

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม

แบบสอบถามมีจำนวน 2 แบบ คือ

1. แบบสอบถามพฤติกรรม และแผนการขับขีรถจักรยานยนต์
  2. แบบสอบถามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
- สำหรับการอภิปรายจะอยู่ในบทต่อไป

#### 4.1 ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามพฤติกรรม และแผนการขับขีรถจักรยานยนต์

##### 4.1.1 ข้อมูลทั่วไป

จากการสุ่มตัวอย่างศึกษาประชากรที่ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส ซึ่งมีประชากรจำนวนทั้งหมด 104,433 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2543) โดยสุ่มตัวอย่างศึกษาประชากร จำนวน 400 คน

4.1.1.1 เพศ: เพศชายร้อยละ 50.50 เพศหญิงร้อยละ 49.50 อัตราส่วนเพศหญิงกับเพศชาย 1:1.02

4.1.1.2 อายุ: อายุเฉลี่ย  $25.28 \pm 10.59$  (อายุต่ำสุด 12 ปี สูงสุด 64 ปี)

4.1.1.3 อาชีพ: ร้อยละ 44.25 เป็นนักเรียน นักศึกษา หรือผู้ไม่มีรายได้เป็นของตัวเอง ร้อยละ 55.75 เป็นผู้มียาได้เป็นของตัวเอง

4.1.1.4 ที่อยู่อาศัย: ในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส

4.1.1.5 ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์:  $12.25 \pm 9.53$  ปี

4.1.1.6 การได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์: มีประชากรที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 33.75 ได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์แล้ว ร้อยละ 66.25

ก. ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์: เฉลี่ย  $11.10 \pm 9.60$  ปี ระยะเวลาต่ำสุด 0.08 ปี สูงสุด 46 ปี

ข. วิธีการที่ได้รับใบอนุญาตขับขี: ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์เป็นผู้ที่สอบใบขับขีผ่าน ประมาณร้อยละ 99.62 ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์

##### 4.1.2 พฤติกรรม แผนการขับขีรถจักรยานยนต์ และเหตุผล

4.1.2.1 วิธีการในการมองรถคันที่อยู่ข้างหลัง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ) กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ ร้อยละ 97.25 (389 ตัวอย่าง) ซึ่งมีวิธีการมองรถคันหลังเป็น 2 แบบ คือ

มองรถคันหลังโดยการหันไปดู หรือมองรถคันหลังโดยการดูจากกระจกข้าง ส่วนที่เหลือ คือ ร้อยละ 2.75 (11 ตัวอย่าง) ไม่มองรถคันที่อยู่ข้างหลังสนใจแต่รถคันที่อยู่ข้างหน้า ดังตาราง 4.1

4.1.2.2 การขับผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจรเมื่ออยู่บนถนนสายเอก: กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 81.75 เลือกวิธีการลดความเร็ว เพื่อคว้ามารถจากถนนสายรองออกมาหรือเปล่า

ที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 18.25 เลือกวิธีการรักษาความเร็วเดิม โดยที่กรณีมีรถจากถนนสายรอง ออกมาก็ใช้วิธี เช่น กดแตรเตือน ดังตาราง 4.2

4.1.2.3 การขับผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจรเมื่ออยู่บนถนนสายรอง (จะไปตรง): กว่าครึ่งของกลุ่มตัวอย่าง คือร้อยละ 57.25 เลือกที่จะลดความเร็วลง ถ้าปลอดภัยจึงไปได้ ร้อยละ 40.50 เลือกที่จะหยุดรอรอนกว่าจะปลอดภัย

ที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 2.25 เลือกที่จะรักษาความเร็วเดิม ดังตาราง 4.3

4.1.2.4 การขับขึ้นรถจักรยานยนต์ ในเลนขวาสุด บนถนนที่มีหลายช่องจราจร (เมื่อไม่ได้ เลี้ยวขวา): กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 43.50 ของกลุ่มตัวอย่าง ไม่เคยที่จะขับขึ้นเลนขวาสุด ดังตาราง 4.4 ร้อยละ 49.25 สำหรับถนนที่มีหลายช่องจราจร ถ้าไม่ได้เลี้ยวขวา เคยบ้างที่ขับขึ้นเลนขวาสุด ดังมีเหตุผลดังตาราง 4.5

ที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 7.25 สำหรับถนนที่มีหลายช่องจราจร ถ้าไม่ได้ เลี้ยวขวา บ่อยครั้งที่ขับขึ้นเลนขวาสุด โดยมีเหตุผล ดังตาราง 4.6

4.1.2.5 การขับขึ้นรถจักรยานยนต์โดยการแซงซ้าย: กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 61 เคยแซงซ้าย ที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 38.75 ไม่เคยแซงซ้าย (ตาราง 4.7)

4.1.2.6 การขับขึ้นรถจักรยานยนต์บนถนนที่ตรง และว่าง ซึ่งสามารถเร่งความเร็วได้: ร้อยละ 48.50 ของกลุ่มตัวอย่างขับด้วยความเร็วปกติ ร้อยละ 4.50 บางครั้งขับด้วยความเร็วปกติ แต่บางครั้ง เร่งเครื่องเท่าที่สามารถจะทำได้ ที่เหลือคือร้อยละ 8.00 ของกลุ่มตัวอย่างเร่งเครื่องเท่าที่สามารถจะทำได้ ดังตาราง 4.8

4.1.2.7 วิธีการในการเปลี่ยนช่องจราจร: กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 90.50 เลือกวิธีการในการเปลี่ยนช่องจราจรมองหลัง แล้วให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเปลี่ยน ที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 9.50 เลือกเปลี่ยนช่องจราจรเมื่อสะดวกดังตาราง 4.9

4.1.2.8 มีธุระต้องออกจากบ้านในยามค่ำคืน แต่ไฟหน้ารถจักรยานยนต์ชำรุด: กลุ่ม

ตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 42.75 เลือกวิธีการค่อยๆ ขับรถจักรยานยนต์ไป ร้อยละ 36.00 เลือกวิธีการใช้บริการรถรับจ้าง หรือยืมรถผู้อื่นที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 21.25 เลือกวิธีการค่อยๆ ไปวันรุ่งขึ้น (ตาราง 4.10)

4.1.2.9 วิธีการในการกลับรถจากจุด A ไป B และจาก B ไป C (หน้า 83 ในภาคผนวก ก): กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 74.50 เลือกวิธีการให้สัญญาณไฟเลี้ยวขวา แล้วเปลี่ยนช่องจราจรเข้าเลนขวาเมื่อปลอดภัยแล้วกลับรถ

ที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 25.50 เลือกวิธีการหยุดอยู่เลนขวาก่อนรอนจนรถหมดแล้วค่อยกลับรถ (ตาราง 4.11)

