

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิลักษณ์ของผู้ขับรถกับพฤติกรรมเสี่ยง และพฤติกรรมการป้องกันตนเอง

การศึกษาส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิลักษณ์ต่างๆ ของผู้ขับรถกับพฤติกรรมเสี่ยง ซึ่งได้แก่ การดื่มสุรา การเคยใช้ยาฆ่า และพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากการบาดเจ็บ ได้แก่ การใช้เข็มขัดนิรภัย เพื่อศึกษาลักษณะความแตกต่างของภูมิลักษณ์ประชากร เศรษฐกิจ สังคมของผู้ขับรถที่ส่งผลต่อพฤติกรรมดังกล่าว เป็นการวิเคราะห์ระหว่างตัวแปรอิสระด้วยกัน โดยใช้วิธีวิเคราะห์แบบตารางไขว้ (cross-tabulation) และตรวจสอบความสัมพันธ์ว่ามีนัยสำคัญ หรือไม่ด้วยค่าสถิติไคสแควร์ (χ^2 - test) ซึ่งในการวิเคราะห์ในบทนี้และบทถัดไปได้ตัดจำนวนตัวอย่างที่ไม่ทราบ หรือไม่ตอบออก ผลการศึกษามีดังต่อไปนี้

3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิลักษณ์ของผู้ขับรถกับพฤติกรรมเสี่ยง

3.1.1 ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิลักษณ์ของผู้ขับรถกับการดื่มสุรา

เมื่อแยกพิจารณาการดื่มสุราตามลักษณะภูมิลักษณ์ของผู้ขับรถได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ ภาคและเขตที่อยู่อาศัย พบว่ามีความสัมพันธ์กับการดื่มสุรามีนัยสำคัญทางสถิติทั้งสิ้น ซึ่งรายละเอียดแต่ละภูมิลักษณ์ของผู้ขับรถที่ส่งผลต่อการดื่มสุรามีดังต่อไปนี้ (ดูตารางที่ 5)

เพศ

จากการศึกษางานวิจัยในครั้งนี้ทำให้ทราบว่า เพศชายที่ขับรถมีพฤติกรรมเสี่ยง คือ มีการดื่มสุราสูงกว่าเพศหญิงที่ขับรถหลายเท่าตัว โดยเพศชายมีการดื่มสุรามากกว่าร้อยละ 60 ส่วนเพศหญิงดื่มสุราเพียงประมาณร้อยละ 10 เท่านั้น ความถี่ของการดื่มสุราในเพศชายมีพฤติกรรมการดื่มทั้งดื่มเป็นประจำ ดื่มค่อนข้างบ่อย และดื่มนานๆ ครั้งสูงกว่าเพศหญิง

อายุ

เมื่อพิจารณาถึงพฤติกรรมการดื่มสุรากับอายุของผู้ขับรถพบว่า มีการดื่มสุราสัดส่วนสูงในกลุ่มอายุ 25-34 ปี ส่วนความถี่ในการดื่มสุรา กลุ่มอายุ 45-59 ปี ดื่มสุราเป็นประจำมีสัดส่วนสูงที่สุดร้อยละ 15.1 ในขณะที่กลุ่มอายุ 18-24 ปี ดื่มสุราเป็นประจำเพียงร้อยละ 7.4 พฤติกรรมการดื่มค่อนข้างบ่อยที่มีสัดส่วนสูง ได้แก่ กลุ่มอายุ 25-34 ปี ร้อยละ 22.1 พฤติกรรมการดื่มนานๆ ครั้งอยู่ในช่วงร้อยละ 20.1-24.9

สถานภาพสมรส

เมื่อพิจารณาสถานภาพสมรสของผู้ขับรถพบว่า ผู้ที่กำลังสมรสมีสัดส่วนที่ดื่มสุราสูงกว่ากลุ่มที่เป็นโสดหรือเคยสมรส (หม้าย/หย่า/แยก) ดังจะเห็นได้จากมีผู้ที่กำลังสมรสไม่ดื่มสุราเพียงร้อยละ 42.9 เท่านั้น โดยผู้ที่กำลังสมรสมีพฤติกรรมการดื่มสุรานานๆ ครั้ง และค่อนข้างบ่อดคิดเป็นสัดส่วนสูงร้อยละ 23.8 และ 21.5 ตามลำดับ ส่วนผู้ขับรถที่เคยสมรส (หม้าย/หย่า/แยก) มีสัดส่วนการดื่มสุราเป็นประจำสูงที่สุดร้อยละ 13.8 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากปัญหาทางครอบครัว ความเหงาว่าเหว่ จึงเป็นสาเหตุให้ประชากรกลุ่มนี้ใช้สุราเป็นเครื่องปลอบใจ ผ่อนคลาย ความเครียด หรืออาจเป็นไปได้เช่นกันว่า การดื่มสุรามากเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชากรกลุ่มนี้ต้องเลิกร้างกับคู่สมรส

การศึกษา

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการดื่มสุราของผู้ขับรถอายุ 18-59 ปี พบว่าแนวโน้มการดื่มสุราจะลดลง (ทั้งดื่มเป็นประจำและค่อนข้างบ่อด) เมื่อผู้ขับรถมีระดับการศึกษาเพิ่ม โดยเฉพาะกลุ่มที่จบระดับอุดมศึกษามีสัดส่วนของผู้ที่ไม่ดื่มสูงสุดร้อยละ 59.5 เมื่อจำแนกตามความถี่ของการดื่ม ในผู้ขับรถที่มีการศึกษาสูงความถี่ในการดื่มน้อยลง สำหรับการดื่มนานๆ ครั้ง ไม่แตกต่างกันมากในแต่ละระดับการศึกษาอยู่ในช่วงร้อยละ 20.3-24.4

ในกลุ่มผู้ขับรถประเภทต่างๆ ที่จบการศึกษาในระดับต่ำกว่าลงมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มที่จบประถม 4 หรือต่ำกว่า และกลุ่มชั้นประถม 5-6 เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนการดื่มสุราสูง ความถี่ในการดื่ม เช่น ดื่มเป็นประจำ ดื่มนานๆ ครั้ง หรือดื่มบ่อย หรือดื่มครั้ง มีสัดส่วนสูงในกลุ่มที่ระดับการศึกษาสูงกว่าอย่างชัดเจน ทั้งนี้ก็เพราะผู้มีการศึกษาน้อยอาจจะทราบถึงผลเสีย หรืออาจจะตระหนักถึงอันตรายของการดื่มน้อยกว่าผู้ขับรถที่มีการศึกษาสูงกว่า

อาชีพ

พบว่า กลุ่มอาชีพที่ดื่มสุรามากที่สุด คือ กลุ่มอาชีพเกษตรกร/ประมง รองลงมาคือ กลุ่มอาชีพทำการขนส่ง/คมนาคม และกลุ่มช่าง/กรรมกร/ผู้ใช้แรงงาน ตามลำดับ ความถี่ในการดื่ม กลุ่มอาชีพขนส่ง/คมนาคมดื่มเป็นประจำสูงที่สุดถึงร้อยละ 15.5 ซึ่งความเป็นจริงแล้วมีการรณรงค์กันอย่างต่อเนื่องมิให้ดื่มสุราในขณะที่ขับรถ เพราะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ถ้าดื่มจนมีระดับแอลกอฮอล์สูงมากในร่างกาย

ถึงแม้ว่ากลุ่มอาชีพเกษตรกร/ประมง จะมีสัดส่วนผู้ดื่มสุราสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่การดื่มนั้น น่าจะยังถูกจำกัดอยู่เฉพาะช่วงเทศกาลหรือโอกาสพิเศษ โดยมีการดื่มนานๆ ครั้งมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 30.2

ส่วนกลุ่มอาชีพช่าง/ผู้ใช้แรงงาน เป็นกลุ่มอาชีพที่ดื่มสุรามากรองลงมาอันดับ 3 แต่มีความถี่ในการดื่มเป็นประจำ และดื่มค่อนข้างบ่อยในสัดส่วนสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ คือร้อยละ 14.9 และ 27.1 ตามลำดับ อาจเป็นเพราะความเครียดทั้งทางร่างกายและจิตใจมีสูงจากความเชื่อที่ว่า สุรามีสรรพคุณในการบำรุงร่างกาย ทำให้กระปรี้กระเปร่า แก้ปวดเมื่อย และลักษณะงานของผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่เป็นงานหนัก ทำให้ร่างกายเมื่อยล้า ผู้ใช้แรงงานจำนวนไม่น้อยจึงมักนิยมดื่มสุราหลังเลิกงาน (นิธิ เอียวศรีวงศ์, 2534: 30)

เมื่อศึกษาในกลุ่มผู้ใช้วิชาชีพหรือผู้บริหารนั้น พบว่า มีอันดับของความถี่ในการดื่มสุราอยู่ในลำดับต่ำกว่ากลุ่มอาชีพอื่นๆ เนื่องจากกลุ่มอาชีพนี้น่าจะตระหนักถึงผลเสียอันตรายของการดื่มสุรา พฤติกรรมการดื่มของคนในกลุ่มนี้อาจมีสัดส่วนต่ำกว่ากลุ่มอาชีพอื่นๆ ได้

กลุ่มผู้ไม่ทำงาน/แม่บ้าน หรือนักเรียน เป็นกลุ่มที่ดื่มสุราน้อยที่สุด คือดื่มประมาณร้อยละ 20 เนื่องจากสังคมยังไม่ยอมรับการดื่มสุราของคนในวัยเรียน และกลุ่มแม่บ้านเป็นกลุ่มที่ไม่นิยมดื่มสุราอยู่แล้ว ผลของการศึกษาในครั้งนี้ จึงมีผู้ขบถที่อยู่ในกลุ่มไม่ได้ทำงาน ดื่มสุราเป็นประจำเพียงร้อยละ 23 เท่านั้น ดื่มน้อยกว่าร้อยละ 5.2 และดื่มนานๆ ครั้งร้อยละ 13.1

ภาคที่อยู่อาศัย

การดื่มสุรามีความแตกต่างกันตามภาคต่างๆ เป็นที่น่าสังเกตว่า ผู้ขบถที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร ดื่มสุราน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 37 ส่วนผู้ที่ไม่ดื่มมีร้อยละ 63 ทั้งนี้เนื่องจากมาจากความสัมพันธ์ทางสังคมของผู้ขบถที่อยู่ในกรุงเทพมหานครมีน้อยกว่าภาคอื่นๆ การอยู่ร่วมกันของคนในกรุงเทพมหานคร น่าจะเป็นแบบแต่ละครอบครัวรู้จักกันน้อย ต่างคนต่างอยู่ กลับเข้าบ้านหลังจากเลิกงานหรือเหน็ดเหนื่อยจากการทำงาน ไม่ค่อยมีเวลาพูดคุย ร่วมทำกิจกรรมด้วยกันเหมือนผู้ที่อยู่ในภาคอื่นๆ ซึ่งยังพบว่ามีลักษณะการปกครองเป็นแบบชนบทจำนวนมาก โดยลักษณะสังคมในชนบทน่าจะมีการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน มีการเลี้ยงสังสรรค์กันบ่อยๆ เป็นการตอบแทนความมีน้ำใจ สุราจึงอาจจะเป็นเครื่องดื่มที่นำมาใช้ในการเลี้ยงสังสรรค์ หรือทำกิจกรรมยามว่างร่วมกันด้วย

ส่วนผู้ขบถที่อาศัยอยู่ในภาคที่มีการดื่มสุรารองลงมา คือ ภาคใต้ มีผู้ไม่ดื่มสุราถึงประมาณร้อยละ 55.7 ความถี่ในการดื่มของคนภาคใต้นี้ ไม่ว่าจะเป็นการดื่มประจำหรือดื่มค่อนข้างบ่อยมีสัดส่วนน้อยกว่าผู้ขบถในภาคอื่นๆ กล่าวคือมีผู้ดื่มประจำเพียงร้อยละ 8.6 และผู้ดื่มค่อนข้างบ่อยมีร้อยละ 15.8 ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากในภาคใต้ ประชากรส่วนหนึ่งนับถือศาสนาอิสลาม ข้อบังคับของผู้นับถือศาสนาอิสลามที่เด่นชัดคือ การห้ามดื่มสุรา ผู้นับถือศาสนาอิสลามส่วนใหญ่น่าจะปฏิบัติตามข้อบังคับอย่างเคร่งครัด

ส่วนภาคที่มีการตีพิมพ์เป็นจำนวนมาก ได้แก่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือตามลำดับ แต่ความถี่ในการตีพิมพ์ของผู้บรรณาธิการที่อยู่ใน 2 ภาคนี้แตกต่างกัน ภาคเหนือตีพิมพ์เป็นประจำมีสัดส่วนสูงร้อยละ 15.2 ส่วนภาคตะวันออกเฉียงเหนือแม้จะมีผู้บรรณาธิการตีพิมพ์เป็นประจำมีสัดส่วนสูงที่สุด แต่ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการตีพิมพ์แบบนานๆ ครั้งประมาณร้อยละ 31.8

เขตที่อยู่อาศัย

ผู้บรรณาธิการอยู่นอกเขตเทศบาลมีการตีพิมพ์สัดส่วนสูงกว่าในเขตเทศบาลอย่างชัดเจน กล่าวคือ กว่าครึ่งหนึ่งของผู้บรรณาธิการอยู่นอกเขตเทศบาลมีการตีพิมพ์ นอกจากนี้ยังพบว่าผู้บรรณาธิการอยู่นอกเขตเทศบาล มีสัดส่วนของผู้ตีพิมพ์เป็นประจำหรือค่อนข้างบ่อยสูงกว่าผู้บรรณาธิการที่อยู่ในเขตเทศบาล

ตารางที่ 5 การกระจายร้อยละของผู้ขับรถตามการดื่มสุราในปัจจุบัน จำแนกตามลักษณะภูมิหลัง

ภูมิหลังผู้ขับรถ	การดื่มสุรา					(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
	ไม่ดื่ม	นาน ๆ ครั้ง	ค่อนข้างบ่อย	ประจำ	รวม	
รวม	46.8	23.1	19.8	11.1	100.0	(8,010)
<u>เพศ</u>						
ชาย	36.0	26.8	23.8	13.4	100.0	(6,263)
หญิง	90.7	6.6	1.9	1.1	100.0	(1,747)
	$\chi^2 = 1,441.68$		P-value ≤ 0.05			
<u>อายุ</u>						
18 - 24	52.9	22.6	17.1	7.4	100.0	(877)
25 - 34	43.5	23.7	22.1	10.7	100.0	(2,432)
35 - 44	45.3	24.9	19.4	10.4	100.0	(2,725)
45 - 59	45.8	20.1	19.0	15.1	100.0	(1,976)
	$\chi^2 = 81.44$		P-value ≤ 0.05			
<u>สถานภาพสมรส</u>						
โสด	56.0	21.3	14.3	8.4	100.0	(1,559)
สมรส	42.9	23.8	21.5	11.8	100.0	(6,210)
หม้าย / หย่า / แยก	55.3	16.6	14.2	13.8	100.0	(239)
	$\chi^2 = 115.49$		P-value ≤ 0.05			
<u>การศึกษา</u>						
ป.4หรือต่ำกว่า	38.0	24.4	22.5	15.1	100.0	(2,412)
ป. 5 - 6	39.2	23.6	25.0	12.3	100.0	(1,049)
ม.1 - 3	43.7	23.2	21.3	11.9	100.0	(1,136)
ม.4 - 6	50.8	20.3	18.8	10.1	100.0	(1,075)
อุดมศึกษา	59.5	22.4	12.8	5.4	100.0	(2,217)
	$\chi^2 = 317.62$		P-value ≤ 0.05			
<u>อาชีพ</u>						
ใช้วิชาชีพ / บริหาร	53.9	21.1	16.6	8.4	100.0	(3,851)
เกษตรกร / ประมง	33.8	30.2	22.6	13.4	100.0	(1,426)
ขนส่ง / คมนาคม	36.1	23.8	24.6	15.5	100.0	(1,076)
ช่าง / กรรมกร	36.9	21.1	27.1	14.9	100.0	(1,120)
ไม่ทำงาน / แม่บ้าน	79.5	13.1	5.2	2.3	100.0	(507)
	$\chi^2 = 573.84$		P-value ≤ 0.05			

ตารางที่ 5 (ต่อ) การกระจายร้อยละของผู้ขับรถตามการดื่มสุราในปัจจุบัน จำแนกตามลักษณะภูมิหลัง

ภูมิหลังผู้ขับรถ	การดื่มสุรา					(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
	ไม่ดื่ม	นาน ๆ ครั้ง	ค่อนข้างบ่อย	ประจำ	รวม	
<u>ภาคที่อยู่อาศัย</u>						
เหนือ	36.9	25.5	22.3	15.2	100.0	(1,808)
ตะวันออกเฉียงเหนือ	34.0	31.8	25.0	9.2	100.0	(1,902)
ใต้	55.7	19.9	15.8	8.6	100.0	(951)
กลาง	48.2	23.6	16.3	11.9	100.0	(2,354)
กรุงเทพมหานคร	63.0	10.2	18.3	8.6	100.0	(995)
	$\chi^2 = 460.26$		P-value ≤ 0.05			
<u>เขตที่อยู่อาศัย</u>						
ในเขตเทศบาล	54.1	17.9	17.4	10.7	100.0	(5,490)
นอกเขตเทศบาล	39.4	27.3	21.8	11.5	100.0	(2,520)
	$\chi^2 = 189.11$		P-value ≤ 0.05			

3.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลังของผู้ขับรถกับการเคยใช้ยาม้า

อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรในประเทศไทยกำลังได้รับการกล่าวถึงกันอย่างมากกว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับ การเคยใช้ยาม้าของผู้ขับรถ ดังนั้น พฤติกรรมการเคยใช้ยาม้าของผู้ขับรถ จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจที่ควรจะศึกษาให้ลึกซึ้ง การศึกษาในครั้งนี้จึงให้ความสนใจถึงความแตกต่างระหว่างผู้ขับรถที่มีภูมิหลังต่างๆ กัน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ ภาคที่อยู่อาศัย และเขตที่อยู่อาศัย

จากข้อมูลโครงการสำรวจเกี่ยวกับอนามัยและสวัสดิการ พ.ศ. 2539 พบว่า ผู้ขับรถอายุ 18-59 ปี ที่เคยใช้ยาม้าในขณะที่ขับรถมีจำนวนน้อยมาก โดยมีผู้ที่เคยใช้ยาม้าเป็นประจำร้อยละ 0.7 ใช้บางครั้งร้อยละ 3.9 ซึ่งข้อมูลนี้ต้องพิจารณาด้วยความระมัดระวัง เพราะเป็นไปได้ว่าจะมีการรายงานถึงการใช้ยาม้าต่ำกว่าความเป็นจริง เนื่องจากยาม้าเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย ผู้ตอบอาจจะกลัวความผิดจึงมิได้รายงานตามความเป็นจริง

จากข้อมูลในตารางที่ 6 พบว่า ภูมิหลังของผู้ขับรถมีความสัมพันธ์กับการเคยใช้ยาม้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทุกตัวแปรยกเว้นตัวแปรเขตที่อยู่อาศัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

เพศ

การเคยใช้ยาฆ่ามีความแตกต่างกันระหว่างเพศอย่างชัดเจน โดยผู้ขับรถในเพศชายเคยใช้ยาฆ่าเป็นประจำร้อยละ 0.8 เคยใช้บางครั้งร้อยละ 4.4 ขณะที่ผู้ขับรถหญิงเคยใช้ยาฆ่าเป็นประจำและใช้บางครั้งร้อยละ 0.1 และ 1.9 ตามลำดับ

อายุ

กลุ่มอายุที่เคยใช้ยาฆ่าในขณะที่ขับรถประเภทต่างๆ มากที่สุด คือ กลุ่มอายุ 25-34 ปี โดยใช้ยาฆ่าร้อยละ 6.0 ใช้เป็นประจำสัดส่วนสูงร้อยละ 1.2 เคยใช้บางครั้งร้อยละ 4.8 ส่วนกลุ่มอายุที่เคยใช้ยาฆ่ารองลงมาคือกลุ่มอายุ 18-24, 45-59 และ 35-44 ปี โดยใช้ยาฆ่าร้อยละ 4.6, 4.3 และ 3.6 ตามลำดับ

สถานภาพสมรส

ผลจากการสำรวจครั้งนี้ พบว่า ผู้ขับรถอายุ 18-59 ปีในประเทศไทยที่กำลังสมรสเคยใช้ยาฆ่าเป็นประจำสัดส่วนสูงที่สุดร้อยละ 5.1 โดยใช้เป็นประจำร้อยละ 0.7 ใช้บางครั้งร้อยละ 4.4 ส่วนผู้ขับรถที่เป็นโสดและผู้ที่เคยสมรส (หม้าย/หย่า/แยก) ใช้ยาฆ่าไม่แตกต่างกัน แต่ผู้ที่เคยสมรสมีการเคยใช้ยาฆ่าเป็นประจำมากกว่ากลุ่มอื่นๆ ถึงร้อยละ 1.5

การศึกษา

เมื่อพิจารณาเรื่องการศึกษากับการเคยใช้ยาฆ่าพบว่า แนวโน้มของการเคยใช้ยาฆ่าลดลงเมื่อผู้ขับรถมีการศึกษาสูงขึ้น พฤติกรรมการเคยใช้ยาฆ่าทั้งใช้เป็นประจำ และใช้บางครั้งในผู้มีการศึกษาประถม 5-ประถม 6 และมัธยม 1-มัธยม 3 มีความถี่ในการเคยใช้ยาฆ่าค่อนข้างสูง ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับรถที่มีการศึกษาน้อยกว่า อาจจะทราบโทษของการใช้ยาน้อยกว่าผู้ขับรถที่มีการศึกษาสูงกว่า ที่น่าสังเกต คือ ผู้มีการศึกษาระดับสูงขึ้น มัธยม 4-มัธยม 6 และระดับอุดมศึกษามีประสบการณ์การเคยใช้ยาฆ่าประมาณร้อยละ 2.6 เท่ากัน แสดงให้เห็นว่า แม้จะมีระดับการศึกษาสูง ซึ่งน่าจะทราบโทษของการใช้ยาฆ่าแต่ก็ยังมีผู้ใช้ยาฆ่า

อาชีพ

อาชีพนั้นนับได้ว่าเป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลสำคัญต่อการเคยใช้ยาฆ่า ผู้ขับรถที่มีอาชีพเกี่ยวกับการขนส่งและคมนาคม เป็นอาชีพที่เคยใช้ยาฆ่ามากที่สุดร้อยละ 11.2 โดยมีพฤติกรรมการเคยใช้ยาฆ่าเป็นประจำและใช้บางครั้งสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ หลายเท่าตัว คิดเป็นร้อยละ 2.2 และ 9.1 ตามลำดับ กลุ่มอาชีพทำงานเกี่ยวกับการขนส่งและคมนาคม เช่น คนขับรถบรรทุก ขับรถโดยสาร

รถแท็กซี่ เป็นต้น เป็นกลุ่มอาชีพที่ต้องขับรถเป็นเวลานานในแต่ละวัน หรือต้องขับรถในเวลากลางคืน บางคนจึงอาจเคยใช้ยาม้ากระตุ้นประสาทเพื่อให้ร่างกายตื่นตัว ไม่่วงนอน มีกำลังทำงานได้นานเพื่อประโยชน์ในการหารายได้เพิ่มขึ้นให้เพียงพอกับค่าใช้จ่ายและค่าครองชีพ ดังเห็นได้จากการศึกษาหลายชิ้นพบว่า คนขับรถบรรทุกระยะทางไกลและคนขับรถโดยสารจำนวนไม่น้อยทานยาม้าเพื่อทนความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้า เพราะต้องขับรถเป็นระยะเวลาติดต่อกันนาน (Mongkolsirichaikul, et al: 1988)

และจากข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้สามารถยืนยันการวิจัยดังกล่าวข้างต้นได้พอสมควร โดยเมื่อนำประเภทของรถที่ผู้ขับรถใช้ ซึ่งน่าจะสะท้อนถึงอาชีพที่ต้องใช้รถว่าเคยใช้ยาม้ามากน้อยเพียงใด จากตารางที่ 7 พบว่ากลุ่มที่เคยใช้ยาม้ามากที่สุดเป็นกลุ่มที่ขับรถโดยสารระหว่างจังหวัดซึ่งเคยใช้ยาม้าเป็นประจำถึงร้อยละ 6.7 และเคยใช้ยาม้าบางครั้งร้อยละ 13.8 รองลงมาคือผู้ขับรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป เคยใช้ยาม้าเป็นประจำร้อยละ 2.9 และเคยใช้ยาม้าบางครั้งร้อยละ 13.6 จากข้อมูลดังกล่าวทำให้สังเกตได้ว่าทั้ง 2 กลุ่มนี้ล้วนเป็นกลุ่มที่น่าจะขับรถครั้งละนานๆ ในแต่ละวันจึงอาจต้องใช้ยาม้าช่วยด้วย นอกจากนี้ที่น่าสนใจจากตารางที่ 7 นั้นยังมีกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ที่มีการรายงานว่ายาน้ำเป็นประจำถึงร้อยละ 5.9 ซึ่งในกลุ่มนี้น่าจะใช้เวลาในการขับรถช่วงกลางคืนเพื่อหารายได้อาจจะใช้ยาม้า โดยหวังว่าจะช่วยให้ทำงานได้ยาวนานขึ้นในช่วงกลางคืน

ส่วนใหญ่กลุ่มอาชีพอื่นๆ พฤติกรรมการเคยใช้ยาม้าไม่ค่อยแตกต่างกันมากนัก กลุ่มผู้ใช้วิชาชีพ/บริหาร และกลุ่มไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน เคยใช้ยาม้าน้อยที่สุด

ภาคและเขตที่อยู่อาศัย

เมื่อจำแนกตามภาคที่อยู่อาศัยพบว่า ผู้ขับรถประเภทต่างๆ เคยใช้ยาม้าแตกต่างกันอยู่ในช่วงร้อยละ 3.8-6.3 ส่วนความถี่ของการเคยใช้ ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในภาคใต้และในกรุงเทพมหานคร พบว่า เคยใช้ยาม้าเป็นประจำน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 0.1 เท่านั้น อย่างไรก็ตาม ผู้ขับรถในกรุงเทพมหานครเคยใช้ยาม้าบางครั้งมีสัดส่วนค่อนข้างสูงร้อยละ 4.8 ส่วนผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเคยใช้ยาม้าเป็นประจำและบางครั้งสูงที่สุดร้อยละ 1.0 และ 5.3 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาตามเขตที่อยู่อาศัยพบว่าผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเคยใช้ยาม้า (รวมทั้งใช้เป็นประจำและใช้เป็นบางครั้ง) ไม่แตกต่างกันมากกับผู้ขับรถที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล

ตารางที่ 6 การกระจายร้อยละของผู้ขับรถตามการเคยใช้ยาฆ่าจำแนกตามภูมิหลัง

ภูมิหลังผู้ขับรถ	การเคยใช้ยาฆ่า				(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
	ไม่ใช้	ใช้บางครั้ง	ประจำ	รวม	
รวม	95.4	3.9	0.7	100.0	(7,948)
<u>เพศ</u>					
ชาย	94.8	4.4	0.8	100.0	(6,217)
หญิง	97.9	1.9	0.1	100.0	(1,731)
	$\chi^2 = 27.38$		P-value ≤ 0.05		
<u>อายุ</u>					
18 - 24	95.4	3.9	0.7	100.0	(866)
25 - 34	94.0	4.8	1.2	100.0	(2,414)
35 - 44	96.4	3.2	0.4	100.0	(2,710)
45 - 59	95.7	3.9	0.3	100.0	(1,958)
	$\chi^2 = 24.11$		p-value ≤ 0.05		
<u>สถานภาพสมรส</u>					
โสด	96.8	2.7	0.5	100.0	(1,538)
สมรส	94.9	4.4	0.7	100.0	(6,172)
หม้าย / หย่า / แยก	97.0	1.5	1.5	100.0	(236)
	$\chi^2 = 16.40$		P-value ≤ 0.05		
<u>การศึกษา</u>					
ป.4หรือต่ำกว่า	94.8	4.8	0.3	100.0	(2,394)
ป. 5 - 6	92.9	5.8	1.2	100.0	(1,039)
ม.1 - 3	93.8	4.6	1.5	100.0	(1,130)
ม.4 - 6	97.4	2.4	0.3	100.0	(1,068)
อุดมศึกษา	97.4	2.0	0.7	100.0	(2,196)
	$\chi^2 = 68.76$		P-value ≤ 0.05		
<u>อาชีพ</u>					
ใช้วิชาชีพ / บริหาร	97.7	2.0	0.3	100.0	(3,816)
เกษตรกร / ประมง	94.3	5.1	0.6	100.0	(1,419)
ขนส่ง / คมนาคม	88.8	9.1	2.0	100.0	(1,076)
ช่าง / กรรมกร	96.1	3.2	0.7	100.0	(1,109)
ไม่ทำงาน / แม่บ้าน	96.8	2.4	0.8	100.0	(501)
	$\chi^2 = 166.35$		P-value ≤ 0.05		

ตารางที่ 6 (ต่อ) การกระจายร้อยละของผู้ขับรถตามการเคยใช้ยาฆ่า จำแนกตามภูมิภาค

ภูมิภาคผู้ขับรถ	การเคยใช้ยาฆ่า				(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
	ไม่ใช้	ใช้บางครั้ง	ประจำ	รวม	
ภาคที่อยู่อาศัย					
เหนือ	95.7	3.5	0.9	100.0	(1,798)
ตะวันออกเฉียงเหนือ	93.7	5.3	1.0	100.0	(1,896)
ใต้	96.4	3.5	0.1	100.0	(949)
กลาง	96.2	2.9	0.9	100.0	(2,321)
กรุงเทพมหานคร	95.1	4.8	0.1	100.0	(984)
	$\chi^2 = 35.20$		P-value ≤ 0.05		
เขตที่อยู่อาศัย					
ในเขตเทศบาล	95.7	3.7	0.6	100.0	(5,443)
นอกเขตเทศบาล	95.1	4.1	0.7	100.0	(2,505)
	$\chi^2 = 1.29$		P-value = 0.526		

ตารางที่ 7 การกระจายร้อยละของผู้ขับรถตามการเคยใช้ยาฆ่า จำแนกตามประเภทของรถที่ขับ

ประเภทของรถที่ขับ	การเคยใช้ยาฆ่า				(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
	ไม่ใช้	ใช้บางครั้ง	ประจำ	รวม	
รถยนต์/กระบะส่วนตัว	96.9	2.6	0.5	100.0	(6,153)
รถ 3 ล้อ	94.2	5.7	0.1	100.0	(318)
รถแท็กซี่	94.1	-	5.9	100.0	(74)
รถโดยสารขนาดเล็กในจังหวัด	94.6	5.4	-	100.0	(121)
รถโดยสารระหว่างจังหวัด	79.5	13.8	6.7	100.0	(33)
รถกระบะรับจ้าง	92.3	7.0	0.7	100.0	(140)
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	83.5	13.6	2.9	100.0	(487)
รถอีแต๋น	95.6	4.2	0.2	100.0	(421)
รถอื่นๆ เช่น รถยก รถแทรกเตอร์	94.8	5.2	-	100.0	(201)
รวม	95.4	3.9	0.7	100.0	(7,948)
	$\chi^2 = 268.2$		P-value ≤ 0.05		

3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลังกับพฤติกรรมการป้องกันตนเอง (การใช้เข็มขัดนิรภัย) ของผู้ขับรถ

เมื่อเกิดอุบัติเหตุและได้รับบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก มาตรการหนึ่งที่สามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บมิให้ผู้ขับรถต้องเสียชีวิตหรือพิการได้ คือ การใช้เข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถ ในปี พ.ศ. 2513 รัฐวิกตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย เป็นรัฐแรกของโลกที่ออกกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ ในปี พ.ศ. 2527 รัฐนิวยอร์กเป็นรัฐแรกของสหรัฐอเมริกาออกกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยขณะขับรถและในปีเดียวกันนี้มีประเทศที่ออกกฎหมายใช้เช่นเดียวกันจำนวน 34 ประเทศทั่วโลก (คณะอนุกรรมการการกีฬาและนันทนาการ, คณะกรรมการสวัสดิการ, 2539: 86) สำหรับประเทศไทยนั้น มีข้อมูลการสำรวจการใช้เข็มขัดนิรภัยในปี พ.ศ. 2539 ซึ่งเป็นข้อมูลที่น่ามาศึกษาในครั้งนี้ พบว่า มีรถจำนวนมากที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัยคิดเป็นเกือบร้อยละ 40 และรถที่มีเข็มขัดนิรภัยมีผู้ใช้ทุกครั้งเพียงประมาณร้อยละ 32 หลังจากนั้นไม่นานจึงเริ่มมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถใช้เข็มขัดนิรภัยตั้งแต่วันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2540 ซึ่งเห็นได้ว่าการออกกฎหมายบังคับใช้ดังกล่าวช้ากว่าประเทศอื่นๆ มากกว่า 10 ปี

เพื่อให้เห็นพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยกับภูมิหลังของผู้ขับรถตามกรอบการศึกษาได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ผู้วิจัยได้จำแนกตามภูมิหลังต่างๆ ไว้ ซึ่งแต่ละตัวแปรมีความสัมพันธ์กับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติยกเว้นสถานภาพสมรส โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (จาก ตารางที่ 8)

เพศ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลตัวแปรด้านเพศ พบว่า ผู้ขับรถเพศหญิงมีแนวโน้มที่นำจะใช้รถ ที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัยน้อยกว่าผู้ขับรถเพศชายประมาณ 2 เท่า (ร้อยละ 21.3 และ 41.9 ตามลำดับ) ยิ่งไปกว่านั้น ผู้ขับรถเพศหญิงมีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยทั้งแบบทุกครั้งและบางครั้งมากกว่าผู้ขับเพศชาย โดยเพศหญิงใช้ทุกครั้งร้อยละ 47.1 ส่วนเพศชายใช้ทุกครั้งเพียงร้อยละ 28.6 ส่วนการใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นบางครั้งของเพศหญิง ยังคงมีสัดส่วนสูงกว่าเพศชายเล็กน้อย คือ ร้อยละ 27.2 และ 23.7 ตามลำดับ ในทางตรงกันข้าม พฤติกรรมที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถเพศชาย มีสัดส่วนสูงกว่าผู้ขับรถเพศหญิงด้วย โดยเพศหญิงไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยร้อยละ 4.4 ซึ่งน้อยกว่าเพศชาย (ร้อยละ 5.8) ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเพศกับการใช้เข็มขัดนิรภัยแสดงให้เห็นชัดเจนว่าเพศหญิงใช้เข็มขัดนิรภัยสูงกว่าเพศชายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งน่าจะสะท้อนถึงพฤติกรรมการป้องกันอันตรายอันอาจเกิดจากอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บของเพศหญิง มากกว่าเพศชาย

อายุ

จากตารางที่ 8 กลุ่มอายุน้อยที่สุด คือ 18-24 ปี ใช้รถที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัยมากที่สุดร้อยละ 42.6 รองลงมา คือ กลุ่มอายุ 45-59 ปี ร้อยละ 40.1 รถที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัย ได้แก่ รถสามล้อ รถอีแต๋น รถยนต์/กระบะส่วนตัว รถโดยสารทั้งในและต่างจังหวัด รวมทั้งรถรับจ้างต่างๆ ส่วนรถที่มีเข็มขัดนิรภัยและกลุ่มอายุที่ใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งมีสัดส่วนสูงสุด คือ กลุ่มอายุ 35-44 ปี ร้อยละ 38.4 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 25-34 ปี, 45-59 ปี และ 18-24 ปี ร้อยละ 32.8, 30.0 และ 19.7 ตามลำดับ ผลที่ได้สะท้อนให้เห็นว่าผู้ขับรถที่มีอายุมากขึ้นมีแนวโน้มที่จะคำนึงถึงความปลอดภัยของชีวิตเพิ่มขึ้น ทำให้มีการใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งมากขึ้นในขณะขับรถ แต่ในกลุ่มอายุ 45-59 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มอายุสูงที่สุดในการวิเคราะห์ในครั้งนี้ มีการใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งร้อยละ 30.0 และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 6.2 อาจเนื่องมาจากกลุ่มนี้มีอายุมาก ไม่เคยชินในการใช้เข็มขัดนิรภัยเนื่องจากไม่เคยได้ใช้เข็มขัดนิรภัยมาก่อน

สถานภาพสมรส

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย พบว่า ผู้ขับรถที่กำลังสมรสขับรถไม่มีเข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ขับรถที่เป็นโสดและผู้ที่เคยสมรส (หม้าย/หย่า/แยก) คิดเป็นร้อยละ 39.2, 34.9 และ 32.2 ตามลำดับ พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยโดยใช้เข็มขัดทุกครั้ง บางครั้ง และไม่ใช้นั้น ไม่แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดเจน

การศึกษา

การศึกษามีอิทธิพลกับการใช้รถของผู้ขับที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัยในเชิงลบ กล่าวคือ ร้อยละของผู้ขับรถประเภทต่างๆ ที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัย ลดลงตามระดับการศึกษาที่เพิ่มขึ้น แสดงให้เห็นว่าผู้ขับรถที่มีการศึกษาระดับต่ำกว่าขับรถที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัย เช่น รถอีแต๋น รถสามล้อ รถยนต์/กระบะส่วนตัว รถรับจ้างต่างๆ รถประจำทางในจังหวัดหรือระหว่างจังหวัด ส่วนคนที่มีการศึกษาระดับสูงจะขับรถส่วนบุคคล รถกระบะที่มีเข็มขัดนิรภัยติดตั้งไว้ ส่วนพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยนั้น การศึกษามีผลกับพฤติกรรมการใช้ในเชิงบวก โดยที่ผู้มีการศึกษาเพิ่มขึ้น แนวโน้มจะใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นประจำหรือใช้บางครั้งเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเห็นได้ชัดเจนในกลุ่มผู้มีการศึกษาระดับอุดมศึกษา ใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเกือบร้อยละ 60 มากกว่ากลุ่มอื่นๆ และใช้บางครั้งร้อยละ 26.4 ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเพียงร้อยละ 2.5 เท่านั้น ดังนั้นเห็นได้ว่าการศึกษามีส่วนช่วยให้ผู้ขับรถรับรู้ถึงอันตรายในการขับรถ ซึ่งอาจทำให้พิการหรือเสียชีวิตได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ และเรียนรู้พฤติกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุโดยการตอบสนองด้วยการปรับตัวโดยการใช้เข็มขัดนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายที่มีต่อร่างกายและชีวิต (ศุภมาส เศรษฐพงษ์กุล, 2539: 80)

อาชีพ

การใช้รถประเภทต่างๆ ที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัย มีแนวโน้มอยู่ในกลุ่มอาชีพที่มีสถานภาพทางสังคมที่ต่ำกว่าอย่างเห็นได้ชัด จากตาราง พบว่า กลุ่มอาชีพเกษตรกร/ประมงมีรถที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัยมากที่สุดร้อยละ 68.3 รองลงมา คือ กลุ่มอาชีพการขนส่ง/คมนาคมร้อยละ 53.0 ส่วนอาชีพช่าง/กรรมกร/ผู้ใช้แรงงาน ร้อยละ 39.9 จาก 3 กลุ่มอาชีพที่กล่าวมาแล้วนั้น เป็นกลุ่มใช้รถที่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ในกลุ่มอาชีพที่มีสถานภาพทางสังคมสูงกว่า คือ กลุ่มใช้วิชาชีพ/ผู้บริหาร ใช้รถที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัยน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 18.8 เท่านั้น กลุ่มแม่บ้าน/นักเรียน/ผู้ไม่ได้ทำงาน ไม่มีเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 22.0 กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ รถของกลุ่มอาชีพทั้ง 2 นี้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยเป็นจำนวนมาก

ความแตกต่างของพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยระหว่างกลุ่มอาชีพต่างๆ ก็เห็นได้ชัดเจน กลุ่มใช้วิชาชีพ/ผู้บริหาร ซึ่งเป็นกลุ่มน่าจะที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ตระหนักถึงผลเสียที่จะตามมา จึงมีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งมากที่สุดร้อยละ 47.3 รองลงมาคือ กลุ่มแม่บ้าน/นักเรียน/ผู้ไม่ได้ทำงานร้อยละ 45.2 กลุ่มช่าง/กรรมกร/ผู้ใช้แรงงาน กลุ่มอาชีพการขนส่ง/คมนาคม และกลุ่มเกษตรกร/ประมง ร้อยละ 26.4, 23.7 และ 9.0 ตามลำดับ พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยบางครั้งของอาชีพต่างๆ อยู่ในช่วงร้อยละ 15.8-30.7 และเป็นที่น่าสังเกตว่า ในกลุ่มอาชีพเกี่ยวกับการขนส่ง/คมนาคม ซึ่งรถที่ใช้กันนั้นแม้ว่าจะไม่มีเข็มขัดนิรภัยในจำนวนค่อนข้างสูง แต่ด้วยอาชีพต้องเดินทางตลอดเวลา ผู้ขับรถที่มีเข็มขัดนิรภัยอาจจะตระหนักถึงความปลอดภัย ดังนั้นจึงมีผู้ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นจำนวนน้อยกว่ากลุ่มอาชีพอื่นๆ เพียงร้อยละ 4.1 ส่วนอาชีพที่ใช้วิชาชีพ/ผู้บริหาร ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นอันดับ 2 ร้อยละ 4.5 นอกนั้นไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยร้อยละ 7.0-7.6 ซึ่งไม่แตกต่างกันมาก

ภาคที่อยู่อาศัย

เป็นปัจจัยหนึ่งที่สะท้อนถึงระดับการพัฒนาและประเพณี ค่านิยมของประชากรแต่ละกลุ่มภาคที่มีระดับการพัฒนาสูงผู้ขับรถอาจขับรถที่มีเข็มขัดนิรภัยและใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ผู้ขับรถที่อาศัยในกรุงเทพมหานคร ใช้รถที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัยน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 17.6 เท่านั้น และผู้ขับรถในกรุงเทพมหานครที่มีเข็มขัดนิรภัย มีการใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งสูงที่สุดแตกต่างจากภาคอื่นๆ อย่างชัดเจนถึงร้อยละ 59.2 และที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยน้อยที่สุดร้อยละ 3.6 ซึ่งผลการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาของโสภิตสุตา มงคลเกษม ในเรื่อง "พฤติกรรมการเปิด รับข่าวสาร ความรู้ ทศนคติและพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถในกรุงเทพมหานคร" (2539: 167) พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ รองลงมาคือ คาดบ่อยและคาดบางครั้ง

การศึกษาในครั้งนี้ ภาคที่อยู่อาศัยของผู้ขับรถ ขับรถไม่มีเข็มขัดนิรภัยมากที่สุด ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ ร้อยละ 51.7, 47.2, 37.0 และ 28.2 ตามลำดับ เป็นที่น่าสังเกตว่า ในภาคใต้ผู้ขับรถไม่มีเข็มขัดนิรภัยมีน้อย รองลงมาจากใน กรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ตามกลับมีสัดส่วนผู้ที่มีเข็มขัดนิรภัย แต่ไม่ใช่สูงสุดในภาคใต้ (ร้อยละ 7.8) ส่วนภาคที่มีสัดส่วนการใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง รองลงมาจากกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ภาคกลาง ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ ตามลำดับ

เขตที่อยู่อาศัย

เขตที่อยู่อาศัยมีความสัมพันธ์กับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถประเภทต่างๆ เช่นเดียวกับภาคที่อยู่อาศัย จากตารางที่ 8 พบว่าสัดส่วนของผู้ขับรถไม่มีเข็มขัดนิรภัยที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลมีสูงกว่าในเขตเทศบาลประมาณ 2 เท่า (ร้อยละ 49.5 และ 24.5 ตามลำดับ) ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากในเขตที่มีการพัฒนาสูงกว่า โดยเฉพาะในเขตเทศบาล ยานพาหนะหรือรถประเภทต่างๆ ที่นำมาใช้น่าจะทันสมัย มีการติดตั้งระบบป้องกันภัยไว้ครบสมบูรณ์กว่ารถที่ใช้รถนอกเขตเทศบาล

พฤติกรรมการใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถ ทั้งที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในเขตเทศบาลผู้ขับรถใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งมีสัดส่วนมากกว่าผู้ขับรถนอกเขตเทศบาลถึง 2 เท่า (ร้อยละ 45.3 และ 21.2 ตามลำดับ) และผู้ขับรถที่มีเข็มขัดนิรภัยแต่ไม่ใช่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลมีสัดส่วนสูงกว่าในเขตเทศบาลด้วย (ร้อยละ 6.9 และ 3.9 ตามลำดับ)

ตารางที่ 8 การกระจายร้อยละของผู้ขับรถตามการใช้เข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ จำแนกตามลักษณะ
ภูมิหลัง

ภูมิหลังผู้ขับรถ	การใช้เข็มขัดนิรภัย					(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
	รถไม่มีเข็มขัด	ไม่ใช่	ใช้บางครั้ง	ใช้ทุกครั้ง	รวม	
รวม	38.1	5.6	24.4	32.0	100.0	(7,932)
<u>เพศ</u>						
ชาย	41.9	5.8	23.7	28.6	100.0	(6,208)
หญิง	21.3	4.4	27.2	47.1	100.0	(1,736)
	$\chi^2 = 271.66$			P-value ≤ 0.05		
<u>อายุ</u>						
18 - 24	42.6	8.0	29.8	19.7	100.0	(869)
25 - 34	37.3	5.0	24.9	32.8	100.0	(2,410)
35 - 44	35.3	4.5	21.8	38.4	100.0	(2,707)
45 - 59	40.1	6.2	23.7	30.0	100.0	(1,958)
	$\chi^2 = 146.30$			P-value ≤ 0.05		
<u>สถานภาพสมรส</u>						
โสด	34.9	5.9	25.1	34.2	100.0	(1,539)
สมรส	39.2	5.5	24.1	31.3	100.0	(6,165)
หม้าย / หย่า / แยก	32.2	5.7	26.4	35.7	100.0	(238)
	$\chi^2 = 13.86$			P-value = 0.29		
<u>การศึกษา</u>						
ป.4หรือต่ำกว่า	57.9	6.5	19.2	16.4	100.0	(2,387)
ป. 5 - 6	54.5	5.5	22.8	17.2	100.0	(1,034)
ม.1 - 3	34.0	7.4	29.1	29.5	100.0	(1,127)
ม.4 - 6	22.3	8.1	32.0	37.7	100.0	(1,067)
อุดมศึกษา	11.2	2.5	26.4	59.9	100.0	(2,209)
	$\chi^2 = 1,716.65$			P-value ≤ 0.05		
<u>อาชีพ</u>						
ใช้วิชาชีพ / บริหาร	18.8	4.4	29.5	47.3	100.0	(3,833)
เกษตรกร / ประมง	68.3	7.0	15.8	9.0	100.0	(1,403)
ขนส่ง / คมนาคม	53.0	4.1	19.2	23.7	100.0	(1,066)
ช่าง / กรรมกร	39.9	7.6	26.2	26.4	100.0	(1,107)
ไม่ทำงาน / แม่บ้าน	17.5	6.6	30.7	45.2	100.	(505)
	$\chi^2 = 1,658.96$			P-value ≤ 0.05		

ตารางที่ 8 (ต่อ) การกระจายร้อยละของผู้ขับรถตามการใช้เข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ จำแนกตามลักษณะภูมิหลัง

ภูมิหลังผู้ขับรถ	การใช้เข็มขัดนิรภัย				รวม	(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
	ไม่มีเข็มขัด	ไม่ใช้	ใช้บางครั้ง	ใช้ทุกครั้ง		
<u>ภาคที่อยู่อาศัย</u>						
เหนือ	51.7	5.4	23.9	19.0	100.0	(1,797)
ตะวันออกเฉียงเหนือ	47.2	5.9	26.2	20.7	100.0	(1,885)
ใต้	28.2	7.8	33.0	31.0	100.0	(950)
กลาง	37.0	5.9	23.6	33.5	100.0	(2,318)
กรุงเทพมหานคร	17.6	3.6	19.6	59.2	100.0	(994)
	$\chi^2 = 848.10$		P-value ≤ 0.05			
<u>เขตที่อยู่อาศัย</u>						
ในเขตเทศบาล	24.5	3.9	26.4	45.3	100.0	(5,457)
นอกเขตเทศบาล	49.5	6.9	22.7	21.2	100.0	(2,487)
	$\chi^2 = 714.91$		P-value ≤ 0.05			