

# สุราและอุบัติเหตุทางถนน: วิถีชีวิตที่เปลี่ยนไป

## Alcohol and Road Accidents: A Changing Way of Life

ดร.ปรินทร์ ศรีเอี้ยวพิกุล

Dr.Parinthorn Sirieawphikul

นักวิชาการอิสระ

Independent Scholar

Email: parinthorn@hitechthai.com

ตอบรับบทความ (Received) : 1 กันยายน 2568

เริ่มแก้ไขบทความ (Revised) : 15 ตุลาคม 2568

รับบทความตีพิมพ์ (Accepted) : 23 กุมภาพันธ์ 2569

เผยแพร่ออนไลน์ (Available Online) : 16 มีนาคม 2569



## บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้ตั้งใจสำรวจความเชื่อมโยงระหว่างการดื่มสุรากับอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการดื่มสุรา พฤติกรรมการดื่มของคนไทย และผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และสุขภาพ ผลการศึกษาชี้ชัดว่า การดื่มสุราเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอย่างมหาศาล ด้านสังคมและวัฒนธรรมก็มีส่วนอย่างมากที่หล่อหลอมพฤติกรรมการดื่มของคนไทย แม้ภาครัฐจะออกมาตรการและนโยบายควบคุมการดื่มไปบ้างแล้ว แต่ดูเหมือนว่าปัญหายังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างที่ตั้งใจไว้ ดังนั้น บทความนี้จึงเสนอทางออกที่ต้องทำควบคู่กันไป ทั้งการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง การปลูกจิตสำนึกให้คนในสังคม การสนับสนุนให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม และการนำเทคโนโลยีมาช่วยป้องกันอุบัติเหตุ การศึกษานี้ยังเผยให้เห็นมุมมองใหม่ๆ หลายอย่าง เช่น ความสัมพันธ์ระหว่างวัฒนธรรมการดื่มกับอุบัติเหตุบนท้องถนน แนวคิดการเปลี่ยนพฤติกรรมผ่านการมีส่วนร่วมของชุมชน และการสร้างต้นแบบชุมชนปลอดภัย เพื่อนำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างยั่งยืน

**คำสำคัญ:** สุรา อุบัติเหตุทางถนน วิถีชีวิต ความปลอดภัย พฤติกรรมเสี่ยง



## Abstract

This academic article explores the relationship between alcohol consumption and road traffic accidents in Thailand by analyzing statistical data on alcohol-related accidents, drinking behaviors among Thai people, and the associated economic, social, and health impacts. The findings clearly indicate that alcohol consumption is a major contributing factor to road accidents in Thailand, particularly during major national festivals, resulting in substantial losses of life and property. Social and cultural factors also play a significant role in shaping drinking behaviors among Thai people. Although the government has implemented various measures and policies to control alcohol consumption, the problem has not yet been resolved as effectively as intended. Therefore, this article proposes a comprehensive approach that includes stricter law enforcement, raising public awareness, encouraging community participation, and utilizing technology to help prevent road accidents. The study also highlights several important perspectives, such as the relationship between drinking culture and road accidents, the concept of behavioral change through community engagement, and the development of alcohol-free community models. These approaches can contribute to fostering a sustainable culture of road safety in society.

**Keywords:** Alcohol, Road Traffic Accidents, Lifestyle, Safety, Risky Behavior



## 1. บทนำ

ปัญหาสุรากับอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นประเด็นที่ก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน และส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของสังคมไทยอย่างลึกซึ้ง โดยข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (WHO) แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนน 25.4 ต่อประชากร 100,000 คน ในปี 2021 ซึ่งทำให้ประเทศไทยติดอันดับที่ 9 ของโลกในด้านการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถ<sup>1</sup> ปัญหานี้ไม่เพียงแต่ทำให้มีผู้เสียชีวิตเท่านั้น แต่ยังสร้างความเสียหายทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาลด้วย โดยในปี 2022 ประเทศไทยสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจากรถรวม 531,058 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.06 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ<sup>2</sup> ในขณะที่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์มีสัดส่วนร้อยละ 26–28 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทั้งหมด หรือประมาณ 5,529 รายต่อปี<sup>3</sup>

ตัวเลขสถิติอุบัติเหตุจากการดื่มสุราในประเทศไทยระหว่างปี 2562-2567 สะท้อนให้เห็นว่าปัญหานี้รุนแรงเพียงใด โดยข้อมูลจากกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่า ในปี 2562 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถ 19,904 ราย ลดลงเป็น 17,983 ราย ในปี 2563 เนื่องจากผลกระทบของ COVID-19 และ 16,494 ราย ในปี 2564<sup>4</sup> อย่างไรก็ตาม ในช่วงเทศกาลสำคัญ ๆ เรายังคงเห็นตัวเลข

1. World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2023*, (Geneva: WHO Press, 2023), Online, <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>. [15 June 2025]
2. สำนักงานสถิติแห่งชาติ, *สถิติการขนส่งและการสื่อสาร พ.ศ. 2565*, (กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2566), ออนไลน์, [https://www.nso.go.th/nsoweb/nso/statistics\\_and\\_indicators?impt\\_branch=322](https://www.nso.go.th/nsoweb/nso/statistics_and_indicators?impt_branch=322) [15 มิถุนายน 2568]
3. Sutham Nasueb et al., “The association among alcohol consumption patterns, drink-driving behaviors, and the harm from alcohol-related road traffic injuries due to the drinking of others in Thailand”, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, Vol. 19 No. 23 (Dec 2022), 16281.
4. กรมควบคุมโรค, *สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ประเทศไทย ประจำปี 2564*, (กระทรวงสาธารณสุข, 2565), ออนไลน์, <https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1226220220202034210.pdf> [15 มิถุนายน 2568]

อุบัติเหตุที่พุ่งสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด เช่น ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2567 มีผู้เสียชีวิต 287 ราย จากอุบัติเหตุ 2,288 ครั้ง โดยมีการจับกุมคดีขับขี่ในสภาพเมาสุรา 5,589 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.6 ของการละเมิดกฎจราจรทั้งหมด<sup>5</sup> จากข้อมูลการชันสูตรศพ พบว่าเกือบครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร (ร้อยละ 48.47) มีแอลกอฮอล์ในเลือด โดยมีระดับแอลกอฮอล์เฉลี่ย 1.92 กรัมต่อลิตร<sup>6</sup>

พฤติกรรมการดื่มสุราของคนไทยที่นำไปสู่อุบัติเหตุจราจรนั้นมีลักษณะเฉพาะที่น่าสังเกต ผลสำรวจสุขภาพของคนไทยทั่วประเทศพบว่า ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไปดื่มแอลกอฮอล์ถึงร้อยละ 28.0 โดยแยกเป็นเพศชายร้อยละ 59.0 และเพศหญิงร้อยละ 31.0<sup>7</sup> การบริโภคแอลกอฮอล์ต่อหัวของประเทศไทยอยู่ที่ 8.3 ลิตรต่อคนต่อปี<sup>8</sup> ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศไทยมีอัตราการบริโภคแอลกอฮอล์สูงเป็นอันดับ 2 รองจากลาว (11.52 ลิตรต่อคนต่อปี) และสูงกว่าเวียดนาม มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ที่น่าสนใจคือการดื่มแบบหนักในช่วงวันหยุดและเทศกาล โดยผู้ที่ดื่มแบบเมานักมีความเสี่ยงต่อการขับขี่ในสภาพเมาสุรา 1.81–2.96 เท่า เมื่อเทียบกับผู้ที่ดื่มในปริมาณปกติ<sup>9</sup>

