นิพนธ์ต้นฉบับ

Original Article

ปัจจัยส่วนบุคคล ประสบการณ์ และความรู้ที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของเยาวชนอายุ 18–24 ปี ตำบลควนธานี อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง

ชัมซูวัล สะอิ[1], จักรินทร์ ปริมานนท์[2], สุขุมาภรณ์ ศรีวิศิษฐ์[2], พีรญา สุขชนนันท์[2], ศุภณัฐ ชาวเขาเวียง[2], นภัสร อร่ามเดช[2]

[1] *สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดตรัง*

[2] *คณะสาธารณสุขศาสตร์และสหเวชศาสตร์ สถาบันพระบรมราชชนก วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดตรัง*

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณแบบภาคตัดขวาง วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยส่วนบุคคล ประสบการณ์ และความรู้กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในเยาวชนอายุ 18–24 ปี ที่อาศัยในพื้นที่ตำบลควนธานี อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง โดยใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 327 คน ซึ่งได้จากการสุ่มอย่างง่าย เก็บข้อมูลในระหว่างวันที่ 25 เมษายน - 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ได้เท่ากับ 0.73 และทดสอบความเชื่อมั่นโดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค ได้เท่ากับ 0.85 สำหรับพฤติกรรม และใช้สูตร KR-20 ได้ค่า 0.82 สำหรับความรู้ ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับที่น่าเชื่อถือ การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความถี่ ร้อยละ และสถิติ-เชิงอนุมาน ได้แก่ chi-square test และ Pearson's product-moment correlation coefficient ผลการศึกษา พบว่า เพศ อายุ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ของตนเองในการเกิดและเกือบจะเกิดอุบัติเหตุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนประสบการณ์ของคนในครอบครัวที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และเกือบจะเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญ ($p<0.05$) ขณะที่ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์มีค่าสัมประสิทธิ์-สหสัมพันธ์ในระดับต่ำมาก ($p>0.05$) ข้อเสนอแนะคือ ควรส่งเสริมบทบาทของครอบครัวและพัฒนาแรงจูงใจภายในควบคู่กับการเรียนรู้จากประสบการณ์ รวมถึงศึกษาปัจจัยทางจิตวิทยาและสังคมเพิ่มเติมในการวิจัยอนาคต

คำสำคัญ: ปัจจัยส่วนบุคคล; ประสบการณ์; ความรู้; พฤติกรรม; การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

วันรับ: 12 ม.ค. 2569	วันแก้ไข: 7 ก.พ. 2569	วันตอบรับ: 10 ก.พ. 2569

บทนำ

ความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นด้านสาธารณสุขที่สำคัญในระดับโลก โดยในปี พ.ศ. 2564 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.19 ล้านคน ลดลงจาก 1.25 ล้านคนในปี พ.ศ. 2553 แม้ว่าจำนวนยานพาหนะโครงข่ายถนน และประชากรโลกจะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ผลลัพธ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่ามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนมีแนวโน้มที่ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังไม่เพียงพอต่อการบรรลุเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติที่มุ่งลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงอย่างน้อยร้อยละ 50.00 ภายในปี ค.ศ. 2030 (พ.ศ. 2573)

