



วส 126780

M.125078

รายงานการวิจัยบุคลากร (R2R)
เรื่อง

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของ
นักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายใน
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
FACTORS EFFECTED TO COMPLYING TRAFFIC REGULATION
BEHAVIOR OF ENGINEERING STUDENT MOTORCYCLE RIDERS IN
RAJABHAT MAHASARAKAM UNIVERSITY AREA

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKAM UNIVERSITY

อุทัย ศิริภักดิ์
วรพันธ์ สมบัติธีระ

สำนักวิทยบริการฯ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม	
รับ	20 พ.ค. 2560
วันลงทะเบียน	250524
เลขทะเบียน	ว. 250524
เลขเรียกหนังสือ	313.096 244112

น.2

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม 2559

2559

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

(งานวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนจากสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ปีงบประมาณ 2559)

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดยได้รับทุนอุดหนุนจากสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ขอขอบคุณ คณะกรรมการตรวจประเมินงานวิจัยทุก ๆ ท่าน ที่ได้กรุณาตรวจประเมินและให้คำแนะนำเครื่องมือที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นทุกขั้นตอน พร้อมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเป็นอย่างดี ขอขอบคุณมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม รวมทั้งอาจารย์สาขาวิชาเทคโนโลยีไฟฟ้าทุกท่าน ที่อำนวยความสะดวกในการใช้ สถานที่ อุปกรณ์การทดลอง กลุ่มตัวอย่าง ในการทำวิจัยผู้วิจัยจึงขอขอบคุณทุกท่านมา ณ โอกาสนี้

คณะผู้วิจัย

2559



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

Title FACTORS EFFECTED TO COMPLYING TRAFFIC REGULATION
BEHAVIOR OF ENGINEERING STUDENT MOTORCYCLE RIDERS IN
RAJABHAT MAHASARAKAM UNIVERSITY AREA

Research Team AUTHAI SIRIPAK Project Leader
WORRAPHAN SOMBUTTERA Co - researcher

Organization Faculty of Engineer
Rajabhat Maha Sarakham University

Research Completed 2016

ABSTRACT

The objectives of this project are to determine the behavior of the motorcycle riders under traffic regulations and to determine factors affects the behavior of motorcycle riders on complying traffic regulation of engineering student in Rajabhat Mahasarakam University area. The studied factors are gender, age, education level, motorcycle riding experience, and safe driving recognition. Results from this study show that the performance of motorcycle riders under traffic regulation is in good level. Details each factor are as follows. Regarding to gender, it is found that the performances of female is better than those of male in 3 fields: speed, using handy phone, and drunk driving. Regarding to age, it is found that the performances of people between 18 - 22 years old is better than those of others in all fields. Regarding to driving experience, it is found that the performances of 1 year or less experience is worse than those of the others in 3 fields: motorcycle safety, driving license, speed, driving with helmet, and motorcycle lighting signal. Regarding to educational level, it is found that the performance of the secondary education or less is worse than that of the others in driving license field. Regarding to safe driving recognition, it is found that the performances of people who have perceived traffic regulations are better than those of students who have never perceived traffic regulations in all fields. Even the results show that the performance of motorcycle riders under traffic regulation is in good level, any activities to educate motorcycle riders on safe driving will enhance the overall performances of motorcycle riders.

สารบัญ

หัวเรื่อง	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อ	ข
ABSTRACT	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	จ
สารบัญภาพ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญ	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	1
ขอบเขตการวิจัย	1
นิยามศัพท์เฉพาะ	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	3
ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ	3
ความหมายของอุบัติเหตุ	3
ประเภทอุบัติเหตุ	3
ปัจจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุ	4
ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	4
มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	5
แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร	5
ความหมายของจราจร	6
หลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับจราจร	6
แนวคิดเกี่ยวกับความรู้	8
แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ	9
ลักษณะทั่วไปของทัศนคติ	9
งานวิจัยในประเทศ	10
กรอบแนวคิดของโครงการวิจัย	11

สารบัญ (ต่อ)

หัวเรื่อง

หน้า

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	12
เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย	12
การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ	14
การเก็บรวบรวมข้อมูล	14
การประมวลและการวิเคราะห์ข้อมูล	14
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	14
บทที่ 4 ผลวิเคราะห์ข้อมูล	15
ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	15
พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	23
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปราย และข้อเสนอแนะ	26
สรุปผลการวิจัย	26
อภิปรายผล	27
บรรณานุกรม	29
ภาคผนวก	30
ภาคผนวก ก. แบบสอบถามความพึงพอใจ	31
ประวัติผู้วิจัย	29

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4.1	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง เพศ	15
4.2	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง อายุ	15
4.3	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านมี รถจักรยานยนต์เป็นของตนเองหรือไม่ (กรณีที่ตอบไม่มี ชำมไปตอบข้อ 5)	16
4.4	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง รถจักรยานยนต์ของ ท่านมีอายุการใช้งานกี่ปี	16
4.5	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ความถี่ของการขับขี่ รถจักรยานยนต์ต่อ 1 สัปดาห์	17
4.6	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ระยะทางในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ใน 1 วัน	17
4.7	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง โดยปกติท่านขับขี่ รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเท่าไร	18
4.8	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง รถจักรยานยนต์ของ ท่านมีการปรับแต่งหรือไม่	18
4.9	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านมีประสบการณ์ใน การขับขี่รถจักรยานยนต์มาแล้วเป็นเวลากี่ปี	19
4.10	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจบ่อยครั้งเพียงใด ในรอบ 1 สัปดาห์ที่ผ่านมา	19
4.11	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านเคยประสบ อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์บ้างหรือไม่ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา	20
4.12	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง หากท่านเคย ท่าน ได้รับบาดเจ็บมากน้อยเพียงใด	20
4.13	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านมีใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์หรือไม่	21
4.14	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านเคยได้รับข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยบ่อยครั้งเพียงใด	21
4.15	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านเคยได้รับรู้ เกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจร (3ม. 1ข. 1ร.) หรือไม่	22
4.16	แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านเคยได้รับรู้ เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่	22

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.17	ค่าเฉลี่ย (X) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านมอเตอร์ไซค์ ปลอดภัย	23
4.18	แสดงร้อยละที่ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตาม กฎหมายจราจร(ต่อ)	24
4.19	ค่าเฉลี่ย (X) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)การแปลความของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามพฤติกรรม การปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายในแต่ละด้าน ...	25



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2.1	กรอบแนวคิดในการวิจัย	11



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญ

ปัจจุบันรถจักรยานยนต์มีบทบาทสำคัญในการดำเนินชีวิตด้านต่างๆ เนื่องจากมีความคล่องตัวสูง สามารถเคลื่อนที่ไปยังที่ต่างๆ ได้อย่างสะดวก มีความเร็วไม่ด้อยกว่ารถยนต์ ราคาไม่แพง ค่าบำรุงรักษาและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงถูก เมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่นทำให้ปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์มีจำนวนมากขึ้น จึงทำให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ก็มีจำนวนมากขึ้นตามเช่นเดียวกัน ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังจากรัฐบาลจึงเป็นมาตรการที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาลุทธิเหตุ โดยได้มอบหมายให้หน่วยงานต่างๆ รับผิดชอบให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม เป็นมหาวิทยาลัยที่อยู่ใจกลางเมือง มีจำนวนนักศึกษาประมาณ 15,000 คน นักศึกษาส่วนหนึ่งใช้รถจักรยานยนต์ขับขี่เพื่อมาเรียนภายในมหาวิทยาลัย ในขับขี่ทำให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ก็มีมากขึ้น สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการขาดความรู้และความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร อุบัติเหตุมีความรุนแรงยิ่งขึ้น และก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต

ดังนั้นงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งจะศึกษาจากนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยจำแนกตาม เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ และการรับรู้ในการดำเนินการ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงจิตสำนึก การรับรู้ และการเรียนรู้ เพื่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
- 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ขอบเขตการวิจัย

งานวิจัยนี้ จะทำศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม และปัจจัยจะใช้ในการศึกษา ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์ ในการขับขี่ และการรับรู้ในการดำเนินการ กลุ่มประชากรเป็นนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย/(นิยามศัพท์เฉพาะ)

1) กฎหมายจรรยาบรรณ ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับควบคุมการจรรยาบรรณให้ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความ เป็นระเบียบกฎหมายจรรยาบรรณที่ใช้เป็นหลักในประเทศ ก็ คือ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

2) พฤติกรรมทางสังคม หมายถึง พฤติกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นระหว่างบุคคลในสังคม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณของนักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

2) ทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณ นักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

3) เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงสร้างจิตสำนึก การรับรู้และการเรียนรู้ เพื่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยนี้ มุ่งศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของ นักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่ง มักจะเกิดปัญหาการอุบัติเหตุจากการขับขีรถมอเตอร์ไซด์ โดยสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ คือ พฤติกรรมการขับขีที่ขาดสติสัมปชัญญะในการตัดสินใจ และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้วิจัยจึง เสนอทฤษฎีและแนวคิด ดังนี้

ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ของเฮนริช (Heinrich) ซึ่งเป็นผู้ศึกษาทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่าการบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจาก การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนกับตัวโดมิโนที่เรียงกัน อยู่ 5 ตัวใกล้กันเมื่อตัวหนึ่งล้มย่อมมีผลให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วยตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

- 1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Background)
- 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person)
- 3) การกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/ Unsafe Condition)
- 4) อุบัติเหตุ (Accident)
- 5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damage)

ทฤษฎีโดมิโนนี้มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ” (Accident Chain) การป้องกัน อุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุเมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้มตัวถัดไปก็ล้มตามดั่งนั้นหากไม่ให้ โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสถานการณ์ ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้นด้วยการป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่อุบัติเหตุก็คือการตัดลูกโซ่อุบัติเหตุโดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วย วิธีต่าง ๆ อุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้นการที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือ ภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องแก้ไขได้ยากกว่าเพราะเป็น สิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นสมบัติส่วนบุคคลแล้ว

ความหมายของอุบัติเหตุ

ความหมายของอุบัติเหตุ (Accident) พจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ. 2530 ให้ ความหมายว่า “เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดความบังเอิญเป็นเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บตาย และทรัพย์สินเสียหายได้”

ประเภทอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุแบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ตามบัญชีการจำแนกโรคระหว่างประเทศ International Statistical Classification of Disease and Related Problems Tenth Revision (ICD 10) คือ

1) อุบัติเหตุจากการขนส่งหรืออุบัติเหตุจากการจราจรซึ่งสามารถแบ่งตามแหล่งที่เกิดขึ้น
ได้ดังนี้

- 1.1) ทางบก (Road Traffic Accident: RTA)
 - 1.2) ทางน้ำ (Water Accident)
 - 1.3) ทางอากาศ (Air Accident)
 - 1.4) ทางอื่น ๆ นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น
- 2) อุบัติเหตุอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากการขนส่ง

ปัจจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร (เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม, 2537) ได้จำแนกปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร เป็น 4 ปัจจัยดังนี้

1) ปัจจัยเกี่ยวกับคน จากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทางหลวงในปี พ.ศ. 2534, 2535 และ พ.ศ. 2536 จะพบว่ากว่าร้อยละ 96.00 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาจากคนซึ่งเห็นว่าเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

2) ปัจจัยที่เกี่ยวกับยานพาหนะ สาเหตุของยานยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอาจจะเป็นดังนี้ สภาพชำรุดบกพร่องอันสืบเนื่องมาจากขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษาที่ถูกต้องสมบูรณ์ซึ่งจะส่งผลให้อุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น สภาพยางระบบห้ามล้อระบบบังคับเลี้ยวระบบพวงมาลัยระบบการทรงตัวระบบไฟสัญญาณเกิดบกพร่อง

3) ปัจจัยที่เกิดจากทางและสิ่งแวดล้อมลักษณะของทางที่มีผลต่อการเกิด อุบัติเหตุ ได้แก่ ทางที่กว้างแต่ไม่มีขอบทางหรือทางที่มีช่องทางเดินรถสวนกันแต่ไม่มีแนวกั้นกลางถนนหรือถนนที่ไม่มีเครื่องหมายทางเช่นทางโค้งเป็นต้นอย่างไรก็ตามพื้นผิวทางนับว่าเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเช่นพื้นผิวทางชำรุดพื้นผิวทางที่ลื่นเป็นต้นนอกจากนี้แล้วปัญหาหาเรื่องแสงสว่าง เช่น ไม่มีแสงสว่างในทางแยก ปัญหาเครื่องหมายสัญญาณในการจราจรซึ่งอาจจะติดตั้งในที่ที่ไม่เหมาะสมมองไม่ชัดเจนในตอนกลางคืนการตีเส้นบนพื้นถนนไม่ชัดเจนแล้วแต่เป็นผลที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

4) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพจราจร สภาพการจราจรที่จะติดขัดหรือการจราจรที่สะดวกรวดเร็วเกินไปเป็นส่วนที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้นเช่นการจราจรที่ติดขัดทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้าจิตใจขาดความรับผิดชอบมุ่งหมายจะไปให้เร็วเพื่อให้ทันเวลาที่กำหนดหรือบางครั้งจะหลับในกรณีที่สะดวกรวดเร็วเกินไปจะทำให้ขับรถเร็วขึ้น

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ

ความสูญเสียเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ (วรรณดี รัชตเวชและอัจฉราจิตต์ สันติสุข, 2539) จำแนกได้ 2 ประเภทคือ

1) ความสูญเสียทางตรง (Direct Loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉินค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาลค่าดูแลผู้บาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาลค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วยค่าชดเชยความพิการค่าทรัพย์สินเสียหาย เป็นต้น

2) ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect Loss) เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการช่วยเหลือบาดเจ็บการวิเคราะห์สาเหตุการหยุดชะงักของโรงงานชั่วคราวเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บผลิตภัณฑ์ที่เสียหายในระหว่างเครื่องจักรหยุดงานหากมีการตายหรือพิการเกิดขึ้นก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่าที่ได้ให้การศึกษาอบรมและการอนามัยแก่ผู้ตายและผู้พิการการสูญเสียโอกาส (Opportunity Loss) ของคนตายและคนพิการหากไม่ได้รับบาดเจ็บและสามารถหารายได้ต่อไปเป็นต้นรวมถึงความสูญเสียเนื่องจากความเจ็บปวดความโศกเศร้าเสียใจของครอบครัวและผู้เป็นที่รักซึ่งประเมินค่ามิได้ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความสูญเสียที่มองเห็นนั้นมีค่าน้อยกว่าความสูญเสียโดยอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนัก

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

มาตรการสากลที่ใช้ป้องกันอุบัติเหตุจราจรประกอบด้วยมาตรการหลัก 3 ประการคือ (คณะกรรมการการป้องกันอุบัติภัย, ม.ป.ป., หน้า 22) ดังนี้

1) การให้การศึกษาอบรม (education) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้นตั้งแต่เด็กเล็กขึ้นมาจนถึงประชาชนทั่วไปมีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้และให้เกิดความสำนึกในความปลอดภัย (Safety Consciousness)

2) การบังคับตามกฎหมายจราจร (Enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัยรวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเช่นการตรวจสภาพรถการสอบต่อใบขับขี่การสวมหมวกนิรภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

3) การวิศวกรรม (Engineering) การปรับปรุงแก้ไขทางด้านวิศวกรรมโดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและใช้วิธีทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไขทั้งสภาพของทางและสภาพสิ่งแวดล้อมของทางและการปรับปรุงยานพาหนะ

แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

ลักษณะของกฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค คือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม เช่น การเดินทางช้าๆ ทางขวาไม่มีความถูกต้องในตัวของมันเอง ความถูกต้องเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์เป็นต้น จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้ว บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษยธรรมในเรื่องความถูกต้องทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศเช่น เยอรมัน ได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของ การฝ่าฝืนระเบียบ เท่านั้นเป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และภาระการพิจารณาของศาล

แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจรรยาออกไปจากกฎหมายอาญาทั้งนี้ เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

การปฏิบัติตามกฎจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม รัฐบาลได้มองเห็นความสำคัญ และเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ถึงได้ออกกฎหมายมาบังคับใช้

ความหมายของการจราจร

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพุทธศักราช 2522 ได้อธิบายความหมายของการจราจร ว่า การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูงขี่หรือ ไล่อ่อนสัตว์

พจนานุกรมแปล ไทย - ไทย ของราชบัณฑิตยสถาน ได้อธิบายความหมายของ จราจร หมายถึง การที่ยานพาหนะ คน หรือ สัตว์พาหนะเคลื่อนไปมาตามทาง เรียกผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้อง การนั้น (กฎ) การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่อ่อนสัตว์

พจนานุกรมแปล ไทย-ไทย ของอาจารย์ เปลื้อง ณ นคร ได้อธิบายความหมายของ จราจร หมายถึง การไปมา, การใช้รถหรือการเดินไปมาตามถนน

จากการศึกษาความหมายของการจราจรข้างต้น สรุปได้ว่า การจราจร หมายถึง การใช้ทางเพื่อการสัญจรไปมาของผู้คน ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ รวมถึง ผู้ที่ควบคุมหรือไล่อ่อนสัตว์ด้วย

หลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

ลักษณะสำคัญประการหนึ่งของกฎหมาย ก็คือ กฎหมายต้องเป็นคำสั่ง หรือข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอไป (Continuity) หมายความว่ากฎหมายเมื่อประกาศมีผลบังคับใช้แล้วก็ใช้ได้ตลอดไป จนกว่าจะถูกแก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิก โดยกระบวนการที่ถูกต้องตามขั้นตอนในภายหลัง เพราะตราบิตที่ยังไม่มีการยกเลิกก็ต้องถือว่ากฎหมายนั้นยังมีอยู่ จะหยิบยกขึ้นมาใช้เมื่อใดก็ยังคงมีผลบังคับใช้ได้ดังสุภาษิตกฎหมายที่กล่าวว่า “กฎหมายนอนหลับบางครั้งแต่ไม่เคยตาย” (The Laws Sometime Sleep, Never die) การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรจะมีการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรอยู่ตลอดเวลา จึงจำเป็นต้องเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง

การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญา ประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือการกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้าย หรือเลี้ยวขวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขี่ในบ้านของตนเอง แต่หากขับขี่ไปบนท้องถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้ายเข้า ก็จะเป็นความผิดทันที ทั้ง ๆ ที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตามเมื่อกฎหมายบัญญัติความผิดเกี่ยวกับการจราจรขึ้นมาแล้ว ผู้บังคับใช้กฎหมายก็ต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรมต่อทุกคน ดังนั้นผู้บังคับใช้กฎหมายทุกฝ่ายจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรเป็นอย่างดี เนื้อหาในบทนี้จึงมุ่งที่จะให้ความรู้ความเข้าใจในหลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรทราบเป็นพื้นฐานเบื้องต้นและนำไปใช้ปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายในหน้าที่ของตนได้

กฎหมายจราจร ได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2477 การร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ นำมาดัดแปลงแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย และต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้ออกใช้บังคับ ด้วยเหตุผลเพื่อการจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้วยความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบ และเครื่องยนตร์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัยรองรับสภาพการใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับได้ว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา ได้ทำขึ้นในปี พ.ศ.2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติ พ.ศ.2522 ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ชับขี่ ผู้ประกอบการและตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น จากการที่จราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาค ทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ.2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ขึ้น เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับในขณะนั้น ให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ กฎหมายจราจรเหล่านี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัย เหมาะสมกับสภาพของการสัญจรมาโดยตลอด โดยกำหนดสภาพบังคับต่าง ๆ สรุปลงได้ ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 และ(ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจรกฎหมายฉบับนี้ ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตามโดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกันนอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุมดูแล และการจัดการจราจร ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย

2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523,(ฉบับที่ 3)พ.ศ.2530 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, (ฉบับที่ 5) พ.ศ.

2535, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 และ(ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนด นโยบายและมาตรการด้านการขนส่ง และจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้ กฎหมายยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่งโดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่งและได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

3) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2524, (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2525 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2527,(ฉบับที่ 5) พ.ศ.2528, (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2528, (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2530 , (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2530 และ (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2537 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทางรวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกันพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกิจการหรือการกระทำใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง โดยกำหนดประเภทของทางหลวง การกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทาง ตลอดจนการควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวง และทางหลวงพิเศษทั้งนี้เพื่อให้สภาพการใช้ทางหลวงเกิดความสะดวก ฯลฯ ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

แนวความคิดเกี่ยวกับความรู้

ความรู้ ความหมาย ของพจนานุกรมทางการศึกษา (Dictionary of education) ของ Good (1973) ให้คำจำกัดความว่า ความรู้เป็นข้อเท็จจริงต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับจากประสบการณ์ของการค้นคว้า การศึกษา สังเกต และมีการสะสมไว้สามารถจำได้โดยอาศัยความสามารถและทักษะทางสติปัญญา

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520 , หน้า 10 - 11) ให้ความหมาย ความรู้ เป็นพฤติกรรมขั้นต้น ซึ่ง ผู้เรียนรู้เพียงแต่จำ อาจโดยการนึกได้ หรือในการมองเห็นได้ยินก็จำได้ ความรู้ในขั้นนี้ได้แก่ความรู้ เกี่ยวกับ คำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง กฎ โครงสร้าง วิธีการแก้ปัญหามาตรฐาน

อนันต์ ศรีโสภณ (2525 , หน้า 105) กล่าวว่า ความรู้คือความสามารถทางพุทธิปัญญา ซึ่งประกอบด้วย ความรู้ ความสามารถ และทักษะทาง สติปัญญา โดยแบ่งออกเป็น 6 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นที่ 1 ความรู้ คือ ความจำในสิ่งที่เคยมีประสบการณ์มาก่อน ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับ ความจริงต่างๆ เวลา เหตุการณ์ บุคคล ความรู้เกี่ยวกับความหมายของคำต่างๆ ความรู้เกี่ยวกับวิธีการและการดำเนินงานสิ่งหนึ่งเฉพาะ เช่น เกี่ยวกับลักษณะแบบแผน ต่างๆ เกี่ยวกับแนวโน้มการจัดลำดับ เกี่ยวกับการจำแนกและแบ่งประเภทของสิ่งต่างๆ ความรู้ เกี่ยวกับกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยใช้ระเบียบ ความรู้เกี่ยวกับการรวบรวมแนวความคิด และโครงสร้างสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เช่น ความรู้เกี่ยวกับ กฎ และการใช้กฎ ความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและโครงสร้าง

ขั้นที่ 2 ความเข้าใจ (Comprehension) คือ ความเข้าใจความหมายในสิ่งนั้น ได้แก่ การแปลจากสิ่งหนึ่งไปสู่อีกสิ่งหนึ่ง โดยรักษาความหมายเดิมไว้ การตีความหมาย หมายถึง การเรียบเรียงอธิบายใหม่ให้เข้าใจง่ายขึ้น การขยายความ หมายถึง ขยายข้อมูลให้ไกลกว่าเดิม

ขั้นที่ 3 การนำไปใช้ (Application) คือ การนำสาระสำคัญต่างๆไปใช้จริง

ขั้นที่ 4 การวิเคราะห์ (Analysis) คือ การขยายเรื่องราวออกเป็นส่วนๆ ได้แก่ วิเคราะห์ส่วนประกอบต่างๆ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบเหล่านั้น วิเคราะห์หลักหรือ วิธีการรวบรวมส่วนประกอบต่างๆ เหล่านี้

ขั้นที่ 5 การสังเคราะห์ (Synthesis) คือ การรวบรวมส่วนประกอบเข้าด้วยกัน ได้แก่ การกระทำที่เป็นสื่อให้คนเข้าใจความหมาย การกระทำที่เกี่ยวกับแผนงาน หรือการเสนอตามวิธีการต่าง การพัฒนาความสัมพันธ์ ระหว่างส่วนประกอบต่างๆ

ขั้นที่ 6 การประเมินผล (Evaluation) คือ การตัดสินคุณค่าที่กำหนดความมุ่งหมายไว้ โดยใช้ หลักเกณฑ์แน่นอน เช่น การตัดสินใจโดยอาศัยเหตุภายในสิ่งนั้น การตัดใจโดยอาศัยเหตุการณ์ภายนอกพิจารณา สรุปได้ว่า ความรู้ หมายถึง ความสามารถทางด้านปัญญาในการเรียนรู้ข้อเท็จจริงต่างๆ โดยเริ่มจากระดับการเรียนรู้ที่ต่ำกว่าไปสู่ระดับที่สูงขึ้นคือ ความจำ ความเข้าใจ การนำไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ การประเมินผล

แนวความคิดเกี่ยวกับทัศนคติ

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 สรุปได้ว่า ทัศนคติ เป็นคำสมาสระหว่างคำว่า ทัศนะ ซึ่งแปลว่า ความเห็น กับคำว่า คติ ซึ่งแปลว่าแบบอย่างหรือลักษณะเมื่อรวมกันแล้วจึงแปลว่า ลักษณะของความเห็นซึ่งหมายถึงความรู้สึกส่วนตัวที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง หรือบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ถ้าตามความหมายในพจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ. 2530 ได้แปลความหมายของทัศนคติไว้ว่า แนวความคิดเห็น

ทัศนคติ หมายถึง สภาวะทางจิตใจซึ่งเป็นผลมาจากประสบการณ์ ความรู้ ความคิด ความเชื่อ และการเรียนรู้อันรวม เป็นภูมิหลังของแต่ละบุคคลที่แตกต่างกัน จึงก่อให้เกิดความรู้สึกต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือบุคคลใด บุคคลหนึ่ง หรือสถานการณ์ต่าง ๆ รอบข้างแตกต่างกันโดยมีทิศทางของความรู้สึก 2 ทิศทาง คือ เห็นด้วย คือ ทัศนคติที่ดี ไม่เห็นด้วย คือทัศนคติที่ไม่ดี

ลักษณะทั่วไปของทัศนคติ

จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์ (2536, หน้า 2-5) ได้รวบรวมลักษณะของทัศนคติในมุมมองของนักวิชาการหลายท่าน ดังนี้

1) ทัศนคติที่เกิดจากการเรียนรู้ไม่ใช่สิ่งที่มีติดตัวมาแต่กำเนิด กล่าวคือ ประสบการณ์มีอิทธิพลอย่างมากต่อทัศนคติ การสะสมประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยผ่าน กระบวนการปะทะสังสรรค์กับสิ่งต่าง ๆ ในสังคม เป็นต้น ว่าบุคคล สิ่งของ ฯลฯ มีผลโดยตรงต่อ ทัศนคติ

2) ทัศนคติดีมีลักษณะของประเมิน (evaluative nature) กล่าวคือทัศนคติเกิดจากการประเมินความคิดหรือความเชื่อที่บุคคลมีอยู่เกี่ยวกับสิ่งของบุคคลอื่นซึ่งเป็นสื่อกลางทำให้เกิดปฏิกิริยาตอบสนองทัศนคติมีธรรมชาติของการประเมินความคิดหรือความเชื่อที่มีความรู้สึกแฝง

อยู่ด้วยการที่บุคคลหนึ่งจะมีทัศนคติอย่างไรต่อสิ่งใดขึ้นอยู่กับการประเมินความรู้ความคิดหรือความเชื่อถือที่มีเกี่ยวกับสิ่งนั้นซึ่งจะทำให้ผู้ประเมินความรู้สึกทางบวกหรือทางลบต่อสิ่งดังกล่าวผลของการประเมินอาจแตกต่างกันตามประสบการณ์ของแต่ละบุคคล

3) ทัศนคติมีคุณภาพและความเข้มข้น (quality and intensity) กล่าวคือคุณภาพและความเข้มของทัศนคติจะเป็นสิ่งที่บอกถึงความแตกต่างของทัศนคติที่แต่ละคนมีต่อสิ่งต่าง ๆ คุณภาพของ ทัศนคติเป็นสิ่งที่ได้จากการประเมินเมื่อบุคคลประเมินสิ่งใดสิ่งหนึ่งก็อาจมีทัศนคติทางบวก (ความรู้สึกชอบ) หรือทัศนคติทางลบ (ความรู้สึกไม่ชอบ) ต่อสิ่งนั้นนั่นคือก่อให้เกิดสภาวะความพร้อมที่จะเข้าหาหรือหลีกเลี่ยงสิ่งดังกล่าวส่วนความเข้มข้นจะแสดงความมากน้อยของทัศนคติ ทางบวกหรือลบหรือบ่งชี้ระดับการประเมิน

4) ทัศนคติมีความคงทนไม่เปลี่ยนแปลง (permanence) กล่าวคือทัศนคติที่ฝังแน่นลึกซึ้งเนื่องจากสิ่งที่ประเมินมีความชัดเจนถูกต้องแน่นอนหรือในกรณีที่มีการสะสมประสบการณ์ เกี่ยวกับสิ่งนั้นโดยผ่านกระบวนการเรียนรู้มานานพอในกรณีเช่นนี้การเพิ่มความรู้ใหม่หรือแม้แต่ การบังคับให้แสดงพฤติกรรมนั้นๆ อยู่เสมอก็อาจจะไม่มีผลทำให้ทัศนคติที่กล่าวมาข้างต้น เปลี่ยนแปลงทัศนคติทำนองนี้จะสามารถใช้ทำนายหรืออธิบายพฤติกรรมในสถานการณ์ที่คล้ายคลึง กันในเวลาต่อมาได้อย่างถูกต้อง

5) ทัศนคติต้องมีสิ่งมีหมาย (attitude object) กล่าวคือทัศนคติจะต้องมีสิ่งที่มีหมายที่แน่นอนว่ามีทัศนคติต่ออะไรต่อบุคคลต่อสิ่งของหรือต่อสถานการณ์จะไม่มีทัศนคติลอยๆ ที่ไม่มี ความหมายถึงสิ่งใดและบุคคลจะต้องมีความรู้หรือประสบการณ์เกี่ยวกับสิ่งนั้นทัศนคติจะแตกต่างกันตามระดับความแน่นอนชัดเจนและขอบเขตโครงสร้างซึ่งขึ้นอยู่กับจำนวน ชนิดและคุณลักษณะ ของส่วนประกอบสิ่งนั้น

6) ทัศนคติมีลักษณะและความสัมพันธ์กล่าวคือทัศนคติแสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งของบุคคลอื่นหรือสถานการณ์และความสัมพันธ์นี้เป็นความรู้สึกจูงใจกล่าวคือความเชื่อของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้นจะทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมฉะนั้นเมื่อมีการประเมินความเชื่อมสัมพันธ์ใน รูปแบบดังกล่าวก็จะเกิดขึ้นในโครงสร้างของทัศนคตินอกจากความสัมพันธ์ข้างต้นยังมี ความสัมพันธ์ระหว่างแต่ละทัศนคติ

งานวิจัยในประเทศ

จินดา เทพยศ (2543, บทคัดย่อ) ศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารขนาดเล็ก ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น พบว่าปัญหาด้วยการขนส่งและสภาพแวดล้อม ไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร

สุนทร เฉลิมเกียรติ (2540, บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก ผลการศึกษาดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยน่าจะมีพฤติกรรมในการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก ทั้งนี้เพราะว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎ

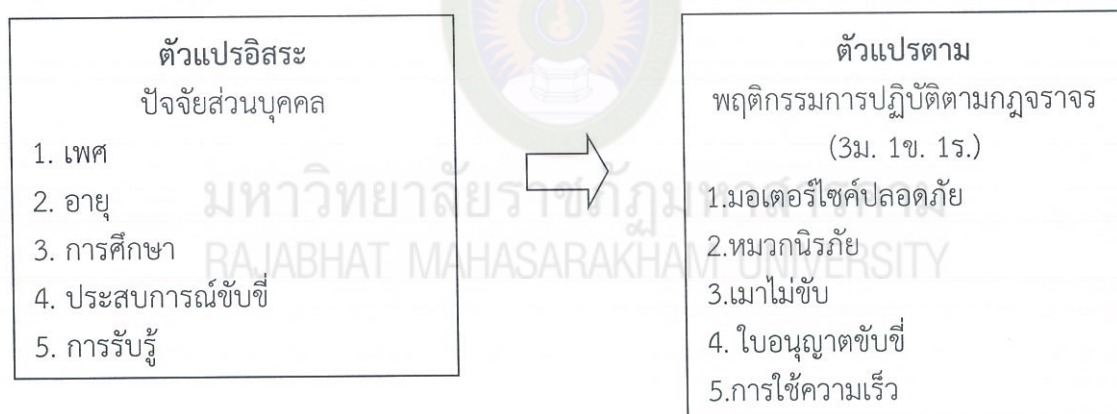
จรรยาบรรณน้อยมักจะมีโอกาสทำผิดกฎจรรยาบรรณมากกว่า ซึ่งนับเป็น พฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จรรยาบรรณ

วิจิตร บุญยะโทตระ และคณะ (2529, บทคัดย่อ) ศึกษาการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ จากรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครพบว่า จำนวนผู้ป่วยส่วนใหญ่ที่ได้รับอุบัติเหตุจาก รถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มประชากรที่มีอายุ 14-24 ปี

สุมาดา พาพานิช (2540, บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎ จรรยาบรรณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้มีการศึกษาน้อยจะมีพฤติกรรมการ ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่าผู้มีระดับการศึกษาสูง

กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย

จากการทบทวนเอกสารและบทวิจัยที่เกี่ยวข้องได้กรอบแนวคิดจากแนวคิดเรื่องปัจจัยที่ ก่อให้เกิดผลกระทบด้านพฤติกรรมหรือแรงกระตุ้น (สิ่งเร้า) มาทำให้พฤติกรรมเพื่อตอบสนองสิ่งเร้า นั้นออกมาในรูปของการแสดงออกต่าง ๆ กล่าวคือ เมื่อมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ เข้ามาเร้าทำให้ผู้ขับขี่เกิดพฤติกรรมในด้านการปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ดังต่อไปนี้



ภาพที่ 2.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของ นักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ชั้นปีที่ ๑ วิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ได้ใช้วิธีการศึกษาในเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ตามตัวแปรต่างๆ เช่น เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการรับรู้ในการดำเนินการ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนภายในมหาวิทยาลัย โดยดำเนินการศึกษาตามขั้นตอน ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งจำนวนประมาณ 510 คน ที่มีประชากรในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียนภายในมหาวิทยาลัยร้อยละ 80

การกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ด้วยการใช้สูตรของ ยามาเน (Yamane) โดยกำหนดระดับค่าความเชื่อมั่นที่ 0.05 และได้ทำการสุ่มตัวอย่างโดยไม่คำนึงถึงความน่าจะเป็นแบบบังเอิญ (Accidental Sampling)

สูตรการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่าง

$$n = \frac{N}{1 + N(e^2)}$$

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASarakham UNIVERSITY

n = ขนาดตัวอย่าง

N = จำนวนประชากรที่ใช้ในการศึกษา

e = ความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม กำหนดให้คลาดเคลื่อนได้ 0.05

ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในครั้งนี้ คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรีภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จำนวน 230 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามโดยผู้ตอบเป็นผู้อ่านคำถามและกรอกคำตอบด้วยตัวเอง โดยแบบสอบถามเป็น 2 ตอนดังนี้

- 1) ลักษณะทั่วไปผู้ตอบแบบสอบถาม
 - 1.1) ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา

1.2) ข้อมูลเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ความเป็นเจ้าของรถ อายุของรถและการใช้งาน ความถี่ของการขับขี่ ระยะทางในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ การดัดแปลงรถจักรยานยนต์

1.3) ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์ในการขับขี่ ได้แก่ ระยะเวลาในการขับขี่ อุบัติเหตุจากการขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่

1.4) ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้ ได้แก่ การได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารในเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การได้รับรู้มาตรฐานการใช้กฎหมาย 3ม. 1ข. 1ร. การได้รับรู้ในเรื่องความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2) พฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม ในการขับขี่รถจักรยานยนต์และปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ได้แก่ การปฏิบัติตามมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย 3ม. 1ข. 1ร. (มอเตอร์ ไซด์ ปลอดภัย หมวกนิรภัย เมาไม่ขับ พกใบขับขี่และการขับเร็ว) สำหรับข้อคำถามที่ใช้วัด พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายนั้นมี 7 ด้าน จำนวน 22 ข้อ คือ

- 2.1) ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย 12 ข้อ
- 2.2) ด้านหมวกนิรภัย 2 ข้อ
- 2.3) ด้านเมาสุรา 1 ข้อ
- 2.4) ด้านใบอนุญาตขับขี่ 1 ข้อ
- 2.5) ด้านความเร็ว 2 ข้อ
- 2.6) ด้านสัญญาณไฟรถ 2 ข้อ
- 2.7) ด้านโทรศัพท์มือถือ 2 ข้อ

สำหรับข้อคำถามที่ใช้วัดพฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายมีข้อคำถามเชิงบวกและข้อคำถามเชิงลบ

การตอบแบบสอบถามแต่ละข้อจะมี 4 ตัวเลือก คือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่เคยปฏิบัติ โดยผู้ตอบเลือกเพียง 1 คำตอบและมีเกณฑ์ในการให้คะแนนดังนี้

ระดับการปฏิบัติ	คำถามเชิงบวก	คำถามเชิงลบ
ปฏิบัติทุกครั้ง	ได้คะแนน 4 คะแนน	ได้คะแนน 1 คะแนน
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ได้คะแนน 3 คะแนน	ได้คะแนน 2 คะแนน
ปฏิบัติบางครั้ง	ได้คะแนน 2 คะแนน	ได้คะแนน 3 คะแนน
ไม่เคยปฏิบัติ	ได้คะแนน 1 คะแนน	ได้คะแนน 4 คะแนน

การกำหนดค่าคะแนน

3.26 - 4.00 หมายถึง พฤติกรรมที่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

2.51 - 3.25 หมายถึง พฤติกรรมค่อนข้างดีในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

1.76 - 2.50 หมายถึง พฤติกรรมค่อนข้างไม่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

1.00 - 1.75 หมายถึง พฤติกรรมที่ไม่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

ในการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ จะใช้แบบสอบถามโดยมีขั้นตอนในการสร้าง ดังนี้

1) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุ มาตรการการป้องกันในการบังคับใช้ กฎหมาย ตลอดจนเรื่องของแรงจูงใจหรือแรงกระตุ้น (สิ่งเร้า) ที่มีความสัมพันธ์ ต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อความปลอดภัยและลดปัญหาอุบัติเหตุ จากการจราจร

2) การสร้างแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและตรวจสอบเนื้อหาแล้วนำมาปรับปรุงตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ

3) นำแบบสอบถามที่ได้มาทดลองใช้ (Try out) กับนักศึกษา จำนวน 20 คน เพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือ โดยการหาค่าความเที่ยงตรงหรือความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม ก่อนนำไปเก็บข้อมูลจริงต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยและการคำนวณข้อมูล มีวิธีการและขั้นตอนดังต่อไปนี้

1) ติดต่อประสานงานกับหัวหน้าสาขาวิชา เพื่อขอความอนุเคราะห์และความร่วมมือในการวิจัย

2) เก็บรวบรวมแบบสอบถามเพื่อทำการประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล และการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนักศึกษาภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของ นักศึกษาภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ตามตัวแปร เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ และการรับรู้โดยใช้วิธีประมวลผลค่าทางสถิติด้วยเครื่อง คอมพิวเตอร์

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยเลือกใช้สถิติในการวิเคราะห์เนื้อหาให้สอดคล้องกับลักษณะของข้อมูล และตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา การขับขีรถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าความถี่ร้อยละ

2) ข้อมูลพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจร วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าสถิติ ค่าเฉลี่ย (X) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D)

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการวิจัยปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนักศึกษา คณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ขับซิ่งจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งคณะวิศวกรรมศาสตร์มีประชากร จำนวน 510 คน โดยนำมาเป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 230 คน โดยผลการวิจัยมี ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล และการขับซิ่งจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนักศึกษา คณะวิศวกรรมศาสตร์ ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของ นักศึกษาภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ตามตัวแปร เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับซิ่ง และการรับรู้โดยใช้วิธีประมวลผลค่าทางสถิติด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์

4.1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง เพศ

เพศ	จำนวน/คน	ร้อยละ
ชาย	198	86.08
หญิง	32	13.91
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็น เพศชาย จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 86.08 และเพศหญิง จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 13.91

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง อายุ

ปัจจุบันท่านมีอายุ	จำนวน/คน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 18 ปี	-	-
18-22 ปี	199	86.52
23 ปีขึ้นไป	31	13.47
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.2 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นอยู่ในช่วงอายุ 18-22 ปี จำนวน 199 คน คิดเป็นร้อยละ 86.52 และ อายุ 23 ปีขึ้นไป จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 13.47

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองหรือไม่ (กรณีที่ตอบไม่มี เข้าไปตอบข้อ 5)

ท่านมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองหรือไม่	จำนวน/คน	ร้อยละ
ไม่มี	14	6.08
มี	216	93.91
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.3 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 93.91 และไม่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 6.08

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง รถจักรยานยนต์ของท่านมีอายุการใช้งานกี่ปี (หมายเหตุ จากข้อกำหนดของแบบสอบถามในข้อที่ 3 ทำให้ได้จำนวนนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามในข้อนี้ได้ จำนวน 216 คน) ทำให้สรุปได้ดังนี้

อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์/ปี	จำนวน/คัน	ร้อยละ
1	16	7.40
2	25	11.57
3	34	15.74
4	42	19.44
5	35	16.20
6	24	11.11
7	13	6.01
8	6	2.77
9	3	1.38
10	11	5.09
11	3	1.38
12	1	0.46
13	1	0.46
14	1	0.46
15	1	0.46
รวม	216	100.00

จากตารางที่ 4.4 พบว่า อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีอายุการใช้งาน 4 ปี จำนวน 42 คัน คิดเป็นร้อยละ 19.44 รองลงมาคือ 5 ปี จำนวน 35 คัน คิดเป็นร้อยละ 16.20 ลำดับต่อมาคือ 3 ปี จำนวน 34 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.74 ต่อมาคือ 2 ปี

จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 11.57 ต่อมาคือ 6 ปี จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 11.11 ต่อมาคือ 1 ปี จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 7.40 ต่อมาคือ 7 ปี จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 6.10 ต่อมาคือ 10 ปี จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 5.09 ต่อมาคือ 8 ปี จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.77 ต่อมาคือ 9 ปี และ 11 ปี มีจำนวนเท่ากันคือ จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.38 และสุดท้ายคือ 12 ปี 13 ปี 14 ปี และ 15 ปี มีจำนวนเท่ากันคือ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.46 ทำให้ทราบว่าอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามอายุการใช้งานที่น้อยที่สุดคือ 1 ปี และมากที่สุดคือ 15 ปี

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ความถี่ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อ 1 สัปดาห์

ความถี่ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อ 1 สัปดาห์ /วัน	จำนวน/คน	ร้อยละ
1-2	10	4.34
3-4	22	9.56
5-6	22	9.56
ทุกวัน (7 วัน)	176	76.52
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.5 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ตอบแบบสอบถามต่อความถี่ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อ 1 สัปดาห์อยู่ที่ ทุกวัน (7 วัน) จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 76.52 รองลงมาคือ 3-4 วัน และ 5-6 วัน มีจำนวนเท่ากันคือ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 9.56 และนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อความถี่ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อ 1 สัปดาห์ น้อยที่สุดคือ 1-2 วัน จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 4.34

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 วัน

ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 วัน	จำนวน/คน	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 กม.	59	25.65
5-10 กม.	102	44.34
11-15 กม.	40	17.39
มากกว่า 15 กม. ขึ้นไป	29	12.60
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.6 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 วันส่วนใหญ่อยู่ที่ 5-10 กิโลเมตร จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 44.34

รองลงมาเป็น น้อยกว่า 5 กิโลเมตรจำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 25.65 และต่อมาคือ 11-15 กิโลเมตร จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 17.39 และนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อระยะทางในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 วันที่นักศึกษาทำการตอบน้อยที่สุดคือ มากกว่า 15 กิโลเมตร ขึ้นไป จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 12.60

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง โดยปกติท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเท่าไร

ความเร็ว	จำนวน/คน	ร้อยละ
น้อยกว่า 30กิโลเมตรต่อชั่วโมง	11	4.78
30-50กิโลเมตรต่อชั่วโมง	73	31.73
51-70กิโลเมตรต่อชั่วโมง	104	45.21
มากกว่า 71 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขึ้นไป	42	18.26
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.7 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อโดยปกติท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเท่าไรส่วนใหญ่อยู่ที่ 51-70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 45.21 รองลงมาคือ 30-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 31.73 ต่อมาคือ มากกว่า 71 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป จำนวน 42คน คิดเป็นร้อยละ 18.26 และนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อโดยปกติท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเท่าไร น้อยที่สุดอยู่ที่ น้อยกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 4.78

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง รถจักรยานยนต์ของท่านมีการปรับแต่งหรือไม่

รถจักรยานยนต์ของท่านมีการปรับแต่งหรือไม่	จำนวน/คน	ร้อยละ
ไม่มี	167	72.60
มี	63	27.39
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.8 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อรถจักรยานยนต์ของท่านมีการปรับแต่งหรือไม่ส่วนใหญ่อยู่ที่ ไม่มี จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 72.60 และนักศึกษาที่ตอบว่า มีจำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 27.39

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาแล้วเป็นเวลากี่ปี

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน/คน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	5	2.17
1-3 ปี	11	4.78
4-6 ปี	45	19.56
7ปี ขึ้นไป	169	73.47
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.9 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อการมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาแล้วเป็นเวลากี่ปีส่วนใหญ่อยู่ที่ 7 ปีขึ้นไป จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 73.47 รองลงมาอยู่ที่ 4-6 ปี จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 19.56 ต่อมาคือ 1-3 ปี จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 4.78 และนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อการมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาแล้วเป็นเวลากี่ปีที่น้อยที่สุดคือ น้อยกว่า 1 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.17

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจบ่อยครั้งเพียงใด ในรอบ 1 สัปดาห์ที่ผ่านมา

เคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจบ่อยครั้งเพียงใด ในรอบ 1 สัปดาห์ที่ผ่านมา	จำนวน/คน	ร้อยละ
ไม่เคย	99	43.04
1-3 ครั้ง	107	46.52
4-6 ครั้ง	20	8.69
7 ครั้ง	4	1.73
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.10 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจบ่อยครั้งเพียงใด ในรอบ 1 สัปดาห์ที่ผ่านมาส่วนใหญ่อยู่ที่ 1-3 ครั้ง จำนวน 107คน คิดเป็นร้อยละ 46.52รองลงมาอยู่ที่ ไม่เคย จำนวน 99คน คิดเป็นร้อยละ 43.04 ต่อมาคือ 4-6ครั้ง จำนวน 20คน คิดเป็นร้อยละ 8.69และนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจบ่อยครั้งเพียงใดที่น้อยที่สุดคือ 7 ครั้ง จำนวน 4คน คิดเป็นร้อยละ 1.73

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์บ้างหรือไม่ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ในกรณีที่ไม่เคยให้ข้ามไปตอบข้อ 13)

เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์บ้างหรือไม่ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา	จำนวน/คน	ร้อยละ
ไม่เคย	101	43.91
เคย	129	56.08
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.11 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์บ้างหรือไม่ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาส่วนใหญ่อยู่ที่ เคย จำนวน 129คน คิดเป็นร้อยละ 56.08 และ ไม่เคยจำนวน 101คน คิดเป็นร้อยละ 43.91

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง หากท่านเคย ท่านได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยเพียงใด(หมายเหตุ จากข้อกำหนดของแบบสอบถามในข้อที่ 11 ทำให้ได้จำนวนนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามในข้อนี้ได้ จำนวน 129คน) ทำให้สรุปได้ดังนี้

ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยเพียงใด	จำนวน/คน	ร้อยละ
ไม่ได้รับบาดเจ็บ	15	11.62
บาดเจ็บเล็กน้อย	90	69.76
บาดเจ็บมาก (ต้องพบแพทย์)	20	15.50
บาดเจ็บสาหัส (นอนรักษาตัวในโรงพยาบาล)	4	3.10
รวม	129	100.00

จากตารางที่ 4.12 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อหากท่านเคย ท่านได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยเพียงใดส่วนใหญ่อยู่ที่ บาดเจ็บเล็กน้อย จำนวน 90คน คิดเป็นร้อยละ 69.76 รองลงมาอยู่ที่ บาดเจ็บมาก (ต้องพบแพทย์)จำนวน 20คน คิดเป็นร้อยละ 15.50ต่อมากคือ ไม่ได้รับบาดเจ็บจำนวน 15คน คิดเป็นร้อยละ 11.62และนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อหากท่านเคย ท่านได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยเพียงใดที่น้อยที่สุดคือ บาดเจ็บสาหัส(นอนรักษาตัวในโรงพยาบาล)จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 3.10

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่	จำนวน/คน	ร้อยละ
ไม่มี	54	23.47
มีแล้ว ไม่เกิน 1 ปี	33	14.34
มีแล้ว 1-3 ปี	61	26.52
มีแล้ว 4 ปีขึ้นไป	82	35.65
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.13 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ส่วนใหญ่อยู่ที่ มีแล้ว 4 ปีขึ้นไป จำนวน 82คน คิดเป็นร้อยละ 35.65 รองลงมาอยู่ที่ มีแล้ว 1-3 ปีจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 26.52ต่อมาก็คือ ไม่มีจำนวน 54คน คิดเป็นร้อยละ 23.47และนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ที่น้อยที่สุดคือ มีแล้ว ไม่เกิน 1 ปี จำนวน 33คน คิดเป็นร้อยละ 14.34

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านเคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยบ่อยครั้งเพียงใด

มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่	จำนวน/คน	ร้อยละ
ไม่เคย	25	10.86
เคยประจำทุกวัน	31	13.47
เคยบ่อยครั้ง	72	31.30
เคยนาน ๆ ครั้ง	102	44.34
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 4.14 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อท่านเคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยบ่อยครั้งเพียงใดส่วนใหญ่อยู่ที่ เคยนาน ๆ ครั้งจำนวน 102คน คิดเป็นร้อยละ 44.34 รองลงมาอยู่ที่ เคยบ่อยครั้งจำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 31.30 ต่อมาก็คือ เคยประจำทุกวันจำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 13.47 และนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อท่านเคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยบ่อยครั้งเพียงใดที่น้อยที่สุดคือ ไม่เคยจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 10.86

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านเคยได้รับรู้เกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจร (3ม. 1ข. 1ร.) หรือไม่

เคยได้รับรู้เกี่ยวกับมาตรการ บังคับใช้กฎหมายจราจร (3ม. 1ข. 1ร.) หรือไม่	จำนวน/คน	ร้อยละ
ไม่เคย	95	41.30
เคย	135	58.69
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 15 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อท่านเคยได้รับรู้เกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจร (3ม. 1ข. 1ร.) หรือไม่ส่วนใหญ่อยู่ที่ เคย จำนวน 135คน คิดเป็นร้อยละ 58.69และ ไม่เคยจำนวน 95คน คิดเป็นร้อยละ 41.30

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนร้อยละของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถาม เรื่อง ท่านเคยได้รับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์หรือไม่

เคยได้รับรู้เกี่ยวกับมาตรการ บังคับใช้กฎหมายจราจร (3ม. 1ข. 1ร.) หรือไม่	จำนวน/คน	ร้อยละ
ไม่เคย	39	16.95
เคย	191	83.04
รวม	230	100.00

จากตารางที่ 15 พบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามต่อท่านเคยได้รับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์หรือไม่ส่วนใหญ่อยู่ที่ เคย จำนวน 191คน คิดเป็นร้อยละ 83.04และ ไม่เคยจำนวน 39คน คิดเป็นร้อยละ 16.95

4.2) พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ตารางที่ 4.17 ค่าเฉลี่ย (X) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) การแปลความ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย

ข้อ	ด้านมอเตอร์ไซค์ ปลอดภัย ท่านตรวจสอบภาพ รถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ใน เรื่อง	ระดับความคิดเห็นใน การปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์				คิด เป็น ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปล ความ
		ทุก ครั้ง (ครบ 7วัน)	บ่อยครั้ง (4-6 วัน)	บ้าง ครั้ง (1-3 วัน)	ไม่เคย ปฏิบัติ			
1	1.1 ปรับกระจกส่องหลัง	109	67	48	6	3.21	0.86	ค่อนข้างดี
	1.2 สัญญาณไฟหน้า	104	71	48	7	3.18	0.87	ค่อนข้างดี
	1.3 สัญญาณไฟท้าย	94	73	54	9	3.10	0.89	ค่อนข้างดี
	1.4 สัญญาณไฟเลี้ยว	103	69	51	7	3.17	0.87	ค่อนข้างดี
	1.5 สัญญาณแตร	65	77	77	11	2.85	0.89	ค่อนข้างดี
	1.6 สัญญาณเบรก	108	65	47	10	3.18	0.90	ค่อนข้างดี
	1.7 สภาพเกียร์	98	66	54	12	3.09	0.93	ค่อนข้างดี
	1.8 สภาพยางรถ	79	77	65	9	2.18	0.88	ค่อนข้างดี
	1.9 สภาพล้อรถ	83	71	69	7	3.00	0.88	ค่อนข้างดี
	1.10 สภาพไซ้	67	78	72	13	2.87	0.90	ค่อนข้างดี
	1.11 น้ำมัน	101	71	58	-	3.19	0.81	ค่อนข้างดี
	1.12 น้ำมันหล่อลื่น	66	84	71	9	2.90	0.86	ค่อนข้างดี

ข้อ	ด้านมอเตอร์ไซด์ ปลอดภัย ท่านตรวจสภาพ รถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ใน เรื่อง	ระดับความคิดเห็น การปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์				คิด เป็น ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปล ความ
		ทุก ครั้ง (ครบ 7 วัน)	บ่อยครั้ง (4-6 วัน)	บ้าง ครั้ง (1-3 วัน)	ไม่เคย ปฏิบัติ			
2	<u>ด้านใบอนุญาตขับขี่</u> ท่านมีใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ติดตัวขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์	121	44	9	56	3.00	1.24	ค่อนข้าง ดี
3	<u>ด้านความเร็ว</u> ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วไม่เกิน 50 กม./ชม. ในเขตมหาวิทยาลัย	113	71	34	12	3.24	0.89	ค่อนข้าง ดี
4	การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วไม่เกิน 50 กม./ชม. นอกเขตมหาวิทยาลัย	76	71	70	13	2.91	0.92	ค่อนข้าง ดี

ตารางที่ 4.18 แสดงร้อยละที่ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร(ต่อ)

ข้อ	หัวข้อประเมิน	ระดับความคิดเห็น การปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์				คิดเป็น ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลความ
		ทุก ครั้ง (ครบ 7 วัน)	บ่อยครั้ง (4-6 วัน)	บ้าง ครั้ง (1-3 วัน)	ไม่เคย ปฏิบัติ			
5	<u>ด้านหมวกนิรภัย</u> ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับ ขี่รถจักรยานยนต์	95	86	47	2	3.19	0.78	ค่อนข้าง ดี
6	เวลาสวมหมวกนิรภัยขณะขับ ขี่รถจักรยานยนต์จะรัดสาย รัดคางให้กระชับ	97	84	40	9	3.17	0.85	ค่อนข้าง ดี
7	<u>ด้านสัญญาณไฟรถ</u> ท่านเปิดสัญญาณไฟหน้า ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	150	57	21	2	3.54	0.69	ดี
8	ท่านเปิดสัญญาณไฟหลังขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์	149	53	27	1	3.52	0.71	ดี
9	<u>ด้านโทรศัพท์มือถือ</u> ท่านคุยโทรศัพท์มือถือขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์	33	42	89	66	2.82	1.01	ค่อนข้าง ดี

ข้อ	หัวข้อประเมิน	ระดับความคิดเห็นในการปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์				คิดเป็นร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลความ
		ทุกครั้ง (ครบ 7 วัน)	บ่อยครั้ง (4-6 วัน)	บ้างครั้ง (1-3 วัน)	ไม่เคยปฏิบัติ			
10	ท่านใช้อุปกรณ์เสริม (Bluetooth, Smalltalk) ในการคุยโทรศัพท์ขณะขับขีรถจักรยานยนต์	38	36	67	89	2.90	1.09	ค่อนข้างดี
11	<u>ด้านเมาสุรา</u> ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ขณะเมาสุรา	39	28	93	70	2.84	1.04	ค่อนข้างดี

ตารางที่ 4.19 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามพฤติกรรม การปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายในแต่ละด้าน

พฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย	\bar{X}	S.D	แปลความ	อันดับ
ด้านมอเตอร์ไซค์ปลดถัก	3.06	0.88	ค่อนข้างดี	4
ด้านใบอนุญาตขับขี	3.00	1.24	ค่อนข้างดี	5
ด้านความเร็ว	3.08	0.91	ค่อนข้างดี	3
ด้านหมวกนิรภัย	3.18	0.81	ค่อนข้างดี	2
ด้านสัญญาณไฟรถ	3.53	0.70	ดี	1
ด้านโทรศัพท์มือถือ	2.86	1.05	ค่อนข้างดี	7
ด้านเมาสุรา	2.84	1.04	ค่อนข้างดี	6

จากตารางที่ 4.19 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายพบว่านักศึกษา มีพฤติกรรมปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเมื่อพิจารณาแยกเป็นรายด้านพบว่า นักศึกษาได้ปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายใน สรุปรูปพฤติกรรมปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายค่อนข้างดี ภาพรวมค่อนข้างดี ($\bar{X} = 3.07$)

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายใน มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม เพื่อศึกษาพฤติกรรม และปัจจัยที่ผลต่อ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ โดยปัจจัยที่ทำการศึกษาได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ ฯลฯ และนำผลการศึกษาไปปฏิบัติเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนภายในมหาวิทยาลัย โดยได้นำ แนวคิดเรื่องปัจจัยที่ก่อให้เกิดพฤติกรรม หรือมีแรงกระตุ้นทำให้เกิดพฤติกรรมเพื่อตอบสนองต่อ แรงกระตุ้นนั้นๆ มากำหนดเป็นกรอบความคิดในการศึกษาวิจัย

การศึกษากระทำโดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของประชากร คือนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ จำนวน 230 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวม ข้อมูล ดำเนินการในช่วงเดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2559 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

สรุปผลการวิจัย

1) ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

1.1) ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า เพศชายและหญิง ค่อนข้างใกล้เคียง แสดงถึงความมีความลำเอียงในการเก็บข้อมูลด้านเพศ เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ส่วนอายุ พบว่าส่วนใหญ่มีอายุ 18 - 22 ปี มากที่สุด ซึ่งเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 - 3 เป็นส่วนมาก

1.2) การขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองสูงถึง 93.1 % ด้านข้อมูลที่รวบรวมได้ น่าจะบ่งชี้ถึงพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้จริง อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนมากมีอายุไม่เกิน 4 ปี ความถี่ในการใช้รถทุกวันจะมีสัดส่วนสูงสุดประมาณ 76.52 % ของจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ตอบแบบสอบถาม ระยะทางต่อวัน พบว่า ระยะทาง 5 - 10 กิโลเมตร / วัน เป็นระยะทางที่ใช้สูงสุด นอกจากนี้พบว่ากลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์ ไม่บ่อยจะมีระยะทางใช้ต่อวันต่ำด้วย ส่วนลักษณะการขับขี่จะใช้ความเร็วในการขับขี่โดยปกติ 50 - 70 กิโลเมตร / ชั่วโมง

1.3) ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่มีประสบการณ์การ ขับขี่ 7 ปี ขึ้นไป และมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 4 ปี ขึ้นไป การถูกเจ้าหน้าที่ ตำรวจเรียกตรวจส่วนใหญ่ประมาณ 1 - 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์ และการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุ โดยผู้ที่ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย

1.4) การรับรู้ พบว่า การได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ส่วนใหญ่ เคยได้รับรู้มานาน ๆ ครั้ง ส่วนการรับรู้เกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย จราจร (3 ม., 1 ข., 1ร.) ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เคยรับรู้ และการได้รับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของ อุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุหรือเคยรับรู้ ถึงร้อยละ 83

2) ลักษณะของพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

ผลการศึกษาพบว่านักศึกษามีพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอยู่ในระดับค่อนข้างดีในภาพรวม เมื่อพิจารณา แยกเป็นรายชื่อของด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย พบว่านักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ มี พฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี เรื่องการตรวจน้ำมันรถก่อนการขับขี่ รองลงมาคือ การปรับกระจก ส่องหลังให้ชัดเจนการตรวจสภาพยางรถ การตรวจสภาพเบรก การตรวจไฟหน้ารถ การใช้สัญญาณ แตร การดูแลรักษาไฟท้าย การตรวจสัญญาณไฟเลี้ยว การตรวจสอบสภาพสภาพล้อรถ การ ตรวจสอบสภาพโช้ และการตรวจน้ำมันหล่อลื่นตามลำดับ ด้านมีพกใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็ว สำหรับด้านหมวกนิรภัย ด้านสัญญาณไฟ ด้านโทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุราภาพรวม พบว่ามีการปฏิบัติตามกฎค่อนข้างดี

3) เปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

ผลเปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร แยกตามปัจจัยที่ต้องการศึกษา ได้ผลดังนี้ ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัยและด้านสัญญาณไฟ รถ เพศชาย และเพศหญิงมีพฤติกรรมไม่แตกต่างกัน ด้านความเร็วมีความแตกต่าง โดยเพศชายจะใช้ความเร็วกว่าเพศหญิง ด้านโทรศัพท์มือถือมีความแตกต่าง โดยเพศชายจะใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่มากกว่าเพศหญิง และด้านเมาสุรามีความแตกต่าง โดยเพศชายจะมีการขับขี่ขณะเมาสุรามากกว่าเพศหญิง

เปรียบเทียบแยกตามกลุ่มอายุ พบว่าด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านสวมหมวกนิรภัย ด้านสัญญาณไฟ ด้านโทรศัพท์มือถือ ด้านเมาสุรา มีพฤติกรรมแตกต่างกันตามกลุ่มอายุ ขณะที่ด้านพกพาใบขับขี่ ด้านความเร็ว ไม่พบว่ามีแตกต่างกัน

เปรียบเทียบแยกตามประสบการณ์ พบว่าด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ด้านสัญญาณไฟ ด้านการพกพาใบขับขี่ด้านความเร็ว ด้านการสวมหมวกนิรภัย มีพฤติกรรมแตกต่างกันตาม ประสบการณ์ โดยกลุ่มที่มีประสบการณ์ขับขี่น้อยกว่า 1 ปีจะเป็นกลุ่มที่มีการปฏิบัติน้อยกว่ากลุ่ม อื่นๆ ขณะที่ด้านโทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุราพบว่าผู้ที่มีประสบการณ์ต่างกันมีพฤติกรรมไม่ แตกต่างกัน

อภิปรายผล

นักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ มีพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ด้าน มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอยู่ในระดับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดีในภาพรวม และเมื่อศึกษาแยกเป็น รายชื่อของพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรพบว่าภาพรวมค่อนข้างดี แสดงถึงว่า นักศึกษามีวินัยในการใช้รถใช้ถนนและมีการรับรู้ข่าวสารเพิ่มมากขึ้น เทคโนโลยีสมัยใหม่ทำให้นักศึกษาที่จะทำผิดกฎหมายลดน้อยลง ผลการศึกษาสามารถนำมากำหนดมาตรการความปลอดภัยเพื่อนำไปดำเนินการได้ดังนี้

1) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1) ผลการศึกษาพบว่านักศึกษามีพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี แต่ก็ควรที่จะมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมและรณรงค์ ให้ความรู้ด้านมาตรการ 3ม.1ข.1ร. เพิ่มขึ้น เนื่องจากผลศึกษาพบว่าผู้ที่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายความ

ปลอดภัยจะมีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในทุกๆด้าน ดีกว่าผู้ที่ไม่เคยรับรู้เรื่อง กฎหมาย ความปลอดภัย

1.2) ผลการศึกษาพบว่านักศึกษาที่มีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้น จึงควรกระตุ้นให้นักศึกษาเกิดความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยโดย แจกเอกสารแผนพับจัดกิจกรรมให้นักศึกษามีส่วนร่วมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ให้ข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา

2) ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

ผลศึกษาปัจจัยที่แตกต่างส่งผลต่อพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของ นักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ทำให้สามารถนำไปใช้ในการสร้าง แคมเปญการขับขี่ปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น ผลการศึกษาพบว่า เพศชาย และเพศหญิงมี พฤติกรรมการ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรใกล้เคียงกัน ยกเว้นด้านความเร็ว ด้านโทรศัพท์มือถือ และ ด้านเมาสุรา ดังนั้นการรณรงค์เรื่องการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นนโยบายสาธารณะซึ่ง และ ต้องกระทำ ในทุกๆกลุ่มอยู่แล้ว แต่สำหรับด้าน พฤติกรรมเมาแล้วขับ ด้านความเร็ว และด้าน โทรศัพท์มือถือ อาจมีการเพิ่มการรณรงค์โดยการลงหน้าข่าวสารในสินค้าที่เจาะลงเฉพาะเพศชาย เช่น หนังสือ รถยนต์ หนังสือเครื่องเสียง เป็นต้น



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

บรรณานุกรม

- จินดา เทพยศ. (2543). แนวทางการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ขับขี่รถโดยสารขนาดเล็กในเขตเทศบาล นครนครราชสีมา. ขอนแก่น:มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ชัยรพ จุณณวัฒน์. (2540). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2525). การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2525). แผนป้องกันอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: [ม.ป.พ.].
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2525). ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2531). อุบัติภัย. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี.
- วิทยาชาติปัญญาชัย. (2540). หลักการและแนวคิดในการควบคุมอุบัติเหตุ. ขอนแก่น: โรงพิมพ์ศิริภัณฑ์ออฟเซ็ท.
- สุนทร เฉลิมเกียรติ. (2540). ปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สมศักดิ์ ศรีสันติสุข. (2548). ระเบียบวิจัยทางสังคมศาสตร์. ขอนแก่น: ภาควิชาสังคมศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุมาดา พาพานิช. (2540). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด. (2549). สรุปผลการดำเนินงานระบบบริการแพทย์ฉุกเฉิน จังหวัดนครราชสีมา ปี 2549. นครราชสีมา: สำนักงานระบบบริการแพทย์ฉุกเฉิน.
- อภาพรรณ คงสงค์. ม.ป.ป. ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา เขตเทศบาลนครขอนแก่น. มหาวิทยาลัยขอนแก่น: วิทยานิพนธ์.
- อภิศรา อิศรศักดิ์ ณ อยุธยา. (2531). การสำรวจความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรมของประชาชนที่มีต่อ การใช้สื่อทางโทรทัศน์ ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (กปอ.) เพื่อรณรงค์ ลดอุบัติเหตุบนถนนในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY



ภาคผนวก ก.

แบบสอบถามความพึงพอใจ

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนักศึกษา
คณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้าข้อความที่ตรงกับท่านมากที่สุด

1) เพศ

(1) ชาย (2) หญิง

2) ปัจจุบันท่านมีอายุ

(1) ต่ำกว่า 18 ปี (2) 18 ถึง 22 ปี (3) 23 ปีขึ้นไป

3) ท่านมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองหรือไม่ (กรณี queตอบไม่มี ข้ามไปตอบข้อ 5)

(1) ไม่มี (2) มี

4) รถจักรยานยนต์ของท่านมีอายุการใช้งาน ปี

5) ความถี่ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อ 1 สัปดาห์

(1) 1 - 2 วัน (2) 3 - 4 วัน (3) 5 - 6 วัน (4) ทุกวัน (7 วัน)

6) ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 วัน

(1) น้อยกว่า 5 กม. (2) 5 - 10 กม. (3) 11 - 15 กม. (4) มากกว่า 15

กม.ขึ้นไป

7) โดยปกติท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเท่าไร

(1) น้อยกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (2) 30 ถึง 50 กิโลเมตรต่อ

ชั่วโมง

(3) 51 ถึง 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (4) มากกว่า 71 กิโลเมตรต่อ

ชั่วโมงขึ้นไป

8) รถจักรยานยนต์ของท่านมีการปรับแต่งหรือไม่

(1) ไม่มี (2) มี

9) ท่านมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาแล้วเป็นเวลากี่ปี

(1) น้อยกว่า 1 ปี (2) 1 - 3 ปี (3) 4 - 6 ปี (4) 7 ปีขึ้นไป

10) ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจบ่อยครั้งเพียงใด ในรอบ 1 สัปดาห์ที่ผ่านมา

(1) ไม่เคย (2) 1 - 3 ครั้ง (3) 4 - 6 ครั้ง (4) 7 ครั้ง

- 11) ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์บ้างหรือไม่ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ในกรณีที่ตอบไม่เคยให้ข้ามไปตอบข้อ 13)
 (1) ไม่เคย (2) เคย
- 12) หากท่านเคย ท่านได้รับบาดเจ็บมากน้อยเพียงใด
 (1) ไม่ได้รับบาดเจ็บ (2) บาดเจ็บเล็กน้อย (3) บาดเจ็บมาก (ต้องพบแพทย์)
 (4) บาดเจ็บสาหัส (นอนรักษาตัวในโรงพยาบาล)
- 13) ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
 (1) ไม่มี (2) มีแล้ว ไม่เกิน 1 ปี (3) มีแล้ว 1 - 3 ปี (4) มีแล้ว 4 ปีขึ้นไป
- 14) ท่านเคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยบ่อยครั้งเพียงใด
 (1) ไม่เคย (2) เคยประจำทุกวัน (3) เคยบ่อยครั้ง (4) เคยนานๆ ครั้ง
- 15) ท่านเคยได้รับรู้เกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจร (3ม. 1ข. 1ร) หรือไม่
 (1) ไม่เคย (2) เคย
- 16) ท่านเคยได้รับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือไม่
 (1) ไม่เคย (2) เคย

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร

คำชี้แจง ให้ท่านใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ปฏิบัติตามความเป็นจริงมากที่สุดการปฏิบัติเดียว

- ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง ปฏิบัติ 7 วัน ใน 1 สัปดาห์
 ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง ปฏิบัติ 4 - 6 วัน ใน 1 สัปดาห์
 ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง ปฏิบัติ 1 - 3 วัน ใน 1 สัปดาห์
 ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ไม่เคยปฏิบัติเลยใน 1 สัปดาห์

ข้อ	ท่านเคยปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้ กฎหมายดังต่อไปนี้บ่อยครั้งเพียงใด	การปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์			
		ทุกครั้ง (ครบ 7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บ้างครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่เคยปฏิบัติ
1	ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ใน เรื่อง				
	1.1 ปรับกระจกส่องหลัง				
	1.2 สัญญาณไฟหน้า				
	1.3 สัญญาณไฟท้าย				
	1.4 สัญญาณไฟเลี้ยว				
	1.5 สัญญาณแตร				
	1.6 สัญญาณเบรก				

ข้อ	ท่านเคยปฏิบัติตามมาตรการ บังคับใช้ กฎหมายดังต่อไปนี้ บ่อยครั้งเพียงใด	การปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์			
		ทุกครั้ง (ครบ 7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บ้างครั้ง (1 - 3 วัน)	ไม่เคยปฏิบัติ
	1.7 สภาพเกียร์				
	1.8 สภาพยางรถ				
	1.9 สภาพล้อรถ				
	1.10 สภาพโซ่				
	1.11 น้ำมัน				
	1.12 น้ำมันหล่อลื่น				
2	<u>ด้านใบอนุญาตขับขี่</u> ท่าน มี ใบ อนุ ญา ต ขั บ ขี รถจักรยานยนต์ติดตัวขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์				
3	<u>ด้านความเร็ว</u> ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็ว ไม่เกิน 50 กม. / ชม. ในเขตมหาวิทยาลัย				
4	การขับขี่รถ จักรยานยนต์ด้วย ความเร็วไม่เกิน 50 กม / ชั่วโมง นอกเขตมหาวิทยาลัย				
5	<u>ด้านหมวกนิรภัย</u> ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์				
6	เวลาสวมหมวกนิรภัยขณะขับ รถจักรยานยนต์จะรัดสายรัด คางให้กระชับ				
7	<u>ด้านสัญญาณไฟรถ</u> ท่านเปิดสัญญาณไฟหน้าขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์				
8	ท่านเปิดสัญญาณไฟหลังขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์				
9	ด้านโทรศัพท์มือถือ ท่านคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์				
10	ท่าน ใช้ อู ป กร ณ์ เส ริ ม Bluetooth, Smalltalk) ในการ				

ข้อ	ท่านเคยปฏิบัติตามมาตรการ บังคับใช้ กฎหมายดังต่อไปนี้ บ่อยครั้งเพียงใด	การปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์			ไม่เคยปฏิบัติ
		ทุกครั้ง (ครบ 7 วัน)	บ่อยครั้ง (4 - 6 วัน)	บ้างครั้ง (1 - 3 วัน)	
	คุยโทรศัพท์ขณะขับซี รจกักรยานยนต์				
11	<u>ด้านเมาสุรา</u> ท่านขับซีรจกักรยานยนต์ขณะ เมาสุรา				



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - ชื่อสกุล

อุทัย ศิริภักดิ์

วัน เดือน ปี เกิด

26 ธันวาคม 2521

ที่อยู่ปัจจุบัน

311 หมู่ 10 ตำบลแวงนาง อำเภอมือทอง จังหวัดมหาสารคาม

ที่ทำงานปัจจุบัน

สาขาเทคโนโลยีไฟฟ้า คณะวิศวกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

80 ถนนนครสวรรค์ ตำบลตลาด อำเภอมือทอง จังหวัดมหาสารคาม

44000

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

นักวิชาการการศึกษา

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2553

วท.บ. (เทคโนโลยีไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY