



การศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตเทศบาลเมืองพัทลุง

THE STUDY OF RISKY BEHAVIORS THAT AFFECT ACCIDENTS OF HIRED MOTORCYCLE RIDERS IN PHATTHALUNG MUNICIPALITY

เสาวรส พูลสวัสดิ์¹ ภัทรสุดา ผลเกลี้ยง¹ โสมศิริ เดชารัตน์^{2*}

Saowarot Pholsawat¹, Pattarasuda Phonklang¹, Somsiri Decharat^{2*}

¹ หลักสูตร วทบ. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย คณะวิทยาการสุขภาพและการกีฬา มหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง

¹ Occupational Health and Safety Program, Faculty of Health and Sports Science, Thaksin University

² สาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย คณะวิทยาการสุขภาพและการกีฬา มหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง

² Department of Occupational Health and Safety, Faculty of Health and Sports Science, Thaksin University
Phatthalung Campus

*Corresponding Author, E-mail: somsir@gmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเทศบาลเมืองพัทลุง กำหนดกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) รวมจำนวนทั้งหมด 75 คน เก็บตัวอย่างด้วยแบบสอบถามที่มีค่าความเชื่อมั่น 0.895 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการศึกษาพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นเพศชายทั้งหมด มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด คือ 1) เมื่อผู้ขับขี่มีอาการหงุดหงิดจะขับรถด้วยความเร็วสูง ($\bar{x} = 0.20$, $SD = 0.46$) ร้อยละ 54.67 2) ผู้ขับขี่เสี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรหากรู้สึกว่ามันอันตราย ($\bar{x} = 0.23$, $SD = 0.73$) ร้อยละ 46.67 3) ผู้ขับขี่ขับรถปาดหน้าคันอื่น ($\bar{x} = 0.26$, $SD = 0.64$) ร้อยละ 32.00 4) ผู้ขับขี่ชอบแซงรถจี้ท้ายคันหน้า ($\bar{x} = 0.35$, $SD = 0.63$) ร้อยละ 30.67 และ 5) ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะเดินทางได้เร็วที่สุด ($\bar{x} = 0.59$, $SD = 0.26$) ร้อยละ 26.67 ดังนั้น มาตรการลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ หรือมาตรการส่งเสริมการขับขี่ที่ปลอดภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็นในการกลุ่มอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

คำสำคัญ: พฤติกรรมเสี่ยง / อุบัติเหตุ / ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง / พัทลุง

Abstract

The objective of this study was to study the risk behavior that causes accidents of hired motorcycle riders in Phatthalung Municipality. Purposive sampling was conducted with a total of 75 people. The data was collected by a questionnaire with a confidence value of 0.895, and analyzed data by determining frequency, percentage, mean and standard deviation. The study found that motorcycle drivers were all male. Their behaviors mostly prone to road accidents including 1) when the driver was in a frustrated mood, driven at high speed ($\bar{x} = 0.20$, $SD = 0.46$, 54.67 percent), 2) drivers avoided following traffic rules if they felt it was not dangerous ($\bar{x} = 0.23$, $SD = 0.73$, 46.67 percent), 3) the drivers drove in front of another vehicle. ($\bar{x} = 0.26$, $SD = 0.64$, 32.00 percent), 4) drivers like to drive the rear of the car in front ($\bar{x} = 0.35$, $SD = 0.63$, 30.67 percent), and 5) driving against traffic rules in order to travel as quickly as possible ($\bar{x} = 0.59$, $SD = 0.26$, 26.67 percent). Therefore, accident risk reduction measures or measures to promote safe driving are necessary for the professional group of hired motorcycle riders.

Keyword: Risky behavior / Accident / Motorcycle rider / Phatthalung



บทนำ

ปัจจุบันการจราจรทางบกของประเทศไทยมีการขยายตัวมากขึ้น อันเนื่องมาจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น และจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในปี พ.ศ. 2564 มีแนวโน้มที่สูงขึ้น ร้อยละ 0.07 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2563 โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจำนวน 70,056 ครั้ง ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวน 6,024 และ 4,391 ราย ตามลำดับ ซึ่งประเภทอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 19.68 (33,350 คัน) โดยสาเหตุหลัก ๆ มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เช่น ขับรถด้วยความเร็ว เมาสุรา ขับย้อนศร ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด เป็นต้น เมื่อจำแนกเป็นรายภาคและจังหวัด พบว่า ภาคใต้เป็นอันดับสองที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก คิดเป็นร้อยละ 16.38 และจังหวัดพัทลุง คิดเป็นร้อยละ 5.1¹

