



ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา

อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

Factors Associated with Motorcycle Accident in Secondary School Students,

Amphoe Muang, Changwat Pattani

วรวิทย์ จันทร์ชุม

Worawit Janchum

วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการสิ่งแวดล้อม

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

Master of Science Thesis in Environmental Management

Prince of Songkla University

๒ 2544

เลขหมู่ HE 5613.6.T5 R45 2544

Bib Key 218479

ชื่อวิทยานิพนธ์ ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา
 อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี
ผู้เขียน นายวรวิทย์ จันทรชুম
สาขาวิชา การจัดการสิ่งแวดล้อม
ปีการศึกษา 2544

บทคัดย่อ

การวิจัยปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ออกแบบวิจัยเป็นแบบกลุ่มศึกษา-กลุ่มเปรียบเทียบ (Case-Control Study) โดยทำการศึกษาในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน ประกอบด้วยกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 112 คน และกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 450 คน

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เมื่อวิเคราะห์แบบตัวแปรเชิงเดียว (Univariate Analysis) พบว่า ปัจจัยที่มีขนาดความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุดเรียงตามลำดับ คือ สภาพพิการทางกาย เช่น แขนหรือขาพิการ ความเสี่ยง 7.78 (95%CI=2.29-27.42) ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากกว่าและเท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเสี่ยง 5.65 (95%CI=3.14-10.16) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีพฤติกรรมรถแข่งชันบนถนน ความเสี่ยง 4.13 (95%CI=2.50-6.81) เพศชาย ความเสี่ยง 3.01 (95%CI=1.92-4.73) อายุมากกว่าและเท่ากับ 15 ปี ความเสี่ยง 2.82 (95%CI=1.31-6.27) เกรดเฉลี่ยสะสม น้อยกว่า 2.00 ความเสี่ยง 2.72 (95%CI=1.53-4.83) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยกว่าร้อยละ 50 ความเสี่ยง 2.72 (95%CI=1.72-4.32) สายตาสั้น ความเสี่ยง 2.23 (95%CI=1.19-4.16) ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว เช่น บิดามารดาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เคยประสบอุบัติเหตุ ความเสี่ยง 1.66 (95%CI=1.04-2.65) ระดับชั้นเรียนในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ความเสี่ยง 1.64 (95%CI=0.99-2.72)

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์แบบตัวแปรเชิงซ้อน (Multivariate Analysis) พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ คือ สภาพพิการทางกาย เช่น แขนหรือขาพิการ ความเสี่ยง 6.86 (95%CI=1.93-24.42) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยกว่าร้อยละ 50 ความเสี่ยง 3.72 (95%CI=2.14-6.48) อายุมากกว่าและเท่ากับ 15 ปี ความเสี่ยง 2.98 (95%CI=1.16-7.64) ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากกว่าและเท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเสี่ยง 2.94 (95%CI=1.55-5.59) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีพฤติกรรมรถแข่งชั้นบนถนน ความเสี่ยง 2.35 (95%CI=1.36-4.04) สายตาสั้น ความเสี่ยง 2.19 (95%CI=1.10-4.36) เกรดเฉลี่ยสะสมน้อยกว่า 2.00 ความเสี่ยง 2.05 (95%CI=1.08-3.88) เพศชาย ความเสี่ยง 2.04 (95%CI=1.22-3.41) ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว เช่น บิดามารดาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เคยประสบอุบัติเหตุ ความเสี่ยง 1.69 (95%CI=1.02-2.78)

โดยสรุปปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา ที่มีนัยสำคัญทางสถิติ คือ สภาพพิการทางกาย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร อายุ ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมรถแข่งชั้นบนถนน อาการสายตาสั้น เกรดเฉลี่ยสะสม เพศ และประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว ดังนั้น จึงขอเสนอว่านักเรียนที่มีสภาพพิการทางกาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้มีสายตาสั้นก็ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรให้การอบรมความรู้และความสำนึกทางด้านจราจรและการขับขี่อย่างสม่ำเสมอต่อเนืองแก่นักเรียน โดยเฉพาะนักเรียนชายที่เรียนไม่ค่อยดี รวมทั้งสมาชิกของครอบครัวนักเรียนที่เคยมีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ และควรต้องมีการเข้มงวดในการจับกุมผู้ขับขี่เร็วและผู้ที่ชอบแข่งชั้น

ประลองความเร็วบนท้องถนน

Thesis Title Factors Associated with Motorcycle Accident in Secondary School Students,
Amphoe Muang, Changwat Pattani
Author Mr. Worawit Janchum
Major Program Environmental Management
Academic Year 2001

Abstract

The objective of this study is to investigate factors associated with motorcycle accidents in secondary school students, Amphoe Muang, Changwat Pattani. This is a case-controlled study conducted with 112 motorcycle accident cases and 450 non-motorcycle accident secondary school students.

Results of univariate analyses reveal that factors associated are respectively in odds ratio order 1. physical disabilities (legs or arms) with odds ratio of 7.78 (95%CI=2.29-27.42), 2. driving over 80 km/hour 5.65 (95%CI=3.14-10.16), 3. road racing 4.13 (95%CI=2.50-6.81), 4. male sex 3.01 (95%CI=1.92-4.73), 5. age over 15 years old 2.82 (95%CI=1.31-6.27), 6. having a GPA less than 2.00 2.72 (95%CI=1.53-4.83), 7. having poor knowledge of traffic rules 2.72 (95%CI=1.72-4.32), 8. myopia 2.23 (95%CI=1.19-4.16), 9. having other people in the family who had had a motorcycle accident experience 1.66 (95%CI=1.04-2.65), and 10. being a high school student 1.64 (95%CI=0.99-2.72)

Results of multivariate analyses show that factors associated are respectively 1. physical disabilities (legs or arms) with odds ratio of 6.86 (95%CI=1.93-24.42), 2. having poor knowledge of traffic rules 3.72 (95%CI=2.14-6.48), 3. age over 15 years old 2.98 (95%CI=1.16-7.64), 4. riding over 80 km/hour 2.94 (95%CI=1.55-5.59), 5. road racing 2.35 (95%CI=1.36-4.04), 6. myopia 2.19 (95%CI=1.10-4.36), 7. having a GPA less than 2.00 2.05 (95%CI=1.08-3.88), 8. male sex 2.04 (95%CI=1.22-3.41), and 9. having other people in the family who had had a motorcycle accident experience 1.69 (95%CI=1.02-2.78)

It can be concluded that factors significantly associated with motorcycle accidents in secondary school students are 1. physical disabilities, 2. knowledge of traffic rules, 3. age, 4. speeding, 5. road racing, 6. myopia, 7. GPA, 8. sex, and 9. having other in the family who had had a motorcycle accident experience. It is thus suggested that students with physical disabilities particularly those with myopia should not ride motorcycle, traffic education for students particularly poor performing male students, as well as for families with accident experience, should be continuously conducted, and strict law reinforcements on speeding and road racing should be applied.