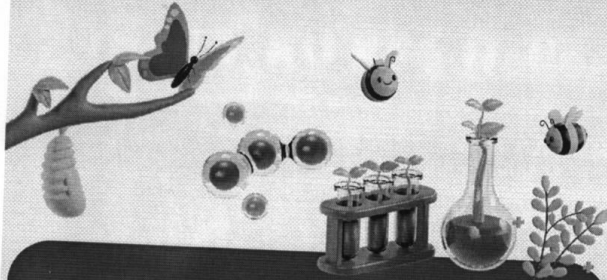


การประชุมวิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 20

The 20th KU KPS National Conference

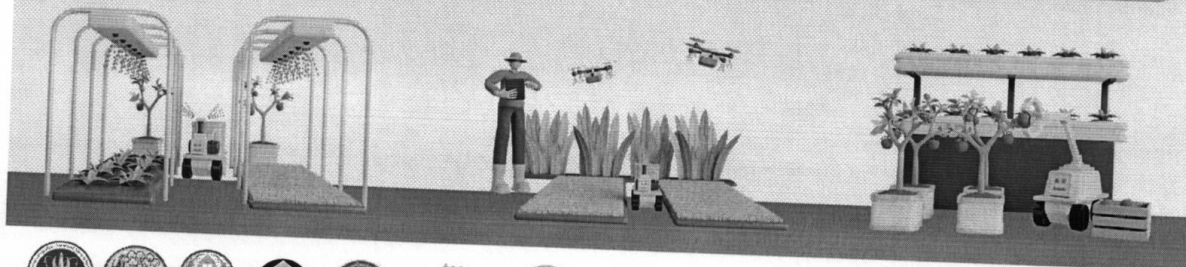
📅 วันที่ 7-8 ธันวาคม 2566 📍 ณ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน



PROCEEDINGS

ผลงานงานทางวิชาการ 9 สาขา

1. สาขาพืชและเทคโนโลยีชีวภาพ
2. สาขาสัตว์และสัตวแพทย์
3. สาขาวิศวกรรมศาสตร์
4. สาขาศึกษาศาสตร์และพัฒนศาสตร์
5. สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
6. สาขาวิทยาศาสตร์สุขภาพและการกีฬา
7. สาขาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ
8. สาขาส่งเสริมการเกษตรและธุรกิจเกษตร
9. สาขาการท่องเที่ยว นวัตกรรมบริการ และการสื่อสารระหว่างวัฒนธรรม



ดีไฮโดรจิเนชันของเอทานอลไปเป็นอะซิโตนไฮโดรเจนตัวเร่งปฏิกิริยาคอปเปอร์

และเชิงคั่นตัวรองรับซิลิกาและอะลูมินา.....	2277
ผลของการเชื่อมข้อมต่อความแข็งแรงและโครงสร้างจุลภาคของรอยเชื่อมท่อเหล็กกล้าคาร์บอน.....	2287
สมบัติการกำบังรังสีแกมมาของระบบแก้วไนโอเบียมบอเรต.....	2294
การปรับปรุงซีโอไลท์เอที่ได้จากถ่านล่อยเพื่อใช้เป็นตัวเร่งปฏิกิริยาสำหรับเอสเทอร์ฟิเคชันของเอทานอลและกรดแลคติกไปเป็นเอทิลแลคเตท.....	2303
ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการวัดอุณหภูมิร่างกายโดยเครื่องวัดอุณหภูมิแบบไม่สัมผัสที่ไรที่จุดคัดกรอง.....	2312
การพัฒนากระบวนการบริหารลานจอดรถและชำระเงินด้วยเทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง.....	2333
ระบบโครงข่ายบริหารจัดการห้องแยกโรคแพร่กระจายเชื้อทางอากาศ วิธีใหม่.....	2343

สาขาศึกษาศาสตร์และพัฒนศาสตร์

ผลการศึกษารูปแบบการฝึกทักษะงานเชื่อมตามแนวคิดทฤษฎี 21 วัน เปลี่ยนนิสัยของ แมกซ์เวล มอลท์ ในรายวิชางานประกอบโครงสร้างในงานเมคคาทรอนิกส์ รหัสวิชา 30127-0002.....	2350
--	------

สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

ความพึงพอใจของนักศึกษาในการจัดการเรียนการสอนของ สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์.....	2361
ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้ารับ-ส่งนักศึกษาของมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์.....	2376
พฤติกรรมการใช้อินเทอร์เน็ตของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์.....	2388
ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการเลือกตั้งท้องถิ่นของนักศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์.....	2398
พฤติกรรมการเรียนรู้ของนักศึกษาสาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์.....	2409
การมีส่วนร่วมในการเลือกตั้งท้องถิ่นของนักศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์.....	2419
พฤติกรรมในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์.....	2428
พฤติกรรมการปรับตัวด้านสังคมยุคหลังโควิดของนักศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์.....	2436
การมีส่วนร่วมทางการเมืองของประชาชนในเขตเทศบาลตำบลวังโป่ง กรณีศึกษาการเลือกตั้งนายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลวังโป่ง อำเภอวังโป่ง จังหวัดเพชรบูรณ์.....	2444

**พฤติกรรมในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์**
Behavior in Using Motorcycles of Students in the Faculty of Humanities and Social Sciences,
Phetchabun Rajabhat University

pongphop ปิยะโกศล¹, ณัฐพงษ์ บุญเตย¹,ธีรภัทร กิจจารักษ์²,อรุณ สอนใจ²,
โดมธราดอล อนันตสาน²,กฤษฎาภรณ์ ยุงทอง²,จิรโรจน์ บุญราช² และ กมลวิษ ลอยมา²
Pongphop Piyakoson¹, Natthaphong buntoei¹, Teeraphat Kitjarak², Arun Sonchai²,
Domtharadol Anantasan², Kritsadakon Yoongtong², Chirarot Boonrat² and Kamolvit Loima²

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์ เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ชั้นปีที่ 1-4 ปีการศึกษา 2566 จำนวน 280 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามออนไลน์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน วิเคราะห์ข้อมูลจากคำถามปลายเปิดด้วยวิธีสรุปและพรรณนาโวหาร

ผลการวิจัย พบว่า พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}$ = 3.63) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมากทั้งสองด้าน คือ ด้าน การปฏิบัติตามกฎจราจร ($\bar{X}$ = 3.65) รองลงมา ด้านการตรวจสภาพรถ ($\bar{X}$ = 3.61) ตามลำดับ ข้อเสนอแนะ มหาวิทยาลัยควรบรรจุหลักสูตรความปลอดภัยในการขับขี่ให้เป็นวิชาการเรียนการสอนที่เป็นรูปแบบการปฏิบัติ และให้ความรู้ และปรับเปลี่ยนความคิดต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย การเปิดไฟเลี้ยว การขับรดด้วยความเร็วที่เหมาะสม และจัดให้มีการติดตามและจัดการเรื่องการป้องกันและรับมือการเกิดอุบัติเหตุ

คำสำคัญ : พฤติกรรม, รถจักรยานยนต์, นักศึกษา

¹ นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์

Students of Public Administration Program in Faculty of Humanities and Social sciences, Phetchabun Rajabhat University

² อาจารย์ประจำสาขาวิชา รัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์

Instructor of Public Administration Program in Faculty of Humanities and Social sciences, Phetchabun Rajabhat University

Abstract

This research aims to study the motorcycle driving behavior of students in the Faculty of Humanities and Social Sciences. Data were collected from 280 students across all four academic years during the academic year 2023. The tool used was an online questionnaire. Statistical analysis methods included frequency distribution, percentage, mean, and standard deviation. Additionally, data from open-ended questions were analyzed using summary and descriptive methods.

The research findings indicated that the motorcycle driving behavior of students in the Faculty of Humanities and Social Sciences was generally high ($\bar{X}$ = 3.63). When considering each aspect, it was found to be at a high level in two areas: compliance with traffic rules ($\bar{X}$ = 3.65), followed by vehicle inspection ($\bar{X}$ = 3.61). For the suggestions: Universities should consider incorporating a driving safety course into their curriculum to provide practical and comprehensive knowledge. Furthermore, there is a need to change the mindset regarding motorcycle use, especially wearing a helmet, using turn signals, and driving at reasonable speeds. Moreover, institutions should establish monitoring and management systems for accident prevention and response.

Keyword: behavior, motorcycle, student

E-mail address: st631102169208@pcru.th

บทนำ

องค์การอนามัยโลก ระบุว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนกลายเป็นสาเหตุที่ทำร้ายรุ่นทั่วโลกละชีวิตมากที่สุด และจากข้อมูล Global Report ของ WHO ปี 2018 ระบุว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับสองของโลกโดยมีผู้เสียชีวิต 36.2 คนต่อประชากร 100,000 คนต่อปี ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างพ.ศ.2562-2564 ของประเทศไทย พบกลุ่มเยาวชนช่วงอายุระหว่าง 19 – 22 ปี เป็นช่วงอายุที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด รองลงมาคือช่วงอายุระหว่าง 10 -14 ปี ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถบรรทุกขนาดเล็ก โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย คือ การสร้างการรับรู้และความเข้าใจให้ตระหนักถึงภัยอันตรายของอุบัติเหตุและรูปแบบมาตรการสร้างความปลอดภัยควรประกอบด้วยการรณรงค์ เพื่อสร้างจิตสำนึกและการปลูกฝังวินัยจราจรให้กับเด็กเยาวชน (กิตติวัฒน์ ชัดศรีโพธิ์, 2557) นอกจากนี้ ประเด็นการสร้างจิตสำนึก ทักษะที่ดีแสดงให้เห็นว่าการมีทัศนคติที่ไม่ดีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง ในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่นเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (กาญจน์กรรณ สุอังคะ, 2559)

อุบัติเหตุเกิดจากหลายปัจจัย โดย กาญจน์กรรณ สุอังคะ (2559) ที่ได้กล่าวไว้ว่า โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าร้อยละ 95 เกิดจากปัจจัยด้านบุคคลที่เป็นพฤติกรรมส่วนตัว และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มวัยรุ่นที่เป็นช่วงวัยศึกษาตนเอง ขอบความตื่นตันท่าภัย และต้องการหา ประสบการณ์ที่มีความเสี่ยง จึงมีพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความประมาท รวมถึงการไม่สวมหมวกนิรภัย

ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การตีของมีนเมา การฝ่าฝืนกฎจราจรขณะขับขี่ และการขับขี่ด้วยความเร็วสูง จากการสำรวจข้อมูลขององค์การอนามัยโลก ปี 2561 พบว่าอุบัติเหตุบนถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ในเด็ก และเยาวชนทั่วโลก ดังนั้นการหาวิธีป้องกัน โดยการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ปลอดภัย และไม่ประมาทจะสามารถ ลดความรุนแรง การสูญเสีย และความพิการได้ (องค์การอนามัยโลก, 2561)

ผู้วิจัยจึงสนใจ ทำการศึกษา ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์ ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มวัยรุ่น เพื่อศึกษาระบบในการจัดระเบียบความปลอดภัยที่มีต่อนักศึกษา ในการใช้รถจักรยานยนต์ ว่ามีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร มากน้อยเพียงใด เพราะมีนักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุภายในเส้นทางไปกลับมหาวิทยาลัยผู้วิจัยจึงมีความต้องการที่จะศึกษา ว่าการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจรหรือไม่ รวมถึงการศึกษานวัตกรรมในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

วิธีการวิจัย

การวิจัยการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา โดยให้นักศึกษาในคณะแต่ละสาขาคำตอบแบบสอบถาม ข้อมูลทั่วไป คือ เพศ และมีใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และสอบถาม พฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์และพฤติกรรมด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ นักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์ ภาคปกติ ปีที่ 1-4 ปีการศึกษา 2566 จำนวน 929 คน โดยหาขนาดกลุ่มตัวอย่างจากการใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane, 1973) ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง 280 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามออนไลน์ แบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

แบบสอบถามส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นลักษณะตรวจสอบรายการ ประกอบด้วย เพศ สาขาวิชา ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ว่ามีหรือไม่มี

แบบสอบถามส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับ การใช้รถจักรยานยนต์บนท้องถนนของนักศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์ โดยแบ่งเป็น 2 ด้าน 1) ด้านพฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎจราจร มีทั้งหมด 7 ข้อ 2) ด้านพฤติกรรมตรวจสอบสภาพรถ มีทั้งหมด 6 ข้อ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ขอความร่วมมือจากนักศึกษาทุกชั้นปี ของคณะมนุษยและสังคมศาสตร์ เพื่อเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามแบบสอบถาม โดยผู้วิจัยได้เก็บข้อมูล จำนวนทั้งสิ้น 280 คน โดยหาขนาดกลุ่มตัวอย่างจากการใช้สูตรของทาโรยามาเน่ (Taro Yamane, 1973) และเก็บข้อมูลตามแบบสอบถามออนไลน์จนครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่าง

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้วยค่าความถี่ และค่าร้อยละ
2. การวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ โดยการวิเคราะห์ตามค่าสถิติ โดยมีลำดับขั้นตอนการวิเคราะห์ ดังนี้
 - 2.1 โดยลักษณะข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ ซึ่งมี ความหมาย และเกณฑ์การให้คะแนนตามเกณฑ์ของบุญชม ศรีสะอาด. (2545) ดังนี้

ความพึงพอใจระดับมากที่สุด	ให้	5	คะแนน
ความพึงพอใจระดับมาก	ให้	4	คะแนน
ความพึงพอใจระดับปานกลาง	ให้	3	คะแนน
ความพึงพอใจระดับน้อย	ให้	2	คะแนน
ความพึงพอใจระดับน้อยที่สุด	ให้	1	คะแนน

นำข้อมูลที่ได้ไปประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์ และแปลความหมายของค่าเฉลี่ยโดยเปรียบเทียบกับเกณฑ์ 5 ระดับ ดังนี้

4.51 – 5.00	หมายถึง	ระดับมากที่สุด
3.51 – 4.50	หมายถึง	ระดับมาก
2.51 – 3.50	หมายถึง	ระดับปานกลาง
1.51 – 2.50	หมายถึง	ระดับน้อย
1.00 – 1.50	หมายถึง	ระดับน้อยที่สุด

- 2.2 ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัย

จากผลการวิจัย การศึกษาพฤติกรรมในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่เป็น เพศหญิง 154 คน คิดเป็นร้อยละ 55 และส่วนใหญ่กำลังศึกษา สาขาวิชานาฏศิลป์และศิลปะการแสดง 30 คน คิดเป็นร้อยละ 10.71 และพบว่าส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 76.07 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 23.93

2.การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ พฤติกรรม
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์	3.54	0.91	มาก
2. ท่านมองกระจกมองข้างก่อนเลี้ยว	3.77	1.11	มาก
3. ท่านเปิดไฟเลี้ยวหรือให้สัญญาณมือก่อนเลี้ยว	3.71	1.03	มาก
4. เมื่ออยู่ในเขตชุมชน ท่านใช้รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	3.68	1.08	มาก
5. ท่านจอดรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ที่กฎหมายกำหนด	3.64	1.02	มาก
6. ท่านขับรถในมหาวิทยาลัยด้วยความระมัดระวัง	3.72	1.09	มาก
7. ท่านให้เพื่อนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คน	3.50	1.15	มาก
ภาพรวม	3.65	1.05	มาก

จากตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า พฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.65$ S.D.=1.05) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียงจากมากไปหาน้อย ได้ดังนี้ ท่านมองกระจกมองข้างก่อนเลี้ยว รองลงมา ท่านขับรถในมหาวิทยาลัยด้วยความระมัดระวัง, ท่านเปิดไฟเลี้ยวหรือให้สัญญาณมือก่อนเลี้ยว, ท่านเมื่ออยู่ในเขตชุมชนใช้รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง, ท่านจอดรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ที่กฎหมายกำหนด, ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และสุดท้าย ท่านใช้รถจักรยานยนต์ให้เพื่อนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คน

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ด้านการตรวจสอบสภาพรถ

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ด้านการตรวจสอบสภาพรถ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ พฤติกรรม
1. ท่านตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์และเกียร์ก่อนขับ	3.56	1.10	มาก
2. ท่านเปลี่ยนน้ำมันเครื่องตามรอบที่ข้างระบุ	3.65	1.16	มาก
3. ท่านตรวจเช็คสภาพไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยวและไฟเบรกก่อนขับ	3.59	1.11	มาก
4. ท่านให้ช่างตรวจสอบสภาพและซ่อมแซมรถเมื่อพบความผิดปกติเพียงเล็กน้อย	3.63	1.09	มาก
5. ท่านปรับกระจกส่องหลังให้มองเห็นชัดทุกครั้งก่อนขับ	3.62	1.13	มาก
6. ท่านตรวจเช็คสภาพยางรถและล้อยางก่อนขับ	3.63	1.07	มาก
รวม	3.61	1.11	มาก

จากตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ด้านการตรวจสอบสภาพรถ ภาพรวมอยู่ในระดับ ($\bar{X}$ = 3.61 S.D.=1.11) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียงจากมากไปหาน้อย ได้ดังนี้ ท่านเปลี่ยนน้ำมันเครื่องตามรอบที่ข้างระบุ ท่านตรวจเช็คสภาพยางรถและล้อยางก่อนขับ ท่านปรับกระจกส่องหลังให้มองเห็นชัดทุกครั้งก่อนขับ ท่านให้ช่างตรวจสอบสภาพและซ่อมแซมรถเมื่อพบความผิดปกติเพียงเล็กน้อย ท่านตรวจเช็คสภาพไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยวและไฟเบรกก่อนขับ สุดท้ายท่านตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์และเกียร์ก่อนขับ

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ พฤติกรรม
1. ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร	3.65	1.05	มาก
2. ด้านการตรวจสอบสภาพรถ	3.61	1.11	มาก
รวม	3.63	1.08	มาก

จากตารางที่ 3 พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}$ = 3.63) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมากทั้งสองด้าน คือ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร ($\bar{X}$ = 3.65) รองลงมา พฤติกรรมด้านการตรวจสอบสภาพรถ ($\bar{X}$ = 3.61) ตามลำดับ

การอภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ใน 2 ด้าน คือ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรและด้านการตรวจสภาพรถ อภิปรายผลการวิจัยดังนี้

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร มีพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก เป็นเพราะนักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะก่อนเปลี่ยนช่องทางเดินรถหรือเลี้ยว นักศึกษามองกระจกมองข้างก่อนเลี้ยวและเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวเสมอ รวมถึงขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนดสอดคล้องกับ ลักษณะนิยมนุญขาวและคณะ (2565) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ระบบการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนและผู้ปกครองในโรงเรียนเครือข่ายมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี พบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติได้เหมาะสมคือ มองกระจกมองข้างก่อนเลี้ยว ลดความเร็วเมื่อขับถึงทางแยก และไม่ขับขี่รถในขณะมีเมามา มากที่สุดร้อยละ 82.02 ไม่ปรับแต่งรถจักรยานยนต์หรือแต่งท่อเสียงดัง ร้อยละ 73.16 จอดรถในพื้นที่ที่โรงเรียนกำหนดไว้ ร้อยละ 67.42 รวมถึงนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์ สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เสมอเป็นเพราะนักศึกษาตระหนักถึงการสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ สอดคล้องกับ บรรจง พลไชย (2557) ได้วิจัยเรื่อง ความคิดเห็นและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาลมหาวิทยาลัยนครพนม พบว่า ความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัยโดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 3 อันดับแรก ได้แก่ หมวกนิรภัยที่ดีต้องได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ด้านการตรวจสภาพรถ มีพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก เป็นเพราะ นักศึกษาตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์ เช่น เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องตามรอบที่ช่างระบุ ตรวจเช็คสภาพยางรถและล้อรถก่อนขับ ตรวจเช็คสภาพไฟหน้า ไฟท้ายไฟเลี้ยวและไฟเบรกก่อนขับ มีการปรับกระจกส่องหลังให้มองเห็นชัดทุกครั้งก่อนขับ รวมถึงให้ช่างตรวจสภาพและซ่อมแซมรถเมื่อพบความผิดปกติเพียงเล็กน้อย สอดคล้องกับ ณฤดี พูลเกษมและคณะ (2564) ได้ทำการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยนครราชสีมา พบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย อยู่ในระดับมากเช่นเดียวกัน

ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาให้เหมาะสม มหาวิทยาลัยควรบรรจุหลักสูตรความปลอดภัยในการขับขี่ให้เป็นวิชาการเรียนการสอนที่เป็นรูปแบบการปฏิบัติและมีผู้เชี่ยวชาญมาให้ความรู้ และปรับเปลี่ยนความคิดต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย การเปิดไฟเลี้ยว การขับด้วยความเร็วที่เหมาะสม และจัดให้มีการติดตามผลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

เอกสารอ้างอิง

- กาญจน์กรรณ สุอังคะ. (2558). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. รายงานวิจัย. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- กิตติวัฒน์ ชัตรศรีโพธิ์. (2557). รูปแบบมาตรการการสร้างความปลอดภัยบนถนน กรณีศึกษา : ทางหลวงหมายเลข 24 อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี. วารสารวิจัยเพื่อการพัฒนาเชิงพื้นที่. 6(4). หน้า 110-125.
- ณฤดี พูลเกษมและคณะ. (2564). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยนครราชสีมา. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยปทุมธานี. 13(1). หน้า 203 – 214.
- บรรจง พลไชย. (2557). ความคิดเห็นและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาลมหาวิทยาลัยนครพนม. วารสารสุทธิปริทัศน์. 6(11). หน้า 81 – 92.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2545). การวิจัยเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 7 กรุงเทพฯ : สุวีริยะสาสน์.
- ลักษณะณีย์ บุญขาว และคณะ. (2565). ระบบการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนและผู้ปกครองในโรงเรียนเครือข่ายมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี. วารสารความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม. 31(2). หน้า 75 – 84.
- องค์การอนามัยโลก. (2561). 'ไทย' เสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แม้มีกฎหมายจราจรในเกณฑ์ดี. รายงานฉบับปี 2018 เป็นรายงานฉบับล่าสุดของ WHO ข้อมูล วันที่ 1 กุมภาพันธ์ แหล่งที่มา <https://www.sdgmove.com/2021/02/10/who-global-status-report-on-road-safety-2018/> สืบค้นเมื่อ 12 กันยายน 2566
- Taro Yamane. (1973). Statistics: An Introductory Analysis. New York: Harper and Row.