รถจักรยานยนต์รับจ้างถือเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่ผู้คนทั่วไปเลือกที่จะใช้บริการ และมีประชาชนหันไปพึ่งพา รถจักรยานยนต์รับจ้าง มากขึ้น เป็นผลเนื่องมาจากการขยายตัวทางด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยี และอุตสาหกรรม โดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมีบทบาทสำคัญในประเทศที่กำลังพัฒนา และประเทศที่มีรายได้ต่ำหรือปานกลาง¹ อีกทั้งการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีความสะดวก รวดเร็ว และราคาประหยัด แต่ในบางครั้งบางสถานการณ์ เส้นทางจราจรอาจเป็นสถานที่ที่เป็นขอยคับแคบ มีสิ่งกีดขวาง มีการสัญจรที่ไม่สะดวก ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เนื่องจากพื้นที่มีจำกัด และเกิดการเฉี่ยวชนของรถที่สวนมา ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นอาจไม่ได้มาจากการประมาทเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่อาจมาจากช่องว่างทางความรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง การขาดความรู้ ความเข้าใจในเรื่องของกฎจราจร การมีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย และการเกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่ได้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเพียงอย่างเดียว แต่ยังส่งผลถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารอีกด้วยและเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ จึงต้องมีการปรับปรุง และพัฒนาให้เป็นไปตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบกที่ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับสภาพความเปลี่ยนแปลงของสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง^{2,3,4}

จังหวัดพัทลุงเป็นทางผ่านหลักที่จะมุ่งสู่ภาคใต้ตอนล่าง มีเส้นทางเดินรถจากฝั่งอันดามันผ่านอำเภอศรีนครินทร์ เส้นทางหลักถนนเพชรเกษมทั้งฝั่งขาขึ้น ขาล่อง ผ่านอำเภอป่าพะยอม อำเภอควนขนุน อำเภอเมืองอำเภอเขาชัยสน และอำเภอป่าบอน ความยาวประมาณ 70 กิโลเมตร จากข้อมูลปี 2554 – 2561 พบว่าจังหวัดพัทลุงมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย 22,000 คน/ปี คิดเป็น 32.6 ต่อประชากรแสนคน หรือวันละ 60 คน/วัน มีผู้บาดเจ็บเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล (OPD) มากกว่า 1 ล้านคน/ปี นอนรักษาใน

โรงพยาบาล (Admitted) มากกว่า 200,000 คน/ปี พิจารณารายปีละ 9,000 คน² สรุปสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรแยกเป็นรายปีพบว่า ปี 2561 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 123 ราย คิดเป็น 23.48 ต่อแสนประชากร ปี 2562 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 161 คน คิดเป็นอัตรา 30.74 ต่อแสนประชากร ปี 2563 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 138 ราย คิดเป็นอัตรา 26.30 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ อย่างไรก็ตามจากการทบทวนวรรณกรรมไม่พบว่ามีการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงหรืออุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองพัทลุง จังหวัดพัทลุง ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในกลุ่มอาชีพดังกล่าว เพื่อเป็นแนวทางในการส่งเสริมการขับขี่ที่ปลอดภัยต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาสำรวจ (Survey research) ที่ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่เคยประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน ในเขตเทศบาลเมืองพัทลุง ทำการเก็บข้อมูลระหว่างวันที่ 2 ธันวาคม 2565 – 2 มกราคม 2566 ภายหลังผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการจริยธรรมสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยทักษิณ (COA No. 2019) TSU 2022-187 บันทึกเลขที่ 0468) โดยเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์ผล คือ แบบสอบถามซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้ 1) ข้อมูลส่วนบุคคล และ 2) ข้อมูลด้านพฤติกรรมตามลำดับ

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตเทศบาลเมืองพัทลุงจำนวน 6 คิว รวมทั้งสิ้น 75 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 75 คน ที่สังกัด 6 คิวในพื้นที่เทศบาลเมือง จังหวัดพัทลุง โดยมีเกณฑ์คัดเลือก คือ 1) มีอายุ 20 ปีขึ้นไป 2) ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่น้อยกว่า 1 ปี และ 3) ยินดีเข้าร่วมวิจัยด้วยความสมัครใจ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถาม โดยแบบสอบถาม มี 2 ส่วน ดังนี้



ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check list) จำนวน 13 ข้อ

ส่วนที่ 2 ด้านพฤติกรรม จำนวน 14 ข้อ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

เป็นประจำ	ให้ 4 คะแนน
บ่อยครั้ง	ให้ 3 คะแนน
นาน ๆ ครั้ง	ให้ 2 คะแนน
บางครั้ง	ให้ 1 คะแนน
ไม่เคยเลย	ให้ 0 คะแนน

โดยมีเกณฑ์การแปลผลคะแนน ดังนี้

$$\text{ช่วงกว้างของอันตรายภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$\text{ช่วงกว้างของอันตรายภาคชั้น} = (4-0)/5$$

$$\text{ช่วงกว้างของอันตรายภาคชั้น} = 0.80$$

เกณฑ์การแปลผลคะแนนพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จำนวน 14 ข้อ สำหรับคำถามเชิงบวก (ข้อ 1-7)

คะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
3.21-4.00	พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จัดอยู่ในระดับน้อยที่สุด
2.41-3.20	พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จัดอยู่ในระดับน้อย
1.61-2.40	พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จัดอยู่ในระดับปานกลาง
0.81-1.60	พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จัดอยู่ในระดับมาก
0.00-0.80	พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จัดอยู่ในระดับมากที่สุด

ผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามจากการทบทวนวรรณกรรม นำแบบสอบถามที่สร้างและปรับปรุงแล้วเสนอผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่านตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) แล้วนำมาวิเคราะห์ความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับนิยามศัพท์เฉพาะโดยใช้วิธีหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence: IOC) ได้ค่า IOC ภาพรวมของแบบสอบถามเท่ากับ 0.895 นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องแล้วไปทดลองใช้กับบุคลากรซึ่งไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน แล้วนำแบบสอบถามไปหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.982 จากนั้นนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขจนเรียบร้อยสมบูรณ์แล้วไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) โดยการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ ใช้สถิติ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัย

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเทศบาลเมืองพัทลุง จำนวน 75 คน เป็นเพศชายร้อยละ 100.00 มีอายุเฉลี่ย 55.43 ปี (SD = 8.50) ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส ร้อยละ 85.33 มีประสบการณ์การขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมานานเฉลี่ย 15.67 ปี (SD = 57.33) ช่วงเวลาในการทำงานต่อวันเฉลี่ย 8.16 ชั่วโมงต่อวัน (SD=1.25) เคยผ่านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 28.00 ผลการศึกษาพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลของท่านในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ หมวกกันน็อก ร้อยละ 100.00 ถุงมือ ร้อยละ 33.33 ปลอกแขน ร้อยละ 6.67 และ แวนตา ร้อยละ 6.67 ตามลำดับประสบการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุ พบว่ามีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ร้อยละ 25.33 และมีผู้บาดเจ็บปานกลาง ร้อยละ 2.67 สำหรับลักษณะการบาดเจ็บ พบว่าผลถลอก ร้อยละ 28.00 (ตารางที่ 1)



ตารางที่ 1 ข้อมูลส่วนของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเทศบาลเมืองพัทลุง (n=75 คน)

ประเด็น	ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง	
	จำนวน	ร้อยละ
อายุ		
<50 ปี	15	20.00
≥50 ปี	60	80.00
อายุโดยเฉลี่ย (SD)	55.43 (8.50)	
สถานภาพ		
โสด	10	13.33
สมรส	64	85.33
หย่าร้าง/หม้าย	1	13.36
เฉลี่ยสมาชิกในครอบครัว	4.08 (0.12)	
ประสบการณ์ทำงาน		
15 ปี	43	57.33
>15 ปี	32	42.67
เฉลี่ยประสบการณ์การทำงาน	15.67 (2.05)	
ช่วงเวลาในการทำงานต่อวัน		
8 ชั่วโมง	45	60.00
>8 ชั่วโมง	30	40.00
เฉลี่ยช่วงเวลาในการทำงานต่อวัน	8.16 (1.25)	
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่		
เคย	21	28.00
ไม่เคย	54	72.00
ประสบการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุ		
มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย	19	25.33
มีผู้บาดเจ็บปานกลาง	2	2.67
มีผู้บาดเจ็บสาหัส	0	0.00

ผลการศึกษาระดับพฤติกรรมของกลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเทศบาลเมืองพัทลุงจำนวน 75 คน พบว่า 5 อันดับแรกของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีพฤติกรรมเสี่ยงมากที่สุด เรียงตามลำดับจำนวนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงมากที่สุด ได้แก่ ลำดับที่ 1) เมื่อผู้ขับขี่มีอาการหงุดหงิดจะขับขีรถด้วยความเร็วสูง ร้อยละ 54.67 มีระดับพฤติกรรมเสี่ยงค่าเฉลี่ย 0.20 (SD = 0.46) 2) ผู้ขับขี่เสี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรหากู้สึกว่าไม่อันตราย ร้อยละ 46.67 มีระดับพฤติกรรมเสี่ยงค่าเฉลี่ย 0.23

(SD = 0.73) 3) ผู้ขับขี่ขับขีรถปาดหน้าคันอื่น ร้อยละ 32.00 มีระดับพฤติกรรมเสี่ยงค่าเฉลี่ย 0.26 (SD = 0.64) 4) ผู้ขับขี่ชอบขับขีรถจี้ท้ายคันหน้า ร้อยละ 30.67 มีระดับพฤติกรรมเสี่ยงค่าเฉลี่ย 0.35 (SD = 0.63) และ 5) ผู้ขับขี่ฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะเดินทางได้เร็วที่สุด ร้อยละ 26.67 มีระดับพฤติกรรมเสี่ยงค่าเฉลี่ย 0.59 (SD = 0.26) ตามลำดับ (ตารางที่ 2)



ตารางที่ 2 ระดับพฤติกรรมของกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเทศบาลเมืองพัทลุง (n=75 คน)

พฤติกรรม	จำนวนของผู้ที่มี พฤติกรรมเสี่ยง (ร้อยละ)	Mean± S.D.	ระดับพฤติกรรมเสี่ยง
1. การเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรหากรู้สึกว่ามันอันตราย	35 (46.67)	0.23 ±0.73	มากที่สุด
2. การฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะเดินทางได้เร็วที่สุด	20 (26.67)	0.59 ±0.26	มากที่สุด
3. การขับรถจี้ท้ายคันหน้า	23 (30.67)	0.35 ±0.63	มากที่สุด
4. การขับรถด้วยความเร็วสูงเนื่องจากมีอารมณ์หงุดหงิด	41 (54.67)	0.20 ±0.46	มากที่สุด
5. การขับรถปาดหน้าคันอื่น	24 (32.00)	0.26 ±0.64	มากที่สุด
6. การฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะเดินทางได้เร็วที่สุด	15 (20.00)	1.72 ±0.12	ปานกลาง
7. เปิดไฟเลี้ยวบางครั้งเมื่อจะเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทาง	14 (18.67)	1.70 ±0.11	ปานกลาง
8. ลดความเร็วในการขับขี่เมื่อท่านขับขี่ในที่ชุมชน	52 (69.33)	2.59 ±0.14	น้อย
9. การรักษาระยะห่างเอาไว้ เมื่อมีรถใหญ่อยู่ข้างหน้า	45 (60.00)	2.82 ±0.15	น้อย
10. เมื่อเห็นสัญญาณไฟเหลืองจะชะลอรถ	42 (56.00)	2.89 ±0.14	น้อย
11. ขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด	40 (53.33)	2.21 ±0.11	ปานกลาง
12. เปิดไฟหน้ารถในช่วงเย็นหรือช่วงเช้า	40 (53.33)	2.38 ±0.12	ปานกลาง
13. ไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ	29 (38.67)	2.35 ±0.11	ปานกลาง
14. มองกระจกข้างบ่อยครั้ง	28 (37.33)	2.33 ±0.13	ปานกลาง

อภิปรายผล

จากผลการศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นเพศชายทั้งหมด มีการสวมใส่หมวกกันน็อค ร้อยละ 100.00 และจากการสัมภาษณ์เบื้องต้นพบว่าผู้ขับขี่ที่ทราบว่าการบาดเจ็บบริเวณศีรษะเป็นสิ่งที่อันตรายมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับอันตรายที่เกิดกับอวัยวะอื่นๆ สอดคล้องกับการรายงานปัญหาอุบัติเหตุในประเทศไทยพบว่าอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเป็นสาเหตุทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด^{3,4,5} ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 54.67 เมื่อมีอารมณ์หงุดหงิดจะขับรถด้วยความเร็วสูง ซึ่งพบว่าผู้ที่มีลักษณะความวิตกกังวลสูงมากๆ แสดงถึงความตึงเครียดและหงุดหงิดใจ ส่วนผู้ขับขี่ที่มีความวิตกกังวลต่ำมากๆ แสดงถึงความสงบผ่อนคลายและมีสมาธิ ซึ่งอาจมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ได้⁶ พบว่า ร้อยละ 46.67 มีพฤติกรรมเสี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรหากรู้สึกว่ามันอันตราย และร้อยละ 26.67 มีการฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะเดินทางได้เร็วที่สุด ซึ่งพบว่า การสร้างความรู้และความตระหนักเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรโดยการอบรมที่ให้กับคนผู้กระทำความผิดได้สัมผัสถึงเหตุการณ์จริงสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้⁷ เพราะการเกิดความตระหนัก เป็นผลมาจากกระบวนการทางปัญญา (Cognitive Process) กล่าวคือ

เมื่อบุคคลได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าหรือสัมผัสสิ่งเร้าแล้วจะเกิดความรู้เมื่อรับรู้ขั้นตอนต่อไปก็จะเข้าใจสิ่งนั้นคือเกิดความคิดรวบยอดและนำไปสู่การเรียนรู้ คือ มีความรู้ในสิ่งนั้นและนำไปสู่ การเกิดความตระหนักในที่สุด นอกจากนี้ผลการศึกษาพบว่า ร้อยละ 32.00 ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมขับรถปาดหน้าคันอื่น และร้อยละ 30.67 มีพฤติกรรมขับรถจี้ท้ายคันหน้า สอดคล้องกับผลการวิจัยที่รายงานว่า การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรมากที่สุด รองลงมาคือ การขับรถประมาท การดัดแปลงสภาพรถและไม่ตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้งาน⁸

สรุปผล

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นเพศชายทั้งหมด พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด คือ การขับรถด้วยความเร็วสูง ร้อยละ 54.67 รองลงมาคือ การปฏิบัติตามกฎจราจรหากรู้สึกว่ามันอันตราย ร้อยละ 46.67 การขับรถปาดหน้าคันอื่น ร้อยละ 32.00 ขับรถจี้ท้ายคันหน้า ร้อยละ 30 และการฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะเดินทางได้เร็วที่สุด ร้อยละ 26.67 โดยภาพรวมพบว่าพฤติกรรมที่กล่าวเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระดับมากที่สุดดังนั้น มาตรการลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ หรือมาตรการส่งเสริมการขับขี่ที่ปลอดภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็นในการกลุ่มอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง



กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้ขับพิธีกรยานยนต์รับจ้างในเขตเทศบาลเมืองพัทลุงที่สละเวลาอันมีค่าในการสัมภาษณ์เก็บข้อมูล และขอขอบพระคุณคณาจารย์สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่ร่วมให้คำปรึกษา ให้คำแนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ จนงานวิจัยสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

1. Department of Land Transport. Statistical Analysis Report of Road Traffic Accidents for Fiscal Year Retrieved September 2, 2022, from <https://web.dlt.go.th/statistics/?fbclid>
2. Jitpisa J, Kaewpan W, Kalumpakorn S. Factors affecting occupational accident prevention behavior of motorcycle taxi riders in Bangkok area. Retrieved 11 September 2022, from <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://he01.tci-thaijo.org/index.php/phn/article/download/48372/40183/111855&ved=2ahUKEwiusPeclun5AhUxSGwGHX99BPAAQFnoECBEQAQ&usq=AOvVaw0nkN2SZeUxhZlqvGpwXFek>
3. Boonnuk T and Rudtanasudjatun K. Risk Factors on Behavior and Impairments of Motorcycle Riders in

an Industrial Area Affecting the Severity of Traffic Accidents. *Journal of Public Health* 2016, 46(3): 261-270.

4. Aeksanti T, Lomthaisong K, Munkratok N, Chinnarat A, Ridthplake S. Motorcycle Accident Prevention Behaviours of Students Faculty of Public Health, Nakhon Ratchasima Rajabhat University. *Journal of Vongchavalitkul University* 2021, 34(2): 16-39.
5. Suriyawongpaisan P. Situation Report Thailand Road Accidents, 2013. Bangkok: National Public Health Foundation.
6. Olstedal S, Rundmo T. The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science* 2006, 44(7), 621–628. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2005.12.003>
7. Bamberg S, Ajzen I, Schmidt P. Choice of Travel Mode in the Theory of Planned Behavior: The Roles of Past Behavior, Habit, and Reasoned Action. *Basic and Applied Social Psychology* 2003, 25(1), 175–187.
8. Chumpawadee U, Homchampa P, Thongkrajai P, Suwanimitr A, Chadbunchachai W. Factors related to motorcycle accident risk behavior among university students in northeastern Thailand. *Southeast Asian J Trop Med Public Health* 2015, 46(4), 805-21.