



พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก
จังหวัดนครปฐม



ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

พฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก
จังหวัดนครปฐม



ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

**PROTECTIVE BEHAVIORS AGAINST ACCIDENT OF TRUCK DRIVERS OF THE
TRUCK DEALER ASSOCIATION OF NAKHON PATHOM PROVINCE**



ผลงานวิทยานิพนธ์ ระดับปริญญาตรี

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree

MASTER OF ARTS

Program of Public and Private Management

Graduate School

SILPAKORN UNIVERSITY

2010

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร อนุมัติให้การค้นคว้าอิสระเรื่อง “ พฤติกรรมการ
ป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ” เสนอโดย
นางสาวชญญา ติปินโต เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปานใจ ชารัทสนวงศ์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่.....เดือน..... พ.ศ.....

อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประสพชัย พสุนนท์

คณะกรรมการตรวจสอบการค้นคว้าอิสระ

ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พิทักษ์ ศิริวงศ์)

...../...../.....

กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์นภนันทน์ หอมสุต)

ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประสพชัย พสุนนท์)

...../...../.....



52601318 : สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและเอกชน

คำสำคัญ : พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ/การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย/การควบคุมความปลอดภัย/ความเชื่อ
อำนาจภายในตน/ความรู้เรื่องกฎจราจร

ชรัญญา ติปิน โตะ : พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการ
รถบรรทุกจังหวัดนครปฐม. อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ : ผศ.ประสพชัย พสุนนท์. 135 หน้า.

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงาน
ขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จำแนกตามข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ เช่น อายุ
รายได้ ประสบการณ์การขับรถ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว และประสบการณ์
การเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมความปลอดภัย และความรู้
เรื่องกฎจราจร โดยผู้วิจัยเลือกศึกษาพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม
อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 1,200 คน ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบโควตา ได้จำนวนตัวอย่าง 300 คน เครื่องมือที่
ใช้ในการวิจัยเป็นแบบ สอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ค่าเฉลี่ย (X̄)
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.) การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One – Way ANOVA) การวิเคราะห์เปรียบเทียบ
เชิงซ้อน (Multiple Comparison) และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) โดยกำหนดค่านัยสำคัญ
(Significance) ที่ระดับค่า $p < 0.05$ หรือระดับค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95

ผลการวิจัยพบว่า

1. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจ
ภายในตน และ ความรู้เรื่องกฎจราจร ของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมมีค่าระดับของ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด มีค่าระดับของการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายมากที่สุด มีค่าระดับของการควบคุมความ
ปลอดภัยปานกลาง มีค่าระดับของความเชื่ออำนาจภายในตนมาก และ มีค่าระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรปานกลาง

2. วิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการ
รถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จำแนกตามข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ อายุ รายได้ ประสบการณ์ในการขับรถ การดื่ม
ของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว และ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถ สรุปผลดังนี้คือ
อายุ รายได้ ประสบการณ์ในการขับรถ การดื่มของมึนเมา ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว ที่แตกต่างกันส่งผลต่อ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถแตกต่างกัน ภาวะสุขภาพและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ที่
แตกต่างกัน ส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถไม่แตกต่างกัน

3. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน
ความรู้เรื่องกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ($r = 0.49, 0.38,$
 0.41 และ 0.21 ตามลำดับ) ในแต่ละด้านมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า
ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดคือ 0.05 จึงสรุปได้ว่าในแต่ละด้านมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีการศึกษา 2553
ลายมือชื่อนักศึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ

52601318 : MAJOR : PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT

KEY WORD : BEHAVIOR PROTECTING THE ACCIDENT./PERCEIVING OF RISK/CONTROLLING THE SECURITY./BELIEVING THEIR OWN AUTHORITY./KNOWING ABOUT THE TRAFFIC.

CHARUNYA TIPINTO : PROTECTIVE BEHAVIORS AGAINST ACCIDENT OF TRUCK DRIVERS OF THE TRUCK DEALER ASSOCIATION OF NAKHON PATHOM PROVINCE. INDEPENDENT STUDY ADVISOR : ASST.PROF.PRASOPCHAI PASUNON. 135 pp.

The purpose of this research is for studying factors affecting to behaviors protecting the accident of truck drivers of the truck dealer association of Nakhon Pathom province clarified from the demography such as the age, the salary, the driving experience, the perception of risk, the believe in their own authority, the control of security and the perception of traffic. The researcher chose to study truck drivers of the truck dealer association of Nakhon Pathom, Amphur mueang, Nakhon Pathom from 1200 drivers by using the Quota sampling about 300 drivers. Tools used in this research is the questionnaire created by the researcher; the statistics used for analyzing are the frequency, the percentage, the value \bar{x} , the standard deviation, the one-way anova analysis, the multiple comparison analysis, the correlation coefficient by determining the significance at $p < 0.05$ or the level of the statistics reliability at 95 percentage.

The result found that

1. For behaviors protecting the accident, the perception of risk, the control of security, the believe in their own authority and the perception of traffic of truck drivers of the truck dealer association of Nakhon Pathom, the level of behaviors protecting the accident was the highest; the level of the perception of risk was the highest; the level of the control of security was medium; the level of the believe in their own authority was high; the level of the perception of traffic was medium.

2. From the comparison analysis of behaviors protecting the accident of truck driver of truck dealer association of Nakhon Pathom clarified from the demography such as the age, the salary, the driving experience, the alcohol drunk, the health status, the responsibility for the family, the experience for the driving accident, it was concluded that the age, the salary, the driving experience, the alcohol drunk, the responsibility for the family which were different, affected to behaviors protecting the accident of truck drivers in the different ways; the health status and the accidental experience which were different, did not affect to behaviors protecting the accident of truck drivers in the different ways.

3. The analysis of the relationship, the perception of risk, the control of security, the believe in their own authority, the perception of traffic had the relationship with behaviors protecting the accident by the correlation coefficient being $r = 0.49, 0.38, 0.41$ and 0.21 respectively. Each side had the relationship in the same direction having the statistics significance at 0.00 which less than the statistics significance determined at 0.05. Therefore, it was concluded that each side had the relationship with behaviors protecting the accident.

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประสพชัย พสุนนท์ ซึ่งเป็นอาจารย์ผู้ควบคุม การค้นคว้าอิสระ ที่ให้คำปรึกษาแนะนำตลอดจนตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆเป็นอย่างดี ผู้วิจัยขอขอบพระคุณยิ่งไว้ ณ โอกาสนี้ และขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พิทักษ์ ศิริวงศ์ ซึ่งเป็นประธานกรรมการสอบครั้งนี้ ขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ณภัณฑ หอมสุต ซึ่งเป็น กรรมการสอบครั้งนี้ ขอขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน คณะ วิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากรทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และประสบการณ์ที่มี คุณค่ายิ่ง

ขอขอบคุณ สมาคมผู้ประกอบการบรรพบุรุษทุกจังหวัดนครปฐม ที่ให้ความช่วยเหลือใน การให้ข้อมูล และตอบแบบสอบถามในการทำ การค้นคว้าอิสระฉบับนี้

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ด้วยการสนับสนุนและการให้กำลังใจ จากผู้ร่วมงานและบุคคลในครอบครัวอันเป็นที่รักยิ่งของผู้วิจัย

คุณค่าและประโยชน์ที่เกิดจากการทำ การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ ผู้วิจัยขออุทิศบูชาคุณบิดา มารดา คณาจารย์ ตลอดจนผู้มีพระคุณทุกท่านที่ช่วยให้ผู้วิจัย ได้พบกับความสำเร็จอย่าง ที่มุ่งหวัง

ผลงานวิทยานิพนธ์ศึกษา ระดับปริญญาตรี

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ฉ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
ขอบเขตการวิจัย.....	5
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	6
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	6
นิยามศัพท์.....	7
2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	10
ส่วนที่ 1 สวมกมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม.....	10
ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	11
ส่วนที่ 3 การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย.....	26
ส่วนที่ 4 ความเชื่ออำนาจภายในตน.....	31
ส่วนที่ 5 การควบคุมความปลอดภัย.....	34
ส่วนที่ 6 ความรู้เรื่องกฎจราจร.....	41
ส่วนที่ 7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	44
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	53
ระเบียบวิธีวิจัย.....	53
ประชากร.....	53
ขนาดตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง.....	55
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	57
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	57
การทดสอบเครื่องมือการวิจัย.....	59
วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล.....	60

ผลงานวิจัยนักศึกษาระดับปริญญาตรี

บทที่	หน้า
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	64
ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากรศาสตร์.....	65
ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์เกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย	69
ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์เกี่ยวกับการควบคุมความปลอดภัย.....	73
ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์เกี่ยวกับความเชื่ออำนาจในตน	76
ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร.....	80
ส่วนที่ 6 การวิเคราะห์เกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	80
ส่วนที่ 7 วิเคราะห์เปรียบเทียบตามวัตถุประสงค์.....	85
5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	96
สรุปผลการศึกษา	96
อภิปรายผล.....	99
ข้อเสนอแนะของการวิจัย.....	106
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป.....	108
บรรณานุกรม.....	109
ภาคผนวก.....	112
ภาคผนวก ก แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย.....	113
ภาคผนวก ข หนังสือขอเชิญเป็นผู้ตรวจเครื่องมือวิจัย	127
ภาคผนวก ค ผลการวัดค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม.....	131
ประวัติผู้วิจัย.....	135

ผลงานวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาตรี

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	รายชื่อสมาชิกพร้อมด้วยจำนวนรถที่เป็นสมาชิก.....	54
2	รายชื่อสมาชิกพร้อมด้วยจำนวนรถที่เป็นสมาชิก และจำนวนตัวอย่าง.....	56
3	ระดับการให้ความสำคัญในการพิจารณาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ พฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก.....	62
4	ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากรศาสตร์ จำแนกตามด้านอายุ.....	66
5	ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านรายได้ เฉลี่ยต่อเดือน.....	66
6	ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านประสบการณ์ ในการขับรถบรรทุก.....	67
7	ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านการดื่ม ของมีนเมา.....	67
8	ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านภาวะสุขภาพ.....	68
9	ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านภาระ ความรับผิดชอบต่อครอบครัว.....	68
10	ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุก.....	69
11	ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการรับรู้ ความเสี่ยงอันตราย.....	70
12	ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการควบคุม ความปลอดภัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี.....	73
13	ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความเชื่ออำนาจ ในตน.....	77
14	ความถี่และร้อยละความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร.....	80
15	ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ.....	81
16	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างอายุกับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ.....	85
17	ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ.....	86
18	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างรายได้กับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ.....	86

ตารางที่		หน้า
19	ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	87
20	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	88
21	ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	88
22	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการดื่มของมึนเมากับพฤติกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุ.....	89
23	ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของการดื่มของมึนเมากับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ.....	90
24	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างภาวะสุขภาพกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ.....	90
25	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	91
26	ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	91
27	ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จากการขับรถบรรทุกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	92
28	ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	93
29	ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหพันธ์ระหว่างการควบคุม ความปลอดภัยกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	93
30	ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหพันธ์ระหว่างความเชื่ออำนาจภายในตน กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	94
31	ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหพันธ์ระหว่างความรู้เรื่องกฎจราจร กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ.....	94
32	Reliability Statistics.....	132
33	Items – Total Statistics.....	132

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และสังคมในปัจจุบัน รวมทั้งกลไกการค้าโลกมีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ผสมกับ กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) และการเปิดการค้าเสรีในหลายๆ ประเทศ ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจให้มีความสามารถอยู่ได้ ทั้งการลดต้นทุน และการสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ๆ นำเสนอแก่ลูกค้า การบริหารการจัดการนำส่งสินค้าและบริการจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภค โดยการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันด้วยการใช้การขนส่ง และโลจิสติกส์เข้ามาใช้ในระบบธุรกิจ ทำให้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนให้ความสำคัญและมีความตื่นตัวด้านการพัฒนา โลจิสติกส์เป็นอย่างมาก กระแสของโลจิสติกส์ได้แพร่กระจายออกไปทั่วทุกภูมิภาครวมทั้งภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมในประเทศไทยและในหลายๆ ประเทศทั่วโลก

รัฐบาลจึงมีนโยบายและความตั้งใจที่จะพัฒนาโลจิสติกส์อย่างแท้จริง จึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นองค์กรที่รับผิดชอบงานพัฒนาศักยภาพและความพร้อมในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 จึงได้ทำแผนปฏิบัติการ “การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์” ซึ่งประกอบไปด้วยโครงการต่างๆ จำนวน 95 โครงการ วงเงินรวม 87,019.58 ล้านบาท แบ่งเป็นโครงการการศึกษาวิจัย โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โครงการพัฒนาศักยภาพ และโครงการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งยังมีโครงการประชาสัมพันธ์เชิงรุกเพื่อสร้างภาพลักษณ์และรณรงค์ลดอุบัติเหตุในการคมนาคมขนส่งเพื่อให้ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนความรู้ในการสัญจรอย่างถูกต้องและปลอดภัยแก่เยาวชน และ ประชาชนทั่วไป (กระทรวงคมนาคม, สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม 2551)

การที่ระบบเศรษฐกิจมีการพัฒนาทั่วทั้งภูมิภาคนั้น ส่งผลให้มีการเจริญเติบโตทางธุรกิจ และสังคม จนทำให้มีการขยายตัวของระบบคมนาคมอย่างต่อเนื่อง จนไม่อาจหลีกเลี่ยงปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ และปัญหาดังกล่าวยังเป็นปัญหาสำคัญที่ประเทศต่างๆ ทั่วโลกให้ความสำคัญด้วย ดังนั้น องค์การอนามัยโลกจึงได้ กำหนดให้ ปี 2547 เป็นปีเพื่อถนนปลอดภัย และได้กำหนดคำขวัญในการรณรงค์ไว้ว่า Road Safety is No Accident หรือเป็นคำขวัญในภาษาไทยคือ “สำนึกดีขับขี

ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” และองค์การอนามัยโลกได้ระบุถึงตัวเลขผู้ได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนถึงวันละ 140,000 คน และ เสียชีวิตถึงวันละ 3,000 คน และพิการวันละ 15,000 คน ผู้ที่เสียชีวิตและบาดเจ็บเหล่านี้ ล้วนแต่เป็นคนที่มีการครอบครัว มีญาติ มีเพื่อน ดังนั้นการสูญเสียจึงไม่ได้เกิดกับบุคคลเพียงคนเดียวแต่รวมไปถึงญาติพี่น้อง เพื่อนพ้อง ครอบครัว และ องค์กร และยังส่งผลกระทบต่อสังคมด้วย ซึ่ง อุบัติเหตุเหล่านี้เป็นสิ่งที่สามารถ ป้องกันได้ (บริษัทสยามวอลล์ จำกัด 2553)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน สรุปสถิติอุบัติเหตุจราจร ประจำปี 2552 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2553 พบว่า มีอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 84,806 ครั้งมีผู้เสียชีวิต 10,796 คน บาดเจ็บจำนวน 61,996 คน มูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจประมาณ 3,815.52 ล้านบาท แต่นำมาเปรียบเทียบกับปี 2551 พบว่าคดีอุบัติเหตุทางถนนลดลง จำนวน 3,907 คดี หรือร้อยละ 4.40 ของจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงมา 471 คน เดือนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ มกราคม 2552 จำนวน 1,129 ราย รองลงมาคือ มีนาคม 2552 จำนวน 1,094 ราย และเมษายน 2552 จำนวน 1,091 ราย สำหรับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด จำนวน 13,927 ราย รองลงมาได้แก่ ขับรถโดยประมาท (ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด) จำนวน 12,944 ราย ขับรถชนท้าย จำนวน 7,522 ราย เมาแล้วขับ จำนวน 4,561 ราย ในขณะที่เชิงผิดกฎหมาย และ กลับใน ยังเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดคือ จักรยานยนต์ รองถัดมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถบรรทุก แต่อุบัติเหตุที่สร้างความเสียหายทางเศรษฐกิจมากที่สุดคืออุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2552)

จากสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในปี พ.ศ. 2548 ได้รับแจ้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 122,040 ราย ลดลงจากปี 2547 จำนวน 2,490 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.00 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 12,858 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2547 จำนวน 908 คิดเป็นร้อยละ 6.60 ได้รับบาดเจ็บจำนวน 94,364 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2547 จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 0.21 จับกุมผู้ต้องหาได้จำนวน 84,617 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2547 จำนวน 1,051 คน คิดเป็นร้อยละ 1.23 จับไม่ได้ จำนวน 3,568 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2547 จำนวน 339 คน คิดเป็นร้อยละ 8.68 มีรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจำนวน 183,336 คัน ลดลงจากปี พ.ศ. 2547 จำนวน 13,631 คันคิดเป็นร้อยละ 6.92 ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นรถจักรยานยนต์ จำนวน 78,830 คันรองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จำนวน 43,527 คัน และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิ๊กอัพ) จำนวน 32,862 คัน ททรัพย์เสียหายมีมูลค่ารวม 3,238,226,110 บาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2547 จำนวน 1,615,144,998 บาท คิดเป็นร้อยละ 99.51 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด เกิดจากการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด จำนวน 18,349 ราย

รองลงมาเกิดจากข้อบกพร่องด้านหน้าในระยะเวลาชั้นชุด จำนวน 16,550 ราย และเกิดจากข้อบกพร่องขณะเมาสุรา จำนวน 8,062 ราย (สำนักนายกรัฐมนตรียุค, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2549)

สถานการณ์ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนของประเทศไทยได้เพิ่มความเสียหายและทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นจากอดีตจนถึงปัจจุบัน การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายก็เป็นส่วนหนึ่งของปัญหา เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วจะส่งผลกระทบต่อทางตรงและทางอ้อมต่อ ผู้คน ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม ดังที่ รักษชาติ ชาติศิริทรัพย์ (2549) ได้ศึกษาการศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย พบว่าปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นอยู่ กับ 3 ปัจจัย คือ คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยด้านคนเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 68.5 รองลงมาคือปัจจัยด้านยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 16.7 และอันดับสุดท้ายคือ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 14.8 และสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายที่เกี่ยวข้องกับ 3 ปัจจัยนี้คือ ผู้ขับขี่รถบรรทุกวัตถุอันตราย ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด

รณรงค์ สุวรรณระดา และคณะ (2548) ศึกษาความสูญเสียเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย พบว่า ในปี 2545 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศจำนวน 13,354 คน และมีผู้บาดเจ็บจำนวน 952,348 คน ในจำนวนผู้เสียชีวิต เป็นเพศชายร้อยละ 79.3 และเป็นผู้ที่อยู่ในวัยทำงาน หรือมีอายุระหว่าง 15-59 ปี ร้อยละ 84.7 ผลจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดผลเสีย คือ ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บและผู้ดูแลค่ารักษาพยาบาล และความสูญเสียด้านทรัพย์สิน และความสูญเสียอันเกิดจากความทุกข์ทรมานของผู้ประสบอุบัติเหตุ และ คนรอบข้าง ซึ่งความสูญเสียดังกล่าวส่งผลกระทบต่อในด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอีกด้วย

(กรมทางหลวง, สำนักวิจัยและพัฒนาทาง 2548) ได้ทำวิจัยเพื่อจัดระดับความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายระดับต้นๆของคนไทยและก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจรวมแล้วไม่ต่ำกว่าหนึ่งล้านล้านบาท จากการวิจัย พบว่าในปี พ.ศ. 2548 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 12,664 คน สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนมากมาจากความบกพร่องของผู้ขับขี่บนท้องถนน นอกจากนี้ยังมีสาเหตุมาจากความบกพร่องของยานพาหนะและความปลอดภัยของถนนที่ใช้ในการจราจร

โดยสภาพทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดนครปฐมเป็นจังหวัดที่มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัด ในบริเวณใต้พื้นดินจะมีเม็ดทรายที่เหมาะสมสำหรับใช้ในงานก่อสร้างเป็นจำนวนมาก จึงมีผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้สามารถดูดทรายจากใต้พื้นดินมาจำหน่ายให้กับ

ธุรกิจก่อสร้าง (เรียกว่าผู้ประกอบการบ่อทราย) ซึ่งต้องใช้รถบรรทุกในการขนส่งทรายไปยังจุดหมายปลายทาง เช่น กรุงเทพฯ นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร ชลบุรี ปทุมธานี อโยธยา เป็นต้น มีความจำเป็นที่จะต้องใช้อัตรรถบรรทุกเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมขึ้น ดังนั้น โดยส่วนมากรถบรรทุกของสมาชิกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จึงเป็นรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่ง หิน ทราย ซึ่งจะประกอบไปด้วย รถบรรทุก10ล้อ รถบรรทุก12ล้อ รถบรรทุก18ล้อ รถบรรทุก22ล้อ และรถบรรทุก10ล้อหัวลาก และจากผลการรายงานด้านอุบัติเหตุพบว่า มีรถบรรทุก หิน ทราย ประสบอุบัติเหตุอยู่เสมอ และสร้างความเสียหายทั้งทางตรงและทางอ้อมให้กับ ผู้คนทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยด้านคนเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกหินทรายมากที่สุด

ดังนั้น การที่พนักงานขับรถบรรทุก จะสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ พนักงานขับรถบรรทุก จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของ บริษัทที่ตนสังกัดอยู่อย่างเคร่งครัด เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยในขณะที่ปฏิบัติงาน ต้องดูแลสภาพรถที่ตนรับผิดชอบ อาทิ การดูแลหม้อน้ำ น้ำมัน น้ำมันเบรก น้ำมันเฟืองท้าย ตรวจสอบคุณภาพเบรก สภาพล้อรถ ยางรถ พวงมาลัย เกียร์ กระจกมองด้านข้าง ซ้าย ขวา และด้านหลัง สัญญาณ ไฟ ฯลฯ ให้มีสภาพพร้อมต่อการใช้งานอยู่เสมอ รวมทั้งสภาพร่างกายของผู้ขับขี่เป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด และ ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มของพนักงานขับรถบรรทุก ของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ซึ่งจังหวัดนครปฐมเป็นจังหวัดที่มีความหลากหลายทางด้านเศรษฐกิจ มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง ทั้ง ภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรมและ ภาคอุตสาหกรรมและการเกษตรรวมทั้ง การท่องเที่ยว และส่งผลให้มีการขนส่งเพิ่มมากขึ้นจึงมีจำนวนรถบรรทุกที่วิ่งบนท้องถนนมากที่สุดและถ้าผู้ขับขี่ขาดการระมัดระวัง และขาดพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ ก็อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ โดยผู้วิจัยจะศึกษาถึงปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งมีตัวแปรทำนายพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่อเรื่องอำนาจภายในตน และความรู้เรื่องกฎจราจร เพื่อจะได้นำผลข้อมูลจากการศึกษา มาเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม และผู้ขับขี่รถในกลุ่มอื่นๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งอาจเกิดขึ้น ได้ตลอดเวลาหากผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวัง

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

3. ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณเน้นการพรรณนา เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ระหว่างวันที่ 1-31 ธันวาคม 2553 เพื่อให้งานวิจัยมีเป้าหมายที่ชัดเจน จึงกำหนดขอบเขตการวิจัยดังนี้

1. ด้านเนื้อหา การวิจัยนี้มุ่งศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม โดยพิจารณาความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล จะทำให้สามารถวางแนวทางและหาทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

2. ด้านประชากร ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ พนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 24 บริษัทซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม มีจำนวนพนักงานขับรถบรรทุก 1,200 คน (สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม 2551)

3. ด้านตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย มีรายละเอียดดังนี้

3.1 ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) ได้แก่ 1) ตัวแปรด้านประชากร ได้แก่ อายุ รายได้ ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ 2) ตัวแปรด้านประสิทธิผล ได้แก่ การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และ ความรู้เรื่องกฎจราจร

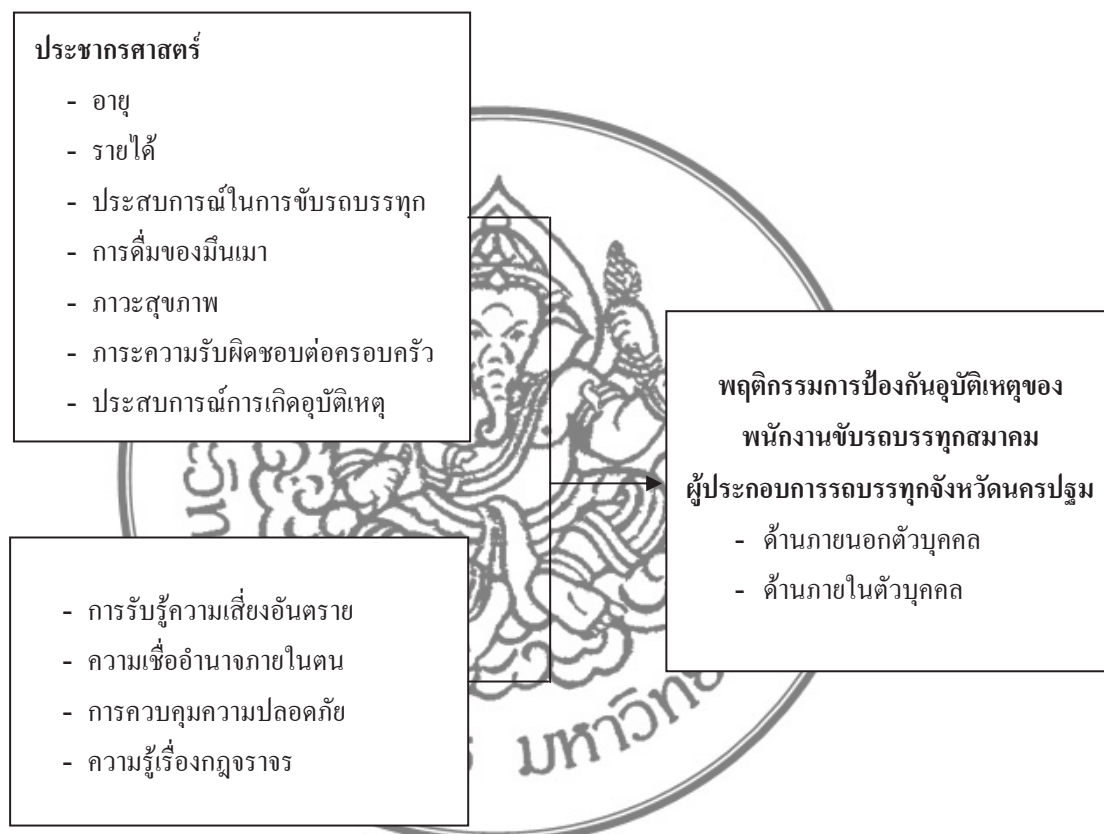
3.2 ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

4. ด้านพื้นที่ในการศึกษา การวิจัยนี้ผู้วิจัยได้กำหนดพื้นที่ในการวิจัยคืออำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

5. ด้านระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล การวิจัยนี้ผู้วิจัยได้กำหนดระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล ระหว่างวันที่ 1-31 ธันวาคม 2553

4. กรอบแนวคิดในการวิจัย

แนวคิดในการวิจัยจะนำเสนอตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยที่ระบุในขอบเขตของการวิจัย คือ กรอบแนวคิดการวิจัยเพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผลงานวิทยานิพนธ์ศึกษา ระดับปริญญาตรี

5. ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. เพื่อทราบถึงความสัมพันธ์ของ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และ ความรู้เรื่องกฎจราจร ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม เพื่อนำไปพัฒนาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของการคมนาคมขนส่งทางบก และใช้เป็นแนวทางในการวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกและผู้ขับขี่ยานยนต์ ในกลุ่มอื่นๆ

2. เพื่อนำผลการศึกษาวิจัยในเรื่องของ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และ ความรู้เรื่องกฎจราจร ไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผน ในการช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุและลดมูลค่าความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุ ของการคมนาคมขนส่งทางบก

3. สามารถใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัย และเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับผู้ที่สนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มประชากรในกลุ่มอื่นๆต่อไป

6. นิยามศัพท์

1. สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม หมายถึง สมาชิกสมาคมที่ดำเนินธุรกิจขนส่ง หิน ทราย ในจังหวัดนครปฐมและ จังหวัดข้างเคียง จำนวน 24 บริษัท โดยผู้ประกอบการรถบรรทุกที่เป็นสมาชิกของสมาคมรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมจะมีสิทธิพิเศษ คือ ธนาคาร SME ให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุน โดยการให้เงินกู้ดอกเบี้ย 4% ต่อ ปี เมื่อมีโครงการช่วยเหลือต่างๆ จากภาครัฐ ทางสมาคมรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมจะเป็นศูนย์กลางในการให้ข้อมูลข่าวสารและให้ความช่วยเหลือในเรื่องต่างๆให้กับสมาชิก เช่น รัฐบาลมีนโยบายให้ผู้ประกอบการรถบรรทุกซื้อน้ำมันราคาถูกกว่าหน้าปั๊ม และเมื่อผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกถูกกลั่นแกล้งจากหน่วยงานราชการ หรือมีคดีความต่างๆ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม มีหน้าที่คอยให้ความช่วยเหลือและแนะนำในเรื่องของปัญหาต่างๆ

2. พนักงานขับรถบรรทุก หิน ทราย หมายถึง พนักงานที่ขับรถบรรทุกหิน ทราย ของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

3. อายุ หมายถึง ผู้ที่มีอายุตามแนวทางการว่าจ้างผู้ขับรถขนส่งของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ได้แก่ ผู้ที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 22 ปีบริบูรณ์ และไม่เกิน 60 ปี

4. รายได้ หมายถึง รายได้จากการทำงานขับรถบรรทุกหิน ทราย ได้แก่ เงินเดือน โบนัส เบี้ยเลี้ยง สวัสดิการ รวมทั้งหมดต่อเดือน

5. ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก หิน ทราย หมายถึง การที่พนักงานขับรถจะต้องมีระยะเวลาในการขับรถบรรทุกหิน ทราย อย่างน้อย 1 ปีขึ้นไป

6. การดื่มของมึนเมา หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุก หิน ทราย มีพฤติกรรมการดื่มของมึนเมา ได้แก่ เหล้า เบียร์ รวมไปถึงเครื่องดื่มที่ผสมแอลกอฮอล์หรือสารกระตุ้นร่างกายประเภทต่างๆนอกเวลาทำงานหรือในโอกาสพิเศษต่างๆ

7. ภาวะสุขภาพ หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกหิน ทรายมีอาการเจ็บป่วย

8. ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุก หินทราย มีภาระหน้าที่ในการดูแลรับผิดชอบในการหารายได้มาใช้จ่ายในครอบครัว ในฐานะหัวหน้าครอบครัว

9. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถบรรทุก หินทราย หมายถึง อุบัติเหตุที่พนักงานขับรถบรรทุก หินทราย เคยประสบมาแล้วในอดีต แล้วส่งผลให้กับตัวพนักงานหรือสิ่งแวดล้อมต่างๆ

10. การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกหินทรายสามารถรับรู้ถึงสาเหตุที่สามารถก่อให้เกิดอันตรายและความไม่ปลอดภัยในขณะที่ขับรถบรรทุก หินทราย

11. การควบคุมความปลอดภัย หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุก หินทราย ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบตามมาตรการควบคุมความปลอดภัย ที่บริษัทได้กำหนดเงื่อนไขความปลอดภัยแก่พนักงาน

12. ความเชื่ออำนาจภายในตน หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุก หินทราย มีความเชื่อว่าการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่เกิดอุบัติเหตุจะเป็นผลมาจากการกระทำของตนเองไม่ใช่มาจากบุคคลอื่นหรือปัจจัยอื่นๆ และมีความเชื่อว่าตนสามารถควบคุมพฤติกรรมในการขับรถบรรทุกหินทราย และสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะหรืออุบัติเหตุอื่นๆ ได้

13. ความรู้เรื่องกฎจราจร หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุก หินทรายทราบถึงกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆของการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวกับเรื่อง เครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจร ความเร็วในการขับขี่ การบรรทุก การเลี้ยว การแซง การถอยรถ การหยุดรถ และไม่ทำผิดกฎหมายจราจร เช่น ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ขณะขับรถ หรือ ขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด ฯลฯ

14. พฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุ หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุก ได้แสดงออกหรือกระทำการใดๆที่แสดงถึงการปฏิบัติตามกฎระเบียบของสมาคมและกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ตั้งแต่ ก่อนการปฏิบัติงาน และขณะการปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุลดจำนวนอุบัติเหตุหรือให้การเกิดอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานหมดไป ได้แก่ การเช็กทำความสะอาดรถ การตรวจเช็ก อุปกรณ์ต่างๆภายในรถให้พร้อมสำหรับการปฏิบัติงาน การวางกรวยยางขณะจอดรถบนถนน การหมั่นดูแลซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ชำรุดให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ การไม่ขับรถในลักษณะเสี่ยงอันตราย การขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การมีมารยาทในการขับรถ การให้สัญญาณในขณะที่แซง หรือการเลี้ยว การควบคุมรถให้อยู่ในช่องทางที่เหมาะสมกับสภาพจราจรและกฎหมายกำหนด การไม่ดื่มของมึนเมาหรือสูบบุหรี่ในขณะที่ขับรถ การปฏิบัติตามสัญญาณจราจรป้ายสัญญาณและสัญลักษณ์ต่างๆ การไม่โทรศัพท์ขณะขับรถ ฯลฯ

15. พฤติกรรมด้านภายนอกตัวบุคคล หมายถึง พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางร่างกายให้เห็นถึงความสามารถ รวมทั้งการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่สังเกตได้ พฤติกรรมด้านนี้สามารถประเมินผลได้ง่าย แต่กระบวนการที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมในด้านนี้ ต้องใช้ระยะเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอน

16. พฤติกรรมด้านภายในตัวบุคคล หมายถึง พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้ได้จำแนกลำดับขั้นตอนของความสามารถด้านความรู้ การใช้ความคิด และการพัฒนาสติปัญญา ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้คือ ความรู้ ความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินผล และพฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกชอบ (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้หมายถึง พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ ซึ่งได้แก่ ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ การให้คุณค่า การรับ การเปลี่ยน ค่านิยม พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ เป็นพฤติกรรมที่ยากต่อการอธิบาย และต้องใช้เครื่องมือพิเศษในการวัดพฤติกรรมเหล่านี้



ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทาง และสร้างกรอบแนวคิด ในการวิจัย โดยเสนอตามลำดับดังนี้

ส่วนที่ 1 สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 3 การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

ส่วนที่ 4 การควบคุมความปลอดภัย

ส่วนที่ 5 ความเชื่ออำนาจภายในตน

ส่วนที่ 6 ความรู้เรื่องกฎจราจร

ส่วนที่ 7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 1 สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐม เริ่มก่อตั้งขึ้นในครั้งแรกเมื่อปีพ.ศ. 2520 โดยมีคุณสมศักดิ์ จิตตราพิเนตร คุณปฐม เจริญวรลักษณ์ และคุณเกศิตติ ธรนิสรณ์ เป็นผู้ก่อตั้ง และได้ขึ้นทะเบียนเป็นสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม เมื่อ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2528 ปัจจุบันมี คุณกมล กุปตัวช เป็นนายกสมาคมฯ และคุณนพดล ไทยเยี่ยมอารีย์ เป็นอุปนายก โดยมีสำนักงานตั้งอยู่ที่ 151/79 ถนนราชวิถี ตำบลพระประโทน อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม สมาชิกของสมาคมฯ คือผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ในจังหวัดนครปฐมและ จังหวัดใกล้เคียง จำนวน 24 บริษัท โดยสมาชิกของสมาคมฯ จะมีสิทธิพิเศษ คือ ธนาคาร SME ให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุน โดยการให้เงินกู้ดอกเบี้ยร้อยละ 4.00 ต่อ ปี เมื่อมีโครงการช่วยเหลือต่างๆจากภาครัฐ ทางสมาคมฯ จะเป็นศูนย์กลางในการให้ข้อมูลข่าวสารและให้ความช่วยเหลือในเรื่องต่างๆให้กับสมาชิก เช่น รัฐบาลมีนโยบายให้ผู้ประกอบการรถบรรทุกซื้อน้ำมันราคาถูกกว่าน้ำมัน 2 บาทต่อลิตร และเมื่อผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกของสมาคมฯ ถูกถล่มแก๊งจากหน่วยงานราชการ มีความขัดแย้งกับผู้มี

อิทธิพล หรือมีคติความต่างๆ สมาคมฯ มีทนายความ คอยให้ความช่วยเหลือและแนะนำในเรื่องข้อพิพาทต่างๆที่เกิดขึ้นกับสมาชิกของสมาคม (สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม 2551)

โดยสภาพทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดนครปฐมเป็นจังหวัดที่มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัด ในบริเวณใต้พื้นดินจะมีเม็ดทรายที่เหมาะสมสำหรับใช้ในงานก่อสร้างเป็นจำนวนมาก จึงมีผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้สามารถดูดทรายจากใต้พื้นดินมาจำหน่าย ให้กับธุรกิจก่อสร้าง (เรียกว่าผู้ประกอบการบ่อทราย) ซึ่งต้องใช้รถบรรทุกในการขนส่งทรายไปยังจุดหมายปลายทาง เช่น กรุงเทพฯ นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร ชลบุรี ปทุมธานี อโยธยา เป็นต้น มีความจำเป็นที่จะต้องใช้รถบรรทุกเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมขึ้น ดังนั้นโดยส่วนมากรถบรรทุกของสมาชิกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จึงเป็นรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่ง หิน ทราย ซึ่งจะประกอบไปด้วย รถบรรทุก10ล้อ รถบรรทุก12ล้อ รถบรรทุก18ล้อ รถบรรทุก22ล้อ และรถบรรทุก10ล้อหัวลาด และจากผลการรายงาน ด้านอุบัติเหตุพบว่า มีรถบรรทุกหินทรายประสบอุบัติเหตุอยู่เสมอและสร้างความเสียหายทั้งทางตรงและทางอ้อมให้กับผู้คนที่ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยด้านคนเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก หิน ทรายมากที่สุด

จากการทบทวนวรรณกรรมในเรื่อง สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม พบว่า สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่เริ่มก่อตั้งจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีบริษัทที่เป็นสมาชิกของสมาคมฯจำนวน 24 บริษัท มีพนักงานขับรถบรรทุกของสมาชิกสมาคมฯ จำนวน 1,200 คน ซึ่งผู้วิจัยจะนำไปใช้ประโยชน์ในด้าน 1) การกำหนดพื้นที่ในการวิจัย 2) การกำหนดขนาดตัวอย่างในการวิจัย 3) การกำหนดประชากรและการสุ่มตัวอย่างในการวิจัย

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ระดับปริญญาตรี

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

1. ความหมายของพฤติกรรม

มีผู้ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้มากมาย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

พจนานุกรมลองแมน (Longman) ให้ความสำคัญคิดว่า พฤติกรรมเป็นการกระทำหรือการตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ของการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นทั้งภายในและภายนอก นอกจากนี้ยังรวมไปถึงกิจกรรมการกระทำที่มีจุดมุ่งหมายสังเกต

เห็นได้หรือผ่านการใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปได้โดยไม่รู้สีกตัว (Golden 1984 : 90, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551 : 17)

พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 (ราชบัณฑิตยสถาน 2546 : 768) ได้ให้ความหมายของคำว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อความคิด และความรู้สึก เพื่อตอบสนองสิ่งเร้า

สุรพล พยอมแย้ม (2545 : 18-19) กล่าวว่า พฤติกรรมในทางจิตวิทยานั้น หมายถึง การกระทำอันเนื่องมาจากการกระตุ้นหรือถูกจูงใจจากสิ่งเร้าต่างๆ การกระทำหรือพฤติกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้อื่น ได้สัมผัสรับรู้ ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้จะกระทำด้วยสาเหตุ หรือ จุดมุ่งหมายเดียวกัน แต่ลักษณะท่าทีอาการอาจแตกต่างกันไป เมื่อบุคคล เวลา สถานที่ หรือ สถานการณ์ เปลี่ยนไป ความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้ เป็นเพราะการกระทำในแต่ละครั้งของบุคคลที่มีสภาพร่างกาย ปกติ ล้วนแต่ต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจอันประกอบด้วย อารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้นๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคราวเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรือการแสดงออกที่บุคคลแสดงออกมาให้ผู้อื่นสามารถรับรู้และสัมผัสได้ ซึ่งการกระทำหรือกิริยาอาการนั้นจะแสดงออกมามีแตกต่างกันไปตามสถานการณ์ อารมณ์ และ ความรู้สึกของผู้กระทำ สามารถวัดได้โดยการใช้อุปกรณ์ทดลองหรือการทดสอบ

2. กระบวนการเกิดพฤติกรรม

สุรพล พยอมแย้ม (2545 : 25-26) ได้แบ่งกระบวนการเกิดพฤติกรรมเป็น 3 กระบวนการย่อย ดังนี้คือ

1. กระบวนการรับรู้ (Perception Process) กระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการเบื้องต้นที่เริ่มจากการที่บุคคลได้รับสัมผัสหรือรับข่าวสารจากสิ่งเร้าต่างๆ โดยผ่านระบบประสาทสัมผัสซึ่งรวมถึงการรู้สึกกับสิ่งเร้าที่รับสัมผัสนั้นด้วย

2. กระบวนการคิดและเข้าใจ (Cognition Process) กระบวนการนี้อาจเรียกได้ว่า “กระบวนการทางปัญญา” ซึ่งเป็นกระบวนการที่ประกอบไปด้วยการเรียนรู้ การคิด และการจำลองจนการนำไปใช้หรือเกิดพัฒนาการจากการเรียนรู้ต่างๆ ด้วย การสัมผัสและการรู้สึกที่นำมาสู่การคิดและเข้าใจนี้เป็นกระบวนการทำงานที่มีความละเอียดซับซ้อนมากและเป็นกระบวนการภายในทางจิตใจ ที่ยังมีอาจศึกษาและสรุปเป็นคำอธิบายอย่างเป็นหลักการที่ชัดเจนได้

3. กระบวนการแสดงออก (Spatial Behavior Process) หลังจากผ่านขั้นตอนของการรับรู้และการคิดและเข้าใจแล้วบุคคลจะมีอารมณ์ตอบสนองต่อสิ่งที่ได้รับรู้นั้นๆ แต่ยังมีได้แสดงออกให้ผู้อื่นได้รับรู้ยังคงเป็นพฤติกรรมที่อยู่ภายใน (Cover Behavior) แต่เมื่อได้คิดและเลือกที่จะแสดงการตอบสนองให้บุคคลอื่นสังเกตได้เราเรียกว่าพฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) ซึ่งพฤติกรรมภายนอกนี้เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่มีอยู่ทั้งหมดภายในตัวบุคคลนั้น เมื่อมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งเร้าใดสิ่งเร้าหนึ่งการแสดงออกมาเพียงบางส่วนของที่มีอยู่จริงเช่นนี้จึงเรียกว่า Spatial Behavior

โดยแท้จริงแล้ว กระบวนการย่อยทั้ง 3 ขั้นตอนนั้น ไม่สามารถแยกออกจากกันหรือเป็นอิสระต่อกันได้ เพราะการเกิดพฤติกรรมแต่ละครั้งจะมีความต่อเนื่องสัมพันธ์กันอย่างมาก

3. องค์ประกอบของพฤติกรรม

บลูม (Bloom 1975 : 65-197 อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ 2551 : 18-19) กล่าวถึง พฤติกรรมว่ากิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำเป็นสิ่งที่มีโอกาสสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้สามารถแบ่งพฤติกรรมออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1. พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้ได้จำแนกลำดับขั้นตอนของความสามารถด้านความรู้ การใช้ความคิด และการพัฒนาสติปัญญา ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้คือ ความรู้ ความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินผล

2. พฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกชอบ (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้หมายถึง พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ ซึ่งได้แก่ ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ การให้คุณค่า การรับ การเปลี่ยน ค่านิยม พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ เป็นพฤติกรรมที่ยากต่อการอธิบายและต้องใช้เครื่องมือพิเศษในการวัดพฤติกรรมเหล่านี้

3. พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางร่างกายให้เห็นถึงความสามารถ รวมทั้งการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่สังเกตได้ พฤติกรรมด้านนี้สามารถประเมินผลได้ง่าย แต่กระบวนการที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมในด้านนี้ ต้องใช้ระยะเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอน

องค์ประกอบของพฤติกรรมเป็นเรื่องที่มีความสลับซับซ้อน และพฤติกรรมในแต่ละคนที่แสดงออกมาก็ย่อมแตกต่างกันทั้งนี้เนื่องมาจากพื้นฐานการเลี้ยงดูของครอบครัว การศึกษา และการเรียนรู้หรือสภาพสังคมต่างๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนมีผลต่อพฤติกรรมทั้งสิ้น

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาเพื่อตอบสนองสิ่งต่างๆ พฤติกรรมที่แสดงออกมาไม่ว่าจะเป็นการกระทำที่พึงประสงค์หรือ

ไม่พึงประสงค์ ซึ่งอาจจะสังเกตเห็นการกระทำนั้น ได้หรือไม่ก็ได้ก็ตาม ซึ่งการกระทำนั้นมีผลมาจากพื้นฐานของความรู้การเรียนรู้ สภาพสังคม การเลี้ยงดูของครอบครัวและทัศนคติของแต่ละบุคคลนั้นๆ

4. ความหมายของพฤติกรรมการป้องกัน

แลงลี (Langlie 1977, อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง 2545 : 47) กล่าวว่า พฤติกรรมการป้องกัน คือ กิจกรรมที่บุคคลกระทำด้วยความสมัครใจ เพื่อเจตนาในการป้องกันการเกิดโรค ป้องกันความพิการ รวมทั้งสืบค้นโรคขณะที่ยังไม่แสดงอาการของโรค

แฮริสและกูเตน (Harris and Guten 1979, อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง 2545 : 47) ได้ให้ความหมายพฤติกรรมการป้องกัน (Protective Behavior) หมายถึง การกระทำของบุคคลที่ทำเป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้อง ส่งเสริม หรือคงไว้ซึ่งภาวะสุขภาพที่ดี

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า พฤติกรรมการป้องกัน หมายถึง การกระทำของบุคคลเพื่อป้องกันความผิดปกติของร่างกายที่ทำเป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ

5. ระดับของการป้องกัน

แคปแลน (Caplan 1964, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551 : 19) ได้แบ่งระดับของการป้องกันทางจิตวิทยาออกเป็น 3 ระดับดังนี้คือ

1. การป้องกันเบื้องต้น (Primary Prevention) หมายถึง การป้องกันปัญหาก่อนล่วงหน้าที่เกิดปัญหาขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผู้ป่วยรายใหม่เกิดขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มที่มีโอกาสเสี่ยง สภาวะเสี่ยงหรือสภาพการณ์ ซึ่งขั้นนี้เป็นการขจัดต้นตอสาเหตุของปัญหา

2. การป้องกันระดับที่สอง (Secondary Prevention) หมายถึง การป้องกันในขั้นตอนนี้เน้นไม่ให้เกิดปัญหาที่เกิดขึ้นมาแล้วลุกลาม เป็นการลดอัตราการเกิดโรคของผู้ป่วยรายใหม่ ลดความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้น

3. การป้องกันระดับที่สาม (Tertiary Prevention) หมายถึงการป้องกันนี้มุ่งเน้นไม่ให้เกิดความรุนแรงปัญหาในชุมชนมุ่งการบำบัดรักษา ไม่ให้ปัญหาลุกลาม และฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วยให้คืนสภาพเดิม

6. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร

พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ควรที่จะเริ่มที่ป้องกันเบื้องต้นก่อนที่จะเกิดปัญหาขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่แล้วการป้องกันขั้นนี้จะเน้นถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นสำคัญ แต่ถ้าเกิดปัญหาอุบัติเหตุขึ้น แล้วก็ควรที่จะป้องกันในระดับต่อไปซึ่ง สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (สำนักงานกฤษฎีกามนตรี, สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ 2540 : 1-2) ได้แบ่งการป้องกันอุบัติเหตุออกเป็น 3 ระดับดังนี้

1. การป้องกันอุบัติเหตุระดับปฐมภูมิ (Primary Prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้แก่

1.1 ขณะขับขี่ยานพาหนะควรมีจิตสำนึกและร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา หรือเสพสารเสพติดก่อนการขับขี่ยานพาหนะ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น

1.2 ประชาชนทั่วไปเป็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุมีความรู้สึกร่วมกันมีส่วนร่วมในสังคมที่จะต่อต้าน รังเกียจผู้ที่กระทำผิดกฎจราจร และแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร

1.3 ผู้ประกอบการด้านการผลิตยานพาหนะ เห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุโดยการผลิต “ผลิตภัณฑ์คุณภาพ” เน้นถึงระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์ความปลอดภัย

2. การป้องกันอุบัติเหตุระดับทุติยภูมิ (Secondary Prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ หรืออันตรายต่อร่างกายและชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้แก่

2.1 ผู้ขับขี่มีการใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย มีจิตสำนึก และร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการ และกฎหมายด้านการป้องกัน ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถ

2.2 ประชาชนทั่วไปมีพฤติกรรมร่วมมือที่จะต่อต้านผู้กระทำผิดกฎจราจร และเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารปฏิบัติตามการป้องกันต่างๆ

2.3 เจ้าหน้าที่มีการเข้มงวดควบคุมจับผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัด ไม่ควรเลือกปฏิบัติ

3. การป้องกันอุบัติเหตุระดับตติยภูมิ (Tertiary Prevention) เป็นพฤติกรรมการป้องกันเพื่อให้ผู้ประสบอุบัติเหตุรอดชีวิต หรือมีอาการไม่รุนแรงมากขึ้นจนถึงเสียชีวิตหรือพิการ โดยกระทรวงสาธารณสุขเป็นผู้รับผิดชอบ ได้แก่

3.1 การให้โอกาสแก่ประชาชนและอาสาสมัครสาธารณสุขในการช่วยเหลือปฐมพยาบาลการนำส่งที่ปลอดภัย และการช่วยชีวิตผู้บาดเจ็บขั้นต้น

3.2 การจัดทำและช้อนแผนการปฏิบัติการ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่เกิดความรุนแรงและสาธารณสุขประจำหน่วยงานท้องถิ่นและจังหวัดต่างๆ

3.3 การจัดตั้งระบบการให้บริการด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาล โดยกระทรวงสาธารณสุขร่วมกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

3.4 การกำหนดนโยบายและการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับประเทศในด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข

ผลงานวิจัยนี้จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ของประชาชนและอาสาสมัครสาธารณสุขในการช่วยเหลือ

การป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (สำนักงานนายกรัฐมนตรี, สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ 2540) ได้สรุปพฤติกรรม การขับขี่รถโดยปฏิบัติตามกฎจราจรดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. การใช้สัญญาณ

1.1 การขับขี่ที่จำเป็นต้องใช้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือ หรือทั้งสองอย่างเมื่อ ต้องการจะเลี้ยวไปในทิศทางใดหรือใช้สัญญาณไฟขณะชะลอรถหรือหยุดรถถ้าขณะขับขี่รถสัญญาณ มือไม่สะดวกควรใช้สัญญาณไฟ

1.2 ควรใช้สัญญาณล่วงหน้าก่อนจะเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.3 ห้ามกลับรถในขณะที่มีรถอื่นสวนมาหรือตามมาในระยะ 150 เมตร

1.4 ในเวลากลางวันที่เคยใช้สัญญาณไฟอาจสังเกตเห็นได้ยากควรใช้สัญญาณมือ ประกอบด้วย

2. การใช้ไฟหรือสัญญาณ

2.1 ให้ใช้ไฟส่องสว่างเมื่อมองเห็น คน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางไม่ชัดเจนใน ระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

2.2 ห้ามใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียง นกหวีดเสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควรในทางเดินรถ

3. การใช้สัญญาณมือ

ผู้ขับขี่จะต้องใช้สัญญาณมือ หรือแขน หรือสัญญาณมือจะเลี้ยวรถให้รถคันอื่นแซง หรือขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วจอดรถหรือหยุดรถ การให้สัญญาณมือให้ ปฏิบัติ ดังนี้

3.1 เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกระดับไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง

3.2 เมื่อจะหยุดรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาออกไปนอกรถ เสมอระดับไหล่ แขนขวา ท่อนล่างตั้งฉากกับแขนขาท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

3.3 เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้าให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไป นอกรถเสมอ ระดับไหล่และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง

3.4 เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรง ออกไปนอกรถนอกรถเสมอระดับไหล่

สำนักงานอธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์บุรีรัมย์

3.5 เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ขึ้นแขนขวาตรง ออกไปนอกกรอบสมรรถนะระดับไหล่และงอข้อมือสูงขึ้น โบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

4. การแซง

ก่อนจะแซงต้องดูว่าจำเป็นหรือเปล่า ถ้าจำเป็นก็ต้องให้แน่ใจว่าพ้นแล้วหรือ เมื่อมีรถที่ขับ โดยคนขาดสติ แซงเข้ามาในทางที่เราขับให้หลบเพื่อความปลอดภัย

4.1 ควรแซงทางขวาเท่านั้น

4.2 การแซงซ้าย ควรกระทำเมื่อจำเป็นหรือเมื่อรถด้านหน้ากำลังจะเลี้ยวขวา

4.3 อย่าแซงรถทางขวา ในขณะที่รถข้างหน้าได้ให้หรือกำลังให้สัญญาณเลี้ยวขวา

4.4 การแซงซ้ายจะทำได้ในถนนที่มีมากกว่าสองเลนขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน

4.5 อย่าเปลี่ยนเส้นทางเดินรถจนกว่าจะแน่ใจว่าช่องทางนั้นปลอดภัย

4.6 ให้สัญญาณเมื่อท่านต้องการจะเปลี่ยนเลน

4.7 การแซงนั้นต้องแน่ใจว่ามีระยะพอและไม่ก่อให้เกิดอันตรายกับรถที่สวนมา

4.8 บนถนนที่มีมากกว่าสองช่องทาง ช่องทางขวาสุดจะใช้สำหรับแซงเท่านั้น

4.9 ขับรถช้าต้องจับชิดซ้ายหรือต้องขับอยู่ในช่องซ้ายสุด

4.10 เมื่อมีรถตามหลังบีบแตร หรือใช้สัญญาณไฟขอทางจับชิดซ้ายให้รถหลัง แซงเมื่อเห็นว่าปลอดภัย

4.11 อย่าเร่งความเร็วในขณะที่มีคันหนึ่งกำลังแซงรถของท่านอยู่

5. การเลี้ยวรถและการถอยรถ

5.1 รถเลี้ยวซ้าย ให้ขับชิดทางด้านซ้าย

5.2 รถเลี้ยวขวา ให้ขับชิดทางด้านขวาก่อนถึงทางเลี้ยว ไม่น้อยกว่า 30 เมตร

5.3 ในกรณีทางร่วม ทางแยก ถ้ามีรถเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวาพร้อมกันให้เลี้ยวรถซ้าย ให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

5.4 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามถอยรถเมื่อมีรถอื่นสวนมา หรือตามมาในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

5.5 ห้ามถอยรถที่ทางร่วมทางแยกเว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้ถอยรถได้

6. การขับรถตามกัน

ไม่ควรขับรถตามกันอย่างกระชั้นชิดควรทิ้งระยะรถให้ห่างกันอย่างน้อย 6 เมตร

7. การหยุดรถและจอดรถ ห้ามจอดรถในสถานที่ต่อไปนี้

7.1 ในทางร่วมทางแยก หรือ ในระยะ 10 เมตร จากทางร่วมทางแยก

- 7.2 ในระยะ 3 เมตรจากทางข้ามทางม้าลาย
- 7.3 ในระยะ 3 เมตร จากท่อน้ำดับเพลิง
- 7.4 ในระยะ 10 เมตร จากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร
- 7.5 ในระยะ 15 เมตร จากทางรถไฟผ่าน
- 7.6 ในระยะ 15 เมตรก่อนถึงป้ายรถประจำทาง และเลขไปอีก 3 เมตร
- 7.7 ในระยะทาง 3 เมตร จากตู้ไปรษณีย์
- 7.8 ถ้าจอดรถทางลาดชันต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง
- 7.9 ในเวลากลางคืน ขับรถในทางต้องเปิดไฟหรือให้แสงสว่างที่มองเห็นได้ใน

ระยะ 150 เมตร

- 7.10 ในระยะ 5 เมตร จากทางรถไฟผ่านห้ามหยุดรถ

8. การจอดรถบนเขาหรือทางลาด

เมื่อจอดรถ ให้หันล้อเขากับขอบทางสำหรับในทิศทางที่ไม่มีขอบถนนให้หมุนล้อรถไปทางด้านริมถนน กรณีจอดรถบนถนนทางเข้าออกบ้านที่เป็นทางลาดให้ล้อรถไปทางด้านที่จะบังคับรถไม่ให้ออกไปสู่ถนน

9. อวรลดความเร็ว

เมื่อขับขี่ยานพาหนะในลักษณะ ทางลาดชัน ทางโค้ง ทางแยก ทางร่วม ที่การจราจรคับคั่ง ถนนลื่น มีน้ำขัง ควรลดความเร็วของรถ

10. สิ่งที่ใช้รถใช้ถนนควรทราบ

10.1 อย่าขับรถขณะที่รถมีการบรรทุกสิ่งของหรือผู้โดยสาร ที่ทำให้ไม่อาจเห็นทางด้านหน้าได้ หรือที่ไม่สามารถควบคุมรถได้

10.2 อย่าบรรทุกคน หรือ สิ่งของ ขึ้นออกทางด้านซ้ายหรือด้านขวาเกินกว่าตัวรถ

10.3 อย่าถ่วงผู้ที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยาน รถบรรทุกน้ำมันหรือล้อเลื่อนชนิดต่างๆ

11. หยุดเพื่อลดอุบัติเหตุ

ใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ลดความเร็วในที่คับขัน รถช้าซับซ้อนช้า ถ้ามีช่องเดินรถให้ขับช่องซ้ายสุด ขอมให้รถที่มีความเร็วสูงกว่าและขอทางผ่านขึ้นหน้าอย่าเร่งความเร็วแข่ง อย่าแซงรถตรงทางโค้ง บนสะพาน ตรงเส้นทึบ สิ่งสำคัญที่สุดต้องสังเกตและปฏิบัติตามป้ายจราจร

12. สุรา ยาเสพติด และยากระตุ้นประสาท กับการขับรถ

เวลาขับรถต้องมีความกระฉับกระเฉง ตื่นตัว และมีความระมัดระวังตลอดเวลา ไม่ขับรถหลังจากที่ได้บริโภคเครื่องดื่มหรือยาใดๆที่ทำให้ไม่อาจขับรถได้เหมือนปกติ หรือ ทำให้ลดความระมัดระวังหรือมีปฏิกิริยาข้างลง เมื่อเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉินประมาณครึ่งหนึ่งของคนที่ถึงแก่ความตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน มีสาเหตุมาจากการบริโภคแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด จึงเห็นได้ว่าทั้งสองอย่างนี้เป็นอันตรายต่อการขับรถเป็นอย่างมาก

นอกจากนี้ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐม จะถูกกำหนดและควบคุมให้พนักงานต้องยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติในการทำงานคือ การขับรถบรรทุก เริ่มตั้งแต่รับงานจัดส่งสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่พนักงานจะต้องปฏิบัติอยู่บนรถบรรทุกจนถึงสิ้นสุดการทำงานหลังจากได้จัดส่งสินค้าให้ลูกค้าครบถ้วนเรียบร้อยแล้วตามหลักพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม เช่นที่ระบุในคู่มือพนักงานขับรถ บริษัท พี.เอส.พี. ทรานสปอร์ต จำกัด (2550 : 22-28) ได้สรุปพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

หลักการพึงปฏิบัติในการขับรถเพื่อความปลอดภัย

1. ปฏิบัติตามกฎหมายพนักงานขับรถต้องปฏิบัติ ดังนี้
 - 1.1 มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางหลวงทุกข้อบังคับอย่างเคร่งครัด
 - 1.2 ต้องแน่ใจว่ายานพาหนะต้องมีใบอนุญาต ประกันภัยและเอกสารกำกับสินค้าที่ถูกต้องโดยเก็บไว้ในห้องโดยสารตลอดเวลา
 - 1.3 ต้องรายงานเรื่องใบสั่งที่ได้รับกรณีฝ่าฝืนกฎหมายในการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ไปทางส่วนของคนทันทีที่ทำได้

2. มีมารยาทในการขับรถยนต์บนทางหลวง

พนักงานขับรถต้องปฏิบัติและฝึกฝนมารยาทการขับรถและการใช้ถนน

3. ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ป้ายสัญญาณ และสัญลักษณ์ต่างๆ

พนักงานขับรถต้องมีความรู้ เข้าใจความหมายของป้าย หรือสัญญาณจราจรบนท้องถนน สามารถปฏิบัติตามข้อความแนะนำเหล่านั้นอย่างถูกต้อง

4. ปฏิบัติตามเทคนิคการขับรถในเชิงป้องกัน

พนักงานขับรถทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรม ทดสอบเทคนิคการขับขี่และนำไปใช้จริงในสภาพถนน อากาศ สภาพการจราจร และการกระทำที่เป็นความเสี่ยงต่างๆของบุคคลอื่นๆ

5. ต้องไม่มีการดื่มของมึนเมาและยาเสพติด

ห้ามใช้หรือมีสารจำพวกแอลกอฮอล์และยาเสพติดในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่อย่าง เต็มขนาด พนักงานขับรถต้องแน่ใจว่า ยาต่างๆหรือยาที่ได้จากใบสั่งยาซึ่งตนใช้อยู่จะไม่ทำให้ความสามารถในการควบคุมพาหนะของพนักงานขับรถน้อยลง

6. การไม่สูบบุหรี่

7. ห้ามพนักงานขับรถขึ้นขับรถโดยไม่ได้รับแต่งตั้งหรือได้รับมอบหมาย

บุคคลที่ได้รับการเห็นชอบและการแต่งตั้ง โดยเฉพาะจากคณะผู้บริหารเท่านั้น จึงจะสามารถขับรถขนส่งได้

8. การห้ามผู้โดยสารที่ไม่ได้รับอนุญาต

พนักงานขับรถต้องไม่อนุญาตให้บุคคลอื่นๆโดยสารไปกับรถขนส่ง

9. ยางรถยนต์

ไม่ควรใช้ยานพาหนะในขณะที่สภาพของยางอ่อนหรือแบน การขับขี่ด้วยยางที่ไม่สมบูรณ์นั้น จะเป็นอันตรายต่อการควบคุมจุดทรงตัวของยานพาหนะและทำให้เกิดความร้อนที่มากพอที่จะส่งผลให้เกิดการติดไฟและอาจทำให้เกิดการจุดระเบิดในส่วนที่เก็บสินค้าทั้งหมด

10. การบันทึกของเส้นทาง ระบบตรวจติดตามทางเดินทางรถในรถบรรทุก

พนักงานขับรถต้องไม่แตะเครื่องมือบันทึก โดยตัวเครื่องบันทึกเส้นทางหรืออุปกรณ์ตรวจติดตามเส้นทางเดินรถ จะแสดงการบันทึกผลการใช้งานยานพาหนะประจำวันอย่างต่อเนื่อง เครื่องบันทึกเส้นทางนี้สามารถเป็นยานพาหนะที่เชื่อถือได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์โดยทำหน้าที่บันทึกข้อมูลความเร็วของยานพาหนะ ขณะเกิดอุบัติเหตุ ตำแหน่ง และเวลา

11. ต้องมีผู้ดูแลรถบรรทุกตลอดเวลา

พนักงานขับรถต้องไม่ไปจากจุดที่มีการขนสินค้าขึ้นและลงในขณะทำการขนถ่ายสินค้าเมื่อเป็นเวลาหยุดพักซึ่งได้รับอนุญาต(การพักผ่อนชั่วคราว หรือคาเฟ่ และอื่นๆ) จะต้องถอดกุญแจออกและถือกุญแจขึ้นห้องโดยสาร

12. การดูแลเครื่องมืออุปกรณ์

พนักงานงานขับรถไม่ควรใช้ยานพาหนะที่อยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ หรือไม่ปลอดภัยบนท้องถนนต้องรายงานสภาพของยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัยเพื่อแก้ปัญหาเบื้องต้น และทำการซ่อมแซมในทันที

13. ก่อนการขับขี่

พนักงานควรตรวจสอบยานพาหนะก่อนการเดินทางเพื่อให้แน่ใจว่ายานพาหนะนั้นมีความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

13.1 ไม่ควรใช้ยานพาหนะที่ไม่ผ่านการตรวจสอบ รายการตรวจสอบรายการตรวจสอบอย่างละเอียดก่อนการเดินทาง

13.2 พนักงานขับรถต้องทำตามข้อกำหนดเกี่ยวกับยานพาหนะที่ตนต้องใช้งาน

13.3 พนักงานขับรถเรียนรู้ถึงวิธีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยในทุกสภาพถนนและการจราจร

13.4 ไม่ว่าภายใต้สถานการณ์ใดๆ พนักงานขับรถไม่ควรปฏิบัติงานในยานพาหนะโดยที่ยังไม่คุ้นเคย และได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับอุปกรณ์ความปลอดภัยและการใช้ยานพาหนะจากพนักงานขับรถผู้มีความชำนาญ

14. ความเร็ว ความเร็วบนท้องถนนเป็นสาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุ

14.1 พนักงานขับรถจะต้องใช้ความเร็วตามที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

14.2 ในกรณีที่สภาพถนนไม่ดี พนักงานขับรถควรลดความเร็วลง และปรับความเร็วให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

14.3 พนักงานขับรถควรได้รับการฝึกฝนการใช้เกียร์และเครื่องยนต์ เพื่อให้เหมาะกับสภาพถนนและการจราจร

14.4 ไม่ควรปล่อยให้ยานพาหนะแล่นไปด้วยเกียร์ว่าง เพราะไม่เพียงแต่จะเป็นอันตรายเนื่องจากไม่สามารถควบคุมยานพาหนะ แต่ยังจะเป็นการขัดขวางน้ำมันหล่อลื่นที่จะเข้าไปยังส่วนหลักของระบบส่งกำลังด้วย หากเกิดขึ้นต่อเนื่องเป็นเวลานาน จะส่งผลให้เกิดการเสื่อมถอยก่อนเวลาอันควร และยังเป็นการเพิ่มโอกาสการเกิดอุบัติเหตุด้วย

15. การควบคุมรถให้อยู่ในช่องจราจร

15.1 พนักงานขับรถให้อยู่ในช่องเดินรถ ที่ถูกต้องตามกฎหมายกำหนดรถบรรทุก

15.2 การเปลี่ยนช่องทางเดินรถจากช่องทางหนึ่ง ต้องมีการตรวจสอบที่แน่ใจแล้วว่า อีกช่องทางนั้นว่าง จึงจะเป็นการปฏิบัติที่ปลอดภัยและยอมรับได้

15.3 พนักงานขับรถควรใช้ช่องทางเดินรถ ให้เหมาะกับสภาพจราจรในขณะนั้น

15.4 พนักงานขับรถต้องใช้ความระมัดระวังอย่างมากในขณะที่มีการขับรถตัดผ่านเส้นทางทางการเดินรถด้วยความเร็วสูง

ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

15.5 พนักงานขับรถต้องแน่ใจว่าทางที่จะข้ามนั้นอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย และมีเวลาเพียงพอในการที่จะทำการข้ามได้

