

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ปัญหา และความเป็นมาของปัญหา

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในอำเภอเมืองนราธิวาส นับได้ว่าเป็นปัญหาที่รุนแรง เมื่อเทียบกับอุบัติเหตุจากรถที่เก็วข้องกับรถประเภทอื่น โดยคิดเป็นประมาณร้อยละ 80 ปัญหาดังกล่าวไม่ได้เป็นเพียงเป็นปัญหาระดับท้องถิ่น แต่เป็นปัญหาระดับชาติ และระดับโลก ที่แต่ละประเทศยังคงต้องหาแนวทางเพื่อลดจำนวน และความรุนแรงต่อไป

1.1.1 อุบัติเหตุจากรถในโลก

ตาราง 1.1 ลำดับของโรค หรือการบาดเจ็บที่เป็นสาเหตุการเสียชีวิต / การป่วย ในโลกระหว่างปี

ค.ศ.1990 และ 2020 The disaster of traffic accidents

1990		2020 (Baseline scenario)	
Disease or injury		Disease or injury	
Respiratory	1	1	Ischaemic heart disease
Diarrheas diseases	2	2	Unipolar major depression
Perinatal	3	<u>3</u>	<u>Road traffic accidents</u>
Unipolar major depression	4	4	Cerebrovascular disease
Ischaemic heart disease	5	5	Pumonary
Cerebrovascular disease	6	6	Respiratory
Tuberculosis	7	7	Tuberculosis
Measles	8	8	Diarrheas diseases
<u>Road traffic accidents</u>	<u>9</u>	9	HIV
Congenital anomalies	10	10	Perinatal
Malaria	11	11	Congenital anomalies
Pulmonary	12	12	Measles

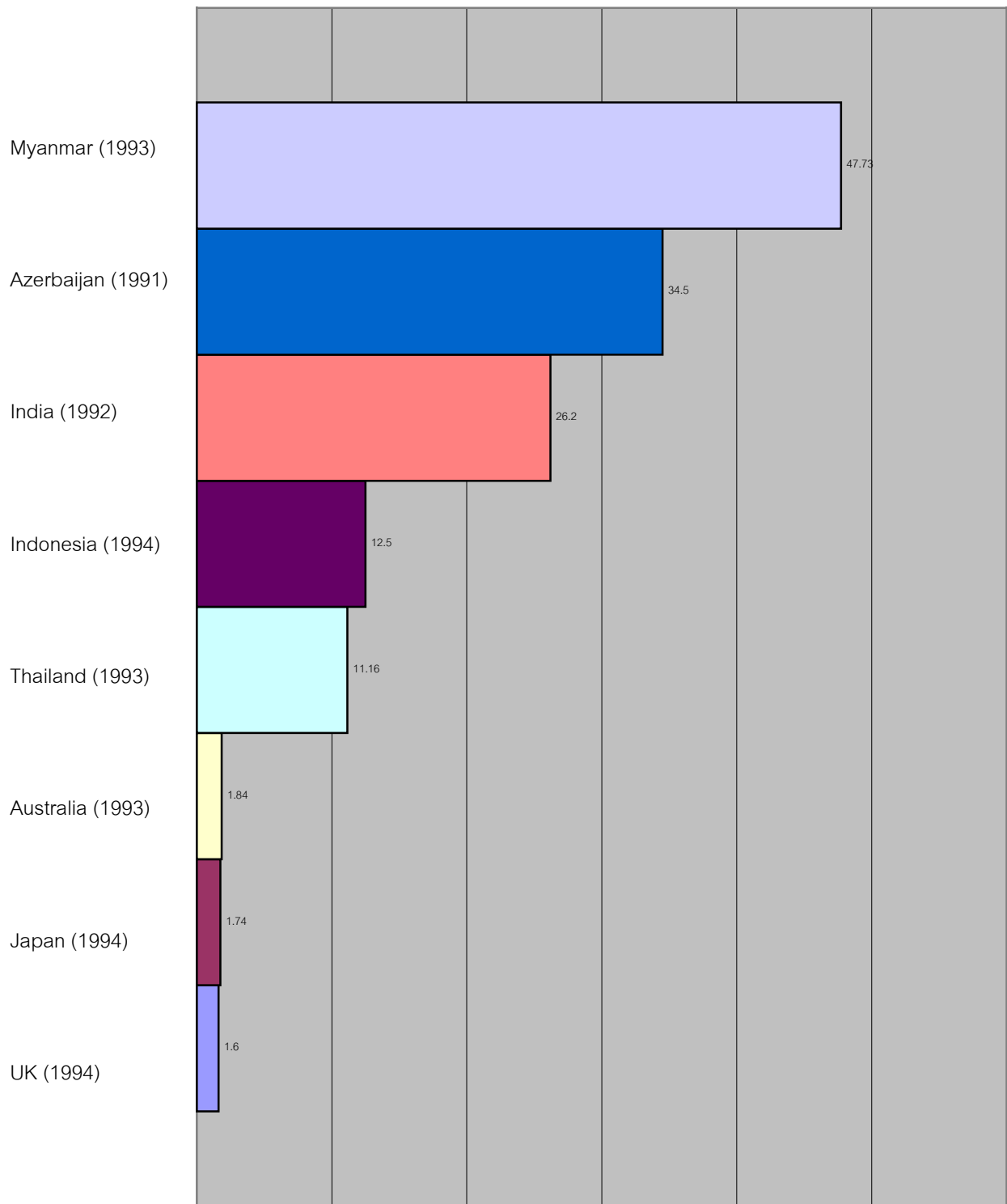
ที่มา: พิชัย ชานีรณานนท์ (2543), การพัฒนาแผนความปลอดภัยบนถนนในชุมชน, อ้าง World Disaster Report, 1998

อุบัติเหตุจากรถถนนเป็นปัญหาที่สำคัญปัญหาหนึ่งของสังคม จากสถิติการเสียชีวิตทั่วโลก อุบัติเหตุจากรถถนนเป็นสาเหตุลำดับต้นๆของการเสียชีวิต ในปี พ.ศ. 2542 เป็นจำนวนถึง 1,171,000 ราย (พิชัย ธานีรณานนท์ (2543), อ้าง World Health Report, 1999) และผู้บาดเจ็บประมาณ 10 ล้านคนต่อปีโดยประมาณ 70 เปอร์เซ็นต์เกิดขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนา จากจำนวนเหล่านี้ประมาณว่า 235,000 ราย อยู่ในภาคเอเชีย-แปซิฟิก จากสถิติดังกล่าวซึ่งยังไม่รวมจำนวนผู้พิการที่สูงกว่าจำนวนคนเสียชีวิตหลายเท่าโดยประมาณได้ว่าอยู่ระหว่าง 3-4 ล้านคนต่อปี องค์การอนามัยโลกได้จัดปัญหาอุบัติเหตุจากรถให้อยู่ในระดับของโรคระบาด (ตาราง 1.1) ได้พบว่าในปี พ.ศ. 2533 (ค.ศ. 1990) อุบัติเหตุจากรถถนนทำให้มีผู้คนได้รับบาดเจ็บเป็นอันดับที่ 9 และมีการคาดการณ์ว่าจะมีจำนวนมากขึ้นจนกลายเป็นอันดับที่ 3 ในปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) ความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุจากรถดังกล่าวมีค่าความสูญเสียที่ล้วนเป็นค่าใช้จ่ายของประเทศ และเทียบเป็นมูลค่าระหว่างร้อยละ 1 ถึง 3 ของผลิตภัณฑ์รวมของประเทศ (Gross Domestic Product : GDP)

ความสูญเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกปีนี้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาสังคม และเศรษฐกิจของภูมิภาค และความเจริญรวมถึงการกินคืออยู่ดีของประชาชนในประเทศเหล่านี้ ถึงแม้ว่าสัดส่วนของยานพาหนะ และโครงข่ายถนนในภาคเอเชีย-แปซิฟิกเมื่อเทียบกับทั้งโลกมีจำนวนน้อยแต่จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถมีจำนวนสูง และความรุนแรงวัดในรูปของจำนวนผู้เสียชีวิตต่อยานพาหนะ 10,000 คัน มีอัตราสูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอุตสาหกรรม ภาพประกอบ 1.1 แสดงอัตราการเสียชีวิตต่อยานพาหนะ 10,000 คัน ของประเทศกำลังพัฒนาในภาคเอเชีย-แปซิฟิก เปรียบเทียบกับประเทศอุตสาหกรรม เช่น สหราชอาณาจักรและญี่ปุ่น จากภาพประกอบ 1.1 จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิต/ยานพาหนะ 10,000 คัน มีค่าเท่ากับ 11.16 ในปี พ.ศ. 2536 ซึ่งสูงกว่าอัตราเสียชีวิตของประเทศสหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น ที่มีค่าอยู่ในระหว่าง 1.6-1.8 ประมาณ 6 เท่า อย่างไรก็ตามตัวเลขดังกล่าวของประเทศไทยได้ลดลงเหลือ 7.83 ในปี พ.ศ. 2540 (พิชัย, 2542) และในปี พ.ศ. 2544 ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิต/ยานพาหนะ 10,000 คัน ลดลงเหลือ 5.16 (กรมการขนส่งทางบก, 2545)

1.1.2 อุบัติเหตุจากรถในประเทศไทย

จำนวนอุบัติเหตุจากรถในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งถึงปี พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นปีที่มีจำนวนอุบัติเหตุจากรถสูงสุดถึง 102,610 ราย และเริ่มมีแนวโน้มลดลง โดยเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2544 จำนวนอุบัติเหตุจากรถได้ลดลงเหลือ 77,616 ราย จำนวนผู้เสียชีวิตมีค่าสูงสุดในปี พ.ศ. 2538 คือ 16,727 คน และในปี พ.ศ. 2544 ได้ลดลงเหลือ 11,652 คน ดังตาราง 1.2 และภาพประกอบ 1.2 แสดงสถิติอุบัติเหตุจากรถในประเทศไทย จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนได้รับบาดเจ็บระหว่างปี พ.ศ. 2530-2544



จำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน

ภาพประกอบ 1.1 อัตราการเสียชีวิตต่อยานพาหนะ 10,000 คัน ของประเทศกำลังพัฒนา และ

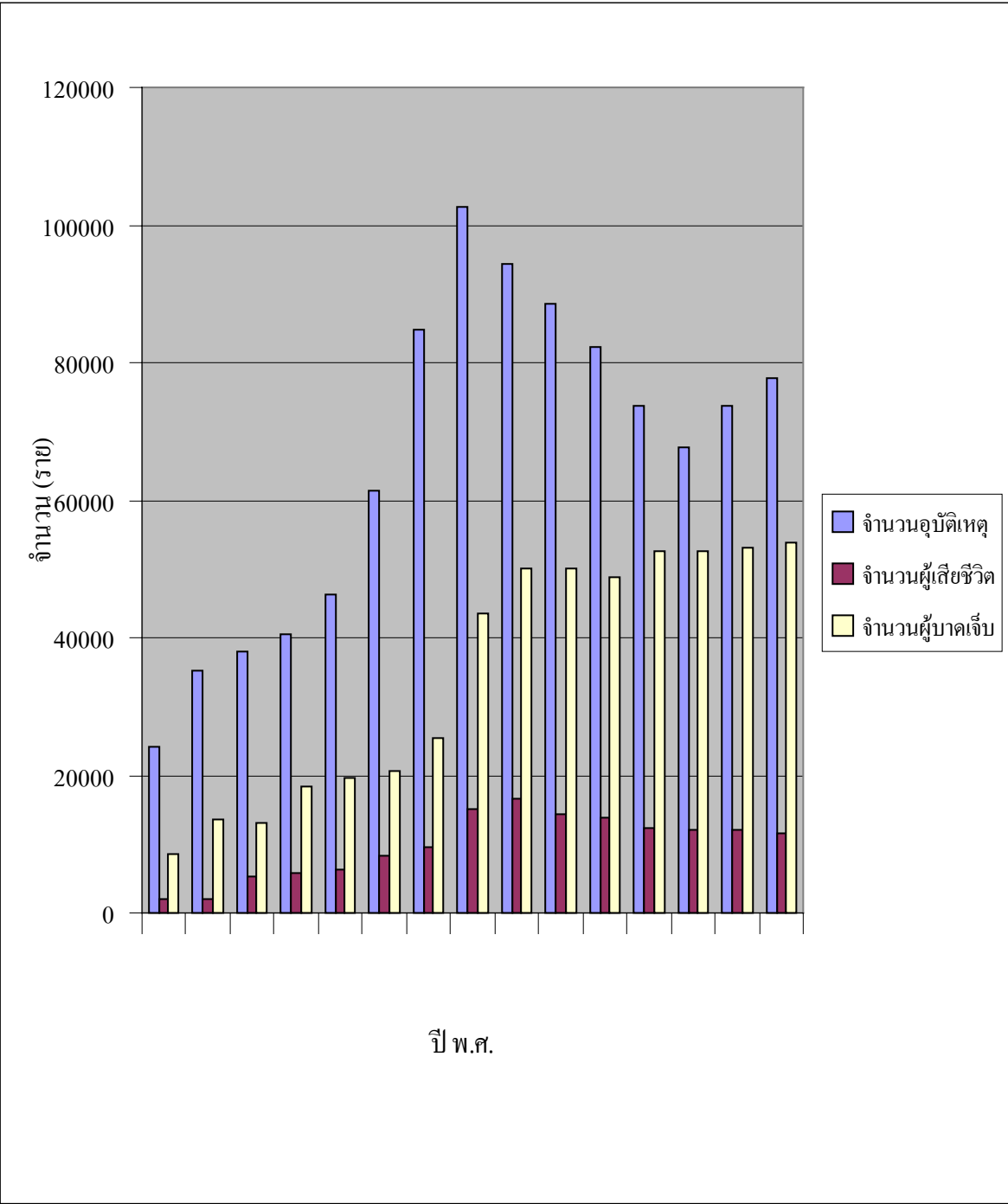
ประเทศกำลังพัฒนา

ที่มา: พิชัย (2542), อ้าง ROSS, 1998

ตาราง 1.2 สถิติอุบัติเหตุจากรถในประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2530-2544

ปี พ.ศ.	ทั่วประเทศ (ราย)		
	อุบัติเหตุจากรถ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ
2530	24,132	2,104	8,589
2531	35,289	2,015	13,504
2532	38,097	5,368	13,081
2533	40,481	5,765	18,252
2534	46,301	6,333	19,555
2535	61,329	8,184	20,702
2536	84,892	9,496	25,330
2537	102,610	15,146	43,541
2538	94,362	16,727	50,718
2539	88,556	14,405	50,044
2540	82,336	13,836	48,761
2541	73,725	12,234	52,538
2542	67,786	12,040	52,538
2543	73,737	11,988	53,111
2544	77,616	11,652	53,960

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลข้อเสนอแนะ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2545



1.1.3 อุบัติเหตุจากรถในจังหวัดนครราชสีมา

จังหวัดนครราชสีมา เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีอัตราป่วยจากอุบัติเหตุจากรถเพิ่มขึ้นทุกปี และมีแนวโน้มลดลงในปี พ.ศ. 2542-2544 อาจเนื่องจากมาตรการต่างๆที่แต่ละหน่วยงานร่วมมือดำเนินการ แต่ยังคงอยู่ในระดับหลักพันคู่ได้จากสถิติอุบัติเหตุจากรถของจังหวัดนครราชสีมา ตามตาราง 1.3 ตาราง 1.3 สถิติอุบัติเหตุจากรถของจังหวัดนครราชสีมา ในช่วงปี พ.ศ. 2540-2544

ปีงบประมาณ	อัตราป่วย (ต่อแสนประชากร)	อัตราเสียชีวิต (ต่อแสนประชากร)
2540	1,425	11.28
2541	1,677	10.11
2542	1,520	5.58
2543	1,295	9.70
2544	1,337	7.91

ที่มา: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา, 2545

จากข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา พบว่า ร้อยละของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่งที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับหลักพัน ตามตาราง 1.4 ตาราง 1.4 จำนวนร้อยละของการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งปีงบประมาณ 2544

สาเหตุของการบาดเจ็บ	บาดเจ็บ (คน)		เสียชีวิต (คน)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	1,955	21.83	7	13.21
อุบัติเหตุรถยนต์ส่วนบุคคล	87	0.97	2	3.77
อุบัติเหตุรถบรรทุก 4 ล้อเล็ก	27	0.3	1	1.89

ที่มา: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา, 2545

1.1.4 อุบัติเหตุจากรถในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส

ข้อมูลจากโรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์ และสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองนราธิวาส พบว่า สาเหตุของผู้ป่วยเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถอยู่ในระดับสูง ตามตาราง 1.5 ตาราง 1.5 จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจากรถ

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)		จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	
	โรงพยาบาล	สาธารณสุข อำเภอ	โรงพยาบาล	สาธารณสุข อำเภอ
2541	2,354	NA	36	NA
2542	2,341	55	13	0
2543	2,377	211	17	0
ก.ค.-ธ.ค. 2544	937	178	8	0

ที่มา: โรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์ และสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองนราธิวาส, 2545
หมายเหตุ : ในช่วงเดือนม.ค.-มิ.ย. 2544 หน่วยงานอยู่ในระหว่างการเปลี่ยนระบบการจัดเก็บข้อมูล

1.1.5 อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส

ข้อมูลจากโรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์พบว่า รถจักรยานยนต์เมื่อคิดเป็นร้อยละแล้วไม่ว่าจะพิจารณาจำนวนอุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้น จำนวนผู้บาดเจ็บที่เกิดขึ้น หรือจำนวนผู้เสียชีวิต จะมีค่าสูงสุดเทียบกับยานพาหนะชนิดอื่นๆตามตาราง 1.6 ตาราง 1.6 จำนวนร้อยละที่เกิดกับรถจักรยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ หรือจำนวนผู้เสียชีวิต ช่วงปี พ.ศ. 2541-ก.ย. 2544

ปี พ.ศ.	อุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับ		
	จำนวนอุบัติเหตุ	การบาดเจ็บ	การเสียชีวิต
2541	88.79	88.95	77.78
2542	88.72	87.23	84.61
2543	84.06	84.22	70.59
ก.ค.-ก.ย. 2544	86.98	86.06	83.33

ที่มา: โรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์, 2545

หมายเหตุ: ในช่วงเดือนม.ค.-มิ.ย. 2544 หน่วยงานอยู่ในระหว่างการเปลี่ยนระบบการจัดเก็บข้อมูล จากตาราง 1.6 พบว่ารถที่ส่วนร่วมในการเกิดอุบัติเหตุจากรถมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่มีจำนวนมาก

1.1.5.1 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจเพื่อศึกษาอัตราผู้สวมใส่หมวกนิรภัยในเขตอำเภอเมือง นราธิวาสระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน 2541-31 สิงหาคม 2542 ช่วงเวลา 16.00-16.30 น. (หลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ.2537)

จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด 28,927 คน

จำนวนผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทั้งหมด (รวมผู้นั่งข้างหน้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์) 17,011 คน

ได้ผลดังตาราง 1.7 ร้อยละการสวมหมวกนิรภัยหลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกา

ตาราง 1.7 ร้อยละการสวมหมวกนิรภัยหลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกา

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์		ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์					
ร้อยละการสวมหมวกนิรภัย		ร้อยละการไม่สวมหมวกนิรภัย		ร้อยละการสวมหมวกนิรภัย		ร้อยละการไม่สวมหมวกนิรภัย	
สวมหมวกถูกต้อง และได้มาตรฐาน	สวมหมวกไม่ถูกต้องหรือไม่ได้มาตรฐาน			สวมหมวกถูกต้อง และได้มาตรฐาน	สวมหมวกไม่ถูกต้องหรือไม่ได้มาตรฐาน		
39.45	29.12	31.43	0.18	1.59	98.23		

จากตาราง 1.7 แสดงให้เห็นว่า ประชาชนส่วนหนึ่งยังไม่ตระหนักถึงคุณประโยชน์ของหมวกนิรภัย และยังขาดความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยโดยประมาณ 1 ใน 3 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย และเกือบทั้งหมดของผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย

สำหรับข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนในเขตอำเภอเมืองนราธิวาสก่อนการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ. 2537 ไม่ได้มีการบันทึกไว้ แต่จากการสอบถาม

ประชาชนพบว่าแทบจะไม่มีใครสวมหมวกนิรภัยเลย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กฎหมายสามารถบังคับประชาชนให้ปฏิบัติตามได้ส่วนหนึ่ง

บทสรุป

จากที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยง หรือโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากรถ และสูญเสียชีวิตสูงเมื่อเทียบกับผู้ใช้รถประเภทอื่นๆ จึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษา

1.2 เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การจราจรบนถนนประกอบด้วยองค์ประกอบต่างๆ 3 องค์ประกอบ คือ คน ยานพาหนะ และถนนรวมกันเป็นระบบ อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นนับได้ว่าเป็น "ความล้มเหลว" ของระบบ ในระยะเริ่มแรกนั้น นักวิเคราะห์ชาวอเมริกัน William Haddon ได้รวมองค์ประกอบทั้ง 3 อย่างเข้ากับช่วงเวลา 3 ช่วงของอุบัติเหตุจราจร (ก่อนเกิด ระหว่างเกิด และหลังจากเกิดแล้ว) เป็นรูปของตารางที่เรียกว่า Haddon Matrix (พิชัย (2542), อ้าง Haddon, 1980) แต่ละเรื่องในเค้าเรื่องที่อยู่ในตารางเป็นเรื่องที่สามารถเจาะลึกได้ในเรื่องของความปลอดภัยบนถนน

ตาราง 1.8 แสดง Haddon Matrix (พิชัย, 2542) ซึ่งประกอบด้วยมาตรการแก้ไข/ป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่เป็นไปได้ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ว่าจะเป็น คน ยานพาหนะ หรือถนน ได้ถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อหาความสำคัญของแต่ละปัจจัย ผลการศึกษาในสหราชอาณาจักร (พิชัย (2542), อ้าง Sabey, 1980) และสหรัฐอเมริกา (พิชัย (2542), อ้าง Treat, 1980) ได้แสดงในตาราง 1.9

ตาราง 1.8 Haddon Matrix แสดงมาตรการที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน

ปัจจัย	ก่อนเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ	หลังจากเกิดอุบัติเหตุ
คน	<ul style="list-style-type: none"> - การฝึกอบรม - การศึกษา พฤติกรรม (เมาสุรา, ยาบ้า) - ทักษะคดี - การสวมเสื้อผ้าที่มองเห็นได้ชัด สำหรับคนเดินเท้า, จักรยาน - การเข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง 	<ul style="list-style-type: none"> - สวมหมวกนิรภัย - คาดเข็มขัดนิรภัย - ถุงลมนิรภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - การพยาบาลฉุกเฉิน
ยานพาหนะ	<ul style="list-style-type: none"> - ความปลอดภัยหลัก (ระบบห้ามล้อ, สมรรถนะ, การมองเห็น) - ความเร็ว - ระยะการเดินทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - ความปลอดภัยรอง (การป้องกันการกระแทก) 	<ul style="list-style-type: none"> - การกู้ภัย
ถนน	<ul style="list-style-type: none"> - การทาสีตีเส้น - รูปทรงเรขาคณิตของถนน - สภาพผิวจราจร - การมองเห็น - การตรวจสอบความปลอดภัยบนถนน 	<ul style="list-style-type: none"> - ความปลอดภัยของสภาพแวดล้อมข้างทาง (ไม่มีเสา, ต้นไม้) 	<ul style="list-style-type: none"> - การซ่อมแซมถนนและอุปกรณ์ด้านจราจร

ที่มา: พิชัย ชานีรณานนท์ (2542), วิศวกรรมความปลอดภัยบนถนน

ตาราง 1.9 ปัจจัยที่มีผลต่ออุบัติเหตุจราจร

ปัจจัย	การศึกษาใน UK. (ร้อยละ)	การศึกษาใน USA (ร้อยละ)
เฉพาะสิ่งแวดล้อมของถนน	2	3
เฉพาะผู้ใช้ถนน	65	57
เฉพาะยานพาหนะ	2	2
ถนน และผู้ใช้ถนน	24	27
ผู้ใช้ถนน และยานพาหนะ	4	6
ถนนและยานพาหนะ	1	1
ทั้ง 3 ปัจจัย	1	3

ที่มา: พิชัย ชานีรณานนท์ (2542), อ้าง Ogden, K.W. (1996)

จากตาราง 1.9 จะเห็นได้ว่า ถนนมีส่วนในการทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรร้อยละ 28-34 ร้อยละ 93-94 เกิดจากคน และยานพาหนะเพียงร้อยละ 8-12 ผลจากการวิเคราะห์นี้มีประโยชน์มาก เพราะทำให้เห็นบทบาทของคนอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตามไม่เป็นที่น่าแปลกใจที่คนมีส่วนในการทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรอย่างมาก ท้ายสุดแล้วคนน่าจะมีส่วนถึง 100% เพราะในเกือบทุกกรณีจะมีทางเลือกให้ทำอย่างอื่นได้ และถ้าพิจารณาในมุมมองกว้างคนเป็นผู้มีส่วนร่วมในการออกแบบยานพาหนะ ถนน และจัดหาสิ่งเหล่านี้ (พิชัย, 2542)

การขนส่งของสหราชอาณาจักร ในคู่มือ Accident investigation manual (พิชัย (2542), อ้าง UK Department of Transport, 1986) ได้กล่าวว่า ในการพิจารณามาตรการแก้ไขเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรจะต้องคำนึงถึงว่า มาตรการที่มีประสิทธิผลสูงสุดไม่จำเป็นที่จะต้องเกี่ยวข้องกับสาเหตุหลักของอุบัติเหตุจราจร และอาจจะอยู่ในพื้นที่อื่นของถนนนั้น หรือยานพาหนะคันอื่น หรือผู้ใช้ถนนอื่นๆ โดยเฉพาะในกรณีของอุบัติเหตุจราจรที่ผู้ใช้ถนนไม่สามารถสนองตอบกับสภาพแวดล้อมของถนนได้ ในหลายๆอุบัติเหตุ สาเหตุหลักอาจถูกวิเคราะห์ว่าเป็นการขาดทักษะในการขับขี่ของผู้ขับขี่ แต่มาตรการด้านวิศวกรรมเพื่อปรับปรุงถนนมีราคาถูกกว่า และง่ายกว่าที่จะดำเนินการ เมื่อเปรียบเทียบกับ การฝึกอบรมผู้ขับขี่ให้มีทักษะที่ต้องการ (พิชัย, 2542)

วนิดา เมธาลักษณ์ (2534:94) ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ในผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์: ศึกษาเฉพาะกรณีโรงพยาบาลในสังกัดกรุงเทพมหานคร โดยการสัมภาษณ์ และใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากผู้เข้ารับการรักษาพยาบาล ณ โรงพยาบาลกลาง โรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ และโรงพยาบาลตากสิน

กรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 ราย พบว่า เพศชายประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 95.0 เช่นเดียวกัน สมจินดา ชมพูนุช (2535:76) ได้ทำการศึกษาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ณ โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ ทำการเก็บข้อมูลจากผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ระหว่างเดือนตุลาคม-ธันวาคม 2534 จำนวน 399 ราย พบว่า เพศชายก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ระหว่างขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 97.5

บัญชา มณีคำ (2538:110) ศึกษาเรื่องแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมการขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่างได้จากการสุ่มหลายขั้นตอนจากทุกอำเภอ จำนวน 447 คน พบว่า ผู้ขี่ที่มีเพศต่างกันจะมีพฤติกรรมในการขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และวนิดา พันธุ์สอาด (2535:67) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา กรุงเทพมหานคร โดยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 394 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ผลการศึกษา พบว่า นักเรียนชาย และนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 แต่มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพศน่าจะมีความสำคัญที่จะส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ทรงกิจ อติวานิชย์พงศ์ และคณะ (2531:28) ได้ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุจากรถบนท้องถนนในจังหวัดภูเก็ต พบว่ากลุ่มอายุที่ประสบอุบัติเหตุจากรถสูงสุด คือ 20-29 ปี ร้อยละ 42.7 ส่วนวิชาชาติบัญญัติชาชัย และคณะ (2540:27) ได้จัดทำระเบียบผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถที่โรงพยาบาลขอนแก่น พบว่า กลุ่มอายุที่ประสบอุบัติเหตุจากรถสูงสุด คือ 20-29 ปี ร้อยละ 42.7

บัญชา มณีคำ (2538:110) ศึกษาพบว่า ผู้ขี่ที่มีอายุต่างกันจะมีพฤติกรรมในการขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 สำหรับวิสุทธิ อริยภิญโญ (2539:77) ศึกษาเรื่องตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากผู้ขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร จำนวน 601 คน ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขี่ที่อายุมากจะมีพฤติกรรมการขี่อย่างปลอดภัยมากกว่าผู้ขี่ที่มีอายุน้อย ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541:136) ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉิน และอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจ เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้ที่เข้ารับบริการที่ห้องฉุกเฉิน จำนวน 105 คน ผลการศึกษาพบว่า อายุต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กล่าวได้ว่าปัจจัยเรื่องอายุน่าจะมีความสำคัญที่จะส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์

1.3 วัตถุประสงค์

1.3.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรม และแผนการขับขี่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในอำเภอเมืองนราธิวาส

1.3.2 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และความน่าจะเป็นที่จะไม่เกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ (ในสถานะหนึ่งๆของการขับขี่รถจักรยานยนต์) ในอำเภอเมืองนราธิวาส

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย

1.4.1 เพื่อเป็นแนวทางในการวางมาตรการที่จะช่วยปรับเปลี่ยน พฤติกรรม แผนการขับขี่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส

1.4.2 เพื่อเป็นแนวทางในการวางมาตรการที่จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส

1.5 ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ทำการศึกษาเฉพาะประชาชนที่อยู่ในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส และใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทาง

1.6 สมมุติฐานเบื้องต้น

ประชาชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางให้ข้อมูลในการตอบแบบสอบถามที่เป็นความจริงถูกต้อง มีความเชื่อถือได้

1.7 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอเมืองนราธิวาส

1. ตัวแปรตาม (Dependent variable) ได้แก่ การเกิด/ไม่เกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์

2. ตัวแปรอิสระ (Independent variable) ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์การขับขี่ อาชีพ สภาพจิตใจ การมีเงินมาสุรา และภาวะการเจ็บป่วยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ สภาพถนน และสภาพภูมิอากาศ แสงสว่าง จุดมุ่งหมายของ

การเดินทาง ความเร่งรีบของการเดินทาง อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ รถคู่กรณี การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และจำนวนช่องจราจร

1.8 นิยามศัพท์เฉพาะ

- หมวกนิรภัย หรือหมวกกันน็อก หมายถึง หมวกที่ใช้สวมใส่ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีความประสงค์ที่ผลิตขึ้นมาเพื่อป้องกันศีรษะ และสมองของผู้สวมใส่ให้กระทบกระเทือนน้อยลงเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

- รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ และมีล้อไม่เกินสองล้อ

- พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง การแสดงออกของบุคคลซึ่งทราบเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

- อำเภอเมืองนราธิวาส หมายถึง เขตพื้นที่ในตำบลบางนาค ตำบลลำภู ตำบลมะนังตายอ ตำบลบางปอ ตำบลกะลุวอ ตำบลกะลุวอเหนือ และตำบลโลกเคียน

- พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง วิธีการมองรถคันหลัง การขับผ่านสี่แยก การขับขี่รถจักรยานยนต์ในเลนขวาสุด การแซงซ้าย การขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนที่ตรงและว่าง การเปลี่ยนช่องทางเดินรถ และการกลับรถ การตัดสินใจเลือกประเภทการเดินทางเมื่อไฟหน้ารถชำรุด แต่มีธุระในยามค่ำคืน การขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟจราจร และการขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนสาม