

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ

Factors affecting safety motorcycle driving behaviors of vocational certificate students

เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข (Jasadakorn Angkulpattanasuk)¹ ภัทรา วายาจุต (Pattr Vayachuta)²

Received: October 14, 2024

Revised: November 15, 2024

Accepted: December 10, 2024

¹ Corresponding author. E-mail: jasadakorn.a@ku.th

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ และ 2) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ กลุ่มตัวอย่าง คือ นักเรียนที่กำลังศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพในสถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ปีการศึกษา 2566-2567 และใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทาง จำนวน 400 คน ได้มาจากรีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามและแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความเชื่อมั่นของเครื่องมือเท่ากับ .856 และ .818 สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ

วิเคราะห์ถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple regression analysis) ด้วยวิธี Enter regression

ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ประกอบด้วย 1) ปัจจัยด้านส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานะทางการเงิน ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ เจตคติสนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) ปัจจัยด้านอิทธิพลจากสิ่งรอบข้าง บุคคล ได้แก่ อิทธิพลของสื่อ อิทธิพลจากครอบครัว กฎระเบียบสถานศึกษา สถานภาพทางครอบครัว โดยผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า เช่น กลุ่มตัวอย่างมีสัดส่วนเป็นเพศชายและหญิงใกล้เคียงกัน เป็นเพศชายร้อยละ 49.75 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 47.50 ภาพรวมมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ปานกลาง ($\bar{X} = 13.75$, S.D. = 1.253) มีเจตคติสนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านการสวมหมวกนิรภัย ค่าเฉลี่ยในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.52$, S.D. = .742) อิทธิพลของสื่อ ด้านความคิดว่าสื่อสามารถให้ความรู้ ความเข้าใจ ทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ มีค่าเฉลี่ยในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.23$, S.D. = .837) กฎระเบียบสถานศึกษา ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้วยตนเองเพราะเป็นสิ่งที่ควรทำ มีค่าเฉลี่ยในระดับมาก ($\bar{X} = 4.15$, S.D. = .978) ส่วนระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

¹ นักศึกษาหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิตเพื่อพัฒนาสังคม
คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Students, Master of arts program in lifelong learning
promotion for social development, Faculty of Education
Kasetsart University

² อาจารย์ประจำ คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Lecturer, Faculty of Education, Kasetsart University

ของกลุ่มตัวอย่างภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.92$, S.D. = .936) พิจารณารายข้อ พบว่า ทุกข้อมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยอยู่ในระดับมาก ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย มีด้วยกัน 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยอิทธิพลของสื่อ (p-value = .000) ปัจจัยกฎระเบียบสถานศึกษา (p-value = .010) และปัจจัยสถานภาพทางครอบครัว (p-value = .029) ทั้งนี้ปัจจัยดังกล่าวสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างได้ร้อยละ 30-70 (R Square = .307)

คำสำคัญ: พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย, ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

Abstract

The objectives of this research: 1) to study the factors related to the safety motorcycle driving behaviors of vocational certificate students and 2) to study the factors that affect the safety motorcycle driving behaviors of vocational certificate students. The sample group is students currently studying at the vocational certificate level in institutions under office of the Vocational Education Commission for the academic year 2023 - 2024 and used motorcycles as a means of transportation, totalling 400 people. Obtained through a multi-stage sampling method. The research instruments used are a questionnaire and a test of correct knowledge and understanding about motorcycle driving, which the reliability of the instrument being .856 and .818, respectively. The statistics used analyze the data include frequency, percentage, mean, standard deviation and multiple regression analysis with the Enter Regression.

The research results according to objective 1 found that the factors related to safe motorcycle driving behaviors among vocational certificate students include: 1) personal factors, which are

gender, age, financial status, experience in motorcycle driving, accurate knowledge and understanding of motorcycle driving, and attitudes supporting safety motorcycle driving behavior, and the factors influenced by the surrounding environment, including media influence, influence from peers, school regulations, and family status. The data analysis revealed that the sample group comprised nearly equal proportions of males and females, with males at 49.75% and females at 47.50%, overall, the knowledge and understanding of proper motorcycle driving ($\bar{X} = 13.75$, S.D. = 1.253), and there were attitudes supporting safety motorcycle driving behaviours in terms of wearing helmets, the average was at the highest level ($\bar{X} = 4.52$, S.D. = .742) influence media regarding the belief that it could provide knowledge, understanding, and skills related to motorcycle riding had an average at the highest level ($\bar{X} = 4.23$, S.D. = .837). School regulations regarding self-compliance with the rules, as it is something that should be done, have an average at a high level ($\bar{X} = 4.15$, S.D. = .978). The overall level of safety motorcycle driving behaviour the sample is high ($\bar{X} = 3.92$, S.D. = .936). Considering each item, it was found that all items demonstrated high levels of safety motorcycle driving behaviour. According to objective 2, the factors affecting safety motorcycle driving behaviour included three factors which are media influence factor (p-value = .000), school regulations factor (p-value = .010), and family status factor (p-values = .029). These factors could jointly predict the safety motorcycle driving behaviour of the sample 30 - 70% (R Square = .307)

Keywords: Safety motorcycle driving behaviors, Factors affecting safety motorcycle driving behaviors

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เป็นเวลากว่ารอบทศวรรษที่คนไทยต้องเผชิญกับความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งพบแนวโน้มตัวเลขผู้เสียชีวิตกว่า 206,826 ราย (มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2565) คิดเป็นมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจกว่า 94,781 ล้านบาท (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2564) โดยข้อมูลอัตราการเสียชีวิตของคนไทยจากอุบัติเหตุทางถนน (แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด [สอจร], 2565) พบว่า เด็กและเยาวชนช่วงระหว่างอายุ 15 ถึง 19 ปี คือ กลุ่มผู้เสียชีวิตอันดับ 1 โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชนที่กำลังศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ เนื่องจากมีสัดส่วนการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางอยู่มาก ซึ่งสาเหตุของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้กลุ่มช่วงอายุดังกล่าวถือเป็นกำลังสำคัญต่อการพัฒนาประเทศอย่างมาก ดังนั้นปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจึงนับเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบและสร้างความสูญเสียมีมิติต่าง ๆ ให้กับประเทศมหาศาล ช่วงหลายปีที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เข้าร่วมแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นด้วยกลยุทธ์วิธีการต่าง ๆ เช่น สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย (ยท.) ที่ร่วมกับสถานศึกษาสังกัดอาชีวศึกษาจังหวัดระยองขับเคลื่อนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนกับกลุ่มนักเรียน นักศึกษาอาชีวศึกษา (สำนักข่าวสร้างสุข, 2564) มูลนิธิรณรงค์หยุดพนัน (มรพ.) ที่ดำเนินโครงการพัฒนาเครือข่ายและหนุนเสริมศักยภาพครูและแกนนำนักศึกษาอาชีวศึกษาป้องกันปัจจัยเสี่ยง (สำนักข่าว TODAY Writer, 2566) ส่งผลให้ในปีพุทธศักราช 2565 ภาพรวมอัตราเสียชีวิตของคนไทยจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มดีขึ้นที่ประมาณ 17,379 รายต่อปี อย่างไรก็ตามผลลัพธ์ที่ได้ยังคงห่างจากเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่กำหนดไว้ว่าภายในปีพุทธศักราช 2570 ทุกประเทศสมาชิกต้องลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือจำนวนเพียง 8,474 รายต่อปี คิดเป็นอัตรา 12 คนต่อแสนประชากร จากค่าเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน SDGS ที่ถูกวางไว้

สะท้อนให้เห็นว่าสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาที่ทุกหน่วยงานควรต้องให้ความสำคัญ

