

## ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ และสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

สำหรับในบทนี้ได้นำเสนอลักษณะทั่วไปของชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ สถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ตลอดจนวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิหลังของประชากร พฤติกรรมเสี่ยง และสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกันจะมีผลต่อชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุที่แตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร ซึ่งลักษณะภูมิหลังของประชากร ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ส่วนพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ สำหรับสภาพแวดล้อม ได้แก่ เขตที่อยู่อาศัย และภาคที่อยู่อาศัย โดยจะนำเสนอข้อมูลในรูปแบบของตารางไขว้ (Cross tabulation) และร้อยละ ผลการศึกษาได้นำเสนอเป็น 2 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ และผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิหลังของประชากร พฤติกรรมเสี่ยง และสภาพแวดล้อม กับชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 สถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ และผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิหลังของประชากร พฤติกรรมเสี่ยง และสภาพแวดล้อม กับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

ส่วนที่ 1 ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ และผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิหลังของประชากร พฤติกรรมเสี่ยง และสภาพแวดล้อมกับชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

### 1.1 ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาถึงชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุของประชากรที่เคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรงในตารางที่ 8 พบว่า ประชากรที่เคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะมากที่สุด คือ ร้อยละ 41.5 รองลงมาคือ อุบัติเหตุจากการถูกทำร้ายร่างกาย คิดเป็นร้อยละ 26.5 และที่เหลือได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการพลัดตกหกล้ม, อุบัติเหตุจากการทำงาน และอุบัติเหตุอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 19.1, 8.1 และร้อยละ 4.8 ตามลำดับ จากข้อมูลดังกล่าวนี้สอดคล้องกับรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย (สมชาย เวียงพิทักษ์, 2546: 252-255) และรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บรุนแรงระดับชาติประเทศไทย พ.ศ. 2545 (สำนักกระบาดวิทยา, 2546) ที่พบเช่นเดียวกันว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2545

อุบัติเหตุจากยานพาหนะเป็นสาเหตุการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่สำคัญที่สุด รองลงมาเป็น อุบัติเหตุพลัดตกหกล้ม การถูกทำร้าย ตามลำดับ การที่อุบัติเหตุจากยานพาหนะเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจำนวนมาก เนื่องจากประเทศไทยได้มีการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งอย่างรวดเร็วมีถนนหนทางเพิ่มขึ้นทั้งทางหลวงและทางด่วน เพื่อรองรับกับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ทำให้มีความต้องการใช้รถใช้ถนนเพื่อการเดินทางและขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างมากส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณยานพาหนะอย่างรวดเร็ว ดังจะพบได้จากสถิติการจดทะเบียนรถ ซึ่งพบว่าจำนวนรถได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 17.6 ล้านคัน ในปี 2540 เป็น 24.5 ล้านคัน ในปี 2545 (อัตราเพิ่ม 39 %) หรือมีรถเพิ่มขึ้นปีละ 1.15 ล้านคัน (ชินุทัย กาญจนะจิตรา และคณะ, 2547:15) ประกอบกับประชาชนมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร และขับขี่หลังจากดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมึนเมาตลอดจนสภาพพื้นผิวทางขรุขระเป็นหลุมบ่อ ทางคับแคบ หรือบางครั้งถนนตรงแต่ผู้ขับขี่ประมาท ขับรถเร็ว ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อย (พรยุทธ์ วสันต์สิริกุล, 2539: 80; บุศรินทร์ นาคจินดา และคณะ, 2532: 1-18; ประเสริฐ กระจ่างวงษ์ และคณะ, 2534: 1-4) นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมและสภาพแวดล้อมที่ไม่อำนวยแล้ว คนเดินถนนก็ยังมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะได้ อาทิเช่น ผู้ใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้ามถนนในที่ห้ามไม่ใช้สะพานลอย เดินข้ามถนนโดยมีการหยอกล้อกันผลักกันอย่างคึกคะนอง เป็นต้น (ธวัชชัย พิทักษ์, 2532: 42-45) จากพฤติกรรมของผู้ใช้ยานพาหนะ ผู้ใช้ถนนและสภาพแวดล้อม ดังกล่าวจึงเป็นผลให้ประชาชนมีโอกาสประสบอุบัติเหตุจากยานพาหนะได้มากกว่าอุบัติเหตุชนิดอื่นๆ

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของประชากรที่เคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง จำแนกตามชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ	ร้อยละ	จำนวน (ไม่ถ่วงน้ำหนัก)
พลัดตกหกล้ม	19.1	83
ถูกทำร้ายร่างกาย	26.5	100
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ	41.5	170
อุบัติเหตุจากการทำงาน	8.1	43
อุบัติเหตุอื่นๆ	4.8	19
รวม	100.0	415

## 1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิหลังของประชากร พฤติกรรมเสี่ยง และสภาพแวดล้อม กับชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

### 1.2.1) ลักษณะภูมิหลังของประชากร

#### เพศ

ในสังคมไทยมีการอบรมเลี้ยงดูและคาดหวังกับเพศชายและเพศหญิงที่แตกต่างกัน กล่าวคือ เพศหญิงจะได้รับการอบรมเลี้ยงดูและคาดหวังให้มีความสุภาพเรียบร้อย ขณะที่เพศชายจะถูกอบรมเลี้ยงดูให้มีความเข้มแข็ง กล้าแสดงออก ใช้ชีวิตที่โลด โผน (วิไลภรณ์ แสนทวีสุข, 2544: 7) ซึ่งวิถีชีวิตดังกล่าวอาจส่งผลให้เพศชายและเพศหญิงมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุชนิดต่างๆแตกต่างกัน

จากความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ(ตารางที่9) พบว่า เพศชายได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะ อุบัติเหตุจากการทำงาน และอุบัติเหตุอื่นๆ มากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้อุบัติเหตุจากยานพาหนะเป็นอุบัติเหตุที่เพศชายมีสัดส่วนได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากที่สุด (ร้อยละ53.7) ซึ่งอาจเป็นเพราะเพศชายมีการเดินทางบ่อยครั้ง และส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะรถรับจ้าง รถบรรทุกและรถโดยสารประกอบกับมีนิสัยชอบเสี่ยงขับรถด้วยความเร็วสูง ตัดหน้ากระชั้นชิด ผ่าฝืนกฎจราจรและมีการบริโภคสุราก่อนการขับขี่ (ศุภมาส เศรษฐพงษ์กุล, 2539: 54) แต่ในเพศหญิงได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการพลัดตกหกล้มและถูกทำร้ายร่างกายใกล้เคียงกัน (ร้อยละ33.1 และร้อยละ34.9) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Brassington, G. S., King, A. C. and Bliwise, D. L. (2000: 1234-1240) และรายงานการสำรวจอนามัยและสวัสดิการ พ.ศ. 2539 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2540: 20) ที่พบเช่นเดียวกันว่า เพศหญิงได้รับอุบัติเหตุจากการพลัดตกหกล้มมากกว่าเพศชาย นอกจากนี้ยังมีข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ ปี พ.ศ. 2544 (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และวนัสสนันท์ รุจิวิวัฒน์, 2546: 374) และการศึกษาของกฤตยา อาชวนิชกุล และคณะ(2546: 3) ที่ระบุว่า นับวันการถูกทำร้ายร่างกายที่เกิดขึ้นในเพศหญิงจะทวีความรุนแรงและมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งผู้ที่ทำร้ายมักเป็นคู่สมรสและผู้อื่นที่ไม่ใช่คู่สมรสเพื่อหวังชิงทรัพย์และล่วงละเมิดทางเพศ โดยวิธีการทำร้ายส่วนใหญ่จะใช้กำลังกาย วัตถุไม่มีคม และวัตถุมีคม ตามลำดับ

ตารางที่ 9 การกระจายร้อยละของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
จำแนกตามชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและเพศ

เพศ	ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ					รวม (จำนวนไม่ ถ่วงน้ำหนัก)
	พลัดตก หกหล่น	ถูกทำร้าย ร่างกาย	อุบัติเหตุจาก ยานพาหนะ	อุบัติเหตุจาก การทำงาน	อุบัติเหตุ อื่นๆ	
ชาย	9.7	20.9	53.7	9.2	6.6	100.0 (220)
หญิง	33.1	34.9	23.4	6.5	2.2	100.0 (195)
รวม	19.1	26.5	41.5	8.1	4.8	100.0 (415)

### อายุ

ประชากรที่มีอายุต่างกันอาจแสดงถึงการมีประสบการณ์ในการดำเนินชีวิต มีพฤติกรรมทั้งพฤติกรรมเสี่ยงและพฤติกรรมในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน (ประภา นัครา, 2539: 27) จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ (ตารางที่ 10) พบว่า ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุแตกต่างกันตามกลุ่มอายุ กล่าวคือ มากกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรกลุ่มอายุ 15-19 ปี และ 20-29 ปี ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะ ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจากประชากรกลุ่มอายุดังกล่าวอยู่ในช่วงของวัยที่มีความคิดคะนอง ชอบความเสี่ยง ทำหาย ประกอบกับประสบการณ์ในการขับขี่น้อยและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเท่าที่ควร (บุษบา เพ็ญสุวรรณ, 2539: 95) และมีข้อสังเกตว่าสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะจะลดลงในกลุ่มอายุที่สูงขึ้น แต่ในทางตรงกันข้ามกลับพบว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นจะมีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการพลัดตกหกหล่นสูงขึ้นตามไปด้วยที่เป็นเช่นนี้ อาจเป็นเพราะวัยที่สูงอายุมากขึ้น จะมีความจำกัดทางด้านสุขภาพร่างกาย การเคลื่อนไหวร่างกายจึงไม่คล่องแคล่วหรือไม่สะดวกเท่าที่ควร ประกอบกับการอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม อาทิเช่น แสงสว่างที่ไม่เพียงพอ พื้นไม่เรียบ มีน้ำล้น ผงหรือที่จับยึดไม่เหมาะสม เป็นต้น (แท้จริง ศิริพานิช, 2542: 172) จากปัญหาสุขภาพและสภาพแวดล้อมดังกล่าวผู้ที่อยู่ในวัยสูงอายุจึงมีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุพลัดตกหกหล่นมากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ สำหรับประชากรวัยทำงานกลุ่มอายุ 30-39 ปี และ 40-49 ปี นั้น มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุถูกทำร้ายร่างกายและอุบัติเหตุจากยานพาหนะใกล้เคียงกัน อาจเป็นเพราะประชากรกลุ่มอายุดังกล่าวมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งสองชนิดใกล้เคียงกัน อาทิเช่น ต้องมีการเดินทางบ่อยครั้งและมีปฏิสัมพันธ์กับบุคคลที่มีความหลากหลาย มีการบริโภคสุราหรือเครื่องดื่มมึนเมาในสัดส่วนที่สูงเพื่อต้องการเข้าสังคมหรือดื่มเพื่อให้หายเหนื่อยหรือหายกลุ่ม เป็นต้น (อดิษฐ์ หลายชูไทย และคณะ, 2545: 112) ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าว

อาจส่งผลให้เกิดการทะเลาะวิวาท ทำร้ายร่างกายกัน ตลอดจนขาดความระมัดระวังในการขับขี่หรือโดยสารยานพาหนะ

ตารางที่10 การกระจายร้อยละของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
จำแนกตามชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและอายุ

อายุ	ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ					รวม (จำนวนไม่ ถ่วงน้ำหนัก)
	พลัดตก หกหล่น	ถูกทำร้าย ร่างกาย	อุบัติเหตุจาก ยานพาหนะ	อุบัติเหตุจาก การทำงาน	อุบัติเหตุ อื่นๆ	
15-19 ปี	2.5	25.6	59.1	3.3	9.5	100.0 (45)
20-29 ปี	0.5	24.5	68.3	2.8	3.9	100.0 (75)
30-39 ปี	4.3	36.3	38.1	18.5	2.8	100.0 (65)
40-49 ปี	24.7	33.0	30.8	8.5	3.0	100.0 (86)
50-59 ปี	34.6	20.7	27.1	8.2	9.5	100.0 (61)
60 ปีขึ้นไป	59.6	17.9	12.9	9.0	0.5	100.0 (83)
รวม	19.1	26.5	41.5	8.1	4.8	100.0 (415)

### สถานภาพสมรส

การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุในตารางที่11 พบว่า คนโสดได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะมากที่สุด (ร้อยละ57.3) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของประภา นัครา, 2539: 105; ศิริพร สักกะบุชา, 2530: 83; Davis and Coiley อ้างถึงในอำนาจ นาคแก้ว, 2534: 52 พบเช่นกันว่า ผู้ที่มีสถานภาพโสดมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะมากกว่าผู้ที่สมรสและเคยสมรส โดยให้เหตุผลว่า ผู้ที่แต่งงานแล้วจะมีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวมากกว่าผู้ที่ยังเป็นโสด ดังนั้นผู้ที่สมรสแล้วจึงมีความระมัดระวังในการขับขี่มีพฤติกรรมป้องกันการก่ออุบัติเหตุจราจรขณะขับขี่ได้มากขึ้น ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะน้อยกว่าผู้ที่เป็นโสดนั่นเอง สำหรับผู้ที่เคยสมรส(หม้าย/หย่า/แยก)นั้นมีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการพลัดตกหกหล่นมากที่สุด(ร้อยละ57.2) ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจากสถานภาพเคยสมรสนั้นได้รวมทั้งผู้ที่เป็นหม้าย หย่าร้างและแยกกันอยู่ กลุ่มประชากรดังกล่าว ส่วนมากแล้วเป็นผู้ที่อยู่ในช่วงของวัยผู้ใหญ่ตอนปลายและวัยสูงอายุ โดยเฉพาะวัยสูงอายุทั้งชายและหญิง มีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพร่างกายที่ไม่แข็งแรง โดยกลุ่มโรคสามลำดับแรกของประชากรวัยสูงอายุที่ป่วยมากที่สุด คือ โรคระบบกล้ามเนื้อ เส้นเอ็น กระดูกและข้อ โรคระบบทางเดินหายใจ และโรคหัวใจหลอดเลือด (เขาวรัตน์ ปรปักษ์ขาม

และสุพัตรา อติโพธิ, 2543)จึงอาจเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งที่ส่งผลให้ผู้เคยสมรสที่อยู่ในวัยสูงอายุ มีโอกาสเกิดการพลัดตกหกล้มได้มาก

ตารางที่ 11 การกระจายร้อยละของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
จำแนกตามชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและสถานภาพสมรส

สถานภาพ สมรส	ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ					รวม (จำนวนไม่ ถ่วงน้ำหนัก)
	พลัดตก หกล้ม	ถูกทำร้าย ร่างกาย	อุบัติเหตุจาก ยานพาหนะ	อุบัติเหตุ จากการ ทำงาน	อุบัติเหตุ อื่นๆ	
โสด	5.4	27.2	57.3	4.2	5.9	100.0 (104)
สมรส	20.2	28.2	37.5	9.6	4.4	100.0 (254)
เคยสมรส (หม้าย/หย่า/ แยก)	57.2	14.2	18.2	10.4	-	100.0 (55)
รวม	19.2	26.6	41.6	8.1	4.5	100.0 (413)

### ระดับการศึกษา

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันย่อมส่งผลให้บุคคลมีความรู้ ความเข้าใจต่อ การรับรู้แตกต่างกัน รวมถึงการรับรู้ถึงความรุนแรงและ โอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บหรือ อุบัติเหตุด้วยเช่นกัน จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับชนิดของการบาดเจ็บ หรืออุบัติเหตุ (ตารางที่ 12) เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษาแล้ว พบว่า ผู้ที่ไม่มีการศึกษา/ต่ำกว่า ระดับประถมศึกษา มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการพลัดตกหกล้มมากกว่า อุบัติเหตุชนิดอื่น (ร้อยละ 56.9) และสัดส่วนดังกล่าวจะลดลงในผู้ที่มีการศึกษาระดับที่สูงขึ้นด้วย ที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจากผู้ที่ไม่มีการศึกษาหรือมีการศึกษาน้อยอาจมีความรู้ความเข้าใจใน การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ถูกต้องหรือไม่มีความระมัดระวังเท่าที่ควร อาทิเช่น ไม่ให้ ความสำคัญกับลักษณะของพื้นห้องน้ำ ราวยึดจับในห้องน้ำ หรือแสงสว่างที่เพียงพอ เป็นต้น ประกอบกับผู้ที่ไม่มีการศึกษา/ต่ำกว่าประถมศึกษา มักเป็นแรงงานในระดับล่างที่ไม่มีโอกาส ในการเลือกประเภทหรือลักษณะงานต้องทำงาน โดยใช้แรงงานเข้มข้น หรือทำงานใน สภาพแวดล้อมที่เปียกชื้น ไม่ปลอดภัย สำหรับผู้ที่มีการศึกษาดังแต่ระดับประถมศึกษาขึ้นไป (ระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา และระดับอุดมศึกษา) มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรือ

อุบัติเหตุจากยานพาหนะมากกว่าอุบัติเหตุชนิดอื่น โดยจะพบว่าในกลุ่มที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีสัดส่วนมากที่สุด (ร้อยละ 53.3)

ตารางที่ 12 การกระจายร้อยละของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
จำแนกตามชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ					รวม (จำนวน ไม่ถ่วง น้ำหนัก)
	พลัดตก หกล้ม	ถูกทำร้าย ร่างกาย	อุบัติเหตุจาก ยานพาหนะ	อุบัติเหตุ จากการ ทำงาน	อุบัติเหตุ อื่นๆ	
ไม่มีการศึกษา/ ต่ำกว่าประถมศึกษา	56.9	19.2	13.6	10.3	-	100.0 (28)
ระดับประถมศึกษา	25.4	26.9	34.7	9.7	3.3	100.0 (235)
ระดับมัธยมศึกษา	7.3	25.0	53.3	6.5	7.9	100.0 (133)
ระดับอุดมศึกษา	3.5	43.3	50.9	0.5	1.8	100.0 (19)
รวม	19.1	26.5	41.5	8.1	4.8	100.0 (415)

### อาชีพ

อาชีพที่แตกต่างกันน่าจะมีความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุชนิดต่างๆแตกต่างกัน จากผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ (ตารางที่ 13) พบว่า ผู้ที่ไม่ได้ทำงานและผู้ทำงานในอาชีพต่างๆ ล้วนแล้วแต่มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะมากกว่าอุบัติเหตุชนิดอื่นๆ โดยเฉพาะผู้ที่ประกอบอาชีพรับจ้าง/ใช้แรงงาน มีสัดส่วนมากที่สุด (ร้อยละ 47.9) อาจเป็นเพราะการดำเนินชีวิตแต่ละวันต้องพึ่งพยานพาหนะเพื่อการเดินทาง ซึ่งในระหว่างการเดินทางไม่ว่าจะเป็นการขับขี่ยานพาหนะด้วยตนเองหรือโดยสารยานพาหนะรวมถึงผู้ที่เดินทางทำด้วยข้อมือมีโอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะทั้งสิ้น นอกจากนี้ยังพบอีกว่า ผู้ที่ไม่ได้ทำงานได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการพลัดตกหกล้มมากกว่าอาชีพอื่น (ร้อยละ 26.9) อาจเป็นเพราะผู้ที่ไม่ได้ทำงานเป็นกลุ่มนักเรียน นักศึกษา รวมถึงผู้สูงอายุ การพลัดตกหกล้มที่เกิดขึ้นอาจเกิดจากการออกกำลังกายหรือเล่นกีฬาบางประเภทในกลุ่มนักเรียน/นักศึกษา ไม่เพียงเท่านั้นยังพบอีกว่า ในผู้ที่มีอาชีพเกษตรกรรม/ประมง มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการถูกทำร้ายร่างกายมากกว่าอาชีพอื่น (ร้อยละ 32.9) สามารถอธิบายได้ว่า ผู้ที่มีอาชีพเกษตรกรรม/ประมง มักจะมีพฤติกรรมการดื่มสุราเพื่อให้มีแรงหรือบรรเทาความเหน็ดเหนื่อย (พิทักษ์ เอ็มสวัสดิ์, 2538: 62) พฤติกรรมดังกล่าวจึงอาจส่งผลให้เกิดการทะเลาะวิวาทและถูกทำร้ายร่างกายได้บ่อยครั้ง

ตารางที่ 13 การกระจายร้อยละของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
จำแนกตามชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและอาชีพ

อาชีพ	ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ					รวม (จำนวนไม่ ถ่วงน้ำหนัก)
	พลัดตก หกหล่น	ถูกทำร้าย ร่างกาย	อุบัติเหตุจาก ยานพาหนะ	อุบัติเหตุ จากการ ทำงาน	อุบัติเหตุ อื่นๆ	
ไม่ได้ทำงาน	26.9	23.7	39.9	3.1	6.4	100.0 (110)
วิชาชีพ/บริหาร	15.3	14.9	43.0	8.5	18.4	100.0 (38)
เสมียน/บริการ	21.4	24.7	40.5	10.6	2.9	100.0 (61)
เกษตรกรรม/ ประมง	17.8	32.9	36.0	8.1	5.2	100.0 (91)
รับจ้าง/ ใช้แรงงาน	11.0	27.4	47.9	13.0	0.7	100.0 (115)
รวม	19.1	26.5	41.5	8.1	4.8	100.0 (415)

### รายได้

เนื่องจากรายได้มีส่วนในการกำหนดรูปแบบการดำเนินชีวิต พฤติกรรมเสี่ยง และพฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ดังนั้นผู้ที่มีรายได้ที่แตกต่างกันน่าจะมี ความเสี่ยงหรือโอกาสในการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุแต่ละชนิดแตกต่างกัน จากการศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ (ตารางที่ 14) พบว่า ทั้งผู้ที่ไม่มี รายได้และผู้ที่มีรายได้ล้วนแล้วแต่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะมากกว่าอุบัติเหตุ ชนิดอื่น โดยผู้ที่มีรายได้ปานกลาง(3,500-6,999 บาท) มีสัดส่วนมากที่สุด (ร้อยละ 48.4) ส่วนอุบัติเหตุจากการพลัดตกหกหล่นนั้น มีข้อค้นพบที่น่าสนใจ กล่าวคือ ผู้ที่มีรายได้มากขึ้นสัดส่วน ของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุพลัดตกหกหล่นจะลดลงที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องจากผู้ไม่มีรายได้ หรือรายได้น้อยส่วนหนึ่งเป็นผู้ที่อยู่อาศัยในสภาพแวดล้อมที่ไม่ดี คับแคบ พื้นผิวที่อยู่อาศัยอาจ จะ ลื่นหรือไม่ราบเรียบ แสงสว่างไม่เพียงพอจึงอาจเกิดการพลัดตกหกหล่นได้มากซึ่งแตกต่างจากผู้ที่มี รายได้ที่มากกว่าจะสามารถเลือกอยู่อาศัยในสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า



ตารางที่ 14 การกระจายร้อยละของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
จำแนกตามชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและรายได้

รายได้	ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ					รวม (จำนวนไม่ ถ่วงน้ำหนัก)
	พลัดตก หกหล่น	ถูกทำร้าย ร่างกาย	อุบัติเหตุจาก ยานพาหนะ	อุบัติเหตุ จากการ ทำงาน	อุบัติเหตุ อื่นๆ	
ไม่มีรายได้*	23.4	26.7	41.9	3.7	4.4	100.0 (174)
ต่ำกว่า 3,500 บาท	23.3	25.8	31.6	13.7	5.5	100.0 (101)
3,500-6,999 บาท	13.7	28.2	48.4	7.1	2.6	100.0 (80)
7,000 บาทขึ้นไป	2.4	26.4	42.9	18.7	9.7	100.0 (58)
รวม	19.3	26.8	41.0	8.1	4.8	100.0 (413)

\* ไม่มีรายได้ หมายถึง ผู้ที่ทำงานแต่ไม่มีรายได้/ไม่ได้ทำงาน/ช่วยธุรกิจในครัวเรือนโดยไม่ได้รับ  
ค่าจ้าง

### 1.2.2) พฤติกรรมเสี่ยง

#### การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์กับ  
ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ(ตารางที่ 15) พบว่า ผู้ที่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์  
ของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากอุบัติเหตุเกือบทุกชนิด (ยกเว้นการพลัดตกหกหล่นและอุบัติเหตุ  
จากการทำงาน) มากกว่าผู้ที่ไม่ดื่ม ทั้งนี้เนื่องจากการดื่มสุราเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบาดเจ็บ  
หรืออุบัติเหตุจากทุกสาเหตุมากที่สุด ซึ่งคนที่ดื่มสุราบ่อยครั้งย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่า  
ผู้ที่ไม่ดื่มอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ เมื่อร่างกายได้รับแอลกอฮอล์ที่มีอยู่ในสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์  
มากในระดับหนึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบประสาทสั่งการให้ตอบสนองช้าลง และเปลี่ยนแปลงอารมณ์  
ของผู้ดื่มให้หึกคะนอง ดังนั้น คนที่ดื่มสุรามากเกินขนาดจึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุและเหตุการณ์  
รุนแรงต่างๆ ได้มาก (ศุภมาส เศรษฐพงษ์กุล, 2539: 52) ส่วนในผู้ที่ไม่ดื่ม กลับพบว่า มีสัดส่วน  
ของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการพลัดตกหกหล่นมากกว่ากลุ่มอื่น (ร้อยละ 23.5)  
ที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจากผู้ที่ไม่ดื่มนั้นอาจเป็นผู้หญิงและผู้สูงอายุ ซึ่งมีสัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุ  
จากการพลัดตกหกหล่นมากกว่าประชากรกลุ่มอื่น

ตารางที่ 15 การกระจายร้อยละของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
จำแนกตามชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ และการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์

การดื่มสุรา หรือเครื่องดื่ม มีแอลกอฮอล์	ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ					รวม (จำนวนไม่ ถ่วงน้ำหนัก)
	พลัดตก หกล้ม	ถูกทำร้าย ร่างกาย	อุบัติเหตุจาก ยานพาหนะ	อุบัติเหตุจาก การทำงาน	อุบัติเหตุ อื่นๆ	
ไม่ดื่ม	23.5	26.2	36.9	8.6	4.7	100.0 (221)
ดื่ม	13.9	26.9	46.8	7.4	4.9	100.0 (194)
รวม	19.1	26.5	41.5	8.1	4.8	100.0 (415)

### 1.2.3) สภาพแวดล้อม

#### เขตที่อยู่อาศัย

เขตที่อยู่อาศัยสามารถบ่งบอกถึงสภาพแวดล้อมที่ประชากรอาศัยอยู่ซึ่งจะมีผลต่อโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน จากการศึกษา(ตารางที่ 16) พบว่า ผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลมีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะมากกว่าอุบัติเหตุชนิดอื่นๆ แต่มีข้อสังเกตอย่างหนึ่งคือ เฉพาะอุบัติเหตุจากการถูกทำร้ายร่างกายเท่านั้นที่ผู้อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลมีสัดส่วนของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่อาศัยในเขตเทศบาลที่เป็นเช่นนี้ อาจเนื่องมาจากผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลจำนวนมากประกอบอาชีพเกษตรกรรมและมีพฤติกรรมดื่มสุราแล้วทะเลาะวิวาท ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของอดิศวร์ หลายชูไทย และคณะ (2545: 171-173) ที่พบว่า ผู้ที่อยู่นอกเขตเทศบาลมีพฤติกรรมดื่มสุราแล้วก่อการทะเลาะวิวาท ทำร้ายหรือถูกทำร้ายร่างกายมากกว่าในเขตเมือง โดยพบการแจ้งความที่สถานีตำรวจเป็นคดีที่มีสาเหตุเกี่ยวข้องกับการดื่มสุรามากถึงร้อยละ 95 ผลการศึกษาดังกล่าวจึงอาจเป็นข้อมูลที่สามารถยืนยันได้ว่าผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลมีสัดส่วนของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการถูกทำร้ายร่างกายมากกว่าในเขตเทศบาล

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 16 การกระจายร้อยละของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
จำแนกตามชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและเขตที่อยู่อาศัย

เขตที่อยู่อาศัย	ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ					รวม (จำนวนไม่ ถ่วงน้ำหนัก)
	พลัดตก หกหล่น	ถูกทำร้าย ร่างกาย	อุบัติเหตุจาก ยานพาหนะ	อุบัติเหตุ จากการ ทำงาน	อุบัติเหตุ อื่นๆ	
ในเขตเทศบาล	24.9	13.8	42.6	12.4	6.3	100.0 (258)
นอกเขตเทศบาล	16.3	32.9	40.9	5.9	4.0	100.0 (157)
รวม	19.1	26.5	41.5	8.1	4.8	100.0 (415)

### ภาคที่อยู่อาศัย

ภาคที่อยู่อาศัยสามารถบ่งบอกถึงความแตกต่างของสภาพแวดล้อมที่อาจจะมีผลต่อการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุชนิดต่างๆได้ ทั้งนี้เนื่องจากการพัฒนาในแต่ละภาคมีความแตกต่างกัน จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างภาคที่อยู่อาศัยกับชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ (ตารางที่ 17) พบว่า ผู้ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมีส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ จากการพลัดตกหกหล่นมากกว่าทุกภาค (ร้อยละ 43.1) ทั้งนี้เนื่องจากการพลัดตกหกหล่นเป็นอุบัติเหตุที่สามารถเกิดขึ้นได้ในสภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้ออำนวย เช่น พื้นที่ไม่สม่ำเสมอ ขรุขระ เป็นหลุมบ่อ เป็นต้น ดังนั้นผู้ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครที่มีการอยู่อาศัยอย่างความแออัด และดำเนินชีวิตด้วยความเร่งรีบ จึงอาจจะมีการพลัดตกหกหล่นได้มากกว่าภาคอื่นๆ และพบอีกว่า ผู้ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมีส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการทำงานใกล้เคียงกับผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ภาคกลาง (ร้อยละ 13.5 และร้อยละ 12.0) ทั้งนี้อาจเนื่องจากกรุงเทพมหานครและภาคกลางเป็นศูนย์รวมของโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ของประเทศ ผู้ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครและภาคกลางส่วนใหญ่ประกอบอาชีพในโรงงานอุตสาหกรรม จึงมีส่วนของการบาดเจ็บจากการทำงานมากกว่าภาคอื่นๆ นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคกลางมีส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะมากที่สุด (ร้อยละ 54.4) สอดคล้องกับรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2530-2535 (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และกาญจณีย์ คำนาคแก้ว, 2537: 10) และรายงานสถิติสาธารณสุข (กระทรวงสาธารณสุข, 2544: 164) ที่พบเช่นเดียวกันว่า ภาคกลางมีอัตราการบาดเจ็บและตายจากยานพาหนะทางบกมากที่สุด ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้ที่อาศัยอยู่ภาคกลางส่วนหนึ่งจะต้องเดินทางเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ แบบเช้ามาเย็นกลับต้องโดยสารหรือขับจักรยานยนต์/รถจักรยานยนต์ทุกวัน ประกอบกับผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ใช้ความเร็วมากหรือมีการดื่มสุร่าก่อนการขับขี่จึงทำให้มีโอกาส

เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และมีสิ่งที่น่าสนใจเกิดขึ้นคือ ผู้ที่อาศัยอยู่ภาคใต้นั้นมีส่วนของการถูกทำร้ายร่างกายมากกว่าภาคอื่น (ร้อยละ42.3) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาการบาดเจ็บและตายจากการถูกทำร้ายในประเทศไทย (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และวันสสนันท์ รุจิวิวัฒน์, 2544: 37) ที่พบเช่นกันว่า ภาคใต้มีปัญหาการถูกทำร้ายที่มากและรุนแรงกว่าภาคอื่น

ตารางที่17 การกระจายร้อยละของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
จำแนกตามชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและภาคที่อยู่อาศัย

ภาคที่อยู่อาศัย	ชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ					รวม (จำนวนไม่ถ่วงน้ำหนัก)
	พลัดตก หกล้ม	ถูกทำร้าย ร่างกาย	อุบัติเหตุจาก ยานพาหนะ	อุบัติเหตุ จากการ ทำงาน	อุบัติเหตุ อื่นๆ	
กรุงเทพมหานคร	43.1	11.2	32.1	13.5	-	100.0 (15)
ภาคกลาง	12.0	20.3	54.4	12.0	1.3	100.0 (124)
ภาคเหนือ	22.6	31.3	31.5	6.3	8.2	100.0 (121)
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	16.9	24.4	44.9	5.8	8.0	100.0 (91)
ภาคใต้	11.2	42.3	40.4	5.8	0.3	100.0 (64)
รวม	19.1	26.5	41.5	8.1	4.8	100.0 (415)

ส่วนที่2 สถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ และผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิหลังของประชากร พฤติกรรมเสี่ยง และสภาพแวดล้อม กับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

### 2.1 สถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

จากการศึกษาถึงสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ (ตารางที่18) พบว่า ประชากรที่เคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด คือ ร้อยละ 38.4 รองลงมาคือ ภายในบ้าน/บริเวณบ้าน สถานที่อื่นๆ และในที่ทำงาน ตามลำดับ(ร้อยละ34.7 ร้อยละ14.0 และร้อยละ12.8 ตามลำดับ)

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของประชากรที่เคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
จำแนกตามสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

สถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ	ร้อยละ	จำนวน (ไม่ถ่วงน้ำหนัก)
ภายในบ้าน/บริเวณบ้าน	34.7	151
บนท้องถนน	38.4	167
ในที่ทำงาน	12.8	55
สถานที่อื่นๆ	14.0	42
รวม	100.0	415

## 2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิหลังของประชากร พฤติกรรมเสี่ยง และสภาพแวดล้อม กับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ

### 2.2.1) ลักษณะภูมิหลังของประชากร

#### เพศ

เมื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ (ตารางที่ 19) พบว่า เพศหญิงได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุภายในบ้าน/บริเวณบ้านในสัดส่วนที่มากกว่าเพศชาย (ร้อยละ 54.1) ส่วนเพศชายมีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนน, ในที่ทำงาน และในสถานที่อื่นๆมากกว่าเพศหญิง ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากเพศชายมีบทบาทหน้าที่ต้องหาเลี้ยงครอบครัว ต้องออกไปทำงานนอกบ้าน มีการขับขี่และโดยสารยานพาหนะเพื่อไปทำงานบ่อยครั้งจึงพบสัดส่วนของการได้รับอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด (ร้อยละ 47.7) ในขณะที่เพศหญิงมีหน้าที่รับผิดชอบการทำงานในบ้านมากกว่าเพศชาย ดังนั้นการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจึงพบได้มากภายในบ้าน/บริเวณบ้าน

#### อายุ

จากความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ มีข้อค้นพบที่น่าสนใจคือ เกือบทุกกลุ่มอายุได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่าสถานที่อื่น โดยเฉพาะผู้ที่มีอายุ 15-19 ปี และ 20-29 ปี จะพบว่ามีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 55.8 และร้อยละ 52.2) และมีข้อน่าสังเกตว่าสัดส่วนของอุบัติเหตุบนท้องถนนแปรผกผันกับอายุ กล่าวคือ ประชากรที่มีอายุมากขึ้นจะได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ซึ่งอาจเป็นเพราะผู้ที่มีอายุน้อยเป็นวัยที่กำลังศึกษาเล่าเรียนอยู่ในวัยที่มีความคึกคะนอง และบางกลุ่มเริ่มเข้าสู่ภาคแรงงานจึงมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บบนท้องถนน เช่น การขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็ว แข่งขันกัน ตลอดจนการดื่มสุราหรือเครื่องดื่ม

มีน้มน้ำก่อนการจับชีพยานพาหนะ เป็นต้น (สำนักกระบวนคดี, 2541) และยังมีสิ่งที่น่าสนใจคือ มีเพียงกลุ่มอายุ 60 ปี ขึ้นไปเท่านั้นที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุภายในบ้าน/บริเวณบ้านมากกว่า สถานที่อื่นๆ (ร้อยละ 74.1) ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจากผู้สูงอายุส่วนมากแล้วมักเผชิญกับปัญหาทางด้านสุขภาพประกอบกับอยู่ในวัยที่พึ่งพิงที่ไม่ต้องออกไปทำงานจึงใช้เวลาส่วนใหญ่อยู่ภายในบ้านหรือบริเวณบ้าน ซึ่งอุบัติเหตุที่พบบ่อยในผู้สูงอายุ ได้แก่ หกล้ม ตกบันได ลื่นล้ม มีคบน้ำร้อนลวก เป็นต้น อุบัติเหตุเหล่านี้มักเกิดขึ้นบริเวณห้องน้ำ บันได ห้องนอน และห้องครัว โดยมีสาเหตุจากสภาพแวดล้อมในบ้านไม่เหมาะสม (ธาดา วิมลวัตรเวที, 2542: 167) นอกจากนี้ ในประชากรกลุ่มอายุ 30-39 ปี มีข้อสังเกตว่า มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุในที่ทำงานมากกว่ากลุ่มอายุอื่น (ร้อยละ 27.8) ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจากกลุ่มอายุดังกล่าวเป็นผู้ที่อยู่ในวัยแรงงานซึ่งการทำงานแต่ละขั้นตอนอาจมีข้อผิดพลาดและเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการทำงานได้

### สถานภาพสมรส

เมื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุพบว่า ผู้ที่เป็น โสดมีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด (ร้อยละ 52.3) และสัดส่วนนี้จะลดลงในผู้ที่สมรสและเคยสมรสตามลำดับ ซึ่งตรงกันข้ามกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในบ้าน/บริเวณบ้านที่พบว่า ผู้ที่เคยสมรส (หม้าย/หย่า/แยก) มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ภายในบ้าน/บริเวณบ้านมากกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสอื่น (ร้อยละ 65.3) ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะประชากรกลุ่มที่ยัง โสดอยู่ส่วนมากยังคงเป็นผู้ที่อยู่ในวัยรุ่นและวัยหนุ่มสาว ซึ่งมีความคึกคะนอง และขาดความระมัดระวังในการดำเนินชีวิตรวมทั้งไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น มักข้ามถนนในที่ห้ามข้าม หรือมีการหยอกล้อขณะขับขี่ยานพาหนะหรือขณะข้ามถนน เป็นต้น (วิจิตร บุญยะ โทตระ, 2536: 2) ส่วนกลุ่มประชากรที่มีสถานภาพเคยสมรส เป็นประชากร กลุ่มที่อยู่ในวัยสูงอายุ ดังนั้นส่วนหนึ่งของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุในบ้านอาจเกิดจากผู้อยู่ในวัยสูงอายุที่มีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพและสภาพแวดล้อมในที่อยู่อาศัยไม่เอื้ออำนวยกับผู้อยู่อาศัยจึงทำให้ผู้ที่มีสถานภาพเคยสมรสได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุในบ้าน/บริเวณบ้านมากที่สุด

### ระดับการศึกษา

ในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ พบว่า ผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่าสถานที่อื่นๆ (ร้อยละ 49.0) เป็นที่น่าสังเกตว่าถึงแม้การศึกษาจะช่วยให้มีความรู้ ความเข้าใจ และมีจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติตนเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะรวมทั้งการหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่างๆ (ศุภมาส

เศรษฐพงษ์กุล, 2539: 20) แต่ถึงอย่างไรก็ตามทั้งผู้ที่ไม่มีการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษาและผู้ที่มีการศึกษาระดับอุดมศึกษามีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุใกล้เคียงกัน โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในบ้าน/บริเวณบ้าน ที่พบว่า ผู้ที่ไม่มีการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษาและผู้ที่มีการศึกษาระดับอุดมศึกษามีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 58.1 เปรียบเทียบกับ 55.7)

### อาชีพ

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุพบว่า ผู้ที่ไม่ได้ทำงาน ผู้ที่มีอาชีพเสมียน/บริการ และผู้ที่มีอาชีพเกษตรกรรม/ประมง ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุภายในบ้าน/บริเวณบ้านมากกว่าสถานที่อื่น โดยผู้ที่มีอาชีพเสมียน/บริการมีสัดส่วนมากที่สุด(ร้อยละ 47.3) ส่วนผู้ที่มีอาชีพรับจ้าง/ใช้แรงงานได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่าสถานที่อื่น(ร้อยละ 47.1) หากแต่มีข้อสังเกตว่าในผู้ที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม/ประมงมีสัดส่วนดังกล่าวน้อยที่สุด(ร้อยละ 28.3) อาจเป็นเพราะรูปแบบของการดำเนินชีวิตที่ต้องอยู่ในพื้นที่ทำการเกษตรหรือบนเรือที่ทำการประมง หากมีการเดินทางอาจเป็นการเดินทางในระยะใกล้ซึ่งมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้น้อยกว่า นอกจากนี้ผู้ที่ประกอบอาชีพรับจ้าง/ใช้แรงงาน มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุในที่ทำงานมากกว่าอาชีพอื่น (ร้อยละ 24.2) อาจเป็นเพราะผู้ที่ประกอบอาชีพรับจ้าง/ใช้แรงงาน ทำงานอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุได้ง่ายกว่าอาชีพอื่นๆ เช่น ต้องทำงานในเหมืองแร่ งานก่อสร้าง และงานในโรงงานอุตสาหกรรมที่ไม่ได้มาตรฐานไม่มีเครื่องป้องกันอันตรายหรือหมวกนิรภัยให้คนงานได้สวมใส่เพื่อป้องกันตนเอง เป็นต้น

### รายได้

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ พบว่า ผู้ที่ไม่มีรายได้มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุภายในบ้าน/บริเวณบ้านและอุบัติเหตุบนท้องถนนใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 38.1 เปรียบเทียบกับร้อยละ 37.7) ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะผู้ที่ไม่มีรายได้/ไม่ได้ทำงานเป็นประชากรกลุ่มที่ยังคงอยู่ในวัยเรียนและทำงานช่วยเหลือในครอบครัวโดยไม่ได้รับค่าจ้างจึงทำให้โอกาสในการทำกิจกรรมต่างบริเวณบ้านหรือภายในบ้านมากกว่า ส่วนผู้ที่มีรายได้ปานกลาง(3,500-6,999 บาท) และผู้ที่มีรายได้มาก(7,000 บาทขึ้นไป) มีสัดส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่าสถานที่อื่น โดยผู้ที่มีรายได้ปานกลางมีสัดส่วนมากที่สุด(ร้อยละ 45.9) ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะผู้ที่มีรายได้ปานกลางและผู้ที่มีรายได้มากเป็นกลุ่มที่มีโอกาสในการขับขี่และโดยสารยานพาหนะประกอบกับอาจมี

การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่หรือขณะโดยสารซึ่งสามารถก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนได้

### 2.2.2) พฤติกรรมเสี่ยง

#### การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์กับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ พบว่า ผู้ที่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์มีส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนมากกว่าสถานที่อื่น (ร้อยละ 42.7) ทั้งนี้เนื่องจากปริมาณของแอลกอฮอล์มีผลต่อการทำงานของระบบต่างๆ ในร่างกายที่แตกต่างกันตามปริมาณการดื่ม โดยที่แอลกอฮอล์เพียงเล็กน้อยจะไปกระตุ้นหัวใจ เมื่อมีปริมาณมากขึ้นจะไปกดการทำงานของประสาทส่วนกลางทำให้การทำงานของร่างกายช้าลง การประสานงานของประสาทและกล้ามเนื้อเสื่อมลง การตัดสินใจและการตอบสนองต่อสิ่งเร้าต่างๆ จะใช้เวลานานขึ้น (บัญชา มณีคำ, 2538: 16) ดังนั้น ผู้ที่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้สูงกว่าผู้ที่ไม่ดื่ม

### 2.2.3) สภาพแวดล้อม

#### เขตที่อยู่อาศัย

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างเขตที่อยู่อาศัยกับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ พบว่า ผู้ที่อาศัยในเขตเทศบาลมีส่วนของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล (ร้อยละ 44.0 เปรียบเทียบกับร้อยละ 35.7) ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะในเขตเทศบาลมีประชากรที่อาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ตลอดจนจำนวนยานพาหนะที่มีปริมาณมาก ทำให้ผู้ที่เดินทางโดยทางเท้าหรือขี้นยานพาหนะมีโอกาสประสบกับอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ง่ายและบ่อยครั้งกว่า ส่วนผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลมีการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุที่พบภายในบ้าน/บริเวณบ้าน ในที่ทำงานและสถานที่อื่นๆ มากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล ทั้งนี้เนื่องจากผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลเป็นผู้ที่ประกอบอาชีพทางเกษตรกรรมและรับจ้าง/ใช้แรงงาน ทั้งงานทางด้านการเกษตร งานก่อสร้าง และงานในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งส่วนมากแล้วโรงงานอุตสาหกรรมมักจะตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล จึงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ที่ยังอาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลจะมีส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุในที่ทำงานและภายในบ้าน/บริเวณบ้านมากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล



### ภาคที่อยู่อาศัย

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างภาคที่อยู่อาศัยกับสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ พบว่า สถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมีความแตกต่างกันในแต่ละภาค กล่าวคือ ผู้ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในบ้าน/บริเวณบ้านมากกว่าสถานที่อื่น ทั้งนี้เนื่องจากผู้ที่มีโอกาสอยู่ที่บ้านส่วนใหญ่เป็นเด็กและผู้สูงอายุ ส่วนผู้ที่อยู่ในวัยทำงานต้องออกไปทำงานนอกบ้านผู้สูงอายุจึงต้องอาศัยอยู่ตามลำพังไม่มีคนดูแล อาจเป็นสาเหตุให้ผู้สูงอายุมีโอกาสได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุได้มาก ส่วนผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคกลางและภาคใต้มีส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่าสถานที่อื่น โดยผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคกลางมีส่วนมากที่สุด (ร้อยละ 57.6) ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากภาคกลางนับว่าเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาทางด้านคมนาคมขนส่ง มีเส้นทางคมนาคมทั้งพื้นราบและทางด่วน ตลอดจนมีเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคต่างๆ จึงทำให้มีการใช้รถและใช้ถนนในปริมาณที่มาก ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้มากกว่าภาคอื่น นอกจากนี้ยังพบว่า ภาคเหนือมีส่วนของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุในที่ทำงานมากกว่าภาคอื่น (ร้อยละ 16.2) ซึ่งมีความสอดคล้องกับรายงานผลการสำรวจปัญหาสังคมและสาธารณสุขของคนงานก่อสร้างในประเทศไทย พ.ศ.2538 (จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรณ, 2542: 63) ที่พบเช่นกันว่า ผู้ที่ทำงานในภาคเหนือมีส่วนได้รับบาดเจ็บในที่ทำงานจนต้องหยุดงานมากกว่า 1 ครั้งสูงกว่าภาคอื่นๆ

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง  
 จำแนกตามสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ลักษณะภูมิหลังของประชากร  
 พฤติกรรมเสี่ยง และสภาพแวดล้อม

ลักษณะต่างๆ	สถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ				รวม (จำนวนไม่ ถ่วงน้ำหนัก)
	ภายในบ้าน/ บริเวณบ้าน	บนท้อง ถนน	ในที่ ทำงาน	สถานที่ อื่นๆ	
<b>1. ลักษณะภูมิหลังของประชากร</b>					
<b>1.1 เพศ</b>					
ชาย	21.5	47.7	15.5	15.2	100.0 (220)
หญิง	54.1	24.7	8.9	12.3	100.0 (195)
รวม	34.7	38.4	12.8	14.0	100.0 (415)
<b>1.2 อายุ</b>					
15-19 ปี	13.2	55.8	5.0	26.1	100.0 (45)
20-29 ปี	19.3	52.2	11.8	16.6	100.0 (75)
30-39 ปี	20.7	39.7	27.8	11.7	100.0 (65)
40-49 ปี	45.9	32.1	13.5	8.5	100.0 (86)
50-59 ปี	44.6	27.5	13.0	14.9	100.0 (61)
60 ปีขึ้นไป	74.1	14.8	6.8	4.3	100.0 (83)
รวม	34.7	38.4	12.8	14.0	100.0 (415)
<b>1.3 สถานภาพสมรส</b>					
โสด	20.4	52.3	7.5	19.9	100.0 (104)
สมรส	36.7	34.4	16.4	12.6	100.0 (254)
เคยสมรส(หม้าย/หย่า/แยก)	65.3	21.9	7.2	5.6	100.0 (55)
รวม	34.5	38.6	12.9	14.1	100.0 (413)
<b>1.4 ระดับการศึกษา</b>					
ไม่มีการศึกษา/ ต่ำกว่าประถมศึกษา	58.1	21.6	15.4	4.9	100.0 (28)
ระดับประถมศึกษา	42.0	32.5	15.1	10.4	100.0 (235)
ระดับมัธยมศึกษา	19.0	49.0	10.4	21.6	100.0 (133)
ระดับอุดมศึกษา	55.7	37.1	4.3	2.9	100.0 (19)
รวม	34.7	38.4	12.8	14.0	100.0 (415)

## ตารางที่ 19 (ต่อ)

ลักษณะต่างๆ	สถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ				รวม (จำนวนไม่ ถ่วงน้ำหนัก)
	ภายในบ้าน/ บริเวณบ้าน	บนท้อง ถนน	ในที่ ทำงาน	สถานที่ อื่นๆ	
<b>1.5 อาชีพ</b>					
ไม่ได้ทำงาน	41.4	36.4	1.8	20.4	100.0 (110)
วิชาชีพ/บริหาร	26.8	43.0	12.4	17.9	100.0 (38)
เสมียน/บริการ	47.3	42.1	1.4	9.2	100.0 (61)
เกษตรกรรม/ประมง	36.9	28.3	20.0	14.8	100.0 (91)
รับจ้าง/ใช้แรงงาน	21.9	47.1	24.2	6.8	100.0 (115)
รวม	34.7	38.4	12.8	14.0	100.0 (415)
<b>1.6 รายได้</b>					
ไม่มีรายได้*	38.1	37.7	6.4	17.8	100.0(174)
ต่ำกว่า 3,500 บาท	37.3	30.4	21.5	10.8	100.0 (101)
3,500-6,999 บาท	26.6	45.9	20.1	7.4	100.0 (80)
7,000 บาทขึ้นไป	31.7	39.7	12.0	16.6	100.0 (58)
รวม	35.0	38.0	13.0	14.1	100.0 (413)
<b>2. พฤติกรรมเสี่ยง</b>					
<b>2.1 การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมึนเมา</b>					
ไม่ดื่ม	37.9	34.8	12.2	15.1	100.0 (221)
ดื่ม	30.9	42.7	13.6	12.7	100.0 (194)
รวม	34.7	38.4	12.8	14.0	100.0 (415)
<b>3. สภาพแวดล้อม</b>					
<b>3.1 เขตที่อยู่อาศัย</b>					
ในเขตเทศบาล	30.4	44.0	12.1	13.5	100.0 (258)
นอกเขตเทศบาล	36.8	35.7	13.2	14.3	100.0 (157)
รวม	34.7	38.4	12.8	14.0	100.0 (415)

\* ไม่มีรายได้ หมายถึง ผู้ที่ทำงานแต่ไม่มีรายได้/ไม่ได้ทำงาน/ช่วยธุรกิจในครัวเรือนโดยไม่ได้รับค่าจ้าง

## ตารางที่ 19 (ต่อ)

ลักษณะต่างๆ	สถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ				รวม (จำนวนไม่ ถ่วงน้ำหนัก)
	ภายในบ้าน/ บริเวณบ้าน	บนท้อง ถนน	ในที่ ทำงาน	สถานที่ อื่นๆ	
<b>3.2 ภาคที่อยู่อาศัย</b>					
กรุงเทพมหานคร	36.6	25.2	13.5	24.8	100.0 (15)
ภาคกลาง	23.0	57.6	12.1	7.2	100.0 (124)
ภาคเหนือ	38.8	34.2	16.2	10.8	100.0 (121)
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	37.5	29.6	9.1	23.8	100.0 (91)
ภาคใต้	38.8	42.0	13.9	5.3	100.0 (64)
รวม	34.7	38.4	12.8	14.0	100.0 (415)

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย