

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

Factors related to severity levels of accident among motorbike taxi drivers
around Huachiew Chalermprakiet University

กฤษณพงษ์ หล่งเป้า^{*}, ศุภวิชญ์ ควรดำรงธรรม, กัญญาณัฐ มุลศรีสุก, อัครราช ภมรพล

คณะสาธารณสุขศาสตร์แลสิ่งแวดล้อม สาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

*Email : 620910@live.hcu.ac.th

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ โดยกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติโดยระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 151 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามและนำมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและใช้สถิติไคสแควร์ เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 91.39 เป็นเพศชาย ร้อยละ 35.09 มีอายุตั้งแต่ 40-49 ปี ร้อยละ 54.96 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช. ร้อยละ 36.42 มีรายได้มากกว่า 15,000 บาท /เดือน ร้อยละ 53.64 มีอายุการทำงาน 6-16 ปีขึ้นไป ร้อยละ 74.83 ไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 66.88 เคยทำผิดกฎจราจร ร้อยละ 93.37 ทำงานเวลากลางวันและกลางคืน ร้อยละ 51.65 ทำงาน 11-14 ชั่วโมง/วัน ร้อยละ 39.73 ระยะทางรับส่งผู้โดยสารน้อยกว่า 30-60 กิโลเมตร/วัน ร้อยละ 53.64 ใช้ความเร็วในการขับขี่ 50-70 กิโลเมตร/ชม. ร้อยละ 74.80 มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ค่อนข้างปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 74.80 ผลการทดสอบสมมติฐานความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ พบว่า ประสิทธิภาพการทำผิดกฎจราจร จำนวนรอบการรับส่งผู้โดยสาร ความเร็วในการขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ บริเวณทางแยกที่มีสิ่งกีดขวางและอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 (p -Value <0.05)

คำสำคัญ : อุบัติเหตุ จักรยานยนต์รับจ้าง ระดับความรุนแรง

Abstract

This research study was a descriptive and inferential study aimed at studying the severity of accidents among motorbike taxi driver around Huachiew Chalermprakiet University. The sample group studied were motorcycle drivers hire. Around Huachiew Chalermprakiet University within 1 kilometer, totaling 151 people. Data were collected by questionnaire and data were analyzed using a computer program. Statistics used for analysis were frequency, percentage, mean and standard deviation and chi-square statistics were used to test the relationship between the study variables.

Most of the respondents 91.39 percent were male, 35.09 percent aged between 40-49 years, 54.96 percent graduated in secondary/vocational education, 36.42 percent earn more than 15,000 baht/month 53.64 percent with working age 6-16 years or more, 74.83 percent without underlying disease, 66.88 percent ever violated traffic rules, 93.37 percent working day and night, 51.65 percent working 11-14 hours/day, 39.73 percent receiving distance Passengers traveling less than 30-60 kilometers, 53.64 percent use a driving speed of 50-70 kilometers / hour, 74.80 percent have safe driving behaviors. Overall, there is a relatively safe driving behavior. representing 74.80 percent. The results of the correlation test between factors related to the degree of accident severity among motorbike taxi driver around Huachiew Chalermprakiet University found that the experience of traffic offenses Number of rounds for picking up passengers driving speed driving behavior Intersections with obstacles and the service life of the motorcycle was correlated with the severity of accidents in motorbike taxi driver around Huachiew Chalermprakiet University with statistical significance at 0.05 (p -Value <0.05).

Keywords : Accident, Motorbike taxi driver, Levels of severity

บทนำ

ในรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2562 ได้ให้ข้อมูลว่า ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2561 (Global Report on Road Safety 2018) โดย (WHO) พบว่า ปัจจุบันอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนน เพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี ซึ่งประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นอันดับที่ 9 ของโลก โดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนหรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน (60 คนต่อวัน) สถานการณ์การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อยในภาพรวม มีสถิติผู้เสียชีวิตลดลงจากประมาณการครั้งที่ผ่านมาขององค์การอนามัยโลก 2,000 คน แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและในภูมิภาคอาเซียน ส่วนสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 เกิดจากรถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ขี่รถจักรยาน ร้อยละ 3.5 และผู้ใช้ถนนอื่นๆ ร้อยละ 2.3 (สำนักข่าวอิศราออนไลน์, 2563)

