

การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ
ของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร
Motorcycle Taxi Management for The Risk of Accidents of The Department
of Land Transport, Mueang District, Samut Sakhon Province

พรอาพิชชา เถลิงพล
Praopitcha Thalerngpol
มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น
Western University
Corresponding Author. E-mail: nok1243@hotmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อศึกษาการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบก 2) เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบก และ 3) เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรค พร้อมทั้งข้อเสนอแนะการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบก เป็นการวิจัยเชิงปริมาณเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 230 คน โดยใช้สูตรเครชีและมอร์แกน สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่า t - test ค่า F - test สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน และการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์ถดถอยพหุคูณ ผลการวิจัยพบว่า 1. ผลการวิเคราะห์การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ซึ่งการเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ภาพรวมไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 2. ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ทุกด้านมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับสูง โดยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายสูงสุด ($r = .926$) และการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงร่วมกันทำนายต่อการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร ($R^2 = 0.916$, $R^2_{adjusted} = 0.632$, $F = 544.5$, $p < 0.001$) 3. ข้อเสนอแนะจากความต้องการของผู้ใช้บริการมีมากขึ้น ผู้ให้บริการรับจ้างมีทั้งที่ถูกต้องและไม่ถูกต้อง ดังนั้นจึงต้องดำเนินการแก้ไขตามระเบียบ มาตรการ ข้อบังคับทางกฎหมายของกรมการขนส่งทางบกในการกำกับดูแลต่อไป

คำสำคัญ : การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้าง; ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ; กรมการขนส่งทางบก

Abstract

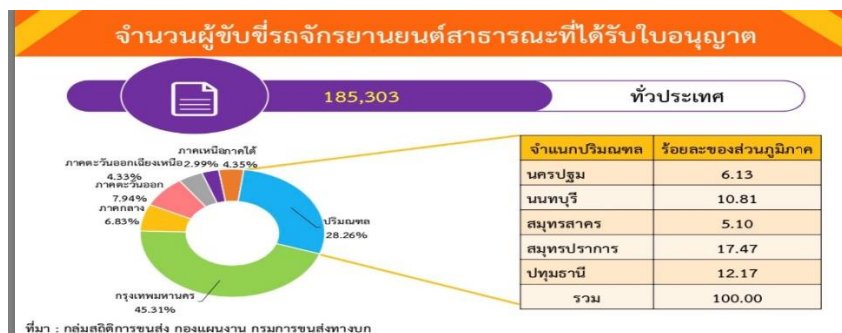
The objectives of this research were: 1) to study motorcycle taxi management for the risk of accidents at the Department of Land Transport, 2) to compare factors that influence motorcycle taxi management for the risk of accidents at the Department of Land Transport, and 3) to study problems and obstacles including suggestions for motorcycle taxi management for the risk of accidents at the Department of Land Transport. This research was a quantitative research. Data were collected by

questionnaires form a sample of 230 motorcycle taxi drivers which using the formula of Krejcie and Morgan. The statistics used for data analysis were percentage, mean, standard deviation, t-test, F-test, Pearson's product moment correlation coefficient and the multiple regression coefficient analysis. The results indicated as follow: 1. The analysis result of motorcycle taxi management for the risk of accidents of the Department of Land Transport showed that the overall in high. The comparison of personal data of motorcycle taxi drivers showed that the overall no different at the statistical significance at the level of .05. 2. The results of the relationship analysis in all aspects were found to be at a high level, with the highest knowledge of law ($r = .926$) and the analysis of the factors that have a direct influence to predict the motorcycle taxi management for the risk of accidents of the Department of Land Transport, Mueang district, Samut Sakhon province ($R^2 = 0.916$, $R^2_{adjusted} = 0.632$, $F = 544.5$, $p < 0.001$). 3. Suggestions from the needs of users are increasing which contracting service providers are both correct and incorrect. Therefore, there must be an amendment in accordance with the rules and regulations of the Department of Land Transport for further supervision.

