



พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหาร ในตำบลเมืองศรีไค อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

ชญากานต์ โกะะพันธ์*, ลักษณะย์ บุญขาว**, ดวงเดือน ปลดรัมย์*** และณลินี เพ็ชรฉกรรจ์***

Received: June 17, 2021

Revised: August 3, 2021

Accepted: August 31, 2021

บทคัดย่อ

การศึกษาเชิงพรรณนา แบบภาคตัดขวางนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ (2) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารบริษัทแกร็บฟู้ด และฟู้ดแพนด้า ในตำบลเมืองศรีไค อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยเก็บตัวอย่างกับพนักงานทั้ง 2 บริษัททุกคนจำนวนทั้งสิ้น 70 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา และทดสอบความเที่ยงของแบบสอบถามด้วยการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคมีค่ามากกว่า 0.70 ทุกส่วน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าความถี่ ร้อยละ และสถิติไคสแควร์เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ผลการศึกษาพบว่า (1) พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 51.43) ($\bar{x} = 2.77$, S.D. = 0.154) ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารเคยมีประสบการณ์ในการกระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยต้องเสียค่าปรับแก้ตำรวจ (ร้อยละ 64.29) โดยสาเหตุหลักของการเสียค่าปรับคือ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และฝ่าสัญญาณไฟจราจร (ร้อยละ 44.28 24.28 และ 7.14 ตามลำดับ) และ (2) ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุและการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p - value = 0.030 และ p - value = 0.003 ตามลำดับ) ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารมีพฤติกรรมการขับขี่ที่เหมาะสม ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ต่อทั้งตัวผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารและผู้ร่วมใช้เส้นทางอื่นด้วย

คำสำคัญ : พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ / การรับรู้ความเสี่ยง / รถจักรยานยนต์ / ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหาร

ผู้รับผิดชอบบทความ: ชญากานต์ โกะะพันธ์ คณะวิทยาศาสตร์ สาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

85 ถนนสถลมารค ตำบลเมืองศรีไค อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี 34190 โทร 092-4041961 E-mail: chanyakam.k@ubu.ac.th

*สาขารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการอนามัยสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย) อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์ สาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

**ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต(อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ประจำวิทยาลัยแพทยศาสตร์และการสาธารณสุข มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

***นักศึกษาลัทธิสุตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี





Preventive Behaviors to Motorcycle Accidents among Food Delivery Drivers in Mueang Sikai Sub-District, Warin Chamrap District, Ubon Ratchathani Province

Chanyakarn Kokaphan *, Laksanee Boonkhao**, Duangduen Plodram*** and Naline Phetchakan***

Abstract

This cross-sectional descriptive study aims :1) to investigate preventive behaviors; and associated factors toward motorcycle accidents among 70 Grab food and Food panda riders in Muang Si Khi Sub-District, Warin Chamrap District, Ubon Ratchathani Province. Data were obtained using a questionnaire which content validity was evaluated and reliability was measured using Cronbach's alpha (the coefficient is greater than 0.70 for all parts). Frequency, percentage, and Chi-square test were used to analyze factors influencing accident prevention behaviors among the riders. The results revealed that motorcycle accident prevention practices was at the moderate level (51.43%) ($\bar{x} = 2.77$, S.D. = 0.154). It was also found that 64.29% of the riders had been fined for traffic violations. The most common of which were driving without a helmet, driving without a motorcycle license, and running red lights (44.28%, 24.28%, and 7.14%, respectively). The research also found that accident experiences and accident risk perceptions had a statistically significant relationship with accident prevention behaviors ($p = .030$ and 0.003 , respectively). Therefore, concerned agencies should promote safe riding practices among food delivery motorcycle riders and encourage them to comply with traffic laws to ensure road safety for themselves and other road users.

Keyword: Accident prevention behaviors / Risk perceptions / Motorcycles / Food delivery riders

Corresponding Author: Chanyakarn Kokapan, Faculty of Science, Occupational Health and Safety, Ubon Ratchathani University, 85 Satolmark Road, Mueang Si Khi Subdistrict, Warin Chamrap District, Ubon Ratchathani Province 34190, Tel. 092-4041961
E-mail: chanyakarn.k@ubu.ac.th

* Master of Public Health (Environmental Health and Safety Management), Lecturer, Faculty of Science Occupational Health and Safety, Ubon Ratchathani University

** Ph.D. (Occupational Health and Safety), Assistant Professor, College of Medicine and Public Health, Ubon Ratchathani University

*** Student in Bachelor of Science (Occupational Health and Safety), Faculty of Science, Ubon Ratchathani University





1. บทนำ

จากสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization; WHO) พบว่า การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา จากรายงานปี 2561 ขององค์การอนามัยโลกพบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก ซึ่งร้อยละ 70.20 เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยอัตราการเสียชีวิตเท่ากับ 29.90 รายต่อแสนประชากร ซึ่งจังหวัดอุบลราชธานีพบผู้ขับขี่เมาสุรา ขับย้อนศร และฝ่าไฟแดงมีอัตราการถูกจับกุมต่อแสนประชากรสูงที่สุดเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนืออยู่ที่ 388.3 817.4 และ 1,056.0 ราย (แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร), 2561) จากข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตั้งแต่ พ.ศ. 2559 – พ.ศ. 2563 พบว่า จังหวัดอุบลราชธานีมีสถิติการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนสูงกว่า 1,000 รายต่อปีในทุกปี โดยอำเภอวารินชำราบมีสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับสองรองจากอำเภอเมืองอุบลราชธานีทุกปี แต่สถิติการเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจากการจราจรในอำเภอวารินชำราบสูงเป็นอันดับหนึ่งเมื่อเทียบกับอำเภออื่นๆ แทบทุกปี (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุบลราชธานี, 2563) ซึ่งในพื้นที่ตำบลเมืองศรีโค อำเภอวารินชำราบเป็นพื้นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษา 2 สถาบันคือ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีและวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรจังหวัดอุบลราชธานี โดยทั้งสองสถาบันนั้นนอกจากจะเป็นสถาบันการศึกษาที่มีนักศึกษารวมกันกว่า 15,000 คนแล้วยังเป็นสถาบันที่ให้บริการสุขภาพซึ่งประชาชนโดยทั่วไปสามารถเข้ามาใช้บริการในโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยและคลินิกบริการสุขภาพในวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจำนวนมากด้วย กอปรกับถนนเส้นหน้ามหาวิทยาลัยอุบลราชธานีเป็นถนนหลักที่เชื่อมต่อระหว่างอำเภอเดชอุดมที่จังหวัดใกล้เคียงสามารถสัญจรผ่านเข้า-ออกเมืองอุบลราชธานีได้ จึงทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีการจราจรค่อนข้างคับคั่งโดยเฉพาะในช่วงเวลาเช้า กลางวันและช่วงเลิกงานตอนเย็น

ปัจจุบันกิจการส่งอาหาร (food delivery) เติบโตอย่างรวดเร็ว มีผู้ให้บริการ เช่น แกร็บฟู้ด (Grab food) ฟู้ดแพนด้า (Food panda) ไลน์แมน (Lineman) ลาล่ามูฟ (Lalamove) และ อุเบอร์ (Uber) เป็นต้น ซึ่งโดยเฉพาะผู้ให้บริการจากบริษัทแกร็บฟู้ด และฟู้ดแพนด้าจะพบมากในตำบลเมืองศรีโค อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี จากข้อมูลของแกร็บฟู้ดที่ทดลองความสำเร็จไปเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม พ.ศ.2562 พบว่ามีพนักงานบริการส่งอาหารเกินกว่าแสนคนทั่วประเทศ

การมีผู้ให้บริการเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการแข่งขันทางการตลาดที่ค่อนข้างสูง ทั้งในเรื่องการรับพนักงานเพื่อขยายพื้นที่บริการ ราคาในการขนส่ง ความเร็วในการให้บริการ โดยเฉพาะในช่วงที่เกิดวิกฤติโควิด-19 ที่มีมาตรการให้พนักงานทำงานที่บ้านและรถขนส่งให้หยุดอยู่บ้านแทนการเดินทาง ธุรกิจบริการส่งอาหารจึงได้รับความนิยมขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยพนักงานขับรถส่งอาหารจะใช้รถจักรยานยนต์ในการส่งอาหารเนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็วและคล่องตัว ซึ่งความรีบเร่งในการขับรถถือเป็นพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นการเพิ่มโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Yudha Puratmaja และคณะ (2017) ที่พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์คือ การขับย้อนศร ขับเร็ว มีผู้ซ้อนท้ายเกิน 2 คน และไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 38 36 48 และ 36 ตามลำดับ และการศึกษาของ จิตศจี จิตต์พิศาล และคณะ (2557) ยังพบว่า ระยะทางขับขี่ต่อวัน ความรู้เกี่ยวกับการจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้การบังคับใช้กฎจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งที่ผ่านมายังไม่มีการศึกษาถึงพฤติกรรมการขับขี่ หรือการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มพนักงานขับรถส่งอาหารดังกล่าว ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพที่มีแนวโน้มของจำนวนพนักงานสูงขึ้น





ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารในตำบลเมืองศรีไค อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยทำการศึกษากับผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารบริษัทแกร็บฟู้ด และฟู้ดแพนด้า ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารมากที่สุดในพื้นที่ดังกล่าว เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารในตำบลเมืองศรีไค อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารในตำบลเมืองศรีไค อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

3. วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง (cross-sectional descriptive research) นี้ ทำการศึกษากับผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารบริษัทแกร็บฟู้ด และฟู้ดแพนด้าในตำบลเมืองศรีไค อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี เก็บตัวอย่างกับพนักงานทั้งสองบริษัททุกคน จำนวนทั้งสิ้น 70 คน โดยให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารที่เต็มใจตอบแบบสอบถามเป็นผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลแบบสอบถามหลังจากได้รับการรับรองจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ของมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีแล้ว

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยทำการเก็บตัวอย่างแบบสอบถามกับพนักงานบริษัทแกร็บฟู้ดและฟู้ดแพนด้าในพื้นที่ตำบลเมืองศรีไค อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานีทุกคนประกอบด้วย ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารบริษัทแกร็บฟู้ด จำนวน 55 คน และบริษัทฟู้ดแพนด้า จำนวน 15 คน รวม 70 คน

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยได้พัฒนาและประยุกต์แบบสอบถามเพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารจากการศึกษาของนัชรินทร์ ชูหิรัญญ์วัฒน์ (2555) และกาญจน์กรอง สุอังคะ (2559) ประกอบด้วย

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป จำนวน 8 ข้อ เช่น เพศ อายุ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

ตอนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 14 ข้อ แผลผลระดับการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ออกเป็น 3 ระดับคือ มาก ปานกลาง และน้อย

ตอนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 20 ข้อ โดยเกณฑ์การให้คะแนนของแบบสอบถามเป็นชนิดมาตราการประเมิน (rating scale) จำนวน 4 ตัวเลือก คือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง และไม่เคยปฏิบัติ แผลผลระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ออกเป็น 3 ระดับคือ ดี ปานกลาง และควรปรับปรุง





3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ

3.3.1 ความตรงเชิงเนื้อหา (content validity) โดยให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่านพิจารณาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาและความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ แล้วนำไปคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของเนื้อหา (Item Objective Congruence; IOC) ได้ค่า IOC ของแบบสอบถามส่วนที่ 2 และ 3 เท่ากับ 0.67 - 1

3.3.2 ความเที่ยงของแบบสอบถาม (reliability) โดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปทดสอบ (try out) กับผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารในอำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 30 ชุด ทดสอบความเที่ยงของแบบสอบถามโดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ได้ค่าความเที่ยงของแบบสอบถามส่วนที่ 2 เท่ากับ 0.712 และ ส่วนที่ 3 เท่ากับ 0.744

3.4 การเก็บข้อมูล

3.4.1 เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการแจกแบบสอบถามให้กับผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารในตำบลเมืองศรีโค อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยมีเกณฑ์คัดเข้าคือ เป็นผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารทั้งเพศหญิงและเพศชายของบริษัทแกร็บฟู้ดและฟู้ดแพนด้าในเขตเทศบาลเมืองศรีโค อายุมากกว่า 18 ปีบริบูรณ์ และยินดีตอบแบบสอบถาม สำหรับเกณฑ์คัดออกคือ ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ที่ไม่สามารถอ่านเขียนได้ภาษาไทยได้ และไม่ยินดีหรือไม่ประสงค์จะตอบแบบสอบถามในการศึกษาวิจัยนี้ โดยผู้วิจัยให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารเป็นผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง

3.4.2 ผู้วิจัยตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลแล้วนำมาวิเคราะห์และสรุปผลการวิจัย

3.5 การแปลผลและวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ข้อมูลการรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ค่าสูงสุด และค่าต่ำสุด และใช้สถิติไคสแควร์ (Chi - Square) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไป การรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

การศึกษานี้ได้รับการรับรองจริยธรรมวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2563 รหัส UBU-REC-67/2563

4. ผลการศึกษา

ผู้วิจัยนำเสนอผลการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหาร โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วนประกอบด้วย ส่วนที่ 4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 4.2 การรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหาร ส่วนที่ 4.3 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหาร และส่วนที่ 4.4 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยนำเสนอข้อมูลในแต่ละส่วน ดังนี้

4.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 91.43) มีอายุเฉลี่ย 25.71 ปี (S.D. = 6.55ปี) ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารมากกว่า 9 ชั่วโมงต่อวัน (ร้อยละ 54.29) โดยผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ทุกคน ที่ผ่านมาผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารเคยประสบอุบัติเหตุขณะขับรถส่งอาหาร (ร้อยละ 32.86) ขณะประสบอุบัติเหตุผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารไม่ได้สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 21.74) ซึ่งสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุคือ เมาสุรา และขับเร็ว (ร้อยละ 15.71) เท่ากัน ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารเคยกระทำผิดกฎหมายจราจรโดยเสีย





ค่าปรับแก้ตำรวจจราจร (ร้อยละ 64.29) ซึ่งมีสาเหตุมาจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร (ร้อยละ 44.28 24.28 และ 7.14 ตามลำดับ)

4.2 การรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารรับรู้โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุในระดับมาก ($\bar{X} = 3.38$, S.D. = 0.32) โดยรับรู้ว่าการกลับรถในที่ห้ามกลับอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ($\bar{X} = 3.64$, S.D. = 0.54) (ร้อยละ 67.14) ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ระดับมาก ($\bar{X} = 3.12$, S.D. = 0.29) โดยรับรู้ว่าการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลเสียต่อตนเองและบุคคลอื่นในสังคม ($\bar{X} = 3.66$, S.D. = 0.53) (ร้อยละ 68.57) (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของข้อมูลด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (N = 70)

การรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน (ร้อยละ)	เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน (ร้อยละ)	(\bar{X})	S.D.	การแปลผลระดับการรับรู้ความเสี่ยง
การรับรู้โอกาสการเกิดอุบัติเหตุ							
1. การออกรถก่อนสัญญาณไฟเขียวมีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้	35 (50.00)	32 (45.71)	1 (1.43)	2 (2.86)	3.43	0.67	มาก
2. การขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกำหนดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	34 (48.57)	35 (50.00)	0 (0.00)	1 (1.43)	3.46	0.58	มาก
3. การดื่มเหล้าเล็กน้อยทำให้การตัดสินใจดีขึ้นโอกาสเกิดอุบัติเหตุจึงลดลง	9 (12.86)	13 (18.57)	30 (42.86)	18 (25.71)	2.19	0.12	ปานกลาง
4. การขับรถเมื่อมีอาการเจ็บป่วยอาจเสียการทรงตัวและเกิดอุบัติเหตุได้	24 (34.28)	45 (64.29)	0 (0.00)	1 (1.43)	3.31	0.55	มาก
5. การดูแลและการตรวจสอบสภาพรถสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้	38 (54.29)	32 (45.71)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.54	0.50	มาก
6. การให้สัญญาณไฟเลี้ยวจำเป็นต่อการขับขี่และป้องกันการเฉี่ยวชน	42 (60.00)	26 (37.14)	2 (2.86)	0 (0.00)	3.57	0.55	มาก
7. การกลับรถในที่ห้ามกลับรถอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	47 (67.14)	21 (30.00)	2 (2.86)	0 (0.00)	3.64	0.54	มาก
8. การบรรทุกภาชนะบรรจุอาหารทำให้เสียการทรงตัวแล้วก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	28 (40.00)	35 (50.00)	7 (10.00)	0 (0.00)	2.79	0.70	ปานกลาง
	รวม				3.38	0.32	มาก





ตารางที่ 1 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของข้อมูลด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ (N = 70) (ต่อ)

การรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์	เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน (ร้อยละ)	เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน (ร้อยละ)	(\bar{X})	S.D.	การแปลผลระดับการรับรู้ความเสี่ยง
การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ							
9. การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีผลต่อการประกอบอาชีพของท่าน	20 (28.57)	48 (68.57)	0 (0.00)	2 (2.86)	3.23	0.60	มาก
10. ผู้พิการจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จะเป็นภาระกับครอบครัวและสังคม	19 (27.14)	40 (57.14)	9 (12.86)	2 (2.86)	3.09	0.71	มาก
11. อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ทันที	0 (0.00)	4 (5.72)	33 (47.14)	33 (47.14)	1.59	0.60	พอใช้
12. อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์หากบาดเจ็บที่สมองทำให้เสียชีวิตหรือพิการตลอดชีวิต	39 (55.71)	29 (41.43)	2 (2.86)	0 (0.00)	3.53	0.56	มาก
13. การไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ทำให้เสียชีวิตได้มากกว่าการสวมหมวกนิรภัย	45 (64.28)	23 (32.86)	2 (2.86)	0 (0.00)	3.61	0.55	มาก
14. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลเสียต่อตนเอง และบุคคลอื่นในสังคม	48 (68.57)	20 (28.57)	2 (2.86)	0 (0.00)	3.66	0.53	มาก
รวม					3.12	0.29	มาก

ระดับการรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมในระดับมาก (\bar{X} = 3.35, S.D. = 0.192) (ร้อยละ 81.43) รองลงมาคือ ระดับปานกลาง (\bar{X} = 2.90, S.D. = 0.046) (ร้อยละ 18.57) (ตารางที่ 2)



ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จำนวนและร้อยละของระดับการรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (N = 70)

ระดับการรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับคะแนนเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับมาก	3.00 - 4.00	3.35	0.192	57	81.43
ระดับปานกลาง	2.00 - 3.00	2.90	0.046	13	18.57

4.3 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ประกอบอาชีพส่งอาหารมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ยังไม่เหมาะสมคือ ขับรถจักรยานยนต์ต่อท้ายรถคันอื่นกระชั้นชิด (\bar{X} = 2.30, S.D. = 0.46) ขับรถจักรยานยนต์ขณะที่ร่างกายมีความอ่อนล้า (\bar{X} = 2.13, S.D. = 0.85) ขับเร่งความเร็วเมื่อรถคันอื่นจะแซง (\bar{X} = 1.94, S.D. = 1.03) และฝ่าสัญญาณไฟแดงเมื่อเร่งรีบ (\bar{X} = 2.01, S.D. = 0.99) โดยผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารปฏิบัติทุกครั้งและปฏิบัติเกือบทุกครั้งรวมกันถึงร้อยละ 80.00 74.29 72.86 และ 68.57 ตามลำดับ (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (N = 70)

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์	ปฏิบัติทุกครั้ง จำนวน (ร้อยละ)	ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง จำนวน (ร้อยละ)	ปฏิบัติบางครั้ง จำนวน (ร้อยละ)	ไม่เคยปฏิบัติ จำนวน (ร้อยละ)	(\bar{X})	S.D.	การแปลผลระดับพฤติกรรม
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อท้ายรถคันอื่นกระชั้นชิด	17 (24.29)	39 (55.71)	7 (10.00)	7 (10.00)	2.30	0.46	พอใช้
2. ขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม.	15 (21.43)	26 (37.14)	24 (34.29)	5 (7.14)	2.73	0.88	พอใช้
3. ชะลอความเร็ว เมื่อเห็นสัญญาณไฟเหลือง	17 (24.29)	29 (41.43)	22 (31.42)	2 (2.86)	2.87	0.82	พอใช้
4. ฝ่าสัญญาณไฟแดงเมื่อรีบเร่ง	27 (38.57)	21 (30.00)	16 (22.86)	6 (8.57)	2.01	0.99	พอใช้
5. มองกระจกส่องหลังก่อนเลี้ยว	56 (80.00)	14 (20.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.80	0.40	ดี
6. สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	52 (74.28)	16 (22.86)	2 (2.86)	0 (0.00)	3.71	0.52	ดี
7. ให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ	51 (72.86)	17 (24.28)	0 (0.00)	2 (2.86)	3.67	0.63	ดี
8. ขับเร่งความเร็วเมื่อรถคันอื่นจะแซง	31 (44.29)	20 (28.57)	11 (15.71)	8 (11.43)	1.94	1.03	ควรปรับปรุง



ตารางที่ 3 ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (N = 70) (ต่อ)

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์	ปฏิบัติทุกครั้ง จำนวน (ร้อยละ)	ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง จำนวน (ร้อยละ)	ปฏิบัติบางครั้ง จำนวน (ร้อยละ)	ไม่เคยปฏิบัติ จำนวน (ร้อยละ)	(\bar{X})	S.D.	การแปล ผลระดับ พฤติกรรม
9. ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะที่ร่างกายมีความอ่อนล้า	15 (21.43)	37 (52.86)	12 (17.14)	6 (8.57)	2.13	0.85	พอใช้
10. ระมัดระวัง และชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก	36 (51.42)	31 (44.29)	3 (4.29)	0 (0.00)	3.47	0.58	ดี
11. สวมใส่รองเท้าหุ้มส้น ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	21 (30.00)	35 (50.00)	14 (20.00)	0 (0.00)	3.10	0.71	ดี
12. เมื่อทัศนวิสัยไม่ดี จะขับด้วยความเร็วให้พ้นสภาพนั้น	28 (40.00)	21 (30.00)	7 (10.00)	14 (20.00)	2.07	1.12	พอใช้
13. มองกระจกส่องหลังก่อนเลี้ยว	52 (74.29)	17 (24.28)	0 (0.00)	1 (1.43)	3.71	0.54	ดี
14. ไม่ขับรดย้อนศร หรือกลับรถในจุดที่ห้ามกลับรถ	20 (28.57)	23 (32.86)	27 (38.57)	0 (0.00)	2.90	0.82	พอใช้
15. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่มีเมฆาสุรา	35 (50.00)	13 (18.57)	18 (25.71)	4 (5.72)	3.13	0.99	ดี
16. ตรวจสอบเช็คสัญญาณไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว ไฟเบรก	42 (60.00)	16 (22.85)	10 (14.29)	2 (2.86)	3.40	0.84	ดี
17. ตรวจสอบเช็คสภาพเบรก	39 (55.71)	20 (28.57)	9 (12.86)	2 (2.86)	3.37	0.20	ดี
18. ตรวจสอบเช็คสัญญาณแตร	30 (42.86)	17 (24.28)	21 (30.00)	2 (2.86)	3.07	0.92	ดี
19. พกใบอนุญาตขับขี่ และคู่มือการจดทะเบียนรถคันที่ขับขี่	52 (74.29)	17 (24.28)	1 (1.43)	0 (0.00)	3.73	0.48	ดี
20. เมื่อรถจักรยานยนต์มีสภาพผิดปกติให้ช่างตรวจสอบสภาพและซ่อมแซมทันที	43 (61.43)	24 (34.29)	3 (4.28)	0 (0.00)	3.57	0.58	ดี



ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยภาพรวมผู้ประกอบอาชีพ ขับรถส่งอาหารมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.77$, S.D. = 0.154) (ร้อยละ 51.43) รองลงมาคือ มีพฤติกรรมในระดับดี ($\bar{X} = 3.30$, S.D. = 0.156) (ร้อยละ 48.57) (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จำนวน และร้อยละของระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n = 70)

ระดับพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุในการขับขี่ รถจักรยานยนต์	ระดับคะแนน	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับดี	3.00 - 4.00	3.30	0.156	34	48.57
ระดับปานกลาง	2.00 - 3.00	2.77	0.154	36	51.43

4.4 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ปัจจัยประสบการณ์การเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิด อุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถ ส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value = 0.030 และ 0.003 ตามลำดับ) ดังแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 จำนวน ร้อยละ แสดงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ (N=70)

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับปานกลาง จำนวน (ร้อยละ)	ระดับสูง จำนวน (ร้อยละ)	รวมจำนวน (ร้อยละ)	χ^2	p-value
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ				4.690	0.030
ไม่เคย	18 (25.70)	29 (41.40)	47 (67.10)		
เคย	3 (4.30)	20 (28.60)	23 (32.90)		
การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ				8.883	0.003
ระดับปานกลาง	10 (14.30)	7 (10.00)	17 (24.30)		
ระดับสูง	11 (15.70)	42 (60.00)	53 (75.70)		

5. อภิปรายผล

ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพ ขับรถส่งอาหารในตำบลเมืองศรีไค อำเภอรามอินทราบุรี จังหวัดอุบลราชธานี โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.77$, S.D. = 0.154) (ร้อยละ 51.43) รองลงมาคือ ระดับดี ($\bar{X} = 3.30$, S.D. = 0.156) (ร้อยละ 48.57) ซึ่งจากข้อมูลการศึกษาถึงแม้จะพบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารจะมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคน แต่ยังคงพบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารเคยมีประสบการณ์ในการกระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยต้อง เสียค่าปรับกรณีทำผิดกฎหมายจราจรแก่ตำรวจถึงร้อยละ 64.29 และสาเหตุของการต้องเสียค่าปรับจากการ กระทำความผิดกฎหมายจราจรคือ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และขับรถฝ่าสัญญาณ ไฟจราจร (ร้อยละ 44.28 24.28 และ 7.14 ตามลำดับ) ซึ่งเมื่อพิจารณาพฤติกรรมเป็นรายข้อพบว่า ผู้ประกอบ



อาชีพขับรถส่งอาหารมีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ยังไม่เหมาะสม ไม่ว่าจะเป็น ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อท้ายรถคันอื่นกระชั้นชิด ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะที่ร่างกายมีความอ่อนล้า ขับขี่เร็ว ความเร็ว เมื่อรถคันอื่นจะแซง ฝ่าสัญญาณไฟแดงเมื่อเร่งรีบ โดยผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหารปฏิบัติทุกครั้งและปฏิบัติเกือบทุกครั้งรวมกันถึงร้อยละ 80.00 74.29 72.86 และ 68.57 ตามลำดับ ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวถือเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ หากผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหารยังไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้เหมาะสม ดังจะเห็นจากการศึกษาของ Chumpawadee, U., et al. (2015) ที่พบว่า ผู้ป่วยเนื่องจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เข้ามารับการรักษาในโรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา มีเพียงร้อยละ 16.54 เท่านั้นที่สวมหมวกนิรภัย และดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนเกิดเหตุ (ร้อยละ 4.04) ซึ่งการศึกษานี้สอดคล้องกับรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่พบว่า จังหวัดอุบลราชธานี พบผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมาสุรา ขับขี่อันตราย และฝ่าไฟแดงมีอัตราการถูกจับกุมต่อแสนประชากรสูงที่สุดเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สจร), 2561) แต่ขัดแย้งกับการศึกษาของวาสนา สายเสมา (2548) ที่พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐมส่วนใหญ่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 54.70) เนื่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รู้ถึงอันตรายจากอุบัติเหตุว่า จะมีผลกระทบต่อตนเองและทรัพย์สินทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตขึ้นได้ ทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ดี และพบว่า ผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหาร ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารมากกว่า 9 ชั่วโมงต่อวันถึงร้อยละ 54.29 ซึ่งถึงแม้ในช่วงระหว่างที่รออาหารที่ร้าน ผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหารจะมีเวลาพักก็ตามแต่การขับขี่รถและการทำงานมากกว่า 9 ชั่วโมงต่อวันย่อมส่งผลก่อให้เกิดความเมื่อยล้าของร่างกายและกระทบต่อประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหารได้ดังการศึกษาของกิตติทัต สูดชู และคณะ (2563) พบว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเพศชาย ในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานครที่มีชั่วโมงทำงานตั้งแต่ 8 ชั่วโมงต่อวันขึ้นไป จะมีอาการปวดกล้ามเนื้อและกระดูกได้ โดยบริเวณที่ปวดคือ บริเวณหลังส่วนล่าง ไหล่ และน่อง (ร้อยละ 34.8 15.9 และ 14.5 ตามลำดับ) (กิตติทัต สูดชู และคณะ, 2563)

การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p -value = 0.030 และ 0.003 ตามลำดับ) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า หากผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหารได้รู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุย่อมทำให้ผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหารมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีไปด้วย สอดคล้องกับการศึกษาของ Chumpawadee, U., et al. (2015) ที่พบว่า การรับรู้การขับขี่ย่างปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับการลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยภาคเหนือของประเทศไทย (Chumpawadee, U. et al., 2015)

อย่างไรก็ตาม การศึกษานี้ถึงแม้จะพบว่า ผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหารรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับมาก ($\bar{X} = 3.12$, S.D. = 0.29) แต่ไม่ได้ทำให้พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหารอยู่ในระดับดี ทั้งนี้อาจเป็นไปได้ว่า ถึงแม้พฤติกรรมการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) ที่เชื่อว่า ความรู้จะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติแต่สิ่งที่กำหนดพฤติกรรมของมนุษย์นั้นไม่ใช่เฉพาะความรู้เพียงอย่างเดียวดังการศึกษาของบุรฉัตร จันทร์แดง และคณะ (2562) ที่กล่าวว่า สิ่งกำหนดพฤติกรรมมนุษย์มี 2 ประเภท คือ ลักษณะนิสัยส่วนตัวของมนุษย์ ซึ่งประกอบด้วย ความเชื่อ ค่านิยม ทัศนคติ บุคลิกภาพ และกระบวนการอื่นๆ ทางสังคมซึ่งไม่เกี่ยวกับลักษณะนิสัยส่วนตัวมนุษย์ ประกอบด้วย สิ่งกระตุ้นพฤติกรรม สิ่งแวดล้อมทั้งที่เป็นบุคคลและไม่ใช่มนุษย์ (บุรฉัตร จันทร์แดง และคณะ, 2562) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการศึกษานี้พบว่า ผู้ประกอบการอาชีพขับรถส่งอาหารมีพฤติกรรมการขับขี่ยังไม่เหมาะสม โดยเฉพาะในสถานการณ์เร่งรีบไม่จำเป็นการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อท้ายรถคันอื่นกระชั้นชิด ฝ่าสัญญาณไฟแดงเมื่อเร่งรีบ



และผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารยังคงจ่ายค่าปรับเนื่องจากการกระทำผิดกฎหมายจราจรไม่ว่าจะเป็นการไม่สวมหมวกนิรภัย และขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจรถึงร้อยละ 44.28 และ 7.14 ตามลำดับด้วย ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก และหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารจะมีโอกาสที่จะได้รับผลกระทบที่รุนแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยได้

6. ข้อเสนอแนะ

6.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ การศึกษานี้พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารอยู่ในระดับปานกลาง ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารยังมีพฤติกรรมการขับซิ่งที่ไม่เหมาะสมเช่นขับรถจักรยานยนต์ต่อท้ายรถคันอื่นกระชั้นชิด ขับรถขณะที่ร่างกายมีความอ่อนล้า ขับเร่งความเร็วเมื่อรถคันอื่นจะแซง และฝ่าสัญญาณไฟแดงเมื่อเร่งรีบ ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารมีพฤติกรรมการขับซิ่งที่เหมาะสมและปฏิบัติตามกฎหมายการจราจร

6.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป การศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาถึงแนวทางการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารเพื่อความปลอดภัยในการขับซิ่งต่อทั้งตัวผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารและผู้ร่วมใช้เส้นทางอีกด้วย

7. กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณผู้ประกอบอาชีพขับรถส่งอาหารบริษัทแกร็บฟู้ดและฟู้ดแพนด้าที่กรุณาให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ และขอขอบพระคุณคณะผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้คำแนะนำการทำงานวิจัยครั้งนี้จนแล้วเสร็จโครงการ

8. เอกสารอ้างอิง

- กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับซิ่งของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ (รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- กิตติหัต สุตชู, ไชยนันต์ แห่งทอง, วราภรณ์ คำยอด, และสรุ อาภรณ์. (2563). ระดับการปวดกล้ามเนื้อและกระดูกและปัจจัยจากการทำงานในกลุ่มผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศชาย ในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร. *วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ*, 3(2), 158-175.
- จิตตจี จิตต์พิศาล, วันเพ็ญ แก้วปาน, และ สุรินธร กลัมพากร. (2557). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. *วารสารพยาบาลสาธารณสุข*, 28(3), 84-98.
- นัชรินทร์ ชูหิรัญญวัฒน์. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี).
- บุรฉัตร จันทร์แดง, เสาวลักษณ์ โกลลิตติอัมพร, และ สัญญา เคนาภูมิ. (2562). ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม. *วารสารวิชาการธรรมทรรคนันท์*, 19(4), 235-244.
- แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด. (2561). *รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทย 2561*. สนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร.
- วาสนา สายเสมา. (2548). พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัยศิลปากร).



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุบลราชธานี. (2563). ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ 3 ฐาน. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.

Chumpawadee U., Homchampa P., Thonkrajai P., Suwanimitr A., & Chadbunchachai W. (2015). Factors related to motorcycle accident risk behavior among university students in Northeastern Thailand. *Southeast Asian J Trop Med Public Health*, 46(4), 805-821.

Pinchumpholsang W. (2020). Study to driving behavior of motorcycle safety in the city of Ratchaburi Province, Thailand. *RMUTT Global Business Accounting and Finance Review (GBAFR)*, 4(1), 41-52.

Piyapromdee U., Adulyanukosol V., & Lewsirirat S. (2015). Increasing road traffic injuries in underage motorcyclists. *JRCOST*, 39(1-2), 3-7.

Puratmaja Y., Handayani L., & Sunardi K. S.. (2017). Factor Associated with motorcycle risk behavior in Thai University Students, Khonkaen. *International Journal of Evaluation and Research in Education*, 6(4), 270-276.