4.1.2.10 มีฐานะคว้น แต่คิดสัญญาณไฟแดงที่ทางแยก และเห็นว่าถนนสายนั้นว่าง และไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ: กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 60.75 เลือกที่จะรอนจนกว่าได้สัญญาณไฟเขียว ร้อยละ 31.25 อาจฝ่าสัญญาณไฟแดง

ที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 8.00 ที่จะฝ่าสัญญาณไฟแดง หรือขับรถอ้อมไปทางถนนด้านซ้าย (ตาราง 4.12)

4.1.2.11 กำลังขับจักรยานยนต์ เห็นสัญญาณไฟจราจรข้างหน้ากำลังจะเปลี่ยนจากไฟเขียวเป็นไฟเหลือง (หรือไฟเขียวกำลังกระพริบ): ประมาณครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง คือร้อยละ 53.50 เลือกการชะลอความเร็วแล้วหยุดโดยไม่สนใจว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือไม่ ร้อยละ 23.75 เลือกที่จะเร่งความเร็ว เพื่อให้ผ่านทางแยกไปโดยเร็ว โดยไม่สนใจว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือไม่ และที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 22.75 เลือกว่า ขึ้นอยู่กับว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือไม่ ถ้ามีก็หยุด ถ้าไม่มีก็ไป (ตาราง 4.13)

4.1.2.12 การขับจักรยานยนต์ซ้อนสาม: กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 62.25 ขับรถจักรยานยนต์ซ้อนสาม เมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น

ร้อยละ 29.00 เคยขับจักรยานยนต์ซ้อนสามเป็นประจำ ที่เหลือคือ ร้อยละ 8.75 ไม่เคยขับรถจักรยานยนต์ซ้อนสาม (ตาราง 4.14)

4.1.2.13 การสวมหมวกนิรภัย: กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 38.25 เลือกวิธีการระยะทางสั้นไม่สวมระยะทางไกลสวม ร้อยละ 26.00 สวมเฉพาะบริเวณที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจเท่านั้น ร้อยละ 22.25 สวมเสมอโดยไม่ขึ้นกับระยะทางว่าจะใกล้หรือไกล ที่เหลือคือร้อยละ 13.50 ไม่สวมเลย (ตาราง 4.15)

4.1.2.14 ลักษณะการสวมหมวกนิรภัย (เฉพาะกรณีที่มีการสวมหมวกนิรภัย): กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 74.75 สวมหมวกนิรภัยครอบแล้วรัดสายรัดด้วย ที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 25.25 สวมหมวกนิรภัยโดยการครอบเฉยๆ (ตาราง 4.16)

ตาราง 4.1 ร้อยละเกี่ยวกับ เพศ อาชีพ และใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

| คุณสมบัติ | ร้อยละ |       |                     |                             |                    |                       |
|-----------|--------|-------|---------------------|-----------------------------|--------------------|-----------------------|
|           | ชาย    | หญิง  | นร./น.ศ.<br>เป็นต้น | ผู้มีรายได้เป็น<br>ของตนเอง | ได้รับใบ<br>อนุญาต | ไม่ได้รับใบ<br>อนุญาต |
| เพศ       | 50.50  | 49.50 | -                   | -                           | -                  | -                     |
| อาชีพ     | -      | -     | 44.25               | 55.75                       | -                  | -                     |
| ใบอนุญาต  | -      | -     | -                   | -                           | 33.75              | 66.25                 |

จากตาราง พบว่า อัตราส่วนเพศหญิงกับเพศชายเป็น 1:1.02

การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีประชากรที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 33.75 และได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ร้อยละ 66.25 เป็นต้น

ตาราง 4.2 วิธีการในการมองรถคันที่อยู่ข้างหลัง

| วิธีการในการมองรถคันที่อยู่ข้างหลัง | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|-------------------------------------|---------------------|--------|
| ไม่มอง สนใจแต่รถคันข้างหน้า         | 11                  | 2.75   |
| มอง โดยการหันไปดู                   |                     |        |
| - บางครั้ง                          | 155                 | 38.75  |
| - ทุกครั้ง                          | 98                  | 24.50  |
| มอง โดยการดูจากกระจกข้าง            |                     |        |
| - บางครั้ง                          | 151                 | 37.75  |
| - ทุกครั้ง                          | 92                  | 23.00  |

จากตาราง พบว่า วิธีการในการมองรถคันที่อยู่ข้างหลัง กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ ร้อยละ 97.25 (389 ตัวอย่าง) คำนึงถึงความปลอดภัยโดยมีวิธีการมองรถคันหลังเป็น 2 แบบ คือ

1. มองรถคันหลังโดยการหันไปดู
2. มองรถคันหลังโดยการดูจากกระจกข้าง

ตาราง 4.3 วิธีการขับขีรถจักรยานยนต์ผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร เมื่อขับขีรถจักรยานยนต์บนถนนสายเอก

| วิธีการขับขีรถจักรยานยนต์ผ่าน 4 แยก เมื่อขับขีอยู่บนถนนสายเอก              | จำนวน (ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|--|------------------|--------|
| ลดความเร็ว เพื่อดูว่ามีรถจากถนนสายรองออกมาหรือเปล่า                        | 327              | 81.75  |
| รักษาความเร็วเดิมโดยที่กรณีมีรถจากถนนสายรองออกมาที่ใช้วิธี เช่น กดแตรเตือน | 73               | 18.25  |
| อื่นๆ  | 0                | 0      |

จากตาราง พบว่า การขับผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจรเมื่ออยู่บนถนนสายเอก กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 81.75 คำนึงถึงความปลอดภัยสูงมาก โดยเลือกวิธีการลดความเร็ว เพื่อดูว่ามีรถจากถนนสายรองออกมาหรือไม่

ตาราง 4.4 วิธีการขับขีรถจักรยานยนต์ผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร เมื่อขับขีรถจักรยานยนต์อยู่บนถนนสายรอง

| วิธีการขับขีรถจักรยานยนต์ผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร เมื่อขับขีอยู่บนถนนสายรอง | จำนวน (ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|--|------------------|--------|
| รักษาความเร็วเดิมไว้   | 9                | 2.25   |
| ลดความเร็วลงถ้าปลอดภัยจึงไปได้   | 229              | 57.25  |
| หยุดรถจนกว่าจะปลอดภัย  | 162              | 40.5   |
| อื่นๆ  | 0                | 0      |

จากตาราง พบว่า การขับผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจรเมื่ออยู่บนถนนสายรอง (จะไปตรง) กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 97.75 คำนึงถึงความปลอดภัย

ตาราง 4.5 เหตุผลการไม่ขับขีรถจักรยานยนต์ในเลนขวาสุด เมื่อไม่ได้เลี้ยวขวาบนถนนที่มีหลายช่องจราจร

| เหตุผล  | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|---|---------------------|--------|
| 1. อันตราย                                      | 49                  | 12.25  |
| 2. รถที่มาข้างหลังขับรดด้วยความเร็วอาจชนท้ายได้ | 20                  | 5.00   |
| 3. ไม่ต้องการเลี้ยวขวาก็ไม่ขับรดเลนขวา          | 11                  | 2.75   |
| 4. กลัวรถเกิดอุบัติเหตุ                         | 10                  | 2.50   |
| 5. เคารพกฎจราจร                                 | 9                   | 2.25   |
| 6. อื่นๆ  | 75                  | 18.75  |
| รวม   | 174                 | 43.5   |

จากตาราง พบว่า เหตุผลการไม่ขับขีรถจักรยานยนต์ ในเลนขวาสุดบนถนนที่มีหลายช่องจราจร (เมื่อไม่ได้เลี้ยวขวา) มีหลายเหตุผล เช่น อันตราย ไม่ต้องการเลี้ยวขวาก็ไม่ขับรดเลนขวา เคารพกฎจราจร เป็นต้น

ตาราง 4.6 เหตุผลของการขับขีรถจักรยานยนต์บางครั้งในเลนขวาสุด เมื่อไม่ได้เลียวขวามถนนที่มีหลายช่องจราจร

| เหตุผล                 | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|------------------------|---------------------|--------|
| 1. มีธุระจำเป็น (รีบ)  | 38                  | 9.5    |
| 2. รถเลนซ้ายมีมาก      | 28                  | 7      |
| 3. ต้องการแซงรถคันหน้า | 20                  | 5      |
| 4. อื่นๆ               | 111                 | 27.75  |
| รวม                    | 197                 | 49.25  |

จากตาราง พบว่า เหตุผลของการขับขีรถจักรยานยนต์บางครั้งในเลนขวาสุด เมื่อไม่ได้เลียวขวามถนนที่มีหลายช่องจราจร มีหลายเหตุผล เช่น มีธุระจำเป็น (รีบ) รถเลนซ้ายมีมาก ต้องการแซงรถคันข้างหน้า เป็นต้น

ตาราง 4.7 เหตุผลของการขับขีรถจักรยานยนต์ในเลนขวาสุดเป็นประจำ เมื่อไม่ได้เลียวขวามถนนที่มีหลายช่องจราจร

| เหตุผล         | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|----------------|---------------------|--------|
| 1. ปลอดภัย     | 9                   | 2.25   |
| 2. เป็นนักซิ่ง | 4                   | 1.00   |
| 3. สะดวกดี     | 4                   | 1.00   |
| 4. อื่นๆ       | 12                  | 3.00   |
| รวม            | 29                  | 7.25   |

จากตาราง พบว่า เหตุผลของการขับขีรถจักรยานยนต์ในเลนขวาสุดบ่อยๆ เมื่อไม่ได้เลียวขวามถนนที่มีหลายช่องจราจร มีหลากหลายเหตุผล เช่น ปลอดภัย เป็นนักซิ่งเร็ว เป็นต้น

ตาราง 4.8 ประสิทธิภาพการแข่งขั้ย

| เคยแข่งขั้ยหรือไม่ | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|--------------------|---------------------|--------|
| เคย                | 245                 | 61.25  |
| ไม่เคย             | 155                 | 38.75  |

จากตาราง พบว่า การขับขีรถจักรยานยนต์โดยการแข่งขั้ย กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 61.25 ยังมองข้ามความปลอดภัย

ตาราง 4.9 พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์บนถนนที่ตรงและว่าง

| ขณะขับขีรถจักรยานยนต์บนถนนที่ตรงและว่าง ซึ่งสามารถ<br>เร่งความเร็วได้ จะทำอย่างไร | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|---|---------------------|--------|
| ขับขีด้วยความเร็วปกติ   | 194                 | 48.50  |
| เร่งเครื่องเท่าที่สามารถจะทำได้   | 32                  | 8.00   |
| บางครั้งขับขีด้วยความเร็วปกติ บางครั้งเร่งเครื่องเท่าที่จะ<br>สามารถจะทำได้       | 174                 | 43.50  |

จากตาราง พบว่า การขับขีรถจักรยานยนต์บนถนนที่ตรงและว่าง ซึ่งสามารถเร่งความเร็ว  
ได้ กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 51.50 มองข้ามความปลอดภัย



ตาราง 4.10 วิธีการในการเปลี่ยนช่องจราจร

| วิธีการในการเปลี่ยนช่องจราจร  | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|---|---------------------|--------|
| เมื่อท่านสะดวก  | 38                  | 9.50   |
| มองหลังแล้วให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเปลี่ยนช่องจราจร(เมื่อรถที่ตามหลังมาไม่อยู่ในระยะที่กระชั้นชิดจนเกินไป) | 362                 | 90.50  |
| อื่นๆ   | 0                   | 0      |

จากตาราง พบว่า วิธีการในการเปลี่ยนช่องจราจร กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 90.50 คำนึงถึงความปลอดภัย

ตาราง 4.11 พฤติกรรมการตัดสินใจเกี่ยวกับการเดินทางเมื่อไฟหน้ารถจักรยานยนต์ชำรุด

| มีธุระต้องออกจากบ้านในยามค่ำคืน ไฟหน้ารถชำรุด | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|---|---------------------|--------|
| ค่อยไปวันรุ่งขึ้น                             | 85                  | 21.25  |
| ค่อยๆขับไป                                    | 171                 | 42.75  |
| ใช้บริการรถรับจ้าง หรือยืมรถผู้อื่น           | 144                 | 36.00  |

จากตาราง พบว่า มีธุระต้องออกจากบ้านในยามค่ำคืน แต่ไฟหน้ารถจักรยานยนต์ชำรุด กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 78.75 คำนึงถึงความปลอดภัย

ตาราง 4.12 วิธีการในการกลับรถจากจุด A ไป B และจากจุด B ไป C (หน้า 83 ในภาคผนวก ก)

| วิธีการในการกลับรถจากจุด A ไป B และจากจุด B ไป C         | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|--|---------------------|--------|
| หยุดอยู่เลนขวา ก่อน รอจนรถหมดแล้วค่อยกลับรถ              | 102                 | 25.50  |
| ให้สัญญาณไฟเลี้ยวขวา แล้วเปลี่ยนช่องเข้าเลนขวาแล้วกลับรถ | 298                 | 74.50  |
| อื่นๆ  | 0                   | 0      |

จากตาราง พบว่า วิธีการในการกลับรถจากจุด A ไป B และจาก B ไป C กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 74.50 เลือกวิธีการให้สัญญาณไฟเลี้ยวขวา แล้วเปลี่ยนช่องจราจรเข้าเลนขวาเมื่อปลอดภัยแล้วกลับรถ

ที่เหลือของกลุ่มตัวอย่าง คือ ร้อยละ 25.50 เลือกวิธีการหยุดอยู่เลนขวา ก่อน รอจนรถหมดแล้วค่อยกลับรถ

ตาราง 4.13 พฤติกรรมที่แยกสัญญาณไฟจราจร เมื่อไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ

| มีระดับความแต่ติดสัญญาณไฟแดงที่ทางแยก ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะทำอย่างไร | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|---|---------------------|--------|
| รองนกว่าได้สัญญาณไฟเขียว  | 243                 | 60.75  |
| อาจฝ่าสัญญาณไฟแดง   | 125                 | 31.25  |
| ฝ่าสัญญาณไฟแดง หรือ ขับอ้อมไปทางซ้าย                                    | 32                  | 8.00   |

จากตาราง พบว่า มีระดับความแต่ติดสัญญาณไฟแดงที่ทางแยก และเห็นว่าถนนสายนั้นว่าง และไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือร้อยละ 60.75 คำนึงถึงความปลอดภัย

ตาราง 4.14 พฤติกรรมที่แยกสัญญาณไฟจราจร เมื่อสัญญาณไฟจราจรข้างหน้ากำลังจะเปลี่ยนจากไฟเขียวเป็นไฟเหลือง (หรือไฟกระพริบ)

| กำลังขับขีรถจักรยานยนต์เห็นสัญญาณไฟจราจรข้างหน้ากำลังจะเปลี่ยนจากไฟเขียวเป็นไฟเหลือง | จำนวน (ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|--|------------------|--------|
| ลดความเร็วแล้วหยุดโดยไม่สนใจว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือไม่                             | 214              | 53.50  |
| เร่งความเร็ว เพื่อให้ผ่านทางแยกไปโดยเร็ว โดยไม่สนใจว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือไม่      | 95               | 23.75  |
| ขึ้นอยู่กับว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือไม่ ถ้ามีก็หยุด ถ้าไม่มีก็ไป                     | 91               | 22.75  |

จากตาราง พบว่า กำลังขับขีรถจักรยานยนต์ เห็นสัญญาณไฟจราจรข้างหน้ากำลังจะเปลี่ยนจากไฟเขียวเป็นไฟเหลือง (หรือไฟเขียวกำลังกระพริบ) กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 53.50 คำนึงถึงความปลอดภัย

ตาราง 4.15 การขับขีรถจักรยานยนต์ซ้อนสาม

| เคยขับขีรถจักรยานยนต์ซ้อนสามหรือไม่ | จำนวน (ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|-------------------------------------|------------------|--------|
| ไม่เคย                              | 35               | 8.75   |
| เคย บ่อยๆ                           | 116              | 29.00  |
| เคย เมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น       | 249              | 62.25  |

จากตาราง พบว่า การขับขีรถจักรยานยนต์ซ้อนสาม กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 91.25 มองข้ามความปลอดภัย

ตาราง 4.16 พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย

| พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย                  | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|---|---------------------|--------|
| ไม่สวมเลย                                   | 54                  | 13.50  |
| สวมเสมอไม่ขึ้นกับระยะทางว่าจะใกล้หรือไกล    | 89                  | 22.25  |
| ระยะทางสั้นไม่สวม ระยะทางไกลสวม             | 153                 | 38.25  |
| สวมเฉพาะบริเวณที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจเท่านั้น | 104                 | 26.00  |

จากตาราง พบว่า การสวมหมวกนิรภัย กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 77.75 มองข้ามความปลอดภัย

ตาราง 4.17 ลักษณะการสวมหมวกนิรภัย (เฉพาะกรณีที่มีการสวมหมวกนิรภัย)

| ลักษณะการสวมหมวกนิรภัย | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|------------------------|---------------------|--------|
| ครอบเฉยๆ               | 101                 | 25.25  |
| ครอบแล้วรัดสายรัดด้วย  | 245                 | 74.75  |

จากตาราง พบว่า ลักษณะการสวมหมวกนิรภัย (เฉพาะกรณีที่มีการสวมหมวกนิรภัย) กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 74.75 คำนึงความปลอดภัยโดยสวมหมวกนิรภัยครอบแล้วรัดสายรัด

#### 4.1.3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์

4.1.3.1 ความคิดเห็น เหตุผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์: (ตาราง 4.18 ตาราง 4.19 และตาราง 4.20)

4.1.3.2 ความคิดเห็นต่อการบังคับให้สวมหมวกนิรภัย: (ตาราง 4.21)

4.1.3.3 ความคิดเห็นของการสวมรองเท้าแตะขณะขับขีรถจักรยานยนต์ต่อความปลอดภัย :  
(ตาราง 4.22)

4.1.3.4 ความคิดเห็นการแข่งขั้ยกับการฝึคกฎหมาย: (ตาราง 4.23)

4.1.3.5 ความคิดเห็นการแข่งขั้ยกับความปลอดภัย: (ตาราง 4.24)

4.1.3.6 ความคิดเห็นในกรณีถนนเดินรตทางเดียว การแข่งขั้ยรคคันที่อยู่ข้างหน้าเป็นการกระทำที่ฝึคกฎหมายหรือไม่: (ตาราง 4.25)

4.1.3.7 ความคิดเห็นในกรณีถนนเดินรตสองทาง การแข่งขั้ยรคคันที่อยู่ข้างหน้าเป็นการกระทำที่ฝึคกฎหมายหรือไม่: (ตาราง 4.26)

ตาราง 4.18 เหตุผลของการที่คิดว่าการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความเสี่ยงสูง

| เหตุผล  | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|---|---------------------|--------|
| 1. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์โดยส่วนใหญ่ไม่มีความระมัดระวัง<br>ขับรคด้วยความประมาท | 58                  | 14.50  |
| 2. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์โดยส่วนใหญ่ไม่เคารพกฎจราจร                            | 28                  | 7.00   |
| 3. บนท้องถนนมีรคมากมาย มีอัตราเสี่ยงสูง                                       | 19                  | 4.75   |
| 4. อุบัติเหตุจราจรเกิดได้ทุกเวลา  | 12                  | 3.00   |
| 5. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์โดยส่วนใหญ่ไม่รู้กฎจราจร                              | 11                  | 2.75   |
| 6. อื่นๆ  | 12                  | 3.0    |
| รวม   | 140                 | 35     |

จากตาราง พบว่า เหตุผลของการที่คิดว่าการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความเสี่ยงสูง มี  
หลากหลาย เช่น ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์โดยส่วนใหญ่ไม่มีความระมัดระวัง ขับรคด้วยความประมาท  
ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์โดยส่วนใหญ่ไม่เคารพกฎจราจร เป็นต้น

ตาราง 4.19 เหตุผลของการคิดว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความเสี่ยงปานกลาง

| เหตุผล  | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|---|---------------------|--------|
| 1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ถ้ามีความระมัดระวัง ขับรถด้วยความไม่ประมาท อุบัติเหตุก็จะไม่เกิด | 126                 | 31.50  |
| 2. อุบัติเหตุจะเกิดหรือไม่เกิดขึ้นกับฝีมือ สมาธิในการขับขี่ของแต่ละคน                     | 21                  | 5.25   |
| 3. มีการสวมหมวกนิรภัย   | 15                  | 3.75   |
| 4. บนท้องถนนมีรถมากมาย มีอัตราเสี่ยงสูง   | 13                  | 3.25   |
| 5. รถจักรยานยนต์มีขนาดเล็ก มีความอันตราย  | 11                  | 2.75   |
| 6. อื่นๆ  | 34                  | 8.5    |
| รวม   | 220                 | 55.00  |

จากตาราง พบว่า เหตุผลของการคิดว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความเสี่ยงปานกลาง ส่วนใหญ่ คือ การขับขี่รถจักรยานยนต์ถ้ามีความระมัดระวัง ขับรถด้วยความไม่ประมาท อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จะไม่เกิด

ตาราง 4.20 เหตุผลของการคิดว่าการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความเสี่ยงต่ำ

| เหตุผล   | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|--|---------------------|--------|
| 1. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ถ้ามีความระมัดระวัง ขับรถด้วยความไม่ประมาท อุบัติเหตุก็จะไม่เกิด | 20                  | 5      |
| 2. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ถ้าปฏิบัติตามกฎจราจรอุบัติเหตุก็จะไม่เกิด                        | 11                  | 2.75   |
| 3. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ขับรถช้า   | 5                   | 1.25   |
| 4. อื่นๆ   | 4                   | 1      |
| รวม  | 40                  | 10     |

จากตาราง พบว่า เหตุผลของการคิดว่าการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความเสี่ยงต่ำ ส่วนใหญ่คือ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ถ้ามีความระมัดระวัง ขับรถด้วยความไม่ประมาท อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ก็จะไม่เกิด

ตาราง 4.21 การบังคับให้สวมหมวกนิรภัย

| การบังคับให้สวมหมวกนิรภัย | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|---------------------------|---------------------|--------|
| เห็นด้วย                  | 319                 | 79.75  |
| ไม่เห็นด้วย               | 53                  | 13.25  |
| อื่นๆ                     | 28                  | 7.00   |

จากตาราง พบว่า ส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 79.75 เห็นด้วยเกี่ยวกับการบังคับให้สวมหมวกนิรภัย

ตาราง 4.22 ความคิดเห็นต่อการสวมรองเท้าแตะขณะขับขีมีผลต่อความปลอดภัยหรือไม่

| การสวมรองเท้าแตะขณะขับขีมีผลต่อความปลอดภัย | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|--|---------------------|--------|
| เห็นว่ามีผล                                | 181                 | 45.25  |
| เห็นว่าไม่มีผล                             | 219                 | 54.75  |

จากตาราง พบว่า มีความก้ำกึ่งระหว่างความคิดว่าการสวมรองเท้าแตะขณะขับขีมีผลต่อความปลอดภัยกับการสวมรองเท้าแตะขณะขับขีไม่มีผลต่อความปลอดภัย

ตาราง 4.23 ความคิดเห็นการแข่งขั้ยผิดกฎหมายหรือไม่

| การแข่งขั้ยผิดกฎหมายหรือไม่ | จำนวน<br>(ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|-----------------------------|---------------------|--------|
| ผิด                         | 350                 | 87.50  |
| ไม่ผิด                      | 50                  | 12.50  |

จากตาราง พบว่า ส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 87.50 คิดว่าการแข่งขั้ยผิดกฎหมาย



ตาราง 4.24 ความคิดเห็นการแข่งขั่ย มีความอันตรายหรือไม่

| การแข่งขั่ย มีความอันตรายหรือไม่ | จำนวน (ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|----------------------------------|------------------|--------|
| มี                               | 385              | 96.25  |
| ไม่มี                            | 15               | 3.75   |

จากตาราง พบว่า ส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 96.25 เห็นการแข่งขั่ย มีความอันตราย

ตาราง 4.25 ความคิดเห็นในกรณีถนนเดินรถทางเดียว เช่น ถนนภูผากักดีซึ่งผ่านหน้าพลับพลาที่ประทับ (หน้า 85 ในภาคผนวก ก) ท่านคิดว่าการกระทำดังกล่าว (การแข่งขั่ยรถคันที่อยู่ข้างหน้า) เป็นการทำผิดกฎหมายหรือไม่

| ในกรณีถนนเดินรถทางเดียว การแข่งขั่ย รถคันหน้าเป็นการทำผิดกฎหมายหรือไม่ | จำนวน (ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|--|------------------|--------|
| ผิด  | 216              | 54.00  |
| ไม่ผิด   | 184              | 46.00  |

จากตาราง พบว่า ส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 54 คิดว่าการแข่งขั่ยผิดกฎหมาย

ตาราง 4.26 ในกรณีถนนที่มีรถวิ่งสองทาง (แต่ละทิศทางกว้างมากๆ) ท่านคิดว่าการขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะดังกล่าว (การแข่งทางซ้ายรถคันข้างหน้า) เป็นการทำผิดกฎหมายหรือไม่

| ในกรณีถนนที่มีรถวิ่ง 2 ทาง (แต่ละทิศทางกว้างมากๆ) การขี่รถจักรยานยนต์แข่งทางซ้ายรถคันข้างหน้าเป็นการทำผิดกฎหมายหรือไม่ | จำนวน (ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|--|------------------|--------|
| ผิด  | 204              | 51.00  |
| ไม่ผิด   | 196              | 49.00  |

จากตาราง พบว่า ส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 51 คิดว่าการแข่งซ้ายในลักษณะดังกล่าวผิดกฎหมาย

4.1.3.8 ข้อเสนอแนะในการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์: ร้อยละ 43.25 ของกลุ่มตัวอย่างให้ผู้ขี่รถจักรยานยนต์เคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (ตาราง 4.26) ตาราง 4.27 ข้อเสนอแนะในการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

| ลำดับที่ | ข้อเสนอแนะ   | จำนวน (ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|----------|--|------------------|--------|
| 1        | ผู้ขี่รถจักรยานยนต์เคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด | 173              | 43.25  |
| 2        | ผู้ขี่รถจักรยานยนต์ควรขับรถด้วยความไม่ประมาท               | 114              | 28.50  |
| 3        | ผู้ขี่รถจักรยานยนต์ไม่ควรขับรถเร็ว                         | 45               | 11.25  |
| 4        | เมาไม่ควรขับรถ   | 24               | 6.00   |
| 5        | อื่นๆ  | 44               | 11.00  |

จากตาราง พบว่า ข้อเสนอแนะในการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ คือ ผู้ขี่รถจักรยานยนต์เคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

4.1.3.9 ข้อเสนอแนะในการลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์: ร้อยละ 26.50 ของกลุ่มตัวอย่างให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่ด้วยความไม่ประมาท (ตาราง 4.27)

ตาราง 4.28 ข้อเสนอแนะในการลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

| ลำดับที่ | ข้อเสนอแนะ   | จำนวน (ตัวอย่าง) | ร้อยละ |
|----------|--|------------------|--------|
| 1        | ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรขับขี่โดยไม่ประมาท                          | 106              | 26.50  |
| 2        | ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยให้ถูกต้อง                     | 99               | 24.75  |
| 3        | ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรเคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด    | 88               | 22.00  |
| 4        | ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ควรขับรถเร็ว (ขับช้าๆ)                      | 62               | 15.50  |
| 5        | ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรตรวจสภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเป็นประจำ | 29               | 7.25   |
| 6        | อื่นๆ  | 16               | 4.00   |

จากตาราง พบว่า ข้อเสนอแนะในการลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรขับขี่โดยไม่ประมาท

หลังจากได้สรุปผลจากแบบสอบถามแล้ว ได้มีการตรวจสอบว่า คำตอบมีความเที่ยงตรงเพียงใดจากกลุ่มเป้าหมายจำนวน 100 ตัวอย่าง โดยสามารถกระทำได้เพียงบางข้อดังต่อไปนี้เท่านั้น ส่วนที่ 2 ข้อที่ 1 ท่านมีวิธีการอย่างไรในการมองรถคันหลังในการเปลี่ยนช่องจราจร

|                                   | ร้อยละจากแบบสอบถาม                            | ร้อยละจากการสังเกต |
|-----------------------------------|---|--------------------|
| ไม่มองสนใจแต่รถคันที่อยู่ข้างหน้า | 2.75  | 4                  |
| มองโดยการหันหน้า/กระจกข้าง        | 97.25   | 96                 |
| วันที่ทำการสังเกต                 | จันทร์ ที่ 8 มกราคม 2545                      |                    |
| สถานที่ทำการสังเกต                | ถนน สุริยะประดิษฐ์ หน้ารร.นราสิกขาลัย(ฝั่งร.) |                    |

ส่วนที่ 2 ข้อที่ 2 ท่านจับจี้รถจักรยานยนต์ผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร เมื่อจับจี้รถจักรยานยนต์บนถนนสายเอก ปกติท่านทำอย่างไร

|   | ร้อยละจากแบบสอบถาม        | ร้อยละจากการสังเกต |
|---|---------------------------|--------------------|
| ชลดความเร็ว เพื่อคว่ามีรถจากถนนสายรองออกมาหรือเปล่า                     | 81.75                     | 78                 |
| รักษาความเร็วเดิมโดยที่กรณีมีรถจากถนนสายรองออกมาใช้วิธี เช่น กดแตรเตือน | 18.25                     | 22                 |
| วันที่ทำการสังเกต   | จันทร์ ที่ 15 มกราคม 2545 |                    |
| สถานที่ทำการสังเกต  | สี่แยกเทศบาล              |                    |

ส่วนที่ 2 ข้อที่ 3 ท่านจับจี้รถจักรยานยนต์ผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร เมื่อจับจี้รถจักรยานยนต์บนถนนสายรองจะไปตรง ปกติท่านทำอย่างไร

|                                | ร้อยละจากแบบสอบถาม        | ร้อยละจากการสังเกต |
|--------------------------------|---------------------------|--------------------|
| รักษาความเร็วเดิม              | 2.25                      | 0                  |
| ลดความเร็ว/หยุดรอจนกว่าปลอดภัย | 87.75                     | 100                |
| วันที่ทำการสังเกต              | จันทร์ ที่ 15 มกราคม 2545 |                    |
| สถานที่ทำการสังเกต             | สี่แยกเทศบาล              |                    |

ส่วนที่ 2 ข้อที่ 7 ท่านมีวิธีการอย่างไรในการเปลี่ยนช่องจราจร

|                            | ร้อยละจากแบบสอบถาม                  | ร้อยละจากการสังเกต |
|----------------------------|-------------------------------------|--------------------|
| เมื่อท่านสะดวก             | 9.50                                | 12                 |
| มองหลังแล้วให้สัญญาณไฟก่อน | 90.50                               | 88                 |
| วันที่ทำการสังเกต          | จันทร์ ที่ 8 มกราคม 2545            |                    |
| สถานที่ทำการสังเกต         | ถนนสุริยะประดิษฐ์ หน้าร.นราสิกขาลัย |                    |

ส่วนที่ 2 ข้อที่ 9 ท่านมีวิธีการอย่างไรในการกลับรถ

|                                 | ร้อยละจากแบบสอบถาม                  | ร้อยละจากการสังเกต |
|---------------------------------|-------------------------------------|--------------------|
| หยุดอยู่เลนซ้ายก่อน             | 25.50                               | 28                 |
| ให้สัญญาณไฟ ปลอดภัย เปลี่ยนช่อง | 74.50                               | 72                 |
| วันที่ทำการสังเกต               | จันทร์ ที่ 8 มกราคม 2545            |                    |
| สถานที่ทำการสังเกต              | ถนนสุริยะประดิษฐ์ หน้าร.นราสิกขาลัย |                    |

ส่วนที่ 2 ข้อที่ 11 ขณะที่ท่านกำลังขับจี้รถจักรยานยนต์เห็นสัญญาณไฟจราจรข้างหน้า กำลังจะเปลี่ยนจากไฟเขียวเป็นไฟเหลือง (หรือไฟกระพริบ) ท่านจะอย่างไร

|                    | ร้อยละจากแบบสอบถาม | ร้อยละจากการสังเกต |
|--------------------|--------------------|--------------------|
| ลดความเร็วแล้วหยุด | 53.5               | 56                 |

|                                 |                          |    |
|---------------------------------|--------------------------|----|
| เร่งความเร็วให้ผ่านแยกไปโดยเร็ว | 46.50                    | 44 |
| วันที่ทำการสังเกต               | จันทร์ ที่ 8 มกราคม 2545 |    |
| สถานที่ทำการสังเกต              | สามแยกหน้าเรือนจำ        |    |

พบว่า ร้อยละจากแบบสอบถาม และจากการสังเกตมีค่าใกล้เคียงกัน จึงถือว่าคำตอบของกลุ่มตัวอย่างมีความเที่ยงตรง และเชื่อถือได้ตามสมมุติฐานเบื้องต้น

#### 4.2 ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์

ตาราง 4.29 การบรรยายทางสถิติตัวแปรตามเชิงปริมาณที่ใช้ในการวิเคราะห์ (Descriptive Statistics)

| ตัวแปร                        | ค่าต่ำสุด | ค่าสูงสุด | หน่วย | ค่าเฉลี่ย | ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน |
|-------------------------------|-----------|-----------|-------|-----------|----------------------|
| ประสบการณ์การขับขี่           | 0.3       | 46        | ปี    | 10.20     | 8.97                 |
| จำนวนผู้ซ้อนท้าย              | 0         | 4         | คน    | 0.93      | 0.80                 |
| อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์    | 0         | 40        | ปี    | 6.17      | 4.87                 |
| จำนวนช่องจราจร                | 1         | 4         | ช่อง  | 2.54      | 0.88                 |
| อายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ | 10        | 70        | ปี    | 23.86     | 11.27                |

##### 4.2.1 ผลการวิเคราะห์

จากเงื่อนไขของการวิเคราะห์ความถดถอย กล่าวไว้ว่า ตัวแปรอิสระไม่ควรมีความสัมพันธ์กัน (ไม่ว่าจะทิศทางเดียวกัน หรือทิศทางตรงกันข้ามกัน) ผลการตรวจสอบโดยใช้แผนภาพการกระจาย (Scatter Plot) ดังแสดงในภาคผนวก ข. หน้า 115-120 พบว่า ตัวแปรอิสระอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และตัวแปรอิสระประสบการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันในทิศทางเดียวกัน

ทำให้ต้องแยกการวิเคราะห์เป็น 2 กรณี ดังนี้

- กรณีที่ 1. ไม่มีตัวแปรอิสระประสบการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รวมอยู่ด้วย
- กรณีที่ 2. ไม่มีตัวแปรอิสระอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รวมอยู่ด้วย

4.2.3.1 ในที่นี้ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างผลการวิเคราะห์โดยที่มีตัวแปรอิสระอายุการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รวมอยู่ด้วย ผลดังแสดงในภาคผนวก ค หน้า 93-96 ผลการวิเคราะห์สรุปได้ดังนี้ ตัวแปรอิสระที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีดังนี้

1. สภาพจิตใจ ภาวะการเจ็บป่วย การมีนเมาสุรา
2. สภาพถนน สภาพภูมิอากาศ
3. จุดมุ่งหมายการเดินทาง
4. ความเร่งรีบในการเดินทาง
5. คู่กรณี
6. เพศของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
7. อายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ที่ระดับนัยสำคัญ (แอลฟา) = 0.01 (p-value = Significance)

สามารถพยากรณ์การไม่เกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ (เหตุการณ์ที่สนใจ) ได้ 75.73 %

เปอร์เซ็นต์รวมการพยากรณ์ถูกต้อง เท่ากับ  $((353+337)/(445+445)) * 100 = 77.53 %$

เปอร์เซ็นต์รวมการพยากรณ์ไม่ถูกต้อง เท่ากับ  $((108+92)/(445+445)) * 100 = 22.47 %$

ผลการวิเคราะห์พบอีกว่า

เพศชายมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 2 เท่าของเพศหญิง  
กรณีคู่กรณีเป็นรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 1.2 เท่าของกรณีคู่กรณีเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถบรรทุกสี่ล้อ (รถกระบะ)

ภาวะการเร่งรีบในการเดินทางรีบมาก มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 18 เท่าของภาวะการเร่งรีบในการเดินทางปกติ

ภาวะการเร่งรีบในการเดินทางรีบ มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 3 เท่าของภาวะการเร่งรีบในการเดินทางปกติ

ภาวะสภาพถนน-สภาพอากาศ ไม่ดีมาก มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 8.5 เท่าของภาวะสภาพถนน-สภาพอากาศ ดีมาก

ภาวะสภาพถนน-สภาพอากาศ ไม่ดี มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 5 เท่าของภาวะสภาพถนน-สภาพอากาศ ดีมาก

ภาวะสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย และการมีนเมาสุรา ไม่ปกติมาก มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 8 เท่าของภาวะสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย และการมีนเมาสุรา ดีมาก

ภาวะสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย และการมีนเมาสุรา ไม่ปกติ มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 7 เท่าของภาวะสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย และการมีนเมาสุรา ดีมาก

ภาวะจุดมุ่งหมายการเดินทางเพื่อการทำงาน ไปโรงเรียน หรือกลับบ้าน มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 2 เท่าของภาวะจุดมุ่งหมายการเดินทางเพื่อการพักผ่อน

ภาวะอายุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่ม 1 ปี มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 0.8 เท่าของภาวะอายุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เดิม

และจากการวิเคราะห์เมื่อต้องการดูว่าที่ความน่าจะเป็นต่อความปลอดภัยของการขับขี่รถจักรยานยนต์มีค่าไม่น้อยกว่า 0.50 (ที่สภาวะปกติ และเป็นไปได้มากที่สุด) พบว่า เพศชายจะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 19.10 ปี ส่วนเพศหญิงจะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 15.25 ปี

จากการวิเคราะห์เมื่อต้องการดูว่าที่ความน่าจะเป็นต่อความปลอดภัยของการขับขี่รถจักรยานยนต์มีค่าไม่น้อยกว่า 0.50 (ภายใต้สภาวะ สภาพจิตใจ ภาวะการเจ็บป่วย การมีเมาสุรา แยกมาก ส่วนสภาวะอื่นๆปกติและเป็นไปได้มากที่สุด เช่น คู่กรณีเป็นรถจักรยานยนต์ จุดมุ่งหมายการเดินทาง คือ ไปทำงาน/ทำธุระ/กลับบ้าน/ไปโรงเรียน เป็นต้น) พบว่า เพศชายจะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 34.00 ปี ส่วนเพศหญิงจะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 30.20 ปี

จากการวิเคราะห์เมื่อต้องการดูว่าที่ความน่าจะเป็นต่อความปลอดภัยของการขับขี่รถจักรยานยนต์มีค่าไม่น้อยกว่า 0.50 (ภายใต้สภาวะความเร่งรีบในการเดินทาง รีบมาก ส่วนสภาวะอื่นๆปกติ และเป็นไปได้มากที่สุด เช่น คู่กรณีเป็นรถจักรยานยนต์ จุดมุ่งหมายการเดินทาง คือ ไปทำงาน/ทำธุระ/กลับบ้าน/ไปโรงเรียน เป็นต้น) พบว่า เพศชายจะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 40.00 ปี ส่วนเพศหญิงจะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 35.80 ปี

4.2.3.2 ส่วนกรณีที่มีตัวแปรอิสระประสมการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รวมอยู่ด้วยการวิเคราะห์ดังแสดงในภาคผนวก จ. หน้า 102-105 ผลการวิเคราะห์สรุปได้ดังนี้

ตัวแปรอิสระที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีดังนี้

1. สภาพจิตใจ ภาวะการเจ็บป่วย การมีเมาสุรา
2. สภาพถนน สภาพภูมิอากาศ
3. จุดมุ่งหมายการเดินทาง
4. ความเร่งรีบในการเดินทาง
5. คู่กรณี
6. ประสมการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
7. เพศของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ที่ระดับนัยสำคัญ (แอลฟา) = 0.01 (p-value = Significance)

สามารถพยากรณ์การไม่เกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ ได้ 76.63 %

เปอร์เซ็นต์รวมการพยากรณ์ถูกต้อง เท่ากับ  $((363+341)/(445+445)) * 100 = 79.10 %$



เปอร์เซ็นต์รวมการพยากรณ์ไม่ถูกต้อง เท่ากับ  $((104+82)/(445+445)) * 100 = 20.90 \%$

ผลการวิเคราะห์พบอีกว่า

เพศชายมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ประมาณ 2 เท่าของเพศหญิง  
กรณีผู้หญิงเป็นรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ประมาณ  
1.2 เท่าของกรณีผู้หญิงเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถบรรทุกสี่ล้อ (รถกระบะ)

ภาวะการเร่งรีบในการเดินทางรีบมาก มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์  
ประมาณ 22.5 เท่าของภาวะการเร่งรีบในการเดินทางปกติ

ภาวะการเร่งรีบในการเดินทางรีบ มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์  
ประมาณ 3.5 เท่าของภาวะการเร่งรีบในการเดินทางปกติ

ภาวะสภาพถนน-สภาพอากาศ ไม่ดีมาก มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์  
ประมาณ 10.5 เท่าของภาวะสภาพถนน-สภาพอากาศ ดีมาก

ภาวะสภาพถนน-สภาพอากาศ ไม่ดี มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์  
ประมาณ 6 เท่าของภาวะสภาพถนน-สภาพอากาศ ดีมาก

ภาวะสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย และการมีเมาสุรา ไม่ปกติมาก มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ  
จากรถจักรยานยนต์ประมาณ 12 เท่าของภาวะสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย และการมีเมาสุราดีมาก

ภาวะสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย และการมีเมาสุรา ไม่ปกติ มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ  
จากรถจักรยานยนต์ประมาณ 9.5 เท่าของภาวะสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย และการมีเมาสุราดีมาก

ภาวะจุดมุ่งหมายการเดินทางเพื่อการทำงาน ไปโรงเรียน หรือกลับบ้าน มีแนวโน้มการเกิด  
อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ประมาณ 2 เท่าของภาวะจุดมุ่งหมายการเดินทางเพื่อการพักผ่อน

ภาวะประสบการณ์การขับขี่เพิ่ม 1 ปี มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์  
ประมาณ 0.8 เท่าของภาวะประสบการณ์การขับขี่เดิม

จากการวิเคราะห์เมื่อต้องการดูว่าที่ความน่าจะเป็นต่อความปลอดภัยของการขับขี่รถจักร-  
ยานยนต์มีค่าไม่น้อยกว่า 0.50 (ที่สภาวะปกติ และเป็นไปได้มากที่สุด) พบว่า เพศชายจะต้องมี  
ประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า 6.80 ปี ส่วนเพศหญิงจะต้องมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า  
3.00 ปี

จากการวิเคราะห์เมื่อต้องการดูว่าที่ความน่าจะเป็นต่อความปลอดภัยของการขับขี่รถจักร-  
ยานยนต์มีค่าไม่น้อยกว่า 0.50 (ภายใต้สภาวะ สภาพจิตใจ ภาวะการเจ็บป่วย การมีเมาสุรา แย่มาก  
ส่วนสภาวะอื่นๆปกติ และเป็นไปได้มากที่สุด เช่น ผู้หญิงเป็นรถจักรยานยนต์ จุดมุ่งหมายการเดินทาง คือ ไปทำงาน/ทำธุระ/กลับบ้าน/ไปโรงเรียน เป็นต้น )พบว่า เพศชายจะต้องมีประสบการณ์การ  
ขับขี่ไม่น้อยกว่า 18.60 ปี ส่วนเพศหญิงจะต้องมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า 15.10 ปี

จากการวิเคราะห์เมื่อต้องการดูว่าที่ความน่าจะเป็นต่อความปลอดภัยของการขับขี่รถจักรยานยนต์มีค่าไม่น้อยกว่า 0.50 (ภายใต้สภาวะความเร่งรีบในการเดินทาง รีบมาก ส่วนสภาวะอื่นๆ ปกติ และเป็นไปได้มากที่สุด เช่น คู่กรณีเป็นรถจักรยานยนต์ จุดมุ่งหมายการเดินทาง คือ ไปทำงาน/ทำธุระ/กลับบ้าน/ไปโรงเรียน เป็นต้น) พบว่า เพศชายจะต้องมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า 22.00 ปี ส่วนเพศหญิงจะต้องมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า 18.50 ปี

และสุดท้ายได้มีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้ง โดยใช้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรจริง จำนวน 90 ครั้ง จากสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาสในช่วงเดือนตุลาคม 2544-กุมภาพันธ์ 2545 พบว่า สามารถอธิบายได้ร้อยละ 90 (81 ครั้ง) ส่วนอีกร้อยละ 10 (9 ครั้ง) แจกแจงได้ดังนี้

4 ครั้ง คู่กรณีเป็นเด็กชาย ช่วงอายุ 10-12 ปี ประสบการณ์การขับขี่ 0-1 ปี และขับขี่ด้วยความเร่งรีบมาก

2 ครั้ง คู่กรณีเป็นเพศชาย อายุ 19 และ 25 ปี ประสบการณ์การขับขี่ 9 และ 14 ปี ตามลำดับ ขับขี่ด้วยความเร่งรีบมาก และขับขี่ผิดกฎจราจร

ส่วนอีก 3 ครั้ง ไม่สามารถอธิบายได้