



วรรณคดีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง "การศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดชลบุรี" ผู้วิจัยได้ศึกษาคำราเอกสารและ
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องซึ่งจะนำเสนอ ดังต่อไปนี้

1. ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติ
2. ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุจราจรทางบก
 - 2.1 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ
 - 2.2 ชนิดของอุบัติเหตุ
 - 2.3 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร
 - 2.4 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
3. พฤติกรรมของวัยรุ่น
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติ

ความรู้ (Knowledge)

มีผู้ให้ความหมายของความรู้ไว้หลายท่านดังจะยกมากล่าวได้ดังนี้

ความรู้ ตามความหมายของพจนานุกรมทางการศึกษา

(Dictionary of Education) ของ Carter V. Good (1973) ได้ให้คำจำกัดความว่า
ความรู้เป็นข้อเท็จจริงต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับจากประสบการณ์ การค้นคว้า ศึกษา สังเกต และ
มีการสะสมไว้สามารถจำได้โดยอาศัยความสามารถและทักษะทางสติปัญญา

ประกาเพ็ญ สุวรรณ (2520) ให้ความหมายว่า ความรู้ เป็นพฤติกรรมขั้นต้น
ซึ่งผู้เรียนเพียงแต่จำ อาจจะโดยการนึกได้ หรือโดยการมองเห็น ได้ยินก็จำได้ ความรู้ในขั้นนี้
ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับ คำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง กฎ โครงสร้าง วิธีการแก้ปัญหา
มาตรฐาน เหล่านี้ เป็นต้น

อนันต์ ศรีโสภกา (2525) กล่าวว่าไว้ว่าความรู้คือความสามารถทางพุทธิปัญญา ซึ่งประกอบด้วย ความรู้ ความสามารถ และทักษะทางสติปัญญา โดยแบ่งออกเป็น 6 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นที่ 1 ความรู้ คือ ความจำในสิ่งที่เคยมีประสบการณ์มาก่อน ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับความจริงต่างๆ เช่น เวลา เหตุการณ์ บุคคล ความรู้เกี่ยวกับความหมายของคำต่างๆ

ความรู้เกี่ยวกับวิธีและการดำเนินงานสิ่งหนึ่งเฉพาะ เช่น เกี่ยวกับลักษณะแบบแผนต่างๆ เกี่ยวกับแนวโน้มนิยมและการจัดลำดับ เกี่ยวกับการจำแนกและแบ่งประเภทของสิ่งต่างๆ ความรู้เกี่ยวกับกฎเกณฑ์ เกี่ยวกับการดำเนินงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยใช้ระเบียบ

ความรู้เกี่ยวกับการรวบรวมแนวความคิดและโครงสร้างของสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เช่น ความรู้เกี่ยวกับกฎ และการใช้กฎ ความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและโครงสร้าง

ขั้นที่ 2 ความเข้าใจ (Comprehension) คือ ความเข้าใจความหมายในสิ่งนั้น ได้แก่ การแปล แปลจากสิ่งหนึ่งไปสู่อีกสิ่งหนึ่ง โดยรักษาความหมายเดิมไว้ การตีความหมาย หมายถึง การเรียบเรียงอธิบายใหม่ให้เข้าใจง่ายขึ้น การขยายความหมายถึง ขยายความข้อมูลให้ไกลกว่าเดิม

ขั้นที่ 3 การนำไปใช้ (Application) คือ การนำสาระสำคัญต่างๆ ไปใช้จริง

ขั้นที่ 4 การวิเคราะห์ (Analysis) คือ การขยายเรื่องราวออกเป็นส่วนๆ ได้แก่ วิเคราะห์ส่วนประกอบต่างๆ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบเหล่านั้นวิเคราะห์หลักหรือวิธีการรวบรวมส่วนประกอบต่างๆ เหล่านี้

ขั้นที่ 5 การสังเคราะห์ (Synthesis) คือ การรวบรวมส่วนประกอบเข้าด้วยกัน ได้แก่ การกระทำที่เป็นสื่อให้คนอื่นเข้าใจความหมาย การกระทำที่เกี่ยวกับแผนงาน หรือเสนอตามวิธีการต่างๆ การพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบต่างๆ

ขั้นที่ 6 การประเมินผล (Evaluation) คือ การตัดสินคุณค่าสิ่งที่กำหนด ความมุ่งหมายไว้ โดยใช้หลักเกณฑ์แน่นอน เช่น การตัดสินใจโดยอาศัยเหตุการณ์ภายในสิ่งนั้น การตัดสินใจโดยอาศัยเหตุการณ์ภายนอกพิจารณา

สรุปได้ว่า ความรู้หมายถึงความสามารถทางด้านปัญญาในการเรียนรู้ข้อเท็จจริงต่างๆ โดยเริ่มจากระดับการเรียนรู้ที่ต่ำกว่าไปยังระดับที่สูงขึ้นคือ ความจำ ความเข้าใจ การนำไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินผล

จิตรา วสุวนิช (2528) ได้ให้คำจำกัดความของความรู้ ความจำ (Knowledge) ว่า หมายถึง การจำข้อเท็จจริง เรื่องราว รายละเอียดที่ปรากฏในตำรา หรือสิ่งที่ได้รับการบอกกล่าวได้

จากความหมายของความรู้ดังกล่าวข้างต้น จึงอาจสรุปได้ว่าความรู้ คือ ข้อเท็จจริงต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับจากประสบการณ์ การค้นคว้า ศึกษา สิ่งเกิดและมีการสะสมไว้ สามารถจำได้ ซึ่งอาจโดยการนึกได้ หรือถ้ามองเห็น หรือได้ยิน ก็จำได้ก็คือโดยอาศัยความสามารถ และทักษะทางสติปัญญา

ทัศนคติ (Attitude)

มีผู้ได้ให้ความหมายของทัศนคติไว้หลายท่าน ในที่นี้จะขอกกล่าวเพียงบางท่านดังนี้

ทัศนคติ ตามความหมายพจนานุกรมทางการศึกษา (Dictionary of Education) ได้ให้ความหมายว่า ทัศนคติ คือ ความพร้อมที่แสดงจากทางใดทางหนึ่ง โดยสนับสนุน หรือต่อต้านสภาพการณ์ บุคคล หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง (Carter V. Good, 1959)

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520) ให้ความหมายว่า ทัศนคติเป็นความเชื่อ ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่างๆ เช่น บุคคล สิ่งของ การกระทำสถานการณ์และอื่นๆ รวมทั้งท่าทีแสดงออกที่บ่งถึงสภาพของจิตใจที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

สงวน สุทธิเลิศอรุณ (2522) กล่าวว่า ทัศนคติ คือสภาพจิตใจ หรือความรู้สึกนึกคิดของบุคคล หรือความคิดเห็นของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยแสดงพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งออกมาเป็นที่ปรากฏต่อบุคคล หรือสาธารณชนก็ตาม ล้วนเป็นการกระทำอันเกิดจากทัศนคติที่มีอยู่ทั้งสิ้น

นิภา มนูญปิฎ (2531) กล่าวว่าทัศนคติ หมายถึง ความสนใจ ความรู้สึก ท่าที ความชอบ การให้คุณค่าหรือปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถือเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นภายในจิตใจคน การเกิดพฤติกรรมด้านทัศนคติจะเป็นไปตามขั้นตอนดังนี้ คือ ความรับรู้ หรือการให้ความสนใจ การตอบสนองด้วยความเต็มใจ พอใจ การให้ค่า การจัดกลุ่มค่า และการแสดงลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ

สรุปความหมายของทัศนคติ หมายถึง ความพร้อม ความรู้สึก ความเชื่อ สภาพจิตใจ หรือความเห็นของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งจะแสดงออกมาถึงสภาพจิตใจที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เช่น ยอมรับ ปฏิเสธ ชอบ ไม่ชอบ ไม่ศรัทธา เป็นต้น

องค์ประกอบของทัศนคติ

ทัศนคติแบ่งออกเป็น 3 องค์ประกอบ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ 2520)

1. องค์ประกอบทางด้านพุทธิปัญญา (Cognitive Component) ได้แก่ ความคิด ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่มนุษย์ใช้ในการคิด ความคิดนี้อาจจะอยู่ในรูปใดรูปหนึ่งแตกต่างกัน

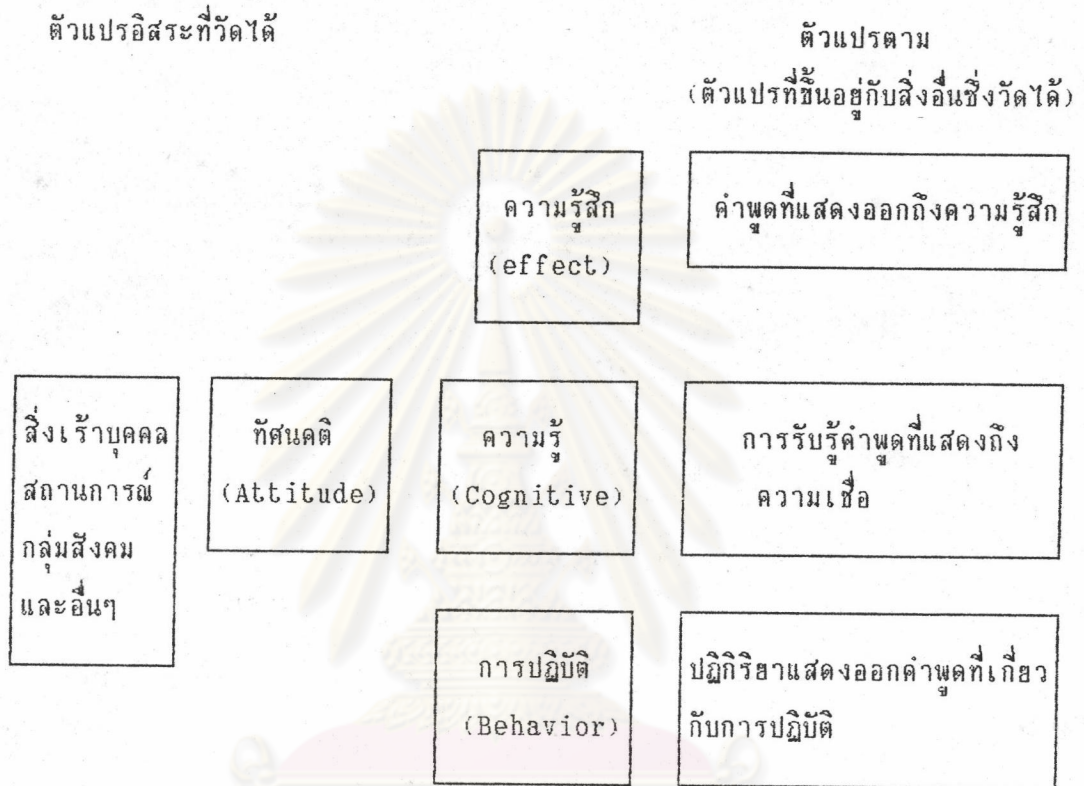
2. องค์ประกอบทางด้านท่าทีความรู้สึก (Affective Component) เป็นส่วนประกอบทางด้านอารมณ์ ความรู้สึกที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในด้านบวกหรือลบ

3. องค์ประกอบทางด้านปฏิบัติ (Behavioral Component) เป็นองค์ประกอบที่มีแนวโน้มในทางปฏิบัติหรือถ้ามีสิ่งเร้าที่เหมาะสม จะเกิดการปฏิบัติอย่างไรอย่างหนึ่ง ถ้ามีทัศนคติที่ดีต่อเป้าหมาย ก็จะมีความพร้อมที่จะแสดงพฤติกรรมสนับสนุนออกมา

องค์ประกอบของทัศนคติทั้ง 3 องค์ประกอบ สามารถนำมาเขียนเป็นแผนรูปได้ดังต่อไปนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิองค์ประกอบของทัศนคติ



ที่มา: Triandis (1971)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



การปฏิบัติ (Practice)

ได้มีผู้ให้ความหมายของการปฏิบัติไว้หลายท่าน ซึ่งในที่นี้จะขอนำมากล่าวเพียงบางท่านดังนี้

การปฏิบัติ หมายถึง พฤติกรรมที่แสดงออกมาทางกาย สามารถสังเกตได้ในสถานการณ์ต่างๆ หรืออาจเป็นพฤติกรรมที่ล่าช้าคือ บุคคลได้ปฏิบัติทันที แต่คาดคะเนว่าอาจจะปฏิบัติในโอกาสต่อไป พฤติกรรมด้านนี้ต้องอาศัยพฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญาและทัศนคติเป็นส่วนประกอบ กระบวนการในการจะก่อให้เกิดพฤติกรรมนี้ต้องอาศัยระยะเวลาในการตัดสินใจหลายขั้นตอน (ประกาเพ็ญ สุวรรณ 2520)

นิภา มนูญิจู (2531) กล่าวว่า การปฏิบัติของบุคคลเป็นพฤติกรรมที่บุคคลสามารถแสดงออกให้ปรากฏ ซึ่งสังเกตเห็นได้และประเมินได้

ราชบัณฑิตยสถาน (2524) ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรมมนุษย์ (Human Behavior) ว่า หมายถึง กิริยาการที่ได้มาภายหลังกำหนด กล่าวคือ บุคคลจะมีพฤติกรรมเช่นนั้นเพราะเคยได้ร่วมสังสรรค์กับเพื่อนมนุษย์มากกว่า พฤติกรรมมนุษย์ต่างกับพฤติกรรมที่มีมาในกำเนิดสันดาน อันเป็นสามัญอยู่ในชีวิตสัตว์ชนิดอื่นทั่วไป

โสภา ชูพิกุลชัย (2521) ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม (Behavior) ว่า หมายถึง การกระทำกิจกรรมต่างๆ ซึ่งสิ่งที่มีชีวิตและบุคคลอื่นสามารถสังเกตได้หรือใช้เครื่องมือทดลองได้ เช่น การหัวเราะ การร้องไห้ การกิน การเล่น การนอน ฯลฯ

ชัยพร วิชชาวุธ (2523) ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม (Behavior) ว่า หมายถึง การกระทำของมนุษย์ การกระทำทุกอย่างของมนุษย์ไม่ว่าการกระทำนั้น ผู้กระทำจะทำโดยรู้ตัวหรือไม่รู้ตัว และไม่ว่าคนอื่นจะสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม การพูด การเดิน การกระพริบตา การได้ยิน การเข้าใจ การรู้สึกโกรธการคิด ฯลฯ ต่างเป็นพฤติกรรมทั้งสิ้น

จากคำจำกัดความต่างๆ พอสรุปความหมายของพฤติกรรมได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรือการตอบสนองของมนุษย์ต่อสถานการณ์ใด หรือสิ่งกระตุ้นต่างๆ โดยการกระทำนั้นเป็นไปโดยมีจุดมุ่งหมายและเป็นไปอย่างใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปอย่างไม่รู้สึกรู้ตัวและไม่ว่าสิ่งมีชีวิตและบุคคลอื่นสามารถสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม

ประกาเพ็ญ สุวรรณ (2520) อธิบายไว้ว่าการปฏิบัติของมนุษย์ หรือพฤติกรรมภายนอกเป็นผลมาจาก

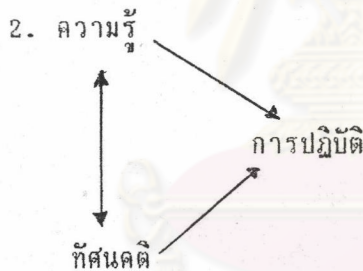
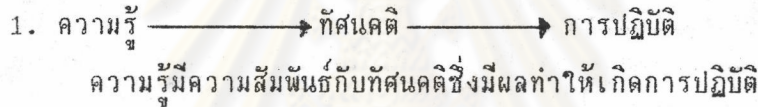
1. ทศนคติ
2. บรรทัดฐานของสังคม
3. นิสัย
4. ผลที่คาดว่าจะได้รับหลังจากทำพฤติกรรมนั้นๆ แล้ว

ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทศนคติ และการปฏิบัติ

สุชาติ โสภประยุทธ (2525) อธิบายว่า ความรู้ ทศนคติ และการปฏิบัติเป็นพฤติกรรมที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิด แต่ละพฤติกรรมจะไม่เกิดโดยอิสระแต่จะเกิดโดยพึ่งพาอาศัยกัน

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2522) ให้ข้อคิดว่า ความรู้อย่างเดี๋ยวมไม่ได้เป็นข้อยืนยันว่าบุคคลจะปฏิบัติตามสิ่งที่ตนรู้เสมอไป ทศนคติเป็นตัวเชื่อมระหว่างความรู้ที่ผู้เรียนได้รับการกระทำหรือปฏิบัติ

นิภา มนุญปิจุ (2531) อธิบายว่า เราสามารถแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทศนคติ และการปฏิบัติได้หลายแบบ ซึ่งอาจจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมได้ดังนี้



ความรู้และทศนคติมีความสัมพันธ์กัน ทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา



ความรู้และทศนคติต่างก็ทำให้เกิดการปฏิบัติได้โดยที่ความรู้ และทศนคติไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน



ความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม สำหรับทางอ้อมมีทัศนคติเป็นตัวกลางทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา

ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุจรรยาบรรณทางบก

อุบัติเหตุตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญเป็น

1. ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

ในการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้มีทฤษฎีหลายทฤษฎีกล่าวถึงสาเหตุ หรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแต่ในที่นี้จะนำมากล่าวเพียงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ดังนี้

1.1 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) (วิจิตร บุษยโหตระ 2536)

ไฮน์ริช (Heinrich) เป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบเทียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ห้ำหาวไถ่กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ซึ่งตัวโดมิโนทั้งห้ำหาวเปรียบเทียบได้แก่

1.1.1 สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Background)

1.1.2 ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person)

1.1.3 การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts / Unsafe Conditions)

1.1.4 อุบัติภัย (Accident)

1.1.5 การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury / Damages)

นี่คือสภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง (สภาพครอบครัวฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม) ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น (ทัศนคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง ง่าย) ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเสียหาย

ตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตามตั้งนั้นหากไม่ทำให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก) ถ้าจัดการกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

1.2 ทฤษฎีรูปแบบพฤติกรรมในการเกิดอุบัติเหตุ (Behavioral Model IPDE)

ไซเกอร์สัน (Thygerson, 1976) กล่าวไว้ว่า การเกิดอุบัติเหตุ นั้นเกิดจากความบกพร่องของพฤติกรรมมนุษย์ ประกอบด้วย 4 รูปแบบกิจกรรม ดังนี้

1.2.1 การแยกแยะองค์ประกอบ (Identify)

1.2.2 การทำนายผลที่จะเกิดในระยะหลัง (Predict)

1.2.3 ตัดสินว่าจะกระทำอย่างไร (Decision - making)

1.2.4 ปฏิบัติตามที่สะสม (Executes)

ทฤษฎีนี้อธิบายได้ว่า ขั้นตอนแรกเป็นการใช้การสังเกตแยกแยะองค์ประกอบของสิ่งแวดล้อมเมื่อเวลาวิกฤต ขั้นที่สองเป็นการประเมินสิ่งที่จะเกิดขึ้นต่อมาหลังการกระทำนั้นๆ ขั้นตอนที่สามเป็นการตัดสินใจที่จะกระทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง ขั้นสุดท้ายเป็นขั้นที่กระทำสิ่งที่ตัดสินใจไว้ซึ่งก็เกิดพฤติกรรมที่กระทำนั่นเอง ตัวอย่างเช่น การที่รถจักรยาน ขั้นที่หนึ่งเป็นการสังเกตเห็นถึงไม้กีดขวาง ขั้นที่สองคือ เกิดการประเมินว่า ถ้าที่รถจักรยานทับกิ่งไม้ไปเลยแล้วจะเกิดอะไรขึ้น อาจจะทำให้เกิดยางเสีย หรือทำให้ตัวเองตกจากรถจักรยาน หรือถ้าจะหยุดรถแล้วเอากิ่งไม้ออก ขั้นที่สามเป็นการตัดสินใจว่าถ้าเอากิ่งไม้ออก ก็จะทำให้ตนปลอดภัย ขั้นที่สี่หยุดรถจักรยานและนำกิ่งไม้ออกจากการกีดขวางรถจักรยาน ดังนั้นในการให้การศึกษาหรือการฝึกหัดเพื่อการพัฒนาพฤติกรรมความปลอดภัยนั้นสามารถจัดการอบรมเบื้องต้นโดยให้ข้อคิดเรื่อง IPDE จนกระทั่งให้เกิดการพัฒนาสู่การศึกษาและโปรแกรมการฝึกหัดในปัจจุบัน โรงเรียนในต่างประเทศหลายโรงเรียนได้มีการนำเรื่อง IPDE เข้าไว้ในหนังสือเรียนและหลักสูตรในระดับมัธยมศึกษาแล้ว

1.3 ทฤษฎีความโน้มเอียงให้เกิดอุบัติเหตุ (Accident Proneness)

ไซเกอร์สัน (Thygerson, 1976) ได้กล่าวว่า มีความแตกต่างกันระหว่างการเกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ ครั้ง และความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ นั้น คือ การที่บุคคลบางคนประสบอุบัติเหตุมากกว่าคนอื่น ๆ แต่ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ อธิบายว่า ทำไมบุคคลจึงเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนอื่น ๆ ความโน้มเอียงที่

จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นการคาดการณ์ล่วงหน้า ซึ่งแต่ละคนย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ แต่คนบางคนนั้นไวต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาจเนื่องจากการมีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งไม่ใช่เนื่องมาจากอุบัติเหตุนั้นไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ปัญหาสำคัญของแนวคิดในเรื่องความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุคือคนที่เกิดอุบัติเหตุในระยะเวลาหนึ่ง ไม่จำเป็นที่จะต้องเกิดอุบัติเหตุในระยะเวลาต่อมา แต่ก็มีคนบางคนที่เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าคนอื่น ๆ

แนวคิดในเรื่องความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุไม่ควรนำมา สับสนกับบุคคลที่อยู่ในสถานการณ์อันตราย เพราะบุคคลเหล่านั้นมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่าบุคคลอื่น

แมคไกวร์ (McGuire อ้างถึงใน Thygeson, 2976) ได้แบ่งประเภท ของความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. ความโน้มเอียงให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาสั้นๆ แบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ

1.1 การเกิดผลในช่วงวิกฤตในบุคคลที่อยู่ในสภาวะเครียด เช่น นักเรียนที่กำลังวิตกกังวลผลสอบที่ต่ำ บิดากังวลในเรื่องค่าใช้จ่าย แต่เมื่อระยะวิกฤตได้หมดลง ไปบุคคลนั้นก็ปรับตัวอยู่ในสภาวะเดิมได้

1.2 การแสดงผลในสภาวะชั่วคราวไม่ถาวร ซึ่งบุคลิกลักษณะของ บุคคลเหล่านี้จะอยู่ในสภาวะเดิม แต่อยู่ภายใต้ความกดดันที่มีความโน้มเอียงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น บุคคลที่อยู่ในระยะพักฟื้นจากโรคติดเชื้อ จะยังมีอาการอ่อนเพลีย อ่อนล้า จึงเป็นสาเหตุ สันนิษฐานให้เกิดอุบัติเหตุได้

2. ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุของแต่ละบุคคล มีสาเหตุ ใหญ่จากสภาพภายในของบุคคลที่ประกอบด้วย บุคลิกลักษณะ สภาพจิตใจ และสภาพร่างกาย

2.1 บุคลิกลักษณะ บุคคลเหล่านี้มักมีบุคลิกลักษณะที่ต่อต้านสังคมมี พฤติกรรมที่เปิดเผย ซอปร่าฝืนกฎเกณฑ์ แต่ละคนจะเปลี่ยนแปลงบุคลิกลักษณะไปตามวัย การศึกษา การมีครอบครัว หรือเมื่อมีความรับผิดชอบ

2.2 สภาพจิตใจ คือ พวกอารมณ์รุนแรงต่างๆ เช่น อารมณ์ ซึมเศร้ารุนแรงง่าย มีความเครียดสูง และพวกที่มีกฎเกณฑ์ จะมีแนวโน้มให้เกิดอุบัติเหตุได้

2.3 สภาพร่างกาย เช่น บุคคลที่มีสายตาสั้น คนชรา เป็นต้น อาจเป็นสาเหตุทำให้บุคคลอยู่ในสภาวะไม่ปลอดภัยได้

คุณลักษณะเหล่านี้จะมีผลอันจะทำให้บุคคลมีความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ แนวความคิดของแมคไกว์ที่ตั้งอยู่บนสภาพแห่งความเป็นจริงที่สามารถทำนายการเกิดอุบัติเหตุของบุคคลได้ ซึ่งแนวคิดนี้ได้กล่าวไว้ว่า อุบัติเหตุสามารถหลีกเลี่ยงได้โดยการที่บุคคลได้มีพฤติกรรมที่เหมาะสม

2. ชนิดของอุบัติเหตุ วิจิตร บุษยะโหดระ (2536) ได้จำแนกชนิดของอุบัติเหตุดังนี้

2.1 อุบัติเหตุในเคหสถาน (home or domestic accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นในครอบครัวอาจเกิดขึ้นได้ทั้งในบ้านและนอกบ้าน เช่น ไฟฟ้าดูด น้ำร้อนลวก และอื่นๆ

2.2 อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ (occupational accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้น เนื่องจากการทำงาน หรืออาชีพ เช่น การก่อสร้าง การทำงานในโรงงาน

2.3 อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (public accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นในโรงเรียน ในโรงพยาบาล รวมทั้งอค์คีสถาน เป็นต้น

2.4 ภัยพิบัติจากธรรมชาติ (natural disaster) เช่น น้ำท่วม ไฟป่า แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด

2.5 อุบัติเหตุจากการจราจร (transportation or traffic accident) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคมนาคม หรือการขนส่ง ได้แก่ อุบัติเหตุทางบก อุบัติเหตุทางน้ำ อุบัติเหตุทางรถไฟ และอุบัติเหตุทางอากาศ ซึ่งอุบัติเหตุจราจรทางบก เป็นอุบัติเหตุที่มีปริมาณในการเกิดบ่อยครั้งมากที่สุด

3. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร

จากการศึกษาของนักวิชาการหลายสาขาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในแง่ของระบาดวิทยา ซึ่งมีการวิเคราะห์และจำแนกตามเพศ วัย วัน เวลา และ สถานที่ ตลอดจนพฤติกรรมของผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุ พบว่าการเกิดอุบัติเหตุไม่ใช่เป็นความบังเอิญ และสรุปได้ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุนั้นมี 2 ประการ คือ (วิจิตร บุษยะโหดระ, 2536)

3.1 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) ได้แก่ พฤติกรรมต่างๆ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความประมาทหรือการเดินเล่น ความมึนงง การเล่น ห้อยล้อในสิ่งที่ไม่สมควร การฝ่าฝืนกฎระเบียบที่วางไว้ เหล่านี้เป็นต้น ซึ่งพฤติกรรมต่างๆ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุนี้เกิดจากอุปนิสัยหรือทัศนคติของแต่ละบุคคลที่ถูกปลูกฝังหรือสั่งสอนมา ในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ทำให้ระดับของการระมัดระวังถึงความปลอดภัยของแต่ละคน แตกต่างกันไป

3.2 สภาวะที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) ได้แก่ สภาพแวดล้อม ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ถนนลื่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนที่ไม่มีสัญญาณทางโค้ง ทางเดินที่พื้นไม่เรียบ ไฟท้ายรถยนต์เสีย เหล่านี้เป็นต้น สภาวะที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุด้าน ภายนอกของอุบัติเหตุที่สามารถแก้ไขได้ง่ายกว่าปัญหาทางด้านพฤติกรรม

4. ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

วิจิตร บรมสาระ (2536) ได้อธิบายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ จากการจราจรได้ดังนี้

4.1 ปัจจัยที่เกิดจากคน

อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการกระทำที่ผิดพลาดของผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งจำแนกได้ดังนี้

เพศ โดยทั่วไป เพศชายจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง

อายุ ตามกฎหมายกำหนดไว้ว่า ผู้มีอายุ 15 ปี สามารถทำใบอนุญาต ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ขนาดไม่เกิน 90 cc ผู้มีอายุ 18 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ได้ทุกขนาด

องค์การอนามัยโลกได้แบ่งช่วงอายุของผู้ขับขี่และผู้ประสบอุบัติเหตุออกเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

กลุ่มที่หนึ่ง	ช่วงอายุที่ต่ำกว่า	15 ปี	จัดอยู่ในวัยเด็ก
กลุ่มที่สอง	ช่วงอายุระหว่าง	15-24 ปี	จัดอยู่ในวัยรุ่นหนุ่มสาว
กลุ่มที่สาม	ช่วงอายุระหว่าง	25-65 ปี	จัดอยู่ในวัยกลางคน
กลุ่มที่สี่	ช่วงอายุมากกว่า	65 ปี	จัดอยู่ในวัยสูงอายุ

อนันต์ ตัฒนุชชกุล (2528) พบว่า ผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ 15-30 ปี เช่นเดียวกับมณฑล สังกัดยานนท์ พบว่าอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่มีอายุ 20-29 ปีมากที่สุด และเกิดขึ้นกับกลุ่มอายุ 70-79 ปี น้อยที่สุด ผู้ขับขี่ที่ก่ออุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยสูงสุดคือ ช่วงอายุ 18-22 ปี ซึ่งมีสาเหตุเนื่องมาจากอยู่ในวัยที่มีความลึกลับคั่งงอ ชอบความสนุกสนานตื่นเต้น มักจะขับขี่ด้วยความเร็ว และมีความระมัดระวังไม่เพียงพอ อีกทั้งยังเป็นผู้ที่ริเริ่มฝึกหัดขับขี่มานานยังไม่มีประสบการณ์ในการควบคุมบังคับตัดสินใจเฉพาะหน้าในเหตุการณ์ได้ไม่ดีพอ

ประสบการณ์ของผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่จะต้องมีความรอบรู้ถึงเส้นทางเดินทางเป็นนัยอย่างดี โดยเฉพาะการขับขี่รถในเขตที่มีความหนาแน่นทางจราจร หรือถนนบางสายที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ท่อระบายน้ำไม่ปิดฝาขณะที่ฝนตก น้ำท่วมถนน ผู้ขับขี่ไม่ชำนาญทางอาจตกลงไปในหลุมบ่อดังกล่าวได้ ดังนั้น การให้ความรู้ เรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัยทั้งในโรงเรียนมัธยม โรงเรียนสอนขับรถและทางโทรทัศน์จะช่วยลดอุบัติเหตุลงได้

สภาพร่างกายของผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่ที่มีร่างกายไม่สมบูรณ์ ได้แก่ การที่ป่วยอยู่แต่ต้องขับขี่หรือไม่ป่วย แต่ต้องขับขี่ติดต่อกันนานไป ทำให้ร่างกายอ่อนเพลีย โอกาสที่จะเกิดหลับในได้ง่าย การตัดสินใจช้าลงจึงเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โรคที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้ 10-15 % เช่น โรคหัวใจ โรคไต โรคปอด โรคลมชัก จากสถิติอุบัติเหตุพบว่าผู้ที่มีสุขภาพไม่สมบูรณ์มีสถิติอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่มีร่างกายสมบูรณ์ 2 เท่า (ศราวุฒิ พันธ์ขาว, 2525) ความผิดปกติของสายตาคือคนที่สายตาดูผิดปกติ เช่น บุคคลที่มีตาเพียงข้างเดียวจะมีผลทำให้คำนวณความเร็วของรถที่วิ่งส่วนเข้ามาต่างจากความเป็นจริง จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (ครรรชิต ผิวฉวน, 2524)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สภาพจิตใจและอารมณ์ของผู้ขับขี่

เป็นสภาวะที่อาจเกิดกับใครก็ได้ โดยไม่มีข้อจำกัดในแง่เวลา แต่สภาวะของจิตใจที่ไม่เป็นปกติอาจเป็นส่วนหนึ่งของการก่ออุบัติเหตุ เช่น การกะเวลาในการเดินทางไม่เหมาะสมกับระยะทาง หรือเวลานัดหมายจะต้องเร่งความเร็วให้มากขึ้น มีความประมาททำให้ขาดความระมัดระวังเท่าที่ควร มีอารมณ์วิตก เป็นต้น ส่วนสภาวะจิตใจที่เป็นปกติ อาจเป็นส่วนหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น มีความชะล่าใจ

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่

ผลของสุราต่อการขับรถ แอลกอฮอล์จำนวนเล็กน้อย จะไปกระตุ้นหัวใจ เมื่อปริมาณแอลกอฮอล์มีมากขึ้น จะไปกดการทำงานของประสาทส่วนกลาง ทำให้การทำงานของร่างกายช้าลง การตัดสินใจตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นจะใช้เวลานานขึ้น สุรามีผลต่อความคลาดเคลื่อนในการคาดคะเนระยะทาง ทำให้ขับรถแซงรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด ขับด้วยความเร็วสูง ขับคร่อมช่องทาง หรือเปลี่ยนช่องทางบ่อยอย่างไม่รอบคอบได้มีการศึกษาผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดระดับต่างๆ กัน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นปฏิกิริยาโดยตรงกับระดับแอลกอฮอล์ที่สูงขึ้นอันตรายที่รุนแรงเกิดขึ้นเมื่อผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดต่ำกว่าผู้ขับขี่ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูง (องสุทธ สัจจวาณิชย์, 2516)

4.2 ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ

อัตราการเพิ่มของยานพาหนะมีมากขึ้น แต่ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องของประเทศไทยสูงกว่าประเทศอื่นๆ เนื่องจากการดูแลรักษารถยังไม่ดีและไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งระบบการตรวจสภาพรถประจำปีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีประสิทธิภาพ จึงเป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ อนันต์ ตัมมุชกุล (2520) กล่าวว่าอายุของรถที่กำหนดไว้ ถ้าเป็นรถใหม่อายุใช้งานน้อยกว่า 6 เดือน รถเก่าปานกลางอายุใช้งาน 6-24 เดือน และรถเก่าใช้งาน 24 เดือนขึ้นไป ยังไม่สามารถจะบ่งชี้ถึงความบ่อสร้งของอุบัติเหตุได้ เพราะขึ้นอยู่กับการบำรุงรักษาสภาพรถของเจ้าของมากกว่า

4.3 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับถนนและสภาพแวดล้อม

สภาพถนน (ศรารุณี พนัสขาว, 2522) กล่าวถึงคุณลักษณะของถนนดังนี้

จำนวนช่องทางถนน ถนนที่มีหลายช่องทาง ปริมาณการจราจร
ก็มากในประเทศไทยพบว่าค่าครึ่งของอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครเกิดบนถนนที่มี 3 ช่องทาง
ความกว้างของช่องทาง พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ
เพียงเล็กน้อย

แนวถนนกลางถนน มีส่วนช่วยลดการชนด้านหน้าแบบประสานงา
การเกิดอุบัติเหตุจะไม่ค่อยรุนแรง และช่วยสร้างความมั่นใจให้ผู้ขับขี่ รวมทั้งช่วยลดแสงไฟด้าน
หน้าขณะที่รถวิ่งสวนมาเพราะอาจทำให้ตาพร่า และตามองข้างหน้าไม่ชัดเจน (มนูญ วงศ์คำดี,
2527)

ไหล่ถนนและไหล่ทาง หมายถึง พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทาง
ด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า ในถนนทางด่วนจำเป็นต้องจัดให้มีช่องทางฉุกเฉิน ไว้
สำหรับยานพาหนะที่ได้รับความเสียหายจนแล่นต่อไปไม่ได้

สิ่งกีดขวางถนน จะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอก
ถนนไปทำลายสิ่งอื่นบริเวณข้างถนนได้ ดังนั้นบริเวณสะพาน หรือทางโค้งควรมีสิ่งกีดขวางเพื่อ
ลดอุบัติเหตุที่รุนแรง โดยเฉพาะบนถนนที่กำหนดความเร็วของรถสูง (มนูญ วงศ์คำดี, 2527)

ชนิดของวัสดุที่ใช้ทำพื้นผิวถนนต่อการสิ้นเปลืองจากรถ อุบัติเหตุจะ
ลดลงเมื่อผิวถนนมีความผิด เนื่องจากล้อรถจะเกาะถนนได้ดี ในประเทศไทยก็มีปัญหาเกี่ยวกับ
วัสดุที่นำมาใช้ทำผิวทาง มักใช้หินปูนซึ่งทำให้ค่าความผิดต่ำกว่ามาตรฐานหลังจากใช้ไปได้ระยะ
หนึ่งผิวทางที่ไม่เรียบ เป็นหลุมบ่อ มีส่วนส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุได้

ความสว่างของถนน พบว่าเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางวัน
สูงกว่าเวลากลางคืนประมาณ 2-3 เท่า แต่ความรุนแรงเกิดในเวลากลางคืนมากกว่าที่
ประเทศญี่ปุ่น พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดในเวลากลางวัน คิดเป็นร้อยละ 71.7 และอัตราตายเท่ากับ
1:2 ต่ออุบัติเหตุ 1,000 ครั้ง ขณะที่เกิดอุบัติเหตุกลางคืน คิดเป็นร้อยละ 28.3 แต่อัตราตาย
สูงถึง 32.4 ต่ออุบัติเหตุ 1,000 ครั้ง ความตึงเครียดของผู้ขับขี่จะลดลงเมื่อขับขี่รถผ่านถนนที่มี
แสงสว่างเพียงพอ

สภาพแวดล้อม

อุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ เช่น บ้ายจราจร ซึ่งต้องเข้าใจง่าย ติดตั้ง
อยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน ขนาดต้องใหญ่พอควร เพื่อให้อ่านข้อความได้

กันบนถนนต้องมีเครื่องหมาย และตีเส้นบนพื้นถนน ให้ชัดเจนด้วยสีสะท้อนแสง เพื่อให้มองเห็นได้ชัดเจนในเวลากลางคืน

อุปสรรคทางธรรมชาติ ได้แก่ ทัศนวิสัยไม่ดีทำให้มองเห็นทางได้ไม่ชัดเจน เช่น หมอกลงจัด ฝนตกถนนลื่น น้ำท่วมทาง เป็นต้น

การกระทำของคน เช่น ควีนไฟจากการเผาหญ้า การปล่อยสัตว์เลี้ยงมาเกาะถนน การประกอบอาชีพการเกษตรทำให้รถคว่ำแล้วชิงทรัพย์สิน เป็นต้น

พฤติกรรมของวัยรุ่น

วัยรุ่น (Adolescence) หมายถึง ภาวะของบุคคลที่มีอายุประมาณ 16 ถึง 25 ปี ศรีเรือน แก้วสังวาล (2530) กล่าวว่า อารมณ์ของเด็กวัยรุ่นเป็นแบบพายุบคุม (Storm and Stress) อารมณ์มีทุกประเภท มีทั้ง รัก ชอบ โกรธ เกลียด ริษยา โอ้อวด แข่งดีถือดี เจ้าชู้ อ่อนไหว หลงใหล วุ่นวายใจ สับสน หงุดหงิด มักมีอารมณ์รุนแรง การควบคุมอารมณ์ยังไม่สู้ดี บางครั้งหลงพ่วน บางครั้งเก็บกด บางครั้งมั่นใจสูง บางครั้งไม่มั่นใจ มีความต้องการประสบการณ์แปลกๆ ใหม่ๆ เกลียดความจำเจซ้ำซาก ชอบทดลอง ยิ่งเป็นสิ่งต้องห้ามยิ่งอยากทดลอง วัยนี้เด็กชอบฝ่าฝืนกฎระเบียบ เป็นพฤติกรรมต่อต้านกฎเกณฑ์ของสถาบันและสังคม ความสนใจของเด็กวัยรุ่นมีขอบเขกว้างขวางแต่ไม่ลึก เป็นระยะลองผิดลองถูกขึ้นกับบุคลิกภาพ ฐานะทางสังคมและเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมรอบตัว

ดร. จรูญ ทองถาวร (2530) กล่าวว่าไว้ว่าวัยรุ่นเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญซึ่งจะมีลักษณะ

1. การแสดงอารมณ์รุนแรง จนเฉียว เป็นมากในวัยรุ่นตอนต้นมากกว่าตอนปลาย
2. ความไม่มั่นใจในตัวเองเกี่ยวกับความสามารถและสนใจทำให้เกิดความสงสัย การปฏิบัติที่ได้จากพ่อแม่
3. การเปลี่ยนแปลงทางกายและความสนใจ ในบทบาทของตนเอง ซึ่งมักก่อให้เกิดปัญหาได้
4. ความสนใจพฤติกรรม และค่านิยม เปลี่ยนไป เปลี่ยนจากการนึกถึงเกียรติมากกว่าเพื่อนในวัยเด็ก มาเป็นการนึกถึงคุณภาพมากกว่าปริมาณ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยในประเทศไทย

อนันต์ ตัฒมธุชกุล (2520) ได้รายงานเกี่ยวกับผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เข้ามารับการรักษา ณ โรงพยาบาลศิริราช โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมแสดงจำนวนผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เข้ามารับการรักษาในโรงพยาบาลศิริราช และศึกษาถึงสาเหตุจากรถจักรยานยนต์ ตลอดจนพยาธิสภาพที่ได้รับ โดยทำการรวบรวมผู้ป่วยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2516 ถึง 29 มิถุนายน พ.ศ. 2517 จำนวน 924 ราย แบ่งเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้เดินถนน สรุปผลได้ว่า อุบัติเหตุเกิดมากในเดือนธันวาคม ซึ่งมีวันหยุดราชการมากและวันเสาร์เป็นวันที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ส่วนใหญ่อุบัติเหตุมักเกิดในช่วง 7.00-24.00 น. ผู้ขับขี่เกือบทั้งหมดเป็นชายและอยู่ในวัย 15 ถึง 29 ปี ผู้โดยสารเป็นเด็กและหญิงมาก ส่วนคนเดินถนนเป็นเด็กในวัยเรียนมาก รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุง่ายเป็นรถขนาดเบา พยาธิสภาพเกิดที่บริเวณศีรษะมากที่สุดถัดไปคือขาและแขน ผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บสาหัสร้อยละ 24.37 และผู้เดินถนนได้รับบาดเจ็บสาหัสร้อยละ 19.96 ผู้เสียชีวิต 8 ราย เป็นผู้ขับขี่ 6 ราย และผู้โดยสาร 1 ราย และผู้เดินถนน 1 ราย

สุนทร ชินประสาทศักดิ์ และอร่าม ลิ้มตระกูล (2522-2523) ศึกษา เรื่อง "สาเหตุการตายของผู้ประสบอุบัติเหตุซึ่งมาเข้ารับการรักษาที่หน่วยอุบัติเหตุ โรงพยาบาลศิริราช" มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงสาเหตุการตายของผู้ประสบอุบัติเหตุที่มาเข้ารับการรักษาที่หน่วยอุบัติเหตุ โรงพยาบาลศิริราช โดยรวบรวมข้อมูลผู้ป่วยที่มาเข้ารับการรักษาที่หน่วยอุบัติเหตุ โรงพยาบาลศิริราชระหว่างปี 2520-3638 พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ คนขับจะถึงแก่กรรมมากที่สุด 85 ราย (65.89%) นอกจากนี้ยังพบว่าสาเหตุการตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่พบมากที่สุดคือ บาดเจ็บบริเวณศีรษะ 97 ราย (79.19%) รองลงมาคือ การเสียเลือด 15 ราย (11.63%)

มณฑนา สัจจิตานนท์ (2526) ได้ทำวิจัยเรื่อง "การศึกษาอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์" มีความมุ่งหมายเพื่อศึกษาสาเหตุและองค์ประกอบในการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์และศึกษาตำแหน่งที่ได้รับบาดเจ็บและความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ กลุ่มที่ศึกษาเป็นผู้ป่วยที่มารับการตรวจรักษาที่แผนกตรวจโรคนอกตึกอุบัติเหตุ โรงพยาบาลศิริราช ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2524 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2525 เป็นเวลา 1 ปี จำนวน 2,539 ราย พบว่าผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์เป็นเพศชาย

มากกว่าเพศหญิง ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บพบอยู่ในช่วงอายุ 20-29 ปี มากที่สุด อุบัติเหตุมักเกิดบนถนนใหญ่ ในช่วงเวลา 21.00 - 23.00 น. สาเหตุส่วนใหญ่ที่ทำให้เกิดได้แก่ ถนนลื่นในกลุ่มผู้ขับขี่ ส่วนใหญ่ผู้เดินถนนสาเหตุมากที่สุดมาจากถูกรถชนในขณะที่ข้ามถนนตำแหน่งที่ได้รับบาดเจ็บของผู้ป่วย พบว่า ส่วนสะโพก ขา และเท้า เป็นตำแหน่งที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด

สีดา สุจริตกุล (2526) ได้ศึกษาเรื่อง "การเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขีรถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ" โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นในการขับขีรถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ขับขี่ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ โดยเก็บข้อมูลจากผู้ป่วยเพศชายที่ประสบอุบัติเหตุขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งเข้ามารับการรักษาที่ตึกอุบัติเหตุ โรงพยาบาลศิริราช จำนวน 40 คน และจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพศชายที่เป็นเพื่อน หรือญาติผู้ป่วยอีก จำนวน 40 คน พบว่าความคิดเห็นในการขับขีรถระหว่างกลุ่มผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุ และกลุ่มผู้ขับขี่ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ในด้านการขับขีรถทั่วไป การแข่งรถ การเลี้ยวรถ กลับรถ และการหยุดรถ การจอดรถ พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05

ประพรศรี นรินทร์รักษ์ (2529) ได้วิจัยเรื่อง "การศึกษาเชิงวิทยาการระบาดของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต" มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยเสี่ยงและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต ดำเนินงานในช่วงระยะ 1 ตุลาคม ถึง 31 ธันวาคม 2528 การศึกษากระทำในกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุ 50 ราย และกลุ่มควบคุม 50 ราย ที่ไม่เกิดอุบัติเหตุซึ่งขับขีรถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาเดียวกัน พบว่าอุบัติเหตุพบสูงในช่วงอายุ 15-24 ปี และพบในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ในอัตราส่วน 35 ต่อ 1 ผู้ขับขี่ที่สวมหมวกแล้วประสบอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ซึ่งไม่สวม และผู้มึนเมาได้น้อยประสบอุบัติเหตุมากกว่าถนนลาดยางที่มีสภาพดีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากกว่าถนนที่มีสภาพเลว การเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์พบบ่อยในทางตรงมากกว่าส่วนอื่นๆ ของถนน

ภรต โทณแก้ว (2529) ได้ศึกษาเรื่อง "ระบาศวิชาของอุบัติเหตุจราจร (รถจักรยานยนต์) ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา" มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระบาศวิชาของอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ที่เกิดแก่ผู้ขับขี่ ผู้โดยสารและผู้เดินถนน ซึ่งได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดตามถนนระหว่างในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา โดยเก็บข้อมูลการบาดเจ็บจากเวชระเบียนผู้ป่วยที่มาเข้ารับการรักษาตามโรงพยาบาลศูนย์ โรงพยาบาลชุมชน และจากการบันทึกของตำรวจจราจร ในปี พ.ศ. 2527 พบว่า

อุบัติเหตุเกิดมากในกลุ่มผู้ขับขี่อายุ 18-23 ปี เกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ในอัตราส่วน 3.7 ต่อ 1 เกิดมากในนักเรียน นักศึกษา สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยมากเนื่องมาจากผู้ขับขี่รถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เด็กในวัยก่อนเข้าเรียนชอบออกมาวิ่งเล่นบนถนน และจากการเปรียบเทียบอัตราการบาดเจ็บ พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลมีอัตราการบาดเจ็บสูงกว่าผู้ขับขี่นอกเขตเทศบาล ประมาณ 2.7 เท่า แต่ความรุนแรงของการบาดเจ็บ นอกเขตเทศบาลพบว่าสูงกว่าในเขตเทศบาล

ปกิจ พรหมายน (2531) ศึกษาเรื่อง "ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร" มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครและเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับการปฏิบัติตน และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรโดยการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร บริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง และมีอุบัติเหตุจากการจราจรสูงจำนวน 300 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างสูง การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร อยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างดี และความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01

ศิริพร เกตุดาว และคณะ (2534) ศึกษาเรื่อง "โครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียน นักศึกษา จังหวัดขอนแก่น" มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและสำรวจหาข้อมูลที่เป็นจริงเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันของนักเรียน นักศึกษา ที่อยู่ในวัยเรียนมัธยมศึกษาและวิทยาลัย กลุ่มเป้าหมายเป็นนักเรียน นักศึกษาจำนวน 904 คน ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มเป้าหมายมีอายุเฉลี่ย 16 ปี ช่วงอายุระหว่าง 15-17 ปี มีร้อยละ 74.9 ขับขี่รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 85.40 ประสบการณ์ขับขี่มานาน 3-4 ปี ร้อยละ 37.56 เคยประสบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 79.87 ขนาดรถจักรยานยนต์ที่ใช้ 100 ซีซี ร้อยละ 37.31 ในจำนวนนี้ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 69.56 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 87.69 ผลการเปรียบเทียบคะแนนความรู้ ความเข้าใจ และทัศนคติ พบว่า ความรู้ด้านกฎหมายในกลุ่มนักเรียนแต่ละสถาบันมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ($P < 0.01$) การจัดอบรมสามารถเพิ่มความรู้ ความเข้าใจให้แก่ นักเรียน ได้อย่างชัดเจน

อุบัติเหตุเกิดมากในกลุ่มผู้ขับขี่อายุ 18-23 ปี เกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ในอัตราส่วน 3.7 ต่อ 1 เกิดมากในนักเรียน นักศึกษา สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยมากเนื่องมาจากผู้ขับขี่รถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เด็กในวัยก่อนเข้าเรียนชอบออกมาวิ่งเล่นบนถนน และจากการเปรียบเทียบอัตราการบาดเจ็บ พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลมีอัตราการบาดเจ็บสูงกว่าผู้ขับขี่นอกเขตเทศบาล ประมาณ 2.7 เท่า แต่ความรุนแรงของการบาดเจ็บ นอกเขตเทศบาลพบว่าสูงกว่าในเขตเทศบาล

ปกิจ พรหมายน (2531) ศึกษาเรื่อง "ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร" มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครและเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้กับการปฏิบัติตน และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรโดยการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร บริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง และมีอุบัติเหตุจากการจราจรสูงจำนวน 300 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างสูง การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร อยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างดี และความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01

ศิริพร เกตุดาว และคณะ (2534) ศึกษาเรื่อง "โครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียน นักศึกษา จังหวัดขอนแก่น" มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและสำรวจหาข้อมูลที่เป็นจริงเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันของนักเรียน นักศึกษา ที่อยู่ในวัยเรียนมัธยมศึกษาและวิทยาลัย กลุ่มเป้าหมายเป็นนักเรียน นักศึกษาวัย 904 คน ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มเป้าหมายมีอายุเฉลี่ย 16 ปี ช่วงอายุระหว่าง 15-17 ปี มีร้อยละ 74.9 ขับขี่รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 85.40 ประสบการณ์ขับขี่มานาน 3-4 ปี ร้อยละ 37.56 เคยประสบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 79.87 ขนาดรถจักรยานยนต์ที่ใช้ 100 ซีซี ร้อยละ 37.31 ในจำนวนนี้ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 69.56 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 87.69 ผลการเปรียบเทียบคะแนนความรู้ ความเข้าใจ และทัศนคติ พบว่า ความรู้ด้านกฎหมายในกลุ่มนักเรียนแต่ละสถาบันมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ($P < 0.01$) การจัดอบรมสามารถเพิ่มความรู้ ความเข้าใจให้แก่ นักเรียน ได้อย่างชัดเจน



ประเสริฐ กระจ่างวงษ์ และคณะ (2534) ได้ศึกษาเรื่อง "พฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุผู้ป่วยจรรยาในโรงพยาบาลมะเร็ง" มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจรรยาของผู้ป่วยที่มารักษาที่โรงพยาบาลมะเร็ง โดยการทำการศึกษาย้อนหลัง โดยรวบรวมข้อมูลจากรายงานการรักษา บัตรตรวจโรค และรายงานนิติเวชผู้ป่วยทุกรายที่ได้รับบาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุในเขตจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งมาทำการตรวจรักษาที่โรงพยาบาลมะเร็ง อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี ตั้งแต่ 1 มกราคม 2533 ถึง 31 ธันวาคม 2533 มีจำนวนทั้งสิ้น 408 คน พบว่า เป็นผู้ป่วยอุบัติเหตุจรรยามากที่สุดคือจำนวน 286 คน โดยเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในช่วงอายุ 10-40 ปี ปัจจัยสำคัญที่พบร่วมกับผู้ป่วยอุบัติเหตุจรรยาได้แก่ การดื่มสุรา การเกิดอุบัติเหตุซ้ำ และประวัติการเกิดอุบัติเหตุในครอบครัว

โรงพยาบาลพหลพลพยุหเสนา (2534) ศึกษาเรื่อง "ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการประสบอุบัติเหตุการจราจรในเขตเมืองของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ อันได้แก่ ปัจจัยด้านลักษณะทางประชากร ภาวะสุขภาพ สภาพของสิ่งแวดล้อม สภาพของยานพาหนะ และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์" การศึกษานี้ใช้วิธีสัมภาษณ์ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์จำนวน 489 ราย แยกเป็นผู้ขับขีที่ประสบอุบัติเหตุจำนวน 196 ราย เป็นกลุ่มผู้ป่วยในและผู้ป่วยนอกที่เข้ารับการตรวจรักษาที่โรงพยาบาลพหลพลพยุหเสนา ส่วนกลุ่มผู้ขับขีที่ไม่ประสบอุบัติเหตุจะเป็นผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เข้ามาในโรงพยาบาลด้วยเหตุผลอื่น ในช่วงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2533 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2533 ผลการวิจัยพบว่า มีความสัมพันธ์ระหว่างอายุ ระดับการศึกษากับการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขีที่มีอายุอยู่ในช่วงวัยรุ่น (12-20 ปี) และการศึกษาระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า มีโอกาสประสบอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขีที่อายุมากกว่า 20 ปี ระดับการศึกษาสูงกว่าประถมศึกษา ($P < 0.05$) และมีความสัมพันธ์ระหว่างการประกอบอาชีพรายได้และเขตที่อยู่อาศัยกับการเกิดอุบัติเหตุ คือ ผู้ขับขีที่ไม่ได้ประกอบอาชีพหรือไม่มีรายได้จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ประกอบอาชีพและมีรายได้สูงกว่า 2000 บาท/เดือน ($p < 0.05$) นอกจากนี้ผู้ขับขีที่ประสบอุบัติเหตุมีความเชื่อว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องของเคราะห์กรรมสูงกว่าผู้ขับขีที่ไม่ประสบอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านยานพาหนะและพฤติกรรมการขับขี พบว่า ปัจจัยสภาพการมีใบอนุญาตขับขีมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ($P < 0.05$)

สมจินดา ชุ่มพูนท (2535) ทำการวิจัยเรื่อง "การศึกษาถึงอุบัติเหตุจักรยานยนต์และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ณ โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์" โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษา

ครั้งนี้ เพื่อศึกษาอัตราการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ จักรยานยนต์ที่หน่วยฉุกเฉิน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ ปีพ.ศ. 2534 เก็บข้อมูลจากผู้ป่วยใหม่ที่ประสบอุบัติเหตุจักรยานยนต์ทุกรายระหว่างเดือนตุลาคม ถึง เดือนธันวาคม โดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์และการบันทึกในบัตรตรวจโรคผู้ป่วยนอก จำนวน 399 ราย พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์สูงสุด เดือนธันวาคม ร้อยละ 30.21 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ พบมากในเพศชาย อายุระหว่าง 18-22 ปี มีอาชีพรับจ้างประกอบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะเวลา 1-3 ปี สภาพร่างกายปกติ และไม่ได้สวมหมวกนิรภัย รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมีอายุการใช้งานน้อยกว่า 2 ปี สภาพรถสมบูรณ์ ไม่มีการตัดแปลงอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด คือ ขาและเท้า บาดเจ็บเล็กน้อย

ประเทือง ราชบุรีศิริ (2535) ศึกษาเรื่อง "ความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติตน ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตตำบลหนองขาม อำเภอบางบาล จังหวัดร้อยเอ็ด" โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาเป็น เจ้าของหรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บ่อยที่สุดในครัวเรือน จำนวน 224 คน พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ มีอายุอยู่ในช่วง 20-24 ปี และ 35-39 ปี เป็นเพศชาย มีความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลางได้รับทราบเรื่องเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุส่วนใหญ่ จากวิทยุ โทรทัศน์

ไพรัช พันธุ์อุดม (2535) ศึกษาเรื่อง "ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ในอำเภอลานสกา จังหวัดนครศรีธรรมราช" มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรจักรยานยนต์ พบว่า อุบัติหารรถจักรยานยนต์เกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิงในอัตราส่วน 2.1:1 ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ 16-30 ปี (ร้อยละ 54.5) พบในคนโสดมากที่สุด การบาดเจ็บพบบริเวณขามากที่สุดลักษณะอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่ รถจักรยานยนต์คว่ำหรือล้มเอง ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่จะมีประสบการณ์การขับขี่รถ 25 ปี และจะขับขี่คนเดียว พบว่า ผู้ขับขี่มากกว่ามีใบอนุญาตและไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าสวมหมวกนิรภัย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องของต่างประเทศ

วิน (Winn, 1985) ได้ศึกษาเรื่อง "วิธีวิเคราะห์สัณฐานภาพสายตาการมองเห็นในสภาพการณ์จำลองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มผู้ขับขี่หน้าใหม่ กลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกหัด และกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์" (An Experimental Analysis of Static Visual Acuity of Novice, Trained, and Experienced Motorcyclists During Simulated Motorcycle Operation) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบสัณฐานภาพในการมองเห็นและทักษะในการขับขี่ ระหว่างกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ กลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกหัด และกลุ่มผู้ขับขี่หน้าใหม่ กับกลุ่มควบคุม ซึ่งได้แก่ ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในการศึกษาถึงการทดลองครั้งนี้ ได้กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นกลุ่มทดลอง จากอาสาสมัครที่มีใบอนุญาต ในการขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ซึ่งแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ กลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกหัด และกลุ่มผู้ขับขี่ใหม่ ส่วนกลุ่มควบคุม ได้แก่ กลุ่มผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การทดลอง ทดสอบสายตาการมองเห็นและทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์บนคันบังคับที่มีสถานการณ์จำลอง และมีการบันทึกด้วยกล้องทาคิสมิโศป ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์กับกลุ่มผู้ขับขี่หน้าใหม่ และกลุ่มควบคุม มีสายตาในการมองเห็น และทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ แต่กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์กับกลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกหัดมีสายตาในการมองเห็นและทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

ไทเร้ท และคณะ (Tirat, et al., 1987) ได้ศึกษาถึงเรื่อง "ผลกระทบ สาเหตุและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของผู้ที่เข้ามารับการรักษาที่โรงพยาบาลทั้งของรัฐ และเอกชนที่เมืองควิทเท่น ประเทศฝรั่งเศส" (Incidence, Causes and Severity in Aquitaine, France: A Community - Based Study of Hospital Admission and Deaths) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสาเหตุ ความรุนแรง และผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างได้แก่ผู้ที่เข้ามารับการรักษาที่โรงพยาบาลทั้งของรัฐและเอกชนที่เมืองควิทเท่น ประเทศฝรั่งเศส ในระยะเวลา 1 ปี (พ.ศ. 2529) พบว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุของการได้รับอุบัติเหตุ รองจากพลัดตกหกล้ม และเป็นสาเหตุของการตายอันดับ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับ การตายจากอุบัติเหตุอื่นๆ อายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 15-24 ปีเพศชายเกิดมากกว่าเพศหญิง

ดี คิคโกและโมเบิร์ก (De Gicco and Moberg , 1987)

ได้ศึกษาเรื่อง "ความปลอดภัยทางจราจรและความคิดเห็น ของผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18 ถึง 20 ปี" (Traffic safety and connotativg meaning of 18 to 22 year old drivers) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจปัญหาความปลอดภัยทางจราจรและเพื่อแก้ปัญหาของผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยระหว่าง 18 ถึง 22 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถสูง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยนี้มี 2 ส่วน ส่วนที่หนึ่งจะเป็นเครื่องมือที่ใช้วัดพฤติกรรมในการขับขี่รถ และอีกส่วนหนึ่งจะเป็นแบบประเมินทัศนคติของผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกลุ่มนี้ การวิจัยนี้กลุ่มตัวอย่างจะเป็นกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยระหว่าง 18 ถึง 22 ปี ที่อยู่ใน 9 เมืองของประเทศสหรัฐอเมริกา และ 2 เมือง ของประเทศแคนาดา ที่เป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 2 และ 4 ของมหาวิทยาลัย ทหารคนว่างงานและนักศึกษาที่เรียนอยู่ตามศูนย์ฝึกอบรมในช่วงหยุดเทอม โดยการสุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบระดับชั้น และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ t-test ไคส์แควร์ และวิเคราะห์ความแปรปรวน ผลการวิจัยพบว่ามีปัญหาในด้านความปลอดภัยทางจราจรมากในกลุ่มประชากรที่มีอายุน้อย ซึ่งมีพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยง ทัศนคติในเรื่องการป้องกันเกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรของเพศหญิงจะแตกต่างกับเพศชาย เพศหญิงจะมีการป้องกันเกี่ยวข้องกับปัญหาทางจราจรมากกว่าเพศชายและยังพบว่าผู้ที่มีพฤติกรรมกวดขันที่ปลอดภัยนั้นจะมีทัศนคติทางบวกในเรื่องความปลอดภัยทางจราจรสูง

ไฟฟ์ และคณะ (Fife, et al., 1988) ศึกษาถึงเรื่อง "สถิติและสาเหตุของการบาดเจ็บจำแนกตามอายุและเพศในรัฐ โอไฮโอ ประเทศสหรัฐอเมริกา" (Northeastern Ohio Trauma Study : Injury Rates by Age, Sex, and Cause) มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ โดยทำการศึกษาผู้ป่วยที่เข้ามารับการรักษาที่แผนกอุบัติเหตุ จำนวน 41 แห่ง ในรัฐ โอไฮโอ ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรจะเกิดในกลุ่มอายุ 15-24 ปี มากที่สุด เพศชายมากกว่าเพศหญิง และอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายที่สูงเป็นอันดับหนึ่ง เมื่อเปรียบเทียบกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ

พอทวิน และคณะ (Potvin, et al., 1988) ทำการศึกษาเรื่อง "โปรแกรมการฝึกอบรมการขับขี่ที่ปลอดภัยในกลุ่มเด็กวัยรุ่นในรัฐ Quebec" (Mandatory Driver Training and Safety : The Quebec Experience) โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงประสิทธิผลของโปรแกรมการฝึกอบรมการขับขี่ในกลุ่มเด็กวัยรุ่นในรัฐ Quebec ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยใช้รูปแบบการเรียนรู้จากบทเรียนในชั้นเรียน 30 ชั่วโมง และฝึก

การขับขึ้นถนนที่ปลอดภัย 8 ถึง 10 ชั่วโมง ทำการทดลอง 2 กลุ่ม กลุ่มทดลองเป็นกลุ่มที่ได้ รับประทานขับขึ้นเป็นครั้งแรกตามกฎหมายอายุ 18-25 ปี กลุ่มเปรียบเทียบเป็นกลุ่มผู้ขับที่อายุ 16-17 ปี ผลการทดลองหลังจากการอบรม 1 ปี พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่ม เปรียบเทียบสูงกว่ากลุ่มทดลองและพบว่าเพศหญิงอายุต่ำกว่า 18 ปี มีอัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 20 ในขณะที่หญิงอายุสูงกว่า 18 ปี มีอัตราการได้รับอุบัติเหตุลดลง

จากรายงานการวิจัยในประเทศไทยที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ แสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุของจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ช่วงอายุที่ เกิดมักเกิดกับผู้ขับที่วัยรุ่นที่มีอายุอยู่ระหว่าง 15-30 ปี ผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลมี อัตราการบาดเจ็บสูงกว่าผู้ขับที่นอกเขตเทศบาล ต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บนอกเขต เทศบาลพบว่า รุนแรงกว่าในเขตเทศบาล สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เนื่องมาจากผู้ ขับที่เร็วเกินอัตราที่กำหนด ผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับที่รถจักรยานยนต์ และไม่สวมหมวกนิรภัย พยาธิสภาพเกิดบริเวณศีรษะมากที่สุด รองลงมาคือ ขาและแขน ปัจจัยสำคัญ ที่พบร่วมกับผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ การดื่มสุรา การเกิดอุบัติเหตุซ้ำ และ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุในรอบครัว การศึกษาความคิดเห็นในการขับที่รถจักรยานยนต์ ระหว่างผู้เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมี นัยสำคัญที่ระดับ .05 ความรู้ ที่ทัศนคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุพบว่าส่วนใหญ่ อยู่ในระดับปานกลาง ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการ จราจร พบว่า ความรู้ มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการ จราจรที่ระดับ 0.01 และยังพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักรยานยนต์ มีความเชื่อว่า อุบัติเหตุ เป็นเรื่องของเคราะห์กรรมสูงกว่าผู้ขับที่ที่ไม่ประสบอุบัติเหตุ และปัจจัยสภาพการมีใบ อนุญาตขับที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

จากรายงานวิจัยต่างประเทศที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับที่รถจักร ยานยนต์แสดงให้เห็นว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของประชากร เพศชาย เกิดมากกว่าเพศหญิงในช่วงอายุ 15-24 ปี มักเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งในกลุ่มผู้เคยประสบอุบัติเหตุ วันที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ วันศุกร์ และพบว่า ผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีประสบการณ์กับกลุ่ม ผู้ขับที่ใหม่สาวยตาในการมองเห็นและทักษะในการขับที่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ และพบว่าโปรแกรมการฝึกอบรมการขับที่สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้

ผลจากงานวิจัยทั้งในและต่างประเทศ แสดงให้เห็นว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับสาเหตุการตายของประเทศอื่นและอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิง และพบมากในช่วงอายุ 15-30 ปี ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลมีอัตราบาดเจ็บสูงกว่าผู้ขับขี่นอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พยาธิสภาพส่วนใหญ่จะเกิดบริเวณศีรษะมากที่สุด รองลงมาคือ ขาและแขนปัจจัยสำคัญที่พบร่วมกับผู้ปวยอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ การดื่มสุรา การเกิดอุบัติเหตุซ้ำ และประวัติการเกิดอุบัติเหตุในครอบครัว

เนื่องจากงานวิจัยทั้งใน และต่างประเทศที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นส่วนใหญ่จะเป็นการศึกษาถึงสาเหตุ ปัจจัย กลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งยังไม่มีผู้วิจัยในเรื่องเกี่ยวกับความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มประชากรที่เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ทำการวิจัยในเรื่อง การศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดชลบุรี เพื่อเป็นประโยชน์ในการวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย