

ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรม
การขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
เมษายน 2566

ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรม
การขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่



วิทยานิพนธ์นี้เสนอต่อมหาวิทยาลัยเชียงใหม่เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เมษายน 2566

ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรมจราจรขับขี่
ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

ชฎาพร วันแว่น

วิทยานิพนธ์นี้ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบ

คณะกรรมการที่ปรึกษา

.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.วราภรณ์ บุญเชียง)

สินัญญา จาวตระกูล อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(อาจารย์ ดร.สินัญญา ชาวตระกูล)

วงวิมล สอนวิวัฒน์ กรรมการ
(ดร.นายแพทย์วรัสิทธิ์ ศรีศรีวิชัย)

พัชรีศร อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(อาจารย์ ดร.ปาริฉัตร งามงามบริรักษ์)

สินัญญา จาวตระกูล กรรมการ
(อาจารย์ ดร.สินัญญา ชาวตระกูล)

พัชรีศร กรรมการ
(อาจารย์ ดร.ปาริฉัตร งามงามบริรักษ์)

20 เมษายน 2566

© ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก ผู้มีพระคุณหลายท่านที่คอยให้การช่วยเหลือแนะนำ ตลอดจนเป็นที่ปรึกษาที่ดีตลอดการศึกษาครั้งนี้ ขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.สินีนานู ชาวตระการ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และอาจารย์ ดร.ปาริฉัตร องอาจบริรักษ์ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่คอยกรุณาเป็นที่ปรึกษาทั้งด้านความรู้ ให้ข้อเสนอแนะ ข้อเสนอแนะ และให้การช่วยเหลือในการตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้

ขอกราบขอบพระคุณ ดร.นายแพทย์วรสิทธิ์ ศรศรีวิชัย พ.ต.อ.วินิจนัย พิณจศักดิ์ และคุณคณินิตย์ ปิติปัญญพัฒน์ ที่ได้กรุณาสละเวลาตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ขอกราบขอบพระคุณ ดร.นายแพทย์วรสิทธิ์ ศรศรีวิชัย และ รองศาสตราจารย์ ดร.วราภรณ์ บุญเชียง ที่กรุณาเป็นกรรมการในการสอบป้องกันวิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขรูปเล่ม จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์และมีคุณค่า

ขอขอบพระคุณพนักงานขนส่งอาหารจังหวัดเชียงใหม่ทุกท่านที่ได้กรุณาสละเวลาในการให้ข้อมูลตอบแบบสอบถาม และให้ความร่วมมือในการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้เป็นอย่างดี

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณครอบครัว เพื่อนที่คอยสนับสนุน เพื่อนนักศึกษาปริญญาโท ตลอดจนเจ้าหน้าที่คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือและให้กำลังใจด้วยดีเสมอมา คุณค่าและประโยชน์อันเกิดจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้วิจัยขอมอบแด่คณาจารย์ ครอบครัว ผู้เข้าร่วมวิจัยและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกท่าน ที่มีส่วนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ วิชาพร วันแวน
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

ผู้เขียน นางสาวชฎาพร วันแ้วน

ปริญญา สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการที่ปรึกษา อาจารย์ ดร.สินีนานู ชาวตระกูล อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
อาจารย์ ดร.ปาริฉัตร ่องอาจบริรักษ์ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

บทคัดย่อ

การเติบโตของธุรกิจบริการจัดส่งอาหารเนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ทำให้จำนวนพนักงานขนส่งอาหารเพิ่มมากขึ้น ด้วยลักษณะการทำงานอาจส่งผลกระทบต่อความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียด และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหาร ซึ่งนำไปสู่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

การศึกษาแบบภาคตัดขวางนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียด และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน และความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตลอดจนปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหาร กลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานขนส่งอาหารในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience sampling) จำนวน 253 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถาม ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป ข้อมูลประวัติการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และแบบประเมินความเครียด โดยแบบสอบถามได้ผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา และมีค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาคในส่วนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน เท่ากับ 0.72 และส่วนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับ 0.81 ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 – มีนาคม พ.ศ. 2565 วิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยใช้สถิติ

Multiple linear regression และ Multiple logistic regression โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 62.5) มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 39.9) และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี (ร้อยละ 68.0) โดยคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ($B = 0.74$) และคะแนนความเครียด ($B = -0.14$) มีความสัมพันธ์กับคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) เมื่อควบคุมตัวแปรอายุ การดัดแปลงสภาพรถ ใบอนุญาตขับขี่ และการได้รับข่าวสารอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร ซึ่งสามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ร้อยละ 45 นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร (1 ปีซ้อนหลัง) จำนวน 50 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.8 ส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการรักษา คิดเป็นร้อยละ 86.0 โดยปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร ได้แก่ ชั่วโมงการทำงานที่มากกว่า 8 ชั่วโมง (Odds ratio = 2.09, 95%CI = 1.04 – 4.18) และความเครียดในระดับรุนแรง (Odds ratio = 6.14, 95%CI = 1.70 – 22.18)

จากผลการศึกษา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในกำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ และส่งเสริมให้พนักงานขนส่งอาหารมีความปลอดภัยในการทำงาน โดยเฉพาะการมีชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสม และการป้องกันความเครียด เพื่อลดโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารของพนักงานขนส่งอาหารต่อไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

| | | |
|---------------------------|---|------------|
| Thesis Title | Awareness on Road Safety, Stress and Riding Behavior of Food Delivery Riders in Chiang Mai Province | |
| Author | Ms. Chadaporn Wanwaen | |
| Degree | Master of Public Health | |
| Advisory Committee | Lect.Dr. Sineenart Chautrakarn | Advisor |
| | Lect.Dr.Parichat Ong-artborirak | Co-advisor |

ABSTRACT

The number of food delivery riders has increased as the food delivery business has grown as a result of the COVID-19 situation. The nature of their job may have impact on their awareness of road safety, stress, and motorcycle riding behavior, increasing the risk of a road accident.

The objectives of this cross-sectional study were to examine road safety awareness, stress, and motorcycle riding behavior among food delivery riders in Chiang Mai. It included investigating the relationships between road safety awareness, stress, and motorcycle riding behavior, as well as factors associated with road accidents during delivery. A total of 253 food delivery riders in Chiang Mai were recruited to take part in the study using convenience sampling. The study tool was a self-administered questionnaire that included general information, history of motorcycle accidents, road safety awareness, motorcycle riding behavior, and a stress test. The content validity of the questionnaire was reviewed. Cronbach's alpha reliability coefficient was 0.72 for road safety awareness and 0.81 for motorcycle riding behavior. Data was collected between November 2021 and March 2022. Multiple linear regression and multiple logistic regression were used for data analysis, with a statistical significance level of 0.05.

The results of the study revealed that the majority of the subjects had a high level of road safety awareness (62.5%), a moderate level of stress (39.9%), and a good level of motorcycle riding behavior (68.0%). The road safety awareness score ($B = 0.74$) and the stress score ($B = -0.14$) were

significantly related to the motorcycle riding behavior scores of food delivery riders ($p < 0.05$) after controlling for age, motorcycle modification, rider license, and receiving information about motorcycle accidents while delivering food, explaining 45% of the variance in motorcycle riding behavior. In addition, 50 food delivery riders (19.8%) had a history of motorcycle accidents while delivering food in the previous year. Most of them (86.0%) were untreated minor injuries. Factors associated with a motorcycle accident while delivering food were working more than 8 hours per day (Odds ratio = 2.09, 95%CI = 1.04 - 4.18) and a severe level of stress (Odds ratio = 6.14, 95%CI = 1.70 - 22.18).

The findings could be useful for relevant agencies and organizations in considering road safety measures to reduce risky riding behaviors and to encourage food delivery riders to have safety at work, such as having appropriate working hours and stress prevention to reduce the risk of motorcycle accidents among food delivery riders.



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สารบัญ

| | หน้า | |
|-----------------|--|-----------|
| กิตติกรรมประกาศ | ค | |
| บทคัดย่อภาษาไทย | ง | |
| ABSTRACT | ฉ | |
| สารบัญตาราง | ญ | |
| สารบัญภาพ | ฎ | |
| บทที่ 1 | บทนำ | 1 |
| | 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา | 1 |
| | 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย | 7 |
| | 1.3 คำถามการวิจัย | 7 |
| | 1.4 ขอบเขตการวิจัย | 7 |
| | 1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ | 8 |
| บทที่ 2 | เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 9 |
| | 2.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับพนักงานขนส่งอาหาร | 10 |
| | 2.2 ความตระหนัก | 13 |
| | 2.3 พฤติกรรม | 21 |
| | 2.4 อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ | 31 |
| | 2.5 ปัจจัยสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ | 34 |
| | 2.6 ความเครียด | 39 |
| | 2.7 กรอบแนวคิดและทฤษฎีงานวิจัย | 47 |
| บทที่ 3 | วิธีดำเนินการวิจัย | 49 |
| | 3.1 รูปแบบการวิจัย | 49 |
| | 3.2 พื้นที่การวิจัย | 49 |
| | 3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง | 49 |

| | | |
|----------------|---|-----------|
| 3.4 | ขนาดตัวอย่างและวิธีการสุ่มตัวอย่าง | 50 |
| 3.5 | เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย | 51 |
| 3.6 | การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ | 53 |
| 3.7 | การพิทักษ์สิทธิ์กลุ่มตัวอย่าง | 54 |
| 3.8 | การเก็บรวบรวมข้อมูล | 54 |
| 3.9 | การวิเคราะห์ข้อมูล | 55 |
| บทที่ 4 | ผลการวิจัย | 57 |
| 4.1 | ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง | 57 |
| 4.2 | ข้อมูลด้านอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง | 62 |
| 4.3 | ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนของกลุ่มตัวอย่าง | 64 |
| 4.4 | พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง | 66 |
| 4.5 | ระดับความเครียดของกลุ่มตัวอย่าง | 70 |
| 4.6 | การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน | 72 |
| 4.7 | การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ | 75 |
| 4.8 | การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด | 79 |
| 4.9 | ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนและความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ | 82 |
| 4.10 | ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะชนสิ่งอาหาร | 85 |
| บทที่ 5 | สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ | 90 |
| 5.1 | สรุปผลการวิจัย | 90 |
| 5.2 | อภิปรายผลการวิจัย | 91 |
| 5.3 | ข้อจำกัดของการวิจัย | 97 |
| 5.4 | ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ | 97 |
| 5.5 | ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป | 98 |
| | เอกสารอ้างอิง | 99 |

| | |
|---|-----|
| ภาคผนวก | 107 |
| ภาคผนวก ก เอกสารรับรองโครงการวิจัย | 108 |
| ภาคผนวก ข แบบสอบถามความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารใน จังหวัดเชียงใหม่ | 109 |
| ภาคผนวก ค รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ | 119 |
| ประวัติผู้เขียน | 120 |



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright© by Chiang Mai University
 All rights reserved

สารบัญตาราง

| | หน้า |
|---------------|---|
| ตารางที่ 4.1 | จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล 58 |
| ตารางที่ 4.2 | จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 63 |
| ตารางที่ 4.3 | จำนวนและร้อยละของระดับความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน 64 |
| ตารางที่ 4.4 | จำนวนและร้อยละความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนรายข้อ 65 |
| ตารางที่ 4.5 | จำนวนและร้อยละระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ 67 |
| ตารางที่ 4.6 | จำนวนและร้อยละพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์รายข้อ 67 |
| ตารางที่ 4.7 | ระดับความเครียดของกลุ่มตัวอย่าง 70 |
| ตารางที่ 4.8 | จำนวนและร้อยละความเครียดรายข้อ 71 |
| ตารางที่ 4.9 | การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนโดยการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของสองกลุ่ม (Independent T-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One way ANOVA) 73 |
| ตารางที่ 4.10 | การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของสองกลุ่ม (Independent T-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One way ANOVA) 76 |
| ตารางที่ 4.11 | การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียด โดยการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของสองกลุ่ม (Independent T-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One way ANOVA) 79 |
| ตารางที่ 4.12 | ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple linear regression) 83 |
| ตารางที่ 4.13 | ความสัมพันธ์ระหว่างความเครียดและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple linear regression) 83 |

| | | |
|---------------|--|----|
| ตารางที่ 4.14 | ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนและความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Linear Regression) | 84 |
| ตารางที่ 4.15 | ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร โดยการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแบบ Univariate Analysis | 86 |
| ตารางที่ 4.16 | ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร โดยการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแบบ Multivariable binary logistic regression | 89 |



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright© by Chiang Mai University
 All rights reserved

สารบัญภาพ

| | | หน้า |
|------------|------------------------------------|------|
| ภาพที่ 2.1 | ขั้นตอนและกระบวนการเกิดความตระหนัก | 14 |
| ภาพที่ 2.2 | ขั้นตอนลำดับการเกิดความตระหนัก | 15 |



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกเนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและการเสียชีวิต จากการรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ปี ค.ศ. 2018 พบว่า ปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก 1.25 ล้านคน เป็น 1.35 ล้านคน ในช่วงเพียงสามปีที่ผ่านมา ซึ่งเท่ากับวันละ 3,700 คน และมากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รถจักรยานและคนเดินถนน (Vulnerable road users) ซึ่งร้อยละ 93.0 ของการเสียชีวิตบนท้องถนนพบในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง (WHO, 2018) การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจทั้งต่อตัวบุคคล ครอบครัว และประเทศชาติ โดยความสูญเสียเหล่านี้เกิดขึ้นจากค่าใช้จ่ายในการรักษา รวมถึงการสูญเสียประสิทธิภาพการทำงานในกลุ่มผู้ที่เสียชีวิตหรือพิการจากการบาดเจ็บ และสำหรับสมาชิกในครอบครัวที่ต้องหยุดงานเพื่อดูแลผู้บาดเจ็บ นอกจากนี้ยังทำให้ประเทศส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (WHO, 2022)

ประเทศไทยมีการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับที่ 9 ของโลก โดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน คิดเป็นจำนวนเฉลี่ยปีละ 22,491 คน แต่ในขณะเดียวกันสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยแยกตามพาหนะ พบว่า สัดส่วนของผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ 74.4 ซึ่งสูงเป็นอันดับที่ 1 ของโลก (WHO, 2018) จากการศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2560) ได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจรจากพื้นที่ในจังหวัดสระบุรี ด้วยวิธีการประเมินความเต็มใจที่จะจ่ายในการลดอุบัติเหตุทางถนนของคนในพื้นที่ พบว่าการเสียชีวิตมีมูลค่าเท่ากับประมาณ 10 ล้านบาทต่อราย ในขณะที่การบาดเจ็บสาหัสมีมูลค่าเท่ากับประมาณ 3 ล้านบาทต่อราย ซึ่งผู้วิจัยได้อ้างอิงมูลค่าดังกล่าวในการประเมินความสูญเสียของทั้งประเทศ พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2554 -2556 มูลค่าของอุบัติเหตุเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

ตามที่สหประชาชาติประกาศเจตนารมณ์ให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในปฏิญญามอสโก โดยได้เสนอให้แต่ละประเทศดำเนินการตามกรอบการทำงาน ของ 5 เสาหลัก ประกอบด้วย การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles) ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users) และการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response) (สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค, 2559) หลังจากนั้นได้มีการกำหนดกรอบการ ขับเคลื่อนการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน “ปฏิญญาสตอกโฮล์ม” โดยมีเป้าหมายเพื่อลด อัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลง ร้อยละ 50 ภายในปี ค.ศ. 2030 เพื่อนำไปสู่ การบรรลุวิสัยทัศน์ศูนย์ (Vision Zero) ภายในปี ค.ศ. 2050 ซึ่งประเทศไทยต้องลดจำนวนผู้เสียชีวิตลง ร้อยละ 50.0 หรือประมาณ 10,004 คน ภายในปี พ.ศ. 2573 โดยแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ประกอบด้วย การพัฒนายุทธศาสตร์และแผนความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ ขกระดับการจัดการ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่การจัดเก็บ การรายงานข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยเสี่ยง เพิ่ม ประสิทธิภาพการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยอาศัยกลไกความร่วมมือหน่วยงานภาคีเครือข่าย ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ทันต่อสถานการณ์และสภาพปัญหา รวมถึงการสร้างจิตสำนึกด้าน ความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่องในทุกกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายใน การลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และนำไปสู่การสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน(ศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2563)

กระทรวงสาธารณสุขเป็นหนึ่งในหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดกรอบการดำเนินงาน โดยให้หน่วยงานภายในกระทรวงดำเนินการภายใต้กรอบการ ดำเนินงาน 4x4 ประกอบด้วย มาตรการบริหารจัดการ จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการตอบโต้ภาวะฉุกเฉินและ ทีมตระหนักรู้ จัดตั้งศูนย์บริหารงานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน (TEA Unit) ในโรงพยาบาล บูรณาการ ดำเนินงานร่วมกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ มาตรการด้านข้อมูล เน้นการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน (สาธารณสุข ตำรวจ และบริษัทกลางฯ) และพัฒนาระบบเฝ้าระวังการ บาดเจ็บ มาตรการป้องกัน ขับเคลื่อนการดำเนินงานผ่านระบบสุขภาพอำเภอและเชื่อมโยงกับศูนย์ ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ โดยใช้กลยุทธ์ 5 ส. (สารสนเทศ สุดเสี่ยง สหสาขา สุดคุ้ม และส่วนร่วม) และมาตรการรักษา โดยการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ห้องฉุกเฉินและ ระบบการส่งต่อผู้บาดเจ็บให้มีคุณภาพและได้มาตรฐาน (กระทรวงสาธารณสุข, 2559)

ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้จาก สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง ในระบบ CRIMES ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2560 - 2562 เท่ากับ 85,949, 79,117, และ 74,958 ครั้ง ตามลำดับ ส่วนอัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ต่อประชากรแสนคนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จากปี พ.ศ. 2561 ซึ่งเท่ากับ 30.47 เป็น 30.36 ในปี

พ.ศ. 2562 และลดลงเท่ากับ 27.20 ในปี พ.ศ. 2563 (ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน, 2564) แม้ว่าอัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมจะมีแนวโน้มลดลงแต่ทั้งนี้ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ที่ได้กำหนดเป้าหมายอัตราตายต่อประชากรแสนคน เท่ากับ 27.0, 24.0, 21.0 และ 18.0 ตามลำดับ กรมควบคุมโรค (ม.ป.ป) ได้สรุปปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ยังไม่สามารถทำให้บรรลุเป้าหมาย ประกอบด้วย ประชาชนและชุมชนยังไม่ตระหนักในความปลอดภัย การบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัดทั้งด้านกำลังคนและการใช้เทคโนโลยี การดำเนินการในระดับพื้นที่ระดับชุมชน/บุคคล ยังมีน้อย รวมถึงจำนวนยานพาหนะและการสัญจรที่เพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ทำให้เพิ่มความแออัดบนท้องถนน

รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะยอดนิยมสูงสุดของคนไทยมาอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้จากสถิติการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ของกรมขนส่งทางบก พบว่ามีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยทุกปี โดยปี พ.ศ. 2563 มีจำนวน 21 ล้านคัน คิดเป็นร้อยละ 51.59 ของจำนวนรถที่จดทะเบียนทั้งหมด (กรมการขนส่งทางบก, 2563) โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2558 - 2562 มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ต่อจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียน 10,000 คัน เท่ากับ 13.00, 15.77, 16.01, 19.16 และ 17.23 ตามลำดับ สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดจากปัจจัยด้านบุคคลเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 94.0 แบ่งเป็น สาเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 54 และสาเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของคนขับรถยนต์คันอื่น ร้อยละ 40 ส่วนสาเหตุจากถนนและยานพาหนะ มีเพียงร้อยละ 4.0 และร้อยละ 2.0 ตามลำดับ (ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2563)

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักมีพฤติกรรมที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ส่วนหนึ่งมีผลมาจากการที่ไม่รู้กฎหมายจราจรและทำให้ผู้ขับขี่ขาดความตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดในขณะที่ใช้ทาง (สรרךชัย โพธิ์สุวรรณ, 2563) โดยจะเห็นได้ว่าความตระหนักส่งผลให้เกิดพฤติกรรมและพฤติกรรมมีส่วนทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนนี้หมายถึง ความรู้สึกที่เกิดขึ้นต่อการลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร เนื่องมาจากบุคคลเคยมีประสบการณ์ การรับรู้สถานการณ์ต่าง ๆ มาก่อน โดยความตระหนักจะนำไปสู่การปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่แสดงออก (Good, 1973) จากการศึกษาโมเดลเชิงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเลยพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยรวมต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยพฤติกรรม การขับขี่ไม่ปลอดภัย สภาพที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ และการไม่ตระหนักถึงอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุ (รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง, 2560) และการศึกษาของ Chumpawadee, Homchampa, Thongkrajai, Suwanimitr, & Chadbunchachai (2015) ที่พบว่าการมีความตระหนักต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในระดับมากมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ที่ลดลงอย่างนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$) นอกจากนี้

ความตระหนักและพฤติกรรมการจับจีแล้วยังพบว่าปัจจัยด้านจิตสังคมมีอิทธิพลต่อผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์และเป็นสาเหตุสำคัญของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยพบว่าผู้ขับขี่ที่มีความเครียดเกี่ยวกับครอบครัวหรือสังคมรวมถึงผู้ที่มิบุคคลิกภาพก้าวร้าวมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์มากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่มีความเครียดดังกล่าว (Zehra, Fatima, Haider, & Ali, 2019)

ปัจจุบันการเติบโตของธุรกิจบริการจัดส่งอาหารที่เพิ่มมากขึ้นในประเทศไทย ส่งผลให้ผู้ประกอบการร้านอาหารขนาดกลางและเล็ก มีการจัดส่งอาหาร ไปยังที่พักผ่านแพลตฟอร์มต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) ที่รัฐบาลมีการกำหนดมาตรการในการปิดกิจการหรือจำกัดการให้บริการของภาคธุรกิจเป็นการชั่วคราว รวมถึงธุรกิจร้านอาหารที่เหลือเพียงช่องทางการซื้อกลับ การจัดส่งอาหารไปยังที่พัก (Food Delivery) ผ่านแอปพลิเคชันต่าง ๆ ได้กลายเป็นช่องทางที่สำคัญของทั้งผู้ประกอบการธุรกิจร้านอาหารและผู้บริโภค ส่งผลให้ในช่วงครึ่งแรกของปี พ.ศ. 2563 ปริมาณการสั่งอาหาร ไปยังที่พักผ่านแพลตฟอร์มสั่งอาหารมีการขยายตัวสูงถึงประมาณร้อยละ 150 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2563) และทำให้สร้างโอกาสในการจ้างงานพนักงานขนส่งอาหารเป็นจำนวนมาก ซึ่งการเพิ่มขึ้นของพนักงานขนส่งอาหารนี้ทำให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรเนื่องจากเพิ่มความแออัดบนท้องถนนได้ (Li, Miroso, & Bremer, 2020)

พนักงานขนส่งอาหาร เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงต่อการเจ็บป่วยและบาดเจ็บขณะทำงาน ซึ่งส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนและการจราจร (NSW Government, 2020) เนื่องจากเป็นบริบทที่ใหม่ จึงยังไม่มีการรวบรวมสถิติอุบัติการณ์การเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขนส่งอาหารที่ชัดเจน แต่มีการกล่าวถึงการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารในประเทศต่างๆ เช่น ประเทศเกาหลีใต้มีอัตราการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นในปี ค.ศ. 2020 การสั่งอาหารและของชำที่เพิ่มมากขึ้นเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ โดยพนักงานส่งของส่วนใหญ่เสียชีวิตจากการทำงานหนักเกินไปหรือการขับรถโดยประมาท ซึ่งมักจะเห็นพนักงานส่งของฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและมีพฤติกรรมการจับจีข้ามทางม้าลายเพื่อประหยัดเวลา (Park, 2020) ในขณะที่ประเทศออสเตรเลีย มีผู้เสียชีวิต 5 รายทั่วประเทศจากอุบัติเหตุบนท้องถนนภายในระยะเวลาเพียงสองเดือนในปี ค.ศ. 2020 โดยสาเหตุมาจากการได้รับความกดดันเพื่อให้ส่งอาหารที่เร็วขึ้น ส่งผลให้เกิดสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (เอสบีเอสไทย, 2563) และในเมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน พบว่าในช่วง 6 เดือนแรกของปี ค.ศ. 2017 พนักงานส่งอาหารเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยในทุก ๆ 2.5 วัน และเมืองเซินเจิ้น ประเทศจีน มีพนักงานส่งอาหารเสียชีวิตโดยเฉลี่ย 12 คนต่อไตรมาส (Sima, 2021)

เนื่องด้วยลักษณะการทำงานที่ต้องแข่งกับเวลาเพื่อให้ตรงตามกำหนดส่งมอบและเพื่อรับค่าจ้างที่สูงขึ้นทำให้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยบนท้องถนนเนื่องจากผู้ขับขี่อาจเพิกเฉยต่อสัญญาณไฟจราจรทำให้เพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ (Li, Miroso, & Bremer, 2020) จาก

การศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารพบว่ามีความเสี่ยงในการขับขี่แตกต่างกันไปตามการศึกษา เช่น ประเทศมาเลเซียได้ทำการศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารจำนวนเกือบ 3,500 คน พบว่าราว 2 ใน 3 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และราว 1 ใน 3 นั้นละเมิดกฎจราจรด้านความปลอดภัยอย่างร้ายแรง รวมไปถึง การละเมิดสัญญาณไฟจราจร กลับริดในที่ห้ามกลับริด ขับรถย้อนศร และการถือโทรศัพท์ไว้ในมือ (วีโอเอไทย, 2563) การศึกษาในประเทศจีนที่พบว่ามีการใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารมากถึงร้อยละ 96.3 เนื่องจากมีการโต้ตอบกับแอปพลิเคชันของแพลตฟอร์มและการสื่อสารกับผู้บริโภค (Zhang, Huang, Wang, & Casey, 2020) นอกจากนี้ยังพบความชุกของการใช้หมวกกันน็อกที่ไม่ได้มาตรฐาน (Non-standard safety helmets) ในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารสูงถึงร้อยละ 53.3 และหนึ่งในสามของกลุ่มตัวอย่างเกิดอุบัติเหตุการชนในระหว่างการทำงาน พนักงานขับรถส่งอาหารที่มีประสบการณ์การขับขี่เป็นระยะเวลานานมีโอกาสในการสวมใส่หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน 2.3 เท่าเมื่อเทียบกับผู้ที่มีประสบการณ์การขับขีน้อยกว่า (Kulanthayan, See, Kaviyarasu, & Afiah, 2012) และการศึกษาของ Papakostopoulos & Nathanael (2020) ในประเทศกรีซที่พบว่าพนักงานขนส่งอาหารทุกคนที่ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความเสี่ยงความอย่างน้อย 1 ใน 6 พฤติกรรม ซึ่งประกอบด้วย การขับในเลนที่ไม่ปลอดภัย การขับรถย้อนศร การขับรถด้วยมือข้างเดียว การขับรถบนทางเท้า การขับรถโดยไม่สวมใส่หมวกนิรภัย และการขับรถฝ่าไฟแดง โดยพบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18-24 ปี มีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า 2 ปี ใช้พาหนะของตนเองในการทำงานและได้รับค่าจ้างรายชั่วโมง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถฝ่าไฟแดง นอกจากนี้ผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18-24 ปี มีการขนส่งอาหารเฉลี่ยมากกว่า 3.5 รอบต่อชั่วโมง และมีความตระหนักรู้เกี่ยวกับสภาพของยานพาหนะในระดับต่ำ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่

จังหวัดเชียงใหม่ เป็นศูนย์กลางการพาณิชย์ อุตสาหกรรม การคมนาคม การศึกษา รวมถึงการท่องเที่ยวและบริการของภาคเหนือ (สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่, 2560) เป็นจังหวัดที่มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนท้องถนน โดยในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นลำดับที่ 5 ของประเทศ สถิติอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2561 ซึ่งเท่ากับ 35.12 เป็น 40.60 ในปี พ.ศ. 2562 และลดลงเหลือ 33.60 ในปี พ.ศ. 2563 (ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน, 2564) โดยพบว่าสถิติดังกล่าวสูงกว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ นอกจากนี้ยังพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีการจดทะเบียนสะสมสูงที่สุด จำนวน 849,837 คัน คิดเป็นร้อยละ 55.46 ของพาหนะที่จดทะเบียนทั้งหมด (กรมการขนส่งทางบก, 2563) ข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ. ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี พ.ศ. 2561 - 2563 พบว่ามีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2562 และลดลงในปี พ.ศ. 2563 จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 17,714, 18,787, และ 15,740 คน จำนวนผู้ขับ

จีรรถจักรยานยนต์เสียชีวิต เท่ากับ 303, 375, และ 285 คน ตามลำดับ นอกจากนี้ได้มีการศึกษาความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่ากลุ่มผู้ใช้รถในเขตเมืองมีแนวโน้มจะยอมรับได้ในพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ ที่จะช่วยให้สามารถเดินทางได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น โดยที่ประเมินแล้วว่าไม่น่าจะทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง เช่น พฤติกรรมขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด การไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวเปลี่ยนช่องจราจร ซึ่งเป็นผลมาจากลักษณะของสังคมเมืองที่มีความเร่งรีบมากกว่าในสังคมชนบท (นพดล กรประเสริฐ และคณะ, 2559)

จะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาที่สำคัญของจังหวัดเชียงใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรถจักรยานยนต์ ซึ่งพบว่าเป็นพาหนะที่นิยมสูงสุด ในขณะเดียวกันจังหวัดเชียงใหม่ ยังเป็นพื้นที่ที่มีบริการรับส่งอาหาร ประกอบด้วย 3 บริษัทขนาดใหญ่ ได้แก่ แกร็บฟู้ด (Grab Food), ฟู้ดแพนด้า (Food Panda), และ ไลน์แมน (Lineman) รวมถึง ธุรกิจขนส่งท้องถิ่นขนาดเล็กภายในจังหวัดเชียงใหม่ เช่น Busy Rabbit เป็นต้น จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ทำให้มีพนักงานขนส่งอาหารที่เพิ่มมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2563 Grab Food มีพาร์ทเนอร์ผู้ขับมากกว่า 100,000 ราย โดยจังหวัดเชียงใหม่เป็น 1 ใน 5 จังหวัดที่มีจำนวนพาร์ทเนอร์ Grab มากที่สุด (เทคซอส, 2563) ซึ่งการเพิ่มขึ้นของพนักงานขนส่งอาหารนี้ อาจทำให้เกิดความเสี่ยงบนถนนและนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ เนื่องจากผู้ขับขี่ไม่ตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน จากการได้รับความกดดันที่ต้องรีบเร่งเพื่อไปส่งอาหาร การสื่อสารและโต้ตอบกับลูกค้าผ่านแพลตฟอร์มที่จำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ ในขณะที่ขับขี่ ส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ รวมถึงลักษณะการทำงานของพนักงานขนส่งอาหารที่ต้องทำงานแข่งกับเวลาในการส่งอาหารให้ตรงตามกำหนดส่งมอบ การเพิ่มรอบการขนส่งอาหารและชั่วโมงในการทำงานที่นานเพื่อให้ได้รับค่าตอบแทนที่สูงขึ้น และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ที่ต้องอยู่ในสภาพการจราจรที่ติดขัด ปัจจัยเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเครียด และอาจนำไปสู่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

แม้ว่าจะมีการศึกษาพฤติกรรมขับขี่และการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในหลายประเทศ แต่การศึกษาในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารยังมีจำนวนน้อย ประกอบกับที่ผ่านมาในประเทศไทยยังไม่มีการศึกษาในกลุ่มประชากรดังกล่าว ผู้ศึกษาในฐานะผู้ปฏิบัติงานด้านสาธารณสุขได้ตระหนักถึงความปลอดภัยบนถนนและความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อด้านสุขภาพโดยตรงต่อผู้ประสบอุบัติเหตุเองทั้งด้านร่างกาย เช่น การบาดเจ็บ และความพิการ รวมถึงปัญหาทางจิตใจภายหลังจากการประสบอุบัติเหตุ เช่น ภาวะเครียด ภาวะซึมเศร้า โรควิตกกังวล เป็นต้น ดังนั้นการศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียด และพฤติกรรมขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนัก ความเครียด และพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่เพื่อนำ

ผลที่ได้จากการศึกษาไปประยุกต์ให้เหมาะสมในการวางแผนการดำเนินส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยและลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มประชากรดังกล่าวต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียด และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่
- 2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน และความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่
- 3) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนขณะขนส่งอาหารของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

1.3 คำถามการวิจัย

- 1) ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียด และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่เป็นอย่างไร
- 2) ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนและความเครียดมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่หรือไม่
- 3) ปัจจัยใดบ้างที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนขณะขนส่งอาหารของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

1.4 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ ระยะเวลาในการศึกษา ระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ.2563 – มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมีการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาพัฒนาขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมและใช้แบบวัดความเครียดสวนปรุง (SPST-20) ของกรมสุขภาพจิต

1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน คือ ความรู้สึกที่เกิดขึ้นต่อความปลอดภัยบนถนนของพนักงานขนส่งอาหาร ในด้านการเคารพกฎจราจร การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ การไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ และการไม่ดื่มแอลกอฮอล์/ใช้สารเสพติด โดยวัดจากแบบสอบถามความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนของพนักงานขนส่งอาหารที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ การกระทำของพนักงานขนส่งอาหารในการควบคุมรถจักรยานยนต์ รวมถึงการปฏิบัติก่อนและระหว่างการควบคุมรถจักรยานยนต์ โดยจะศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ใน 5 ด้าน ประกอบด้วยพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร พฤติกรรมการขับขี่โดยไม่ประมาท พฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล พฤติกรรมการไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ และพฤติกรรมไม่ขับขี่ในขณะที่เมินเมา/ใช้สารเสพติด โดยวัดจากแบบสอบถามพฤติกรรม การขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม

ความเครียด คือ ภาวะที่ร่างกายแสดงออกมาเพื่อตอบสนองต่อสิ่งที่มาคุกคาม ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ที่เกิดจากทั้งปัจจัยภายในของบุคคลนั้น ๆ หรือสภาพแวดล้อมภายนอก ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางด้านร่างกาย จิตใจอารมณ์ และพฤติกรรม ซึ่งประเมินจากแบบวัดความเครียดสวนปรุง (SPST-20)

พนักงานขนส่งอาหาร คือ บุคคลที่ทำหน้าที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อรับอาหารจากร้านอาหาร ไปส่งยังที่พัก ผ่านแอปพลิเคชันสั่งอาหารหรือแพลตฟอร์ม ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วยเขตเมืองเชียงใหม่ อำเภอแมริม สันทราย และสันกำแพง ที่ไม่ใช่พนักงานขับรถขนส่งอาหารของบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านอาหารหรือมีพนักงานขนส่งอาหารของตนเอง

อุบัติเหตุทางถนน คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเคลื่อนที่ของรถจักรยานยนต์บนถนนของพนักงานขนส่งอาหาร ซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ หรือก่อให้เกิดความเสียหายของยานพาหนะ อุปกรณ์หรือสินค้าเสียหาย ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะสอบถามทั้งอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอาหาร

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียด และพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ ผู้ศึกษาได้ทำการทบทวนวรรณกรรม แนวคิด รวมทั้งเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับพนักงานขนส่งอาหาร

- 2.1.1 ความหมายของพนักงานขนส่งอาหาร
- 2.1.2 ลักษณะการทำงาน
- 2.1.3 การจ่ายค่าตอบแทนและแรงจูงใจ/ลงโทษ
- 2.1.4 สวัสดิการ
- 2.1.5 เวลาการทำงาน/การพัก
- 2.1.6 ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน

2.2 ความตระหนัก

- 2.2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความตระหนัก
- 2.2.2 ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน
- 2.2.3 ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนของพนักงานขนส่งอาหาร

2.3 พฤติกรรม

- 2.3.1 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม
- 2.3.2 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2.3.3 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหาร
- 2.3.4 ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2.3.5 การประเมินพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.4 อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

- 2.4.1 สถานการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
- 2.4.2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหาร

2.5 ปัจจัยสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.5.1 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.5.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

เชิงพาณิชย์

2.6 ความเครียด

2.6.1 ความหมายของความเครียด

2.6.2 ประเภทของความเครียด

2.6.3 สาเหตุของความเครียด

2.6.4 ระดับความเครียด

2.6.5 การประเมินความเครียด

2.6.6 ความสัมพันธ์ของความเครียดกับพฤติกรรมขับขี่และการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับพนักงานขนส่งอาหาร

ปัจจุบันแอปพลิเคชันสั่งอาหาร (Food Delivery Application) เป็นหนึ่งในการเปลี่ยนแปลงจากทางด้านเทคโนโลยีหรือ Digital Disruption ที่เข้ามามีผลอย่างมากต่อธุรกิจร้านอาหารในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา โดยการเข้ามาของเทคโนโลยีชนิดนี้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายในห่วงโซ่ธุรกิจร้านอาหาร รวมถึงพฤติกรรมของผู้บริโภค สะท้อนจากการขยายตัวของธุรกิจการจัดส่งอาหารไปยังแหล่งที่พัก (Food Delivery) ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ทำให้ทั้งปี พ.ศ. 2563 ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า จำนวนครั้งของการจัดส่งอาหารจะอยู่ที่ 66- 68 ล้านครั้งหรือขยายตัวสูงถึงร้อยละ 78 – 84 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตอย่างก้าวกระโดด (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2563)

ในปัจจุบัน บริษัทแพลตฟอร์มส่งอาหารที่เป็นผู้เล่นหลักได้แก่ บริษัทไลน์ คอมพานี ผ่านบริการของไลน์แมนที่ให้บริการร่วมกับลาลาแมฟ, บริษัท แกร็บแท็กซี่ ประเทศไทย จำกัด ให้บริการส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชัน แกร็บฟู้ด, บริษัท ฟู้ดแพนด้า (Food Panda) ไทยแลนด์ จำกัด และกลุ่มบริษัทโกเจ๊ก (Go-Jek) กูร์ป

2.1.1 ความหมายของพนักงานขนส่งอาหาร

พนักงานขนส่งอาหาร หรือ ไรเดอร์ หมายถึง บุคคลที่ทำหน้าที่ในการรับอาหารจากร้านอาหารไปส่งยังที่พัก ผ่านแอปพลิเคชันสั่งอาหารหรือแพลตฟอร์ม โดยบริษัทแพลตฟอร์มกำหนดสถานะเป็น “พาร์ทเนอร์” หรือหุ้นส่วน ซึ่งมีความอิสระในการทำงาน ซึ่งกลุ่มบุคคลดังกล่าวมีลักษณะการทำงานแบบไม่เป็นทางการ หรืองานนอกระบบ จึงไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายแรงงาน กล่าวคือไม่ได้รับการคุ้มครองหรือได้รับอย่างไม่เพียงพอ ไม่ได้เป็นสมาชิกของระบบประกันสังคม ทำให้อาจไม่ได้รับสวัสดิการเมื่อเจ็บป่วย ซึ่งขึ้นอยู่กับนโยบายกับบริษัทนั้น ๆ

2.1.2 ลักษณะการทำงาน

พนักงานขนส่งอาหาร มีการทำงานผ่านแอปพลิเคชันสั่งอาหารหรือแพลตฟอร์มที่ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนอย่างครบถ้วน ไม่สามารถข้ามขั้นตอนได้ ดังนี้

- เดินทางไปในพื้นที่ที่ต้องการรับงาน คนงานเข้าระบบแอปพลิเคชัน รอคำสั่งซื้ออาหาร
- เมื่อคำสั่งซื้อสินค้าปรากฏขึ้นแพลตฟอร์มที่คนส่งอาหาร รายนี้ทำงาน มีวิธีการมอบหมายงานให้คนส่งอาหารเลือกว่าจะรับหรือไม่ ก่อนจะส่งต่อไปให้คนส่งอาหารรายถัดไป
- หลังจากนั้น ต้องตอบรับคำสั่งซื้อ ตรวจสอบเส้นทาง
- เดินทางไปยังจุดรับสินค้า รับสินค้า ตรวจสอบสินค้า เก็บหลักฐานการรับสินค้าและใบเสร็จ
- ส่งมอบสินค้า รายงานต่อแอปพลิเคชันว่าลูกค้าได้รับสินค้าแล้ว ยืนยันการรับค่าตอบแทน

2.1.3 การจ่ายค่าตอบแทนและแรงจูงใจ/ลงโทษ

แพลตฟอร์มนำระบบการให้จ่ายค่าตอบแทนรายชิ้นและแรงจูงใจมาผนวกเข้ากับการควบคุมการทำงานบนแอปพลิเคชันทั้งนี้ อัตราค่าตอบแทนที่คนส่งอาหารได้รับต่อหนึ่งชิ้นงานหรือออเดอร์แตกต่างกันไปในแต่ละแพลตฟอร์มแต่ละอยู่ในอัตราที่ไม่สูงนัก เพราะแพลตฟอร์มต้องการจูงใจให้คนส่งอาหารทำงานเพิ่มขึ้น ผ่านระบบแรงจูงใจที่เป็นการจ่ายค่าแรงเฉพาะด้าน เช่น เมื่อทำงานในบางพื้นที่และ/หรือบางช่วงเวลา เช่น พื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีผู้สั่งอาหารมาก และชั่วโมงเร่งด่วนที่ต้องการกำลังแรงงานเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษ นอกจากนี้แรงจูงใจอีกลักษณะคือแรงจูงใจให้คนส่งอาหารทำงานมากขึ้นหรืออาจจะเรียกว่า “โบนัส” หรือเบี้ยขยัน รวมถึงมีการควบคุมพฤติกรรมการทำงานของคนส่งอาหาร มีการกำหนดขลบทะเบียนที่มีลักษณะเช่นเดียวกับกฎระเบียบในการทำงาน ที่ครอบคลุมข้อกำหนดในเรื่องพฤติกรรม ความประพฤติ วิธีการทำงาน ตลอดจนข้อควรปฏิบัติที่มีลักษณะคล้ายกับข้อตกลงร่วมกัน ตั้งแต่เรื่องการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น ไม่สวมหมวกกันน็อค, การแต่งกายที่ไม่

เหมาะสม เช่น สวมรองเท้าแตะ หรือสูบบุหรี่ในขณะที่ทำงาน, การไม่แจ้งลูกค้าล่วงหน้าเมื่อใช้เวลาเดินทางนานเกินกว่ากำหนด ไปจนถึงการรับงานอื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต ที่มีบทลงโทษตั้งแต่ตัดเตือน การลดคะแนนและโบนัสไปจนถึงการระงับการบริการ 3 วัน, 7 วัน, และระงับบริการถาวร เป็นต้น (เกรียงศักดิ์ ชีระโกวิทขจร และ วรคุณย์ ตูลารักษ์, 2563)

จากการศึกษาของสำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน (2566) ซึ่งศึกษาวิจัยเปรียบเทียบนโยบายและทิศทางการที่มีคุณค่าสำหรับคนทำงานขับรถขนส่งสินค้าและอาหารผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์มในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตัวแทนไรเดอร์ให้ข้อมูลว่าการทำงานแพลตฟอร์มมีการสร้างแรงจูงใจในการทำงานให้แก่ไรเดอร์ด้วยการให้สิทธิประโยชน์หรือค่าตอบแทนพิเศษต่าง ๆ โดยมีเงื่อนไขว่าไรเดอร์จะต้องทำงานให้ถึงเป้าหมายที่แพลตฟอร์มกำหนด เช่น ในช่วงเวลา 11.00– 13.00 น. ต้องทำงานให้ได้ 70 งานขึ้นไป เป็นระยะเวลา 1 สัปดาห์ โดยเมื่อคำนวณแล้วไรเดอร์ต้องทำงานวันละ 10 งานทุกวัน จำนวน 2 - 3 ชั่วโมงหรือประมาณ 180 นาทีซึ่งเฉลี่ยแล้วไรเดอร์ต้องทำงานละ 18 นาที ถึงจะเป็นไปตามเป้าหมายที่แพลตฟอร์มกำหนด ซึ่งมีไรเดอร์จำนวนน้อยมากที่สามารถทำงานได้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว เนื่องจากในการทำงานจริงบางครั้งระยะเวลาการรอสินค้า/อาหารใช้เวลานานเกิน 40 นาทีแล้ว ดังนั้น ผู้แทนไรเดอร์จึงมีความเห็นว่า เงื่อนไขดังกล่าวแทบจะเป็นไปไม่ได้และยังส่งผลให้ไรเดอร์ต้องทำงานเกิน 8 ชั่วโมง/วัน โดยบางวันอาจยาวนานถึง 10 ชั่วโมง/วัน ยิ่งไปกว่านั้น เงื่อนไขดังกล่าวยังเป็นการบีบบังคับให้ไรเดอร์ต้องทำงานแข่งกับเวลา ซึ่งเป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการทำงานให้สูงขึ้น รวมถึงยังเร่งให้รถจักรยานยนต์หรือโทรศัพท์มือถือที่เป็นเครื่องมือสำคัญในการทำงานเสื่อมสภาพเร็วขึ้นอีกด้วย

2.1.4 สวัสดิการ

บริษัทแพลตฟอร์มมีสวัสดิการจัดสรรให้กับไรเดอร์ เช่น ประกันอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตามหลายแพลตฟอร์มมีการกำหนดเงื่อนไขในการให้สวัสดิการ ที่เห็นได้ชัดคือ ประกันอุบัติเหตุ ซึ่งไรเดอร์ต้องทำงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดก่อนจึงจะได้รับประกันอุบัติเหตุ เช่น รอบส่ง สินค้า/อาหาร ชั่วโมงการทำงาน อายุงาน เป็นต้น (สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน, 2566)

2.1.5 เวลาการทำงาน/การพัก

ปัจจุบันไรเดอร์มีจำนวนเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ต้องทำงานมากขึ้นและต้องปรับเปลี่ยนเวลาในการทำงานใหม่ ยกตัวอย่างเช่น การเปลี่ยนไปทำงานก่อนเวลา 11.00 น. จะมีรายได้ประมาณ 400 บาท/วัน เนื่องจากช่วงก่อน 11.00 น. จะได้ค่าตอบแทนพิเศษ ซึ่งหากรับงานชั่วโมงดังกล่าวถึง 70 งานขึ้นไป เป็นระยะเวลาใน 1 สัปดาห์ จะได้ค่าตอบแทนพิเศษมากขึ้นถึงหลักพันบาท โดยการรับงานในเวลาดังกล่าว จะมีจำนวนงานที่ได้รับมากขึ้น ทำให้ไรเดอร์ไม่อยากพักระหว่างการทำงาน แต่หลังจากเวลา

14.00 น. ไปแล้ว ไรเดอร์ส่วนใหญ่จะพักการทำงานเนื่องจากเริ่มมีจำนวนงานลดลง ซึ่งไรเดอร์จะใช้ช่วงเวลาดังกล่าวในการพักรับประทานอาหารกลางวันหรือบางครั้งไรเดอร์จะใช้เวลาระหว่างรอรับสินค้าจากร้านค้า/ร้านอาหารเป็นช่วงเวลาพักสำหรับไรเดอร์ (สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน, 2566)

2.1.6 ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน

การจ่ายค่าแรงแบบผสมระหว่างค่าตอบแทนรายชิ้นกับแรงจูงใจนั้น นอกจากจะทำให้คนงานต้องทำงานอย่างเร่งรีบแล้ว ยังมีชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานมากขึ้นอีกด้วย นอกจากนี้ ระบบการจ่ายค่าตอบแทนเป็นจำนวนรอบยังมีผลต่อความเร่งรีบ ความเครียด และ โอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดในการทำงานที่หมายถึงความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญของคนงานแพลตฟอร์มส่งอาหาร ทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศ รวมถึงระบบแรงจูงใจดังกล่าวมีผลโดยตรงกับการใช้ความเร็วในการขับขี่และความเหนื่อยล้า ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ (เกรียงศักดิ์ ชีระโกวิทขจร และ วรคุณย์ ตูลาธิกษ์, 2563) นอกจากนี้จากผลกระทบของโควิด - 19 ทำให้มีผู้สมัครเป็นไรเดอร์จำนวนมากขึ้น เป็นสาเหตุให้บางแพลตฟอร์มมีการปรับลดค่ารอบลง ทำให้ไรเดอร์ต้องมีชั่วโมงการทำงานและรอบในการส่งของจำนวนเพิ่มขึ้นเพื่อให้ได้ค่าตอบแทนเท่าเดิม และหากไรเดอร์ปฏิเสธการรับงานบ่อยครั้ง ก็จะมีผลต่อค่าตอบแทนที่จะได้รับและอัลกอริทึมที่ทำให้เห็นจำนวนงานลดลงด้วย รวมถึงบริษัทจะมีอัลกอริทึมที่ทำให้ไรเดอร์รายใหม่เห็นงานก่อนไรเดอร์รายเก่าในช่วงแรก แล้วหลังจากนั้นระบบจะทำให้กักรับงานได้ลดลง (สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน, 2566) ซึ่งทำให้มีชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานขึ้นและอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขนส่งอาหาร

ซึ่งจะเห็นได้ว่าพนักงานขนส่งอาหาร เป็นอาชีพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องด้วยมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ เช่น การละเมิดกฎจราจรต่างๆ เพื่อประหยัดเวลาในการส่งอาหาร รวมถึงการขับขี่โดยประมาทจากการไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยผู้ศึกษาจะได้กล่าวถึงความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในหัวข้อถัดไป

2.2 ความตระหนัก

2.2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความตระหนัก

ความหมายของความตระหนัก

มีการให้ความหมายของความตระหนัก ดังนี้

Good (1973) ความตระหนัก หมายถึง ความรู้สึกที่แสดงถึงการเกิดความรู้ของบุคคล หรือ การที่บุคคลแสดงความรู้สึกผิดชอบต่อปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

กุลวดี สุธหล้า (2550) กล่าวว่า ความตระหนักหมายถึงการแสดงออกซึ่งความรู้สึก ความเห็น ความสำนึก เป็นภาวะที่บุคคลเข้าใจและประเมินสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับตนเองได้โดยอาศัยระยะเวลา เหตุการณ์ประสบการณ์หรือสภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยทำให้คนเกิดความตระหนัก

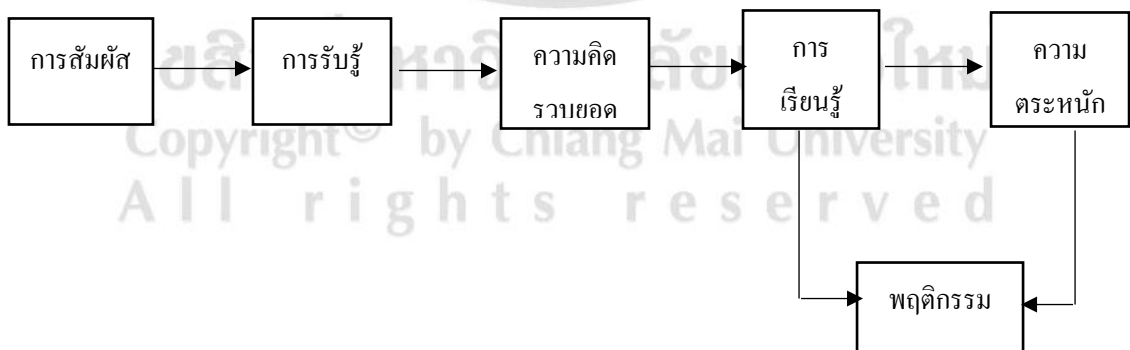
พจนานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 ได้ให้ความหมายของคำว่า ตระหนัก หมายถึง รู้ประจักษ์ชัด, รู้ชัดแจ้ง

ฉัฐษา วุฒิมานกรณ์ (2557) ได้สรุปความหมายของ ความตระหนัก หมายถึง การรับรู้ การคิด ได้ การเกิดความรู้สึกรับผิดชอบ

จากความหมายของความตระหนักที่กล่าวมาข้างต้น จึงสรุปได้ว่า ความตระหนัก คือ การแสดงความรู้สึกที่เกิดขึ้นภายในอันเนื่องมาจากบุคคลเคยมีประสบการณ์ การรับรู้สถานการณ์ต่าง ๆ มาก่อน โดยอาศัยระยะเวลา เหตุการณ์ ประสบการณ์ หรือสภาพแวดล้อมซึ่งส่งผลให้เกิดความตระหนัก

ขั้นตอนและกระบวนการเกิดความตระหนัก

Good (1973) กล่าวว่า การเกิดความตระหนักว่าเป็นผลมาจากกระบวนการทางปัญญา (Cognitive Process) กล่าวคือ เมื่อบุคคลได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าหรือรับสัมผัสสิ่งเร้าแล้วจะเกิดความรู้เมื่อรับรู้ขั้นต่อไปก็จะเข้าใจสิ่งนั้น คือเกิดความคิดรวบยอดและนำไปสู่การเรียนรู้ คือมีความรู้ในสิ่งนั้นและนำไปสู่การเกิดความตระหนักในที่สุด ซึ่งความรู้และความตระหนักก็จะนำไปสู่การกระทำหรือการแสดงพฤติกรรมของบุคคลต่อสิ่งเร้า นั้นตามภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 ขั้นตอนและกระบวนการเกิดความตระหนัก

โดยกระบวนการเกิดความตระหนัก เริ่มเกิดจากการที่บุคคลได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าในสภาพแวดล้อมแล้วเกิดการรับรู้ แล้วนำไปสู่การเรียนรู้ และความตระหนักตามลำดับ ซึ่งการเรียนรู้และเกิดความตระหนักจะนำไปสู่ความพร้อมที่จะแสดงการกระทำหรือแสดงพฤติกรรมต่อไป จากภาพประกอบที่ 2 เป็นการแสดงขั้นตอนตามลำดับของการสะสมความรู้และเจตคติ ซึ่งในการตระหนักนั้นจะต้องอาศัยพื้นฐานความรู้ (Knowledge) และต้องมีความรู้อย่างถ่องแท้ในแต่ละขั้นตอน จึงจะนำไปสู่ขั้นลุ่มลึกชัดแจ้ง (Intelligibility) แล้วจึงเกิดความตระหนักในที่สุด (ภานุวัจน์ อินทรมาศ, 2561)



ภาพที่ 2.2 ขั้นตอนลำดับการเกิดความตระหนัก

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตระหนัก

Brackher (1986 อ้างถึงใน ภานุวัจน์ อินทรมาศ, 2561) ได้กล่าวว่า ความตระหนักเกิดจากทัศนคติที่มีต่อสิ่งเร้า ได้แก่ บุคคล สถานการณ์ กลุ่มสังคม และสิ่งต่าง ๆ ที่โน้มน้าว หรือที่จะตอบสนองในทางบวกหรือทางลบ เป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้และประสบการณ์ โดยองค์ประกอบสำคัญที่ก่อให้เกิดความตระหนักมีอยู่ด้วยกัน 3 ประการ ดังนี้

1. ความรู้ความเข้าใจ (Cognitive Component) จะเริ่มต้นจากระดับง่ายและมีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ
2. อารมณ์ความรู้สึก (Affective Component) เป็นความรู้สึกด้านทัศนคติ ค่านิยม ความตระหนักชอบหรือไม่ชอบ ดีหรือไม่ดี เป็นองค์ประกอบในการประเมินสิ่งเร้าต่าง ๆ
3. พฤติกรรม (Behavioral Component) เป็นการแสดงออกทั้งทางวาจา กิริยา ท่าทางที่มีต่อสิ่งเร้า หรือแนวโน้มที่บุคคลจะกระทำ ดังนั้น บุคคล สถานการณ์ กลุ่มสังคม การเรียนรู้ และประสบการณ์ จึงเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนัก โดยมีความรู้ความเข้าใจความรู้สึกละพฤติกรรมเป็นองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดความตระหนัก

กล่าวโดยสรุปได้ว่า บุคคล สถานการณ์ กลุ่มสังคม การเรียนรู้ และประสบการณ์

ทงศักดิ์ ประสบกิตติคุณ (2534 อ้างถึงในดวงฤดี กิตติจารุคุลย์, 2557) ได้สรุปเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักไว้ว่าปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักคือ

1. ประสบการณ์ที่มีต่อการรับรู้
2. ความเคยชินต่อสภาพแวดล้อม จะมีผลทำให้บุคคลตระหนักหรือไม่ตระหนักต่อสิ่งที่เกิดขึ้น
3. การเอาใจใส่และการให้คุณค่า ถ้ามนุษย์ใส่ใจในเรื่องใดมากก็จะมี ความตระหนักในเรื่องนั้นมากขึ้น
4. ลักษณะและรูปแบบของสิ่งเร้า ถ้าสิ่งเร้า นั้นสามารถทำให้ผู้พบเห็นเกิดความสนใจยอมทำให้ผู้พบเห็นเกิดการรับรู้และการตระหนักมากขึ้น
5. ระยะเวลาและความถี่ในการรับรู้ ถ้ามนุษย์ได้รับการรับรู้บ่อยครั้งหรือนานเท่าไรจะทำให้มีโอกาสเกิดความตระหนักมากขึ้นเท่านั้น

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า บุคคล สถานการณ์ กลุ่มสังคม การเรียนรู้ และประสบการณ์เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนัก โดยความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึก และพฤติกรรมเป็นองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดความตระหนัก นอกจากนี้ยังรวมถึงการให้คุณค่า สิ่งเร้าและสภาพแวดล้อมที่จะทำให้เกิดความตระหนักในเรื่องนั้น ๆ

การวัดความตระหนัก

ในปัจจุบันพบว่า ในการศึกษาเรื่องความตระหนักที่แตกต่างกันก็มักจะมี การให้ความหมายของ คำว่า ความตระหนักที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งก็มักจะนำไปสู่การเลือกใช้วิธีการวัดที่แตกต่างกันออกไปเช่นกัน โดยการวัดความตระหนักมีวิธีการ ดังต่อไปนี้

1. การสังเกต (Observation) เป็นการ ใช้ประสาทสัมผัสทั้งห้า ศึกษาพฤติกรรมหรือปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น โดยการเฝ้าดูการกระทำ ซึ่งแสดงออกในสถานการณ์ต่าง ๆ และในการทำพฤติกรรมต่าง ๆ ของบุคคล
2. การสัมภาษณ์ (Interviewing) เป็นวิธีการสองทาง (Two-way method) คือ มีการสนทนากันระหว่างผู้มีข้อมูลกับผู้ต้องการทราบข้อมูล เป็นการถามตอบกัน หากมีข้อสงสัย ไม่เข้าใจ หรือเข้าใจไม่ชัดเจนก็ถามซ้ำและทำความเข้าใจให้ชัดเจนได้ทันที
3. การใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ใช้สำหรับส่งให้กลุ่มตัวอย่างอ่านแล้วตอบคำถามด้วยตนเอง แบบสอบถามส่วนมากจะเกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริงและความคิดเห็นของผู้ตอบ ซึ่งคำถามนี้อาจเป็นคำถามชนิดปลายเปิดหรือปลายปิด หรืออาจมีทั้งสองประเภทในแบบสอบถามเดียวกัน

ในการวัดความตระหนักมีรูปแบบและวิธีการวัดที่หลากหลายทั้งในรูปแบบที่เป็นการพูดคุย การถามตอบ และการเฝ้าดูพฤติกรรมของบุคคลอยู่ภายนอก ซึ่งข้อมูลที่ได้จากวิธีการเก็บรวบรวม ข้อมูลเหล่านี้จะนำไปสู่การหาข้อสรุปถึงความตระหนักของบุคคลที่มีต่อเรื่องนั้น ๆ ต่อไป (จิรายุ รามทรัพย์, 2552)

2.2.2 ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน

ความปลอดภัยทางถนน หมายถึง มาตรการที่ดำเนินการเพื่อลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากการจราจรบนท้องถนน (Pan American Health Organization, ม.ป.ป.)

สหประชาชาติได้ประกาศเจตนารมณ์ในปฏิญญามอสโกให้ปี พ.ศ. 2554–2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ประเทศไทยในฐานะ ประเทศสมาชิก ได้ร่วมขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลก โดยมีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 กำหนดให้ “ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทาง ถนน” โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลงครึ่งหนึ่งหรือใน อัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนซึ่งมีแนวทางการดำเนินงานต่าง ๆ ตามแนวทาง 5 เสา หลัก ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ในการกำหนดหน่วยงานหลักในการ รับผิดชอบ ทิศทาง เป้าหมาย นโยบาย ยุทธศาสตร์ และงบประมาณในการจัดการความปลอดภัย ทางถนน

เสาหลักที่ 2 โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อยกระดับถนนให้เหมาะแก่ผู้ใช้ทางทุกกลุ่ม รวมทั้งการ ประเมินและ Rating วิจัยพัฒนาด้านถนนและการสัญจรปลอดภัย

เสาหลักที่ 3 พาหนะปลอดภัย พัฒนามาตรฐานยานยนต์ให้ได้ตามมาตรฐานความปลอดภัย ของ UN World Forum for Harmonization of Vehicle regulations ประเมินความปลอดภัยของรถรุ่น ใหม่มีการทดสอบการชน NCAP และรถใหม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง

เสาหลักที่ 4 พฤติกรรมของผู้ใช้ถนน พัฒนาการปรับปรุงพฤติกรรมการใช้ถนนอย่างรอบด้าน เพิ่มระดับการบังคับใช้กฎหมายควบคุมการรณรงค์สร้างความรู้ เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงต่างๆ

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดเหตุ พัฒนาและเตรียมความพร้อมการตอบสนองหลังเกิด เหตุ ตั้งแต่ก่อนถึงโรงพยาบาล ไปจนถึงการรักษาฟื้นฟู บำบัด และเยียวยา ส่งเสริมการมีอาชีพของผู้ พิการเนื่องจากอุบัติเหตุ และส่งเสริมงานวิจัยเพื่อปรับปรุงการตอบสนองหลังเกิดเหตุ (สำนักโรคไม่ ติดต่อกุมารเวชกรรม, 2559)

นอกจากนี้สืบเนื่องจากขอเรียกร้องจากการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ รัฐสมาชิก สหประชาชาติได้มีมติเห็นชอบ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในวันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 ประกอบด้วย

เป้าหมายที่ 1 ภายในปี พ.ศ. 2563 ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา

เป้าหมายที่ 2 ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า

เป้าหมายที่ 3 ภายในปี พ.ศ. 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า

เป้าหมายที่ 4 ภายในปี พ.ศ. 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้ว ต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายที่ 5 ภายในปี พ.ศ. 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ ผลิต ขาย หรือนำ เข้า) และ ยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่น ๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า

เป้าหมายที่ 6 ภายในปี พ.ศ. 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวกับการขับขี่ด้วยความเร็วลง

เป้าหมายที่ 7 ภายในปี พ.ศ. 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100

เป้าหมายที่ 8 ภายในปี พ.ศ. 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100

เป้าหมายที่ 9 ภายในปี พ.ศ. 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง

เป้าหมายที่ 10 ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่

เป้าหมายที่ 11 ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้

เป้าหมายที่ 12 ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศจัดทำและบรรลุเป้าหมายระดับชาติเพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก (WHO, 2017)

และในการประชุมด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ครั้งที่ 3 (The 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety) ณ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน ได้กำหนดกรอบการขับเคลื่อนการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration) โดยมีเป้าหมาย เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลง ร้อยละ 50 ภายในปี ค.ศ. 2030 เพื่อนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ศูนย์ (Vision Zero) ภายในปี ค.ศ. 2050 และประเทศไทยต้องลดจำนวนผู้เสียชีวิตลง ร้อยละ 50 ประมาณ 10,004 คน ภายในปี พ.ศ. 2573 (ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน, 2563)

นอกจากนี้ ได้ศึกษาเอกสารและทบทวนวรรณกรรม พบว่ามีการศึกษาเกี่ยวกับความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ดังนี้

Arнау-Sabates, Jariot Garcia, Martinez Muñoz, & Montane Capdevila (2013) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนและการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มนักเรียนขับรถ พบว่าเพศชายมีแนวโน้มที่จะได้รับปัจจัยเสี่ยงในการขับขี่ที่มากกว่าเพศหญิง ซึ่งประกอบด้วยความเร็ว สภาพแวดล้อมภายนอก สิ่งรบกวน/สิ่งเบี่ยงเบนความสนใจ การดื่มแอลกอฮอล์ และองค์ประกอบอื่น ๆ ในการขับรถ นอกจากนี้ยังพบว่าบุคคลที่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุมาก่อนมีความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนน้อยกว่าบุคคลที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ

Ratna, Rajesh, Jayaram, Rajanna, Venkatesh & Iyengar (2017) ได้ศึกษาความตระหนักและรูปแบบพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับมาตรการความปลอดภัยทางถนนในนักศึกษา พบว่าความตระหนักเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยทางถนนอยู่ในระดับดี ซึ่งพบว่าความตระหนักเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่เท่ากับ ร้อยละ 74 การแซงรถเฉพาจากด้านขวา ร้อยละ 86.5 การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ ร้อยละ 81.5 การไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ร้อยละ 81 และการจำกัดความเร็วที่ระบุไว้บนป้าย ร้อยละ 82 แต่ทั้งนี้ความตระหนักในด้านของการเข้าร่วมการอบรมหรือโปรแกรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนถนนยังน้อย ร้อยละ 54.5

2.2.3 ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในพนักงานขนส่งอาหาร

เนื่องจากเป็นบริบทที่ใหม่ จึงยังไม่มีการศึกษาในด้านความตระหนักในด้านความปลอดภัยบนถนนของพนักงานขนส่งอาหารที่เฉพาะเจาะจง แต่ได้มีการกล่าวถึงมาตรการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของพนักงานขนส่งอาหารในแต่ละประเทศ ดังนี้

ประเทศมาเลเซีย

สถาบันความปลอดภัยทางถนนประเทศมาเลเซีย กล่าวว่า เนื่องจากระบบค่าตอบแทน ที่ยิ่งส่งอาหารมาก พนักงานขนส่งอาหารก็จะมีรายได้มากขึ้นเท่านั้น จึงทำให้มีแรงจูงใจที่จะขับรถให้เร็วขึ้น หรือฝ่าฝืนกฎจราจรได้ โดยจากการสัมภาษณ์พนักงานขนส่งอาหาร พบว่าพนักงานขับรถส่งอาหารจำนวนมากไม่มีความระมัดระวังเพียงพอ เนื่องจากมักจะรู้สึกกดดันที่ต้องรีบเร่งจากข้อความที่ได้รับจากลูกค้าซึ่งต้องการให้ไปส่งอาหารอย่างเร่งด่วน นอกจากนี้สถาบันความปลอดภัยทางถนนประเทศมาเลเซียยังกล่าวว่าเป็นบริษัทบริการจัดส่งอาหาร จำเป็นต้องฝึกอบรมพนักงานส่งอาหารเพิ่มเติมเพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการทำงานที่เน้นในเรื่องความปลอดภัยรวมถึงต้องมีการปลูกฝังเรื่องความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ ไม่เพียงแต่ในเรื่องของการจัดส่ง หรือสินค้าเท่านั้น แต่ยังต้องมีทัศนคติและพฤติกรรมที่ส่งเสริมด้านความปลอดภัยด้วย ในขณะที่เดียวกันได้มีการพัฒนาโปรแกรมการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยบนท้องถนนขึ้น แต่อย่างไรก็ตามพนักงานขับรถส่งอาหาร ต่างยอมรับว่า แม้ว่าจะได้รับการฝึกอบรม แต่ท้ายที่สุดแล้ว ก็ขึ้นอยู่กับตัวพวกเขาเองที่ต้องจะคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่าการใช้ความเร็วความไวเพื่อส่งอาหารให้ทันใจ (วีไอเอไทย, 2563)

ประเทศเกาหลีใต้

ประเทศเกาหลีใต้ได้มีมาตรการที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของพนักงานขนส่งอาหาร ในการรับประกันส่งถึงภายใน 30 นาที” ในบริการส่งพิซซ่า เพื่อความปลอดภัยของคนงานในเกาหลีใต้ โดยยกเลิกข้อกำหนดในแนวปฏิบัติของการทำงาน ที่ทำให้เกิดการแข่งขันในการส่งพิซซ่าให้รวดเร็ว และแรงจูงใจให้บริษัทจัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยในการทำงานให้ครบถ้วนตลอดจนแรงจูงใจให้ผู้บริโภคหยุดซื้อสินค้าของบริษัทที่มีโครงการการส่งพิซซ่าที่รวดเร็ว (Park & Kim, 2016)

ประเทศไทย

เนื่องจากมีผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับเรื่องความไม่ปลอดภัย เกี่ยวกับรถที่ให้บริการส่งอาหารตามเข้ามาเป็นจำนวนมาก โดยพบผู้ให้บริการที่ขับขี่รถจักรยานด้วยความเร็วสูง สร้างความเดือดร้อนบนท้องถนน รวมถึงรถบางคันมีการปรับแต่งตัวรถ ด้วยการติดตั้งกล่องจัดเก็บอาหารขนาดใหญ่ไว้บริเวณที่ท้ายรถ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่ รวมทั้งทัศนวิสัยในการมองเห็นของรถคันอื่นที่ใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งอาจส่งผลทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการขับขี่ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก เชิญตัวแทนบริษัทที่ดำเนินธุรกิจรับบริการจัดส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่เข้าร่วมประชุม เพื่อหารือและทำความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการการจัดระเบียบ ซึ่งอาจจะต้องจัดให้มีการขึ้นทะเบียนรถเหล่านี้ เพื่อให้กรมการขนส่งทางบก สามารถออก

มาตรการกำกับดูแลการให้บริการ ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภาพรวมต่อไป (ข่าวสด, 2564)

นอกจากนี้มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ได้มีข้อเสนอต่อผู้ประกอบการธุรกิจฟู้ดเดลิเวอรี่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ดังนี้ ควรมีการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ทั้งพฤติกรรมขับขี่ การกำหนดอายุผู้ขับขี่ตามที่กฎหมายกำหนด การปฏิบัติตามกฎจราจร การตรวจสอบสภาพรถ การสวมหมวกนิรภัย และมีระบบร้องเรียนหากพบผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค, 2563) รวมถึงควรจัดหาอุปกรณ์ที่ช่วยลดความเสี่ยงให้กับพนักงาน เช่น หากทราบว่าพนักงานต้องโทรศัพท์พูดคุยกับลูกค้าเพื่อนัดหมายพิกัดสถานที่ส่งของ แม่วิธีที่ปลอดภัยที่สุดคือการทำให้รายละเอียดเส้นทางรวมถึงการคำนวณเวลาชัดเจนตั้งแต่ก่อนพนักงานจะเดินทางออกจากที่ตั้ง แต่ท้ายที่สุดหากต้องไปหาสถานที่กันอีกครั้งขณะชื้ออยู่บนท้องถนน อย่างน้อยควรมีหูฟัง-ไมโครโฟนให้พนักงานสามารถพูดคุยโทรศัพท์กับลูกค้าโดยที่มือไม่ต้องถือโทรศัพท์ (แนวหน้า, 2562)

ดังนั้นจากความหมายของความตระหนักและความปลอดภัยบนถนนที่กล่าวมาข้างต้น ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนในการศึกษารุ่นนี้ จึงหมายถึง ความรู้สึกที่เกิดขึ้นต่อการลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร เนื่องมาจากบุคคลเคยมีประสบการณ์การรับรู้สถานการณ์ต่าง ๆ มาก่อน โดยอาศัยระยะเวลา เหตุการณ์ ประสบการณ์ หรือสภาพแวดล้อม ซึ่งจากการทบทวนเป้าหมายการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนและบทความที่เกี่ยวข้องกับมาตรการความปลอดภัยทางถนนของพนักงานขนส่งอาหาร ในการศึกษาครั้งนี้ จึงศึกษาความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ในด้านการเคารพกฎจราจร การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ การไม่ดื่มแอลกอฮอล์/ใช้สารเสพติด เป็นต้น

2.3 พฤติกรรม

2.3.1 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

ความหมายของพฤติกรรม

Bloom (1975 อ้างถึงในบุรฉัตร จันทร์แดง และคณะ, 2562) ได้กล่าวถึงพฤติกรรมว่าเป็นกิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำขึ้นซึ่งอาจสังเกตเห็นได้หรือไม่ก็ได้ก็ตาม

ราชบัณฑิตยสถาน (2554) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้ว่าเป็นการกระทำหรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด และความรู้สึก เพื่อตอบสนองสิ่งเร้า

โศรดา เจริญศักดิ์ (2559) ได้สรุป ความหมายของพฤติกรรม หมายถึง ปฏิบัติหรือกิจกรรมทุกอย่างของมนุษย์ ทั้งที่ปรากฏออกมาภายนอกหรืออยู่ภายในร่างกายเพื่อตอบสนองสิ่งต่าง ๆ และทั้งที่สังเกตได้ สังเกตไม่ได้ แต่สามารถวัดได้ว่ามีหรือไม่มี ซึ่งการกระทำ นั้นมีพื้นฐานมาจากความรู้และทัศนคติของแต่ละบุคคลนั้น ๆ

กาญจน์กรอง สุอังคะ (2559) ได้สรุปความหมายของ พฤติกรรม ว่าเป็นปฏิบัติหรือการกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาทั้งภายในจิตใจตนเองหรือแสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็น ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้กระทำด้วยสาเหตุหรือจุดมุ่งหมายอื่น โดยลักษณะท่าทางกิริยาอาการอาจแตกต่างกันไปส่วนแต่จะต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจประกอบด้วยอารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้น ๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคราวเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

บุรฉัตร จันทร์แดง และคณะ (2562) ได้สรุปความหมายของคำว่าพฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรืออาการที่แสดงออกของจิตใจทั้งภายในและภายนอก เป็นการกระทำเพื่อสนองความต้องการของบุคคล ซึ่งบุคคลอื่นสังเกตและสามารถใช้เครื่องมือในการวัดหรือทดสอบได้

ดังนั้น พฤติกรรม จึงหมายถึง การกระทำหรืออาการที่แสดงออกของจิตใจทั้งภายในและภายนอกเพื่อตอบสนองต่อสิ่งต่าง ๆ ทั้งสังเกตได้และไม่ได้ โดยสามารถใช้เครื่องมือในการวัดหรือทดสอบได้

องค์ประกอบของพฤติกรรม

Bloom (1975 อ้างถึงในบุรฉัตร จันทร์แดง, 2562) ได้กล่าวถึงพฤติกรรมว่าเป็นกิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำอาจเป็นสิ่งสังเกตได้หรือไม่ได้และพฤติกรรมดังกล่าวนี้ได้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

1. พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive domain) พฤติกรรมด้านความรู้เกี่ยวกับสุขภาพเป็นกระบวนการทางด้านสมอง เป็นความสามารถทางด้านสติปัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ การจดจำ ข้อเท็จจริงต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาความสามารถและทักษะทางสติปัญญา การใช้ความคิดวิจารณ์ญาณ เพื่อประกอบการตัดสินใจ

2. พฤติกรรมด้านเจตคติ (Affective domain) เจตคติเป็นกระบวนการทางด้านจิตใจ อารมณ์ ความรู้สึก ความสนใจ เจตคติ การให้คุณค่าการปรับปรุงค่านิยม การแสดงคุณลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ รวมไปถึงความเชื่อ ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ กันจะบอกแนวโน้มของบุคคล ในการกระทำพฤติกรรม

3. พฤติกรรมการปฏิบัติ (Psychomotor domain) พฤติกรรมด้านการปฏิบัตินี้ เป็นการใช้ความสามารถที่แสดงออกทางร่างกาย ซึ่งรวมทั้งพฤติกรรมที่แสดงออกและสังเกตได้ เป็นพฤติกรรมขั้นสุดท้ายที่บุคคลปฏิบัติออกมาโดยมี ด้านความรู้และด้านเจตคติ เป็นตัวช่วยให้เกิดพฤติกรรมด้านการปฏิบัติที่ถูกต้อง แต่กระบวนการในการจะก่อให้เกิดพฤติกรรมนี้ต้องอาศัยระยะเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอน

ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

การเกิดพฤติกรรมมนุษย์นั้น จะเกิดพฤติกรรม 3 ระดับ ดังนี้

1. พฤติกรรมระดับอุปนิสัยเป็นพฤติกรรมที่มีลักษณะเฉพาะของแต่ละบุคคล ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่สะท้อนมาจากความคิดและอารมณ์ที่มีลักษณะเฉพาะของแต่ละบุคคล เป็นลักษณะพฤติกรรมที่ค่อนข้างคงทนถาวร

2. พฤติกรรมระดับบุคลิกภาพเป็นพฤติกรรมที่เกิดจากแบบแผนของความคิด ความรู้สึก รวมไปถึงการแสดงออกของแต่ละคนถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงเวลาและสถานการณ์ไปอย่างไรก็ตามแต่พฤติกรรมที่สะท้อนออกมาทางบุคลิกภาพก็ยังคงที่ จึงทำให้บุคคลนั้นเกิดพฤติกรรมแตกต่างไปจากบุคคลอื่น

3. พฤติกรรมระดับพฤติกรรมเกิดพฤติกรรมของมนุษย์นั้น เป็นผลมาจากการผสมผสานขององค์ประกอบต่าง ๆ ในตัวมนุษย์แล้วจึงถูกกล่อมเกลียดด้วยสิ่งแวดล้อม ซึ่งองค์ประกอบสำคัญที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของมนุษย์ที่เป็นองค์ประกอบภายในตัวมนุษย์เอง ได้แก่ การรับรู้ สติปัญญา การคิด เจตคติและอารมณ์ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมหรือการกระทำหรือการแสดงออกที่สามารถสังเกตได้ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมประกอบด้วย 3 ปัจจัย ดังนี้

1) ปัจจัยด้วยจิตวิทยา ประกอบด้วย การรับรู้เจตคติและสติปัญญา

2) ปัจจัยด้านสังคม ประกอบด้วย ครอบครัว ชุมชนและเพื่อน

3) ปัจจัยด้านสถานการณ์ประกอบด้วย สถานที่ การปฏิบัติตนของบุคคลรอบข้างและอิทธิพลจากดาราศาสตร์ต่าง ๆ (บุรฉัตร จันทรแดง, เสาวลักษณ์ โกศลกิตติอัมพร และสัญญา เคนาภูมิ 2019)

2.3.2 พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์

กาญจน์กรอง สุอังคะ (2559) ได้สรุปภาพรวมของพฤติกรรมการขับขี่ คือ การประพฤติปฏิบัติลักษณะต่างๆ ของผู้ขับขี่ในการขับขี่หรือควบคุมขบวนการของตน จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาพบว่าสามารถแบ่งประเภทของพฤติกรรมการขับขี่ทั้งที่เป็นการแบ่งประเภทการขับขี่โดยตรง และที่เป็นการ

แบ่งประเภทของผู้ขับขี่ต่างก็ใช้พฤติกรรมในการขับขี่ และการแบ่งประเภทของผู้ขับขี่คือสิ่งเดียวกัน ดังนั้นจึงสามารถแบ่งประเภทของพฤติกรรมการขับขี่ไว้ดังนี้

พฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน (Standard of Driving Behavior) เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ก่อให้เกิดอันตรายขึ้นในสถานการณ์ปกติทั่วไป

พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปในทางบวก (Positive Deviations of Driving Behavior) คือพฤติกรรมการขับขี่ในอุดมคติ ที่ทำให้ไม่เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดการปลอดภัยต่อจราจรสูงสุด ซึ่งในบางสถานการณ์ของการขับขี่ พฤติกรรมที่เป็นมาตรฐานก็ยังคงก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ในการขับผ่านรถโดยสารประจำ ทางที่จอดเทียบป้ายจอดรถ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่เบนไปทางบวกจะชะลอความเร็วของรถเพราะเขาจะคำนึงว่า บางทีอาจมีผู้โดยสารข้ามออกมาทางด้านหน้าของรถโดยสารนั้น เป็นต้น

พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางลบ (Negative Deviations of Driving Behavior) เป็นการขับขี่ที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือกฎระเบียบ และเป็นอันตรายซึ่งมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดี (Good Drivers' Behavior) หมายถึงผู้ขับขี่ที่มีคุณลักษณะที่ประกอบด้วย ความเอาใจใส่ ความมีมารยาท และสุขุมเยือกเย็น ใช้ความเข้าใจร่วมกันระหว่างตัวบุคคลและขีดความสามารถของรถ ล่วงรู้สาเหตุที่แท้จริงของสิ่งที่ปรากฏขึ้น ซึ่งคุณลักษณะเหล่านี้เป็นส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ความเป็นระเบียบและลดความเสี่ยงพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความคล่องตัวของสภาพจราจร

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ดี (Bad Drivers Behavior) เป็นคุณลักษณะที่ตรงกันข้ามกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดีและเป็นผู้ขับขี่ที่มักมีนิสัยชอบขับขี่ในลักษณะฝ่าฝืนกฎระเบียบสัญญาณจราจรเป็นสาเหตุต่อความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ หมายถึง การกระทำใด ๆ ของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจนได้รับบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิต พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สามารถสรุปได้ ดังนี้

1. พฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่ถูกออกแบบเพื่อช่วยป้องกันและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ ผลการสำรวจผู้ใช้รถจักรยานยนต์บนท้องถนน ในปี พ.ศ. 2562 โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch) พบว่าในภาพรวมมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 45 แบ่งเป็นคนใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 52 และ คนซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 21 สาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัย ข้อมูลผลการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงด้วยวิธีสอบถาม (Self-Reported Survey) ของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

รถจักรยานยนต์ ในปี พ.ศ. 2553 โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังฯ พบว่า สาเหตุส่วนใหญ่ของการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ใน 3 อันดับแรก คือ เดินทางระยะไกล (ร้อยละ 65 และ 66) ไม่ได้ขับขี่ออกถนนใหญ่ (ร้อยละ 36 และ 34) และเร่งรีบ (ร้อยละ 31 และ 29) ตามลำดับ

พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนพบว่าในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งร้อยละ 50.7 ซึ่งสูงกว่าผู้ขับขี่นอกเขตอำเภอเมือง ร้อยละ 28.8 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่นมีแนวโน้มพฤติกรรมเสี่ยงที่สูงกว่าผู้ขับขี่ในช่วงอายุอื่น จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ พบว่าส่วนใหญ่ตระหนักถึงความปลอดภัยจากการสวมหมวกนิรภัย แต่มีบางส่วนที่ยังเห็นความสำคัญเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกตำรวจจับ (นพดล กรประเสริฐ และคณะ, 2559)

2. พฤติกรรมเมาแล้วขับ

การเมาแล้วขับส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรวมจากอุบัติเหตุและความสูญเสียที่ตามมาจากข้อมูลสถิติจำนวนและสัดส่วนคดีจราจรที่มีสาเหตุจากเมาแล้วขับที่รายงาน โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 - 2560 จะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับมีแนวโน้มลดลงอย่างชัดเจน โดยในช่วงปี พ.ศ. 2559 - 2560 มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรจากการเมาแล้วขับตลอดทั้งปีเฉลี่ยน้อยกว่า 1 พันคดีต่อปี คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 1 ของคดีอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด สอดคล้องกับรายงานข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) โดยกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขที่สะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มที่ลดลงอย่างชัดเจนของสัดส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่พบการดื่มแล้วขับ ทั้งในภาพรวมจากร้อยละ 45 ในปี พ.ศ. 2548 ลดลงเหลือร้อยละ 30 ในปี พ.ศ. 2560 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากกลไกการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องเมาแล้วขับที่มีความเข้มข้นมากขึ้นส่งผลให้สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับเริ่มมีแนวโน้มที่ดีขึ้น (หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนและสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, ม.ป.ป.) จังหวัดเชียงใหม่ได้สำรวจพฤติกรรมขับรถขณะมีเมานพบว่า ร้อยละ 47.8 มีพฤติกรรมขับรถในขณะที่มีเมานในรอบ 6 เดือนที่ผ่านมา ในขณะที่ร้อยละ 52.2 ไม่เคยทำพฤติกรรมเมาแล้วขับ โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น (อายุต่ำกว่า 30 ปี) เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมขับขณะมีเมาน (52.2%) สูงกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอรอบนอกมีพฤติกรรมขับขณะมีเมานที่ (51.5%) สูงกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมือง จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคย มีพฤติกรรมขับขณะมีเมาน พบว่า ส่วนใหญ่มีสาเหตุเนื่องมาจากมีความคิดที่ว่าขับแล้วไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ จุดหมายปลายทางอยู่ไม่ไกล และสามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ได้ (นพดล กรประเสริฐ และคณะ, 2559)

3. พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

การขับรถฝ่าไฟแดงถือเป็นความผิดจราจรที่ร้ายแรง เพราะเป็นการกระทำที่อันตราย แต่ก็มีคนขับรถจำนวนไม่น้อยที่ชอบปฏิบัติเมื่อมีโอกาส ไม่เว้นแม้แต่ในทางแยกที่มีกล้องติดอยู่ จากการศึกษาของนพดล กรประเสริฐ และคณะ (2559) ที่ศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 34.7 ยอมรับว่าเคยมีพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในขณะที่ร้อยละ 65.3 ไม่เคยทำพฤติกรรมดังกล่าว โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยกลางคน (อายุ 30-50 ปี) และมีประสบการณ์ในการขับขี่มากขึ้น มีแนวโน้มในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่สูงขึ้น จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ เคย มีพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่ามีสาเหตุมาจากความเร่งรีบ ขับรถเข้าสู่ทางแยกด้วยความเร็วทำให้เบรกไม่ทัน และในบางครั้งเป็นช่วงเวลากลางคืนที่ปริมาณจราจรเบาบาง

4. พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร

การขับขี่ย้อนศร เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เนื่องจากพฤติกรรมดังกล่าว เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง มีความผิดฐานขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย จากการศึกษาของนพดล กรประเสริฐ และคณะ (2559) ที่ศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ร้อยละ 66.4 ไม่มีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร ในขณะที่ร้อยละ 33.6 ยอมรับว่าเคยมีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ เคย มีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร พบว่า มีสาเหตุมาจากการออกแบบถนนที่มีจุดกลับรถที่อยู่ไกล การขับขี่ย้อนศรทำได้สะดวกและลดระยะเวลาการเดินทาง และปริมาณจราจรที่น้อยในช่วงเวลากลางคืนเอื้ออำนวยต่อการขับขี่ย้อนศร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ปวีณา คำพุกกะ, อุไรรัตน์ ยามรัมย์ และสุชาดา ชมชื่น (2555) ที่ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ที่พบว่าสาเหตุการขับขี่ย้อนศรส่วนใหญ่เนื่องมาจากที่กลับรถอยู่ไกล

5. พฤติกรรมง่วงแล้วขับ หรือภาวะหลับใน

ภาวะหลับใน คือ การหลับในระยะเวลาสั้น ๆ เพียงชั่ววูบเดียว เป็นภาวะที่ร่างกายมีการทำงานลดลงหรือช้าลง เป็นการสับสนระหว่างการหลับและการตื่น โดยมีอาการหลับเข้ามาแทรกการตื่นอย่างเฉียบพลัน โดยไม่รู้ตัว อาจเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้น ๆ ขณะที่ตายังเปิดอยู่ แต่ไม่รับรู้ภาพเบื้องหน้า ทำให้ผู้ขับขี่ไม่รู้สึกรถและบังคับตัวเองไม่ได้ชั่วขณะ จนเกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงคล้ายกับพฤติกรรมเสียวเมาแล้วขับ ซึ่งประสิทธิภาพของผู้ขับขี่ในการรับรู้ ตัดสินใจ และตอบสนองจะด้อยลงโดยสาเหตุหลักของภาวะหลับในคือการพักผ่อนไม่เพียงพอ ข้อมูลผลการศึกษาจาก AAA

Foundation for Traffic Safety ประเทศสหรัฐอเมริการะบุว่าผู้ขับขี่ที่ได้นอนหลับน้อยกว่า 4 ชั่วโมงจะมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่ได้นอนหลับพักผ่อนอย่างน้อย 7 ชั่วโมงถึง 11.5 เท่า ซึ่งในประเทศไทยพบว่ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ยานพาหนะที่พบมากที่สุด คือ รถบรรทุก ส่วนในรถจักรยานยนต์ พบว่าเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจากภาวะหลับในจำนวน 167 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิตจำนวน 87 ราย ในปี พ.ศ.2551-2560 (ศูนย์การวิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2562) โดยพบว่าช่วงเวลาที่พบการเกิดอุบัติเหตุจากภาวะง่วงนอนได้บ่อยมีสองช่วง ได้แก่ ช่วง 24.00 น. ถึง 8.00 น. ของวันรุ่งขึ้น และช่วง 13.00 น. ถึง 15.00 น. (กรมสุขภาพจิต, 2561)

6. การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่

จากข้อมูลสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ความนิยมในการใช้โทรศัพท์มือถือของคนไทยเติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา โดยในปี พ.ศ. 2560 มีสัดส่วนของประชากรที่ใช้โทรศัพท์มือถือสูงเกือบร้อยละ 90 ด้วยการเข้าถึงการใช้โทรศัพท์มือถือดังกล่าว ประกอบกับเทคโนโลยีและความสามารถของโทรศัพท์มือถือในปัจจุบันที่เป็นได้มากกว่าเครื่องมือที่ใช้พูดคุยสื่อสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน ส่งผลให้โทรศัพท์มือถือกลายเป็นอุปกรณ์ที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน โดยพบว่ามีการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ในการใช้พูดคุยสนทนา การพิมพ์ข้อความสนทนาโต้ตอบ หรือการเล่นโมบายแอปพลิเคชันต่าง ๆ ซึ่งเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและทำให้โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากผู้ขับขี่จะขาดสมาธิในขณะที่ขับรถ หรือแม้กระทั่งทำให้ละสายตาจากถนน ผลสำรวจพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่จากกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ ทั่วประเทศ 2,976 คน โดยมูลนิธิไทยโรดส์ในปี พ.ศ. 2561 พบว่ากลุ่มตัวอย่างจำนวนมากยอมรับว่าเคยมีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมาโดยเป็นผู้ขับขี่รถเก๋งมากที่สุดร้อยละ 63 ตามด้วยผู้ขับขี่รถกระบะ ร้อยละ 60 และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 38 โดยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์พบที่ใช้ในการโทรหรือพูดคุยร้อยละ 91 ใช้ในการส่งข้อความ ร้อยละ 25 ใช้เพื่อฟังเพลงร้อยละ 19 และใช้ในการดูแผนที่ทางหรือถ่ายภาพร้อยละ 1 (ศูนย์การวิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2562)

2.3.3 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหาร

จากการทบทวนการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า พนักงานขนส่งอาหารต้องแข่งกับเวลาเพื่อส่งอาหารให้ตรงตามกำหนดส่งมอบและเพื่อให้รับค่าจ้างที่สูงขึ้นจึงส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยบนท้องถนน ส่งผลให้พนักงานขนส่งอาหารมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ต่าง ๆ ดังนี้

พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

Zhang et al. (2020) ได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขนส่งอาหารในประเทศจีนซึ่งพบว่าพนักงานขนส่งอาหารมีการใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่มากถึงร้อยละ 96.3 ประกอบด้วย การดูตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่ที่จัดส่งอาหารให้ลูกค้า ร้อยละ 75.8 การตรวจสอบรายการสั่งซื้อหรือแข่งขันการรับรายการส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชันส่งอาหาร ร้อยละ 65.1 การโทรหาลูกค้า ร้อยละ 62.4 และการตอบลูกค้า ร้อยละ 63 นอกจากนี้จากการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถสรุปได้ว่าลักษณะของบุคลิกภาพของพนักงานขนส่งอาหารและการรับรู้ความเสี่ยงสามารถทำนายการจำกัดพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหาร ในขณะที่การรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับขี่สามารถประเมินพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่ได้ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Truong, Nguyen, & De Gruyter (2018) ที่พบว่าการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสามารถลดแนวโน้มและลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในการใช้โทรศัพท์เพื่อการโทร การพิมพ์ข้อความและการค้นหาข้อมูลในประชาชนวัยรุ่นในประเทศออสเตรเลีย

พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยและการใช้หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน

Kulanthayan et al. (2012) ได้ศึกษาความชุกและปัจจัยการใช้หมวกกันน็อกที่ไม่ได้มาตรฐาน (Non-standard safety helmets) ในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหาร ซึ่งพบว่ามีการใช้หมวกกันน็อกที่ไม่ได้มาตรฐานสูงถึงร้อยละ 53.3 และหนึ่งในสามของกลุ่มตัวอย่างเกิดอุบัติเหตุการชนในระหว่างการทำงาน พนักงานขับรถส่งอาหารที่มีประสบการณ์การขับขี่เป็นระยะเวลานานมีโอกาสในการสวมใส่หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน 2.3 เท่า เมื่อเทียบกับผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี้น้อยกว่า นอกจากนี้ยังพบว่ามี การขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 41 และพนักงานขนส่งอาหารที่มีอายุน้อย (18-24 ปี) มีรายได้ต่อวันสูง มีรอบการขนส่งอาหารเฉลี่ยมากกว่า 3.5 ครั้งต่อชั่วโมง และมีระดับความตระหนักเกี่ยวกับสภาพของพาหนะอยู่ในระดับต่ำ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ในพนักงานขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) (Papakostopoulos & Nathanael, 2020)

พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยและฝ่าฝืนกฎจราจร

Papakostopoulos & Nathanael (2020) ได้ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารในกรุงเอเธนส์ ประเทศกรีซ พบว่ากลุ่มตัวอย่างทุกรายมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่อย่างน้อย 1 พฤติกรรมจาก 6 พฤติกรรม ประกอบด้วย การขับในเลนที่ไม่ปลอดภัย การขับรูดย่นศร การขับรูดด้วยมือข้างเดียว การขับรูดบนทางเท้า การไม่สวมหมวกนิรภัย และการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรซึ่งการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นการกระทำผิดกฎจราจรที่ร้ายแรง โดยพบว่าพนักงานขนส่ง

อาหารที่มีอายุน้อย (18-24 ปี) มีประสบการณ์ในการทำงานน้อยกว่า 2 ปี ใช้พาหนะส่วนตัวในการทำงาน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.01$)

ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรม จะเห็นได้ว่าพนักงานขนส่งอาหารมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ที่หลากหลายพฤติกรรม ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะหมายถึง การกระทำของพนักงานขนส่งอาหารในการควบคุมรถจักรยานยนต์ รวมถึงการปฏิบัติก่อนและระหว่างการควบคุมรถจักรยานยนต์ โดยจะศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ใน 5 ด้าน ประกอบด้วยพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร พฤติกรรมการขับขี่โดยไม่ประมาท พฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล พฤติกรรมการไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ และพฤติกรรมไม่ขับขี่ในขณะที่เมินเมา/ใช้สารเสพติด โดยวัดจากแบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม

2.3.4 ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักรู้และพฤติกรรมการขับขี่

ความตระหนักรู้เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ ซึ่งมีการศึกษาที่เกี่ยวข้องที่พบว่าความตระหนักรู้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ ดังนี้

Ulleberg and Rundmo (2003, อ้างถึงในกาญจนากรอง สุอังคะ, 2559) กล่าวว่าผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะเห็นแก่ประโยชน์ของผู้อื่นเป็นสำคัญ (Altruism) เป็นลักษณะของผู้ขับขี่ที่มีความเสียสละเห็นแก่ประโยชน์ของผู้อื่นมากกว่าตนเอง มีความเห็นอกเห็นใจผู้อื่น ในสภาพการจราจร และมีความตระหนักรู้ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จะมีที่พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่ำ

Alvisyahri, Anggraini, & Sugiarto (2020) ได้ศึกษาการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนที่เกี่ยวข้องกับความตระหนักรู้ พฤติกรรมการขับขี่ และพฤติกรรมเสี่ยงในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเมืองบันดาอาแจฮ์ ประเทศอินโดนีเซียพบว่าความตระหนักรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการสวมใส่หมวกนิรภัยมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ โดยผู้ที่มีความตระหนักรู้ที่ดีมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมขับขี่ที่ดีด้วย

สรรรถชัย โภธิสุวรรณ (2563) กล่าวว่าพฤติกรรมที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ส่วนหนึ่งมีผลมาจากการที่ประชาชนไม่รู้กฎหมายจราจรและทำให้ผู้ขับขี่ขาดความตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นขณะใช้ทาง

2.3.5 การประเมินพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ามีการสร้างเครื่องมือเพื่อประเมินพฤติกรรมการขับขี่ ที่มีความแตกต่างกัน โดยส่วนใหญ่เป็นการ

พัฒนาจากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมและการอ้างอิงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการศึกษานั้น ๆ ดังนี้

นพวุฒิ ชื่นบาล, ตริอมร วิสุทธิศิริ, และเลขา บรรหารศุภวาท (2556) ได้สร้างแบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 20 ข้อ จากการทบทวนเอกสารและวรรณกรรม ซึ่งแบบสอบถามดังกล่าวประกอบด้วยข้อคำถามด้านบวก 10 ข้อ และคำถามด้านลบจำนวน 10 ข้อ ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.75

นงคราญ ตาตะคำ (2558) ได้สร้างแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์จากการทบทวนวรรณกรรม ซึ่งประกอบด้วยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พฤติกรรมการขับขี่ตามป้ายเครื่องหมายจราจร พฤติกรรมการขับขี่ตามสัญญาณไฟจราจร พฤติกรรมการขับขี่โดยมีผู้โดยสารเกิน 1 คน พฤติกรรมการให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนการเลี้ยวและพฤติกรรมการใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์ โดยได้ค่าความเชื่อมั่นโดยวิธีการสัมประสิทธิ์แอลฟาของ ครอนบาคเท่ากับ 0.81

กาญจนากรอง สุอังคะ (2559) ได้สร้างแบบสอบถามเพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ จากการทบทวนวรรณกรรมและการประยุกต์ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (The theory of planned behavior: TPB) โดยวัดพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ 5 ด้าน จากประเด็นคำถาม 27 ประเด็น ได้แก่ ความเสี่ยงด้านความกล้าทำท่าย ประเด็นความเสี่ยงด้านการใช้ความเร็ว ประเด็นความเสี่ยงจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ความเสี่ยงจากความประมาทในการขับขี่และความเสี่ยงจากความประมาทในการตรวจสอบสภาพรถ

Uttra, Jomnonkwao, Watthanaklang, & Ratanavaraha (2020) ได้พัฒนาข้อคำถามประเมินตนเองสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย (แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์) ประกอบด้วย 26 คำถาม ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ด้าน คือ การผิดกฎจราจร (Traffic error) การขับขี่โดยประมาท/ความผิดพลาดในการควบคุมรถ (Control error) การขับขี่ที่อันตราย (Stunts) และอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (Safety equipment) โดยมีค่าความเชื่อมั่นสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค เท่ากับ 0.925, 0.887, 0.747 และ 0.831 ตามลำดับ

ในการศึกษารั้งนี้ เนื่องจากพนักงานขนส่งอาหารอาจมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป ผู้ศึกษาจึงจะสร้างแบบสอบถามจากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารที่พบจากการศึกษาที่ผ่านมา และให้สอดคล้องและครอบคลุมตามเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยแบ่งเป็น 5 ด้าน ประกอบด้วย พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร พฤติกรรมการขับขี่โดยไม่

ประมาท พฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล พฤติกรรมการไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ และพฤติกรรมไม่ขับขี่ในขณะมึนเมา/ใช้สารเสพติด

2.4 อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.4.1 สถานการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก จากการรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ปี 2018 พบว่า ปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก 1.25 ล้านคน เป็น 1.35 ล้านคนในช่วงเพียงสามปีที่ผ่านมา ซึ่งเท่ากับวันละ 3,700 คน มากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รถจักรยานและคนเดินถนน (Vulnerable road users) โดยพบว่าร้อยละ 93 ของการเสียชีวิตบนท้องถนนพบในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ประเทศไทยมีการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับที่ 9 ของโลก โดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน คิดเป็นจำนวนเฉลี่ยปีละ 22,491 คน แต่ในขณะที่เดียวกันสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยแยกตามพาหนะ พบว่า สัดส่วนของผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ 74.4 ซึ่งสูงเป็นอันดับที่ 1 ของโลก (องค์การอนามัยโลก, 2018)

ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) ในปี พ.ศ. 2562 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 17,176 คน บาดเจ็บ 925,029 คน จากข้อมูลผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2562 พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์จำนวน 4,802 คน เฉลี่ย 13.15 คน/วัน กลุ่มที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ กลุ่มอายุ 20 ปีขึ้นไป (กลุ่มแรงงาน)

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (Thailand Accident Research Center) ซึ่งเป็นหน่วยงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ได้แถลงความคืบหน้าของ “โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ” หรือ In-depth Accident Investigation in Thailand วิจัยอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อค้นหาปัจจัยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว โดยเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2559 - 2563 โดยมีข้อค้นพบที่สำคัญ ดังนี้

- ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ มักเสียชีวิตจากการชนกับรถยนต์คันอื่น หรือชนกับวัตถุข้างทาง แต่หากรถจักรยานยนต์เสียหลักล้มเองอุบัติเหตุจะรุนแรงน้อยกว่า ทำให้มีโอกาสเสียชีวิตต่ำกว่าการชนกับรถคันอื่น ทั้งนี้รถยนต์คันอื่นที่ชนกับรถจักรยานยนต์ และทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตมากที่สุดได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถกระบะ ตามมาด้วย รถบรรทุกและรถที่จอดอยู่ข้างทาง
- รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่พบบ่อยมากที่สุด คือ การเลี้ยวตัดกระแสจราจรทางตรง ณ จุดตัดประเภทต่าง ๆ เช่น จุดกลับรถ ทางแยก ทางเข้าออกซอยต่าง แต่รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ส่งผลให้มีผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด คือ การชนที่ด้านหน้า และการชนท้ายรถคันอื่น รวมถึงการชนกับรถขณะกำลังเลี้ยวในบริเวณจุดตัดต่าง ๆ
- สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มาจากปัจจัยด้านบุคคลเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 94 แบ่งเป็น สาเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 54 และสาเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของคนขับรถยนต์คันอื่น ร้อยละ 40 ส่วนสาเหตุจากถนนและยานพาหนะ มีเพียงร้อยละ 4 และร้อยละ 2 ตามลำดับ
- ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการประเมินสถานการณ์ (Perception Failure) ถึงร้อยละ 52 ความผิดพลาดในการตัดสินใจเมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน (Decision Failure) ร้อยละ 21 และความผิดพลาดในการควบคุมรถ (Reaction Failure) ร้อยละ 19 นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 26 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด มีสาเหตุจากความไม่ตั้งใจในการขับขี่ (Attention Failure) และร้อยละ 32 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด เกิดจากการทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Faulty in Traffic Strategy)
- ร้อยละ 48 ของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่หลบหลีกหรือเบรกเพื่อหลีกเลี่ยงการชนแต่อย่างใด (Collision Avoidance) ซึ่งส่วนใหญ่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ไม่สามารถหลบหลีกหรือเบรกได้ทัน เพราะเหตุการณ์เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน อีกทั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มนี้ยังมีสภาพร่างกายปกติ ไม่มีอาการง่วงหรือเมาแต่อย่างใด และขับขี่ด้วยความเร็วปกติระหว่าง 30-60 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง
- ร้อยละ 40 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุไม่มีใบอนุญาตขับขี่ อย่างไรก็ตามในกลุ่มผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ ปรากฏว่าร้อยละ 50 เป็นการชนที่ผู้ขับขี่ไม่หลบหลีกหรือเบรกเพื่อหลีกเลี่ยงการชนเช่นเดียวกัน ซึ่งให้เห็นว่า ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะมีใบอนุญาต แต่ก็ยังขาดทักษะในการหลีกเลี่ยงการชน

- มากกว่าร้อยละ 85 ของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นั้น เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ผ่านการฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัย แต่เรียนรู้วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์จากสมาชิกในครอบครัว เพื่อน หรือฝึกขับขี่ด้วยตนเอง
- มากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่ว่า มากกว่าร้อยละ 60 ของผู้เสียชีวิตไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
- ร้อยละ 15 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดจากการขับขี่ขณะมีเมามา และในกลุ่มนี้ยังพบว่ามากกว่าร้อยละ 90 ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

2.4.2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในพนักงานขนส่งอาหาร

จากการทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา ยังไม่มีการรวบรวมสถิติเกี่ยวกับอุบัติการณ์การเกิดอุบัติเหตุอย่างเป็นทางการ แต่ได้มีการกล่าวถึงสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารในประเทศต่าง ๆ ดังนี้

ประเทศเกาหลีใต้มีอัตราการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นในปี ค.ศ. 2020 โดยสาเหตุหลักมาจากถนนลื่นซึ่งเกิดจากฤดูฝนที่ยาวนานและมีการส่งอาหารและของชำที่เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากมาตรการเว้นระยะห่างโดยพนักงานส่งของส่วนใหญ่เสียชีวิตจากการทำงานหนักเกินไปหรือการขับรถโดยประมาท ซึ่งมักจะเห็นพนักงานส่งของฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและมีพฤติกรรมการขับขี่ข้ามทางม้าลายเพื่อประหยัดเวลาในเขตเมือง (Park, 2020)

ประเทศออสเตรเลีย มีผู้เสียชีวิต 5 รายทั่วประเทศจากอุบัติเหตุบนท้องถนนภายในระยะเวลาเพียงสองเดือน ในปี ค.ศ. 2020 โดยสาเหตุมาจากการได้รับความกดดันเพื่อให้ส่งอาหารที่เร็วขึ้น ส่งผลให้เกิดสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (เอสบีเอสไทย, 2563)

ประเทศจีน ในเมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน พบว่าในช่วง 6 เดือนแรกของปี ค.ศ. 2017 พนักงานส่งอาหารเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยในทุก ๆ 2.5 วัน ในขณะที่เมืองเซินเจิ้น มีพนักงานส่งอาหารเสียชีวิตโดยเฉลี่ย 12 คนต่อไตรมาส และในปี ค.ศ.2018 ตำรวจจราจรของเมืองเฉิงตูได้รายงานว่าการขนส่งอาหารมีการละเมิดกฎจราจร 10,000 ครั้ง มีการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 196 ครั้งและมีผู้เสียชีวิตจำนวน 155 คน (Sima, 2021)

2.5 ปัจจัยสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.5.1 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

จากการทบทวนวรรณกรรมสามารถแบ่งปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ตามมุมมองทางระบาดวิทยา ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

ปัจจัยเกี่ยวข้องกับมนุษย์หรือผู้ขับขี่ อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยที่พบ ได้แก่

1. เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เพราะลักษณะนิสัยของเพศชายเป็นเพศที่ชอบเสี่ยงภัย ชอบความตื่นเต้น ชอบขับรถเร็ว ดังนั้น ผู้ชายจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้หญิง (วัชรพงษ์ เรือนคำและณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562) และจากการศึกษาของนางนุช ดันดิธรรม (2553) พบว่าเพศชายเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิงถึง 4-5 เท่า และเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มากกว่า 5-8 เท่า

2. อายุ โดยพบว่าเด็กวัยรุ่นและวัยหนุ่มสาว อายุ 15-19 ปี เป็นกลุ่มที่มีอัตราเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากเป็นวัยที่คึกคะนอง ขาดความระมัดระวัง และขาดประสบการณ์ และพบว่ายิ่งอายุมากขึ้นมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงขึ้น (Santosh & Kunnawee, 2015) ส่วนกลุ่มอายุที่เสียชีวิตมากที่สุด พบว่ามีอายุ 20 ปีขึ้นไปหรือในกลุ่มแรงงาน (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2563)

3. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร จากการเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2559 - 2563 พบว่าร้อยละ 32 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดเกิดจากการทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2563) ซึ่งเกิดจากหลายสาเหตุ เช่น การขาดความรับผิดชอบ ความเห็นแก่ตัว ความไม่มีระเบียบวินัย โดยการปฏิบัติที่ผิดกฎจราจร เช่น การขับขี่ย้อนศร การนั่งซ้อนเกินกำหนด การขับขี่ยานพาหนะที่ห้าม เช่น บนทางเท้า ลอดอุโมงค์ ขับซิดขวา แซงซ้าย เป็นต้น (วัชรพงษ์ เรือนคำ และ ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562)

4. การขาดประสบการณ์ของผู้ขับขี่ การขาดประสบการณ์ทั้งการขาดประสบการณ์ในการใช้รถจักรยานยนต์ ขาดการฝึกฝนอบรม การไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ การขาดประสบการณ์ในสภาวะไม่คุ้นเคยกับสภาพทางและสภาพดินฟ้าอากาศ เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ (Laksanakit, 2013)

5. ความบกพร่องทางร่างกาย สภาวะความเจ็บปวดทางร่างกาย เช่น โรคประจำตัว ได้แก่ โรคหัวใจ เบาหวาน ความดันโลหิตสูง ลมชัก หรือสภาวะที่มีความบกพร่องของอวัยวะต่าง ๆ เช่น สายตาเอียงมาก ตาบอดสี หูตึง หูหนวก หรือในสภาวะที่ร่างกายอ่อนล้า สภาวะดังกล่าวจะเป็นตัวเพิ่มอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ (วัชรพงษ์ เรือนคำ และ ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562)

6. ความบกพร่องทางจิตใจและอารมณ์ ได้แก่ ผู้ที่เป็น โรคจิต โรคประสาท อารมณ์เครียดมาก มีความตื่นตัวง่าย มีวิตกกังวลสูง บุคคลประเภทนี้มีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าบุคคลที่มีความบกพร่องทางกาย (พิมพ์ภา เตชะกมลสุข, 2558)

7. การดื่มแอลกอฮอล์ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (Laksanakit, 2013) โดยพบว่าร้อยละ 15 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดจากการขับขณะมีเมามา (ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2563)

8. การใช้ยาและสิ่งเสพติดให้โทษบางชนิด เช่น แอมเฟตามีน ขณะขับซึ่งเป็นยากระตุ้นประสาทมีผลทำให้

บุคลิกภาพแปรปรวน ร่างกายอ่อนเพลีย ทำให้เกิดความบกพร่องทางด้านร่างกายและจิตใจตามมา ส่วนยาบางประเภทมีผลทำให้ความสามารถในการขับขีลลดลง เช่น ยากล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ (พิมพ์ภา เตชะกมลสุข, 2558)

9. ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัย

จากการศึกษาที่ผ่านมามีพบว่าการไม่ตระหนักถึงอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง, 2560) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Chumpawadee, Homechampa, Thongkrajai, Suwanimitr, & Chadbunchachai (2015) ที่พบว่าการมีความตระหนักต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในระดับมากมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขีลที่ลดลงอย่างนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$)

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์

1. อุปกรณ์รถจักรยานยนต์ชำรุด

ยางหมดสภาพไม่มีดอกยางหรือดอกยางสั้น ไม่เกาะถนน ทำให้ลื่นได้ง่าย โดยเฉพาะบริเวณที่ถนนเปียก ชื้นและ ยางที่หมดสภาพเสี่ยงต่อการแตกหรือระเบิดได้ สภาพยางและลมยางไม่ได้มาตรฐานเหมาะสมกับขนาดของรถและน้ำหนักที่บรรทุกหรือผู้ขับขี่โดยสาร

ระบบเบรก ห้ามล้อมือและเท้าไม่ดีไม่สามารถเบรกได้ตามปกติ ทำให้ไม่สามารถหยุดการเคลื่อนที่ของรถจักรยานยนต์ได้ ทำให้เกิดการชน ปะทะได้ หรือคันบังคับรถชำรุด สภาพไม่ปกติ ก็ทำให้ไม่สามารถบังคับหรือควบคุมทิศทางของรถจักรยานยนต์ได้ จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุตามมาได้

ระบบสัญญาณไฟชำรุด เป็นอีกเหตุผลหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะในเวลากลางคืน ความบกพร่องของระบบไฟ ไฟหน้า ไฟเลี้ยว ไฟเบรก ไม่มีไฟท้ายรถ รถที่ตามมาจะมองไม่เห็นทำให้เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนได้ง่าย หรือแม้กระทั่งความบกพร่องของกระจกมองหลัง แตร

สัญญาณความบกพร่องดังกล่าวเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ เพราะไม่สามารถมองเห็นพาหนะคันอื่นที่ตามมาด้านหลัง หรือแจ้งเตือนพาหนะที่อยู่ด้านหน้า

2. การปรับแต่งรถจักรยานยนต์

ผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์ที่มีการปรับแต่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีการปรับแต่งเท่ากับ 3.37 เท่า โดยการปรับแต่งที่นิยมดัดแปลง ได้แก่ การปรับแต่งเบาให้เล็กลง ปรับล้อให้เล็กลง ปรับเครื่องยนต์ให้แรงขึ้น ปรับที่จับบังคับรถ ปรับระดับรถให้ต่ำลง (Load ต่ำ) ซึ่งการปรับแต่งดังกล่าวมีผลทำให้การควบคุมบังคับรถทำได้ยากขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุ (พงษ์สิทธิ บุญรักษา, พิรัชฎา มุสิกะพงษ์, ทัดขวัญ มธุรชน, รักษา ศิวาพรักษ์, 2555)

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม

สภาพถนน โดยลักษณะถนนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ความกว้างของช่องเดินรถ ช่องถนนที่แคบมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่าช่องถนนที่กว้าง เพราะการขับในช่องถนนที่แคบอาจเกิดการเฉี่ยวชนได้ง่าย การมีแนวกั้นกลางถนน ใช้กั้นถนนที่มีการจราจรสวนทางกันโดยคำนึงความปลอดภัยของรถที่เล่นสวนทางกันเป็นสิ่งสำคัญ แต่ในทางปฏิบัติอาจเพียงช่วยลดอุบัติเหตุลงได้บ้าง การชนด้านหน้าแบบประสานงาจะไม่มีและการเกิดอุบัติเหตุจะไม่รุนแรง ดังนั้น หากไม่มีแนวกั้นถนน โอกาสชนประสานงาจึงเกิดขึ้นได้สูงและความรุนแรงจะมาก การที่ถนนมีไหล่ทาง มีผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เพราะไหล่ทางบางแห่งมีรั้วที่กั้นป้องกันไม่ให้รถจักรยานยนต์ตกลงไปในคูคลองหรือเหว หรือการมีเครื่องกั้นข้างทางจะช่วยป้องกันไม่ให้รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกไปภายนอกถนนไปชนสิ่งที่ยู่ข้างทาง พื้นผิวถนนมีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุเพราะถนนที่ลื่นเช่นถนนลาดยางอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การสร้างถนนสมัยใหม่จึงมักมีการเสริมสร้างและตรวจสอบความผิดปกติของถนนหรือสภาพของพื้นผิวที่จะด้านทานความลื่นของถนนในทุกฤดูกาล

สภาพแวดล้อมหรือสภาพโดยรอบของการขับขี่ ซึ่งสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่อุปสรรคความปลอดภัยบกพร่องหรือชำรุด ได้แก่ ป้ายเตือนป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และสัญญาณไฟจราจร หากอุปสรรคเหล่านี้ชำรุดหรือมีจำนวนไม่เพียงพอ จะทำให้การใช้เส้นทางไม่ดีเท่าที่ควร ในสถานที่อันตราย เช่น ทางโค้ง ทางแยก ผู้ขับขี่จึงขาดความระมัดระวัง ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

อุปสรรคทางธรรมชาติ ได้แก่ สภาพทัศนวิสัยไม่ดีที่เกิดจากปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ เช่น หมอกกลบจัด ฝนตกหนัก เป็นต้น อุปสรรคเหล่านี้ควบคุมได้ยาก

แสงสว่าง เพราะเป็นสภาพที่ส่งเสริมการมองเห็น โดยพบว่าแสงสว่างมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์หากแสงสว่างไม่เพียงพอทำให้การมองเห็นหรือทัศนวิสัยน้อย การเกิดอุบัติเหตุจึงเกิดได้ง่าย

การบังคับใช้กฎหมาย กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรถูกบัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือลดความเสียหายที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม การบกพร่องของการใช้กฎหมายก็เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้โดยความบกพร่องที่เกิดขึ้น ได้แก่ การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทุกคนทราบกฎระเบียบข้อบังคับ และบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎต่าง ๆ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืนกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ บางครั้งบทลงโทษหรือค่าปรับของกฎหมายยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ เพราะบทลงโทษบางอย่างยังน้อยเกินไป ทำให้ผู้ขับขี่ไม่ให้ความสำคัญหรือเพิกเฉยต่อบทลงโทษดังกล่าว หรือแม้แต่การที่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านและได้รับอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็อาจทำผิดกฎจราจร และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ผู้สูงอายุ สิ่งสำคัญประการหนึ่งคือขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังหรือเข้มงวดในการพิจารณาคำเนินคดีหรือจับกุมผู้กระทำผิด เป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรี ตามอำเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุในแต่ละปี จะมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นจำนวนมาก (วัชรพงษ์ เรือนคำและณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562)

2.5.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เชิงพาณิชย์ (รถจักรยานยนต์ขนส่งสินค้า ขนส่งอาหาร จักรยานยนต์รับจ้าง)

เนื่องจากการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารมีค่อนข้างน้อย ผู้ศึกษาจึงศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างด้วยซึ่งมีลักษณะการทำงานที่ใกล้เคียงกับพนักงานขนส่งอาหาร พบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

1. **เพศ** พบว่า เพศชาย เป็นเพศที่มีการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง จากการศึกษาลักษณะของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารในประเทศเกาหลีใต้ พบว่า ร้อยละ 99.2 เป็นชาย (Byun, Jeong, & Park, 2017)

2. **ประสบการณ์ในการทำงาน** พบว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการทำงานน้อยมักเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการทำงานมาก จากการศึกษาในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนของประเทศเกาหลีใต้พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า 6 เดือนประสบอุบัติเหตุมากถึง ร้อยละ 82.6 (Byun, Jeong, & Park, 2017) สอดคล้องกับการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนส่งสินค้าที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งพบว่าส่วนใหญ่มีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า 6 เดือน (ร้อยละ 47.2) (Shin, Byun, & Jeong, 2019)

3. **ยานพาหนะ** สภาพรถจักรยานยนต์ที่ชำรุดหรือมีข้อบกพร่อง มีความเกี่ยวข้องกับเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังพบว่ารถจักรยานยนต์ที่มีความจุเครื่องยนต์ต่ำกว่า 100 ซีซี เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR = 5.03, 95%CI: 2.91–8.70) รวมถึงการเช่ารถจักรยานยนต์ มีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง (OR = 8.25, 95%CI:2.62–25.9) ซึ่งอาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่ไม่มีความคุ้นเคยกับพาหนะ (Tumwesigye, Atuyambe, & Kobusingye, 2016)

4. **ความรู้และการผ่านการอบรมการขับขี่** โดยจากการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในประเทศเซียร์ราลีโอน พบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในผู้ขับขี่ที่ไม่ผ่านการอบรมการขับขี่อย่างเป็นทางการ (Sahr Nyuma & Lawrence Sao, 2020) นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีระดับความรู้กฎจราจรในระดับต่ำ และไม่มีใบอนุญาตขับขี่มีความเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มอื่น (Tumwesigye, Atuyambe, & Kobusingye, 2016)

5. **พฤติกรรมกรรมการขับขี่** พนักงานขนส่งอาหารมักหาเส้นทางที่ใกล้ที่สุดในการส่งอาหารให้ผู้รับบริการด้วยตนเองด้วยการหาเส้นทางลัดต่าง ๆ ทำให้มีพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ เช่น วิ่งรถสวนเลนส์ วิ่งรถตัดสี่แยก จึงก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ รวมถึงต้องทำงานแข่งกับเวลา จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุจากใช้ความเร็วและความเหนื่อยล้าได้ (เกรียงศักดิ์ ชีระโกวิทขจร และ วรคุลย์ ตุลารักษ์, 2563) และในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างประเทศเซียร์ราลีโอน พบว่า การใช้ความเร็วเกินกำหนด มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (Sahr Nyuma & Lawrence Sao, 2020)

6. **ชั่วโมงการทำงาน** พนักงานขนส่งอาหารมักมีชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานมากกว่าการทำงานทั่วไป โดยส่วนใหญ่ทำงาน 8 ชั่วโมงต่อวันขึ้นไป และจากการสัมภาษณ์เชิงลึก กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ให้ข้อมูลว่า ทำงานเฉลี่ยถึง 10-11 ชั่วโมงต่อวัน บางคนที่ต้องการทำเงินมากขึ้นจะมีชั่วโมงการทำงานสูงถึงวันละ 12 ชั่วโมง จึงส่งผลให้พนักงานขนส่งอาหารเกิดความเหนื่อยล้าและอ่อนเพลียและความเหนื่อยล้าจากชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานยังสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุนอกเวลางานอีกด้วย (เกรียงศักดิ์ ชีระโกวิทขจร และ วรคุลย์ ตุลารักษ์, 2563) และในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่พบว่าผู้ขับขี่ที่มี

ชั่วโมงในการขับขี่เป็นระยะเวลานาน มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง (OR = 6.05, 95%CI: 2.58–14.18) (Tumwesigye, Atuyambe, & Kobusingye, 2016)

7. ปัจจัยด้านจิตสังคม ประกอบด้วย ความเครียด และภาวะซึมเศร้า โดยจากสภาพการทำงานในแต่ละวันของพนักงานขนส่งอาหารมีปัจจัยจำนวนมากเข้ามาเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นสภาพการจราจร ภูมิอากาศ ปริมาณคำสั่งซื้อ การแข่งขัน ฯลฯ ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลาที่มีผลโดยตรงให้เกิดแรงกดดันและความเครียดในการทำงาน เพื่อให้สามารถส่งอาหารได้จำนวนรอบมากที่สุด ดังนั้นไรเดอร์จึงมีแนวโน้มที่จะต้องทำความเร็วในการเดินทาง จึงทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง (เกรียงศักดิ์ ชีระโกวิทขจร และ วรคุณย์ ตูลารักษ์, 2563) รวมถึงจากการศึกษาในประเทศไนจีเรียพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีประวัติภาวะซึมเศร้ามีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่ที่ไม่มีประวัติดังกล่าว (OR = 1.50 [95%CI = 0.97–2.33]) (Obadeji, Kumolalo, Bamidele, & Olaschinde, 2020)

ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า มีหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มพนักงานดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย เพศ ประสบการณ์การทำงาน ความรู้ การผ่านการอบรม การมีใบอนุญาตขับขี่ ชั่วโมงเวลาการทำงาน พฤติกรรมการขับขี่ รวมถึงปัจจัยด้านจิตสังคม ความเครียดและภาวะซึมเศร้า รวมถึงสภาพรถจักรยานยนต์ ความจุเครื่องยนต์ และการเข้ารถจักรยานยนต์ (การไม่มีพาดหัวของตนเอง)

นอกจากนี้ด้วยสภาพการทำงานของพนักงานขนส่งอาหาร ที่มีปัจจัยหลายอย่างที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่นสภาพการจราจร สภาพอากาศ ปัญหาใหม่ๆ ที่อาจเกิดขึ้น หรือพบกับลูกค้าที่จู้จุกจิก ทำให้งานส่งอาหารจึงมีความกดดันสูงและทำให้เกิดความเครียดในการทำงาน เนื่องจากข้อจำกัดของเวลา และการคิดวิเคราะห์สถานการณ์อยู่ตลอดเวลา ดังนั้นจึงอาจส่งผลกระทบต่อเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าความเครียดในพนักงานขนส่งอาหาร อาจส่งผลกระทบต่อเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นผู้ศึกษา จึงจะได้กล่าวถึงในหัวข้อต่อไป

2.6 ความเครียด

2.6.1 ความหมายของความเครียด

Selye (1976 อ้างถึงใน นิตยา ศรีจางง, 2559) กล่าวว่า ความเครียดเป็นกลุ่มอาการที่ร่างกายมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งที่มาคุกคามโดยสิ่งนั้นเป็นสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ และมีต้นเหตุจากสถานการณ์หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งร่างกาย จิตใจ สิ่งแวดล้อม และสังคมที่บุคคลประเมินแล้วว่าเป็นอันตรายต่อตนเอง

Decenzo & Robbins (1988 อ้างถึงใน ลัดดาวัลย์ แดงเถิน, 2558) ให้ความหมายของความเครียดในลักษณะที่เป็นสิ่งเร้า โดยมองว่าความเครียดเป็นสิ่งที่ได้จากภายนอกร่างกายเป็นเงื่อนไขที่บุคคลต้องเผชิญกับเหตุการณ์ที่ต้องระงับความรู้สึกหรือความต้องการซึ่งมีความสำคัญแต่ไม่มี ความแน่นอน

พจนานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 ได้ให้ความหมายของคำว่า ความเครียดว่า เป็นลักษณะอาการที่สมองไม่ได้ผ่อนคลายเพราะคร่ำเคร่งอยู่กับงานจนเกินไป, ลักษณะอาการที่จิตใจ มีอารมณ์บางอย่างมากกดดันความรู้สึกอย่างรุนแรง

มนันยา ทาศิริ (2557) สรุปความหมายของความเครียด ว่าหมายถึง กลุ่มอาการที่เกิดขึ้นในแต่ ละบุคคล โดยร่างกายมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งที่มาคุกคาม ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ และอารมณ์ การตอบสนองที่เกิดขึ้นอาจปรากฏออกมาทั้งทางพฤติกรรมที่ สังเกตได้และสังเกตไม่ได้เพื่อทำให้เกิดภาวะสมดุลในร่างกาย ซึ่งแต่ละคนจะมีรูปแบบการแสดงออก ของความเครียดแตกต่างกันไป

กรมสุขภาพจิต (2559) ได้ให้ความหมายของ ความเครียด ว่า เป็นเรื่องของร่างกายและจิตใจ ที่ เกิดการตื่นตัวเตรียมรับกับเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ที่เกิดเมื่อเผชิญกับปัญหาทำให้รู้สึกเป็นทุกข์ ไม่ สบายใจ วุ่นวายใจ กลัว วิตกกังวล ส่งผลให้สภาวะสมดุลของร่างกายและจิตใจเสียไป

กันธารัตน์ พรรณโรจน์ (2559) ได้สรุปความหมายของความเครียดว่า เป็นภาวะที่ร่างกาย แสดงออกมาเมื่อได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าภายในและภายนอก บุคคลจะรับรู้ว่าเป็นภาวะคุกคาม หรือกดดัน ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางด้านร่างกาย อารมณ์และพฤติกรรม หากบุคคลไม่ สามารถปรับตัวได้ ความเครียดมีมากและคงอยู่เป็นระยะเวลานาน จะส่งผลต่อการดำเนินชีวิตได้

ฉฉิน จินตนาปราโมทย์และพรชัย สิริศรีธัญญกุล (2562) ได้สรุปความหมายของความเครียด หมายถึง สภาวะของร่างกายและจิตใจที่ตอบสนองต่อการเผชิญภาวะการณที่บีบคั้น กดดัน หรือวิตก กังวลทั้งจากปัจจัยภายใน

ของบุคคลนั้น ๆ หรือสภาพแวดล้อมภายนอก

ดังนั้นจากนิยามความหมายของความเครียดที่กล่าวมาข้างต้น จึงสรุปได้ว่า ความเครียด คือ ภาวะ ที่ร่างกายแสดงออกมาเพื่อตอบสนองต่อสิ่งที่มาคุกคาม ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ที่เกิดจากทั้งปัจจัย ภายในของบุคคลนั้น ๆ หรือสภาพแวดล้อมภายนอก ส่งผลทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางด้านร่างกาย จิตใจอารมณ์ และพฤติกรรม ซึ่งแต่ละคนจะมีรูปแบบการแสดงออกของความเครียดแตกต่างกัน

2.6.2 ประเภทของความเครียด

Miller & Keame (1972 อ้างถึงในกิริติญา ไทยอยู่, 2558) ได้แบ่งความเครียดออกเป็น 2 ชนิด คือ ความเครียดทางร่างกายและความเครียดทางจิตใจ

1. ความเครียดทางร่างกาย (Physical stress) แบ่งเป็น 2 ประเภท ตามปฏิกิริยาตอบสนอง คือ

1.1 ความเครียดชนิดเฉียบพลัน (Emergency stress) เป็นความเครียดเกิดขึ้นทันทีทันใดที่ได้รับสิ่งที่คุกคามชีวิตที่เกิดขึ้นทันทีทันใด เช่น การได้รับบาดเจ็บ การเกิดอุบัติเหตุหรือการตกอยู่ในสภาพการกระทำน่ากลัว

1.2 ความเครียดชนิดต่อเนื่องกัน (Continuing stress) เป็นสิ่งคุกคามชีวิตที่เกิดขึ้นต่อเนื่อง เช่น การเปลี่ยนแปลงของร่างกายในวัยต่าง ๆ หรือการเปลี่ยนแปลงของร่างกายในบางโอกาส เช่น การเจ็บป่วยเรื้อรัง การตั้งครรรภ์ เป็นต้น

2. ความเครียดทางด้านจิตใจ (Psychological stress) เป็นการตอบสนองของร่างกายอย่างเฉียบพลัน เมื่อคิดว่าจะมีอันตรายเกิดขึ้น ทำให้เกิดความเครียดของกล้ามเนื้อ หัวใจเต้นแรงและเร็ว

Albrecht (1979 อ้างถึงในมนันยา ทาศิริ, 2557) ได้แบ่งประเภทของความเครียดตามสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียด โดยได้อธิบายความเครียดไว้ 4 ประเภท ดังนี้

1. ความเครียดจากเวลา (Time stress) เป็นความเครียดที่เกิดจากการมีเวลาไม่พอที่จะทำงานให้สำเร็จ

2. ความเครียดจากสถานการณ์ (Situational stress) เป็นความเครียดที่เป็นผลมาจากบุคคลอยู่ในสถานการณ์ที่ถูกคุกคามทางจิตวิทยา ซึ่งไม่สามารถควบคุมหรือแก้ไขได้

3. ความเครียดจากการคาดการณ์ล่วงหน้า (Anticipatory stress) เป็นความทุกข์ใจหรือกังวลใจต่อเหตุการณ์ที่คาดว่าจะเกิด ซึ่งเหตุการณ์นั้นจะเกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นก็ได้

4. ความเครียดจากการเผชิญหน้า (Encounter stress) เป็นความทุกข์ใจต่อการที่จะต้องติดต่อกับบุคคลที่เข้ากันไม่ได้

2.6.3 สาเหตุของความเครียด

สูดสบาย จุลกัทพะ (2554) ได้แบ่งสาเหตุความเครียดออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

1. ทางด้านร่างกาย เกี่ยวกับสุขภาพและการเจ็บป่วย ทั้งรุนแรงและไม่รุนแรงทำให้เกิดความเครียดได้ การพักผ่อนไม่เพียงพอ ฯลฯ

2. ทางด้านจิตใจ เช่น ผู้ที่มีความรับผิดชอบสูง เวลาที่มีเรื่องต่าง ๆ เข้ามากระตุ้นก็จะทำให้เกิดความเครียดได้ง่าย หรือเป็นผู้ที่วิตกกังวลง่าย ขาดทักษะในการปรับตัว

3. ทางด้านสังคม มีสิ่งกระตุ้นให้เกิดความบกพร่องในเรื่องของการปรับตัว ขาดผู้ที่คอยให้ความช่วยเหลือ ถ้ามีผู้ที่ให้ความช่วยเหลือก็จะทำให้ความเครียดลดน้อยลงไป มีสิ่งมากระตุ้นมากเกินไป ความสามารถของตนเอง ความขัดแย้งในครอบครัว ฯลฯ

กณิน จินตนาปราโมทย์และพรชัย สิทธิศรีณย์กุล (2562) ได้แบ่งสาเหตุของความเครียดโดยใช้แบบจำลอง ทางชีวจิตวิทยาสังคม (Biopsychosocial model) ซึ่งแบ่งออกได้ ดังนี้

1. ปัจจัยด้านชีวภาพ ความเครียดอาจได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าในกลุ่มของปัจจัยด้านร่างกาย เช่น ความเจ็บป่วย ความพิการทางรูปร่าง เป็นต้น

2. ปัจจัยด้านจิตใจความไวต่อความเครียด เช่น บุคลิกภาพของแต่ละบุคคล นอกจากนั้นการคิดเรื่องเดิมซ้ำ ๆ ความวิตกกังวล เป็นต้น ล้วนก่อให้เกิดความเครียดขึ้นได้

3. ปัจจัยด้านสังคม เช่น ปัญหาที่เกี่ยวข้องเนื่องจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ปัญหาจากเพื่อนร่วมงานหรือหัวหน้างาน ซึ่งจัดเป็นปัจจัยก่อความเครียดที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงาน

Tangkittipaporn (2016 อ้างถึงในวิชา แก้วอนันต์, วนิศรา มาชะนา และศิริพันธ์ ปุยะโท, 2018) ได้แบ่งปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเครียดเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

1. ปัจจัยส่วนบุคคล (Personal factors)

- ภูมิหลังส่วนบุคคล (Personal background) หมายถึง ลักษณะทางประชากร สังคม และเศรษฐกิจ เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส การเป็นหัวหน้าครอบครัว การประกอบอาชีพ ตำแหน่งทางสังคม รายได้หนี้สิน และที่อยู่อาศัย เป็นต้น

- บุคลิกภาพ (Personality) เป็นภาพรวมของลักษณะนิสัยที่แตกต่างกันระหว่างบุคคล ซึ่งลักษณะนิสัยประจำบุคลิกภาพเป็นปัจจัยบ่งชี้ถึงแนวโน้มของการแสดงพฤติกรรมและการตอบสนองต่อสิ่งเร้าที่อยู่รอบตัว ดังนั้น ผู้ที่มีลักษณะนิสัย บุคลิกภาพที่แตกต่างกัน ย่อมเกิดความเครียดที่ต่างกักัน

- สภาพจิตใจ (Mental state) ความอดทนต่อสถานการณ์ที่เข้ามาคุกคามได้ดี คือ สภาพจิตใจที่มีความสุข (happy) ส่วนสภาพจิตใจที่มีความอดทนต่อสถานการณ์คุกคามได้ต่ำ คือสภาพจิตใจที่มีความคับข้องใจ (Frustration) และความขัดแย้งใน (conflict)

- การเปลี่ยนแปลงในชีวิต (Life changes) มีทั้งที่เกิดขึ้นอย่างช้าๆ เช่น การแต่งงาน การเปลี่ยนงานใหม่ การเข้าสู่วัยทอง เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เช่น การเกิดอุบัติเหตุ การป่วยเป็นโรคร้ายแรง การสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รัก เป็นต้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วย่อมมีผลการกระตุ้นให้บุคคลเกิดความรู้สึกกังวลใจ ประหม่าและเครียด

2. ปัจจัยภายนอก (External factors)

- สภาพแวดล้อมทั่วไป ได้แก่ เศรษฐกิจ วัฒนธรรม ศาสนา กฎหมาย การเมือง เทคโนโลยี สิ่งอำนวยความสะดวกภายในชุมชน ปัญหาสังคมและภัยพิบัติ เป็นต้น เป็นความไม่สมดุลระหว่างความต้องการและความสะดวก

- สภาพแวดล้อมเกี่ยวกับงาน ได้แก่ ลักษณะงาน บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงาน และบรรยากาศภายในองค์กร เป็นต้น

2.6.4 ระดับความเครียด

ระดับความเครียด หมายถึง ระดับความรุนแรงที่บุคคลรู้สึกหรือรับรู้ได้จากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่มาคุกคาม โดยระดับความเครียดจะแตกต่างกันไปตามแต่ละบุคคลเนื่องจากแต่ละบุคคลจะมีปฏิกิริยาโต้ตอบสิ่งเร้าที่ทำให้เกิดความเครียดในระดับความรุนแรงที่ต่างกันขึ้นอยู่กับพื้นฐานทางด้านจิตใจ อารมณ์ สังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องในขณะนั้น โดยได้มีการแบ่งระดับความเครียดที่แตกต่างกัน ดังนี้

Janis (1952 อ้างถึงในมนัสยา ทาศิริ, 2557) ได้แบ่งความเครียดออกเป็น 3 ระดับ คือ

1. ความเครียดระดับต่ำ (Mild stress) ความเครียดในระดับนี้มีน้อยและสิ้นสุดลงในระยะเวลาอันสั้นอาจนานเพียงวินาทีหรือชั่วโมงเท่านั้น เกี่ยวข้องอยู่กับสาเหตุหรือเหตุการณ์เพียงเล็กน้อยที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน เช่น การจราจรติดขัดขณะไปทำงาน การสัมภาษณ์เพื่อเข้าทำงาน

2. ความเครียดระดับปานกลาง (Moderate stress) ความเครียดในระดับนี้อาจอยู่นานเป็นชั่วโมงหรือวัน รุนแรงกว่าระดับแรก ผลกระทบต่อบุคคลมีมากกว่าระดับแรก ส่วนใหญ่จะเป็นเป็นความเครียดที่เกิดจากการทำงานมากไป ความเจ็บป่วยที่ไม่รุนแรง โดยร่างกายและจิตใจจะตอบสนองโดยการสร้างพฤติกรรมและอารมณ์ออกมาเพื่อกำจัดสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียด หรือผ่อนคลายความเครียดลง

3. ความเครียดระดับสูง (Severe stress) ความเครียดระดับนี้จะมีอยู่นานเป็นสัปดาห์ เป็นปี เป็นระดับที่มีความรุนแรงมาก อาจเกิดจากสาเหตุเดียวหรือหลายสาเหตุรวมกัน เช่น การสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รัก การหย่าร้าง การล้มเหลวในการทำงาน หรือการเจ็บป่วยในระยะรุนแรง ซึ่งเป็นผลให้ร่างกายและจิตใจพ่ายแพ้ต่อความเครียด มีการเปลี่ยนแปลงทั้งร่างกายและจิตใจอย่างเห็นได้ชัด

Frain & Valiga (1979 อ้างถึงใน กรณ์ศศิรี หนูนทรัพย์, 2558) ได้แบ่งระดับความเครียดออกเป็น 4 ระดับ ดังนี้

1. ความเครียดที่เกิดขึ้นตามปกติในชีวิตประจำวัน (Day to day stress) คือความเครียดที่ไม่คุกคามต่อการดำเนินชีวิต เป็นการปรับตัวด้วยความเคยชิน บุคคลจะรู้สึกถึงความสามารถในการปรับตัวตอบสนองต่อความเครียดได้เป็นอย่างดี ความเครียดในระดับนี้มีน้อยมากและจะหมดไปในระยะเวลาอันสั้น

2. ความเครียดระดับเล็กน้อย (Mild stress) เป็นความเครียดที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน เนื่องจากมีสิ่งที่คุณกคามแล้วก่อให้เกิดความเครียด ซึ่งความเครียดในระดับนี้จะส่งผลให้บุคคลมีการตื่นตัว ร่างกายเกิดปฏิกิริยาต่อต้านขึ้นในการจะเผชิญในสิ่งที่คุณกคาม

3. ความเครียดระดับปานกลาง (Moderate stress) เป็นความเครียดที่เกิดจากการที่บุคคลได้รับสิ่งทีก่อให้เกิดความเครียดเป็นระยะเวลาสั้น แต่ไม่สามารถปรับตัวได้ในระยะเวลาอันรวดเร็ว ทำให้รู้สึกว่าคุณภาพชีวิต มีการแสดงออกทางอารมณ์เพื่อลดระดับความเครียดที่เกิดขึ้น และอาจทำให้มีอาการทางกายร่วมด้วย เช่น ใจสั่น อาหารไม่ย่อย เป็นต้น

4. ความเครียดระดับสูง (Severe stress) เป็นความเครียดที่จัดอยู่ในภาวะวิกฤต เกิดจากสิ่งทีก่อให้เกิดความเครียดกระตุ้นให้เกิดความเครียดอย่างต่อเนื่อง มีผลทำให้ความเครียดเพิ่มมากขึ้น ความเครียดในระดับนี้ส่งผลให้เกิดความล้มเหลวในการปรับตัวและความเครียดจะเกิดขึ้นนานเป็นสัปดาห์ เป็นเดือนและเป็นปี ถ้าไม่สามารถแก้ไขได้อาจพัฒนาไปเป็นโรคจิต หรือทำให้เกิดความเจ็บป่วยที่รุนแรงได้

กรมสุขภาพจิต (2550) ได้แบ่งระดับความเครียดจากแบบประเมินความเครียดสวนปรุง (SPST-20) ออกเป็น 4 ระดับ ซึ่งมีความแตกต่างจาก Frain & Valiga เล็กน้อย ดังนี้

1. ความเครียดในระดับต่ำ (Mild stress) หมายถึงความเครียดขนาดน้อย ๆ และหายไปในช่วงเวลาอันสั้นเป็นความเครียดที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน ความเครียดระดับนี้ไม่คุกคามต่อการดำเนินชีวิต บุคคลมีการปรับตัวอย่างอัตโนมัติ เป็นการปรับตัวด้วยความเคยชินและการปรับตัวต้องการพลังงานเพียงเล็กน้อยเป็น ภาวะที่ร่างกายผ่อนคลาย

2. ความเครียดในระดับปานกลาง (Moderate stress) หมายถึง ความเครียดที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันเนื่องจากมีสิ่งคุกคาม หรือพบเหตุการณ์สำคัญ ๆ ในสังคม บุคคลจะมีปฏิกิริยาตอบสนองออกมาใน ลักษณะความวิตกกังวล ความกลัว ฯลฯ ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ปกติทั่ว ๆ ไปไม่รุนแรง จนก่อให้เกิดอันตรายแก่ ร่างกาย เป็นระดับความเครียดที่ทำให้บุคคลเกิดความกระตือรือร้น

3. ความเครียดในระดับสูง (Height stress) เป็นระดับที่บุคคลได้รับเหตุการณ์ทีก่อให้เกิดความเครียดสูง ไม่สามารถปรับตัวให้ลดความเครียดลงได้ในเวลาอันสั้นถือว่าอยู่ในเขตอันตราย หากไม่ได้รับการ บรรเทาจะนำไปสู่ความเครียดเรื้อรัง เกิดโรคต่าง ๆ ในภายหลังได้

4. ความเครียดในระดับรุนแรง (Severe stress) เป็นความเครียดระดับสูงที่ดำเนินติดต่อกันมาอย่างต่อเนื่องจนทำให้บุคคลมีความล้มเหลวในการปรับตัวจนเกิดความเบื่อหน่าย ท้อแท้ หหมดแรง ควบคุมตัวเอง ไม่ได้ เกิดอาการทางกายหรือโรคร้ายต่าง ๆ ตามมาได้ง่าย

2.6.5 การประเมินความเครียด

Lazarus (1966 อ้างถึงในพัลพงศ์ สุวรรณวาทิน, 2559) ได้แบ่งประเภทการประเมินความเครียด โดยวัดจากปฏิกิริยาตอบสนองต่อความเครียดด้านความคิด ด้านอารมณ์ ด้านพฤติกรรม และด้านสรีระ ซึ่งพอจะสรุปได้ 4 วิธี ดังนี้

1. การให้บุคคลรายงานเกี่ยวกับตนเอง (Self - Report)

เช่น การตอบแบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์ แบบสำรวจ หรือแบบทดสอบมาตรฐานที่สร้างขึ้น และมีการหาคุณภาพของแบบทดสอบเหล่านั้น

2. การใช้เทคนิคการฉายภาพ (Projective Techniques)

เป็นการวัดการตอบสนองของบุคคลที่มีต่อสิ่งเร้าที่กำหนดให้ เป็นการฉายภาพของบุคคลนั้น ผ่านการตอบสนองของเขา เช่น แบบทดสอบ Rorschach และแบบทดสอบ Thematic Apperception Test การวัดโดยวิธีนี้ ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะในการแปลผล ซึ่งได้รับการฝึกฝนมาเป็นพิเศษ

3. การใช้การสังเกต (Observation)

โดยสังเกตพฤติกรรมการแสดงออก เมื่อบุคคลตกอยู่ในภาวะความเครียด เช่น พุดจากระยวกราด เบื่ออาหาร นอนไม่หลับ ไม่มีสมาธิ ประสิทธิภาพในการทำงานลดน้อยลง หรือสังเกตจากภาษาท่าทาง เช่น ถอนหายใจบ่อย ๆ สีหน้า แหวดตา น้ำเสียง หรือท่าทาง เป็นต้น

4. การวัดการเปลี่ยนแปลงทางสรีระ (Neurophysiological Change)

เป็นการวัดการเปลี่ยนแปลงทางร่างกาย เช่น อัตราการเต้นของหัวใจ อัตราการหายใจ ความดันโลหิต ความตึงกล้ามเนื้อ (EMG Biofeedback) เป็นต้น การวัดด้วยวิธีนี้ต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญและเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพ

การประเมินความเครียด ส่วนใหญ่จะใช้วิธีให้บุคคลรายงานเกี่ยวกับตนเอง เนื่องจากเป็นวิธีที่ใช้ได้ง่าย สะดวก และใช้ได้กับการวัดอารมณ์ รวมถึงช่วยลดความกดดันทางสังคมที่ผู้ถูกสัมภาษณ์จะรู้สึกได้ หรือผู้ถูกสัมภาษณ์จะไม่ต้องกลัวว่าจะเสียหน้า ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องป้องกันตนเองในการรายงานเกี่ยวกับตนเอง

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาจะใช้แบบวัดความเครียดสวนปรง (SPST-20) ของกรมสุขภาพจิต ในการประเมินความเครียดของพนักงานขนส่งอาหาร ซึ่งเป็นแบบประเมินความเครียดมาตรฐานที่สร้างขึ้นมาเพื่อวัดระดับความเครียดสำหรับคนไทย สามารถนำมาใช้ได้ทั้งในงานศึกษาวิจัยเชิงสำรวจหรือวิเคราะห์ รวมถึงในงานทางคลินิก โดยแบบวัดความเครียดดังกล่าวใช้กรอบแนวคิดทางด้านชีวภาพ จิตใจและสังคม เป็นแบบประเมินที่ผ่านการทดสอบความตรงของเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิ และมีค่าความเชื่อมั่นสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (cronbach's alpha coefficient) มากกว่า 0.70 มีความแม่นยำตรงตามสภาพมากกว่า 0.27 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเมื่ออิงตามค่าความเครียดของกล้ามเนื้อ (Electromyography, EMG) ที่ช่วงความเชื่อมั่น 95% (ศุวัฒน์ มหัตถินันต์กุล, วนิดา พุ่มไพศาลชัย และพิมพ์มาศ ตาปัญญา, 2540)

โดยข้อถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (rating scale) การประเมินระดับความเครียดแบ่งระดับความเครียดเป็น 4 ระดับตามช่วงคะแนน ได้แก่

ระดับคะแนน 0–23 ความเครียดระดับน้อย

คะแนน 24–41 คะแนนความเครียดระดับปานกลาง

คะแนน 42–61 คะแนน ความเครียดระดับสูง

คะแนน 62 คะแนนขึ้นไป ความเครียดในระดับรุนแรง (กรมสุขภาพจิต, 2550)

2.6.6 ความสัมพันธ์ของความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่และการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

วิจิตร บุญยะโทตระ (2527, อ้างถึงในนิภา เสียงสืบชาติ, 2549) กล่าวว่าสภาวะทางจิต ภาวะความเครียด ความกดดันต่าง ๆ ของจิตใจ ภาวะอารมณ์วิตกกังวล อาจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การกะเวลาในการเดินทางไม่เหมาะสม กับระยะทาง หรือเวลานัดหมาย จนเร่งความเร็วให้มากขึ้น มีความประมาททำให้ขาดการระมัดระวังเท่าที่ควร มีความชะล่าใจ, ฝ่าฝืนกฎหมาย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดกลยุทธ์ในการขับขี่ยานพาหนะ

Shaker, Eldesouky, Hasan, & Bayomy (2014) ได้ศึกษาทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับประสบการณ์การขับขี่และความปลอดภัยในการขับขี่พบว่า การได้รับผลกระทบจากความเครียด เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.01$)

Zehra et al. (2019) ได้ศึกษาความชุกของปัจจัยด้านจิตสังคมและพฤติกรรมในผู้ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์พบว่าปัจจัยด้านพฤติกรรมและจิตสังคมมีอิทธิพลต่อผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์และเป็นสาเหตุสำคัญของการบาดเจ็บจากการชน โดยผู้ขับขี่ที่มีความเครียดเกี่ยวกับครอบครัวหรือสังคมรวมถึงผู้ที่มีบุคลิกภาพก้าวร้าวมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์มากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่มีความเครียดดังกล่าว

ซึ่งจะเห็นได้ว่าจากลักษณะการทำงานของพนักงานขนส่งอาหารที่ต้องทำงานอย่างเร่งรีบ ต้องทำงานแข่งกับเวลาในการส่งอาหารให้ตรงตามกำหนดส่งมอบ การเพิ่มรอบการขนส่งอาหาร ชั่วโมงในการทำงานที่นานเพื่อให้ได้รับค่าตอบแทนที่สูงขึ้น รวมถึงสภาพแวดล้อมในการทำงาน ที่ต้องอยู่ในสภาพการจราจรที่ติดขัด ปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลกระทบทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเครียดได้ และมีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร ดังนั้นผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเครียดและพฤติกรรมการขับขี่ในพนักงานขนส่งอาหาร

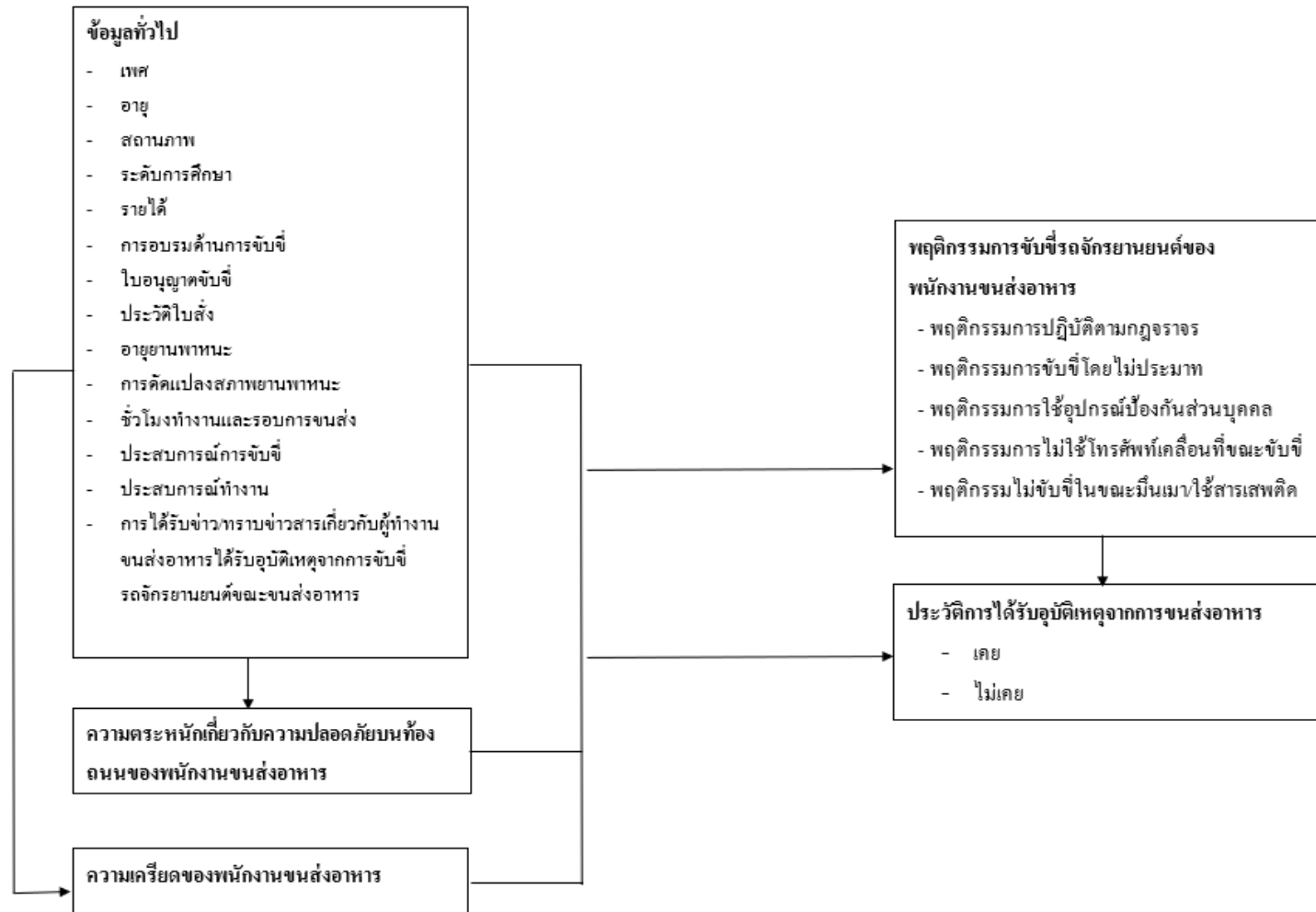
2.7 กรอบแนวคิดและทฤษฎีงานวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าความตระหนักเป็นองค์ประกอบในการเกิดพฤติกรรม โดยความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ และพฤติกรรมการขับขี่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ จะเห็นได้ว่าพนักงานขนส่งอาหารมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ เนื่องจากสภาพการทำงานที่เร่งรีบ ต้องแข่งขันกับเวลาเพื่อให้มีรายได้ที่สูงขึ้น รวมถึงสภาพการจราจรและภูมิอากาศ จึงส่งผลให้พนักงานขนส่งอาหารเกิดแรงกดดันและความเครียดในการทำงาน และอาจเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ นอกจากนี้ยังพบว่ามีหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในพนักงานขนส่งอาหาร ดังนั้นการศึกษาดังกล่าวจึงได้กำหนดกรอบการดำเนินการวิจัย ดังนี้



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

กรอบแนวคิดและทฤษฎีงานวิจัย (Conceptual framework)



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 รูปแบบการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional Study) โดยทำการศึกษาความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

3.2 พื้นที่การวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาความความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งพื้นที่เก็บแบบสอบถามครอบคลุมพนักงานขนส่งในพื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ และในอำเภอที่ติดกับอำเภอเมือง ประกอบด้วย อำเภอแมริม อำเภอสันกำแพงและอำเภอสันทราย

3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ พนักงานขับรถขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากพนักงานขับรถขนส่งอาหารมีลักษณะการทำงานแบบไม่เป็นทางการ (Informal employment) จึงทำให้ไม่สามารถทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน

กลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานขนส่งอาหารในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ที่เก็บข้อมูลระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2664 - มีนาคม 2565

- เกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมการวิจัย (Inclusion Criteria)

1. เป็นพนักงานขับรถขนส่งอาหารที่มี อายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่
2. มีความสามารถสื่อสาร ฟัง พูด ภาษาไทยได้
3. มีความยินดีเข้าร่วมในการศึกษาด้วยความสมัครใจ

- เกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างออกจากกรวิจัย (Exclusion Criteria)

เป็นพนักงานขับรถขนส่งอาหารของบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านอาหารหรือมีพนักงานขนส่งอาหาร ของตนเอง เช่น The Pizza Company, Pizza Hut, KFC, McDonald's, 7-Eleven เป็นต้น

3.4 ขนาดตัวอย่างและวิธีการสุ่มตัวอย่าง

การคำนวณขนาดตัวอย่างใช้การคำนวณขนาดตัวอย่างจากสูตรของธอร์นไคค์ (Thorndike, 1978) ดังสมการ

$$n = 10k+50$$

เมื่อ n คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

k คือ จำนวนตัวแปรที่ต้องการศึกษา

โดยตัวแปรที่ต้องการศึกษาประกอบด้วย 18 ตัวแปร เมื่อแทนค่าจะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 230 คนและเพื่อป้องกันความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลผู้ศึกษาวางแผนปรับขนาดกลุ่มตัวอย่างเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เพิ่มขึ้นอีก 23 คน จะได้กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 253 คน

โดยทำการสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience sampling) ทำการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างตามร้านอาหารและเครื่องดื่ม ศูนย์การค้า ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ให้ครบตามจำนวนที่กำหนด

3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นแบบสอบถามประกอบด้วย 5 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ส่วนที่ 2 ประวัติการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนที่ 3 ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ ส่วนที่ 5 แบบประเมินความเครียด ซึ่งส่วนที่ 1 – 4 ผู้ศึกษาสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม และส่วนที่ 5 ใช้แบบวัดความเครียดสวนปรุง (SPST-20) ของกรมสุขภาพจิต โดยให้ผู้เข้าร่วมการวิจัยเป็นผู้ตอบแบบสอบถามเอง ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ทั้งหมด 15 ข้อ ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้ ใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ อายุยานพาหนะ การดัดแปลงสภาพยานพาหนะ ประวัติใบสั่ง การอบรมด้านการขับขี่ ประสบการณ์ทำงาน ชั่วโมงการทำงานจำนวนรอบ การขนส่งอาหารเฉลี่ยต่อวัน การเพิ่มรอบขนส่งอาหาร และประวัติเพื่อนร่วมอาชีพประสบอุบัติเหตุ/ได้รับข่าวเพื่อนร่วมอาชีพเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลประวัติการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ทั้งหมด 2 ข้อ ประกอบด้วยข้อความเกี่ยวกับประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอาหาร และประวัติการได้รับอุบัติเหตุขณะขนส่งอาหาร

ส่วนที่ 3 ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ทั้งหมด 20 ข้อ เป็นแบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมในด้านการเคารพกฎจราจร การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ การไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ และการไม่ดื่มแอลกอฮอล์/ใช้สารเสพติด โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้คะแนนความคิดเห็นที่ตรงกับผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด ข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ทำการแบ่งระดับคะแนนจาก 1 - 5 ได้แก่

- | | | |
|---|---------|----------------------------------|
| 1 | หมายถึง | เห็นด้วยกับข้อความนั้นน้อยที่สุด |
| 2 | หมายถึง | เห็นด้วยกับข้อความนั้นน้อย |
| 3 | หมายถึง | เห็นด้วยกับข้อความนั้นปานกลาง |
| 4 | หมายถึง | เห็นด้วยกับข้อความนั้นมาก |
| 5 | หมายถึง | เห็นด้วยกับข้อความนั้นมากที่สุด |

โดยข้อคำถามประกอบด้วยข้อคำถามเชิงบวกจำนวน 15 ข้อ และคำถามเชิงลบจำนวน 5 ข้อ รวมทั้งหมด 20 ข้อ การแปลผลการประเมินระดับความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน แบ่งเป็น 3 ระดับตามช่วงของคะแนน ได้แก่

| | | |
|------------------------|---------|---------------------|
| ตั้งแต่ 80 คะแนนขึ้นไป | หมายถึง | ตระหนักระดับมาก |
| 60 -79 คะแนน | หมายถึง | ตระหนักระดับปานกลาง |
| น้อยกว่า 60 คะแนน | หมายถึง | ตระหนักระดับน้อย |

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ ทั้งหมด 26 ข้อ พัฒนาแบบสอบถามจากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารที่พบจากการศึกษาที่ผ่านมา และให้สอดคล้องและครอบคลุมตามเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยแบ่งเป็น 5 ด้าน ประกอบด้วย

| | |
|--|------------------------------------|
| ด้านการเคารพกฎจราจร | ประกอบด้วยคำถามเชิงลบ จำนวน 8 ข้อ |
| ด้านการขับขี่โดยไม่ประมาท | ประกอบด้วยคำถามเชิงลบ จำนวน 5 ข้อ |
| ด้านการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล | ประกอบด้วยคำถามเชิงบวก จำนวน 5 ข้อ |
| ด้านการไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ | ประกอบด้วยคำถามเชิงลบ จำนวน 5 ข้อ |
| ด้านการไม่ขับขี่ในขณะที่เมึนเมา/ใช้สารเสพติด | ประกอบด้วยคำถามเชิงลบ จำนวน 3 ข้อ |

รวมทั้งหมดประกอบด้วยคำถามเชิงบวก จำนวน 5 ข้อ และคำถามเชิงลบ จำนวน 21 ข้อ รวมทั้งหมด 26 ข้อ โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบตรงกับระดับของการปฏิบัติพฤติกรรมนั้น ๆ ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด ข้อถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ทำการแบ่งระดับคะแนนจาก 1 - 5 ได้แก่

| | | |
|---|---------|---------------------|
| 1 | หมายถึง | ไม่เคยปฏิบัติเลยเลย |
| 2 | หมายถึง | ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง |
| 3 | หมายถึง | ปฏิบัติบางครั้ง |
| 4 | หมายถึง | ปฏิบัติบ่อยครั้ง |
| 5 | หมายถึง | ปฏิบัติทุกครั้ง |

การแปลผลการประเมินระดับพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์แบ่งเป็น 3 ระดับตามร้อยละของคะแนน ได้แก่

| | | |
|-------------------------|---------|----------------------|
| ตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไป | หมายถึง | พฤติกรรมระดับดี |
| ร้อยละ 60 -79 | หมายถึง | พฤติกรรมระดับปานกลาง |
| น้อยกว่าร้อยละ 60 | หมายถึง | พฤติกรรมระดับไม่ดี |

ส่วนที่ 5 แบบประเมินความเครียด ทั้งหมด 20 ข้อ โดยจะใช้แบบวัดความเครียดสวนปรุง (SPST-20) ของกรมสุขภาพจิต ซึ่งเป็นแบบประเมินความเครียดมาตรฐาน มีค่าความเชื่อมั่นสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) มากกว่า 0.70 มีความแม่นยำตรงตามสภาพมากกว่า 0.27 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเมื่ออิงตามค่าความเครียดของกล้ามเนื้อ (Electromyography,

EMG) ที่ช่วงความเชื่อมั่น 95% โดยข้อถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ทำการแบ่งระดับคะแนนจาก 1 - 5 ได้แก่

| | | |
|---|---------|--------------------|
| 1 | หมายถึง | ไม่รู้สึกริย |
| 2 | หมายถึง | รู้สึกริยเล็กน้อย |
| 3 | หมายถึง | รู้สึกริยปานกลาง |
| 4 | หมายถึง | รู้สึกริยมาก |
| 5 | หมายถึง | รู้สึกริยมากที่สุด |

การแปลผลการประเมินระดับความริยแบ่งระดับความริยเป็น 4 ระดับตามช่วงคะแนน
ได้แก่

| | | |
|----------------------|---------|--------------------------|
| ระดับคะแนน 0 – 23 | หมายถึง | ความริยระดับน้อย |
| คะแนน 24 – 41 | หมายถึง | คะแนนความริยระดับปานกลาง |
| คะแนน 42 – 61 | หมายถึง | คะแนน ความริยระดับสูง |
| คะแนน 62 คะแนนขึ้นไป | หมายถึง | ความริยในระดับรุนแรง |

3.6 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1) การหาความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity)

โดยการหาค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถามแต่ละข้อกับวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence: IOC) โดยนำแบบสอบถามให้ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนจำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วยอาจารย์ คารว และนักวิชาการสาธารณสุข เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของแบบสอบถาม และนำข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิมาปรับแก้ให้เกิดความถูกต้องเชิงเนื้อหาและความเหมาะสมของภาษา ผลการตรวจสอบพบว่า มีค่าความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (IOC) ≥ 0.50 ทุกข้อ

2) การหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability)

นำแบบสอบถามที่ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา ที่ปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ นำไปทดลองใช้กับพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดลำพูนซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่าง ของการศึกษาครั้งนี้ จำนวน 30 คน เพื่อตรวจสอบว่าคำถามสามารถสื่อความหมายตรงตามความต้องการและมีความเหมาะสมหรือไม่ จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) โดยแบบสอบถามใน

ส่วนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนได้ค่าความเชื่อมั่นที่ 0.72 และส่วนของพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ได้ค่าความเชื่อมั่นที่ 0.81 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.7 จึงสามารถนำแบบสอบถามดังกล่าวไปศึกษาในกลุ่มตัวอย่างจริงได้

3.7 การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาคั้งนี้ ผู้ศึกษาคำเนินการ โดยการนำเสนอโครงร่างวิทยานิพนธ์ และชี้แจงรายละเอียดของการศึกษาผ่านคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยของคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โดยได้รับอนุญาตตามหนังสือรับรอง หมายเลข ET034/2564 ลงวันที่ 30 กันยายน 2564 ภายหลังจากนั้นจึงดำเนินการเก็บข้อมูล โดยแนบเอกสารคำชี้แจงข้อมูลสำหรับอาสาสมัครซึ่งเป็นการชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษา ขั้นตอนการเก็บข้อมูล วิธีการศึกษาและประโยชน์ที่จะได้รับ โดยกลุ่มตัวอย่างมีสิทธิที่จะตอบรับหรือปฏิเสธ และมีสิทธิที่จะถอนตัวจากการศึกษาได้ตลอดเวลา ข้อมูลที่ได้จะไม่มีการเปิดเผยให้เกิดผลกระทบต่อผู้ให้ข้อมูล และผลการศึกษาที่ได้จะนำเสนอเป็นภาพรวมโดยไม่เปิดเผยชื่อของผู้ให้ข้อมูลและนำมาใช้ประโยชน์ทางด้านวิชาการเท่านั้น เมื่อกลุ่มตัวอย่างยินดีให้ความร่วมมือ จึงทำการเก็บข้อมูล มีการลงนามยินยอมเข้าร่วมการศึกษา โดยเก็บแบบยินยอม และข้อมูลต่าง ๆ ไว้ในที่ปลอดภัย ภายหลังจากสิ้นสุดการศึกษาจะทำลายเอกสารทิ้ง

3.8 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ศึกษาทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม ภายหลังจากได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยของคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานดังนี้

1) ศึกษาสถานที่/จุดนัดพบ ช่วงเวลาพักของพนักงานขนส่งอาหาร เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลและกำหนดพื้นที่และวางแผนวันและช่วงเวลา ในการลงสำรวจและเก็บข้อมูลพนักงานขนส่งอาหาร โดยพื้นที่หลักที่สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลพนักงานขนส่งอาหารได้ประกอบด้วย อำเภอเมืองเชียงใหม่ อำเภอสันทราย อำเภอสันกำแพงและอำเภอแมริม

2) ผู้ศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลโดยมีผู้ช่วยเก็บแบบสอบถามจำนวน 1 คน มีการชี้แจงทำความเข้าใจแบบสอบถามแก่ผู้ช่วยเก็บแบบสอบถามก่อนลงพื้นที่เก็บข้อมูล ผู้ศึกษาแนะนำตัวชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษา การพิทักษ์สิทธิให้กับกลุ่มตัวอย่างทราบ ขอความร่วมมือในการตอบข้อ

คำถามในรูปแบบเก็บข้อมูลด้วยความสมัครใจ เมื่อกลุ่มตัวอย่างตกลงเข้าร่วมการวิจัย ให้ลงชื่อในใบยินยอมการเข้าร่วมวิจัย และให้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง หากมีข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างไม่เข้าใจ ผู้ศึกษาจะเป็นผู้อธิบายซ้ำเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างเข้าใจในข้อคำถามนั้น ๆ โดยใช้เวลาตอบแบบสอบถามประมาณ 15 - 20 นาที

3) ผู้ศึกษาตรวจสอบความสมบูรณ์ ความถูกต้อง และความครบถ้วนของแบบสอบถามทุกครั้งภายหลังจากการเก็บรวบรวมข้อมูลในแต่ละครั้ง จากนั้นนำข้อมูลที่ได้ออกจากการเก็บรวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป

3.9 การวิเคราะห์ข้อมูล

1) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของพนักงานขนส่งอาหาร ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับความตระหนัก ระดับพฤติกรรมการขับขี่ และระดับความเครียดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ด้วยการแจกแจงความถี่ (n) ร้อยละ (%) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation : SD) ค่ามัธยฐาน (Median) ค่าพิสัยควอไทล์ (Interquartile range: IQR) ค่าสูงสุด (Maximum: Max) และค่าต่ำสุด (Minimum: Min)

2) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน คะแนนพฤติกรรมการขับขี่ และคะแนนความเครียดระหว่างกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระจากกัน โดยใช้สถิติ Independent t-test และในกลุ่มตัวอย่างที่มากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3) วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง และความสัมพันธ์ระหว่างความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple linear regression) และหาความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนและความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple linear regression) ควบคุมผลกระทบของปัจจัยอื่น โดยเลือกตัวแปรที่มีผลการวิเคราะห์การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของ คะแนนพฤติกรรมการขับขี่ได้ค่า $p < 0.05$ (จากการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent t-test และ One-way ANOVA ในข้อที่ 2)

4) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารในพนักงานขนส่งอาหาร โดยการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกทวิ (Binary logistic regression analysis) กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

- วิเคราะห์ความสัมพันธ์ที่ละตัวแปร (Univariable analysis) หรือการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกอย่างง่าย (Simple logistic regression) ซึ่งวิเคราะห์ตัวแปรต้นตัวเดียวกับตัวแปรตาม โดยไม่คำนึงถึงผลกระทบของปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นำเสนอด้วยค่า Crude odds ratio (Crude OR)

- วิเคราะห์ความสัมพันธ์คร่าวหลายตัวแปร (Multivariable analysis) หรือการวิเคราะห์การถดถอยพหุโลจิสติก (Multiple logistic regression) โดยเลือกตัวแปรทั้งหมดที่มีผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในขั้นตอน Univariable analysis ได้ค่า $p < 0.1$ และพิจารณาขจัดตัวแปรนั้น ๆ ออกทีละ 1 ตัวแปร จนเหลือเพียงตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นำเสนอด้วยค่า Adjusted odds ratio (Adjusted OR)



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 4

ผลการวิจัย

4.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 253 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 80.2 เป็นเพศชาย อายุเฉลี่ย 30.53 ± 7.96 ปี อายุต่ำสุด 18 ปี และอายุสูงสุด 53 ปี ส่วนใหญ่สถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 63.6 รองลงมาคือ สถานภาพคู่ (อยู่ด้วยกัน) ร้อยละ 30.8 ระดับการศึกษาพบว่าสามอันดับแรกมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ปวช. ร้อยละ 27.7 รองลงมา คือ ปริญญาตรี ร้อยละ 26.5 และ ปวส. ร้อยละ 22.5 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ตั้งแต่ 10,000 – 19,999 บาท ร้อยละ 60.9

ข้อมูลด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (5 ปี) ร้อยละ 70.0 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 6 – 10 ปี ร้อยละ 41.5 เฉลี่ย 12.36 ± 1.40 ปี ต่ำสุด 1 ปี และสูงสุด 35 ปี อายุการใช้งานของยานพาหนะหลักที่ใช้ในการขนส่งอาหาร ร้อยละ 45.1 อยู่ระหว่าง 3 – 5 ปี เฉลี่ย 3.89 ± 2.93 ปี กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีการตัดแปลงสภาพรถ คิดเป็นร้อยละ 80.2 ส่วนในกลุ่มตัวอย่างที่มีการตัดแปลงสภาพรถ ประกอบด้วย การปรับที่จับบังคับรถ ปรับเครื่องยนต์ให้แรงขึ้น และปรับระดับรถให้ต่ำลง เป็นต้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับใบสั่งจราจร (1 ปีย้อนหลัง) ร้อยละ 94.5 ส่วนในกลุ่มที่เคยได้รับใบสั่งจราจร ประกอบด้วย การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับขี่จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย และขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

ข้อมูลด้านการทำงานขนส่งอาหาร ร้อยละ 86.2 ของกลุ่มตัวอย่างได้รับการอบรมด้านการขับขี่ปลอดภัยก่อนการทำงาน โดยร้อยละ 55.7 มีประสบการณ์ในการทำงานขับขี่รถจักรยานยนต์ในการขนส่งอาหารอยู่ในช่วง 1 – 3 ปี ส่วนใหญ่ทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 60.1 มีชั่วโมงการทำงานขนส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 9.21 ± 2.45 ชั่วโมง ต่ำสุด 3 ชั่วโมง และสูงสุด 14 ชั่วโมง จำนวนรอบในการขนส่งอาหารต่อวันมีค่ามัธยฐานเท่ากับ 20 รอบ ต่ำสุด 3 รอบ และสูงสุด 40 รอบ โดยร้อยละ 60.1 ไม่มีการเพิ่มรอบหรือเร่งทำรอบขนส่งอาหาร ส่วนใหญ่เคยได้รับข่าว/ทราบข่าวสารเกี่ยวกับผู้ทำงานขนส่งอาหารได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร ร้อยละ 79.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลและข้อมูลด้านการทำงาน (n= 253)

| ข้อมูลทั่วไป | จำนวน | ร้อยละ |
|---------------------------------|------------|--------|
| เพศ | | |
| ชาย | 203 | 80.2 |
| หญิง | 50 | 19.8 |
| อายุ | | |
| < 20 ปี | 9 | 3.6 |
| 20 – 29 ปี | 125 | 49.4 |
| 30 – 39 ปี | 78 | 30.8 |
| ≥ 40 ปี | 41 | 16.2 |
| Mean±SD | 30.53±7.95 | |
| Min, Max | 18, 53 | |
| สถานภาพ | | |
| โสด | 161 | 63.6 |
| คู่ (อยู่ด้วยกัน) | 78 | 30.8 |
| คู่ (แยกกันอยู่) | 5 | 2.0 |
| หม้าย/หย่าร้าง | 9 | 3.6 |
| ระดับการศึกษา | | |
| ไม่ได้เรียนหนังสือ | 3 | 1.2 |
| ประถมศึกษาปีที่ 6 หรือ ต่ำกว่า | 15 | 5.9 |
| มัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือเทียบเท่า | 38 | 15.0 |
| มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช. | 70 | 27.7 |
| ปวส. หรือ อนุปริญญา | 57 | 22.5 |
| ปริญญาตรี | 67 | 26.5 |
| สูงกว่าปริญญาตรี | 3 | 1.2 |
| รายได้เฉลี่ยต่อเดือน | | |
| ต่ำกว่า 10,000 บาท | 52 | 20.6 |
| 10,000 – 19,999 บาท | 154 | 60.9 |
| 20,000 – 29,999 บาท | 41 | 16.2 |
| 30,000 – 39,999 บาท | 3 | 1.2 |
| ตั้งแต่ 40,000 บาทขึ้นไป | 3 | 1.2 |

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

| ข้อมูลทั่วไป | จำนวน | ร้อยละ |
|--|------------|--------|
| ใบอนุญาตขับჭีรถจักรยานยนต์ | | |
| ไม่มี | 7 | 2.8 |
| มี ใบอนุญาตขับჭีรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว (2 ปี) | 57 | 22.5 |
| มี ใบอนุญาตขับჭีรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (5 ปี) | 177 | 70.0 |
| มี ใบอนุญาตขับჭีรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ | 11 | 4.3 |
| มี ใบอนุญาตขับჭีรถจักรยานยนต์ แต่ไม่ได้ต่ออายุ | 1 | 0.4 |
| ประสบการณ์ในการขับჭีรถจักรยานยนต์ | | |
| 1 – 5 ปี | 41 | 16.2 |
| 6 – 10 ปี | 105 | 41.5 |
| 11 – 15 ปี | 41 | 16.2 |
| > 15 ปี | 66 | 26.1 |
| Mean±SD | 12.36±7.01 | |
| Min, Max | 1, 35 | |
| อายุการใช้งานของยานพาหนะหลักที่ใช้ในการขนส่งอาหาร | | |
| < 1 ปี | 6 | 2.4 |
| 1 – 3 ปี | 141 | 55.7 |
| 4 – 5 ปี | 59 | 23.3 |
| > 5 ปี | 47 | 18.6 |
| Mean±SD | 3.89±2.93 | |
| Min, Max | 0.08, 15 | |
| การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอาหาร | | |
| ไม่มีการดัดแปลงสภาพรถ | 203 | 80.2 |
| มีการดัดแปลงสภาพรถ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) | 50 | 19.8 |
| • ปรับแต่งเบาให้เล็กลง | 2 | 0.8 |
| • ปรับล้อให้เล็กลง | 3 | 1.2 |
| • ปรับเครื่องยนต์ให้แรงขึ้น | 10 | 4.0 |
| • ปรับที่จับบังคับรถ | 33 | 13.0 |
| • ปรับระดับรถให้ต่ำลง | 9 | 3.6 |

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

| ข้อมูลทั่วไป | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------------|--------|
| ประวัติการได้รับใบสั่งจราจร (1 ปีย้อนหลัง) | | |
| ไม่เคย | 239 | 94.5 |
| เคย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) | 14 | 5.5 |
| • ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด | 2 | 0.8 |
| • ขับขีรถจักรยานยนต์ย้อนศร | 1 | 0.4 |
| • ขับขีรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย | 3 | 1.2 |
| • ขับขีรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร | 2 | 0.8 |
| • ขับขีรถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ | 1 | 0.4 |
| • ขับขีรถจักรยานยนต์แข่งในที่กัณฑ์ | 1 | 0.4 |
| • ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขีรถจักรยานยนต์ | 5 | 2.0 |
| • เมาแล้วขับ | 1 | 0.4 |
| การจับผิดก่อนการทำงาน | | |
| ไม่มี | 35 | 13.8 |
| มี | 218 | 86.2 |
| ประสบการณ์ในการทำงานขับขีรถจักรยานยนต์ในการขนส่ง | | |
| อาหาร | | |
| < 1 ปี | 45 | 17.8 |
| 1 – 3 ปี | 171 | 67.6 |
| > 3 ปี | 37 | 14.6 |
| Mean±SD | 1.96±1.40 | |
| Min, Max | 0.08, 10.08 | |

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright © by Chiang Mai University
 All rights reserved

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

| ข้อมูลทั่วไป | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-----------|--------|
| ชั่วโมงการทำงานขนส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน | | |
| ≤ 8 ชั่วโมง | 101 | 39.9 |
| > 8 ชั่วโมง | 152 | 60.1 |
| Mean±SD | 9.21±2.45 | |
| Min, Max | 3, 14 | |
| จำนวนรอบในการขับขีรถจักรยานยนต์ขนส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน | | |
| 1 – 10 รอบ | 29 | 11.5 |
| 11 – 20 รอบ | 109 | 43.1 |
| 21 – 30 รอบ | 100 | 39.5 |
| > 30 รอบ | 15 | 5.9 |
| Median (IQR) | 20 (14) | |
| Min, Max | 3, 40 | |
| การเพิ่มรอบหรือเร่งทำรอบขนส่งอาหารต่อวัน | | |
| ไม่เพิ่มรอบ ทำงานตามรอบปกติ | 152 | 60.1 |
| เพิ่มรอบ | 101 | 39.9 |
| ทำทุกวัน | 39 | 38.6 |
| ทำบางวัน | 62 | 61.4 |
| การได้รับข่าว/ทราบข่าวสารเกี่ยวกับผู้ทำงานขนส่งอาหารได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร (ภายในระยะเวลา 1 ปีย้อนหลัง) | | |
| ไม่เคย | 26 | 10.3 |
| เคย | 200 | 79.1 |
| ไม่ทราบ | 27 | 10.7 |

4.2 ข้อมูลด้านอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลด้านอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 22.9 เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานขนส่งอาหาร (1 ปีซ้อนหลัง) ส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการรักษา คิดเป็นร้อยละ 74.1 จำนวนครั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเท่ากับ 5 ครั้ง และกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 19.8 เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร (1 ปีซ้อนหลัง) ส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการรักษา คิดเป็นร้อยละ 86.0 จำนวนครั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเท่ากับ 5 ครั้ง ดังแสดงในตารางที่ 4.2

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์เพิ่มเติม พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 187 คน (ร้อยละ 73.9) ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ (1 ปีซ้อนหลัง) และกลุ่มตัวอย่างจำนวน 66 คน (ร้อยละ 26.1) เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ (1 ปีซ้อนหลัง) ซึ่งแบ่งออกเป็น อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานขนส่งอาหาร จำนวน 16 คน (ร้อยละ 24.3) อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร จำนวน 8 คน (ร้อยละ 12.1) และอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ทั้งที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานขนส่งอาหารและขณะขนส่งอาหาร จำนวน 42 คน (ร้อยละ 63.6)

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์
(n= 253)

| ข้อมูลอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ | จำนวน | ร้อยละ |
|--|----------|--------|
| ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานขนส่งอาหาร (ภายในระยะเวลา 1 ปีย้อนหลัง) | | |
| ไม่เคย | | |
| เคย | 195 | 77.1 |
| จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ | 58 | 22.9 |
| Median (Min, Max) | | |
| ลักษณะการบาดเจ็บในครั้งที่ยรุนแรงที่สุด | 1 (1, 5) | |
| • บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการรักษา | | |
| • บาดเจ็บปานกลาง ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลที่ | 43 | 74.1 |
| โรงพยาบาลแต่ไม่ได้นอนโรงพยาบาล | 10 | 17.2 |
| • บาดเจ็บปานกลาง ต้องนอนโรงพยาบาลเพื่อสังเกต | | |
| อาการ | 2 | 3.4 |
| • บาดเจ็บสาหัส ต้องนอนโรงพยาบาล ไม่มีการสูญเสีย | | |
| อวัยวะ | | |
| • บาดเจ็บสาหัส ต้องนอนโรงพยาบาล มีการสูญเสีย | 2 | 3.4 |
| อวัยวะ/พิการ | 1 | 1.7 |
| ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร (ภายในระยะเวลา 1 ปีย้อนหลัง) | | |
| ไม่เคย | 203 | 80.2 |
| เคย | 50 | 19.8 |
| จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ | | |
| Median (Min, Max) | 1 (1, 5) | |
| ลักษณะการบาดเจ็บในครั้งที่ยรุนแรงที่สุด | | |
| • บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการรักษา | 43 | 86.0 |
| • บาดเจ็บปานกลาง ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลที่ | 6 | 12.0 |
| โรงพยาบาลแต่ไม่ได้นอนโรงพยาบาล | | |
| • บาดเจ็บสาหัส ต้องนอนโรงพยาบาล ไม่มีการสูญเสีย | 1 | 2.0 |
| อวัยวะ | | |

4.3 ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนของกลุ่มตัวอย่าง

คะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 62.5 รองลงมาคือปานกลาง ร้อยละ 36.0 และระดับน้อย ร้อยละ 1.6 โดยมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนเท่ากับ 81.17 ± 9.48 ค่ามัธยฐานเท่ากับ 82 คะแนน คะแนนต่ำสุด เท่ากับ 50 คะแนน และสูงสุดเท่ากับ 100 คะแนน ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของระดับความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน (n=253)

| ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน | จำนวน | ร้อยละ |
|--------------------------------------|------------------|--------|
| ระดับมาก (≥ 80 คะแนน) | 158 | 62.5 |
| ระดับปานกลาง (60 – 79 คะแนน) | 91 | 36.0 |
| ระดับน้อย (< 60 คะแนน) | 4 | 1.6 |
| Mean \pm SD | 81.17 ± 9.48 | |
| Median (Min, Max) | 82 (50, 100) | |

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลรายข้อพบว่าข้อคำถามความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดคือ สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่เพราะสามารถช่วยลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.64 ± 0.65 ส่วนข้อที่มีคะแนนต่ำสุด คือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ แทรกไปในช่องทางที่สามารถไปได้ ในขณะที่การจราจรติดขัด เพื่อลดระยะเวลา ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.82 ± 1.22 ดังแสดงในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนรายข้อ

| ข้อคำถาม | ระดับความคิดเห็น | | | | | Mean±SD |
|---|------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|-----------|
| | น้อยที่สุด | น้อย | ปานกลาง | มาก | มากที่สุด | |
| 1. ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเนื่องจากเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ | 12 (4.7) | 13 (5.1) | 35 (13.8) | 74 (29.2) | 119 (47.0) | 4.09±1.11 |
| 2. ขับขี่รถย้อนศรเมื่อแน่ใจว่ามีความปลอดภัย* | 67 (26.5) | 45 (17.8) | 64 (25.3) | 41 (16.2) | 36 (14.2) | 3.26±1.38 |
| 3. ขับขี่ย้อนศรเมื่อขับขี่ระยะทางสั้น ๆ หรือเมื่อทางกลับรถอยู่ไกล เพื่อลดระยะเวลาในการขับขี่* | 70 (27.7) | 63 (24.9) | 63 (24.9) | 40 (15.8) | 17 (6.7) | 3.51±1.24 |
| 4. ใช้ความเร็วสูงในการขับขี่เมื่อขับขี่ไปในที่ที่มีความชำนาญเส้นทาง* | 28 (11.1) | 48 (19.0) | 99 (39.1) | 59 (23.3) | 19 (7.5) | 3.03±1.08 |
| 5. ขับขี่รถจักรยานยนต์ แทรกไปในช่องทางที่สามารถไปได้ ในขณะที่การจราจรติดขัด เพื่อลดระยะเวลา* | 30 (11.9) | 38 (15.0) | 82 (32.4) | 63 (24.9) | 40 (15.8) | 2.82±1.22 |
| 6. เมื่อมีผู้ซ้อนท้ายจะทำให้ผู้ซ้อนสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง | 6 (2.4) | 11 (4.3) | 32 (12.6) | 68 (26.9) | 136 (53.8) | 4.25±1.00 |
| 7. ไม่ให้ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เกินสองคน (รวมคนขับ) | 26 (10.3) | 9 (3.6) | 22 (8.7) | 55 (21.7) | 141 (55.7) | 4.09±1.31 |
| 8. ละเว้นการสวมใส่หมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ระยะทางใกล้ๆ* | 122 (48.2) | 34 (13.4) | 38 (15.0) | 34 (13.4) | 25 (9.9) | 3.77±1.42 |
| 9. ตรวจสอบสภาพยานพาหนะก่อนขับขี่ทุกครั้ง เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ | 6 (2.4) | 8 (3.2) | 40 (15.8) | 76 (30.0) | 123 (48.6) | 4.19±0.96 |
| 10. จอดรถเพื่อตรวจสอบหากมีความผิดปกติ หรือได้ยินเสียงผิดปกติจากรถจักรยานยนต์ขณะขับขี่ | 8 (3.2) | 3 (1.2) | 30 (11.9) | 91 (36.0) | 121 (47.8) | 4.24±0.94 |
| 11. ต่อ พรบ. รถจักรยานยนต์ ประจำปีทุกปี | 2 (0.8) | 3 (1.2) | 12 (4.7) | 59 (23.3) | 177 (70.0) | 4.60±0.71 |
| 12. ต่อ ภาษีรถประจำปีทุกปี | 1 (0.4) | 2 (0.8) | 15 (5.9) | 56 (22.1) | 179 (70.8) | 4.62±0.67 |
| 13. เพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ ขณะที่ฝนตก หรือไม่ขับขี่ขณะฝนตกหนัก | 1 (0.4) | 7 (2.8) | 17 (6.7) | 79 (31.2) | 149 (58.9) | 4.45±0.77 |

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

| ข้อความ | ระดับความคิดเห็น | | | | | Mean±SD |
|---|------------------|-------------|--------------|--------------|---------------|-----------|
| | น้อยที่สุด | น้อย | ปานกลาง | มาก | มากที่สุด | |
| 14.ใส่แว่นตากันแดดหรือหมวกนิรภัยที่มีกระจกหน้ากันแดดเมื่อขับขี่ตอนกลางวันหรือตอนแดดจ้า | 12 (4.7) | 20 (7.9) | 39 (15.4) | 67 (26.5) | 115 (45.5) | 4.00±1.16 |
| 15.เพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่เมื่อขับขี่ตอนกลางคืน และเปิดไฟหน้ารถเสมอ | 0 (0.0) | 1 (0.4) | 7 (2.8) | 78 (30.8) | 167 (66.0) | 4.62±0.56 |
| 16.สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขี่เพราะสามารถช่วยลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุได้ | 1 (0.4) | 4 (1.6) | 6 (2.4) | 64 (25.3) | 178 (70.4) | 4.64±0.65 |
| 17.พักผ่อนให้เพียงพออย่างน้อย 6 – 8 ชั่วโมงก่อนการขับขี่เสมอ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ | 1 (0.4) | 4 (1.6) | 26 (10.3) | 96 (37.9) | 126 (49.8) | 4.35±0.76 |
| 18.ไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ เนื่องจากเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ | 7 (2.8) | 16 (6.3) | 58 (22.9) | 87 (34.4) | 85 (33.6) | 3.90±1.03 |
| 19.ไม่ดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมาหรือสารเสพติดก่อนการขับขี่ เนื่องจากเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ | 5 (2.0) | 5 (2.0) | 22 (8.7) | 63 (24.9) | 158 (62.5) | 4.44±0.88 |
| 20.ไม่ฝึนขับขี่ในขณะที่ง่วงนอนหรือมีความเมื่อยล้า | 3 (1.2) | 2 (0.8) | 34 (13.4) | 93 (36.8) | 121 (47.8) | 4.29±0.82 |

*ข้อความเชิงลบ ทำการปรับคะแนนแล้ว

4.4 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างพบว่า โดยภาพรวม ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่ระดับดี ร้อยละ 68.0 รองลงมาคือระดับปานกลาง ร้อยละ 28.9 และระดับไม่ดี ร้อยละ 3.2 เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่าด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี ร้อยละ 70.8 เช่นเดียวกับด้านการขับขี่โดยไม่ประมาท ด้านการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล และด้านการไม่ขับขี่ในขณะที่มีเมา/ใช้สารเสพติด ส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี ร้อยละ 71.7 88.1 และ ร้อยละ 88.9 ตามลำดับ ในขณะที่ด้านการไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับไม่ดี ร้อยละ 40.3 ดังแสดงในตารางที่ 4.5 และ 4.6

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=253)

| พฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ | จำนวน (ร้อยละ) | | | Mean±SD | Min, Max |
|---|---------------------------------|---------------------------|------------------------------|------------|------------|
| | ระดับดี (ตั้งแต่ 80% ขึ้นไป) | ระดับปานกลาง (60 -79%) | ระดับไม่ดี (น้อยกว่า 60%) | | |
| 1. ด้านการปฏิบัติตามกฎ จราจร | 179 (70.8) | 59 (23.3) | 15 (5.9) | 4.24±0.68 | 2.00, 5.00 |
| 2. ด้านการขับขี่โดยไม่ ประมาท | 180 (71.1) | 64 (25.3) | 9 (3.6) | 4.28±0.074 | 1.60, 5.00 |
| 3. ด้านการใช้อุปกรณ์ ป้องกันส่วนบุคคล | 223 (88.1) | 28 (11.1) | 2 (0.8) | 4.55±0.60 | 1.00, 5.00 |
| 4. ด้านการไม่ใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขณะขับขี่ | 79 (31.2) | 72 (28.5) | 102 (40.3) | 3.14±1.22 | 1.00, 5.00 |
| 5. ด้านการไม่ขับขี่ในขณะ มึนเมา/ใช้สารเสพติด | 225 (88.9) | 19 (7.5) | 9 (3.6) | 4.62±0.66 | 1.00, 5.00 |
| คะแนนรวม | 172 (68.0) | 73 (28.9) | 8 (3.2) | 4.14±0.51 | 2.19, 5.00 |

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์รายข้อ (n=253)

| พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ | ระดับการปฏิบัติ | | | | | Mean±SD |
|--|----------------------|---------------|--------------|-------------|-------------|------------|
| | ไม่เคย ปฏิบัติเลย | นานๆ ครั้ง | บางครั้ง | บ่อยครั้ง | ทุกครั้ง | |
| ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร | | | | | | |
| 1.ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟ จราจรเมื่อถนนว่างหรือไม่มีรถบนถนน* | 124 (49.0) | 69 (27.3) | 43 (17.0) | 9 (3.6) | 8 (3.2) | 4.15±1.03 |
| 2.ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร/ขับรถ สวนทางจราจร* | 99 (39.1) | 94 (37.2) | 52 (20.6) | 5 (2.0) | 3 (1.2) | 4.11±0.88 |
| 3.ไม่หยุดรถบริเวณทางม้าลายเพื่อให้คน เดินเท้าข้ามถนน* | 133 (52.6) | 46 (18.2) | 40 (15.8) | 14 (5.5) | 20 (7.9) | 4.02±1.27 |
| 4.ขับขี่รถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมาย กำหนด* | 104 (41.1) | 67 (26.5) | 61 (24.1) | 14 (5.5) | 7 (2.8) | 3.98±1.061 |
| 5.ไม่ให้สัญญาณไฟก่อนหยุดรถ เลี้ยวรถ หรือขอทางแซง* | 142 (56.1) | 58 (22.9) | 40 (15.8) | 11 (4.3) | 2 (0.8) | 4.29±0.94 |
| 6.ขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า* | 133 (52.6) | 85 (33.6) | 31 (12.3) | 4 (1.6) | 0 (0.0) | 4.37±0.76 |

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

| พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ | ระดับการปฏิบัติ | | | | | Mean±SD |
|---|------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|------------|
| | ไม่เคยปฏิบัติเลย | นานๆครั้ง | บางครั้ง | บ่อยครั้ง | ทุกครั้ง | |
| 7. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด/แซงในระยะประชิด* | 149 (58.9) | 68 (26.9) | 29 (11.5) | 6 (2.4) | 1 (0.4) | 4.42±0.82 |
| 8. ไม่ต่อหรือลืมต่อ พรบ. และภาษีรถประจำปี* | 189 (74.7) | 30 (11.9) | 23 (9.1) | 5 (2.0) | 6 (2.4) | 4.55±0.914 |
| ด้านการขับขี่โดยไม่ประมาท | | | | | | |
| 1. ขับขี่รถจักรยานยนต์รัดตามหลังคันหน้าอย่างกระชั้นชิด* | 122 (48.2) | 81 (32.0) | 45 (17.8) | 2 (0.8) | 3 (1.2) | 4.25±0.86 |
| 2. ไม่ลดความเร็วเมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก* | 149 (58.9) | 49 (19.4) | 37 (14.6) | 7 (2.8) | 11 (4.3) | 4.26±1.08 |
| 3. เบรกรวดเร็วหรือเร่งกินไปบนถนนลื่นหรือขณะฝนตก* | 122 (48.2) | 86 (34.0) | 38 (15.0) | 4 (1.6) | 3 (1.2) | 4.26±1.08 |
| 4. ไม่ตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่* | 142 (56.1) | 61 (24.1) | 35 (13.8) | 11 (4.3) | 4 (1.6) | 4.29±0.97 |
| 5. ขับขี่ขณะที่ยังง่วงนอน/ขับขณะพักผ่อนไม่เพียงพอ* | 141 (55.7) | 72 (28.5) | 34 (13.4) | 3 (1.2) | 3 (1.2) | 4.36±0.85 |
| ด้านการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล | | | | | | |
| 1. สวมหมวกนิรภัยและสายรัดคางขณะขับขี่ | 2 (0.8) | 3 (1.2) | 9 (3.6) | 47 (18.6) | 192 (75.9) | 4.68±0.68 |
| 2. สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน | 3 (1.2) | 2 (0.8) | 6 (2.4) | 46 (18.2) | 196 (77.5) | 4.70±0.67 |
| 3. สวมกางเกงป้องกันหรือเสื้อแจ็คเก็ตขณะขับขี่ | 6 (2.4) | 7 (2.8) | 27 (10.7) | 60 (23.7) | 153 (60.5) | 4.37±0.95 |
| 4. สวมถุงมือนิรภัยสำหรับขับขี่ขณะขับขี่ | 11 (4.3) | 13 (5.1) | 21 (8.3) | 64 (25.3) | 144 (56.9) | 4.25±1.09 |
| 5. สวมหน้ากากอนามัยขณะขับขี่ | 2 (0.8) | 0 (0.0) | 8 (3.2) | 44 (17.4) | 199 (78.7) | 4.73±0.60 |
| ด้านการไม่ใช้โทรศัพท์ที่เคลื่อนที่ขณะขับขี่ | | | | | | |
| 1. ใช้มือถือโทรศัพท์เพื่อดูแผนที่ขณะขับขี่โดยไม่ได้รับอนุญาตหรือแฮนด์ฟรี* | 46 (18.2) | 36 (14.2) | 52 (20.6) | 61 (24.1) | 58 (22.9) | 2.81±1.41 |

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

| พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ | ระดับการปฏิบัติ | | | | | Mean±SD |
|---|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------|
| | ไม่เคยปฏิบัติเลย | นานๆ ครั้ง | บางครั้ง | บ่อยครั้ง | ทุกครั้ง | |
| 2. ใช้มือถือโทรศัพท์เพื่อตรวจสอบรายการสั่งซื้อหรือรับรายการส่งอาหาร ขณะขับขี่โดยไม่ได้ใช้ลูทอร์หรือแฮนด์ฟรี* | 46 (18.2) | 44 (17.4) | 45 (17.8) | 63 (24.9) | 55 (21.7) | 2.85±1.42 |
| 3. ใช้มือถือโทรศัพท์โทรหาลูกค้าขณะขับขี่โดยไม่ได้ใช้ลูทอร์หรือแฮนด์ฟรี* | 67 (26.5) | 46 (18.2) | 47 (18.6) | 54 (21.3) | 39 (15.4) | 3.19±1.43 |
| 4. ใช้มือถือโทรศัพท์เพื่อตอบข้อความลูกค้าขณะขับขี่โดยไม่ได้ใช้ลูทอร์หรือแฮนด์ฟรี* | 70 (27.7) | 42 (16.6) | 52 (20.6) | 50 (19.8) | 39 (15.4) | 3.21±1.43 |
| 5. ใช้มือถือโทรศัพท์พูดคุยที่ไม่เกี่ยวกับงานขณะขับขี่โดยไม่ได้ใช้ลูทอร์หรือแฮนด์ฟรี (เช่น เล่นเกมส์ เล่นเฟสบุค เล่นไลน์ที่ไม่เกี่ยวกับงานขณะขับขี่) * | 105 (41.5) | 41 (16.2) | 43 (17.0) | 42 (16.6) | 22 (8.7) | 3.65±1.38 |
| ด้านการไม่ขับขี่ในขณะที่มีเมมา/ใช้สารเสพติด | | | | | | |
| 1. ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากดื่มแอลกอฮอล์* | 176 (69.6) | 45 (17.8) | 14 (5.5) | 14 (5.5) | 4 (1.6) | 4.48±0.94 |
| 2. รับประทานยา ที่มีฤทธิ์ทำให้มีอาการง่วงซึม เช่น ยาแก้ปวด ยาลดความดันโลหิต ยาแก้แพ้ เป็นต้น ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์* | 180 (71.1) | 46 (18.2) | 19 (7.5) | 5 (2.0) | 3 (1.2) | 4.56±0.81 |
| 3. ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากใช้สารเสพติด อื่น ๆ นอกเหนือจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์* | 227 (89.7) | 8 (3.2) | 15 (5.9) | 2 (0.8) | 1 (0.4) | 4.81±0.61 |

*ข้อความเชิงลบ ทำการปรับคะแนนแล้ว

4.5 ระดับความเครียดของกลุ่มตัวอย่าง

ความเครียดของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ระดับความเครียดส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 39.9 รองลงมาคือระดับสูง ร้อยละ 31.2 ระดับน้อย ร้อยละ 17.0 และระดับรุนแรง ร้อยละ 11.9 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียดเท่ากับ 40.56 ± 15.60 คะแนน ค่ามัธยฐานเท่ากับ 38 คะแนน คะแนนต่ำสุด เท่ากับ 16 คะแนน และคะแนนสูงสุดเท่ากับ 100 คะแนน ดังแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ระดับความเครียดของกลุ่มตัวอย่าง

| ระดับความเครียด | จำนวน | ร้อยละ |
|---------------------------------------|-------------------|--------|
| เครียดน้อย (0 – 23 คะแนน) | 43 | 17.0 |
| เครียดปานกลาง (24 – 41 คะแนน) | 101 | 39.9 |
| เครียดสูง (42 – 61 คะแนน) | 79 | 31.2 |
| เครียดรุนแรง (ตั้งแต่ 62 คะแนนขึ้นไป) | 30 | 11.9 |
| Mean \pm SD | 40.56 ± 15.60 | |
| Median (Min, Max) | 38 (16, 100) | |

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลรายข้อพบว่าข้อคำถามเกี่ยวกับความเครียดที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดคือ ปวดหลัง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.51 ± 1.28 ส่วนข้อที่มีคะแนนต่ำสุด คือ รู้สึกสับสน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.68 ± 0.96 ดังแสดงในตารางที่ 4.8

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4.8 จำนวนและร้อยละความเครียดรายข้อ (n=253)

| ข้อคำถาม | ระดับความเครียด | | | | | Mean±SD |
|--|----------------------|--------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|-----------|
| | ไม่รู้สึกร เครียด | รู้สึก เล็กน้อย | รู้สึกเครียด ปานกลาง | รู้สึก เครียด มาก | รู้สึกเครียด มากที่สุด | |
| 1.กลัวทำงานผิดพลาด | 65 (26.0) | 75 (30.0) | 62 (24.8) | 29 (11.6) | 19 (7.6) | 2.42±1.20 |
| 2.ไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้ | 80 (32.1) | 66 (26.5) | 55 (22.1) | 29 (11.6) | 19 (7.6) | 2.33±1.23 |
| 3.ครอบครัวมีความขัดแย้งกันใน เรื่องเงินหรือเรื่องงานในบ้าน | 110 (44.5) | 59 (23.9) | 45 (18.2) | 22 (8.9) | 11 (4.5) | 2.04±1.18 |
| 4.เป็นกังวลกับเรื่องสารพิษ หรือมลภาวะในอากาศ น้ำเสียง และดิน | 95 (38.3) | 69 (27.8) | 51 (20.6) | 17 (6.9) | 16 (6.5) | 2.13±1.19 |
| 5.รู้สึกว่าต้องแข่งขันหรือ เปรียบเทียบ | 126 (50.8) | 43 (17.3) | 51 (20.6) | 14 (5.6) | 14 (5.6) | 1.92±1.16 |
| 6.เงินไม่พอใช้จ่าย | 69 (27.8) | 63 (25.4) | 61 (24.6) | 28 (11.3) | 27 (10.9) | 2.48±1.28 |
| 7.กลัมน้ำดื่มหรือปวด | 77 (31.0) | 67 (27.0) | 56 (22.6) | 34 (13.7) | 14 (5.6) | 2.34±1.21 |
| 8.ปวดหัวจากความตึงเครียด | 91 (36.4) | 61 (24.4) | 64 (25.6) | 22 (8.8) | 12 (4.8) | 2.19±1.16 |
| 9.ปวดหลัง | 68 (26.9) | 58 (22.9) | 71 (28.1) | 32 (12.8) | 24 (9.5) | 2.51±1.28 |
| 10.ความอยากอาหาร เปลี่ยนแปลง | 104 (41.1) | 58 (22.9) | 59 (23.3) | 20 (7.9) | 12 (4.7) | 2.09±1.16 |
| 11.ปวดศีรษะข้างเดียว | 113 (44.7) | 61 (24.1) | 54 (21.3) | 16 (6.3) | 9 (3.6) | 2.00±1.09 |
| 12.รู้สึกวิตกกังวล | 116 (45.8) | 61 (24.1) | 54 (21.3) | 16 (6.3) | 6 (2.4) | 1.95±1.06 |
| 13.รู้สึกคับข้องใจ | 122 (48.2) | 69 (27.3) | 49 (19.4) | 8 (3.2) | 5 (2.0) | 1.83±0.98 |
| 14.รู้สึกโกรธ หรือหงุดหงิด | 113 (44.7) | 65 (25.7) | 54 (21.3) | 16 (6.3) | 5 (2.0) | 1.95±1.04 |

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

| ข้อความ | ระดับความเครียด | | | | | Mean±SD |
|-----------------------|-----------------|----------------|---------------------|-----------------|-----------------------|-----------|
| | ไม่รู้สึกรีด | รู้สึกเล็กน้อย | รู้สึกเครียดปานกลาง | รู้สึกเครียดมาก | รู้สึกเครียดมากที่สุด | |
| 15. รู้สึกเศร้า | 150 (59.5) | 55 (18.3) | 32 (14.3) | 13 (5.6) | 3 (2.4) | 1.69±0.97 |
| 16. ความจำไม่ดี | 150 (59.5) | 46 (18.3) | 36 (14.3) | 14 (5.6) | 6 (2.4) | 1.75±1.06 |
| 17. รู้สึกสับสน | 150 (59.5) | 51 (20.2) | 35 (13.8) | 15 (5.9) | 1 (0.4) | 1.68±0.96 |
| 18. ตั้งสมาธิลำบาก | 154 (61.4) | 35 (13.9) | 40 (15.9) | 17 (6.8) | 5 (2.0) | 1.75±1.09 |
| 19. รู้สึกเหนื่อยง่าย | 134 (53.2) | 53 (21.0) | 42 (16.7) | 16 (6.3) | 7 (2.8) | 1.85±1.09 |
| 20. เป็นหวัดบ่อย ๆ | 146 (57.9) | 51 (20.2) | 32 (12.7) | 17 (6.7) | 6 (2.4) | 1.75±1.05 |

4.6 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียดเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียดเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนในสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน ด้วยสถิติ Independent T-test พบว่า ค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนในกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี และกลุ่มอายุ 30 ปีขึ้นไป แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.002$) และในกลุ่มตัวอย่างที่มีการดัดแปลงสภาพรถ และไม่ได้ดัดแปลงสภาพรถ ($p = 0.002$) ส่วนการศึกษาค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียดเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One-way ANOVA) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารที่แตกต่างกัน (ไม่เคย, เคย, ไม่ทราบ) มีค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$) ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน โดย
การวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของสองกลุ่ม (Independent T-test) และการ
วิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One-way ANOVA)

| ปัจจัย | n | Mean±SD | p-value |
|-------------------------------|-----|-------------|---------|
| เพศ | | | 0.098 |
| หญิง | 50 | 83.16±10.74 | |
| ชาย | 203 | 80.68±9.10 | |
| อายุ | | | 0.002* |
| น้อยกว่า 30 ปี | 134 | 79.46±9.27 | |
| ตั้งแต่ 30 ปีขึ้นไป | 119 | 83.11±9.37 | |
| สถานภาพ | | | 0.426 |
| อยู่คนเดียว | 175 | 81.49±9.16 | |
| อยู่เป็นคู่ | 78 | 80.46±10.19 | |
| ใบอนุญาตขับขี่ | | | 0.143 |
| ไม่มี | 7 | 76.00±13.24 | |
| มี | 246 | 81.32±9.34 | |
| การตัดแปลงสภาพรถ | | | 0.002* |
| ไม่มี | 203 | 82.06±9.45 | |
| มี | 50 | 77.56±8.78 | |
| ประวัติการได้รับใบสั่ง | | | 0.219 |
| ไม่เคย | 239 | 81.35±9.44 | |
| เคย | 14 | 78.14±10.04 | |
| การอบรมก่อนเริ่มทำงาน | | | 0.910 |
| ไม่มี | 35 | 81.34±10.74 | |
| มี | 218 | 81.15±9.29 | |
| ชั่วโมงการทำงาน | | | 0.327 |
| ≤ 8 ชั่วโมง | 101 | 80.45±9.64 | |
| > 8 ชั่วโมง | 152 | 81.65±9.37 | |

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

| ปัจจัย | n | Mean±SD | p-value |
|--|-----|-------------|---------|
| การเพิ่มรอบ | | | 0.479 |
| ไม่เพิ่มรอบ | 152 | 80.83±9.83 | |
| เพิ่มรอบ | 101 | 81.69±8.95 | |
| ระดับการศึกษา | | | 0.362 |
| ม.6 หรือต่ำกว่า | 126 | 80.33±9.36 | |
| อนุปริญญา | 57 | 82.24±9.29 | |
| ปริญญาตรีขึ้นไป | 79 | 81.81±9.84 | |
| รายได้เฉลี่ยต่อเดือน | | | 0.426 |
| ต่ำกว่า 10,000 บาท | 52 | 78.65±9.89 | |
| 10,000 – 19,999 บาท | 154 | 81.62±9.56 | |
| ตั้งแต่ 20,000 บาทขึ้นไป | 47 | 82.49±8.36 | |
| ประสบการณ์ขับขี่ | | | 0.057 |
| รถจักรยานยนต์ | | | |
| 1 – 5 ปี | 41 | 80.90±8.28 | |
| 6 – 10 ปี | 105 | 79.83±9.84 | |
| 11 – 15 ปี | 41 | 80.61±9.65 | |
| > 15 ปี | 66 | 83.83±9.13 | |
| อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอาหาร | | | 0.512 |
| < 1 ปี | 6 | 85.17±9.11 | |
| 1 – 3 ปี | 141 | 80.83±9.65 | |
| 4 – 5 ปี | 59 | 80.76±8.64 | |
| > 5 ปี | 47 | 82.21±10.08 | |
| ประสบการณ์ทำงาน (ปี) | | | 0.706 |
| < 1 ปี | 45 | 80.98±9.16 | |
| 1 - 3 ปี | 171 | 80.96±9.42 | |
| > 3 ปี | 37 | 82.38±10.28 | |

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

| ปัจจัย | n | Mean±SD | p-value |
|---|-----|-------------|---------|
| จำนวนรอบ | | | 0.080 |
| 1 – 10 รอบ | 29 | 77.31±10.80 | |
| 11 – 20 รอบ | 109 | 82.16±9.36 | |
| 21 – 30 รอบ | 100 | 80.92±9.05 | |
| > 30 รอบ | 15 | 83.13±9.25 | |
| การได้รับข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร | | | <0.001* |
| ไม่เคย | 26 | 74.00±10.02 | |
| เคย | 200 | 82.71±8.93 | |
| ไม่ทราบ | 27 | 76.67±8.57 | |

4.7 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ในสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน ด้วยสถิติ Independent T-test พบว่า ค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ในกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี และกลุ่มอายุ 30 ปีขึ้นไป แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.007$) และในกลุ่มตัวอย่างที่มีใบอนุญาตขับขี และไม่มีใบอนุญาตขับขี ($p = 0.022$) รวมถึงกลุ่มตัวอย่างที่มีการคัดแปลงสภาพรถ และไม่ได้คัดแปลงสภาพรถ ($p < 0.001$) ส่วนการศึกษาค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One-way ANOVA) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารที่แตกต่างกัน (ไม่เคย, เคย, ไม่ทราบ) กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนแตกต่างกัน (ต่ำ, ปานกลาง, สูง) และกลุ่มที่มีระดับความเครียดแตกต่างกัน (น้อย, ปานกลาง, สูง, รุนแรง) มีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$) ดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของสองกลุ่ม (Independent T-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One-way ANOVA)

| ปัจจัย | n | Mean ± SD | p-value |
|-------------------------------|-----|--------------|---------|
| เพศ | | | 0.098 |
| หญิง | 50 | 110.40±12.46 | |
| ชาย | 203 | 106.93±13.42 | |
| อายุ | | | 0.007* |
| น้อยกว่า 30 ปี | 134 | 105.51±13.92 | |
| ตั้งแต่ 30 ปีขึ้นไป | 119 | 109.98±12.15 | |
| สถานภาพ | | | 0.444 |
| อยู่คนเดียว | 175 | 108.04±13.35 | |
| อยู่เป็นคู่ | 78 | 106.65±13.15 | |
| ใบอนุญาตขับขี่ | | | 0.022* |
| ไม่มี | 7 | 96.28±18.53 | |
| มี | 246 | 107.94±13.01 | |
| การตัดแปลงสภาพรถ | | | <0.001* |
| ไม่มี | 203 | 109.14±12.54 | |
| มี | 50 | 101.40±14.50 | |
| ประวัติการได้รับใบสั่ง | | | 0.108 |
| ไม่เคย | 239 | 107.94±13.05 | |
| เคย | 14 | 102.07±16.27 | |
| การอบรมก่อนเริ่มทำงาน | | | 0.408 |
| ไม่มี | 35 | 105.88±12.21 | |
| มี | 218 | 107.89±13.45 | |
| ชั่วโมงการทำงาน | | | 0.869 |
| ≤ 8 ชั่วโมง | 101 | 107.78±11.88 | |
| > 8 ชั่วโมง | 152 | 107.50±14.17 | |

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

| ปัจจัย | n | Mean ± SD | p-value |
|--|-----|--------------|---------|
| การเพิ่มรอบ | | | 0.622 |
| ไม่เพิ่มรอบ | 152 | 107.28±13.94 | |
| เพิ่มรอบ | 101 | 108.12±12.28 | |
| ระดับการศึกษา | | | 0.455 |
| ม.6 หรือต่ำกว่า | 126 | 106.59±14.24 | |
| อนุปริญญา | 57 | 108.24±12.25 | |
| ปริญญาตรีขึ้นไป | 79 | 108.94±12.30 | |
| รายได้เฉลี่ยต่อเดือน | | | 0.102 |
| ต่ำกว่า 10,000 บาท | 52 | 104.19±16.02 | |
| 10,000 – 19,999 บาท | 154 | 108.26±12.35 | |
| 20,000 บาทขึ้นไป | 47 | 109.27±12.53 | |
| ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ | | | 0.202 |
| 1 – 5 ปี | 41 | 106.61±14.52 | |
| 6 – 10 ปี | 105 | 106.19±13.76 | |
| 11 – 15 ปี | 41 | 107.56±13.96 | |
| > 15 ปี | 66 | 110.53±10.88 | |
| อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอาหาร | | | 0.691 |
| < 1 ปี | 6 | 112.83±7.44 | |
| 1 – 3 ปี | 141 | 106.98±13.56 | |
| 4 – 5 ปี | 59 | 108.42±12.47 | |
| > 5 ปี | 47 | 107.81±14.10 | |
| ประสบการณ์ทำงาน (ปี) | | | 0.888 |
| < 1 ปี | 45 | 106.84±12.24 | |
| 1 – 3 ปี | 171 | 107.66±12.60 | |
| > 3 ปี | 37 | 108.35±17.35 | |

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

| ปัจจัย | n | Mean ± SD | p-value |
|---|-----|--------------|---------|
| จำนวนรอบ | | | 0.608 |
| 1 – 10 รอบ | 29 | 104.14±17.71 | |
| 11 – 20 รอบ | 109 | 107.55±13.10 | |
| 21 – 30 รอบ | 100 | 108.74±12.34 | |
| > 30 รอบ | 15 | 107.27±10.70 | |
| การได้รับข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร | | | <0.001* |
| ไม่เคย | 26 | 96.77±14.51 | |
| เคย | 200 | 109.20±12.47 | |
| ไม่ทราบ | 27 | 106.33±13.32 | |
| ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน | | | <0.001* |
| ระดับต่ำ | 4 | 85.75±11.95 | |
| ระดับปานกลาง | 91 | 99.03±13.84 | |
| ระดับมาก | 158 | 113.11±9.24 | |
| ความเครียด | | | <0.001* |
| เครียดน้อย | 43 | 105.35±13.68 | |
| เครียดปานกลาง | 101 | 111.76±10.95 | |
| เครียดสูง | 79 | 107.13±12.89 | |
| เครียดรุนแรง | 30 | 98.17±15.52 | |

4.8 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียดในสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน ด้วยสถิติ Independent T-test พบว่า ค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มตัวอย่างที่มีการตัดแปลงสภาพรถ และไม่ได้ตัดแปลงสภาพรถ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.016$) รวมถึงในกลุ่มตัวอย่างที่มีประวัติการได้รับใบสั่งและไม่เคยได้รับใบสั่ง ($p = 0.028$) และในกลุ่มตัวอย่างที่มีการเพิ่มรอบในการขนส่งอาหารและไม่เพิ่มรอบ ($p = 0.018$) ส่วนการศึกษาค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียดโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One-way ANOVA) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ทำงานที่แตกต่างกัน (< 1 ปี, 1 – 3 ปี, > 3 ปี) กลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนรอบแตกต่างกัน (1 – 10 รอบ, 11 – 20 รอบ, 21 – 30 รอบ, > 30 รอบ) กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารที่แตกต่างกัน (ไม่เคย, เคย, ไม่ทราบ) กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนแตกต่างกัน (ต่ำ, ปานกลาง, สูง) และกลุ่มที่มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน (ดี, ปานกลาง, ไม่ดี) มีค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ดังแสดงในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียด โดยการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของสองกลุ่ม (Independent T-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One-way ANOVA)

| ปัจจัย | n | Mean±SD | p-value |
|---------------------|-----|-------------|---------|
| เพศ | | | 0.095 |
| หญิง | 50 | 43.86±15.39 | |
| ชาย | 203 | 39.75±15.59 | |
| อายุ | | | 0.128 |
| น้อยกว่า 30 ปี | 134 | 41.97±16.01 | |
| ตั้งแต่ 30 ปีขึ้นไป | 119 | 38.97±15.04 | |
| สถานภาพ | | | 0.461 |
| อยู่คนเดียว | 175 | 41.05±14.76 | |
| อยู่เป็นคู่ | 78 | 39.47±17.40 | |

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

| ปัจจัย | n | Mean±SD | p-value |
|-------------------------------|-----|-------------|---------|
| ใบอนุญาตขับขี่ | | | 0.161 |
| ไม่มี | 7 | 48.71±15.72 | |
| มี | 246 | 40.33±15.57 | |
| การดัดแปลงสภาพรถ | | | 0.016* |
| ไม่มี | 203 | 41.73±14.79 | |
| มี | 50 | 35.82±17.92 | |
| ประวัติการได้รับใบสั่ง | | | 0.028* |
| ไม่เคย | 239 | 40.04±15.22 | |
| เคย | 14 | 49.43±19.65 | |
| การอบรมก่อนเริ่มทำงาน | | | 0.678 |
| ไม่มี | 35 | 39.54±14.28 | |
| มี | 218 | 40.72±15.83 | |
| ชั่วโมงการทำงาน | | | 0.242 |
| ≤ 8 ชั่วโมง | 101 | 41.97±15.87 | |
| > 8 ชั่วโมง | 152 | 39.63±15.41 | |
| การเพิ่มรอบ | | | 0.018* |
| ไม่เพิ่มรอบ | 152 | 38.67±15.91 | |
| เพิ่มรอบ | 101 | 43.41±14.76 | |
| ระดับการศึกษา | | | 0.769 |
| ม.6 หรือต่ำกว่า | 126 | 41.21±15.96 | |
| อนุปริญญา | 57 | 39.44±15.54 | |
| ปริญญาตรีขึ้นไป | 79 | 40.31±15.16 | |
| รายได้เฉลี่ยต่อเดือน | | | 0.521 |
| ต่ำกว่า 10,000 บาท | 52 | 41.17±16.34 | |
| 10,000 – 19,999 บาท | 154 | 39.73±15.72 | |
| 20,000 บาทขึ้นไป | 47 | 42.60±14.45 | |

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

| ปัจจัย | n | Mean±SD | p-value |
|---|-----|-------------|---------|
| ประสบการณ์ขับขี่ | | | 0.423 |
| รถจักรยานยนต์ | | | |
| 1 – 5 ปี | 41 | 41.22±13.65 | |
| 6 – 10 ปี | 105 | 39.55±16.06 | |
| 11 – 15 ปี | 41 | 44.05±16.63 | |
| > 15 ปี | 66 | 39.59±15.34 | |
| อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอาหาร | | | 0.290 |
| < 1 ปี | 6 | 32.33±7.71 | |
| 1 – 3 ปี | 141 | 41.87±15.75 | |
| 4 – 5 ปี | 59 | 40.12±16.04 | |
| > 5 ปี | 47 | 38.23±15.12 | |
| ประสบการณ์ทำงาน (ปี) | | | 0.007* |
| < 1 ปี | 45 | 35.16±13.56 | |
| 1 – 3 ปี | 171 | 40.84±15.22 | |
| > 3 ปี | 37 | 45.84±17.90 | |
| จำนวนรอบ | | | 0.028* |
| 1 – 10 รอบ | 29 | 47.00±13.51 | |
| 11 – 20 รอบ | 109 | 40.13±16.01 | |
| 21 – 30 รอบ | 100 | 38.32±14.74 | |
| > 30 รอบ | 15 | 46.20±18.20 | |
| การได้รับข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร | | | <0.001* |
| ไม่เคย | 26 | 49.58±16.70 | |
| เคย | 200 | 40.73±15.10 | |
| ไม่ทราบ | 27 | 30.63±12.76 | |

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

| ปัจจัย | n | Mean±SD | p-value |
|--------------------------------------|-----|-------------|---------|
| ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน | | | 0.031* |
| ระดับต่ำ | 4 | 60.00±11.43 | |
| ระดับปานกลาง | 91 | 39.26±17.06 | |
| ระดับมาก | 158 | 40.82±14.52 | |
| พฤติกรรมการขับขี่ | | | <0.001* |
| พฤติกรรมระดับดี | 172 | 37.84±13.34 | |
| พฤติกรรมระดับปานกลาง | 73 | 46.10±18.11 | |
| พฤติกรรมระดับไม่ดี | 8 | 48.50±21.67 | |

4.9 ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนและความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple linear regression) พบว่า ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน (ตัวแปรต้น) มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ตัวแปรตาม) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) โดยมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง ($R = 0.613$) สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ร้อยละ 38 ($R^2 = 0.38$) หากคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนเพิ่มขึ้น (มีระดับความตระหนักสูงขึ้น) 1 หน่วย ค่าคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์จะเพิ่มขึ้น (มีพฤติกรรมดีขึ้น) 0.86 หน่วย ดังแสดงในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple linear regression)

| Model | Unstandardized | | Standardized | t | p-value |
|---|----------------|------------|--------------|--------|---------|
| | Coefficients | | Coefficients | | |
| | B | Std. Error | Beta | | |
| ค่าคงที่ | 37.855 | 5.709 | | 6.631 | <0.001 |
| ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน (คะแนน) | 0.859 | 0.070 | 0.613 | 12.303 | <0.001 |
| R = 0.613, R ² = 0.376, R ² _{adj} = 0.274, F = 151.354 | | | | | |

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างความเครียดและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple linear regression) พบว่าความเครียด (ตัวแปรต้น) มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ตัวแปรตาม) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) โดยมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ ($R = 0.22$) สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ร้อยละ 5 ($R^2 = 0.05$) หากคะแนนความเครียดเพิ่มขึ้น (มีระดับความเครียดสูงขึ้น) 1 หน่วย ค่าคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์จะลดลง (มีพฤติกรรมไม่ดี) 0.19 หน่วย ดังแสดงใน ตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 ความสัมพันธ์ระหว่างความเครียดและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple linear regression)

| Model | Unstandardized | | Standardized | t | p-value |
|--|----------------|------------|--------------|--------|---------|
| | Coefficients | | Coefficients | | |
| | B | Std. Error | Beta | | |
| ค่าคงที่ | 115.368 | 5.709 | | 50.717 | <0.001 |
| ความเครียด (คะแนน) | -0.191 | 0.052 | -0.225 | -3.652 | <0.001 |
| R = 0.225, R ² = 0.050, R ² _{adj} = 0.047, F = 13.337 | | | | | |

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนและความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Linear Regression) พบว่า ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน และความเครียด (ตัวแปรต้น) มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ตัวแปรตาม) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.05$ เมื่อควบคุมตัวแปรอายุ การคัดแปลงสภาพรถ ใบอนุญาตขับขี่ และการได้รับข่าวสารอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร โดยสามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ร้อยละ 45 ($R^2 = 0.45$) และค่า Variance inflation factor (VIF) น้อยกว่า 1.5 จึงผ่านการทดสอบความมีสหสัมพันธ์กันเองระหว่างตัวแปรอิสระมากกว่า 2 ตัวขึ้นไป (Multicollinearity) ซึ่งแปลความหมายได้ว่าหากคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนเพิ่มขึ้น 1 หน่วย (ระดับความตระหนักเพิ่มขึ้น) คะแนนพฤติกรรมการขับขี่จะเพิ่มขึ้น 0.74 หน่วย (พฤติกรรมการขับขี่ดีขึ้น) และหากคะแนนความเครียด เพิ่มขึ้น 1 หน่วย (ระดับความเครียดสูงขึ้น) ค่าคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์จะลดลง 0.14 หน่วย (พฤติกรรมการขับขี่ไม่ดี) ดังแสดงในตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนและความเครียดกับ

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Linear Regression)

| Model | Unstandardized | | Standardized | t | p-value | VIF |
|--|----------------|------------|--------------|--------|---------|-------|
| | Coefficients | | Coefficients | | | |
| | B | Std. Error | Beta | | | |
| ค่าคงที่ | 43.619 | 6.579 | | 6.630 | 0.000 | |
| ความตระหนักเกี่ยวกับ ความปลอดภัยบนถนน (คะแนน) | 0.745 | 0.070 | 0.532 | 10.619 | <0.001* | 1.121 |
| ความเครียด (คะแนน) | -0.144 | 0.043 | -0.169 | -3.368 | 0.001* | 1.132 |
| อายุ (ปี) | 0.026 | 0.085 | 0.016 | 0.310 | 0.757 | 1.170 |
| การคัดแปลงสภาพรถ (ใช่) | -5.867 | 1.669 | -0.176 | -3.515 | 0.001* | 1.123 |
| ใบอนุญาตขับขี่ (มี) | 2.211 | 1.168 | 0.098 | 1.893 | 0.060 | 1.188 |
| การได้รับข่าวสารอุบัติเหตุ จากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ขณะขนส่ง อาหาร (เคย) | 3.548 | 1.462 | 0.122 | 2.426 | 0.016* | 1.139 |
| $R = 0.670, R^2 = 0.449, R^2_{adj} = 0.436, F = 40.278$ | | | | | | |

4.10 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร ภายในระยะเวลา 1 ปีซ้อนหลังของกลุ่มตัวอย่าง โดยการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแบบ Univariable analysis พบว่า อายุมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.041$) โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 30 ปีขึ้นไป มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารน้อยกว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี 0.510 เท่า (95%CI = 0.267 – 0.974) นอกจากนี้ยังพบว่าความเครียดในระดับรุนแรงมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารของพนักงานขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.008$) โดยพนักงานขนส่งอาหารที่มีความเครียดระดับรุนแรงเคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารมากที่สุด ร้อยละ 36.7 เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร พบว่า พนักงานขนส่งอาหารที่มีความเครียดระดับรุนแรงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารมากกว่าพนักงานขนส่งอาหารที่มีระดับความเครียดน้อย 5.645 เท่า (95%CI = 1.587 – 20.079) ดังแสดงในตารางที่ 4.15

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4.15 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร โดยการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแบบ Univariable analysis

| ปัจจัย | อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร | | | | Crude OR | 95% CI | | p-value |
|---|--------------------------------------|--------|--------|--------|----------|--------|-------|---------|
| | เคย | | ไม่เคย | | | Lower | Upper | |
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | | | | |
| เพศ | | | | | | | | |
| หญิง | 10 | 20.0 | 40 | 80.0 | 1 | | | |
| ชาย | 40 | 19.7 | 163 | 80.3 | 0.98 | 0.45 | 2.13 | 0.963 |
| อายุ | | | | | | | | |
| น้อยกว่า 30 ปี | 33 | 24.6 | 101 | 75.4 | 1 | | | |
| ตั้งแต่ 30 ปีขึ้นไป | 17 | 14.3 | 102 | 85.7 | 0.510 | 0.267 | 0.974 | 0.041* |
| สถานภาพ | | | | | | | | |
| อยู่คนเดียว | 39 | 22.3 | 136 | 77.7 | 1 | | | |
| คู่ (อยู่ด้วยกัน) | 11 | 14.1 | 67 | 85.9 | 0.573 | 0.276 | 1.188 | 0.134 |
| ระดับการศึกษา | | | | | | | | |
| ม.6 หรือต่ำกว่า | 27 | 21.4 | 99 | 78.6 | 1 | | | |
| อนุปริญญา | 13 | 22.8 | 44 | 77.2 | 1.083 | 0.511 | 2.296 | 0.835 |
| ปริญญาตรีขึ้นไป | 10 | 14.3 | 60 | 85.7 | 0.611 | 0.276 | 1.351 | 0.224 |
| รายได้เฉลี่ยต่อเดือน | | | | | | | | |
| ต่ำกว่า 10,000 บาท | 9 | 17.3 | 43 | 82.7 | 1 | | | |
| 10,000 – 19,999 บาท | 33 | 21.4 | 121 | 78.6 | 1.303 | 0.577 | 2.944 | 0.524 |
| 20,000 บาทขึ้นไป | 8 | 17.0 | 39 | 83.0 | 0.980 | 0.344 | 2.790 | 0.970 |
| ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปี) | | | | | | | | |
| 1 – 5 ปี | 13 | 31.7 | 28 | 68.3 | 1 | | | |
| 6 – 10 ปี | 18 | 17.1 | 87 | 82.9 | 0.446 | 0.194 | 1.023 | 0.057 |
| 11 – 15 ปี | 7 | 17.1 | 34 | 82.9 | 0.443 | 0.156 | 1.262 | 0.128 |
| > 15 ปี | 12 | 18.2 | 54 | 81.8 | 0.479 | 0.193 | 1.186 | 0.112 |
| การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอาหาร | | | | | | | | |
| ไม่มี | 39 | 19.2 | 164 | 80.8 | 1 | | | |
| มี | 11 | 22.0 | 39 | 78.0 | 1.186 | 0.558 | 2.523 | 0.658 |

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

| ปัจจัย | อุบัติรณจักรยานยนต์ขณะชนสงอาหาร | | | | Crude OR | 95% CI | | p- value |
|---|---------------------------------|-------|-------|-------|-------------|--------|--------|-------------|
| | เคย | | ไมเคย | | | Lower | Upper | |
| | จำนวน | รอยละ | จำนวน | รอยละ | | | | |
| ประวัติการได้รับใบสั่ง | | | | | | | | |
| ไม่มี | 47 | 19.7 | 192 | 80.3 | 1 | | | |
| มี | 3 | 21.4 | 11 | 78.6 | 1.114 | 0.299 | 4.153 | 0.872 |
| การอบรมความ ปลอดภัยทางถนน ก่อนทำงาน | | | | | | | | |
| ไม่มี | 4 | 11.4 | 172 | 88.6 | 1 | | | |
| มี | 46 | 78.9 | 31 | 21.1 | 2.073 | 0.696 | 6.170 | 0.190 |
| ประสบการณ์ทำงาน (ปี) | | | | | | | | |
| < 1 ปี | 9 | 20.0 | 36 | 80.0 | 1 | | | |
| 1 – 3 ปี | 32 | 18.7 | 139 | 81.3 | 0.921 | 0.403 | 2.102 | 0.845 |
| > 3 ปี | 9 | 24.3 | 28 | 75.7 | 1.286 | 0.451 | 3.665 | 0.638 |
| ชั่วโมงการทำงาน | | | | | | | | |
| ≤ 8 ชั่วโมง | 14 | 13.9 | 87 | 86.1 | 1 | | | |
| > 8 ชั่วโมง | 36 | 23.7 | 116 | 76.3 | 1.929 | 0.980 | 3.795 | 0.057 |
| จำนวนรอบ | | | | | | | | |
| 1 – 10 รอบ | 2 | 6.9 | 27 | 93.1 | 1 | | | |
| 11 – 20 รอบ | 24 | 22.0 | 85 | 78.0 | 3.812 | 0.845 | 17.187 | 0.082 |
| 21 – 30 รอบ | 21 | 21.0 | 79 | 79.0 | 3.589 | 0.789 | 16.322 | 0.098 |
| > 30 รอบ | 3 | 20.0 | 12 | 80.0 | 3.375 | 0.498 | 22.884 | 0.213 |
| การเพิ่มรอบ | | | | | | | | |
| ไม่เพิ่มรอบ | 25 | 16.4 | 127 | 83.6 | 1 | | | |
| เพิ่มรอบ | 25 | 24.8 | 76 | 75.2 | 1.671 | 0.896 | 3.116 | 0.106 |
| การได้รับข่าวเกี่ยวกับ อุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ขณะ ชนสงอาหาร | | | | | | | | |
| ไมเคย | 2 | 7.7 | 24 | 92.3 | 1 | | | |
| เคย | 45 | 22.5 | 155 | 77.5 | 3.484 | 0.793 | 15.307 | 0.098 |
| ไมทราบ | 3 | 11.1 | 24 | 88.9 | 1.500 | 0.230 | 9.796 | 0.672 |

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

| ปัจจัย | อุบัติการณ์การยานยนต์ขณะชนส่งอาหาร | | | | Crude OR | 95% CI | | p-value |
|---|------------------------------------|--------|--------|--------|----------|--------|--------|---------|
| | เคย | | ไม่เคย | | | Lower | Upper | |
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | | | | |
| ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน | | | | | | | | |
| ระดับมาก | 35 | 22.2 | 123 | 77.8 | 1 | | | |
| ระดับปานกลาง | 14 | 15.4 | 77 | 84.6 | 0.639 | 0.323 | 1.264 | 0.198 |
| ระดับต่ำ | 1 | 25.0 | 3 | 75.0 | 1.171 | 0.118 | 11.615 | 0.892 |
| พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ | | | | | | | | |
| ระดับดี | 29 | 16.9 | 143 | 83.1 | 1 | | | |
| ระดับปานกลาง | 19 | 26.0 | 54 | 74.0 | 1.735 | 0.899 | 3.349 | 0.101 |
| ระดับไม่ดี | 2 | 25.0 | 6 | 75.0 | 1.644 | 0.316 | 8.553 | 0.555 |
| ความเครียด | | | | | | | | |
| เครียดน้อย | 4 | 9.3 | 39 | 90.7 | 1 | | | |
| เครียดปานกลาง | 18 | 17.8 | 83 | 82.2 | 2.114 | 0.671 | 6.666 | 0.201 |
| เครียดสูง | 17 | 21.5 | 62 | 78.5 | 2.673 | 0.838 | 8.532 | 0.097 |
| เครียดรุนแรง | 11 | 36.7 | 19 | 63.3 | 5.645 | 1.587 | 20.079 | 0.008 |

การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแบบ Multivariable analysis โดยใช้ตัวแปรที่มีค่า p-value < 0.1 จากการวิเคราะห์ Univariable analysis จำนวน 6 ตัวแปร ซึ่งประกอบด้วยอายุ ประสบการณ์ขับขี่ ชั่วโมงการทำงาน จำนวนรอบ การได้รับข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะชนส่งอาหาร ความเครียด และพิจารณานำตัวแปรออกทีละ 1 ตัวแปร พบว่า ชั่วโมงการทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมงและความเครียดระดับรุนแรงมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะชนส่งอาหาร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) โดยกลุ่มที่มีชั่วโมงการทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมง มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเป็น 2.089 เท่าของกลุ่มที่มีชั่วโมงการทำงานน้อยกว่าหรือเท่ากับ 8 ชั่วโมง (95%CI = 1.043 – 4.184) และกลุ่มที่มีความเครียดระดับรุนแรง มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเป็น 6.143 เท่าของกลุ่มที่มีความเครียดระดับน้อย (95%CI = 1.701 – 22.180) ดังแสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร โดยการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแบบ Multivariable analysis

| ปัจจัย | Adjusted OR | 95% CI | | p-value |
|----------------------------------|-------------|--------|--------|---------|
| | | Lower | Upper | |
| ชั่วโมงการทำงาน \leq 8 ชั่วโมง | 1 | | | |
| ชั่วโมงการทำงาน $>$ 8 ชั่วโมง | 2.089 | 1.043 | 4.184 | 0.038* |
| เครียดน้อย | 1 | | | |
| เครียดปานกลาง | 2.092 | 0.660 | 6.636 | 0.210 |
| เครียดมาก | 2.754 | 0.856 | 8.852 | 0.089 |
| เครียดรุนแรง | 6.143 | 1.701 | 22.180 | 0.006* |

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright© by Chiang Mai University
 All rights reserved

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional Study) เพื่อศึกษาความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน และความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตลอดจนปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานขนส่งอาหารในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยมีเกณฑ์คัดเลือก คือ เป็นพนักงานขับรถขนส่งอาหารที่มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ มีความสามารถสื่อสาร ฟัง พูด ภาษาไทยได้มีความยินดีเข้าร่วมในการศึกษาด้วยความสมัครใจ โดยมีการเก็บข้อมูลแบบสอบถามระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2664 - มีนาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 253 ราย

สรุปผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 62.5 รองลงมาคือปานกลาง ร้อยละ 36.0 และระดับน้อย ร้อยละ 1.6 โดยมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนเท่ากับ 81.17 ± 9.48 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างพบว่าส่วนใหญ่มีพฤติกรรมระดับดี ร้อยละ 68.0 รองลงมาคือพฤติกรรมระดับปานกลาง ร้อยละ 28.9 และพฤติกรรมระดับไม่ดี ร้อยละ 3.2 ด้านระดับความเครียดพบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 39.9 รองลงมาคือระดับสูง ร้อยละ 31.2 ระดับน้อย ร้อยละ 17.0 และระดับรุนแรง ร้อยละ 11.9 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียดเท่ากับ 40.56 ± 15.60 จากการศึกษาพบว่าคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($B = 0.86$) รวมถึงคะแนนความเครียดซึ่งพบว่ามีสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเช่นเดียวกัน ($B = -0.19$) ทั้งนี้เมื่อควบคุมตัวแปรอายุ การดัดแปลงสภาพรถ ใบอนุญาตขับขี่ และการได้รับข่าวสารอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร พบว่าคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ($B = 0.74$) และคะแนนความเครียด ($B = -0.14$) มีความสัมพันธ์กับคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p <$

0.05) ซึ่งสามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ร้อยละ 45 ด้านอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร จำนวน 50 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.76 โดยส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการรักษา คิดเป็นร้อยละ 86.0 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ชั่วโมงการทำงานที่มากกว่า 8 ชั่วโมง (Odds ratio = 2.09, 95%CI = 1.04 – 4.18) และความเครียดในระดับรุนแรง (Odds ratio = 6.14, 95%CI = 1.70 – 22.18)

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional Study) เพื่อศึกษาความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน และความเครียดกับพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ ตลอดจนปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนำมาอภิปรายผลการศึกษา ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้

1) ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

จากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนเฉลี่ยเท่ากับ 81.17 ± 9.48 โดยส่วนใหญ่มีความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 62.5 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้สึกรอคอยลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลแยกรายข้อพบว่าคำถามความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดเกี่ยวกับการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในการขี่รถจักรยานยนต์ (การสวมหมวกนิรภัย และการเปิดไฟหน้ารถในเวลาากลางคืน) และเกี่ยวเนื่องกับการทำตามกฎระเบียบข้อบังคับ (การต่อ พรบ.และภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี) โดยข้อคำถามที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดคือ สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขี่เพราะสามารถช่วยลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุได้ (4.64 ± 0.65) แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการสวมหมวกนิรภัย อาจเนื่องมาจากผลของการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย และการออกกฎหมายข้อบังคับการสวมหมวกนิรภัย ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีความตระหนักถึงการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขี่ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนนจังหวัดเชียงใหม่ที่พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 74.4 เห็นด้วยว่า

หมวกนิรภัยมีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ (นพดล กรประเสริฐ และคณะ, 2559) นอกจากนี้ผลการศึกษายังพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ผ่านการอบรมการขับขี่ปลอดภัยและกลุ่มที่ไม่ได้รับการอบรมก่อนการทำงาน มีค่าคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนเฉลี่ยไม่แตกต่างกัน ($p > 0.05$) ซึ่งไม่สอดคล้องกับทฤษฎีกระบวนการเกิดความตระหนักของ Good (1973) ซึ่งกล่าวว่าการเกิดความตระหนักเป็นผลมาจากกระบวนการทางปัญญา (Cognitive Process) กล่าวคือ เมื่อบุคคลได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าหรือสัมผัสสิ่งเร้าแล้วจะเกิดความรู้เมื่อรับรู้ขึ้นไปก็จะเข้าใจสิ่งนั้น คือเกิดความคิดรวบยอดและนำไปสู่การเรียนรู้ คือมีความรู้ในสิ่งนั้นและนำไปสู่การเกิดความตระหนักในที่สุด ซึ่งความรู้และความตระหนักก็จะนำไปสู่การกระทำหรือการแสดงพฤติกรรมของบุคคลต่อสิ่งเร้า ซึ่งอาจเนื่องด้วยลักษณะการทำงานของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องทำงานแข่งกับเวลาในการส่งอาหารให้ตรงตามกำหนดส่งมอบจึงทำให้แม้ว่าจะมีความรู้จากการอบรมการขับขี่ปลอดภัยแต่กลุ่มตัวอย่างอาจไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัยมากไปกว่าการทำงานให้ตรงตามกำหนดส่งมอบ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสถาบันวิจัยความปลอดภัยบนท้องถนนของมาเลเซียที่กล่าวว่าแม้ว่าพนักงานขนส่งอาหารจะได้รับการฝึกอบรม แต่ท้ายที่สุดแล้ว ก็ขึ้นอยู่กับตัวพวกเขาเองที่ต้องจะคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่าการใช้ความเร็วและความไวเพื่อส่งอาหารให้ทันใจ (วิโอเอไทย, 2563) และสอดคล้องกับผลการศึกษาในครั้งนี้ที่พบว่าข้อความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดสามอันดับแรก เกี่ยวเนื่องกับการละเมิดกฎจราจรที่จะทำให้ไปส่งอาหารได้รวดเร็ว ประกอบด้วย ข้อที่ 1 ขับขี่รถจักรยานยนต์ แทรกไปในช่องทางที่สามารถไปได้ ในขณะที่การจราจรติดขัด เพื่อลดระยะเวลา (2.82 ± 1.22) ข้อที่ 2 ใช้ความเร็วสูงในการขับขี่เมื่อขับขี่ไปในที่ที่มีความชำนาญเส้นทาง (3.03 ± 1.08) และข้อที่ 3 ขับขี่รถย้อนศรเมื่อแน่ใจว่ามีความปลอดภัย (3.26 ± 1.38) นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจัยด้านอายุ มีผลต่อค่าคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน โดยพบว่าอายุที่แตกต่างกันมีค่าคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนเฉลี่ยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.002$) โดยกลุ่มอายุ 30 ปีขึ้นไปมีค่าคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนสูงกว่ากลุ่มอายุน้อยกว่า 30 ปี อาจเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุมากเคยมีประสบการณ์ หรือการรับรู้สถานการณ์ต่าง ๆ มากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่อายุน้อย ทำให้เกิดความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่า

2) ความเครียด ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

จากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่่างมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียดเท่ากับ 40.56 ± 15.60 ค่ามัธยฐานเท่ากับ 38 คะแนน คะแนนต่ำสุด เท่ากับ 16 คะแนน และสูงสุดเท่ากับ 100 คะแนน โดยระดับความเครียดของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 39.9 ซึ่งเป็นความเครียดที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันเนื่องจากมีสิ่งคุกคาม หรือพบเหตุการณ์สำคัญ ๆ ในสังคม บุคคลจะมีปฏิกิริยา

ตอบสนองออกมาในลักษณะความวิตกกังวล ความกลัว ฯลฯ ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ปกติทั่วไปไม่รุนแรง จนก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกาย เป็นระดับความเครียดที่ทำให้บุคคลเกิดความกระตือรือร้น (กรมสุขภาพจิต, 2550) อย่างไรก็ตามพบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 31.2 มีความเครียดในระดับสูง ซึ่งเป็นระดับที่บุคคลได้รับเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเครียดสูง ไม่สามารถปรับตัวให้ลดความเครียดลงได้ในเวลาอันสั้นถือว่าอยู่ในเขตอันตราย หากไม่ได้รับการบรรเทาจะนำไปสู่ความเครียดเรื้อรังเกิดโรคต่าง ๆ ในภายหลังได้ และร้อยละ 11.9 มีความเครียดในระดับรุนแรง เป็นความเครียดระดับสูงที่ดำเนินติดต่อกันมาอย่างต่อเนื่อง ทำให้ส่งผลกระทบต่ออาการทางกายหรือโรคภัยต่าง ๆ จะเห็นได้จากผลการศึกษา กลุ่มตัวอย่างมากกว่าร้อยละ 40 มีความเครียดในระดับเสี่ยงซึ่งสามารถส่งผลกระทบต่อทั้งทางกายและอาจทำให้เกิดโรคต่าง ๆ ตามมาได้ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาความเครียดจากการทำงานและการทำงานหนักเกินไปในพนักงานขนส่งอาหารในเมืองปักกิ่ง ประเทศจีนที่พบว่ามากกว่าร้อยละ 95 ของพนักงานขนส่งอาหารมีประสบการณ์ความเครียดจากการทำงาน โดย 3 ใน 4 ของกลุ่มตัวอย่างมีความเครียดในระดับสูง (Lin and Li, 2021) รวมถึงการศึกษาความเครียดและความไม่ปลอดภัยในการทำงานในพนักงานขนส่งอาหารของ Katrodia (2020) ที่พบว่ากลุ่มพนักงานขนส่งอาหารส่วนใหญ่มีความเครียดในการทำงาน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความเครียดในการทำงานเท่ากับ 2.27 ทั้งนี้ความเครียดที่พบในพนักงานขนส่งอาหารอาจเนื่องด้วยลักษณะของการทำงานที่ต้องแข่งขันกับเวลาเพื่อให้ได้จำนวนรอบที่มากขึ้นและรายได้ที่เพิ่มมากขึ้นรวมไปถึงชั่วโมงการทำงานที่ยาวนาน เป็นต้น

3) พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

จากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ในภาพรวมเฉลี่ยเท่ากับ 4.14 ± 0.51 โดยส่วนใหญ่มีพฤติกรรมระดับดี ร้อยละ 68.0 เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรในระดับดี ร้อยละ 70.8 เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าพฤติกรรมการขับขีรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด เท่ากับ 3.98 ± 1.061 ซึ่งอาจเกี่ยวข้องกับลักษณะงานของพนักงานขนส่งอาหาร และสอดคล้องกับการศึกษาความเสียด้านสุขภาพในผู้ใช้รถในผู้ประกอบการอาชีพอิสระ (Gig Economy) ที่พบว่าการใช้ความเร็วในการขับขี่เป็นผลมาจากความกดดันในด้านเวลาในการทำงานของพนักงานขนส่งอาหาร โดยร้อยละ 40 ของพนักงานขนส่งอาหารในประเทศอังกฤษกล่าวว่าแรงกดดันในการทำงานทำให้พวกเขาเร่งความเร็วในการขับขี่ (Christie & Ward, 2019)

เช่นเดียวกับด้านการขับขี่โดยไม่ประมาท ด้านการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล และด้านการไม่ขับขี่ในขณะที่มึนเมา/ใช้สารเสพติด ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมระดับดี ร้อยละ 71.7, ร้อยละ 88.1 และ ร้อยละ 88.9 ตามลำดับ ในขณะที่ด้านการไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มี

พฤติกรรมระดับ ไม่ดี ร้อยละ 40.3 ซึ่งอาจเนื่องด้วยลักษณะการทำงานของกลุ่มตัวอย่างที่มีการสื่อสารและโต้ตอบกับลูกค้าผ่านแพลตฟอร์มจึงมีความจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ ซึ่งมีความสอดคล้องกับการศึกษาในประเทศจีนที่พบว่ามีการใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารมากถึงร้อยละ 96.3 (Zhang, Huang, Wang, & Casey, 2020) โดยพบว่าคะแนนพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีคะแนนต่ำสุดคือการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เพื่อดูแผนที่ขณะขับขี่ (2.81 ± 1.41) และ การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เพื่อตรวจสอบรายการสั่งซื้อหรือรับรายการส่งอาหารขณะขับขี่ (2.85 ± 1.41) แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมในระดับไม่ดี โดยมีการปฏิบัติพฤติกรรมดังกล่าวบ่อยครั้ง

4) ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดกับพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

จากการศึกษา พบว่าความความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($B = 0.86$) โดยมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง ($R=0.61$) ซึ่งหากคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนเพิ่มขึ้น ค่าคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์จะเพิ่มขึ้น แสดงให้เห็นว่าหากกลุ่มตัวอย่างมีความตระหนักต่อความปลอดภัยบนถนน จะส่งผลให้มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ลดลงหรือมีความปลอดภัยในการขับขี่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีกระบวนการเกิดความตระหนักของ Good (1973) ซึ่งกล่าวว่าการเกิดความตระหนักเป็นผลมาจากกระบวนการทางปัญญา (Cognitive Process) กล่าวคือ เมื่อบุคคลได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าหรือรับสัมผัสสิ่งเร้าแล้วจะเกิดความรู้เมื่อรับรู้ขึ้นไปก็จะเข้าใจสิ่งนั้น คือเกิดความคิดรวบยอดและนำไปสู่การเรียนรู้ คือมีความรู้ในสิ่งนั้นและนำไปสู่การเกิดความตระหนักในที่สุด ซึ่งความรู้และความตระหนักก็จะนำไปสู่การกระทำหรือการแสดงพฤติกรรมของบุคคลต่อสิ่งเร้า (Good, 1973) นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษา Alvisyahri, Anggraini, & Sugiarto (2020) ซึ่งได้ศึกษาการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนที่เกี่ยวข้องกับความตระหนัก พฤติกรรมการขับขี่ และพฤติกรรมเสี่ยงในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเมืองบันดาอาเจฮ์ ประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งพบว่าความตระหนักของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการสวมใส่หมวกนิรภัยมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ โดยผู้ที่มีความตระหนักที่ดีมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ดีด้วย

นอกจากนี้ยังพบว่าความเครียดมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเช่นเดียวกัน ($B = -0.19$) โดยมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ ($R=0.22$) ซึ่งหากคะแนนความเครียดเพิ่มขึ้น ค่าคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์จะลดลง แสดงให้เห็นว่าหากกลุ่มตัวอย่างมีความเครียด จะส่งผลให้มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่เพิ่มมากขึ้นหรือมีพฤติกรรมการขับขี่ในระดับไม่ดี ซึ่งสอดคล้องกับ Chubb (2021) ซึ่งกล่าวว่าการเครียดและความ

กังวลอาจส่งผลต่อวิธีการขับรถของกลุ่มพนักงานขับรถขนส่ง เนื่องจากกลุ่มดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะทำงานต่อไปแม้ว่าพวกเขาจะป่วยหรือบาดเจ็บก็ตาม และสอดคล้องกับการศึกษาของ Egozi L, Reiss-Hevlin N, Dallahsheh R, Pardo A. (2022) ซึ่งศึกษาความปลอดภัยและความเสี่ยงต่อสุขภาพของผู้ให้บริการขนส่งก่อนและระหว่างการเดินทางของโรค COVID-19 พบว่าความเครียดและภาระงานที่มากเกินไปมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยที่ลดลงและเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับความเครียดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($\beta=0.32, p<0.001$)

จากผลการศึกษายังพบว่าคะแนนความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ($B = 0.74$) และคะแนนความเครียด ($B = -0.14$) มีความสัมพันธ์กับคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) เมื่อควบคุมตัวแปรอายุ การตัดแปลงสภาพรถ ใบอนุญาตขับขี่ และการได้รับข่าวสารอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหาร แสดงให้เห็นว่าทั้งความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนและความเครียดมีผลต่อพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหาร โดยความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนเป็นความรู้สึกของบุคคลที่เกิดขึ้นต่อการลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร ซึ่งหากพนักงานขนส่งอาหารมีการรับรู้สถานการณ์เป็นระยะเวลานาน หรือมีประสบการณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน จะทำให้มีโอกาสเกิดความตระหนักมากขึ้นและส่งผลทำให้พนักงานขนส่งอาหารมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดีด้วย เช่นเดียวกับความเครียด หากพนักงานขนส่งอาหารมีภาวะเครียด จะส่งผลทำให้พนักงานขนส่งอาหารมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ดี

5) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

จากการศึกษา พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ชั่วโมงการทำงานที่มากกว่า 8 ชั่วโมง (Odds ratio = 2.09, 95%CI = 1.04 – 4.18) สอดคล้องกับการศึกษาของสำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน (2566) ซึ่งศึกษาวิจัยเปรียบเทียบนโยบายและทิศทางการที่มีคุณค่าสำหรับคนทำงานขับรถขนส่งสินค้าและอาหารผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์มในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งสรุปสาเหตุที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพไรเดอร์ คือ ชั่วโมงการทำงานที่ยาวนาน การทำงานแข่งกับเวลา เงื่อนไขในการทำงานของแพลตฟอร์ม และสภาพแวดล้อมการทำงานที่ไม่เหมาะสม และสอดคล้องกับการศึกษาในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่พบว่าผู้ขับขี่ที่มีชั่วโมงในการขับขี่เป็นระยะเวลานาน มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง (OR = 6.05, 95%CI: 2.58–14.18) (Tumwesigye,

Atuyambe, & Kobusingye, 2016) รวมถึงสอดคล้องกับการศึกษาของ Rusli et al. (2022) ที่ศึกษา ลักษณะของพนักงานขนส่งอาหารที่เคยเกิดอุบัติเหตุเปรียบเทียบกับพนักงานขนส่งอาหารที่ไม่เคยเกิด อุบัติเหตุในประเทศมาเลเซีย ซึ่งพบว่าพนักงานขนส่งอาหารที่มีชั่วโมงการทำงานตั้งแต่ 8 – 12 ชั่วโมง มีแนวโน้มในการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มขึ้น 1.25 เท่าเมื่อเทียบกับผู้ที่มีชั่วโมงการทำงานน้อยกว่า 8 ชั่วโมง (OR 1.25, 95%CI: 0.70 – 2.22) และพนักงานขนส่งอาหารที่ทำงานมากกว่า 12 ชั่วโมง แนวโน้มใน การเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มขึ้น 1.28 เท่า (OR 1.78, 95%CI: 0.75 – 4.24) แต่ทั้งนี้ไม่มีความแตกต่างกันใน กลุ่มพนักงานขนส่งอาหารที่เคยเกิดอุบัติเหตุและไม่เคยอุบัติเหตุ ($p > 0.05$) อาจเนื่องมาจากการศึกษาดังกล่าวมีกลุ่มตัวอย่างน้อย ชั่วโมงการทำงานของพนักงานขนส่งอาหารซึ่งพบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุขณะขนส่งอาหารนั้นอาจมีความสัมพันธ์กับความรู้สึกเหนื่อยล้า จากการศึกษาของ Zheng et al. (2019) ซึ่งศึกษาอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ส่งของในประเทศจีนพบว่าภาระงานที่หนัก ความรู้สึกเหนื่อยล้า และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ส่งผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยภาระงานที่หนักในแง่ของชั่วโมงการทำงานที่ยาวนาน (มากกว่า 9 ชั่วโมงต่อวัน) และการพักผ่อนน้อย (มีวันหยุดน้อยกว่า 1 วัน/สัปดาห์) มีความสัมพันธ์กับความรู้สึกเหนื่อยล้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสอดคล้องจากการสัมภาษณ์เชิงลึกในกลุ่มพนักงานขนส่งอาหาร กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ให้ข้อมูลว่า ทำงานเฉลี่ยถึง 10 -11 ชั่วโมงต่อวัน บางคนที่ต้องการทำเงินมากขึ้นจะมีชั่วโมงการทำงานสูงถึงวันละ 12 ชั่วโมง จึงส่งผลให้พนักงานขนส่งอาหารเกิดความเหนื่อยล้าและอ่อนเพลีย และความเหนื่อยล้าจากชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานยังสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุนอกเวลางานอีกด้วย (เกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร และวรคุณย์ ตูลารักษ์, 2563) นอกจากนี้ยังพบว่าความเครียดในระดับรุนแรงมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (Odds ratio = 6.14, 95%CI = 1.70 – 22.18) โดยมีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงถึง 6.14 เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มพนักงานขนส่งอาหารที่มีความเครียดระดับน้อย ซึ่งความเครียดในระดับรุนแรงนั้นเป็นความเครียดระดับสูงที่ดำเนินติดต่อกันมาอย่างต่อเนื่อง มีผลกระทบต่ออาการทางกายหรือโรคร้ายต่าง ๆ ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงที่จะทำให้กลุ่มพนักงานขนส่งอาหารที่มีความเครียดระดับดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Moore and Newsome (2018) ที่พบว่าผู้ขับขี่มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและบาดเจ็บเนื่องจากความเครียดจากการทำงาน (ส่งงานตรงเวลาและกดดันให้รับสั่งซื้อมากขึ้น) รวมถึงการศึกษาของ Shaker, Eldesouky, Hasan, & Bayomy (2014) ซึ่งได้ศึกษาทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับประสบการณ์การขับขี่และความปลอดภัยในการขับขี่พบว่า การได้รับผลกระทบจากความเครียด เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.01$)

5.3 ข้อจำกัดของการวิจัย

1. เนื่องจากในระหว่างช่วงการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นช่วงที่มีบริษัทขนส่งอาหารจำนวนมาก และเป็นการสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling) ทำให้ข้อมูลจากพนักงานขนส่งอาหารที่ได้อาจไม่หลากหลาย และมีโอกาสที่กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้จะไม่ได้เป็นตัวแทนของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ทั้งหมด

2. เนื่องจากรูปแบบการศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง (cross-sectional study) ซึ่งเป็นการศึกษาเหตุและผลไปพร้อมกัน ทำให้การแปลผลความสัมพันธ์ไม่สามารถบอกได้ว่าอะไรเกิดก่อนเกิดหลัง

3. เนื่องจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามที่ให้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ตอบด้วยตนเอง อาจทำให้ข้อมูลที่ได้ไม่ตรงในกรณีที่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ได้ตอบตรงกับความเป็นจริง โดยเฉพาะแบบสอบถามพฤติกรรมการขับขีของพนักงานขนส่งอาหาร ซึ่งเป็นการให้ความเห็นในมุมมองของตัวเองเป็นหลัก อาจทำให้เกิดอคติในการตอบตามปรารถนาของสังคม (Social desirability bias)

5.4 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการกำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของพนักงานขนส่งอาหาร เช่น การสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน โดยเฉพาะในด้านของการใช้ความเร็วในการขนส่งอาหาร และการปฏิบัติตามกฎจราจร รวมถึงการสนับสนุนอุปกรณ์ในการสื่อสาร หรือการออกแบบระบบนำทางเพื่อช่วยลดการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ และลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป

2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมจัดทำแนวทางการประเมินความเครียดและการจัดการความเครียดสำหรับพนักงานขนส่งอาหาร เพื่อเป็นแนวทางให้พนักงานขนส่งอาหารสามารถประเมินและป้องกันโรคเครียดจากการเผชิญภาวะความกดดันจากการทำงาน หรือบริษัทแพลตฟอร์มควรมีนโยบายหรือสนับสนุนสวัสดิการในการตรวจสุขภาพประจำปีสำหรับพนักงานขนส่งอาหาร โดยให้มีการคัดกรองความเครียด หรือการคัดกรองสุขภาพจิตเพื่อประเมินความเสี่ยงและป้องกันการเกิดภาวะเครียดในพนักงานขนส่งอาหาร

3. เนื่องจากพนักงานขนส่งอาหารเป็นแรงงานอิสระ จึงไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานและส่วนใหญ่มีชั่วโมงการทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัทแพลตฟอร์มและกระทรวงแรงงาน ควรร่วมกันกำหนดชั่วโมงการทำงานที่

เหมาะสมสำหรับพนักงานขนส่งอาหาร ซึ่งตาม พ.ร.บ. คุ้มครองแรงงาน กำหนดว่าหากทำงานเกิน 48 ชั่วโมง ควรได้รับค่าล่วงเวลา หรือควรมีการกำหนดอัตราค่าจ้างต่อรอบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้พนักงานขนส่งอาหารต้องเพิ่มชั่วโมงในการทำงาน และลดโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ของพนักงานขนส่งอาหารต่อไป

5.5 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ และวัดปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ให้ชัดเจนว่าสิ่งใดเกิดก่อนเกิดหลัง อาจเปลี่ยนรูปแบบการศึกษาเป็นแบบ Cohort study เนื่องจากการศึกษาแบบไปข้างหน้า (ศึกษาเหตุไปหาผล) สามารถเปรียบเทียบอุบัติการณ์ระหว่างกลุ่มที่ได้รับปัจจัยเสี่ยง และกลุ่มที่ไม่ได้รับปัจจัยเสี่ยงเพื่อวัดความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุ (Cause) หรือปัจจัยเสี่ยงกับผล (Effect) ได้

2. เพื่อให้ได้ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนที่ดียิ่งขึ้นอาจใช้การสุ่มตัวอย่างโดยอาศัยความน่าจะเป็น โดยเลือกวิธีการสุ่มตัวอย่างเป็นการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random Sampling) เนื่องจากเป็นวิธีที่ง่าย และทุก ๆ หน่วยหรือทุก ๆ สมาชิกในประชากรมีโอกาสจะถูกเลือกเท่า ๆ กัน

3. จากผลการศึกษาพบว่าชั่วโมงการทำงานมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุขณะขนส่งอาหาร ซึ่งอาจเกี่ยวเนื่องกับความเหนื่อยล้าของพนักงานขนส่งอาหาร ดังนั้นการศึกษาครั้งต่อไปอาจมีการศึกษาในด้านของความเหนื่อยล้าเพิ่มเติม

เอกสารอ้างอิง

- กรณ์ศิริ หนุนทรัพย์. (2558). *ความเครียด ความอ่อนล้า และความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่หลังคลอดของมารดาที่ได้รับการผ่าตัดคลอด*. (วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการผดุงครรภ์). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- กรมควบคุมโรค (ม.ป.ป). *การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน*. สืบค้น 18 มกราคม 2564, จาก https://ddc.moph.go.th/disease_detail.php?d=73
- กรมสุขภาพจิต. (2550). *แบบประเมินความเครียดสวนปรง (SPST-20)*. สืบค้น 22 กุมภาพันธ์ 2564, จาก http://envocc.ddc.moph.go.th/uploads/%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%8A%E0%B8%B8%E0%B8%A1/20-21_11_61/C_4.pdf
- กรมสุขภาพจิต. (2559). *องค์ความรู้สุขภาพจิตสำหรับประชาชน*. นนทบุรี: โรงพิมพ์ ชุมชุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.
- กรมสุขภาพจิต. (2561). *ภาวะง่วงนอนขณะขับรถ (Drowsy driving)*. สืบค้น 6 มีนาคม 2564, จาก <https://www.dmh.go.th/news/view.asp?id=1229>
- กระทรวงคมนาคม. (2563). *รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนขอกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2562*. สืบค้น 19 มกราคม 2564, จาก https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2563-06/25630601-RoadAccidentAna2562_Final.pdf
- กระทรวงสาธารณสุข. (2559). *แผนงานป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน ปี 2560 – 2564*. สืบค้นเมื่อ 7 เมษายน 2564, จาก http://plan.ddc.moph.go.th/meeting30_1augsep/meeting30_1/Documents/7.%20NATI/4.%E0%B9%81%E0%B8%9C%E0%B8%99%E0%B8%9B%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9A%E0%B8%B2%E0%B8%94%E0%B9%80%E0%B8%88%E0%B9%87%E0%B8%9A%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%88%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%88%E0%B8%A3.pdf
- กลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก. (2563). *จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563*. สืบค้น 20 มกราคม 2564, จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>
- กิริติญา ไทยอยู่. (2558). *ความเครียดและการเผชิญความเครียดของผู้ดูแลผู้สูงอายุโรคจิตเวช*. สืบค้น 22 กุมภาพันธ์ 2564, จาก http://ryssurvey.com/vichakarn/downloadq.php?f=ddc_201711141018496908_150_1001ca.pdf&fc=title%20115.pdf

- กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ (รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- กุลวดี สุดหล้า. (2550). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติและความตระหนักด้านการบริหารจัดการความเสี่ยง (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เกรียงศักดิ์ ชีระโกวิทจกร และวรกุล ตูลารักษ์. (2563). รูปแบบงานใหม่ของคนขี่มอเตอร์ไซด์ส่งอาหารที่กำลังก่อภัยพิบัติ. สืบค้น 28 มกราคม 2564, จาก <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/thailand/16337.pdf>
- คณิน จินตนาปราโมทย์และพรชัย สิริศรีณย์กุล. (2562). สรีรวิทยาความเครียดจากการทำงาน และการแก้ปัญหาเมื่อเผชิญความเครียดในอาชีพแพทย์. *J Med Health Sci*, 26 (2), 112 -123
- คันธารัตน์ พรรณโรจน์. (2559). การดูแลตนเองเพื่อจัดการความเครียดของผู้ปกครองเด็กออทิสติก (การค้นคว้าแบบอิสระศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการศึกษาพิเศษ). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ชวิศา แก้วอนันต์, วนิศรา มาชนะนา และศิรินันท์ ปุยะโท. (2562). ความเครียดและการจัดการความเครียดของนักศึกษามหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชีย. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชีย ฉบับวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 13 (2), 159-174
- ณัชชา โอเจริญ. (2560). อุบัติเหตุทางถนน... ความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย. สืบค้น 13 พฤษภาคม 2566, จาก https://tdri.or.th/2017/08/econ_traffic_accidents/
- ณัฐชา วุฒิมานกรณ์. (2557). พฤติกรรมการดูแลความปลอดภัยผู้ป่วยของพยาบาลวิชาชีพในเครื่องเกมมิง. (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาชุมชน). มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ดวงฤดี กิตติจารุคุลย์. (2557). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติและความตระหนักด้านการบริหารจัดการความเสี่ยงกรณีศึกษา: บริษัทนำเข้าส่งออกแห่งหนึ่ง (การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเนชั่น.
- ทีมข่าวเศรษฐกิจ. (2564, 31 มีนาคม). สักดิ์สยาม สั่ง กรมขนส่ง ขึ้นทะเบียนรถส่งอาหาร เดลิเวอรี่ หลังคนแห่ร้องเรียนขับป่วนถนนไม่ปลอดภัย. *ข่าวสด*. สืบค้นเมื่อ 8 เมษายน 2564, จาก https://www.khaosod.co.th/economics/news_6241191
- เทคซอส. (2563). Grab เผยสถิติความนิยมของคนรุ่นใหม่กับงานทางเลือกรถที่ต้อง ยึดหยุ่น เปิดกว้างสร้างรายได้. สืบค้นเมื่อ 8 เมษายน 2564, จาก <https://techsauce.co/pr-news/grab-data-partner-part-time-work>

