

พฤติกรรมเสี่ยง/ป้องกัน ต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ของประชากรในวัยแรงงาน

ศุภมาส เศรษฐพงษ์กุล¹

คำนำ

ปัญหาอุบัติเหตุและเหตุการณ์รุนแรงต่าง ๆ นับเป็นปัญหาสำคัญปัญหาหนึ่งของประเทศไทย โดยเฉพาะเมื่อกล่าวถึงสาเหตุการตาย ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการตายจากอุบัติเหตุ การเป็นพิษ และความรุนแรง (accidents, poisonings and violence) อยู่ในระดับสูงติดอันดับโลกประเทศหนึ่ง (World Health Organization [WHO], 1990) โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากยานยนต์ ในรอบ 20 ปี ที่ผ่านมา ประเทศไทยได้พัฒนาในด้านการคมนาคมและการขนส่งทางบกอย่างรวดเร็ว โดยมีถนนหนทางเพิ่มขึ้นทั้งปริมาณและคุณภาพ จากความยาวของทางหลวงมี 17,105 กิโลเมตร ในปี 2514 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2516) ได้เพิ่มขึ้นเป็น 46,047 กิโลเมตร ในปี 2534 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2535) รวมทั้งการมีทางหลวงและทางด่วนที่ทันสมัยเช่นเดียวกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ตลอดจนมียานพาหนะเพิ่มขึ้นจากไม่กี่แสนคัน เป็นประมาณ 8 ล้าน 4 แสนคัน ในปี 2534 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2535) ดังนั้น จึงไม่ต้องสงสัยว่าอุบัติเหตุจราจรบนถนนได้เพิ่มเป็นเงาตามตัวและได้กลายเป็นสาเหตุที่ทำให้คนเสียชีวิตสูงที่สุดเมื่อเทียบกับการเสียชีวิตด้วยโรคภัยร้ายแรงทั้งหลาย ข้อมูลเกี่ยวกับสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนจากกรมตำรวจชี้ให้เห็นว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนมีจำนวนเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร (ญาดา ประพงค์เสนา, 2532) ซึ่งจากการประเมินความเสียหายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในปี 2534 ปรากฏว่าทรัพย์สินเสียหายมีมูลค่าถึง 269.55 ล้านบาท อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนทางหลวงและอีก 154.26 ล้านบาทจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร (กองสวัสดิภาพการขนส่ง, 2538)

¹ คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

อุบัติเหตุบนท้องถนนที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ และสูญเสียชีวิตนั้นสามารถป้องกันได้ ถ้าผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักถึงความปลอดภัยและไม่อยู่ในความประมาท ดังนั้นการศึกษานี้จะวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยง/ป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางบก อย่างไรก็ตามการศึกษานี้เน้นเฉพาะผู้ที่อยู่ในวัยแรงงานเท่านั้น เพราะส่วนใหญ่อุบัติเหตุจากรถทางบกมักจะเกิดกับประชากรกลุ่มนี้ ซึ่งจัดเป็นทรัพยากรสำคัญในการป้องกันและการผลิตของประเทศ ดังนั้น ผลการศึกษานี้ย่อมเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงคุณภาพแรงงานของประเทศ ตลอดจนจะเป็นประโยชน์ต่ออัยการวางแผนสาธารณสุขในการวางแผนจัดบริการทางการแพทย์และอนามัย และการบริการในด้านการฟื้นฟูสมรรถภาพ รวมทั้งจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนป้องกันอุบัติเหตุจากรถต่อไปในอนาคต

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกพอสรุปได้เป็น 4 ประการ คือ:

1. **ผู้ใช้ทาง** ในที่นี้ ผู้ใช้ทางหมายถึงผู้ขับขี่ ผู้เดินทางเท้าและผู้โดยสารที่ใช้ทางสาธารณะ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำผิดของผู้ใช้ทาง ดังเห็นได้จาก ปี 2530 อุบัติเหตุจากรถทางบกในประเทศไทยเกิดจากผู้ใช้งานมีถึงร้อยละ 99.5 และ 93.7 สำหรับในกรุงเทพมหานครและในชนบท ตามลำดับ (เทพนม เมืองแมน และวิจิตร บุนนยะไพฑูริ, 2533: ตารางที่ 9) โดยมากผู้ขับขี่ยานพาหนะมักก่ออุบัติเหตุจากรถทางบกโดยตรง มูลเหตุสำคัญได้แก่ ขาดความชำนาญ สภาพร่างกายไม่แข็งแรง อ่อนแอ มีความประมาท ดื่มสุราหรือกินยาฆ่าขณะขับรถ ไม่เคารพกฎจราจร และไม่มีมารยาทในการขับขี่ นอกจากนี้ ส่วนหนึ่งมาจากตัวผู้เดินทางเท้าเอง สาเหตุที่สำคัญได้แก่ ขาดความรู้เรื่องการเดินทางเท้าและข้ามถนนอย่างปลอดภัย ขาดความระมัดระวัง ฝ่าฝืนกฎจราจร และขาดสติสัมปชัญญะ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2532b; วิจิตร บุนนยะไพฑูริ, 2536; ธวัชชัย พิทักษ์, 2532)

2. **สภาพะยานพาหนะ** เป็นปัจจัยหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก แม้ว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของยานพาหนะเท้าที่ผ่านมายังมีจำนวนน้อยก็ตาม แต่รถยนต์ทุกคันที่วิ่งบนท้องถนนควรได้รับการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอเพราะรถยนต์ในเมืองไทยชำรุดเร็วกว่าประเทศอื่น ๆ เนื่องจากภาวะน้ำท่วมเป็นประจำและการดูแลรักษารถยังไม่ได้ ตลอดจนควรปรับปรุงระบบการตรวจสอบสภาพรถยนต์ประจำปีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มี

ประสิทธิภาพด้วย นอกจากนี้ ผู้ขับรถควรเอาใจใส่อุปกรณ์ต่าง ๆ ในรถยนต์และควรหัดสังเกตความผิดปกติของรถยนต์ในขณะขับขี่ (วิจิตร บุญยะไพศร, 2536; ธวัชชัย พิทักษ์, 2532)

3. *สภาพถนน* มีผลกระทบต่อการศึกษาอุบัติเหตุเช่นกัน องค์ประกอบต่าง ๆ ของถนนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ได้แก่ จำนวนช่องถนน ความกว้างของถนน สิ่งกีดขวางและข้างถนน ผิวถนนและความสว่างของถนน หากองค์ประกอบถนนมีความบกพร่องย่อมก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ถนน ตัวอย่างเช่น ถนนแคบ ถนนลาดชันเกินไปที่จะขับได้โดยปลอดภัย เป็นต้น (ธวัชชัย พิทักษ์, 2532)

4. *สภาพแวดล้อม* เรื่องนี้เป็นเรื่องเกี่ยวกับสภาพการวางผังเมือง มลพิษ สภาพดินฟ้าอากาศ กฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน แม้ว่าโดยตัวมันเองไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยตรง แต่สภาพเหล่านี้เป็นสภาพที่มีผลต่อการเพิ่มหรือลดลงของอุบัติเหตุได้ (วิจิตร บุญยะไพศร, 2536)

สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก การตายและการบาดเจ็บ

จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ การตาย และการบาดเจ็บ และความรุนแรงของอุบัติเหตุจากจราจรทางบก จำแนกตามภาคต่าง ๆ ของทั่วราชอาณาจักร ปี 2536 ได้เสนอไว้ในตารางที่ 1 สถิติที่ได้ชี้ให้เห็นว่าในปี 2536 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 84,892 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 25,330 คน และตาย 9,496 คน หรือเกิดการบาดเจ็บและตายถึงร้อยละ 41 ของจำนวนครั้งที่ได้รับอุบัติเหตุทั้งหมด อุบัติเหตุจราจรทางบกส่วนใหญ่ (ร้อยละ 75.4) เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร ทำให้มีจำนวนผู้บาดเจ็บมากที่สุด คือ 9,960 คน แต่ตายน้อยที่สุด คือ 695 คน นอกจากนี้ อัตราเฉลี่ยของคนที่บาดเจ็บและเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้งมีค่าต่ำที่สุดด้วย ซึ่งแสดงว่าอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานครมีความรุนแรงน้อยที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากในเขตกรุงเทพมหานครมีปริมาณรถมาก ไม่สามารถวิ่งด้วยความเร็วสูงได้ ประกอบกับมีปัญหาทางด้านการติดขัดของการจราจร อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ไม่ค่อยรุนแรง เพียงแต่ทำให้ทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุ การตาย และการบาดเจ็บ และความรุนแรงของอุบัติเหตุ จำแนกตามภาค, 2536

ภาค	อุบัติเหตุ		ตาย			บาดเจ็บ		
	ครั้ง	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	อัตรา	คน	ร้อยละ	อัตรา
บนทางหลวง	4,189	4.9	1,045	11.0	0.25	3,757	14.8	0.90
กรุงเทพมหานคร	64,006	75.4	695	7.3	0.01	9,960	39.3	0.16
ภาคกลาง	5,546	6.5	2,154	22.7	0.39	2,691	10.6	0.49
ภาคเหนือ	2,962	3.5	1,360	14.3	0.46	1,828	7.2	0.62
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4,447	5.2	2,909	30.6	0.65	4,326	17.1	0.97
ภาคใต้	3,742	4.4	1,333	14.0	0.36	2,768	10.9	0.74
รวม	84,892	100.0	9,496	100.0	0.11	25,330	100.0	0.30

แหล่งข้อมูล : กองสวัสดิภาพการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก การวิเคราะห์อุบัติเหตุการจราจรทางบกที่วราชนาจักร พ.ศ. 2536- 2537 และการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ พ.ศ. 2531-2537 [มกราคม - มิถุนายน 2537], 2538 หน้า 6-7

แม้ว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวนน้อยบนทางหลวงแผ่นดินและจังหวัดในภูมิภาคต่าง ๆ แต่การเสียชีวิตและการบาดเจ็บในแต่ละครั้งมีอัตราสูง โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สาเหตุที่อุบัติเหตุที่เกิดบนทางหลวงแผ่นดินและในต่างจังหวัดเป็น "อุบัติเหตุร้ายแรง" เพราะรถมักวิ่งด้วยความเร็วสูงและห่างไกลจากความเจริญทางด้านบริการทางการแพทย์ สถานบริการทางการแพทย์ไม่มีอุปกรณ์ และเครื่องมือที่ทันสมัยพอจะช่วยชีวิตผู้บาดเจ็บอย่างทันที่ (กองสวัสดิภาพการขนส่ง , 2538)

พฤติกรรมเสี่ยง/ป้องกันต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

โดยทั่วไปมาตรการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน จะยึดหลัก "3E" ดังนี้ (วิจิตร บุญยะไพเราะ, 2536)

1. การให้การศึกษา (Education) คือมุ่งเน้นให้การศึกษาอบรมแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้ความเข้าใจ มีจิตสำนึก และปฏิบัติตามกฎเกณฑ์แห่งความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

2. การบังคับตามกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัย รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบต่อใบขับขี่ การสวมหมวกนิรภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

3. การวิศวกรรม (Engineering) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการพัฒนาปรับปรุงยานพาหนะ และสภาพถนนด้วยวิธีการด้านวิศวกรรม

ในเชิงปฏิบัติจะนำหลัก "3E" มาประสานกับขั้นตอนของการเกิดอุบัติเหตุโดยเน้นการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ พิการและการตาย ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 ระยะ

1. การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ (Primary Prevention หรือ Accident Prevention) เช่น การลดปริมาณรถบนท้องถนนโดยใช้ระบบขนส่งมวลชนที่ดี การตรวจสภาพรถ ฯลฯ

2. การป้องกันการบาดเจ็บ (Secondary Prevention หรือ Injury Prevention) ได้แก่ การป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บเมื่อมีอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เช่น การสวมหมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้กระจกนิรภัย ฯลฯ

3. การป้องกันการตายและพิการ (Tertiary Prevention หรือ Prevention of Death and Disability) ได้แก่ การปฐมพยาบาล การบริการฉุกเฉิน การบริการทางการแพทย์ และการฟื้นฟูสภาพเพื่อให้ผู้ประสบอุบัติเหตุรอดชีวิตและพ้นจากความพิการ

ประเทศที่พัฒนาแล้วได้นำมาตรการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนมาใช้และประสบความสำเร็จ ดังเห็นได้จากประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งประสบความสำเร็จในการลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ถึงร้อยละ 10 จากช่วงปี 2515-2525 โดยการควบคุมความเร็วที่ 55 ไมล์/ชม. การเพิ่มอายุของคนที่สามารถซื้อและดื่มสุราได้ การใช้กฎหมายต่อต้านการดื่มสุรา

ของผู้ขับที่ การพัฒนาปรับปรุงยานพาหนะและสภาพถนนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย (Pan American Organization, 1986) มาตรการป้องกันเหล่านี้เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนมักจะเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ฉะนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องให้การศึกษาอบรมแก่ประชาชน และออกกฎหมายในเรื่องของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและพฤติกรรมเสี่ยงและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ

พฤติกรรมเสี่ยงและป้องกันการบาดเจ็บและการเกิดอุบัติเหตุจากจรรยาบรรณทางบกที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้มีดังต่อไปนี้

การดื่มสุรา พฤติกรรมสำคัญอีกพฤติกรรมหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและความรุนแรงต่าง ๆ โดยเฉพาะอุบัติเหตุบนท้องถนน เมื่อเปรียบเทียบการดื่มสุราในประเทศที่พัฒนาแล้ว และประเทศที่กำลังพัฒนา ปรากฏว่า อัตราการดื่มสุราในประเทศพัฒนาแล้วมีอัตราคงที่ แต่ประเทศที่กำลังพัฒนากลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (WHO, 1990) โดยทั่วไปการดื่มสุราถือว่าเป็นกิจกรรมอันหนึ่งที่มีมักจะปฏิบัติกันในสังคม และการพักผ่อน ไม่ว่าจะเป็งานสังสรรค์ในภัตตาคาร และสถานเริงรมณ์ การดื่มสุราจึงเป็นที่ยอมรับและปฏิบัติกัน ผลของการศึกษาพฤติกรรมการดื่มสุราของประชากรในวัยแรงงาน สรุปได้ว่า ชาวไทยในวัยแรงงานส่วนใหญ่ไม่ดื่มสุรา หากดื่มสุราก็มักจะดื่มเป็นบางครั้งบางคราว การดื่มสุราเป็นที่นิยมทั่วไปในหมู่ผู้ชายไทย ผู้หญิงไทยไม่นิยมการดื่มสุรา เมื่อคนอายุมากขึ้นมีแนวโน้มจะดื่มสุราและดื่มบ่อยขึ้นด้วย คนในเขตเมืองดื่มสุราน้อยกว่าคนในชนบท เมื่อวิเคราะห์ผลกระทบของปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อพฤติกรรมการดื่มสุรา ผลที่ได้ก็คือโอกาสของความบ่อยครั้งในการดื่มสุราจะลดลงตามสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม แต่มีข้อยกเว้น ในชั้นวิชาชีพก็นิยมดื่มสุราเป็นประจำเช่นเดียวกับชนชั้นแรงงาน แต่คาดว่าชนชั้นแรงงานมักดื่มจัดกว่า เพราะชนชั้นแรงงานนิยมใช้เป็นเครื่องบรรเทาความเครียดและความกดดันของสังคม (ศุภมาส เศรษฐพงษ์กุล, 2536)

ยาเมา ขณะนี้ประเทศไทยกำลังประสบปัญหาเกี่ยวกับการใช้ยากระตุ้นประสาท ซึ่งเป็นที่รู้จักกันทั่วไป ในนามว่า "ยาม้า" ซึ่งเป็นสารแอมเฟตามีน สารนี้มีฤทธิ์กระตุ้นประสาทออกฤทธิ์โดยตรงต่อระบบประสาทส่วนกลาง ทำให้ไม่รู้สึกร่างง กระปรี้กระเปร่า ปฏิบัติงานได้ทนทานขึ้น ไม่รู้สึกริวและเบื่ออาหาร จึงมีผู้นำยานี้ไปใช้ในทางที่ผิด ได้แก่ กลุ่มคนขับรถบรรทุก คนขับรถแท็กซี่ ผู้ใช้แรงงานและผู้ทำงานกลางคืน นอกจากนี้ยังมีนักเรียน นักศึกษา นักกีฬาใช้เพื่อแก้ง่วง

และโหมดูหนังสือในระยะใกล้สอบหรือฝึกซ้อมหนัก บางรายใช้ลดความอ้วน ซึ่งยานี้มีอันตรายต่อสุขภาพและจิตใจ ผู้ใช้อาจเกิดอาการประสาทหลอน หรือหลงผิดได้ (กรมการแพทย์, 2534) อาการผิดปกติทางประสาทและจิตใจทำให้ผู้ใช้เกิดอุบัติเหตุและก่ออาชญากรรม ซึ่งมักเป็นข่าวตามหน้าหนังสือพิมพ์อยู่บ่อย ๆ สร้างโศกนาฏกรรม และความเดือดร้อนให้แก่ตนเอง ครอบครัว และสังคม ปัจจุบันสภาพปัญหาที่แท้จริงและจำนวนผู้เสียหายมียังไม่สามารถประมาณได้ เนื่องจากยังขาดข้อมูลและการศึกษาวิจัยในเรื่องนี้

การใช้เข็มขัดนิรภัย ในต่างประเทศมีกฎหมายบังคับให้รถยนต์ที่วิ่งบนท้องถนนต้องมีเข็มขัดนิรภัย ซึ่งมีอยู่ 35 ประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา สวีเดน อังกฤษ เยอรมันนี และญี่ปุ่นโดยที่ประเทศเหล่านี้ประสบความสำเร็จในการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างมาก (สนประดิพัทธ์, 2536; คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2532c) หลักการใหญ่ของเข็มขัดนิรภัยก็คือลดแรงเหวี่ยงและจุดรั้งร่างกายไม่ให้พุ่งไปปะทะกับส่วนต่าง ๆ ของรถ และป้องกันการกระเด็นออกไปนอกรถในขณะเกิดอุบัติเหตุ ถ้าไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยอันตรายที่เกิดขึ้นคือศีรษะจะพุ่งออกไปกระแทกกับหน้ารถ ทำให้เกิดการบาดเจ็บตามใบหน้า สมอง หน้าอก และกระดูกสันหลังส่วนคอ (สนประดิพัทธ์, 2536) ดังเห็นได้จากตารางที่ 2 ซึ่งแสดงอัตราการบาดเจ็บระหว่างผู้ที่ใช้กับไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย ผลปรากฏว่าผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้าได้รับบาดเจ็บจากการกระแทกกระຈกหน้ารถ กระแทกระบบพวงมาลัย กระแทกแผงหน้าปัดรถ และถูกเหวี่ยงออกนอกรถ ในอัตราที่ต่ำกว่าผู้ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย ตัวอย่างเช่น คนขับรถที่ใช้เข็มขัดนิรภัยได้รับบาดเจ็บจากการกระแทกกระຈกหน้ารถเพียงร้อยละ 10.7 ในขณะที่คนขับรถที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยได้รับบาดเจ็บจากลักษณะเดียวกันมากถึงร้อยละ 29.7 นอกจากนี้ งานวิจัยอื่นพบว่าเข็มขัดนิรภัยจะลดการบาดเจ็บให้น้อยลงถึงหนึ่งในสามหรือสองในสามเท่า และจะลดการตายให้น้อยลงได้ถึงสี่ในห้า (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2532c) อย่างไรก็ตาม การศึกษาการใช้เข็มขัดนิรภัยในประเทศไทยพบว่าผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยส่วนใหญ่ไม่ยอมใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ มีเพียงร้อยละ 25 เท่านั้นที่ยอมคาดเป็นประจำ ทั้ง ๆ ที่ผู้ขับขี่มากกว่าครึ่งเห็นประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย การตัดสินใจใช้หรือไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยขึ้นอยู่กับอารมณ์และเหตุการณ์ของผู้ขับขี่ซึ่งอยู่เหนือหลักการ (เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์, 2537)

ตารางที่ 2 อัตราการบาดเจ็บจำแนกตามสาเหตุและการใช้เข็มขัดนิรภัยของคนขับและผู้โดยสารตอนหน้า

สาเหตุ ของการบาดเจ็บ	คนขับ		ผู้โดยสารตอนหน้า	
	ใช้	ไม่ใช้	ใช้	ไม่ใช้
	เข็มขัดนิรภัย	เข็มขัดนิรภัย	เข็มขัดนิรภัย	เข็มขัดนิรภัย
กระแทกกระจกหน้ารถ	10.7	29.7	9.9	19.2
กระแทกระบบพวงมาลัย	17.5	29.5	1.3	2.4
กระแทกแผงหน้าปัดรถ	11.5	17.5	20.7	27.4
เหยียดออกนอกกรด	1.0	10.4	1.9	10.8

แหล่งข้อมูล : สนประดิพัทธ์ "บทความพิเศษ เรื่องเข็มขัดนิรภัย" หมอชาวบ้าน 15 (169)

พฤษภาคม 2536

การใช้หมวกนิรภัย ประเทศไทยเพิ่งมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย โดยเริ่มกวดขันใช้ในเขตกรุงเทพมหานครก่อน ตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2536 และ ประมาณอีก 2 ปีข้างหน้าจะมีผลบังคับใช้ทั่วประเทศ (สยามยามาฮา, 2536) ทั้งนี้เนื่องจากสาเหตุสำคัญของการตายและพิการของผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ คือการได้รับบาดเจ็บทางสมอง ซึ่งการสวมหมวกนิรภัยสามารถช่วยลดความรุนแรงที่จะเกิดจากสมองได้ถึง 2 เท่า และป้องกันการสูญเสียชีวิตได้ถึง 3 เท่า (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2530) อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจำนวนไม่น้อยในกรุงเทพมหานครที่พยายามหลีกเลี่ยงกฎหมายโดยไม่สวมหมวกนิรภัยหรือสวมหมวกที่ไม่ได้มาตรฐาน ดังนั้นการรณรงค์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยจึงมีความจำเป็นอย่างสูง

แหล่งข้อมูล

การศึกษานี้ใช้ข้อมูลระดับชาติจากโครงการ "การสำรวจเกี่ยวกับอนามัย และสวัสดิการ (Survey of Health and Welfare)" ปี 2534 สำนักงานสถิติแห่งชาติได้ทำการสำรวจบุคคลผู้อาศัย

อยู่ในครัวเรือนส่วนบุคคลทั้งในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล โดยไม่รวมครัวเรือนพิเศษ ครัวเรือนสถาบันและครัวเรือนชาวต่างประเทศที่มีเอกสิทธิ์ทางการทูต การสำรวจได้ดำเนินการพร้อมกันทั่วประเทศ ในช่วงเดือนพฤษภาคม 2534 มีครัวเรือนที่ตกเป็นตัวอย่างทั้งสิ้น 27,780 ครัวเรือน เป็นครัวเรือนตัวอย่างในกรุงเทพมหานคร 5,040 ครัวเรือน ในเขตเทศบาลอื่น ๆ 5,880 ครัวเรือน และนอกเขตเทศบาล 16,860 ครัวเรือน การเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือนหรือสมาชิกของครัวเรือนที่ตกเป็นตัวอย่าง โดยพนักงานของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

ประชากรเป้าหมาย

การศึกษานี้ใช้ประชากรในวัยแรงงานที่มีอายุ 15-59 ปี เพื่อให้สอดคล้องกับงานวิจัยของประเทศกำลังพัฒนาประเทศอื่น ๆ (Feachem, Philips and Bulatao; 1992) ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการเปรียบเทียบในงานวิจัยอันต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถบด ซึ่งได้แก่ การดื่มสุรา และของมีเมา และความปลอดภัยในการขับขี่อันประกอบด้วยการใช้ยาม้า การใช้เข็มขัดนิรภัย และการใช้หมวกนิรภัย ตัวแปรอิสระที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้แก่ เขตการปกครอง อายุ เพศ การศึกษา และอาชีพ โดยใช้สถิติวิเคราะห์ด้วย Binary and Multinomial Logit Analysis

ลักษณะทั่วไปของข้อมูล

ภาคและเขตการปกครอง ผลการสำรวจเกี่ยวกับอนามัยและสวัสดิการ พ.ศ. 2534 ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 3 พบว่าประชากรที่อยู่ในวัยแรงงานที่ตกเป็นตัวอย่างของทั้งประเทศมี 61,547 คน โดยส่วนใหญ่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล และประชากรในวัยแรงงานกระจายอยู่ตามภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ ภาคกลาง และ กรุงเทพมหานคร ด้วย ร้อยละ 16.8, 27.1, 12.7, 24.7 และ 18.7 ตามลำดับ นอกจากนี้ ประชากรในเขตเทศบาลที่อยู่ในวัยแรงงาน เกือบครึ่งหนึ่งอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร นอกนั้นกระจายอยู่ตามภาคต่าง ๆ รวกร้อยละ 10.8 ถึง 15.7 ส่วนประชากรที่อยู่นอกเขตเทศบาลที่อยู่ในวัยแรงงานอาศัยอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคใต้

อายุและเพศ ในตารางที่ 4 ได้แสดงร้อยละของประชากรในวัยแรงงานจำแนกตามกลุ่มอายุ เพศ และเขตการปกครอง ประชากรตัวอย่างเป็นผู้หญิงมากกว่าผู้ชายเล็กน้อย โดยอายุเฉลี่ยเท่ากัน 33.3 ปี โครงสร้างทางอายุของประชากรในวัยแรงงานทั้งของผู้หญิงและผู้ชายมีลักษณะใกล้เคียงดังเห็นได้จากประชากรแรงงานที่เป็นเพศชายซึ่งเป็นเยาวชน (15-24 ปี) มีร้อยละ 29.4 ที่เป็นวัยผู้ใหญ่ตอนต้น (25-34 ปี) มีร้อยละ 27.2 นอกนั้นเป็นวัยกลางคนตอนต้น (35-44 ปี) และวัยกลางคนตอนปลาย (45-59 ปี) ซึ่งมีร้อยละ 21.9 และ 21.5 ตามลำดับ ส่วนโครงสร้างทางอายุของเพศหญิงมีเยาวชนร้อยละ 28.6 ผู้ใหญ่ตอนต้น ร้อยละ 28.5 วัยกลางคนตอนต้น ร้อยละ 22.0 และวัยกลางคนตอนปลาย ร้อยละ 20.8 นอกจากนี้ โครงสร้างทางอายุของประชากรที่ตกเป็นตัวอย่างแตกต่างกันเล็กน้อยระหว่างในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล ประชากรที่ตกเป็นตัวอย่างที่อยู่ในเขตเทศบาลมีอายุเฉลี่ยต่ำกว่าที่อยู่นอกเขตเทศบาล ประมาณ 1.3-1.4 ปี

