

บทที่ 4

ผลการวิจัย

1. ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

1.1 สถานภาพทางสังคมและ เศรษฐกิจ

1.1.1 อายุ

ในกลุ่มตัวอย่างของคนขับรถบรรทุกหนักในการวิจัยครั้งนี้พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 30-39 ปี (ร้อยละ 52.68) รองลงไปคือ อายุระหว่าง 20-29 ปี (ร้อยละ 31.25) โดยพบว่า อายุต่ำสุดได้แก่ 20 ปี สูงสุด 55 ปี อายุเฉลี่ยของทั้งกลุ่มคือ 33.2 ปี

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
20 - 29	35	31.25
30 - 39	59	52.68
40 ปี และมากกว่า	18	16.07
รวม	112	100.00

1.1.2 ระดับการศึกษา

ในกลุ่มตัวอย่างคนขับรถบรรทุกหนักจำนวน 112 คน ส่วนใหญ่จบการศึกษาประถมศึกษาตอนต้น (ป.4) ร้อยละ 66.07 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษาตอนต้น (ป.1 - ป.4)	74	66.07
ประถมศึกษาตอนปลาย (ป. 5-6 หรือ ป.7)	17	15.18
มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1-ม.3 หรือ ม.ศ.1-ม.ศ.3)	19	16.96
ประกาศนียบัตรประโยควิชาชีพ	2	1.79
รวม	112	100.00

1.1.3 สถานภาพสมรส

ส่วนใหญ่มองของคณชั้บรคบรทุกหนกั้เป็นกลุ่มตัวอย่างของการวิจัยครั้งนี้ มีสถานภาพสมรสคู่ (ร้อยละ 77.68) ดังตารางที่ 3 โดยในผู้ที่มิ่สถานภาพสมรสคู่และหม้าย หย่าร้าง มีบุตรที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูเป็นส่วนใหญ่ ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	18	16.07
คู่	87	77.68
หม้าย หย่า ร้าง	7	6.25
รวม	112	100.00

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสคู่ หม้าย หย่าร้าง จำแนกตาม การมีบุตรที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู

การมีบุตรที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มี	11	11.70
มี	83	88.30
จำนวน 1 คน	21	25.30
จำนวน 2 คน	22	26.50
จำนวน 3 คน	25	30.12
จำนวน 4 คน	11	13.25
จำนวน 5 คน และมากกว่า	4	4.82
รวม	94	100.00

1.1.4 การประกอบอาชีพอื่นนอกจากการขับรถบรรทุกหนัก

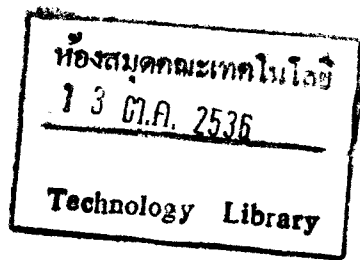
จากการวิจัยพบว่า กลุ่มคนขับรถบรรทุกหนักมีการทำงานในลักษณะประจำ (Full-time) คิดเป็นร้อยละ 60.71 และทำงานในลักษณะบางเวลา (Part-time) ร้อยละ 39.29 ทั้งนี้ในกลุ่มผู้ทำงานบางเวลานี้ ส่วนใหญ่มีอาชีพอื่นทำนอกเหนือจากการขับรถบรรทุกหนัก คือ การทำไร่ทำนา (ร้อยละ 79.54) นอกนั้นเป็นอาชีพค้าขาย ลูกจ้างส่วนราชการ และอื่น ๆ ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการมีอาชีพอื่นนอกจากอาชีพขับรถบรรทุกหนัก

การมีอาชีพอื่น	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มีอาชีพอื่นนอกจากการขับรถบรรทุกหนัก	68	60.71
มีการประกอบอาชีพอื่นด้วย	44	39.29
ทำไร่ ทำนา	35	79.55
ค้าขาย	3	6.82
ลูกจ้างของส่วนราชการ	2	4.54
อื่น ๆ	4	9.09
รวม	112	100.00

1.1.5 สภาพการเป็นเจ้าของรถบรรทุกหนักที่ขับ

จากการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างคนขับรถบรรทุกหนักมีสถานภาพลูกจ้างเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 91.07) มีบางส่วน (ร้อยละ 8.93) เท่านั้นที่เป็นเจ้าของหรือมีส่วนเป็นเจ้าของรถที่ขับ ดังตารางที่ 6



ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพการเป็นเจ้าของรถบรรทุก
หนักที่ขับ

สถานภาพการเป็นเจ้าของรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เป็นเจ้าของหรือมีส่วนเป็นเจ้าของ	10	8.93
เป็นลูกจ้าง	102	91.07
รวม	112	100.00

1.1.6 จังหวัดที่เป็นต้นทางในการขับรถ

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 63.39) ขับรถจากต้นทางจังหวัดขอนแก่นไป-กลับกรุงเทพฯ ส่วนต้นทางจากจังหวัดร้อยเอ็ด มหาสารคาม นครราชสีมา และอุดรธานี คิดเป็นร้อยละ 13.39, 9.82, 7.14 และ 6.25 ตามลำดับ ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจังหวัดที่เป็นต้นทาง

จังหวัดต้นทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ขอนแก่น	71	63.39
ร้อยเอ็ด	15	13.39
มหาสารคาม	11	9.82
นครราชสีมา	8	7.15
อุดรธานี	7	6.25
รวม	112	100.00

1.1.7 สภาพการพักอาศัยในปัจจุบัน

จากการศึกษาพบว่า ส่วนมากของกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 47.32) มีการพักอาศัยอยู่กับบิดามารดา และ/หรือพี่น้องในครอบครัวเดิมของตนเอง มีร้อยละ 44.64 ที่พักอาศัยอยู่กับครอบครัวของตนเองร่วมกับภรรยาและบุตร และมีส่วนน้อย (ร้อยละ 8.04) ที่พักกับนายจ้างหรือพักกับเพื่อนร่วมงาน ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสภาพการพักอาศัยในปัจจุบัน

สภาพการพักอาศัย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พักกับครอบครัวของตนเอง (ภรรยาและบุตร และอาจ อาจมีญาติมาพักด้วย)	50	44.64
พักกับบิดา มารดา และ/หรือพี่น้องในครอบครัวของ บิดามารดา	53	47.32
พักกับนายจ้างหรือเพื่อนร่วมงาน	9	8.04
รวม	112	100.00

1.1.8 รายได้จากการขับรถบรรทุกหนัก

จากการศึกษาพบว่า ส่วนมากของกลุ่มตัวอย่างมีรายได้อยู่ระหว่าง 3,000-4,499 บาท (ร้อยละ 42.86) รองลงไปได้แก่ รายได้ต่ำกว่า 3,000 บาท (ร้อยละ 25.89) รายได้ระหว่าง 4,500-5,999 บาท (ร้อยละ 23.21) และตั้งแต่ 6,000 บาทขึ้นไป (ร้อยละ 8.04) ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ต่อเดือนที่ได้รับจากการขับรถบรรทุกหนัก

รายได้ (บาท/เดือน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 3,000	29	25.89
3,000 - 4,499	48	42.86
4,500 - 5,999	26	23.21
6,000 และมากกว่า	9	8.04
รวม	112	100.00

อนึ่ง จากการตรวจสอบรายบุคคลพบว่า รายได้ต่ำสุด 1,400 บาทต่อเดือน สูงสุด 10,500 บาทต่อเดือน เฉลี่ยทั้งกลุ่ม 3,858.92 บาทต่อเดือน ทั้งนี้รายได้ดังกล่าวเป็นรายได้รวมกันของค่าจ้างรายเดือน และ เบี้ยเลี้ยงแต่ละเที่ยว

1.2 ประสิทธิภาพและสภาพการทำงานในการขับรถบรรทุก

1.2.1 ประสิทธิภาพที่เคยขับรถบรรทุก

จากการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถบรรทุกหนักมีประสิทธิภาพในการขับรถบรรทุกหนักมาแล้ว 5 ปีขึ้นไป (ร้อยละ 75.89) ทั้งนี้โดยพบว่าผู้มีประสิทธิภาพตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป มีร้อยละ 40.18 ดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนปีที่ขับรถบรรทุกหนัก

จำนวนปีที่ขับรถบรรทุกหนัก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5 ปี	27	24.11
5 - 9 ปี	40	35.71
10 ปี และมากกว่า	45	40.18
รวม	112	100.00

1.2.2 ช่วงเวลาที่ขับรถ

จากการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถบรรทุกหนักมีการขับรถในเวลากลางคืน (ร้อยละ 56.25) มีเพียงส่วนน้อย (ร้อยละ 4.46) ที่ขับรถกลางวัน ดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงเวลาส่วนมากที่ใช้ขับรถ

ช่วงเวลา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กลางวัน	5	4.46
กลางคืน	63	56.25
ทั้งกลางวันและกลางคืน	44	39.29
รวม	112	100.00

1.2.3 การมีเพื่อนร่วมเดินทางขณะขับรถ

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างคนขับรถบรรทุกหนักส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.68) ไม่มีเพื่อนร่วมเดินทางไปด้วย กล่าวคือ จะนั่งขับรถไปลำพังคนเดียว ส่วนกลุ่มผู้ที่มีเพื่อนร่วมเดินทางไปด้วยโดยมากผู้ที่ร่วมเดินทางไปด้วยจะมีหน้าที่รับใช้ทั่วไป และเป็นเพื่อนคุย (ร้อยละ 69.81) ช่วยขับรถ (คนขับมือ 2) (ร้อยละ 50.94) ดังรายละเอียดในตารางที่ 12

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการมีเพื่อนร่วมเดินทางขณะขับรถ

การมีเพื่อนร่วมทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มี	59	52.68
มี	53	47.32
ช่วยขับรถ (คนขับมือ 2)	27	50.94
รับใช้ทั่วไปและเพื่อนคุย	37	69.81
ช่วยแบกหามสินค้าขึ้น-ลงรถ	6	11.32
ช่วยขับรถระยะสั้น ๆ	8	15.09
อื่น ๆ	2	3.77
รวม	112	100.00

1.2.4 เวลาทั้งหมดในการขับรถแต่ละเที่ยว

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากใช้เวลาขับรถแต่ละเที่ยวยาวนาน 7-10 ชั่วโมง (ร้อยละ 44.64) และโดยเฉลี่ยทั้งกลุ่มใช้เวลาขับรถแต่ละเที่ยว 10.19 ชั่วโมง (คำนวณจากข้อมูลรายบุคคลทั้ง 112 คน) รายละเอียดดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเวลาทั้งหมดที่ใช้ในการขับรถแต่ละเที่ยว

เวลาทั้งหมดที่ใช้ในการขับรถแต่ละเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 7 ชั่วโมง	14	12.50
7 - 10 ชั่วโมง	50	44.64
11 ชั่วโมงและมากกว่า	48	42.86
รวม	112	100.00

1.2.5 ลักษณะการทำงานในการขับรถที่ปฏิบัติเป็นประจำหรือบ่อย ๆ

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการขับรถรวดเดียวตลอดเส้นทาง โดยมีการหยุดแวะรับประทานอาหารหรือดื่มเครื่องดื่มระหว่างทางบ้างในเวลานั้น ๆ (ร้อยละ 60.71) ดังตารางที่ 14

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะการขับรถที่ปฏิบัติเป็นประจำหรือบ่อย ๆ

ลักษณะการขับรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ขับรถรวดเดียวโดยไม่มีการหยุดพัก	4	3.57
ขับรถรวดเดียว แต่มีการหยุดพักในระยะเวลาสั้น ๆ	68	60.71
หยุดพักผ่อนเมื่ออ่อนเพลียหรือง่วงนอนแล้วจึงขับต่อไป	40	35.72
รวม	112	100.00

1.2.6 การมีเวลาได้พักผ่อนก่อนการขับรถเที่ยวต่อไป

จากการศึกษาพบว่า ก่อนการขับรถขาล่อง (เข้ากรุงเทพฯ) เที่ยวต่อไป กลุ่มตัวอย่างคนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่ (ร้อยละ 37.5) มีเวลาพักผ่อนน้อยกว่า 24 ชั่วโมง ดังตารางที่ 15

ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเวลาที่ได้พักผ่อนก่อนการขับรถเที่ยวต่อไป

เวลาที่ได้พักผ่อน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 24 ชั่วโมง	42	37.50
24 - 36 ชั่วโมง	40	35.71
37 ชั่วโมงและมากกว่า	30	26.79
รวม	112	100.00

1.2.7 วิธีปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันและแก้ไขอาการง่วงนอนที่เกิดขึ้นขณะขับรถ

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างคนขับรถบรรทุกหนักมีวิธีการต่าง ๆ หลายวิธีที่ป้องกันและแก้ไขอาการง่วงนอนที่เกิดขึ้นในขณะขับรถโดยพบว่า วิธีที่ปฏิบัติกันมากได้แก่ การกินยาฆ่า (ร้อยละ 80.36) ดื่มเครื่องดื่มประเภทชาลิ้ง (ร้อยละ 32.14) ดื่มกาแฟดำ (ร้อยละ 29.46) จอดรถเพื่อลงไปเดินเล่นและเคาะยางรถ (ร้อยละ 27.68) และให้ผู้ช่วยขับรถ (คนขับรถมือ 2) ขับแทน (ร้อยละ 24.11) ดังรายละเอียดในตารางที่ 16

ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวิธีปฏิบัติตัว เพื่อป้องกันและแก้ไขอาการง่วงนอนที่เกิดขึ้นในขณะขับรถบรรทุกหนัก

วิธีปฏิบัติตัว *	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กินยาม้า	90	80.36
ดื่มกาแฟ	33	29.46
ดื่มเครื่องดื่มประเภทชูกำลัง	36	32.14
จอดนอนพัก	16	14.29
พักผ่อนให้เพียงพอก่อนการขับรถ	12	10.71
สูบบุหรี่	16	14.29
ใช้ผ้าเย็นเช็ดหน้า	10	8.93
ให้ผู้ช่วยขับรถ (คนขับมือ 2) ขับแทน	27	24.11
หาเพื่อนร่วมเดินทางสำหรับเป็นเพื่อนคุย	4	3.57
จอดรถเพื่อลงไปเดินเล่นและเคาะยาง	31	27.68
ล้างหน้า และอาบน้ำ	13	11.61
ดื่มสุรา	4	3.57
อื่น ๆ	9	8.04

* ตอบได้หลายข้อ

1.3 การใช้อย่างยาม้าขณะขับรถบรรทุกหนัก

1.3.1 เวลาที่กินยาม้า

จากจำนวนผู้ที่กินยาม้าจำนวน 90 คน (ร้อยละ 80.36) พบว่า ครึ่งหนึ่งของผู้ที่กินยาม้า จะกินยาม้าก่อนการทำหน้าที่ขับรถ และพบว่ามีเพียงส่วนน้อย (ร้อยละ 3.33) เท่านั้นที่กินยาม้าทั้งก่อนและระหว่างการขับรถ ดังตารางที่ 17

ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่กินยამ้าจำแนกตามเวลาที่กินยამ้า

เวลาที่กินยา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ก่อนขับรถ	45	50.00
ระหว่างขับรถ	42	46.67
ก่อนและระหว่างขับรถ	3	3.33
รวม	90	100.00

1.3.2 ความถี่ของการกินยาม้า

จากการศึกษาพบว่า ผู้ที่กินยาม้าส่วนใหญ่มักจะกินเป็นประจำทุกครั้งที่ขับรถ (ร้อยละ 67.78) ดังตารางที่ 18

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่กินยาม้าจำแนกตามความถี่ของการกินยาม้า

ความถี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กินเป็นประจำทุกครั้งที่ขับรถ	61	67.78
กินนาน ๆ ครั้ง	22	24.44
กินบ่อยเกือบทุกครั้งที่ขับรถ	7	7.78
รวม	90	100.00

1.3.3 วัตถุประสงค์ในการกินยาฆ่า

จากการศึกษาพบว่า วัตถุประสงค์หลักของผู้ที่กินยาฆ่า ได้แก่ เพื่อแก้อาการ
ง่วงนอนและ เพื่อให้มีกำลังในการทำงาน (ร้อยละ 95.56 และร้อยละ 36.67 ตามลำดับ) ดัง
ตารางที่ 19

ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่กินยาฆ่าจำแนกตามวัตถุประสงค์ที่กินยาฆ่า

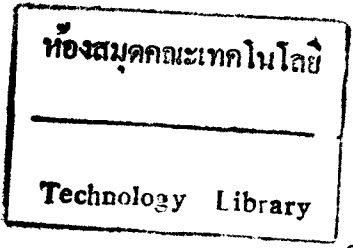
วัตถุประสงค์ *	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพื่อแก้อาการง่วงนอน	86	95.56
เพื่อให้มีกำลังในการทำงาน	33	36.67
เพื่อบรรเทาอาการปวดเมื่อย	16	17.78
ทำให้จิตใจเข้มแข็งและกล้า	15	16.67
เพื่อให้มีสมาธิ	4	4.44
เพื่อให้ทำงานคล่องแคล่ว	3	3.33
อื่น ๆ (ทำให้การตัดสินใจดี)	1	1.11

* ตอบได้หลายข้อ

1.3.4 แหล่งซื้อยาฆ่า

จากการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่ของผู้ที่กินยาฆ่า ซื้อยาดังกล่าวมาจากสถานี
บริการน้ำมันที่ตัวเองใช้บริการประจำ (ร้อยละ 81.11) รองลงไปได้แก่ จากร้านขายอาหารริม
ทางหลวง (ร้อยละ 34.44) ดังตารางที่ 20

๑๒
๑๑๑
๑๑๑๑



TF
พ.ค. ๐๒๐๒๓

13 ต.ค. 2536



ห้องสมุดคณะ

25

มหาวิทยาลัยขอนแก่น

ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่กินยาม้าจำแนกตามแหล่งที่ซื้อยาม้า

แหล่งซื้อยาม้า*	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สถานีบริการน้ำมัน	73	81.11
ร้านขายอาหารข้างทางหลวง	31	34.44
ร้านขายอาหารได้รู้อื่น ๆ	18	20.00
จากคนรู้จักกัน	16	17.78
อื่น ๆ (นายจ้างจัดหาให้)	3	3.33

* ตอบได้หลายข้อ

1.3.5 ความรู้สึกและอาการที่เกิดขึ้นหลังการกินยาม้าแล้ว

จากการศึกษาพบว่า ผู้ที่กินยาม้าแล้วจะมีอาการหรือความรู้สึกที่พบบ่อย ๆ ได้แก่ มีการกระปรีกระเปร่า คัดคัก ใจกล้ำมากขึ้น (ร้อยละ 86.67) ปากขม คอแห้ง (ร้อยละ 70.0) และใจสั่น หัวใจเต้นแรงขึ้น (ร้อยละ 34.44) เป็นต้น ดังรายละเอียดในตารางที่ 21

ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่กินยาม้าจำแนกตามความรู้สึกและอาการที่เกิดขึ้นภายหลังจากกินยาม้าแล้ว

ความรู้สึก/อาการ*	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กระปรี้กระเปร่า ใจกล้ามากขึ้น	78	86.67
ปากขม คอแห้ง	63	70.00
ใจสั่น หัวใจเต้นแรงขึ้น	31	34.44
หายใจเหนื่อย	16	17.78
ลิ้มความทุกข์ยาก	8	8.89
ปวดศีรษะ	6	6.67
ไม่มีอาการเปลี่ยนแปลงใด ๆ	3	3.33
อื่น ๆ	2	2.22

* ตอบได้หลายข้อ

1.3.6 วิธีการปฏิบัติตัวเพื่อทำให้ยาม้าหมดฤทธิ์ เมื่อเสร็จสิ้นการขับรดแล้ว

จากการศึกษาพบว่า ผู้ที่กินยาม้าเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจในการขับรดแต่ละเที่ยวแล้ว จะมีวิธีปฏิบัติตัวหลายวิธี เพื่อที่จะทำให้ยาม้าหมดฤทธิ์ไปโดยไม่มีผลตกค้างอยู่ เนื่องจากเป็นระยะที่ไม่มีความจำเป็นต้องพึ่งพายาม้า ทั้งนี้พบว่า มีวิธีที่ปฏิบัติกันมากที่สุด ได้แก่ การดื่มสุราขาว (ร้อยละ 72.22) นอกจากนั้นก็ยังมีวิธีอื่น ๆ เช่น การกินยาระบายทุกเดือน ๆ ละ 1 ครั้ง เป็นอย่างน้อย (ร้อยละ 6.67) การดื่มกาแฟดำแก่ ๆ (ร้อยละ 5.55) การกินของกินที่มีรสหวาน ๆ หรือเปรี้ยว ๆ (ร้อยละ 6.67) เป็นต้น และปล่อยให้ยาม้าหมดฤทธิ์เองโดยไม่มีทำอะไร (ร้อยละ 22.22)

ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่กินยาม้า จำแนกตามวิธีปฏิบัติตัวเพื่อทำหัตถ์ยา
หมคฤทธิ เมื่อเสร็จสิ้นภาระกิจการขับรถแล้ว

วิธีปฏิบัติตัว *	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ดื่มสุราขาว (40 ดีกรี)	65	72.22
กินยาระบายทุกเดือนอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง	63	6.67
ดื่มกาแฟดำขงแก่ ๆ	5	5.55
กินของกินที่มีรสหวาน ๆ หรือเปรี้ยว ๆ	6	6.67
อื่น ๆ 1	3	3.33
ไม่ทำอะไร ปล่อยาหัตถ์ยาหมคฤทธิเอง	20	22.22

* คอบได้หลายข้อ

1.3.7 ความรู้สึกภายหลังหมคฤทธิยาแล้ว

จากการศึกษาพบว่า ผู้ที่กินยาม้าส่วนใหญ่ (ร้อยละ 83.33) มีความรู้สึก
ง่วงนอนมากเมื่อหมคฤทธิยาแล้ว ส่วนความรู้สึกอื่น ๆ มากน้อยตามลำดับ ได้แก่ อ่อนเพลียมาก
(ร้อยละ 43.33) ปวดเมื่อยตามตัว (ร้อยละ 14.44) คอแห้ง กระหายน้ำ (ร้อยละ 3.33)
โหม่งง่าย (ร้อยละ 3.33) และ เลื่อยขา (ร้อยละ 3.33) ทั้งนี้โดยมีผู้ที่ไม่มีอาการใด ๆ
อีกส่วนหนึ่ง จำนวนไม่มากนัก (ร้อยละ 4.44) ดังตารางที่ 23

1 อื่น ๆ ที่น่าจะสนใจเป็นอย่างยิ่งคือ ไปเที่ยวหญิงโสเภณี 1 ราย นอนพักผ่อนน้ำมากที่สุด 1 ราย
และดื่มเครื่องดื่มชูกำลัง 1 ราย

ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่กินยามี้อาเนกตามอาการหรือความรู้สึกที่เกิดขึ้นภายหลังหมดฤทธิ์ยาแล้ว

อาการ/ความรู้สึก*	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ง่วงนอนมาก	75	83.33
อ่อนเพลียมาก	39	43.33
ปวดเมื่อยตามตัว	13	14.44
คอแห้ง กระหายน้ำ	3	3.33
ลมหายใจ	3	3.33
เฉื่อยชา	3	3.33
ไม่มีอาการอะไร	4	4.44

* ตอบได้หลายข้อ

1.3.8 การรับรู้เกี่ยวกับผลเสียของการกินยามี้อาที่เกิดขึ้นกับตนเอง

จากการศึกษาพบว่า ในกลุ่มคนขับรถบรรทุกหนักที่กินยามี้อาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 66.67) รับรู้ว่ายามี้อาก่อให้เกิดผลเสียหรืออันตรายต่อสุขภาพของตนเองหลายประการ ได้แก่ การทำให้สุขภาพทรุดโทรม การทำให้เกิดการเสพติด การหมดสติยังคิดในการทำงาน ทำให้เบื่ออาหาร ทำให้สมรรถภาพทางเพศลดลง และทำให้เกิดอาการผิดปกติทางจิตและประสาท (มีผู้รับรู้ร้อยละ 38.89, 17.78, 11.11, 11.11, 4.44 และ 6.67) ตามลำดับ) ดังตารางที่ 24

ตารางที่ 24 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่กินยาฆ่า จาแนกตามการรับรู้เกี่ยวกับผลเสียของการกินยาฆ่า

ผลเสีย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทำให้เกิดผลเสียต่อร่างกาย	60	66.67
ทำให้สุขภาพทรุดโทรม	35	38.89
ทำให้เกิดการเสียด	16	17.78
ทำให้ขาดสติยั้งคิดในการทำงาน	10	11.11
ทำให้เบื่ออาหาร	10	11.11
ทำให้สมรรถภาพทางเพศลดลง	4	4.44
ทำให้เกิดอาการผิดปกติทางจิตและประสาท	6	6.67
ไม่ทำให้เกิดอันตรายอะไร	30	33.33
รวม	90	100.00

1.3.9 ความคิดที่จะเลิกกินยาฆ่า

จากการศึกษาพบว่า คนขับรถที่กินยาฆ่าส่วนใหญ่ (ร้อยละ 45.56) เคยคิดที่จะเลิกกินยาฆ่า แต่ก็เลิกไม่ได้ โดยให้เหตุผลว่า ยังจำเป็นต้องใช้ เนื่องจากกลัวการหลับในขณะขับรถ และการเกิดอุบัติเหตุจากการหลับใน ส่วนพวกที่ไม่เคยคิดที่จะเลิกกินยาฆ่ามีร้อยละ 42.22 โดยมีเหตุผลคล้ายคลึงกันกับพวกที่เคยคิดจะเลิกแต่เลิกไม่ได้ รายละเอียดดังตารางที่ 25

ตารางที่ 25 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่กินยาฆ่า จาแนกตามความคิดที่จะ เลิกกินยาฆ่า

ความคิดที่จะ เลิกกินยาฆ่า	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เคยคิดว่าจะ เลิกแต่เลิกไม่ได้	41	45.56
<u>เหตุผล*</u> เห็นว่าจำเป็น	27	65.85
กลัวการหลับใน	12	29.27
ถ้าไม่กินจะ เกิดอุบัติเหตุ	10	24.39
อื่น ๆ	2	4.88
ไม่ตอบ	2	4.88
ไม่เคยคิดที่จะ เลิกกินยาฆ่า	38	42.22
<u>เหตุผล*</u> เห็นว่าจำเป็น	28	73.68
ไม่มีโทษอะไรถ้าใช้ในปริมาณไม่มาก	6	15.79
ช่วยลดอุบัติเหตุจากหลับใน	6	15.79
ไม่ตอบ	1	2.63
คิดว่าจะ เลิกได้	11	12.22
<u>เหตุผล*</u> ผิดกฎหมาย	8	72.73
ทำลายสุขภาพ	6	54.55

* ตอบได้หลายข้อ

2. ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาม้ากับลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคม ประสบการณ์การขับรถ และสภาพการทำงานในการขับรถบรรทุกหนัก

จากการทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาม้ากับลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคม พบว่า การใช้ยาม้าไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับอายุ สภาพการพักอาศัยในปัจจุบัน การมีอาชีพอื่นในขณะ ที่ทำงานขับรถบรรทุกหนัก และรายได้จากการขับรถบรรทุกหนักแต่อย่างใด ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาม้ากับระดับการศึกษา สถานภาพสมรส การมีบุตรที่ต้องรับผิดชอบ

ชอบเลี้ยงดู และสถานภาพการเป็นเจ้าของรถ ไม่สามารถทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติได้ เนื่องจากค่าความถี่คาดหวัง (Expected Frequencies) และค่าความถี่บางตัวไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์การใช้สูตรคำนวณทางสถิติ (ตารางที่ 26)

ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อย่างมากกับประสบการณ์การขับรถบรรทุกหนักก็พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติแต่อย่างใด (ตารางที่ 27)

ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อย่างมากกับสภาพการทำงานพบว่า การใช้อย่างมากมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับการมีเพื่อนร่วมเดินทางขณะขับรถ ระยะ เวลาทั้งหมดที่ใช้ในการขับรถบรรทุกแต่ละเที่ยว และ เวลาที่ได้รับการพักผ่อนก่อนเริ่มการขับรถเที่ยวต่อไปที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 28)

ตารางที่ 26 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อย่างมากกับลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคม	การใช้อย่างมาก			X ²	P-value
	ใช้	ไม่ใช้	รวม		
อายุ					
20 - 29 ปี	27	8	35	3.44	<0.05
30 - 39 ปี	51	8	59		
40 ปี และมากกว่า	12	6	18		
รวม	90	22	112		

ตารางที่ 26 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้จ่ายกับลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง
(ต่อ)

ลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคม	การใช้จ่าย			X ²	P-value
	ใช้	ไม่ใช้	รวม		
ระดับการศึกษา *					
ประถมศึกษาตอนต้น (ป.1-ป.4)	61	13	74		
ประถมศึกษาตอนปลาย (ป.5-6 หรือ ป.7 เดิม)	14	3	17		
มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1-ม.3 หรือ ม.ศ.1- ม.ศ.3 ตามหลักสูตรเดิม)	13	6	19	-	-
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ	2	0	2		
รวม	90	22	112		
สถานภาพสมรส *					
โสด	16	2	18		
คู่	69	18	87	-	-
หม้าย หย่า ร้าง	5	2	7		
รวม	90	22	112		

ตารางที่ 26 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อย่างมากกับลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง
(ต่อ)

ลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคม	การใช้อย่างมาก			X ²	P-value
	ใช่	ไม่ใช้	รวม		
การมีบุคคล (บุตร) ที่ต้องรับผิดชอบ เลี้ยงดู **					
มี	72	11	83		
ไม่มี	8	3	11	-	-
รวม	80	14	94		
สภาพการพักอาศัยในปัจจุบัน					
พักกับครอบครัวตนเอง (ภรรยา และบุตรและอาจมีญาติมาพัก ด้วย)	38	12	50		
พักกับบิดามารดาและ/หรือพี่น้อง ในครอบครัวของบิดามารดา	43	10	53	2.83	0.05
พักกับนายจ้างหรือเพื่อนร่วมงาน	9	0	9		
รวม	90	22	112		
การประกอบอาชีพอื่นด้วย					
ไม่มี	58	10	68		
มี	32	12	44	1.94	<0.05
รวม	90	22	112		
				not significant	
				not significant	

ตารางที่ 26 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้จ่ายกับลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง
(ต่อ)

ลักษณะทาง เศรษฐกิจและสังคม	การใช้จ่าย			X ²	P-value
	ใช้	ไม่ใช้	รวม		
สถานภาพการเป็นเจ้าของ *					
เป็นเจ้าของหรือมีส่วนเป็นเจ้าของ	6	4	10		
เป็นลูกจ้าง	84	18	102	-	-
รวม	90	22	112		
รายได้จากการขับรถบรรทุก (บาท/เดือน)					
ต่ำกว่า 3,000	21	8	29		
3,000 - 4,499	40	8	48		
4,500 - 5,999	22	4	26	1.77	<0.05
6,000 และมากกว่า	7	2	9	not	
รวม	90	22	112	significant	

* ไม่สามารถวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ได้ เนื่องจากมีค่าความถี่คาดหวัง (Expected Frequencies) ต่ำกว่า 5 เกินร้อยละ 20 ของจำนวนเซลล์

** ไม่สามารถวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ได้ เนื่องจากค่าความถี่บางเซลล์มีค่าต่ำกว่า 5

ตารางที่ 27 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาม้ากับประสบการณ์การขับรถบรรทุกหนัก

จำนวนปีของประสบการณ์การขับรถ	การใช้ยาม้า			X ²	P-value
	เช้า	ไม่เช้า	รวม		
ต่ำกว่า 5 ปี	21	6	27	0.78 not significant	<0.05
5 - 9 ปี	31	9	40		
10 ปี และมากกว่า	38	7	45		
รวม	90	22	112		

ตารางที่ 28 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาม้ากับสภาพการทำงาน

สภาพการทำงาน	การใช้ยาม้า			X ²	P-value
	เช้า	ไม่เช้า	รวม		
ช่วงเวลาที่ขับรถ *					
กลางวันเท่านั้น	1	4	5	-	-
กลางคืนเท่านั้น	55	8	63		
ทั้งกลางวันและกลางคืน	34	10	44		
รวม	90	22	112		

ตารางที่ 28 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาม้ากับสภาพการทำงาน (ต่อ)

สภาพการทำงาน	การใช้ยาม้า			X ²	P-value
	ใช้	ไม่ใช้	รวม		
การมีเพื่อนร่วมเดินทางขณะขับรถ					
ไม่มี	53	6	59		
มี	37	16	53	5.88***	<0.05
รวม	90	22	112	significant	
ระยะเวลาทั้งหมดที่ใช้ในการขับรถ แต่ละเที่ยว					
น้อยกว่า 7 ชั่วโมง	8	6	14		
7 - 10 ชั่วโมง	39	11	50	7.60***	<0.05
11 ชั่วโมง และมากกว่า	43	5	48	Significant	
รวม	90	22	112		
ลักษณะการขับรถ *					
ขับรถเดี่ยวโดยไม่มีหยุดพัก	0	4	4		
ขับรถเดี่ยวแต่มีการหยุดพักใน ระยะเวลาสั้น ๆ	62	6	68	-	-
หยุดพักก่อนเมื่ออ่อนเพลียหรือ ง่วงนอนแล้วจึงขับต่อไป	28	12	40		
รวม	90	22	112		

ตารางที่ 28 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อีเอ็มกับสภาพการทำงาน (ต่อ)

สภาพการทำงาน	การใช้อีเอ็ม			X ²	P-value
	ใช่	ไม่ใช่	รวม		
เวลาที่ได้พักผ่อนก่อนเริ่มการขับรถ เที่ยวต่อไป					
น้อยกว่า 24 ชั่วโมง	39	3	42	6.92***	<0.05
24 - 36 ชั่วโมง	30	10	40		
37 ชั่วโมง และมากกว่า	21	9	40		
รวม	90	22	112	Significant	

* ไม่สามารถวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ได้ เนื่องจากมีค่าความถี่คาดหวัง (Expected Frequencies) ต่ำกว่า 5 เกินร้อยละ 20 ของจำนวนเซลล์