



รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์
Weekly Epidemiological Surveillance Report, Thailand

ปีที่ 45 ฉบับที่ 30 : 8 สิงหาคม 2557

Volume 45 Number 30 : August 8, 2014

สำนักโรคติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข / Bureau of Epidemiology, Department of Disease Control, Ministry of Public Health



แรงจูงใจที่จะเข้าร่วมหลักสูตรการขับขี่ของผู้เริ่มต้นขับขี่รถจักรยานยนต์ Motivation to attend motorcycle training course for beginning rider

✉ natthakhan@gmail.com

ณัฐกานต์ ไวยเนตร, ปกรณ์ อนิวัตกุลชัย, Takashi Sigama

ปัจจุบันในประเทศไทย มีจักรยานยนต์จำนวนมากกว่า 10 ล้านคัน และตามสถิติของกรมการขนส่งทางบกพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนมากที่สุดในประเทศไทย จึงทำให้อุบัติเหตุที่มีรถจักรยานยนต์เกี่ยวข้องด้วยมีจำนวนมากที่สุดเช่นเดียวกัน จากข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติในปี พ.ศ. 2551 มีรายงานจำนวนอุบัติเหตุที่มีรถจักรยานยนต์เกี่ยวข้องด้วยมากถึงร้อยละ 39.2 ของอุบัติเหตุทั้งหมด โดยกลุ่มอายุที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด คือ กลุ่มอายุ 10 - 19 ปีและ 20 - 29 ปี ตามสถิติของกระทรวงสาธารณสุข

มีรายงานการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่อายุระหว่าง 15 - 22 ปี พบผู้ขับขี่ที่ได้รับการฝึกฝนจากโรงเรียนสอนขับขี่หรือผู้ฝึกที่มีความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด ในขณะที่กลุ่มที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ กลุ่มที่เรียนรู้การขับขี่จากเพื่อน และเรียนรู้ด้วยตัวเองเป็นลำดับรองลงมา นอกจากนี้ การศึกษาของอดิพร อิงค์สาธิต และคณะ ที่ได้ศึกษาทางระบาดวิทยาแบบเฝ้าระวัง (Cohort Study) ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านหลักสูตรการอบรมการขับขี่ 15 ชั่วโมงใน 5 วัน ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ที่ผ่านหลักสูตรการอบรมจะมีการเกิดอุบัติเหตุลดลงถึงร้อยละ 30 ซึ่งผลการศึกษาก็สอดคล้องกับการศึกษาในต่างประเทศ

ที่ระบุว่า ผู้ขับขี่ที่ผ่านหลักสูตรการอบรมการขับขี่จะมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลง

อย่างไรก็ตาม จากการเปรียบเทียบสถิติการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรการขับขี่รถจักรยานยนต์เบื้องต้นและหลักสูตรเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จากศูนย์ฝึกอบรมของบริษัท A.P. Honda ในช่วงระยะเวลา 20 ปี (ปี พ.ศ. 2532 - 2551) ที่ผ่านมา พบว่า มีผู้ขับขี่เพียงแค่ร้อยละ 10.53 เท่านั้นจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมดกว่า 17 ล้านคนที่ได้รับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยแยกเป็นผู้ที่ผ่านหลักสูตรการขับขี่เบื้องต้น (อบรมภาคทฤษฎี 2 ชั่วโมงและภาค ปฏิบัติ 4 ชั่วโมง) ร้อยละ 10.5 และ สำหรับผู้ที่ผ่านหลักสูตรเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่ (อบรมภาคทฤษฎี 5 ชั่วโมงและภาคปฏิบัติ 10 ชั่วโมง) เพียงร้อยละ 0.03

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ แล้ว ถือได้ว่าจำนวนผู้ขับขี่ที่ผ่านหลักสูตรการอบรมของประเทศไทยนั้นมีจำนวนน้อยมากๆ ตัวอย่างเช่น ในประเทศญี่ปุ่น ผู้ขับขี่มากกว่าร้อยละ 90 จะผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนการขับขี่ก่อนเข้ารับใบอนุญาตขับขี่ โดยได้ทำการศึกษาถึงแรงจูงใจที่จะเข้าเรียนรู้ทักษะการขับขี่ของผู้เริ่มต้นขับขี่รถจักรยานยนต์จากโรงเรียนสอนขับขี่ โดยดำเนินการสำรวจและสอบถามข้อมูลและเหตุผลจากผู้ขับขี่ 2 กลุ่ม คือ ผู้ขับขี่ที่เข้า



◆ แรงจูงใจที่จะเข้าร่วมหลักสูตรการขับขี่ของผู้เริ่มต้นขับขี่รถจักรยานยนต์	465
◆ สรุปการตรวจข่าวการระบาดของโรคในรอบสัปดาห์ที่ 30 ระหว่างวันที่ 27 กรกฎาคม - 2 สิงหาคม 2557	469
◆ ข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ที่ 30 ระหว่างวันที่ 27 กรกฎาคม - 2 สิงหาคม 2557	472
◆ ข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาจากบัตรรายงาน 506 ประจำเดือนกรกฎาคม 2557	477

วัตถุประสงค์ในการจัดทำ

รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์

1. เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของข้อมูลรายงานเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา ได้ตรวจสอบและแก้ไขให้ถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
2. เพื่อวิเคราะห์และรายงานสถานการณ์โรคที่เป็นปัจจุบัน ทั้งใน และต่างประเทศ
3. เพื่อเป็นสื่อกลางในการนำเสนอผลการสอบสวนโรค หรืองานศึกษาวิจัยที่สำคัญและเป็นปัจจุบัน
4. เพื่อเผยแพร่ความรู้ ตลอดจนแนวทางการดำเนินงานทางระบาดวิทยาและสาธารณสุข

คณะที่ปรึกษา

นายแพทย์สุชาติ เจตนเสน นายแพทย์ประยูร กุมาตล
นายแพทย์ธวัช ฉายนีย์อิน นายแพทย์ประเสริฐ ทองเจริญ
นายแพทย์ดำนวน อังชุตักดิ์ นายสัตวแพทย์ประวิทย์ ชุมเกษียร
นายองอาจ เจริญสุข

หัวหน้ากองบรรณาธิการ : นายแพทย์ธนรักษ์ พลิพัฒน์

บรรณาธิการประจำฉบับ : บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์

บรรณาธิการวิชาการ : ณัฐกานต์ ไวยเนตร

นายแพทย์จักรรัฐ พิทยาวงศ์อานนท์

กองบรรณาธิการ

บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์ พงษ์ศิริ วัฒนาศุภกิจต์ สิริลักษณ์ รั้งมีวงศ์

ฝ่ายข้อมูล

สมาน สุขุมภูรจันท์ ศติธวัช มาแฉเดือน พัชรี ศรีหมอก
สมเจตน์ ตั้งเจริญศิลป์

ฝ่ายจัดส่ง : พิรยา คล้ายพ้อแดง สวัสดิ์ สว่างชม

ฝ่ายศิลป์ : บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์

สื่ออิเล็กทรอนิกส์ : บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์ พิรยา คล้ายพ้อแดง

แนวทางการเฝ้าระวังผู้ป่วยติดเชื้อโคโรน่า สายพันธุ์ใหม่ 2012

- แนวทางการเฝ้าระวังผู้ป่วยติดเชื้อโคโรน่า สายพันธุ์ใหม่ 2012
- แนวทางการเก็บและการนำส่งตัวอย่างผู้ป่วยหรือผู้ที่สงสัยติดเชื้อไวรัสโคโรน่า สายพันธุ์ใหม่ 2012
- แบบส่งตัวอย่างเพื่อตรวจวินิจฉัยผู้ป่วยสงสัยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรน่า สายพันธุ์ใหม่ 2012
- แบบแจ้งผู้ป่วยกลุ่มอาการคล้ายไข้หวัดใหญ่ (ILI) ในข่ายเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (AI-1)
- แบบรายงาน/สอบสวนโรคติดเชื้อระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง สงสัยไข้หวัดใหญ่/ไข้หวัดนก/ปอดอักเสบรุนแรงหรือเสียชีวิตไม่ทราบสาเหตุ (SARI AI 1,2)

สามารถดาวน์โหลดแนวทางการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา
www.boe.moph.go.th ในกรณีพบผู้ป่วยสงสัย แจ้งภายใน 24 ชั่วโมง ที่โทรศัพท์:
02-5901793 หรือ 02-5901795 โทรสาร 02-5918579 หรือ Email:
outbreak@health.moph.go.th หรือ บันทึกข้อมูลในฐานข้อมูลการเฝ้าระวังผู้ป่วยติดเชื้อระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง SARI ทางเว็บไซต์

ส่งบทความ ข้อคิดเห็น หรือพบความคลาดเคลื่อนของข้อมูล

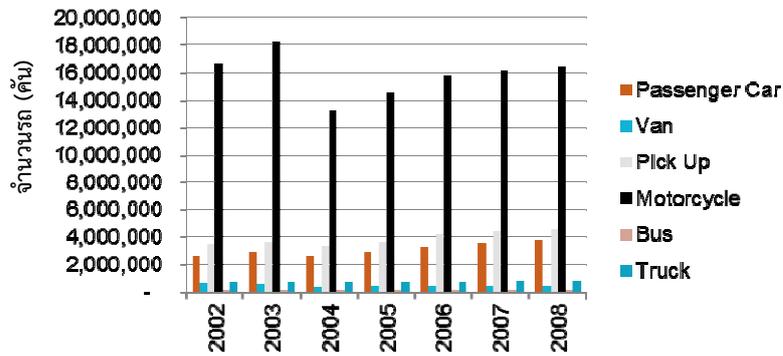
กรุณาแจ้งมายังกลุ่มจัดการความรู้และเผยแพร่วิชาการ สำนักระบาดวิทยา
E-mail: panda_tid@hotmail.com หรือ weekly.wesr@gmail.com

รับใบอนุญาตขับขี่ผ่านการสอบโดยตรงกับสำนักงานขนส่งทางบก และผู้ขับขี่ที่เข้าอบรมหลักสูตรเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่จากศูนย์ฝึกอบรมของบริษัท A.P. Honda เพื่อเสนอแนวทางในการเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่ที่ผ่านการอบรมหลักสูตรการขับขี่จากโรงเรียนสอนการขับขี่ให้มากขึ้น

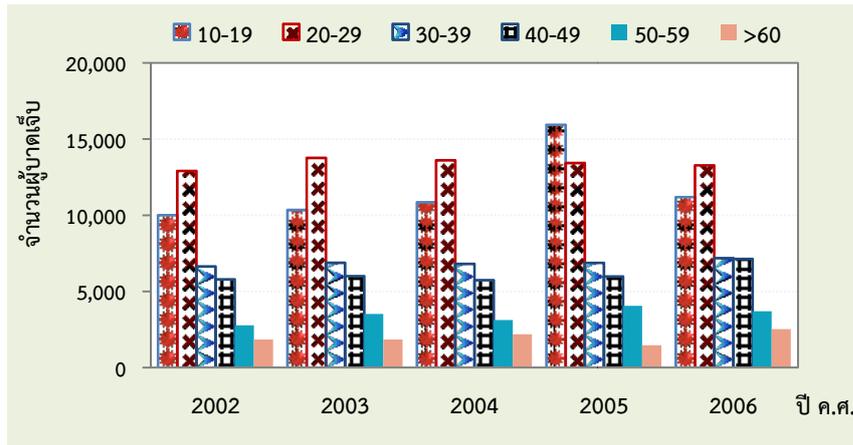
ผลการสำรวจผู้ขับขี่ที่เข้ารับใบอนุญาตขับขี่โดยการสอบตรงกับสำนักงานขนส่งทางบก พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เริ่มฝึกหัดขับขี่เมื่ออายุน้อยกว่า 15 ปี (ร้อยละ 76) ครั้งหนึ่งของผู้ขับขี่ทั้งหมดฝึกการขับขี่กับผู้ปกครอง และมีผู้ฝึกฝนด้วยตัวเองร้อยละ 36 ส่วนสถานที่ที่ผู้ขับขี่เลือกใช้ในการฝึกฝน ผลสำรวจพบว่า ร้อยละ 68 ของผู้ขับขี่ทั้งหมด ฝึกฝนการขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนจริง

ผู้ถูกสำรวจที่มาขอรับใบอนุญาตที่สำนักงานขนส่งทางบก ส่วนใหญ่มาดำเนินการเป็นครั้งแรก (ร้อยละ 86) เมื่อสอบถามถึงสาเหตุที่มาเข้ารับการทดสอบที่สำนักงานขนส่งทางบกโดยตรง พบว่า สาเหตุหลัก คือ “ไม่สะดวกที่จะไปโรงเรียนสอนขับขี่” (ร้อยละ 24) โดยเหตุผลรองลงมา คือ “ไม่ทราบว่ามีที่ไหนสอนฝึกฝนจากโรงเรียนสอนการขับขี่แล้ว ไม่ต้องเข้าทดสอบภาคปฏิบัติที่สำนักงานขนส่งอีก” ตามด้วยเหตุผลที่ว่า “ไม่อยากจะจ่ายเงินเพื่อเรียน” ในขณะที่อีกร้อยละ 14 ของผู้ถูกสอบถามให้เหตุผลว่า “เนื่องจากการทดสอบของสำนักงานขนส่งทางบกง่าย” ในส่วนของการสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการออกกฎหมาย “ให้ผู้ขับขี่ทุกคนต้องเข้ารับการอบรมจากโรงเรียนสอนขับขี่” นั้นพบว่า ผู้ขับขี่ ร้อยละ 48 เห็นด้วยกับกฎหมายนี้ นอกจากนี้ ผู้ถูกสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าระยะเวลาการอบรมของสำนักงานขนส่งทางบก ความยาก-ง่ายของการทดสอบแบบข้อเขียน และความยาก-ง่ายของการทดสอบภาคปฏิบัติ มีความเหมาะสมแล้ว

ส่วนผลการสำรวจผู้ขับขี่ที่เข้าอบรมหลักสูตรเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่จากศูนย์ฝึกอบรมของบริษัท A.P. Honda ก็พบว่าส่วนใหญ่แล้วเริ่มฝึกฝนการขับขี่ตั้งแต่อายุต่ำกว่า 15 ปี (ร้อยละ 50) และใช้ถนนจริงในการฝึกการขับขี่ (ร้อยละ 66) เช่นเดียวกับผลสำรวจผู้ขับขี่ที่สำนักงานขนส่งทางบก อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่ที่เห็นว่าการเข้าฝึกอบรมการขับขี่ที่โรงเรียนสอนขับขี่จะช่วยพัฒนาทักษะการขับขี่ให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น เท่ากับร้อยละ 86 และ ผู้ถูกสอบถามร้อยละ 80 จากทั้งหมด ระบุว่าค่าใช้จ่ายการเข้าอบรม (500 บาท) ถือว่าเหมาะสมแล้ว ในขณะที่ผู้ถูกสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่า ระยะเวลาในการอบรมจำนวน 2 วัน มีความเหมาะสมแล้ว เช่นเดียวกันกับหลักสูตรการอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติที่มีความเหมาะสมแล้ว ไม่ง่ายหรือยากเกินไป อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่บางส่วน (ร้อยละ 24) มีความคิดเห็นว่าระยะเวลาการอบรม 2 วันนานเกินไป



รูปที่ 1 จำนวนรถที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่ง จำแนกตามชนิดของรถ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - 2551



แหล่งข้อมูล: 32 โรงพยาบาลเครือข่ายบาดเจ็บ

รูปที่ 2 จำนวนผู้บาดเจ็บจากการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ จำแนกตามกลุ่มอายุ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - 2549

สรุปและอภิปรายผล

จากผลการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า ส่วนใหญ่ผู้เริ่มต้นขับขี่รถจักรยานยนต์ เริ่มฝึกฝนการขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุต่ำกว่า 15 ปี ซึ่งมาตรการทางกฎหมายที่เข้มงวดจะช่วยตรวจตราและควบคุมผู้ขับขี่ ไม่ให้ขับขี่ที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ได้ ในขณะที่ผลการสำรวจส่วนใหญ่พบว่า ผู้ขับขี่จะเรียนรู้การขับขี่จากพ่อแม่ หรือ เรียนรู้ด้วยตัวเอง ซึ่งอาจเป็นการเรียนรู้ในสิ่งที่ไม่ถูกต้องได้ โรงเรียนสอนการขับขี่ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานหลักสูตรการฝึกอบรมจะช่วยให้ผู้ขับขี่ได้รับการฝึกอบรมการขับขี่ที่ถูกต้องตามหลักความปลอดภัยและมีสถานที่ที่ปลอดภัยในการฝึกฝน

อย่างไรก็ตาม สาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เลือกที่จะเข้ารับการฝึกอบรมจากโรงเรียนสอนการขับขี่ ก็คือ ความไม่สะดวกในการไปโรงเรียนสอนการขับขี่ ดังนั้น ควรมีการจัดเตรียมโรงเรียนสำหรับสอนการขับขี่หรือสนามฝึกซ้อมการขับขี่อย่างน้อยหนึ่งแห่งต่อหนึ่งชุมชน เพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่ที่ต้องการการอบรมที่ได้มาตรฐาน

ข้อเสนอมาตรการนโยบายอย่างเป็นระบบ

การพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติของสำนักงานขนส่งให้มีความยากมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วยเนื้อหาที่จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้รถใช้ถนน จะเป็นการจูงใจให้ผู้ที่จะเข้าขอรับใบอนุญาตขับขี่ เลือกที่จะเข้ารับการฝึกที่โรงเรียนสอนการขับขี่ เนื่องจากจะได้ไม่ต้องเข้ารับการทดสอบที่สำนักงานขนส่งอีกครั้ง นอกจากนี้ควรทำความเข้าใจผู้ขับขี่ที่เข้ารับการฝึกที่โรงเรียนสอนการขับขี่ในเรื่องระยะเวลาการฝึกอบรมว่า จำนวนการฝึกอบรมที่นานจะช่วยพัฒนาทักษะการขับขี่ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ขับขี่เอง

การดำเนินการควบคุมกันไปหลาย ๆ ด้านทั้งเพิ่มความเข้มงวดในมาตรการทางกฎหมาย เพิ่มจำนวนโรงเรียนสอนการขับขี่ที่ได้รับการรับรอง ปรับปรุงกระบวนการทดสอบของสำนักงานขนส่ง รวมถึงทำความเข้าใจกับผู้ขับขี่ให้เข้าใจในตัวหลักสูตรการอบรมที่โรงเรียนสอนการขับขี่ว่ามีประโยชน์มากเพียงใด จะทำให้จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนของประเทศไทยที่ผ่านการฝึกฝนการขับขี่จากโรงเรียนสอนการขับขี่ที่ได้มาตรฐานมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นได้



เอกสารอ้างอิง

1. Aberg L, Larsen L, Glad A and Beilinson L. Observed vehicle speed and drivers' perceived speed of others. *Applied Psychology: An International Review* 1997;46:287-302.
2. Ajzen I. The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 1991;50:179-211.
3. Arnett J, Irwin CE, Halpern-Felsher BL. Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention* 2002;8:ii17-23.
4. Arnett J, Offer D, Fine MA. Reckless driving in adolescence: "State" and "trait" factors. *Accident Analysis and Prevention* 1997; 29:57-63.
5. Carlson WL, Klein D. Familial vs institutional socialization of the young traffic offender. *Journal of Safety Research* 1970;2:13-25.
6. Carroll AM, Houghton SJ, Durkin K, Hattie J. *Adolescent Reputations and Risk: Developmental Trajectories to Delinquency*. New York: Springer; 2009.
7. Doherty ST, Andrey JC, MacGregor C. The situational risks of young drivers: the influence of passengers, time of day, and day of week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention* 1998;30:45-52.
8. Driving Standards Agency. *DSA Competencies: Instructors* (Internet). 2003 [cited 2008 August 8]. Available from: <http://www.dsa.gov.uk/forms>.
9. D'Silva MU, Palmgreen P. Individual differences and context: factors mediating recall of anti-drug public service announcements. *Health Communication* 2007;21:65-71.
10. Durkin K, Jeffery L. The salience of the uniform in young children's perception of police status. *Legal and Criminal Psychology* 2000;5:47-55.
11. Durkin MS, Laraque D, Lubman I, Barlow B. Epidemiology and prevention of traffic injuries to urban children and adolescents. *Pediatrics* 1999;103(6):e74.
12. Eigsti I-M, Zayas V, Mischel W, Shoda Y, Ayduk O, Dadlani MB, Davidson MC, Aber JL, Casey BJ. Predicting cognitive control from preschool to late adolescence and young adulthood. *Psychological Science* 2006;17(6):478-84.
13. Elliott MA. *The Attitudes and Behavior of Adolescent Road Users: An Application of the Theory of Planned*, 2004.