

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา
วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี

Factors Associated with Safe Motorcycle Riding Behavior Among Students of Sirindhorn
College of Public Health, Chonburi.

(Received: February 25,2026 ; Revised: March 8,2026 ; Accepted: March 25,2026)

กัญฐิกา ปานิชพล¹ มณิสรา บุญจิ่ง¹ ศุภาวรรณ ศรีวะลา¹
Gunthika Panisphon¹ Manissara Boonjing¹ Suphawan Sriwala¹

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวางนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร ชลบุรี กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักศึกษาระดับปริญญาตรี ภาคปกติ ชั้นปีที่ 1-4 และนักศึกษาระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ชั้นปีที่ 1-2 รวมกันเป็นจำนวน 175 คน ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล แบบสอบถามที่พัฒนา เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา การทดสอบความสัมพันธ์โดยใช้สถิติไคสแควร์ (Chi-square) และการทดสอบสถิติสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Correlation) และทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างด้วยสถิติ t-test และ Anova โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษาอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ได้แก่ ความรอบรู้ด้านสุขภาพ คือ ความรู้และความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ($r = 0.333, p = 0.000$) และด้านการปฏิบัติ และสื่อสาร ($r = 0.509, p = 0.000$) และปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ ($r = 0.333, p = 0.000$) ขณะที่ปัจจัยด้านเพศ ช่องทางการได้รับข้อมูลความปลอดภัย และบริการเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญ

คำสำคัญ: พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย, ความรอบรู้ทางสุขภาพ, ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

Abstract

This survey research by cross-sectional study aimed to study the factors associated with safe motorcycle riding behavior among students at Sirindhorn College of Public Health, Chonburi. The sample group consisted of 175 students, including first to fourth year undergraduate students and first to second-year vocational certificate students. Data were collected using a developed questionnaire, analyzed with descriptive statistics, Chi-square tests, Pearson's Correlation Coefficient, and comparisons using T- test and ANOVA, with a significance level set at 0.05.

The results revealed that factors significantly associated with safe motorcycle riding behavior at the 0.05 level included health literacy, specifically knowledge and understanding of road safety management ($r = 0.333, p = 0.000$) and practices and communication ($r = 0.509, p = 0.000$), environmental factors ($r = 0.383, p = 0.000$), and motorcycle-related factors ($r = 0.333, p = 0.000$). Gender, information sources on safety, and road safety management services were not significantly related.

Keywords: Safe riding behavior, health literacy, environmental factors

¹ วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี

บทนำ

องค์การอนามัยโลก (WHO) ได้รายงานไว้ในปี 2561 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี โดยมากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และการบาดเจ็บจากการจราจรเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตสำหรับเด็กและเยาวชนอายุ 5-29 ปี ในประเทศไทย จากข้อมูลปี พ.ศ. 2564 พบว่าคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 16,957 คน คิดเป็นอัตรา 25.9 คนต่อประชากรแสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลก และกว่า 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตเป็นเพศชาย และกว่า 1 ใน 5 อยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี โดยประมาณ 3 ใน 4 เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์¹

จังหวัดในภูมิภาคตะวันออก โดยเฉพาะระยอง ชลบุรี และจันทบุรี เป็นพื้นที่ที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ตั้งแต่ปี 2554-2564 สาเหตุมาจากดื่มแล้วขับ ใช้ความเร็วเกินกำหนด จังหวัดชลบุรีเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออก ทั้งด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม ทำให้มีนักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวและทำกิจกรรมต่างๆ มีสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่ง ได้แก่ ชายหาด โรงแรม ผับ ที่เปิดบริการเป็นจำนวนมาก จังหวัดชลบุรีพบว่ามีอุบัติเหตุ 2,203 คนในปี 2566 ช่วงอายุที่พบมากที่สุด คือ 20-29 ปี โดยยานพาหนะที่พบมากที่สุด คือรถจักรยานยนต์²

วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ล้อมรอบด้วยถนน คือ ถนนเส้นหน้าวิทยาลัยเป็นถนนเลี้ยวออกจากถนนสุขุมวิท 3 พบว่ามีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งบริเวณประตูทางออกด้านหน้า และนักศึกษามีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เหมาะสม เช่น การขับเร็วในสถานศึกษา การไม่สวมหมวกนิรภัย และการซ้อนท้ายเกิน 1 คน นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2566 ยังมีนักศึกษาชาย 2 ราย ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ชนเสาไฟฟ้าในช่วงเทศกาล

สงกรานต์ จากการสำรวจนาร่องพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี พบว่านักศึกษาส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 78.2) และส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็น (ร้อยละ 84) แต่มีเพียงร้อยละ 35.3 ที่มีใบอนุญาตขับขี่ และร้อยละ 35.3 ไม่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ ร้อยละ 46.2 เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ สถานการณ์เหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่านักศึกษามีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เหมาะสม เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คณะผู้วิจัยจึงเห็นความสำคัญในการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษาวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี เพื่อนำผลไปใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี
3. เพื่อศึกษาแนวทางและการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี

สมมติฐานของการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ และปัจจัยด้านถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี

2. พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักศึกษาวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี มีความแตกต่างกันในแต่ละปัจจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบงานวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (Survey research by cross-sectional study) มีระยะเวลาในการทำวิจัยในครั้งนี้คือ ระหว่างเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 - มีนาคม พ.ศ.2568

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

นักศึกษาในวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี ระดับปริญญาตรี ภาคปกติ ช่วงชั้นปีที่ 1 - 4 จำนวน 486 คน และระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ช่วงชั้นปี 1 - 2 จำนวน 171 คน รวมทั้งหมด 657 คน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างด้วยสูตรของ Daniel ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง 175 คน และมีการสุ่มเลือกกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

