



## ผลการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล ในการศึกษาวิจัยการตรวจหาความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด และปัจจัยที่เป็นสาเหตุสัมพันธ์ของการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ และ/หรือผู้โดยสาร ที่เสียชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถยนต์บนถนนในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง ส่วนใหญ่เป็น ข้อมูลที่ได้มาจากการสัมภาษณ์จากญาติหรือผู้ใกล้ชิดของผู้เสียชีวิต อีกทั้งยังเป็นข้อมูลที่ได้จากรายงานการชันสูตรศพของแพทย์ และจากการวิเคราะห์ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ซึ่งผลจากการศึกษาเหล่านี้แสดงออกมาในรูปของตาราง และแบ่งผลการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน ดังต่อไปนี้คือ

1. ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไป ของกลุ่มประชากรตัวอย่างของผู้เสียชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถยนต์
2. ผลการศึกษาระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่เสียชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถยนต์
3. การวิเคราะห์เชิงสถิติเพื่อทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่เสียชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถยนต์

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถยนต์

#### 1 ลักษณะประชากร

จากการสัมภาษณ์ข้อมูลเกี่ยวกับประวัติส่วนตัว ที่เป็นลักษณะทั่วไปของกลุ่มประชากร ตัวอย่างที่ศึกษา จำนวน 405 ราย ปรากฏว่าส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่นอกกรุงเทพมหานครคือ มีร้อยละ 60.2 ในขณะที่เป็นผู้มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานครมีร้อยละ 39.8 และประชากรส่วนมากคือ ร้อยละ 98.3 นับถือศาสนาพุทธ

เพศ

เป็นที่น่าสังเกตว่า ประมาณ 9 ใน 10 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็นเพศชาย ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากสาเหตุที่เพศชายมักต้องเดินทางอันเนื่องมาจากอาชีพ เช่น ทหาร ตำรวจ รับจ้างขับรถ พนักงานขายสินค้า เป็นต้น ซึ่งล้วนแต่เป็นอาชีพที่ต้องเกี่ยวข้องกับการใช้ยานพาหนะ และอาชีพที่เสี่ยงต่อภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้น

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามเพศ

เพศ	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ	
	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	364	89.9
หญิง	41	10.1
รวม	405	100.0

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อายุ

เป็นการสำรวจเพื่อต้องการทราบถึงกลุ่มอายุของผู้ใช้ยานพาหนะที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ในแต่ละกลุ่มอายุจะมีการตรวจพบความเข้มข้นแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นจำนวนเท่าใด สำหรับการจัดกลุ่มอายุนั้นได้จัดแบ่งกลุ่มอายุออกไปตามตารางที่ 11

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามกลุ่มอายุ

อายุ (ปี)	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ	
	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 20	72	17.8
20-35	255	63.0
มากกว่า 35	78	19.3
รวม	405	100.0

จากตารางที่ 11 พบว่า ผู้ใช้ยานพาหนะที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรส่วนมากมีอายุอยู่ระหว่าง 20-35 ปี คือมีจำนวนถึง 255 ราย คิดเป็นร้อยละ 63.0 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษา ส่วนในกลุ่มอายุน้อยกว่า 20 ปี และมากกว่า 35 ปี เกิดอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตด้วยจำนวนใกล้เคียงกันคือ 72 รายหรือ ร้อยละ 17.8 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษา และ 78 รายหรือร้อยละ 19.3 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษาตามลำดับ



### สถานภาพสมรส

ในเรื่องสถานภาพสมรสนี้ ได้แบ่งออกไปตามกลุ่มดังนี้ โสด สมรสและหย่าหรือหย่าขาดในความหมายที่แยกทางกันและไม่มีพันธะที่จะต้องเลี้ยงดู จากการจัดแบ่งกลุ่มดังกล่าวได้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ที่แบ่งตามสถานภาพสมรส ดังนี้คือ

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ	
	จำนวน	ร้อยละ
โสด	212	52.3
สมรส	173	42.7
แยกทางกัน (หย่า, หย่าร้าง)	20	4.9
รวม	405	100.0

จากตารางที่ 12 พบว่า ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร บนถนนในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงเป็นคนโสดเสียส่วนใหญ่ คือร้อยละ 52.3 ของกลุ่มประชากรศึกษา ทั้งนี้เนื่องมาจาก การไม่มีภรรยาหรือนั่นะที่ต้องห่วงใย ต่อครอบครัว

### อาชีพ

อาชีพของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรมีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากแต่ละอาชีพมีการใช้รถใช้ถนนแตกต่างกันไป เช่น อาชีพรับจ้าง ลูกจ้างส่งของ จะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะมากกว่าอาชีพอื่น ซึ่งจะมีผลกระทบต่อ การสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจอย่างเห็นได้ชัด รายละเอียดแต่ละอาชีพมีดังนี้

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถรจักรยานตามอาชีพ

อาชีพ	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ
เกษตรกร	2	0.5
รับจ้างทั่วไป	127	31.4
รับจ้างขับรถ	55	13.6
พนักงาน/ลูกจ้าง	121	29.9
ค้าขาย	29	7.2
รับราชการ	22	5.4
นักเรียน/นักศึกษา	26	6.4
ผู้ไม่มีงานทำ (แม่บ้าน, ผู้สูงอายุ)	18	4.4
รวม	405	100.0

จะเห็นได้ว่าอาชีพที่ผู้ขับขี่และ/หรือผู้โดยสารได้รับอุบัติเหตุจนเสียชีวิตสูงสุดได้แก่อาชีพรับจ้างทั่วไป คือร้อยละ 31.4 ของกลุ่มประชากรศึกษา รองลงมาได้แก่ พนักงานหรือลูกจ้างรับจ้างขับรถ ค้าขาย นักเรียนหรือนักศึกษา ข้าราชการ ผู้ไม่มีงานทำ และเกษตรกรตามลำดับ จะเห็นว่าอาชีพรับจ้างมีจำนวนสูงมาก เพราะกลุ่มอาชีพนี้มีความเกี่ยวข้องที่จะต้องใช้ยานพาหนะ

อนึ่งในเรื่องรายได้ของกลุ่มอาชีพเหล่านี้ ผู้วิจัยไม่สามารถที่จะเก็บข้อมูลที่เที่ยงตรงได้ ทั้งนี้เนื่องจาก (ก.) การศึกษาวิจัยนี้ดำเนินการกับผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยาน อันเกี่ยวข้องกับคดีต่างๆ ผู้ให้ข้อมูลซึ่งเป็นญาติส่วนมากจะไม่ให้ข้อมูลที่เที่ยงตรง (ข.) ข้อมูลเกี่ยวกับรายได้นั้น มักจะถูกบิดบังเสมอ เนื่องจากเกรงว่าจะมีการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย ดังนั้นข้อมูลรายได้จึงไม่สามารถที่จะรวบรวมมาได้

### ระดับการศึกษา

การจัดแบ่งระดับการศึกษา ได้แบ่งตามความเหมาะสมกับกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากบุคคลที่ต่างระดับในด้านการศึกษา ย่อมจะมีความรู้ความเข้าใจต่อการรับรู้ในเรื่องต่างๆ แตกต่างกัน ดังนั้นจึงได้แบ่งระดับการศึกษาดังนี้คือ

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ	
	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้เรียนหนังสือ	7	1.7
ประถมศึกษา	186	45.9
มัธยมศึกษา	101	24.9
อาชีวศึกษา, อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	89	22.0
ปริญญาตรี	19	4.7
สูงกว่าปริญญาตรี	3	0.7
รวม	405	100.0

จากตารางที่ 14 พบว่า ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และ จังหวัดใกล้เคียง เป็นผู้ที่มีระดับการศึกษาในชั้นประถมศึกษาเป็นส่วนใหญ่ คือร้อยละ 45.9 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษา รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา และอาชีวศึกษาหรือ อนุปริญญาหรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 24.9 และ 22.0 ของกลุ่มประชากรศึกษาตามลำดับ มีเพียงส่วนน้อยที่ไม่ได้เรียนหนังสือ เรียนระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่าปริญญาตรี



## 2 ข้อมูลอุบัติเหตุ

จากการรวบรวมข้อมูลของส่วนซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นโดยการสัมภาษณ์รวม 405 ราย ปรากฏผลดังต่อไปนี้

### วันและเวลาที่เกิดเหตุ

จากการสัมภาษณ์พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร มีมากที่สุดในวันอาทิตย์ (ร้อยละ 33.1) เพราะเป็นวันหยุดทำงานอาจมีการขับรถไปพักผ่อน เที่ยวเตร่ วันจันทร์และวันเสาร์ มีร้อยละ 14.1 และ 13.1 ตามลำดับ วันที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตน้อยที่สุดคือวันอังคาร (ร้อยละ 4.2) ส่วนเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ช่วงเวลา 21.00-04.00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่เอื้ออำนวยให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้โดยง่าย (ตารางที่ 15)



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจำแนกตามวันเวลาที่เกิดเหตุ

วันเวลาที่เกิดเหตุ	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ
<u>วันที่เกิดเหตุ</u>		
อาทิตย์	134	33.1
จันทร์	57	14.1
อังคาร	17	4.2
พุธ	51	12.6
พฤหัสบดี	48	11.9
ศุกร์	45	11.1
เสาร์	53	13.1
<u>เวลาที่เกิดเหตุ</u>		
21.00-04.00 น.	196	48.4
04.00-06.00 น.	33	8.1
06.00-09.00 น.	30	7.4
09.00-11.00 น.	16	4.0
11.00-13.00 น.	23	5.7
13.00-16.00 น.	26	6.4
16.00-18.00 น.	35	8.6
18.00-21.00 น.	46	11.4
รวม	405	100.0



เดือนที่เกิดเหตุ

ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลคือ ตั้งแต่ 1 มิถุนายน ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2533  
รวมเวลา 7 เดือน ในแต่ละเดือน มีปริมาณผู้เสียชีวิต เป็นจำนวนต่าง ๆ กัน ดังต่อไปนี้คือ

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามเดือนที่เกิดเหตุ

เดือนที่เกิดเหตุ	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ	
	จำนวน	ร้อยละ
มิถุนายน	46	11.3
กรกฎาคม	56	13.8
สิงหาคม	63	15.6
กันยายน	56	13.8
ตุลาคม	54	13.3
พฤศจิกายน	45	11.1
ธันวาคม	85	21.0
รวม	405	100.0

จากตารางที่ 16 จะพบว่า เดือนธันวาคม เป็นเดือนที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงที่สุด คือร้อยละ 21.0 ของกลุ่ม ประชากร ตัวอย่างที่ศึกษาระดับรองลงมา ได้แก่ เดือนสิงหาคมคิดเป็นร้อยละ 15.6 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษา

ประเภทผู้ใช้ยานพาหนะ

ปรากฏว่า ประมาณ 3 ใน 4 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษาซึ่งเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะเอง กล่าวคือมีอยู่ร้อยละ 72.1 ที่เหลือเป็นผู้โดยสารมาภัยานพาหนะ คือร้อยละ 27.9 ของกลุ่มประชากรศึกษา (ตารางที่ 17)

ตารางที่ 17 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามประเภทผู้ใช้ยานพาหนะ

ประเภทผู้ใช้ยานพาหนะ	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ	
	จำนวน	ร้อยละ
ผู้ขับขี่	292	72.1
ผู้โดยสาร	113	27.9
รวม	405	100.0

เรื่องที่น่าสนใจก็คือรายได้ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ซึ่งผู้วิจัยไม่สามารถเก็บข้อมูลส่วนนี้ได้ด้วยเหตุผลตามที่ได้กล่าวไว้แล้ว จึงไม่สามารถที่จะประเมินค่าเสียหายทางเศรษฐกิจอันมีผลจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ชนิดยานพาหนะ

ชนิดยานพาหนะที่ผู้ขับขี่และ/หรือผู้โดยสารพาหนะมีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากยานพาหนะแต่ละชนิดมีความเร็วและขนาดเครื่องยนต์แตกต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและก่อให้เกิดการเสียชีวิตขึ้น

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามชนิดยานพาหนะ

ชนิดยานพาหนะ	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ
รถจักรยาน 2 ล้อหรือ 3 ล้อ	13	3.2
รถจักรยานยนต์	289	71.4
รถยนต์ส่วนบุคคล	39	9.6
รถโดยสาร	16	4.0
รถบรรทุก	48	11.9
รวม	405	100.0

จากตารางที่ 18 จะเห็นได้ว่า ผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่ คือร้อยละ 71.4 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษาเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ แสดงให้เห็นว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์มีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง อีกทั้งความรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตก็สูงด้วย ทั้งนี้เนื่องจากเป็นรถที่สามารถขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูงได้ และการขับขี่ต้องอาศัยการทรงตัวของผู้นั่งมาบนรถด้วย นอกจากนี้ยานพาหนะชนิดนี้ยังไม่มีส่วนประกอบของรถที่จะช่วยปกป้องตัวผู้ใช้งานพาหนะ ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ก็จะมีผลกระทบต่อผู้นั่งมากับรถได้โดยตรงส่วนยานพาหนะที่มีผู้เสียชีวิตรองลงมาเป็นรถบรรทุก รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร และรถจักรยาน 2 ล้อหรือ 3 ล้อ คิดเป็นร้อยละ 11.9, 9.6, 4.0 และ 3.2 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษาตามลำดับ



ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

ในกรณีนี้ได้จัดแบ่งลักษณะการเกิดอุบัติเหตุเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ การเกิดอุบัติเหตุโดยมีผู้กระทำความผิด เช่น การเฉี่ยวชนกับรถอื่น หรือคน และการเกิดอุบัติเหตุโดยไม่มีผู้กระทำความผิด ได้แก่ พลิกคว่ำ ชนเสาไฟฟ้า ชนต้นไม้ ชนสิ่งของต่าง ๆ เป็นต้น

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ	
	จำนวน	ร้อยละ
มีผู้กระทำความผิด	327	80.7
ไม่มีผู้กระทำความผิด	67	16.5
ไม่ทราบ	11	2.7
รวม	405	100.0

จากตารางที่ 19 พบว่า การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ ร้อยละ 80.7 เป็นการเกิดอุบัติเหตุโดยมีผู้กระทำความผิด และร้อยละ 16.5 เป็นการเกิดอุบัติเหตุโดยไม่มีผู้กระทำความผิด จากข้อมูลนี้จึงเป็นข้อสนับสนุนที่ดีว่าเหตุใดข้อมูลบางประการไม่สามารถจะเก็บรวบรวมมาได้ ทั้งนี้เพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีผู้กระทำความผิดที่จะต้องดำเนินคดีถึงร้อยละ 80.7 ข้อมูลใดๆที่มีผลกระทบต่อคดีก็มักจะถูกปิดบังไม่ได้ข้อเท็จจริงเท่าที่ควร

จำนวนผู้โดยสารในรถที่เสียชีวิต  
ผู้โดยสารในรถหมายถึงทั้งผู้ขับขี่ และผู้ที่ไม่ได้ขับขี่ซึ่งรวมอยู่ในรถคันที่เกิดอุบัติเหตุ  
 จราจรและมีผู้เสียชีวิตอยู่ด้วย และได้จำแนกจำนวนผู้โดยสารในรถที่เสียชีวิต ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 20 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจำแนกตาม จำนวนผู้โดยสารในรถที่เสียชีวิต

จำนวนผู้โดยสารในรถ ที่เสียชีวิต	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ
บางคน	173	42.7
ทั้งคันรถ	224	55.3
รวม	405	100.0

จากตารางที่ 20 จะเห็นว่า การสูญเสียชีวิตทั้งคันรถ มีมากกว่า การเสียชีวิตเพียง  
 บางคน โดยคิดเป็นร้อยละ 55.3 และ 42.7 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษาตามลำดับ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3 ข้อมูลการติ่มสุรา

ข้อมูลส่วนนี้ได้จากการสัมภาษณ์จากญาติ หรือผู้ใกล้ชิดของผู้เสียชีวิตซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์อาจให้ข้อมูลที่ไม่วัดขึ้นเนื่องจากเกี่ยวข้องกับคดีที่เกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ตามก็ยังมีข้อมูลที่ได้จากการสอบสวนของพนักงานสอบสวนอีกส่วนหนึ่งซึ่งสามารถนำมาวิเคราะห์ และอภิปรายผลการศึกษาค้นคว้าได้

#### ประวัติการติ่มสุรา

จากกลุ่มตัวอย่าง 405 ราย มีผู้เคยมีประวัติติ่มสุรามาก่อน 288 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.1 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษา และผู้ไม่เคยมีประวัติการติ่มสุรามาก่อนเลยและเพิ่งจะมาติ่มสุราเป็นครั้งแรกก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีจำนวน 112 ราย หรือ ร้อยละ 27.7 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษา ดังในตารางที่ 21

ตารางที่ 21 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามประวัติการติ่มสุรา

ประวัติการติ่มสุรา	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ	
	จำนวน	ร้อยละ
เคยติ่มสุรา	288	71.1
ไม่เคยติ่มสุรา	112	27.7
ไม่ทราบ	5	1.2
รวม	405	100.0



### ความถี่ในการดื่มสุรา

สำหรับกลุ่มที่เคยมีประวัติดื่มสุรา จะมีความถี่ในการดื่มสุราแตกต่างกันดังต่อไปนี้

ตารางที่ 22 แสดงจำนวนผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถที่มีประวัติเคยดื่มสุรา จำนวนตามความถี่ในการดื่มสุรา

ความถี่ในการดื่มสุรา	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ
ทุกวัน	33	11.4
สัปดาห์ละประมาณ 1-2 ครั้ง	49	17.0
เดือนละ ประมาณ 1-2 ครั้ง	26	9.0
เฉพาะเวลาในงานสังสรรค์	160	55.6
ไม่ทราบ	20	6.9
รวม	288	100.0

จากตารางที่ 22 พบว่า ผู้ที่มีประวัติเคยดื่มสุรามาก่อนส่วนใหญ่คือร้อยละ 55.6 จะเป็นผู้ที่ดื่มเฉพาะเวลาในงานสังสรรค์ รองลงมาเป็นผู้ดื่มทุกสัปดาห์ สัปดาห์ละประมาณ 1-2 ครั้ง ผู้ที่ดื่มทุกวัน และผู้ที่ดื่มเดือนละ 1-2 ครั้ง โดยคิดเป็นร้อยละ 17.0, 11.4 และ 9.0 ของกลุ่มประชากรศึกษาที่เคยดื่มสุราตามลำดับ

มีข้อน่าสังเกตว่ากลุ่มที่มีประวัติเคยดื่มสุรามาก่อน เมื่อมีงานสังสรรค์ครั้งใดกลุ่มนี้จะต้องดื่มสุราเป็นประจำ มีจำนวนถึงร้อยละ 55.6 ของกลุ่มที่มีประวัติเคยดื่มสุรา และเมื่อนิยามมาแล้วน่าจะเป็นปัจจัยของสาเหตุสัมพันธ์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถ

ระยะเวลาที่เคยดื่มสุรา

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถที่เคยมั้ประวัติดื่มสุรา ร้อยละ 30.2 เป็นผู้ที่เคยดื่มสุรา  
 1-2 ปี ร้อยละ 27.4 เคยดื่มมานานมากกว่า 2-5 ปี ร้อยละ 25.0 เคยดื่มมานานมากกว่า  
 5 ปี และร้อยละ 10.1 เคยดื่มมาไม่ถึง 1 ปี ดังในตารางที่ 23

ตารางที่ 23 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถที่มีประวัติเคยดื่มสุรา จำแนกตามระยะ  
 เวลาที่เคยดื่มสุรา

ระยะเวลาที่เคยดื่มสุรา	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	29	10.1
1-2 ปี	87	30.2
มากกว่า 2-5 ปี	79	27.4
มากกว่า 5 ปี	72	25.0
ไม่ตอบ	21	7.3
รวม	288	100.0

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กิจกรรมที่ทำก่อนเกิดอุบัติเหตุ

กิจกรรมที่ทำก่อนเกิดอุบัติเหตุอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร ทั้งนี้เนื่องมาจากกิจกรรมนั้นมีความสัมพันธ์กับหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบและกิจธุระส่วนตัว ซึ่งน่าจะเป็นปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้มีการดื่มสุรา และก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรจนกระทั่งเสียชีวิต

ตารางที่ 24 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามกิจกรรมที่ทำก่อนเกิดอุบัติเหตุ

กิจกรรมที่ทำก่อนเกิดอุบัติเหตุ	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ	
	จำนวน	ร้อยละ
อยู่ในระหว่างปฏิบัติงาน	172	42.5
กลับจากงานสังสรรค์	31	7.7
ไปเที่ยว, นกผ่อน	44	10.9
ทำธุระส่วนตัว	135	33.3
ไม่ทราบ	23	5.7
รวม	405	100.0

จากตารางที่ 24 จะพบว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่จะเกิดอุบัติเหตุในระหว่างปฏิบัติงาน คิดเป็นร้อยละ 42.5 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษาทั้งหมด รองลงมาคืออยู่ในระหว่างทำธุระส่วนตัว ไปเที่ยวนกผ่อน และกลับจากงานสังสรรค์ คิดเป็นร้อยละ 33.33, 10.9 และ 7.7 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษาตามลำดับ



4 ข้อมูลการขับขี่ (กรณีในกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษาเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะ)

ข้อมูลของส่วนนี้จะแสดงถึงรายละเอียดบางอย่างซึ่งจะแสดงถึงความชำนาญ และ พฤติกรรมในการขับขี่ดังนี้

การมีใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมาย

ตารางที่ 25 แสดงจำนวนผู้ขับขี่ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามระยะเวลาของการ มีใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมาย

ระยะเวลาของ การมีใบอนุญาตขับขี่	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 2 ปี	50	17.8
2-5 ปี	93	33.2
มากกว่า 5 ปี	48	17.1
มีแต่ไม่ทราบจำนวนปี	37	13.2
ไม่มี	52	18.6
รวม	280	100.0

จากตารางที่ 25 ปรากฏว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จะมีใบอนุญาตขับขี่แล้ว คิดเป็นร้อยละ 81.4 ในจำนวนนี้ส่วนมากจะมีใบอนุญาตขับขี่มาแล้วอยู่ในช่วง 2-5 ปี รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีใบขับขี่มี ร้อยละ 18.6 กลุ่มที่มีใบอนุญาตขับขี่น้อยกว่า 2 ปี(คือยังเป็นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว)มีร้อย ละ 17.8 และพวกที่มีมานานกว่า 5 ปี มาแล้วตามลำดับ

พวกที่ไม่มีใบขับขี่ และพวกที่มีใบขับขี่น้อยกว่า 2 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

พวกที่มีใบขับขี่ 2-5 ปี อาจเป็นเพราะยังมีความระมัดระวังในการขับขี่ด้วยถือว่ายังใหม่ต่อการขับขี่  
พวกที่มีใบขับขี่ 2-5 ปีอาจคิดว่าตนมีความชำนาญจึงเกิดความประมาทมากขึ้น ส่วนพวกที่มีใบ  
ขับขี่ 5 ปีขึ้นไปนั้นว่ามีความชำนาญมากขึ้น

### ประสบการณ์การขับขี่

ตารางที่ 26 แสดงจำนวนผู้ขับขี่ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามประสบการณ์การขับขี่

ประสบการณ์การขับขี่	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 1 ปี	21	7.2
2-5 ปี	138	47.3
มากกว่า 5 ปี	121	41.4
ไม่ทราบ	12	4.1
รวม	292	100.0

ผู้ขับขี่ที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 47.3 เคยขับขี่รถมาแล้ว 2-5 ปี ร้อยละ 41.4 เคยขับขี่มาแล้วมากกว่า 5 ปี และมีส่วนน้อยเพียงร้อยละ 7.2 ที่ขับขี่มาไม่เกิน 1 ปี (ตารางที่ 26) ที่น่าสังเกตคือกลุ่มผู้ขับขี่มา 2-5 ปีนั้นเป็นผู้เสียชีวิตสูงที่สุด รองลงมาเป็นผู้ขับขี่มากกว่า 5 ปี สอดคล้องกันกับกลุ่มที่มีใบขับขี่ 2-5 ปี และกลุ่มที่มีใบขับขี่มากกว่า 5 ปี พวกนี้มักจะคิดว่าตนเก่งและประมาท

## 5. ข้อมูลการชันสูตรศพ

จากการรวบรวมข้อมูลการชันสูตรศพจากรายงานการชันสูตรของแพทย์  
ประชากรตัวอย่างจำนวน 405 ราย ปรากฏผลดังนี้

ในกลุ่ม

ตารางที่ 27 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามผลการชันสูตรศพ

ผลการชันสูตรศพ	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ	
	จำนวน	ร้อยละ
ศีรษะ	279	68.9
ช่องอก	37	9.1
ช่องท้อง	14	3.5
ศีรษะและช่องอก	44	10.9
ศีรษะและช่องท้อง	6	1.5
ช่องอกและช่องท้อง	17	4.2
ศีรษะ, ช่องอก และช่องท้อง	6	1.5
แขน ขา	2	0.5
รวม	405	100.0

ตารางที่ 27 นี้แสดงให้เห็นว่าส่วนใหญ่ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เกิดจากการบาดเจ็บที่ศีรษะกล่าวคือมีร้อยละ 68.9 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษา และอีกร้อยละ 13.9 ได้รับความบาดเจ็บที่ศีรษะร่วมกับอวัยวะอื่นของร่างกาย หากรวมกันแล้วก็จะมียังร้อยละ 82.8 ที่กลุ่มผู้เสียชีวิตได้รับการบาดเจ็บที่ศีรษะ นับว่าเป็นตัวเลขที่น่าสนใจสำหรับนำไปใช้เป็นแนวทางป้องกันและลดอันตรายในการเกิดอุบัติเหตุได้โดยการใช้อุปกรณ์ช่วยป้องกันอันตรายที่ศีรษะ ลักษณะการบาดเจ็บที่ปรากฏรองลงมาคือช่องอก และช่องท้อง ตามลำดับ สำหรับแขนขา เป็นส่วนที่พบลักษณะการบาดเจ็บน้อยที่สุดคือมีเพียงร้อยละ 0.5 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างเท่านั้น



ส่วนที่ 2 ผลของการศึกษาการตรวจวิเคราะห์ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด

ผลการตรวจวิเคราะห์ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด ของกลุ่มประชากรตัวอย่าง ที่ศึกษาทั้งหมด จำนวน 405 ราย ปรากฏดังนี้

ตารางที่ 28 แสดงระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของกลุ่มผู้เสียชีวิต อันเกิดจาก อุบัติเหตุจราจร

ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ
0-9	159	39.3
10-49	45	11.1
50-79	24	5.9
80-99	25	6.2
100-119	27	6.7
120-149	36	8.9
150 ขึ้นไป	89	22.0
รวม	405	100.0

