

## การอภิปรายผลการวิจัย

การวิจัย เรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี ในบทนี้ ผู้วิจัยจะกล่าวถึงสาระสำคัญ ได้แก่ สรุปผลการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ โดยมีรายละเอียดตามลำดับ ดังนี้

### สรุปผลการวิจัย

#### 1. วัตถุประสงค์

- 1.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี
- 1.2 เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จากตัวแปรเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

#### 2. สมมุติฐาน การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยตั้งสมมุติฐานการวิจัยไว้ดังนี้

- 2.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเพศต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
- 2.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
- 2.3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
- 2.4 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และผู้ขับขี่ที่ไม่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
- 2.5 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน

#### 3. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี ที่นำไปคู่มือจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ มาชำระภาษีประจำปี ที่สำนักงานขนส่งจังหวัด

ปัตตานี และยินดีให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูล จำนวน 500 คน วิธีการหากลุ่มตัวอย่าง มีขั้นตอนดังนี้

3.1 หาขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้หลักการกำหนดตัวอย่างของจุมพล สวัสดิการ (ศิริลักษณ์ สุวรรณวงศ์, 2538 : 238) ซึ่งผู้วิจัยใช้ขนาดตัวอย่าง ร้อยละ 1 ของประชากรทั้งหมด จากจำนวน 44,548 คน

3.2 ดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ในระหว่างวันที่ 1 สิงหาคม – 8 กันยายน พ.ศ. 2543

4. เครื่องมือในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล เป็นแบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

4.1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

4.2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เป็นแบบให้เลือกตอบมี 4 ตัวเลือก จำนวน 20 ข้อ

4.3 แบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะคำถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า มี 3 ระดับ แบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ

- ด้านการขับขี่	จำนวน	27	ข้อ
- ด้านยานพาหนะ	จำนวน	19	ข้อ
- ด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน	9	ข้อ

5. การเก็บรวบรวมข้อมูล ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

5.1 อบรมผู้ช่วยวิจัย ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจ สามารถพูดภาษามลายูท้องถิ่นได้ มีประสบการณ์ในการเก็บข้อมูล จากนักศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง จำนวน 1 คน เพื่อให้มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม และได้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ

5.2 การเก็บข้อมูล ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูลจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี ที่นำไปคู่มือจดทะเบียนรถจักรยานยนต์แบบที่มาจากกรมทะเบียนประจำปี ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดปัตตานี และยินดีให้ความร่วมมือ โดยได้อธิบายวิธีการทำและตอบแบบสอบถาม เปิดโอกาสให้ซักถามก่อนลงมือทำ ใช้เวลาคนละประมาณ 30 นาที

5.3 ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม เพื่อให้ผู้ที่ตอบได้เพิ่มเติมให้สมบูรณ์และตรวจสอบใหม่อีกครั้ง จากนั้นคัดเลือกแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์ออก จนกระทั่ง ได้ข้อมูลครบตามจำนวน 500 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100.00

## 6. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามทั้งหมดมาตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ และให้คะแนนตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows เพื่อหาค่าต่าง ๆ ดังนี้

6.1 ค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

6.2 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งในภาพรวมและรายด้าน

6.3 เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จากตัวแปร ดังนี้

6.3.1 ตัวแปรเพศ และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยการทดสอบค่าที (t-test)

6.3.2 ตัวแปรอายุ ระดับการศึกษา และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร โดยการทดสอบค่าเอฟ (F-test) และทดสอบค่าเฉลี่ยรายคู่โดยวิธีการของเชฟเฟ (Scheffé Method)

## 7. ผลการวิจัย ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

7.1 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี อยู่ในระดับดี

7.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ไม่แตกต่างกัน

7.3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีอายุ 25-45 ปี และกลุ่มอายุมากกว่า 45 ปี ขึ้นไป มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ

7.4 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา/ต่ำกว่า มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่ากลุ่มมัธยมศึกษา-อนุปริญา และกลุ่มปริญาตรี/สูงกว่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนด้านยานพาหนะ พบว่า แต่ละกลุ่มมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

