

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่องการศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่รวบรวมได้จากแบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามทัศนคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาล สังกัดกรมสามัญศึกษา จังหวัดชลบุรี มาแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เปรียบเทียบคะแนนความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุโดยใช้การทดสอบค่า (t-test) และหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ กับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยใช้วิธีสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ผลการวิเคราะห์ได้นำเสนอในลักษณะตารางประกอบความเรียง ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 3 ทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 4 การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติกับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ผู้วิจัยได้นำข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบสอบถามมาแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับ เพศ อายุ ระดับชั้นเรียน และที่พักอาศัย ซึ่งแสดงในตารางที่ 1-3 ต่อไปนี้

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามเพศและอายุ

เพศ/อายุ ของกลุ่มตัวอย่าง	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ						
ชาย	142	35.50	68	41.46	74	31.36
หญิง	258	64.50	96	58.54	162	68.64
อายุ/ปี						
13-15 ปี	36	9.00	13	7.93	23	9.74
16-18 ปี	342	85.50	138	84.15	204	86.44
19-21 ปี	22	5.50	13	7.93	9	3.81

จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่า นักเรียนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 64.50 และมีอายุ 13-18 ปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 85.50 เมื่อพิจารณาตามประสพการณ์

การประสบอุบัติเหตุ นักเรียนเคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 58.54 และมีอายุระหว่าง 16-18 ปี คิดเป็นร้อยละ 84.15 ส่วนนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนมากเป็นเพศหญิง เช่นเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 68.64 และมีอายุระหว่าง 16-18 ปี คิดเป็นร้อยละ 86.44

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามระดับชั้น

ระดับชั้นเรียน	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ม.4	133	33.25	50	30.49	83	35.17
ม.5	135	33.75	57	34.76	78	33.05
ม.6	132	33.00	57	34.76	75	31.78

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่า มีนักเรียนอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 คิดเป็นร้อยละ 33.25 นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 คิดเป็นร้อยละ 33.75 และนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 คิดเป็นร้อยละ 33.00 สำหรับนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 และ 6 คิดเป็นร้อยละ 34.76 ส่วนนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนมากเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35.17

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามที่พักอาศัยของนักเรียน

ระดับ ชั้นเรียน	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
บุคคลที่อาศัย						
พ่อแม่	332	83.00	142	86.59	190	80.50
ญาติ	55	13.75	17	10.37	38	16.10
เพื่อน	1	0.25	1	0.61	0	0.00
อื่น ๆ	12	3.00	4	2.44	8	3.39
บริเวณที่อาศัย						
ในเขตชุมชน	256	64.00	102	62.20	154	65.25
นอกเขตชุมชน	144	36.00	62	37.80	82	34.75

จากตารางที่ 3 แสดงให้เห็นว่า นักเรียนส่วนใหญ่อาศัยอยู่กับพ่อแม่ คิดเป็นร้อยละ 83.00 สำหรับนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ก็พักอาศัยกับพ่อแม่เช่นเดียวกัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 86.59 และ 80.50 ตามลำดับ

สำหรับบริเวณที่อาศัยพบว่า นักเรียนทั้งหมด นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนมากอาศัยอยู่ในเขตเทศบาล ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.00 62.20 และ 65.25 ตามลำดับ

2. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ ระยะเวลา ขนาดของรถ การใช้ความเร็ว การฝ่าฝืนกฎจราจร การให้นั่งซ้อนท้าย การมีใบอนุญาตขับขี่ การสวมหมวกกันน็อค และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งแสดงในตารางที่ 4-11

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามระยะเวลาของการขับขี่รถจักรยานยนต์

ระยะเวลา การขับขี่รถ จักรยานยนต์	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบ อุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	49	12.25	14	8.53	35	14.83
1-2 ปี	72	18.00	21	12.80	51	21.61
3-4 ปี	140	35.00	56	34.15	84	35.59
5-6 ปี	92	23.00	45	27.44	47	19.92
มากกว่า 6 ปี	47	11.75	28	17.07	19	8.05

จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่า นักเรียนส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน 3-4 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.00 สำหรับนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ก็พบว่า ขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน 3-4 ปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34.15 และ 35.59 ตามลำดับ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุจำแนกตามขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่

ขนาดของรถจักรยานยนต์	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 90 ซีซี	17	4.25	5	3.05	12	5.08
90 ซีซี	50	12.50	21	12.80	29	12.29
100 ซีซี	78	19.50	25	15.24	53	22.46
มากกว่า 100 ซีซี	137	34.25	61	37.20	76	32.20
ไม่ทราบ	118	29.25	52	31.71	66	27.97

จากตารางที่ 5 แสดงให้เห็นว่า นักเรียนทั้งหมด นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดมากกว่า 100 ซีซี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34.25 37.20 และ 32.20 ตามลำดับ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล

ความเร็ว (กิโลเมตร/ ชั่วโมง)	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ในเขตเทศบาล						
ต่ำกว่า 80	334	83.50	132	80.49	202	85.59
80	43	10.75	16	9.76	27	11.44
90	15	3.75	8	4.88	7	2.97
มากกว่า 90	8	2.00	8	4.88	0	0.00
นอกเขตเทศบาล						
ต่ำกว่า 80	140	35.00	51	31.10	89	37.71
80	149	37.25	59	35.98	90	38.14
90	49	12.25	17	10.37	32	13.56
มากกว่า 90	62	15.50	37	22.56	25	10.59

จากตารางที่ 6 จะเห็นได้ว่านักเรียนส่วนใหญ่จะใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลต่ำกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 83.50 และใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์นอกเขตเทศบาล 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงซึ่งคิดเป็นร้อยละ 37.25 เมื่อพิจารณาตามการประสบอุบัติเหตุ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนมากจะใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลต่ำกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 80.49 นอกเขตเทศบาลใช้ความเร็ว 80กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 35.98 ส่วนนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลต่ำกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 85.59 นอกเขตเทศบาลใช้ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงคิดเป็นร้อยละ 38.14

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ และ
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการเคยฝ่าฝืนกฎจราจรเมื่อขับขีรถจักรยานยนต์

การเคย ฝ่าฝืนกฎ จราจร	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เคยบ่อย ๆ	18	4.50	14	8.54	4	1.69
เคยเป็นบางครั้ง	232	58.00	108	65.85	124	52.54
ไม่เคย	150	37.50	42	25.61	108	45.76

จากตารางที่ 7 จะเห็นได้ว่า นักเรียนทั้งหมด นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและ
นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เคยฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 58.00
65.85 และ 52.54 ตามลำดับ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่
เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการเคยให้คนนั่งซ้อนท้ายรถขณะขับที่รถจักรยานยนต์

การเคยให้ นั่งซ้อนท้าย	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เคยซ้อนท้าย						
1 คน	108	27.00	37	22.56	71	30.08
ซ้อนมากกว่า 1 คนบางครั้ง	216	54.00	91	55.49	125	52.97
ซ้อนมากกว่า 1 คนบ่อยครั้ง	62	15.50	32	19.51	30	12.71
ไม่เคย	14	3.50	4	2.44	10	4.24

จากตารางที่ 8 แสดงให้เห็นว่า นักเรียนส่วนใหญ่เคยให้คนนั่งซ้อนท้ายมากกว่า
1 คน เป็นบางครั้งคิดเป็นร้อยละ 54.00 ส่วนนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุส่วนมากเคยให้
คนนั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คนเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 55.49 เช่นเดียวกัน และนักเรียนที่
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุก็เคยให้คนนั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน เป็นบางครั้ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ
52.97

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

การมีใบ อนุญาตขับขี่	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีแต่หมดอายุ	16	4.00	10	6.10	6	2.54
มี ยังใช้ได้	72	18.00	35	21.34	37	15.68
ไม่มี	312	78.00	119	72.56	193	81.78
วิธีการที่ได้รับ ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ (N=88)						
สอบ	88	100.00	45	51.14	43	48.86
ไม่สอบ	0	0.00	0	0.00	0	0.00

จากตารางที่ 9 แสดงให้เห็นว่า นักเรียนส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 78.00 ส่วนนักเรียนมีใบอนุญาตขับขี่และยังใช้ได้ คิดเป็นร้อยละ 18.00 และนักเรียนที่มีใบอนุญาตต่อหมดอายุ คิดเป็นร้อยละ 4.00 สำหรับนักเรียนทั้งหมดที่มีใบอนุญาตขับขี่ จะผ่านการสอบ คิดเป็นร้อยละ 100.00 ส่วนนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 72.56 แต่นักเรียนที่มีใบอนุญาตขับขี่และยังใช้ได้ มีเพียงร้อยละ 21.34 จะผ่านการสอบถูกต้องทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 51.14 ส่วนนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 81.78 แต่นักเรียนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และยังใช้ได้ ซึ่งมีร้อยละ 15.68 จะผ่านการสอบอย่างถูกต้องทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 48.86

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ และ
ไม่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามการสวมหมวกกันน็อคขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สวมทุกครั้งที่ขับขี่	10	2.50	4	2.44	6	2.54
สวมเป็นบางครั้ง	49	12.25	13	7.93	36	15.25
ไม่เคยสวม	341	85.25	147	89.63	194	82.20

จากตารางที่ 10 แสดงให้เห็นว่า นักเรียนทั้งหมดส่วนใหญ่ไม่เคยสวมหมวกกันน็อค
คิดเป็นร้อยละ 85.25 เมื่อพิจารณานักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกกันน็อคเช่นเดียวกัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 89.63 และ 82.20
ตามลำดับ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยได้รับอุบัติเหตุจำแนกตามสาเหตุและสถานที่เกิดอุบัติเหตุและการขับขี่จักรยานยนต์

สาเหตุและสถานที่เกิดอุบัติเหตุ	นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (N=164)	ร้อยละ
สาเหตุ		
ตัวนักเรียนเอง	115	70.12
ขับขี่โดยประมาท	78	47.56
ขับผิดกฎจราจร	22	13.4
ขับรถด้วยความเร็วสูง	11	6.71
ขับรถไม่ชำนาญ	4	2.44
ผู้อื่น	36	21.95
ผู้อื่นขับรถตัดหน้า	18	10.98
คนเดินข้ามถนนตัดหน้า	6	3.66
รถขับมาเฉี่ยว/ชน	12	7.32
ที่อื่น ๆ	13	7.93
สุนัขวิ่งตัดหน้า	7	4.27
ถนนลื่น/ เป็นหลุมบ่อ	3	1.83
สภาพรถบกพร่อง	3	1.83

ตารางที่ 11 (ต่อ)

สาเหตุและสถานที่ เกิดอุบัติเหตุ	นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ	จำนวน (N=164)	ร้อยละ
สถานที่เกิดเหตุ			
เขตชุมชน		96	58.54
โรงเรียน		8	4.88
ตลาด		77	46.95
ร้านค้าหรือห้างสรรพสินค้า		11	6.71
อื่น ๆ (หน้าโรงพยาบาลถนนเลียงเมือง ถนนใหญ่, ซ้ายทะเล)		68	41.86

จากตารางที่ 11 แสดงให้เห็นว่า นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุ สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากตัวนักเรียนเองร้อยละ 70.12 ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่โดยประมาทคิดเป็นร้อยละ 47.56

สำหรับสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า ส่วนใหญ่จะเกิดบริเวณเขตชุมชน คิดเป็นร้อยละ 58.54 โดยชุมชนที่เกิดมากที่สุด คือ ตลาด คิดเป็นร้อยละ 46.95

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ผู้วิจัยได้ตรวจให้คะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และไม่เคยประสบอุบัติเหตุและนำมาหาค่าร้อยละ ค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) แล้วนำมาเปรียบเทียบกันโดยทดสอบค่า "ที" (t-test) ทั้งโดยส่วนรวมและรายข้อ ดังตารางที่ 12-13 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของระดับคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จำแนกตามนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

เกณฑ์ระดับ	นักเรียนทั้งหมด		นักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุ		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีความรู้ระดับดีมาก (ร้อยละ 80 ขึ้นไป)	23	5.75	7	4.27	16	6.78
มีความรู้ระดับดี (ร้อยละ 70-79)	61	15.25	27	16.46	34	14.41
มีความรู้ระดับปานกลาง (ร้อยละ 60-69)	161	40.25	69	42.07	92	38.98
มีความรู้ระดับขั้นต่ำ (ร้อยละ 50-59)	155	38.75	61	37.20	94	39.83
มีความรู้ระดับไม่ผ่าน ขั้นต่ำ (ร้อยละ 49-0)	0	0.00	0	0.00	0	0.00

จากตารางที่ 12 แสดงให้เห็นว่านักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 40.25 และรองลงมา มีความรู้ระดับขั้นต่ำ คิดเป็นร้อยละ 38.75

เมื่อพิจารณาความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนตามประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับปานกลางคิดเป็นร้อยละ 42.07 รองลงมาที่มีความรู้ในระดับขั้นต่ำ คิดเป็นร้อยละ 37.20 ส่วนนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับขั้นต่ำ คิดเป็นร้อยละ 39.83 และความรู้ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 38.98



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 13 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จำแนกตามนักเรียนที่ เคยประสบอุบัติเหตุกับนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับ ความรู้	นักเรียน ทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
1.	สาเหตุการตายจากอุบัติเหตุ ทุกประเภทในปี พ.ศ. 2536 จัดอยู่อันดับเท่าไร ของ สาเหตุการตายทั้งหมดของ ประชากรไทย	0.24	0.43	0.23	0.42	0.25	0.43	-0.46
2.	สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ นั้นเกิดจากสาเหตุใดเป็น สำคัญ	0.80	0.40	0.78	0.42	0.81	0.39	-0.70
3.	ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ สวมหมวกกันน็อคเพื่ออะไร	0.62	0.49	0.66	0.48	0.60	0.49	1.24
4.	ขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ บนถนนจุดใดเป็นตำแหน่ง จุดอันตรายมากที่สุด	0.73	0.45	0.76	0.43	0.71	0.46	1.07
5.	ขณะฝนตกผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ควรปฏิบัติ อย่างไร	0.79	0.41	0.77	0.42	0.80	0.40	-0.64

