



การรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรม ชิ้นส่วนยานยนต์ จังหวัดชลบุรี

ACCIDENT PERCEPTIONS AND SAFETY BEHAVIORS AT WORK AMONG AUTOMOTIVE PART INDUSTRIAL WORKERS, CHONBURI

นันทร ภัทรพุทธ,² เสาวรส ใหญ่ยอด,¹ หทัยกาญจน์ การรักษ,¹ อารยา ขอสีกกลาง,¹ ปณต ฉ่ำฉวย,¹
ศิวกกร หทัยเที่ยง,¹ กวีทิพย์ ชัยวงษ์,¹ ขวัญแก้ว เอี่ยมพงษ์,¹ กมลวรรณ พรหมเทศ^{2*}

Nantaporn Phatrabuddha,² Saowaros Yaiyod,¹ Hathaikan Kanrak,¹ Araya Khosiklang,¹
Panot chamchuai,¹ Siwakorn Hathaitieng,¹ Kaweethip Chaiwong,¹ Kwankaew Aeampong,¹
Kamonwan Promtes^{2*}

¹ หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาอุตสาหกรรมและความปลอดภัย คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

² สาขาสาธารณสุขอุตสาหกรรมและความปลอดภัย คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

*ผู้เขียนรับผิดชอบบทความ (email: Kamonwan.pr@go.buu.ac.th)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ศึกษาการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ประเมินในพนักงานฝ่ายผลิตที่มีประสบการณ์การทำงานอย่างน้อย 3 เดือน จำนวน 80 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม พนักงานกลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 32.0 (± 8.36) ปี เป็นเพศชาย 59 คน (ร้อยละ 73.8) จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.สูงสุด ร้อยละ 46.3 ส่วนส่วนมากของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นพนักงานระดับปฏิบัติการร้อยละ 90 มีประสบการณ์การทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมแห่งนี้เฉลี่ย 5.19 (± 4.68) ปี จากข้อมูลการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน พบว่ามีความสัมพันธ์กันเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญ ($r=0.341$, $p<0.001$) สำหรับปัจจัยส่วนบุคคลในด้าน เพศ ระดับการศึกษา และประสบการณ์ทำงาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p<0.05$) กับการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน โดยพบว่าพนักงานที่มีประสบการณ์ทำงานนานกว่าจะรับรู้ต่อประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุได้มากกว่า สำหรับข้อเสนอแนะจากการศึกษานี้ การให้ความรู้หรือส่งเสริมกิจกรรมการรับรู้เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุไม่เพียงพอต่อการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัย ดังนั้นควรทำความเข้าใจการบังคับใช้กฎ ระเบียบและมาตรการความปลอดภัยของสถานประกอบการในการป้องกันความผิดพลาดอันเกิดจากการกระทำของพนักงาน

คำสำคัญ : การรับรู้การเกิดอุบัติเหตุ/พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน/ประสบการณ์ทำงาน/อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

Abstract

This research investigated accident perceptions and safety behaviors at work among automotive part industrial workers. Evaluation in production department, workers who have worked for at least 3 months. Eighty workers were inquired by a questionnaire. Average age of worker was 32.05 (± 8.36) years old, male was 59 (73.8%). Most of them graduated in senior high school/vocational certificate (46.3%) and Most of respondents were operator (90%). Average work experience was 5.19 (± 4.68) years. The result of accident perceptions and safety behaviors at work showed the positive correlation with significant ($r=0.341$, $p<0.001$). For the personal information including gender, education and work experience had significant difference ($p<0.05$) with accident perceptions at work and safety behaviors. Particularly, long experience workers had more perception of advantages and also obstacle for accident prevention practices. For

the suggestion of this study is teaching or promoting to preventive accident activities are not sufficient to strengthen safety behaviors. This should be done along with Enforcing safety rules, regulations and measures to break the errors actions from workers.

Keywords: Accident Perceptions/ Safety Behaviors at Work/ Work Experience/Automotive part industry

บทนำ

ตัวชี้วัดหนึ่งของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการคือจำนวนอุบัติเหตุที่ลดลงหรืออุบัติเหตุเป็นศูนย์ซึ่งนอกจากเกี่ยวข้องกับการดำเนินการของฝ่ายบริหารในการออกนโยบายด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานหรือการให้ความสำคัญต่อกิจกรรมเชิงป้องกันแล้ว ยังรวมถึงการปฏิบัติตนอย่างปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในทุกระดับ ในทางปฏิบัติการส่งเสริมจิตสำนึกและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยจะถูกแทรกในทุกช่วงของการทำงาน โดยหัวข้อพื้นฐานสำหรับพนักงานใหม่จำเป็นต้องอิงที่ต้องผ่านการอบรมชี้แจงกฎระเบียบ ข้อปฏิบัติด้านความปลอดภัยของพนักงานใหม่ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยคุกคามต่อสุขภาพที่อาจเสี่ยงต่ออุบัติเหตุการบาดเจ็บในสิ่งแวดล้อมที่กำลังเผชิญอยู่

สถานประกอบกิจการที่มีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่ดีเป็นพื้นฐานของการต่อ ยอดระบบด้านความปลอดภัย แต่พบว่าหากต้องการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจำเป็นต้องใส่ใจกับพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยซึ่งคิดเป็นร้อยละ 85 ของสาเหตุของอุบัติเหตุ โดยการควบคุมพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยมักนำเสนอผ่านการออกกฎ ข้อบังคับในการทำงานที่รัดกุมและต้องอาศัยความร่วมมือจากพนักงานเป็นอย่างมาก นอกจากนี้การศึกษาเพิ่มเติมถึงสาเหตุของอุบัติเหตุยังพบว่ามีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยส่วนบุคคลในหลายประการ อาทิ เพศ อายุ ระดับการศึกษา การประสบอันตรายในอดีต ตำแหน่งงาน อายุงาน และประสบการณ์การทำงาน เป็นต้น⁽¹⁻¹¹⁾

มีความพยายามศึกษารูปแบบหรือทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมสุขภาพโดยประยุกต์ในงานความปลอดภัยในการอธิบายรูปแบบพฤติกรรมที่แสดงออก อาทิ ความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติ (Knowledge-Attitude-Practice; KAP) ของ Bloom ที่พบว่าทั้ง 3 ตัวแปรส่งผลซึ่งกันและกัน และประสิทธิภาพของการปฏิบัติจะดีหรือไม่ขึ้นจะแปรผันตามการเรียนรู้และการรับรู้ของแต่ละบุคคล⁽¹²⁾ ทฤษฎีการส่งเสริมสุขภาพ (Health promotion model) ของ Pender อธิบายว่าการแสดงออกของพฤติกรรมมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายประการ อาทิ ปัจจัยด้านความรู้-การรับรู้ (Cognitive perceptual

factors) ปัจจัยส่งเสริม (Modifying factors) และสิ่งชักนำ (Clues to action) เพนเดอร์เชื่อว่าสติปัญญาจะช่วยควบคุมพฤติกรรมและส่งผลให้พฤติกรรมจะคงอยู่ต่อเนื่องยาวนาน⁽¹³⁾ และแบบแผนความเชื่อสุขภาพ (Health belief model) เป็นทฤษฎีด้านจิตวิทยาสังคมของ Rosenstock พัฒนามาจากแนวคิดของ Kurt Lewin โดยพบความเชื่อมโยงของการรับรู้ที่มีอิทธิพลต่อการแสดงออกซึ่งพฤติกรรมอันประกอบไปด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกัน และการรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันโรคและการบาดเจ็บ⁽¹⁴⁾ จะเห็นได้ว่าในทุกแนวคิด มีความรู้และการรับรู้เป็นตัวตั้งต้นในการทำนายการแสดงออกของพฤติกรรมโดยมีปัจจัยส่วนบุคคลและสิ่งแวดล้อมเป็นตัวแปรซ้อนเร้น ดังนั้นหากประเมินความรู้หรือการรับรู้จะสามารถทำนายพฤติกรรมที่อาจเกิดขึ้นและนำมาใช้ในการประเมินรูปแบบการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ขององค์กรได้

ในการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดชลบุรี โดยประเมินการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ต่อการแสดงออกด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน เพื่อเป็นข้อมูลในการจัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยให้เหมาะสมและคุ้มค่า และเป็นเครื่องมือในการลดความเสี่ยงในการทำงาน เพิ่มพฤติกรรมความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุจากการทำงานในองค์กรได้

วิธีการศึกษาวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional-study) ที่ศึกษาเชิงสถานการณ์และความสัมพันธ์ของประเด็นที่ศึกษาในอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งหนึ่งในจังหวัดชลบุรีซึ่งสะท้อนสถานการณ์การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยต่อการรับรู้อุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัย เก็บข้อมูลในพนักงานจำนวนทั้งหมด 80 คน ปฏิบัติงานในฝ่ายผลิตโดยต้องผ่านการทดลองงานแล้ว (มีอายุงานอย่างน้อย 3 เดือน) ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่ายตามความสมัครใจ



เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามโดยพนักงานเป็นผู้ทำแบบสอบถามด้วยตัวเอง (self-administrated survey) ที่ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล จำนวน 7 ข้อ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ตำแหน่งงาน ชั่วโมงการทำงานโดยเฉลี่ยต่อสัปดาห์ และประสบการณ์ทำงานในสถานประกอบการปัจจุบัน ส่วนที่ 2 การรับรู้ตามความเชื่อด้านสุขภาพ จำนวน 28 ข้อ ซึ่งประกอบไปด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ส่วนที่ 3 เป็นข้อคำถามพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน จำนวน 20 ข้อ ประกอบด้วย ด้านการปฏิบัติงาน (7 ข้อ) ด้านเครื่องมือ/เครื่องจักร (7 ข้อ) และด้านสภาพแวดล้อม (6 ข้อ) สำหรับส่วนที่ 2 และ 3 แบบสอบถามประกอบด้วยข้อคำถามที่ข้อความมีทั้งทางบวกและทางลบ ใช้ประมาณค่าคะแนน (Rating Scale) 5 ระดับ ตามแบบของลิเคิร์ท⁽¹⁵⁾ แบบสอบถามผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่านก่อนทดลองใช้กับพนักงานกลุ่มอุตสาหกรรมใกล้เคียง 30 คน ประเมินความน่าเชื่อถือของแบบสอบถามด้วยการทดสอบหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคพบว่าอยู่ในช่วง 0.71-0.75

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด และทดสอบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลต่อการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยโดยใช้การทดสอบความแตกต่างของประชากร 2 กลุ่มที่เป็นอิสระต่อกันที่มีการแจกแจงแบบไม่ปกติด้วยสถิติทดสอบ Mann-Whitney U test การทดสอบความแตกต่างของประชากรที่มากกว่า 2 กลุ่มที่เป็นอิสระต่อกันที่มีการแจกแจงแบบไม่ปกติด้วยสถิติทดสอบ Kruskal Wallis-H และหาความสัมพันธ์ของตัวแปรเชิงปริมาณ (เช่น อายุ ชั่วโมงการทำงาน และประสบการณ์การทำงาน) ด้วยสถิติทดสอบ Spearman correlation coefficients

ผลการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างจำนวน 80 คน อายุเฉลี่ย 32.05 ($\pm$ 8.36) ปี อายุต่ำสุด 19 ปีและอายุสูงสุด 54 ปี เป็นชาย 59 คน (73.8%) เป็นพนักงานหญิง 21 คน (26.2%) จบการศึกษาระดับต่ำกว่า มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. 25 คน (31.2%) และสูงกว่า 60 คน (69.8%) สถานะโสด 49 คน (61.3%) และสมรส 30 คน (37.5%) ประสบการณ์ทำงานเฉลี่ย 5.19 ($\pm$ 4.68) ปี ประสบการณ์ต่ำสุด 3 เดือน และสูงสุด 20 ปี ชั่วโมงการทำงานเฉลี่ย 53.2 ($\pm$ 5.00) ชั่วโมง/สัปดาห์ ชั่วโมงการทำงานต่ำสุด 48

ชั่วโมง/วัน และสูงสุด 74 ชั่วโมง/สัปดาห์ ค่าคะแนนการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุรายด้าน มีคะแนนเต็มด้านละ 35 คะแนน พบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และผลรวมการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับสูง ค่าคะแนนเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 82.0, 86.0, 79.7, 84.8 ตามลำดับ โดยมีคะแนนรวมสูงถึงร้อยละ 85.0 ค่าคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานสอบถามถึงความถี่บ่อยของการปฏิบัติในประเด็นด้านการปฏิบัติงาน ด้านการใช้เครื่องมือ/เครื่องจักร และ ด้านสิ่งแวดล้อมในการทำงาน คะแนนเต็ม 35, 35 และ 30 ตามลำดับ พบว่า พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการปฏิบัติงาน พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการใช้เครื่องมือ/เครื่องจักร พฤติกรรมความปลอดภัยด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน และมีคะแนนรวมพฤติกรรมความปลอดภัยอยู่ในระดับที่สูงถึงร้อยละ 87.7, 86.6, 89.0 และ 88.7 ตามลำดับ (ตารางที่ 1) การรับรู้การเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$) สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์โดดเด่น 3 ลำดับแรก ($p < 0.001$) มีดังนี้ 1. การรับรู้อุปสรรคส่งผลเชิงบวกกระตือรือร้นน้อย (0.363) ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในด้านสภาพแวดล้อม 2. การรับรู้อุปสรรคส่งผลเชิงบวกกระตือรือร้นน้อย (0.348) ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานด้านการปฏิบัติงาน 3. การรับรู้โอกาสเสี่ยงส่งผลเชิงบวกกระตือรือร้นน้อย (0.336) ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติการ (ตารางที่ 2)

ผลการเปรียบเทียบการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามตามข้อมูลส่วนบุคคลประกอบด้วยเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ตำแหน่งงาน อายุ และประสบการณ์การทำงาน พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.05$) ในตัวแปรดังต่อไปนี้ เพศหญิงมีคะแนนการรับรู้ต่อความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าเพศชาย กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) มีคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มระดับการศึกษาอื่น พนักงานที่มีครอบครัว (ไม่นับรวมกลุ่มที่เลิกราและหย่าร้าง) คะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าพนักงานโสด หัวหน้างานมีคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าพนักงานระดับปฏิบัติการ สำหรับประสบการณ์การทำงานเมื่อวิเคราะห์โดยจำแนกประสบการณ์ออกเป็น 3 การวิเคราะห์ โดยการวิเคราะห์ที่ 1



แบ่งเป็น 3 กลุ่มคือ กลุ่มพนักงานใหม่ประสบการณ์ในการทำงานไม่เกิน 1 ปี (≤ 1 ปี) พนักงานมีประสบการณ์การทำงานตั้งแต่ 2 แต่น้อยกว่า 5 ปี ($2 < 5$ ปี) และกลุ่มผู้ที่มีความชำนาญ คือ ประสบการณ์ในการทำงานตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป (≥ 5 ปี) การวิเคราะห์ที่ 2 แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ประสบการณ์ในการทำงานไม่เกิน 1 ปี (≤ 1 ปี) และกลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ประสบการณ์ในการทำงานมากกว่า 1 ปี (> 1 ปี) และการวิเคราะห์ที่ 3 แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ประสบการณ์ในการทำงานไม่เกิน 5 ปี (≤ 5 ปี) และกลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ประสบการณ์ในการทำงานมากกว่า 5 ปี (> 5 ปี) ผลการวิเคราะห์ พบว่า พนักงานที่มีประสบการณ์ในการทำงานไม่เกิน 1 ปี มีการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มพนักงานใหม่ (ประสบการณ์ในการทำงานน้อยกว่า 1 ปี) นอกจากนี้ พบว่า พนักงานที่ประสบการณ์ในการทำงานมากกว่า 5 ปี มีการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และคะแนนรวมการรับรู้ต่ออุบัติเหตุ สูงกว่ากลุ่มพนักงานใหม่ที่มีประสบการณ์ในการทำงานน้อยกว่า 5 ปี ในขณะที่อายุไม่ส่งผลต่อความแตกต่างของการรับรู้ (ตารางที่ 3) สำหรับความแตกต่างของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคลมีความแตกต่างกันมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ในตัวแปรดังต่อไปนี้ เพศหญิงมีคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยด้านสภาพแวดล้อมในการทำงานสูงกว่าเพศชาย พนักงานที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีมีพฤติกรรมความปลอดภัยด้านเครื่องมือ/เครื่องจักรน้อยกว่าระดับการศึกษาอื่นๆ และพนักงานใหม่ที่มีประสบการณ์ในการทำงานน้อยกว่า 1 ปี มีคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานด้านการปฏิบัติงานสูงกว่าพนักงานที่มีประสบการณ์การทำงานมากกว่า 1 ปี (ตารางที่ 4)

อภิปรายผล

จากผลการศึกษาการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานพบว่าพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์แห่งนี้มีระดับการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับที่สูง โดยคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 83.1 ในขณะที่คะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานมีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 87.8 แสดงให้เห็นว่าการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุ (การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการ

เกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ) ส่งผลโดยตรงต่อการแสดงออกต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของทฤษฎีการรับรู้และพฤติกรรมของ Bloom⁽¹²⁾ Pender⁽¹³⁾ และ Rosenstock⁽¹⁴⁾ อย่างไรก็ตาม ผลจากความสัมพันธ์ของการรับรู้อุบัติเหตุต่อพฤติกรรมความปลอดภัยพบว่าแม้พนักงานมีค่าคะแนนการรับรู้อยู่ในระดับสูง แต่ความสัมพันธ์ของทั้งสองตัวแปรยังอยู่ในระดับต่ำ ในประเด็นดังกล่าวอภิปรายได้ว่ากิจกรรมการส่งเสริมความปลอดภัยต่าง ๆ ของสถานประกอบการสามารถเข้าถึงการรับรู้ของพนักงาน แต่การรับรู้ดังกล่าวไม่ได้สะท้อนเป็นพฤติกรรมความปลอดภัยทั้งหมดแต่พฤติกรรมความปลอดภัยเป็นผลร่วมจากกฎ ระเบียบและมาตรการความปลอดภัยของสถานประกอบการ เป็นผลให้บริษัทยังจำเป็นต้องเข้มงวดต่อความผิดพลาดอันเกิดจากการกระทำของพนักงาน ถึงแม้จะส่งเสริมด้วยกิจกรรมความปลอดภัยแล้วก็ตาม สอดคล้องกับการศึกษาของ Tummavong⁽¹¹⁾ พบว่านอกจากการให้ความรู้หรือการอบรมด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงาน พบว่าการออกนโยบายด้านความปลอดภัย และการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของบริษัทนั้นสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของพนักงานเช่นกัน และจากการศึกษาของ Rattanapirom⁽¹⁶⁾ ที่สอบถามมุมมองและการปฏิบัติตนเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานพบว่า การกำหนดมาตรการความปลอดภัยที่มีความชัดเจนและส่งเสริมให้พนักงานทุกคนในองค์กรปฏิบัติในทิศทางเดียวกันเป็นสิ่งที่ดี และการที่บริษัทมีความเคร่งครัดเรื่องความปลอดภัยเป็นสิ่งจำเป็นที่จะช่วยให้พนักงานเกิดความใส่ใจและต้องปฏิบัติตามจนเกิดเป็นนิสัย นอกจากนี้ปัจจัยส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาทิ การดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องของบริษัท การสื่อสารด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอและปัจจัยเรื่องสภาพแวดล้อมในการทำงานที่น่าอยู่และเป็นระเบียบล้วนเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงาน

ผลของปัจจัยส่วนบุคคลต่อความแตกต่างในด้านการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานพบว่า เพศหญิงมีการรับรู้ต่อความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าเพศชาย รวมทั้งส่งผลให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานสูงกว่าในเพศชายด้วยเช่นกัน สอดคล้องกับ Amissah et al.⁽¹⁾ Yosef et al.⁽⁷⁾, Berecki-Gisolf et al.⁽¹⁷⁾ และ Thongmai and Songsuwong⁽¹⁰⁾ เนื่องด้วยการทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมมักจะอยู่ในหน่วยผลิตเดียวกันแต่ด้วยลักษณะทางกายวิภาคอันส่งผลต่อความแข็งแรงของร่างกาย และความ



อ่อนไหวหรือความกลัวต่อความรุนแรงและภัยอันตรายในงาน เพศหญิงมักจะถูกจัดให้ทำงานที่เสี่ยงต่ออันตรายน้อยกว่า⁽¹⁸⁾ ในขณะที่เพศชายจะถูกให้ทำงานในตำแหน่งที่มีความเสี่ยงสูงกว่า⁽¹⁹⁾ เป็นเหตุให้คุ้นเคยกับอันตรายจนอาจเป็นสาเหตุให้ขาดความระมัดระวังในงานและเป็นสาเหตุของพฤติกรรมการทำงานที่ไม่ปลอดภัย นอกจากนี้พฤติกรรมชอบเสี่ยงภัย⁽²⁰⁾ ตามลักษณะบุคลิกภาพของเพศชายเป็นปัจจัยส่งเสริมพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยนี้

สำหรับระดับการศึกษาตามทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมจะมีความเชื่อมโยงระหว่างการเรียนรู้ซึ่งมีระดับของการศึกษาเข้ามาเกี่ยวข้อง ในการศึกษาพบว่า พนักงานที่มีการศึกษาใน ปวส. มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงสูงกว่ากลุ่มระดับการศึกษาอื่น แต่จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์แยกรายกลุ่มตามระดับการศึกษาระหว่างอายุกับประสบการณ์ทำงาน พบว่า กลุ่มการศึกษาระดับมัธยมตอนต้นและต่ำกว่า มีความสัมพันธ์ของอายุและประสบการณ์การทำงานในระดับสูง ($r = 0.763, p < 0.001$) กลุ่มการศึกษาระดับมัธยมตอนปลาย/ปวช. มีความสัมพันธ์ของอายุและประสบการณ์การทำงานในระดับปานกลาง ($r = 0.444, p < 0.001$) กลุ่มการศึกษา ปวส. มีความสัมพันธ์ระหว่างอายุและประสบการณ์การทำงานในระดับสูงมาก ($r = 0.962, p < 0.001$) ในขณะที่ระดับปริญญาตรีอายุกับประสบการณ์ทำงานไม่มีความสัมพันธ์กัน (ข้อมูลไม่แสดง) จากผลการวิเคราะห์กลุ่มย่อยของพนักงานที่มีการศึกษาระดับ ปวส. พบความสัมพันธ์ของอายุและประสบการณ์การทำงานที่สูงมากแสดงให้เห็นว่าพนักงานที่มีอายุมาก (33.8 ± 10.6 ปี) และทำงานมานาน (5.9 ± 5.8 ปี) ส่งเสริมให้พนักงานสามารถประเมินสถานการณ์ที่อาจนำไปสู่อุบัติเหตุได้ดีกว่า เนื่องจากความคุ้นชินต่อสภาพแวดล้อม กฎ ระเบียบ และสิ่งคุกคามสุขภาพในการทำงานอีกทั้งอายุเฉลี่ยที่สูงกว่าในทุกกลุ่มระดับการศึกษา ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Hussen et al.⁽⁴⁾ และ Thongmai and Songsuwong⁽¹⁰⁾ ที่พบว่าพนักงานที่มีอายุมากจะมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุต่ำกว่า สำหรับพฤติกรรมความปลอดภัยพบว่า ในกลุ่มที่มีการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี มีพฤติกรรมความปลอดภัยที่สูงกว่าระดับปริญญาตรีจากข้อมูลพบว่า ทั้งสามกลุ่ม แม้จะมีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า แต่พบว่า ทั้งกลุ่มระดับ มัธยมศึกษาตอนต้นและต่ำกว่า กลุ่มมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. และกลุ่ม ปวส. มีอายุเฉลี่ยสูงกว่า $31.6 \pm 9.4, 32.1 \pm 7.2, 33.8 \pm 10.6$ ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี มีอายุเฉลี่ย 29.4 ± 5.6 ปี อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ความแตกต่างในภาพรวมของอายุเพียงอย่างเดียวกับการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัย

ในการทำงานไม่มีความแตกต่างกัน ซึ่งอธิบายได้ว่าการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวข้องกับอายุและประสบการณ์ทำงานอันเป็นปัจจัยส่งเสริมกัน

ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มพนักงานที่มีครอบครัวมีระดับการรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า เนื่องจากมองเห็นผลกระทบจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อตัวเองในฐานะเสาหลักของครอบครัว การเกิดอุบัติเหตุจนบาดเจ็บหรือหยุดงานแม้เพียงเล็กน้อยจะส่งผลกระทบต่องาน ความมั่นคงและรายได้ ในขณะที่ความเป็นหัวหน้างานต่อการรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มพนักงานเช่นกัน อธิบายได้ว่าตำแหน่งหัวหน้างานต้องอาศัยทักษะ และประสบการณ์ในการทำงาน โดยประสบการณ์ทำงานของหัวหน้างานเฉลี่ยอยู่ที่ 13.4 ± 3.3 ปี (อายุเฉลี่ย 40.0 ± 6.7 ปี) นอกจากทักษะในงานแล้ว หัวหน้างานต้องมีความรับผิดชอบสูง สามารถควบคุมการทำงานของลูกพนักงาน หากเกิดความผิดพลาดจากงานหรือเกิดอุบัติเหตุในงานของพนักงานในทีมเพียงคนเดียว ย่อมส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของงานในภาพรวมได้ อีกทั้งความเป็นหัวหน้างานยังต้องรับหน้าที่ในฐานะเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างานตามกฎหมายแรงงาน ภาระในการควบคุมงานด้านความปลอดภัยทำให้สามารถประเมินสภาพความรุนแรงได้ลึกซึ้งกว่าพนักงาน

จากปัจจัยของระดับการศึกษาและตำแหน่งงานที่กล่าวไปข้างต้น พบว่ามี ตัวแปรประสบการณ์ทำงานเข้ามาเกี่ยวข้องโดยในการศึกษาก่อนหน้านี้ พบความเชื่อมโยงของประสบการณ์การทำงานต่อการเกิดอุบัติเหตุ^(2, 3, 10, 11) ในการศึกษาจึงได้ทำการวิเคราะห์ความแตกต่างของแต่ละช่วงประสบการณ์ในการทำงาน พบว่า เมื่อแบ่งกลุ่มพนักงานใหม่ที่มีประสบการณ์ทำงานไม่เกิน 1 ปี กับพนักงานที่มีประสบการณ์การทำงานมากกว่า 1 ปี การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มพนักงานที่มีอายุงานมากกว่า 1 ปีนั้นสูงกว่า แสดงให้เห็นว่าผลลัพธ์หรือประโยชน์ที่ได้จากการดำเนินการด้านความปลอดภัยจะมีความเป็นรูปธรรมหลังจากการผ่านไปอย่างน้อย 1 ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณาถึงกลุ่มพนักงานที่มีประสบการณ์การทำงานที่มากกว่า 5 ปีมีการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเช่นกัน แต่ในขณะเดียวกันก็ยังมีทัศนคติที่ว่า การปฏิบัติด้านความปลอดภัยเป็นอุปสรรคต่อความสะดวกสบาย และทำให้เกิดความล่าช้าในงาน สำหรับด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานพบว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานที่มีประสบการณ์การทำงานไม่เกิน 1 ปี มีระดับการปฏิบัติที่ดีกว่า



โดยไม่พบความแตกต่างในประเด็นพฤติกรรมความปลอดภัยในด้านการใช้เครื่องมือ/เครื่องจักร และด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน จึงเห็นได้ว่าในช่วงแรกของการทำงานซึ่งพนักงานยังไม่คุ้นชินกับลักษณะการทำงานและสภาพแวดล้อมใหม่ๆ พนักงานมีความระมัดระวังต่อการปฏิบัติงานตามขั้นตอน/วิธีการทำงานที่ปลอดภัย ในขณะที่พฤติกรรมด้านสภาพแวดล้อมก็มีค่าคะแนนที่สูงกว่า (ไม่มีนัยสำคัญ) แต่พบว่า พฤติกรรมความปลอดภัยด้านเครื่องมือ/เครื่องจักรมีคะแนนที่ต่ำกว่า เนื่องจากพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานกับเครื่องมือ/เครื่องจักรต้องอาศัยทักษะความเชี่ยวชาญที่ต้องใช้เวลาในการเรียนรู้ในงาน

สรุป

จากการศึกษาพบว่า การรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กันตามทฤษฎีแต่พบในระดับต่ำ ดังนั้นแม้จะมีกิจกรรมส่งเสริมการรับรู้แต่บริษัทยังจำเป็นต้องมีกฎ ระเบียบและมาตรการความปลอดภัย ในการควบคุมความผิดพลาดอันเกิดจากการกระทำของพนักงานร่วมด้วย และการศึกษาผลของปัจจัยส่วนบุคคลต่อการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน โดยที่เพศ ระดับการศึกษา และประสบการณ์ทำงาน ที่ต่างกันส่งผลให้เกิดรูปแบบการรับรู้ต่ออุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยที่ต่างกันได้ โดยเฉพาะในประเด็นของประสบการณ์ทำงานที่แม้ว่าพนักงานกลุ่มตัวอย่างจะมีการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานที่ดีแต่ในห้วงเวลาที่เปลี่ยนไปทำให้การรับรู้ของพนักงานในสองกลุ่มแตกต่างกัน และจะเห็นได้ว่าการจะแสดงพฤติกรรมตามทฤษฎีที่ จำเป็นต้องมีการรับรู้เป็นปัจจัยนำ แต่สิ่งสำคัญต่อการรับรู้ คือ พนักงานต้องรับรู้ถึงประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมก่อน ในการจะส่งเสริมให้ปฏิบัติตามพฤติกรรมที่มุ่งหวังนั้นมีความยั่งยืน ถึงแม้ในการปฏิบัตินั้นจะมีอุปสรรคที่ส่งผลเป็นภาระต่อการทำงานอยู่บ้างก็ตาม

ข้อจำกัดในการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้ศึกษาสถานการณ์ในอุตสาหกรรมยานยนต์ขนาดกลาง (พนักงาน 200 คน) ในจังหวัดชลบุรีเป็นการสะท้อนสถานการณ์การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยต่อการรับรู้อุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้ทราบแนวโน้มของการดำเนินการ ณ ช่วงเวลาที่ทำการศึกษา โดยพิจารณาจากสถานการณ์ปัจจุบัน ภายใต้กฎระเบียบเดียวกันของพนักงานในฝ่ายผลิต อย่างไรก็ตามในการเก็บข้อมูลครั้งนี้ไม่ได้พิจารณาประสบการณ์การทำงานและการ

เกิดอุบัติเหตุในอดีตจากสถานประกอบการก่อนหน้านี้ของพนักงาน รวมถึงไม่ได้พิจารณาประวัติการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ที่อาจเป็นตัวแปรกวนของการศึกษาในครั้งนี้ได้

บรรณานุกรม

1. Amisshah J, Badu E, Agyei-Baffour P, Nakua EK, Mensah I. Predisposing factors influencing occupational injury among frontline building construction workers in Ghana. *BMC Res Notes*. 2019;12(1) :728, <https://doi.org/10.1186/s13104-019-4744-8>
2. Baby T, Madhu G, Renjith VR. Occupational electrical accidents: assessing the role of personal and safety climate factors. *Safety Science*. 2021;139 : 105229, <https://doi.org/doi.10.1016/j.ssci.2021.105229>
3. Bena A, Giraud M, Leombruni R, Costa G. Job tenure and work injuries: a multivariate analysis of the relation with previous experience and differences by age. *BMC Public Health*. 2013;13 :869, <https://doi.org/10.1186/1471-2458-13-869>
4. Hussien J, Dagne H, Yenealem DG. Factors associated with occupational Injury among hydropower dam construction workers, south east ethiopia, 2018. *Biomed Res Int*. 2020;2020 :6152615, <https://doi.org/10.1155/2020/6152612>
5. Piha K, Laaksonen M, Martikainen P, Rahkonen O, Lahelma E. Socio-economic and occupational determinants of work injury absence. *Eur. J. Public Health*. 2013;23(4): 693-8, <https://doi.org/10.1093/eurpub/cks162>
6. Salminen S. Have young workers more injuries than older ones? An international literature review. *J Safety Res*. 2004;35(5) : 512-21, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2004.08.005>
7. Yosef T, Sineshaw E, Shifera N. Occupational injuries and contributing factors among industry park construction workers in Northwest Ethiopia. *Front Public Health*. 2022;10: 1060755, <https://doi.org/10.3389/fpubh.2022.1060755>
8. Obi AN, Azuhairi AA, Huda B. Factors associated with work related injuries among worker of an industry in Malaysia. *IJPHCS*. 2017;4(2) : 97-108
9. Punitha KP, Subitha L, Gautam R. Pattern of morbidity among female textile workers in



- Puducherry, South India. *Int J Med Public Health*. 2016;6(3) : 140-
3, <https://doi.org/10.5530/ijmedph.2016.3.9>
10. Thongmai K, Songsuwong W. Factors affecting to safety behavior of operation workers at Malee Sampran public company limited. Proceedings of the 13th KU-KPS Conference, 2016, Dec 8-9; Kasetsart University Kamphaeng Saen Campus, Nakorn Pathom, Thailand. (In Thai)
11. Tumavong A. Factors related to behavior Safety, occupational health and working environment for employees Siri Success Supply co.,ltd. [Thesis]. Bangkok : The National Institute of Development Administration-NIDA; 2021. (In Thai)
12. Bloom BS. Taxonomy education. New York: David McKay; 1956.
13. Pender NJ. Health promotion in Nursing Paractice. 2nd, editor. Stamford: Appleton & Lange; 1987.
14. Rosenstock IM. The health belief model and preventive health behavior. *Health Education Monographs*. 1974;2(4) : 354-86; <https://doi.org/10.1177/109019817400200405>
15. Likert R. The method of constructing and attitude scale, reading in attitude theory and Measurement. New York Wiley & Son; 1967.
16. Rattanapirom S. Accident prevention behaviors of the operational employees of BASF group company in Thailand [Thesis]. Nakorn Pathom : Silpakorn University; 2015. (In Thai)
17. Berecki-Gisolf J, Smith PM, Collie A, McClure RJ. Gender differences in occupational injury incidence. *Am J Ind Med*. 2015;58(3) : 299-307, <https://doi.org/10.1002/ajim.22414>
18. Biswas A, Harbin S, Irvin E, Johnston H, Begum M, Tiong M, et al. Differences between men and women in their risk of work injury and disability: A systematic review. *Am J Ind Med*. 2022;65(7) : 576-88, <https://doi.org/10.1002/ajim.23364>
19. Stergiou-Kita M, Mansfield E, Bezo R, Colantonio A, Garritano E, Lafrance M, et al. Danger zone: Men, masculinity and occupational health and safety in high risk occupations. *Saf Sci*. 2015;80 : 213-20, <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2015.07.029>
20. Austin C, Probst TM. Masculine gender norms and adverse workplace safety outcomes: the role of sexual orientation and risky safety behaviors. *Safety*. 2021;7(3) : 55-64

**ตารางที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลและคะแนนการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน**

ข้อมูลส่วนบุคคล (n=80)	จำนวน(%)
เพศ	
ชาย	59 (73.8%)
หญิง	21 (26.2%)
ระดับการศึกษา	
มัธยมศึกษาตอนต้น และต่ำกว่า	25 (31.2%)
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	37 (46.3%)
ปวส.	13 (16.3%)
ระดับปริญญาตรี	5 (6.2%)
สถานภาพสมรส	
โสด	49 (61.3%)
สมรส	30(37.5%)
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	1 (1.2%)
ตำแหน่งงาน	
หัวหน้างาน	8 (10.0%)
พนักงานระดับปฏิบัติการ	72 (90%)
ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	
อายุ (ปี)	32.05 (8.36)
ประสบการณ์การทำงาน (ปี)	5.19 (4.68)
ชั่วโมงการทำงานเฉลี่ย (ชั่วโมง/สัปดาห์)	53.2 (5.00)
การรับรู้การเกิดอุบัติเหตุ	
การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	30.4 (3.3)
การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	28.7 (3.5)
การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	30.1 (3.5)
การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	29.7 (3.5)
คะแนนรวมการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุ (คะแนนรวม 140)	119.0 (12.3)
พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน	
พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการปฏิบัติงาน	30.7 (3.3)
พฤติกรรมความปลอดภัยด้านการใช้เครื่องมือ/เครื่องจักร	30.3(4.7)
พฤติกรรมความปลอดภัยด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน	26.7(3.9)
คะแนนรวมพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (คะแนนรวม 100)	88.7(10.0)



ตารางที่ 2 ความสัมพันธ์ของการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

		พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน			
		ด้านการปฏิบัติงาน	ด้านเครื่องมือและเครื่องจักร	ด้านสภาพแวดล้อม	คะแนนรวมพฤติกรรม
การรับรู้การเกิดอุบัติเหตุ	การรับรู้โอกาสเสี่ยง	0.296**	0.336**	0.244*	0.353**
	การรับรู้ความรุนแรง	0.295**	0.312**	0.289**	0.327**
	การรับรู้ประโยชน์	0.308**	0.307**	0.297**	0.367**
	การรับรู้อุปสรรค	0.348**	0.323**	0.363**	0.381**
	คะแนนรวมระดับการรับรู้	0.292**	0.312**	0.277*	0.341**

**P<0.001



ตารางที่ 3 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคล	การรับรู้การเกิดอุบัติเหตุ, Mean (SD)				ผลรวมระดับการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุ
	การรับรู้โอกาสเสี่ยง	การรับรู้ความรุนแรง	การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติ	การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติ	
เพศ					
ชาย (n=59)	30.2(3.5)	28.2(3.5)	29.7(3.7)	29.2(3.8)	117.5(12.9)
หญิง (n=21)	31.1(2.7)	30.4(3.0)*	31.0(2.7)	31.0(2.0)	123.6(9.1)
ระดับการศึกษา					
ม.ต้นหรือต่ำกว่า (n=25)	29.7(3.3)	29.0(3.9)	29.6(3.0)	29.3(3.8)	117.7(12.9)
ม.ปลาย/ปวช.(n=37)	30.6(3.1)	28.4(3.3)	30.0(3.5)	29.7(3.2)	118.9(11.3)
ปวส.(n=13)	32.5(2.9)*	29.3(3.2)	31.2(4.0)	30.2(3.9)	123.4(12.7)
ปริญญาตรี(n=5)	28.1(2.7)	28.4(3.1)	29.6(3.2)	29.8(3.5)	116.0(12.1)
สถานภาพสมรส					
โสด (n=49)	30.1(3.5)	28.1(3.7)	29.7(3.6)	29.3(3.8)	117.4(12.8)
สมรส (n=30)	30.9(3.0)	29.8(3.0)*	30.7(3.2)	30.3(3.0)	121.7(10.9)
ตำแหน่งงาน					
หัวหน้างาน (n=8)	30.6(3.0)	29.4(2.7)*	31.0(2.7)	30.6(2.7)	121.8(8.7)
พนักงานระดับปฏิบัติการ (n=72)	30.4(3.4)	28.6(3.6)	30.0(3.5)	29.5(3.6)	118.7(12.6)
อายุ (ปี)					
18-24 (n=14)	30.2(3.8)	29.2(3.1)	29.7(2.5)	29.0(4.1)	118.3(12.8)
25-34(n=42)	30.1(3.5)	27.9(3.7)	29.5(3.9)	29.5(3.8)	117.2(13.2)
35-44 (n=5)	31.4(2.4)	29.9(3.2)	31.6(2.9)	30.3(2.3)	123.4(8.6)
≥ 45 (n=9)	30.6(3.0)	30.0(2.8)	30.8(2.8)	30.2(2.7)	121.7(9.7)
ประสบการณ์ทำงาน (ปี)					
≤ 1 (n=21)	29.6(3.5)	28.0(2.9)	29.0(2.3)	28.5(3.3)	115.2(10.8)
> 1 ถึง < 5 (n=34)	30.8(3.5)	28.4(2.9)	30.1(2.3)	29.8(3.3)	119.4(10.8)
≥ 5 (n=25)	30.6(2.9)	29.8(3.0)	30.9(2.7)	30.4(2.5)	121.9(8.9)
≤ 1 (n=21)	29.6(3.5)	28.0(2.9)	29.0(2.3)	28.5(3.3)	115.2(10.8)
> 1 (n=59)	30.7(3.2)	29.0(3.6)	30.5(3.7)*	30.1(3.5)	120.5(12.4)
< 5 (n=46)	29.8(3.6)	28.0(3.2)	29.4(3.4)	28.8(3.7)	116.3(12.6)
≥ 5 (n=34)	31.2(2.7)	29.7(3.7)	31.0(3.4)*	30.8(2.9)*	122.9(10.7)*

*p<0.05

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล



ข้อมูลส่วนบุคคล	พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน, Mean (SD)			คะแนนรวม พฤติกรรมความปลอดภัย
	ด้านการปฏิบัติงาน	ด้านเครื่องมือ/ เครื่องจักร	ด้านสภาพแวดล้อม	
เพศ				
ชาย (n=59)	30.3(3.4)	29.8(4.9)	26.0(4.2)	86.6(10.5)
หญิง (n=21)	31.9(2.5)	31.7(3.9)	28.5(2.2)*	92.2(6.8)*
ระดับการศึกษา				
ม.ต้นหรือต่ำกว่า (n=25)	31.2(3.1)	31.6(3.5)	27.9(2.3)	90.9(7.3)
ม.ปลาย/ปวช.(n=37)	30.2(3.1)	30.1(5.2)	26.5(3.9)	87.2(10.6)
ปวส.(n=13)	30.8(4.0)	30.8(4.3)	24.5(5.4)	86.6(11.7)
ปริญญาตรี(n=5)	31.7(2.1)	25.0 (3.2)*	27.3(3.9)	84.2(8.2)
สถานภาพสมรส				
โสด (n=49)	30.5(3.6)	29.5(5.3)	26.2(4.4)	86.7(11.4)
สมรส (n=31)	31.0(2.5)	31.7(3.2)	27.5(2.8)	90.3(6.5)
ตำแหน่งงาน				
หัวหน้างาน (n=8)	30.6(1.8)	31.3(3.7)	29.1(1.4)	91.1(5.1)
พนักงานระดับปฏิบัติการ (n=72)	30.7(3.4)	30.2(4.8)	26.4(4.0)	87.7(10.3)
อายุ (ปี)				
18-24 (n=14)	32.7(2.6)	31.8(4.5)	27.8(3.1)	92.6(9.0)
25-34(n=42)	29.9(3.7)	29.1(5.3)	25.6(4.5)	85.2(11.3)
35-44 (n=5)	31.0(2.0)	31.8(3.2)	28.3(2.4)	91.3(5.2)
≥ 45 (n=9)	30.9(2.3)	31.1(3.0)	27.6(1.8)	89.7(6.3)
ประสบการณ์ทำงาน (ปี)				
≤ 1 (n=21)	32.0(3.0)	29.8(6.1)	27.0(4.1)	89.4(11.9)
> 1 ถึง < 5 (n=34)	29.7(3.0)	30.2(6.1)	25.6(4.1)	86.0(11.9)
≥ 5 (n=25)	31.0(2.3)	30.9(3.8)	27.8(2.4)	89.9(6.3)
≤ 1 (n=21)	32.0(3.0)*	29.8(6.1)	27.0(4.1)	89.4(11.9)
> 1 (n=59)	30.3(3.2)	30.5(4.1)	26.5(3.8)	87.6(9.1)
< 5 (n=46)	30.7(2.3)	30.6(5.1)	26.0(4.6)	87.8(11.8)
≥ 5 (n=34)	30.7(3.9)	29.9(4.0)	27.5(2.5)	88.4(6.6)

*p<0.05