

ศึกษาวิธีการป้องกันพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ : กรณีศึกษา โรงเรียนวัดสุวรรณประดิษฐ์ หมู่ 3

Study on how to prevent adolescent driving behaviors at risk of accidents: a case study of

Wat Suwanpradit School, Moo 3

ธัญลักษณ์ จันทร์มาก^{1*} กชนิภา โสภขานา¹ อภิชัย สุขเกษม¹

พินรัตน์ นุชโพธิ์¹ และศุภศิวิ สุวรรณเกษร²

¹สาขาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม

²สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความพึงพอใจและความคิดเห็นในการป้องกันพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ : กรณีศึกษา โรงเรียนวัดสุวรรณประดิษฐ์ หมู่ 3 โดยใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามจากผู้ปกครอง จำนวน 120 ชุด ผลการวิเคราะห์ระดับความพึงพอใจในการศึกษาวิธีการป้องกันพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.86$, $SD = 0.356$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าความพึงพอใจในการศึกษาวิธีการป้องกันพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้ง 4 ด้าน ซึ่งสามารถเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ ด้านการมีสติในการใช้ถนน ($\bar{X} = 2.97$, $SD = 0.431$) ด้านความไม่ประมาท ($\bar{X} = 2.90$, $SD = 0.306$) ด้านการเคารพกฎจราจร ($\bar{X} = 2.85$, $SD = 0.340$) และด้านการสวมหมวกนิรภัย ($\bar{X} = 2.73$, $SD = 0.346$) และผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ระดับการศึกษาที่ต่างกันจะมีความคิดเห็นในการป้องกันพฤติกรรมในการขับขี่ด้านการมีสติในการใช้ถนนแตกต่างกัน กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์การขับขี่แตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นแตกต่างกันในด้านการมีสติในการใช้ถนนและกับความไม่ประมาทแตกต่างกัน

คำสำคัญ : อุบัติเหตุ, ผู้ปกครอง, วัยรุ่น

Abstract

This study aims to learn satisfaction and reviews to prevent driving behavior of teenagers at risk of accidents: a case study of school Suwan pradit. Moo 3, using a tool to collect information about a query from the guardian. The total number of 120 sets of analysis of satisfaction in studying how to prevent the driving behavior of teenagers at risk of accident. In the picture are included in intermediate ($\bar{X}= 2.86$, $SD = 0.356$), considering the detail side finds satisfaction in studying how to prevent the driving behavior of teenagers at risk of accident. All 4 sides which can sort in descending order as follows: the side of consciousness in using the roads ($\bar{X} = 2.97$, $SD = 0.431$) safety precaution ($\bar{X} = 2.90$, $SD = 0.306$) side to respect traffic rules ($\bar{X} = 2.85$, $SD = 0.340$) and wear a helmet ($\bar{X} = 2.73$, $SD = 0.346$) and hypothesis test results found that educational level, there will be different opinions on the prevention side to driving behaviour consciously used different roads. Samples with different driving experience will have a different opinion in terms of consciously using the street as a precaution and to vary.

Keywords : Accident, Parent, Teens

*ผู้นิพนธ์ประสานงาน mild230140@gmail.com

1. บทนำ

จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นของประเทศไทยในแต่ละปีส่งผลกระทบต่อความเสียหายทางด้านเศรษฐกิจ เป็นจำนวนมาก รวมทั้งสูญเสียบุคลากรที่เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศ ซึ่งแต่ละหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้พยายามหาวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวหลากหลายวิธีทั้งในด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์จัดอบรมประสานความร่วมมือต่างๆ ระหว่างหน่วยงานของรัฐด้วยกันเองและระหว่างภาคประชาชน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางจราจรรวมทั้งรัฐบาลมีนโยบายในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อเป็นส่วนช่วยผลักดันในการรณรงค์ลดอุบัติเหตุอย่างจริงจัง

จากการรณรงค์เรื่องการลดอุบัติเหตุจะเห็นได้ว่า บริเวณหน้าโรงเรียนในเขตชุมชน เป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนสูง เนื่องจากผู้ที่เข้ามาใช้ถนนทางข้าม และทำกิจกรรม ต่างๆ บริเวณหน้าโรงเรียนหรือสถานศึกษาส่วนใหญ่เป็นนักเรียน โดยเฉพาะพื้นที่ที่ทำการศึกษเป็นโรงเรียนที่ให้การศึกษาแก่เด็กเล็กเป็นจำนวนมาก “Children are not Adults” เด็กมีการรับรู้และตัดสินใจได้ช้ากว่าผู้ใหญ่ซึ่งเป็นกลุ่มที่ขาดความระมัดระวังในการใช้ถนนไม่ทราบถึงอันตรายที่จะเข้ามาถึงตัวในบางครั้งเด็กจะออกมาเล่นบริเวณริมถนนหรือเคลื่อนที่ เข้าไปในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นโดยไม่รู้ตัวรวมถึงการเดินข้ามถนนของเด็กที่ไม่ค่อยระมัดระวังอันเนื่องจากการที่เด็กไม่สามารถคาดคะเนความเร็ว ของรถที่สัญจรไปมาและช่องว่างที่เหมาะสมที่สามารถข้ามได้อย่างปลอดภัยได้ด้วยตัวเองรวมถึงไม่ทราบ ความหมายของเครื่องหมายจราจรและที่สำคัญ ไม่สามารถคาดคะเนการเคลื่อนที่ของเด็กได้จึงอาจส่งผล ให้เกิดอุบัติเหตุที่ไม่คาดฝันได้ ดังนั้นจึงควรหาวิธีป้องกันเพื่อลดอุบัติเหตุภายในบริเวณโรงเรียน และ สถานศึกษา เพื่อสนองนโยบายของรัฐและเพื่อเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาบุคลากรของชาติในอนาคต

การจัดการด้านความปลอดภัยบริเวณโรงเรียนเป็นกระบวนการหนึ่งในการสร้างสภาพแวดล้อมบริเวณโรงเรียน ให้เกิดความปลอดภัยโดยทำให้ผู้ขับขี่สามารถประเมินสถานการณ์ ล่วงหน้าได้ว่าอาจจะมีเด็กเดินเข้ามาในบริเวณถนนที่มีการจราจรหนาแน่นซึ่งผู้ขับขี่จะต้องขับขี่ด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษและในขณะเดียวกันยังเป็นการส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายของเครื่องหมายจราจรให้กับนักเรียนและผู้ปกครอง นอกจากนี้จะช่วยลดอุบัติเหตุบริเวณ โรงเรียนยังช่วยให้การจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนมีความเป็นระเบียบเรียบร้อยการจราจรคล่องตัวไม่ติดขัดอีกด้วย ทางมหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงครามโดยสาขาวิชาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ จึงขอเสนอการศึกษา การจัดการความปลอดภัยบริเวณโรงเรียนภายในจังหวัดนครราชสีมา ในครั้งนี้เพื่อแก้ไขอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณโรงเรียนและสถานศึกษา

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้ปกครองที่มีต่อการป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจของผู้ปกครองที่มีต่อพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่น

2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กาญจนากรอง สุธังคะ (2559) ได้ศึกษาวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์พบว่าปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ พฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรใช้ความเร็วในการขับขี่และขับขี่ด้วยความคึกคะนองจะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

นิภา เสียงสืบชาติ (2549) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับพอใช้ เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ในระดับปานกลาง มีความพร้อมและมีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับดี

สุนทร อรุณโณ (2556) ได้ศึกษาการศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในอำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในพฤติกรรมการควบคุมอารมณ์ของประชาชนใน

อาเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง โดยภาพรวมพฤติกรรมกรรมการควบคุมอารมณ์อยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่ากลุ่มตัวอย่างทุกคนมีพฤติกรรม การควบคุมอารมณ์อยู่ในระดับดีทุกข้อ

นัชรศม์ ชูหิรัญญวัฒน์ (2555) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย

จรรยา ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา พบว่าพฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา โดยภาพรวมมีพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี

บุบผา ลากทวิ (2555) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับปานกลางคิดเป็นร้อยละ 55.5 ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม

ชรินทร์ สุวรรณฤต (2552) ได้ศึกษาการศึกษาการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งรัฐบาลได้ดำเนินมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่กลางปี 2546 จนถึงปัจจุบัน และนโยบายดังกล่าวถือได้ว่าเป็นกลไกหลักในการดำเนินงานของรัฐบาลและหน่วยงานภาครัฐในการที่จะลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินให้น้อยลง พบว่าโดยรวมและรายด้านส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลางโดยบุคลากรที่คุณลักษณะบางประการต่างก็มีการดำเนินการโดยรวมและรายด้านแตกต่างกัน

ธีรยุทธ์ ลีโคตร (2558) ได้ศึกษาบทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม พบว่าสถานการณ์ของปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและความรุนแรงของปัญหาในชุมชนบ้านแพง ในด้านพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ คือ ประชาชนใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางหรือเดินทางสัญจรไปมา เคยฝ่าฝืนกฎจราจร สวมหมวกกันน็อกเป็นบางครั้ง ภาพรวมของบทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน มีระดับการปฏิบัติในระดับปานกลาง

รัชสกลิต สุจริต (2554) ได้ศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร พบว่าบริบทชุมชนของจังหวัด

ยโสธร ประกอบด้วยโครงสร้างที่สำคัญได้แก่ เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน ยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการมีใบอนุญาตขับขี่

ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ (2555) ได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต พบว่าพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมายังมหาวิทยาลัย มีตัวแปรที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ได้แก่ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความเชื่ออำนาจในตนในการใช้หมวกนิรภัย ระยะเวลาการในการขับขี่ และความรู้

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (2549) ได้ศึกษาการศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน

โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน พบว่านอกจากลักษณะความไม่ปลอดภัยทางด้านสภาพแวดล้อมของถนนจะส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแล้ว ปัจจัยของเมืองยังส่งผลโดยตรงต่อสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยทางถนนอีกด้วย

จากการศึกษาเอกสารอ้างอิงวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร พฤติกรรมการควบคุมอารมณ์ของประชาชน ความไม่ปลอดภัยของสภาพแวดล้อมซึ่งส่งผลให้เกิดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

3.วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากร ได้แก่ ประชาชนในหมู่บ้านไผ่ชวดอน บริเวณวัดสุวรรณประดิษฐ์ จังหวัดพิษณุโลก จำนวน 120 คน ระยะเวลาในการจัดเก็บข้อมูล ช่วงเดือน มกราคม ถึงเดือน มีนาคม 2560 โดยเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) แบ่งออกเป็น 2 ตอนคือ

ตอนที่ 1 สถานภาพผู้ตอบแบบสอบถาม ตัวแบบสอบถามมีลักษณะแบบเลือกตอบ (Check list)

ตอนที่ 2 ความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน แบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านมีสติในการใช้ถนน ด้านความไม่ประมาทในการขับขี่ ด้านการเคารพกฎจราจร ด้านการสวมหมวกนิรภัยเป็นแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) แบ่งเป็น 5 ระดับ คือ ใช่แน่นอน ใช่ ไม่น่าใจ ไม่ใช่ ไม่น่าใจแน่นอน

เกณฑ์การแปลความหมาย เกณฑ์ค่าเฉลี่ยในการแปลความหมายมี 5 ตัวเลือก สำหรับตอนที่ 2 แสดงดังนี้

คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.21-5.00 หมายถึง ใช่แน่นอน

คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 3.41-4.20 หมายถึง ใช่

คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.61-3.40 หมายถึง ไม่น่าใจ

คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.81-2.60 หมายถึง ไม่ใช่

คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-1.80 หมายถึง ไม่น่าใจแน่นอน

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษานี้อาศัยข้อมูลที่ได้จากการเก็บตัวอย่างของแบบสอบถาม แล้วนำมาอธิบายเชิงพรรณนา (Description method) และใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

(1)

ค่าความถี่ร้อยละ (Percentage) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) Independent Sample T-test The Wilcoxon-Mann-Whitney U Test The Kruskal-Wallis และ One-way ANOVA

$$P = \frac{f}{N} \times 100$$

เมื่อ	P	แทน	ค่าร้อยละ
	f	แทน	ความถี่ที่ต้องการแปลงข้อมูลให้เป็นร้อยละ
	N	แทน	จำนวนทั้งหมด

(2)

ค่าเฉลี่ย (Mean: \bar{x}) (อ้างอิงใน กัลยา วานิชย์บัญชา, 2557: 47)

$$\bar{x} = \frac{\sum x}{n}$$

เมื่อ	\bar{x}	แทน	ค่าเฉลี่ย
	$\sum x$	แทน	ผลรวมของข้อมูลทั้งหมด
	n	แทน	จำนวนข้อมูลทั้งหมด

ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: SD) (อ้างอิงใน กัลยา วานิชย์บัญชา, 2557: 71)

(3)

$$SD = \sqrt{\frac{n \sum x^2 - (\sum x)^2}{n(n-1)}}$$

เมื่อ	SD	แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
	x	แทน ข้อมูลตัวที่ 1,2,3,...n
	\bar{x}	แทน ค่าเฉลี่ย
	n	แทน จำนวนข้อมูลทั้งหมด

The Wilcoxon-Mann-Whitney U Test (อ้างอิงใน สุวิมล ติรภานันท์, 2553: 74)

(4)

$$Z = \frac{W_x \pm 0.5 - m(N+1)/2}{\sqrt{[mn/N(N-1)][(N^3-N)/12 - \sum_{j=1}^g (t_j^3 - t_j)/12]}}$$

เมื่อ	W_x	แทน ผลรวมของลำดับแต่ละตัวแปร
	m	แทน จำนวนข้อมูลในกลุ่มที่น้อยกว่า
	n	แทน จำนวนข้อมูลในกลุ่มที่มากกว่า
	t_j	แทน จำนวนที่ซ้ำ
	N	แทน จำนวนทั้งหมด

The Kruskal-Wallis (อ้างอิงใน สุวิมล ติรภานันท์, 2553: 132)

(5)

$$KW = \left[\frac{12}{N(N+1)} \sum_{i=1}^k n_j \bar{R}_j^2 \right] - 3(N+1)$$

เมื่อ	\bar{R}_j	แทน ค่าเฉลี่ยของอันดับในกลุ่มที่ j
	N	แทน $n_1 + n_2 + \dots + n_k$

การใช้สถิติทดสอบ

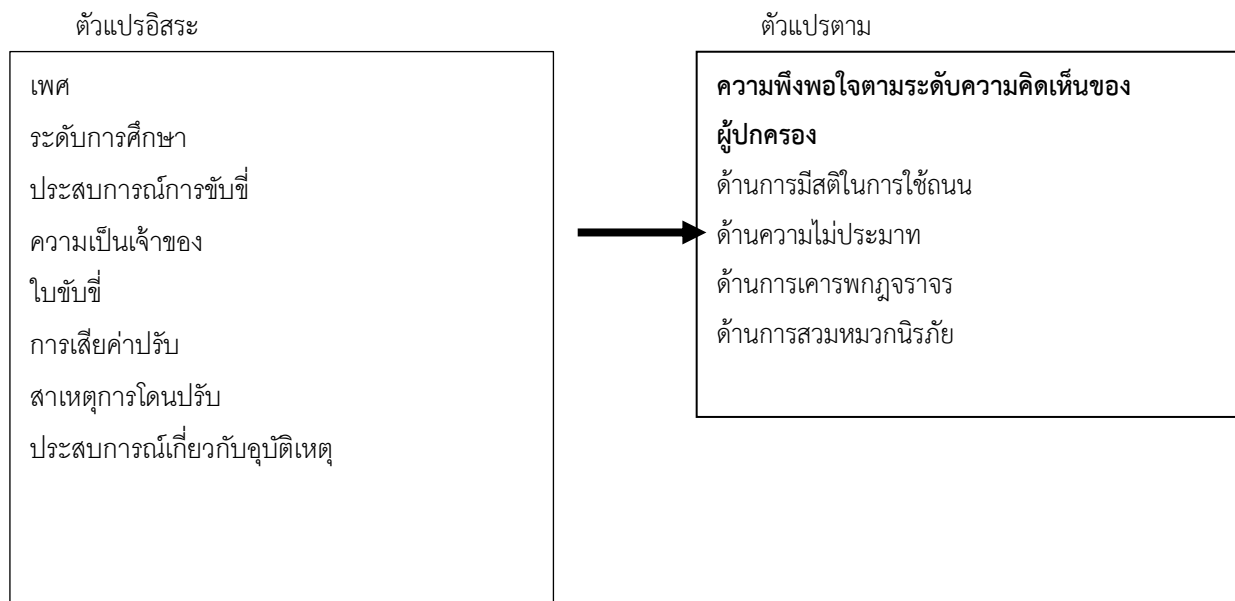
ก่อนทำการทดสอบสมมติฐานจะต้องทำการทดสอบคุณสมบัติของข้อมูล 2 ขั้นตอน คือ

1. การทดสอบว่าข้อมูลที่ทำการศึกษามีการกระจายตัวแบบเป็นโค้งปกติหรือไม่ ทดสอบด้วย Kolmogorov-Smirnov Test หรือ Shapiro Wilk Test

2. การทดสอบว่าข้อมูลที่ทำการศึกษามีความแปรปรวนเท่ากันในทุกกลุ่มหรือไม่ ทดสอบด้วย Levene Test

ข้อมูลที่ทำทดสอบหากมีคุณสมบัติครบทั้ง 2 ข้อ จะสามารถใช้สถิติ Parametric (Independent Sample t Test, ANOVA) ได้ หากข้อมูลขาดคุณสมบัติข้อใดข้อหนึ่งหรือทั้งสองข้อจะต้องใช้สถิติ Non-Parametric ในการทดสอบ (Mann Whitney Test, Kruskal Wallis Test)

กรอบแนวคิดในการวิจัย



4. ผลการวิจัย

ตอนที่ 1 สถานภาพผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงจำนวน 89 คน ร้อยละ 74.2 รองลงมาคือเพศชาย จำนวน 31 คน ร้อยละ 25.8 มีการศึกษาของบุตรหลานระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 มากที่สุด จำนวน 65 คน ร้อยละ 54.2 ประสบการณ์ในการขับขี่มากที่สุด 1-5 ปี จำนวน 58 คน ร้อยละ 48.3 ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ของตนเองมากที่สุด จำนวน 117 คน ร้อยละ 97.5 มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ จำนวน 118 คน ร้อยละ 98.3 เคยเสียค่าปรับแก้ตำรวจจราจรมากที่สุด จำนวน 57 คน ร้อยละ 47.5 การเคยเสียค่าปรับสาเหตุล่าสุด ไม่มี จำนวน 58 คน ร้อยละ 48.3 มีการเคยประสบอุบัติเหตุหรืออยู่ในเหตุการณ์ จำนวน 61 คน ร้อยละ 50.8 ตามลำดับ (รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 สถานภาพผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
เพศหญิง	89	74.2
เพศชาย	31	25.8
รวม	120	100
ระดับการศึกษา		
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1	10	8.3
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2	21	17.5
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3	65	54.2
มากกว่าชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3	21	17.5
ไม่มี	3	2.5
รวม	120	1000
ประสบการณ์การขับขี่		

1-5 ปี	58	48.3
6-10 ปี	47	39.2
มากกว่า 10 ปี	15	12.5
รวม	120	100

ตอนที่ 2 ทักษะคิดและพฤติกรรมในการขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 1 สถานภาพผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
ความเป็นเจ้าของ		
รถของตนเอง	117	97.5
รถของผู้อื่น	3	2.5
รวม		100
ใบขับขี่		
มี	118	98.3
ไม่มี	2	1.7
รวม		100
การเสียค่าปรับ		
เคย	57	47.5
ไม่เคย	63	52.5
รวม		100
สาเหตุการโดนปรับ		
ไม่สวมหมวกนิรภัย	15	12.5
ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถ	20	16.7
ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด	23	19.2
ฝ่าสัญญาณไฟจราจร	3	2.5
ดื่มแอลกอฮอล์	-	-
อื่นๆ.....	1	0.8
ไม่มี	58	48.3
รวม		100
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ		
เคย	61	50.8
ไม่เคย	59	49.2
รวม	120	100

ตอนที่ 2 ความพึงพอใจตามระดับความคิดเห็นของผู้ปกครองที่มีต่อการป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ตาราง 2 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของผู้ปกครองที่มีต่อการป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง ในด้านการมีสติในการใช้ถนน โดยจำแนกเป็นรายข้อ

ด้านการมีสติในการใช้ถนน	\bar{X}	SD	ระดับความพึงพอใจ
เมื่อท่านถูกแซงจะต้องเร่งความเร็วเพื่อแซงกลับ	3.26	1.134	ปานกลาง
ความเชี่ยวชาญในการขับขี่รถจะใช้ความเร็วสูงได้	3.31	0.915	ปานกลาง
ถ้าทางโล่งๆท่านจะขับรถเกินกฎหมายกำหนดได้	2.97	0.614	ปานกลาง
ขับช้อย่างโลดโผนเพื่อดึงดูดใจสาว ๆ	2.64	0.742	ปานกลาง
ขับชี่เกินกำหนด10-25กม/ชม.สามารถทำได้	2.83	0.863	ปานกลาง
ท่านจะขับรถเร็วขึ้นมาเมื่อท่านหงุดหงิด	2.81	0.737	ปานกลาง
รวม	2.9700	0.83416	ปานกลาง

จากตาราง 2 ผู้ปกครองในหมู่บ้านไม้ขอลดอน วัดสุวรรณประดิษฐ์ หมู่3 ในด้านการมีสติในการใช้ถนน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจโดยรวมต่อด้านการมีสติในการใช้ถนนของวัยรุ่นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.9700$, $SD = 0.83416$) แต่เมื่อพิจารณารายข้อพบว่ามีความพึงพอใจระดับมากในเรื่องความเชี่ยวชาญในการขับขี่รถที่จะใช้ความเร็วสูงได้ ($\bar{X} = 3.31$, $SD = 0.915$) รองลงมาคือเมื่อท่านถูกแซงจะต้องเร่งความเร็วเพื่อแซงกลับ ($\bar{X} = 3.26$, $SD = 1.134$) และถ้าทางโล่งๆท่านจะขับรถเกินกฎหมายกำหนดได้ ($\bar{X} = 2.97$, $SD = 0.614$) ตามลำดับ

ตาราง 3 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของผู้ปกครองที่มีต่อการป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง ในด้านความไม่ประมาท โดยจำแนกเป็นรายข้อ

ด้านความไม่ประมาท	\bar{X}	SD	ระดับความพึงพอใจ
ท่านขับรถปาดหน้าคันอื่นเป็นประจำ	2.92	0.688	ปานกลาง
ถ้าดื่มของมึนเมาท่านจะขับรถเร็วขึ้น	2.95	0.633	ปานกลาง
เมื่อขับชี่ในชุมชนต้องลดความเร็วในการขับชี่	3.25	0.862	ปานกลาง
การขับชี่มอเตอร์ไซค์สามารถเบียดแทรกได้	2.98	0.698	ปานกลาง
สามารถขับแซงได้แม้เป็นเส้นทึบหรือบนสะพาน	2.74	0.750	ปานกลาง
เพื่อถึงจุดหมายเร็วขึ้นท่านจะเบียดแทรกคันอื่น	2.59	0.750	น้อย
รวม	2.9100	0.73016	ปานกลาง

จากตาราง 3 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้ปกครองที่มีต่อการป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง ในด้านความไม่ประมาท พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจโดยรวมต่อด้านความไม่ประมาทอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.9100$, $SD = 0.73016$) แต่เมื่อพิจารณารายข้อพบว่ามีความพึงพอใจระดับมากในเรื่องเมื่อขับชี่ในชุมชนต้องลดความเร็วในการขับชี่ ($\bar{X} = 3.25$, $SD = 0.862$) รองลงมาคือการขับชี่มอเตอร์ไซค์สามารถเบียดแทรกได้ ($\bar{X} = 2.98$, $SD = 0.750$) และถ้าดื่มของมึนเมาท่านจะขับรถเร็วขึ้น ($\bar{X} = 2.95$, $SD = 0.633$) ตามลำดับ

ตาราง 4 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นของผู้ปกครองที่มีต่อการป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง ในด้านการเคารพกฎจราจร โดยจำแนกเป็นรายชื่อ

ด้านการเคารพกฎจราจร	\bar{X}	SD	ระดับความพึงพอใจ
โดยปกติท่านไม่เปิดไฟเลี้ยวเมื่อจะเลี้ยว	3.01	0.739	ปานกลาง
“เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด”คือไปได้เลยไม่ต้องระวังรถคันอื่น	3.05	0.915	ปานกลาง
การเคารพกฎจราจรช่วยแก้ปัญหาจราจร	3.06	0.882	ปานกลาง
ติดไฟแดงที่สี่แยกตอนดึกๆไม่มีรถเลยน่าจะฝ่าไปได้	2.78	0.679	ปานกลาง
การละเมิดกฎจราจรไม่ได้หมายความว่าเสี่ยงอันตราย	2.80	0.729	ปานกลาง
ท่านขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด	2.42	0.875	น้อย
รวม	2.8533	0.80316	ปานกลาง

จากตาราง 4 ป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง ในด้านการเคารพกฎจราจร พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจโดยรวมต่อด้านด้านการเคารพกฎจราจรอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.8533$, $SD = 0.80316$) แต่เมื่อพิจารณารายข้อพบว่ามีความพึงพอใจระดับมากในเรื่องการเคารพกฎจราจรช่วยแก้ปัญหาจราจร ($\bar{X} = 3.06$, $SD = 0.882$) รองลงมาคือ“เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด”คือไปได้เลยไม่ต้องระวังรถคันอื่น ($\bar{X} = 3.05$, $SD = 0.915$) และโดยปกติท่านไม่เปิดไฟเลี้ยวเมื่อจะเลี้ยว ($\bar{X} = 3.01$, $SD = 0.739$) ตามลำดับ

ตาราง 5 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นของผู้ปกครองที่มีต่อการป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง ในด้านการสวมหมวกนิรภัย โดยจำแนกเป็นรายชื่อ

ด้านการสวมหมวกนิรภัย	\bar{X}	SD	ระดับความพึงพอใจ
การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งสำคัญ	3.79	0.709	มาก
ท่านไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ระยะใกล้ๆ	3.66	0.558	มาก
การเลี้ยงกฎจราจรไม่ใช่เรื่องแปลกหากรู้สึกว่าจะไม่อันตราย	3.28	0.758	ปานกลาง
ถ้าสัญญาณไฟจราจรเสียจะรีบขับผ่านโดยไม่ให้คันอื่นไป	2.97	0.798	ปานกลาง
ท่านไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่	2.71	0.803	ปานกลาง
รวม	3.2820	0.7252	ปานกลาง

จากตาราง 5 ป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง ในด้านการสวมหมวกนิรภัย พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจโดยรวมต่อด้านด้านการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.2820$, $SD = 0.7252$) แต่เมื่อพิจารณารายข้อพบว่ามีความพึงพอใจระดับมากในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งสำคัญ ($\bar{X} = 3.79$, $SD = 0.709$) รองลงมาคือ ท่านไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ระยะใกล้ๆ ($\bar{X} = 3.66$, $SD = 0.558$) และการเลี้ยงกฎจราจรไม่ใช่เรื่องแปลกหากรู้สึกว่าจะไม่อันตราย ($\bar{X} = 3.28$, $SD = 0.758$) ตามลำดับ

ตาราง 6 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นของผู้ปกครองที่มีต่อการป้องกันพฤติกรรมก้าวร้าวที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง โดยจำแนกเป็นภาพรวม

ความพึงพอใจ	\bar{X}	SD	ระดับความพึงพอใจ
ด้านการมีสติในการใช้ถนน	2.97	0.431	ปานกลาง
ด้านความไม่ประมาท	2.90	0.306	ปานกลาง
ด้านการเคารพกฎจราจร	2.85	0.340	ปานกลาง
ด้านการสวมหมวกนิรภัย	2.73	0.346	ปานกลาง
รวม	2.86	0.356	ปานกลาง

จากตาราง 6 ป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.86$, $SD = 0.356$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าความพึงพอใจในการป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง ทั้ง 4 ด้าน ซึ่งสามารถเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ ด้านการมีสติในการใช้ถนน ($\bar{X} = 2.97$, $SD = 0.431$) ด้านความไม่ประมาท ($\bar{X} = 2.90$, $SD = 0.306$) ด้านการเคารพกฎจราจร ($\bar{X} = 2.85$, $SD = 0.340$) และด้านการสวมหมวกนิรภัย ($\bar{X} = 2.73$, $SD = 0.346$)

การทดสอบสมมติฐานความคิดเห็นของผู้ปกครองที่มีต่อการป้องกันพฤติกรรมก้าวร้าวที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครองแต่ละด้านมีการกำหนดสมมติฐานและแสดงผลการทดสอบดังนี้

ตาราง 7 แสดงการตั้งสมมติฐานและผลการทดสอบสมมติฐานความพึงพอใจในการขับขี่

สมมติฐาน	ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Asymp.Sig
1.เพศที่ต่างกันจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมก้าวร้าวที่วัยรุ่นที่แตกต่างกัน	เพศ (ชาย/หญิง)	ด้านการมีสติในการใช้ถนน	0.051
		ด้านความไม่ประมาท	0.820
		ด้านการเคารพกฎจราจร	0.505
		ด้านการสวมหมวกนิรภัย	0.320
2.ระดับการศึกษาที่ต่างกันจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมก้าวร้าวที่วัยรุ่นที่แตกต่างกัน	ระดับการศึกษา (มัธยมศึกษาปีที่1/มัธยมศึกษาปีที่2/มัธยมศึกษาปีที่3/มากกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น)	ด้านการมีสติในการใช้ถนน	0.001
		ด้านความไม่ประมาท	0.167
		ด้านการเคารพกฎจราจร	0.723
		ด้านการสวมหมวกนิรภัย	0.132
3.ประสบการณ์ในการขับขี่ที่ต่างกันจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมก้าวร้าวที่วัยรุ่นที่แตกต่างกัน	ประสบการณ์ในการขับขี่ (1-5ปี/6-10ปี/มากกว่า10ปี)	ด้านการมีสติในการใช้ถนน	0.000
		ด้านความไม่ประมาท	0.001
		ด้านการเคารพกฎจราจร	0.067
		ด้านการสวมหมวกนิรภัย	0.054
4.ความเป็นเจ้าของรถที่ต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมก้าวร้าวที่วัยรุ่นที่แตกต่างกัน	ความเป็นเจ้าของรถ (รถของตนเอง/รถของผู้อื่น)	ด้านการมีสติในการใช้ถนน	0.632
		ด้านความไม่ประมาท	0.825
		ด้านการเคารพกฎจราจร	0.837
		ด้านการสวมหมวกนิรภัย	0.313

5.ใบขับขี่ที่ต่างกันมีความ คิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์ที่ต่างกัน	ใบขับขี่ (มี/ไม่มี)	ด้านการมีสติในการใช้ถนน	0.580
		ด้านความไม่ประมาท	0.415
		ด้านการเคารพกฎจราจร	0.459
		ด้านการสวมหมวกนิรภัย	0.975
6.การเสียค่าปรับที่ต่างกันมี ความคิดเห็นเกี่ยวกับ พฤติกรรมในการขับขี่รถยนต์ที่ แตกต่างกัน	การเสียค่าปรับ (เคย/ไม่ เคย)	ด้านการมีสติในการใช้ถนน	0.911
		ด้านความไม่ประมาท	0.006
		ด้านการเคารพกฎจราจร	0.056
		ด้านการสวมหมวกนิรภัย	0.001
7.สาเหตุการโดนปรับที่ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ พฤติกรรมในการขับขี่รถยนต์ที่ แตกต่างกัน	สาเหตุการโดนปรับ (ไม่ สวมหมวกนิรภัย/ไม่มี ใบขับขี่/ขับเร็วเกิน กำหนด/ฝ่าสัญญาณไฟ จราจร/ดื่มแอลกอฮอล์/ อื่นๆ)	ด้านการมีสติในการใช้ถนน	0.000
		ด้านความไม่ประมาท	0.661
		ด้านการเคารพกฎจราจร	0.749
		ด้านการสวมหมวกนิรภัย	0.390
8.ประสบการณ์เกี่ยวกับ อุบัติเหตุที่ต่างกันมีความ คิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์ที่ต่างกัน		ด้านการมีสติในการใช้ถนน	0.222
		ด้านความไม่ประมาท	0.176
		ด้านการเคารพกฎจราจร	0.070
		ด้านการสวมหมวกนิรภัย	0.039

จากตาราง 7 ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ระดับการศึกษาที่ต่างกันจะมีความคิดเห็นในการป้องกันพฤติกรรมในการขับขี่ด้านการมีสติในการใช้ถนนแตกต่างกัน กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์การขับขี่ที่แตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นแตกต่างกันในด้านการมีสติในการใช้ถนนและกับความไม่ประมาทแตกต่างกัน

5. สรุปและอภิปรายผล

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 89 คน รองลงมาคือเพศชาย จำนวน 31 คน มีการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ของบุตรหลานมากที่สุด จำนวน 65 คน มีประสบการณ์การขับขี่ระหว่าง 1-5 ปี มากที่สุด จำนวน 58 คน มีความเป็นเจ้าของรถที่ขับขี่ จำนวน 117 คน มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 118 คน ไม่เคยเสียค่าปรับ จำนวน 63 คน สาเหตุการโดนปรับมากที่สุด จำนวน 23 คน มีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ จำนวน 61 คน ตามลำดับ ผลจากการวิเคราะห์ระดับความพึงพอใจตามความคิดเห็นของผู้ปกครองในการป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โรงเรียนวัดสุวรรณประดิษฐ์ หมู่ 3 ในภาพรวมพบว่า อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.86$, $SD = 0.356$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าความพึงพอใจในการป้องกันพฤติกรรมของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามความเห็นของผู้ปกครอง ทั้ง 4 ด้าน ซึ่งสามารถเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ ด้านการมีสติในการใช้ถนน ($\bar{X} = 2.97$, $SD = 0.431$) ด้านความไม่ประมาท ($\bar{X} = 2.90$, $SD = 0.306$) ด้านการเคารพกฎจราจร ($\bar{X} = 2.85$, $SD = 0.340$) และด้านการสวมหมวกนิรภัย ($\bar{X} = 2.73$, $SD = 0.346$)

ผลการทดสอบสมมติฐานด้านความพึงพอใจตามความเห็นของผู้ปกครอง พบว่า ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่รถยนต์ที่ต่างกันในด้านสวมหมวกนิรภัย ($Sig = .039$) เช่นนี้เพราะผู้ที่เคยมีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุเกิดความกลัวจึงหาวิธีป้องกัน เช่น การสวมหมวกนิรภัย ต่างจากผู้ที่ยังไม่เคยประสบอุบัติเหตุจึงยังไม่เกิดความ