จากตารางที่ 28 มีข้อที่น่าสนใจเกี่ยวกับกลุ่มผู้เสียชีวิตอันเกิดจากอุบัติเหตุจราจร และมีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์นั้น มีจำนวนร้อยละ 22.0 ส่วนกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเหมือนกัน แต่มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดเพียง 0-9 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งถือว่าตรวจไม่พบแอลกอฮอล์ กลับมีจำนวนมากกว่า (ร้อยละ 39.3)

ตารางที่ 29 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามการตรวจพบแอลกอฮอล์

การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	
	จำนวน	ร้อยละ
ตรวจไม่พบ	159	39.3
ตรวจพบ	246	60.7
รวม	405	100.0

จากตารางที่ 29 จะเห็นว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่ถูกตรวจพบว่ามีแอลกอฮอล์ในเลือดถึง 246 ราย คิดเป็นร้อยละ 60.7 ส่วนที่เหลือ คือ ร้อยละ 39.3 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษา เป็นผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่ตรวจไม่พบแอลกอฮอล์ในเลือด (กลุ่มนี้หมายถึง ตรวจพบความเข้มข้นแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 0 - 9 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งได้กำหนดว่าเป็นกลุ่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือด ตามข้อตกลงในบทที่ 1) ดังนั้นจากข้อมูลเหล่านี้ ผู้วิจัยจึงแบ่งกลุ่มประชากรตัวอย่างออกได้เป็นกลุ่มศึกษา (Study group) และกลุ่มควบคุม (Control group) โดยวิธีบิบังสองด้าน (Double blind)

ส่วนกลุ่มการศึกษา (Study group) หรือกลุ่มที่ตรวจพบว่ามีแอลกอฮอล์ในเลือดนั้น มีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดแตกต่างออกไปดังนี้

ตารางที่ 30 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำแนกตามระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด

ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)	ผู้เสียชีวิตที่มีแอลกอฮอล์	
	จำนวน	ร้อยละ
10-49	45	18.3
50-79	24	9.8
80-99	25	10.2
100-119	27	11.0
120-149	36	14.6
150 ขึ้นไป	89	36.2
รวม	246	100.0

ค่าเฉลี่ยเลขคณิตของกลุ่มตัวอย่าง ( $\bar{x}$ ) = 123.4 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์  
 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) = 70.1 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์  
 ค่าเฉลี่ยประชากร ( $\mu$ ) = 114.6-132.2 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

จากตารางที่ 30 จะเห็นว่า ผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ซึ่งถูกตรวจพบแอลกอฮอล์ ส่วนใหญ่จะมีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ในช่วง 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป โดยคิดเป็นร้อยละ 36.2 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) มีค่าเท่ากับ 70.1 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ฉะนั้นการประมาณค่าเฉลี่ยของประชากร ( $\mu$ ) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 จึงมีค่าอยู่ระหว่าง 114.6-132.2 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ โดยคำนวณจากสูตร  $\mu = \bar{x} \pm t_{0.075} S/\sqrt{n}$



ตารางที่ 31 แสดงความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจำแนกตามกลุ่มอายุ

อายุ (ปี)	ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)			
	10-49	50-119	120 ขึ้นไป	รวม
น้อยกว่า 20	15 (6.1)	10 (4.1)	5 (2.0)	30 (12.2)
20-35	24 (9.8)	55 (22.4)	91 (37.0)	170 (69.1)
มากกว่า 35	6 (2.4)	11 (4.5)	29 (11.9)	46 (18.7)
รวม	45	76	125	246 (100.0)

หมายเหตุ : ใน ( ) คือร้อยละของกลุ่มประชากรที่ตรวจพบแอลกอฮอล์

จากตารางที่ 31 มีข้อน่าสังเกตว่าในกลุ่มอายุ 20 - 35 ปี ที่ตรวจพบความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 120 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มีจำนวน 91 ราย คิดเป็นร้อยละ 37.0 ซึ่งเป็นจำนวนที่มากที่สุดของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดแล้วกลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี ปรากฏว่าตรวจพบความเข้มข้นของแอลกอฮอล์มากกว่า 120 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มีเพียง 5 ราย หรือร้อยละ 2.0 เท่านั้น แสดงให้เห็นว่าลักษณะประชากรอันได้แก่อนั้น น่าจะมีความสัมพันธ์กับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด และข้อมนี้ให้เห็นว่า ปัจจัยอายุนี้น่าจะเป็นสาเหตุสัมพันธ์กับการดื่มสุราจนกระทั่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร และเสียชีวิตขึ้นได้ ซึ่งจะได้นำมาวิเคราะห์เชิงสถิติต่อไป

ตารางที่ 32 แสดงความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจร  
จำแนกตามประวัติการดื่มสุรา

ประวัติการดื่มสุรา	ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์			
	10-49	50-119	120 ขึ้นไป	รวม
เคยดื่ม	29 (11.8)	68 (27.6)	117 (47.6)	214 (87.0)
ไม่เคยดื่มมาก่อน	16 (11.3)	7 ( 2.8)	4 ( 1.6)	27 (11.0)
ไม่ทราบ	-	1 ( 1.6)	4 ( 1.6)	5 ( 2.0)
รวม	45	76	125	246(100.0)

จากตารางที่ 32 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มผู้ที่มีประวัติเคยดื่มสุรามาก่อน และตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดขณะเกิดอุบัติเหตุจราจรเสียชีวิต มีจำนวนสูงกว่า ผู้ที่มีประวัติไม่เคยดื่มสุรามาก่อนแล้วหนึ่งจะมาดื่มในครั้งนั้นก่อนเสียชีวิตในทุกระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด นอกจากนี้ยังแสดงให้เห็นอีกว่าในกลุ่มที่มีประวัติไม่เคยดื่มสุรามาก่อนเลย และหนึ่งจะมาดื่มสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุจราจรเสียชีวิตนั้น มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าค่าเฉลี่ยต่ำสุด (=114.6) ร้อยละ 2.8 และเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มที่มีประวัติเคยดื่มสุรามาก่อน ปรากฏว่าความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าค่าเฉลี่ยต่ำสุด (=114.6) ร้อยละ 27.6 ซึ่งมีความแตกต่างกันมาก น่าจะแสดงให้เห็นว่าปัจจัยประวัติการดื่มสุรามาก่อนน่าจะเป็นสาเหตุสัมพันธ์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร สมควรที่จะนำมาวิเคราะห์เชิงสถิติต่อไป

ตารางที่ 33 แสดงความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุซึ่งมีประวัติ  
เคยดื่มสุรา จำแนกตามความถี่ของการดื่มสุรา

ความถี่ในการดื่มสุรา	ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)			
	10-49	50-119	120 ขึ้นไป	รวม
ทุกวัน	3 (1.2)	6 (2.4)	18 (7.3)	27 (11.0)
สัปดาห์ละ ประมาณ 1-2 ครั้ง	2 (0.8)	13 (5.3)	28 (11.4)	43 (17.5)
เดือนละ ประมาณ 1-2 ครั้ง	2 (0.8)	8 (3.2)	11 (4.5)	21 ( 8.5)
เฉพาะเวลายามงานสังสรรค์	19 (7.7)	35 (14.2)	55(22.4)	109(44.3)
ไม่ทราบ	19 (7.7)	14 (5.7)	13(5.3)	46(18.7)
รวม	45	76	125	246(100.0)

ตารางที่ 33 แสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมของการดื่มสุรา พบว่าในกลุ่มที่ดื่มเวลา  
ยามงานสังสรรค์นั้น ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 120 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไปมี  
จำนวน 55 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.4 ส่วนกลุ่มที่ดื่มสุราทุกวันและมีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์  
ในเลือดสูงกว่า 120 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไปเช่นเดียวกันมีเพียงร้อยละ 7.3 เท่านั้น ซึ่งเมื่อ  
พิจารณาจากตัวเลขดังกล่าว จะเห็นว่ามีความแตกต่างกันมาก อย่างไรก็ตามข้อมูลที่ได้นี้มาจากการ  
สัมภาษณ์ ซึ่งมีความสมบูรณ์และความเที่ยงตรงค่อนข้างไม่มากนัก จึงไม่น่าจะเป็นปัจจัยที่เป็น  
สาเหตุสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจร แต่ก็สมควรนำมาวิเคราะห์เชิงสถิติต่อไป



ตารางที่ 34 แสดงความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร  
จำแนกตามกิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุ

กิจกรรมที่ทำก่อนเกิดอุบัติเหตุ	ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)			
	10-49	50-119	120 ขึ้นไป	รวม
กลับจากสังสรรค์	3(1.2)	7(2.8)	18(7.3)	28(11.4)
ไปเที่ยว , พักผ่อน	3(1.2)	10(4.1)	11(4.5)	24(9.8)
ทำธุระส่วนตัว	12(4.9)	23(9.3)	52(21.1)	87(35.4)
อยู่ในระหว่างปฏิบัติงาน	25(10.2)	31(12.6)	37(15.0)	93(37.8)
ไม่ทราบ	2( 0.8)	5( 2.0)	7( 2.8)	14( 5.7)
รวม	45	76	125	246(100.0)

ตารางที่ 34 นี้ พบว่าเมื่อเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มที่กลับจากงานสังสรรค์ และกลุ่มที่อยู่  
ในระหว่างปฏิบัติงานที่ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 120 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป  
พบว่าในกลุ่มที่กลับจากงานสังสรรค์มีจำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.3 และกลุ่มที่อยู่ในระหว่าง  
การปฏิบัติงาน มีจำนวน 37 รายคิดเป็นร้อยละ 15.0 แต่เมื่อพิจารณาในแต่ละกลุ่มดังกล่าวนี้  
แล้วจะพบว่า จำนวนรายของผู้ที่มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์สูงกว่า 120 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์  
ขึ้นไปของกลุ่มที่กลับจากงานสังสรรค์มีมากกว่าครึ่งหนึ่งของกลุ่มนี้คิดเป็นร้อยละ 64.3 ส่วนกลุ่มที่  
อยู่ในระหว่างการปฏิบัติงานมีเพียงร้อยละ 39.8 ของกลุ่ม จากข้อมูลดังกล่าวนี้จะแสดงให้เห็น  
เห็นว่าความแตกต่างของกลุ่มทั้งสอง ดังนั้นปัจจัยกิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุจึงน่าจะเป็นสาเหตุ  
สัมพันธ์กับการดื่มสุราจนกระทั่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรและเสียชีวิตขึ้นได้ จึงจะนำมาวิเคราะห์  
เชิงสถิติต่อไป

ตารางที่ 35 แสดงความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร  
จำแนกตามกลุ่มเดือนที่เกิดเหตุ

กลุ่มเดือน	ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)			
	10-49	50-119	120 ขึ้นไป	รวม
กลุ่มฤดูฝน (มิ.ย. ก.ค. ส.ค. ก.ย.)	24 (9.8)	38 (15.4)	67 (27.2)	129 (52.4)
กลุ่มฤดูแล้ง (ต.ค. พ.ย. ธ.ค.)	21 (8.5)	38 (15.4)	58 (23.6)	117 (47.6)
รวม	45	76	125	246 (100.0)

จากตารางที่ 35 ผลของการศึกษาพบว่าเมื่อจัดกลุ่มของเดือนให้เป็นไปตามฤดูกาลแล้ว ปรากฏว่ากลุ่มผู้เสียชีวิตที่มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดที่มีมากกว่าค่าเฉลี่ยของประชากร (=115-132 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) จะมีจำนวนไม่แตกต่างกันมากนัก แสดงว่าสภาพดินฟ้าอากาศไม่ว่าจะเป็น ฤดูฝน (ถนนลื่น) หรือฤดูแล้ง (หมอกลงจัด) ไม่น่าจะมีความสัมพันธ์กับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 36 แสดงความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จำแนกตาม ผลการชันสูตรศพ

ผลการชันสูตรศพ	ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)			
	10-49	50-119	120 ขึ้นไป	รวม
ศีรษะ และลำคอ	34 (13.8)	64 (26.0)	99 (40.2)	197 (80.1)
ช่องอก	7 ( 2.8)	4 ( 1.6)	18 ( 7.3)	29 (11.8)
ช่องท้อง	2 ( 0.8)	2 ( 0.8)	4 ( 1.6)	8 ( 3.2)
พยาธิสภาพร่วม (ยกเว้นศีรษะ)	2 ( 0.8)	6 ( 2.4)	4 ( 1.6)	12 ( 4.9)
รวม	45	76	125	246 (100.0)

จากตารางที่ 36 มีข้อที่น่าสนใจก็คือ ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้เสียชีวิตยังมีปริมาณมากขึ้นเท่าใด จำนวนผู้เสียชีวิตอันเนื่องมาจากอวัยวะในกะโหลกศีรษะ (สมอง) และลำคอ (ไขสันหลัง) ถูกทำลาย ก็จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น แสดงว่าความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดอาจมีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของอุบัติเหตุจนทำให้เสียชีวิต



ส่วนที่ 3 ผลของการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ กับความเข้มแข็งของแอลกอฮอล์ในเลือด

ตารางที่ 37 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด

อายุ (ปี)	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด		
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ) (ราย)	กลุ่มศึกษา (พบ) (ราย)	รวม (ราย)
น้อยกว่า 20	42 (58.3)	30 (41.7)	72 (17.8)
20 - 35	85 (33.3)	170 (66.7)	255 (63.0)
มากกว่า 35	32 (41.1)	46 (59.0)	78 (19.3)
รวม	159 (39.3)	246 (60.7)	405 (100.0)