สถานภาพสมรส ตารางที่ 5 แสดงลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากรในวัยแรงงาน จำแนกตามเขตการปกครอง ผลปรากฏว่า ประชากรในวัยแรงงานมีร้อยละ 63.0 เป็นผู้ที่มีสมรสแล้ว และอีกร้อยละ 32.0 ที่ยังเป็นโสด นอกนั้น ร้อยละ 5.1 เป็นหม้าย หย่าร้าง และแยกกันอยู่ นอกจากนี้ ประชากรในวัยแรงงานที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีร้อยละของคนโสดมากกว่าประชากรในวัยเดียวกันที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล

การศึกษา ในปี 2534 ประชากรในวัยแรงงานทั่วราชอาณาจักรมีร้อยละ 62.9 ที่สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษา โดยที่ระดับการศึกษาของประชากรตัวอย่างแตกต่างกันตามระดับการพัฒนาของพื้นที่ กล่าวคือ ประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีการศึกษาอยู่ในระดับที่สูงกว่าประชากรที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลค่อนข้างมาก ในเขตเทศบาล มีร้อยละ 43.1 ของประชากรในวัยแรงงานจบการศึกษาระดับประถมศึกษา นอกนั้นร้อยละ 33.8 และ 19.8 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและอุดมศึกษาตามลำดับ และมีเพียงร้อยละ 3.3 ที่ไม่มีการศึกษา ในทางตรงกันข้าม ประชากรที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล ส่วนใหญ่มีการศึกษาแค่ประถมศึกษา มีเพียงส่วนน้อยที่ได้รับการศึกษาถึงระดับอุดมศึกษา (ดูจากตารางที่ 5)

อาชีพ จากตารางที่ 5 ประชากรในวัยแรงงานทั่วราชอาณาจักรยังประกอบอาชีพเกษตรกรรม และทำประมงมากที่สุด คือ ร้อยละ 35.0 รองลงมาได้แก่ กลุ่มผู้ที่ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน (ร้อยละ 17.9) กลุ่มกรรมกร/ผู้ปฏิบัติในกระบวนการผลิต (ร้อยละ 14.3) และผู้ที่ทำงานเกี่ยวกับการค้า (12.3) นอกนั้นกระจายอยู่ตามอาชีพอื่น ๆ ประชากรตัวอย่างประกอบอาชีพ

แตกต่างกันมากระหว่างในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล ประชากรในเขตเทศบาลเป็นผู้ที่ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน มากที่สุด คือร้อยละ 26.6 (เพราะกลุ่มนี้ส่วนใหญ่กำลังศึกษาเล่าเรียนอยู่) รองลงมา ได้แก่ ผู้ที่ทำงานเกี่ยวกับการค้า (ร้อยละ 17.9) กลุ่มกรรมกร/ผู้ปฏิบัติในกระบวนการผลิต (ร้อยละ 16.6) และกลุ่มผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร (ร้อยละ 13.6) ถัดไปคือ กลุ่มผู้ที่ทำงานบริการ/เสมียน และผู้ที่ทำงานเกี่ยวกับการขนส่ง/คมนาคม สุดท้ายมีเพียงร้อยละ 2.6 ที่เป็นเกษตรกร/ชาวประมง ส่วนนอกเขตเทศบาล ประชากรตัวอย่างมากกว่าครึ่งเป็นเกษตรกร/ชาวประมง และร้อยละ 12.9 และ 12.6 เป็นกลุ่มกรรมกร/ผู้ปฏิบัติในกระบวนการผลิต และกลุ่มผู้ที่ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน นอกนั้นกระจายอยู่ตามอาชีพต่าง ๆ

ตารางที่ 3 ร้อยละของประชากรในวัยแรงงานจำแนกตามภาคและเขตการปกครอง, 2534

ภาค	หัวราชอาณาจักร		นอกเขตเทศบาล	
	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล
เหนือ	16.8	12.0	19.8	
ตะวันออกเฉียงเหนือ	27.1	12.6	36.1	
ใต้	12.7	10.8	13.9	
กลาง	24.7	15.7	30.2	
กรุงเทพมหานคร	18.7	48.8	-	
รวม	100.0	100.0	100.0	
(จำนวนตัวอย่าง)	(61,547)	(23,574)	(37,973)	
		(38.3%)	(61.7%)	

ตารางที่ 4 ร้อยละของประชากรในวัยแรงงานจำแนกตามกลุ่มอายุ เพศ และเขตการปกครอง, 2534

กลุ่มอายุ	หัวราชอาณาจักร		ในเขตเทศบาล		นอกเขตเทศบาล	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
15-24	29.4	28.6	30.5	29.9	28.7	27.8
25-34	27.2	28.5	29.4	30.4	25.9	27.3
35-44	21.9	22.0	21.5	21.4	22.1	22.4
45-59	21.5	20.8	18.6	18.2	23.3	22.5
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
อายุเฉลี่ย	33.3	33.3	32.5	32.4	33.8	33.8
(จำนวนตัวอย่าง)	(28,866)	(32,681)	(10,792)	(12,782)	(18,074)	(19,899)
	(46.9%)	(53.1%)	(45.8%)	(54.2%)	(47.6%)	(52.4%)

ตารางที่ 5 ร้อยละของประชากรในวัยแรงงานจำแนกตามสถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ และเขตการปกครอง, 2534

ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และ สังคม	ทั่วราชอาณาจักร	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล
สถานภาพสมรส			
โสด	32.0	40.1	26.9
สมรส	63.0	54.8	68.1
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	5.1	5.1	5.0
รวม	100.0	100.0	100.0
(จำนวนตัวอย่าง)	(61,513)	(23,558)	(37,955)
การศึกษา			
ไม่มีการศึกษา	4.5	3.3	5.3
ประถมศึกษา	62.9	43.1	75.1
ป.1 - ป.4	44.9	28.9	54.8
ป.5 - ป.7	18.0	14.2	20.3
มัธยมศึกษา	22.0	33.8	14.7
ตอนต้น	11.1	15.6	8.3
ตอนปลาย	10.9	18.2	6.4
อุดมศึกษา	10.5	19.8	4.8
รวม	100.0	100.0	100.0
(จำนวนตัวอย่าง)	(60,953)	(23,343)	(37,610)
อาชีพ			
ผู้เฝ้ารักษา/นักบริหาร	7.6	13.6	3.9
เสมียน	4.3	8.6	1.7
ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า	12.3	17.9	8.7
เกษตรกร/ชาวประมง	35.0	2.6	55.1
ผู้ทำงานเกี่ยวกับการขนส่ง/คมนาคม	3.6	5.4	2.4
กรรมกร/ผู้ที่ปฏิบัติในกระบวนการผลิต	14.3	16.6	12.9
ผู้ทำงานบริการ	5.0	8.8	2.7
ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน	17.9	26.6	12.6
รวม	100.0	100.0	100.0
(จำนวนตัวอย่าง)	(61,391)	(23,492)	(37,899)

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมเสี่ยงและป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

ส่วนนี้จะศึกษาถึงพฤติกรรมเสี่ยงและป้องกันต่อการบาดเจ็บ ซึ่งได้แก่ การดื่มสุรา การใช้ยาฆ่า การใช้เข็มขัดนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัย โดยที่จะวิเคราะห์ปัจจัยทางประชากร เศรษฐกิจและสังคมที่อิทธิพลต่อพฤติกรรมเหล่านี้

การดื่มสุรา

ปัจจุบันนี้ คนไทยบริโภคสุรากันอย่างกว้างขวางมากขึ้นกว่าในอดีต (Porapakham, 1986; พระไพศาล วิสาโล, 2537) สุราถูกนำมาใช้เป็นเครื่องดื่มในทุกโอกาส ไม่ว่าจะงานเลี้ยง งานฉลอง หรือแม้แต่งานบุญ เช่น บุญกฐิน หรือบุญผ้าป่า ซึ่งไม่เคยมีการดื่มสุรา ก็กลับกลายเป็นเรื่องธรรมดาที่จะเอาสุราเข้ามาบริโภคกัน เวลานี้การบริโภคสุราได้จำกัดอยู่เฉพาะในพิธีกรรม ในช่วงเทศกาล หรือเมื่อมีโอกาสพิเศษอีกต่อไป การศึกษาครั้งนี้ พบว่า ในปี พ.ศ. 2534 ประชากรไทยในวัยแรงงานดื่มสุรากันไม่น้อย ถึงร้อยละ 36.6 โดยที่นักดื่มสุราทั้งหลายมีเพียงส่วนน้อยที่ดื่มเป็นประจำ (ที่ดื่มทุกวัน และดื่ม 3-4 ครั้งต่อสัปดาห์) คือ มีร้อยละ 17.9 นอกนั้น อีกร้อยละ 29.5 ที่ดื่มสักครั้งสองครั้งต่ออาทิตย์หรือต่อเดือน และร้อยละ 52.6 ที่นาน ๆ จะดื่มสักครั้ง (ดูจากตารางที่ 6)

เขตการปกครอง เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มสุรา ด้วย Binary and Multinomial Logit Analysis โดยเสนอโอกาสการดื่มสุราในรูปของร้อยละ ซึ่งได้แสดงไว้ในตารางที่ 6 (ดูรายละเอียดค่าสัมประสิทธิ์และค่าสถิติได้จากตารางที่ ๘.1 ในภาคผนวก) ผลการศึกษาพบว่าประชากรในวัยแรงงานที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลมีการดื่มสุรามากกว่าและดื่มบ่อยกว่าประชากรในวัยเดียวกันที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากการอ่อนตัวของชนบทและสถาบันดั้งเดิม การพัฒนาชนบทให้ทันสมัยมีส่วนสำคัญในการเปลี่ยนบทบาทของสถาบันดั้งเดิม โดยเฉพาะวัด ให้มีบทบาทในสังคมลดลงเป็นลำดับ เมื่ออิทธิพลของสถาบันและธรรมเนียมประเพณีดั้งเดิมในชนบทอ่อนลง ทำให้ผู้คนเป็นอิสระมากขึ้นในชุมชน อาจมีผลต่อพฤติกรรมการบริโภคสุราของปัจเจกบุคคล ซึ่งเคยถูกจำกัดด้วยอิทธิพลของชุมชนและธรรมเนียมประเพณีน้อยลง ประกอบกับความเครียดจากปัญหาเศรษฐกิจในชนบท นับวันจะมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการขาดแคลนทรัพยากรตามธรรมชาติ ดังนั้นสุราก็เป็นเครื่องระงับความเครียดที่ได้รับความนิยมในสังคมชนบทเช่นเดียวกัน

ตารางที่ 6 ร้อยละของการดื่มสุราและความบ่อยในการดื่มสุรจากจากการวิเคราะห์ปัจจัย
ทางประชากรเศรษฐกิจ และสังคม, 2534

ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม	การดื่มสุรา	ความบ่อยของการดื่มสุรา		
		ดื่มเป็นประจำ	ดื่มบ่อยพอ สมควร	นาน ๆ ครั้ง
หัวราชอาณาจักร	36.6	17.9	29.5	52.6
เขตการปกครอง				
ในเขตเทศบาล	27.4	16.4	30.4	53.3
นอกเขตเทศบาล	32.0	16.7	33.3	50.0
อายุ				
15	22.2	8.6	31.9	59.4
25	26.4	11.8	31.9	56.3
35	31.0	15.9	31.4	52.7
45	36.1	21.1	30.4	48.5
55	41.5	27.4	28.9	43.7
เพศ				
ชาย	63.6	17.5	32.8	49.8
หญิง	11.1	8.1	17.6	74.3
สถานภาพสมรส				
โสด	19.9	13.1	30.6	56.3
สมรส	35.6	17.5	30.6	51.8
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	41.0	22.0	32.5	45.5
ระดับการศึกษา				
ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา	30.4	17.5	30.6	51.8
มัธยมศึกษา	27.6	16.7	34.3	49.0
อาชีวศึกษา	32.8	12.2	32.8	54.9
ฝึกหัดครู	31.7	10.7	29.5	59.8
อุดมศึกษา	31.1	7.9	24.5	67.6
อาชีพ				
ผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน	32.5	20.4	35.4	44.2
ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า	25.5	23.9	28.4	47.6
เกษตรกร/ชาวประมง	35.0	12.4	31.1	56.6
ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน	17.4	20.2	25.9	53.8
ผู้ใช้แรงงาน	36.9	24.8	32.7	42.6

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระที่ใช้คำนวณร้อยละของการดื่มสุรา และความบ่อยของการดื่มสุรา มีดังนี้ เขตการปกครอง = 0.38, 0.33 อายุ=33.29, 36.27 เพศชาย=0.47, 0.82 โสด=0.32, 0.21 หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ = 0.05, 0.04 ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา=0.67, 0.71 มัธยมศึกษา=0.16, 0.14 อาชีวศึกษา=0.08, 0.07 ฝึกหัดครู=0.03, 0.03 ผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน=0.12, 0.13 ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า=0.12, 0.09 เกษตรกร/ชาวประมง=0.35, 0.42 ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน=0.18, 0.06 ตามลำดับ

