

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นนบ้านนาฝาย อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ

Motorcycle Riding Accident Prevention Behavior Among Adolescents at Nafai sub-district, Muang district, Chaiyaphum.

กัลยารัตน์ กำลังเหลือ¹
กรรณา จันทุม²
ทงศ์ศักดิ์ ทองศรีสุข³
รวารวฒ มหามิตร⁴

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงพรรณนา เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ของวัยรุ่นนบ้านนาฝาย จังหวัดชัยภูมิ เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามชนิดตอบเองจากกลุ่มตัวอย่าง 359 คน วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปด้วยสถิติพรรณนา หาค่าความชุกของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ ด้วยค่าความถี่ ค่าร้อยละ และช่วงเชื่อมั่นที่ 95% ของค่าร้อยละ

ผลการศึกษา กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมที่หลีกเลี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร 3 อันดับแรก คือ ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงร้อยละ 67.4 (95%CI เท่ากับ 62.2 ถึง 72.2) ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 63.8 (95%CI เท่ากับ 58.2 ถึง 68.4) ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีผู้โดยสารหลาย

คนร้อยละ 63.8 (95%CI เท่ากับ 58.8 ถึง 68.7) พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่กลุ่มตัวอย่างมักจะปฏิบัติทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ คือขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงร้อยละ 76.9 (95%CI เท่ากับ 72.1 ถึง 81.1) ผิวทางชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อจะขับขี่ด้วยความระมัดระวังร้อยละ 76.3 (95%CI เท่ากับ 71.5 ถึง 80.6) ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกร้อยละ 70.2 (95%CI เท่ากับ 65.1 ถึง 74.8)

คำสำคัญ : พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ, วัยรุ่น, การขับขี่รถจักรยานยนต์

^{1,3} อาจารย์ประจำคณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ

^{2,4} อาจารย์ประจำคณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ



ABSTRACT

This research is a descriptive study. The purpose is to determine the prevention of motorcycle accidents. Data were collected by questionnaires from adolescents. Describe the general characteristics of the sample with descriptive statistics. The prevalence of participants with prevention of motorcycle accidents and other parameters were assessed. The first three prevalence of prevention of motorcycle accidents following: Do not driving a motorcycle at high speed 67.4% (95%CI: 62.2-72.2). Do not use a cell phone while driving 63.8 % (95% CI:58.2-68.4). Do not motorcyclists have many passengers 63.8 (95% CI: 58.8-68.7) Prevention

behaviors traffic accidents were usually observed at all times when driving following: Motorcyclists without notice warning the Unrest 76.9% (95%CI: 72.1-81.1). The damaged skin is bumpy ride with caution 76.3 (95%CI: 71.5-80.6). When the motorcycle slowed to a crossroads 70.2% (95%CI: 65.1-74.8). This finding should be used to promote adolescents prevention behavior. The administrator and relevant persons should pay greater attention to these priority health that might be course of death among adolescents.

Keywords: Accident Prevention Behavior, Adolescents, Motorcycle Riding

บทนำ

อุบัติเหตุจราจรจัดว่าเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญในปัจจุบัน ข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพของวัยรุ่นและเยาวชนที่พบมากขึ้น คือ การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (Whalen et al., 2003) ในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากถึง 1.24 ล้านคน (WHO, 2013) สำหรับสถานการณ์ในประเทศไทย แต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ (สำนักนโยบายและแผนงานสาธารณสุข, 2558) ประกอบกับข้อมูลสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานคร พบว่าวัยรุ่นร้อยละ 50.1 ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์วัยรุ่นนั่งรถจักรยานยนต์ที่มีผู้ขับขี่เต็มแอลกอฮอล์ร้อยละ 18.8 และร้อยละ 12.1 ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Ruangkanchanasetr et al., 2005) ปัจจุบันพบว่า แนวโน้มสถานการณ์คดีจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นทุกๆปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 มีผู้เสียชีวิต 5,584 คน ปี พ.ศ.2553 มีผู้เสียชีวิต 6,964 คน และปี พ.ศ.2554 มีผู้เสียชีวิต 9,343 คน (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2555)

สำหรับจังหวัดชัยภูมิ พบรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุจากการชนส่ง โดยเมื่อสิ้นปี 2553 มีผู้เสียชีวิต 34 คน บาดเจ็บสาหัสจำนวน 13 คน และยานพาหนะที่ก่อให้เกิดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุดในจังหวัดชัยภูมิคือรถจักรยานยนต์ (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชัยภูมิ, 2553) ในส่วนของพื้นที่ที่จะทำการศึกษาคือบ้านนาฝาย ตำบลนาฝาย อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิซึ่งเป็นสถานศึกษาที่มีพื้นที่ประมาณ 2,000 ไร่ และมีประชากรในสถาบันทั้งสิ้นประมาณ 6,000 คน โดยมีนักศึกษาระดับปริญญาตรีประมาณ 5,517 คน อาจารย์ ข้าราชการและลูกจ้างจำนวน 246 คน (สำรวจ ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2558) ประชากรเหล่านี้อาศัยอยู่ในพื้นที่มหาวิทยาลัยและพื้นที่นอกมหาวิทยาลัย ดังนั้นการเดินทางของนักศึกษาและบุคลากรจะใช้พาหนะที่รถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์ชนิดของยานพาหนะที่ใช้มากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของโรงพยาบาลชัยภูมิในปี 2553 พบว่าอุบัติเหตุจราจรเป็นอุบัติเหตุที่เกิดสูงสุด และอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นส่วน



ใหญ่คือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ โดยในปี 2553 มีผู้เสียชีวิต 34 คน บาดเจ็บสาหัสจำนวน 13 คน จากรายงานการศึกษาของ กรมฯ จันทุม เมื่อปี 2555 ได้ทำการศึกษาการปฏิบัติตามกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ พบว่า นักศึกษาปฏิบัติตามกฎจราจรเพียง 66 คน จากจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด 758 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 นักศึกษามีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ ร้อยละ 9.4 โดยมีฐานของจำนวนครั้งที่ประสบอุบัติเหตุคือ 1 ครั้ง จำนวนครั้งที่ประสบอุบัติเหตุอยู่ระหว่าง 1 ถึง 3 ครั้ง ในจำนวนนักศึกษาตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 90.0 และร้อยละ 65.0 ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะประสบอุบัติเหตุ

ผู้วิจัยเล็งเห็นว่าทุกหน่วยงานควรมีส่วนร่วมในการลดอุบัติเหตุจากรถ จิงได้ศึกษาวิจัยเพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นบ้านนาฝาย อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลไปวางแผนสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ตลอดจนการนำไปใช้ อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นบ้านนาฝาย อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นบ้านนาฝาย อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรคือวัยรุ่นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในชุมชนตำบลนาฝาย อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์และมีรถจักรยานยนต์ของครอบครัว

ขนาดตัวอย่าง ใช้การคำนวณขนาดตัวอย่างเพื่อประมาณค่าสัดส่วนของประชากร กรณีทราบจำนวนประชากร (Paul & Lemeshow, 2009) ได้ขนาดตัวอย่าง 359 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามสร้างขึ้นจากการศึกษาข้อมูลเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยข้อมูลทั่วไป และข้อมูลพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ผ่านการตรวจสอบความตรงและความครบถ้วนของเนื้อหา (content validity) จากอาจารย์ผู้เชี่ยวชาญ 2 ท่าน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปแจกกลุ่มตัวอย่าง พร้อมนัดหมายเวลามารับคืนเมื่อตอบเสร็จ

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

สถิติพรรณนา ใช้วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการเรียน สถานภาพ การพักอาศัย รายได้ของครอบครัว ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ประสบการณ์การขับขี่ ระยะทางจากที่พักถึงสถานศึกษา วิธีการเดินทางจากที่พักมาสถานศึกษา สภาพยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง กรณีข้อมูลต่อเนื่องจะนำเสนอค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่ามัธยฐาน ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด กรณีที่เป็นข้อมูลแจกแจง นำเสนอด้วยตารางแจกแจงความถี่และค่าร้อยละ

สถิติอนุมาน หาค่าความชุกของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างด้วยค่าความถี่ ค่าร้อยละ และช่วงเชื่อมั่นที่ 95% ของค่าร้อยละ

ผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างเป็นวัยรุ่นบ้านนาฝาย อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 359 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 66.6 อายุระหว่าง 15-21 ปี กำลังศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 86.4 ส่วนใหญ่พักอาศัยหอพักร้อยละ 88.9 โดยครอบครัวมีรายได้เฉลี่ยประมาณ 4,000 บาท เมื่อสอบถามการรับข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุจากรถ ส่วนใหญ่เคยรับทราบข่าวสารมากกว่า ร้อยละ 90 และร้อยละ 68.2 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่ 1-10 ปี และเคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 52.4 (ตารางที่ 1)



ตารางที่ 1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 359 คน

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน	ร้อยละ
เพศ			
	ชาย	120	33.4
	หญิง	239	66.6
	รวม	359	100.0
อายุ (ปี)			
	ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	19.61 (0.64)	
	มัธยฐาน (ค่าต่ำสุด : ค่าสูงสุด)	20 (15:21)	
ระดับการศึกษา			
	มัธยมศึกษาตอนปลาย	49	13.7
	ปริญญาตรี	310	86.4
	รวม	359	100.0
การพักอาศัยระหว่างศึกษาเล่าเรียน			
	อยู่กับบิดา มารดา	40	11.1
	อยู่หอพัก	319	88.9
	รวม	359	100.0
รายได้ของครอบครัวต่อเดือน (บาท)			
	ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	4,080.8 (1,782.4)	
	มัธยฐาน (ค่าต่ำสุด : ค่าสูงสุด)	4,000 (1,000 : 25,000)	
ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร			
	เคย	327	91.1
	ไม่เคย	32	8.9
	รวม	359	100.0
ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์			
	มี	245	68.2
	ไม่มี	114	31.8
	รวม	359	100.0
ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปี)			
	ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	7.04 (2.45)	
	มัธยฐาน (ค่าต่ำสุด : ค่าสูงสุด)	7 (1:10)	
เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์			
	ไม่เคย	171	47.6
	เคย (ช่วงเวลา 2554-ปัจจุบัน) *ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ	188	52.4
	เป็นผู้ขับขี่	149	41.5
	เป็นผู้ซ้อน	38	10.6
	จากการเดินถนน	44	12.3

สำหรับการพิจารณาพฤติกรรมการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยจัดกลุ่มการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร เป็น 2 ระดับ คือ ไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติ ทุกครั้ง สำหรับพฤติกรรมการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรประกอบด้วยข้อคำถาม 2 ประเภท คือ ข้อคำถามเชิงลบของพฤติกรรมการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ จำนวน 6 ข้อ ได้แก่ ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงซ้าย ขับขี่รถจักรยานยนต์มีผู้โดยสารหลายคน ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดรถคันหน้า พุดคุยกับเพื่อนในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และ ข้อคำถามเชิงบวกของพฤติกรรมการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านบวก จำนวน 9 ข้อ ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเปิดไฟหน้ารถ ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก ให้สัญญาณไฟเลี้ยวล่วงหน้าเมื่อต้องการเลี้ยว ขับขี่ด้วยความระมัดระวังเมื่ออยู่ในเขตชุมชน ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยง ผิวทางชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อจะขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และกรณีสัญญาณไปจราจรชำรุดจะใช้สัญญาณมือเมื่อจะเลี้ยว

ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมที่หลีกเลี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร 3 อันดับแรก คือ ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงร้อยละ 67.4 (95%CI เท่ากับ 62.2 ถึง 72.2) ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 63.8 (95%CI เท่ากับ 58.2 ถึง 68.4) ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีผู้โดยสารหลายคนร้อยละ 63.8 (95%CI เท่ากับ 58.8 ถึง 68.7) สำหรับพฤติกรรมที่หลีกเลี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรข้ออื่นๆ พบความชุกร้อยละ 60 โดยประมาณ

สำหรับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่กลุ่มตัวอย่างมักจะปฏิบัติทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงร้อยละ 76.9 (95%CI เท่ากับ 72.1 ถึง 81.1) ผิวทางชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อจะขับขี่ด้วยความระมัดระวังร้อยละ 76.3 (95%CI เท่ากับ 71.5 ถึง 80.6) ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกร้อยละ 70.2 (95%CI เท่ากับ 65.1 ถึง 74.8) สำหรับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรข้ออื่นๆ พบความชุกร้อยละ 60 โดยประมาณ (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 พฤติกรรมการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มตัวอย่าง

พฤติกรรมการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร	การปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร					
	ไม่ปฏิบัติ			ปฏิบัติทุกครั้ง		
	n (%)	95%CI	n (%)	95%CI	n (%)	95%CI
ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง	242	67.4	62.2 ถึง 72.2	117	32.6	27.7 ถึง 37.7
ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงซ้าย	228	63.5	58.2 ถึง 68.4	131	36.5	31.5 ถึง 41.7
ขับขี่รถจักรยานยนต์มีผู้โดยสารหลายคน	229	63.8	58.8 ถึง 68.7	130	36.2	31.2 ถึง 41.4
ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดรถคันหน้า	225	62.7	57.4 ถึง 67.6	134	37.3	32.3 ถึง 42.5
พุดคุยกับเพื่อนในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	219	61.0	55.7 ถึง 66.0	140	39.0	33.9 ถึง 44.2
ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	238	66.3	61.1 ถึง 71.1	121	33.7	28.8 ถึง 38.8
สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่โดยโดยสารรถจักรยานยนต์	197	54.9	49.5 ถึง 60.1	162	45.1	39.8 ถึง 50.4
ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเปิดไฟหน้ารถ	123	34.3	29.3 ถึง 39.4	236	65.7	60.5 ถึง 70.6
ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก	107	29.8	25.1 ถึง 34.8	252	70.2	65.1 ถึง 74.8
ให้สัญญาณไฟเลี้ยวล่วงหน้าเมื่อต้องการเลี้ยว	130	36.2	31.2 ถึง 41.4	229	63.8	58.5 ถึง 68.7
ขับขี่ด้วยความระมัดระวังเมื่ออยู่ในเขตชุมชน	119	33.1	28.2 ถึง 38.2	240	66.9	61.7 ถึง 71.7
ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยง	83	23.1	18.8 ถึง 27.8	276	76.9	72.1 ถึง 81.1
ผิวทางชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อจะขับขี่ด้วยความระมัดระวัง	85	23.7	19.3 ถึง 28.4	274	76.3	71.5 ถึง 80.6
ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	130	36.2	31.2 ถึง 41.4	229	63.8	58.5 ถึง 68.7
กรณีสัญญาณไปจราจรชำรุดจะใช้สัญญาณมือเมื่อจะเลี้ยว	129	35.9	30.9 ถึง 41.1	230	64.1	58.8 ถึง 69.0



5. อภิปรายผล

กลุ่มตัวอย่างเป็นวัยรุ่นบ้านนาผาย อำเภอชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 359 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 66.6 อายุระหว่าง 15-21 ปี กำลังศึกษาระดับปริญญาตรีร้อยละ 86.4 ส่วนใหญ่พักอาศัยหอพักร้อยละ 88.9 โดยครอบครัวมีรายได้เฉลี่ยประมาณ 4,000 บาท เมื่อสอบถามการรับข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เคยรับทราบข่าวสารมากกว่าร้อยละ 90 และร้อยละ 68.2 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่ 1-10 ปี และเคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 52.4 ผลการศึกษานี้ สอดคล้องกับการศึกษาของ ปัญญา จันทรสุโข, 2556 ที่ทำการศึกษาล่าสุดที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 31.1 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 3 ปี และร้อยละ 27.8 เคยกระทำความผิดกฎจราจรและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งการศึกษาดังกล่าวไม่ต่างจาก ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ และสุรชาติ สินวรรณ, 2555 ที่ทำการศึกษาศึกษาพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ในประเด็นระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่านักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางร้อยละ 55.7 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 2 ปี เมื่อพิจารณาประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 58.6 เคยประสบอุบัติเหตุระหว่างเดินทางมาเรียน ดังนั้นผลการศึกษาในกลุ่มตัวอย่างวัยรุ่นบ้านนาผาย สะท้อนให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ ระดับการศึกษา การรับข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ของกลุ่มตัวอย่างในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล อาจเป็นอีกสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งในที่นี้พบมากถึงร้อยละ 52.4

สำหรับการพิจารณาพฤติกรรมปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยจัดกลุ่มการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เป็น 2 ระดับ คือไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติทุกครั้ง

ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมที่หลีกเลี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 3 อันดับแรก คือ ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงร้อยละ 67.4 (95%CI เท่ากับ 62.2 ถึง 72.2) ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 63.8 (95%CI เท่ากับ 58.2 ถึง 68.4) ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์มี

ผู้โดยสารหลายคนร้อยละ 63.8 (95%CI เท่ากับ 58.8 ถึง 68.7) สำหรับพฤติกรรมที่หลีกเลี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อื่น ๆ เช่น ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงซ้าย ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดรถคันหน้า และพูดคุยกับเพื่อนในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบความชุกร้อยละ 60 โดยประมาณ ผลการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สอดคล้องกับ วนิดา น้อยมนตรี และนัยนา พิพัฒน์วิมลชา, 2558 ที่ทำการศึกษาศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพของนิสิตระดับปริญญาตรี ในมหาวิทยาลัยของรัฐแห่งหนึ่ง พบว่าร้อยละ 28.0 มีพฤติกรรมส่งข้อความหรือส่งอีเมลล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

สำหรับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างมักจะปฏิบัติทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ คือขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงร้อยละ 76.9 (95%CI เท่ากับ 72.1 ถึง 81.1) ฝึกทางซำรดเป็นหลุมเป็นบ่อจะขับขี่ด้วยความระมัดระวังร้อยละ 76.3 (95%CI เท่ากับ 71.5 ถึง 80.6) ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกร้อยละ 70.2 (95%CI เท่ากับ 65.1 ถึง 74.8)

สำหรับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อื่น ๆ เช่น สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่โดยสารถจักรยานยนต์ ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเปิดไฟหน้ารถ ให้สัญญาณไฟเลี้ยวล่วงหน้าเมื่อต้องการเลี้ยว ขับขี่ด้วยความระมัดระวังเมื่ออยู่ในเขตชุมชน ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และกรณีสัญญาณไปจราจรซำรดจะใช้สัญญาณมือเมื่อจะเลี้ยว พบความชุกร้อยละ 60 โดยประมาณ ยกเว้นพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่โดยสารถจักรยานยนต์ พบความชุกของพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 45.1 ซึ่งไม่แตกต่างจากผลการศึกษาของ วัฒนวงศ์รัตน์วราห์ และจันทวีร์ เกษมสุข, 2553 ที่รายงานพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างน้อยกว่าร้อยละ 50 ทั้งนี้เนื่องจากความสวยงามของหมวกนิรภัย ความสะดวกในการสวมใส่ ราคา และคุณภาพของหมวกนิรภัย เป็นต้น เมื่อพิจารณาถึงเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาเป็นวัยรุ่นที่ถือว่ามีความเสี่ยงต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยน้อยที่สุดร้อยละ 25.3 สำหรับกลุ่มผู้ใหญ่ วัยทำงานมีการสวมใส่หมวกนิรภัยมากถึงร้อยละ 41.3 ทั้งนี้ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มวัยทำงานคือ ความท่วงโยต่อตนเองและครอบครัว ความปลอดภัยด้านร่างกาย ป้องกันการบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้ ในขณะที่ผลการศึกษาของ วนิดา น้อยมนตรี และนัยนา พิพัฒน์วิมลชา, 2558 รายงานผลการศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพ



ของนิสิตระดับปริญญาตรี ในมหาวิทยาลัยของรัฐแห่งหนึ่ง พบว่าในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา นิสิตร้อยละ 77.4 ไม่สวมหมวกนิรภัย รวมถึงการมีพฤติกรรมเสี่ยงในเรื่องของการขับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ภายหลังการดื่มแอลกอฮอล์ร้อยละ 27.0 ผลกระทบที่เกิดขึ้นเมื่อมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยนี้ อาจส่งผลต่อการบาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตได้ เนื่องจากการขาดจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยของการใช้ยานพาหนะ ซึ่งผลการวิจัยสอดคล้องกับการสำรวจปัญหาสาธารณสุขของเยาวชนทั่วโลกที่พบ คือ การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (Whalen et al., 2003)

ผลการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นบ้านนาผาย อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ ครั้งนี้ แสดงให้เห็นถึงปัญหาอุบัติเหตุภัยจราจรว่าเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศไทย อันมีผลจากความสะกดของถนนหนทาง ความรวดเร็วของยานพาหนะ จึงส่งผลกระทบต่ออุบัติการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจราจรทางบกที่มีการใช้รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น จะเห็นได้ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดจากการขับรถยนต์ดื่มสุราแล้วขับขี่ การขับเร็ว การขับโดยประมาท ขาดการบำรุงรักษายานพาหนะ หากยังไม่ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว คาดว่าคนไทยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากถึง 3 คนต่อชั่วโมง โดยร้อยละ 80 ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด ส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน มีสาเหตุจากความผิดพลาดของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ความบกพร่องของรถ ถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจเกิดจากสาเหตุใดสาเหตุหนึ่ง หรือหลายสาเหตุร่วมกัน (กองสุขศึกษา , 2547)

เป็นที่น่าสังเกตว่า ผลการศึกษาคั้งนี้กลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มของการมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในด้านการขับขี่ปลอดภัย เช่น การไม่ขับขี่ซ้อนกันเกิน 1 คน การสังเกตจุดเสี่ยง การชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก ทางร่วม การให้สัญญาณไฟ สัญญาณมือขณะเลี้ยวรถ ก่อนข้างดี ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการรับข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุจราจร ส่วนใหญ่เคยรับทราบข่าวสารมากกว่าร้อยละ 90 ซึ่งเป็นผลดีต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งนำไปสู่การมีพฤติกรรมที่ดีในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรในระยะยาวต่อไป

สรุปผล

กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมที่หลีกเลี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร 3 อันดับแรก คือ ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ร้อยละ 67.4 (95%CI เท่ากับ 62.2 ถึง 72.2) ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 63.8 (95%CI เท่ากับ 58.2 ถึง 68.4) ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีผู้โดยสารหลายคนร้อยละ 63.8 (95%CI เท่ากับ 58.8 ถึง 68.7) สำหรับพฤติกรรมที่หลีกเลี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรข้ออื่นๆ พบความชุกร้อยละ 60 โดยประมาณ

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่กลุ่มตัวอย่างมักจะปฏิบัติทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ คือขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงร้อยละ 76.9 (95%CI เท่ากับ 72.1 ถึง 81.1) ผิวทางชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อจะขับขี่ด้วยความระมัดระวังร้อยละ 76.3 (95%CI เท่ากับ 71.5 ถึง 80.6) ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกร้อยละ 70.2 (95%CI เท่ากับ 65.1 ถึง 74.8) สำหรับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรข้ออื่นๆ พบความชุกร้อยละ 60 โดยประมาณ

ข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาแสดงข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างต่ำ ควรส่งเสริมพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง รวมถึงการให้ข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุจราจร เพื่อสร้างความตระหนักในส่วนของคุณภาพความปลอดภัยส่วนบุคคล



เอกสารอ้างอิง

- กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข. (2547). นโยบายอุบัติเหตุจราจร. ค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2559, จาก <http://www.thaihed.com/html.show>
- กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข. (2547). นโยบายอุบัติเหตุจราจร. ค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2559, จาก <http://www.thaihed.com/html.show>
- กรุณา จันทุม. (2555). รายงานวิจัยเรื่อง การปฏิบัติตามกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ. มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ.
- ปัญญา จันทรสุโข. (2556). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. วารสารวิทยบริการ, 24, 110-120.
- วะนิดา น้อยมนตรี และนัยนา พิพัฒน์วณิชช. (2558). พฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพของนิสิตระดับปริญญาตรี ในมหาวิทยาลัยของรัฐแห่งหนึ่ง. The Journal of Faculty of Nursing Burapha University, 23, 31-40.
- วัฒน์วงศ์ รัตนวราห, และจันทวีร์ เกษมศุข. (2553). การศึกษา พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครปฐม โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน. วารสาร Journal of Architectural/Planning Research and Studies, 7, 73-86.
- ณัฐบดี วิริยาวัฒน์, และสุรชาติ สินวรรณ. (2555). พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต. วารสารวิจัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต สาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี . 5, 65-87.
- สำนักนโยบายและแผนงานสาธารณสุข. (2558). ข้อมูลสถิติ. ค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2559, จาก <http://www.bph.moph.go.th>.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2555). สถิติอุบัติเหตุจราจร. ค้นเมื่อ 9 กรกฎาคม 2559, จาก <http://www.statistic.ftp.police.go.th>.
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชัยภูมิ. (2553). รายงานประจำปี 2553. ชัยภูมิ.
- Paul, S.L., & Lemeshow, S. (2009). *Sampling of Populations: Methods and Applications*. 4th ed.. New York: John Wiley&Sons.
- Ruangkanchanasetr, S., Plitponkarnpim, A., Hetrakul, P.,&Kongsakon, R. (2005). Youth risk behavior survey in bankok, Thailand. *Journal of Adolescent Health*, 36, 227-235.
- Whalen, L.G., Grunbaum, J.A., Kinchen, S., McManus, T., Shanklin, S. L., & Kann, L. (2003). *The national collage health risk behavior survey*. Retrived from <http://www.cdc.gov/>
- World Health Organization. (2013). *Globe Status Report on Road Safety 2013 Supporting A Decade of Action*. World Health Organization.

