

บทที่ 2

ระเบียบวิธีวิจัยและลักษณะทั่วไปของข้อมูล

แหล่งข้อมูลและวิธีการสุ่มตัวอย่าง

การศึกษาครั้งนี้ใช้ข้อมูลจากโครงการสำรวจเกี่ยวกับอนามัยและสวัสดิการ พ.ศ. 2539 ซึ่งดำเนินการโดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ ซึ่งข้อมูลชุดนี้เป็นโครงการต่อเนื่องได้มีการสำรวจเป็นระยะทุก 4 ปี มีวัตถุประสงค์เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับภาวะสุขภาพอนามัย ภาวะความเจ็บป่วยของประชากร การไปรับบริการสาธารณสุข ความพิการ การสูบบุหรี่ การดื่มสุรา หรือ เครื่องมีเมา ตลอดจนความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ

การสุ่มตัวอย่างทั้งหมด

มีครัวเรือนที่ตกเป็นตัวอย่างครั้งนี้ทั้งหมด 26,427 ครัวเรือน การเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสมาชิกทุกคนในครัวเรือนโดยใช้วิธีการสัมภาษณ์หัวหน้าหรือสมาชิกของครัวเรือนที่ตกเป็นตัวอย่าง โดยพนักงานของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

การสำรวจได้ทำในทุกจังหวัด (73 จังหวัด) โดยใช้แผนการสุ่มตัวอย่างแบบชั้น 2 ขั้นตอน (stratified Two stage sampling) โดยมีชุมชุมอาคาร (ในเขตเทศบาล) และหมู่บ้าน (ในเขตสุขาภิบาลหรือนอกเขตเทศบาล สุขาภิบาล) เป็นหน่วยตัวอย่างขั้นที่ 1 และครัวเรือนส่วนบุคคลเป็นหน่วยตัวอย่างขั้นที่ 2 โดยใช้จังหวัดในแต่ละภาคและกรุงเทพมหานครเป็นสตราตัม (stratum) รวมทั้งหมดมี 5 ชั้น คือ กรุงเทพมหานคร ภาคกลาง (ยกเว้นกรุงเทพมหานคร) ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2539: 9)

ในการเลือกตัวอย่างขั้นที่ 1 ได้แบ่งแต่ละชั้นออกเป็น 3 เขตตามลักษณะการปกครอง คือ ในเขตเทศบาล ในเขตสุขาภิบาล และนอกเขตเทศบาล สุขาภิบาล แล้วจึงทำการเลือกชุมชุมอาคารหรือหมู่บ้านตัวอย่างจากแต่ละเขตการปกครองอย่างอิสระต่อกัน โดยให้ความน่าจะเป็นในการเลือกเป็นปฏิภาคกับจำนวนครัวเรือนของชุมชุมอาคารหรือหมู่บ้านนั้นๆ ได้

ในการเลือกขั้นที่ 2 ซึ่งเป็นการเลือกครัวเรือนส่วนบุคคลตัวอย่างจากบัญชีรายชื่อครัวเรือนซึ่งได้จากการจัดนับในชุมชุมอาคารหรือหมู่บ้านตัวอย่าง โดยในแต่ละชุมชุมอาคารหรือหมู่บ้านตัวอย่างในเขตสุขาภิบาลจะเลือกครัวเรือนส่วนบุคคลตัวอย่างจำนวน 12 ครัวเรือน และ 9 ครัวเรือนสำหรับหมู่บ้านของนอกเขตเทศบาล-สุขาภิบาล โดยวิธีการสุ่มแบบมีระบบก่อนที่จะทำการเลือกครัวเรือนตัวอย่าง ได้มีการจัดเรียงรายชื่อครัวเรือนใหม่ตามขนาดของครัวเรือน ซึ่งวัดด้วยจำนวนสมาชิกในครัวเรือน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2539: 10)

สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ผู้วิจัยได้เลือกเฉพาะประชากรในวัยแรงงานอายุ 18-59 ปีที่ขับยานพาหนะทุกประเภท (ไม่ใช่ผู้โดยสาร) ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถกระบะส่วนบุคคล รถแท็กซี่ รถสามล้อ รถโดยสารประจำทางขนาดเล็กภายในจังหวัด รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด รถกระบะเล็กรับจ้าง รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป รถอีแต๋น รถอื่นๆ (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยดูลักษณะภูมิหลังของประชากรเหล่านี้ในเรื่องต่างๆ เช่น เพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ ภาคและเขตที่อยู่อาศัย ประกอบกับพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การดื่มสุรา การใช้เคียวาม้า และพฤติกรรมการป้องกันตนเองให้ปลอดภัยจากการบาดเจ็บที่รุนแรง ได้แก่ การใช้เข็มขัดนิรภัย เพื่อนำปัจจัยต่างๆ มาทำการวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไป สาเหตุที่เลือกประชากรวัยแรงงานอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปแทนที่จะเริ่มตั้งแต่อายุ 15 ปีนั้น เพราะตามกฎหมายผู้ขับรถจะทำการสอบใบอนุญาตขับรถได้เมื่อมีอายุตั้งแต่ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ซึ่งข้อมูลเบื้องต้นจากโครงการสำรวจเกี่ยวกับอนามัยและสวัสดิการของประชากรไทยปี พ.ศ. 2539 นี้ พบว่าประชากรอายุ 18-59 ปีที่ขับรถและตกเป็นตัวอย่างในการศึกษานี้มีจำนวน (ก่อนถ่วงน้ำหนัก) ทั้งหมด 8,018 คน ส่วนผลการวิจัยที่นำเสนอจะเป็นผลที่ถ่วงน้ำหนักตามตัวแปรถ่วงน้ำหนักที่กำหนดโดยสำนักงานสถิติแห่งชาติเพื่อให้เป็นตัวแทนระดับประเทศ โดยผู้วิจัยได้ปรับตัวแปรถ่วงน้ำหนักให้จำนวนตัวอย่างคงเดิม

