

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด เป็นผลมาจากปัญหาสภาพการจราจรและอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบเกิดความสูญเสียต่อทั้งชีวิต ร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สิน คิดเป็นความเสียหายมูลค่ามหาศาลในแต่ละปี จึงได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่าประชาชนมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับปัจจัยด้านใดที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด และเพื่อเปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำนวน 245 คน โดยใช้สูตรคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างของ Zikmund 2000 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) สถิติเชิงอนุมาน t-test และ Oneway ANOVA หากพบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้วิจัยจะทำการทดสอบหาความแตกต่างรายคู่โดยใช้วิธีของ LSD (Least Significant Difference test) สรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

1. สรุปผลการศึกษา
2. อภิปรายผลการวิจัย
3. ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ในครั้งนี้พบว่า

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุส่วนใหญ่อยู่ในระหว่างช่วงอายุ 20 ปี ขึ้นไป-30 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี/ สูงกว่า

ปริญญาตรี ส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย หรือธุรกิจส่วนตัว และส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ 1 ปี ขึ้นไป-3 ปี, 3 ปี ขึ้นไป-5 ปี และ 5 ปี ขึ้นไป-10 ปี มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน

2. ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด โดยภาพรวมพบว่า ประชาชนมีความเห็นว่าปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดนั้น มีสาเหตุหลักจาก 3 สาเหตุ ทั้งที่เกิดจากตัวบุคคลหรือตัวผู้ขับขี่เอง เกิดจากสภาพถนน รถ และสิ่งแวดล้อม และเกิดจากการบังคับใช้กฎหมายของฝ่ายเจ้าหน้าที่และหน่วยงานภาครัฐ โดยมีความเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาในรายละเอียดสามารถสรุปได้ดังนี้

ประชาชนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด สาเหตุที่เกิดจากตัวบุคคลหรือตัวผู้ขับขี่เอง อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด โดยมีความคิดเห็นเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ สาเหตุที่เกิดจากสภาพถนน รถ และสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก และมีความคิดเห็นว่ามีสาเหตุมาจากการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เป็นอันดับสุดท้าย

3. ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานเพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวง เกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามลักษณะทั่วไปของประชากร พบว่า ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานในการวิจัย

อภิปรายผลการวิจัย

1. ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด

จากการศึกษาข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดนั้นมีสาเหตุหลักมาจาก 3 สาเหตุ คือ เกิดจากตัวบุคคลหรือตัวผู้ขับขี่เอง เกิดจากสภาพถนน รถ และสิ่งแวดล้อม และเกิดจากการบังคับใช้กฎหมายของฝ่ายเจ้าหน้าที่ โดยมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน สามารถสรุปอภิปรายผลได้ ดังนี้

1.1 ภาพรวมของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ เกิดจากตัวบุคคล รองลงมาคือ ด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม และด้านการบังคับใช้กฎหมาย เป็นอันดับสุดท้าย ในด้านสาเหตุที่เกิดจากตัวบุคคลนั้นสอดคล้องกับการศึกษาของ วิเชียร มูริจันทร์ (2541) ที่ให้ข้อสังเกตถึงปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุไว้ว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นต้นเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยประมาณร้อยละ 90 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด มีสาเหตุมาจากความบกพร่องของคน และสอดคล้องกับ ประเมศวร์ เหลือเทพ และคณะ (2555) ที่ศึกษาเรื่องการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถโดยสารสาธารณะ กรณีศึกษาภาคใต้ ได้สรุปปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เกิดจากความผิดพลาดของคนขับเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 63.33 โดยปัจจัยที่มีสัดส่วนสูงสุด คือ การขับรถด้วยความเร็วสูง (ร้อยละ 40) รองลงมา คือ เกิดจากสภาพถนนบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 26.67 โดยพบว่า ฝนตก/ถนนลื่น เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (ร้อยละ 13.33) ส่วนสาเหตุที่เกิดจากด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมนั้น สอดคล้องกับการศึกษาของ สาริต อินตา (2546) ที่ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร โดยปัจจัยที่เกิดจากสภาวะที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ถนนลื่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนที่ไม่มีป้ายเตือนบอกทางโค้ง ไฟท้ายรถเสีย เป็นต้น สภาวะที่ไม่ปลอดภัย เป็นสาเหตุด้านกายภาพของอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ง่ายกว่าปัญหาด้านพฤติกรรม การเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนมากนั้นไม่ใช่ความบังเอิญหรือปราศจากสาเหตุที่ทำให้เกิด

