

รายงานฉบับสมบูรณ์

แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์ กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน

ยอดพล ธนาปริบูรณ์

กรกฎาคม 2548

กิตติกรรมประกาศ

ในการทำงานวิจัยใดๆ สิ่งสำคัญซึ่งเป็นหัวใจของงาน คือ ข้อมูลที่จะนำมาใช้ในการวิเคราะห์วิจัย นอกไปจากการได้รับการสนับสนุนงานไม่ว่าจะเป็นด้านวิชาการ งบประมาณ ก็เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้งานวิจัยสำเร็จและมีคุณค่าบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

การศึกษานี้คงจะไม่สำเร็จและไม่ปรากฏเป็นรูปเล่มดังที่เห็นอยู่ ถ้าปราศจากการสนับสนุนและความช่วยเหลือจากบุคคล คณะบุคคล ต่างๆ ดังต่อไปนี้ ซึ่งผู้วิจัยขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

- ศ.นพ. ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล ผู้ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของงานวิจัยนี้พร้อมทั้งให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ ตลอดจนจัดหาข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) ของ 28 โรงพยาบาลทั่วประเทศ และคุณณัชชา ไตรโกมล เจ้าหน้าที่ของศ.นพ.ไพบูลย์ ที่กรุณาอำนวยความสะดวกด้านการประสานงานต่างๆ ทำให้การศึกษานี้สามารถสำเร็จได้โดยปราศจากอุปสรรคใดๆ
- ทีมงานของผู้วิจัยซึ่งประกอบไปด้วย คุณศาสตราจารย์ พลบุรณ์ คุณปรเมศวร์ เหลือเทพ คุณวิชุดา ใควรรณพานิช คุณชัชวาล สิมะสกุล คุณณัฐพงศ์ บุญตอบ คุณสุพัตรา คชาทอง และอีกหลายๆ ท่านที่ไม่สามารถเอ่ยนามได้ทั้งหมด ซึ่งได้ทุ่มเทกำลังกาย ความรู้และเสียสละเวลาส่วนตัวมาร่วมมือกันผลักดันให้การศึกษานี้สำเร็จได้ตามเป้าหมายและในเวลาที่กำหนด

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	i
สารบัญ	ii
สารบัญรูป	iii
สารบัญตาราง	iv
บทสรุปผู้บริหาร	v
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมา	1
1.2 วัตถุประสงค์	1
1.3 วิธีการวิจัย	1
บทที่ 2 แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงในประเทศไทย	3
2.1 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ	3
2.2 ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ	6
2.3 คนเดินเท้า	8
2.4 อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	11
2.5 ปัจจัยเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์	16
2.6 อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน	21
2.7 การใช้เข็มขัดนิรภัย	25
บทที่ 3 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	29
3.1 สรุป	29
3.2 ข้อเสนอแนะ	31
เอกสารอ้างอิง	33

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1 สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาของวัน	6
รูปที่ 2.2 คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามกลุ่มอายุ	9
รูปที่ 2.3 คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอายุและช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	10
รูปที่ 2.4 การเรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	12
รูปที่ 2.5 ผู้ประสบอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจำแนกตามเพศ	14
รูปที่ 2.6 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามกลุ่มอายุ	15
รูปที่ 2.7 ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามเพศ การสวมหมวกนิรภัย และตำแหน่งที่นั่ง	17
รูปที่ 2.8 การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามช่วงเวลาต่างๆ	18
รูปที่ 2.9 การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มอายุ	19
รูปที่ 2.10 การดื่มแอลกอฮอล์และการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	20
รูปที่ 2.11 ร้อยละของผู้ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บ	23
รูปที่ 2.12 อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยแยกตามประเภทของผู้ประสบอุบัติเหตุ	27
รูปที่ 2.13 อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยของชายและหญิง	27
รูปที่ 2.14 อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ดื่มและไม่ดื่มแอลกอฮอล์	28

