

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษานี้เป็นการหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ป่วยโรงพยาบาลลำพูน โดยการสัมภาษณ์ผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ และเข้ารับการรักษาดังที่โรงพยาบาลลำพูน ที่เป็นทั้งผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยใน และนำเสนอผลการศึกษาดังต่อไปนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ
- ส่วนที่ 2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์
- ส่วนที่ 3 ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์
- ส่วนที่ 4 เปรียบเทียบระดับความรู้เรื่องกฎจราจรระหว่างเพศ กลุ่มอายุ ระดับการศึกษา และการมีใบขับขี่
- ส่วนที่ 5 เปรียบเทียบรายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเพศ กลุ่มอายุ และการมีใบขับขี่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ

ตาราง 1 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตาม เพศ อายุ และสถานภาพสมรส

เพศ อายุ สถานภาพสมรส	จำนวน (135)	ร้อยละ (100)
เพศ		
ชาย	104	77.0
หญิง	31	23.0
อายุ (ปี)		
< 15	9	6.7
15-24	63	46.7
25-34	26	19.3
35-44	18	13.3
45-54	10	7.4
55-64	6	4.4
> 64	3	2.2
เฉลี่ย 28 ปี		
สถานภาพสมรส		
โสด	79	58.5
คู่	50	37.0
หม้าย	4	3.0
หย่า	2	1.5

จากตาราง 1 พบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุเป็นเพศชายร้อยละ 77 เป็นเพศหญิงร้อยละ 23 กลุ่มอายุที่ได้รับอุบัติเหตุมากที่สุดคืออายุช่วง 15-24 ปีมีร้อยละ 46.7 รองลงมาคืออายุ 25-34 ปีมีร้อยละ 19.3 อายุเฉลี่ย 28 ปี เกินครึ่งมีสถานภาพสมรสโสดคือร้อยละ 58.5 รองลงมาคือสถานภาพสมรสคูมีร้อยละ 37

ตาราง 2 จำนวนและร้อยละของผู้รับชีรตจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามระดับการศึกษา และอาชีพ

ระดับการศึกษา อาชีพ	จำนวน (135)	ร้อยละ (100)
ระดับการศึกษา		
ไม่ได้เรียน	3	2.2
ประถมศึกษาตอนต้น(ป.1-ป.4)	31	23.0
ประถมศึกษาตอนปลาย(ป.5-ป.6,ป.7)	27	20.0
มัธยมต้น	33	24.4
มัธยมปลาย	15	11.1
ประกาศนียบัตร	21	15.6
อุดมศึกษา	5	3.7
อาชีพ		
รับจ้าง	62	45.9
นักเรียน นักศึกษา	33	24.4
ค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว	12	8.9
ไม่ได้ทำงาน	11	8.2
เกษตรกรรม	10	7.4
รับราชการ	7	5.2

จากตาราง 2 พบว่าผู้รับชีรตจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุมีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้นมากที่สุดคือร้อยละ 24.4 รองลงมาซึ่งมีร้อยละใกล้เคียงกันคือระดับประถมตอนต้นร้อยละ 23 และประถมศึกษาตอนปลายมีร้อยละ 20 ส่วนในญมีอาชีพรับจ้างร้อยละ 45.9 รองลงมาคือนักเรียน นักศึกษาร้อยละ 24.4

ตาราง 3 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตาม รายได้ต่อเดือน ประสบการณ์ในการขับขี่ และการมีใบขับขี่

รายได้ ประสบการณ์ในการขับขี่ การมีใบขับขี่	จำนวน (135)	ร้อยละ (100)
รายได้		
ไม่มีรายได้	37	27.4
< 2500	23	17.1
2500-4999	50	37.0
5000-7499	15	11.1
7500-9999	2	1.5
≥ 10000	8	5.9
เฉลี่ยเฉพาะผู้มีรายได้ 4109 บาท		
ประสบการณ์ในการขับขี่ (ปี)		
< 1	7	5.2
1 - 5	62	45.9
6 -10	29	21.5
11-15	8	5.9
16-20	16	11.9
> 20	13	9.6
เฉลี่ย 9 ปี 3 เดือน		
การมีใบขับขี่		
ไม่มีหรือมีโดยไม่ได้อสอบ	93	68.9
มีโดยการสอบ	42	31.1

จากตาราง 3 พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุมีรายได้อยู่ในช่วง 2500-4999 บาทต่อเดือนมากที่สุดมีร้อยละ 37 รองลงมาคือผู้ที่ไม่มียาได้มีถึงร้อยละ 27.4 รายได้เฉลี่ยเฉพาะผู้มีรายได้ 4109 บาทต่อเดือน มีประสบการณ์ในการขับขี่ 1-5 ปีมากที่สุดคือร้อยละ 45.9 รองลงมาคือ 6-10 ปีมีร้อยละ 21.5 ผู้ได้รับอุบัติเหตุมีใบขับขี่โดยการสอบร้อยละ 31.1 ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้อสอบร้อยละ 68.9

**ตาราง 4 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตาม
ความถี่ของการขับขี่ และระยะเวลาของการขับขี่**

ความถี่	ระยะเวลาของการขับขี่	จำนวน (135)	ร้อยละ (100)
ความถี่ของการขับขี่			
ทุกวัน		103	76.3
สัปดาห์ละ 1-6 วัน		21	15.6
นานๆครั้ง		10	7.4
เพิ่งหัดขับ		1	0.7
ระยะเวลาของการขับขี่ (ชั่วโมง)			
< 1		81	60.0
1 - 2		41	30.4
3 - 4		7	5.2
5 - 6		1	0.7
> 6		5	3.7
เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 12 นาที			

จากตาราง 4 พบว่าส่วนใหญ่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุมีความถี่ของการขับขี่
ทุกวันร้อยละ 76.3 รองลงมาคือผู้ที่ขับขี่สัปดาห์ละ 1-6 วันมีร้อยละ 15.6 ส่วนระยะเวลาของ
การขับขี่ พบว่าส่วนใหญ่ใช้เวลาในการขับขี่ต่ำกว่าหนึ่งชั่วโมงมีร้อยละ 60 รองลงมาคือช่วง
เวลานาน 1-2 ชั่วโมงคิดเป็นร้อยละ 30.4

ตาราง 5 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตาม เวลา และวันที่เกิดอุบัติเหตุ

เวลา	วันที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (135)	ร้อยละ (100)
เวลา	06.00-09.00 น.	22	16.3
	10.00-12.00 น.	18	13.3
	13.00-18.00 น.	40	29.6
	19.00-21.00 น.	32	23.7
	22.00-24.00 น.	11	8.2
	01.00-05.00 น.	12	8.9
วัน	อาทิตย์	21	15.5
	จันทร์	16	11.9
	อังคาร	17	12.6
	พุธ	14	10.4
	พฤหัสบดี	23	17.0
	ศุกร์	26	19.3
	เสาร์	18	13.3

จากตาราง 5 พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ ขับขี่รถในช่วงเวลา 13.00-18.00 น. มากที่สุดมีร้อยละ 29.6 รองลงมาคือช่วงเวลา 19.00-21.00 น. มีร้อยละ 23.7 ส่วนวันที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือวันศุกร์มีร้อยละ 19.3 รองลงมาคือวันพฤหัสบดีมีร้อยละ 17 และวันอาทิตย์มีร้อยละ 15.5

ตาราง 6 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามสถานที่เป้าหมายการเดินทาง สถานที่เกิดอุบัติเหตุ และระยะทางในการขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ

สถานที่เป้าหมาย สถานที่เกิดอุบัติเหตุ ระยะทางในการขับขี่	จำนวน (135)	ร้อยละ (100)
สถานที่เป้าหมายการเดินทาง		
กำลังเดินทางกลับบ้าน	81	60.0
กำลังไปทำธุระ	38	28.2
กำลังไปเรียนหนังสือ	7	5.2
กำลังเดินทางไปทำงาน	6	4.4
กำลังไปเที่ยว	2	1.5
กำลังหัดขับขีรถ	1	0.7
สถานที่เกิดอุบัติเหตุ		
นอกเขตเทศบาล	97	71.9
ในเขตเทศบาล	38	28.1
ระยะทางในการขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ (กิโลเมตร)		
≤ 10	97	71.9
11- 20	18	13.3
21- 30	6	4.4
31- 40	5	3.7
41- 50	2	1.5
> 50	7	5.2
เฉลี่ย 13 กิโลเมตร 70 เมตร		

จากตาราง 6 พบว่าส่วนใหญ่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุมีสถานที่เป้าหมายคือกำลังเดินทางกลับบ้านร้อยละ 60 รองลงมาคือกำลังเดินทางไปทำธุระร้อยละ 28.2 ส่วนใหญ่สถานที่เกิดอุบัติเหตุคือนอกเขตเทศบาลถึงร้อยละ 71.9 ในเขตเทศบาลมีเพียงร้อยละ 28.1 ส่วนระยะทางในการขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุคือช่วงระยะทางไม่เกิน 10 กิโลเมตรมีมากที่สุดร้อยละ 71.9 รองลงมาคือช่วงระยะทาง 11-20 กิโลเมตรมีร้อยละ 13.3

