



ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของ ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

FACTORS AFFECTING SAFETY PROTECTIVE BEHAVIOR AMONG PUBLIC BUS PASSENGERS IN MUEANG DISTRICT, CHONBURI PROVINCE

ปานตะวัน ไจมาบุตร¹, พันณิตา หนูพรหม¹, รุ่งนภา โบกคำ¹, กมลวรรณ พรหมเทศ², นันทพร ภัทรพุทธ²
Pantawan Jaimabut¹, Pannita Nooprom¹, Rungnapa Bokkham¹, Kamonwan Promtes²,
Nantaporn Phatrabuddha²

¹หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิตสาขาวิชาสุขศาสตร์อุตสาหกรรมและความปลอดภัย คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

¹Bachelor of Science Program in Industrial Hygiene and Safety, Faculty of Public Health, Burapha University

²สาขาวิชาสุขศาสตร์อุตสาหกรรมและความปลอดภัย คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

²Industrial Hygiene and Safety, Faculty of Public Health, Burapha University

*Corresponding Author, Email: Kamonwan.pr@go.buu.ac.th

บทคัดย่อ

ปัจจุบันประชาชนเดินทางมาทำงานและท่องเที่ยวที่จังหวัดชลบุรีเป็นจำนวนมาก จึงมีการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น ดังนั้นการสร้างความตระหนักในการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยจึงเป็นสิ่งสำคัญ การวิจัยนี้ เป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยศึกษาในกลุ่มตัวอย่างจำนวน 98 คน เก็บตัวอย่างโดยใช้แบบสอบถาม 4 ส่วน และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติการถดถอย พหุคูณ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุเฉลี่ย 26 ปี ระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า รายได้ 5,000-10,000 บาท ส่วนใหญ่ มีความรู้เกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 57) ($\bar{X} = 7.38 \pm 1.62$) ประเมินร้อยละ 95 มีการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 87.48 \pm 7.02$) และอีกประมาณร้อยละ 50 มีพฤติกรรมการป้องกันตนเองของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 36.89 \pm 4.63$) ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ พบว่า เพศ ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย พบว่า ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเป็นปัจจัยที่มีอำนาจทำนายพฤติกรรมมากที่สุดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรณรงค์ให้ความรู้และการรับรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎหมาย และกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในการใช้รถโดยสารสาธารณะให้แก่ประชาชน

คำสำคัญ: การรับรู้ความเสี่ยง / พฤติกรรมการป้องกันตนเอง / ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

Abstract

Nowadays, the majority of individuals make frequent use of public transit. Thus, it is essential to spread knowledge about personal safety protection. This cross-sectional research aimed to identify factors affecting health and safety protective behavior among public bus passengers in Mueang district, Chonburi province. We collected data by using a questionnaire in 98 participants and analyzed data using multiple regression statistics. The results showed that the majority of the participant were female, average age 26 years, bachelor's degree level or higher, income 5,000-10,000 baths. Most of them had a moderate level of knowledge about using public transportation (57%) ($\bar{X} = 7.38 \pm 1.62$) and had a high level of incident risk perception ($\sim 95\%$) ($\bar{X} = 87.48 \pm 7.02$) and had a moderate level of protective behavior of public bus passengers ($\sim 50\%$) ($\bar{X} = 36.89 \pm 4.63$). The results of the multiple regression analysis found that

gender, frequency of using public bus services, perception of the likelihood of an incident occurring were all factors affecting the health and safety protective behavior of public bus passengers. When considering the regression coefficients, the frequency of using public bus services was the factor that had the most power to predict behavior with statistical significance ($p < 0.05$). The government or related agencies should campaign to provide knowledge and correct awareness about the safety law and regulations for using public buses among the general population.

Keyword: Risk Perception / Protective Behavior / Public Bus Passengers

บทนำ

จังหวัดชลบุรีถือเป็นเมืองแห่งเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวและยังเป็นหนึ่งในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่สำคัญมากมาย ทำให้มีประชาชนต้องการมาทำงานและท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ปัจจุบันมีการคมนาคมขนส่งทางบกที่อำนวยความสะดวก ที่มีประเภทรถโดยสารสาธารณะที่ขึ้นทะเบียนถูกต้องแล้วให้แก่ประชาชนได้ใช้บริการ ได้แก่ รถตู้ปรับอากาศ 8,859 คัน รถปรับอากาศ 7,114 คัน รถปรับอากาศพิเศษ 2,956 คัน และรถสองชั้น 1,508 คัน⁽¹⁾ ทำให้จังหวัดชลบุรีมีรถสัญจรอย่างหนาแน่น จึงประสบกับปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนมากตามไปด้วย⁽²⁾

จากการทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในช่วงปี 2559 - 2562 โดยมีจำนวนอุบัติเหตุเฉลี่ย 443 ครั้งต่อปี และมีแนวโน้มลดลงในช่วงปี 2563 - 2564 เฉลี่ย 132 ครั้งต่อปี อาจเนื่องมาจากสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ส่งผลให้มีมาตรการควบคุมการระบาด ทำให้ผู้คนส่วนใหญ่งดเดินทางออกไปข้างนอก ทำให้จำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนรวมไปถึงจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บในช่วง 2-3 ปีนี้ลดลงเป็นอย่างมาก⁽³⁾ แต่เมื่อสถานการณ์การแพร่กระจายของโรค COVID-19 บรรเทาลงในปี 2565 ประชาชนเริ่มกลับมาเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะกันมากขึ้นทำให้จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนรวมไปถึงจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเริ่มกลับมาเพิ่มขึ้น โดยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 167 ครั้ง ในปี 2565⁽³⁾ และคาดว่าจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปีต่อ ๆ ไป โดยส่วนใหญ่เกิดมาจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยและไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของรถโดยสารสาธารณะ^(4,5)

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีปัจจัยเสี่ยงอยู่ 3 ปัจจัยหลัก คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมผู้ขับขี่รถสูงถึง 68 % โดยพฤติกรรม 3 ลำดับแรก ได้แก่ ขับรถเร็ว หลับใน ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด⁽³⁾ พฤติกรรมการป้องกันตนเองของ

ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ทั้งพฤติกรรมการขับขี่ การรับรู้โอกาส การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้อุปสรรค การรับรู้ประโยชน์ รวมถึงสภาพแวดล้อมของถนนและภายในรถ สิ่งเหล่านี้ล้วนส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งพฤติกรรมการป้องกันตนเองมีความสัมพันธ์กับความรุนแรงในการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ ดังนั้นการป้องกันตนเองขณะใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเป็นสิ่งสำคัญมาก⁽⁶⁾ แนวคิดของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกล่าวว่าการที่บุคคลแสดงพฤติกรรมสุขภาพอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อหลีกเลี่ยงอันตราย บุคคลนั้นต้องมีความเชื่อ และการรับรู้ 4 ด้าน ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ถึงประโยชน์ของการรักษาและป้องกันโรค และการรับรู้ต่ออุปสรรค การที่บุคคลจะตัดสินใจทำตามคำแนะนำก็ขึ้นอยู่กับคำแนะนำนั้นมีข้อดีมากกว่าข้อเสีย ตัวแปรอีกตัวที่สำคัญคือ สิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ (Cues to action) ซึ่งเป็นเหตุการณ์ทั้งภายในและภายนอกที่กระตุ้นให้บุคคลลงมือทำตามแผนความเชื่อด้านสุขภาพ⁽⁶⁾

การขับขี่ตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด เรื่องกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 โดยกำหนดว่า ในเขตกรุงเทพฯ เขตเทศบาลนคร และเมืองพัทยา ให้มีความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถโดยสารที่มีที่นั่งเกิน 15 คนขึ้นไปให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนนอกเขตดังกล่าวข้างต้น กำหนดให้มีความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถโดยสารที่มีที่นั่งเกิน 15 คนขึ้นไป ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง⁽⁷⁾ หรือตามเครื่องหมายที่ได้ติดตั้งไว้ตามถนน หากผู้ใช้บริการสังเกตว่าความเร็วของรถขณะขับขี่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รวมไปถึงพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม สามารถร้องเรียนไปยังศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารที่หมายเลข 1584 ได้ ทั้งนี้ทางรถโดยสารเองต้องแจ้งให้ผู้โดยสารปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่องของการคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งก่อนออกรถและตลอดระยะเวลาที่อยู่ในรถเพื่อความปลอดภัย หากฝ่าฝืนมีโทษปรับสูงสุด 5,000 บาท⁽⁸⁾ การคาดเข็มขัดนิรภัยถือเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่ควรปฏิบัติ หากคาดถูกวิธีจะช่วยลดอัตรา

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 34 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม การป้องกันตนเองของผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ ความถี่ในการเดินทาง การเลือกประเภทของรถโดยสาร การได้รับข้อมูลข่าวสาร ประสบการณ์ในการเคยเกิดอุบัติเหตุ การเคยใช้และไม่เคยใช้เข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสาร⁽⁹⁾ การตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย⁽¹⁰⁾ การรับรู้ความเสี่ยง^(10, 11) รายได้เฉลี่ยต่อเดือนและความรู้ในการป้องกันโรค⁽¹²⁾ ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจจะศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้เกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะและการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติตนอย่างถูกต้องและเหมาะสม เนื่องจากชลบุรีเป็นจังหวัดที่มีประชากรเป็นจำนวนมาก เป็นเมืองแห่งอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ซึ่งอยู่ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional study) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยเก็บรวบรวมข้อมูลช่วงเดือน มกราคม -กุมภาพันธ์ 2567

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีทั้งหมด 5 บริษัทขนส่ง กลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนดังนั้นขนาดกลุ่มตัวอย่างคำนวณได้จากสูตร Cochran⁽¹³⁾ ดังนี้

$$n = \frac{Z_{\alpha/2}^2 pq}{d^2}$$

โดยกำหนดให้ n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง $Z_{\alpha/2}^2$ = ค่าสัมประสิทธิ์ของการแจกแจงแบบ Z มีระดับความสำคัญ α p = ค่าสัดส่วนของเหตุการณ์ที่สนใจ ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เท่ากับ 0.60^[14] q = ค่าสัดส่วนของการเกิดเหตุการณ์ที่สนใจ โดยที่ $q = 1-p$ d = ค่าสัดส่วนคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ ในงานวิจัยกำหนดให้คือ 0.1 แทนค่าในสูตร ขนาดกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 93 คน ผู้วิจัยได้เพิ่มขนาดกลุ่มตัวอย่างขึ้นอีก ร้อยละ 5 เนื่องจากเพื่อป้องกัน

ความผิดพลาดในการเก็บข้อมูลวิจัย ดังนั้นการศึกษาครั้งนี้ต้องใช้ตัวแทนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จำนวน 98 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการสุ่มแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) โดยมี เกณฑ์คัดเข้า ได้แก่ ยินยอมให้ความร่วมมือในการวิจัย ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะบริษัทขนส่งสาธารณะ A บริษัทขนส่งสาธารณะ B และบริษัทขนส่งสาธารณะ C ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี อายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี อ่าน ฟัง และพูดภาษาไทยได้ มีโทรศัพท์มือถือ เกณฑ์การคัดออก ได้แก่ ผู้ตอบแบบสอบถามถอนตัวระหว่างเก็บข้อมูลหรือการกรอกข้อมูลไม่ครบ

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการใช้ในการเก็บข้อมูลเป็นแบบสอบถามออนไลน์ (Online questionnaires) ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเพื่อเก็บข้อมูลของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีแบบสอบถามประกอบด้วย 4 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1) แบบสอบถามปัจจัยส่วนบุคคล ส่วนที่ 2) แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ จำนวนทั้งหมด 10 ข้อ เป็นแบบถูก-ผิดและเป็นเชิงบวก 6 ข้อ และเชิงลบ 4 ข้อ โดยใช้คำตอบถูกและผิดมีเกณฑ์การให้คะแนนตอบถูก ให้คะแนนเป็น 1 ตอบผิด ให้คะแนนเป็น 0 เกณฑ์ในการแปลผลแบ่งระดับความรู้เกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ คือ ระดับสูง (8-10 คะแนน) ระดับปานกลาง (6-7 คะแนน) ระดับต่ำ (0-5 คะแนน) ส่วนที่ 3) แบบสอบถามการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนทั้งหมด 20 ข้อ ประกอบด้วยส่วนย่อย 4 ส่วน ได้แก่ การรับรู้โอกาส การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้อุปสรรค แบ่งเป็นข้อคำถามเชิงบวก 19 ข้อ และเชิงลบ 1 ข้อ เกณฑ์ในการแปลผลแบ่งระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ คือ ระดับสูง (74-100 คะแนน) ระดับปานกลาง (47-73 คะแนน) ระดับต่ำ (20-46 คะแนน) ส่วนที่ 4) แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จำนวนทั้งหมด 10 ข้อ แบ่งเป็นข้อคำถามเชิงบวก 9 ข้อ และเชิงลบ 1 ข้อเกณฑ์ในการแปลผลแบ่งระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ คือ ระดับสูง (38-50 คะแนน) ระดับปานกลาง (24-37 คะแนน) ระดับต่ำ (10-23 คะแนน)

แบบสอบถามผ่านการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการหาความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยการนำแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเสนอให้ผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยเป็นผู้



ตรวจสอบ ค่าดัชนีความสอดคล้อง มีค่าระหว่าง 0.6-1.00 ซึ่งค่าดัชนีความสอดคล้อง มีค่า 0.5-1.00 เป็นค่าที่น่าไปใช้ได้^[15] การหาความเที่ยงของแบบสอบถามทดสอบกับผู้โดยสารนอกเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี 30 ราย วิเคราะห์ความเชื่อมั่นความรู้เกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ เท่ากับ 0.78 วิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการรถโดยสารสาธารณะ เท่ากับ 0.77 และพฤติกรรมการป้องกันตนเองของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ เท่ากับ 0.78 ผู้วิจัยได้ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัยขั้นตอนการเก็บข้อมูลระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลและแจ้งกลุ่มตัวอย่างให้เข้าใจถึงการพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่างโดยเคารพสิทธิส่วนบุคคลในการเข้าร่วมหรือถอนตัวระหว่างทำการวิจัยซึ่งจะไม่เกิดผลเสียใด ๆ ต่อกลุ่มตัวอย่าง ข้อมูลที่ได้จากการทำวิจัยครั้งนี้จะปกปิดเป็นความลับ การนำเสนอข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างจะนำเสนอในภาพรวมไม่มีการระบุข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างและกลุ่มตัวอย่างทุกคนที่ยินดีเข้าร่วมในการศึกษาวิจัยได้ลงนามในแบบสอบถามโดยยินยอมเข้าร่วมเป็นกลุ่มตัวอย่างโดยสมัครใจ

3. การวิเคราะห์ข้อมูล

1) สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าต่ำสุดและค่าสูงสุด 2) สถิติเชิง

อนุมาน โดยวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis) โดยศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล (เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน ประเภทรถโดยสารสาธารณะ เส้นทางการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ความรู้เกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการรถโดยสารสาธารณะ การรับรู้ความถี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุการรถโดยสารสาธารณะ การป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ผลการศึกษา

จากการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 64.3) อายุเฉลี่ย 26 ปี สถานภาพโสด (ร้อยละ 91.8) ศึกษาอยู่ระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่าปริญญาตรี (ร้อยละ 79.6) มีรายได้ 5,000 – 15,000 บาท (ร้อยละ 54.1) ประกอบอาชีพพนักงาน/นิสิตนักศึกษา (ร้อยละ 58.2) ใช้รถ 2 ชนิด คือ รถตู้และและรถมินิบัสหรือใช้รถเพียงชนิดเดียว คือ รถตู้หรือรถมินิบัส (ร้อยละ 70.4) เส้นทางที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเส้นทางชลบุรี-เอมมัยมากที่สุด (ร้อยละ 36.7) ความถี่ในการใช้บริการ 1-2 ครั้งต่อเดือน (ร้อยละ 68.4) รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล (n=98)	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	35	35.7
หญิง	63	64.3
อายุ (ปี)		
ต่ำกว่า 20	13	13.3
20-40	74	75.5
41-60	11	11.2
$\bar{X} = 26.20$, S.D. = 9.91		
Min = 16, Max = 60		
สถานภาพสมรส		
โสด	90	91.8
สมรส	8	8.2



ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล (n=98)	จำนวน	ร้อยละ
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	1	1.0
มัธยมศึกษาตอนต้น	4	4.1
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	8	8.2
ปวส./อนุปริญญา	5	5.1
ปริญญาตรีหรือสูงกว่าปริญญาตรี	78	79.6
ไม่ได้ศึกษา	2	2.0
รายได้ต่อเดือน (บาท)		
ต่ำกว่า 5,000	14	14.3
5,000-10,000	33	33.7
10,001-15,000	20	20.4
15,001-25,000	11	11.2
25,001-35,000	9	9.2
มากกว่า 35,000	8	8.2
ไม่มีรายได้	3	3.0
อาชีพ		
ไม่ได้ประกอบอาชีพ	3	3.1
รับจ้างทั่วไป	4	4.1
รับราชการ	2	2.0
เกษตรกรรวม	1	1.0
ค้าขาย	3	3.1
พนักงานบริษัท	23	23.5
นักเรียน/นิสิตนักศึกษา	57	58.2
รัฐวิสาหกิจ	2	2.0
เอกชน	3	3.0
ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่ใช้บริการ		
รถตู้	14	14.3
รถมินิบัส	9	9.2
รถโดยสาร 1 ชั้น	11	11.2
รถโดยสาร 2 ชั้น	6	6.1
รถตู้และรถมินิบัส	46	46.9
รถตู้, รถมินิบัสและรถโดยสาร 1 ชั้น	8	8.2
รถตู้, รถมินิบัส, รถโดยสาร 1 ชั้น, รถโดยสาร 2 ชั้น	4	4.1



ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล (n=98)	จำนวน	ร้อยละ
เส้นทางการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ		
ชลบุรี-ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	22	22.4
ชลบุรี-หมอชิต	9	9.2
ชลบุรี-เอกมัย	36	36.7
ชลบุรี-พระราม2	8	8.2
ชลบุรี-สุวรรณภูมิ	6	6.2
ชลบุรี - นอกเขตกรุงเทพมหานคร	17	17.3
และปริมณฑล		
ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสาร		
สาธารณะ	12	12.2
นาน ๆ ครั้ง	67	68.4
1-2 ครั้งต่อเดือน	15	15.3
3-4 ครั้งต่อเดือน		
5-6 ครั้งต่อเดือน	0	0
มากกว่า 6 ครั้งต่อเดือน	4	4.1

จากการศึกษาจำนวนและร้อยละของระดับความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 57.1) รายละเอียดดังตารางที่ 2 โดยข้อคำถามที่มีคะแนนต่ำสุด

3 ข้อ ได้แก่ 1) หากพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะใช้โทรศัพท์ส่วนตัวขณะขับรถ มีโทษปรับ 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ 2) หากผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะถูกสั่งพักใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 3 ปี และ 3) รถตู้โดยสารสาธารณะต้องมีระยะให้บริการไม่เกิน 350 กิโลเมตร ตามกฎหมายฯ (ตามลำดับ)

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีจำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ระดับความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสาร สาธารณะ (n=98)	จำนวน	ร้อยละ
สูง (8-10 คะแนน)	40	40.8
ปานกลาง (6-7 คะแนน)	56	57.1
ต่ำ (0-5 คะแนน)	2	2.1
$\bar{X} = 7.38$, S.D. = 1.62		
Min = 4.00, Max = 10.00		

จากการศึกษาจำนวนและร้อยละของการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยแบ่งระดับการรับรู้เป็น 4 ด้านได้แก่ การรับรู้โอกาส การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรค พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระดับการรับรู้โดยรวมทั้ง 4 ด้าน ส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 94.9 ค่าเฉลี่ย 87.48

และแยกระดับการรับรู้เป็นรายด้าน ได้แก่ 1) การรับรู้โอกาสต่อการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 96.9 2) การรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 93.9 3) การรับรู้ประโยชน์ต่อการป้องกันตนเอง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 98.0 4) การรับรู้อุปสรรคต่อการ



ป้องกันตนเอง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 53.1 (ตารางที่ 3) โดยข้อความถามที่มีคะแนนต่ำสุด 3 ข้อ ได้แก่ 1) ผู้โดยสารคนอื่นไม่คาดเข็มขัดนิรภัยท่านจึงไม่คาดเข็มขัดตาม เนื่องจากไม่ยารู้สึกแปลกแยกจากผู้อื่น 2) ท่านมีสัมภาระ

เยอะ จึงทำให้ไม่สามารถคาดเข็มขัดนิรภัยได้ และ 3) ท่านยอมนั่งเบาะเสริม เพราะระยะทางที่จะไปไม่เกิน 50 กิโลเมตร (ตามลำดับ)

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จำแนกตามระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (n=98)	จำนวน	ร้อยละ
การรับรู้การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยรวม		
สูง (74-100 คะแนน)	93	94.9
ปานกลาง (47-73 คะแนน)	5	5.1
ต่ำ (20-46 คะแนน)	0	0.0
$\bar{X} = 87.48$, S.D. = 7.02		
Min = 65.00, Max = 100.00		
การรับรู้โอกาสต่อการเกิดอุบัติเหตุ		
สูง (19-25 คะแนน)	95	96.9
ปานกลาง (12-18 คะแนน)	3	3.1
ต่ำ (5-11 คะแนน)	0	0.0
$\bar{X} = 23.31$, S.D. = 2.11		
Min = 16.00, Max = 25.00		
การรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ		
สูง (19-25 คะแนน)	92	93.9
ปานกลาง (12-18 คะแนน)	6	6.1
ต่ำ (5-11 คะแนน)	0	0.0
$\bar{X} = 22.25$, S.D. = 2.54		
Min = 15.00, Max = 25.00		
การรับรู้ประโยชน์ต่อการป้องกันตนเอง		
สูง (19-25 คะแนน)	96	98.0
ปานกลาง (12-18 คะแนน)	2	2.0
ต่ำ (5-11 คะแนน)	0	0.0
$\bar{X} = 23.16$, S.D. = 2.13		
Min = 17.00, Max = 25.00		
การรับรู้อุปสรรคต่อการป้องกันตนเอง		
สูง (17-20 คะแนน)	45	45.9
ปานกลาง (8-16 คะแนน)	52	53.1
ต่ำ (1-7 คะแนน)	1	1.0
$\bar{X} = 18.76$, S.D. = 2.35		
Min = 11.00, Max = 25.00		

จากการศึกษาจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีพบว่า กลุ่ม

ตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับพฤติกรรมการป้องกันตนเองโดยอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 55.1 (ตารางที่ 4) โดยข้อความถามที่มี



คะแนนต่ำสุด 3 ข้อ ได้แก่ 1) ท่านหลีกเลี่ยงทางขณะใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ 2) ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาเดินทางรถโดยสารสาธารณะ และ 3) ท่านรับประทานอาหาร

หรือดื่มน้ำบนรถโดยสารสาธารณะทำให้ไม่ใส่ใจความปลอดภัยของตนเองเท่าที่ควร (ตามลำดับ)

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จำแนกตามระดับพฤติกรรมการป้องกันตนเองของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ระดับพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัย (n=98)	จำนวน	ร้อยละ
สูง (38-50 คะแนน)	44	44.9
ปานกลาง (24-37 คะแนน)	54	55.1
ต่ำ (10-23 คะแนน)	0	0.0
$\bar{X} = 36.89$, S.D. = 4.63		
Min = 29.00, Max = 46.00		

จากการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณด้วยวิธี Stepwise multiple regression พบว่า ตัวแปรที่ทำนายพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ เพศ ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ และการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุร่วมกัน ทำนายพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยค่าคะแนนเฉลี่ยพื้นฐานของพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัย เท่ากับ 27.885 คะแนน ซึ่ง เพศ และความถี่ส่งผลทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัย อธิบายได้ว่า หากมีเพศ และความถี่เข้ามาเกี่ยวข้องกับค่าคะแนนเฉลี่ยพื้นฐานของพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัย จะลดลง 2.520 และ 2.608 คะแนนต่ำลำดับ ส่วนการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลทางบวกกับ

พฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัย อธิบายได้ว่า หากมีการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเข้ามาเกี่ยวข้องกับค่าคะแนนเฉลี่ยพื้นฐานของพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัย จะเพิ่มขึ้น 0.137 คะแนน และสามารถสร้างสมการทำนายในรูปแบบคะแนนดิบดังนี้

สมการทำนายในรูปแบบคะแนนดิบ

$$Y = 27.885 - 2.520 (\text{เพศ}) - 2.608 (\text{ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ}) + 0.137 (\text{การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ})$$

ซึ่งทั้ง 3 ตัวแปรร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยได้ร้อยละ 17.0 ($R^2 = 0.170$) ค่าที่ตัดตัวแปรจนหรือปัจจัยอื่นออกได้เพียงร้อยละ 14.3 (Adj $R^2=0.143$) รายละเอียดดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 สรุปปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี (n=98)

ตัวแปร	B	S.E.	Beta	t	Sig.
ค่าคงที่	27.885	5.606		4.974	0.000*
เพศ	-2.520	0.904	-0.262	-2.788	0.006*
ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	-2.608	1.098	-0.224	-2.375	0.020*
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	0.137	0.062	0.208	2.208	0.030*

Multiple R = 0.412, $R^2 = 0.170$, Adj $R^2 = 0.143$

p-value < 0.05

อภิปรายผลการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ที่มีพฤติกรรมการป้องกันตนเองของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 51.1) ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุเฉลี่ย 26 ปี สถานภาพโสด ระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า รายได้ 5,000-10,000 บาท อาชีพนักเรียน/นักศึกษา ส่วนมากมีความรู้เกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 57.1) การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมและรายด้านส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง (ร้อยละ มากกว่า 85) ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณพบว่า เพศ ของ ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม การป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสาร สาธารณะ (p -value < 0.05) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของป วิธมา คำพุกะและคณะ⁽¹⁶⁾ พบว่าเพศ มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสาร สาธารณะ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้าน ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ (p -value < 0.05) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของนภาพร เนินสุวรรณ และ คณะ⁽¹⁷⁾ พบว่าความถี่ในการใช้บริการของผู้โดยสาร มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสายการบินไทยเส้นทางบินระหว่าง ประเทศของผู้โดยสารชาวไทย จำแนกตามลักษณะพฤติกรรม การใช้บริการ การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 4 ด้าน ได้แก่ การรับรู้โอกาส การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค พบว่าผู้ใช้บริการรถโดยสาร สาธารณะ มีการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ อยู่ในระดับระดับสูง (ร้อยละ 94.9) และเป็นปัจจัยที่มีผลต่อ พฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ รถโดยสารสาธารณะ (p -value < 0.05) ซึ่งสอดคล้องกับ การศึกษาของ LoParco และคณะ⁽¹⁸⁾ พบว่าการรับรู้ของผู้ใหญ่ ในสหรัฐอเมริกาที่สูงขึ้นมีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอันตราย จากการขับขี่ยานพาหนะที่มากขึ้น นอกจากนี้ยัง สอดคล้องกับการศึกษาของกนกอร เจริญผล และคณะ⁽¹⁹⁾ พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสามารถร่วมกันทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้

เพศ ความถี่ และการรับรู้โอกาสต่อการเกิดอุบัติเหตุ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองด้านความ

ปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ร่วมกันทำนายได้ ร้อยละ 17.0 ($R^2 = 0.170$) ถึงค่า R^2 มีค่า < 0.3 , $0.3 < R^2 < 0.5$, $0.5 < R^2 < 0.7$, $R^2 > 0.7$ effect size อ่อนมาก อ่อนปาน กลาง ปานกลาง สูง ตามลำดับ⁽²⁰⁾ ตัวแปรทั้ง 3 ตัวแปรร่วมกัน ทำนายได้อ่อนมาก อย่างไรก็ตามตัวแปรทั้ง 3 ตัวแปรและ สมการมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และอาจเนื่องมาจาก พื้นฐานในการรับรู้โอกาสต่อการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละบุคคล นั้นมีความแตกต่างกัน รวมถึงความถี่ในการใช้บริการรถโดยสาร สาธารณะของกลุ่มประชากรที่ไม่แน่นอน ซึ่งขึ้นอยู่กับ สถานการณ์ ความจำเป็นในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ และความถี่ในแต่ละวัน ที่แตกต่างกันไปอย่างสิ้นเชิงและ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์การถดถอย (Beta) พบว่าการรับรู้ ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สามารถทำนายพฤติกรรม การป้องกันตนเองด้านความปลอดภัยได้สูงสุด

ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งนี้

ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรณรงค์ให้ความรู้ ที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎหมายด้านความปลอดภัยในการใช้บริการรถ โดยสาธารณะให้แก่ประชาชน โดยรณรงค์กระตุ้นเตือนให้ เกิดการรับรู้ และตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้รถ โดยสาธารณะ นอกจากนี้ ควรมีการตรวจกำกับรถโดยสาร สาธารณะเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมาย อย่างเคร่งครัด

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

มีการศึกษาโปรแกรมการให้ความรู้ด้านความปลอดภัย กับผู้ใช้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ และวัดผลพฤติกรรม การป้องกันตนเองความปลอดภัย มีการขยายขอบเขตของประชากร ที่ศึกษาให้มากขึ้น มีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อยืนยันผล การศึกษาในส่วนวิจัยเชิงปริมาณจากแบบสอบถามที่ได้มาจาก ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

กิตติกรรมประกาศ

วิจัยเล่มนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ดี เนื่องจากได้รับความ กรุณาในการให้คำปรึกษาและแนะแนวทางที่ถูกต้องอันเป็น ประโยชน์ต่าง ๆ ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ตลอด ระยะเวลาการทำวิจัย จากอาจารย์สาขาวิชาวิทยาศาสตร์ อุตสาหกรรมและความปลอดภัย คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา คณะผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งเป็นอย่างยิ่งและขอ กราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง และขอขอบพระคุณผู้โดยสารรถ สาธารณะทั้ง 3 บริษัทขนส่ง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ที่



ได้ใช้เวลาในการเข้าร่วมเก็บข้อมูล จนได้ข้อมูลที่น่าสนใจในการวิจัยครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

1. Planning Division, Transportation Statistics Group. Transportation statistics report for the year 2022 [Internet]. Department of Land Transport Ministry of Transport; 2023 [cited 2023 December 10]. Available from: https://wed.dlt.go.th/statistics/load_file_select.php?tmp=6154.935221887993&data_file=1536. (In Thai)
2. Srinate W, Chaiwchan P. Factors Affecting Motivation to Use Eastern Public Transport Minivans. Academic conference 2nd National Research Presentation of Humanities and Social Sciences students; 2019 Jan 19; At the Faculty of Humanities and Social Sciences Suan Sunandha Rajabhat University. (In Thai)
3. Department of Land Transport. Public bus accident information [Internet]. Ministry of Transport; 2023 [cited 2023 December 10]. Available from: <https://datagov.mot.go.th/dataset/acbus>. (In Thai)
4. Iamtrakul P, Chayphong S. The study of risk behavior factors affecting road accidents. NRRU Community Research Journal 2021;15(3):31-42. (In Thai)
5. Singu S. The effectiveness of safety management for defensive driving to reduce road incidents among distributing drivers in a private company, Chonburi province [dissertation master of science]. Chonburi: Burapha University; 2018. (In Thai)
6. Tevarattika U. Factors affecting purchasing behavior in Lampaya floating market, Nakhon Pathom Province. The Golden Teak: Humanity and Social Science Journal 2022;28(2):89-102. (In Thai)
7. Ministerial regulations specifying speed rates for driving in bus lanes, B.E. 2564 (2021). Government Gazette Vol. 138, Part 77a (dated 23rd November B.E. 2564 (2021)). (In Thai)
8. Land Traffic Act (No. 13) B.E. 2565 (2022) [cited 2023 December 12]. Government Gazette
9. Chanphanit K, Saenkaew W, Tantitham N, Khanthasin T. Assessment of travel safety awareness and seat belt use among public passengers [unpublished]. Division of Non communicable Diseases, Department of Disease Control Ministry of Public Health; 2015. (In Thai)
10. Quy Nguyen-Phuoca D, Ngoc Sub D, Thanh Tran Dinh M, David Albert Newton J, Oviedo-Trespalacios O. Passengers' self-protective intentions while using ride-hailing services during the COVID-19 pandemic. Safety Science 2013;157:1-11
11. Wang X, Yuen KF, Shi W, Ma F. The determinants of passengers' safety behavior on public transport. Journal of Transport & Health 2020;18:1-12
12. Kaijan O, Sungsitthisawad W. The Physical Environment of Van Public Transportation and Related Factors of Covid-19 Preventive Behavior in Public Transport Drivers in KhonKaen. Udonthani Hospital Medical Journal 2022;30(3):399-410. (In Thai)
13. Cochran, W.G. Sampling Techniques [Internet]. New York: Wiley ;1977. [cited 2023 December 19]. Available from: <http://gauss.stat.su.se/master/statmet1/Cochran%20page%2039.annotated.pdf>.
14. Sawanglab S, Mahaboonpeeti R, Narasri A. Occupational health and safety risk assessment of beautician a case study around Naresuan University, phitsanulok province. Journal of Safety and Environment, Naresuan University 2019;4(2):43-52. (In Thai)
15. Kongsat S, Thamwong T. The determination validity of the questionnaire (IOC) [Internet]. Nakorn Ratchasima: Mahachulalongkornrajavidyalaya University; 2015 [Cited 2024 July 31]. Available from: <https://www.shorturl.asia/NDbLO>. (In Thai)



16. Khampukka P, Yamram U, Chomchuen S. Traffic laws violation behaviors of motorcyclists in student of Ubonrajathanee University. *Journal of Management Science*, Ubon Ratchathani University 2012; 1(2):59-75. (In Thai)

17. Nernsuwan N, Amornruangtrakool S, Chantanasiri S. Marketing influences affecting the selection of Thai airways international routes after the epidemic of the Coronavirus Disease 2019. *Journal of Educational Management and Research Innovation* 2023; 5(3):565-72. (In Thai)

18. LoParco CR, Cui Y, Bar-Zeev Y, Levine H, Duan Z, Wang Y, et al. Driving under the influence of cannabis

versus alcohol: A mixed-methods study examining perceptions and related risk behaviors among US and Israeli adults. *Addictive Behaviors* 2024; 148:1-7

19. Charoenphon K, Chanthawong C, Leelucknaweera Y. Factors influencing preventive accidental working behaviors among construction workers in industrial sector. *Journal of Public Health Nursing* 2016; 30(2):64-80. (In Thai)

20. Moore DS., Notz WI, Flinger MA. Editors. *The basic practice of statistics* 6th Ed. New York, NY: W. H. Freeman and Company; 2013