

## Risk Management to Prevent Accidents Among Motorcycle Taxi Drivers in The Ministry of Public Health, Nonthaburi Province

Chariya Damrongsak<sup>1</sup> Youwanuch Sattayasomboon<sup>2</sup> Seo Ah Hong<sup>2</sup> Sariyamon Tiraphat<sup>2\*</sup>

1. M.Sc. (Public Health Administration), Faculty of Public Health, Mahidol University.

2. Department of Public Health Administration, Faculty of Public Health, Mahidol University.

\*Corresponding author: e-mail : sariyamon.tir@mahidol.ac.th

### Original article

#### OPEN ACCESS

**Citation:** Manafao, C. ., Silawan, T. ., Tantrakamapa, K. ., Seangsawang, P. ., & Hengboriboonpong Jaidee, . P. . Child Drowning Prevention of Households in High-risk Areas, Mueang Sa kaeo District, Sa kaeo Province. Public Health Policy and Laws Journal, 11(3). retrieved from [https://so05.tci-thaijo.org/index.php/journal\\_law/article/view/280997](https://so05.tci-thaijo.org/index.php/journal_law/article/view/280997)

Received: 20 May 2025

Revised: 29 May 2025

Accepted: 31 May 2025

#### Abstract

This research is a cross-sectional study, among 306 motorcycle taxi drivers in the Ministry of Public Health area, Mueang District, Nonthaburi Province. Data were analyzed for descriptive statistics and inferential statistics, including Chi-square tests and Binary logistic regression analysis, with the statistical significance level set at 0.05.

The research found that the factors significantly associated with risk management to prevent accidents among motorcycle taxi drivers were marital status, income from motorcycle taxi driving, accident experiences, awareness of: laws and driving policy, motorcycle condition, driving environment, and attitudes — all at a statistical significance level of 0.05. The factors that significantly affect risk management to prevent accidents are as follows: experience of motorcycle-related accidents (AOR = 1.90, p-value = 0.029, 95% CI: 1.069 – 3.379), awareness of laws and management policies (AOR = 2.55, p-value = 0.001, 95% CI: 1.459 – 4.487), driving attitude (AOR = 2.58, p-value = 0.001, 95% CI: 1.492 – 4.461), and condition of the motorcycle (AOR = 1.85, p-value = 0.043, 95% CI: 1.019 – 3.379)

The findings indicate that the Ministry of Public Health should provide additional training and education to motorcycle taxi drivers, focusing on knowledge of traffic laws and driving policies. Promoting and fostering positive driving attitudes are recommended, with regular maintenance and proper management of motorcycles to ensure good condition. These measures would reduce motorcycle accidents in the Ministry of Public Health area.

**Keywords:** Accident reduction; Risk management; Accident prevention; Motorcycle taxi drivers

## การจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี

จริยา ดำรงค์ศักดิ์<sup>1</sup> ยูวูซ สัตยสมบูรณ์<sup>2</sup> Seo Ah Hong<sup>2</sup> ศรียามน ตีรพัฒน์<sup>2\*</sup>

1. หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารสาธารณสุข) คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

2. อาจารย์ประจำภาควิชาบริหารงานสาธารณสุข คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

\*ผู้ประพันธ์บทความ ติดต่ออีเมล : sariyamon.tir@mahidol.ac.th

### นิพนธ์ต้นฉบับ

#### บทคัดย่อ

วันรับ 20 พฤษภาคม 2568

วันแก้ไข 29 พฤษภาคม 2568

วันตอบรับ 31 พฤษภาคม 2568

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยแบบภาคตัดขวาง (Cross-Sectional Study) โดยมีประชากร คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข อำเภอมะนัง จังหวัดนนทบุรี จำนวน 306 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ สถิติไคสแควร์ (Chi-square) และสถิติการถดถอยโลจิสติก (Binary Logistic Regression Analysis) กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี ได้แก่ สถานภาพสมรส รายได้จากการประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยการรับรู้ด้านกฎหมายและการรับรู้ด้านนโยบายการขับขี่ ปัจจัยการรับรู้ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ ปัจจัยการรับรู้สภาพแวดล้อมในการขับขี่ ปัจจัยด้านการรับรู้ทัศนคติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ปัจจัยที่มีส่งผลต่อการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี ได้แก่ 1.ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์รับจ้าง (AOR 1.90, p-value = 0.029, 95% CI; 1.069 - 3.379) 2.ระดับการรับรู้กฎหมายและนโยบายการบริหารจัดการ (AOR 2.55, p-value = 0.001, 95% CI; 1.459 - 4.487) 3. ระดับทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (AOR 2.58, p-value = 0.001, 95% CI; 1.492 - 4.461) 4. ระดับสภาพรถจักรยานยนต์ (AOR 1.85, p-value = 0.043, 95% CI; 1.019 - 3.379)

ผลจากการศึกษาครั้งนี้ ชี้ให้เห็นว่ากระทรวงสาธารณสุขควรฝึกอบรมและให้ความรู้เพิ่มเติมแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและนโยบายการขับขี่ นอกจากนั้นควรส่งเสริมและสร้างทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดี พร้อมทั้งสนับสนุนให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีการจัดการและบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดี เพื่อจะได้ลดการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุขได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**คำสำคัญ:** การลดการเกิดอุบัติเหตุ; การจัดการความเสี่ยง; การป้องกันอุบัติเหตุ; ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

## บทนำ

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาระดับโลก ที่องค์การสหประชาชาติให้ความสำคัญและมุ่งแก้ไขอย่างต่อเนื่อง ดังรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) ในปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกลดลงเล็กน้อยเหลือ 1.19 ล้านคน โดยส่วนใหญ่ยังคงเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกรวมถึงประเทศไทยได้ร่วมขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ในข้อ 3.6 ซึ่งตั้งเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนท้องถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573 และข้อ 11.2 ที่เน้นการจัดการให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ ปลอดภัย และมีราคาที่สามารถจ่ายได้สำหรับทุกคน รวมถึงการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน

ในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 18,218 ราย คิดเป็นอัตรา 25.4 รายต่อแสนประชากร ลดลงจากปี พ.ศ. 2565 ซึ่งมีอัตรา 26.65 รายต่อแสนประชากร แต่ยังคงอยู่ในระดับสูงและอยู่ในอันดับที่ 18 ของโลกถึงความรุนแรงของปัญหาที่ส่งผลกระทบอย่างหนักต่อเศรษฐกิจและสังคม จากข้อมูลยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2566 รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 78.94 หรือ 2,066,291 คัน(3) และเป็นประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 52.66 โดยกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนผู้เสียชีวิตสูงถึง ร้อยละ 74. – 80 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด ตามข้อมูลที่บูรณาการจาก 3 ฐานข้อมูลสาเหตุหลักของอุบัติเหตุเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรุดด้วยความเร็วสูง การเมาสุรา การขับย้อนศร และการขับรุดตัดหน้ากระชั้นชิดปัญหานี้ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล คิดเป็นร้อยละ 3 – 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product :GDP) หรือประมาณ 500,000 -

1,000,000 ล้านบาทต่อปี จากค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล การสูญเสียผลิตภาพแรงงาน และความเสียหายต่อทรัพย์สิน

จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นจังหวัดในเขตปริมณฑลของประเทศไทย มีรายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนประจำปี พ.ศ. 2566 ระบุว่า ในอำเภอเมืองนนทบุรี เกิดอุบัติเหตุรวม 1,765 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 2,021 คน และผู้เสียชีวิต 44 คน โดยพื้นที่ดังกล่าวมีการจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง นอกจากนี้ อำเภอเมืองนนทบุรียังเป็นสถานที่ตั้งของกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการขนาดใหญ่เส้นถนนติวานนท์ อยู่ใกล้กับทางหลวงและถนนที่มีการจราจรคับคั่งและล้อมรอบด้วยถนนหลักทั้งสี่ด้าน จากข้อมูลของกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ปี พ.ศ. 2567 พบว่า เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จำนวน 17 ครั้ง (ข้อมูล ณ วันที่ 29 พฤศจิกายน 2567) จากการสำรวจของผู้วิจัย พบว่า ภายในรัศมี 20 กิโลเมตรจากพื้นที่ตั้งกระทรวงสาธารณสุข มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 10 วิน และมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 415 คน ซึ่งให้บริการแก่ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ และประชาชนทั่วไป การใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้รับความนิยมเนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และราคาประหยัด อย่างไรก็ตาม เส้นทางจราจรในบริเวณรอบกระทรวงสาธารณสุขบางพื้นที่ เช่น ขอยคับแคบที่มีสิ่งกีดขวางหรือการสัญจรที่ไม่สะดวก ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยเฉพาะการเฉี่ยวชนกับรถที่สวนมาอุบัติเหตุเหล่านี้ไม่ได้เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่เพียงอย่างเดียว แต่ยังอาจเกิดจากช่องว่างทางความรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง การขาดความเข้าใจในกฎจราจร และพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของทั้งผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ รวมถึงก่อให้เกิดความสูญเสียในด้านอื่น ๆ ด้วย

จากการทบทวนวรรณกรรมทั้งในและต่างประเทศพบว่า องค์ประกอบหลักที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

สามารถแบ่งออกเป็น 5 กลุ่มหลัก ดังนี้ 1) ปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ ทักษะการตัดสินใจ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย เช่น การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ การขับแข่งอย่างไม่ปลอดภัย รวมถึงแรงกดดันจากเวลาหรือสภาพการทำงาน เช่น พนักงานส่งอาหารที่ต้องเร่งส่งให้ทันเวลา มีแนวโน้มขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด 2) ปัจจัยด้านการจัดการและการบังคับใช้กฎระเบียบ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและการปฏิบัติตามกฎหมายมีผลต่อพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัย 3) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและสภาพถนน เช่น สภาพอากาศ ความปลอดภัยของถนน สัญญาณจราจร ไฟส่องสว่าง และสภาพแวดล้อมทางสังคม 4) ปัจจัยด้านยานพาหนะและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ประเภทและสภาพของรถจักรยานยนต์ รวมถึงความถี่ในการบำรุงรักษา การตรวจสอบสภาพรถอย่างสม่ำเสมอสามารถลดความเสี่ยงจากยานพาหนะได้อย่างมีประสิทธิภาพ 5) ปัจจัยด้านการรับรู้ด้านนโยบายและการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ทักษะในการขับขี่ ความเข้าใจต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และจากการศึกษาของต่างประเทศ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการจัดการความเสี่ยงของบุคคลเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย 6 ด้าน ดังนี้ 1) ด้านการบริหารจัดการความเสี่ยงและอัตราการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การขับรถเร็วเกินกำหนด การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร พฤติกรรมเสี่ยงบนถนน และวัฒนธรรมการขับขี่ที่เคยปฏิบัติ 2) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อหรือขาดการบำรุงรักษา 3) ด้านประสบการณ์และผลกระทบจากอุบัติเหตุ ซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ 4) ด้านการประพัตินอย่างระมัดระวัง รวมถึงทักษะการขับขี่ของแต่ละบุคคลเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ 5) ด้านการส่งเสริมกลยุทธ์จากภาครัฐ เช่น การส่งเสริมคุณค่าของชีวิต การใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล และการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน 6) ด้านการควบคุมและการบังคับใช้กฎหมายของรัฐ ซึ่งมีบทบาทสำคัญใน

การลดความเสี่ยงและส่งเสริมความปลอดภัยในการขับขี่ นอกจากนี้ โดยการศึกษาที่กล่าวมาข้างต้นใช้ทฤษฎีในการวิจัยเพื่อการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุได้แก่ ทฤษฎี Domino Theory ทฤษฎี Swiss Cheese Model ทฤษฎีความรู้ทัศนคติและพฤติกรรม (KAP Model) และทฤษฎีการเรียนรู้ ซึ่งนำมาใช้ในการอธิบายความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกระทรวงสาธารณสุข มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสภาพการจราจรที่หนาแน่นและจำนวนข้าราชการรวมถึงเจ้าหน้าที่ ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังขาดการศึกษาที่ครอบคลุมเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ดังกล่าว ถึงแม้ว่าจะมีการรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องก็ตาม งานวิจัยนี้จึงมีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาการจัดการความเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี โดยมุ่งศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ การรับรู้เกี่ยวกับกฎหมายและนโยบายการบริหารจัดการ ปัจจัยด้านยานพาหนะและสภาพแวดล้อม รวมถึงทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยคาดหวังว่าผลการวิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อผู้กำหนดนโยบาย และข้อเสนอแนะจากการศึกษาจะนำไปสู่แนวทางการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข รวมถึงเป็นต้นแบบสำหรับการดำเนินงานในองค์กรอื่น ๆ ต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะส่วนบุคคล ปัจจัยด้านการรับรู้ด้านนโยบายและการบริหารจัดการ ปัจจัยด้านยานพาหนะและสภาพแวดล้อม รวมถึงทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี

## วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นรูปแบบการวิจัยเชิงวิเคราะห์แบบภาคตัดขวาง (Cross-Sectional Study)

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรการวิจัย (Population) คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี จำนวน 415 คน

กลุ่มตัวอย่างการวิจัย (Sample Size) คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี คำนวณขนาดตัวอย่างจากสูตรของ Krejcie & Morgan (1970)<sup>(16)</sup> ได้ขนาดตัวอย่างขั้นต่ำเท่ากับ 327 คน ผู้วิจัยเพิ่มขนาดตัวอย่างอีก ร้อยละ 5 เพื่อป้องกันการตอบกลับแบบสอบถามไม่เพียงพอ รวมทั้งสิ้น 343 คน การเลือกตัวอย่างแบบสะดวก (convenient sampling) โดยจำแนกกลุ่มวินทั้งหมดรอบกระทรวงสาธารณสุขได้ 10 กลุ่มวิน ซึ่งทุกกลุ่มจะถูกเก็บข้อมูล เก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างวันที่ 17 - 30 เมษายน พ.ศ. 2568

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามประกอบด้วย 5 ส่วน 45 ข้อ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้จากการประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 7 ข้อ

ส่วนที่ 2 ความรู้ด้านนโยบายและการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุไรด์จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข ได้แก่ ความรู้ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย และความรู้ด้านนโยบายด้านการบริหารจัดการการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จำนวน 9 ข้อ คำตอบเป็นแบบมาตราประมาณค่า (Rating scale) 3 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน 0 - 1 คะแนน ดังนี้ ทราบ (ใช่) = 1 คะแนน, ไม่ทราบ (ไม่ใช่) หรือ ไม่แน่ใจ = 0 คะแนน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลการรับรู้ด้านสภาพแวดล้อม และด้านสภาพรถจักรยานยนต์ จำนวน 13 ข้อ

3.1 ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ คำตอบเป็นแบบมาตราประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน 1-5 คะแนน ดังนี้ ชำรุดมาก = 1 คะแนน ชำรุด = 2 คะแนน ค่อนข้างดี = 3 คะแนน ดี = 4 คะแนน ดีมาก = 5 คะแนน

3.2 ด้านสภาพถนน คำตอบเป็นแบบมาตราประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน 1-5 คะแนน ดังนี้ หมายถึง น้อยที่สุด = 1 น้อย = 2 คะแนน ปานกลาง = 3 คะแนน มาก = 4 คะแนน มากที่สุด = 5 คะแนน

ส่วนที่ 4 ทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จำนวน 9 ข้อ คำตอบเป็นแบบ

มาตราประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน 1-5 คะแนน ดังนี้ หมายถึง ไม่แน่ใจ = 1 ไม่เห็นด้วย = 2 คะแนน ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง = 3 คะแนน เห็นด้วย = 4 คะแนน เห็นด้วยอย่างยิ่ง = 5 คะแนน

ส่วนที่ 5 การป้องกันตนเองในการลดอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 6 ข้อ คำตอบเป็นแบบมาตราประมาณค่า (Rating scale) 3 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน 0-1 คะแนน ดังนี้ ทราบ (ใช่) = 1 คะแนน, ไม่ทราบ (ไม่ใช่) หรือ ไม่แน่ใจ = 0 คะแนน

### การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

แบบสอบถามผ่านการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือความตรงของเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน คำนวณหาค่าดัชนีความตรงของเนื้อหา (Content Validity Index: CVI) (Denise F Polit, Cheryl Tatano Beck & Steven V Owen, 2007) ได้ค่า CVI เท่ากับ 0.73 รวมทั้งตรวจสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือ (Reliability) โดยทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ตลาดบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) พบว่า ส่วนที่ 2 เท่ากับ 0.65 ส่วนที่ 3.1 เท่ากับ 0.80 ส่วนที่ 3.2 เท่ากับ 0.78 ส่วนที่ 4 เท่ากับ 0.74 และส่วนที่ 5 เท่ากับ 0.75 ตามลำดับ ซึ่งค่าสัมประสิทธิ์แอลฟามากกว่า 0.70 คือ มีค่าความเชื่อมั่นสูง

### วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยนำเอกสารรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ ของมหาวิทยาลัยมหิดล และหนังสือขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูล ถึงผู้จัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี เพื่อขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูล เมื่อได้รับอนุญาตให้เก็บข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล และดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนั้นตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูล และ

นำข้อมูลไปวิเคราะห์ทางสถิติ ได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์จำนวน 306 ชุด คิดเป็นร้อยละ 89.21 จากกลุ่มตัวอย่างที่เก็บข้อมูล

### จริยธรรมการวิจัย

โครงการวิจัยฉบับนี้ผ่านการรับรองด้านจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ตามเอกสารรับรองเลขที่ COA. No. MUPH 2025-041 รหัสโครงการ 19/2568 ลงวันที่ 18 มีนาคม 2568

### การวิเคราะห์ข้อมูล

1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) ใช้สถิติค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ค่าสูงสุด (Maximum) ค่าต่ำสุด (Minimum) และจุดตัด (Cut point) เพื่อวิเคราะห์ ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ระดับการรับรู้ด้านนโยบายและการบริหารจัดการ ระดับการรับรู้ด้านสภาพแวดล้อม ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ ระดับการรับรู้ทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับการรับรู้การป้องกันตนเองในการลดอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์

### 2) สถิติอนุมาน (Inferential Statistics)

วิเคราะห์ความสัมพันธ์ปัจจัยมีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี ด้วยสถิติการทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square Test) โดยกำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติไว้ที่ 0.05

วิเคราะห์สถิติการถดถอยโลจิสติก (Binary Logistic Regression Analysis) เพื่อหาปัจจัยทำนายด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ ปัจจัยการรับรู้ด้านกฎหมายและนโยบายขับขี่ การรับรู้ด้านสภาพแวดล้อม ระดับทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีผลต่อการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี กำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

## ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย และมีอายุระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 93.50 ซึ่งส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับต่ำกว่าหรือมัธยมศึกษาตอนต้น โดยร้อยละ 59.20 มีสถานะสมรส และร้อยละ 61.44 ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 10,001 - 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 46.40 และมีระยะเวลาในการ

ประกอบอาชีพส่วนใหญ่อยู่ที่ 6 - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.20 เมื่อพิจารณาถึงประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พบว่า ในช่วงเดือนตุลาคม 2566 ถึงตุลาคม 2567 ที่ผ่านมามีผู้เคยประสบอุบัติเหตุถึงร้อยละ 34.60 โดยส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 27.10 เคยประสบอุบัติเหตุจำนวน 1 - 2 ครั้ง และส่วนใหญ่ มักมีอาการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย จนไม่ต้องเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลหรือคลินิก คิดเป็นร้อยละ 25.20 ดังตาราง 1

ตาราง 1 ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล (n = 306)

| คุณลักษณะส่วนบุคคล                                                                   | จำนวนคน<br>(n = 306) | ร้อยละ |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------|
| <b>เพศ</b>                                                                           |                      |        |
| ชาย                                                                                  | 286                  | 93.50  |
| หญิง                                                                                 | 20                   | 6.50   |
| <b>อายุ</b>                                                                          |                      |        |
| 18-30 ปี                                                                             | 31                   | 10.10  |
| 31-40 ปี                                                                             | 71                   | 23.20  |
| 41-50 ปี                                                                             | 123                  | 40.20  |
| 51-60 ปี                                                                             | 63                   | 20.60  |
| 60 ปีขึ้นไป                                                                          | 18                   | 5.90   |
| Mean ( $\bar{x}$ )=44 ,Standard Deviation (S.D.) = 10.27 ,Maximum = 70 ,Minimum = 20 |                      |        |
| <b>ระดับการศึกษา</b>                                                                 |                      |        |
| ต่ำกว่าหรือระดับมัธยมศึกษาตอนต้น                                                     | 181                  | 59.20  |
| ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายขึ้นไป                                                         | 125                  | 40.80  |
| <b>สถานภาพ</b>                                                                       |                      |        |
| โสด                                                                                  | 73                   | 23.86  |
| สมรส                                                                                 | 188                  | 61.44  |
| หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่                                                            | 45                   | 14.70  |
| <b>รายได้จากการประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง (บาท/เดือน)</b>                    |                      |        |
| 5,000 - 10,000                                                                       | 55                   | 18.00  |
| 10,001 - 15,000                                                                      | 142                  | 46.40  |