1.2 ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคล หรือตัวผู้ขับขี่เอง พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ เกิดจากความเร่งรีบ หรือการขับเร็วด้วยความเร็วสูง ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลสถิติของกรมทางหลวง (2554) และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2554) และสอดคล้องกับ สุเมธี สนธิกุล (2553) ที่ศึกษาทัศนคติผู้ขับขี่รถเร็ว พบว่า สาเหตุอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่มาจากการขับรถเร็วเกินอัตรากฎหมายกำหนด ทั้งนี้สาเหตุที่ทำให้ขับรถเร็วส่วนใหญ่มาจากการมีธุระ หรือมีประชุมที่ปลายทาง อีกทั้งความเร็วยังส่งผลให้เวลาในการตัดสินใจสั้นลง และสร้างแรงกระทำทางธรรมชาติ รวมถึงแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลาง และมีความสามารถในการทำลายสูง โดยอุบัติเหตุที่เกิดจากความเร็วเป็นพื้นฐานมักมีความรุนแรงเป็นตัวตั้งเสมอ (ขับที่ปลอดภัยกับ กปถ. กรมการขนส่งทางบก, 2555, หน้า 63-64) รองลงมาคิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่เอง จากการขับรถในขณะที่เมินเมาสุรา จากการขับที่ไม่มีมารยาท และน้ำใจ การตัดหน้า หรือตามรถอื่นในระยะกระชั้นชิด การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (ฝ่าไฟแดง) การจงใจฝ่าฝืนกฎจราจร ป้ายบังคับ เครื่องหมายจราจร การแข่งรถในเขตห้ามแข่ง การที่ผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญในพื้นที่หรือเส้นทาง และคิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่มีความรู้ และไม่เข้าใจกฎหมายจราจร เป็นอันดับสุดท้าย

1.3 ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพถนน รถ และสิ่งแวดล้อม พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ ถนนบริเวณทางร่วมทางแยก รองลงมาคิดว่าเกิดจากสภาพผิวถนนลื่น เกิดจากรถที่ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยวชำรุด เกิดจากถนนที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ เกิดจากทางโค้งหักมุม ทำให้รถหลุดโค้งได้ง่าย เกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญในลักษณะ หรือประเภทรถที่ขับขี่ เกิดจากถนนที่ไม่มีป้ายกำหนดความเร็วเมื่อถึงทางโค้ง เกิดจากการติดตั้งเครื่องหมาย ป้ายเตือน หรือป้ายสัญญาณจราจรไม่ชัดเจน เกิดจากทางลาดเอียงข้างลง และเกิดจากสภาพถนนที่เป็นทางตรงระยะทางยาว เป็นอันดับสุดท้าย ซึ่งยังไม่สอดคล้องกับสถิติอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งบ่งชี้ว่าบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงจะเกิดบนถนนที่เป็นทางตรงระยะยาวมากที่สุด รองลงมาคือบริเวณทางโค้ง ต่อมาคือบริเวณทางร่วมทางแยก (สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2556)

จากผลการศึกษาวิจัย พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ส่วนหนึ่งเกิดจากตัวผู้ขับขี่เองเป็นส่วนใหญ่ และยังพบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนหนึ่งก็เกิดจากสภาพแวดล้อมที่ไม่อำนวยด้วย เช่น สภาพถนนชำรุดขาดการซ่อมแซม สัญญาณไฟจราจรเสีย เครื่องหมายจราจรชำรุด หรือติดตั้งแล้วแต่มองเห็นไม่ชัดเจน หรือไม่เพียงพอ จึงควรจัดทำและติดตั้งสัญญาณจราจร/ เครื่องหมายจราจรให้เพียงพอ และสังเกตมองเห็นได้อย่างชัดเจน มีการบำรุงรักษาให้ใช้งานได้ตลอดเวลา และอีกประเด็นหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ สภาพพื้นผิวถนนที่ลื่น ทั้งนี้เนื่องจากว่าในพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดทะเล และมีสภาพพื้นที่ที่เอื้ออำนวยต่อการปลูกยางพารา ดังนั้นในแต่ละวันจะมีการขนส่งอาหารทะเล และยางกันด้วยกันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในการขนส่งก็จะมีน้ำเสียที่เป็นน้ำเมือกจากอาหารทะเลสด หรือน้ำเสียจากยางกันด้วยตกหล่นบนพื้นถนนเป็นจำนวนมาก เมื่อถูกแสงแดดก็จะแห้งติดกับพื้นถนนเกิดการสะสม จนเมื่อเวลาฝนตกคราบน้ำเสียจะละลายออกมาส่งผลให้เกิดความลื่นที่ผิวถนน ตรงนี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

1.4 ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ เกิดจากการมีบทลงโทษน้อย ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวเป็นอันดับแรก รองลงมาคิดว่าเจ้าหน้าที่ไม่ดำเนินการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิด หรือผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างจริงจัง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของศูนย์วิจัยความสุขชุมชน มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ (2556) ที่ศึกษาเรื่อง เงินค่าปรับฐานความผิดจราจรในสายตาประชาชน พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความเห็นต่อประเภทความผิดที่ควรเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร โดยร้อยละ 86.9 ให้เพิ่มโทษค่าปรับฐานแข่งรถในทางสาธารณะที่ไม่ได้รับอนุญาต ร้อยละ 84.5 ให้เพิ่มโทษค่าปรับฐานขับรถโดยประมาทหวาดเสียว ร้อยละ 84.4 ให้เพิ่มโทษค่าปรับในเรื่องเมาแล้วขับ ส่วนเรื่องที่

ประชาชนต้องการให้แก้ไขโดยด่วน พบว่า ร้อยละ 75.6 ให้เข้มงวดจับกุมผู้ที่ขับรถประมาท
 หวาดเสียว หรือขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ร้อยละ 73.2 ต้องการให้เพิ่มโทษกับผู้กระทำผิด
 กฎหมายจราจร ร้อยละ 68.3 ให้แก้ไขปัญหาคอขวดจราจรจริงจังและต่อเนื่อง ร้อยละ 67.5 เห็นว่าควร
 ดูแลสภาพแวดล้อมบนถนน และแก้ปัญหาสภาพถนนที่เสี่ยงอันตรายในการขับขี่ และร้อยละ 65.9
 อยากให้เจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกวดขันรับผิดชอบอย่างจริงจัง ต่อมาในด้านสาเหตุของการเกิด
 อุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย คิดว่า เกิดจากการขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทุกคน
 รู้ถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษอย่างทั่วถึง เกิดจากอัตราค่าปรับกรณีกระทำผิดไม่
 เหมาะสม (น้อยเกินไป) เกิดจากเวลาในการอบรมก่อนสอบใบอนุญาตขับรถที่ใช้เวลาน้อย และการ
 ทดสอบใบอนุญาตขับรถที่ง่ายเกินไป และเกิดจากการไม่กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่
 การศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่รถแต่ละประเภทให้เหมาะสม เป็นอันดับสุดท้าย

ในความเห็นของผู้วิจัย เห็นว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน คือ
 พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522, พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522, พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และ
 พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.2535 ทั้ง 4 ฉบับนี้ ได้ประกาศใช้มาเป็นเวลานานแล้ว อีกทั้งยังมี ระเบียบ
 ข้อบังคับ ประกาศ ของกฎหมายฉบับดังกล่าวออกมาเป็นมาตรการบังคับเพิ่มเติมอีกหลายเรื่อง
 ค่อนข้างที่จะครอบคลุมการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนนจนอาจถือได้ว่าเข้มงวดจนเกินไป แต่ทั้งนี้ใน
 การออกกฎ ข้อบังคับต่าง ๆ ขึ้นมานั้น ก็คำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นประการสำคัญ ถือว่าเป็นการ
 ใช้หลักตามแบบอย่างประเทศในยุโรป แต่ก็มีบางเรื่องซึ่งหากพิจารณาแล้วหากเราต้องการจะใช้
 หลักปฏิบัติตามแบบประเทศในยุโรป ก็ควรมีการปรับเปลี่ยนให้มีความเหมาะสมเพื่อให้มีมาตรฐาน
 ใกล้เคียงกับระดับสากล คือ เรื่องการอบรมก่อนสอบ และการสอบใบอนุญาตขับรถ ซึ่งประเทศใน
 ยุโรปจะให้ความสำคัญกับการอบรมผู้ขอสอบใบอนุญาตขับรถมาก โดยจะต้องมีการอบรมให้ทุก
 คนได้เข้าใจในรายละเอียดของกฎจราจรเป็นเวลานานนับเดือน ในการเรียนการขับรถก่อนการสอบ
 ภาคปฏิบัติ ก็จะต้องมีผู้ควบคุมการฝึกให้ผู้ฝึกต้องปฏิบัติตามกฎจราจรให้ถูกต้องที่สุดจึงจะผ่านการ
 ทดสอบภาคปฏิบัติได้ แต่ในประเทศไทยในปัจจุบันการอบรมและการทดสอบผู้ขอสอบใบอนุญาต
 ขับรถ ใช้เวลาเพียงไม่เกิน 2 วัน ซึ่งตรงนี้เป็นข้อแตกต่าง และผลที่ออกมาทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ
 ในปัจจุบันไม่มีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร และมารยาทในการใช้รถใช้ถนนที่ดีพอ จนเป็น
 สาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งในส่วนนี้ผู้วิจัยเห็น
 ว่าควรจะมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎ ระเบียบต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน แต่
 ทั้งนี้ก็ต้องพิจารณาให้เหมาะสมของสังคมไทยว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ เพียงใด

2. ผลการทดสอบสมมติฐาน

จากการเปรียบเทียบข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวง ในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกข้อมูลตามลักษณะทั่วไปของประชากร ซึ่งเป็นการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานในการวิจัย สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

2.1 เพศ พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุเมธี สนธิกุล (2553) ศึกษาทัศนคติผู้ขับรถเร็ว ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่เพศชายจะขับรถเร็วกว่าเพศหญิงซึ่งจะสัมพันธ์กับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และสอดคล้องกับการศึกษาของ ชูศักดิ์ หทัยธรรม และสรชัย หล้าสาคร (2543) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร จากการศึกษพบว่า เพศชาย มีอัตราความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง 2 เท่า และสอดคล้องกับการศึกษาของ วิเชียร มูริจันทร์ (2541) ที่ศึกษาถึงภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่เพศชายจะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าเพศหญิง แต่ขัดแย้งกับการศึกษาของ กฤตพงษ์ ไรจน์รุ่งศศิธร (2549) ที่ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรของผู้ขับขี่รถจักรยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า อายุ มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรของผู้ขับขี่รถจักรยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ส่วนตัวแปรด้าน เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่ พบว่าไม่มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากร ซึ่งในความคิดของผู้วิจัยเห็นว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ซึ่งในการขับขี่ย่อมต้องมีพฤติกรรม ความชำนาญ และความสามารถในการตัดสินใจแก้ปัญหา หรือสถานการณ์ที่แตกต่างจากเพศหญิง ส่งผลให้มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

2.2 อายุ พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุเมธี สนธิกุล (2553) ศึกษาทัศนคติของผู้ที่ขับรถเร็ว ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่วัยทำงานจะมีอัตราการใช้ความเร็วที่สูงกว่าผู้ที่สูงวัยกว่า และสอดคล้องกับการศึกษาของกระทรวงสาธารณสุข (2554) ที่ศึกษาปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบก พบว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตมากที่สุด กลุ่ม

ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเยาวชนและวัยทำงาน คิดเป็นร้อยละ 85.00 และสอดคล้องกับข้อมูลจาก สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (2554) พบว่า กลุ่มอายุที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุดคือกลุ่มอายุ 15-19 ปี รองลงมาคือกลุ่มอายุ 20-24 ปี และอายุ 25-29 ปี ส่วนกลุ่มอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือกลุ่มอายุ 20-24 ปี ซึ่งในความคิดของผู้วิจัยเห็นว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 20 ปีขึ้นไป-30 ปี ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นวัยรุ่นวัยเริ่มทำงาน ที่ยังมีความคิดความนึกคะนอง ประกอบกับภาวะความเร่งรีบ อีกทั้งในสถานการณ์ปัจจุบันที่มีปริมาณรถเพิ่มเป็นจำนวนมากอยู่บนท้องถนน ดังนั้นการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ทั้งความรับผิดชอบต่อตนเองและครอบครัวอาจมีน้อยกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า การขาดความชำนาญ และประสบการณ์ในการขับขี่ ส่งผลให้มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกับผู้ที่มีอายุ 40 ปีขึ้นไป-50 ปี หรือผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า

2.3 ระดับการศึกษา พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วิเชียร มูริจันทร์ (2541) ที่ศึกษาถึงภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า พื้นฐานของการศึกษาของผู้ขับขี่ยานพาหนะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาดำจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีการศึกษาระดับสูง และสอดคล้องกับการศึกษาของ ชูศักดิ์ หทัยธรรม และสรชัย หล้าสาคร (2543) ที่ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ แต่ขัดแย้งกับการศึกษาของ กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ที่ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ยวดยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ ไม่มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งในความคิดของผู้วิจัยเห็นว่า จากการขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี/ สูงกว่าปริญญาตรี และส่วนใหญ่จะเป็นวัยทำงาน ประกอบกับการจะสอบใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันจะต้องเข้ารับการฝึกอบรมที่สำนักงานขนส่งจังหวัดก่อน อีกทั้งการเข้าถึงแหล่งข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ที่ต้องอาศัยเครื่องมือ อุปกรณ์ และเทคโนโลยีสมัยใหม่ ตรงนี้น่าจะมีส่วนช่วยให้ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามีโอกาสเข้าถึงข้อมูล หรือมีความสามารถรับรู้และเข้าใจถึงข้อกฎหมาย หรือกฎจราจรได้ง่ายกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า เช่น ระดับประถมศึกษา หรือมัธยมศึกษา ส่งผลให้ผู้ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

2.4 อาชีพ พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน ซึ่งขัดแย้งกับการศึกษาของกฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ที่ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรางของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า ปัจจัยด้านเพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ ไม่มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากราง ซึ่งในการวิจัย พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้างทั่วไป จะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดแตกต่างไปจากผู้ที่มีอาชีพค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว, อาชีพรับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ และผู้ที่มีอาชีพอื่น ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา หรือทำสวน ซึ่งในส่วนของนี้ผู้วิจัยเห็นว่า น่าจะมีปัจจัยเรื่องระดับการศึกษาเข้ามาประกอบด้วย ส่งผลให้ผู้ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

2.5 ระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ พบว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วิเชียร มุริจันทร์ (2541) ที่ศึกษาถึงภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาน้อย จะประสบอุบัติเหตุจากรางมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาระดับสูง และผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี้น้อย จะประสบอุบัติเหตุจากรางมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า แต่ขัดแย้งกับการศึกษาของ กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ที่ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรางของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ประเภทใบอนุญาต ประสบการณ์ในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ ช่วงเวลาในการขับขี่ และการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากราง ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดส่วนใหญ่ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วอยู่ในช่วง 1 ปี ขึ้นไป-3 ปี ซึ่งต้องถือว่าเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี้น้อย ย่อมมีความคิดเห็น ความรู้ ความชำนาญและความสามารถในการตัดสินใจแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่าง ๆ แตกต่างไปจากผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถมานาน หรือผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า และผู้วิจัยเห็นว่าน่าจะมีปัจจัยเรื่องระดับการศึกษาเข้ามาประกอบด้วย ส่งผลให้ผู้ขับขี่ที่มีระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกันได้

