

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า
ด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

Factors Influencing Compliance with Traffic Regulations for Road Accident Prevention
among Motorcycle Food and Goods Delivery Riders in the Bangkok Metropolitan Area

ศุภกร นราดูล

Supakorn Naradoon

หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานสาธารณสุข มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

Master of Public Health Program in Public Health Administration, Western University.

Corresponding Author: Supakorn Naradoon; E-mail: toeysupp@gmail.com

Received 10/04/2026

Revised 29/06/2026

Accepted 30/06/2026

บทคัดย่อ

บทนำ: อุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาด้านสาธารณสุขระดับโลกที่สำคัญ ก่อให้เกิดการเสียชีวิต ความพิการ และความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมาก ในประเทศไทย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดแห่งหนึ่งของโลก การขยายตัวอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจแบบแพลตฟอร์มส่งผลให้จำนวนผู้ประกอบการอาชีพส่งอาหารและพัสดุ (คนขับรถจักรยานยนต์) เพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งใช้รถจักรยานยนต์เป็นวิธีการเดินทางหลัก การทำงานภายใต้ข้อจำกัดด้านเวลา แรงจูงใจตามรายได้ และตารางการส่งของที่เข้มงวด อาจเพิ่มพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงและลดการปฏิบัติตามกฎจราจร ดังนั้น การระบุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎจราจรจึงเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการพัฒนามาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มอาชีพที่มีความเสี่ยงสูงนี้

วัตถุประสงค์: เพื่อตรวจสอบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพส่งอาหารและพัสดุโดยใช้รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

วิธีการ: การสำรวจแบบตัดขวางดำเนินการในกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพส่งอาหารและพัสดุโดยใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 448 คน ที่ทำงานมาแล้วอย่างน้อยสามเดือน ข้อมูลถูกรวบรวมโดยใช้แบบสอบถามที่มีโครงสร้าง และวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา การทดสอบไคสแควร์ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน และการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นหลายตัวแปร

ผลการวิจัย: โดยรวมแล้ว ผู้เข้าร่วม 66.5% แสดงให้เห็นถึงระดับการปฏิบัติตามกฎจราจรในระดับปานกลาง การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นหลายตัวแปรระบุว่า รายได้ ($\beta = -0.185, p < 0.001$) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ($\beta = 0.153, p = 0.001$) และการสนับสนุนทางสังคม ($\beta = 0.192, p = 0.001$) เป็นตัวทำนายที่มีนัยสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร ตัวแปรเหล่านี้ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ 15.1% ($R = 0.389, R^2 = 0.151, p < 0.001$)

สรุปผล: รายได้ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการสนับสนุนทางสังคม มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรในกลุ่มคนขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารและพัสดุในเขตกรุงเทพมหานคร การเสริมสร้างการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยบนท้องถนน การพัฒนาระบบสนับสนุนทางสังคม และการนำมาตรการความปลอดภัยในการทำงานที่เหมาะสมมาใช้ อาจช่วยปรับปรุงการปฏิบัติตามกฎจราจรและช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในหมู่ผู้ขับขี่ได้

คำสำคัญ: ปัจจัยที่มีอิทธิพล, การปฏิบัติตามกฎจราจร, พนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า, รถจักรยานยนต์

Abstract

Introduction: Road traffic accidents remain a major global public health challenge, causing substantial mortality, disability, and socioeconomic losses. In Thailand, motorcyclists account for one of the highest rates of road traffic fatalities worldwide. The rapid expansion of the platform-based economy has led to a significant increase in food and parcel delivery workers (riders), who rely on motorcycles as their primary mode of transportation. Working under time constraints, income-based incentives, and demanding delivery schedules may increase risky riding behaviors and reduce compliance with traffic regulations. Identifying factors associated with traffic rule compliance is therefore essential for developing effective interventions to reduce road traffic accidents among this high-risk occupational group.

Objective: To examine the factors influencing compliance with traffic rules for road accident prevention among motorcycle-based food and parcel delivery workers in the Bangkok Metropolitan Region.

Method: A cross-sectional survey was conducted among 448 motorcycle-based food and parcel delivery workers who had worked for at least three months. Data were collected using a structured questionnaire and analyzed using descriptive statistics, Chi-square test, Pearson's correlation coefficient, and multiple linear regression.

Results: Overall, 66.5% of participants demonstrated a moderate level of compliance with traffic rules. Multiple linear regression analysis identified income ($\beta = -0.185$, $p < 0.001$), knowledge of traffic rules ($\beta = 0.153$, $p = 0.001$), and social support ($\beta = 0.192$, $p = 0.001$) as significant predictors of traffic rule compliance. These variables jointly explained 15.1% of the variance in compliance ($R = 0.389$, $R^2 = 0.151$, $p < 0.001$).

Conclusion: Income, knowledge of traffic rules, and social support significantly influence traffic rule compliance among motorcycle-based food and parcel delivery workers in the Bangkok Metropolitan Region. Strengthening road safety education, enhancing social support systems, and implementing targeted occupational safety measures may improve compliance with traffic regulations and contribute to reducing road traffic accidents among riders.

Keywords: Influencing factors, Adherence to traffic regulations, Food and goods delivery workers, Motorcycle

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในปัญหาด้านสาธารณสุขที่สำคัญของโลก ซึ่งส่งผลกระทบต่อชีวิต ทรัพย์สิน เศรษฐกิจ และการพัฒนาสังคมในระยะยาว โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) รายงานว่าในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกประมาณ 1.2 – 1.3 ล้านคน และมีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 50 ล้านคนต่อปี อุบัติเหตุทางถนนยังถือเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้น ๆ ของประชากรทั่วโลก จากรายงานขององค์การอนามัยโลกยังพบว่ามากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นผู้ใช้ถนนที่มีความเปราะบาง (Vulnerable Road Users) ได้แก่ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้เดินเท้า และผู้ใช้จักรยาน โดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งมีสัดส่วนการเสียชีวิตสูงในหลายประเทศที่กำลังพัฒนา เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีโครงสร้างเปิดและไม่มีระบบป้องกันแรงกระแทกเหมือนยานพาหนะประเภทอื่น สำหรับประเทศไทย จากข้อมูลของหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่า ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีสัดส่วนมากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตทั้งหมด และในบางปีอาจมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 70 – 80 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด สถานการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากมีผู้ใช้จำนวนมากและมีลักษณะการใช้งานที่หลากหลาย ทั้งเพื่อการเดินทางส่วนบุคคล การประกอบอาชีพและการขนส่งสินค้า

