

สถานการณ์รถนักเรียนในโรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษา

จังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2548

Schoolbus Situation in Primary and Secondary Schools in Sisaket in 2003

เอี่ยมพร เมฆวัฒนากาญจน์ ป.พย.

Aemporn Mekwattanakan RN.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ

Sisaket Provincial Health Office

บทคัดย่อ

การศึกษาสถานการณ์รถนักเรียนในโรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษา จังหวัดศรีสะเกษ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อมูลการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนของนักเรียน อัตราการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทางไปกลับโรงเรียน ความคิดเห็นของผู้ปกครอง ผู้บริหารโรงเรียน ในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ขับรถรับส่งนักเรียน และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนในขณะเดินทางไปกลับโรงเรียน ใช้วิธีเลือกแบบเจาะจง เฉพาะเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนจำนวน 2,781 คน และผู้ปกครอง จำนวน 556 คน ผู้บริหารโรงเรียนจำนวน 20 คนและผู้ขับขีรถรับส่งนักเรียน จำนวน 191 คน เก็บข้อมูลระหว่างเดือน กรกฎาคม-สิงหาคม 2548 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา chi-square odds ratio (OR) ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

นักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ประสบอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทางไปกลับโรงเรียน ทั้งสิ้น 224 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1 ส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยไม่ต้องเข้ารับการรักษานในสถานพยาบาล ร้อยละ 52.2 และบาดเจ็บจนต้องพักรักษาตัวในโรงพยาบาล ร้อยละ 6.7 โดยพบว่านักเรียนที่สังกัดโรงเรียนรัฐบาลและโรงเรียนเอกชน เพศชาย และเพศหญิง นักเรียนชั้นประถมศึกษาและมัธยมศึกษา และการอาศัยในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลของนักเรียน มีการเกิดอุบัติเหตุที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) และการเดินทางไปกลับโรงเรียนด้วยรถจักรยาน รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถโดยสารประจำทาง และการเดินมีความเสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุมากกว่าการเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $OR = 6.69$ (95% CI: 4.01-11.20) 6.37(95%CI :2.18-5.71) 4.70(95%CI: 1.52-10.88) 2.71(95%CI: 1.34-5.43) และ 2.24(95%CI: 1.21-4.15) ตามลำดับ

กลุ่มผู้ปกครองเห็นว่า เกณฑ์ขั้นต่ำของรถนักเรียนที่ยอมรับได้ตามสภาพเศรษฐกิจสังคมของผู้ปกครองควรเป็นรถมินิบัสหรือไมโครบัส ร้อยละ 27.9 อายุการใช้งานของรถรับส่งนักเรียน ไม่ควรเกิน 10 ปี ร้อยละ 69 ควรมีการตรวจเช็คสภาพรถเป็นประจำ ภายใน 3-6 เดือน ร้อยละ 88.8 ควรมีเข็มขัดนิรภัยสำหรับทุกที่นั่ง ร้อยละ 92.4 ควรจัดให้มีที่นั่งสำหรับเด็กอนุบาล ร้อยละ 89.9 ควรมีสีเฉพาะว่าเป็นรถนักเรียน ร้อยละ 85.9 และควรมีผู้ดูแลประจำรถ ร้อยละ 91.4

โรงเรียนกลุ่มตัวอย่างที่สังกัดภาครัฐ 17 โรงเรียน ไม่มีการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน ส่วนโรงเรียนเอกชน มีการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน จำนวนนักเรียนที่เดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียนที่โรงเรียนเป็นผู้ดำเนินการ ร้อยละ 7.1 ของนักเรียนทั้งหมด รถที่ใช้ส่วนใหญ่ได้แก่ รถโดยสารมินิบัส มีการตรวจเช็คสภาพรถประจำปี ร้อยละ 100 รถรับส่งนักเรียนที่ไม่ได้ดำเนินการโดยโรงเรียนทั้งสิ้น 185 คัน จำนวนนักเรียนที่ใช้บริการทั้งสิ้น 6,054 คน คิดเป็นร้อยละ 26.2 ของนักเรียนทั้งหมด

ผู้ขับรถรับส่งนักเรียน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 96.9 มีอายุเฉลี่ย 39.7 ปี มีประสบการณ์ในการขับรถรับส่งนักเรียนโดยเฉลี่ย 8.9 ปี เป็นเจ้าของเอง ร้อยละ 63.3 และรับจ้างขับรถ ร้อยละ 36.7 มีรายได้เฉลี่ยต่อวัน 100-300 บาท ร้อยละ 81.8 สูบบุหรี่ ร้อยละ 24.1 ดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ร้อยละ 30.4 และดื่มเครื่องดื่มชูกำลัง ร้อยละ 49.2 มีโรคประจำตัว ร้อยละ 5.2 โดยโรคที่เป็น ได้แก่ โรคความดันโลหิตสูง โรคเบาหวาน โรคกระดูกและไขข้อ โรคไต โรคหอบ โรคกระเพาะอาหาร และอื่น ๆ มีผู้ดูแลนักเรียนประจำรถ ร้อยละ 51.3 โดยสรุป สถานการณ์รถนักเรียนในโรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษา จังหวัดศรีสะเกษ พบว่าจำนวนนักเรียนที่เดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนยังมีจำนวนน้อย แม้ว่ารถรับส่งนักเรียนที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันส่วนใหญ่จะไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ แต่ก็พบว่านักเรียนที่เดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียนมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางด้วยวิธีอื่น ๆ และหากการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนมีคุณภาพได้มาตรฐาน ผู้ปกครองจะใช้บริการมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อความปลอดภัยของนักเรียนและลดปัญหาการจราจรลงได้

Abstract

This study aimed to survey school bus information and factors related to accident between the journey to and from school in Mueang municipal area, Sisaket province, 2005. Data was collected from 20 Schools, using questionnaire in 2,718 school children, 556 parents, 20 school administrators and 191 school bus drivers during July-August, 2005. The data was analyzed by descriptive analysis, chi-square and odds ratio (OR). The result showed that the accident rate was 8.1% (224 cases). Most of them (52.2%) had minor injuries and 6.7% had severe injury. The result showed that students in public, or private school, sex, level of education, residency in or out of the city had statistically significantly with traffic injuries ($p < 0.05$). The odds ratio of traffic injuries in relation to the modes of transportation namely, bicycle, personal motorcycle, paid motorcycle, public modified pickup compared to school bus were 6.69 (95%CI=4.01-11.20), 6.37(95%CI =2.18-5.71), 4.70(95%CI= 1.52-10.88), 2.71(95%CI = 1.34-5.43) respectively. The parents' opinions suggested that the school bus should be minibus or microbus (27.9%), not older than 10 years (69%), having regular maintenance every 6 month (88.8%), should have safety belt at all seat (92.4%), should have bus hostage (91.4%) and designated colour (85.9%). There were school bus service in 3 private schools. The number of students who used school bus were 26.2% (6054). About 96.7% of school bus drivers were male, 8.9 years in mean of experienced driver, 63.3% were the owner of the schoolbus, 24.1% admitted of smoking, 30.4% alcoholic drinking and 51.1% had chronic illness (diabetes mellitus, hypertension, asthma, etc).

Although there were limited schoolbus services in Mueang municipal area, Sisaket province, the school bus companies and the drivers were not in compliance with the standard and rule of public policy. But accidents occurred less in children riding the school bus than other modes of transportation especially bicycle and motorcycle. The parent and student agreed that they were willing to use school bus service if the quality and management system were improved because school bus services had the benefits not only the safety but also reducing the traffic jam.

ประเด็นสำคัญ- รถนักเรียน จังหวัดศรีสะเกษ	Keyword <i>Schoolbus Situation</i> <i>Sisaket</i>
--	---

บทนำ

ปัจจุบัน รถขนส่ง รถสาธารณะ มีความสำคัญ และเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทางของประชากรโลก ใช้สำหรับเดินทางเข้าร่วมทำกิจกรรมของสังคม ชุมชน โรงเรียน และครอบครัว จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุ-อุบัติภัย บนท้องถนนตามมา ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลในประเทศไทย พบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุ ในเด็กอันดับหนึ่ง ได้แก่ อุบัติเหตุจราจร⁽¹⁾ และจากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัดประเทศไทย พ.ศ.2542 กลุ่มอาชีพ ที่สำคัญอันดับสองของผู้บาดเจ็บและผู้ตายคือนักเรียน นักศึกษา ร้อยละ 23.8⁽²⁾ เพียงแต่ไม่มีข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน⁽³⁾ และการศึกษาในประเทศแคนาดาในปี พ.ศ.2539 - 2543 พบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุ ในเด็กอายุตั้งแต่ 0 - 17 ปี อันดับหนึ่งมาจากอุบัติเหตุ จราจรเช่นกัน^(4,5) ซึ่งในประเทศไทยเรายังขาดข้อมูลที่เกี่ยวข้องดังกล่าวอยู่ ดังนั้นจึงควรที่จะศึกษาข้อมูลของรถรับส่งนักเรียน และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ในจังหวัดศรีสะเกษ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาข้อมูลรถรับส่งนักเรียนในโรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษา เขตเทศบาลเมืองจังหวัดศรีสะเกษ ดังนี้
 - 1.1 ศึกษาข้อมูลการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนของนักเรียน, อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ในระหว่างการเดินทางไปกลับโรงเรียน ของนักเรียน
 - 1.2 ความคิดเห็นของผู้ปกครองในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน
 - 1.3 ความคิดเห็นของผู้บริหารโรงเรียน ในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน
 - 1.4 ศึกษาข้อมูลผู้ขับรถรับส่งนักเรียนในโรงเรียนประถม ศึกษาและมัธยมศึกษา
2. ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุต่อนักเรียนในขณะเดินทาง ไปกลับโรงเรียน
3. สมมุติฐานการวิจัย

นักเรียนที่เดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนจะเกิดอุบัติเหตุบ่อย กว่าการเดินทางด้วยวิธีอื่น

นิยามศัพท์

สถานการณ์รถนักเรียน หมายถึง

1. ข้อมูลการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนของนักเรียน ได้แก่ การเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนของนักเรียน ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนของนักเรียน ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางไป และกลับโรงเรียนของนักเรียน ข้อมูลสำหรับนักเรียนที่เดินทางไปและกลับด้วย รถรับส่งนักเรียน

2. ข้อมูลผู้ปกครองของนักเรียน ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปของผู้ปกครอง ข้อมูลบุตรหลาน ข้อมูลความคิดเห็นเห็นเกณฑ์ขั้นต่ำของรถนักเรียนที่ท่านยอมรับได้ตามสภาพเศรษฐกิจสังคม ข้อมูลสรุปความคิดเห็นของการเลือกใช้บริการรถนักเรียน

3. ข้อมูลรถรับส่งนักเรียนของผู้บริหารโรงเรียน ได้แก่ ข้อมูลรถรับส่งนักเรียนของผู้บริหารโรงเรียน

4. ข้อมูลรถรับส่งนักเรียนแต่ละคัน ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานขับรถ ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ดูแลนักเรียนประจำรถ ข้อมูลเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียน

วัสดุและวิธีการศึกษา

1. รูปแบบการวิจัย

เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ และดำเนินการเก็บข้อมูลในระหว่างเดือน กรกฎาคม - สิงหาคม 2548 โดยใช้แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. กลุ่มประชากรเป้าหมาย

ได้แก่นักเรียนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาล จนถึงมัธยมปีที่ 7 ที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ รวมไปถึงผู้ปกครอง ผู้อำนวยการโรงเรียน ผู้ขับรถรับส่งนักเรียน

จำนวนตัวอย่าง

- นักเรียนชั้น ป.1 - ม.6 ชั้นละ 20 คน รวมเป็น 2,781 คน

- ผู้ปกครอง ชั้นละ 4 คน รวมเป็น 557 คน
- ผู้บริหาร โรงเรียนละ 1 คน รวมเป็น 20 คน
- พนักงานขับรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนละ 10 คน รวมเป็น 191 คน

3. สถิติที่ใช้ โปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูล AC-CESS for WINDOWS และ Epi Info

สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติเชิงวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าความสัมพันธ์ โดยใช้ odds ratio (OR), Chi-square

ผลการศึกษา

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลกลุ่มนักเรียน

1.1 คุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างในกลุ่มนักเรียน จำนวนทั้งสิ้น 2,781 คน เป็นนักเรียนระดับชั้นประถมศึกษา 1,726 คน คิดเป็น ร้อยละ 62.1 ระดับชั้นมัธยม 1,055 คน คิดเป็น ร้อยละ 37.9 เป็นเพศชาย 1,229 คน คิดเป็น ร้อยละ 44.2 เป็นเพศหญิง 1,552 คน ร้อยละ 55.8 ช่วงอายุอยู่ระหว่าง 4 - 19 ปี

1.2 ระยะเวลาในการเดินทางไป-กลับ ของนักเรียน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 80.3 สามารถเดินทางไปโรงเรียนภายในเวลา 30 นาที ร้อยละ 77.6 สามารถเดินทางกลับจากโรงเรียนภายในเวลา 30 นาที ระยะเวลาสูงสุดที่ใช้ในการเดินทางไป-กลับ คือ 2 ชั่วโมง 30 นาที

1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางไปและกลับโรงเรียนของนักเรียน ปีการศึกษา 2547 พบว่ามีนักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทางไปกลับโรงเรียน ในปีการศึกษา 2547 ทั้งสิ้น 224 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1 นักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ ประสบอุบัติเหตุ จำนวน 1 ครั้ง มีจำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 65.6 ประสบอุบัติเหตุจำนวน 2 ครั้ง มีจำนวน 45 คน คิดเป็น ร้อยละ 20.0 และประสบอุบัติเหตุมากกว่า 2 ครั้ง มีจำนวน

เท่ากับ 19 คนคิดเป็นร้อยละ 8.4 ของนักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด ความรุนแรงของการบาดเจ็บพบว่า มีนักเรียนที่ไม่บาดเจ็บเลย จำนวน 70 คน ร้อยละ 31.2 ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยโดยไม่ต้องเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลจำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 52.2 บาดเจ็บต้องเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลแต่ไม่ต้องนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล 22 คน คิดเป็น ร้อยละ 9.8 และบาดเจ็บจนต้องพักรักษาตัวในโรงพยาบาล 15 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7

จำนวนนักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 224 คน 306 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 11.0 ส่วนนักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุจนได้รับบาดเจ็บมีจำนวน 206 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.4 ของจำนวนนักเรียนในกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด สำหรับอัตราอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักเรียนส่วนใหญ่เกิดจากการเดินทางด้วยรถจักรยาน รถจักรยานยนต์รับจ้างและรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 30.5 14.8 13.8 ตามลำดับ ส่วนนักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุจากการเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียน มีจำนวน 30 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 3.8 ส่วนนักเรียนที่ได้รับบาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานและการเดิน (ตารางที่ 1)

1.4 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ทำการศึกษากับการประสบอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางไป-กลับโรงเรียน พบว่าการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มที่มีปัจจัยในการศึกษาทุกชนิด มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) กล่าวคือ นักเรียนที่สังกัดโรงเรียนรัฐบาลและโรงเรียนเอกชน เพศชายและหญิง นักเรียนชั้นประถมศึกษาและมัธยมศึกษา และการอาศัยในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลของนักเรียน มีการเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน ($p = 0.0001$ 0.0020, 0.0475 และ 0.0001 ตามลำดับ) (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 1 อัตราการเกิดอุบัติเหตุ/ อัตราการบาดเจ็บ ในรอบปีการศึกษา 2547 จำแนกตามวิธีการเดินทาง

วิธีการเดินทาง	จำนวนทั้งหมด	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ(ครั้ง)	อัตราการเกิดอุบัติเหตุ%	จำนวนการเกิดบาดเจ็บ(ครั้ง)	อัตราการบาดเจ็บ%
เดิน	302	34	11.26	23	7.62
จักรยาน	279	85	30.47	58	20.79
จักรยานยนต์ส่วนบุคคล	637	94	14.76	66	10.36
จักรยานยนต์รับจ้าง	29	4	13.79	2	6.90
รถยนต์ส่วนบุคคล	274	20	7.30	15	5.47
รถสามล้อ	5	0	0.00	0	0.00
รถสี่ล้อเล็ก	34	2	5.88	2	5.88
รถสองแถวรับจ้าง	136	11	8.09	6	4.42
รถตู้ประจำทาง	91	8	8.79	2	2.20
รถโดยสารประจำทาง/ รถเมล์	173	18	10.40	12	6.93
รถรับส่งนักเรียน/ รถโรงเรียน	797	30	3.76	20	2.50
รถไฟ	24	0	0.00	0	0.00

ตารางที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ทำการศึกษากับการประสบอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทาง ไป - กลับ ของนักเรียน

ปัจจัย	ประสบอุบัติเหตุ	ร้อยละ	ไม่ประสบอุบัติเหตุ	ร้อยละ	รวม	p-value
สังกัดของโรงเรียน						
- รัฐบาล	178	9.9	1629	90.1	1807	0.0001*
- เอกชน	46	4.7	928	95.3	974	
เพศ						
- ชาย	121	90.8	1108	90.2	1229	0.0020*
- หญิง	103	6.6	1449	93.4	1552	
ระดับชั้นเรียน						
- ประถมศึกษา	144	8.3	1582	91.7	1726	0.0475*
- มัธยมศึกษา	80	7.6	975	92.4	1055	
พื้นที่ที่อาศัย						
- ในเขตเทศบาล	121	10.8	1000	89.2	1121	0.0001*
- นอกเขตเทศบาล	103	6.2	1557	93.8	1660	

1.5 ค่าความเสี่ยงของการประสบอุบัติเหตุ รถรับส่งนักเรียนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยมีค่าOR จำแนกตามวิธีการเดินทาง เทียบกับรถรับส่งนักเรียน (Odd ratio) พบว่า การเดินทางไปกลับโรงเรียนด้วยรถจักรยาน รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถโดยสารประจำทาง และการเดินมีความเสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุมากกว่าการเดินทางด้วย

ตารางที่ 3 ความเสี่ยงของการประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามวิธีการเดินทาง เทียบกับรถรับส่งนักเรียน

วิธีการเดินทาง	จำนวนคนที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนคนที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ	Odd Ratio (OR)	95%CI	p-value
จักรยาน	53	226	6.69	4.01-11.20	0.0001*
จักรยานยนต์ส่วนบุคคล	68	569	6.37	2.18-5.71	0.0001*
จักรยานยนต์รับจ้าง	4	25	4.70	1.52-10.88	0.0199*
รถโดยสารประจำทาง/รถเมล์	14	159	2.71	1.34-5.43	0.0019*
เดิน	25	277	2.24	1.21-4.15	0.0052*
รถยนต์ส่วนบุคคล	18	256	2.74	0.97-3.66	0.0427
รถตู้ประจำทาง	7	84	1.95	0.83-4.59	0.1118
รถสี่ล้อเล็ก	2	32	1.74	0.43-0.70	0.3348
รถสองแถวรับจ้าง	7	129	1.52	0.68-3.42	0.3115
รถไฟ	0	24	-	-	-
รถสามล้อ	0	5	-	-	-
รถนักเรียน/รถโรงเรียน	26	771	1	-	-

2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลผู้ปกครองของนักเรียน

2.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ปกครอง

ผู้ตอบแบบสอบถามในกลุ่มผู้ปกครองจำนวนทั้งสิ้น 557 คน เป็นเพศชาย 282 คน ร้อยละ 50.6 และเพศหญิง 275 คน ร้อยละ 49.4 มีอายุระหว่าง 22-76 ปี ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 36 - 50 ปี ร้อยละ 50.5 รองลงมา คือ 26 - 35 ปี ร้อยละ 27.9 ส่วนใหญ่เรียนจบชั้นประถมศึกษา ร้อยละ 48.0 ประกอบอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 30.6 เกษตรกร ร้อยละ 20.7 และค้าขาย ร้อยละ 20.0

2.2 ความคิดเห็นของผู้ปกครองเกี่ยวกับเกณฑ์ขั้นต่ำของรถนักเรียนที่ยอมรับได้ตามสภาพเศรษฐกิจสังคมของผู้ปกครอง ผู้ปกครองเห็นว่ารถที่จะใช้รับส่งนักเรียนควร เป็นรถมินิบัสหรือไมโครบัส ร้อยละ 27.9 รถตู้ ร้อยละ 27.5 และรถสองแถว ร้อยละ 17.8 ตามลำดับ อายุการใช้งานของรถรับส่งนักเรียนไม่ควรเกิน 10 ปี (ร้อยละ 69) ควรมีการตรวจสอบสภาพรถเป็นประจำภายใน 3 - 6 เดือน ร้อยละ 88.8

2.3 คุณลักษณะเฉพาะของรถรับส่งนักเรียนที่ควรจะเป็น ควรมีเข็มขัดนิรภัยสำหรับทุกที่นั่งในสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 92.4 ควรจัดให้มีที่นั่งสำหรับ

เด็กอนุบาลร้อยละ 89.9 ควรมีสี่เฉพาะ ว่าเป็นรถนักเรียน ร้อยละ 85.9 และควรจะมีผู้ดูแลหรือครูผู้ดูแลเด็กนักเรียนประจำรถร้อยละ 85.9

2.4 วิธีการรับส่งนักเรียนและและผู้ที่เหมาะสมในการดำเนินการรถรับส่งนักเรียน

ผู้ปกครองส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการรับส่งนักเรียน ควรมีการกำหนดจุดนัดพบ ร้อยละ 61.8 และแวะรับส่งนักเรียนที่บ้านทุกคน ร้อยละ 39.0 ส่วนการให้บริการรถรับส่งนักเรียนควรจะดำเนินการโดยครูหรือบุคลากรอื่นๆ ที่ปฏิบัติงานในโรงเรียน ร้อยละ 50.5 รองลงมาคือดำเนินการโดยโรงเรียนเอง ร้อยละ 23.9 และบุคคลภายนอก ร้อยละ 14.6 ตามลำดับ

2.6 คุณลักษณะทั่วไปของผู้ขับรถรับส่งนักเรียน ผู้ปกครองส่วนใหญ่มีความเห็นว่าผู้ขับรถรับส่งนักเรียนจำเป็นที่จะต้องมีใบอนุญาตขับรถสำหรับการขับรถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะ คิดเป็นร้อยละ 92.8 และจำเป็นที่จะต้องเข้ารับการฝึกอบรมเป็นพิเศษ ร้อยละ 98.4 โดยได้รับการ อบรม 1-2 ครั้ง/ปี ร้อยละ 77.3 ควรมีอายุขั้นต่ำเฉลี่ย 29.3 ปี อายุขั้นสูงสุดเฉลี่ย 49.5 ปี

3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลรถรับส่งนักเรียนของผู้บริหารโรงเรียน

3.1 ข้อมูลรถรับส่งนักเรียนของผู้บริหารโรงเรียน การเก็บข้อมูลในส่วนผู้บริหารโรงเรียน จำนวนโรงเรียนทั้งสิ้น 20 โรงเรียน สามารถสอบถามผู้บริหาร หรือผู้มีส่วนรับผิดชอบทั้งสิ้น 20 คน เป็นโรงเรียนในสังกัดของรัฐบาล จำนวน 15 โรงเรียน และโรงเรียนในสังกัดเอกชน จำนวน 5 โรงเรียน

3.2 การดำเนินการรถรับส่งนักเรียนที่โรงเรียนเป็นผู้ดำเนินการ พบว่าโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างที่สังกัดภาครัฐไม่มีการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน ส่วนโรงเรียนเอกชน มีการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน จำนวน 3 โรงเรียน จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 20 โรงเรียน คิดเป็นร้อยละ 15.0 สำหรับจำนวนนักเรียนในโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 23,088 คน มีจำนวนนักเรียนที่เดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียนที่โรงเรียนเป็นผู้ดำเนินการเพียง 1,630 คน คิดเป็นร้อยละ 7.1 ของนักเรียนทั้งหมด ส่วนรถที่ใช้ดำเนินการและราคาค่าโดยสาร ส่วนใหญ่ได้แก่ รถโดยสารมินิบัส จำนวน 8 คัน ราคา 450 บาท/คน/เดือน และบางส่วนใช้บริการฟรี รถโดยสารขนาดใหญ่ 6 คัน ราคา 450 บาท/คน/เดือนและบางส่วนใช้บริการฟรี รถสองแถว 2 คันใช้บริการฟรี และรถตู้จำนวน 1 คัน ราคาค่าโดยสาร 250 บาท/คน/เดือน

การประกันภัย พบว่า เป็นการประกันภัยตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำนวน 15 คัน ร้อยละ 88.2 เป็นการประกันภัยภาคสมัครใจชั้นสามจำนวน 2 คัน ร้อยละ 11.8 และมีการตรวจเช็คสภาพรถประจำปี จำนวน 17 คัน ร้อยละ 100

3.3 การบริการรถรับส่งนักเรียนที่ดำเนินการโดยส่วนบุคคล หรือนิติบุคคลโรงเรียนไม่ได้เป็นเจ้าของโดยตรง

รถรับส่งนักเรียนที่ไม่ได้ดำเนินการโดยโรงเรียนทั้งสิ้น 185 คัน จำนวนนักเรียนที่ใช้บริการทั้งสิ้น 6,054 คน คิดเป็นร้อยละ 26.2 ของนักเรียนทั้งหมด โดยดำเนินการโดยบุคคลภายนอก จำนวน 29 คัน ร้อยละ 15.7 และดำเนินการโดยบุคคลภายนอกและครู จำนวน 152 คัน ร้อยละ 82.2

3.4 จำนวนนักเรียนที่ได้รับบาดเจ็บ

ระหว่างการเดินทางไป-กลับโรงเรียน

จากการสอบถามผู้บริหารโรงเรียน พบว่ามีนักเรียนที่ได้รับบาดเจ็บในระหว่างการเดินทางไป-กลับโรงเรียน จำนวน 39 ราย ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้นำส่ง รพ. จำนวน 28 ราย ร้อยละ 71.8 บาดเจ็บนำส่งโรงพยาบาล จำนวน 10 ราย ร้อยละ 25.6 และตาย จำนวน 1 ราย ร้อยละ 6.6

3.5 สรุปความคิดเห็นของผู้บริหารต่อการพัฒนาบริการรถรับส่งของโรงเรียน

กลุ่มโรงเรียนที่มีบริการรถรับส่งนักเรียนจำนวน 3 โรงเรียน โดยผู้บริหารเห็นว่ามีปัญหาในการบริการคือ มารยาทของพนักงานขับรถ การควบคุมดูแลนักเรียนที่นั่งไปกับรถไปรับนักเรียนแต่เช้า นักเรียนตื่นไม่ทัน และจำนวนรถไม่เพียงพอ โดยมีแนวทางในการพัฒนาบริการในเรื่องพัฒนาพนักงานขับรถเกี่ยวกับกฎระเบียบและการบริการ การตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมใช้งานและการขอ สนับสนุนงบประมาณในการจัดหารถให้เพียงพอ ส่วนกลุ่มโรงเรียนที่ไม่มีบริการรถรับส่งนักเรียน จำนวน 17 โรงเรียน ผู้บริหารให้ความเห็นว่านักเรียนอยู่ใกล้โรงเรียน การคมนาคม สะดวก มีผู้ปกครอง มารับ-ส่ง เป็นโรงเรียนขนาดเล็ก จำนวนนักเรียนน้อย โรงเรียนไม่มีความพร้อมขาดงบประมาณ มีจักรยานยืมเรียน เป็นต้น

4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลผู้ขับรถรับส่งนักเรียนแต่ละคัน

4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับรถรับส่งนักเรียน

4.1.1 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับรถรับส่งนักเรียน

ผู้ขับรถรับส่งนักเรียน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 96.9 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 3.1 มีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 39.5 ปี โดยส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31 - 50 ปี ร้อยละ 78.0 สถานภาพสมรส แต่งงานและมีบุตรแล้ว ร้อยละ 80.1 มีประสบการณ์ในการขับรถรับส่งนักเรียนโดยเฉลี่ย 8.9 ปี ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 4-10 ปี ร้อยละ 53.9 ระดับการศึกษาส่วนใหญ่มีวุฒิการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ

49.2 และมัธยมศึกษา ร้อยละ 25.7 สำหรับใบอนุญาตขับรถ พบว่าผู้ขับรถรับส่งนักเรียนได้รับใบอนุญาตขับรถหลายประเภทด้วยกัน แต่ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ ร้อยละ 47.6

4.1.2 สถานะ และรายได้ของผู้ขับรถรับส่งนักเรียน

ผู้ขับรถรับส่งนักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเจ้าของ ร้อยละ 63.3 และรับจ้างขับรถ ร้อยละ 36.7 และมีรายได้เฉลี่ยต่อวัน 100 - 300 บาท ร้อยละ 81.8

4.1.3 พฤติกรรมสุขภาพในผู้ขับรถรับส่งนักเรียน

ผู้ขับรถรับส่งนักเรียนที่สูบบุหรี่ ร้อยละ 24.1 ดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ คิดเป็นร้อยละ 30.4 และดื่มเครื่องดื่มชูกำลัง คิดเป็นร้อยละ 49.2

ผู้ขับรถรับส่งนักเรียน มีโรคประจำตัว ร้อยละ 5.2 โดยโรคที่เป็น ได้แก่ โรคความดันโลหิตสูง 2 ราย โรคเบาหวาน โรคกระดูกและไขข้อ โรคไต โรคหอบ ภาวะอาหาร อย่างละ 1 ราย และอื่น ๆ 3 ราย

4.2 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ดูแลนักเรียนประจำรถ

รถรับส่งนักเรียนในกลุ่มตัวอย่าง มีผู้ดูแลนักเรียนประจำรถคิดเป็นร้อยละ 51.3 ส่วนผู้ดูแลนักเรียนประจำรถ ได้แก่ ลูกจ้างหรือผู้เป็นเจ้าของรถมอบหมายให้ดูแล ร้อยละ 41.8 เป็นเจ้าของรถเอง ร้อยละ 36.7 และเป็นครู ร้อยละ 21.4 ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถเป็นเจ้าของรถเอง มีผู้ดูแลนักเรียนประจำรถคิดเป็นร้อยละ 52.9 แต่ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้เป็นเจ้าของรถโดยตรง จะมีผู้ดูแลนักเรียนประจำรถ ร้อยละ 48.6

4.3 ข้อมูลเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียน

รถรับส่งนักเรียนส่วนใหญ่ดำเนินการโดยบุคคลภายนอก ร้อยละ 79.6 รองลงมาเป็นโรงเรียน ร้อยละ 15.7 และ คณะครู/บุคคลภายในโรงเรียน ร้อยละ 4.7 อายุใช้งานของรถ โดยเฉลี่ย เท่ากับ 9.2 ปี หรือ ประมาณ 10 ปี ส่วนใหญ่รถที่ผู้รับส่งนักเรียน

มีอายุระหว่าง 6 - 10 ปี ร้อยละ 48.4 ประเภทการจดทะเบียนรถ เป็นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารตาม พรบ.ขนส่งทางบก ร้อยละ 34.9 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน ร้อยละ 32.5 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ร้อยละ 31.3 การมีป้ายแสดงว่าเป็นรถรับส่งนักเรียน ร้อยละ 54.5 ไม่มีป้ายแสดง ร้อยละ 45.5 มีสัญญาณไฟกระพริบ ร้อยละ 51.3 ชนิดของการประกันอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นการประกันภัยตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ร้อยละ 61.3 รองลงมาคือ การประกันอุบัติเหตุชั้นสาม ร้อยละ 26.2 การใช้งานของรถรับส่งนักเรียน ส่วนใหญ่ใช้ในการรับส่งนักเรียนอย่างเดียว ร้อยละ 72.8 ใช้ทำกิจกรรมอื่นๆด้วย ร้อยละ 27.2

4.4 ชนิดของรถที่ใช้ให้บริการ

จากการสอบถามพนักงานขับรถรับส่งนักเรียน จำนวน 191 คน พบว่า รถรับส่งนักเรียนที่ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นรถกระบะ ร้อยละ 41.3 รองลงมา เป็นรถตู้ ร้อยละ 25.1 รถสองแถว ร้อยละ 16.8 โดยรถกระบะ จำนวน 74 คัน จำนวนนักเรียนที่ใช้บริการ 5-28 คน/เที่ยว จำนวนผู้รับบริการเฉลี่ย เท่ากับ 15.1 คน ค่าบริการอยู่ระหว่าง 200 - 750 บาท/เดือน ค่าบริการเฉลี่ยต่อเดือน เท่ากับ 329.9 บาท รถสองแถวจำนวน 30 คัน จำนวนนักเรียนที่ใช้บริการ 10-50 คน/เที่ยว จำนวนผู้รับบริการเฉลี่ย เท่ากับ 22.3 คน ค่าบริการอยู่ระหว่าง 235 - 800 บาท/เดือน ค่าบริการเฉลี่ยต่อเดือน เท่ากับ 359 บาท รถตู้ จำนวน 45 คัน จำนวนนักเรียนที่ใช้บริการ 8-24 คน/เที่ยว จำนวนผู้รับบริการเฉลี่ย เท่ากับ 17.2 คน ค่าบริการอยู่ระหว่าง 300 - 1,000 บาท/เดือน ค่าบริการเฉลี่ยต่อเดือน เท่ากับ 637.5 บาท รถมินิบัส/ไมโครบัส จำนวน 12 คัน จำนวนนักเรียนที่ใช้บริการ 30-60 คน/เที่ยว จำนวนผู้รับบริการเฉลี่ย เท่ากับ 43.8 คน ค่าบริการอยู่ระหว่าง 240 - 750 บาท/เดือน ค่าบริการเฉลี่ยต่อเดือน เท่ากับ 465.7 บาท รถโดยสารขนาดใหญ่ จำนวน 18 คัน จำนวนนักเรียนที่ใช้บริการ 30-96 คน/เที่ยว จำนวนผู้รับบริการเฉลี่ยเท่ากับ 71.0 คน ส่วนใหญ่เป็นรถบริการของโรงเรียนไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย

วิจารณ์

จากการศึกษาสถานการณ์รถรับส่งนักเรียน จังหวัดศรีสะเกษ พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุในนักเรียน ในระหว่างการเดินทางไป-กลับโรงเรียน ร้อยละ 8.1 ซึ่งเป็นอัตราค่อนข้างสูง เทียบกับประเทศที่เจริญแล้ว เช่น ประเทศแคนาดา พบอัตราการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางไป-กลับ ร้อยละ 0.1⁽⁶⁾ นักเรียนส่วนใหญ่จะเดินทางโดยรถจักรยาน จักรยานยนต์ และจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งต่างจากการศึกษาของ เปรมวดี คฤหเดชและคณะ(2547)⁽⁷⁾ ศึกษาความปลอดภัยในการเดินทางไปกลับด้วยรถรับส่งนักเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งส่วนใหญ่เด็กนักเรียนจะใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทางและเดิน เนื่องจากลักษณะสังคมที่ต่างกัน และพบว่า การเดินทางไปกลับโรงเรียนด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์รับจ้างรถโดยสารประจำทาง รถสองแถว/สี่ล้อเล็ก/สามล้อสาธารณะ และรถยนต์ส่วนบุคคล มีโอกาสที่จะประสบอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทางไปกลับโรงเรียนสูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียน ซึ่งได้ผลเช่นเดียวกัน ในกลุ่มผู้ปกครองมีความเห็นว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของรถรับส่งนักเรียน ควรเป็นรถมินิบัส และมีอายุการใช้งานไม่เกิน 10 ปี แต่จากการสำรวจพบว่า เป็นรถกระบะ รถตู้ และรถ 2 แถว มีอายุการใช้งานเฉลี่ย 9.4 ปี และความคิดเห็นจากผู้บริหารโรงเรียน พบว่าประเด็นที่ต้องมีการพัฒนาได้แก่ มารยาทของพนักงานขับรถ การควบคุมดูแลนักเรียนที่นั่งไปกับรถ และจำนวนรถไม่เพียงพอ และจากการสำรวจพบว่าพนักงานขับรถมีโรคประจำตัว ร้อยละ 5.2 มีพฤติกรรมดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 30.4

ข้อเสนอแนะ

1. อัตราการเกิดอุบัติเหตุในผู้ใช้รถจักรยาน และจักรยานยนต์ค่อนข้างสูง จึงควรมีการเสริมสร้างวินัยในการใช้รถและถนนในกลุ่มนักเรียน

2. นักเรียนที่โดยสารรถรับส่งนักเรียน มีความปลอดภัยในการเดินทางมากกว่านักเรียนที่เดินทางด้วยวิธีอื่น จึงควรให้ข้อมูลแก่ผู้บริหารศึกษาเพื่อวางแผนในการขยายการบริการรถรับส่งนักเรียนต่อไป

3. ควรมีการอบรมเพิ่มพูนความรู้และการบริการแก่พนักงานขับรถรับส่งนักเรียนและผู้ดูแลเด็ก เพื่อให้มีการบริการที่มีมาตรฐาน

4. ควรมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถรับส่งนักเรียนประจำปี และควรมีการณรงค์ลดเลิกการดื่มสุราในพนักงานขับรถ

เอกสารอ้างอิง

1. สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, การประชุมวิชาการด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข ครั้งที่ 3, พ.ศ. 2544.
2. ชไมพันธ์ สันติกาญจน์ และคณะ. รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัด ประเทศไทย พ.ศ.2542. กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข.
3. สุรัชย์ สราญฤทธิชัย, วิทยาชาติบัญญัติชัย "อุบัติเหตุและการบาดเจ็บในเด็ก ในโรงพยาบาลขอนแก่น". ขอนแก่นเวชสาร 2541; 22(2): 13-23
4. Pless B. "Childhood injury prevention: time for tougher measures." Can Med Assoc J 1996; 40: 951-5.
5. Corneli HM, Cook LJ, dean JM. Adults and children in severe motor vehicle crashes: a match-paired study. Ann Emerg Med 2000; 36: 340-5.
6. CHIRPP injury reports. Injuries associated with School Buses. (Online). 1995 (cited 2002 August 2); (5 screens). Available from: URL: http://www.hcsc.gc.ca/hpb/lcdc/brch/injury/irsbus_e.html.
7. เปรมวดี คฤหเดชและคณะ. โครงการความปลอดภัยในการเดินทางไปกลับโรงเรียนด้วยรถรับส่งนักเรียน. กรุงเทพฯ . 2547