เกณฑ์การคัดเข้า 1) นักศึกษาที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ 2) นักศึกษาที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเองและนักศึกษาที่ไม่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง

เกณฑ์การคัดออก 1) นักศึกษาที่ไม่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

การสุ่มกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage Sampling) มีวิธีการดังนี้

1. สุ่มเลือกตัวอย่างระดับชั้น ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified sampling) เป็นการสุ่มตัวอย่าง โดยแยกประชากรออกเป็นกลุ่มประชากรย่อย ๆ คือแยกกลุ่มประชากรเป็นระดับชั้นหรือแบ่งเป็นชั้นภูมิก่อน โดยมีทั้งหมด 5 ชั้นภูมิ คือ สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน สาขาวิชาทันตสาธารณสุข สาขาวิชาเทคนิคเภสัชกรรม สาขาวิชา

ปฏิบัติการฉุกเฉินทางการแพทย์ และสาขาวิชาการแพทย์แผนไทย

2. สุ่มตัวอย่างแบบเป็นสัดส่วนในแต่ละระดับชั้นภูมิ ด้วยวิธีแบ่งแบบเป็นสัดส่วนหรือสุ่มแบบเป็นสัดส่วน (Proportion) ในระดับชั้นภูมิจำนวนนักศึกษามาก จะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างมาก มีจำนวนนักศึกษา มีน้อย จะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างน้อย

3. นำสัดส่วนนักศึกษาแต่ละชั้นที่ได้มาสุ่มด้วยวิธีการสุ่มแบบง่าย (simple random sampling) โดยการจับสลากมาเป็นกลุ่มตัวอย่างในสาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน สาขาวิชาทันตสาธารณสุข สาขาวิชาเทคนิคเภสัชกรรม สาขาวิชาปฏิบัติการฉุกเฉินทางการแพทย์ และสาขาวิชาการแพทย์แผนไทย ในแต่ละชั้นปี

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้แบบสอบถาม โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามส่วนบุคคล

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์ขับขี่จำนวน 8 ข้อ

ตอนที่ 2 ปัจจัยสภาพแวดล้อม

อิทธิพลของเพื่อน และอิทธิพลของครอบครัว ผู้วิจัยได้มีการปรับแนวแบบสอบถามจากอารยา เชียงของ เป็นแบบประมาณค่า 5 ตัวเลือก ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ปฏิบัตินานๆครั้ง ไม่ปฏิบัติเลย จำนวน 6 ข้อ ใช้เกณฑ์การแบ่งระดับของเบสท์³ แปลผลได้ดังนี้

ปัจจัยส่งผลต่อ ค่าเฉลี่ย 3.68 - 5.00

พฤติกรรมมาก

ปัจจัยส่งผลต่อ ค่าเฉลี่ย 2.34 - 3.67

พฤติกรรมปานกลาง

ปัจจัยส่งผลต่อ ค่าเฉลี่ย 1.00 - 2.33

พฤติกรรมน้อย

ตอนที่ 3 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์
สภาพรถจักรยานยนต์ และปัจจัยด้านถนน
ผู้วิจัยได้ดัดแปลงมาจาก เนตรนภา สร้อยแก้ว เป็น
แบบประมาณค่า 5 ตัวเลือก ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติ
บ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ปฏิบัตินานๆครั้ง ไม่ปฏิบัติ
เลย จำนวน 6 ข้อ ใช้เกณฑ์การแบ่งระดับของเบสท์³
แปลผลได้ดังนี้

ปัจจัยส่งผลต่อ ค่าเฉลี่ย 3.68 – 5.00
พฤติกรรมมาก

ปัจจัยส่งผลต่อ ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.67
พฤติกรรมปานกลาง

ปัจจัยส่งผลต่อ ค่าเฉลี่ย 1.00 – 2.33
พฤติกรรมน้อย

ส่วนที่ 2 ความรอบรู้ทางสุขภาพด้านการขับ ขี่ปลอดภัย

ตอนที่ 1 การเข้าถึงข้อมูลด้านที่เข้าถึงข้อมูล
และบริการอื่นๆที่เกี่ยวข้องในการจัดการความ
ปลอดภัยทางถนน

1.1 ด้านที่เข้าถึงข้อมูล จำนวน 5 ข้อ ผู้วิจัยได้
ดัดแปลงจากคู่มือการสำรวจ HL ด้านความปลอดภัย
ทางถนน เป็นแบบสอบถามลักษณะแบบตรวจ
รายการ⁵

1.2 บริการอื่นๆที่เกี่ยวข้องในการจัดการความ
ปลอดภัยทางถนน จำนวน 6 ข้อ ผู้วิจัยได้ดัดแปลง
จากคู่มือการสำรวจ HL ด้านความปลอดภัยทางถนน
ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบตรวจรายการ⁵

ตอนที่ 2 ความรู้และความเข้าใจในการจัดการ
ความปลอดภัยทางถนน จำนวน 10 ข้อ ผู้วิจัยได้
ดัดแปลงจากคู่มือการสำรวจ HL ด้านความปลอดภัย
ทางถนน ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบ
เลือกตอบ 2 ตัวเลือก คือ ถูกและ ผิด พิจารณาการ
ให้คะแนน ดังนี้⁵

ข้อคำถามเชิงบวก ข้อคำถามเชิงลบ
ถูก 1 คะแนน ผิด 0 คะแนน
ตอนที่ 1 ด้านความระมัดระวัง จำนวน 6 ข้อ

ผิด 0 คะแนน ผิด 1 คะแนน
เกณฑ์การจำแนกระดับความรู้และความเข้าใจ
ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน

คะแนน 0 - 5 คะแนน หมายถึง ความรู้และ
ความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยทางถนน
ระดับต่ำ

คะแนน 6 - 8 คะแนน หมายถึง ความรู้
และความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยทาง
ถนนระดับปานกลาง

คะแนน 9-10 คะแนน หมายถึง ความรู้
และความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยทาง
ถนนระดับสูง

ตอนที่ 3 ด้านการปฏิบัติ สื่อสารในการจัดการ
ความปลอดภัยทางถนน จำนวน 8 ข้อ ผู้วิจัยได้
ดัดแปลงจากคู่มือการสำรวจ HL ด้านความปลอดภัย
ทางถนน เป็นแบบประมาณค่า 5 ตัวเลือก ปฏิบัติทุก
ครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ปฏิบัตินานๆครั้ง
ไม่ปฏิบัติเลย ใช้เกณฑ์การแบ่งระดับของเบสท์³ แปล
ผลได้ดังนี้

การปฏิบัติสื่อสารในการจัดการความปลอดภัย
ทางถนน ระดับดี ค่าเฉลี่ย 3.68 – 5.00

การปฏิบัติ สื่อสารในการจัดการความ
ปลอดภัยทางถนน ระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.34 –
3.67

การปฏิบัติ สื่อสารในการจัดการความ
ปลอดภัยทางถนน ระดับแย่ ค่าเฉลี่ย 1.00 – 2.33

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลอดภัย

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย
จำนวน 19 ข้อ ผู้วิจัยได้ประยุกต์มาจากเทศกาล
ทิพย์ทิมพ์วงศ์⁴ ไศรดา เจริญศักดิ์⁵ และเสฏฐนันท์
ศุภปิติพร⁶ เป็นแบบประมาณค่า 5 ตัวเลือก ปฏิบัติ
ทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ปฏิบัตินานๆ
ครั้ง ไม่ปฏิบัติเลย ประกอบด้วย

เกณฑ์คะแนนเฉลี่ย แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 3.68 – 5.00 หมายถึง ความ
ระมัดระวังในการขับชี้รถจักรยานยนต์ระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.67 หมายถึง ความ
ระมัดระวังในการขับชี้รถจักรยานยนต์ระดับปาน
กลาง

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 2.33 หมายถึง ความ
ระมัดระวังในการขับชี้รถจักรยานยนต์ระดับน้อย

ตอนที่ 2 ด้านการตรวจสอบสภาพ
รถจักรยานยนต์ จำนวน 10 ข้อ

ค่าเฉลี่ย 3.68 – 5.00 หมายถึง
ตรวจสอบสภาพรถสม่ำเสมอ

ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.67 หมายถึง
ตรวจสอบสภาพรถบางครั้ง

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 2.33 หมายถึง ไม่เคย
ตรวจสอบสภาพรถสม่ำเสมอ

ตอนที่ 3 ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร
จำนวน 12 ข้อ

ค่าเฉลี่ย 3.68 – 5.00 หมายถึง มี
พฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.67 หมายถึง มี
พฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ค่อนข้างปลอดภัย

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 2.33 หมายถึง มี
พฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย
การประเมินแบบอิงเกณฑ์ของเบสท์³

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. คณะผู้วิจัยดำเนินการขอจริยธรรมผ่าน
คณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมของมนุษย์ของ
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด เพื่อพิจารณาให้ความ
เห็นชอบก่อนดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. คณะผู้วิจัยติดต่อประสานงานไปที่
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด เพื่อขอความ
อนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3. คณะผู้วิจัยติดต่อประสานงานไปที่
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด เพื่อขอความร่วมมือใน
การเก็บข้อมูล

4. คณะผู้วิจัยชี้แจงรายละเอียดของการวิจัย
ประกอบด้วยวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยขั้นตอน
การวิจัย ระยะเวลาในการทำวิจัย ประโยชน์ที่จะ
ได้รับจากการทำวิจัยกับกลุ่มตัว อธิบายวิธีการตอบ
แบบสอบถามอย่างละเอียดรวมทั้งพิทักษ์สิทธิ์ของ
กลุ่มตัวอย่าง

5. คณะผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่ม
ตัวอย่าง ในการเก็บข้อมูลหากกลุ่มตัวอย่างไม่เข้าใจ
คณะผู้วิจัยจะอธิบายเพิ่มเติมให้กลุ่มตัวอย่างเกิด
ความเข้าใจ

6. หากกลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามเสร็จ
แล้ว คณะผู้วิจัยตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์ของ
แบบสอบถามเพื่อป้องกันความผิดพลาดเมื่อเข้าสู่
ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล ด้วยวิธีทางสถิติ

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา
ประกอบด้วยค่าเฉลี่ย ค่าความถี่ ร้อยละ ส่วน
เบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ข้อมูลแบบ
Chi-square ทดสอบวัดค่าระดับความสัมพันธ์ของ
ตัวแปรอิสระโดยใช้ Pearson Correlation กำหนด
ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 เกณฑ์การหาค่า
ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม
ดังนี้⁹

ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	ระดับความสัมพันธ์
0.00 – 0.20	ต่ำมาก
0.21 – 0.50	ต่ำ
0.51 – 0.80	ปานกลาง
0.81 – 1.00	สูง

ผลการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงวิเคราะห์
ภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มี

ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 175 คน ประกอบด้วยนักศึกษาระดับปริญญาตรีชั้นปีที่ 1-4 และระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงชั้นปีที่ 1-2 ได้นำแบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์สหสัมพันธ์

1. ปัจจัยส่วนบุคคล

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 83.40 และเพศชาย ร้อยละ 16.60 ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 18-22 ปี คิดเป็นร้อยละ 93.10 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นสาขาสาธารณสุขชุมชน คิดเป็นร้อยละ 29.10 รองลงมาเป็นสาขาทันตสาธารณสุข คิดเป็นร้อยละ 26.30 สาขาแพทย์แผนไทย คิดเป็นร้อยละ 18.30 สาขาเทคนิคเภสัชกรรม คิดเป็นร้อยละ 14.90 และสาขาปฏิบัติการฉุกเฉินการแพทย์ คิดเป็นร้อยละ 10.90 โดยมีชั้นปีที่ 1 คิดเป็นร้อยละ 35.40 รองลงมาเป็น ชั้นปีที่ 2 คิดเป็นร้อยละ 30.90 ชั้นปีที่ 4 คิดเป็นร้อยละ 22.30 และชั้นปีที่ 3 คิดเป็นร้อยละ 10.90 ตามลำดับ ด้านการมีรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 78.30 และมีรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 21.70 ไม่มีใบขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 70.90 และมีใบขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 28.60 ด้านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 73.70 และเคยเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 26.30 โดยช่วงการเกิดอุบัติเหตุ 0-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 93.10 รองลงมาคิดเป็นร้อยละ 5.70 อยู่ในช่วงการเกิดอุบัติเหตุ 6-11 ปี และคิดเป็นร้อยละ 1.10 อยู่ในช่วงการเกิดอุบัติเหตุ 12-18 ปี ตามลำดับ

ด้านประสบการณ์ขับขี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ขับขี่อยู่ในช่วง 0-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 64.00 รองลงมาคิดเป็นร้อยละ 32.60

อยู่ในช่วง 6-11 ปี และคิดเป็นร้อยละ 3.40 อยู่ในช่วง 12-18 ปี ตามลำดับ

ความรอบรู้ด้านสุขภาพด้านการขับขี่ปลอดภัย

ด้านช่องทางการได้รับข้อมูลความปลอดภัยทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีช่องทางได้รับข้อมูลจากสื่อออนไลน์ คิดเป็นร้อยละ 37.10 รองลงมาเข้าร่วมกิจกรรมหรืออบรมหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 29.10 สื่อทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 20.00 คำปรึกษา แนะนำจากคนใกล้ชิดคิดเป็นร้อยละ 13.70 และ อื่นๆ ร้อยละ 0 ตามลำดับ

ด้านบริการเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับบริการเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน คือ มีป้ายหรือสัญญาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 15.40 รองลงมา มีหลักสูตรฝึกอบรมพยาบาล คิดเป็นร้อยละ 24.60 ติดตั้งอุปกรณ์กับติดไฟส่องสว่าง ร้อยละ 23.40 มีหลักสูตรฝึกอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 12.60 และบริการอื่นๆ ร้อยละ 0.60 ตามลำดับ

ด้านความรู้ ความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยทางถนน พบว่า คิดเป็นร้อยละ 62.90 มีความรู้และความเข้าใจระดับต่ำ รองลงมาคิดเป็นร้อยละ 26.90 มีความรู้และความเข้าใจระดับปานกลาง และคิดเป็นร้อยละ 10.30 มีความรู้และความเข้าใจระดับสูง ตามลำดับ มีค่าเฉลี่ย 8.39 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.82

ด้านการปฏิบัติ สื่อสารในการจัดการความปลอดภัยทางถนน คิดเป็นร้อยละ 69.70

ปฏิบัติน้อย รองลงมาคิดเป็นร้อยละ 29.10 ปฏิบัติปานกลาง และคิดเป็นร้อยละ 1.10 ปฏิบัติมาก

2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

การศึกษาระดับสภาพแวดล้อมในอิทธิพลของเพื่อน พบว่า ปัจจัยอิทธิพลของเพื่อนต่อพฤติกรรม

การขับขี้ออกอยู่ระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 53.10 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 46.90 และไม่มีกลุ่มตัวอย่างที่ปัจจัยส่งผลต่อพฤติกรรมน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.78 ถือว่าอยู่ในระดับมาก

การศึกษาในระดับสภาพแวดล้อมในอิทธิพลของครอบครัว พบว่า ปัจจัยอิทธิพลของครอบครัวต่อพฤติกรรมกำขี้ขับขี้ออกอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 85.70 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 13.10 และระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 1.10 โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.31 ถือว่าอยู่ในระดับมาก

3. ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์

การศึกษาในระดับสภาพรถจักรยานยนต์ พบว่า ปัจจัยสภาพรถจักรยานยนต์ต่อพฤติกรรมกำขี้ขับขี้ออกอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 58.30 รองลงมาคือระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 32.00 และระดับน้อยคิดเป็นร้อยละ 9.70 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.76 ถือว่าอยู่ในระดับมาก

4. ปัจจัยด้านถนน

การศึกษาในระดับสภาพของถนน พบว่า ปัจจัยของถนนต่อพฤติกรรมกำขี้ขับขี้ออกอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 27.40 รองลงมาคือระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 72.00 และระดับน้อยคิดเป็นร้อยละ 0.60 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.41 ถือว่าอยู่ในระดับปานกลาง

5. พฤติกรรมการขับขี้ออกจากรถจักรยานยนต์

ด้านความระมัดระวัง พบว่า พฤติกรรมการขับขี้ออกจากรถจักรยานยนต์ ในด้านความระมัดระวังของกลุ่มตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 77.10 ความระมัดระวังในการขับขี้ออกจากรถจักรยานยนต์ระดับมาก รองลงมาคิดเป็นร้อยละ 17.10 ความระมัดระวังในการขับขี้ออกจากรถจักรยานยนต์ระดับปานกลาง และคิดเป็นร้อยละ 5.70 ความระมัดระวังในการขับขี้ออกจากรถจักรยานยนต์

ระดับน้อย ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.18 ถือว่าอยู่ในระดับมาก

ด้านการตรวจสอบสภาพรถ พบว่า ตรวจสอบสม่ำเสมอ คิดเป็นร้อยละ 92.00 รองลงมาตรวจสอบสภาพรถบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6.90 และไม่เคยตรวจการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 1.10 โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.59 ถือว่าอยู่ในระดับมาก

ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า มีพฤติกรรมการขับขี้ออกจากรถจักรยานยนต์ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 65.10 รองลงมาไม่มีพฤติกรรมการขับขี้ออกจากรถจักรยานยนต์ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 34.90 โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.99 ถือว่าอยู่ในระดับมาก

6. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยกับพฤติกรรมการขับขี้ออกของนักศึกษาวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี

จากการทดสอบความสัมพันธ์โดยใช้สถิติไคสแควร์ (Chi-square) และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Correlation) พบว่า

ปัจจัยส่วนบุคคลในด้านเพศ พบว่า วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี้ออกในด้านเพศ ($X^2 = 2.687, p = 0.241$) ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้ออกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ปัจจัยส่วนบุคคลในด้านความรู้ทางสุขภาพ พบว่า วิเคราะห์ความรู้ทางสุขภาพด้านการขับขี้ออกด้านการขับขี้ออกของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี มีรายละเอียด ดังนี้

ช่องทางการได้รับข้อมูลความปลอดภัยทางถนนกับพฤติกรรมการขับขี้ออกจากรถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ ($r = 0.115, p = 0.130$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

บริการเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับต่ำมาก ($r = 0.157, p = 0.038$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ความรู้และความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับต่ำ ($r = 0.333, p < 0.01$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ด้านการปฏิบัติ สื่อสารในการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับปานกลาง ($r = 0.509, p < 0.01$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปัจจัยสภาพแวดล้อม พบว่า วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยในเชิงบวกในระดับต่ำ ($r = 0.383, p = 0.000$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ พบว่า วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับต่ำ ($r = 0.333, p < 0.01$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปัจจัยด้านถนน พบว่า วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านถนนกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักศึกษา มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับต่ำมาก ($r = 0.181, p = 0.017$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

7. การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างโดยใช้สถิติ T-test และ ANOVA

ปัจจัยที่มีความแตกต่างกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี มีดังนี้

ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านเพศ ไม่มีความแตกต่างกันกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา ($p = 0.500$)

ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านกลุ่มอายุ ไม่มีความแตกต่างกันกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา ($p = 0.730$)

ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ไม่มีความแตกต่างกันกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา ($p = 0.730$)

ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านประสบการณ์การขับขี่ ไม่มีความแตกต่างกันกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา ($p = 0.483$)

ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านความรู้ทางสุขภาพด้านการขับขี่ปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับช่องทางการได้รับข้อมูลความปลอดภัยทางถนน ไม่มีความแตกต่างกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา ($p = 0.103$)

ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านความรู้ทางสุขภาพด้านการขับขี่ปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน ไม่มีความแตกต่างกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา ($p = 0.103$)

ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านความรู้ทางสุขภาพด้านการขับขี่ปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับความรู้และความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยทางถนน มีความแตกต่างกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักศึกษา อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ($p < 0.01$)

ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านความรู้ทางสุขภาพด้านการขับขี่ปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติสื่อสารในการจัดการความปลอดภัยทางถนน มีความแตกต่างกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปลอดภัยของนักศึกษา อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ($p < 0.01$)

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ที่เกี่ยวข้องกับอิทธิพลของกลุ่มเพื่อนและอิทธิพลของครอบครัว มีความแตกต่างกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลอดภัยของนักศึกษา อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ($p=0.001$)

ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ ที่เกี่ยวข้องกับสภาพรถจักรยานยนต์ มีความแตกต่างกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลอดภัยของนักศึกษา อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ($p < 0.01$)

ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านสภาพถนนไม่มีความแตกต่างกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลอดภัยของนักศึกษา ($p = 0.173$)

8. แนวทางและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

ผลการศึกษา พบว่า นโยบายการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยในวิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี มีดังนี้ ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนต้องสวมหมวกนิรภัยตลอดการขับขี่เพื่อลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บ การขับขี่ไม่ควรเกินความเร็วที่กำหนดเพื่อควบคุมรถได้ดีขึ้นและหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง และไม่ควรซ้อนท้ายเกิน 3 คน เพื่อรักษาความปลอดภัย การขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรและขับอย่างระมัดระวัง ห้ามขับขี่ขณะเมาสุราหรือสารเสพติด ซึ่งสามารถลดความสามารถในการควบคุมรถและเพิ่มความเสี่ยงจากอุบัติเหตุได้

9. แนวทางและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

ผลการศึกษา พบว่า นโยบายการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยในวิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดชลบุรี มีดังนี้ ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนต้องสวมหมวกนิรภัยตลอดการขับขี่เพื่อลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บ การขับขี่ไม่ควรเกินความเร็วที่กำหนดเพื่อควบคุมรถได้ดีขึ้นและหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง และไม่ควรซ้อน

ท้ายเกิน 3 คน เพื่อรักษาความปลอดภัย การขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรและขับอย่างระมัดระวัง ห้ามขับขี่ขณะเมาสุราหรือสารเสพติด ซึ่งสามารถลดความสามารถในการควบคุมรถและเพิ่มความเสี่ยงจากอุบัติเหตุได้

สรุปและอภิปรายผล

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคล

- เพศ เพศไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลอดภัยของนักศึกษา ($p = 0.241$) ซึ่งหมายความว่าพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักศึกษาชายและหญิงไม่แตกต่างกัน ผลการศึกษานี้ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุวรักษ์ บุญพา¹¹ ซึ่งอาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาหญิงในสายวิชาชีพด้านสุขภาพซึ่งมีความตระหนักด้านความปลอดภัยสูง รวมถึงสภาพแวดล้อมในวิทยาลัยที่ส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักศึกษา

- ความรอบรู้ด้านสุขภาพ (Health Literacy) ความรอบรู้ทางสุขภาพด้านการขับขี่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยใน 3 ปัจจัยหลัก:

- ช่องทางการได้รับข้อมูลความปลอดภัยทางถนน ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ซึ่งไม่สอดคล้องกับแนวคิดของ เกษม เวชสุทธานนท์¹² และฐาศุภร์ จันประเสริฐ¹⁵ ความแตกต่างนี้อาจเกิดจากนักศึกษาในวิทยาลัยการสาธารณสุขฯ มีระดับความรู้และความตระหนักด้านความปลอดภัยสูงอยู่แล้ว ทำให้การได้รับข้อมูลเพิ่มเติมผ่านช่องทางต่างๆ ไม่ได้ส่งผลต่อพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญ

- บริการเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับต่ำกับ

พฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัย และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยสอดคล้องกับแนวคิดของ เกษม เวชสุทธานนท์¹² และฐาศุภร์ จันประเสริฐ¹⁵

- **ความรู้และความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยทางถนน** มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับต่ำกับพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยสอดคล้องกับแนวคิดของ เกษม เวชสุทธานนท์¹² และฐาศุภร์ จันประเสริฐ¹⁵

- **ด้านการปฏิบัติ สื่อสารในการจัดการความปลอดภัยทางถนน** มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับปานกลางกับพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยสอดคล้องกับแนวคิดของ เกษม เวชสุทธานนท์¹² และฐาศุภร์ จันประเสริฐ¹⁵

2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมมีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับต่ำกับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ($r=0.383$, $p=0.000$) การพบความสัมพันธ์นี้สอดคล้องกับแนวคิดของ จิราภา สีทา¹³ ในเรื่องอิทธิพลของเพื่อน และ กมลวรรณ คุ้มวงศ์¹⁶ ในเรื่องอิทธิพลของครอบครัว ซึ่งกล่าวถึงการปฏิบัติตนให้สอดคล้องกับกลุ่มเพื่อนเพื่อการยอมรับและบทบาทของครอบครัวในฐานะสถาบันพื้นฐานที่มีความสัมพันธ์เกื้อกูลกัน

3. ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์

ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับต่ำกับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ($r=0.333$, $p < 0.01$) ผลนี้สอดคล้องกับแนวคิดของ เนตรนภา สร้อยแก้ว⁵ ที่ระบุว่ายานพาหนะที่ชำรุดหรือขาดการบำรุงรักษาเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งบ่งชี้ว่านักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์ในสภาพดีจะมีการขับขี่ที่ปลอดภัยและลดความเสี่ยงอุบัติเหตุได้

4. ปัจจัยด้านถนน

ปัจจัยด้านถนนมีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับต่ำมากกับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($r=0.181$, $p=0.017$) ผลการศึกษาที่สอดคล้องกับแนวคิดของ กรมทางหลวงชนบท¹⁴ ที่กล่าวว่าลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างของพื้นผิวถนน เช่น รอยแตก ร้าว หลุมบ่อ หรือการลื่น ส่งผลต่อการขับขี่และความปลอดภัย และหากสภาพถนนไม่ดีอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 ความแตกต่างของปัจจัยต่างๆ กับพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคล

- **เพศ** แม้เพศจะแตกต่างกัน แต่พฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ($p = 0.500$) ผลนี้ไม่สอดคล้องกับ สุวรัศม์ บุญพา¹¹ ที่พบว่าเพศชายมีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า

- **อายุ** แม้อายุจะแตกต่างกัน แต่พฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ($p = 0.730$) ผลนี้ไม่สอดคล้องกับ ไครดา เจริญศักดิ์⁸ ที่ชี้ว่ากลุ่มวัยรุ่น 18-22 ปี มีความเสี่ยงสูงเนื่องจากความคึกคะนองและขาดประสบการณ์

- **ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ** ประสบการณ์จะแตกต่างกัน แต่พฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ($p = 0.349$) ซึ่งสะท้อนว่านักศึกษาให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยเท่าเทียมกัน ทั้งผู้ที่เคยมีหรือไม่มีประสบการณ์อุบัติเหตุ

- **ประสบการณ์การขับขี่** แม้ประสบการณ์จะแตกต่างกัน แต่พฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ($p = 0.483$) ผลนี้ชี้ว่าการมีประสบการณ์ขับขี่มากขึ้นไม่ได้ทำให้ขับขี่ปลอดภัยขึ้นเสมอไป และสอดคล้องกับ เนตรนภา สร้อยแก้ว⁵ ที่เน้นความสำคัญของความรู้และทักษะในการควบคุมการขับขี่ปลอดภัยมากกว่าประสบการณ์เพียงอย่างเดียว

ความรู้ทางสุขภาพด้านการขับขี่ปลอดภัย

- **ช่องทางการได้รับข้อมูลความปลอดภัยทางถนน** มีความแตกต่างกัน แต่ไม่ส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ผลนี้ไม่สอดคล้องกับ เกษม เวชสุथานนท์¹² และฐาศุภร์ จันประเสริฐ¹⁵ - **บริการเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน** มีความแตกต่างกัน แต่ไม่ส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ผลนี้ไม่สอดคล้องกับ เกษม เวชสุथานนท์¹² และฐาศุภร์ จันประเสริฐ¹⁵

- **ความรู้และความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยทางถนน** มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.01$) โดยกลุ่มที่มีความรู้น้อยจะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ด้อยกว่ากลุ่มที่มีความรู้ปานกลางและกลุ่มที่มีความรู้มากอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผลนี้สอดคล้องกับ เกษม เวชสุथานนท์¹² และฐาศุภร์ จันประเสริฐ¹⁵

ที่กล่าวถึงอิทธิพลของความรู้ด้านสุขภาพต่อพฤติกรรมเสี่ยงบนท้องถนน

- **ด้านการปฏิบัติ สื่อสารในการจัดการความปลอดภัยทางถนน** มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.01$) โดยกลุ่มที่มีระดับการปฏิบัติและการสื่อสารสูงกว่าจะมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยดีกว่ากลุ่มที่มีการปฏิบัติและการสื่อสารน้อย ผลนี้สอดคล้องกับ เกษม เวชสุथานนท์¹² และฐาศุภร์ จันประเสริฐ¹⁵

2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (อิทธิพลของเพื่อนและครอบครัว) มีความแตกต่างกัน และส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักศึกษาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($p=0.001$)

- **อิทธิพลจากกลุ่มเพื่อน** กลุ่มที่ได้รับอิทธิพลจากเพื่อนในระดับสูงมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยที่

แตกต่างจากกลุ่มที่ได้รับอิทธิพลจากเพื่อนในระดับต่ำอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ผลนี้สอดคล้องกับ กมลวรรณ คุ่มวงษ์¹⁶

- **อิทธิพลจากครอบครัว** อิทธิพลจากครอบครัวมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย โดยนักศึกษาที่ได้รับอิทธิพลจากครอบครัวในระดับสูงมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยมากกว่ากลุ่มที่ได้รับอิทธิพลในระดับต่ำอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ผลนี้สอดคล้องกับ กมลวรรณ คุ่มวงษ์¹⁶

3. ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์

- ปัจจัยด้านสภาพรถจักรยานยนต์มีความแตกต่างกัน และส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักศึกษาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($p < 0.01$)

- สภาพรถที่ดีสามารถส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยแตกต่างจากสภาพรถที่ไม่ดีหรืออยู่ในสภาพปานกลาง โดยกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์ในสภาพดีจะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ผลนี้สอดคล้องกับ เนตรนภา สร้อยแก้ว⁵ ซึ่งพบว่าสภาพรถที่ไม่สมบูรณ์หรือถูกดัดแปลงมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

4. ปัจจัยด้านถนน

ผลการศึกษาในส่วนอภิปรายพบว่า สภาพของถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักศึกษา โดยมีความแตกต่างที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กลุ่มที่ขับขี่บนถนนที่มีสภาพดีมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยมากกว่ากลุ่มที่ขับขี่บนถนนที่มีสภาพไม่ดี ผลนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ ภูทธิยา มีอุสาห์¹⁷ ที่พบว่าสภาพถนนมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัยสามารถช่วยลดอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะที่นำผลวิจัยไปใช้

1. ผลการศึกษาครั้งนี้พบว่า ปัจจัยด้านเพศ อายุ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ซึ่งอาจเกิดจากลักษณะเฉพาะของกลุ่มตัวอย่างหรือปัจจัยอื่นที่ส่งผลมากกว่าดังนั้น ควรมีการศึกษาปัจจัยอื่นที่อาจส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ เช่น ลักษณะนิสัยส่วนบุคคล (ความรอบคอบ ความอดทน หรือความกล้าเสี่ยง) ทักษะการขับขี่ปลอดภัย ปัจจัยด้านอารมณ์และสภาวะจิตใจ (ความเครียด ความกดดัน หรือความมั่นใจ)

2. ผลการศึกษาครั้งนี้พบว่าความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยรวมถึงการปฏิบัติตามสื่อ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ของนักศึกษา ซึ่งบ่งชี้ว่าสื่อสารและความรู้เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมดังกล่าวเพื่อเสริมสร้างพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ควรศึกษาปัจจัยเพิ่มเติม ได้แก่ ประเภทของความรู้ที่มีอิทธิพลสูงสุด เช่น กฎหมายจราจร เทคนิคการขับขี่ที่ปลอดภัย และการปฐมพยาบาลกรณีเกิดอุบัติเหตุช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ เช่น สื่อออนไลน์ แคมเปญรณรงค์ หรือการเรียนรู้ผ่านประสบการณ์ตรงวิธีการถ่ายทอดข้อมูลที่กระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างยั่งยืน

3. ผลการศึกษาครั้งนี้ผลกระทบของอิทธิพลทางสังคมในระดับที่แตกต่างกันพบว่าอิทธิพลจากเพื่อนและครอบครัวมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าปัจจัยทางสังคมมีบทบาทสำคัญ ดังนั้น ควรศึกษาเพิ่มเติมว่าลักษณะของแรงกดดันจากสังคมที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ เช่น การ

แข่งขัน กันขับขี่ การขับขี่ตามเพื่อน หรือแรงกดดันจากครอบครัว, บทบาทของสื่อสังคมออนไลน์ในการสร้างค่านิยมเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย, แนวทางการใช้ปัจจัยทางสังคมให้เป็นประโยชน์ในการส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย

4. ผลการศึกษาครั้งนี้ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม เช่น อิทธิพลของเพื่อนและอิทธิพลของครอบครัว มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย เนื่องจากพบว่าปัจจัยเหล่านี้มีค่าความแปรปรวนที่แตกต่างกัน และส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ของแต่ละบุคคลแตกต่างกันด้วยดังนั้น การขับขี่ปลอดภัยอาจได้รับอิทธิพลจากสภาพแวดล้อมทางสังคม โดยเฉพาะจากเพื่อนและครอบครัว ซึ่งหมายความว่า การส่งเสริมวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยในครอบครัว และกลุ่มเพื่อนสามารถช่วยปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่และลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

ข้อเสนอแนะที่นำผลวิจัยไปใช้

1. ศึกษาเพิ่มเติมว่าพฤติกรรมของนักศึกษามีความสัมพันธ์กับสถิติการเกิดอุบัติเหตุอย่างไร เพื่อให้สามารถกำหนดแนวทางป้องกันที่มีประสิทธิภาพได้ดียิ่งขึ้น

2. ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของนักศึกษาในสถานการณ์ที่แตกต่างกัน เช่น ขับขี่เวลากลางคืน ขับขี่ในสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย หรือขับขี่ในสภาพการจราจรที่หนาแน่น เพื่อให้เข้าใจถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมในแต่ละสถานการณ์

3. ศึกษาโดยการใช้กลุ่มตัวอย่างที่หลากหลาย เช่น กลุ่มผู้บริหาร ผู้นำชุมชนและอาสาสมัครสาธารณสุข เพื่อเพิ่มกระบวนการวิเคราะห์ให้มีหลายด้าน และเพื่อให้ได้ข้อมูลที่หลากหลาย เป็นประโยชน์ในการศึกษาครั้งต่อไป

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization.(2018). World health statistics 2018: Monitoring health for the SDGs, sustainable development goals. [Internet]. Geneva: WHO; 2018. Retrieved from: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565585>.
2. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.(2566). สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล (ปีใหม่ – สงกรานต์) [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพมหานคร: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย; 2566. เข้าถึงได้จาก: <https://www.disaster.go.th/contents/news/detail?id=49887>
3. Best J. W.(1981), Research in Education, 4th Edition , New Delhi, Prentice Hall Of India Pvt. Ltd.
4. อารยา เชียงของ. (2566). ปรากฏการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี: การศึกษาเชิงคุณภาพ. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ, 16(2), 51-64 <https://he01.tci-thaijo.org/index.php/JSH/article/view/263017/180368>.
5. เนตรนภา สร้อยแก้ว. (2563). ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ :กรณีศึกษา นักเรียนอาชีวศึกษาสถานศึกษาตัวอย่าง จังหวัดสระบุรี. คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
6. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).(2565). คู่มือสำรวจความรอบรู้ด้านสุขภาพ (HL) การจัดการความปลอดภัยทางถนน. กรุงเทพฯ: Thai Health Promotion Foundation; 2565 [เข้าถึงเมื่อ31 ตุลาคม 2567]. เข้าถึงได้จาก: <https://resourcecenter.thaihealth.or.th>
7. เกตุกาล ทิพย์ทิมพ่วงศ์.(2566). รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยการขับเคลื่อนของสถานักเรียนในจังหวัดสุโขทัย [อินเทอร์เน็ต]. มหาวิทยาลัยนเรศวร; 2566. เข้าถึงได้จาก: <https://nuir.lib.nu.ac.th/dspace/handle/123456789/5700>.
8. ไตรดา เจริญศักดิ์.(2559). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi [อินเทอร์เน็ต]. มหาวิทยาลัยบูรพา; 2559. เข้าถึงได้จาก: <https://buuir.buu.ac.th/xmlui/bitstream/handle/1234567890/11907/Fulltext.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
9. เสฏฐนันท์ ศุภปีติพรและคณะ.(2564). พฤติกรรมการขับขี่และการรับรู้ความเสี่ยงของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ กลุ่มธุรกิจส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: คณะวิศวกรรมศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2564. เข้าถึงได้จาก: https://civil.eng.chula.ac.th/Data_Upload/Senior%20project/2021/TR_2021/Y2021_TR_Article_G10.pdf
10. พิรุณรัตน์ เล่าหกุล. (2560). ความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประสมทางการตลาดกับการตัดสินใจซื้อรถจักรยานของลูกค้าในอำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน. เชียงใหม่, มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่. หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิตวิทยาลัย. สาขาวิชาการบริหารธุรกิจ.
11. สุวรักษ์ บุญพา, และน้ำเพชร อเนกคณา.(2565). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของประชาชน อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี. ว.สาธารณสุขมูลฐานภาคใต้ 2565;1:26-38.
12. เกษม เวชสุทธานนท์. (2564). ความรอบรู้ด้านสุขภาพ [อินเทอร์เน็ต]. เข้าถึงได้จาก: <https://mwianamai.moph.go.th/th/mwihv/download/?did=198251&id=53124&reload=>
13. จิราภา สีทา. (2564). อิทธิพลของกลุ่มเพื่อน ความเครียด กับพฤติกรรมการเที่ยวสถานบันเทิงของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเอกชนแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร.วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษม บัณฑิต [อินเทอร์เน็ต]. เข้าถึงได้จาก: http://psy.kbu.ac.th/wp-content/uploads/2022/09/64-61-https://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20181124121249.pdf.
14. กรมทางหลวงชนบท. (2563). แนวทางการบำรุงรักษาและปรับปรุงสภาพถนนเพื่อความปลอดภัย [อินเทอร์เน็ต]. เข้าถึงได้จาก: <https://drr.go.th/>.

15. ฐาศุภกร์ จันประเสริฐ และคณะ.(2565). ปัจจัยเสี่ยงทางสังคมและความรอบรู้ด้านสุขภาพที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงบนท้องถนน: การวิจัยผสมผสานวิธี. ว.รัชต์ภาคย์ 2565;16:23-41.
16. กมลวรรณ คุ่มวงษ์, นิสากร กรุงไกรเพชร, และสุวรรณา จันทรประเสริฐ.(2562). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยม ศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. ว.คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา 2562;27:42-52. <https://he02.tciThaijo.org/index.php/Nubuu/article/view/232567/158983>.
17. ภูทริยา มีอุสาห์. (2565). การพัฒนาแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์. สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา, มหาวิทยาลัยนเรศวร. เข้าถึงได้จาก:
<https://nuir.lib.nu.ac.th/dspace/bitstream/123456789/5901/3/PutariyaMeeusa.pdf>