| คุณลักษณะส่วนบุคคล                                                                                                                                                  | จำนวนคน<br>(n = 306) | ร้อยละ |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------|
| 15,001 - 20,000                                                                                                                                                     | 98                   | 32.00  |
| 20,001 - 30,000                                                                                                                                                     | 11                   | 3.60   |
| Mean ( $\bar{x}$ )=14,501 ,Standard Deviation (S.D.) = 4,214 ,Maximum = 30,000 ,Minimum = 2,000                                                                     |                      |        |
| ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพวิชาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (ปี)                                                                                        |                      |        |
| 1 - 5 ปี                                                                                                                                                            | 90                   | 29.41  |
| 6 - 10 ปี                                                                                                                                                           | 120                  | 39.22  |
| 11-15 ปี                                                                                                                                                            | 55                   | 18.00  |
| มากกว่า 16 ปี                                                                                                                                                       | 41                   | 13.37  |
| Mean ( $\bar{x}$ )=9.83 ,Standard Deviation (S.D.) = 6.16 ,Maximum = 30,Minimum = 1                                                                                 |                      |        |
| ในรอบปีที่ผ่านมาเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร                                                                           |                      |        |
| ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ                                                                                                                                                | 200                  | 65.40  |
| เคยเกิดอุบัติเหตุ                                                                                                                                                   | 106                  | 34.60  |
| ในช่วง ระหว่างเดือนตุลาคม 2566 - ตุลาคม 2567 (ระยะเวลา 1 ปีงบประมาณ) ที่ผ่านมา ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (ครั้ง) |                      |        |
| ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ                                                                                                                                                | 200                  | 65.40  |
| จำนวน 1 - 2 ครั้ง                                                                                                                                                   | 83                   | 27.10  |
| จำนวน 3 - 5 ครั้ง                                                                                                                                                   | 23                   | 7.50   |
| ความรุนแรงของการบาดเจ็บอยู่ในระดับใด                                                                                                                                |                      |        |
| ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ                                                                                                                                                | 200                  | 65.40  |
| บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ต้องไปโรงพยาบาลหรือคลินิก                                                                                                                         | 77                   | 25.20  |
| บาดเจ็บและรักษาที่โรงพยาบาลหรือคลินิกแต่ไม่ต้องรับตัวไว้ในนอนโรงพยาบาล                                                                                              | 23                   | 7.40   |
| บาดเจ็บและต้องรักษาตัวไว้รักษาตัวที่โรงพยาบาล                                                                                                                       | 6                    | 2.00   |

2. ผลการวิเคราะห์ระดับการรับรู้ด้านนโยบายและการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ระดับการรับรู้ในด้านต่าง ๆ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ ด้านนโยบายและการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ มีการรับรู้ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 53.27 ในขณะที่ผู้ที่มีรับรู้ในระดับต่ำมีร้อยละ 46.73 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่มีความเข้าใจใน

นโยบายและการจัดการที่เกี่ยวข้องในระดับหนึ่ง ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ มีการรับรู้ในระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 53.27 ในขณะที่ด้านสภาพถนน มีผู้ที่มีการรับรู้ในระดับต่ำและสูงในสัดส่วนที่เท่ากัน ซึ่งบ่งชี้ว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่อาจยังไม่ให้ความสำคัญกับการตรวจสอบสภาพรถและปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมการขับขี่มากนัก ด้านทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ที่มีการรับรู้ในระดับสูง

ใกล้เคียงกับระดับต่ำ โดยมีผู้ที่มีการรับรู้ในระดับสูงร้อยละ 51.96 และระดับต่ำร้อยละ 48.04 แสดงให้เห็นว่าทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่ค่อนข้างหลากหลาย ด้านการป้องกันตนเองในการลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ มีการรับรู้ในระดับสูง อย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ

66.01 ในขณะที่มีผู้ที่มีการรับรู้ในระดับต่ำเพียง ร้อยละ 33.99 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันตนเองเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ดังตาราง 2

**ตาราง 2** ระดับการรับรู้ด้านนโยบายและการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการรับรู้ด้านสภาพแวดล้อม(ถนน) ด้านสภาพแวดล้อม(รถจักรยานยนต์) ระดับทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และระดับการรับรู้การป้องกันตนเองในการลดอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ตัวแปรที่ศึกษา                                                                                                              | ระดับ                 |                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                                                                                                                             | ต่ำ<br>จำนวน (ร้อยละ) | สูง<br>จำนวน (ร้อยละ) |
| ระดับการรับรู้ด้านนโยบายและการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้าง                                                              | 143 (46.73)           | 163 (53.27)           |
| $\bar{X}$ การรับรู้ด้านนโยบายและการบริหารจัดการฯ เท่ากับ 25.11<br>S.D. = 2.18 ,Max = 27.00 ,Min = 17.00 Cut point = 25.11   |                       |                       |
| ระดับการรับรู้ด้านสภาพแวดล้อม (รถจักรยานยนต์)                                                                               | 163 (53.27)           | 143 (46.73)           |
| $\bar{X}$ การรับรู้ด้านสภาพแวดล้อม (รถจักรยานยนต์) เท่ากับ 22.21<br>S.D. = 3.54 ,Max = 25.00 ,Min = 5.00 Cut point = 22.11  |                       |                       |
| ระดับการรับรู้ด้านสภาพแวดล้อม (ถนน)                                                                                         | 153 (50.00)           | 153 (50.00)           |
| $\bar{X}$ การรับรู้ด้านสภาพแวดล้อม (ถนน) เท่ากับ 19.14<br>S.D. = 4.13 ,Max = 31.00 ,Min = 14.00 Cut point = 19.14           |                       |                       |
| ระดับการรับรู้ทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข                                               | 147 (48.04)           | 159 (51.96)           |
| $\bar{X}$ การรับรู้ทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ฯ เท่ากับ 28.82<br>S.D. = 3.32,Max = 35.00 ,Min = 19.00 Cut point = 28.82 |                       |                       |
| ระดับการรับรู้การป้องกันตนเองในการลดอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์                                                        | 104 (33.99)           | 202 (66.01)           |
| $\bar{X}$ การรับรู้การป้องกันตนเองฯ เท่ากับ 13.76<br>S.D. = 1.53,Max = 15.00 ,Min = 5.00 Cut point = 13.76                  |                       |                       |

หมายเหตุ\*: Cut point by mean : น้อยกว่าหรือเท่ากับค่าเฉลี่ย เท่ากับระดับต่ำ, สูงกว่าค่าเฉลี่ยเท่ากับระดับสูง

3.ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี โดยการวิเคราะห์ด้วยสถิติ ทดสอบไคสแควร์ (Chi-

Square Test) พบว่า ปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส รายได้จากการประกอบอาชีพอาชีพที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยการรับรู้ด้านกฎหมายและการรับรู้ด้านนโยบายการขับขี่ ปัจจัยการรับรู้ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ ปัจจัยการรับรู้สภาพ

ถนน ปัจจัยระดับทัศนคติ มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี คือ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ( $p < 0.05$ ) ดังตามตาราง 3

