บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้คือ

1. เพื่อสำรวจความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพ-มหานคร

2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยด้านชีวจิตสังคม อันได้แก่ รายได้ ระดับการศึกษา การใช้ยาและสารเสพติด ประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย บุคลิกภาพ และปัญหาทางสุขภาพจิต ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

3. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม อันได้แก่ สภาพรถ การจราจรและถนนและทัศนวิสัย ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

สมมติฐานของการวิจัย

1. ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร มีปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุ

2. ปัจจันด้านชีวจิตสังคม อันได้แก่ รายได้ ระดับการศึกษา การใช้ยาและสารเสพติด ประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย บุคลิกภาพ และปัญหาทางสุขภาพจิต เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

3. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม อันได้แก่ สภาพรถ การจราจรและถนน และทัศนวิสัย เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรสำหรับการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครทั้งหมด 38 เขต ที่ประกอบอาชีพนี้ไม่ต่ำกว่า 1 เดือน ไม่จำกัดอายุ และการศึกษา กลุ่มตัวอย่างที่นำมาศึกษา เป็นผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ซึ่งได้มาโดยวิธีสุ่มตัวอย่าง จากเขตของกรุงเทพมหานคร โดยวิธีสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) โดยแบ่งพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตามการปกครองเป็น 3 ลักษณะ คือ พื้นที่เขตชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก นำจำนวนรถแท็กซี่ในแต่ละเขตมาหา Proportional Allocation โดยคิดตามจำนวนบริษัทหรือสหกรณ์แท็กซี่ในแต่ละเขต แล้วสุ่มสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่แต่ละชั้น โดยวิธี Simple Random Sampling จะได้ว่าจะต้องสุ่มจำนวนผู้ขับขี่รถแท็กซี่เขตชั้นใน และชั้นกลางมาเขตละ 270 ราย และชั้นนอก 108 ราย รวมเป็น 648 รายโดยวิธี Accidental Sampling

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบ่งเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 : เป็นแบบสัมภาษณ์เกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานและตัวแปรต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อคำถามเกี่ยวกับอายุ ภูมิลำเนาเดิม รายได้ ระดับการศึกษา การใช้ยาและสารเสพติด ประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ สภาพรถ การจราจรและถนน และทัศนวิสัย

ส่วนที่ 2 : เป็นเครื่องมือวัดความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัยประกอบด้วยข้อคำถามจำนวน 12 ข้อ การตอบถ้าถูกให้ 1 คะแนน ผิดให้ 0 คะแนน

สำหรับส่วนที่ 2 นั้น ได้หาความเชื่อมั่นโดยใช้ Kuder Richardson (K.R.20) ได้ค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือเท่ากับ 0.9 ซึ่งนับว่าสูง

ส่วนที่ 3 : เป็นเครื่องมือวัดบุคลิกภาพ MPI ของ Eysneck ซึ่งแปลและเรียบเรียงเป็นภาษาไทยโดย Harry Gardiner และเกษมศักดิ์ ภูมิศรีแก้ว ผู้วิจัยนำมาแบบทดสอบเฉพาะ scale วัดบุคลิกภาพด้านเก็บตัว-แสดงตัวมาใช้ แบบทดสอบประกอบด้วยข้อคำถาม 24 ข้อ เกี่ยวกับการปฏิบัติและความรู้สึก ผู้ถูกทดสอบจะต้องตัดสินใจว่า ใช่ หรือ ไม่ใช่ ในสิ่งที่กระทำหรือรู้สึกตามปกติ ถ้ารู้สึกว่าสุดวิสัยให้ตอบ “ไม่แน่ใจ” สำหรับส่วนที่ 3 นี้ Bendig หาความเที่ยงตรงได้ 0.64-0.78 และหาความเชื่อมั่นได้ 0.78-0.85 สำหรับคนไทยนั้น วนิช สุธารัตน์ หาความเชื่อมั่นได้ 0.815 และอุไร สิงห์โต หาความเชื่อมั่นได้ 0.85

ส่วนที่ 4 : เป็นเครื่องมือวัดปัญหาทางสุขภาพจิต GHQ-30 ซึ่งแปลเป็นภาษาไทยโดย ธนา นิลชัยโกวิทย์ และคณะ ซึ่งได้หาความเที่ยงตรงโดยการคำนวณหาค่าความไว (senitivity) ได้เท่ากับ 81.8% และหาความจำเพาะ (specificity) ได้เท่ากับ 89.7 % และหาความเชื่อมั่นโดยใช้ Cronbach’s Alpha Coefficient ได้เท่ากับ 0.94

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้หาค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบบุคลิกภาพ (MPI) และปัญหาทางสุขภาพจิต (GHQ-30) อีกครั้งโดยใช้ Cronbach’s Alpha Coefficient ได้ผลเท่ากับ 0.79 และ 0.93 ตามลำดับ ซึ่งนับว่าสูง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจพื้นที่ที่สุ่มขึ้นมาว่าแต่ละเขตมีจำนวนบริษัทหรือสหกรณ์แท็กซี่อยู่ที่ใดบ้าง และทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์โดยแนะนำตัวเอง และบอกวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม เพื่อให้ได้ข้อมูลตามความเป็นจริงมากที่สุด โดยเริ่มเก็บข้อมูลตั้งแต่ 15 ธันวาคม 2539 - 15 มีนาคม 2540

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โปรแกรม SPSS/PC+ (Statistical Package for the Social Science) คำนวณหาค่าจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง ตามลักษณะข้อมูลทั่วไปและข้อมูลเกี่ยวกับความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุ ทดสอบค่า X^2-test เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านชีวจิตสังคม กับการขับรถประสบอุบัติเหตุในกลุ่มตัวอย่าง ทดสอบค่า t-test เพื่อหาความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ทดสอบค่า ANOVA เพื่อหาความแปรปรวนของปัจจัยด้านต่าง ๆ ทดสอบ Pearson's coefficient ทดสอบ Stepwise Multiple Regression เพื่อสร้างสมการพยากรณ์การขับรถประสบอุบัติเหตุและหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ โดยหาค่าจำนวน ร้อยละ

สรุปผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด

กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 648 ราย เป็นเพศชายทั้งหมดมีอายุอยู่ในช่วง 25-45 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 81.0 มีสถานภาพสมรสแต่งงานอยู่ด้วยกันกับภรรยามาก ที่สุด คิดเป็นร้อยละ 59.3 ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาสูงสุดอยู่ในระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 53.2 ภูมิลำเนาเดิมมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 64.1 และเข้ามาอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร เป็นระยะเวลานานมากกว่า 10 ปี ขึ้นไปมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 55.1 ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่พบมากที่สุดในระหว่าง 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 59.9 ระยะเวลาทำงานใน 1 เดือน หยุดมากที่สุดคือ หยุด 3 วัน หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 51.9 และส่วนใหญ่ใช้เวลาในการขับรถวันละ 8-12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 91.7 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อย่างเดียว คิดเป็นร้อยละ 83.9 มีอาชีพอื่นนอกจากการขับรถแท็กซี่ที่พบมากที่สุดคือ อาชีพรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 56.8 โดยใช้เวลาทำงานมากที่สุดวันละ 8-12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 67.4 และมีความพึงพอใจในการประกอบอาชีพอื่นมากคิดเป็นร้อยละ 83.7 มีรายได้จากอาชีพอื่นมากที่สุดอยู่ในระหว่าง 5,001-10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.4 รายได้สุทธิ (จากอาชีพอื่นและขับรถแท็กซี่) พบมากที่สุดอยู่ในช่วงระหว่าง 5,001-10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 46.4 อาชีพก่อนมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนมากคือรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 51.4 เหตุผลที่มาขับรถแท็กซี่ที่พบมากที่สุดคือ เป็นอาชีพที่อิสระคิดเป็นร้อยละ 44.4

กลุ่มตัวอย่างมีการใช้ยาหรือสารเสพติดมากกว่าครึ่ง คิดเป็นร้อยละ 63.3 โดยใช้ทั้งก่อนและหลังขับรถมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 71.2 และพบว่ามีการสูบบุหรี่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 39.1 รองลงมาคือดื่มเหล้า เบียร์ คิดเป็นร้อยละ 31.4

การตรวจสภาพรถก่อนนำไปใช้ พบมากที่สุดร้อยละ 97.7 มีการตรวจสภาพรถก่อน นำไปใช้ทุกครั้งและตรวจสภาพรถทุกอย่างคิดเป็นร้อยละ 93.6 ส่วนใหญ่ประกันภัยรถเป็นประเภทชั้น 3 คิดเป็นร้อยละ 87.5

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 77.2 มีบุคลิกภาพด้านแสดงตัว และเก็บตัวใกล้เคียงกันคือร้อยละ 35.9 และ 34.5 ตามลำดับ และพบว่ามีปัญหาทางสุขภาพจิตคิดเป็นร้อยละ 31.3

ข้อมูลเกี่ยวกับความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถแท็กซี่ในกลุ่มตัวอย่าง

ในจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 648 ราย พบว่ามีผู้ที่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ 398 ราย คิดเป็นอัตราความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุเท่ากับ 61.5 โดยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุดังนี้คือ จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุพบมากที่สุดคือ 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 57.0 เดือนที่ เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ เดือนธันวาคม คิดเป็นร้อยละ 31.4 อุบัติเหตุมักเกิดขึ้นในเวลากลางคืนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 71.6 สภาพการณ์ของอุบัติเหตุที่พบมากที่สุดคือ รถชนรถ คิดเป็นร้อยละ 87.2 ลักษณะการขับขี่ที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุพบมากที่สุด คือ ขับเร็ว ร้อยละ 48.0

ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านชีวจิตสังคมที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

จากการทดสอบสมมติฐานปัจจัยด้านชีวจิตสังคมที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับรถประสบ-อุบัติเหตุ ปรากฏผลดังต่อไปนี้

1. รายได้ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้น้อยคือรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท มีแนวโน้มจะขับรถประสบอุบัติเหตุได้สูงที่สุด แต่ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ พบว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างที่จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาและมัธยมศึกษามีแนวโน้มจะขับรถประสบอุบัติเหตุมากอัตราใกล้เคียงกัน แต่ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการขับรถประสบอุบัติเหตุ พบว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. การใช้ยาและสารเสพติด กลุ่มตัวอย่างที่มีการใช้ยาและสารเสพติดมีแนวโน้มที่จะขับรถประสบอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มที่ไม่ใช้ ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาและสารเสพติดกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

4. ประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ในระยะ 1-5 ปี มีแนวโน้มเคยขับรถประสบอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ พบว่ามีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

5. ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย มีแนวโน้มเคยขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่มีความรู้ ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัยกับการขับรถประสบอุบัติเหตุพบว่ามีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

6. บุคลิกภาพ กลุ่มตัวอย่างที่มีบุคลิกภาพแบบแสดงตัว มีแนวโน้มที่จะขับรถประสบอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีบุคลิกภาพเก็บตัว ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ พบว่ามีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

7. ปัญหาทางสุขภาพจิต กลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาทางสุขภาพจิต เคยขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มที่ไม่มีปัญหาทางสุขภาพจิต ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาทางสุขภาพจิตกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

สำหรับปัจจัยอื่น ๆ นอกเหนือจากสมมติฐาน

1. จำนวนวันหยุดต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างที่ขับรถทุกวันโดยไม่หยุดเลย มีแนวโน้มขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนวันหยุดต่อเดือนกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

2. การตรวจสภาพรถ กลุ่มตัวอย่างที่ขับรถประสบอุบัติเหตุสูงสุดคือ ที่ตรวจสภาพรถบางครั้ง ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างการตรวจสภาพรถกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

นอกเหนือจากปัจจัยดังกล่าว พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านอายุ สถานภาพสมรส ภูมิลำเนาเดิม จำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน การมีอาชีพอื่นนอกเหนือจากขับรถแท็กซี่ และประเภทของประกันภัยรถ กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ข้อมูลเกี่ยวกับความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยระหว่างกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มที่พบว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ

1. สุขภาพจิตกับการมีอาชีพอื่น กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีอาชีพอื่นนอกเหนือจากขับรถแท็กซี่มีค่าเฉลี่ยคะแนนสุขภาพจิตสูงกว่ากลุ่มที่มีอาชีพอื่นร่วมด้วย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

