



วารสารการแพทย์และสาธารณสุขเขต 4

Office of Disease Prevention and Control, Region 4 Saraburi

<https://he01.tci-thaijo.org/index.php/JMPH4/index>

การศึกษาความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในพื้นที่เขตเมืองกรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

Prevalence and factors Influencing motorcycle accident among food delivery drivers in Urban areas, Bangkok Thailand

ภูษนิศา ประกอบการ¹, จิตาภรณ์ เหลืองวิลัย¹, ปรีชา เปรมปรี², เจษฎา คุณโน^{1*}

Pusanisa Prakobkarn¹, Titaporn Luangwilai¹, Preecha Prempre², Jadsada Kunno^{1*}

¹คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช

¹Faculty of Medicine Vajira Hospital Navamindradhiraj University

²กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

²Department of Disease Control, Ministry of Public Health

*Corresponding author: Jadsada@nmu.ac.th

Received: May 16,2023 Revised: May 26,2023 Accepted: June 26,2023

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (cross-sectional survey study) ช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม พ.ศ. 2566 เพื่อศึกษาความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหารในพื้นที่เขตเมือง กรุงเทพมหานคร สุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน โดยสุ่มตัวอย่างแบบระดับชั้น จากพื้นที่ 6 โซนเขต และสุ่มตัวอย่างแบบกำหนดโควต้า และการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงร้านจำหน่ายอาหารที่มีพนักงานขับรถส่งอาหารที่อยู่ระหว่างรอรับอาหาร เก็บตัวอย่างโดยแบบสอบถามที่ทดสอบค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.81 วิเคราะห์ผลด้วยสถิติเชิงพรรณนาในการอธิบายปัจจัยต่าง ๆ และสถิติแบบถดถอยโลจิสติกทดสอบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ในการเกิดอุบัติเหตุด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ (SPSS) รุ่น 22 ผลการศึกษากลุ่มตัวอย่าง 809 คน พบความชุกของการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ร้อยละ 35.1 เมื่อวิเคราะห์ถดถอยพหุนาม พบว่า การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับผู้ที่ขับขี่โดยพนักงานขับรถส่งอาหารทำงานผ่านแอปพลิเคชัน A, C, D, F และจำนวนรอบการขับขี่ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P\text{-value} < 0.05$) งานวิจัยนี้สามารถนำไปเป็นแผนงานเชิงนโยบายในการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ และสามารถนำไปสร้างความตระหนักรู้แก่ผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารในชุมชนเมือง

คำสำคัญ: ความชุก, การเกิดอุบัติเหตุ, คนขับรถส่งอาหาร, พื้นที่เขตเมือง, กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

Abstract

This study entailed the analysis of a cross-sectional survey conducted from february to march 2023 to determine the prevalence and factors associated with motorcycle accidents among food delivery drivers in urban areas of Bangkok, Thailand. Sampling based on the law of probability using multistage sampling, random sampling from the 6 zones and sampling the quota and purposive selection of food stores with food delivery drivers waiting to receive food. Questionnaires was used with the confidence value of the questionnaire was 0.81. Characteristics were compared using descriptive statistics. Binary logistic regression was used to test the association between various factors related to motorcycle accidents. Statistical analysis was performed using the statistical Package for the Social Sciences Program (SPSS), version 22. A total of 809 food delivery drivers' responses were received. Our study presented a prevalence rate of 35.1%. The results of binary logistic regression analysis found associations between motorcycle accidents associated with type of application A, C, D, F application and frequency of food delivery motorcycles per day (P -value < 0.05). This study could be useful for policy surveillance of food truck drivers in urban communities and can be used to raise awareness of this profession.

Keywords: Prevalence, motorcycle accident, food delivery drivers, urban areas, Bangkok

บทนำ

สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก พบว่าประเทศไทยนั้นมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนสูงที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีผู้เสียชีวิตโดยเฉลี่ย 22,491 รายต่อปี ซึ่งยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและมีการเสียชีวิตมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์⁽¹⁾ และหากพิจารณาสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ในประเทศไทยนั้นในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2554-2563) มีจำนวนผู้เสียชีวิตสะสมถึง 206,589 ราย เฉลี่ยเสียชีวิต 20,659 คน/ปี หรือ 58 คน/วัน⁽²⁾ ซึ่งในปี พ.ศ.2565 ได้มีการรายงานสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 26.60 ต่อประชากร 100,000 คน โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและทำให้มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ซึ่งกรุงเทพมหานคร เป็นจังหวัดที่พบจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด จำนวน 856 คน⁽³⁾ สาเหตุเบื้องต้นที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุสำคัญจากองค์ประกอบของการเดินทางซึ่งเกี่ยวข้องกับ ปัจจัยด้านมนุษย์ (human) ปัจจัยด้านยานพาหนะ (vehicle) และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและถนน (environment and road)⁽⁴⁾ และเมื่อวิเคราะห์ถึงอุบัติเหตุและการขับขี่ยานพาหนะ จากข้อมูลสาเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนการเสียชีวิตสูงสุดก็พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีผู้เสียชีวิตพบบ่อยมากที่สุด คือ การชนแบบชนตัดหน้า และชนท้าย นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุที่มีความเกี่ยวข้อง

กับลักษณะทางกายภาพทางถนน ได้แก่ แสงสว่างไม่เพียงพอ เส้นถนนไม่ชัดเจน ระยะการมองเห็นถูกบดบัง และปัญหาพื้นผิวจราจรที่ไม่สมบูรณ์⁽⁵⁾ ซึ่งจะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการจราจรทางบกนั้น มักเกิดขึ้นจากสาเหตุที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่ คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม ที่นำไปสู่ความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินได้ อย่างไรก็ตามประเทศไทยได้ตั้งเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนไว้ที่ 12 ต่อประชากรแสนคนภายในปี พ.ศ. 2570⁽⁶⁾ การมีมาตรการเร่งด่วนระยะสั้นเพื่อลดความเสี่ยงสำคัญในกลุ่มผู้ขับขี่ยานยนต์ ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงหลักที่เกิดเหตุและเสียชีวิต ควบคู่ไปกับการกำหนดมาตรการระยะกลางและระยะยาว สำหรับแก้ไขสาเหตุเชิงโครงสร้างต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญ⁽²⁾

จากวิกฤตการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) หรือโรคโควิด 19 ในประเทศไทยส่งผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจในประเทศเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะความเป็นอยู่ของประชาชน⁽⁷⁾ โดยทางภาครัฐมีมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (social distancing) การคุมเข้มเรื่องการรวมตัวของประชาชน รวมถึงมีการจำกัดการเดินทางและห้ามรับประทานอาหารภายในร้าน⁽⁵⁾ ธุรกิจร้านอาหารต้องปรับช่องทางการให้บริการเป็นการบริการจัดส่งอาหารออนไลน์⁽⁸⁾ สะท้อนให้เห็นแบบแผน

ของการบริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป⁽⁹⁾ การสำรวจพฤติกรรมผู้บริโภคอินเทอร์เน็ตในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564 พบว่ากิจกรรมการขายอาหารและเครื่องดื่มออนไลน์ เป็นกิจกรรมที่มีแนวโน้มว่าจะกลายเป็น New normal หลังจากสถานการณ์โควิด 19⁽¹⁰⁾ เนื่องจากการสั่งอาหารในรูปแบบออนไลน์สามารถอำนวยความสะดวก ช่วยลดรายจ่าย เพิ่มความสะดวกสบาย โดยเฉพาะประชากรในเขตกรุงเทพมหานครที่มีการใช้ชีวิตที่เร่งรีบ และมีความแออัดในหลายพื้นที่ และมีข้อจำกัดทางด้านเวลาสูง ซึ่งจากการขยายตัวของธุรกิจการให้บริการรับส่งอาหาร และแอปพลิเคชันสั่งอาหาร (Food Delivery Application) โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับจักรยานยนต์ที่เป็นพนักงานขับรถส่งอาหารสามารถสร้างรายได้โดยการรับงานผ่านแอปพลิเคชัน (application) ผลการสำรวจจำนวนพนักงานขับรถส่งอาหารของแต่ละแพลตฟอร์ม พบว่าโดยภาพรวมมีจำนวนสูงถึง 965,000 คน ซึ่งพนักงานขับรถส่งอาหาร 1 คน สามารถสมัครแพลตฟอร์มได้มากกว่า 1 แห่ง⁽¹¹⁾ ซึ่งก็ถือได้ว่าพนักงานขับรถส่งอาหารเป็นแรงงานที่สำคัญของดิจิทัลแพลตฟอร์มในการให้บริการรับส่งอาหารที่ต้องเผชิญต่อความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุขณะทำงานสูงมากเนื่องจากต้องทำงานอยู่บนถนนตลอดเวลา และต้องตอบสนองต่อผู้บริโภคอย่างรวดเร็ว ความไม่คุ้นชินต่อเส้นทาง ล้วนเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ โดยผลการสำรวจข้อมูลในประเทศ พบว่ากว่าร้อยละ 33.5 พนักงานขับรถส่งอาหาร เคยประสบอุบัติเหตุขณะทำงาน มีร้อยละ 12 พบว่าเสียชีวิตทันทีที่เกิดเหตุหรือเสียชีวิตภายหลังที่โรงพยาบาล อีกทั้งยังได้มีการนิยามการจ้างงานของพนักงานขับรถส่งอาหารไว้ว่า เป็นแรงงานนอกระบบที่ไม่มีสัญญาจ้างงานที่เป็นมาตรฐาน⁽¹²⁾ รวมถึงไม่สามารถเข้าถึงสิทธิและการคุ้มครองที่ถูกจ้างพึงได้รับเท่าที่ควรอีกด้วยเนื่องจากเงื่อนไขการทำงานมักถูกกำหนดด้วยข้อตกลงและเงื่อนไขของแพลตฟอร์มเพียงฝ่ายเดียว⁽¹³⁾ จะเห็นได้ว่าพนักงานขับรถส่งอาหารที่เป็นแรงงานอิสระ มีการใช้ยานพาหนะบนท้องถนนเนื่องจากธุรกิจนี้สูงขึ้นมาก ซึ่งอาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มากขึ้นได้

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษา ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในพื้นที่เขตเมืองกรุงเทพมหานคร เพื่อทราบถึงขนาดปัญหาและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งข้อค้นพบดังกล่าวจะช่วยสะท้อนข้อเท็จจริงของพฤติกรรมเสี่ยงในการเดินทางอันจะช่วยให้สามารถแก้ไขปัญหาคุณภัยทางถนนในประเทศไทยได้

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาความชุกและปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านงาน และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหารในพื้นที่เขตเมือง กรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านงาน และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหารในพื้นที่เขตเมือง กรุงเทพมหานคร

วัสดุและวิธีการศึกษา

เป็นการศึกษาวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (cross-sectional survey study) กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย คือ พนักงานขับรถส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชันที่นิยมในประเทศไทย (แอปพลิเคชัน A, B, C, D, E, F) ที่ขับจักรยานยนต์ส่งอาหารในพื้นที่เขตเมือง กรุงเทพมหานคร สุ่มตัวอย่างใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน โดยสุ่มตัวอย่างแบบระดับชั้น จากเขตพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร 6 โซนเขต และสุ่มตัวอย่างแบบกำหนดโควต้าโดยกำหนดสัดส่วน เพื่อหาจำนวนกลุ่มตัวอย่างของประชากรในแต่ละโซนเขต และการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงร้านจำหน่ายอาหารที่มีพนักงานขับรถส่งอาหารที่อยู่ระหว่างรอรับอาหาร โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่างตามรูปแบบกรณีที่ไม่ทราบขนาดประชากร โดยคำนวณจาก โปรแกรม G*Power 3.1.9.7⁽¹⁴⁾ ซึ่งกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% สามารถคำนวณหาขนาดของประชากร โดยประมาณ 830 คน และกำหนดเกณฑ์คัดเข้า คือ พนักงานขับรถส่งอาหารทั้งเพศชายและเพศหญิง ที่มีอายุ ≥ 18 ปี สมัครใจเข้าร่วมโครงการวิจัยและตอบแบบสอบถาม เกณฑ์การคัดออก คือ พนักงานที่มีปัญหาทางด้านการอ่านภาษาไทย เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์ปากเปล่า ระหว่างเดือน กุมภาพันธ์ - มีนาคม พ.ศ. 2566 อัตราการตอบกลับร้อยละ 97.46 (จำนวน 809 คน)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถามทั้งหมด 2 ส่วน จำนวน 16 ข้อ ได้แก่

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามด้านข้อมูลส่วนบุคคล จำนวน 5 ข้อ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา โรคประจำตัว ใบนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ เป็นแบบการตรวจสอบรายการ (check list) และการกรอกข้อมูลเพิ่มเติมลงในช่องว่าง

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามข้อมูลด้านงานและการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 11 ข้อ ประกอบด้วย ประสบการณ์ในการขับขี่ ประเภทแอปพลิเคชันส่งอาหาร ลักษณะอาชีพ รายได้ จำนวนชั่วโมงการขับขีรถจักรยานยนต์ จำนวนรอบที่ขับขีรถจักรยานยนต์ ช่วงเวลาที่ขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ความเร็วในการขับขีรถจักรยานยนต์ การอบรมด้านความปลอดภัยจากการขับขี่ ความจุของเครื่องยนต์ การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ และประวัติการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

โดยแบบสอบถามได้ผ่านขั้นตอนการตรวจสอบตรงของเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน โดยค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา เท่ากับ 0.98 และผ่านการตรวจสอบความเชื่อมั่น โดยใช้การวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น Cronbach's alpha Coefficient โดยได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม เท่ากับ 0.81

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล (n=809)

คุณลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	713	88.1
หญิง	96	11.9
2. อายุ (ปี) (mean ± SD = 33.61 ± 7.821)		
≤ 29	340	42.1
30 - 39	306	37.8
≥ 40	163	20.1
3. ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าหรือเท่ากับมัธยมศึกษาตอนต้น	233	28.8
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	364	45.0
อนุปริญญา/ปวส.	108	13.3
สูงกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	104	12.9

วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สำเร็จรูป โดยวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้วิธี binary logistic regression analysis คัดเลือกตัวแปรที่มีค่า P-value < 0.25 เข้าทดสอบในแบบจำลอง multivariate logistic regression โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ P-value < 0.05

การวิจัยครั้งนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ จากคณะกรรมการพิจารณาการวิจัยในมนุษย์ คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช ตามเอกสารรับรองเลขที่ COA 037/2566 วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2566

ผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านงาน และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

ผลการศึกษา พบว่าพนักงานขับรถส่งอาหาร ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็น ร้อยละ 88.1 อายุเฉลี่ย 33.61 ± 7.821 ปี หากแบ่งตามช่วงอายุ พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุน้อยกว่า 29 ปี ร้อยละ 42.1 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 45.0 ไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 85 และ ส่วนใหญ่มีใบนุญาตขับขี ร้อยละ 98.9 (ดังตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล (n=809) (ต่อ)

คุณลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
4. โรคประจำตัว		
ไม่มีโรคประจำตัว	688	85.0
มีโรคประจำตัว	121	15.0
5. ใบอนุญาตขับขี่		
มี	800	98.9
ไม่มี	9	1.1

ด้านประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ประมาณครั้งหนึ่งของพนักงานขับรถส่งอาหาร มีประสบการณ์ 1 - 3 ปี ร้อยละ 51.7 โดยขับรถส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชันที่พบมากที่สุดคือ แอปพลิเคชัน B ร้อยละ 55.1 และพบว่ามีการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 76.9 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนจากการเป็นพนักงานส่งอาหารอยู่ที่ 10,001 - 20,000 บาท ร้อยละ 58.3 ส่วนใหญ่มีชั่วโมงการทำงานเฉลี่ยอยู่ที่ 10 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 70 และจำนวนรอบในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ย 16 รอบต่อวัน ซึ่งช่วงเวลาที่มีการรับ - ส่งอาหารมากที่สุด ได้แก่ ช่วงเย็น เวลา 17.01 - 20.00 น. ร้อยละ 83.3 การใช้ความเร็วโดยปกติขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร 50 - 70 กม. / ชม. ร้อยละ 56.5 และจากการสำรวจประวัติการเกิดอุบัติเหตุพบว่า ความชุก (Prevalence) ของการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ร้อยละ 35.1 (ดังตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยด้านงานและการเกิดอุบัติเหตุ (n=809)

คุณลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
1. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร		
≤ 6 เดือน	52	6.4
> 6 เดือน - 1 ปี	115	14.2
> 1 - 3 ปี	418	51.7
> 3 ปี ขึ้นไป	224	27.7
2. แอปพลิเคชันที่ทำงาน		
A	34	4.2
B	446	55.1
C	346	42.8
D	127	15.7
E	65	8.0
F	52	6.4
3. ลักษณะพนักงานส่งอาหาร		
อาชีพหลัก	622	76.9
อาชีพเสริม	187	23.1

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยด้านงานและการเกิดอุบัติเหตุ (n=809) (ต่อ)

คุณลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
4. รายได้เฉลี่ยต่อเดือนจากการเป็นพนักงานส่งอาหาร		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	134	16.6
10,001 - 20,000 บาท	472	58.3
มากกว่า 20,000 บาท	203	25.1
5. ชั่วโมงการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร โดยเฉลี่ย/วัน (mean $\pm$ SD = 10.29 $\pm$ 3.055), Min = 3, Max = 20		
≤ 8 ชั่วโมง	211	26.1
> 8 ชั่วโมง	598	73.9
6. รอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร โดยเฉลี่ย/วัน (mean $\pm$ SD = 16.18 $\pm$ 6.914), Min = 2, Max = 45)		
≤ 16 รอบ	455	56.2
> 16 รอบ	354	43.8
7. ช่วงเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร		
05.01 - 08.00 น.	78	9.6
08.01 - 11.00 น.	629	77.8
11.01 - 14.00 น.	624	77.1
14.01 - 17.00 น.	447	55.3
17.01 - 20.00 น.	674	83.3
20.01 - 24.00 น.	155	19.2
00.01 - 05.00 น.	14	1.7
8. การใช้ความเร็วโดยปกติขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร		
น้อยกว่า 50 กม. / ชม.	25	3.1
50 - 70 กม. / ชม.	457	56.5
71 - 90 กม. / ชม.	307	37.9
91 กม. / ชม. ขึ้นไป	20	2.5
9. นโยบายการอบรมด้านความปลอดภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารของแพลตฟอร์ม		
ไม่มี	484	59.8
มี	325	40.2
10. ประวัติการผ่านการอบรมด้านความปลอดภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารจากแพลตฟอร์ม		
ไม่เคย	533	65.9
เคย	276	34.1
11. ประวัติการเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถส่งอาหาร		
ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	525	64.9
เคยเกิดอุบัติเหตุ	284	35.1

ส่วนที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านงานและการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากตารางที่ 3 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านงานและการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวิเคราะห์ด้วย multivariate logistic regression analysis พบว่า การทำงานผ่านแอปพลิเคชันต่างกันมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยพนักงานขับรถส่งอาหารที่ทำงานผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน A มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ที่ไม่ทำงานผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน A 2.685 เท่า (P -value < 0.016 , OR = 2.685 95%CI 1.207 - 5.976) พนักงานขับรถส่งอาหารที่ทำงานผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน C มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ที่ไม่ทำงานผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน C 1.557 เท่า (P -value < 0.015 , OR = 1.557 95%CI 1.091 -

2.279) พนักงานขับรถส่งอาหารที่ทำงานผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน D มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ที่ไม่ทำงานผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน D 1.982 เท่า (P -value < 0.002 , OR = 1.982 95%CI 1.276 - 3.077) พนักงานขับรถส่งอาหารที่ทำงานผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน F มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ที่ไม่ทำงานผ่านแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน F 3.175 เท่า (P -value < 0.001 , OR = 3.175 95%CI 1.642 - 6.141) จำนวนรอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร โดยเฉลี่ยต่อวัน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยผู้ที่มีการขับขี่โดยเฉลี่ยมากกว่า 16 รอบ ต่อวัน มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่า กลุ่มที่มีการขับขี่โดยเฉลี่ย น้อยกว่า 16 รอบต่อวัน 2.213 เท่า (P -value < 0.001 , OR = 2.213 95%CI 1.560 - 3.141)

ตารางที่ 3 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านงานและการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวิเคราะห์ด้วย multivariate logistic regression analysis

ตัวแปร	OR	95%CI	P-value
ปัจจัยส่วนบุคคล			
1. อายุ			
≤ 29	Ref.		
30 - 39	0.889	0.622 - 1.271	0.520
≥ 40	0.774	0.479 - 1.2541	0.296
2. ระดับการศึกษา			
ต่ำกว่าหรือเท่ากับมัธยมศึกษาตอนต้น	Ref.		
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	0.784	0.525 - 1.170	0.233
อนุปริญญา/ปวส.	0.979	0.578 - 1.656	0.936
สูงกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	0.663	0.374 - 1.174	0.159
3. โรคประจำตัว			
ไม่มีโรคประจำตัว	Ref.		
มีโรคประจำตัว	1.067	0.672 - 1.694	0.782
4. ใบอนุญาตขับขี่			
ไม่มี	Ref.		
มี	0.658	0.152 - 2.844	0.575

ตารางที่ 3 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านงานและการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวิเคราะห์ด้วย multivariate logistic regression analysis (ต่อ)

ตัวแปร	OR	95%CI	P-value
5. แอปพลิเคชันสั่งอาหาร			
A			
ไม่เคย	Ref.		
เคย	2.685	1.207 - 5.976	0.016*
B			
ไม่เคย	Ref.		
เคย	1.048	0.729 - 1.505	0.801
C			
ไม่เคย	Ref.		
เคย	1.557	1.091 - 2.279	0.015*
D			
ไม่เคย	Ref.		
เคย	1.982	1.276 - 3.077	0.002*
E			
ไม่เคย	Ref.		
เคย	1.284	0.700 - 2.355	0.419
F			
ไม่เคย	Ref.		
เคย	3.175	1.642 - 6.141	0.001*
6. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์สั่งอาหาร			
≤ 6 เดือน	Ref.		
> 6 เดือน - 1 ปี	1.095	0.468 - 2.559	0.835
> 1 - 3 ปี	1.684	0.779 - 3.641	0.185
> 3 ปี ขึ้นไป	1.974	0.874 - 4.456	0.102
7. ลักษณะพนักงานส่งอาหาร			
อาชีพหลัก	Ref.		
อาชีพเสริม	0.791	0.460-1.358	0.395
8. รายได้เฉลี่ยต่อเดือนจากการเป็นพนักงานส่งอาหาร (บาท/เดือน)			
ต่ำกว่า 10,000 บาท	Ref.		
10,001 - 20,000 บาท	0.895	0.479-1.672	0.727
มากกว่า 20,000 บาท	0.518	0.251-1.071	0.076

ตารางที่ 3 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านงานและการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยวิเคราะห์ด้วย multivariate logistic regression analysis (ต่อ)

ตัวแปร	OR	95%CI	P-value
9.ชั่วโมงการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ย/วัน			
≤ 8 ชั่วโมง	Ref.		
> 8 ชั่วโมง	1.138	0.694 - 1.865	0.609
10.รอบการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร โดยเฉลี่ยวัน			
≤ 16 รอบ	Ref.		
> 16 รอบ	2.213	1.560 - 3.141	<0.001*
11.การใช้ความเร็วโดยปกติขณะขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร			
น้อยกว่า 50 กม. / ชม.	Ref.		
50 - 70 กม. / ชม	0.693	0.286 - 1.678	0.416
71 - 90 กม. /ชม.	0.921	0.373 - 2.270	0.857
91 กม. / ชม. ขึ้นไป	1.105	0.303 - 4.026	0.880
12.ความจุของเครื่องยนต์ (cc)			
≤110 CC	Ref.		
125 CC	1.252	0.812 - 1.929	0.309
≥150 CC	1.013	0.645 - 1.592	0.955
13.การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ที่ใช้ส่งอาหาร			
ไม่มีปรับแต่ง	Ref.		
มีการปรับแต่ง	1.662	0.897 - 3.082	0.107
14.อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์			
≤ 3 ปี	Ref.		
> 3 ปี	1.056	0.685 - 1.626	0.806

อภิปราย

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านงาน และ ความชุกในการเกิดอุบัติเหตุ

ผลการศึกษา พบว่าพนักงานขับรถส่งอาหาร ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุเฉลี่ย 33.61 ± 7.821 ปี หากแบ่งตามช่วงอายุ พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุน้อยกว่า 29 ปี ขณะที่ระดับการศึกษาสูงสุดของพนักงานส่งอาหาร จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ไม่มีโรคประจำตัว และพบว่า ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับ

การศึกษาของ สสพท.⁽¹⁵⁾ พบว่า พนักงานส่งอาหาร ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุเฉลี่ย 35.09 ปี โดยระดับการศึกษาสูงสุดคือ มัธยมศึกษาตอนปลาย อาจเนื่องมาจากพนักงานส่งอาหารเป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงในการทำงานสูง เช่น การทำงานบนท้องถนน การขับขีรถจักรยานยนต์ในช่วงเวลากลางวัน และช่วงเวลากลางคืน อาจมีปัจจัยเสี่ยงด้านต่างๆ เช่น ความร้อน ความเครียด การแข่งขัน ความเร่งรีบ เป็นต้น ทำให้เพศชายเลือกประกอบอาชีพนี้มากกว่าเพศหญิง โดยในวัยรุ่นซึ่งเป็นวัยที่ศึกษาค้นคว้า อาจขาดความระมัดระวัง และขาดประสบการณ์ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

ด้านประสิทธิภาพการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ประมาณครึ่งหนึ่งของพนักงานขับรถส่งอาหาร มีประสิทธิภาพการขับขี่มากกว่า 1 - 3 ปี สอดคล้องกับผลการศึกษาก่อนหน้านี้ของ สำนักปลัดกระทรวงแรงงาน⁽¹⁶⁾ พบว่า ส่วนใหญ่มีประสิทธิภาพในการทำงาน ไม่เกิน 3 ปี ซึ่งอยู่ในช่วงเวลาที่มีการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ที่อาจส่งผลให้มีการว่างงานเพิ่มขึ้น อาชีพพนักงานส่งอาหารจึงเป็นทางเลือกหนึ่งที่แรงงานหันมาประกอบอาชีพนี้มากขึ้น โดยแอปพลิเคชันที่พบมากที่สุดในการศึกษา ได้แก่ แอปพลิเคชัน B รองลงมา C และ D ตามลำดับ และผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเป็นอาชีพหลัก มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน โดยรายได้ขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการทำงานและรอบในการวิ่งส่งอาหาร โดยในงานนี้พบว่ามีชั่วโมงการทำงานเฉลี่ย 10 ชั่วโมงต่อวันและมีรอบวิ่งเฉลี่ย 16 รอบต่อวัน ซึ่งมีชั่วโมงการทำงานเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด สอดคล้องกับงานวิจัยที่ระบุว่า เนื่องจากเป็นอาชีพที่มีอิสระในการทำงาน โดยรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 10,000 - 15,000 บาท และมีชั่วโมงการทำงานอยู่ที่ 9 - 12 ชั่วโมงต่อวัน ซึ่งสูงกว่าที่กฎหมายคุ้มครองแรงงานกำหนดไว้ให้นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในแต่ละวันต้องไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และจากการสำรวจการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าในช่วงปี 2564 เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 32.03 สำนักปลัดกระทรวงแรงงาน⁽¹⁶⁾ และสอดคล้องกับการศึกษาในประเทศเวียดนาม⁽¹⁷⁾ ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์อย่างมากกับการเกิดอุบัติเหตุ และส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บเล็กน้อย คือ ปริมาณการสั่งซื้อจำนวนมากและการทำงานล่วงเวลา และในงานวิจัยของอรรถกัญ วัณทะสมบัติและคณะ⁽¹²⁾ พบว่าพนักงานขับรถส่งอาหารมากกว่าร้อยละ 45 ทำงานเกินสัปดาห์ละ 60 ชั่วโมง ซึ่งเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยระหว่าง 10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน การศึกษานี้พบว่าช่วงเวลาที่มีการรับ และส่งอาหารมากที่สุด ได้แก่ ช่วงกลางวัน และช่วงเย็น สอดคล้องกับ การศึกษาในประเทศ จีน⁽¹⁸⁾ ที่พบว่า กิจกรรมประจำวันของพนักงานส่งอาหาร ส่วนใหญ่จัดส่งอาหารสูงสุดในช่วงเวลาอาหารกลางวันและอาหารเย็น โดยจากการศึกษานี้ระบุว่าส่วนใหญ่ใช้ความเร็วขณะขับขี

รถจักรยานยนต์ส่งอาหารอยู่ที่ 50 - 70 กม. ต่อชั่วโมง ซึ่งอาจเกิดจากการจราจรที่ติดขัดในเขตเมือง ทำให้ไม่สามารถเร่งความเร็วได้มากนัก และจากการสำรวจประวัติการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ความชุก (Prevalence) ของการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหารอยู่ที่ร้อยละ 35.1 สอดคล้องกับผลการศึกษาก่อนหน้านี้ของ อรรถกัญ วัณทะสมบัติและคณะ⁽¹²⁾ พบว่าพนักงานขับรถส่งอาหาร ในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด 1 ใน 3 หรือ ร้อยละ 33.5 เคยประสบอุบัติเหตุขณะขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร สอดคล้องกับการศึกษาความชุกในการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในประเทศอินเดีย⁽¹⁹⁾ พบความชุกของการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 32.36 และการศึกษาความชุกในประเทศเกาหลีใต้⁽²⁰⁾ ร้อยละ 14.43 ซึ่งได้ระบุว่ามีความโน้มเอียงเพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบกับกลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ทั่วไป

ส่วนที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านงานและการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ผลการศึกษา พบว่าแพลตฟอร์มแอปพลิเคชันส่งอาหาร เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ดังนี้

แอปพลิเคชันส่งอาหาร A มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ($P<0.016$) โดยก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มากเป็น 2.685 เท่าของกลุ่มที่ไม่ได้ขับผ่านแอปพลิเคชันส่งอาหาร A

แอปพลิเคชันส่งอาหาร C มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ($P<0.015$) โดยก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มากเป็น 1.557 เท่าของกลุ่มที่ไม่ได้ขับผ่านแอปพลิเคชันส่งอาหาร C

แอปพลิเคชันส่งอาหาร D มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ($P<0.002$) โดยก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มากเป็น 1.982 เท่าของกลุ่มที่ไม่ได้ขับผ่านแอปพลิเคชันส่งอาหาร D

แอปพลิเคชันส่งอาหาร F มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

($P < 0.001$) โดยก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์มากเป็น 3.175 เท่าของกลุ่มที่ไม่ได้ขับรถผ่านแอปพลิเคชันสั่งอาหาร F

ทั้งนี้ เนื่องจากแพลตฟอร์มแอปพลิเคชัน ถูกกำกับโดยนโยบายในการจัดส่งอาหารของแต่ละแพลตฟอร์ม เช่น ระบบกรับงานผ่านแอปพลิเคชัน ที่พนักงานขับรถส่งอาหารต้องแข่งขันกรับงาน เช่น แอปพลิเคชัน D, F โดยระบบจะเลือกจ่ายงานให้คนที่อยู่ใกล้ร้านอาหารมากที่สุด ทำให้พนักงานขับรถส่งอาหารต้องแข่งขันในการกรับงาน ซึ่งขึ้นอยู่กับความเร็วในการกด ความเร็วของอินเทอร์เน็ต หรือระบบจ่ายงานที่ต้องกรับงานในแอปพลิเคชัน ภายในระยะเวลาที่กำหนด เช่น แอปพลิเคชัน A, C ซึ่งหากไม่กรับงานตามเงื่อนไขระยะเวลาที่กำหนด ภายใน 1 นาที ทำให้ไม่ได้รับออเดอร์ในการจัดส่งอาหาร ระบบถือว่าเป็นการปฏิเสธงาน ซึ่งส่งผลต่อจำนวนงานใหม่ที่จะส่งมาให้แก่พนักงานขับรถจักรยานยนต์ อาจจะทำได้งานน้อยลง แต่อย่างไรก็ตาม นโยบายมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ขึ้นอยู่กับการดำเนินธุรกิจของแพลตฟอร์ม ทั้งนี้อาจทำให้พนักงานขับรถส่งอาหารเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการใช้โทรศัพท์มือถือ ขณะขับรถจักรยานยนต์ รวมถึงการต้องดูแลแผนที่เป็นระยะ ๆ ตลอดช่วงเวลารับขับรถจักรยานยนต์ อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ สอดคล้องกับการศึกษาของ สสพ.⁽¹⁵⁾ พบว่า นโยบายของแพลตฟอร์มส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก เช่น การคิดเปอร์เซ็นต์ในการกรับหรือปฏิเสธงานในการทำงานของแต่ละแพลตฟอร์ม และสอดคล้องกับการศึกษาของประเทศอินเดีย⁽¹⁹⁾ พบว่า พนักงานขับรถส่งอาหารที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ มีสาเหตุหลักเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญคือการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

ผลการศึกษาพบว่า จำนวนรอบในการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ($P < 0.001$) โดยพนักงานขับรถส่งอาหารที่มีจำนวนรอบในการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ย มากกว่า 16 รอบต่อวัน มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ที่จำนวนรอบในการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ย น้อยกว่า

16 รอบต่อวัน อาจเนื่องมาจาก หากมีจำนวนรอบจัดส่งอาหารมากขึ้นส่งผลต่อรายได้ที่มากขึ้น รวมถึงอาจได้สิทธิพิเศษเพิ่มขึ้นเช่นกัน กล่าวคือ การกำหนดคินเซนทิฟหรือแรงจูงใจในการทำงานของแพลตฟอร์ม เช่น หากสามารถจัดส่งอาหารได้ตามเป้าหมายที่กำหนด จะได้รับสิทธิพิเศษด้านสวัสดิการ ประกันภัยรถยนต์ เช่น ผู้ที่ทำงานผ่านแอปพลิเคชัน C จะถูกเก็บสะสมเป็นเพชร ซึ่งหากขับขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารได้ตามเป้าหมายที่กำหนดในแต่ละวัน จะได้รับเพชรสะสมซึ่งจะถูกตีเป็นมูลค่า ดังนั้น หากขับได้จำนวนรอบมาก ทำได้ตามเป้าหมาย ก็จะได้รับค่าตอบแทนมากขึ้นด้วย แต่อย่างไรก็ตาม ค่าตอบแทนมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ขึ้นอยู่กับ นโยบายของแพลตฟอร์ม ทั้งนี้อาจส่งผลให้พนักงานขับรถส่งอาหารต้องใช้เวลาในการขับรถจักรยานยนต์บนท้องเพิ่มมากขึ้น แสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นได้ สอดคล้องกับการศึกษาของประเทศเวียดนาม⁽¹⁷⁾ ที่พบว่า การมีปริมาณคำสั่งซื้อหรือจำนวนรอบที่มากขึ้นมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ข้อเสนอแนะ

ข้อค้นพบจากการศึกษา พบว่า แอปพลิเคชันสั่งอาหาร ที่กำกับโดยแพลตฟอร์ม และจำนวนรอบในการขับรถจักรยานยนต์เพื่อจัดส่งอาหาร มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในพื้นที่เขตเมือง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญในการดูแลสุขภาพกลุ่มพนักงานขับรถส่งอาหาร โดยสร้างความรู้และความตระหนักในการขับอย่างปลอดภัยสำหรับผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เช่น กำหนดจำนวนรอบในการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร โดยเฉลี่ยน้อยกว่า 16 รอบต่อวัน เพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางท้องถนน รวมถึงบริษัทควรมุ่งเน้นการบริหารจัดการในระดับนโยบายสาธารณะ และระดับบุคคล ควบคู่กับความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ โดยการออกแบบกิจกรรมที่สร้างเสริมสุขภาพหรือให้ความรู้ด้านการขับขี่ที่ปลอดภัย และการกำหนดระบบจ่ายงานผ่านแอปพลิเคชัน ควรจ่ายงานให้กับพนักงานขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีการเคลื่อนไหวบน GPS เพื่อไม่ให้พนักงานขับรถจักรยานยนต์

ละสายตาจากการขับขีมายังโทรศัพท์มือถือ เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม ด้านการบาดเจ็บและความรุนแรงของอุบัติเหตุ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง รวมทั้งการสอบสวนถึงสาเหตุหรือปัจจัยเสี่ยงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะที่รุนแรง ซึ่งจะครอบคลุมประเด็น คน ขานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณมูลนิธิป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง (มปคม.) ที่ให้ทุนสนับสนุนการศึกษารวมถึงทุนสนับสนุนการทำวิทยานิพนธ์ รวมถึงขอขอบคุณคณะกรรมการพิจารณาการขอรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ จากคณะกรรมการพิจารณาการวิจัยในมนุษย์ คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราช

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. World Road Safety Situation Report 2018 [Internet]; 2022 [cited 2022 Sep 9]. Available from: https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#country_or_area/THA
2. Jinvong T. Road accidents, The “Silent Threat” that is challenging to deal with. Journal of Emergency Medical Services of Thailand 2021; 1(1):71- 6. (in Thai)
3. Department of Land Transport (TH). Road accident fatalities analysis report and mortality rate fiscal year 2022 [Internet]; 2022 [cited 2023 June 6]. Available from: <https://web.dlt.go.th/statistics/> (in Thai)
4. Iamtrakul P, Chayphong S. The study of risk behavior factors affecting road accidents. NRRU Community research journal 2021; 15(3):30-42. (in Thai)
5. Chiwattanakulphaisarn P, Boontap N, Panthalert W, Sornkaew P, Hongthong S, Saaddit W, et al. Road accident situation report in Thailand 2018-2021. Pathumthani: Thai roads foundation; 2022. (in Thai)
6. Traffic and Transportation Department (TH).Road safety master plan and road safety action plan 2021-2025 [Internet]; 2022 [cited 2023 June 6]. Available from : <https://office2.bangkok.go.th/dotat/plan/2564/RoadSafetyMasterPlanBangkok2021-2025.pdf>
7. Subkhian S, Nusorn N. Factors relating to effectiveness in prevention and control of viral infectious diseases. corona 2019 of health workers in Singburi, Health region 4. Journal of medical and Public health region 4 2023;13(1):56-70. (in Thai)
8. Kasikornresearch . After COVID-19, the food delivery business expands amid intense competition platform providers move towards super application. [Internet]. 2021. [cited 2022 Aug 26]. Available from: <https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-econ/business/Pages/z3128-Food-Delivery.aspx>. (in Thai)
9. Theerakowitkajorn K, Tularak W. A new job form of a motorcycle driver delivering food that is directed by platform. Bangkok : Publisher friedrich ebert foundation; 2020. (in Thai)
10. Mitphan C. Internet user behavior survey report in Thailand. [Internet]. 2021. [cited 2022 Aug 26]. Available from: https://www.etda.or.th/th/Useful-Resource/publications/Thailand-Internet-User-Behavior-2564_Slides.aspx. (in Thai)
11. Leenoi P. How to improve working conditions for gig workers in Thailand. The research department, Thailand's Ministry of Labour [Internet]. 2021 [cited 2022 Sep 5]. Available from: https://www.ilo.org/wcmspgroups/public/dgreports/inst/documents/publication/wcms_819507.pdf

12. Wantanasombat A, Pitakthanin A, Phonyong N, Boonmee T, Sungjui K, Pantaro N, et al. Working conditions and social security of food delivery workers on a platform economy in the situation of the epidemic of COVID-19. [Internet]. 2021 [cited 2022 Sep 1]. Available from : <https://www.chula.ac.th/news/49956/> (in Thai)
13. Mallikamas S, Chaiwat T, Mutthaksin G, Kulkollakarn k, Chaisrilak C, Maingarm N, et al. Project to drive policy proposals on the quality of life of platform workers. [Internet]. 2022. [cited 2023 Jan 22]. Available from : <https://dol.thaihealth.or.th/Media/Pdfview/35d527ab-4c2c-ed11-80fd-00155d1aab5d> (in Thai)
14. G* power manual. [Internet]. 2023. [cited 2023 June 10]. Available from : http://www.psychologie.hhu.de/fileadmin/redaktion/Fakultaeten/MathematischNaturwissenschaftliche_Fakultaet/Psychologie/AAP/gpower/GPowerManual.pdf
15. Athikulrat K, Chaengraksakul S, Khambun R, Luangchinda C, Boonmee k, Ritthichai T, et al. A study of situations, factors and impacts on occupational safety, health and working environment of food delivery motorcycle drivers. [Internet]. 2022. [cited 2022 Oct 9]. Available from : <https://www.tosh.or.th/index.php/media-relations/e-book/item/1224-2022-10-20-03-10-49>. (in Thai)
16. Office of Permanent Secretary for Ministry of Labour (TH). A comparative study of public policies in the context of decent work for digital labour platforms : A case study of delivery rider. [Internet]. 2022. [cited 2022 Oct 9]. Available from: <http://warning.mol.go.th/uploadFile/pdf/pdf-2023-01-05-1672903833.pdf>. (in Thai)
17. Ngoc AM, Nishiuchi H, Nhu NT, Huyen LT. Ensuring traffic safety of cargo motorcycle drivers in last-mile delivery services in major Vietnamese Cities, Case studies on transport policy. 2022;10(3):1735-42.
18. Wang Y, Wang H., Xu H., Understanding the experience and meaning of app-based food delivery from a mobility perspective, International Journal of hospitality management. 2021; 99(2021) :1-12.
19. Vijayasankari A, Indra S, Kalpana S. Prevalence of road traffic accident among food delivery workers in Southern Chennai. IOSR-JNHS 2020;9(3):17-20.
20. Choi SJ, Kim MJ, Myung J, Hong JY, Chung HS, Chung SP, et alx. Characteristics of crashes and injuries on delivery motorcycles: A retrospective cohort study. Traffic Inj Prev 2022;23(3):146-51.