$\chi^2 = 14.84216$      $df = 2$      $Sig = .0006$      $V = .19143$      $p < 0.05$

ตารางที่ 37 จะเห็นได้ว่าตัวแปรอายุมีความสัมพันธ์กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 โดยมีค่าไคสแควร์ ( $\chi^2$ ) = 14.84216 ที่ df เท่ากับ 2 ค่าสัมประสิทธิ์ Cramer's V = .19143

ตารางที่ 38 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประวัติการดื่มสุรากับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด

ประวัติการดื่มสุรา	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด		
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ) (ราย)	กลุ่มศึกษา (พบ) (ราย)	รวม (ราย)
เคยดื่ม	74 (25.7)	214 (74.3)	288 (72.0)
ไม่เคยดื่ม	85 (75.9)	27 (24.1)	112 (28.0)
รวม	159 (39.8)	241 (60.3)	400 (100.0)

$$\chi^2 = 82.76389 \quad df = 1 \quad Sig = .0000 \quad C = .41833 \quad p < 0.05$$

ตารางที่ 38 แสดงให้เห็นว่า ประวัติการดื่มสุรามาก่อนและการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 โดยมีค่าไคสแควร์ ( $\chi^2$ ) = 82.76389 ที่  $df=1$  ค่าสัมประสิทธิ์ Contingency = 0.41833

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 39 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประวัติการดื่มสุรา กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด  
ในกลุ่มอายุต่าง ๆ

อายุน้อยกว่า 20 ปี

ประวัติการดื่มสุรา	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด			ค่าสถิติ
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ)	กลุ่มศึกษา (พบ)	รวม	
เคยดื่ม	11 (33.3)	22 (66.7)	33 (45.8)	$\chi^2 = 13.82458$ $df = 1$ $Sig = .0002$ $p < 0.05$
ไม่เคยดื่ม	31 (79.5)	8 (20.5)	39 (54.2)	
รวม	42 (58.3)	30 (41.7)	72 (100.0)	

อายุ 20 - 35 ปี

ประวัติการดื่มสุรา	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด			ค่าสถิติ
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ)	กลุ่มศึกษา (พบ)	รวม	
เคยดื่ม	44 (22.2)	154 (77.8)	198 (78.3)	$\chi^2 = 50.50201$ $df = 1$ $Sig = .0000$ $p < 0.05$
ไม่เคยดื่ม	41 (74.5)	14 (25.5)	55 (21.7)	
รวม	85 (33.6)	168 (66.4)	253 (100.0)	



อายุมากกว่า 35 ปี

ประวัติการตั้งครรภ์	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด			ค่าสถิติ
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ) (ราย)	กลุ่มศึกษา (พบ) (ราย)	รวม (ราย)	
เคยดื่ม	19 (33.3)	38 (66.7)	57 (76.0)	$\chi^2 = 6.94244$ $df = 1$ $Sig = .0000$ $p < 0.05$
ไม่เคยดื่ม	13 (72.2)	5 (27.8)	18 (24.1)	
รวม	32 (42.7)	43 (57.3)	75 (100.0)	

ได้นำกลุ่มอายุต่าง ๆ จาก ตารางที่ 37 และประวัติการตั้งครรภ์มาก่อน รวมทั้งประวัติไม่เคยตั้งครรภ์มาก่อนเลยหนึ่งจะมาตั้งครรภ์เป็นครั้งแรกก่อนเกิดอุบัติเหตุ มาทดสอบหาความสัมพันธ์เชิงสถิติ ผลปรากฏว่าทุก ๆ กลุ่มอายุที่มีประวัติการตั้งครรภ์มาก่อน จะมีความสัมพันธ์กับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 ย่อมแสดงว่าทั้งตัวแปรอายุ และประวัติการตั้งครรภ์ น่าจะเป็นปัจจัยที่เป็นสาเหตุสัมพันธ์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรจนกระทั่งเสียชีวิตเกิดขึ้นได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 40 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ของการดื่มสุรา กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด

ความถี่ของการดื่มสุรา	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด		
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ) (ราย)	กลุ่มศึกษา (พบ) (ราย)	รวม (ราย)
ทุกวัน	6 (18.2)	27 (81.8)	33 (12.3)
สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	6 (12.2)	43 (87.8)	49 (18.3)
เดือนละ 1-2 ครั้ง	5 (19.2)	21 (80.8)	26 ( 9.7)
เฉพาะเวลายามว่างสังสรรค์	51 (31.9)	109 (68.1)	160 (59.7)
รวม	68 (25.4)	200 (74.6)	268 (100.0)

$$\chi^2 = 9.45151 \quad df = 3 \quad sig = .0239 \quad V = .18779 \quad P < 0.05$$

จากตารางที่ 40 จะเห็นว่าความถี่ของการดื่มสุรามีความสัมพันธ์กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 โดยมีค่าไคสแควร์ ( $\chi^2$ ) เท่ากับ 9.45151 ที่  $df=3$  และสัมประสิทธิ์ Cramer's  $V = 0.18779$

ตารางที่ 41 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุกับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด

กิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุ	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด		
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ) (ราย)	กลุ่มศึกษา (พบ) (ราย)	รวม (ราย)
กลับจากงานสังสรรค์ ไปเที่ยว	3 ( 9.7)	28 (90.3)	31 ( 8.1)
ทำธุระส่วนตัว อยู่ระหว่างปฏิบัติงาน	20 (45.5)	24 (54.4)	44 (11.5)
	48 (35.6)	87 (64.4)	135 (35.3)
	79 (45.9)	93 (54.1)	172 (45.0)
รวม	150 (39.3)	232 (60.7)	382 (100.0)

$$X^2 = 16.06950 \quad df = 3 \quad Sig = .0011 \quad V = .20510 \quad P < 0.05$$

จากผลการศึกษา ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร โดยจำแนกออกตามกิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุ (ตารางที่ 34) นั้น เรายังไม่สามารถที่จะวิเคราะห์ได้ว่ากิจกรรมใดที่เป็นปัจจัยเอื้ออำนวยให้เกิดอุบัติเหตุ จึงได้นำข้อมูลเหล่านี้มาทดสอบหาความสัมพันธ์เชิงสถิติ (ตามตารางที่ 41) ผลปรากฏว่ากิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะเป็นการกลับมาจากงานสังสรรค์ ไปเที่ยว ทำธุระส่วนตัวหรืออยู่ในระหว่างปฏิบัติงาน จะมีความสัมพันธ์กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทั้งสิ้น แสดงว่ากลุ่มผู้เสียชีวิตที่ศึกษานี้ไม่ว่าจะมีกิจกรรมอย่างใดก็จะต้องได้มีการดื่มสุราขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้นได้ อย่างไรก็ตามที่ควรที่จะศึกษาต่อไปว่ากิจกรรมใดที่เป็นปัจจัยซึ่งเป็นเหตุสัมพันธ์ให้มีการดื่มสุรามาก่อนเกิดอุบัติเหตุจราจร



ตารางที่ 42 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งโดยเฉพาะ ก่อนเกิดอุบัติเหตุ  
จราจร กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด

กิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุ	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด			ค่าสถิติ
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ)	กลุ่มศึกษา (พบ)	รวม	
กลับจากงานสังสรรค์ อยู่ในระหว่างปฏิบัติงาน	3 ( 9.7) 79 (45.9)	28 (96.3) 93 (54.1)	31 (15.3) 172 (84.7)	$X^2 = 14.28$ $df = 1$ $Sig = 0.000$ $V = 0.2652$
รวม	82 (40.4)	121 (59.6)	203 (100.0)	$p < 0.05$

กิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุ	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด			ค่าสถิติ
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ)	กลุ่มศึกษา (พบ)	รวม	
ไปเที่ยว ทำธุระส่วนตัว	20 (45.5) 48 (35.6)	24 (54.5) 87 (64.4)	64 (32.2) 135 (67.8)	$X^2 = 5.8954$ $df = 1$ $Sig = 0.02$ $V = 0.1721$
รวม	68 (34.2)	111 (55.8)	199 (100.0)	$p < 0.05$

จากตารางที่ 42 พบว่า การกลับจากงานสังสรรและการอยู่ในระหว่างปฏิบัติงาน มีความสัมพันธ์กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด โดยมีค่าไคสแคว์เท่ากับ 14.28 ที่  $df = 1$  ค่า  $p = 0.000$  และกิจกรรมไปเกี่ยวกับการทำธุระส่วนตัว ก็มีความสัมพันธ์กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดเช่นกัน ด้วยค่าไคสแคว์ = 5.8954 ที่  $df = 1$  มีค่า  $p = 0.02$

ตารางที่ 43 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุ กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดในกลุ่มที่มีประวัติการดื่มสุรา

กลุ่มที่เคยดื่มสุรามาก่อน

กิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุ	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด			ค่าสถิติ
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ) (ราย)	กลุ่มศึกษา (พบ) (ราย)	รวม (ราย)	
กลับจากงานสังสรร	2 ( 6.9)	27 (93.1)	29 (10.6)	$\chi^2 = 8.59043$ $df = 3$ $Sig = .0353$ $V = .17706$ $p < 0.05$
ไปเที่ยว พักผ่อน	6 (22.2)	21 (77.8)	27 ( 9.9)	
ทำธุระส่วนตัว	25 (24.5)	77 (75.5)	102 (37.2)	
อยู่ในระหว่างปฏิบัติงาน	38 (32.8)	78 (67.2)	116 (42.3)	
รวม	71 (25.9)	203 (74.1)	274 (100.0)	

## กลุ่มที่ไม่เคยดื่มสุรามาก่อน

กิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุ	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด			ค่าสถิติ
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ) (ราย)	กลุ่มศึกษา (พบ) (ราย)	รวม (ราย)	
กลับจากงานสังสรรค์ ไปเที่ยว ผักผ่อน ทำธุระส่วนตัว อยู่ระหว่างปฏิบัติงาน	1 (50.0) 14 (87.5) 23 (74.2) 41 (73.2)	1 (50.0) 2 (12.5) 8 (25.8) 15 (26.8)	2 ( 1.9) 16 (15.2) 31 (29.5) 56 (53.3)	$\chi^2 = 2.11632$ $df = 3$ $Sig = .5486$ $p > 0.05$
รวม	79 (75.2)	26 (24.8)	105 (100.0)	

จากตารางที่ 43 เพื่อที่จะศึกษาให้ลึกซึ้งลงไปอีกในปัจจัยกิจกรรมก่อนเกิดอุบัติเหตุ จราจร ซึ่งเราได้ทดสอบความสัมพันธ์เชิงสถิติมาแล้วจากตารางที่ 41 ว่า ปัจจัยกิจกรรมก่อนเกิด อุบัติเหตุ นั้น มีความสัมพันธ์กับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่มี ปัญหาที่น่าสนใจว่า ในกลุ่มผู้เสียชีวิตที่ไม่เคยดื่มสุรามาก่อนและเพิ่งจะมาดื่มก่อนเกิดอุบัติเหตุ นั้น จะมีความสัมพันธ์กับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดหรือไม่ ผลจากการทดสอบปรากฏว่า กิจกรรมของกลุ่มไม่เคยดื่มสุรามาก่อน ไม่มีความสัมพันธ์กับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด เลย



ตารางที่ 44 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มเดือนที่เกิดเหตุกับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด

กลุ่มเดือนที่เกิดเหตุ	ตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด		
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ)	กลุ่มศึกษา (พบ)	รวม
กลุ่มฤดูฝน (ม.ย, ก.ค, ส.ค, ก.ย)	92 (41.6)	129 (58.4)	221 (54.6)
กลุ่มฤดูหนาว (ต.ค, พ.ย, ธ.ค.)	68 (36.4)	117 (63.6)	184 (45.4)
รวม	159 (39.3)	246 (60.7)	405 (100.0)

$$\chi^2 = .93721 \quad df = 1 \quad Sig = .3330 \quad P > 0.05$$

จากตารางที่ 44 จะเห็นว่า การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด ไม่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มเดือนที่เกิดเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 โดยมีค่าไคสแควร์ ( $\chi^2$ ) เท่ากับ 0.93721 ที่  $df=1$  นั้นหมายความว่าไม่ว่าจะเป็นเดือนในฤดูฝน หรือฤดูหนาว ก็พบแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ที่เสียชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุในจำนวนรายที่เท่ากัน และย่อมเป็นเครื่องบ่งชี้ว่า การดื่มแอลกอฮอล์นั้นมิได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะในฤดูฝนหรือฤดูหนาวจนทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 45 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผลการชั้นสุตรศน กับการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด

ผลการชั้นสุตรศน	การตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด		
	กลุ่มเปรียบเทียบ (ไม่พบ) (ราย)	กลุ่มศึกษา (พบ) (ราย)	รวม (ราย)
ศิรชและลำคอ	138 (41.2)	197 (58.8)	335 (82.7)
ช่องอก	8 (21.6)	29 (78.4)	37 ( 9.1)
ช่องท้อง	6 (42.8)	8 (57.1)	14 ( 3.4)
พยาธิสภาพร่วม (ยกเว้นศิรช)	7 (36.8)	12 (63.2)	19 ( 4.7)
รวม	159 (39.2)	246 (60.7)	405

$$X^2 = 5.43871 \quad df = 3 \quad Sig = 0.1569 \quad P > 0.05$$

ศูนย์วิทยุทรัพยากร  
 ผลการศึกษาเพื่อทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการบาดเจ็บ กับความเข้มข้น  
 ของแอลกอฮอล์ในเลือด ปรากฏว่าไม่มีความสัมพันธ์เชิงสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05