

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของประชาชน อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Factors related to safe motorcycle driving behavior of people in Koh Samui District Surat Thani Province.

สุวรักษ์ บุญพา, น้ำเพชร อเนกคณา
Suwarak Boonpa, Numphet Anekkana
สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเกาะสมุย
Koh Samui District Public Health Office

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ(Survey research) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ให้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 420 คน ซึ่งเป็นตัวแทนประชากรที่อาศัยอยู่ใน 7 ตำบลของอำเภอเกาะสมุย ได้ตอบแบบสอบถาม 4 ส่วนด้วยกัน คือ 1. ข้อมูลทั่วไปและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ 2. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร 3. ทักษะเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 4. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ใช้สถิติเชิงพรรณนาในการวิเคราะห์ข้อมูล หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ใช้สถิติเชิงอนุมานหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน(Pearson Correlation)

ผลการศึกษา พบว่า

1. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 69.5 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 65.7 ทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับสูงร้อยละ 80.5

2. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุ สถานภาพสมรส การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ การปรับแต่งเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของรถ ระยะเวลาเฉลี่ยในการขับขี่ต่อวันมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P \leq 0.05$) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทักษะเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P \leq 0.05$) ส่วนประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแต่มีความสัมพันธ์กับสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P \leq 0.05$)

ข้อเสนอแนะการวิจัย การศึกษาครั้งนี้สามารถนำไปพัฒนา ปรับปรุง เฝ้าระวังการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร เพื่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

คำสำคัญ : ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์, พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

Abstract

Factors related to safety motorcycle driving behavior of people in Koh Samui District Surat Thani Province. Had purposes for study of safety motorcycling behavior and to study the factors related to safety motorcycle driving behavior. The samples size 420 people who lived in 7 sub-districts Koh Samui District. The sample size to answered the questionnaire consisted of 4 parts. 1.) General information and accidental experienced. 2.) Knowledge of traffic rules. 3.) safety attitude in driving motorcycles. 4.) safety motorcycle driving behavior. Use descriptive statistics to analyzed the data; mean, percentage, standard deviation and the inferential statistics to find the association was Pearson Correlation Coefficient.

The results.

1. The safety driving behavior of motorcycles was moderate (69.5%). Knowledge of traffic rules was moderate (65.7%). Attitude about safe driving of motorcycles was 80.5%.

2. The relationship between personal factors, Age, marital status, motorcycle driving license, Motorcycle engine and equipment tuning, Average duration of driving a motorcycle per day were significantly positively correlated with safe motorcycling driving behavior. ($P \leq 0.05$). knowledge of traffic rules and attitude about safety driving were significantly positively correlated with safety motorcycle driving behaviors. ($P \leq 0.05$). The accident experienced was no relation ship with safety motorcycling behavior but the accident experience had a statistically significant relationship with the cause of the accident ($P \leq 0.05$)

Research recommendations. This study can be developed and renovated be careful accident injury for the quality of life the people

Keywords : Factors related, Safety motorcycle driving behavior

บทนำ

อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญระดับโลก ซึ่งองค์การอนามัยโลก (World Health Organization – WHO) ให้ความสำคัญ ซึ่งพบว่า มีผู้เสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2559 พบมีผู้เสียชีวิตสูงถึง 1.35 ล้านคนต่อปี หรือทุกหนึ่งชั่วโมง จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน 155 คน

ซึ่งเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 8 ของคนทุกกลุ่มอายุทั่วโลก มากกว่าการสูญเสียชีวิตจาก HIV/เอดส์ วัณโรค และโรคอุจจาระร่วง ทั้งยังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ของเด็กและเยาวชนอายุ 5–29 ปี อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดอยู่ในทวีปแอฟริกา คือ 26.60 คนต่อประชากรแสนคน รองลงมาเป็นทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในอัตรา 20.70 คนต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2561

พบว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ 32.70 คนต่อประชากรแสน แต่ประเทศไทยมีการบังคับใช้กฎหมายจราจร อยู่ในระดับดี ตามเกณฑ์ของ WHO กล่าวคือ กฎหมายมาแล้วขับ กฎหมายการบังคับสวมหมวกกันน็อกในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และกฎหมายบังคับคาดเข็มขัดนิรภัย แต่ที่ยังไม่ถึงระดับดี คือ กฎหมายกำหนดความเร็ว และกฎหมายระบบสายรัดหรือที่นั่งสำหรับเด็ก (Nantetida Bunnug, 2021) ในปี พ.ศ. 2558 ได้มีการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ ได้วางเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนภายในปี 2573 คือ ลดอัตราการเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายใน ปี พ.ศ. 2563 ทั้งนี้พบเกือบครึ่งหนึ่งของการเสียชีวิตทั้งหมดจากการจราจรทางถนนในโลก เกิดกับคนที่ป้องกันตัวได้น้อยมาก เช่น คนขับจักรยานยนต์ร้อยละ 23.0 คนเดินเท้าร้อยละ 22.0 และคนปั่นจักรยานร้อยละ 4.0 จึงได้ร่วมกันกำหนดมาตรการด้านต่างๆ เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Nantetida Bunnug, 2021)

สำหรับประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2553 คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเห็นชอบให้ ปี 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยมอบให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดทำแผนแม่บทปฏิบัติการแบบบูรณาการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคน และลดอัตราการเสียชีวิตให้เหลือ 18 คนต่อประชากรแสนคน โดยให้กระทรวงสาธารณสุข

เป็นแกนในการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงระบบการดำเนินการต่างๆ ซึ่งพบว่าในช่วงหลังจำนวนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มลดลง แต่ยังคงเกินเป้าหมายที่กำหนดไว้ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. 2562). กล่าวคือ ปี 2554 – 2559 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย 21,200 คน/ปี คิดเป็น 32.6 ต่อประชากรแสนคนหรือวันละ 60 คน/วัน มีผู้บาดเจ็บนอนรักษาโรงพยาบาล ประมาณ 200,000 คน/ปี และผู้พิการอีกปีละ 9,000 คน ซึ่งแนวโน้มของปัญหายังอยู่ในอัตราที่สูงมาก ทั้งที่มีการบังคับใช้กฎหมาย การมีคณะกรรมการระดับอำเภอ ชุมชนมีส่วนร่วมแต่การดำเนินงานยังไม่มีประสิทธิภาพพอ (กรมควบคุมโรค, 2564)

จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นจังหวัดที่ประสบปัญหาการเกิดอุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนนเช่นเดียวกับจังหวัดอื่นๆ ในประเทศไทย การเกิดอุบัติเหตุอยู่ใน 10 อันดับแรกของประเทศไทย (พ.ศ. 2560-2562) กล่าวคือ ในปี 2560 อยู่ในอันดับที่ 6 ปี 2561 อยู่ในอันดับที่ 4 และปี 2562 อยู่ในอันดับที่ 9 (กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. 2561) เกาะสมุย เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีเนื้อที่ 227 ตารางกิโลเมตร (142,231 ไร่) ส่วนที่เหลือเป็นพื้นที่ของเกาะต่างๆ รวมอยู่ด้วยกันกว่า 50 เกาะ และมีประชากรในพื้นที่จำนวน 70,069 คน (ณ กรกฎาคม 2563) มีแรงงานต่างด้าวที่ขึ้นทะเบียน จำนวน 13,964 คน (กลุ่มงานยุทธศาสตร์และแผนงานโครงการเครือข่ายบริการสุขภาพอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี, 2564) มีนักท่องเที่ยวเข้าพื้นที่ประมาณ 3,000 คนต่อวัน แต่ลดลงเนื่องจากการระบาดของโควิด 19 ในช่วงปี พ.ศ. 2562-ปัจจุบัน พื้นที่ 1 ใน 3 เป็นที่ราบล้อมรอบ

ด้วยภูเขา ถนนหนทางจึงมีระดับสูงๆ ต่ำๆ ลาดไปตามภูเขาและริมทะเล เส้นทางเดินรถเป็นแบบเส้นทางเดียว ทั้งนี้อำเภอเกาะสมุยได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิต(พชอ.) มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 มีการสนับสนุนงบประมาณและสนับสนุนคณะกรรมการชุดทำงานที่มาจากหลายภาคส่วน มีการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน(RTI) มีการตั้งเป้าหมายลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุให้เหลือร้อยละ 20 โดยกำหนดให้มีกิจกรรมรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยทุกช่วงเทศกาล ด้านความรู้คู่จราจร หน่วยงานรัฐและเอกชนสวมหมวกนิรภัย 100% ครูอาสาจราจรหน้าเสาธง ถนนปลอดภัย (จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข) ชมรม 2 ล้อสีขาวขับขี่ปลอดภัยในส่วนท้องถิ่น เทศบาลนครเกาะสมุย ได้มีแผนและมีการปรับปรุงสิ่งแวดล้อม เส้นทางจราจรเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงพบว่ามีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น(พ.ศ. 2562-2564) คือ 12.60, 12.60 และ 12.80 ต่อประชากรแสนคน การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 5 ใน 10 อันดับโรค สาเหตุจากอุบัติเหตุจากการขนส่งเป็นอันดับ 10 อัตรา 5,338.36 4,034.59 และ 4,352.45 ต่อประชากรแสนคน ในจำนวนนี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุ การขนส่งอัตรา 1,035.24, 903.39 และ 1,016.63 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ (กรมการขนส่งทางบก, 2557) ที่ผ่านมายังไม่เคยมีผลการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของประชาชนในอำเภอเกาะสมุยมาก่อน ผู้วิจัยต้องการศึกษาเรื่องนี้

เพื่อจะนำผลการศึกษาดังกล่าวเป็นแนวทางในการวางแผน พัฒนา เฝ้าระวังและแก้ปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรต่อไป

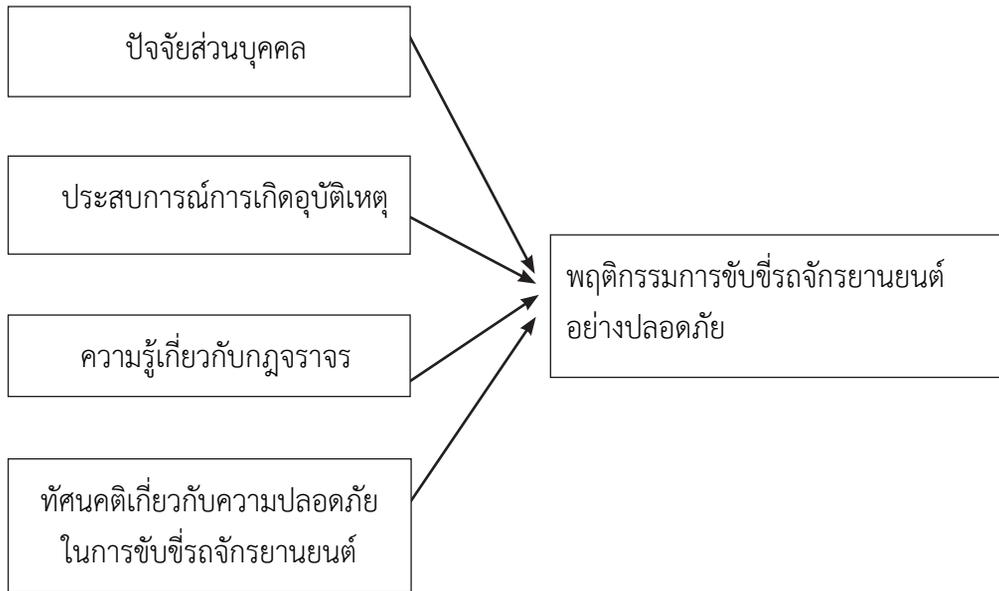
วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของประชาชนในอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

สมมติฐานการวิจัย

1. ประชาชนกลุ่มเป้าหมายในอำเภอเกาะสมุยมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
2. ปัจจัยส่วนบุคคล ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทักษะคดี เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

กรอบแนวคิด



ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับซ้รดจ้กรยานยนต์ของประชาชนในอำเภอเกาะสมุย และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับซ้รดจ้กรยานยนต์ที่ปลอดภัย ประชากรเป็นประชาชนที่มีทะเบียนบ้านและอาศัยอยู่ใน 7 ตำบลของอำเภอเกาะสมุย จำนวน 70,069 คน (ยกเว้นตำบลที่อยู่บนเกาะเล็ก ๆ) มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจำนวน 51,707 คน คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์ คือ อายุ 15 ปีขึ้นไปเนื่องจากประชากรกลุ่มดังกล่าวสามารถขอใบอนุญาตขับซ้รดจ้กรยานยนต์ได้ เป็นผู้ที่สามารถอ่านออกเขียนได้ ไม่มีปัญหาเรื่องการสื่อสาร ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง สมัครใจเข้าร่วมโครงการการวิจัย คำนวณกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane ,1973)

ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 399.99 คน เพื่อป้องกันความคลาดเคลื่อนจึงขอกำหนดกลุ่มตัวอย่างเป็น 420 คน สุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) กำหนดกลุ่มตัวอย่างแบบสัดส่วนใน 7 ตำบลๆ ละ 60 คน เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม โดยทีมผู้ช่วยวิจัย จำนวน 10 คน ซึ่งคัดเลือกมาจากโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล จำนวน 7 แห่งๆ ละ 1 คนและจากสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเกาะสมุย จำนวน 3 คน เพื่อรับทราบความเป็นมาของโครงการวัตถุประสงค์ วิธีการดำเนินการ ขั้นตอนการดำเนินการ และวิธีการเก็บข้อมูล เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันเพื่อความถูกต้องและครบถ้วนในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือการวิจัย

เป็นแบบสอบถามที่พัฒนามาจากการทบทวนงานวิจัย (ไศรดา เจริญศักดิ์, 2559 กาญจนกรอง สุอังคะ, 2559 และบัณฑิต ตั้งกมลศรี, 2559)

และการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี Precedes Proceeds Model นำมาออกแบบในการสร้างเครื่องมือ ประกอบด้วยข้อคำถาม 4 ส่วนด้วยกัน คือ ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไป จำนวน 12 ข้อ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 12 ข้อ เป็นข้อคำถามแบบเลือกตอบ และเติมคำในช่องว่าง ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร จำนวน 15 ข้อ เป็นข้อคำถามแบบบังคับตอบ ถูก ผิด แบ่งคะแนนเป็น 3 ระดับ คือ คะแนนต่ำกว่าร้อยละ 60 อยู่ในระดับต่ำ คะแนนระหว่าง 60-80 อยู่ในระดับปานกลาง และคะแนนสูงกว่าร้อยละ 80 อยู่ในระดับดี ส่วนที่ 3 ทักษะคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ จัดระดับคะแนนเป็น 5 ช่วงคะแนน ค่าเฉลี่ย 0.00-1.00 ระดับต่ำมาก 1.01-2.00 ระดับต่ำ 2.01-3.00 ระดับปานกลาง 3.01-4.00 ระดับสูง 4.01-5.00 ระดับสูงมาก ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย จำนวน 15 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ จัดระดับคะแนนเป็น 3 ช่วงคะแนน เฉลี่ย คือ ระดับไม่ดี ช่วงค่าเฉลี่ย 0.00-1.49 การปฏิบัติตัวอยู่ในระดับไม่ดี 1.50-2.49 การปฏิบัติตัวอยู่ในระดับปานกลาง 2.50-3.00 การปฏิบัติตัวอยู่ในระดับดี

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ตรวจสอบความตรงของเนื้อหา (Content Validity) ความถูกต้อง ความครอบคลุมวัตถุประสงค์ โดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน แล้วนำมาปรับปรุง

ตรวจสอบความเที่ยงของเครื่องมือ (Reliability) โดยนำไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มตัวอย่างที่มีคุณสมบัติคล้ายกับกลุ่มตัวอย่างจริง แต่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างที่จะไปเก็บข้อมูล แล้วนำมาหา

ค่าความเชื่อมั่นในข้อมูลชุดความรู้ใช้สูตร KR-20 ตามวิธีของคูเดอร์-ริชาร์ดสัน (Kuder-Richardson) เพื่อหาความยากง่าย (P) เครื่องมือฉบับนี้ได้ค่าความยาก 0.58 ได้ค่าอำนาจจำแนก (r) 0.77 ได้ค่าความเชื่อมั่นสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) 0.88 อยู่ในระดับดี

การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้สถิติเชิงพรรณนาในการแปลผลโดยอธิบายด้วยค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติเชิงอนุมานในการหาค่าความสัมพันธ์โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน

จริยธรรมการวิจัย

ได้รับการพิจารณาและรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการการวิจัยในมนุษย์จากโรงพยาบาลสุราษฎร์ธานี หมายเลขรับรอง 047/65 ลงวันที่ 5 กรกฎาคม 2565

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นหญิง อายุเฉลี่ย 42.08 ปี ช่วงอายุ 45-59 ปี มากสุด การศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือ ปวช. สถานภาพสมรสแล้ว อาชีพรับจ้าง เกือบครึ่งหนึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีส่วนน้อยที่มีการปรับแต่งเครื่องยนต์ และอุปกรณ์ต่างๆ ของรถ อายุการใช้งานของรถต่ำกว่า 5 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์เกือบทุกวัน ระยะเวลาในการขับขี่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง ต่อวัน ประสบการณ์

การเกิดอุบัติเหตุ เกือบครึ่งหนึ่งเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ 1 ครั้ง ส่วนมากเกิดในช่วงเทศกาล (ปีใหม่, สงกรานต์) จากการขับขี่รถเสียหลักล้มเอง รถอื่นขับมาชน และชนกับวัตถุ/สิ่งกีดขวาง/สัตว์ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบนถนนปกติคอนกรีตลาดยาง เปียกชื้น เป็นโคลน ขรุขระ มีหลุม บ่อ มีกรวดทรายบนถนน เกิดทั้งทางตรงทางโค้ง ทางแยก ทางเปี้ยว มีลูกระนาด มีบางช่วงถนนชำรุด และซ่อมถนน เกิดในช่วงทัศนวิสัยดี บางครั้ง

ฝนตกถนนลื่น ซึ่งเคยใช้เส้นทางนี้เป็นประจำ การจราจรคับคั่ง ส่วนใหญ่ไม่ได้ดื่มสุราก่อนขับรถ มีการบาดเจ็บเล็กน้อย มีเพียงส่วนน้อยที่กระดูกหัก ศีรษะแตก กระแทก ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างคิดว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนีเกิดจากความประมาทของบุคคลอื่น สภาพถนน สิ่งแวดล้อม (มีน้ำ ขยะ สัตว์เลี้ยง ต้นไม้ กิ่งไม้ ทราย ทางลาดชัน ตรอกร่องน้ำบนถนน) ฝนตกถนนลื่น ถนนชำรุด การจราจรคับคั่ง และบางส่วนคิดว่าเกิดจากความประมาทของตัวเอง

2. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ตารางที่ 1 จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ประเด็นความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ระดับความรู้ต่ำที่ต้องปรับปรุง ช่วงคะแนนน้อยกว่าร้อยละ 60	94	22.4
ระดับปานกลาง ช่วงคะแนนร้อยละ 60-80	276	65.7
ระดับดี ช่วงคะแนนมากกว่าร้อยละ 80 ขึ้นไป	50	11.9

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 65.7 มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง รองมาร้อยละ 22.4 อยู่ในระดับต่ำ และร้อยละ 11.9 อยู่ในระดับดี

3. ทักษะเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 2 จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับของทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่

ประเด็นทัศนคติ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับต่ำมาก ช่วงคะแนนเฉลี่ย 0.00-1.00	0	0.0
ระดับต่ำ ช่วงคะแนนเฉลี่ย 1.01-2.00	0	0.0
ระดับปานกลาง ช่วงคะแนนเฉลี่ย 2.01-3.00	26	6.2
ระดับสูง ช่วงคะแนนเฉลี่ย 3.01-4.00	338	80.5
ระดับสูงมาก ช่วงคะแนนเฉลี่ย 4.01-5.00	56	13.3

จากตารางที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 80.5 มีทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่อยู่ในระดับสูง รองลงมาร้อยละ 13.3 อยู่ในระดับที่สูงมาก และร้อยละ 6.2 อยู่ในระดับปานกลาง

4. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ตารางที่ 3 จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับของพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

พฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
ระดับไม่ดีต้องปรับปรุง ช่วงคะแนนเฉลี่ย 0.00-1.49	8	1.9
ระดับปานกลาง ช่วงคะแนนเฉลี่ย 1.50-2.49	292	69.5
ระดับดี ช่วงคะแนนเฉลี่ย 2.50-3.00	120	28.6

จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.5 มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 28.6 อยู่ในระดับดี และร้อยละ 1.9 อยู่ในระดับที่ไม่ดีต้องปรับปรุง

5. ความสัมพันธ์ของปัจจัยส่วนบุคคล ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ตารางที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ตัวแปร	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	
	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	p-value
ปัจจัยส่วนบุคคล		
เพศ	0.038	0.437
อายุ	0.175	0.001**
การศึกษา	-0.071	0.145
สถานภาพสมรส	0.109	0.026**
อาชีพ	0.055	0.065
ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	0.206	0.001**

ตัวแปร	พฤติกรรมกำรขับชี้รถจักรยานยนต์	
	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	p-value
ประเภทของรถจักรยานยนต์	-0.040	0.415
ความจุของเครื่องยนต์(ซีซี)	0.013	0.788
การปรับแต่งเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์	0.107	0.029**
อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์	0.073	0.135
ความถี่ในการขับชี้รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์	-0.074	0.130
ระยะเวลาเฉลี่ยในการขับชี้รถจักรยานยนต์ต่อวัน	0.111	0.023**
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	-0.055	0.062
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	0.133	0.006**
ทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับชี้	0.238	0.001**

จากตารางที่ 4 พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอายุ สถานภาพสมรส ใบอนุญาตขับชี้รถจักรยานยนต์ การปรับแต่งเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ ระยะเวลาเฉลี่ยในการขับชี้รถจักรยานยนต์ต่อวันมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมกำรขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P \leq 0.05$) และ พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับชี้รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมกำรขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P \leq 0.05$) ส่วนประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกำรขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

สรุปและวิจารณ์

งานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกำรขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของประชาชน อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีวัตถุประสงค์ 1). เพื่อศึกษาพฤติกรรมกำรขับชี้รถจักรยานยนต์ของประชาชนในอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี 2). เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกำรขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของประชาชนในอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยตั้งสมมติฐาน ข้อที่ 1 ประชาชนกลุ่มเป้าหมายในอำเภอเกาะสมุยมีพฤติกรรมกำรขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และสมมติฐานข้อที่ 2 ปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ทัศนคติเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกำรขับชี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

จากสมมติฐานข้อที่ 1 ที่ว่า “ประชาชนกลุ่มเป้าหมายในอำเภอเกาะสมุยมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย” ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้อาจเป็นผลจากการศึกษาที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างเกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 48.3) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องตามกฎหมาย จากกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ซึ่งใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขอใบอนุญาตจะต้องผ่านการอบรมด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเป็นเวลา 5 ชั่วโมง มีการทดสอบสมรรถภาพร่างกาย สอบภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ หากผ่านก็จะได้รับใบอนุญาตขับขี่จากกรมการขนส่งทางบก (กรมการขนส่งทางบก, 2557) และพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง ถึงต่ำ มีเพียงส่วนน้อยที่มีความรู้ดี และจากงานวิจัยนี้พบว่าความรู้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย เนื่องจากผู้ที่เคยอบรมกฎการขับขี่อย่างปลอดภัย จะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรในทุกด้านดีกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับการอบรม (นัชรศม์ ชูหิรัญญวัฒน์, 2555) นอกจากนี้ ปัจจัยแวดล้อมจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุด้วย เช่น สภาพถนนที่คับแคบ ขยะ ทวาย กรวด น้ำขัง (กุลธิดา ท่าทวาย และคณะ, 2564) ความชันของไหล่ทาง สัตว์เลี้ยงบนถนน และเศษวัสดุที่ตกลงบนถนน และหล่นใส่ผู้ขับขี่ (ทางมะพร้าว กิ่งไม้) และการปรับปรุงถนน อาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ (นิวัชสร้อยมาล, 2556) โดยสรุปผลการวิจัยเพื่อตอบสมมติฐานข้อที่ 1 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในอำเภอเกาะสมุย มีพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง ความรู้อยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ เกือบครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างไม่มีใบอนุญาตขับขี่

และปัจจัยแวดล้อมด้านสภาพถนน ขยะ น้ำขัง การก่อสร้างปรับปรุงถนน ความชันของถนนและมีเศษวัสดุต่างๆ ที่ตกลงบนถนน มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น

สมมติฐานการวิจัยข้อที่ 2 ปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ผลการศึกษาในครั้งนี้เป็นไปตามสมมติฐานที่วางไว้ 3 ข้อ คือ ปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย แต่ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ในด้านที่สัมพันธ์กันนั้น พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอายุ สถานภาพสมรส ใบอนุญาตขับขี่รถ การปรับแต่งเครื่องยนต์และอุปกรณ์รถ ระยะเวลาในการขับขี่รถ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ ($r=0.175$, $r=0.109$, $r=0.206$, $r=0.107$, $r=0.111$) ทั้งนี้อาจเป็นผลจากวุฒิภาวะการตัดสินใจ ในภาวะวิกฤติของการขับขี่ระหว่างหญิงกับชายอาจต่างกันเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นหญิง สมรสแล้ว อายุเฉลี่ยประมาณ 42.08 ปี ช่วงอายุ 45-59 ปี สอดคล้องกับการวิจัยที่ผ่านมา (นัชรศม์ ชูหิรัญญวัฒน์, 2555) ที่พบว่า กลุ่มอายุระหว่าง 26 – 40 ปี มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่ากลุ่มอื่นๆ ประกอบกับกลุ่มตัวอย่างเกือบครึ่งหนึ่งยังไม่มีใบอนุญาตการขับขี่รถ อาจมีผลต่อความเข้าใจเครื่องหมายจราจร และการปฏิบัติตามกฎจราจรที่

ต่างกับกับผู้ที่มิไบบอนุญาตขับซีร็ด ตลอดจนการปรับแต่งเครื่องยนต์หรืออุปกรณ์รถ อาจมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ (มนัสชนก แก้วโทและคณะ, 2561) นอกจากนั้นการขับซีร็ดจักรยานยนต์เป็นระยะเวลานาน อาจมีผลต่อพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยเพิ่มขึ้นด้วย (นงคราญ ตาตะคำ, 2558) และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมอาจมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ (นิวัช สร้อยมาลา, 2556) สำหรับการศึกษาครั้งนี้ยังพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และทัศนคติเกี่ยวกับการขับซีร็ดจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์ ทางบวกกับพฤติกรรม การขับซีร็ดจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยในระดับต่ำ ($r=0.133$, $r=0.238$) อาจเป็นผลมาจากความเชื่อมโยงของปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง เช่น อายุ การไม่มีใบอนุญาตขับซีร็ดของกลุ่มตัวอย่างที่มีเกือบครึ่งหนึ่ง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำอาจมีผลต่อพฤติกรรม การขับซีร็ดได้ สอดคล้องกับผลการวิจัยที่ผ่านมา (นัชริศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์, 2555) ที่พบว่า ผู้ที่เคยอบรมกฎการขับซีร็ดอย่างปลอดภัยจะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรในทุกด้านดีกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับการอบรม และความรู้ ทัศนคติมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับซีร็ดที่ปลอดภัย (กุลธิดา ท่าทรายและคณะ, 2564) ทัศนคติในการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (กาญจกรองสุอังคะ, 2559) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซีร็ดจักรยานยนต์ในด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรในระดับค่อนข้างสูง จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรม ซึ่งจากการศึกษาครั้งนี้ พบว่าปัจจัยดังกล่าวมีความสัมพันธ์กันในระดับที่ค่อนข้างต่ำ อาจมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเกี่ยวกับ

การขับซีร็ดจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย สรุปผลการศึกษาเพื่อตอบสนองมติฐานข้อที่ 2 ปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซีร็ดจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับค่อนข้างต่ำกับพฤติกรรม การขับซีร็ดจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ส่วนประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในข้อนี้สามารถตอบสนองมติฐานได้เพียง 3 ข้อเท่านั้น ซึ่งความสัมพันธ์ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ จะมีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับซีร็ดค่อนข้างต่ำด้วย

การศึกษาครั้งนี้ที่พบเพิ่มเติมคือ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุด้วย กล่าวคือ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกค่อนข้างสูงกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ($r=0.837$) ช่วงเทศกาล (ปีใหม่, สงกรานต์) ($r=0.778$) ลักษณะถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ($r=0.718$) ประเภทของผิวถนน ($r=0.760$) ความเคยชินในการใช้เส้นทาง ($r=0.728$) สภาพการจราจร ($r=0.822$) การดื่มสุราก่อนการขับซีร็ด ($r=0.822$) และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับกลาง คือ แบบของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ($r=0.560$) ประเภทของทาง/ถนน ($r=0.587$) ทัศนวิสัย ($r=0.632$) และลักษณะการบาดเจ็บ ($r=0.654$) ทั้งนี้ ปัจจัยแวดล้อมดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ เป็นส่วนเสริมให้เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น

ข้อเสนอแนะการวิจัย

1. ข้อเสนอแนะการนำผลวิจัยไปใช้สามารถนำไปเป็นข้อมูลในการวางแผน พัฒนาปรับปรุง ฝึกระวังการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรได้ เช่น การมีใบอนุญาตขับซีร็ดสำหรับผู้ขับซีร็ดทุกประเภทที่ต้องมี ซึ่งต้องมีการบังคับใช้กฎหมาย

อย่างเคร่งครัด ปัจจัยแวดล้อมที่อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น สภาพถนน สิ่งกีดขวางบนถนน สภาพการจราจร ความลาดชันของถนน การปรับปรุงผิวการจราจร ป้ายจราจร ซึ่งหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องอาจนำข้อมูลจากผลงานวิจัยนี้ไปใช้ในการพัฒนาปรับปรุงได้

เอกสารอ้างอิง

- กาญจกรอง สุอังคะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์.(รายงานผลงานวิจัย). นครราชสีมา:มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- กุลธิดา ท่าทราย และคณะ. (2564). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ. 14(1). 50-67.
- กรมการขนส่งทางบก. (2557) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถ ให้เหมาะสมกับประเทศไทย คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- กรมควบคุมโรค. (2564). การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน(RTI). สืบค้นเมื่อ 14 กุมภาพันธ์ 2565. จาก https://ddc.moph.go.th/disease_detail.php?d=73.
- กลุ่มงานยุทธศาสตร์และแผนงานโครงการเครือข่ายบริการสุขภาพอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี (กรกฎาคม 2564). เอกสารประกอบการตรวจราชการและนิเทศงาน. แผนการดำเนินงานคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ปีงบประมาณ 2564 รอบที่ 2.
- กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. สรุปรายงานการวิเคราะห์สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกปีงบประมาณ 2561. สืบค้นเมื่อ 25 พฤษภาคม 2565 จาก <https://web.dlt.go.th>.
- นัชรินทร์ ชูหิรัญญ์วัฒน์ (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต). นครราชสีมา:มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- นิวัช สร้อยมาลา. (2556). การศึกษาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตำบลโบสถ์ อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา. (ปริญญาโทวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต). นครราชสีมา:มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป มีจุดที่น่าสนใจและน่าจะศึกษา คือ จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย น่าจะมีการศึกษาหรือเฝ้าระวังจุดเสี่ยงการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในอำเภอเกาะสมุย

- นงคราญ ตาตะคำ. (2558). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกูเพียง จังหวัดน่าน. (ปริญญาานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต). เชียงใหม่:มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- มนัสชนก แก้วโท และคณะ. (2561). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลวิทยาลัยราชธานี. วารสารราชธานีนวัตกรรมวิทยาศาสตร์ทางสุขภาพ. 13(1). 38-50
- ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน. (2562). รายงานประชาชน ปี 2562. สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2565. จาก <https://roadsafety.disaster.go.th>.
- โศรดา เจริญศักดิ์. (2559). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). ชลบุรี:มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุรีพันธุ์ วรพงศธร. (พฤษภาคม 2558). Precede-Proceed Model. เอกสารประกอบการอภิปรายหัวข้อทฤษฎีพฤติกรรมศาสตร์กับการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ:เวทีประชุมวิชาการสุศึกษาแห่งชาติ ครั้งที่ 17.
- Nantetida Bunnug. (2021). ไทยเสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียง. สืบค้นเมื่อ 13 ก.พ. 2565. จาก <https://www.sdgmove.com> > 2021/02/10 > who-global(-).