อายุและเพศ เมื่อควบคุมปัจจัยอื่น ๆ แล้ว ผู้ชายมีการดื่มสุราถึงร้อยละ 63.6 ในขณะที่ผู้หญิงดื่มเพียงร้อยละ 11.1 หรือผู้ชายดื่มสุรามากกว่าผู้หญิงถึง 14 เท่า ดังนั้นกล่าวได้ว่า การดื่มสุราเป็นที่นิยมในหมู่ผู้ชายไทย แต่ผู้หญิงไทยไม่นิยมการดื่มสุรา ทั้งนี้เนื่องจากค่านิยมผิด ๆ ที่เห็นว่าการดื่มสุราเป็นสัญลักษณ์ของความเป็นลูกผู้ชายและความเก่งกล้าสามารถ โดยเฉพาะในวัยหนุ่มชายจะดื่มสุราเพื่อพิสูจน์ความเป็นชายและความเป็นผู้ใหญ่ ส่วนอายุมีอิทธิพลต่อการดื่มสุราในเชิงบวก เมื่อคนอายุมากขึ้นมีแนวโน้มจะดื่มสุราและดื่มบ่อยขึ้น อาจเป็นเพราะสังคมไทยยอมรับการดื่มสุราในผู้ใหญ่ และบางคนอาจติดสุราแล้วเมื่ออายุมากขึ้น

สถานภาพสมรส คนโสดส่วนใหญ่ไม่ดื่มสุรา มีเพียงร้อยละ 19.9 ที่ดื่มสุรา แต่คนที่สมรสแล้ว และหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่มีถึงร้อยละ 35.6 และ 41.0 ที่ดื่มสุรา ยิ่งกว่านั้น ในคนที่ดื่มสุรา คนที่เป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่จะดื่มสุราบ่อยที่สุด คงเป็นเนื่องมาจากปัญหาครอบครัว ความเหงา และว้าเหว จึงใช้สุราเป็นเครื่องระบายออก

การศึกษา การวิเคราะห์ผลกระทบของปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่า ระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับการดื่มสุรา กล่าวคือ ไม่ว่าจะระดับการศึกษาใดประมาณร้อยละ 30-33 เป็นผู้ดื่มสุรา ยกเว้นระดับมัธยมศึกษาที่ดื่มสุราในสัดส่วนที่น้อยที่สุด คือร้อยละ 27.6 แต่ระดับการศึกษากลับมีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับความบ่อยของการดื่มสุรา กล่าวคือ ประชากรในวัยแรงงานที่มีการศึกษาเพิ่มขึ้น มีแนวโน้มเป็นคนดื่มสุราไม่บ่อยนัก ดังเห็นได้จากผู้ที่ดื่มสุราเป็นประจำในกลุ่มที่ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา มีถึงร้อยละ 17.5 และลดลงเหลือร้อยละ 7.9 ในกลุ่มที่มีการศึกษาระดับอุดมศึกษา ส่วนผู้ดื่มสุรานาน ๆ ครั้งมีร้อยละ 51.8 และ 67.6 ของผู้บริโภคสุราในกลุ่มไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษาและกลุ่มอุดมศึกษา ตามลำดับ แต่การศึกษาไม่มีอิทธิพลต่อการดื่มบ่อยระดับปานกลาง (1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ หรือ 1-2 ครั้งต่อเดือน)

อาชีพ พฤติกรรมการบริโภคสุรามีความแตกต่างกันตามอาชีพอย่างชัดเจน ผู้ใช้แรงงานนิยมดื่มสุราและดื่มบ่อยที่สุด อาจจะเป็นเพราะความเครียดทั้งทางร่างกายและจิตใจมีสูง จากความเชื่อที่ว่าสุรามีสรรพคุณในทางบำรุงร่างกาย ทำให้กระปรี้กระเปร่าและแก้ปวดเมื่อย และลักษณะงานของผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่เป็นงานหนัก ทำให้ร่างกายเมื่อยล้า ผู้ใช้แรงงานจำนวนไม่น้อยนิยมดื่มสุราสักถึงสองก๊งในตอนเลิกงาน (นิธิ เที่ยงศรีวงศ์, 2534: 30) นอกจากนี้ ผู้ใช้แรงงาน โดยเฉพาะที่อยู่อาศัยในเขตเมืองส่วนใหญ่คือผู้ย้ายถิ่นจากชนบทซึ่งมีความกดดันอย่างมากจากสภาพแวดล้อม ความเป็นอยู่ และปัญหาทางเศรษฐกิจ จึงมีความเครียดทางจิตใจอย่างสูง สุราจึงกลายเป็นเครื่องผ่อนคลายความเครียดและระงับความกดดันทางสังคม ตลอดจนได้

หลุดพ้นจากพันธะทางวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมในชนบท เมื่ออยู่ในสังคมเมืองจึงมีอิสระที่จะบริโภคตามอำเภอใจได้มากขึ้น ยิ่งไปกว่านี้ ผู้ใช้แรงงานโดยมากมีรายได้ต่ำ จึงดื่มสุราที่มีราคาถูกและคุณภาพต่ำ รวมทั้งมักดื่มสุราจัดด้วย ซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพเป็นอย่างยิ่ง และเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุและเหตุการณ์รุนแรงต่าง ๆ ที่มักพบเห็นตามหน้าหนังสือพิมพ์

เกษตรกร/ชาวประมงมีการดื่มสุราในสัดส่วนที่ต่ำกว่าผู้ใช้แรงงานเพียงเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม เกษตรกร/ชาวประมงนิยมดื่มสุราเป็นครั้งคราว ไม่ดื่มบ่อยนัก เป็นกลุ่มที่ดื่มบ่อยน้อยที่สุด ดูได้จากผู้ดื่มสุราเป็นประจำมีเพียงร้อยละ 12.4 ทั้งนี้เนื่องจากสังคมเกษตรกร/ชาวประมงยังมีแรงเกาะเกี่ยว (cohesion) กันอย่างเหนียวแน่น ประเพณีและค่านิยมที่สืบทอดกันมายังมีบทบาทในการกำหนดพฤติกรรมของสมาชิกในสังคมอยู่ แม้ว่าการดื่มสุราเป็นที่นิยมหรือยอมรับในสังคมเกษตรกรรมและการประมง แต่การบริโภคสุรายังถูกจำกัดอยู่เฉพาะช่วงเทศกาลหรือโอกาสพิเศษด้วยขนบธรรมเนียมประเพณีที่ยังฝังแน่นอยู่ในสังคมกลุ่มนี้

ในขณะที่กลุ่มชนชั้นวิชาชีพมีผู้ที่ดื่มสุรามากเป็นลำดับที่ 3 แต่กลับดื่มบ่อยกว่าเกษตรกร/ชาวประมงอย่างเห็นได้ชัดเจน กลุ่มชนชั้นวิชาชีพนิยมดื่มสุราเพื่อเป็นสื่อทางสังคม บ่งบอกถึงฐานะทางสังคม และใช้ระบายความเครียดด้วย การดื่มสุรากลายเป็นมารยาททางสังคม ที่ใช้สร้างสัมพันธภาพระหว่างบุคคลในงานสังคมต่าง ๆ ได้แก่ งานเลี้ยงสังสรรค์ งานเลี้ยงรับรองงานเลี้ยงต้อนรับ หรืองานเลี้ยงฉลองความสำเร็จ ซึ่งเป็นค่านิยมที่ได้รับอิทธิพลจากสังคมตะวันตก และถูกนำมาใช้มากในสังคมชั้นสูงและวงการธุรกิจ นอกจากนี้ สังคมไทยในยุควัตถุนิยม สุราถือว่าเป็นสัญลักษณ์ที่บ่งบอกฐานะทางสังคมได้เช่นเดียวกับบ้านและรถยนต์ ผู้ใดสามารถบริโภคสุราที่มีราคาแพง ยิ่งแสดงถึงความร่ำรวยของผู้นั้น ตลอดจนในสังคมที่มีการแข่งขันทางธุรกิจสูง นักธุรกิจและนักบริหารทั้งหลายต้องทำงานอย่างหนัก และมีความเครียดสูง จึงมักจะผ่อนคลายด้วยการรับประทานอาหารนอกบ้าน และเที่ยวสถานเริงรมย์ ซึ่งสุรามักเป็นองค์ประกอบสำคัญของกิจกรรมเหล่านี้ ดังนั้น ทำให้การดื่มสุราเป็นที่ยอมรับและปฏิบัติกันอย่างแพร่หลายในหมู่ชนชั้นวิชาชีพ

ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้านิยมดื่มสุราน้อยกว่าผู้ใช้แรงงาน เกษตรกร/ชาวประมง และชนชั้นวิชาชีพ แต่เมื่อพิจารณาพฤติกรรมกรรมการดื่มสุราของนักบริโภคสุราแล้ว กลับพบว่าเป็นกลุ่มอาชีพที่มีสัดส่วนผู้ดื่มสุราเป็นประจำมากเป็นลำดับสองรองมาจากผู้ใช้แรงงาน ทั้งนี้อาจจะเนื่องมาจากกลุ่มอาชีพนี้ส่วนหนึ่งเป็นพนักงานขายหรือผู้แทนอาจนิยมเลี้ยงรับรองลูกค้าเพื่อประโยชน์ในการขายสินค้า ซึ่งทำให้มีโอกาสดื่มสุราเป็นประจำก็ได้

กลุ่มผู้ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน เป็นกลุ่มที่ดื่มสุราน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 17.4 เนื่องจากสังคมยังไม่ยอมรับการดื่มสุราของคนในวัยเรียน และกลุ่มแม่บ้านก็เป็นกลุ่มที่ไม่นิยมดื่มสุราอยู่แล้ว แต่กลุ่มที่ได้ทำงานซึ่งมีจำนวนน้อยในกลุ่มนี้ อาจเป็นกลุ่มที่นิยมดื่มสุราและดื่มบ่อยด้วยก็ได้ ทั้งนี้ น่าจะเนื่องมาจากความสนุกสนานจากการทำงาน งานที่ทำไม่ได้ หรือพวกติดสุราจนประกอบอาชีพไม่ได้ จึงเป็นเหตุให้ผลของการวิจัย พบว่ากลุ่มนี้มีสัดส่วนผู้ที่ดื่มสุราเป็นประจำมากกว่าเกษตรกร/ชาวประมง

การใช้ยาม้า

อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรในประเทศไทยกำลังได้รับการกล่าวขวัญกันอย่างมากว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับ การใช้ยาม้าของผู้ขับขี่ ดังนั้นพฤติกรรมของการใช้ยาม้าของผู้ขับขี่รถยนต์ จึงเป็นเรื่องน่าสนใจที่ควรจะศึกษาให้ลึกซึ้ง การวิจัยนี้จึงตรวจสอบว่าผู้ขับขี่กลุ่มใดน่าจะใช้ยาม้า โดยพิจารณาตามเขตที่การปกครอง อายุ เพศ การศึกษา และอาชีพของผู้ขับขี่

เขตการปกครอง เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้ยาม้า ด้วย Multinomial Logit Analysis โดยเสนอโอกาสการใช้ยาม้าในรูปของร้อยละ ซึ่งได้แสดงไว้ในตารางที่ 7 (ดูรายละเอียดค่าสัมประสิทธิ์และค่าสถิติได้จากตารางที่ ผ.2 ในภาคผนวก) ผลของการวิจัยแนะนำว่า เขตการปกครอง อายุ เพศ การศึกษา และอาชีพของผู้ขับขี่รถยนต์มีอิทธิพลต่อการใช้ยาม้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้ขับขี่รถยนต์ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลไม่เคยใช้ยาม้าเลย (ร้อยละ 93.4) มากกว่านอกเขตเทศบาล (ร้อยละ 91.7) แต่ผู้ที่ใช้ยาม้าเป็นประจำไม่มีความแตกต่างกันระหว่างสองเขต

อาชีพ การศึกษา พบว่ากลุ่มอาชีพผู้ใช้แรงงาน เป็นกลุ่มที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการใช้ยาม้ามากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในที่นี้กลุ่มผู้ใช้แรงงานได้รวมอาชีพเกี่ยวกับการขนส่ง และคมนาคมเข้าไว้ด้วย เช่น คนขับรถบรรทุก คนขับรถโดยสารประจำทาง คนขับรถแท็กซี่ เป็นต้น ซึ่งเป็นกลุ่มอาชีพที่ขับที่ยานพาหนะเพราะความจำเป็นของอาชีพ ผู้ขับขี่เหล่านี้ต้องตรวจตรากับงานหนักหรือต้องทำงานในเวลากลางคืน จึงใช้ยาม้ากระตุ้นประสาทเพื่อร่างกายตื่นตัว ไม่ง่วงนอน มีกำลัง ทำงานได้นาน เพื่อประโยชน์ในการหารายได้เพิ่มขึ้น ให้เพียงพอกับค่าครองชีพและค่าใช้จ่าย ดังเห็นได้จากการศึกษาหลายชิ้นได้พบว่าคนขับรถบรรทุกทางไกลและคนขับรถโดยสารส่วนใหญ่กินยาม้าเพื่อทนความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้าเพราะต้องขับรถนานสิบกว่าชั่วโมงและพักไม่กี่ชั่วโมง ก็ต้องขับเที่ยวต่อไป (Mongkolsirichaikul, et al., 1988) ทุกรายยืนยัน

ว่าไม่ได้ใช้ยามาก่อนมาประกอบอาชีพนี้ และหากจะให้เลิกกินยามาก็คงต้องเปลี่ยนอาชีพ (เกษม ตันติผลาชีวะ, 2534: 62)

น่าแปลกใจที่ผู้ขับที่รถยนต์ในกลุ่มผู้ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้านนักเรียนมีสัดส่วนของผู้เคยใช้ยาม่ามีพอ ๆ กับผู้ใช้แรงงาน ทั้ง ๆ ที่เป็นกลุ่มที่มีการศึกษาสูงและฐานะดี จึงมีรถยนต์ขับ ตลอดจนแม่บ้านก็น่าจะมีเหตุจูงใจใด ๆ ที่จะให้ใช้ยาม่า อาจเนื่องมาจากผู้ขับที่รถยนต์กินยาม่าจนเสพติด และไม่สามารถประกอบอาชีพได้ กลายเป็นผู้ไม่มีงานทำ หรือนักเรียน นักศึกษา ที่โหมดูหนังสือหนักตอนใกล้สอบเพราะเวลาที่ควรเรียนก็ไม่ได้เรียน หรืออาจจะเป็นเพราะเวลานี้ยาม่าได้แพร่ระบาดในหมู่วัยรุ่นและเยาวชนมากขึ้น (วิภา นนทพันธุ์ราชวาทย์, 2533) นักเรียนบางส่วนเสพยาฆ่าเพื่อให้เกิดความมั่นใจและรู้สึกเป็นสุข จะได้ลืมความทุกข์ และความกังวลก็ได้

อายุและเพศ นอกจากนี้ การวิจัยนี้ยังพบว่าอายุมีความสัมพันธ์เชิงผกผันกับการใช้ยาม่า กล่าวคือ เมื่อผู้ขับที่มีอายุมากขึ้น โอกาสเสี่ยงต่อการใช้ยาม่าจะลดลง อาจมาจากสาเหตุที่ว่าคนมีอายุมากขึ้นไม่นิยมขับรถรับจ้างหรือไม่ได้ขับรถกลางคืน เพราะกำลังวังชาและสายตาผู้คนที่อายุน้อยกว่าไม่ได้ การใช้ยาม่ายังมีความแตกต่างระหว่างเพศอย่างชัดเจน ผู้ชายใช้ยาม่ามากกว่าผู้หญิงหลายเท่า จากการประมาณการใชยาม่าของผู้ขับที่แสดงให้เห็นว่าผู้ขับที่ชายใช้ยาม่าเป็นประจำมีร้อยละ 0.9 เคยใช้บ้างมีร้อยละ 6.4 และไม่เคยใช้เลยมีร้อยละ 92.8 ขณะที่ผู้ขับที่หญิงใช้ยาม่าเป็นประจำ เคยใช้บ้าง และไม่เคยใช้เลย มีร้อยละ 0.3, 4.0 และ 95.7 ตามลำดับ อาจเนื่องมาจากผู้หญิงที่ขับที่รถยนต์ไม่ได้ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างก็ได้

สถานภาพสมรส ในการทดสอบทางสถิติ สถานภาพสมรสไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้ยาม่า อย่างไรก็ตาม คนโสดดูเหมือนมีประสบการณ์เกี่ยวกับการใช้ยาม่าที่น้อยที่สุด

การศึกษา ส่วนตัวแปรตัวสุดท้ายที่มีอิทธิพลต่อการใช้ยาม่าคือระดับการศึกษาของผู้ขับที่รถยนต์ การใชยาม่าเป็นที่นิยมแพร่หลายในหมูผู้ขับที่ที่มีการศึกษาดำ คือผู้ที่ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษาใช้ยาม่าเป็นประจำ ร้อยละ 1.3 และเคยใช้ร้อยละ 7.5 ในขณะที่ผู้ที่มีการศึกษาระดับอุดมศึกษาใช้ยาม่าเป็นประจำร้อยละ 0.5 และเคยใช้ร้อยละ 3.8 การที่ผู้ขับที่มีการศึกษาเพิ่มขึ้นจะใชยาม่าลดลงได้ เพราะผู้ขับที่ที่มีการศึกษาสูงยอมเข้าใจถึงโทษของการเสพยาฆ่าและไม่มีความจำเป็นต้องใช้ยาม่าเพื่อการประกอบอาชีพเหมือนกลุ่มที่มีการศึกษาดำ

ตารางที่ 7 ร้อยละของการใช้ยาม้าจากการวิเคราะห์ปัจจัยทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม, 2534

ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม	การใช้ยาม้า		
	ใช้ประจำ	เคยใช้	ไม่เคยใช้
ทั่วราชอาณาจักร	1.1	7.5	91.4
เขตการปกครอง			
ในเขตเทศบาล	0.8	5.7	93.4
นอกเขตเทศบาล	0.7	7.6	91.7
อายุ			
15	0.9	7.8	91.5
25	0.9	6.8	92.3
35	0.8	6.2	93.0
45	0.7	5.6	93.7
55	0.7	5.0	94.3
เพศ			
ชาย	0.9	6.4	92.8
หญิง	0.3	4.0	95.7
สถานภาพสมรส			
โสด	0.7	5.3	94.0
สมรส	1.1	6.5	92.5
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	0.7	7.4	91.9
ระดับการศึกษา			
ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา	1.3	7.5	91.2
มัธยมศึกษา	0.7	5.8	93.4
อาชีวศึกษา/ ฝึกหัดครู	0.3	4.5	95.1
อุดมศึกษา	0.5	3.8	95.8
อาชีพ			
ผู้ใจวิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน	0.8	5.4	93.8
ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า	0.7	6.3	93.0
เกษตรกร/ชาวประมง	0.5	5.3	94.2
ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน	0.9	8.5	90.6
ผู้ใช้แรงงาน	2.0	9.3	88.7

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระที่ใช้คำนวณร้อยละของการใช้ยาม้ามีดังนี้ เขตการปกครอง = 0.54 อายุ = 36.01 เพศชาย = 0.83 โสด=0.22 หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่=0.02 ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา=0.44 มัธยมศึกษา=0.21 อาชีวศึกษา/ ฝึกหัดครู=0.19 ผู้ใจวิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน = 0.30 ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า = 0.16 เกษตรกร/ชาวประมง = 0.16 ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน=0.08

การคาดเข็มขัดนิรภัย

เป็นที่ทราบกันดีว่า การใช้เข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์ช่วยลดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้จริง ดังนั้นการศึกษานี้ จึงวิเคราะห์กลุ่มใดที่ใช้รถยนต์ที่มีอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยและมีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นอย่างไร ประเทศไทยเพิ่งมีกฎหมายบังคับการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยในระยะแรกบังคับใช้เฉพาะรถที่จดทะเบียนหลังวันที่ 6 ตุลาคม 2538 ส่วนรถเก่าที่จดทะเบียนก่อนหน้านี้ทุกคนได้รับการผ่อนผันไว้ก่อนและจะมีผลบังคับให้ติดตั้งและคาดเข็มขัดนิรภัยตั้งแต่วันที่ 7 ตุลาคม 2540 ผลของการศึกษาพบว่า ในปี 2534 ผู้ขับขีรถยนต์ทั้งราชอาณาจักรมี 7,732 คน ใช้รถยนต์ที่มีอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยมีเพียงร้อยละ 26.4 เท่านั้น แม้ว่ารถยนต์มีอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยให้ก็ตาม แต่ผู้ขับขีจะใช้หรือไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยขึ้นอยู่กับผู้ขับขีโดยตรงที่จะตระหนักถึงความสำคัญของเข็มขัดนิรภัย ผลของการวิจัยชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับขีรถยนต์ที่มีเข็มขัดนิรภัยกลับไม่ยอมคาดเลยมีถึงร้อยละ 41.9 ในขณะที่มีเพียงส่วนน้อยที่ยอมคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง คือ ร้อยละ 15.4 และยอมคาดบ้างเป็นครั้งคราวอีกร้อยละ 42.8 (ดูจากตารางที่ 8) ผลของการศึกษาของเสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์ (2536) ได้พบว่าคนไทยไม่ยอมใช้เข็มขัดนิรภัย ทั้ง ๆ ที่มากกว่าครึ่งเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์ ช่วยลดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้จริง สาเหตุสำคัญที่ไม่ยอมคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นเกิดจากความไม่เคยชิน ที่เกี่ยวคาดขับรถในระยะใกล้ ๆ รู้จักเส้นทางดี รู้สึกไม่สะดวกสบายเวลาขับและกลัวเสียค่าใช้จ่าย ส่วนที่ยอมคาดเข็มขัดนิรภัย เมื่อผู้ขับขีรถยนต์รู้สึกว่าการเดินทางหรือเหตุการณ์ขณะที่จะขับขีจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การขับรถทางไกลใช้ความเร็วสูง ผ่านตกถนนลื่น ขับรถเร่งรีบ ขับรถนอกเมือง ขับรถไปเที่ยว และขับรถบนถนนที่ไม่คุ้นเคย

เขตการปกครอง ตารางที่ 8 ได้วิเคราะห์การใช้รถยนต์ที่มีอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัย และพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย ตามลักษณะทางเศรษฐกิจ สังคมและประชากร โดยคำนวณค่าร้อยละจาก Binary and Multinomial Logit Analysis (รายละเอียดของผลทางสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้เสนอไว้ในตารางที่ ๘.3 ของภาคผนวก) การศึกษานี้พบว่าผู้ขับขีในเขตเทศบาลใช้รถยนต์ที่มีเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 39.5) มากกว่าผู้ขับขีที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล (ร้อยละ 26.4) อย่างเห็นได้ชัดเจน ทั้งนี้เนื่องมาจากผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมักใช้รถเก๋ง ซึ่งมีอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยติดตั้งมาพร้อมกับรถยนต์มากกว่ารถยนต์ประเภทอื่น ๆ ส่วนผู้ขับขีที่อยู่นอกเขตเทศบาลอาจไม่นิยมใช้รถเก๋งเพราะไม่เหมาะกับสภาพการใช้งานและสภาพถนนที่ไม่ดีในชนบท แต่ในทาง

ตารางที่ 8 ร้อยละของผู้ขับขีที่มีเข็มขัดนิรภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัยจากการวิเคราะห์ปัจจัย
ทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม, 2534

ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม	รถมีเข็มขัด นิรภัย	การใช้เข็มขัดนิรภัย		
		คาดทุกครั้ง	คาดเป็นบางครั้ง	ไม่เคยคาด
ทั่วราชอาณาจักร	26.4	15.4	42.8	41.9
เขตการปกครอง				
ในเขตเทศบาล	39.5	10.6	42.9	46.5
นอกเขตเทศบาล	26.4	10.3	43.6	46.2
อายุ				
15	27.2	9.3	36.9	53.8
25	30.0	9.9	39.7	50.4
35	33.0	10.4	42.6	47.0
45	36.1	11.0	45.4	43.6
55	39.3	11.5	48.2	40.3
เพศ				
ชาย	31.6	10.6	42.6	46.8
หญิง	41.6	10.0	45.5	44.5
สถานภาพสมรส				
โสด	38.2	11.7	38.7	49.5
สมรส	32.0	13.7	41.1	45.2
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	31.0	6.5	53.0	40.5
ระดับการศึกษา				
ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา	24.7	8.8	39.2	52.0
มัธยมศึกษา	35.5	11.3	43.1	45.7
อาชีวศึกษา	40.7	12.2	43.9	43.8
ฝึกหัดครู	29.4	8.6	28.8	62.6
อุดมศึกษา	53.3	16.6	50.7	32.8
อาชีพ				
ผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน	42.6	11.2	47.2	41.6
ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า	39.6	8.5	45.9	45.6
เกษตรกร/ชาวประมง	20.3	4.9	34.3	60.9
ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน	42.9	13.2	45.3	41.5
ผู้ใช้แรงงาน	27.9	10.1	44.8	45.1

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระที่ใช้คำนวณร้อยละของผู้ขับขีที่มีเข็มขัดนิรภัย และการใช้เข็มขัดนิรภัยมีดังนี้
เขตการปกครอง = 0.55, 0.73 อายุ = 36.01, 36.42 เพศ = 0.82, 0.74 โสด = 0.22, 0.27 หม้าย/หย่าร้าง/
แยกกันอยู่ = 0.02, 0.02 ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา = 0.44, 0.25 มัธยมศึกษา = 0.21, 0.22
อาชีวศึกษา = 0.13, 0.17 ฝึกหัดครู = 0.06, 0.06 ผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน = 0.30, 0.47 ผู้ทำงาน
เกี่ยวกับการค้า = 0.16, 0.18 เกษตรกร/ชาวประมง = 0.16, 0.05 ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน = 0.06, 0.09

ปฏิบัติการใช้เข็มขัดแตกต่างกันเล็กน้อยระหว่างในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล กล่าวคือ ผู้ขับที่คาดเข็มขัดทุกครั้งมีร้อยละ 10.6 ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลและร้อยละ 10.3 ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับที่อยู่ในเขตเทศบาลมักอ้างว่าขับรถในตัวเมืองใช้ความเร็วต่ำ ไม่น่าจะมีอันตราย ซึ่งเป็นความเข้าใจผิด เพราะอุบัติเหตุร้อยละ 75 มักเกิดขึ้นในระยะ 40 กิโลเมตรแรก (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2532c)

อายุและเพศ ของผู้ขับที่มีอิทธิพลต่อการใช้รถยนต์ที่มีอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยและพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เมื่อผู้ขับที่มีอายุเพิ่มขึ้นนิยมใช้รถยนต์ที่มีเข็มขัดนิรภัยมากขึ้นด้วยและยอมคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะคาดเป็นประจำหรือคาดบางครั้งบางคราว ผลที่ได้สะท้อนให้เห็นว่าผู้ขับที่มีอายุมากขึ้นคำนึงถึงความปลอดภัยของชีวิตเพิ่มขึ้น อาจเนื่องมาจากผู้ขับที่สูงอายุขึ้นมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุมากกว่า จึงกลัวอันตรายและกระตุ้นให้ใช้เข็มขัดนิรภัย แม้ว่าผู้หญิงมีเพียงจำนวนน้อยที่ขับรถยนต์ แต่มีกลุ่มผู้ขับที่มีอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ชาย ประมาณ 1.3 เท่า คือผู้ขับที่ชายมีโอกาสใช้รถยนต์ที่มีเข็มขัดนิรภัยเพียงร้อยละ 31.6 ในขณะที่ผู้ขับที่หญิงจะใช้ถึงร้อยละ 41.6 แต่พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยกลับพบตรงกันข้าม ผู้หญิงจะยอมใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ชาย เฉพาะกรณีใช้เป็นบางครั้งบางคราว ส่วนการคาดเข็มขัดทุกครั้งที่ขับก็กลับมีสัดส่วนน้อยกว่า อาจเนื่องมาจากผู้หญิงกลัวเสียยับ หรือขับในระยะใกล้ ๆ ไม่คิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง เป็นเหตุให้ไม่ยอมคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ อย่างไรก็ตาม ผู้หญิงก็ยังห่วงสวัสดิภาพของตนเองอยู่ไม่น้อย จึงยอมใช้บ้างในบางสถานการณ์

สถานภาพสมรส คนโสดมักขับรถที่มีอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยมากกว่าคนที่เป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ และคนที่สมรสแล้ว แต่เมื่อพิจารณาพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยกลับไม่พบความสัมพันธ์กับสถานภาพสมรสในเชิงสถิติ

การศึกษา มีอิทธิพลกับการใช้รถยนต์ที่มีเข็มขัดนิรภัยและพฤติกรรมใช้เข็มขัดนิรภัยในเชิงบวก ยิ่งผู้ขับที่มีการศึกษาเพิ่มขึ้น โอกาสที่ขับรถยนต์ที่มีเข็มขัดนิรภัยมีมากขึ้นด้วย และมีแนวโน้มยอมคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำหรือบางครั้งเพิ่มขึ้นเช่นกัน การศึกษามีส่วนช่วยให้ผู้ขับที่รับรู้ถึงอันตรายจากการขับที่ ซึ่งอาจทำให้พิการหรือตายได้ และเรียนรู้พฤติกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุ โดยการตอบสนองด้วยการปรับตัวด้วยการคาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายที่มีต่อร่างกายและชีวิต อย่างไรก็ตามการศึกษาที่เพิ่มขึ้นยังไม่ทำให้การยอมรับ

เข็มขัดนิรภัยจนใช้เป็นประจำให้อยู่ในระดับเป็นที่น่าพอใจ ดังเห็นได้จากผู้ที่จบการศึกษาระดับอุดมศึกษายอมคาดทุกครั้งแค่ร้อยละ 16.6 เท่านั้น และคาดบ้างเป็นบางครั้งอีกร้อยละ 50.7

อาชีพ อัตราการใช้รถยนต์ที่มีเข็มขัดนิรภัยมีความแตกต่างตามอาชีพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กลุ่มอาชีพที่มีสถานภาพทางสังคมที่สูงกว่าดูเหมือนมีโอกาสใช้รถยนต์ที่มีเข็มขัดนิรภัยมากกว่ากลุ่มอาชีพที่มีสถานภาพทางสังคมที่ต่ำกว่า ยกเว้นกลุ่มผู้ที่ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน ซึ่งเป็นกลุ่มที่ใช้รถยนต์ที่มีอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยและเป็นกลุ่มที่ยอมคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำมากที่สุด จากการทดสอบค่าทางสถิติถึงความแตกต่างของพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยระหว่างกลุ่มอาชีพ พบว่ากลุ่มเกษตรกร/ชาวประมงแล้ว เป็นกลุ่มที่ไม่ยอมคาดหรือไม่รู้จักเข็มขัดนิรภัยมากที่สุด (ร้อยละ 60.9) กลุ่มชนชั้นวิชาชีพยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยโดยคาดทุกครั้งในสัดส่วนรองมาจากกลุ่มผู้ที่ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน คือร้อยละ 11.2 ซึ่งน่าจะมากกว่านี้ เพราะเป็นกลุ่มที่มีการศึกษาดี และฐานะดี

การสวมหมวกนิรภัย

จำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตขึ้นมากมายในแต่ละวัน ดังนั้นการสวมหมวกนิรภัยเป็นวิธีที่ช่วยป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ให้ลดความรุนแรงลงโดยเฉพาะการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง ผลปรากฏว่า ในปี 2534 ทั่วราชอาณาจักร ประชากรในวัยแรงงานมากกว่าหนึ่งในสามนิยมใช้จักรยานยนต์ (ร้อยละ 37.4) เมื่อศึกษาการมีหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยแล้ว ผลปรากฏว่าผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั่วทั้งประเทศมีหมวกนิรภัยไม่ถึงครึ่ง (ร้อยละ 44.9) แต่น่าแปลกใจ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีหมวกนิรภัยกลับไม่ยอมสวมเป็นประจำ กล่าวคือมีเพียงร้อยละ 18.8 เท่านั้น ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ และอีกร้อยละ 52.1 สวมบ้างเป็นบางครั้ง นอกนั้น อีกร้อยละ 29.1 ไม่ยอมสวมเลย ทั้งนี้เนื่องจากเมืองไทยมีอากาศร้อน เวลาที่สวมหมวกนิรภัยจึงรู้สึกอึดอัดและร้อนอบอ้าว ทำให้ไม่อยากจะสวมหมวกเป็นประจำ นอกจากบางครั้งที่เห็นว่าการขับขี่นั้นอาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง เช่น ขับในถนนไม่ดี ขับด้วยความเร็วสูง หรือขับขี่ในระยะทางไกล เป็นต้น นอกจากนี้ มีข้อน่าสนใจ โดยเปรียบเทียบผู้ขับขี่จักรยานยนต์ดูเหมือนตระหนักถึงความสำคัญของหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ที่ให้กับเข็มขัดนิรภัย ทั้งนี้เนื่องจากรถจักรยานยนต์ไม่มีเครื่องป้องกันผู้ขับขี่เหมือนยานพาหนะอื่น โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงมีมากกว่า ดังเห็นได้จากการวิจัยที่พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีโอกาสได้รับบาดเจ็บเมื่อประสบอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่หรือผู้นั่งในรถยนต์ส่วนบุคคลถึง 50 เท่า

(วิจิตร บุญยะโทตระ, 2530: 86) ดังนั้นผู้ซื้อที่จักรยานยนต์จึงตระหนักถึงอันตราย โดยพยายามจัดหาและใช้อุปกรณ์นิรภัยมากกว่าผู้ซื้อที่รถยนต์ รวมทั้งรถยนต์ลมนี่เริ่มติดตั้งอุปกรณ์เข็มขัดนิรภัยให้กับผู้ซื้อโดยไม่ต้องเรียกร้อง ผู้ซื้อที่รถยนต์เองไม่ต้องชวนขายหาซื้อมา ไม่เหมือนกับหมวดนิรภัยที่ไม่ได้มาพร้อมกับจักรยานยนต์ จึงทำให้ผู้ซื้อที่รถยนต์ไม่เล็งเห็นความสำคัญของเข็มขัดนิรภัย

เขตการปกครอง ตารางที่ 9 ได้แสดงร้อยละของผู้ที่จักรยานยนต์ที่มีหมวดนิรภัย และพฤติกรรมการใช้หมวดนิรภัย ตามลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม โดยคำนวณจาก Binary and Multinomial logit Analysis ซึ่งได้แสดงผลไว้ในตารางที่ ๘.4 ของภาคผนวก ผลที่ได้ปรากฏว่า เมื่อควบคุมปัจจัยทางอายุ เพศ สถานภาพสมรส การศึกษา และอาชีพ ผู้ที่จักรยานยนต์ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีหมวดนิรภัย (ร้อยละ 47.2) มากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล (ร้อยละ 43.2) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เมื่อดูพฤติกรรมการใช้หมวดนิรภัยแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ทั้ง 2 เขต ให้ความสำคัญกับหมวดนิรภัยถึงขั้นสวมเป็นประจำมีเพียงเล็กน้อยและมีสัดส่วนพอ ๆ กัน คือโอกาสที่จะสวมหมวดนิรภัยทุกครั้งเท่ากันทั้งในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล ซึ่งมีเพียงร้อยละ 15.3 ยิ่งไปกว่านี้ ผู้ที่อยู่นอกเขตเทศบาลยอมสวมหมวดนิรภัยบ้างเป็นบางครั้งกลับมีมากกว่าในเขตเทศบาล อาจเป็นเพราะผู้ซื้อที่จักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเห็นว่าส่วนใหญ่ซื้อรถในระยะสั้น ๆ ภายในเมือง คงไม่มีอันตราย

อายุและเพศ การมีหมวดนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวดนิรภัยยังแตกต่างกันตามอายุและเพศ เช่นเดียวกับการมีและการใช้เข็มขัดนิรภัย เมื่อผู้ซื้อที่จักรยานยนต์มีอายุมากขึ้น โอกาสที่มีหมวดนิรภัยไว้ครอบครองจะเพิ่มขึ้น และเล็งเห็นความสำคัญของหมวดนิรภัย โดยใช้เป็นประจำและใช้บ้างเป็นครั้งคราวมากขึ้นด้วย ทั้งนี้เนื่องจากผู้แก่กว่ามักมีประสบการณ์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า จึงเพิ่มความระมัดระวังและการป้องกันด้วยการสวมหมวดนิรภัยเป็นประจำมากขึ้น ตลอดจนผู้แก่กว่ามักมีรายได้เพิ่มขึ้น ซึ่งช่วยให้มีอำนาจในจัดซื้อหมวดนิรภัยได้มากกว่า ดังเห็นได้จากการศึกษาของวิลาลินี วงศ์ประเสริฐ (2529: 58) กลุ่มที่ไม่ได้เป็นเจ้าของหมวดนิรภัยได้ให้เหตุผลที่ไม่ซื้อหมวดนิรภัยเพราะมีรายได้ต่ำ ซึ่งราคาหมวดนิรภัยที่มีคุณภาพ สามารถป้องกันอันตรายได้ มีราคาพอสมควร

ผู้ซื้อที่หญิงอีกเช่นกันที่มีหมวดนิรภัยไว้ครอบครองมากกว่าผู้ชายเล็กน้อย แต่เป็นความแตกต่างที่มีนัยสำคัญทางสถิติ โดยที่ผู้ซื้อที่หญิงและชายมีหมวดนิรภัยร้อยละ 46.2 และ 43.6

ตารางที่ 9 แสดงร้อยละของผู้ที่มีหมวกนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัยจากการวิเคราะห์
ปัจจัยประชากร เศรษฐกิจ และสังคม, 2534

ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม	มีหมวกนิรภัย	การใช้หมวกนิรภัย		
		สวมทุกครั้ง	สวมเป็นบางครั้ง	ไม่เคยสวม
ทั่วราชอาณาจักร	44.9	18.8	52.1	29.1
เขตการปกครอง				
ในเขตเทศบาล	47.2	15.3	49.9	34.8
นอกเขตเทศบาล	43.2	15.3	55.7	29.0
อายุ				
15	41.6	14.4	55.2	30.4
25	43.4	15.0	53.0	32.0
35	45.3	15.5	50.8	33.7
45	47.2	16.0	48.6	35.4
55	49.1	16.6	46.3	37.1
เพศ				
ชาย	43.6	15.9	51.6	32.6
หญิง	46.2	13.3	51.3	35.4
สถานภาพสมรส				
โสด	41.9	14.2	50.7	35.1
สมรส	46.0	18.1	53.3	28.6
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	45.5	15.3	51.6	32.7
ระดับการศึกษา				
ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา	38.1	12.9	52.7	34.4
มัธยมศึกษา	49.0	14.7	49.9	35.4
อาชีวศึกษา	55.4	18.8	47.7	33.5
ฝึกหัดครู	63.6	24.0	53.7	22.3
อุดมศึกษา	54.6	18.8	47.9	33.3
อาชีพ				
ผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน	58.1	22.7	51.0	26.3
ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า	46.9	12.4	50.3	37.3
เกษตรกร/ชาวประมง	32.7	13.4	55.4	31.3
ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน	48.0	11.1	47.2	41.7
ผู้ใช้แรงงาน	47.7	22.1	49.2	28.8

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระที่ใช้คำนวณร้อยละของผู้ที่มีหมวกนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัย มีดังนี้ เขตการปกครอง = 0.34, 0.43 อายุ = 31.31, 31.64 เพศชาย = 0.62, 0.60 โสด=0.34, 0.33 หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่=0.03, 0.03 ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา=0.56, 0.44 มัธยมศึกษา=0.23, 0.26 อาชีวศึกษา=0.11, 0.15 ฝึกหัดครู=0.06, 0.10 ผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน = 0.16, 0.24 ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า = 0.14, 0.15 เกษตรกร/ชาวประมง = 0.30, 0.18 ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน=0.15, 0.17

ตามลำดับ แต่พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยกลับพบผลตรงกันข้าม ผู้ขับขี่หญิงสวมหมวกทุกครั้ง และสวมบ้างเป็นบางครั้งมีสัดส่วนน้อยกว่าผู้ชาย เหตุผลคล้ายคลึงกับการใช้เข็มขัดนิรภัย คือกลัวผมเสียทรงจะไม่สวย มักขับรถช้า หรือขับในระยะทางใกล้ ๆ

สถานภาพสมรส คนโสดมีหมวกนิรภัยไว้ครอบครองน้อยกว่าและไม่ยอมสวมหมวกนิรภัยมากกว่าคนที่สมรส หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่อย่างเห็นได้ชัดเจน คงสืบเนื่องมาจากคนโสดอาจมีอำนาจในการซื้อน้อย และยังไม่มีความพร้อมที่จะรับผิดชอบจึงชอบที่จะใช้ชีวิตที่โลดโผน

การศึกษา มีส่วนสำคัญต่อการจัดหาและการยอมใช้หมวกนิรภัยเป็นประจำ เมื่อผู้ขับขี่มีการศึกษาสูงขึ้น อาจช่วยเปลี่ยนแปลงจิตสำนึกของผู้ขับขี่ให้คำนึงถึงสวัสดิภาพของตนเองและผู้อื่นเพิ่มขึ้น ย่อมทำให้ตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยและสวมเป็นประจำมากกว่า ประกอบกับการศึกษาช่วยให้มีความสามารถในการหารายได้เพิ่มขึ้น จึงมีอำนาจในการซื้อหมวกนิรภัยมากขึ้นตามไปด้วย ดังเห็นได้จากการประมาณอัตราการมีหมวกนิรภัยไว้ครอบครอง พบว่า ผู้ขับขี่ที่ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษามีหมวกนิรภัยแค่ร้อยละ 38.1 ในขณะที่ผู้ที่มีการศึกษาระดับอุดมศึกษามีหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 54.6 แม้ว่าโดยภาพรวมผู้ขับขี่ยังไม่นิยมสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ แต่ผู้ที่ขับขี่ที่มีการศึกษาระดับอุดมศึกษาก็ยอมใช้หมวกนิรภัยทุกครั้งถึงร้อยละ 18.8 ซึ่งมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาด้อยกว่า ดังเช่นผู้ที่ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษาจะสวมทุกครั้งมีเพียงร้อยละ 12.9

อาชีพ กลุ่มชนชั้นวิชาชีพเป็นกลุ่มที่มีหมวกนิรภัยไว้ครอบครองมากที่สุด เกษตรกร/ชาวประมงมีน้อยที่สุด และกลุ่มผู้ใช้แรงงาน ผู้ที่ทำงานเกี่ยวกับการค้า และผู้ที่ไม่ได้ทำงานแม่บ้าน/นักเรียนมีระดับปานกลาง เนื่องจากกลุ่มชนชั้นวิชาชีพน่าจะมีกำลังเงินในการซื้อหา มีความรู้ ความเข้าใจ และให้ความสำคัญกับหมวกนิรภัยมากกว่าอาชีพอื่น ๆ ส่วนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยนั้น กลุ่มชนชั้นวิชาชีพยังคงเป็นกลุ่มที่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำมากที่สุด (ร้อยละ 22.7) รองลงมาได้แก่ ผู้ใช้แรงงานซึ่งมีอัตราการใช้เป็นประจําน้อยกว่ากลุ่มแรกไม่มากนัก นอกนั้นอีก 3 กลุ่มอาชีพ คือ ผู้ที่ทำงานเกี่ยวกับการค้า เกษตรกร/ชาวประมง และผู้ที่ไม่ได้ทำงานแม่บ้าน/นักเรียนยอมสวมทุกครั้งมีน้อยกว่าร้อยละ 14 การที่กลุ่มอาชีพกรรมกร/ผู้ใช้แรงงานยอมรับหมวกนิรภัยมากกว่าอีก 3 กลุ่มอาชีพหลัง อาจเป็นเพราะว่าบางส่วนทำหน้าที่เป็นผู้ส่งเอกสารหรือส่งของ หรือเป็นมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่ต้องใช้เวลาส่วนใหญ่อยู่บนท้องถนน จึงห่วงสวัสดิภาพของตนเองและยอมสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งมากกว่าอีกหลายอาชีพก็ได้

สรุป

ผลของการศึกษาพบว่าปัจจัยทางด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคมมีผลกระทบต่อพฤติกรรมที่เสี่ยง/ป้องกันการบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือเขตที่มีการพัฒนาสูงและคนที่ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมสูงมีพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บมากกว่า และมีพฤติกรรมเสี่ยงน้อยกว่าเขตที่การพัฒนาต่ำและคนที่ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมต่ำ ดังนั้น ประชากรในวัยแรงงานที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล ผู้ชาย ผู้ที่มีการศึกษาค่ำ (ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา) และกลุ่มผู้ใช้แรงงานมักเป็นผู้ที่นิยมดื่มสุราและมักดื่มสุราบ่อยกว่า ตลอดจนมีประสบการณ์การใช้ยาม้ามากกว่ากลุ่มอื่นอย่างเห็นได้ชัดเจน นอกจากนี้ เมื่อคนอายุมากขึ้นจะมีการดื่มสุราและดื่มบ่อยขึ้นด้วย แต่กลับมีประสบการณ์การใช้ยาม้าน้อยลง รวมทั้งคนที่เป็นโสดมีโอกาสดื่มสุราน้อยกว่าคนที่สมรสและเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ สำหรับกรณีพฤติกรรมเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บ ซึ่งได้แก่ พฤติกรรมการใช้เข็มขัดและการสวมหมวกนิรภัย ผลการวิจัยพบว่าประชากรในวัยแรงงานที่อยู่ในเขตเทศบาล มีการศึกษาระดับอุดมศึกษา และผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียนมักขับรถที่มีเข็มขัดนิรภัย และมีหมวกนิรภัยไว้ครอบครองมากกว่า รวมทั้งยอมคาดเข็มขัดนิรภัยและสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำมากกว่ากลุ่มอื่น แต่ยอมใช้เครื่องป้องกันการบาดเจ็บเป็นประจำยังอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ นอกจากนี้ การศึกษานี้ยังพบว่าคนที่อายุมากขึ้นสามารถมีอุปกรณ์ป้องกันและยอมใช้เป็นประจำมากกว่า แม้จำผู้หญิงจะมีอุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บไว้ครอบครองมากกว่าผู้ชายก็ตาม แต่กลับไม่ยอมใช้ทั้งเข็มขัดและหมวกนิรภัยให้เป็นประโยชน์เท่าที่ควร ส่วนคนโสดเป็นคนที่ขับรถที่มีเข็มขัดนิรภัยมากกว่าคนที่สมรส และคนที่เป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ แต่ปรากฏว่าพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยไม่มีความแตกต่างกัน ในทางตรงกันข้าม คนที่สมรสและคนที่เป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ กลับมีหมวกนิรภัยครอบครองมากกว่าคนโสด และคนที่สมรสเป็นผู้ที่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำมากที่สุด นอกจากนี้ มีเรื่องที่น่าสนใจคือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ความสำคัญกับหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ที่ให้กับเข็มขัดนิรภัย

ข้อเสนอแนะ

การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก เริ่มด้วยการให้การศึกษาและอบรมแก่ประชาชนทั่วไป ตั้งแต่นักเรียนและผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินถนนและการขับรถ รวมทั้งกฎจราจร ซึ่งควรใส่ไว้ในหลักสูตรของสถานบันการศึกษาและในโรงเรียนสอนขับรถ เพื่อให้มีจิตสำนึกถึงความปลอดภัยและคำนึงถึงสวัสดิภาพของตนและคนอื่นอยู่ตลอดเวลา นอกจากนี้ ควรปรับปรุงระบบการสอบใบขับขี่ให้เข้มงวดมากขึ้น และต้องมี

มาตรการเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถอย่างชัดเจน ดังเห็นได้จากงานวิจัยนี้ว่าการดื่มสุร่าเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งของการได้รับการบาดเจ็บทุกประเภท ดังนั้น ทั้งภาครัฐและเอกชนต้องรณรงค์ให้ประชาชนทุกระดับได้รู้ถึงผลกระทบของการดื่มสุร่า ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุและเหตุการณ์ร้ายแรงต่าง ๆ ตลอดจนผลร้ายที่ตามมา ไม่ว่าจะการบาดเจ็บ ความพิการ การตาย การสูญเสียทรัพย์สิน ค่ารักษาพยาบาล และผลเสียที่จะเกิดขึ้นกับครอบครัวและสังคม ซึ่งสามารถทำได้โดยการให้การศึกษาในโรงเรียน การอบรมผู้ขับขี่ และการให้ความรู้ระบบโดยผ่านทางสื่อต่าง ๆ นอกจากนี้ กฎหมายต้องมีบทบังคับที่เข้มงวดในการห้ามขับรถขณะที่มีเมามา ตลอดจนรัฐต้องจัดหาเครื่องมือตรวจระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายให้กับตำรวจจราจรอย่างเพียงพอ พร้อมทั้งให้การอบรมตำรวจจราจรในการใช้เครื่องมือดังกล่าวด้วย และกฎหมายต้องมีบทลงโทษอย่างรุนแรงสำหรับผู้ขับขี่รถขณะมีเมามา ได้แก่ ต้องจำคุก ต้องทำงานสาธารณกุศล (ล้างท่อ, ปลูกต้นไม้, ฯลฯ) และต้องได้รับการอบรมเกี่ยวกับโทษของการขับรถขณะที่มีเมามาเพื่อให้เกิดจิตสำนึกในความปลอดภัย นอกจากนี้ รัฐควรเพิ่มภาษีสุร่า กำหนดสถานที่และเวลาที่สามารถจำหน่ายสุร่าได้ ตลอดจนอายุของผู้ซื้อและดื่มสุร่าได้ด้วย

พฤติกรรมเสี่ยงอย่างเช่นการใช้น้ำม้วก็ควรมีมาตรการที่เด็ดขาดเช่นเดียวกัน กฎหมายต้องมีบทลงโทษอย่างหนักต่อผู้ผลิต ผู้ขาย ผู้นำเข้าหรือส่งออกยี่ห้อ รวมทั้งผู้ใช้น้ำม้วด้วย ควรมีการรณรงค์ให้ผู้ที่ต้องทำงานกลางคืนให้หลีกเลี่ยงการใช้น้ำม้ว โดยการพักผ่อนให้เพียงพอนอกเวลาทำงาน ใช้น้ำเย็นล้างหน้า ล้างตา เมื่อรู้สึกง่วง หาวของขบเคี้ยวแก้ง่วง ออกกำลังกายและบำรุงร่างกายให้สุขภาพแข็งแรงอยู่เสมอ หากกำลังใช้น้ำม้วอยู่ ให้ค่อย ๆ ลดขนาดจนเลิกใช้ได้ อย่างเด็ดขาด (รัตนา บรรณารธรรม, 2534)

การขับขี่รถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายดังที่พบในงานวิจัยนี้ ฝ่ายส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง กองสวัสดิภาพการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ได้นำเสนอข้อปฏิบัติเบื้องต้นของการขับขี่รถยนต์ให้ปลอดภัยมีดังนี้

1. ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งี่ขับขี่ เวลานี้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยได้บังคับใช้ในเขตกรุงเทพมหานครแล้ว และกำลังขยายการบังคับใช้ไปในจังหวัดต่าง ๆ แต่ก็พบเห็นอยู่เสมอว่าผู้ขับขี่และผู้โดยสารจำนวนมากพยายามหลีกเลี่ยงการสวมหมวกนิรภัยหรือใช้หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือใช้อย่างไม่ถูกต้อง ดังนั้น ควรช่วยกันรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกทุกครั้ง โดยเฉพาะผู้หญิง และควรสวมหมวกนิรภัยที่ผ่านการรับรอง รวมทั้งควรใส่สายรัดคางด้วย

2. การแต่งกายของผู้ขับขี่ต้องรัดกุม เช่นไม่สวมเสื้อกั๊ก กางเกงขาสั้น หรือรองเท้าแตะ และควรสวมเสื้อสีที่เห็นได้ชัดเจน เช่น สีเหลือง แสด หรือขาว

3. การขับแข่งด้านซ้ายมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะรถจักรยานยนต์มีขนาดเล็ก ผู้ขับขี่รถยนต์อีกคันจะมองเห็นไม่ชัด โดยเฉพาะรถบรรทุก

4. จำกัดขนาดแรงม้าของเครื่องยนต์เพื่อเป็นการจำกัดความเร็ว ไม่ควรใช้รถจักรยานยนต์ที่มีความแรงของเครื่องยนต์เกิน 100 ซี.ซี. ซึ่งรัฐต้องออกกฎหมายจำกัดประเภทของรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการโฆษณาสินค้าเกี่ยวกับยานพาหนะหรือเชื้อเพลิงควรมีส่วนช่วยรับผิดชอบ ต่อสังคม ไม่ใช่โฆษณาสินค้าโดยเน้นเรื่องความเร็วและความแรงของสินค้า ซึ่งเป็นการสร้างค่านิยมที่ผิดให้แก่เยาวชนและสังคม

นอกจากนี้ การใช้เข็มขัดนิรภัยไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุ แต่ช่วยลดความรุนแรงจากอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุได้ ดังนั้น ควรส่งเสริมให้คนใช้เข็มขัดนิรภัยมากขึ้น โดยออกกฎหมายบังคับให้รถทุกคันต้องมีเข็มขัดนิรภัย และผู้ขับขี่และผู้โดยสารต้องคาดทุกครั้ง โดยเฉพาะผู้หญิง

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข. (2534). ยามาเป็นอันตรายต่อสังคมผู้ชราและผู้ใช้
แรงงานโปรตเหล็กเลี้ยง. *ข่าวสารงานบำบัดรักษาผู้ติดยาเสพติด*, 2 (2): 1-4.
- กองสวัสดิภาพการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก. (2538). *การวิเคราะห์อุบัติเหตุการจราจรทางบก
ที่วราชนาจักร พ.ศ.2536-2537 และการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ
พ.ศ. 2531-2537 (มกราคม-มิถุนายน 2537)*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์อักษรไทย.
- กองสถิติสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข. (2534). *สถิติสาธารณสุข*. กรุงเทพมหานคร:
กระทรวงสาธารณสุข.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (2532a). แอลกอฮอล์มพิษของอุบัติเหตุบนท้องถนน.
สัมพันธ์ที่ 6, 1(6): 46-48.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (2532b). ขับรถอย่างไรจึงจะปลอดภัย. *สัมพันธ์ที่ 6*, 1(6):
60 - 61.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (2532c). ความสำคัญของเข็มขัดนิรภัย. *สัมพันธ์ที่ 6*, 1(6):
56 - 58.
- ญาดา ประพงศ์เสนา. (2532). *แนวโน้มอุบัติเหตุบนทางหลวง*. กรุงเทพมหานคร : กองวางแผน
เทศม เมืองแมน และวิจิตร บุญยะโหดระ. (2533). อุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร. ในการ
ประชุมวิชาการประจำปี ครั้งที่ 1 ระหว่าง มหาวิทยาลัยมหิดล และมหาวิทยาลัยธรรม
ศาสตร์. *คุณภาพชีวิตของคนเมืองหลวง*.
- ธวัชชัย พิทักษ์. (2532). อุบัติเหตุการจราจรทางบก : สาเหตุที่เกิดและการป้องกัน. *สัมพันธ์ที่ 6*, 1
(6): 42 - 45.
- นิธิ เขียวศรีวงศ์. (2537). บทสัมภาษณ์ : ทศนเรื่องการบริหารโคตรคนไทย. สัมภาษณ์ที่โรงแรม
รินดา จังหวัดเชียงใหม่, วันที่ 22 กันยายน 2534 ใน *ประวัติศาสตร์การบริหารโคตรใน
ประเทศไทย* ของพระไพศาล วิสาโล. กรุงเทพมหานคร: ดีไซน์.
- รัตนา บรรณาธรรม. (2534). ยาเหย...ยาม้าศึกคักจริงหรือ. *น.ท้องถิ่น*, 31(9): 20 - 25.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2530). *วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติเหตุ*. กรุงเทพมหานคร: ครูสภา
ลาดพร้าว.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2536). *อุบัติเหตุ*. กรุงเทพมหานคร : รุ่งศิลป์การพิมพ์.
- วรรณนิภา บุญยมานพ. (2538). รูปย่องานวิจัยเรื่อง การศึกษาสภาพปัญหาเสพติดในสถาน
ประกอบการ : ภาคอุตสาหกรรม. *วารสาร สำนักงาน ป.ป.ส.*, 11(12): 49 - 55.

- วีณา นนทนนธวาฑย์. (2533). *การจัดการศึกษาเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคาริใช้ยาในทางที่ผิด*. เอกสารการปฏิบัติการป้องกันยาเสพติด. กรุงเทพมหานคร: กรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ.
- พระไพศาล วิสาโล.(2537). *ประวัติศาสตร์การบริโภคสุราในประเทศไทย*. กรุงเทพมหานคร: ดีไซน์.
- ศุภมาส เศรษฐพงษ์กุล. (2536). พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเจ็บป่วยของคนไทย *วารสารสถิติ*, 20 (1): 76 - 83.
- สยามยามาฮา. (2536). *หมวดนิรภัย*. แผ่นพับ.
- สนประดิษฐ์. (2536). บทความพิเศษ: เข็มขัดนิรภัยอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย. *หมอชาวบ้าน*, 15 (169): 17 - 40.
- เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์. (2537). เข็มขัดนิรภัยกับคนไทย: อารมณ์อยู่เหนือหลักการ. *ไทยรัฐ*, 45 (13343), พุทธที่ 3 สิงหาคม: 5.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี. (2516). *สมุดสถิติรายปี ประเทศไทย*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์อักษรไทย.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี. (2535). *สมุดสถิติรายปี ประเทศไทย*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์อักษรไทย.

ภาษาอังกฤษ

- Mongkolsirichai Kuletal. (1988) .Incidence of Amphetamine use among truck drivers from various regions of Thailand. *Journal of Medical Association of Thailand*, 71(9): 471-474.
- Pan American Health Organization. (1986). *Health conditions in the America, 1981-1984*. (Scientific Publication No. 500, Vol.1.). Washington D.C.: Regional Offices of the World Health Organization.
- Porapakkaham, Yawarat. (1986). *Levels and trends of mortality in Thailand*. (Asian Population Studies Series No. 77). Bangkok: United Nation/ ESCAP.
- World Health Organization, Division of Epidemiological Surveillance and Health Situation and Trend Assessment. (1990). *Global estimates for health situation assessment and projections*. Geneva : World Health Organization.

ภาคผนวก

ตารางที่ ผ.1 ค่าสัมประสิทธิ์จากการวิเคราะห์ Binary Logit และ Multinomial logit เกี่ยวกับ
ผลกระทบของปัจจัยทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคมที่มีต่อการการดื่มสุรา
และความบ่อยของการดื่มสุรา, 2534

ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม	การดื่มสุรา		ความบ่อยของการดื่มสุรา			
			ดื่มประจำ		ดื่มบ่อยพอสมควร	
	β	s.e.	β	s.e.	β	s.e.
เขตการปกครอง						
ในเขตเทศบาล	-.2202*	.0269	-.0395	.0240	-.0776*	.0210
อายุ	.0228*	.0011	.0366*	.0021	.0052*	.0017
เพศ						
ชาย	2.6343*	.0233	.5840*	.0306	.5106*	.0244
สถานภาพสมรส						
โสด	-.8032*	.0294	-.3673*	.0501	-.1178*	.0404
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	.2262*	.0483	.3615*	.0629	.1532*	.0580
ระดับการศึกษา						
ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา	-.0311	.0584	.4226*	.0538	.0784	.0424
มัธยมศึกษา	-.1684*	.0587	.4279*	.0572	.2450*	.0448
อาชีวศึกษา	.0813	.0617	.0046	.0717	.0878	.0524
ฝึกหัดครู	.0275	.0785	-.2179*	.1051	-.1033	.0793
อาชีพ						
ผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน	-.1927*	.0447	.1596*	.0601	.2455*	.0487
ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า	-.5337*	.0377	.0836	.0529	-.0496	.0475
เกษตรกร/ชาวประมง	-.0830*	.0301	-.5872*	.0426	-.1334*	.0361
ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน	-1.0237*	.0385	-.0467	.0680	-.2637*	.0589
ค่าคงที่	-2.1621*	.0761	-3.0152*	.0904	-1.1217*	.0732
Likelihood ratio test	23,251.462*		6,819.53*, df=6,452			
ร้อยละที่ทำนายถูกต้อง	79.97		-			
จำนวนตัวอย่าง	60,791		21,590			

หมายเหตุ : กลุ่มอ้างอิงสำหรับเขตการปกครอง คือนอกเขตเทศบาล เพศ คือผู้หญิง สถานภาพสมรส คือ คนที่สมรสแล้ว ระดับการศึกษา คือระดับอุดมศึกษา อาชีพ คือ ผู้ใช้แรงงาน
* หมายถึงมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ ๘.2 ค่าสัมประสิทธิ์จากการวิเคราะห์ Multinomial logit เกี่ยวกับผล กระทบของปัจจัยทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม ที่มีต่อการการใช้ยาม้า, 2534

ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม	การใช้ยาม้า			
	ใช้ประจำ		เคยใช้	
	β	s.e.	β	s.e.
เขตการปกครอง				
ในเขตเทศบาล	.0871	.1213	-.1478*	.0484
อายุ	-.0092	.0127	-.0110*	.0052
เพศ				
ชาย	.5368*	.2449	.2502*	.0788
สถานภาพสมรส				
โสด	-.1345	.4061	-.1874	.1312
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	-.1557	.6816	.1645	.2082
ระดับการศึกษา				
ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา	.7597*	.2234	.3907*	.0863
มัธยมศึกษา	.1691	.2390	.1141	.0901
อาชีวศึกษา/ ฝึกหัดครู	-.6458	.3325	-.1553	.1047
อาชีพ				
ผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน	-.1206	.2799	-.2372*	.1130
ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า	-.1664	.2682	-.0887	.1057
เกษตรกร/ชาวประมง	-.5797	.3075	-.2737*	.1127
ไม่ได้ทำงานแม่บ้าน/นักเรียน	.6392	.4114	.2475	.1655
ค่าคงที่	-5.0316*	.5791	-2.4648*	.2080
Likelihood ratio test			1,807.26*, df=4,340	
ร้อยละที่ทำนายถูกต้อง				-
จำนวนตัวอย่าง				7,712

หมายเหตุ: กลุ่มอ้างอิงสำหรับเขตการปกครอง คือนอกเขตเทศบาล เพศ คือผู้หญิง สถานภาพสมรส คือคนที่สมรสแล้ว ระดับการศึกษา คือระดับอุดมศึกษา อาชีพ คือ ผู้ใช้แรงงาน

* หมายถึงมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ ๘.3 ค่าสัมประสิทธิ์จากการวิเคราะห์ Binary Logit และ Multinomial logit เกี่ยวกับผลกระทบของปัจจัยทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม ที่มีต่อการมีรถที่มีเข็มขัดนิรภัย และการใช้เข็มขัดนิรภัย, 2534

ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม	รถมีเข็มขัดนิรภัย		การใช้เข็มขัดนิรภัย			
			คาดทุกครั้ง		คาดเป็นบางครั้ง	
	β	s.e.	β	s.e.	β	s.e.
เขตการปกครอง						
ในเขตเทศบาล	.5970*	.0592	.0099	.0716	-.0119	.0504
อายุ	.0137*	.0032	.0125	.0073	.0139	.0053
เพศ						
ชาย	-.4349*	.0706	.0021	.0696	-.0585	.0508
สถานภาพสมรส						
โสด	.2762*	.0752	.0453	.1946	-.2226	.1165
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	-.0447	.1810	-.3411	.3388	.2937	.1874
ระดับการศึกษา						
ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา	-1.2485*	.0918	-.4043*	.1394	-.3013	.0929
มัธยมศึกษา	-.7295*	.0918	-.0257	.1241	-.0771	.0865
อาชีวศึกษา	-.5075*	.0922	.0987	.1302	-.0158	.0931
ฝึกหัดครู	-1.0080*	.1199	-.3593	.2191	-.0225	.1408
อาชีพ						
ผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน	.6522*	.0784	.3209*	.1283	.1973	.0866
ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า	.5272*	.0792	-.0425	.1471	.0791	.0934
เกษตรกร/ชาวประมง	-.4192*	.1074	-.8979*	.3115	-.5026	.1655
ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน	.6631*	.1169	.4838*	.1785	.1593	.1310
ค่าคงที่	-.6448*	.1619	-1.9853*	.3170	-.4779	.2095
Likelihood ratio test	1,406.113*, df=8			2,949.39*, df=2,850		
ร้อยละที่ทำนายถูกต้อง	71.19		-			
จำนวนตัวอย่าง	7,622		2,765			

หมายเหตุ: กลุ่มอ้างอิงสำหรับเขตการปกครอง คือนอกเขตเทศบาล เพศ คือผู้หญิง สถานภาพสมรส คือ คนที่สมรสแล้ว ระดับการศึกษา คือระดับอุดมศึกษา อาชีพ คือ ผู้ใช้แรงงาน
* หมายถึงมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ ๘.4 ค่าสัมประสิทธิ์จากการวิเคราะห์ Binary Logit และ Multinomial logit เกี่ยวกับผลกระทบของปัจจัยทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม ที่มีต่อการมีหมวกนิรภัย และการใช้หมวกนิรภัย

ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม	มีหมวกนิรภัย		การใช้หมวกนิรภัย			
			สวมทุกครั้ง		สวมเป็นบางครั้ง	
	β	s.e.	β	s.e.	β	s.e.
เขตการปกครอง						
ในเขตเทศบาล	.1604*	.0325	-.0891*	.0329	-.1461	.0257
อายุ	.0076*	.0017	-.0016*	.0038	-.0094	.0030
เพศ						
ชาย	-.1038*	.0308	.1284*	.0334	.0452	.0251
สถานภาพสมรส						
โสด	-.1664*	.0383	-.2059*	.0780	-.1149	.0596
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	-.0218	.0876	-.0348	.1205	-.0254	.0923
ระดับการศึกษา						
ไม่มีการศึกษา/ประถมศึกษา	-.6692*	.0790	-.3927*	.0686	-.0455	.0540
มัธยมศึกษา	-.2243*	.0781	-.2943*	.0643	-.1309*	.0505
อาชีวศึกษา	.0302	.0818	.0110	.0701	-.1185*	.0582
ฝึกหัดครู	.3724*	.0944	.6586*	.0923	.4043	.0837
อาชีพ						
ผู้ใช้วิชาชีพ/นักบริหาร/เสมียน	.4202*	.0543	.5903*	.0724	.2217	.0596
ผู้ทำงานเกี่ยวกับการค้า	-.0323	.0461	-.3626*	.0760	-.1379	.0513
เกษตรกร/ชาวประมง	-.6318*	.0408	-.1124*	.0792	.1330	.0556
ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน/นักเรียน	.0123	.0479	-.5878	.0802	-.3118	.0522
ค่าคงที่	.1363	.1028	-.4756*	.1380	.8423	.1072
Likelihood ratio test	2,102.368*, df=13			6,372.98*, df=5,700		
ร้อยละที่ทำนายถูกต้อง	63.08		-			
จำนวนตัวอย่าง	22,655		10,162			

หมายเหตุ: กลุ่มอ้างอิงสำหรับเขตการปกครอง คือ นอกเขตเทศบาล เพศ คือ ผู้หญิง สถานภาพสมรส คือ คนที่สมรสแล้ว ระดับการศึกษา คือ ระดับอุดมศึกษา อาชีพ คือ ผู้ใช้แรงงาน
* หมายถึงมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05