- นงคราญ ตาตะคำ. (2558). *ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดน่าน* (การค้นคว้าอิสระสาขารัฐศาสตร์มหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- นพดล กรประเสริฐ และคณะ. (2559). *การศึกษาความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน การใช้รถจักรยานยนต์* (รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- นพวุฒิ ชื่นบาล, ตรีอมร วิสุทธีศิริ, และเลขา บรรหารสุภาวาท. (2556). *การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร* (รายงานการวิจัย). สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 1 กรุงเทพฯ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
- นิตยา ศรีจ้านง. (2559). *การพยาบาลผู้ที่มีความเครียด*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2564, จาก http://www.elnurse.ssru.ac.th/nitaya_si/pluginfile.php/20/block_html/content/%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%204.1%20%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9E%E0%B8%A2%E0%B8%B2%E0%B8%9A%E0%B8%B2%E0%B8%A5%E0%B8%9C%E0%B8%B9%E0%B9%89%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%A1%E0%B8%B5%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%B5%E0%B8%A2%E0%B8%941.pdf
- แนวหน้า. (2562). *แพทย์ห่วงอาชีพน้ำเร็วสองล้อเสี่ยงเจ็บ-ตายบนท้องถนน จี้หาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุ*. สืบค้น 5 เมษายน 2564, จาก <https://www.naewna.com/local/412407>
- บุรฉัตร จันทร์แดง, เสาวลักษณ์ โกศลกิตติอัมพร และสัญญา เคนาภูมิ. (2562). *กรอบแนวคิดการวิจัยเชิงพฤติกรรมศาสตร์. วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา*, 8(1), 49-60.
- บุรฉัตร จันทร์แดง, เสาวลักษณ์ โกศลกิตติอัมพร และสัญญา เคนาภูมิ (2562). *ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม. Dhammathas Academic Journal*, 19(4), 235-244.
- ปวีณา คำพุกกะ, อุไรรัตน์ ยามรัมย์, & สุชาดา ชมชื่น. (2012). *พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี. Journal of Management Science, Ubon Ratchathani University*, 1(2), 59-75.
- พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา, พิรัชฎา มุสิกะพงค์, พัดขวัญ มรรุชน, รักษา ศิวาพรรักษ์. (2555). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี* (รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

- พัลพงศ์ สุวรรณวาทีน. (2559). การรับรู้ภาระงานและความเหนื่อยหน่ายในการทำงานของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยมีการสื่อสารภายในองค์กรและความเครียดในการทำงานเป็นตัวแปรกำกับ (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์กร). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พิมพ์ภา เตชะกมลสุข. (2558). การศึกษาทางระบาดวิทยาการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการทบทวนมาตรการเกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย. สืบค้น 22 กุมภาพันธ์ 2564, จาก http://ryssurvey.com/vichakarn/downloadq.php?f=ddc_201812141406407960_150_1001ca.pdf&fc=title%20158.pdf
- กานุกวัญ อินทรมาศ. (2561). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งาน *Robo-Advisor* (การค้นคว้าอิสระวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขา นโยบายและการบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- มนันยา ทาศิริ. (2558). กระบวนการจัดการความเครียดสำหรับพนักงานกสิกรไทย สาขานนท่าแพ อำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ (วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการส่งเสริมสุขภาพ). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค. (2563). มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค เสนอ 'ฟู้ดเดลิเวอรี' ปรับค่าส่งอาหารให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน. สืบค้นเมื่อ 8 เมษายน 2564, จาก https://www.consumerthai.org/consumers-news/product-and-other/4455-630410_food-delivery.html
- รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง. (2560). การพัฒนาโมเดลเชิงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเลย. *วารสารสาธารณสุขมหาวิทยาลัยบูรพา*, 12(2), 15-26.
- ลัดดาวัลย์ แดงเงิน. (2558). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความเครียดของนิสิตพยาบาล คณะพยาบาลศาสตร์ระหว่างฝึกปฏิบัติงาน (รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์). มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- วัชรพงษ์ เรือนคำ และณรงค์ศักดิ์ หนูสอน. (2562). อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย : มุมมองทางวิทยาการระบาด. *วารสาร มฉก. วิชาการ*, 23(1), 146-160.
- วีไอเอไทย. (2563). มาเลเซีย หนูนผีก่อบรมพนักงานส่งอาหาร ช่วยลดอุบัติเหตุ. สืบค้นเมื่อ 7 เมษายน 2564, จาก <https://www.voathai.com/a/malaysian-road-safety-for-food-delivery-riders/5594343.html>
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2563). หลัง โควิด-19 ธุรกิจ *Food Delivery* ขยายตัวบนการแข่งขันที่ยังรุนแรง ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มรุกไปสู่ *Super Application*. สืบค้น 18 มกราคม 2564, จาก <https://kasikornresearch.com/th/analysis/k-econ/business/Pages/z3128-Food-Delivery.aspx>

- ศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน. (2563). *โครงการขับเคลื่อนการดำเนินงานโครงการเสริมสร้างประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่*. สืบค้น 21 มกราคม 2564, จาก http://roadsafety.disaster.go.th/site1/cms-download_content.php?did=33326
- โสธรา เจริญศักดิ์. (2559). *พฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi* (งานนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน). มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สรศักดิ์ โปธิสุวรรณ. (2563). ศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและมาตรการบังคับใช้กฎหมายของ ประชาชนในพื้นที่อำเภอสามพราน. *Journal of the Association of Researchers*, 25(2), 39-54.
- สุดสบาย จุลกทัฬพะ. (2554). *ความเครียด*. สืบค้น 22 กุมภาพันธ์ 2564, จาก <https://www.si.mahidol.ac.th/sidoctor/e-pl/articledetail.asp?id=50>
- สุวัฒน์ มหันันันตร์กุล, วนิดา พุ่มไพศาลชัย และพิมพ์มาศ ตาปัญญา. (2540). การสร้างแบบวัดความเครียดสวนปรุง. *วารสารสวนปรุง*, 13 (3), 1-20
- สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. (2563). *บทความเพื่อความปลอดภัยทางถนน : กว่า 20,000 ชีวิตต่อปี จะประเมินความสูญเสียอย่างไร*. สืบค้น 29 มกราคม 2564, จาก <http://www.accident.or.th/index.php/2017-11-03-04-01-18/245-2020-07-22-09-18-53>
- สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่. (2560). *บรรยายสรุปจังหวัดเชียงใหม่*. สืบค้น 18 มกราคม 2564, จาก <https://www.chiangmai.go.th/managing/public/D8/8D01Feb2017150134.pdf>
- สำนักงานราชบัณฑิตยสภา. (2554). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554*. สืบค้น 28 มกราคม 2564, จาก <https://dictionary.orst.go.th/>
- สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค. (2559). *2559 ครึ่งทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน*. สืบค้น 21 มกราคม 2564, จาก http://e-lib.ddc.moph.go.th/pdf/material_292/material_292.pdf
- หน่วยเฝ้าระวังและสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. (2562). *ตัวชี้วัดสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด*. สืบค้น 18 มกราคม 2564, จาก <http://trso.thairoads.org/statistic/provincial>
- หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนและสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. (ม.ป.ป). *พฤติกรรมเสี่ยง*. สืบค้น 22 มกราคม 2564, จาก <http://trso.thairoads.org/statistic/risk>
- เอสบีเอสไทย. (2563). *คนส่งอาหารถูกแอบๆ กดดัน ชีวิตเสี่ยงตายบนท้องถนน*. สืบค้นเมื่อ 7 เมษายน 2564, จาก <https://www.sbs.com.au/language/thai/after-five-deaths-in-two-months-australia-s-food-delivery-workers-speak-out-about-unsafe-conditions>

- Alvisyahri, A., Anggraini, R., & Sugiarto, S. (2020, September). Motorcyclist Perceptions on Road Safety Considering Awareness, Riding Behavior, and Risk-Taking Behavior, as Latent Variables. *In IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* (Vol. 917, No. 1, p. 012035). IOP Publishing.
- Arnau-Sabatés, L., Jariot Garcia, M., Martínez Muñoz, M., & Montané Capdevila, J. (2013). The relationship between awareness of road safety measure and accident involvement in pre-drivers: the basis of a road safety programme. *Journal of risk research*, 16(5), 635-650.
- Byun, J. H., Jeong, B. Y., & Park, M. H. (2017). Characteristics of motorcycle crashes of food delivery workers. *Journal of the Ergonomics Society of Korea*, 36(2), 157-168.
- Christie, N., & Ward, H. (2019). The health and safety risks for people who drive for work in the gigeconomy. *Journal of Transport & Health*, 13, 115-127.
- Chumpawadee, U., Homchampa, P., Thongkrajai, P., Suwanimitr, A., & Chadbunchachai, W. (2015). Factors related to motorcycle accident risk behavior among university students in northeastern Thailand. *Southeast Asian J Trop Med Public Health*, 46(4), 805-821.
- Egozi, L., Reiss-Hevlin, N., Dallasheh, R., & Pardo, A. (2022). Couriers' safety and health risks before and during the COVID-19 pandemic. *International archives of occupational and environmental health*, 1-10.
- Good, Carter. V. (1973). *Dictionary of Education*. New York: McGraw Hill.
- Katrodia, A. (2020). Job stress and insecurity among the employees in food delivery services. *WSEAS Trans Environ Dev*, 16, 718-24.
- Kulanthayan, S., See, L. G., Kaviyarasu, Y., & Afiah, M. N. (2012). Prevalence and determinants of non-standard motorcycle safety helmets amongst food delivery workers in Selangor and Kuala Lumpur. *Injury*, 43(5), 653-659.
- Laksanakit C. (2013). Impact of motorcycle defects on motorcycle safety in Thailand. *J Soc Transp Traffic Stud*, 5(1), 1-15.
- Li, C., Miroso, M., & Bremer, P. (2020). Review of Online Food Delivery Platforms and their Impacts on Sustainability. *Sustainability*, 12(14), 5528.
- Lin, Y., & Li, Y. (2021). The role of psychological capital and organizational support in the relationship between occupational stress and overwork based on a survey of take-out riders in Beijing. *China Bus. Market*, 35, 116-126.

- NSW Government. (2020). *Work health and safety of food delivery workers in the gig economy*. Retrieved April 6, 2021, from https://www.centreforwhs.nsw.gov.au/__data/assets/pdf_file/0007/932677/Work-health-and-safety-of-food-delivery-workers-in-the-gig-economy.pdf
- Obadeji, A., Kumolalo, B. F., Bamidele, J. O., & Olasehinde, T. F. (2020). Road traffic accidents among commercial motorcyclists: Relationship with substance use and psychosocial factors. *Social health and behavior*, 3(2), 43.
- Pan American Health Organization. (n.d.). *About Road Safety*. Retrieved January 25, 2021 from https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=f
- Papakostopoulos, V., & Nathanael, D. (2020). The Complex Interrelationship of Work-Related Factors Underlying Risky Driving Behavior of Food Delivery Riders in Athens, Greece. *Safety and Health at Work*.
- Park, J. E., & Kim, M. H. (2016). Roles of Social Movement Organizations for Securing Workers' Safety in Korea: A Case Study of Abolition of the 30-Minute Delivery Guarantee Program in Pizza Delivery Service. *International Journal of Health Services*, 46(3), 483-500.
- Park, S.J. (2020). *Fatal motorcycle accidents up due to upsurge in food delivery orders*. Retrieved April 6, 2021, from <https://www.ajudaily.com/view/20201125154050644>
- Ratna, H. V., Rajesh, S. S., Jayaram, A., Rajanna, M. S., Venkatesh, P., & Iyengar, K. (2017). Awareness and behaviour patterns regarding road safety measures among undergraduate students. *International journal of community medicine and public health (Gujarat)*, 4(4), 944-948.
- Rusli, R., Mohammad, M. Z., Kamaluddin, N. A., Bakar, H., & Isa, M. H. M. (2022). A comparison of characteristics between food delivery riders with and without traffic crash experience during delivery in Malaysia. *Case studies on transport policy*, 10(4), 2244-2250.
- Sahr Nyuma, E., & Lawrence Sao B, J. S. (2020). The Factors Associated with the Occurrence of Road Traffic Accidents among Commercial Motorcycle Riders in Kenema City, Eastern Sierra Leone. *J Public Health Dis Prev*, 2, 207.
- Santosh B, Kunnawee K. (2015). Factors affecting the severity of motorcycles accidents and casualties in Thailand by using probit and logit model. *J East Asia Soc Transp Stud*, 11, 2175-88.

- Shaker, R., Eldesouky, R. S., Hasan, O., & Bayomy, H. (2014). Motorcycle crashes: attitudes of the motorcyclists regarding riders' experience and safety measures. *Journal of community health*, 39(6), 1222-1230.
- Shin, D. S., Byun, J. H., & Jeong, B. Y. (2019). Crashes and traffic signal violations caused by commercial motorcycle couriers. *Safety and health at work*, 10(2), 213-218.
- Sima, H. (2020). *China: arrest of Rider's League leader and struggle of food delivery workers*. Retrieved April 6, 2021, from <https://www.marxist.com/china-arrest-rider-s-league-leader-struggle-food-delivery-workers.htm>
- Thorndike, R. M. (1978). *Correlational procedures for research*. Gardner Press, Inc., New York
- Truong, L. T., Nguyen, H. T., & De Gruyter, C. (2018). Correlations between mobile phone use and other risky behaviours while riding a motorcycle. *Accident Analysis & Prevention*, 118, 125-130.
- Tumwesigye, N. M., Atuyambe, L. M., & Kobusingye, O. K. (2016). Factors associated with injuries among commercial motorcyclists: evidence from a matched case control study in Kampala City, Uganda. *PloS one*, 11(2), e0148511.
- Uttra, S., Jomnonkwo, S., Watthanaklang, D., & Ratanavaraha, V. (2020). Development of Self-Assessment Indicators for Motorcycle Riders in Thailand: Application of the Motorcycle Rider Behavior Questionnaire (MRBQ). *Sustainability*, 12(7), 2785.
- WHO. (2017). *Global road safety performance targets*. Retrieved January 22, 2021, from <https://www.who.int/publications/m/item/global-road-safety-performance-targets>
- WHO. (2018). *Global Status report on road safety 2018*. World Health Organization: Geneva.
- WHO. (2022). *Road traffic injuries*. Retrieved May 13, 2023, from <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Zehra, S. B., Fatima, D., Haider, A. F., & Ali, M. (2019). Prevalence of psychosocial and behavioral aspects in victims of motorcycle accidents in Civil Hospital, Karachi. *Cureus*, 11(4).
- Zheng, Y., Ma, Y., Guo, L., Cheng, J., & Zhang, Y. (2019). Crash involvement and risky riding behaviors among delivery riders in China: the role of working conditions. *Transportation research record*, 2673(4), 1011-1022.
- Zhang, Y., Huang, Y., Wang, Y., & Casey, T. W. (2020). Who uses a mobile phone while driving for food delivery? The role of personality, risk perception, and driving self-efficacy. *Journal of safety research*, 73, 69-80.



ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved

ภาคผนวก ก
เอกสารรับรองโครงการวิจัย



เอกสารเลขที่ ET034/2564

Document No. ET034/2021

หนังสือรับรองการพิจารณาจริยธรรมโครงการวิจัย
Certification of Approval

รับรองโดย

Issued By

คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Committee of Research Ethics, Faculty of Public Health, Chiang Mai University

โครงการวิจัย: ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรมการขับขี่
ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

Title of Project: Awareness on Road Safety, Stress, and Riding Behavior of Food Delivery
Riders in Chiang Mai

หัวหน้าโครงการวิจัย: นางสาวชฎาพร วันแว่น

Principal Investigator: Miss Chadaporn Wanwaen

สังกัดหน่วยงาน: คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Affiliation: Faculty of Public Health, Chiang Mai University

คณะกรรมการได้พิจารณาและให้ความเห็นชอบในประเด็นจริยธรรมต่อโครงการวิจัยนี้
ในวันที่ 30 เดือน กันยายน พ.ศ. 2564 ถึง 29 เดือน กันยายน พ.ศ. 2566

The Committee has reviewed and approved this project on 30 September 2021 to 29 September
2023

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จักรกฤษณ์ วังราษฎร์

Assistant Professor Dr. Jukkrit Wungrath

ประธานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Chairperson Committee of Research Ethics in Faculty of Public Health, Chiang Mai University

ศาสตราจารย์เกียรติคุณ นายแพทย์สุวัฒน์ จริยาเลิศศักดิ์

Emeritus Professor Suwat Charialertsak, MD., Dr.PH.

คณบดีคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Dean of Faculty of Public Health, Chiang Mai University

ภาคผนวก ข

แบบสอบถามความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรม การขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามฉบับนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษา เรื่อง ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน ความเครียดและพฤติกรรม การขับขี่ของพนักงานขนส่งอาหารในจังหวัดเชียงใหม่ โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความเป็นจริง โดยจะนำข้อมูลที่ได้อภิปรายในภาพรวม เพื่อใช้ประโยชน์ในการศึกษาต่อไป ผู้ศึกษาขอขอบคุณที่ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป

- 1.1 เพศ ชาย หญิง เพศทางเลือก
- 1.2 อายุ.....ปี (อายุเต็มนับถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม)
- 1.3 สถานภาพ โสด คู่(อยู่ด้วยกัน) คู่ (แยกกันอยู่) หม้าย/หย่าร้าง
- 1.4 ระดับการศึกษา ไม่ได้เรียนหนังสือ ประถมศึกษาปีที่ 6 หรือ ต่ำกว่า มัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือเทียบเท่า มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวส.) หรือ อนุปริญญา ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี
- 1.5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ต่ำกว่า 10,000 บาท ตั้งแต่ 10,000 -19,999 บาท ตั้งแต่ 20,000 -29,999 บาท ตั้งแต่ 30,000 -39,999 บาท 40,000 บาทขึ้นไป
- 1.6 ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ ไม่มี มี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว (2 ปี) มี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (5 ปี) มี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดชีพ มี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่ไม่ได้ต่ออายุ

- 1.7 ประสิทธิภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของท่าน.....ปี
- 1.8 อายุการใช้งานของยานพาหนะหลักที่ใช้ในการขนส่งอาหาร.....ปี
- 1.9 ความจุของกระบอกสูบของยานพาหนะหลักที่ใช้ในการขนส่งอาหาร.....ซีซี (CC)
- 1.10 ท่านมีการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอาหารหรือไม่
- ไม่มีการดัดแปลงสภาพรถ
- มีการดัดแปลงสภาพรถ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ปรับแต่งเบาะให้เล็กลง
- ปรับล้อให้เล็กลง
- ปรับเครื่องยนต์ให้แรงขึ้น
- ปรับที่จับบังคับรถ
- ปรับระดับรถให้ต่ำลง
- อื่น ๆ ระบุ.....
- 1.11 ภายในระยะเวลา 1 ปี ที่ผ่านมา ท่านเคยได้รับใบสั่งจราจรหรือไม่
- ไม่เคย
- เคย โปรดระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร
- ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย
- ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่
- ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงในที่คับขัน
- ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย
- เมาแล้วขับ
- อื่นๆ ระบุ
- 1.12 ก่อนเริ่มทำงาน บริษัทมีการจัดอบรมด้านการขับขี่ปลอดภัย ให้แก่พนักงานขนส่งอาหารหรือไม่
- ไม่มี มี
- 1.13 ประสิทธิภาพในการทำงานขับขี่รถจักรยานยนต์ในการขนส่งอาหาร.....ปี
-เดือน
- 1.14 ชั่วโมงการทำงานขนส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน..... ชั่วโมง
- 1.15 จำนวนรอบในการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนส่งอาหาร โดยเฉลี่ยต่อวัน.....รอบ

1.16 ท่านมีการเพิ่มรอบหรือเร่งทำรอบขนส่งอาหารต่อวันหรือไม่

- ไม่เพิ่มรอบ ทำงานตามรอบปกติ
 เพิ่มรอบ ระบุ ทำทุกวัน ทำบางวัน

1.17 ภายในระยะเวลา 1 ปี ที่ผ่านมา ท่านเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เกี่ยวข้อง
กับงานขนส่งอาหารหรือไม่

- ไม่เคย
 เคย ทั้งหมด ครั้ง การบาดเจ็บที่รุนแรงที่สุดคือ
- บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการรักษา
 - บาดเจ็บปานกลาง ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลแต่ไม่ได้นอนโรงพยาบาล
 - บาดเจ็บปานกลาง ต้องนอนโรงพยาบาลเพื่อสังเกตอาการ
 - บาดเจ็บสาหัส ต้องนอนโรงพยาบาล ไม่มีการสูญเสียอวัยวะ
 - บาดเจ็บสาหัส ต้องนอนโรงพยาบาล มีการสูญเสียอวัยวะ/พิการ

1.18 ภายในระยะเวลา 1 ปี ที่ผ่านมา ท่านเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่ง
อาหารหรือไม่

- ไม่เคย
 เคย ทั้งหมด ครั้ง การบาดเจ็บที่รุนแรงที่สุดคือ
- บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการรักษา
 - บาดเจ็บปานกลาง ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลแต่ไม่ได้นอนโรงพยาบาล
 - บาดเจ็บปานกลาง ต้องนอนโรงพยาบาลเพื่อสังเกตอาการ
 - บาดเจ็บสาหัส ต้องนอนโรงพยาบาล ไม่มีการสูญเสียอวัยวะ
 - บาดเจ็บสาหัส ต้องนอนโรงพยาบาล มีการสูญเสียอวัยวะ/พิการ

1.19 ภายในระยะเวลา 1 ปีที่ผ่านมา ท่านเคยได้รับข่าว/ทราบข่าวสารเกี่ยวกับผู้ทำงานขนส่งอาหาร
ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะขนส่งอาหารหรือไม่

- ไม่เคย เคย ไม่ทราบ

ส่วนที่ 2 ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน

คำชี้แจง ให้ใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

| | | |
|------------|---------|--|
| มากที่สุด | หมายถึง | ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด |
| มาก | หมายถึง | ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมาก |
| ปานกลาง | หมายถึง | ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง |
| น้อย | หมายถึง | ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย |
| น้อยที่สุด | หมายถึง | ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด |

| ข้อ | ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน | ระดับความคิดเห็น | | | | |
|-----|---|------------------|-----|---------|------|------------|
| | | มากที่สุด | มาก | ปานกลาง | น้อย | น้อยที่สุด |
| 1 | ท่านจะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเนื่องจากเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ | | | | | |
| 2 | ท่านจะจับจีบรถย้อนศรเมื่อแน่ใจว่ามีความปลอดภัย | | | | | |
| 3 | เมื่อจับจีบระยะทางสั้น ๆ หรือเมื่อทางกลับรถอยู่ไกล ท่านจะจับจีบย้อนศรเพื่อลดระยะเวลาในการจับจีบ | | | | | |
| 4 | ท่านจะใช้ความเร็วสูงในการจับจีบเมื่อท่านจับจีบไปในที่ที่ท่านมีความชำนาญเส้นทาง | | | | | |
| 5 | ในขณะที่การจราจรติดขัด ท่านจะจับจีบรถจักรยานยนต์แทรกไปในช่องทางที่สามารถไปได้ เพื่อลดระยะเวลา | | | | | |
| 6 | เมื่อมีผู้ซ้อนท้ายท่านจะให้ผู้ซ้อนสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง | | | | | |
| 7 | ท่านจะไม่ให้ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เกินสองคน (รวมคนขับ) | | | | | |
| 8 | ท่านจะละเว้นการสวมใส่หมวกนิรภัยเมื่อจับจีบระยะทางใกล้ๆ | | | | | |
| 9 | ท่านจะตรวจสอบสภาพยานพาหนะก่อนจับจีบทุกครั้ง เพื่อความปลอดภัยในการจับจีบ | | | | | |

| ข้อ | ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน | ระดับความคิดเห็น | | | | |
|-----|--|------------------|-----|---------|------|------------|
| | | มากที่สุด | มาก | ปานกลาง | น้อย | น้อยที่สุด |
| 10 | หากมีความผิดปกติหรือได้ยินเสียงผิดปกติจากรถจักรยานยนต์ขณะขับขี่ ท่านจะจอดรถเพื่อตรวจสอบเสมอ | | | | | |
| 11 | ท่านจะทำการต่อ พรบ.รถจักรยานยนต์ ประจำปี ทุกปี | | | | | |
| 12 | ท่านจะทำการต่อ ภาษีรถประจำปีทุกปี | | | | | |
| 13 | ขณะที่ฝนตก ท่านจะเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ หรือไม่ขับขี่ขณะฝนตกหนัก | | | | | |
| 14 | ท่านจะใส่แว่นตากันแดดหรือหมวกนิรภัยที่มีกระจกหน้ากันแดดเมื่อขับขี่ตอนกลางวันหรือตอนแดดจ้า | | | | | |
| 15 | เมื่อขับขี่ตอนกลางคืน ท่านจะเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่และเปิดไฟหน้ารถเสมอ | | | | | |
| 16 | ท่านจะสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขี่เพราะสามารถช่วยลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุได้ | | | | | |
| 17 | ท่านจะพักผ่อนให้เพียงพออย่างน้อย 6 – 8 ชั่วโมงก่อนการขับขี่เสมอ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ | | | | | |
| 18 | ท่านจะไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ เนื่องจากเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ | | | | | |
| 19 | ท่านจะไม่ดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมาหรือสารเสพติดก่อนการขับขี่ เนื่องจากเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ | | | | | |
| 20 | ระหว่างวันหากท่านง่วงนอนหรือเมื่อยล้า ท่านจะพัก จะไม่ฝืนขับขี่ในขณะที่ง่วงนอนหรือมีความเมื่อยล้า | | | | | |

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง : ให้ใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

| | | |
|--------------------|---------|---|
| ปฏิบัติทุกครั้ง | หมายถึง | ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นทุกครั้ง |
| ปฏิบัติบ่อยครั้ง | หมายถึง | ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นบ่อยครั้ง |
| ปฏิบัติบางครั้ง | หมายถึง | ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นบางครั้ง |
| ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง | หมายถึง | ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนาน ๆ ครั้ง |
| ไม่เคยปฏิบัติเลย | หมายถึง | ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติตามข้อความนั้นเลย |

| ข้อ | พฤติกรรมการขับขี่ | ระดับการปฏิบัติ | | | | |
|---------------------------------|---|-----------------|-----------|----------|-------------|------------------|
| | | ทุกครั้ง | บ่อยครั้ง | บางครั้ง | นาน ๆ ครั้ง | ไม่เคยปฏิบัติเลย |
| พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร | | | | | | |
| 1 | ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟจราจรเมื่อถนนว่างหรือไม่มีรถบนถนน | | | | | |
| 2 | ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร/ขับรถสวนทางจราจร | | | | | |
| 3 | ไม่หยุดรถบริเวณทางม้าลายเพื่อให้คนเดินเท้าข้ามถนน | | | | | |
| 4 | ขับขี่รถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด | | | | | |
| 5 | ไม่ให้สัญญาณไฟก่อนหยุดรถ เลี้ยวรถ หรือขอทางแซง | | | | | |
| 6 | ขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า | | | | | |
| 7 | ขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด/แซงในระยะประชิด | | | | | |
| 8 | ไม่ต่อหรือลืมต่อ พรบ.และภาษีรถประจำปี | | | | | |

| ข้อ | พฤติกรรมกรณการจับจี้ | ระดับการปฏิบัติ | | | | |
|---|--|-----------------|-----------|----------|---------------|----------------------|
| | | ทุกครั้ง | บ่อยครั้ง | บางครั้ง | นานๆ ครั้ง | ไม่เคย ปฏิบัติเลย |
| พฤติกรรมกรณการจับจี้โดยประมาท | | | | | | |
| 9 | จับจี้รถจักรยานยนต์รดตามหลังคัน หน้าอย่างกระชั้นชิด | | | | | |
| 10 | ไม่ลดความเร็วเมื่อถึงทางโค้งหรือทาง แยก | | | | | |
| 11 | เบรกรถเร็วหรือแรงเกินไปบนถนนลื่น หรือขณะฝนตก | | | | | |
| 12 | ไม่ตรวจสอบสภาพรถก่อนจับจี้ | | | | | |
| 13 | จับจี้ขณะที่ยังง่วงนอน/จับจี้ขณะพักผ่อน ไม่เพียงพอ | | | | | |
| พฤติกรรมกรณการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล | | | | | | |
| 14 | สวมหมวกนิรภัยและสายรัดคางขณะ จับจี้ | | | | | |
| 15 | สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน | | | | | |
| 16 | สวมกางเกงป้องกันหรือเสื้อแจ็คเก็ต ขณะจับจี้ | | | | | |
| 17 | สวมถุงมือนิรภัยสำหรับจับจี้ขณะจับจี้ | | | | | |
| 18 | สวมหน้ากากอนามัยขณะจับจี้ | | | | | |
| พฤติกรรมกรณการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะจับจี้ | | | | | | |
| 19 | ใช้มือถือโทรศัพท์เพื่อดูแผนที่ขณะจับ จี้โดยไม่ได้ใช้เบรคหรือแฮนด์ฟรี | | | | | |
| 20 | ใช้มือถือโทรศัพท์เพื่อตรวจสอบ รายการสั่งซื้อหรือรับรายการสั่งอาหาร ขณะจับจี้โดยไม่ได้ใช้เบรคหรือ แฮนด์ฟรี | | | | | |
| 21 | ใช้มือถือโทรศัพท์โทรหาลูกค้าขณะ จับจี้โดยไม่ได้ใช้เบรคหรือแฮนด์ฟรี | | | | | |

| ข้อ | พฤติกรรมการขับขี่ | ระดับการปฏิบัติ | | | | |
|---|---|-----------------|-----------|----------|---------------|----------------------|
| | | ทุกครั้ง | บ่อยครั้ง | บางครั้ง | นานๆ ครั้ง | ไม่เคย ปฏิบัติเลย |
| 22 | ใช้มือถือโทรศัพท์เพื่อตอบข้อความ ลูกค้าขณะขับขี่โดยไม่ได้ใช้เบรคหรือ หรือแฮนด์ฟรี | | | | | |
| 23 | ใช้มือถือโทรศัพท์พูดคุยที่ไม่เกี่ยวกับ งานขณะขับขี่โดยไม่ได้ใช้เบรคหรือ แฮนด์ฟรี (เช่น เล่นเกมส์ เล่นเฟสบุค เล่นไลน์ที่ไม่เกี่ยวกับงานขณะขับขี่) | | | | | |
| พฤติกรรมขับขี่ในขณะมีเมมา/ใช้สารเสพติด | | | | | | |
| 24 | ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากดื่ม แอลกอฮอล์ | | | | | |
| 25 | รับประทานยา ที่มีฤทธิ์ทำให้มี อาการง่วงซึม เช่น ยาแก้ปวด ยาคลาย กล้ามเนื้อ ยาแก้แพ้ เป็นต้น ก่อนขับขี่ รถจักรยานยนต์ | | | | | |
| 26 | ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากใช้สาร เสพติดอื่น ๆ นอกเหนือจากเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ | | | | | |

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

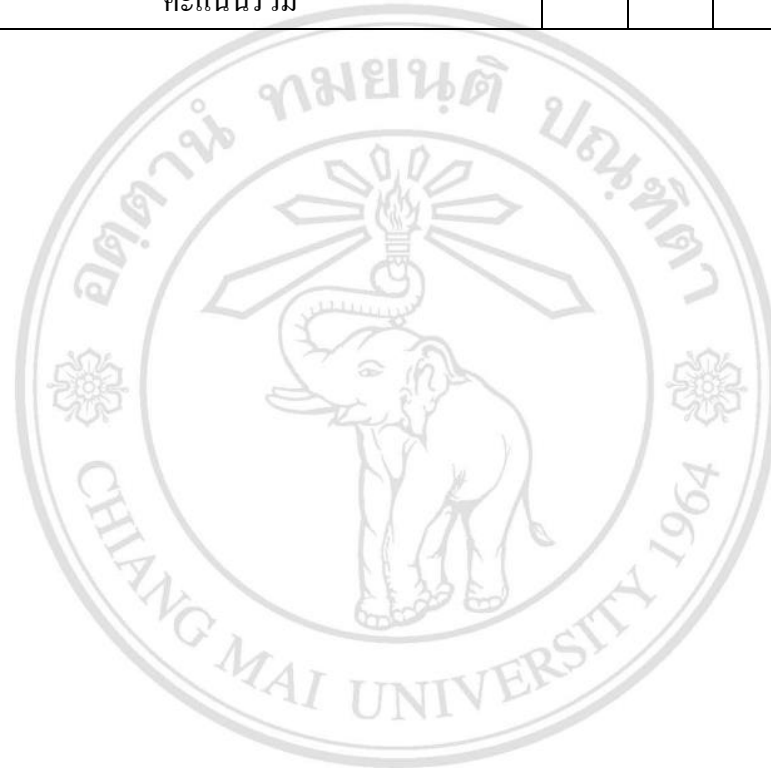
ส่วนที่ 4 แบบประเมินความเครียด กรมสุขภาพจิต (SPST - 20)

คำชี้แจง : ในระยะ 6 เดือนที่ผ่านมา มีเหตุการณ์ในข้อใด เกิดขึ้นกับตัวคุณบ้าง และคุณมีความรู้สึกอย่างไรต่อเหตุการณ์นั้น ให้ใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความเครียด ถ้าข้อไหนไม่ได้เกิดขึ้นให้ข้ามไปไม่ต้องตอบ

| | | | |
|-----------------|---|---------|-----------------------|
| ระดับความเครียด | 1 | หมายถึง | ไม่รู้สึกเครียด |
| ระดับความเครียด | 2 | หมายถึง | รู้สึกเครียดเล็กน้อย |
| ระดับความเครียด | 3 | หมายถึง | รู้สึกเครียดปานกลาง |
| ระดับความเครียด | 4 | หมายถึง | รู้สึกเครียดมาก |
| ระดับความเครียด | 5 | หมายถึง | รู้สึกเครียดมากที่สุด |

| ข้อที่ | คำถามในระยะ 6 เดือน ที่ผ่านมา | ระดับของความเครียด | | | | |
|--------|--|--------------------|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | กลัวทำงานผิดพลาด | | | | | |
| 2 | ไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้ | | | | | |
| 3 | ครอบครัวมีความขัดแย้งกันในเรื่องเงินหรือเรื่องงานในบ้าน | | | | | |
| 4 | เป็นกังวลกับเรื่องสารพิษหรือมลภาวะในอากาศ น้ำเสียงและดิน | | | | | |
| 5 | รู้สึกว่าต้องแข่งขันหรือเปรียบเทียบ | | | | | |
| 6 | เงินไม่พอใช้จ่าย | | | | | |
| 7 | กลัมน้ำหรือสิ่งหรือปวด | | | | | |
| 8 | ปวดหัวจากความตึงเครียด | | | | | |
| 9 | ปวดหลัง | | | | | |
| 10 | ความอยากอาหารเปลี่ยนแปลง | | | | | |
| 11 | ปวดศีรษะข้างเดียว | | | | | |
| 12 | รู้สึกวิตกกังวล | | | | | |
| 13 | รู้สึกคับข้องใจ | | | | | |
| 14 | รู้สึกโกรธ หรือหงุดหงิด | | | | | |
| 15 | รู้สึกเศร้า | | | | | |
| 16 | ความจำไม่ดี | | | | | |

| ข้อที่ | คำถามในระยะ 6 เดือน ที่ผ่านมา | ระดับของความเครียด | | | | |
|----------|-------------------------------|--------------------|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 17 | รู้สึกสับสน | | | | | |
| 18 | ตั้งสมาธิลำบาก | | | | | |
| 19 | รู้สึกเหนื่อยง่าย | | | | | |
| 20 | เป็นหวัดบ่อย ๆ | | | | | |
| คะแนนรวม | | | | | | |



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright© by Chiang Mai University
 All rights reserved

ภาคผนวก ก
รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ

ผู้ทรงคุณวุฒิ

สังกัด

1.ดร.นายแพทย์วรสิทธิ์ ศรีศรีวิชัย

อาจารย์ สถาบันนโยบายสาธารณะ
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

2.พ.ต.อ.วินิจนัย พิณศักดิ์

ผกก.สภ.เชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่

3. คุณคณินนิตย์ ปิติบุญพัฒน์

นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล

นางสาวชฎาพร วันแวน

ประวัติการศึกษา

ปีการศึกษา 2556 ปริญญาสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

ประวัติการทำงาน

2 มิถุนายน 2557 – 21 กรกฎาคม 2559

ตำแหน่ง นักวิชาการสาธารณสุข
โรงพยาบาลฝาง อำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่

21 กรกฎาคม 2559 – 5 เมษายน 2561

ตำแหน่ง นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ
โรงพยาบาลนพรัตนราชธานี จังหวัดกรุงเทพมหานคร

9 เมษายน 2561 – 30 พฤษภาคม 2565

ตำแหน่ง นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ
โรงพยาบาลธัญญารักษ์เชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

1 มิถุนายน 2565 – ปัจจุบัน

ตำแหน่ง นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ
ศูนย์ควบคุมโรคติดต่อฯ โดยแมลงที่ 1.4 เชียงใหม่
สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 1 เชียงใหม่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved