



## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สถานการณ์ปัจจุบันเป็นยุคโลกาภิวัตน์และยุคข้อมูลข่าวสาร ซึ่งเป็นยุคแห่งความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เทคโนโลยีสมัยใหม่นำมาซึ่งความเจริญรุ่งเรืองด้านวัตถุที่อำนวยความสะดวกสบายแก่ชีวิตอย่างมากมาย แต่เทคโนโลยีก็ไม่สามารถช่วยแก้ปัญหาชีวิตแก่ความเครียดความผิดปกติได้ ประชาชนซึ่งเคยอยู่อย่างสงบตามธรรมชาติของชีวิตมีความเป็นอยู่ที่เรียบง่ายต้องเปลี่ยนไปกลายเป็นความยุ่งอย่างฟุ้งเพื่อตามความเจริญของโลกไป<sup>(1)</sup> ผลของการเปลี่ยนแปลงทำให้สังคมปัจจุบันเป็นสังคมบริโภคนิยมที่มีการแข่งขันสูง มุ่งผลประโยชน์เป็นใหญ่ ผู้คนแสวงหาวัตถุเพื่อความพร้อมพรั่งมั่งมี ปัญหาที่ทำให้เกิดทุกข์-สุข มาจากงาน-เงิน ความสัมพันธ์กับคนอื่นและปัญหาทางจิตใจ<sup>(2)</sup> โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสังคมเมืองด้วยเหตุที่กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศประกอบด้วยประชากรที่มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร รวมถึงประชากรที่ย้ายถิ่นเข้ามาอาศัยอยู่เพื่อแสวงหาความเจริญรุ่งเรืองเป็นจำนวนมาก ซึ่งคาดว่าประชากรทั้งหมดในปี 2538 ที่ผ่านมามีประมาณ 5,670,743 คน<sup>(3)</sup> การเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ต่างๆทางสังคม ไม่ว่าจะเป็นสภาพความแออัดของประชากรที่เพิ่มขึ้น ลักษณะงานอาชีพ วัฒนธรรมค่านิยม ฯลฯ ที่ทำให้รูปแบบการดำเนินชีวิตเปลี่ยนแปลงไป ล้วนแต่เป็นปัจจัยซึ่งส่งเสริมให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นและรุนแรงยิ่งขึ้น

ปัญหาสำคัญปัญหาหนึ่งของประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานครคือปัญหาด้านอุบัติเหตุซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องในด้านความถี่และความรุนแรง เป็นสาเหตุของการตายอันดับที่ 2 รองจากโรคหัวใจ(ในสาเหตุการตาย 10 อันดับแรกของประเทศไทยปี พ.ศ. 2537) โดยเฉพาะอุบัติเหตุการจราจรทางบก (Traffic accident)อันจัดเป็นสาเหตุการตายอันดับแรกของการตายจากอุบัติเหตุทั้งหมด<sup>(4)</sup> ปัจจุบันมีแนวโน้มจะรุนแรงยิ่งขึ้น โดยทั่วไปอุบัติเหตุการจราจรทางบกเกิดขึ้นจากปัจจัย 4 ประการด้วยกันคือ ผู้ใช้ทาง (รวมถึงผู้ขับขี่ คนเดินเท้าและผู้โดยสาร) ยานพาหนะ การจราจรและถนน สภาพแวดล้อม<sup>(5)</sup> ปัจจัยที่สำคัญที่สุดประมาณได้ว่าร้อยละ 90 นั้นเกิดจากผู้ใช้งานโดยเฉพาะปัจจัยจากผู้ขับขี่<sup>(6)</sup>

ผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครนั้น ต้องเผชิญกับปัญหาจิตสังคมหลายประการ ตัวอย่างเช่นสภาพปัญหาการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากมีจำนวนรถมากในขณะที่ถนนในกรุงเทพมหานครมีจำกัดคือมีเพียงร้อยละ 9 ของพื้นที่ทั้งหมดเท่านั้น โดยเฉลี่ยแล้วรถยนต์ในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.37 ต่อปี ทั้งนี้ยังไม่รวมรถต่างจังหวัดที่เข้ามาวิ่งอยู่อีกเป็นจำนวนมาก<sup>(7)</sup> ประกอบกับขณะนี้นั้นกรุงเทพมหานครกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างขยายถนนหลายเส้นทาง ซึ่งส่งผลให้การจราจรติดขัดรุนแรงเกือบตลอดทั้งวันโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนปัญหาจราจรมีส่วน

เกี่ยวข้องกับกาเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูงด้วยเหตุผลที่ต่างฝ่ายต่างแย้งซึ่งทางเพื่อที่จะไปถึงจุดหมายปลายทางโดยเร็ว ดังนั้นผู้ขับขี่จึงขับรถโดยปราศจากความระมัดระวังฝ่าฝืนกฎจราจร<sup>(8)</sup> สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุด 3 อันดับแรกของทุกปีนั้น เป็นผลเนื่องมาจาก ผู้ขับขี่ทั้งสิ้น ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด และแซงรถอย่างผิดกฎหมาย

จากสถิติ<sup>(9)</sup> ปี พ.ศ.2538 เฉพาะในกรุงเทพมหานครมีจำนวนพาหนะถึง 3,241,081 คัน พบว่ามีอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดขึ้นจำนวน 61,496 ราย มีผู้เสียชีวิต 1,284 ราย บาดเจ็บสาหัส 3,293 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย 32,509 ราย ทรัพย์สินเสียหายคิดเป็นมูลค่า 497.05 ล้านบาท การเปรียบเทียบระหว่างจำนวนรถแท็กซี่ต่อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน มีจำนวน 49,112 : 940,573 พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีจำนวน 3,255 : 42,388 หรือคิดเป็นร้อยละ 6.6 ต่อ 4.5 ซึ่งน่าสังเกตว่าโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่พบปัญหามากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลโดยทั่วไป

ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร เป็นชนกลุ่มหนึ่งที่ผลการสำรวจพบว่า<sup>(10)</sup> ส่วนใหญ่เป็นผู้ย้ายถิ่นเข้ามาจากภาคอีสาน ผู้ขับขี่รถแท็กซี่จำนวนร้อยละ 95.1 ประกอบอาชีพนี้เป็นอาชีพหลักอย่างเดียว ส่วนอีกร้อยละ 4.9 นั้น ประกอบอาชีพอื่นร่วมด้วย สำหรับเหตุผลที่เข้ามาประกอบอาชีพนี้มี 2 ประเภทกล่าวคือประเภทแรกจำนวนร้อยละ 67 คิดว่าจะยึดอาชีพนี้ตลอดไป เพราะเป็นอาชีพอิสระ รายได้พอประมาณ แม้จะไม่มีเหลือเก็บหรือสามารถใช้จ่ายได้อย่างฟุ่มเฟือยนัก ส่วนอีกประเภทหนึ่งนั้นมีจำนวนร้อยละ 33 ทำการประกอบอาชีพนี้ด้วยความจำเป็นและไม่คิดจะยึดอาชีพนี้เป็นการถาวร โดยมีเหตุผลหลายประการได้แก่รายได้ไม่แน่นอน เป็นอาชีพที่ค่อนข้างอันตราย ทำให้ร่างกายทรุดโทรมเร็ว ยังไม่สามารถหาอาชีพอื่นที่ดีกว่าทำได้ มีงานปกติทำอยู่แล้ว แต่ต้องการหารายได้พิเศษ และผู้ที่ทำการเกษตรเป็นหลัก เมื่อหมดฤดูการจะมาขับแท็กซี่เป็นการชั่วคราวประมาณ 3-4 เดือน ในระหว่างรอคอยฤดูการเกษตร

ลักษณะงานอาชีพและสภาพความจำเป็นในการประกอบอาชีพดังกล่าวแล้วนี้ สังเกตพบว่าผู้ขับขี่รถแท็กซี่นั้นต้องเผชิญกับปัญหามากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์โดยทั่วไป กล่าวคือปัจจัยด้านเศรษฐกิจที่ต้องการหารายได้ประกอบกับการต้องเผชิญกับปัญหาในการแข่งขันการให้บริการค่อนข้างสูงอีกด้วยเพราะมีรถแท็กซี่จำนวนมากเนื่องจากสมัยที่นายอานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติให้กระทรวงคมนาคมออกกฎให้รถแท็กซี่เปิดเสรีโดยไม่จำกัดจำนวน ทั้งนี้เพื่อให้มีรถยนต์รับจ้างเพียงพอต่อความต้องการประชาชน<sup>(11)</sup> วิธีที่จะหารายได้ให้เพียงพอจำเป็นต้องพยายามวิ่งรถไปตามถนนสายต่าง ๆ และใช้สายตาสอดสายหาผู้โดยสารตามข้างทาง เมื่อรถต้องวิ่งอยู่บนถนนมากขณะเดียวกันผู้ขับยังต้องพยายามมองหาผู้โดยสารไปพร้อม ๆ กันด้วย โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุย่อมมีมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคลที่ผู้ขับมีโอกาสใช้สายตาดูถนนที่รถวิ่งได้ตลอดเวลา เหตุผลอีกประการหนึ่งก็คือการที่จะเพิ่มพูนรายได้จากค่าโดยสารให้ได้มาก ๆ ก็จำเป็นที่ผู้ขับรถเหล่านี้จะต้องใช้ความเร็วสูง เพื่อใช้เวลาในการรับ-ส่งผู้โดยสารแต่ละรายให้น้อยที่สุด<sup>(12)</sup>

นอกจากนี้การที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องทำงานตรากตรำทั้งวันย่อมทำให้เกิดความตึงเครียดทางระบบประสาทได้ แม้ทางอารมณ์ก็ไม่สู้ดีนัก มีอารมณ์ใจร้อนเร็วและโมโหง่าย เป็นผลให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้สูง<sup>(13)</sup> ปัจจัยที่น่าสนใจอีกด้านหนึ่งกล่าวคือสถาบัน นิติจิตเวช กรมตำรวจได้ศึกษาโดยการตรวจเลือดผู้ขับขี่ยานยนต์ ในระหว่างพ.ศ.2523-2525และปี พ.ศ.2529 ตรวจพบผู้ขับขี่ที่มีอุบัติเหตุจราจร และมีอัลกอฮอล์ในเลือด จำนวน 1,500 ราย<sup>(14)</sup>

Shinar D.<sup>(15)</sup> ได้ประเมินการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนพบว่าร้อยละ 90 เกิดจากความผิดพลาดในการวิเคราะห์ข้อมูลหรือรวบรวมข้อมูลของผู้ขับขี่ เช่น การมองดูแต่ไม่เห็น หรืออาจเกิดขึ้นเพราะสาเหตุที่มีความผิดปกติของการเลือกลักษณะที่มีความสำคัญออกจากพื้นที่ที่ปรากฏต่อสายตา (figure and ground) จากสภาพปัญหาดังกล่าวมีเหตุผลสนับสนุนได้ว่า ผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง พอสรุปสาเหตุสำคัญได้ดังนี้คือ ผู้ขับขี่ขาดความรู้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะ ขาดความรู้และความรับผิดชอบในเรื่องกฎหมายและระเบียบคำสั่งข้อบังคับ รวมทั้งมารยาทในการใช้รถใช้ถนน และสภาพร่างกายและจิตใจที่ไม่ปกติ แม้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถมาจากเจ้าพนักงานแล้วก็เป็นเพียงแต่แสดงว่าสามารถขับรถได้ตามกฎหมายเท่านั้น หากใช้เป็นสิ่งรองรับว่าจะขับรถได้โดยปลอดภัยไม่<sup>(16)</sup> องค์ประกอบที่น่าจะเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้นั้นจึงอาจพิจารณาได้จาก อายุ เพศ ประสบการณ์ สภาพร่างกายและจิตใจ การติดสารเสพติด สภาวะเศรษฐกิจและสังคม

ผู้ขับขี่รถแท็กซี่นั้นเป็นผู้มีหน้าที่ให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจำนวนมาก จำเป็นต้องเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบสูง ไม่เพียงแต่เฉพาะตัวผู้ขับขี่เองเท่านั้น แต่ยังรวมถึงความรับผิดชอบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารเอง และผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ อีกด้วย หากผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถเกิดอุบัติเหตุหลายประการจะทำให้เกิดผลเสียหายอย่างยิ่ง อันก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพจิตของประชาชนทั้งโดยตรงและโดยอ้อม ปัญหาด้านนี้ยังไม่มีผู้ใดทำการศึกษามาก่อน ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 และงานพัฒนาสาธารณสุข ซึ่งได้กำหนดความสำคัญของปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพจิตไว้เป็นอันดับ 2 ใน 3 อันดับแรก โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมป้องกันเชิงรุก<sup>(17)</sup> ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาถึงความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการป้องกัน กำจัดหรือลดสภาพการเสี่ยงภัย เพื่อแก้ไขปัญหาและผลกระทบที่อาจตามมา ช่วยให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินทั้งของผู้ขับขี่รถแท็กซี่เอง ผู้โดยสาร และ ผู้ใช้รถใช้ถนนในชุมชนต่อไป

### คำถามของการวิจัย

1. ความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร เป็นอย่างไร
2. ปัจจัยด้านชีวิตสังคม อันได้แก่ รายได้ ระดับการศึกษา การใช้จ่ายและสารเสพติด ประสพการณ์ในการขับรถแท็กซี่ ความรู้เกี่ยวกับการขับรถให้เกิดความปลอดภัย บุคลิกภาพ และปัญหาทางสุขภาพจิต เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุหรือไม่
3. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม อันได้แก่ สภาพรถ การจราจรและถนน และทัศนวิสัย เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุหรือไม่

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อสำรวจความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านชีวิตสังคม อันได้แก่ รายได้ ระดับการศึกษา การใช้จ่ายและสารเสพติด ประสพการณ์ในการขับรถแท็กซี่ ความรู้เกี่ยวกับการขับรถให้เกิดความปลอดภัย บุคลิกภาพ และปัญหาทางสุขภาพจิต ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ
3. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม อันได้แก่ สภาพรถ การจราจรและถนน และทัศนวิสัย ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

### สมมติฐานการวิจัย

1. ผู้ที่ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร มีปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุ
2. ปัจจัยด้านชีวิตสังคม อันได้แก่ รายได้ ระดับการศึกษา การใช้จ่ายและสารเสพติด ประสพการณ์ในการขับรถแท็กซี่ ความรู้เกี่ยวกับการขับรถให้เกิดความปลอดภัย บุคลิกภาพ และปัญหาทางสุขภาพจิต เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ
3. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม อันได้แก่ สภาพรถ การจราจรและถนน และทัศนวิสัย เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

### ข้อตกลงเบื้องต้น

ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในเขตที่ผู้วิจัยทำการสุ่มเลือกและนำมาเป็นตัวอย่างในการศึกษาไม่ต่างจากผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในเขตอื่น ๆ ที่ไม่ได้รับการสุ่มเลือก

### คำสำคัญ (Key Words)

Prevalence

Traffic accidents

Taxi drivers

### นิยามคำศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

**ผู้ขับขี่รถแท็กซี่** หมายถึง ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีเตอร์รับส่งผู้โดยสารทั่วไป ไปยังสถานที่ที่เป็นความประสงค์ของผู้โดยสารเป็นระยะเวลาติดต่อกัน 1 เดือนขึ้นไป หมายถึงเฉพาะผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เช่ารถแท็กซี่จากบริษัทหรือสหกรณ์แท็กซี่เท่านั้น

**การขับรถประสบอุบัติเหตุ** หมายถึง ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถแท็กซี่รับส่งผู้โดยสาร อันทำให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือทรัพย์สิน เป็นอันตรายต่อร่างกายและจิตใจ ทั้งของผู้ขับขี่เอง ผู้โดยสารและผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไป อันเนื่องมาจากเมื่อพิจารณาผลการตัดสินทางกฎหมาย หรือโดยผู้ขับขี่รถแท็กซี่เองแล้ว (ในกรณีที่มีการออมชอมตกลงกัน) รวมทั้งในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เป็นฝ่ายชนหรือถูกชนโดยผู้ขับขี่คนอื่น

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นพิจารณาภายในระยะเวลา 1 ปีที่ผ่านมาจากสภาพการณ์ต่าง ๆ ดังนี้คือ

1. การชนและชนกับรถคันอื่น
2. การชนกับรถคันอื่น
3. รถชนคนเดินถนน หรือทรัพย์สินสิ่งของ
4. รถเสียความควบคุมแต่ไม่มีการชนกัน เช่นรถคว่ำ รถตกถนน

การศึกษาวิจัยนี้จะแยกตัวอย่างผู้ขับขี่รถแท็กซี่ออกเป็น 2 กลุ่ม

1. เคย หมายถึง มีประสบการณ์การขับขี่รถแท็กซี่ประสบอุบัติเหตุตั้งแต่ 1 ครั้งขึ้นไปตามชนิดหรือสภาพการณ์ของอุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นดังกล่าว