ด้วยเป้าหมายการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนที่หน่วยงานทุกภาคส่วนให้ความสำคัญมากเป็นอะไรไปไม่ได้ นอกจากมุ่งหวังให้อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของเด็กและเยาวชนจากอุบัติเหตุทางถนนมีจำนวนลดลงหรือไม่มีเลยยิ่งดี รวมถึงการเสริมสร้างให้เด็กและเยาวชนสามารถป้องกันตนเองหรือเอาตัวรอดจากอุบัติเหตุทางถนนได้ด้วยการมีเจตคติและพฤติกรรมที่เหมาะสม แต่สถานการณ์ในปัจจุบันกลับพบว่า เด็กและเยาวชนยังคงเป็นกลุ่มเสี่ยงที่ต้องเผชิญปัญหาและผลกระทบทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เพราะถึงแม้ว่าปัจจุบันจะมีหลายหน่วยงานเข้ามาร่วมแก้ไขปัญหาลแล้ว แต่สถานการณ์ที่เกิดขึ้นก็ยังไม่อาจนิ่งนอนใจได้ เนื่องด้วยจากการวิเคราะห์เชิงลึก พบว่าปัจจัยที่ส่งผลให้เด็กและเยาวชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่ได้เกิดจากเพียงพฤติกรรมการขับขี่แท้จริงเกิดจากปัจจัยด้านอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นความตระหนักรู้ประสบการณ์ขับขี่ ความพร้อมของร่างกายขณะใช้รถ สภาพแวดล้อมรอบข้าง (งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2556) รวมไปถึงโครงการหรือกิจกรรมการเรียนรู้ที่หน่วยงานส่วนใหญ่ใช้แก้ไขปัญหายังไม่สอดคล้องหรือครอบคลุมปัญหาที่แท้จริงของเด็กและเยาวชน จากที่ได้วิเคราะห์พบว่าโครงการหรือกิจกรรมการเรียนรู้ที่นำมาใช้ช่วงเริ่มแรกของการพัฒนาไม่ได้มีการศึกษาหาว่าปัจจัยใดที่ทำให้เด็กและเยาวชนกลุ่มดังกล่าวมีลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รูปแบบนั้น (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน [ศวปถ], 2562) ดังนั้นโครงการหรือกิจกรรมการเรียนรู้ที่พบเห็นในปัจจุบันจึงอาจยังไม่สามารถแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นได้หรือต่อให้แก้ได้ก็ไม่ยั่งยืนมากพอ ตลอดจนหากปัญหาที่กล่าวมาไม่ได้รับการแก้ไขวิกฤตครั้งนี้จะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยเห็นได้จากประมาณการแนวโน้มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยวิธีการวิเคราะห์อนุกรมเวลาพบว่าจะมีเด็กและเยาวชนกว่า 23,079 รายเผชิญกับความสูญเสียต่อไป (กองป้องกันการบาดเจ็บ, 2564) ปัญหาและความสำคัญดังกล่าวนำมาสู่การศึกษาวิจัยในหัวข้อ ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษา

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ และ 2) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ทั้งนี้ข้อมูลหรือสารสนเทศที่นำเสนอจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่มีส่วนกับการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน สถานศึกษาในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย (ยท.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สามารถนำข้อมูลหรือสารสนเทศไปใช้ประกอบการกำหนดยุทธศาสตร์ นโยบาย แนวทางขับเคลื่อนงานของหน่วยงานหรือนำไปใช้วางแผนพัฒนาโครงการ กิจกรรมการเรียนรู้เพื่อเสริมสร้างพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ

ขอบเขตการวิจัย

มีด้วยกัน 2 ด้าน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ขอบเขตด้านตัวแปร

1.1 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย แบ่งออกเป็น

1.1.1 ปัจจัยด้านส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานะทางการเงิน ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ เจตคติสนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

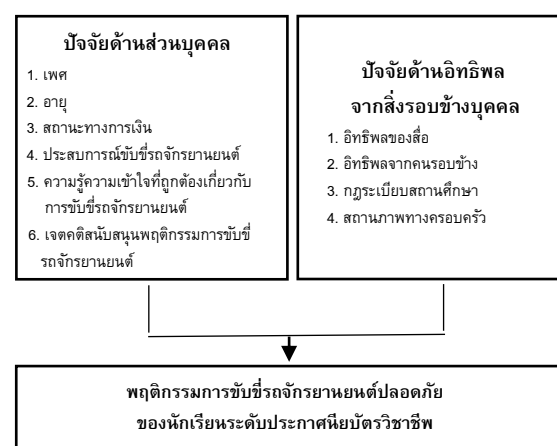
1.1.2 ปัจจัยด้านอิทธิพลจากสิ่งแวดล้อม ได้แก่ อิทธิพลของสื่อ อิทธิพลจากครอบครัว กฎระเบียบสถานศึกษา สถานภาพทางครอบครัว

1.2 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ได้แก่ 1) การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่

2) การใช้ความเร็วขณะขับขี่ตามที่กฎหมายกำหนด 3) การไม่เล่นโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ 4) การไม่ขับขี่หลังจากดื่มแอลกอฮอล์ 5) การไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร 6) การไม่เปลี่ยนช่องทางจราจรระยะกระชั้นชิด

2. ขอบเขตด้านประชากร คือ นักเรียนที่ได้ศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ สถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ปีการศึกษา 2566 และกำลังศึกษาในปีการศึกษา 2567 จำนวนทั้งสิ้น 617,720 คน (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและกำลังคนอาชีวศึกษา, 2567)

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงพรรณนาแบบตัดขวาง (Cross-sectional descriptive study research) จัดเก็บรวบรวมและนำเสนอข้อมูล ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ นักเรียนที่กำลังศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ในสถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ช่วงปีการศึกษา 2566-2567 จำนวนทั้งสิ้น 617,720 คน (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและกำลังคนอาชีวศึกษา, 2567) โดยเลือกเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง ขนาดกลุ่มตัวอย่างได้มาด้วยการใช้สูตรคำนวณของ Krejcie & Morgan (1970) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% พร้อมปรับจำนวนที่เหมาะสม 400 คน วิธีการได้มาของกลุ่ม

ตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage sampling) โดยแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ ขั้นที่ 1 แบ่งประชากรเป็นกลุ่ม (Cluster sampling) เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างที่ได้กระจายครอบคลุมทั่วพื้นที่ประเทศไทย ซึ่งแบ่งเป็น 6 ภูมิภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ กลาง ตะวันออก ตะวันตก และภาคใต้ ขั้นที่ 2 หลังจากแบ่งประชากรออกเป็นภูมิภาค ทำการจับสลากสุ่ม 3-5 จังหวัดในแต่ละภูมิภาค เพื่อให้ได้ซึ่งรายชื่อจังหวัด และขั้นที่ 3 กำหนดรายชื่อสถานศึกษาที่อยู่ในพื้นที่ทุกจังหวัดที่สุ่มเลือกได้ สุดท้ายนำมาจับสลากสุ่มเลือกสถานศึกษาในทุกจังหวัดที่กำหนดแต่ละภูมิภาค จากนั้นทำการเฉลี่ยและกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องสุ่มแต่ละภูมิภาคโดยพิจารณาเปรียบเทียบอัตราส่วนปริมาณจำนวนนักเรียนที่ศึกษาในสถานศึกษาแต่ละจังหวัดในแต่ละภูมิภาค สรุปได้ว่าจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องเก็บข้อมูลในแต่ละภูมิภาค ประกอบด้วย ภาคเหนือ 40 คน ตะวันออกเฉียงเหนือ 110 คน กลาง 90 คน ตะวันออก 60 คน ตะวันตก 30 คน และภาคใต้ 70 คน รวมทั้งสิ้น 400 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ได้แก่ 1. แบบสอบถามที่พัฒนาจากการทบทวนวรรณกรรม ประกอบด้วย 3 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล มีลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบและระบุคำตอบ ตอนที่ 2 ข้อคำถามตามตัวแปรที่เกี่ยวข้อง มีลักษณะเป็นแบบมาตราประมาณค่าของลิเคิร์ท (Likert scale) 5 ระดับ มี 5 ประเด็น จำนวนทั้งสิ้น 23 ข้อ ได้แก่ เจตคติสนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ (6 ข้อ) อิทธิพลของสื่อ (4 ข้อ) อิทธิพลจากคนรอบข้าง (4 ข้อ) กฎระเบียบสถานศึกษา (3 ข้อ) และตอนที่ 3 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ (6 ข้อ) มีลักษณะเป็นแบบมาตราประมาณค่าของลิเคิร์ท (Likert scale) 5 ระดับ เพื่อวัดระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ 2. แบบทดสอบความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีข้อคำถาม 20 ข้อ เพื่อวัดระดับความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ตัวเลือกเป็นแบบปรนัยเลือกตอบ 4 ตัวเลือก กำหนดค่า 1 ข้อ 1 คะแนน

