

บทที่ 3

ผลการวิเคราะห์เบื้องต้น

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์เป็นข้อมูลที่ได้จากหน่วยงานราชการทั้งสิ้น หน่วยงานราชการดังกล่าวได้แก่ สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส โรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์ สำนักงานขนส่งจังหวัดนราธิวาส สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนราธิวาส และสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองนราธิวาส

3.1 วิธีการที่ใช้ในการวิจัยข้อมูล

ใช้การวิเคราะห์โดยวิธีบรรยายทางสถิติ

3.2 ผลการวิจัยข้อมูลจากหน่วยงานราชการ

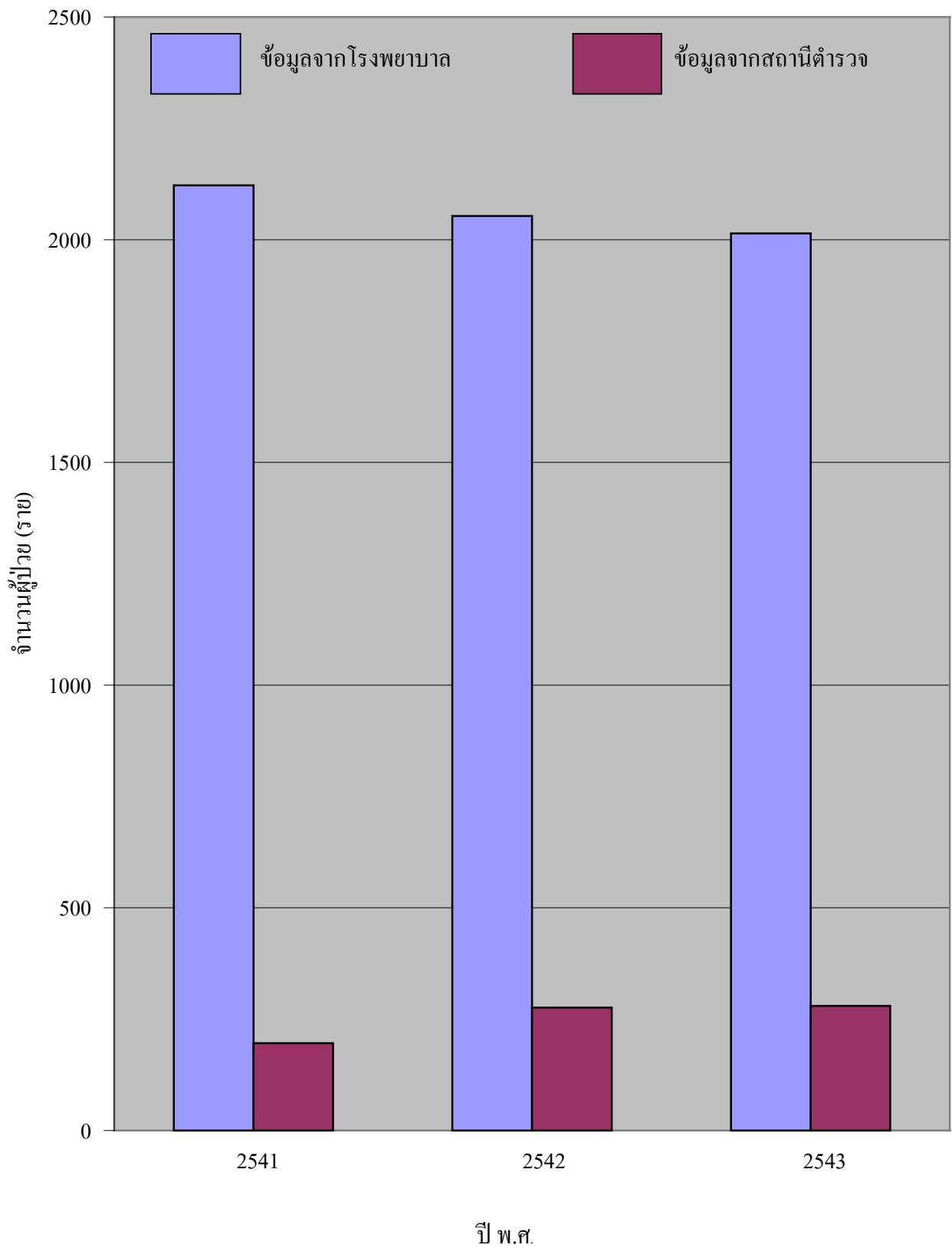
3.2.1 จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรจักรยานยนต์

ตาราง 3.1 และภาพประกอบ 3.1 แสดงจำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ ในปี พ.ศ. 2541-2543

ตาราง 3.1 จำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ ในปี พ.ศ. 2541-2543

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้ป่วย (ราย)	
	โรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์	สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส
2541	2,122	196
2542	2,053	276
2543	2,014	280
2541-2543	6,189	752

ที่มา: โรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์, 2544 และสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส, 2544



ภาพประกอบ 3.1 เปรียบเทียบจำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ระหว่างโรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์ และสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส ในช่วงปี พ.ศ.2541-2543

จากตาราง 3.1 และภาพประกอบ 3.1 พบว่า ข้อมูลจำนวนผู้ป่วย (ราย) ในช่วงปี พ.ศ.2541-2543 จากโรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์มีจำนวนประมาณ 8 เท่าของข้อมูลจำนวนผู้ป่วย (ราย) จากสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส สาเหตุประการหนึ่งที่ข้อมูลจำนวนผู้ป่วย จากโรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์มีจำนวนมากกว่า เนื่องจากผู้ป่วยบางราย ไม่ได้มีภูมิลำเนา ในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส แต่ก็เดินทางมารักษาที่โรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์

และสาเหตุที่สำคัญอีกประการหนึ่งเนื่องจากข้อมูลสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง นราธิวาส เป็นข้อมูลที่ได้จากการบันทึกประจำวันของสถานีตำรวจ โดยที่จำนวนอุบัติเหตุจราจร รถ-จักรยานยนต์ที่ลงบันทึกไว้จะเป็นคดีที่ยอมความกันไม่ได้ หากมีการยอมความกันได้ก็จะมี การบันทึกทำให้จำนวนข้อมูลอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ที่มาจากสถานีตำรวจอำเภอเมือง นราธิวาสจะมีน้อยกว่าข้อมูลจาก โรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์ อีกทั้งมีจำนวนผู้ขับขี่อีกไม่ น้อยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์เอง ก็เลยทำให้จำนวนตัวเลขจากข้อมูลที่ได้จากโรง พยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์มีค่าสูงกว่าตัวเลขจากข้อมูลที่ได้จากสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง นราธิวาส

3.2.2 จำนวนผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และพระราชบัญญัติรถยนต์

เป็นข้อมูลที่ได้จากสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส เนื่องจากเป็นงานในหน้าที่ ดังตาราง 3.2 ตาราง 3.3 และตาราง 3.4

ตาราง 3.2 จำนวนผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และพระราชบัญญัติรถยนต์ ปี พ.ศ.2543

จำนวนผู้กระทำผิด (ราย)	
พระราชบัญญัติจราจรทางบก	พระราชบัญญัติรถยนต์
2,066	8,905

ที่มา: สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส, 2544

จากตารางพบว่า จำนวนผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติรถยนต์ มีจำนวนประมาณ 4 เท่าของจำนวนผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก รายละเอียดของการกระทำผิดจะนำเสนอในตารางที่ 3.3 และ 3.4

ตาราง 3.3 จำนวนผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ราย) แยกเป็นมาตรา ในช่วง พ.ย. 2543-ก.พ. 2544

มาตรา *	ความผิด	จำนวนผู้กระทำความผิด (ราย)
32	ขับรถโดยประมาท	-
52	ขับรถในลักษณะที่กีดขวางการจราจร	6
53	กลับรถในทางร่วมทางแยก	2
54 ว.1	จอดรถในลักษณะกีดขวาง	-
54 ว.1	จอดรถซ้อนคัน	-
54 ว.1	จอดรถในที่ห้ามจอด	10
21 ว.1	ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร	58
122	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	5
122	ไม่สวมหมวกนิรภัย	172

ที่มา: สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส, 2544

หมายเหตุ * หมายถึง ผู้วิจัยได้ทำการแยกมาตราด้วยตนเอง

จากตารางพบว่า จำนวนผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกมากที่สุด คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย มีจำนวน 172 ราย

ตาราง 3.4 จำนวนผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ราย)

ความผิด	จำนวนผู้กระทำความผิด (ราย)
ไม่เสียภาษีประจำปี	40
ใช้รถที่มีอุปกรณ์ไม่ครบถ้วน	-
ใช้รถไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน	25
ใช้รถไม่มีสำเนาคู่มือ	11
เปลี่ยนแปลงสภาพรถโดยไม่ได้รับอนุญาต	24
ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับรถสิ้นอายุ	10
ขับรถ โดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ	304

ที่มา: สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส, 2544

จากตารางพบว่า จำนวนผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์มากที่สุด คือ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ มีจำนวน 304 ราย

จากสถิติดังกล่าว พบว่ามีจำนวนผู้ขับขี่ไม่น้อยที่ไม่มีใบขับขี่ ซึ่งบุคคลกลุ่มนี้นับเป็นกลุ่มคนที่เสี่ยงมากที่อาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เพราะไม่มีความรู้ทางด้านกฎหมายจราจร และความรู้ในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อย่างไรก็ตามการมีใบขับขี่ไม่ได้หมายความว่าผู้นั้นจะเป็นผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎหมาย และเรื่องความปลอดภัย เพราะมาตรฐานในการได้มาซึ่งใบขับขี่นั้น ในบ้านเรามีความหลากหลาย

3.2.3 จำนวนอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แยกโดยเพศ และอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่ปี 2542-2543

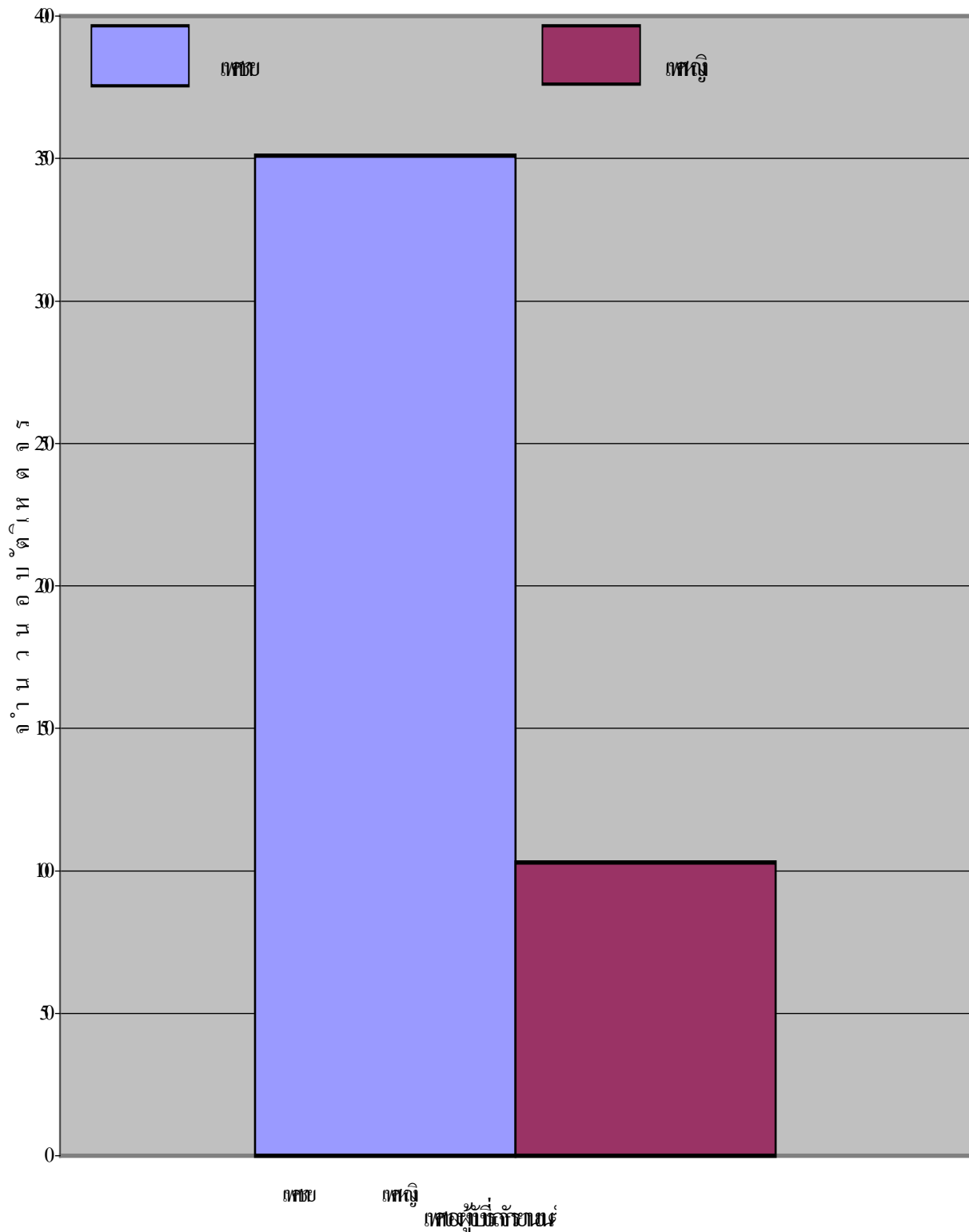
จำนวนอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แยกโดยเพศแสดงดังตาราง 3.5 และภาพประกอบ 3.2 ตามลำดับ ในส่วนของจำนวนอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แยกโดยอายุแสดงดังตาราง 3.6 และภาพประกอบ 3.3 ตามลำดับ

ตาราง 3.5 จำนวนอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ (ครั้ง) แยกโดยเพศของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ปี พ.ศ. 2542-2543

จำนวนอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ทั้งหมด (ครั้ง)	จำนวนอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ (ครั้ง) โดยเพศของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	
	ชาย	หญิง
454	351	103

ที่มา: สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส, 2544

จากตาราง พบว่า เพศชายมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ไม่น้อยกว่า 0.68 ครั้งต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ชายหนึ่งร้อยคน และเพศหญิงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ไม่น้อยกว่า 0.19 ครั้งต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หญิงหนึ่งร้อยคน



ภาพแสดงจำนวนผู้ตอบที่สนใจผลกระทบของโควิด

รหัสนี้ในปี 2562

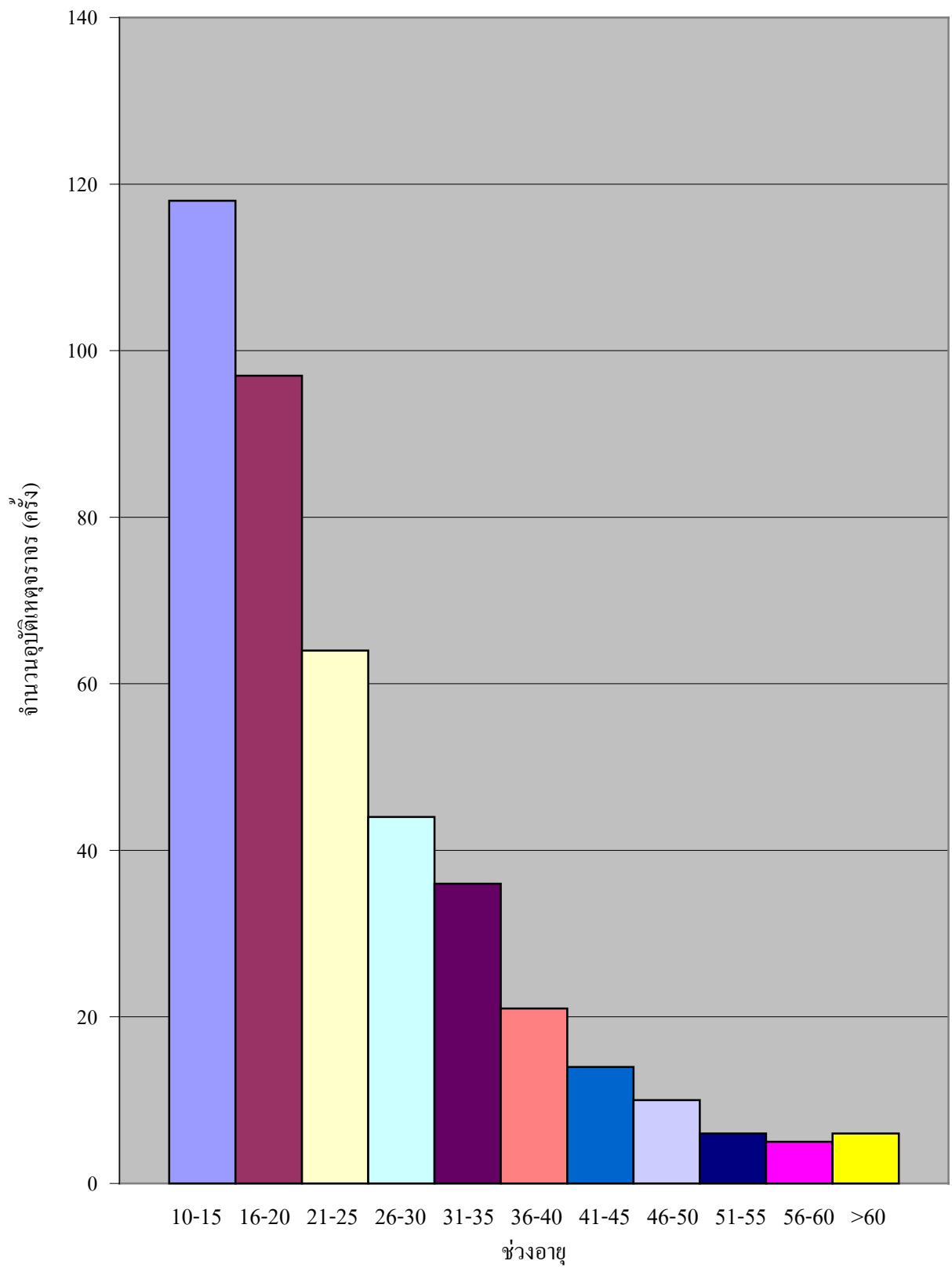
ที่สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามุกดาหาร

ตาราง 3.6 จำนวนอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์แยกโดยอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ปี พ.ศ. 2544

ช่วงอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ความถี่
10-15	118
16-20	97
21-25	64
26-30	44
31-35	36
36-40	21
41-45	14
46-50	10
51-55	6
56-60	5
>60	6
รวม	421

ที่มา: สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส, 2545

จากตารางพบว่า จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์มีจำนวนลดลง ในขณะที่อายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น



ภาพประกอบ 3.3 เปรียบเทียบจำนวนผู้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์แยกโดยอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ที่มา: สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนราธิวาส, 2545

จากภาพประกอบ 3.3 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อมีอายุเพิ่มขึ้นแต่โอกาส หรือความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีลดลง

3.2.4 จำนวนยานพาหนะที่มีอยู่ในจังหวัดนครราชสีมา

ตาราง 3.7 สถิติจำนวนรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์

ปี พ.ศ.	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล
2537	105,969	2,694	675	7,552
2538	123,462	2,954	726	8,917
2539	137,918	3,188	771	9,964
2540	164,474	4,607	830	12,503
2541	174,117	5,145	885	13,387
2542	151,854	5,820	784	12,752
2543	153,711	6,167	772	11,927
2544	167,704	6,786	854	12,926

หมายเหตุ สำหรับข้อมูลสถิติจำนวนรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ขอดรวมปีนี้ และปีที่ผ่านมา คลาดเคลื่อนจากความเป็นจริง เนื่องจากปีที่ผ่านมาสํานักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมาสาขาอำเภอ รือเสาะ นับผิดพลาด กล่าวคือ ได้นับจำนวนรถที่ย้ายออก และแจ้งไม่ใช้รถตลอดไปรวมเข้าด้วย ที่มา: สํานักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา, 2545

จากตารางพบว่า จำนวนรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนมากกว่ารถประเภทอื่นมาก