Keywords: motorcycle taxi management; the risk of accidents; Department of Land Transport

บทนำ

กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบการพัฒนากระบวนการขนส่งทาง ถนนให้สามารถตอบสนองความต้องการใช้งานของประชาชนผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการขนส่งอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทยมีการปรับปรุงและพัฒนาให้เป็นไปตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบก ที่จะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับสภาพ ความเปลี่ยนแปลงของสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554) ทั้งในด้านการออกใบรับรองอนุญาตขับรถ ควบคุมคุณภาพการทดสอบสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถประเภทต่างๆ ให้มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ รวมไปถึงด้านการจดทะเบียนรถ การจัดเก็บภาษีรถประจำปี การดำเนินการทางทะเบียนรถ รวมทั้งงานด้านต่างๆ เกี่ยวกับการจัดระเบียบและระบบการเดินรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์ให้ถูกต้องตรงกับความประสงค์ในการกำหนดมาตรการเพื่อกำกับดูแล (กองแผนงาน กรมการขนส่ง, 2558) ทั้งนี้เพื่อให้ระบบ การขนส่งสาธารณะมีการปรับปรุงและพัฒนาเป็นไปอย่างสร้างสรรค์ เป็นที่ยอมรับของสังคมทุกภาค เพื่อที่จะนำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยไปใช้ในการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการขนส่ง ผู้โดยสารด้วยรถจักรยานยนต์สาธารณะ



ที่มา : สถิติผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาต,กลุ่มสถิติการขนส่ง
กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2562)

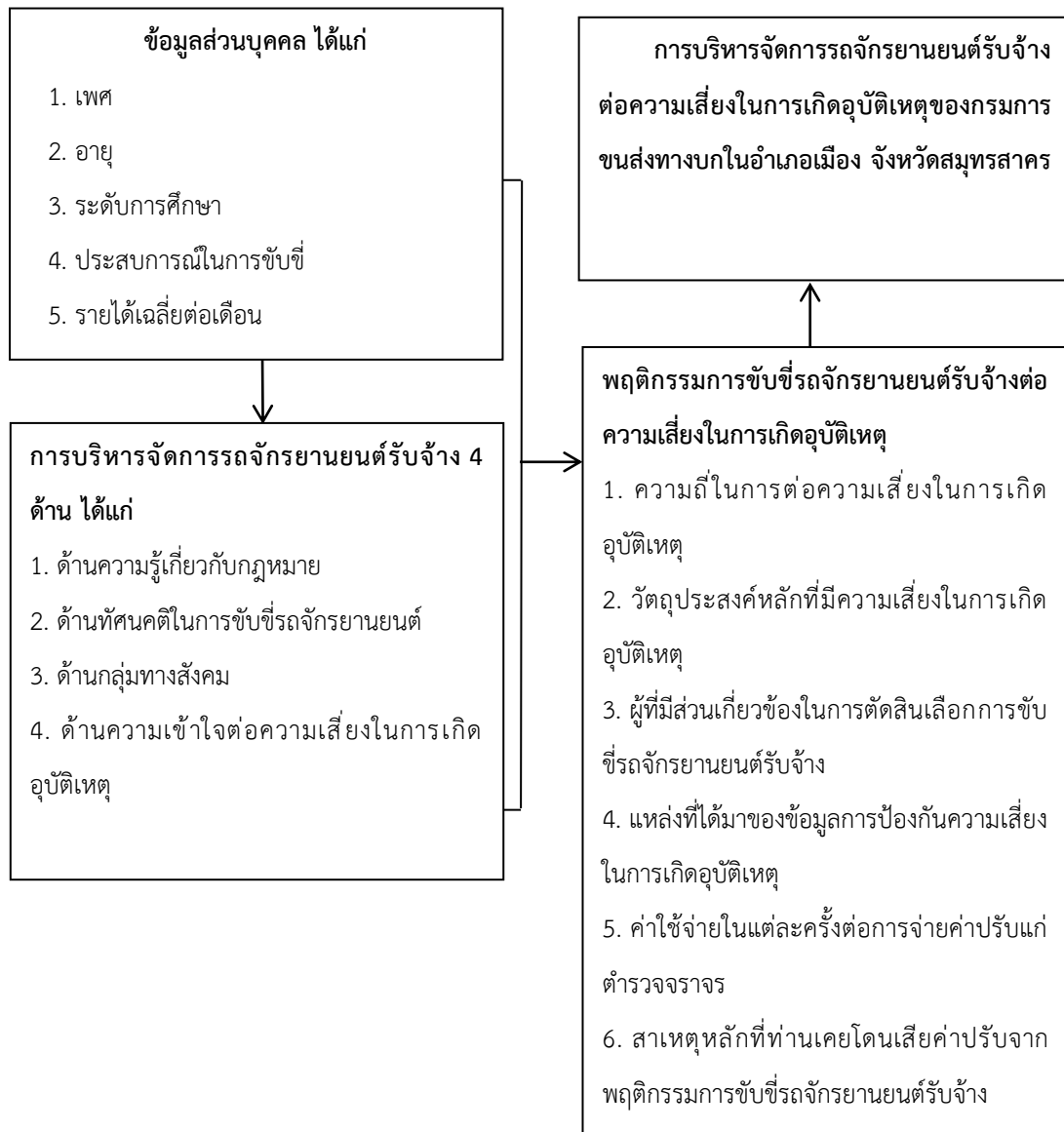
การให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ นอกจากความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรจากผลต่อพฤติกรรมขับขี่แล้วความเชื่อยังมีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมของบุคคลเมื่อบุคคลมีความเชื่ออย่างไรความเชื่อนั้นจะมีตัวกำหนดให้บุคคลประพฤติปฏิบัติตามสิ่งที่ตนเชื่ออำนาจภายในตนว่ามีผลต่อพฤติกรรมขับขี่ (กรมการขนส่งทางบก, 2562) และสถานการณ์เป็นการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัยในจังหวัดสมุทรสาคร พบว่าความเชื่ออำนาจภายในตนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัย และมีความตระหนักต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยประเมินจากการให้ความสำคัญ คือมีความสนใจเอาใจใส่และต้องการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จาการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินคือสภาพไม่สมบูรณ์ ไม่มีการตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์รับจ้าง (สุทธิเกียรติ จันตะคาด, 2560).

ดังนั้นจากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจในการศึกษาวิจัยเรื่อง “การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร” เพื่อดำเนินการให้กรมการขนส่งทางบกภายใต้การควบคุม กำกับ ดูแลให้เป็นรถที่ถูกต้องตามระเบียบของทางราชการต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร
2. เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร
3. เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรค พร้อมทั้งข้อเสนอแนะการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร

กรอบแนวคิดการทำวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยการเก็บข้อมูลจากโดยการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณจากแบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร โดยใช้สูตรของ โดยการใช้สูตรของ (Krejcie and Morgan, 1970) ยอมรับความคาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างได้ 5% ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% จากการคำนวณผู้วิจัยจึงได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างเป็นจำนวนเท่ากับ 230 ตัวอย่าง

การตรวจสอบความเที่ยง (Reliability) โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Cronbach's alpha coefficient) (สุจิตรา บุญรัตน์, 2546) ผลการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบัค ปัจจัยทั้ง 4 ด้านพบว่า ด้านความเข้าใจในการเสี่ยงได้ค่าความเที่ยงสูงสุด (.96) รองลงมาได้แก่ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายได้ค่าความเที่ยงสูงสุด (.94) ด้านกลุ่มทางสังคมได้ค่าความเที่ยงสูงสุด (.91) และด้านทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ค่าความเที่ยงสูงสุด (.90) หาค่าความเที่ยงของการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร ทั้งฉบับโดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบัค .92

การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูล จัดเตรียมแบบสอบถามให้เพียงพอกับจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการเก็บรวบรวมข้อมูล ทำการชี้แจงให้ผู้ตอบแบบสอบถามเข้าใจถึงวัตถุประสงค์เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยติดตามขอรับแบบสอบถามคืนด้วยตนเอง จำนวน 230 ฉบับ แล้วนำไปดำเนินการตามขั้นตอนการวิจัยต่อไป

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ (1) สถิติพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ(2) สถิติเชิงอ้างอิงเพื่อทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ ทดสอบค่าไค - สแควร์ (Chi - Square) การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าที่ (t-Test) และทดสอบค่าเอฟ (F-Test) ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวน (One-Way ANOVA) พร้อมทั้งการวิเคราะห์ด้วยสถิติถดถอยพหุคูณ (Multiple Hierarchy Regression Analysis) สมมติฐานเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรในปัจจัยต่างๆ กับข้อมูลเชิงประจักษ์ที่กำหนดไว้

ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยแจกแจงความถี่ (Frequency) และหาร้อยละ (Percentage) ซึ่งใช้กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาค้างนี้ จำนวน 230 คนพบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 70 ส่วนใหญ่มีอายุ 36-44 จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาปวส.หรืออนุปริญญา จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 57.0 ส่วนใหญ่ประสบการณในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีประสบการณ์ในการขับขี่ 7 - 9 ปี จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 และส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 ตามลำดับ

2. ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร โดยการแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) โดยสรุปว่า ส่วนใหญ่มีความถี่ต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ 3 - 5 ครั้ง / เดือน จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 59.70 ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์หลักที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับย้อนศร ขับรถปาดหน้า จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 37.00 ส่วนใหญ่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเลือกการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจากลูกค้า จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 49.00 ส่วนใหญ่ได้รับแหล่งที่ได้มาของข้อมูล

การป้องกันความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากอินเทอร์เน็ตสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Web Site) ของหน่วยงานต่าง ๆ จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 46.00 ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายในแต่ละครั้งต่อการจ่ายค่าปรับแก้ตำรวจจราจร 501 – 1,000 บาทต่าง ๆ จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 44.00 ส่วนใหญ่มีสาเหตุหลักที่ท่านเคยโดนเสียค่าปรับจากพฤติกรรมจราจรขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างจากการขับเร็วเกินกำหนดจำนวน 156 คน คิดเป็นร้อยละ 63.00

3. ผลการวิเคราะห์การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ด้านทัศนคติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ด้านกลุ่มทางสังคม และด้านความเข้าใจในการเสี่ยง โดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ตามระดับความคิดเห็นของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างโดยสรุปว่าภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.70$, $SD.=0.98$) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ด้านความเข้าใจในการเสี่ยง ($\bar{X}=3.98$, $SD.=0.79$) มีค่าเฉลี่ยสูงสุดรองลงมา คือ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ($\bar{X}=3.73$, $SD.=0.69$) ด้านด้านทัศนคติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ($\bar{X}=3.65$, $SD.=0.56$) ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ด้านกลุ่มทางสังคม ($\bar{X}=3.59$, $SD.=0.48$) ตามลำดับ

4. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลส่วนบุคคลต่อพฤติกรรมจราจรขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร โดยใช้สถิติทดสอบไค - สแควร์ (Chi - Square) โดยนำเสนอตามตารางที่ 1 ดังนี้

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลส่วนบุคคลต่อพฤติกรรมจราจรขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง	พฤติกรรมจราจรขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร					
	1	2	3	4	5	6
1. เพศ	.145	.018*	.035*	.275	.507	.157
2. อายุ	.108	.278	.578	.156	.079	.129
3. ระดับการศึกษา	.112	.570	.110	.020*	.117	.350
4. ประสบการณ์ในการขับซึ่	.100	.320	.045*	.340	.322	.532
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	.012*	.603	.513	.109	.202	.032*

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

***หมายเหตุ : (1) หมายถึงความถี่ในการต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (2) หมายถึงวัตถุประสงค์หลักที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (3) หมายถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเลือกการขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (4) หมายถึงแหล่งที่ได้มาของข้อมูลการป้องกันความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (5) หมายถึงค่าใช้จ่ายในแต่ละครั้งต่อการจ่ายค่าปรับแก้ตำรวจจราจร และ(6) หมายถึงสาเหตุหลักที่ท่านเคยโดนเสียค่าปรับจากพฤติกรรมจราจรขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยสรุปว่าการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ภาพรวมไม่แตกต่างกัน ยกเว้น (1) ปัจจัยส่วนบุคคลในเรื่องเพศ มีความสัมพันธ์ต่อวัตถุประสงค์หลักที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเลือกการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (2) ปัจจัยส่วนบุคคลในเรื่องระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์ต่อแหล่งที่ได้มาของข้อมูลการป้องกันความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (3) ปัจจัยส่วนบุคคลในเรื่องประสบการณ์ในการขับขี่ มีความสัมพันธ์ต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเลือกการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และ (4) ปัจจัยส่วนบุคคลในเรื่องรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. การวิเคราะห์เปรียบเทียบการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างของกรมการขนส่งทางบก ในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ใช้สถิติทดสอบความแตกต่างของค่าที (t-Test) และทดสอบค่าเอฟ (F-Test) ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวน (One-Way ANOVA) ใช้วิธี Fisher's Least Significant Difference หรือ (LSD) โดยนำเสนอตามตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างของกรมการขนส่งทางบก ในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์ รับจ้างของกรมการขนส่งทางบก ในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร	จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง				
	เพศ	อายุ	ระดับ การศึกษา	ประสบการณ์ ในการขับขี่	รายได้เฉลี่ย ต่อเดือน
ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย	.017*	.384	.090	.298	.042*
ด้านทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์	.172	.578	.616	.373	.182
ด้านกลุ่มทางสังคม	.044*	.482	.750	.121	.038*
ด้านความเข้าใจในการเสี่ยง	.041*	.361	.589	.589	.040*

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยสรุปว่า การวิเคราะห์เปรียบเทียบการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภาพรวมไม่แตกต่างกัน ยกเว้น (1) ปัจจัยส่วนบุคคลในเรื่องเพศ แตกต่างกันในด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ด้านกลุ่มทางสังคม และด้านความเข้าใจในการเสี่ยง (2) ปัจจัยส่วนบุคคลในเรื่องรายได้เฉลี่ยต่อเดือน แตกต่างกันในด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายด้านกลุ่มทางสังคม และด้านความเข้าใจในการเสี่ยง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. การวิเคราะห์การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาครโดยใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) โดยนำเสนอตามตารางที่ 3 ดังนี้

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์ความแตกต่างของข้อมูลระดับการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยจำแนกตามกลุ่มตัวแปร

ข้อมูลส่วนบุคคล ของผู้ขับขี่	การขับขี่		การขับขี่		t-test	Sig (2-tailed)	CI	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD			Lower	Upper
เพศ	3.803	.52260	4.022	.48728	-	.000	-.31544	-.12160
	7		2		4.432*			
อายุ	4.283	.72457	4.368	.64561	-1.266	.206	-.21640	.04688
	8		6					
การศึกษา	3.988	.74553	4.191	.68655	-	.004	-.34065	-.06570
	1		3		2.905*			
สรุปภาพรวม	4.031	.5242	4.197	.4843	-	.001	-.26319	-.06955
	3	8	6	6	3.378*			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 3. ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นด้วยการทดสอบค่า t-test พบว่าค่าเฉลี่ยเพศ อายุ ระดับการศึกษามีค่า Sig. (2-tailed) เท่ากับ 0.000 เท่ากับ 0.002 และเท่ากับ 0.004 ตามลำดับ ซึ่งน้อยกว่า 0.05 สรุปได้ว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ด้านทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านกลุ่มทางสังคม และด้านความเข้าใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาครแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4 ผลการตรวจสอบความตรงของโมเดลการวัดตัวแปรองค์ประกอบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร

ตัวแปรคู่ความสัมพันธ์		λ	SE	t-value	Sig.	R ²
1. ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย	<---Ecology	0.703			***	0.49
2. ด้านทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์	<---Ecology	0.768	0.153	10.75	***	0.59
3. ด้านกลุ่มทางสังคม	<---Ecology	0.828	0.179	9.741	***	0.69
4. ด้านความเข้าใจในการเสี่ยง	<---Ecology	0.896	0.188	8.192	***	0.80

*** คำนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4 ผลการตรวจสอบความตรงของโมเดลการวัดตัวแปร ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่าค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรสังเกตได้แตกต่างจากศูนย์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .000 ทั้ง 4 คู่ แสดงว่าเมทริกซ์สหสัมพันธ์สหสัมพันธ์ของตัวแปร

ตารางที่ 5 ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยวิเคราะห์อำนาจการทำนายการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร

(n=230)

การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อพฤติกรรมขับขี่	สัมประสิทธิ์ถดถอย (Coefficient)		R ²	R ² _{adj}	Sr ²	R ² Change
	B	β				
1. ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย	0.404	0.462	0.735	0.540	4.332	0.540
2. ด้านทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์	2.623	0.193	0.760	0.578	4.154	0.038
3. ด้านกลุ่มทางสังคม	0.520	0.293	0.771	0.594	4.081	0.016
4. ด้านความเข้าใจในการเสี่ยง	3.608	0.174	0.779	0.606	4.024	0.012

(R²= 0.80.7, R²_{adjusted}= 0.651, F=465.3, p< 0.001)

ผลวิเคราะห์จากตารางที่ 5. พบว่า ผลการวิเคราะห์พหุเชิงซ้อนพบว่าตัวแปรซึ่งเป็นปัจจัยศึกษาสามารถร่วมกันทำนายผลปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร (R²= 0.80.7, R²_{adjusted}= 0.651, F=465.3, p< 0.001) ตัวแปรที่เป็นปัจจัยทำนายได้แก่

1. ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย เป็นปัจจัยทำนายที่ดีที่สุดที่ในโมเดลที่ดีที่สุด (Best model) สามารถทำนายความแปรปรวนได้ร้อยละ 54.0 คิดเป็นอำนาจทำนายร้อยละ 82.9 ของอำนาจทำนายในโมเดลที่ดีที่สุด ($R^2 = 0.735$, $R^2_{Adjusted} = 0.540$, $B = 0.404$, $95\%CI = 0.325-0.487$, $\beta = 0.462$, $p < 0.001$)

2. ด้านทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยสามารถทำนายความแปรปรวนได้ร้อยละ 3.8 หรือคิดเป็นอำนาจทำนายร้อยละ 5.58 ของโมเดลที่ดีที่สุด ($R^2 = 0.760$, $R^2_{Adjusted} = 0.578$, $R^2_{changed} = 0.038$; $B = 2.623$, $95\%CI = 1.653-3.594$, $\beta = 0.193$, $p < 0.001$)

3. ด้านกลุ่มทางสังคม โดยสามารถทำนายความแปรปรวนได้โมเดลที่ดีที่สุด ($R^2 = 0.771$, $R^2_{Adjusted} = 0.594$, $R^2_{changed} = 0.016$; $B = 0.520$, $95\%CI = 0.352-0.687$, $\beta = 0.293$, $p < 0.000$)

4. ด้านความเข้าใจในการเสี่ยง โดยสามารถทำนายความแปรปรวนได้โมเดลที่ดีที่สุด ($R^2 = 0.779$, $R^2_{Adjusted} = 0.606$, $R^2_{changed} = 0.012$; $B = 3.608$, $95\%CI = 2.243-4.937$, $\beta = 0.174$, $p < 0.001$)

อภิปรายผลการวิจัย

1. การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร โดยสรุปภาพรวมตามระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ด้านความเข้าใจในการเสี่ยง ($\bar{X} = 3.98$, $SD = 0.79$) มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ($\bar{X} = 3.73$, $SD = 0.69$) ด้านทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 3.65$, $SD = 0.56$) ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ด้านกลุ่มทางสังคม ($\bar{X} = 3.59$, $SD = 0.48$) ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาจากวิเคราะห์ความคิดเห็นพฤติกรรมรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่าส่วนใหญ่มีความถี่ต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ 3 - 5 ครั้ง/ เดือน ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์หลักที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับย้อนศร ขับรถปาดหน้า ส่วนใหญ่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจากลูกค้า ส่วนใหญ่ได้รับแหล่งที่ได้มาของข้อมูลการป้องกันความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากอินเทอร์เน็ตสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Web Site) ของหน่วยงานต่างๆ ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายในแต่ละครั้งต่อการจ่ายค่าปรับแก้ตำรวจจราจร 501 - 1,000 บาทต่าง ๆ และส่วนใหญ่มีสาเหตุหลักที่ทนายเคย์โดนเสียค่าปรับจากพฤติกรรมรถจักรยานยนต์รับจ้างจากการขับเร็วเกินกำหนด สอดคล้องกับการศึกษาของกาญจน์กรรณ สุอังคะและคณะ (2559) การศึกษาพฤติกรรมรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่าปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนองจะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง พร้อมทั้งผลงานวิจัยของนพวุฒิ ชื่นบาลและคณะ (2556) การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่าระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 69.0 ค่าเฉลี่ย 82.9 ระดับพฤติกรรมป้องกันโรค ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 69.3 ค่าเฉลี่ย 70.1

ระดับการรับรู้ประโยชน์ของการดูแลสุขภาพตนเอง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 76.4 ค่าเฉลี่ย 104.6 และงานวิจัยของตรอมร วิสุทธีศิริ (2556) ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุการรับรู้ประโยชน์ในการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุการขับขี่อย่างปลอดภัยตามลำดับ

2.การเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร โดยสรุปว่า ภาพรวมไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นปัจจัยศึกษาสามารถร่วมกันทำนายผลปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร ($R^2 = 0.807$, $R^2_{adjusted} = 0.651$, $F = 465.3$, $p < 0.001$) สอดคล้องกับการศึกษาของอุไร จำปาหวะดี (2555, หน้า 130-133) ได้ศึกษาการพัฒนาตัวแบบการลดพฤติกรรมเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ผลการศึกษาพบว่านิสิตมีพฤติกรรมเสี่ยงลดลง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($Z = -1.970$, $p < 0.05$) โดยเฉพาะด้านการขับขี่เร็วเกินกฎหมายกำหนด ($Z = -11.383$, $p < 0.01$) ด้านการฝ่าฝืนกฎจราจร ($Z = -1.797$, $p < 0.05$) ด้านการพูดโทรศัพท์ขณะขับขี่ ($Z = -2.403$, $p < 0.05$) และการขับขี่โดยมีผู้ซ้อนเกิน 1 คน ($Z = -2.883$, $p < 0.01$) สอดคล้องกับการศึกษาของบัณฑิต ตั้งกมลศร (2559) ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียน ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ : วิเคราะห์กลุ่มพหุ ผลการวิจัยพบว่า ความไม่แปรเปลี่ยนของโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือระหว่างเพศชายและเพศหญิงซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Schumacker, R. E., & Lomax, R. G. (2004) ได้อธิบายเกี่ยวกับทัศนคติว่าทัศนคติเป็นสิ่งที่สำคัญในการทำให้คนแสดงพฤติกรรมออกมาการรู้ทัศนคติของคนสามารถทำนายพฤติกรรมที่คนจะแสดงออกได้ในทางกลับกัน หากพิจารณาเฉพาะเรื่องการขับขี่ยานพาหนะพร้อมทั้ง (Dorn, 2010) ศึกษาถึงความแตกต่างเฉพาะบุคคลและความแตกต่างเฉพาะกลุ่มของพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะผู้ขับขี่ที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นทั้งหญิงและชายถึงความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่น และ (Latorre et al., 2002) ศึกษาละเมิดวินัยของผู้ขับขี่ยานยนต์สองล้อ ผลการวิจัยพบว่า หมวกนิรภัยช่วยป้องกันการบาดเจ็บในการขับขี่ที่จะทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะ (OR = 1.93 and OR = 1.46) ต่อไป

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1) การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสะท้อนให้เห็นว่าการจัดระเบียบยังไม่สามารถถึงผลที่ชัดเจนได้อย่างที่ตั้งเป้าหมาย ทั้งนี้มาจากหลายปัจจัย อาทิเช่น การขาดอัตราค่าจ้างที่จะกดดัน ปรามปรามอย่างจริงจัง หรือ บางครั้งเจ้าหน้าที่ตรวจการของกรมการขนส่งทางบกได้รับอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่

2) ควรจะมีมาตรการในการลงโทษด้วยการสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากมีหมวกนิรภัยใบเดียว และบางคนก็ไม่มีหมวกนิรภัยไว้ ให้ อีกทั้งผู้โดยสารไม่ให้ความสำคัญกับการสวมหมวกนิรภัยหากไม่ใช่เส้นทางโดยสารบนถนน สายหลัก และไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากไม่มั่นใจในมาตรฐานและความสะอาด รวมทั้ง ความสะอาดของเครื่องแต่งกาย ผู้ให้บริการด้วย

3) ควรมี GPS แสดง หรือแจ้งแผนที่เส้นทาง เพื่อความสบายใจของผู้โดยสารว่าไม่มีการขับร่อออกนอกเส้นทาง หรือการขับเข้าในเส้นทางลัดที่ผู้โดยสารไม่รู้จักรหรือไม่คุ้นเคยสร้างความ หวาดระแวงให้ผู้โดยสาร พร้อมทั้งแก้ปัญหาการทิ้งผู้โดยสารระหว่างทางหรือการขับหลบเลี่ยงเข้าในเส้นทางอื่นเพื่อ หลบหนีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือฝ่ายปรามปรามจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2562). สถิติผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาต. กลุ่มสถิติการขนส่ง. กองแผนงานกรมการขนส่งทางบก.
- กรมการขนส่งทางบก (2558). แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563. กองแผนงาน. กรมการขนส่งทางบก.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563. กรุงเทพฯ:กระทรวงมหาดไทย.
- กองแผนงาน กรมการขนส่ง. (2558). สรุปรายงานจำนวนรถแยกประเภทรถที่จดทะเบียน ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2558. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่ง.
- กาญจน์กรรณ สุ้องคะ.(2559). วิจัยเรื่องการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ตรีอมร วิสุทธิศิริ. (2556). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร มหาบัณฑิต, สาขาวิชาพลศึกษา. บัณฑิตวิทยาลัย. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

- นพคุณ ชื่นบาลและคณะ (2556). การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร. สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 1 กรุงเทพฯ.กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
- บัณฑิต ตั้งกลมศร (2559). ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียน ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ : วิเคราะห์กลุ่มพหุ. ดุษฎีนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาวิจัยวัดผลและสถิติการศึกษา. คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุทธิเกียรติ จันทะคาด. (2560). ส่วนประสมทางการตลาดที่มีผลต่อ พฤติกรรมการซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานคร. คณะรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุจิตรา บุญยรัตพันธุ์. (2546). ระเบียบวิธีวิจัยสำหรับรัฐประศาสนศาสตร์. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- อุไร จำปาหวะดี. (2555). การพัฒนาตัวแบบการลดพฤติกรรมเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม. ดุษฎีนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต. สาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- Dorn, L. (2010). *Individual and group differences in driving behavior*. Retrieved from <http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>.
- La Torre et al. (2002). Epidemiology of accidents among users of two-wheeled motor vehicles. A surveillance study in two italian cities. *Eur J Public Health*, 12(2), 99-103.
- Krejcie, R. V. & Morgan, D. W. (1970). Determining Sample Size for Research Activities. *Educational and Psychological Measurement*, 30(3), pp. 607-610.
- Schumacker, R. E., & Lomax, R. G. (2004). *A beginner's guide to structural equation modeling (2nd ed.)*. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates.