

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การใช้จ่ายในกลุ่มคนชั้นรถบรรทุกหนัก มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้จ่ายในกลุ่มคนชั้นรถบรรทุกหนัก ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้จ่าย ตลอดจนสภาพการทำงานและพฤติกรรมของคนชั้นรถบรรทุกหนักในการใช้จ่าย

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเป็นคนชั้นรถบรรทุกหนัก ทั้งที่เป็นลูกจ้างของรัฐและเอกชน มีประสบการณ์ขับรถบรรทุกหนักมาไม่น้อยกว่า 1 เดือน มีต้นทางกับปลายทางการขับรถระหว่างกรุงเทพมหานคร กับจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 5 จังหวัดคือ ขอนแก่น นครราชสีมา อุดรธานี มหาสารคาม และร้อยเอ็ด ซึ่งถือว่าเป็นการขับรถในระยะไกล จำนวน 112 คน ใช้แบบสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งคณะผู้วิจัยสร้างขึ้นให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัย การเก็บข้อมูลกระทำในหลายสถานที่ เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัด ที่ทำการบริษัทที่ดำเนินธุรกิจขนส่งของ และตามบ้านพักของคนชั้นรถบรรทุกเองด้วย

การเก็บข้อมูลกระทำโดยนักวิจัยและผู้ช่วยนักวิจัยที่ได้ผ่านการอบรมการใช้แบบสัมภาษณ์และเทคนิคการสัมภาษณ์แล้ว ในช่วงระหว่างเดือนตุลาคม 2530 - เมษายน 2531 แล้วนำข้อมูลที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย ร้อยละ และทดสอบหาความสัมพันธ์โดยการทดสอบไคสแควร์ (Chi-square test)

ผลการวิจัยพบว่า

1. ลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคม

คนชั้นรถบรรทุกหนักส่วนใหญ่อายุ 30-39 ปี ร้อยละ 52.68 ส่วนน้อยมีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป ระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาตอนต้น (ป.1-ป.4) เป็นส่วนใหญ่คือ ร้อยละ 66.07

ร้อยละ 77.68 มีสถานภาพสมรสคู่ ส่วนผู้ที่มีสถานภาพสมรสคู่ หม้าย หย่า และร้าง ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 88.30) เป็นผู้ที่ต้องรับเลี้ยงบุตรในครอบครัวด้วย ส่วนใหญ่ไม่มีอาชีพอื่นทำ นอกเหนือไปจากการขับรถบรรทุก (ร้อยละ 60.71) ส่วนผู้ที่มีอาชีพอื่นทำด้วยนอกเหนือจากการขับรถบรรทุกนั้นได้แก่ อาชีพทำไร่ ทำนา (ร้อยละ 79.55) เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 91.07) มีฐานะเป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่ง ส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นคนขับรถบรรทุกหนักในเขตจังหวัดขอนแก่น (ร้อยละ 63.39)

คนขับรถบรรทุกหนักส่วนมาก (ร้อยละ 47.32) มีการพักอาศัยอยู่กับบิดามารดา และ/หรือพี่น้องในครอบครัวเดิมของตนเอง มีร้อยละ 44.64 พักอาศัยอยู่กับครอบครัวของตนเองร่วมกับภรรยาและบุตร โดยอาจมีญาติอื่นมาอาศัยอยู่ด้วยก็มี ส่วนที่พักอยู่กับนายจ้างหรือกับเพื่อนร่วมงานมีน้อย เพียงร้อยละ 8.04 เท่านั้น

คนขับรถบรรทุกหนักเหล่านี้ มีรายได้ต่อเดือนซึ่งเป็นรายได้ที่เกิดจากค่าจ้าง รวมกับค่าเบี่ยงเลี้ยงในการขับรถ ส่วนมากอยู่ระหว่าง 3,000-4,499 บาท (ร้อยละ 42.86) รายได้ต่ำสุดพบว่า อยู่ที่ระดับ 1,400 บาทต่อเดือน และสูงสุดที่ 10,500 บาท เฉลี่ยทั้งหมดคือ 3,858.92 บาท

2. ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกหนัก

คนขับรถบรรทุกหนักที่ศึกษานี้ ส่วนมากมีประสบการณ์การขับรถบรรทุกหนักมาแล้วหลายปี (เกิน 5 ปี มีมากถึงร้อยละ 75.89)

3. สภาพการทำงาน

3.1 ช่วงเวลาที่ขับรถ ส่วนมาก (ร้อยละ 56.25) จะขับในเวลากลางวัน มีร้อยละ 39.29 ที่ขับทั้งกลางวันและกลางคืน มีส่วนน้อย (ร้อยละ 4.46) เท่านั้นที่ขับในเวลากลางวัน

3.2 การมีเพื่อนร่วมเดินทางไปด้วย ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.68) ไม่มีเพื่อนร่วมเดินทางไปด้วย ส่วนพวกที่มีเพื่อนร่วมเดินทางไปด้วยก็เอาไปเพื่อคอยรับใช้ทั่วไป และเป็นเพื่อนคุยไปด้วยเป็นส่วนใหญ่

3.3 กลุ่มตัวอย่างคนขับรถบรรทุกหนักที่ศึกษา ที่ใช้เวลาในการขับรถ 7-10 ชั่วโมง (ร้อยละ 44.64) ส่วนที่ขับรถมากกว่า 10 ชั่วโมงขึ้นไป มีร้อยละ 42.86 ลักษณะการขับรถส่วนมากจะขับรถเดียว แต่มีการหยุดพักในระยะเวลานั้น ๆ ด้วย (ร้อยละ 60.71) โดยมีระยะเวลา

ที่ได้พักผ่อนก่อนเริ่มต้นขับรถานเที่ยวต่อไปน้อยกว่า 24 ชั่วโมง มีร้อยละ 37.50 มากกว่า 24 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 36 ชั่วโมง ร้อยละ 35.71 และมีเวลาพักผ่อนเกิน 36 ชั่วโมง ร้อยละ 26.79

3.4 วิธีปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันและแก้ไขอาการง่วงนอนขณะขับรถ

คนขับรถบรรทุกหนักส่วนมาก (ร้อยละ 80.36) มีการใช้ยาม้าเพื่อป้องกันและแก้ไขอาการง่วงนอน การใช้ยาม้าเป็นวิธีหลักสำหรับคนขับรถบรรทุกหนักที่ใช้ วิธีอื่น ๆ ที่พบบ่อย ได้แก่ การดื่มเครื่องดื่มชูกำลัง การดื่มกาแฟดำชงแก่ ๆ การจอดพักรถเพื่อลงไปเล่นและเคาะยางรถ และการให้คนขับรถผู้ช่วย (มือ 2) ขับแทน (ร้อยละ 32.14, 29.46, 27.68 และ 24.11 ตามลำดับ)

4. การใชยาม้าขณะขับรถบรรทุกหนัก

ดังที่กล่าวมาแล้วว่า ผู้ที่กินยาม้ามีร้อยละ 80.36 ส่วนมากจะกินยาม้าก่อนขับรถและระหว่างขับรถ (ร้อยละ 50.0 และ 46.67 ตามลำดับ) ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 67.78) จะเป็นการกินเป็นประจำทุกครั้งที่ขับรถ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขอาการง่วงนอนเป็นวัตถุประสงค์หลัก (ร้อยละ 95.56) แหล่งที่ซื้อยาม้าเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 81.11) ซื้อจากสถานีบริการน้ำมัน โดยอาศัยความสัมพันธ์ส่วนตัวกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย อาการที่เกิดขึ้นหลังจากกินยาม้าจะพบว่า อาการกระปี้กระเปร่า คัดคัก ใจกล้ำ เป็นอาการที่พบบ่อยที่สุด (ร้อยละ 86.67) รองลงไปได้แก่ อาการปากขมและคอแห้ง (ร้อยละ 70.0) ภายหลังเสร็จสิ้นภาระกิจหน้าที่ในการขับรถบรรทุกแล้ว คนขับรถบรรทุกที่กินยาม้ามีวิธีปฏิบัติเพื่อทำให้หายหมดฤทธิ์ โดยเชื่อว่าจะไม่มีผลตกค้างของยาม้าโดยการดื่มสุราขาวมากที่สุด (ร้อยละ 72.22) โดยมีศัพท์ที่รู้จักกันในหมู่นักขับรถบรรทุกหนักว่า "ฆ่าม้า" นอกจากนี้ยังพบว่า มีการกินยาระบายทุกเดือน การกินของกินรสหวานจัดหรือเปรี้ยวจัด และการดื่มกาแฟดำแก่ ๆ (ร้อยละ 6.67, 6.67 และ 5.55) และมีร้อยละ 22.22 ที่ปล่อยให้หายหมดฤทธิ์เองโดยไม่ทำอะไร

หลังจากยาม้าหมดฤทธิ์แล้ว ผู้กินยาม้าส่วนใหญ่ (ร้อยละ 83.33) จะมีอาการง่วงนอนมาก อาการอื่น ๆ ที่พบบ่อย ๆ ได้แก่ อ่อนเพลียมาก (ร้อยละ 43.33) และปวดเมื่อยตามตัว (ร้อยละ 14.44) ส่วนการรับรู้ถึงผลเสียของการกินยาม้าที่เกิดขึ้นกับตัวเองนั้น คนขับรถบรรทุกหนักที่กินยาม้า ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 66.67) รับรู้ว่ายาม้ามีผลเสียต่อร่างกาย โดยรับรู้ว่ายาม้าทำให้สุขภาพทรุดโทรม และทำให้เกิดการเสพติดมากที่สุด (ร้อยละ 38.89 และ 17.78

ตามลำดับ) และมีคนขับรถบรรทุกที่กินยาฆ่า ร้อยละ 33.33 เห็นว่ายาฆ่าไม่ได้มีผลเสียหรืออันตรายแต่อย่างใด และมีผู้ที่กินยาฆ่าเพียงร้อยละ 12.22 เท่านั้น ที่คิดว่าจะเลิกกินยาฆ่าได้ ส่วนพวกที่คิดว่าจะเลิกไม่ได้นั้นเมื่อเหตุผลว่า กลัวการหลับในถ้าไม่ได้กินยาฆ่า แล้วจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เป็นเหตุผลสำคัญ

5. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการใช้ยาฆ่า

การวิจัยครั้งนี้พบว่า การกินยาฆ่าในกลุ่มคนขับรถบรรทุกนั้นก็มีความสัมพันธ์กับปัจจัยด้านสภาพการทำงาน โดยการกินยาฆ่ามีความสัมพันธ์กับการมีเพื่อนร่วมเดินทาง ระยะเวลาทั้งหมดที่ใช้ในการขับรถบรรทุกหนักแต่ละเที่ยว และเวลาที่ได้พักผ่อนก่อนการขับรถ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

อภิปรายผลการวิจัย

1. ลักษณะทางสังคมและ เศรษฐกิจของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับต่ำคือ มีการศึกษาเพียงระดับประถมศึกษาตอนต้นเท่านั้น ซึ่งกรรมกรผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่ในประเทศก็เป็นผู้มี การศึกษาระดับนี้ ส่วนด้านอายุของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 30-39 ปี ซึ่งเป็นวัยที่เริ่มมีครอบครัวแล้ว และส่วนมากเป็นผู้มีบุตรที่ต้องรับเลี้ยงดู มีรายได้อยู่ในเกณฑ์สูงกว่าค่าจ้างขั้นต่ำ ซึ่งในขณะที่เก็บข้อมูล (2530-2531) ค่าจ้างขั้นต่ำในจังหวัดขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด และอุดรธานี วันละ 61 บาท ในจังหวัดนครราชสีมา วันละ 71 บาท แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังถือว่าเป็นรายได้ที่ค่อนข้างต่ำอยู่ มีสถานภาพเป็นลูกจ้างเกือบทั้งหมด แต่ส่วนใหญ่มีการพักอาศัยอยู่กับครอบครัวของตนเอง แสดงให้เห็นว่าสวัสดิการด้านที่พักของคนขับรถที่นายจ้างจัดให้ไม่มี หรือแม้ว่าอาจจะมีแต่คนขับรถบรรทุกเหล่านี้คงไม่นิยมไปพัก เนื่องจากยังมีบุตรหรือบุคคลอื่น ๆ ที่ต้องดูแลอยู่ อย่างไรก็ตามเมื่อมองดูภาพรวมแล้ว กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาในครั้งนี้มีลักษณะทางสังคมและ เศรษฐกิจใกล้เคียงกัน เนื่องจากเป็นกลุ่มอาชีพเดียวกันนั่นเอง

2. อุบัติการณ์การไอ้ยาม้าและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการไอ้ยาม้า

จากการวิจัยครั้งนี้พบว่า คนขับรถบรรทุกร้อยละ 80.36 ไอ้ยาม้าในการขับรถบรรทุกหนัก ซึ่งใกล้เคียงกับผลการตรวจปัสสาวะหายาม้าของคนขับรถบรรทุกในเวลากลางคืนของ นายแพทย์รณดลสิทธิ์ เวชชาชีวะ ที่พบว่า คนขับรถบรรทุกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือกินยาม้าถึงร้อยละ 84.6 (คณะกรรมการประสานงานองค์กรเอกชนเพื่อการสาธารณสุขมูลฐาน, 2534) ซึ่งเป็นอัตราที่ค่อนข้างสูงมาก ทั้งนี้เนื่องจากคนขับรถบรรทุกหนัก เหล่านี้ประสบความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้าจากการทำงาน ที่ต่อเนื่องกันเป็นเวลานานในเวลากลางคืนที่คนทั่วไปควรได้พักผ่อน ประกอบกับต้องนั่งขับรถไปคนเดียวตลอดทาง โดยไม่มีเพื่อนคุยหรือคนช่วยขับเวลาเกิดอาการง่วงนอน และที่สำคัญคือ การได้พักผ่อนไม่เพียงพอก่อนการขับรถระยะไกล ๆ ทำให้คนขับรถเหล่านี้ต้องหันมาพึ่งยาม้า เพื่อแก้ไขอาการง่วงนอนและให้มีกำลังทำงานให้ได้มาก ๆ เป็นจุดประสงค์สำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของศาสตราจารย์วิจิตร บุญยะโหดระ เรื่อง "โครงการศึกษาการไอ้ยาม้าระดับประสาทของผู้ขับรถบรรทุกขนาดใหญ่" พบว่า ปัจจัยที่นำเข้าสู่การไอ้ยาม้ามีหลายปัจจัย โดยสรุป ได้แก่ ปัจจัยด้านภาระรายจ่ายที่ต้องรับผิดชอบ ปัจจัยด้านภาระหน้าที่ของผู้ขับรถบรรทุก ปัจจัยด้านสังคมวิทยา และปัจจัยอื่น ๆ เช่น ค่านิยมต่ออาชีพขับรถบรรทุก เป็นต้น (คณะกรรมการประสานงานองค์กรเอกชนเพื่อการสาธารณสุขมูลฐาน, 2534)

ทางด้านความรู้และความคิดเห็นเกี่ยวกับการไอ้ยาม้าของคนขับรถบรรทุกหนักกลุ่มนี้พบว่า ส่วนใหญ่รู้ว่ายาม้าก่อให้เกิดผลเสียต่อร่างกายหลายประการ แต่มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดว่าจะเลิกกินยาม้าได้ โดยอ้างเหตุผลที่ไม่สามารถเลิกได้ว่า ยาม้ามีความจำเป็นต่อการขับรถระยะไกล ๆ ในเวลากลางคืน ยิ่งไปกว่านั้นยังมีคนขับรถส่วนหนึ่งที่เห็นว่าถ้าไม่กินยาม้าแล้ว จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งเป็นความเข้าใจที่ยังไม่ถูกต้อง เพราะการกินยาม้าเพื่อขจัดอาการง่วง และให้ทำงานได้มากขึ้นจะทำให้ผู้กินยาม้าต้องตกอยู่ในวงจรลูกโซ่ ที่นำไปสู่ความเสื่อมโทรม ความอ่อนเพลีย เมื่อยล้า ทั้งร่างกายและจิตใจมากยิ่งขึ้น ผลการวิจัยที่เกี่ยวกับความรู้และความคิดเห็นเกี่ยวกับการไอ้ยาม้าดังกล่าวนี้ สอดคล้องกับผลการวิจัยของสมิง เก่าเจริญ (สมิง, 2534) ซึ่งวิจัยทัศนคติของคนขับรถบรรทุกเกี่ยวกับ เหตุผลที่ต้องกินยาม้าว่า ส่วนใหญ่ให้คำตอบว่า เพื่อให้ทำงานได้มากขึ้น ถ้าไม่กินยาม้าขณะขับรถจะ เกิดอุบัติเหตุ และถ้าจะให้เลิกยาม้าก็ทำได้ แต่ต้องเลิกขับรถไปเลย

สำหรับสถานที่ที่จำหน่ายยาฆ่าสำหรับคนขับรถบรรทุกหนักเหล่านี้ พบว่า ส่วนใหญ่ซื้อ ยาฆ่าจากสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ตั้งอยู่ตามทางหลวง ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับผลการวิจัย ของสมิง เก่าเจริญ (สมิง, 2534) ที่พบว่า สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงตามทางหลวงแผ่นดิน สายหลัก ที่ไปสู่ภาคต่าง ๆ ของประเทศ เป็นแหล่งจำหน่ายยาฆ่าที่สำคัญแห่งหนึ่ง

สำหรับความสัมพันธ์ของการใช้ยามากับปัจจัยต่าง ๆ นั้น ผลการวิจัยพบว่า การใช้ยา ฆ่ามีความสัมพันธ์กันทางสถิติอย่างมีนัยสำคัญ กับปัจจัยด้านสภาพการทำงานในหลายประเด็น ได้แก่ การไม่มีเพื่อนร่วมเดินทางไปด้วย ระยะเวลาที่ต้องขับรดยาวนานเกินไป การขาดการพักผ่อนที่ เพียงพอก่อนการขับรถแต่ละเที่ยว และไม่พบว่า การใช้ยามากมีความสัมพันธ์กันทางสถิติอย่างมีนัย สำคัญกับอายุของคนขับ สภาพการพักอาศัยในปัจจุบัน การมีอาชีพอื่นนอกเหนือจากอาชีพขับรถ บรรทุกหนัก รายได้ที่ได้รับจากการขับรถบรรทุกและจำนวนปีของประสบการณ์การขับรถบรรทุกหนัก และเป็นที่น่าเสียดายว่า การวิจัยครั้งนี้ไม่สามารถหาความสัมพันธ์ทางสถิติระหว่างการใช้ยามากับ ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมบางประการได้ เนื่องจากจำนวนความถี่ที่จำเป็นสำหรับการทดสอบ ทางสถิติยังไม่เพียงพอ ปัจจัยดังกล่าวประกอบด้วย ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส การมีบุคคล (บุตร) ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู สภาพการเป็นเจ้าของรถ ช่วงเวลาที่ขับรถและลักษณะการขับรถ ซึ่งข้อจำกัดเหล่านี้สามารถแก้ไขได้ด้วยการเพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่างให้มากขึ้น

อนึ่ง ในการเก็บข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้ ค่อนข้างประสบปัญหายุ่งยากหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความร่วมมือจากผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ รวมถึงบริษัทที่เป็นนายจ้างของคนขับรถ บรรทุกหนักเหล่านี้ ซึ่งมักเกิดความหวาดระแวง หรือวิตกกังวลว่าผู้วิจัยหรือพนักงานสัมภาษณ์จะ เอาข้อมูลการใช้ยามาของตนเองออกมาเปิดเผยเป็นรายบุคคล หรือนำไปดำเนินคดีทางกฎหมาย ทำให้เกิดความล่าช้าในการเก็บข้อมูล และส่งผลกระทบต่อความเชื่อถือได้ของคำตอบที่ได้รับ และ ความสมบูรณ์ครบถ้วนของคำตอบในแบบสอบถาม ทำให้ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างบางรายที่ได้สัมภาษณ์ มาไม่สมบูรณ์ จึงต้องตัดทิ้งไปอย่างน่าเสียดาย ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อย ๆ ในการ วิจัยที่มีลักษณะเดียวกันนี้ที่ผู้ตอบกลัวการถูกนำข้อมูลไปเปิดเผยเป็นรายบุคคล หรือนำไปดำเนินคดี ทางกฎหมาย จึงเป็นสิ่งที่นักวิจัยควรมีวิธีการที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้เกิดขึ้นกับผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ ในการตอบโดยปราศจากการวิตกกังวลดังกล่าวเป็นสำคัญ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะ เพื่อการแก้ไขปัญหาคาริชัยาม้าในกลุ่มคนขับรถบรรทุกหนัก

1. ควรมีมาตรการเพื่อกำหนดให้การขับรถบรรทุกหนักระยะทางไกล หรือการขับรถที่ติดต่อกันเป็นระยะเวลาเกิน 6 ชั่วโมง ให้มีจำนวนคนขับคันละ 2 คน เพื่อเป็นการลดความเมื่อยล้า และความเครียดของคนขับรถ ตลอดจนช่วยลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุด้วย เนื่องจากมีรายงานวิจัยพบว่า ผู้ขับขีรถบรรทุกจะสามารถควบคุมตัวเองในการขับรถได้เพียง 3 ชั่วโมง หลังจากนั้นช่วงชั่วโมงที่ 3-6 อุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้ ร้อยละ 50 และถ้ายังขับต่อไปอีกหลังชั่วโมงที่ 9 อุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้ทุกเวลา (จดหมายข่าวคณะกรรมการประสานงานองค์กรเอกชนเพื่อการสาธารณสุขมูลฐาน, 2534)

2. ควรมีการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง เกี่ยวกับโทษและพิษภัยจากยาฆ่าแก๊สแก่คนขับรถบรรทุก และประชาชนทั่วไปอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ให้ลึกถึงระดับหมู่บ้าน โดยใช้รูปแบบและวิธีการต่าง ๆ เช่น การอบรมคนขับรถบรรทุกก่อนการออกใบอนุญาตขับขี่ หรือต่อใบอนุญาตขับขี่ การจัดโครงการรณรงค์ต่อต้านการิชัยาม้าในชุมชนต่าง ๆ การอบรมเจ้าของผู้ประกอบการขนส่งให้เกิดความร่วมมือกันแก้ไขปัญหานี้ เป็นต้น

3. กวาดล้างจับกุมผู้ผลิต ผู้จำหน่ายยาฆ่าอย่างจริงจัง โดยพิจารณาปรับปรุงเพิ่มโทษปรับและโทษจำคุกให้สูงขึ้น รวมทั้งควรมีการเพิ่มโทษสำหรับผู้เสพยาฆ่าด้วย

4. กรณีที่พบว่าผู้ขับรถบรรทุกรายใดิชัยาม้าขณะปฏิบัติงาน ก็ควรรีบขับขี และพิจารณางดต่อใบอนุญาตขนส่งให้อีกทางหนึ่งด้วย

5. นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่ง ควรมีส่วนในการแก้ไขปัญหานี้ โดยไม่ใช้หรือว่าจ้างคนขับรถบรรทุกจนหนักมากเกินไป ควรให้คนขับรถมีเวลาได้พักผ่อนให้เพียงพอก่อนออกขับรถเที่ยวต่อไปด้วยอย่างน้อย 24 ชั่วโมง

6. นายจ้างควรอนุญาต หรือจัดให้มีผู้ร่วมเดินทางไปกับคนขับรถบรรทุกหนักด้วยอย่างน้อย 1 คน เพื่อเป็นเพื่อนร่วมเดินทางและเพื่อนคุย ไม่ให้เกิดความเงียบขณะขับรถนาน ๆ จนคนขับเกิดความง่วงและนำไปสู่การิชัยาม้าตามมา

7. คนขับรถบรรทุกหนักควรได้รับการตรวจสุขภาพประจำปี อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ให้มั่นใจว่ามีสุขภาพดี เหมาะสมกับลักษณะงานที่ทำ และสามารถทนกับสภาพงานที่หนักได้

8. กวาดขันสถานีบริการน้ำมันต่าง ๆ ซึ่งพบว่า เป็นแหล่งจำหน่ายยาฆ่าบ่อย ๆ ให้จริงจัง หากพบว่าสถานีบริการน้ำมันแห่งใดจัดให้มีการจำหน่ายยาฆ่า ควรพิจารณาสั่งปิด

ข้อเสนอแนะ เพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรเพิ่มจำนวนขนาดตัวอย่างให้มากขึ้น เพื่อให้ได้ผลการวิจัยที่มีความแม่นยำและเที่ยงตรงมากขึ้นในทางสถิติ และกระจายกลุ่มตัวอย่างไปทั่วทั้งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
2. ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบกับการใช้ยาฆ่าแมลงในกลุ่มเสี่ยงอื่น ๆ เช่น คนขับรถบรรทุกดิน วิศวกรก่อสร้างต่าง ๆ ภายในจังหวัดหรืออำเภอ แต่มีการทำงานทั้งวัน ว่าผลการวิจัยแตกต่างกันกับผลการวิจัยครั้งนี้หรือไม่