

ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุและการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะของย่านการค้าแห่งหนึ่ง ในกรุงเทพมหานคร The prevalence of accidents, and the comparison between factors with the safety behavior of public motorcyclists of a commercial area in Bangkok

ฉาน ปัทมะ พลอย¹ เชิดศิริ นิลผาย¹ บุตรี เทพทอง¹ ชนพร พลดงนอก¹ กิจจา จิตรภิรมย์^{1*}

Chan Pattama Polyong¹ Chirdsiri Ninpai¹ Budtree Thepthong¹ Chanaphorn Poldongnok¹ Kitja Chitpirom^{1*}

*Corresponding author: kj.pirom@yahoo.com

(Received: November 1, 2022; Revised: December 7, 2022; Accepted: December 24, 2022)

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงสำรวจในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความชุกของการเกิดอุบัติเหตุและการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะของย่านการค้าแห่งหนึ่ง ในเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจำนวน 176 คน โดยเก็บข้อมูลด้วยแบบสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติอนุมานในการเปรียบเทียบ ได้แก่ Independent sample t-test และ One-way analysis of variance ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมความปลอดภัยในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 61.4 พบความชุกของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา ร้อยละ 81.8 ความถี่การเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 5 ครั้ง ร้อยละ 55.7 ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับเล็กน้อย ร้อยละ 44.3 อย่างไรก็ตามพบการเกิดความรุนแรงในระดับมาก ร้อยละ 3.4 ผลการเปรียบเทียบปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ ระยะเวลาในการประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ การสวมหมวกนิรภัย และการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ส่งผลให้มีคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ดังนั้นจึงควรเพิ่มระดับความรู้ด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย นอกจากนี้ยังเป็นข้อสังเกตของผู้ให้บริการในการเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยพิจารณาผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยและไม่ดัดแปลงสภาพรถอาจนำไปสู่ความปลอดภัยมากขึ้น

คำสำคัญ: ความชุกการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมความปลอดภัย จักรยานยนต์สาธารณะ ย่านการค้า

¹สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

¹Occupational Health and Safety Program, Faculty of Science and Technology, Bansomdejchophaya Rajabhat University

Abstract

The purpose of this survey research was to study the prevalence of accidents and compare factors related to the safety behavior (SB) of public motorcyclists of a commercial area in Bangkok. The sample consisted of 176 public motorcyclists by collecting data from interview forms. The analysis test used descriptive statistics such as frequency, percentage, mean, and standard deviation, and inferential statistics used for comparative tests, including independent sample t-test, and one-way analysis of variance. The results showed that the overall SB of motorcyclists was at a moderate level, with 61.4 %. The prevalence of accidents in the past 1 year was 81.8 %, and the frequency of occurring more than five times was 55.7 %. The severity of the accident was at a mild level was 44.3 %. However, found that there were serious accidents at a severe level was 3.4 %. The results of the comparison revealed factors including education level, driving experience, length of a career as a motorcycle taxi, wearing a helmet, and the modification of the motorcyclist were a statistically significant difference in SB scores ($p < 0.05$). Therefore, the safety knowledge accessible to the driver should be increased. It is also worth noting that opting for a public motorcycle service where the rider wears a helmet and does not modify the vehicle conditions may lead to increased safety.

Keywords: Accident prevalence, Safety behavior, Public motorcyclists, Commercial area

1. บทนำ

อาชีพช่างจักรยานยนต์สาธารณะ ถือเป็นกลุ่มอาชีพที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากสภาพปัญหาการจราจรติดขัดและความไม่พอเพียงของระบบขนส่งมวลชนจึงเป็นเหตุให้ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะจำนวนมาก จากรายงานกรมขนส่งทางบก⁽¹⁾ พบว่า ใน 50 เขตของกรุงเทพมหานครมีจุดรอให้บริการของรถจักรยานยนต์สาธารณะ (วิน) จำนวน 5,575 วิน และมีจำนวนผู้ขับขี่จำนวน 84,547 ราย หรือมีผู้ขับขี่เฉลี่ย 15 รายต่อวิน ทั้งนี้มีอัตราการเติบโตของจำนวนวินรถจักรยานยนต์สาธารณะ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2562 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.88 และจากสถิติการจดทะเบียนการประกอบรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2558-2562 รวมทุกประเภท จำนวน 292,847 คัน โดยส่วนใหญ่เป็นการจดทะเบียนของรถจักรยานยนต์สาธารณะสูงถึง 184,802 คัน (ร้อยละ 63.0) ซึ่งเป็นสัดส่วนมากที่สุดเมื่อเทียบกับรถชนิดอื่น ๆ เห็นได้ว่าผู้ประกอบการอาชีพช่างจักรยานยนต์สาธารณะมีความสำคัญอย่างยิ่งกับระบบขนส่งในกรุงเทพมหานคร

ในแง่ของสุขภาพ ผู้ประกอบอาชีพช่างจักรยานยนต์สาธารณะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงต่อสุขภาพได้มาก ที่ผ่านมาจากการรายงานของสำนักงานสถิติแห่งชาติ⁽²⁾ รายงานว่า พบอุบัติเหตุจากจราจรทางบกจำนวน 100,330 ครั้ง โดยประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์จำนวน 36,283 ครั้ง (ร้อยละ 36.1) สำหรับความรุนแรงของการประจันตราย มีการรายงานของต่างประเทศพบอัตราการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างปี ค.ศ. 2010-2019 คิดเป็นอัตรา 54.58-61.49 คน ต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หนึ่งแสนคน และผู้ได้รับบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น⁽⁴⁾ ทั้งนี้สถิติในประเทศไทยพบว่า พาหนะที่เกิดอุบัติเหตุเป็นอันดับหนึ่ง คือ รถจักรยานยนต์และส่วนใหญ่เกิดกับผู้ขับขี่อาชีพช่างจักรยานยนต์สาธารณะ นอกจากนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบต่อร่างกายและการสูญเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์กับรถไฟ รถโดยสารประจำทาง และรถยนต์ส่วนบุคคล พบว่ารถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเป็น 100, 30 และ 10 เท่า ตามลำดับ ด้วยระยะทางที่ใช้งานเท่ากัน⁽⁴⁾ และประเทศไทยยังมีการเสียชีวิตด้วยการเกิดอุบัติเหตุจากเครื่องยนต์ 2-3 ล้อ เป็นอันดับหนึ่งของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้⁽⁵⁾ จากการรายงานพบว่า กรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดจำนวน 12,324 คัน คิดเป็นร้อยละ 36.9 จากผลรวมทุก