16. การเลี้ยว

16.1 พนักงานขับรถต้องเลี้ยวรถจากช่องทางเดินรถที่เหมาะสม เมื่อต้องเลี้ยวรถโดยข้ามจากช่องทางเดินรถอื่น

16.2 พนักงานขับรถต้องมีความรับผิดชอบที่จะแน่ใจว่า การเลี้ยวนั้นสามารถทำได้โดยไม่ขัดขวางการจราจรอื่นก่อนเลี้ยวรถทุกครั้ง

16.3 พนักงานขับรถต้องจัดวางตำแหน่งของยานพาหนะก่อน เพื่อให้ส่วนพวงสามารถติดตามมาบนเส้นทางที่เหมาะสมตลอดการเลี้ยว

16.4 การขับรถทับขอบถนนและทางเดินเป็นอันตรายต่อคนเดินถนนและอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้ยางเสียหายได้

16.5 พนักงานขับรถต้องเลี้ยวรถโดยระวังเสาไฟฟ้า ป้ายโฆษณา ตลอดจนเสาไฟถนน การเลี้ยวในถนนที่แคบซึ่งจำเป็นต้องมีการลัดเข้าไปหรือเป็นการกีดขวางช่องทางการจราจรอื่นนั้นต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง

16.6 พนักงานขับรถจึงต้องใช้สัญญาณแสดงการเลี้ยวก่อนเลี้ยวรถ และดำเนินการด้วยการระมัดระวัง เพราะบ่อยครั้งที่ยานพาหนะขนาดเล็ก รถจักรยานยนต์ ตลอดจนคนเดินถนนเข้าไปอยู่ในจุดที่พนักงานขับรถไม่สามารถมองเห็น

17. ทางแยก

17.1 เมื่อเข้าสู่ทางแยก พนักงานขับรถต้องควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่ถูกต้อง การเข้าสู่ทางแยกต้องใช้ความเร็วในระดับที่พนักงานขับรถจะสามารถมองเห็น “ภาพรวมในการขับขี่”

17.2 จงคิดและตระหนักไว้เสมอว่า ป้ายสัญญาณหยุด ตลอดจนสัญญาณไฟแดงไม่สามารถทำให้ยานพาหนะอื่นๆหยุดได้เสมอไป ด้วยเหตุนี้ การขับขี่ในเชิงป้องกัน จะช่วยให้หลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้

18. ระยะที่ปลอดภัยในการขับขี่

18.1 พนักงานขับรถไม่ควรขับยานพาหนะใกล้รถคันหน้าจนเกินไปเนื่องจาก จะไม่สามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัยและง่ายดาย หากยานพาหนะคันข้างหน้าหยุดอย่างกะทันหัน

18.2 พนักงานขับรถจะต้องรักษาระยะห่างที่ปลอดภัยจากรถคันหน้าเวลา ขึ้นต่ำ 4 วินาที ตลอดเวลาของการติดตาม

18.3 ควรเพิ่มระยะห่างนี้ขึ้นอีก เมื่อสภาพร่างกายแยกลง ถนนที่เปียกหรือ ลื่นหรือสภาพการมองเห็นลดลง

19. การแข่ง

19.1 เมื่อจะแข่งยานพาหนะอื่น พนักงานขับรถควรอยู่ในช่องทางเดินรถ ที่เหมาะสม จนกระทั่งเห็นว่าเป็นการปลอดภัยแล้วที่จะผ่านไป

19.2 ความลาดเอียงของทางข้างหน้า ทางโค้งข้างหน้า การมองเห็นในระยะ ข้างหน้าแรงจุด ทางแยก ทางร่วมของจราจร ความเร็วและความสามารถในการเร่งความเร็วของยาน พาหนะล้วนมีผลของการตัดสินใจที่จะขับแข่ง สิ่งต่างๆเหล่านี้จำเป็นที่พนักงานขับรถควรพิจารณา ทบทวนก่อนขับแข่ง

19.3 พนักงานขับรถควรตัดสินใจอย่างแน่วแน่ก่อนจะแข่ง

19.4 ขณะแข่งก็ไม่ควรดึงเลหรือล่าช้า

19.5 พนักงานขับรถต้องเร่งความเร็วและนำยานพาหนะผ่านไปอย่างรวดเร็ว

19.6 เมื่อขับแข่งขึ้นไปแล้ว พนักงานขับรถควรใช้สัญญาณเพื่อกลับเข้า ช่องทางเดิม

19.7 เมื่อยานพาหนะถูกรถคนอื่นแซง พนักงานขับรถควรยอมให้ทางและ ปลดปล่อยให้รถแซง

19.8 ในกรณีที่ทำเป็น พนักงานขับรถควรลดความเร็วลง เพื่อให้ยานพาหนะ ที่กำลังขับแข่งไปได้โดยง่าย และให้การแข่งเป็นไปอย่างเรียบร้อย

19.9 พนักงานขับรถไม่ควรส่งสัญญาณให้กับพาหนะอื่น เพื่อเป็นการบอกว่า “ปลอดภัย” ที่จะแข่งได้ การปฏิบัติเช่นนี้เป็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัยไม่ว่ากรณีใดๆนอกจากนั้นยัง เป็นการเพิ่มความเสี่ยงให้กับพนักงานขับรถและบริษัทในด้านความรับผิดชอบในกรณีเกิดอุบัติเหตุ

ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

20.1 การถอยหลังนั้น เป็นการควบคุมยานพาหนะไปในทางที่เป็นอันตราย ที่สุด

20.2 หากเป็นไปได้ควรหลีกเลี่ยง

20.3 ในกรณีที่มีความจำเป็นในการถอยหลัง พนักงานขับรถจะต้องเป็นผู้ ควบคุมดูแลและการเคลื่อนไหวยานพาหนะเสมอ การให้ผู้อื่น โบกมือให้สัญญาณในการถอยหลัง พนักงานจะต้องบอก วิธีใช้สัญญาณมือที่ถูกต้องให้ด้วย ถึงกระนั้นก็ตามควรตรวจสอบ พื้นที่การ ถอยให้ปลอดภัยด้วยตนเองย่อมเชื่อถือได้แน่นอนกว่า

20.4 การขับรถถอยหลังควรตรวจสอบว่า ช่องว่างบริเวณด้านหลังนั้นไม่มีสิ่งกีดขวาง ไม่มียานพาหนะอื่นๆหรือคนทั่วไป จึงเป็นข้อกำหนดด้านความปลอดภัย

20.5 พนักงานขับรถไม่ควรถอยหลัง ในกรณีที่มีองไม่เห็นทางข้างหลัง ควรใช้กระจกหรือการได้รับความช่วยเหลือจากบุคคลอื่น

20.6 ถ้าการตรวจสอบพื้นที่ที่ผ่านไปนานแล้ว แม้เพียงไม่กี่วินาที พนักงานขับรถควรทำการตรวจสอบอีกครั้ง

21. การจอดรถ

21.1 พนักงานขับรถควรชะลอและใช้ความเร็วต่ำในขณะที่เข้าใกล้บริเวณที่จะจอดยานพาหนะ

21.2 ควรจอดยานพาหนะไว้ในบริเวณจอดที่ปลอดภัย

21.3 ควรจอดยานพาหนะบนพื้นที่ดินที่ไม่ลาดเอียง

21.4 ควรจอดยานพาหนะในทิศทางที่สามารถควบคุมยานพาหนะไปข้างหน้าได้

21.5 เมื่อยานพาหนะอยู่ในตำแหน่งที่ถูกตั้งแล้ว พนักงานขับรถไม่ควรเบรกมือเพียงอย่างเดียวในกรณีที่พื้นที่จอดเอียง ให้ใช้ไมรองล้อเพื่อป้องกันรถไหล

22. การเบรกเพื่อหยุดรถ

22.1 เมื่อมีการชะลอความเร็วหรือการหยุดควรค่อยๆเบรกให้แรงอัดของเครื่องยนต์ช่วยในการเบรก

22.2 การชะลอความเร็วอย่างช้าๆ เพื่อให้รถที่ตามมารู้ถึงการหยุดของยานพาหนะและสามารถรักษาระยะห่างให้อยู่ในระยะที่ปลอดภัยได้

22.3 ควรใช้เกียร์ต่ำที่ระดับความชันที่สูงในขณะที่ยานพาหนะอยู่บนทางลาดชันและเนินเขา

22.4 ความเร็วที่เกินกำหนดอาจทำให้พนักงานขับรถไม่สามารถเปลี่ยนเกียร์ให้ต่ำลงได้ในขณะที่ลงเขา การย้ำเบรกของระบบเบรกอาจเป็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และควรหลีกเลี่ยงเนื่องจากจะเป็นการทำให้อากาศที่อยู่ในระบบเบรกหมดลง

22.5 ในกรณีที่จำเป็นการเหยียบเบรกเป็น การเหยียบเบรกเป็นวิธีหนึ่งที่มีประสิทธิภาพในการลดความเร็ว

22.6 ระบบการป้องกันการล้อล็อก (ABS) ระบบไม่สามารถทดแทนลักษณะนิสัยการขับขี่ที่ดีได้และยังเป็นการเข้าใจผิดที่อันตรายที่ว่า ระบบ ABS จะทำให้การหยุดง่ายขึ้น และ

ช่วยในการเสี่ยงอันตราย ดังนั้นก่อนการปฏิบัติครั้งนี้ งานยานพาหนะที่ติดตั้งระบบ ABS พนักงานขับรถทุกคนควรได้รับการฝึกฝนอย่างเหมาะสม

23. การขับขี่ยานพาหนะในสภาพฝนตก ถนนลื่น และหมอกลงจัด

สภาพผิวหน้าถนนลื่นต้องใช้เทคนิคพิเศษในการควบคุมรถ พนักงานขับรถที่ใช้เทคนิคที่ไม่เหมาะสม อาจเป็นสาเหตุที่เกิดการลื่นไถลที่เป็นอันตราย

23.1 การปฏิบัติที่ปลอดภัย ในการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีโคลน ใบไม้ ฝนตก ลูกเห็บ ก็คือการลดความเร็วของยานพาหนะให้เหมาะสมกับสภาพของถนน

23.2 หลีกเลี่ยงการเบรกรุนแรง การหยุดอย่างกะทันหันจะไม่สามารถควบคุมการลื่นไถลได้เลย

23.3 วิธีการปฏิบัติที่ปลอดภัยสำหรับการขับขี่ คือ การขับขี่อย่างช้าๆ โดยใช้ไฟหน้าระดับต่ำ ไฟตัดหมอก

23.4 การใช้หลอดไฟให้แสงสว่างสีฟ้าเพื่อเพิ่มความสามารถในการมองเห็นของยานพาหนะ

23.5 หากมีปัญหาด้านเครื่องยนต์ และมีความจำเป็นที่จะต้องนำยานพาหนะออกนอกของทางเดินรถเนื่องจากสภาพอากาศ

23.6 พนักงานขับรถต้องพยายามหาจุดที่ปลอดภัยบนถนน เพื่อทำการจอด

23.7 ควรหลีกเลี่ยงการหยุดยานพาหนะบริเวณด้านข้างถนน พนักงานขับรถควรคาดหมายเหตุการณ์ฉุกเฉินโดย “ขับไปข้างหน้า”

23.8 หลีกเลี่ยงความจำเป็นในการหลบหลีกในนาทีสุดท้าย

23.9 ควรหมั่นทดสอบระบบเบรกเป็นครั้งคราวเพื่อดูถนนลื่น หรือยานพาหนะสูญเสียการทรงตัวหรือไม่

ผลงานวิสัยทัศน์ศึกษา ระดับปฏิบัติการ

23.10 พนักงานขับรถควรหมั่นรับความเสี่ยงของยานพาหนะให้เข้ากับสภาพของถนนและอากาศ

24. การข้ามทางรถไฟควรหยุดอย่างสมบูรณ์ที่ระยะปลอดภัยจากทางรถไฟเมื่อ

24.1 รั้วกั้นทางลดต่ำลง

24.2 พนักงานโบกธงให้สัญญาณ

24.3 เมื่อมีป้ายจราจรกำหนดให้หยุดรถเลยไม่ว่ารั้วกั้นทางข้ามจะถูกลดต่ำลงมาหรือไม่ก็ตาม

24.4 เมื่อเข้าใกล้ทางข้ามทางรถไฟพนักงานขับรถควบบังคับยานพาหนะให้อยู่ภายใต้การควบคุมระมัดระวังสภาพถนน และพร้อมที่จะหยุดรถ

24.5 พนักงานควรมองกระจกหลังเพื่อให้รู้ถึงยานพาหนะที่ตามมาเพื่อหลีกเลี่ยงการชนด้านหลัง

24.6 พนักงานขับรถควรหยุดรถอยู่ห่างจากรางรถไฟที่ใกล้ที่สุดอย่างน้อย 15 เมตร

25. โทรศัพท์มือถือและวิทยุสื่อสาร

25.1 ห้ามใช้หรือรับโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่รถ

25.2 การใช้มือถือและวิทยุสื่อสารบนท้องถนนอาจจะทำให้พนักงานขับรถสูญเสียสมาธิในการขับรถ

25.3 หากมีความจำเป็นทางธุรกิจที่จำเป็นต้องมีการใช้เครื่องมือดังกล่าวในขณะที่ยานพาหนะกำลังเคลื่อนที่ ให้หาที่จอดให้ปลอดภัยเสียก่อน

ในการวิจัยนี้ผู้วิจัยได้ยึดถือแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ที่กำหนดและควบคุมให้พนักงานยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติเพื่อการศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

ส่วนที่ 3 การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

1. ความหมายของการรับรู้

วิภากร มาพบสุข (2540 : 232) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง กระบวนการซึ่งบุคคลแปลหรือตีความการรับรู้สัมผัสที่ได้รับจากทิวทัศน์สภาพแวดล้อมได้กลับหูได้ยินเสียงผิวหนังรับสัมผัส ออกมาเป็นพฤติกรรมหนึ่งที่มีความหมายหรือรู้จักเข้าใจได้ การที่มนุษย์สามารถจะแปลความหมายจากการรับรู้สัมผัสและมีปฏิกิริยา

ปราณี रामสูต (2528, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551 : 32) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง กระบวนการที่ร่างกายรับสัมผัสสิ่งแวดล้อมแล้วแปลความหมายการสัมผัสที่ได้รับนั้นๆ โดยใช้ความรู้เดิม ประสบการณ์เดิม เป็นเครื่องช่วยในการแปลความหมายสิ่งนั้นๆออกมาเป็นความรู้ความเข้าใจ

จากความหมายของการรับรู้ที่กล่าวมาทั้งหมดสรุปได้ว่า การรับรู้ หมายถึง กระบวนการตีความต่อสิ่งเร้าต่างๆที่บุคคลได้รับ โดยผ่านระบบประสาทสัมผัสและอาศัยประสบการณ์หรือสิ่งแวดล้อมเป็นการช่วยในการตีความหรือแปลความ และเนื่องจากประสบการณ์ของแต่ละคนแตกต่างกัน ดังนั้นการรับรู้และความหมายต่อสิ่งที่พบเห็นจึงแตกต่างกันออกไป

2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

วนิดา เสนีเศรษฐ และ ซอบ อินทร์ประเสริฐกุล (2530 : 5-6) สรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ของบุคคลมี 3 ประการ ได้แก่

1. คุณลักษณะของวัตถุ ได้แก่ ระดับความเข้มของสิ่งเร้า การเคลื่อนไหวและขนาดสิ่งนั้น

2. สภาพแวดล้อมในการทำงาน เช่น แสง สี เสียง ระยะเวลา

3. คุณลักษณะของบุคคล ซึ่งเป็นแหล่งอิทธิพลที่สำคัญที่สุด แบ่งออกเป็น แรงจูงใจ การเรียนรู้ที่มีมาแต่เดิม การคาดหวังจากงาน และบุคลิกภาพ

3. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในการคมนาคมขนส่งทางบก

ศราวดี พันธุ์ขาว (2525, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551 : 33-36) ได้สรุปลักษณะการคมนาคมขนส่งทางบกโดยทั่วไปแล้วต้องประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการที่มีความสัมพันธ์กันอย่างมาก หากเกิดความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใด ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ดังนี้ คือ สภาพถนน ขานพาหนะผู้ใช้ทางและสภาพแวดล้อม

1. สภาพถนน (Road Way) คุณลักษณะของถนน ซึ่งควรพิจารณาเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนถนน จำแนกได้ 7 ประการ คือ

1.1 จำนวนช่องทาง (Lane) ถนนที่มี 3 ช่องทางจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะเมื่อรถวิ่งตามช่องทางกลาง โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงและมีผู้บาดเจ็บเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ถนนที่มี 4 ช่องทาง จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าถนนที่มี 2 ช่องทาง เนื่องจากมีปริมาณการจราจรมาก และมีถนนอื่นมาเชื่อมต่อ

1.2 ความกว้างของช่องถนน (Lane Width) อัตราการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องถนนเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ช่องถนนที่มีความกว้าง 18 ฟุต และมีขอบถนนจะมีความปลอดภัยกว่าช่องถนนที่กว้าง 22 ฟุต และไม่มีขอบถนน

1.3 แนวกั้นกลางถนน (Medians) ใช้กั้นถนนที่มีการจราจร 2 ช่องทาง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรก เมื่อรถวิ่งสวนทางกัน และมีแนวกั้นกลางถนน

1.4 ไหล่ถนน (Shoulders) เป็นพื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปด้านข้าง ซึ่งยังมีได้จัดทำเป็นทางเท้า ไหล่ถนนมีอิทธิพลมากต่อความปลอดภัยในการจราจร

1.5 สิ่งกีดขวางถนน (Roadside Obstruction) จะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งของอื่นบริเวณข้างทางได้

1.6 พื้นผิวถนน (Road Surface) ได้แก่ ความโค้งของถนน ผิวลาดของถนนและระยะสายตาที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อความปลอดภัยในการจราจร

1.7 ความสว่างของถนน (Lighting) ถนนที่มีความสว่างจะปลอดภัยกว่าถนนที่มีมืด

2. ยานพาหนะ (Vehicle) ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนการใช้งาน ซึ่งยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ได้แก่ สภาพของยาง ยางไม่มีดอกไม่เกาะถนน ระบบห้ามล้อซึ่งอาจทำให้เบรกแตก กระจกมองหลัง มองข้างชำรุด ทำให้มองเห็นรถที่วิ่งตามมาไม่ชัดเจน ตลอดจนยวดยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน นับเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ทั้งสิ้น

3. ผู้ใช้ถนน (Road User) ผู้ใช้ถนนในที่นี้ หมายถึง ผู้ขับขี่ และผู้เดินทางเท้าที่ใช้ถนนสัญจรไปมา ผู้ใช้ทางที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีดังนี้

3.1 ผู้ขับขี่ (Driver) เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง การขับขี่ที่ไม่ชำนาญไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การขับจี้รถที่ขาดความระมัดระวังย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ การที่มีใบอนุญาตขับขี่ก็มีใช้รับรองว่าขับรถโดยปลอดภัย ผู้ขับขี่ที่ดีจะต้องรอบรู้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก คำสั่ง เครื่องหมาย และ สัญญาณจราจร ตลอดจนวิธีขับขี่ที่ถูกต้องและมีความชำนาญในการขับขี่เป็นอย่างดีทั้งยังต้องรู้จักหาวิธีเพิ่มพูน ความรู้ในการขับรถให้ดียิ่งขึ้น มีความรู้ในการทำงานของเครื่องรถบรรทุกพอสมควร องค์ประกอบที่ทำให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจร มีดังนี้คือ

ผลงานวิจัยเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์

อายุ ผู้มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ความจุกระบอกสูบขนาดไม่เกิน 90 ลูกบาศก์เซนติเมตรต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีขึ้นบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ก่ออุบัติเหตุจากการจราจรทั้งในประเทศพัฒนา และประเทศกำลังพัฒนา คือช่วงอายุ 15-24 ปีซึ่งสาเหตุเนื่องมาจากจราจรอยู่ในช่วงวัยรุ่นที่มีความคิดคะนอง ชอบสนุกสนานตื่นเต้น จึงมักจะขับรถด้วยความเร็วสูง และมีความระมัดระวังไม่เพียงพอ อีกทั้งยังเป็นผู้เริ่มฝึกหัดขับขี่ ยวดยานพาหนะจึงยังไม่มีประสบการณ์ในการควบคุมบังคับ การตัดสินใจในเหตุการณ์เฉพาะด้านไม่ดีพอผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 15-20 ปีมักจะเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่รุนแรง ดังนั้นผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไปสามารถทำใบอนุญาตขับขี่

รถบรรทุก ประเภทที่ 2 และอายุ 22 ปีขึ้นไป สามารถทำใบขับขี่ประเภทที่ 3 ได้ เนื่องจากมีวุฒิภาวะเหมาะสม มีความระมัดระวัง มีความชำนาญในการควบคุมบังคับรถ สามารถตัดสินใจแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้ดีกว่าผู้ที่มีอายุ ต่ำกว่า 20 ปี

3.1.2 เพศ เป็นปัจจัยหนึ่งที่ข้องเกี่ยวกับอุบัติเหตุ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ จราจรเพศชายสูงกว่าเพศหญิง เพราะเพศชายขับขี่ยานพาหนะมากกว่าเพศหญิง แต่ถ้าหากชายและหญิงขับรถที่มีปริมาณที่เท่าๆกันแล้ว จำนวนที่เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับผู้หญิงจะสูงกว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ชายทั้งนี้เนื่องจากความสามารถในการตัดสินใจไม่แน่นอน ปฏิกริยาตอบสนองช้า และไม่มีความชำนาญในการใช้เครื่องอุปกรณ์ประจำรถ

3.1.3 ความชำนาญ ผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีความชำนาญในการขับรถเป็นอย่าง มากอีกทั้งควรที่รู้จักกฎข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

3.1.4 สภาพร่างกายผู้ขับขี่ที่มีร่างกายไม่สมบูรณ์ จากความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า หรือโรคต่างๆอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ยากระดูนไม่ไหว ง่วง ยาระงับประสาทยานอนหลับ ตลอดจน ยาเสพติดทุกชนิดเป็นอันตรายต่อการขับขี่ยานพาหนะได้ทั้งนั้น

3.1.5 แอลกอฮอล์ มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ เพราะฤทธิ์ของ แอลกอฮอล์จะทำลายความสามารถในการขับขี่ การตัดสินใจ และ การบังคับยานพาหนะ ซึ่งมีผล ทำให้ความระมัดระวังลดลง การตัดสินใจพลาด และก่อให้เกิดเหตุอุบัติเหตุ

3.1.6 การขับขี่ ด้วยความเร็วสูง มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เนื่องจากไม่สามารถหยุดรถได้อย่างกะทันหันทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเป็นอันตรายถึงชีวิตได้

3.2 ผู้เดินเท้า (Pedestrian) ผู้เดินเท้าอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรเพราะการใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ ย่อมจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ทั้งนี้เพราะสาเหตุต่างๆดังต่อไปนี้

ผลงานวิจัยนี้เกี่ยวข้องกับภัยพิบัติ

ผู้เดินเท้าไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
ผู้เดินเท้ามีนิสัยไม่ยอมรับรู้ และปฏิบัติตามนิสัยของตนเอง เอาความ สะดวกของตนเองเป็นใหญ่

ผู้เดินเท้าไม่มีความชำนาญและไม่รู้หลักในการข้ามถนน

ผู้เดินเท้าไม่มีมารยาท และไม่เห็นใจผู้ขับขี่ยานอื่น นี้จะเดินหรือข้าม ถนนที่ใดก็ทำตามใจชอบ

การแต่งกายของผู้เดินเท้า เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การสวมใส่เสื้อผ้าที่มีสีมืดคล้ำ ทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็น และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

เพศ วัย และความบกพร่องทางร่างกายของผู้เดินเท้า เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

4. สภาพแวดล้อม (Environment) หมายถึง สิ่งแวดล้อม สภาพเศรษฐกิจ สังคม กฎหมาย การศึกษา การแพทย์ และนโยบาย

4.1 สิ่งแวดล้อมประกอบด้วยสภาพผังเมือง สภาพทางภูมิศาสตร์ และดินฟ้าอากาศ มลพิษ การจัดสภาพผังเมือง ควรคำนึงถึงการใช้สอย ของสิ่งก่อสร้างต่างๆ ให้ถูกต้อง

4.2 กฎหมาย และการบังคับใช้ ในปัจจุบันมีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีลักษณะซับซ้อนบางส่วนขัดแย้งกันและมีมากมายหลายฉบับ ทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเกิดความสับสนและยุ่งยาก การปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายจึงไม่ค่อยรัดกุม และไม่มีประสิทธิภาพ เป็นผลให้ผู้ใช้นานบางส่วนไม่ปฏิบัติตาม

4.3 การศึกษาเกี่ยวกับการใช้ถนน ส่วนใหญ่ยังคงขาดความรู้ความสามารถในการใช้ถนนกล่าวคือ การให้การศึกษานักเรียน นักศึกษา ยังไม่พอเพียง และไม่ต่อเนื่อง

4.4 การแพทย์ การบริการผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ยังไม่เพียงพอ ขาดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ในการดูแล ช่วยเหลือผู้ป่วยที่ถูกต้อง

4.5 นโยบายหลักในการควบคุมอุบัติเหตุจราจร ยังขาดแผนหลักและนโยบายที่ต่อเนื่อง การมีแผนหลักจะทำให้ไม่ว่าจะเป็นผู้บริหารชุดไหนที่เข้ามาบริหารต้องดำเนินการต่อไปตามแผนนั้นจนเสร็จสิ้น

สรุปได้ว่าจากสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการ ได้แก่ สภาพถนน ยานพาหนะ ผู้ใช้ทางและสภาพแวดล้อม หากผู้ขับขี่มีการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากปัจจัยเหล่านี้จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้นและช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุในท้องถนนให้มิจำนวนน้อยลง ส่งผลให้มูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุลดลงด้วย

4. ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ (Theory of cause of Accident)

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) เป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ เฮนริช (Heirich, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551 : 36) กล่าวว่า การบาดเจ็บเป็นผลสืบเนื่องโดยตรงจากอุบัติเหตุซึ่ง เป็นผลมาจากการกระทำไม่ปลอดภัยหรือสภาพการที่ไม่ปลอดภัยซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียกกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่ 1 ล้ม ย่อมทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ได้แก่

โดมิโนตัวที่ 1 สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Background) ได้แก่ สภาพการเลี้ยงดูของครอบครัว ขนบธรรมเนียมประเพณี ตลอดจนสภาพแวดล้อม ภายนอก เช่น ชุมชนแออัด ชุมชนเมืองย่อมมีความแตกต่างกันกับ ชุมชนชนบท

โดมิโนตัวที่ 2 ความบกพร่อง หรือความผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) ได้แก่ ความพิการของร่างกาย เช่น ตาบอดสี หูหนวก และการมีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 3 การกระทำหรือสภาพการที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Condition) ได้แก่ การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลที่เสี่ยงต่ออันตราย เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูงในขณะที่ฝนตกถนนลื่น เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 4 อุบัติภัย (Accident) ได้แก่ ผลที่เกิดจากสภาพแวดล้อมของสังคมหรือความบกพร่องทางร่างกายของบุคคลหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น หลับในขณะที่ขับจี้รถ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

โดมิโนตัวที่ 5 การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injuries of Damage) ได้แก่ นิ้วขาด เสียดวงตา ขาหัก อัมพาต เป็นต้น

จากทฤษฎีที่ได้กล่าวมาข้างต้น สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ โดยเน้นที่พฤติกรรมของบุคคลซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการที่ไม่ปลอดภัย การป้องกันตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่อุบัติเหตุหากตัวโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไป ก็จะล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้อุบัติภัยตัวโดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) เช่น หลับในขณะที่ขับจี้รถ ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ได้แก่ พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของบุคคลออก เช่น นอนหลับพักผ่อนให้เพียงพอ ก็จะป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุการบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับจี้รถบรรทุก เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล และเพื่อเป็นการวางแผนป้องกันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุขึ้นเพื่อไม่ให้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุลุกลามสร้างความเสียหายให้กับทรัพย์สินทั้งของภาครัฐ และภาคเอกชนรวมไปถึงสิ่งแวดล้อมต่างๆที่อยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุด้วย

ส่วนที่ 4 ความเชื่ออำนาจภายในตน

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความเชื่ออำนาจภายในตน

1. ความหมายของความเชื่อ

ความเชื่อหมายถึง ความรู้สึกนึกคิด ความเข้าใจของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง อาจมีหรือไม่มีเหตุผล ความเชื่อมีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมของบุคคล เมื่อบุคคลมีความเชื่ออย่างใด ความเชื่อนั้นอาจเป็นตัวกำหนดให้บุคคลประพฤติปฏิบัติตามสิ่งที่ตนเองเชื่อทั้งๆที่บางครั้ง ความเชื่อนั้นอาจไม่อยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริงก็ตาม (Rokeach 1970, อ้างถึงใน รัชดา ไชยโยธา 2543 : 15)

2. ความหมายของการเชื่ออำนาจในตน

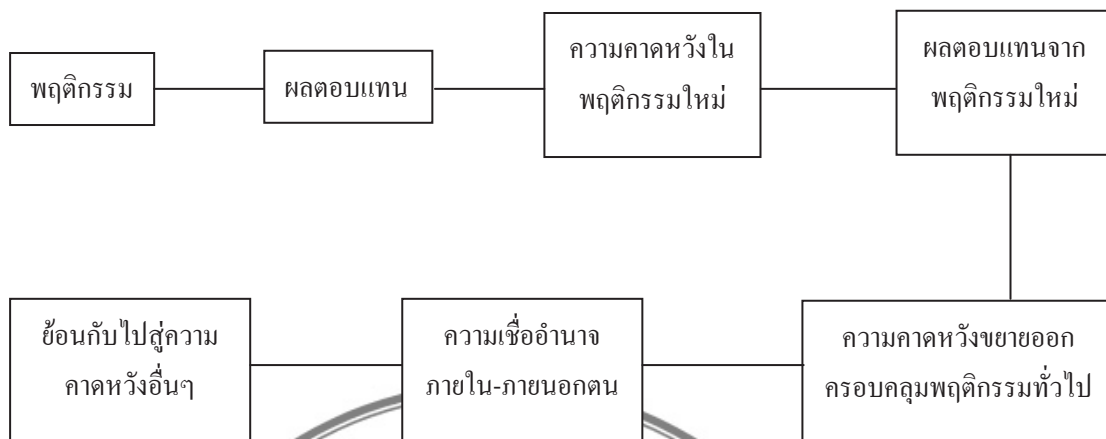
รอตเตอร์ (Rotter 1966, อ้างถึงใน รัชดา ไชโยธา 2543 : 15) ให้ความหมายของการเชื่ออำนาจในตน (Internal Locus of Control) หมายถึง ความเชื่อหรือรับรู้ว่าการกระทำหรือสิ่งต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับตนนั้น เป็นผลมาจากการกระทำหรือความสามารถของตนเอง ความสำเร็จหรือล้มเหลวที่ตนเองได้รับเกิดจากการกระทำของตนเอง ตนเองสามารถควบคุมเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับตนเองได้

สรุปความหมายของการเชื่ออำนาจในตน ได้ว่า หากบุคคลที่มีความเชื่ออำนาจในตน จะเชื่อในความสามารถในตนเองและทำพฤติกรรมของตนเองในความเชื่อนั้นได้

3. ทฤษฎีที่เกี่ยวกับความเชื่ออำนาจในตน

รอตเตอร์ (Rotter 1966, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 38) ได้อธิบายความเชื่ออำนาจควบคุม โดยอาศัยทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมว่าผลตอบแทนที่ได้จากพฤติกรรมอันหนึ่งของบุคคลย่อมก่อให้เกิดความคาดหวังว่าจะได้รับผลตอบแทนเช่นเดียวกันในพฤติกรรมอันใหม่ ความคาดหวังเหล่านี้ก็เกิดขึ้นจากพฤติกรรมหรือเหตุการณ์เฉพาะอันใดอันหนึ่งก่อน แล้วจึงขยายไปคลุมพฤติกรรม หรือ เหตุการณ์อื่นๆ จนกลายเป็นบุคลิกภาพสำคัญในตัวบุคคลนั้น ซึ่งก่อให้เกิดอำนาจความเชื่อภายใน ภายนอกตน นอกจากนี้ผลตอบแทนในแต่ละครั้งยังอาจทำให้ความคาดหวังครั้งต่อไปสูงขึ้นหรือต่ำลงด้วย ถ้าเป็นไปได้ตามที่หวัง ความคาดหวังครั้งต่อไปก็จะเพิ่มขึ้น แต่ถ้าผิดหวัง ความคาดหวังครั้งต่อไปก็จะลดลง ดังแสดงรายละเอียดดังนี้

ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี



ภาพที่ 2 รูปแบบที่ก่อให้เกิดความเชื่ออำนาจภายใน-ภายนอกคนที่มา : วาสนา สายเสมา, “พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมืองจังหวัดนครปฐม” (วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2548), 39.

จากแนวความคิดของรอดเตอร์ได้สรุปความเชื่ออำนาจควบคุมในเชิงการรับรู้ต่อผลตอบแทนของการกระทำของการกระทำของบุคคล ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะดังนี้คือ

1. ความเชื่ออำนาจภายในตน (Internal Locus of Control) หมายถึงการที่บุคคลมีความเชื่อหรือรับรู้สาเหตุการณ์หรือสิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นกับตนนั้น เป็นผลมาจากการกระทำหรือความสามารถของตนเอง และตนเองสามารถควบคุมเหตุการณ์ต่างๆได้
2. ความเชื่ออำนาจภายนอกตน (External Locus of Control) หมายถึง การที่บุคคลมีความเชื่อหรือรับรู้สาเหตุการณ์หรือสิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นกับตนนั้นขึ้นอยู่กับอิทธิพลของบุคคลอื่นหรืออำนาจภายนอกตนที่ไม่สามารถควบคุมได้ ได้แก่ โชคชะตา เคราะห์กรรม ความบังเอิญ และบุคคลอื่น

จากแนวคิดดังกล่าวสรุปได้ว่า ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนจะรับรู้ว่าการเกิดหรือไม่เกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ หรือการเกิดขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนนว่าเป็นผลมาจากการกระทำของตัวผู้ขับขี่เอง โดยไม่ได้เกี่ยวข้องกับหรือขึ้นอยู่กับอิทธิพลของบุคคลอื่น หรืออำนาจภายนอกตนที่ไม่สามารถควบคุมได้

ส่วนที่ 5 การควบคุมความปลอดภัย

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความปลอดภัย

1. ความหมายของการควบคุมความปลอดภัย

วิฑูรย์ สิมะโชคดี และ วีระพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์ (2548) กล่าวว่า การควบคุมความปลอดภัย หมายถึง การปราศจากสภาพการณ์ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะก่อการบาดเจ็บต่อบุคคล หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน หรือวัสดุ หรือการกระทบกระเทือนต่อขีดความสามารถในการปฏิบัติงานตามปกติของบุคคลรวมถึงการปราศจากอันตรายที่มีโอกาสจะเกิดขึ้นด้วย

ฟิลิปป์ (Philip, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551) กล่าวว่า การควบคุมความปลอดภัย หมายถึง การรู้จักวิธีหรือมีทักษะที่จะหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุหรือเชื้อโรค

ซิดนีย์ (Sydney, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551) กล่าวว่า การควบคุมความปลอดภัย หมายถึง การรอดพ้นจากอันตรายหรือบาดเจ็บและการป้องกันอุบัติเหตุด้วยวิธีการต่างๆ ตลอดจนการแก้ไขอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

สรุปความหมายของการควบคุมความปลอดภัย คือ การรู้จักวิธีหรือมีทักษะที่จะหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่เกิดการบาดเจ็บหรือได้รับอันตรายต่อบุคคลและทรัพย์สิน

2. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความปลอดภัย

ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของบ็อบบี้เรนซ์ (Firenze System Model)

ไฟเรนซ์ (Firenze, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551) ได้อธิบายแนวคิดรูปแบบระบบความปลอดภัยว่า การศึกษาเรื่องสาเหตุของอุบัติเหตุจะต้องศึกษาองค์ประกอบทั้งระบบ ซึ่งมีปฏิสัมพันธ์กันของกัน องค์ประกอบดังกล่าวประกอบด้วย คน (Man) เครื่องจักร (Machine) และสิ่งแวดล้อม (Environment) ความสำคัญขององค์ประกอบที่เป็นสาเหตุขององค์ประกอบ แต่ละองค์ประกอบมีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการผลิต (Task) และการเกิดอุบัติเหตุ (Accident) ดังต่อไปนี้

1. คนหรือผู้ปฏิบัติงาน (Man) ในการผลิตงานหรือทำงานในแต่ละวัน ผู้ปฏิบัติงานจำเป็นต้องตัดสินใจ (Decision) เลือกรูปแบบปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้งานบรรลุเป้าหมายแต่การตัดสินใจในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายในแต่ละครั้งย่อมมีความเสี่ยง (Risk) แอบแฝงอยู่เสมอ ดังนั้นในการตัดสินใจแต่ละครั้ง ผู้ปฏิบัติงานจะต้องมีข้อมูลข่าวสาร (Information) ที่เพียงพอ ถ้าหากข้อมูลข่าวสารดี ถูกต้องก็จะทำให้การตัดสินใจถูกต้อง แต่ถ้าข้อมูลไม่ถูกต้องก็จะทำให้การตัดสินใจนั้นผิดพลาดหรือมีความเสี่ยงสูง และทำให้เกิดความล้มเหลวในการทำงานซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ

2. อุปกรณ์เครื่องจักร (Machine) อุปกรณ์เครื่องจักรในการผลิตจะต้องมีความพร้อมปราศจากข้อผิดพลาด ถ้าอุปกรณ์เครื่องจักรที่ใช้ออกแบบไม่ถูกต้อง ไม่ถูกหลักวิชาการหรือขาดการบำรุงรักษาที่ดีย่อมทำให้กลไกของเครื่องจักรปฏิบัติงานผิดพลาดซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

3. สิ่งแวดล้อม (Environment) สภาพการทำงานและสิ่งแวดล้อมในการทำงานมีบทบาทสำคัญต่อการผลิต ความผิดพลาดที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมย่อมก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักรซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ เช่นการทำงานอยู่ภายใต้สิ่งแวดล้อมที่มีสารพิษฟุ้งกระจายในขณะที่ทำงาน เป็นต้น

ดังนั้น ก่อนที่จะปฏิบัติงานทุกครั้ง ผู้ปฏิบัติงานต้องควบคุมความปลอดภัยตามระเบียบของบริษัท เพื่อลดโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดหรืออุบัติเหตุที่จะลดลงด้วย เหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลแก่ผู้ปฏิบัติงานให้มากที่สุดและเป็นประโยชน์ที่สุด ตามข้อตกลงการปฏิบัติงานขับรถขนส่งผลิตภัณฑ์ เช่น ระเบียบข้อบังคับทั่วไป ระเบียบว่าด้วยการป้องกันและควบคุมการเกิดเพลิงไหม้ ระเบียบข้อบังคับและข้อห้ามต่างๆการดูแลรักษาและอุปกรณ์และรถประจำ เป็นต้น เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานได้รับข้อมูลที่ดีและเป็นประโยชน์ ในการทำงานดังที่ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมกำหนด

3. ระเบียบ ข้อบังคับทั่วไป

1. การแต่งกายของพนักงานขับรถ

พนักงานขับรถจะต้องแต่งกายให้สุภาพเรียบร้อยและต้องไม่ไว้ผมยาว หรือไว้หนวดเครารุงรัง ขณะปฏิบัติงาน

2. ใบอนุญาตขับรถ

พนักงานขับรถจะต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ถูกต้อง ตามประเภทลักษณะรถที่ขับขี่ และต้องไม่ขาดอายุปกติคือเป็นประจำขณะปฏิบัติงาน

ผลงานชิ้นนี้ศึกษา ระดับปริญญาตรี

ห้ามไม่ให้บุคคลอื่น โดยสาร ไปในรถหรือขับรถ นอกจากได้รับอนุญาตจากผู้บังคับบัญชาโดยตรง

4. บุหรี่ สุรา หรือยากระตุ้น

ห้ามมิให้พนักงานขับรถสูบบุหรี่ในรถ หรือ บริเวณใกล้เคียงกับรถบริเวณคลังน้ำมันสถานที่เก็บน้ำมันสถานที่จำหน่ายน้ำมัน สถานีบริการ และพนักงานขับรถต้องไม่ดื่มสุราหรือยากระตุ้นใดๆในขณะที่จะมาทำงาน หรือขณะปฏิบัติงาน

5. การพนัน

ห้ามเล่นการพนันในที่ทำงาน หรือหน้างาน โดยเด็ดขาด

6. การรายงานอุบัติเหตุ

พนักงานขับรถจะต้องรายงานอุบัติเหตุ หรือผลิตภัณฑ์สูญหายให้กับผู้จัดการแผนกปฏิบัติการขนส่ง หรือหัวหน้าพนักงานขับรถในทันทีที่เกิดเหตุ

7. กฎจราจร

พนักงานขับรถจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และต้องแสดงความมีน้ำใจต่อผู้ร่วมใช้ถนนคนอื่นๆ

8. การจอดรถ

ต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าสถานที่จอดรถจะต้องมีความปลอดภัยเพื่อการจอดที่ปลอดภัย พนักงานขับรถจะต้องใช้เบรกมือทุกครั้งที่จะจอดรถวางกรวยจราจรและใช้ขอนไม้หนุนล้อด้วย

พนักงานขับรถจะต้องไม่จอดรถทิ้งไว้ในที่สาธารณะ ยกเว้นในกรณีจอดรถเพื่อโทรศัพท์แจ้งเหตุฉุกเฉิน

9. ข้อกำหนดความเร็ว

พนักงานขับรถต้องไม่เกินความเร็วที่กฎหมายกำหนด หรือที่บริษัทกำหนด นอกจากนี้พนักงานขับรถจะต้องใช้ความระมัดระวัง และลดความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมเช่น ฝนตก ถนนลื่น บริเวณชุมชน หรือการขับรถในเวลาากลางคืน

การขับขีรถด้วยความเร็วเกินกว่า 70 กม./ ชม. ถือเป็นฝ่าฝืนกฎ และระเบียบบริษัท นอกจากนี้พนักงาน ต้องปฏิบัติตามป้ายจราจร ตามที่กฎหมายกำหนดในพื้นที่นั้นๆอีกทั้งการใช้ความเร็วบริเวณ บ่อทรายหรือสถานที่ของลูกค้าและไม่เกินความเร็วที่ยังคงใช้ตามประเภทของพาหนะ

10. เข็มขัดนิรภัย

พนักงานขับรถจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่ขับรถ

11. สวิตช์ระบบไฟฟ้าในรถยนต์

พนักงานขับรถจะต้องปิดสวิตช์ระบบไฟฟ้ารถยนต์ ขณะที่จอดดับเครื่องยนต์ ทุกครั้ง ยกเว้นการเปิดสวิตซ์ไฟฟ้าเพื่อใช้สัญญาณจราจรขณะจอดรถ หรือการเปิดสวิตซ์ไฟฟ้าเพื่อใช้โคมไฟสว่างขณะส่งสินค้า

12. ข้อปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน

พนักงานขับรถจะต้องรักษาคุณภาพของผลิตภัณฑ์ รั่วซึมระวางมิให้เกิดการปะปนระหว่างชนิดของ สินค้าที่ ต่างชนิดกัน

4. ระเบียบว่าด้วยการป้องกันและควบคุมการเกิดเพลิงไหม้

1. การสูบบุหรี่

พนักงานขับรถจะต้องไม่สูบบุหรี่ภายในรถ ในบริเวณใกล้เคียงและในบริเวณที่ห้ามสูบบุหรี่และจะต้องดูแลไม่ให้ผู้ใดสูบบุหรี่ในบริเวณที่กำลังเติมน้ำมัน/ก๊าซ ในรัศมีประมาณ 15 เมตร

2. ดับดับเพลิง

ก่อนการขับรถออกจากอู่รถทุกเที่ยว พนักงานขับรถจะต้องตรวจสอบสภาพถังดับเพลิงให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้ และต้องสามารถใช้ถังดับเพลิงที่ติดตั้งอยู่ที่รถได้ ถ้าพบว่าถังดับเพลิงใช้งานไม่ได้ ให้รายงานหัวหน้าพนักงานขับรถทราบเพื่อขอเปลี่ยนใหม่ทันที

3. สิ่งที่เป็นเชื้อเพลิงได้

ห้ามเก็บสิ่งของที่อาจเป็นเชื้อเพลิงได้ง่ายไว้ในรถ เช่น ผ้าเปียอน้ำมัน เศษกระดาษ ห้ามมิให้นำของเหลวไวไฟทุกชนิดบรรทุกไปในรถ นอกจากนี้ได้รับอนุญาตจากผู้บังคับบัญชาและจะต้องบรรจุของสิ่งนั้น ในภาชนะที่ป้องกันมิให้อากาศเข้าออกได้

5. ระเบียบด้านสุขภาพอนามัยของพนักงานขับรถ

ขณะเติมน้ำมัน/ก๊าซ ให้ยืนอยู่นอกอู่รถ

1. หลีกเลี่ยงการอยู่ในบริเวณที่มีฝุ่นจาก หิน ทราย ฝุ่นกระจายมากๆ
2. ควรสวมหน้ากากอนามัยขณะที่ตัก หิน ทราย ขึ้นรถบรรทุก
3. สวมใส่เสื้อแขนยาว และกางเกงขายาวขณะปฏิบัติงาน
4. ถ้ามีเศษฝุ่นเข้าตาควรล้างตาทันที

6. กฎข้อบังคับเกี่ยวกับ "ข้อห้ามต่างๆ" ระดับปริญญาตรี

1. ห้ามมิให้พนักงานขับรถทำลายสติ๊กเกอร์หน้ารถ ของรถบรรทุก
2. ห้ามมิให้พนักงานขับรถ บรรทุกหิน ทราย เกินน้ำหนัก ที่กฎหมายกำหนด
3. ห้ามมิให้พนักงานขับรถบรรทุกแบ่ง หิน ทรายที่จะนำไปส่งลูกค้า ขายก่อนถึงหน้างาน
4. ห้ามมิให้พนักงานขับรถบรรทุก ขับรถออกนอกเส้นทาง
5. ห้ามมิให้พนักงานขับรถทำลายรถหรืออุปกรณ์ของรถโดยวิธีใดๆ ก็ตาม
6. ห้ามมิให้พนักงานขับรถจงใจถ่วงเวลาในการปฏิบัติงาน

7. ห้ามมิให้พนักงานเปิด/ถอดชุดอุปกรณ์ติดตามและบอกตำแหน่งรถที่เรียกว่า เครื่องจีพีเอส (Global Positioning System) โดยเด็ดขาด หากปรากฏว่าเครื่องมือเหล่านี้เสียหายหรือผิดพลาดจะต้องรายงานให้หัวหน้าพนักงานขับรถทราบทันที

7. การดูแลรักษาและอุปกรณ์ประจำรถ

ก่อนที่เริ่มจะนำรถออกปฏิบัติงานในแต่ละวันหรือทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนขับออกภายนอกบริษัท พนักงานขับรถจะต้องตรวจสอบสภาพรถตามใบตรวจถ้าพบข้อบกพร่องให้รายงานผู้บังคับบัญชาทราบทันทีเพื่อจัดการแก้ไขหรือซ่อมแซมให้เกิดความปลอดภัยในการขับรถ

1. หม้อน้ำ - ตรวจระดับน้ำ
2. น้ำมันเครื่อง, น้ำมันเฟืองท้าย - ตรวจระดับน้ำมันเครื่องต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสม
3. ห้ามล้อ (ระบบเบรก) - ตรวจสอบการทำงานของระบบห้ามล้อที่ใช้มือและใช้เท้า
4. ระบบลมเบรก - ตรวจสอบน้ำมันและความชื้นของถังลมเบรก
5. ไฟส่องสว่าง - ตรวจสอบว่าอยู่ในสภาพในการใช้งานได้ทุกดวง
6. ล้อ/ยาง - ตรวจสอบว่าอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ปลอดภัย
7. ที่ปัดน้ำฝน - ตรวจสอบว่าใช้งานได้ปลอดภัย
8. กระจกมองหลัง - ตรวจสอบว่าใช้งานได้
9. สิ้นค้า - ตรวจสอบว่าหินทรายมีปริมาณที่เหมาะสมไม่บรรทุกขนาด หรือเกินน้ำหนัก ก่อนออกรถจากตราซัง
10. ถังดับเพลิง - ตรวจสอบว่าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานและมีครบตามจำนวนที่กำหนด
11. ผ้าใบคลุมสินค้า - ตรวจสอบว่ามีสภาพพร้อมการใช้งาน
12. ระบบสื่อสาร - ตรวจสอบว่าระบบสื่อสาร (โทรศัพท์) อยู่ในสภาพใช้งานได้

8. แผนการรับเหตุฉุกเฉิน

1. ข้อปฏิบัติกรณีที่มีถังก๊าซรั่ว (ไม่เกิดไฟไหม้)
 - 1.1 หยุดรถในที่ปลอดภัย และไล่แจ้งให้มีอากาศถ่ายเทสะดวก
 - 1.2 ห้ามติดเครื่องยนต์
 - 1.3 ป้อนกันไม่ให้รถคันอื่นๆมาใกล้ (เพราะถังก๊าซอาจเกิดระเบิดได้)
 - 1.4 คอยระมัดระวังและเตรียมถังดับเพลิงให้พร้อมสำหรับใช้งาน

- 1.5 โทรเรียกพนักงานฝ่ายดูแลรถมาแก้ไข
- 1.6 ห้ามพนักงานจัดการแก้ไขรถเองเป็นอันขาด
2. ข้อปฏิบัติกรณีที่เกิดไฟไหม้ในขณะที่ตั้งก๊าซรั่ว
 - 2.1 มองหาที่หยุดรถทันที
 - 2.2 ป้อนกันไม่ให้รถคันอื่นมาใกล้ (เพราะถึงก๊าซอาจจะระเบิดได้)
 - 2.3 พยายามดับไฟโดยใช้ถังดับเพลิงหรือน้ำแต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยไว้ก่อน
 - 2.4 แจ้งเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลรถ มาแก้ไข
3. ข้อปฏิบัติกรณีอุบัติเหตุ (ภายนอก)
 - 3.1 จอดรถ ดับเครื่องยนต์ ร้องขอคน ไม่น้ำมันหล่อ และวางกรวยจราจร
 - 3.2 กันผู้ไม่เกี่ยวข้องอย่าให้เข้าใกล้บริเวณ
 - 3.3 ดูว่ามีถังน้ำมัน / ก๊าซรั่วหรือไม่
 - 3.4 โทรศัพทที่แจ้งไปยังบริษัทของคุณ
 - 3.5 คอยระมัดระวังถังน้ำมันหรือก๊าซรั่ว
 - 3.6 หากเกิดอุบัติเหตุชนกับรถคันอื่นแล้วมีผู้บาดเจ็บส่งคนเจ็บไปโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด
 - 3.6.1 แจ้งตำรวจจราจรและบริษัทประกันภัย
 - 3.6.2 คอยอยู่ที่รถจนกว่าทีมงานช่วยเหลือจะมาถึง
 - 3.6.3 ห้ามเคลื่อนย้ายรถออกจากที่เกิดเหตุจนกว่าจะได้รับคำสั่งจากเจ้าหน้าที่

ใกล้ที่สุด

ตำรวจ

9. เกณฑ์การตรวจสอบมาตรการควบคุมความปลอดภัย

1. พฤติกรรมในการขับรถอย่างปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุ

ผลงานวิจัยนำทีมฯ ระดับปริญญาตรี
 จากการภาคเข้มขันรถภัย การวัดความเร็วในการวิ่งทั้งรถหนักและรถเบา รวมทั้ง
 ในและนอกเขตชุมชนทั้งอุบัติเหตุต่างๆที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติหน้าที่

เกณฑ์การตรวจสอบ

ในด้านการคาดเข็มขัดจะใช้การสังเกตไม่ว่าอยู่ในเส้นทางหรือขณะเข้าอู่หรือ
 ได้รับแจ้งจากบุคคลภายนอก

พฤติกรรมในและการจำกัดความเร็วดูได้จากอุปกรณ์ติดตามและบอกตำแหน่งรถ
 (เครื่องมือ จี พี เอส) หรือ การที่พนักงานได้รับใบสั่งจากตำรวจจราจร อุบัติเหตุตรวจสอบได้จากกร
 รับแจ้งและสภาพรถที่เกิดขึ้น

2. ความรอบคอบในการปฏิบัติหน้าที่

การเตรียมอุปกรณ์ในการใช้งานขั้นตอนในการขนส่ง หินทราย พนักงานขับรถ จะต้องมีความรอบคอบในการตรวจสอบสถานที่ส่ง หินทราย เส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง ชนิดของ หินทราย และจำนวน คิว น้ำหนัก หรือปฏิบัติตามคำสั่งให้ถูกต้องจะต้องมีความพร้อมเช่น การคลุมผ้าใบ ตัวส่งของพนักงาน สถานที่ส่ง หิน ทราย แผนที่ พร้อมเบอร์โทรศัพท์ลูกค้า (ในกรณีที่ส่งสินค้าในครั้งแรก)

เกณฑ์การตรวจสอบ

ตรวจเช็คอุปกรณ์ดีมี กระบะบรรทุก หินทรายว่ามีพร้อมที่จะใช้งานอยู่ตลอดเวลา ขั้นตอนในการตัด หินทรายขึ้นรถและการเทหินทรายลงรถจะต้องตรวจสอบสถานที่ส่งชนิดและปริมาณของหินทรายเพื่อมิให้เกิดความผิดพลาดในขั้นตอนการขนส่ง การถอดตัวแม่รถบรรทุกออกจากตัวลูกก่อนที่จะเทหินทรายลงจากรถบรรทุก รวมทั้งการเปิดผ้าใบคลุมหินทราย ออกก่อน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ ตรวจสอบได้โดยการรับแจ้งจากลูกค้า

การนำเอกสารกลับจะต้องตรวจสอบว่าเอกสารที่นำกลับมาถูกต้องมีลายเซ็นผู้รับสินค้า ถ้าเอกสารมีปัญหาไม่สามารถนำกลับมาได้จะต้องแจ้งให้ทราบทันทีหรือมีเอกสารรับสินค้าชั่วคราวมาแทนเอกสารจริง มีการออกสู่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบ

3. ตรวจสอบและสภาพรถให้พร้อมใช้งานได้เสมอ

พนักงานขับรถจะต้องดูแลสภาพรถและอุปกรณ์ประจำรถไม่ให้ชำรุดและสามารถใช้งานได้เสมอไม่ว่าจะเป็นอุปกรณ์ไฟฟ้าหรือเครื่องมือประจำรถถ้าเกิดการเสียหาย ให้แก้ไขโดยเร็วที่สุดไม่ควรละเลยโดยเฉพาะล้อและลมยางการขับรถในสภาพถนนที่อาจทำให้เกิดความเสียหายกับยางกระบะบรรทุกต้องไม่มีรอยรั่ว ทำให้ หิน ทราย ตกหล่นบนพื้นถนนจราจร

เกณฑ์การตรวจสอบ

มีการตรวจสภาพรถทุกๆ เช้าและบันทึกใน ใบตรวจสภาพรถทุกวันก่อนนำรถไปปฏิบัติหน้าที่

4. มีมนุษยสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงานและลูกค้า

การทะเลาะวิวาท การพุดจา หรือการติดต่อประสานงานกับเพื่อนร่วมงานหรือระหว่างหน่วยงานของบริษัทการพุดจากับลูกค้าการติดต่อบุคคลภายนอก

เกณฑ์การตรวจสอบ

ตรวจสอบโดยการรับแจ้งและสอบถามจากลูกค้าด้วยการสู่มตัวอย่างหรือการรับข้อร้องเรียนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง

5. การปฏิบัติหน้าที่ตรงต่อเวลา

ความสะอาดของเครื่องแต่งกายการมาทำงาน การมารับงานที่พนักงานจัดคิวงาน ความรับผิดชอบในการทำงาน การหยุดหรือการลาโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

เกณฑ์การตรวจสอบ

การปฏิบัติหน้าที่ตรงต่อเวลาดูได้จากการส่งหิน ทรายให้ลูกค้าได้ทันก่อนเวลาห้าม โดยยึดเวลาตามกฎหมายกำหนด

การลาหยุดเป็นไปตามกฎระเบียบ ลากิจ ลาป่วย หรือการขออนุญาตออกนอกสถานที่จะต้องแจ้งให้ทรายล่วงหน้าและได้รับการอนุญาตก่อนทุกครั้ง

ความสะอาดของเครื่องแบบ หมวก รองเท้า ความสะอาดของร่างกาย

6. ความสะอาดของรถ

พนักงานขับรถจะต้องดูแลความสะอาดรถของตนเองทุกวัน

เกณฑ์การตรวจสอบ

มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบความสะอาดของรถไม่ว่าจะเป็น หัวแก๊ง กระจกบะบรรจุ สิ้นค้าและช่วงล่างหรือสภาพโดยรวมทุกวัน

จากแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมความปลอดภัย สรุปได้ว่า บริษัทหรือหัวหน้างานต้องมีมาตรการควบคุมความปลอดภัยในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถตรวจสอบการปฏิบัติของพนักงาน รวมถึงการออกกฎระเบียบต่างๆเพื่อให้พนักงานมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน จึงมีความจำเป็นที่ต้องให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการทำงานแก่ผู้ปฏิบัติงานให้มากที่สุด

ส่วนที่ 6 ความรู้เรื่องกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร ระดับปริญญาตรี

จราจรหมายถึง การที่ขวิดยานพาหนะ คน สัตว์พาหนะเคลื่อนไปตามทาง (ราชบัณฑิตยสถาน 2546 : 233)

กฎจราจรที่เกี่ยวข้องได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้กำหนดว่า

1. การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูงขี หรือไล่
 ด้อนสัตว์

2. ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทาง
 เท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพานและทางลาดที่ประชาชนใช้ในการจราจร
 และให้หมายความรวมถึง ทางส่วนบุคคลที่เป็นเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่
 เจ้าหน้าที่ได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วยแต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

3. ทางเดินรถ หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน
 หรือเหนือพื้นดิน

4. ช่องเดินรถ หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องทางสำหรับการเดินรถโดย
 ทำเครื่องหมายเป็นเส้น หรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

5. ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่า
 ด้วยการขนส่ง ผู้ลากเงินยานพาหนะ

6. สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใดๆที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏ
 ในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูงขี หรือไล่ด้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

ลักษณะ 1 การใช้รถ

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ
 ออนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลข
 หรือป้ายประจำรถมาใช้ในทางเดินรถ

หมวด 2 การใช้ไฟหรือสัญญาณของรถ

พลงานฉบับนี้ที่ถึงทางไม่พึงพอที่จะมองเห็นรถหรือสิ่งกีดขวางในทาง

มาตรา 11 ในเวลาที่ถึงทางไม่พึงพอที่จะมองเห็นรถหรือสิ่งกีดขวางในทาง
 ได้โดยชัดเจนแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้สัญญาณ โดยเฉพาะดังต่อไปนี้
 เสียงสัญญาณแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุ
 เท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

ลักษณะที่ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่เข้าพนักงานหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏอยู่ข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

1. สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่ปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นหยุดรถไปแล้วให้เลยไปได้
2. สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า“หยุด”ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ
3. สัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า“ไป”ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น
4. สัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ที่ใดให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลง และผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ

หมวด 1 การขับรถ

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่าน หรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็ว ของรถ จอดรถหรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่จะต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงท้ายรถ
2. เมื่อจะเลี้ยวรถเปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณ ไฟเหลืองสีเหลืองอำพันหรือให้สัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถและท้ายรถ
3. เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณสีเหลืองอำพันหรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

หมวด 2 การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44 ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทิศทางเดินรถซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณ โดยกระพริบไฟหน้าหลายๆครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบและเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางของรถคันอื่นที่กำลังแซงแล้วจึงแซงขึ้นหน้าได้

ลักษณะ 4 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถให้รถคันอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือ กลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ

2. ข้อกำหนดกรมตำรวจเรื่องเครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ชนิดคือ

1. เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้ายทำด้วยแผ่นโลหะหรือไม้หรือวัสดุอื่นที่แทนกันได้

2. เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง เสา กำแพง รั้ว โดยให้สีหมุดโลหะหรือให้วัสดุอื่นที่แทนกันได้ ทา ดอก หรือฝัง

เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ประเภทคือ

1. ประเภทบังคับ ได้แก่ เครื่องหมายกำหนดบังคับ ห้าม หรือจำกัดบางประการเพื่อ บังคับการจราจรในทาง

2. ประเภทเตือน ได้แก่ เครื่องหมายเตือนให้ผู้ใช้ทางระวังอันตรายความหมายใน แผ่นเครื่องหมายนั้น

ส่วนที่ 7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องด้านประชากรศาสตร์

อายุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

งามพิศ สัตย์สงวน (2545 : 393) ศึกษาพฤติกรรมจราจรของคนขับจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ (18-30 ปี) มีพฤติกรรมการขับขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับเร็วในลักษณะหวาดเสียว การแข่งในที่คับขัน การหยุดรถรอผู้โดยสารมากกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมากกว่า

ภัทรทิยา กิจจิวิ (2551 : 79) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

จากการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตอาหารและเครื่องดื่ม เขตอำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า พนักงานฝ่ายผลิตที่มีอายุไม่เกิน 20 ปี มีประสิทธิภาพในการทำงานน้อย ขาดความชำนาญ และ เทคนิคที่ดีในการทำงาน ความคล่องแคล่วยังมีไม่มากพอที่จะหลีกเลี่ยงจากอันตราย ขาดความรอบคอบ ความสามารถในการช่วยเหลือตนเองเมื่อเกิดอุบัติเหตุยังไม่ดีพอ ทำให้มีการป้องกันอันตรายจากการทำงานน้อยกว่าพนักงานที่มีอายุมากกว่า

จากการวิจัยดังกล่าวข้างต้นจะพบว่า อายุเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรเรื่องอายุ เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ในกลุ่มอายุที่แตกต่างกัน

ประสบการณ์ในการขับขี่รถ กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

สุทิน นิมพลับ (2552 : 150) ได้ศึกษาพฤติกรรมในการขับขี่จักรยานยนต์ในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษาในเขตอำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐมพบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 5 ปีขึ้นไป มีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในการป้องกันอุบัติเหตุมากกว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 5 ปี

รัชชาติ ชาติสิริทรัพย์ (2549 : 48) ได้ศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัดอุอันตราย พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถบรรทุกวัดอุอันตราย (0-5 ปี) มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงเสียหลักพลิกคว่ำมากที่สุด เนื่องจากรถที่บรรทุกวัดอุอันตราย มีน้ำหนักมากและมีขนาดใหญ่เมื่อเกิดเหตุจึงยากสำหรับผู้มีประสบการณ์น้อยในการควบคุมรถ

จากการวิจัยดังกล่าวพบว่า ประสบการณ์ในการขับขี่รถ เป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรเรื่องประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ในกลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก ที่แตกต่างกัน

ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540 : 74-75) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 105 ราย และไม่เกิดอุบัติเหตุจำนวน 105 ราย ผลการวิจัยพบว่า พนักงานขับรถที่เกิดอุบัติเหตุและไม่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์บาดเจ็บ ร้อยละ 83.80 และ ร้อยละ 83.60 ตามลำดับ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถโดยสารประจำทางเป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถทำนายการเกิดอุบัติเหตุได้

สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 24) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่าง สองกลุ่ม ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มาชำระเครื่องหมายเสียภาษีประจำปี 2534 จำนวน 400 คน และอีกกลุ่มเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และมารับการรักษาในแผนกอุบัติเหตุ

ถูกฉีกในโรงพยาบาลพุทธชินราช จำนวน 342 คน ผลการวิจัยพบว่า จำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถ ทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษา ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถบรรทุกของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม เปรียบเทียบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ในกลุ่มที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน

การดื่มของมึนเมากับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

สุรชัย เจริญสกุล (2536, อ้างถึงใน สมชาย สนิทปัญญา วัชโร 2548 : 45) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด ผลการวิจัยพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุมีสภาพร่างกายไม่ปกติ ร้อยละ 21.10 ยอมรับว่าตนมีเมสุรา

วิลลาเวกเซส (Villaveces 2000, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551 : 54) ศึกษาผลของฤทธิ์แอลกอฮอล์ต่อการตายด้วยอุบัติเหตุทางรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในสหรัฐอเมริกาในช่วงปี ค.ศ. 1980-1997 โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลระดับชาติในการทำงานการขับขี่ยานพาหนะมีเมสุรา ผลการวิจัยพบว่า ระดับความถี่ของการตายด้วยอุบัติเหตุทางรถยนต์ มีจำนวน 792 คน และ 184 คน สามารถทำนายได้ว่าร้อยละ 24.00 ตายเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถยนต์ ด้วยสาเหตุเมสุมาแล้ว ขับ และร้อยละ 49.00 ตายด้วยอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่เมสุราแอลกอฮอล์ สรุปได้ว่าแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และเกี่ยวเนื่องกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร

จากงานวิจัยดังกล่าวพบว่า การดื่มของมึนเมาเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรเรื่องการดื่มของมึนเมาเพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ในกลุ่มที่มีพฤติกรรมการดื่มของมึนเมาแตกต่างกัน

ภาวะสุขภาพกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

พิมพ์พรรณ ศิลปะสุวรรณ และคณะ (2536, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551 : 55) ศึกษาภาวะสุขภาพ ความเครียด และความทันสมัยที่มีอิทธิพลต่อการจำแนกการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงานในโรงงานอุตสาหกรรมของแรงงานวัยรุ่น เขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลจำแนกกลุ่มแรงงานซึ่งได้รับอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน พบว่า ความทันสมัยระดับการศึกษา ภาวะสุขภาพ ความเครียดและระดับอายุของแรงงานวัยรุ่นสามารถทำนายการเกิดอุบัติเหตุในขณะที่ทำงานได้ร้อยละ 70.00

ทิพาพรรณ พวงช่อนกลิ่น (2539, อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547 : 56-57) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี โดยทำการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18 ปี ขึ้นไปที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 218 คน และกลุ่มผู้ขับขี่ที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 325 คน โดยมีเพศเดียวกัน ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ คือ ระดับการศึกษา การดื่มสุรา การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง การมีโรคประจำตัวและการใช้ยาเป็นประจำ

จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้นพบว่า ภาวะสุขภาพเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรเรื่อง ภาวะสุขภาพ เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมในกลุ่มที่มีภาวะสุขภาพแตกต่างกัน

ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ประณมพร โภชนสมบูรณ์ (2526, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551 : 55) ศึกษาปัญหาและความต้องการการบริการทางสังคมของผู้จ้างที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน ศึกษาเฉพาะกรณีลูกจ้างที่อยู่ในความคุ้มครองของกองทุนเงินทดแทน พบว่าลูกจ้างที่มีครอบครัวหรือแต่งงานแล้วมีประสบการณ์การเกิดอันตรายจากการทำงานมากกว่าลูกจ้างที่เป็นโสด

สิริพัชร เปรมชัยเลียว (2543, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551 : 55) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ ความรู้ การเปิดรับสื่อและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติงานในโรงงานผลิตกระดาษ พบว่า พนักงานที่มีสถานภาพสมรสต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน

งามพิศ สัตย์สงวน (2545 : 394) ศึกษาพฤติกรรมจราจรของคนขับ ตุ๊ก ตุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ขับขี่รถตุ๊กตุ๊กที่มีสถานภาพโสด มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว และมีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารมากกว่า ผู้มีสถานภาพสมรส

ผลงานวิจัยนำศึกษาระดับปริญญาตรี

จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้นจะพบว่า ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัวเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งสามารถเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรเรื่อง ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ในกลุ่มที่มีภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัวแตกต่างกัน

2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

อเทอร์เลย์ (Aterlay 1977, อ้างถึงใน สมภพ วงศ์ประสาร 2546 : 22) กล่าวว่าผลงานวิจัยของ Hale ในปีค.ศ.1972 ซึ่งรวบรวมงานวิจัยจำนวน 355 เรื่อง เกี่ยวกับอุบัติเหตุ พบว่าเกือบทั้งหมด

เกี่ยวข้องกับสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์และปัจจัยทางด้านมนุษย์การเปลี่ยนพฤติกรรมสามารถลดอุบัติเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ ดังนั้น ความพยายามที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานมากขึ้นจะต้องมุ่งไปที่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ปลอดภัยของคนงานเพื่อให้เขาสามารถมีการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีขึ้น

รัมภา หทัยธรรม (2538, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551 : 32) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร กลุ่มตัวอย่าง 735 คน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ถูกต้องเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ใช้ความเร็ว ผู้ที่ไม่ตรวจเช็ครถเป็นประจำมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่สามารถลดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกได้ ซึ่งผู้วิจัยจะนำไปใช้ประโยชน์ในด้านการจัดทำเครื่องมือการวิจัยในเรื่องของการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

วิทยา จารพูนผล และคณะ (2544, อ้างถึงใน สิริกุล เกิดฤทธิ์ 2551) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยจำนวน 400 คน และผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

นภดล บำรุงกิจ (2544) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ได้แก่ สถานภาพสมรส การได้รับข่าวสารการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การให้คุณค่าต่อชีวิตและทรัพย์สิน รายได้ อายุ จำนวนปีที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับการป้องกัน

กฤตยา พันธุ์ไวไล (2540, อ้างถึงใน สุทิน นิมพลับ 2552 : 44) ศึกษาเรื่อง ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ ผลการวิจัยพบว่า ความเชื่อเรื่องสุขภาพอยู่ในระดับสูง โดยมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร และการรับรู้ประโยชน์

และอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรอยู่ในระดับสูง และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า การรับรู้การเสี่ยงอันตราย เป็นตัวแปรที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม เนื่องจากการรับรู้ เป็นขบวนการทางจิตวิทยาขั้นพื้นฐานของบุคคลที่เกิดจากการตีความหรือความหมายจากข้อมูลที่ได้สัมผัส โดยใช้ประสบการณ์และความรู้เดิมความเข้าใจในสิ่งที่เกิดขึ้นนำไปสู่การตระหนักและเห็นความสำคัญของสิ่งนั้นๆ อาจมีเหตุผล ทำให้บุคคลมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามการรับรู้ต่างๆ ซึ่งผู้วิจัยจะนำไปใช้ประโยชน์ในเรื่องการจัดทำเครื่องมือการวิจัยในเรื่องของการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความเชื่ออำนาจในตนและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

รุ่งศรี ศศิธร (2536, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 43) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพความเชื่ออำนาจควบคุมทางสุขภาพ กับ การปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของคณงานก่อสร้าง ในบริษัทรับเหมาก่อสร้างบางแห่ง จังหวัดราชบุรี กลุ่มตัวอย่างคณงานก่อสร้างในบริษัทรับเหมาก่อสร้างเขตอำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี จำนวน 200 คน และผลการวิจัยพบว่าคณงานส่วนใหญ่ร้อยละ 90.00 มีการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนความเชื่ออำนาจภายในตน มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง

วิสุทธ์ อริยภิญโญ (2539, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 43) ศึกษาตัวแปรทางจิตและสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุกน้ำมันส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง 601 คน พบว่าความเชื่ออำนาจในตนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ที่มีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.001 โดยผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงจะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังในการขับขี่มากกว่าผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ

เสาวลักษณ์ คัทมาตย์ (2540, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 43) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 ที่เกิดอุบัติเหตุจำนวน 105 ราย และไม่เกิดอุบัติเหตุจำนวน 105 ราย ผลการวิจัยพบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน

ความเชื่ออำนาจภายนอกตน และความเชื่ออำนาจความบังเอิญ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ และปัจจัยที่สามารถทำนายการเกิดอุบัติเหตุ มีดังนี้คือ ทักษะคิดต่อการขับรถโดยสารประจำทาง ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์การขับรถโดยสาร การตรวจสภาพรถก่อนขับขี่ ความเชื่ออำนาจภายนอกตน ความเชื่ออำนาจความบังเอิญ สภาพอารมณ์ร้อน ประสบการณ์การการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุสภาพร่างกายและความเชื่ออำนาจภายในตน สามารถทำนายได้ ร้อยละ 79.50

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงจะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านการระมัดระวังในการขับขี่มากกว่า ผู้ที่มีอำนาจความเชื่อภายในตนต่ำ ความเชื่ออำนาจภายในตนจึงน่าจะสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ได้ ซึ่งผู้วิจัยจะนำไปใช้ประโยชน์ในด้านการจัดทำเครื่องมือการวิจัยในส่วนของความเชื่ออำนาจภายในตนของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความปลอดภัยและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

รัมภา หทัยธรรม (2538 : 86) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร จำนวน 735 คน ผลการวิจัยพบว่าผู้ที่มีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำและมีพฤติกรรมขับขี่ไม่ถูกต้องเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า ผู้ที่ใช้ความเร็วน้อยกว่า 6.94 เท่าผู้ที่ไม่ตรวจเช็ครถเป็นประจำมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ และมีค่าความชุกของการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 1.82 ดังนั้นการควบคุมความปลอดภัยโดยการตรวจเช็คระบบต่างๆของเครื่องยนต์จึงมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการเกิดอุบัติเหตุ

ศิริกุล เกิดฤทธิ์ (2551 : 92) ศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำนวน 208 คนจากงานวิจัยแสดงให้เห็นว่าการควบคุมความปลอดภัยในการทำงานขององค์กรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ทั้งนี้เนื่องจากการควบคุมความปลอดภัยจะเป็นตัวกระตุ้นให้พนักงานมีการแสดงพฤติกรรมปฏิบัติงานที่ถูกต้องหากบริษัทมีข้อบังคับและการตรวจสอบการปฏิบัติงานที่เหมาะสมจะทำให้พนักงานมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้น

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า การควบคุมความปลอดภัยในการทำงานขององค์กรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานและทำให้พนักงานมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น ซึ่งผู้วิจัยจะนำไปใช้ประโยชน์ในด้านการจัดทำเครื่องมือ

การวิจัยในส่วนของกรณี การควบคุมความปลอดภัยในองค์กรที่ส่งผลกระทบต่อพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความรู้เรื่องกฎจราจร

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ

ประภา นัครา (2539, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 37) ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่ที่เป็นเจ้าของรถและมาเสียภาษีป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วัลภา วงศ์สารศรี (2539 : 123) ศึกษาความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง 648 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขีรถให้ปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับการขับรถที่ประสบอุบัติเหตุสูงกว่าผู้มีความรู้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ชรัตน์ วสุธาดา (2539, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 37) ศึกษาเรื่องการศึกษา ความรู้ ความคิดเห็นและพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นวัยรุ่น อายุ 15-22 ปี ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 600 คน ผลการวิจัยพบว่าความรู้ในการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง และความรู้เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

บรูคส์ (Brook 1987, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 37) ศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขีและการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ โดยความสำคัญและปัญหาของงานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นงานวิจัยจึงต้องการมุ่งศึกษาถึงความรู้ ความเข้าใจและนโยบายทางสังคมที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งขอบข่ายทฤษฎีของงานวิจัยนี้เกี่ยวข้องกับการสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับขีที่ไม่ถูกต้องซึ่งถือว่าเป็นนโยบายการป้องกันที่มีประสิทธิภาพ อันได้แก่ การรับรู้เกี่ยวกับเทคนิคในการขับขี และการรับรู้ทางสังคม ซึ่งมีงานวิจัย 3 ชิ้น โดยงานวิจัยครั้งที่ 1 เป็นการสำรวจถึงสาเหตุการขับขีที่ผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รวมถึงศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยทำการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน จำนวน 209 คน และสำรวจทางนิตยสาร ส่วนงานวิจัยครั้งที่ 2 ศึกษาอิทธิพลของประสบการณ์การขับขี และระดับทักษะเกี่ยวกับการขับขีจักรยานยนต์รวมถึงการรับรู้เกี่ยวกับสังคม โดยสัมภาษณ์ความคิดเห็น

และความรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนด้วยแบบทดสอบ จำนวน 219 คน และงานวิจัยครั้งที่ 3 ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการขาดความรู้ด้านทักษะและเทคนิคการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายทางสังคมและปัจจัยที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการวิจัยครั้งนี้ใช้การสำรวจทางไปรษณีย์จากผู้ขับขี่ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 570 คน และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจำนวน 132 คน ซึ่งผลการวิจัยทั้ง 3 ครั้งนี้สนับสนุนขอขยายทางทฤษฎีและการนำไปปรับใช้ในการทำวิจัยครั้งต่อไป กล่าวคือ ควรมีงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับโครงการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่เพิ่มขึ้น

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถในกลุ่มต่างๆ ซึ่งผู้วิจัยจะนำไปใช้ประโยชน์ในด้านการจัดทำเครื่องมือการวิจัยส่วนของการมีความรู้เรื่องกฎจราจรของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น สรุปได้ว่า ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญยิ่ง โดยเฉพาะหากเกิดขึ้นในกลุ่มของรถบรรทุกแล้วจะทวีความรุนแรงส่งผลกระทบต่อสิ่งต่างๆรอบๆบริเวณนั้นๆ ซึ่งการมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จะเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยป้องกันและแก้ไข ปัญหา อุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน ได้เป็นอย่างดี ซึ่งจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่าปัจจัยด้านการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และความรู้เรื่องกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาผลของการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และความรู้เรื่องกฎจราจร ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

ผลงานวิทยานิพนธ์ศึกษา ระดับปริญญาตรี

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์คือ เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จำแนกตามข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ เช่น อายุ รายได้ ประสบการณ์การขับรถ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมความปลอดภัย และความรู้เรื่องกฎจราจร โดยผู้วิจัยเลือกศึกษาพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม เพื่อศึกษา ปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการลดอุบัติเหตุและลดมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุ ของระบบการคมนาคมขนส่งทางบกได้ ในบทนี้แสดงถึงรายละเอียดวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม และผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์และแสดงผลการวิจัยในรูปแบบต่างๆ พร้อมค่าสถิติเพื่อให้ข้อมูลที่ได้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

2. ประชากร

ประชากร ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ พนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 24 บริษัท ซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม พนักงานขับรถบรรทุกจำนวน 1,200 คน ณ วันที่ 31 มกราคม 2553 (สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม 2551) ซึ่งประกอบด้วย รายชื่อสมาชิกพร้อมด้วยจำนวนรถที่เป็นสมาชิก ดังนี้

ตารางที่ 1 รายชื่อสมาชิกพร้อมด้วยจำนวนรถที่เป็นสมาชิก

ลำดับที่	รายชื่อสมาชิก	จำนวนรถ
1	บริษัท อรพรรณ จำกัด	300
2	บริษัท เจียมโชติวัฒน์ จำกัด	100
3	บริษัท ชัยณรงค์ จำกัด	40
4	บริษัท ธวัชชัย จำกัด	30
5	บริษัท บุญสหะการสร้าง จำกัด	40
6	บริษัท ทับทิมสยามขนส่ง จำกัด	40
7	บริษัท สุรชัย จำกัด	30
8	บริษัท ซี เอ็น อาร์ นครปฐม 2004 จำกัด	40
9	บริษัท ไล่ประเสริฐ จำกัด	40
10	บริษัท กัลป์วัฒน์ จำกัด	30
11	บริษัท ปฐมทรายทอง จำกัด	70
12	บริษัท สุมธ นครปฐม จำกัด	50
13	หจก. อ.ดำรงรัตน์	30
14	บริษัท ลิ้มแชมป์เจริญ จำกัด	30
15	บริษัท สัมฤทธิ์วังขนส่ง จำกัด	30
16	บริษัท วงศ์ทวีทรัพย์ขนส่ง จำกัด	30
17	บริษัท ว่องเจริญขนส่ง 1994 จำกัด	40
18	บริษัท มิตรเมืองปาน จำกัด	40
19	บริษัท ดาวรินทร์ จำกัด	30
20	บริษัท สัญชัย จำกัด	30
21	บริษัท คิวเอทกรุ๊ป จำกัด	20
22	บริษัท รจนา พัฒนา จำกัด	40
23	บริษัท ชัยณพวงศ์ จำกัด	20
24	บริษัท กาญจนา จำกัด	50
	รวม	1,200

3. ขนาดตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

3.1 ขนาดตัวอย่าง

ขนาดตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัย กำหนดตัวอย่างตามแนวทาง Yamane (1967, อ้างถึงใน ณรงค์ โพธิ์พุกขานันท์ 2551 : 176) โดยกำหนดให้มีความผิดพลาดไม่เกินร้อยละ 5 หรือระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ขนาดตัวอย่างที่ใช้ดังนี้

$$n \geq \frac{N}{1+Ne^2}$$

เมื่อ n คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อ N คือ ขนาดของประชากรที่ต้องการศึกษา (1,200)

เมื่อ e คือ ความผิดพลาดที่ยอมรับได้เท่ากับ 0.05

แทนค่าในสูตร

$$n \geq \frac{1,200}{1+1,200(0.05)^2}$$

$$n \geq 300$$

จากการคำนวณได้ขนาดตัวอย่าง 300 คน

3.2 การสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างใช้การสุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) โดย กำหนดให้ บริษัทต่างๆซึ่งเป็นสมาชิกสมาคมผู้ประกอบการบรรทุกจังหวัดนครปฐมและมีพนักงานขับรถบรรทุกขับรถเป็นประจำ ระยะเวลา ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป จำนวน 300 คน แบ่งตามกลุ่มบริษัทต่างๆ ดังนี้

ผลงานวิทยนักรศึกษา ระดับปริญญาตรี

ตารางที่ 2 รายชื่อสมาชิกพร้อมด้วยจำนวนรถที่เป็นสมาชิก และจำนวนตัวอย่าง

ลำดับที่	รายชื่อสมาชิก	จำนวนรถ	จำนวนตัวอย่าง
1	บริษัท อรพรรณ จำกัด	300	75
2	บริษัท เจียมโชติวัฒน์ จำกัด	100	25
3	บริษัท ชัยณรงค์ จำกัด	40	10
4	บริษัท ธวัชชัย จำกัด	30	7
5	บริษัท บุญสหะการสร้าง จำกัด	40	10
6	บริษัท ทับทิมสยามขนส่ง จำกัด	40	10
7	บริษัท สุรชัย จำกัด	30	8
8	บริษัท ซี เอ็น อาร์ นครปฐม 2004 จำกัด	40	10
9	บริษัท ไล่ประเสริฐ จำกัด	40	10
10	บริษัท กล้าปิติวัฒน์ จำกัด	30	8
11	บริษัท ปฐมทรายทอง จำกัด	70	17
12	บริษัท สุ่มธ นครปฐม จำกัด	50	12
13	หจก. อ.ดำรงรัตน์	30	8
14	บริษัท ลิ้มแชมป์เจริญ จำกัด	30	7
15	บริษัท สัมฤทธิ์วังขนส่ง จำกัด	30	8
16	บริษัท วงศ์ทวีทรัพย์ขนส่ง จำกัด	30	7
17	บริษัท ว่องเจริญขนส่ง 1994 จำกัด	40	10
18	บริษัท มิตรเมืองปาน จำกัด	40	10
19	บริษัท ดาวรินทร์ จำกัด	30	8
20	บริษัท สัญชัย จำกัด	30	8
21	บริษัท คิวเอกกรุ๊ป จำกัด	20	5
22	บริษัท รจนา พัฒนา จำกัด	40	10
23	บริษัท ชัยอนุพงศ์ จำกัด	20	5
24	บริษัท กาญจนา จำกัด	50	12
	รวม	1,200	300

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

4.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 คน ใช้แบบแผนการสุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) จากจำนวนพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม โดยผู้วิจัยสร้างแบบสอบถาม และแบบทดสอบขึ้นมา เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างตอบคำถามจากแบบสอบถาม และแบบทดสอบไปพร้อมๆ กันด้วย หลังจากนั้นให้กลุ่มตัวอย่างนำแบบสอบถามพร้อมแบบทดสอบมาส่งคืน ที่ผู้วิจัย และผู้ช่วยผู้วิจัย เพื่อที่เราจะได้ตรวจสอบความเรียบร้อยว่า กลุ่มตัวอย่างได้ตอบแบบสอบถามและแบบทดสอบครบถ้วนทุกข้อหรือยัง หากมีข้อไหนที่ยังไม่ได้ตอบก็จะให้กลุ่มตัวอย่างตอบให้ครบก่อนที่จะส่งคืน เมื่อได้รับแบบสอบถามและแบบทดสอบคืนจากกลุ่มตัวอย่างจนครบทุกคนแล้ว ผู้วิจัยก็นำแบบสอบถามและแบบทดสอบไปวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นตอนต่อไป

4.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

ศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลต่างๆ จากตำราบทความ เอกสาร รายงาน ระเบียบการประชุมของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จากข่าวสารและเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และข้อมูลสถิติจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางบก โดยเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำไปใช้เป็นแนวทาง สนับสนุนแนวคิดทฤษฎีที่นำมาใช้ในการศึกษาวิจัยถึงพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม และ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อ เศรษฐกิจของชาติ และ การคมนาคมขนส่งทางบกในการช่วยลดมูลค่าความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ได้ในอนาคต

5. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถาม และแบบทดสอบ ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นประกอบด้วย 6 ส่วน (แสดงรายละเอียดในภาคผนวก ก) ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถาม เกี่ยวกับข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ จำนวน 7 ข้อ เป็นคำถามปลายเปิดให้เลือกตอบเพียงข้อเดียวในแต่ละข้อ ได้แก่ อายุ รายได้ ประสบการณ์ในการขับรถ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว และ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย จำนวน 15 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบ มาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

มาก หมายถึง ตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึง ตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง

น้อย หมายถึง ตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย

น้อยที่สุด หมายถึง ตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยมีเกณฑ์ในการให้คะแนน คือ ข้อความที่แสดงถึงการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย หากตอบมากที่สุดจนถึงน้อยที่สุดให้คะแนน 5,4,3,2 และ 1 ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการควบคุมความปลอดภัย จำนวน 9 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบ มาตรการส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

มาก หมายถึง ตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึง ตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง

น้อย หมายถึง ตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย

น้อยที่สุด หมายถึง ตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยมีเกณฑ์ในการให้คะแนน คือ ข้อความที่แสดงถึง การควบคุมความปลอดภัย หากตอบมากที่สุดจนถึงน้อยที่สุดให้คะแนน 5,4,3,2 และ 1 ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความเชื่ออำนาจในตน จำนวน 12 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบ มาตรการส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

มาก หมายถึง ตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึง ตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง

น้อย หมายถึง ตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย

น้อยที่สุด หมายถึง ตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยมีเกณฑ์ในการให้คะแนน คือ ข้อความที่แสดงถึง ความเชื่ออำนาจในตน หากตอบมากที่สุดจนถึงน้อยที่สุดให้คะแนน 5,4,3,2 และ 1 ตามลำดับ

ส่วนที่ 5 ความรู้เรื่องกฎจราจร จำนวน 18 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบ เลือกตอบ ว่าถูกหรือผิด ดังนี้

ตอบได้ถูกต้อง ได้คะแนนเท่ากับ 1 คะแนน

ตอบผิด ได้คะแนนเท่ากับ 0 คะแนน

ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยมีเกณฑ์ในการให้คะแนน คือ ข้อความ ที่แสดงถึง ความรู้เรื่องเกี่ยวกับ กฎจราจร ให้เลือกตอบเพียงถูก และผิดให้คะแนน 1 และ 0 ตามลำดับ โดยการจัดระดับความรู้เรื่องกฎจราจรดังนี้

ระดับความรู้น้อย (0 – 6 คะแนน)

ระดับความรู้ปานกลาง (7 – 12 คะแนน)

ระดับความรู้ดี (13 – 15 คะแนน)

ระดับความรู้ดีมาก (16 – 18 คะแนน)

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของ พนักงานขับรถบรรทุก หินทราย จำนวน 18 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบ มาตรฐานประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับดังนี้

ปฏิบัติตามที่สุด หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นทุกครั้ง

ปฏิบัติตาม หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความบ่อยๆเกือบทุกครั้ง

ปฏิบัติตามกลาง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นบางครั้ง

ปฏิบัติตามน้อย หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นบ้าง

ปฏิบัติตามน้อยที่สุด หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติตามข้อความนั้นเลย

ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยมีเกณฑ์ในการให้คะแนน คือ ข้อความ ที่แสดงถึง พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน หากตอบปฏิบัติตามที่สุด ปฏิบัติมาก ปฏิบัติปานกลาง ปฏิบัติน้อย และ ปฏิบัติน้อยที่สุด ให้คะแนน 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ

6. การทดสอบเครื่องมือการวิจัย

ในการสร้างเครื่องมือวิจัยมีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

1. การทบทวนวรรณกรรม สามารถนำแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในเรื่องของการรับรู้ ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่อเรื่องอำนาจภายในตน และความรู้เรื่องกฎจราจร ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก

สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม มากำหนดกรอบแนวคิดและสร้างแบบสอบถามได้

2. การกำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัยโดยนำวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้แก่ การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม มาร่างเป็นแนวคำถามในแบบสอบถามได้

3. นำแบบสอบถามซึ่งเป็นเครื่องมือการวิจัยไปปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อตรวจสอบแบบสอบถามให้ครอบคลุมในทุกประเด็นและเป็นไปตามวัตถุประสงค์

4. นำแบบสอบถามไปตรวจสอบความถูกต้องโดยผู้ทรงคุณวุฒิในด้านพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ (แสดงในภาคผนวก ข)

5. นำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้ทรงคุณวุฒิไปทดสอบความเชื่อมั่น โดยนำไปทดสอบกับพนักงานขับรถบรรทุกที่ขับรถบรรทุกในจังหวัดราชบุรี จำนวน 30 คน แล้วนำมาทดสอบเพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามโดยใช้วิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.86 (แสดงในภาคผนวก ค)

6. นำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องและตรวจสอบความเชื่อมั่นแล้วไปเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างจากพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการจังหวัดนครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 300 ชุด เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์

7. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากกรตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 ชุด นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS (Statistical Package for Social Science) สำหรับคำนวณค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลในครั้งนี้กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 เมื่อวิเคราะห์แล้วผู้วิจัยนำมาเสนอผลการศึกษาโดยเสนอข้อมูลในรูปแบบตารางดังนี้

7.1 ลักษณะประชากร

ลักษณะประชากรได้แก่ อายุ รายได้ ประสบการณ์ในการขับรถ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว และ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถ โดยการคำนวณหาค่าสถิติ ได้แก่ สถิติความถี่ และค่าร้อยละ

7.2 ปัจจัยด้านตัวแปร

ปัจจัยด้านตัวแปร ที่ส่งผลให้พนักงานขับรถบรรทุกมีพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และความรู้

เรื่องกฎจรรยา โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ตอบแบบสอบถามโดยการพิจารณาข้อมูลที่ตรงกับความคิดเห็นของตนเองมากที่สุด ทั้งนี้ได้กำหนดคะแนนตามความสำคัญของปัจจัยต่างๆดังนี้

มากที่สุด	ค่าคะแนนเท่ากับ	5
มาก	ค่าคะแนนเท่ากับ	4
ปานกลาง	ค่าคะแนนเท่ากับ	3
น้อย	ค่าคะแนนเท่ากับ	2
น้อยที่สุด	ค่าคะแนนเท่ากับ	1

ทำการวิเคราะห์คะแนนแต่ละตัวแปร โดยจัดเรียงระดับคะแนนคนที่ได้คะแนนมากที่สุดถึงน้อยที่สุด คนที่ได้คะแนนรวมมากที่สุดแสดงว่ามีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานสูงกว่าคนที่ได้คะแนนรวมน้อยกว่า โดยการคำนวณหาค่าสถิติ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ค่าเฉลี่ย (Mean; \bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation; SD.) โดยมีเกณฑ์คะแนนตามวิธีการคำนวณโดยใช้สูตรการคำนวณความกว้างของอันตรภาคชั้นมีดังนี้

$$\begin{aligned} \text{จากสูตรความกว้างของแต่ละอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5 - 1}{5} \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

การแปลผลความหมายคะแนนเฉลี่ยที่ได้นำมาจัดลำดับความสำคัญในการพิจารณาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกเป็น 5 ระดับ ดังตารางที่ 3

ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

ตารางที่ 3 ระดับการให้ความสำคัญในการพิจารณาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก

คะแนน	ระดับการให้ความสำคัญ
1.00 – 1.80	ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด
1.81 – 2.60	ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
2.61 – 3.40	ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุปานกลาง
3.41 – 4.20	ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมาก
4.21 – 5.00	ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด

7.3 พฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

วิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จำแนกตามข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ อายุ รายได้ ประสบการณ์ในการขับรถ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว และ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถ โดยใช้การทดสอบค่าที (t-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวน(ANOVA)

7.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์

วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ความรู้เรื่องกฎจราจรที่มีความสัมพันธ์ต่อ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) โดยกำหนดค่านัยสำคัญ (Significance) ที่ระดับค่า $p < 0.05$ หรือระดับค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 หากค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ของผลการทดสอบน้อยกว่า 0.05 แสดงว่ามีนัยสัมพันธ์ทางสถิติตั้งนั้น จึงปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) และยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่ามีความสัมพันธ์กัน

H_0 : การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ความรู้เรื่องกฎจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

H_1 : การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ความรู้เรื่องกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) วิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติทดสอบ t-test ในการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปร 2 กลุ่ม ใช้สถิติทดสอบ F-test

หรือ One-Way Analysis of Variance (One – Way ANOVA) ในการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่ม ขึ้นไป และสถิติการทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square) โดยการทดสอบความมีนัยสำคัญในการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่ และค่าสถิติทดสอบหาความสัมพันธ์ของตัวแปร



ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้สุ่มตัวอย่างจากพนักงานขับรถบรรทุก ของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จำนวน 300 คน จึงสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

H_0	แทน	สมมติฐานหลัก
H_1	แทน	สมมติฐานรอง
n	แทน	จำนวนพนักงานกลุ่มตัวอย่าง
\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง
SD.	แทน	เบี่ยงเบนมาตรฐาน Standard Deviation
t	แทน	ค่าสถิติ t
F	แทน	ความน่าจะเป็นสำหรับบอกนัยสำคัญทางสถิติ
r	แทน	ความสัมพันธ์สหสัมพันธ์
Sig.	แทน	ความน่าจะเป็นสำหรับบอกนัยสำคัญทางสถิติ จากการทดสอบสมมติฐานที่ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS คำนวณได้ ใช้ในการสรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

* แทน คำนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
ผลงานวิทยานิพนธ์ในระดับปริญญาตรี
การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้นำเสนอผลตามจุดประสงค์ของการวิจัย โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 7 ตอน ตามลำดับ ดังนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์โดยการนำข้อมูลมาคำนวณวิเคราะห์หาค่าสถิติโดยใช้ค่าความถี่ และค่าร้อยละ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์เกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) โดยการนำข้อมูลมาคำนวณวิเคราะห์หาค่าสถิติโดยใช้ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.)

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์เกี่ยวกับการควบคุมความปลอดภัยมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) โดยการนำข้อมูลมาคำนวณวิเคราะห์หาค่าสถิติโดยใช้ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์เกี่ยวกับความเชื่ออำนาจในตนมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) โดยการนำข้อมูลมาคำนวณวิเคราะห์หาค่าสถิติโดยใช้ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.)

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้เรื่องกฎจราจร โดยการนำข้อมูลมาคำนวณวิเคราะห์หาค่าสถิติโดยใช้ค่าความถี่ และค่าร้อยละ

ส่วนที่ 6 การวิเคราะห์เกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) โดยการนำข้อมูลมาคำนวณวิเคราะห์หาค่าสถิติโดยใช้ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.)

ส่วนที่ 7 สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) วิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติทดสอบ t-test ในการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปร 2 กลุ่ม ใช้สถิติทดสอบ F-test หรือ One-Way Analysis of Variance (One – Way ANOVA) ในการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่ม ขึ้นไปและหาทดสอบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติความแตกต่างระหว่างคู่ การวิเคราะห์นำไปเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparison) โดยใช้วิธีทดสอบแบบ (Fisher's Least-Significant Difference: LSD) เพื่อหาว่าคู่ใดบ้างแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 และสถิติการทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square) โดยการทดสอบความถี่ที่สำคัญในการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่ ประเภทนามบัญญัติ เป็นกลุ่ม ๆ และทดสอบว่าข้อมูลในแต่ละกลุ่มที่จำแนกนั้นมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญหรือไม่และค่าสถิติทดสอบหาความสัมพันธ์ของตัวแปร ใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) โดยกำหนดค่า นัยสำคัญ (Significance) ที่ระดับค่า $p < 0.05$ หรือระดับค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากรศาสตร์

การวิเคราะห์ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ โดยการนำข้อมูลมาคำนวณวิเคราะห์หาค่าสถิติ โดยใช้ค่าความถี่ และค่าร้อยละ

ตารางที่ 4 ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากรศาสตร์ จำแนกตามด้านอายุ

อายุ	ความถี่ (n=300)	ร้อยละ
น้อยกว่า 35 ปี	88	29.34
35-45 ปี	102	34.00
46-55 ปี	85	28.33
56 ปีขึ้นไป	25	8.33
รวม	300	100.00

จากตารางที่ 4 กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 คนพบว่าอายุส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 35 - 45 ปี จำนวน 102 คนคิดเป็นร้อยละ 34.00 รองลงมาอายุน้อยกว่า 35 ปี จำนวน 88 คนคิดเป็นร้อยละ 29.34 อายุระหว่าง 46-55 ปี จำนวน 85 คนคิดเป็นร้อยละ 28.33 และอายุ 56 ปีขึ้นไป จำนวน 25 คนคิดเป็นร้อยละ 8.33 ตามลำดับ

ตารางที่ 5 ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ความถี่ (n=300)	ร้อยละ
น้อยกว่า 15,000 บาท	105	35.00
15,000-20,000 บาท	160	53.30
20,001-25,000 บาท	33	11.00
25,001 บาทขึ้นไป	2	0.70
รวม	300	100.00

จากตารางที่ 5 กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 คนพบว่ารายได้เฉลี่ยต่อเดือนส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง 15,000 - 20,000 บาท จำนวน 160 คนคิดเป็นร้อยละ 53.30 รองลงมา มีรายได้ น้อยกว่า 15,000 บาท จำนวน 105 คนคิดเป็นร้อยละ 35.00 มีรายได้ระหว่าง 20,001-25,000 บาท จำนวน 33 คนคิดเป็นร้อยละ 11.00 และมีรายได้ 25,001 บาทขึ้นไป จำนวน 2 คนคิดเป็นร้อยละ 0.70 ตามลำดับ

ตารางที่ 6 ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านประสบการณ์ในการขับ
รถบรรทุก

ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก	ความถี่ (n=300)	ร้อยละ
1-5 ปี	62	20.70
6-10 ปี	106	35.30
11-15 ปี	71	23.70
16 ปีขึ้นไป	61	20.30
รวม	300	100.00

จากตารางที่ 6 กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 คนพบว่าประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก ส่วนใหญ่ 6 - 10 ปี จำนวน 106 คนคิดเป็นร้อยละ 35.30 รองลงมา มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 11 - 15 ปี จำนวน 71 คนคิดเป็นร้อยละ 23.70 มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 1-5 ปี จำนวน 62 คนคิดเป็นร้อยละ 20.70 และมีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 16 ปีขึ้นไป จำนวน 61 คนคิดเป็นร้อยละ 20.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านการดื่มของมึนเมา

การดื่มของมึนเมา	ความถี่ (n=300)	ร้อยละ
ดื่มเป็นประจำ	13	4.30
ดื่มเป็นบางครั้ง	188	62.70
ไม่เคยดื่ม	99	33.00
รวม	300	100.00

จากตารางที่ 7 กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 คนพบว่าการดื่มของมึนเมาส่วนใหญ่ ดื่มเป็นบางครั้ง จำนวน 188 คนคิดเป็นร้อยละ 62.70 รองลงมา ไม่เคยดื่ม จำนวน 99 คนคิดเป็นร้อยละ 33.00 และดื่มเป็นประจำ จำนวน 13 คนคิดเป็นร้อยละ 4.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 8 ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านภาวะสุขภาพ

ภาวะสุขภาพ	ความถี่ (n=300)	ร้อยละ
มีโรคประจำตัว	31	10.30
ไม่มีโรคประจำตัว	269	89.70
รวม	300	100.00

จากตารางที่ 8 กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 คน พบว่าภาวะสุขภาพส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัวจำนวน 269 คนคิดเป็นร้อยละ 89.70 รองลงมา มีโรคประจำตัวจำนวน 31 คนคิดเป็นร้อยละ 10.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 9 ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว

ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว	ความถี่ (n=300)	ร้อยละ
เป็นหลักของครอบครัว	237	79.00
รับผิดชอบบางส่วน	58	19.30
ไม่ต้องรับผิดชอบ	5	1.70
รวม	300	100.00

จากตารางที่ 9 กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 คนพบว่าภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวส่วนใหญ่เป็นหลักของครอบครัวจำนวน 237 คนคิดเป็นร้อยละ 79.00 รองลงมา รับผิดชอบบางส่วนจำนวน 58 คนคิดเป็นร้อยละ 19.30 และไม่ต้องรับผิดชอบจำนวน 5 คนคิดเป็นร้อยละ 1.70 ตามลำดับ

ตารางที่ 10 ความถี่และร้อยละข้อมูล ลักษณะประชากร จำแนกตามด้านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุก

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	ความถี่ (n=300)	ร้อยละ
เคย	169	56.30
ไม่เคย	131	43.70
รวม	300	100.00

จากตารางที่ 10 กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 คนพบว่าประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงานจำนวน 169 คนคิดเป็นร้อยละ 56.30 รองลงมาไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงานจำนวน 131 คนคิดเป็นร้อยละ 43.70 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์เกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

การวิเคราะห์ระดับการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมผู้วิจัยวิเคราะห์โดยใช้สถิติค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.)

ผลงานวิทยานิพนธ์ศึกษา ระดับปริญญาตรี

ตารางที่ 11 ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย	ระดับความคิดเห็น							ความเสี่ยง อันตราย
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด	\bar{X}	SD.	
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)			
การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกำหนดเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	0	1	22	80	197	4.57	0.64	มากที่สุด
	(0.00)	(0.30)	(7.30)	(26.7)	(65.7)			
การขับรถตามหลังรถคันหน้าอย่างกระชั้นชิดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	1	1	19	152	127	4.34	0.64	มากที่สุด
	(0.3)	(0.3)	(6.3)	(50.7)	(42.3)			
การขับรถในขณะที่ร่างกายไม่มีความพร้อม เช่น อ่อนเพลีย ปวด สามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	0	2	35	119	144	4.35	0.70	มากที่สุด
	(0.0)	(0.7)	(11.7)	(39.7)	(48.0)			
การอ่านป้ายเตือนสภาพถนนข้างทางสามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้	1	0	24	151	124	4.32	0.64	มากที่สุด
	(0.3)	(0.0)	(8.0)	(50.3)	(41.3)			
การดื่มเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับรถทำให้ความสามารถในการควบคุมรถน้อยลง	3	1	22	102	172	4.46	0.73	มากที่สุด
	(1.0)	(0.3)	(7.3)	(34.0)	(57.3)			
รถที่มีกระจกมองหลังหรือกระจกมองข้างชำรุดจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	1	3	32	125	139	4.32	0.73	มากที่สุด
	(0.3)	(1.0)	(10.7)	(41.7)	(46.3)			

ตารางที่ 11 (ต่อ)

การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย	ระดับความถี่เห็น						\bar{X}	SD.	ความเสี่ยง อันตราย
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)				
การขับรถด้วยสภาพจิตใจที่ มีความวิตกกังวล กลุ้มใจกับ ปัญหาต่างๆทำให้ขาดสมาธิ เป็นสาเหตุในการเกิด อุบัติเหตุได้ง่าย	2	2	43	109	144	4.30	0.78	มากที่สุด	
	(0.7)	(0.7)	(14.3)	(36.3)	(48.0)				
การขับรถตัดหน้ารถคันอื่น อย่างกระชั้นชิดทำให้เกิด อุบัติเหตุได้ง่าย	1	0	18	110	171	4.50	0.64	มากที่สุด	
	(0.3)	(0.0)	(6.0)	(36.7)	(57.0)				
การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณ ไฟต่างๆ เช่น สัญญาณไฟ เลี้ยว ไฟเปลี่ยนเลน ถับรถ คันอื่นๆบนท้องถนน อาจ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	2	3	19	153	123	4.30	0.69	มากที่สุด	
	(0.7)	(1.0)	(6.3)	(51.0)	(41.0)				
การกลับรถในที่ห้ามกลับรถ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	1	4	9	133	153	4.44	0.65	มากที่สุด	
	(0.3)	(1.3)	(3.0)	(44.3)	(51.0)				
การขับรถด้วยความเร็วสูงใน บริเวณชุมชน เช่น ตลาด โรงเรียน ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้ง่าย	2	1	32	128	137	4.32	0.73	มากที่สุด	
	(0.7)	(0.3)	(10.7)	(42.7)	(45.7)				
การศึกษาเส้นทางเดินทาง ล่วงหน้าก่อนเดินทาง สามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้	2	5	44	125	124	4.21	0.80	มากที่สุด	
	(0.7)	(1.7)	(14.7)	(41.7)	(41.3)				

ตารางที่ 11 (ต่อ)

การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย	ระดับความคิดเห็น							ความเสี่ยง อันตราย
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด	\bar{X}	SD.	
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)			
การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถทำให้ขาดสมาธิ เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	0	3	46	124	127	4.25	0.74	มากที่สุด
	(0.0)	(1.0)	(15.3)	(41.3)	(42.3)			
การขับรถด้วยความเร็วสูงขณะฝนตกทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	0	0	14	128	158	4.48	0.58	มากที่สุด
	(0.0)	(0.0)	(4.7)	(42.7)	(52.7)			
การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงในบริเวณทางแยกต่างๆมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	0	3	19	112	166	4.47	0.66	มากที่สุด
	(0.0)	(4.0)	(6.3)	(37.3)	(55.3)			
รวมการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย						4.35	0.44	มากที่สุด

จากตารางที่ 11 ผลที่ได้จากการศึกษา แสดงค่าผลรวมของการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย มีผลรวม ของระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐม ในระดับมี การรับรู้ความเสี่ยงอันตรายมากที่สุด ($\bar{X}=4.35, SD.=0.44$) โดยเมื่อพิจารณา ในผลของแต่ละด้านแล้วพบว่าด้านการขับรถด้วยความเร็วสูงกับทัศนวิสัยของการเกิดอุบัติเหตุ สูงสุด ($\bar{X}=4.57, SD.=0.64$) ด้านที่เหลือ จัดเรียงตามลำดับ คือ ด้านการขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่าง กระชั้นชิดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ($\bar{X}=4.50, SD.=0.64$) ด้านการขับรถด้วยความเร็วสูงขณะฝนตกทำ ให้เกิดอุบัติเหตุได้ ($\bar{X}=4.48, SD.=0.58$) ด้านการขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงในบริเวณทางแยกต่างๆ มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ($\bar{X}=4.47, SD.=0.66$) ด้านการดื่มเครื่องดื่มมีนเมา ในขณะที่ขับรถทำให้ ความสามารถในการควบคุมรถน้อยลง ($\bar{X}=4.46, SD.=0.73$) และด้านอื่นๆเรียงตามลำดับ

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์เกี่ยวกับการควบคุมความปลอดภัย

การวิเคราะห์ระดับการควบคุมความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกทุกสมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมผู้วิจัยวิเคราะห์โดยใช้สถิติค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.)

ตารางที่ 12 ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการควบคุมความปลอดภัย

การควบคุมความปลอดภัย	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD.	การควบคุม
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด			
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)			
พนักงานขับรถได้รับงานจากผู้จัดงานส่งหิน ทรายของบริษัทตามระยะทางไกล หรือไกลกลับกัน เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถเกิดความอ่อนเพลีย	2	5	63	117	113	4.11	0.83	มาก
	(0.7)	(1.7)	(21.0)	(39.0)	(37.7)			
เมื่อพนักงานขับรถแจ้งซ่อมอุปกรณ์ภายในชำรุด เช่น ไฟเลี้ยว เบรก ทางบริษัทจะซ่อมแซมให้อุปกรณ์สามารถใช้งานได้ตามปกติทันที	0	2	48	136	112	4.18	0.76	มาก
	(0.0)	(0.7)	(16.0)	(45.3)	(37.3)			
พนักงานขับรถได้รับการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่างๆของรถ เช่น ถ่านน้ำมันเครื่องต่างๆ หนึ่งเดือน	0	1	31	155	113	4.26	0.65	มากที่สุด
	(0.0)	(0.3)	(10.3)	(51.7)	(37.7)			

ตารางที่ 12 (ต่อ)

การควบคุมความปลอดภัย	ระดับความคิดเห็น							การควบคุม
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	\bar{X}	SD.	
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)			
พนักงานขับรถได้รับชมเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับใน อุบัติเหตุที่เกิดจากฝนตกหนัก ทำให้ได้เห็นถึงความร้ายแรงและความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	4	1	22	137	136	4.33	0.74	มากที่สุด
	(1.3)	(0.3)	(7.3)	(45.7)	(45.3)			
พนักงานขับรถได้รับการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จากบริษัทในตอนเช้าก่อนการรับงานทุกวัน	88	39	66	53	54	2.82	1.47	ปานกลาง
	(29.3)	(13.0)	(22.0)	(17.7)	(18.0)			
พนักงานขับรถ ถูกบริษัทจดบันทึกและรายงานเหตุการณ์ทุกครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุเพื่อเป็นข้อมูลการหักเงิน โบนัสสิ้นปี	91	60	62	49	38	2.61	1.39	ปานกลาง
	(30.3)	(20.0)	(20.7)	(16.3)	(12.7)			
พนักงานขับรถถูกบริษัทตัดเงินเบี้ยเลี้ยงทุกครั้งที่ได้รับใบสั่งจากการทำผิดกฎจราจร เพื่อให้มีความระมัดระวังในการขับรถ	76	65	74	53	32	2.66	1.31	ปานกลาง
	(25.3)	(21.7)	(24.7)	(17.7)	(10.7)			

ตารางที่ 12 (ต่อ)

การควบคุมความปลอดภัย	ระดับความคิดเห็น							
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	\bar{X}	SD.	การควบคุม
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)			
พนักงานขับรถได้รับการตรวจสอบประวัติย้อนหลัง เช่น ประวัติการติดยาเสพติด หรือคดีลัทธิฯ ก่อนการรับเข้าทำงานในบริษัท	83	46	78	49	44	2.75	1.39	ปานกลาง
	(27.7)	(15.3)	(26.0)	(16.3)	(14.7)			
บริษัทไม่จ่ายค่าปรับตามใบสั่งให้พนักงานขับรถในกรณีที่มีความผิดกฎจราจรนั้น เกิดจากการกระทำของตนเอง เพื่อให้เพิ่มค่าธรรมเนียมตระวังให้มากขึ้น	79	38	60	63	60	2.95	1.48	ปานกลาง
	(26.3)	(12.7)	(20.0)	(21.0)	(20.0)			
รวมการควบคุมความปลอดภัย						3.40	0.65	ปานกลาง

จากตารางที่ 12 ผลที่ได้จากการศึกษา แสดงค่าผลรวมของการควบคุมความปลอดภัย มีผลรวม ของระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐม ในระดับมีการควบคุมความปลอดภัยปานกลาง ($\bar{X}=3.40, SD.=0.65$) โดยเมื่อพิจารณา ในผลของแต่ละด้านแล้วพบว่าด้านพนักงานขับรถได้รับชมเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับในอุบัติเหตุที่เกิดจากฝนตกหนักทำให้เห็นถึงความร้ายแรงและความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ($\bar{X}=4.33, SD.=0.74$)

โดยพบว่ามี การควบคุมความปลอดภัยมากที่สุด จำนวน 2 ด้าน คือด้านพนักงานขับรถ ได้รับชมเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับใน อุบัติเหตุที่เกิดจากฝนตกหนัก ทำให้เห็นถึงความร้ายแรงและความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X}=4.33, SD.=0.74$) และด้านพนักงานขับรถได้รับการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่างๆของรถ เช่น ถ่านน้ำมันเครื่องทุกๆ หนึ่งเดือน ($\bar{X}=4.26, SD.=0.65$)

โดยพบว่ามี การควบคุมความปลอดภัยมาก จำนวน 2 ด้าน คือด้านเมื่อพนักงานขับรถแจ้งซ่อมอุปกรณ์ภายในซากรูด เช่น ไฟเลี้ยว เบรก ทางบริษัทจะซ่อมแซมให้อุปกรณ์สามารถใช้งานได้ ตามปกติทันที ($\bar{X}=4.18, SD.=0.76$) และ ด้านพนักงานขับรถได้รับงานจากผู้จัดงานส่งหิน ทราย ของบริษัทตามระยะทางใกล้หรือไกลสลับกัน เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถเกิดความอ่อนเพลีย ($\bar{X}=4.11, SD.=0.83$)

และพบว่ามี การควบคุมความปลอดภัยปานกลาง จำนวน 5 ด้านเรียงตามลำดับ คือด้านบริษัทไม่จ่ายค่าปรับตามใบสั่งให้พนักงานขับรถ ในกรณีที่ ความผิดกฎจราจรนั้นเกิดจากการกระทำของตนเอง เพื่อให้เพิ่มความระมัดระวังให้มากขึ้น ($\bar{X}=2.95, SD.=1.48$) ด้านพนักงานขับรถได้รับการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จากบริษัทในตอนเช้าก่อนการรับงานทุกๆ วัน ($\bar{X}=2.82, SD.=1.47$) ด้านพนักงานขับรถได้รับการตรวจสอบประวัติย้อนหลังเช่นประวัติการติดยาเสพติดหรือคดีลักทรัพย์ ก่อนการรับเข้าทำงานที่บริษัท ($\bar{X}=2.75, SD.=1.39$) ด้านพนักงานขับรถ จะถูกบริษัทตัดเงินเบี้ยเลี้ยง ทุกครั้งที่ได้รับใบสั่งจากการทำผิดกฎจราจร เพื่อให้มีความระมัดระวังในการขับรถ ($\bar{X}=2.66, SD.=1.31$) และด้านพนักงานขับรถจะถูกบริษัทจดบันทึกและรายงานเหตุการณ์ทุกครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุเพื่อเป็น ข้อมูลการหักเงินโบนัสสิ้นปี ($\bar{X}=2.61, SD.=1.39$)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์เกี่ยวกับความเชื่ออำนาจในตน

การวิเคราะห์ระดับการความเชื่ออำนาจภายในตนของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมผู้วิจัยวิเคราะห์โดยใช้สถิติค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD.)

ผลงานวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาตรี

ตารางที่ 13 ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความเชื่ออำนาจในตน

ความเชื่ออำนาจในตน	ระดับความคิดเห็น							
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด	\bar{X}	SD.	ความเชื่อ
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)			
ถ้ามีเครื่องรางของขลังที่นับ ถือแขวนไว้หน้ารถ ก็ไม่ สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ ถ้าหากขับรถด้วยความประมาท	58	22	34	59	127	3.58	1.55	มาก
	(19.3)	(7.3)	(11.3)	(19.7)	(42.3)			
ถ้าพนักงานขับรถขับรถด้วย ความระมัดระวัง แม้ว่าสภาพ ถนนจะไม่ดีก็จะไม่ทำให้เกิด อุบัติเหตุ	18	6	22	149	105	4.05	1.02	มาก
	(6.0)	(2.0)	(7.3)	(49.7)	(35.0)			
ถึงแม้บุคคลอื่นจะมี พฤติกรรมขับรถที่ไม่ เหมาะสมและเสี่ยงอันตราย แต่ถ้าหากพนักงานขับรถขับ รถด้วยความไม่ประมาทก็จะ สามารถหลีกเลี่ยงการเกิด อุบัติเหตุได้	22	24	25	113	116	3.92	1.20	มาก
	(7.3)	(8.0)	(8.3)	(37.7)	(38.7)			
การเกิดอุบัติเหตุ ในการขับรถ มีสาเหตุสำคัญมาจากความ ประมาทของพนักงานขับรถเอง	4	5	39	134	118	4.19	0.82	มาก
	(1.3)	(1.7)	(13.0)	(44.7)	(39.3)			
ถ้าพนักงานขับรถปฏิบัติตน ตามระเบียบว่าด้วยการขับรถ ของบริษัททุกครั้งอย่าง เคร่งครัดจะช่วยลดการเกิด อุบัติเหตุได้	17	7	40	128	108	4.01	1.04	มาก
	(5.7)	(2.3)	(13.3)	(42.7)	(36.0)			

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ความเชื่ออำนาจในตน	ระดับความถี่เห็น							SD.	ความเชื่อ
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	\bar{X}			
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)				
ถึงแม้ว่าสภาพอากาศไม่ดี เช่นฝนตก มีหมอกกลบ หากพนักงานขับรถได้เพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ก็จะสามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้	17	23	16	149	95	3.94	1.08	มาก	
	(5.7)	(7.7)	(5.3)	(49.7)	(31.7)				
หากพนักงานขับรถคิดเครื่องชนครั้งแรกแล้ว เครื่องชนจะไม่คิดจะเป็นกลาง บอกเหตุว่าในวันนั้นรถที่ขับจะเกิดอุบัติเหตุ	166	32	46	30	26	3.94	1.08	มาก	
	(55.3)	(10.7)	(15.3)	(10.0)	(8.7)				
เมื่อเกิดเหตุการณ์หรือข้อผิดพลาดขึ้นในขณะที่ขับรถ เช่นยางระเบิด เบรกแตก หากมีสติและประสบการณ์ก็สามารถหยุดรถโดยไม่ให้รถพลิกคว่ำได้	21	9	51	152	67	3.78	1.04	มาก	
	(7.0)	(3.0)	(17.0)	(50.7)	(22.3)				
การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งถูกกำหนดมาแล้วหรือเป็นไปตามโชคชะตาที่ไม่อาจเปลี่ยนแปลง	174	32	36	32	26	3.98	1.02	มาก	
	(58.0)	(10.7)	(12.0)	(10.7)	(8.7)				

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ความเชื่ออำนาจในตน	ระดับความคิดเห็น							ความเชื่อ
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	\bar{X}	SD.	
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)			
ถ้าพนักงานขับรถตรวจสอบสภาพรถให้มีความพร้อมก่อนขับรถทุกครั้ง จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี	16	3	47	104	130	4.09	1.05	มาก
	(5.3)	(1.0)	(15.7)	(34.7)	(43.3)			
ถ้าพนักงานขับรถได้ตรวจสอบเส้นทางเดินรถเป็นอย่างดีก่อนขับรถ จะเป็นหนทางหนึ่งในการป้องกันและลดอุบัติเหตุได้	0	6	34	125	135	4.29	0.74	มากที่สุด
	(0.0)	(2.0)	(11.3)	(41.7)	(45.0)			
การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากสภาพผิวจราจรชำรุดหรือถนนเป็นหลุมเป็นบ่อซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร	27	22	77	119	55	3.51	1.14	มาก
	(9.0)	(7.3)	(25.7)	(39.7)	(18.3)			
รวมความเชื่ออำนาจในตน						3.94	0.60	มาก

จากตารางที่ 13 ผลที่ได้จากการศึกษา แสดงค่าผลรวมของความเชื่ออำนาจในตนมีผลรวมของระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ในระดับมีความเชื่ออำนาจในตนมาก ($\bar{X} = 3.94, SD. = 0.60$) โดยเมื่อพิจารณาในผลของแต่ละด้านแล้วพบว่า ด้านถ้าพนักงานขับรถได้ตรวจสอบเส้นทางเดินรถเป็นอย่างดีก่อนขับรถจะเป็นหนทางหนึ่งในการป้องกันและลดอุบัติเหตุได้มีค่าสูงสุด คือ ($\bar{X} = 4.29, SD. = 0.74$)

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฏจราจร

การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้เรื่องกฏจราจร โดยการนำข้อมูลมาคำนวณ วิเคราะห์ หาค่าสถิติโดยใช้ค่าความถี่ และค่าร้อยละ

ตารางที่ 14 ความถี่และร้อยละความรู้เกี่ยวกับกฏจราจร

ความรู้เกี่ยวกับกฏจราจร	ความถี่ (n=300)	ร้อยละ
ระดับความรู้เกี่ยวกับกฏจราจรน้อย	32	10.70
ระดับความรู้เกี่ยวกับกฏจราจรปานกลาง	261	87.00
ระดับความรู้เกี่ยวกับกฏจราจรดี	6	2.00
ระดับความรู้เกี่ยวกับกฏจราจรดีมาก	1	0.30
รวม	300	100.00

จากตารางที่ 14 กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 คนพบว่าส่วนใหญ่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฏจราจรปานกลาง จำนวน 261 คนคิดเป็นร้อยละ 87.00 รองลงมามีระดับความรู้เกี่ยวกับกฏจราจรน้อยจำนวน 32 คนคิดเป็นร้อยละ 10.70 มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฏจราจรดี จำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 2.00 และมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฏจราจรดีมาก จำนวน 1 คนคิดเป็นร้อยละ 0.30

ส่วนที่ 6 การวิเคราะห์เกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกทั่วจังหว็ดนครปฐมผู้วิจัยวิเคราะห์โดยใช้สถิติค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)

ผลงานวิจัยนักศึกษาระดับปริญญาตรี

ตารางที่ 15 ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

พฤติกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุ	ระดับความคิดเห็น						\bar{X}	SD.	พฤติกรรม
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)				
พนักงานขับรถเปิดไฟเลี้ยว ให้สัญญาณก่อนจะเลี้ยว	1	4	12	90	193	4.56	0.66	มากที่สุด	
	(0.3)	(1.3)	(4.0)	(30.0)	(64.3)				
หากพนักงานขับรถมีความ จำเป็นต้องถอยรถ แต่ไม่มี คนดูท้ายให้ จะวางกรวยยาง ไว้หลังรถ	28	12	42	105	113	3.87	1.22	มาก	
	(9.3)	(4.0)	(14.0)	(35.0)	(37.7)				
ขณะที่พนักงานขับรถขับรถ จะเว้นระยะห่างจากรถคัน หน้าพอสมควรเพื่อให้ สามารถเบรกรถได้ทัน	1	1	9	115	174	4.53	0.60	มากที่สุด	
	(0.3)	(0.3)	(3.0)	(38.3)	(58.0)				
พนักงานขับรถลดความเร็ว ของรถลงเมื่อถึงทางเลี้ยว หรือทางแยก	2	1	12	88	197	4.59	0.65	มากที่สุด	
	(0.7)	(0.3)	(4.0)	(29.3)	(65.7)				
เมื่อพนักงานขับรถ บรรทุก หินทราย ไปส่งลูกค้าท่านจะ คลุมผ้าใบก่อนเพื่อไม่ให้หิน ทรายตกหล่นบนพื้นผิว จราจร	1	2	10	69	218	4.67	0.60	มากที่สุด	
	(0.3)	(0.7)	(3.3)	(23.0)	(72.7)				
พนักงานขับรถคาดเข็มขัด นิรภัยทุกครั้งี่ขับรถ	7	22	53	72	146	4.09	1.07	มาก	
	(2.3)	(7.3)	(17.7)	(24.0)	(48.7)				

ตารางที่ 15 (ต่อ)

พฤติกรรมกร ป้องกันอุบัติเหตุ	ระดับความถี่เห็น							พฤติกรรม
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด	\bar{X}	SD.	
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)			
ก่อนขับรถพนักงานขับรถจะ เช็ดทำความสะอาดกระจก รถเพื่อให้มองเห็นได้ชัดเจน	1	1	55	87	156	4.32	0.80	มากที่สุด
	(0.3)	(0.3)	(18.3)	(29.0)	(52.0)			
ขณะขับรถหากมีแสงแดด แรงพนักงานขับรถจะใส่ แว่นกันแดดเพื่อป้องกัน สายตาพร่ามัว	10	6	90	94	100	3.89	1.00	มาก
	(3.3)	(2.0)	(30.0)	(31.3)	(33.3)			
เมื่อพบว่าอุปกรณ์ของรถเกิด ชำรุดหรือมีสภาพผิดปกติ พนักงานขับรถจะนำรถไป ซ่อมให้อยู่ในสภาพใช้งาน ได้ก่อนขับรถ	0	3	12	125	160	4.47	0.62	มากที่สุด
	(0.0)	(1.0)	(4.0)	(41.7)	(53.3)			
หากมีความจำเป็นต้องใช้ โทรศัพท์ขณะขับรถ พนักงานขับรถจะใช้ อุปกรณ์เสริม เช่น หูฟัง	6	4	34	107	149	4.29	0.87	มากที่สุด
	(2.0)	(1.3)	(11.3)	(35.7)	(49.7)			
พนักงานขับรถจะวางไม้ หนุนล้อหากมีการจอดรถใน ที่ลาดเอียง	5	1	45	92	157	4.31	0.85	มากที่สุด
	(1.7)	(0.3)	(15.0)	(30.7)	(52.3)			
พนักงานขับรถตรวจสอบ สภาพยางรถโดยการเคาะยาง รถทุกเส้นก่อนขับรถ	1	2	23	118	156	4.42	0.69	มากที่สุด
	(0.3)	(0.7)	(7.7)	(39.3)	(52.0)			

ตารางที่ 15 (ต่อ)

พฤติกรรมกร ป้องกันอุบัติเหตุ	ระดับความคิดเห็น						\bar{X}	SD.	พฤติกรรม
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)				
พนักงานขับรถจะตรวจสอบ ระบบเกียร์ให้พร้อมสำหรับ การใช้งาน ก่อนขับรถ	1	0	42	100	157	4.37	0.74	มากที่สุด	
	(0.3)	(0.0)	(14.0)	(33.3)	(52.3)				
พนักงานขับรถงดการดื่ม เครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของ แอลกอฮอล์ก่อนการขับรถ	3	4	17	98	178	4.48	0.75	มากที่สุด	
	(1.0)	(1.3)	(5.7)	(32.7)	(59.3)				
พนักงานขับรถขับรถด้วยความ ระมัดระวัง และใช้ ความเร็วต่ำกว่าปกติเมื่อฝน ตกหนัก	0	2	39	79	180	4.45	0.74	มากที่สุด	
	(0.0)	(0.7)	(13.0)	(26.3)	(60.0)				
พนักงานขับรถใช้เกียร์ต่ำ เมื่อต้องขับรถบนทางลาดชัน	1	3	15	118	163	4.46	0.67	มากที่สุด	
	(0.3)	(1.0)	(5.0)	(39.3)	(54.3)				
เมื่อพนักงานขับรถเห็น สัญญาณไฟจราจรเป็นสี เหลืองจะเร่งความเร็วรถให้ มากขึ้นเพื่อให้พ้นทางแยกนั้น	89	48	26	51	86	2.99	1.63	ปานกลาง	
	(29.7)	(16.0)	(8.7)	(17.0)	(28.7)				
พนักงานตรวจสอบระบบ เบรกให้พร้อมสำหรับการใช้ งานก่อนขับรถ	1	1	21	102	175	4.49	0.67	มากที่สุด	
	(0.3)	(0.3)	(7.0)	(34.0)	(58.3)				
รวมพฤติกรรมกรป้องกัน อุบัติเหตุ						4.27	0.56	มากที่สุด	

จากตารางที่ 15 ผลที่ได้จากการศึกษาแสดงค่าผลรวมของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ มีผลรวม ของระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐม ในระดับมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด ($\bar{X} = 4.27, SD.=0.56$) โดยเมื่อ พิจารณาในผลของแต่ละด้านแล้วพบว่า ด้านเมื่อพนักงานขับรถบรรทุกหันทรายไปส่งลูกค้าจะต้อง คลุมผ้าใบก่อนเพื่อไม่ให้หันทรายตกหล่นบนพื้นผิวจราจรสูงสุด ($\bar{X} = 4.67, SD.=0.60$)

โดยเมื่อพิจารณาในผลของแต่ละด้านแล้วพบว่าพนักงานขับรถบรรทุกมีพฤติกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 14 ด้านเรียงตามลำดับ คือ ด้านเมื่อพนักงานขับรถบรรทุกหันทราย ไปส่งลูกค้าจะต้องคลุมผ้าใบก่อนเพื่อไม่ให้หันทรายตกหล่นบนพื้นผิวจราจร ($\bar{X} = 4.67, SD.=0.60$) ด้านพนักงานขับรถลดความเร็วของรถลงเมื่อถึงทางเลี้ยวหรือทางแยก ($\bar{X} = 4.59, SD.=0.65$) ด้าน พนักงานขับรถเปิดไฟเลี้ยวให้สัญญาณก่อนจะเลี้ยว ($\bar{X} = 4.56, SD.=0.66$) ด้านขณะที่พนักงานขับรถ ขับรถจะเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าพอสมควรเพื่อให้สามารถเบรกรถได้ทัน ($\bar{X} = 4.53, SD.=0.60$) ด้านพนักงานขับรถจะตรวจสอบระบบเบรกให้พร้อมสำหรับการใช้งาน ก่อนขับรถ ($\bar{X} = 4.49, SD.=0.67$) ด้านพนักงานขับรถงดการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ก่อนการขับรถ ($\bar{X} = 4.48, SD.=0.75$) ด้านเมื่อพบว่าอุปกรณ์ของรถเกิดชำรุดหรือมีสภาพผิดปกติ พนักงานขับรถจะนำรถไปซ่อมให้อยู่ใน สภาพใช้งานได้ก่อนขับรถ ($\bar{X} = 4.47, SD.=0.62$) ด้านพนักงานขับรถใช้เกียร์ต่ำเมื่อต้องขับรถบนทาง ลาดชัน ($\bar{X} = 4.46, SD.=0.67$) ด้านพนักงานขับรถจะขับรถด้วยความระมัดระวัง และใช้ความเร็วต่ำ กว่าปกติเมื่อฝนตกหนัก ($\bar{X} = 4.45, SD.=0.74$) ด้านพนักงานขับรถจะตรวจสอบสภาพยางรถโดยการ เตะยางรถทุกเส้นก่อนขับรถ ($\bar{X} = 4.42, SD.=0.69$) ด้านพนักงานขับรถจะตรวจสอบระบบเกียร์ให้ พร้อมสำหรับการใช้งาน ก่อนขับรถ ($\bar{X} = 4.37, SD.=0.74$) ด้านพนักงานขับรถจะเช็ดทำความสะอาด กระजरรถเพื่อให้มองเห็นได้ชัดเจน ($\bar{X} = 4.32, SD.=0.80$) ด้านพนักงานขับรถจะวางไม้หนุนล้อหาก มีการจอดรถในที่ลาดเอียง ($\bar{X} = 4.31, SD.=0.85$) และ ด้านหากมีความจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ พนักงานขับรถจะใช้โปรแกรมเสริม เช่น หูฟัง ($\bar{X} = 4.29, SD.=0.87$) ตามลำดับ

โดยเมื่อพิจารณาในผลของแต่ละด้านแล้วพบว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมาก จำนวน 3 ด้าน คือ ด้านพนักงานขับรถคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งี่ขับรถ ($\bar{X} = 4.09, SD.=1.07$) ด้านขณะขับรถ หากมีแสงแดดแรงพนักงานขับรถจะใส่แว่นกันแดดเพื่อป้องกันสายตาพร่ามัว ($\bar{X} = 3.89, SD.=1.00$) และ ด้านหากพนักงานขับรถมีความจำเป็นต้องถอยรถ แต่ไม่มีคนดูท้ายให้ จะวางกรวยยางไว้หลังรถ ($\bar{X} = 3.87, SD.=1.22$) ตามลำดับ

โดยเมื่อพิจารณาในผลของแต่ละด้านแล้วพบว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุปานกลาง จำนวน 1 ด้าน คือ ด้านขณะขับรถเมื่อพนักงานขับรถเห็นสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลืองจะเร่งความเร็วรถให้มากขึ้นเพื่อให้พ้นทางแยกนั้น ($\bar{X} = 2.99, SD.=1.63$)

ส่วนที่ 7 วิเคราะห์เปรียบเทียบตามวัตถุประสงค์

สมมติฐานการศึกษาที่ 1 วิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จำแนกตามข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ อายุ รายได้ ประสบการณ์ในการขับรถ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว และ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถ

H_0 : ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่ต่างกัน

H_1 : ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

ตารางที่ 16 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างอายุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

อายุ	ความถี่ (n=300)	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig.
น้อยกว่า 35 ปี	88	4.09	0.59	7.823	0.00*
35 - 45 ปี	102	4.23	0.58		
46 - 55 ปี	85	4.44	0.45		
56 ปี ขึ้นไป	25	4.52	0.45		

*มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 16 ผลที่ได้จากการทดสอบสมมติฐานโดยใช้ค่า F-test พบว่าอายุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกันกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) และยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่า อายุที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

ตารางที่ 17 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

อายุ	น้อยกว่า 35 ปี	35 - 45 ปี	46 - 55 ปี	56 ปี ขึ้นไป
น้อยกว่า 35 ปี		0.08	0.00*	0.00*
35 - 45 ปี			0.01*	0.02*
46 - 55 ปี				0.52
56 ปี ขึ้นไป				

*มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 17 ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ตารางที่ 4.13 การวิเคราะห์นำไปเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparison) โดยใช้วิธีทดสอบแบบ (Fisher's Least-Significant Difference: LSD) เพื่อหาว่าคู่ที่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบ ดังนี้

1. พนักงานที่มีอายุน้อยกว่า 35 ปี มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกับอายุ 46-55 ปี และ 56 ปีขึ้นไป
2. พนักงานที่มีอายุ 35-45 ปี มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกับอายุ 46-55 ปี และ 56 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 18 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

รายได้	ความถี่ (n=300)	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig.
น้อยกว่า 15,000 บาท	105	4.15	0.56	3.33	0.02*
15,000 - 20,000 บาท	160	4.31	0.57		
20,001 - 25,000 บาท	33	4.44	0.45		
25,001 บาท ขึ้นไป	2	4.72	0.16		

*มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 18 ผลที่ได้จากการทดสอบสมมติฐานโดยใช้ค่า F-test พบว่ารายได้ของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.02 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับ

นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) และยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่ารายได้ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

ตารางที่ 19 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

รายได้	น้อยกว่า 15,000 บาท	15,000-20,000บาท	20,001-25,000บาท	25,001 บาท ขึ้นไป
น้อยกว่า 15,000 บาท		0.02*	0.01*	0.15
15,000 - 20,000 บาท			0.25	0.30
20,001 - 25,000 บาท				0.48
25,001 บาท ขึ้นไป				

*มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 19 ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ตารางที่ 4.15 การวิเคราะห์นำไปเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparison) โดยใช้วิธีทดสอบแบบ (Fisher's Least-Significant Difference: LSD) เพื่อหาว่าคู่ที่แตกต่างกันในระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบดังนี้

1. พนักงานที่มีรายได้น้อยกว่า 15,000 บาทมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกับกับพนักงานที่มีรายได้ ระหว่าง 15,000-20,000 บาท และระหว่าง 20,001-25,000 บาท
2. พนักงานที่มีรายได้ 25,001 ขึ้นไปมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกับกับพนักงานที่มีรายได้ ระหว่าง 15,000-20,000 บาท และระหว่าง 20,001-25,000 บาท

ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

ตารางที่ 20 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก	ความถี่ (n=300)	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig.
1 - 5 ปี	62	4.10	0.56	3.11	0.03*
6 - 10 ปี	106	4.33	0.59		
11 - 15 ปี	71	4.24	0.55		
16 ปี ขึ้นไป	61	4.38	0.50		

*มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 20 ผลที่ได้จากการทดสอบสมมติฐานโดยใช้ค่า F-test พบว่าประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก ของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ที่แตกต่างกันกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.03 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) และยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่า อายุงานที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

ตารางที่ 21 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ประสบการณ์ในการ ขับรถบรรทุก	1 - 5 ปี	6 - 10 ปี	11 - 15 ปี	16 ปี ขึ้นไป
1 - 5 ปี		0.01*	0.15	0.01*
6 - 10 ปี			0.30	0.59
11 - 15 ปี				0.16
16 ปี ขึ้นไป				

*มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 21 ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ตารางที่ 4.17 การวิเคราะห์นำไปเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparison) โดยใช้วิธีทดสอบแบบ (Fisher's Least-Significant Difference: LSD) เพื่อหาว่าคู่ที่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบดังนี้

1. พนักงานที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 1-5 ปีมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกับพนักงานที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 6-10 ปี และ 16 ปีขึ้นไป
2. พนักงานที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 11-15 ปีมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกับพนักงานที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 6-10 ปี และ 16 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 22 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการดื่มของมึนเมากับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

การดื่มของมึนเมา	ความถี่ (n=300)	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig.
ดื่มเป็นประจำ	13	3.90	0.55	4.38	0.01*
ดื่มเป็นบางครั้ง	188	4.25	0.57		
ไม่เคยดื่ม	99	4.37	0.53		

*มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 22 ผลที่ได้จากการทดสอบสมมติฐานโดยใช้ค่า F-test พบว่าการดื่มของมึนเมาของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.01 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) และยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่าการดื่มของมึนเมาที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

ตารางที่ 23 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของการดื่มของมีนเมากับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

การดื่มของมีนเมา	ดื่มเป็นประจำ	ดื่มเป็นบางครั้ง	ไม่เคยดื่ม
ดื่มเป็นประจำ		0.03*	0.01*
ดื่มเป็นบางครั้ง			0.09
ไม่เคยดื่ม			

*มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 23 ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ตารางที่ 4.19 การวิเคราะห์นำไปเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparison) โดยใช้วิธีทดสอบแบบ (Fisher's Least-Significant Difference: LSD) เพื่อหาว่าคู่ที่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบดังนี้
พนักงานที่ดื่มเป็นประจำ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกับพนักงานที่ดื่มเป็นบางครั้งและไม่เคยดื่ม

ตารางที่ 24 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างภาวะสุขภาพกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ภาวะสุขภาพ	ความถี่ (n=300)	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig.
มีโรคประจำตัว	31	4.2079	0.54	0.92	0.49
ไม่มีโรคประจำตัว	269	4.2811	0.57		0.48

* มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 24 ผลที่ได้จากการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้ค่า t-test พบว่าภาวะสุขภาพของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.49 ซึ่งมีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) และปฏิเสธสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่าภาวะสุขภาพที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่ต่างกัน

ตารางที่ 25 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัวกับพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุ

ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว	ความถี่ (n=300)	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig.
เป็นหลักของครอบครัว	237	4.32	0.55	6.19	0.00*
รับผิดชอบบางส่วน	58	4.05	0.57		
ไม่ต้องรับผิดชอบ	5	4.49	0.64		

*มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 25 ผลที่ได้จากการทดสอบสมมติฐานโดยใช้ค่า F-test พบว่าภาวะความ
รับผิดชอบต่อครอบครัวของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม
ที่แตกต่างกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ
0.00 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึง
ปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) และยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่าภาวะความรับผิดชอบต่อ
ครอบครัวที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

ตารางที่ 26 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัวกับพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุ

ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว	เป็นหลักของ ครอบครัว	รับผิดชอบ บางส่วน	ไม่ต้อง รับผิดชอบ
เป็นหลักของครอบครัว		0.00*	0.51
รับผิดชอบบางส่วน			0.09
ไม่ต้องรับผิดชอบ			

*มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 26 ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ตารางที่ 4.22 การวิเคราะห์นำไปเปรียบเทียบ
เชิงซ้อน (Multiple Comparison) โดยใช้วิธีทดสอบแบบ (Fisher's Least-Significant Difference: LSD)
เพื่อหาว่าคู่ที่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบดังนี้

1. พนักงานที่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวโดยเป็นหลักของครอบครัว มีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุต่างกัันกับ พนักงานที่รับผิดชอบบางส่วน

2. พนักงานที่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวโดยไม่ต้องรับผิดชอบต่อครอบครัว มีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุต่างกัันกับ พนักงานที่รับผิดชอบบางส่วน

ตารางที่ 27 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุก กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	ความถี่ (n=300)	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig.
เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ขณะปฏิบัติงาน	169	4.23	0.62	0.00*	0.16
ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิด อุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน	131	4.32	0.47		0.14

* มีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 27 ผลที่ได้จากการทดสอบสมมติฐานโดยใช้ค่า t-test พบว่าประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกัันกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของ การทดสอบเท่ากับ 0.14 ซึ่งมีความมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่าไม่มีนัยสำคัญ ทางสถิติ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) และปฏิเสธสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่าประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกที่แตกต่างกัันมีผลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุไม่ต่างกัน

สมมติฐานการศึกษาที่ 2 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การ ควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ความรู้เรื่องกฎจราจรที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ

H_0 : การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ความรู้เรื่องกฎจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ

H_1 : การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ความรู้เรื่องกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ

ตารางที่ 28 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายกับพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุ

พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุ	จำนวน (n)	ค่าสัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์ (r)	Sig.
การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย	300	0.49	0.00*

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 28 ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่าการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.49 แสดงว่าการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง และสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน มีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) และยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่าการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ตารางที่ 29 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างการควบคุมความปลอดภัยกับ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุ	จำนวน (n)	ค่าสัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์ (r)	Sig.
การควบคุมความปลอดภัย	300	0.38	0.00*

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 29 ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่าการควบคุมความปลอดภัยกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.38 แสดงว่าการควบคุมความปลอดภัยกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง และสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน มีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น

จึงปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) และยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่าการควบคุมความปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุ

ตารางที่ 30 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างความเชื่ออำนาจภายในตนกับพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุ

พฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุ	จำนวน (n)	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	Sig.
ความเชื่ออำนาจภายในตน	300	0.41	0.00*

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 30 ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่าความเชื่ออำนาจภายในตน กับพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.41 แสดงว่าความเชื่ออำนาจภายในตน กับพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง และสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน มีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) และยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่าความเชื่ออำนาจภายในตนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุ

ตารางที่ 31 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างความรู้เรื่องกฎจราจรกับพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุ

ผลงานวิทยานิพนธ์ศึกษา ระดับปริญญาตรี

พฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุ	จำนวน (n)	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	Sig.
ความรู้เรื่องกฎจราจร	300	0.21	0.00*

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 31 ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่าความรู้เรื่องกฎจราจรกับพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.21 แสดงว่าความรู้เรื่องกฎจราจรกับพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ

และสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน มีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 แสดงว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) และยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) จึงสรุปได้ว่าความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ



ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้สุ่มตัวอย่างจากพนักงานขับรถบรรทุก ของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จำนวน 300 คน ผลการศึกษาที่ได้นำมาสรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้

1. สรุปผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์

จากกลุ่มตัวอย่าง พนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จำนวน 300 คน พบว่าส่วนมาก มีอายุระหว่าง 35 - 45 ปี จำนวน 102 คนคิดเป็นร้อยละ 34.00 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนส่วนมาก ระหว่าง 15,000 - 20,000 บาท จำนวน 160 คนคิดเป็นร้อยละ 53.30 มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก ส่วนมาก 6 - 10 ปี จำนวน 106 คนคิดเป็นร้อยละ 35.30 มีพฤติกรรมการดื่มของมึนเมาส่วนมาก ดื่มเป็นบางครั้ง จำนวน 188 คนคิดเป็นร้อยละ 62.70 มีภาวะสุขภาพส่วนมากไม่มีโรคประจำตัว จำนวน 269 คนคิดเป็นร้อยละ 89.70 มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวส่วนมากเป็นหลักของครอบครัว จำนวน 237 คนคิดเป็นร้อยละ 79.00 และมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกส่วนมาก เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงานจำนวน 169 คนคิดเป็นร้อยละ 56.30

ส่วนที่ 2 สรุปผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ของ พนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมซึ่งเป็นระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถบรรทุก มีระดับของการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายมากที่สุด โดยมีรายละเอียด พบว่าด้านการขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกำหนดเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ สูงสุด และรองลงมาคือ การขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ การขับรถด้วยความเร็วสูงขณะฝนตกทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงในบริเวณ

ทางแยกต่างๆมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ และการดื่มเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับรถทำให้ความสามารถในการควบคุมรถลดลง ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 สรุปผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับการควบคุมความปลอดภัย

การควบคุมความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม มีระดับการควบคุมความปลอดภัยปานกลาง โดยพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกมีการควบคุมความปลอดภัยมากที่สุด 2 ด้านคือ ด้านท่านได้รับชมเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับในอุบัติเหตุที่เกิดจากฝนตกหนักทำให้ท่านได้เห็นถึงความร้ายแรงและความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และ ท่านได้รับการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่างๆของรถ เช่น ถ่านน้ำมันเครื่องต่างๆหนึ่งเดือน

ส่วนที่ 4 สรุปผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับความเชื่ออำนาจในตน

ความเชื่ออำนาจในตนของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม มีระดับความเชื่ออำนาจในตนมาก โดยพบว่าพนักงานขับรถบรรทุกมีความเชื่ออำนาจในตนมากที่สุดคือ ด้านหากเราได้ตรวจสอบเส้นทางเดินรถเป็นอย่างดีก่อนขับรถจะเป็นหนทางหนึ่งในการป้องกันและลดอุบัติเหตุได้

ส่วนที่ 5 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่าง

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมพบว่าส่วนใหญ่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรปานกลาง จำนวน 261 คนคิดเป็นร้อยละ 87.00 รองลงมา มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยจำนวน 32 คนคิดเป็นร้อยละ 10.70 มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรดีจำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 2.00 และมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรดีมากจำนวน 1 คนคิดเป็นร้อยละ 0.30

ส่วนที่ 6 สรุปผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการ

รถบรรทุกจังหวัดนครปฐม มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด โดยพบว่า พนักงานขับรถบรรทุก มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ด้านเมื่อท่านบรรทุกหินทรายไปส่งลูกค้า ท่านจะคลุมผ้าใบก่อนเพื่อไม่ให้หินทรายตกหล่นบนพื้นผิวจราจร ท่านลดความเร็วของรถลงเมื่อถึงทางเลี้ยวหรือทางแยก ท่านเปิดไฟเลี้ยวให้สัญญาณก่อนจะเลี้ยว ขณะที่ท่านขับรถท่านจะเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าพอสมควรเพื่อให้สามารถเบรกได้ทัน และ ท่านจะตรวจสอบระบบเบรกให้พร้อมสำหรับการใช้งานก่อนขับรถ

ส่วนที่ 7 วิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จำแนกตามข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ อายุ รายได้ ประสบการณ์ในการขับรถ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว และ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถ

อายุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกันกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ว่า อายุที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

รายได้ของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่ แตกต่างกันกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.02 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีผล ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก ของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการ รถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกันกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทาง สถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.03 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ ว่า ประสบการณ์ในการขับรถที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

การดื่มของมึนเมาของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัด นครปฐมที่แตกต่างกันกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบ เท่ากับ 0.01 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ว่าการดื่มของมึนเมาที่ แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

ภาวะสุขภาพของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ที่แตกต่างกันกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.49 ซึ่งมีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ว่าภาวะสุขภาพที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่ต่างกัน

ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการ รถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกันกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทาง สถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ ว่าภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.14 ซึ่งมีความมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ว่าประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่ต่างกัน

ส่วนที่ 8 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ความรู้เรื่องกฎจราจรที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

การรับรู้ความเสี่ยงอันตรายกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เท่ากับ 0.49 แสดงว่ามีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง และสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน มีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีความน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ว่าความรู้เรื่องความเสี่ยงอันตราย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

การควบคุมความปลอดภัยกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เท่ากับ 0.38 แสดงว่ามีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง และสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน มีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีความน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ว่าการควบคุมความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ความเชื่ออำนาจภายในตนกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เท่ากับ 0.41 แสดงว่ามีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง และสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน มีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีความน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ว่าความเชื่ออำนาจภายในตนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ความรู้เรื่องกฎจราจรกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เท่ากับ 0.21 แสดงว่ามีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ และสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน มีค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติของการทดสอบเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีความน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด 0.05 จึงสรุปได้ว่าความรู้เรื่องกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

2. อภิปรายผล

ผลการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมมีประเด็นสำคัญที่สามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

2.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม จำแนกตามข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ อายุ รายได้ ประสบการณ์ในการขับรถ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว และ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถ

อายุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน พบว่าเป็นไปตามสมมุติฐานของการวิจัย กล่าวคือพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่มีอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน อธิบายได้คือ พนักงานขับรถบรรทุกมีอายุทุกๆช่วงอายุ คือ น้อยกว่า 35 ปี มีจำนวน 88 คนคิดเป็นร้อยละ 29.34 อายุ 35-45 ปี มีจำนวน 102 คนคิดเป็นร้อยละ 34.00 อายุ 46-55 ปี มีจำนวน 85 คนคิดเป็นร้อยละ 28.33 อายุ 56ปีขึ้นไป มีจำนวน 25 คนคิดเป็นร้อยละ 8.33 จึงทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน และพนักงานที่มีอายุมากกว่าย่อมมีประสบการณ์ในการขับรถ มีความสามารถในการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน ได้ดีกว่าพนักงานที่มีอายุน้อย และมาตรฐานของการกำหนดคุณสมบัติของผู้สอบใบอนุญาตขับรถในแต่ละประเภทของกรมการขนส่งทางบก กำหนดให้มีจำนวนอายุที่น้อยลงทุกปี โดยปัจจุบันผู้ที่มีอายุ 22 ปีบริบูรณ์ก็สามารถสอบใบอนุญาตขับรถประเภทที่ 2,3 ได้ (รถบรรทุก10ล้อ ,รถบรรทุกสิบล้อหัวลาก) ซึ่งผู้ที่สามารถขับรถประเภทนี้ได้เก่งและชำนาญต้องเป็นผู้ที่มีความชำนาญในการขับรถบรรทุกมานานหลายปี การรับสมัครพนักงานใหม่ ของ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมจะไม่มีกำหนดอายุ (ดูแลใบอนุญาตขับขี่) ไม่มีการทดสอบคุณสมบัติและความรู้ความสามารถของพนักงานก่อนการรับเข้าทำงาน ส่วนมากพนักงานใหม่จะมาจากการแนะนำจากพนักงานเก่า หรือ ลูกหลานของพนักงานเอง ซึ่งพนักงานแต่ละคนจะมีการหมุนเวียนเข้าออกตามบริษัทต่างๆซึ่งส่วนมากจะมีอายุน้อย และเพิ่งจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ จากผลการวิจัยพบว่าอายุของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุตั้งแต่ 56 ปี ขึ้นไปมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของงามพิศ สัตย์สงวน (2545 : 393) ศึกษาพฤติกรรมจราจรของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ (18-30 ปี) มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถในลักษณะหวาดเสียว การแข่งในที่คับขัน การหยุดรถรอผู้โดยสาร มากกว่าผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมากกว่า

รายได้ของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน พบว่าเป็นไปตามสมมุติฐานของการวิจัย กล่าวคือพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่มี

รายได้แตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน อธิบายได้คือ นโยบายในการ จ่ายผลตอบแทน และ สวัสดิการพนักงานของแต่ละบริษัทที่พนักงานขับรถบรรทุกเป็นพนักงาน มีความแตกต่างกัน พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนได้รับค่าตอบแทน ที่มีทั้งแบบรายวัน รายเดือนและรายเที่ยว ซึ่งทำให้มีรายได้ที่แตกต่างกัน พนักงานที่มีรายได้เป็น รายเดือน และรายวัน มีรายได้ที่แน่นอน แต่พนักงานที่มีรายได้ แบบรายเที่ยวมีรายได้ที่ไม่แน่นอน จึงมีความขยันที่จะวิ่งงานให้ได้มากที่สุด และมีความระมัดระวังในการขับรถเพราะถ้ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ก็จะทำให้รายได้ขาดไป จึงทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน จากผลการวิจัย พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีรายได้ 25,001 บาท ขึ้นไป มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ สิริกุล เกิดฤทธิ์ (2551 : 88) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำนวน 208 คนจากงานวิจัย พบว่ารายได้แตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน อธิบายได้ว่ารายได้ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากส่วนมากมีรายได้น้อยกว่า 35,000 บาท จำนวนร้อยละ 88.00 ซึ่งรายได้จากการทำงานขึ้นอยู่กับชั่วโมงการทำงานซึ่งบริษัทเป็นผู้กำหนด

ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน พบว่าเป็นไปตามสมมุติฐานของการวิจัย กล่าวคือ พนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน อธิบายได้คือ พนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกหลายปี อายุเริ่มมากขึ้น จึงมีความรอบรอบเพิ่มขึ้น มีความสามารถในการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินได้ดีกว่าและพนักงานที่ไม่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกมาก่อน ซึ่งมีความรอบรอบน้อยกว่า มีทักษะน้อยกว่า จึงทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน จากผลการวิจัย พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 16 ปี ขึ้นไปมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ รักชาติ ชาติสิริทรัพย์ (2549 : 48) ได้ศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถบรรทุกวัตถุอันตราย (0-5 ปี) มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงเสียหลักพลิกคว่ำมากที่สุด เนื่องจากรถที่บรรทุกวัตถุอันตรายมีน้ำหนักมากและมีขนาดใหญ่เมื่อเกิดเหตุจึงยากสำหรับผู้มีประสบการณ์น้อยในการควบคุมรถ

การตั้งของมีนเมาของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน พบว่าเป็นไปตามสมมุติฐานของ

การวิจัย กล่าวคือ พนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่มีการดื่มของมึนเมาแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน อธิบายได้คือ จากคำถาม ข้อที่ว่า “ท่านได้รับการตรวจวัดแอลกอฮอล์จากบริษัทในตอนเช้าก่อนการรับงานทุกวัน” พบว่า ยังมีบริษัทสมาชิกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ที่ยังไม่มีกฎระเบียบข้อห้ามและการลงโทษ เพื่อไม่ให้พนักงานดื่มของมึนเมา ในเวลาปฏิบัติงาน จึงทำให้มีพนักงานขับรถบรรทุกบางคนดื่มของมึนเมาเวลาขับรถหรือบางคนอาจจะมีการเมาค้าง จึงทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่มีความแตกต่างกัน จากผลการวิจัย พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่เคยดื่มของมึนเมามีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสุรชัย เจียมสกุล (2536, อ้างถึงใน สมชาย สนิทปัญญา วัชร 2548 : 45) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด ผลการวิจัยพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุมีสภาพร่างกายไม่ปกติ ร้อยละ 21.1 ยอมรับว่าตนมีเมาสุรา

ภาวะสุขภาพของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานของการวิจัย กล่าวคือ พนักงานขับรถบรรทุกที่มีโรคประจำตัว มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกันกับพนักงานที่ไม่มีโรคประจำตัว ผลการวิจัย พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่มีโรคประจำตัวมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของทิพาพรรณ พวงช่อนกลิ่น (2539, อ้างถึงใน ถักวิภา ศักดิ์ศรี 2547 : 56-57) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี โดยทำการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไปที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 218 คน และกลุ่มผู้ขับขี่ที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 325 คน โดยมีเพศเดียวกัน ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ คือ ระดับการศึกษา การดื่มสุรา การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง การมีโรคประจำตัวและการใช้ยาเป็นประจำ

ผลภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัวของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการ

รถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน พบว่าเป็นไปตามสมมุติฐานการวิจัย กล่าวคือ พนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน อธิบายได้คือ พนักงานขับรถบรรทุกที่เป็นหลักของครอบครัวมีภาระหน้าที่ในการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆในครอบครัวมาก นำปัญหาต่างๆในครอบครัวมาคิดในขณะขับรถ ทำให้เกิดความเครียด และไม่มีสมาธิในการควบคุมรถ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งตรงกับข้อคำถามที่ว่า “การขับรถด้วยสภาพจิตใจที่มีความวิตกกังวล กลุ่มใจกับปัญหาต่างๆ ทำให้ขาดสมาธิ เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุได้”

จากผลการวิจัย พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวมีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ งามพิศ สัตย์สงวน (2545 : 394) ศึกษา พฤติกรรมจราจรของคนขับ รถตู้กึ่งรถบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ขับขี่รถตู้กึ่งรถบรรทุกที่มีสถานภาพ โสด มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาท และหวาดเสียว และมีพฤติกรรมการหยุดรถผู้โดยสาร มากกว่า ผู้มีสถานภาพสมรส

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน พบว่า ไม่เป็นไปตามสมมุติฐานการวิจัยกล่าวคือ พนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐมที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุก มีพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุไม่แตกต่างกันกับพนักงานที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จากการวิจัย พบว่าพนักงาน ขับรถบรรทุกที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด

2.2 การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การ ควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ความรู้เรื่องกฎจราจรของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการ รถบรรทุกจังหวัดนครปฐม พบว่า อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.27$) พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกมี พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในระดับปฐมภูมิ (Primary Prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกัน ไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น คือในขณะที่ ขับรถพนักงานขับรถ มีจิตสำนึกและร่วมมือในการปฏิบัติตาม กฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ดื่มสุราหรือของมีเมา หรือเสพสารเสพติดก่อนการขับขี่ยานพาหนะ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น ส่วนมากมีภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัวโดย เป็นหลักของครอบครัว จำนวน 237 คนคิดเป็นร้อยละ 79.00 ต้องมีความระมัดระวังในการขับรถ เพราะหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นก็จะส่งผลกระทบต่อคนในครอบครัวที่จะได้รับความเดือดร้อน ขาดรายได้ที่จะ มาใช้จ่ายในครอบครัว ซึ่งพนักงานแต่ละคนมีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 6-10 ปี จึงถือว่าเป็นผู้ที่ มีประสบการณ์สูง มีความเชี่ยวชาญ และสามารถแก้ไขปัญหา สามารถเผชิญกับ สถานการณ์ ฉุกเฉินได้ มีกฎระเบียบในการขับรถ และมีความระมัดระวังสูง ตัดสินใจแก้ไขปัญหาต่างๆได้ด้วย ตัวเอง

การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ของ พนักงานขับรถบรรทุก สมาคม ผู้ประกอบการรถ บรรทุกจังหวัดนครปฐมซึ่งเป็นระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถบรรทุก มีระดับของการรับรู้ ความเสี่ยงอันตรายมากที่สุด ($\bar{X} = 4.35$) พบว่า พนักงานขับรถบรรทุก ตอบข้อคำถาม “ด้านการขับ

รดด้วยความเร็วสูงเกินกำหนดเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ สูงสุด และรองลงมาคือ การขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ การขับรถด้วยความเร็วสูงขณะฝนตกทำให้เกิดอุบัติเหตุได้” เนื่องจากพนักงานส่วนมากมีประสบการณ์ในการขับรถ มากกว่า 6 ปีขึ้นไปจึงมีโอกาสได้รับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุ ซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บ สูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งจากการประสบเหตุการณ์ด้วยตนเอง หรือเพื่อนร่วมงาน รวมทั้งสื่อต่างๆ ที่มีให้เห็นในปัจจุบัน จึงส่งผลให้พนักงานขับรถบรรทุก สมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐม มีระดับของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุด้านการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของกฤตยา พันธุ์วิไล (2540, อ้างถึงใน สุทิน นิมพลับ 2552 : 44) ศึกษาเรื่อง ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ ผลการวิจัยพบว่า ความเชื่อเรื่องสุขภาพอยู่ในระดับสูง โดยมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรอยู่ในระดับสูง และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

การควบคุมความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม มีการควบคุมความปลอดภัย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.40$) ซึ่งเป็นระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม โดยพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกมีการควบคุมความปลอดภัยมากที่สุด 2 ด้านคือ ด้านท่านได้รับชมเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับในอุบัติเหตุที่เกิดจากฝนตกหนักทำให้ท่านได้เห็นถึงความร้ายแรงและความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และ ท่านได้รับการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่างๆ ของรถ เช่น ถ้าย้ำมันเครื่องทุกหนึ่งเดือน อันเนื่องมาจากบริษัทสมาชิกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ในบางบริษัท ยังไม่มีวิธีการควบคุมความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานตามแบบแผนของการควบคุมความปลอดภัย ที่ประกอบไปด้วยโปรแกรมการฝึกอบรมพนักงาน การตรวจสอบรถและอุปกรณ์ การจัดสรร พนักงานฝ่ายซ่อมบำรุงและช่างผู้ชำนาญงานเพื่อให้ดูแลรถทุกคันอย่างทั่วถึง การมีอยู่ซ่อมรถในบริษัทเอง การมีช่างไว้ติดตามซ่อมรถเมื่อรถเสียระหว่างทาง การจัดประชุมและอบรมพนักงานอย่างสม่ำเสมอ ปัจจัยทั้งหมดนี้ถ้าขาดหายไปก็จะส่งผลให้พนักงานขับรถบรรทุก ขาดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุด้าน การควบคุมความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สิริกุล เกิดฤทธิ์ (2551 : 92) ศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของ

พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำนวน 208 คน จากงานวิจัยแสดงให้เห็นว่า การควบคุมความปลอดภัยในการทำงานขององค์กรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ทั้งนี้เนื่องจาก การควบคุมความปลอดภัยจะเป็นตัวกระตุ้นให้พนักงานมีการแสดงพฤติกรรมการปฏิบัติงานที่ถูกต้องหากบริษัทมีข้อบังคับและการตรวจสอบการปฏิบัติงานที่เหมาะสมจะทำให้พนักงานมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ได้ดียิ่งขึ้น

ความเชื่ออำนาจในตนของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.94$) พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกมีความเชื่ออำนาจในตนมาก เนื่องจากพนักงานขับรถบรรทุกส่วนมากเป็นหัวหน้าครอบครัวมีคุณวุฒิและวัยวุฒิสูง และมีภาระหน้าที่ในการรับผิดชอบครอบครัว จึงมีความมั่นใจในตนเองสูง มีความเป็นผู้นำและมีโอกาสในการตัดสินใจในการแก้ไขปัญหาต่างๆด้วยตนเอง มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 6 ปีขึ้นไป มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน และได้พบเจอเหตุการณ์ปัญหาการทำงานด้านต่างๆที่ต้องตัดสินใจด้วยตนเอง จึงทำให้เกิดความเชื่ออำนาจในตนเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นพนักงานขับรถกลุ่มนี้จึงมีความเชื่อว่าอุบัติเหตุต่างๆที่เกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นมาจากการกระทำของตนเอง และเชื่อว่าตนเองสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ วิสุทธิ์ อริยัญญู (2539, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 43) ศึกษาตัวแปรทางจิตและสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุกน้ำมันส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง 601 คน พบว่าความเชื่ออำนาจในตนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.001 โดยผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงจะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังในการขับขี่มากกว่าผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมพบว่าส่วนใหญ่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรปานกลาง จำนวน 261 คน คิดเป็นร้อยละ 87.00 รองลงมา มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยจำนวน 32 คนคิดเป็นร้อยละ 10.70 มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรดีจำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 2.00 และมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรดีมากจำนวน 1 คนคิดเป็นร้อยละ 0.30 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชรัตน์ วสุธาดา (2539, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 37) ศึกษาเรื่องการศึกษาความรู้ ความคิดเห็นและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมืองจังหวัดชัยภูมิ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นวัยรุ่น อายุ 15-22 ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเมือง

จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 600 คน ผลการวิจัยพบว่าความรู้ในการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง และความรู้เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และจากการวิจัยยังพบว่าพนักงานขับรถบรรทุกยังมีความรู้เกี่ยวกับ กฎจราจรยังไม่ดีเท่าที่ควร ดังนั้นบริษัทและหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ควรสนับสนุนให้มีการฝึกอบรมด้านความรู้เกี่ยวกับ กฎจราจร และการปฏิบัติงานขั้นพื้นฐาน เพื่อให้พนักงานเพิ่มความระมัดระวังในการขับรถให้พนักงาน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น เพื่อช่วยในการลดจำนวนอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ ตรายใดที่พนักงานขับรถยังขาด ความมีระเบียบวินัยในการรักษากฎจราจร ปัญหาอุบัติเหตุจากการ คมนาคมขนส่งทางบกก็จะสร้างความเสียหายทางเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อมต่อไป ถ้าทุกฝ่าย ไม่ให้ความร่วมมือในการป้องกัน และแก้ไข

3. ข้อเสนอแนะของการวิจัย

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

จากผลการศึกษาข้างต้นสามารถสรุปและเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางให้พนักงานขับรถบรรทุก และผู้ประกอบการรถบรรทุกใช้เป็นข้อมูลในการลดการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก ผู้วิจัยจึงเสนอแนะเป็นประเด็นดังนี้

1. ด้านอายุของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม มีกลุ่มอายุที่น้อยกว่า 35 ปี จำนวน 88 คนคิดเป็น ร้อยละ 29.34 เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุน้อยที่สุด ดังนั้นผู้ประกอบการรถบรรทุกควรวางวิธีป้องกันและลดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกในกลุ่มนี้ เช่น การรับสมัครพนักงานใหม่เข้าทำงานควรมีกระบวนการคัดเลือกพนักงาน กำหนดคุณสมบัติของผู้สมัครให้ชัดเจน มีการสัมภาษณ์ประวัติการทำงาน กำหนดประสบการณ์การทำงานอย่างน้อย 5 ปีขึ้นไป จัดให้มีการทำแบบทดสอบ วัดความรู้เรื่องกฎจราจร เมื่อผ่านการทดสอบ จึงจัดให้ได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการทำงานแล้วจึงรับเข้าเป็นพนักงานของบริษัท และในทุกๆ 6 เดือน ควรจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงาน และให้ความรู้เรื่องกฎจราจรแก่พนักงานทุกๆ คน

2. ด้านของการดื่มของมึนเมาของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ในแต่ละหน่วยงานควรมีกฎระเบียบข้อห้ามและบทลงโทษเพื่อไม่ให้พนักงานทุกคน ดื่มของมึนเมา เสพสารเสพติด และควรมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์พนักงานทุกคนก่อน การปฏิบัติงานทุกๆ วัน

3. ด้านรายได้ของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ควรมีการจัดสรรสวัสดิการต่าง ให้กับพนักงานขับรถบรรทุกและมีการกำหนด อัตราค่าจ้าง

ขั้นต่ำไว้เป็นมาตรฐานเพื่อให้พนักงานขับ ได้รับค่าตอบแทนที่มีมาตรฐาน และยุติธรรม แต่ละบริษัท ควรมีการให้เงินรางวัลแก่พนักงานที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุในแต่ละปี เพื่อให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจ เมื่อพนักงานขับลดมีพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุมากขึ้น เพิ่มความระมัดระวังในการขับรถมากขึ้น ส่งผลให้ การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ลดความเสียหายด้าน เศรษฐกิจ สังคมและ สิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางบก

4. ข้อเสนอแนะด้านการรับรู้ความเลียงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความรู้เกี่ยวกับ กฎจราจร และความเชื่ออำนาจภายในตน ของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุ ถึงแม้ว่าพนักงานขับรถ จะมีการรับรู้ความเลียงอันตรายมากที่สุด โดยเฉพาะด้านการขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกำหนดเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ แต่ปัจจัยด้านอื่นๆก็มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีการปรึกษาหาแนวทางแก้ไขปัญหา วิธีป้องกันและการลดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกในกลุ่มนี้ อาทิเช่น อบรมเรื่องความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและ ความรู้เกี่ยวกับ การปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ และควรจัดอบรมเรื่องความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรให้กับ พนักงาน ทุกๆ 6 เดือน เพื่อเป็นการเพิ่มความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่มีการเปลี่ยนแปลงเกือบทุกๆปีตาม นโยบายของรัฐบาล บริษัท และหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ควรหาวิธีป้องกันและการลดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกหรือเพิ่มบทลงโทษมากขึ้น เช่นบริษัทตัดเงินเบี้ยเลี้ยงทุกครั้งที่พนักงาน ได้รับใบสั่งจากการทำผิดกฎจราจร เพื่อให้พนักงานมีความระมัดระวังในการขับรถ และจดบันทึกและรายงานเหตุการณ์ทุกครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุเพื่อเป็นข้อมูลการหักเงิน โบนัสสิ้นปี ควรมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถก่อนปฏิบัติงานในทุกๆวัน และให้แต่ละบริษัท ยึดปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน ก็จะช่วยในการลดอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางบกได้

5. การวิจัย ในครั้งนี้เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามเพียงด้านเดียว ทำให้ ผู้วิจัยพบว่ามีข้อจำกัดสำหรับการวิเคราะห์ผลที่ได้รับ ในโอกาสต่อไป ผู้วิจัยจะใช้วิธีเก็บรวบรวม ข้อมูลในลักษณะการสัมภาษณ์ควบคู่กับแบบสอบถาม ซึ่งจะช่วยให้การแปลความหมายและการ วิเคราะห์ข้อมูลมีลักษณะที่ถูกต้องและครอบคลุมมากยิ่งขึ้น เนื่องจากพนักงานขับรถบรรทุก มีระดับ การศึกษาไม่เท่ากัน พนักงานขับรถบางท่าน การที่ต้องตอบแบบสอบถามหลายๆข้อ อาจจะ ทำให้ตอบคำถามไม่ตรงกับความเป็นจริงเท่าที่ควร

4. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีตัวแปรที่น่าจะส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงาน เช่น แรงสนับสนุนทางสังคม ภาวะความเครียดจากการทำงาน เพื่อจะได้ทราบว่าตัวแปรใดบ้างที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

2. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มประชากรอื่นๆ เช่น รถนำเที่ยว เนื่องจากพนักงานขับรถในกลุ่มนี้มีระยะเวลาในการขับรถติดต่อกันนานกว่าจะถึงจุดหมายควรที่จะมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ เช่นกัน

3. ในการศึกษาวิจัยในกลุ่มของพนักงานขับรถในครั้งต่อไปควรใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลในลักษณะการสัมภาษณ์ควบคู่ไปกับแบบสอบถาม



ผลงานวิทยานิพนธ์ศึกษา ระดับปริญญาตรี

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กระทรวงคมนาคม. กรมทางหลวง. สำนักวิจัยและพัฒนาทาง. รายงานฉบับที่ วพ. 217.

กรุงเทพมหานคร : กรมทางหลวง, 2548.

กระทรวงคมนาคม. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. รายงานประจำปี 2551 เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม 1 เมษายน 2552. กรุงเทพมหานคร : กระทรวงคมนาคม, 2552.

งามพิศ สัตย์สงวน. พฤติกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

ณรงค์ โพธิ์พุกขานันท์. ระเบียบวิธีวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์เอ็กซ์เปอร์เน็ท, 2551.

นภดล บำรุงกิจ. “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน.” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสิ่งแวดลอม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2544.

บริษัท พี.เอส.พี. ทรานสปอร์ต จำกัด. คู่มือพนักงานขับรถ. กรุงเทพมหานคร : บริษัท พี.เอส.พี. ทรานสปอร์ต จำกัด, 2550.

บริษัท สยามวอลล์ จำกัด. การประมาณค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจ [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2553. เข้าถึงได้จาก <http://www.siamwall.com/safety1.st012.html>.

ภักวิภา ศักดิ์ศรี. “ปัจจัยที่พยากรณ์พฤติกรรมการขับรถอย่างปลอดภัย ของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง บริษัทขนส่ง จำกัด.” วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา

ผลงานวิจัยที่มีคุณภาพ ระดับปริญญาตรี

จิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2547.

ภัทรทิยา กิจจิวิ. “ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตอาหารและเครื่องดื่มเขตอำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม.” วิทยานิพนธ์ ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2551.

รักษาดิ ชาตีสิริทรัพย์. “การศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก วัตถุอันตราย.” วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 2549.

รัชดา ไชโยธา. “ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อในปัจจัยควบคุมภายในและนอกกับพฤติกรรม
การเผชิญปัญหาของผู้ถูกควบคุมความประพฤติในเขตกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์
ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาการปรึกษา บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.

รัมภา หทัยธรรม. “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
จังหวัดสมุทรสาคร.” วิทยานิพนธ์ ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยา
บัณฑิตวิทยาลัย มหาลัษณ์มหิดล, 2538.

ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร :
นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่น, 2546.

วนิดา เสนิเศรษฐ และ ชอบ อินทร์ประเสริฐกุล. มนุษย์สัมพันธ์ในองค์กร. กรุงเทพมหานคร :
สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2530.

วรวุฒิ สุวรรณระดา และคณะ. ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย.
กรุงเทพมหานคร : ศูนย์ศึกษานโยบายเพื่อการพัฒนา คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2548.

วัลภา วงศ์สารศรี. “ความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบบุติเหตุของผู้ขับขี่รถ
แท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา
สุขภาพจิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

วาสนา สายเสมา. “พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในคาร์ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง
จังหวัดนครปฐม.” วิทยานิพนธ์ ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยา
ชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2548.

วิฑูรย์ สิมะโชคดี และ วีรพงษ์ เถลิ้มจิระรัตน์. วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน.
พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์สยามส่งเสริมเทคโนโลยี, 2548.

วิภาพร มาพบสุข. จิตวิทยาทั่วไป. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ, 2540.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. สรุปสถิติอุบัติเหตุจราจร 2552 [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 10
กรกฎาคม 2553. เข้าถึงได้จาก <http://www.Vchakam.com/vservice/showkratoo.Php?Pid=44745>

สมชาย สนิทปัญญาโว. “ผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียน
ชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนวิสุทธรังสี จังหวัดกาญจนบุรี.” วิทยานิพนธ์
ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
ศิลปากร, 2548.

สมภพ วงศ์ประสาร. “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานในสถานประกอบการผลิตเครื่องดื่มและถนอมอาหาร เขตกิ่งอำเภอสามร้อยยอด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์.”

วิทยานิพนธ์ ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2546.

สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม. "รายงานการประชุมคณะกรรมการบริหาร

สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม, ครั้งที่ 1/2551." 25 มกราคม 2551.

สำนักนายกรัฐมนตรี. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. ครบรอบ 14 ปี กปอ.

กรุงเทพมหานคร : คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2540.

สำนักนายกรัฐมนตรี. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. ศูนย์ข้อมูลสนเทศ. “สถิติคดีจราจรทางบก 2548.”

30 กรกฎาคม 2549. (อีดสำเนา)

สิริกุล เกิดฤทธิ์. “พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน

สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์ ปริญญา

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2551.

สุทิน นิ่มพลับ. “พฤติกรรมในการขับขี่ยานยนต์ในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษาในเขต

อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม.” วิทยานิพนธ์ ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสังคมศาสตร์เพื่อการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม, 2552.

สุรพล พะยอมเยี่ยม. ปฏิบัติการจิตวิทยาในงานชุมชน. กาญจนบุรี : สำนักพิมพ์สหภาพพัฒนาการพิมพ์,

2545.

เสาวลักษณ์ คัชมาตย์. “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเขต

การเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาศึกษาศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2540.

อลิสรา จันทร์เรือง. “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานยนต์ของ

นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี.” วิทยานิพนธ์ ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2545.



ผลงานวิทยานิพนธ์ ระดับปริญญาตรี



ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

แบบสอบถาม

เรื่อง : พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก
จังหวัดนครปฐม

คำชี้แจง

ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ต้องเขียนชื่อลงในแบบสอบถาม ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้
ผู้วิจัยจะเก็บเป็นความลับและไม่มีผลเสียหายใดๆต่อผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอให้
ผู้ตอบแบบสอบถามตอบคำถามตามความเป็นจริงที่สุด และกรุณาตอบคำถามให้ครบทุกข้อ

แบบสอบถามฉบับนี้ แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ประกอบด้วย

- | | | |
|-----------|---------------------------------------|--------------|
| ส่วนที่ 1 | แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล | จำนวน 7 ข้อ |
| ส่วนที่ 2 | แบบสอบถามการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย | จำนวน 15 ข้อ |
| ส่วนที่ 3 | แบบสอบถามการควบคุมความปลอดภัย | จำนวน 9 ข้อ |
| ส่วนที่ 4 | แบบสอบถามความเชื่ออำนาจในตน | จำนวน 12 ข้อ |
| ส่วนที่ 5 | แบบสอบถามความรู้เรื่องกฎจราจร | จำนวน 18 ข้อ |
| ส่วนที่ 6 | แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ | จำนวน 18 ข้อ |

หากท่านมีข้อสงสัยเกี่ยวกับแบบสอบถามนี้ ท่านสามารถถามได้จากผู้ที่มอบแบบสอบถามนี้
แก่ท่าน และเมื่อท่านตอบแบบสอบถามนี้สมบูรณ์แล้วทุกข้อ โปรดส่งคืนกับผู้ที่มีมอบแบบสอบถาม
นี้แก่ท่าน

ขอขอบคุณ ที่ท่านกรุณาตอบแบบสอบถามนี้

นางสาวรัชฎา ติปินโต

ผลงานวิทยานิพนธ์การศึกษาระดับปริญญาโท สาขาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน

คณะวิทยาการจัดการ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

แบบสอบถาม

เรื่อง : พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก
จังหวัดนครปฐม

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () หรือเติมความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่าน

1. อายุ

- () น้อยกว่า 35 ปี
 () 35 – 45 ปี
 () 46 – 55 ปี
 () 56 ปี ขึ้นไป

2. รายได้ในแต่ละเดือน

- () น้อยกว่า 15,000 บาท
 () 15,000 – 20,000 บาท
 () 20,001 – 25,000 บาท
 () 25,001 บาท ขึ้นไป

3. ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก

- () 1 - 5 ปี
 () 6 – 10 ปี
 () 11 – 15 ปี
 () 16 ปี ขึ้นไป

4. การดื่มของมึนเมา

- () ดื่มเป็นประจำ
 () ดื่มเป็นบางครั้ง
 () ไม่เคยดื่ม

5. ภาวะสุขภาพ

- () มีโรคประจำตัว.....(ระบุชื่อโรค)
 () ไม่มีโรคประจำตัว

ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

6. ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว

- () เป็นหลักของครอบครัว
- () รับผิดชอบบางส่วน
- () ไม่ต้องรับผิดชอบ

7. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุก

- () เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน
- () ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน



ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เรื่องความเสี่ยงอันตราย

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความรู้เรื่องความเสี่ยงอันตรายของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียวเท่านั้น โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือกดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นท่านมีความรู้มากที่สุด
 มาก หมายถึง ข้อความนั้นท่านมีความรู้มาก
 ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นท่านมีความรู้ปานกลาง
 น้อย หมายถึง ข้อความนั้นท่านมีความรู้น้อย
 น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นท่านมีความรู้น้อยที่สุด

ข้อที่	ความรู้เรื่องความเสี่ยงอันตราย	ระดับความคิดเห็น					สำหรับ ผู้วิจัย
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
1	การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกำหนด เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ						
2	การขับรถตามหลังรถคันหน้าอย่าง กระชั้นชิดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้						
3	การขับรถในขณะที่ร่างกายไม่มีความ พร้อม เช่น อคนอน เมาก้าง ป่วย สามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุได้						
4	การอ่านป้ายเตือนสภาพถนนข้างทาง สามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้						
5	การดื่มเครื่องดื่มมึนเมา ในขณะที่ขับรถทำ ให้ความสามารถในการควบคุมรถน้อยลง						
6	รถที่มีกระจกมองหลังหรือกระจกมอง ข้างชำรุดจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย						
7	การขับรถด้วยสภาพจิตใจที่มีความวิตก กังวล กลุ้มใจกับปัญหาต่างๆทำให้ขาด สมาธิ เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย						

ข้อที่	ความรู้เรื่องความเสี่ยงอันตราย	ระดับความคิดเห็น					สำหรับ ผู้วิจัย
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
8	การขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย						
9	การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟต่างๆ เช่น สัญญาณไฟเลี้ยว ไฟเปลี่ยนเลน กับรถคันอื่นๆบนท้องถนน อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้						
10	การกลับรถในที่ห้ามกลับรถ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ						
11	การขับรถด้วยความเร็วสูงในบริเวณชุมชน เช่นตลาด โรงเรียน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย						
12	การศึกษาเส้นทางเดินรถล่วงหน้าก่อนเดินทาง สามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้						
13	การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถทำให้ขาดสมาธิ เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้						
14	การขับรถด้วยความเร็วสูงขณะฝนตกทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย						
15	การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงในบริเวณทางแยกต่างๆมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้						

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการควบคุมความปลอดภัย

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับการควบคุมความปลอดภัยของท่านมากที่สุด เพียงคำตอบเดียวเท่านั้น โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือดังนี้

มากที่สุด	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด
มาก	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของท่านมาก
ปานกลาง	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของท่านปานกลาง
น้อย	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของท่านน้อย
น้อยที่สุด	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของท่านน้อยที่สุด

ข้อที่	การควบคุมความปลอดภัย	ระดับความคิดเห็น					สำหรับ ผู้วิจัย
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
1	ท่านได้รับงานจากผู้จัดงานสงฆ์ ทนาย ของบริษัทตามระยะทางไกลหรือไกล สลับกัน เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถเกิด ความอ่อนเพลีย						
2	เมื่อท่านแจ้งซ่อมอุปกรณ์ภายในอาคาร เช่น ไฟเลี้ยง เบรก ทางบริษัทจะ ซ่อมแซมให้อุปกรณ์สามารถใช้งานได้ ตามปกติทันที						
3	ท่านได้รับการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่างๆ ของรถ เช่น ถ่านน้ำมันเครื่องต่างๆ หนึ่ง เดือน						
4	ท่านได้รับชมเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงของ อุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับใน อุบัติเหตุ ที่เกิดจากฝนตกหนัก ทำให้ท่านได้เห็น ถึงความร้ายแรงและความเสียหายเมื่อ เกิดอุบัติเหตุ						

ข้อที่	การควบคุมความปลอดภัย	ระดับความคิดเห็น					สำหรับ ผู้วิจัย
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
5	ท่านได้รับการตรวจวัดระดับ แอลกอฮอล์จากบริษัทในตอนเช้าก่อน การรับงานทุกวัน						
6	ท่านจะถูกบริษัทจดบันทึกและรายงาน เหตุการณ์ทุกครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุเพื่อ เป็นข้อมูลการหักเงิน โบนัสสิ้นปี						
7	ท่านจะถูกบริษัทตัดเงินเบี้ยเลี้ยงทุกครั้ง ที่ท่านได้รับใบสั่งจากการทำผิดกฎ จราจร เพื่อให้ท่านมีความระมัดระวังใน การขับรถ						
8	ท่านได้รับการตรวจสอบประวัติ ย้อนหลังเช่นประวัติการศึกษาเสพติด หรือคดีลักทรัพย์ ก่อนการรับเข้าทำงาน ที่บริษัท						
9	บริษัทไม่จ่ายค่าปรับตามใบสั่งให้ท่าน ในกรณีที่ ความผิดกฎจราจรมันเกิดจาก การกระทำของท่านเอง เพื่อให้ท่านเพิ่ม ความระมัดระวังให้มากขึ้น						

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความเชื่ออำนาจในตน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความเชื่ออำนาจในตนของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียวเท่านั้น โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือกดังนี้

มากที่สุด	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด
มาก	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านมาก
ปานกลาง	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านปานกลาง
น้อย	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านน้อย
น้อยที่สุด	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านน้อยที่สุด

ข้อที่	ความเชื่ออำนาจภายในตน	ระดับความคิดเห็น					สำหรับ ผู้วิจัย
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
1	ถ้าเรามีเครื่องรางของขลังที่เรานับถือแขวนไว้หน้ารถ ก็ไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ถ้าเราขับรถด้วยความประมาท						
2	ถ้าเราขับรถด้วยความระมัดระวัง แม้ว่าสภาพถนนจะไม่ดีก็จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ						
3	การเกิดอุบัติเหตุในการขับรถ มีสาเหตุสำคัญมาจากความประมาทของตัวเอง						
4	ถึงแม้บุคคลอื่นจะมีพฤติกรรมการขับรถที่ไม่เหมาะสมและเสี่ยงอันตราย แต่ถ้าหากเราขับรถด้วยความไม่ประมาทก็จะสามารถหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้						
5	ถ้าเราปฏิบัติตนตามระเบียบว่าด้วยการขับรถของบริษัททุกครั้งอย่างเคร่งครัดจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้						

ข้อที่	ความเชื่ออำนาจภายในตน	ระดับความคิดเห็น					สำหรับ ผู้วิจัย
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
6	ถึงแม้ว่าสภาพอากาศไม่ดี เช่นฝนตก มีหมอกกลง หากเราได้เพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ก็สามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้						
7	หากเราติดเครื่องยนต์ครั้งแรกแล้ว เครื่องยนต์ไม่ติดจะเป็นลางบอกเหตุว่าในวันนั้นรถที่เราขับจะเกิดอุบัติเหตุ						
8	เมื่อเกิดเหตุการณ์หรือข้อผิดพลาดขึ้น ในขณะที่ขับรถ เช่นยางระเบิด เบรกแตก หากเรามีสติและประสพการณ์ก็สามารถหยุดรถโดยไม่ให้รถพลิกคว่ำได้						
9	การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งถูกกำหนดมาแล้วหรือเป็นไปตาม โชคชะตาที่เราไม่อาจเปลี่ยนแปลง						
10	ถ้าเราตรวจสอบสภาพรถให้มีความพร้อมก่อนออกรถทุกครั้ง จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี						
11	หากเราได้ตรวจสอบเส้นทางเดินรถเป็นอย่างดีก่อนขับรถ จะเป็นหนทางหนึ่งในการป้องกันและลดอุบัติเหตุได้						
12	การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากสภาพผิวจราจรชำรุดหรือถนนเป็นหลุมเป็นบ่อซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร						

ส่วนที่ 5 แบบสอบถาม ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องใช่/ไม่ใช่ ตามความคิดเห็นของท่าน

ข้อที่	คำถาม	ใช่	ไม่ใช่	สำหรับ ผู้วิจัย
1	ตามกฎหมายระบุให้รถบรรทุกสิบล้อ บรรทุกของได้ไม่เกิน 25 ตัน			
2	ผู้ขับขี่รถบรรทุกที่มีอาการเมึเมาสุราสามารถขับขี่รถบรรทุกด้วยความระมัดระวังโดยไม่ผิดกฎหมาย			
3	กำหนดความเร็วของการขับขี่รถบรรทุกต้องไม่เกิน 80 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง			
4	เมื่อปรากฏไฟสัญญาณจราจรสีเหลือง ตามกฎหมายระบุว่าผู้ขับขี่รถบรรทุกจะต้องเตรียมให้หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ			
5	ผู้ขับขี่รถบรรทุกสามารถแซงรถคันหน้า หรือ หยุดรถบนสะพานได้โดยไม่ผิดกฎหมาย			
6	เมื่อมีสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยก ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วรถลงและขับผ่านด้วยความระมัดระวัง			
7	เส้นทึบคู่กับเส้นประ แนวกึ่งกลางถนน หมายถึง ห้ามรถด้านเส้นทึบแซง แต่รถทางเส้นประ แซงได้			
8	การขับรถตามกั้นคิ้วที่ระยะห่างจากรถคันหน้าอย่างน้อย 6 เมตร			
9	ผู้ขับขี่รถบรรทุกสิบล้อสามารถขับรถในเลนขวาสุดได้ ตลอดเส้นทางโดยไม่ผิดกฎหมาย			
10	เมื่อจะออกรถจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณมือและแขนหรือสัญญาณไฟก่อน			

ข้อที่	คำถาม	ใช่	ไม่ใช่	สำหรับ ผู้วิจัย
11	พนักงานขับรถบรรทุกทุกสิบล้อสามารถเดินรถบรรทุก เข้าบริเวณกรุงเทพมหานครชั้นในได้ในเวลา 06.00น. - 21.00น. โดยไม่ผิดกฎหมาย			
12	เมื่อต้องการเลี้ยวขวาให้จับพวงมาลัยก่อนถึง ทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร			
13	ห้ามหยุดรถและจอดรถ ในระยะ 10 เมตร จากที่ติดตั้ง สัญญาณจราจร			
14	พนักงานขับรถบรรทุกสามารถใช้โทรศัพท์มือถือ โดยขับรถด้วยความระมัดระวัง			
15	พนักงานขับรถบรรทุก สามารถกลับรถที่ทางร่วมทาง แยกได้โดยไม่ผิดกฎหมาย			
16	การขับรถแซงซ้ายสามารถทำได้ เมื่อรถคันหน้ากำลัง จะเลี้ยวขวา			
17	เมื่อมีรถอีกคันขับตามหลังรถของท่านมาด้วยความ เร็ว แล้วให้สัญญาณขอแซง ท่านเพิ่มความเร็ว รถของท่านและไม่ยอมให้รถคันหลังแซง			
18	เมื่อพนักงานมีใบอนุญาตขับขี่ประเภทที่ 2 สามารถ ขับรถบรรทุก สิบล้อพ่วงได้ ไม่ผิดกฎหมาย ถ้าขับ ด้วยความระมัดระวัง			

ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

ส่วนที่ 6 แบบสอบถาม พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับกรปฏิบัติของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียวเท่านั้น โดยเลือกจาก 5 ตัวเลือกเหล่านี้

- ปฏิบัติมากที่สุด หมายถึง ท่านปฏิบัติตามข้อความนั้นได้เป็นประจำ สม่ำเสมอหรือปฏิบัติทุกครั้ง หรือประมาณ 80 – 100 %
- ปฏิบัติมาก หมายถึง ท่านปฏิบัติตามข้อความนั้นได้บ่อยครั้งหรือปฏิบัติได้เป็นส่วนใหญ่หรือประมาณ 60 – 80 %
- ปฏิบัติปานกลาง หมายถึง ท่านปฏิบัติตามข้อความนั้นได้น้อยครั้งหรือปฏิบัติได้บางครั้งหรือประมาณ 40 – 60 %
- ปฏิบัติน้อย หมายถึง ท่านปฏิบัติตามข้อความนั้นได้น้อยครั้งหรือปฏิบัติได้บางครั้งหรือประมาณ 20 – 40 %
- ปฏิบัติน้อยที่สุด หมายถึง ท่านปฏิบัติตามข้อความนั้นได้น้อยครั้งหรือปฏิบัติได้บางครั้งหรือประมาณ 0 – 20 %

ข้อที่	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	ระดับของการปฏิบัติ					สำหรับ ผู้วิจัย
		ปฏิบัติ น้อย ที่สุด (1)	ปฏิบัติ น้อย (2)	ปฏิบัติ ปาน กลาง (3)	ปฏิบัติ มาก (4)	ปฏิบัติ มาก ที่สุด (5)	
1	ท่านเปิดไฟเลี้ยวให้สัญญาณก่อนจะเลี้ยว						
2	หากท่านมีความจำเป็นต้องถอยรถ แต่ไม่มีคนดูท้ายให้ ท่านจะวางกรวยอย่างไรหลังรถ						
3	ขณะที่ท่านขับรถท่านจะในระยะห่างจากรถคันหน้าพอสมควรเพื่อให้สามารถเบรกรถได้ทัน						
4	ท่านลดความเร็วของรถลงเมื่อถึงทางเลี้ยวหรือทางแยก						
5	เมื่อท่านบรรทุกหินทรายไปส่งลูกค้าท่านจะคลุมผ้าใบก่อนเพื่อไม่ให้หินทรายตกหล่นบนพื้นผิวจราจร						
6	ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ยังขับรถ						

ข้อที่	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	ระดับของการปฏิบัติ					สำหรับ ผู้วิจัย
		ปฏิบัติ น้อย ที่สุด (1)	ปฏิบัติ น้อย (2)	ปฏิบัติ ปาน กลาง (3)	ปฏิบัติ มาก (4)	ปฏิบัติ มาก ที่สุด (5)	
7	ก่อนขับรถท่านจะเช็คทำความสะอาด กระจกรถเพื่อให้มองเห็นได้ชัดเจน						
8	ขณะขับรถหากมีแสงแดดแรงท่านจะใส่ แว่นกันแดดเพื่อป้องกันสายตาพร่ามัว						
9	เมื่อพบว่าอุปกรณ์ของรถเกิดชำรุดหรือมี สภาพผิดปกติ ท่านจะนำรถไปซ่อมให้อยู่ ในสภาพใช้งานได้ก่อนขับรถ						
10	หากมีความจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ขณะขับ รถ ท่านจะใช้อุปกรณ์เสริม เช่น หูฟัง						
11	ท่านจะวางไม้หนุนล้อหากมีการจอดรถใน ที่ลาดเอียง						
12	ท่านจะตรวจสอบสภาพยางรถ โดยการเคาะ ยางรถทุกเส้นก่อนขับรถ						
13	ท่านจะตรวจสอบระบบเกียร์ให้พร้อม สำหรับการใช้งาน ก่อนขับรถ						
14	ท่านงดการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของ แอลกอฮอล์ก่อนการขับรถ						
15	ท่านจะขับรถด้วยความระมัดระวัง และใช้ ความเร็วต่ำกว่าปกติเมื่อฝนตกหนัก						
16	ท่านใช้เกียร์ต่ำเมื่อต้องขับรถบนทางลาดชัน						
17	ขณะขับรถเมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟจราจร เป็นสีเหลืองท่านจะเร่งความเร็วรถให้มาก ขึ้นเพื่อให้พ้นทางแยกนั้น						
18	ท่านจะตรวจสอบระบบเบรกให้พร้อม สำหรับการใช้งานก่อนขับรถ						

ภาคผนวก ข

หนังสือขอเชิญเป็นผู้ตรวจเครื่องมือวิจัย

**บันทึกข้อความ**

ส่วนราชการ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร โทร. 0-32594-043 ต่อ 41052

ที่ /2553

วันที่ 9 พฤศจิกายน 2553

เรื่อง ขอเชิญผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พิทักษ์ ศิริวงศ์

ด้วยนางสาวขวัญญา ตีปิ่นโต นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา คณะวิทยาการจัดการ หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน กำลังดำเนินการทำการค้นคว้าอิสระ เรื่อง "พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม" มีความประสงค์จะขอเรียนเชิญท่านในฐานะผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย เพื่อประกอบการทำการค้นคว้าอิสระ ในกรณีนี้ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดเป็นผู้ตรวจสอบเครื่องมือวิจัยให้กับนักศึกษารายดังกล่าวด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักขอบพระคุณยิ่ง

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประตพชัย พตุนนท์)

รองคณบดีฝ่ายวิจัยและบัณฑิตศึกษา



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร โทร. 0-32594-043 ต่อ 41052

ที่ /2553

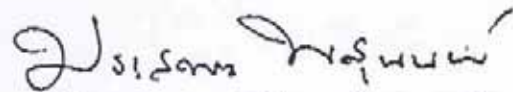
วันที่ 9 พฤศจิกายน 2553

เรื่อง ขอเชิญผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร.วิโรจน์ เจษฎาลักษณ์

ด้วยนางสาวขวัญา ติปินโต นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา คณะวิทยาการจัดการ หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน กำลังดำเนินการทำการค้นคว้าอิสระ เรื่อง "พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม" มีความประสงค์จะขอเรียนเชิญท่านในฐานะผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ตรวจเครื่องมือวิจัย เพื่อประกอบการทำการค้นคว้าอิสระ ในกรณีนี้ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดเป็นผู้ตรวจเครื่องมือวิจัยให้กับนักศึกษารายดังกล่าวด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักขอบพระคุณยิ่ง



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประสิทธิ์ พงษ์นนท์)

รองคณบดีฝ่ายวิจัยและบัณฑิตศึกษา

**บันทึกข้อความ**

ส่วนราชการ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร โทร. 0-32594-043 ต่อ 41052

ที่ /2553

วันที่ 9 พฤศจิกายน 2553

เรื่อง ขอบเขตผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดาวลอย กาญจนมณีเสถียร

ด้วยนางสาวขวัญญา ตีปิ่นโต นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา คณะวิทยาการจัดการ หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน กำลังดำเนินการทำการค้นคว้าอิสระ เรื่อง "พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม" มีความประสงค์จะขอเรียนเชิญท่านในฐานะผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ตรวจเครื่องมือวิจัย เพื่อประกอบการทำการค้นคว้าอิสระ ในกรณีนี้ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดเป็นผู้ตรวจเครื่องมือวิจัยให้กับนักศึกษารายดังกล่าวด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประสพชัย พสุนนท์)

รองคณบดีฝ่ายวิจัยและบัณฑิตศึกษา



ภาคผนวก อ
ผลการวัดค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ผลงานวิทยานิพนธ์ศึกษา ระดับปริญญาตรี

ตารางที่ 32 Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.86	54

ตารางที่ 33 Items – Total Statistics

รายการ	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Items-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ความเสี่ยง1	211.30	226.29	0.37	0.85
ความเสี่ยง2	211.23	233.22	0.01	0.86
ความเสี่ยง3	211.37	220.17	0.60	0.85
ความเสี่ยง4	211.37	227.48	0.31	0.85
ความเสี่ยง5	211.37	219.96	0.61	0.85
ความเสี่ยง6	211.30	224.49	0.52	0.85
ความเสี่ยง7	211.27	222.69	0.48	0.85
ความเสี่ยง8	211.43	225.63	0.42	0.85
ความเสี่ยง9	211.47	223.15	0.57	0.85
ความเสี่ยง10	211.50	223.91	0.60	0.85
ความเสี่ยง11	211.63	223.34	0.52	0.85
ความเสี่ยง12	211.53	224.60	0.42	0.85
ความเสี่ยง13	211.37	234.59	-0.07	0.86
ความเสี่ยง14	211.43	224.94	0.46	0.85
ความเสี่ยง15	211.63	219.76	0.57	0.85
การควบคุม1	211.43	228.89	0.24	0.86
การควบคุม2	211.40	232.80	0.04	0.86
การควบคุม3	211.63	229.83	0.18	0.86
การควบคุม4	211.57	224.88	0.38	0.85
การควบคุม5	212.53	238.88	-0.16	0.87

ตารางที่ 33 (ต่อ)

รายการ	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Items-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
การควบคุม6	213.67	239.06	-0.19	0.87
การควบคุม7	213.83	226.90	0.19	0.86
การควบคุม8	213.43	225.63	0.18	0.86
การควบคุม9	213.80	227.89	0.13	0.86
ความเชื่ออำนาจ1	212.43	215.91	0.33	0.86
ความเชื่ออำนาจ2	211.67	230.16	0.17	0.86
ความเชื่ออำนาจ3	211.47	227.57	0.32	0.85
ความเชื่ออำนาจ4	211.60	227.83	0.22	0.86
ความเชื่ออำนาจ5	211.80	228.65	0.17	0.86
ความเชื่ออำนาจ6	211.77	227.22	0.24	0.86
ความเชื่ออำนาจ7	214.10	225.06	0.21	0.86
ความเชื่ออำนาจ8	211.90	230.78	0.10	0.86
ความเชื่ออำนาจ9	214.17	220.63	0.33	0.85
ความเชื่ออำนาจ10	211.70	219.25	0.50	0.85
ความเชื่ออำนาจ11	211.67	224.58	0.43	0.85
ความเชื่ออำนาจ12	212.23	238.53	-0.20	0.86
พฤติกรรมป้องกัน1	211.47	225.43	0.32	0.85
พฤติกรรมป้องกัน2	211.67	222.64	0.45	0.85
พฤติกรรมป้องกัน3	211.27	228.06	0.35	0.85
พฤติกรรมป้องกัน4	211.27	224.13	0.45	0.85
พฤติกรรมป้องกัน5	211.17	226.14	0.44	0.85
พฤติกรรมป้องกัน6	211.47	220.46	0.57	0.85
พฤติกรรมป้องกัน7	211.37	220.72	0.54	0.85
พฤติกรรมป้องกัน8	211.87	226.53	0.23	0.86

ตารางที่ 33 (ต่อ)

รายการ	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Items-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
พฤติกรรมป้องกัน9	211.43	221.98	0.62	0.85
พฤติกรรมป้องกัน10	211.47	225.29	0.40	0.85
พฤติกรรมป้องกัน11	211.43	221.78	0.49	0.85
พฤติกรรมป้องกัน12	211.40	225.90	0.34	0.85
พฤติกรรมป้องกัน13	211.33	220.37	0.56	0.85
พฤติกรรมป้องกัน14	211.43	220.94	0.54	0.85
พฤติกรรมป้องกัน15	211.23	222.74	0.49	0.85
พฤติกรรมป้องกัน16	211.37	224.72	0.46	0.85
พฤติกรรมป้องกัน17	212.37	226.79	0.10	0.86
พฤติกรรมป้องกัน18	211.30	222.56	0.45	0.85

ผลงานวิจัยนักศึกษา ระดับปริญญาตรี

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นางสาวชญญา ตีปิ่นโต
ที่อยู่ปัจจุบัน	321 ถนนเพชรเกษม ตำบลพระประโทน อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม 73000
ที่ทำงานปัจจุบัน	บริษัททัททิมสยามขนส่งจำกัด 321 ถนนเพชรเกษม ตำบลพระประโทน อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม 73000 โทรศัพท์ (034) 284665 , 257264 , 243647 แฟกซ์ 034-284666
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2539	สำเร็จการศึกษาตอนปลาย โรงเรียนนารีรัตน์จังหวัดแพร่ ตำบลโนนเวียง อำเภอเมือง จังหวัดแพร่
พ.ศ. 2544	สำเร็จการศึกษาปริญญาบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการตลาด มหาวิทยาลัยเอเซียอาคเนย์
พ.ศ. 2552	ศึกษาต่อระดับปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการภาครัฐ และภาคเอกชน ภาควิชาวิทยาการจัดการ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2545	ผลงานวิจัยนักศึกษาระดับปริญญาตรี
พ.ศ. 2548	พนักงานฝ่ายบัญชี ห้างหุ้นส่วนจำกัดเก็บ กรรมการบริหาร และผู้จัดการฝ่ายบุคคล บริษัททัททิมสยามขนส่งจำกัด- ปัจจุบัน