7.5 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุด้านการขับขี่ ดีกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนด้านยานพาหนะและด้านสิ่งแวดล้อม มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

7.6 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับต่ำ, ปานกลาง และสูง มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน ส่วนในภาพรวมผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับปานกลาง

## การอภิปรายผล

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี และเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จากตัวแปรเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ผลจากการทดสอบนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิจัยได้อภิปรายผลตามลำดับการค้นพบ ดังนี้

1. ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี ทั้งในภาพรวมและรายด้าน อยู่ในระดับดี จากผลการวิจัยดังกล่าว อาจเป็นเพราะว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มองเห็นผลเสียของการเกิดอุบัติเหตุไม่รุนแรงเล็กน้อยหรือรุนแรง ก็ย่อมมีการสูญเสียเกิดขึ้น เช่น เสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าเสียหายของตนเอง

และคูกรณี และการเสียเวลาในการประกอบอาชีพ การป้องกันอุบัติเหตุจึงต้องปฏิบัติไปพร้อม ๆ กันทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านการขับขี่ ต้องขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ถูกกฎจราจร ด้านยานพาหนะ หมั่นบำรุงดูแลเอาใจใส่รถจักรยานยนต์ที่ใช้ในชีวิตประจำวันให้พร้อมที่จะใช้งานได้เสมอ ในขณะที่เดียวกันด้านสิ่งแวดล้อม ก็ปฏิบัติให้สอดคล้องกับธรรมชาติสิ่งแวดล้อมด้วย เช่น ระวังระดับน้ำขึ้นเมื่อฝนตก ถนนลื่น น้ำท่วม ถนนชำรุดหรือมีหมอก ฝุ่น ควัน จึงส่งผลให้มีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุในภาพรวมและรายด้านอยู่ในระดับดี ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของชัยยงค์ ผ่องแผ้ว (2532 : 112) ศึกษาเรื่องสวัสดินิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จังหวัดราชบุรี ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยอยู่ในระดับดี ส่วนเอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ (2538 : 79) ศึกษาเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมปลายจังหวัดชลบุรี พบว่า การปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี เช่นเดียวกับเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 135) ได้ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับดี ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของวนิดา พันธุ์สอาด (2535 : 67) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอยู่ในระดับปานกลาง

2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน อาจเป็นเพราะว่า เกิดจากการรับรู้เกี่ยวกับการรณรงค์ป้องกันกันอุบัติเหตุ จากสื่อสารมวลชนต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระทรวงสาธารณสุข ได้จัดทำโครงการเมาไม่ขับ ซึ่งได้รับความสนใจอย่างแพร่หลาย มีผลทำให้อุบัติเหตุจากการชนส่งลดลง โดยในปี 2542 จำนวนการบาดเจ็บและการเสียชีวิต ลดลงจากปี 2541 จำนวนร้อยละ 7.25 และ 7.19 ตามลำดับ (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, 2543 : 1) จากการรณรงค์และการดำเนินงานโครงการฯ ดังกล่าว มีผลต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของเพศชายและหญิงโดยตรง นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 25-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 61.20 ซึ่งถือว่าอยู่ในวัยผู้ใหญ่ที่ผ่านพ้นวัยรุ่นมาแล้ว วัยผู้ใหญ่ทั้งเพศชายและเพศหญิง เป็นบุคคลที่มี

ความมั่นคงทางอารมณ์และจิตใจ มีความสามารถในการปรับตัวได้ดี อยู่ในช่วงระยะที่มีการสร้างครอบครัว และรับผิดชอบต่อครอบครัวของตนเอง ดังนั้นความคิดและปฏิบัติต่าง ๆ จะสุ่มรอบรอบคอบมากขึ้น (ศรีเรือน แก้วกังวาล, 2540 : 391-393) ทำให้มีผลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของชัยยงค์ ผ่องแผ้ว (2532 : 75) ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนชายและนักเรียนหญิง มีทัศนคติใน การขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน และสุจิตรา ทัดเที่ยง (2535 : 101) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า เพศไม่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของบัญญัติคำ (2538 : 110) ที่ทำการศึกษารื่อง แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่าผู้ขับขีที่มีเพศต่าง กัน จะมีพฤติกรรม การขับขีที่แตกต่างกัน เช่นเดียวกับวนิดา พันธุ์สอาด (2535 : 65) พบว่า นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก แตกต่าง กัน

3. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอายุ 25-45 ปี และกลุ่มมากกว่า 45 ปี ขึ้นไป มีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี อาจเป็นเพราะว่า ผู้ขับขีในกลุ่มอายุ 25-45 ปี และกลุ่มอายุมากกว่า 45 ปี ขึ้นไป อยู่ในวัยผู้ใหญ่ มีความคิดสุ่มรอบคอบ มีการตัดสินใจที่ ดี มีวิจารณญาณในการขับขี รู้ผิด รู้ถูก ทำให้มีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุดีกว่าผู้ขับขีที่ อยู่ในกลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี ซึ่งถือว่ายังอยู่ในวัยรุ่นหนุ่มสาว ชอบเสี่ยง ใจร้อน ขาดความ ระมัดระวังรอบคอบ และมีประสบการณ์ในการขับขีน้อย ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สอดคล้องกับการศึกษาของบัญญัติคำ (2538 : 110) พบว่าผู้ขับขีที่มีอายุต่างกัน จะมีพฤติกรรม การขับขีที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ วิสุทธิ์ อริยภิญโญ (2539 : 77) ศึกษาเรื่อง ตัวแปร ทางจิตและสถานการณ์ในการขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขีที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรม การขับขีที่ปลอดภัยมากกว่าผู้ขับขีที่มีอายุน้อย ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 136) พบว่า อายุต่างกันมีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

4. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา/ต่ำกว่า มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่ากลุ่มมัธยมศึกษา-อนุปริญญา และปริญญาตรี/สูงกว่า อาจเป็นไปได้ว่า ผู้ขับขีที่มีมีการศึกษาระดับประถมศึกษา/ต่ำกว่า จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีกว่าผู้ขับขีที่มีการศึกษาสูง เพราะหากพิจารณาเรื่องการศึกษาแล้ว มิใช่มีเฉพาะในโรงเรียนเท่านั้นที่ทำการเรียนการสอน แต่การศึกษาเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา การศึกษาเป็นกระบวนการที่ช่วยส่งเสริมให้มนุษย์สามารถอยู่ได้ในสังคมอย่างเป็นสุข สอนให้มนุษย์รู้จักการปรับตัวให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของตนเอง และเตรียมสมาชิกในสังคมให้รู้จักการดำเนินชีวิตในทุก ๆ ด้าน เช่น ระเบียบวินัย แบบแผน ประเพณี ความเชื่อ ค่านิยม การศึกษาในแนวนี้ก็คือ กระบวนการสังคมประกิต (สิริวรรณ ศรีหพล, 2529 : 137-139) อาจเป็นไปได้ว่า ผู้ขับขีที่มีมีการศึกษาระดับประถมศึกษา/ต่ำกว่า ได้เรียนรู้ ระเบียบกฎเกณฑ์และการขับขีที่ปลอดภัยจากกระบวนการสังคมประกิต การศึกษาอีกประเภทหนึ่ง คือ การศึกษาตลอดชีวิต (Lifelong Education) ซึ่งเป็นการศึกษาทั้งหมดของมนุษย์จากเกิดจนตาย มุ่งพัฒนามนุษย์ให้ปรับตัวเข้ากับเปลี่ยนแปลงของสังคมสิ่งแวดล้อม (สุนทร สุนันท์ชัย, 2532 : 8-10) เช่น การเรียนรู้จากการปฏิสัมพันธ์จากกลุ่มเพื่อน สื่อสารมวลชน ชุมชน และประสบการณ์ จนทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจวิธีการขับขีที่ปลอดภัย และนำมายึดถือปฏิบัติในชีวิตประจำวัน นอกจากนี้ผู้ที่มีการศึกษต่ำมักจะมีรายได้น้อย ทำให้การขับขีเป็นไปด้วยความระมัดระวังลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เพราะหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว ย่อมต้องเสียเงินเสียทองในการรักษาพยาบาล การซ่อมแซมรถจักรยานยนต์ทั้งของตนเองและคู่กรณี และยังเสียเวลาในการประกอบอาชีพอีกด้วย ที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งคือ ผู้ที่มีการศึกษาต่ำ จะขาดความมั่นใจในตนเอง มีโอกาสที่จะยอมรับฟังคนอื่น และถูกชักจูงได้ง่าย ไม่กล้าปฏิบัติในสิ่งที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบของสังคม เพราะกลัวความผิด และถูกจับไปลงโทษ (โกวิท วรพิพัฒน์ และบุญสม นาवानุเคราะห์, 2526 : 501) สำหรับนฤมล จันทพันธ์ (2539 : 80) ศึกษาเรื่อง การประเมินผลการฝึกอบรมสตรีด้านการจัดบริการอาหารและธุรกิจการจัดร้านอาหารของศูนย์อาหารโภชนาการ และการพัฒนาชนบทภาคใต้ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ผลการศึกษาพบว่า สตรีที่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษา มีการปฏิบัติต่อการจัดบริการอาหารและธุรกิจการจัดร้านอาหารชำนาญกว่าสตรีที่มีการศึกษาในระดับสูง แสดงให้เห็นว่า การฝึกปฏิบัติ การมีทักษะ ความชำนาญ ความสนใจ มีผลทำให้การปฏิบัติของบุคคลมีความแตกต่างกันได้ นอกจากนี้พฤติกรรมหรือการปฏิบัติยังเป็นผลมา

จาก 1) ทักษะคติความเชื่อ ค่านิยม ความพอใจที่เกิดขึ้นภายในจิตใจของบุคคล และ 2) นิสัยที่เคยปฏิบัติมา (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520 : 6) อาจมีส่วนที่ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการศึกษาสูง มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่ำกว่าผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาน้อย ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของบัณฑิต มณีคำ (2538 : 131) ที่ศึกษาแล้วพบว่า ผู้ที่มีความรู้สูง มีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ที่มีความรู้ต่ำ

5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ จาการรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ อาจเป็นเพราะว่า ผู้ขับขี่ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ดี หลีกเสี่ยงจากพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เป็นบุคคลที่เคารพกฎกติกาของสังคม มองเห็นผลกระทบของอุบัติเหตุอย่างกว้างขวางและลึกซึ้งกว่า เช่น เห็นว่าการได้รับอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดการสูญเสีย การบาดเจ็บ เสียเวลาและค่าใช้จ่าย จึงทำให้เห็นคุณค่าของการมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ปลอดภัยต่อชีวิตของตนเอง เกิดการเรียนรู้ (กันยา สุวรรณแสง, 2532 : 150) และยึดถือปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน ในขณะที่ผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุ มีนิสัยในการขับขี่ที่เสี่ยง ซึ่งเป็นนิสัยที่ติดตัวมานานยากแก่การแก้ไข ถึงแม้ว่าหลังจากได้รับอุบัติเหตุแล้ว อาจจะมีการระมัดระวังมากขึ้น แต่ครั้นนาน ๆ ไป นิสัยในการใช้พฤติกรรมเสี่ยงก็จะกลับมาอีก นอกจากนี้ ผลของการเกิดอุบัติเหตุอาจทำให้นักคนนั้นเกิดความกลัว และมีความกลัวมากจนเพิ่มโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุอีกได้ จึงทำให้ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ และผู้ที่ไม่มีความประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน สอดคล้องกับผลการศึกษาของเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 144) ได้ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจ พบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน เช่นเดียวกับการศึกษาของบัณฑิต มณีคำ (2538 : 132) พบว่า บุคคลที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สำหรับปกิจ พรหมายน (2530 : 68) ศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุภัยจากการจราจร จะมีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุภัยจากการจราจรดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุภัยจากการจราจร ส่วนสุจิตรา ทัดเพียง (2535



: 102) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ที่มีจำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุจักรยานยนต์ต่ำ จะเป็นผู้ที่มีความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยสูง

6. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับต่ำ ระดับปานกลาง และระดับสูง มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน อาจเป็นเพราะว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี มีสภาพแวดล้อม สังคม เดียวกัน ทำให้พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับปานกลาง แต่ในทางปฏิบัติขณะขับขี่อาจจะสังเกตการขับขี่จากผู้อื่นก่อน แล้วนำมาปฏิบัติตาม หรือเกิดการเรียนรู้จากการปฏิสัมพันธ์จากกลุ่มเพื่อน สื่อสารมวลชน ชุมชน และประสบการณ์ จนทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจวิธีการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย และนำมายึดถือปฏิบัติในชีวิตประจำวัน สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่อาศัยอยู่ในชนบทนั้น ในชีวิตประจำวันอาจจะไม่ได้เกี่ยวข้องกับกฎจราจรมากนัก แต่การขับขี่เพื่อความปลอดภัยนั้น ต้องปฏิบัติเป็นกิจวัตร จึงทำให้ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของวินดา พันธุ์สอาด (2535 : บทคัดย่อ) พบว่า ความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติของนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ส่วนผาณิต ไทยपाल (2541 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดนครศรีธรรมราช ผลการศึกษาพบว่า ความรู้กับการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยไม่มีความสัมพันธ์กัน และนิภา มนูญปัจจุ (อ้างถึงในธีรยุทธ เสนีวงศ์ ณ อยุธยา, 2539 : 77) ศึกษาเฉพาะรายกรณีเรื่องอุบัติเหตุในโรงเรียน พบว่า ความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ทำนองเดียวกับรัมภา หทัยธรรม (2538 : 32) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดสมุทรสาคร พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ อติญาณ์ ศรีเกษตริน (2536 : 121) ศึกษาเรื่อง บทบาทของอนามัยชุมชนในการพัฒนาชุมชนตามความจำเป็นพื้นฐาน พบว่า พยาบาลอนามัยชุมชนที่มีความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาชุมชนตามความจำเป็นพื้นฐานมากและน้อย มีบทบาทในการพัฒนาชุมชนตามความจำเป็นพื้นฐานได้ไม่แตกต่างกัน เช่นเดียวกับปรารมย์ ยานะวิมุตติ (2541 : 92) ศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมในกิจกรรมแปรรูปผลผลิตของชุมชน

เกษตรกรในจังหวัดยะลา พบว่า กลุ่มแม่บ้านเกษตรกรที่มีความรู้เกี่ยวกับกิจกรรมแปรรูปผลผลิตต่างกัน มีส่วนร่วมในกิจกรรมแปรรูปผลผลิตไม่แตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าการประพฤติกปฏิบัติของบุคคลไม่ได้ขึ้นอยู่กับระดับความรู้ หากบุคคลมีทักษะ ความชำนาญ และความสนใจเหมือนกัน อาจมีส่วนทำให้พฤติกรรมกรปฏิบัติของบุคคลไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของชัยยงค์ ผ่องแผ้ว (2532 : 75) พบว่า นักเรียนที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีทัศนคติดีในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ส่วนเอื้อมพร รักจรรยาบรรณ (2538 : บทคัดย่อ) พบว่า ความรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

## ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี ผู้วิจัยขอเสนอแนะไว้ 2 ลักษณะ คือ ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้ และข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

### 1. ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

1.1 สำนักงานขนส่งจังหวัด ควรพิจารณาถึงการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ให้แก่กลุ่มที่มีอายุน้อย เนื่องจากผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุสูงมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่าผู้ที่มีอายุต่ำ และผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับปานกลาง แม้ว่าขณะนี้มีการอบรมให้ความรู้ก่อนการออกใบอนุญาตขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็เป็นเวลาสั้น ๆ ประมาณ 2-3 ชั่วโมง ควรจะจัดการอบรมที่เป็นไปในลักษณะเชิงปฏิบัติการ เน้นเรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัย และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอย่างน้อย 1-2 ครั้ง แต่ละครั้งควรใช้เวลาประมาณ 1 วัน หรือมากกว่า และห่างกันประมาณ 1-2 เดือน เมื่อได้รับใบอนุญาตขับรถแล้ว หากไม่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุหรือการจับกุม ควรให้ใบอนุญาตขับรถตลอดชีพ เมื่ออายุครบ 25 ปี

1.2 จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการศึกษาดำเนินการป้องกันการอุบัติเหตุดีกว่าผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาสูง และผู้ขับขี่ที่ไม่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมการป้องกันการอุบัติเหตุดีกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ดังนั้น ตำรวจจราจร ควรเน้นการบังคับใช้กฎหมาย ดำเนินการจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืน ทำผิดกฎจราจรอย่างสม่ำเสมอ ควรว่ากล่าวตักเตือนให้พวกเขาเรียนรู้ว่าได้กระทำความผิด เมื่อกลับมาทำผิดซ้ำบ่อย ๆ ควรส่งตัวผู้กระทำความผิดไปให้สำนักงานขนส่งฝึกอบรมใหม่ และน่าจะมีกฎลงโทษที่รุนแรงมากขึ้น ส่วนผู้กระทำความผิดที่เป็นนักเรียนนักศึกษา ควรแจ้งให้โรงเรียนทราบเพื่อช่วยกันสอดส่องดูแล ควบคุมความประพฤติต่อไป

1.3 จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการศึกษาดำเนินการป้องกันการอุบัติเหตุดีกว่าผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาสูง ดังนั้น กระทรวงศึกษาธิการ ซึ่งเป็นผู้ที่มีหน้าที่ให้การศึกษแก่เยาวชนและประชาชนทั่วไป ควรจัดการศึกษาเพื่อการปฏิบัติได้จริงในชีวิตประจำวัน แม้ว่าจะมีเรื่องอุบัติเหตุจราจรจัดไว้ในหลักสูตรการเรียนการสอนแล้วก็ตาม ควรแทรก เน้นการมีคุณธรรมจริยธรรม การเคารพกฎระเบียบวินัย มีเจตคติที่ดีต่อการขับขี่ที่ปลอดภัย และจัดอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อให้นักเรียนได้มีการฝึกและนำไปปฏิบัติให้ถูกต้องเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชนทั่วไป

1.4 คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยจังหวัด ซึ่งมีเจ้าหน้าที่จากหลายหน่วยงานร่วมกันดำเนินงาน ควรมีบทบาทในการป้องกันอุบัติเหตุภัยให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น เช่น สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สนับสนุนข้อมูล สถิติของการบาดเจ็บ เสียชีวิต เพื่อการประชาสัมพันธ์ สถานการณ์อุบัติเหตุจราจร ตำรวจ แจ้งข่าวการเกิดอุบัติเหตุจราจร ให้ประชาชนทั่วไปทราบ โดยเทศบาลนครระยองให้ใช้ป้ายอักษรวิ่ง หรือเผยแพร่ทางสถานีวิทยุกระจายเสียง ฯลฯ

1.5 จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับปานกลาง จึงเป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยตรง ที่ต้องศึกษาหาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรด้วยตนเอง นอกจากนี้ยังพบว่า การปฏิบัติในขณะขับขี่บางประการอยู่ในระดับปานกลาง เช่น การแต่งกายเพื่อการขับขี่ จึงควรเลือกให้เหมาะสมมากขึ้น คือ สวมรองเท้าหุ้มส้น สวมหมวกนิรภัยโดยใช้สายรัดคาง สวมเสื้อแขนยาว ใช้สีที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน และไม่ควรออกไปขับรวดเล่นเพื่อให้อารมณ์ผ่อนคลาย เพื่อหลีกเลี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้ทุกขณะ

## 2. ข้อเสนอแนะเพื่อการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นวัยรุ่น ทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณ เช่น การสังเกต การเข้าไปมีส่วนร่วม และควรศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่ระหว่างผู้ขับขี่ในชนบทกับเมือง โดยหาวิธีการที่ทำให้มีการกระจายของกลุ่มตัวอย่างมากขึ้น

2.2 ศึกษาเรื่อง ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มที่ถูกตำรวจจราจรจับกุมเกี่ยวกับการฝ่าฝืน ทำผิดกฎจราจร