2. ความรู้ และสุขภาพจิตกับการใช้ยาและสารเสพติด กลุ่มที่ไม่ใช้ยาและสารเสพติดมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้สูงกว่า และค่าเฉลี่ยของคะแนนสุขภาพจิตต่ำกว่า กลุ่มที่ใช้ยาและสารเสพติดอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ข้อมูลเกี่ยวกับความแปรปรวนของกลุ่มตัวอย่างที่พบว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ

1. ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัยกับประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ของกลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ที่ต่างกัน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และกลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า 10 ปี มีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้สูงกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ 1-5 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นอกนั้นไม่แตกต่างกัน

2. สุขภาพจิตกับจำนวนวันหยุดใน 1 เดือน ค่าเฉลี่ยของคะแนนสุขภาพจิตของกลุ่มที่มีจำนวนวันหยุดที่ต่างกัน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และกลุ่มที่ขับรถทุกวันโดยไม่หยุดเลย มีค่าเฉลี่ยคะแนนสุขภาพจิตสูงกว่ากลุ่มที่มีวันหยุด 3 วันหรือมากกว่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นอกนั้นไม่แตกต่างกัน

เมื่อนำปัจจัยด้านชีวจิตสังคมซึ่งพบว่า มีความสัมพันธ์กับการขับรถประสบอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติมาวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ พบปัจจัยที่เป็นตัวพยากรณ์การขับรถประสบอุบัติเหตุคือ สุขภาพจิต บุคลิกภาพ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย การใช้ยาและสารเสพติด ประสบการณ์ในการขับขี่รถและการตรวจสภาพรถ ตามลำดับ

ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

จากผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ปรากฏผลดังนี้

1. สภาพรถ กลุ่มตัวอย่างที่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ พบว่าสภาพรถปกติมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 93.9

2. การจราจรและถนน กลุ่มตัวอย่างที่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุมากที่สุดบริเวณถนนตรงที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรคิดเป็นร้อยละ 53.5 และรองลงมาคือบริเวณถนนที่มีเครื่องหมายจราจรชัดเจนคิดเป็นร้อยละ 35.4 ลักษณะทางที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ทางตรงคิดเป็นร้อยละ 63.1 สภาพผิวถนนเรียบคิดเป็นร้อยละ 84.7 และมักเป็นเส้นทางที่คุ้นเคย เพราะมาเป็นประจำคิดเป็นร้อยละ 86.7

3. ทัศนวิสัย กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากขับรถประสบอุบัติเหตุมากที่สุดในขณะที่มีทัศนวิสัยแจ่มใส คิดเป็นร้อยละ 84.9

อภิปรายผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

จากผลการสำรวจกลุ่มผู้ขับขี่รถแท็กซี่ทั้งหมดในครั้งนี้ ลักษณะทางด้านประชากรที่เป็นปัจจัยด้านชีวจิตสังคมแต่ละด้านที่พบมากที่สุดคือ มีอายุอยู่ระหว่าง 25-45 ปี สถานภาพสมรส

แต่งงานอยู่ด้วยกันกับภรรยา จบการศึกษาชั้นประถมศึกษา มีภูมิลำเนาเดิมมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการย้ายถิ่นเข้ามาอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมากกว่า 10 ปี ขึ้นไป (ตารางที่ 4.1 และ 4.2) เข้ามาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เพียงอย่างเดียว (ตารางที่ 4.4) โดยมีเหตุผลที่เข้ามาประกอบอาชีพนี้คือ เห็นว่าเป็นอาชีพอิสระ (ตารางที่ 4.7) มีรายได้พอประมาณ หรือรายได้ค่อนข้างดี ซึ่งผลการสำรวจครั้งนี้สอดคล้องกับผลการสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติ เมื่อปี พ.ศ. 2526[10] ลักษณะของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่พบดังกล่าว ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ที่อยู่ในวัยนี้เป็นวัยแรงงาน และการที่มีระดับการศึกษาต่ำ เป็นเหตุให้เลือกประกอบอาชีพที่มีรายได้สูงค่อนข้างยากประกอบกับในขณะนี้ เป็นยุคโลกาภิวัฒน์ ประชาชนทั่วไปจำเป็นต้องแสวงหาวัตถุเพิ่มขึ้น มีประชากรย้ายถิ่นเข้ามาอาศัยอยู่ เพื่อแสวงหาความเจริญรุ่งเรืองในกรุงเทพมหานครมากขึ้น[3] การเข้ามาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่สามารถทำได้ง่าย เพราะมีรถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากสมัยที่มีนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ออกกฎให้รถแท็กซี่เปิดเสรีโดยไม่จำกัดจำนวน สามารถประกอบอาชีพนี้ได้อย่างอิสระ[11] ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์มีผู้ขับขี่รถแท็กซี่จำนวนไม่น้อย (ตารางที่ 4.7) ที่ไม่รู้ว่าจะเลือกประกอบอาชีพอะไรดี เมื่อได้รับการชักชวนจากเพื่อนบ้านซึ่งมาประกอบอาชีพนี้อยู่ก่อนแล้ว จึงได้ย้ายถิ่นเข้ามาประกอบอาชีพนี้ตามไปด้วย ความจำเป็นในการต้องหารายได้ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่จะหยุดเพียง 2-3 วัน ต่อเดือน และจะทำงานเต็มที่ในแต่ละกะที่เช่ารถมาขับคือ 8-12 ชั่วโมง (ตารางที่ 4.3) สำหรับผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่มีอาชีพอื่นร่วมด้วย มักเป็นอาชีพรับจ้างซึ่งทำงานวันละ 8-12 ชั่วโมง เช่นเดียวกันและส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในอาชีพอื่นอยู่แล้ว (ตารางที่ 4.4) แต่ที่มาขับรถแท็กซี่เพราะเหตุผลคือ ต้องการรายได้พิเศษเพิ่มขึ้น (ตารางที่ 4.7)

โดยทั่วไปผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีพฤติกรรมที่มีแนวโน้มจะเสี่ยงต่อการขับรถประสบอุบัติเหตุ คือ พฤติกรรมการใช้ยาและสารเสพติดมากกว่าผู้ที่ไม่ใช้ (ตารางที่ 4.8) และจากการสัมภาษณ์ได้รับเหตุผลว่าที่ใช้สารเหล่านี้ เพราะช่วยคลายเครียด ทำให้หายเหนื่อยเร็วขึ้น ซึ่งยังเป็นความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องอยู่

สำหรับพฤติกรรมด้านที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ คือ ส่วนใหญ่มีการตรวจสภาพรถก่อนนำไปใช้ โดยตรวจสภาพทุกอย่าง (ตารางที่ 4.9) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะรถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะมีประเภทของประกันภัยรถชั้น 3 (ตารางที่ 4.10) ดังนั้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นตนจะต้องรับผิดชอบเอง ทำให้มีความระมัดระวังในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก

สำหรับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัยนั้ นพบว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ส่วนใหญ่มีความรู้ (ตารางที่ 4.11) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่รถแท็กซี่ทุกคนเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้ว แม้ว่าจะมีบางคนที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถรับจ้างเนื่องจากยังมีคุณสมบัติไม่พร้อมที่จะขอรับใบอนุญาตนี้ได้ เช่น อายุยังไม่ครบ 25 ปีบริบูรณ์ หรือได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมายังไม่ครบ 1 ปี เป็นต้น[28,29] อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่าจำนวนผู้ที่มีความรู้ยังมีจำนวนไม่มากเท่าที่ควร จึงสมควรที่จะดำเนินการรณรงค์ส่งเสริม ในด้านนี้ให้มากยิ่งขึ้นต่อไป

บุคลิกภาพของผู้ขับขี่รถแท็กซี่แต่ละประเภทคือบุคลิกภาพแบบเก็บตัวและแสดงตัว มีจำนวนใกล้เคียงกัน (ตารางที่ 4.12) แสดงถึงว่าผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีจำนวนมาก จะมีบุคลิกภาพแตกต่างกันไป เนื่องจากไม่ได้มีการกำหนดคุณสมบัติข้อนี้ไว้ในการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์รับจ้าง

สำหรับปัจจัยด้านการมีปัญหาทางสุขภาพจิต พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาทางสุขภาพจิตร้อยละ 31.3 (ตารางที่ 4.13) ซึ่งเป็นจำนวนไม่น้อยและใกล้เคียงกับปัญหาทางสุขภาพจิตของพนักงานขับรถเมล์และผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร คือคิดเป็นร้อยละ 37.0 และ 31.5[52,53] ทั้งนี้อาจเป็นเพราะสภาพแวดล้อมที่คล้ายคลึงกันจากการที่ต้องปรับตัวอยู่ในกรุงเทพมหานคร เพราะส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด มีเพียงจำนวนร้อยละ 7.4 เท่านั้นที่มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร (ตารางที่ 4.2) นอกจากนี้อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องเผชิญกับความเครียดหลาย ๆ ด้าน ตัวอย่างเช่น จากการสัมภาษณ์ได้ทราบข้อมูลเพิ่มเติมว่าในปีนี้เศรษฐกิจไม่ดี มีผลกระทบกระเทือนต่อรายได้เป็นอย่างมาก รายได้จะดีเฉพาะสิ้นเดือนเท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากปีก่อน ๆ อย่างมาก อาจเป็นสาเหตุนำมาซึ่งความเครียดของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ได้ทางหนึ่ง

อัตราความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุในกลุ่มตัวอย่าง

อัตราความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุ จากการศึกษาครั้งนี้พบร้อยละ 61.5 (ตารางที่ 4.14) ซึ่งพบว่าต่ำกว่าปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุของพนักงานขับรถแมล์ ซึ่งพบร้อยละ 79.3[52] ทั้งนี้อาจขึ้นอยู่กับผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีปัจจัยด้านชีวจิตสังคม และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกัน หรือวิธีวิจัยที่แตกต่างกัน เช่น ความแตกต่างของขนาดกลุ่มตัวอย่าง หลักเกณฑ์ในการสำรวจ หรือระยะเวลาที่ทำการศึกษาวิจัย แต่ผลการศึกษาครั้งนี้ใกล้เคียงกับปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 61.6[53] ถึงแม้ว่ารถแมล์ รถแท็กซี่ และรถมอเตอร์ไซด์ จะวิ่งอยู่ตามเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานครเหมือนกันก็ตาม แต่ลักษณะการให้บริการต่างกัน รถเมล์นั้นจะวิ่งรับผู้โดยสารที่เป็นเส้นทางประจำ ในขณะที่รถแท็กซี่และรถมอเตอร์ไซด์มีอิสระในการเลือกรับ-ส่งผู้โดยสาร ในภาวะที่ต้องเผชิญกับสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม เช่น การจราจรติดขัด อาจทำให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่และรถมอเตอร์ไซด์หาทางปฏิเสธไม่รับผู้โดยสารได้ นอกจากนี้แล้ว อาจเป็นไปได้ว่า รถแท็กซี่และรถมอเตอร์ไซด์มีขนาดเล็กกว่ารถเมล์มาก ความคล่องตัวในการขับขี่ เช่น การแซงในระยะที่กระชั้นชิด อาจได้รับความปลอดภัยสูงกว่า

สำหรับข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถแท็กซี่นั้น (ตารางที่ 4.15) ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง เดือนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ เดือนธันวาคม ทั้งนี้อาจเป็นเพราะเดือนธันวาคมเป็นเดือนที่มีวันหยุดนักขัตฤกษ์หลายวัน ซึ่งเป็นช่วงระยะเวลาที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องพยายามขับรถให้เร็วและรับ-ส่ง ผู้โดยสารให้ได้มาก ๆ ดังนั้นจึงขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง[8] จนเป็นสาเหตุนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ช่วงเวลาที่พบอุบัติเหตุคือ พบในช่วง

กลางคืนมากกว่ากลางวันอาจเป็นเพราะในเวลากลางคืนถนนว่าง ผู้ขับขี่มักจะขับรถด้วยความเร็วสูง ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะของการขับขี่ก่อนเกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุดคือ ขับเร็ว และผู้ขับขี่ในเวลากลางคืน ต้องปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงในช่วงเวลา (circadian rhythm) ด้วย[73] สำหรับสภาพการณ์ของอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ รถชนรถ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการจราจรที่ติดขัดต่างฝ่ายต่างแย่งชิงทางเพราะมีรถจำนวนมาก แต่มีพื้นที่จำกัด[7]

อย่างไรก็ตามความชุกของปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่พบนี้ก็นับได้ว่าเป็นจำนวนค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับผลกระทบที่เกิดขึ้น ถึงแม้ว่าจะยังมิได้คำนึงถึงผลกระทบในด้านความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ก็นับว่าผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีส่วนร่วมก่อให้เกิดผลกระทบต่อความเสียหายในเรื่องทรัพย์สินอย่างมาก โดยภาพรวมจากสถิติปี พ.ศ. 2538 เฉพาะในกรุงเทพมหานคร พบมีอุบัติเหตุจราจรทางบก ที่ทำให้ทรัพย์สินเสียหายคิดเป็นมูลค่าถึง 497.05 ล้านบาท[9] หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายจึงควรตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาด้านนี้เป็นอย่างยิ่งและควรที่จะพยายามหาแนวทางในการดำเนินการป้องกันแก้ไขต่อไป

ปัจจัยด้านชีวจิตสังคมของผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

จากผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านชีวจิตสังคมที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุตามสมมติฐาน ในการศึกษาครั้งนี้ ผลปรากฏดังตารางที่ 4.16 ถึงตารางที่ 4.22 โดยพบว่า ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ มีความสัมพันธ์กับการขับรถประสบอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และปัจจัยด้านการใช้ยาและสารเสพติด ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย บุคลิกภาพ และปัญหาทางสุขภาพจิต มีความสัมพันธ์กับการขับรถประสบอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ แต่ปัจจัยด้านรายได้และระดับการศึกษากับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัย

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระหว่างตัวแปรแต่ละตัวกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ จากการศึกษาครั้งนี้จะเห็นได้ว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่มีการใช้ยาและสารเสพติดมีแนวโน้มที่จะทำให้ขับรถประสบอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่ไม่ได้ใช้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ตารางที่ 4.18) การศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของพงษ์ศักดิ์ วัฒนา[43] วิจิตร บุณยะโหตระ[41] วณิดา กำจัดดัสกร[57] สุพัฒนา เดชาติวงศ์ ณ อยุธยา[58] อัมพร โอตระกูลและคณะ[59] สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย[60] และ Raggatt[61] ซึ่งพบว่าพฤติกรรมการใช้ยาและสารเสพติดเป็นสาเหตุนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งข้อมูลนี้เกี่ยวโยงกับการศึกษาที่ว่าปัจจัยด้นเหตุที่สำคัญประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุคือ ระดับอัลกอฮอล์ในเลือดอันเป็นผลเนื่องมาจากการดื่มสุรา อัลกอฮอล์จะมีผลการออกฤทธิ์กดประสาท ทำให้เกิดอาการมึนเมามากขึ้น จนถึงขนาดไม่สามารถจะบังคับตนเองได้ โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยวดยานจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ง่าย ในเรื่องของยาพบว่ามียาบางประเภทที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่ง

ยากระตุ้นประสาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเภทแอมเฟตามีน (Amphetamine) ยาเหล่านี้นอกจากจะทำให้เบื่ออาหาร น้ำหนักลด นอนไม่หลับแล้ว ยังทำให้เกิดอาการประสาทหลอนได้ เพราะเมื่อยาหมดฤทธิ์แล้วจะรู้สึกง่วงมากทันที ซึ่งเป็นอันตรายต่อการขับรถอย่างยิ่ง[44,45] นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ที่ไม่ใช้ยาและสารเสพติดนั้น แนวโน้มมักจะเป็นผู้ที่ไม่มีปัญหาทางสุขภาพจิต และมีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัยสูง (ตารางที่ 4.31) ซึ่งปัจจัยเหล่านี้อาจช่วยลดหรือป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร่วมด้วย

หากจะพิจารณาปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่มีประสบการณ์ในช่วงระยะ 1-5 ปี มีแนวโน้มขับรถเกิดอุบัติเหตุได้สูงและผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่มากขึ้น มีแนวโน้มในการขับรถประสบอุบัติเหตุลดลง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ตารางที่ 4.5) ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ ประดิษฐ์ ศักดิ์ศรี[62] Mc. Dermott และ Hughes[63] และ Jerkins[64] ทั้งนี้อาจอธิบายได้ว่าเป็นเพราะผู้ขับขี่ที่ขาดประสบการณ์ เช่น การฝึกหัดขับขี่ไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความชำนาญ ไม่สามารถคาดคะเนความเร็ว หรือกะระยะทางได้อย่างถูกต้อง หรือการขับรถในขณะฝนตก ถ้าขาดความชำนาญอาจตกลงไปในหลุมบ่อได้ง่าย[43,44,45] นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่พบมากที่สุดคือ มีประสบการณ์อยู่ในช่วง 1-5 ปี (ตารางที่ 4.3) จึงอาจเป็นไปได้ที่ทำให้อัตราการขับรถประสบอุบัติเหตุในกลุ่มนี้มีมากขึ้น

สำหรับปัจจัยในเรื่องความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย ผลการวิจัยพบว่าผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับการขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่มีความรู้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ตารางที่ 4.6) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วิจิตร บุณยะโหตระ และคณะ[5] และวิจิตร บุณยะโหตระ[65] ที่พบว่าจำนวนร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นนั้น เกิดจากการกระทำที่ผิดพลาดของผู้ใช้ทางคือ ผู้ใช้ทางขาดความรู้ ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะ ขาดความรู้เรื่องกฎหมายและระเบียบคำสั่งข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้รถ ใช้ถนน ขาดความรู้ในการเลือกวิธีการแก้ไขปัญหาให้ทันการ ทั้งนี้เพราะการขาดความรู้ ความเข้าใจ การรู้เท่าไม่ถึงการณ์ จะทำให้ประเมินอันตรายไม่ถูกต้องคาดการณ์ต่ำหรือคาดการณ์เกินความจริงว่าตนเองจะสามารถควบคุมอันตรายนั้นได้ สาเหตุเหล่านี้จึงนำไป สู่การเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยเฉพาะประชาชนที่มาจากชนบท แม้จะขับรถได้แต่ก็ยังขาดความรู้[43,44,45] และผลการวิจัยยังพบว่า ผู้ที่มีความรู้มากยังเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า 10 ปีขึ้นไป (ตารางที่ 4.33 และ 4.34) ซึ่งนับว่าเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ขับรถปลอดภัยยิ่งขึ้น

เมื่อพิจารณาปัจจัยด้านบุคลิกภาพ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซีที่มีบุคลิกภาพด้านแสดงตัว (Extrovert) มีแนวโน้มในการขับรถประสบอุบัติเหตุได้สูงกว่าผู้ที่มีบุคลิกภาพเก็บตัว (Introvert) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ตารางที่ 4.21) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Smith และ Kirhman[73] และธนพล ปิยอิสรากุลและคณะ[67] ซึ่งศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิก

ภาพกับการขับรถ พบว่า คนที่มีบุคลิกภาพแบบแสดงตัว (Extrovert) ที่แสดงออกมาทางด้านอารมณ์ ลักษณะคล้ายการแสดง ทำให้ตัวเองเป็นที่ดึงดูดความสนใจจากผู้อื่น ใส่อารมณ์และแสดงออกอย่างจริงจังเกินควร มักไม่ค่อยระมัดระวัง และมีแนวโน้มจะเกิดอุบัติเหตุได้บ่อยกว่าผู้มีบุคลิกภาพแบบเก็บตัว (Introvert) ซึ่งมักมีลักษณะที่มีความระมัดระวัง วิตกกังวลและค่อนข้างกลัว

เมื่อพิจารณาปัจจัยเรื่องปัญหาทางสุขภาพจิต ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มีปัญหาทางสุขภาพจิตมีแนวโน้มเคยขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่ไม่มีปัญหาทางสุขภาพจิต อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ตารางที่ 4.8) สอดคล้องกับการศึกษาของ Mayer และ Treat[77] ซึ่งพบว่าผู้ขับขี่ขับรถเสี่ยงภัยนั้นมักมีความสับสนในจิตใจด้วย ข้อมูลเรื่องอื่น ๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการขับขี่มากมาย นอกจากนั้นการศึกษาของ Grandjean[75] พบว่าความเครียดทางจิตใจเป็นสาเหตุทำให้เกิดความเสี่ยงของอุบัติเหตุมากขึ้น ปัจจัยด้านนี้ยังสนับสนุนงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุหลาย ๆ แห่ง สรุปว่าผู้มีความรอบคอบ มีการรับรู้ (perception) ดี จะเป็นผู้มีความสามารถขับขี่รถบนท้องถนนได้ดีกว่าผู้ที่เจ้าอารมณ์ หุนหันพลันแล่น ซึ่งสติถูกบดบังด้วยสัญชาตญาณและอารมณ์ ผู้ที่มีการควบคุมอารมณ์ได้มั่นคง วิเคราะห์ข้อมูลได้ดีและไม่ถูกรบกวน ด้วยความรู้สึกส่วนตัวเรื่องอื่น ๆ จะขับรถได้ดี ผู้ป่วยที่มีปัญหาทางจิตใจมักมีอุบัติเหตุบนท้องถนนบ่อยกว่า[13,64] สำหรับปัจจัยเสริมต่อการเกิดปัญหาทางสุขภาพจิตนั้น ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่มีความจำเป็นต้องหารายได้จากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อย่างเดียว โดยขับรถทุกวันไม่หยุดเลย มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาทางสุขภาพจิตได้มากกว่ากลุ่มที่มีอาชีพอื่นอยู่แล้วแต่มาขับรถแท็กซี่เพื่อหารายได้พิเศษ และกลุ่มที่ขับรถมีวันหยุดต่อเดือน 3 วัน หรือมากกว่า (ตารางที่ 4.31, 4.35 และ 4.36)

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์เรื่องรายได้พบว่า ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (ตารางที่ 4.16) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าการศึกษาครั้งนี้ ทำเฉพาะให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่เป็นผู้เช่ารถจากบริษัทหรือสหกรณ์เท่านั้น ซึ่งส่วนมากจำนวนชั่วโมงในการขับรถใกล้เคียงกัน (ตารางที่ 4.3) และมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามมิเตอร์ ประกอบกับการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร มีผลทำให้รายได้หลังหักค่าเช่า ค่าน้ำมันแล้ว จะเหลืออยู่ในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน ข้อมูลดังกล่าวจึงมีความผันแปรของตัวแปรในด้านนี้น้อยมาก จึงอาจเป็นไปได้ที่จะทำให้ผลการเปรียบเทียบไม่พบว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ

สำหรับปัจจัยด้านการศึกษานั้น ผลการศึกษาครั้งนี้พบว่า ระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาและมัธยมศึกษา มีแนวโน้มจะขับรถประสบอุบัติเหตุมากที่สุด และการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่ามีแนวโน้มขับรถประสบอุบัติเหตุน้อยที่สุด แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ (ตารางที่ 4.17) แต่ผู้ที่จบการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่ามีจำนวนน้อยมาก ทำให้ข้อมูลดังกล่าวมีความผันแปรของข้อมูลด้านนี้น้อยมาก จึงเป็นไปได้ที่จะทำให้ผลของการเปรียบเทียบไม่พบว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ

การพิจารณาปัจจัยด้านอื่น ๆ นอกเหนือจากสมมติฐาน

สำหรับปัจจัยด้านอายุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่นั้น ผลการวิจัยพบว่าผู้ขับขี่รถแท็กซี่จำนวนร้อยละ 6 ที่มีอายุน้อยกว่า 25 ปี (ตารางที่ 4.1) ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติรถยนต์[28,29] เมื่อพิจารณาหาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านนี้ พบว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (ตารางที่ 4.23) ซึ่งไม่สอดคล้องกับข้อมูลที่ว่าผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 25 ปี นั้นจัดอยู่ในวัยหนุ่มสาว ซึ่งมักจะพบว่ามีลักษณะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกล่าวคือ มักจะเป็นผู้ที่มีพฤติกรรมชอบแสดงออก อยู่ไม่นิ่ง กระตือรือร้น และขาดประสบการณ์ ผู้ที่อยู่ในวัยกลางคนคือในช่วงระหว่างอายุ 25-65 ปี จะสามารถขับรถได้ปลอดภัยที่สุด[42,43] ทั้งนี้อาจเป็นเพราะจำนวนผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่อายุน้อยกว่า 25 ปี ยังมีอยู่จำนวนน้อย ทำให้ข้อมูลดังกล่าวมีความผันแปรของข้อมูลด้านนี้น้อยมาก ผลการเปรียบเทียบจึงไม่พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติ อย่างไรก็ตามข้อมูลที่พบนี้เป็นการแสดงให้เห็นถึงการย่อหย่อนในการปฏิบัติบังคับให้เป็นไปตามกฎระเบียบพระราชบัญญัติจราจร ซึ่งถ้ามีจำนวนผู้ขับขี่รถแท็กซี่เหล่านี้เพิ่มมากขึ้น ก็อาจจะเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การขับขี่รถประสบอุบัติเหตุทางหนึ่ง ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงสมควรที่จะดำเนินการแก้ไขต่อไป

เมื่อพิจารณาปัจจัยเกี่ยวกับจำนวนวันหยุดต่อเดือน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ที่ขับรถทุกวันโดยไม่หยุดเลย มีแนวโน้มขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ตารางที่ 4.26) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ที่ขับรถทุกวันโดยไม่หยุดเลยนั้น เป็นการทำงานหนักเกินขอบเขตความสามารถของร่างกายตนเอง ทำให้เกิดความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า อ่อนเพลีย การตัดสินใจช้าลง โอกาสที่จะเกิดหลับในได้ง่าย[40] โดยเฉพาะมักพบอุบัติเหตุในเวลากลางคืน (ตารางที่ 4.15)

สำหรับปัจจัยด้านการตรวจสภาพรถก่อนการขับขี่ ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับรถประสบอุบัติเหตุสูงสุดคือกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ตรวจสภาพรถบางครั้ง (ตารางที่ 4.29) และปัจจัยด้านนี้เป็นปัจจัยที่ร่วมพยากรณ์ การขับรถประสบอุบัติเหตุด้วย ดังนั้นจึงนับได้ว่าเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญและควรตระหนักถึง

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

จากผลการวิเคราะห์ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ปรากฏผลดังนี้

เมื่อพิจารณาผลจากปัจจัยด้านสภาพรถ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ พบว่า สภาพรถปกติมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 93.9 (ตารางที่ 4.37) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการบริการของรถแท็กซี่ คือ กรมการขนส่งทางบก ได้มีมาตรการในการควบคุมสภาพรถแท็กซี่มิเตอร์อยู่แล้ว[23,24] นอกจากนี้ก่อนนำรถไปใช้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ส่วนใหญ่ได้มีการตรวจสภาพรถทุกครั้ง (ตารางที่ 4.9) ผู้ขับขี่รถแท็กซี่จึงไม่น่าจะประสบกับปัญหาอันเนื่องมาจากสภาพรถ

สำหรับปัจจัยด้านการจราจรและถนน ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุมากที่สุดพบบริเวณถนนตรงที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรมากที่สุด และรองลงมาคือ บริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรชัดเจน ลักษณะทางที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ทางตรง สภาพผิวถนนเรียบ และมักเป็นเส้นทางที่คุ้นเคย (ตารางที่ 4.38) ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ ชวลิต สุขะวรรณ[79] ที่พบว่า อุบัติเหตุสูงสุดมักพบตรงทางแยก ทางโค้ง ขึ้นลงเนินสะพาน ทั้งนี้เพราะสภาพเส้นทางที่ดีเรียบ มักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูง[35]

เมื่อพิจารณาปัจจัยด้านทัศนวิสัย ผลคือ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ขับรถประสบอุบัติเหตุมากที่สุดในขณะที่มีทัศนวิสัย แจ่มใส (ตารางที่ 4.39) ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของประสิทธิ์ ธนสุกาญจน์[80] ว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ฝนตก ถนนลื่น รองลงมาคือหมอกลงจัด ทั้งนี้เพราะในขณะที่ทัศนวิสัยแจ่มใส ผู้ขับขี่มักจะขับรถด้วยความเร็วสูง และขาดความระมัดระวัง[35]

สรุปผลผู้ขับขี่รถแท็กซี่ไม่มีแนวโน้มจะประสบปัญหาอันเนื่องมาจากปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งผลการศึกษานี้สนับสนุนความคิดเห็นที่ว่าปัจจัยสำคัญที่สุดประมาณ ร้อยละ 90 นั้น เกิดจากผู้ใช้ถนนโดยเฉพาะปัจจัยจากผู้ขับขี่[6] ดังนั้น การดำเนินการรณรงค์ส่งเสริมและป้องกันการเกิดปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุ จึงควรมุ่งเน้นที่ปัจจัยจากผู้ขับขี่โดยตรง ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยที่พบว่าความสำคัญของปัจจัยที่นำไปสู่การขับรถประสบอุบัติเหตุ ได้แก่ สุขภาพจิต บุคลิกภาพ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย การใช้ยาและสาร เสพติด ประสบการณ์ในการขับรถ และการตรวจสภาพรถ ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่าผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุค่อนข้างสูง หากปัญหานี้ยังถูกปล่อยปละละเลยโดยไม่ได้ปรับปรุงแก้ไขแล้ว จะก่อให้เกิดผลกระทบทั้งโดยตรงและโดยอ้อม เกิดความไม่ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ขับขี่รถแท็กซี่เอง ตลอดจนผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ร่วมด้วย ดังนั้นผู้วิจัยจึงใคร่เสนอแนะการปฏิบัติเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการป้องกัน กำจัดหรือลดสภาพการเสี่ยงภัยโดยมุ่งเน้นปัจจัยจากผู้ขับขี่ ดังนี้คือ

1. มุ่งปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีงามให้กับผู้ขับขี่รถแท็กซี่ให้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาด้านนี้ เช่น จัดให้มีการรณรงค์ ส่งเสริม การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข่าวสาร ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในรูปแบบต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง เอกสารเผยแพร่อาจจัดทำเป็นคู่มือการขับรถอย่างปลอดภัยโดยการออกรูปแบบกระทัดรัด สวยงาม ใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติที่จะประกอบอาชีพนี้ด้วยความระมัดระวัง ไม่ประมาท พยายามละเว้นต่อปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อไป

2. ควรจัดให้มีมาตรฐานทางกฎหมายในการควบคุมการออกใบอนุญาตขับรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ให้กับผู้ขับขี่รถแท็กซี่อย่างเคร่งครัดกว่านี้ โดยมีบทลงโทษเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบอนุญาตแก่ผู้เคยกระทำผิดหรือผู้ไม่ควรได้รับใบอนุญาต ตลอดจนควรมีการตรวจสอบประวัติของผู้ขับรถก่อนออกใบอนุญาตให้มากที่สุด

3. เนื่องจากขณะนี้ฝ่ายอบรมและสัมมนาการขนส่ง กองสวัสดิภาพการขนส่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของกรมการขนส่งทางบก ได้มีการจัดอบรมให้กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นประจำทุกปี ผู้ขับขี่รถแท็กซี่โดยทั่วไป สามารถเข้ารับการอบรมได้ด้วยความสมัครใจ หากมีการกำหนดให้ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์รับจ้างมีคุณสมบัติข้อนี้ด้วยก็นับว่าจะเกิดประโยชน์อย่างยิ่ง

4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก อาจนำผลการวิจัยนี้ไปใช้ประกอบในการกำหนดนโยบาย มาตรการ และวางแผนปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจร

5. เจ้าของบริษัทหรือสหกรณ์รถแท็กซี่ ควรมีส่วนร่วมในการคัดเลือก (Screening) ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เช่ารถของตนด้วย โดยพยายามคัดเลือกผู้ขับขี่ที่ไม่มีปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยเฉพาะปัจจัยที่เป็นตัวแปรพยากรณ์ลำดับแรก ๆ เช่น สุขภาพจิต บุคลิกภาพ การใช้ยาและสารเสพติด เป็นต้น

6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งโดยตรงและโดยอ้อม ควรมีการดำเนินการเพื่อเป็นการสนับสนุนส่งเสริมให้เกิดกำลังใจสำหรับผู้ขับขี่ที่ขับรถดี ปลอดภัย ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในรอบปี แต่ละปี ถ้าขับรถดี ปลอดภัย ติดต่อกันหลาย ๆ ปี อาจเสนอให้ได้รับใบประกาศเกียรติคุณรับประกันความสามารถ นำมาติดไว้ที่รถเพื่อให้ผู้โดยสารเรียกใช้บริการด้วยความมั่นใจ พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเลือกโดยสารเฉพาะรถที่ผู้ขับขี่มีเครื่องหมายดังกล่าว เป็นการช่วยส่งเสริมให้

ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ทำดียิ่งขึ้น และลดจำนวนผู้ขับขี่ที่เป็นอันตรายให้น้อยลง เนื่องจากขาดผู้เรียกใช้บริการ

7. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรปฏิบัติอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งให้ความเป็นธรรมในการพิจารณาคดีหรือลงโทษ เมื่อผู้ขับขี่รถแท็กซี่กระทำผิด

8. ผลจากการที่ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก ได้รับข้อมูลที่น่าสนใจหลายประการที่คิดว่าน่าจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเกิดปัญหาทางสุขภาพจิต ตัวอย่างเช่น ผู้ขับขี่รถแท็กซี่จำนวนไม่น้อยที่ได้รับความไม่ปลอดภัยจากผู้โดยสาร เช่น โดนปล้น จี้โกงไม่ยอมจ่ายค่าโดยสาร การถูกรีดไถจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยขาดเหตุผลที่สมควร ความเครียดจากการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทำให้กระทบกระเทือนต่อรายได้ เป็นต้น ดังนั้นนอกเหนือจากการดำเนินการเพื่อเป็นการเอื้อประโยชน์ต่อผู้โดยสาร ผู้ใช้รถ ใช้ถนน แล้ว ควรที่จะมีการดำเนินการเพื่อเป็นการส่งเสริมสุขภาพจิตให้กับผู้ขับขี่รถแท็กซี่ด้วย เช่น การให้ความรู้เกี่ยวกับการประกอบอาชีพนี้ การดำรงชีวิตประจำวันในขณะที่สังคมปัจจุบันเป็นสังคมบริโภคนิยมที่มีการแข่งขันสูง มุ่งผลประโยชน์ตนเองเป็นใหญ่ ว่าทำอย่างไรจึงจะปรับตัวเข้าอยู่ในสังคมเช่นนี้ได้อย่างมีความสุข และจัดให้ได้รับสวัสดิการที่ดี เช่น ร่วมมือกับบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับงานด้านสุขภาพจิต นักจิตวิทยา นักสังคมสงเคราะห์ พร้อมทั้งมีการส่งต่อผู้ที่มีปัญหาสุขภาพจิตไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดปัญหาในระดับที่รุนแรงยิ่งขึ้นต่อไป โดยเฉพาะการป้องกันการเกิดปัญหาทางสุขภาพจิตนั้น ยังเป็นการป้องกันการเกิดปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุที่สำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากปัญหาด้านนี้ เป็นตัวแปรพยากรณ์การขับรถประสบอุบัติเหตุลำดับแรก

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ประเภทส่วนบุคคล เพื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่รถแท็กซี่ประเภทนิติบุคคลว่ามีปัจจัยอะไรบ้างที่เหมือนหรือแตกต่างกัน หรือนำกรอบการวิจัยนี้ไปใช้กับกลุ่มผู้ขับขี่อื่น ๆ

2. ควรมีการศึกษาเชิงวิเคราะห์ (Analytic study) โดยมีการขจัดองค์ประกอบร่วม (Confounding Factors) ต่าง ๆ ที่อาจมีอิทธิพลต่อความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบเสี่ยงที่ต้องการศึกษาออกไปให้มากที่สุด ทำให้ทราบได้อย่างแน่นอนว่าปัจจัยเสี่ยงใดที่ทำให้เกิดปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุ

3. ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม เกี่ยวกับตัวแปรด้านอื่น ๆ ที่มีแนวคิดสนับสนุนว่ามีความสัมพันธ์กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ เช่น ทัศนคติ เป็นต้น