การตรวจสอบเครื่องมือ

1. ความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity)

ทำการตรวจสอบโดยให้ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ

จำนวน 3 ท่าน พิจารณาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา และความเหมาะสมของภาษา แล้วนำมาคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของเนื้อหา (Index of item-objective congruence: IOC) กำหนดให้ยอมรับค่า IOC โดยแต่ละข้อต้องมีค่าเฉลี่ยมากกว่า 0.60 ค่ะแนขึ้นไป ทั้งนี้ผลการคำนวณค่า IOC ของแบบสอบถามและแบบทดสอบปรากฏว่าแต่ละข้อมีค่าเฉลี่ยมากกว่า 0.60 ค่ะแนขึ้นไป โดยก่อนนำไปทดลองใช้ได้มีการปรับความเหมาะสมของภาษาตามข้อเสนอของผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

2. ความเชื่อมั่นของเครื่องมือ (Reliability)

ของแบบสอบถามและแบบทดสอบที่สร้างขึ้น โดยการนำไปทดลองใช้กับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างวิจัย (try-out) จำนวน 30 ชุด ทดสอบ ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามด้วยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค และใช้การหาค่าคูเดอร์-ริชาร์ดสัน 20 สำหรับแบบทดสอบ โดยกำหนดให้ยอมรับค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือที่ .70 ขึ้นไป ทั้งนี้ผลการคำนวณค่าความเชื่อมั่นแบบสอบถามและแบบทดสอบ มีค่าเท่ากับ .856 และ .818 ตามลำดับ ตลอดจนในส่วนของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย หลักการวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ รวมถึงโครงสร้างเนื้อหาและความเหมาะสมเครื่องมือ ได้มีการพิจารณาตรวจสอบเพิ่มเติม โดยผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิจัยและประเมินทางการศึกษา อีกจำนวน 1 ท่าน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ประสานงานกับมหาวิทยาลัยออกหนังสือราชการขออนุญาตต้นสังกัดกลุ่มตัวอย่างเพื่อเข้าเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามและแบบทดสอบทั้งรูปแบบที่เป็นเอกสารและออนไลน์ผสมผสานกันเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับกลุ่มตัวอย่างที่มีบริบทต่างกัน โดยผู้วิจัยเป็นผู้เก็บข้อมูลด้วยตนเองตลอดการศึกษาแต่ข้อมูลในบางพื้นที่ได้ประสานขอความร่วมมือผู้บริหารและคณะครูช่วยเก็บข้อมูล ซึ่งหลังจากที่ได้รับข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงนำมาตรวจสอบความถูกต้องและนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และสรุปผลการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

1. วิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง โดยบรรยายข้อมูลพื้นฐานด้วยสถิติพรรณนา ประกอบด้วย ความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) มี 5 ตัวแปร ได้แก่

เพศ อายุ สถานะทางการเงิน สถานภาพทางครอบครัว และประสบการณ์ขับขีรถจักรยานยนต์

2. วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่าง ทั้งภาพรวมและรายด้านด้วยสถิติพรรณนา ประกอบด้วย ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ค่าต่ำสุด และค่าสูงสุด มี 6 ตัวแปร ได้แก่ เจตคติสนับสนุนพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ อิทธิพลของสื่อ อิทธิพลจากคนรอบข้าง กฎระเบียบ สถานศึกษา และความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ รวมไปถึงพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัย แปลความหมายโดยพิจารณา ค่าเฉลี่ยตามเกณฑ์ (กัลยา วาณิชยบัญชา, 2559) ดังนี้ น้อยที่สุด (1.00-1.80) น้อย (1.81-2.60) ปานกลาง (2.61-3.40) มาก (3.41-4.20) และมากที่สุด (4.21-5.00) ทั้งนี้ในส่วนระดับพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ แปลความหมายโดยพิจารณาค่าเฉลี่ยตามเกณฑ์ของ ขจี ดวงจักร ณ อยู่ธรา และรัชยา ภักดีจิตต์ (2562) ดังนี้ พฤติกรรมอยู่ในระดับน้อยที่สุด (1.00-1.80) พฤติกรรม อยู่ในระดับน้อย (1.81-2.60) พฤติกรรมอยู่ในระดับปาน กลาง (2.61-3.40) พฤติกรรมอยู่ในระดับมาก (3.41- 4.20) และพฤติกรรมอยู่ในระดับมากที่สุด (4.21-5.00)

3. ปัจจัยที่ศึกษา พบว่า เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย 1) ปัจจัยด้านส่วนบุคคล 6 ปัจจัย ได้แก่ เพศ อายุ สถานะทางการเงิน ประสบการณ์ขับขีรถจักรยานยนต์ ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ เจตคติสนับสนุนพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ และ 2) ปัจจัยด้านอิทธิพลจาก สิ่งรอบข้างบุคคล 4 ปัจจัย ได้แก่ อิทธิพลของสื่อ อิทธิพลจากคนรอบข้าง กฎระเบียบสถานศึกษา สถานภาพทางครอบครัว โดยก่อนนำปัจจัยที่ศึกษามา วิเคราะห์ค่าทางสถิติ ได้มีการแปลงข้อมูลจากระดับนาม บัญญัติ 3 ตัวแปร ได้แก่ เพศ สถานะทางการเงิน และ สถานภาพทางครอบครัว แปลงเป็นตัวแปรหุ่น (Dummy variable) หลังจากนั้นจึงวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ กันเองระหว่างปัจจัยที่เป็นตัวแปรอิสระกับพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ โดยใช้สถิติหาค่า Collinearity statistics กำหนดยอมรับค่าความผิดพลาด Tolerance ที่ ระหว่าง 0.10-1.00 และยอมรับค่าสะท้อนอิทธิพลร่วม ของตัวแปรทำนายตัวแบบเส้นตรง VIF (Variance

inflation factor) ที่ไม่เกิน 10 จากนั้นนำตัวแปรปัจจัยที่ ผ่านการทดสอบความสัมพันธ์มาวิเคราะห์ด้วยสถิติ อนุมานเพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้ การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis) ด้วยวิธี Enter regression โดยนำเสนอค่า R, R Square ค่า p-value กำหนดระดับนัยสำคัญทาง สถิติ

ผลการวิจัย

นำเสนอผลการศึกษา โดยแบ่งเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนที่ 2 บริบทกลุ่มตัวอย่างปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัย ส่วนที่ 3 บริบทกลุ่ม ตัวอย่างเกี่ยวกับพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ ปลอดภัย และส่วนที่ 4 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลส่วนบุคคล 400 คน จำแนกตามเพศ อายุ สถานะทางการเงิน สถานภาพทางครอบครัว ประสบการณ์ขับขีรถจักรยานยนต์ มีรายละเอียด ดังตาราง 1 ต่อไปนี้

ตาราง 1 แสดงความถี่ ร้อยละ ข้อมูลส่วนบุคคลของ กลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ อายุ สถานะทาง การเงิน สถานภาพทางครอบครัว ประสบการณ์ขับ ขีรถจักรยานยนต์