อย่างไรก็ตาม ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา สภาพเศรษฐกิจและสังคมได้เปลี่ยนผ่านสู่ยุคเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม (Gig Economy) ส่งผลให้เกิดกลุ่มอาชีพใหม่ คือ พนักงานส่งอาหารและพนักงานรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน หรือ "ไรเดอร์" ซึ่งกลายเป็นกลุ่มผู้ใช้ถนนกลุ่มใหญ่ที่มีลักษณะเฉพาะตัว จากรายงานของศูนย์วิจัยกสิกรไทย (2567) และข้อมูลจากแพลตฟอร์มต่าง ๆ พบว่า ตลาด Food Delivery เติบโตอย่างก้าวกระโดดนับตั้งแต่ช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 และแม้ในปัจจุบันการบริโภคจะกลับสู่สภาวะปกติ แต่จำนวนไรเดอร์ในระบบยังคงเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ในปี 2566 มีจำนวนไรเดอร์ (Active) ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลประมาณ 1.6 แสนราย และคาดการณ์ว่าจะพุ่งสูงถึง 2.1 แสนราย ภายในปีพ.ศ. 2568 มีการกดสั่งงานผ่านแอปพลิเคชันรวมกว่า 560 ล้านครั้งในปีพ.ศ. 2567 ซึ่งสะท้อนถึงภาระงานที่มหาศาลของผู้ขับขี่ ซึ่งมาจากความต้องการแรงงานในระบบเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม (Gig Economy) และความยืดหยุ่นของเวลาการทำงาน

ข้อมูลสถิติจากสื่อธุรกิจและงานวิจัยเชิงวิชาการชี้ให้เห็นถึงความเสี่ยงที่น่ากังวล ดังนี้ จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุในปีพ.ศ. 2566 พบไรเดอร์ประสบอุบัติเหตุจราจรประมาณ 1,731 ราย และในปี 2567 จำนวนพุ่งสูงขึ้นเป็น 2,346 ราย (เพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 35.5) แม้ปริมาณการส่งอาหารจะเริ่มชะลอตัวลงในปี 2567 เนื่องจากเป็นช่วงที่สิ้นสุดการระบาดของโรคโควิด-19 แล้ว แต่อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนไรเดอร์กลับพุ่งสูงขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของ ภูษณิศา ประกอบการ และคณะ (2567) ที่ศึกษาความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในพื้นที่เขตเมืองกรุงเทพมหานคร พบ

ความชุกของอุบัติเหตุในกลุ่มไรเดอร์สูงถึง ร้อยละ 35.1 โดยปัจจัยที่สัมพันธ์อย่างยิ่งคือ การวิ่งงานมากกว่า 16 รอบต่อวัน (OR = 2.128) และข้อมูลจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (Thailand Development Research Institute: TDRI) (2567) ระบุว่า อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ของคนไทย (ร้อยละ 74.5) และกลุ่มแรงงานนอกระบบอย่างไรเดอร์มีความเปราะบางสูงเนื่องจากต้องใช้เวลาบนถนนยาวนานและขาดสวัสดิการคุ้มครอง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Pervez et al. (2025) ที่ระบุว่าพนักงานส่งอาหารรายงานการเกิดอุบัติเหตุในรอบปีสูงถึงร้อยละ 38.7 เมื่อเทียบกับผู้ขับขี่ทั่วไปที่มีเพียงร้อยละ 21.4

แม้ว่าที่ผ่านมาจะมีการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์อย่างแพร่หลาย แต่ส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่ปัจจัยด้านกายภาพของถนนหรือพฤติกรรมพื้นฐานของผู้ขับขี่ทั่วไป อย่างไรก็ตาม ยังมีช่องว่างของความรู้ (Research Gap) ที่สำคัญในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล เนื่องจากกลุ่มนี้มีเงื่อนไขการทำงานที่เป็นเอกลักษณ์ ทั้งแรงกดดันจากระบบอัลกอริทึมที่กำหนดเวลาส่งอาหารที่จำกัด และภาระงานที่บีบคั้นให้เกิดพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ มือถือขณะรถเคลื่อนที่ ซึ่งสูงกว่าผู้ขับขี่ทั่วไปถึง 2.66 เท่า (Rusli et al., 2025) นอกจากนี้ แม้จะมีงานวิจัยในต่างประเทศเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงของไรเดอร์ แต่ในบริบทของประเทศไทยยังมีข้อจำกัดของข้อมูลในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะปัจจัยที่บูรณาการระหว่างปัจจัยบุคคล เช่น อายุและประสบการณ์ ปัจจัยพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การใช้โทรศัพท์และการไม่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน นอกจากปัจจัยเหล่านี้แล้ว ปัจจัยทางจิตวิทยาสังคม เช่น ความรู้ ทักษะ และแรงสนับสนุนจากครอบครัวหรือเพื่อนร่วมอาชีพ ยังเป็นตัวแปรสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจปฏิบัติตามกฎจราจรในสภาวะที่ต้องเผชิญกับแรงกดดันด้านเวลา

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อจะได้ทราบถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎจราจรในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มไรเดอร์ ซึ่งผลการวิจัยที่ได้ครั้งนี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำไปกำหนดนโยบายความปลอดภัยทางถนน ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า ตลอดจนผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระดับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทักษะ และแรงสนับสนุนทางสังคม กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

วิธีการศึกษา

รูปแบบการวิจัย (Study design): การศึกษาแบบสำรวจภาคตัดขวาง (Cross-sectional survey research) ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเชิงโครงสร้าง (Structured Interview) ในพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า ซึ่งใช้รถจักรยานยนต์บนทางหลวง ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการทำงาน ตั้งแต่ 3 เดือนขึ้นไป

ขนาดตัวอย่าง

กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรในการคำนวณของ Cochran (1977) เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่ชัด จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ ต้องไม่น้อยกว่า 385 คน และเพื่อป้องกันความคลาดเคลื่อนและการสูญหายของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยจึงเพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่างขึ้นร้อยละ 20 ดังนั้น จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษานี้ เท่ากับ 462 คน ผู้วิจัยสุ่มตัวอย่างที่เข้าเกณฑ์โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified random sampling) แบ่งเป็นพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า บริษัท Grab, Line Man, Robinhood และ Shopee แต่ไม่สามารถแบ่งตามเขต หรือโซนของกรุงเทพมหานครได้ เนื่องจากไรเดอร์ทุกคนสามารถวิ่งงานได้ทั่วทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานคร และใช้การสุ่มตัวอย่างในการตอบคำถามตามความสะดวก (Convenience Sampling)

เกณฑ์การคัดเข้า (Inclusion criteria)

