

## บทที่ 5

### สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

#### 5.1 สรุป

จากผลจากการวิจัยในบทที่ 4 สามารถสรุปได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ส่วนใหญ่เป็นหญิง(ร้อยละ 52.5) มีอายุ 36-40 ปี (ร้อยละ 19.4) มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 25.6) มีสถานภาพสมรส (ร้อยละ 55.9) มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 46.9) ถือใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ชั่วคราว (ร้อยละ 56.6) ถือครองใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ระยะเวลา 3 – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.9 มีประสบการณ์ในการขับขี่ 10-20 ปี (ร้อยละ 29.4)

ในส่วนของพฤติกรรมในการขับขี่รถยนต์ /จักรยานยนต์ประจำวันพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 42.5) ขับขี่รถทุกวัน (ร้อยละ 58.4) ขับขี่รถในเขตชุมชน(ร้อยละ 53.8) ขับขี่เป็นระยะทางรวมโดยเฉลี่ยไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อวัน (ร้อยละ 43.4)

ในส่วนของทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ซึ่งทำให้มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุพบว่า ปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ที่มีส่วนใน ระดับมาก คือ การขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด การขับรถและใช้ไลน์ไปด้วย การขับรถและใช้โทรศัพท์ไปด้วย การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟแก่ผู้อื่น ( $3.51 \leq \bar{X} \leq 3.76$ )

ในกรณีที่ผู้วิจัยกำหนดให้ปัจจัยเสี่ยงที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับที่หนึ่งมีน้ำหนักเท่ากับ 2 และปัจจัยเสี่ยงที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับที่สองมีน้ำหนักเท่ากับ 1 จากค่าถ่วงน้ำหนัก พบว่าปัจจัยเสี่ยงที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับที่หนึ่ง คือ การขาดความชำนาญในเส้นทางที่ขับรถ อันดับที่สอง คือ การขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร อันดับที่สาม คือ การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด

ในทำนองเดียวกันผู้วิจัยได้กำหนดให้กิจกรรมอันดับที่หนึ่งที่มีส่วนจะทำให้มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมีน้ำหนักเท่ากับ 4 กิจกรรมอันดับที่สองมีน้ำหนักเท่ากับ 3 กิจกรรมอันดับที่สามมีน้ำหนักเท่ากับ 2 กิจกรรมอันดับที่สี่มีน้ำหนักเท่ากับ 1 พบว่า การขับรถและเล่นไลน์ไปด้วยมีส่วนสูงที่สุดที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ ตามด้วยการขับรถและโทรศัพท์ไปด้วย ตามด้วยขับรถและดูทีวีไปด้วย

ผลการวิเคราะห์ระดับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้ เรียงจากมากไปหาน้อย ได้ แก่ ผู้ขับขี่อยู่ในภาวะมึนเมา ( $\bar{X} = 4.08$ ) รองลงมา ถนนชำรุดเสียหาย ( $\bar{X} = 3.73$ ) ปริมาณรถมาก ( $\bar{X} =$

3.65) ทางแคบ ( $\bar{X} = 3.53$ ) และการมีการประกันภัยทำให้ผู้ขับขี่ประมาทมากขึ้น ( $\bar{X} = 3.31$ ) ตามลำดับ

ในส่วนของ การปฏิบัติตนอย่างไรเพื่อลด และ/ หรือบรรเทาความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่ มีการสวมใส่เข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง (ร้อยละ 55.6) และพบว่าหากฝนตกหนักหรือทัศนวิสัยไม่ดีบางครั้งจะไม่ฝืนขับต่อไปแต่จะหยุดพัก (ร้อยละ 52.2) ยามง่วงนอนบางครั้งจะจอดรถยามง่วงนอนเพื่อเปลี่ยนอิริยาบถหรือพักผ่อน (ร้อยละ 52.2) ยามเทศกาลจะรีบไปล่วงหน้าก่อนผู้อื่นและรีบกลับก่อนผู้อื่น ทุกครั้ง (ร้อยละ 48.4) หากร่างกายไม่เอื้ออำนวยจะไม่ฝืนขับรถ ทุกครั้ง (ร้อยละ 66.2)

อนึ่ง หากกำหนดให้มาตรการสำคัญที่สุดอันดับที่หนึ่งในการลดจำนวนอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนมีน้ำหนัก =2 มาตรการสำคัญที่สุดอันดับที่สองมีน้ำหนัก =1 จากค่าถ่วงน้ำหนัก พบว่าความเอาใจจริงเอาใจของเจ้าหน้าที่จราจรต่อการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายเป็นมาตรการที่สำคัญที่สุดในการลดจำนวนอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ตามด้วยการมีมาตรการที่ให้มีการคิดค่าปรับสูงขึ้น ยั บ่อยครั้งโทษหนักถึงขั้นยึดใบขับขี่ หรือห้ามขับรถห้าปี และในช่วงเทศกาลมาตรการที่ สำคัญที่สุดในการลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ได้แก่ การควบคุมคนที่เมาสุราแล้วยังมาขับขี่ยานพาหนะเป็น อันดับแรก (ร้อยละ 35.9) และภาครัฐควรแก้ไขปัญหาระง่วนเป็น อันดับแรก ได้แก่ การเมาสุราแล้ว มาขับรถ (ร้อยละ 45.3) ทั้งนี้เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรม การขับขีรถยนต์ในชีวิตประจำวันกับข้อมูลส่วนบุคคลโดยใช้การทดสอบด้วยสถิติไคร์สแควร์พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเพศต่างกันมีความถี่ในการขับขีรถยนต์แตกต่างกัน ขับขีรถยนต์ในสถานที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามผู้ตอบแบบสอบถามทั้งชาย และหญิงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาระง่วนที่รัฐควรแก้ไขอันดับแรกไม่แตกต่างกัน

อนึ่ง ในการศึกษาเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้และปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล พบว่า

- เพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้และปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้ไม่แตกต่างกัน
- กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้และปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้แตกต่างกันทุกข้อที่ระดับนัยสำคัญ 0.05
- กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้และปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้แตกต่างกันทุกข้อที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05
- กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพแตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้และปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้แตกต่างกันทุกข้อที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

- กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับรายได้แตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกันทุกข้อ แต่มีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุไม่แตกต่างกันทุกข้อยกเว้นประเด็นการมีการประกันภัยที่ทำให้ผู้ขับขี่ ประมาทมากขึ้นที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

## 5.2 อภิปรายผล

การศึกษาค้นคว้าเรื่อง ปัจจัยความเสี่ยงที่มีอิทธิพลต่อการขับขี่ยานพาหนะของคนในชุมชน อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา พบว่า ข้อปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้มีส่วนระดับมาก คือ การขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด การขับรถและใช้ไลน์ไปด้วย การขับรถและใช้โทรศัพท์ไปด้วย การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟแก้อื่น ส่วนข้อปัจจัยเสี่ยงที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับที่หนึ่ง คือ การขาดความชำนาญในเส้นทางที่ขับ ณ อันดับที่สอง คือ การขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร อันดับที่สาม คือ การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด

ในทำนองเดียวกันพบว่าการขับรถและเล่นไลน์ไปด้วยมีส่วนสูงที่สุดที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุตามด้วยการขับรถและโทรศัพท์ไปด้วย ตามด้วยขับรถและดูทีวีไปด้วย

ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ ทัพพ์ ธนาตุลบุลิน (2554) ที่สรุปว่าปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ ความประมาท ความมั่งง่ายของผู้ขับขี่

## 5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ในการปฏิบัติตนเพื่อลดและ/หรือบรรเทาความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุพบว่ามี การสวมใส่เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเพียง ึ่ง (ร้อยละ 55.6) ภาครัฐควรต้องสร้างความตระหนักให้ประชาชนสวมใส่เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเป็นประจำ

5.3.2 ควรรณรงค์ให้ผู้ขับขี่เห็นว่า หากฝนตกหนักหรือทัศนวิสัยไม่ดีจะไม่ฝืนขับต่อไปแต่จะหยุดพัก เพราะผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.2) จะถือปฏิบัติเป็นครั้งคราว

5.3.3 ยามว่างนอนจะจอตลอดยามว่างนอนควรรณรงค์ให้มีการเปลี่ยนอิริยาบถหรือพักผ่อน เพราะผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.2) จะถือปฏิบัติเป็นบางครั้ง

5.3.4 ภาครัฐควรรณรงค์ว่าในยามเทศกาลควรจะไปล่วงหน้าก่อนผู้อื่นและรีบกลับก่อนผู้อื่น และหากร่างกายไม่เอื้ออำนวยจะไม่ฝืนขับรถ

#### 5.4 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรสนับสนุนให้มีการทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในอำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา ในจังหวัดอื่น ๆ เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษามาเปรียบเทียบและนำผลที่ได้มาพัฒนาต่อไป
2. ควรมีการศึกษาถึงปัจจัยอื่น ๆ เกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในอำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นต้น