

ปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์
ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

Safety Building Factors and the Causes of Motor Vehicle

Accidents in Roi – Et Municipality ,Roi-Et Province.

ศุภชัย พัฒนศักดิ์ชัย* สิทธิพร สุนทร** เสาวลักษณ์ นิกรพิทยา**

Supachai Pattanasakchai * Sitthiporn Soonthorn ** Sauwaluk Nikornpittaya**

สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม* มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม**

Public and Private Management Program, Faculty of Political Science and Public
Administration, Rajabhat Maha Sarakham University*

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพื่อศึกษาระดับปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ศึกษาปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด และศึกษาข้อเสนอแนะการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ดและเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด จำนวน 397 คน และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ โดยวิธี Stepwise นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยใช้วิธีการพรรณนาและอธิบายผล ผลการวิจัย พบว่า 1) ระดับปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ดโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด 2) ระดับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด 3) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวมมีค่าความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ เท่ากับ .403 4) ตัวแปรปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวม ทั้ง 4 ตัว สามารถอธิบายตัวแปรตาม คือ ความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด ได้ร้อยละ 41.30 มีค่า $R^2 = .413$ และมีค่าของ F เท่ากับ 68.833 มีค่า Adjusted R^2 เท่ากับ .407 มีค่า R^2 Change เท่ากับ .022 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $\alpha .05$ เมื่อพิจารณาตัวแปรย่อย พบว่า ตัวแปรที่จะอธิบายความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด โดยเรียงลำดับการเข้าสู่สมการตามความสัมพันธ์ดังต่อไปนี้ คือ ด้านลักษณะถนนและการจราจร (X_5) ด้านความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบ (X_1) ด้านทัศนคติการใช้รถจักรยานยนต์ (X_2) และตัวแปรตัวสุดท้ายที่เข้าสู่สมการที่ดีที่สุดของการวิเคราะห์ถดถอยพหุ ได้แก่ ด้านทัศนคติในการใช้ถนน (X_3) สามารถเขียนสมการทำนายจากการวิเคราะห์ถดถอยพหุการพัฒนาเมืองร้อยเอ็ด พบว่า มีตัวแปรที่สำคัญที่เข้าสู่สมการ 4 ตัวแปร สามารถเขียนสมการในรูปแบบคะแนนดิบและคะแนนมาตรฐานได้ ดังต่อไปนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ $Y = 1.316 + .231X_1 - .180X_2 + .173X_3 + .486X_5$

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน $Z_r = .549Z_5 + .198Z_1 - .174Z_2 + .173Z_3$

คำสำคัญ : ความปลอดภัย,สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ, รถจักรยานยนต์

Abstract

The objectives of the research were to study the level of Safety Building Factors and the Causes of Motor Vehicle Accidents in Roi - Et Municipality ,Roi-Et Province. Study the level of causes of motor vehicle accidents in Roi -Et Municipality Roi-Et Province. Safety Building Factors and the Causes of Motor Vehicle Accidents in Roi - Et Municipality ,Roi-Et Province And Study the safety suggestions for the cause of the accident in the use of motor vehicles of Roi Et City Municipality. Roi- Et Province. Population and sample group are 397 people aged over 18 who live in Roi-Et Municipality and Muang Roi -Et Police Station. The sample group is determined by the formula for calculating the sample size of Taro Yamane. The statistics used for data analysis were frequency, percentage, mean and standard deviation. The statistic used for hypothesis test were Pearson's co-relation with the statistic signification at .05 level, multiple regression by stepwise. The results of the reseach were as follows ; 1) The level of safety factor and the cause of accident in using motorbike of Roi-Et Municipality the province of Roi-Et is at the highest level. 2) The level of causes of accidents in the use of motor vehicles of the Roi-Et Municipality Roi-Et Province Overall is at the highest level. 3) The result of the relationship analysis, the safety factor and the cause of accident in using motorbike of Roi-Et Municipality The province of Roi- Et, in overall, have a low level of .403 . 4) The variables of safety factor and the cause of accident in using motorbike of Roi-Et Municipality Roi-Et Province, including 4 numbers Able to explain the following variables, namely safety and the cause of accidents in the use of motor vehicles of Roi-Et Municipality, 41.30 Percentage with $R^2 = .403$ and $F = 68.833$, Adjusted $R^2 = .407$, R^2 Change = .022, with the statistic significant level at .05. When considering the sub-variables in the order of equation, according to the following relationship, Road and traffic characteristics (X_5). knowledge and understanding of regulations (X_1). ,attitude of using motorbikes (X_2) and the last variable that reached the best equation of multiple regression analysis were attitude. In the road use (X_3). This set of prediction formular can be put in multiple regression with standard as follows ;

Formular in score $Y = 1.316 + .231X_1 - .180X_2 + .173X_3 + .486X_5$

Standard Formular in score $Z_r = .549Z_5 + .198Z_1 - .174Z_2 + .173Z_3$

Keywords : Safety , Accident cause, Locomotive

บทนำ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร มีหลายประการ ดังต่อไปนี้ 1) เกิดจากการทำที่ไม่ปลอดภัย (unsafe acts) ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ ที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เช่น ความประมาทเลินเล่อ ความมั่งก่าย การฝ่าฝืนกฎจราจร หรือกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้นสาเหตุข้อนี้เกิดจากอุปนิสัย หรือทัศนคติของแต่ละบุคคลที่ถูกปลูกฝัง หรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ระดับการคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเอง และของผู้อื่นแตกต่างกันจึงควรมีการออกระเบียบปฏิบัติอย่างเคร่งครัดในการขับขี่ยานพาหนะ 2) จากสภาวะที่ไม่ปลอดภัย (unsafe condition) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ถนนลื่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนที่ไม่มีป้ายสัญญาณบอกทางโค้ง ไฟท้ายรถเสียสภาวะที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุด้านกายภาพของอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ง่ายกว่าปัญหาด้านพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุการจราจรส่วนมากนั้นไม่ใช่เป็นความบังเอิญหรือปราศจากสาเหตุที่เกิดที่ เกิด นักวิชาการหลายสาขาได้ศึกษาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในแง่ของวิทยาการระบาด ซึ่งมีการจำแนกตาม เพศ วัย ชนิดของยานพาหนะ วัน เวลา สถานที่ อื่น ๆ แต่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ไม่สามารถมองเห็นได้ล่วงหน้า ดังนั้นจึงไม่สามารถคาดเดาเหตุการณ์ได้ (กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร, 2549, น. 9-10)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2560 มีจำนวน 85,949 ครั้ง เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2559 ร้อยละ 1.65 ผู้เสียชีวิต 8,746 ราย เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2559 ร้อยละ 4.01 ผู้บาดเจ็บ 3,785 คนลดลงจาก พ.ศ. 2559 ร้อยละ 62.78 ส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์ร้อยละ 37.38 ส่วนอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 มีจำนวน 18,729 ครั้ง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2559 ร้อยละ 5.12 แต่มีผู้เสียชีวิต 2,769 ราย ลดลงจาก พ.ศ. 2559 ร้อยละ 2.12 และมีผู้บาดเจ็บ 17,156 คน ลดลงจาก พ.ศ. 2559 ร้อยละ 2.59 เนื่องจากกระทรวงคมนาคมได้ใช้มาตรการเข้มข้นเพิ่มแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง โดยมียานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะร้อยละ 29.83 ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นทางตรงร้อยละ 74.13 และมีมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ขับรถเร็วเกินกำหนดร้อยละ 64.43 คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิดร้อยละ 12.09 และมีการหลับในร้อยละ 7.88 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2560, น. คำนำ)

