

บทที่ 4

ผลการวิจัย

ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี โดยกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่1-ปีที่6 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี จำนวน 10 โรงเรียน แยกเป็นกลุ่มศึกษา ได้แก่ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่1-ปีที่6 ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่มีผู้ซ้อนท้าย จำนวน 124 คน ส่วนกลุ่มควบคุม ได้แก่ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่1-ปีที่6 ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จำนวน 498 คน รวมกลุ่มตัวอย่างในการศึกษารั้งนี้ 622 คน แต่ได้แบบสอบถามที่เก็บรวบรวมสมบูรณ์ จำนวน 562 ฉบับ แยกเป็น กลุ่มศึกษา จำนวน 112 ฉบับ และกลุ่มควบคุม จำนวน 450 ฉบับ ดังแสดงผลการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ : นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียน เพศหญิงมีจำนวนมากกว่าเพศชายโดยพบว่าเป็นเพศหญิง ร้อยละ 61.6 เพศชาย ร้อยละ 38.4 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ในกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เพศชายประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง โดยพบว่าเป็นเพศชาย ร้อยละ 59.8 เพศหญิง ร้อยละ 40.2 ส่วนในกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า เพศหญิงประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากกว่าเพศชาย โดยพบว่าเป็นเพศหญิง ร้อยละ 66.9 เพศชาย ร้อยละ 33.1 (ตาราง 2)

1.2 อายุ : นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียน มีอายุ 17 ปี มากที่สุด ร้อยละ 23.3 รองลงมา 16 ปี ร้อยละ 22.6 ตามลำดับ อายุเฉลี่ย 15.99 ปี (อายุต่ำสุด 12 ปี สูงสุด 20 ปี) เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีอายุ 17 ปี มากที่สุด ร้อยละ 25.0 รองลงมา 18 ปี ร้อยละ 22.3 ตามลำดับ อายุเฉลี่ย 16.40 ปี (อายุต่ำสุด 13 ปี สูงสุด 19 ปี) ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีอายุ 16 ปี และ 17 ปี มากที่สุด เท่ากัน ร้อยละ 22.9 รองลงมา 15 ปี ร้อยละ 18.4 ตามลำดับ อายุเฉลี่ย 15.89 ปี (อายุต่ำสุด 12 ปี สูงสุด 20 ปี) (ตาราง 3)

1.3 ศาสนา : นักเรียนที่จับจี้รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนนับถือศาสนาอิสลามมากที่สุด ร้อยละ 72.2 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นับถือศาสนาอิสลามมากที่สุด ร้อยละ 68.8 และ 73.1 ตามลำดับ (ตาราง 4)

1.4 อาชีพของผู้ปกครอง : นักเรียนที่จับจี้รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนผู้ปกครองประกอบอาชีพประเภทใช้แรงงาน ร้อยละ 44.1 (แยกเป็นรับจ้าง/แรงงานทั่วไปมากที่สุด ร้อยละ 58.1 รองลงมา เกษตรกรรม ร้อยละ 33.9 ตามลำดับ) เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ผู้ปกครองประกอบอาชีพประเภทใช้แรงงาน ร้อยละ 41.1 (แยกเป็นรับจ้าง/แรงงานทั่วไปมากที่สุด ร้อยละ 58.7 รองลงมา เกษตรกรรม ร้อยละ 37.0 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ผู้ปกครองประกอบอาชีพประเภทใช้แรงงาน ร้อยละ 44.9 (แยกเป็นรับจ้าง/แรงงานทั่วไปมากที่สุด ร้อยละ 58.0 รองลงมา เกษตรกรรม ร้อยละ 33.2 ตามลำดับ) (ตาราง 5)

1.5 ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง : นักเรียนที่จับจี้รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียน ผู้ปกครองมีการศึกษาสูงสุดในระดับต่ำกว่าอุดมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 76.2 (แยกเป็นประถมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 62.6 รองลงมา มัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 16.6 ตามลำดับ) เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ผู้ปกครองมีการศึกษาสูงสุดในระดับต่ำกว่าอุดมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 74.1 (แยกเป็นประถมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 60.2 รองลงมา มัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 21.7 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ผู้ปกครองมีการศึกษาในระดับต่ำกว่าอุดมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 76.7 (แยกเป็นประถมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 63.2 รองลงมา มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 16.2 ตามลำดับ) (ตาราง 6)

1.6 รายได้ของผู้ปกครอง : นักเรียนที่จับจี้รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนผู้ปกครองมีรายได้ < 2,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 7.7 รายได้ของผู้ปกครองเฉลี่ย 8,176.25 บาทต่อเดือน (รายได้ต่ำสุด 0.00 บาท สูงสุด 100,000 บาท) เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ผู้ปกครองมีรายได้ < 2,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 3.6 และ 8.7 ตามลำดับ ซึ่งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ผู้ปกครอง

มีรายได้เฉลี่ย 9,540.63 บาทต่อเดือน (รายได้ต่ำสุด 1,000 บาทต่อเดือน สูงสุด 90,000 บาทต่อเดือน) ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ผู้ปกครองมีรายได้เฉลี่ย 7,836.67 บาทต่อเดือน (รายได้ต่ำสุด 0.00 บาท ต่อเดือน สูงสุด 100,000 บาทต่อเดือน (ตาราง 7)

1.7 เขตที่พักอาศัย : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาล ร้อยละ 30.4 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีเขตที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาล ร้อยละ 33.0 และ 29.8 ตามลำดับ (ตาราง 8)

1.8 ระดับชั้นเรียน : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 และชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 มากเป็นลำดับที่ 1, 2 และ 3 คือ ร้อยละ 24.0, 22.8 และ 21.0 ตามลำดับ เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 และชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 มากเป็นลำดับที่ 1, 2 และ 3 คือ ร้อยละ 29.5, 27.7 และ 18.8 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 และชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 มากเป็นลำดับที่ 1, 2 และ 3 คือ ร้อยละ 23.8 , 22.7 และ 19.3 ตามลำดับ (ตาราง 9)

1.9 เกรดเฉลี่ยสะสม : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนมีเกรดเฉลี่ยสะสม < 2.00 ร้อยละ 12.6 เกรดเฉลี่ยสะสมเฉลี่ย 2.66 (เกรดเฉลี่ยสะสมต่ำสุด 1.09 สูงสุด 3.97) เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีเกรดเฉลี่ยสะสม < 2.00 ร้อยละ 23.2 และ 10.0 ตามลำดับ ซึ่งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีเกรดเฉลี่ยสะสมเฉลี่ย 2.52 (เกรดเฉลี่ยสะสมต่ำสุด 1.09 สูงสุด 3.97) ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีเกรดเฉลี่ยสะสมเฉลี่ย 2.69 (เกรดเฉลี่ยสะสมต่ำสุด 1.09 สูงสุด 3.85) (ตาราง 10)

1.10 ประเภทโรงเรียนที่มี/และไม่มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์ : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนส่วนใหญ่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 58.2 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.8 และ 59.8 ตามลำดับ (ตาราง 11)

2. ข้อมูลประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์

2.1 ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ < 5 ปี ร้อยละ 57.1 ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 4.23 ปี (ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่ำสุด 1 ปี สูงสุด 10 ปี) เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ < 5 ปี ร้อยละ 50.9 และ 58.7 ตามลำดับ ซึ่งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 4.59 ปี (ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่ำสุด 1 ปี สูงสุด 10 ปี) ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 4.13 ปี (ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่ำสุด 1 ปี สูงสุด 10 ปี) (ตาราง 12)

2.2 ความถี่ในการขับขีรถจักรยานยนต์ : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนส่วนใหญ่มีความถี่ในการขับขีรถจักรยานยนต์ ≥ 5 วัน/สัปดาห์ ร้อยละ 76.3 ความถี่ในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 4.96 วัน/สัปดาห์ (ความถี่ในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่ำสุด 1 วัน/สัปดาห์ สูงสุด 7 วัน/สัปดาห์) เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่มีความถี่ในการขับขีรถจักรยานยนต์ ≥ 5 วัน/สัปดาห์ ร้อยละ 79.5 และ 75.3 ตามลำดับ ซึ่งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความถี่ในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 5.12 วัน/สัปดาห์ (ความถี่ในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่ำสุด 1 วัน/สัปดาห์ สูงสุด 7 วัน/สัปดาห์) ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความถี่ในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 4.92 วัน/สัปดาห์ (ความถี่ในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่ำสุด 1 วัน/สัปดาห์ สูงสุด 7 วัน/สัปดาห์) (ตาราง 13)

2.3 ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของตนเอง : เมื่อนับย้อนหลัง 5 ปี พบว่ามีนักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนเคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 19.9 และนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีจำนวนครั้งของการประสบอุบัติเหตุ จำนวน 1 ครั้งมากที่สุด ร้อยละ 50.0 และจำนวนครั้งในการประสบอุบัติเหตุเฉลี่ย 1.8 ครั้ง (จำนวนต่ำสุด 1 ครั้ง สูงสุด 5 ครั้ง) ส่วนจำนวนครั้งของการเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล พบว่า มีจำนวน 1 ครั้งมากที่สุด ร้อยละ 94.6 และมีจำนวนครั้งของการเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเฉลี่ย 1.1 ครั้ง (จำนวนต่ำสุด 1 ครั้ง สูงสุด 3 ครั้ง) รวมทั้งการวินิจฉัยของ

แพทย์ครั้งที่นอนโรงพยาบาล พบว่า กระดูกแขนหักมากที่สุด ร้อยละ 21.4 รองลงมา กระดูกขาหัก และบาดเจ็บที่ศีรษะเท่ากัน ร้อยละ 16.1 และหมดสติ ร้อยละ 9.8 ตามลำดับ (ตาราง 14)

2.4 ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว : เมื่อนับย้อนหลัง 5 ปี พบว่า เคยพบบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไป และ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 27.9 ซึ่งเมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวที่นักเรียนอาศัยอยู่ด้วย พบว่า เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 36.6 และ 25.8 ตามลำดับ (ตาราง 15)

2.5 การใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ : นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนเฉพาะเพศหญิงที่ใช้ผ้าคลุมศีรษะตามหลักการแต่งกายของศาสนาอิสลาม ส่วนใหญ่ใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 74.0 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 71.1 และ 74.4 ตามลำดับ (ตาราง 16)

2.6 การสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ : นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนเฉพาะเพศหญิงที่สวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าตามหลักการแต่งกายของศาสนาอิสลาม ส่วนใหญ่สวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 74.0 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 71.1 และ 74.4 ตามลำดับ (ตาราง 17)

2.7 การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ : นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 64.4 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 65.0 และ 64.3 ตามลำดับ (ตาราง 18)

2.8 วิธีการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ : นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ทำการทดสอบ ร้อยละ 3.0 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ทำการทดสอบร้อยละ 8.3 และ 1.6 ตามลำดับ (ตาราง 19)

2.9 ประเภทใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ : นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทชั่วคราว ร้อยละ 94.5 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทชั่วคราว ร้อยละ 91.7 และ 95.3 ตามลำดับ (ตาราง 20)

2.10 ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ : นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ย ≥ 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 11.4 ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 53.61 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำสุด 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง สูงสุด 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง) เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ย ≥ 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 29.5 และ 6.9 ตามลำดับ ซึ่งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขับขี่ด้วยความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 68.13 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำสุด 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง สูงสุด 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง) ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขับขี่ด้วยความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 49.99 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำสุด 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สูงสุด 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ตาราง 21)

2.11 พฤติกรรมการแข่งขันบนถนน : นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนเคยมีพฤติกรรมแข่งขันกับรถคันอื่นบนถนน ร้อยละ 18.1 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เคยมีพฤติกรรมแข่งขันบนถนนกับรถคันอื่น ร้อยละ 38.4 และ 13.1 ตามลำดับ (ตาราง 22)

2.12 การปฏิบัติตามกฎจราจร : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนส่วนใหญ่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ร้อยละ 58.2 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ร้อยละ 51.8 และ 59.8 ตามลำดับ (ตาราง 23)

2.13 พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร พบว่า มีพฤติกรรมการไม่ให้สัญญาณหรือให้สัญญาณไม่ถูกต้อง ฝ่าฝืนเครื่องหมายและสัญญาณจราจร และแซงรถคันอื่นในที่คับขันมากเป็นลำดับที่ 1, 2 และ 3 คือ ร้อยละ 65.3, 61.2 และ 49.0 ตามลำดับ(ตาราง 24)

2.14 การสวมหมวกนิรภัย : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ < ร้อยละ 50 ของการขับขีรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 30.1 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ < ร้อยละ 50 ของการขับขีรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.7 และ 28.7 ตามลำดับ (ตาราง 25)

2.15 การรัดสายรัดคางขณะสวมหมวกนิรภัย : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนส่วนใหญ่รัดสายรัดคางขณะสวมหมวกนิรภัย < ร้อยละ 50 ของการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 46.1 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์รัดสายรัดคางขณะสวมหมวกนิรภัย < ร้อยละ 50 ของการสวมหมวกนิรภัยมากที่สุด ร้อยละ 57.1 ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์รัดสายรัดคางขณะสวมหมวกนิรภัย < ร้อยละ 50 ของการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 43.3 (ตาราง 26)

2.16 ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนขับขีรถจักรยานยนต์ที่เป็นรถของผู้อื่น ร้อยละ 36.3 เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เป็นรถของผู้อื่น ร้อยละ 29.5 และ 38.0 ตามลำดับ (ตาราง 27)

3. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบก : นักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย ร้อยละ 26.5 คะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเฉลี่ย 11.42 คะแนน (คะแนนต่ำสุด 2 คะแนน สูงสุด 19 คะแนน) เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย ร้อยละ 43.8 และ 22.2 ตามลำดับ คะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเฉลี่ยในกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 10.06 คะแนน (คะแนนต่ำสุด 3 คะแนน สูงสุด 16 คะแนน) ส่วนคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเฉลี่ยในกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 11.76 คะแนน (คะแนนต่ำสุด 2 คะแนน สูงสุด 19 คะแนน) (ตาราง 39)

4. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ซึ่งศึกษาในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี โดยวิธีวิเคราะห์แบบตัวแปรเชิงเดียว (Univariate Analysis) ดังแสดงผลวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ดังต่อไปนี้

4.1 เพศ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 59.8 ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นเพศชาย ร้อยละ 33.1 เพศมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.000$) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เป็นเพศชายมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 3.01 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เป็นเพศหญิง (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.92-4.73$) (ตาราง 40)

4.2 อายุ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีอายุมากกว่าและเท่ากับ 15 ปี ร้อยละ 92.0 และ 80.2 ตามลำดับ อายุมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.003$) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอายุมากกว่าและเท่ากับ 15 ปี มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.82 เท่า ของผู้ขับขีที่มีอายุน้อยกว่า 15 ปี (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.31-6.27$) (ตาราง 41)

4.3 ศาสนา : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 68.8 และ 73.1 ตามลำดับ ศาสนาไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.356$) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่นับถือศาสนาอิสลามมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 0.81 เท่าของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่นับถือศาสนาพุทธ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.50-1.31$) (ตาราง 42)

4.4 อาชีพของผู้ปกครอง : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ผู้ปกครองประกอบอาชีพประเภทที่ใช้แรงงาน ร้อยละ 41.1 และ 44.9 ตามลำดับ อาชีพของผู้ปกครองไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.466$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผู้ปกครองประกอบอาชีพประเภทที่ใช้แรงงานมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 0.86 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผู้ปกครองประกอบอาชีพประเภทใช้สมอง (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.55-1.34$) (ตาราง 43)

4.5 ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ผู้ปกครองจบการศึกษาในระดับต่ำกว่าอุดมศึกษา ร้อยละ 74.1 และ 76.7 ตามลำดับ ระดับการศึกษาของผู้ปกครองไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.569$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผู้ปกครองจบการศึกษาในระดับต่ำกว่าอุดมศึกษามีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 0.87 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผู้ปกครองจบการศึกษาในระดับสูงกว่าอุดมศึกษา (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.53-1.45$) (ตาราง 44)

4.6 รายได้ของผู้ปกครอง : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ผู้ปกครองมีรายได้น้อยกว่า 2,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 3.6 และ 8.7 ตามลำดับ รายได้ของผู้ปกครองไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.069$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผู้ปกครองมีรายได้น้อยกว่า 2,000 บาทต่อเดือนมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 0.39 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผู้ปกครองมีรายได้มากกว่าและเท่ากับ 2,000 บาทต่อเดือน (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.11-1.19$) (ตาราง 45)

4.7 เขตที่พักอาศัย : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีเขตที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาล ร้อยละ 33.0 และ 29.8 ตามลำดับ เขตที่พักอาศัยไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.502$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเขตที่พักอาศัยในเขตเทศบาลมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 1.16 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเขตที่พักอาศัยนอกเขตเทศบาล (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.73-1.86$) (ตาราง 46)

4.8 ระดับชั้นเรียน : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4-ม.6) ร้อยละ 75.9 และ 65.8 ตามลำดับ ระดับชั้นเรียนมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.040$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4-ม.6)

มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 1.64 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1-ม.3) (มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.99-2.72) (ตาราง 47)

4.9 เกรดเฉลี่ยสะสม : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีเกรดเฉลี่ยสะสมน้อยกว่า 2.00 ร้อยละ 23.2 และ 10.0 ตามลำดับ เกรดเฉลี่ยสะสมมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.000$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมน้อยกว่า 2.00 มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.72 เท่าของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมมากกว่าและเท่ากับ 2.00 (มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=1.53-4.83) (ตาราง 48)

4.10 ประเภทโรงเรียนที่มีและไม่มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนที่ไม่มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.8 และ 59.8 ตามลำดับ ประเภทโรงเรียนที่มี/ไม่มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.124$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ศึกษาในโรงเรียนที่ไม่มีกฎเกณฑ์ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 0.72 เท่าของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ศึกษาในโรงเรียนที่มีกฎเกณฑ์ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.47-1.12) (ตาราง 49)

4.11 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 5 ปี ร้อยละ 50.9 และ 58.7 ตามลำดับ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.137$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 5 ปี มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 0.73 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าและเท่ากับ 5 ปี (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.47-1.13) (ตาราง 50)

4.12 ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าและเท่ากับ 5 วัน/สัปดาห์ ร้อยละ 79.5 และ 75.3 ตามลำดับ ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.359$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าและเท่ากับ 5 วัน/สัปดาห์ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 1.27 เท่าของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่าและเท่ากับ 5 วัน/สัปดาห์ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.74-2.18) (ตาราง 51)

4.13 ประสพการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 36.6 และ 25.8 ตามลำดับ ประสพการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.022$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 1.66 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.04-2.65$) (ตาราง 52)

4.14 การใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เป็นนักเรียนหญิงส่วนใหญ่ใช้ผ้าคลุมศีรษะตามหลักการแต่งกายของศาสนาอิสลาม ร้อยละ 71.1 และ 74.4 ตามลำดับ การใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.637$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 0.85 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.40-1.81$) (ตาราง 53)

4.15 การสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เป็นนักเรียนหญิงส่วนใหญ่สวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าตามหลักการแต่งกายของศาสนาอิสลาม ร้อยละ 71.1 และ 74.4 ตามลำดับ การสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.637$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 0.85 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.40-1.81$) (ตาราง 54)

4.16 การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 65.0 และ 64.3 ตามลำดับ การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.883$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 1.03 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.64-1.69$) (ตาราง 55)

4.17 ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากกว่าและเท่ากับ 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 29.5 และ 6.9 ตามลำดับ ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขีรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.000$) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากกว่าและเท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 5.65 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยน้อยกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=3.14-10.16$) (ตาราง 56)

4.18 พฤติกรรมการขับแข่งขันบนถนน : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เคยมีพฤติกรรมขับรถจักรยานยนต์แข่งขันบนถนน ร้อยละ 38.4 และ 13.1 ตามลำดับ พฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์แข่งขันบนถนนมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.000$) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยมีพฤติกรรมขับรถแข่งขันบนถนนมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 4.13 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีพฤติกรรมขับรถแข่งขันบนถนน (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=2.50-6.81$) (ตาราง 57)

