

ความชุกของนักศึกษาปริญญาตรี มหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ

กรรณิกา โชคสันติสุข¹, กฤษดา วันดี¹, ธารธร ตุงคะสมิต¹, นรินทร์ พลายละหาร¹, ปอลิน จันจ้อย¹, พรพจน์ สารทอง¹, นฤมล สีนสุพรรณ², สมพงษ์ ศรีแสนปาง²

¹นักศึกษาระดับชั้นปีที่ 5 กองเวชศาสตร์ชุมชน ²ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

Prevalence of Undergraduate Students of Khon Kaen University, who Used Mobile Phone While Driving

Gunniga Chokesuntisuk¹, Kidsada Vundee¹, Tharathon Tungkasamit¹, Narin Plylaharn¹, Porlin Juntjuet¹, Pornpot Sarntong¹, Narumon Sinsupan², Sompong Srisanpang²

¹5th years medical students ²Department of Community Medicine, Faculty of Medicine, Khon Kaen University.

หลักการและเหตุผล: การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะเป็นปัจจัยเสี่ยงอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุการบาดเจ็บที่สำคัญของนักศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น

วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาความชุก ลักษณะการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ และความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะของนักศึกษาปริญญาตรี มหาวิทยาลัยขอนแก่น

รูปแบบการศึกษา: การศึกษาเชิงพรรณนา (descriptive study)

สถานที่ทำการวิจัย: มหาวิทยาลัยขอนแก่น

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง: นักศึกษาระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ลงทะเบียนเรียนในการศึกษาภาคต้น ปีการศึกษา 2549 จำนวน 14,995 คน โดยกลุ่มตัวอย่างจำนวน 385 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบระบบ (systematic sampling)

เครื่องมือ: แบบสอบถามชนิดตอบเอง ซึ่งพัฒนาโดยคณะผู้ทำการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล: หลังเก็บรวบรวมข้อมูล และประมวลผลข้อมูลแล้วใช้สถิติเชิงพรรณนา ในการวิเคราะห์ และนำเสนอ ร้อยละ ความถี่ ช่วงเชื่อมั่น 95% มัชฐาน และพิสัยควอไทล์

ผลการวิจัย: พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามกลับจำนวน 320 คน (ร้อยละ 83.1) เพศชาย 98 คน (ร้อยละ 30.6) เพศหญิง 222 คน (ร้อยละ 69.4) ค่าเฉลี่ยของอายุ 20 ± 2 ปี กลุ่มตัวอย่าง เป็นนักศึกษาจากทุกคณะ มีนักศึกษาที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่

Background: The in-vehicle use of mobile phone is rapidly increasing. It may lead to the traffic accidents and injuries which are the important public health problems in Thailand and Khon Kaen University (KKU).

Objectives: To study the prevalence, pattern and attitude of using mobile phone while driving among undergraduate students of Khon Kaen University.

Design: Descriptive study

Setting: Khon Kaen University.

Population and samples: 385 undergraduate students who registered in the first semester of 2006 academic year were randomly selected from the total of 14,995 students by systematic sampling.

Tool: Self-administered questionnaire.

Analysis: Data analysis was accomplished by using descriptive statistics such as frequency, percentage, 95% CI, median and interquartile range.

Results: The prevalence of using mobile phone while driving of KKU. undergraduate students was 76.3% (95%CI: 71.1%, 80.7%) or 90.0% of samples that using mobile phone and can drive or ride the vehicles and 70.0% of samples had used in the past year (95% CI: 64.6%, 74.9%). Most of them used the mobile phone for talking (99.2%). 67.2% of users group used hand-free for talking. 4.1% of users were used to have the traffic accident while

ขณะขับขี่ยานพาหนะจำนวน 244 คน (ร้อยละ 76.3) (95% CI: 71.1%, 80.7%) โดยส่วนใหญ่ใช้เพื่อรับสาย 242 คน (ร้อยละ 99.2) และมีการใช้อุปกรณ์เสริมเพื่อสนทนาจำนวน 164 คน (ร้อยละ 67.2) ในกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีผู้เคยประสบอุบัติเหตุจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจำนวน 10 ราย (ร้อยละ 4.1) (95% CI: 2.1%, 7.6%) นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 262 คน (ร้อยละ 89.1) มีความเห็นว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะมีผลให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง

สรุปผลการวิจัย: นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ แม้จะมีความเห็นว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะมีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง

using the mobile phone while driving or riding (95% CI: 2.1%, 7.6%). 89.1% of samples think that using the mobile phone while driving or riding was decrease ability of driving performance.

Conclusion: Most of undergraduate students of Khon Kaen University still use mobile phone while driving or riding although they think that behavior was decreased ability of driving or riding performance, thus target groups for intervention efforts against using the mobile phone while driving are suggested.

Key words : Prevalence, Mobile phone, Undergraduate students, Khon Kaen University

ศรีนครินทร์เวชสาร 2550; 22(2): 147-53 • Srinagarind Med J 2007; 22(2): 147-53

บทนำ

อุบัติเหตุทางจราจร เป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ของประชากรไทยในปัจจุบัน โดยข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2547 แสดงให้เห็นว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางจราจรถึง 12,365 ราย ซึ่งเป็นสาเหตุการเสียชีวิตในอันดับ 6 ของประเทศไทย โดยส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการขาดความระมัดระวังและความประมาทในการขับขี่ยานพาหนะโดยมีแนวโน้มจะมีอุบัติการณ์เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากในปัจจุบันการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในประเทศไทยได้เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วและมีการขยายตัวของผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่มากในกลุ่มนักศึกษา จึงทำให้เกิดพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น และเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการขับขี่ยานพาหนะอย่างไม่ระมัดระวังและประมาท รวมทั้งมีผลต่อสมรรถภาพของผู้ขับขี่ไม่ว่าจะใช้อุปกรณ์เสริมช่วยโทรศัพท์ (hand-free) หรือไม่ก็ตาม โดยจากการศึกษาของ McEvoy และคณะ¹ ในปี ค.ศ. 2005 พบว่าผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรเพิ่มขึ้น 4 เท่า (Adjusted Odds ratio 4.1, 95% CI: 2.2%, 7.7%) นอกจากนี้การศึกษาของ Strayer และคณะ² ในปี ค.ศ. 2006 ยังพบว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะมีอุบัติการณ์การเกิดอุบัติเหตุเทียบเท่ากับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จากการศึกษาวิจัยของวันจักร พงษ์สมัครไทย และคณะ³ ในปีพ.ศ.2545 พบว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างหนึ่งโดยมีนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นที่มีพฤติกรรมเสี่ยงนี้ถึงร้อยละ 39.1 และการศึกษา

ของอภิศักดิ์ กุลสุวรรณ และคณะ⁴ ในปี พ.ศ. 2547 พบว่าในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลายมีการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ร้อยละ 50.6 ซึ่งในจำนวนนี้มีผู้ที่คิดว่าประสิทธิภาพการขับขี่ของตนเอง ลดลงมีถึงร้อยละ 82.3 และเคยเกิดอุบัติเหตุจากการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ถึงร้อยละ 4.6 นอกจากนี้งานวิจัยของณัฐกร หอมทรัพย์⁵ ในปี พ.ศ. 2546 พบว่า การใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรีมีผลลดทอนสมรรถภาพการขับขี่รถยนต์ และจากการสำรวจความคิดเห็นพบว่าส่วนใหญ่คิดว่าการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถเป็นสิ่งที่ไม่ปลอดภัย

คณะผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงความชุกของการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นว่ามีมากน้อยเพียงใด และความคิดเห็นว่าพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะนั้น ส่งผลให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลงได้อย่างไร เพื่อนำไปสู่แนวทางในการลดปัญหาอุบัติเหตุทางจราจรในอนาคตต่อไป

ระเบียบวิธีวิจัย

รูปแบบงานวิจัยเป็นการศึกษาเชิงพรรณนา ประชากรศึกษาคือนักศึกษาระดับปริญญาตรีภาคปกติของมหาวิทยาลัยขอนแก่นลงทะเบียนเรียนในภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2549 จำนวน 14,995 คน โดยนำรายชื่อนักศึกษาในแต่ละชั้นปีที่ผ่านมาเกณฑ์เข้ามาเรียงตามรหัสประจำตัวนักศึกษา แล้วสุ่มเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบระบบ ได้กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 385 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามชนิดตอบเอง ถามข้อมูลการใช้

โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขียานพาหนะในช่วงชีวิตและในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาในรูปความถี่ ร้อยละ ช่วงเชื่อมั่น 95% มัธยฐาน และพิสัยควอไทล์

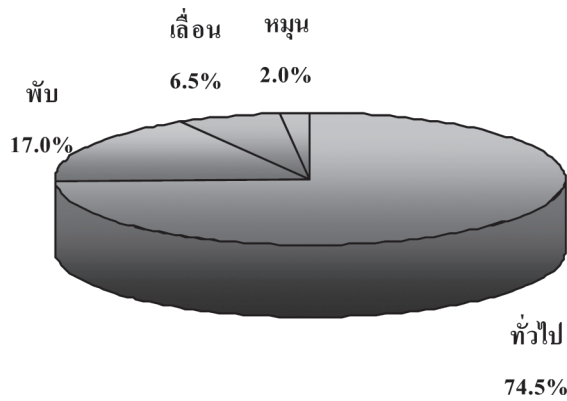
ผลการวิจัย

จากจำนวนแบบสอบถามที่แจกไปทั้งหมด 385 ชุด ได้รับกลับคืน 320 ชุด (ร้อยละ 83.1) ประกอบด้วยนักศึกษาเพศชายจำนวน 98 คน (ร้อยละ 30.6) เพศหญิงจำนวน 222 คน (ร้อยละ 69.4) การกระจายของอายุตั้งแต่ 17-34 ปี

ค่าเฉลี่ยของอายุ 20 ± 2 ปี โดยเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1-6 จากทั้ง 17 คณะของมหาวิทยาลัยขอนแก่น

ด้านการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขียานพาหนะ

นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามกลับทั้งหมดจำนวน 320 คน มีผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ 306 คน (ร้อยละ 95.6) โดยรูปแบบของโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีการใช้มากที่สุดคือแบบทั่วไป (ไม่พับหรือหมุน) รองลงมาคือ แบบพับ แบบเลื่อน และแบบหมุน ตามลำดับ (รูปที่ 1)



รูปที่ 1 รูปแบบของโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่นักศึกษาใช้ (n = 306)

ในจำนวนนักศึกษาที่มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่จำนวน 306 คน มีผู้ที่สามารถขับขียานพาหนะได้จำนวน 271 คน (ร้อยละ 88.6) ซึ่งชนิดของยานพาหนะที่สามารถขับขีได้ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์จำนวน 115 คน (ร้อยละ 37.6)

