

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ภาวะการเจ็บและการตายเป็นปัญหาที่สำคัญของทุกประเทศ เนื่องจากภาวะการเจ็บและการตายนั้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางประชากรทั้งขนาด โครงสร้าง และการกระจายตัว รวมทั้งส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมด้วย ซึ่งภาวะการเจ็บและการตายนั้น มีการเปลี่ยนแปลงไปตามระดับการพัฒนาของประเทศ ตามทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางระบาดวิทยา Omran (1977: 4-6) ได้แบ่งขั้นตอนของการเจ็บป่วยและการตายออกเป็น 3 ขั้นตอน ตามลำดับการเปลี่ยนแปลงทางระบาดวิทยา ดังนี้ ขั้นแรกเป็นช่วงของโรคระบาดและการขาดแคลนอาหาร ทำให้ภาวะการตายอยู่ในระดับที่สูง ขั้นที่สองเป็นช่วงที่การตายลดลงเรื่อยๆ เพราะโรคระบาดที่เคยทำให้เกิดการเสียชีวิตคราวละมากๆ เกิดขึ้นน้อยลง จนถึงขั้นที่สามเป็นช่วงที่การตายยังคงลดลงและอยู่ในระดับต่ำ แต่สาเหตุการตายได้ค่อยๆ เปลี่ยนรูปแบบไป คือ โรคติดต่อได้ลดลงเรื่อยๆ ในขณะที่การตายด้วยโรคที่เกิดจากความเสื่อมของร่างกาย และโรคที่มนุษย์มีส่วนก่อขึ้นเอง เช่น โรคหัวใจ มะเร็ง อุบัติเหตุและความรุนแรงต่างๆ เป็นต้น ได้เพิ่มขึ้น ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศพัฒนาใหม่ประเทศหนึ่งที่มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านภาวะการเจ็บป่วยและการตายในลักษณะดังกล่าวเช่นกันคือ ประเทศไทยได้เปลี่ยนจากประเทศที่ค่อยพัฒนามาเป็นประเทศพัฒนาใหม่ในอนาคตมีการพัฒนาทางการแพทย์และการสาธารณสุขมีการควบคุมโรคระบาดได้อย่างมีประสิทธิภาพจนทำให้โรคระบาดบางโรคที่เป็นสาเหตุสำคัญของการตายหมดสิ้นไปจากประเทศไทย และสามารถควบคุมโรคต่างๆ ที่เคยเป็นปัญหาสำคัญทางสาธารณสุขให้ลดน้อยลงไปได้ การพัฒนาประเทศนั้นได้ส่งผลข้างเคียงให้ประชาชนมีการเจ็บป่วยและการตายที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์โดยเฉพาะ“อุบัติเหตุ” เพิ่มขึ้นจนกลายเป็นปัญหาสำคัญทั้งทางด้านสาธารณสุข ด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ (กระทรวงสาธารณสุข, 2544: 74)

เมื่อพิจารณาสาเหตุการตายของประชากรในประเทศไทย แหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องรวบรวมข้อมูลการตาย คือ การจดทะเบียนการตาย (Death Registration) ซึ่งกระทรวงมหาดไทยกำหนดไว้ว่า เจ้าบ้านหรือผู้ที่พบคนตายต้องแจ้งการตายต่อนายทะเบียนท้องถิ่นภายใน 24 ชั่วโมง นับตั้งแต่วันที่ตายหรือเวลาที่พบศพ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวเจ้าหน้าที่สำนักทะเบียนอำเภอจะรวบรวมให้สำนักทะเบียนกลาง กระทรวงมหาดไทย เพื่อรวบรวมเข้าในฐานข้อมูลประชากรและฐานข้อมูลการตาย และสำนักนโยบายและแผนสาธารณสุขจะนำไปวิเคราะห์จัดทำรายงานสถิติการตายของประเทศทุกปี แม้ว่าจะมีการจัดทำอย่างเป็นระบบแต่ก็ยังคงมีปัญหาต่างๆ อาทิเช่น จำนวนการตายที่

ต่ำกว่าความเป็นจริง ความคลาดเคลื่อนของการลงสาเหตุการตาย เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามข้อมูลที่ได้จัดทำโดยสำนักนโยบายและแผน กระทรวงสาธารณสุข ก็ยังคงเป็นข้อมูลที่สามารถนำมาใช้อ้างอิงในการศึกษาต่างๆ (จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรณ และคณะ, 2543: 58-59)

ในการพิจารณาถึงสาเหตุการตายโดยใช้ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมของสำนักนโยบายและแผน กระทรวงสาธารณสุข และการรวบรวมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า อุบัติเหตุเป็นสาเหตุของการตายในลำดับต้นๆ มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2514 โดยอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่สุด รองลงมาเป็นอุบัติเหตุจากการตกจากที่สูง การฆ่าตัวตาย/ทำร้ายตัวเอง และการเป็นพิษอันเนื่องมาจากสาเหตุต่างๆ (เทียนฉาย กิระนันท์ และคณะ, 2532: 269) ข้อมูลจากสถิติกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งรายงานกลุ่มสาเหตุการตายหลัก 10 อันดับแรก ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2535-2539 พบว่า อุบัติเหตุและการเป็นพิษเป็นสาเหตุการตายอันดับที่ 2 รองจากโรคหัวใจ (กระทรวงสาธารณสุข, 2539: 84) และจากสถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย พ.ศ.2540 และพ.ศ.2544 พบว่า การตายจากสาเหตุภายนอกของการป่วยและการตาย (หมายถึง อุบัติเหตุจากการชนส่ง การพลัดตกหกล้ม อุบัติเหตุจากการตกน้ำ/จมน้ำ การถูกควันท่อไฟและปลิวไฟ การเป็นพิษโดยอุบัติเหตุ การทำร้ายตนเอง การถูกทำร้าย) เป็นสาเหตุการตายอันดับที่สองรองจากโรคเนื้องอก (กระทรวงสาธารณสุข, 2540: 7; 2546: 5) และจากการประมวลข้อมูลสถิติที่สำคัญของประเทศไทย พ.ศ.2546 พบว่า อุบัติเหตุและการเป็นพิษเป็นสาเหตุการตายลำดับที่ 2 รองจากมะเร็งทุกชนิด (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2546: 51) ซึ่งจากสถิติและการรวบรวมข้อมูลดังกล่าวนี้แสดงให้เห็นว่า สาเหตุการตายด้วยอุบัติเหตุยังคงเป็นสาเหตุการตายที่อยู่ในลำดับต้นๆ มาโดยตลอด

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาสาเหตุการตายตามช่วงอายุก็ยังคงพบว่า อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายในลำดับต้นๆ ของทุกกลุ่มอายุ กล่าวคือ กลุ่มอายุ 1-4 ปี สาเหตุของการตายเกิดจากอุบัติเหตุจมน้ำมากที่สุด รองลงมาเป็น อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก กลุ่มอายุ 5-14 ปี และกลุ่มอายุ 15-24 ปี มีสาเหตุการตายหลักเกิดจากอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก รองลงมาเป็น การฆ่าตัวตาย และการถูกฆาตกรรม กลุ่มอายุ 25-44 ปี สาเหตุการตายหลักเกิดจากโรคเอดส์ รองลงมาเป็นอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก กลุ่มอายุ 45-59 ปี สาเหตุการตายหลักเกิดจากโรคมะเร็งและเนื้องอก รองลงมาเป็นโรคระบบไหลเวียนเลือดและอุบัติเหตุ ส่วนกลุ่มอายุ 60 ปีขึ้นไป มีสาเหตุของการตายจากโรคมะเร็งและระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุด รองลงมาเป็นระบบทางเดินหายใจ โรคติดเชื้อ และอุบัติเหตุ ตามลำดับ(จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรณ และคณะ, 2543: 58-59)



เนื่องจากอุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้โดยที่ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้า ดังคำนิยามของ “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 (ราชบัณฑิตยสถาน, 2546: 1385) ได้ให้ความหมายไว้ว่า “อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญ” ดังนั้นจึงเป็นสิ่งที่สามารถเกิดขึ้นกับประชาชนทุกเพศและทุกวัยได้ หากไม่มีความระมัดระวังหรือการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้อุบัติเหตุที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเจ็บป่วยและการตายของประชากรนั้น ยังคงมีสาเหตุหรือที่มาของอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน ซึ่งที่ผ่านมาได้มีหลายหน่วยงานรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุของการตายไว้ อาทิเช่น ข้อมูลที่รวบรวมจากมรณบัตร และข้อมูลรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัดของกองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น สาเหตุการตายที่สำคัญที่สุดในกลุ่มอุบัติเหตุและการเป็นพิษในประเทศไทย จากข้อมูลที่รวบรวมจากมรณบัตร คือ อุบัติเหตุจากการขนส่ง ข้อมูลได้ปรากฏชัดเจนตั้งแต่ปี พ.ศ.2522 และเพิ่มขึ้นมาโดยตลอดในปี พ.ศ.2538 จำนวนการตายจากการขนส่งเท่ากับ 16,782 คน อัตรา 28.3 ต่อประชากรแสนคน คิดเป็นร้อยละ46.1 ของการตายจากอุบัติเหตุและการเป็นพิษทั้งหมด สาเหตุการตายที่สำคัญรองจากการขนส่งตามข้อมูลที่ได้จากมรณบัตรในพ.ศ.2538 คือ อุบัติเหตุจากการตกน้ำจมน้ำ สำหรับรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัดของกองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ระบบนี้เริ่มเก็บข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2538 เก็บรวบรวมข้อมูลจากโรงพยาบาลขนาดใหญ่ของประเทศจำนวน 5 แห่ง คือ โรงพยาบาลในกรุงเทพมหานคร และในแต่ละภาคของประเทศไทย ได้แก่ โรงพยาบาลราชวิถี โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช โรงพยาบาลศูนย์ราชบุรี และโรงพยาบาลศูนย์ลำปาง ได้ข้อมูลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุและการเป็นพิษ ถูกทำร้ายและทำร้ายตนเองด้วยวิธีต่างๆที่มารับบริการ ณ ห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลที่เฝ้าระวัง ซึ่งพบเช่นเดียวกันว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและตายที่สำคัญที่สุด รองลงมาเป็นอุบัติเหตุพลัดตกหกล้ม (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และคณะ, 2540: 2) ซึ่งแม้การศึกษาในช่วงเวลาต่อมาทั้งจากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย พ.ศ. 2538-2541 และการรวบรวมสถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย พ.ศ. 2544 (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และคณะ, 2543: 45; กระทรวงสาธารณสุข, 2546: 15) พบว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งยังเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บและการตายที่สำคัญที่สุดเช่นเดิม จากข้อมูลสาเหตุการตายจากมรณบัตรกับข้อมูลจากการเฝ้าระวังการบาดเจ็บนั้น มีความแตกต่างในเรื่องของอุบัติเหตุที่เป็นสาเหตุการตายที่สำคัญรองลงมาจากอุบัติเหตุการขนส่ง ส่วนหนึ่งอาจเกิดจากความไม่ถูกต้องของการจัดกลุ่มสาเหตุของอุบัติเหตุ เนื่องจากแนวทางการจัดกลุ่มสาเหตุของอุบัติเหตุตามบัญชีจำแนกโรคระหว่างประเทศขององค์การอนามัยโลก (International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems) ฉบับแก้ไขที่9 และฉบับที่10 (ICD 9, ICD 10) (World Health Organization, 1992: 22) ที่กำหนดให้อุบัติเหตุตกน้ำจมน้ำที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะที่ออกแบบหรือใช้สำหรับการขนส่ง ต้องจัดเป็นอุบัติเหตุการขนส่งทางน้ำ ซึ่งอยู่ในกลุ่มอุบัติเหตุ

การขนส่ง แต่เจ้าหน้าที่ผู้จัดกลุ่มและลงทะเบียนของระบบข้อมูลจากมรณบัตรส่วนใหญ่มักไม่ได้รับการอบรมและพบได้บ่อยว่ามีความสับสนในเรื่องนี้และในเรื่องการใช้ผลของสาเหตุภายนอก ซึ่งไม่ใช่สาเหตุการตายมาใช้เป็นสาเหตุการตายจึงอาจมีความคลาดเคลื่อนได้ แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ข้อมูลลักษณะทางวิทยาการระบาดของอุบัติเหตุการขนส่งที่ได้จากข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของกองระบาดวิทยา ส่วนใหญ่สอดคล้องกับลักษณะที่พบจากข้อมูลมรณบัตร (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และคณะ, 2540: 2-7)

ผลของการประสบอุบัติเหตุไม่เพียงแต่ทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตเท่านั้น แต่ยังคงมีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือพิการต้องนอนรักษาตัวในโรงพยาบาลจำนวนมาก การเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บถึงขั้นพิการเป็นความสูญเสียทั้งในแง่ของครอบครัว สังคม และเศรษฐกิจ กล่าวคือ หากผู้ที่ประสบอุบัติเหตุเป็นกำลังสำคัญในการหารายได้ให้กับครอบครัว สมาชิกในครอบครัวนั้นย่อมได้รับความเดือดร้อนเป็นระยะเวลาหลายปี และในระดับสังคม นับว่าเป็นการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ที่เป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ เนื่องจากผู้ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุยานพาหนะทางบกส่วนมากนั้นอยู่ในวัยทำงาน (วิวิธ วุฒิวรรธน และวารภรณ์ พันธุ์พงศ์, 2541: 47) และความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุยานพาหนะทางบก พบว่า มีมูลค่าถึง 69,656.2 ล้านบาท ในปี พ.ศ.2536 คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 2.23 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ(GNP) (ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์ และคณะ, 2537: 1) และก่อให้เกิดความสูญเสียต่อทรัพย์สินของประเทศชาติปีละหลายหมื่นล้านบาท (วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ, 2540: 1-4)

รัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาและความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จึงมีนโยบายรณรงค์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินต่างๆ อาทิเช่น มีการกำหนดมาตรการออกเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2538 มาตรา 123 กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารที่นั่งแถวเดียวกับผู้ขับขี่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยมีผลบังคับใช้สำหรับรถยนต์ทุกคันตั้งแต่วันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ.2540 เป็นต้นไป โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ ในปัจจุบันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นมาก จึงกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ (ธีระพล อรุณะกสิกร และคณะ, 2540: 18) และสำหรับรถจักรยานยนต์มีพระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยในประเทศไทย กำหนดบังคับให้ผู้ขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารที่ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยมีผลบังคับใช้ในทุกจังหวัดทั่วประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2539 (สุวิทย์ วิบุลผลประเสริฐ, บรรณาธิการ, 2545: 218) และนอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดให้ตรวจระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะ เนื่องจากแอลกอฮอล์มีผลต่อความสามารถในการขับขี่ ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง หากพบว่าระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg%) ถือว่าเมาสุรา โดยมาตรการนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2536 เป็นต้นมา (จารุวรรณ ลิ้มสังจะสกุล,



จิรพรรณ บุญสูง และสุจิต นันตารัตน์, 2546: 145) นอกจากมาตรการทางกฎหมายแล้วได้มีการรณรงค์จากหลายหน่วยงานในการช่วยส่งเสริมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์โดยใช้ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ โฆษณารณรงค์การใช้เข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกกันน็อก การงดดื่มสุราขณะขับขี่ยานพาหนะทางสี่ล้อ ไทรท์สน์และวิทย์ เป็นต้น ถึงแม้ว่าหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐบาลและเอกชนจะร่วมกันรณรงค์ป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุมาโดยตลอด แต่อัตรการบาดเจ็บและการตายด้วยอุบัติเหตุยังไม่ลดลงเท่าที่ควร

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังกล่าวข้างต้น จะพบว่าปัญหาการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุเป็นปัญหาที่มีความสำคัญปัญหาหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อภาวะการเจ็บป่วยและการตายของประชากรไทย และได้สร้างความสูญเสียทั้งในด้านครอบครัว สังคม และเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาถึงการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ รวมถึงชนิดและสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในการหาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของประชากรต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงความชุกของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุของประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป
2. เพื่อศึกษาถึงชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ และสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ จำแนกตามลักษณะภูมิหลังของประชากร พฤติกรรมเสี่ยงและสภาพแวดล้อมของประชากรที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุรุนแรง

### แนวคิดเชิงทฤษฎี

การศึกษาเกี่ยวกับการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุของหน่วยงานต่างๆ อาทิเช่น การรวบรวมของสำนักทะเบียนกลาง กระทรวงมหาดไทย หรือสำนักนโยบายและแผน กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น เป็นเพียงการเสนอข้อมูลที่เป็นสถิติเบื้องต้นที่พบจากรายงานการสำรวจหรือการรวบรวมจำนวนการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาต่างๆ เช่น ในช่วงสงกรานต์ ช่วงเทศกาลปีใหม่ เป็นต้น แต่การศึกษาอย่างเป็นระบบที่มีกรอบแนวความคิดที่ชัดเจนยังมีไม่มากนัก ดังนั้นการศึกษาค้นคว้าได้สรุปแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุดังนี้

1. ความหมายของอุบัติเหตุ
2. แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

## 1. ความหมายของอุบัติเหตุ

คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 (2546: 1,385) ได้ให้ความหมายไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญ นอกจากนี้ยังมีผู้ที่ให้ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุ ดังนี้

วิจิตร บุญยะโหดระ (2530: 67) ให้ความหมาย อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดการณ์ไว้ล่วงหน้าก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือตาย อาจทำให้ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย นอกจากนี้ได้แบ่งอุบัติเหตุออกเป็น 4 ประเภท คือ

1) อุบัติเหตุจากการจราจร (Traffic Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุเกิดจากการจราจรทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

2) อุบัติเหตุจากการทำงาน (Occupational Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุซึ่งเกิดจากการทำงานในโรงงานหรือนอกโรงงาน เช่น การก่อสร้าง การสาธารณสุข (เช่น การประปา การไฟฟ้า และการโทรศัพท์ เป็นต้น)

3) อุบัติเหตุในบ้าน (Home or Domestic Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุต่างๆที่เกิดขึ้นภายในบ้าน เช่น การพลัดตกหกล้ม มีคบาด น้ำร้อนลวก ไฟไหม้ ไฟฟ้าดูด เป็นต้น

4) อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (Public Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในโรงเรียน ในสนามกีฬา สวนสาธารณะ เป็นต้น

Thygerson (1976: 3) ให้ความหมาย อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ไม่คาดหวัง ไม่ยินดีให้เกิดขึ้น เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยทำให้เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนา มีการบาดเจ็บหรือตาย ทรัพย์สินเสียหาย

สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2546: 77) ได้ให้ความหมายของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ หมายถึง การที่ร่างกายเกิดบาดเจ็บหรือเจ็บปวดอันเนื่องจากเหตุภายนอก หรือจากเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เช่น เกิดจากอุบัติเหตุรถชน ตกต้นไม้ ถูกของมีคมบาด การต่อสู้ การถูกทำร้ายร่างกายและเหตุการณ์รุนแรงต่างๆ เป็นต้น ซึ่งเป็นนิยามที่ผู้วิจัยใช้ในการศึกษารั้งนี้

ศูนย์วิจัยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 2. แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

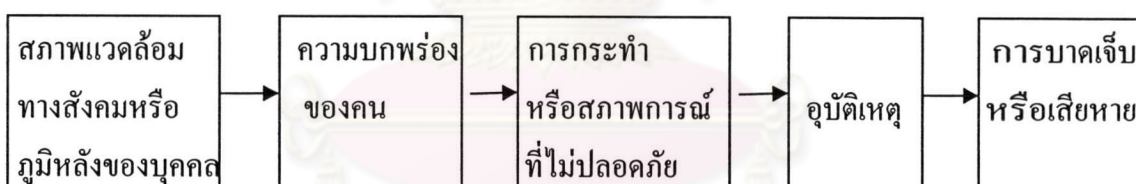
เนื่องจากการศึกษาเกี่ยวกับการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุของประชากรในประเทศไทยในครั้งนี้เป็นการศึกษาการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุที่ไม่ได้ระบุชนิดของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุอย่างเจาะจง ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้รวบรวมแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ เพื่อให้เห็นถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ดังนี้

### 2.1 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

Heinrich (1959: 11-15) ได้คิดทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ เป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนกับตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวใดตัวหนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้ง 5 ได้แก่

- 1) สภาพแวดล้อมทางสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background)
- 2) ความบกพร่องของคน (Defect of Person)
- 3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions)
- 4) อุบัติเหตุ (Accident)
- 5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury / Damage)

โดมิโนทั้ง 5 ตัว ดังแสดงตามแผนภาพ 1 (Heinrich, 1959: 11)



แผนภาพ 1 โดมิโนทั้ง 5 ตัว

จากแผนภาพ 1 จะเห็นว่า สภาพแวดล้อมทางสังคมหรือภูมิหลังของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง เช่น สภาพครอบครัว อายุ ฐานะ ความเป็นอยู่ การศึกษา อาชีพ เป็นต้น มีผลทำให้บุคคลนั้นเกิดความบกพร่องผิดปกติ ได้แก่ การมีทัศนคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ขอบเสี่ยง มั่งง่าย ซึ่งเป็นผลก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ และอุบัติเหตุนั้นก็ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเสียหาย

ตามทฤษฎีโดมิโน เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้น หากไม่ต้องการให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

## 2.2 ทฤษฎีความโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Proneness)

ทฤษฎีนี้กล่าวถึงลักษณะของคนที่มีพฤติกรรมก่อให้เกิดอุบัติเหตุ Thyrgerson :1976 (อ้างถึงใน เอ็มพร รักจรรยาบรรณ, 2538: 16) ได้กล่าวว่า มีความแตกต่างกันระหว่างการเกิดอุบัติเหตุบ่อยๆครั้งและความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุบ่อยๆครั้งนั้น คือ การที่บุคคลบางคนประสบอุบัติเหตุมากกว่าคนอื่นๆ แต่ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุอธิบายว่า ทำไมบุคคลจึงเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนอื่นๆ ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุเป็นการคาดการณ์ล่วงหน้า ซึ่งแต่ละคนย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ แต่คนบางคนนั้นไวต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาจเนื่องมาจากการมีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยไม่ใช่เป็นเพราะว่าอุบัติเหตุเหล่านั้นไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ และได้แบ่งประเภทของความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุออกเป็น 2 ประเภท คือ

### 1) ความโน้มเอียงให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาสั้นๆ แบ่งได้เป็น 2 ประเภท

1.1 การเกิดผลในช่วงวิกฤติในบุคคลที่อยู่ในสภาวะเครียด เช่น นักเรียนที่กำลังวิตกกังวล ผลสอบที่ต่ำ บิดากังวลในค่าใช้จ่าย แต่เมื่อระยะวิกฤติหมดลงไปบุคคลก็จะปรับตัวอยู่ในสภาพเดิมได้

1.2 การแสดงผลในสภาพชั่วคราวไม่ถาวร ซึ่งบุคลิกลักษณะของบุคคลเหล่านี้จะอยู่ในสภาพเดิม แต่อยู่ภายใต้ความกดดันที่มีความโน้มเอียงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น บุคคลที่อยู่ในระยะพักฟื้นจากโรคติดเชื้อจะยังมีอาการอ่อนเพลีย อ่อนล้า จึงเป็นสาเหตุสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุได้

2) ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุของแต่ละบุคคล มีสาเหตุใหญ่มาจากสภาพภายในของบุคคลที่ประกอบด้วย บุคลิกลักษณะ สภาพจิตใจ และสภาพร่างกาย

2.1 บุคลิกลักษณะ บุคคลเหล่านี้มักมีบุคลิกลักษณะที่ต่อต้านสังคม มีพฤติกรรมที่เปิดเผยชอบฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ แต่ละคนจะเปลี่ยนแปลงบุคลิกตนไปตามวัย การศึกษา การมีครอบครัว หรือเมื่อมีความรับผิดชอบ

2.2 สภาพจิตใจ คือ พวกอารมณ์รุนแรงต่างๆ เช่น อากาารซึมเศร้า ฉุนเฉียวง่าย มีความเครียดสูง และพวกที่มีกฎเกณฑ์ จะมีแนวโน้มให้เกิดอุบัติเหตุได้

2.3 สภาพร่างกาย เช่น บุคคลที่มีสายตาคิดปกติ คนชรา เป็นต้น อาจเป็นสาเหตุทำให้บุคคลอยู่ในสภาพไม่ปลอดภัยได้

คุณลักษณะเหล่านี้จะมีผลทำให้บุคคลมีความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งแนวคิดนี้ได้กล่าวว่า อุบัติเหตุสามารถหลีกเลี่ยงได้โดยการที่บุคคลมีพฤติกรรมที่เหมาะสม



### 2.3 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

การศึกษาถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุได้มีผู้ที่ศึกษาไว้หลายท่าน ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

Thygerson (1977: 61-75) ได้กล่าวถึง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุไว้ดังนี้

1) ปัจจัยเกิดจากบุคคล (Human Factor) เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด ซึ่งประกอบด้วย อายุ เพศ สถานภาพสมรส สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม และสภาพทางกายภาพ

อายุ (Age) เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแต่ละชนิด ดังจะพบว่าอุบัติเหตุบางชนิดเกิดขึ้นมากในบางกลุ่มอายุ เช่น อุบัติเหตุพลัดตกหกล้มภายในบ้าน ส่วนในอุบัติเหตุอื่นๆเกิดขึ้นมากในบางกลุ่มอายุเช่นกัน

เพศ (Sex) การบาดเจ็บบางชนิดพบได้บ่อยในเพศชายหรือในเพศหญิงขึ้นอยู่กับปัจจัยที่หลากหลาย อาทิเช่น การดำเนินชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ต่างกัน เป็นต้น

สถานภาพสมรส (Marital Status) บุคคลที่สมรสแล้วมีอัตราการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุต่ำกว่าบุคคลที่มีสถานภาพโสด และผู้ที่ยังไม่ได้แต่งงานจะมีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการจราจรมากกว่าบุคคลที่แต่งงานแล้ว

สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม (Socio-economic Status) ปัจจัยนี้สามารถวัดได้จากรายได้ อาชีพ การศึกษา ที่อยู่อาศัย

สภาพทางกายภาพ (Physical Condition) เช่น เกิดการมีเนมาจากการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดจะส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร หรืออุบัติเหตุไฟไหม้ เป็นต้น

2) สถานที่ (Place) เป็นปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม ลักษณะทางด้านภูมิศาสตร์ รวมถึงรูปแบบการดำเนินชีวิตของบุคคล ซึ่งมีผลต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุและชนิดของอุบัติเหตุ เช่น ในเมืองกับชนบท จะพบว่า ชนบทมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุการจราจรสูงกว่าในเมือง เนื่องจากการขับขี่ด้วยความเร็ว แต่ในเขตเมืองมีความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าในชนบท หรือในสหรัฐอเมริกาพื้นที่ที่เป็นภูเขาจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าพื้นที่อื่น เป็นต้น

3) เวลา (Time) ในแต่ละช่วงเวลามีความถี่ของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุที่แตกต่างกัน เช่น อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยในวันหยุด เสาร์-อาทิตย์ หรือ ช่วงหยุดฤดูร้อน เป็นต้น

**ขโมยพันธุ์ สันติกาญจน์ และคณะ (2538: 11-13) ใช้อธิบายถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บซึ่งประกอบด้วย 3 ปัจจัย คือ**

- ปัจจัยด้านมนุษย์ (Host Factor)
- ปัจจัยเกี่ยวกับตัวก่อโรค (Agent Factor)
- ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Factor)

**1) ปัจจัยด้านมนุษย์ (Host Factor) หมายถึง ร่างกายหรือส่วนของร่างกายที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นหลังจากที่ได้รับตัวก่อโรค ได้แก่**

1.1. ปัจจัยทางชีวภาพ เป็นความต้านทาน โดยธรรมชาติที่มีต่อตัวก่อโรค เช่น อายุ ความแข็งแรงของเนื้อเยื่อและกระดูก

1.2. ปัจจัยทางพฤติกรรม เช่น นิสัยชอบเสี่ยง บุคลิกภาพที่เสี่ยงต่อการทำร้ายตนเอง เช่น เก็บกด โทษตัวเองหรือผู้มีพฤติกรรมก้าวร้าว ทำทนายทำให้ผู้อื่นไม่พอใจ

**2) ปัจจัยเกี่ยวกับตัวก่อโรค (Agent Factor) หมายถึง สิ่งที่เป็นต้นเหตุทำให้เกิดโรค สำหรับการบาดเจ็บ ได้แก่ พลังงานในรูปแบบต่างๆ เช่น แสง เสียง ความร้อน ความเย็น รังสี รวมทั้งพลังงานจากสารเคมีต่างๆ ได้แก่ สารพิษ สิ่งระคายเคือง สารภูมิแพ้ ยารักษาโรค กรดต่างๆ เป็นต้น**

**3) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Factor) หมายถึง สิ่งต่างๆที่อยู่รอบตัวของมนุษย์อาจเป็นสิ่งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิตก็ได้ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องในการเกิดโรคภัยไข้เจ็บหรือการบาดเจ็บ ได้แก่ สภาพทางภูมิศาสตร์ ลักษณะของภูมิอากาศและภูมิประเทศ ลักษณะของถนนทางเท้า เป็นต้น สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ การกระจายของชุมชน หรือลักษณะของชุมชน รายได้ อาชีพ การศึกษา ขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม สภาพการคมนาคมขนส่ง การสุขภาพบาล สถานบริการสาธารณสุข เป็นต้น**

**Florio (1979: 42- 43) อธิบายสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุตามหลักนิเวศวิทยาไว้ว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุด้วยกัน เช่น ความเร็ว การดื่มแอลกอฮอล์ ถนนที่เปียกแฉะหรือลื่น ทางเป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นต้น โดยองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ(Accidental Factors) ประกอบด้วย**

**1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) โดยปกติแล้วคนเราไม่ต้องการให้ตนเอง ผู้อื่นหรือทรัพย์สินใดๆประสบอุบัติเหตุ แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยโดยผู้กระทำไม่ได้ตั้งใจให้บังเกิดขึ้น เช่น สตาร์ทเครื่องยนต์โดยไม่บอกกล่าว ผู้เกี่ยวข้อง หยอกล้อกันเล่นขณะปฏิบัติงาน ความเกียจคร้านหรือละเลยต่อการปฏิบัติตามข้อบังคับ เป็นต้น หรือเกิดจากความที่มีนิสัยชอบเสี่ยงหรือประมาท โดยคิดว่าไม่น่าจะเกิดอันตราย ทั้งนี้สาเหตุมาจาก**



- ทักษะคติไม่ถูกต้อง
- ขาดความรู้ ความชำนาญ
- สภาพร่างกายไม่เหมาะสมกับงาน

2) **สถานะที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition)** สาเหตุอีกอย่างหนึ่งที่จะช่วยให้เกิดอุบัติเหตุได้คือ สภาพแวดล้อมต่างๆทั้งที่เป็นวัตถุและเหตุการณ์ หรือภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้น สิ่งเหล่านี้มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทั้งทางตรงและทางอ้อม ประเภทของสภาพที่ไม่ปลอดภัย อาจแบ่งได้ ดังนี้

- สภาพที่ยากแก่การแก้ไขโดยตรง เช่น ลักษณะของร่างกายแต่ละบุคคล จำนวนรถที่มีมากในเมืองหลวง ความชื้น ฝนตก ฟ้าผ่า เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้คนเราจะไปปรับปรุงเปลี่ยนแปลงโดยตรงได้ยาก แต่ก็สามารถหาวิธีเลี่ยงหรือป้องกันทางอ้อมได้

- สภาพที่สามารถแก้ไขได้โดยตรง เช่น สามารถนำฝาครอบปิดเฟืองเครื่องจักรไว้ หรือทำราวกันตก หรือใช้อุปกรณ์ชนิดป้องกันการระเบิดในบริเวณที่บรรจุก๊าซไวไฟ ซึ่งมีก๊าซไวไฟกระจายฟุ้งอยู่ในบรรยากาศ เป็นต้น

วิจิตร บุญยะโทตระ (2530: 35-37) ได้จำแนกปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

1) **ปัจจัยที่เกิดจากคน (Human Factors , Unsafe Behavior)** เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ ส่วนใหญ่มักเป็นความผิดพลาดหรือความบกพร่องของคน ซึ่งได้แก่ ปัจจัยหลายประการ ดังนี้

1.1 บุคลิกภาพ (Personality or Attitude) แบ่งเป็น 2 กลุ่ม

1.1.1 บุคลิกภาพทางบวก (Positive personality or Attitude) ได้แก่ บุคคลที่ชอบกระทำในสิ่งที่ถูกต้อง และเป็นที่ยอมรับของสังคม ซึ่งมักจะไม่มีเกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บ

1.1.2 บุคลิกภาพทางลบ (Negative personality or Attitude) เป็นบุคคลที่มักจะกระทำการที่ไม่ถูกต้องตามกฎระเบียบของกลุ่มหรือสังคมอยู่เสมอ ซึ่งมักจะเกิดอุบัติเหตุได้บ่อย

1.2 ความจำกัดทางร่างกาย (Physical Limitation) อุบัติเหตุและการบาดเจ็บจำนวนไม่น้อยเกิดขึ้นเพราะคนทำงานเกินขีดความสามารถของร่างกายของตนเอง อาจจะเนื่องมาจากภาวะสุขภาพ อายุ หรือความจำกัดทางขนาดร่างกายของตนเอง เช่น การทำงานในลักษณะที่เกินเอื้อมหรือต้องแข่งเพื่อหนีบของจากที่สูง เด็กอยากขับรถจักรยานของผู้ใหญ่ เป็นต้น

1.3 นิสัย(Habits) ผู้ที่มีนิสัยเหมาะสมกับงานที่ตนเองปฏิบัติ และสามารถเลือกงานที่ตนเองถนัดก็ไม่ค่อยจะเกิดอุบัติเหตุหรือบางคนมีนิสัยชอบเสี่ยงทำทนาย ก็อาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.4 ทักษะ (Skill) ทักษะของแต่ละบุคคลเป็นสิ่งสำคัญในการทำงานที่ได้รับมอบหมายเพราะจะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุจากงานที่ทำได้ เช่น ช่างกลึงโลหะ ถ้ารู้จังหวะและระยะเวลาทำงานของใบมีด ก็จะไม่พลาดเกิดอุบัติเหตุ หรือช่างไม้ใช้ค้อนตอกตะปู ถ้ามีความชำนาญก็จะไม่พลาดไปถูกมือที่จับตะปูจนบาดเจ็บหรือผู้ที่มีความชำนาญในวิชาชีพ ก็จะลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุได้ เป็นต้น

1.5 ความรู้ (Knowledge) การจะป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุจากการทำงานจำเป็นต้องมีผู้ปฏิบัติงานจะต้องมีความรู้ในวิธีการปฏิบัติงานนั้นๆ อย่างดี หรือการมีความรู้ในการขับรถอย่างดีจะทำให้ผู้ขับขี่สามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้

2) ปัจจัยที่เกิดจากสภาพแวดล้อม (Unsafe Environment) สภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมจะมีผลต่อการทำงานเพราะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดความผิดพลาดในการทำงาน ปัจจัยดังกล่าว ได้แก่

2.1 เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ขาดเครื่องป้องกัน (Safeguards) อาจจะทำให้คนงานได้รับบาดเจ็บได้ รถยนต์ที่ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัย (เช่น เข็มขัดนิรภัย กระจกนิรภัย พวงมาลัยนิรภัย) ก็อาจทำให้คนขับและผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บได้ คนขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย อาจทำให้เกิดการบาดเจ็บของสมองได้ เป็นต้น

2.2 สภาพการณ์ต่างๆ ได้แก่ การดูแลรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสถานที่ทำงาน รวมถึงการปรับปรุงถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถ ใช้ถนน

#### 2.4 พฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

การศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมนั้นได้มีนักวิชาการจำนวนมากให้ความหมายไว้ค่อนข้างคล้ายคลึงกัน ดังนี้

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2532: 155) ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้ว่า พฤติกรรม หมายถึง ปฏิบัติการทุกชนิดของมนุษย์ทั้งที่อยู่ภายในและที่แสดงออกมาภายนอก พฤติกรรมภายในเป็นพฤติกรรมที่ไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ส่วนพฤติกรรมภายนอกนั้นเป็นปฏิบัติการที่แสดงออกมตลอดเวลาของการดำเนินชีวิต โดยแสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็นได้ทั้งทางวาจาและการกระทำ

เฉลิมพล ต้นสกุล (2541: 2) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้ว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นซึ่งอาจเป็นการกระทำที่บุคคลนั้นแสดงออกมา รวมทั้งกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคลพฤติกรรม แบ่งออกเป็นพฤติกรรมภายนอก คือ การกระทำที่เกิดขึ้นสามารถสังเกต



ได้ด้วยประสาทสัมผัสหรืออาจใช้เครื่องมือช่วยและพฤติกรรมภายใน คือ กระบวนการที่เกิดขึ้นภายในจิตและเป็นสิ่งที่บุคคลอื่นไม่สามารถสังเกตเห็นได้

สำหรับพฤติกรรมของมนุษย์ที่เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุนั้น ไพบูลย์ โล่ห์สุนทร (2540: 291-293) ได้ศึกษาแบบแผนและปัจจัยที่ก่อให้เกิดโรคต่างๆรวมถึงอุบัติเหตุมีสมมติฐานว่าโรคและอุบัติเหตุเกิดจากปัจจัย 3 ประการ คือ บุคคล สิ่งแวดล้อม และสิ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจัยที่เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ พฤติกรรมของมนุษย์ ซึ่งพฤติกรรมของมนุษย์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ นั้น มีทั้งพฤติกรรมเสี่ยงและพฤติกรรมป้องกันตนเอง

พฤติกรรมเสี่ยง อาทิเช่น ความประมาทในการขับรถ การไม่ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย การใช้สารเสพติดต่างๆ รวมทั้งการดื่มสุราและเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ เป็นต้น

พฤติกรรมป้องกันตนเอง อาทิเช่น การหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ความระมัดระวังในการทำกิจกรรมต่างๆ รวมถึงการเตรียมความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจในการปฏิบัติกิจกรรม

Molina and Gorman (1996: 337-353) ได้เสนอว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ มีความเกี่ยวข้องกับความแตกต่างทางเศรษฐกิจและสังคมของบุคคล ครอบครัว และชุมชน สามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ดังนี้



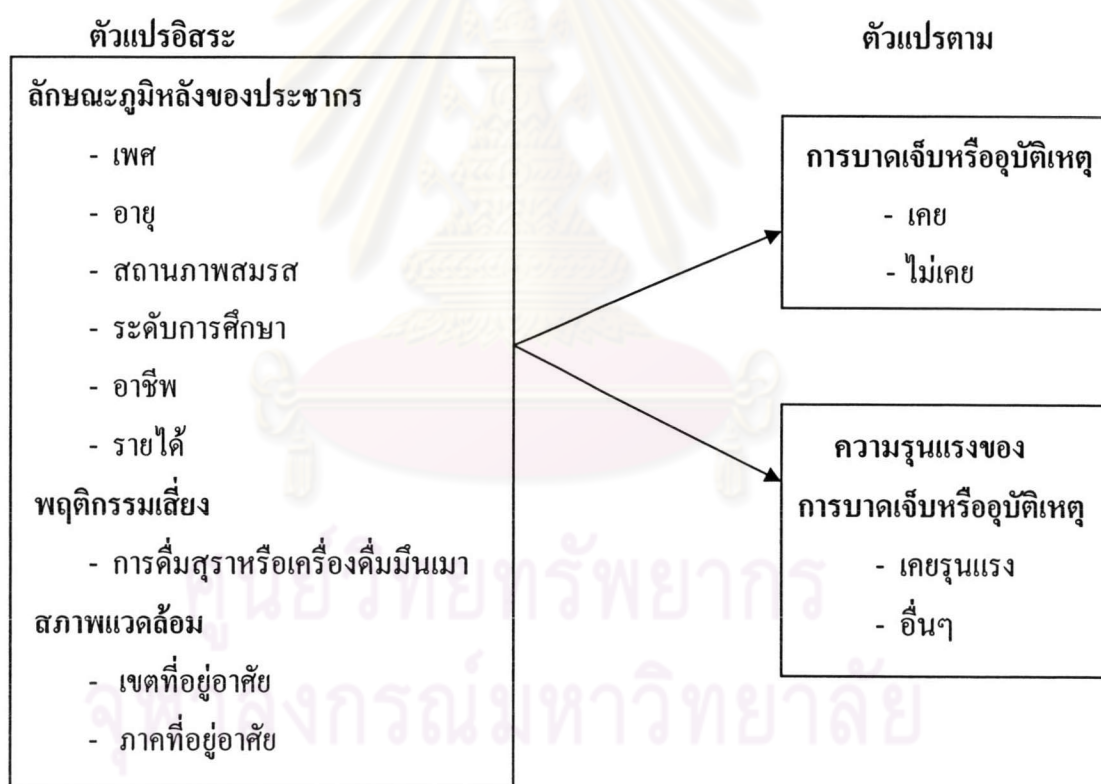
พฤติกรรมอีกด้านที่มีความเกี่ยวข้องกันคือ โอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ คือ พฤติกรรมการป้องกันตนเอง ซึ่ง Mosley and Chen (1984: 25-45) ได้นำแนวความคิดเกี่ยวกับตัวกำหนดใกล้ชิดของภาวะเจริญพันธุ์มาประยุกต์ใช้อธิบายภาวะการเจ็บป่วยและการตาย โดยตัวกำหนดใกล้ชิดที่สำคัญ คือ พฤติกรรมการดูแลป้องกันตนเอง พฤติกรรมนี้ส่งผลโดยตรงต่อภาวะการเจ็บป่วยและการตายซึ่งรวมถึงการเจ็บป่วยและการตายจากอุบัติเหตุด้วย

ดังนั้นจากแนวคิดข้างต้น ผู้วิจัยจึงนำมาเป็นพื้นฐานในการศึกษาครั้งนี้โดยอาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ อาจแบ่งได้เป็นปัจจัยที่เกี่ยวกับคน ซึ่งได้แก่ ลักษณะภูมิหลังของประชากร ปัจจัยเกี่ยวกับพฤติกรรม ซึ่งได้แก่ พฤติกรรมเสี่ยง และปัจจัยสภาพแวดล้อม

## กรอบแนวคิดของการศึกษา

การบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุนั้นสามารถเกิดขึ้นได้กับบุคคล ทุกกลุ่มอายุ ทุกเพศ และในทุกสถานที่ ซึ่งไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า ดังนั้น การวิจัยครั้งนี้จึงได้นำแนวคิดต่างๆ เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุตั้งที่กล่าวมาแล้วข้างต้น มาประยุกต์ใช้เป็นกรอบแนวคิดของการศึกษา ถึงตัวแปรที่น่าจะมีผลต่อการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ดังนี้คือ ลักษณะภูมิหลังของประชากร ประกอบด้วยตัวแปร เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ พฤติกรรมเสี่ยง ประกอบด้วย ตัวแปรการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ และสภาพแวดล้อม ประกอบด้วยตัวแปร เขตที่อยู่อาศัย ภาคที่อยู่อาศัย โดยตัวแปรเหล่านี้ อาจจะมีผลต่อการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ของประชากร

จากลักษณะภูมิหลังของประชากร พฤติกรรมเสี่ยง และสภาพแวดล้อม ที่มีผลต่อการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุของประชากร สามารถสรุปเป็นแผนภาพเพื่อแสดงกรอบแนวคิดของการศึกษา ดังนี้



จากกรอบข้างต้น ลักษณะภูมิหลังของประชากร ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ส่วนพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ สำหรับสภาพแวดล้อม ได้แก่ เขตที่อยู่อาศัย และภาคที่อยู่อาศัย น่าจะส่งผลให้ประชากรมีโอกาส ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุที่แตกต่างกันไป



## ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้รวบรวมเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุของประชากรในประเทศไทย โดยมีปัจจัยต่างๆที่น่าจะมีผลต่อการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ดังนี้

### 1. ลักษณะภูมิหลังของประชากร

#### 1.1 เพศ

เพศเป็นความแตกต่างระหว่างบุคคลที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม ทั้งนี้โดยธรรมชาติแล้วเพศชายและเพศหญิงมีลักษณะที่แตกต่างกันทางโครงสร้างร่างกายและจิตใจ นอกจากนี้สังคมไทยมีการอบรมเลี้ยงดูเพศชายและเพศหญิงที่แตกต่างกัน คือ เพศชายจะอบรมเลี้ยงดูให้มีความเข้มแข็งกล้าแสดงออก เพื่อเป็นผู้นำครอบครัวและหาเลี้ยงครอบครัว ส่วนเพศหญิงจะอบรมเลี้ยงดูให้มีความสุขสบายเรียบร้อย (ยศ สันตสมบัติ, 2537: 80-81) ดังนั้น เพศชายและเพศหญิงจึงมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้แตกต่างกัน ซึ่งได้มีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเกิดอุบัติเหตุต่างๆไว้ดังนี้

การศึกษาของสุรชัย เจียมกุล(2536: 79)พบว่า เพศชายประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง โดยมีอัตราส่วนระหว่างเพศชายต่อเพศหญิงเท่ากับ 4.46: 1 และ กัญญาภัทร์ ชีรัมย์ และคณะ (2539: 34) พบว่า เพศเป็นปัจจัยสำคัญที่สัมพันธ์กับการประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์โดยสัดส่วนของการประสบอุบัติเหตุของเพศชายมากกว่าเพศหญิงประมาณ 3 เท่า คือ เพศชายร้อยละ 7.6 และเพศหญิงร้อยละ 2.6 นอกจากนี้การศึกษาของเกียรติก้องไกร บุญนำ (2541: 87) พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ในสัดส่วน 4 ต่อ 1 และ Bergdahl, J. and Norris, M. R. (2002: 287-293) พบเช่นเดียวกันว่า เพศชายได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรมากกว่าเพศหญิง นอกจากอุบัติเหตุจากยานพาหนะแล้ว ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุอื่นๆ เช่น การศึกษาเกี่ยวกับการพลัดตกหกล้ม Brassington, G. S., King, A. C. and Bliwise, D. L. (2000: 1234-1240) พบว่า เพศหญิงได้รับอุบัติเหตุจากการพลัดตกมากกว่าเพศชาย และการรวบรวมสถิติการบาดเจ็บและการตายจากการถูกทำร้ายในประเทศไทย(ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และวันสสนันท์ รุจิวิวัฒน์, 2544: 35) ก็พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดจากการถูกทำร้ายร่างกายนั้น พบในเพศชายมากที่สุด มีอัตราส่วนเพศชายต่อเพศหญิงประมาณ 2-5: 1 การศึกษาของเขวลักษณ์ ตั้งบุญญะศิริ และคณะ (2537: 38) ศึกษาพบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากการทำงานส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง และนฤมล เกตุทิม (2542: 49) พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากการทำงานส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 85.5 นอกจากนี้รายงานการสำรวจอนามัยและสวัสดิการ พ.ศ. 2539 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2540: 20) พบว่า เพศหญิงมีสัดส่วนของการบาดเจ็บจากการพลัดตกหกล้มหรือถูกของมีคมบาดสูงกว่าเพศชาย

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแสดงให้เห็นว่า ความแตกต่างของเพศ มีผลต่อการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ดังนั้น เพศชายน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ มากกว่าเพศหญิง

## 1.2 อายุ

อายุเป็นปัจจัยทางประชากรที่สะท้อนให้เห็นถึงรุ่นการเกิดของประชากรรวมทั้งการตั้ง สมประสพการณ์ต่างๆ ซึ่งจะส่งผลให้มีรูปแบบของการดำเนินชีวิต และพฤติกรรมที่แตกต่างกัน ตามประสพการณ์ การศึกษาเกี่ยวกับอายุกับการประสพอุบัติเหตุมีดังนี้

การศึกษาของประภา นัครา (2539: 105) และสุรศักดิ์ พุกโสภา (2542: 49) พบว่า อายุของผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติโดยผู้ที่มีอายุ ระหว่าง15-24 ปี จะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และสมจินดา ชมพูนุท (2535: 80) พบว่า ผู้ประสพ อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนมากอยู่ในช่วงอายุ 18-22 ปี ร้อยละ 31.3 รองลงมา ช่วงอายุ 23-27 ปี ร้อยละ26.6 เช่นเดียวกับการศึกษาของพรยุทธ วสันต์สิริกุล (2539: 80) ที่พบว่า ช่วงอายุ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุ 11-20 ปี รองลงมาคือ ช่วงอายุ 21-30 ปี และการศึกษาของเพ็ญศรี หงส์สวัสดิ์ (2541: 127) พบว่า สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2538-2540 กลุ่มอายุของผู้บาดเจ็บและตายสูงสุด คือ 10-19 ปี รองลงมาคือ 20-29 ปี และ30-39 ปี การศึกษาการประสพอุบัติเหตุจากการทำงานของ เขาวลัักษณ์ ตั้งบุญญะศิริ และคณะ (2537: 38) พบว่า ผู้ที่ประสพอุบัติเหตุจากการทำงานส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 21-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.7 รองลงมามีอายุต่ำกว่า 20 ปี และ30-39 ปี คิดเป็นร้อยละ24.3 และร้อยละ23.7 ตามลำดับ การศึกษาของนฤมล เกตุทิม (2542: 49) พบว่า ผู้ประสพอุบัติเหตุจากการทำงานมีอายุ ระหว่าง 20-24 ปี มากที่สุด รองลงมามีอายุระหว่าง 25-30 ปี นอกจากนี้การศึกษาของ Lillley, J. M. และคณะ(1995:346-365) พบว่า ผู้สูงอายุประสพอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่อยู่ในวัยเด็กและวัยผู้ใหญ่ อุบัติเหตุที่พบมากได้แก่ การพลัดตกหกล้ม อุบัติเหตุบนท้องถนนและการถูกไฟฟ้าหรือน้ำร้อนลวก

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแสดงให้เห็นว่า ความแตกต่างของอายุ จะมีผลต่อการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ และเนื่องจากการแบ่งช่วงอายุในการศึกษาที่แตกต่างกัน อาจส่งผลให้การบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นในแต่ละช่วงอายุที่แตกต่างกัน สำหรับในการศึกษา ครั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ผู้ที่มีอายุน้อยน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มี อายุมากกว่า



### 1.3 สถานภาพสมรส

สถานภาพสมรสเป็นปัจจัยทางประชากรที่มีส่วนสำคัญต่อพฤติกรรมของบุคคล โดยเฉพาะความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากบุคคลที่มีสถานภาพสมรสที่ต่างกันย่อมมีโอกาสประสบอุบัติเหตุต่างกัน เช่น คนโสดอาจจะไม่ค่อยระมัดระวังในการดำเนินชีวิตมากเท่ากับผู้ที่สมรสแล้ว ซึ่งจะต้องมีความรับผิดชอบต่อครอบครัวมากกว่าคนโสด และมีความระมัดระวังมีความคิดที่รอบคอบกว่า (ประภา นัครา, 2539: 29) ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับสถานภาพสมรสกับการเกิดอุบัติเหตุดังนี้

การศึกษาของหทัยรัตน์ พุ่มชชา (2533: 186) พบว่า ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุที่มารักษาที่โรงพยาบาล มีสถานภาพโสดมากที่สุดถึงร้อยละ 56.1 รองลงมา สถานภาพสมรส ร้อยละ 35 และการศึกษาของวนิดา เมธาลักษณ์ (2534: 65) พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 61.0 ที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลมีสถานภาพโสดสอดคล้องกับการศึกษาของศุภมาส เศรษฐพงษ์กุล (2539: 51) และนพดล บำรุงกิจ (2544: 110) ที่พบเช่นเดียวกันว่า ผู้ที่มีสถานภาพโสด มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าสถานภาพสมรสอื่นๆ แต่ในทางตรงกันข้ามการศึกษาของกอบกุล พูลปัญญาวงศ์ และคณะ (2541: 311-318) กลับพบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นผู้ที่มีสถานภาพสมรสแล้ว ร้อยละ 52.7 ในขณะที่มีคนโสดประสบอุบัติเหตุร้อยละ 45.6 ขณะที่การศึกษาของรัมภา หทัยธรรม (2538: 60) พบว่า สถานภาพสมรสไม่มีความสัมพันธ์กับการประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ ผู้ที่มีสถานภาพสมรส หม้าย หย่า แยก โสด และสมรสแล้ว มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุใกล้เคียงกัน และการศึกษาเกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุจากการทำงานของต้นสนีย์ ธนกิจกร (2536: 96) พบว่า พยาบาลที่มีสถานภาพโสดเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานสูงกว่ากลุ่มที่ผ่านการสมรสแล้ว และการศึกษาของนฤมล เกตุทิม (2542: 53) พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากการทำงานส่วนใหญ่เป็นคนโสด ร้อยละ 61.1 ที่เหลือร้อยละ 38.9 สมรสแล้ว นอกจากนี้ การศึกษาของ Cheung, Y. B. (1998: 1,325-1,329) พบว่า สถานภาพสมรสไม่ได้มีผลต่อการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องถึงแม้จะมีความแตกต่างในผลการวิจัยอยู่บ้าง แต่ก็แสดงให้เห็นว่า ความแตกต่างของสถานภาพสมรสจะมีผลต่อการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ดังนั้นในการศึกษารุ่นนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ผู้ที่มีสถานภาพโสดน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสอื่นๆ

#### 1.4 ระดับการศึกษา

การศึกษาสะท้อนถึงสถานภาพทางสังคมและความรู้ความสามารถของบุคคล โดยเฉพาะพฤติกรรมสุขภาพ บุคคลที่มีระดับการศึกษาต่างกันย่อมมีความรู้ ความเข้าใจต่อการรับรู้ในเรื่องต่างๆแตกต่างกัน ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงมักให้ความสำคัญกับสุขภาพสูงตามไปด้วย

การศึกษาของสุรชัย เจียมกุล (2536: 87) พบว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 5.33 เท่าของผู้ที่มีการศึกษาระดับอุดมศึกษาหรือสูงกว่า นอกจากนี้การศึกษาของสินีนาด แยมละออ และกมล คงศิริ (2539: 49) ยังพบว่า ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกมากกว่าร้อยละ 60 ได้รับการศึกษาเพียงระดับประถมศึกษา รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และมัธยมศึกษาตอนปลายตามลำดับ สอดคล้องกับการศึกษาของวิจิตร บุญชะโหดระ (2530: 5-53) และวนิดา เมธาลักษณ์ (2534: 39-90) ซึ่งพบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา และการศึกษาของกอบกุล พูนปัญญาวงศ์ และคณะ (2541: 311-312) พบเช่นเดียวกัน คือ ผู้ที่เข้ามารับการรักษาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกส่วนใหญ่จบระดับประถมศึกษา ร้อยละ 51.7 รองลงมาเป็นระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 30.2 นอกจากนี้การศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการทำงานของบุญลือ ฉิมบ้านไร่ (2539: 60) พบว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานโดยผู้ที่มีการศึกษาดำกว่าชั้นมัธยมศึกษามีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานมากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาสูงกว่าประมาณ 1.8 เท่า และการศึกษาของนฤมล เกตุทิม (2542: 52) พบว่า ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาประสบอุบัติเหตุจากการทำงานมากที่สุด ร้อยละ 49.6 รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 30.5

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ถึงแม้จะมีความแตกต่างในผลการวิจัย แต่ก็แสดงให้เห็นว่า ความแตกต่างของระดับการศึกษามีผลต่อการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ดังนั้นในการศึกษารุ่นนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาดำกว่าน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาระดับสูงกว่า

#### 1.5 อาชีพ

บุคคลที่มีอาชีพต่างกันย่อมมีความเสี่ยงที่จะประสบอุบัติเหตุได้แตกต่างกัน ซึ่งจากการศึกษาของสุรชัย เจียมกุล (2536: 87) พบว่า อาชีพมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยผู้ที่มีอาชีพรับจ้างเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 3.38 เท่าของผู้ที่มีอาชีพรับราชการ และการศึกษาของอรุณ สายเพชร และคณะ (2535: 2) พบว่า อาชีพที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถทางบกมากที่สุดคือ อาชีพรับจ้าง รองลงมาเป็นกลุ่มนักเรียน นักศึกษา และวนิดา เมธาลักษณ์ (2534: 39-90) ยังพบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ประกอบ



อาชีพรับจ้างมากที่สุดถึงร้อยละ 75 เช่นเดียวกับสมจินดา ชมพูนุท (2535: 23) พบว่า อาชีพที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 69.4 รองลงมาคือ ขับจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 11.5 การศึกษาของศิริพร สักกะบุษยา (2530: 26) พบว่า อาชีพรับจ้างเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงสูงสุด รองลงมาคือ ค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว และรับราชการตามลำดับ ส่วนในการศึกษาของประเสริฐ กระจ่างวงษ์ (2534: 56) กลับพบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกร

แต่การศึกษาของสินีนาด แยมละออ และกมล คงศิริ (2539: 49) และการศึกษาการเฝ้าระวังการบาดเจ็บโรงพยาบาลเชิงราชประชานุเคราะห์ กองระบาศวิทยา (กระทรวงสาธารณสุข, 2540: 658) พบว่า ส่วนใหญ่ของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุ นั้น มีอาชีพเป็นผู้ใช้แรงงาน รองลงมาเป็นอาชีพเกษตรกร สอดคล้องกับการศึกษาของ ศุภมาส เศรษฐพงษ์กุล (2539: 52) ซึ่งพบว่า ผู้ใช้แรงงานเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ผู้ที่ทำงานเกี่ยวกับการค้าและผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน และชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ (2542: 272) พบว่า อาชีพที่ได้รับบาดเจ็บจากการทำงานมากที่สุด คือ อาชีพผู้ใช้แรงงาน ร้อยละ 42.5-72.8 รองลงมาคือ เกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 6.5-20.0 รายงานการบาดเจ็บและการตายจากการถูกทำร้ายในประเทศไทย (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และวันสสนันท์ รุจิวัฒน์, 2544: 7-8) พบว่า อาชีพผู้ใช้แรงงานมีการบาดเจ็บจากการถูกทำร้ายร่างกายมากที่สุด รองลงมาเป็นนักเรียน/นักศึกษา

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแสดงให้เห็นว่า ความแตกต่างของอาชีพจะมีผลต่อการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ผู้ที่มีอาชีพรับจ้าง/ผู้ใช้แรงงานน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าอาชีพอื่นๆ

## 1.6 รายได้

รายได้เป็นตัวชี้วัดฐานะทางเศรษฐกิจของบุคคล รวมทั้งเป็นสิ่งบ่งชี้คุณภาพชีวิตของบุคคลว่ามีสภาพความเป็นอยู่อย่างไร ซึ่งส่งผลต่อพฤติกรรมในการดำเนินชีวิตที่แตกต่างกัน

การศึกษาของวิเชียร มูริจันทร์ (2541: 96) และสุรศักดิ์ พุกโสภา (2542: 49) พบว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรถมากกว่าผู้ที่มีรายได้มาก เช่นเดียวกับ Rockett, I. R. (1998: 1-40) พบว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยจะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถมากกว่าผู้ที่มีรายได้มาก และการศึกษาของสาโรจน์ คงประศาสน์ และคณะ (2533: 13) พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีรายได้ต่ำกว่า 4,000 บาทต่อเดือน สูงถึงร้อยละ 79.9 และวนิดา เมธาลักษณ์ (2534: 39-40) พบว่า ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 47.0 มีรายได้อยู่ในช่วง 2,500-4,999 บาท นอกจากนี้การศึกษาของเขวาลักษณ์ ตั้งบุญญะศิริ และคณะ

(2537: 38) พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากการทำงานส่วนใหญ่ (ร้อยละ38.7) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 3,001-4,000 บาท รองลงมา มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 3,000 บาท และต่ำกว่า (ร้อยละ16.3)

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแสดงให้เห็นว่า ความแตกต่างของรายได้ จะมีผลต่อการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ ดังนั้น ผู้ที่มีรายได้น้อยน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีรายได้มากกว่า

## 2. พฤติกรรมเสี่ยง

พฤติกรรมเสี่ยง หมายถึง พฤติกรรมที่นำตนเองไปสู่ภาวะที่เสี่ยงต่อการเกิดโรคหรือการบาดเจ็บ (มัลลิกา มัติโก, 2534: 115 ) พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ การดื่มสุราและเครื่องดื่มมีนเมา ซึ่งได้มีการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวกับการเกิดอุบัติเหตุไว้ดังนี้

### 2.1 การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีนเมา

การดื่มสุราทำให้เกิดผลเสียต่อร่างกาย ทำลายตับ เยื่อกระเพาะอาหาร ขาดสติ ถ้าดื่มจนเกิดอาการมีนเมาอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีนเมากับการเกิดอุบัติเหตุไว้ดังนี้

จากการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสุรากับอุบัติเหตุ พบว่า สุราเป็นสาเหตุสำคัญของ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่างๆ ดังนี้ อุบัติเหตุจราจร ร้อยละ50 อุบัติเหตุในการทำงาน ร้อยละ40 อุบัติเหตุจมน้ำ ร้อยละ38 อุบัติเหตุพลัดตกหกล้ม ร้อยละ53-64 อุบัติเหตุไฟไหม้น้ำร้อนลวก ร้อยละ17-35 (มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2546) และจากข้อมูลของสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข(2538: 1) ที่ศึกษาปัญหาจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งให้เห็นว่า สถิติอุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะ โดยสถาบันการแพทย์หลายแห่งปรากฏว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทั้งที่เสียชีวิตและไม่เสียชีวิตกว่า ร้อยละ60 แพทย์วินิจฉัยว่ามีสาเหตุเกี่ยวข้องกับการเมาสุราและการตรวจพิสูจน์ในห้องปฏิบัติการ พบว่า มีแอลกอฮอล์ในเลือด นอกจากนี้การศึกษาของสุรชัย เจียมกุล (2536: 78) พบว่า การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีนเามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ คือ ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ48.0 เป็นผู้ที่ดื่มสุราและผู้ที่ดื่มสุราหรือของมีนเามีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากเป็น 2.11 เท่าของผู้ที่ไม่ดื่ม และการศึกษาของเกียรติก้องไกร บุญนำ (2541: 86) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 30% มีความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บมากเป็น 6.66 เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่ที่ไม่พบแอลกอฮอล์ในเลือด ในรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลเชิงรายประชาชนุเคราะห์ (กระทรวงสาธารณสุข, 2540: 658-659) พบว่า สาเหตุของการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุการขนส่งที่สำคัญผู้ช่วยมากกว่าร้อยละ50 ของการบาดเจ็บและตายมีการดื่มสุราก่อนขับรถและจากการวิจัยของสถาบันนิติเวชวิทยา กรมตำรวจ พบว่า อุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครมีอัตราส่วนของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ที่ตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดต่อผู้ประสบอุบัติเหตุที่ไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 5: 1 (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช, 2533: 339-346) และจากรายงานการบาดเจ็บและการตายจากการทำร้ายร่างกายในประเทศไทย (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และวนัสสนันท์ รุจิวิวัฒน์, 2544: 37) พบว่า การเสพสุราเป็นปัจจัยร่วมที่พบได้บ่อยทั้งในเหยื่อที่บาดเจ็บหรือตายและในผู้ที่เป็นผู้ทำร้ายร่างกาย นอกจากนี้การศึกษาของ Yoon, Y.H., Stinson, F. S., and Yi, H.Y. (2003: 110-118) พบว่า ผู้ที่ดื่มสุรา มีสาเหตุการตายด้วยอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นอย่างแพร่หลาย และในผู้ที่เสียชีวิตเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง และเป็นผู้ที่มึสติปัญญาสมรสแล้วมากกว่า ผู้ที่มีสติปัญญาโสด และ Zador, P. L., Krawchuk, S. A. and Voas, R. B. (2000: 387-395) พบว่า ผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะเพศชายและผู้ที่มีอายุระหว่าง 16-20 ปี ได้รับอุบัติเหตุมากที่สุด

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ผู้ที่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีเมาน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ไม่ดื่ม

### 3. สภาพแวดล้อม

#### 3.1 เขตที่อยู่อาศัย

เขตที่อยู่อาศัยน่าจะมีความสัมพันธ์ต่อการประสบอุบัติเหตุ เนื่องจากในเขตเทศบาล และนอกเขตเทศบาลมีความแตกต่างทางด้านเศรษฐกิจสังคมตลอดจนเทคโนโลยีที่มีบทบาทต่อการดำเนินชีวิตของคนที่อยู่อาศัยในแต่ละพื้นที่

จากการศึกษาของเอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ (2538: 31) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่นอกเขตเทศบาล ในทางตรงข้ามการศึกษาของสุภมาส เศรษฐพงษ์กุล (2539: 49) พบว่า ประชากรที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลมีอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล และการศึกษาของสุรัชย์ เจียมกุล (2536: 75) พบว่า อุบัติเหตุร้อยละ 60.6 เกิดที่นอกเขตเทศบาลสอดคล้องกับการศึกษาของทวี วิเชียรเกื้อ และคณะ (2536: 31) ซึ่งพบว่าสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุส่วนมากเกิดที่นอกเขตเทศบาล ร้อยละ 74.05 และการศึกษาในต่างประเทศของ Lucy, W. H. (2003: 1,564-1,569) พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรและอุบัติเหตุจากการทำร้ายเกิดขึ้นสูงที่สุดที่นอกเขตเทศบาล

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้ที่อยู่นอกเขตเทศบาลน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่อยู่ในเขตเทศบาล

### 3.2 ภาคที่อยู่อาศัย

ภาคที่อยู่อาศัยที่แตกต่างกันย่อมมีความแตกต่างของลักษณะทางภูมิประเทศ และรูปแบบการดำเนินชีวิต ซึ่งในแต่ละภาคประชากรจะมีการดำเนินชีวิตที่แตกต่างกัน รวมถึงการมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุที่แตกต่างกันด้วย

การศึกษาของศุภมาส เศรษฐพงษ์กุล (2539: 49) พบว่า ในแต่ละภาคประชากรมีโอกาสนในการประสบอุบัติเหตุจากยานพาหนะในระดับใกล้เคียงกันสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อย ดังนี้คือ ภาคใต้ กรุงเทพมหานคร ภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของดวงพร สิงห์ศรี (2542: 84) ที่พบว่า ผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคเหนือได้รับอุบัติเหตุจากยานพาหนะทางบกในอัตราส่วนสูงกว่าภาคอื่นๆ ส่วนผู้ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครได้รับ อุบัติเหตุจากยานพาหนะทางบกในอัตราส่วนต่ำที่สุด สำหรับการศึกษาของชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และกาญจน์ย์ คำนาคแก้ว (2537: 10) และกระทรวงสาธารณสุข(2536: 163; 2538: 117; 2544: 164) พบเช่นเดียวกันว่า ภาคกลางมีอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจากยานพาหนะทางบกมากกว่าภาคอื่นๆ ส่วนการศึกษาของชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และวันสสนันท์ รุจิวิวัฒน์ (2544: 6) กลับพบว่า อัตราการตายจากการถูกทำร้ายสูงสุดในภาคใต้ 11.0 ต่อประชากรแสนคน รองลงมาคือภาคเหนือ 6.7 ต่อประชากรแสนคน และภาคกลาง 5.1 ต่อประชากรแสนคน

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคกลางน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคอื่นๆ

ศูนย์วิทยพัชร์พยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## สมมติฐานของการศึกษา

ในการศึกษาการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุของประชากรตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานไว้ดังนี้

### สมมติฐานหลัก

ลักษณะภูมิหลังของประชากร พฤติกรรมเสี่ยง และสภาพแวดล้อมที่ต่างกัน น่าจะทำให้มีโอกาสได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุแตกต่างกัน

### สมมติฐานรอง

1. เพศชายน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง
2. ผู้ที่มีอายุน้อยน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า
3. ผู้ที่มีสถานภาพโสดน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสอื่นๆ
4. ผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าน่าจะมีโอกาสเคยได้รับการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาระดับสูงกว่า
5. ผู้ที่มีอาชีพรับจ้าง/ใช้แรงงานน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าอาชีพอื่นๆ
6. ผู้ที่มีรายได้ก็น้อยน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีรายได้มากกว่า
7. ผู้ที่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์น่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ไม่ดื่ม
8. ผู้ที่อยู่นอกเขตเทศบาลน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่อยู่ในเขตเทศบาล
9. ผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคกลางน่าจะมีโอกาสเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคอื่นๆ

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทราบถึงความชุกของการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุของประชากรในประเทศไทย
2. เพื่อให้ทราบถึงชนิดและสถานที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรือประสบอุบัติเหตุ
3. เพื่อเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับการป้องกันการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุในการกำหนดแนวทางป้องกันการประสบอุบัติเหตุที่ประชากรในประเทศไทยกำลังประสบอยู่