4.19 การปฏิบัติตามกฎจราจร : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ร้อยละ 51.8 และ 59.8 ตามลำดับ การปฏิบัติตามกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.125$) โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 0.72 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.47-1.12$) (ตาราง 58)

4.20 การสวมหมวกนิรภัย : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์น้อยกว่า ร้อยละ 50 ของการขับขี ร้อยละ 35.7 และ 28.7 ตามลำดับ การสวมหมวกนิรภัยไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.146$) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์น้อยกว่า ร้อยละ 50 ของการขับขีเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 1.38 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์มากกว่าและเท่ากับ ร้อยละ 50 ของการขับขี (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.87-2.20$) (ตาราง 59)

4.21 ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นของผู้อื่น ร้อยละ 29.5 และ 38.0 ตามลำดับ ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.093$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้อื่นเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 0.68 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.42-1.10$) (ตาราง 60)

4.22 สภาพพิการทางกาย : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีสภาพพิการทางกาย ร้อยละ 8.0 และ 1.1 ตามลำดับ สภาพพิการทางกายมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.000$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพพิการทางกายมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 7.78 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีสภาพพิการทางกาย (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=2.30-27.58$) (ตาราง 61)

4.23 อาการหุตั้ง : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาการหุตั้ง ร้อยละ 1.8 และ 0.2 ตามลำดับ อาการหุตั้งไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.103$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการหุตั้งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 8.16 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีอาการหุตั้ง (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.57-233.41$) แม้ว่าจะมีค่า $OR=8.16$ ซึ่งเป็นค่าที่สูงแต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ เนื่องจากค่า $95\%CI=0.57-233.41$ เป็นค่าที่กว้างเกินไปและครอบคลุม รวมทั้งค่าข้อมูลในกลุ่มศึกษาและกลุ่มควบคุม อาการหุตั้ง (มี) เท่ากับ 2 และ 1 ตามลำดับ (ค่าปกติควรมีค่ามากกว่า 5 ซึ่งจะทำให้การทดสอบมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น) เพราะฉะนั้นค่า $OR=8.16$ ไม่มีความน่าเชื่อถือเพียงพอ (ตาราง 62)

4.24 อาการหูอื้อ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาการหูอื้อ ร้อยละ 4.5 และ 1.6 ตามลำดับ อาการหูอื้อไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.069$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการหูอื้อมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.96 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีอาการหูอื้อ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.79-10.73$) (ตาราง 63)

4.25 อาการตาแดง/ตาอักเสบ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาการตาแดง/ตาอักเสบ ร้อยละ 5.4 และ 4.7 ตามลำดับ อาการตาแดง/ตาอักเสบไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.759$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการตาแดง/ตาอักเสบมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เป็น 1.16 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีอาการตาแดง/ตาอักเสบ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.40-3.15) (ตาราง 64)

4.26 อาการตาบอดสี : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาการตาบอดสี ร้อยละ 1.8 และ 0.4 ตามลำดับ อาการตาบอดสีไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.179) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอาการตาบอดสีมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 4.07 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีอาการตาบอดสี (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.40-41.49) (ตาราง 65)

4.27 อาการสายตาสั้น : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาการสายตาสั้น ร้อยละ 17.9 และ 8.9 ตามลำดับ อาการสายตาสั้นมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.005) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอาการสายตาสั้นมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.23 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีอาการสายตาสั้น (มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=1.19-4.16) (ตาราง 66)

4.28 อาการตาแพ้แสง : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาการตาแพ้แสง ร้อยละ 2.7 และ 0.7 ตามลำดับ อาการตาแพ้แสงไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.097) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอาการตาแพ้แสงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 4.10 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีอาการตาแพ้แสง (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.64-26.14) (ตาราง 67)

4.29 อาการสายตาดูเอียง : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาการสายตาดูเอียง ร้อยละ 0.9 และ 0.7 ตามลำดับ อาการสายตาดูเอียงไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.590) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอาการสายตาดูเอียงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 1.34 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีอาการสายตาดูเอียง (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.00-14.81) (ตาราง 68)

4.30 การใช้ยาหวัด : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการใช้ยาหวัดเป็นประจำ ร้อยละ 14.3 และ 14.4 ตามลำดับ การใช้ยาหวัดไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.966) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีการใช้ยาหวัดเป็นประจำมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 0.99 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่ใช้ยาหวัดเป็นประจำ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.52-1.85) (ตาราง 69)

4.31 การใช้ยาแก้แพ้ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการใช้ยาแก้แพ้เป็นประจำ ร้อยละ 4.5 และ 5.1 ตามลำดับ การใช้ยาแก้แพ้ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.778) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มี

การใช้ยาแก้อักเสบเป็นประจำมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 0.87 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ใช้ยาแก้อักเสบเป็นประจำ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.28-2.50) (ตาราง 70)

4.32 การใช้ยานอนหลับ : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการใช้ยานอนหลับเป็นประจำ ร้อยละ 1.8 และ 0.7 ตามลำดับ การใช้ยานอนหลับไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.261) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการใช้ยานอนหลับเป็นประจำมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.71 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ใช้ยานอนหลับเป็นประจำ (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=0.31-20.44) (ตาราง 71)

4.33 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร : กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย ร้อยละ 43.8 และ 22.2 ตามลำดับ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.000) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.72 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก (มีนัยสำคัญทางสถิติ, 95%CI=1.72-4.32) (ตาราง 72)

5. คะแนนเฉลี่ยของความรู้เรื่องกฎจราจรทางบก

เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบก ระหว่างกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า คะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบกของกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่ำกว่ากลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบกเท่ากับ 10.06 คะแนน ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบกเท่ากับ 11.76 คะแนน จากคะแนนเต็ม 20 คะแนน และเมื่อทดสอบค่าที (t-test) เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบกระหว่างทั้ง 2 กลุ่มดังกล่าว พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value=0.000) (ตาราง 73)

6. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์แบบตัวแปรเชิงซ้อน (Multivariate Analysis)

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี โดยวิธีวิเคราะห์แบบตัวแปรเชิงเดียว (Univariate Analysis) ใช้การทดสอบความสัมพันธ์ด้วยสถิติไค-สแควร์ (Chi-Square) พบว่า ปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$) คือ เพศ อายุ ระดับชั้นเรียน เกรดเฉลี่ยสะสม ประสิทธิภาพเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิด ในครอบครัว ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับแข่งขันบนถนน สภาพพิการทางกาย อาการสาขาศัน และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร หลังจากนั้นนำตัวแปรดังกล่าวมาวิเคราะห์ด้วยวิธีวิเคราะห์แบบตัวแปรเชิงซ้อน (Multivariate Analysis) โดยใช้สถิติ Multiple Logistic Regression เพื่อจะได้ทราบว่าปัจจัยตัวใดที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยที่ไม่มีอิทธิพลของตัวแปรอื่น ๆ ดังแสดงผลการวิเคราะห์ต่อไปนี้

6.1 เพศ : เพศมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.006$) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เป็นเพศชายมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.04 เท่าของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เป็นเพศหญิง (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.22-3.41$) (ตาราง 74)

6.2 อายุ : อายุมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.023$) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอายุมากกว่าและเท่ากับ 15 ปี มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.98 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอายุน้อยกว่า 15 ปี (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.16-7.64$) (ตาราง 74)

6.3 ระดับชั้นเรียน : ระดับชั้นเรียนไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.105$) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 1.77 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่กำลังศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น (ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=0.89-3.53$) (ตาราง 74)

6.4 เกรดเฉลี่ยสะสม : เกรดเฉลี่ยสะสมมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.027$) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมเฉลี่ยน้อยกว่า 2.00 มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.05 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมเฉลี่ยมากกว่าและเท่ากับ 2.00 (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.08-3.88$) (ตาราง 74)

6.5 ประสพการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว : ประสพการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.041$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเคยประสพอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 1.69 เท่าของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสพอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.02-2.78$) (ตาราง 74)

6.6 ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ : ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.001$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากกว่าและเท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.94 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยน้อยกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.55-5.59$) (ตาราง 74)

6.7 พฤติกรรมการขับแข่งขันบนถนน : พฤติกรรมการขับแข่งขันบนถนนมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.002$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีพฤติกรรมขับแข่งขันบนถนนมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.35 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีพฤติกรรมขับแข่งขันบนถนน (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.36-4.04$) (ตาราง 74)

6.8 สภาพพิการทางกาย : สภาพพิการทางกายมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.003$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพพิการทางกายมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 6.86 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีสภาพพิการทางกาย (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.93-24.42$) (ตาราง 74)

6.9 อาการสายตาสั้น : อาการสายตาสั้นมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.026$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการสายตาสั้นมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.19 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีอาการสายตาสั้น (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=1.10-4.36$) (ตาราง 74)

6.10 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร : ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=0.000$) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 3.72 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก (มีนัยสำคัญทางสถิติ, $95\%CI=2.14-6.48$) (ตาราง 74)

ตาราง 2 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามเพศ

เพศ	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	67	59.8	149	33.1	216	38.4
หญิง	45	40.2	301	66.9	346	61.6
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 3 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอายุ

อายุ (ปี)	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
12	0	0.0	9	2.0	9	1.6
13	1	0.9	27	6.0	28	4.9
14	8	7.1	53	11.8	61	10.9
15	23	20.5	83	18.4	106	18.9
16	24	21.4	103	22.9	127	22.6
17	28	25.0	103	22.9	131	23.3
18	25	22.3	62	13.8	87	15.5
19	3	2.7	9	2.0	12	2.1
20	0	0.0	1	0.2	1	0.2
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0
ค่าเฉลี่ย (Mean)		16.40		15.89		
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)		1.35		1.58		

ตาราง 4 จำนวนและร้อยละของผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามศาสนา

ศาสนา	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
อิสลาม	77	68.8	329	73.1	406	72.2
พุทธ	35	31.2	121	26.9	156	27.8
รวม	112	100.0	452	100.0	562	100.0

ตาราง 5 จำนวนและร้อยละของผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอาชีพของผู้ปกครอง

อาชีพของผู้ปกครอง	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประเภทใช้แรงงาน	46	41.1	202	44.9	248	44.1
-เกษตรกรรม	17	37.0	67	33.2	84	33.9
-รับจ้าง/แรงงานทั่วไป	27	58.7	117	58.0	144	58.1
-ไม่ได้ทำงาน	0	0.0	4	1.9	4	1.6
-ประมง	2	4.3	13	6.4	15	6.0
-แม่บ้าน	0	0.0	1	0.5	1	0.4
ประเภทใช้สมอง	66	58.9	248	55.1	314	55.9
-รับราชการ	22	33.3	89	35.9	111	35.4
-รัฐวิสาหกิจ	2	3.0	5	2.0	7	2.2
-ค้าขาย	38	57.6	146	58.9	184	58.6
-ทำงานบริษัท/ห้างร้าน	0	0.0	7	2.8	7	2.2
-ธุรกิจส่วนตัว	4	6.1	1	0.4	5	1.6
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 6 จำนวนและร้อยละของผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ปกครอง

ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าอุดมศึกษา	83	74.1	345	76.7	428	76.2
-ไม่ได้เรียนหนังสือ	2	2.4	11	3.2	13	3.0
-ประถมศึกษา	50	60.2	218	63.2	268	62.6
-มัธยมศึกษาตอนต้น	10	12.1	56	16.2	66	15.4
-มัธยมศึกษาตอนปลาย	18	21.7	53	15.4	71	16.6
-อาชีวศึกษาตอนต้น	3	3.6	7	2.0	10	2.4
สูงกว่าอุดมศึกษา	29	25.9	105	23.3	134	23.8
-ปกศ.สูง	0	0.0	2	1.9	2	1.5
-อาชีวศึกษาตอนปลาย	3	10.4	19	18.1	22	16.4
-ปริญญาตรี	23	79.3	78	74.3	101	75.4
-ปริญญาโท	2	6.9	5	4.8	7	5.2
-ปริญญาเอก	1	3.4	1	0.9	2	1.5
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 7 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามรายได้ของผู้ปกครอง

รายได้ของผู้ปกครอง (บาท/เดือน)	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
< 2,000	4	3.6	39	8.7	43	7.7
≥ 2,000	108	96.4	411	91.3	519	92.3
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0
ค่าเฉลี่ย (Mean)	9,540.63		7,836.67			
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.)	11,177.37		9,135.05			

ตาราง 8 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามเขตที่พักอาศัย

เขตที่พักอาศัย	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ในเขตเทศบาล	37	33.0	134	29.8	171	30.4
นอกเขตเทศบาล	75	67.0	316	70.2	391	69.6
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 9 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามระดับชั้นเรียน

ระดับชั้นเรียน	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มัธยมศึกษาปีที่ 1	1	0.9	24	5.3	25	4.4
มัธยมศึกษาปีที่ 2	6	5.4	61	13.6	67	11.9
มัธยมศึกษาปีที่ 3	20	17.9	69	15.3	89	15.8
มัธยมศึกษาปีที่ 4	21	18.8	107	23.8	128	22.8
มัธยมศึกษาปีที่ 5	33	29.5	102	22.7	135	24.0
มัธยมศึกษาปีที่ 6	31	27.7	87	19.3	118	21.0
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 10 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามเกรดเฉลี่ยสะสม

เกรดเฉลี่ยสะสม	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
< 2.00	26	23.2	45	10.0	71	12.6
≥ 2.00	86	76.8	405	90.0	491	87.4
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ค่าเฉลี่ย (Mean)

2.52

2.69

ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.)

0.63

0.55

ตาราง 11 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประเภทโรงเรียนที่มี/และ ไม่มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุมการใช้
รถจักรยานยนต์

ประเภทโรงเรียนที่มี/และ ไม่มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุม การใช้รถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	58	51.8	269	59.8	327	58.2
มี	54	48.2	181	40.2	235	41.8
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 12 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปี)	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
< 5	57	50.9	264	58.7	321	57.1
≥ 5	55	49.1	186	41.3	241	42.9
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0
ค่าเฉลี่ย (Mean)		4.59		4.13		
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.)		2.12		2.05		

ตาราง 13 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (วัน/สัปดาห์)	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
≥ 5	89	79.5	339	75.3	428	76.2
< 5	23	20.5	111	24.7	134	23.8
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0
ค่าเฉลี่ย (Mean)	5.12		4.92			
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.)	1.31		1.39			

ตาราง 14 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์

ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ของตนเอง	จำนวน	ร้อยละ
1) ไม่เคย	450	80.1
2) เคย	112	19.9
2.1) จำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุ		
1	1	50.0
2	2	25.0
3	3	17.9
4	4	4.5
5	5	2.7
2.2) จำนวนครั้งของการเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล		
1	1	94.6
2	2	4.5
3	3	0.9

ตาราง 14 (ต่อ)

ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์ของตนเอง		
2.2) การวินิจฉัยการบาดเจ็บของแพทย์ครั้งที่นอนโรงพยาบาล		
กระดูกขาหัก	18	16.1
กระดูกแขนหัก	24	21.4
หมดสติ	11	9.8
บาดเจ็บที่เท้า	9	8.0
ศีรษะโขงหัก	3	2.7
กระดูกข้อมือหัก	7	6.3
บาดเจ็บที่หน้าอก	3	2.7
บาดเจ็บที่หัวเข่า	2	1.8
บาดเจ็บที่ศีรษะ	18	16.1
บาดเจ็บที่ขา	9	8.0
กระดูกนิ้วมือหัก	4	3.6
บาดเจ็บที่ตา	2	1.8
บาดเจ็บที่ท้อง	2	1.8

ตาราง 15 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคล
ใกล้ชิดในครอบครัว

ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์ของบุคคล ใกล้ชิดในครอบครัว						
เคย	41	36.6	116	25.8	157	27.9
ไม่เคย	71	63.4	334	74.2	405	72.1
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 16 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

การใช้ผ้าคลุม ศีรษะขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คลุม	32	71.1	224	74.4	256	74.0
ไม่คลุม	13	28.9	77	25.6	90	26.0
รวม	45	100.0	301	100.0	346	100.0

ตาราง 17 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ
จำแนกตามการสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

การสวมกระโปรง ความยาวถึงข้อเท้าขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สวม	32	71.1	224	74.4	256	74.0
ไม่สวม	13	28.9	77	25.6	90	26.0
รวม	45	100.0	301	100.0	346	100.0

ตาราง 18 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์

การได้รับใบอนุญาต ขับขีรถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	67	65.0	232	64.3	299	64.4
มี	36	35.0	129	35.7	165	35.6
รวม	103	100.0	361	100.0	464	100.0

ตาราง 19 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามวิธีการได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์

วิธีการได้รับใบอนุญาต ขับขีรถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ทำการทดสอบ	3	8.3	2	1.6	5	3.0
ผ่านการทดสอบ	33	91.7	127	98.4	160	97.0
รวม	36	100.0	129	100.0	165	100.0

ตาราง 20 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประเภทใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

ประเภทใบอนุญาต ขับขี่รถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชั่วคราว	33	91.7	123	95.3	156	94.5
ตลอดชีพ	3	8.3	6	4.7	9	5.5
รวม	36	100.0	129	100.0	165	100.0

ตาราง 21 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ (ก.ม./ช.ม.)	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
≥ 80	33	29.5	31	6.9	64	11.4
< 80	79	70.5	419	93.1	498	88.6
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0
ค่าเฉลี่ย (Mean)	68.13		49.99			
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	10.68		13.45			

ตาราง 22 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามพฤติกรรมการขับขี่แข่งขันบนถนน

พฤติกรรมการขับขี่แข่งขัน บนถนน	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เคย	43	38.4	59	13.1	102	18.1
ไม่เคย	69	61.6	391	86.9	460	81.9
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 23 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการปฏิบัติตามกฎจราจร

การปฏิบัติตามกฎจราจร	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ปฏิบัติ	58	51.8	269	59.8	327	58.2
ปฏิบัติ	54	48.2	181	40.2	235	41.8
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 24 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ฝ่าฝืนเครื่องหมายและสัญญาณจราจร	30	61.2
หยุดรถกะทันหัน	11	22.4
แซงรถคันอื่นในที่คับขัน	24	49.0
ไม่ให้สัญญาณหรือให้สัญญาณไม่ถูกต้อง	32	65.3
แซงซ้าย	18	36.7
เลี้ยวตัดหน้ารถคันอื่น	13	26.5
ขับคร่อมเส้น	6	12.2
ขับในทางของฝ่ายตรงข้าม	1	2.0

ตาราง 25 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัย	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
< ร้อยละ 50 ของการขับขี่	40	35.7	129	28.7	169	30.1
≥ ร้อยละ 50 ของการขับขี่	72	64.3	321	71.3	393	69.9
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0
ค่าเฉลี่ย (Mean)	50.77		57.94			
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	33.43		32.19			

ตาราง 26 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการรัดสายรัดคางขณะสวมหมวกนิรภัย

การรัดสายรัดคางขณะสวมหมวกนิรภัย	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
< ร้อยละ 50 ของการสวมหมวกนิรภัย	64	57.1	195	43.3	259	46.1
≥ ร้อยละ 50 ของการสวมหมวกนิรภัย	48	42.9	255	56.7	303	53.9
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0
ค่าเฉลี่ย (Mean)	37.90		48.96			
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	35.18		37.34			

ตาราง 27 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์

ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถของผู้อื่น	33	29.5	171	38.0	204	36.3
รถของตนเอง	79	70.5	279	62.0	358	63.7
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 28 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพพิการทางกาย

สภาพพิการทางกาย	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	9	8.0	5	1.1	14	2.5
ไม่มี	103	92.0	445	98.9	548	97.5
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

หมายเหตุ สภาพพิการทางกาย (มี) = แขนหรือขาพิการ

ตาราง 29 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอาการหูตึง

อาการหูตึง	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	2	1.8	1	0.2	3	0.5
ไม่มี	110	98.2	449	99.8	559	99.5
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 30 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอาการหูอื้อ

อาการหูอื้อ	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	5	4.5	7	1.6	12	2.1
ไม่มี	107	95.5	443	98.4	550	97.9
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 31 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอาการตาแดง/ตาอักเสบ

อาการตาแดง/ตาอักเสบ	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	6	5.4	21	4.7	27	4.8
ไม่มี	106	94.6	429	95.3	535	95.2
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 32 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอาการตาบอดสี

อาการตาบอดสี	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	2	1.8	2	0.4	4	0.7
ไม่มี	110	98.2	448	99.6	558	99.3
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 33 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอาการสายตาสั้น

อาการสายตาสั้น	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	20	17.9	40	8.9	60	10.7
ไม่มี	92	82.1	410	91.1	502	89.3
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 34 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอาการตาแพ้แสง

อาการตาแพ้แสง	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	3	2.7	3	0.7	6	1.1
ไม่มี	109	97.3	447	99.3	556	98.9
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 35 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอาการสายตาเอียง

อาการสายตาเอียง	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	1	0.9	3	0.7	4	0.7
ไม่มี	112	99.1	447	99.3	558	99.3
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 36 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการใช้อาหัด

การใช้อาหัด	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้	16	14.3	65	14.4	81	14.4
ไม่ใช้	96	85.7	385	85.6	481	85.6
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 37 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการใช้อาแก้แพ้

การใช้อาแก้แพ้	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้	5	4.5	23	5.1	28	5.0
ไม่ใช้	107	95.5	427	94.9	534	95.0
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 38 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการใช้ยานอนหลับ

การใช้ยานอนหลับ	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้	2	1.8	3	0.7	5	0.9
ไม่ใช้	110	98.2	447	99.3	557	99.1
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ตาราง 39 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบก

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้น้อย	49	43.8	100	22.2	149	26.5
ความรู้มาก	63	56.2	350	77.8	413	73.5
รวม	112	100.0	450	100.0	562	100.0

ค่าเฉลี่ย (Mean) 10.06 11.76

ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 2.57 3.12

หมายเหตุ ความรู้น้อย : ได้คะแนน < ร้อยละ 50

ความรู้มาก : ได้คะแนน \geq ร้อยละ 50

ตาราง 40 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา
อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

เพศ	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ชาย	67	(59.8)	149	(33.1)	3.01	1.92-4.73	0.000
หญิง	45	(40.2)	301	(66.9)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 41 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

อายุ (ปี)	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
≥ 15	103	(92.0)	361	(80.2)	2.82	1.31-6.27	0.003
< 15	9	(8.0)	89	(19.8)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 42 ความสัมพันธ์ระหว่างศาสนาและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

ศาสนา	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
อิสลาม	77	(68.8)	329	(73.1)	0.81	0.50-1.31	0.356
พุทธ	35	(31.2)	121	(26.9)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 43 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของผู้ปกครองและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

อาชีพของผู้ปกครอง	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ประเภทใช้แรงงาน	46	(41.1)	202	(44.9)	0.86	0.55-1.34	0.466
ประเภทใช้สมอง	66	(58.9)	248	(55.1)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 44 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ปกครองและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาอำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

ระดับการศึกษา ของผู้ปกครอง	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ต่ำกว่าอุดมศึกษา	83	(74.1)	345	(76.7)	0.87	0.53-1.45	0.569
สูงกว่าอุดมศึกษา	29	(25.9)	105	(23.3)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 45 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้ปกครองและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

รายได้ของผู้ปกครอง (บาท/เดือน)	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
<2,000	4	(3.6)	39	(8.7)	0.39	0.11-1.19	0.069
≥ 2,000	108	(96.4)	411	(91.3)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 46 ความสัมพันธ์ระหว่างเขตที่พักอาศัยและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

เขตที่พักอาศัย	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ในเขตเทศบาล	37	(33.0)	134	(29.8)	1.16	0.73 -1.86	0.502
นอกเขตเทศบาล	75	(67.0)	316	(70.2)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 47 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับชั้นเรียนและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

ระดับชั้นเรียน	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
มัธยมศึกษาตอนปลาย	85	(75.9)	2.96	(65.8)	1.64	0.99-2.72	0.040
มัธยมศึกษาตอนต้น	27	(24.1)	1.54	(34.2)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 48 ความสัมพันธ์ระหว่างเกรดเฉลี่ยสะสมและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

เกรดเฉลี่ยสะสม	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
<2.00	26	(23.2)	45	(10.0)	2.72	1.53-4.83	0.0001
≥ 2.00	86	(76.8)	405	(90.0)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 49 ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทโรงเรียนที่มี/และไม่มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุม
การใช้รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา
อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

ประเภทโรงเรียนที่มี/ และไม่มีกฎเกณฑ์ที่ ควบคุมการใช้ รถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ไม่มี	58	(51.8)	269	(59.8)	0.72	0.47-1.12	0.124
มี	54	(48.2)	181	(40.2)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 50 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

ประสบการณ์ในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปี)	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
< 5	57	(50.9)	264	(58.7)	0.73	0.47-1.13	0.137
≥ 5	55	(49.1)	186	(41.3)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 51 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

ความถี่ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ (วัน/สัปดาห์)	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
≥ 5	89	(79.5)	339	(75.3)	1.27	0.74-2.18	0.359
< 5	23	(20.5)	111	(24.7)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 52 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิด
ในครอบครัวและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง
จังหวัดปัตตานี

ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ของบุคคล ใกล้ชิดในครอบครัว	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
เคย	41	(36.6)	116	(25.8)	1.66	1.04-2.65	0.022
ไม่เคย	71	(63.4)	334	(74.2)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 53 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

การใช้ผ้าคลุมศีรษะ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
คลุม	32	(71.1)	224	(74.4)	0.85	0.40-1.81	0.637
ไม่คลุม	13	(28.9)	77	(25.6)			
รวม	45	(100.0)	301	(100.0)			

ตาราง 54 ความสัมพันธ์ระหว่างการสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

การสวมกระโปรง ความยาวถึงข้อเท้าขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
สวม	32	(71.1)	224	(74.4)	0.85	0.40-1.81	0.637
ไม่สวม	13	(28.9)	77	(25.6)			
รวม	45	(100.0)	301	(100.0)			

ตาราง 55 ความสัมพันธ์ระหว่างการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

การได้รับใบอนุญาต ขับขี่รถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ไม่มี	67	(65.0)	232	(64.3)	1.03	0.64-1.69	0.883
มี	36	(35.0)	129	(35.7)			
รวม	103	(100.0)	361	(100.0)			

ตาราง 56 ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วเฉลี่ยขณะขับจี้รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

ความเร็วเฉลี่ย ขณะขับจี้รถจักรยานยนต์ (กม/ชม.)	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
≥ 80	33	(29.5)	31	(6.9)	5.65	3.14-10.16	0.000
<80	79	(70.5)	419	(93.1)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 57 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการจับแ่งขันบนถนนและการเกิดอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

พฤติกรรมการจับ แ่งขันบนถนน	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
เคย	43	(38.4)	59	(13.1)	4.13	2.50-6.81	0.000
ไม่เคย	69	(61.6)	391	(86.9)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 58 ความสัมพันธ์ระหว่างการปฏิบัติตามกฎจราจรและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

การปฏิบัติตามกฎจราจร	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ไม่ปฏิบัติ	58	(51.8)	269	(59.8)	0.72	0.47-1.12	0.125
ปฏิบัติ	54	(48.2)	181	(40.2)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 59 ความสัมพันธ์ระหว่างการสวมหมวกนิรภัยและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

การสวมหมวกนิรภัย	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
< ร้อยละ 50 ของการขับขี่	40	(35.7)	129	(28.7)	1.38	0.87-2.20	0.146
≥ ร้อยละ 50 ของการขับขี่	72	(64.3)	321	(71.3)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 60 ความสัมพันธ์ระหว่างความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

ความเป็นเจ้าของ รถจักรยานยนต์	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
รถของผู้อื่น	33	(29.5)	171	(38.0)	0.68	0.42-1.10	0.093
รถของตนเอง	79	(70.5)	279	(62.0)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 61 ความสัมพันธ์ระหว่างสภาพพิการทางกายและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

สภาพพิการ ทางกาย	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value*
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
มี	9	(8.0)	5	(1.1)	7.78	2.30-27.58	0.000
ไม่มี	103	(92.0)	445	(98.9)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

หมายเหตุ สภาพพิการทางกาย (มี) = แขนหรือขาพิการ

* Fisher exact

ตาราง 62 ความสัมพันธ์ระหว่างอาการหูตึงและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

อาการหูตึง	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value*
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
มี	2	(18)	1	(0.2)	8.16	0.57-233.41	0.103
ไม่มี	110	(98.2)	449	(99.8)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

หมายเหตุ * Fisher exact

ตาราง 63 ความสัมพันธ์ระหว่างอาการหูอื้อและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

อาการหูอื้อ	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value*
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
มี	5	(4.5)	7	(16)	2.96	0.79-10.73	0.069
ไม่มี	107	(95.5)	443	(98.4)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

หมายเหตุ * Fisher exact

ตาราง 64 ความสัมพันธ์ระหว่างอาการตาแดง/ตาอักเสบและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

อาการตาแดง/ตาอักเสบ	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
มี	6	(5.4)	21	(4.7)	1.16	0.40-3.15	0.759
ไม่มี	106	(94.6)	429	(95.3)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 65 ความสัมพันธ์ระหว่างอาการตาบอดสีและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

อาการตาบอดสี	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value*
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
มี	2	(1.8)	2	(0.4)	4.07	0.40-41.49	0.179
ไม่มี	110	(98.2)	448	(99.6)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

หมายเหตุ * Fisher exact

ตาราง 66 ความสัมพันธ์ระหว่างอาการสายตาสั้นและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

อาการสายตาสั้น	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
มี	20	(17.9)	40	(8.9)	2.23	1.19-4.16	0.005
ไม่มี	92	(82.1)	410	(91.1)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 67 ความสัมพันธ์ระหว่างอาการตาแพ้แสงและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

อาการตาแพ้แสง	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p - value*
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
มี	3	(2.7)	3	(0.7)	4.10	0.64-26.14	0.097
ไม่มี	109	(97.3)	447	(99.3)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

หมายเหตุ * Fisher exact

ตาราง ๘ ความสัมพันธ์ระหว่างอาการสายตาเอียงและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

อาการสายตาเอียง	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value*
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
มี	1	(0.9)	3	(0.7)	1.34	0.00-14.81	0.590
ไม่มี	111	(99.1)	447	(99.3)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

หมายเหตุ * Fisher exact

ตาราง ๙ ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาหยอดและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

การใช้ยาหยอด	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ใช้	16	(14.3)	65	(14.4)	0.99	0.52-1.85	0.966
ไม่ใช้	96	(85.7)	385	(85.6)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 70 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อาบน้ำและ การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

การอาบน้ำแก้แพ้	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ใช้	5	(4.5)	23	(5.1)	0.87	0.28-2.50	0.778
ไม่ใช้	107	(95.5)	427	(94.9)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 71 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อานอนหลับและ การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

การใช้อานอนหลับ	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value*
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ใช้	2	(1.8)	3	(0.7)	2.71	0.31-20.44	0.261
ไม่ใช้	110	(98.2)	447	(99.3)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

หมายเหตุ * Fisher exact

ตาราง 72 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
 ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		OR	95%CI	p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)			
ความรู้น้อย	49	(43.8)	100	(22.2)	2.72	1.72-4.32	0.000
ความรู้มาก	63	(56.2)	350	(77.8)			
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)			

ตาราง 73 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่เคย
 ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบก

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มศึกษา		กลุ่มควบคุม		p-value
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)	
ความรู้น้อย	49	(43.8)	100	(22.2)	0.000
ความรู้มาก	63	(56.2)	350	(77.8)	
รวม	112	(100.0)	450	(100.0)	

ค่าเฉลี่ย (Mean) 10.06 11.76

ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 2.57 3.12

หมายเหตุ ความรู้น้อย : ได้คะแนน < ร้อยละ 50

ความรู้มาก : ได้คะแนน \geq ร้อยละ 50

ตาราง 74 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี วิเคราะห์แบบตัวแปรเชิงซ้อน (Multivariate Analysis)

ปัจจัย	OR	95%CI	p-value
1. เพศ			
ชาย	2.04	1.22-3.41	0.006*
หญิง			
2. อายุ			
≥ 15 ปี	2.98	1.16-7.64	0.023*
< 15 ปี			
3. ระดับชั้นเรียน			
มัธยมศึกษาตอนปลาย	1.77	0.89-3.53	0.105
มัธยมศึกษาตอนต้น			
4. เกรดเฉลี่ยสะสม			
< 2.00	2.05	1.08-3.88	0.027*
≥ 2.00			
5. ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว			
เคย	1.69	1.02-2.78	0.041*
ไม่เคย			
6. ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์			
≥ 80 ก.ม./ชม.	2.94	1.55-5.59	0.001*
< 80 ก.ม./ชม.			
7. พฤติกรรมการขับแข่งกันบนถนน			
เคย	2.35	1.36-4.04	0.002*
ไม่เคย			
8. สภาพฟิสิกส์ทางกาย			
มี	6.86	1.93-24.42	0.003*
ไม่มี			

ตาราง 74 (ต่อ)

ปัจจัย	OR	95%CI	p-value
9. อาการสายตาสั้น			
มี	2.19	1.10-4.36	0.026*
ไม่มี			
10. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร			
ความรู้น้อย	3.72	2.14-6.48	0.000*
ความรู้มาก			

หมายเหตุ * < 0.05