

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนน ในชุมชนจังหวัดระยอง*

FACTORS INFLUENCING ROAD TRAFFIC ACCIDENTS FROM THE PERSPECTIVE OF ROAD USERS IN COMMUNITIES OF RAYONG PROVINCE

ยุทธจักร อุตเจริญ, อุเทน แก้วกันหาเดชากุล*

Yutthajakr Uttajarn, Uthen Kaewkanhadechakul*

คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ระยอง ประเทศไทย

Faculty of Business Administration, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Rayong, Thailand

*Corresponding author E-mail: uthen.k@fba.kmutnb.ac.th

*Tel: 061-147-9392

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนจังหวัดระยอง 2) เปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยดังกล่าวจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อาชีพ ระดับการศึกษาและการมีพาหนะส่วนตัว และ 3) เพื่อเสนอแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทของชุมชนจังหวัดระยอง การวิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำนวน 400 คน ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ เครื่องมือที่ใช้ คือ แบบสอบถาม มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.93 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ Independent t-test และ One-way ANOVA หากพบความแตกต่างจะทำการทดสอบรายคู่ด้วย Scheffe Analysis ผลการวิจัยพบว่า ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ($\bar{X} = 3.46$) รองลงมา คือ ด้านตัวผู้ขับขี่ ($\bar{X} = 3.43$) และด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ($\bar{X} = 3.34$) ตามลำดับ ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อาชีพ ระดับการศึกษา และการมีพาหนะส่วนตัว พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายและพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จัดกิจกรรมส่งเสริมวินัยจราจรในชุมชน เพื่อช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

คำสำคัญ: อุบัติเหตุทางถนน, พฤติกรรมผู้ใช้ถนน, วินัยจราจร, การบังคับใช้กฎหมายจราจร

Abstract

The purposes of this research were 1) To study public levels of agreement on factors affecting road traffic accidents in communities in Rayong Province, 2) To compare public opinions on the factors according to personal characteristics, including gender, occupation, education level, and vehicle ownership, and 3) To provide a proper guideline to prevent and reduce road traffic accidents according to the community context of Rayong Province. A quantitative research design was implemented. The sample group was of 400 residents who were road users selected through accidental sampling in Rayong Province. The research instrument used to collect the data was a questionnaire with a reliability coefficient of 0.93. The data was analyzed by descriptive statistics including frequency, percentage, mean, and standard deviation, and inferential statistics including independent t-test and one-way ANOVA. If a significant difference was found, pairwise comparisons would be implemented using Scheffe's method. The findings revealed that the overall level of public opinions on factors affecting road traffic accidents was moderate. And the highest mean score was the factor of traffic law enforcement by police officers with ($\bar{x} = 3.46$), followed by driver factor with ($\bar{x} = 3.43$), and driver behavior factor with ($\bar{x} = 3.34$), respectively. The results of comparison of public perceptions classified by personal characteristics, including gender, occupation, education level, and vehicle ownership showed that the variables significantly influenced public perceptions of factors affecting road traffic accidents at the level of 0.05. The findings also indicated that effective law enforcement and proper driver behavior could prevent road accidents. Therefore, relevant authorities should put emphasis on the effectiveness of traffic law enforcement and activities supporting traffic discipline among road users for local community contexts in order to sustainably reduce road traffic accidents.

Keywords: Road Traffic Accidents, Driver Behavior, Traffic Discipline, Traffic Law Enforcement

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นวิกฤตสาธารณสุขภัยที่สำคัญของประเทศไทย และเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบรุนแรงต่อชีวิตประชาชน สังคม และการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างต่อเนื่อง จากสถิติการรับแจ้งอุบัติเหตุทางถนนของ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ ทางเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ณ เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 พบว่า มีผู้เสียชีวิตสะสมตั้งแต่ต้นปี จำนวน 2,432 ราย และมีผู้บาดเจ็บสะสม 156,442 ราย แม้ว่าตัวเลขทั้งปีจะยังไม่สมบูรณ์ แต่พบว่า มีจำนวนสูงขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปีที่ผ่านมา แนวโน้มดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงอยู่ในระดับที่น่ากังวล โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลปีใหม่ 2569 จากข้อมูลสถิติ 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่ (Thai RSC, 2569) พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากถึง 447 ราย

โดยยานพาหนะที่เกี่ยวข้องมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ นอกจากผลกระทบด้านชีวิตและสุขภาพแล้ว อุบัติเหตุทางถนนยังสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล โดยมีมูลค่าความเสียหายประมาณ 5.9 แสนล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 3.3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ซึ่งครอบคลุมค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล การสูญเสียกำลังแรงงาน และค่าเสียโอกาสทางเศรษฐกิจอื่น ๆ (Thai PBS The ACTIVE, 2569) ตัวเลขดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าอุบัติเหตุทางถนนไม่ได้เป็นเพียงปัญหาด้านมนุษยธรรมเท่านั้น แต่ยังเป็นภาระทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ

ในระดับพื้นที่จังหวัดระยองซึ่งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมสำคัญในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) และเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักของภาคตะวันออก มีลักษณะการจราจรที่ซับซ้อนและมีความหนาแน่นสูง มีการใช้ถนนร่วมกันระหว่างรถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคลของประชาชนในพื้นที่และรถบรรทุกจากภาคอุตสาหกรรม ปัญหาการจราจรในจังหวัดระยองจึงมีความรุนแรงมากขึ้นส่งผลกระทบต่อจราจรในย่านชุมชนเมือง โดยเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ส่งผลกระทบกับปัญหาเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และวิถีชีวิตของประชาชนอย่างมาก โดยในพื้นที่ชุมชนจังหวัดระยองมีชุมชนหนาแน่น เป็นพื้นที่ธุรกิจ นิคมอุตสาหกรรม สนามบินอู่ตะเภา และมีจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายพัทยา - มาบตาพุด ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้งสภาพเส้นทางสัญจรยังมีข้อจำกัดเชิงพื้นที่ในการขยายถนน ส่งผลให้เกิดปริมาณการจราจรที่หนาแน่น (จังหวัดระยอง, 2569) และมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยพบว่าในปี 2567 จังหวัดระยองมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์ต่อจำนวนรถยนต์จดทะเบียน ในอัตรา 5.5/10,000 คัน ซึ่งเป็นอัตราที่สูงที่สุดรองลงมา คือ จังหวัดชลบุรีและฉะเชิงเทรา และมีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในอัตรา 8.05/100,000 คน (หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2569) นอกจากนี้ในปี 2567 จังหวัดระยองยังมีสถิติจำนวนผู้ประสบภัยจากรถมากถึง 16,482 รายและเพิ่มขึ้นเป็น 18,584 รายในปี 2568 (Thai RSC, 2569) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุในจังหวัดระยองยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

เมื่อย้อนกลับไปดูสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเมื่อปี พ.ศ. 2561 ก็พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดระยองสรุปได้หลัก ๆ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ การดัดแปลงสภาพรถของรถจักรยานยนต์ และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2561) ซึ่งปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุข้างต้นดังกล่าวสามารถอธิบายได้ตามแนวคิด Haddon Matrix ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 มิติสำคัญ ได้แก่ ปัจจัยด้านมนุษย์ (Human Factors) เช่น พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกำหนด การไม่สวมหมวกกันน็อก และการดื่มสุราแล้วขับ ปัจจัยด้านวิศวกรรมหรือสภาพแวดล้อม (Engineering/Environmental Factors) เช่น สภาพถนนที่ไม่เหมาะสม จุดตัดอันตราย การขาดป้ายเตือน หรือแสงสว่างไม่เพียงพอ และปัจจัยด้านยานพาหนะ (Vehicle Factors) เช่น สภาพรถไม่พร้อมใช้งาน ระบบเบรกขัดข้อง หรือยางเสื่อมสภาพ (Muangpan, T. et al., 2025) วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องชี้ให้เห็นว่าปัจจัยด้านมนุษย์เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนถึงร้อยละ 90 - 95 ขณะที่ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและยานพาหนะมีบทบาทสำคัญต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีลักษณะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว เช่น เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งมีการจราจรหนาแน่นและความหลากหลายของประเภทพาหนะ (Seefong, M. et al., 2024); (Muangpan, T. et al., 2025) อย่างไรก็ตาม การจัดการหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post-crash Response)

ในหลายพื้นที่ยังคงเป็นจุดอ่อนสำคัญ เนื่องจากการขาดระบบข้อมูลแบบบูรณาการและการตอบสนองเหตุฉุกเฉินที่รวดเร็ว แม้ว่าภาครัฐได้กำหนดยุทธศาสตร์ระดับชาติ เช่น Thailand Road Safety Master Plan 2022 - 2027 เพื่อมุ่งลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แต่มาตรการส่วนใหญ่ยังเป็นการดำเนินงานในลักษณะจากส่วนกลางสู่พื้นที่ (Top-down Approach) ซึ่งอาจไม่สอดคล้องกับบริบทเชิงพื้นที่และวิถีชีวิตของประชาชนในแต่ละชุมชน การแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนจึงจำเป็นต้องส่งเสริมแนวทางการมีส่วนร่วมจากฐานราก (Bottom-up Approach) โดยให้ความสำคัญกับมุมมอง ประสบการณ์ และข้อเสนอแนะของผู้ใช้ถนนจริงในชุมชน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีการศึกษาจำนวนมากเกี่ยวกับปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย แต่งานวิจัยส่วนใหญ่ยังมุ่งเน้นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติจากฐานข้อมูลของหน่วยงานรัฐเป็นหลัก ซึ่งแม้จะช่วยสะท้อนภาพรวมของสถานการณ์ได้ดี แต่ยังมีข้อจำกัดในการอธิบายปัจจัยเสี่ยงเชิงบริบทของพื้นที่ งานวิจัยที่สะท้อนมุมมองของผู้ใช้ถนนจริงในระดับชุมชนยังมีจำนวนจำกัด อีกทั้งการศึกษาที่เชื่อมโยง ปัจจัยด้านพฤติกรรมผู้ใช้ถนน สภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนและบริบทชุมชน เพื่อพัฒนาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุเชิงพื้นที่ยังไม่เพียงพอ ช่องว่างดังกล่าวจึงชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการศึกษาที่ให้ความสำคัญกับประสบการณ์และการรับรู้ของผู้ใช้ถนนในพื้นที่จริง ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง เพื่อเสนอแนวทางและมาตรการป้องกันที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง
2. เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพและยานพาหนะส่วนตัว
3. เพื่อเสนอแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทของชุมชนจังหวัดระยอง

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนระเบียบวิธีวิจัย ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดระยอง ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 782,171 คน (กรมการปกครอง, 2568) กลุ่มตัวอย่างการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้ถนนในเขตพื้นที่ชุมชนในจังหวัดระยอง ใช้วิธีการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 5% ($e = 0.05$) (Yamane, T., 1967) คำนวณได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 399.79 หรือ 400 คน และใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เพื่อเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจนครบตามจำนวนที่กำหนด

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะคำถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-list) ได้แก่ ข้อมูลด้านเพศ การศึกษา อาชีพและยานพาหนะส่วนตัว

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับลักษณะและพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ลักษณะคำถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-list)

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง แบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า 5 ระดับ (Rating Scale) และกำหนดค่าน้ำหนักตามวิธีการของลิเคิร์ต (Likert) (Likert, R., 1967)

ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามด้านความคิดเห็นทั่วไป เป็นคำถามแบบปลายเปิด (Open-ended)

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร บทความวิจัย หนังสือต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกำหนดประเด็นและข้อคำถามตามวัตถุประสงค์ จากนั้นได้จัดทำแบบสอบถามฉบับร่างและนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณา จำนวน 3 ท่าน เพื่อพิจารณาและตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) คำนวณหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (Item-objective Congruence: IOC) โดยคัดเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC อยู่ระหว่าง 0.67 - 1.00 ไปมาใช้เก็บข้อมูล ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ผ่านการพิจารณาและตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญไปแก้ไขปรับปรุงตามคำแนะนำ และนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้ (Try-out) กับกลุ่มที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน แล้วนำมาวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) (Cronbach, L. J., 1963) ผลการวิเคราะห์ปรากฏค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.93 แสดงว่าเครื่องมือมีความเชื่อมั่นสูง สามารถนำไปจัดเก็บข้อมูลจริงได้

การเก็บข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล ใช้แบบสอบถามออนไลน์ในการเก็บข้อมูลและการนำเสนอข้อมูลจะเป็นภาพรวม ข้อมูลจากแบบสอบถามจะถูกปัดเป็นความลับโดย 1) ลักษณะแบบสอบถามแบบตรวจสอบรายการ (Check-list) ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะและพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน นำเสนอเป็นร้อยละ (Percentage) 2) การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ใช้วิธีการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และ 3) การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง โดยสถานภาพส่วนบุคคลด้านเพศผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์ความแตกต่างด้วย t-test ส่วนสถานภาพส่วนบุคคลด้านวุฒิการศึกษา อาชีพและยานพาหนะใช้การวิเคราะห์ความแตกต่างด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) เพื่อวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายกลุ่ม หากพบความแตกต่างเป็นรายกลุ่มจะทำการวิเคราะห์ความแตกต่างรายกลุ่มเป็นรายคู่อีกครั้ง โดยใช้การวิเคราะห์แบบเชฟเฟ (Scheffe Analysis) โดยกำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จากนั้นทำการนำเสนอผลการวิจัยพร้อมเสนอแนะแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุต่อไป

ผลการวิจัย

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล พบว่า การตอบแบบสอบถามของประชาชนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 51.50 อาชีพนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 43.25 การศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 56.50 และมีพาหนะส่วนตัวทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 37.50 ลักษณะพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะหลัก ร้อยละ 54.50 ความถี่ในการใช้รถใช้ถนนทุกวัน ร้อยละ 67.25 มีการปฏิบัติตามกฎจราจรเสมอ ร้อยละ 63.50 คาดเข็มขัดหรือสวมหมวกกันน็อกทุกครั้ง ร้อยละ 50.75 และมีการตรวจสอบสภาพรถทุกครั้ง ก่อนออกเดินทาง ร้อยละ 42.00

2. การวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1

ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	ค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ระดับ ความสำคัญ
1. ด้านตัวผู้ขับขี่	3.43	1.19	ปานกลาง
2. ด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่	3.34	1.40	ปานกลาง
3. ด้านความพร้อมของผู้ขับขี่	3.09	1.37	ปานกลาง
4. ด้านมาตรฐานของยานพาหนะ	3.15	1.36	ปานกลาง
5. ด้านความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ	3.27	1.34	ปานกลาง
6. ด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	3.46	1.11	ปานกลาง

จากตารางที่ 1 พบว่า ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง มีค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.46 - 3.09 โดยปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ ปัจจัยด้านตัวผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ ปัจจัยด้านมาตรฐานของยานพาหนะ และปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่ ตามลำดับ

3. การวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2

การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคล แสดงผลการเปรียบเทียบดังตารางที่ 2 - 5

ตารางที่ 2 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลด้านเพศ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	t-value	แปลผล
1. ด้านตัวผู้ขับขี่	4.86*	แตกต่าง

หมายเหตุ: * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05



ตารางที่ 2 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลด้านเพศ (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	t-value	แปลผล
2. ด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่	5.50*	แตกต่าง
3. ด้านความพร้อมของผู้ขับขี่	6.91*	แตกต่าง
4. ด้านมาตรฐานของยานพาหนะ	6.53*	แตกต่าง
5. ด้านความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ	6.32*	แตกต่าง
6. ด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	6.16*	แตกต่าง

หมายเหตุ: * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 2 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลด้านเพศ พบว่า ทุกด้านมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศชายให้ความสำคัญกับปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 3 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลด้านอาชีพ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	f-value	แปลผล
1. ด้านตัวผู้ขับขี่	4.18*	แตกต่าง
2. ด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่	9.25*	แตกต่าง
3. ด้านความพร้อมของผู้ขับขี่	9.21*	แตกต่าง
4. ด้านมาตรฐานของยานพาหนะ	8.58*	แตกต่าง
5. ด้านความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ	8.95*	แตกต่าง
6. ด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	4.57*	แตกต่าง

หมายเหตุ: * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 3 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลด้านอาชีพ พบว่า ทุกด้านมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe) ปรากฏ ดังนี้

ปัจจัยด้านตัวผู้ขับขี่ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 1 คู่ ได้แก่ กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มเจ้าของธุรกิจ

ปัจจัยด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มเจ้าของธุรกิจ 2) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มพนักงานบริษัท และ 3) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มอื่น ๆ



ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มเจ้าของธุรกิจ 2) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มพนักงานบริษัท และ 3) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มอื่น ๆ

ปัจจัยด้านมาตรฐานของยานพาหนะ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มเจ้าของธุรกิจ 2) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มพนักงานบริษัท และ 3) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มอื่น ๆ

ปัจจัยด้านความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มเจ้าของธุรกิจ 2) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มพนักงานบริษัท และ 3) กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มอื่น ๆ

ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 1 คู่ ได้แก่ กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กับกลุ่มพนักงานบริษัท

ตารางที่ 4 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลด้านระดับการศึกษา

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	f-value	แปลผล
1. ด้านตัวผู้ขับขี่	18.98*	แตกต่าง
2. ด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่	14.03*	แตกต่าง
3. ด้านความพร้อมของผู้ขับขี่	11.46*	แตกต่าง
4. ด้านมาตรฐานของยานพาหนะ	12.97*	แตกต่าง
5. ด้านความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ	13.74*	แตกต่าง
6. ด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	7.77*	แตกต่าง

หมายเหตุ: * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลด้านระดับการศึกษา พบว่า ทุกด้านมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe) ปรากฏ ดังนี้

ปัจจัยด้านตัวผู้ขับขี่ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มต่ำกว่าปริญญาตรี กับกลุ่มปริญญาตรี และ 2) กลุ่มปริญญาตรี กับกลุ่มสูงกว่าปริญญาตรี

ปัจจัยด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มต่ำกว่าปริญญาตรี กับกลุ่มปริญญาตรี และ 2) กลุ่มปริญญาตรี กับกลุ่มสูงกว่าปริญญาตรี

ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มต่ำกว่าปริญญาตรี กับกลุ่มปริญญาตรี และ 2) กลุ่มปริญญาตรี กับกลุ่มสูงกว่าปริญญาตรี

ปัจจัยด้านมาตรฐานของยานพาหนะ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มต่ำกว่าปริญญาตรี กับกลุ่มปริญญาตรี และ 2) กลุ่มปริญญาตรี กับกลุ่มสูงกว่าปริญญาตรี



ปัจจัยด้านความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มต่ำกว่าปริญญาตรีกับกลุ่มปริญญาตรี และ 2) กลุ่มปริญญาตรีกับกลุ่มสูงกว่าปริญญาตรี

ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มต่ำกว่าปริญญาตรีกับกลุ่มปริญญาตรี และ 2) กลุ่มปริญญาตรีกับกลุ่มสูงกว่าปริญญาตรี

ตารางที่ 5 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลด้านยานพาหนะ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	f-value	แปลผล
1. ด้านตัวผู้ขับขี่	5.91*	แตกต่าง
2. ด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่	12.57*	แตกต่าง
3. ด้านความพร้อมของผู้ขับขี่	10.75*	แตกต่าง
4. ด้านมาตรฐานของยานพาหนะ	10.50*	แตกต่าง
5. ด้านความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ	9.20*	แตกต่าง
6. ด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	8.28*	แตกต่าง

หมายเหตุ: * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลด้านการมียานพาหนะ พบว่า ทุกด้านมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe) ปรากฏ ดังนี้

ปัจจัยด้านตัวผู้ขับขี่ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มที่มีเฉพาะรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ 2) กลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ

ปัจจัยด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 4 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มที่มีเฉพาะรถยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ 2) กลุ่มที่มีเฉพาะรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ 3) กลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ และ 4) กลุ่มที่มีเฉพาะรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มที่มีเฉพาะรถยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ 2) กลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ และ 3) กลุ่มที่มีเฉพาะรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ปัจจัยด้านมาตรฐานของยานพาหนะ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มที่มีเฉพาะรถยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ 2) กลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ และ 3) กลุ่มที่มีเฉพาะรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ปัจจัยด้านความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มที่มีเฉพาะรถยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ และ 2) กลุ่มมีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ และ 3) กลุ่มที่มีเฉพาะรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) กลุ่มที่มีเฉพาะรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และ 2) กลุ่มมีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ

อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง สามารถอภิปรายผลโดยเชื่อมโยงกับวรรณกรรมทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้ดังนี้

1. อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1

ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร รองลงมา คือ ด้านตัวผู้ขับขี่และพฤติกรรมของผู้ขับขี่

ผลการศึกษาดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าประชาชนให้ความสำคัญกับบทบาทของการบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้ถนน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และสรารัตน์ ฉายพงษ์ ทำการศึกษาปัจจัยพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์อันดับที่หก ($B = -1.097$ และ $\text{Exp}(B) = 0.334$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในการทำนายโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงจากการปฏิบัติตามกฎจราจร กล่าวคือ ผู้ที่มีพฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรมีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงด้านการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และสรารัตน์ ฉายพงษ์, 2564) สอดคล้องกับการศึกษาของ StanoJevic, P. et al. ที่พบว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวดมีความสัมพันธ์กับการลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ เช่น การขับรถเร็วเกินกำหนดและการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (StanoJevic, P. et al., 2013) นอกจากนี้ Elvik, R. et al. ยังรายงานว่ามาตรการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การตรวจจับความเร็วหรือการตรวจวัดแอลกอฮอล์ สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนและการเสียชีวิตได้อย่างมีนัยสำคัญ (Elvik, R. et al., 2009) สอดคล้องกับรายงานของ World Health Organization ซึ่งระบุว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้น ๆ ของประชากรโลก โดยมีผู้เสียชีวิตประมาณ 1.19 ล้านคนต่อปี และหนึ่งในมาตรการสำคัญในการลดอุบัติเหตุ คือ การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ (World Health Organization, 2023) นอกจากนี้ ผลการศึกษายังพบว่า ปัจจัยด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่มีบทบาทสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับ Evans, L. ที่อธิบายว่า ปัจจัยด้านมนุษย์ เช่น ความประมาท การตัดสินใจผิดพลาด และพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยง เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในหลายประเทศ (Evans, L., 2004)

2. อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2

2.1 ความแตกต่างของความคิดเห็นจำแนกตามเพศ

ผลการวิจัยพบว่า เพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยเพศชายมีระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยต่าง ๆ สูงกว่าเพศหญิง สอดคล้องกับรายงานของ World Health Organization ระบุว่าเพศชายมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิงประมาณ 3 เท่า ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูงกว่า เช่น การขับเร็ว การละเมิดกฎจราจร และการขับรถภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์ (World Health Organization, 2023) นอกจากนี้ Rhodes, N. & Pivik, K. ยังพบว่า เพศชายมีแนวโน้มแสดงพฤติกรรมการขับขี่เชิงเสี่ยงมากกว่าเพศหญิง โดยเฉพาะในด้านการขับเร็วและการตัดสินใจที่เสี่ยงขณะขับขี่ ซึ่งส่งผลให้เพศชายมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่า (Rhodes, N. & Pivik, K., 2011) นอกจากนี้ ยังมีความสอดคล้องกับการศึกษาของ สุรัชย์ จันทศรี ที่ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนารูปแบบการป้องกันและแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ พบว่า กลุ่มประชากรที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ เพศชายและประชาชนวัยทำงาน โดยยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 79.7 ของอุบัติเหตุทั้งหมด (สุรัชย์ จันทศรี, 2568) สะท้อนถึงความเปราะบางของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในบริบทพื้นที่ชนบทและชุมชนอีกด้วย

2.2 ความแตกต่างของความคิดเห็นจำแนกตามอาชีพ

ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยกลุ่มเจ้าของธุรกิจและพนักงานบริษัทมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงกว่ากลุ่มนักเรียน/นักศึกษา ผลการศึกษานี้อาจเกิดจากความแตกต่างของรูปแบบการใช้ถนนและประสบการณ์ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน โดยกลุ่มผู้ทำงานมักมีการเดินทางเป็นประจำและต้องเผชิญกับสภาพการจราจรที่ซับซ้อนมากกว่ากลุ่มนักเรียนหรือนักศึกษา สอดคล้องกับงานวิจัยของ Useche, S. A. et al. ที่พบว่า ลักษณะการเดินทางและความถี่ในการใช้รถใช้ถนนมีความสัมพันธ์กับการรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้ถนน โดยผู้ที่ใช้ถนนเป็นประจำมักมีการรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุสูงกว่า (Useche, S. A. et al., 2019)

2.3 ความแตกต่างของความคิดเห็นจำแนกตามระดับการศึกษา

ผลการวิจัยยังพบว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงกว่ากลุ่มที่มีการศึกษาต่ำกว่า ผลการศึกษานี้สะท้อนให้เห็นว่าระดับการศึกษามีบทบาทสำคัญต่อการรับรู้ความเสี่ยงและความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Machin, M. A. & Sankey, K. S. ที่พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาสูงมักมีทัศนคติด้านความปลอดภัยและการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ดีกว่า (Machin, M. A. & Sankey, K. S., 2008) นอกจากนี้ Rumar, k. ยังอธิบายว่าความรู้และการรับรู้ความเสี่ยงเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของบุคคล โดยผู้ที่มีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนมากกว่าจะมีแนวโน้มปฏิบัติตามกฎจราจรและหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงมากกว่า (Rumar, k., 1987)

2.4 ความแตกต่างของความคิดเห็นจำแนกตามการมีพาหนะ

ผลการวิจัยพบว่า การมีพาหนะส่วนตัวมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในทุกด้านอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเฉพาะกลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงกว่ากลุ่มอื่นในหลายปัจจัย ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าประสบการณ์และความถี่ในการใช้ถนนมีบทบาทสำคัญต่อการรับรู้ปัจจัยเสี่ยงที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในด้านตัวผู้ขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ ความพร้อมของผู้ขับขี่ มาตรฐานและความพร้อมใช้งานของยานพาหนะ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากผู้ที่มีพาหนะหลายประเภทมักมีการใช้ถนนบ่อยครั้งและเผชิญกับสภาพการจราจรที่หลากหลายมากกว่า จึงมีโอกาสรับรู้ถึงความเสี่ยงและตระหนักถึงความสำคัญของมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนมากกว่ากลุ่มที่มีพาหนะเพียงประเภทเดียวหรือไม่มีพาหนะ ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับแนวคิดด้านความปลอดภัยทางถนนที่ระบุว่าประสบการณ์ในการใช้ถนนและความถี่ในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมการใช้ถนนของบุคคล (Evans, L., 2004); (Useche, S. A. et al., 2019) รวมทั้งการรับรู้ต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรยังมีบทบาทสำคัญต่อการกำกับพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนและการลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (StanoJevic, P. et al., 2013) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของประสบการณ์ในการใช้ถนนต่อการตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนในชุมชน และสอดคล้องกับการศึกษาของ ปิยวรรณ ถนอดฐศิลป์ และสุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ ได้ทำการการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ยานพาหนะมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (ปิยวรรณ ถนอดฐศิลป์ และสุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2567) ซึ่งชี้ให้เห็นว่ายานพาหนะก็ล้วนมีส่วนสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

นอกจากนี้ การวิเคราะห์ความเสี่ยงของทีมชนชาติประกันภัย ยังพบว่าประเด็นปัญหาของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น มาจาก 2 สาเหตุ ได้แก่ ลักษณะกายภาพของถนน เช่น สภาพถนน สิ่งกีดขวาง ความสว่าง หรือสภาพแวดล้อมต่าง ๆ เป็นต้น กับอีก 1 สาเหตุ ได้แก่ พฤติกรรมการขับขี่ (ชนชาติประกันภัย, 2564) ซึ่งมีความสอดคล้องกับงานวิจัยที่ได้นำเสนอไปข้างต้น ซึ่งหากผู้ขับขี่โดยเฉพาะกลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่พบเจอสภาพแวดล้อมทางการจราจรที่มากกว่ากลุ่มอื่น ประสบการณ์ในการขับขี่จะช่วยประเมินความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุได้ แม้ว่าสภาพแวดล้อมทางถนนจะไม่ดีก็ตาม ทั้งนี้ ก็ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมผู้ขับขี่ด้วย

สรุปและข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาพบว่า ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง อยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่า 3.46 รองลงมา คือ ปัจจัยด้านตัวผู้ขับขี่ ค่าเฉลี่ย 3.43 ปัจจัยด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ มีค่าเฉลี่ย 3.34 ตามลำดับ ชี้ให้เห็นว่าปัจจัยด้านผู้ขับขี่ พฤติกรรมของผู้ใช้ถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีบทบาทสำคัญต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้ถนนในชุมชนจังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลพบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ทุกด้าน ผู้วิจัยจึงเสนอแนวทางในการลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ซึ่งสามารถทำได้โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร



หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจจราจรภายในจังหวัดระยองต้องเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยเฉพาะการควบคุมพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การขับเร็วเกินกำหนด การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และการดื่มสุราแล้วขับ รวมถึงการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการตรวจสอบอย่างจริงจัง เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว หรือระบบตรวจจับการฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันอุบัติเหตุ การส่งเสริมจิตสำนึกและพฤติกรรมจราจรอย่างปลอดภัยของประชาชน หน่วยงานภาครัฐระดับจังหวัดและองค์กรปกครองท้องถิ่น ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยประจำอำเภอทุกอำเภอ ควรจัดกิจกรรมรณรงค์และสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง เช่น การส่งเสริมการสวมหมวกกันน็อก การคาดเข็มขัดนิรภัย และการปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน การพัฒนามาตรการด้านการตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะ สำนักงานขนส่งจังหวัดระยองควรจัดกิจกรรมส่งเสริมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้งาน เช่น ระบบเบรก ยางรถยนต์และไฟสัญญาณ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดจากความบกพร่องของยานพาหนะ รวมทั้งสนับสนุนโครงการตรวจสอบสภาพรถฟรีในชุมชนหรือสถานศึกษา การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การพัฒนาสภาพแวดล้อมของถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยหน่วยงานของรัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ เทศบาลหรือองค์การบริหารส่วนตำบล ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนน ได้แก่ การติดตั้งป้ายเตือนจราจร ไฟส่องสว่างและเครื่องหมายจราจรในจุดเสี่ยง รวมถึงการปรับปรุงสภาพถนนในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การจัดตั้งเครือข่ายอาสาสมัครความปลอดภัยทางถนน หรือการจัดกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ถนนในระดับชุมชน เป็นต้น สำหรับการวิจัยครั้งต่อไปผู้วิจัยควรศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้วิธีการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับพฤติกรรมและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ ควรขยายพื้นที่การศึกษาไปยังจังหวัดอื่น ๆ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในบริบทพื้นที่ที่แตกต่างกัน และศึกษาปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนน เช่น ลักษณะทางวิศวกรรมจราจร จุดเสี่ยงและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

เอกสารอ้างอิง

- กรมการปกครอง. (2568). ประกาศสถิติจำนวนประชากรประจำปี 2567. เรียกใช้เมื่อ 10 ธันวาคม 2568 จาก <https://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statMenu/newStat/sumyear.php>
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. (2561). สรุปรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน. เรียกใช้เมื่อ 25 มีนาคม 2569 จาก https://backofficeminisite.disaster.go.th/apiv1/apps/minisite_RAYONG/204/sitedownload/1492/download?TypeMenu=InnerMenu&filename=5ed61cd05c264.pdf
- จังหวัดระยอง. (2569). รายงานผลการดำเนินงานการขับเคลื่อนไทยไปด้วยกันจังหวัดระยอง. เรียกใช้เมื่อ 20 มีนาคม 2569 จาก http://rayong.go.th/web/assets/uploads/department/document/20210329_58194.pdf
- ชนชาติประกันภัย. (2564). เมื่อรู้แล้วว่ามีจุดเสี่ยง ก็ต้องแยกแยะได้ว่าเสี่ยงเพราะอะไร. เรียกใช้เมื่อ 17 มิถุนายน 2569 จาก <https://x.gd/tcuAQ>

- ปิยวรรณ รัตนธนูศิลป์ และสุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2567). การวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรณีที่มีผู้เสียชีวิต: กรณีศึกษาพื้นที่เขตเมืองหลักจังหวัดชลบุรี. วิศวกรรมสารฉบับวิจัยและพัฒนา, 35(4), 43-66.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และสรารัตน์ ฉายพงษ์. (2564). การศึกษาปัจจัยพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน. วารสารชุมชนวิจัยและพัฒนาสังคม, 15(3), 30-42.
- สุรัชย์ จันทศรี. (2568). การพัฒนารูปแบบการป้องกันและแนวทางแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนนกลไกของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนและการมีส่วนร่วมของชุมชน อำเภอห้วยทับทัน จังหวัดศรีสะเกษ. วารสารวิชาการเพื่อการพัฒนาาระบบสุขภาพปฐมภูมิและสาธารณสุข, 3(3), 757-769.
- หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. (2569). สถิติและข้อมูล. เรียกใช้เมื่อ 20 มีนาคม 2569 จาก <https://trso.thairoads.org/statistic/provincia/52/P-SPI-B/P-SPI-B1/P-SPI-B1-02>
- Cronbach, L. J. (1963). Educational psychology. (2nd ed.). New York: Harcourt.
- Elvik, R. et al. (2009). The handbook of road safety measures. (2nd ed.). Leeds: Emerald Group Publishing.
- Evans, L. (2004). Traffic safety. Retrieved April 10, 2026, from <https://scienceservingsociety.com/ts/text/ch01.pdf>
- Likert, R. (1967). The human organization: Its management and value. New York: McGraw-Hill.
- Machin, M. A. & Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. Accident Analysis & Prevention, 40(2), 576-585. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.08.013>.
- Muangpan, T. et al. (2025). Post-crash Response Factors for Road Traffic Transport in the Eastern Economic Corridor of Thailand. Journal of Road Safety, 36(4), 28-39. <https://doi.org/10.33492/JRS-D-25-4-2658024>.
- Rhodes, N. & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. Accident Analysis & Prevention, 43(3), 923-931. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.015>.
- Rumar, k. (1987). Collective Risk but Individual Safety. Ergonomics, 31(4), 507-518. <https://doi.org/10.1080/00140138808966695>.
- Seefong, M. et al. (2024). A study of motorcycle riders related to speeding behavior in Thailand's Industrial zones. Scientific Reports, 14(2024), 29889. <https://doi.org/10.1038/s41598-024-81793-1>.
- StanoJevic, P. et al. (2013). Influence of traffic enforcement on the attitudes and behaviour of drivers. Accident Analysis & Prevention, 52(2013), 29-38. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.12.019>.
- Thai PBS The ACTIVE. (2569). ใครได้ ใครเสีย ใครต้อง จ่าย? อุบัติเหตุทางถนนทำไทยสูญ 5.9 แสนล้านบาทต่อปี. เรียกใช้เมื่อ 12 มีนาคม 2569 จาก <https://x.gd/PLqsT>

- Thai RSC. (2569). รวมสถิติ อุบัติเหตุทางถนน. เรียกใช้เมื่อ 10 มีนาคม 2569 <https://www.thairsc.com>
- Useche, S. A. et al. (2019). Validation of the driving behaviour questionnaire for Spanish drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 60(2019), 549-559. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.11.013>.
- World Health Organization. (2023). Global status report on road safety 2023. Retrieved April 20, 2026, from <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>
- Yamane, T. (1967). *Statistics: An introductory analysis*. (2nd ed.). New York: Harper & Row.