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัย พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดนั้น ปัจจัยสำคัญเกิดจากตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ดังนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควรมีนโยบายแก้ไขปรับปรุงกฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง บทลงโทษต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์และสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน ยกเลิกระเบียบกฎหมายที่ล้าสมัย และจะต้องมีความสอดคล้องกับประเทศในภูมิภาคตามหลักสากล เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคต เน้นปัญหาอุปสรรคในการแก้ไขปัญหา ทั้งนี้ ต้องพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพสังคมไทยว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ เพียงใด

2. เข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในด้านการขับขี่และวินัยการจราจรในมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย คือ 3 ม. 2 ข. 1 ร. โดยดำเนินการควบคุมไปกับการประชาสัมพันธ์ การปลูกจิตสำนึก ความมีสติ มีน้ำใจ และวินัยจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ต้องจัดความคิดของประชาชนที่ว่า “การปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้เกิดความล่าช้าเสียเวลา ทำผิดนิดหน่อยไม่น่าจะเป็นอะไร”

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. ด้านการให้ความรู้เรื่องกฎจราจร จัดฝึกอบรมหลักการขับขี่ปลอดภัยให้กับ นักเรียน นักศึกษา ตามสถานศึกษา พนักงาน ลูกจ้าง ตามโรงงาน/ บริษัท ประชาชนทั่วไปตามแหล่งชุมชนต่าง ๆ ศาลาประชาคม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสำนักงานขนส่งจังหวัดที่มีผู้ไปอบรมเพื่อขอสอบใบอนุญาตขับรถ โดยทุกภาคส่วนจะต้องให้ความสำคัญและร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง

2. จัดตั้งหน่วยอาสาจราจร ฝึกอบรมให้เป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎหมายจราจร และการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงาน

3. ในส่วนของการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ สื่อในการนำเสนอต่าง ๆ ที่ใช้เวลานาน ไม่ว่าจะเป็นการให้นั่งดูวีดิทัศน์ (VDO) หรืออ่านหนังสือเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเป็นเวลานาน ๆ ผู้ดูหรือผู้ฟัง จะไม่ค่อยให้ความสนใจมาก ควรใช้ลักษณะการจัดทำเป็นเรื่องสั้นเป็นเรื่อง ๆ ที่เกี่ยวกับกฎจราจรเป็นรายข้อ โดยใช้เวลาข้อละ/ เรื่องละ ไม่เกิน 1 นาที สอดแทรกในรายการวิทยุหรือโทรทัศน์ปกติ จะสามารถเข้าสู่สายตาหรือการรับรู้ของประชาชน ได้มากกว่า

4. ดำเนินการจัดทำและติดตั้งสัญญาณจราจร/ เครื่องหมายจราจร ป้ายเตือน ป้ายบังคับ ให้เพียงพอ สามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน มีการบำรุงรักษาให้ใช้งานได้ตลอดเวลา

5. การประชุมชนและภาคสังคมเข้ามามีส่วนร่วม ควบคุมการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น และรณรงค์อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปีเพื่อลดอุบัติเหตุในภาพรวม เพิ่มบทบาทหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ในการจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนได้ทราบถึงภัยคุกคามที่เกิดจากอุบัติเหตุ รวมถึงการร่วมกันในการควบคุมดูแลการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เหมาะสม โดยเน้นเรื่องการป้องกันการกระทำผิดเป็นสำคัญ

6. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการทั้งจากฝ่ายเจ้าหน้าที่รัฐ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญ องค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรภาคประชาชน เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาค่าที่เกี่ยวข้อง และแก้ไขปัญหาค่าที่ตรงประเด็น ตรงเป้าหมายอย่างชัดเจน

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. ควรศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตพื้นที่อื่น ๆ รวมถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค เพื่อเปรียบเทียบผลการศึกษากับพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด

2. ในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ควรให้มีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยอาจศึกษาจากเอกสารบันทึกประจำวันคดีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร คดีที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุหรือปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างแท้จริง