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ	(n=400)	
ชาย	199	49.75
หญิง	190	47.50
ไม่ประสงค์ระบุ/LGBTQ+	11	2.75
รวม	400	100.00
2. อายุ	(n=400)	
15 ปี	78	19.50
16 ปี	135	33.75
17 ปี	107	26.75
18 ปี	66	16.50
19 ปี	14	3.50
รวม	400	100.00
3. สถานะทางการเงิน (รายได้)	(n=400)	
ไม่เกิน 5,000 บาทต่อเดือน	183	45.75
5,001-10,000 บาทต่อเดือน	160	40.00

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
10,000 บาทต่อเดือน ขึ้นไป	57	14.25
รวม	400	100.00
4. สถานภาพทางครอบครัว	(n=400)	
อาศัยอยู่กับบิดาและมารดา	216	54.00
อาศัยอยู่กับบิดาหรือมารดา	91	22.75
อาศัยอยู่กับญาติ เช่น ปู่ ย่า	72	18.00
อาศัยอยู่กับเพื่อนหรือแฟน	10	2.50
อาศัยอยู่คนเดียว	11	2.75
รวม	400	100.00
5. ประสบการณ์การขับขี่	(n=400)	
รถจักรยานยนต์		
ต่ำกว่า 1 ปี	148	37.00
1 ปี	39	9.75
2 ปี	40	10.00
3 ปี	53	13.25
4 ปี	32	8.00
5 ปี	38	9.50
6 ปี	28	7.00
7 ปี	11	2.75
8 ปี	9	2.25
9 ปี	2	0.50
รวม	400	100.00

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามตาราง 1 นำเสนอ โดยแจกแจงความถี่ ร้อยละ มีรายละเอียด ดังนี้

1. กลุ่มตัวอย่างมีสัดส่วนเป็นชายและหญิง ใกล้เคียงกัน โดยเป็นเพศชาย 199 คน คิดเป็นร้อยละ 49.75 เป็นเพศหญิง 190 คน คิดเป็นร้อยละ 47.50 และไม่ประสงค์ระบุ/LGBTQ+ 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.75

2. กลุ่มตัวอย่างมีอายุที่ 16 ปี มากที่สุด 135 คน คิดเป็นร้อยละ 33.75 รองลงมา อายุ 17 ปี 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.75 อายุ 15 ปี 78 คน คิดเป็นร้อยละ 19.50 อายุ 18 ปี 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.50 และน้อยที่สุด อายุ 19 ปี 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.50

3. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ไม่เกิน 5,000 บาทต่อเดือน สัดส่วนมากที่สุด 183 คน คิดเป็นร้อยละ 45.75 รองลงมา มีรายได้ 5,001–10,000 บาทต่อเดือน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และน้อยสุด มีรายได้ เกิน 10,000 ต่อเดือนขึ้นไป 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.25

4. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อาศัยอยู่กับบิดา และมารดา มากที่สุด 216 คน คิดเป็นร้อยละ 54 รองลงมา อาศัยอยู่กับบิดาหรือมารดา 91 คน คิดเป็น

ร้อยละ 22.75 อาศัยอยู่กับญาติ เช่น ปู่ ย่า 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18 อาศัยอยู่คนเดียว 11 คน คิดเป็น ร้อยละ 2.75 และน้อยที่สุด อาศัยอยู่กับเพื่อนหรือแฟน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.50

5. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ขับขี่ รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 1 ปี สัดส่วนมากที่สุด 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37 รองลงมา ที่จำนวน 3 ปี 53 คน คิดเป็นร้อยละ 13.25 ที่จำนวน 2 ปี 40 คน คิดเป็น ร้อยละ 10 ที่จำนวน 1 ปี 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.75 ที่จำนวน 5 ปี 38 คน คิดเป็นร้อยละ 9.50 ที่จำนวน 4 ปี 32 คน คิดเป็นร้อยละ 8 ที่จำนวน 6 ปี 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7 ที่จำนวน 7 ปี 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.75 ที่จำนวน 8 ปี 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.25 และน้อยที่สุด ที่จำนวน 9 ปี 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.50

ส่วนที่ 2 บริบทกลุ่มตัวอย่างปัจจัยที่เกี่ยวข้อง กับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

การวิเคราะห์บริบทกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับปัจจัย ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลอดภัย นำเสนอค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และแปลผลข้อมูลจำแนกตามตัวแปร 5 ด้าน ได้แก่ เจตคติสนับสนุนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ อิทธิพลของสื่อ อิทธิพลจากคนรอบข้าง กฎระเบียบ สถานศึกษา และความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังตาราง 2-6

ตาราง 2 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลผล ปัจจัยเจตคติสนับสนุนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์

(n=400)			
เจตคติสนับสนุนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. ฉันคิดว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะ ขับขี่ช่วยลดโอกาสการเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	4.52	.782	มากที่สุด
2. ฉันคิดว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วระดับไม่เกินที่ กฎหมายกำหนดช่วยลดโอกาสใน การเกิดอุบัติเหตุได้	4.33	.896	มากที่สุด
3. ฉันคิดว่าการใช้โทรศัพท์มือถือ ขณะขับขี่ที่รถติดไฟแดงปลอดภัย มากกว่าขณะรถกำลังวิ่งอยู่	3.03	.899	ปานกลาง
4. ฉันคิดว่าหากดื่มแอลกอฮอล์แล้วแต่ ยังมีสติอยู่ ก็ยังสามารถขับขี่	2.23	.860	น้อย

เจตคติสนับสนุนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
รถจักรยานยนต์ต่อไปได้			
5. ฉันคิดว่าหากพบสัญญาณไฟเหลือง ควรเร่งความเร็วการขับขี่เพิ่มเพื่อจะ ได้ไม่ต้องติดไฟแดง	2.32	.853	น้อย
6. ฉันคิดว่าหากต้องการเปลี่ยน ช่องทางจราจรการให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณแตรเพื่อเตือนรถคัน หลังที่ตามมาให้ระวังเป็นสิ่งที่ดีควรทำ	4.09	.987	มาก
ภาพรวม	3.42	.902	มาก

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตาราง 2 เจตคติสนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.42 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .902 พิจารณารายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุด มี 2 ข้อ คือ ข้อที่ 1 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.52 และข้อที่ 2 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 รองลงมา คือ ข้อที่ 6 เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับน้อย มี 2 ข้อ คือ ข้อที่ 5 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.32 และข้อที่ 4 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.23 ตามลำดับ

ตาราง 3 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลผล ปัจจัยอิทธิพลของสื่อ

(n=400)			
อิทธิพลของสื่อ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. ฉันคิดว่าสื่อสามารถให้ความรู้ ความเข้าใจ ทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	4.23	.837	มากที่สุด
2. ระหว่างเล่นโทรศัพท์มือถือหากฉันเลื่อนจอเลื่อนเรื่องทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ฉันจะหยุดดู	3.81	.956	มาก
3. ฉันมักชอบพูดคุยกับคนรอบข้างในเรื่องสื่อที่สอนเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ได้ดูมา เช่น ทักษะเลี้ยวรถ	3.65	.975	มาก
4. ฉันเลือกปฏิบัติ/เลียนแบบสื่อเฉพาะเนื้อหาที่มีประโยชน์ เช่น การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่เพื่อชีวิตและคนที่ฉันรัก	4.09	.893	มาก
ภาพรวม	3.94	.826	มาก

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตาราง 3 อิทธิพลของสื่อเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ ของกลุ่มตัวอย่าง

โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .826 พิจารณารายข้อ พบว่า ทุกข้อมีค่าเฉลี่ยในระดับมาก ถึง มากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 1 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.23 รองลงมา คือ ข้อที่ 4 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09 ข้อที่ 2 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81 และข้อที่ 3 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 ตามลำดับ

ตาราง 4 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลผล ปัจจัยอิทธิพลจากคนรอบข้าง

(n=400)			
อิทธิพลจากคนรอบข้าง	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. ถ้าคนในครอบครัวขอให้ฉันสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ฉันจะปฏิบัติตาม	4.27	.835	มากที่สุด
2. ฉันไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะคนในครอบครัวฉันขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	2.46	.911	น้อย
3. ฉันรู้สึกแปลกแยกจากเพื่อน ที่ต้องสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่เมื่อเพื่อนคนอื่นในกลุ่มไม่ได้สวมหมวกกัน	2.64	.984	ปานกลาง
4. เมื่อต้องเดินทางใกล้ ๆ ฉันมักไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะไม่มีใครว่าอะไร	2.96	.902	ปานกลาง
ภาพรวม	3.08	.818	ปานกลาง

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตาราง 4 อิทธิพลจากคนรอบข้างเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ ของกลุ่มตัวอย่าง โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.08 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .818 พิจารณารายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 1 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.27 รองลงมา คือ ข้อที่ 4 และข้อที่ 3 มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลางเหมือนกัน คือ 2.96 และ 2.64 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยในระดับน้อย คือ ข้อที่ 2 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.46 ตามลำดับ

ตาราง 5 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลงผล ปัจจัยกฎระเบียบสถานศึกษา

(n=400)			
กฎระเบียบสถานศึกษา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. ฉันจะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ตามที่สถานศึกษากำหนดต่อเมื่อมีคุณครูคอยตรวจตราหรือบังคับหรือถูกทำโทษ	4.03	.939	มาก
2. ฉันปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ตามที่สถานศึกษากำหนดด้วยตนเอง เพราะคิดว่าเป็นสิ่งที่ควรทำ	4.15	.978	มาก
3. ฉันไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ตามที่สถานศึกษากำหนดแม้ว่าจะมีคุณครูคอยตรวจตราหรือบังคับ หรือถูกทำโทษก็ตาม	2.46	.926	น้อย
ภาพรวม	3.55	.942	มาก

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตาราง 5 กฎระเบียบสถานศึกษาเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ ๕ ของกลุ่มตัวอย่าง โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .942 พิจารณารายข้อ พบว่า มี 2 ข้อ มีค่าเฉลี่ยระดับมาก คือ ข้อที่ 2 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.15 รองลงมา คือ ข้อที่ 1 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.03 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับน้อย คือ ข้อที่ 3 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.46 ตามลำดับ

ตาราง 6 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด ปัจจัยความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

(n=400)				
ตัวแปร	$\bar{X}$	S.D.	Min	Max
ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์	13.75	1.253	10	20
รวม	13.75	1.253	10	20

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตาราง 6 ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า ภาพรวมกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 13.75 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.253 ค่าต่ำสุด 10 คะแนน ค่าสูงสุด 20 คะแนน

ส่วนที่ 3 บริบทกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

การวิเคราะห์บริบทของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย นำเสนอค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลงผลข้อมูล ทั้งภาพรวมและรายด้าน ตามข้อคำถามทั้งหมด 6 ด้าน ได้แก่ 1) การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ 2) การใช้ความเร็วขณะขับขี่ตามที่กฎหมายกำหนด 3) การไม่เล่นโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ 4) การไม่ขับขี่หลังจากดื่มแอลกอฮอล์ 5) การไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และ 6) การไม่เปลี่ยนช่องทางจราจรระยะกระชั้นชิด โดยมีรายละเอียดดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 7 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลงผล ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

(n=400)			
พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. ในหนึ่งเดือนที่ผ่านมาฉันสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	3.87	.945	มาก
2. ในหนึ่งเดือนที่ผ่านมาฉันใช้ความเร็วขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เกินระดับที่กฎหมายกำหนด	3.87	.913	มาก
3. ในหนึ่งเดือนที่ผ่านมาฉันไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	3.82	.914	มาก
4. ในหนึ่งเดือนที่ผ่านมาฉันไม่ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	4.04	.961	มาก
5. ในหนึ่งเดือนที่ผ่านมาฉันไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	4.00	.918	มาก
6. ในหนึ่งเดือนที่ผ่านมาฉันขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่เปลี่ยนช่องทางจราจรกระชั้นชิด	3.90	.974	มาก
ภาพรวม	3.92	.936	มาก

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตาราง 7 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.92 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .936 พิจารณารายข้อพบว่า ทุกข้อมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปลอดภัยอยู่ในระดับมาก เรียงตามลำดับ ดังนี้ ด้าน 4 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .961 ด้าน 5 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .918 ด้าน 6 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .974 ด้าน 1 ด้าน 2 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .945 และ .913 และด้าน 3 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .914 ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 ปัจจัยที่มีผลพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้นำปัจจัยทั้งหมดที่ศึกษาพบว่าเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ประกอบด้วย 1) ปัจจัยด้านส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานะทางการเงิน ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้ความเข้าใจ ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ เจตคติสนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ 2) ปัจจัยด้านอิทธิพลจากสิ่งแวดล้อมรอบข้างบุคคล ได้แก่ อิทธิพลของสื่อ อิทธิพลจากครอบครัว กฎระเบียบสถานศึกษา สถานภาพทางครอบครัว มาตรตรวจสอบ Multicollinearity หรือปัญหาการมีความสัมพันธ์กันเองระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ด้วยสถิติ Collinearity statistics ก่อนนำปัจจัยทั้งหมดวิเคราะห์ โดยใช้การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple regression analysis) แบ่งการนำเสนอเป็น 2 ตอน ได้แก่ 1) ผลการตรวจสอบความสัมพันธ์กันเองระหว่างปัจจัยทั้งหมดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยสถิติ Collinearity statistics และ 2) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ด้วยวิธีการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple regression analysis) ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการตรวจสอบความสัมพันธ์กันเองระหว่างปัจจัยทั้งหมดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยสถิติ Collinearity statistics ดังนี้ เพื่อตรวจสอบปัจจัยไม่ให้เกิดความสัมพันธ์กันเองระหว่างตัวแปร เนื่องจากหากมีความสัมพันธ์

กันเองระหว่างตัวแปรมากจะส่งผลให้ตัวแปรมีความหมายเหมือนกัน ดังนั้นจึงได้ทำการพิจารณา ค่า Tolerance กำหนดค่าระหว่าง 0.10 - 1.00 พิจารณาร่วมกับค่า VIF (Variance inflation factors) กำหนดค่าที่ไม่เกิน 10 ปัจจัยที่นำมาตรวจสอบประกอบด้วย 10 ปัจจัย ซึ่งเป็นตัวแปรอิสระ ได้แก่ 1) ปัจจัยด้านส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานะทางการเงิน ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ เจตคติสนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) ปัจจัยด้านอิทธิพลจากสิ่งแวดล้อมรอบข้างบุคคล ได้แก่ อิทธิพลของสื่อ อิทธิพลจากครอบครัว กฎระเบียบสถานศึกษา สถานภาพทางครอบครัว ผลการวิเคราะห์มีดังนี้

ตาราง 8 แสดงค่า Tolerance และค่า VIF ของปัจจัยทั้งหมดที่เป็นตัวแปรอิสระ

(n=400)		
ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
ปัจจัยด้านส่วนบุคคล ประกอบด้วย 6 ปัจจัย		
1. เพศ (เมื่อใช้ ไม่ประสงค์ระบุเพศ/LGBTQ+เป็นฐาน)		
- ชาย (Dummy variable)	.119	8.391
- หญิง (Dummy variable)	.120	8.337
2. อายุ	.884	1.131
3. สถานะทางการเงิน (เมื่อใช้ กลุ่ม 10,000 บาท ๗ เป็นฐาน)		
ไม่เกิน 5,000 บาท/เดือน (Dummy variable)	.109	9.201
5,001-10,000 บาท/เดือน (Dummy variable)	.109	9.178
4. ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์	.928	1.077
5. ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์	.962	1.039
6. เจตคติสนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	.822	1.217
ปัจจัยด้านอิทธิพลจากสิ่งแวดล้อมรอบข้างบุคคล ประกอบด้วย 4 ปัจจัย		
1. อิทธิพลของสื่อ	.881	1.135
2. อิทธิพลจากครอบครัว	.786	1.272
3. กฎระเบียบสถานศึกษา	.807	1.239
4. สถานภาพทางครอบครัว (เมื่อใช้ กลุ่มอาศัยอยู่กับญาติ เป็นฐาน)		
อาศัยอยู่กับบิดาและมารดา (Dummy variable)	.539	1.854
อาศัยอยู่กับบิดาหรือมารดา (Dummy variable)	.549	1.820
อาศัยอยู่กับเพื่อนหรือแฟน	.873	1.146

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่	Collinearity Statistics	
(Dummy variable)		
อาศัยอยู่ตัวคนเดียว	.862	1.160
(Dummy variable)		

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตาราง 8 ตรวจสอบการมีความสัมพันธ์กันเองระหว่างตัวแปรอิสระผลที่ได้มี 2 ค่า โดยพบว่า ปัจจัยทั้ง 10 ตัวแปร มีค่า Tolerance อยู่ระหว่าง 0.109 – 0.962 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.10 และ ค่า VIF (Variance inflation factors) ที่สะท้อนอิทธิพลร่วมของตัวแปรทำนายในตัวแบบเส้นตรง อยู่ระหว่าง 1.039 – 9.201 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 10 จึงแสดงให้เห็นว่าปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์มีความสัมพันธ์กันเองระดับต่ำหรือไม่เกิดความสัมพันธ์กันเองระหว่างตัวแปรอิสระสามารถใช้วิธีการวิเคราะห์ถดถอยแบบพหุคูณต่อไปได้

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดัก ด้วยวิธีการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple regression analysis) ดังนี้

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดัก ผู้วิจัยนำตัวแปรที่ศึกษาทั้ง 10 ปัจจัย ซึ่งเป็นตัวแปรอิสระ มาวิเคราะห์โดยใช้วิธีการถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis) ด้วยวิธี Enter regression เพื่อวิเคราะห์หาว่าปัจจัยใดที่สามารถร่วมทำนายหรือพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ผลการวิเคราะห์ มีดังนี้

ตาราง 9 แสดงผลวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (Multiple Correlation : R) ของตัวแปรปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดัก

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of The Estimate
1	.395 ^a	.307	.223	.862
Durbin-Watson = 1.808				
Predictors: (Constant), X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, X8, X9, X10				
Dependent variable: พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดัก				

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตาราง 9 พบว่าปัจจัยทั้งหมดที่นำมาวิเคราะห์มีความสัมพันธ์

กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดัก (R = .395^a) ระดับการมีอิทธิพลของกลุ่มตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดักสามารถอธิบายการมีอิทธิพลได้ร้อยละ 30-70 (R Square = .307) และจากการพิจารณาค่ามาตรฐาน Durbin-Watson พบมีค่าเท่ากับ 1.808 ซึ่งอยู่ระหว่าง 1.5 - 2.5 แปลได้ว่าตัวแปรอิสระที่นำมาใช้ทดสอบไม่มีความสัมพันธ์กันเอง

ตาราง 10 แสดงผลวิเคราะห์ค่าความแปรปรวน (Analysis of variance) ของตัวแปรปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดัก

ANOVA ^a				
Model		Sum of Squares	df	Mean Square
1	Regression	60.938	15	4.063
	Residual	329.022	384	.857
	Total	389.960	399	
F = 4.741, p-Value = .000 ^b				

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตาราง 10 พบว่าค่าความน่าจะเป็นหรือค่านัยสำคัญน้อยที่สุด มีค่าเท่ากับ .000^b ซึ่งน้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญที่กำหนดไว้คือ .05 แปลความได้ว่าตัวแปรปัจจัยทั้งหมดที่นำเอามาวิเคราะห์อย่างน้อย 1 ตัวแปร มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดัก

ตาราง 11 แสดงผลวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดัก

Coefficients				
ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดัก	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลดดัก			t
	B	SE	Beta	
ค่าคงที่ (a)	-.369	.920		-.401
p-Value = .689				
เพศชาย	.502	.268	.254	1.872
p-Value = .062				
เพศหญิง	.356	.268	.180	1.331
p-Value = .184				
อายุ	.071	.045	.078	1.566
p-Value = .118				
สถานะทางการเงินไม่เกิน 5,000 บาท	.046	.054	.135	.863
p-Value = .389				

	Coefficients			
สถานะทางการเงิน	-.032	.054	-.092	-.589
5,001-10,000 บาท				
p-Value = .556				
ประสบการณ์ขับขี่	-.031	.020	-.074	-1.521
รถจักรยานยนต์				
p-Value = .129				
ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์	.006	.021	-.013	-.270
p-Value = .787				
เจตคติสนับสนุนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์	.157	.087	.094	1.810
p-Value = .071				
อิทธิพลของสื่อ	.385	.069	.277	5.551
p-Value = .000**				
อิทธิพลจากคนรอบข้าง	-.042	.062	-.035	-.671
p-Value = .503				
กฎระเบียบสถานศึกษา	.169	.066	.135	2.581
p-Value = .010**				
สถานภาพทางครอบครัว กลุ่มอาศัยอยู่กับพ่อแม่	.231	.126	.117	1.829
p-Value = .068				
สถานภาพทางครอบครัว กลุ่มอาศัยอยู่กับพ่อแม่หรือแม่	.120	.149	.051	.807
p-Value = .420				
สถานภาพทางครอบครัว กลุ่มอาศัยอยู่กับเพื่อนหรือแฟน	-.133	.317	-.021	-.420
p-Value = .675				
สถานภาพทางครอบครัว กลุ่มอาศัยอยู่คนเดียว	.667	.305	.110	2.188
p-Value = .029*				

หมายเหตุ *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และ **มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตาราง 12 พบว่า ปัจจัยทั้งหมดที่นำมาวิเคราะห์ มีอยู่ด้วยกัน 3 ด้าน คือ ปัจจัยด้านอิทธิพลจากสิ่งรอบข้างบุคคล ได้แก่ 1) ด้านอิทธิพลของสื่อ มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 มีผลทางบวก 2) ด้านกฎระเบียบสถานศึกษา มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 มีผลทางบวก 3) สถานภาพทางครอบครัว เฉพาะกลุ่มอาศัยอยู่คนเดียว มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปลอดภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มีผลทางบวก ดังนั้นปัจจัยทั้ง 3 ด้าน สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ .05 สรุปผลได้ 3 ประเด็น ดังนี้ 1) นักเรียนที่เปิดรับสื่อให้ความสนใจสื่อ เลือกรับรู้และจดจำสื่อที่เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะสื่อปลอดภัยที่มากกว่า ย่อมจะมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยสูงกว่านักเรียนที่เปิดรับสื่อ ให้ความสนใจสื่อ เลือกรับรู้และจดจำสื่อน้อยหรือไม่มีเลย 2) สถานศึกษาที่มีการออกกฎระเบียบรวมถึงบังคับใช้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนหรือการขับขี่รถจักรยานยนต์หากเป็นกฎที่เปิดโอกาสหรือชี้ให้นักเรียนได้ตระหนักถึงความสำคัญและปฏิบัติตามด้วยตนเองหรืออาจมีการบังคับใช้ในทางเชิงบวกย่อมส่งผลให้นักเรียนมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยสูงกว่าการที่สถานศึกษาออกกฎระเบียบที่มุ่งเน้นเพียงให้เป็นไปตามนโยบายส่วนกลางหรือเฉพาะเมื่อเกิดเหตุการณ์สำคัญ ไม่มีการเปิดโอกาสหรือชี้ให้นักเรียนได้ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตาม รวมถึงการบังคับที่เข้มงวดและเป็นไปในเชิงลบมากเกินไป และ 3) นักเรียนที่อาศัยอยู่คนเดียวเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับกลุ่มอื่น โดยมีกลุ่มที่อาศัยอยู่กับญาติเป็นฐาน พบว่า นักเรียนมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยสูงกว่านักเรียนกลุ่มอื่นทั้งหมด ขณะที่นักเรียนกลุ่มอื่นมีพฤติกรรมไม่แตกต่างจากผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง ทำให้สรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างที่ได้ศึกษา มีด้วยกันเพียง 3 ปัจจัย ที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ได้แก่ ปัจจัยด้านอิทธิพลของสื่อ ปัจจัยด้านกฎระเบียบสถานศึกษา และปัจจัยด้านสถานภาพทางครอบครัว กลุ่มอาศัยอยู่คนเดียว

สรุปผลวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

ตาราง 12 สรุปผลวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

(n=400)

ปัจจัยที่มีผลต่อ	พฤติกรรม	
พฤติกรรมการขับขี่	การขับขี่รถ	ลำดับ
รถจักรยานยนต์	จักรยานยนต์	การมีผล
ปลอดภัย	ปลอดภัย	
ปัจจัยด้านอิทธิพลจากสิ่งรอบข้างบุคคล มี 3 ปัจจัย		
1. อิทธิพลของสื่อ	✓	ลำดับ 1
2. กฎระเบียบสถานศึกษา	✓	ลำดับ 2
3. สถานภาพทางครอบครัว	✓	ลำดับ 3

หมายเหตุ ✓ หมายถึง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ ฯ

จากข้อมูลตาราง 12 สามารถสรุปได้ว่าปัจจัยที่ผู้วิจัยทำการศึกษาทั้งหมด 10 ปัจจัย หลังวิเคราะห์โดยใช้สถิติถดถอยแบบพหุคูณ (multiple regression analysis) พบว่า มีเพียง 3 ปัจจัย ที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ เรียงลำดับดังนี้ ปัจจัยด้านอิทธิพลของสื่อ ปัจจัยกฎระเบียบสถานศึกษา และปัจจัยสถานภาพทางครอบครัว กลุ่มอาศัยอยู่คนเดียว

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ มีอยู่ 2 ปัจจัย ได้แก่ 1) ปัจจัยด้านส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานะทางการเงิน ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ เจตคติสนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ 2) ปัจจัยด้านอิทธิพลจากสิ่งรอบข้างบุคคล ประกอบด้วย อิทธิพลของสื่อ อิทธิพลจากครอบครัว กฎระเบียบสถานศึกษา สถานภาพทางครอบครัว หลังจากทบทวนวิเคราะห์ตัวแปรทั้งหมด โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis) ทำให้พบว่า ปัจจัยที่ซึ่งมีผลต่อพฤติกรรม

การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ได้แก่ ปัจจัยด้านอิทธิพลจากสิ่งรอบข้างบุคคล ซึ่งมี 3 ด้าน เรียงลำดับดังนี้ 1) ปัจจัยอิทธิพลของสื่อ 2) ปัจจัยกฎระเบียบสถานศึกษา และ 3) ปัจจัยสถานภาพทางครอบครัว กลุ่มอาศัยคนเดียว โดยปัจจัยทั้ง 3 ด้านข้างต้นมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ อธิบายรายละเอียดได้ ดังนี้

1. ปัจจัยอิทธิพลของสื่อ พบว่า ทุกข้อมีค่าเฉลี่ยระดับมาก ถึง มากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุดคือ ข้อที่ 1 ฉันคิดว่าสื่อสามารถให้ความรู้ ความเข้าใจทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่าสื่อได้เข้ามามีอิทธิพลกับเด็กและเยาวชนเพิ่มขึ้นจากอดีตอย่างมาก โดยเฉพาะปัจจุบันที่สื่อเข้าถึงได้ง่าย มีความหลากหลาย ส่งผลให้เด็กเยาวชนมีโอกาสเปิดรับสื่อ เลียนแบบการกระทำจากสื่อ ฯลฯ สอดคล้องกับที่ เอมอัสนา นามสาย (2562) ที่นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเปิดรับสื่อบันเทิงและการเลียนแบบของเยาวชนในเขตกรุงเทพมหานครไว้ว่า ส่วนใหญ่นิยมใช้สื่อสังคมออนไลน์และมีพฤติกรรมตั้งใจเลียนแบบสื่อที่ได้เรียนรู้หรือจดจำมาในระดับมาก ดังนั้นในการใช้สื่อเพื่อเสริมสร้างให้นักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยควรระวังและมีการตรวจสอบเนื้อหาสื่อที่นำมาใช้ หากสื่อที่นำมามีเนื้อหาเชิงลบจะส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นไปในเชิงลบ ตลอดจนข้อที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับข้ออื่น ได้แก่ ข้อที่ 3 ฉันมักชอบคุยกับคนรอบข้างเรื่องสื่อสอนเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ได้ดูมา ผู้วิจัยมีความเห็นว่า การเสริมสร้างให้นักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ไม่เพียงแต่มุ่งเน้นนำเสนอมาปรับใช้ แต่ต้องเลือกสื่อหรือวิธีการที่กระตุ้นให้นักเรียนสนใจเลือกรับรู้และจดจำเพื่อนำมาปฏิบัติหรือถ่ายทอดให้มากขึ้น สอดคล้องกับที่ ทศนรินทร์ รัชตารณรัชต์ และณิรณัฐ วงศ์เจริญ (2564) ที่นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กเยาวชน ถึงแม้พฤติกรรมที่ศึกษามีความแตกต่างกับประเด็นของผู้วิจัยแต่ก็สะท้อนได้ว่าอิทธิพลของสื่อสามารถส่งผลต่อพฤติกรรมของเด็กและเยาวชนได้

ในหลายมิติ ซึ่งพฤติกรรม การขับขี่ก็เป็นหนึ่งในมิติสำคัญ

2. ปัจจัยกฎระเบียบสถานศึกษา พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 2 ฉันปฏิบัติตามกฎระเบียบการใช้รถจักรยานยนต์ตามสถานศึกษากำหนดด้วยตนเองเพราะคิดว่าเป็นสิ่งที่ควรทำและข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับน้อยที่สุด คือ ข้อที่ 3 ฉันไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบการใช้รถจักรยานยนต์ตามสถานศึกษากำหนด แม้จะมีคุณครูตรวจตราหรือบังคับหรือทำโทษก็ตาม จากข้อคำถามทั้งสองสะท้อนให้เห็นว่าประเด็นในเรื่องกฎระเบียบสถานศึกษา นักเรียนมีมุมมองเรื่องเดียวกัน คือ การบังคับใช้กฎระเบียบ หมายความว่า การส่งเสริมให้นักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพมีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย กฎระเบียบในมิติ การบังคับใช้มีส่วนสำคัญต่อเจตคติของนักเรียนที่นำไปสู่พฤติกรรม การขับขี่ การบังคับที่เข้มงวดหรือหย่อนยาน ส่งผลให้นักเรียนมีพฤติกรรมแสดงออกแตกต่างกัน เห็นได้จากที่ สอศ (2562) แม้จะมีนโยบายที่อนุญาตให้นักเรียนอาชีวศึกษาสามารถนำรถจักรยานยนต์มายังสถานศึกษาได้แต่วิธีการบังคับใช้ที่แตกต่างกันของแต่ละสถานศึกษา ส่งผลให้ปัจจุบันกลุ่มเด็กอาชีวศึกษามีสัดส่วนเสียชีวิตเป็นอันดับ 1 อยู่ดี ดังนั้นสถานศึกษา ซึ่งเป็นหน่วยงานบังคับใช้กฎระเบียบและอยู่ใกล้ชิดกลุ่มเป้าหมายมากที่สุด จึงควรใช้ดุลยพินิจบังคับใช้กฎระเบียบที่ไม่เข้มงวดหรือหย่อนยานมากเกินไป ขณะเดียวกันก็จะต้องชี้ความสำคัญหรือเปิดพื้นที่ให้ผู้เรียนตระหนักและเห็นว่าการปฏิบัติตามกฎระเบียบเป็นสิ่งที่ดีและเป็นประโยชน์ต่อตนเอง

3. ปัจจัยสถานภาพครอบครัว พบว่า กลุ่มที่มีผลต่อพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ คือ กลุ่มที่อาศัยอยู่คนเดียวขณะที่กลุ่มอื่นไม่สามารถทำนายพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าการที่นักเรียนกลุ่มที่อาศัยอยู่คนเดียวมีผลต่อพฤติกรรมขับขี่เป็นเพราะการไม่มีต้นแบบพฤติกรรม การขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยเป็นตัวอย่าง การไม่คล้อยตามอิทธิพลจากกลุ่มอ้างอิง เช่น เพื่อนหรือแฟน ตลอดจนการที่นักเรียนกลุ่มอาศัยอยู่คนเดียวสามารถจะปฏิบัติตนในการขับขี่ได้ตามอย่างที่ตนรับรู้และต้องการปฏิบัติ เช่น นายเอคิดว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องที่ควรปฏิบัติแต่เมื่อ

อาศัยอยู่กับเพื่อนหรือแฟน อิทธิพลจากกลุ่มส่งผลให้ความคิดนายเอเอียงเองตามความคิดควบคุมที่ว่าไม่สวมหมวกก็ไม่มีอะไร ไปไกล ๆ อุบัติเหตุไม่เกิดหรือหากแต่การปฏิบัติตามความคิดของกลุ่มอ้างอิง เพื่อให้ได้รับการยอมรับเป็นอีกปัจจัยที่ส่งผลให้บุคคลมีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยได้สอดคล้องกับที่ วิษญารัตน์ สิทธิเวชย์ (2556) นำเสนอ มุมมองการใช้ชีวิตของผู้อาศัยอยู่คนเดียวในกรุงเทพ และปริณทลว่าคนกลุ่มดังกล่าวมีลักษณะชื่นชอบชีวิตอิสระ ใส่ใจสุขภาพ วางแผนชีวิตในอนาคต และยังให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยในชีวิตด้วย ดังนั้น การเสริมสร้างนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพให้มีพฤติกรรม การขับขี่ที่ปลอดภัย ควรต้องกระตุ้นให้นักเรียนกลุ่มอื่น ๆ ตระหนักเห็นความสำคัญประเด็นดังกล่าวมากขึ้น โดยอาจใช้การแลกเปลี่ยนความรู้หรือประสบการณ์ชีวิตจากนักเรียนกลุ่มอาศัยอยู่คนเดียวเป็นแบบอย่างในการพูดคุย เนื่องจากช่วงอายุและวัยที่ใกล้เคียงมีผลต่อการสื่อสารและรับฟังได้มากขึ้น

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ ผลจากการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 และ 2 สะท้อนให้เห็นว่า พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ไม่ได้มีผลมาจากแค่ปัจจัยความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือมีประสบการณ์ การขับขี่รถจักรยานยนต์สูง เนื่องจากปัจจุบันปัจจัยดังกล่าวไม่ใช่ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้นักเรียนมีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยแต่พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยมีผลมาจากปัจจัยอิทธิพลจากสิ่งรอบข้างบุคคล ได้แก่ 1) อิทธิพลของสื่อ 2) กฎระเบียบสถานศึกษา และ 3) สถานภาพทางครอบครัวที่แตกต่างกันของแต่ละบุคคล เป็นปัจจัยส่งผลให้นักเรียนมีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยลักษณะแตกต่างกัน ดังนั้นหน่วยงานที่มีส่วนขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนทั้งระดับนโยบายและปฏิบัติ เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน สถานศึกษาอาชีวศึกษาทั่วประเทศ ควรนำเอาสารสนเทศที่ได้ไปใช้ในการกำหนด

ยุทธศาสตร์ ทิศทาง นโยบาย แนวทาง แผนการขับเคลื่อนงานของหน่วยงานตลอดจนออกแบบและพัฒนาโครงการหรือกิจกรรมการเรียนรู้ให้สอดคล้องกับผลวิจัยเพื่อที่ผลลัพธ์ที่ผู้เรียนจะได้จากโครงการหรือกิจกรรมการเรียนรู้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2. ข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรต้องมีการศึกษาแนวทางหรือรูปแบบการกำหนดยุทธศาสตร์ กิจกรรมการเรียนรู้ ฯลฯ เช่น ชุดกิจกรรมการเรียนรู้ แนวทางการจัดกิจกรรมการเรียนรู้

2.2 ควรให้มีการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเด็กและเยาวชนกลุ่มอื่น ๆ ด้วย เช่น นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง นักศึกษาระดับอุดมศึกษาหรือแม้กระทั่งเด็กและเยาวชนที่อยู่ในรูปแบบการศึกษานอกระบบ

เอกสารอ้างอิง

- กองป้องกันบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (2564). *อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และอัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ*. <https://shorturl.asia/VKAX8>
- กัลยา วาณิชย์ปัญญา. (2559). *การวิเคราะห์สถิติ: สถิติสำหรับการบริหารและวิจัย*. พิมพ์ครั้งที่ 16. โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์.
- ขจี ดวงจักร ญ อยุธยา และรัชยา ภักดีจิตต์. (2562). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. *วารสารพยาบาลตำรวจ*, 11 (1), 163-171.
- งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2556). *เอกสารเผยแพร่ความรู้สาเหตุของอุบัติเหตุจราจรทางบกและหลักสำคัญ*. <https://shorturl.asia/tj8i>
- ทัศนมินทร์ รัชดาธนรัชต์ และณิรณช วงศ์เจริญ. (2564). อิทธิพลของสื่อที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชน จังหวัดเชียงใหม่. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*, 30(2), 199-210.

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด [สจร]. (2565). *รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทยปี 2565 Thailand National Status Report on Road Safety 2022*. www.rswgsthai.com/viewActivity.php?h=446.

มูลนิธิไทยโรดส์ และ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. (2565). *รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2561-2564*. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ.

วิชญารัตน์ สิทธิเวทย์. (2556). *มุมมองการใช้ชีวิตของผู้ที่อาศัยอยู่ตัวคนเดียวในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล*. [สารนิพนธ์ปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการตลาด]. มหาวิทยาลัยมหิดล.

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและกำลังคนอาชีวศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา. (2566). *จำนวนนักเรียน นักศึกษาประเภทอาชีวศึกษาในสถานศึกษาสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ*. www.catalog.moe.go.th/dataset/dataset-15_18.

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (2562). *Prime Minister Road Safety Awards*. หจก.ขอนแก่นการพิมพ์.

สำนักข่าว TODAY Writer. (2566). *สสส.-สอศ. จับมือ MOUหนุนแกนนำอาชีวะร่วมป้องกันเหล้า-บุหรี่-อุบัติเหตุ*. www.workpointtoday.com/thaihealth-vocational-student.

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. (2564). *มูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). เอกสารในการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 ส่วนกลางครั้งที่ 1 เสนอที่โรงแรมแกรนด์ ฟอรั่ม กรุงเทพมหานคร 2 ธันวาคม 2564. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)*, หน้า 5.

สำนักข่าวสร้างสุข สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2564). *MOU ขับเคลื่อนสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักศึกษาอาชีวศึกษาระยะของ*. www.thaihealth.or.th.

สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ). (2562).

คำสั่งสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา
เรื่องมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขัน
รถยนต์ รถจักรยานยนต์ในทางและความปลอดภัย
ทางถนน. <https://shorturl.asia/EleGu>.

เอมอชนา นามสาย. (2562). พฤติกรรมการเปิดรับสื่อ
บันเทิงและพฤติกรรมการเลียนแบบของเยาวชน
ในเขตกรุงเทพมหานคร. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท
ศาสตรมหาบัณฑิต]. มหาวิทยาลัยศรีปทุม.

Krejcie & Morgan. (1970). Determining sample sizes for
research activities. *Educational and Psychological
Measurement*. 30, 607-610.