

**วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร:
กรณีศึกษาจังหวัดนครนายก**

**Influencing Factors on Driving Against Traffic Flow Behavior: A Case Study
of Nakhonnayok Province**

สุดนรินทร์ เพชรรัตน์* รุ่งอรุณ บุญถ่าน ศานติ จินตรัตน์
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
63 หมู่ 7 ตำบลองครักษ์ อำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก 26120

*Corresponding author: E-mail: sudniran@g.swu.ac.th

“แต่ นายศานติ จินตรัตน์ ผู้ล้วงลับ”

บทคัดย่อ

บทความนี้แสดงผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการทำผิดกฎจราจร กรณีขับขี่ยานพาหนะย้อนศรในเขตจังหวัดนครนายก จากการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามโดยการสุ่ม จำนวน 424 ตัวอย่าง การทดสอบสมมติฐานทางสถิติด้วยสถิติที่วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว โดยกำหนดตัวแปรอิสระ คือ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ การมีใบอนุญาตขับขี่ และยานพาหนะที่ใช้บ่อยที่สุด ส่วนตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร พบว่า กลุ่มที่มีระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากกว่ากลุ่มอื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 คือ ผู้ที่มีเพศชาย ผู้มีอายุไม่เกิน 20 ปี และผู้มีอายุมากกว่า 20 ปี แต่ไม่เกิน 30 ปี ผู้ที่กำลังเรียนในระดับมัธยมศึกษาหรือระดับอาชีวศึกษา ผู้ที่มีอาชีพนักเรียนหรือนักศึกษา ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์ ผลวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของผู้ที่มีพฤติกรรมขับขี่ยานพาหนะย้อนศร จำนวน 313 ตัวอย่าง พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากที่สุด คือ การบังคับใช้กฎหมาย และพบว่าเมื่อระยะทางที่ต้องขับขี่ยานพาหนะย้อนศรเพิ่มขึ้น พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรลดลง ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญในการกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถเพื่อลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร

คำสำคัญ: กฎจราจร พฤติกรรม ขับขี่ยานพาหนะย้อนศร นครนายก

ABSTRACT

This article presents the study results of the influencing factors for illegal traffic practice behaviors specifically for driving in reverse traffic direction in Nakhonnayok province. Information for this study was collected using questionnaires on 424 random samples. The t-Test statistical analysis method and one-way ANOVA were used to analyze the hypothesis. Independent variables were specified as being the age, gender, education level, occupation, holding a valid driving license and most frequently used vehicle. The dependent variable was reverse traffic driving practice. It was found that the group with high frequency of driving in reverse traffic at a significant level of 0.5 point are male, aged below 20 and those who are over 20 but no more than 30 years old, studying in high school or vocational school, going to school or university, do not have a valid driving license and those driving motorbikes. Information analysis of the 313 samples with the reverse traffic driving behavior indicated that the most

influential factor that would reduce this behavior is law enforcement. It also found that if the distance to the destination in reverse traffic increased then the practice will decrease. This finding is significant in identifying the U-turn positions that will decrease the reverse traffic driving behavior.

Keyword: Traffic Rules, Behavior, Driving Against Traffic Flow, Nakhonnayok

1. บทนำ

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน และส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในระดับชาติ หากประเทศใดไม่มีมาตรการที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ย่อมมีสถิติผู้เสียชีวิตทางถนนจำนวนมาก สำหรับประเทศไทยมีอัตราส่วนการเสียชีวิตบนท้องถนน 44 คนต่อประชากร 100,000 คน ซึ่งสูงเป็นอันดับที่ 2 รองจากประเทศนามิเบีย (อัตราการเสียชีวิตบนท้องถนน 45 คนต่อประชากร 100,000) และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลก คือ 18 คนต่อประชากร 100,000 คน [1] จากสถิติดังกล่าวอุบัติเหตุจราจรจึงเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทย หน่วยงานหลายฝ่ายต่างให้ความสำคัญ มุ่งเน้นศึกษา วางแผน และกำหนดมาตรการ เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุจราจร ที่ผ่านมารัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้ประชาสัมพันธ์ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการจัดระบบบริการแพทย์ฉุกเฉิน และการพัฒนาระบบสารสนเทศ

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน จำแนกเป็น 2 ประเภท โดยสาเหตุแรกเกิดจากสภาวะที่ไม่ปลอดภัย เช่น ถนนชำรุด ฝนตก ส่วนสาเหตุที่สอง คือ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งถือว่าเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนน เช่น การฝ่าฝืนหรือไม่เคารพกฎกติกา ขาดมารยาทในการขับขี่ ดื่มแล้วขับ ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ไม่ให้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องจราจร ขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ขับรถเร็ว และการแซงในที่คับขันด้วยความประมาท จากงานวิจัยที่ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ปัจจัยด้านพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ [2] พฤติกรรมการขับรถยนต์ด้วยความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิด

อุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งร้อยละ 30 เป็นกรณีที่เกิดการบาดเจ็บที่รุนแรง [3] และจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย พบว่า การขับขี่ยานพาหนะย้อนศรเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรง เช่น กรณีรถยนต์ที่หลบรถจักรยานยนต์ที่ขับย้อนศรจนเสียหลักพุ่งชนเสาไฟฟ้าจนรถขาดสองท่อน ที่จังหวัดเชียงราย [4] อุบัติเหตุรถกระบะเฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์ที่ขับย้อนศรพุ่งตรงมาด้วยความเร็วบนถนนหลวงหมายเลข 317 (จันทบุรี-สระแก้ว) และเกิดการชนประสานงาอย่างรุนแรงจนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิต [5] และที่จังหวัดสมุทรสงคราม มีผู้ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลยี่ห้อเบนซ์ได้ขับรถยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์ มีผู้บาดเจ็บสาหัส 2 รายและเสียชีวิต 1 ราย [6] ลักษณะการกระทำที่ไม่ปลอดภัยนี้เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน แต่พฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ยังเป็นสิ่งที่คนจำนวนมากปฏิบัติอยู่บนความประมาทเสมอมา

จากความตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร หน่วยงานหลายฝ่ายจึงให้ความสำคัญกับการศึกษาเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งมีรายงานการวิจัยพบว่า การตั้งด่านตรวจ เป็นมาตรการป้องกันที่จะช่วยลดอุบัติเหตุได้ เนื่องจากผู้ขับขี่จะชะลอความเร็วลงเมื่อพบด่าน และการตั้งด่านตรวจยังให้ผลดี โดยเจ้าหน้าที่ยังสามารถตรวจจับการกระทำความผิดอย่างอื่นได้ เช่น การตรวจระดับแอลกอฮอล์ การตรวจใบขับขี่ ซึ่งนอกจากการบังคับใช้กฎหมายแล้วการแก้ไขข้อบกพร่องของถนนในทางวิศวกรรม เป็นมาตรการที่ได้ผลในการลดพฤติกรรมการทำผิดกฎจราจร [3] เนื่องจากสาเหตุสำคัญของการทำผิดกฎจราจรส่วนใหญ่เกิดจากข้อจำกัดทางกายภาพของถนน สัญญาณไฟป้ายแสดงเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน และความเข้าใจ

ผิดของผู้ทำผิดกฎจราจร [7] จากผลวิจัยดังกล่าวเป็นสิ่งที่ยืนยันว่าการปฏิบัติตามกฎจราจรมีส่วนสำคัญต่อการลดอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น ในไม่กี่ปีมานี้ จึงมีงานวิจัยที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรและการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งพบว่า ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์และพบว่าวัยรุ่นผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้มีใบอนุญาตขับขี่ [8] ผู้ขับขี่เพศชายและมียาขน้อยมักจะฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งทำให้เพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ [9] การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎอย่างเคร่งครัด นอกจากจะต้องรณรงค์ให้กลุ่มผู้ขับขี่ที่อายุน้อย แล้วต้องรณรงค์กับกลุ่มผู้ขับขี่ที่อายุอยู่ในช่วงวัยทำงาน (ช่วง 26-35 ปี) ซึ่งถือว่าเป็นกลุ่มที่ยังไม่เคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎจราจร [10]

งานวิจัยส่วนใหญ่เป็นการศึกษาพฤติกรรมการทำผิดกฎจราจรในภาพรวม การวิเคราะห์ปัจจัยด้านข้อมูลส่วนบุคคล และการบังคับใช้กฎหมายเป็นหลัก ส่วนการวิจัยเพื่อศึกษาความสัมพันธ์จากปัจจัยด้านอื่นมีค่อนข้างน้อย ทำให้ผลวิจัยที่ได้ยังไม่สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ได้อย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น จึงควรมีการวิจัยเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการทำผิดกฎจราจรเฉพาะกรณี เช่น การทำผิดกฎจราจรกรณีการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ซึ่งเป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่พึงประสงค์ และเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีความรุนแรง ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ถึงแม้ว่ามีบทบัญญัติและบทลงโทษสำหรับผู้ที่ทำผิดกฎจราจร กรณีการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ปี พ.ศ.2522 [11] ดังนี้ มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ มาตรา 41 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ผู้ขับขี่ขับรถไปตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้ มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 21 วรรคหนึ่งต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และมาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 41 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท แต่ก็ยังมีผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะย้อนศร จนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง ดังนั้น

พฤติกรรมการทำผิดกฎจราจร กรณีขับขี่ยานพาหนะย้อนศรจึงยังเป็นประเด็นที่ควรศึกษาเพื่อหาแนวทางในการลดพฤติกรรมดังกล่าว โดยวิเคราะห์ปัจจัยอย่างรอบด้าน ทั้งปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านลักษณะกายภาพของถนน ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร และปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งผลที่ได้จะเป็นข้อมูลสำคัญที่จะสามารถนำไปเป็นข้อมูลในการวางแผนเพื่อแก้ไขพฤติกรรมการทำผิดกฎจราจรกรณีการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร

2. การสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรในเขตจังหวัดนครนายก

การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถาม โดยวิธีสุ่มตัวอย่างตามความสะดวก (Convenience Sampling) ผู้สำรวจแจกแบบสอบถามให้กับผู้ตอบโดยตรง ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้อ่านและเลือกคำตอบด้วยตัวเอง ทั้งนี้ ผู้สำรวจมีส่วนในการอธิบายเพิ่มเติมแก่ผู้ตอบในกรณีที่ผู้ตอบมีความเข้าใจคลาดเคลื่อน กำหนดให้ประชากร คือ ประชาชนที่พักอาศัยในเขตจังหวัดนครนายกที่มีอายุมากกว่า 15 ปี ซึ่งเป็นประชากรขนาดใหญ่และไม่ทราบจำนวนที่แน่นอน (Infinite Population) ดังนั้น จำนวนตัวอย่างที่ต้องการสุ่ม จึงคำนวณจากสูตรครอนบาค โคซาร์น [12] ดังสมการที่ 1 โดยกำหนดสัดส่วนของประชากรที่ต้องการจะสุ่ม 50% ($P = 0.5$) กำหนดความเชื่อมั่น 95% ($Z=1.96$) และยอมให้เกิดคลาดเคลื่อน 5% ($e = 0.05$)

$$n = \frac{P(1-P)}{e^2} Z^2 \quad (1)$$

ขนาดของตัวอย่างที่คำนวณได้จากสมการที่ 1 เท่ากับ 384 ตัวอย่าง ทั้งนี้ เพื่อป้องกันความผิดพลาดจากการตอบแบบสอบถามไม่สมบูรณ์ จึงเผื่อจำนวนตัวอย่างอีก 40 ตัวอย่าง (ไม่น้อยกว่า 10 %) ดังนั้น จำนวนตัวอย่างที่ต้องการสุ่ม ทั้งหมด คือ 424 ตัวอย่าง ซึ่งมีการกระจายตามปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ การมีใบอนุญาตขับขี่ และปกติขับขี่ยานพาหนะประเภทใด ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
1. เพศ		
• เพศชาย	215	50.71
• เพศหญิง	209	49.29
2. อายุ		
• อายุไม่เกิน 20 ปี	164	38.68
• อายุ 21-30 ปี	115	27.12
• อายุ 31-40 ปี	70	16.51
• อายุมากกว่า 40 ปี	75	17.69
3. การศึกษา		
• กำลังศึกษาระดับมัธยมหรืออาชีวะ	120	28.30
• กำลังศึกษาระดับปริญญาตรี	119	28.07
• จบการศึกษาน้อยกว่าระดับปริญญาตรี*	133	31.37
• จบการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า	52	12.26
4. อาชีพ		
• ลูกจ้าง พนักงานบริษัทเอกชน	39	9.20
• ข้าราชการหรือพนักงานของรัฐ	31	7.31
• ธุรกิจส่วนตัว	115	27.12
• นักเรียน นิสิต นักศึกษา	239	56.37
• อื่น ๆ	0	0
5. การมีใบอนุญาตขับขี่		
• ไม่มีใบอนุญาตขับรถ	157	37.03
• มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์	127	29.95
• มีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล	132	31.13
• มีใบอนุญาตขับรถยนต์ประเภทอื่น	8	1.89
6. ปกติขับขี่ยานพาหนะประเภท		
• รถยนต์ส่วนบุคคล	83	19.58
• รถกระบะ	62	14.62
• รถจักรยานยนต์	257	60.61
• รถยนต์ประเภทอื่น	2	0.47
• ไม่เคยขับขี่ยานพาหนะ	20	4.72

*ผู้จบการศึกษาน้อยกว่าระดับปริญญาตรี เป็นผู้ที่ไม่ได้มีสถานภาพเป็นนักเรียน นักศึกษา และยุติการเรียนทั้งในระบบ และนอกระบบโรงเรียน

ในส่วนของการศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ได้จำแนกกลุ่มตัวอย่างตามระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร เป็น 6 ระดับ (0 1 2 3 4 และ 5) ตามเกณฑ์และการแปลความ ดังตารางที่ 2 โดยได้รับคำแนะนำและผ่านความเห็นชอบจากผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิศวกรรมขนส่ง จำนวน 3 ท่าน และมีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) = 0.67 ส่วนการ

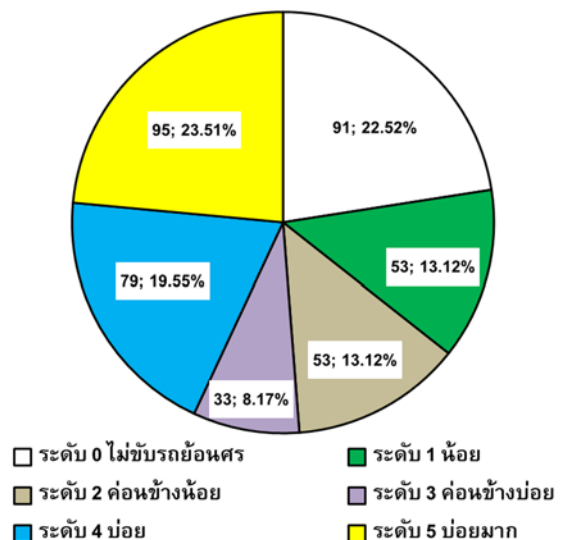
วิเคราะห์ผลจากค่าเฉลี่ย โดยใช้เกณฑ์ในการแปลความจากค่าขอบเขตต่ำ และขอบเขตสูง

ตารางที่ 2 เกณฑ์และการแปลความของพฤติกรรมกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร

ระดับ	การแปลความ	เกณฑ์
0	ไม่ขับย้อนศร	ไม่ขับขี่ยานพาหนะย้อนศร
1	น้อย	เดือนละประมาณ 1-5 ครั้ง
2	ค่อนข้างน้อย	เดือนละประมาณ 6-10 ครั้ง
3	ค่อนข้างบ่อย	เดือนละประมาณ 11-20 ครั้ง
4	บ่อย	เดือนละประมาณ 21-30 ครั้ง
5	บ่อยมาก	มากกว่า 30 ครั้ง ต่อเดือน

3. ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรนั้น จะพิจารณาจากกลุ่มตัวอย่างที่เคยขับขี่ยานพาหนะ จำนวน 404 ตัวอย่าง จากตารางที่ 1 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างนี้มีการกระจายตามระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรและปัจจัยส่วนบุคคล ดังรูปที่ 1 และตารางที่ 3 ตามลำดับ



รูปที่ 1 จำนวนของผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยขับขี่ยานพาหนะ จำแนกตามระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร

การจำแนกผู้ที่เคยขับขี่ยานพาหนะ ตามพฤติกรรม การขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ดังรูปที่ 1 พบว่า เป็นผู้ที่ ไม่ขับขี่ยานพาหนะย้อนศร จำนวน 91 ตัวอย่าง คิดเป็น ร้อยละ 22.52 และเป็นผู้ที่มีพฤติกรรม การขับขี่ยานพาหนะย้อนศร จำนวน 313 ตัวอย่าง คิดเป็น ร้อย ละ 77.48 ซึ่งในส่วนนี้สามารถจำแนกกลุ่มตัวอย่างตาม ระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ดังนี้ ระดับ 1 อยู่ในเกณฑ์น้อย จำนวน 53 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 13.12 ระดับ 2 อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างน้อย จำนวน 53 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 13.12 ระดับ 3 อยู่ในเกณฑ์ ค่อนข้างบ่อย จำนวน 33 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 8.17 ระดับ 4 อยู่ในเกณฑ์บ่อย จำนวน 79 ตัวอย่าง คิดเป็น ร้อยละ 19.55 และระดับ 5 อยู่ในเกณฑ์บ่อยมาก จำนวน 95 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 23.51

วิธีการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม การขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ด้วยการเปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย ซึ่งกำหนดให้ตัวแปรอิสระเป็นปัจจัยส่วน บุคคล ที่เป็นตัวแปรเชิงกลุ่ม 6 ตัวแปร ประกอบด้วย เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ การมีใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะที่เลือกใช้การเดินทางตามปกติ ส่วนตัวแปรตาม คือ ระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร การทดสอบสมมติฐานภายใต้เงื่อนไขกลุ่มตัวอย่างเป็นอิสระต่อกัน (Independent Samples) ไม่ทราบความแปรปรวนของแต่ละประชากร และกลุ่มตัวอย่างค่อนข้างใหญ่จึงไม่ต้องทดสอบการ แจกแจงแบบปกติ [13] ในกรณีที่ตัวแปรอิสระใดที่ แบ่งตัวอย่างเป็น 2 ประชากร ใช้วิธีทดสอบสมมติฐาน ของผลต่างระหว่างค่าเฉลี่ย 2 ประชากร ด้วยสถิติ ทดสอบที (t – Test) ส่วนตัวแปรเชิงกลุ่มใดที่จำแนก ประชากรมากกว่า 2 กลุ่มย่อย จะใช้การวิเคราะห์ความ แปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) ถ้าผล การทดสอบค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มมีความแตกต่างกัน จะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ (Post Hoc Comparisons) กรณีที่มีความแปรปรวนเท่ากัน ใช้สถิติ ทดสอบ Fisher's Least-Significant Difference หรือ LSD ซึ่งเหมาะสมกับกรณีที่กลุ่มตัวอย่างมีขนาด เท่ากันหรือไม่เท่ากันก็ได้ ส่วนกรณีที่ความแปรปรวน ไม่เท่ากัน ใช้สถิติทดสอบ Games-Howell

