

# การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา

## The Study of Factors Affecting the Accidents of Motorcyclists of the Company Employee in the Industrial Estate Wellgrow Chachoengsao Province

ศิวชัย จารวัธน<sup>1</sup> ดร.ปริญญากรณ์ พจน์อริยะ<sup>2</sup>

### บทคัดย่อ

การค้นคว้าอิสระนี้ศึกษาเรื่องการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา และเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา กลุ่มตัวอย่างคือ พนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ได้ทำการจัดเก็บรวบรวมได้ทั้งสิ้น 400 ชุด ซึ่งได้นำมาดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม SPSS จากนั้นให้ผู้เชี่ยวชาญทำการสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) โดยการทำ IOC (Item Objective Congruence) หลังจากนั้นมีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ เพื่อทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ในระยะเวลาตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ถึง กรกฎาคม 2563 รวมระยะเวลา 3 เดือน ซึ่งได้ข้อมูลเชิงพรรณนา ได้ค่าแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบน (SD) และข้อมูลเชิงอนุมานใช้การวิเคราะห์ทดสอบ T-test และ Pearson's Chi-Squared Test

ผลการวิจัยพบว่า ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีจำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 57.50 มีช่วงอายุ 21-30 ปี จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 49.30 จบการศึกษาระดับปวช. / ปวส. หรืออนุปริญญา จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 46.30 และรายได้ 10,001-20,000 จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 44.30 ในเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา มีระดับความคิดเห็นด้วยมาก ที่ระดับค่าเฉลี่ย 3.94, SD = 0.361

ส่วนข้อมูลด้านการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ พบว่าพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา ส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ มีจำนวน 233 คน คิดเป็นร้อยละ 58.30, ไรรถของตนเอง / รถของที่บ้าน ในการทำงาน มีจำนวน 381 คน คิดเป็นร้อยละ 95.30, มีใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ จำนวน 356 คน คิดเป็นร้อยละ 89.00, ขับรถจักรยานยนต์มาทำงานที่บริษัทฯ 6 วัน ใน 1 สัปดาห์ จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 49.30, มีประสบการณ์ในการขับขี่จักรยานยนต์ 4-5 ปี จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5, จักรยานยนต์มีอายุในการใช้งาน 4-6 ปี จำนวน 219 คน คิดเป็นร้อยละ

54.80, ไม่มีการปรับแต่งเครื่องยนต์และอุปกรณ์ จำนวน 320 คน คิดเป็นร้อยละ 80.00, พบเห็นการเกิดบริเวณถนนหลักภายในของนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 50.50 และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 50.5

ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า บุคคลที่แตกต่างกัน เพศ อายุ การศึกษา และรายได้ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์มีผลต่อพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งด้านทัศนคติ ด้านพฤติกรรม และด้านสภาพของรถ มีความสัมพันธ์ต่อบัณฑิตที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน ของการขับรถจักรยานยนต์ทางถนนของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ระดับความเชื่อมั่น 95 เปอร์เซ็นต์

**คำสำคัญ :** อุบัติเหตุ , ทัศนคติ, พฤติกรรม, รถจักรยานยนต์

---

<sup>1</sup>นักศึกษาคณะบริหารธุรกิจ สาขาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต Visionary leader รุ่นที่ 19 (กลุ่มวิชาเอกการจัดการ) คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

<sup>2</sup>อาจารย์ที่ปรึกษาคณาจารย์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

## ABSTRACT

This Independent Study examines factors affecting the accidents of motorcyclists of the Company's employees in the Wellgrow Industrial Estate Chachoengsao Province. The objective is to study accidents from motorcyclists of employees in the Wellgrow Industrial Estate Chachoengsao Province and to study the relationship of factors affecting the accidents of motorcyclists. Of the Company's employees in the Wellgrow Industrial Estate Chachoengsao Province, the sample is Company employees in the Wellgrow Industrial Estate Chachoengsao Province. Data were collected using questionnaires. 400 samplings were collected, then the expert was then examined for content validity by doing IOC (Item Objective Congruence). After that, the data was collected. By using questionnaires as a tool to collect data from a sample of 400 people in the period from May to July 2020 for a period of 3 months. Analyzed by SPSS program, that shown the frequency distribution, percentage, mean and deviation (SD) distribution and the inferential data were obtained using T-test and Pearson's Chi-Squared Test analyzes.

The research results were found that the personal data of the sample were mostly male, with 230 people, 57.50 percent, with a range of 21-30 years of age, 197 people, or 49.30 percent. / Diploma of 185 people, representing 46.30 percent and income of 10,001-20,000, 177 people, or 44.30 percent in terms of factors affecting the accident of the Company's employees in the Wellgrow Industrial Estate, Chachoengsao Province. There is a high level of opinion. At mean 3.94, SD = 0.361.