จังหวัด อย่างไรก็ตามการจำแนกประเภทรถจักรยานยนต์สาธารณะยังไม่มีสถิติอุบัติเหตุรายงานเฉพาะในกลุ่มอาชีพนี้⁽⁶⁾

สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะเกิดได้ทั้งพฤติกรรมของผู้ขับขี่ สภาพรถหรือสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ทั้งนี้ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุของ Heinrich⁽⁷⁾ ได้กล่าวถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ ภูมิหลังของบุคคลและสภาพแวดล้อม ความบกพร่องของบุคคล และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย จากทฤษฎีดังกล่าวมีการนำไปประยุกต์กับอุบัติเหตุทางถนน โดยสำรวจปัจจัยสาเหตุที่สำคัญในประเทศมาเลเซีย จำนวน 479 คน พบว่า สาเหตุสำคัญเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ร้อยละ 74.0⁽⁸⁾ นอกจากนั้นยังมีปัจจัยต่าง ๆ เช่น ไม่ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับหรือกฎหมายความปลอดภัยบนถนน การบังคับใช้กฎหมายสภาพการใช้งานของถนน และทัศนวิสัยในขณะขับขี่ เป็นต้น⁽⁹⁾ ที่ผ่านมามีการศึกษาทบทวนวรรณกรรมขนาดใหญ่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1981-2019 จำนวน 104 บทความ พบว่า ส่วนใหญ่ให้ข้อสรุปปัจจัยเกิดจากปัญหาด้านวิสัยทัศน์ในการมองเห็น ร้อยละ 24.0 รองลงมาเป็นความเร็วในการขับขี่ ร้อยละ 21.0⁽¹⁰⁾

นอกจากปัจจัยพฤติกรรมและการขับขี่รถจักรยานยนต์ดังกล่าวแล้ว ยังพบว่ามีปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน ยกตัวอย่าง ปัจจัยส่วนบุคคล ประสิทธิภาพในการขับขี่ และการดัดแปลงสภาพรถ เป็นต้น ในปัจจัยส่วนบุคคล มีการศึกษาพบว่า เพศชายและผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 25 ปี มีโอกาสเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุเป็น 1.96⁽¹¹⁾ สำหรับประสิทธิภาพในการขับขี่และการดัดแปลงสภาพรถ มีการศึกษาของ Apidechkul⁽¹¹⁾ ได้วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ ผู้ที่ใช้งานรถจักรยานยนต์มากกว่า 6 ปี ความถี่ของการสวมหมวกนิรภัย และดัดแปลงเครื่องยนต์ มีโอกาสเสี่ยงเป็น 1.43 1.47 และ 2.11 เท่า ตามลำดับ ดังนั้นปัจจัยเหล่านี้ควรนำมาพิจารณาการหาสาเหตุร่วมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาของประเทศไทยมายาวนานและมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยประเทศไทยมีการเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าทั่วโลกถึง 3.1 เท่า⁽⁵⁾ หน่วยงานรัฐบาลจึงได้พยายามเร่งการแก้ไขปัญหานี้ หนึ่งในนั้นคือการจัดภาวะเร่งด่วนด้วยโครงการ “Safety Thailand” หรือ “ประเทศไทยปลอดภัย” ปี พ.ศ. 2561-2580 โดยความร่วมมือจากหลายหน่วยงานได้

ตั้งเป้าหมายให้เกิดอุบัติเหตุลดลง⁽¹²⁾ และสอดคล้องกับการขับเคลื่อนของนานาประเทศด้วยเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ต้องการลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากท้องถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี ค.ศ. 2030⁽¹³⁾ อนึ่ง ในยุควิถีใหม่ที่มีรูปแบบการใช้ชีวิตที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากภาวะการแพร่ระบาดโควิด-19 อาจส่งผลให้การดำเนินชีวิตในการใช้บริการรถจักรยานยนต์หรือรูปแบบการทำงานที่บ้านที่แตกต่างจากเดิม โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น (มีประชากรมากกว่าหนึ่งหมื่นคนในพื้นที่ขนาด 1.0 ตารางกิโลเมตร) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่ง อย่างไรก็ตามยังไม่พบการศึกษาด้านพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สาธารณะในพื้นที่นี้ ที่ผ่านมามีงานวิจัยที่ใกล้เคียงกัน ได้ศึกษาในพื้นที่เขตเมือง พบโมเดลการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ สภาพที่ไม่ปลอดภัย การตระหนักถึงอันตราย และพฤติกรรมรถจักรยานยนต์⁽¹⁴⁾ ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงได้สนใจศึกษาถึงความชุกของการเกิดอุบัติเหตุและเปรียบเทียบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของย่านการค้าแห่งหนึ่ง ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อค้นหาสาเหตุนำไปสู่คำแนะนำเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร อันจะส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยลดลงได้

2. วิธีดำเนินการวิจัย

2.1 รูปแบบการศึกษาและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาเชิงสำรวจครั้งนี้ (Survey study) มีประชากรได้จากการสำรวจเป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีป้ายทะเบียนสำหรับรถสาธารณะในพื้นที่ย่านการค้าแห่งหนึ่ง จำนวน 285 คน จากทั้งหมด 18 วัน หลังจากนั้นได้นำมาคำนวณกลุ่มตัวอย่างด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป Sample Size Calculation-version: 2.0.4 พัฒนาโดย Relief Applications 2018 กำหนดค่าความเชื่อมั่นที่ 95% ($Z=1.96$) และความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 (e) ได้กลุ่มตัวอย่างขนาด 176 คน ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างแต่ละวันมีลักษณะการทำงานที่คล้ายกัน เช่น ระยะเวลาการให้บริการ ลักษณะการให้บริการ และการขับขี่ เป็นต้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้เลือกการสุ่มเลือกด้วยวิธีตามความสะดวก (Convenient sampling) จนครบตามจำนวนตามขนาดตัวอย่าง โดยมีเกณฑ์คัดเข้า ได้แก่ เป็นผู้ขับขี่สาธารณะเป็นอาชีพหลัก จดทะเบียนการขับขี่สาธารณะ มีประวัติเคยทำงานขับขี่สาธารณะมาแล้วมากกว่า 6 เดือน และยินดีให้

ข้อมูลด้วยความสมัครใจ สำหรับเกณฑ์คัดออก ได้แก่ ไม่สามารถสื่อสารได้ด้วยภาษาไทย และไม่ได้ประจำอยู่ที่วินในวันและเวลาดำเนินการเก็บตัวอย่าง

ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างต้องเข้าร่วมด้วยความสมัครใจเท่านั้น โดยไม่มีผลกระทบต่อการทำงานหรือผลประโยชน์ที่ควรได้รับ ในการเก็บข้อมูลใช้แบบสัมภาษณ์ถือว่ามีความเสี่ยงต่อร่างกายและจิตใจในระดับน้อย (Minimal risk) อย่างไรก็ตามคณะผู้วิจัยได้ยึดหลักพิทักษ์สิทธิและจริยธรรมการทำวิจัยในคนอย่างเคร่งครัด

2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและคุณภาพเครื่องมือ

การศึกษานี้ได้ใช้แบบสัมภาษณ์ โดยคณะผู้วิจัยได้สร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม^(7,15) ขอบเขตเนื้อหาตามวัตถุประสงค์ แบ่งเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน พฤติกรรมความปลอดภัย และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล จำนวน 3 ข้อ ประกอบด้วย อายุ เพศ และการศึกษาสูงสุด โดยตัวเลือกเป็นแบบเขียนตอบและเลือกตอบ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลการทำงาน จำนวน 5 ข้อ ประกอบด้วย ระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาในการประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ การใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ และการถือใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยตัวเลือกเป็นแบบเขียนตอบและเลือกตอบ

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมความปลอดภัย ข้อคำถามจำนวน 25 ข้อ เนื้อหาครอบคลุมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะต่าง ๆ เช่น การระมัดระวังในการขับขี่ขณะสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม การใช้ความเร็วของการขับขี่ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบการจราจร เป็นต้น สำหรับตัวเลือกตอบเป็นชนิดมาตราการประเมิน (Rating scale) จำนวน 4 ตัวเลือก ได้แก่ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง และไม่เคยปฏิบัติ

การให้ค่าคะแนนและการแปลผล ในข้อคำถามเชิงบวกได้ให้คะแนนเป็น 4 3 2 และ 1 ตามลำดับ หากเป็นข้อคำถามเชิงลบได้ให้คะแนนกลับค่ากันเป็น 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ ดังนั้นค่าคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างมีโอกาสทำได้โดยรวม มีค่าอยู่ในช่วง 25-100 คะแนน สำหรับการแปลผลคะแนนพฤติกรรมโดยรวมได้แบ่งคะแนนออกเป็น 3 ระดับ เท่า ๆ กันในแต่ละช่วงโดยประยุกต์การจัดช่วงของ Best⁽¹⁶⁾ ได้แก่ 25-50, 51-75 และมากกว่า 75 คะแนน แปลผลระดับพฤติกรรมความปลอดภัยได้ว่า ต่ำ ปานกลาง และสูง ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 2 ข้อ ประกอบด้วย จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา โดยเป็นการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะเท่านั้น และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยตัวเลือกเป็นแบบเขียนตอบตัวเลขจำนวนที่เกิดอุบัติเหตุ และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเป็นแบบเลือกตอบ ได้ประยุกต์มาจากการกำหนดระดับความรุนแรงตามระเบียบกรมโรงงานอุตสาหกรรม แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ตามการสูญเสียสุขภาพ หรือเวลาการทำงาน หรือมูลค่าทรัพย์สิน โดยมีคำอธิบายของความรุนแรง ได้แก่ (1) *ระดับน้อย* หมายถึง การบาดเจ็บเล็กน้อย ผลถลอกเล็กน้อย หรือไม่ถึงขั้นหยุดงาน หรือทรัพย์สินเสียหายเล็กน้อย มูลค่าไม่เกิน 10,000 บาท (2) *ระดับปานกลาง* หมายถึง ถูกกระแทก อาการข้อเคล็ด หรือหยุดงาน 1-3 วัน หรือทรัพย์สินเสียหายมีมูลค่ามากกว่า 10,000 บาท แต่ไม่เกิน 100,000 บาท และ (3) *ระดับรุนแรงมาก* หมายถึง การสูญเสียอวัยวะ กระดูกแตกหัก หรือต้องหยุดงานเกิน 3 วัน หรือทรัพย์สินเสียหายมีมูลค่ามากกว่า 100,000 บาท

การให้ค่าคะแนนและการแปลผล ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปี ได้ให้ระบุเป็นตัวเลข ได้แก่ 0 คือไม่เคยเกิด และ 1, 2, ..., n คือจำนวนการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมตามช่วงเวลาที่กำหนด การแปลผลได้แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ไม่เคยเกิด เกิด 1-5 ครั้งต่อปี และเกิดขึ้นมากกว่า 5 ครั้งต่อปี

คุณภาพของเครื่องมือวิจัย คณะผู้วิจัยได้ประเมินความตรงของเนื้อหา (Validity) จากอาจารย์มหาวิทยาลัยด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย จำนวน 2 คน และด้านพฤติกรรมศาสตร์ จำนวน 1 คน โดยได้วิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์และภาษาที่ใช้ด้วย Index of item-objective congruence (IOC) ซึ่งมีค่า IOC ในแต่ละข้ออยู่ระหว่าง 0.67-1.00 หลังจากนั้นได้นำไปทดลองใช้กับกลุ่มขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะกลุ่มตัวอย่างอื่น (Try out) วิเคราะห์ความเชื่อมั่น (Reliability) ทดสอบค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Alpha Coefficient's Cronbach) ผลการวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นพฤติกรรมความปลอดภัยทั้งฉบับมีค่าเท่ากับ 0.85 ซึ่งความตรงและความเชื่อมั่นของแบบสัมภาษณ์อยู่ในเกณฑ์ตามการวัดและประเมินผล

2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การรวบรวมแบบสัมภาษณ์ โดยคณะผู้วิจัยและผู้ช่วยนักวิจัยได้ประชุมและสื่อสารความเข้าใจความหมายของข้อคำถามในแต่ละข้อให้ตรงกันก่อนการลงพื้นที่สัมภาษณ์กับกลุ่มตัวอย่าง สำหรับการเก็บรวบรวมในพื้นที่

วิน โดยคณะผู้วิจัยได้ประสานงานติดต่อกับประชาชนชมรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตพื้นที่กลุ่มตัวอย่างเพื่ออธิบายโครงการวิจัย วัตถุประสงค์ และวิธีการรวบรวมแบบสัมภาษณ์ จากนั้นได้แจ้งไปยังหัวหน้าวินแต่ละแห่งเพื่อบอกหมายกำหนดวันสัมภาษณ์ ในวันสัมภาษณ์คณะผู้วิจัยและผู้ช่วยนักวิจัย ได้ใช้เวลาในช่วงเวลาพักหรือรอในช่วงที่ไม่มีลูกค้ารับบริการสัมภาษณ์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยคณะผู้วิจัยแนะนำตัวอธิบายวัตถุประสงค์ และขออนุญาตสัมภาษณ์ตามความสมัครใจ โดยใช้แบบสัมภาษณ์ที่มีโครงสร้าง ใช้เวลาประมาณ 10 นาทีต่อราย หลังสิ้นสุดในแต่ละวัน ผู้วิจัยจะตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารและการตอบข้อคำถามให้เรียบร้อยก่อนออกจากวินแต่ละแห่ง ระยะเวลาในการรวบรวมระหว่างมีนาคม – มิถุนายน พ.ศ. 2564

2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลด้านพฤติกรรมความปลอดภัย ผู้วิจัยได้ทดสอบการแจกแจงปกติ (Normal distribution) ด้วยสถิติ Komolgorov-Smirnov test ก่อน สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ สถิติพรรณนา (Descriptive statistics) และสถิติอนุมาน (Inferential statistics) โดยสถิติพรรณนาได้วิเคราะห์ตามชนิดของข้อมูล คือ ข้อมูลชนิดไม่ต่อเนื่อง เช่น เพศ ระดับการศึกษา การสวมใส่หมวกนิรภัย และระดับ (จัดกลุ่ม) พฤติกรรมความปลอดภัย เป็นต้น ได้คำนวณด้วยค่าความถี่และร้อยละ สำหรับข้อมูลชนิดต่อเนื่อง เช่น อายุ และคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัย ได้คำนวณค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในส่วนสถิติเชิงอนุมาน ใช้ในการทดสอบเปรียบเทียบปัจจัยกับกับคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้สถิติ Independent sample t-test และ One-Way Analysis of Variance (One-way ANOVA) กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ $p < 0.05$

3. ผลการวิจัย

3.1 ข้อมูลทั่วไป

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 84.7 มีอายุอยู่ระหว่าง 36-45 ปี ร้อยละ 40.4 จบการศึกษาสูงสุดในระดับมัธยมศึกษาหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ร้อยละ 40.3 มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ 5-10 ปี ร้อยละ 56.8 ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องตามกฎหมาย ร้อยละ 84.1 ในขณะที่ขณะขับขี่มีการใช้หมวกนิรภัย ร้อยละ 67.6 ทั้งนี้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มี

การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์โดยเปลี่ยนขนาดล้อให้เล็กลง ร้อยละ 31.8

3.2 พฤติกรรมความปลอดภัย

ผลการศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมความปลอดภัยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 61.4 รองลงมาอยู่ในระดับสูงและต่ำ ร้อยละ 21.5 และ 17.0 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาพฤติกรรมความปลอดภัยเชิงบวก พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรและใช้

ตารางที่ 1 จำนวน และร้อยละ ของพฤติกรรมความปลอดภัยเชิงลบในประเด็นที่สำคัญ (n = 176)

ลำดับ	พฤติกรรมความปลอดภัยเชิงลบ	จำนวน (ร้อยละ)			
		ปฏิบัติทุกครั้ง	เกือบทุกครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคยปฏิบัติ
1	รับซื้อรถให้พ้นสภาพทัศนวิสัยที่ไม่ดี เช่น ฝนกำลังจะตก หมอกหนา ฝุ่นควันมาก	105 (59.7)	35 (19.9)	14 (8.0)	22 (12.5)
2	แซง เบียด การเปลี่ยนช่องทางเดินรถแบบกะทันหัน	82 (46.6)	42 (23.9)	15 (8.5)	37 (21.0)
3	สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดไม่พอดีหรือไม่กระชับศีรษะ	60 (34.1)	75 (42.6)	14 (8.0)	27 (15.3)
4	ไม่เปิดไฟหน้ารถขณะขับขี่	52 (29.5)	82 (46.6)	27 (15.3)	15 (8.5)
5	ให้ผู้โดยสารซ้อนท้ายเกิน 1 คน	34 (19.3)	45 (25.6)	37 (21.0)	60 (34.1)
6	เลี้ยว กลับรถ บริเวณทางแยก ในที่มีเครื่องหมายห้าม	32 (18.2)	42 (23.9)	41 (23.3)	61 (34.7)
7	เหลียวมองไปด้านหลังก่อนเลี้ยวรถ	22 (12.5)	32 (18.2)	51 (29.0)	71 (40.3)
8	ไม่ชะลอความเร็วรถเมื่อถึงทางแยก ทางร่วม	17 (9.7)	8 (4.5)	15 (8.5)	136 (77.3)
9	ใช้ความเร็วเกินกำหนด	12 (6.8)	120 (68.2)	4 (2.3)	40 (22.7)
10	ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร	8 (4.5)	4 (2.3)	4 (2.3)	160 (90.0)

3.3 ความชุกการเกิดอุบัติเหตุ

ผลการศึกษาพบความชุกของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ร้อยละ 81.8 โดยส่วนใหญ่ความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 5 ครั้ง ร้อยละ 55.7 สำหรับความรุนแรงเป็นการเกิดอุบัติเหตุในระดับเล็กน้อย ร้อยละ 44.3 อย่างไรก็ตามพบการเกิดอุบัติเหตุในระดับมาก ร้อยละ 3.4 (ตารางที่ 2)

3.4 เปรียบเทียบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการเปรียบเทียบปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ ระยะเวลาในการประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ การสวมหมวกนิรภัย และการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์มีผลให้ผู้ขับขี่มีคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 2 ความถี่และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ (n=176)

ความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ร้อยละ) ของระดับความรุนแรง			จำนวน (ร้อยละ)
	น้อย	ปานกลาง	มาก	
ไม่เคย	-	-	-	32 (18.2)
1-5 ครั้ง	33 (18.7)	9 (5.1)	4 (2.3)	46 (26.1)
> 5 ครั้ง	45 (25.6)	51 (29.0)	2 (1.1)	98 (55.7)
รวม (ร้อยละ)	78 (44.3)	60 (34.1)	6 (3.4)	176 (100.0)

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=176)

หมายเหตุ : เปรียบเทียบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัย ใช้สถิติ Independent sample t-test แสดงค่า t-test, ใช้สถิติ One-way analysis of variance แสดงค่า F-test, * มีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.05$

ปัจจัย	จำนวน (ร้อยละ) ตามระดับพฤติกรรมความปลอดภัย						รวม (ร้อยละ)		คะแนนพฤติกรรมความปลอดภัย		F/t-test
	ต่ำ	ปานกลาง		สูง		Mean			SD		
อายุ (ปี)											
≤ 25	11	(6.3)	4	(2.3)	7	(4.0)	22	(12.5)	64.6	11.7	F-test =1.76
26-35	8	(4.4)	40	(22.7)	8	(4.4)	56	(31.8)	70.1	6.5	
36-45	11	(6.3)	37	(55.4)	23	(13.1)	71	(40.4)	73.4	8.0	
46-55	0	(0.0)	15	(100)	0	(0.0)	15	(8.5)	71.7	2.5	
≥ 56	0	(0.0)	12	(100)	0	(0.0)	12	(6.8)	74.0	3.2	
เพศ											
ชาย	24	(13.6)	93	(52.8)	29	(16.5)	149	(84.7)	71.3	7.8	t-test
หญิง	6	(3.4)	15	(8.5)	9	(5.1)	27	(15.3)	76.0	9.9	=0.83
การศึกษา											
ต่ำกว่าประถมศึกษา	11	(6.3)	0	(0.0)	0	(0.0)	11	(6.3)	54.5	0.7	F-test =39.57*
ประถมศึกษา	12	(6.8)	40	(22.7)	1	(0.6)	53	(30.1)	65.5	5.0	
มัธยมศึกษา/ปวช.	6	(3.4)	55	(31.3)	10	(5.7)	71	(40.3)	73.3	5.1	
อนุปริญญา/ปวส.	1	(0.6)	13	(7.4)	27	(15.3)	41	(23.3)	81.6	2.4	
ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปี)											
< 5	15	(8.5)	5	(2.8)	1	(0.6)	21	(11.9)	58.7	0.6	F-test =14.61*
5-10	10	(5.7)	77	(43.8)	13	(7.8)	100	(56.8)	69.8	6.6	
> 10	5	(2.8)	26	(14.8)	24	(13.6)	55	(31.3)	77.3	6.8	
ระยะเวลาประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ (ปี)											
< 3	11	(6.3)	6	(3.4)	6	(3.4)	23	(13.0)	70.0	12.9	F-test =6.26*
3-5	12	(6.8)	26	(14.8)	13	(7.4)	51	(29.0)	66.5	9.6	
> 5	7	(4.0)	76	(43.2)	19	(10.8)	102	(58.0)	73.7	5.3	
ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ											
มี	24	(13.6)	88	(50.0)	36	(20.5)	148	(84.1)	71.3	7.9	t-test
ไม่มี	6	(3.4)	20	(11.4)	2	(1.1)	28	(15.9)	77.5	0.7	=1.11
การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่											
มี	9	(5.1)	78	(44.3)	32	(18.2)	119	(67.6)	73.7	6.8	t-test
ไม่มี	21	(11.9)	30	(17.0)	6	(3.4)	57	(32.4)	65.1	7.3	=4.40*
การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์											
เปลี่ยนขนาดล้อให้เล็กลง	10	(5.7)	38	(21.6)	8	(18.6)	56	(31.8)	71.0	7.1	F-test =6.69*
เปลี่ยนท่อให้มีเสียงดัง	8	(4.5)	15	(8.5)	1	(0.6)	24	(13.6)	64.7	8.4	
ติดอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อ	10	(5.7)	35	(70.2)	4	(2.3)	49	(27.9)	67.4	7.5	
เพิ่มความเร็ว											
ไม่มีการดัดแปลงสภาพ	2	(1.1)	20	(38.5)	25	(14.2)	47	(26.7)	76.6	6.0	

4. อภิปรายผล

การศึกษาในกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในย่านการค้าครั้งนี้ พบความชุกของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา ร้อยละ 81.8 ซึ่งเป็นความชุกที่พบมากกว่าการศึกษาที่ผ่านมา ทั้งนี้ในต่างประเทศมีการศึกษาความชุกของการเกิดอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในประเทศบราซิล พบความชุกร้อยละ 63.6⁽¹⁷⁾ หรือประเทศแคนาดาพบร้อยละ 21.5⁽¹⁸⁾ สำหรับประเทศไทยเคยมีรายงานการเกิดอุบัติเหตุจากเครื่องยนต์จำนวน 2-3 ล้อ ร้อยละ 72.8 เป็นอันดับหนึ่งจากการสำรวจทั้งหมด 8 ประเทศในภูมิภาคเอเชีย

ตะวันออกเฉียงใต้⁽⁵⁾ อาจเกิดจากปริมาณผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว มีรายงานการจดทะเบียนยานพาหนะทั้งหมดจาก 19.0 ล้านคัน เป็น 21.1 ล้านคัน โดยเป็นจักรยานยนต์มากที่สุดร้อยละ 53.9 อีกทั้งมีข้อมูลว่าการขับเร็วและการขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 49.0 และ 43.0 ตามลำดับ⁽¹⁹⁾ จากการศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ครั้งนี้พบว่า การขับขี่ในกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นพื้นที่การจราจรหนาแน่น ผู้ขับขี่จะใช้การเปลี่ยนเส้นทางจราจรอย่างรวดเร็ว กระชั้นชิด และแทรกตามช่องว่างระหว่างรถสัญจร ร้อยละ 79.0 และในจำนวนนี้ได้

ปฏิบัติเป็นประจำในขณะที่ขับขี่ ร้อยละ 46.6 จึงอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่าในหลายๆ พื้นที่

การศึกษาค้นคว้าพบว่า ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 55.7) เกิดความถี่ของอุบัติเหตุมากกว่า 5 ครั้ง สอดคล้องกับการศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาครพบความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุ 3-5 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 59.7⁽²⁰⁾ เห็นได้ว่าเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นซ้ำ ๆ ในบุคคลเดียวกัน ดังนั้นควรมีการปรับแก้ไขในบุคคลที่เคยเกิดอุบัติเหตุ หรือในเชิงนโยบายควรจัดทำระบบรายงานการเกิดอุบัติเหตุ หากในบุคคลที่เคยเกิดอุบัติเหตุควรมีมาตรการเฝ้าระวังหรือการให้กิจกรรมแทรกแซงที่มีผลต่อการต่อไปอนุญาตขับขี่สาธารณะ ถึงแม้ว่าส่วนมาก (ร้อยละ 44.3) จะเป็นความรุนแรงส่งผลต่อร่างกายและทรัพย์สินในระดับเล็กน้อยก็ตาม แต่การเกิดเหตุซ้ำอาจเป็นการเพิ่มโอกาสให้เกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลกระทบเพิ่มขึ้นได้ทั้งผู้ขับขี่และผู้รับบริการ

ผลการเปรียบเทียบปัจจัยต่าง ๆ พบว่า ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ ระยะเวลาในการทำงานขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ การสวมหมวกนิรภัย และการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันมีผลต่อคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ซึ่งจากผลการคำนวณค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยเห็นได้ว่า ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาสูงขึ้น มีประสบการณ์ในการขับขี่เพิ่มขึ้น จะมีคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น และผู้ที่สวมหมวกนิรภัยและไม่ดัดแปลงสภาพรถ บุคคลเหล่านี้มีคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยโดยรวมเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน จากผลการศึกษาดังกล่าวสามารถอภิปรายผลตามประเด็นได้ดังนี้

ระดับการศึกษากับพฤติกรรมปลอดภัย ซึ่งในผู้ที่ได้รับการศึกษาที่สูงขึ้นจะสามารถแสดงพฤติกรรมความปลอดภัยได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้สอดคล้องกับทฤษฎีความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติ (Knowledge Attitude and Practice :KAP)⁽²¹⁾ ที่กล่าวว่า การเพิ่มพูนความรู้ของบุคคลสามารถส่งผลถึงความคิดหรือทัศนคติที่ดี และช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทางที่เหมาะสม ที่ผ่านมามีการศึกษาทบทวนวรรณกรรมอย่างเป็นระบบรายงานว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ โดยผู้ที่มีการศึกษาที่สูงขึ้นเป็นปัจจัยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้⁽²²⁾ ในประเด็นนี้มีการศึกษาอีกฉบับรายงานถึงการขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในเมือง Maoming ประเทศจีน⁽²³⁾ พบว่า ผู้ขับขี่สาธารณะมีพฤติกรรมไม่ปลอดภัยมากกว่าการขับขี่แบบทั่วไป เช่น

พฤติกรรมเร่งรีบในการขับขี่ ผ่าไฟแดง และไม่ต้องการให้ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น ทั้งนี้อาจเป็นไปได้ว่าผู้ที่จบการศึกษาที่สูงอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่เข้าถึงข้อมูล แสวงหาหรืออ่านข้อมูลได้มากกว่า อย่างไรก็ตามในยุคสมัยปัจจุบันการเพิ่มพูนระดับความรู้สามารถกระทำได้หลายรูปแบบ เช่น การอบรม การสื่อสารทางมีเดีย เอกสาร หรือคู่มือ เป็นต้น ดังนั้นจึงควรมีกิจกรรมเพื่อส่งเสริมความรู้ โดยเฉพาะประเด็นของการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกันจากการขับขี่

ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่และระยะเวลาในการประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะนานขึ้นส่งผลให้มีระดับคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ซึ่งในการศึกษาค้นคว้านี้แบ่งประสบการณ์ขับขี่ออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ น้อยกว่า 5, 6-10, และมากกว่า 10 ปี จากข้อมูลค่าเฉลี่ยพฤติกรรมความปลอดภัยเห็นได้ว่า ในกลุ่มประสบการณ์น้อยกว่า 5 ปี มีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยน้อยที่สุด และคะแนนพฤติกรรมจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีประสบการณ์มากขึ้น สอดคล้องกับหลายการศึกษา^(18,24) ได้รายงานไว้ว่า ประสบการณ์ขับขี่น้อยกว่า 5 ปี มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่มากกว่าประสบการณ์ในช่วงระยะอื่น ๆ ยกตัวอย่าง ประสบการณ์ขับขี่น้อยกว่า 3 ปี มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 2.04 เท่า⁽²⁴⁾ และ 3-4 ปี มีโอกาสเสี่ยง 2.14 เท่า⁽¹⁸⁾ ทั้งนี้ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ยาวนานขึ้นอาจมีความความคุ้นเคยกับสภาพแวดล้อม เช่น สภาพถนน ทางเลี้ยว หรือคุ้นเคยกับสภาพการจราจรบริเวณนั้นมากกว่า เป็นต้น จึงทำให้ทราบถึงจุดที่ต้องระวังในเส้นทางนั้น สอดคล้องกับการรายงานไว้ก่อนหน้านี้พบว่า ประสบการณ์การทำงานมีผลต่อความรู้ ความชำนาญและการเรียนรู้วิธีป้องกันตนเอง ให้มีพฤติกรรมไปในเชิงบวกมากขึ้น⁽²⁵⁾ และอาจเป็นเพราะว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการทำงานมากสามารถยอมรับในการปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยในการทำงานได้ง่ายกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการทำงานน้อยกว่าได้⁽²⁶⁾

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะที่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ส่งผลให้มีระดับคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยเพิ่มมากกว่าผู้ที่ไม่สวม ซึ่งผลไปในทิศทางเดียวกันกับผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ทำการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์พบคะแนนพฤติกรรมเพิ่มขึ้นเช่นกัน แสดงให้เห็นว่าผู้ที่มีความตระหนักด้านความปลอดภัยในพฤติกรรมใดพฤติกรรมหนึ่งส่งผลให้เกิดการกระทำในพฤติกรรมอื่น ๆ ดีขึ้นด้วย อาจกล่าวได้ว่าผู้ขับขี่ที่มีการเตรียมตัวเพื่อป้องกันการเกิดอันตรายจากการขับขี่จะดูแลป้องกันตนเองและตรวจสอบสภาพรถไม่มีการดัดแปลงรถด้วย ในประเด็นที่คล้ายกันนี้

มีการศึกษาของ Lam⁽²⁷⁾ ได้สำรวจพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย พบว่า หมวกนิรภัยเป็นปัจจัยป้องกันสำคัญที่มีผลกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในผู้ที่มีพฤติกรรมที่ส่งผลต่อการลดลงของความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและลดระยะเวลาการนอนพักในโรงพยาบาลได้ ดังนั้นปัจจัยสวมหมวกนิรภัยกับการดัดแปลงสภาพรถดังกล่าว เป็นพฤติกรรมภายนอกที่สามารถสังเกตได้ ถือได้ว่าเป็นสัญลักษณ์พฤติกรรมความปลอดภัยได้ จึงเป็นข้อสังเกตในการเลือกตัดสินใจรับบริการว่า หากผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยแบบถูกต้องกระชับและรถจักรยานยนต์ไม่มีการดัดแปลงจะอนุมานได้ว่า ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมอื่น ๆ ปลอดภัยตามไปด้วย

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่าเพศและอายุของผู้ขับขี่ที่แตกต่างกันไม่ได้มีผลต่อคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยแตกต่างกัน ชัดแจ้งกับการศึกษาก่อนหน้านี้⁽¹¹⁾ ทั้งนี้อาจเกิดจากลักษณะการทำงานขับขี่รถจักรยานยนต์มีจุดพักวิน ในผู้ที่ว่างจากการขับขี่ได้มีโอกาสพูดคุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ซึ่งบริบทแตกต่างจากลักษณะการขับขี่รถยนต์สาธารณะหรืองานรับจ้างขนส่งอื่น ๆ ดังนั้นโอกาสที่ผู้ขับขี่จะแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและเกิดพฤติกรรมเลียนแบบกับคนในสังคมจึงเป็นไปได้มากกว่าพฤติกรรมจากปัจเจกบุคคล ซึ่งตามทฤษฎีทางพฤติกรรมศาสตร์หลายแนวคิด⁽²⁵⁾ ที่ได้กล่าวถึงลักษณะนี้ไว้ว่า พฤติกรรมบุคคลสามารถคล้อยตามอิทธิพลระหว่างบุคคลได้ ทั้งนี้มีผลการศึกษาสนับสนุนในประเทศอิหร่าน ได้ให้กิจกรรมตามทฤษฎีของ Pender โดยมีการคล้อยตามอิทธิพลของกลุ่มในผู้ขับขี่รถสาธารณะ ผลการศึกษาพบว่า อิทธิพลกลุ่มมีผลทำให้พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยจากการขับขี่ลดลงได้⁽²⁸⁾ และมีการศึกษาวิจัยรูปแบบเชิงคุณภาพได้ข้อสรุปว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะได้รับอิทธิพลจากกลุ่มถือเป็นบรรทัดฐานทางสังคมส่งผลต่อความเชื่อและพฤติกรรมต่าง ๆ ได้⁽²⁹⁾ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาการขับขี่ในประเทศเวียดนาม โดย Nguyen-Phuoc⁽³⁰⁾ พบว่า เพศกับอายุไม่มีความสัมพันธ์กับความชุกของการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ ผลการศึกษารังนี้จึงสรุปได้ว่า ปัจจัยส่วนบุคคลไม่ได้เป็นปัจจัยบ่งชี้เกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัย อนึ่งเพศชายหรือเพศหญิง และอายุมากหรืออายุน้อย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะมีพฤติกรรมที่คล้ายคลึงกัน

5. สรุปผลการศึกษา

การศึกษารังนี้พบความชุกของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 81.0 ซึ่งสูงกว่าการรายงานของทั่วโลก และส่วนใหญ่เป็นพฤติกรรมการเกิด

เหตุซ้ำมากกว่า 5 ครั้งใน 1 ปี สำหรับปัจจัยที่แตกต่างกันส่งผลให้มีพฤติกรรมความปลอดภัยแตกต่างกันไปด้วย ได้แก่ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ระยะเวลาในการประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ การสวมหมวกนิรภัย และการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ดังนั้นจึงควรเพิ่มประสบการณ์ให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ที่ถูกต้องหรือกระตุ้นเตือนพฤติกรรมเชิงลบที่ควรระมัดระวังเพื่อลดอุบัติเหตุ และมีระบบตรวจสอบในบุคคลที่เกิดเหตุซ้ำและมีมาตรการที่เข้มข้น รวมถึงการวิจัยนี้ได้บ่งชี้เป็นข้อสังเกตการเลือกใช้บริการว่า ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยและรถที่ดัดแปลงสภาพมีผลต่อคะแนนพฤติกรรมเชิงลบเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

6. กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยต้องขอขอบคุณผู้ช่วยนักวิจัยที่ได้ช่วยในการสัมภาษณ์กับกลุ่มตัวอย่าง และบันทึกข้อมูลประกอบด้วย นางสาวพรทิพย์ สุนทวงษ์ นางสาวกรรณิการยศอินทร์ และนางสาวสุภาวดี แหงสูงเนิน และขอขอบคุณประธานชมรมจักรยานยนต์สาธารณะในย่านการค้าแห่งนี้ได้ช่วยประสานไปยังแต่ละวิน และสุดท้ายขอขอบคุณกลุ่มตัวอย่างที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสัมภาษณ์ด้วยความสมัครใจ

7. เอกสารอ้างอิง

1. กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. สถิติจำนวนวินและจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ในเขตกรุงเทพมหานคร [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2564]. แหล่งข้อมูล: <https://data.go.th/dataset/4215368e-93b7-4310-b116-551df342c547/resource/efe94829-9ffd-42f6-a6eb-165fe8637001/download/-2562.pdf>.
2. สำนักงานสถิติแห่งชาติ. สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2564]. แหล่งข้อมูล: http://ittdashboard.nso.go.th/preview.php?id_project=64.
3. Insurance Information Institute. Motorcyclist fatalities and fatality rates, 2010- 2019 [Internet]. [cited 2021 April 23]. Available from: <https://www.iii.org/table-archive/20744>.
4. พิชัย ธานีรณานนท์, ยอดพล ธนาภิรุณ, ลำดวน ศรีศักดิ์ดา. รายงานฉบับสมบูรณ์การศึกษาความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจร. สงขลา; 2550.

5. Kitamura Y, Hayashi M, Yagi E. Traffic problems in Southeast Asia featuring the case of Cambodia's traffic accidents involving motorcycles. *IATSS Res.* 2018;42(4):163–70.
6. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. รายงานฉบับสมบูรณ์การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ประจำปีงบประมาณ 2564. กรุงเทพมหานคร; 2564.
7. Heinrich HW. *Industrial Accident Prevention*. 3rd ed. New York: McGraw Hill Publishers; 1950.
8. Chee CL. A preliminary perception study among youths on road traffic accidents and domino theory. *JARSS.* 2017;7:68-76.
9. World Health Organization (WHO). Global status report on road safety: time for action. [Internet]. [cited 2021 May 3]. Available from: <http://www.un.org/ar/road-safety/pdf/roadsafetyreport.pdf>.
10. Yousif MT, Sadullah AFM, Kassin KAA. A review of behavioural issues contribution to motor cycle safety. *IATSS Res.* 2020;44:142–54.
11. Apidechkul T, Laingoen O, Suwannaporn S, Tamornpark R. Factors influencing motorcycle accidents among hill tribe youths in Chiang Rai, Thailand. *J Health Res.* 2017;31(6):473-80.
12. กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน. โครงการความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของประเทศไทย [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2564]. แหล่งข้อมูล: http://www.oshthai.org/index.php?option=com_content&view=article&id=398:-safety-thailand&catid=1:news-thai
13. WHO. SDG Target 3.6 Road traffic injuries: By 2030, halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents. [Internet]. [cited 2021 May 6]. Available from: <https://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/indicator-groups/indicator-group-details/GHO/sdg-target-3.6-road-traffic-injuries>
14. รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง. การพัฒนาโมเดลเชิงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเลย. *วารสารสาธารณสุขมหาวิทยาลัยบูรพา* 2560; 12(2):15-26.
15. Sakashita C, Senserrick T, Lo S, Boufous S, Rome L, Ivers R. The motorcycle rider behavior questionnaire: Psychometric properties and application amongst novice riders in Australia. *Transport Res F.* 2014;22:126-39.
16. Best-John W. *Research in education*. 3rd ed. New Jersey: Prentice Hall Press; 1997.
17. Almeida GCM, Medeiros FCD, Pinto LO, Oliveira Moural JMB, Limal KC. Prevalence and factors associated with traffic accidents involving motorcycle taxis. *Rev Bras Enferm.* 2016;69(2):359-65.
18. Wankie C, Al-Delaimy W, Stockman J, Alcaraz J, Shafer R, Hill L. Prevalence of crashes and associated factors among commercial motorcycle riders in Bamenda, Cameroon. *J Transport Health.* 2021;20:100993.
19. สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม. การวิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562. กรุงเทพมหานคร; 2562.
20. พราวพิชชา เถลิงพล. การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมืองจังหวัดสมุทรสาคร. *วารสารมหาวิทยาลัยเวสเทิร์นมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์* 2564;7(3):94-106.
21. Cleland J. A critique of KAP studies and some suggestions for their improvement. *Stud Fam Plann.* 1973;4(2):42-7.
22. Lin MR, Kraus JF. A review of risk factors and patterns of motorcycle injuries. *Accid Anal Prev.* 2009;41(4):710-22.
23. Connor YH, Becky PYL. Motorcycle safety among motorcycle taxi drivers and nonoccupational motorcyclists in developing countries: A case study of Maoming, South China, *Traffic Inj Prev.* 2016;17(2):170-5.
24. Tumwesigye NM, Atuyambe LM, Kobusingye OK. Factors associated with injuries among commercial motorcyclists: evidence from a matched case control study in Kampala City, Uganda. *PLoS One.* 2016;11(2):e0148511.

25. Pender NJ, Murgough CL, Parsons MA. Health promotion in nursing practice. 5th ed. New Jersey: Pearson Education Publishers; 2006.
26. Siu OL, Phillips DR, Leung TW. Age differences in safety attitudes and safety performance in Hong Kong construction workers. *J Saf Res.* 2003;34:199-205.
27. Lam C, Pai CW, Chuang CC, Yen YC, Wu CC, Yu SH, et al. Rider factors associated with severe injury after a light motorcycle crash: A multicentre study in an emerging economy setting. *PLoS One.* 2019;14(6) : e0219132. e0219132.
28. Sadeghmoghadam L, Tavakolizadeh J, Mazloun Shahri SB, Taheri M. Effectiveness of Pender's Health Promotion Model on Reducing Drivers High- Risk Behaviors. *J Pol Med.* 2018;7(3):97-102.
29. Tunnicliff D, Watson B, White KM, Lewis I, Wishart D. The social context of motorcycle riding and the key determinants influencing rider behavior: A qualitative investigation. *Traffic Injury Prevention* 2011;12(4): 363-76.
30. Nguyen-Phuoc DQ, Nguyen HA, Gruyter CD, Su DN, Nguyen VH. Exploring the prevalence and factors associated with self-reported traffic crashes among app-based motorcycle taxis in Vietnam. *Transport Pol.* 2019;81:68-74.