ตาราง 3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี (n = 306)

| ตัวแปรที่ศึกษา                                                         | การจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ |                |                |          |             |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------|----------------|----------|-------------|
|                                                                        | สูง n (%)                                        | ต่ำ n (%)      | X <sup>2</sup> | df       | p-value     |
| <b>เพศ</b>                                                             |                                                  |                | <b>1.157</b>   | <b>1</b> | <b>0.33</b> |
| ชาย                                                                    | 191.00 (66.78)                                   | 95.00 (33.22)  |                |          |             |
| หญิง                                                                   | 11 (55.00)                                       | 9 (45.00)      |                |          |             |
| <b>อายุ</b>                                                            |                                                  |                | <b>10.342</b>  | <b>4</b> | <b>0.04</b> |
| 18 - 30 ปี                                                             | 16.00 (51.61)                                    | 15.00 (48.39)  |                |          |             |
| 31 - 40 ปี                                                             | 49.00 (69.01)                                    | 22.00 (30.99)  |                |          |             |
| 41 - 50 ปี                                                             | 74.00 (60.16)                                    | 49.00 (39.84)  |                |          |             |
| 51 - 60 ปี                                                             | 48.00 (76.19)                                    | 15.00 (23.81)  |                |          |             |
| 60 ปีขึ้นไป                                                            | 15.00 (83.33)                                    | 3.00 (16.67)   |                |          |             |
| <b>ระดับการศึกษา</b>                                                   |                                                  |                | <b>1.230</b>   | <b>1</b> | <b>0.27</b> |
| ต่ำกว่าหรือระดับมัธยมศึกษาตอนต้น                                       | 57.00 (31.49)                                    | 124.00 (68.51) |                |          |             |
| ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายขึ้นไป                                           | 47.00 (37.60)                                    | 78.00 (62.40)  |                |          |             |
| <b>สถานภาพสมรส</b>                                                     |                                                  |                | <b>6.534</b>   | <b>2</b> | <b>0.04</b> |
| โสด                                                                    | 54.00 (73.97)                                    | 19.00 (26.03)  |                |          |             |
| สมรส                                                                   | 125.00 (66.49)                                   | 63.00 (33.51)  |                |          |             |
| หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่                                              | 23.00 (51.11)                                    | 22.00 (48.89)  |                |          |             |
| <b>รายได้จากการประกอบอาชีพอาชีพที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (บาท/เดือน)</b> |                                                  |                | <b>11.769</b>  | <b>3</b> | <b>0.01</b> |
| 5,000 - 10,000                                                         | 47.00 (85.45)                                    | 8.00 (14.55)   |                |          |             |
| 10,001 - 15,000                                                        | 90.00 (63.38)                                    | 52.00 (36.62)  |                |          |             |
| 15,001 - 20,000                                                        | 58.00 (59.18)                                    | 40.00 (40.82)  |                |          |             |
| 20,001 - 30,000                                                        | 7.00 (63.64)                                     | 4.00 (36.36)   |                |          |             |

| ตัวแปรที่ศึกษา                                                                 | การจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ |               |                |    |         |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------|----------------|----|---------|
|                                                                                | สูง n (%)                                        | ต่ำ n (%)     | X <sup>2</sup> | df | p-value |
| ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข (ปี) |                                                  |               | 7.021          | 3  | 0.07    |
| 1 - 5 ปี                                                                       | 57.00 (66.33)                                    | 33.00 (36.67) |                |    |         |
| 6 - 10 ปี                                                                      | 79.00 (65.83)                                    | 41.00 (34.17) |                |    |         |
| 11 - 15 ปี                                                                     | 32.00 (58.18)                                    | 23.00 (41.82) |                |    |         |
| 16 ปีขึ้นไป                                                                    | 34.00 (82.93)                                    | 7.00 (17.07)  |                |    |         |
| ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ                                                    |                                                  |               | 7.822          | 1  | 0.01    |
| ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ                                                           | 121.00 (60.50)                                   | 79.00 (39.50) |                |    |         |
| เคยเกิดอุบัติเหตุ                                                              | 81.00 (76.42)                                    | 25.00 (23.58) |                |    |         |
| ปัจจัยการรับรู้ด้านกฎหมายและการรับรู้ด้านนโยบายขับขี่                          |                                                  |               | 26.794         | 1  | 0.00    |
| ระดับต่ำ                                                                       | 73.00 (51.05)                                    | 70.00 (48.95) |                |    |         |
| ระดับสูง                                                                       | 129.00 (79.14)                                   | 34.00 (20.86) |                |    |         |
| การรับรู้ด้านสภาพรถจักรยานยนต์                                                 |                                                  |               | 24.834         | 1  | 0.00    |
| ระดับต่ำ                                                                       | 87.00 (53.37)                                    | 76.00 (46.63) |                |    |         |
| ระดับสูง                                                                       | 115.00 (80.42)                                   | 28.00 (19.58) |                |    |         |
| การรับรู้สภาพแวดล้อมการขับขี่                                                  |                                                  |               | 3.729          | 1  | 0.05    |
| ระดับต่ำ                                                                       | 93.00 (60.78)                                    | 60.00 (39.22) |                |    |         |
| ระดับสูง                                                                       | 109.00 (71.24)                                   | 44.00 (28.76) |                |    |         |
| ระดับทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข           |                                                  |               | 23.433         | 1  | 0.00    |
| ระดับต่ำ                                                                       | 77.00 (52.38)                                    | 70.00 (47.62) |                |    |         |
| ระดับสูง                                                                       | 125.00 (78.62)                                   | 34.00 (21.38) |                |    |         |

\*p-value &lt; 0.05

4. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยทำนายด้วยสถิติการถดถอยโลจิสติก (Binary Logistic Regression Analysis)

พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 มีตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร ได้แก่

1. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุจะมีการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุ มากกว่า ผู้ที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ 1.90 เท่า (p-value = 0.029, 95% CI; 1.069 - 3.379)

2. ระดับการรับรู้กฎหมายและนโยบายการบริหารจัดการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข โดยผู้ที่รับรู้กฎหมายและนโยบายการบริหาร

จัดการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จะมีการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุ มากกว่า ผู้ที่ไม่มีการรับรู้ด้านกฎหมายและนโยบายการบริหารจัดการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 2.56 เท่า (p-value = 0.001, 95% CI; 1.459 - 4.487)

3. ระดับทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข โดยผู้ที่มีทัศนคติที่ดี จะมีการ

จัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุ มากกว่า ผู้ที่มีทัศนคติที่ไม่ดี 2.58 เท่า (p-value = 0.001, 95% CI; 1.492 - 4.461)

4.ระดับสภาพรถจักรยานยนต์ โดยผู้ที่มีสภาพรถจักรยานยนต์ที่ดี จะมีการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุ มากกว่า ผู้ที่มีสภาพรถจักรยานยนต์ที่ไม่ดี 1.86 เท่า (p-value = 0.043, 95% CI; 1.019 - 3.379) ดังตารางที่ 4

**ตารางที่ 4** แสดงปัจจัยที่ส่งผลต่อการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี (n = 306)

| ตัวแปรอิสระ                                                                                                                             | การจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง<br>ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี |         |        |                    |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------|--------------------|-------|
|                                                                                                                                         | B                                                                                                           | p-value | Exp(B) | 95% CI for Exp (B) |       |
|                                                                                                                                         |                                                                                                             |         |        | Lower              | Upper |
| ผู้ที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์รับจ้าง<br>(OR > 1 – ความสัมพันธ์เชิงบวก)                                         | 0.642                                                                                                       | 0.029   | 1.901  | 1.069              | 3.379 |
| ผู้ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์รับจ้าง (reference)                                                            |                                                                                                             |         | 1      |                    |       |
| ระดับการรับรู้กฎหมายและนโยบายการบริหารจัดการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข (สูง)<br>(OR > 1 – ความสัมพันธ์เชิงบวก) | 0.940                                                                                                       | 0.001   | 2.559  | 1.459              | 4.487 |
| ระดับการรับรู้กฎหมายและนโยบายการบริหารจัดการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข (ต่ำ) (reference)                       |                                                                                                             |         | 1      |                    |       |
| ระดับทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข (สูง)<br>(OR > 1 – ความสัมพันธ์เชิงบวก)                            | 0.948                                                                                                       | 0.001   | 2.580  | 1.492              | 4.461 |
| ระดับทัศนคติในการขับขี่ (ต่ำ) (reference)                                                                                               |                                                                                                             |         | 1      |                    |       |
| ระดับสภาพรถจักรยานยนต์ (ดี)<br>(OR > 1 – ความสัมพันธ์เชิงบวก)                                                                           | 0.618                                                                                                       | 0.043   | 1.855  | 1.019              | 3.379 |

| ตัวแปรอิสระ                              | การจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง<br>ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี |         |        |                    |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------|--------------------|
|                                          | B                                                                                                           | p-value | Exp(B) | 95% CI for Exp (B) |
|                                          |                                                                                                             |         |        | Lower Upper        |
| ระดับสภาพจักรยานยนต์ (ไม่ดี) (reference) |                                                                                                             |         | 1      |                    |

\*\*p-value<0.001, with Forward stepwise, Hosmer and Lemeshow, p=0.16

### สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยแบบภาคตัดขวาง (Cross-Sectional Study) โดยศึกษาในประชากร คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี จำนวน 10 วิน ประกอบไปด้วย วินหน้าโรงพยาบาลศรีธัญญา วินตรงข้ามหน้าโรงพยาบาลศรีธัญญา วินบาราคนราดูล วินซอยติวานนท์ 14 วินศิริชัย วินงามวงศ์วานซอย 4 วินงามวงศ์วานซอย 2 วินเรวดี วินบักชีติวานนท์ วินอค์นี โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นระยะเวลา 14 วัน ระหว่างวันที่ 17 – 30 เมษายน 2568 หลังจากได้รับอนุมัติจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากมหาวิทยาลัยมหิดล แบบสอบถามมีความสมบูรณ์ได้รับการตอบกลับ สามารถนำมาวิเคราะห์ข้อมูลได้ จำนวน 306 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100 นำมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และสถิติเชิงอนุมาน Chi square และสถิติการถดถอยโลจิสติก (Binary Logistic Regression Analysis) กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

**1. ระดับการรับรู้ด้านนโยบายและการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการรับรู้ด้านสภาพแวดล้อมและสภาพรถจักรยานยนต์ระดับการรับรู้ทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับการรับรู้การป้องกันตนเอง**

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข มีระดับการรับรู้อยู่ในระดับสูง 4 ด้านได้แก่ 1.ระดับการรับรู้ด้านนโยบายและการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้าง 2.ระดับการรับรู้ด้านสภาพแวดล้อม (ถนน) 3.ระดับการรับรู้ทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข และ 4.ระดับการรับรู้การป้องกันตนเองในการลดอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่มีคะแนนมากกว่า 25.11 คะแนน แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่กลุ่มนี้มีความเข้าใจที่ดีเกี่ยวกับนโยบายและวิธีการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อความปลอดภัย ส่วนระดับการรับรู้ในระดับต่ำได้แก่ ระดับการรับรู้ด้านสภาพแวดล้อม (รถจักรยานยนต์) ส่วนใหญ่ได้คะแนนน้อยกว่าหรือเท่ากับ 25.11 คะแนน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าผู้ขับขี่กลุ่มนี้อาจมีความเข้าใจในเรื่องของสภาพแวดล้อมของรถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยน้อยกว่า ปัจจัยด้านอื่น ๆ

### 2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี พบว่า อายุ สถานภาพสมรส รายได้จากการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยการรับรู้ด้านกฎหมายและการรับรู้ด้าน

นโยบายการขับขี่ ปัจจัยการรับรู้ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ ปัจจัยการรับรู้สภาพแวดล้อมในการขับขี่ ปัจจัยระดับทัศนคติ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวง สาธารณสุข มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ใน พื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี โดยผลการศึกษา พบว่า

## 2.1 ปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่

อายุ มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05 ( $p = 0.04$ ) ผู้ขับขี่ที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป มีแนวโน้มที่ จะให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและมีความระมัดระวังใน การขับขี่มากกว่า หรืออาจมีประสบการณ์ที่ช่วยให้สามารถ ประเมินและจัดการกับสถานการณ์เสี่ยงได้ดีกว่า ในขณะที่ กลุ่มอายุ 18 ปีขึ้นไป มีแนวโน้มที่จะมีความมั่นใจในทักษะของ ตนเองสูง หรืออาจมีพฤติกรรมที่ทำความเสี่ยงมากกว่า

สถานะภาพสมรรถของผู้ขับขี่ มีความสัมพันธ์อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ( $p = 0.04$ ) โดยผู้ที่สมรรถแล้ว อาจมีความรู้สึกถึงความรับผิดชอบที่มากขึ้นต่อชีวิตและ ทรัพย์สินของตนเองและคนในครอบครัว แรงจูงใจในการขับขี่ อย่างปลอดภัยจึงอาจสูงกว่าผู้ที่ยังโสด ซึ่งอาจไม่ได้มีการะ ผูกพันในลักษณะเดียวกัน

รายได้จากการประกอบอาชีพ มีความสัมพันธ์อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ( $p = 0.04$ ) ซึ่งผู้ขับขี่ที่มี รายได้เพียงพอ อาจช่วยให้พวกเขาสามารถดูแลรักษา รถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ดี และสามารถเข้าถึงอุปกรณ์ ความปลอดภัยต่าง ๆ ได้มากขึ้น ในทางตรงกันข้าม ผู้ที่มี รายได้น้อยอาจต้องทำงานหนักมากขึ้นและอาจจะเลยการ บำรุงรักษารถ หรือไม่กำลังทรัพย์ในการจัดหาอุปกรณ์ที่ช่วย เพิ่มความปลอดภัย นอกจากนี้ ความเครียดและความกดดัน จากภาระค่าใช้จ่ายอาจส่งผลกระทบต่อสมาธิและความรอบคอบใน การขับขี่

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ( $p = 0.01$ ) ซึ่งน่าจะเป็นไป ได้ว่าผู้ที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมาก่อน มักจะมี ความตระหนักถึงอันตรายและผลกระทบที่ตามมาอย่างลึกซึ้ง ทำให้พวกเขามีแนวโน้มที่จะให้ความสำคัญกับการจัดการ ตนเองเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำรอยมากขึ้น ไม่ว่าจะ เป็นการขับขี่ด้วยความระมัดระวัง การปฏิบัติตามกฎจราจร หรือการหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ

2.2 ปัจจัยการรับรู้ด้านกฎหมายและการรับรู้ด้าน นโยบายการขับขี่ มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.05 ( $p < 0.01$ ) งานวิจัยของ ภาวินี เอี่ยม ตระกูล (2562) พบว่า การรับรู้ด้านกฎหมายส่งผลต่อ พฤติกรรมนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการลดความเสี่ยง อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเชียงใหม่ และงานวิจัยของ อุไร ชุม ภาวดี และคณะ (2558) ที่พบว่า การรับรู้ด้านกฎหมายและ การรับรู้ด้านนโยบายมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมเสี่ยงของ นักศึกษามหาวิทยาลัยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งงานวิจัย นี้ได้ชี้ให้เห็นว่า การรับรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและนโยบายความ ปลอดภัยมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยและการ ลดอุบัติเหตุ โดยการที่ผู้ขับขี่มีความรู้และความเข้าใจใน กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะเป็นพื้นฐานสำคัญที่ทำให้ผู้ขับขี่เข้าใจถึงข้อกำหนดและ แนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง ซึ่งเป็นการจัดการตนเองเพื่อลดความ เสี่ยงในการถูกจับปรับ และที่สำคัญคือการลดความเสี่ยงใน การเกิดอุบัติเหตุ