The information on accidents from driving a motorcycle. Found that the Company's employees in the Wellgrow Industrial Estate Chachoengsao Province. Most of the people have never had an accident from motorcycling, with 233 people representing 58.30 percent, using their own cars / cars at home to come to work with 381 people or 95.30 percent, with a motorcycle driver's license number 356 people think. Is 89.00%, driving a motorcycle to work at the company 6 days in a week, 197 people or 49.30%, having experience in driving a motorcycle 4-5 years of 194 people or 48.5%. 4-6 years' work, 219 people, 54.80%, no engine and equipment tuning, 320 people, or 80.00%, witnessed 202 people in the main road inside of Wellgrow Industrial Estate, or 50.50% and The cause of the accidents was from the behavior of motorcyclists, totaling 202 people, or 50.5%

The results of the research hypothesis test showed that people of different gender, age, education and income influenced the accident of motorcyclist driving on the Company's employees. In the Wellgrow Industrial Estate Chachoengsao Province. Which aspects of attitude, behavior and condition of the motorcycles. There were different factors affecting the accident. Of driving a motorcycle on the road of the company's employees in the Wellgrow Industrial Estate Chachoengsao Province. The difference was statistically significant, 0.05 with a 95 percent confidence level.

**Keywords:** Accident, Attitude, Behavior, Motorcycle

## บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก จากการรายงานขององค์การอนามัยโลก ( World Health Organization: WHO ) ปี 2018 พบว่า ปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุรถชนบนถนนทั่วโลกเพิ่มจำนวน 1.25 ล้านคน เป็น 1.35 ล้านคนในช่วงเพียงสามปีที่ผ่านมา ซึ่งเท่ากับวันละ 3,700 คน มากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ รถจักรยานและคนเดินถนน ( Vulnerable Road Users ) ซึ่งจากการสรุปรายงานสถานการณ์ของโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2561 ( Global Report on Road Safety 2018 ) โดยองค์การอนามัยโลก หรือ WHO พบว่า การบาดเจ็บ และสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา จากฐานข้อมูลของปี 2556 ที่พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปี ซึ่งการบาดเจ็บ และสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยติดอันดับ 2 ของโลก โดยมีผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 36.2 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือเฉลี่ยปีละ 24,326 คน และยังพบว่าอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนเพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี ประเทศไทยติดอันดับ 9 ของโลกและมีประมาณการผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 32.7 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ( 60 คนต่อวัน ) คิดเป็นจำนวนเฉลี่ยปีละ 22,491 คน

นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ มีโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 169 โรงงาน มีจำนวนผู้ใช้แรงงานประมาณ 29,703 คน และมีพนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมใช้จักรยานยนต์มีจำนวนมากกว่า 1,500 คัน ซึ่งประสบปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งจำนวนมากขึ้นในแต่ละเดือน ของทุกปีจะต้องได้รับบาดเจ็บ พิการ สูญเสียชีวิตพนักงาน ทรัพย์สิน ของแต่ละโรงงานบนถนนภายในนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในเรื่องกำลังแรงงานในด้านการผลิต สูญเสียบุคลากรในด้านการบริหารงานที่สำคัญขององค์กร อีกทั้งค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายประกันอุบัติเหตุที่มีมูลค่าสูงขึ้น ตลอดจนอาจสูญเสียผู้นำ หรือผู้หารายได้ที่อาจเป็นหลักสำคัญของครอบครัว ทำให้เกิดขาดผู้หารายได้เลี้ยงจุนเจือครอบครัว ส่งผลเป็นปัญหาทางสังคม และเป็นความเสียหายที่มีผลกระทบต่อรายได้ เศรษฐกิจระดับประเทศที่สำคัญอีกด้วย

ทางผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อนำไปสู่การหามาตรการป้องกันเพื่อปฏิบัติ การแก้ไขแนวทางจะเน้นให้เกิดประโยชน์ต่อพนักงานบริษัทฯ และลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ จังหวัดฉะเชิงเทราต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ จังหวัดฉะเชิงเทรา
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ จังหวัดฉะเชิงเทรา

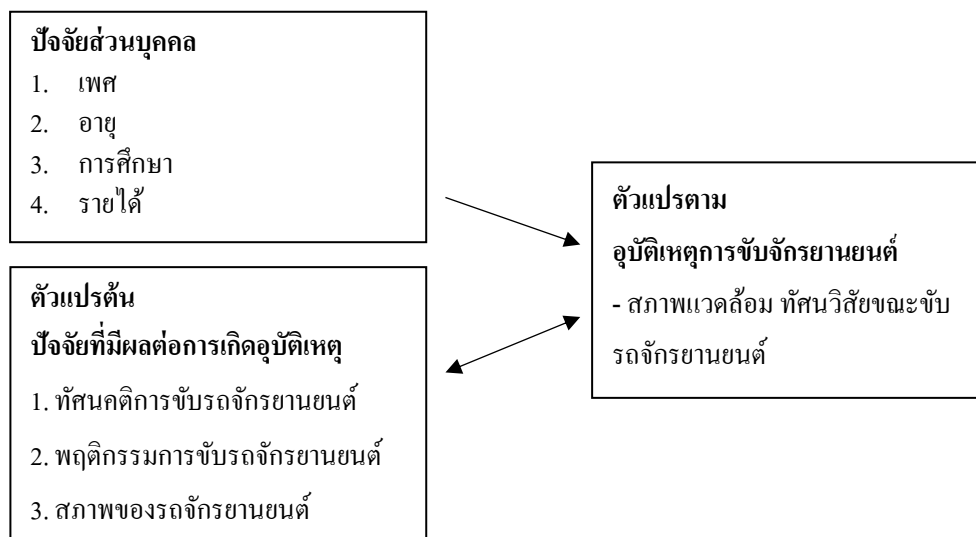
### ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา กำหนดขอบเขตการวิจัย ดังต่อไปนี้
  - 1.1 แนวคิดทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร์ จังหวัดฉะเชิงเทรา
  - 1.2 แนวคิดทฤษฎีพฤติกรรม ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร์ จังหวัดฉะเชิงเทรา
  - 1.3 แนวคิดทฤษฎีปัจจัยต่าง ๆ
2. ขอบเขตพื้นที่ การวิจัยครั้งนี้ทำการศึกษาครอบคลุมพื้นที่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร์ จังหวัดฉะเชิงเทรา
3. ขอบเขตด้านระยะเวลา ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษาวิจัย คือ เก็บข้อมูลการวิจัยครั้งนี้ คือ เดือน พฤษภาคม – กรกฎาคม พ.ศ.2563 รวมระยะเวลา 3 เดือน

### แนวคิด และทฤษฎี

1. แนวคิดและทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ
2. แนวคิดและทฤษฎีพฤติกรรมความปลอดภัย
3. ปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

### กรอบแนวคิดของการวิจัย



### สมมติฐานของการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน เพศ อายุ และรายได้ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีผลต่อพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร์ จังหวัดฉะเชิงเทรา
2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร์ จังหวัดฉะเชิงเทรา

## นิยามศัพท์

1. อุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนาไม่คาดคิดมาก่อนหรือไม่ยินดีให้เกิดขึ้นจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย
2. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หมายถึง การกระทำ หรือ กิจกรรมต่าง ๆ ในการป้องกันหรือหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การปฏิบัติตามกฎจราจร ด้านการระมัดระวังในการขับขี่ การตรวจสภาพก่อนใช้รถจักรยานยนต์

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบข้อมูลพื้นฐาน และลักษณะการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวท โกล จังหวัดฉะเชิงเทรา
2. ทราบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวท โกล จังหวัดฉะเชิงเทรา
3. นำข้อมูลที่ได้จากการวิจัย ไปเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหา และลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวท โกล จังหวัดฉะเชิงเทรา

## ระเบียบวิธีวิจัย

1. ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดและทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. ผู้วิจัยได้มีการจัดทำแบบสอบถามไปยังกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ พนักงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวท โกล จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 400 คน
3. การรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการแจกแบบสอบถามแล้วนำมาวิเคราะห์เพื่อให้ทราบข้อเท็จจริงของข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวท โกล จังหวัดฉะเชิงเทรา

## สรุปผลวิจัย

### ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

พบว่าข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีจำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 57.50 มีช่วงอายุ 21-30 ปี จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 49.30 จบการศึกษาระดับปวช. / ปวส. หรืออนุปริญญา จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 46.30 และรายได้ 10,001-20,000 จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 44.30 ในเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวท โกล จังหวัดฉะเชิงเทรา มีระดับความคิดเห็นด้วยมาก ที่ระดับค่าเฉลี่ย 3.94, SD = 0.361

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์

ส่วนข้อมูลด้านการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวท โกล จังหวัดฉะเชิงเทรา พบว่าพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวท โกล จังหวัดฉะเชิงเทรา ส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 233 คน คิดเป็นร้อยละ 58.30,

ใช้รถของตนเอง / รถของที่บ้าน ในการมาทำงาน มีจำนวน 381 คน คิดเป็นร้อยละ 95.30, มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 356 คน คิดเป็นร้อยละ 89.00, ขับรถจักรยานยนต์มาทำงานที่บริษัทฯ 6 วัน ใน 1 สัปดาห์ จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 49.30, มีประสบการณ์ในการขับรถจักรยานยนต์ 4-5 ปี จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5, จักรยานยนต์มีอายุในการใช้งาน 4-6 ปี จำนวน 219 คน คิดเป็นร้อยละ 54.80, ไม่มีการปรับแต่งเครื่องยนต์และอุปกรณ์ จำนวน 320 คน คิดเป็นร้อยละ 80.00, พบเห็นการเกิดบริเวณถนนหลักภายในของนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 50.50 และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมการขับจักรยานยนต์ จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 50.5

### ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า บุคคลที่แตกต่างกัน เพศ อายุ การศึกษา และรายได้ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์มีผลต่อพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งด้านทัศนคติ ด้านพฤติกรรม และด้านสภาพของรถ มีความสัมพันธ์ต่อบัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน ของการขับรถจักรยานยนต์ทางถนนของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ระดับความเชื่อมั่น 95 เปอร์เซนต์

### การอภิปรายผลการวิจัย

การอภิปรายผลจะนำผลการวิเคราะห์ทดสอบสมมติฐานการวิจัยมาเปรียบเทียบกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ผู้วิจัยได้ศึกษา โดยอภิปรายผลเฉพาะปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติซึ่งสามารถอภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์งานวิจัย ได้ดังนี้

**วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อศึกษาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา**

ด้านทัศนคติการขับรถจักรยานยนต์ ผลการวิจัยครั้งนี้ พบว่า ทัศนคติการขับรถจักรยานยนต์ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานบริษัทฯ ในระดับความคิดเห็นด้วยมากที่สุด คือ การขับรถ เมื่อสภาพร่างกายไม่พร้อม เช่นอ่อนเพลีย มีส่วนในการเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุ, การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มีส่วนในการเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุ และการเพิกเฉยต่อการสวมหมวกนิรภัย อาจทำให้เกิดอันตรายต่อชีวิตมากขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของ วรวรรณ สิริสุวัฒน์ (2548) ได้ทำการศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ การใช้กระจกมองหลังกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับรถจักรยานยนต์ในขณะที่เลี้ยว หรือขณะแซง:กรณีศึกษานักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล รัตนบุรี ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีทัศนคติต่อการใช้กระจกมองหลังอยู่ในระดับดีมาก จากการทดสอบ ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติการใช้กระจกมองหลัง และการประสบ อุบัติเหตุในการขับรถจักรยานยนต์ขณะเลี้ยว หรือขณะแซง พบว่า เพศ อายุ วุฒิการศึกษาเดิม สภาพรถจักรยานยนต์ ขับขี่เป็นประจำ ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาต มีผลต่อทัศนคติการใช้กระจก มองหลัง และเพศ ภูมิลำเนา ประสบการณ์ในการขับขี่ สภาพรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่เป็นประจำการมีใบอนุญาตขับขี่ ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ วิธีการได้รับใบอนุญาต มีผลต่อการประสบ อุบัติเหตุในการขับรถจักรยานยนต์ขณะเลี้ยว หรือขณะแซง นอกจากนั้นยังพบว่า ทัศนคติการใช้ กระจกมองหลังมีผลต่อการประสบอุบัติเหตุในการขับรถจักรยานยนต์ขณะเลี้ยว หรือขณะแซง อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ .05

**ด้านพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์** ผลการวิจัยครั้งนี้ พบว่าพบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวโลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานบริษัทฯ ในระดับความคิดเห็นด้วยมาก เช่นเดียวกับมักจะเปิดไฟเลี้ยว หรือให้สัญญาณมือก่อนเลี้ยว ที่ส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นด้วยมาก แต่เมื่อพิจารณาปัจจัยภายในเป็นรายชื่อ พบว่า มีหลายปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานบริษัทฯ ในระดับความคิดเห็นด้วยมากที่สุด คือ ท่านสวมหมวกกันน็อค ต้องติดสายรัด และปรับให้กระชับขณะขับขี่รถจักรยานยนต์, ท่านตรวจสภาพรถก่อนการขับรถ และหากท่านเพิ่งดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ท่านจะไม่ขับขี่ยานพาหนะด้วยตนเอง ส่วนท่านมีความจำเป็นใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถในบางครั้ง และขณะเร่งรีบท่านจะขับรถแข่งไปยังช่องทางอื่นเพื่อให้ผ่านไปได้อย่างรวดเร็ว เช่น ขับสวนเลน ขับไปบนทางเท้า สอดคล้องกับงานอดิศักดิ์ พงษ์พลผลศักดิ์, 2547

1. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนและการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คือผู้ขับขี่ ยานพาหนะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณ ไฟจราจร ป้ายจราจรเครื่องหมายจราจรกฎจราจรและการใช้สัญญาณไฟของยานพาหนะ ทำให้ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากผู้ขับขี่อาจจะบังคับ รถไปในทิศทางหรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. สภาวะทางกายคือผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะร่างกายขาดความพร้อมในการควบคุม รถเนื่องจากร่างกายอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานาน และพักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่ มีโอกาสหลับใน หรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และความผิดปกติทางร่างกายก็จะทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาวะ ร่างกายปกติเนื่องจากไม่สามารถประเมินสถานการณ์ขณะขับขี่ยานพาหนะได้ถูกต้อง

3 สภาวะด้านจิตใจคือผู้ขับขี่ยานพาหนะมีสภาวะทางจิตใจที่เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาวะด้านจิตใจที่ปกติ เนื่องจากกลุ่มคนเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะขับขี่ยานพาหนะด้วยความประมาทเลินเล่อ

4 ประสาทการรับรู้คือผู้ขับขี่ยานพาหนะมีปัญหาด้านประสาทการรับรู้ ซึ่งประกอบด้วยการมองเห็น การได้ยิน และการประเมินความเสี่ยงขณะขับรถต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ปัญหาดังกล่าวจะทำให้ผู้ขับขี่เกิดความผิดพลาดในการควบคุมการขับรถทำให้เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุได้มากกว่าผู้มีประสาทรับรู้ดี

**สภาพของรถจักรยานยนต์** ผลการวิจัยครั้งนี้ พบว่าสภาพของรถจักรรถจักรยานยนต์ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวโลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานบริษัทฯ ในระดับความคิดเห็นด้วยมาก เช่นเดียวกับ ท่านมีการบำรุงรักษา รถจักรยานยนต์ ของท่านอยู่เป็นประจำ และท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แล้วประสบปัญหา เช่น เครื่องยนต์ ระบบเบรก สัญญาณไฟเลี้ยว ชัดข้อง ที่ส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นด้วยมากเช่นกัน ส่วนรถจักรยานยนต์ของท่านไม่มีกระจกมองข้าง สอดคล้องกับงานวิจัย สุวณีย์ กุนอก (2548, หน้า 31 อ้างถึงใน ชลชิตา แสงมะณี, 2550, หน้า 10-13) กล่าวถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular Factor) อุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกัอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อยมาก เมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น ๆ แต่ยานพาหนะที่สภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน



ในต่างประเทศจะเข้มงวดมากในการตรวจสภาพรถเพราะถือว่านอกจากจะเป็นอันตรายต่อเจ้าของรถแล้วยังเป็นอันตรายต่อสาธารณชนด้วย สำหรับประเทศไทย แม้จะมีการกำหนดให้นำรถไปตรวจสภาพก่อนนำมาใช้บนท้องถนน แต่ยังมีรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ขับเคลื่อนอยู่เสมอ ทั้งนี้เพราะยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนการใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

## วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัทในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา

จากการศึกษาพบว่า ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัทในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทราดังนี้

ผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์ และ สภาพของรถจักรยานยนต์ จะมีความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัทในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยรวมส่วนใหญ่ มีทัศนคติการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เห็นด้วยมากที่สุด จากการขับรถ เมื่อสภาพร่างกายไม่พร้อม เช่นอ่อนเพลียมีส่วนในการเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุ อันดับรองคือการเพิกเฉยต่อการ สวมหมวกนิรภัย อาจทำให้เกิดอันตรายต่อชีวิตมากขึ้น และอีกทั้งการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มีส่วนในการเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับงานวิจัยของ วรารมณ สิริสุวัฒน์ (2548) ได้ทำการศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ การใช้กระจกมองหลังกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะเลี้ยว หรือขณะแซง:กรณีศึกษานักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ธัญบุรี ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีทัศนคติต่อการใช้กระจกมองหลังอยู่ในระดับดีมาก จากการทดสอบ ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติการใช้กระจกมองหลัง และการประสบ อุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเลี้ยว หรือขณะแซง พบว่า เพศ อายุ วุฒิการศึกษาเดิม สภาพรถจักรยานยนต์ ขับขี่เป็นประจำ ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาต มีผลต่อทัศนคติการใช้กระจก มอง หลัง และเพศ ภูมิฐานะประกอบอาชีพในการขับขี่ สภาพรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่เป็นประจำการมีใบอนุญาตขับขี่ ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ วิธีการได้รับใบอนุญาต มีผลต่อการประสบ อุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเลี้ยว หรือขณะแซง นอกจากนี้ยังพบว่า ทัศนคติการใช้ กระจกมองหลังมีผลต่อการประสบอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเลี้ยว หรือขณะแซง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

และสอดคล้องกับผลวิจัยของ พวงน้อย แสงแก้ว (2546) ศึกษาความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดลำปาง พบว่า นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง ทัศนคติและพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับถูกต้องมาก ความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย และทัศนคติเกี่ยวกับการขับอย่างปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความรู้และพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย ตัวพยากรณ์ที่ดีในการทำนายพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ได้แก่ เพศ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับรถจักรยานยนต์ ทัศนคติเกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์ การเคยถูกตำรวจเรียกไปตักเตือน ขณะประสบอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัย และความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามลำดับ

**วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของการจัดการความรู้ที่ส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการป้องกันการติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ของชุมชนเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร**

จากการศึกษาความสัมพันธ์ของการจัดการความรู้ที่ส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการป้องกันการติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ของชุมชนเขตสายไหมกรุงเทพมหานคร พบว่า การจัดการความรู้ของชุมชนเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร ในการป้องกันการติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ทั้งด้านความรู้ ด้านการประมวล ด้านการแบ่งปัน แลกเปลี่ยนความรู้ และด้านการเข้าถึงความรู้ ที่แตกต่างกัน จะส่งผลให้การเตรียมความพร้อมในการป้องกันการติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ของชุมชนเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร ทั้งด้านความรู้ ด้านความเข้าใจ ด้านทักษะ และด้านทัศนคติ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.00 สอดคล้องกับผลการศึกษา อทิต พลจันทร์ (2558) ได้ทำการศึกษา “การจัดการความรู้ส่งผลต่อประสิทธิผลด้านการศึกษาของกรมยุทธศึกษาทหารอากาศ” พบว่า การจัดการความรู้ ส่งผลต่อประสิทธิผลด้านการศึกษา ประสิทธิผลด้านการศึกษาจากความสามารถในการผลิตผู้เรียนที่มีผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนสูง ความสามารถในการพัฒนาทัศนคติทางบวกของผู้เรียน ความสามารถในการแก้ปัญหาภายในสถานศึกษา และความสามารถในการพัฒนาสถานศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยภาพรวมมีค่าความสัมพันธ์กันในทางบวก ที่ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.80 กล่าวคือ การจัดการความรู้ของชุมชนเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร ในการป้องกันการติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการป้องกันการติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ของชุมชนเขตสายไหมกรุงเทพมหานคร

**สมมติฐานการวิจัย ข้อที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน เพศ อายุ การศึกษา และรายได้ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์มีผลต่อพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรด์ จังหวัดฉะเชิงเทรา**

ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย บุคคลที่แตกต่างกัน เพศ อายุ การศึกษา และรายได้ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์มีผลต่อพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรด์ จังหวัดฉะเชิงเทรา สอดคล้องกับงานวิจัยของ วรพรรณ สิริสุวรรณ (2548) ได้ทำการศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ การใช้กระจกมองหลังกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่แลี้ยว หรือขณะแซง:กรณีศึกษานักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล รัตนบุรี ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีทัศนคติต่อการใช้กระจกมองหลังอยู่ในระดับดีมาก จากการทดสอบ ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติการใช้กระจกมองหลัง และการประสบ อุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะแลี้ยว หรือขณะแซง พบว่า เพศ อายุ วุฒิการศึกษาเดิม สภาพรถจักรยานยนต์ ขับขี่เป็นประจำ ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาต มีผลต่อทัศนคติการใช้กระจก มองหลัง และเพศ ภูมิลำเนาประสบการณ์ในการขับขี่ สภาพรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่เป็นประจำการมีใบอนุญาตขับขี่ ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ วิธีการได้รับใบอนุญาต มีผลต่อการประสบ อุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะแลี้ยว หรือขณะแซง นอกจากนั้นยังพบว่า ทัศนคติการใช้ กระจกมองหลังมีผลต่อการประสบอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะแลี้ยว หรือขณะแซง อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.05

**สมมติฐานการวิจัย ข้อที่ 2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการขับรถจักรยานยนต์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรด์ จังหวัดฉะเชิงเทรา**

ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานบริษัทฯ ในเขตนิคม

อุตสาหกรรมเวล โกล จังหวัดฉะเชิงเทรา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ระดับความเชื่อมั่น 95 เปอร์เซนต์ สอดคล้องกับวิจัยของ พวงน้อย แสงแก้ว (2546) ศึกษาความรู้ ทักษะและพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดลำปาง พบว่า นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง ทักษะและพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับถูกต้องมาก ความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย และทักษะเกี่ยวกับการขับอย่างปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความรู้และพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย ตัวพยากรณ์ที่ดีในการทำนายพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ได้แก่ เพศ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับรถจักรยานยนต์ ทักษะเกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์ การเคยถูกตำรวจเรียกไปตักเตือน ขณะประสบอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัย และความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามลำดับและสอดคล้องกับงานวิจัย อิศักดิ์ พงษ์พลผลศักดิ์, 2547 จากผลการวิจัยได้ให้ความหมายและสรุปดังนี้

1. ปัจจัยด้านคน เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนได้มากที่สุด
2. ปัจจัยด้านยานพาหนะเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน
3. ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน

### ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

จากผลสรุปการวิจัยเรื่อง การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัท ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวล โกร จังหวัดฉะเชิงเทรา มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัท ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวล โกร จังหวัดฉะเชิงเทรา จะพบว่ามีความสำคัญต่อการขับรถจักรยานยนต์ โดยส่วนใหญ่พิจารณาว่าการขับรถ เมื่อสภาพร่างกายไม่พร้อม เช่นอ่อนเพลีย มีส่วนในการเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุ และมักจะเปิดไฟเลี้ยวหรือให้สัญญาณมือก่อนเลี้ยวแบบกะทันหันทันที ในส่วนพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การไม่สวมหมวกกันน็อก ต้องติดสายรัด และการไม่ปรับสายรัดคางให้กระชับขณะขับรถจักรยานยนต์ และพบว่ามีความจำเป็นใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ก็เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นในขณะที่ขับรถ ในกรณีที่จะเร่งรีบ พนักงานบริษัทฯ ก็จะขับรถแข่งไปยังช่องทางอื่นเพื่อให้ผ่านไปได้อย่างรวดเร็ว และอีกทั้งยังมีการขับสวนเลน ขับไปบนทางเท้า ร่วมด้วย และสิ่งสำคัญที่จะทำให้พนักงานเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ภายใต้นิคมอุตสาหกรรมเวล โกร ซึ่งแบบประเมินเหล่านี้จะมีส่วนช่วยวิเคราะห์ผลปัจจัย และปัจจัยความสัมพันธ์ที่ส่งผลก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ด้านทัศนคติ ด้านพฤติกรรม และสภาพรถจักรยานยนต์ ของพนักงานที่ขับรถจักรยานยนต์จะทำให้เป็นแนวทางประเมินความเสี่ยง ควบคุม หามาตรการป้องกัน และการแก้ไข จากสภาพแวดล้อมภายในนิคมอุตสาหกรรม เช่น ถนน ป้ายสัญลักษณ์ ไฟจราจร เพื่อมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยบรรเทา ลด ป้องกันเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของพนักงานบริษัทฯ เช่น กิจกรรมส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร และสร้างทัศนคติ ให้เป็นพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัย และประโยชน์ของหมวกนิรภัย โดยขอความร่วมมือจากหน่วยงานราชการ หรือเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีตำรวจ สำนักงานขนส่ง โรงพยาบาล ที่มีหน้าที่สนับสนุน ส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยมาจัดกิจกรรม

ไว้กับการนิคมอุตสาหกรรมเวทโกรอย่างต่อเนื่อง โดยอาจจัดกิจกรรมเสริมในประจำทุก 6 เดือน หรือทุกช่วงเทศกาลวันหยุดยาวตามประเพณี จากภายนอกซึ่งจะมีความพร้อมทั้งด้านบุคลากร ด้านสื่ออุปกรณ์ ชุมนิทรรศการ ให้กับพนักงานผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์มาทำงานของทุกบริษัทฯ ภายในการนิคมอุตสาหกรรมเวทโกร ได้เรียนรู้ กฎจราจรและประโยชน์ของหมวกนิรภัย รวมถึงทักษะการขับขี่เพื่อให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ตลอดจน การให้ความรู้ ทัศนคติ ความเข้าใจ การอบรม การจัดกิจกรรมรณรงค์การขับขี่รถอย่างปลอดภัย และยังสามารถมี การจัดการสภาพแวดล้อม ถนน สัญลัักษณ์ ป้ายจราจรเพื่อลดจำนวนให้น้อยลง ช่วยปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจาก การขับรถจักรยานยนต์ หรือไม่มีอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ในการนิคมอุตสาหกรรมเวทโกร ให้ดียิ่งขึ้น ต่อไป

### ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1.สามารถวางแผนการจับอบรมหลักสูตรการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ซึ่งมีเนื้อหาการอบรม ครอบคลุมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติให้กับพนักงานบริษัทฯ ที่ขับรถจักรยานยนต์ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ ที่ถูกต้องเกี่ยวกับหลักการขับรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุในการขับรถจักรยานยนต์ เนื่องจากผลการวิจัยพบว่า ส่วนใหญ่ยังมีทัศนคติเกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และมีพฤติกรรม การขับรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และสภาพรถจักรยานยนต์ โดยการจับอบรมดังกล่าวควรจัดเป็นประจำทุกปี ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวทโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา

2.การนำข้อมูลมาใช้ในการส่งเสริมและรณรงค์เพื่อลดปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจมีแนวโน้มจะเป็นปัจจัย ต่อการ เกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์เช่น การรณรงค์ หรือออกนโยบายกำหนดความเร็วในการขับ รถจักรยานยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวทโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา รวมทั้งรณรงค์และ การสวมหมวกนิรภัยทุก ครั้งในการขับรถจักรยานยนต์ผ่าน โครงการหรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่พนักงานมีส่วนร่วม และมีมาตรการในการตรวจ ตราการสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับรถจักรยานยนต์ การตรวจสอบสภาพรถ ตลอดจนสภาพแวดล้อมของถนน ได้้อย่างปลอดภัย เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวทโกร จังหวัดฉะเชิงเทรา

3.การจัดทำระบบการรายงานอุบัติเหตุ การสอบสวนอุบัติเหตุ และระบบการติดตามมาตรการแก้ไข ป้องกันเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ รวมถึงจัดทำระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ เนื่องจาก ปัจจุบันมีข้อมูลเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากหลายหน่วยงาน แต่ข้อมูลไม่ตรงกันเนื่องจากขาดระบบการประสานงาน เกี่ยวกับข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการมีระบบฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ จะเป็นข้อมูลที่สำคัญในการวางแผนการควบคุม และป้องกันอุบัติเหตุ ช่วยในการประเมินผลการดำเนินการ มาตรการควบคุมป้องกัน และการ ปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมภายในทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของเขตนิคม อุตสาหกรรมเวทโกรให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

### ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต

ผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยสามารถนำข้อมูลที่ได้มาเป็นแนวทางในการวิจัยครั้งต่อไป ดังมีรายละเอียด ดังนี้

1. ศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยแบบสอบถาม และสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุเพื่อให้ได้ข้อมูล ชัดเจนเพิ่มมากขึ้น และเพื่อประกอบข้อมูลเชิงปริมาณ

2. ศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยแบบสอบถาม และสัมภาษณ์เจาะลึกเปรียบเทียบระหว่างผู้ขับที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุเปรียบเทียบกับผู้ได้รับอุบัติเหตุ เพื่อรวบรวมข้อมูลให้ชัดเจนขึ้น และทำกลุ่มสนทนา (Focus group) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายทั้งสองกลุ่ม คือ กลุ่มไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ และกลุ่มได้รับอุบัติเหตุ เพื่อระดมความคิดเห็นเพื่อค้นหามาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเพื่อสร้างจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อตนเองครอบครัว และของพนักงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาทำงาน

3. ทำการศึกษายปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มไม่เคยมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุกับ ผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างเพศ อายุ การศึกษา รายได้ ที่เกิดขึ้นซ้ำมากกว่า 1 ครั้ง อีกต่อไป

### กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จ และเรียบร้อยไปได้เป็นอย่างดีด้วยความกรุณาของอาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ดร.ปริญญาภรณ์ พจน์อริยะ และคณาจารย์ประจำโครงการพิเศษ หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต กลุ่มวิชาเอกการจัดการทุกท่าน ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่สละเวลาให้ความรู้ในขั้นตอนและกระบวนการทำการค้นคว้าอิสระ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ประจำโครงการทุกท่านที่ให้การสนับสนุน อำนวยความสะดวกในกระบวนการดำเนินการค้นคว้าอิสระ

ขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญที่เป็นผู้ตรวจสอบประเมินความสอดคล้องของคำถาม ในแบบสอบถาม (IOC) ที่ให้ความกรุณาตรวจสอบ ประเมินความสอดคล้องของคำถามในแบบสอบถาม (IOC) และให้คำแนะนำจนแบบสอบถามมีประสิทธิภาพ และทำให้การค้นคว้าอิสระสำเร็จไปได้ด้วยดี

ขอบพระคุณพนักงานบริษัทฯ ภายในนิคมอุตสาหกรรมเวท โกร อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่อนุเคราะห์ตอบแบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูล และเสียสละเวลาในการให้ข้อมูลเป็นอย่างดี สุดท้าย ขอขอบพระคุณเพื่อน ๆ ร่วมรุ่นทุกคน ที่คอยให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ รวมถึงครอบครัว และเพื่อน ๆ ที่ให้กำลังใจ จนสามารถฝ่าฟันอุปสรรค ทำให้การค้นคว้าอิสระนี้ประสบความสำเร็จได้ด้วยดี หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับไว้ และขออภัยในความผิดพลาดมา ณ โอกาสนี้

สุวิรัช จารวัธน

## บรรณานุกรม

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย. จุลจิรา มีพรหม. (2553). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสุศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ชฎิล สมรภูมิ. (2554). *ปัจจัยเชิงสาเหตุและแนวทางป้องกันพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของนักเรียนวัยรุ่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ*. คุษณินิพนธ์ ปริญญาคุษณินิพนธ์บัณฑิต, สาขาวิชาการศึกษาและการพัฒนาสังคม, คณะศึกษาศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา
- ดิศกุล ชลศาลาสินธุ์. (2558). *การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยโดยทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ*. วิทยานิพนธ์ ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต. นครราชสีมา. สาขาวิศวกรรมขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
- ตรีอมร วิสุทธิศิริ. (2556). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพลศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วันไชย เอกพรพิชญ์. (2556). *การพัฒนาตัวแบบการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100% จังหวัดภูเก็ต*. คุษณินิพนธ์ ปริญญารัฐประศาสนศาสตรคุษณินิพนธ์บัณฑิต. ภูเก็ต. สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต
- สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. (2553). *ทฤษฎีและเทคนิคการปรับพฤติกรรม* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข. (2557). *สรุปสถิติที่สำคัญ* พ.ศ. 2556. กรุงเทพฯ: กระทรวงสาธารณสุข.
- อัญชณา แจ่มแสงทอง. (2554). *ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี*. วิทยานิพนธ์ ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการพัฒนาครอบครัวและสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- อุไร จาปาอะดี. (2555). *การพัฒนาตัวแบบการลดพฤติกรรมเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุ จาการรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม*. คุษณินิพนธ์ปริญญาคุษณินิพนธ์บัณฑิต, สาขาวิชาวิทยาศาสตรสุศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.