5. ศูนย์ปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน, รายงานสถิติอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2567, (กรมทางหลวง, 2567), ออนไลน์, <https://www.bangkokbiznews.com/news/news-update/1122749> [15 มิถุนายน 2568]
6. Pattapong Sribanditmongkol et al., “Autopsy study of alcohol-associated unnatural deaths in Thailand, 2007–2019”, *Alcohol: Clinical and Experimental Research*, Vol. 47 (Sep 2023), 2056.
7. Chatchai Luangsinsiri et al., “Economic Costs of Alcohol Consumption in Thailand, 2021”, *Global Health Research and Policy*, Vol. 8 no. 51 (Dec 2023), 45.
8. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Alcohol Consumption in Asia-Pacific: Trends and Health Implications*, (Bangkok: UNESCAP, 2020).
9. Polathep Vichitkunakorn et al., “Binge Drinking and Drunk Driving among Current Drinkers in Thailand: Analysis of Cigarette Smoking and Alcohol Drinking Behavior Surveys from 2007 to 2017”, *AsiaPacific Journal of Public Health*, Vol. 33 no. 2–3 (Nov 2020), 234.



ปัญหาการดื่มสุรากับอุบัติเหตุบนท้องถนนส่งผลกระทบต่อชีวิตและสุขภาพหลายมิติ ทั้งต่อเศรษฐกิจ สังคม และสุขภาพ จากการศึกษาต้นทุนทางเศรษฐกิจของการบริโภคแอลกอฮอล์ในประเทศไทย ปี 2021 พบว่า ค่าใช้จ่ายโดยรวมสูงถึง 165,450.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.02 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ และประมาณ 2,500 บาทต่อคน โดยต้นทุนจากการเสียชีวิตก่อนวัยอันควรคิดเป็นร้อยละ 95.45 ของต้นทุนทั้งหมด ขณะที่ต้นทุนการรักษาพยาบาลคิดเป็นร้อยละ 2.7 ด้านผลกระทบทางสังคม พบว่า ครั้วเรือนที่มีสมาชิกดื่มหนักมีอัตราการเกิดความรุนแรงในครอบครัวสูงกว่า 7.13 เท่า และส่งผลต่อการศึกษาและอนาคตของเด็กและเยาวชน โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นที่เริ่มดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ยที่อายุ 13 ปี ในพื้นที่ชนบท<sup>10</sup> นอกจากนี้ยังพบว่า รถจักรยานยนต์มีส่วนเกี่ยวข้องในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรถึงร้อยละ 83.8 และกลุ่มเสี่ยงสูงสุดคือ ผู้ชายอายุ 15–29 ปี ซึ่งเป็นกำลังสำคัญของประเทศ

## 2. ปัญหาการดื่มสุราและอุบัติเหตุทางถนน

### 2.1 ความเชื่อมโยงระหว่างสุรากับอุบัติเหตุทางถนน

งานวิจัยทั่วโลกยืนยันความสัมพันธ์ที่ชัดเจนระหว่างปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ รายงานจากองค์การอนามัยโลกชี้ว่า หากระดับแอลกอฮอล์ในเลือด BAC อยู่ที่ร้อยละ 0.05 ผู้ขับขี่จะมีความเสี่ยงเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ<sup>11</sup> และที่ระดับร้อยละ 0.08 มีความเสี่ยงสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มประมาณ 4 เท่า ขณะที่ที่ระดับร้อยละ 0.15 ความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็น 12 เท่า ซึ่งครอบคลุมร้อยละ 67 ของการเสียชีวิตจากการขับขี่ในสภาวะมีนเมาในสหรัฐอเมริกา<sup>12</sup>

10. Pichak Pramaunurur et al., “Alcohol Consumption and Its Associated Factors among Adolescents in a Rural Community in Central Thailand: A Mixed-Methods Study”, *Scientific Reports*, Vol. 12 (Nov 2022), 19605.

11. Insurance Institute for Highway Safety, *Fatality Facts 2022: Alcohol*, (Jul 2025), Online.

12. National Highway Traffic Safety Administration, *Drunk Driving*, last modified 2024, Online.

ในบริบทของประเทศไทย การศึกษาจากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ที่วิเคราะห์ข้อมูล 80,797 ราย พบว่า ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ปัจจุบันมีความเสี่ยงสูงขึ้น 1.50 เท่า ในการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ที่เกิดจากการขับขีในสภาวะมินเมาของผู้อื่น ขณะที่กลุ่มที่ดื่มแบบหนักเป็นครั้งคราวมีความเสี่ยงสูงถึง 2.31 เท่า กลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงสุด คือ เพศชายร้อยละ 1.35 วัยรุ่นอายุ 20–24 ปี ร้อยละ 1.53 และผู้ที่อาศัยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 1.78

การวิเคราะห์ข้อมูลจากห้องฉุกเฉินในโรงพยาบาลไทยบ่งชี้ว่า ผู้ป่วยบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนร้อยละ 44 มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ร้อยละ 0.1 ขึ้นไป ซึ่งสะท้อนให้เห็นขนาดของปัญหาที่แท้จริงในระบบสาธารณสุข<sup>13</sup> นอกจากนี้ การศึกษาพฤติกรรมการขับขีเผยให้เห็นว่า ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำมักจะรู้สึกว่าตัวเองไม่เมาเท่าไรนักแต่ความสามารถในการขับขียังคงบกพร่องอยู่ แต่ยังคงมีความบกพร่องในการขับขีเท่าเดิมทำให้เพิ่มความเสี่ยงในการตัดสินใจขับขีรถในสภาวะที่ไม่ควรขับ<sup>14</sup>

## 2.2 ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมที่ส่งผลต่อการดื่ม

วัฒนธรรมการดื่มแอลกอฮอล์ในสังคมไทยนั้นซับซ้อนและหยั่งรากลึกอยู่ในขนบธรรมเนียมประเพณีและความสัมพันธ์ทางสังคม จากการศึกษาทางมานุษยวิทยาพบว่า การดื่มแอลกอฮอล์ถูกนำมาผสมผสานเข้ากับกิจกรรมทางสังคมของไทยมาตั้งแต่สมัยอยุธยา โดยได้รับอิทธิพลจากวัฒนธรรมจีนในการให้แอลกอฮอล์แก่คนงานหลังเสร็จงานประจำวัน แอลกอฮอล์ในสังคมไทยมีบทบาทหลากหลาย ทั้งเป็นเครื่อง

---

13. Paibul Suriyawongpaisal, Adisak Plitapolkampim, and Araya Tawonwanchai, “Application of 0.05 Per Cent Legal Blood Alcohol Limits to Traffic Injury Control in Bangkok”, *Journal of the Medical Association of Thailand = Chotmaihet thangphaet*, Vol. 85 No. 4 (Apr 2020), 496.

14. Cecile Ann Marczyński, Emily Louise Rose Harrison, and Mark Thomas Fillmore, “Effects of Alcohol on Simulated Driving and Perceived Driving Impairment in Binge Drinkers”, *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, Vol. 32 No. 7 (Jun 2008), 1329.



มือในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างเพศชาย การแสดงสถานะทางสังคม และการใช้เป็นยารักษาโรคแบบพื้นบ้าน<sup>15</sup>

ความแตกต่างระหว่างเพศในการบริโภคแอลกอฮอล์สะท้อนให้เห็นถึงอิทธิพลของค่านิยมทางวัฒนธรรม โดยเพศชายมีอัตราการดื่มปกตริ้อยละ 26.54 เทียบกับเพศหญิงเพียงร้อยละ 2.72 การปกป้องทางวัฒนธรรมสำหรับผู้หญิงจากการดื่มแอลกอฮอล์ถูกมองว่าเป็นประโยชน์สาธารณะระดับชาติตามการศึกษา ขณะเดียวกันการดื่มของเพศชายถูกผูกโยงกับอัตลักษณ์ทางเพศและกิจกรรมกลุ่มเพื่อน<sup>16</sup>

ปัจจัยด้านภูมิประเทศและสภาพเศรษฐกิจสังคมมีผลอย่างมากต่อพฤติกรรมการดื่ม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอัตราการบริโภคสูงสุดร้อยละ 40 ตามด้วยภาคเหนือร้อยละ 23 และภาคกลางร้อยละ 21 ในชุมชนชาวเขา การดื่มของเยาวชนมีอัตราสูงถึงร้อยละ 45 ในกลุ่มชาติพันธุ์อาข่าและลาหู่ เทียบกับเยาวชนไทยทั่วไปร้อยละ 27.9 การย้ายถิ่นจากชนบทสู่เมืองและสถานะทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้นมีความสัมพันธ์กับการเพิ่มขึ้นของการบริโภคแอลกอฮอล์

อิทธิพลจากเพื่อนและคนในครอบครัวนับเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการดื่ม การศึกษาพบว่า การมีเพื่อนสนิทที่ดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มความเสี่ยงขึ้น 1.75 เท่า ขณะที่พฤติกรรมการดื่มของพ่อแม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับการเริ่มดื่มของเยาวชน อายุเฉลี่ยในการเริ่มดื่มคือ 13 ปี โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทที่มีการบังคับใช้กฎหมายที่จำกัดและการเข้าถึงแอลกอฮอล์ที่ง่ายสำหรับผู้เยาว์

### 2.3 สถิติและแนวโน้มของอุบัติเหตุจากการดื่ม

แนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยแสดงให้เห็นทั้งความคืบหน้าและความท้าทายที่ยังคงมีอยู่ ตัวเลขการเสียชีวิตลดลงจาก 19,904 ราย ในปี

15. Jiraporn Moolasart and Sutham Chirawatkul, “Drinking Culture in the Thai-Isaan Context of Northeast Thailand”, *The Southeast Asian Journal of Tropical Medicine and Public Health*, Vol. 43 No. 3 (May 2012), 795.

16. Onnalin Singkorn et al., “Factor Associated with Alcohol Use among Lahu and Akha Hill Tribe Youths, Northern Thailand”, *Substance Abuse Treatment, Prevention, and Policy*, Vol. 14 No. 1 (Jan 2019), 5.



2019 เป็น 16,494 ราย ในปี 2021 แต่กลับเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 18,000–18,218 ราย ในปี 2022 ตามการประมาณการขององค์การอนามัยโลก ในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2024 มีการเสียชีวิต 13,692 ราย ซึ่งยังคงสูงเมื่อเทียบกับเป้าหมายของรัฐบาลที่ต้องการลดให้เหลือ 12 ต่อประชากร 100,000 คนภายในปี 2027

ตัวเลขสถิติในช่วงเทศกาลสะท้อนให้เห็นความรุนแรงของปัญหาการขับขี่ขณะมึนเมา ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2024 มีการเสียชีวิต 480 ราย โดยการขับขี่ในสภาวะมึนเมาเป็นสาเหตุหลักร้อยละ 36.6 ของอุบัติเหตุ รองลงมาจาก การขับขี่เร็วเกินกำหนดร้อยละ 28.3 ในช่วงปีใหม่ 2024-2025 มีการเสียชีวิต 263 ราย ในระยะเวลา 7 วัน ซึ่งแม้จะลดลงจากปีก่อน แต่ยังคงเป็นจำนวนที่สูงมาก<sup>17</sup>

การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุตามช่วงเวลาพบว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยที่สุดในช่วง 15.00-18.00 น. (ร้อยละ 22.41) และ 18.00–21.00 น. (ร้อยละ 19.5) ซึ่งสอดคล้องกับเวลาที่ผู้คนเลิกงานและเข้าสู่กิจกรรมทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์ การที่รถจักรยานยนต์เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุถึงร้อยละ 83.8 ของทุกกรณีสะท้อนลักษณะการเดินทางและการเข้าถึงแอลกอฮอล์ในสังคมไทย<sup>18</sup>

ข้อมูลจากระบบ E-claim ของบริษัท คัมครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้เผยให้เห็นภาพรวมของผลกระทบที่กว้างขวางขึ้น โดยค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจรวมจากการบริโภคแอลกอฮอล์อยู่ที่ 165,450.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.02 ของ GDP ในปี 2021 ซึ่งค่าใช้จ่ายด้านการดูแลสุขภาพพยาบาลครองสัดส่วนสูงสุด ขณะที่อุบัติเหตุทางถนนมีส่วนสำคัญในค่าเสียหายทรัพย์สิน การศึกษาพบว่าการเสริมสร้างนโยบายที่แข็งแกร่งขึ้นสามารถช่วยชีวิตได้ประมาณ 6,000 ราย ต่อปี ด้วยการลงทุนเพียงร้อยละ 0.1 ของ GDP

17. Kankanit Ciba, “Total Number of Deaths by Road Accidents during Songkran Festival in Thailand from 2018 to 2024”. *Public and Religious Holidays*, (Aug 2024), Statista, Online.

18. Noelia A., “Speeding and Alcohol Behind Most Songkran Road Accidents”, *Thailand Guide*, (Apr 2025), Online.



## 2.4 มาตรการและนโยบายของรัฐในการควบคุม

ประเทศไทยมีกรอบนโยบายควบคุมแอลกอฮอล์ที่ถือว่าครอบคลุมและได้รับการยอมรับว่าดีที่สุดในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายสำคัญที่ควบคุมการโฆษณา จำกัดเวลาขาย (ห้ามขายระหว่าง 14.00–17.00 น.) และกำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ซื้อที่ 20 ปี ในปี 2025 ร่างพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฉบับใหม่ได้ถูกเสนอต่อรัฐสภาเพื่อปรับปรุงให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและจัดการปัญหาการดื่มของผู้เยาว์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น<sup>19</sup>

การปรับปรุงกฎหมายฉบับนี้ในสภาพมีนเมาในช่วงปี พ.ศ. 2566–2567 ได้นำเสนอแนวทางใหม่ที่เข้มงวดและเป็นระบบมากขึ้น ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดถูกกำหนดแบบแบ่งชั้น โดยผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์เกิน 20 ปีมีขั้นต่ำที่ร้อยละ 0.05 ผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ถือใบขับขี่ชั่วคราว หรือผู้ที่มีใบขับขี่ต่ำกว่า 2 ปี ต้องไม่เกินร้อยละ 0.02 และผู้ขับขี่รถเชิงพาณิชย์หรือผู้ประกอบการอาชีพขับรถต้องเป็นร้อยละ 0.00 การบังคับใช้กฎหมายได้รับการเสริมด้วยการอนุญาตให้ตรวจทั้งเลือด ลมหายใจ และปัสสาวะ รวมถึงการให้อำนาจตำรวจในการสุ่มตรวจได้ตลอดเวลา

อย่างไรก็ตาม ปัญหาสำคัญที่ยังคงอยู่คือความท้าทายในการบังคับใช้กฎหมาย การศึกษาพบว่า การบังคับใช้กฎหมายไม่สม่ำเสมอ โดยเฉพาะในพื้นที่ท่องเที่ยวอย่าง พัทยา พร้อมกับรายงานเรื่องคอร์รัปชัน นโยบายในการควบคุมความหนาแน่นของร้านขายแอลกอฮอล์ล้มเหลว และการบังคับใช้กฎระเบียบด้านอายุและเวลาไม่เข้มงวด โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทและแหล่งท่องเที่ยว การแยกส่วนของหน่วยงานรัฐบาลยังคงเป็นอุปสรรคต่อการบังคับใช้แบบประสานงาน

เมื่อเปรียบเทียบกับนโยบายระหว่างประเทศ ประเทศไทยมีกรอบกฎหมายที่สามารถแข่งขันได้ แต่การบังคับใช้ยังมีช่องว่าง ประเทศเวียดนามใช้นโยบาย Zero Tolerance (0.00%) ขณะที่สิงคโปร์ใช้ร้อยละ 0.08 แต่มีการบังคับใช้ที่เข้มงวด การ

19. Ruttana Kaewpramkusol et al., “A Qualitative Exploration of Thai Alcohol Policy in Regulating Availability and Access”, *International Journal of Drug Policy*, Vol. 58 (Aug 2018), 1.

ศึกษาจากเกาหลีใต้แสดงให้เห็นว่าการเพิ่มความเข้มงวดของการลงโทษสามารถลดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ได้ร้อยละ 14.3 และลดการบาดเจ็บได้ร้อยละ 17.6<sup>20</sup>

## 2.5 บทบาทของสื่อและการรณรงค์

การรณรงค์ผ่านสื่อมวลชนได้รับการพิสูจน์แล้วว่า เป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุจากการขับขี่ขณะมึนเมา การศึกษาเมตาแอนาไลซิสระดับสากลพบว่า แคมเปญสื่อมวลชนสามารถลดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ได้เฉลี่ยร้อยละ 13 โดยแคมเปญที่ดำเนินการโดยอิสระแสดงผลลัพธ์ที่สม่ำเสมอกว่า เฉลี่ยร้อยละ -15.1 เมื่อเทียบกับแคมเปญที่รวมกับกิจกรรมการบังคับใช้กฎหมาย เฉลี่ยร้อยละ -8.6<sup>21</sup>

แคมเปญ Never Drink and Drive ในเอธิโอเปียเป็นตัวอย่างที่โดดเด่น ซึ่งแสดงผลลัพธ์ที่น่าประทับใจ ร้อยละ 97 ของผู้เข้าร่วมจำได้การโฆษณาชวนเชื่อ ในขณะที่ร้อยละ 66 จำได้โฆษณาทั้งสามเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่ในสภาวะมึนเมาตามรายงานตนเองลดลงจากร้อยละ 42 เป็นร้อยละ 31 หลังแคมเปญ และที่สำคัญ คือ ร้อยละ 93 ของผู้เข้าร่วมหลังแคมเปญแสดงความรู้เกี่ยวกับกฎหมายขับขี่ในสภาวะมึนเมา เทียบกับร้อยละ 80 ก่อนแคมเปญ<sup>22</sup>

ในบริบทของประเทศไทย ThaiHealth ได้ดำเนินการรณรงค์ทางสังคมอย่างเป็นระบบที่แก้ไขปัญหาอันตรายจากแอลกอฮอล์รวมถึงการขับขี่ในสภาวะมึนเมา ความรุนแรงในครอบครัว และพฤติกรรมทางเพศที่เสี่ยงอันตราย จุดแข็งของการรณรงค์ใน

- 
20. Sang Jun Eun, “Effects of Stricter Drunk-Driving Laws on Alcohol-Related Road Traffic Death, Injury, and Crash Rates in South Korea: A Synthetic Counterfactual Approach Using Bayesian Structural Time-Series Models”, *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 163 (Dec 2021), 106455.
  21. Carol A. Stanwyck, Maureen S. Kolasa, and Kate M. Shaw, “Immunization Requirements for Childcare Programs. Are They Enough?”, *American Journal of Preventive Medicine*, Vol. 27 No. 2 (Aug 2004), 161.
  22. Nalin Singh Negi et al., “Effectiveness of a Drinking and Driving Campaign on Knowledge, Attitudes, and Behavior Among Drivers in Addis Ababa”, *Frontiers in Sustainable Cities*, Vol. 2 (Nov 2020), 1.



ไทย คือ การบูรณาการทางวัฒนธรรม โดยนำประเพณีทางพุทธศาสนาและค่านิยมไทย มาผสมผสาน เช่น การส่งเสริมช่วงเข้าพรรษาปลอดแอลกอฮอล์ การวิเคราะห์ต้นทุน-ประสิทธิผลแสดงให้เห็นว่า การตรวจลมหายใจแบบสุ่มร่วมกับแคมเปญสื่อมวลชนมี ประสิทธิภาพคุ้มค่าทุกกลุ่มอายุและระดับการดื่มทั้งชายและหญิง<sup>23</sup>

องค์ประกอบสำคัญของแคมเปญที่ประสบความสำเร็จในระดับสากลมีลักษณะ เฉพาะที่ชัดเจน การผลิตที่มีคุณภาพสูง การกำหนดเป้าหมายเฉพาะกลุ่ม การจัดส่งสื่อ แบบหลากหลายช่องทาง การประสานงานกับการบังคับใช้กฎหมาย และความเหมาะสมทางวัฒนธรรม แคมเปญ Buzzed Driving is Drunk Driving ของสหรัฐอเมริกา ประสบความสำเร็จด้วยการเน้นกลุ่มเป้าหมายชายวัย 21–34 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยง สูงสุด และการใช้คำว่า buzzed ที่กลุ่มเป้าหมายมักใช้เป็นข้อแก้ตัว ผลลัพธ์ คือ การ เสียชีวิตในอุบัติเหตุที่มีผู้ขับขี่ที่มี BAC  $\geq$  ร้อยละ 0.08 ลดลงจากประมาณ 13,500 รายในปี 2005 เป็น 11,000 รายในปี 2009

การศึกษาจากรัฐมอนทานาเกี่ยวกับแคมเปญที่มุ่งแก้ไขความเข้าใจผิดทางสังคม แสดงให้เห็นถึงพลังของการให้ข้อมูลที่ถูกต้อง แคมเปญแก้ไขความเชื่อผิดๆ ที่ว่าร้อยละ 90 ของเพื่อนๆ ขับรถหลังดื่ม ในขณะที่ความจริงมีเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น ข้อความ ผู้ใหญ่วัยหนุ่มมอนทานาส่วนใหญ่ 4 ใน 5 ไม่ขับรถหลังดื่ม ช่วยลดการรายงานการ ขับขี่ในสภาวะมึนเมาจากร้อยละ 22.9 เป็นร้อยละ 20.9 ในมณฑลเป้าหมาย ขณะที่ มณฑลที่ไม่ได้รับแคมเปญกลับเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 16.9 เป็นร้อยละ 28.6

## 2.6 การเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตหลังประสบอุบัติเหตุ

ผลกระทบของอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะมึนเมาไม่ได้จำกัดอยู่แค่ช่วงเวลา ที่เกิดเหตุการณ์ แต่ส่งผลให้วิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวร ทั้งต่อผู้ก่อเหตุและผู้ได้ รับผลกระทบ ดังนั้น โปรแกรมฟื้นฟูและการแก้ไขพฤติกรรมจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง ในการป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำและช่วยให้บุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถปรับตัวได้

23. Polathep Vichitkunakorn et al., “Cost-Utility Analysis of an Alcohol Policy in Thailand: A Case Study of a Random Breath Testing Intervention”, *BMC Health Services Research*, Vol. 24 (Jun 2024), 739.



โปรแกรม Ignition Interlock Device แสดงให้เห็นประสิทธิภาพที่ชัดเจนในระยะสั้น การศึกษาพบว่า ระหว่างที่ติดตั้งอุปกรณ์ สามารถลดอัตราการถูกจับกุมซ้ำได้ร้อยละ 15–69 การทดลองแบบสุ่มที่มีการควบคุมแสดงให้เห็นการลดลงร้อยละ 65 ของการจับกุมซ้ำในกลุ่มที่ใช้อุปกรณ์ดังกล่าว การประเมินโปรแกรมในเนเธอร์แลนด์พบว่า สามารถลดการกลับไปขับขี่ในสภาวะมีเม้าเข้าได้ร้อยละ 54 อย่างไรก็ตาม ความท้าทายหลัก คือ ประโยชน์มักไม่คงอยู่หลังจากถอดอุปกรณ์ออก และอัตราการเข้าร่วมที่ต่ำจำกัดผลกระทบต่อประชากรโดยรวม

การให้คำแนะนำสั้นๆ เกี่ยวกับแอลกอฮอล์ (Brief Alcohol Interventions) ก็ให้ผลลัพธ์ที่สำคัญ แม้จะไม่มากนัก การศึกษาเมตาแอนาไลซิสพบว่า BAIs มีความสัมพันธ์กับการลดลงที่มีนัยสำคัญในการดื่มและขับขี่ของวัยรุ่นและผู้ใหญ่วัยหนุ่ม ประสิทธิภาพดูเหมือนจะเชื่อมโยงกับการลดการดื่มแบบหนักเป็นครั้งคราว และมีการตอบสนองเป็นพิเศษในกลุ่มผู้เข้าร่วมอายุ 18–25 ปี ความมั่นคงของผลลัพธ์ยังคงอยู่แม้หลังจากควบคุมวิธีการศึกษา การดำเนินการ และลักษณะการวัดผลลัพธ์

การบำบัดความคิดและพฤติกรรม (Cognitive Behavioral Therapy) สำหรับผู้กระทำความผิดครั้งแรกแสดงให้เห็นถึงศักยภาพที่น่าสนใจ แบบจำลอง CBT กลุ่ม 12 เซสชันเมื่อเปรียบเทียบกับ การดูแลปกติแสดงผลลัพธ์ที่ดีขึ้น การศึกษาเฉพาะประชากรลาตินโน ซึ่งมีอัตรา DUI และการกระทำความผิดซ้ำที่สูงกว่า แสดงให้เห็นความจำเป็นในการแก้ไขความไม่เท่าเทียมในการเข้าถึงการรักษา การศึกษาหนึ่งพบว่า โอกาสของเหตุการณ์ DUI สามปีหลังจากนั้นต่ำกว่าในกลุ่มผู้เข้าร่วม CBT

โปรแกรมศาลและบำบัดผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับ (DUI) ยังคงเผชิญความท้าทายในการรักษาผู้เข้าร่วมให้อยู่ในโปรแกรม น้อยกว่าร้อยละ 43 ของบุคคลจบโปรแกรมการรักษา สะท้อนให้เห็นความจำเป็นในการปรับปรุงการรักษาให้คงอยู่ อย่างไรก็ตาม แนวทางแบบองค์ประกอบหลายส่วนที่รวมการศึกษา การรักษา และการนิเทศแสดงให้เห็นความหวังที่มากที่สุด ความสำเร็จจะเพิ่มขึ้นด้วยการแทรกแซงที่ปรับให้เหมาะกับบุคคลมากกว่าการเขียนโปรแกรมแบบทั่วไป

องค์ประกอบสำคัญของโปรแกรมฟื้นฟูที่ประสบความสำเร็จ ได้แก่ การประเมินและคัดกรองที่ครอบคลุม การวางแผนการรักษาที่ปรับให้เหมาะกับบุคคล การแทรกแซง



พฤติกรรมความรู้ความเข้าใจที่อิงหลักฐาน การดูแลต่อเนื่องเพื่อป้องกันการกลับไปใช้สารเสพติดซ้ำ และการบูรณาการระบบสนับสนุนจากครอบครัวและสังคมเพื่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ยั่งยืน เทคนิคการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่มีหลักฐานรองรับ เช่น การทำซ้ำและการทดแทน การสนับสนุนทางสังคม ข้อมูลป้องกันและติดตาม และความเชื่อในตนเอง/ความสามารถในการควบคุมตนเอง เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำนายความสำเร็จในระยะยาว

### 3. ปฏิรูปการแก้ปัญหาสุรา: การผสมผสานพลังชุมชน เทคโนโลยี และการสร้างจิตสำนึก

#### 3.1 สุราเป็นภัยเงียบที่แฝงในวิถีชีวิต

แอลกอฮอล์ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมไทยอย่างแนบเนียนจนหลายคนอาจมองข้ามอันตรายที่ซ่อนอยู่ไม่ว่าจะเป็นงานสังสรรค์ งานเลี้ยงสังคม หรือเทศกาลประเพณีต่างๆ การดื่มถูกมองว่าเป็นเรื่องธรรมดาที่ไม่ใช่ปัญหา

ความคุ้นเคยนี้กลับส่งผลให้ผู้คนขาดความตระหนักถึงผลกระทบร้ายแรงที่อาจตามมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อต้องขับขี่ยานพาหนะหลังจากดื่ม วัฒนธรรมการดื่มที่ฝังรากลึกในสังคมไทยกลายเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการแก้ไขปัญหา เพราะการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรมที่สืบทอดกันมายาวนานนั้นต้องใช้เวลาและความพยายามอย่างต่อเนื่อง

ที่น่าวิตกคือ การยอมรับให้การดื่มเป็นเรื่องปกติในสังคมส่งผลให้ผู้คนมองข้ามความเสี่ยงของการดื่มแล้วขับ ปัญหานี้จึงนำไปสู่การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมากมายที่ป้องกันได้ หากทุกคนตระหนักถึงความรุนแรงของผลกระทบที่แท้จริง

#### 3.2 การแก้ปัญหาต้องเปลี่ยนจากการปราบปรามสู่การสร้างจิตสำนึก

การแก้ไขปัญหาเมาแล้วขับไม่ควรมุ่งเน้นแค่การลงโทษ แต่ควรเน้นการสร้างจิตสำนึกและความตระหนักรู้ในสังคมเป็นหลัก

จากการศึกษาพบว่า การบังคับใช้กฎหมายเพียงลำพังไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน เนื่องจากผู้กระทำผิดมักกลับมาทำผิดซ้ำอีก การลงโทษเป็นเพียงมาตรการชั่วคราวที่ไม่ได้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่แท้จริง



วิธีการที่มีประสิทธิภาพมากกว่าคือการสร้างจิตสำนึกผ่าน:

**การให้ความรู้** - ทำให้คนเข้าใจถึงอันตรายที่แท้จริงของการดื่มแล้วขับ

**การรณรงค์** - สื่อสารอย่างต่อเนื่องเพื่อเปลี่ยนทัศนคติของสังคม

**การสร้างค่านิยมใหม่** - เปลี่ยนให้การดื่มแล้วขับกลายเป็นสิ่งที่ไม่ยอมรับในสังคม

เมื่อผู้คนตระหนักถึงอันตรายอย่างแท้จริง พวกเขาจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้วยตนเอง ไม่ใช่เพราะกลัวการลงโทษ

**กฎเกณฑ์สำคัญ** คือ การปลูกฝังค่านิยมและวัฒนธรรมความปลอดภัยตั้งแต่วัยเด็กและเยาวชน การสร้างพฤติกรรมที่ดีในระยะยาวจะช่วยให้สังคมไทยปลอดภัยจากปัญหานี้อย่างยั่งยืน

### 3.3 ชุมชนมีบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลง

ชุมชน คือ หัวใจสำคัญในการแก้ปัญหาค่าการดื่มสุราและอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน เพราะผู้คนในชุมชนสามารถเข้าใจบริบทและความต้องการของพื้นที่ได้ดีที่สุด การสร้างเครือข่ายชุมชนเพื่อเฝ้าระวังและป้องกัน จึงมีประสิทธิภาพสูงกว่าการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียว

ตัวอย่างที่เห็นผลชัดเจน คือ โครงการชุมชนท้องถิ่นดื่มไม่ขับ สงกรานต์กลับบ้านปลอดภัย ซึ่งเป็นการขับเคลื่อนลดอุบัติเหตุระดับท้องถิ่นที่ประสบความสำเร็จ โครงการนี้ไม่เพียงแต่รณรงค์ให้คนไม่ดื่มแล้วขับ แต่ยังสร้างจิตสำนึกและความรับผิดชอบร่วมกันในชุมชน

ปัจจุบันเครือข่ายร่วมสร้างชุมชนท้องถิ่นน่าอยู่มีพื้นที่ดำเนินงานกว่า 3,000 ตำบลทั่วประเทศ โครงการนี้ทำหน้าที่เฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในพื้นที่ของตนเอง และได้ผลลัพธ์ที่น่าพอใจ คือ สามารถลดอัตราการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิตได้อย่างมีนัยสำคัญ

ความสำเร็จของการทำงานระดับชุมชน มาจากการที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการและแนวทางการป้องกันด้วยตัวเอง แทนที่จะรับนโยบายจากส่วนกลางแบบบนลงล่าง เมื่อชุมชนเป็นเจ้าของปัญหาและแนวทางแก้ไข การดำเนินงานจึงสอดคล้องกับบริบทและความต้องการที่แท้จริงของพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืนและแพร่กระจายไปสู่ชุมชนใกล้เคียงได้



### 3.4 เทคโนโลยีสามารถช่วยตรวจจับและป้องกันได้

ในยุคดิจิทัลเช่นนี้ เทคโนโลยีได้กลายเป็นเครื่องมืออันทรงพลังในการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการดื่มสุรา นวัตกรรมเหล่านี้แบ่งออกเป็นหลายประเภทตามลักษณะการใช้งาน

เทคโนโลยีตรวจจับและเตือนภัย การพัฒนาเครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์สมัยใหม่ทำให้การป้องกันเป็นเรื่องง่ายขึ้น แอปพลิเคชัน ดริงเซฟ บนสมาร์ตโฟนเป็นตัวอย่างชัดเจนน ผู้ขับขี่สามารถตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายก่อนออกเดินทางได้อย่างสะดวก อุปกรณ์เหล่านี้ไม่เพียงแค่แจ้งเตือน แต่ยังช่วยสร้างจิตสำนึกให้ผู้ใช้ตระหนักถึงความเสี่งด้วย

ระบบป้องกันแบบฝัง ระบบ Alcohol Interlock ถือเป็นนวัตกรรมที่ได้ผลเป็นรูปธรรม อุปกรณ์นี้ป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถสามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้หากตรวจพบแอลกอฮอล์ในระดับที่เกินมาตรฐาน ความมีประสิทธิภาพของระบบนี้อยู่ที่การควบคุมตั้งแต่จุดเริ่มต้น ทำให้ไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากการไม่ขับรถในสภาพเมา

เทคโนโลยีการจราจรอัจฉริยะ การนำกล้องวงจรปิด (CCTV) และระบบการจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) มาประยุกต์ใช้ ช่วยให้หน่วยงานสามารถตรวจจับพฤติกรรมการขับขี่ผิดกติได้อย่างรวดเร็ว ระบบเหล่านี้ไม่เพียงแต่บันทึกภาพหลักฐาน แต่ยังสามารถวิเคราะห์รูปแบบการเคลื่อนไหวของยานพาหนะและส่งสัญญาณเตือนเจ้าหน้าที่ได้ทันที

ระบบความปลอดภัยในยานพาหนะ เทคโนโลยีความปลอดภัยสมัยใหม่ในรถยนต์มีบทบาทสำคัญในการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ ระบบเบรกอัตโนมัติ ระบบเตือนการชน และระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ ต่างทำงานร่วมกันเพื่อชดเชยความบกพร่องจากการดื่มสุรา แม้ว่าเทคโนโลยีเหล่านี้จะไม่สามารถแทนที่การใช้วิจารณญาณของผู้ขับขี่ได้ แต่ก็ช่วยลดโอกาสและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญ

การบูรณาการเทคโนโลยีทั้งหมดนี้เข้าด้วยกันจะสร้างเครือข่ายความปลอดภัยที่ครอบคลุม ตั้งแต่การป้องกันก่อนเกิดเหตุ การตรวจจับระหว่างเดินทาง ไปจนถึงการลดผลกระทบเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น

## 4. ความเสี่ยงจากสุราและการขับขี่: ความท้าทายและแนวทางการแก้ไข ในบริบทสังคมไทย

### 4.1 สุราทำให้ประสิทธิภาพการขับขี่ลดลง

สุราก่อให้เกิดอันตรายต่อการขับขี่ในหลายด้าน เพราะแอลกอฮอล์ไปบั่นทอนความสามารถพื้นฐานของผู้ขับขี่ ทั้งการตัดสินใจ การควบคุมยานพาหนะ การตอบสนองต่อสถานการณ์ และสายตา ผลการศึกษาชี้ให้เห็นภาพที่น่าตกใจ ผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรามีความเสี่ยงบาดเจ็บสูงขึ้น 6.6 เท่า และเสียชีวิตมากขึ้นถึง 9.6 เท่า

สิ่งที่น่าวิตก คือ แม้การดื่มเพียงเล็กน้อยก็เพียงพอที่จะบั่นทอนความปลอดภัย โดยเฉพาะเมื่อต้องเผชิญกับเหตุการณ์ฉุกเฉินที่ต้องตัดสินใจทันที การสร้างความตระหนักรู้ผ่านการรณรงค์และให้ความรู้เกี่ยวกับผลกระทบของแอลกอฮอล์จึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการป้องกันโศกนาฏกรรมบนท้องถนน

### 4.2 นโยบายภาครัฐมีผลในระดับหนึ่ง

นโยบายและมาตรการของภาครัฐในการควบคุมการดื่มสุราและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน สามารถสร้างผลเชิงบวกได้ในระดับหนึ่ง แต่ยังไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน

มาตรการเชิงบังคับ เช่น การตั้งด่านตรวจจวัดระดับแอลกอฮอล์ การกำหนดบทลงโทษที่เข้มงวด และการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้ผลในการลดจำนวนผู้กระทำผิดในระยะสั้น อย่างไรก็ตาม ประสิทธิภาพของมาตรการเหล่านี้ยังมีข้อจำกัดที่สำคัญ

ปัญหาหลักที่พบ ได้แก่ การขาดความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมาย ปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันในระบบ และการขาดความร่วมมือจากประชาชนในการปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้นการพัฒนานโยบายแบบองค์รวมที่ผสมผสานทั้งการป้องกัน การบังคับใช้กฎหมาย และการฟื้นฟูผู้กระทำผิด จึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการแก้ไขปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว



### 4.3 ต้องเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน

การแก้ไขปัญหาการดื่มสุราและอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกกระดับ การสร้างความตระหนักรู้และความรับผิดชอบร่วมกันในสังคมจะช่วยให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างยั่งยืน

ในด้านการกำหนดนโยบาย ควรส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนและดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจากการดื่มสุรา พร้อมทั้งสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างบูรณาการ

นอกจากนี้ การส่งเสริมให้ประชาชนมีบทบาทในการเฝ้าระวังและรายงานพฤติกรรมเสี่ยง โดยเฉพาะการดื่มแล้วขับจะช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้ก่อนที่จะเกิดขึ้นจริง

### 4.4 วิถีชีวิตคนไทยกำลังปรับเปลี่ยนภายใต้แรงกดดันจากความเสี่ยง

สังคมไทยกำลังเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ผู้คนเริ่มตระหนักถึงอันตรายของการดื่มสุราควบคู่กับการขับขี่ยานพาหนะมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในชีวิตประจำวันอย่างเห็นได้ชัด

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เห็นได้ชัดเจนนี้อาจหมายถึง การเลือกใช้ทางเลือกใหม่ในการเดินทาง แทนที่จะขับรถเองหลังจากดื่มสุรา ผู้คนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะ บริการเรียกรถ หรือมอบหมายให้คนอื่นขับแทน การตัดสินใจเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่สำคัญ

ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนี้ คือ การรณรงค์และการให้ความรู้อย่างต่อเนื่องจากภาครัฐและองค์กรต่างๆ กิจกรรมเหล่านี้ช่วยสร้างความตระหนักและเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม ทำให้ผู้คนเข้าใจถึงผลกระทบของการกระทำของตนเองต่อความปลอดภัยของผู้อื่น

นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจยังมีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิต การเติบโตของเมือง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ทันสมัย และการเปลี่ยนแปลงค่านิยมของคนรุ่นใหม่ล้วนส่งผลต่อพฤติกรรมการดื่มสุราและการใช้รถใช้ถนนของคนไทย

การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน เป็นกระบวนการที่ต้องใช้เวลา อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในปัจจุบันแสดงให้เห็นถึงศักยภาพในการสร้างสังคมที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น หากได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนวิธีการณรงค์และการให้ความรู้แก่ประชาชน การใช้สื่อสังคมออนไลน์และเทคโนโลยีดิจิทัลช่วยให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างกว้างขวางและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การพัฒนาหลักสูตรการศึกษาสำหรับเด็กและเยาวชน การใช้กรณีศึกษาจากผู้ประสบอุบัติเหตุจริง และการมุ่งเน้นการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและค่านิยมแทนการบอกกล่าวเพียงอย่างเดียว เป็นแนวทางที่สร้างผลกระทบเชิงบวกต่อพฤติกรรมของประชาชน การณรงค์ที่มีประสิทธิภาพจะต้องสร้างความตระหนักรู้และปลูกฝังค่านิยมใหม่ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนให้เป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตประจำวัน

## 5. สรุป

การศึกษานี้เผยให้เห็นมิติใหม่ที่สำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มสุราว่า ปัญหาเมาแล้วขับไม่ใช่เป็นแค่เรื่องส่วนตัว แต่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมการดื่มในสังคมไทยที่มีจะดื่มเพื่อเข้าสังคม การแสดงความเป็นชาย หรือเพื่อคลายเครียดผ่านการดื่มสุรา ซึ่งสิ่งนี้เองที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนได้ง่าย พฤติกรรมเมาแล้วขับได้รับอิทธิพลจากหลายอย่าง ทั้งนิสัยส่วนตัว ความเข้าใจเรื่องความเสี่ยงและกฎหมาย รวมถึงแรงกดดันจากคนรอบข้าง โดยเฉพาะกับกลุ่มผู้ชายวัย 20–30 ปี ดังนั้นเราจึงต้องแก้ปัญหาแบบครบวงจร เริ่มจากการเปลี่ยนพฤติกรรมในระดับชุมชน ใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น แอปพลิเคชันตรวจระดับแอลกอฮอล์ หรือระบบล็อครถไม่ให้สตาร์ทถ้ามีแอลกอฮอล์ในร่างกาย รวมถึงปรับการรณรงค์ให้เข้าถึงคนยุคใหม่ด้วยสื่อดิจิทัล และสร้างชุมชนต้นแบบปลอดภัยที่เหมาะสมกับพื้นที่นั้นๆ ทั้งด้านสังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจ ทั้งหมดนี้จะช่วยให้การแก้ปัญหาได้ผลจริงและยั่งยืน เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนน และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ทุกคนทำตามอย่างจริงจัง



## รายการอ้างอิง

- กรมควบคุมโรค. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ประเทศไทย ประจำปี 2564. กระทรวงสาธารณสุข, 2565. ออนไลน์. <https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1226220220202034210.pdf>. [15 มิถุนายน 2568]
- ศูนย์ปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน. รายงานสถิติอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2567. กรมทางหลวง, 2567. ออนไลน์. <https://www.bangkokbiznews.com/news/news-update/1122749>. [15 มิถุนายน 2568].
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. สถิติการขนส่งและการสื่อสาร พ.ศ. 2565. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2566. ออนไลน์. [https://www.nso.go.th/nsoweb/nso/statistics\\_and\\_indicators?impt\\_branch=322](https://www.nso.go.th/nsoweb/nso/statistics_and_indicators?impt_branch=322). [15 มิถุนายน 2568].
- Carol A. Stanwyck, Maureen S. Kolasa, and Kate M. Shaw, “Improving the recruitment activity of clinicians in randomised controlled trials: A systematic review”. *American Journal of Preventive Medicine*. Vol. 27 No. 2 (Aug 2004). 141–150. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2004.04.006>
- Cecile Ann Marczynski, Emily Louise Rose Harrison, and Mark Thomas Fillmore. “Effects of alcohol on simulated driving and perceived driving impairment in binge drinkers”. *Alcoholism: clinical and experimental research*. Vol. 32 No. 7 (Jun 2008). 1329–1337. <https://doi.org/10.1111/j.1530-0277.2008.00701.x>
- Insurance Institute for Highway Safety. *Fatality facts 2022: Alcohol*. 2025. ออนไลน์. <https://www.iihs.org/research-areas/fatality-statistics/detail/alcohol>. [15 June 2025].
- Jiraporn Moolasart and Sutham Chirawatkul. “Drinking culture in the Thai-Isaan context of northeast Thailand”. *The Southeast Asian journal of tropical medicine and public health*. Vol. 43 No. 3 (May 2012). 795–807. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/23077860/>



- Kankanit Ciba. *Total number of deaths by road accidents during Songkran festival in Thailand from 2018 to 2024*. Public and religious holidays. (Aug 2024). ออนไลน์. <https://www.statista.com/statistics/1396007/thailand-deaths-by-road-accidents-during-songkran/>. [15 June 2025].
- Luangsinsiri Chaleeda, Supasit Youngkong, Usa Chaikledkaew, Oranong Pattanaprateep, and Montarat Thavorncharoensap. “Economic costs of alcohol consumption in Thailand, 2021”. *Global health research and policy*. Vol. 8 No. 51 (Dec 2023). <https://doi.org/10.1186/s41256-023-00335-w>
- Nalin Singh Negi et al., “Effectiveness of a Drinking and Driving Campaign on Knowledge, Attitudes, and Behavior Among Drivers in Addis Ababa”. *Frontiers in Sustainable Cities*. Vol. 2 (Nov 2020). 1–12. <https://doi.org/10.3389/frsc.2020.563350>
- Nasueb Sutham, Jittaporn Jankhotkaew, Phusit Vichitkunakorn, and Orana Waleewong. “The association among alcohol consumption patterns, drink-driving behaviors, and the harm from alcohol-related road traffic injuries due to the drinking of others in Thailand”. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. Vol.19 No. 23 (Dec 2022). 16281. <https://doi.org/10.3390/ijerph192315961>
- National Highway Traffic Safety Administration. *Drunk driving*. Last modified, 2024. ออนไลน์. <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/drunk-driving>. [15 June 2025].
- Noelia A. “Speeding and Alcohol Behind Most Songkran Road Accidents”. *Thailand Guide*. (Apr 2025). ออนไลน์. <https://thailand.locality.guide/2025/04/17/speeding-and-alcohol-behind-most-songkran-road-accidents/>. [15 June 2025].



- Onnalin Singkorn et al., “Factor associated with alcohol use among Lahu and Akha hill tribe youths, northern Thailand”. *Substance Abuse Treatment, Prevention, and Policy*. Vol. 14 No. 1 (Jan 2019). 5. <https://doi.org/10.1186/s13011-019-0193-6>
- Paibul Suriyawongpaisal, Adisak Plitapolkarnpim, and Araya Tawonwanchai. “Application of 0.05 per cent legal blood alcohol limits to traffic injury control in Bangkok”. *Journal of the Medical Association of Thailand = Chotmaihet thangphaet*. Vol. 85 No. 4 (Apr 2022). 496–501. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/12118498/>
- Pramaunururut Pichak et al. “Alcohol consumption and its associated factors among adolescents in a rural community in central Thailand: A mixed-methods study”. *Scientific Reports*. Vol. 12 (Nov 2022), 19605. <https://doi.org/10.1038/s41598-022-24243-0>
- Ruttana Kaewpramkusol et al., “A qualitative exploration of Thai alcohol policy in regulating availability and access”. *International Journal of Drug Policy*. Vol. 58 (Aug 2018). 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.drugpo.2018.04.012>
- Sang Jun Eun, “Effects of stricter drunk-driving laws on alcohol-related road traffic death, injury, and crash rates in South Korea: A synthetic counterfactual approach using Bayesian structural time-series models”. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 163 (Dec 2021). 106455. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106455>
- Sribanditmongkol, Pattapong, Anchalee Junkuy, Nittaya Homkham, Weresak Worasuwanarak, and John A. Hess. “Autopsy study of alcohol-associated unnatural deaths in Thailand, 2007–2019”. *Alcohol: Clinical and Experimental Research*. Vol 47 (Sep 2023). 2056–2067. <https://doi.org/10.1111/acer.15185>



- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. *Alcohol consumption in Asia-Pacific: Trends and health implications*. Bangkok: UNESCAP, 2020.
- Vichitkunakorn Polathep et al., “Cost-utility analysis of an alcohol policy in Thailand: A case study of a random breath testing intervention”. *BMC Health Services Research*. Vol. 24 (Jun 2024). 739. <https://doi.org/10.1186/s12913-024-11189-4>
- Vichitkunakorn Polathep, Utcharee Intusoma, and Sawitri Assanangkornchai. “Binge drinking and drunk driving among current drinkers in Thailand: Analysis of cigarette smoking and alcohol drinking behavior surveys from 2007 to 2017”. *AsiaPacific Journal of Public Health*. Vol. 33 No. 2–3 (Nov 2020). 234-241. <https://doi.org/10.1177/1010539520971178>
- World Health Organization. *Global status report on road safety 2023*. Geneva: WHO Press, 2023. ออนไลน์. <https://www.who.int/publications/item/9789240086517>. [15 June 2025].