2.3 ปัจจัยการรับรู้ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ มี ความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิด อุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวง สาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ( $p < 0.01$ ) สอดคล้องกับ Yi Yi Win และคณะ<sup>(19)</sup> ที่

พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร เมียนมา คือ การตระหนักถึงสภาพรถ เช่น การบำรุงรักษา ยาง เบรก และระบบไฟ มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยและการลดอุบัติเหตุ ซึ่งงานวิจัยนี้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตระหนักถึงสภาพรถที่ดีและพร้อมใช้งานเป็นปัจจัยสำคัญต่อความปลอดภัย จะใส่ใจในการดูแลและบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ การตรวจสอบสภาพรถก่อนการใช้งาน การซ่อมแซมเมื่อพบความผิดปกติ และการเปลี่ยนอะไหล่ตามระยะเวลา เป็นการจัดการตนเองเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากความบกพร่องของตัวเอง

2.4 ปัจจัยการรับรู้สภาพแวดล้อมในการขับขี่ มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ( $p = 0.05$ ) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของอนัญญา หาบุญมี และคณะ (2567)<sup>(20)</sup> พบว่า สภาพแวดล้อม มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษาจังหวัดหนองคาย และพบว่าพฤติกรรมการขับขี่ เช่น การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ซึ่งอาจสะท้อนถึงการขาดการรับรู้สภาพแวดล้อม มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ ( $p\text{-value} < 0.05$ ) และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของปฐมพร พงษ์อารีย์ (2565)<sup>(21)</sup> พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงที่ไม่ดีสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ เป็นการสนับสนุนความเชื่อมโยงระหว่างการรับรู้สภาพแวดล้อมและการจัดการตัวเองเพื่อลดอุบัติเหตุ จากงานวิจัยครั้งนี้ การที่ผู้ขับขี่รับรู้และเข้าใจถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอก เช่น สภาพถนนที่ไม่ดี สภาพอากาศที่แปรปรวน การจราจรที่หนาแน่น หรือสิ่งกีดขวางต่าง ๆ จะช่วยให้ผู้ขับขี่สามารถประเมินความเสี่ยงและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ เช่น การลดความเร็ว การเพิ่มระยะห่างจากรถคันหน้า หรือการหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง

2.5 ปัจจัยระดับทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ( $p < 0.01$ ) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ปุณิศรา ประโคบายญ์ และคณะ (2567) พบว่า ทัศนคติ มีความสัมพันธ์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับคะแนนการปฏิบัติ ( $r = 0.436$ ,  $p\text{-value} < 0.01$ ) และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของปฐมพร พงษ์อารีย์ ซึ่งพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงที่ไม่ดีสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ อันเป็นการสนับสนุนความเชื่อมโยงระหว่างการรับรู้สภาพแวดล้อมและการจัดการตัวเองเพื่อลดอุบัติเหตุ ในงานวิจัยครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งมีทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดี จะสามารถจัดการตนเองเพื่อที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้เช่นกัน

### 3. ปัจจัยทำนายที่ส่งผลต่อการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี มีตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร ได้แก่

3.1 ประสพการณ์ การเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุจะมีการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุ มากกว่า ผู้ที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ 1.90 เท่า ( $p\text{-value} = 0.029$ , 95% CI; 1.069 - 3.379) ซึ่งสอดคล้องกับอุไร ชุมพวาดี และคณะ (2563) พบว่า ผู้ที่เคยมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จะมีการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุ และมีแนวโน้มจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น เช่น การสวมหมวกนิรภัย หรือการลดพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ เช่น การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ เนื่องจากประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุช่วยเพิ่มการรับรู้ถึงความเสี่ยง

( $p < 0.05$ ) การวิเคราะห์ด้วย Logistic Regression ยังระบุว่า ประสิทธิภาพการขับขี้นี้ที่มากกว่า 5 ปี และความรู้เกี่ยวกับการขับขี้นี้ที่ปลอดภัย ส่งผลต่อการลดพฤติกรรมเสี่ยง ซึ่ง ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุทำหน้าที่กระตุ้นให้ผู้ขับขี้นี้ตระหนักถึงความเสี่ยง ดังนั้นการที่ผู้ขับขี้นี้รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ที่กระทรวงสาธารณสุข ที่เกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์มาแล้วอาจจะมีการระวังตนเองเอง และมีการจัดการตนเองเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอีก

3.2 ระดับการรับรู้กฎหมายและนโยบายการบริหารจัดการขับขี้นี้รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ที่ กระทรวงสาธารณสุข โดยผู้ที่รับรู้กฎหมายและนโยบายการบริหารจัดการขับขี้นี้รถจักรยานยนต์รับจ้าง จะมีการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุ มากกว่า ผู้ที่ไม่มีการรับรู้ด้านกฎหมายและนโยบายการบริหารจัดการขับขี้นี้รถจักรยานยนต์รับจ้าง 2.56 เท่า ( $p\text{-value} = 0.001$ , 95% CI; 1.459 - 4.487) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Akihiro Nishi และคณะ (2018) พบว่า การรับรู้กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดส่งเสริมพฤติกรรมในการขับขี้นี้ที่ปลอดภัย เช่น การปฏิบัติตามกฎจราจร และการใช้เครื่องป้องกัน การรับรู้กฎหมายหมวกกันน็อกส่งเสริมพฤติกรรมในการขับขี้นี้ที่ปลอดภัย เช่น การสวมหมวกกันน็อกและการปฏิบัติตามกฎจราจร ค่า  $p\text{-value} = 0.001$  และ  $OR = 2.56$  (95% CI: 1.459 - 4.487) ดังนั้น ผู้ขับขี้นี้รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ที่กระทรวงสาธารณสุขที่รับรู้กฎหมายและนโยบายการบริหารจัดการขับขี้นี้รถจักรยานยนต์รับจ้างในระดับสูง จะมีการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุได้ดีกว่า ผู้ขับขี้นี้รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ที่กระทรวงสาธารณสุขที่มีการรับรู้กฎหมายและนโยบายในระดับต่ำ

3.3 ระดับทัศนคติในการขับขี้นี้รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ที่กระทรวงสาธารณสุข โดยผู้ที่มีทัศนคติที่ดี จะมีการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุ มากกว่า ผู้ที่มีทัศนคติที่ไม่ดี 2.58 เท่า ( $p\text{-value} = 0.001$ , 95% CI; 1.492 - 4.461) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ปุณนิสา ประโคกกาญจน์ และคณะ

(2567) พบว่า ทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัยสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการขับขี้นี้ที่เหมาะสม เช่น การสวมหมวกกันน็อก และการปฏิบัติตามกฎจราจร ทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัย การเคารพกฎจราจร การมีน้ำใจต่อเพื่อนร่วมทาง และการควบคุมอารมณ์ขณะขับขี้นี้ นอกจากนั้นยังพบว่า การปฏิบัติที่ไม่เหมาะสม เพิ่มความเสี่ยงของอุบัติเหตุ (Odds Ratio = 1.754, 95% Confidence Interval : 1.117 - 2.752) ผลจากการวิจัยในครั้งนี้เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ที่ช่วยสนับสนุนว่าผู้ขับขี้นี้รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีทัศนคติในการขับขี้นี้รถจักรยานยนต์ที่ดีกว่า เช่น การสวมหมวกนิรภัยทำให้มีความปลอดภัย การขับขี้นี้โดยเคารพกฎหมาย จะเป็นผู้ที่สามารถจัดการตนเองในการลดอุบัติเหตุได้ดีกว่าผู้ที่มีทัศนคติในการขับขี้นี้รถจักรยานยนต์ในระดับต่ำ

3.4 ระดับสภาพรถจักรยานยนต์ ซึ่งพบว่าผู้ที่มีสภาพรถจักรยานยนต์ที่ดี จะมีการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุได้ดีกว่า ผู้ที่มีสภาพรถจักรยานยนต์ที่ไม่ดี 1.86 เท่า ( $p\text{-value} = 0.043$ , 95% CI; 1.019 - 3.379) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัย ของจินต์จุฑา ภาณุมาสวิวัฒน์ (2567) ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ระดับสภาพรถจักรยานยนต์ที่ดี เช่น ระบบเบรกและยางเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุ (adjusted OR 1.67, 95% CI: 1.02 - 2.74) ดังนั้นการที่ผู้ขับขี้นี้รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ที่กระทรวงสาธารณสุข มีความตระหนักและดูแลสภาพรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ดี โดยตระหนักถึงความสำคัญของการบำรุงรักษารถจักรยานยนต์อย่างสม่ำเสมอ เช่น การตรวจเช็คสภาพยาง เบรก และไฟหน้าก่อนขับขี้นี้ จะเป็นแนวทางสำคัญซึ่งนำมาสู่การจัดการตนเองเพื่อลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุได้อย่างดี

### ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. ผลจากงานวิจัยชี้ให้เห็นว่าระดับการรับรู้ด้านสภาพแวดล้อมและด้านรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับต่ำ กระทรวงสาธารณสุข ควรสนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เปิดการฝึกอบรมและให้ความรู้เพิ่มเติมโดยเน้นการให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังในสภาพแวดล้อมที่ไม่อำนวยและผลกระทบของสภาพรถต่อความปลอดภัยในการขับขี่ นอกจากนี้ควรจัดกิจกรรมหรือโครงการที่ช่วยสร้างความตระหนักถึงความเสี่ยงและผลกระทบจากอุบัติเหตุ เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเห็นความสำคัญของการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุ

2. กระทรวงสาธารณสุข ควรมีการผลักดันนโยบายสนับสนุนให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีการจัดการและบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดี หรืออาจพิจารณามาตรการช่วยเหลือหรือส่งเสริมการเข้าถึงบริการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ในราคาที่เหมาะสม

3. กระทรวงสาธารณสุข ควรมีการประชาสัมพันธ์ด้านกฎหมายและนโยบายการดำเนินงานด้านถนน หรือการจัดอบรมเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างสม่ำเสมอ

4. กระทรวงสาธารณสุข ควรสร้างความตระหนักรู้และสร้างทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดีแก่ผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุขและชุมชนใกล้เคียง

### ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยในอนาคต

ควรทำการวิจัยเชิงคุณภาพเพิ่มเติม เช่น การสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อทำความเข้าใจถึงทัศนคติ ความเชื่อ และพฤติกรรมของการจัดการตนเองเพื่อลดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละกลุ่มอย่างละเอียดมากยิ่งขึ้น

### กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณกรมขนส่งทางบกจังหวัดนนทบุรี ผู้จัดการวิน ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลและให้ความช่วยเหลือในการเก็บข้อมูล เพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์ รวมถึงผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรีทุกท่านที่ได้สละเวลาในการให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา และให้ความช่วยเหลืออำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี

### เอกสารอ้างอิง (References)

- Aroonpakmongkol, P., Chardsumon, P., & Natnaree, A. (2023). A regional health promotion center's personnel core competencies under the Department of Health, Ministry of Public Health. *Public Health Policy and Laws Journal*, 9(1), 35–47.
- Chumpawadee, U., Homchampa, P., Thongkrajai, P., Suwanimitr, A., & Chadbunchachai, W. (2015). FACTORS RELATED TO Motorcycle Accident Risk Behavior Among University Students In Northeastern Thailand. 46.
- Fu, G., Xie, X., Jia, Q., Li, Z., Chen, P., & Ge, Y. (2020). The development history of accident causation models in the past 100 years: 24Model, a more modern accident causation model. *Process Safety and Environmental Protection*, 134, 47–82.
- Hernandez-Gamboa, A. E., Barceló-Prats, J., Villamizar Osorio, M. L., & Martorell-Poveda, M. A. (2024). Self-management of Risk for the Prevention of Traffic Accidents from a Health Perspective: A Qualitative Study. *Hispanic Health Care International*, 22(3), 254–256.
- Information Statistics Group Department of Highways, Ministry of Transport. (2023). *Traffic Accident on National Highways in 2023*. Retrieved May 16, 2025, from <http://bhs.doh.go.th/download/accident>

- Injury Prevention Division Department of Disease Control. (2024). *Road accident situation, Thailand*. Retrieved May 16, 2025, from <http://https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1587620240712091713.pdf>
- Krejcie, R. V. (1970). Determining sample size for research activities. *Educational and Psychological Measurement*, 30(3), 607–610.
- Lwin, A. M. M., Win, Y. Y., Aung, T., & Lwin, T. (2016). 514 Factors influencing motorcycle accidents in Nay Pyi Taw, Myanmar. *BMJ*, 353, A185.3–A186.
- Nguyen-Phuoc, D. Q., Nguyen, H. A., De Gruyter, C., Su, D. N., & Nguyen, V. H. (2019, September 1). Exploring the prevalence and factors associated with self-reported traffic crashes among app-based motorcycle taxis in Vietnam. *Transportation Policy* (Oxford), 81, 68–74.
- Nonthaburi Provincial Disaster Prevention and Relief Office. (2024). Road safety action plan Prof. 2024. Retrieved May 16, 2025, from <https://nbi.disaster.go.th/nbi/cms/1935?id=111016>
- Ospina-Mateus, H., Jiménez, L. Q., & López-Valdés, F. J. (2021). The rider behavior questionnaire to explore associations of motorcycle taxi crashes in Cartagena (Colombia). *Traffic Injury Prevention*, 22(S1), S99–S103.
- Pathomporn Phongaree. (2022). *Motorcycle driving behavior and the risk of accidents of food delivery staff in Bangkok*. Retrieved May 16, 2025, from: <https://digital.car.chula.ac.th/chulaetdhttps://digital.car.chula.ac.th/chulaetd/6544>
- Prakobkarn, P., Luangwilai, T., Prempre, P., & Kunno, J. (2024, May 1). Prevalence of motorcycle accidents among food delivery drivers and its relation to knowledge, attitudes, and practices in urban areas in Bangkok, Thailand. *PLoS One*, 19(5).
- Prawpichcha Thelingphon. (2021). Management of motorbike mercenaries on the risk of accidents. Retrieved May 16, 2025, from [http:// so04.tcithaijo.org/index.php/WTURJ /article/view/256216](http://so04.tcithaijo.org/index.php/WTURJ/article/view/256216)
- Safety Operation Center. (2022). *Thailand Road Safety Master Plan 2022-2027*. Retrieved May 16, 2025, from <https://cdn2.me-qr.com/pdf/17643656.pdf?time=1694680975>
- World Health Organization. (2023). Global status report on road safety 2023. Retrieved May 16, 2025, from <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>