

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลังและพฤติกรรมต่างๆ ของผู้ขับรถ กับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก

เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ในบทนี้ผู้ศึกษาจึงได้วิเคราะห์ตัวแปรอิสระทั้งหมดคือ ลักษณะภูมิหลังของผู้ขับรถ และพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การดื่มสุรา การเคยใช้ยาม้า และพฤติกรรมป้องกันตนเอง คือการให้เข็มขัดนิรภัย ว่าลักษณะภูมิหลังและพฤติกรรมต่างๆ แบบใดของผู้ขับรถที่มีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่า โดยผลการวิเคราะห์จะแยกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกจะนำเสนอผลการวิเคราะห์โดยใช้วิธีวิเคราะห์ตารางไขว้ ทดสอบความสัมพันธ์โดยใช้สถิติไคสแควร์ (χ^2 -test) ซึ่งตัวแปรตามที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บในส่วนนี้ได้จำแนกเป็น 2 กลุ่ม คือประสบและไม่ประสบอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกในช่วง 2 สัปดาห์ก่อนการสำรวจ เพื่อให้ตารางที่นำเสนอมีความชัดเจนและง่ายต่อการพิจารณา จึงนำเสนอแต่เฉพาะอัตราของการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกต่อผู้ขับรถ 100,000 คน จำแนกตามปัจจัยภูมิหลังแต่ละปัจจัย รวมทั้งนำตัวแปรเขตที่อยู่อาศัยเข้ามาพิจารณาด้วยในฐานะตัวแปรคุมสาเหตุที่มีได้มีการนำตัวแปรอื่นๆ มาควบคุมอีกเพราะการวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไปโดยสถิติขั้นสูงจะสามารถนำตัวแปรอื่นๆ มาพิจารณาร่วมในฐานะตัวแปรคุมได้อยู่แล้ว

ส่วนที่สอง จะวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลังของผู้ขับรถ พฤติกรรมต่างๆ และการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก โดยความสัมพันธ์เหล่านี้จะถูกวิเคราะห์ลึกซึ้งขึ้นโดยใช้สถิติขั้นสูงคือการวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิท (logit regression) ซึ่งจะพิจารณาได้ชัดเจนขึ้นทั้งในด้านทิศทางความสัมพันธ์ และสามารถพิจารณาอิทธิพลของตัวแปรหลายตัวที่จะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บดังกล่าวได้ในเวลาเดียวกัน

4.1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลังและพฤติกรรมต่างๆ ของผู้ขับรถกับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก โดยวิธีวิเคราะห์ตารางไขว้

ลักษณะภูมิหลังต่างๆ ไปที่ประสบอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก นำเสนอในตารางที่ 9 ซึ่งตารางที่ 9 นี้จะนำเสนอในรูปอัตราต่อ 100,000 คนแทนที่จะเป็นต่อร้อยละ ทั้งนี้เนื่องมาจากในทางประชากรศาสตร์ การนำเสนอเป็นอัตราต่อ 100,000 คน เนื่องจากจำนวนการเกิดของเหตุการณ์เหล่านี้มีไม่สูงนัก การเทียบจากประชากร 100,000 คนจะช่วยให้เห็นภาพได้ชัดเจนยิ่งขึ้น และเพื่อที่จะพิจารณาวว่าตัวแปรใดมีความสัมพันธ์กันอย่างน้อยมีนัยสำคัญหรือไม่ จึงใช้สถิติไคสแควร์ เข้ามาประกอบการพิจารณา

เพศ

ตัวแปรเพศเป็นตัวแปรที่นิยมใช้ในการวิเคราะห์ถึงเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อเปรียบเทียบว่าเพศหญิงและเพศชายมีโอกาที่จะเกิดเหตุการณ์ต่างๆ เหล่านั้นได้มากกว่ากัน ในกรณีของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บก็เช่นกัน จากข้อมูลชุดนี้เพศชายเป็นเพศที่ขับรถมีอัตราส่วนสูงกว่าเพศหญิงหลายเท่าตัว ประกอบกับเพศชายมีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การดื่มสุราและการเคี้ยวยาฆ่าแมงมากกว่า รวมทั้งนิสัยหรือความกล้าที่อาจจะมีในตัวเพศชาย ชอบการผจญภัย ผาดโผนทำกิจกรรมต่างๆ มักจะไม่ค่อยระมัดระวังละเอียดอ่อนเท่ากับเพศหญิง ในการขับรถก็เช่นกัน เพศชายอาจจะมีควมระมัดระวังไม่เท่ากับเพศหญิง จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะได้มากกว่า

จากตารางที่ 9 พบว่า ผู้ขับรถประเภทต่างๆ อายุ 18-59 ปี เพศชายได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมีอัตราสูงกว่าเพศหญิงเกือบ 2 เท่า โดยอัตราการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บของผู้ขับรถเพศชายเท่ากับ 784.5 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน ในขณะที่เพศหญิงเท่ากับ 407.6 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน แนวโน้มเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บในเพศชายยังคงสูงมากกว่าเมื่อพิจารณาตามเขตที่อยู่อาศัยด้วย ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการศึกษาว่า ผู้ขับรถเพศชายน่าจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากกว่าเพศหญิง

อายุ

ผู้ขับรถที่มีอายุน้อยย่อมมีประสบการณ์ในการขับรตน้อยกว่าผู้ขับรถที่มีอายุมากกว่า เนื่องจากในการขับรถต้องใช้สติ สมาธิและการตัดสินใจเมื่อมีเหตุการณ์เฉพาะหน้าเกิดขึ้นในขณะที่นั่งหลังพวงมาลัย วุฒิภาวะทางอารมณ์ของผู้ที่มีอายุน้อยน่าจะมีน้อยกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า เช่น อารมณ์ร้อน ฉุนเฉียวง่าย โกรธง่าย ไม่ค่อยให้อภัยหรือเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่เวลาใช้รถใช้ถนนร่วมกัน รวมทั้งความชำนาญในการขับรตน้อยกว่า โอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกน่าจะมีมากกว่าด้วย

เมื่อพิจารณาอายุของผู้ขับรถพบว่า กลุ่มอายุต่างกันมีการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกแตกต่างกัน กล่าวคือ กลุ่มอายุ 18-24 ปีที่ขับรถได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเป็นอัตราส่วนสูงที่สุด โดยเฉพาะผู้ขับรถในกลุ่มอายุนี้อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บคิดเป็นอัตรา 2,018.8 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน กลุ่มนี้เป็นกลุ่มวัยรุ่นน่าจะยังไม่มีความระมัดระวัง ใจร้อน ประสบการณ์หรือความชำนาญในการขับรตน้อย แต่เมื่ออายุของผู้ขับรถมากขึ้น ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บน้อยลงตามลำดับ อย่างไรก็ตามในกลุ่มอายุ 45-59 ปี กลับพบว่ามีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะ ทั้งนี้เนื่องจากอายุสูงขึ้นอาจทำให้สภาพ

ทางร่างกายถดถอยลง เช่น สายตา รวมทั้งการตัดสินใจต่างๆ เรื่องข้างอันอาจทำให้เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น

สถานภาพสมรส

สถานภาพสมรสเป็นตัวแปรที่น่าจะนำมาพิจารณาอีกตัวแปรหนึ่งว่าจะมีโอกาสที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากน้อยเท่าใด คนโสดส่วนใหญ่น่าจะยังไม่มี ความระมัดระวังในการดำเนินชีวิตเช่นเดียวกับคนที่สมรสแล้ว ซึ่งคนที่สมรสแล้วมีภาระหน้าที่ ต้องรับผิดชอบต่อครอบครัว เวลาขับรถซึ่งถ้ามีครอบครัวร่วมเดินทางไปด้วย น่าจะระวังและให้ความปลอดภัยกับบุคคลอันเป็นที่รักของตน ทำอะไรต่างๆ น่าจะนึกถึงครอบครัวเป็นอันดับหนึ่งเสมอ ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บผู้ขับที่กำลังสมรสน่าจะมีน้อยกว่า

จากตารางที่ 9 สถานภาพสมรสของผู้ขับรถที่เป็นโสดได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกสูงถึง 1,158.1 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน ซึ่งมากกว่าผู้ขับรถสถานภาพอื่นอย่างชัดเจน ส่วนผู้ขับที่กำลังสมรสและเคยสมรส(หม้าย/หย่า/แยก) ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ 574.4 และ 101.5 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนตามลำดับ และเมื่อนำเขตที่อยู่อาศัยมาพิจารณาร่วมกับสถานภาพสมรสก็ยิ่งพบว่า ผู้ขับรถที่ยังเป็นโสดและอาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมีอัตราส่วนสูงสุดถึง 2,132.7 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน และมีนัยสำคัญทางสถิติจากการศึกษาข้อมูลในครั้งนี้ อาจสรุปได้ว่าผู้ขับรถที่เป็นโสดน่าจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากกว่าผู้ขับที่กำลังสมรสหรือเคยสมรส ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการศึกษา

การศึกษา

การศึกษาสะท้อนให้เห็นถึงความรู้ ความเข้าใจให้กับบุคคล ในการดำเนินชีวิตประจำวันให้มีสุขภาพดีปลอดภัยจากโรคร้ายต่างๆ รวมทั้งอันตรายที่อาจเกิดจากอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ผู้ที่มีการศึกษาสูงอาจจะรู้กฎระเบียบการใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างดี รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์ป้องกันการเกิดการบาดเจ็บที่รุนแรง เช่น เข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัยในรถของตนเองมากกว่าผู้มีการศึกษาระดับต่ำกว่า ดังนั้น ผู้ขับรถที่มีการศึกษาต่ำกว่าน่าจะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า

จากตารางที่ 9 พบว่า ผู้ขับรถที่สำเร็จการศึกษาระดับต่ำกว่า โดยเฉพาะผู้ขับรถที่สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 5-6 ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บคิดเป็นอัตราส่วนสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ เท่ากับ 1,499.6 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน รองลงมา ได้แก่ ผู้ขับรถที่ไม่มีการศึกษาหรือเรียนต่ำกว่าระดับประถมศึกษาปีที่ 5 ส่วนผู้ขับรถสำเร็จการศึกษามัธยมศึกษาปีที่ 1-3 ได้รับอุบัติเหตุหรือ

บาดเจ็บใกล้เคียงกันเท่ากับ 711.6 และ 695.1 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนตามลำดับ ส่วนผู้ที่สำเร็จ การศึกษาระดับสูงกว่า เช่น มัธยมศึกษาปีที่ 4-6 และระดับอุดมศึกษาได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ คิดเป็นอัตราส่วนค่อนข้างต่ำกว่าเท่ากับ 518.6 และ 299.4 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน ตามลำดับ เมื่อนำเอาเขตที่อยู่อาศัยเข้ามาพิจารณาร่วมด้วยยังคงพบว่าการศึกษายังคงมีความสัมพันธ์กับ การได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกในทิศทางต่างกันระหว่างผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ ในและนอกเขตเทศบาล โดยผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล ผู้ที่จบประถมศึกษาปีที่ 4 หรือ ต่ำกว่าได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บคิดเป็นอัตราส่วนสูงที่สุดเท่ากับ 886.1 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน ในขณะที่ผู้จบระดับมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 ไม่ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บในช่วง 2 สัปดาห์ก่อน การสำรวจ ผู้ที่จบระดับอุดมศึกษาได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเพียง 149.2 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน ส่วนผู้ขับรถที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล อัตราการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บสูงสุด คือ ผู้ที่จบระดับ ประถมศึกษาปีที่ 5-6 รองลงมาคือ ผู้ขับรถที่จบระดับมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 คิดเป็น 1,867.0 และ 1,196.2 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนตามลำดับ ทั้งนี้แสดงให้เห็นว่า แม้จะมีระดับการศึกษาที่สูงขึ้นใน ระดับหนึ่ง แต่ก็ยังได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกในอัตราส่วนที่สูงกว่าผู้ขับรถ ที่จบการศึกษาในระดับที่ต่ำกว่า อาจเป็นเพราะเนื่องจากปัจจัยอื่นๆ ที่นอกเหนือจากการรู้ กฏระเบียบจราจรเป็นอย่างดี หรือมีอุปกรณ์ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น สภาพถนนที่ไม่ดี สภาพดินฟ้าอากาศที่เลวร้ายในขณะที่ขับรถ หรือความเร็วที่ใช้ในการขับรถสูงเกินไป จึงทำให้ได้รับ อุบัติเหตุหรือบาดเจ็บดังกล่าวสูงกว่า จึงยังไม่อาจสรุปตามสมมติฐานการศึกษาว่า ผู้ขับรถที่มีการ ศึกษาต่ำกว่าน่าจะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากกว่าผู้ขับรถที่มีการศึกษา สูงกว่า

อาชีพ

การประกอบที่แตกต่างกัน ย่อมจะส่งผลให้บุคคลมีวิถีการดำเนินชีวิตประจำวันที่แตกต่างกัน ผู้ที่ประกอบอาชีพที่ต้องอยู่บนท้องถนนหรือต้องใช้รถเป็นเครื่องมือประกอบการทำงาน น่าจะ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บสูงกว่าอาชีพอื่น กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้ที่มีอาชีพทำงานเกี่ยว กับการขนส่งและคมนาคมน่าจะประสบอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากกว่า อาชีพอื่นๆ

ผลการศึกษาในครั้งนี้ยืนยันถึงสมมติฐานข้างต้นโดย พบว่า ผู้ที่ประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้อง เนื่องกับการขนส่งและคมนาคม รวมทั้งอาชีพเกษตรกร/ประมง ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจาก ยานพาหนะทางบกคิดเป็นอัตราส่วนสูงกว่าอาชีพอื่นๆ เท่ากับ 1,314.6 และ 1,215.0 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนตามลำดับ ส่วนผู้ขับรถที่ประกอบอาชีพที่ต้องใช้วิชาชีพหรือบริหารได้รับอุบัติเหตุหรือ บาดเจ็บน้อยที่สุดเท่ากับ 149.2 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน เท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากอาชีพด้านการ

ขนส่งและคมนาคมน่าจะใช้อยานพาหนะคือ รถประเภทต่างๆ ซึ่งจะต้องอยู่บนท้องถนนเป็นประจำมากกว่าคนอาชีพอื่นๆ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บบนถนนน่าจะมากขึ้นตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มผู้ขับรถที่ประกอบอาชีพใช้วิชาชีพหรือบริหารน่าจะขับรถที่มีอุปกรณ์ในการป้องกันการบาดเจ็บที่รุนแรงรวมทั้งอาจมีความระมัดระวัง ในการขับรถและไม่ค่อยมีพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ เหมือนกลุ่มอาชีพอื่นๆ จึงทำให้ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกน้อยกว่า

และเมื่อนำเขตที่อยู่อาศัยมาพิจารณาพร้อมกับอาชีพพบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพและอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมีความแตกต่างกันไปตามเขตที่อยู่อาศัย กล่าวคือ ในเขตเทศบาลหรือเขตเมือง กลุ่มอาชีพที่เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกสูงสุดคือ กลุ่มอาชีพเกษตรกรรม/ประมง ตามด้วยกลุ่มผู้ประกอบการช่าง/กรรมกร และขนส่ง/คมนาคมตามลำดับ สำหรับนอกเขตเทศบาลหรือในชนบทนั้น กลุ่มอาชีพขนส่ง/คมนาคมได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บดังกล่าวคิดเป็นอัตราส่วนสูงถึง 1,957.3 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน ตามด้วยกลุ่มที่ไม่ได้ทำงาน และกลุ่มผู้ประกอบการด้านการเกษตร/ประมงตามลำดับ

ภาคที่อยู่อาศัย

ภาคที่อยู่อาศัยที่มีรถเป็นจำนวนมากนั้นน่าจะมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกได้มากกว่าในกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่ามีการจราจรคับคั่ง รัฐบาลต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อนำมาสร้างถนนเพิ่มหลายสายเพื่อให้การจราจรเป็นไปได้อย่างสะดวกขึ้น ดังนั้น เมื่อมีการใช้รถประเภทต่างๆ และใช้ถนนเป็นจำนวนมากในกรุงเทพมหานคร โอกาสที่จะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกน่าจะเพิ่มขึ้นด้วย

แต่เมื่อพิจารณาผลการศึกษาคั้งนี้ ถึงความสัมพันธ์ระหว่างภาคที่อยู่อาศัยของผู้ขับรถกับการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ผู้ขับรถในภาคต่างๆ ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บต่างกัน พบว่า ผู้ขับรถในกรุงเทพมหานครได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกอัตราส่วนต่ำสุดเพียง 63.3 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนเท่านั้น ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในภาคอื่นๆ นอกเหนือจากกรุงเทพมหานคร จะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ 557.9-1,060.7 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน

เมื่อนำเขตที่อยู่อาศัยมาพิจารณา ยังคงพบการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกในลักษณะเดิม กล่าวคือ ผู้ขับรถในกรุงเทพมหานครยังคงเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บน้อยกว่า ในกรณีผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ตามภาคต่างๆ นี้ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ว่าผู้ขับรถอยู่ในกรุงเทพมหานคร น่าจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่า ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากในกรุงเทพมหานครมีรถประเภทต่างๆ เป็นจำนวนมาก ผู้ขับรถจึงอาจมีความระมัดระวังมากขึ้นและความเร็วในการขับรถส่วนใหญ่น่าจะใช้ความเร็วต่ำกว่ารถที่ขับในต่างจังหวัดและอยู่

นอกเขตเทศบาล เห็นได้จากผู้ขับรถในภาคกลางที่อยู่ในเขตเทศบาลซึ่งเป็นภาคที่ใกล้กับ กรุงเทพมหานครมากที่สุด รถประเภทต่างๆ น่าจะมีใช้รองจากกรุงเทพมหานคร ในเขตเทศบาล เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บคิดเป็นอัตราส่วนเท่ากับ 339.4 ในขณะที่นอกเขตเทศบาลได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บถึง 931.5 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน ซึ่งนอกเขตเทศบาลของทุกภาคนั้นน่าจะมีการขับรถด้วยความเร็วสูง และรถขับด้วยความเร็วสูงนี้การเข้าทางโค้งอาจจะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บได้บ่อยมากเป็นต้น นอกจากนี้จะเป็นไปได้ว่าสภาพถนนนอกเขตเทศบาล มีสภาพที่ยังไม่ได้เป็นถนนคอนกรีตเหมือนกับถนนในเขตเทศบาล หรือสภาพภูมิศาสตร์ในภาคต่างๆ ที่อาจจะต้องขึ้นเนินสูงๆ หรือเลี้ยวโค้งบ่อยๆ อาจต้องมีการขับรถข้ามภูเขา เช่น ในเขตภาคเหนือ ซึ่งเห็นได้ว่าได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บคิดเป็นอัตราส่วนที่สูงกว่าภาคอื่นๆ (เท่ากับ 1,204.8 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน)

เขตที่อยู่อาศัย

เขตที่อยู่อาศัยต่างกันน่าจะมีการดำเนินชีวิต สังคม ถนนรวมทั้งยานพาหนะที่ใช้แตกต่างกัน รถประเภทต่างๆ น่าจะมีใช้ในเขตเทศบาลมากกว่าการจราจรในเขตเทศบาลมีคับคั่งมากกว่า ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกของผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลน่าจะมากกว่าผู้ขับที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล

จากข้อมูลในตารางพบว่าผู้ขับรถที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกคิดเป็นอัตราส่วนสูงกว่าผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล 927.8 และ 416.8 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนตามลำดับอย่างนัยสำคัญทางสถิติ จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าความสัมพันธ์ระหว่างเขตที่อยู่อาศัยกับการเกิดอุบัติเหตุเป็นไปในทิศทางตรงกันข้ามกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจากนอกเขตเทศบาลมีการขับรถด้วยความเร็วสูงกว่าและยานพาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่จะเป็น รถอีแต่น รถรับจ้างต่างๆ อุปกรณ์การป้องกันบาดเจ็บอาจจะน้อยกว่า เป็นต้น ดังนั้น จึงไม่สามารถสรุปตามสมมติฐานได้ว่าผู้ขับรถที่อยู่ในเขตเทศบาลมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่า

ตารางที่ 9 อัตราการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกต่อผู้ขับรถ 100,000 คน
จำแนกตามภูมิภาคของผู้ขับรถ รวมเขตที่อยู่อาศัย

ภูมิภาคของผู้ขับรถ	รวม	เขตที่อยู่อาศัย	
		ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล
รวม	698.4	416.8	927.8
เพศ		$\chi^2 = 7.94$	P-value ≤ 0.01
ชาย	748.5	512.2	985.4
หญิง	407.6	229.5	692.4
	$\chi^2 = 5.54$	$\chi^2 = 1.17$	$\chi^2 = 0.36$
	P-value ≤ 0.05	P-value = 0.28	P-value = 0.55
ตัวอย่างก่อนด่วงน้ำหนัก	(8,018)	(5,497)	(2,521)
อายุ			
18-24	1,357.1	229.9	2,018.8
25-34	774.6	451.7	1,040.1
35-44	433.1	628.8	436.7
45-59	487.3	336.7	626.9
	$\chi^2 = 12.26$	$\chi^2 = 0.30$	$\chi^2 = 14.58$
	P-value ≤ 0.01	P-value = 0.96	P-value ≤ 0.01
ตัวอย่างก่อนด่วงน้ำหนัก	(8,018)	(5,497)	(2,521)
สถานภาพ			
โสด	1,158.1	526.5	2,132.7
สมรส	574.4	459.2	660.9
หม้าย/หย่า/แยก	101.5	297.0	-
	$\chi^2 = 7.73$	$\chi^2 = 1.21$	$\chi^2 = 18.01$
	P-value ≤ 0.05	P-value ≤ 0.05	P-value ≤ 0.001
ตัวอย่างก่อนด่วงน้ำหนัก	(8,016)	(5,495)	(2,521)

ตารางที่ 9 (ต่อ) อัตราการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกต่อผู้ขับขี่ 100,000 คน
จำแนกตามภูมิลักษณ์ของผู้ขับขี่ รวมเขตที่อยู่อาศัย

ภูมิลักษณ์ของผู้ขับขี่	รวม	เขตที่อยู่อาศัย	
		ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล
การศึกษา			
ป.4 หรือต่ำกว่า	711.6	386.1	691.5
ป.5 – ป.6	1,499.6	731.7	1867.0
ม.1 – ม.3	695.1	787.4	601.2
ม.4 – ม.6	518.6	-	1,196.2
อุดมศึกษา	299.4	78.0	554.0
	$\chi^2 = 17.15$	$\chi^2 = 10.74$	$\chi^2 = 11.42$
	P-value ≤ 0.001	P-value ≤ 0.05	P-value ≤ 0.05
ตัวอย่างก่อนถ่วงน้ำหนัก	(7,897)	(5,406)	(2,491)
อาชีพ			
ใช้วิชาชีพ/บริหาร	149.2	146.4	76.8
เกษตรกร/ประมง	1,215.0	1,585.5	1,166.2
ขนส่ง/คมนาคม	1,314.6	740.8	1,957.3
ช่าง/กรรมกร	735.9	759.4	663.3
ไม่ทำงาน/แม่บ้าน	1,147.2	342.5	2,173.9
	$\chi^2 = 29.07$	$\chi^2 = 12.96$	$\chi^2 = 20.10$
	P-value ≤ 0.001	P-value ≤ 0.01	P-value ≤ 0.001
ตัวอย่างก่อนถ่วงน้ำหนัก	(7,988)	(5,471)	(2,517)
ภาค			
เหนือ	1,060.7	1,204.8	1,085.1
ตะวันออกเฉียงเหนือ	845.5	569.3	963.1
ใต้	557.9	406.5	635.6
กลาง	712.2	339.4	931.5
กรุงเทพมหานคร	69.3	69.3	-
	$\chi^2 = 11.76$	$\chi^2 = 9.99$	$\chi^2 = 0.87$
	P-value ≤ 0.01	P-value ≤ 0.05	P-value = 0.83
ตัวอย่างก่อนถ่วงน้ำหนัก	(8,018)	(5,497)	(2,521)

ในส่วนของพฤติกรรมต่างๆ ของผู้ขับรถที่ส่งผลต่อการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก โดยจำแนกเป็นพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การดื่มสุรา การเคยใช้ยาฆ่า และพฤติกรรมการป้องกันตนเอง ได้แก่ การใช้เข็มขัดนิรภัย พบว่าผู้ขับรถที่มีพฤติกรรมต่างๆ กันนั้นได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บดังต่อไปนี้

การดื่มสุรา

พฤติกรรมการดื่มสุราก่อนขับรถพบว่าเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกได้บ่อยดังที่เห็นกันทั่วไปในโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ รวมทั้งงานวิจัยหลายๆ ชิ้นที่พบว่า สุราเป็นสาเหตุใหญ่ๆ ที่ทำให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน การดื่มสุราในปริมาณที่ต่างๆ กันทำให้มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดต่างกัน ยิ่งดื่มสุรามากขึ้นทำให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายสูงขึ้นจนอาจทำให้ขอบเขตการมองเห็นน้อยลง การทำงานของกล้ามเนื้อไม่ประสานกัน การตัดสินใจต่างๆ ช้าลงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากการขับรถได้ ดังนั้นผู้ขับรถที่ดื่มสุราเป็นประจำจะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่ากลุ่มที่ดื่มค่อนข้างบ่อยดื่มบางครั้งหรือไม่ดื่มสุรา

จากผลการศึกษาพฤติกรรมการดื่มสุราในปัจจุบันผู้ขับรถ (ในตารางที่ 10) ผู้ที่ดื่มสุราเป็นประจำได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกคิดเป็นอัตราส่วนสูงที่สุด โดยผู้ขับรถดื่มสุราเป็นประจำได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บดังกล่าวคิดเป็น 1,234.6 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน แนวโน้มพฤติกรรมการดื่มสุราและการได้รับอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นสัมพันธ์กันไม่แน่ชัดว่าจะเป็นการไปในทางบวกหรือลบ กล่าวคือ ผู้ขับรถที่ดื่มสุราเป็นบางครั้งบางคราวนั้นจะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเป็นอัตราส่วนน้อยกว่าผู้ที่ไม่ดื่มสุรา และเมื่อแยกดูตามเขตที่อยู่อาศัยแล้ว ทั้งในและนอกเขตเทศบาลพบว่า ผู้ขับรถที่ดื่มสุราเป็นประจำแม้ว่าจะมีอัตราส่วนผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บสูงกว่า (783.3 และ 1,577.9 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนตามลำดับ) แต่ผู้ขับรถที่ดื่มสุราบางครั้ง ก็ยังได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเป็นอัตราส่วนน้อยกว่าผู้ขับรถที่ไม่ดื่มสุรา (ประมาณกว่า 300 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนทั้งในและนอกเขตเทศบาล) ดังนั้นตัวแปรการดื่มสุรานี้ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับรถที่ดื่มสุราเป็นประจำจะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่า ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากตัวแปรการดื่มสุรานี้ไม่ได้เป็นตัวแปรที่บ่งบอกถึงการกระทำก่อนหรือในขณะที่ขับรถอย่างแท้จริง นอกจากนั้นการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะในการศึกษาครั้งนี้ อาจเกิดขึ้นขณะที่ตนเองไม่ได้ขับรถเองก็ได้ ผลการวิเคราะห์จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

การเคยใช้ยาม้า

พฤติกรรมการเคยใช้ยาม้าเป็นพฤติกรรมเสี่ยงอีกพฤติกรรมหนึ่งที่น่าจะนำมาศึกษาว่ามีส่วนส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกเพิ่มขึ้น เนื่องจากยาม้าออกฤทธิ์โดยตรงต่อระบบประสาทส่วนกลางทำให้ไม่ระวัง ผู้ที่เคยใช้ยาอาจเกิดประสาทหลอนได้ ปัจจุบันมีผู้ที่นำยาม้าไปใช้อย่างไม่ถูกวิธีหรือผิดวัตถุประสงค์เป็นจำนวนมาก และยาม้าก็เป็นสิ่งเสพติดที่ผิดกฎหมาย ผู้รายงานการวิจัยมีน้อย

จากผลข้อมูลในตารางที่ 10 ผู้ขับรถที่เคยใช้ยาม้าในการกระตุ้นประสาทได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกเป็นอัตราส่วนสูงกว่าผู้ที่ไม่ใช้ประมาณ 2 เท่า (1,355.0 และ 672.3 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนตามลำดับ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และเมื่อนำเขตที่อยู่อาศัยมาพิจารณาในฐานะตัวแปรคุมพบว่า ผู้ขับรถทั้งในและนอกเขตเทศบาล ผู้เคยใช้ยาม้ายังคงได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมีอัตราส่วนสูงกว่า มีนัยสำคัญทางสถิติเฉพาะผู้ที่อยู่ในเขตเทศบาล ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ผู้ขับรถที่เคยใช้ยาม้าน่าจะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่า

การใช้เข็มขัดนิรภัย

เข็มขัดนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สามารถลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุขับรถชนกันและกระแทกอย่างแรง ผู้ขับรถที่ใช้เข็มขัดนิรภัยอาจจะไม่ได้รับการบาดเจ็บเลยเมื่อมีเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นผู้ขับรถที่ใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งน่าจะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกน้อยกว่าผู้ขับรถที่ใช้บางครั้งหรือไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเลย

จากผลการศึกษาพบว่าผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเวลาขับรถได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกเป็นอัตราส่วนต่ำกว่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติคิดเป็น 235.8 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนเท่านั้น อัตราการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บในผู้ขับรถที่มีพฤติกรรมใช้เข็มขัดนิรภัยบางครั้งหรือไม่ใช้สูงขึ้นเท่ากับ 619.2 และ 905.0 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คนตามลำดับ ส่วนรถของผู้ขับที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัยยังได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บคิดเป็นอัตราส่วนสูงที่สุดถึง 1,090.2 ต่อผู้ขับรถ 100,000 คน พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย จำแนกตามเขตที่อยู่อาศัย พบว่า มีความสัมพันธ์กันในทางลบ กล่าวคือ ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในเขตและนอกเขตเทศบาลใช้เข็มขัดนิรภัยน้อยลงหรือไม่ใช้หรือไม่มีเข็มขัดนิรภัย มีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บดังกล่าวมากขึ้น พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยจึงสามารถสรุปตามสมมติฐานว่า ผู้ขับรถประเภทต่างๆ ผู้ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งในขณะที่ขับรถได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากรถทางบกน้อยกว่า

ตารางที่ 10 อัตราการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกต่อผู้ขับรถ 100,000 คน
จำแนกตามการดื่มสุรา การเคยใช้ยาฆ่า การใช้เข็มขัดนิรภัย รวมเขตที่อยู่อาศัย

พฤติกรรม	รวม	เขตที่อยู่อาศัย	
		ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล
<u>การดื่มสุรา</u>			
ไม่ดื่ม	705.8	360.5	1,090.7
ดื่มบางครั้ง	324.3	311.5	331.1
ดื่มค่อนข้างบ่อย	756.6	320.0	1,040.6
ดื่มประจำ	1,234.6	783.3	1,577.9
	$\chi^2 = 7.55$	$\chi^2 = 2.27$	$\chi^2 = 7.57$
	P-value ≤ 0.05	P-value = 0.52	P-value ≤ 0.05
ตัวอย่างก่อนถ่วงน้ำหนัก	(8,010)	(5,490)	(2,520)
<u>การเคยใช้ยาฆ่า</u>			
ไม่เคยใช้	672.3	352.1	933.7
เคยใช้	1,355.0	1,935.5	1,054.5
	$\chi^2 = 2.21$	$\chi^2 = 6.57$	$\chi^2 = 0.04$
	P-value ≤ 0.05	P-value ≤ 0.01	P-value = 0.84
ตัวอย่างก่อนถ่วงน้ำหนัก	(7,948)	(5,443)	(2,505)
<u>การใช้เข็มขัดนิรภัย</u>			
ไม่มี	1,090.2	1,140.3	1,069.8
ไม่ใช้	905.0	719.4	990.1
ใช้บางครั้ง	619.2	318.1	904.5
ใช้ทุกครั้ง	235.8	61.7	648.6
	$\chi^2 = 14.52$	$\chi^2 = 8.21$	$\chi^2 = 1.33$
	P-value ≤ 0.01	P-value ≤ 0.001	P-value = 0.72
ตัวอย่างก่อนถ่วงน้ำหนัก	(7,944)	(5,457)	(2,487)

4.2 การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกของผู้ขับรถจำแนกตามพฤติกรรมและภูมิหลังของผู้ขับรถ โดยการวิเคราะห์ถดถอยโลจิสต์

สำหรับผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้ได้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากการวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิสต์ อธิบายถึงความน่าจะเป็นที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกของตัวแปรอิสระต่างๆ เมื่อนำเอาตัวแปรเหล่านี้มาพิจารณาร่วมกัน

เนื่องจากการวิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีการวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิสต์นั้น มีเงื่อนไขบางประการที่ต้องพิจารณา คือ ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระต่างๆ ที่จะนำไปใช้ในการวิเคราะห์จะต้องมีความสัมพันธ์ในเชิงสถิติไม่สูงมากนัก หากความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระคู่ใดมีค่าสหสัมพันธ์ (correlation) มากกว่าหรือเท่ากับ 0.60 ขึ้นไป เมื่อนำมาวิเคราะห์รวมกันมีโอกาสเกิดลักษณะที่เรียกว่า multicollinearity ได้สูง การที่ตัวแปรอิสระคู่ใดๆ มีค่าสหสัมพันธ์ (correlation) สูง แสดงว่าตัวแปรอิสระคู่นั้นมีอิทธิพลต่อตัวแปรตามคล้ายคลึงกันหรือเกือบจะไม่แตกต่างกันเลย ดังนั้นตัวแปรคู่นั้นจึงสามารถนำมาใช้วิเคราะห์แทนกันได้โดยไม่จำเป็นต้องนำตัวแปรทั้งคู่มาวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิสต์รวมกัน นอกจากนี้ถ้านำตัวแปรคู่ดังกล่าวมาวิเคราะห์ร่วมกันก็อาจทำให้ทิศทางและ ค่าของความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามเบี่ยงเบนไปจากความเป็นจริง

ตัวแปรที่นำมาหาค่าสหสัมพันธ์ดังตารางที่ 12 ตัวแปรอิสระนั้นมีทั้งตัวแปรแบบนามมาตรา (nominal scale) และแบบจัดอันดับ (ordinal scale) สำหรับตัวแปรอิสระที่เป็นตัวแปรแบบนามมาตราได้ทำเป็นตัวแปรหุ่น (dummy variables) ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรเพศ สถานภาพสมรส อาชีพ ภาคและเขตที่อยู่อาศัย รวมทั้งตัวแปรพฤติกรรมทั้งหมด ส่วนตัวแปรตามเป็นตัวแปรแบบนามมาตราได้ทำเป็นตัวแปรหุ่นเช่นกัน ซึ่งได้แบ่งเป็นตัวแปรต่างๆ พอสรุปได้ดังตารางที่ 11 ต่อไปนี้

ตารางที่ 11 การจัดค่าของตัวแปรหุ่น

ตัวแปร	การจัดค่าของตัวแปร
<u>ตัวแปรอิสระ</u>	
หญิง	เพศหญิง = 1 เพศชาย = 0
โสด	สถานภาพโสด = 1 สถานภาพสมรสอื่นๆ = 0
สมรส	กำลังสมรส = 1 สถานภาพสมรสอื่นๆ = 0
เคยสมรส	เคยสมรส (หม้าย/หย่า/แยก) = 1 สถานภาพสมรสอื่นๆ = 0
วิชาชีพ/บริหาร	ประกอบอาชีพที่ต้องใช้วิชาชีพหรือบริหาร = 1 อาชีพอื่นๆ = 0
เกษตร/ประมง	ประกอบอาชีพเกี่ยวกับเกษตรกรรมหรือประมง = 1 อาชีพอื่นๆ = 0
ช่าง/กรรมกร	ประกอบอาชีพเกี่ยวกับช่างหรือกรรมกร = 1 อาชีพอื่นๆ = 0
<u>ตัวแปรอิสระ</u>	
ขนส่ง/คมนาคม	ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการขนส่งและคมนาคม = 1 อาชีพอื่นๆ = 0
ไม่ทำงาน	ผู้ที่ไม่ได้ทำงาน/นักเรียน/แม่บ้าน = 1 อาชีพอื่นๆ = 0
เหนือ	ภาคเหนือ = 1 ภาคอื่นๆ = 0
ออก/เหนือ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ = 1 ภาคอื่นๆ = 0
ใต้	ภาคใต้ = 1 ภาคอื่นๆ = 0
กลาง	ภาคกลาง = 1 ภาคอื่นๆ = 0
กรุงเทพฯ	กรุงเทพมหานคร = 1 ภาคอื่นๆ = 0
ในเขตเทศบาล	ในเขตเทศบาล = 1 นอกเขตเทศบาล = 0
ดื่มสุรา	ผู้ดื่มสุราทั้งหมด = 1 ผู้ที่ไม่ดื่มสุรา = 0
ใช้ยาฆ่า	ผู้เคยใช้ยาฆ่าทั้งหมด = 1 ผู้ที่ไม่เคยใช้ยาฆ่า = 0
ใช้เข็มขัด	ผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยทั้งหมด = 1 ผู้ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย = 0
<u>ตัวแปรตาม</u>	
อุบัติเหตุ/บาดเจ็บ	อุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก = 1 อื่นๆ = 0
จากยานพาหนะ	

จากตารางที่ 12 สหสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระทั้งหมดของผู้ขับรถนี้พบว่า ไม่มีตัวแปรอิสระคู่ใดที่มีความสัมพันธ์สูงกว่า 0.6 จึงสามารถนำตัวแปรอิสระทั้งหมดเข้ามาวิเคราะห์ร่วมในสมการเดียวกันได้ และเพื่อให้เห็นอิทธิพลของตัวแปรพฤติกรรมที่ผู้วิจัยคาดว่าน่าจะมีผลโดยตรงต่อการ

เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก จึงได้นำเฉพาะตัวแปรพฤติกรรมเข้าวิเคราะห์ก่อน แล้วจึงค่อยนำตัวแปรอิสระที่เหลือทั้งหมดเข้าพิจารณาร่วมด้วย ดังนั้น การวิเคราะห์จึงได้แบ่งออกเป็น 2 สมการดังต่อไปนี้

4.2.1 การวิเคราะห์ถดถอยโลจิทของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกที่สัมพันธ์พฤติกรรมต่างๆ (ตารางที่ 13)

4.2.2 การวิเคราะห์ถดถอยโลจิทของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกที่สัมพันธ์พฤติกรรมต่างๆ รวมทั้งภูมิหลังของผู้ขับรถ (ตารางที่ 14)

จากการวิเคราะห์ในสมการถดถอยโลจิท ค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้ออกมาสามารถจะบอกได้ถึงทิศทางของความสัมพันธ์ของแต่ละตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามแต่ยากต่อการเปรียบเทียบค่าสัมประสิทธิ์ระหว่างตัวแปรแต่ละตัวว่ามีระดับของความแตกต่างมากน้อยเพียงใด ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้ทำการนำตัวแปรแต่ละตัวมาหาร้อยละของโอกาสที่คาดว่าจะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก (percentage of predicted probabilities) ของตัวแปรอิสระแต่ละตัวซึ่งจะสามารถเปรียบเทียบได้ชัดเจนขึ้นว่าตัวแปรตัวใดมีผลต่อโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากน้อยเท่าใด ดังตารางที่ 15

ตารางที่ 12 สหสัมพันธ์ตัวแปรอิสระและตัวแปรตามของผู้ขับรถ

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
1. หญิง	1.00																					
2. อายุ	-.075*	1.00																				
3. โสด	.086*	-.541*	1.00																			
4. กำลังสมรส	-.113*	.515*	-.935*	1.00																		
5. เคยสมรส	.084*	.022*	-.087*	-.270*	1.00																	
6. การศึกษา	.236*	-.176*	.195*	-.183*	-.016	1.00																
7. วิชาชีพ/บริหาร	.181*	.172*	-.072*	.073*	-.009	.474*	1.00															
8. เกษตร/ประมง	-.119*	-.020*	-.033*	.035*	-.008	-.385*	-.466*	1.00														
9. ช่าง/กรรม	-.105*	-.055*	-.013	.006*	.017	-.081*	-.328*	-.219*	1.00													
10. ขนส่ง	-.172*	.021*	-.055*	.053*	-.001	-.224*	-.337*	-.225*	-.158*	1.00												
11. ไม่ทำงาน	.214*	-.242*	.274*	-.269*	.011*	.134*	-.241*	-.161*	-.113*	-.116*	1.00											
12. เหนือ	.025*	-.044*	-.030	.018*	.031*	-.094*	-.078*	.102*	-.055*	-.067*	.000*	1.00										
13. ออก/เหนือ	-.072*	-.049*	-.015	.025*	-.031*	-.084*	-.105*	.180*	-.012	-.040*	-.024*	-.279*	1.00									
14. ได้	-.039*	-.014*	-.021*	.017*	.010	.009*	.004*	-.011*	-.001	.022*	-.016*	-.162*	-.168*	1.00								
15. กลาง	.041*	.041*	-.008	.007*	.001	-.015*	.010*	-.042*	.000	.022*	.019*	-.337*	-.350*	-.203*	1.00							
16. กรุงเทพฯ	.031*	.062*	.075*	-.069*	-.008	.205*	.184*	-.247*	-.044*	.073*	.016*	-.240*	-.249*	-.144*	-.301*	1.00						
17. ในเขตเทศบาล	.087*	.086*	.048*	-.053*	.019	.286*	.281*	-.393*	.000*	.050*	.043*	-.155*	-.163*	-.066*	-.102*	.517*	1.00					
18. ตุ่มสุรา	-.418*	.049*	-.129*	.134*	-.027*	-.174*	-.119*	.133*	.076*	.085*	-.202*	.089*	.124*	-.059*	-.031*	-.150*	-.138*	1.00				
19. ใ้ย้าม้า	-.057*	-.013*	-.041*	.045*	-.012	-.059*	-.091*	.025*	-.012*	.129*	-.026*	-.008	.041*	-.015*	-.026*	.007*	-.010	.075*	1.00			
20. ใ้เข็มขัด	.168*	.028*	.014*	-.020	.018*	.418*	.350*	-.352*	-.025*	-.105	.084*	-.142*	-.101*	.050*	.009*	.214*	.280*	-.144*	.144*	1.00		
21. อุบัติเหตุ/บาดเจ็บ จากยานพาหนะ	-.015*	-.033*	.009	-.006	.001	-.003	-.001*	.007	.005	.006	.005	.023*	.011*	-.006	.002	-.034*	-.032*	.009	.012	-.042	1.00	

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ≤ 0.05

จำนวนตัวอย่างก่อนถ่วงน้ำหนัก 8,018 คน

4.2.1 การวิเคราะห์ถดถอยโลจิกของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมต่างๆ

จากตารางที่ 13 ผู้วิจัยได้นำตัวแปรเฉพาะพฤติกรรมต่างๆ ของผู้ขับรถ ได้แก่ พฤติกรรมเสี่ยง และพฤติกรรมการป้องกันตนเองเข้ามาวิเคราะห์ในสมการถดถอยโลจิกก่อนเนื่องจากตัวแปรด้านพฤติกรรมนี้ คาดว่าน่าจะส่งผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก จากตารางพบว่าก่อนที่จะนำตัวแปรทั้งหมดมาวิเคราะห์พร้อมกัน (สมการไม่ปรับตัวแปร) ผู้ขับรถที่ดื่มสุรบบางครั้งมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บน้อยกว่าผู้ขับที่ไม่ดื่มสุรบบ้างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ≤ 0.05 เมื่อนำตัวแปรพฤติกรรมวิเคราะห์พร้อมกัน (สมการปรับตัวแปรอื่นๆ) การดื่มสุรบบางครั้งยังคงพบความสัมพันธ์แบบเดิม ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากข้อมูลรายงานการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บของผู้ขับรถในรอบ 2 สัปดาห์ก่อนการสำรวจ ผู้ขับรถที่ดื่มสุรบบางครั้งมีจำนวนผู้ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บน้อยกว่าผู้ที่ไม่ดื่ม และพฤติกรรมการดื่มสุราที่นำมาศึกษาครั้งนี้มีข้อจำกัดที่ว่าอาจจะไม่ได้เป็นพฤติกรรมที่กระทำก่อนหรือในขณะที่ขับรถของผู้ขับ อีกประการหนึ่งคือ การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกในการศึกษาครั้งนี้ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บอาจจะไม่ได้เป็นผู้ขับรถเอง ทำให้ตัวแปรการดื่มสุราในปัจจุบันของผู้ขับรถไม่เป็นไปตามสมมติฐานว่าผู้ที่ดื่มสุราเป็นประจำมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากกว่าผู้ขับรถที่ดื่มค่อนข้างบ่อย ดื่มบางครั้งคราวหรือไม่ดื่มสุราเลย

ส่วนพฤติกรรมการเคยใช้ยาฆ่า (ทั้งเคยใช้ประจำและเคยใช้บางครั้ง) ในสมการก่อนปรับและปรับตัวแปรอื่นๆ พบว่า ผู้ขับรถที่เคยใช้ยาม่ามีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากกว่าผู้ที่ไม่เคยใช้แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ จึงไม่สามารถสรุปตามสมมติฐานได้ว่าผู้ขับรถที่ใช้ยาม่ามีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บสูงกว่าผู้ที่ไม่ใช้

ผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 13 นี้ มีเพียงพฤติกรรมการป้องกันตนเอง ซึ่งวัดจากตัวแปรการใช้เข็มขัดนิรภัยทั้งในสมการที่ยังไม่ได้ปรับ และหลังจากปรับตัวแปรอื่นๆ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บตามสมมติฐานที่ตั้งไว้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือ ผู้ขับรถที่ใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเปรียบเทียบกับผู้ที่ไม่มี/ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บน้อยกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ≤ 0.001 เนื่องจากการใช้เข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะทางบกขณะขับรถ ถ้ามีการใช้เข็มขัดนิรภัยเวลาเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับรถอาจจะไม่ได้รับบาดเจ็บเลยหรือบาดเจ็บน้อยลง อีกประการหนึ่ง การใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับน่าจะสะท้อนให้เห็นถึงการมีความระมัดระวัง รอบคอบในการใช้รถใช้ถนนอยู่แล้ว จึงเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บน้อยลง ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวสอดคล้องกับการศึกษาในตารางไขว้ที่นำเสนอไว้ในข้างต้นของบทนี้

โดยสรุปแล้ว เมื่อปรับพฤติกรรมอื่นๆ ให้คงที่มีเพียงการใช้เข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถของผู้ขับรถประเภทต่างๆ เท่านั้นที่เป็นไปตามสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือ ผู้ขับรถที่ใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งขณะขับรถมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกน้อยกว่าผู้ที่ใช้บางครั้งหรือไม่ได้ใช้เข็มขัดนิรภัย

ตารางที่ 13 ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยโลจิทของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกตามพฤติกรรมต่างๆ

พฤติกรรมเสี่ยงและ พฤติกรรมป้องกันตนเอง	การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก	
	สมการไม่ปรับตัวแปร	สมการปรับตัวแปรอื่นๆ
ค่าคงที่	-	-4.50223
<u>การดื่มสุรา</u>		
ไม่ดื่ม	====	====
ดื่มบางครั้ง	-0.94411*	-1.02689*
ดื่มค่อนข้างบ่อย	0.15021	-0.01701
ดื่มประจำ	-1.00290	-1.21010
<u>การเคยใช้ยาฆ่า</u>		
ไม่เคยใช้	====	====
เคยใช้ยาฆ่า	0.69239	0.61818
<u>การใช้เข็มขัดนิรภัย</u>		
ไม่มี/ไม่ใช่เข็มขัด	====	====
ใช้บางครั้ง	-0.51833	-0.53313
ใช้ทุกครั้ง	-1.44246***	-1.48553***
		log likelihood = -318.46
		จำนวนตัวอย่างก่อนถ่วงน้ำหนัก 7,894

หมายเหตุ

- * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ≤ 0.05
- *** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ≤ 0.001
- ==== กลุ่มเปรียบเทียบ

4.2.2 การวิเคราะห์ถดถอยโลจิกของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก ที่สัมพันธ์กับภูมิหลังของผู้ขับรถ ร่วมกับพฤติกรรมต่างๆ

การวิเคราะห์ผลจากสมการถดถอยโลจิก สามารถพิจารณาได้ง่ายและชัดเจนยิ่งขึ้น โดยการแปลงค่าสัมประสิทธิ์ที่แสดงไว้ในตารางที่ 14 ให้อยู่ในรูปของความน่าจะเป็นในตารางที่ 15 ซึ่งเป็นการนำเสนอโอกาสที่คาดว่าจะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก (predicted probabilities) ที่คำนวณโดยประเมินค่าสมการถดถอยโลจิก (ตารางที่ 14) ที่ระดับค่าต่างๆ กันของตัวแปรอิสระที่สนใจศึกษา (Kahn, Rindfuss and Guilkey, 1990: 327-329) จากนั้นนำค่าที่ได้แต่ละค่าคูณด้วย 100 เพื่อให้สามารถแปลความหมายของผลการวิเคราะห์ให้อยู่ในรูปของร้อยละได้ (วิธีการคำนวณดูที่ภาคผนวก)

เนื่องจากตัวแปรอิสระที่นำมาคำนวณหาค่าคาดคะเนความน่าจะเป็นที่จะเกิดอุบัติเหตุนั้น ได้นำทุกตัวแปรที่ได้ตั้งสมมติฐานมาคำนวณทั้งหมดโดยไม่คำนึงถึงนัยสำคัญทางสถิติ (ตารางที่ 15) ผลลัพธ์ที่ได้จึงต้องตีความควบคู่ไปกับตารางที่ 14 โดยตารางที่ 14 จะชี้ให้เห็นว่าตัวแปรอิสระตัวใดส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บในผู้ขับรถ

จากตารางที่ 14 ในสมการที่ไม่ปรับตัวแปร โดยเมื่อนำตัวแปรทีละตัวเข้าวิเคราะห์ในสมการถดถอยโลจิก พบว่าตัวแปรภูมิหลังที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติได้แก่ ผู้ขับรถเพศหญิงเปรียบเทียบกับเพศชาย อายุ ผู้ขับรถที่กำลังสมรสเปรียบเทียบกับคนโสด การศึกษา อาชีพของผู้ขับรถที่ประกอบอาชีพใช้วิชาชีพ/บริหาร และช่าง/กรรมกร/ใช้แรงงานเปรียบเทียบกับอาชีพขนส่ง/คมนาคม ผู้ขับรถที่อาศัยในภาคต่างๆ ยกเว้นภาคใต้เปรียบเทียบกับในกรุงเทพมหานคร รวมทั้งผู้ขับรถที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลเปรียบเทียบกับในเขตเทศบาล ส่วนตัวแปรพฤติกรรมมีเฉพาะการใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเปรียบเทียบกับผู้ที่ไม่มี/ไม่ใช้เข็มขัด

ตัวแปรที่ให้ผลสอดคล้องกับตารางไขว้และเป็นไปตามสมมติฐานได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ และการใช้เข็มขัดนิรภัย กล่าวคือเพศชายโอกาสคาดว่าน่าจะเป็นอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกสูงกว่าเพศหญิงโดยมีค่าความน่าจะเป็นร้อยละ 0.33 และ 0.23 ตามลำดับในตารางที่ 15 ส่วนอายุของผู้ขับรถนั้น อายุผู้น้อยมีโอกาสที่คาดว่าน่าจะเป็นอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บสูงกว่า ซึ่งค่าความน่าจะเป็นลดจากร้อยละ 0.39 เป็นร้อยละ 0.26 ในผู้ขับรถอายุ 20 ถึง 50 ปีตามลำดับ ผู้ขับรถที่ยังโสดมีโอกาสที่คาดว่าน่าจะเป็นอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บร้อยละ 0.50 ในขณะที่คนกำลังสมรสมีโอกาสดังกล่าวเพียงร้อยละ 0.29 ในเรื่องอาชีพของผู้ขับรถพบว่าทุกอาชีพมีแนวโน้มที่คาดว่าน่าจะเป็นอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บน้อยกว่าผู้ขับรถประกอบอาชีพขนส่งและคมนาคม ซึ่งอาชีพหลังนี้มีโอกาสที่คาดว่าน่าจะเป็นอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บร้อยละ 0.96 ส่วน

พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยโดยผู้ขับรถที่ใช้ทุกครั้งมีโอกาสค่าน่าจะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเพียงร้อยละ 0.21 เมื่อเทียบกับผู้ขับรถที่ไม่ใช้/ไม่มีเข็มขัดร้อยละ 0.4

หลังจากที่ได้ทำสมการปรับตัวแปรอื่นๆ กล่าวคือ นำตัวแปรทั้งหมดมาวิเคราะห์รวมกัน เหลือตัวแปรเฉพาะผู้ขับรถที่ประกอบอาชีพใช้วิชาชีพ/บริหารเปรียบเทียบกับอาชีพขนส่งและคมนาคม และผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในภาคต่างๆ ยกเว้นภาคใต้เปรียบเทียบกับในกรุงเทพมหานคร ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากตารางที่ 14 และ 15 พบว่าผู้ขับรถที่มีอาชีพเกี่ยวกับการใช้วิชาชีพหรือด้านการบริหาร มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกน้อยกว่าผู้ขับรถยนต์ที่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการขนส่งและคมนาคมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติอย่างมากที่ระดับ $\leq .001$ (ตารางที่ 14) การคาดคะเนความน่าจะเป็นของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บในผู้ขับรถลดลงจากร้อยละ 0.96 ในกลุ่มผู้ประกอบอาชีพเกี่ยวกับขนส่งและคมนาคมเหลือเพียงร้อยละ 0.12 ในผู้ขับรถที่มีอาชีพต้องใช้วิชาชีพหรือบริหาร (ตารางที่ 15) ยิ่งไปกว่านั้น ผู้มีอาชีพเกี่ยวข้องกับการขนส่งและคมนาคมมีร้อยละของความน่าจะเป็นเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกสูงกว่ากลุ่มอาชีพอื่นๆ แต่แนวโน้ม ดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

การที่ผู้ขับรถที่มีอาชีพทำเกี่ยวกับขนส่งและคมนาคมมีโอกาสที่จะได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกสูงกว่าผู้ที่มีอาชีพใช้วิชาชีพหรือบริหาร ทั้งนี้ น่าจะเนื่องมาจาก ลักษณะการทำงานที่แตกต่างกัน ผู้ขับรถที่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการขนส่งและคมนาคมอาจจะใช้ชีวิตการทำงานที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะเป็นส่วนใหญ่ และใช้ยานพาหนะหรือรถประเภทต่างๆ นี้ต้องอยู่บนท้องถนน การเดินทางในแต่ละวันน่าจะมีการเดินทางมากกว่า 2 ครั้ง โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากสาเหตุดังกล่าวน่าจะมีมากขึ้นด้วย ส่วนผู้ขับรถที่ประกอบอาชีพที่ต้องใช้วิชาชีพหรือบริหารแม้ว่าจะมีรถใช้เป็นจำนวนมากเช่นกัน แต่อาจจะไม่ใช้รถอยู่บนท้องถนนมากกว่าอาชีพทำเกี่ยวกับขนส่งและคมนาคม การเดินทางของผู้ขับรถที่มีอาชีพใช้วิชาชีพนั้น รูปแบบการเดินทางน่าจะใช้รถแบบเดินทางไปที่ทำงานในเวลาเช้า และเดินทางกลับบ้านในตอนช่วงเย็น ความน่าจะเป็นที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บดังกล่าวจึงน้อยกว่า

อีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อโอกาสในการได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก คือ ภาคที่อยู่อาศัยของผู้ขับรถ กล่าวคือเมื่อเปรียบเทียบกับกรุงเทพมหานคร ผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง จะมีแนวโน้มที่จะประสบอุบัติเหตุจากสาเหตุสูงกว่าอย่างชัดเจน และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $\leq .05$ (ตารางที่ 14) ยกเว้นกรณีของผู้ขับรถยนต์ที่อาศัยอยู่ในภาคใต้ไม่ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจากกรณีของผู้ที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร และเมื่อพิจารณาต่อในตารางที่ 15 จะเห็นว่าในภาคเหนือ ร้อยละ 0.57 ของผู้ขับรถมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือเกิดการบาดเจ็บดังกล่าวเป็น

สัดส่วนสูงกว่าประมาณ 8 เท่าของผู้ขับที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร ส่วนผู้ขับรถที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 0.44) และในภาคกลาง (ร้อยละ 0.42) คิดเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครถึงประมาณ 6 เท่า

จากผลการวิเคราะห์ที่ได้นั้นไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่าผู้ขับยานพาหนะที่อยู่ในกรุงเทพมหานครน่าจะมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกมากกว่าผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในภาคอื่นๆ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะสภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครมักจะติดขัดไม่คล่องตัว ดังนั้น ผู้ขับรถจึงมีโอกาสไม่มากนักที่จะขับรถด้วยความเร็วสูง หากมีอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บเกิดขึ้น ส่วนใหญ่น่าจะก่อให้เกิดความเสียหายกับตัวยานพาหนะ ผู้ขับรถเองอาจจะไม่ได้รับบาดเจ็บเลย ในขณะที่การขับรถในต่างจังหวัดนั้น การจราจรบางเบาที่จำนวนรถไม่แออัดมากเท่าในกรุงเทพมหานคร ถนนโล่ง ผู้ขับรถมีโอกาสที่จะใช้ความเร็วสูงมากในการขับรถ หากมีการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บขึ้นน่าจะมี ความรุนแรงมากกว่าและบ่อยครั้งอาจทำให้ตัวผู้ขับรถได้รับบาดเจ็บด้วย

เป็นที่น่าสังเกตว่าเมื่อนำตัวแปรภูมิหลังอื่นๆ มาพิจารณาร่วมด้วย พบว่า ตัวแปรเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและพฤติกรรมป้องกันตัวเองของผู้ขับรถกลับไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ไม่เป็นไปตามสมมติฐานของการศึกษาครั้งนี้ เหตุที่เป็นเช่นนั้นน่าจะเป็นเพราะข้อมูลชุดนี้ ไม่ได้รวมถึงผู้ที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุ มีความเป็นไปได้สูงว่าผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การดื่มสุราหรือใช้ยาฆ่าเป็นประจำในปริมาณสูง หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นมักจะรุนแรงจนถึงแก่ชีวิต กลุ่มตัวอย่างเหล่านี้จึงไม่ได้ถูกนับรวมเข้าในข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ นอกจากนั้นพฤติกรรมป้องกันคือการใช้เข็มขัดนิรภัย อาจจะไม่ได้นำดัชนีชี้วัดโดยตรงถึงความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ แต่อาจจะเป็นดัชนีโดยอ้อมที่ชี้ถึงพฤติกรรม การดูแลป้องกันตนเอง หรือพิจารณาว่ามีความประมาท หรือระวังป้องกันตนเองให้พ้นจากการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บมากน้อยเพียงใด

ตารางที่ 14 ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยโลจิทของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก
ของผู้ขับรถตามภูมิภาคของผู้ขับรถ และพฤติกรรมต่างๆ

ภูมิภาคและผู้ขับรถ	การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก	
	สมการไม่ปรับตัวแปร	สมการปรับตัวแปรอื่นๆ
ค่าคงที่	-	-4.64084
ภูมิภาคของผู้ขับรถ		
เพศ		
ชาย	====	====
หญิง	-0.55023*	-0.35091
อายุ	-0.04198**	0.01413
สถานภาพสมรส		
โสด	====	====
สมรส	-0.71266*	0.56314
หม้าย/หย่า/แยก	-2.11258	-1.96852
การศึกษา	-0.58329*	0.00587
อาชีพ		
ขนส่ง / คมนาคม	====	====
วิชาชีพ / บริหาร	-2.24619***	-2.10939***
เกษตรกร / ประมง	-0.07251	-0.43071
ช่าง/กรรมกร / ใช้แรงงาน	-0.58219*	-0.85445
ไม่ทำงาน / แม่บ้าน	-0.19541	-0.54191
ภาค		
เหนือ	2.37396**	2.15540*
ตะวันออกเฉียงเหนือ	2.15723**	1.88303*
ใต้	1.67867	1.35837
กลาง	1.96876*	1.84531*
กรุงเทพมหานคร	====	====
เขตที่อยู่อาศัย		
ในเขตเทศบาล	====	====
นอกเขตเทศบาล	0.838180**	0.04571

ตารางที่ 14 (ต่อ) ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยโลจิทของการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบกของผู้ขับรถตามภูมิหลังของผู้ขับรถ และพฤติกรรมต่างๆ

ภูมิหลังและพฤติกรรมของผู้ขับรถ	การเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากยานพาหนะทางบก	
	สมการไม่ปรับตัวแปร	สมการปรับตัวแปรอื่นๆ
พฤติกรรมเสี่ยง		
<u>การดื่มสุรา</u>		
ไม่ดื่มสุรา	====	====
ดื่มบางครั้ง	-0.94411	-1.30832
ดื่มค่อนข้างบ่อย	0.15021	-0.19369
ดื่มประจำ	-1.0029	-1.19251
<u>การเคยใช้ยาฆ่า</u>		
ไม่เคยใช้ยาฆ่า	====	====
เคยใช้ยาฆ่า	0.69239	0.26860
พฤติกรรมการป้องกันตนเอง		
<u>การใช้เข็มขัดนิรภัย</u>		
ไม่มี / ไม่ใช้เข็มขัด	====	====
ใช้บางครั้ง	-0.51833	-0.10656
ใช้ทุกครั้ง	-1.44246***	-0.60968
	Log likelihood = -295.58	
	จำนวนตัวอย่างก่อนถ่วงน้ำหนัก = 7,789	

หมายเหตุ

- * มีนัยสำคัญทางสถิติ ≤ 0.05
- ** มีนัยสำคัญทางสถิติ ≤ 0.01
- *** มีนัยสำคัญทางสถิติ ≤ 0.001
- ==== กลุ่มเปรียบเทียบ

ตารางที่ 15 ร้อยละของโอกาสที่คาดว่าจะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ (percentage of predicted probabilities) จากยานพาหนะทางบกจำแนกตามลักษณะภูมิหลังของผู้ขับรถและพฤติกรรมต่างๆ

ลักษณะภูมิหลัง	โอกาสการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ
<u>เพศ</u>	
ชาย	0.33
หญิง	0.23
<u>อายุ</u>	
20	0.39
30	0.34
40	0.29
50	0.26
<u>สถานภาพสมรส</u>	
โสด	0.50
สมรส	0.29
หม้าย/หย่า/แยก	0.07
<u>การศึกษา (ปี)</u>	
6	0.30
8	0.31
13	0.31
20	0.33
<u>อาชีพ</u>	
วิชาชีพ/บริหาร	0.12
เกษตรกร/ประมง	0.63
ขนส่ง/คมนาคม	0.96
ช่าง/กรรมกร/ผู้ใช้แรงงาน	0.41
ไม่ทำงาน/แม่บ้าน	0.56
<u>ภาคที่อยู่อาศัย</u>	
เหนือ	0.57
ตะวันออกเฉียงเหนือ	0.44
ใต้	0.26
กลาง	0.42
กรุงเทพมหานคร	0.07

ตารางที่ 15 (ต่อ) ร้อยละของโอกาสที่คาดว่าจะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ (percentage of predicted probabilities) จากยานพาหนะทางบกจำแนกตามลักษณะภูมิหลังของผู้ขับรถและพฤติกรรมต่างๆ

ลักษณะภูมิหลังและพฤติกรรม	โอกาสการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ
<u>เขตที่อยู่อาศัย</u>	
ในเขตเทศบาล	0.30
นอกเขตเทศบาล	0.32
<u>การดื่มสุรา</u>	
ไม่ดื่มสุรา	0.45
ดื่มบางครั้ง	0.12
ดื่มค่อนข้างบ่อย	0.37
ดื่มประจำ	0.14
<u>การเคยใช้ยาฆ่า</u>	
ไม่เคยใช้ยาฆ่า	0.31
เคยใช้ยาฆ่า	0.40
<u>การใช้เข็มขัดนิรภัย</u>	
ไม่มี/ไม่ใช่เข็มขัด	0.39
ใช้บางครั้ง	0.35
ใช้ทุกครั้ง	0.21