

บทวิจัย

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของ คนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม*

FACTORS INFLUENCING PREVENTIVE ACCIDENTAL WORKING BEHAVIORS AMONG CONSTRUCTION WORKERS IN INDUSTRIAL SECTOR

กนกอร เจริญผล**

ฉันทนา จันทวงศ์*** ยวดี ลีลัคนาวีระ***

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงวิเคราะห์แบบภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และความสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม กลุ่มตัวอย่าง คือ คนงานก่อสร้างระดับปฏิบัติงานที่ทำงานก่อสร้างในโรงกลั่นน้ำมันแห่งหนึ่งในจังหวัดชลบุรี จำนวน 359 คน คัดเลือกโดยการสุ่มอย่างง่ายโดยใช้สัดส่วนตามลักษณะงานที่รับเหมา เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามได้รับคืน ร้อยละ 100 ตรวจสอบความเที่ยงของแบบวัดความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน แรงสนับสนุนทางสังคม การเข้าถึงแหล่งประโยชน์ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าความเชื่อมั่นอยู่ระหว่าง .75 - .88 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน และการวิเคราะห์สมการถดถอยพหุคูณ

ผลการวิจัยพบว่า คนงานก่อสร้างมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับดี ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ได้แก่ (1) ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = .334$, $p\text{-value} < .001$) (2) การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ($r = .263$, $p\text{-value} < .001$) (3) การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = .259$, $p\text{-value} < .001$) (4) การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ($r = .211$, $p\text{-value} < .001$) (5) การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ($r = .206$, $p\text{-value} < .001$) (6) การศึกษา ($r = .137$, $p\text{-value} < .01$) (7) แรงสนับสนุนทางสังคม ($r = .150$, $p\text{-value} < .01$) (8) ประสบการณ์การทำงาน ($r = .089$, $p\text{-value} < .05$) โดยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและระดับการศึกษา สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 21.6 ($F = 19.093$, $p\text{-value} < .05$)

ผู้รับผิดชอบหลัก: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฉันทนา จันทวงศ์

* วิทยาลัยนอร์ทอีสต์มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี สาขาการพยาบาลอาชีวอนามัย คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

** พยาบาลอาชีวอนามัย บริษัทซีบีซีคอนเน็คส์ (เฮลธ์แอนด์เซฟตี้) จำกัด

*** ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ภาควิชาการพยาบาลชุมชน คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย พยาบาลในสถานประกอบการควรจัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุโดยเน้นเรื่องการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับลักษณะงาน และเพื่อเสริมสร้างการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อให้คนงานได้ตระหนักถึงความสำคัญและมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่ดี มีการประสานงานกับผู้บริหารบริษัทก่อสร้างและแผนกความปลอดภัยเพื่อร่วมกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย

คำสำคัญ: พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน/ คนงานก่อสร้าง

ABSTRACT

This study was aimed to determined factors related to and influencing accidental preventive working behaviors of construction workers in industrial sectors. The participants were recruited from shop floor construction worker in oil refinery, Chon Buri Province, Thailand. The participants consisted of 359 construction workers were recruited by using a proportionate simple random sampling method. Data were collected through the questionnaires with 100 percent return. The reliabilities of knowledge, perception, supporting Personal Protective Equipment, social support and resource accessibility questionnaires yielded values = 0.75 - 0.88. Descriptive statistic analysis, Pearson's Product Moment Correlation, and Stepwise Multiple Regression Analysis were used for data analysis.

The results revealed that accidental preventive working behaviors related to eight factors, i.e., (1) knowledge ($r = .334$, $p\text{-value} < .001$) (2) risk perception ($r = .263$, $p\text{-value} < .001$) (3) benefit perception ($r = .259$, $p\text{-value} < .001$) (4) severity perception ($r = .211$, $p\text{-value} < .001$) (5) supporting Personal Protective Equipment (PPE) ($r = .206$, $p\text{-value} < .001$) (6) education ($r = .137$, $p\text{-value} < .01$) (7) social support ($r = .150$, $p\text{-value} < .01$) (8) work experience ($r = .089$, $p\text{-value} < .05$). It was found that, knowledge, risk perception, benefit perception, supporting PPE and education could predict preventive accidental working behaviors among construction worker in industrial sector at the level of 21.6% ($F = 19.093$, $p\text{-value} < .05$)

The results of this study could recommend that nurse should educate workers concerning PPE using that fit for work. Educating workers for enhancing risk perception, benefit perception, severe perception in order to become aware of accidental preventive working behaviors resulting in reducing the incident of accident and coordinate with safety manager of construction company for setting up the safety work procedures .

Keywords: Preventive accidental working behavior/ Construction worker

บทนำ

อุตสาหกรรมก่อสร้างเป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีความสำคัญและเป็นตัวชี้วัดตัวหนึ่งในการบ่งบอกภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งในปัจจุบันอุตสาหกรรมก่อสร้างได้มีการขยายตัวอย่างมาก ในปี พ.ศ. 2550 พบว่า มีพื้นที่ก่อสร้าง จำนวน 59.3 ล้าน ตร.ม. ในปี พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2552 มีจำนวนพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มขึ้นที่ใกล้เคียงกัน คือ ประมาณ 60.8 ล้าน ตร.ม. นอกจากนี้สถิติของจำนวนสิ่งก่อสร้าง 3 ปีย้อนหลังก็ยังคงมีจำนวนมากและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นด้วย (สำนักงานสถิติแห่งชาติ [สสช.], 2553) ดังนั้นเมื่ออุตสาหกรรมก่อสร้างมีการเติบโตมากขึ้นจึงมีความจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรในการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น ซึ่งทรัพยากรด้านกำลังคนเป็นทรัพยากรหลักที่สำคัญของกระบวนการทำงานก่อสร้าง (กวี หวังนิเวศน์กุล, 2547) จึงเป็นเหตุผลทำให้มีการจ้างแรงงานเข้าสู่อุตสาหกรรมก่อสร้างมากขึ้นตามมา ทำให้คนงานก่อสร้างมีโอกาสเสี่ยงเกิดโรคและการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน (อนามัย (ธีรวิโรจน์) เทศกะทีก, 2553) สอดคล้องกับการศึกษาเรื่องสถานะสุขภาพของคนงานก่อสร้างในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของ บังกลาเทศ ถิ่นคำรพ (2540) ที่พบว่า อุบัติเหตุจากการทำงานในคนงานก่อสร้างเป็นปัญหาสาธารณสุขที่ควรได้รับการป้องกันและแก้ไข การเกิดอุบัติเหตุเป็นปัญหาสำคัญที่นำมาซึ่งความสูญเสียมากมายต่อทั้งตัวผู้ปฏิบัติงานเอง นายจ้าง และประเทศชาติ ทั้งการสูญเสียทรัพย์สิน การบาดเจ็บ การสูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพหรือเสียชีวิต จากข้อมูลการเสียชีวิตจากการทำงานก่อสร้างในประเทศอังกฤษพบว่าในปี ค.ศ. 2009 - 2010 มีคนงานก่อสร้างเสียชีวิตเท่ากับ 2.2 ต่อคนงานแสนคน (Health and Safety Executive, 2010) ซึ่งในประเทศไทยปี ค.ศ. 2009 มีคนงานก่อสร้างเสียชีวิตเท่ากับ 7.52 ต่อคนงานแสนคน

(สำนักงานกองทุนเงินทดแทน, 2552) จังหวัดชลบุรีเป็นจังหวัดเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคตะวันออก เนื่องจากมีการเจริญเติบโตก้าวหน้าทางพาณิชย์-กรรมและอุตสาหกรรมอย่างมาก ทำให้มีการย้ายถิ่นของแรงงานเข้ามาทำงานเป็นจำนวนมาก สถิติล่าสุดในปี พ.ศ. 2551 มีคนงานก่อสร้างทั้งในระบบและนอกระบบรวมกันถึง 32,617 คน (สสช., 2553) จากสถิติปี พ.ศ. 2550 - 2552 พบว่าจังหวัดชลบุรีมีสถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงานและมีสถิติการเสียชีวิตจากการทำงานสูงเป็นอันดับ 1 ของภาคตะวันออกและเป็นอันดับที่ 2 และ 3 ของประเทศ ใน ปี พ.ศ. 2550 - 2552 มีคนงานก่อสร้างเสียชีวิตจำนวน 34 ราย 41 ราย และ 29 รายตามลำดับ (สำนักงานกองทุนเงินทดแทน, 2552) โดยสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ เกิดจากสภาพงานที่ไม่ปลอดภัยร้อยละ 10 และเกิดจากตัวบุคคลร้อยละ 88 ได้แก่ การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลหรือวิธีการทำงานไม่ถูกต้อง (Heinrich, 1980) สถิติการเกิดอุบัติเหตุในการก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมัน พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุ เป็นจำนวน 36 ครั้งโดยมีการบาดเจ็บถึงขั้นต้องเข้ารับการรักษานในโรงพยาบาลเป็นจำนวน 12 ครั้ง ซึ่งมีความรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตจำนวน 1 ครั้ง และมีเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ (Near miss) ถึง 70 ครั้ง (คณะกรรมการความปลอดภัย บริษัท ฟอสเตอร์ วิลเลอร์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2554) ซึ่งจากการวิเคราะห์สาเหตุที่แท้จริงของเหตุการณ์ทั้งหมดโดยคณะกรรมการความปลอดภัย พบว่าร้อยละ 66 เกิดจากตัวบุคคล ร้อยละ 21 เกิดจากสภาพงาน เครื่องมือ อุปกรณ์ และร้อยละ 13 เกิดจากหลายปัจจัยร่วมกัน สอดคล้องกับการศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในคนงานก่อสร้างที่พบว่า เกิดจากสภาพแวดล้อมการทำงานที่ไม่ปลอดภัย เกิดจากคนงานขาดความชำนาญ

การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัย ไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงาน ไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันตัวเอง มีความรู้น้อย ขาดความเข้าใจ และขาดจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (บัมชิต ถิ่นคำพ, 2540; สมร พรหมจำปา, 2544; วินัย ข่ายอด, 2547; อนามัย (ธีรวิโรจน์) เทศกะทีก, 2553) การก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันถือได้ว่าเป็นงานก่อสร้างประเภทอุตสาหกรรม คือเป็นการก่อสร้างขนาดใหญ่เพื่อใช้เป็นแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรม การก่อสร้างใช้เวลานาน มีความสลับซับซ้อนในการออกแบบและมีการใช้เทคโนโลยีทางวิศวกรรมมากกว่าปกติ (ประสงค์ เอี่ยมอนันต์, 2546; กวี หวังนิเวศน์กุล, 2549) ลักษณะการก่อสร้างประเภท นี้จะมีรายละเอียดในการก่อสร้างมากกว่าการก่อสร้างตึกและอาคารทั่วไปรวมทั้งต้องมีการบริหารจัดการจากผู้จัดการและหัวหน้างานเพื่อให้การทำงานเป็นไปในทิศทางเดียวกันเนื่องจากมีคนทำงานจำนวนมาก และแบ่งเป็นกลุ่มเล็กๆ ทำให้มีความหลากหลายของการกระทำและความคิดเห็น (Ozsariyildiz, 2006) ซึ่งอุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันในจังหวัดชลบุรีกำลังมีการเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับความต้องการน้ำมันและเชื้อเพลิงที่เพิ่มมากขึ้นทุกวัน จึงมีความจำเป็นต้องมีการจ้างคนงานก่อสร้างเป็นจำนวนมาก ซึ่งการก่อสร้างนี้จำเป็นต้องมีการใช้เครื่องมือก่อสร้างที่มีขนาดใหญ่ มีความหลากหลายของเครื่องมือเฉพาะงาน ในการปรับปรุง ติดตั้ง รื้อถอน และมีกระบวนการทำงานที่ซับซ้อน จึงมีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าบริษัทจะมีนโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัย คือ “NOBODY GETS HURT” และทำการควบคุมการเกิดอุบัติเหตุโดยการควบคุมทางวิศวกรรม การควบคุมทางการบริหาร และการควบคุมด้านอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ซึ่งมีการดูแลครอบคลุมทั้ง 3 ด้าน แต่สิ่ง

สำคัญคือ การนํานโยบายมาปฏิบัติ จริงและปฏิบัติสม่ำเสมอซึ่งถ้าคนงานก่อสร้างมีความตระหนักและเข้าใจถึงจุดมุ่งหมายของนโยบายและประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อปฏิบัติพฤติกรรมป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุในการทำงานจะทำให้สามารถป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานได้ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Heinrich (1980) ที่ว่า สาเหตุหลักที่ทำให้คนงานเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เกิดจากตัวบุคคลหรือพฤติกรรมของคน โดยพบว่า ร้อยละ 88 ของอุบัติเหตุเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน และประมาณร้อยละ 10 เกิดจากสภาพงานที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้น การป้องกันควบคุมที่พฤติกรรมของคนงานก่อสร้างจึงเป็นอีกวิธีหนึ่งที่สำคัญที่จะช่วยลดอุบัติเหตุได้ ซึ่งพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้แก่ พฤติกรรมด้านการเตรียมความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจก่อนการทำงาน พฤติกรรมด้านวิธีการทำงาน พฤติกรรมด้านการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและ พฤติกรรมด้านการเตรียม การใช้และจัดเก็บเครื่องมืออุปกรณ์ สอดคล้องกับการศึกษาของ สมร พรหมจำปา (2544) และ ชื่นกมล สุขดี (2551) ที่ศึกษาเรื่องที่เกี่ยวข้องกันคือ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานโดยพบว่า การจัดคนให้ถูกกับงาน การดูแลการแต่งกายของคนงาน การเตือนให้ความรู้เกี่ยวกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นก่อนการทำงานทุกครั้ง และการจัดวัสดุอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจะสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในงานก่อสร้างได้ ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันแห่งหนึ่งใน จังหวัดชลบุรีซึ่งคนงานมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในการทำงานมากและมีอันตรายรุนแรงมากกว่าการก่อสร้างทั่วไป และยังไม่พบว่ามีงานวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในคนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม โดยใช้ทฤษฎี PRECEDE PROCEED Framework ของ Green &

Kreuter (2005) ซึ่งสามารถอธิบายและวิเคราะห์ถึงสาเหตุของพฤติกรรมต่างๆ นั้น อันมีแนวคิดที่ว่าสาเหตุของพฤติกรรมนั้นมาจากสห-ปัจจัย (Multiple factor) โดยปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพนั้นคือ ปัจจัยนำ (Predisposing Factor) ปัจจัยเอื้อ (Enabling factor) และปัจจัยสนับสนุน (Reinforcing factor) ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษา ปัจจัยนำ ได้แก่ การศึกษา ประสบการณ์การทำงาน ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การเข้าถึงแหล่งประโยชน์และการสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล และปัจจัยเสริม ได้แก่ การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม ผลของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จะทำให้ทราบว่าปัจจัยใดที่มีผลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม รวมถึงสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางจัดการให้บริการพยาบาลอาชีวอนามัยเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน และให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปกำหนดนโยบาย และการสนับสนุนเพื่อให้คนงานก่อสร้างมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยนำ ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการ

เกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุและ การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การเข้าถึงแหล่งประโยชน์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน การได้รับการสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและปัจจัยเสริมได้แก่ การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย การวิจัยเชิงวิเคราะห์แบบภาคตัดขวาง (Crosssectional analytical research) **ประชากร** ที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ คนงานก่อสร้างระดับปฏิบัติงานที่ทำงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรมขนาดใหญ่

กลุ่มตัวอย่าง คือ คนงานก่อสร้างระดับปฏิบัติงานที่ทำงานก่อสร้างตามกระบวนการก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันแห่งหนึ่งในจังหวัดชลบุรี จำนวน 359 คน ซึ่งทำงานตามกระบวนการก่อสร้าง ได้แก่ การติดตั้งระบบท่อ การติดตั้งแท็งก์ ถังและหอสูง การติดตั้งระบบไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ การทดสอบระบบกระบวนการกลั่น การเปิดกระบวนการกลั่นอย่างสมบูรณ์ กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากการคำนวณหากลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการสำรวจ จากสูตรการคำนวณของยามานะ (Yamane, 1973 อ้างถึงใน บุญใจ ศรีสถิตยธรรมากร, 2547) โดยใช้วิธีสุ่มอย่างง่ายโดยใช้สัดส่วน (Proportionate simple random sampling) จากการแบ่งบริษัทรับเหมารายใหญ่ตามลักษณะงานการรับเหมาเป็น 6 บริษัท ต่อมาแบ่งบริษัทรับเหมาช่วงรายย่อยจากแต่ละบริษัทรับเหมารายใหญ่รวมทั้งหมด 13 บริษัท จากนั้นคำนวณจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากแต่ละบริษัทรับเหมาช่วงรายย่อยโดยคิดเทียบสัดส่วนของกลุ่ม

ตัวอย่างทั้งหมดกับกลุ่มตัวอย่างของแต่ละบริษัท รายย่อยให้ได้ตามจำนวนของขนาดตัวอย่างตามที่ต้องการ และเลือกกลุ่มตัวอย่างด้วยการจับฉลากแบบไม่ใส่คืน จากทะเบียนรายชื่อพนักงานในแต่ละบริษัทที่เหมาะสมช่วงรายย่อยเฉพาะที่มีคุณสมบัติ คือ อายุ 18 ปีขึ้นไปและมีประสบการณ์การทำงาน ไม่น้อยกว่า 1 เดือน ให้ได้เท่ากับจำนวนกลุ่มตัวอย่าง โดยเก็บข้อมูลตั้งแต่วันที่ 5 สิงหาคม ถึงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2554 ภายหลังจากได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยของคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพาเรียบร้อยแล้ว

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการศึกษาค้นคว้าเอกสาร ตำราและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นจากกลุ่มตัวอย่างที่มีคุณลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่จะใช้ในการศึกษากำหนดขอบเขตและโครงสร้างตามกรอบแนวคิดการวิจัย มีการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content validity) เครื่องมือโดยให้ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 5 ท่าน คือ อาจารย์ด้านสุขศาสตร์อุตสาหกรรม 2 ท่าน พยาบาลอาชีวอนามัย 1 ท่าน อาจารย์ภาควิชาการพยาบาลชุมชน 1 ท่าน และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยงานก่อสร้าง 1 ท่าน เป็นผู้พิจารณาตรวจสอบและนำมาปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ ทั้งด้านภาษาและความถูกต้องในเนื้อหา และนำไปทดลองใช้ (Try out) กับคนงานก่อสร้างที่มีคุณสมบัติคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างคือ คนงานก่อสร้างระดับปฏิบัติการในโรงกลั่นน้ำมันแห่งหนึ่งในจังหวัดชลบุรี จำนวน 30 รายซึ่งไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งแบบสอบถามประกอบด้วย 6 ส่วน ดังนี้

1. แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล เป็นแบบสอบถามแบบเลือกตอบ และแบบสอบถามให้

เติมข้อความลงในช่องว่างรวม 13 ข้อ ซึ่งข้อคำถามประกอบด้วย เพศ อายุ ศาสนา สถานภาพสมรส การศึกษา หน้าที่ความรับผิดชอบของงานที่ปฏิบัติ รายได้ ประสบการณ์การทำงานก่อสร้างที่ผ่านมา ทั้งหมด ประสบการณ์การทำงานก่อสร้างในโครงการนี้ การได้รับการอบรมความปลอดภัย ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการทำงาน อวัยวะที่ได้รับการบาดเจ็บ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

2. แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของคนงานก่อสร้าง ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมด้านต่างๆ คือ พฤติกรรมด้านความพร้อมของร่างกาย จิตใจ ก่อนและระหว่างปฏิบัติงาน จำนวน 4 ข้อ พฤติกรรมด้านวิธีปฏิบัติงาน จำนวน 4 ข้อ พฤติกรรมด้านการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล จำนวน 3 ข้อ และพฤติกรรมด้านการเตรียม การใช้ และการจัดเก็บ เครื่องมือ อุปกรณ์ของใช้ จำนวน 4 ข้อ รวมจำนวน 15 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราประเมินค่า (Rating scale) โดยแบ่งเป็น 4 ระดับ คือ ทุกครั้ง เกือบทุกครั้ง บางครั้ง น้อยครั้ง มีข้อคำถามทั้งด้านบวกและด้านลบ มีค่าความเชื่อมั่น (Cronbach's alpha coefficient) เท่ากับ .79

3. แบบสอบถามด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ประกอบด้วย คำถามเรื่องความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานในด้านต่างๆ จำนวน 10 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ คือ ใช่ ไม่ใช่ หรือไม่ทราบ มีค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้สูตร KR-20 ได้เท่ากับ .76

4. แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน แบ่งเป็น 4 ตอน คือ 1. การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน 2. การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน 3. การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน และ 4. ด้าน

การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน รวมข้อคำถามจำนวน 30 ข้อ ลักษณะข้อคำถามทั้งหมดเป็นแบบมาตรวัดของ Likert (Likert scale) มี 4 ระดับ คือ เห็นด้วยมากที่สุด เห็นด้วยมาก เห็นด้วยน้อย เห็นด้วยน้อยที่สุดมีข้อคำถามทั้งด้านบวกและด้านลบ มีค่าความเชื่อมั่น (Cronbach's alpha coefficient) เท่ากับ .75, .77, .88, .77 ตามลำดับ

5. แบบสอบถาม ปัจจัยเอื้อคือ การเข้าถึงแหล่งประโยชน์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ และการสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล จำนวน 8 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ มี 3 ตัวเลือก คือ ใช่ ไม่แน่ใจ ไม่ใช่ มีค่าความเชื่อมั่น (Cronbach's alpha coefficient) เท่ากับ .84

6. แบบสอบถามปัจจัยเสริม ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมจากหัวหน้างาน เพื่อนร่วมงานและครอบครัว จำนวน 6 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบมาตราประเมินค่า (Rating scale) มี 4 ระดับ คือ เป็นประจำ บ่อยครั้ง บางครั้ง น้อยครั้ง มีค่าความเชื่อมั่น (Cronbach's alpha coefficient) เท่ากับ .84

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยนำหนังสือจาก มหาวิทยาลัยบูรพา ถึงผู้ดูแลโครงการก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมัน ประสานงานกับผู้ดูแลโครงการก่อสร้าง และหัวหน้างานในแต่ละแผนกเกี่ยวกับสถานที่ และ เวลา ที่สะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเวลา 06.40 น. ถึง 07.30 น. ซึ่งเป็นเวลาหลังการประชุมความปลอดภัยประจำวัน (Morning talk) และก่อนเวลาเริ่มทำงาน บริเวณห้องประชุมอาคารสำนักงานชั่วคราวด้านหน้าโรงกลั่นน้ำมัน โดยผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยแนะนำตัว ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการทำวิจัย ประโยชน์ของการทำวิจัย และสอบถาม

ความยินยอมในการเข้าร่วมทำการวิจัยกับกลุ่มตัวอย่าง จากนั้นแบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มละ ไม่เกิน 10 คน และสอบถามความยินยอมในการเข้าร่วมทำการวิจัยอีกครั้ง โดยให้กลุ่มตัวอย่างลงชื่อในใบยินยอมเข้าร่วมการทำวิจัย จากนั้นโดยผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยจะเป็นผู้อ่านแบบสอบถามให้กลุ่มตัวอย่างฟังทีละข้อ และกลุ่มตัวอย่างทำแบบสอบถามไปพร้อมๆกันในแต่ละข้อ เพื่อความเข้าใจข้อคำถามและการตอบคำถามไปในแนวทางเดียวกัน และเนื่องจากมีข้อจำกัดของระยะเวลาการทำงาน

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้สถิติสหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's product moment correlation) และวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis)

ผลการศึกษา

ข้อมูลส่วนบุคคลและข้อมูลการทำงาน

พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปีมากที่สุดคิดเป็น ร้อยละ 35.38 โดยมีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 33.64 ปี ร้อยละ 99.72 นับถือ ศาสนาพุทธ ร้อยละ 50.70 มีสถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 39.55 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 39.55 มีรายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 34.54 มีหน้าที่รับผิดชอบเป็นช่างระบบท่อ มีประสบการณ์การทำงานก่อสร้างที่ผ่านมาน้อยกว่าหรือเท่ากับ 5 ปี ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 5.14 ปี (SD=5.10) ร้อยละ 92.76 มีประสบการณ์การทำงานก่อสร้างในโครงการปัจจุบัน 1-2 ปี ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.30 ปี (SD=0.78) ด้านการได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานพบว่าร้อยละ 81.90 ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการทำงาน มีเพียงร้อยละ

18.10 ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานซึ่ง ร้อยละ 78.46 ได้รับอุบัติเหตุจำนวน 1-5 ครั้ง และ ร้อยละ 73.85 ได้รับความรุนแรงของการบาดเจ็บในระดับเล็กน้อย ไม่ต้องหยุดงาน ร้อยละ 41.67 ได้รับการบาดเจ็บที่มือและนิ้วมากที่สุด และ ร้อยละ 26.32 มีลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากการถูกวัตถุบาด/ทิ่มแทง

ข้อมูลด้านพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมโดยภาพรวมอยู่ในระดับดี ($\bar{X} = 3.46$, $SD = 0.29$) เมื่อจำแนกรายด้านพบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของกลุ่มตัวอย่างโดยภาพรวมอยู่ในระดับดี ($\bar{X} = 3.46$, $SD = 0.29$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุด้านการเตรียม การใช้ การจัดเก็บเครื่องมือ และอุปกรณ์มีค่าเฉลี่ยโดยรวมมากที่สุด ($\bar{X} = 3.54$, $SD = 0.52$) และด้านที่มีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุโดยรวมน้อยที่สุดคือ ด้านการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ($\bar{X} = 3.10$, $SD = 0.68$) สำหรับรายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานน้อยที่สุดคือ เมื่ออุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล

ชำรุดหรือขาดประสิทธิภาพ จะขอเปลี่ยนจากหัวหน้างานทันที ($\bar{X} = 2.40$, $SD = 0.95$)

ข้อมูลปัจจัยที่ศึกษา พบว่า ร้อยละ 86.90 มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน และการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานโดยรวมอยู่ในระดับมากซึ่งมีค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ ($\bar{X} = 3.69$, $SD = 0.27$) ($\bar{X} = 3.86$, $SD = 0.31$) ($\bar{X} = 3.86$, $SD = 0.33$) ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของกลุ่มตัวอย่างโดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 1.26$, $SD = 0.28$ ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การเข้าถึงแหล่งประโยชน์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ ($\bar{X} = 1.75$, $SD = 0.20$) และปัจจัยเสริม ได้แก่ การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ ($\bar{X} = 2.73$, $SD = 0.54$)

ข้อมูลความสัมพันธ์และการทำนายระหว่างปัจจัยที่ศึกษากับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน

ตารางที่ 1 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของกลุ่มตัวอย่าง ($n = 359$)

ตัวแปร	พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ	
	r	p-value
อายุ	.280	.303
การศึกษา	.137	.005
ประสบการณ์การทำงาน	.089	.049
ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ	-.036	.248
ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ	.334	<.001
การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	.263	<.001

ตารางที่ 1 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของกลุ่มตัวอย่าง (n = 359) (ต่อ)

ตัวแปร	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	
	r	p-value
การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	.211	<.001
การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ	.259	<.001
การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุ	.085	.056
การเข้าถึงแหล่งประโยชน์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ	.011	.418
การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล	.206	<.001
การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม	.150	.002

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์สมการถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนของปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของกลุ่มตัวอย่าง (n = 359)

ตัวแปร	B	Beta	R ²	t	p-value
			change		
ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ	1.411	.334	.112	6.629***	.000
การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ	.366	.219	.047	4.413***	.000
การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล	.747	.169	.028	3.478**	.001
การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	.274	.153	.019	2.897**	.004
การศึกษา	.144	.102	.010	2.128*	.034
ค่าคงที่ = 39.680 R ² = .216 Adjust R ² = .206 F= 19.093 p-value < .05					

จากตารางที่ 1 และ 2 พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานคือ ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกัน การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม และประสบการณ์การทำงาน ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานตามลำดับได้แก่ 1) ความรู้เกี่ยวกับการป้องกัน 2) การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกัน อุบัติเหตุ 3) การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตราย

ส่วนบุคคล 4) การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และ 5) การศึกษา โดยสามารถร่วมกันทำนายได้ร้อยละ 21.6 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยเท่ากับ 1.411, .366, .747, .274, .144 ตามลำดับ

สามารถเขียนสมการในรูปของคะแนนดิบได้ดังนี้ คือ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน = 39.680 + 1.411 ความรู้ + .219 การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ + 0.747 การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล + 0.274 การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ + 0.144 การศึกษา

สมการในรูปของคะแนนมาตรฐาน
พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน = .334
ความรู้ + 0.366 การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกัน
อุบัติเหตุ + .169 การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกัน
อันตรายส่วนบุคคล + .153 การรับรู้ความเสี่ยงใน
การเกิดอุบัติเหตุ + .102 การศึกษา

ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจาก
การทำงานมีอิทธิพลสูงสุดในการพยากรณ์
พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ($Beta = 0.334$, $p\text{-value} < .001$) รองลงมา คือ การรับรู้
ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ($Beta = 0.219$,
 $p\text{-value} < .001$) ลำดับที่สามคือการสนับสนุน
อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ($Beta = 0.169$,
 $p\text{-value} < .005$) ลำดับที่สี่คือการรับรู้
ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ($Beta = 0.153$,
 $p\text{-value} < .005$) และลำดับสุดท้ายที่มีอิทธิพลใน
การพยากรณ์พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานคือการศึกษา ($Beta = 0.153$, $p\text{-value} < .05$)

อภิปรายผลการวิจัย

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมี
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน
โดยรวมอยู่ในระดับดี ซึ่งตัวแปรที่สามารถทำนาย
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน
ตามลำดับ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการป้องกัน
อุบัติเหตุจากการทำงานมีอิทธิพลสูงสุด รองลงมา
คือ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ
ลำดับที่สามคือการสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกัน
อันตรายส่วนบุคคล ลำดับที่สี่คือการรับรู้ความ
เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และลำดับสุดท้าย คือ
การศึกษา จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานล้วน
มาจากปัจจัยนำ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการป้องกัน

อุบัติเหตุจากการทำงานการรับรู้ความเสี่ยงในการ
เกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกัน
อุบัติเหตุ ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การสนับสนุนอุปกรณ์
ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ซึ่งเป็นไปตามคำกล่าว
ของ Green & Marshall (2005) ที่ว่า พฤติกรรม
มีสาเหตุมาจากสหปัจจัย (Multiple factor) โดย
ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพนั้นคือ ปัจจัยนำ
(Predisposing Factor) ปัจจัยเอื้อ เนื่องด้วยที่
ผ่านมาถึงแม้ว่าบริษัทจะมีนโยบายเกี่ยวกับความ
ปลอดภัย คือ “NOBODY GETS HURT” และทำ
การควบคุมการเกิดอุบัติเหตุโดยการควบคุมทาง
วิศวกรรม การควบคุมทางการบริหาร และการ
ควบคุมด้านอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล
แต่ยังมีการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 36 ครั้งโดยมีการ
บาดเจ็บถึงขั้นต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล
เป็นจำนวน 12 ครั้ง ซึ่งมีความรุนแรงถึงขั้น
เสียชีวิตจำนวน 1 ครั้ง และมีเหตุการณ์เกือบเกิด
อุบัติเหตุ (Near miss) ถึง 70 ครั้ง (คณะกรรมการ
ความปลอดภัย บริษัท ฟอสเตอร์ วิลเลอร์
(ประเทศไทย) จำกัด, 2554) ซึ่งจากการวิเคราะห์
สาเหตุที่แท้จริงของเหตุการณ์ทั้งหมดโดย
คณะกรรมการความปลอดภัยพบว่าร้อยละ 66
เกิดจากตัวบุคคล ร้อยละ 21 เกิดจากสภาพงาน
เครื่องมือ อุปกรณ์ และร้อยละ 13 เกิดจากหลาย
ปัจจัยร่วมกัน ผลการวิจัยจึงทำให้ได้รู้ถึงปัจจัย
อื่นๆ ได้แก่ ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อที่บริษัทยังไม่ได้
คำนึงถึง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการนำไปใช้ในการ
ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจาก
การทำงานโดยแก้ไขที่สาเหตุของพฤติกรรม
สอดคล้องกับการศึกษาของ ระวีวรรณ พัฒนกุล
(2551) ที่พบว่า ความรู้มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของคนงาน การศึกษา
ของนภาพร มัทพยษ์ถาวร และธนพงษ์ มุ่งหน้า
ที่พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงด้านสุขภาพ ด้านเครื่อง
จักร ด้านสภาพและวิธีการทำงานมีความสัมพันธ์กับ

พฤติกรรมความปลอดภัย การศึกษาของ กวินซ์ตา อภิชนาดล (2546) และมณีวรรณ ศรีสวัสดิ์ (2547) พบว่าการรับรู้ประโยชน์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ รวมถึงการได้รับการ สนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ซึ่งจะส่งเสริมให้กลุ่มตัวอย่างสามารถปฏิบัติ พฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุได้ง่ายมากยิ่งขึ้น

ปัจจัยนำ ด้านการศึกษาพบว่ามีความสัมพันธ์และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุได้ กลุ่มตัวอย่าง มีการศึกษาในระดับน้อย ปานกลางและมาก กระจายพอๆ กัน โดยจบ ประถมศึกษา ร้อยละ 39.55 มัธยมศึกษาตอนต้น หรือเทียบเท่า ร้อยละ 35.10 มัธยมศึกษาตอน ปลาย และปริญญาตรี ร้อยละ 24.51 ซึ่งสอดคล้อง กับ Pender (1996) กล่าวว่า ผู้ที่มีการศึกษาน้อย ทำให้มีข้อจำกัดด้านการรับรู้ การเรียนรู้ ตลอดจน การแสวงหาความรู้และประสบการณ์ในการดูแล ตนเอง มีปัญหาในการทำความเข้าใจเกี่ยวกับการ ปฏิบัติพฤติกรรมและไม่เข้าใจประโยชน์ ความ จำเป็น จึงละเลยไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำ ในทาง ตรงข้ามผู้ที่มีการศึกษาสูง จะมีความสามารถในการรับรู้ การเรียนรู้และเข้าใจถึงประโยชน์ในการ ปฏิบัติพฤติกรรมได้ดีกว่า ซึ่งอาจเป็นเหตุผลว่า การศึกษาของกลุ่มตัวอย่างในกลุ่มที่มีการศึกษา มากพอจะสามารถเรียนรู้ เพื่อปรับปรุงเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และพฤติกรรมการทำงานเพื่อให้ เกิดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานได้ ดีตามที่ได้อบรม สอดคล้องกับการศึกษาของ จักรกฤษณ์ ติธวิบูลย์ (2549) ซึ่งพบว่า ปัจจัยด้าน การศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุ จากการศึกษาของหลายท่าน พบว่า ความรู้มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุของพนักงาน (บุญชู ชาวเชียงขวาง และคณะ, 2543; พัทธ์ชัย อนุสาย, 2546; กวินซ์ตา อภิชนาดล, 2546; ระวีวรรณ พัฒนกุล, 2551) ใน

ด้าน ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุพบว่า มี ความสัมพันธ์และสามารถทำนายพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุได้ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 86.90 มี ความรู้ในระดับดี ความรู้เป็นปัจจัยที่มีความ สัมพันธ์กับการกระทำของบุคคล หรือเป็นปัจจัย พื้นฐานและก่อให้เกิดแรงจูงใจในการกระทำ พฤติกรรมของบุคคล ซึ่งอาจจะได้มาจากการ เรียนรู้ (Education experience) มีผลในการยับยั้ง หรือสนับสนุนพฤติกรรมต่างๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ แต่ละบุคคล (Green & Kreuter, 2005) ในการศึกษา ของกลุ่มแอดวานซ์ รีเสิร์ช (2548) พบว่า ในกลุ่ม คนทำงานนั้น การเรียนรู้เป็นหัวใจหลักสำหรับ กลุ่มคนทำงาน ซึ่งความรู้มีผลต่อการสร้างทัศนคติ และยังผลไปสู่การปฏิบัติในทางที่ดีขึ้นตามที่ ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2537) กล่าวว่า ความรู้ที่ได้ จากประสบการณ์จัดการเรียนการสอนจะนำไปสู่ การแสดงออกซึ่งพฤติกรรม เมื่อบุคคลมีความรู้จะ เกิดความเข้าใจและปฏิบัติตามที่ได้รับรู้มา สอดคล้องกับการศึกษาของ บุญชู ชาวเชียงขวาง, วิรัตน์ ขาดิสกุล, สมลथा แดงโม และมนูญ สุญสิทธิ์. (2543) กวินซ์ตา อภิชนาดล (2546) และ ระวีวรรณ พัฒนกุล (2551) ที่พบว่า ความรู้มีความสัมพันธ์ ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของพนักงาน

ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีความสัมพันธ์และสามารถทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ จากการศึกษาพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเพราะว่ากลุ่มตัวอย่างมี ความรู้ถึงอันตรายจากอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่างจึงมี ความตระหนักถึงความเสี่ยงและอันตรายที่เกิดจาก การทำงานทำให้มีการแสดงพฤติกรรมเพื่อป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุตามที่ เบ็ญจมาศ สุขศรีเพ็ง (2553) ได้กล่าวว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยง เป็นความ เชื่อของบุคคลที่มีผลโดยตรงต่อการปฏิบัติตาม คำแนะนำ ดังนั้นบุคคลจึงหลีกเลี่ยงต่อการเป็นโรค

ด้วยการปฏิบัติตามเพื่อป้องกัน สอดคล้องกับการศึกษาของ บุญชู ชาวเชียงขวาง และคณะ (2543) กวินซ์ตา อภิธนาตล (2546) มณีวรรณ ศรีสวัสดิ์ (2547) ธนพงษ์ มุ่งหน้าที่ (2550) ชื่นกมล สุขดี (2551) และพีระสันต์ เอี่ยมศิริ (2552) ที่พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัย

ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุพบว่า มีความสัมพันธ์และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับมาก ในรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยการรับรู้ประโยชน์สูงสุด คือ การนอนหลับพักผ่อนให้เพียงพอจะทำให้ร่างกายและจิตใจพร้อมที่จะทำงานได้อย่างปลอดภัย รองลงมา คือ การเข้าร่วมกิจกรรมความปลอดภัยตอนเช้าทุกวันจะช่วยให้มีการทำงานตามหลักความปลอดภัย ซึ่งมีความสำคัญต่อการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากบริษัทมีการจัดอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานเป็นประจำทำให้พนักงานเกิดทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน จึงปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ เบญจมาศ สุขศรีเพ็ง (2553) ได้กล่าวว่า การรับรู้ประโยชน์เป็นความเชื่อว่าเป็นการกระทำที่ดี มีประโยชน์ การตัดสินใจที่จะทำตามคำแนะนำก็ขึ้นอยู่กับ การเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของพฤติกรรมนั้น โดยเลือกทำในสิ่งที่ก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสีย สอดคล้องกับการศึกษาของ กวินซ์ตา อภิธนาตล (2546) และมณีวรรณ ศรีสวัสดิ์ (2547) ที่พบว่า การรับรู้ประโยชน์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ประสบการณ์การทำงานพบว่า ประสบการณ์การทำงานก่อสร้างมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญ

ทางสถิติที่ระดับ .05 จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยประสบการณ์เท่ากับ 5.14 ปี (SD = 5.10) สามารถอธิบายได้ว่าคนงานก่อสร้างในโครงการนี้ส่วนใหญ่จะเป็นคนงานเดิมๆ แม้จะมีการเปลี่ยนหรือหมุนเวียนบริษัทรับเหมาช่วง แต่ลักษณะการทำงานยังคงคล้ายๆ เดิมที่เคยทำ รวมถึงความเสี่ยงของอันตรายในการทำงานไม่ได้เปลี่ยนแปลงจากเดิมมาก ทั้งนี้อาจเป็นเหตุผลทำให้กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์การทำงานมาก มีโอกาสได้เห็น รับรู้ เกี่ยวกับอันตรายในการทำงานมากจึงเรียนรู้และสามารถปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ สอดคล้องกับการ ศึกษาของโกวิทย์ บุญมีพงศ์ (2541) บุญชู ชาวเชียงขวาง และคณะ (2543) วไลพร ภิญโญ (2544) และ สมภพ วงศ์ประสาร (2546) ที่พบว่า ประสบการณ์การทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุพบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมีความความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งจากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับมาก อาจเกิดจากที่กลุ่มตัวอย่างทราบว่าต้องทำงานกับเครื่องมือ อุปกรณ์ขนาดใหญ่ หลากหลายชนิด และมีการทำงานซับซ้อนจึงทำให้กลุ่มตัวอย่างได้คาดคะเนถึงความรุนแรงที่อาจมีผลต่อชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงทำให้เกิดความตระหนักในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ รุ่งศรี ศศิธร (2536) กวินซ์ตา อภิธนาตล (2546) พรเกียรติ เนติขจร (2546) ที่พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

ปัจจัยเอื้อ ด้านการสนับสนุนอุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลพบว่า มีความสัมพันธ์ และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เป็นหนึ่งในนโยบายความปลอดภัยของบริษัทซึ่ง ทุกคนจะต้องมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล พื้นฐานโดยมีการตรวจตราจากหัวหน้างานอย่าง เคร่งครัดเป็นประจำทุกวันจึงมีส่วนช่วยเอื้อให้ สามารถปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ดี ตามที่ ธวัชชัย ชินวิเศษวงศ์ (2550) ได้กล่าวว่า อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลจัดเป็นหนึ่งใน มาตรการควบคุมและป้องกันอันตรายที่ตัว ผู้ปฏิบัติงาน มีประสิทธิภาพดี สะดวก ดำเนินการ ได้ทันทีและใช้งบประมาณน้อย สอดคล้องกับ การศึกษา ณัฏฐา เจริญรุ่งเรือง (2551) ที่พบว่า การจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมีความ สัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ส่วนปัจจัยด้านการเข้าถึงแหล่งประโยชน์ด้านการ ป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน อย่างไม่ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 อาจเนื่องจาก เพราะว่ากลุ่มตัวอย่างได้รับข้อมูลด้านความ ปลอดภัยจากการอบรมมากกว่าจากสื่ออื่นๆ และ เมื่อพิจารณารายข้อเกี่ยวกับจัดเอกสารและข้อมูล เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการป้องกันให้คนงานได้ ศึกษาจะพบว่าอยู่ในระดับน้อยสอดคล้องกับกับ การศึกษาของ เลิศ พุทธแสง (2546) ที่พบว่า การ ได้รับข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยไม่มีความ สัมพันธ์กับการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในการ ทำงาน

ปัจจัยเสริม ด้านการได้รับแรงสนับสนุน ทางสังคมพบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งจากการศึกษาพบว่า การ

ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมโดยรวมอยู่ในระดับ ปานกลางซึ่งเมื่อพิจารณารายข้อจะพบว่า การได้รับ การสนับสนุนจากหัวหน้า โดยการยกย่องเมื่อ คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยของ บริษัท อยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ เพื่อนร่วมงาน ให้ข้อมูล คำแนะนำหรือช่วยเหลือเพื่อให้ทำงาน อย่างปลอดภัย และ หัวหน้างานให้ความช่วยเหลือ อย่างทันท่วงทีเมื่อเกิดปัญหาขณะปฏิบัติงาน แรง สนับสนุนทางสังคม เป็นสิ่งที่ผู้รับได้รับแรง สนับสนุนทางสังคมในด้านความช่วยเหลือทางด้าน ข้อมูล ข่าวสาร วัตถุประสงค์ หรือการสนับสนุน ทางด้านจิตใจจากผู้ให้การสนับสนุน ซึ่งอาจเป็น บุคคลหรือกลุ่มคน และเป็นผลให้ผู้รับได้ปฏิบัติ หรือแสดงออกทางพฤติกรรมไปในทางที่ผู้รับ ต้องการ จากการทบทวนงานวิจัยเกี่ยวกับแรง สนับสนุนทางสังคมพบว่าแรงสนับสนุนทางสังคมมี ความสัมพันธ์กับสุขภาพใน 3 ด้าน กล่าวคือ 1) ช่วยปรับความรู้สึกรู้สึกนึกคิดของบุคคลตลอดจน พฤติกรรม 2) ช่วยให้ผู้บุคคลรู้สึกว่ามีคุณค่า 3) ช่วยให้เกิดพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพสอดคล้องกับ การศึกษาของ บุญชู ชาวเชียงขวาง และคณะ (2543) กวินชดา อภิธนาตล (2546) และ มณีวรรณ ศรีสวัสดิ์ (2547) ที่พบว่า การได้รับ การสนับสนุน ทางสังคม จากรัฐและผู้ที่เกี่ยวข้อง การได้รับ คำแนะนำจากครอบครัว เพื่อนร่วมงาน มีความ สัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุใน การทำงาน

ในการศึกษครั้งนี้มีเพียงปัจจัยนำ และ ปัจจัยเอื้อที่สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 ซึ่งไม่เป็นไปตามคำกล่าวของ Green & Marshall (2005) ที่ว่า พฤติกรรมส่วนใหญ่มา จากปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม มีผลร่วมกัน ไม่ใช่เพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง ซึ่งปัจจัยเสริม คือ

การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม ไม่สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ได้อาจเนื่องมาจาก ปัจจัยด้านการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำ ($r = .150, p\text{-value} < .01$) และตัวแปรนี้ได้มีความสัมพันธ์กับตัวแปรอิสระอื่นหลายตัว คือ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ การเข้าถึงแหล่งประโยชน์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ และการสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ด้านประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการทำงาน จากการศึกษาครั้งนี้พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 81.90 ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการทำงาน และมีเพียงร้อยละ 18.1 ที่มีประสบการณ์ การได้รับอุบัติเหตุจากการทำงาน ซึ่งมีจำนวนน้อยและยังพบว่าผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานนี้มีความรุนแรงเพียงเล็กน้อย ไม่ต้องหยุดงาน (ร้อยละ 73.85) จึงอาจเป็นสาเหตุให้กลุ่มตัวอย่างไม่เห็นความสำคัญของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน

ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

1. ด้านการปฏิบัติการพยาบาล พยาบาลในสถานประกอบการควรประสานงานร่วมกับแผนกความปลอดภัยเพื่อจัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน โดยเฉพาะเรื่องการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับแต่ละลักษณะงานซึ่งจากผลการวิจัยพบว่ามีพนักงานเพียง ร้อยละ 30.08 ที่มีความรู้เกี่ยวกับประเภทของถุงมือที่เหมาะสมกับลักษณะงาน และมีพนักงานร้อยละ 67.97 ที่มีความรู้เกี่ยวกับลักษณะแวนตาที่เหมาะสมกับลักษณะงาน ซึ่งอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ยังพบว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานใน

โครงการนี้ รวมถึงมีการเสริมสร้างการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุโดยเน้นเรื่องการตรวจสอบและการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลก่อนใช้งาน การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุโดยเน้นเรื่องขนาดของการก่อสร้างและอุปกรณ์การก่อสร้างซึ่งมีผลต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บ ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุเน้นเรื่องประโยชน์ของการทำ 5 ส. ซึ่งจะทำให้คนงานได้ตระหนักถึงความสำคัญและสามารถปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ดี โดยเฉพาะคนงานที่มีการศึกษาน้อย

2. ด้านการศึกษา อาจารย์พยาบาลควรเน้นย้ำให้นักศึกษาพยาบาลมีการประเมินคนงานอย่างครอบคลุมโดยคำนึงถึงปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม อันมีผลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน และนำกรอบแนวคิดทฤษฎีการส่งเสริมสุขภาพมาประยุกต์ใช้ เพื่อให้พยาบาลอาชีวอนามัยในสถานประกอบการสามารถจัดบริการสุขภาพได้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ

3. ด้านการบริหาร ด้านหน่วยงานราชการ เช่น กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม สมาคมก่อสร้าง ควรมีการกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ บทลงโทษ แก่บริษัทรับเหมาต่างๆ ให้มีการอบรมคนงานก่อสร้างด้านความปลอดภัย ให้ครอบคลุม เหมาะสมกับลักษณะงานของแต่ละคน และมีการติดตามตรวจสอบเป็นระยะ ด้านบริษัทรับเหมาก่อสร้างทั้งรายใหญ่และรายย่อย ควรกำหนดเป็นนโยบายและมีการจัดอบรมให้ความรู้ครอบคลุม ทั้งด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ด้านความเสี่ยงและอันตรายจากการทำงาน ประโยชน์จากการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน และทุกครั้งที่มีการเกิดอุบัติเหตุในงาน เป็นต้น เพื่อให้พนักงานเกิดการเรียนรู้ร่วมกันและสร้าง

ความตระหนักถึงพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ จากการทำงานอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงมีการ สนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้ เหมาะสมกับลักษณะงาน และเพียงพอต่อการ ใช้ งานสามารถเปลี่ยนได้ทันทีที่มีการชำรุด

4. ด้านการวิจัย ควรศึกษาตัวแปรที่อาจมีผล ต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุเพิ่มเติม เช่น ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย การรับรู้ถึง มาตรการความปลอดภัยของบริษัท แรงจูงใจด้าน สวัสดิการ การรักษาพยาบาล ควรศึกษารูปแบบ เชิงคุณภาพเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงเชิงลึกเกี่ยวกับ ปัจจัยที่ทำให้คนงานสามารถปฏิบัติพฤติกรรม การ ป้องกันอุบัติเหตุได้ดีและต่อเนื่อง และควรทำการ วิจัยเชิงทดลองเพื่อศึกษารูปแบบการส่งเสริม สุขภาพให้พนักงานมีพฤติกรรม การป้องกัน อุบัติเหตุจากการทำงานที่ดี

เอกสารอ้างอิง

กรรณิกา เทียนลา. (2547). *พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้างใน กรุงเทพมหานคร*. สารนิพนธ์สังคม สงเคราะห์มหาวิทยาลัย สงเคราะห์, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

กวิณชิตา อภิชนาดล. (2546). *พฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุในการทำงานของคนงานโรงงาน ทำเฟอร์นิเจอร์ที่หนองแขม กรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์ มหาบัณฑิต สาขาสุศึกษา, บัณฑิต วิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กวี หวังนิเวศน์กุล. (2547). *การบริหารงาน วิศวกรรมก่อสร้าง*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ด ยูเคชั่น.

_____. (2549). *การบริหารงานวิศวกรรม ก่อสร้าง*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดยูเคชั่น.

จักรกฤษณ์ ดิฐวิบูลย์. (2549). *ปัจจัยที่มีอิทธิพล ต่อการรับรู้ระบบความปลอดภัยและ พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงาน ฝ่ายผลิตโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียมใน ประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์ มหาบัณฑิต สาขาวิทยาการจัดการ อุตสาหกรรม, บัณฑิตวิทยาลัย สถาบัน เทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง.

ชินกมล สุคติ. (2551). *ภาวะสุขภาพและพฤติกรรม ปกป้องสุขภาพของคนงานผลิตเครื่องเรือนไม้ ในอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม*. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการพยาบาลอาชีวอนามัย, บัณฑิต วิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ณัษชา เจริญรุ่งเรือง. (2551). *พฤติกรรม การ ป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของ คนงานในโรงงานผลิตเม็ดพลาสติกแห่ง วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขานามัยสิ่งแวดล้อม, บัณฑิต วิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.*

ธนพงษ์ มุ่งหน้าที. (2550). *การรับรู้สภาพการ ทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงาน อย่างปลอดภัยของคนงานก่อสร้างสถานี บริการน้ำมัน*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรม ศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า พระนครเหนือ.

ธวัชชัย ขินวิเศษวงศ์. (2550). *การบริหารจัดการ อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลและอุปกรณ์ฉุกเฉิน*. ในอารมณ

- ฤกษ์น้อย (บรรณาธิการ). *เอกสารการสอนชุดวิชา การบริหารงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัย* (หน้า 5-8). นนทบุรี: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- นภาพร มัทยพงษ์ถาวร. (2543). *การรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของคนงานก่อสร้างในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรม, บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- บุญชู ขาวเชียงขวาง, วิรัตน์ ขาดิสกุล, สมลดา แดงโม และมณูญ สุญสิทธ์. (2543). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมคนงานก่อสร้างในจังหวัดสุพรรณบุรี*. สุพรรณบุรี: งานอาชีวเวชกรรม กลุ่มงานเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร กองโรงพยาบาลภูมิภาค สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข.
- บุญใจ ศรีสถิตย่นรากุล. (2547). *ระเบียบวิธีการวิจัยทางพยาบาลศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: ยูแอนด์ไอ อินเตอร์ มีเดีย.
- เบญจมาศ สุขศรีเพ็ง. (2551). *ทฤษฎีทางพยาบาลและทฤษฎีทางพฤติกรรมศาสตร์*. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2553, จาก <http://www.gotoknow.org>
- บัณฑิต ถิ่นคำรพ. (2540 ก). *สถานะสุขภาพของคนงานก่อสร้างในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ*. *วารสารสุขภาพแรงงาน*, 5(2), 112-118.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2537). *การวัดสถานะทางสุขภาพ: การสร้างมาตราส่วนประมาณค่าและแบบสอบถาม*. กรุงเทพฯ: เจ้าพระยาการพิมพ์
- ประสงค์ เอี่ยมอนันต์. (2546). *การปฏิบัติวิชาชีพการจัดกรงานก่อสร้าง (พิมพ์ครั้งที่ 2 ปรับปรุงแก้ไข)*. *กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับก่อสร้างขนาดใหญ่* (หน้า 120 -121). นนทบุรี: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- พระสันต์ เอี่ยมศิริ. (2552). *ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน บริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด*. สารนิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการพัฒนารพการมนุษย์, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- มนีวรรณ ศรีสวัสดิ์. (2547). *พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของช่างพิมพ์โรงพิมพ์สิ่งพิมพ์ประเภทกระดาษพื้นที่เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุศึกษา ภาควิชาพลศึกษา, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ระวีวรรณ พัฒนกุล. (2551). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของคนงานในห้องเย็นคลังเก็บสินค้าเขตภาคกลาง*. วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาศาสตร์สุขภาพ, บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- วินัย ข่ายอด. (2547). *การเกิดอุบัติเหตุในงานก่อสร้าง: ศึกษากรณี เขตเทศบาลบางปูอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ*.

- วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์
มหาบัณฑิต สาขาการบริหารทั่วไป,
วิทยาลัยบริหารรัฐกิจมหาวิทยาลัยบูรพา.
สมร พรหมจำปา. (2544). *มาตรการป้องกันจาก
อันตรายในการก่อสร้าง ศึกษากรณีความ
ปลอดภัยในการก่อสร้างเขตกรุงเทพมหานคร.*
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขารัฐศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย,
มหาวิทยาลัย รามคำแหง.
- สำนักงานกองทุนเงินทดแทน. (2550-2552).
*สถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย
เนื่องจากการทำงานจำแนกตามความ
รุนแรงและสาเหตุที่ประสบอันตราย.*
เข้าถึงเมื่อ 23 สิงหาคม 2553, จาก
[http://www.sso.go.th/sites/default/
files/stat51p2/table3.html](http://www.sso.go.th/sites/default/files/stat51p2/table3.html)
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2553). *การประมวล
พื้นที่การก่อสร้าง พ.ศ. 2552.* เข้าถึงเมื่อ
24 มิถุนายน 2553, จาก [http://service.
nso.go.th/nso/nso_center/project/
search_center/23projectth.htm](http://service.nso.go.th/nso/nso_center/project/search_center/23projectth.htm)
- อนามัย (ธีรวิโรจน์) เทศกะทีก. (2553). *อาชีว-
อนามัยและความปลอดภัย (พิมพ์ครั้งที่
4).* กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- Green, L. W., & Kreuter, M. W. (2005).
*Health Program Planning: an
Educational and Ecological
approach* (4th ed.). New York:
McGraw-Hill.
- Health and Safety Executive. (n.d.). *Work-
related injuries and ill health in
construction.* Retrived on June 9,
2011, from [http://www.hse.gov.
uk/statistics/industry/construction/
index.htm](http://www.hse.gov.uk/statistics/industry/construction/index.htm)
- Heinrich, H. W. (1980). *Industrial Accident
Prevention- A safety Management
Approach.* New York: McGraw –
Hill Book.
- Pender, N. J. (1996). *Health Promotion in
Nursing Practice.* CT: Appleton &
Lange.
- Saban Suat Ozsariyildiz. (2006). *Inception
Support for Large-Scale Construction
Project: A Knowledge Modeling
Approach.* Netherlands: Delf