ข้อจำกัดในการศึกษา

1. เนื่องจากในการศึกษานี้ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลของโครงการสำรวจเกี่ยวกับอนามัยและสวัสดิการ พ.ศ. 2539 ซึ่งเป็นข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ เป็นการพยายามใช้ข้อมูลที่มีอยู่แล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังนั้น ข้อมูลจากแบบสอบถามจึงขาดรายละเอียดบางอย่างที่ผู้วิจัยสนใจ เช่น ประสบการณ์ในขณะที่ขับรถ เวลาในขณะที่ขับรถ ความเร็วในขณะที่ขับรถ สภาพถนน สภาพรถ หรือสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ประสบอุบัติเหตุ เป็นต้น จึงทำให้ไม่สามารถวิเคราะห์บางประเด็นได้ในรายละเอียด เพราะในแบบสอบถามเพื่อการสำรวจครั้งนี้ไม่ได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลไว้
2. ข้อมูลของโครงการสำรวจครั้งนี้ ได้มาจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน ซึ่งผู้ขับรถอาจจะไม่ได้เป็นหัวหน้าครัวเรือน ดังนั้น ข้อมูลที่ได้ในบางรายจึงไม่ใช่การสัมภาษณ์กับผู้ขับรถโดยตรง ข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้บางส่วนอาจคลาดเคลื่อนไปจากความเป็นจริง โดยในการศึกษานี้ ผู้ขับรถเป็นผู้ให้สัมภาษณ์เองโดยตรงคิดเป็นร้อยละ 52.5 ของตัวอย่างในการศึกษาทั้งหมด
3. ข้อจำกัดของข้อคำถามไม่ได้สะท้อนภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บที่แท้จริง เนื่องจากตัวแปรหลักในการศึกษานี้ไม่ได้บ่งชี้ชัดว่าเป็นการกระทำก่อนขับหรือไม่ เช่น การดื่มสุรา การเคียวาม้า หรือเป็นการกระทำในขณะที่ขับรถ ดังเช่น การใช้เข็มขัดนิรภัย

ผู้วิจัยจึงต้องสันนิษฐานว่า ปกติมีพฤติกรรมอย่างไร เมื่อในขณะที่ขับรถหรือก่อนขับรถก็น่าจะมีพฤติกรรมเช่นนั้น ซึ่งรายละเอียดแต่ละตัวแปรหลักพบข้อจำกัดดังนี้

3.1 การดื่มสุรา ข้อคำถามนี้ไม่ได้บ่งชี้ชัดว่าเป็นการดื่มสุราก่อนขับรถ และไม่ได้วัดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายโดยตรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ

3.2 การเคยใช้ยาฆ่า ข้อคำถามถามว่า "...(ชื่อผู้ขับรถ)..." เคยใช้ยาฆ่าหรือยาชยันในการขับรถหรือไม่" คำตอบที่ได้เช่น "เคยใช้เป็นประจำ" ซึ่งไม่ได้มีระยะเวลาอ้างอิงไว้ว่าใช้เมื่อใด ดังนั้นจึงไม่สามารถทราบได้ว่าปัจจุบันยังคงใช้อยู่หรือไม่หรือเคยใช้มานานเพียงใด

3.3 การใช้เข็มขัดนิรภัย ข้อคำถามนี้ไม่ได้บ่งบอกอย่างชัดเจนว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุครั้งที่ได้ไปสำรวจนั้นได้มีการคาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

4. ตัวแปรเรื่องการเคยใช้ยาฆ่า ซึ่งถือเป็นยาเสพติดที่ผิดกฎหมาย ข้อมูลที่ได้จากการรายงานจึงอาจต่ำกว่าความเป็นจริง

5. ในส่วนของการใช้เข็มขัดนิรภัยอาจจะไม่ได้ส่งผลต่อการลดอุบัติเหตุโดยตรง แต่อาจจะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลง อาจจะไม่มีการบาดเจ็บเมื่อใช้เข็มขัด ซึ่งข้อมูลที่ใช้ไม่ได้มีการถามถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุ

6. ข้อมูลที่จะนำมาใช้ยังขาดความชัดเจนในเรื่องระยะเวลาที่เกิดขึ้นของตัวแปรอิสระ ซึ่งได้แก่ การมีพฤติกรรมเสี่ยง และพฤติกรรมป้องกันตนเอง ข้อคำถามเพียงระบุว่าเป็น "ในปัจจุบัน" ส่วนการเกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บซึ่งเป็นตัวแปรตามนั้น เป็นการซักถามโดยระบุเวลาชัดเจนคือ "เมื่อ 2 สัปดาห์ที่ผ่านมา"

นอกจากนี้ "การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก" ที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้เป็นการนับรวมอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บที่เกิดจากยานพาหนะทางบกทั้งหมด ไม่สามารถระบุได้ว่าผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บดังกล่าวนั้น เป็นผู้ที่ขับยานพาหนะนั้นหรือไม่จึงเป็นข้อจำกัดของข้อมูลอีกประการหนึ่ง

อย่างไรก็ดี แม้ว่าข้อมูลจากโครงการนี้จะมีข้อจำกัดอยู่บ้าง แต่ผู้วิจัยคาดว่าจากลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนในระดับประเทศ ทำให้การศึกษาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บของผู้ขับยานพาหนะในประเทศไทยครั้งนี้ น่าจะมีประโยชน์อย่างมาก เพราะยังมีการวิจัยเป็นจำนวนน้อยมากที่ศึกษาวิเคราะห์ในระดับประเทศ

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

ก. ตัวแปรตาม ได้แก่ เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก

ข. ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ภูมิหลังของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ประกอบด้วย

1. ภูมิหลังของผู้ขับขี่ยานพาหนะ
 - 1.1 เพศ
 - 1.2 อายุ
 - 1.3 สถานภาพสมรส
 - 1.4 การศึกษา
 - 1.5 อาชีพ
 - 1.6 ภาคที่อยู่อาศัย
 - 1.7 เขตที่อยู่อาศัย
2. พฤติกรรมเสี่ยง และพฤติกรรมการป้องกันตนเอง ประกอบด้วย
 - 2.1 การดื่มสุรา
 - 2.2 การเคยใช้ยาฆ่า
 - 2.3 การใช้เข็มขัดนิรภัย

นิยามและการวัดตัวแปร

ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ในการศึกษาครั้งนี้หมายถึงผู้ขับรถประเภทต่างๆ ทุกชนิดไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถกระบะส่วนบุคคล รถแท็กซี่ รถสามล้อ รถโดยสารประจำทางขนาดเล็กภายในจังหวัด รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด รถกระบะเล็กรับจ้าง รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป รถอีแต่น รถมอเตอร์ไซด์ (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยในส่วนของ การวิเคราะห์ข้อมูลในบทถัดไปจะใช้ทั้งคำว่า "ผู้ขับขี่ยานพาหนะ", "ผู้ขับรถ" หรือ "ผู้ขับรถประเภทต่างๆ" สลับกันไป

สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ให้คำนิยามตัวแปรแต่ละตัว ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. ตัวแปรตาม คือ การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ซึ่งเป็นตัวแปรทวิ (dichotomous Variables) หรือที่เรียกอีกอย่างหนึ่งว่าตัวแปรหุ่น (dummy variables) มีค่าเป็น 0 หรือ 1 (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2540: 203) โดยอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บตามคำนิยามที่ใช้ในโครงการสำรวจเกี่ยวกับอนามัยและสวัสดิการของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2539 หมายถึง "การที่ร่างกายเกิดบาดแผลหรือเจ็บปวดอันเนื่องมาจากสาเหตุภายนอกซึ่งอาจเกิดมาจากอุบัติเหตุหรือสาเหตุอื่นๆ" (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2539: 3) สำหรับในการศึกษาครั้งนี้จะจำกัดขอบเขตเฉพาะอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บที่เกิดจากยานพาหนะทางบกเท่านั้น ซึ่งตัวแปรตามนี้ได้มาจากชุดของคำถามข้อ F21, F22 และ F54 ซึ่งมีใจความดังนี้

เริ่มจากข้อ F54 เป็นคำถามที่ใช้ในการคัดเลือกกลุ่มของผู้ขับรถที่จะใช้เป็นตัวอย่งในการศึกษาครั้งนี้ โดยข้อคำถามมีใจความว่า "(ถ้าขับรถ).....(ชื่อ)....ขับรถประเภทใด" ซึ่งผู้ขับรถทุกคนนี้จะได้รับคำถามเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ โดยคำถามในข้อ F21 เป็นคำถามกรองที่ถามถึงข้อมูลเกี่ยวกับการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บของแต่ละคนในครัวเรือนโดยมีใจความของคำถามดังนี้คือ

"ในรอบ 2 สัปดาห์ที่ผ่านมา.....(ชื่อผู้ขับรถ).....เคยได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บหรือไม่"

ต่อมาในข้อ F22 จะเป็นคำถามเฉพาะผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บโดยมีใจความว่า "อุบัติเหตุหรือบาดเจ็บที่.....(ชื่อผู้ขับรถ).....ได้รับเกิดจากสาเหตุใด"

จากข้อคำถามในข้อ F21 และ F22 นั้น

หากผู้ตอบตอบว่าเกิดจากสาเหตุอื่นๆ รวมถึงไม่เคยได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเลยในรอบ 2 สัปดาห์ที่ผ่านมาตัวแปรตามจะถูกกำหนดค่าให้เท่ากับ 0

หากผู้ตอบตอบว่า จากยานพาหนะทางบก ตัวแปรตามจะถูกกำหนดค่าให้เท่ากับ 1

2. ตัวแปรอิสระ แบ่งเป็นปัจจัยภูมิหลังของผู้ขับรถ พฤติกรรมเสี่ยงและพฤติกรรมการป้องกันตนเอง มีรายละเอียดในการวัดตัวแปรดังนี้คือ

2.1 ภูมิหลังของผู้ขับรถ

2.1.1 เพศของผู้ที่ตกเป็นตัวอย่งในการศึกษา ได้จากแบบสอบถามข้อ F4

2.1.2 อายุ ได้จากแบบสอบถามข้อ F3 หมายถึง อายุเต็มปีหรืออายุที่ครบเมื่อวันเกิดครั้งล่าสุดของผู้ขับรถ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2539: 5) ซึ่งได้จากการรายงานการสัมภาษณ์ของหัวหน้าครัวเรือน ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งเป็น 4 กลุ่มคือ

- 18-24 ปี

- 25-34 ปี

- 35-44 ปี

- 45-59 ปี

2.1.3. สถานภาพสมรส ได้จากแบบสอบถามข้อ F5 แบ่งเป็น 3 กลุ่มดังนี้

- สถานภาพโสด

- กำลังสมรส

- เคยสมรส (หย่า/หย่า/แยก)

2.1.4. การศึกษา ได้จากแบบสอบถามข้อ F5 หมายถึง ระดับชั้นสูงสุดที่ผู้จบรียนสำเร็จในระดับการศึกษาต่างๆ ตามระบบการศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการ กำหนดไว้ขณะให้สัมภาษณ์ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2539: 6) โดยการศึกษาครั้งนี้ได้จัดแบ่งเป็น 5 ระดับได้แก่

- ป.4 หรือต่ำกว่า
- ป.5-ป.6
- ม.1-ม.3
- ม.4-ม.6
- อุดมศึกษา

2.1.5. อาชีพ ได้จากแบบสอบถามข้อ F9 หมายถึง ประเภทหรือชนิดของงานที่ผู้จบรียนนั้นทำอยู่ในรอบ 1 ปีก่อนการสำรวจระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2538 ถึง 30 เมษายน พ.ศ. 2539 บุคคลส่วนมากมีอาชีพอย่างเดียว สำหรับบุคคลที่ในรอบปีดังกล่าวมีอาชีพมากกว่า 1 ชนิดได้เลือกอาชีพที่ใช้เวลาทำงานมากกว่า ถ้าใช้เวลาทำงานแต่ละอาชีพเท่ากันนับอาชีพที่มีรายได้มากกว่า ถ้าเวลาทำงานและรายได้ที่ได้รับจากอาชีพแต่ละอาชีพเท่ากันได้ ผู้สัมภาษณ์จะเลือกเอาอาชีพใดอาชีพหนึ่ง (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2539: 7) ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้แบ่งเป็น 5 กลุ่มอาชีพดังนี้

- วิชาชีพ/บริหาร
- เกษตรกรรม/ประมง
- ขนส่ง/คมนาคม
- ช่าง/กรรมกร/ผู้ใช้แรงงาน
- ไม่ทำงาน/แม่บ้าน

2.1.6. ภาคที่อยู่อาศัย หมายถึง ภาคที่ผู้จบรียนอาศัยอยู่ในวันที่ให้สัมภาษณ์ แบ่งเป็น 5 กลุ่มดังนี้

- ภาคเหนือ
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ภาคใต้
- ภาคกลาง
- กรุงเทพมหานคร

2.1.7. เขตที่อยู่อาศัย หมายถึง ผู้ขับรถอาศัยอยู่ในเขตการปกครองต่างๆ กันในวันที่ให้สัมภาษณ์ โดยแยกออกเป็น 2 เขตดังนี้

- ในเขตเทศบาล หมายถึง ผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล
- นอกเขตเทศบาล หมายถึง ผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาล และผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตชนบท

2.2. พฤติกรรมเสี่ยง หมายถึง พฤติกรรมของผู้ขับรถที่อาจจะกระทำก่อนการขับรถซึ่งส่งผลให้สภาพร่างกายไม่เป็นปกติ ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากการขับรถได้ พฤติกรรมเสี่ยงประกอบด้วย

2.2.1 พฤติกรรมการดื่มสุรา ซึ่งการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ในการศึกษาครั้งนี้ หมายถึง การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ได้แก่ แมงเข่ง เหล้าขาว 28 ดีกรี กระแช่ สาโท บรั่นดี ไวน์ วิสกี้ เบียร์ เป็นต้น (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2539: 40)

การดื่มสุรา ได้จากคำถามข้อ F46 และ F50 โดยข้อ F46 เป็นคำถามกรองว่า

“ปัจจุบัน.....(ชื่อผู้ขับรถ)....ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์หรือไม่”

ในกรณีที่ผู้ตอบตอบว่า ดื่ม จึงถามต่อในข้อ F50 ซึ่งเป็นการถามถึงความถี่ในการดื่มสุราซึ่งมีใจความว่า

“ตามปกติ...(ชื่อผู้ขับรถ)..ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์บ่อยแค่ไหน”

จากคำตอบในข้อ F46 และ F50 ผู้วิจัยได้นำตัวแปรพฤติกรรมการดื่มสุรามาจัดกลุ่มตามระดับความถี่ของการดื่มสุราดังนี้

- 1.) ไม่ดื่มสุรา
- 2.) ดื่มนานๆ ครั้ง
- 3.) ดื่มน้อยครั้ง
- 4.) ดื่มประจำ

2.2.2 พฤติกรรมการเคยใช้ยาฆ่า ซึ่งการใช้ยาฆ่าในการศึกษาครั้งนี้หมายถึง การใช้ยาที่มีส่วนผสมของสารจำพวกแอมเฟตามีน ซึ่งมีผลอย่างรุนแรง ในขณะที่ออกฤทธิ์ทำให้มีเมานะ คึกคะนอง และขาดสติ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2539: 5)

การเคยใช้ยาฆ่า ได้จากคำถามข้อ F56 ใจความว่า

“.....(ชื่อผู้ขับรถ)....เคยใช้ยาฆ่าหรือยาอันตรายในขณะที่ขับรถหรือไม่”

ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้ได้นำคำตอบที่ได้จากข้อ F56 นำมาจัดกลุ่มเป็น 3 ระดับ คือ