ตารางที่ 3 กลุ่มตัวอย่างที่เคยขับขี่ยานพาหนะ จำแนก ตามระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร และ ปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม					
	ระดับ 0	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
รวม	91	53	53	33	79	95
1. เพศ						
• ชาย	30	33	23	13	52	61
• หญิง	61	20	30	20	27	34
2. อายุ						
• ไม่เกิน 20 ปี	16	20	6	16	13	78
• มากกว่า 20 ปี แต่ไม่เกิน 30 ปี	14	8	17	6	62	5
• มากกว่า 30 ปี แต่ไม่เกิน 40 ปี	24	11	11	9	3	12
• มากกว่า 40 ปี	37	14	19	2	1	0
3. การศึกษา						
• กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษา หรือระดับอาชีวศึกษา	14	4	2	8	11	77
• กำลังศึกษาในระดับปริญญาตรี	15	21	16	13	33	7
• จบการศึกษาน้อยกว่าปริญญาตรี	43	12	25	9	32	10
• จบปริญญาตรีหรือสูงกว่า	19	16	10	3	3	1
4. อาชีพ						
• ลูกจ้าง พนักงานบริษัทเอกชน	14	2	15	4	2	2
• ข้าราชการหรือพนักงานของรัฐ	12	16	0	1	1	1
• ธุรกิจส่วนตัว	36	10	20	7	32	8
• นักเรียน นิสิต นักศึกษา	29	25	18	21	44	84
5. ใบอนุญาตขับรถ						
• ไม่มีใบอนุญาตขับรถ	20	8	10	14	32	53
• มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์	24	19	11	7	35	31
• มีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล	45	26	28	12	12	9
• มีใบอนุญาตขับรถยนต์ประเภทอื่น	2	0	4	0	0	2
6. ปกติขับขี่ยานพาหนะประเภท						
• รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	38	18	12	3	0	12
• รถกระบะ	18	4	18	12	9	1
• รถจักรยานยนต์	33	31	23	18	70	82
• รถยนต์ประเภทอื่น	2	0	0	0	0	0

การเปรียบเทียบพฤติกรรม การขับขี่ยานพาหนะย้อนศร จำแนกตามเพศ เป็นกรณีที่ตัวแปรอิสระแบ่ง ประชากรเป็น 2 กลุ่มย่อย คือ เพศชาย และเพศหญิง จึงใช้วิธีการทดสอบสมมติฐานของผลต่างระหว่าง

ค่าเฉลี่ย 2 ประชากร พบว่า เพศชายมีพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรมากกว่าเพศหญิง อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบระดับความถี่ในการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรตามเพศ

เพศ	จำนวน	\bar{X}	S.D.	t	Sig.
ชาย	212	2.98	1.848	4.280	0.000
หญิง	192	2.18	1.903		
รวม	404	2.60	1.915		

การเปรียบเทียบระดับความถี่ในการขับชี่ยานพาหนะย้อนศร ตามอายุ เป็นกรณีที่ตัวแปรอิสระแบ่งประชากรเป็น 3 กลุ่มย่อย จึงใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว ดังตารางที่ 5 ซึ่งพบว่า กลุ่มที่มีอายุแตกต่างกันต้องมีอย่างน้อย 2 กลุ่มที่มีพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงตรวจสอบจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ ดังตารางที่ 6

ผลการเปรียบเทียบรายคู่ของระดับความถี่ในการขับชี่ยานพาหนะย้อนศร จำแนกตามอายุ ดังตารางที่ 6 พิจารณาที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ผู้มีอายุไม่เกิน 20 ปี มีพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรไม่แตกต่างจาก ผู้มีอายุมากกว่า 20 แต่ไม่เกิน 30 ปี ซึ่งทั้งสองกลุ่มอายุขับชี่ยานพาหนะย้อนศรน้อยกว่าผู้มีอายุมากกว่า 30 ปี แต่ไม่เกิน 40 ปี และผู้มีอายุมากกว่า 40 ปี ส่วนผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรของผู้ที่มีอายุมากกว่า 30 ปี แต่ไม่เกิน 40 ปี กับผู้ที่มีอายุมากกว่า 40 ปี พบว่า ผู้มีอายุมากกว่า 30 ปี แต่ไม่เกิน 40 ปี ขับชี่ยานพาหนะย้อนศรน้อยกว่าผู้มีอายุมากกว่า 40 ปี จากผลการเปรียบเทียบระดับความถี่ในการขับชี่ยานพาหนะย้อนศร จำแนกตามอายุนี้ พบว่า ผู้ที่มีอายุน้อยจะมีความถี่ในการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุมาก โดยกลุ่มอายุที่มีระดับความถี่ในการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรน้อยที่สุด มี 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้มีอายุไม่เกิน 20 ปี และกลุ่มผู้มีอายุมากกว่า 20 ปี แต่ไม่เกิน 30 ปี

ตารางที่ 5 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของระดับความถี่ในการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรตามอายุ

อายุ	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	396.639	3	132.213	38.328	0.000
ภายในกลุ่ม	1080.596	400	2.701		
รวม	1477.235	403			

ตารางที่ 6 การเปรียบเทียบรายคู่ของระดับความถี่ในการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรตามอายุ

อายุ	\bar{X}	Mean Difference			
		ไม่เกิน 20 ปี	20 ปี - 30 ปี	30 ปี - 40 ปี	40 ปี
ไม่เกิน 20 ปี	3.50	0.00	0.53	1.61*	2.65*
> 20 ปี - 30 ปี	2.97	-0.53	0.00	1.08*	2.12*
> 30 ปี - 40 ปี	1.89	-1.61*	-1.08*	0.00	1.04*
> 40 ปี	0.85	-2.65*	-2.12*	-1.04*	0.00
รวม	2.60				

*p<0.05

การเปรียบเทียบระดับความถี่ในการขับชี่ยานพาหนะย้อนศร ตามระดับการศึกษา เป็นกรณีที่ตัวแปรอิสระแบ่งประชากรเป็น 4 กลุ่มย่อย จึงใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว ดังตารางที่ 7 เมื่อพิจารณาที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาต่างกันต้องมีอย่างน้อย 2 กลุ่มที่มีพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรแตกต่างกัน จึงวิเคราะห์ผลด้วยการเปรียบเทียบรายคู่ ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 7 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของระดับความถี่ในการขับชี่ยานพาหนะย้อนศรตามการศึกษา

การศึกษา	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	365.293	3	121.764	43.802	.000
ภายในกลุ่ม	1111.942	400	2.780		
รวม	1477.235	403			

ตารางที่ 8 การเปรียบเทียบรายคู่ของระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรตามการศึกษา

การศึกษา	\bar{x}	Mean Difference			
		กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษา หรือระดับอาชีวศึกษา	กำลังศึกษาในระดับปริญญาตรี	จบการศึกษาน้อยกว่าระดับปริญญาตรี	จบการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า
กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษา หรือระดับอาชีวศึกษา	3.97	0.00	1.50*	1.93*	2.78*
กำลังศึกษาในระดับปริญญาตรี	2.47	-1.50*	0.00	0.43	1.28*
จบการศึกษาน้อยกว่าระดับปริญญาตรี	2.04	-1.93*	-0.43	0.00	0.85*
จบการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า	1.19	-2.78*	-1.28*	-0.85*	0.00
รวม	2.60				

*p<0.05

จากตารางที่ 8 แสดงผลการเปรียบเทียบรายคู่ของระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรตามการศึกษา พบว่า ผู้ที่กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษาหรือระดับอาชีวศึกษา มีระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรสูงกว่า ผู้ที่กำลังศึกษาในระดับปริญญาตรี ผู้ที่จบการศึกษาน้อยกว่าปริญญาตรี และผู้ที่จบการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า ส่วนผู้ที่กำลังศึกษาในระดับปริญญาตรี มีระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 กับผู้ที่จบการศึกษาน้อยกว่าปริญญาตรี ทั้งนี้ ผู้ที่จบการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า มีพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรน้อยกว่ากลุ่มการศึกษาอื่นทั้ง 3 กลุ่ม สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรสูงกว่ากลุ่มอื่นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 คือ ผู้ที่กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษาหรือระดับอาชีวศึกษา

การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ เป็นกรณีนี้ที่ตัวแปรอิสระ แบ่งประชากรเป็น 4 กลุ่มย่อย จึงใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว ดังตารางที่ 9

ซึ่งพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพแตกต่างกัน ต้องมีอย่างน้อย 2 กลุ่มที่มีพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรต่างกันทางสถิติอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงต้องตรวจสอบจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ ดังตารางที่ 10

ตารางที่ 9 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรตามอาชีพ

การศึกษา	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	251.287	3	83.762	27.330	0.000
ภายในกลุ่ม	1225.949	400	3.065		
Total	1477.235	403			

ตารางที่ 10 การเปรียบเทียบรายคู่ของระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรตามอาชีพ

การศึกษา	\bar{x}	Mean Difference			
		ลูกจ้าง พนักงานบริษัทเอกชน	ข้าราชการหรือพนักงานของรัฐ	ธุรกิจส่วนตัว	นักเรียน นิสิต นักศึกษา
ลูกจ้าง พนักงานบริษัทเอกชน	1.59	0.00	0.69	-0.53	-1.67*
ข้าราชการหรือพนักงานของรัฐ	0.90	-0.69	0.00	-1.22*	-2.36*
ธุรกิจส่วนตัว	2.12	0.53	1.22*	0.00	-1.14*
นักเรียน นิสิต นักศึกษา	3.26	1.67*	2.36*	1.14*	0.00
รวม	2.60				

*p<0.05

จากตารางที่ 10 พิจารณาที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า นักเรียน นิสิต นักศึกษา มีระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากกว่าผู้ที่เป็นลูกจ้างหรือพนักงานบริษัทเอกชน ข้าราชการหรือพนักงานของรัฐ และผู้ที่ประกอบธุรกิจส่วนตัว ส่วนพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรของผู้ที่ประกอบธุรกิจส่วนตัวไม่แตกต่างทางสถิติกับผู้ที่เป็นลูกจ้างพนักงานเอกชน โดยผู้ที่เป็นข้าราชการ พนักงานของรัฐ มีพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรน้อยกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ทั้ง 3 กลุ่ม โดยผู้ที่มีความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรสูงที่สุดในกลุ่มอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 คือ นักเรียน นิสิต นักศึกษา

การตรวจสอบความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร จำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่ซึ่งได้จำแนกตัวอย่างเป็น 2 กลุ่มย่อย คือ กลุ่มที่ 1 ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และกลุ่มที่ 2 ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ จึงใช้วิธีการทดสอบสมมติฐานของผลต่างระหว่างค่าเฉลี่ย 2 ประชากร ดังตารางที่ 11 เมื่อพิจารณาที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากกว่าผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 11 การเปรียบเทียบระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรตามใบอนุญาตขับขี่

เพศ	จำนวน	\bar{X}	S.D.	t	Sig.
ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	137	3.08	1.811	6.152	0.000
มีใบอนุญาตขับขี่	267	2.19	1.843		
รวม	404	2.60	1.915		

การเปรียบเทียบระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ตามประเภทยานพาหนะที่ใช้ตามปกติ พิจารณาตัวอย่าง 3 กลุ่มย่อย คือ ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถปิคอัพ และรถจักรยานยนต์ เนื่องจากผู้ขับขี่รถยนต์ประเภทอื่น มีเพียง 2 ตัวอย่าง ซึ่งแสดงผลวิเคราะห์ความแปรปรวน ดังตารางที่ 12 เมื่อพิจารณาที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้ยานพาหนะแตกต่างกันต้องมีอย่างน้อย 2 กลุ่ม ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรต่างกัน จึงตรวจสอบจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ ดังตารางที่ 13

ตารางที่ 12 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรตามประเภทยานพาหนะที่ใช้เดินทางตามปกติ

ปกติเดินทางด้วยยานพาหนะ	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	268.199	2	127.324	42.019	0.000
ภายในกลุ่ม	1209.036	399	3.030		
รวม	1477.235	401			

ตารางที่ 13 การเปรียบเทียบรายคู่ของระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรตามประเภทยานพาหนะที่ใช้เดินทางตามปกติ

ปกติเดินทางด้วยยานพาหนะ	\bar{X}	Mean Difference		
		รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถปิคอัพ	รถจักรยานยนต์
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	1.34	0.00	-0.55	-1.85*
รถปิคอัพ	1.89	0.55	0.00	-1.30*
รถจักรยานยนต์	3.19	1.85*	1.30*	0.00
รวม	2.61			

*p<0.05

จากตารางที่ 13 พบว่า ผู้ที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลมีระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรไม่แตกต่างทางสถิติอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 กับผู้ที่ขับรถปิคอัพ โดยผู้ที่มีระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรสูงที่สุดในกลุ่มนี้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ผู้ที่ตามปกติแล้วใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะสำหรับเดินทาง

จากผลการเปรียบเทียบระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรของกลุ่มตัวอย่าง ที่กำหนดให้ตัวแปรอิสระเป็นตัวแปรกลุ่ม จำนวน 6 ตัวแปร คือ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ การมีใบอนุญาตขับขี่ และพาหนะที่เลือกใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด ดังตารางที่ 4-13 ตามลำดับนั้น สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยส่วนบุคคลทั้ง 6 ตัวแปรมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร โดยผู้ที่มีระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรสูงที่สุดของแต่กลุ่มอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 มีดังนี้ เพศ; ผู้ที่มีเพศชาย ระดับอายุ; ผู้ที่มีอายุไม่เกิน 20 ปี และผู้ที่มีอายุมากกว่า 20 ปี แต่ไม่เกิน 30 ปี การศึกษา; ผู้ที่กำลังศึกษาระดับมัธยมศึกษาหรืออาชีวศึกษา อาชีพ; ผู้ที่เป็นนักเรียน นิสิต นักศึกษา การมีใบอนุญาตขับขี่; ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ประเภทยานพาหนะที่เลือกใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด; ผู้ที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์

4. ปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะย้อนศร

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร เป็นส่วนที่วิเคราะห์จากข้อมูลการตอบแบบสอบถามของผู้ที่มีพฤติกรรมขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ระดับ 1 ถึง ระดับ 5 จำนวน 313 ตัวอย่าง รายละเอียดดังรูปที่ 1 และตารางที่ 3 ตามลำดับ เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจเป็นแบบสอบถามปลายปิดแบบมาตราส่วนประมาณค่า 6 ระดับ คือ 0 1 2 3 4 และ 5 (เกณฑ์และการแปลความ ดังตารางที่ 2) โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามระบุระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรของตนเอง ในสถานการณ์ที่แตกต่างกันจำแนกเป็น 4 ปัจจัยหลัก ประกอบด้วย ปัจจัยด้านยานพาหนะ 3 ตัวแปร ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพของถนน 11 ตัวแปร ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร 5 ตัวแปร และปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย 4 ตัวแปร โดยข้อมูลการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่าง แสดงในตารางที่ 14 การวิเคราะห์ข้อมูลจากค่าเฉลี่ย และแปลความ โดยใช้เกณฑ์จากค่าขอบเขตต่ำ และขอบเขตสูง จากนั้นเรียงลำดับความสำคัญของตัวแปรจากค่าเฉลี่ย โดย ปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด แสดงว่ามีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมาก ส่วนปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยสูงแสดงว่ามีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรน้อย โดยผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าเฉลี่ย การแปลความ และการจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ดังตารางที่ 15 ซึ่งอธิบายผลการแปลความดังนี้

1. ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากที่สุด โดยผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่าปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรลำดับที่ 1 คือ มีการดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ยานพาหนะย้อนศร มีค่าเฉลี่ย 0.23 ลำดับที่ 2 คือ มีด่านตรวจผู้ทำผิดกฎจราจร และมีการปรับผู้ขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากันคือ 0.36 ส่วนลำดับที่ 3 คือ มีการติดกล้องเพื่อบันทึกการทำผิดกฎจราจร โดยทุกตัวแปรมีผลต่อการลด

พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรอยู่ในเกณฑ์ไม่
ขับขี่ย้อนศร

ตารางที่ 14 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนก
พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรตามองค์ประกอบ
ในการขับขี่ยานพาหนะ

องค์ประกอบ ในการขับขี่ยานพาหนะ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม					
	ระดับ 0	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
1. ปัจจัยด้านยานพาหนะ						
ขับขี่รถจักรยานยนต์	5	54	53	32	76	92
ขับรถยนต์ส่วนบุคคล	239	36	16	11	3	8
ขับรถกระบะ	241	41	14	5	3	9
2. ปัจจัยด้านลักษณะกายภาพของถนน						
บนถนนสายหลัก	5	66	69	32	57	84
บนถนนสายรอง	74	65	59	31	57	27
ถนนที่ไม่มีไหล่ทาง	200	49	35	8	10	11
ถนนที่มีไหล่ทาง	24	61	48	44	85	51
ถนนในเขตชุมชน ที่อยู่อาศัย	23	42	55	76	55	62
ถนนนอกเขตชุมชน	22	63	88	55	50	35
ระยะทางที่ขับขี่ย้อนศร ≤ 200 ม.	6	53	47	65	77	65
ระยะทางที่ขับขี่ย้อนศร 201-500 ม.	38	56	44	80	48	47
ระยะทางที่ขับขี่ย้อนศร 0.5-1 ก.ม.	66	89	56	56	26	20
ระยะทางที่ขับขี่ย้อนศร 1 - 2 ก.ม.	152	61	54	20	16	10
ระยะทางที่ขับขี่ย้อนศร > 2 ก.ม.	166	89	34	14	0	10
3. ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร						
ถนนที่มีเขตยานบนถนนหนาแน่นหรือการจราจรติดขัด	13	60	38	69	50	83
ถนนที่มีปริมาณเขตยานบนถนนเบาบาง ขับรถยนต์ด้วยความเร็วอิสระ	14	59	43	64	56	77
มีป้ายบังคับห้ามขับรถย้อนศร	28	70	74	51	62	28
มีสัญญาณไฟจราจร	177	48	34	26	8	20
เป็นถนนบริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อย ๆ	104	111	32	58	2	6
4. ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย						
มีด่านตรวจ ผู้ทำผิดกฎจราจร	227	61	21	1	0	0
มีการปรับผู้ขับขี่รถย้อนศร	240	38	30	5	0	0
มีการดำเนินคดีกับผู้ขับขี่รถย้อนศร	250	50	10	1	0	0
มีการติดกล้องเพื่อบันทึกการทำผิดกฎจราจร	220	51	42	0	0	0

2. ปัจจัยด้านยานพาหนะ ผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่า เมื่อขับรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก (รถกระบะ) และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรในลำดับที่ 4 และ 5 ตามลำดับ ซึ่งอยู่

ในเกณฑ์ไม่ซับซ้อน และเป็นลำดับถัดมาจากปัจจัยด้านบังคับใช้กฎหมาย ส่วนการชี้รถจักรยานยนต์อยู่ในลำดับที่ 22 มีค่าเฉลี่ย 3.27 อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างน้อย และเป็นปัจจัยที่มีผลน้อยที่สุดต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย การแปลความ และการจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร

องค์ประกอบในการขับขี่ยานพาหนะ	ค่าเฉลี่ย	การแปลความ	ลำดับความสำคัญ
1. ปัจจัยด้านยานพาหนะ			
ขับเคลื่อนจักรยานยนต์	3.27	ค่อนข้างน้อย	22
ขับเคลื่อนด้วยคน	0.49	ไม่ย้อนศร	5
ขับเคลื่อนกระบะ	0.45	ไม่ย้อนศร	4
2. ปัจจัยด้านลักษณะกายภาพของถนน			
บนถนนสายหลัก	3.03	ค่อนข้างน้อย	19
บนถนนสายรอง	2.04	ค่อนข้างน้อย	12
ถนนที่ไม่มีไหล่ทาง	0.76	น้อย	6
ถนนที่มีไหล่ทาง	2.82	ค่อนข้างน้อย	16
ถนนในเขตชุมชน ที่อยู่อาศัย	2.91	ค่อนข้างน้อย	17
ถนนนอกเขตชุมชน	2.49	ค่อนข้างน้อย	14
ระยะทางที่ขับขี่ย้อนศร ≤ 200 ม.	3.12	ค่อนข้างน้อย	21
ระยะทางที่ขับขี่ย้อนศร 201 - 500 ม.	2.59	ค่อนข้างน้อย	15
ระยะทางที่ขับขี่ย้อนศร 0.5-1 ก.ม.	1.83	ค่อนข้างน้อย	11
ระยะทางที่ขับขี่ย้อนศร $>1 - 2$ ก.ม.	1.10	น้อย	8
ระยะทางที่ขับขี่ย้อนศร > 2 ก.ม.	0.80	น้อย	7
3. ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร			
ถนนที่มีจุดแยกถนนหนาแน่นหรือการจราจรติดขัด	3.06	ค่อนข้างน้อย	20
ถนนที่มีปริมาณยานพาหนะบนถนนเบาบาง ขับรถด้วยความเร็วอิสระ	3.02	ค่อนข้างน้อย	18
มีป้ายบังคับห้ามขับย้อนศร	2.42	ค่อนข้างน้อย	13
มีสัญญาณไฟจราจร	1.04	น้อย	9
เป็นถนนบริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อย ๆ	1.24	น้อย	10
4. ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย			
มีด่านตรวจ ผู้ทำผิดกฎจราจร	0.36	ไม่ย้อนศร	2
มีการปรับผู้ที่ขับย้อนศร	0.36	ไม่ย้อนศร	2
มีการดำเนินคดีกับผู้ขับย้อนศร	0.23	ไม่ย้อนศร	1
มีการติดกล้องเพื่อบันทึกการทำผิดกฎจราจร	0.43	ไม่ย้อนศร	3

3. ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพของถนน ผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่า เมื่อถนนไม่มีไหล่ทาง มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรในลำดับที่ 6 ซึ่งมีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะมากที่สุดในกลุ่มปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพของถนน แต่การออกแบบถนนตามหลักวิศวกรรมจราจร การสร้างถนนที่ไม่มีไหล่ทางเป็นสิ่งที่ไม่สมควรกระทำ แต่อย่างไรก็ตาม พบว่า เมื่อระยะทางที่ต้องขับขี่ยานพาหนะย้อนศรเพิ่มขึ้น พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมีแนวโน้มลดลง ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรพิจารณาเพื่อนำมาใช้ในการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร โดยการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถที่ต้องพิจารณาระยะทางจากตำแหน่งจุดกลับรถถึงตำแหน่งของจุดตั้งจุดตรวจจราจร ที่ไม่ควรมีระยะทางน้อยเกินไป ซึ่งจากข้อมูลนี้ พบว่า ระยะทางระหว่างจุดกลับรถและจุดตั้งจุดตรวจจราจร ไม่ควรน้อยกว่า 500 เมตร เพราะลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรจนอยู่ในเกณฑ์ ขับย้อนศรค่อนข้างน้อย ถึงแม้ว่า การกำหนดที่ระยะทางมากกว่า 1 กิโลเมตร สามารถลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร อยู่ในเกณฑ์ขับย้อนศรน้อย แต่ก็ยังเป็นระยะทางที่ค่อนข้างไกล และอาจไม่เหมาะสมกับบริบทของถนนในบางตำแหน่ง แต่หากไม่มีข้อจำกัดเรื่องระยะทาง การกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้มีระยะห่างจากจุดตั้งจุดตรวจจราจรให้มากกว่า 1 กิโลเมตร ก็เป็นสิ่งที่ควรพิจารณา

4. ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่า การมีสัญญาณไฟจราจรมีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากที่สุดในกลุ่มปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ซึ่งอยู่ในลำดับที่ 9 มีค่าเฉลี่ย 1.04 ถนนบริเวณที่มีความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุสูง อยู่ในลำดับที่ 10 มีค่าเฉลี่ย 1.24 การมีป้ายบังคับห้ามขับย้อนศร อยู่ในลำดับที่ 13 มีค่าเฉลี่ย 2.42 ส่วนปริมาณจราจรบนถนนมีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรค่อนข้างน้อย โดยเมื่อมีปริมาณจราจรเบาบาง และปริมาณการจราจรหนาแน่น มีผลอยู่ในลำดับที่ 18 และ 20 ตามลำดับ ดังนั้น ข้อควรพิจารณาในการนำมาใช้เพื่อลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร คือการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร แต่

วัตถุประสงค์ของใช้สัญญาณไฟจราจร คือ เพื่อควบคุมการไหลของยานพาหนะเข้าสู่ทางแยกที่มีปริมาณการจราจรสูงมิให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแต่ละแห่งนั้นมีข้อกำหนดตามหลักวิศวกรรมจราจร โดยมีตัวแปรสำคัญ คือ ปริมาณการจราจร และลักษณะทางกายภาพของถนน ดังนั้นทางแยกบางแห่งอาจเหมาะสมในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร แต่ทางแยกบางแห่งอาจไม่เหมาะสม ดังตัวอย่างทางแยกที่ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เช่น แยกบ้านนา ซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3051 โดยลักษณะทางกายภาพของถนนทั้งสองสายนี้เป็นเส้นทางหลักในการสัญจรที่ผ่านย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District; CBD) ของอำเภอบ้านนา และมีกระแสการจราจรไหลเข้าสู่ทางแยกเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 สภาพการจราจรบริเวณทางแยกบ้านนา
ซึ่งมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

ส่วนทางแยกบางแห่งไม่เหมาะสมสำหรับการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ดังตัวอย่างทางแยกที่เกิดจากถนนสายย่อยเชื่อมกับถนนสายหลัก คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 รังสิต-นครนายก ดังรูปที่ 3 ซึ่งพบว่ามีผู้ขับขี่ยานพาหนะย้อนศร แต่ทางแยกนี้ไม่เหมาะสมกับการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เนื่องจาก เป็นเพียงจุดเชื่อมต่อกับถนนสายย่อยในเขตชุมชนที่พักอาศัย และปริมาณการจราจรจากถนนสายย่อยยังไม่เป็น

อุปสรรคต่อการไหลของยานพาหนะบนถนนสายหลัก ดังนั้น การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร จึงไม่เหมาะสมที่ใช้เพื่อลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนสำหรับทุกทางแยก



รูปที่ 3 ถนนสายย่อยเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดิน
หมายเลข 305 ซึ่งมีผู้ขับขี่ยานพาหนะย้อนศร

5. สรุป

การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร จำแนกตามตัวแปรกลุ่ม 6 ตัวแปร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรสูงที่สุดของแต่ละตัวแปร มีดังนี้ เพศ; เพศชาย อายุ; ผู้ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี และผู้ที่มีอายุ 20-30 ปี การศึกษา; ผู้ที่กำลังเรียนระดับมัธยมศึกษาหรือระดับอาชีวศึกษา อาชีพ; ผู้ที่มีอาชีพนักเรียน นิสิต หรือนักศึกษา การมีใบอนุญาตขับขี่; ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และ ยานพาหนะที่เลือกใช้เดินทางบ่อยที่สุด; ผู้ที่มักจะใช้รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทาง

การจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร พบว่าการบังคับใช้กฎหมายเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากที่สุด ซึ่งแนวทางดังกล่าว เป็นสิ่งที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องพยายามนำไปใช้ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งตั้งด่านตรวจ และการติดกล้องบันทึกภาพหากทำผิดกฎจราจร เพื่อดำเนินคดีทางกฎหมาย แต่ก็ยังมีข้อจำกัด

ในเรื่องของกำลังคน และงบประมาณ การบังคับใช้กฎหมายจึงจำกัดเพียงแค่บางพื้นที่หรือบางตำแหน่งเท่านั้น อย่างไรก็ตาม พบว่า ตัวแปรที่ควรพิจารณาในการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะอันตราย คือ ระยะทางระหว่างจุดกลับรถกับจุดตั้งจุดตรวจจราจร เช่น โรงเรียน ห้างสรรพสินค้า ถนนเข้าสู่ชุมชน ตลาด ป้ายน้ำมัน หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นใดที่เป็นเป้าหมายในการเดินทางของประชาชนจำนวนมาก โดยจุดตั้งจุดตรวจจราจรเหล่านี้ควรอยู่ห่างจากตำแหน่งของจุดกลับรถไม่ควรน้อยกว่า 500 เมตร

6. กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่รถอันตราย โดยมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สนับสนุนงบประมาณ

7. เอกสารอ้างอิง

- [1] Sivak, M., and Schoettle, B., "Mortality from Road Crashes in 193 Countries: A Comparison with Other Leading Causes of Death," *The University of Michigan*, Ann Arbor, Michigan, 2014.
- [2] M. A. Elliott, C. J. Baughan, and B. F. Sexton, "Errors and Violations in Relation to Motorcyclists' Crash Risk," *Accident Analysis and Prevention*, no. 39, pp. 491-499, 2007.
- [3] Zaal, D., "Traffic Law Enforcement," *A Literature Review*, no. 53, 1994.
- [4] MThai News. (2557, มกราคม. 27). *แก๊งเทียร์นำขาด 2 ท่อนหลังหักหลบมอไซค์ขับอันตราย*, [ระบบออนไลน์], แหล่งที่มา : <http://news.mthai.com/generalnews/305604.html>
- [5] ไทยรัฐออนไลน์. (2557, มีนาคม. 10). *หนุ่มควบซุเปอร์ไบค์อันตรายประสานงากระบะดับ*, [ระบบออนไลน์], แหล่งที่มา : <http://www.thairath.co.th/content/408900>
- [6] MThai. (2559, มกราคม. 4). *วิจารณ์แซด! เบนซ์มังกาย ขับรถอันตราย ชน จยย. เสียชีวิต*, [ระบบออนไลน์], แหล่งที่มา : <http://news.mthai.com/hot-news/social-news/475126.html>
- [7] ดาบตำรวจปัญญา จันทรสุโข. "ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์". *วารสารวิทยบริการ*. 24(1) : 2556.
- [8] ยงยุทธ ศิริปการ และคณะ. *Integrated Regional Trauma Service*. ขอนแก่น : ขอนแก่นการพิมพ์, (2534).
- [9] H. L. Chang and T. H. Yeh, "Motorcyclist Accident Involvement by Age, Gender, and Risky Behaviors in Taipei, Taiwan," *Transport Research. Part F10*, pp. 109-122, 2007.
- [10] ดารินทร์ งามสม สมประสงค์ สัตยมัลลี และถิรยุทธ ลิมานนท์. "การศึกษาปัจจัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร". *การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติครั้งที่ 14*. 13-15/พฤษภาคม/2552. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี : (2552).
- [11] พระราชบัญญัติการจราจรทางบก. *ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 96 ตอนที่ 8 ฉบับพิเศษ*. (2522).
- [12] Cochran, W.G., "Sampling Techniques," *John Wiley & Sons*, New York, 1993.
- [13] กัลยา วานิชย์บัญชา และจิตา วานิชย์บัญชา. *การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล*. กรุงเทพฯ : ศูนย์หนังสือแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, (2557).