ตาราง 7 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามอายุการใช้งานของยานพาหนะ การสวมหมวกนิรภัย และการได้รับอุบัติเหตุในอดีต

อายุการใช้งานของยานพาหนะ การสวมหมวกนิรภัย การได้รับอุบัติเหตุในอดีต	จำนวน (135)	ร้อยละ (100)
อายุการใช้งานของยานพาหนะ(ปี)		
< 1	20	14.8
1 - 3	64	47.4
4 - 6	22	16.3
7 -10	7	5.2
> 10	15	11.1
ไม่ทราบ	7	5.2
การสวมหมวกนิรภัย		
ไม่สวม	108	80.0
สวม	27	20.0
การได้รับอุบัติเหตุในอดีต		
ไม่เคย	87	64.4
เคย (ตอบได้หลายข้อ)	48	35.6
แอลเบเอง	(39)	(60.0)
ชนกับรถยนต์	(16)	(24.6)
ชนกับรถจักรยานยนต์	(6)	(9.2)
ชนสิ่งกีดขวาง	(3)	(4.6)
ชนกับสามล้อเครื่อง	(1)	(1.6)

จากตาราง 7 พบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ มีจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานช่วง 1-3 ปี มากที่สุดมีร้อยละ 47.4 รองลงมาคือ 4-6 ปีมีร้อยละ 16.3 ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ที่ได้รับอุบัติเหตุไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 80 สวมหมวกนิรภัยมีเพียงร้อยละ 20 และส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุร้อยละ 64.4 ผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุมีร้อยละ 35.6

ส่วนที่ 2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ตาราง 8 จำนวนและร้อยละผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามระดับความรู้เรื่องกฎจราจร

ระดับความรู้	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง (สูงกว่า $\bar{x} \pm S.D$)	21	15.6
ระดับปานกลาง ($\bar{x} \pm S.D$)	89	65.9
ระดับต่ำ (ต่ำกว่า $\bar{x} \pm S.D$)	25	18.5
รวม	135	100

คะแนนเต็ม	12	คะแนน	ค่าเฉลี่ย	4.3
คะแนนสูงสุด	8	คะแนน	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	2.0
คะแนนต่ำสุด	0	คะแนน		

จากตาราง 8 พบว่าระดับความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลางมีร้อยละ 65.9 ส่วนระดับความรู้ต่ำและระดับความรู้สูงมีใกล้เคียงกันคือร้อยละ 18.5 และร้อยละ 15.6 ตามลำดับ คะแนนเต็ม 12 คะแนน ผู้ที่ได้คะแนนสูงสุดคือ 8 คะแนน คะแนนต่ำสุด 0 คะแนน คะแนนเฉลี่ย 4.3 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานคือ 2.0

ตาราง 9 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตาม
 รายข้อความรู้เรื่องกฎจราจร ในเรื่องสัญญาณไฟ การเลี้ยว การบรรทุก
 และความเร็ว

ความรู้	ตอบถูก		ตอบผิด		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนคนนั่งซ้อนท้าย (1คน)	113	83.7	22	16.3	135	100
การให้สัญญาณไฟก่อนการเลี้ยว การแซง การจอดหรือการเปลี่ยน ช่องทางรถ (30 เมตร)	32	23.7	103	76.3	135	100
ระยะทางที่ต้องขับรถชิดขอบทาง ก่อนการเลี้ยว (30เมตร)	13	9.6	122	90.4	135	100
น้ำหนักสูงสุดที่ควรบรรทุก (50 กิโลกรัม)	13	9.6	122	90.4	135	100
ความเร็วสูงสุดในเขตเทศบาล (80 กิโลเมตร/ชั่วโมง)	4	3.0	131	97.0	135	100

จากตาราง 9 พบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุมีความรู้สูงในเรื่องจำนวนคน
 นั่งซ้อนท้ายมากที่สุดคือซ้อนได้เพียง 1 คน ตอบถูกร้อยละ 83.7 นอกนั้นมีความรู้ต่ำในเรื่อง
 การให้สัญญาณไฟก่อนการเลี้ยว การแซง การจอดหรือการเปลี่ยนช่องทางรถ(30 เมตร) ตอบ
 ถูกต้องมีร้อยละ 23.7 ระยะทางที่ต้องขับรถชิดขอบทางก่อนการเลี้ยว (30 เมตร) ตอบถูกต้อง
 ร้อยละ 9.6 น้ำหนักสูงสุดที่ควรบรรทุกตอบถูกร้อยละ 9.6 ความเร็วสูงสุดในเขตเทศบาล
 (80 กม./ชม.) ตอบถูกน้อยมากเพียงร้อยละ 3

ตาราง 10 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามรายข้อความรู้เรื่องเครื่องหมายจราจร

ความรู้	ตอบถูก		ตอบผิด		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การขับขีรถซ้อนวงเวียน (ซ้อนซ้าย)	99	73.3	36	26.7	135	100
ความหมายของป้ายจราจร (ทางโทแยกทางเอกทางขวา)	95	70.4	40	29.6	135	100
ความหมายของป้ายจราจร (ห้ามแซง)	68	50.4	67	49.6	135	100
ความหมายของเครื่องหมาย จราจรบนพื้นผิวทาง(เส้นทึบ)	67	49.6	68	50.4	135	100
ความหมายของเครื่องหมาย จราจรบนพื้นผิวทาง(เส้นทึบ คู่เส้นประ)	44	32.6	91	67.4	135	100
ระยะทางอย่างต่ำที่ควรจอด รถห่างจากทางแยก(10เมตร)	26	19.3	109	80.7	135	100
ความหมายของป้ายจราจร (ให้รถสวนทางมาก่อน)	4	3.0	131	97.0	135	100

จากตาราง 10 พบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ มีความรู้สูงในเรื่องเครื่องหมายจราจรการขับรถซ้อนวงเวียนมากที่สุดคือตอบถูกร้อยละ 73.3 รองลงมาคือเครื่องหมายป้ายจราจรเตือน(ทางโทแยกทางเอกทางขวา)มีผู้ตอบถูกร้อยละ 70.4 ส่วนความรู้ในระดับ

ปานกลางคือความหมายของป้ายจราจร(ห้ามแซง)มีผู้ตอบถูกร้อยละ 50.4 และความหมายของเครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวทาง(เส้นทึบ)มีผู้ตอบถูกร้อยละ 49.6 นอกนั้นมีความรู้ต่ำในเรื่องความหมายของเครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวทาง(เส้นทึบคู่เส้นประ)ตอบถูกร้อยละ 32.6 ระยะทางอย่างต่ำที่ควรจอดห่างจากทางแยก(10เมตร)ร้อยละ 19.3 และความหมายของป้ายจราจรให้รถสวนทางมาก่อน ตอบถูกน้อยมากมีเพียงร้อยละ 3

ตาราง 11 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามรายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
หลายด้าน	93	68.9
เส้นทางและสภาพแวดล้อม	21	15.6
บุคคล	17	12.6
ยานพาหนะ	1	0.7
อื่นๆ การถูกชน	3	2.2
รวม	135	100

จากตาราง 11 พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เกิดจากหลายด้านมากที่สุดมีร้อยละ 68.9 รองลงมาคือสาเหตุเฉพาะด้านเส้นทางและสภาพแวดล้อมร้อยละ 15.6 สาเหตุเฉพาะด้านบุคคลมีใกล้เคียงกันคือร้อยละ 12.6 ส่วนสาเหตุด้านยานพาหนะมีเพียงร้อยละ 0.7

ตาราง 12 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามรายชื่อของสาเหตุด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

พฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจร	ใช่		ไม่ใช่		ไม่ทราบ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การขับขี่ตามอย่างกระชั้นชิด	25	18.5	110	81.5	-	-	135	100
การขับขี่ตัดหน้ารถคันอื่น	9	6.7	126	93.3	-	-	135	100
การแข่งในที่คับขัน	8	5.9	127	94.1	-	-	135	100
การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด	4	2.9	124	91.9	7*	5.2	135	100
การบรรทุกคนซ้อนท้ายเกินกำหนด	1	0.7	134	99.3	-	-	135	100
การขับขี่รถฝ่าไฟแดง	1	0.7	134	99.3	-	-	135	100

* หมายถึง หน้าปัดบอกความเร็วเสีย

จากตาราง 12 พบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการขับขี่ตามรถคันอื่นอย่างกระชั้นชิดมากที่สุดมีร้อยละ 18.5 รองลงมาคือการขับขี่รถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิดมีร้อยละ 6.7

ตาราง 13 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามรายชื่อของสาเหตุจากสภาพทางร่างกาย

สภาพร่างกาย	ใช่		ไม่ใช่		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	58	43.0	77	57.0	135	100
เหนื่อยล้า อ่อนเพลีย	19	14.1	116	85.9	135	100
ง่วงนอน	10	7.4	125	92.6	135	100
การมีโรคประจำตัวที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ อันอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ	8	5.9	127	94.1	135	100
โรคความดันโลหิตสูง	(2)	(1.5)				
โรคลมชัก	(2)	(1.5)				
โรคเบาหวาน	(1)	(0.7)				
โรคไต	(1)	(0.7)				
โรคหอบหืด	(1)	(0.7)				
โรคเบาหวาน	(1)	(0.7)				
ขณะขับขี่รถไม่ได้มองตรงไปข้างหน้า	8	5.9	127	94.1	135	100
รับประทานยาที่มีผลต่อการขับขี่	2	1.5	133	98.5	135	100
ความพิการ ผิดปกติของร่างกาย	2	1.5	133	98.5	135	100
ตาบอดหนึ่งข้าง	(1)	(0.75)				
การมองเห็นไม่ดี สายตาไม่ดี	(1)	(0.75)				

จากตาราง 13 พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุมีสภาพร่างกายที่บกพร่องเนื่องจากดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มากที่สุดร้อยละ 43 รองลงมาคือการขับขี่รถขณะที่ร่างกายเหนื่อยล้า อ่อนเพลีย ร้อยละ 14.1

ตาราง 14 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามสาเหตุจากสภาพจิตใจ อารมณ์ ความเคยชินเส้นทาง และความเป็นเจ้าของรถ

สภาพจิตใจและอารมณ์	ใช่		ไม่ใช่		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สภาพจิตใจและอารมณ์ไม่ปกติ	13	9.6	122	90.4	135	100
รีบเร่ง	(6)	(4.5)				
โกรธ โมโห	(4)	(3.0)				
เศร้าหมอง	(1)	(0.7)				
วิตก กังวล	(1)	(0.7)				
ตกใจ	(1)	(0.7)				
ความไม่เคยชินเส้นทาง	14	10.4	121	98.6	135	100
ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ	47	34.8	88	65.2	135	100
เป็นของ เพื่อน	(20)	(14.8)				
บิดา มารดา	(9)	(6.7)				
พี่ น้อง	(8)	(5.9)				
บุตร	(4)	(3.0)				
ญาติ	(4)	(3.0)				
นายจ้าง	(2)	(1.4)				

จากตาราง 14 พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุมีสภาพจิตใจและอารมณ์ไม่ปกติมีร้อยละ 9.6 สำหรับความไม่เคยชินในเส้นทางของผู้ขับขี่ที่ได้รับอุบัติเหตุพบว่ามีร้อยละ 10.4 และพบว่าจำนวนผู้ขับขี่ที่ไม่มีความเคยชินในยานพาหนะที่ใช้ คือไม่ได้เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์เอง โดยยืมรถผู้อื่นมาใช้มีร้อยละ 34.8

ตาราง 15 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามรายชื่อของสาเหตุด้านยานพาหนะ

สภาพยานพาหนะ	ใช้		ไม่ใช้		ไม่ทราบ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การไม่ตรวจสอบสภาพรถ								
อย่างสม่ำเสมอทุกปี	33	24.4	90	66.7	12*	8.9	135	100
อุปกรณ์ การใช้งานไม่ปกติ	33	24.4	102	75.6	-	-	135	100
(ตอบได้หลายข้อ)								
ไม่มีกระจก หรือมีไม่ครบ	(23)	(41.1)						
หน้าปัดบอกความเร็วชำรุด	(9)	(16.0)						
ไฟท้ายชำรุด	(5)	(9.0)						
ไฟเลี้ยวท้ายชำรุด	(5)	(9.0)						
เบรกมือชำรุด	(4)	(7.1)						
ไฟหน้าชำรุด	(4)	(7.1)						
ไฟเลี้ยวหน้าชำรุด	(4)	(7.1)						
เส้นยางชำรุด	(1)	(1.8)						
เครื่องยนต์ขัดข้อง	(1)	(1.8)						
การดัดแปลงสภาพรถ	11	8.1	124	91.9	-	-	135	100
ทำให้เตี้ย	(8)	(5.9)						
พ่วงข้าง	(2)	(1.5)						
ทำให้สูง	(1)	(0.7)						
ไม่มีทะเบียนตามกฎหมาย	4	3.0	131	97.0	-	-	135	100

* หมายถึง ไม่ได้เป็นเจ้าของรถ

จากตาราง 15 ผู้ขับขี่ที่ได้รับอนุญาตให้ขับรถอย่างสม่ำเสมอทุกปีร้อยละ 24.4 ส่วนสภาพการใช้งานของรถ พบว่ามีสภาพและอุปกรณ์การใช้งานไม่ครบร้อยละ 24.4 ใน รายที่อุปกรณ์การใช้งานไม่ครบ พบว่าการไม่มีกระจกหรือมีแต่ไม่ครบมากที่สุดมีร้อยละ 17 สำหรับการดัดแปลงสภาพรถร้อยละ 8.1 ดัดแปลงโดยการทำให้เตี้ยมีมากกว่ากรณีอื่นๆคือร้อยละ 5.9 และพบว่าเป็นรถที่ไม่มีทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายร้อยละ 3



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตาราง 16 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามรายชื่อของสาเหตุสภาพเส้นทาง

สภาพเส้นทาง	จำนวน (135)	ร้อยละ (100)
ประเภทเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุ		
ทางตรงปกติ	74	54.8
ทางไม่ปกติ (ตอบได้หลายข้อ)	61	45.2
ทางโค้ง	(29)	(44.6)
ทางแยก	(14)	(21.5)
ทางกำลังปรับปรุงก่อสร้าง	(12)	(18.4)
ทางชัน	(4)	(6.2)
ทางคดเคี้ยว	(2)	(3.1)
ทางขึ้นเขา ลงเขา	(2)	(3.1)
ทางคับขัน บนสะพาน	(2)	(3.1)
ความกว้างของเส้นทาง		
กว้างขวาง	116	85.9
คับแคบ	19	14.1
มีแนวเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน		
มี	89	65.9
ไม่มี	46	34.1
ไหล่ทาง		
มี	82	60.7
ไม่มี	53	39.3
สภาพผิวทาง		
เรียบ	106	78.5
ขรุขระ	29	21.5
ลักษณะพื้นผิวทาง		
แห้ง	112	83.0
เปียก ลื่น	23	17.0

เลขทะเบียน.....เลขชาย.....
สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

จากตาราง 16 พบว่าเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุดคือทางตรงปกติมีร้อยละ 54.8 ไม่ใช่ทางตรงปกติร้อยละ 45.2 ส่วนความกว้างของเส้นทางพบว่าเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุ กว้างขวางดี มีร้อยละ 85.9 เส้นทางแคบเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 14.1 ส่วนใหญ่เป็นทางที่มีเส้นแนวแบ่งกึ่งกลางถนนมีร้อยละ 65.9 ไม่มีเส้นแบ่งกึ่งกลางถนนร้อยละ 34.1 เป็นถนนที่มีไหล่ทางร้อยละ 60.7 และไม่มีไหล่ทางร้อยละ 39.3 สำหรับสภาพผิวทาง พบว่ามีสภาพที่เรียบร้อยละ 78.5 และเป็นเส้นทางที่ขรุขระร้อยละ 21.5 ส่วนลักษณะพื้นผิวของเส้นทาง พบว่าเป็นเส้นทางที่แห้งร้อยละ 83 และพื้นผิวทางที่ เปียก สลื่นร้อยละ 17

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตาราง 17 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามรายชื่อของสาเหตุด้านสภาพแวดล้อม

สภาพแวดล้อม	จำนวน (135)	ร้อยละ (100)
สิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่		
ไม่มี	94	69.6
มี	41	30.4
กองหิน ทรายน	(15)	(11.1)
รถตัดหน้ากระทันหัน	(12)	(8.9)
สัตว์วิ่งตัดหน้า	(9)	(6.7)
คนเดินตัดหน้า	(4)	(3.0)
แผงขายของ	(1)	(0.7)
แสงสว่าง		
เพียงพอ	103	76.3
ไม่เพียงพอ	32	23.7
ลักษณะภูมิอากาศ		
ปกติ	109	80.7
ไม่ปกติ	26	19.3
ฝนตก	(14)	(10.4)
หลังฝนหยุดตก	(10)	(7.4)
ฝนมากมองไม่เห็นทาง	(2)	(1.5)

จากตาราง 17 พบว่าเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุไม่มีสิ่งกีดขวางทางร้อยละ 69.6 ส่วนเส้นทางที่มีสิ่งกีดขวางพบร้อยละ 30.4 และในบรรดาส่งกีดขวางทางที่พบมากที่สุดคือ การมีกองหินกองทรายร้อยละ 11.1 รองลงมาคือรถตัดหน้ากระทันหันร้อยละ 8.9 สำหรับแสงสว่างของเส้นทางที่ขับขี่ พบว่ามีแสงสว่างเพียงพอร้อยละ 76.3 แสงสว่างไม่เพียงพอร้อยละ 23.7 ลักษณะภูมิอากาศขณะเกิดอุบัติเหตุ พบว่าเกิดช่วงอากาศปกติร้อยละ 80.7 และเกิดในช่วงอากาศไม่ปกติร้อยละ 19.3 ซึ่งเป็นช่วงที่ฝนตกร้อยละ 10.4 รองลงมาคือหลังฝนหยุดตกร้อยละ 7.4

ส่วนที่ 3 ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ตาราง 18 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (135)	ร้อยละ (100)
ลักษณะคู่กรณี		
ไม่มี	66	48.9
ชนกับรถยนต์	40	29.6
ชนกับรถจักรยานยนต์	23	17.0
ชนสัตว์ ชนสิ่งกีดขวาง	5	3.7
ชนคน	1	0.7
ลักษณะการชน		
แฉลบ ล้มเอง	66	48.9
ชนทางด้านข้าง	39	28.9
ถูกชน	16	11.9
ประสานงา	8	5.9
ชนท้าย	6	4.4

จากตาราง 18 พบว่าการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่พบมากที่สุด คือไม่มีคู่กรณีร้อยละ 48.9 รองลงมาเกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์ร้อยละ 29.6 ส่วนลักษณะการชนเกิดจากการล้มแฉลบเองมากที่สุดร้อยละ 48.9 รองลงมาคือการชนทางด้านข้างร้อยละ 28.9

ส่วนที่ 4 เปรียบเทียบระดับความรู้เรื่องกฎจราจรระหว่างเพศ กลุ่มอายุ ระดับการศึกษา และการมีใบขับขี่

ตาราง 19 จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำแนกตามระดับความรู้เรื่องกฎจราจร และเพศ

เพศ	ระดับความรู้เรื่องกฎจราจร				
	สูงกว่าค่าเฉลี่ย		ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย		รวม
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน
ชาย	51	49.0	53	51.0	104
หญิง	8	25.8	23	74.2	31
รวม	59		76		135

$$\chi^2 = 5.15$$

$$df=1$$

$$p < .05$$

จากตาราง 19 เมื่อเปรียบเทียบระดับความรู้เรื่องกฎจราจรระหว่างเพศชายและเพศหญิงที่ได้รับอุบัติเหตุ พบว่าเพศชายมีความรู้เรื่องกฎจราจรสูงกว่าค่าเฉลี่ยมีร้อยละมากกว่าเพศหญิงคือร้อยละ 49 และ 25.8 ตามลำดับ และเมื่อทดสอบด้วยไค-สแควร์ พบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพศชายและเพศหญิงมีความรู้เรื่องกฎจราจรต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 20 จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำแนกตามระดับความรู้เรื่องกฎจราจร และกลุ่มอายุ

อายุ(ปี)	ระดับความรู้เรื่องกฎจราจร				รวม
	สูงกว่าค่าเฉลี่ย		ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
วัยรุ่น(<15-24)	35	48.6	37	51.4	72
วัยผู้ใหญ่(25-44)	19	43.2	25	56.8	44
วัยกลางคนและวัยชรา(≥45)	5	26.3	14	73.7	19
รวม	59		76		135

$$\chi^2 = 3.04$$

$$df = 2$$

$$p > .05$$

จากตาราง 20 เมื่อเปรียบเทียบระดับความรู้เรื่องกฎจราจรระหว่างกลุ่มอายุ พบว่ากลุ่มอายุ <15-24 ปี และ 25-44 ปี มีความรู้เรื่องกฎจราจรสูงกว่าค่าเฉลี่ยมีร้อยละใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 48.6 และ 43.2 และทั้งสองกลุ่มอายุมีความรู้เรื่องกฎจราจรสูงกว่าค่าเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มอายุ 45 ปีขึ้นไปซึ่งมีเพียงร้อยละ 26.3 และเมื่อทดสอบด้วยค่าไค-สแควร์ พบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในแต่ละกลุ่มอายุมีระดับความรู้เรื่องกฎจราจรไม่ต่างกัน

ตาราง 21 จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำแนกตามระดับความรู้เรื่องกฎจราจร และระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ระดับความรู้เรื่องกฎจราจร				รวม
	สูงกว่าค่าเฉลี่ย		ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ไม่ได้เรียน-ประถมศึกษา	14	22.9	47	77.1	61
มัธยมศึกษา	22	45.8	26	54.2	48
สูงกว่ามัธยมศึกษา	23	88.5	3	11.5	26
รวม	59		76		135

$$\chi^2 = 31.94 \quad df = 2 \quad p < .001$$

จากตาราง 21 เมื่อเปรียบเทียบระดับความรู้เรื่องกฎจราจรกับระดับการศึกษา พบว่า ผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามัธยมศึกษา มีระดับความรู้เรื่องกฎจราจรสูงกว่าค่าเฉลี่ยมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและประถมศึกษา คือร้อยละ 88.5, 45.8 และ 22.9 ตามลำดับ และเมื่อทดสอบด้วยค่าไค-สแควร์ พบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้เรื่องกฎจราจรต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 22 จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำแนกตามระดับความรู้เรื่องกฎจราจร และการมีใบขับขี่

ใบขับขี่	ระดับความรู้เรื่องกฎจราจร				
	สูงกว่าค่าเฉลี่ย		ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย		รวม
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน
มี (โดยการสอบ)	28	66.7	14	33.3	42
ไม่มีหรือมี (โดยไม่ได้สอบ)	31	33.3	62	66.7	93
รวม	59		76		135

$$\chi^2 = 13.06$$

$$df = 1$$

$$p < .001$$

จากตาราง 22 เมื่อเปรียบเทียบระดับความรู้เรื่องกฎจราจรระหว่างผู้มีใบขับขี่โดยการสอบและผู้ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบ พบว่าผู้มีใบขับขี่โดยการสอบมีความรู้เรื่องกฎจราจรสูงกว่าค่าเฉลี่ยมีร้อยละมากกว่าผู้ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบคือร้อยละ 66.7 และ 33.3 ตามลำดับและเมื่อทดสอบด้วยไค-สแควร์ พบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่มีใบขับขี่โดยการสอบและผู้ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบ มีความรู้เรื่องกฎจราจรที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ส่วนที่ 5 เปรียบเทียบรายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเพศ กลุ่มอายุ และการมีใบขับขี่

ตาราง 23 จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำแนกตามรายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และเพศ

เพศ	รายด้านของสาเหตุ				
	สาเหตุหลายด้าน		สาเหตุด้านเดียว		รวม
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน
ชาย	82	78.8	22	21.2	104
หญิง	11	35.5	20	64.5	31
รวม	94		41		135

$$\chi^2 = 20.95 \quad df = 1 \quad p < .001$$

จากตาราง 23 เมื่อเปรียบเทียบรายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเพศชายและเพศหญิง พบว่าเพศชายเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุหลายด้านมีร้อยละมากกว่าเพศหญิงคือ ร้อยละ 78.8 และ 35.5 ตามลำดับ และเมื่อทดสอบด้วยค่าไค-สแควร์ พบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เพศชายและเพศหญิงมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 24 จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำแนกตาม
รายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และกลุ่มอายุ

กลุ่มอายุ(ปี)	รายด้านของสาเหตุ				
	สาเหตุหลายด้าน		สาเหตุด้านเดียว		รวม
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
<15 - 24	55	76.4	17	23.6	72
25 - 44	24	54.5	20	45.5	44
≥ 45	14	73.7	5	26.3	19
รวม	94		41		135

$$\chi^2 = 6.32 \quad df = 2 \quad p < .05$$

จากตาราง 24 เมื่อเปรียบเทียบรายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุระหว่างกลุ่มอายุ พบว่ากลุ่มอายุ <15-24 ปีและกลุ่มอายุ ≥ 45 ปีขึ้นไป มีการเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุหลายด้านมี ร้อยละที่ใกล้เคียงกันคือร้อยละ 76.4 และ 73.7 ตามลำดับ มากกว่ากลุ่มอายุ 25-44 ปีซึ่งมีร้อยละ 54.5 และเมื่อทดสอบด้วยค่าไค-สแควร์ พบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในแต่ละกลุ่มอายุมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 25 จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำแนกตาม
รายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และการมีใบขับขี่

ใบขับขี่	รายด้านของสาเหตุ				รวม
	สาเหตุหลายด้าน		สาเหตุด้านเดียว		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
มี (โดยการสอบ)	22	52.4	20	47.6	42
ไม่มีหรือมี (โดยไม่ได้สอบ)	71	76.3	22	23.7	93
รวม	93		42		135

$$\chi^2 = 7.75$$

$$df = 1$$

$$p < .01$$

จากตาราง 25 เมื่อเปรียบเทียบรายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างผู้มีใบขับขี่โดยการสอบและผู้ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบ พบว่าผู้ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากกว่าผู้ไม่มีใบขับขี่คือร้อยละ 76.3 และ 52.4 ตามลำดับ และเมื่อทดสอบด้วยไค-สแควร์ พบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่มีใบขับขี่โดยการสอบและผู้ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบ มีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01