ทั้งนี้ อุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ของประชากรวัยเด็กและเยาวชนอายุ 5–29 ปี ซึ่งส่วนหนึ่งอยู่ในวัยแรงงาน ถือเป็นปัญหาสำคัญทั้งด้านสุขภาพและการพัฒนาทั่วโลก โดยมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุด ขณะเดียวกัน ร้อยละ 90.00 ของการเสียชีวิตทั้งหมดเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง[1] สำหรับประเทศไทยเผชิญปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับที่สูง ตามรายงานขององค์การอนามัยโลก พบว่า ประเทศไทยจัดอยู่ในอันดับประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่ 9 ของโลก นอกจากนี้ยังเป็นประเทศที่มีปัญหารุนแรงที่สุดในภูมิภาคเอเชียและในกลุ่มประเทศอาเซียน ส่วนใหญ่ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์[2] จากข้อมูลการเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มอายุ 15–19 ปีเป็นกลุ่มที่มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงอายุอื่น โดยเฉพาะในเพศชายซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าเพศหญิงประมาณสองเท่า กลุ่มเยาวชนในช่วงวัยดังกล่าวถือเป็นกลุ่มประชากรที่อยู่ในระยะของการเปลี่ยนผ่านจากวัยรุ่นสู่การเป็นผู้ใหญ่ ซึ่งกำลังพัฒนาอัตลักษณ์ บทบาททางสังคม และความรับผิดชอบ โดยในอนาคตจะเติบโตเป็นแรงงานหลักและผู้นำในครอบครัว ดังนั้น อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในกลุ่มอายุนี้จึงไม่เพียงส่งผลกระทบต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิตของบุคคลเท่านั้น แต่ยังส่งผลต่อศักยภาพทางเศรษฐกิจและโครงสร้างประชากรในระดับประเทศอีกด้วย[3] ซึ่งผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญด้านสาธารณสุขที่ส่งผลกระทบอย่างกว้างขวางในหลายมิติ ทั้งในด้านร่างกาย เช่น การบาดเจ็บหรือทุพพลภาพ ด้านจิตใจ ความเครียดหรือภาวะซึมเศร้า ด้านสังคม เช่น การสูญเสียบทบาทในครอบครัวหรือชุมชน และด้านเศรษฐกิจ เช่น ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลหรือการสูญเสียรายได้จากการทำงาน ผลกระทบเหล่านี้ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงเฉพาะผู้ประสบเหตุเท่านั้น แต่ยังขยายไปสู่ครอบครัว ชุมชน และระบบบริการสาธารณสุขโดยรวม[4]

สำหรับภาคใต้ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น พบจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุเพิ่มจาก 94,757 คน ในปี พ.ศ. 2566 เป็น 101,672 คนในปี พ.ศ. 2567 โดยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ยังคงเป็นสาเหตุหลัก คิดเป็นร้อยละ 77.00 ของอุบัติเหตุทั้งหมด กลุ่มเยาวชนอายุ 15–24 ปี เป็นกลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดประมาณร้อยละ 30.00 สำหรับจังหวัดตรัง พบว่า มีผู้ประสบอุบัติเหตุจำนวน 8,477 คน ในปี พ.ศ. 2567 โดยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 93.38 โดยเฉพาะในอำเภอกันตัง ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 100.00 ข้อมูลยังแสดงให้เห็นว่าเพศชายมีอัตราการประสบอุบัติเหตุสูงกว่าเพศหญิง (ร้อยละ 58.33 ต่อร้อยละ 41.67)[5] ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนมีสาเหตุหลักจากสามปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมของถนน โดยจากการศึกษาหลายฉบับ พบว่า ความบกพร่องของผู้ขับขี่ เช่น การขาดวินัยจราจร ความประมาท หรือพฤติกรรมเสี่ยงเป็นปัจจัยที่พบบ่อยที่สุดในการเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าภาครัฐจะมีการดำเนินมาตรการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง เช่น การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด ทว่าแนวทางเหล่านี้มักให้ผลลัพธ์ในเชิงพฤติกรรมเพียงชั่วคราว ไม่สามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืนได้ในระยะยาว ดังนั้น การพัฒนายุทธศาสตร์ที่เน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในเชิงลึก โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนและวัยแรงงานจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนมีความต่อเนื่องและยั่งยืน[6] ดังนั้น การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยส่วนบุคคล ประสบการณ์ และความรู้ กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มเยาวชนอายุ 18–24 ปี ในเขตพื้นที่ตำบลควนธานี อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง โดยมุ่งหวังให้ผลการศึกษานี้เป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการวางแผนเชิงนโยบายหรือจัดทำกิจกรรมเชิงป้องกันและส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเยาวชน ผลลัพธ์ที่ได้จะช่วยสนับสนุนการพัฒนาองค์ประกอบด้านปัจเจกบุคคลที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ซึ่งอาจนำไปสู่การลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและผลกระทบทางสุขภาพในระยะยาว

วิธีการศึกษา

การวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณในลักษณะการสำรวจแบบภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ประสบการณ์ และความรู้ กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มเยาวชนอายุ 18–24 ปี ที่อาศัยอยู่ในตำบลควนธานี อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง กลุ่มเป้าหมายในการวิจัยประกอบด้วยเยาวชนที่มีอายุอยู่ในช่วงดังกล่าวจำนวน 1,150 คน ขนาดกลุ่มตัวอย่างคำนวณโดยใช้สูตรของ Yamane[7] โดยกำหนดค่าความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 ได้จำนวนตัวอย่างเบื้องต้น 297 คน และเพิ่มอีกร้อยละ 10[8] เพื่อรองรับปัญหาการสูญเสียข้อมูล จึงได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 327 คน การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างใช้การสุ่มอย่างง่าย (simple random sampling) โดยวิธีจับฉลากจากรายชื่อประชากรเป้าหมายซึ่งจัดเรียงและกำหนดหมายเลขล่วงหน้า เพื่อให้การสุ่มมีความเป็นระบบและลดอคติ เกณฑ์คัดเข้า ได้แก่ ผู้ที่มีอายุ 18-24 ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำ สามารถให้ข้อมูลได้ด้วยตนเอง และให้ความยินยอมเข้าร่วมการวิจัยโดยลงนามในแบบฟอร์มที่กำหนด ส่วนเกณฑ์คัดออก ได้แก่ ผู้ที่มีข้อจำกัดด้านสุขภาพ การรู้หนังสือ หรือให้ข้อมูลที่ไม่สอดคล้อง กลุ่มตัวอย่างมีสิทธิถอนตัวจากการวิจัยได้ทุกเมื่อโดยไม่เสียสิทธิใดๆ

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ เช่น เพศ อายุ ใบอนุญาตขับขี่ และประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 8 ข้อ ส่วนที่ 2 แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 10 ข้อ เป็นแบบเลือกตอบถูก-ผิด และส่วนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย จำนวน 10 ข้อ โดยใช้มาตราส่วนประมาณค่า 4 ระดับในการประเมินความถี่ของพฤติกรรม เครื่องมือวิจัยพัฒนาขึ้นจากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน 2 ท่าน และด้านสาธารณสุข 1 ท่าน โดยพิจารณาความสอดคล้องของข้อคำถามกับวัตถุประสงค์การศึกษา และคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) เท่ากับ 0.73 ด้านความเชื่อมั่นของเครื่องมือได้ทดสอบกับกลุ่มตัวอย่างนำร่องจำนวน 30 คน แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยมีค่า Cronbach's alpha coefficient เท่ากับ 0.85 แสดงถึงความเชื่อมั่นในระดับสูง ส่วนแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์วิเคราะห์ด้วย Kuder-Richardson formula 20: KR-20 ได้ค่าเท่ากับ 0.82

วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล จัดทำหนังสือราชการเพื่อขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มตัวอย่าง และจัดเตรียมเอกสารที่ใช้ในการเก็บข้อมูลให้ครบถ้วนตามจำนวนกลุ่มตัวอย่าง ก่อนการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้ชี้แจงรายละเอียดของการวิจัยและขอความยินยอมจากกลุ่มตัวอย่างโดยให้ลงนามในแบบฟอร์มแสดงความยินยอมอย่างเป็นทางการ จากนั้นดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยตนเองโดยใช้แบบสอบถาม ซึ่งใช้เวลาตอบประมาณ 20 นาที ภายหลังการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้ตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของแบบสอบถามทุกฉบับก่อนนำไปวิเคราะห์ทางสถิติ เก็บข้อมูลในระหว่างวันที่ 25 เมษายน - วันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2568

การวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์เชิงพรรณนา ใช้เพื่ออธิบายลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ด้วยสถิติค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความถี่ และร้อยละ ส่วนการวิเคราะห์เชิงอนุมาน ใช้สถิติ chi-square test เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และใช้สถิติ Pearson's product-moment correlation coefficient เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยในกลุ่มเยาวชนอายุ 18–24 ปี ในพื้นที่ศึกษา

จริยธรรมการวิจัย การวิจัยครั้งนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดตรัง (รหัส P162/2567) เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2568 ผู้เข้าร่วมได้รับการชี้แจงวัตถุประสงค์และขั้นตอนการวิจัยอย่างชัดเจน และให้ความยินยอมโดยลงนามในแบบฟอร์มก่อนเข้าร่วม ข้อมูลที่เก็บรวบรวมจะถูกเก็บเป็นความลับ และสามารถถอนตัวได้ตลอดเวลาโดยไม่มีผลกระทบใดๆ

ผลการศึกษา

คุณลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 66.97) และมีอายุ 20 ปีขึ้นไป (ร้อยละ 78.29) โดยมีอายุเฉลี่ย 20.39 ปี (SD=1.39) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 82.57) และมีประสบการณ์ขับขี่เฉลี่ย 5.48 ปี (SD=2.89) สำหรับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปี พบว่า ส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (ร้อยละ 88.69) เช่นเดียวกับประสบการณ์เกือบจะเกิดอุบัติเหตุในรอบปี ซึ่งส่วนใหญ่ไม่เคยประสบเหตุใดๆ (ร้อยละ 80.73) สำหรับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของคนในครอบครัวส่วนใหญ่ไม่เคย (ร้อยละ 83.18) เช่นเดียวกับประสบการณ์คนในครอบครัวเกือบจะเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 ปี ส่วนใหญ่ไม่เคย (ร้อยละ 78.59) ดังตารางที่ 1

ระดับความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องสัญลักษณ์ และกฎจราจร พบว่า ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 80.43 ขณะที่ร้อยละ 18.65 มีความรู้ในระดับปานกลาง และมีเพียงร้อยละ 0.92 เท่านั้นที่มีความรู้ในระดับต่ำ ดังตารางที่ 2

ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่ในระดับปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 62.69 รองลงมาคือระดับปานกลาง ร้อยละ 34.25 และมีเพียงร้อยละ 2.75 ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ในระดับไม่ปลอดภัย ดังตารางที่ 3

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้สถิติ chi-

ตารางที่ 1 คุณลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง (n=327)

คุณลักษณะทางประชากร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	108	33.03
หญิง	219	66.97
2. อายุ (ปี)		
ต่ำกว่า 20	71	21.71
20 ขึ้นไป	256	78.29
Mean±SD (Min, Max)	5.48 ± 2.89 (1,16)	
3. การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	270	82.57
ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	57	17.43
4. ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปี)		
1-2	125	38.23
3-6	80	24.46
7-9	77	23.55
มากกว่า 9	45	13.76
Mean±SD (Min, Max)	5.48 ± 2.89 (1,16)	

ตารางที่ 1 คุณลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง (n=327) (ต่อ)

คุณลักษณะทางประชากร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
5. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 ปี (ครั้ง)		
ไม่เคย	290	88.69
1-3	37	11.31
6. ประสบการณ์เกือบจะเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 ปี (ครั้ง)		
ไม่เคย	264	80.73
1-3	60	18.35
4-6	3	0.92
7. ประสบการณ์คนในครอบครัวเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 ปี (ครั้ง)		
ไม่เคย	272	83.18
1-3	53	16.21
4-6	2	0.61
8. ประสบการณ์คนในครอบครัวเกือบจะเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 ปี (ครั้ง)		
ไม่เคย	257	78.59
1-3	69	21.10
4-6	1	0.31

ตารางที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องสัญลักษณ์ และกฎจราจร (n=327)

ระดับความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องสัญลักษณ์ และกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับต่ำ	3	0.92
ระดับปานกลาง	61	18.65
ระดับสูง	263	80.43

ตารางที่ 3 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย (n=327)

ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับต่ำ	9	2.75
ระดับปานกลาง	112	34.25
ระดับสูง	205	62.69

square test พบว่า ประสบการณ์ของคนในครอบครัวที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และประสบการณ์ของคนในครอบครัวที่เกือบจะเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปี มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p<0.05$) ส่วนปัจจัยส่วนบุคคลอื่น ได้แก่ เพศ อายุ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ และประสบการณ์อุบัติเหตุของตนเอง ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ($p>0.05$) ดังตารางที่ 4

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย โดยใช้สถิติ Pearson's product-moment correlation coefficient พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.086 แสดงให้เห็นว่าความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำมาก และไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.122$) ซึ่งหมายความว่าความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยในเชิงสถิติในระดับความเชื่อมั่นที่กำหนด ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 4 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยด้วย chi-square test

ปัจจัยส่วนบุคคล	df	X^2	p-value
เพศ	1	2.19	0.138
อายุ	1	1.03	0.311
การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	1	0.07	0.799
ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์	3	1.34	0.720
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จากการใช้รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 ปี	1	0.36	0.549
ประสบการณ์เกือบจะเกิดอุบัติเหตุ จากการใช้รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 ปี	1	3.23	0.199
ประสบการณ์คนในครอบครัวเกิดอุบัติเหตุ จากการใช้รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 ปี	1	3.43	0.037*
ประสบการณ์คนในครอบครัวเกือบจะเกิดอุบัติเหตุ จากการใช้รถจักรยานยนต์ ในรอบ 1 ปี	1	1.76	0.014*

* มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p<0.05$)

ตารางที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ด้วยสถิติ Pearson's product-moment correlation coefficient

ปัจจัย	r	p-value	ระดับความสัมพันธ์	แปลผล
ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์	0.086	0.122	ระดับต่ำมาก	ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

วิจารณ์

การศึกษาครั้งนี้เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยส่วนบุคคล ประสบการณ์ และความรู้ กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มเยาวชนอายุ 18–24 ปี ในเขตพื้นที่ตำบลควนธานี อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง

ปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า เพศ อายุ การมีใบอนุญาตขับขี่ ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ซึ่งอาจสะท้อนให้เห็นว่าปัจจัยทางประชากรดังกล่าวเพียงอย่างเดียวไม่สามารถเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมการขับขี่ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากพฤติกรรมการขับขี่อาจได้รับอิทธิพลจากหลายปัจจัยประกอบกัน เช่น ความตระหนักรู้ ทัศนคติส่วนบุคคล บริบททางสังคม รวมถึงการได้รับข้อมูลหรือการอบรมด้านความปลอดภัย โดยผลการศึกษาครั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี[9] พบว่า เพศ อายุ และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัจจัยทางด้านประสบการณ์ พบว่า ประสบการณ์ของคนในครอบครัวที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และประสบการณ์ของคนในครอบครัวที่เกือบจะเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปี มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p<0.05$) ส่วนปัจจัยอื่นได้แก่ ประสบการณ์การขับขี่ และประสบการณ์อุบัติเหตุของตนเอง ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงบทบาทของสิ่งแวดล้อมทางสังคมใกล้ตัวในการหล่อหลอมทัศนคติและพฤติกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งครอบครัวซึ่งถือเป็นระบบสนับสนุนทางอารมณ์และแบบอย่างในการดำเนินชีวิต สอดคล้องกับการศึกษาปรากฏการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี[10] พบว่า ครอบครัวเป็นหน่วยทางสังคมที่ใกล้ชิดกับผู้ขับขี่ที่สุด เนื่องจากทำหน้าที่อบรมปลูกฝัง และเป็นแบบอย่างให้แก่บุตรหลาน ผลการศึกษาพบเงื่อนไขสำคัญอันเกิดจากครอบครัวที่ทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ รวมถึงสอดคล้องกับการศึกษาในนักเรียนที่กำลังศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพในสถานศึกษา สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ปีการศึกษา 2566-2567[11] พบว่า ปัจจัยสถานภาพทางครอบครัวมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย กล่าวคือ ครอบครัวที่มีประสบการณ์หรือมีการปลูกฝังวินัยจราจรจะส่งผลให้บุตรหลานมีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัยมากขึ้น และการศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์[12] พบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

ปัจจัยด้านความรู้ พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.086 แสดงให้เห็นว่าความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำมาก และไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p>0.05$) สะท้อนให้เห็นว่า แม้ผู้ขับขี่จะมีความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์และกฎจราจรในระดับหนึ่ง แต่ความรู้นั้นอาจไม่เพียงพอที่จะส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยอย่างชัดเจนในทางปฏิบัติ สอดคล้องกับการศึกษาความรอบรู้ด้านสุขภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์บนท้องถนน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร[13] พบว่า ความรอบรู้ด้านสุขภาพ (ซึ่งรวมถึงความรู้เกี่ยวกับการขับขี่และกฎจราจร) ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เช่นเดียวกับการศึกษาในนิสิตนักศึกษาปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์[14] พบว่า การอบรมเพื่อเพิ่มความรู้ด้านการขับขี่ ไม่ได้เป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ผลการศึกษาข้างต้นไม่สอดคล้องกับการศึกษาในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี[9] ที่พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

บุคลากรทางด้านสาธารณสุขควรดำเนินการจัดกิจกรรมที่ให้ความสำคัญกับการสร้างแบบอย่างที่ดี

จากครอบครัวในการมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย รวมถึงส่งเสริมการเรียนรู้ผ่านประสบการณ์ใกล้ตัวมากกว่าการเน้นเฉพาะความรู้เชิงทฤษฎี นอกจากนี้ ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรบูรณาการการอบรมร่วมกับการสร้างทัศนคติที่ดีและแรงจูงใจในระดับปัจเจก เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ควรศึกษาปัจจัยเชิงจิตวิทยาและสังคม เช่น ทัศนคติ การรับรู้ความเสี่ยง หรืออิทธิพลจากสื่อ ซึ่งอาจมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ควรใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน และขยายพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมมากขึ้น เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ลึกซึ้งและครอบคลุมทุกมิติของปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2023 [Internet]. 2023 [cited 2025 Jun 1]. Available from: https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023
2. วิทยา ชาติบัญชาชัย. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนและการจัดการกับปัญหาของประเทศไทย. วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย 2565;2(2):187-98.
3. กมลวรรณ คุ้มวงษ์, นิสากร กรุงไกรเพชร, สุวรรณา จันทร์ประเสริฐ. ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออก. วารสารคณะพยาบาลศาสตร์ 2562;27(4):42-52.
4. ภูวนาท ณรงค์รัตน์. การศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและผลกระทบของอุบัติเหตุ: กรณีผู้ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิต อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง. วารสารการศึกษาและวิจัยการสาธารณสุข 2567;2(1):17-34.
5. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. สถิติข้อมูลผู้เสียชีวิตสะสม ประเทศไทย ปี 2568 [อินเทอร์เน็ต]. 2567 [สืบค้นเมื่อ 31 พ.ค. 2568]. แหล่งข้อมูล: https://www.thairsc.com/
6. โสพรรณ โพทะยะ, วิลัยลักษณ์ อินทาราม, คณิตราพร ประกอบกิจ. ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร. วารสารพยาบาลกระทรวงสาธารณสุข 2565;32(3):25-35.
7. Yamane T. Statistics: an introductory analysis. 2nd ed. New York: Harper & Row; 1967.
8. ปุญญพัฒน์ ไชยเมล์. การกำหนดขนาดตัวอย่างสำหรับการวิจัยเชิงพรรณนาในงานสาธารณสุข. วารสารมหาวิทยาลัยทักษิณ 2556;16(2):9-18.
9. สุรศักดิ์ สุนทร, วัชรินทร์ โกมลมาลัย, ธานินทร์ สุธีประเสริฐ, ยอดฝัน ปรางศร. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี. วารสารเครือข่ายวิทยาลัย-พยาบาลและการสาธารณสุขภาคใต้ 2563;7(1):74-86.
10. อารยา เชียงของ, วีรพงษ์ พวงเล็ก, อมราพร สุรการ, ชัยยุทธ กลีบบัว, นิตยา สุขชัยสงค์. ปรากฏการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี: การศึกษาเชิงคุณภาพ. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ 2566;16(2):61-4.
11. เจษฎากร อังกูลพัฒนาสุข, ภัทรา วยาจุต. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ 2567;13(2):42-57.
12. กฤษณา แก้วพิพัฒน์, วัฒน์ บุญกอบ, จันทร์จารี เกตุมาโร, เกษม ชูรัตน์. พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ 2563;12(1):215-24.
13. ณัฐวุฒิ แดงสวัสดิ์, ธัญญา รอดสุข. ความรอบรู้ด้านสุขภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ปลอดภัยและพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์บนท้องถนน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร. วารสารสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง 2567;9(2):273-92.
14. กิตติ โพธิ์เย็น, สิงหา จันทร์ขาว, อนันต์ มาลารัตน์. ปัจจัยที่มีผลต่อจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตนักศึกษาปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์. วารสารวิทยาศาสตร์สุขภาพและสุขภาวะ 2567;28(2):1-14.

Personal Factors, Experience, and Knowledge Associated with Safe Driving Behavior among Youths Aged 18–24 in Khuan Thani Subdistrict, Kantang District, Trang Province

Samsuwal Sa-ih[1], Chakkarin Parimanon[2], Sukhumaphorn Sriwisit[2], Pheeraya Sookchonnanun[2], Suphanat Chaokaoweang[2], Naphatsorn Aramdech[2]

[1] *Community Public Health Program, Sirindhorn College of Public Health Trang, Trang Province, Thailand*

[2] *Faculty of Public Health and Allied Health Sciences, Praboromarajchanok Institute, Sirindhorn College of Public Health Trang, Trang Province, Thailand*

Abstract

This quantitative research employed a cross-sectional study design to analyze the relationships between personal factors, experience, knowledge, and safe motorcycle riding behavior among youths aged 18–24 residing in Khuan Thani Subdistrict, Kantang District, Trang Province. A sample of 327 participants was selected using simple random sampling. Data collection was conducted from April 25 to May 31, 2025. The research instrument was a three-part questionnaire assessing general information, motorcycle safety knowledge, and safe riding behavior. The instrument's content validity, verified by three experts, yielded an index of item-objective congruence (IOC) of 0.73. Reliability was confirmed with a Cronbach's alpha coefficient of 0.85 for the behavior section and a Kuder-Richardson formula 20 (KR-20) of 0.82 for the knowledge section, both indicating an acceptable level of reliability. Data were analyzed using descriptive statistics, including frequency, percentage, mean, and SD, as well as inferential statistics, specifically the chi-square test and Pearson's product-moment correlation coefficient. The results revealed that gender, age, possession of a driver's license, and personal experience with accidents or near-misses were not significantly associated with safe riding behavior ($p>0.05$). Conversely, family members' experience with accidents and near-miss incidents were significantly related to the behavior ($p<0.05$). Meanwhile, knowledge regarding motorcycle safety showed a very low correlation with safe riding behavior ($p>0.05$). Recommendations include promoting the role of the family and enhancing intrinsic motivation alongside experiential learning. Furthermore, future research should explore additional psychological and social factors.

Keywords: personal factors; experience; knowledge; behavior; safe motorcycle riding