กลัวและไม่ป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุและการเสียค่าปรับที่ต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่วัยรุ่นที่แตกต่างกันในด้านความไม่ประมาท ($Sig=.006$) เช่นนี้เพราะผู้ที่เคยเสียค่าปรับไม่อยากจะเสียเงินจะไม่ประมาทในการขับขี่เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงการโดนปรับในครั้งต่อไป ต่างจากผู้ที่ยังไม่เคยเสียค่าปรับจึงยังประมาทในการขับขี่ ด้านการสวมหมวกนิรภัย ($Sig=.001$) เช่นนี้เพราะผู้ที่เคยเสียค่าปรับจะมีการป้องกันการเสียค่าปรับ เช่น การสวมหมวกนิรภัย ต่างจากผู้ที่ยังไม่เคยเสียค่าปรับที่ไม่หาวิธีป้องกันการเสียค่าปรับ และระดับการศึกษาที่ต่างกันจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่วัยรุ่นที่แตกต่างกันในการมีสติในการใช้ถนน ($Sig=.001$) เช่นนี้เพราะผู้ที่มีระดับการศึกษาที่ต่างกัน และประสบการณ์ในการขับขี่ที่ต่างกันจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่วัยรุ่นที่ต่างกันด้านการมีสติในการใช้ถนน ($Sig=.000$) เช่นนี้เพราะผู้ที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุเกิดความกลัวจึงมีความระมัดระวังมากขึ้น เช่น การมีสติในการใช้ถนน ด้านความไม่ประมาท ($Sig=.001$) เช่นนี้เพราะผู้ที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุเกิดความกลัวจึงมีความระมัดระวังมากขึ้น เช่น การไม่ประมาทในการขับขี่ และสาเหตุการโดนปรับที่ต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่วัยรุ่นที่ต่างกันในการมีสติในการใช้ถนน ($Sig=.000$) เช่นนี้เพราะ ผู้ที่โดนปรับในสาเหตุต่างๆไม่อยากจะเสียเงินจ่ายค่าปรับจึงระมัดระวังมากขึ้น เช่น การมีสติในการใช้ถนน

ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

1. จากการทดสอบสมมติฐาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ระดับการศึกษา ประสบการณ์ขับขี่และสาเหตุที่เคยโดนปรับต่างกันจะมีความคิดเห็นด้านการมีสติในการใช้ถนนที่ต่างกัน ดังนั้นในการรณรงค์จะต้องทำความเข้าใจกับความคิดเห็นของคนแต่ละกลุ่มและกลยุทธ์ให้เหมาะสม
2. จากการจัดระดับความพึงพอใจตามความคิดเห็นของผู้ปกครอง พบว่าด้านทั้งหมด 4 ด้าน มีระดับความพึงพอใจเท่ากับปานกลางและส่วนใหญ่ระดับความคิดเห็นของผู้ปกครองคือ การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งสำคัญมากที่สุด จึงต้องให้ความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาภายในกลุ่มผู้ปกครองของวัยรุ่นในโรงเรียนวัดสุวรรณประดิษฐ์ เพียงเท่านั้น ควรมีการศึกษาความพึงพอใจและความคิดเห็น ในกลุ่มของผู้ปกครองของวัยรุ่นโรงเรียนอื่น เพื่อที่จะได้ทราบถึงข้อมูลความพึงพอใจและความคิดเห็นเพิ่มมากขึ้น
2. ควรจะเพิ่มคำถามปลายเปิด เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็น เกี่ยวกับความพึงพอใจและความคิดเห็น เพื่อที่จะนำมาข้อมูลมาปรับปรุงแก้ไข
3. ควรจะมีการไปสัมภาษณ์แบบเจาะลึก เพื่อที่จะได้ขยายผลในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้ครอบคลุมกว่านี้

6. กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่อง “ศึกษาวิธีการป้องกันพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ : กรณีศึกษา โรงเรียนวัดสุวรรณประดิษฐ์ หมู่ 3” สำเร็จลงได้ด้วยความรู้และความช่วยเหลืออนุเคราะห์ข้อมูลจากผู้ปกครองของวัยรุ่น ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานการศึกษาครั้งนี้จะมีประโยชน์ต่อนักศึกษาและผู้สนใจโดยทั่วไป คณะผู้วิจัยขอขอบคุณทุกท่านที่ได้กล่าวนามและไม่ได้กล่าวนามมา ณ โอกาสนี้

7. บรรณานุกรม

- [1] กาญจนกรอง สุธังคะ. (2559). “การศึกษาวิธีวัดอุปสรรคเพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์” (รายงานการวิจัย). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, นครราชสีมา. กัลยา วานิชย์บัญชา. (2557). หลักสถิติ. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- [2] ชรินทร์ สุวรรณภูต. (2552). “การศึกษาการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน” (ปริญญาโท). มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, มหาสารคาม.

- [3] ณัฐบดี วิริยาวัฒน์. (2555). “พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต” (วิทยานิพนธ์). มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต, กรุงเทพมหานคร.
- [4] อีรยุทธ์ ลีโคตร. (2558). “บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอกอสุ่มพิสัย จังหวัดมหาสารคาม” (ปริญญาานิพนธ์). มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, มหาสารคาม.
- [5] นิภา เสี่ยงสืบชาติ. (2549). “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล เลิศสิน” (ปริญญาานิพนธ์). มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, นครนายก.
- [6] นัชรศม์ ชูหิรัญญวัฒน์. (2555). “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา” (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, นครราชสีมา.
- [7] บุษผา ลากทวี. (2555). “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ” (รายงานการวิจัย). โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ, ปทุมธานี.
- [8] ภาวิณี เอี่ยมตระกูล. (2549). “การศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน” (ปริญญาานิพนธ์). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ปทุมธานี.
- [9] รัชสถิต สุจริต. (2554). “แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร” (วิทยานิพนธ์). มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร, กรุงเทพมหานคร.
- [10] สุนทร อรุณโณ. (2556). “การศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในอำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง” (วิทยานิพนธ์). มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา, สงขลา
- [11] สุวิมล ตีรกานันท์. (2553). “สถิติถนนพาราเมตริก”. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.