

บทที่ 1

บทนำ

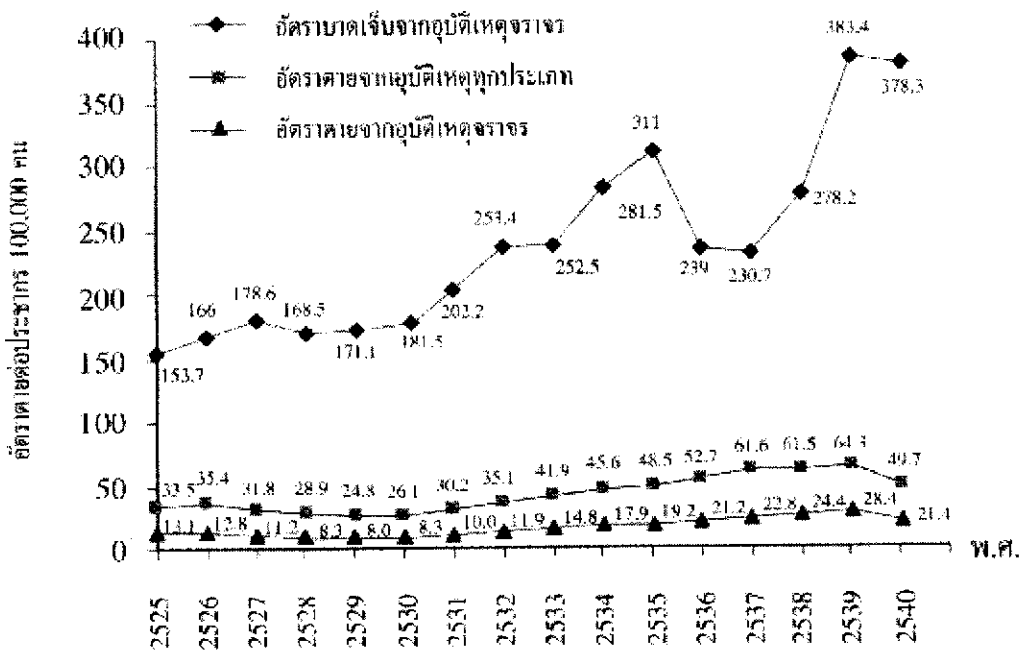
ปัญหาและความเป็นมาของปัญหา

ในโลกยุคโลกาภิวัตน์ซึ่งมีความเจริญก้าวหน้าอย่างไม่หยุดยั้งในด้านความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มนุษย์ในปัจจุบันจึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวันอันเป็นผลมาจากการพัฒนาทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีอย่างมากมายเหลือคณานับ (มณจันทร์ เหมชน และคณะ, 2541 : 29) รวมทั้งกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลก และการเปลี่ยนแปลงภายในประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ ส่งผลให้การพัฒนาประเทศเปลี่ยนจากสังคมเกษตรกรรมไปสู่การเป็นสังคมอุตสาหกรรมมากขึ้น (อารยะ มาอินทร์, ชมพูนุท ช่วงโชติ และ นัยนา คงสาหร่าย, 2540 : 29) ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยจึงก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็วในทุก ๆ ด้าน ทั้งด้านการคมนาคม การขนส่ง การอุตสาหกรรม การก่อสร้าง และการเกษตรกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมมีทางเพิ่มมากขึ้นทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2529 : 35) เพื่อความจำเป็นในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ มาตรการสำคัญของการสัมฤทธิ์ผลในการพัฒนานั้นก็คือการริบเร่งสร้างถนน นอกจากจะเป็นสื่อนำทรัพยากรท้องถิ่นออกสู่ภายนอกสิ่งที่จะต้องมีการควบคู่กันคือ ยานยนต์หรือยานพาหนะต่าง ๆ จากอัตราการเพิ่มของถนนหนทางและทางหลวงนั้น ปริมาณยานพาหนะต่าง ๆ โดยเฉพาะรถยนต์ รถจักรยานยนต์ก็เพิ่มจำนวนมากขึ้น นอกจากจะก่อปัญหาด้านมลพิษ การจราจรติดขัดแล้ว การเกิดอุบัติเหตุการจราจรก็มามีมากขึ้นด้วย และการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งก่อให้เกิดความสูญเสียในด้านชีวิตและทรัพย์สิน (ณรงค์ ฌ เชียงใหม่, 2532 : 190)

