

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาอุบัติเหตุจากรยานยนต์ และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ณ โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ ระหว่างเดือน ตุลาคม ถึงเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2534 มีจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่ จักรยานยนต์ จำนวน 399 ราย โดยสามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 4 หมวด ใหญ่ๆ คือ

หมวดที่ 1 ข้อมูลพื้นฐาน

หมวดที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากรยานยนต์

2.1 ปัจจัยด้านผู้ขับขี่จักรยานยนต์

2.2 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์

2.3 ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

หมวดที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรยานยนต์

หมวดที่ 4 ทดสอบความแตกต่างทางสถิติระหว่างปัจจัยต่างๆ

หมวดที่ 1: ข้อมูลพื้นฐาน

1.1 สัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์

จากการศึกษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ ในช่วงระหว่างเดือน ตุลาคม ถึง เดือนธันวาคม 2534 พบว่า มีผู้บาดเจ็บจำนวน 399 คน นำมาจำแนกแบ่งออกตามเดือนที่เกิดอุบัติเหตุได้ดังตารางที่ 4.1 ซึ่งเมื่อนำมาคิดสัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าเดือนที่มีสัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์มากที่สุด คือ เดือนธันวาคม เท่ากับ ร้อยละ 30.21

ตารางที่ 4.1 แสดงสัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามรายเดือน

อุบัติเหตุ เดือน	จักรยานยนต์ (ราย)	ยานพาหนะ (ราย)	สัดส่วนของการเกิด อุบัติเหตุ (ร้อยละ)
ตุลาคม	124	468	26.50
พฤศจิกายน	115	412	27.91
ธันวาคม	161	533	30.21
รวม	399	1413	28.24

1.2 เพศ

จากการศึกษา พบว่า เพศชายได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ มากกว่าเพศหญิง อย่างชัดเจน อัตราส่วน เพศชาย ต่อ เพศหญิง เท่ากับ 39 : 1 (ดังตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
ชาย	389	97.5
หญิง	10	2.5
รวม	399	100.0

1.3 อายุ

จากการศึกษา ผู้วิจัยได้แบ่งเป็นช่วงอายุ โดยแบ่งเป็นช่วงอายุละ 5 ปี โดยใช้อายุ 18 ปี เป็นเกณฑ์ตั้งต้น เนื่องจาก การทำใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ ผู้ขับจะกระทำได้เมื่ออายุครบ 18 ปีบริบูรณ์ จากการศึกษา พบว่า ผู้ขับที่อายุ 18-22 ปี ประสบอุบัติเหตุสูงสุด ร้อยละ 31.3 รองลงมาได้แก่ ช่วงอายุ 23-27 ปี ร้อยละ 26.6 และพบน้อยสุดในช่วงอายุ 53-57 ปี ร้อยละ 0.5 นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุอายุน้อยกว่า 18 ปี ร้อยละ 14.8* (ดังตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามช่วงอายุ (5 ปี)

ช่วงอายุ(ปี)	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
18-22	125	31.3
23-27	106	26.6
28-32	58	14.5
33-37	25	6.3
38-42	16	4.0
43-47	3	0.8
48-52	5	1.2
53-57	2	0.5
รวม	340	85.2

$$\bar{X} = 24.55 \quad S.D. = 7.40$$

*ช่วงอายุ 13-17 ปี พบจำนวน 59 ราย (ร้อยละ 14.8)

1.4 สถานภาพสมรส

อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในผู้บาดเจ็บที่เป็นโสดร้อยละ 69.4 รองลงมา คือ สมรสและ
หม้าย หย่าร้าง ร้อยละ 30.1 และ 0.5 ตามลำดับ(ดังตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากรยานยนต์จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
โสด	277	69.4
สมรส	120	30.1
หม้าย, หย่าร้าง	2	0.5
รวม	399	100.0

1.5 อาชีพ

อาชีพที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ สูงสุด ได้แก่ อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 69.4 รองลงมาคือ อาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 11.5 ผู้วิจัยได้แยกอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างออกจากอาชีพรับจ้างทั่วไป เนื่องจากปัจจุบันความจำเป็นในการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น รองลงมา คือ นักเรียน-นักศึกษา ค้าขาย ช่างราชการ-รัฐวิสาหกิจ และผู้ที่ยังไม่มีงานทำ ตามลำดับ (ดังตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามลักษณะอาชีพ

อาชีพ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
รับจ้าง	277	69.4
จักรยานยนต์รับจ้าง	46	11.5
นักเรียน-นักศึกษา	25	6.3
ค้าขาย	24	6.0
ช่างราชการ-รัฐวิสาหกิจ	18	4.5
ไม่ได้ทำงาน	9	2.3
รวม	399	100.0

1.6 รายได้

ผู้วิจัยได้ทำการแบ่งระดับรายได้ออกเป็น 7 ระดับ (ตารางที่ 4.6) จากการศึกษาพบว่า เป็นผู้รับที่ไม่มีรายได้ 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 8 ของจำนวนผู้รับทั้งหมด ผู้รับที่มีรายได้อยู่ในช่วง 2501-3500 บาท พบสูงสุดร้อยละ 37.6 รองลงมา คือ รายได้ 3501-4500 บาท ร้อยละ 18

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามรายได้

รายได้(บาท)	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
< 1500	16	4.0
1500-2500	47	11.8
2501-3500	138	34.6
3501-4500	66	16.5
4501-5500	34	8.5
5501-6500	35	8.8
> 6500	31	7.8
ไม่มีรายได้	32	8.0
รวม	399	100.0

ผู้รับที่จักรยานยนต์มีรายได้ต่ำสุด 200 บาท และสูงสุด 30,000 บาท โดยมีรายได้เฉลี่ย(\bar{x}) เท่ากับ 4144 บาท (S.D. = 2964)

1.7 ระยะเวลาอยู่ในกรม.

จากการศึกษา พบว่า เป็นผู้ขับขี่ที่ไม่ได้อยู่ในกรม. จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.3 เมื่อนำเฉพาะผู้ขับขี่ที่อยู่ในกรม. มาวิเคราะห์ จะพบว่า เป็นผู้อาศัยอยู่ในกรม. ในช่วงระยะเวลา 1-5 ปี ร้อยละ 31 รองลงมา ระยะเวลา 6-10 ปี 16-20 ปี และมากกว่า 25 ปี ร้อยละ 16.9 15.6 และ 11.5 ตามลำดับ(ดังตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากรยานยนต์ส่วนบุคคลตามระยะเวลาอยู่ในกรม.

ระยะเวลา(ปี)	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
< 1	25	6.4
1-5	121	30.3
6-10	66	16.5
11-15	35	8.8
16-20	61	15.6
21-25	37	9.5
> 25	45	11.5
รวม	399	100.0

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ อาศัยอยู่ในกรม. ในช่วงระยะเวลา ตั้งแต่ 1 เดือน ถึง 56 ปี โดยมีระยะเวลาอาศัยอยู่ในกรม.เฉลี่ย (\bar{x}) เท่ากับ 12 ปี (S.D. = 10)

1.8 ผู้นำส่งโรงพยาบาล

จากการศึกษา พบว่า ผู้บาดเจ็บที่มารับการรักษาพยาบาล มีผู้นำส่งที่เป็นญาติ-เพื่อน สูงสุด ร้อยละ 46.6 รองลงมาคือ ผู้บาดเจ็บมาเอง ร้อยละ 27.1 เจ้าหน้าที่มูลนิธินำส่ง ร้อยละ 12 (ดังตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จมน้ำแยกตามผู้นำส่งโรงพยาบาล

ผู้นำส่งร.พ.	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
ญาติ-เพื่อน	186	46.6
มาเอง	108	27.1
เจ้าหน้าที่มูลนิธิ	48	12.0
คูกรณี	24	6.0
พลเมืองดี	16	4.0
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	10	2.5
เจ้าหน้าที่พยาบาล	6	1.5
อื่นๆ	1	0.3
รวม	399	100.0

1.9 ตารางห้องที่ทราบเรื่อง

จากการศึกษา พบว่า เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น มีตารางห้องที่ทราบเรื่อง เพียงร้อยละ 42.4 เท่านั้น อาจเนื่องจากยังไม่มีการแจ้งความชวชนหรือยอมความกันได้ (ดังตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามตารางห้องที่ทราบเรื่อง

ตารางทราบเรื่อง	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
ทราบ	169	42.4
ไม่ทราบ	230	57.6
รวม	399	100.0

1.10 การทำประกัน

ผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์ มีการทำประกันภัยไว้เพียงร้อยละ 23.6(ดังตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามการทำประกันภัย

การทำประกัน	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
ทำ	94	23.6
ไม่ทำ	305	76.4
รวม	399	100.0

หมวดที่ 2: ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์

2.1 ปัจจัยด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

2.1.1 ระยะเวลาของการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด มีระยะเวลาในการขับขี่ 1-3 ปี ร้อยละ 42.4 รองลงมาคือ ระยะเวลาขับขี่ 4-6 ปี ร้อยละ 25.8 และพบว่าระยะเวลาขับขี่ 7-9 ปี เกิดอุบัติเหตุน้อยสุด ร้อยละ 8.5 (ดังตารางที่ 4.11)

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามระยะเวลาขับขี่

ระยะเวลาขับขี่(ปี)	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	38	9.5
1-3 ปี	169	42.4
4-6 ปี	103	25.8
7-9 ปี	34	8.5
มากกว่า 9 ปี	55	13.8
รวม	399	100.0

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ มีระยะเวลาในการขับขี่ ตั้งแต่ 1 เดือน ถึง 10 ปี โดยมีระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ย(median) เท่ากับ 3 ปี (S.D. = 4)

2.1.2 การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และระยะเวลาที่ได้รับ

ผู้ที่ไม่มียานยนต์ขับขี่ มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 24.6 ในขณะที่ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่แล้วเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 75.4 (ตารางที่ 4.12) อุบัติเหตุเกิดสูงสุดในผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว 1-3 ปี (ร้อยละ 57.1) น้อยสุด ในกลุ่มที่มีใบอนุญาตขับขี่มานาน 7-9 ปี (ร้อยละ 6.0) (ตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์ จำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
มี	301	75.4
ไม่มี	98	24.6
รวม	399	100.0

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์ จำแนกตามระยะเวลาที่ได้รับใบ
 ขับขี่รถจักรยานยนต์

ระยะเวลาที่ได้รับใบ ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปี)	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	40	13.3
1-3 ปี	172	57.1
4-6 ปี	44	14.6
7-9 ปี	18	6.0
มากกว่า 9 ปี	27	9.0
รวม	399	100.0

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ได้รับใบอนุญาตขับขี่ระยะเวลาตั้งแต่ 1 เดือนถึง 20 ปี
 โดยมีระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่เฉลี่ย (median) เท่ากับ 2 ปี (S.D.= 4)

2.1.3 ความเป็นเจ้าของ

อุบัติเหตุจักรยานยนต์ เกิดในผู้ที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ร้อยละ 60.7 และเกิดในขณะขับที่รถจักรยานยนต์ไม่ใช่ของตนเองเพียง ร้อยละ 39.3 (ดังตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามความเป็นเจ้าของ

ความเป็นเจ้าของ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
เป็น	242	60.7
ไม่เป็น	157	39.3
รวม	399	100.0

2.1.4 ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจากรยานยนต์ในอดีต

กว่า ร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ให้ประวัติ เคยประสบอุบัติเหตุจากรยานยนต์ในอดีต (ดังตารางที่ 4.15)

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากรยานยนต์ จำแนกตามประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากรยานยนต์ในอดีต

ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากรยานยนต์ในอดีต	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
เคย	226	56.6
ไม่เคย	173	43.4
รวม	399	100.0

จำนวนผู้ที่มีประวัติเคยประสบอุบัติเหตุจากรยานยนต์ในอดีตทั้ง 226 คน ส่วนมากเกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย (ร้อยละ 92) ซึ่งในจำนวนนี้เกิด 1-3 ครั้ง มากที่สุด (ดูตารางที่ 4.16) ส่วนผู้ที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรง 36 ราย(ร้อยละ 8) ให้ประวัติว่า เคยเกิดอุบัติเหตุเพียงครั้งเดียว มากที่สุด (ร้อยละ 75) (ดูตารางที่ 4.17)

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุเล็กน้อยจากจักรยานยนต์ จำแนกตามจำนวน ครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ

จำนวน(ครั้ง) ของการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1 - 3	175	84.1
4 - 6	21	10.1
7 - 9	4	1.9
> 9	8	3.8
รวม	208	100.0

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุรุนแรงจากจักรยานยนต์ จำแนกตามจำนวน ครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ

จำนวน(ครั้ง) ของการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1	27	75.0
2	8	22.2
3	1	2.8
รวม	36	100.0

2.1.5 ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์

อุบัติเหตุจักรยานยนต์ เกิดขณะไม่มีผู้โดยสารร่วมด้วยถึง ร้อยละ 64.9 ที่มีผู้โดยสารร่วมด้วย ร้อยละ 35.1 (ตารางที่ 4.18)

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์ จำแนกตามการมีผู้โดยสารร่วมด้วย

มีผู้โดยสารร่วมด้วย	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
มี	140	35.1
ไม่มี	259	64.9
รวม	399	100.0

ในจำนวนรถจักรยานยนต์ที่มีผู้โดยสารร่วมด้วย พบว่า มีจำนวนผู้โดยสาร 1 คน ร้อยละ 83.6 รองลงมาคือ ผู้โดยสาร 2 คน ร้อยละ 14.3 ผู้โดยสาร 3 คน ร้อยละ 2.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.19)

ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามจำนวนผู้โดยสาร

ผู้โดยสาร(ราย)	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1	117	83.6
2	20	14.3
3	3	2.1
รวม	399	100.0

2.1.6 การบรรทุกสิ่งของ

จากการศึกษา พบว่า รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้บรรทุกสิ่งของ เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 94.5 ส่วนรถจักรยานยนต์ที่บรรทุกของเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 5.5 (ดังตารางที่ 4.20)

ตารางที่ 4.20 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามการบรรทุกสิ่งของ

การบรรทุกของ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
บรรทุก	22	5.5
ไม่บรรทุก	377	94.5
รวม	399	100.0

2.1.7 การสวมหมวกนิรภัย

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 399 ราย ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 83.5 และมีผู้สวมหมวกนิรภัย เพียงร้อยละ 16.5 (ดังตารางที่ 4.21)

ตารางที่ 4.21 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
สวม	66	16.5
ไม่สวม	333	83.5
รวม	399	100.0

2.1.8 สภาพร่างกายก่อนเกิดเหตุ

ผู้ที่มีสภาพร่างกายไม่ปกติ (อ่อนเพลีย เมาสุรา ป่วย และรับประทานยาแก้หวัด) แล้วเกิดอุบัติเหตุ พบถึงร้อยละ 35 ซึ่งในจำนวนนี้ การเมาสุราเป็นสาเหตุที่พบมากที่สุด (ตารางที่ 4.22)

ตารางที่ 4.22 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามสภาพร่างกาย

สภาพร่างกาย	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
ปกติ	259	64.9
ไม่ปกติ	140	35.1
-อ่อนเพลีย	9	2.3
-เมาสุรา	127	31.8
-ป่วย	2	0.5
-รับประทานยาหวัด	2	0.5
รวม	399	100.0

2.2 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์

2.2.1 ยี่ห้อรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (ร้อยละ 37.2) เป็นรถจักรยานยนต์ยี่ห้อฮอนด้า รองลงมาได้แก่ ยามาฮา ร้อยละ 30.4 ซูซูกิ ร้อยละ 17.5 คาวาซากิ ร้อยละ 13.4 เวสป้า ร้อยละ 1.5 (ดังตารางที่ 4.23)

ตารางที่ 4.23 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามยี่ห้อรถจักรยานยนต์

ยี่ห้อ	จำนวน(คัน)	ร้อยละ
ฮอนด้า	147	37.2
ยามาฮา	120	30.4
ซูซูกิ	69	17.5
คาวาซากิ	53	13.4
เวสป้า	6	1.5
รวม	395	100.0

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ จำนวน 4 ราย ไม่ทราบยี่ห้อรถจักรยานยนต์ เนื่องจากไม่ใช่วรถจักรยานยนต์ของตนเอง คิดเป็น ร้อยละ 1 ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั้งหมด

2.2.2 อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมีอายุการใช้งาน ตั้งแต่ 1 เดือน ถึง 30 ปี จำนวน 336 คัน และไม่ทราบอายุการใช้งาน 63 คัน (ร้อยละ 15.8) อายุการใช้งาน น้อยกว่า 2 ปี เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (ร้อยละ 62.5) รองลงมา มีอายุการใช้งาน 2-3 ปี ร้อยละ 23.8 และต่ำสุด มีอายุการใช้งาน 4-5 ปี ร้อยละ 6.5 (ดังตารางที่ 4.24)

ตารางที่ 4.24 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามอายุการใช้งาน

อายุการใช้งาน(ปี)	จำนวน(คัน)	ร้อยละ
< 2 ปี	210	62.5
2-3 ปี	80	23.8
4-5 ปี	22	6.5
> 6 ปี	24	7.1
รวม	399	100.0

รถจักรยานยนต์ มีอายุการใช้งานต่ำสุด 1 เดือน และสูงสุด 30 ปี มีอายุการใช้งานเฉลี่ย (median) เท่ากับ 1 ปี

2.2.3 สภาพรถจักรยานยนต์ก่อนเกิดอุบัติเหตุ

สภาพของรถจักรยานยนต์ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ร้อยละ 96 มีเพียงร้อยละ 4 เท่านั้นที่อยู่ในสภาพบกพร่องเนื่องมาจาก ระบบไฟสัญญาณเสีย 11 ราย ระบบเบรคไม่ดี 3 รายและจากสภาพยาง เครื่องยนต์ ไม่มีกระจก อย่างละ 1 ราย (ดังตารางที่ 4.25)

ตารางที่ 4.25 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามสภาพรถจักรยานยนต์

สภาพจักรยานยนต์	จำนวน(คัน)	ร้อยละ
สมบูรณ์	383	96
บกพร่อง*	16	4
รวม	399	100

*สภาพบกพร่อง เนื่องจาก

สภาพยาง 1 คัน

เบรค 3 คัน

ไฟสัญญาณ 11 คัน

เครื่องยนต์ 1 คัน

ไม่มีกระจก 1 คัน

2.2.4 ขนาดเครื่องยนต์

จำนวนผู้ทราบขนาดเครื่องยนต์ 330 ราย พบว่า ขนาดเครื่องยนต์ 150 ซีซีเกิดอุบัติเหตุสูงสุด(ร้อยละ 26.7)* รองลงมาได้แก่ขนาด 110 ซีซี ร้อยละ 21.5** ขนาด 125 ซีซี ร้อยละ 10.9 ตามลำดับ และพบน้อยมากในขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 150ซีซี ขึ้นไป ร้อยละ 1.2 (ดังตารางที่ 4.26)

ตารางที่ 4.26 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามขนาดเครื่องยนต์

ขนาดเครื่องยนต์(ซีซี)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
80	17	5.2
90	3	0.9
100	43	13.0
105	22	6.7
110	71	21.5**
115	7	2.1
120	19	5.8
125	36	10.9
130	2	0.6
135	16	4.8
140	1	0.3
150	88	26.7*
> 150	5	1.5
ไม่ทราบ	69	missing
รวม	399	100.0

2.2.5 การตัดแปลงรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่มีการตัดแปลง พบสูงสุด (ร้อยละ 93.5) และมีการตัดแปลง เพียงร้อยละ 6.5 ซึ่งได้แก่ การตัดแปลงท่อไอเสีย เครื่องยนต์ Hand และ กระบอก เบาะนั่ง เป็นต้น (ดังตารางที่ 4.27 และ 4.28)

ตารางที่ 4.27 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามการตัดแปลง

การตัดแปลง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ตัดแปลง	25	6.3
ไม่มี	359	90.0
รวม	384	100.0

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์จำนวน 15 ราย ไม่ทราบว่ามีการตัดแปลงรถจักรยานยนต์หรือไม่ เนื่องจากไม่ใช่รถจักรยานยนต์ของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 3.8 ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั้งหมด

ตารางที่ 4.28 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ที่มีการตัดแปลงรถจักรยานยนต์
จำแนกตามชนิดของการตัดแปลง

ชนิดการตัดแปลง	จำนวน(คัน)
ท่อไอเสีย	6
เครื่องยนต์	6
เปลี่ยนhandและกระจก	5
เบาะนั่ง	4
ล้อ	3
ไฟ	1
รวม	25

2.3 ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

2.3.1 วันที่เกิดเหตุ

วันหยุดราชการ (วันอาทิตย์และวันเสาร์) เป็นวันที่เกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์ มากที่สุด รองลงมาคือ วันอังคาร (ตารางที่ 4.29)

ตารางที่ 4.29 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามวันที่เกิดอุบัติเหตุ

วันที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
อาทิตย์	87	21.8
จันทร์	49	12.3
อังคาร	59	14.8
พุธ	40	10.0
พฤหัสบดี	49	12.3
ศุกร์	55	13.8
เสาร์	60	15.0
รวม	399	100.0

การทดสอบทางสถิติ $\chi^2 = 22.46$ $df = 6$ $p < 0.001$

เมื่อนำมาทดสอบทางสถิติ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์ในวันต่างๆ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ $\alpha = 0.001$

2.3.2 เวลาที่เกิดเหตุ

อุบัติเหตุมักเกิดขึ้นในเวลากลางคืน (21.00 - 03.00 น.) มากที่สุด (ตารางที่ 4.30)

ตารางที่ 4.30 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามเวลาที่เกิดเหตุ

ช่วงเวลา	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
00.01-03.00 น.	65	16.3
03.01-06.00 น.	28	7.0
06.01-09.00 น.	35	8.8
09.01-12.00 น.	36	9.0
12.01-15.00 น.	34	8.5
15.01-18.00 น.	57	14.3
18.01-21.00 น.	61	15.3
21.01-24.00 น.	83	20.8
รวม	399	100.0

การทดสอบทางสถิติ $\chi^2 = 52.9$ $df = 7$ $p < 0.001$

เมื่อนำมาทดสอบทางสถิติ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์ตามช่วงเวลาต่างๆ กัน แตกต่างต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ $\alpha = 0.001$ ช่วงเวลา 21.01-24.00 น. เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

2.3.3 ลักษณะผิวนอน

ลักษณะผิวนอนที่เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 84.7 เกิดบนผิวนอนที่เรียบ มีเพียงร้อยละ 15.3 ที่เกิดบนผิวนอนที่ขรุขระ (ตารางที่ 4.31)

ตารางที่ 4.31 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามลักษณะผิวนอน

ลักษณะผิวนอน	จำนวน(คน)	ร้อยละ
เรียบ	338	84.7
ขรุขระ	61	15.3
รวม	399	100.0

2.3.4 ประเภททาง

อุบัติเหตุเกิดในทางตรงสูงสุด (ร้อยละ 63.2) รองลงมา ได้แก่ ทางแยก ร้อยละ 22.5 ทางโค้ง-วงเวียน ร้อยละ 11.3 และสะพาน ร้อยละ 3 ตามลำดับ (ดังตารางที่ 4.32)

ตารางที่ 4.32 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากรยานยนต์จำแนกตามประเภททาง

ประเภททาง	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ทางตรง	252	63.2
ทางแยก	90	22.5
ทางโค้ง-สะพาน	45	11.3
สะพาน	12	3.0
รวม	399	100.0

2.3.5 ทศนวิสัย

จากการศึกษา พบว่า อุบัติเหตุเกิดในท้องถนนที่มีด ร้อยละ 61.7 และ
ท้องถนนที่สว่าง ร้อยละ 38.3 ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.33 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากรยานยนต์จำแนกตามทัศนวิสัย

ทัศนวิสัย	จำนวน(คน)
สว่าง	153(ร้อยละ 38.3)
-สว่างมองเห็นชัด	149
-มีหมอก คว้น ฝุ่น	2
-ฝนตก	2
มืด	246(ร้อยละ 61.7)
-ไม่มีไฟข้างทาง	56
-มีไฟข้างทาง	183
-มีหมอก คว้น ฝุ่น	3
-ฝนตก	4
รวม	399(ร้อยละ 100.0)

หมวดที่ 3: ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจักรยานยนต์

3.1 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

จากการศึกษา พบว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นร่วมกับยานพาหนะอื่นสูงสุดร้อยละ 61.9 รองลงมาได้แก่คว่าหรือล้มเอง ร้อยละ 30.8 ชนสิ่งไม่มีชีวิต ร้อยละ 4.3 ชนคน ร้อยละ 1.8 ชนสัตว์ ร้อยละ 1.0 และไม่ทราบสาเหตุ ร้อยละ 0.3 ตามลำดับ (ดังตารางที่ 4.34)

ตารางที่ 4.34 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1. ร่วมกับยานพาหนะอื่น	247	61.9
2. คว่าหรือล้มเอง	123	30.8
3. ชนสิ่งไม่มีชีวิต	17	4.3
4. ชนคน	7	1.8
5. ชนสัตว์	4	1.0
6. ไม่ทราบ	1	0.3
รวม	399	100.0

3.2 อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ

เมื่อพิจารณาอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ จะพบว่า ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เมื่อประสบอุบัติเหตุ มักจะได้รับบาดเจ็บพร้อมกันหลายแห่ง ไม่ใช่การบาดเจ็บแห่งใดแห่งหนึ่งเพียงแห่งเดียว จากการศึกษา พบว่าผู้บาดเจ็บได้รับบาดเจ็บอวัยวะ 3 แห่ง สูงสุด ร้อยละ 39.8 รองลงมาได้แก่ บาดเจ็บ 2 แห่ง ร้อยละ 30.6 และต่ำสุดได้รับบาดเจ็บ 1 แห่ง ร้อยละ 0.3 (ดังตารางที่ 4.35)

ตารางที่ 4.35 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามการบาดเจ็บ

การบาดเจ็บ(แห่ง)	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1	3	0.8
2	122	30.6
3	159	39.8
4	86	21.6
5	21	5.3
> 5	8	2.0
รวม	399	100.0

เมื่อนำการบาดเจ็บทุกแห่งมาแจกแจงอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ จะพบว่า มีจำนวนอวัยวะมากกว่าจำนวนผู้บาดเจ็บ และอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บสูงสุด คือ ขาและเท้า จำนวน 254 ราย รองลงมาได้แก่ แขนและมือ จำนวน 229 ราย ใบหน้า จำนวน 166 ราย ศีรษะ จำนวน 100 รายตามลำดับ และต่ำสุด คือ เขิงกราน จำนวน 4 ราย (ตารางที่ 4.36)

ตารางที่ 4.36 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์ จำแนกตามอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ

อวัยวะ	จำนวน(ราย)
ขา เท้า	254
แขน มือ	229
ใบหน้า	166
ศีรษะ	100
ทรวงอก	34
หลัง	17
ช่องท้อง	10
เชิงกราน	4

3.3 ลักษณะการบาดเจ็บ

เนื่องจากบาดแผลและลักษณะการบาดเจ็บ มีหลายแห่งบนร่างกายพร้อมๆกัน ดังนั้นจำนวนของบาดแผลและลักษณะการบาดเจ็บจึงมีมากกว่าจำนวนผู้บาดเจ็บ จากการศึกษา พบว่าบาดแผลชอกช้ำ ถลอก พบมากที่สุด จำนวน 359 ราย รองลงมาได้แก่บาดแผลฉีกขาดจำนวน 172 ราย กระตุกหัก 114 ราย บาดเจ็บทางสมอง 24 ราย ตามลำดับ (ดังตารางที่ 4.37)

ตารางที่ 4.37 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามลักษณะการบาดเจ็บ

ลักษณะการบาดเจ็บ	จำนวน(ราย)
บาดแผลชอกช้ำ ถลอก	359
บาดแผลฉีกขาดภายนอก	172
กระตุกหัก	114
บาดเจ็บทางสมอง	24
กะโหลกศีรษะแตก	11
บาดแผลภายใน	4
ข้อเคลื่อน	3
อื่นๆ	10

เมื่อนำเฉพาะผู้บาดเจ็บเนื่องจากกระดูกหัก มาแจกแจง จะพบว่า กระดูกหักบริเวณ นิ้วเท้า เท้า ขา สูงสุด จำนวน 63 ราย รองลงมาได้แก่ กระดูกนิ้วมือ แขนจำนวน 44 ราย ดังตารางที่ 4.38

ตารางที่ 4.38 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากรยานยนต์จำแนกตามชนิดของกระดูกหัก

ชนิดกระดูกหัก	จำนวน(ราย)
กระดูกนิ้วเท้า เท้า ขา	63
กระดูกนิ้วมือ มือ	44
กระดูกบริเวณใบหน้า	8
กระดูกซี่โครง	6
กระดูกเชิงกราน	2
กระดูกสันหลัง	1
อื่นๆ	6

3.4 ความรุนแรงของการบาดเจ็บ

จากการศึกษา พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุจักรยานยนต์ ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย สูงสุด ร้อยละ 61.2 รองลงมาได้แก่ บาดเจ็บปานกลาง ร้อยละ 26.8 บาดเจ็บมาก ร้อยละ 11.3 และบาดเจ็บวิกฤติ ร้อยละ 0.8 ตามลำดับ (ดังตารางที่ 4.39)

ตารางที่ 4.39 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจักรยานยนต์จำแนกตามความรุนแรง

ความรุนแรง	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
บาดเจ็บเล็กน้อย(AIS-1)	244	61.2
บาดเจ็บปานกลาง(AIS-2)	107	26.8
บาดเจ็บมาก(AIS-3)	45	11.3
บาดเจ็บวิกฤติ(AIS-5)	3	0.8
รวม	399	100.0

ตารางที่ 4.40 แสดงความแตกต่างระหว่างการสวมหมวกนิรภัยกับอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ

	สวมหมวก	ไม่สวมหมวก
ศีรษะและใบหน้า	14	198
อื่นๆ	52	135
การทดสอบทางสถิติ $\chi^2 = 32.36$ $df = 1$ $p < 0.01$		

3.5 ความแตกต่างระหว่างผู้สวมหมวกนิรภัยและไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ในด้าน

3.5.1 อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ

จากตารางที่ 4.40 เมื่อพิจารณาความแตกต่างระหว่างการสวมหมวกนิรภัย กับ อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ พบว่า ผู้ขับขี่ ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยได้รับบาดเจ็บที่บริเวณ ศีรษะและ ใบหน้า เกือบร้อยละ 60 ของผู้ขับขี่ทั้งหมดที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย และร้อยละ 27 ของผู้ขับขี่ ที่สวมหมวกนิรภัยได้รับบาดเจ็บบริเวณ ศีรษะและใบหน้า

จากการทดสอบทางสถิติ พบว่า ความแตกต่างระหว่างการสวมหมวกนิรภัย กับ อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ ก่อให้เกิดความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.01

ตารางที่ 4.41 แสดงความแตกต่างระหว่างการสวมหมวกกับลักษณะการบาดเจ็บที่ศีรษะ

	สวมหมวก	ไม่สวมหมวก
กะโหลกศีรษะแตก	0	11
บาดเจ็บทางสมอง	3	21
เลือดออกในสมอง	0	3
การทดสอบทางสถิติ	$\chi^2 = 0.69$ df = 2 p > 0.05	

3.5.2 ลักษณะการบาดเจ็บ

จากตารางที่ 4.41 เมื่อพิจารณาความแตกต่างระหว่างการสวมหมวกนิรภัย กับ ลักษณะการบาดเจ็บที่ศีรษะ พบว่า ไม่พบการบาดเจ็บเลือดออกในสมอง และกะโหลกศีรษะแตก ในผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยเลย

จากการทดสอบทางสถิติ พบว่า ไม่มีความแตกต่างระหว่างการสวมหมวกนิรภัย กับ ลักษณะการบาดเจ็บ

ตารางที่ 4.42 แสดงความแตกต่างระหว่างการสวมหมวกนิรภัย กับความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะและใบหน้า

	สวมหมวก	ไม่สวมหมวก
บาดเจ็บเล็กน้อย	10	145
บาดเจ็บปานกลาง	4	41
บาดเจ็บมากไม่ถึงชีวิต	0	9
บาดเจ็บวิกฤติ	0	3

การทดสอบทางสถิติ $\chi^2 = 0.6$ $df = 3$ $p > 0.05$

3.5.3 ความรุนแรงของการบาดเจ็บ

จากตารางที่ 4.42 เมื่อพิจารณาความแตกต่างระหว่างการสวมหมวกนิรภัยกับความรุนแรงของการบาดเจ็บ พบว่า ผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บมากและบาดเจ็บวิกฤติเลย ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยได้รับบาดเจ็บมากและบาดเจ็บวิกฤติคิดเป็น เกือบร้อยละ 6 ของผู้บาดเจ็บที่ศีรษะและใบหน้าทั้งหมด

จากการทดสอบทางสถิติ พบว่า ไม่มีความแตกต่างระหว่างการสวมหมวกนิรภัยกับความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะและใบหน้า

หมวดที่ 4: ทดสอบความแตกต่างทางสถิติระหว่าง ความรุนแรงกับปัจจัยต่างๆ
 ตารางที่ 4.43 แสดงความแตกต่างระหว่างความรุนแรงของการบาดเจ็บกับเพศ

ความรุนแรง	เพศ (N = 399 ราย)	
	ชาย (ร้อยละ)	หญิง (ร้อยละ)
เล็กน้อย	61.4	50.0
ปานกลาง	26.5	40.0
มาก	11.3	10.0
วิกฤติ	0.8	0.0
รวม	100.0	100.0

การทดสอบทางสถิติ $\chi^2 = 0.965$ $df = 3$ $p > 0.05$

4.1 ความรุนแรงกับเพศ

จากตารางที่ 4.43 พบว่า เพศหญิง ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยและปานกลาง ร้อยละ 90 เพศชายได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยและปานกลาง ร้อยละ 87.9 จากการทดสอบทางสถิติพบว่า ความรุนแรงและเพศ ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ

ตารางที่ 4.44 แสดงความแตกต่างระหว่างความรุนแรงกับระยะเวลาข้อขี้

ความรุนแรง	ระยะเวลาข้อขี้(ปี)(N = 399 ราย)				
	< 1 (ร้อยละ)	1-3 (ร้อยละ)	4-6 (ร้อยละ)	7-9 (ร้อยละ)	> 9 (ร้อยละ)
เล็กน้อย	52.6	62.7	64.1	38.2	70.9
ปานกลาง	34.2	28.4	22.3	38.2	18.2
มาก	10.5	7.7	13.6	23.5	10.9
วิกฤติ	2.6	1.2	0	0	0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

การทดสอบทางสถิติ $\chi^2 = 19.94$ $df = 12$ $p > 0.05$

4.2 ความรุนแรงกับระยะเวลาข้อขี้

จากตารางที่ 4.44 พบว่า ผู้ข้อขี้ที่มีระยะเวลาข้อขี้มากกว่า 9 ปี ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ร้อยละ 70.9 และไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บวิกฤติ ในผู้ที่มีระยะเวลาข้อขี้น้อยกว่า 1 ปี พบว่ามีผู้บาดเจ็บวิกฤติ ร้อยละ 2.6 เมื่อนำมาทดสอบทางสถิติพบว่าไม่มี ความแตกต่างระหว่างความรุนแรงกับระยะเวลาข้อขี้

ตารางที่ 4.45 แสดงความแตกต่างระหว่างความรุนแรงกับสภาพร่างกาย

ความรุนแรง	สภาพร่างกาย (N = 399 ราย)	
	ปกติ (ร้อยละ)	ไม่ปกติ (ร้อยละ)
เล็กน้อย	66.0	52.1
ปานกลาง	23.9	32.1
มาก	9.3	15.0
วิกฤติ	0.8	0.7
รวม	100.0	100.0

การทดสอบทางสถิติ $\chi^2 = 7.79$ $df = 3$ $p > 0.05$

4.3 ความรุนแรงกับสภาพร่างกาย

จากตารางที่ 4.45 พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีสภาพร่างกายปกติก่อนเกิดเหตุ ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ร้อยละ 66 และปานกลาง ร้อยละ 23.9 ส่วนผู้ขับขี่ที่มีสภาพร่างกายไม่ปกติ ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ร้อยละ 52.1 และบาดเจ็บปานกลาง ร้อยละ 32.1 เมื่อนำมาทดสอบทางสถิติ พบว่า ไม่มีความแตกต่างระหว่างความรุนแรงของการบาดเจ็บกับสภาพร่างกาย

ตารางที่ 4.46 แสดงความแตกต่างระหว่างความรุนแรงกับสภาพรถจักรยานยนต์

ความรุนแรง	สภาพรถจักรยานยนต์ (N=399 คัน)	
	สมบูรณ์ (ร้อยละ)	บกพร่อง (ร้อยละ)
เล็กน้อย	61.6	50.0
ปานกลาง	26.4	37.5
มาก	11.2	12.5
วิกฤติ	0.8	0.0
รวม	100.0	100.0

การทดสอบทางสถิติ $\chi^2 = 1.20$ $df = 3$ $p > 0.05$

4.4 ความรุนแรงกับสภาพรถจักรยานยนต์

จากตารางที่ 4.46 พบว่า สภาพรถจักรยานยนต์ที่สมบูรณ์ เกิดอุบัติเหตุบาดเจ็บเล็กน้อย ร้อยละ 61.6 และสภาพรถจักรยานยนต์บกพร่องเกิดอุบัติเหตุบาดเจ็บเล็กน้อยร้อยละ 50 เมื่อนำมาทดสอบทางสถิติ พบว่า ไม่มีความแตกต่างระหว่างความรุนแรง กับ สภาพรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.47 แสดงความแตกต่างระหว่างความรุนแรงกับวันที่เกิดอุบัติเหตุ

วันที่เกิด อุบัติเหตุ	ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ (N= 399 ราย)			
	เล็กน้อย (ร้อยละ)	ปานกลาง (ร้อยละ)	มาก (ร้อยละ)	วิกฤติ (ร้อยละ)
อาทิตย์	59.8	24.1	14.9	1.1
จันทร์	69.4	22.4	8.2	0.0
อังคาร	76.3	10.2	13.6	0.0
พุธ	50.0	42.5	5.0	2.5
พฤหัสบดี	55.1	34.7	8.2	2.0
ศุกร์	70.9	21.8	7.3	0.0
เสาร์	45.0	38.3	16.7	0.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

การทดสอบทางสถิติ $\chi^2 = 32.70$ $df = 18$ $p < 0.05$

4.5 ความรุนแรงกับวันที่เกิดอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 4.47 พบว่าผู้บาดเจ็บวิกฤติพบในวันพุธ พฤหัสบดี และอาทิตย์ ผู้บาดเจ็บมาก พบมากในวันอาทิตย์และเสาร์ เมื่อนำมาทดสอบทางสถิติ พบว่า ความแตกต่างระหว่างวันที่เกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดความแตกต่างของความรุนแรงของการบาดเจ็บ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.47 แสดงความแตกต่างระหว่างความรุนแรงกับเวลาที่เกิดเหตุ

เวลาที่เกิดเหตุ	ความรุนแรงของอุบัติเหตุ (N= 399 ราย)			
	เล็กน้อย (ร้อยละ)	ปานกลาง (ร้อยละ)	มาก (ร้อยละ)	วิกฤติ (ร้อยละ)
00.01-06.00 น.	22.1	28.0	20.0	0.0
06.01-12.00 น.	21.7	13.1	8.9	0.0
12.01-18.00 น.	23.0	21.5	26.7	0.0
18.01-24.00 น.	33.2	37.4	44.4	100.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

การทดสอบทางสถิติ $\chi^2 = 14.01$ $df = 9$ $p > 0.05$

4.6 ความรุนแรงกับเวลาที่เกิดเหตุ

จากตารางที่ 4.47 พบว่า ช่วงเวลา 18.01-24.00 น. เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และมีความรุนแรงชั้นวิกฤติมากที่สุดด้วย เมื่อนำมาทดสอบทางสถิติ พบว่า ไม่มีความแตกต่างระหว่างความรุนแรงกับเวลาที่เกิดเหตุ

สรุป ความแตกต่างทางสถิติระหว่างความรุนแรง (เล็กน้อย ปานกลาง มาก วิฤติ)
กับ ปัจจัยต่างๆ

ตารางที่ 4.48 แสดงสรุปความแตกต่างระหว่างความรุนแรงของการบาดเจ็บกับปัจจัยต่างๆ

ปัจจัยต่างๆ	χ^2	df	p-value	การแปลผล
1. เพศ	0.96	3	> 0.05	ไม่มีนัยสำคัญ
2. ระยะเวลาขับขี่	19.94	12	> 0.05	ไม่มีนัยสำคัญ
3. สภาพร่างกาย	7.79	3	> 0.05	ไม่มีนัยสำคัญ
4. สภาพรถจักรยานยนต์	1.20	3	> 0.05	ไม่มีนัยสำคัญ
5. วันที่เกิดอุบัติเหตุ	32.70	18	< 0.05	มีนัยสำคัญ
6. เวลาที่เกิดเหตุ	14.01	9	> 0.05	ไม่มีนัยสำคัญ