3.2.5 ความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

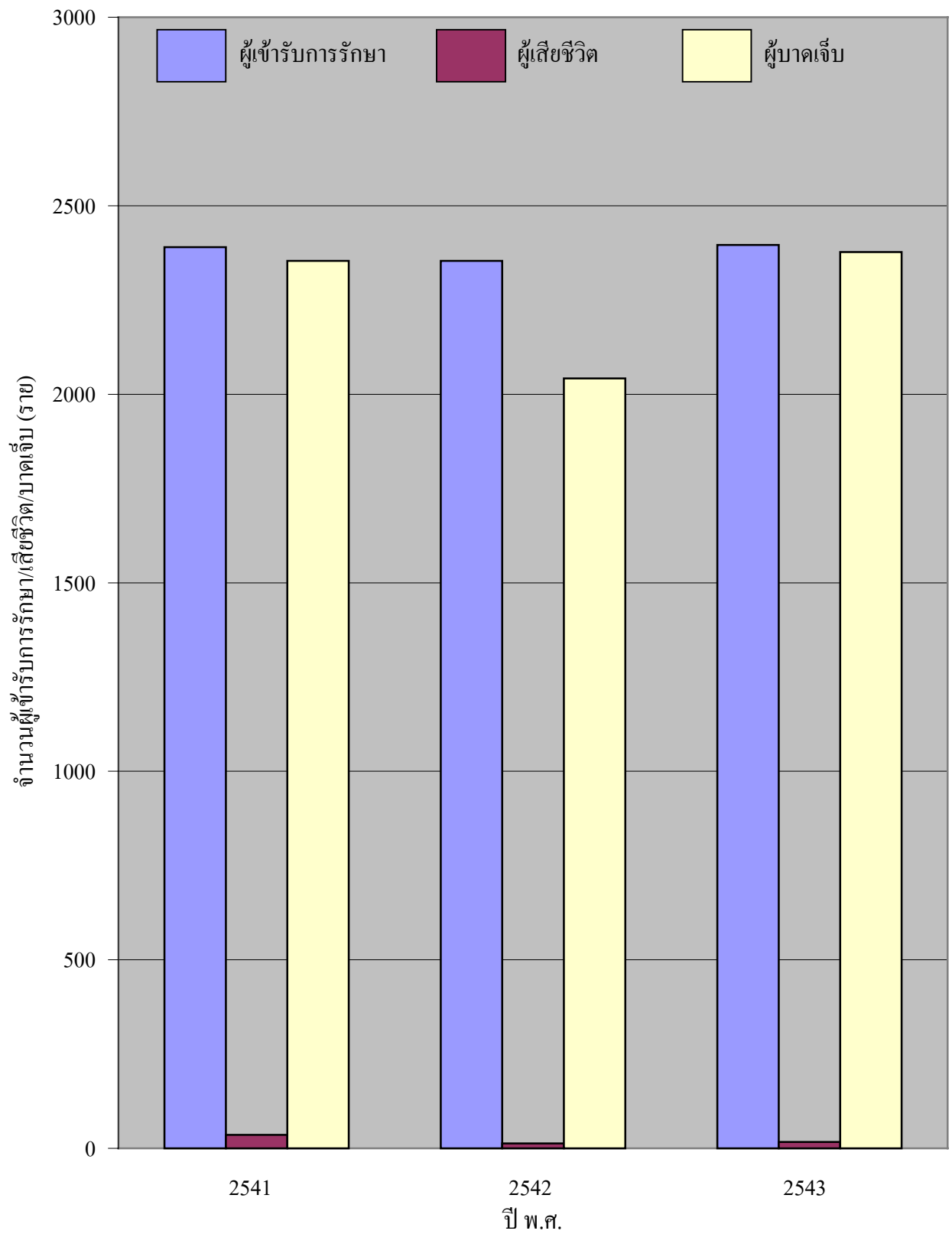
จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถที่เข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลนครราชสีมา-นครินทร์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541-2543 ดังตาราง 3.8

ตาราง 3.8 ความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ ช่วงปี พ.ศ. 2541-2543

ระยะเวลาที่เก็บข้อมูล	จำนวนผู้ที่เข้ารับ การรักษา (ราย)	เสียชีวิต (ราย)	บาดเจ็บ (ราย)
2541	2,390	36	2,354
2542	2,354	13	2,341
2543	2,396	17	2,379
เฉลี่ยเดือนละ	198.33	1.83	196.50

ที่มา: โรงพยาบาลนครราชสีมาชนครินทร์, 2544

จากตาราง 3.8 และภาพประกอบ 3.4 พบว่า จำนวนผู้ที่เข้ารับการรักษา (ราย) ในช่วงปี พ.ศ. 2541-2543 เฉลี่ยเดือนละ 196.50 ราย



ภาพประกอบ 3.4 ความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ช่วงปี พ.ศ. 2541-2543

ที่มา: โรงพยาบาลราชิวาสราชนครินทร์, 2544

3.3 สรุปภาพรวมผลการวิเคราะห์เบื้องต้น

ข้อมูลเบื้องต้นดังกล่าว ทราบเพียงแต่สถิติอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้น จำนวนยานพาหนะที่มีอยู่ในจังหวัดนครราชสีมา สถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรเท่านั้น แต่ไม่ทราบถึงสาเหตุ หรือปัจจัยที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่ และไม่ทราบถึงความน่าจะเป็นในความปลอดภัยต่อการขับขี่ครั้งหนึ่งๆ ซึ่งมีด้วยกันหลายปัจจัยที่น่าเกี่ยวข้อง และน่าศึกษา เช่น

- เพศ อายุ อาชีพ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- สภาพจิตใจ ภาวะการเจ็บป่วย และการมีเมาสุรา ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- จำนวนผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
- สภาพถนน สภาพภูมิอากาศ และแสงสว่างขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- จุดมุ่งหมาย และความเร่งรีบของการเดินทาง (ความเร็ว)
- อายุการใช้งาน และความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

อีกทั้งยังมีทราบถึง พฤติกรรม แผนการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เช่น พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อผ่านทางแยก พฤติกรรมการเปลี่ยนช่องจราจร พฤติกรรมการกลับรถ เป็นต้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการเก็บตัวอย่างจากกลุ่มเป้าหมาย และนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์โดยวิธีทางสถิติต่อไป