

สรุป และ ข้อเสนอแนะ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะความแตกต่างของภูมิหลังทางประชากร เศรษฐกิจ สังคม ของผู้ขับรถในเรื่องพฤติกรรม ได้แก่ การดื่มสุรา การเคยใช้ยาฆ่า รวมทั้งการใช้เข็มขัดนิรภัย และศึกษาภูมิหลังและพฤติกรรมต่างๆ ของผู้ขับรถกับโอกาสในการประสบอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก โดยใช้ข้อมูลโครงการสำรวจเกี่ยวกับอนามัยและสวัสดิการ พ.ศ. 2539 ซึ่งการสำรวจในครั้งนี้เป็นการสำรวจภาวะสุขภาพอนามัย ภาวะเจ็บป่วย อุบัติเหตุต่างๆ ความพิการ รวมทั้งพฤติกรรมต่างๆ เช่น การดื่มสุรา การเคยใช้ยาฆ่า และความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ โครงการนี้ดำเนินการสำรวจโดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ และเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือนหรือสมาชิกในครัวเรือนที่ตกเป็นตัวอย่าง สำหรับตัวอย่างของการศึกษาในครั้งนี้ ได้ครอบคลุมเฉพาะ ผู้ขับรถประเภทต่างๆ ทุกชนิด (ยกเว้นรถจักรยานยนต์) อายุระหว่าง 18-59 ปี ทั่วประเทศไทย ซึ่งมีจำนวนก่อนถ่วงน้ำหนักรวมทั้งสิ้น 8,018 คน

ตัวแปรตามที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ "การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก" ส่วนตัวแปรอิสระเป็นลักษณะภูมิหลังของผู้ขับรถ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ ภาคและเขตที่อยู่อาศัย นอกจากนี้ยังมีตัวแปรพฤติกรรมที่น่าจะเป็นตัวแปรที่ส่งผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ซึ่งพฤติกรรมต่างๆ แบ่งเป็นพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การดื่มสุรา การเคยใช้ยาฆ่า และพฤติกรรมการป้องกันตนเอง ได้แก่ การใช้เข็มขัดนิรภัยในผู้ขับรถทุกประเภท

สำหรับสมมติฐานหลักของการศึกษาครั้งนี้ คือ ภูมิหลังทางประชากร เศรษฐกิจ สังคม ของบุคคล รวมทั้งพฤติกรรมเสี่ยงและพฤติกรรมการป้องกันตนเองของบุคคล น่าจะส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลหรือการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามและตัวแปรอิสระนั้น ใช้วิธีทางสถิติ 2 วิธี คือ การวิเคราะห์ตารางไขว้ (cross-tabulation) และการวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิท (logit regression) ทั้งนี้เพราะการวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิทเป็นวิธีการวิเคราะห์แบบหลายตัวแปรวิธีหนึ่ง ซึ่งสามารถทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามที่เป็นตัวแปรประเภทนามมาตรากับตัวแปรอิสระหลายๆ ตัวพร้อมกันได้

ข้อมูล "อุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ" ในการศึกษาครั้งนี้ได้จากการถามหัวหน้าครัวเรือนหรือสมาชิกในครัวเรือน ซึ่งผู้วิจัยได้เลือกเฉพาะผู้ขับรถที่มีอายุ 18-59 ปี โดยคำถามในแบบสอบถามได้ถามว่า "ในรอบ 2 สัปดาห์ที่ผ่านมา...(ชื่อผู้ขับรถ)..... เคยได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บหรือไม่" ซึ่งอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมิได้หลายสาเหตุโดยรวมอุบัติเหตุเล็กๆ น้อยๆ เข้าไว้ด้วย สาเหตุของการ

เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวนี้ พบว่ามีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากเป็นอันดับ 2 คิดเป็นร้อยละ 0.7 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด (อันดับหนึ่ง คือ การพลัดตกหกล้ม) ผลการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยภูมิหลัง รวมทั้งพฤติกรรมต่างๆ กับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะของผู้ขับรถ พอสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 16 สรุปความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลัง พฤติกรรมเสี่ยง และ พฤติกรรมการป้องกันตนเอง  
ของผู้ขับรถที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก

ภูมิหลังของผู้ขับและพฤติกรรมต่างๆ	ตารางไขว้ (2 ตัวแปร ไม่ปรับตัวแปรอื่น)	สมการถดถอยโลจิสต์ (ปรับตัวแปรอื่นๆ)
<u>ภูมิหลังของผู้ขับ</u>		
เพศ (กลุ่มเปรียบเทียบ คือ เพศชาย)		
หญิง	-	0
อายุ	-	0
สถานภาพสมรส (กลุ่มเปรียบเทียบ คือ โสด)		
สมรส	-	0
หม้าย/หย่า/แยก	-	0
การศึกษา	0	0
อาชีพ (กลุ่มเปรียบเทียบ คือ ขนส่ง/คมนาคม)		
วิชาชีพ/บริหาร	-	-
เกษตรกร/ประมง	-	0
ช่าง/กรรมกร	-	0
แม่บ้าน/นักเรียน	-	0
ภาคที่อยู่อาศัย (กลุ่มเปรียบเทียบ คือ กรุงเทพมหานคร)		
เหนือ	+	+
ตะวันออก/เหนือ	+	+
ใต้	+	0
กลาง	+	+
เขตที่อยู่อาศัย (กลุ่มเปรียบเทียบ คือ ในเขตเทศบาล)		
นอกเขตเทศบาล	+	0
<u>พฤติกรรมเสี่ยง</u>		
การดื่มสุรา	0	0
การเคยใช้ยาบ้า	+	0
<u>พฤติกรรมการป้องกันตนเอง</u>		
การใช้เข็มขัดนิรภัย	-	-
<b>หมายเหตุ</b>	+ มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ - มีความสัมพันธ์ทางลบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0 ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ	

### ภูมิหลังของผู้ขับรถ

1. เพศ ในเรื่องตัวแปรเพศนั้น การวิเคราะห์ระดับ 2 ตัวแปร ผู้ขับรถพบว่า ผู้ขับรถที่เป็นเพศชายได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกในอัตราส่วนสูงกว่าผู้ขับรถเพศหญิง ส่วนการวิเคราะห์ ถดถอยโลจิสติกนั้น พบว่า เพศไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ จึงยังไม่สามารถสรุปตามสมมติฐานได้ว่าผู้ขับรถเพศชายน่าจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะว่าปัจจุบันหญิงเริ่มเข้ามามีบทบาทในทุกๆ ด้านเพิ่มขึ้น แม้แต่ในการขับรถ ซึ่งจะเห็นว่าเพศหญิงขับรถเองไปในที่ต่างๆ มากขึ้น โอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บอาจจะใกล้เคียงกัน

2. อายุ ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกในระดับ 2 ตัวแปรได้แสดงทิศทางเป็นไปตามสมมติฐาน กล่าวคือผู้ขับรถอายุน้อยที่สุด ได้แก่ กลุ่มอายุ 18-24 ปีนั้น ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเป็นอัตราส่วนสูงสุด ส่วนการวิเคราะห์สถิติขั้นสูง โดยเมื่อคุมตัวแปรอื่นๆ แล้วไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บอีกต่อไป ดังนั้นจึงยังไม่สามารถสรุปตามสมมติฐานได้ว่าผู้ขับอายุน้อยกว่ามีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่าผู้ขับอายุมากกว่า

3. สถานภาพสมรส ผลการศึกษาในระดับ 2 ตัวแปร ระหว่างสถานภาพสมรส และการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับรถที่เป็นโสดน่าจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่าผู้ขับที่กำลังสมรส หรือเคยสมรส (หม้าย/หย่า/แยก) แต่ในการวิเคราะห์ระดับหลายตัวแปร สถานภาพสมรสของผู้ขับรถให้ผลในทิศทางเดียวกับตารางไขว้ แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ จึงไม่สามารถสรุปตามสมมติฐานได้ว่าผู้ขับรถที่เป็นโสดมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่าผู้ขับรถสถานภาพอื่นๆ

4. การศึกษา ระดับการศึกษาของผู้ขับรถกับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ในการวิเคราะห์ระดับ 2 ตัวแปร พบว่า ผู้ขับรถที่มีการศึกษาระดับ ป.5-ป.6 ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเป็นอัตราส่วนสูงที่สุด ส่วนในการวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติกให้ผลว่าเมื่อคุมตัวแปรอื่นๆ ให้คงที่แล้วนั้น ผู้ขับรถที่มีการศึกษาในระดับสูงขึ้นมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ไม่ได้รับการศึกษาเลย แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติคือไม่มีความสัมพันธ์กัน จึงไม่สามารถสรุปตามสมมติฐานได้ว่าผู้มีการศึกษาต่ำกว่าน่าจะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บสูงกว่า น่าจะอธิบายได้ว่า แม้ว่าจะมีการศึกษาในระดับสูง ซึ่งน่าจะรู้กฎการจราจรเป็นอย่างดี แต่ไม่สามารถนำไปปฏิบัติได้ ตลอดจนความหย่อนยานในการบังคับตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ จึงอาจ

จะมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเพิ่มขึ้น (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2536: 68-69) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล หรือในเขตเทศบาลของแต่ละจังหวัดซึ่งน่าจะมีรถเป็นจำนวนมาก การเดินทางเต็มไปด้วยความเร่งรีบและสภาพรถติดขัด ไม่ว่าจะมีการศึกษาระดับใดก็ตามผู้ใช้รถใช้ถนนอาจจะหงุดหงิด อารมณ์เสีย ขับรถไม่มีความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ซึ่งกันและกัน และละเมิดกฎจราจรบ่อย ๆ เพื่อให้ไปถึงที่หมายให้ทันเวลาจนอาจจะติดเป็นนิสัยหรือความเคยชินแล้ว

5. อาชีพ การวิเคราะห์แบบตารางไขว้ ให้ผลเป็นไปตามสมมติฐาน โดยผู้ขับรถที่มีประกอบอาชีพทำการขนส่งและคมนาคม ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกเป็นอัตราส่วนสูงที่สุดกว่าอาชีพอื่นๆ ส่วนการวิเคราะห์ถดถอยโลจิส อาชีพที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติของผู้ขับรถคือ ผู้ประกอบอาชีพที่ใช้วิชาชีพ/บริหาร โดยมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บน้อยกว่าผู้ที่มีอาชีพขนส่งและคมนาคม สามารถสรุปตามสมมติฐานการศึกษาได้ว่า ผู้ขับรถที่ประกอบอาชีพขนส่งและคมนาคมน่าจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่าผู้ขับรถที่ประกอบอาชีพที่ต้องใช้วิชาชีพและบริหาร

6. ภาคที่อยู่อาศัย การวิเคราะห์โดยใช้ตารางไขว้ พบว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน กล่าวคือ ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในภาคเหนือได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกในอัตราส่วนสูงกว่าผู้ขับรถในภาคอื่นๆ ส่วนผู้ขับรถในกรุงเทพมหานครได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเป็นอัตราส่วนต่ำที่สุด ในการวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิส ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในทุกภาคยกเว้นภาคใต้ไม่มีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บสูงกว่าผู้ขับรถที่อยู่ในกรุงเทพมหานครอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงไม่สามารถสรุปตามสมมติฐานได้ว่าผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่าผู้อาศัยอยู่ในภาคอื่นๆ

7. เขตที่อยู่อาศัย ในการวิเคราะห์ในระดับ 2 ตัวแปรและหลายตัวแปร ให้ผลในทำนองเดียวกัน โดยผลการวิเคราะห์ทั้ง 2 แบบ พบว่า ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากกว่าผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติสำหรับการวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิส จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการศึกษาว่าผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลน่าจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่าผู้ที่อยู่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล

## ปัจจัยทางพฤติกรรมต่าง ๆ

### พฤติกรรมเสี่ยง

1. การดื่มสุรา จากการวิเคราะห์ในระดับ 2 ตัวแปรพบว่าผู้ขับรถที่ดื่มสุราเป็นประจำได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกเป็นอัตราส่วนสูงที่สุด เมื่อลองนำตัวแปรอิสระที่เป็นลักษณะภูมิหลังเข้ามาพิจารณาในฐานะตัวแปรคุม เช่น เขตที่อยู่อาศัย ยังคงมีลักษณะความสัมพันธ์แบบเดิม กล่าวคือผู้ที่ดื่มสุราเป็นประจำยังคงได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บในอัตราส่วนที่สูง แต่ที่น่าสนใจคือผู้ขับรถที่ไม่ดื่มสุรายังคงได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเป็นอัตราส่วนสูงกว่าผู้ที่ดื่มสุราบางครั้งหรือค่อนข้างบ่อย จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการศึกษา และเมื่อวิเคราะห์ด้วยสมการถดถอยโลจิสต์ซึ่งเป็นการวิเคราะห์แบบหลายตัวแปร สามารถคุมตัวแปรอิสระหลายๆ ตัวได้พร้อมๆ กัน จากการศึกษาในครั้งนี้ให้ผลว่าการดื่มสุรากับการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกในผู้ขับรถไม่มีความสัมพันธ์กัน ดังนั้นจึงไม่สามารถสรุปตามสมมติฐานที่ว่าผู้ขับรถที่ดื่มสุราเป็นประจำน่าจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่า

2. การเคยใช้ยาฆ่า เนื่องจากตัวอย่างของผู้เคยใช้ยาม้ามีจำนวนน้อย อาจเนื่องมาจากเป็นสิ่งผิดกฎหมายทำให้มีจำนวนน้อยเกินไปที่จะนำมาวิเคราะห์ อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์ในระดับ 2 ตัวแปร การเคยใช้ยาม้าในผู้ขับรถประเภทต่างๆ นั้นเป็นไปตามสมมติฐานว่าผู้ขับรถที่เคยใช้ยาม้า น่าจะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากกว่าผู้ที่ไม่เคยใช้ ในขณะที่พิจารณาตามเขตที่อยู่อาศัย ผลการวิเคราะห์พบว่าผู้ที่เคยใช้ยาม้าได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บในอัตราส่วนสูงกว่าผู้ที่ไม่เคยใช้เช่นกัน แต่เมื่อวิเคราะห์ในสมการถดถอยโลจิสต์ พบว่า การเคยใช้ยาม้าไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ ดังนั้น การศึกษาในครั้งนี้จึงยังไม่สามารถสรุปตามสมมติฐานว่าผู้ขับรถที่เคยใช้ยาม้า น่าจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่า

### พฤติกรรมป้องกันตนเอง

1. การใช้เข็มขัดนิรภัย ผลการวิเคราะห์การใช้เข็มขัดนิรภัยกับการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ซึ่งศึกษาในกลุ่มผู้ขับรถโดยใช้วิธีวิเคราะห์แบบตารางไขว้ พบว่ามีความสัมพันธ์ในทางลบเป็นไปตามสมมติฐานการศึกษา แม้จะแยกพิจารณาตามเขตที่อยู่อาศัย พบว่า ผู้ขับรถที่ใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บน้อยกว่าผู้ขับรถที่ใช้เข็มขัดนิรภัยบางครั้ง หรือผู้ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเลย รวมทั้งรถที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัย ซึ่งถือว่าไม่ได้ใช้เข็มขัดนิรภัยเลย และผลการวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิสต์ให้ผลการศึกษาเช่นเดียวกับตารางไขว้และมีนัยสำคัญทางสถิติ สามารถสรุปตามสมมติฐานได้ว่าผู้ขับรถ ผู้ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งน่าจะมี

โอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกน้อยกว่าผู้ขับรถที่ใช้เข็มขัดนิรภัยบางครั้งหรือไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย

ในการศึกษาครั้งนี้อาจได้ข้อสรุปที่ไม่ชัดเจนในเรื่องพฤติกรรมเสี่ยงที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกอย่างที่ได้อ้างอิงไว้ ส่วนหนึ่งอาจมาจากข้อจำกัดของข้อมูลในเรื่องการรายงานเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การเคยใช้ยาฆ่า ซึ่งเป็นสิ่งที่มีกฎหมายทำให้จรรยาบรรณต่ำกว่าความเป็นจริง หรือตัวแปรตามที่ไม่ชัดเจนเพราะว่าผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บอาจไม่ใช่ผู้ที่ขับรถเองก็ได้ อีกส่วนหนึ่งอาจเป็นไปได้ว่าผู้ที่มีพฤติกรรมเหล่านี้ อาจจะเสียชีวิตไปแล้ว ซึ่งข้อมูลที่นำมาใช้ศึกษาในครั้งนี้ได้มีการเก็บข้อมูลเรื่องการตาย

### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

อุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชากรและนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น ดังจะเห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกเป็นสาเหตุอันดับต้นๆ ของการเจ็บป่วยและการตายของประชากรไทย ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากสาเหตุนี้ ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานต่างๆ ของทั้งภาครัฐและเอกชนเริ่มให้ความสำคัญและมีการกำหนดแนวทางเพื่อป้องกันอุบัติเหตุไว้หลายประการด้วยกัน เช่น ออกกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย และเข็มขัดนิรภัย ซึ่งผลการวิจัยครั้งนี้ สอดคล้องกับแนวทางและนโยบายของรัฐที่ได้ดำเนินการไปแล้วหลายประการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ โดยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะทางบกไว้ดังต่อไปนี้

1. ควรจัดให้มีหลักสูตรความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนให้แก่นักเรียนทุกระดับตั้งแต่ระดับอนุบาลเป็นต้นไป มีการจัดกิจกรรม รมณรงค์เป็นครั้งคราวเพื่อเป็นการเสริมสร้างวินัยการเคารพกฎจราจรแก่เด็กทุกคนที่จะพัฒนาเป็นผู้ใหญ่ต่อไปในวันข้างหน้า รวมทั้งให้การศึกษาและอบรมแก่ประชาชนทั่วไป โดยนอกจากจะมีไว้ในหลักสูตรของสถาบันการศึกษาแล้ว ควรมีในโรงเรียนสอนขับรถเพื่อให้มีจิตสำนึกถึงความปลอดภัยและคำนึงถึงสวัสดิภาพของตนและคนอื่น ๆ อยู่ตลอดเวลา อีกทั้งต้องมีการส่งเสริมการดูแลป้องกันตนเองให้พ้นจากอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บที่ใช้ทั้งในโรงเรียนและนอกโรงเรียน และเนื่องจากผลการศึกษาในครั้งนี้มีกลุ่มการศึกษาในระดับค่อนข้างสูงได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกเป็นอัตราส่วนที่สูง น่าจะแสดงว่าถึงจะมีความรู้ในกฎจราจรเป็นอย่างดี แต่ในทางปฏิบัติก็ไม่อาจสามารถ

ทำได้ จึงต้องปลูกฝังตั้งแต่เด็กเล็กๆ ให้มีความระมัดระวังในการขับรถให้มาก และผู้ใหญ่น่าจะทำตัวเป็นแบบอย่างที่ดี

2. ผลการศึกษาในครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก อัตราส่วนสูงในกลุ่มวัยหนุ่มสาวที่อายุก่อนข้างน้อยยังอยู่ในวัยรุ่นหรือวัยที่เริ่มทำงาน โดยเฉพาะผู้ขับรถอายุน้อยที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล น่าจะมีมาตรการขั้นเด็ดขาดในการลงโทษกลุ่มอายุน้อยหรือกลุ่มอายุอื่นๆ ที่ขับรถไม่ระวังจนกระทั่งได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ เช่น การไม่ต่ออายุใบอนุญาตขับรถถ้าเกิดอุบัติเหตุเป็นครั้งที่ 2 ต้องมีการทำข้อมูลประวัติผู้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ถ้าจะต้องมีการต่ออายุใบอนุญาตขับรถจะต้องไปสอบให้ได้ตามเกณฑ์ใหม่ และผ่านการอบรมมารยาทและวินัยการใช้รถใช้ถนนและกฎจราจร เครื่องหมายและสัญญาณต่างๆ

3. จากผลการศึกษาครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่า ผู้ที่มีอาชีพทำงานเกี่ยวกับการขนส่งและคมนาคมซึ่งจำเป็นต้องใช้ยานพาหนะหรือรถประเภทต่างๆ บนท้องถนน ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกได้สูง ดังนั้น บุคคลที่ต้องเข้ามาทำงานในอาชีพนี้ควรจะคัดเลือกเป็นพิเศษและเข้มงวดกว่าเดิม อาจจะต้องดูประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับรถ ถ้าพบว่ามีประวัติได้รับอุบัติเหตุบ่อยๆ อาจจะไม่พิจารณารับเข้าทำงาน มีการอบรมให้ความรู้และการปฏิบัติตัวในการขับรถ อบรมให้มีจิตสำนึกถึงความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญซึ่งน่าจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บได้ หรือมีมาตรการขั้นเด็ดขาด เช่น ถ้ามีประวัติได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บอันเนื่องมาจากความประมาทของตัวเอง หรือตัวผู้ขับรถมีพฤติกรรมการดื่มสุราก่อนขับรถหรือมีการใช้สารเสพติด หัวหน้างานอาจจะไม่พิจารณาขึ้นเงินเดือน เป็นต้น

4. จากผลการศึกษาในครั้งนี้ตัวแปรเกี่ยวกับภาคที่อยู่อาศัยของผู้ขับรถเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บอัตราส่วนสูงกว่าผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแม้จะไม่มีนัยสำคัญในการวิเคราะห์ขั้นสูง ดังนั้น ในภาคต่างๆ โดยเฉพาะนอกเขตเทศบาลอาจจะมีสภาพถนนบางส่วนที่ยังไม่ดีพอเช่นยังไม่ได้เทคอนกรีตหรือลาดยางที่ทำให้สภาพถนนเรียบเหมาะที่จะให้รถประเภทต่างๆ ขับบนถนนได้อย่างปลอดภัย หรือถนนที่เทคอนกรีตแล้วและมีร่องน้อย ส่งเสริมให้ขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกำหนด รวมทั้งอาจจะมีป้ายบอกถึงอันตรายยังไม่ทั่วถึง การสอบใบอนุญาตขับรถตามต่างจังหวัดหรือนอกเขตเทศบาล จึงควรมีการอบรมอย่างเข้มงวดถึงอันตรายจากสภาพถนน หรือระวังทางโค้ง ทางขึ้นเนินลาด (ภูเขา) เป็นต้น นอกเหนือไปจากความไม่ประมาทของตัวเองและรัฐบาลควรมีการบังคับใช้



กฎหมายให้เข้มงวดในต่างจังหวัด เช่น มีการตรวจจับผู้ขับที่ขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกำหนดอย่างเคร่งครัด

5. รัฐบาลและองค์กรเอกชนควรมีมาตรการเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะทางบกอย่างชัดเจน

5.1 พฤติกรรมการดื่มสุรา ผลจากการศึกษาครั้งนี้จะแสดงผลไม่แน่ชัดว่าผู้ขับรถที่ดื่มสุราเป็นประจำ ส่งผลให้มีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากกว่าผู้ขับรถที่ดื่มค่อนข้างบ่อยหรือดื่มบางครั้งหรือไม่ดื่มเลย ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากข้อจำกัดของข้อมูลแต่ผู้วิจัยยังเชื่อว่าพฤติกรรมการดื่มสุราก่อนการขับรถน่าจะยังมีความสำคัญที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกอยู่ ดังนั้น ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต้องรณรงค์ให้ประชาชนทุกระดับได้รู้ถึงผลกระทบของการดื่มสุรา ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ รวมทั้งอุบัติเหตุจากสาเหตุอื่นๆ อีกทั้งอาจ ก่อให้เกิดเหตุการณ์รุนแรงต่างๆ ได้ อาจทำให้เกิดการบาดเจ็บถึงเสียชีวิต สูญเสียทรัพย์สิน ค่ารักษาพยาบาล และผลเสียที่น่าจะเกิดขึ้นกับครอบครัวและสังคม ซึ่งสามารถทำได้โดยการให้การอบรม ผู้ขับรถ การศึกษาในโรงเรียน และการให้ความรู้บนกระดานโดยผ่านทางสื่อต่างๆ เช่น หนังสือพิมพ์ โปสเตอร์ วิทยู และที่ดีที่สุดในปัจจุบันได้รับการยอมรับกันทั่วไปคือ โทรทัศน์

นอกจากนี้ กฎหมายต้องมีบทบังคับที่เข้มงวดในการห้ามขับรถขณะมีเมามา ตลอดจนรัฐน่าจะจัดเครื่องมือตรวจสอบวัดระดับแอลกอฮอล์ในร่างกาย (Blood Alcohol Concentration: BAC) เพื่อยืนยันสถานภาพความสามารถของผู้ขับรถ ซึ่งอาจจะเป็นหลักสากลและเชื่อถือได้มากขึ้นในด้านสถิติเกี่ยวกับการขับชียานพาหนะในขณะมีเมามา เครื่องมือดังกล่าวนี้ควรมีไว้เพียงพอให้กับตำรวจจราจร พร้อมทั้งให้การอบรมในการใช้เครื่องมือดังกล่าวด้วย และกฎหมายน่าจะ มีบทลงโทษอย่างรุนแรงสำหรับผู้ขับรถในขณะมีเมามา ได้แก่ การจำคุก ห้ามขับหรือชียานพาหนะเป็นระยะเวลาที่กำหนด หรือต้องทำงานสาธารณกุศล เช่น เก็บขยะตามที่สาธารณะ ล้างท่อปลุกต้นไม้ ให้มีการเพิ่มเบี้ยประกันรถประเภทต่างๆ สำหรับผู้ที่มีประวัติมีเมามาหรือตรวจว่ามีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกำหนดในขณะขับรถ และต้องมีการอบรมเกี่ยวกับโทษของการขับรถขณะที่มีเมามาเนื่องจากการดื่มสุรา เพื่อให้เกิดจิตสำนึกในความปลอดภัย ตลอดจนรัฐควรจะเพิ่มภาษีสุรา กำหนดสถานที่และเวลาที่สามารถจำหน่ายสุราได้ รวมทั้งอายุของผู้ซื้อและดื่มสุราได้ด้วย

5.2 พฤติกรรมการเคยใช้ยาฆ่า ในการศึกษาครั้งนี้พบว่า ผู้ขับรถประเภทต่างๆ (ยกเว้นรถจักรยานยนต์) ผู้ที่เคยใช้ยาฆ่ามีอัตราส่วนคนได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกในอัตราส่วนสูงกว่าผู้ที่ไม่เคยใช้ ดังนั้น ควรมีมาตรการที่เด็ดขาดเกี่ยวกับการใช้ยาฆ่า

กฎหมายต้องมีบทลงโทษอย่างหนักและจริงจังต่อผู้ผลิต ผู้ขาย ผู้นำเข้าหรือส่งออกยาฆ่า รวมทั้งผู้ใช้อย่างผิดกฎหมาย ควรมีการรณรงค์ให้ผู้ที่ต้องทำงานตอนกลางคืนหรือช่วงระยะเวลาพักเหนื่อยๆ หลีกเลี่ยงการใช้ยาฆ่าโดยการพักผ่อนอย่างเพียงพอ นอกเวลาทำงานใช้น้ำเย็นล้างหน้าเมื่อรู้สึกง่วงนอน ออกกำลังกายและบำรุงร่างกายให้แข็งแรงอยู่เสมอ หากกำลังใช้ยาฆ่าให้ค่อย ๆ ลดขนาดจนเลิกใช้อย่างเด็ดขาด โดยเฉพาะวัยรุ่นในปัจจุบันนี้มีการใช้ยาฆ่า (ยาบ้า) กันอย่างแพร่หลายจนเป็นข่าวตามสื่อต่างๆ ให้เห็นทั่วไป ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องจะต้องหาวิธีจูงใจเด็กวัยรุ่นเหล่านี้ให้เปลี่ยนทัศนคติหรือพฤติกรรมเช่น ให้บุคคลทั่วไปที่วัยรุ่นชื่นชอบออกโฆษณาตามสื่อต่างๆ ให้อย่างทั่วถึง หรือสอดแทรกสาระสำคัญเกี่ยวกับยาฆ่าในสถานที่ที่คนในวัยนี้นิยมไปเที่ยวเป็นต้น ทั้งนี้นอกจากจะเป็นแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกแล้ว ยังป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากสาเหตุอื่น ๆ ด้วย

5.3 พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย แม้ว่าการใช้เข็มขัดนิรภัยจะไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ แต่ช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดจากอุบัติเหตุประเภทต่างๆ ขณะนี้มีกฎหมายบังคับให้รถทุกคันต้องมีเข็มขัดนิรภัย แต่น่าจะมีผู้ขับรถที่อาจจะยังไม่เคยชินในการใช้ ดังนั้นควรส่งเสริมให้ผู้ขับรถประเภทต่างๆ ใช้เข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในต่างจังหวัดควรมีการตรวจเช็คผู้ที่ไม่ใช้เข็มขัดในขณะที่ขับรถต้องเสียค่าปรับตามที่กำหนดอย่างเคร่งครัด เจ้าหน้าที่พนักงานไม่ควรรับสินบนจากผู้ขับรถ นอกจากผู้ขับรถจะต้องใช้เข็มขัดทุกครั้งแล้วผู้โดยสารต้องใส่เข็มขัดนิรภัยด้วย โดยเฉพาะผู้ขายที่ขับรถเนื่องจากการศึกษาคั้งนี้พบว่าชายที่ขับรถใช้เข็มขัดนิรภัยน้อยกว่าหญิง

นอกจากนี้แล้วยังพบว่า รถทั้งในและนอกเขตเทศบาลมีจำนวนไม่น้อยที่ยังไม่มีเข็มขัดนิรภัย ดังนั้นจึงควรให้รถทุกชนิดนอกเหนือจากรถยนต์ส่วนบุคคล คือ รถโดยสารทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก รถบรรทุก รถสามล้อ รถอีแต๋น และอื่น ๆ ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้หมดด้วย และมีการบังคับให้ใช้อย่างจริงจัง

### ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาวิจัยในอนาคต

อุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกนี้เป็นปัญหาทางสังคมที่น่าสนใจและติดตามอย่างต่อเนื่อง เพราะว่าเป็นสาเหตุที่สำคัญของการบาดเจ็บซึ่งอาจทำให้พิการหรือเสียชีวิตในที่สุด การให้คำจำกัดความที่แน่ชัดเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ และการสัมภาษณ์จากตัวผู้ประสบอุบัติเหตุโดยตรงจะทำให้ได้ข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ดียิ่งขึ้น

ข้อมูลที่น่ามาใช้ในการศึกษาคั้งนี้มีความสมบูรณ์เนื่องจากมีตัวแปรในการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะได้เป็นอย่างดี แต่ถ้าถามคำถามบางอย่างเพิ่มเติมอาจจะนำมาวิเคราะห์ได้ลึกและละเอียดกว่านี้ ซึ่งผู้วิจัยได้มีข้อเสนอไว้ดังนี้

1. คำถาม "ในรอบ 2 สัปดาห์.....ชื่อผู้ขับรถ.....ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บหรือไม่ " เป็นคำถามที่ย้อนเวลาค่อนข้างสั้นเกินไป ถ้าถามระยะเวลายาวกว่านี้ เช่นในรอบ 1 เดือน อาจมีผู้ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเป็นจำนวนมากขึ้น สามารถนำมาวิเคราะห์ได้ละเอียดกว่าเดิม
2. เมื่อถามถึงอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บในครั้งที่ไม่สามารถวัดถึงระดับความรุนแรงของการได้รับอุบัติเหตุได้ จึงควรมีคำถามเกี่ยวกับ "จำนวนวันที่ไม่สามารถประกอบกิจวัตรประจำวันได้จากการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ" และ "การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บนั้นเกิดขึ้นทำให้เกิดความพิการหรือไม่" ซึ่งทั้ง 2 ตัวแปรใช้วัดระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บได้เป็นอย่างดีและเป็นที่ยอมรับในประเทศที่พัฒนาแล้ว หรืออาจนำไปเปรียบเทียบกับในประเทศอื่น ๆ ได้เพื่อบ่งชี้ถึงสภาวะสุขภาพอนามัย
3. การใช้จ่ายมากำล้างเป็นที่แพร่ระบาดในหมู่ผู้ใช้แรงงานประเภทต่างๆ รวมทั้งกลุ่มวัยรุ่น นักเรียน นักศึกษาทั่วไป จึงควรสอบถามประชากรที่เริ่มเข้าสู่วัยรุ่นและกลุ่มประชากรทั่ว ๆ ไปด้วย
4. การใช้เข็มขัดนิรภัย ควรมีคำถามในกลุ่มผู้โดยสารด้วย ไม่ควรจำกัดเฉพาะผู้ขับยานพาหนะเท่านั้น
5. ควรศึกษาถึงอุบัติเหตุอื่นๆ เช่นอุบัติเหตุในบ้าน อุบัติเหตุในที่ทำงาน หรืออุบัติเหตุอื่นๆ เพื่อนำมาเปรียบเทียบกัน
6. ควรศึกษาถึงสาเหตุอื่นๆ ของอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกนอกเหนือจากการศึกษาในครั้งนี้นี้เช่น ลักษณะของสภาพถนนที่ขรุขระ ความเร็วของรถที่ขับ ประสบการณ์ความชำนาญในการขับของแต่ละคน หรือพฤติกรรมต่างๆ ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่กระทำก่อนการขับรถที่แท้จริงเช่นพฤติกรรมการดื่มสุรา การใช้จ่ายมากำ