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 ผู้ประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลาต่างๆ ของวัน	3
ตารางที่ 2.2 ผู้เสียชีวิตจากยานพาหนะประเภทต่างๆ (รวมคนเดินเท้า) ในเวลากลางวันและกลางคืน	4
ตารางที่ 2.3 จำนวนผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุที่ดื่มและไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	4
ตารางที่ 2.4 สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาของวัน	5
ตารางที่ 2.5 ยานพาหนะ (รวมคนเดินเท้า) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ	6
ตารางที่ 2.6 คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอายุและช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	9
ตารางที่ 2.7 คนเดินเท้าที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุ	10
ตารางที่ 2.8 คนเดินเท้าช่วงอายุ 26-60 ปี ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุ ในช่วงเวลาต่างๆ	10
ตารางที่ 2.9 ยานพาหนะคู่กรณีที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อคนเดินเท้า	11
ตารางที่ 2.10 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ	12
ตารางที่ 2.11 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	13
ตารางที่ 2.12 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามกลุ่มอายุ	15
ตารางที่ 2.13 ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามเพศ การสวมหมวกนิรภัย และตำแหน่งที่นั่ง	17
ตารางที่ 2.14 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยและช่วงเวลา	18
ตารางที่ 2.15 การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มอายุ	19
ตารางที่ 2.16 การดื่มแอลกอฮอล์และการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	20
ตารางที่ 2.17 ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัย	21
ตารางที่ 2.18 จำนวนและร้อยละของผู้ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บ	22
ตารางที่ 2.19 ผู้เสียชีวิตจำแนกตามยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและอวัยวะที่บาดเจ็บ	24
ตารางที่ 2.20 ผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกและไม่สวมหมวกนิรภัยจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บ	25
ตารางที่ 2.21 จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บที่ใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย	26
ตารางที่ 2.22 การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถส่วนบุคคล และรถกระบะ/รถตู้	28

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาวิเคราะห์คุณภาพข้อมูลอุบัติเหตุจราจรและศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุจราจร และความสัมพัทธ์กับแนวโน้มการกระจายของปัจจัยเสี่ยงจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความสมบูรณ์ คุณภาพของข้อมูล และเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ สถานการณ์อุบัติเหตุจราจร และความสัมพัทธ์กับแนวโน้มและการกระจายของปัจจัยเสี่ยงจากแหล่งข้อมูลที่มี เพื่อการวางยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาและเสนอแนะต่อการพัฒนาระบบข้อมูล โดยรายงานฉบับนี้ได้เสนอผลการวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน

ในการวิเคราะห์นั้น การศึกษานี้ใช้ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ หรือข้อมูล IS จากโรงพยาบาลนำร่อง 28 โรงพยาบาลทั่วประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2542 – 2546 เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุและปัจจัยเสี่ยงต่างๆ โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูล IS ที่ได้มาในระหว่างช่วงเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2542 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2546 ประกอบด้วยข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด จำนวน 301,375 ราย แยกเป็นผู้เสียชีวิต 22,735 ราย และผู้บาดเจ็บ 278,640 ราย ซึ่งผลการวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยได้ข้อสรุปสำคัญดังต่อไปนี้

- แม้ว่าจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืนจะมีจำนวนใกล้เคียงกับช่วงเวลากลางวัน แต่จำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเวลากลางคืนมีมากกว่า (56.2% ในเวลากลางคืนเทียบกับ 43.8% ในช่วงเวลากลางวัน) ซึ่งโดยทั่วไปปริมาณการจราจรในเวลากลางคืนจะเบาบางกว่าในเวลากลางวัน ทำให้ผู้ขับขี่สามารถขับที่ยานพาหนะด้วยความเร็วมากขึ้นและเป็นสาเหตุให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืนมีความรุนแรงมากกว่า ดังนั้นควรมีการเพิ่มมาตรการความเข้มงวดในการรักษากฎหมายเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ เช่น เมาแล้วขับ การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ตลอดจนควรให้ความสำคัญต่อปัญหาไฟฟ้าแสงสว่าง การพิจารณาเพิ่มอุปกรณ์เพื่อช่วยการมองเห็น เช่น อุปกรณ์สะท้อนแสง เป็นต้น
- ปัญหาเรื่องดื่มแล้วขับยังเป็นปัญหาใหญ่สำหรับสังคมไทย ผลการศึกษาบ่งชี้ว่าอุบัติเหตุที่เป็นผลจากการที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์นั้นเกิดขึ้นสูงสุดในช่วงเวลา 00:00 – 04:00 น. และยังคงเลยไปถึงช่วงก่อน 06:00 น. ชี้ให้เห็นว่ามาตรการการห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หลังเวลาที่ทางการกำหนดนั้น ยังไม่ได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง นอกจากนี้ การจัดหาระบบการเดินทาง (กลับบ้าน) ให้กับผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เหล่านี้ แทนการปล่อยให้เสี่ยงขับซึ่งรถกลับเองก็เป็นสิ่งที่ควรพิจารณาเป็นอย่างยิ่ง อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะพบว่าผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเวลากลางคืนมากกว่าในเวลากลางวัน (58.9% เทียบกับ 23.5% ในเวลากลางวัน) แต่จากการที่มีผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากถึง 23.5% ในช่วงเวลากลางวัน น่าจะเป็นสิ่งสะท้อนถึงปัญหาเรื่องดื่มแล้วขับที่ควรจะได้รับการแก้ไขอย่างต่อเนื่องและจริงจังต่อไป ไม่เว้นแม้แต่ช่วงเวลากลางวัน

- เป็นที่น่าวิตกว่าผู้ประสบอุบัติเหตุที่เป็นคนเดินเท้า นั้น เป็นเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี มากถึง 28.3% หรือ ทุกๆ หนึ่งในสี่ของผู้เดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุ นั้นเป็นเด็กเล็ก สะท้อนให้เห็นว่าสังคมไทยยังขาดการให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน อีกทั้งงานวิจัยด้านอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับเด็กยังคงมีไม่เพียงพอที่จะผลักดันให้ผู้มีอำนาจและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องหันมาให้ความสนใจต่อปัญหานี้อย่างจริงจัง ถึงแม้ว่ากลุ่มคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดจะอยู่ระหว่าง 26 - 60 ปี โดยปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่คนเดินเท้ากลุ่มนี้ คือ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งมีมากถึง 72.1%
- รถจักรยานยนต์ยังเป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากถึง 76.2% นอกจากนี้ ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ยังสูงถึง 72.4% ของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด หรือประมาณได้ว่ามีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มากถึง 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องน่าจะพิจารณาศึกษามาตรการที่เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยในขณะที่ยังไม่สามารถควบคุมปริมาณรถจักรยานยนต์หรือจัดสรรยานพาหนะประเภทอื่นทดแทนได้ ควรพิจารณามาตรการที่จะทำให้ผู้ขับขี่สามารถใช้รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้
- อุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์เป็นอุบัติเหตุที่ไม่มีคู่กรณี หรือ Single Vehicle Crash มีมากถึง 43.3% อย่างไรก็ตาม มากกว่าครึ่งของผู้ขับขี่กลุ่มนี้ (58.5%) เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- ผลการวิเคราะห์พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดอยู่ในกลุ่มอายุ 15 – 20 ปี และอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่จะลดลงเมื่อผู้ขับขี่มีอายุมากขึ้น อย่างไรก็ตาม มีผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปีประสบอุบัติเหตุมากถึง 8,250 รายหรือ 4.6% ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด ทั้งที่เด็กๆ เหล่านี้ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่
- ปัจจัยสำคัญที่พบจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุกับหมวกนิรภัย ได้แก่
 - ผู้ขับขี่ที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ซ้อนท้ายเกือบสามเท่า (10.7% สำหรับผู้ขับขี่ และ 3.4% สำหรับผู้โดยสาร)
 - ผู้ขับขี่ที่เป็นเพศหญิงมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าเพศชาย (13.9% สำหรับเพศหญิง และ 10.1% สำหรับเพศชาย)
 - อัตราการสวมหมวกนิรภัยในเวลากลางวันมีเพียง 14.2% และจะลดลงเหลือเพียง 7.8% ในเวลากลางคืน
 - อัตราการใช้หมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้นตามอายุของผู้ใช้ (น้อยที่สุด 3.1% ในกลุ่มผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า 15 ปี)
 - การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยน้อยลง (ลดลงจาก 13.8% สำหรับผู้ที่ดื่ม ไม่ดื่ม เหลือเพียง 7.0% สำหรับผู้ที่ดื่ม)

- จากการวิเคราะห์พบว่า หมวกนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 52.0% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ หากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย 2.07 เท่า
- ผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 81.0% ซึ่งสันนิษฐานในเบื้องต้นได้ว่า การที่ผู้ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอเป็นส่วนใหญ่ นั้น อาจมีสาเหตุจากการขับขี่และ/หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์เหล่านี้ อาจมิได้สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันศีรษะของตนเอง อย่างไรก็ตาม มีข้อควรสังเกตประการหนึ่ง คือ จากจำนวนผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัย มีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึง 72.8% ของผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้เสียชีวิตเหล่านี้ อาจสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อประสบอุบัติเหตุจึงทำให้มีการกระแทกที่รุนแรง หรืออาจมาจากสาเหตุอื่นๆ
- ส่วนเข็มขัดนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 40.0% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ หากผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล รถกระบะ/รถตู้โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะมีโอกาสเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่คาดถึง 1.7 เท่า
- ปัจจัยสำคัญที่พบจากผู้ขับขี่รถกระบะ/รถตู้ที่ประสบอุบัติเหตุกับเข็มขัดนิรภัย ได้แก่
 - ผู้ขับขี่ที่มีอัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้โดยสารถึงห้าเท่า (19.1% สำหรับผู้ขับขี่ และ 3.6% สำหรับผู้โดยสาร)
 - ผู้ขับขี่เพศหญิงมีอัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าเพศชาย (21.0% สำหรับเพศหญิง และ 18.9% สำหรับเพศชาย)
 - การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลให้ผู้ขับขี่ใช้เข็มขัดนิรภัยลดลง (ลดลงจาก 22.5% สำหรับผู้ที่ไม่ดื่ม เหลือเพียง 14.8% สำหรับผู้ที่ดื่ม)