1. สื่อสารภาษาไทยได้ และสมัครใจเข้าร่วมโครงการวิจัย
2. พนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร ไม่น้อยกว่า 1 ปี ทั้งเพศชายและเพศหญิง
3. พนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า ในกรุงเทพมหานครที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลัก ไม่น้อยกว่า 3 เดือน

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion criteria)

ผู้ที่ไม่สามารถให้ข้อมูลและไม่ยินยอมให้บันทึกข้อมูลต่าง ๆ หรือผู้มีความประสงค์จะออกจากการศึกษาเนื่องจากเหตุผลวิสัยที่ไม่สามารถเข้าร่วมวิจัยต่อได้

การรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทบทวนการวิจัยที่ผ่านมาเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุ ทฤษฎีความรู้ ทักษะคน และทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม นำมาสร้างเครื่องมือขึ้นใหม่และผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญ นำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงเครื่องมือให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย มีขั้นตอนดำเนินการเก็บข้อมูลดังนี้

1. ขั้นตอนการเตรียมการ

ผู้วิจัยทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลถึงผู้จัดการบริษัทขนส่งอาหาร หรือสินค้า ได้แก่ Grab, Line Man, Robinhood และ Shopee เพื่อชี้แจงรายละเอียด วัตถุประสงค์โครงการ และผลประโยชน์ที่จะได้รับ

2. ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1 ผู้วิจัยอธิบายวัตถุประสงค์ ขั้นตอนการวิจัย วิธีการศึกษา และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับแก่กลุ่มตัวอย่างโดยละเอียด

2.2 อาสาสมัครลงนามในใบยินยอมเข้ารับการรักษาและเข้าร่วมโครงการ

2.3 อาสาสมัครกรอกข้อมูลทั่วไปในแบบบันทึกข้อมูลวิจัย ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคล

2.4 อาสาสมัครอ่านและทำความเข้าใจเกี่ยวกับรายละเอียดในใบยินยอมรับการรักษา พร้อมทั้งลงลายลักษณ์อักษร

2.5 เก็บข้อมูลโดยผู้วิจัย ตามแบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นโดยผู้วิจัย และตรวจสอบความตรงของเนื้อหาจากผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) นำมาคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์หรือเนื้อหา (Index of Item-Objective Congruence หรือ IOC) ได้ค่าดัชนีความสอดคล้อง เท่ากับ 0.97 และคำนวณหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้สูตรคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค ตั้งแต่ 0.7 ขึ้นไป

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยในครั้งนี้ได้รับการพิจารณาจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น แล้วจึงดำเนินการวิจัย โดยผู้วิจัยเข้าพบกลุ่มตัวอย่างเพื่อแนะนำตนเอง ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษาและขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลให้กลุ่มตัวอย่างทราบเพื่อขอความร่วมมือในการเข้าร่วมการวิจัยด้วยความสมัครใจ โดยกลุ่มตัวอย่างมีสิทธิ์ตัดสินใจเข้าร่วมและถอนตัวจากการวิจัยได้ตลอดเวลา ข้อมูลทั้งหมดผู้วิจัยจะนำไปวิเคราะห์ภาพรวมทางวิชาการเท่านั้น โดยไม่ระบุถึงบุคคล ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างจะถูกเก็บเป็นความลับในคอมพิวเตอร์ที่มีรหัสล็อกป้องกันการเข้าถึงจากบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้อง มีเพียงผู้วิจัยเท่านั้นที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ เมื่อสิ้นสุดการศึกษาและรายงานผล ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างจะถูกทำลายทันที

การพิจารณาด้านจริยธรรมในมนุษย์

1. ชี้แจงให้ผู้เข้าร่วมวิจัยทราบถึงวิธีการและตอบข้อข้องใจต่าง ๆ รวมถึงประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นขณะทำการวิจัย

2. การเข้าร่วมโครงการวิจัยผู้ยินยอมตนจะเข้าร่วมด้วยความสมัครใจและต้องได้รับความยินยอมตนทุกราย โดยลงนามในเอกสารยินยอมตนเป็นลายลักษณ์อักษร

3. ผู้ยินยอมตนสามารถบอกเลิกการเข้าร่วมโครงการวิจัยได้ทุกเมื่อโดยไม่ต้องอธิบายเหตุผล มีสิทธิ์ปฏิเสธหรือเลือกที่จะไม่ตอบคำถามในแบบสอบถามข้อใดข้อหนึ่งก็ได้ โดยไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อผู้ยินยอมตนทั้งสิ้น

4. การรักษาความลับของข้อมูลโครงการวิจัยนี้เป็นการให้ผู้ยินยอมตอบแบบสอบถาม จะไม่มีการเปิดเผยชื่อผู้ยินยอมตน โดยหลังจากที่ผู้ยินยอมตนลงนามในใบยินยอมตนแล้ว ผู้วิจัยจะแยกใบยินยอมตนออกจากแบบสอบถามไว้คนละส่วนกัน เพื่อป้องกันการเชื่อมโยงกันของแบบสอบถามกับใบยินยอมตน ผลการวิจัยเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลในลักษณะภาพรวม โดยเหตุผลทางวิชาการเท่านั้น และไม่นำข้อมูลหรือความลับของกลุ่มตัวอย่างมาเปิดเผยหรือนำเสนอผลการวิจัยเป็นรายบุคคล ส่วนข้อมูลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการวิจัยจะไม่มีการเปิดเผยทั้งสิ้น โครงการวิจัยฉบับนี้ผ่านการรับรองจริยธรรมการวิจัย จากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น เลขที่ WTU 2569 - 0026 รหัสโครงการ HE-WTU 2569-0026 เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2569

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป IBM SPSS version 26 ในการวิเคราะห์ข้อมูลและกำหนดนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1) การวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic)

การวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) เป็นการบรรยายข้อมูล โดยวิธีแจกแจงความถี่ ค่าจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่ออธิบายปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยแรงสนับสนุนทางสังคม และการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

2) การวิเคราะห์สถิติเชิงวิเคราะห์ (Analytical statistics)

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษา โดยใช้สถิติไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's product moment correlation coefficient) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยแรงสนับสนุนทางสังคม กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณเชิงเส้น (Multiple Linear Regression) เพื่อหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

ผลการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สำรวจกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 448 คน คิดเป็นร้อยละ 96.97 ไม่สามารถเก็บข้อมูลครบได้เนื่องจากบริบทเงื่อนไขด้านระยะเวลาและลักษณะงานที่มีความเร่งรีบในการส่งอาหารหรือสินค้าของกลุ่มตัวอย่าง ผลการศึกษาพบว่า เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 58.7 อายุเฉลี่ยเท่ากับ 34.00 ปี ส่วนใหญ่ศึกษาระดับมัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า สูงสุด คิดเป็นร้อยละ 48.4 รองลงมาเป็นอนุปริญญาขึ้นไป 44.0 และไม่ได้เรียน/

ประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 7.6 มีสถานภาพสมรส ร้อยละ 67.0 รองลงมาหย่าร้าง/หม้าย/แยกกันอยู่ ร้อยละ 23.0 รายได้เฉลี่ย 11,470.10 บาทต่อเดือน ส่วนใหญ่มีรายได้ 10,001 – 30,000 บาท ร้อยละ 75.9 รองลงมา มีรายได้ น้อยกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 22.8 และส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว คิดเป็นร้อยละ 98.2 และมีโรคประจำตัว ร้อยละ 1.8

การศึกษาระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ระดับทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ระดับแรงสนับสนุนทางสังคมในการป้องกันอุบัติเหตุ และระดับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.3 ระดับทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 49.3 ระดับแรงสนับสนุนทางสังคมในการป้องกันอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 51.1 และระดับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 66.5 ตามตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ระดับทัศนคติ ระดับแรงสนับสนุนทางสังคม และระดับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร (n = 448)

ปัจจัย	จำนวน (n = 448)	ร้อยละ
ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร		
ระดับมาก (11-15 คะแนน)	210	46.9
ระดับปานกลาง (6-10 คะแนน)	212	47.3
ระดับน้อย (0-5 คะแนน)	26	5.8
Mean = 10.40, SD = 2.584, min = 1, Max = 15		
ระดับทัศนคติ		
ระดับสูง (60-75 คะแนน)	164	36.6
ระดับปานกลาง (37-59 คะแนน)	221	49.3
ระดับต่ำ (15-36 คะแนน)	63	14.4
Mean = 48.77, SD = 14.384, min = 24, Max = 75		
ระดับแรงสนับสนุนทางสังคม		
ระดับสูง (60-75 คะแนน)	154	34.4
ระดับปานกลาง (37-59 คะแนน)	229	51.1
ระดับต่ำ (15-36 คะแนน)	65	14.5

ปัจจัย	จำนวน (n = 448)	ร้อยละ
Mean = 45.76, SD = 10.85, min = 26, Max = 75		
ระดับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน		
ระดับสูง (60-75 คะแนน)	116	25.9
ระดับปานกลาง (37-59 คะแนน)	298	66.5
ระดับต่ำ (15-36 คะแนน)	34	7.6
Mean = 45.53, SD = 9.91, min = 25, Max = 74		

การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลโดยสถิติไคสแควร์ พบว่า เพศ ($p = 0.05$) อายุ ($p = 0.002$) ระดับการศึกษา ($p < 0.001$) สถานภาพสมรส ($p < 0.001$) รายได้ ($p = 0.006$) และโรคประจำตัว ($p = 0.001$) มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ตามตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร (n = 448)

ปัจจัยส่วนบุคคล	การปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ			p-value
	ทางถนน			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	
เพศ				0.005*
ชาย	90 (34.2)	145 (55.1)	28 (10.6)	
หญิง	74 (40.0)	76 (41.1)	35 (18.9)	
อายุ (ปี)				0.002*
25-40	119 (36.8)	162 (50.2)	42 (13.0)	
41-50	3 (9.1)	22 (66.7)	8 (24.2)	
51-60	34 (52.3)	21 (32.3)	10 (15.4)	
61-85	8 (29.6)	16 (59.3)	3 (11.1)	
ระดับการศึกษา				<0.001*
ไม่ได้เรียน/ประถมศึกษา	30 (88.2)	3 (8.8)	1 (2.9)	
มัธยมศึกษา หรือเทียบเท่า	82 (37.8)	94 (43.3)	41 (18.9)	

ปัจจัยส่วนบุคคล	การปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ			p-value
	ทางถนน			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	
อนุสัญญาขึ้นไป	52 (26.4)	12 (62.9)	21 (10.7)	
สถานภาพสมรส				<0.001*
โสด	6 (13.3)	36 (80.0)	3 (6.7)	
สมรส	107 (35.7)	144 (48.0)	49 (16.3)	
หย่าร้าง/หม้าย/แยกกันอยู่	51 (49.5)	41 (39.8)	11 (10.7)	
รายได้				0.006*
น้อยกว่า 10,000 บาท	52 (51.0)	40 (39.2)	10 (9.8)	
10,001 – 30,000 บาท	111 (32.6)	176 (51.8)	53 (15.6)	
30,001 – 40,000 บาท	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	
40,001 – 50,000 บาท	1 (16.7)	5 (83.3)	0 (0.0)	
โรคประจำตัว				0.001*
ไม่มี	156 (35.5)	221 (50.2)	63 (14.3)	
มี	8 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	

การวิเคราะห์ปัจจัยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และปัจจัยแรงสนับสนุนทางสังคม ที่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ($r = 0.97$, $p = 0.039$) ทัศนคติ ($r = 0.226$, $p = 0.000$) และแรงสนับสนุนทางสังคม ($r = 0.247$, $p = 0.000$) มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำกับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ตามตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ปัจจัยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และปัจจัยแรงสนับสนุนทางสังคม ที่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ($n = 448$)

ตัวแปร	การปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	
	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์(r)	p-value
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	.097*	0.039

ตัวแปร	การปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	
	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์(r)	p-value
ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ	.226**	0.000
แรงสนับสนุนทางสังคม	.247**	0.000

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณารายตัวแปร พบว่า รายได้ ($\beta = -0.185$, $t = -3.947$, $p = 0.000$) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ($\beta = 0.153$, $t = 3.407$, $p = 0.001$) และแรงสนับสนุนทางสังคม ($\beta = 0.192$, $t = 3.473$, $p = 0.001$) เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยรวมแล้วทุกตัวแปรสามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้ร้อยละ 15.1 ($R = 0.389$, $R^2 = 0.151$, $p = 0.000$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ตามตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ผลวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า ด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

ปัจจัย	Coefficient		SE B	t	p-value
	b	β			
เพศ	-0.435	-0.022	0.909	-0.478	0.633
อายุ	0.108	0.010	0.476	0.227	0.821
ระดับการศึกษา	-1.180	-0.074	0.767	-1.538	0.125
สถานภาพสมรส	-0.087	-0.005	0.797	-0.109	0.913
รายได้	-3.737	-0.185	0.948	-3.941	0.000*
โรคประจำตัว	-4.703	-0.063	3.366	-1.397	0.163
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	2.533	0.153	0.743	3.407	0.001*
ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ	1.081	0.074	0.790	1.368	0.172
แรงสนับสนุนทางสังคม	2.835	0.192	0.816	3.473	0.001*

$R = .464$, $R^2 = .215$, $P\text{-value} < 0.05$

อภิปรายผล

จากการศึกษาระดับการปฏิบัติตามกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ระดับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า ด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 66.5 ระดับสูง ร้อยละ 25.9 และระดับต่ำ ร้อยละ 7.6 สอดคล้องกับงานวิจัยของจริยา ดำรงค์ดี และคณะ (2568) พบว่า ระดับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี ส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 66.01 และระดับต่ำ ร้อยละ 33.99 การวิจัยนี้ชี้ให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมองในแง่สถิติอาจดูเหมือนไม่มีอะไรน่ากังวล แต่ในทางระบาดวิทยาและความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) การปฏิบัติตามกฎจราจรที่อยู่ในระดับปานกลางสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างขนส่ง ถือเป็นจุดเสี่ยงที่อันตราย เนื่องจากกลุ่มอาชีพนี้ใช้เวลาอยู่บนท้องถนนมากกว่าผู้ขับขี่ทั่วไปหลายเท่า การปฏิบัติตามกฎจราจรเพียงบางครั้งบางคราว หรือปานกลาง หมายความว่าในแต่ละวันจะมีช่วงเวลาที่ฝ่าฝืนกฎจราจรหรือละเลยความปลอดภัย ซึ่งอุบัติเหตุรุนแรงสามารถเกิดขึ้นได้จากการละเลยเพียงครั้งเดียว

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับแนวคิดด้านพฤติกรรมสุขภาพ Health Belief Model ของ Rosenstock, I. M., (1974) ที่อธิบายว่า การที่บุคคลจะปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันโรคหรืออุบัติเหตุได้นั้น ขึ้นอยู่กับการรับรู้โอกาสเสี่ยง ความรุนแรงประโยชน์และอุปสรรค ซึ่งในกรณีนี้แม้ว่าพนักงานจะรับรู้ถึงความเสี่ยงของอุบัติเหตุ แต่อุปสรรคเช่น เวลา รายได้ และแรงกดดันจากงาน อาจเป็นปัจจัยสำคัญที่ลดระดับการปฏิบัติให้ไม่อยู่ในระดับสูงทั้งหมด นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับการศึกษาของ World Health Organization (World Health Organization., 2018) ที่ระบุว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในประเทศไทยได้ปานกลางซึ่งปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างสม่ำเสมอและพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงจากแรงกดดันด้านเวลา อีกทั้งรายงานยังชี้ว่า แม้ผู้ขับขี่จำนวนมากจะมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย แต่การปฏิบัติจริงมักไม่สม่ำเสมอ

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

1) เพศ มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ($p = 0.005$) อธิบายได้ว่า เพศที่แตกต่างกันอาจมีรูปแบบพฤติกรรมขับขี่และระดับความระมัดระวังที่แตกต่างกัน โดยเพศชายมักมีแนวโน้มแสดงพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การขับขี่เร็วหรือฝ่าฝืนกฎจราจร ขณะที่เพศหญิงมักมีพฤติกรรมระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดมากกว่า ส่งผลให้การปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของ พราวพิชชา เกลิงพล (2564) พบว่า เพศ มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเลือกการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

2) อายุ มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ($p = 0.002$) อธิบายได้ว่า พนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร มีอายุ ระหว่าง 20 – 40 ปี สะท้อนถึงประสบการณ์และวุฒิภาวะในการตัดสินใจ ผู้ที่มีอายุมากมักมีประสบการณ์ในการขับขี่มากขึ้น และตระหนักถึงความเสี่ยงจากอุบัติเหตุมากกว่า จึงมีแนวโน้มปฏิบัติตามกฎจราจรได้ดีกว่า ในขณะที่กลุ่มอายุน้อยอาจมีพฤติกรรมหุนหันพลันแล่นและละเลยมาตรการความปลอดภัยบางประการ สอดคล้องกับการศึกษาของ Friscila, Olivia, et al. (2024) พบว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มผู้ขับขี่แท็กซี่มอเตอร์ไซค์ออนไลน์ในเบกาซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

3) ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ($p < 0.001$) อธิบายได้ว่า ระดับการศึกษาที่สูงขึ้นช่วยส่งเสริมทักษะการคิดวิเคราะห์ การรับรู้ความเสี่ยงและความเข้าใจในกฎระเบียบต่าง ๆ ผู้ที่มีการศึกษาสูงมักสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารและตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนนได้ดีกว่า จึงมีแนวโน้มปฏิบัติตามได้เหมาะสมมากกว่า สอดคล้องกับการศึกษาของ Luther et al. (2025) พบว่า ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($AOR=1.48, p=0.020$ 95%CI: 1.06-2.05)

4) สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ($p < 0.001$) อธิบายได้ว่า ผู้ที่มีสถานภาพสมรส โดยเฉพาะผู้ที่มีการมีครอบครัว อาจมีความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นมากขึ้น ส่งผลให้มีความระมัดระวังในการขับขี่และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดมากขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของ จริยา ดำรงค์ศักดิ์ และคณะ (2568) พบว่า สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

5) รายได้ มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ($p < 0.006$) อธิบายได้ว่า รายได้ มีผลต่อโอกาสในการเข้าถึงอุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น หมวกกันน็อกที่ได้มาตรฐาน หรือการบำรุงรักษายานพาหนะ รวมถึงความสามารถในการเข้าร่วมการอบรมด้านความปลอดภัย ผู้ที่มีรายได้สูงจึงมีแนวโน้มปฏิบัติตามมาตรการป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่า สอดคล้องกับการศึกษาของ จริยา ดำรงค์ศักดิ์ และคณะ (2568) พบว่า รายได้ มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และสอดคล้องกับ Luther et al. (2025) พบว่า รายได้ มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ($AOR=0.65, p=0.002$ 95%CI: 0.50-0.85)

6) โรคประจำตัว มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ($p = 0.001$) อธิบายได้ว่า ผู้ที่มีโรคประจำตัวอาจมีความตระหนักต่อข้อจำกัดด้านสุขภาพของตนเอง เช่น ความเหนื่อยล้า เวียนศีรษะ หรือการใส่ยาที่มีผลต่อการขับชี่ จึงมีแนวโน้มระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น ในขณะที่บางกรณี โรคประจำตัวอาจส่งผลกระทบต่อสมรรถนะในการขับชี่ ทำให้ต้องปรับพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ แตกต่างจากการศึกษาของ กษกานต์ รุ่งเรืองศักดิ์ (2567) ที่พบว่า โรคประจำตัว ไม่ใช่ปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุของผู้ใช้รถจักรยานยนต์อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ อาจเนื่องมาจากพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า ซึ่งเป็นผู้ที่ขับชี่บนท้องถนนเป็นอาชีพ (ขับตลอดทั้งวัน มีความเสี่ยงสูงสะสม) ความเหนื่อยล้าจากโรคประจำตัวจึงมีผลต่อพฤติกรรมโดยตรง ในขณะที่การศึกษาของกษกานต์ (2567) ศึกษา ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วไปในอำเภอหัวหิน ซึ่งพฤติกรรมการขับชี่ระยะเวลาบนท้องถนน และแรงจูงใจในการระวังตัวแตกต่างกัน

7) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ($p < 0.05$) อธิบายได้ว่า พนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับที่สูงขึ้น มีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุตามกฎจราจรได้อย่างเหมาะสมมากกว่าผู้ที่มีความรู้ที่น้อย ทั้งนี้ เนื่องจากความรู้เป็นปัจจัยพื้นฐานที่ช่วยให้บุคคลสามารถตระหนักถึงความเสี่ยง เข้าใจข้อกำหนดทางกฎหมาย และเห็นถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การสวมหมวกนิรภัย การไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ และการขับชี่ด้วยความระมัดระวัง สอดคล้องกับการศึกษาของกษกริน ตรีณตระกูล (2567) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี และการศึกษาของ พราวพิชชา เถลิงพล (2564) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายมีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ของกรมการขนส่งทางบก ในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร ($r = .926$)

8) ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ($p < 0.05$) อธิบายได้ว่า ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ โดยผู้ที่มีทักษะคิดในเชิงบวก เช่น เห็นความสำคัญของความปลอดภัย ตระหนักถึงผลกระทบของอุบัติเหตุ และมีความเชื่อว่าการปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถช่วยลดความเสี่ยงได้ จะมีแนวโน้มปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดมากกว่าผู้ที่มีทักษะคิดในเชิงลบ ทักษะคิดมีบทบาทในการกำหนดแนวโน้มพฤติกรรมของบุคคล โดยทักษะคิดที่ดีจะส่งเสริมให้เกิดการตัดสินใจและการกระทำที่ปลอดภัยมากขึ้น เช่น การสวมหมวกนิรภัย การไม่ขับชี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด และการปฏิบัติตามสัญญาณจราจรอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแนวคิดด้านพฤติกรรมสุขภาพที่ระบุว่า “ทักษะคิด” เป็นปัจจัยสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างความรู้และการปฏิบัติ กล่าวคือ แม้บุคคลจะมีความรู้ แต่หากไม่มีทักษะคิดที่ดีต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ก็อาจไม่เกิดพฤติกรรมที่เหมาะสม ดังนั้น การส่งเสริมทักษะคิดที่ดีควบคู่กับการให้ความรู้ จึงเป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทาง

ถนนในกลุ่มพนักงานขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการศึกษาของ จริยา ดำรงศักดิ์ และคณะ (2568) พบว่า ปัจจัยด้านการรับรู้ทัศนคติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และสอดคล้องกับการศึกษาของ Pervez et al. (2025) พบว่า ทัศนคติเชิงลบต่อกฎจราจร เช่น การมองว่ากฎจราจรเป็นอุปสรรคต่อความรวดเร็วในการทำงาน มีความสัมพันธ์กับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ โดยพนักงานส่งอาหารที่มีคะแนนทัศนคติเชิงลบต่อกฎจราจรในระดับสูง มีโอกาสประสบอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นถึง 2.34 เท่า (OR = 2.34, 95%CI: 1.71–3.19) เมื่อเทียบกับกลุ่มที่มีทัศนคติเชิงบวกหรือเป็นกลาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$)

9) แรงสนับสนุนทางสังคม มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ($p < 0.05$) ซึ่งแรงสนับสนุนทางสังคมเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ โดยแรงสนับสนุนดังกล่าวอาจมาจากหลายแหล่ง เช่น ครอบครัว เพื่อนร่วมงาน นายจ้าง หรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีบทบาทในการส่งเสริม กำกับ และกระตุ้นให้บุคคลปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเหมาะสม พนักงานที่ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมในระดับสูง เช่น การได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัย การมีนโยบายจากองค์กรที่เน้นการขับซึ่อย่างปลอดภัย หรือการได้รับการติดตามและกำกับดูแล จะมีแนวโน้มปฏิบัติตามในการป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่าผู้ที่ขาดการสนับสนุน ทั้งนี้ เนื่องจากแรงสนับสนุนทางสังคมช่วยเสริมสร้างแรงจูงใจ ความตระหนักรู้และความรับผิดชอบต่อพฤติกรรมของตนเอง จากผลการศึกษายังพบว่า บุคคลได้รับการสนับสนุนทั้งด้านข้อมูล อารมณ์และการปฏิบัติ จะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่เหมาะสมมากยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของนนท์ จินดาเวช (2566) พบว่า แรงสนับสนุนทางสังคม เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถพยาบาลฉุกเฉินจังหวัดสมุทรปราการ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

1) รายได้ สามารถทำนายการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีรายได้สูงกว่า มีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามกฎจราจรลดลง ($\beta = -0.148$, $t = -3.097$, $p = 0.002$) จากการวิจัยครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่า กลไกการสร้างรายได้ของธุรกิจเดลิเวอรี่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อพฤติกรรมความเสี่ยงบนท้องถนน พนักงานไรเดอร์ รายได้มักไม่ได้เป็นเงินเดือนประจำ แต่แปรผันตรงตามจำนวนรอบ หรือระยะทางที่วิ่งได้ในแต่ละวัน ดังนั้น พนักงานที่มีรายได้สูงกว่า จึงมักเป็นกลุ่มที่วิ่งงานจำนวนหลายรอบต่อวัน หรือเลือกวิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีโบนัสพิเศษ ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้บีบบังคับให้พนักงานต้องใช้เวลาให้เร็วที่สุด จนนำไปสู่แนวโน้มในการละเลยหรือฝ่าฝืนกฎจราจร (เช่น ขับรถเร็วเกินกำหนด แทรกช่องทาง

กระชั้นชิด หรือฝ่าสัญญาณไฟ) เพื่อรักษาเสถียรภาพของรายได้ขึ้นไว้ ผลการวิจัยยังสะท้อนให้เห็นว่า เมื่อพนักงานต้องเลือกเข้าร่วมระบบการแข่งขันกับเวลาเพื่อสร้างรายได้ให้สูงขึ้น กลุ่มพนักงานรายได้สูง คือ กลุ่มเสี่ยงหลักที่ต้องได้รับการเฝ้าระวัง ผลวิจัยนี้ช่วยคลายความเชื่อเดิมที่ว่ากลุ่มรายได้น้อยอาจจะฝ่าฝืนกฎหมายมากกว่า แต่กลายเป็นว่ากลุ่มที่ทำรายได้ได้สูงในระบบแพลตฟอร์มต่างหาก ที่มีแนวโน้มจะยอมเสี่ยงภัยบนท้องถนนมากกว่า ซึ่งสัมพันธ์กับชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานและความเหนื่อยล้าที่สะสมด้วยเช่นกัน สอดคล้องกับการศึกษาของ พราวพิชชา เถลิงพล (2564) พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสอดคล้องกับ Luther et al. (2025) พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงกว่า (ร้อยละ 63 เทียบกับ ร้อยละ 10) ในกลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำกว่า 349 เซติ (22.37 ดอลลาร์สหรัฐ) ต่อเดือน เมื่อเทียบกับกลุ่มคนที่มีรายได้มากกว่า 3,000 เซติ (192.31 ดอลลาร์สหรัฐ)

2) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร สามารถทำนายการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า ด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก ย่อมปฏิบัติตามกฎจราจรได้ถูกต้องและบ่อยครั้งขึ้น ($\beta = 0.091$, $t = 1.984$, $p = 0.048$) จากการวิจัยครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่า ความรู้ทางกฎหมายยังคงเป็นฐานรากสำคัญในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม แม้ว่าในวิถีชีวิตจริงของไรเดอร์จะมีแรงกดดันรอบด้าน (เช่น เวลาหรือรายได้) แต่การมีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรที่ถูกต้อง ก็ยังคงทำหน้าที่เป็นตัวนำทางพฤติกรรมในเชิงบวก ช่วยให้พนักงานรับรู้ว่าพฤติกรรมใดที่ผิดกฎหมายและเสี่ยงต่ออันตราย ส่งผลให้เกิดการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้องและบ่อยครั้งขึ้นเมื่อมีโอกาสดังนั้น เพียงแค่รู้กฎอย่างเดียวอาจยังไม่พอ แต่การจะขับเคลื่อนให้เกิดพฤติกรรมความปลอดภัยอย่างเข้มข้น จำเป็นต้องได้รับการหล่อหลอมทางทัศนคติและแรงผลักดันจากสิ่งแวดล้อมรอบข้างร่วมด้วย สอดคล้องกับการศึกษาของ พราวพิชชา เถลิงพล (2564) พบว่า การรับรู้ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายระดับสูง เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงร่วมกันทำนายการบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร ($R^2 = 0.916$, $R^2_{\text{adjusted}} = 0.632$, $F = 544.5$, $p < 0.001$) และนพดล ทองอร่าม และคณะ (2567) พบว่า ความรู้ ($\beta = .244$, $p < .001$) เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดสมุทรสงคราม ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

3) แรงสนับสนุนทางสังคม สามารถทำนายการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม (เช่น ครอบครัว เพื่อนร่วมงาน หรือสังคมรอบข้าง) มีส่วนช่วยส่งเสริมให้พนักงานปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น ($\beta =$

0.126, $t = 2.250$, $p = 0.025$) การวิจัยครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่า เมื่อได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้การปฏิบัติตามกฎจราจรเพิ่มขึ้น แรงสนับสนุนทางสังคม เช่น การกำหนดนโยบายขององค์กร การควบคุมกำกับดูแลจากผู้ประกอบการ การได้รับคำแนะนำจากเพื่อนร่วมงาน หรือแรงกดดันทางสังคมในการปฏิบัติตามกฎจราจร ล้วนเป็นปัจจัยที่สามารถกระตุ้นและเสริมแรงให้บุคคลแสดงพฤติกรรมที่เหมาะสมได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งแตกต่างจากความรู้และทัศนคติที่แม้จะเป็นพื้นฐานสำคัญ แต่หากขาดการสนับสนุนหรือแรงจูงใจจากสังคม อาจไม่เพียงพอที่จะก่อให้เกิดการปฏิบัติจริงอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ อาจเนื่องจากแรงสนับสนุนทางสังคมเป็นปัจจัยเชิงบริบทที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมของบุคคลในสถานการณ์จริง สอดคล้องกับการศึกษาของ Elliott et al. (2007) ที่พบว่าแรงกดดันทางสังคมและบรรทัดฐานของกลุ่ม (social norms) มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ โดยสามารถทำนายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างมีนัยสำคัญ และในบริบทของประเทศไทย ยังสอดคล้องกับการศึกษาของ นนท์จินดาเวช (2566) ที่พบว่า ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉิน จังหวัดสมุทรปราการ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ได้แก่ แรงสนับสนุนทางสังคม โดยสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้ร้อยละ 51.7 ดังนั้น เพื่อสร้างแรงสนับสนุนทางสังคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลเรื่องความก้าวหน้า ค่าตอบแทนและสวัสดิการให้กับพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉิน และมีจำนวนที่เพียงพอ ชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสมรวมทั้งจัดอบรมในหลักสูตรที่จำเป็นสำหรับพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉินให้พนักงานขับรถที่ปฏิบัติงานใหม่ครบทุกคน

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการศึกษา ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขนส่งอาหารหรือสินค้า ด้วยรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร แรงสนับสนุนทางสังคม มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร จึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. บริษัทแพลตฟอร์ม ควรทบทวนและออกแบบระบบอัลกอริทึมในการกระจายงานและการคำนวณค่ารอบที่ไม่บีบคั้นเวลาของไรเดอร์จนเกินไป รวมถึงการกำหนดเพดานชั่วโมงการวิ่งงานต่อวัน เพื่อป้องกันความเหนื่อยล้าและการขับขี่ด้วยความเร็วสูงเพื่อทำยอดรายได้
2. ควรเปลี่ยนจากการจัดอบรมกฎจราจรแบบดั้งเดิมที่เน้นข้อบังคับและการสอบใบขับขี่ มาเป็นการอบรมที่ชี้ให้เห็น ผลกระทบเชิงประจักษ์จากการฝ่าฝืนกฎ เช่น การวิเคราะห์จุดเสี่ยงในกรุงเทพมหานคร หรือคลิปอุบัติเหตุจริงจากมุมมองของไรเดอร์ เพื่อเชื่อมโยงความรู้เข้ากับทัศนคติโดยตรง
3. ควรเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือแพลตฟอร์มออกแบบกิจกรรมอบรมที่ไม่ใช่แค่การบอกกฎข้อบังคับ แต่ใช้กระบวนการที่ส่งผลต่อการปรับทัศนคติ เช่น การแชร์ประสบการณ์จากไรเดอร์ที่เคยประสบอุบัติเหตุรุนแรง เพื่อกระตุ้นการรับรู้ความเสี่ยงที่เป็นจริงและใกล้ตัว

4. พัฒนาเครือข่ายสนับสนุนทางสังคม (Social Support Network) ควรส่งเสริมการมีส่วนร่วมของเพื่อนร่วมงาน หัวหน้างานและครอบครัวในการกระตุ้น เตือนและสนับสนุนให้พนักงานปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การให้คำแนะนำ การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาปัจจัยอื่นเพิ่มเติม เช่น ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมในการทำงาน (สภาพถนน สภาพจราจร) ปัจจัยด้านองค์กร (นโยบายบริษัท) และปัจจัยด้านจิตวิทยา (แรงจูงใจ ความเครียดจากงาน) เพื่อให้เข้าใจพฤติกรรมได้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

2. ควรใช้รูปแบบการวิจัยเชิงทดลองหรือกึ่งทดลอง (Experimental/Quasi-experimental) เพื่อศึกษาผลของมาตรการหรือโปรแกรมส่งเสริมความปลอดภัย เช่น โปรแกรมอบรม หรือระบบแรงจูงใจ ว่าสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้จริงหรือไม่

3. ควรขยายขอบเขตพื้นที่ศึกษาไปยังจังหวัดอื่น หรือเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่เมืองและชนบท เพื่อเพิ่มความสามารถในการอ้างอิงผลการวิจัย (generalizability)

4. ควรใช้วิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) โดยเพิ่มการสัมภาษณ์เชิงลึกหรือการสนทนากลุ่ม เพื่อให้เข้าใจบริบท แรงจูงใจ และปัจจัยเชิงลึกที่มีผลต่อพฤติกรรม

5. ควรติดตามผลในระยะยาว (Longitudinal Study) เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรเมื่อได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมอย่างต่อเนื่อง

6. ควรเพิ่มความหลากหลายของกลุ่มตัวอย่าง เช่น แยกตามประเภทแพลตฟอร์ม ระยะเวลาการทำงาน หรือประสบการณ์ เพื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของพฤติกรรมได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- กษกันต์ รุ่งเรืองศักดิ์. (2568). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บรุนแรงของผู้ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. *วารสารเครือข่ายวิทยาลัยพยาบาลและการสาธารณสุขภาคใต้*, 12(1), e274183. <https://he01.tci-thaijo.org/index.php/scnet/article/view/274183>
- กษริน ตรีณตระกูล. (2567). พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี. *วารสารเวชศาสตร์การจราจร*, 20(2), 26–36. <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/JTHM/article/view/268571>
- จริยา ดำรงค์ดี, ยวนุช สัตยสมบูรณ์, Seo, A. H., และ ศรียามน ติรพัฒน์. (2568). *การจัดการความเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี* [นิพนธ์ต้นฉบับ]. คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล. <https://phad.ph.mahidol.ac.th/research/2568/18.Chariya.pdf>

- เถลิงพล พ. (2564). การบริหารจัดการรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร. *วารสารวิจัยมหาวิทยาลัยเวสเทิร์น มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 7(3), 94–106. <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/WTURJ/article/view/256216>
- นนท์ จินดาเวช. (2566). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์ของพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉิน จังหวัดสมุทรปราการ. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*, 32(4), 606–615. <https://thaidj.org/index.php/JHS/article/view/14381>
- นพดล ทองอร่าม, กนกพร สมพร, อันวรรณีย์ หะยิ้อับดุลรอมนัน, และ มาริยาณี สะมะแอ. (2567). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลในจังหวัดสมุทรสงคราม. *วารสารสภาการสาธารณสุขชุมชน*, 6(2), 87–99. <https://he01.tci-thaijo.org/index.php/JCCPH/article/view/272265>
- มาเก็ตเทียร์ออนไลน์. (2567, 24 กรกฎาคม). *เจาะสถิติไรเดอร์ 2566–2568: ความเสี่ยงท่ามกลางการเติบโต*. <https://marketeeronline.co/archives/461086>
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2567). *ตลาด Food Delivery ปี 2567 ยังมีเทรนด์ที่ลดลงต่อเนื่อง*. <https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-social-media/Pages/Food-Delivery-2567.aspx>
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2567). *รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ปี 2567*. <https://tdri.or.th/road-safety-report-2024/>
- Cochran, J. M., & Uphoff, N. T. (1977). *Rural development participation: Concepts and measures for project design, implementation and evaluation*. Cornell University.
- Elliott, M. A., Baughan, C. J., & Sexton, B. F. (2007). Errors and violations in relation to motorcyclists' crash risk. *Accident Analysis & Prevention*, 39(3), 491–499. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.08.012>
- Friscila, O., Ani, L. S., & Susiyanti, N. M. (2024). Factors related to traffic accidents among online motorcycle taxi drivers in Bekasi City, Indonesia. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 13(1), 65–73. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v13i1.2024.65-73>
- Glanz, K., Rimer, B. K., & Viswanath, K. (Eds.). (2008). *Health behavior and health education: Theory, research, and practice* (4th ed.). Jossey-Bass.
- Luther, V. A. F., Bandoh, D. A. B., & Addo-Lartey, A. A. (2025). Prevalence of motorcycle accidents and associated factors among road traffic accident victims in Accra, Ghana. *Ghana Medical Journal*, 59(1), 1–9. <https://doi.org/10.4314/gmj.v59i1.1>

- Pervez, A., Nguyen, T., Hoang, M., Le, Q., & Tran, P. (2025). Insights from regular motorcyclists and food delivery riders: Psychological factors, work pressure, and crash risk in Vietnam. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 98, 103–117.
- Prakobkarn, S., Charoenwong, S., Rattanasiri, S., & Thakkestian, A. (2024). Prevalence of motorcycle accidents among food delivery drivers in Bangkok, Thailand. *PLOS ONE*, 19(5), e0303310. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0303310>
- Rosenstock, I. M. (1974). Historical origins of the Health Belief Model. *Health Education Monographs*, 2(4), 328–335. <https://doi.org/10.1177/109019817400200403>
- Rusli, R., et al. (2025). Rush hours: The risky behaviours of food delivery and non-food delivery motorcycle riders. *Journal of Road Safety*, 36(3), 27–35.
- World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240066783>