- 1.) ไม่ใช่
- 2.) ใช้บางครั้ง
- 3.) ใช้ประจำ

2.3. พฤติกรรมการป้องกันตนเอง หมายถึง พฤติกรรมที่ผู้ขับรถกระทำเพื่อดูแล ป้องกันตนเองไม่ให้เกิดการบาดเจ็บหรือบาดเจ็บน้อยลงเมื่อเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถ เช่น การใช้เข็มขัดนิรภัย ซึ่งหมายถึง การคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์ส่วนตัว รถกระบะ หรือรถประเภทอื่นๆ

2.3.1 พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย ได้จากคำถามข้อ F55 ใจความว่า

"...(ชื่อผู้ขับรถ).. ขณะขับรถใช้เข็มขัดนิรภัยหรือไม่" และนำคำตอบที่ได้มาจัดเป็น 4 ระดับคือ

- 1.) รถไม่มีเข็มขัดนิรภัย
- 2.) รถมีเข็มขัดนิรภัยแต่ไม่ใช้
- 3.) รถมีเข็มขัดนิรภัยและใช้บางครั้ง
- 4.) รถมีเข็มขัดนิรภัยและใช้ทุกครั้ง

การวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอข้อมูล

เพื่อให้ข้อมูลที่ศึกษาเป็นตัวแทนของประชากรในประเทศไทย ค่าที่ได้นำเสนอในตารางต่างๆ ทุกตารางเป็นค่าที่ถ่วงน้ำหนักแล้ว (weighted percent) ค่าถ่วงน้ำหนักในการศึกษาครั้งนี้จะแตกต่างไปจากค่าถ่วงน้ำหนักของสำนักงานสถิติแห่งชาติที่ต้องการให้จำนวนตัวอย่างที่ศึกษาเท่ากับจำนวนประชากรไทย แต่การถ่วงน้ำหนักครั้งนี้จะเป็นการปรับค่าถ่วงน้ำหนักให้มีจำนวนตัวอย่างเท่ากับจำนวนประชากรตัวอย่างที่สัมภาษณ์ได้คือ 8,018 ราย ซึ่งสูตรในการคำนวณค่าถ่วงน้ำหนักใหม่คือ

$$\text{ค่าถ่วงน้ำหนักใหม่} = \frac{\text{ผู้ขับรถอายุ 18 - 59 ปีที่ตกเป็นตัวอย่าง} \times \text{ค่าถ่วงน้ำหนักแบบเดิม}}{\text{ผู้ขับรถอายุ 18 - 59 ปีที่ถ่วงน้ำหนักแบบเดิม}}$$

หรือ

$$\text{ค่าถ่วงน้ำหนักใหม่} = \frac{8,018 \times \text{ค่าถ่วงน้ำหนักแบบเดิม}}{5,474,693}$$

อย่างไรก็ตามเพื่อให้ทราบถึงจำนวนประชากรที่ตกเป็นตัวอย่างที่สัมภาษณ์ได้ จึงได้แสดงจำนวนของตัวอย่างก่อนถ่วงน้ำหนักไว้ด้วยในแต่ละตาราง นอกจากนี้จำนวนตัวอย่างในตารางที่แสดงอาจแตกต่างกันไปเพราะการตัดจำนวนตัวอย่างที่ไม่ทราบ ไม่ตอบ ของตัวแปรต่างๆ ที่ศึกษา ซึ่งการนำเสนอข้อมูลต่างๆ มีดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นเสนอตารางการกระจายร้อยละแสดงลักษณะภูมิหลังทั่วไปของผู้ขับรถ พฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การดื่มสุรา การเคยใช้ยาฆ่า และพฤติกรรมป้องกันตนเอง ได้แก่ การใช้เข็มขัดนิรภัย รวมทั้งประเภทของรถที่ผู้ขับนิยมใช้

2. เสนอตารางไขว้ (cross-tabulation) ในการแสดงความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลังของผู้ขับรถกับพฤติกรรมต่างๆ และความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระทั้งหมด คือ ภูมิหลังของผู้ขับรถ รวมทั้งพฤติกรรมต่างๆ กับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามด้วยค่าไคสแควร์ (χ^2 -test) ที่ระดับนัยสำคัญน้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05, 0.01, 0.001 หมายความว่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ มีโอกาสเป็นไปได้หรือมีความเชื่อถือไม่ต่ำกว่าร้อยละ 95, 99 หรือ 99.9 ของตัวอย่างที่ศึกษาตามลำดับ

3. เสนอตารางค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม (correlation) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระแต่ละตัวและตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม เพื่อนำตัวแปรอิสระที่ไม่มีความสัมพันธ์กันสูงมากนักเข้าวิเคราะห์ในสมการถดถอยโลจิสต์ร่วมกัน

4. ใช้การวิเคราะห์ถดถอยโลจิสต์ (logit regression) เพื่อพิจารณาว่าการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกของผู้ขับรถประเภทต่างๆ นั้นมีความแตกต่างตามลักษณะภูมิหลัง พฤติกรรมของผู้ขับอย่างไร และมีปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อความน่าจะเป็นของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ วิธีการทางสถิตินี้เป็น การวิเคราะห์หลายตัวแปร (multivariate analysis) อีกวิธีหนึ่งที่ใช้เพื่อหาและทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามซึ่งเป็นตัวแปรที่มีมาตรวัดระดับนามมาตรา (categorical variables) ซึ่งเป็นตัวแปรทวิ (dichotomous variables) หรือเรียกอีกอย่างว่าตัวแปรหุ่น (dummy variables) มีค่าเพียง 2 ค่า คือเป็น 0 หรือ 1 เท่านั้น (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2540: 203) ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้กรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกจะมีค่าเท่ากับ 1 ส่วนกรณีอื่นๆ มีค่าเป็น 0 ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ถดถอยโลจิสต์ คือ ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่แสดงทิศทางในเชิงเปรียบเทียบว่า ตัวแปรอิสระแต่ละตัวจะมีอิทธิพลกับตัวแปรตามไปในทิศทางใดเมื่อเปรียบเทียบกับตัวแปรอิสระที่กำหนดให้เป็นกลุ่มเปรียบเทียบหรือกลุ่มอ้างอิง (reference category) โดยใช้โปรแกรม Limdep ซึ่งจะให้ค่าสถิติดังนี้

- 4.1 ค่าสัมประสิทธิ์ หมายถึง ค่า Log ของอัตราส่วน (หรือ Log odd ratio) ของโอกาสที่จะทำนายลักษณะของตัวแปรตาม
- 4.2 ค่าคงที่ หมายถึง ค่าของตัวแปรตามเมื่อตัวแปรอิสระทุกตัวมีค่าเท่ากับ 0
- 4.3 Log likelihood หมายถึง ค่าแสดงการทำนายทั้งสมการของการวิเคราะห์ในการอธิบายตัวแปรตาม ถ้ามีตัวแปรอิสระตัวแปรใดตัวแปรหนึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติ จะถือว่าสมการนั้นๆ ทั้งสมการอธิบายตัวแปรตามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ไม่สามารถบอกได้ว่าตัวแปรอิสระตัวแปรใดอธิบายตัวแปรตามได้ดีที่สุด
- 4.4 ระดับนัยสำคัญทางสถิติ t (t-test) ซึ่งในการศึกษานี้แสดงระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.05, 0.01 และ 0.001

ลักษณะทั่วไปของข้อมูล

ผลของโครงการสำรวจเกี่ยวกับอนามัยและสวัสดิการ ในปี พ.ศ. 2539 ดำเนินการโดยสำนักงานสถิติแห่งชาติพบว่า ผู้ขับรถยนต์ระหว่าง 18-59 ปี ที่เป็นตัวอย่างของการศึกษาในครั้งนี้มีทั้งหมด 8,018 คน ในตารางที่ 1 แสดงถึงคุณลักษณะทั่วไปของประชากรที่ขับรถ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ ภาคที่อยู่อาศัย และจำแนกตามเขตที่อยู่อาศัย

เพศ

ผู้ขับรถในประเทศไทยประกอบด้วยเพศชายถึงร้อยละ 81.6 เพศหญิงมีเพียงร้อยละ 18.4 โดยภาพรวมแล้วมีประชากรเพศชายที่ขับรถมากกว่าเพศหญิงหลายเท่า ทั้งในและนอกเขตเทศบาล

อายุ

จากตารางพบว่าร้อยละ 31.7 ของผู้ขับอยู่ในกลุ่มอายุ 35-44 ปี รองลงมาได้แก่ กลุ่มอายุ 25-34 ปี, 45-59 ปี และ 18-24 ปี โดยมีสัดส่วนร้อยละ 30.6, 23.0 และ 14.7 ตามลำดับ และไม่พบความแตกต่างกันมากนักเมื่อเปรียบเทียบระหว่างในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล

สถานภาพสมรส

เมื่อจำแนกสถานภาพสมรสของผู้ขับรถในประเทศไทยพบว่า ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่กำลังสมรส ประมาณร้อยละ 76.0 ลำดับถัดมา คือ ผู้ขับรถสถานภาพโสดร้อยละ 21.5 ส่วนที่เหลือประมาณร้อยละ 2.5 เป็นกลุ่มผู้ขับรถที่มีสถานภาพเป็นหม้าย หย่า หรือแยกกันอยู่กับคู่สมรส เมื่อเปรียบเทียบ

เทียบระหว่างในและนอกเขตเทศบาล พบว่า ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลนั้นมีผู้ที่สมรสแล้วในสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 78.7 ผู้ที่ยังโสดมีร้อยละ 19.1 ส่วนผู้ที่เคยสมรส (หม้าย/หย่า/แยก) มีเพียงร้อยละ 2.2

การศึกษา

ในปี พ.ศ. 2539 ผู้ขับรถอายุ 18-59 ปีทั่วประเทศมีร้อยละ 33.3 ที่ไม่มีการศึกษาหรือสำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษาตอนต้น (ประถม 1 – ประถม 4) ถัดมาร้อยละ 25.0 สำเร็จการศึกษาระดับอุดมศึกษา ส่วนผู้ขับรถที่สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษาตอนปลาย มัธยมต้น และระดับมัธยมปลาย มีสัดส่วนน้อยลงตามลำดับ เมื่อแยกพิจารณาตามเขตที่อยู่อาศัย พบว่า ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลมีระดับการศึกษาต่ำกว่าในเขตเทศบาลอย่างชัดเจน กล่าวคือมากกว่าร้อยละ 40 ของผู้ขับรถที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลไม่ได้รับการศึกษา หรือได้รับการศึกษาต่ำกว่าชั้นประถมศึกษาตอนต้น ในขณะที่สัดส่วนดังกล่าวมีเพียงประมาณร้อยละ 22.0 ในเขตเทศบาล

อาชีพ

ผู้ขับรถทั่วประเทศเป็นผู้ที่ประกอบอาชีพใช้วิชาชีพหรือบริหารมากที่สุดร้อยละ 41.8 ถัดมาได้แก่ กลุ่มเกษตรกรและประมง ร้อยละ 23.6 ผู้ที่ทำอาชีพเกี่ยวกับขนส่งและคมนาคม ร้อยละ 14.2 ช่าง กรรมกรและผู้ใช้แรงงาน ร้อยละ 13.6 ส่วนผู้ที่ไม่ได้ทำงาน แม่บ้าน และนักเรียนเพียงร้อยละ 6.5 เมื่อจำแนกระหว่างในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลพบว่า ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลประกอบอาชีพเกี่ยวกับใช้วิชาชีพหรือบริหาร มากที่สุดคือร้อยละ 56.9 ตามด้วยอาชีพที่เกี่ยวกับการขนส่งและคมนาคม ส่วนผู้ขับรถที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล พบว่า ร้อยละ 38.8 ของผู้ขับรถประกอบอาชีพเกี่ยวกับเกษตรกรกรรมและการประมง รองลงมาเป็นผู้ที่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับใช้วิชาชีพหรือบริหาร

ภาคที่อยู่อาศัย

ผู้ขับรถทั่วประเทศอาศัยอยู่ในภาคกลางมากที่สุดร้อยละ 29.8 ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือพบเป็นสัดส่วนใกล้เคียงกัน ร้อยละ 21.2 และ 22.1 ตามลำดับ ในกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 18.0 ส่วนในภาคใต้นั้น พบว่ามีผู้ขับรถจำนวนน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 8.9 เท่านั้น

ตารางที่ 1 การกระจายร้อยละของผู้ขับรถ จำแนกตามลักษณะภูมิหลัง

ภูมิหลังของผู้ขับรถ	ทั่วประเทศ	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
เพศ				
ชาย	81.6	77.9	84.7	(6,271)
หญิง	18.4	22.1	15.3	(1,747)
กลุ่มอายุ (ปี)				
18 – 24	14.7	12.1	16.8	(877)
25 – 34	30.6	30.8	30.5	(2,432)
35 – 44	31.7	32.4	31.1	(2,730)
45 – 59	23.0	24.7	21.6	(1,979)
สถานภาพสมรส				
โสด	21.5	24.5	19.1	1,559)
สมรส	76.0	72.6	78.7	(6,218)
หม้าย/หย่า/แยกกันอยู่	2.5	2.8	2.2	(239)
ไม่ทราบ/ไม่ตอบ	0.0	0.0	-	(2)
การศึกษา				
ป.4 หรือต่ำกว่า	33.3	22.0	42.5	(2,414)
ป.5 – ป.6	15.8	11.4	19.4	(1,050)
ม.1 – ม.3	12.6	14.1	11.3	(1,138)
ม.4 – ม.6	12.0	15.2	9.5	(1,076)
อุดมศึกษา	25.0	35.6	16.3	(2,219)
ไม่ทราบ/ไม่ตอบ	1.3	1.7	1.0	(121)
อาชีพ				
ใช้วิชาชีพ / บริหาร	41.8	56.9	29.5	(3,854)
เกษตรกร / ประมง	23.6	4.9	38.8	(1,427)
ขนส่ง / คมนาคม	14.2	16.1	12.7	(1,080)
ช่าง / กรรมกร	13.6	13.5	13.7	(1,120)
แม่บ้าน / ไม่ทำงาน	6.5	8.1	5.2	(507)
ไม่ทราบ / ไม่ตอบ	0.3	0.4	0.2	(30)

ตารางที่ 1 (ต่อ) การกระจายร้อยละของผู้ขับรถ จำแนกตามลักษณะภูมิหลัง

ภูมิหลังของผู้ขับรถ	ทั่วประเทศ	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนด่วงน้ำหนัก
<u>ภาคที่อยู่อาศัย</u>				
เหนือ	21.2	13.9	27.1	((1,809)
ตะวันออกเฉียงเหนือ	22.1	14.6	28.2	(1,905)
ใต้	8.9	6.8	10.7	(951)
กลาง	29.8	24.6	34.0	(2,356)
กรุงเทพมหานคร	18.0	40.1	-	(997)
รวม	100.0	100.0	100.0	(8,018)

พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถ

ตารางที่ 2 แสดงถึงข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับ "พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ" อันได้แก่ การดื่มสุรา การเคยใช้ยาฆ่า จากข้อมูลพบประเด็นต่างๆ ที่น่าสนใจดังนี้

การดื่มสุรา

ผู้ขับรถที่ตกเป็นตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้มีพฤติกรรมเสี่ยง คือ มีการดื่มสุราในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง กลุ่มที่ดื่มสุรามีสูงถึงร้อยละ 54.0 เมื่อจำแนกตามความถี่จะพบว่าผู้ที่ดื่มบางครั้งแล้วแต่โอกาสสำคัญหรือเทศกาลต่างๆ หรือน้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน จะมีสัดส่วนสูงสุดถึงร้อยละ 23.1 ในขณะที่ผู้ที่ดื่มเป็นประจำมีสัดส่วนน้อยที่สุด โดยมีพฤติกรรมการดื่มทุกวัน และดื่ม 3-4 ครั้งต่อสัปดาห์ร้อยละ 4.4 และ 6.7 ตามลำดับ

การเคยใช้ยาฆ่า

พฤติกรรมเสี่ยงในการเคยใช้ยาฆ่าของผู้ขับรถอายุ 18-59 ปีในประเทศไทย พบว่า ผู้ขับรถไม่เคยใช้ยาฆ่าสูงมากร้อยละ 94.7 ผู้ขับรถที่เคยใช้ยาฆ่าเป็นประจำมีเพียงร้อยละ 0.7 เท่านั้น ส่วนผู้ที่เคยใช้ยาฆ่าเป็นบางครั้งคราวมีร้อยละ 3.9 และมีผู้ที่ไม่ให้คำตอบเป็นจำนวนถึงร้อยละ 0.8 อย่างไรก็ตาม ข้อมูลในส่วนนี้น่าจะมีการรายงานต่ำกว่าความเป็นจริง เพราะผู้ตอบอาจจะไม่กล้ารายงานตามความจริงเกรงว่าจะผิดกฎหมาย

ตารางที่ 2 การกระจายร้อยละของผู้ขับรถ จำแนกตามการดื่มสุราและการเคยใช้ยาฆ่า

ลักษณะภูมิหลังของผู้ขับรถ	ร้อยละ	(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
<u>การดื่มสุรา</u>		
1. ไม่ดื่ม	46.0	(3,916)
2. ดื่ม		
ดื่มน้อยกว่า 1 ครั้งต่อเดือน	23.1	(1,750)
ดื่ม 1 - 2 ครั้งต่อเดือน	9.3	(674)
ดื่ม 1 - 2 ครั้งต่อสัปดาห์	10.5	(769)
ดื่ม 3 - 4 ครั้งต่อสัปดาห์	6.7	(531)
ดื่มทุกวัน	4.4	(370)
ไม่ทราบ / ไม่ตอบ	0.1	(8)
<u>การเคยใช้ยาฆ่า</u>		
ไม่เคยใช้	94.6	(7,623)
เคยใช้เป็นบางครั้ง	3.9	(283)
เคยใช้เป็นประจำ	0.7	(43)
ไม่ทราบ / ไม่ตอบ	0.8	(70)
รวม	100.0	(8,018)

พฤติกรรมการป้องกันตัวเองของผู้ขับรถ

การใช้เข็มขัดนิรภัย

เมื่อพิจารณาผู้ขับรถทั้งหมดที่ตกเป็นตัวอย่าง พบว่ามีรถจำนวนมากที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัย รถที่ไม่มีหรือไม่ได้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยมีสูงถึงร้อยละ 37.8 ส่วนรถที่มีเข็มขัดนิรภัย มีผู้ขับรถเป็นจำนวนมากใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งร้อยละ 31.7 ใช้บางครั้งร้อยละ 24.2 มีส่วนน้อยร้อยละ 5.5 ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 การกระจายร้อยละของผู้ขับรถ จำแนกตามการใช้เข็มขัดนิรภัย

การใช้เข็มขัดนิรภัย	ร้อยละ	(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
รถไม่มีเข็มขัดนิรภัย	37.8	(2,669)
ไม่ใช้	5.5	(413)
ใช้บางครั้ง	24.2	(2,233)
ใช้ทุกครั้ง	31.7	(2,629)
ไม่ทราบ / ไม่ตอบ	0.8	(74)
รวม	100.0	(8,018)

ประเภทของรถที่ผู้ขับรถไฟใช้

จากตารางที่ 4 ผู้ขับรถไฟทั่วประเทศนิยมใช้รถยนต์หรือรถกระบะส่วนตัวมากที่สุด (ร้อยละ 71.9) รองลงมาคือรถอีแต่น (ร้อยละ 8.4) รถบรรทุก 6 ล้อ (ร้อยละ 6.5) รถชุด รถยก รถแทรกเตอร์ (ร้อยละ 3.2) ที่เหลือเป็นพวกรถรับจ้าง เช่น รถกระบะรับจ้าง รถโดยสารในจังหวัด รถแท็กซี่ รถโดยสารระหว่างจังหวัด ตามลำดับ

เมื่อแยกพิจารณาตามเขตที่อยู่อาศัยของผู้ขับรถไฟพบความแตกต่างดังนี้ กรณีผู้ขับรถไฟหรือรถกระบะส่วนตัวในเขตเทศบาลมีผู้ขับรถไฟประเภทนี้มากกว่าผู้ขับรถไฟที่อยู่นอกเขตเทศบาล รถแท็กซี่ เช่นกันพบว่าในเขตเทศบาลมีการขับมากกว่า ส่วนผู้ขับรถไฟที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลขับรถกระบะรับจ้าง รถบรรทุก 6 ล้อ รถยก รถชุด รถแทรกเตอร์ และที่เห็นได้ชัดคือรถอีแต่น ร้อยละ 14.3 เป็นสัดส่วนสูงกว่าผู้ขับในเขตเทศบาล

ตารางที่ 4 การกระจายร้อยละของประเภทรถที่ผู้ขับรถไฟใช้

ประเภทของรถ	ทั่วประเทศ	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	(จำนวนตัวอย่าง) ก่อนถ่วงน้ำหนัก
รถยนต์/กระบะส่วนตัว	71.9	81.7	63.2	(6,202)
รถ 3 ล้อ	4.2	4.5	4.2	(325)
รถแท็กซี่	1.3	1.9	0.7	(75)
รถโดยสารขนาดเล็กในจังหวัด	1.9	1.8	2.1	(123)
รถโดยสารระหว่างจังหวัด	0.5	0.8	0.2	(33)
รถกระบะรับจ้าง	2.2	1.7	2.6	(141)
รถบรรทุก 6 ล้อ	6.5	4.5	8.2	(492)
รถอีแต่น	8.4	1.2	14.3	(423)
รถอื่นๆ เช่น รถยก รถชุด	3.2	1.9	4.4	(204)
รวม	100.0	100.0	100.0	(8,018)