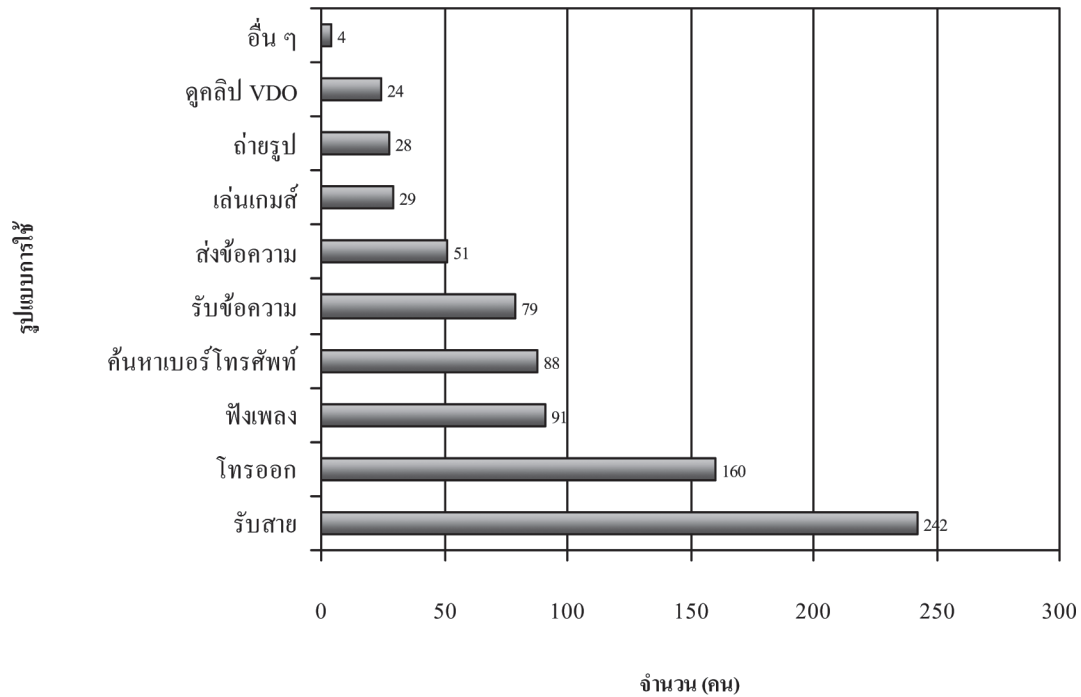
จากการศึกษาในเรื่องความชุกของการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขียานพาหนะ พบว่ามีผู้เคยใช้โทรศัพท์ จำนวน 244 คน คิดเป็นร้อยละ 76.3 ของนักศึกษากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด (95% CI: 71.1%, 80.7%) หรือคิดเป็นร้อยละ 90.0 ของนักศึกษาที่มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่และสามารถขับขียานพาหนะได้ (95% CI: 85.7%, 93.2%) โดยลักษณะการใช้งานโทรศัพท์ขณะขับขียานพาหนะมากที่สุดได้แก่ การรับสาย (242 คน ร้อยละ 99.2) รองลงมาได้แก่ การโทรออกจำนวน 160 คน (ร้อยละ 65.6) (ตารางที่ 1 และรูปที่ 2) และพบว่ามีการใช้อุปกรณ์เสริมในการสนทนาหรือแฮนด์ฟรี 163 คน (ร้อยละ 67.2) โดยแบ่งเป็น ใช้ทุกครั้ง 17 คน (ร้อยละ 7.0) ใช้เป็นบางครั้ง 147 คน (ร้อยละ 60.2) และไม่เคยมีการใช้เลย 80 คน (ร้อยละ 32.8) และในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา มีผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขียานพาหนะจำนวน 224 คน ร้อยละ 70.0 ของนักศึกษากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด (95% CI: 64.6%, 74.9%)

หรือคิดเป็นร้อยละ 82.7 ของนักศึกษาที่มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่และสามารถขับขียานพาหนะได้ (95% CI: 77.5%, 86.9%) หรือร้อยละ 91.8 ของนักศึกษาที่เคยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขียานพาหนะ (95% CI: 87.4%, 94.8%) โดยส่วนใหญ่ใช้เวลาในการสนทนาแต่ละครั้งอยู่ระหว่าง 1-3 นาที รองลงมาคือใช้เวลาในการสนทนาน้อยกว่า 1 นาที

มีนักศึกษาที่เคยสูญเสียความสามารถในการควบคุมรถจนเกือบเกิดอุบัติเหตุ จากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขียานพาหนะจำนวน 53 คน (ร้อยละ 21.7) และมีนักศึกษาที่เคยเกิดอุบัติเหตุจำนวน 10 คน (ชาย 3 คน หญิง 7 คน) (ร้อยละ 4.1) โดยมีนักศึกษาทั้งหมด 4 คน เคยประสบอุบัติเหตุขณะค้นหาโทรศัพท์เคลื่อนที่จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value = 1.000) ส่วนใหญ่ของนักศึกษาที่เกิดอุบัติเหตุจะมีปัจจัยเสี่ยงอย่างอื่นร่วมด้วยซึ่งปัจจัยที่พบร่วมมากที่สุดได้แก่ สภาพยานพาหนะไม่ดี คนหรือสัตว์ตัดหน้า และสิ่งแวดล้อมไม่เหมาะสม ส่วนชนิดของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุขณะที่มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขียานพาหนะครั้งที่รุนแรงที่สุด ได้แก่

