

## บทความวิจัย

## การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา

นัธวัฒน์ ดีดาช

นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

รองศาสตราจารย์ ดร.พัลลภสรณ์ วรรณฤทธิ์กุล อาจารย์ประจำหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

## บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของชุมชนในการสร้างแนวทางป้องกันอุบัติเหตุเพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของกลุ่มองค์กรและภาคีต่าง ๆ ที่มีอยู่ในชุมชน ในการหาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมในจังหวัดสงขลา มีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาความรู้ทัศนคติพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังดำเนินกิจกรรม 2. เพื่อศึกษาปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ในจังหวัดสงขลา 3. เพื่อศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่แบบมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา โดยทำการวิจัยทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างการวิจัยเชิงคุณภาพประกอบด้วย กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ ผู้แทนชุมชนที่เกี่ยวข้องที่มีความสนใจยินดีเต็มใจเข้าร่วมโครงการ และผู้แทนหน่วยงานราชการ ในอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา จำนวน 20 คน โดยทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Information) ซึ่งทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะจงใจ (Purposive Sampling) กลุ่มตัวอย่างการวิจัยเชิงปริมาณ ประกอบด้วย กลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นผู้มีประสบการณ์ในการขับขี่ที่มีคุณสมบัติอ่านออกเขียนได้ การคำนวณขนาดตัวอย่างโดยใช้ ตารางสำเร็จรูปของเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie & Morgan) ได้ขนาดตัวอย่าง 383 คน และสามารถแสดงผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

ผลการศึกษา พบว่า การวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้แก่ นโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ภาวะผู้นำการปฏิบัติตนที่ทัศนคติ ต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ พบว่า ตัวแปรที่มีประสิทธิภาพใน การทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้แก่ทัศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ และการปฏิบัติตน โดยที่ ทัศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ เป็นตัวแปรที่ได้รับ การคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 1 สามารถทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้ร้อยละ 33.0 การปฏิบัติตนเป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 และ สามารถทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 โดยที่ทัศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ และการปฏิบัติตนสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้ร้อยละ 44.6 สำหรับแนวทางการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถ พบว่าผู้ขับขี่ รถที่มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่สูง ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เคยมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถ แม้ว่าบางคนไม่เคยเข้าร่วม กิจกรรม แต่ทุกคนมีความสนใจและอยากให้มีการอบรม และยินดีเข้าร่วมกิจกรรม ส่วนผู้ขับขี่ รถที่มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ต่ำผู้ขับขี่จะไม่ เคยมีส่วนร่วม ในการป้องกันอุบัติเหตุรถ ส่วนใหญ่ไม่ยอมเข้าร่วมกิจกรรมสำหรับด้านแรงจูงใจในการเลือกทำพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ พบว่าผู้ขับขี่รถที่มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ สูงจะมีการเตรียมพร้อมทั้งเรื่องรถและตนเอง มี

ความระมัดระวังในการขับขี่โดยให้เหตุผลว่า จะทำให้ปลอดภัย เพื่อป้องกันตนเองไม่ยากให้เกิดอุบัติเหตุ ถ้าเกิดอุบัติเหตุต้องหยุดงาน เสีย รายได้ ถ้าไม่ระมัดระวังแล้วเกิดอุบัติเหตุ จะมีปัญหาตามมามากมาย ส่วนผู้ขับขี่รถ ที่มีพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จะไม่ตรวจสอบความพร้อม ของรถ ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว บางคนดื่มเหล้าระหว่างการขับขี่ โดยให้เหตุผลว่าขณะนั้นไม่คิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดว่าไม่น่าจะเป็นอะไรไม่กลัวว่าจะเกิดอุบัติเหตุ เพราะเชื่อว่าขับรถมานานควบคุมได้

**คำสำคัญ:** การมีส่วนร่วม, อุบัติเหตุจราจร, สงขลา

Received: March 17, 2021, Revised April 8, 2021, Accepted April 20, 2021

## The involvement of government agencies and citizens in Defense and reduce road accidents in Songkhla Province

*Nanthawat Deedard*

*Assoc.Prof.Dr.Patsaporn Worapattirakul*

*Public Administration Program, Western University*

### Abstract

Subject research The Participation of Government Agencies and People in Road Accident Prevention and Reduction in Songkhla Province To meet the community's needs to create accident prevention solutions to develop existing groups, organizations, and partners in the community. In finding ways to prevent and solve accidents. By using the participation process in Songkhla Province, there are objectives 1. To study knowledge, attitudes, driving behaviors at risk of accidents before and after activities 2. To study the factors of driving accidents in Songkhla Province 3. To study guidelines for preventing driving accidents with the Participation of government agencies and people to prevent and reduce road accidents in Songkhla Province. By conducting qualitative and quantitative research, including samples of qualitative research, the stakeholder groups are relevant community representatives who are interested and willing to join the project. And community representatives Representatives of government agencies in the city of Songkhla Province, 20 people by conducting in-depth interviews with key informants who select a specific sample. Purposive Sampling: The quantitative research sample consisted of drivers who were experienced in driving with literacy qualities. Sample size calculation using the finished table of Krejcie & Morgan has a sample size of 383 people and can show the following results.

The study results found that the analysis of factors that could predict participation behavior in driving accidents in driving were policy and knowledge of traffic laws. Leadership, behavior, attitude on the participatory behavior in driving accident prevention, it was found that the influential variables in Prediction of participatory behavior in driving accident prevention i.e. attitudes towards participation behavior in driving accidents. And

behaviors with attitudes towards participatory behaviors in driving accidents. Equation 1 was able to predict participation behavior in driving accidents at 33.0% as a given variable. Behavior was the variable that was selected into Equation second and could predict participation behavior. Prevention of driving accidents increased by 11.6 percent, with attitudes towards driving accident prevention participation behavior. And practice can predict participation behavior in driving accident prevention by 44.6 percent. Found that the driver A vehicle with high participation behavior in driving accidents.

Part rider Most have been involved in the prevention of accidents in driving. Although some people have never participated in the activities, everyone is interested and wants training. And willing to join the activity as for the driver A vehicle with a low participation prevention behavior in driving. The driver will not Ever participate in the prevention of car accidents. Most of them do not want to participate in activities for motivation in choosing to do participation behavior in driving accident prevention. It was found that motorists who had participatory behavior in preventing accidents in driving will be prepared for both cars and themselves. There is caution in driving by reasoning that Will make it safe to protect themselves, not wanting to get into an accident If there is an accident, you must stop working and lose your income. If you are not careful, then an accident occurs. There will be many problems. The driver Who has low participation behavior prevents driving accidents, will not check the vehicle's readiness, does not wear a helmet, drives fast, and does not give a turn signal. Some people drink alcohol while driving. By reasoning that at the time, I did not think that an accident would be easy Think that it should not be anything, not afraid that it will happen Because I believe that driving for a long time can be controlled.

**Keywords:** *Participation, traffic accident, Songkhla*

**คำขอขอบคุณ :** งานวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

## บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนและ สร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศชาติ ซึ่งรัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ภายใต้กรอบปฏิญญาโมสโก เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี พ.ศ. 2563 ทั้งนี้ รัฐบาลได้กำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรด้วยการ สร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกันการรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ และขอให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ร่วมกันดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อสร้างประเทศไทยให้เป็นเมืองปลอดภัย Safety Thailand ตามนโยบายของรัฐบาล นอกจากนี้ แนวทางในการดำเนินงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะยาว โดยให้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงานในระยะ 20 ปี แบ่งเป็น 4 ระยะ (ระยะที่ 1 พ.ศ. 2558 – 2561 ระยะที่ 2 พ.ศ. 2562 - 2566 ระยะที่ 3 พ.ศ. 2567 - 2571 และระยะที่ 4 พ.ศ. 2572 – 2576) ดังนั้น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะสำนักเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นองค์กรหลักของรัฐบาลในการบูรณาการการป้องกันและลด

อุบัติเหตุทางถนน ของประเทศ ได้ร่วมกับหน่วยงานและองค์กรภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกำหนดกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาล โดยมีเป้าหมายการดำเนินงาน คือ 1. ลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด 2. สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในสังคมไทย (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2559)

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของผู้มี อายุระหว่าง 15 - 29 ปี อีกทั้งอุบัติเหตุการจราจรทางถนนยังเป็นภาระหนักทางเศรษฐกิจของประเทศและครอบครัวจากการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ (WHO,2015) หนึ่งในเป้าหมาย ของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) คือ ลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563 ถือเป็นความก้าวหน้าครั้งสำคัญต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนนประเทศไทยมีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 1 ของประเทศในอาเซียน และเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากประเทศลิเบีย ด้วยอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ 36.2 ต่อแสน ประชากรเกี่ยวเนื่องกับการขับขี้อายละ 29.39 (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน) ซึ่งรัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ภายใต้กรอบปฏิญญาออสโล เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร หนึ่งในแสนคนภายในปี พ.ศ. 2563 ทั้งนี้รัฐบาลได้ กำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการ เกิดอุบัติเหตุในการจราจร ด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกันการรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บและขอให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐภาคเอกชนภาคประชาสังคมร่วมกันดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนน อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อสร้างประเทศไทยให้เป็นเมืองปลอดภัย Safety Thailand ตามนโยบายของรัฐบาล โดยในหนึ่งกลยุทธ์ที่นำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น คือ กลยุทธ์การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลกที่ประสบความสำเร็จที่ได้รับการพิสูจน์มาแล้ว รูปแบบการร่วมกันหลายภาคส่วนเป็นสหสาขาในการแก้ไขปัญหากระบวนการแก้ไขปัญหาที่สำเร็จ หลักการส่วนใหญ่จะสอดคล้องกับหลักการขององค์การอนามัยโลกที่สรุปไว้ (WHO Collaborating Center on Community Safety Promotion, Karolinska Institute, Sweden) ซึ่งประยุกต์เป็นกระบวนการแบบไทยว่า “ 5 ส.” (ปัญญา จันทรพาณิชย์ และคณะ, 2559) ได้ดังนี้ 1. ส สารสนเทศ (Information), 2. ส สุดเสียง (Priority), 3. ส สหสาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary), 4. ส สุดคุ้ม (Cost effective) และ 5. ส ส่วนร่วม (Community participation) จังหวัดสงขลาจากรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม พบว่าในปี พ.ศ. 2562 มีจำนวน ผู้บาดเจ็บ 8,090 ราย เสียชีวิต 171 ราย บาดเจ็บ 7,887 ราย และทุพพลภาพ 11 ราย (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้าง วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2563) สำหรับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแต่ละครั้งทำให้เกิดผลกระทบและความสูญเสียมากมายทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินสุขภาพกายสุขภาพใจครอบครัวสังคมวิถีการดำรงชีวิตโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อเกิดกับวัยทำงานที่เป็นกำลังสำคัญของครอบครัว ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจในครอบครัวขาดรายได้จากการบาดเจ็บพิการเสียชีวิตและปัญหาอื่น ๆ ที่จะตามมาตลอดจนการเกิดภาวะ ฟังฟังทางสังคมต่อไป การดำเนินงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา อย่างไรก็ดี ตามอุบัติเหตุทางถนนยังเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมา พบว่าประชาชนยังไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการและถ้าจะให้บรรลุเป้าหมายจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือ จากองค์กรภาคีทุกภาคส่วนให้เข้ามามีบทบาทในการดูแลปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นอยู่การบริหารจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่ใช่เรื่องของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง แต่ทุกหน่วยงานทุกภาคส่วนต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะบทบาทของชุมชนจะเป็นพลังที่สามารถ ขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนมี

สาเหตุปัจจัยหลายอย่างเข้ามาเกี่ยวข้องกับทั้งสภาพยานพาหนะสภาพถนนสภาพแวดล้อมสมรรถนะและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะพฤติกรรมกรบรีโกลคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์การแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนควรคำนึงถึงความต้องการและความเหมาะสมของพื้นที่ จึงจะช่วยป้องกันและลดความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนได้

สำหรับการมีส่วนร่วมเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการคิด ริเริ่มการพิจารณาตัดสินใจการร่วมปฏิบัติ และร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ อันมีผลกระทบต่อตัวประชาชนเอง โดยการมีส่วนร่วมเป็นการร่วมมือของประชาชนไม่ว่าปัจเจกบุคคลหรือกลุ่มคนที่เห็นพ้องต้องกันและเข้ามาร่วมรับผิดชอบเพื่อดำเนินการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ต้องการกระทำผ่านกลุ่มหรือองค์การเพื่อให้บรรลุถึงความเปลี่ยนแปลงที่พึงประสงค์ ซึ่งการมีส่วนร่วมเป็นการเปิดโอกาสให้บุคคลได้มีส่วนช่วยเหลือระหว่างกันด้วยจิตใจและอารมณ์ของแต่ละบุคคลในการร่วมคิดร่วมวางแผนร่วมตัดสินใจร่วมปฏิบัติงานและร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อส่วนรวมในการบริหารจัดการ เพื่อให้บรรลุอุดมการณ์ของสังคม และการมีส่วนร่วมเป็นการที่ประชาชนจะต้องเข้าไปมีส่วนในการตัดสินใจระดับต่าง ๆ ทางกาจัดการบริหารและทางการเมืองเพื่อกำหนดความต้องการในชุมชนของตน สำหรับความหมายของการมีส่วนร่วมเป็นความหมายที่กว้างเกี่ยวข้องกับบุคคลในทุกระดับทุกส่วน ดังที่องค์การสหประชาชาติได้กำหนดความหมายไว้เพื่อการดำเนินงานขององค์การว่าความร่วมมือหมายถึง การเปิดโอกาสให้สมาชิกทุกคนในสังคม ไม่ว่าจะเป็นสังคมเล็กหรือสังคมขนาดใหญ่ ได้มีส่วนช่วยเหลืออย่างเต็มที่ต่อสังคมนั้น ๆ อันได้แก่ การที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ เช่น การพิจารณาปัญหาการตั้งนโยบายการตัดสินใจประเด็นสำคัญต่าง ๆ เกี่ยวกับการพัฒนาประชาชาติและการประเมินความต้องการของสังคมนั้น ๆ (จินตวีร์ เกษมสุข, 2562)

ดังนั้นการมีส่วนร่วมจึงเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้นำชุมชนได้มีส่วนช่วยเหลือกัน ตั้งแต่การวางแผนการบริหารงบประมาณ การดำเนินการและการติดตามและประเมินผล ดังนั้นผลสำเร็จของการพัฒนาจึงขึ้นอยู่กับการสนับสนุนของประชาชนและการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างแข็งขัน โดยประชาชนต้องรู้ว่าพวกตนต้องการอะไรเพื่อการพัฒนาของตนเอง และเป็นการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชนมีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐประชาชนในท้องถิ่นและหน่วยงานภาคเอกชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้เข้ามามีส่วนร่วมในโครงการเพื่อการพัฒนา ตั้งแต่เริ่มดำเนินงานโครงการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็นอันจะทำให้โครงการนั้น ๆ เกิดประโยชน์สูงสุดและส่งผลกระทบต่อสังคมให้น้อยที่สุดนอกจากนี้ กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้นไม่ว่าจะเป็นระดับครอบครัวระดับชุมชนหรือระดับประเทศนั้น ถือเป็นกระบวนการที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศในปัจจุบัน เพราะจะช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางของการพัฒนาวางแผนโครงการพัฒนาต่าง ๆ ซึ่งจะก่อให้เกิดความรู้สึกความเป็นเจ้าของและยินยอมปฏิบัติตามได้อย่างสมัครใจและเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้การพัฒนาเป็นไปในแนวทางที่สนองต่อความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง (จินตวีร์ เกษมสุข, 2562)

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัย ซึ่งผู้วิจัย ได้พบข้อเสนอของนักวิชาการและฝ่ายต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเรื่องการสนับสนุนการขับเคลื่อนให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไขและบรรเทาปัญหาในลักษณะกลุ่มชมรมระบบภาคีเครือข่ายและความช่วยเหลือกันในหลายรูปแบบเป็นสิ่งที่ต้องสร้าง ให้เกิดขึ้นในชุมชน การดำเนินการอย่างมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนได้กล่าวถึงสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จนั้นมีองค์ประกอบหลายอย่าง เช่น บทบาทของผู้ประสานงานต้องชัดเจนมีความเข้าใจและตั้งใจที่จะสร้างความร่วมมือของชุมชนโดยมีกิจกรรมเป็นตัวนำเพื่อสร้างโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมการสนับสนุนการเสริมอำนาจให้ชุมชนสามารถเข้าไป มีส่วนร่วมกับการแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนและเสนอให้บูรณาการความร่วมมือกับภาคีต่าง ๆ เข้าด้วยกันจะทำให้เกิดผลสัมฤทธิ์การสนับสนุนการเชื้อเชิญผู้นำชุมชนเข้ามาดำเนินกิจกรรมร่วมกับภาครัฐในลักษณะต่าง ๆ จะเป็นการสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา ว่าสิ่งที่ควรตระหนัก คือ นโยบายต่าง ๆ ควรได้รับการยอมรับจากคนในชุมชนและนำไปปรับแต่งให้สอดคล้องกับความต้องการชุมชนด้วย

บทบาทของชุมชนในการเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจะต้องเกิดจากการดำเนิน งานของชุมชนและท้องถิ่น เนื่องจากปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน โดยคนในชุมชนรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้น การมีส่วนร่วมของประชาชนคือการที่ประชาชนได้มีโอกาสเข้าร่วมในการดำเนินงาน ตั้งแต่กระบวนการเบื้องต้นจนถึงกระบวนการสิ้นสุด โดยอาจร่วมในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งหรือครบวงจรก็ได้การมีส่วนร่วมมักจะเน้นความช่วยเหลือมากกว่าความถูกต้อง จึงเป็นการทำงานของประชาชนที่สนใจและสนับสนุนความถูกต้องและวิธีการแก้ปัญหาท้องถิ่นเพื่อดำเนินการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ต้องการ ดังนั้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจึงต้องเริ่มจากคนในชุมชน ซึ่งในหลายพื้นที่ที่มีการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้รับความสำเร็จ เกิดบทเรียนที่เป็นประโยชน์สามารถปรับใช้ได้ในส่วนบริบทของพื้นที่ จังหวัดสงขลาผู้วิจัยมุ่งหวังให้เห็นกระบวนการทำงานของคนในชุมชนมีบทบาทเข้ามาเกี่ยวข้องและมีส่วนร่วมในฐานะของผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้ร่วมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนเพื่อให้การดำเนินการสามารถขับเคลื่อนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าจากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแต่ละครั้งทำให้เกิดผลกระทบและความสูญเสียมากมายทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินสุขภาพกายสุขภาพใจครอบครัวสังคมวิถีการดำรงชีวิตโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อเกิดกับวัยทำงานที่เป็นกำลังหลักสำคัญของครอบครัว ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจในครอบครัวขาดรายได้จากการบาดเจ็บพิการเสียชีวิตและปัญหาอื่น ๆ ที่จะตามมาตลอดจนการเกิดภาวะพึ่งพิงทางสังคมต่อไป ดังนั้นเพื่อลดการเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา จึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของชุมชนในการสร้างแนวทางป้องกันอุบัติเหตุเพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของกลุ่มองค์กรและภาคีต่าง ๆ ที่มีอยู่ในชุมชน ในการหาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมในจังหวัดสงขลา

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาความรู้ทัศนคติพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังดำเนินกิจกรรม
- 2) เพื่อศึกษาปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ในจังหวัดสงขลา
- 3) เพื่อศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่แบบมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา

### วิธีดำเนินการวิจัย

1. การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วม (Participatory Action Research-PAR) เพื่อศึกษาความรู้ทัศนคติพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ก่อนและหลังดำเนินกิจกรรม, สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่, ปัจจัยการเกิด อุบัติเหตุจากการขับขี่, และพัฒนาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา โดยใช้แนวคิดกลยุทธ์การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลก กระบวนการ 5 ส ในการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนนและใช้กระบวนการกลุ่มด้วยเทคนิค AIC
2. ประชากร คือ ประชาชนที่ขับขี่และอาศัยในพื้นที่อำเภอ จังหวัดสงขลา จำนวน 163,083 คน (สำนักงานสถิติจังหวัดสงขลา, 2563) และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประกอบด้วย ผู้แทนชุมชน ผู้แทน หน่วยงานราชการ ในอำเภอ จังหวัดสงขลา
3. กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย

### 3.1 กลุ่มตัวอย่างการวิจัยเชิงคุณภาพ

กลุ่มตัวอย่างเชิงคุณภาพคือผู้แทนชุมชนได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน คณะกรรมการหมู่บ้าน ประธานชุมชน คณะกรรมการชุมชน และผู้แทนจากหน่วยงานราชการในอำเภอเมืองสงขลาได้แก่ ที่ทำการปกครองอำเภอเมืองสงขลา สถานีตำรวจภูธรเมืองสงขลา สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองสงขลา สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสงขลา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แขนงทางหลวงสงขลาที่ 1 โรงพยาบาลสงขลา โรงเรียนในพื้นที่อำเภอเมืองสงขลา จำนวน 20 คน โดยทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Information) ซึ่งทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะจงใจ (Purposive Sampling)

### 3.2 กลุ่มตัวอย่างการวิจัยเชิงปริมาณ

กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย กลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นผู้มีประสบการณ์ในการขับขี่มีคุณสมบัติอ่านออกเขียนได้ การคำนวณขนาดตัวอย่างโดยใช้ ตารางสำเร็จรูปของเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie & Morgan) ได้ขนาดตัวอย่าง 383 คน จากการเก็บข้อมูลในพื้นที่จริงทำการเก็บข้อมูลได้จำนวน 336 คนที่ทำการให้ข้อมูลตอบแบบสอบถามเชิงปริมาณ

4. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วย แบบสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ที่ผู้ทำการวิจัยจัดทำขึ้น เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 แบบสอบถามนโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ส่วนที่ 3 แบบสอบถามภาวะผู้นำ ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการปฏิบัติตนการมีส่วนร่วม ส่วนที่ 5 แบบสอบถามความตระหนักต่อพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ และเครื่องมือดำเนินการวิจัย ได้แก่ แนวทางการสนทนากลุ่มสำหรับผู้แทนชุมชนและผู้แทนหน่วยงานราชการ ในการประชุมปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมและสร้างสรรค์ด้วยเทคนิค AIC โดยใช้แนวคิดกระบวนการ 5 ส ในการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนน

5. การวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยในครั้งนี้ มีทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยข้อมูลแต่ละประเภทผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ ดังนี้ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ทัศนคติและพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ของผู้ขับขี่เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยก่อนและหลังการพัฒนาใช้สถิติ Paired t-test การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมปฏิบัติการเชิงสร้างสรรค์ด้วยเทคนิค AIC โดยนำข้อมูลที่นำมาทำความเข้าใจจับประเด็นและจัดหมวดหมู่ข้อมูลอย่างเป็นระบบเชื่อมโยงกับแนวคิดการสร้างเสริมสุขภาพและสรุป

## ผลวิจัยและอภิปรายผล

1. ผลการวิเคราะห์ ระดับนโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ภาวะผู้นำ การปฏิบัติตน ทัศนคติต่อพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่และพฤติกรรมมีส่วนร่วม ป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่

1.1 การวิเคราะห์ระดับนโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่ในอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่มีนโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง แสดงว่า ผู้ขับขี่ ยังมีนโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรยังไม่ดีเท่าที่ควร ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่ไม่ใส่ใจในเรื่องนี้นัก เมื่อพิจารณารายชื่อพบว่า ข้อคำถามที่ว่า เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ประเภทบังคับ ประเภทเตือน และประเภทผูกเงิน ( $\bar{X} = 23$ ) และข้อคำถามที่ว่า หมวกนิรภัย ที่ กฎหมายกำหนด มี 2 ประเภท คือ แบบปิดเต็มหน้า และแบบครึ่งใบ ( $\bar{X} = 24$ ) ซึ่งผู้ตอบถูกมีค่าอยู่ใน ระดับน้อย แสดงว่าผู้ขับขี่ ยังขาดนโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร โดยเฉพาะส่วนในเรื่อง ของกฎหมายต่างๆ ส่วนข้อที่ได้คะแนนในระดับมาก ได้แก่ ข้อคำถามที่ว่า ผู้ขับขี่รถ

ควรให้สัญญาณมือ และเปิดไฟสัญญาณ เมื่อต้องการเลี้ยวรถเป็นระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ( $\bar{X} = 97$ ) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของเบตส์ และคณะ (Bates et al, 2014) ศึกษา Factors Contributing to Crashes Among Young Drivers พบว่ามีปัจจัยเสี่ยงดังนี้ 1) ปัจจัยสถานการณ์ทางสังคม คือ ด้านผู้ขับขี่ ถ้ามีอายุน้อยจะมีความเสี่ยงสูงเป็นสองเท่าและมีแนวโน้มเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลมากกว่าด้านผู้โดยสาร ถ้าจำนวนผู้โดยสารมากขึ้นอาจจะรบกวนสมาธิ หรือผู้ขับขี่อาจเลือกขับรถในลักษณะที่เสี่ยง เพราะได้รับการสนับสนุนจากผู้โดยสารรวมถึงเพศ ที่ระบุว่า แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ จราจรทางถนนมีสูงขึ้น เมื่อผู้โดยสารประกอบด้วย ผู้หญิงสองคนผู้ชายและผู้หญิง ผู้ชายสองคน และผู้ชายและผู้หญิงรวมกันมากกว่าสองคน ตามลำดับ ด้านการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และใช้ยาเสพติด ด้านกลุ่มสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถ ซึ่งผลักดันให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การขับรถเร็ว เป็นต้น ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือ ด้านความเหนื่อยล้า หรือความง่วง 2) ปัจจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่ คือ มีรูปแบบการขับรถที่มีความเสี่ยงในด้านเวลา วันและสัปดาห์มักเกิดขึ้นในช่วงเวลา กลางคืนและวันหยุดสุดสัปดาห์ 3) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม เช่น สภาพหมอกควัน และ 4) ปัจจัย คุณลักษณะของผู้ขับขี่วัยรุ่นหนุ่มสาว คือ ด้านอายุ เนื่องจากขาดประสบการณ์ ขาดทักษะ ขาดภาวการณ์รับรู้ความเสี่ยง ประเมินทักษะของตนเองสูงไป สำหรับด้านเพศ เนื่องจากเพศชายชื่นชอบในความเสี่ยง มีความรู้สึกแสวงหาความก้าวร้าว ตื่นเต้น ผลักดัน มากกว่าผู้หญิง จึงเป็นแรงจูงใจใน การขับรถด้วยความเสี่ยง เช่น การไม่รัดเข็มขัดนิรภัย การไม่สวมอุปกรณ์ป้องกัน การเมาแล้วขับ เป็นต้น ส่วนด้านเงื่อนไขทางคลินิก เช่น โรคที่เกี่ยวข้องกับหัวใจและหลอดเลือด โรคสมาธิสั้น ความผิดปกติทางอารมณ์ หรือจิตใจความเพื่อย ข้อบกพร่องทางการมองเห็นสามารถเพิ่มความเสี่ยงได้ ดังนั้น จึงกำหนดแนวทางแก้ไข คือ การอาศัยทักษะประสบการณ์ การประเมินสถานการณ์การตัดสินใจและการมีพฤติกรรมขับขี่ที่ดี

1.2 การวิเคราะห์ระดับภาวะผู้นำอยู่ในระดับมาก แสดงว่าผู้ขับขี่ มีความเชื่อว่า ผลของการกระทำนั้น เกิดมาจากการกระทำของตนเองมากกว่าสิ่งอื่น ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ผู้ขับขี่อยู่ในวัยผู้ใหญ่ จึงมีนโยบายและความรู้สึกรับผิดชอบต่อตนเอง และมีเหตุผล มีความคิดเห็นอยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริงมากกว่าสิ่งอื่น จึงไม่คิดว่าผลการกระทำเป็นเรื่องของโชคชะตาหรือเวรกรรม เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ข้อที่กลุ่มอย่างมีความเชื่อในระดับมาก คือ ข้อคำถามที่ว่า ท่านเชื่อว่าท่านสามารถ ป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ได้ ถ้าเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ( $\bar{X} = 4.29$ ) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อในระดับน้อย คือข้อคำถามที่ว่า ท่านเชื่อว่าอุบัติเหตุจากการขับรถเกิดขึ้นได้มากขึ้นเมื่อสภาพถนนขรุขระและมีฝุ่นมาก ( $\bar{X} = 2.32$ ) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของธีรยุทธ ธิโคตร และคณะ (2558) ได้ศึกษาบทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัด มหาสารคาม ผลการศึกษาพบว่า บทบาทของชุมชน ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนใน ชุมชน ทั้งหมด 7 ด้าน คือ บทบาทด้านหน้าที่ของ ชุมชน การรณรงค์/ประชาสัมพันธ์ การฝึกอบรมให้ ความรู้ การแจ้งข่าว การแก้ไข การประสานงาน และการสร้างเครือข่าย แนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยกระบวนการประชาสังคม ควรมีการจัดตั้งกลุ่มเครือข่ายการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน มีการสำรวจจุดเสี่ยงในชุมชนหาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขจุดเสี่ยง โดยมีจุดเสี่ยง 9 จุดสำคัญ โดยให้มีแผนการป้องกันและแก้ไข

1.3 การวิเคราะห์ระดับการปฏิบัติตนของผู้ขับขี่อยู่ในระดับ มาก ทั้งนี้เนื่องจาก กลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ขับขี่ ที่อยู่ในวัยผู้ใหญ่ พันธะวัยรุ่นมาแล้ว ทำให้มีความมั่นใจในการปฏิบัติตนมากขึ้น การปฏิบัติตนไม่เปลี่ยนแปลงมาก แตกต่างจากวัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่ อารมณ์ แปรปรวนได้ง่าย มีความซึ่กซึ้งและโลดโผน เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติตนได้มาก คือ ข้อคำถามที่ว่า การขับรถประมาทหวิดเสีย ทำให้ท่านรู้สึกมีชีวิตชีวา ( $\bar{X} = 4.52$ ) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติตนได้น้อยกว่าข้ออื่น คือข้อคำถามที่ว่า ในขณะที่ขับขี่เมื่อท่านมีอาการโกรธท่านจะการปฏิบัติตนด้วยการขับรถเร็ว ( $\bar{X} = 3.79$ ) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์ (2557) ได้ศึกษา การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากร และศักยภาพในพื้นที่ จังหวัดภูเก็ต ผลการศึกษาพบว่า จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงที่



ได้รับการแก้ไขลดลง จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 37.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550 ดัชนีการเสียชีวิต ลดลงจาก 0.0133 เป็น 0.0087 (ปี 2550 และ 2554 ตามลำดับ) มีภาคีเครือข่ายจาก 8 เป็น 10 หน่วยงาน การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิต จาก อุบัติเหตุจราจร ปัจจัยสำคัญในการดำเนินงาน คือ 1. การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย 2. การใช้ระบบ สารสนเทศเพื่อการ บริหารจัดการจากหลายหน่วยงาน ที่มีเอกภาพ ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถนำไปใช้ วางแผนมาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่เหมาะสม ให้กับ พื้นที่ 3. การติดตาม/ประสานงานอย่างต่อเนื่องที่ก่อให้เกิดความยั่งยืน รูปแบบนี้สามารถลดอัตราการ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จราจรลงได้

1.4 การวิเคราะห์ระดับทัศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่ พบว่าอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างอยู่ในวัยผู้ใหญ่ เป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบต่อครอบครัว มีความคิดในเรื่องของความปลอดภัย ทราบถึง อันตรายจากอุบัติเหตุ จากอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและมีอันตรายมาก จึงให้ความสำคัญในการป้องกัน อุบัติเหตุ อีกทั้งยังเป็น ผู้ที่มีภาระผูกพันในครอบครัว ส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครอบครัว จึงคำนึงถึง ความถูกต้องและความปลอดภัยอยู่เสมอ เมื่อพิจารณาเป็น รายข้อพบว่า ข้อที่กลุ่มตัวอย่างมี ทัศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ ในระดับมากที่สุด คือ ข้อคำถามที่ว่า ผู้ขับขี่ รถ ที่ฝ่าสัญญาณไฟ สีแดง อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ( $\bar{X} = 4.54$ ) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของเสถียรนาม (Satiennan1, 2005) ศึกษา Traffic Accidents in Thailand พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในประเทศไทย ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาล วันหยุด โดยรัฐบาลให้ ความสำคัญสูงสุดในประเด็นความปลอดภัยในวาระการประชุมและมีการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ จราจรทาง ถนนอย่างจริงจัง ด้วยคณะกรรมการศูนย์บริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ซึ่งทำหน้าที่แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ทางถนน แบบบูรณาการกับหน่วยงานต่าง ๆ ตามมาตรการ SE คือ Engineering, Education, Enforcement, EMS (Emergency Medical Services) and Evaluation ใช้ หลักการเชิงรุก “ป้องกันดีกว่ารักษา” เป็นแนวคิดการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน นำโดย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ผ่านศูนย์เอเชียเพื่อการขนส่ง และ ตั้งศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่ง ประเทศไทย (TARC) เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ผ่านมาตรการห้ามดื่ม ห้ามโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การบังคับใช้หมวกนิรภัย เป็นต้น สำหรับในประเทศไทย สถิติส่วนใหญ่ของเหยื่ออุบัติเหตุจราจรทางถนน ทั้งการเสียชีวิต และได้รับ บาดเจ็บ คือ อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่ได้รับความนิยม เนื่องจากราคาไม่แพง สามารถ ซ้อมและใช้งานได้สะดวก ทั้งนี้ ปัจจัยเอื้อมาจากการขาดทักษะ การไม่มีใบอนุญาต การไม่ผ่านการ ฝึกอบรมในทุกปัจจัยที่เกี่ยวข้องปัจจัยที่สำคัญที่สุด คือ การขับขี่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ เพราะมีความเสี่ยงสูงเมื่อเทียบกับการขับขี่อย่างมีสติ ในขณะที่เดียวกันก็มีมาตรการป้องกัน ลดความ รุนแรงหรือลดความเสียหาย คือ การสวมหมวกนิรภัย แต่สัดส่วนการสวมใส่หมวกนิรภัยมีเพียง ประมาณร้อยละ 78 ของ การขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพฯ ฯ และอัตราการสวมหมวกนิรภัย จะลดลงอย่างมากในช่วงเวลาากลางคืนและการมีทัศนคติที่ ผิดเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย คือ สวม ใส่เพราะเกรงกลัวตำรวจ มากกว่าเพื่อดูแลความปลอดภัยของตัวเอง จึงได้เสนอแนะ มาตรการ ทางเลือกที่จะลดการสูญเสีย ดังต่อไปนี้ คือ ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ควรให้หมวกนิรภัยเป็นส่วนเสริม โดยไม่มีค่าใช้จ่าย เพิ่มเติม ส่งเสริมให้ออกแบบหมวกนิรภัยที่เหมาะสม มีมาตรฐานและใช้ต้นทุนต่ำ มีกฎหมายพิจารณาให้หมวกนิรภัยฟรีกับผู้ที่สนใจ สวมใส่ ทุกสถานที่ไม่ควรมีใบอนุญาตให้ผู้ที่ไม่สวม หมวกนิรภัยเข้า และหน่วยงานที่รับผิดชอบควรมีการฝึกอบรมอย่างถูกต้อง ก่อนจะ อนุญาตให้ไปขับขี่

1.5 การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่ พบว่า อยู่ในระดับมาก อาจเนื่องมาจากผู้ขับ ขี่ ซึ่งอยู่ในวัยผู้ใหญ่แล้ว จึงมีความรับผิดชอบต่อสังคม มีความรับผิดชอบในอาชีพของตน จึงคำนึงถึงความปลอดภัยต่อตนเองและ ผู้โดยสารและรู้ถึงอันตรายจากอุบัติเหตุ คิดว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุจะต้องขาดรายได้ มีการบาดเจ็บอาจพิการหรือเสียชีวิต จึงมีความ ระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการมีส่วนร่วม ป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่

สูงสุด คือ ข้อคำถามที่ว่า ปัญหาข้อขัดแย้งในเขตชุมชน ท่าน จะเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่เพิ่มขึ้น ( $\bar{X} = 3.61$ ) และข้อคำถามที่ว่า ท่านสุขุมหรือขณะขับขี่ ( $\bar{X} = 3.61$ ) แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่เป็นอย่างดี ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของพัทธนันท์ คงทอง (2556) ได้ศึกษา พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วม ในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจาก การขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาชุมชน ตำบลท่า มีหรี อำเภอมือง จังหวัดพิจิตร ผล การศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ตำบลท่ามีหรี มี 3 ปัจจัย คือ คน รถ และสิ่งแวดล้อม โดย ปัจจัยที่สำคัญที่สุดคือ คนไม่เคารพกฎหมายจราจร

2. การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ จำแนกตามข้อมูล ส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ประสบการณ์ในการขับขี่รถ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ ที่แตกต่างกัน

2.1 สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกัน อุบัติเหตุในการขับขี่แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุแตกต่างกัน มี พฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติที่ระดับ .05 โดยที่ผู้ขับขี่ที่มีอายุ 31-40 ปี ( $\bar{X} = 3.387$ ) มีพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ สูงกว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี ( $\bar{X} = 3.2404$ ) อธิบายได้ว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุ 31 - 40 ปี ซึ่งเป็นวัยผู้ใหญ่ มีความคิดมีเหตุผล มีวุฒิภาวะสูงกว่ากลุ่ม ที่มีอายุ ไม่เกิน 30 ปี จึงมีทัศนคติในเรื่อง ๆ พฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ได้ดีกว่า โดยการศึกษาของธนัชพร กบิลฤทธิวัฒน์ (2559) กล่าวว่า การศึกษาว่าด้วยประชกรนั้น นับว่ามีความสำคัญ เนื่องจากประชกรมักมีการเปลี่ยนแปลงใน ลักษณะที่ซับซ้อน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงในบางลักษณะนั้นอาจจะเกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิดมาก่อน นอกจากนี้การตัดสินใจต่างๆ ของ บุคคลล้วนมีผลกระทบบต่อการเปลี่ยนแปลงทางประชกร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตัดสินใจว่าจะแต่งงานหรือเป็นโสด การกำหนด จำนวนบุตรที่ปรารถนา การดูแลตัวเองทั้งในแง่ของการระมัดระวัง ป้องกัน และรักษาโรคภัยไข้เจ็บต่างๆ ซึ่งจะมีผลต่อภาวะการณ เจ็บป่วยการตาย เป็นต้น ในทางกลับกันการเปลี่ยนแปลงทางประชกรก็สามารถส่งผลกระทบมากมายต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ ในทางสังคม วัฒนธรรม การเมือง และ เศรษฐกิจ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาวิสุทธิ อริยภิญโญ (2559 : 71) ศึกษาตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับ พฤติกรรมมีส่วนร่วมการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลใน กรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง 601 คน พบว่า อายุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมมีส่วนร่วมการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยที่ผู้ขับขี่ที่อายุ มากจะมีพฤติกรรมมีส่วนร่วมการขับขี่ด้านการระมัดระวังมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย และ ประภา นัครา (2559 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่องการศึกษา นโยบายและความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรมมีส่วนร่วมในการขับขี่ รถของวัยรุ่นใน เขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ระดับ การศึกษา อายุ และนโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เป็น ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมมีส่วนร่วมเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุรถ และ มนวิติ ประกายรุ่งทอง (2562) ได้ศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมมีส่วนร่วมการใช้ เข็มขัดนิรภัยของผู้รถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนบุคคลในเขต กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ผลการศึกษาพบว่า อายุมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรม ร่วมมีส่วนร่วมการใช้เข็มขัดนิรภัย ของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

2.2 สำหรับผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ขับขี่รถต่างกัน พฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ที่มี ประสบการณ์ขับขี่รถต่างกัน มีพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .01 โดยที่ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถ 11-19 ปี ( $\bar{X} = 3.3693$ ) มีพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ สูงกว่า ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ ในการขับขี่รถไม่เกิน 10 ปี ( $\bar{X} = 3.2324$ ) อธิบายได้ว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ใน การขับขี่ รถ 11-19 ปี เป็นผู้ที่มีความชำนาญในการขับขี่ รู้จักคาดการณ์ในขณะขับขี่ จึงมีความ ระมัดระวังมากขึ้น ต่างจากกลุ่มที่ ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถไม่เกิน 10 ปี ซึ่งมีความชำนาญน้อยกว่า โดยที่เริ่มทำการขับขี่ตั้งแต่อายุยังน้อย แม้ว่าได้ขับขี่

มาเป็น เวลา 10 ปี ก็ยังไม่มีมีความชำนาญ จึงมีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมในการป้องกันน้อยกว่า ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษา ของ อลิสา จันทร์เรือง (2559) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค จ. สุพรรณบุรี พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มี ประสบการณ์ในการขับขี่รถแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ รถแตกต่างกัน และการศึกษาของนพพล บำรุงกิจ (2560) ศึกษาพฤติกรรมการมีส่วนร่วมการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวนพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มี จำนวนปีของการขับขี่รถแตกต่างกันมี พฤติกรรมการมีส่วนร่วมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถแตกต่างกัน

2.3 สำหรับผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ การรถต่างกัน มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถต่างกัน มี พฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเนื่องจากผู้ขับขี่ ไม่ได้มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ที่รุนแรงนัก ซึ่งไม่สอดคล้องกับ การศึกษาของอลิสา จันทร์เรือง (2559 : 108) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ พฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค จ. สุพรรณบุรี พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มี ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถแตกต่างกัน

3. สำหรับนโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ภาวะผู้นำ การปฏิบัติตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่เป็นปัจจัยที่สามารถ ทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ผลการวิจัยพบว่าพบว่า ตัวแปรที่มีประสิทธิภาพในการทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ (Y) ได้แก่ ทศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่(X) และการปฏิบัติตน (X3) โดยที่ทศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ (X) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 1 สามารถทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกัน อุบัติเหตุในการขับขี่ได้ร้อยละ 33.0 การปฏิบัติตน (X 3) เป็นตัวแปรที่ ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 และสามารถทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 โดยที่ทศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุใน การขับขี่ และการปฏิบัติตน สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกัน อุบัติเหตุในการขับขี่ ได้ร้อยละ 44.6

ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณพบว่า ทศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่ (X) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่1 สามารถ ทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ได้ร้อยละ 33.0 อธิบายได้ว่าผู้ขับขี่ เป็นผู้ที่อยู่ในวัยผู้ใหญ่หรือวัยทำงาน พ้นจากวัยรุ่นแล้วจึงเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบ มีความคิดเป็นเหตุเป็นผล มีการรับรู้ถึงอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุ มีความกลัวอันตรายที่เกิดจาก อุบัติเหตุ รู้ถึงผลเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของอลิสา จันทร์เรือง (2559 : 97) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถของนักศึกษา วิทยาลัยเทคนิค จ. สุพรรณบุรี พบว่า การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุเป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้า สมการเป็นลำดับที่ 2 สามารถทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ได้ เพิ่มขึ้นร้อยละ5.8 โดยความผันผวนการปฏิบัติตน และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ สามารถร่วมกันทำนาย พฤติกรรมการมีส่วนร่วมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ได้ ร้อยละ31.7 และจากการศึกษาพบว่า ทศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ กับพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ มีความสัมพันธ์กันทางบวกค่อนข้างสูง ( $r=574$ ) หมายถึงว่า ถ้าผู้ขับขี่มีทศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่สูงจะทำให้ ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่สูงด้วย

ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ พบว่า การปฏิบัติตน(X) เป็นตัวแปรที่ ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 และสามารถทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 โดยร่วมกับทศนคติต่อพฤติกรรม การมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุใน การขับขี่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้ร้อยละ 44.6

อุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของอลิสซา จันท์เรื่อ (2559 : 97) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถของนักศึกษา วิทยาลัยเทคนิค จ. สุพรรณบุรี พบว่า ความผันผวนการปฏิบัติตน แปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการ เป็นลำดับที่ 1 สามารถทำนายพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ได้ร้อยละ 25.6 ทั้งนี้แสดงว่าผู้ขับขี่เป็นวัยผู้ใหญ่จะมีการปฏิบัติตนสูง ( $\bar{X} = 4.2617$ ) จึงทำให้มีพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วม ป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่สูงด้วย ซึ่งแตกต่างจากวัยรุ่นที่มีความผันผวนการปฏิบัติตนมาก ซึ่งจากการศึกษาของคอร์น (Corn, 2017) ที่ศึกษาถึงความแตกต่างเฉพาะบุคคล และความแตกต่างเฉพาะกลุ่มของพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมการขับขี่ยานพาหนะ พบว่าผู้ขับขี่ที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นมีสภาพการปฏิบัติตน ที่วิตกกังวล ระดับความเครียดสูง โดยเฉพาะวัยรุ่นชายมักมีลักษณะการขับขี่ที่เร็วและมักเกิดอุบัติเหตุบ่อย และผลการศึกษาพบว่า การปฏิบัติตนกับพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ มีความสัมพันธ์กันทางบวกค่อนข้างสูง ( $r = .559$ ) หมายถึงว่าผู้ขับขี่มี การปฏิบัติตนสูงจะทำให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่สูงด้วย

ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ พบว่า นโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและ ความเชื่อ อานาจภายในตน เป็นตัวแปรที่ไม่ถูกคัดเลือกเข้าสมการ ซึ่งพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างนโยบายและความรู้ เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ และความสัมพันธ์ ระหว่างภาวะผู้นำกับพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ มีความสัมพันธ์กันทางบวกค่อนข้างต่ำ ( $r = .176$  และ  $r = .286$  ตามลำดับ) หมายถึงว่า ผู้ขับขี่ที่มีนโยบายและความรู้ เกี่ยวกับกฎจราจร และ ภาวะผู้นำสูง ไม่ทำให้มีพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ สูงตามไปด้วย ทั้งนี้อาจเนื่องจากผู้ขับขี่รถแม้ว่าจะมีนโยบายและความรู้ เกี่ยวกับกฎจราจรหรือมีภาวะผู้นำแต่ในขณะที่ขับขี่ที่มีความหุดหืด หรือปฏิบัติตน ไม่ได้ก็ทำให้ขับรถเร็ว ขับรถประมาทพลาดเสีย บางครั้งการรีบเร่งของผู้ขับขี่ หรือการรีบของ ผู้โดยสารก็ทำให้ผู้ขับขี่มีการขับเร็ว ขับรถสวนทาง เลี้ยวรถโดยไม่ให้สัญญาณ นอกจากนี้การที่ ผู้ขับขี่มีการดื่มเหล้าทำให้การตัดสินใจระหว่างการขับขี่รถไม่ดีจึงขับประมาท ไม่ทำตาม กฎจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ซึ่งจากการผลการวิจัยของกองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข (2562: 64-66) ได้ศึกษาเรื่องมิติทางสังคม วัฒนธรรมของ พฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมการใช้หมวกนิรภัย ในจังหวัดสงขลา โดยศึกษาเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ พบว่า ผู้ขับขี่รถ ส่วนใหญ่สภาพรถค่อนข้างดี มีอุปกรณ์ครบ แต่มีบางส่วนถอดกระจก มองหลังออก เพราะคิดว่าเกะกะ เรื่องการเร่งรีบในช่วงที่มีผู้โดยสารมากจะต้องรีบส่งผู้โดยสารให้ได้ เทียบมากที่สุดถึงต้องขับรถเร็ว บางครั้งต้องทำผิดกฎจราจรเช่น การย้อนศร ขับรถเร็วกว่าปกติ ฝ่าไฟแดง พฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมการเมาแล้วขับมีพบบ่อยบ้างในกลุ่มผู้ขับขี่ แต่โดยมากบอก ว่าไม่ได้ดื่มจนเมาไม่มีสติ อย่างไรก็ตามการเมาแล้วขับได้ทำให้ผู้ขับขี่รถเกิด อุบัติเหตุหลายครั้ง

4. การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ โดยสัมภาษณ์เกี่ยวกับแรงจูงใจในการเลือกทำ พฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่และการมีส่วนร่วมในการป้องกัน อุบัติเหตุในการขับขี่รถ ด้านแรงจูงใจในการเลือกทำพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ พบว่าผู้ขับขี่รถที่มีพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่สูงจะมีการเตรียมพร้อมทั้งเรื่องรถและตนเอง โดยมีการตรวจสอบสภาพรถ เรื่อง สัญญาณไฟเลี้ยว ไฟหน้า ระบบเบรก โช้ รถจะต้องมีกระจกมองหลัง ส่วนผู้ขับขี่เองก็จะ เตรียมพร้อมโดยไม่ดื่มเหล้า สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จะมีความระมัดระวังในการขับขี่ การเลี้ยวการแซง จะให้สัญญาณไฟ ต้องแน่ใจว่าปลอดภัยก่อนจึงทำ จะขับขี่รถตามกฎจราจร โดยให้เหตุผลว่า จะทำให้ปลอดภัย เพื่อป้องกันตนเองไม่ยอมให้เกิดอุบัติเหตุ ถ้าเกิดอุบัติเหตุต้องหยุดงาน เสีย รายได้ ไม่อยากให้คนรอบข้างเสียใจ และตนเองมีคนที่ต้องรับผิดชอบ ถ้าขับขี่ไม่ระมัดระวังแล้วเกิดอุบัติเหตุทำให้บาดเจ็บ พิการหรือตาย จะมีปัญหาตามมามากมาย ซึ่งแตกต่างจากผู้ขับขี่ รถที่มีพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ต่ำที่ไม่ตรวจสอบความพร้อมของรถ บางครั้งขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ไม่ให้สัญญาณ ไฟเลี้ยว บางคนดื่มเหล้าระหว่างการขับขี่ โดยให้เหตุผลว่าขณะนั้นไม่คิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดว่าไม่น่าจะเป็นอะไร ไม่กลัวว่าจะเกิดอุบัติเหตุ เพราะเชื่อว่าขับรถมานานควบคุมได้ ทั้งนี้ อธิบายได้ว่าผู้ขับขี่รถที่มีพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่

สูง เป็นผู้ที่ทราบถึงอันตราย รับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุทำให้มีทัศนคติที่จะ ป้องกันตนเองไม่ให้เกิดอุบัติเหตุนอกจากนี้ยังมี ความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ในการขับขี่ไม่ยอมให้ ผู้โดยสารได้รับอุบัติเหตุ เป็นห่วงคนที่ต้องรับผิดชอบในครอบครัว มีความ รับผิดชอบต่อตนเอง และสังคม จึงเลือกที่จะทำพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ซึ่ง ผลการศึกษาสอดคล้องกับ ผลการวิจัยของกองสุขศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข (2562: 66, 76-77) ได้ศึกษาเรื่องมิติทางสังคม วัฒนธรรมของพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมการใช้หมวกนิรภัย ใน จังหวัดสงขลา ที่พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถที่มีทัศนคติถึงความปลอดภัยใน การขับขี่ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอายุมากมีครอบครัวและต้องรับผิดชอบจะมีพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมการขับขี่ที่ค่อนข้างระมัดระวัง เช่นไม่ ขับรถเร็ว หรือทำผิดกฎจราจร โดยให้เหตุผลว่าต้องป้องกันอันตรายต่อตนเองและผู้โดยสาร ด้วย เพราะถ้าเกิดอะไรขึ้นมาต้อง รับผิดชอบ สำหรับเรื่องกรรมมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุใน การขับขี่รถ พบว่าผู้ขับขี่รถที่มีพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมป้องกัน อุบัติเหตุในการขับขี่สูง ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เคยมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถ แม้ว่าบางคนไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรม แต่ ทุกคนมีความสนใจและอยากให้มีการอบรม และยินดีเข้าร่วมกิจกรรม ส่วนผู้ขับขี่รถที่มีพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุใน การขับขี่ต่ำจะไม่เคยมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุและส่วน ใหญ่ไม่ยอมเข้าร่วมกิจกรรม

### ข้อเสนอแนะของการวิจัย

1. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถ โดย ศึกษาปัจจัยด้านอื่นๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรม การมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ เช่น ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ด้านอื่นๆ มิติทางสังคม วัฒนธรรม สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น

2. ควรศึกษาพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถ ในเชิงคุณภาพให้ มากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันยังมีการศึกษากันน้อย ซึ่งการศึกษาเชิงคุณภาพ สามารถให้ข้อมูลที่ชัดเจน สะท้อนให้เห็นปัญหาที่แท้จริง นำสู่การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ โดยศึกษาเพิ่มเติม โดยสัมภาษณ์เจาะลึกในเรื่องความคิดเห็นเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร แนวทางใน การป้องกันและแก้ไข ปัญหาที่ที่สามารถนำมาปฏิบัติได้จริงตามมุมมองของผู้ขับขี่และการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาที่ผู้ขับขี่ ความต้องการให้หน่วยงาน ภาครัฐหรือเอกชนให้ การสนับสนุนในกิจกรรมใดบ้าง เพื่อค้นหาแนวทางในการป้องกันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อไป

3. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถ ในกลุ่ม ผู้ใช้รถกลุ่มอื่นๆ เช่น กลุ่มนักเรียน นักศึกษา ผู้ใช้แรงงาน เป็นต้นและ ควรมี การศึกษาพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ใช้รถประเภทอื่นๆ เช่น รถ กระบะ รถบรรทุก เป็นต้น

4. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถ ในจังหวัด อื่นๆที่มีปัญหาอุบัติเหตุจราจรทำให้ ทราบถึงภาพรวมอันเป็นปัญหาของประเทศ เพื่อหาแนวทาง ป้องกันและแก้ไขปัญหาต่อไป

### เอกสารอ้างอิง

กระทรวงสาธารณสุข. (2562). กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. กองสุขศึกษา มิติทางสังคม วัฒนธรรมของพฤติกรรมกรรมใช้หมวก นิรภัย กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภา ลาดพร้าว.

การจัดเตรียมข้อมูลสำหรับวิเคราะห์ด้วยคอมพิวเตอร์, (ม.ป.ป.). สืบค้นจาก <https://bit.ly/2CTATdj>. เทศบาลเมืองไร่จึง (ม.ป.ป.).

แผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศ. สืบค้นจาก <https://bit.ly/20QIU7K>

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2561). ระบบบริหารจัดการวิทยานิพนธ์ TUE-Thesis. สืบค้นจาก <http://tuethesis.library.tu.ac.th/>.

กาญจนา ทองทั่วและคณะ. (2555). โครงการกระบวนการสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัยทางถนนของนักศึกษา และชุมชนรอบมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะที่ 1. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการ ความปลอดภัยทางถนน สำนักงานกองทุน สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.

กานต์พิชชา หนูบุญ. (2557). ผลของ โปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกัน อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของ นักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา, วิทยานิพนธ์ ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขภาพและการส่งเสริม สุขภาพ. มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

คมชาญ ไชโยแสง. (2560). ผลของการ เสริมสร้างพลังอำนาจในการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของวัยรุ่น ตำบลหนองไผ่ อำเภอยางชุมน้อย จังหวัดขอนแก่น, วิทยานิพนธ์ปริญญา สาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาภาวะ ผู้นำและนวัตกรรมจัดการสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย, วิทยาลัยบัณฑิตเอเชีย

เจมส์ แอล เครตัน. (2543). คู่มือการมี ส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการตัดสินใจของชุมชน, แปลโดย ศ.นพ.วันชัย วัฒนศัพท์, นนทบุรี : ศูนย์สันติวิธีเพื่อการ พัฒนาประชาธิปไตย.

ธีรยุทธ์ ลีโคตร และคณะ. (2558). บทบาทของชุมชนในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอ โกลสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม, วารสาร การเมืองการปกครอง ปีที่ 5 ฉบับที่ 2 มีนาคม-สิงหาคม, วิทยาลัยการปกครอง, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.

นพดล บำรุงกิจ. (2560). “พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

สิทธิฤทธิ์ ชื่นฤทธิ์. (2550). ความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมการใช้บริการที่มีต่อแนวโน้มพฤติกรรมการใช้งาน ระบบ GPRS ในโครงข่ายของ บริษัท ทู คอร์ปอเรชั่น จำกัด ในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานคร. (สารนิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, คณะบริหารธุรกิจ, สาขาการจัดการ.

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้าง วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : [http:// www.thairsc.com](http://www.thairsc.com) สืบค้น 26 พฤษภาคม 2563.

อลิสา จันทร์. (2559). เรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา วิทยาลัยเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี ” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.