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับ ความรู้	นักเรียน ทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
6.	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จะเคลื่อนรถออกจาก ที่จอดรถข้างถนน ควรปฏิบัติอย่างไร	0.52	0.50	0.55	0.50	0.51	0.50	0.79
7.	กรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผ่านมาเห็นไฟกระพริบ สีแดงบริเวณทางแยกควร ปฏิบัติตามข้อใด	0.33	0.47	0.31	0.46	0.34	0.47	-0.59
8.	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรคำนึงถึงข้อใดเป็นสำคัญ	0.86	0.34	0.91	0.28	0.83	0.38	2.56*
9.	ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ใน เวลากลางคืนควรสวม เสื้อผ้าสีอะไร	0.98	0.14	0.98	0.13	0.98	0.14	0.20
10.	เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ไปถึงทางร่วมทางแยก และมีรถคันอื่นในทางร่วม นั้นอยู่ก่อนแล้วผู้ขับขี่ ควรปฏิบัติอย่างไร	0.75	0.43	0.77	0.42	0.75	0.44	0.51
11.	การขับขี่รถจักรยานยนต์บนทาง ขรุขระหรือเป็นกรวดหิน ควรปฏิบัติอย่างไร	0.77	0.42	0.77	0.42	0.78	0.42	-0.17

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับ ความรู้	นักเรียน ทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
12.	การขับขีรถจักรยานยนต์ บนถนนลื่นหรือสภาพอากาศ ที่มีฝนตกควรปฏิบัติ อย่างไร	0.56	0.50	0.58	0.50	0.55	0.50	0.56
13.	เส้นทึบลากขนานไปกับเส้นประ สีขาวแนวกึ่งกลางถนน หมายถึง ข้อใด	0.38	0.49	0.37	0.48	0.40	0.49	-0.65
14.	เครื่องหมายต่อไปนี้หมายถึงข้อใด	0.41	0.49	0.40	0.49	0.41	0.49	-0.17
15.	เครื่องหมายจราจรนี้หมายถึง ข้อใด	0.53	0.50	0.52	0.50	0.53	0.50	-0.22
16.	เครื่องหมายจราจรนี้ ความหมายตรงตามข้อใด	0.68	0.47	0.77	0.42	0.62	0.49	3.10*
17.	ในกรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถ รถไว้และมีเครื่องหมายจราจร แสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ผู้ขับขี่จะ ต้องขับรถในช่องทางเดินรถที่จะ เลี้ยวซ้ายก่อนถึงช่องทางเลี้ยว พร้อมเปิดสัญญาณไฟไม่น้อยกว่า ระยะทางกี่เมตร	0.24	0.43	0.20	0.40	0.26	0.44	-1.42

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับ ความรู้	นักเรียน ทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
		18. กฎหมายกำหนดอัตราความเร็ว ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้วิ่งใน เขตชุมชนได้ไม่เกินกี่กิโลเมตร ต่อชั่วโมง	0.26	0.44	0.22	0.42	0.29	
19. ผู้ที่มีอายุ 15 ปี สามารถขอมี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้หรือไม่	0.47	0.50	0.46	0.50	0.48	0.50	0.51	
20. เมื่อต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์ แข่งรถคันอื่น ผู้ขับขี่ควร ปฏิบัติอย่างไรเพื่อความ ปลอดภัยมากที่สุด	0.72	0.45	0.74	0.44	0.71	0.46	0.66	
21. การขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว อ้อมวงเวียนหรือเกาะผู้ขับขี่ ควรปฏิบัติอย่างไร	0.35	0.48	0.35	0.48	0.35	0.48	0.00	
22. ในทางเดินรถที่สวนกันได้ มิให้ผู้ขับขี่กลับรถในเมื่อมีรถ อื่นสวนหรือตามมาในระยะ น้อยกว่ากิโลเมตร	0.34	0.48	0.34	0.48	0.35	0.48	-0.12	
23. พฤติกรรมการขับขี่รถจักร ยานยนต์เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุได้แก่ข้อใด	0.87	0.33	0.91	0.29	0.85	0.36	1.76	

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับ ความรู้	นักเรียน ทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
24.	ข้อใดเป็นการขับชักรถ จักรยานยนต์ที่อาจก่อให้เกิด การบาดเจ็บและพิการได้	0.85	0.36	0.88	0.33	0.83	0.37	1.20
25.	สถานการณ์ใดที่อาจก่อให้เกิด อุบัติเหตุขณะขับชักรถ จักรยานยนต์ขึ้นได้	0.84	0.36	0.88	0.33	0.82	0.38	1.57
	รวม	14.92	3.33	15.01	3.02	14.80	3.53	0.90

* $p < .05$ ($.05 t_{\infty} = \pm 1.96$)

จากตารางที่ 13 จะเห็นได้ว่าคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชักรถจักรยานยนต์ของนักเรียนทั้งหมด นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 14.92, 15.01 และ 14.80 ตามลำดับ จากคะแนนเต็ม 25 คะแนน

เมื่อเปรียบเทียบคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชักรถจักรยานยนต์โดยส่วนรวมระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุกับนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุพบว่า ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณารายชื่อพบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชักรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ t สูงกว่านักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุทั้ง 2 ข้อ

ส่วนที่ 3 ที่สนใจเกี่ยวกับ การป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ผู้วิจัยได้ตรวจให้คะแนนทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และนำมาหาค่าร้อยละ และค่ามัธยัมเลขคณิต (\bar{x}) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) แล้วนำมาเปรียบเทียบกันโดยทดสอบค่า "ที" (t-test) ทั้งโดยส่วนรวมและเป็นรายข้อ ปรากฏผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังแสดงในตารางข้างล่างนี้

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของระดับคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจำแนกตามนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและ นักเรียนไม่ประสบอุบัติเหตุ

เกณฑ์	นักเรียนทั้งหมด		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	
	(N=400)		(N=164)		(N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ดีมาก	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ดี	22	5.50	5	3.05	17	7.20
พอใช้	319	79.75	135	82.32	184	77.97
ต้องปรับปรุง	59	14.75	24	14.63	35	14.83

จากตารางที่ 14 จะเห็นได้ว่านักเรียนส่วนใหญ่มีคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับพอใช้ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 79.75 มีนักเรียนที่มีทัศนคติอยู่ในระดับที่ต้องปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ 14.75

เมื่อพิจารณาทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยจำแนกตามนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุพบว่า ทั้งนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีทัศนคติ

อยู่ในระดับพอใช้คิดเป็นร้อยละ 82.32 และ 77.97 ตามลำดับ และยังมีนักเรียนที่มีทัศนคติอยู่ในระดับที่ต้องปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ 14.63 และ 14.83 ตามลำดับ

ตารางที่ 15 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุกับนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับทัศนคติ	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
1.	ผู้ขับขี่ควรสำรวจสภาพรถก่อนขับขี่ทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย	1.32	0.62	1.39	0.69	1.28	0.57	1.76
2.	ผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้ายควรสวมหมวกกันน็อคทุกครั้ง	1.57	0.71	1.65	0.79	1.51	0.64	1.88
3.	การขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎจราจรเสมอไป**	1.74	0.85	1.73	0.87	1.75	0.83	-0.28
4.	ผู้ขับขี่ที่ชำนาญแล้วสามารถจะให้คนนั่งซ้อนท้ายได้มากกว่าหนึ่งคน**	2.23	0.82	2.14	0.76	2.30	0.85	-1.89

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับทัศนคติ	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
5.	การเบรครถกระทันหัน อาจทำให้ ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บ	2.00	0.74	2.02	0.76	1.98	0.72	0.47
6.	ถ้าขับที่รถจักรยานยนต์ชำนาญแล้ว ไม่จำเป็นต้องขอใบอนุญาตขับขี่**	1.71	0.80	1.70	0.83	1.72	0.79	-0.23
7.	การขับที่รถจักรยานยนต์เกาะกับ รถคันอื่นทำให้ผู้ขับขี่รู้สึกปลอดภัย**	1.64	0.86	1.62	0.84	1.65	0.88	-0.30
8.	อุบัติเหตุไม่สามารถป้องกัน และ หลีกเลี่ยงได้เพราะเป็นเรื่องของ ดวงและโชคกลาง**	1.76	0.84	1.71	0.82	1.80	0.86	-0.97
9.	ส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุ มักเกิดจากผู้ขับขี่มากกว่าสภาพ ของถนน	2.09	0.80	2.11	0.78	2.08	0.82	0.41
10.	อุบัติเหตุอาจเป็นการบั่นทอนสุขภาพ และอายุของประชาชน	2.02	0.91	1.97	0.92	2.06	0.90	-0.98
11.	ความประมาทในการขับขี่รถ จักรยานยนต์ไม่ใช่สาเหตุสำคัญที่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุ**	1.63	0.84	1.60	0.81	1.65	0.85	-0.65
12.	การป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถ จักรยานยนต์เป็นหน้าที่ของตำรวจ**	1.99	0.86	1.99	0.83	1.99	0.80	0.03
13.	การขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยความ เร็วสูงมีโอกาสดังได้รับบาดเจ็บ	1.93	0.98	1.96	0.99	1.91	0.97	0.52

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับทัศนคติ	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
14.	การขับซึ่ซิดซ้าสในช่องทางเดินรถทำให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ขับซึ่ซิดซ้าส	1.97	0.84	1.94	0.80	1.99	0.86	-0.57
15.	การขับซึ่ซิดซ้าสที่มีมารยาทต่อรถคันอื่น							
	ซ้าสลดอุบัติเหตุได้	1.71	0.79	1.69	0.76	1.72	0.80	-0.39
16.	การออกกรขณะสัญญาณไฟเหลือง							
	ซึ่ซิดซ้าสที่มีโอกาสกรรถอื่นชนได้	2.03	0.82	2.04	0.81	2.02	0.83	0.24
17.	การขับซึ่ซิดซ้าสกรยานยนต์ซ้าลง							
	ทำให้รู้สึกง่วงนอน**	1.92	0.80	1.90	0.81	1.93	0.79	-0.52
18.	การขับซึ่ซิดซ้าสอย่างปลอดภัยบนถนนที่มีสภาพ							
	ดีจะไม่มีโอกาสได้รับบาดเจ็บ**	1.97	1.06	1.92	1.07	1.99	1.06	-0.69
19.	การสวมใส่เสื้อฟ้าสีดาในเวลา							
	กลางคืนมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ							
	ขณะขับซึ่ซิดซ้าส	1.92	0.95	1.94	0.97	1.91	0.93	0.29
20.	ผู้ขับซึ่ซิดซ้าสตรงรทางโค้งด้วยความเร็ว							
	อย่างระมัดระวังจะทำให้ไม่							
	ได้รับอันตราย**	2.04	0.99	1.99	0.99	2.07	0.99	-0.84
21.	ผู้ขับซึ่ซิดซ้าสคันใหม่ก็มีคามมั่นใจใน							
	ความปลอดภัย**	2.17	0.78	2.16	0.78	2.18	0.79	-0.30
22.	อุบัติเหตุจะไม่เกิดถ้าผู้ขับซึ่ซิดซ้าสมีความรู้							
	ความเข้าใจและปฏิบัติตามเกี่ยวกับ							
	กฎจราจร	1.75	0.69	1.73	0.70	1.77	0.69	-0.50

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับทัศนคติ	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
23.	เราสามารถขับขีรถที่เบรคเสียได้ อย่างปลอดภัยหากผู้ขับขีรถล่วงหน้า**	2.01	0.94	1.90	0.86	2.09	0.98	-1.97*
24.	อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความรุนแรง มากกว่าอุบัติเหตุจากยานพาหนะชนิดอื่น	2.17	0.87	2.00	0.81	2.29	0.89	-3.30*
25.	รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพดีไม่จำเป็นต้อง ได้รับการจดทะเบียนหรือตรวจสภาพรถ**	1.86	0.96	1.85	0.97	1.86	0.96	-0.02
	รวม	1.89	0.36	1.87	0.33	1.90	0.38	-0.92

* $p < .05$ ($.05 t_{\infty} = \pm 1.96$)

** ทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ทางลบ

จากตารางที่ 15 จะเห็นได้ว่านักเรียนส่วนใหญ่มีทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์โดยส่วนรวมอยู่ในเกณฑ์พอใช้ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อก็พบว่านักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถอยู่ในเกณฑ์พอใช้ จำนวน 24 ข้อ (ข้อ 2-25) และมีทัศนคติอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องปรับปรุงจำนวน 1 ข้อ (ข้อ 1) เท่านั้น



เมื่อเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุโดยรวมพบว่านักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีทัศนคติไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่านักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุกับนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ยกเว้น ข้อ 23 และ 24

ส่วนที่ 4 การปฏิบัติเกี่ยวกับ การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ผู้วิจัยได้ตรวจให้คะแนนการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ และนำมาหาค่าร้อยละ และค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) แล้วนำมาเปรียบเทียบโดยทดสอบค่า "ที" (t-test) ทั้งโดยส่วนรวมและรายข้อ ปรากฏผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังในตารางที่ 16-17 ข้างล่างนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละของระดับคะแนนการปฏิบัติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จำแนกตาม นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

เกณฑ์	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ดีมาก	38	9.50	13	7.93	25	10.59
ดี	331	82.75	139	84.76	192	81.36
พอใช้	31	7.75	12	7.32	19	8.05
ต้องปรับปรุง	0	0.00	0	0.00	0	0.00

จากตารางที่ 16 จะเห็นได้ว่านักเรียนส่วนใหญ่มีคะแนนการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่วนมากอยู่ในระดับดีคิดเป็นร้อยละ 82.75 และรองลงมามีคะแนนการปฏิบัติอยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ 9.50

เมื่อพิจารณาคะแนนการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่า ทั้งนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีคะแนนการปฏิบัติส่วนใหญ่อยู่ในระดับดีคิดเป็นร้อยละ 84.76 และ 81.36 ตามลำดับ รองลงมามีคะแนนการปฏิบัติอยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ 7.93 และ 10.59 ตามลำดับ

ตารางที่ 17 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการ
ขับรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจำแนกตามนักเรียน
ที่เคยประสบอุบัติเหตุ และนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับ การปฏิบัติ	นักเรียน ทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
1.	นักเรียนแข่งรถคันอื่นบริเวณทางโค้ง**	3.30	0.78	3.17	0.69	3.39	0.83	-2.93*
2.	นักเรียนจอดรถในที่ห้ามจอด**	3.44	0.72	3.38	0.71	3.48	0.72	-1.35
3.	นักเรียนขับขีรถด้วยความเร็วสูง**	2.94	0.75	3.85	0.74	3.01	0.76	-2.11*
4.	นักเรียนชะลอความเร็วเมื่อถึง ทางแยก	3.31	0.89	3.26	0.92	3.34	0.87	-0.89
5.	นักเรียนฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรด้วย ความรีบร้อน**	3.35	0.81	3.34	0.75	3.36	0.85	-0.18
6.	นักเรียนให้เพื่อนซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน**	2.93	0.79	2.84	0.74	3.00	0.81	-1.99*
7.	นักเรียนให้สัญญาณไฟก่อนเปลี่ยน ช่องทางเดินรถ	2.88	0.98	2.76	0.94	2.96	0.99	-1.97*
8.	นักเรียนตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี	2.33	0.93	2.20	0.86	2.43	0.96	-2.49*
9.	นักเรียนใส่หมวกกันน็อคขณะขับขี รถจักรยานยนต์	1.52	0.91	1.43	0.73	1.59	1.01	-1.91
10.	นักเรียนขับขีรถช้าลงและเพิ่มความระมัด ระวังขณะฝนตกหนักและมีหมอกควัน	3.24	0.92	3.21	0.93	3.25	0.92	-0.43
11.	นักเรียนบำรุงรักษารถและนำรถไป ตรวจสอบสภาพ	2.39	0.97	2.42	0.91	2.37	1.01	0.49

ตารางที่ 17 (ต่อ)

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับ การปฏิบัติ	นักเรียน ทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
12.	นักเรียนแข่งรถหรือตัดหน้ารถคันอื่น ในระยะกระชั้นชิด**	3.35	0.79	3.28	0.71	3.39	0.84	-1.41
13.	นักเรียนขับรถถึงแม้ว่าร่างกาย ไม่สมบูรณ์เช่นเจ็บป่วย ง่วงนอน หรือวิตกกังวลอ่อนเพลีย**	3.25	0.75	3.18	0.76	3.30	0.75	-1.48
14.	เมื่อถึงวงเวียน นักเรียนไม่ขับอ้อม วงเวียนแต่ขับตรงตัดวงเวียน**	3.72	0.64	3.70	0.65	3.73	0.64	-0.42
15.	นักเรียนใช้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนทุก ครั้งก่อนเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา	2.95	0.98	2.93	0.92	2.96	1.03	-0.31
16.	นักเรียนให้เบรคอย่างกะทันหัน**	2.94	0.70	2.98	0.63	2.92	0.74	0.82
17.	นักเรียนใช้เนตรในการขอกาง	2.38	0.98	2.32	0.95	2.42	0.99	-1.01
18.	นักเรียนควบคุมอารมณ์อย่างดีใน การขับขี่	2.99	0.89	3.02	0.80	2.97	0.95	0.54
19.	นักเรียนมองกระจกส่องหลังดูรถคัน หลังก่อนเลี้ยว	2.94	1.02	2.93	0.99	2.94	1.04	-0.07
20.	นักเรียนขับช้าอย่างรวดเร็วมเมื่อมี เพื่อนฮิวส์**	3.31	0.83	3.20	0.86	3.39	0.79	-2.33*
21.	นักเรียนขับด้วยความเร็วแบบ กึ่งโค้งเมื่อถึงทางโค้ง**	3.44	0.85	3.42	0.79	3.45	0.89	-0.38

ตารางที่ 17 (ต่อ)

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับ การปฏิบัติ	นักเรียน ทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
22.	นักเรียนออกรถไปโดยเร็วด้วย อารมณ์ฉุนเฉียว**	3.22	0.80	3.21	0.75	3.23	0.83	-0.24
23.	นักเรียนขับชิดตามท้ายรถบรรทุกเพื่อ เลี่ยงการด้านทานลม**	3.50	0.80	3.45	0.76	3.54	0.82	-1.07
24.	ขณะฝนตกนักเรียนเร่งความเร็วเพื่อ ให้ถึงที่หมาย**	3.41	0.80	3.45	0.71	3.39	0.86	0.65
25.	นักเรียนขับที่โลดโผนแสดงความ สามารถกับคนที่นั่งซ้อนท้ายมาด้วย**	3.55	0.76	3.47	0.75	3.60	0.76	-1.72
26.	นักเรียนเว้นระยะห่างจากรถคันหน้า ในระแวกที่ปลอดภัย	3.05	0.90	3.04	0.88	3.06	0.91	-0.30
27.	นักเรียนแข่งข้ายแข่งขวาเพื่อให้ถึงที่ หมายโดยเร็ว**	3.14	0.86	3.02	0.82	3.22	0.87	-2.26*
28.	นักเรียนเปิดไฟหน้ารถเมื่อฝนตกใน เวลากลางวัน	2.40	1.10	2.38	1.05	2.40	1.14	-0.16
29.	นักเรียนสังเกตการทำงานของ เครื่องยนต์ขณะขับที่รถจักรยานยนต์	2.43	0.97	2.54	0.99	2.34	0.94	2.04*

ตารางที่ 17 (ต่อ)

ลำดับที่	คำถามเกี่ยวกับปฏิบัติ	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคย ประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
30. นักเรียนใช้ไฟต่ำขณะขับขี่								
	รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน	2.79	1.05	2.92	1.00	2.69	1.08	2.12*
	รวม	3.01	0.35	2.98	0.34	3.04	0.35	-1.75

* $p < .05$ (.05 $t_{\infty} = \pm 1.96$)

** การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทางลบน

จากตารางที่ 17 จะเห็นได้ว่านักเรียนส่วนใหญ่มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ดี เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่านักเรียนมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในเกณฑ์ดีมากจำนวน 3 ข้อ (ข้อที่ 14 23 และ 25) นักเรียนมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์ดี จำนวน 21 ข้อ (ข้อที่ 1 2 3 4 5 6 7 10 12 13 15 16 18 19 20 21 22 24 26 27 และ 30) นักเรียนมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์พอใช้ จำนวน 6 ข้อ (ข้อที่ 8 9 11 17 28 และ 29) และไม่มีข้อที่นักเรียนมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์ที่ต้องปรับปรุง

เมื่อเปรียบเทียบการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุพบว่าการปฏิบัติไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่านักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ยกเว้น ข้อ 1 3 6 7 8 20 27 29 และ 30

ตารางที่ 18 เปรียบเทียบคะแนนความรู้ ทักษะและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ตัวแปร	นักเรียนทั้งหมด (N=400)		นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=164)		นักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (N=236)		t
	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD	
ความรู้	14.92	3.33	15.01	3.02	14.80	3.53	0.90
ทักษะ	1.89	0.36	1.87	0.33	1.90	0.38	-0.98
การปฏิบัติ	3.01	0.35	2.98	0.34	3.04	0.35	-1.75

* $p < .05$ (.05 $t_{\infty} = \pm 1.96$)

จากตารางที่ 18 จะเห็นได้ว่า คะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนทั้งหมด นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลางโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 14.92 15.01 และ 14.80 ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุกับนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุพบว่านักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนทั้งหมด นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ อยู่ในเกณฑ์พอใช้ โดยมี ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.89 1.87 และ 1.90 ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่า นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนทั้งหมด นักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุอยู่ในเกณฑ์ดี โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.01 2.98 และ 3.04 ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่างนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุกับนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่านักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและนักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนที่ 5 การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติกับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ผู้วิจัยได้ศึกษาและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ดังต่อไปนี้

5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย

5.2 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย

5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติกับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะคิดกับการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย แสดงในตารางข้างล่างนี้

ตารางที่ 19 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะคิดและการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายด้วยวิธีของเพียร์สัน

ตัวแปร	ความรู้	ทักษะคิด	การปฏิบัติ
ความรู้	1.0000	-0.4440*	0.2476*
ทักษะคิด		1.0000	-0.4375*
การปฏิบัติ			1.000

* $p < 0.05$

จากตารางที่ 19 แสดงให้เห็นดังนี้

ความรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย มีความสัมพันธ์กันทางลบกับทักษะคิดในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.4440

ความรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กันทางบวกกับการปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.2476

ทักษะคิดในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กันทางลบกับการปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.4375