จากข้อมูลศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน พบว่าในปี 2564 ที่ผ่านมา ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีมากกว่า 13,000 ราย หรือเฉลี่ยวันละ 36 ราย โดยเป็นกลุ่มคนวัยทำงานอายุตั้งแต่ 25-60 ปี เสียชีวิตมากถึง 54% หรือประมาณกว่า 7,000 ราย สาเหตุของความสูญเสียของกลุ่มวัยทำงานมาจากปัจจัยเกี่ยวกับ “พฤติกรรมของคน” และ “สภาพของรถ” เป็นสำคัญ จากข้อมูลพบว่ากลุ่มคนทำงานเสียชีวิตจากรถ “จักรยานยนต์” มากที่สุด จำนวนมากกว่า 5,800 ราย และมีสถานะเป็น “ผู้ขับขี่” จำนวนมากกว่า 5,000 ราย (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2565)

ในรายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน ได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน ด้วยความอนุเคราะห์ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุแยกตามประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ จักรยานยนต์ 25,437 ครั้ง (35.83%) รถยนต์นั่ง 21,412 ครั้ง (30.16%) และรถบรรทุกเล็ก(ปิคอัพ) 12,317 ครั้ง (17.35%) ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามพื้นที่ในเขตอำนาจของ หน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า บขภ.1 (สมุทรปราการ,นนทบุรี,ปทุมธานี,พระนครศรีอยุธยา,อ่างทอง,สิงห์บุรี,ชัยนาท,ลพบุรี และสระบุรี) เกิดอุบัติเหตุ 14,943 ครั้ง (21.05%) มีรถจักรยานยนต์เกิดเหตุมากที่สุด 4,676 ครั้ง (กลุ่มสถิติการขนส่ง, 2559)

รายงานแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.2564-2565 ระบุว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงปกติประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จังหวัดสมุทรปราการ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 948 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ(Admit) 315 คน และผู้เสียชีวิต 746 คน อัตราการเกิดอุบัติเหตุ เฉลี่ย 79.00 ครั้งต่อเดือน อัตราผู้บาดเจ็บ(Admit) เฉลี่ย 62.16 ครั้งต่อเดือน อัตราผู้เสียชีวิตเฉลี่ยต่อเดือน 26.25 คนต่อเดือน โดยอำเภอที่มีจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 ลำดับ จาก 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ 291 ครั้ง อำเภอบางพลี 229 ครั้ง และอำเภอบางเสาธง 131 ครั้ง อำเภอที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงสุด 3 ลำดับ จาก 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ 245 คน อำเภอบางพลี 160 คน และอำเภอบางเสาธง 120 คน (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ, 2564)

สถานการณ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบันมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เช่น ด้านอุตสาหกรรม ด้านการขนส่งคมนาคม ทำให้ในปัจจุบันเป็นยุคแห่งความเร่งรีบและแข่งขันกับเวลา อีกทั้งปริมาณของจำนวนรถมีปริมาณมากที่เพิ่มมากขึ้นส่งผลให้เกิดสภาวะการจราจรที่ติดขัด ทำให้การเดินทางไม่สะดวกและล่าช้า จักรยานยนต์รับจ้างจึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่ประชาชนเลือกใช้บริการ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่มีความคล่องตัว สะดวก รวดเร็วและทันเวลา ผู้ประกอบอาชีพขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจึงมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ได้ง่าย เนื่องจากผู้ที่ประกอบอาชีพนี้ต้องใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะรับส่งผู้โดยสาร จากฐานข้อมูลบัญชีรายชื่อวินมอเตอร์ไซค์ 5 ตำบล 1 เทศบาล อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีทั้งหมด 221 วินจำนวนผู้ขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 5,527 คน โดยตำบลบางโฉลงเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนวินมอเตอร์ไซค์มากที่สุด รวมทั้งหมด 49 วิน มีผู้ขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างรวม ทั้งหมด 1,304 คน (กองอาสารักษาดินแดนอำเภอบางพลี, 2565)

อำเภอบางพลี มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง เช่น ห้างเมกะบางนา สนามบินสุวรรณภูมิ โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ มากมาย รวมทั้งมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยเอกชน ที่มีที่ตั้งทางด้านทิศตะวันออกติดกับถนนซอยวัดศรีวารีน้อย เป็นถนนสายเชื่อมต่อระหว่างถนนเทพรัตนกับเขตลาดกระบังจังหวัดกรุงเทพมหานครฯ ด้านทิศตะวันตกติดกับซอยมณีนทนา ซึ่งเป็นแหล่งชุมชนที่มีจำนวนประชากรสูงอย่างคับคั่ง

เนื่องด้วยเป็นที่ตั้งของหอพักนักศึกษาภายนอกมหาวิทยาลัย และหมู่บ้านสำหรับผู้ใช้งานในบริเวณใกล้เคียง และด้านหน้าติดกับถนนเพชรตัด กม. 18 ซึ่งเป็นถนนใหญ่ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสมุทรปราการและจังหวัดฉะเชิงเทรา จากการสำรวจจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ในรัศมี 1 กิโลเมตร พบว่ามีผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีจำนวนทั้งหมด 212 คน โดยอาจกล่าวได้ว่ามีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุมากตามไปด้วย ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ย่อมส่งผลเสียหายทั้งร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สิน

ด้วยเหตุผลและจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหา จึงอยากที่จะศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ซึ่งตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันและลดระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
2. เพื่อศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยข้อมูลส่วนบุคคลกับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
3. เพื่อศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการทำงานกับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
4. เพื่อศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
5. เพื่อศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านสภาพกายภาพของถนนและสิ่งแวดล้อมกับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
6. เพื่อศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยด้านข้อมูลส่วนบุคคลด้าน เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ อายุการทำงาน โรคประจำตัว ประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
2. ปัจจัยด้านการทำงานด้านช่วงการทำงาน ชั่วโมงในการทำงาน จำนวนวันที่ทำงานเฉลี่ยต่อสัปดาห์ จำนวนวันที่ทำงานเฉลี่ยต่อสัปดาห์ จำนวนรอบในการรับส่งผู้โดยสาร ระยะทางในการรับส่งผู้โดยสาร ความเร็วในการขับขี่ มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

3. ปัจจัยด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่ที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
4. ปัจจัยด้านสภาพกายภาพของถนนและสิ่งแวดล้อมด้านสภาพพื้นผิวถนน สิ่งกีดขวางบริเวณไหล่ทาง สิ่งกีดขวางบริเวณทางแยก และความสว่างของถนนมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
5. ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ด้านปริมาณกระบอกสูบ อายุการใช้งาน การตรวจเช็คสภาพรถประจำปี การตัดแปลงสภาพรถ และสภาพรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

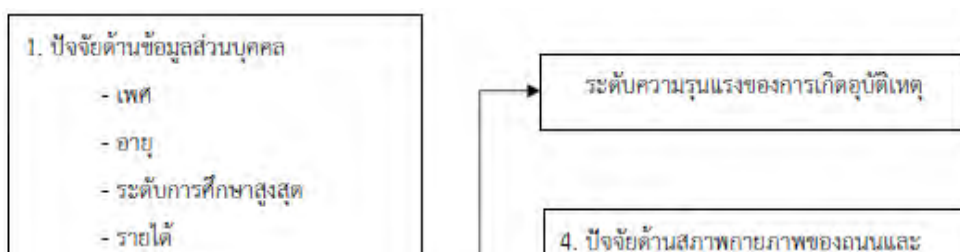
ทบทวนวรรณกรรม

ความหมายของอุบัติเหตุ (Accident) สมาคมความปลอดภัยแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (National Safety Council: NSC) ให้คำนิยามว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้วางแผนไว้ก่อนล่วงหน้า เหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ ซึ่งเมื่อเกิดขึ้นแล้วไม่จำเป็นที่จะต้องมีการบาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหายเท่านั้นแต่ยังรวมถึงเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จอีกด้วย สอดคล้องกับกับคำนิยามของสถาบันมาตรฐานแห่งชาติอังกฤษ (British Standard Institution: BSI) ที่นิยามความหมายของคำว่าอุบัติเหตุ ไว้ว่าเป็น เหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ที่นำไปสู่การเสียชีวิต การเจ็บป่วย การบาดเจ็บ ทรัพย์สินเกิดความเสียหาย หรือเกิดความสูญเสียอื่นๆ (ศยามล สืบเนื่อง, 2557)

ทฤษฎีทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ (Domino Theory) ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ได้แก่อันต่อไปนี้

เกณฑ์การแบ่งระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุกรมโรงงานอุตสาหกรรมได้จัดระดับความรุนแรงของเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อบุคคล ไว้ดังนี้ ระดับ 1 ความรุนแรงเล็กน้อย คือ มีการบาดเจ็บเล็กน้อยในระดับปฐมพยาบาล ระดับ 2 ความรุนแรงปานกลาง คือ มีการบาดเจ็บที่ต้องได้รับการรักษาทางการแพทย์ ระดับ 3 ความรุนแรงสูง คือ มีการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยที่รุนแรง ระดับ 4 ความรุนแรงสูงมาก คือ หุพลภาพหรือเสียชีวิต

กรอบแนวคิด



วิธีการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา แบบภาคตัดขวาง (Cross – sectional study) โดยเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามด้านปัจจัยส่วนบุคคล ด้านปัจจัยการทำงาน ด้านปัจจัยพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่ ปัจจัยด้านสภาพกายภาพของถนนและสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ในรัศมี 1 กิโลเมตร คือ ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ในระยะรัศมี 1 กิโลเมตรโดยใช้ โปรแกรม google map ในการกำหนดระยะของรัศมี มีวินจัดตั้งในพื้นที่ในระยะรัศมีดังกล่าวทั้งหมด 5 วิน ได้แก่ 1.วินซอยมณฑนา (วินมอเตอร์ไซค์หน้าปากซอยมณฑนา,วินมอเตอร์ไซค์รั้วเขียว,วินมอเตอร์ไซค์หอพักเตี้ยกุยฮวด,วินมอเตอร์ไซค์หน้าร้านหมูกระทะอินเตอร์และวินมอเตอร์ไซค์ทางเข้าปากซอยเปรมฤทัยกลาง) 2.วินมอเตอร์ไซค์ร่มเย็น (หน้า อบต.บางโหลง) 3.วินมอเตอร์ไซค์ซอยวัดศรีวารีน้อย (ปากซอยถนนลาดกระบัง 54) 4.วินมอเตอร์ไซค์ ม.หัวเฉียว กม.18(ตรงข้ามหน้ามหาวิทยาลัย) และ 5.วินมอเตอร์ไซค์รัตนราช (ตรงข้ามหน้ามหาวิทยาลัย) ทั้งหมดจำนวน 212 คน โดยใช้สูตรคำนวณกลุ่มตัวอย่างของ Krejcie & Morgan คำนวณกลุ่มตัวอย่างได้จำนวน 136 คน และความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่าง เพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่างอีกร้อยละ 10 คือจำนวน 14 คน ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างมีจำนวนรวมทั้งหมด 151 คน ระยะการศึกษาตั้งแต่เดือนสิงหาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามประกอบด้วยข้อมูล 5 ส่วน ได้แก่ 1) ข้อมูลส่วนบุคคล 2) ข้อมูลด้านปัจจัยการทำงาน 3) ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่ความ

ปลอดภัย ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ บ่อยครั้ง นาน ๆ ครั้ง บางครั้ง และ ไม่ปฏิบัติเลย แปลผลเป็นระดับพฤติกรรมความปลอดภัย โดยแบ่งช่วงคะแนนรวมออกเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์การคำนวณความกว้างของอันตรภาคชั้น (ประชา ฤาษุตกุล, 2553) ได้แก่ คะแนนเฉลี่ย 25 – 50 หมายถึง มีพฤติกรรมอยู่ในระดับน้อย คะแนนเฉลี่ย 51 – 76 หมายถึง มีพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง และ คะแนนเฉลี่ย 77 – 100 หมายถึง มีพฤติกรรมอยู่ในระดับดี 5) ข้อมูลปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ เครื่องมือนี้ นำไปตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัยโดยผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหาโดยให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่านพิจารณาให้คะแนนแต่ละข้อคำถาม ตรวจสอบดัชนีความสอดคล้องระหว่างคำถามกับจุดประสงค์ (Index of Item-Objective Congruence หรือ IOC) ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องของเครื่องมือทุกหัวข้อมีค่ามากกว่า 0.50 ขึ้นไป ได้ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามพฤติกรรมความปลอดภัย เท่ากับ 0.860 แบบวัดทัศนคติความปลอดภัย เท่ากับ 0.852 และใช้สูตร KR-20 ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบวัดความรู้ด้านความปลอดภัย เท่ากับ 0.887 มีค่าความยากง่ายของข้อคำถาม เท่ากับ 0.40 - 0.77 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างช่วง 0.20 - 0.80 ถือว่ามีความยากง่ายพอเหมาะ และนำไปทดสอบหาค่าอำนาจจำแนกมีค่าเท่ากับ 0.27 - 0.67 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.20 ขึ้นไปถือว่าเป็นข้อสอบที่มีอำนาจจำแนกอยู่ในเกณฑ์ใช้ได้

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลด้าน ปัจจัยด้านการทำงาน และระดับความรุนแรงของกลุ่มตัวอย่างการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ประกอบด้วยค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเพื่ออธิบายลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง และใช้สถิติเชิงอนุมานเพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อระดับความรุนแรงของกลุ่มตัวอย่างการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ทดสอบความสัมพันธ์ด้วยสถิติไคสแควร์ (Chi Square) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ผลการวิจัย

ตารางที่ 1 แสดงข้อมูลระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

ปัจจัยข้อมูลส่วนบุคคล	ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ				Total	X ²	df	p-value
	ไม่เคยเกิด	เล็กน้อย	ปานกลาง	สูง				
เพศ								
ชาย	58	20	25	35	138	4.671	3	0.198
หญิง	7	4	1	1	13			
รวม	65	24	26	36	151			
อายุ								
	ไม่เคยเกิด	เล็กน้อย	ปานกลาง	สูง				

20-39 ปี	24	11	8	9	52			
40-49 ปี	22	5	14	12	53	25.509	6	0.141
50-69 ปี	19	8	4	15	46			
รวม	65	24	26	36	151			

ระดับการศึกษา

ต่ำกว่าประถมศึกษา และประถมศึกษา	22	7	6	17	52			
มัธยมศึกษา/ปวช. ปริญญาตรี/ปวส. และสูงกว่าปริญญา ตรี	33	14	18	18	83	11.909	6	0.245
รวม	65	24	26	36	151			

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ต่ำกว่า 5,000- 10,000 บาท	22	7	6	17	52			
10,001-15,000 บาท	33	14	18	18	83	10.979	6	0.245
มากกว่า 15,000 บาท	10	3	3	1	16			
รวม	65	24	26	36	151			

อายุการทำงาน

2เดือน - 5 ปี	36	10	12	12	70			
6-22 ปี	29	14	14	24	81	11.283	3	0.187
รวม	65	24	26	16	151			

โรคประจำตัว

ไม่มี	53	17	21	22	113			
มี	12	7	5	14	38	5.842	3	0.120
รวม	65	24	26	36	151			

ประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร

ไม่เคย	39	7	2	2	50			
เคย	26	17	24	34	101	41.314	3	0.001*
รวม	65	24	26	36	151			

หมายเหตุ : ค่า Fisher's Exact Test มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

ตารางที่ 2 แสดงข้อมูลระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามข้อมูลปัจจัยด้านการทำงาน

ปัจจัยด้านการ ทำงาน	ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ				Total	X ²	df	p-value
	ไม่เคย เกิด	เล็กน้อย	ปานกลาง	สูง				
ช่วงเวลาการทำงาน								
ช่วงเช้า	6	2	2	0	10	5.727	3	0.250
ช่วงเช้าและกลางวัน	59	22	24	36	141			
รวม	65	24	26	36	151			
ชั่วโมงการทำงาน								
2-10 ชม./วัน	16	1	5	5	31	12.958	6	0.420
11-14 ชม./วัน	30	16	13	13	78			
15-18 ชม./วัน	19	7	8	8	42			
รวม	65	24	26	26	151			
จำนวนรอบในการรับส่งผู้โดยสาร								
น้อยกว่า 15-30 รอบ	49	15	12	12	83	14.978	6	0.000
31-45 รอบ	11	4	6	6	31			
46-60 รอบขึ้นไป	5	5	8	8	37			
รวม	65	24	26	26	151			
ระยะทางในการรับส่งผู้โดยสาร								
10-60 กิโลเมตร	24	7	10	5	60	21.127	6	0.284
61-90 กิโลเมตร	19	7	5	13	42			
91-170 กิโลเมตร	22	10	11	8	49			
รวม	65	24	26	26	151			
ความเร็วในการขับขี่								
40-70 กม./ชม.	24	12	16	30	30	23.671	3	0.000
71-91 กม./ชม.	41	12	10	6	69			
รวม	65	24	26	36	151			

หมายเหตุ : ค่า Pearson Chi-Square มีนัยสำคัญทางสถิติ (p<0.05)

ตารางที่ 3 แสดงข้อมูลระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามข้อมูลปัจจัยด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่

ปัจจัยด้านพฤติกรรม	ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	Total	X ²	df	p-value
--------------------	-------------------------------------	-------	----------------	----	---------

ความปลอดภัยในการ ขับขี่	ไม่เคย เกิด	เล็กน้อย	ปานกลาง	สูง			
พฤติกรรมกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ ค่อนข้างปลอดภัย	6	2	2	0	10	8.69	0.034*
พฤติกรรมกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ที่ปลอดภัย	59	22	24	36	141	4	
รวม	65	24	26	36	151		

หมายเหตุ : ค่า Pearson Chi-Square มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

ตารางที่ 4 แสดงข้อมูลระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามข้อมูลปัจจัยด้านสภาพกายภาพของถนนและสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสภาพ กายภาพของถนน และสิ่งแวดล้อม	ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ				Total	X ²	df	p-value
	ไม่เคย เกิด	เล็กน้อย	ปานกลาง	สูง				
สภาพพื้นผิวถนน								
ไม่มี	19	8	10	15	52	1.813	3	0.612
มี	46	16	16	21	99			
รวม	65	24	26	36	151			
สิ่งกีดขวางบริเวณไหล่ทาง								
ไม่มี	43	13	17	29	102	4.852	3	0.183
มี	22	11	9	7	49			
รวม	65	24	26	36	151			
สิ่งกีดขวางบริเวณทางแยก								
ไม่มี	44	12	21	29	102	8.110	3	0.044*
มี	21	12	5	7	49			
รวม	65	24	26	36	151			
สิ่งกีดขวางบริเวณทางแยก								
ไม่เพียงพอ	21	8	9	14	52	0.460	3	0.928
เพียงพอ	44	16	17	22	99			
รวม	65	24	26	36	151			

หมายเหตุ : ค่า Pearson Chi-Square มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

ตารางที่ 5 แสดงข้อมูลระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามข้อมูลปัจจัยด้าน จักรยานยนต์

ปัจจัยด้าน รถจักรยานยนต์	ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ				Total	X ²	df	p-value
	ไม่เคย เกิด	เล็กน้อย	ปาน กลาง	สูง				
ปริมาณกระบอกลูกสูบ								
110 ซีซี	21	9	8	16	54	1.833	3	0.608
125 ซีซี	44	15	18	20	97			
รวม	65	24	26	36	151			
อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์								
2 เดือน - 3 ปี	29	10	10	10	58	28.348	6	0.004
4-5 ปี	17	8	10	19	54			
6-17 ปี	19	6	6	8	39			
รวม	65	24	26	26	151			
การตรวจสภาพรถประจำปี								
ไม่ตรวจ	11	2	1	2	16	3	0.234	
ตรวจ	54	22	25	34	135			
รวม	65	24	26	36	151			
ดัดแปลงสภาพรถ								
ไม่ดัดแปลง	48	18	22	33	121	5.347	3	0.148
ดัดแปลง	17	6	4	3	30			
รวม	65	24	26	36	151			
สภาพรถจักรยานยนต์								
ไม่ปกติ	7	3	5	7	22	1.956	3	0.550
ปกติ	58	21	21	29	129			
รวม	65	24	26	36	151			

หมายเหตุ : ค่า Fisher's Exact Test มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

สรุปอภิปรายผลการวิจัย

ปัจจัยด้านข้อมูลส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้านปัจจัยส่วนบุคคลด้าน เพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้ อายุการทำงาน และโรคประจำตัว ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value) ส่วนปัจจัยด้านประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับ

ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value)

ปัจจัยด้านการทำงานมีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ผลการทดสอบสมมติฐานด้านปัจจัยด้านการทำงานในช่วงระยะเวลาในการทำงาน ชั่วโมงการทำงาน และระยะทางในการรับส่งผู้โดยสารไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value) ส่วนปัจจัยด้านความเร็วในการขับขี่และปัจจัยด้านจำนวนรอบในการรับส่งผู้โดยสาร มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value)

ปัจจัยด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ผลการทดสอบสมมติฐานด้านปัจจัยด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value) ปัจจัยด้านสภาพกายภาพของถนนและสิ่งแฉดล้อม มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ผลการทดสอบสมมติฐานด้านปัจจัยด้านสภาพกายภาพของถนนและสิ่งแฉดล้อมด้าน สภาพพื้นผิวถนน สิ่งกีดขวางบริเวณไหล่ทาง และความสว่างของถนนไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value)

ประสบการณ์การทำผิดกฎจราจร มีความสัมพันธ์ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาวิจัยของ (วัชรพงษ์ เรือนคำและณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562) ได้อธิบายว่าการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จากผลการตอบแบบสอบถามของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ในรัศมี 1 กิโลเมตรนั้น ทั้งหมด 151 คน พบว่ามีผู้ตอบสอบถามที่เคยมีประสบการณ์การทำผิดกฎจราจร จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 66.88 ส่วนใหญ่เคยเกิดอุบัติเหตุในระดับความรุนแรงสูง จำนวน 34 คน และผู้ตอบสอบถามที่ไม่เคยมีประสบการณ์การทำผิดกฎจราจร จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 33.11 ส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 39 คน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

จำนวนรอบในการรับส่งผู้โดยสาร มีความสัมพันธ์ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับ (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์, 2564) อดีตที่ปรึกษาประจำองค์การอนามัยโลกภาคพื้นเอเชียอาคเนย์ ด้านป้องกันการบาดเจ็บและภาวะพิการ ในฐานะผู้รับผิดชอบโครงการขับเคลื่อนสังคมไทยสู่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย กล่าวว่า การเกิดอุบัติเหตุของ ธุรกิจจัดส่งอาหาร มีอยู่ 2 แบบ คือ 1) ผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาท เช่น ขับเร็ว ขับปาดซ้ายขวา อาจเกิดจากทำงานแข่งกับเวลา 2) เกิดจากสิ่งรอบข้าง เช่น มีรถปาดหน้า เบรกกระทันหัน หรือถนนชำรุด ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าทำงานแข่งกับเวลาเพื่อทำจำนวนรอบการรับส่งอาหารนั้นมีลักษณะเช่นเดียวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่เร่งรีบทำงานแข่งกับเวลาเพื่อจำนวนรอบในการรับส่งอาหาร อันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่มีระดับความรุนแรงของ

การเกิดอุบัติเหตุ จากผลการตอบแบบสอบถามของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ในรัศมี 1 กิโลเมตรนั้น ทั้งหมด 151 คน พบว่ามีผู้ตอบสอบถามที่มีจำนวนรอบในการรับส่งผู้โดยสาร จำนวน 41-70 รอบ ร้อยละ 24.50 เกิดอุบัติเหตุในระดับรุนแรงสูง เนื่องมาจากกลุ่มผู้ขับขี่ดังกล่าวในแต่ละรอบมีการขับขี่ในระยะที่ไกลทำให้เกิดความเมื่อยล้า ประกอบกับขับขี่ในเส้นทางตรง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานการวิจัยของ (พงษ์สิทธิ์ บุญรักษาและคณะ, 2562) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ได้อธิบายว่า ถนนทางตรงเป็นถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 44.6 รองลงมาคือถนนทางแยก ร้อยละ 25.7 โดยร้อยละ 61.2 มีการใช้ถนนเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุเป็นประจำ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ความเร็วในการขับขี่ มีความสัมพันธ์ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับ โครงการการใช้ความเร็วในการขับขี่ที่ปลอดภัย (ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2551) ได้กล่าวว่า ความเร็วตัวเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุจากสถิติในประเทศอังกฤษพบว่า หากผู้ขับขี่ขับรถยนต์ที่ความเร็ว 48 กม./ชม. ชนคนเดินเท้า โอกาสที่คนเดินเท้าจะเสียชีวิตมีเพียง 20% ในขณะที่หากชนที่ความเร็ว 64 กม./ชม. จะทำให้คนเดินเท้ามีโอกาสเสียชีวิตถึง 90% นอกจากนั้นผลการศึกษาของ (กำไล ตรีชัยศรี, 2536) พบว่าความเร็วขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วสูงกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วต่ำกว่า คิดเป็น 2.86เท่า จากผลการตอบแบบสอบถามของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ในรัศมี 1 กิโลเมตรนั้น ทั้งหมด 151 คน พบว่ามีผู้ตอบสอบถามที่ใช้ความเร็วในการขับขี่ 40-70 กม./ชม. จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 54.30 ส่วนใหญ่เคยเกิดอุบัติเหตุในระดับที่รุนแรงสูง ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการขับขี่ มีความสัมพันธ์ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สอดคล้องกับผลงานการวิจัยของ (สุรศักดิ์ สุนทรและคณะ, 2562) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี พบว่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ประมาณร้อยละ 50 ของกลุ่มนักศึกษามีค่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งส่วนนี้อาจเกิดจากการขาดความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่งผลให้ลดความสามารถในการควบคุมรถจักรยานยนต์ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายยิ่งขึ้น จากผลการตอบแบบสอบถามของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ในรัศมี 1 กิโลเมตรนั้น ทั้งหมด 151 คน พบว่า ผู้ตอบสอบถามที่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ค่อนข้างปลอดภัย และมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย โดยทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สิ่งกีดขวางบริเวณทางแยก มีความสัมพันธ์ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับผลงานการวิจัยของ (วัชรพงษ์ เรือนคำ, ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562) ได้ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ด้านสิ่งแวดล้อม คือ สภาพสิ่งแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมต่อการขับขี่ ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นั้นเกี่ยวข้องกับลักษณะของพื้นที่นั้นๆ จากผลการตอบแบบสอบถามของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รอบ

มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ในรัศมี 1 กิโลเมตรนั้น ทั้งหมด 151 คน พบว่ามีผู้ตอบสอบถามมีสิ่งกีดขวางบริเวณทางแยก ร้อยละ 29.80 และผู้ตอบสอบถามไม่มีสิ่งกีดขวางบริเวณทางแยก ร้อยละ 70.19 จากสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว พบว่าผู้ที่ขับในเส้นทางที่บริเวณทางแยกที่มีสิ่งกีดขวางนั้นจะมีความระมัดระวังและคุ้นชินกับเส้นทาง แต่ผู้ที่ขับในเส้นทางที่บริเวณทางแยกที่ไม่มีสิ่งกีดขวางนั้นจะไม่มี ความระมัดระวัง ทำให้เกิดอุบัติเหตุในจำนวนที่มากกว่าและมีระดับความรุนแรงที่สูงกว่า ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน

อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับผลงานการวิจัยของ (พงษ์สิทธิ์ บุญรักษาและคณะ, 2562) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีพบว่า ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุ เป็นรถที่มีอายุมากกว่า 3 ปี มากกว่าร้อยละ 84 จากผลการตอบแบบสอบถามของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ในรัศมี 1 กิโลเมตรนั้น ทั้งหมด 151 คน พบว่ามีผู้ตอบสอบถามกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่อายุการใช้งานตั้ง 4-5 ปี จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 33.77 เป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด จำนวน 37 คน และมีระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูงเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน

ข้อเสนอแนะ

นำผลที่ได้จากการศึกษาในครั้งนี้ไปใช้เป็นข้อมูล เพื่อเป็นแนวทางในการจัดกิจกรรมส่งเสริมให้ความรู้และสร้างความตระหนักเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและลดระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยลงโดยเน้นให้ความรู้ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้ความเร็วในการขับขี่ ความเร่งรีบในการทำจำนวนรอบรับส่งผู้โดยสาร และใช้เป็นข้อมูลในการการปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณทางแยกทางโค้งให้มีสิ่งกีดขวาง รวมทั้งเสนอแนะให้ผู้ขับขี่ที่มีอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ในช่วง 4-5 ปี ตรวจเช็คสมรรถภาพของรถจักรยานยนต์ ให้ความพร้อมในการใช้งานอยู่เสมอ

เอกสารอ้างอิง

- สำนักข่าวอิสราออนไลน์. (2563). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562. สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2565 จากสำนักงานข่าวอิสราออนไลน์ เว็บไซต์ : <http://www.isranews.org>.
- ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2565). ข้อมูลศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน 2564. สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2565 จากสำนักงานข่าวประชาชาติธุรกิจออนไลน์ เว็บไซต์ : <https://www.prachachat.net>.
- กลุ่มสถิติการขนส่ง. (2559). รายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน. สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2565 จากสำนักงานกลุ่มสถิติการขนส่ง เว็บไซต์ : www.dlt.go.th.
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ. (2564) รายงานแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.2564-2565. สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2565 จากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ เว็บไซต์ : <https://www.facebook.com/people/100068031850240/>.

กองอาสารักษาดินแดนอำเภอบางพลี. (2565). **ข้อมูลวินพื้นที่อำเภอบางพลี**. สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2565 จากสำนักงานกองอาสารักษาดินแดนอำเภอบางพลี เว็บไซต์ : th.facebook.com/AsaSamutPrakan/.

ศยามล สืบเนื่อง. (2557). **ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงาน กรณีศึกษา บริษัท นันยางการ์เมนท์ จำกัด กรุงเทพมหานคร**. ภาคนิพนธ์ (การจัดการสิ่งแวดล้อม). คณะพัฒนสังคมและสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ไตรภพ หล้าหมั่น และ รุ่งกานต์ ใจวงศ์ยะ. (2561) **ปัจจัยที่ผลต่อการเกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสำนักงานทางหลวงที่ 1**. ภาคนิพนธ์ (สาขาวิชาสถิติ คณะวิทยาศาสตร์). มหาวิทยาลัยแม่โจ้.

วัชรพงษ์ เรือนคำ, ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน. (2562). **อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย : มุมมองทางวิทยาการการระบาด**. ภาคนิพนธ์ (สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์). มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.

เพ็ญสิริ ต่อดำรง. (2560). **ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระดับความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะ ของผู้ประสบอุบัติเหตุจักรยานยนต์**.

กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2559). **พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จากการใช้รถจักรยานยนต์**. ภาคนิพนธ์ (สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

พรราวพิชชา เถลิงพล. (2564). **การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร**. ภาคนิพนธ์ (สำนักวิชาสังคมศาสตร์). มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.

นัพวุฒิ ชื่นบาล และคณะ. (2556). **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร**. ภาคนิพนธ์ (สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 1 กรุงเทพฯ). กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุข.

พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ. (2555). **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี**. ภาคนิพนธ์ (สาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

สมัคร สุลา. (2561). **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่**