ผู้วิจัยได้ศึกษางานวิจัยของนักวิชาการหลายท่าน เช่น บัณฑิต ตั้งกมลศรี (2559, น.158) ได้ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ : วิเคราะห์กลุ่มพหุ นวพร จารุมณี (2561, น.82) ได้ทำการศึกษาเรื่องการศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549, น. 58) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมบัว จังหวัดชลบุรี ภัทรพล อาจเมือง (2552, น. 136-140) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดร้อยเอ็ด นัชรศม์ ชูหิรัญญวัฒน์ (2555, น.57) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา เป็นต้น จากการศึกษาพบว่ามีหลายปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ปัจจัยด้านเพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ การรับรู้กฎหมายจราจร ด้านการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ความประมาทของผู้ขับขี่ ด้านลักษณะการขับขี่ เป็นต้น

ด้วยเหตุผลดังกล่าวผู้วิจัยซึ่งเป็นผู้อาศัยในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด และเป็นผู้ใช้รถใช้ถนน และพบเห็นอุบัติเหตุเกิดขึ้นในพื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ดบ่อยครั้ง จึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด เพื่อจะได้รับความรู้ถึง

ปัญหาที่เกิดขึ้นและนำไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขการเพื่อสร้างความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ดต่อไป

วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อศึกษาระดับปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

1.2.2 เพื่อศึกษาระดับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

1.2.3 เพื่อศึกษาปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

1.2.4 เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

วิธีการดำเนินงานวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จำนวน 42,548 คน เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด จำนวน 397 คน รวมทั้งหมด 42,889 คน (สำมะโนประชากรจังหวัดร้อยเอ็ด, 2562 ; สถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด ,2562 ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2562)

1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ดและเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด จำนวน 397 คน กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างของทาโร่ ยามาเน่ (Yamane, 1973, น.727)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยเรื่องปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด เป็นแบบสอบถาม จำนวน 4 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล เพศ ระดับการศึกษา อายุ ที่อยู่อาศัย ซึ่งลักษณะคำถามเป็นแบบบรรยายรายการ (Check List)

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ได้แก่ ปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบ ทักษะการใช้รถจักรยานยนต์ ทักษะในการใช้ถนน สมรรถนะรถจักรยานยนต์ ลักษณะถนนและการจราจร

ตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ได้แก่ ตัวรถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ร่วมทางหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ร่วมทางที่เป็นรถอื่นๆ ถนน สัญญาณจราจร

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับงานวิจัย โดยมีวิธีการรายละเอียดและขั้นตอน ดังต่อไปนี้

3.1 ขออนุญาตรับรองและแนะนำตัวผู้วิจัยจากคณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ถึงนายกเทศมนตรีเมืองร้อยเอ็ดและผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด เพื่อขออนุญาตและความร่วมมือเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง

3.2 ผู้วิจัยชี้แจงวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลให้กับผู้ช่วยผู้วิจัยและร่วมกันเก็บข้อมูล

3.3 ดำเนินการเก็บข้อมูลการวิจัยให้ครบจำนวน 397 ฉบับแล้วนำมาตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลแล้วนำไปวิเคราะห์ข้อมูล

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ มีขั้นตอนในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

4.1 วิเคราะห์ระดับปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยใช้ ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

4.2 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยใช้สถิติการหาความสัมพันธ์ด้วยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อย่างง่ายของเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation)

4.3 วิเคราะห์วิเคราะห์ปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยใช้สถิติพหุคูณถดถอยเชิงเส้น (Multiple Linear Regression) โดยวิธี Stepwise นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. สถิติที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยผู้วิจัยวิเคราะห์ขั้นตอนที่นำเสนอการพรรณนาลักษณะของข้อมูล สถิติที่ใช้ดังนี้

5.1 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

5.2 สถิติที่ใช้วิเคราะห์ระดับปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

5.3 สถิติเชิงตีความ (Inference Statistics) จะใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเพื่ออ้างอิงประชากรซึ่งผู้วิจัยจะใช้สถิติหลักเพื่อการทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Linear Regression Analysis) โดยวิธี Stepwise นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด สรุปผลได้ดังนี้

1) ระดับปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ดโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านอยู่ในระดับมากที่สุดจำนวน 3 ด้าน เรียงลำดับตามค่าเฉลี่ย คือด้านลักษณะถนนและการจราจร รองลงมาคือด้านความรู้ความเข้าใจกฎระเบียบ ด้านทัศนคติในการใช้ถนนอยู่ในระดับมาก จำนวน 2 ด้าน โดยเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ย คือด้านสมรรถนะรถจักรยานยนต์ และด้านทัศนคติการใช้รถจักรยานยนต์

2) ระดับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ดโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านอยู่ในระดับมากที่สุดทั้งหมดทุกด้าน เรียงลำดับตาม

ค่าเฉลี่ย คือด้านผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือด้านสัญญาณจราจร ด้านผู้ร่วมทางหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ด้านถนน ด้านผู้ร่วมทางที่เป็นรถอื่นๆและ ด้านตัวรถจักรยานยนต์

3) ข้อเสนอแนะการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด มีดังนี้ ควรมีสัญญาณจราจรบนถนนที่เป็นทางแยกทั้งหมดเพื่อจะได้ไม่เกิดอุบัติเหตุ ควรมีการให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับป้ายจราจรอย่างทั่วถึง ควรมีการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และถนนมีจิตสาธารณะในการใช้รถบนถนนให้มีความใจต่อกัน ควรมีการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนของแต่ละบุคคลมีสติสัมปชัญญะและสามารถควบคุมอารมณ์ของตนเองได้ ควรมีมาตรการลงโทษผู้ใช้อุปกรณ์ต่อพ่วงของรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากการดัดแปลงอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน ควรจัดช่องจราจรของถนนให้เพียงพอต่อการใช้งานและขนาดความกว้างของถนนไม่ควรต่ำกว่า 6 เมตร

4) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวมมีค่าความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ เท่ากับ .403

5) ตัวแปรปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวม ทั้ง 4 ตัว สามารถอธิบายตัวแปรตาม คือ ความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด ได้ร้อยละ 41.30 มีค่า $R^2 = .413$ และมีค่าของ F เท่ากับ 68.833 มีค่า Adjusted R^2 เท่ากับ .407 มีค่า R^2 Change เท่ากับ .022 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $\alpha .05$ เมื่อพิจารณาตัวแปรย่อย พบว่า ตัวแปรที่จะอธิบายความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด โดยเรียงลำดับการเข้าสู่สมการตามความสัมพันธ์ดังต่อไปนี้ คือ ด้านลักษณะถนนและการจราจร (X_5) ด้านความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบ (X_1) ด้านทัศนคติการใช้รถจักรยานยนต์ (X_2) และตัวแปรตัวสุดท้ายที่เข้าสู่สมการที่ดีที่สุดของการวิเคราะห์ถดถอยพหุ ได้แก่ ด้านทัศนคติในการใช้ถนน (X_3) สามารถเขียนสมการทำนายจากการวิเคราะห์ถดถอยพหุการพัฒนาเมืองร้อยเอ็ด พบว่า มีตัวแปรที่สำคัญที่เข้าสู่สมการ 4 ตัวแปร สามารถเขียนสมการในรูปคะแนนดิบและคะแนนมาตรฐานได้ ดังต่อไปนี้

$$\text{สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ } Y = 1.316 + .231X_1 - .180X_2 + .173X_3 + .486X_5$$

$$\text{สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน } Z_r = .549Z_5 + .198Z_1 - .174Z_2 + .173Z_3$$

อภิปรายผล

จากผลการศึกษาเรื่องปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ผู้วิจัยได้นำมาอภิปรายผลตามสมมุติฐานดังต่อไปนี้

1) สมมุติฐานการวิจัยระดับปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ดอยู่ในระดับปานกลาง ผลการวิจัยพบว่าระดับปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ดโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้อาจเป็นเพราะว่าประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการจราจรมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดซึ่งผลงานวิจัยดังกล่าวจึงสอดคล้องกับแนวคิดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2542 อ้างถึงใน สมคิด สิริโรจนามณี, 2547, น.25-30) ได้สรุปหลักปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถโดยทั่วไปซึ่งอ้างตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่าทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทางโดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือหาเครื่องหมายจราจรกีดกันแสดงว่าทางเดินรถนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าว ให้ขับขี่รถชิดซ้ายของทางเดินรถ โดยผู้ขับขี่ต้องมีความรู้เกี่ยวกับความหมายของเครื่องหมายจราจร สัญญาณการจราจรต่าง ๆ และแผ่นป้ายเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งตามถนนสายต่าง ๆ และปฏิบัติตามนั้น สอดคล้องกับงานวิจัยของนพพร จารุมณี (2561,น.82) ได้ทำการศึกษาเรื่องการศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน

ทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านแรกด้านผู้ขับขี่เกิดจากการไม่ทราบไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและขาดทักษะในการขับขี่ ด้านที่สองด้านยานพาหนะเกิดจากสภาพยานพาหนะที่ไม่พร้อมใช้งานและการใช้ยานพาหนะผิดประเภท ด้านที่สามด้านถนนเกิดจากสภาพผิวการจราจรที่ชำรุดและลักษณะของถนนที่แคบแคว ด้านที่สี่ด้านสิ่งแวดล้อมเกิดจากการติดตั้งป้ายและสภาพอากาศที่บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น และด้านที่ห้าด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเกิดจากบังคับใช้กฎหมายขาดความต่อเนื่องและเลือกปฏิบัติส่วนการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของหน่วยงาน แบ่งออกเป็น 5 หน่วยงานหลักได้แก่ 1) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรดำเนินการตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร บังคับใช้กฎหมาย 2) กรมทางหลวงดำเนินการสำรวจและซ่อมแซมถนน อุปกรณ์ควบคุมจราจร และไฟฟ้าส่องสว่าง 3) เจ้าหน้าที่สาธารณสุขดำเนินการอบรมให้ความรู้และการช่วยเหลือฉุกเฉิน 4) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ด้านการจราจร สนับสนุนบุคลากรปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจและการจัดระเบียบพื้นที่ผ่อนผันจำหน่ายสินค้า และ 5) หน่วยงานอื่น เช่น สมาคมอาสาสมัครกู้ภัยปายสามัคคีการกุศล ดำเนินการช่วยเหลืองานด้านการแพทย์ฉุกเฉิน รวมถึงงานสาธารณภัย ต่าง ๆ สำหรับแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับที่ควรดำเนินการมากที่สุดสอดคล้องกับงานวิจัยของกาญจน์กรรณ สุอังคะ (2558, น.66) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ผลการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้าน ทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงแต่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของภัทรพล อาจเมือง (2552, น. 136-140) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา ตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด อยู่ในระดับมาก

2) สมมติฐานการวิจัยระดับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ดอยู่ในระดับปานกลาง ผลการวิจัยพบว่าระดับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้อาจเป็นเพราะว่าประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมากที่สุดซึ่งผลงานวิจัยดังกล่าวจึงสอดคล้องกับแนวคิดของ H.W. Heinrich (2019) เป็นบุคคลหนึ่งที่ได้ศึกษาถึงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สรุปได้ดังนี้ 1) สาเหตุของอุบัติเหตุ ได้แก่ สาเหตุที่เกิดจากคน สาเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของเครื่องจักร และสาเหตุที่เกิดจากดวงชะตา 2) สาเหตุจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ การทำงานไม่ถูกวิธี หรือ ไม่ถูกขั้นตอน การมีทัศนคติที่ไม่ถูกต้อง เช่น อุบัติเหตุเป็นเรื่องของเคราะห์กรรม แก้ไขป้องกันไม่ได้ ความไม่เอาใจใส่ในการทำงาน ความประมาท พลังเพลอ เหม่อลอย การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของความปลอดภัยในการทำงาน 3) สาเหตุจากสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) แต่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของกฤตพงศ์ โรจนรุ่งศศิธร (2549, น 58) ได้ทำการศึกษาเรื่องสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมบัว จังหวัดชลบุรี ผลจากการศึกษา พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมบัว อยู่ในระดับมาก โดยแยกและเรียงระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนี้คือ ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่อยู่ในระดับมาก พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่มีมากที่สุด ด้านลักษณะการขับขี่ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมากที่สุด ได้แก่ เกิดจากขับรถในขณะที่มีสมาธิมากที่สุด ด้านการขับขี่ระหว่างผู้ขับขี่ด้วยกันเองเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และในด้านการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่เอง พบว่า มีการกระทำความผิดอยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ไม่ยอมเนื่องจากรถคันอื่นเห็นแก่ตัว ท่านจึงไม่ยอมให้รถขับผ่านไป และคิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เห็นมีมากที่สุด

3) สมมติฐานการวิจัยปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบ ทศนคติการใช้รถจักรยานยนต์ทัศนคติในการใช้ถนน สมรรถนะรถจักรยานยนต์ ลักษณะถนนและการจราจร มีผลต่อการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุอุบัติเหตุการใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จำนวน 6 ด้าน ได้แก่ ตัวรถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ร่วมทางหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ร่วมทางที่เป็นรถอื่น ๆ ถนน และสัญญาณจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการวิจัยพบว่าตัวแปรปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยรวม ทั้ง 4 ตัว สามารถอธิบายตัวแปรตาม คือ ความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด ได้ร้อยละ 41.30 มีค่า $R^2 = .413$ และมีค่าของ F เท่ากับ 68.833 มีค่า Adjusted R^2 เท่ากับ .407 มีค่า R^2 Change เท่ากับ .022 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $\alpha .05$ เมื่อพิจารณาตัวแปรย่อย พบว่า ตัวแปรที่จะอธิบายความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด โดยเรียงลำดับการเข้าสู่สมการตามความสัมพันธ์ดังต่อไปนี้ คือ ด้านลักษณะถนนและการจราจร (X_5) ด้านความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบ (X_1) ด้านทัศนคติการใช้รถจักรยานยนต์ (X_2) และตัวแปรตัวสุดท้ายที่เข้าสู่สมการที่ดีที่สุดของการวิเคราะห์ถดถอยพหุ ได้แก่ ด้านทัศนคติในการใช้ถนน (X_3) ซึ่งผลงานวิจัยดังกล่าวจึงสอดคล้องกับงานวิจัยของบัณฑิต ตั้งกลมศรี (2559, น.158) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้ผลการตรวจสอบความตรงของโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือประกอบด้วยองค์ประกอบ 6 องค์ประกอบ พบว่า องค์ประกอบด้านแรงสนับสนุนจากภาคี องค์ประกอบการคล้อยตามกลุ่มองค์ประกอบด้านการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมองค์ประกอบด้านประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ องค์ประกอบด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและหมวกนิรภัย และองค์ประกอบด้านพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ภัทรพล อาจเมือง (2552, น. 136-140) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดร้อยเอ็ด ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรพยากรณ์ที่ดีของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด มี 5 ตัวแปรโดยเรียงอันดับตามความสำคัญ ดังนี้คือแรงสนับสนุนทางสังคม เพศหญิง ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทาง ความเชื่อด้านสุขภาพ และการไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่ง ตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 5 ตัวร่วมกันสามารถพยากรณ์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดร้อยเอ็ด ได้ร้อยละ 19.9 สอดคล้องกับงานวิจัยของมงคล มูลพงษ์ (2553, น. 126-134) ได้ทำการศึกษาเรื่องการพัฒนารูปแบบการส่งเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของเยาวชนในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาส่วนใหญ่มีการกระทำผิดกฎจราจรคือโทรศัพท์ขณะขับรถ ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาต ขับรถเร็วเกินกว่า 80กม./ชม.และขับรถย้อนศร แนวทางการจัดกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาในโรงเรียนเทคโนโลยีภาคตะวันออกเฉียงเหนือประเทศไทยและในโรงเรียนฝึกอาชีพชั้นกลาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พบว่าควรมีกิจกรรมการเสริมความรู้ด้านกฎหมายจราจร ด้านเครื่องหมายจราจร ด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและควรให้นักศึกษามีส่วนร่วมในการดำเนิน กิจกรรมและควรให้ท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรม นอกจากนี้ยังต้องการให้มีการอบรมภาคปฏิบัติ เพื่อให้ได้ลงมือปฏิบัติจริงโดยการสร้างสถานการณ์จำลองเพื่อให้ปฏิบัติ ตามกฎจราจรการขับขี่รถอย่างถูกวิธีทั้งนี้รูปแบบการส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษาโรงเรียนเทคโนโลยีภาคตะวันออกเฉียงเหนือในประเทศไทยโดยการนำกิจกรรมต่าง ๆ ไปสู่การปฏิบัติแล้วสังเกตพฤติกรรม โดยใช้แบบบันทึกพฤติกรรมและประเมินผลรูปแบบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยโดยสัมภาษณ์บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องพบว่า ทุกฝ่ายพึงพอใจในภาพรวม นักศึกษามีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทิศทางที่ดีขึ้น

นักศึกษามีความรู้เรื่องกฎจราจร บ้ายเครื่องหมายการจราจร กฎหมายต่าง ๆ รู้จักการดูแล รักษาสภาพรถให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ รู้จักวิธีการขับที่หลบเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและมีการเกิดอุบัติเหตุลดจำนวนลง สอดคล้องกับงานวิจัยของจุลจิรา มีพรหม (2553, น.91-97) ได้ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรที่มีอิทธิพลในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนครมี 3 ตัวแปรคือแรงสนับสนุนทางสังคม ทศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุและความเชื่ออำนาจในตน สอดคล้องกับงานวิจัยของอัญญา แจ่มแสงทอง (2554, น.84-86) ได้ศึกษา ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรการเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัวการควบคุมอารมณ์การกดขี่ดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และการเป็นเพศชายตามลำดับสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีได้ ร้อยละ 46.2 ที่ระดับนัยสำคัญ .01 และสอดคล้องกับงานวิจัยของสุรัชย์ ตรีศิลานันท์ (2552, น.91) ปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้การจัดการความปลอดภัยของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมพลาสติกในจังหวัดนครราชสีมา ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านการจัดการเรื่องความปลอดภัย ปัจจัยด้านการสำรวจเรื่องความปลอดภัย และปัจจัยด้านการป้องกันด้านความปลอดภัย เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้การจัดการความปลอดภัยของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมพลาสติกในจังหวัดนครราชสีมา ปัจจัยด้านการจัดการเรื่องความปลอดภัย มีอิทธิพลต่อการรับรู้การจัดการความปลอดภัยของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมพลาสติกในจังหวัดนครราชสีมาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสามารถอธิบายการรับรู้การจัดการความปลอดภัยของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมพลาสติกในภาพรวมได้ร้อยละ 1.94 และทัศนคติของผู้บริหารในเรื่องการจัดการความปลอดภัย มีอิทธิพลต่อการจัดการความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยโดยสามารถอธิบายปัจจัยด้านการจัดการความปลอดภัยในภาพรวมได้ร้อยละ 36.90

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องปัจจัยการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด มีข้อเสนอแนะเป็นดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการนำไปใช้

- 1.1 ควรสร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์
- 1.2 ควรสร้างความเข้าใจของประชาชนในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์
- 1.3 ควรสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนในเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมายหรือในการใช้ถนนหรือช่องทางในการเดินทาง
- 1.4 ควรส่งเสริมการดูแลบำรุงรักษารถจักรยานยนต์แต่ละประเภทเพื่อสร้างความปลอดภัย
- 1.5 ควรกำหนดจำนวนช่องจราจรของถนน แต่ละประเภทเพื่อสร้างความปลอดภัย
- 1.6 ควรส่งเสริมให้ผู้ใช้รถจักรยานใช้อุปกรณ์ต่อพ่วงของรถจักรยานยนต์ที่ประกอบจากโรงงานผลิต
- 1.7 ควรให้ความรู้ความเข้าใจในกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการใช้รถจักรยานยนต์ของแต่ละบุคคล
- 1.8 ควรส่งเสริมให้ผู้ใช้รถบนถนนของผู้ร่วมทางหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ต่อกัน
- 1.9 ควรมีการให้ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมในการใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ร่วมทางที่เป็นรถอื่นๆ

1.10 ควรมีป้ายสัญญาณจราจรบนถนนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

1.11 ควรบำรุงรักษาป้ายสัญญาณจราจรให้ผู้สัญจรไปมาได้เห็นอย่างชัดเจน

2. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

2.2 ควรทำการศึกษาเปรียบเทียบกับในการการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์กับจังหวัดอื่นๆ

2.3 ควรทำการศึกษาการสร้างความปลอดภัยกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในท้องถนนเชิงคุณภาพเพื่อจะได้เป็นข้อมูลในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุต่อไป

บรรณานุกรม

กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. (2549). สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคม

อุตสาหกรรมแหลมบัว จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชา

นโยบายสาธารณะ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.

กาญจน์กรรณ สุธังคะ .(2558). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

จากการใช้รถจักรยานยนต์. ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ปีงบประมาณ

พ.ศ. 2558.สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

จุลจิรา มีพรหม. (2553). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติจังหวัดสกลนคร. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร

มหาบัณฑิต, สาขาวิชาสุขศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

นพพร จารุมณี .(2561). การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่

ประชาคมอาเซียนของอำเภอป่าติ้ว จังหวัดแม่ฮ่องสอน. วิทยานิพนธ์การศึกษาหลักสูตร สาธารณสุขศา

สตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.

นัชรศม ชูหิรัญญ์วัฒน์. (2555).ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา.โครงการตาม หลักสูตรวิศวกรรมศาสตร

มหาบัณฑิตการบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชา

วิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

บัณฑิต ตั้งกมลศรี .(2559). ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้น

มัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ:วิเคราะห์กลุ่มพหุ. ดุษฎีนิพนธ์หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชาวิจัย วัดผลและสถิติการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

ภัทรพล อาจเมือง. (2552). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ

นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดร้อยเอ็ด.วิทยานิพนธ์ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชา

การสร้างเสริมสุขภาพ,บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี.

มงคล มูลพงษ์. (2553). รูปแบบการส่งเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของเยาวชนในประเทศ

ไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต,สาขาวิชายุทธศาสตร์การพัฒน

ภูมิภาค, คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์,มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.

สมคิด สิริโรจนามณี. (2547). การดำเนินงานเพื่อควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรของ

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต,บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.).(2560).รายงานการวิเคราะห์ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560

สำเนาประชากรจำหัดร้อยเอ็ด, (2562).ข้อมูลประชากร.

<http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/districtList/S010107/th/61.htm> .สืบค้นวันที่ 1 กรกฎาคม 2562.

สถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด. (2562).แผนปฏิบัติการประจำปี 2562 .ร้อยเอ็ด.สถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด.

สุรัชย์ ตรีศิลานันท์.(2552). ปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้การจัดการความปลอดภัยของพนักงานโรงงาน

อุตสาหกรรมพลาสติกในจังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

อัญชณา แจ่มแสงทอง. (2554). ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกัน

อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี.

วิทยานิพนธ์คหกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการพัฒนา ครอบครัวและสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

H.W. Heinrich. ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ Domino Theory .

http://thaisafetyengineer.blogspot.com/2014/04/blog-post_4782.html., สืบค้นวันที่ 10 กันยายน 2562.

Yamane,Taro. (1973). Statistics an Introductory Analysis. 3 rded. New York : Harper& Row.