ตารางที่ 1 ความชุกของนักศึกษาที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ (n = 320)

การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่	จำนวน (ร้อยละ)	95% CI
ใช้และสามารถขับขี่ยานพาหนะได้	271 (84.7)	77.5%, 86.9%
ใช้ช่วง 1 ปีที่ผ่านมา	224 (70.0)	64.6%, 74.9%
ใช้ตลอดช่วงชีวิต	244 (76.3)	71.1%, 80.7%



รูปที่ 2 ลักษณะการใช้งานโทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะ

รถจักรยานยนต์ จำนวน 8 คน รองลงมาได้แก่ รถยนต์ จำนวน 2 คน

สำหรับเวลาใช้ในการพูดโทรศัพท์เคลื่อนที่ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1-3 นาที จำนวน 7 คน รองลงมาตั้งแต่ 3-10 นาที จำนวน 2 คน และน้อยกว่า 1 นาที จำนวน 1 คน ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุที่พบจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถยนต์ 2 ราย มีลักษณะการเกิดอุบัติเหตุเป็นแบบ ขับรถยนต์ชนคันอื่นทั้ง 2 ราย และสาเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุดคือ ล้มเอง 5 ราย ส่วนสาเหตุอื่นคือ ชนคันอื่น ชนสิ่งอื่นและคันอื่นชน อย่างละ 1 ราย

พฤติกรรมของนักศึกษากลุ่มตัวอย่างเมื่อมีสัญญาณโทรศัพท์เข้ามาขณะขับขี่ยานพาหนะ พบว่าส่วนใหญ่จะชะลอรถแล้วกดรับ 180 ราย (ร้อยละ 66.9) รองลงมาได้แก่ การจอดข้างทางแล้วกดรับ 118 ราย (ร้อยละ 43.9) ส่วน

พฤติกรรมที่มีผู้กระทำน้อยที่สุดได้แก่ การกดวางสาย และการกดรับสายทันที จำนวน 29 คน (ร้อยละ 10.8) และ 44 คน (ร้อยละ 16.4) ตามลำดับ

ด้านความคิดเห็น

จากการศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาจำนวน 320 คน พบว่าส่วนใหญ่จำนวน 262 คน (ร้อยละ 89.1) คิดว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจะส่งผลให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง โดยพบว่าไม่มีความแตกต่างของความคิดเห็นระหว่างกลุ่มที่เคยใช้และไม่เคยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value=0.468) ซึ่งในจำนวนนี้มีความเห็นว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยไม่ใช้อุปกรณ์เสริม มีผลให้ความสามารถในการควบคุมทิศทางรถลดลงมากที่สุด (216 คน ร้อยละ 75.8) รองลงมาได้แก่การทำให้ความคล่องตัวในการขับขี่ลดลง

การทำให้เสียสมาธิในการมองขณะขับขี่ (196 คน ร้อยละ 68.8 และ 193 คน ร้อยละ 67.7 ตามลำดับ) ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับความสามารถในการขับขี่ที่มีผู้ตอบน้อยที่สุดได้แก่ การเปิดที่ปัดน้ำฝนได้ลำบากขึ้น (49 คน ร้อยละ 17.2)

พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ที่มีผู้เห็นว่ามีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงคือการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะ โดยการคุยโทรศัพท์แบบไม่ใช้อุปกรณ์เสริม (75 คน ร้อยละ 26.4) รองลงมาได้แก่ การเล่นเกมขณะขับขี่ยานพาหนะจากเครื่องโทรศัพท์ (62 คน ร้อยละ 21.8) ส่วนลักษณะการใช้โทรศัพท์ที่มีผู้คิดเห็นว่ามีเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุดได้แก่ การรับข้อความจากเครื่องโทรศัพท์ (1 คน ร้อยละ 0.4) นอกจากนี้ นักศึกษาจำนวน 285 (ร้อยละ 89.1) มีความเห็นว่ามีผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ จะมีพฤติกรรมขับขี่ที่ทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนรำคาญ เช่น การขับขี่ข้ามช่องทางเดินรถ หรือการขับขี่ที่ช้าลงทำให้เกิดขวางทางจราจร

วิจารณ์

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา ซึ่งได้ทำการเก็บข้อมูลจากนักศึกษาระดับปริญญาตรีจาก 17 คณะของมหาวิทยาลัยขอนแก่น โดยแจกแบบสอบถามจำนวน 385 ฉบับ ได้รับการตอบกลับจำนวน 320 ฉบับ (อัตราการตอบกลับร้อยละ 83.1) ซึ่งเป็นจำนวนที่เพียงพอต่อการนำไปวิเคราะห์ข้อมูลเนื่องจากขนาดตัวอย่างที่คำนวณได้คือ 297 คน

จากผลการศึกษาความชุกของการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่ามีความชุกเป็นร้อยละ 76.3 ของนักศึกษากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด โดยมีค่า 95%CI อยู่ในช่วง 71.1%-80.7% ดังนั้นค่าความชุกที่ได้จึงนำไปอ้างอิงกับประชากรซึ่งเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นได้ และเมื่อเปรียบเทียบกับผลการวิจัยของณัฐกร หอมทรัพย์¹ ที่ได้ศึกษาผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่และแฮนด์ฟรีที่มีผลต่อสมรรถนะของการขับขี่รถยนต์ ในบุคคลทั่วไปหลายๆ อาชีพและมีความแตกต่างทางอายุ ในกรุงเทพมหานคร โดยทำการสอบถามถึงพฤติกรรมดังกล่าวด้วยแบบสอบถาม พบว่ามีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถยนต์เป็นร้อยละ 71.2 ซึ่งผลที่ได้มีค่าใกล้เคียงกับผลการวิจัยครั้งนี้ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Seo และคณะ⁶ ในปี ค.ศ. 2004 ที่ได้ทำการศึกษาในกลุ่มนักศึกษาเช่นเดียวกันแต่เป็นการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้ค่าความชุกเป็นร้อยละ 86.0 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับผลการวิจัยของอภิศักดิ์ กุลสุวรรณ และคณะ⁴ ที่ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ในปี พ.ศ. 2547 พบว่า ร้อยละ 50.6 ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายมี

การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจากผลการศึกษาอาจอธิบายได้ว่ากลุ่มประชากรที่ศึกษามีความแตกต่างกัน ในนักศึกษาในระดับปริญญาตรีจะมีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่มากขึ้นกว่านักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายมีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ร้อยละ 88.8 ซึ่งจากการศึกษาครั้งนี้พบว่านักศึกษาระดับปริญญาตรีมีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ถึงร้อยละ 95.6 ประกอบกับนักศึกษาระดับปริญญาตรีมีโอกาสในการขับขี่ยานพาหนะมากกว่านักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ดังนั้น ในนักศึกษาระดับปริญญาตรีจึงมีความชุกของการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะสูงเกินกว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย และจากผลการวิจัยของ Taylor และคณะ⁷ ในปี ค.ศ. 2003 ที่ทำการศึกษาถึงอัตราการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะในเมือง Melbourne ประเทศ Australia โดยการสังเกต พบว่ามีอัตราการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถยนต์เป็น 18.5 คน ต่อผู้ขับขี่ 1,000 คน (95% CI: 16.5%, 20.6%) ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นอัตราที่แตกต่างจากการผลการศึกษาครั้งนี้มาก ทั้งนี้เนื่องจากมีรูปแบบการวิจัยที่แตกต่างกันโดยการศึกษาดูด้วยการสังเกตนั้นจะเห็นพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ขับขี่เพียงระยะเวลาสั้นๆ แต่ไม่สามารถทราบได้ว่าผู้ขับขี่ มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในช่วงก่อนหรือหลังการสังเกตหรือไม่ และในการศึกษานี้ไม่ได้กำหนดนิยามเฉพาะผู้ขับขี่รถยนต์เท่านั้นซึ่งแตกต่างจากการศึกษาครั้งนี้ นอกจากนี้ในประเทศ Australia ได้มีกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ จึงอาจส่งผลให้มีผู้ใช้น้อยกว่าประเทศไทยซึ่งยังไม่มีกฎหมายดังกล่าว

จากผลการศึกษาถึงการเกิดอุบัติเหตุขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะพบว่ามีผู้เกิดอุบัติเหตุจำนวน 10 คน (ร้อยละ 4.1) ของผู้ที่มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ (95% CI: 2.1%, 7.6%) และมีนักศึกษาที่เคยสูญเสียความสามารถในการควบคุมรถจนเกือบเกิดอุบัติเหตุจำนวน 53 คน (ร้อยละ 21.7) ของนักศึกษาที่เคยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของอภิศักดิ์ กุลสุวรรณและคณะ⁴ ที่พบว่าร้อยละ 4.6 ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยประสบอุบัติเหตุขณะที่มีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ และยังสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Seo และคณะ⁶ ที่พบว่าผู้ที่เกิดอุบัติเหตุและเกือบเกิดอุบัติเหตุรวมกันถึงร้อยละ 21 ซึ่งจากการศึกษาทั้ง 3 เรื่องจะเห็นว่าประชากรที่ศึกษามีความคล้ายคลึงกัน

จากการสอบถามการตัดสินใจของกลุ่มตัวอย่างเมื่อมีสัญญาณโทรศัพท์เข้ามาขณะขับขี่ยานพาหนะ ส่วนใหญ่จำนวน 180 คน (ร้อยละ 66.9) จะชะลอรถแล้วกดรับโทรศัพท์ รองลงมาได้แก่การจอดข้างทางแล้วกดรับโทรศัพท์จำนวน 118

คน (ร้อยละ 43.9) ซึ่งอาจแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ยังคงมีความระมัดระวังในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะอยู่ อย่างไรก็ตามพฤติกรรมดังกล่าวอาจมีผลทำให้เกิดการรบกวนในการขับขี่ต่อผู้ใช้ถนนคนอื่นได้และอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรตามมาได้

ส่วนผลการศึกษาด้านความคิดเห็นของการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะพบว่านักศึกษากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จำนวน 285 คน (ร้อยละ 89.1) มีความคิดเห็นว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจะมีความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง โดยทั้งกลุ่มที่เคยใช้และไม่เคยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p -value = 0.468) ซึ่งผลดังกล่าวสอดคล้องกับผลวิจัยของ ณัฐฎกา หอมทรัพย์¹ ที่พบว่าคนส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการใช้โทรศัพท์มือถือจะลดทอนประสิทธิภาพการขับรถยนต์ถึงร้อยละ 88.8 และยังสอดคล้องกับการศึกษาของ Wolgast และคณะ² ในประเด็นเดียวกันอีกด้วย อย่างไรก็ตามจากการศึกษา พบว่ายังมีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะในนักศึกษากลุ่มตัวอย่างอยู่เป็นจำนวนมาก แม้จะมีความคิดเห็นว่าจะทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงซึ่งแสดงถึงการขาดความตระหนักในผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะอยู่ แม้จะทราบถึงอันตรายจากการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ดังกล่าวแล้วก็ตาม

สรุป

จากผลการศึกษาความชุกของการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะของนักศึกษาปริญญาตรีจำนวน 17 คณะ ของมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นมีความชุกของการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะค่อนข้างสูง ซึ่งในจำนวนนี้มีนักศึกษาส่วนหนึ่งที่เคยประสบอุบัติเหตุทางจราจรโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ และส่วนใหญ่จะได้รับการบาดเจ็บร่วมด้วย

พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ส่วนใหญ่จะใช้เพื่อการรับสายและโทรออก โดยมักจะใช้ระยะเวลาในการสนทนาสั้นๆ หากมีสัญญาณโทรศัพท์เข้ามาขณะขับขี่ยานพาหนะส่วนใหญ่จะชะลอรถแล้วจึงกดรับสาย ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวอาจก่อให้เกิดการกีดขวางทางจราจร และรบกวนต่อการขับขี่ของผู้อื่น

จากผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมวิจัย พบว่าส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจะส่งผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะ

ลดลง โดยส่วนใหญ่มีความเห็นว่าจะทำให้ความสามารถในการควบคุมทิศทางของยานพาหนะลดลง

กล่าวโดยสรุปแล้วแม้ว่านักศึกษาส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจะทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง แต่ส่วนใหญ่ยังมีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะเป็นจำนวนมากซึ่งอาจอธิบายได้ว่าส่วนใหญ่ยังไม่มีความตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นเช่นการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรได้

ข้อเสนอแนะ

ควรใช้เทคนิคการศึกษาเชิงคุณภาพเพื่อค้นหาถึงปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ เพื่อนำไปสู่แนวทางในการแก้ไขปัญหาให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด

ควรมีการรณรงค์ให้ตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะเพื่อให้เกิดการลดพฤติกรรมดังกล่าว

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัย ขอขอบคุณ ผศ.ลิขิต อมาตยคง รองอธิการบดีฝ่ายพัฒนานักศึกษา ที่ให้คำแนะนำและสนับสนุนในการทำวิจัยครั้งนี้

คุณกัญญา วังศรี พยาบาลวิชาชีพแผนกอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลศรีนครินทร์ ที่ได้ให้ข้อมูลสถิติการเข้ารับบริการของผู้ป่วยอุบัติเหตุในเขตมหาวิทยาลัยขอนแก่น

กองกิจการนักศึกษาและสโมสรนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นทุกคณะที่ให้ความร่วมมือในการประสานงานในการแจกและรับแบบสอบถามในการทำวิจัยในครั้งนี้

งานรักษาความปลอดภัยที่ให้ข้อมูลในด้านอุบัติเหตุและคำปรึกษาด้านกฎหมายการจราจร

ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ให้ทุนสนับสนุนและช่วยเหลือในด้านต่างๆ ในการทำวิจัยครั้งนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดีทำให้การวิจัยครั้งนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

1. McEvoy SP, Stevenson MR, McCartt AT, Woodward M, Haworth C, Palamara P, et al. Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance: a case-crossover study. *BMJ*. 2005; 331 : 428-38.

2. Strayer DL, Drews FA, Crouch DJ. A comparison of the cell phone driver and the drunk driver. Hum Factors. 2006; 48 :381-91.
3. วันจักร พงษ์สมัครไทย, ธนา คลองงาม, นริศรา อภัยจิตต์, พิษฐานันท์ คู่วัจนกุล, เสริมศักดิ์ สุขพาณชียงยง อนุชิต พันธุ์คงทรัพย์. รายงานการวิจัยพฤติกรรมในการใช้ยานพาหนะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรของนักศึกษาที่พักอาศัยในหอพักมหาวิทยาลัยขอนแก่น. ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2545.
4. อภิศักดิ์ กุลสุวรรณ, กนกขวัญ นามสีฐาน, ฉัตรพล คงเฟื่องฟุ้ง, นิรมล สุกาญจนไพโร, ปนัดดา จิตววรรณรัตน์, สลักจิต ธีระกุล. รายงานการวิจัยพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือของนักเรียนมัธยมปลายในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2547.
5. ณีฏฐกา หอมทรัพย์. รายงานการวิจัยการศึกษาผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี ที่มีผลต่อสมรรถนะของการขับรถยนต์. สำนักคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, พฤษภาคม 2546.
6. Seo DC, Torabi MR. The impact of in-vehicle cell-phone use on accidents or near-accidents among college students. J Am Coll Health. 2004; 53 :101-7.
7. Taylor DM, Bennett DM, Carter M, Garewal D. Mobile telephone use among Melbourne drivers. MJA 2003; 179 : 140-2.
8. Wogalter MS, Mayhorn CB. Perceptions of driver distraction by cellular phone users and nonusers. Hum Factors. 2005; 47 : 455-67.