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2512 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันอุบัติเหตุจึงเป็นสาเหตุการตายที่สูงที่สุดของประชาชนคนไทยทั้งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นโดยรวดเร็วทุกปี (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2529 : 36) อัตราตายด้วยอุบัติเหตุทั้งหมดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นถึง 2 เท่าตัว จาก 26.1 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2530 เป็น 64.3 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2539 และที่เป็นปัญหาสำคัญคือ อุบัติเหตุจากรถยนต์ในการจราจรทางบกมีอัตราตายเพิ่มขึ้นเป็น 3 เท่าตัว กล่าวคือ เพิ่มขึ้นจาก 8.3 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2530 เป็น 28.4 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2539. และอัตราบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น จาก 181.5 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2530 เป็น 383.4 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2539 (สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข, 2540 : 71) และสำหรับ

ใน พ.ศ. 2540 ประเทศไทยเกิดปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจทำให้คนตกงานจำนวนมาก ปริมาณการใช้รถใช้ถนนก็ลดลงจึงทำให้อัตราตายทุกประเภทเป็น 49.7 ต่อประชากรแสนคน อัตราตายจากอุบัติเหตุจราจรเป็น 21.4 ต่อประชากรแสนคน และอัตราบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเป็น 378.3 ต่อประชากรแสนคน ลดจากปี พ.ศ. 2539 อย่างเห็นได้ชัด แต่ความรุนแรงจากอุบัติเหตุยังคงเพิ่มขึ้น (สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข, 2542 : 75) ดังแสดงในภาพประกอบ 1 และอัตราส่วน (ร้อยละ) ของจำนวนตายด้วยอุบัติเหตุจราจรแยกตามกลุ่มอายุที่พบสูงสุด คือ กลุ่มอายุ 15-59 ปี เป็น ร้อยละ 86.0 ในปี พ.ศ. 2539 (สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข, 2540 : 72) ทำให้รัฐต้องลงทุนสูงเปลืองจำนวนมากในการศึกษา และการอนามัยให้แก่บุคคลวัยนี้ รวมทั้งต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนแต่เพียงอย่างเดียวปีละหลายพันล้านบาท แต่กลับมามีตายและพิการเสียก่อนที่จะมีโอกาสทำประโยชน์แก่ประเทศชาติ และมากกว่าครึ่งหนึ่งของคนพิการภายในประเทศมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุ นอกจากนี้ไม่สามารถทำประโยชน์ให้แก่ประเทศชาติแล้วยังต้องตกเป็นภาระให้แก่รัฐและสังคมอย่างมากมายอีกด้วย (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2529 : 36-37)

ภาพประกอบ 1 อัตราตายด้วยอุบัติเหตุทุกประเภทและอุบัติเหตุจราจร และอัตราบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรต่อประชากรแสนคน พ.ศ. 2525-พ.ศ. 2540



ที่มา : สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2540

ในประเทศไทยอุบัติเหตุดังกล่าวจากการขนส่งเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและตายที่สำคัญที่สุด และจากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย พ.ศ. 2538 อุบัติเหตุจากการขนส่งพบเป็นสัดส่วนสูงเป็นลำดับหนึ่งในข้อมูลทั้ง 5 โรงพยาบาล คือ โรงพยาบาลราชวิถี โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช โรงพยาบาลศูนย์ราชบุรี โรงพยาบาลศูนย์ลำปาง (ร้อยละ 44-59.8 ของการบาดเจ็บ) นอกจากนี้ผู้บาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุขนส่งส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่หรือโดยสารยานพาหนะ โดยเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดทั้งในส่วนภูมิภาค และกรุงเทพมหานคร สัดส่วนผู้ใช้รถจักรยานยนต์สูงถึง ร้อยละ 76.6-81.4 ในผู้บาดเจ็บ และร้อยละ 73-87.7 ของผู้ตายที่ขับขี่หรือโดยสารยานพาหนะ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรุนแรงเกิดการบาดเจ็บ และเสียชีวิตมากที่สุด (ชไมพันธ์ สันติกาญจน์, ศิริวรรณ พูลทวี และ สมชาย เวียงพิทักษ์, 2540 : 63-66) และจากข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์บนทางหลวงทั่วประเทศ ใน พ.ศ. 2535 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุเป็นอันดับที่ 2 ร้อยละ 21.24 รองจากรถยนต์นั่ง ร้อยละ 22.74 (ชไมพันธ์ สันติกาญจน์ และ กาญจนีย์ ดำานากแก้ว, 2537 : 32) ซึ่งสาเหตุหลัก ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงส่วนใหญ่เกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง (Direct Human Causes) เช่น ขับรถเร็วเกินอัตรา ดัดหน้าระยะกระชั้นชิด และแซงรถผิดกฎหมายตามลำดับ (กองวิศวกรรมจราจร, 2536 : 27) และ สมชัย วิโรจน์แสงอรุณ (2539) ได้ศึกษาวิทยาการระบอบการบาดเจ็บของอุบัติเหตุจราจรทางบกและการปฏิบัติในการลดอุบัติเหตุในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกที่มารับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐทั้งหมดในจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.0 และอยู่ในกลุ่มอายุ 15-40 ปี มากที่สุด ร้อยละ 73.0 เพราะวารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีความเร็วและความคล่องตัวสูง รวมทั้งเป็นรถขนาดเล็กไม่มีเครื่องป้องกันต่าง ๆ ให้จึงมีโอกาสเกิดการบาดเจ็บได้สูงกว่าผู้ขับขี่ยานยนต์ชนิดอื่น ๆ (อนันต์ ตันมุขกุล, 2528)

จังหวัดปัตตานี เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและมีความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ มากขึ้นในปัจจุบัน และจากข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดปัตตานีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2541 พบว่า ในจำนวนอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นทั้งหมดอุบัติเหตุจราจรพบมากที่สุด และมีจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรคิดเป็น ร้อยละ 39.15, 37.62 และ 35.72 ตามลำดับของจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทั้งหมด และมีอัตราการบาดเจ็บตั้งแต่ พ.ศ. 2539-2541 เป็น 1,589, 1,589 และ 1,456 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ รวมทั้งมีอัตราตายจากอุบัติเหตุจราจรเป็น 11, 28 และ 14 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ เพราะผู้ขับขี่ยานพาหนะขับขี่ด้วยความเร็วสูง ประกอบกับสภาพผิวจราจรที่ด้อยเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด

ปัตตานี, 2542) และ ประคอง ไสบริสุทธิ์ (2539) ได้ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ในจังหวัดปัตตานี ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกทุกคนที่เข้ารับการรักษาในงาน ผู้ป่วยอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลปัตตานี ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2538 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2538 พบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกอยู่ในกลุ่มอาชีพนักเรียน นักศึกษา ร้อยละ 26.8 ส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 89.0 รวมทั้งไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 97.9 สอดคล้องกับการศึกษาของ Wagle (1994) ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จราจรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากที่สุด และ ธารา ชินะกาญจน์ (2542) รายงานข้อมูลการบาดเจ็บที่โรงพยาบาลเลิศจิน ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2541 ถึง 31 ธันวาคม 2541 พบว่า ผู้บาดเจ็บและตายส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ถึงร้อยละ 83.6 และ สมใจ ยิ้มวิไล (2538) พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุ จราจรส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 47.0 และนอกจากนี้ในส่วนของอาชีพที่ สอดคล้องกับการศึกษาของ ประคอง ไสบริสุทธิ์ (2539) พบว่า จากการศึกษาของ ภรต โทณแก้ว (2529) สุทัศน์ ศรีวิไล และ กุลเดช เคะชนนภารักษ์ (2537) Suda Sambatyotha (1996) จนิศ กมลชัย และคณะ (2539) พบว่า นักเรียน นักศึกษาได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มากที่สุด ร้อยละ 25.7, 36.3, 36.4 และ 32.8 ตามลำดับ นอกจากนี้การศึกษาของ ประภา นัครา (2539) พบว่า นักเรียนนักศึกษามีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด เช่นกัน

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้น มัธยมศึกษา เนื่องจากมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มดังกล่าวจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต และจากการศึกษางานวิจัยต่าง ๆ พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุและบาดเจ็บจากการขับขี่ยานพาหนะ พบในผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด รวมทั้งการขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุดเช่นกัน ด้วยเหตุผล หลัก ๆ ดังกล่าวจึงทำให้ผู้วิจัยเห็นความสำคัญ ที่จะต้องทำการศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพื่อจะได้ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการเกิด อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Host) ปัจจัยเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ (Agent) ปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม (Environment) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ไม่ได้เกิดขึ้นจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเป็นหลัก แต่ปัจจัย ดังกล่าวจะเสริมและสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุ แต่ผู้วิจัยจะศึกษาเฉพาะปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เท่านั้น ผลการศึกษาในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ในการหาแนวทางป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาในจังหวัดปัตตานี รวมทั้งประยุกต์ใช้ในการ ป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุที่เกิดจากสาเหตุอื่น ๆ ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี (ดังแสดงในภาพประกอบ 2)

สมมุติฐานการวิจัย

ปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ กับการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขีรถจักรยานยนต์ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี
2. เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุ และแนวทางการจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร ในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับจากโรงเรียนเป็นประจำ

ข้อตกลงเบื้องต้น

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี โดยใช้แนวคิดที่ว่าโรคติดเชื้อเกิดขึ้นได้ เพราะความไม่สมดุลระหว่าง ตัวบุคคล (Host) สิ่งที่ทำให้เกิดโรค (Agent) และสิ่งแวดล้อม (Environment) (เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา, 2540) นำมาประยุกต์ใช้กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เนื่องจากความไม่สมดุลระหว่าง ตัวบุคคล (Host) ยานพาหนะ (Agent) และสิ่งแวดล้อม (Environment) ได้เช่นเดียวกับการเกิดโรคทั่วไป ซึ่งปัจจัยเกี่ยวกับตัวบุคคลหรือผู้ขับขี่ ได้แก่ อายุ เพศ อาชีพ ระดับการศึกษา ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ ความถี่ในการขับขีรถจักรยานยนต์ การได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ ความเร็วขณะขับขีรถจักรยานยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การสวมหมวกนิรภัย สภาพร่างกายก่อนเกิดเหตุ และการใช้เป็นประจำ เป็นต้น ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ ได้แก่ ขนาดของเครื่องยนต์ อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์

การดัดแปลงเครื่องยนต์ และสภาพรถจักรยานยนต์ เป็นต้น ส่วนปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ประเภททาง ลักษณะสภาพถนน ทิศนวิสัย และสภาพจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยขอตกลงเบื้องต้นที่จะ “ศึกษาเฉพาะปัจจัยตัวบุคคล (Host) เท่านั้น” ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

1. การเก็บข้อมูลย้อนหลัง โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2538-พ.ศ. 2542) นั้น ทำให้ข้อมูลที่ได้รับไม่ครบถ้วนและไม่สมบูรณ์ อาจจะเนื่องมาจากนักเรียนจำเหตุการณ์หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับตนเองไม่ถูกต้องและไม่สมบูรณ์ เพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ผ่านมาหลายปี ประกอบกับการให้ความสนใจกับการเกิดอุบัติเหตุจะสนใจกับเหตุการณ์หรือปัจจัยที่อยู่ใกล้ตัว คือ ปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากนี้ เพราะส่วนใหญ่แล้วการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นเนื่องจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นหลักเด่นชัดมากกว่าปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม และเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ต้องการครบถ้วนดังกล่าว ผู้วิจัยจึงศึกษาเฉพาะปัจจัยเกี่ยวกับตัวบุคคล หรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Host)

2. ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ กับอุบัติเหตุพบปัจจัยตัวบุคคล หรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Host) มีความสัมพันธ์มากที่สุด (สุรชัย เจียมกุล, 2536 ; รัสมิภา หทัยธรรม, 2538) รวมทั้งอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยผู้ขับขี่ (Human Factor) มากที่สุด เช่นกัน (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2527 ; พงศักดิ์ วัฒนา, 2535 ; อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม, 2538 ; อารยะ มาอินทร์, ชมพูนุท ช่วงโชติ และ นัยนา คงสาหร่าย, 2540)

3. นอกจากนี้พื้นที่ศึกษาเป็นเขตมุสลิมซึ่งมีลักษณะพิเศษ ผู้วิจัยจึงได้ศึกษาเพิ่มเติม ในประเด็นของ ประเพณี วัฒนธรรม เฉพาะถิ่นของชุมชนชาวมุสลิม ที่อาจมีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุได้ เช่น การใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมุสลิมคลุมปิดลงมาถึงหน้าอกตามหลักการแต่งกายที่ถูกต้องของผู้หญิงมุสลิมตามหลักศาสนาอิสลาม และการสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนหญิงมุสลิมตามหลักศาสนาอิสลามเพื่อปกปิดร่างกายให้มิดชิด ดังนั้น การใช้ผ้าคลุมศีรษะ และการสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้า เป็นหลักการแต่งกายของผู้หญิงมุสลิมตามหลักศาสนาอิสลามที่ต้องปกปิดร่างกายให้มิดชิด เว้นไว้แต่ใบหน้าและมือแล้วทุกส่วนในร่างกายของผู้หญิงเป็นส่วนที่ต้องปกปิดทั้งสิ้น และเมื่อนักเรียนหญิงมุสลิมแต่งกายตามหลักศาสนาดังกล่าว คือใช้ผ้าคลุมศีรษะ สวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไปกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนซึ่งอาจจะมีส่วนของผ้าคลุมศีรษะ หรือกระโปรงที่มีความยาวถึงข้อเท้าเกิดการเกี่ยวสะดุดเข้าไปในก้านรถจักรยานยนต์ หรือส่วนอื่น ๆ ของตัวรถจักรยานยนต์อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

อุบัติเหตุหมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดคิด มิได้มีเจตนาและเหตุการณ์ดังกล่าวนี้ เมื่อเกิดขึ้นแล้วทำความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ศึกษาเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนเท่านั้น

รถจักรยานยนต์หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ และมีล้อไม่เกินสองล้อ

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นบนท้องถนน และไม่นับผู้โดยสารรถจักรยานยนต์และคนเดินถนน ในการวิจัยครั้งนี้ศึกษาเฉพาะอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดกับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-ปีที่ 6 อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับโรงเรียนเป็นประจำ มีระดับความรุนแรง (Severity) ของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสาหัส (Severe) เช่น มีบาดแผล ฆาตคต หน้าอกทะลุ หมดสติ น้อยกว่า 24 ชั่วโมง และถูกรับไว้รักษาในโรงพยาบาล

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์หมายถึง ปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบต่าง ๆ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บนถนน ซึ่งในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จะศึกษาเฉพาะปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เท่านั้น

นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาหมายถึง กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักเรียนศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1-ม.3) และชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4-ม.6) เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ไม่นับรวมผู้โดยสาร) ไปและ/หรือกลับจากโรงเรียนซึ่งตั้งอยู่ใน อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

หมวกนิรภัยหมายถึง หมวกที่ใช้สวมใส่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นอุปกรณ์เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยป้องกันมิให้ศีรษะของผู้ขับขี่กระแทกกับตัวรถหรือพื้นถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ทำการศึกษากิจปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขับขี่ไปโรงเรียนในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยการใช้แบบสอบถามในการสัมภาษณ์ ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษา ค้นคว้า เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มาประกอบในการสร้างแบบสอบถามเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจน ตรงประเด็น เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาใน 10 โรงเรียน คือ โรงเรียนเบญจมราชูทิศ โรงเรียนเดชะ

ปัตตนาอนุกุล โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ โรงเรียนสาธิตปทุมกันท์ โรงเรียนจรัลศักดิ์วิทยา โรงเรียนสตรีพัฒนศึกษา โรงเรียนบำรุงอิสลาม โรงเรียนปยุตประชารักษ์ โรงเรียนเตรียมศึกษาวิทยา และโรงเรียนบ้านกะมียอ ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับจากโรงเรียน ซึ่งตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี และอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นให้นับเฉพาะที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่เท่านั้น มีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บในระดับสาหัส และถูกรับไว้รักษาในโรงพยาบาลเป็นผู้ป่วยในเท่านั้น

สำหรับตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ มีดังนี้

1. ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ประกอบด้วย

1.1 ปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา อาชีพของผู้ปกครอง ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง รายได้ของผู้ปกครอง เขตที่พักอาศัย ระดับชั้นเรียนเกรดเฉลี่ยสะสม ประเภทโรงเรียนที่มี/และไม่มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของตนเอง ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้เคียงในครอบครัว การใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับแข่งชั้นบนถนน ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การสวมหมวกนิรภัย ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ สภาพร่างกายก่อนเกิดเหตุ และการใช้ยาเป็นประจำ

2. ตัวแปรตาม (Dependent Variable) ได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาภายใต้กรอบแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกโดยเฉพาะอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยศึกษาปัจจัยหลัก 1 ประการเท่านั้นที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา คือ ปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Host) ดังมีรายละเอียดตามกรอบแนวคิด ดังนี้

ภาพประกอบ 2 กรอบแนวคิดปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา

ปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

- เพศ
- อายุ
- ศาสนา
- อาชีพของผู้ปกครอง
- ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง
- รายได้ของผู้ปกครอง
- เขตที่พักอาศัย
- ระดับชั้นเรียน
- เกรดเฉลี่ยสะสม
- ประเภทโรงเรียนที่มี/และไม่มีกฎเกณฑ์ที่
ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์
- ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของ
ตนเอง
- ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคล
ใกล้ชิดในครอบครัว
- การใช้คำคลุมเครือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- การสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่
รถจักรยานยนต์
- การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
- ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- พฤติกรรมการขับแข่งข้ามถนน
- ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
- การปฏิบัติตามกฎจราจร
- การสวมหมวกนิรภัย
- ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์
- สภาพร่างกายก่อนเกิดเหตุ
- การใช้ยาเป็นประจำ

การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์