

# บทวิจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่

กรุงเทพมหานคร

FACTORS RELATED TO OCCUPATIONAL ACCIDENT PREVENTION BEHAVIORS AMONG  
MOTORBIKE TAXI DRIVERS IN BANGKOK

จิตต์จี จิตต์พิศาล\*

วันเพ็ญ แก้วปาน\*\* สุรินทร์ กลัมพการ\*\*

## บทคัดย่อ

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่เผชิญความเสี่ยงต่อการสัมผัสมลพิษบนท้องถนนและอุบัติเหตุ ทำให้ได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตได้ การปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุเป็นการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความปลอดภัยในการทำงาน การวิจัยนี้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างชายที่มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไปในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 342 คน สุ่มเลือกโดยวิธีสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม และใช้ทฤษฎี PRECEDE-PROCEED Model ประยุกต์ใช้ในการศึกษา วิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยสถิติไค-สแควร์ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันและการถดถอยพหุขั้นตอน

ผลการวิเคราะห์พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานในภาพรวมอยู่ในระดับสูงร้อยละ 88.3 ปัจจัยด้านอายุ ระยะทางขับขี่ต่อวัน ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ ทักษะการป้องกันอุบัติเหตุ ความสะดวกในการจัดการจัดหาหมวกนิรภัย การรับรู้ว่ามีภาวะเปียกวิ้น การรับรู้การบังคับใช้กฎระเบียบวิน การรับรู้การบังคับใช้กฎจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนสถานภาพสมรสและการได้รับสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลวิเคราะห์การถดถอยพหุแบบขั้นตอน พบว่าการรับรู้ว่ามีภาวะเปียกวิ้น ความสะดวกในการจัดการจัดหาหมวกนิรภัย ทักษะการป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุ ระยะทางของการขับขี่รถ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้การบังคับใช้กฎจราจร สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ร้อยละ 20.2 ( $p\text{-value} < .01$ )

ผลการวิจัยมีข้อเสนอแนะให้ผู้บริหารกรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพัฒนาโครงสร้างวินกฎระเบียบวินให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและนำมาบังคับใช้อย่างเคร่งครัด ประสานหน่วยงานภาคเอกชนจัดตั้งสหกรณ์จำหน่ายอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลทุกชนิดในราคาที่เป็นธรรมรวมอยู่ในสถานที่เดียว และพัฒนาโครงการส่งเสริมความรู้กฎจราจร ทักษะที่ดีในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างโดยให้ครอบครัวมีส่วนร่วม

**คำสำคัญ:** ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง / อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล / พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน

ผู้รับผิดชอบหลัก: รองศาสตราจารย์วันเพ็ญ แก้วปาน ภาควิชาการพยาบาลสาธารณสุข คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

\* นักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกการพยาบาลสาธารณสุข คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

\*\* รองศาสตราจารย์ ภาควิชาการพยาบาลสาธารณสุข คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

### ABSTRACT

Driving a motorbike taxi is an occupation which puts one at risk of pollution, accident, and death. Practicing occupational accident prevention behavior helps drivers to be safe while working. Therefore, this research aims to study various factors relating to the occupational prevention behavior among male motorbike taxi drivers, focusing on those over 20 years old for a total of 342 people in Bangkok with multistage random sampling process. This research also used a questionnaire for collecting data and analyzed the relationship of variables by chi-square, Pearson's product-moment correlation coefficient, and stepwise multiple regression analysis.

The results show that the motorbike taxi drivers have been practicing occupational accident prevention behavior at a high level (88.3%). Driving distance per day, traffic law knowledge, attitudes toward accident prevention, convenience of purchasing personal prevention equipment, perception of terminal regulations, including traffic rules and regulation are variables which have relationship to occupational accident prevention behavior (p-value <0.01). Moreover, marriage status and support from family has a relationship to occupational accident prevention behavior (p-value <.05). In addition, stepwise multiple regression analysis indicates that perception of terminal regulations, perception of purchasing personal prevention equipment, attitudes toward accident prevention, distance of driving motorbike, traffic rules and regulations knowledge and accident prevention, including knowing / abiding by traffic laws are significantly related (p-value < .01).

The recommendations from this research are to Bangkok Metropolitan administrators and cooperate offices should encourage every terminal of motorbike taxi drivers having organizational structures and regulations in order to set the same standard and encourage for using strictly in Bangkok areas. Cooperate with private agencies in setting the co-operative to provide the personal prevention equipments in the same quality with proper price for drivers in same place. Cooperate for provide Training program and knowledge to understand the traffic law and positive attitudes toward the accident prevention behavior for motorbike taxi drivers continually. This also focus on cooperate with families of motorbike taxi drivers to join activities together.

**Keywords:** Motorbike taxi drivers; Personal protection equipments; Occupational accident Prevention behaviors

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่ต้องเผชิญความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุตลอดเวลา จากสถิติการเสียชีวิตของคนไทย (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์, 2552) พบว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุสำคัญของ การเสียชีวิตของคนไทยมากเป็นอันดับสอง จากข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บรุนแรงระดับชาติปี 2553 พบว่าสาเหตุการบาดเจ็บรุนแรงที่สำคัญเกิดจากอุบัติเหตุขนส่งเป็นอันดับหนึ่งจำนวน 79,098 ราย (ร้อยละ 47.18) และหากจำแนกการตายจากการบาดเจ็บรุนแรงทุกสาเหตุทั้งสิ้น 7,636 รายพบว่าอุบัติเหตุขนส่งสูงสุดจำนวน 4,533 ราย (ร้อยละ 59.36) และรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บสูงสุดร้อยละ 82.58 และหากจำแนกประเภทผู้บาดเจ็บรุนแรง พบเป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 74.34 เพราะรถจักรยานยนต์ไม่มีสิ่งป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสารเช่นยานพาหนะอื่นโอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจึงมากกว่ายานพาหนะอื่น จะเห็นว่าอุบัติเหตุเป็นปัญหาสำคัญต่อผู้ประกอบการ ส่งเสริมเรื่องความปลอดภัยและการปฏิบัติ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานที่ถูกต้องจึงจำเป็น เพื่อลดความเสี่ยงต่อปัญหาสุขภาพ และลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ สอดคล้องกับการดูแลสุขภาพของประชาชนในเชิงรุกตามนโยบายของชาติ เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีแก่กลุ่มบุคคลทุกกลุ่ม

จากสภาพทางสังคมที่เปลี่ยนแปลงบริการคมนาคมขนส่งขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในกรุงเทพมหานครที่มีความต้องการ ใช้บริการจากรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น เช่นจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เพิ่มขึ้นมากในปัจจุบัน จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครปี 2537, 2546 และ 2553 มีจำนวนวินที่เพิ่มขึ้นจาก 1,570 วิน เป็น 4,440 และ 4,488 วินตามลำดับหรือจำนวนคัน

จาก 16,000 คัน เป็น 108,506 คัน และ 103,747 คันตามลำดับและทั่วประเทศมีกว่า 200,000 คัน (สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร, 2553)

จากการศึกษาที่ผ่านมาของวิวัฒน์ วนาโรจน์ (2540) พบว่าสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ เกิดจากการได้รับบาดเจ็บที่สมองและทุกรายไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ส่วนปัจจัยเสี่ยงอื่นมาจากการไม่ให้สัญญาณไฟหรือให้เป็นบางครั้ง การบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 1 คน การไม่ตรวจสภาพรถเป็นประจำและการศึกษาของ รัมภา หทัยธรรม (2538) พบการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในจังหวัดสมุทรสาคร ถึงร้อยละ 49.9 และพบว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่ำมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น พฤติกรรมที่มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุ ได้แก่ การใช้ความเร็วมากกว่า 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง การไม่ตรวจสภาพรถอย่างสม่ำเสมอ จากข้อมูลดังกล่าวระบุได้ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขาดการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้อง ดังนั้นการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ และค้นหาสาเหตุปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมดังกล่าว จึงเป็นเรื่องสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อให้ทราบสถานการณ์และปัจจัยที่สัมพันธ์เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดังกล่าว และนำไปสู่การวางแผนดำเนินงานพัฒนาโครงการส่งเสริมการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้อย่างถูกต้อง

จากการศึกษาที่ผ่านมา มีเพียงการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่จังหวัดอื่น เช่น สมุทรสาคร นครปฐม และนนทบุรี ส่วนการศึกษาในกรุงเทพมหานครนั้น เป็นการศึกษาเฉพาะเรื่อง ได้แก่ การใช้หมวกนิรภัยและการบาดเจ็บที่ศีรษะ

(วิวัฒน์ วนาโรจน์, 2540) ความมั่นคงปลอดภัยของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (วุฒิพงค์ เจริญเกษกิจ, 2539) และภาวะสุขภาพจิต (ผจงจิต ผาภูมิ, 2538) ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวยังไม่สามารถระบุถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้ครอบคลุมชัดเจน ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครในครั้งนี้

จากการทบทวนงานวิจัยพบว่าแนวคิดทฤษฎี PRECEDE-PROCEED Model เป็นทฤษฎีที่สามารถวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาและค้นหาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของบุคคลแบบสหปัจจัยได้ครอบคลุม นำไปสู่การกำหนดแผนแก้ไขปัญหาได้ การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ผู้วิจัยจึงนำเอาทฤษฎี PRECEDE -PROCEED Model ของกรีนและครูเตอร์ (Green & Kreuter, 2005) เป็นกรอบแนวคิดการวิจัยเพื่อศึกษาพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

บทบาทของพยาบาลสาธารณสุข คือ การดูแลสุขภาพประชาชนทุกๆ กลุ่มและในสาขาหนึ่งเกี่ยวกับการพยาบาลอาชีวอนามัยคือ การดูแลสุขภาพผู้ประกอบอาชีพ ฉะนั้นการศึกษาและดำเนินงานเพื่อพัฒนาสุขภาพของแรงงานนอกระบบเช่นผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างเกี่ยวกับการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานจึงสำคัญและเป็นหน้าที่ของพยาบาลสาธารณสุข ในการศึกษาครั้งนี้จะศึกษาถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมดังกล่าวเพื่อเป็นการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของสถานการณ์เบื้องต้นและเพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาใช้ในการพัฒนางานการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานในกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อไป

### วัตถุประสงค์การวิจัย

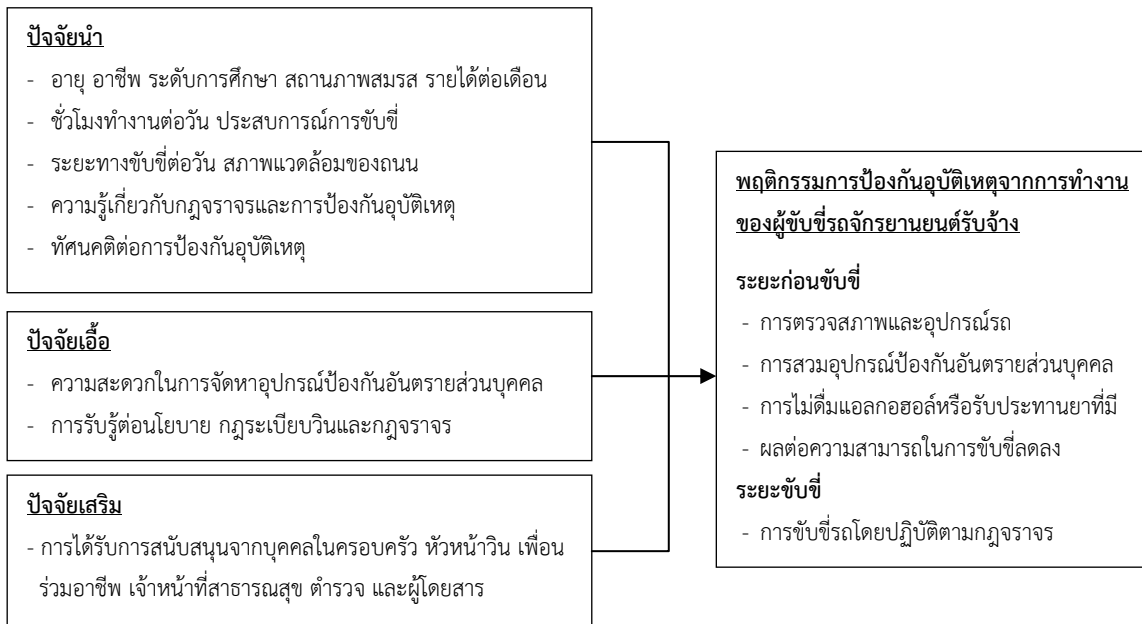
1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม กับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาความสามารถในการทำนายของปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริมต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

### สมมุติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยนำ ได้แก่ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน ชั่วโมงทำงานต่อวัน ประสบการณ์ขับขี่ ระยะทางขับขี่ต่อวันสภาพแวดล้อมถนน ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
2. ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ ความสะดวกในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การรับรู้ต่อนโยบายกฎระเบียบวินัยและกฎจราจร มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
3. ปัจจัยเสริม ได้แก่ การได้รับการสนับสนุนทางสังคมจาก บุคคลในครอบครัว หัวหน้าวิน เพื่อนร่วมอาชีพ เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ตำรวจ และผู้โดยสาร มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

4. ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจาก

การทำงานผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร



แผนภูมิที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

#### วิธีดำเนินการวิจัย

**รูปแบบการวิจัย** การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบ Analytical correlational study

**ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง** ประชากรได้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จากข้อมูลการจดทะเบียน ณ สำนักงานเขตทั้ง 50 เขตของกรุงเทพมหานคร จำนวน 103,747 คน (สำนักงานจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร, 2553) กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของแดเนียล (Daniel, 1995) พบว่าขนาดตัวอย่างที่จะใช้ในการศึกษานี้ไม่ควรน้อยกว่า 315 คน ผู้วิจัยได้ปรับเพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่างอีก ร้อยละ 10 เพื่อป้องกันการตอบแบบสอบถามไม่สมบูรณ์หรือการยกเลิกตอบแบบสอบถามในระหว่างเก็บข้อมูล ดังนั้นรวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 342 คน

กลุ่มตัวอย่างได้มาโดยการสุ่มแบบหลายขั้นตอน ขั้นตอนที่ 1 แบ่งพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็น 6 กลุ่มตามการปฏิบัติงานของสำนักงานเขต ขั้นตอนที่ 2 สุ่มเลือกเขตโดยวิธีการสุ่มอย่างง่ายได้ 6 เขต ขั้นตอนที่ 3 สุ่มเลือกแขวงโดยวิธีการสุ่มอย่างง่ายได้ 7 แขวง ขั้นตอนที่ 4 สุ่มเลือกวินโดยวิธีการสุ่มอย่างง่ายได้ 19 วิน ขั้นตอนที่ 5 สุ่มเลือกกลุ่มตัวอย่าง โดยวิธีการสุ่มอย่างง่ายได้ผู้ขับขี่วินละ 19 คน รวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 342 คน มีเกณฑ์คัดเข้าได้แก่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพศชาย อายุ 20 ปี บริบูรณ์ขึ้นไปสามารถอ่าน เขียนภาษาไทยได้ สมัครใจเข้าร่วมการวิจัยโดยได้รับการบอกกล่าวอย่างเต็มใจ เกณฑ์คัดออกได้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีได้ทำงานในวันที่เก็บข้อมูลและไม่สมัครใจเข้าร่วมการวิจัย

**เครื่องมือวิจัย** เป็นแบบสอบถามจำนวน 1 ชุด มี 4 ส่วน ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามแนวคิด PRECEDE-PROCEED Model ข้อมูลพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Validity) จากผู้ทรงคุณวุฒิด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย จำนวน 3 ท่าน หาความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามที่เป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ด้วยค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbachs coefficient alpha) สำหรับแบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ นั้น วิเคราะห์หาความเชื่อมั่นโดยวิธี Kuder - Richardson (KR-20) โดยนำไปใช้กับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตมวกะสัน จำนวน 30 คน ได้ค่าความเชื่อมั่นส่วนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุเท่ากับ 0.78 ส่วนทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุเท่ากับ 0.79 ส่วนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานเท่ากับ 0.87 แบบสอบถามชุดนี้ประกอบด้วย 4 ส่วน คือ

**ส่วนที่ 1** คำถามเกี่ยวกับปัจจัยนำ เป็นข้อความคำถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมี 4 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 คำถามข้อมูลส่วนบุคคลมี 8 ข้อ เป็นข้อความแบบให้เลือกตอบและเติมข้อความเกี่ยวกับอายุ อาชีพ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน ชั่วโมงทำงานต่อวัน ประสบการณ์การขับขี่ ระยะทางขับขี่ต่อวัน ส่วนที่ 2 คำถามสภาพแวดล้อมถนน มี 4 ข้อแบบให้เลือกตอบเกี่ยวกับคุณภาพของพื้นผิวถนน ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร และแสงสว่างบริเวณถนน แบ่งเกณฑ์ให้คะแนน ดังนี้ สภาพดี = 3, สภาพพอใช้ = 2, สภาพเสียหายชำรุด = 1 ส่วนที่ 3 คำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ จำนวน 20 ข้อ สร้างขึ้นจากการทบทวนพระราช-

บัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข (2539) เป็นแบบให้เลือกตอบถูกผิด โดยตอบถูกได้คะแนน = 1 ตอบผิดได้คะแนน = 0 ส่วนที่ 4 คำถามทัศนคติการป้องกันอุบัติเหตุเป็น ข้อคำถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเป็นแบบมาตราวัดประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับมีข้อความจำนวน 20 ข้อ ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ

**ส่วนที่ 2** คำถามเกี่ยวกับปัจจัยเอื้อ มี 5 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 คำถามความสะดวกในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ (1) ข้อคำถามเรื่องราคาของอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมี 5 ข้อแบบเติมข้อความ (2) ข้อคำถามเรื่องแหล่งจำหน่ายอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมี 5 ข้อแบบเลือกตอบ เกณฑ์ให้คะแนนคือ มีและเพียงพอ = 3 มีแต่ไม่เพียงพอ = 2 และไม่มี = 1 ส่วนที่ 2 คำถามความสะดวกในการซื้อหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมี 5 ข้อ แบบเลือกตอบ เกณฑ์ให้คะแนนคือ สะดวกมาก = 4 สะดวกปานกลาง = 3 สะดวกน้อย = 2 และไม่สะดวก = 1 ส่วนที่ 3 คำถามการรับรู้ต่อนโยบายกฎระเบียบวินัยและกฎจราจร มี 3 ข้อ แบบเลือกตอบและเติมข้อความ ส่วนที่ 4 คำถามการรับรู้ต่อการบังคับใช้กฎระเบียบวินัยจราจรยนต์รับจ้างมี 1 ข้อแบบให้เลือกตอบ เกณฑ์ให้คะแนนได้แก่มากที่สุด = 5 มาก = 4 ปานกลาง = 3 น้อย = 2 และไม่มี = 1 ส่วนที่ 5 คำถามการรับรู้ต่อการบังคับใช้กฎจราจรมี 1 ข้อแบบให้เลือกตอบ เกณฑ์ให้คะแนน คือมากที่สุด = 5 มาก = 4 ปานกลาง = 3 น้อย = 2 และไม่มี = 1

**ส่วนที่ 3** คำถามเกี่ยวกับปัจจัยเสริม มี 6 ข้อ แบบให้เลือกตอบมาตราวัดประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับได้แก่ ได้รับเป็นประจำ ได้รับบางครั้ง ได้รับนานๆ ครั้ง ไม่ได้รับ เป็นข้อความเกี่ยวกับการได้รับ

การสนับสนุนทางสังคมจากบุคคลต่างๆ ได้แก่บุคคลในครอบครัว หัวหน้าวิน เพื่อนร่วมอาชีพ เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ตำรวจ ผู้โดยสาร โดยแบ่งระดับการได้รับการสนับสนุนเป็นระดับสูง กลางและต่ำตามเกณฑ์ของเลวินและรูบิน (Levin & Rubin,1991)

**ส่วนที่ 4** แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน มี 25 ข้อ เป็นแบบให้เลือกรับตอบมาตราวัดประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับคือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่เคยปฏิบัติ เป็นข้อคำถามการปฏิบัติ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ผู้วิจัยพัฒนามาจากข้อมูล พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของสถาบันการแพทย์ ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุขและพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

**การเก็บรวบรวมข้อมูล** มีขั้นตอนดังนี้ ผู้วิจัยติดต่อสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เพื่อขอข้อมูลจดทะเบียนวินผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ขอหนังสือรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัย ในมนุษย์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดลได้รับการรับรองตามเอกสารเลขที่ MUPH 2012-183 ต่อมาเตรียมผู้ช่วยวิจัยเป็นพยาบาลวิชาชีพสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโท จำนวน 1 คน รับการอบรมเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ กลุ่มตัวอย่าง เนื้อหาข้อคำถามและวิธีการเก็บข้อมูลของการทำวิจัยครั้งนี้ เพื่อช่วยเก็บข้อมูล แนะนำกลุ่มตัวอย่าง และช่วยตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์ของแบบสอบถามเมื่อรับคืน หลังจากนั้นประสานงานกับหัวหน้าวินตามพื้นที่แต่ละวันที่สุ่มเลือกเพื่อแจ้งวัตถุประสงค์การวิจัย เนื้อหาแบบสอบถาม และขอความร่วมมือจากกลุ่มตัวอย่างที่สมัครใจร่วมการวิจัย แจ้งระยะเวลาที่ใช้ในการเก็บข้อมูล ต่อมาผู้วิจัย

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลร่วมกับผู้ช่วยวิจัย โดยวันที่เก็บข้อมูลผู้วิจัยพร้อมผู้ช่วยวิจัยเข้าไปติดต่อกับหัวหน้าวินเพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ ขั้นตอน ระยะเวลาที่ใช้และวิธีการเก็บข้อมูลร่วมกับเกณฑ์ในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้หัวหน้าวินอธิบายกับผู้ขับขี่ในวินที่มีคุณสมบัติตรงกับการศึกษาวิจัยครั้งนี้ รับทราบข้อมูลก่อน จากนั้นผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยจึงสอบถามข้อมูลจากผู้ขับขี่ที่สนใจอีกครั้ง เพื่อคัดแยกผู้ขับขี่ที่มีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างและให้เซ็นต์เอกสารยินยอมตนเพื่อทำการวิจัย จากนั้นแจกแบบสอบถามและอธิบายรายละเอียดของแบบสอบถามในแต่ละส่วน ให้กลุ่มตัวอย่างตอบเอง โดยผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยจะรออยู่ ณ บริเวณใกล้วิน เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามก่อนรับคืน ได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์ทั้งสิ้นจำนวน 342 ชุด

**การวิเคราะห์ข้อมูล** ภายหลักรวบรวมข้อมูล และนำมาวิเคราะห์และประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS โดยใช้สถิติดังนี้

1. สถิติพรรณนา (Descriptive statistics) ได้แก่ ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม โดยใช้สถิติแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. สถิติวิเคราะห์ (Analysis statistics) ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานโดยสถิติไค-สแควร์ (Chi-square) และสถิติสัมพันธ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's product moment correlation coefficient) และทดสอบความสามารถในการทำนายระหว่างปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริมกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานด้วยสถิติวิเคราะห์ถดถอยพหุแบบขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis)

## ผลการวิจัย

### 1. ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม

**1.1 ปัจจัยนำ** ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ร้อยละ 35.1 มีอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 81 ขับขี่เป็นอาชีพประจำ ขับขี่โดยไม่ได้ประกอบอาชีพอื่น มีร้อยละ 65.8 ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับมัธยมศึกษา/ปวช. ร้อยละ 46.5 โดยรวมร้อยละ 87.1 มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรีร้อยละ 59.6 สถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 35 มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อเดือนอยู่ระหว่าง 5,001-10,000 บาท ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ขับขี่ทุกวันไม่มีวันหยุดร้อยละ 63.5 และขับขี่มากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวันถึงร้อยละ 67.5 ส่วนใหญ่ร้อยละ 29.5 มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 1-3 ปี และร้อยละ 49.1 ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างโดยมีระยะทางต่อวันไม่เกิน 100 กิโลเมตร สภาพแวดล้อมของถนนทั้งพื้นผิวถนน ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร และแสงสว่างถนนอยู่ระดับพอใช้ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.7 มีความรู้เรื่องกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานในระดับดี เมื่อพิจารณารายข้อพบว่ายังขาดความรู้เรื่องเครื่องหมายป้ายจราจร การบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 1 คนและการขับขี่โดยใช้ความเร็วตามกำหนด ร้อยละ 88.3 มีทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในระดับดี พิจารณารายข้อพบว่าผู้ขับขี่ยังมีทัศนคติที่ไม่ถูกต้องเรื่องการบรรทุกผู้โดยสารเกิน 1 คน การสวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลเช่น ผ้าปิดปากจมูก เชื่อว่าทำให้ไอติดขัด ขับขี่รถไม่ถนัดและการขับขี่ไม่จำเป็นต้องซัดซ้ายหากมีความชำนาญในการขับขี่

**1.2 ปัจจัยเอื้อ** ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่สะดวกซื้อหมวกนิรภัย แวนตา ผ้าปิดปากจมูก เสื้อแขนยาว

กางเกงขายาว และรองเท้าหุ้มส้นในราคาไม่เกิน 600, 100, 10, 200 และ 200 บาทตามลำดับ ร้อยละ 83.6 เห็นว่าความสะดวกของการเข้าถึงแหล่งจำหน่ายอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอยู่ในระดับสูง ร้อยละ 67 ได้รับความสะดวกในการจัดหาอุปกรณ์อันตรายส่วนบุคคลในระดับสูง ร้อยละ 78.1 ระบุว่ามักกระเป๋ยบวินร้อยละ 66.1 และ ร้อยละ 71.9 ระบุว่ามักกระเป๋ยบวินและกฎจราจรสามารถบังคับใช้ได้ในระดับสูงตามลำดับ

**1.3 ปัจจัยเสริม** ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เห็นว่าได้รับการสนับสนุนทางสังคมจากบุคคลในครอบครัวมากที่สุด โดยได้รับการสนับสนุนทางสังคมจากครอบครัวในระดับสูงร้อยละ 31.9 ได้รับการสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่สาธารณสุขส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 87.7 และการได้รับการสนับสนุนทางสังคมจากหัวหน้าวิน เพื่อนร่วมอาชีพ ตำรวจ ผู้โดยสารส่วนใหญ่โดยรวมอยู่ในระดับต่ำร้อยละ 66.1, 64.9, 74.0 และ 79.5 ตามลำดับ

**2. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง** ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานในระดับสูง ร้อยละ 88.3 โดยในระยะก่อนขับขี่และระยะขับขี่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานในระดับสูงร้อยละ 84.5, 87.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 1) และเมื่อวิเคราะห์รายข้อ พบว่าผู้ขับขี่ขาดการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานดังนี้คือ การไม่สวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ แวนตา ผ้าปิดปากจมูก การขับขี่โดยมีผู้โดยสารซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด



**ตารางที่ 1** จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามระดับคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานสรุปโดยรวมและแบ่งตามระยะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (n = 342)

พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจากการ ทำงาน	ระดับคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ						ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
โดยรวม	1	0.3	39	11.4	302	88.3	2.88	0.33
- ระยะก่อนขับขี่	2	0.6	51	14.9	289	84.5	2.84	0.38
- ระยะขับขี่	1	0.3	43	12.6	298	87.1	2.87	0.35

3. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ผลการวิจัยพบว่า สถานภาพสมรส อายุ ความสะดวกในเรื่องราคาค่าหมวกนิรภัย การสนับสนุนทางสังคมจากบุคคลในครอบครัวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ < 0.05 ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อวัน ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ

และทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ความสะดวกในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การรับรู้การมีกฎระเบียบวิน การรับรู้การบังคับใช้กฎระเบียบวินและการรับรู้การบังคับใช้กฎจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ < .01 (ตารางที่ 2 และ ตารางที่ 3)

**ตารางที่ 2** ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (n=342)

ข้อมูลส่วนบุคคล	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน			
	ระดับปานกลาง		ระดับสูง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
<b>อาชีพ</b>				
ประจำ	30	10.8	247	89.2
เสริม	10	15.4	55	84.6
$\chi^2 = 1.057$ df = 1 p-value = .304				
<b>ระดับการศึกษา</b>				
ประถมศึกษา	13	9.4	126	90.6
มัธยมศึกษาตอนต้น/ปวช.	18	11.3	141	88.7
สูงกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น	9	20.5	35	79.5
$\chi^2 = 4.029$ df = 2 p-value = .133				

ตารางที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (n=342) (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน			
	ระดับปานกลาง		ระดับสูง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
<b>สถานภาพสมรส</b>				
โสด	21	17.9	96	82.1
คู่/สมรส	18	8.8	186	91.2
หม้าย/หย่า/แยก	1	4.8	20	95.2

$\chi^2 = 7.036$  df = 2 p-value = .030\*

ตารางที่ 3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (n = 342)

ตัวแปร	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง	
	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	p-value
<b>ปัจจัยนำ</b>		
- อายุ	0.108	0.046
- รายได้ต่อเดือนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.017	0.753
- จำนวนวันในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อสัปดาห์	-0.045	0.404
- จำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.082	0.129
- จำนวนชั่วโมงการประกอบอาชีพอื่น	0.028	0.607
- ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง	-0.041	0.447
- ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อวัน	0.184	0.001
- สภาพแวดล้อมของถนน	0.050	0.358
- ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ	0.200	< .001
-ทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ	0.224	< .001
<b>ปัจจัยเอื้อ</b>	0.113	0.037
<b>ความสะดวกในเรื่องราคาของอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ</b>	-0.074	0.175
- หมวกนิรภัย	-0.007	0.893
- แวนตา	-0.047	0.384
- ผ้าปิดปากจมูก	0.065	0.230
- เสื้อและกางเกงขายาว	0.039	0.477
- รองเท้าหุ้มส้น	0.101	0.063

ตารางที่ 3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (n = 342) (ต่อ)

ตัวแปร	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง	
	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	p-value
<b>ความสะดวกเรื่องแหล่งจำหน่ายอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ</b>		
- หมวกนิรภัย	0.059	0.274
- แว่นตา	0.054	0.322
- ผ้าปิดปากจมูก	0.098	0.071
- เสื้อและกางเกงขายาว	0.097	0.074
- รองเท้าหุ้มส้น	0.210	<0.001**
<b>ความสะดวกในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล</b>		
<b>การรับรู้ต่อนโยบายกฎระเบียบวินัยและกฎจราจร</b>		
- มีกฎระเบียบวินัย	0.233	<0.001**
- การบังคับใช้กฎระเบียบวินัย	0.180	0.001**
- การบังคับใช้กฎจราจร	0.237	<0.001**
<b>ปัจจัยเสริม การสนับสนุนทางสังคม</b>		
- บุคคลในครอบครัว	0.124	0.022 *
- หัวหน้าวิน	0.051	0.346
- เพื่อนร่วมอาชีพ	0.089	0.102
- เจ้าหน้าที่สาธารณสุข	0.084	0.119
- ตำรวจ	0.072	0.187
- ผู้โดยสาร	0.014	0.790

4. ความสามารถในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ผลการวิจัยพบว่าตัวแปรการรับรู้ว่ามีกฎระเบียบวินัย ความสะดวกในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ทักษะคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ระยะทางขับขี่ต่อวัน ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้การบังคับใช้กฎจราจร p-value = .001, <.001, .009, .001, .002, และ .002 ตามลำดับ)

โดยตัวแปรอิสระทั้ง 6 ตัวมีความสามารถร่วมกันในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างร้อยละ 20.2 สมการถดถอยพหุแบบขั้นตอนที่ใช้ในการทำนาย คือพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของ = 1.181+0.136 การรับรู้การมีกฎระเบียบวินัย + 0.120 ความสะดวกในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล + 0.132 ทักษะคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ + 0.024 ความรู้เกี่ยวกับกฎ

จรรยาและการป้องกันอุบัติเหตุ +0.058 การรับรู้ การบังคับใช้กฎจราจร

### อภิปรายผลการวิจัย

**1. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง** ผู้ขับขี่ขาดการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ดังนั้นการไม่สวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ แว่นตา ผ้าปิดปากจมูก ขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดเนื่องจากผู้ขับขี่อาจยังขาดความตระหนักเรื่องประโยชน์ โทษของการไม่ใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลขณะขับขี่โดยเห็นว่าเป็นเรื่องไม่จำเป็น ทำให้ถือคติอีกทั้งลักษณะสังคมเมืองที่ใช้ชีวิตอย่างรีบเร่งมุ่งหารายได้ทำให้ผู้ขับขี่ยอมเผชิญความเสี่ยงและปฏิบัติผิดกฎหมายจราจร ดังนั้นจึงควรมีการทบทวนความรู้ที่ถูกต้องเน้นประโยชน์และโทษของการปฏิบัติพฤติกรรมดังกล่าวให้ผู้ขับขี่และมีบทลงโทษที่ชัดเจนต่อผู้ไม่ปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ถูกต้องเพราะอุบัติเหตุสามารถส่งผลไปถึงผู้อื่นในสังคมอีกมาก

**2. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน** อายุสถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  $< .05$  อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่ที่มีอายุมากขึ้นผ่านช่วงเวลาประสบการณ์ชีวิตมากกว่าทำให้ตระหนักถึงอันตรายและผลของอุบัติเหตุจากการขับขี่ไม่ปลอดภัยมากขึ้น ส่วนผู้ขับขี่ที่มีคู่สมรสนั้น การขับขี่ไม่ปลอดภัยทำให้เกิดอุบัติเหตุและส่งผลกระทบไปยังคู่สมรสและครอบครัวได้ ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อวันความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุและทัศนคติ

เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  $< .01$  โดยระยะทางขับขี่ที่มากขึ้นอาจทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเหนื่อยล้า ความใส่ใจต่อการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ถูกต้องลดลง การมีความรู้เรื่องประโยชน์และโทษของการปฏิบัติพฤติกรรม การมีทัศนคติที่ถูกต้องต่อการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ที่ถูกต้องย่อมกระตุ้นให้ผู้ขับขี่มีแรงจูงใจในการปฏิบัติเพราะมองเห็นประโยชน์ของสิ่งที่ทำ จึงส่งผลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมดังกล่าว สอดคล้องกับแนวคิดของกรีนและครูเตอร์ (Green & Kreuter, 2005) ที่ระบุว่า การปฏิบัติพฤติกรรมสุขภาพของบุคคลนั้นมาจากสหปัจจัย ดังนั้นจึงควรมีการสนับสนุนกิจกรรมการเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ เช่น เรื่องระยะทางที่เหมาะสมในการขับขี่ต่อวัน ความเร็วของการขับขี่ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ประโยชน์และโทษของการไม่ใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลร่วมกับการเสริมสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติพฤติกรรมดังกล่าว

**3. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเอื้อกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน** ความสะดวกในเรื่องราคาหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  $< .05$  น่าจะสืบเนื่องจากหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่บังคับให้ใช้ตามกฎหมายด้วย ส่วนอุปกรณ์อื่นเช่น แว่นตา ผ้าปิดปากจมูก เสื้อกางเกงขายาวและรองเท้า หุ้มส้นไม่กฎหมายบังคับใช้ จึงควรมีการระบุกฎหมายดังกล่าวไว้ในกฎระเบียบวินและมีมาตรการบังคับใช้อย่างชัดเจนทุกวิน

ความสะดวกในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  $< .01$  เพราะความสะดวกในการจัดหาคือความสะดวกในการเข้าถึงและได้มาซึ่งอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นสิ่งเกื้อหนุนต่อการปฏิบัติพฤติกรรม (Green & Kreuter, 2005) โดยหากผู้ขับขี่ไม่สะดวกหรือยุ่งยากในการจัดหาอุปกรณ์ดังกล่าว ก็อาจเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานได้

การรับรู้ว่ามีภาวะเปียบวิน จากการเก็บข้อมูลทุกวินที่มีภาวะเปียบวินแต่การมีโครงสร้างองค์กรวินที่ไม่เข้มแข็ง จึงทำให้ภาวะเปียบวินยังขาดการพัฒนามาตรฐานและการบังคับใช้จริงอย่างเข้มงวด จึงเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ผู้บริหารกรุงเทพมหานครร่วมกับสำนักงานเขตควรพัฒนาจัดโครงสร้างวินให้ชัดเจนขึ้น

การรับรู้การบังคับใช้กฎจราจรมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  $< .01$  ควรพัฒนาระเบียบบังคับใช้กฎจราจรให้เข้มงวดตามกฎหมายอย่างจริงจังร่วมกับให้ข้อมูลเรื่องประโยชน์และโทษของการบังคับใช้กฎจราจรไปด้วย เพื่อพัฒนาไปสู่ความเข้าใจการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างยั่งยืน

**4. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสริมกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการทำงาน** การสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัวมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  $< .05$  สัมพันธภาพของคนในสังคมเมือง เช่นกรุงเทพมหานคร มีการแข่งขันกัน

ค่อนข้างสูง ความสัมพันธ์ของบุคคลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น หัวหน้าวิน เพื่อนร่วมอาชีพ เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ตำรวจ หรือผู้โดยสาร อาจเป็นเพียงปฏิสัมพันธ์ทางสังคมเท่านั้น เมื่อเผชิญปัญหาหรือได้รับผลของอุบัติเหตุเช่นบาดเจ็บ เสียชีวิต ครอบครัวคือผู้ได้รับผลโดยตรง จึงควรสนับสนุนให้บุคคลในครอบครัวมีส่วนร่วมในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการทำงานที่มากขึ้น

**5. ความสามารถในการทำนายพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการทำงาน** ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อได้แก่ การรับรู้การมีภาวะเปียบวิน ความสะดวกในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ระยะเวลาขับขี่รถ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้การบังคับใช้กฎจราจร มีความสามารถร่วมกันในการทำนายพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการทำงานได้ร้อยละ 20.2 ( $p\text{-value} < .01$ ) โดยการรับรู้ต่อการมีภาวะเปียบวินมีความสามารถในการทำนายสูงสุด ( $Beta = 0.136$ ) ซึ่งอาจเป็นเพราะภาวะเปียบวินเป็นข้อบังคับที่เสมือนกฎของการทำงานในสังคมของผู้ขับขี่ มีผลต่อการทำงานและการอยู่ร่วมกับผู้ขับขี่อื่นในวินได้มาก สอดคล้องกับการศึกษาของกาญจนา พุฒานุรักษ์ (2539) ที่พบว่าการรับรู้มาตรการป้องกันการอุบัติเหตุสามารถอธิบายพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้และแนวคิดจาก PRECEDE-PROCEED Model (Green & Kreuter, 2005) ที่ว่าพฤติกรรมของบุคคลมีอิทธิพลจากสภาพปัจจัย ไม่ควรนำปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งมาพิจารณา โดยเฉพาะ

### ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

ผลการวิจัยนี้พบว่าพยาบาลสาธารณสุขและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนามาตรการ นโยบายต่างๆ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยมีแนวทางในการนำไปใช้ดังนี้

1. ผู้บริหารกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต ร่วมกับตำรวจนครบาล ควรมีการจัดระเบียบวินผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานครให้มีโครงสร้างบริหารวินที่ชัดเจน มีมาตรฐานกฎระเบียบวินเดียวกันนำมาบังคับใช้จริงร่วมกับจัดตั้งหน่วยงานหลักเพื่อเป็นที่ปรึกษาแก่หัวหน้าวินเกี่ยวกับการดำเนินงาน ขจัดอุปสรรคการบริหารจัดการวินและติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

2. กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับศูนย์สาธารณสุขทุกพื้นที่ทั่วกรุงเทพมหานคร จัดโครงการกิจกรรมฝึกอบรม ความรู้เรื่องกฎจราจรและการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุที่ถูกต้องให้แก่ผู้ขับขี่อย่างต่อเนื่อง โดยส่งเสริมทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุให้แก่ผู้ขับขี่และประชาชนอย่างต่อเนื่องมีครอบครัวของผู้ขับขี่เข้ามามีส่วนร่วม

3. กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับสถานีตำรวจนครบาล ควรเข้มงวดในการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีการตรวจสอบความรู้ ความเข้าใจกฎจราจรและการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของผู้ขับขี่อย่างต่อเนื่อง ร่วมกับมีบทลงโทษที่ชัดเจนหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม

4. สำนักจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร ร่วมกับภาคเอกชน อาจร่วมมือกันจัดตั้งสหกรณ์ของผู้ขับขี่ในการจำหน่ายอุปกรณ์การป้องกันอุบัติเหตุที่มีคุณภาพทุกชนิดอยู่ในที่เดียวกันในราคาที่เหมาะสม

5. พยาบาลสาธารณสุขหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรศึกษาวิจัยเพิ่มเติมโดยใช้ทฤษฎีหรือการศึกษารูปแบบอื่น เพื่อให้ได้ข้อมูลที่หลากหลาย

เพิ่มความชัดเจน เช่น การใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค การศึกษาเชิงคุณภาพ หรือศึกษาในผู้ขับขี่รถสาธารณะประเภทอื่น เช่น รถตู้ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง หรือศึกษาขยายไปยังพื้นที่จังหวัดอื่นเพื่อพัฒนางานในเชิงภาพรวม

### เอกสารอ้างอิง

- กาญจนา พุทธานุกฤษ. (2539). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างในจังหวัดระยอง*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาการพยาบาลสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- นุชนาฏ วิชิต และคณะ (2552). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ. *วารสารพยาบาลสาธารณสุข*, 23(1), 1-16.
- พินิจ ช่วยกุล.(2543).*ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง: ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 2*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- รัมภา หทัยธรรม. (2538). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดสมุทรสาคร*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการระบาด บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.

- เย็นฤดี แสงเพชร วันเพ็ญ แก้วปาน สุรินทร์ กลัมพากร และ ดุสิต สุจิรารัตน์ (2551). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของแรงงานสูงอายุชายในสถานประกอบการจังหวัดสมุทรปราการ. *วารสารพยาบาลสาธารณสุข*, 22(2),17-29.
- วาสนา สายเสมา. (2548). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- วิวัฒน์ วนาโรจน์. (2540). การใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและภาคใต้ ศึกษาในโรงพยาบาลวชิรพยาบาล. *วชิรเวชสาร*, 41(4).
- วีรณัฐ วรพันธ์. (2551). *มาตรการทางกฎหมายในการจัดสวัสดิการและคุ้มครองความปลอดภัยในการทำงานแก่ผู้ด้อยโอกาสทางสังคม ศึกษากรณีผู้อาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้าง*. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- วุฒิพงศ์ เจริญเกษกิจ. (2539). *ความมั่นคงและความปลอดภัยของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร*. สารนิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร. (2553). *ข้อมูลขึ้นทะเบียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างปี 2553*. (เอกสารเผยแพร่)
- สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข. (2552). *10 อันดับสถิติการตายคนไทย*, 15 มกราคม 2555. <http://bps.ops.moph.go.th/statistic/2.3.4-52.pdf>
- สำลี สุรินทร์. (2548). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดนนทบุรี*. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการพยาบาลเวชปฏิบัติครอบครัว บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยคริสเตียน.
- Daniel, W.W. (1995). *A foundation for analysis in the health science*. 6<sup>th</sup> ed. New York : John- Wiley & Sons.
- Green, L.W., & Kreuter, M.W. (2005). *Health promotion planning an education and ecological approach*. (4<sup>th</sup> ed) Mountain View, CA: Mayfield.
- Levin, R.I and Rubin, S.D. (1991). *Statistic for management*. (5<sup>th</sup> ed.). New York Prentice Hall.