การศึกษาพฤติกรรมและความรู้ด้านความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน
A Study of Travel Behavior and Road Safety Knowledge of Students

พนิดา ฟักโต[1,*] และ วศิน เกียรติโกมล[2]

[1,2] สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี จ.กรุงเทพมหานคร
**Corresponding author; E-mail address: panida.fakto@mail.kmutt.ac.th*

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษารูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนและประเมินความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน โดยใช้กลุ่มตัวอย่างจากโรงเรียนวิสุทธรังษี จังหวัดกาญจนบุรี การศึกษานี้เก็บข้อมูลด้วยใช้แบบสอบถามออนไลน์ โดยข้อมูลที่สนใจครอบคลุมถึงลักษณะการเดินทางและการรับรู้เกี่ยวกับกฎการใช้รถใช้ถนนในด้านต่างๆ มีจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาทั้งสิ้น 423 คน ผลการศึกษาพบว่า รูปแบบการเดินทางที่นักเรียนที่ใช้เดินทางไปโรงเรียนมากที่สุดมีสองรูปแบบ คือ ผู้ปกครองรับ-ส่ง และใช้รถรับ-ส่งนักเรียน เป็นสัดส่วนร้อยละ 38.5 ทั้งสองรูปแบบ โดยมีนักเรียนใช้จักรยานยนต์เดินทางมาโรงเรียนเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.4 ซึ่งพบว่านักเรียนในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 56.5 จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ ระยะทาง ระดับชั้น เพศ อายุ ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการสอบถามถึงพฤติกรรมการเดินทางไป-กลับโรงเรียนของนักเรียน พบว่านักเรียนส่วนมากมีพฤติกรรมในการเดินทางเป็นไปอย่างถูกต้อง และจากการวิเคราะห์ผลจากแบบทดสอบประเมินความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางพบว่า เด็กนักเรียนมีความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์เป็นสัดส่วนมากที่สุด แต่มีความรู้เรื่องการเดินเท้าและการข้ามถนนเป็นสัดส่วนน้อยที่สุด

คำสำคัญ: ความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน, พฤติกรรมการเดินทางของนักเรียน, อุบัติเหตุทางถนน

Abstract

This research aims to study travel patterns to school and to assess students' perceptions of travel safety. This research uses samples from Wisuttharangsi school in Kanchanaburi by collecting data through a Google form. Information of interest includes the nature of travel and perceptions about various road rules. A total of 4 2 3 students responded to the questionnaire. The most common modes for school trips are traveling by personal vehicle with parents and traveling by school shuttle, at 38.5% each. There are 5.4% of students using motorcycles, of which 56.5% do not have a motorcycle license. From the analysis of the data, it is found that the factors affecting the travel style are distance, grade level, gender, age, ability to ride a motorcycle, and possession of a motorcycle driving license. From the questionnaire on the traveling behavior of the students to school, it was found that most of the students had the correct travel behavior. And from the analysis results of the knowledge assessment, it was revealed that the students were the most knowledgeable about the markers, but had little knowledge of pedestrians and pedestrian crossings.

Keywords: Road Accidents, Road Safety for Student, Student Travel Behavior

1. บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญ มีแนวโน้มผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงขึ้น โดยทั่วโลกต่างหันมาให้ความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากอุบัติเหตุทางจราจรเป็นอุบัติเหตุที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา และความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นสามารถส่งผลต่อร่างกายและสูญเสียทรัพย์สิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็กและเยาวชน ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาประเทศ ซึ่งปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่สามารถป้องกันหากทุกฝ่ายมีการร่วมมือในการป้องกันแก้ไขปัญหา จากสถิติการรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ปี 2561 ไทยอยู่ในอันดับ 2 ของโลกและสูงเป็นอันดับ 1 ของกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ สาเหตุส่วนใหญ่ คือความประมาท ขาดวินัยการจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถย้อนศร เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดกว่า 1 แสนคนต่อปี [1] จากสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุแบ่งตามระดับชั้น เพศ อายุของเด็กไทย พบว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับ 1 ของกลุ่มเด็กอายุ 10-14 ปี สาเหตุหลักมาจากรถจักรยานยนต์ ทั้งการขับขี่ก่อนวัย เมาแล้วขับ ขับเร็ว และไม่ใส่หมวกนิรภัย แม้ว่าพ.ร.บ.จราจรทางบก จะห้ามไม่ให้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ และอายุ 15-18 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้แต่เครื่องยนต์ต้องใหญ่ไม่เกิน 110 ซีซี ในทางปฏิบัติกฎระเบียบนี้ถูกละเลยทั้งสังคมไม่ว่าจะเป็นครอบครัว โรงเรียน ผู้นำท้องถิ่น ตำรวจ หรือแม้แต่นักวิชาการเอง [2] หากมีนโยบายที่ส่งเสริมความปลอดภัยและกฎระเบียบข้อบังคับ จะมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น [3]

โรงเรียนจึงควรมีบทบาทในการส่งเสริมความปลอดภัยในชีวิตให้กับเด็กในด้านวิชาการ โดยปรับกระบวนการเรียนรู้ให้มีความน่าสนใจ และรณรงค์ช่วยกันลดพฤติกรรมการขับขี่มอเตอร์ไซค์ก่อนวัย 15 ปี ซึ่งเป็นภารกิจร่วมของครอบครัว โรงเรียน ชุมชน และตำรวจ คือการให้องค์ความรู้ การจัดระบบการเดินทางให้นักเรียนที่มีประสิทธิภาพ และพัฒนากฎระเบียบในโรงเรียน เพื่อให้นักเรียนเกิดความเข้าใจ และหลีกเลี่ยงพฤติกรรมการขับขี่มอเตอร์ไซค์ก่อนวัยอันควร ซึ่งการจัดการสอนสวัสดิศึกษา (Safety Education) จะส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของนักเรียนทั้งด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติที่ดีขึ้น [4] และนอกจากนี้ปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดลง ทางโรงเรียนต้องมีการผลักดันงานความปลอดภัยทางถนนเข้าสู่ระบบการเรียนการสอน [5]

งานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นศึกษารูปแบบการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางของนักเรียน และประเมินความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน เพื่อนำผลการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาความรู้ด้านความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับนักเรียนให้มีประสิทธิผลต่อไป การศึกษานี้ใช้กรณีศึกษาของโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในอำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นโรงเรียนขนาดใหญ่พิเศษและเป็นโรงเรียนประจำจังหวัดกาญจนบุรี มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายเนื่องจากนักเรียนเดินทางมาโรงเรียนจากต่างพื้นที่ ทางผู้วิจัยจึงเลือกโรงเรียนมัธยมศึกษาดังกล่าวมาเป็นกรณีศึกษา

2. วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

2.1 เพื่อศึกษารูปแบบการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางของนักเรียน
2.2 เพื่อประเมินความรู้ความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน

3. วิธีการดำเนินงานวิจัย

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการสำรวจข้อมูลในครั้งนี้คือนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาของโรงเรียนวิสุทธรังสี เป็นโรงเรียนขนาดใหญ่พิเศษและเป็นโรงเรียนประจำจังหวัดกาญจนบุรี ตั้งอยู่ในอำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี โดยมีนักเรียนรับดับชั้นมัธยมศึกษาจำนวน 4,003 คน (ปีการศึกษา 2564) [6] โดยมีการใช้สูตรของ Weiers [7] คำนวณหาขนาดของตัวอย่าง ดังแสดงในสมการที่ (1)

$$n = \frac{NZ^2p(1-p)}{Ne^2+Z^2p(1-p)} \quad (1)$$

โดยที่

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

N = ขนาดของประชากร

Z = ค่า Z ซึ่ง ±Z จะสอดคล้องกับระดับความเชื่อมั่นที่ต้องการ

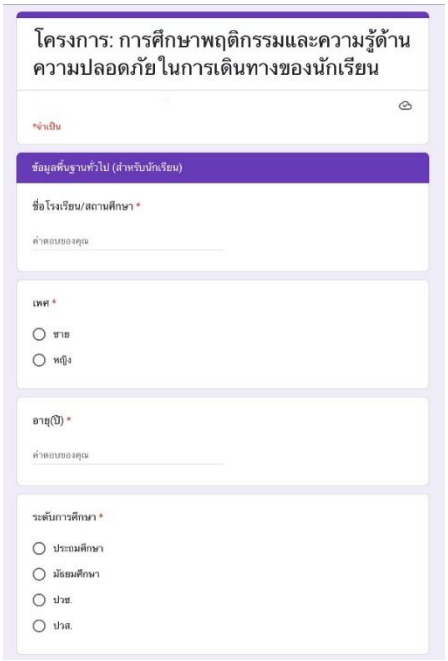
p = ค่าประมาณของสัดส่วนประชากรที่ต้องการ (ในที่นี้ใช้สัดส่วนตัวอย่างคือ p เนื่องจากไม่ทราบว่าค่าของ π เป็นเท่าใด และกรณีที่อนุรักษ์ที่สุดจะให้ p = 0.5 แต่ถ้าหากทราบค่าของ π หรือค่าของ p แล้วแต่กรณีก็ให้ใช้ค่าของ π หรือค่าของ p นั้นโดยตรง)

e = ค่าความคลาดเคลื่อนสูงสุดที่ยอมรับได้

ในที่นี้กำหนดความเชื่อมั่นไว้ที่ 95% และกำหนดค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ไม่เกิน 0.05 จะคำนวณได้ขนาดของตัวกลุ่มตัวอย่าง 351 คน สำหรับการศึกษานี้ได้รับการตอบแบบสอบถามจากนักเรียนโรงเรียนวิสุทธรังสีจำนวนทั้งสิ้น 423 คน (มากกว่า 351) ข้อมูลที่สำรวจมาได้จึงมีความเหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการศึกษา

3.2 เครื่องมือในการวิจัย

การสำรวจข้อมูลจะใช้แบบสอบถามออนไลน์ (Google Form) เพื่อความสะดวกสบายในการจัดเก็บข้อมูล ดังแสดงในรูปที่ 1 จากแบบสอบถามประกอบด้วยข้อมูล 4 ส่วนดังนี้



รูปที่ 1 แบบสอบถามออนไลน์ (Google Form) ที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานทั่วไป ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ความสามารถในการขับขี่ และใบอนุญาตขับขี่

ส่วนที่ 2 ลักษณะการเดินทางไปโรงเรียน ประกอบด้วย ระยะทางจากบ้านมาโรงเรียน และรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียน

ส่วนที่ 3 แบบทดสอบการปฏิบัติพฤติกรรมการเดินทางของนักเรียน เป็นแบบสอบถามที่วัดพฤติกรรมการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน โดยคำถามจะประกอบด้วย พฤติกรรมการเดินข้ามถนน พฤติกรรมการเดินริมถนน พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการเดินทางโดยรถโดยสาร

ส่วนที่ 4 แบบทดสอบความเข้าใจในเรื่องกฎจราจรเบื้องต้น เพื่อประเมินความรู้ความเข้าใจเรื่องกฎจราจรเบื้องต้น โดยคำถามจะประกอบด้วย

1. ป้ายสัญลักษณ์บนท้องถนนจำนวน 3 ข้อ
   - ป้ายระวังคนข้ามถนน (โรงเรียน)
   - ป้ายทางข้ามรถไฟ
   - ป้ายทางข้ามม้าลาย
2. สัญญาณไฟจราจรจำนวน 3 ข้อ
   - หมายความของสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง
   - หมายความของสัญญาณไฟจราจรสีเขียว
   - หมายความของสัญญาณไฟจราจรสีแดง
3. การเดิน-ข้ามถนน จำนวน 3 ข้อ
   - ถ้าไม่มีทางเท้าควรเดินทางตามถนนอย่างไร
   - ก่อนข้ามถนนควรจะปฏิบัติตนอย่างไร
   - หากไม่มีทางข้ามม้าลายสถานที่ใดเป็นที่ปลอดภัยที่สุดในการข้ามถนน
4. การโดยสารที่ปลอดภัย จำนวน 3 ข้อ
   - นักเรียนควรลงจากรถรถยนต์ด้านไหนถึงจะปลอดภัย
   - ใครปฏิบัติตนเป็นผู้โดยสารที่มีความปลอดภัยมากที่สุด
   - การขึ้น-ลงรถโดยสาร ควรเลือกขึ้น-ลงรถที่ใด

5. การสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย จำนวน 3 ข้อ
   - ข้อใดคือประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยอย่างแท้จริง
   - หมวกนิรภัยแบบใดมีความปลอดภัยมากที่สุด
   - ข้อใดไม่ใช่ประโยชน์ของการคาดเข็มขัดนิรภัย
6. กฎจราจรเบื้องต้นในการขับขี่ จำนวน 5 ข้อ
   - ข้อใดคือความสำคัญของกฎหมายจราจรทางบก
   - ใครปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างถูกต้องที่สุด
   - ข้อใดผิดกฎจราจร
   - ข้อใดเป็นข้อห้ามของผู้ขับขี่รถ
   - ข้อใดถูกต้อง

4. ผลการศึกษา

4.1 ข้อมูลทั่วไป

จากการตอบแบบสอบถามของนักเรียนโรงเรียนวิสุทธรังสีจำนวนทั้งสิ้น 423 คน พบว่ามีการตอบแบบสอบถามของนักเรียนในทุกระดับชั้นมัธยมศึกษา มีอายุอยู่ในช่วง 12-19 ปี มีความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 265 คน มีเด็กที่อายุต่ำกว่า 15 ปี สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้จำนวน 51 คน และมีเด็กที่อายุ 15 ปีขึ้นไป สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้จำนวน 211 คน ซึ่งนักเรียนในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีนักเรียนในกลุ่มนี้เพียง 24 คนเท่านั้น ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนนักเรียนที่มีความสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความสัมพันธ์กับการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

		ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	
		ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
เดินทา โดย	ไม่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	56	0
อายุ ต่ำกว่า 15 ปี	สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	51	0
มีสัดส่ ที่	ไม่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	102	0
อายุ 15 ปีขึ้นไป	สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	190	24

4.2 รูปแบบการเดินทางของนักเรียน

นักเรียนโรงเรียนวิสุทธรังสีส่วนใหญ่มีการเดินทางไปโรงเรียนโดยผู้ปกครองมารับ-ส่ง และรถรับ-ส่งนักเรียน ร้อยละ 38.5 รองลงมาใช้รถสาธารณะหรือรถประจำทาง และขี่จักรยานยนต์ ร้อยละ 13.0 และ 5.4 ตามลำดับ นักเรียนที่เดินและปั่นจักรยานมีเพียงร้อยละ 4.5 เท่านั้น ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 รูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนของนักเรียนโรงเรียนวิสุทธรังสี

รูปแบบการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ผู้ปกครองมารับ-ส่ง	163	38.5
รถสาธารณะ/รถประจำทาง	55	13.0
ขี่จักรยานยนต์	23	5.4
รถรับ-ส่งนักเรียน	163	38.5
เดิน/ปั่นจักรยาน	19	4.5
รวม	423	100.0

จากข้อมูลสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ ว่าส่งผลต่อรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนของเด็กนักเรียนหรือไม่ ข้อมูลมีทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงกลุ่ม โดยข้อมูลเชิงปริมาณผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน แล้วทดสอบความสัมพันธ์โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) โดยกำหนดให้ค่าเฉลี่ยของระยะทางในการเดินทางไปโรงเรียนมีความแตกต่างกัน ในแต่ละรูปแบบการเดินทาง เมื่อค่า p-value น้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05 มีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนข้อมูลเชิงกลุ่มผู้วิจัยนำเสนอข้อมูลในรูปแบบของจำนวนและค่าร้อยละ แล้วทดสอบความสัมพันธ์โดยใช้สถิติทดสอบ Pearson Chi-Square โดยกำหนดให้ค่าp-value น้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05 มีนัยสำคัญทางสถิติ [8] ซึ่งพบว่าข้อมูล 5 ตัวแปร ที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียน ได้แก่ ระยะทาง ระดับชั้น เพศ อายุ ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 3

ผู้วิจัยได้นำข้อมูลทั้ง 5 ตัวแปร มาทำการศึกษาว่าตัวแปรใดที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียน โดยกำหนดตัวแปรตาม (Y) คือ รูปแบบการเดินทางไปโรงเรียน และตัวแปรอิสระ (X) ประกอบด้วย ระยะทาง ระดับชั้น เพศ อายุ ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

จากตารางการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ ต่อรูปแบบการเดินทางของนักเรียนพบว่าค่าระดับนัยสำคัญของ ระยะทางในการเดินทางมาโรงเรียน (X_1) ระดับชั้น (X_2) เพศ (X_3) อายุ (X_4) ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (X_5) และ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (X_6) มีค่าระดับนัยสำคัญที่ต่ำกว่า 0.05 แสดงว่าตัวแปรดังกล่าวมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางมาโรงเรียน จากตารางที่ 3 แสดงให้เห็นว่านักเรียนที่เดินทางมาโรงเรียนโดยรถรับ-ส่งนักเรียนนั้นมีระยะทางในการเดินทางสูงที่สุดเป็นระยะทางเฉลี่ย 27.28 กิโลเมตร เมื่อพิจารณาตามระดับชั้น พบว่า ในกลุ่มนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นมีสัดส่วนการเดินทางโดยผู้ปกครองรับ-ส่งมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 47.8 กลุ่มนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายมีสัดส่วนการเดินทางโดยรถรับ-ส่งนักเรียนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 38.1 เมื่อพิจารณาตามเพศ พบว่า กลุ่มนักเรียนเพศหญิงมีสัดส่วนการเดินทางโดยผู้ปกครองรับ-ส่งมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 44.0 ในขณะที่กลุ่มนักเรียนเพศชายมีสัดส่วนการเดินทางโดยรถรับ-ส่งนักเรียนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 38.4 เมื่อพิจารณาตามช่วงอายุ พบว่ากลุ่มนักเรียนอายุต่ำกว่า 15 ปีมีสัดส่วนการเดินทางโดยผู้ปกครองรับ-ส่งมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 50.0 กลุ่มนักเรียนอายุ 15 ปีขึ้นไปมีสัดส่วนการเดินทางโดยรถ - เดินทางโดย

ตารางที่ 3 ความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ ต่อรูปแบบการเดินทางของนักเรียน

	รูปแบบการเดินทางมาโรงเรียน					รวม	p-value
	ผู้ปกครองมารับ-ส่ง , Y_1	รถสาธารณะ/รถประจำทาง , Y_2	ขี่จักรยานยนต์ , Y_3	รถรับ-ส่งนักเรียน , Y_4	เดิน/ปั่นจักรยาน , Y_5		
ระยะทางในการเดินทางมาโรงเรียน , X_1	9.71 (13.42)*	17.67 (18.24)*	13.70 (19.09)*	27.28 (18.64)*	0.39(0.39)*	17.31(18.39)*	0.000
ระดับชั้น , X_2							0.003
มัธยมศึกษาตอนต้น	64 (47.8)**	11 (8.2)**	1 (0.7)**	53 (39.6)**	5 (3.7)**	134 (100.0)**	
มัธยมศึกษาตอนปลาย	99 (34.3)**	44 (15.2)**	22 (7.6)**	110 (38.1)**	14 (4.8)**	289 (100.0)**	
เพศ , X_3							0.000
ชาย	64 (32.3)**	23 (11.6)**	19 (9.6)**	76 (38.4)**	16 (8.1)**	198 (100.0)**	
หญิง	99 (44.0)**	32 (14.2)**	4 (1.8)**	87 (38.7)**	3 (1.3)**	225 (100.0)**	
อายุ , X_4							0.003
ต่ำกว่า 15 ปี	55 (50.0)**	10 (9.1)**	0 (0.0)**	42 (38.2)**	3 (2.7)**	110 (100.0)**	
15 ปีขึ้นไป	108 (34.5)**	45 (14.4)**	23 (7.3)**	121 (38.7)**	16 (5.1)**	313 (100.0)**	
ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ , X_5							0.000
ไม่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	93 (58.9)**	11 (7.0)**	0 (0.0)**	52 (32.9)**	2 (1.3)**	158 (100.0)**	
สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้	70 (26.4)**	44 (16.6)**	23 (8.7)**	111 (41.9)**	17 (6.4)**	265 (100.0)**	
การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ , X_6							0.000
ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	159 (39.8)**	51 (12.8)**	13 (3.3)**	157 (39.3)**	19 (4.8)**	399 (100.0)**	
มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	4 (16.7)**	4 (16.7)**	10 (41.7)**	6 (25.0)**	0 (0.0)**	24 (100.0)**	

** ข้อมูลนำเสนอในรูปค่าเฉลี่ย (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน) และ **ข้อมูลนำเสนอในรูปจำนวน(ร้อยละ)*

4.3 พฤติกรรมการเดินทางของนักเรียน

จากข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางไป-กลับโรงเรียน ของนักเรียนพบว่านักเรียนมีพฤติกรรมการปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง โดยมีรายละเอียดของพฤติกรรมการเดินทางของนักเรียนในแต่ละสถานการณ์ ดังแสดงในตารางที่ 4 ซึ่งนักเรียนมีพฤติกรรมที่ปฏิบัติถูกต้องมากที่สุดคือนักเรียนจะให้รถจอดสนิทก่อนจึงจะขึ้น-ลงรถโดยสาร เป็นร้อยละ 74.0 และนักเรียนมีพฤติกรรมที่ปฏิบัติถูกต้องน้อยที่สุดคือการเดินบนถนนโดยที่ไม่มีทางเท้า นักเรียนจะเดินชิดขอบถนนด้านขวาอยู่ฝั่งเดียวกับรถที่วิ่งสวนมา เป็นร้อยละ 22.7

ตารางที่ 4 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของนักเรียน

พฤติกรรมในระหว่างที่นักเรียนเดินทางไป-กลับโรงเรียน	จำนวน	ร้อยละ
1. นักเรียนข้ามถนนด้วยวิธีไหนบ่อยที่สุด		
ข้ามถนนโดยใช้สะพานลอย	181	42.8
ข้ามถนนบนทางม้าลาย	48	11.3
ข้ามถนนตรงไหนก็ได้เมื่อรถว่าง	38	9.0
ไม่ต้องข้ามถนน	156	36.9
2. ก่อนนักเรียนเดินข้ามถนนนักเรียนจะปฏิบัติอย่างไร		
มองซ้าย-ขวา เมื่อปลอดภัยแล้วจึงข้ามถนน	198	46.8
ข้ามถนนเลยไม่ได้มองรถ	2	0.5
มองด้านขวาก่อนแล้วจึงข้ามถนนไปยืนที่เกาะกลาง ต่อจากนั้นมองด้านซ้ายแล้วค่อยข้ามถนน	67	15.8
ไม่ต้องข้ามถนน	156	36.9
3. หากไม่มีทางเท้า นักเรียนจะเดินริมถนนอย่างไร		
เดินชิดขอบถนนด้านขวาให้ตัวเราอยู่ฝั่งเดียวกับรถที่วิ่งสวนมา	96	22.7
เดินชิดขอบถนนด้านซ้ายให้ตัวเราอยู่ฝั่งเดียวกับรถวิ่ง	93	22.0
เดินฝั่งใดก็ได้ตามความสบายใจ	8	1.9
ไม่เคยเดินมาโรงเรียน	226	53.4
4. หากนักเรียนเดินอยู่ริมถนนกับเพื่อนๆ นักเรียนจะปฏิบัติอย่างไร		
เดินเรียงแถวหน้ากระดาน	28	6.6
เดินเรียงแถวตอนลึก	263	62.2
เดินกระจัดกระจายตามความสะดวก	26	6.1
ไม่เคยเดินริมถนนกับเพื่อนๆ	106	25.1
5. เมื่อนักเรียนจะต้องขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียนจะปฏิบัติอย่างไร		
ขี่ชิดด้านซ้ายของถนน	131	31.0
ขี่กลางถนน	1	0.2
ขี่ตามความสบายใจ	3	0.7
ไม่เคยขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน	288	68.1
6. เมื่อนักเรียนขับขี่หรือซ้อนท้ายจักรยานยนต์ นักเรียนจะสวม		
หมวกนิรภัยบ่อยครั้งแค่ไหน		
สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	123	29.1
สวมหมวกนิรภัยบางครั้ง	86	20.3
ไม่เคยสวมหมวกนิรภัย	31	7.3
ไม่เคยขับขี่หรือซ้อนท้ายจักรยานยนต์	183	43.3
7. เมื่อรถรับส่งหรือรถโดยสารที่นั่งเต็ม นักเรียนจะปฏิบัติอย่างไร		
ห้อยโหนบริเวณประตูหรือทางขึ้น-ลงของรถ	48	11.3
ไม่ขึ้นรถ แล้วรอรถคันถัดไป	180	42.6
ไม่เคยเจอที่นั่งเต็ม	90	21.3
ไม่เคยขึ้นรถโดยสาร	105	24.8
8. เมื่อนักเรียนขึ้น-ลงรถโดยสาร นักเรียนจะปฏิบัติอย่างไร.		
ให้รถจอดสนิทก่อนจึงจะขึ้น-ลงได้	313	74.0
ขึ้น-ลงรถขณะรถกำลังเคลื่อนตัว หรือจอดไม่สนิท	5	1.2
ขึ้นอยู่กับสถานการณ์	0	0.0
ไม่เคยขึ้นรถโดยสาร	105	24.8

4.4 การประเมินความรู้ความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน

จากแบบทดสอบประเมินความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง ดังแสดงในตารางที่ 5 พบว่านักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์มากที่สุด ร้อยละ 97.5 รองลงมาเป็นความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเบื้องต้น ความรู้เรื่องหมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย ความรู้เรื่องความปลอดภัยในการโดยสาร และความรู้เรื่องสัญญาณไฟจราจร เป็นร้อยละ 92.6 ร้อยละ 89.8 ร้อยละ 88.3 และร้อยละ 87.5 ตามลำดับ และนักเรียนมีความรู้เรื่องการเดินเท้าและการข้ามถนนน้อยที่สุด ร้อยละ 61.2 ซึ่งประเด็นที่นักเรียนตอบผิดมากที่สุดคือการเดินบนถนนที่ปลอดภัยโดยที่ไม่มีทางเท้า โดยนักเรียนส่วนใหญ่ได้มีการเลือกตอบเดินชิดขอบถนนด้านซ้ายให้ตัวอยู่ฝั่งเดียวกับรถที่วิ่ง และจากผลการทดสอบประเมินความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางพบว่า เด็กนักเรียนตอบถูกเป็นสัดส่วนร้อยละ 86.8 โดยเฉลี่ย

ตารางที่ 5 แบบทดสอบประเมินความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง

แบบทดสอบประเมินความรู้	ร้อยละ	
	ตอบถูก	ตอบผิด
ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์	97.5	2.5
ความรู้เรื่องสัญญาณไฟจราจร	87.5	12.5
ความรู้เรื่องการเดินเท้าและการข้ามถนน	61.2	38.8
ความรู้เรื่องความปลอดภัยในการโดยสาร	88.3	11.7
ความรู้เรื่องหมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย	89.8	10.2
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเบื้องต้น	92.6	7.4
รวม	86.8	13.2

5. สรุปผลการศึกษา

รูปแบบการเดินทางที่นักเรียนที่ใช้เดินทางไปโรงเรียนมากที่สุดมี 2 รูปแบบ คือการผู้ปกครองมารับ-ส่ง และรถรับ-ส่งนักเรียน รองลงมาเป็นการเดินทางโดยรูปแบบรถสาธารณะหรือรถประจำทาง และการใช้จักรยานยนต์ ตามลำดับ ส่วนการเดินหรือปั่นจักรยานมีจำนวนน้อยที่สุด จากข้อมูลพบว่านักเรียนที่เดินทางมาโรงเรียนโดยขี่รถจักรยานยนต์นั้นส่วนมากไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการเดินทางของนักเรียนในระหว่างที่นักเรียนเดินทางไป-กลับโรงเรียน โดยนักเรียนสามารถตอบพฤติกรรมการปฏิบัติได้อย่างถูกต้องเป็นสัดส่วนมากที่สุดในแต่ละคำถาม

จากแบบทดสอบประเมินความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์มากที่สุด รองลงมาเป็นความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเบื้องต้น ความรู้เรื่องหมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย ความรู้เรื่องความปลอดภัยในการโดยสาร และความรู้เรื่องสัญญาณไฟจราจร ตามลำดับ แต่นักเรียนมีความรู้เรื่องการเดินเท้าและการข้ามถนนน้อยที่สุด

6. ข้อเสนอแนะ

ในการทำวิจัยในครั้งต่อไปควรมีการพัฒนาแบบสอบถามให้มีข้อคำถามที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น เช่น ข้อมูลพื้นฐานของครอบครัว รายได้ อาชีพของผู้ปกครอง จำนวนยานพาหนะทั้งหมดในครอบครัว ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางไปโรงเรียน และสาเหตุที่ผู้ปกครองเลือกรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียน เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ตัวแปรข้อมูลเพิ่มมากขึ้น จำนวนตัวอย่างนักเรียนในแต่ละกลุ่มที่ตอบแบบถามมีความแตกต่างกัน ควรมีการเก็บข้อมูลเฉพาะกลุ่มตัวอย่างเพิ่มเติมเพื่อให้มีขนาดใกล้เคียงกันในแต่ละกลุ่มตัวอย่าง และควรมีการกระจายเก็บข้อมูลจากหลากหลายโรงเรียนและหลากหลายพื้นที่ เพื่อศึกษารูปแบบการเดินทางและประเมินความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนหลากหลายโรงเรียนในแต่ละพื้นที่

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้อำนวยการโรงเรียนวิสุทธรังษีที่ให้ความอนุเคราะห์ให้ทำการเก็บข้อมูลภายในโรงเรียน รวมทั้งขอขอบพระคุณผู้ปกครอง และนักเรียนที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามในงานวิจัยนี้

เอกสารอ้างอิง

[1] องค์การอนามัยโลก. (2558). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558. สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด, กรุงเทพฯ.

[2] ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี. (2559). สถิติชี้เด็กวัยก่อน 15ปี ขี่มอเตอร์ไซค์ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูง. เข้าถึงได้จาก http://csip.org/wordpress/2016/09/22/สถิติชี้เด็กวัยก่อน-15-ปี/.

[3] ซูใบดะห์ หะยีมะ, แมกือลือสง มากะ และ รอเย๊าะ เจ๊ะนุ๊. (2552). ทัศนคติของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ ต่อนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์. วารสารมหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์, ปีที่ 1, ฉบับที่ 2, หน้า118-129.

[4] เผด็จ เปล่งปลั่ง. (2547). การพัฒนามาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน: กรณีศึกษาโรงเรียนอนุบาลสามเสน(สำนักงานกินแบ่งรัฐบาลอุปภัมภ์). ปริญญานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

[5] ศิริแข ขันทองคำ. (2553). โครงการศึกษาและพัฒนาสถานศึกษาต้นแบบการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา:โรงเรียนมหิศราธิบดีและวิทยาลัยนครราชสีมา. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์เสนอต่อศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.

[6] โรงเรียนวิสุทธรังสี สำนักงานเขตงานพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 8. (2564). ข้อมูลนักเรียนปีการศึกษา 2564. เข้าถึงได้จาก http://www.visut.ac.th/.

[7] Weiers, Ronald M. (2005). Introduction to Business Statistics. International Student Edition. Duxbury Press, Thomsom = Brooks/cole., p.350.

[8] กัลยา วานิชย์บัญชา. (2560). การใช้ SPSS for Window ในการวิเคราะห์ข้อมูล. โรงพิมพ์สารดา, หน้า 22-298.