2. ไม่เคย หมายถึง ไม่มีประสบการณ์การขับขี่รถแท็กซี่ประสบอุบัติเหตุเกิดขึ้นในกรณีที่ในรอบปีที่ผ่านมาผู้ขับขี่รถแท็กซี่ขับรถประสบอุบัติเหตุมากกว่า 1 ครั้งขึ้นไปถือเกณฑ์พิจารณาศึกษาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นครั้งสุดท้ายเท่านั้น

**ความชุก** หมายถึง จำนวนผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุภายในระยะเวลา 1 ปี ที่ผ่านมาต่อจำนวนผู้ขับขี่รถแท็กซี่ทั้งหมด

$$\text{อัตราความชุก} = \frac{\text{จำนวนผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ}}{\text{จำนวนผู้ขับขี่รถแท็กซี่ทั้งหมด}} \times 100$$

**รายได้** หมายถึง เงินที่ได้รับโดยเฉลี่ยต่อเดือน จากการขับรถแท็กซี่รับส่งผู้โดยสาร การวิจัยครั้งนี้รายได้ในที่นี้จะหมายถึงความถึงรายได้สุทธิ หลังจากหักค่าใช้จ่ายเรื่องค่าเช่ารถและน้ำมันแล้วที่ได้จากการขับรถแท็กซี่รวมกับรายได้ประจำต่อเดือน ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีอาชีพอื่นร่วมด้วย

ระดับการศึกษา หมายถึง วุฒิการศึกษาสูงสุดของผู้ขับซ็รดแท็กซี่  
 สารเสพติด หมายถึง ยาหรือสารเคมีชนิดใดชนิดหนึ่งซึ่งเมื่อเสพเข้าสู่ร่างกายโดยวิธีใด  
 วิธีหนึ่งก็ตาม เช่น รับประทาน ฉีด สูบ ดม ติดต่อกันเป็นระยะเวลาจนก่อให้เกิดผลต่อจิตใจ  
 และร่างกายของผู้ใช้สารนั้น โดยมีลักษณะดังนี้

1. ผู้ใช้จะต้องเพิ่มขนาดของยาอยู่ตลอดเวลา
2. เมื่อหยุดใช้จะก่อให้เกิดอาการของการขาดยา
3. ผู้ใช้เป็นเวลานาน จะทำให้เกิดความต้องการมากขึ้นทั้งร่างกายและจิตใจ ไม่สามารถ  
 อดกลั้นได้ ต้องพยายามหามาเสพให้ได้
4. ผู้ใช้เป็นเวลานาน จะทำให้เกิดผลร้ายต่อสุขภาพของผู้ใช้และเป็นอันตรายต่อสังคม  
 ยาเสพติดในที่นี้ได้แก่ สุรา บุหรี่ กัญชา ฝิ่น เฮโรอีน มอร์ฟิน ยานอนหลับ ยาระงับ  
 ประสาท ยาบ้า

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ การใช้ยาและสารเสพติดแบ่งเป็น 2 ชนิดคือ

1. ใช้ หมายถึงในปัจจุบันใช้ยาและสารเสพติดอย่างน้อย 1 ชนิด
2. ไม่ใช้ หมายถึง ในระยะ 1 ปีผ่านมาไม่ใช้ยาและสารเสพติดใดๆเลย

ประสบการณ์ในการขับซ็รดแท็กซี่ หมายถึง ระยะเวลาในการขับซ็รดแท็กซี่ทั้งที่เป็นร  
 แท็กซี่ธรรมดาหรือรแท็กซี่มิเตอร์ นับตั้งแต่วันที่เริ่มขับรแท็กซี่จนถึงปัจจุบัน แต่ไม่รวมระยะ  
 เวลาที่เคยขับรแท็กซี่มาก่อนแล้วหยุดไป

ความรู้เกี่ยวกับการขับซ็รดให้เกิดความปลอดภัย หมายถึง การรับรู้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ  
 การขับรแท็กซี่เพื่อป้องกันมิให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น วัดโดยแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

บุคลิกภาพ หมายถึง ลักษณะพฤติกรรมการแสดงออกของผู้ขับซ็รดแท็กซี่ ซึ่งแบ่งได้  
 2 แบบคือ

1. บุคลิกภาพแบบเก็บตัว (Introvert) เป็นลักษณะของบุคคลที่เงียบ ชอบเก็บตัว  
 แยกตัวเองจากคนอื่น ซื่อตรง ซื่อาย ทำอะไรเต็มไปด้วยความระมัดระวัง และมัก  
 มีแผนการล่วงหน้า เจ้าระเบียบ
2. บุคลิกภาพแบบแสดงตัว (Extrovert) เป็นลักษณะของผู้มองโลกในแง่ดี ชอบ  
 เข้าสังคม สนุกสนานร่าเริง ชอบกิจกรรมที่ให้ความตื่นเต้น ไม่จำเจ แสดง  
 อารมณ์และความรู้สึกเปิดเผย มีแนวโน้มที่จะรู้ว่าไม่ควบคุมอารมณ์

บุคลิกภาพในการวิจัยนี้วัดโดยแบบสอบ MPI ใน scale วัดบุคลิกภาพด้านเก็บตัว และ  
 บุคลิกภาพด้านแสดงตัว

ปัญหาทางสุขภาพจิต หมายถึง ปัญหาที่ผิดไปจากสภาวะปกติของบุคคลนั้น ๆ โดยครอบคลุมปัญหาใหญ่ ๆ 4 ด้าน คือ ความรู้สึกไม่เป็นสุข (unhappiness) ความวิตกกังวล (anxiety) ความบกพร่องเชิงสังคม (social impairment) และความรู้สึกเกี่ยวกับการมีอาการทางกาย (hypochondriasis) วัดโดย แบบคัดกรองทางสุขภาพจิต GHQ-30

ทัศนวิสัย หมายถึง ลักษณะการมองเห็นของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในขณะที่เกิดปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ เช่น หมอก คว้น ฝนตกหนัก มีดสลัว เป็นต้น

### การออกแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยชนิดเชิงพรรณนา โดยเน้นการศึกษา ณ จุดเวลาใดเวลาหนึ่ง (Cross-sectional, Descriptive Study) หรือ เป็นการสำรวจหาความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จากการสุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถแท็กซี่มาจำนวน 648 ราย โดยใช้เครื่องมือวัดตัวแปรด้านบุคลิกภาพและปัญหาทางสุขภาพจิต คือ The Maudsley Personality Inventory (MPI) และ General Health Questionnaire (GHQ-30) ร่วมกับการใช้แบบสัมภาษณ์ที่วิจัยสร้างขึ้น เพื่อศึกษาว่าปัจจัยด้านชีวิตสังคมและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ตามตัวแปรที่กำหนดต่าง ๆ เช่น รายได้ บุคลิกภาพ ปัญหาทางสุขภาพจิต การจราจรและถนน เป็นต้น เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสออุบัติเหตุหรือไม่อย่างไร

### ขอบเขตและข้อจำกัดในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่เป็นผู้เช่ารถแท็กซี่จากบริษัท หรือสหกรณ์แท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร รวมทั้งหมด 38 เขต จากกลุ่มตัวอย่างที่สุ่มได้โดย Multistage Random Sampling Technique จำนวน 648 ราย เริ่มเก็บข้อมูลเดือนธันวาคม 2539 โดยมีข้อจำกัดในการศึกษา คือ

1. ผู้ขับขี่รถแท็กซี่จำกัด เฉพาะผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่เป็นผู้เช่าประเภทรถแท็กซี่นิติบุคคลเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับขี่รถแท็กซี่ส่วนบุคคลนั้นน่าจะเป็นผู้ที่มีความระมัดระวังในการขับรถของตนเองอยู่แล้ว และประกอบกับการมีที่อยู่อาศัยกระจายไปในพื้นที่ต่าง ๆ กัน ทำให้ยากต่อการทำการศึกษาในระยะเวลาและงบประมาณที่จำกัด
2. ปัจจัยที่เป็นตัวแปรสำคัญซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาพบว่ามีแนวคิดอ้างอิงหรือมีแนววิจัยสนับสนุนว่ามีความสัมพันธ์หรือมีอิทธิพลต่อการขับรถประสออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่
3. ความจริงใจหรือความไว้นื้อเชื่อใจของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต่อผู้วิจัย(ผู้สัมภาษณ์) ต่อการตอบคำถามสัมภาษณ์บางอย่าง เช่น การใช้ยาและสารเสพติด เนื่องจากยากระตุ้นประสาทบางชนิด เช่น ยาบ้า เป็นที่ต้องห้ามทางกฎหมาย ข้อมูลในด้านนี้จึงอาจไม่ตรงกับความเป็นจริงเท่าที่ควร

ต้นฉบับ หน้าขาดหาย