



พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน
สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

โดย
นางสิริกุล เกิดฤทธิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน
ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2551
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน
สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

โดย
นางสิริกุล เกิดฤทธิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน
ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2551
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

**ACCIDENT PREVENTION BEHAVIOR OF PETROLEUM TRUCK DRIVERS
OF THE PETROLEUM TRUCK DEALER ASSOCIATION OF THAILAND**

**By
Sirikul Kerdrit**

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree

MASTER OF ARTS

Department of Psychology and Guidance

Graduate School

SILPAKORN UNIVERSITY

2008

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร อนุมัติให้วิทยานิพนธ์เรื่อง “ พฤติกรรมป้องกัน
อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมัน
แห่งประเทศไทย ” เสนอโดย นางสาวสิริกุล เกิดฤทธิ์ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน

.....

(รองศาสตราจารย์ ดร.ศิริชัย ชินะดังกูร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่.....เดือน..... พ.ศ.....

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

1. อาจารย์ ดร.นงนุช โรจนเลิศ
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นวลฉวี ประเสริฐสุข
3. อาจารย์ ดร.กมล โพธิเย็น

คณะกรรมการตรวจสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

(อาจารย์ ดร.กานดา พุ่มพวง)

...../...../.....

..... กรรมการ

(นายพัลลภ มังกรชัย)

...../...../.....

..... กรรมการ

(อาจารย์ ดร.นงนุช โรจนเลิศ)

...../...../.....

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นวลฉวี ประเสริฐสุข)

...../...../.....

..... กรรมการ

(อาจารย์ ดร.กมล โพธิเย็น)

...../...../.....

49256307 : สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน

คำสำคัญ : พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน / การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย / ความเชื่ออำนาจในตน /

การควบคุมความปลอดภัย / แรงสนับสนุนทางสังคม

สิริกุล เกิดฤทธิ์ : พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : อ.ดร.นงนุชโรจนเลิศ, ผศ.ดร.นวลฉวี ประเสริฐสุข และ อ.ดร.กมล โพธิเย็น. 132 หน้า.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน การรับรู้ ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคม ของพนักงาน ขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย 2) เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตาม ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระ ความรับผิดชอบต่อครอบครัว และ 3) การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัยและ แรงสนับสนุนทางสังคม เป็นปัจจัยที่สามารถทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงาน ขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 208 คน โดยวิธีการสุ่ม ตัวอย่างแบบง่าย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม ที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นเอง สถิติที่ใช้ในการ วิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที การทดสอบความแปรปรวนทางเดียว และการวิเคราะห์ ถดถอยพหุคูณตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่นำเข้ามาสมการ

ผลการวิจัยพบว่า

1. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน และ การควบคุมความปลอดภัย ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย อยู่ในระดับมาก ส่วนแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับปานกลาง

2. พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตาม อายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ และภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว มี พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

3. การควบคุมความปลอดภัย การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน สามารถร่วมกันทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่ง ประเทศไทยได้ร้อยละ 34.3 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .001

ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2551

ลายมือชื่อนักศึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ 1. 2. 3.

49256307 : MAJOR:COMMUNITY PSYCHOLOGY

KEY WORD: ACCIDENT PREVENTION BEHAVIOR / PERCEPTION OF RISK/
INTERNAL LOCUS OF CONTROL / SAFETY CONTROL /
SOCIAL SUPPORT.

SIRIKUL KERDRIT: ACCIDENT PREVENTION BEHAVIOR OF PETROLEUM
TRUCK DRIVERS OF THE PETROLEUM TRUCK DEALER ASSOCIATION OF THAILAND.
THESIS ADVISORS: NONGNUCH ROTJANALERT, Ed.D., ASST.PROF. NUANCHAVEE
PRASERTSUK, Ph.D., AND KAMOL PHOYEN, Ed.D., 132 pp.

The purposes of this study were 1) to study the accident prevention behavior, perception of risk, internal locus of control, safety control and social support of petroleum truck drivers of the petroleum truck dealer association of Thailand. 2) to compare accident prevention behavior of petroleum truck drivers of the petroleum truck dealer association of Thailand as classified by personal data : age, income, duration of driving , alcohol consumption, health status and family responsibility. 3) to determine perception of risk , internal locus of control, safety control and social support as predictors of accident prevention behavior of petroleum truck drivers. Samples were 208 petroleum truck drivers, derived by a simple random sampling. Instruments used to collect data were questionnaires constructed by the researcher. Data were analyzed for percentage, mean, standard deviation, t-test, One-way ANOVA and Stepwise Multiple Regression Analysis.

The findings were as follows:

1. Accident prevention behavior, perception of risk, internal locus of control and safety control of petroleum truck drivers of the petroleum truck dealer association of Thailand were at high level. The social support was at moderate level.

2. Accident prevention behavior of petroleum truck drivers of the petroleum truck dealer association of Thailand as classified by age, income, duration of driving , alcohol consumption, health status and family responsibility were not significantly different.

3. Safety control, perception of risk and internal locus of control predicted the accident prevention behavior of petroleum truck drivers of the petroleum truck dealer association of Thailand at 34.3 % with a statistical significance level of .001.

Department of Psychology and Guidance Graduate School, Silpakorn University Academic Year 2008
Student's signature
Thesis Advisors' signature 1. 2. 3.

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.นงนุช โรจนเลิศ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นวลฉวี ประเสริฐสุข อาจารย์ ดร.กมล โพธิเย็น ซึ่งเป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ที่ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่อง ต่าง ๆ เป็นอย่างดี ผู้วิจัยขอขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ และขอขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.กานดา พุ่มพวง ซึ่งเป็นประธานกรรมการสอบครั้งนี้ ขอขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากรทุกท่าน ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และประสบการณ์ที่มีคุณค่ายิ่ง

ขอขอบพระคุณ คุณพัลลภ มังกรชัย ผู้จัดการส่วนความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ผู้ทรงคุณวุฒิที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เป็นอย่างดี แก่ผู้วิจัยในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบคุณสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่ให้ความช่วยเหลือในการให้ข้อมูลและตอบแบบสอบถามในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ด้วยการสนับสนุนและการให้กำลังใจจากเพื่อนร่วมงานและบุคคลในครอบครัวอันเป็นที่รักยิ่งของผู้วิจัย

คุณค่าและประโยชน์ที่เกิดจากการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขออุทิศบูชาคุณบิดา มารดา คณาจารย์ ตลอดจนผู้มีพระคุณทุกท่านที่ช่วยให้ผู้วิจัยได้พบความสำเร็จอย่างที่ตั้งใจหวัง

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ญ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	8
ปัญหาการวิจัย.....	9
สมมติฐานของการวิจัย.....	9
ขอบเขตการวิจัย	10
นิยามศัพท์เฉพาะ	11
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	14
2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	16
ส่วนที่ 1 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน	17
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ	17
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน	31
ส่วนที่ 2 การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย	32
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย	32
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายและพฤติกรรม	
ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน.....	37
ส่วนที่ 3 ความเชื่ออำนาจในตน	37
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความเชื่ออำนาจในตน	37
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความเชื่ออำนาจในตนและพฤติกรรมป้องกัน	
อุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน	39

บทที่	หน้า
ส่วนที่ 4 การควบคุมความปลอดภัย	40
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความปลอดภัย	40
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความปลอดภัยและพฤติกรรม	
ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน.....	48
ส่วนที่ 5 แรงสนับสนุนทางสังคม	49
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแรงสนับสนุนทางสังคม	49
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแรงสนับสนุนทางสังคมและพฤติกรรม	
ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน.....	52
ส่วนที่ 6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรส่วนบุคคลและพฤติกรรม	
ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน.....	53
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	57
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	58
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	58
ตัวแปรที่ศึกษา	59
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	60
การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ	64
การเก็บรวบรวมข้อมูล	65
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	65
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	66
ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างพนักงาน	
ขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมัน	
แห่งประเทศไทย.....	68
ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน	
การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุม	
ความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคมของพนักงาน	
ขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมัน	
แห่งประเทศไทย.....	71

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุใน การปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยจำแนกตามข้อมูล ส่วนบุคคลได้แก่ อายุ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน	72
ตอนที่ 4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุใน การปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยจำแนกตามข้อมูล ส่วนบุคคล ได้แก่ รายได้ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว.....	74
ตอนที่ 5 การวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุใน การปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยได้แก่ การรับรู้ ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุม ความปลอดภัย แรงสนับสนุนทางสังคม ที่ส่งผลต่อพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย.....	75
5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	79
สรุปผลการวิจัย	80
อภิปรายผล.....	82
ข้อเสนอแนะของการวิจัย.....	95
ข้อเสนอแนะที่ได้จากผลการวิจัย.....	95
ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป	96
บรรณานุกรม	97
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย.....	103
ภาคผนวก ข จำนวนและร้อยละของแบบสอบถามรายชื่อ	117
ประวัติผู้วิจัย	132

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างพนักงาน ขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมัน แห่งประเทศไทย	68
2	แสดงจำนวนและร้อยละการจัดกลุ่มใหม่ของข้อมูลส่วนบุคคลของ กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการ รถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย	70
3	แสดงระดับของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ระดับการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ระดับความเชื่ออำนาจในตน ระดับการควบคุมความปลอดภัย และระดับแรงสนับสนุนทางสังคม ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมัน แห่งประเทศไทย	71
4	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับของพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามอายุ	72
5	แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่ง ประเทศไทยจำแนกตามอายุ	72
6	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับของพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามระยะเวลาใน การขับรถบรรทุกน้ำมัน	73
7	แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่ง ประเทศไทย จำแนกตามระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน	73

ตารางที่	หน้า
8	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับของพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกทุกน้ำมันสมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุกทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามรายได้ 74
9	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับของพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกทุกน้ำมันสมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุกทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามการดื่มของ มีนเมา 74
10	แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกทุกน้ำมัน แห่งประเทศไทย จำแนกตามภาวะสุขภาพ 75
11	แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกทุกน้ำมัน แห่งประเทศไทย จำแนกตามภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว 75
12	แสดงการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเสี่ยง อันตราย (X_1) ความเชื่ออำนาจในตน (X_2) การควบคุมความปลอดภัย (X_3) แรงสนับสนุนทางสังคม (X_4) และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุใน การปฏิบัติงาน(Y) ของพนักงานขับรถบรรทุกทุกน้ำมันสมาคม ผู้ประกอบการรถบรรทุกทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย 76
13	แสดงการวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการ รถบรรทุกทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย (X_1) ความเชื่ออำนาจในตน (X_2) การควบคุมความปลอดภัย (X_3) แรงสนับสนุนทางสังคม (X_4) 77

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมใน ปัจจุบัน เป็นผลทำให้เกิดการขยายตัวในระบบคมนาคมอย่างต่อเนื่องจนไม่สามารถหลีกเลี่ยง ปัญหาในเรื่อง อุบัติเหตุจราจร ได้ และนับว่าเป็นปัญหาสำคัญของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ด้วยเหตุนี้ องค์การอนามัยโลก ได้กำหนด ให้ปี 2547 เป็นปีเพื่อถนนปลอดอุบัติเหตุ และได้มีการกำหนดคำขวัญในการรณรงค์ไว้ว่า Road Safety is No Accident หรือเป็นคำขวัญในภาษาไทย คือ “สำนึกดี ขับขี่ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” ทั้งนี้ องค์การอนามัยโลก ได้ระบุถึงตัวเลข อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั่วโลกในปัจจุบันมี ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนถึงวันละ 140,000 คน เสียชีวิตวันละ 3,000 คน และพิการวันละ 15,000 คน ผู้ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตนับแสนเหล่านี้ แต่ละคนมีครอบครัว มีญาติ มีเพื่อนร่วมงาน ดังนั้น การสูญเสียที่เกิดขึ้น ไม่ได้เป็นการ สูญเสียของบุคคลเพียงไม่กี่หมื่น ก็แสนคน แต่เป็นการสูญเสียของทั้งครอบครัว ทั้งองค์กร และของทั้งสังคมที่สำคัญความสูญเสียเหล่านี้เป็นสิ่งที่สามารถป้องกันได้ (บริษัทสยามวอลล์ จำกัด 2547: ออนไลน์)

ความสูญเสียของ ประเทศไทย ที่เกิดจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และต่อเนื่องเกือบ 20 ปี ที่ผ่านมามาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2527-2545 พบว่าอุบัติเหตุจราจร บนถนนคร่าชีวิตคนไทย เพิ่มขึ้นจาก 5.7 ต่อแสนคนต่อปี เป็น 21.3 ต่อแสนคนต่อปี นั่นคือเพิ่มขึ้นเกือบ 4 เท่าตัว ในช่วงเวลาเดียวกัน ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร นับว่าเป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล ในการประมาณค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจนี้จะพิจารณาต้นทุนทางสังคมที่ต้องเสียไปเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทั้งต้นทุนทางบัญชีและต้นทุนค่าเสียโอกาสโดยจำแนกเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากทุนมนุษย์ ความสูญเสียค่า ใช้จ่ายของระบบประกันภัย และความเสียหายเนื่องจากทรัพย์สิน จากการคำนวณความสูญเสียในปี พ.ศ. 2545 พบว่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจทั้ง 3 ด้านจะมีมูลค่าประมาณ 122,400-189,040 ล้านบาท (บริษัทสยามวอลล์ จำกัด 2547: ออนไลน์) ซึ่งจะ

สอดคล้องกับตัวเลขแสดงมูลค่าความเสียหายทรัพย์สินจากคดีจราจรทางบก ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2545 และ พ.ศ. 2546 ที่มีมูลค่า 1,494,936,815 บาท และจำนวน 1,374,571,986 บาท ตามลำดับ สำหรับอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ. 2547 จำนวน 29,302 ราย (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2548 : 86) จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจราจรยังเป็นปัญหาร้ายแรงเมื่อประเมินจากจำนวนการตาย จำแนกตามกลุ่มสาเหตุของอุบัติเหตุ เป็นอันดับสองของสาเหตุการเสียชีวิต (สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงสาธารณสุข 2548 : 29) จะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดปี พ.ศ. 2548 จำนวน 18,357 ครั้ง และในปี พ.ศ. 2549 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 19,036 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 3.48 อุบัติเหตุที่เกิดจากการแข่งรถผิดกฎหมาย พ.ศ. 2548 จำนวน 7,281 ครั้ง ปี พ.ศ. 2549 จำนวน 7,604 ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.43 สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับรถตัดหน้า กระชั้นชิดขับรถไม่เปิดไฟ ไม่ให้สัญญาณจอด ไฟไฟแดง มีแนวโน้มลดลง จากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุยานยนต์ ในประเทศไทยจากอดีตถึงปัจจุบัน พบว่าสาเหตุที่สำคัญที่สุดมาจากการความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรงถึงร้อยละ 90 นั่นคือการขาดทักษะ และประสบการณ์ในการขับขี่ ความประมาท ไม่เคารพกฎจราจร ไม่มีมารยาทในการขับขี่ การมีสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวยต่อการขับขี่ สาเหตุเหล่านี้ล้วน สะท้อนให้เห็นถึงการขาดสำนึกในการป้องกันความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นในการใช้รถใช้ถนน

จึงเห็นได้ว่า ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกนับเป็นปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่งเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม โดยในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จำนวนมากนอกจากจะสูญเสียทรัพย์สินจำนวนมากแล้ว ยังทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียประชากรที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศอีกด้วย และจากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543-2547 มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี ในแต่ละปีมี จำนวน ผู้ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นจำนวนมาก ผล ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ได้ก่อให้เกิด ความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม ความสูญเสียทางตรงได้แก่การสูญเสียชีวิต การได้รับบาดเจ็บ การสูญเสียอวัยวะและความพิการ ตลอดจนสูญเสียสุขภาพจิตจากการเกิดอุบัติเหตุ นั้น ๆ ส่วนการสูญเสียทางอ้อมได้แก่ การสูญเสียรายได้ของครอบครัว สูญเสียงบประมาณของรัฐบาลในเรื่องค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ตลอดจนในด้านทรัพยากรบุคคล บุคลากรทาง การแพทย์ที่ใช้ในการ ดูแลรักษาผู้ป่วย (วิจิตร บุญยะโหดระ 2536 : 6)

จากสถิติสาเหตุการเกิดคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตพื้นที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2549 ถึงเดือน กันยายน 2550 พบว่าประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดได้แก่รถจักรยานยนต์ จำนวน 72,373 คัน รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง จำนวน 41,855 คัน และรถบรรทุก(ปิกอัพ) จำนวน 29,169 คัน ส่วนรถบรรทุก 6 -10 ล้อ มีจำนวน 7,118 คัน (สำนักงาน

ตำรวจแห่งชาติ 2550) จากสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ได้จัดลำดับ สาเหตุการเกิดคดี อุบัติเหตุจราจรทางบก ในส่วนรถบรรทุก 6 -10 ล้อ ถึงแม้ว่าจะอยู่เป็นลำดับที่ 4 ก็ตาม แต่เมื่อเปรียบเทียบประเด็นการสูญเสีย จากอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถบรรทุก 6-10 ล้อ ซึ่งบรรทุก วัตถุอันตรายกลุ่มปิโตรเลียม กับการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับสถิติของรถยนต์ใน 3 ประเภทแรกแล้ว จะเห็นได้ว่า ความสูญเสียที่เกิดจากสาเหตุที่มาจากรถบรรทุกในแต่ละรายนั้นมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุ และ ความสูญเสียของการเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ 3 ประเภทแรก ดังจะเห็นได้จาก ในปี พ.ศ. 2533 ที่รถบรรทุกก๊อชเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำจนทำให้ก๊อชระเบิดบริเวณทางด่วน เพชรบุรี นับว่าเป็น อุบัติเหตุ ครั้งร้ายแรงที่สุด เพราะสร้างความเสียหาย แก่ชีวิตและทรัพย์สิน ของประชาชนที่กำลังใช้ รถใช้ถนนจำนวนมาก (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ 2540: 18) นอกจากนี้ รักษาดิ ศิริทรัพย์ (2549 : 103-108) ได้สำรวจข้อมูลความ สูญเสียที่เกิดขึ้นเฉพาะกับรถบรรทุก น้ำมันในปี พ.ศ. 2550 พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกน้ำมันจำนวน 4 ครั้ง มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ 27 คน และมีน้ำมันรั่วไหลเต็มพื้นถนนทำให้ต้องปิดการจราจรชั่วคราว และในปี พ.ศ. 2551 สำรวจถึงเดือนเมษายน มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถบรรทุกน้ำมัน 2 คนและบาดเจ็บ 1 คนและการจราจรติดขัดเป็นระยะทางกว่า 10 กิโลเมตร

สถานการณ์ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนของประเทศไทยได้เพิ่มความเสียหายและทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นจากอดีตที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน การเกิดอุบัติเหตุของ รถบรรทุกวัตถุอันตราย ก็เป็นส่วนหนึ่งของปัญหา เนื่องด้วยเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายแล้วจะส่งผลกระทบต่อความสูญเสียเป็นอย่างมากทั้งทางตรง และทางอ้อมต่อผู้คน ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อม ดังที่ รักษาดิ ศิริทรัพย์ (2549 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการ ศึกษาสาเหตุ และปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย พบว่า ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจะขึ้นอยู่กับ 3 ปัจจัยด้วยกัน คือ คน ยานพาหนะ ถนนและ สิ่งแวดล้อม โดยที่ปัจจัยด้านคนเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุของ รถบรรทุกวัตถุอันตรายมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 68.5 รองลงมาคือ ปัจจัยด้านยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 16.7 และ ลำดับสุดท้ายคือ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 14.8 นอกจากนั้นยังพบว่าสาเหตุ ของการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุ อันตรายเกี่ยวข้องกับปัจจัยหลักทั้ง 3 ปัจจัยนี้ โดยสาเหตุที่ พบมากที่สุดคือ ผู้ขับขี่รถบรรทุกวัตถุอันตรายขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด

นอกจากนี้จากข้อมูลของสมาคมผู้ประกอบการธุรกิจวัตถุอันตรายในปี พ.ศ. 2549 จาก การศึกษาของ รักษาดิ ศิริทรัพย์ (2549 : 13) ได้รายงานเกี่ยวกับประเภทของ ยานพาหนะขนส่ง วัตถุอันตราย ในประเทศไทยมีหลากหลายชนิด ตั้งแต่รถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถบรรทุก 6-10

ล้อ รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง ในส่วนการขนส่งที่มีปริมาณมากมักนิยมใช้รถบรรทุก 10 ล้อ หรือมากกว่า 10 ล้อ และในการขนส่งหากแบ่งการขนส่งวัตถุอันตรายออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ การขนส่งวัตถุอันตราย ыхกลุ่มเคมีภัณฑ์ โดยมีประเภทของยานพาหนะตามลักษณะการขนส่งวัตถุอันตรายสูงสุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถประเภทแท็งก์ติดตังถาวรกับตัวรถที่มีการขนส่งแบบ Bulk รถประเภท 10 ล้อ รถประเภทแท็งก์ติดตังถาวรกับตัวรถที่มีการขนส่งแบบ Tank Truck และกลุ่มที่ 2 การขนส่งวัตถุอันตรายกลุ่มปิโตรเลียม โดยมีประเภทของยานพาหนะตามลักษณะการขนส่งวัตถุอันตรายสูงสุด 3 ลำดับแรก ได้แก่รถประเภท Semi-Trailer ขนาด 16,000 ลิตร รถประเภท Semi-Trailer ขนาด 36,000 ลิตร รถขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว ประเภทแท็งก์ติดตังกับตัวรถขนาด 16 ตัน เป็นต้น

จากข้อมูลข้างต้นพบว่า สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย เป็นกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งวัตถุอันตรายกลุ่มปิโตรเลียม ประเภท น้ำมันเชื้อเพลิงทางรถยนต์ โดยใช้รถประเภท Semi-Trailer ขนาด 16,000 ลิตร เป็นพาหนะในการบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง จากสถานที่จ่ายต่าง ๆ ไปยังจุดปลายทาง ตามที่ลูกค้า กำหนด ซึ่งสมาคมมี บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง (TANK TRUCK) และพนักงานขับรถ ต้องปฏิบัติงานตามหน้าที่และกฎระเบียบของบริษัท ตามข้อตกลงการปฏิบัติงานขับรถขนส่งผลิตภัณฑ์ เช่น ระเบียบข้อบังคับทั่วไป ในเรื่องการแต่งกาย กฎจราจร การจอดรถ ข้อกำหนดความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย ระเบียบว่าด้วยการป้องกันและควบคุมการเกิดเพลิงไหม้ ในเรื่องการสูบบุหรี่ การใช้ถังดับเพลิง ระเบียบด้านสุขภาพอนามัย ในเรื่องการสวมถุงมือหรือสัมผัสวัตถุอันตราย ตาม กฎข้อบังคับและข้อห้ามต่างๆ การดูแลรักษารถและอุปกรณ์ประจำ รถ ในเรื่องการตรวจสภาพรถก่อนนำรถออกปฏิบัติงานในแต่ละวันหรือถ้าพบข้อบกพร่องให้ดำเนินการซ่อมแซม เป็นต้น เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานได้รับข้อมูลที่ดี และเป็นประโยชน์ในการทำงาน ดังที่ระบุในคู่มือพนักงานขับรถ บริษัท พี.เอส.พี. ทรานสปอร์ต (2550 : 12- 28) โดยบริษัทได้มีการตรวจสอบและควบคุมความปลอดภัย ไม่ให้พนักงานขับรถมี พฤติกรรมที่เสี่ยงอันตราย เช่น การตรวจวัดแอลกอฮอล์ การใช้ระบบติดตามยานพาหนะ รวมถึงการให้ความรู้และฝึกอบรมในเรื่องความปลอดภัย เพื่อให้พนักงานขับรถมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น แต่ข้อมูลจากการดำเนินการด้านความปลอดภัยต่าง ๆ ของสมาคมก็ยังพบว่า มีรายงานการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันของสมาคมอย่างต่อเนื่อง

จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของฝ่ายขนส่งปิโตรเลียมของผู้รับเหมาบริษัท ปิ. ดท. จำกัด (มหาชน) ใน พ.ศ. 2549 มีดังนี้ 1) เรือชัยกิจรุ่งเรือง จำกัด จำนวน 4 ครั้ง 2) วีรยาออยล์ จำกัด จำนวน 1 ครั้ง 3) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ก. สมบูรณ์ จำนวน 1 ครั้ง 4) เขื่อนสื่อน้ำมัน จำกัด จำนวน 2 ครั้ง 5) ฟังหลวงทรานสปอร์ต จำกัด จำนวน 1 ครั้ง 6) ไทน้อยทรานสปอร์ต จำกัด จำนวน

2 ครั้ง 7) มนต์ทรานสปอร์ต จำกัด จำนวน 3 ครั้ง 8) ห้างหุ้นส่วน จำกัด ฟัน้องขนส่ง จำกัด จำนวน 1 ครั้ง และ 9) รัชพลทรานสปอร์ต จำกัด จำนวน 1 ครั้ง รวมการเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2549 ทั้งสิ้นเป็นจำนวน 16 ครั้ง และในปี พ.ศ. 2550 พบว่ามีจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น จำนวน 21 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 23.80 และสาเหตุสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งก็มาจากพนักงานขับรถของบริษัทที่ขาดความระมัดระวังหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับรถบรรทุก อันนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ทั้ง ๆ ที่ทางสมาคมผู้ประกอบการ การรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยเองก็ได้มีการกำหนดมาตรการควบคุมความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุไว้แล้วก็ตาม

ดังนั้นการที่พนักงานขับรถทั้งหลายจะทำให้การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนลดน้อยลง หรือหมดไปได้จะต้องเกิดจากการที่พนักงานขับรถเองจะต้องมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของสมาคม และกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ตั้งแต่ก่อนปฏิบัติงานและขณะปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการป้องกันให้การเกิดอุบัติเหตุในการปฏิบัติหน้าที่ลดน้อยลงหรือ หมดไปได้แก่ การเช็คทำความสะอาดกระจกหน้ารถ การวางกรวยยางขณะจอดรถ การซ่อมแซมอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับรถ การระมัดระวังไม่ขับรถในลักษณะเสี่ยงอันตราย การขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การมีมารยาทในการขับรถ การควบคุมรถให้อยู่ในช่องเดินรถให้เหมาะสมกับ สภาพจราจร การระมัดระวังและให้สัญญาณในขณะแซง การให้สัญญาณแสดงการเลี้ยวรถ การไม่ดื่มของมึนเมาและสูบบุหรี่ขณะปฏิบัติงาน การปฏิบัติตามสัญญาณจราจรป้ายสัญญาณและสัญลักษณ์ต่างๆ เป็นต้น ดังจะเห็นได้จากการศึกษาของ จันทรเพ็ญ ชูประภาวรรณ (2535 , อ้างถึงใน รักษาติ ชาติศิริทรัพย์ (2549 : 21)) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ทำโดยการสัมภาษณ์ และการสังเกตพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างตอบผิดอยู่ในช่วง 33-90 เปอร์เซ็นต์ สำหรับพฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ คือ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การกลับรถในบริเวณห้ามกลับรถ และการแซงในบริเวณทางโค้ง

การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยต้องการศึกษาว่า การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย จะทำให้พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน มีพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน โดยที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสามารถรับรู้ถึงสาเหตุที่สามารถก่อให้เกิดอันตรายและความไม่ปลอดภัยในขณะที่กำลังขับรถบรรทุกน้ำมัน โดยรับรู้ได้ว่าการกระทำหรือการปฏิบัติ สภาพถนนหรือสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง และจากการที่รถบรรทุกน้ำมันหรืออุปกรณ์ของรถ เสื่อมสภาพ ล้วนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอันตราย ในการขับขี่ ได้แก่ การขับรถบนถนนที่เป็นทางโค้งหักศอกหรือโค้งอันตราย การพูดโทรศัพท์ขณะขับรถ โดยไม่มีอุปกรณ์หูฟัง การขับรถตัดหน้าคันอื่นอย่างกระชั้นชิด การศึกษาเส้นทางก่อนขับรถ อันตรายจากการขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร การกลับรถหรือใช้ความเร็วสูงใน

บริเวณที่เป็นชุมชนและการอ่านป้ายเตือนสภาพถนนเพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น ดังจะเห็นได้จากการศึกษาของ นิรามัย ศุภนราพรค์ (2539, อ้างถึงใน อลิสา จันทร์เรือง 2545:60) ที่ได้ศึกษาการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ จากระดจกรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการขับขีรถจักรยานยนต์ อย่างปลอดภัย และมีพฤติกรรม การขับ ขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัย สำคัญทางสถิติ และการศึกษาของ มณีนรัตน์ ชีระวิวัฒน์ (2538, อ้างถึงใน สมชาย สนิทปัญญาวุโธ 2548 : 4) ที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยขอ งนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนวิสุทธิรังสี จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขีขาดความรู้เกี่ยวกับกฎ จราจร และการรับรู้ในเรื่องของอุบัติเหตุว่ามีความเสี่ยงและรุนแรงมากน้อยแค่ไหน สอดคล้องกับ การศึกษาของ รันดโม (Rundmo 1995, อ้างถึงในสมภพ วงศ์ประสาร 2546 : 61) ได้ศึกษาการรับรู้ ความเสี่ยงอันตราย สภาพความปลอดภัยและความเครียดจากการทำงานของลูกค้าจ้างสถานียุดเจาะปิโตรเลียมที่เคยได้รับบาดเจ็บและไม่เคยได้รับบาดเจ็บ โดยศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง องค์ประกอบเหล่านี้กับ การเกิดอุบัติเหตุกับคนงาน ที่เคยได้รับบาดเจ็บ 355 คน พบว่า การรับรู้ ความเสี่ยงอันตราย ความไม่พอใจในสภาพความปลอดภัย สามารถทำนายการเกิดอุบัติเหตุและ แนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น การที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สามารถรับรู้ถึงสาเหตุที่สามารถก่อให้เกิดอันตรายและความไม่ปลอดภัยในขณะที่กำลังขับขีรถบรรทุกน้ำมัน ทั้งที่เกิดจากการกระทำหรือการปฏิบัติของตนเองที่ไม่เคราะกฎจราจรหรือระเบียบของบริษัท เนื่องจากผู้ขับขีเป็นตัวการเกิดอุบัติเหตุโดยตรงเพราะเป็นคนบังคับและควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่างๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถอันจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึง การที่รถบรรทุกน้ำมันหรืออุปกรณ์ของรถเสื่อมสภาพ ล้วนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

ในขณะเดียวกัน หากการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง พนักงานขับรถบรรทุก ทุกน้ำมัน มองเห็นว่าเป็นสาเหตุสำคัญจากการกระทำของตนเอง ไม่ได้เกิดจากปัจจัยภายนอกตนแต่อย่างใด พนักงานขับรถบรรทุกทุกน้ำมันก็น่าจะมีการกระทำที่จะสามารถป้องกันและควบคุมการเกิดหรือไม่เกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งได้ ดังนั้นการที่บุคคลมีความเชื่อว่าการเกิดอุบัติเหตุเป็น ผลจากการกระทำของตนเอง ก็คือความเชื่ออำนาจภายในตน ที่สามารถควบคุมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ ดังจะเห็นได้จาก การศึกษาของ วิสุทธิ อริยภิญโญ (2539 : 75) ที่ศึกษาตัวแปรทางจิต วิทยา และ สถานการณ์ในการขับขีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การขับขีอย่างปลอดภัย ของผู้ขับขีรถบรรทุกน้ำมัน

ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร พบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย โดยผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงจะมีพฤติกรรมการขับขี ด้านความระมัดระวังในการขับขี้น้อยกว่าผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับ เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540 : บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงาน ขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผลการวิจัยพบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ สามารถทำนายได้ ร้อยละ 79 ดังนั้น ผู้วิจัยจึงคาดว่าความเชื่ออำนาจภายในตนน่าจะเป็นตัวแปรทำนายเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานได้

ในขณะที่ การควบคุมความปลอดภัย ในการตรวจสอบสภาพรถ และอุปกรณ์ของรถ ตาม กระบวนการดำเนินการด้านความปลอดภัย ที่สมาคมผู้ประกอบกิจการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย กำหนดไว้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับรถบรรทุกน้ำมัน ได้แก่ การเข้ารับการฝึกอบรมและ สอนงานเพื่อให้ปฏิบัติงานตามขั้นตอนที่ถูกต้องและปลอดภัย ซึ่งหลักสูตรการฝึกอบรมเกี่ยวกับ ความปลอดภัยประกอบด้วยหลักสูตรดังนี้ ความรู้เกี่ยวกับวัตถุหรือสารเคมีอันตราย ความรู้ พื้นฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการขับขี้เชิงป้องกันอันตราย ความรู้พื้นฐานในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การจัดประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย ประจำเดือน การจัดอบรมเกี่ยวกับงานด้านความปลอดภัยเป็นประจำปี การซ่อมแผนฉุกเฉิน การจัด อบรมตามแผนงานหลัก การอบรมงานในหน้าที่ การประเมินความเสี่ยง และการควบคุมความ เสี่ยงโดยบริษัทได้มีการตรวจสอบและกำหนดการลงโทษตามระเบียบของบริษัท เป็นต้น น่าจะเป็น ปัจจัยสำคัญในการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุในการขับรถบรรทุกน้ำมันได้ ดังจะเห็นได้ จาก การศึกษาของ รัมภา หทัยธรรม (2538, อ้างถึงใน สมชาย สนิทปัญญาวิโร 2548 : 47) ที่ได้ศึกษา ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร กลุ่มตัวอย่าง 735 คน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำและมี พฤติกรรมการขับขีที่ไม่ถูกต้องเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ใช้ความเร็วน้อยกว่า 6.94 เท่า ผู้ ที่ไม่ตรวจสอบสภาพรถเป็นประจำมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุและมีความชุกของการเกิด อุบัติเหตุเท่ากับ 1.82 เนื่องจากเครื่องยนต์ทำงานหนักตามปริมาณของระยะทางในการขับขีต่อวัน การตรวจเช็คระบบต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญ ดังนั้นผู้วิจัยจึงคาดว่า การควบคุมความปลอดภัย มีความ เหมาะสมที่จะเป็นตัวแปรทำนายเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานได้

หากพนักงานขับรถได้รับการดูแลเอาใจใส่ในเรื่องขวัญกำลังใจและแรงสนับสนุนทาง สังคมในประเด็นต่าง ๆ ที่จะช่วยส่งเสริมให้ปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ก็น่าจะช่วยให้ การเกิดอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานลดน้อยลงได้ในที่สุด ซึ่งในเรื่องของการได้รับแรงสนับสนุน

ทางสังคมนี้ แคพเพลน (Kaplan 1976, อ้างถึงใน งามพิศ วิทยบำรุง 2539 : 27) ได้ให้คำจำกัดความของแรงสนับสนุนทางสังคม หมายความว่า สิ่งที่ถูกคนได้รับโดยตรงจากบุคคลหรือกลุ่มบุคคล อาจเป็นทางข่าวสาร เงิน กำลังงาน หรือทางอารมณ์ ซึ่งอาจเป็นแรงผลักดันให้ผู้รับไปสู่เป้าหมายที่ผู้ให้ต้องการ ส่วน พิลิสุก (Pilisuk 1982, อ้างถึงใน งามพิศ วิทยบำรุง 2539 : 27) ได้กล่าวว่า แรงสนับสนุนทางสังคม หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างคน ไม่เฉพาะแต่ความช่วยเหลือทางด้านวัตถุ ความมั่นคงทางอารมณ์เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการที่บุคคลรู้สึกว่าเขาได้รับการยอมรับเป็นส่วนหนึ่งของผู้อื่นด้วย นอกจากนี้ในการดำเนินงานของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ในเรื่องแรงสนับสนุนทางสังคมให้แก่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันให้มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งได้ดำเนินการไว้หลายด้าน ได้แก่ การให้เงินรางวัล โดยสุ่มเช็คตามแบบฟอร์มประเมินการตรวจสภาพรถประจำวัน โดยจ่ายให้เดือนละ 3,000 บาท การให้เงินช่วยเหลือเป็นค่าโทรศัพท์เดือนละ 600 บาท การได้รับสวัสดิการจากบริษัท เช่น ค่าเล่าเรียนบุตร ค่าบ้านพัก ค่ารักษาพยาบาล รวมถึงการเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการและพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันดีเด่น ของสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน พนักงานที่ได้คัดเลือกเป็นพนักงานดีเด่นจะได้รับเกียรติบัตร เสื้อแจ็กเก็ตพร้อมเงินสด 2,000 บาท เป็นต้น (พิ.เอส.พี. ทรานสปอร์ต 2550:18-20) ดังนั้นผู้วิจัยจึงคาดว่าแรงสนับสนุนทางสังคม มีความเหมาะสมที่จะเป็นตัวแปรทำนายเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานได้

จากข้อมูลอุบัติเหตุจราจรและปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาถึงพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย โดยศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งมีตัวแปรทำนายพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคม เพื่อจะได้นำผลการศึกษาข้อมูลมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และ แรงสนับสนุนทาง สังคมของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก น้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามข้อมูล

ส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว

3. เพื่อศึกษาการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคม เป็นปัจจัยที่สามารถทำนาย พฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

ปัญหาการวิจัย

1. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และ แรงสนับสนุนทางสังคม ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย อยู่ในระดับใด

2. พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวแตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานแตกต่างกันหรือไม่อย่างไร

3. การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และ แรงสนับสนุนทางสังคม เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ได้หรือไม่ อย่างไร

สมมติฐานของการวิจัย

1. พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานแตกต่างกัน

2. พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานแตกต่างกัน

3. พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมันแตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานแตกต่างกัน

4. พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีการดื่มของมึนเมาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานแตกต่างกัน

5. พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีภาวะสุขภาพแตกต่างกัน มีพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน แตกต่าง

6. พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวแตกต่างกัน มีพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงานแตกต่างกัน

7. การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคม เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

ขอบเขตการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาถึงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุเฉพาะกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จึงได้กำหนดขอบเขตการวิจัยไว้ดังนี้

1. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ศึกษาได้ แก่ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำนวน 13 บริษัท ที่ทำสัญญา รับเหมาขนส่งน้ำมัน กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2549-2552 มีจำนวน 448 คน (ส่วนระบบและประมวลผลการขนส่ง บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) พ.ศ. 2549-2552)

2. ขอบเขตด้านกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการ ศึกษาครั้งนี้ คือ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย บริษัทผู้รับเหมาขนส่งน้ำมันที่ทำสัญญากับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จำนวน 208 คน ซึ่งกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากการเปิดตารางสำเร็จรูปของ Krejcie & Morgan (พวงรัตน์ ทวีรัตน์ 2543 : 303) และสุ่มตัวอย่างโดยวิธีสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling)

3. ขอบเขตด้านตัวแปร

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้มีดังต่อไปนี้

3.1 ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) มีดังนี้

3.1.1 ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่

3.1.1.1 อายุ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ 25-35 ปี, 36- 45 ปี และ 46-55 ปี

3.1.1.2 รายได้ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือน้อยกว่า 35,000 บาท, 35,000-40,000 บาท และตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป

3.1.1.3 ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ 1-3 ปี 4-6 ปี และตั้งแต่ 7 ปีขึ้นไป

3.1.1.4 การดื่มของมึนเมา แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ ดื่มเป็นประจำ ดื่มเป็นบางครั้ง และไม่เคยมึน

3.1.1.5 ภาวะสุขภาพ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ มีโรคประจำตัวและไม่มีโรคประจำตัว

3.1.1.6 ภาระการรับผิดชอบต่อครอบครัวแบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ เป็นหลักของครอบครัว รับผิดชอบเป็นบางส่วน และไม่ต้องรับผิดชอบ

3.1.2 การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

3.1.3 ความเชื่ออำนาจในตน

3.1.4 การควบคุมความปลอดภัย

3.1.5 แรงสนับสนุนทางสังคม

3.2 ตัวแปรตาม (Dependent Variable) คือ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย หมายถึง สมาชิกสมาคมที่ดำเนินธุรกิจขนส่งน้ำมันที่ทำสัญญากับ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในปี 2549-2552 จำนวน 13 บริษัท เริ่มสัญญา 01/11/2549 สิ้นสุดสัญญา 31/10/2552 ประกอบด้วยบริษัทต่าง ๆ ดังนี้

- | | |
|--|---------------------------|
| 1. บริษัทเรืองชัยกิจรุ่งเรือง จำกัด | มีพนักงานขับรถจำนวน 50 คน |
| 2. บริษัทวิริยะออยล์ จำกัด | มีพนักงานขับรถจำนวน 56 คน |
| 3. บริษัทไทรน้อยทรานสปอร์ต จำกัด | มีพนักงานขับรถจำนวน 8 คน |
| 4. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ก.สมบูรณ์ | มีพนักงานขับรถจำนวน 40 คน |
| 5. ห้างหุ้นส่วนจำกัดพี่น้องขนส่ง จำกัด | มีพนักงานขับรถจำนวน 38 คน |
| 6. บริษัทหิวงหลวงทรานสปอร์ต จำกัด | มีพนักงานขับรถจำนวน 60 คน |
| 7. บริษัทเชื้อสีแควขนส่ง จำกัด | มีพนักงานขับรถจำนวน 57 คน |
| 8. บริษัทมณฑลทรานสปอร์ต จำกัด | มีพนักงานขับรถจำนวน 45 คน |
| 9. บริษัทรัชพลทรานสปอร์ต จำกัด | มีพนักงานขับรถจำนวน 34 คน |
| 10. บริษัท ท. ไททรานสปอร์ต จำกัด | มีพนักงานขับรถจำนวน 6 คน |

11. ห้างหุ้นส่วนจำกัดเจริญพรขนส่ง มีพนักงานขับรถ จำนวน 34 คน
12. บริษัทนพรุจ ทรานเทค จำกัด มีพนักงานขับรถ จำนวน 10 คน
13. บริษัทต้นน่านทรานเทค จำกัด มีพนักงานขับรถ จำนวน 10 คน
2. พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน หมายถึง พนักงานที่ขับ รถบรรทุกน้ำมัน ของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยใน 13บริษัท ดังกล่าว
3. อายุ หมายถึง ผู้ที่มีอายุตามแนวทางการว่าจ้างผู้ขับรถขนส่ง ของ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ได้แก่ ผู้ที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์ และไม่เกิน 55 ปี โดยแบ่งเป็นจำนวนปีเต็ม หากมี เศษจำนวนเดือนมากกว่า 6 เดือนขึ้นไปให้ปัดขึ้น เป็น 1 ปี จำแนกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้
 - 3.1 อายุ 25-35 ปี
 - 3.2 อายุ 36- 45 ปี
 - 3.3 อายุ 46-55 ปี
4. รายได้ หมายถึง รายได้จากการขับรถบรรทุกน้ำมันได้แก่ เงินเดือน โบนัส เบี้ยเลี้ยง รวมทั้งหมดต่อเดือน แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้
 - 4.1 น้อยกว่า 35,000 บาท
 - 4.2 35,000-40,000 บาท
 - 4.3 ตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป
5. ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน จะต้องมีการพักในการขับรถสาธารณะอย่างน้อย 1 ปี โดยแบ่งระยะเวลาเป็นจำนวนปีเต็ม มากกว่า 6 เดือนขึ้นไปให้ปัดขึ้น ตามคุณสมบัติของพนักงานขับรถ ที่ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ได้กำหนดไว้ จำแนกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้
 - 5.1 1-3 ปี
 - 5.2 4-6 ปี
 - 5.3 7 ปีขึ้นไป
6. การดื่มของมึนเมา หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน มีพฤติกรรมการดื่มของมึนเมา ได้แก่ เหล้า เบียร์ ตลอดจนเครื่องดื่มที่ผสมแอลกอฮอล์หรือสารกระตุ้นร่างกายนอกเวลาทำงานหรือในโอกาสต่าง ๆ โดยจำแนกเป็น 3 กลุ่ม คือ
 - 6.1 ดื่มเป็นประจำ
 - 6.2 ดื่มเป็นบางครั้ง
 - 6.3 ไม่เคยดื่ม

7. ภาวะสุขภาพ หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันมีอาการเจ็บป่วย จำแนกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

7.1 มีโรคประจำตัว

7.2 ไม่มีโรคประจำตัว

8. ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันมีภาระหน้าที่ในการดูแลรับผิดชอบในการหาเงินรายได้เลี้ยงดู สมาชิกในครอบครัว ในฐานะหัวหน้าครอบครัว แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

8.1 เป็นหลักของครอบครัว

8.2 รับผิดชอบเป็นบางส่วน

8.3 ไม่ต้องรับผิดชอบ

9. การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สามารถรับรู้ถึงสาเหตุที่สามารถก่อให้เกิดอันตรายและความไม่ปลอดภัยในขณะที่กำลังขับรถบรรทุกน้ำมัน โดยรับรู้ได้ว่าการกระทำหรือการปฏิบัติ สภาพถนนหรือสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง และจากการที่รถบรรทุกน้ำมันหรืออุปกรณ์ของรถเสื่อมสภาพ ล้วนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอันตรายในการขับขี่ ได้แก่ การขับรถบนถนนที่เป็นทางโค้งหักศอกหรือโค้งอันตราย การพูด โทรศัพท์ ขณะขับรถ โดยไม่มีอุปกรณ์หูฟัง การขับรถตัดหน้าคันอื่นอย่างกระชั้นชิด การศึกษาเส้นทางก่อนขับรถ อันตรายจากการขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร การกลับรถหรือใช้ความเร็วสูงในบริเวณที่เป็นชุมชนและการอ่านป้ายเตือนสภาพถนนเพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

10. ความเชื่ออำนาจในตน หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันมีความเชื่อว่าการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่เกิดอุบัติเหตุจะเป็นผลจากการกระทำของตนเองไม่ใช่มาจากบุคคลหรือปัจจัยอื่น ๆ และมีความเชื่อว่าตนเองสามารถควบคุมพฤติกรรมในการขับรถบรรทุกน้ำมันและสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถหรืออุบัติเหตุอื่นได้ ได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุในการขับรถ มีสาเหตุสำคัญมาจากความประมาทของตนเอง การขับรถด้วยความระมัดระวัง แม้ว่าสภาพถนนจะไม่ดีก็จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ สภาพอากาศหรือสัญญาณไฟจราจรขำรุคไม่ได้มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ ก่อนขับรถได้มีการตรวจสอบเส้นทางและสภาพรถให้มีความพร้อมทุกครั้ง เป็นต้น

11. การควบคุมความปลอดภัย หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบตามมาตรการควบคุมความปลอดภัย ที่บริษัทกำหนด เจื่อน ใจความปลอดภัยแก่พนักงาน ได้แก่ การเข้ารับ การฝึกอบรมและสอนงานเพื่อให้ปฏิบัติงานตามขั้นตอนที่ถูกต้องและปลอดภัย ซึ่งหลักสูตรการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย ประกอบด้วยหลักสูตรดังนี้ ความรู้ที่

เกี่ยวกับวัตถุหรือสารเคมีอันตราย ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการจับจีเชงป้องกันอันตราย ความรู้พื้นฐานในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การจัดประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยประจำเดือน การจัดอบรมเกี่ยวกับงานด้านความปลอดภัยเป็นประจำปี การซ้อมแผนฉุกเฉิน การจัดอบรมตามแผนงานหลัก การอบรมงานในหน้าที่ การประเมินความเสี่ยง และการควบคุมความเสี่ยง โดยบริษัทได้มีการตรวจสอบและกำหนดการลงโทษตามระเบียบของบริษัท เป็นต้น

12. แรงสนับสนุนทางสังคม หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันได้รับความช่วยเหลือ ขวัญกำลังใจ เงินรางวัล เงินช่วยเหลือสวัสดิการ ใบประกาศ คำชม จากบริษัทผู้ดูแลรับผิดชอบมอบให้สำหรับพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ที่ปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยตามข้อตกลงของบริษัท เพื่อเป็นการส่งเสริมกำลังใจหรือช่วยกระตุ้นให้พนักงานปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ได้แก่ เงินรางวัลจากการแจ้งเหตุอันตรายหรือสภาพการทำงานที่ต่ำกว่ามาตรฐานจากบริษัท การได้รับคัดเลือกเป็นพนักงานดีเด่น สิทธิประโยชน์ในเรื่องค่ารักษาพยาบาล ค่าโทรศัพท์ เบี้ยขยัน เป็นต้น

13. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน หมายถึง การที่พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันได้แสดงออกหรือกระทำการต่าง ๆ ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสมาคม และกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ตั้งแต่ก่อนปฏิบัติงานและขณะปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการป้องกันให้เกิดอุบัติเหตุในการปฏิบัติหน้าที่ลดน้อยลงหรือหมดไป ได้แก่ การเช็คสภาพความสะอาดกระจกหน้ารถ การวางกรวยยางขณะจอดรถ การซ่อมแซมอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับรถ การระมัดระวังไม่ขับรถในลักษณะเสี่ยงอันตราย การขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การมีมารยาทในการขับรถ การควบคุมรถให้อยู่ในช่องเดินรถให้เหมาะสมกับสภาพจราจร การระมัดระวังและให้สัญญาณในขณะแซง การให้สัญญาณแสดงการเลี้ยวรถ การไม่ดื่มของมึนเมาและสูบบุหรี่ขณะปฏิบัติงาน การปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ป้ายสัญญาณและสัญลักษณ์ต่างๆ

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึง ระดับของ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน การรับรู้ ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจ ในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคมของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย
2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับรถบรรทุกน้ำมัน ของพนักงานขับรถบรรทุกของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

3. สามารถนำผลการวิจัยมาจัดลำดับความ สำคัญ ในการวางแผนป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน และเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำมาปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อไป
4. สามารถใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัย และเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้แก่ผู้สนใจที่จะ ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มประชากรอื่นต่อไป

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทาง และสร้างกรอบแนวคิด ในการวิจัย โดยได้เสนอตามลำดับดังนี้

ส่วนที่ 1 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

- 1.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
- 1.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 2 การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย
- 2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ การรับรู้ ความเสี่ยงอันตราย และพฤติกรรมป้องกัน

อุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 3 ความเชื่ออำนาจในตน

- 3.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความเชื่ออำนาจในตน
- 3.2 งานวิจัยที่ เกี่ยวข้องกับความเชื่ออำนาจ ในตน และพฤติกรรมป้องกัน

อุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 4 การควบคุมความปลอดภัย

- 4.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความปลอดภัย
- 4.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ การควบคุมความปลอดภัย และพฤติกรรมป้องกัน

อุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 5 แรงสนับสนุนทางสังคม

- 5.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับแรงสนับสนุนทางสังคม
- 5.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแรงสนับสนุนทางสังคมและพฤติกรรมป้องกัน

อุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรส่วนบุคคลและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 1 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

1.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

ความหมายของพฤติกรรม

มีผู้ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้มากมาย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

พจนานุกรมลองแมน (Longman) ให้คำจำกัดความว่า พฤติกรรมเป็นการกระทำหรือการตอบสนองการกระทำ ทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ของการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นทั้งภายในหรือภายนอก นอกจากนี้ยังรวมถึงกิจกรรมการกระทำที่มีจุดมุ่งหมาย สังเกตเห็นได้ หรือผ่านการใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปโดยไม่รู้สึกรู้สีกตัว (Golden 1984 : 90 อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง 2545:45)

พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน พ .ศ. 2542 (ราชบัณฑิตยสถาน 2546 : 768) ได้ให้ความหมายของคำว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด และความรู้สึก เพื่อตอบสนองสิ่งเร้า

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 35) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ ทั้งที่สังเกตเห็นได้และไม่ได้ เช่น การเดิน การพูด ความรู้สึก เป็นต้น

สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต (2526:2) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง สิ่งที่บุคคลกระทำ แสดงออก ตอบสนอง หรือได้รับการตอบสนองต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง สามารถสังเกตได้ อีกทั้งวัดได้ตรงกันด้วยเครื่องมือที่เป็นวัตถุ ไม่ว่าจะเป็นการแสดงออกหรือการตอบสนองนั้นจะเกิดขึ้นภายในหรือภายนอกร่างกาย

สุรพล พยอมแย้ม (2545 : 18-19) กล่าวว่า พฤติกรรมในทางจิตวิทยานั้น หมายถึง การกระทำอันเนื่องมาจากการกระตุ้นหรือถูกจูงใจจากสิ่งเร้าต่าง ๆ การกระทำหรือพฤติกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้อื่นได้สัมผัสรับรู้ ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้จะกระทำด้วยสาเหตุ หรือจุดมุ่งหมายเดียวกัน แต่ลักษณะท่าทีที่กระทำอาจแตกต่างกันไป เมื่อบุคคล เวลา สถานที่ หรือ สถานการณ์เปลี่ยนไป ความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้ เป็นเพราะการกระทำในแต่ละครั้งของบุคคลที่มีสภาพร่างกายปกติ ล้วนแต่จะต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจ อันประกอบด้วย อารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้น ๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคนเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

จากความหมาย ดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรือการแสดงออกทุกอย่างของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งภายใต้สถานการณ์นั้น ๆ ทั้งที่สังเกตได้โดยตรง และสังเกตไม่ได้โดยตรง แต่สามารถวินิจฉัยได้ว่ามีพฤติกรรมหรือไม่โดยการใช้เครื่องมือทดลองหรือทดสอบ

กระบวนการเกิดพฤติกรรม

สุรพล พยอมแย้ม (2545 : 25-26) ได้แบ่งกระบวนการเกิดพฤติกรรมเป็น 3 กระบวนการย่อย ดังนี้คือ

1. กระบวนการรับรู้ (Perception Process) กระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการเบื้องต้นที่เริ่มจากการที่บุคคลได้รับสัมผัสหรือรับข่าวสารจากสิ่งเร้าต่าง ๆ โดยผ่านระบบประสาทสัมผัส ซึ่งรวมถึงการรู้สึกกับสิ่งเร้าที่รับสัมผัสนั้นด้วย

2. กระบวนการคิดและเข้าใจ (Cognition Process) กระบวนการนี้อาจเรียกว่า “กระบวนการทางปัญญา” ซึ่งเป็นกระบวนการที่ประกอบไปด้วยการเรียนรู้ การคิด และการจำลองจนการนำไปใช้หรือเกิดพัฒนาการจากการเรียนรู้ด้วย การรับสัมผัสและการรู้สึกที่นำมาสู่การคิดและเข้าใจนี้ เป็นกระบวนการทำงานที่มีความละเอียดซับซ้อนมาก และเป็นกระบวนการภายในทางจิตใจ ที่ยังมีอาจศึกษาและสรุปเป็นคำอธิบายอย่างเป็นหลักการที่ชัดเจนได้

3. กระบวนการแสดงออก (Spatial Behavior Process) หลังจากผ่านขั้นตอนของการรับรู้และการคิดและเข้าใจแล้วบุคคลจะมีอารมณ์ตอบสนองต่อสิ่งที่ได้รับรู้นั้น ๆ แต่ยังมีได้แสดงออกให้ผู้อื่นได้รับรู้ยังคงเป็นพฤติกรรมที่อยู่ภายใน (Cover Behavior) แต่เมื่อได้คิดและเลือกที่จะแสดงการตอบสนองให้บุคคลอื่นสังเกตได้เราจะเรียกว่า พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) ซึ่งพฤติกรรมภายนอกนี้เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่มีอยู่ทั้งหมดภายในตัวบุคคลนั้น เมื่อมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่ง เราใดสิ่งเร้าหนึ่ง การแสดงออกมาเพียงบางส่วนของที่มีอยู่จริงเช่นนี้ จึงเรียกว่า Spatial Behavior

โดยแท้จริงแล้ว กระบวนการย่อยทั้ง 3 ขั้นตอนนั้น ไม่สามารถแยกออกจากกันหรือเป็นอิสระต่อกันได้ เพราะการเกิดพฤติกรรมแต่ละครั้งจะมีความต่อเนื่องสัมพันธ์กันอย่างมาก

องค์ประกอบของพฤติกรรม

บลูม (Bloom 1975:65-197, อ้างถึงในนพดล บำรุงกิจ 2544:14-15) กล่าวถึง พฤติกรรมว่ากิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำเป็นสิ่งที่จะสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้สามารถแบ่งพฤติกรรมได้ 3 ส่วน ดังนี้

1. พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้ ได้จำแนกลำดับขั้นตอนของความสามารถด้านความรู้ การใช้ความคิด และการพัฒนาสติปัญญา ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้ คือ ความรู้ ความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินผล

2. พฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกชอบ (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้ หมายถึง พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ ซึ่งได้แก่ ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ การให้คุณค่า

การรับ การเปลี่ยน ค่านิยม พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ เป็นพฤติกรรมที่ยากต่อการอธิบายและต้องใช้เครื่องมือพิเศษในการวัดพฤติกรรมเหล่านี้

3. พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางร่างกายให้เห็นถึงความสามารถ รวมทั้งการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่สังเกตได้ พฤติกรรมด้านนี้สามารถประเมินผลได้ง่ายแต่ละกระบวนการ ที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมในด้านนี้ ต้องใช้ระยะเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอน

องค์ประกอบของพฤติกรรม เป็นเรื่องที่มีความสลับซับซ้อน และพฤติกรรมในแต่ละบุคคลที่แสดงออกมาก็ย่อมแตกต่างกันทั้งนี้ เนื่องมาจากพื้นฐานการเลี้ยงดูของครอบครัว การศึกษา และการเรียนรู้หรือสภาพสังคมต่าง ๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแต่มีผลต่อพฤติกรรมทั้งสิ้น

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำของบุคคลที่ แสดงออกมาเพื่อตอบสนองสิ่งต่างๆ พฤติกรรมที่แสดงออกมาไม่ว่าจะเป็นการกระทำที่พึงประสงค์หรือไม่พึงประสงค์ ซึ่งอาจจะสังเกตเห็นการกระทำนั้นได้หรือไม่ได้ก็ตาม ซึ่งการกระทำนั้น มีผลมาจากพื้นฐานของความรู้และทัศนคติของแต่ละบุคคลนั้น ๆ

ความหมายของพฤติกรรมการป้องกัน

แลงลี (Langlie 1977, อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง 2545 : 47) กล่าวว่า พฤติกรรมการป้องกัน คือ กิจกรรมที่บุคคลกระทำโดยความสมัครใจ เพื่อเจตนาในการป้องกันเกิดการเกิดโรค ป้องกันความพิการ รวมทั้งการสืบค้นโรคขณะที่ยังไม่แสดงอาการของโรค

แฮริส และกูเตน (Harris and Guten 1979, อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง 2545 : 47) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมการป้องกัน (Protective Behavior) หมายถึง การกระทำของบุคคลที่กระทำเป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้อง ส่งเสริม หรือคงไว้ซึ่งภาวะสุขภาพที่ดี

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า พฤติกรรมการป้องกัน หมายถึง การกระทำของบุคคลเพื่อป้องกันความผิดปกติของร่างกายที่ทำเป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ

ระดับของการป้องกัน

แคปแลน (Caplan 1964, quoted in Bloom 1996 : 2-3 , อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง 2545 : 47) ได้แบ่งระดับของการป้องกันทางจิตวิทยาออกเป็น 3 ระดับดังนี้คือ

1. การป้องกันเบื้องต้น (Primary Prevention) หมายถึง การป้องกันปัญหา ก่อนล่วงหน้าที่เกิดปัญหาขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผู้ป่วยรายใหม่ขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มที่มีโอกาสเสี่ยง สภาวะเสี่ยงหรือสภาพการณ์ ซึ่งขั้นนี้เป็นการกำจัดต้นตอสาเหตุของปัญหา

2. การป้องกันระดับที่สอง (Secondary Prevention) หมายถึง การป้องกันในขั้นนี้เน้นไม่ให้ปัญหาที่เกิดขึ้นมาแล้วลุกลามเป็นการลดอัตราการเกิดโรคของผู้ป่วยรายใหม่ ลดความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้น

3. การป้องกันระดับที่สาม (Tertiary Prevention) หมายถึง การป้องกันนี้มุ่งเน้นไม่ให้เกิดความรุนแรงปัญหาในชุมชน มุ่งการบำบัดรักษา ไม่ให้ปัญหาลุกลาม และฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วยให้คืนสภาพเดิม

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร

พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ควรที่จะเริ่ม ที่การป้องกันเบื้องต้นก่อนที่จะเกิดปัญหาขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่แล้วการป้องกันขั้นนี้จะเน้นถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นสำคัญ แต่ถ้าเกิดปัญหาอุบัติเหตุขึ้นมาแล้วก็ควรที่จะป้องกันในระดับ ต่อไป ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎามนตรี (2537 : 1-2) ได้แบ่งการป้องกันอุบัติเหตุออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

1. การป้องกันอุบัติเหตุระดับปฐมภูมิ (Primary Prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น ได้แก่

1.1 ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ควรมีจิตสำนึกและร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจร อย่างเคร่งครัด ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา หรือเสพสารเสพติดก่อนการขับขี่ยานพาหนะ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น

1.2 ประชาชนทั่วไปเป็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ มีความรู้สึก มีส่วนร่วมในสังคมที่จะต่อต้าน รังเกียจผู้ที่กระทำผิดกฎจราจร และเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร

1.3 ผู้ประกอบการด้านการผลิตยานพาหนะ เห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการผลิต “ผลิตภัณฑ์คุณภาพ” เน้นถึงระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์ความปลอดภัย

2. การป้องกันอุบัติเหตุระดับทุติยภูมิ (Secondary Prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ หรืออันตรายต่อร่างกายและชีวิต หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ได้แก่

2.1 ผู้ขับขี่ มีการใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย มีจิตสำนึก และร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการ และกฎหมายด้านการป้องกัน ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถบรรทุกน้ำมัน

2.2 ประชาชนทั่วไป มีพฤติกรรมร่วมมือที่จะต่อต้านผู้กระทำผิดกฎจราจร และเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารปฏิบัติตามการป้องกันต่าง ๆ

2.3 เจ้าหน้าที่มี การเข้มงวดกวดขันจับผู้กระทำความผิดอย่างเคร่งครัด ไม่ควรเลือกปฏิบัติ

3. การป้องกันอุบัติเหตุระดับตติยภูมิ (Tertiary Prevention) เป็นพฤติกรรมการป้องกัน เพื่อให้ผู้ประสบอุบัติเหตุรอดชีวิต หรือมีอาการไม่รุนแรงมากขึ้นจนถึงเสียชีวิตหรือพิการ โดยกระทรวงสาธารณสุขเป็นผู้รับผิดชอบได้แก่

3.1 การให้ความรู้แก่ประชาชนและอาสาสมัครสาธารณสุข ในด้านการช่วยเหลือปฐมพยาบาลการนำส่งที่ปลอดภัย และการช่วยชีวิตผู้บาดเจ็บขั้นต้น

3.2 การจัดทำและซ่อมแผนปฏิบัติการ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและสาธยายประจำหน่วยงาน ท้องที่และจังหวัดต่าง ๆ

3.3 การจัดตั้งระบบการให้บริการด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ก่อนถึงโรงพยาบาล โดยกระทรวงสาธารณสุขร่วมกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน

3.4 การกำหนดนโยบาย และการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับประเทศในด้านอุบัติเหตุและสาธยาย

การป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ สำนักงานคณะ กรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี (2537) ได้สรุปพฤติกรรมในการขับขี่รถ โดยปฏิบัติตามกฎจราจร ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. การให้สัญญาณ

1.1 การขับรถที่ดีต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณ ฌมือ หรือทั้งสองอย่างเมื่อต้องการจะเลี้ยวไปในทิศทางใด หรือให้สัญญาณไฟขณะชะลอรถหรือหยุดรถ ถ้าขณะขับรถ สัญญาณมือไม่สะดวก ควรให้สัญญาณไฟ

1.2 ควรให้สัญญาณล่วงหน้าก่อนจะเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.3 ห้ามกลับรถในขณะที่มีรถอื่นสวนมาหรือตามมาในระยะ 150 เมตร

1.4 ในเวลา กลางวันที่แดดจ้าสัญญาณไฟ อาจสังเกตได้ยาก ควรใช้สัญญาณมือประกอบด้วย

2. การใช้ไฟหรือสัญญาณ

2.1 ให้ใช้ไฟ ส่องสว่างเมื่อมองเห็น คน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางไม่ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

2.2 ห้ามใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสี่ยงสัญญาณไซเรน เสี่ยงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีดเสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควรในทางเดินรถ

3. การใช้สัญญาณมือ

ผู้ขับขี่จะต้องใช้สัญญาณมือ หรือแขน หรือสัญญาณเมื่อจะเลี้ยวรถให้รถคันอื่นแซงหรือขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็ว จอ ครดหรือหยุดรถ การให้สัญญาณมือให้ปฏิบัติดังนี้

3.1 เมื่อจะลด ความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกระดับไหล่และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง

3.2 เมื่อจะหยุดรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาออกไปนอกกระดับไหล่ แขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนขาท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

3.3 เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกระดับไหล่และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง

3.4 เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไป นอกกระดับไหล่

3.5 เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกระดับไหล่และงอข้อมือชูขึ้น โบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

4. การแซง

ก่อนจะแซงต้องดูว่าจำเป็นหรือเปล่า ถ้าจำเป็นก็ต้องพั่นแนแล้วหรือและเมื่อมีรถที่จับโดยคนไร้สติ แซงเข้ามาในทางให้หลบเพื่อความปลอดภัย

4.1 ควรแซงทางขวาเท่านั้น

4.2 การแซงซ้าย ควรกระทำเมื่อจำเป็นหรือเมื่อรถด้านหน้ากำลังจะเลี้ยวขวา

4.3 อย่าแซงรถทางขวา ในขณะที่รถข้างหน้าได้ให้หรือกำลังให้สัญญาณเลี้ยวขวา

4.4 การแซงซ้ายจะกระทำได้ในถนนที่มีมากกว่า 2 เลนขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน

4.5 อย่าเปลี่ยนเส้นทางเดินรถจนกว่าจะแน่ใจว่าช่องทางนั้นปลอดภัย

4.6 ให้สัญญาณมือท่านต้องการจะเปลี่ยนเลน

4.7 การแซงนั้นต้องแน่ใจว่ามีระยะพอและไม่ก่อให้เกิดอันตรายกับรถที่สวนมา

4.8 บนถนนที่มีมากกว่า 2 ช่องทาง ช่องทางขวาสุดจะใช้สำหรับแซงเท่านั้น

4.9 ขับรถช้าจะต้องจับชิดซ้ายหรือขับอยู่ในช่องซ้ายสุด

4.10 เมื่อมีรถตามหลังบีบแตร หรือใช้สัญญาณไฟขอทางจับชิดซ้ายให้รถหลังแซงเมื่อเห็นว่าปลอดภัย

4.11 อย่าเร่งความเร็ว ในขณะที่มีคันหนึ่งกำลังแซงรถของท่านอยู่

5. การเลี้ยวรถและการกลับรถ

5.1 รถเลี้ยวซ้ายให้ขับชิดทางด้านซ้าย

5.2 รถเลี้ยวขวาให้ขับชิดทางด้านขวาก่อนถึงทางเลี้ยว ไม่น้อยกว่า 30 เมตร

5.3 ในกรณีทางร่วม ทางแยก ถ้ามีรถเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้ รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

5.4 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามกลับรถเมื่อมีรถอื่นสวนมา หรือตามมาในระยะ ไม่น้อยกว่า 150 เมตร

5.5 ห้ามกลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถได้

6. การขับรตามกัน ไม่ควรขับรตามกันอยู่ างกระชั้นชิด ควรทิ้งระยะรให้ห่างกัน อย่างน้อย 6 เมตร

7. การหยุดรถและจอดรถ ห้ามจอดรถในสถานที่ต่อไปนี้

7.1 ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะ 10 เมตร จากทางร่วมทางแยก

7.2 ในระยะ 3 เมตร จากทางข้ามม้าลาย

7.3 ในระยะ 3 เมตร จากท่อน้ำดับเพลิง

7.4 ในระยะ 10 เมตร จากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร

7.5 ในระยะ 15 เมตร จากทางรถไฟผ่าน

7.6 ในระยะ 15 เมตร ก่อนถึงป้ายรถประจำทาง และเลยไปอีก 3 เมตร

7.7 ในระยะทาง 3 เมตร จากตู้ไปรษณีย์

7.8 ถ้าจอดรถทางลาดชัน ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

7.9 ในเวลากลางคืน ขับรถที่จอดรถในทางต้องเปิดไฟ หรือให้แสงสว่างที่มองเห็น ได้ในระยะ 150 เมตร

7.10 ในระยะ 5 เมตร จากทางรถไฟผ่านห้ามหยุดรถ

8. การจอดรถบนเขาหรือทางลาด

เมื่อจอดรถ ให้หันล้อเข้ากับขอบทาง สำหรับในที่ ๆ ไม่มีขอบถนน ให้หมุนล้อรถไปทางด้านริมถนน กรณีจอดรถบนถนนทางเข้าออกบ้านที่เป็นทางลาดให้ล้อรถไปทางด้านที่จะ บังคับรถไม่ให้ออกไปสู่ถนน

9. ควบคุมความเร็ว

เมื่อขับขี่ยานพาหนะในลักษณะ ทางลาดชัน ทางโค้ง ทางแยก ทางร่วม ที่การจราจร คับคั่ง ถนนลื่น มีน้ำขัง ควบคุมความเร็วของรถ

10. สิ่งที่ใช้รถใช้ถนนควรทราบ

10.1 อย่าขับรถในขณะที่มีการบรรทุกสิ่งของหรือผู้โดยสาร ที่ทำให้ไม่อาจเห็นทางด้านหน้าได้ หรือที่ไม่สามารถควบคุมรถได้

10.2 อย่าบรรทุกคน หรือสิ่งของ ขึ้นออกจากด้านซ้ายหรือด้านขวาเกินกว่าตัวรถ

10.3 อย่าลากจูงผู้ที่กำลังขับขีรถจักรยาน รถบรรทุกน้ำมัน หรือล้อเลื่อนชนิดต่าง ๆ

11. หยุดเพื่อลดอุบัติเหตุ

ใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ลดความเร็วในที่คับขัน รถช้าขับชิดซ้าย ถ้ามีสองช่องเดินรถให้ขับช่องซ้ายสุด ยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าและขอทางแล้วผ่านขึ้นหน้า อย่าเร่งความเร็วแข่ง อย่าแข่งรถตรงทางโค้ง บนสะพาน ตรงเส้นทึบ สิ่งสำคัญที่สุดต้องสังเกตและปฏิบัติตามป้ายจราจร

12. สุรา ยาเสพติด และยากระตุ้นประสาท กับการขับรถ

เวลาขับรถต้องมีความกระตือรือร้น ตื่นตัว และมีความระมัดระวังตลอดเวลาไม่ขับรถหลังจากที่ได้บริโภคเครื่องดื่มหรือยาใด ๆ ที่ทำให้ไม่อาจขับรถได้เหมือนปกติ หรือทำให้ลดความระมัดระวังหรือมีปฏิกิริยาช้าลง เมื่อเกิดอุบัติเหตุถูกเงินประมาณครึ่งหนึ่งของคนที่ถึงแก่ความตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน มีสาเหตุมาจากการบริโภคแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด จึงเห็นได้ว่าทั้งสองอย่างนี้เป็นอันตรายต่อการขับรถเป็นอย่างมาก

นอกจากนี้ การ ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จะถูกกำหนดและควบคุมให้พนักงานต้องยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติในการทำงาน คือการขับรถบรรทุกน้ำมัน เริ่มตั้งแต่รับงานจัดส่งน้ำมันซึ่งส่วนใหญ่พนักงานจะต้องปฏิบัติอยู่บนรถบรรทุกน้ำมัน จนถึงสิ้นสุดการทำงาน หลังจากได้จัดส่งน้ำมันให้ลูกค้าครบถ้วนเรียบร้อยแล้วตามหลักพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติ ที่กำหนดโดยสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ดังที่ระบุในคู่มือพนักงานขับรถ บริษัท พี.เอส.พี. ทรานสปอร์ต (2550 : 22 - 28) ได้สรุปพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

หลักการพึงปฏิบัติในการขับรถเพื่อความปลอดภัย

1. ปฏิบัติตามกฎหมาย พนักงานขับรถต้องปฏิบัติ ดังนี้

1.1 มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการจราจรทางหลวงทุกข้อบังคับอย่างเคร่งครัด

1.2 ต้องแน่ใจว่ายานพาหนะต้องมีใบอนุญาต ประกันภัย และเอกสารกำกับสินค้าอันตรายที่ถูกต้อง โดยเก็บไว้ภายในห้องโดยสารตลอดเวลา

1.3 ต้องรายงานเรื่องใบสั่งที่ได้รับ จากกรณีฝ่าฝืนกฎหมายในการขนส่งสินค้าอันตรายทางรถยนต์ไปที่ส่วนของตนทันทีที่ได้

2. มีมารยาทในการขับรถบนทางหลวง
พนักงานขับรถต้องปฏิบัติ และฝึกฝนมารยาทการขับรถ และการใช้ถนน
3. ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ป้ายสัญญาณ และสัญลักษณ์ต่างๆ
พนักงานขับรถต้องมีความรู้ เข้าใจความหมายของป้าย หรือสัญญาณจราจรบน
ท้องถนน สามารถปฏิบัติตามคำแนะนำเหล่านั้นได้อย่างถูกต้อง
4. ปฏิบัติตามเทคนิคการขับรถในเชิงป้องกัน
พนักงานขับรถทุกคนต้องผ่าน ฝึกอบรม ทดสอบเทคนิคการขับขี่ และนำไปใช้จริง
ในสภาพถนน อากาศ สภาพการจราจร และการกระทำที่เป็นความเสี่ยงต่าง ๆ ของบุคคลอื่น ๆ
5. ต้องไม่มีการดื่มของมึนเมาและยาเสพติด
ห้ามใช้หรือมีสารจำพวกแอลกอฮอล์และยาเสพติด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่อย่าง
เด็ดขาด พนักงานขับรถต้องแน่ใจว่า ยาต่าง ๆ หรือยาที่ได้จากใบสั่งยาซึ่งตนใช้อยู่จะไ
ความสามารถในการควบคุมพาหนะของพนักงานขับรถน้อยลง
6. การไม่สูบบุหรี่
7. ห้ามพนักงานขับรถขึ้นขับรถโดยไม่ได้รับแต่งตั้งหรือได้รับมอบหมาย
บุคคลที่ได้รับการเห็นชอบและการแต่งตั้ง โดยเฉพาะจากคณะผู้บริหารเท่านั้น
จึงจะสามารถขับรถขนส่งได้
8. การห้ามผู้โดยสารที่ไม่ได้รับอนุญาต
พนักงานขับรถต้องไม่อนุญาตให้บุคคลอื่น ๆ โดยสารไปกับรถขนส่ง
9. ยางรถยนต์
ไม่ควรใช้ยานพาหนะในขณะที่สภาพของยางอ่อนหรือแบน การขับขี่ด้วยสภาพยาง
ที่ไม่สมบูรณ์นั้น จะเป็นอันตรายต่อการควบคุมจุดทรงตัวของยานพาหนะ และทำให้เกิดความร้อน
ที่มากพอที่จะส่งผลให้เกิดการติดไฟ และอาจทำให้เกิดการจุดระเบิดในส่วนที่เก็บสินค้าทั้งหมด
10. การบันทึกของเส้นทาง ระบบตรวจติดตามเส้นทางเดินรถในรถบรรทุกน้ำมัน
พนักงานขับรถต้องไม่แตะต้อง เครื่องมือบันทึก โดยตัวเครื่องบันทึกเส้นทางหรือ
อุปกรณ์ตรวจติดตามเส้นทางเดินรถ จะแสดงผลการบันทึกการใช้งานยานพาหนะประจำวันอย่าง
ต่อเนื่อง เครื่องบันทึกเส้นทางนี้สามารถเป็นพยานที่เชื่อถือได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ โดยทำ
หน้าที่บันทึกข้อมูลความเร็วของยานพาหนะ ขณะเกิดอุบัติเหตุ ตำแหน่ง และเวลา
11. ต้องมีผู้ดูแลรถบรรทุกตลอดเวลา

พนักงานขับรถต้องไม่ไปจากจุดที่มีการขนสินค้าขึ้นและลงในขณะทำการขนถ่ายสินค้า เมื่อเป็นเวลาหยุดพักซึ่งได้รับอนุญาตออกกลังน้ำมัน (การพักทานข้าวเที่ยง หรือกาแฟ และอื่น ๆ) จะต้องถอดกุญแจออก และล็อกประตูห้องโดยสาร

12. การดูแลเครื่องมืออุปกรณ์

พนักงานขับรถไม่ควรใช้ยานพาหนะที่อยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ หรือไม่ปลอดภัยบนท้องถนน ต้องรายงานสภาพของยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย เพื่อแก้ปัญหาเบื้องต้น และทำการซ่อมแซมในทันที

13. ก่อนการขับขี่

พนักงานควรตรวจสอบยานพาหนะก่อนการเดินทางเพื่อให้แน่ใจว่ายานพาหนะนั้นมีความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

13.1 ไม่ควรใช้ยานพาหนะที่ไม่ผ่านการตรวจสอบ รายการตรวจสอบอย่างละเอียดก่อนการเดินทาง

13.2 พนักงานขับรถต้องทำความคุ้นเคยกับยานพาหนะที่ตนต้องใช้งาน

13.3 พนักงานขับรถเรียนรู้ถึงวิธีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยในทุกสภาพถนนและการจราจร

13.4 ไม่ว่าภายใต้สถานการณ์ใดๆ พนักงานขับรถไม่ควรปฏิบัติงานในยานพาหนะโดยที่ยังไม่คุ้นเคย และได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับอุปกรณ์ความปลอดภัยและการใช้ยานพาหนะจากพนักงานขับรถผู้มีคุณสมบัติครบถ้วน

14. ความเร็ว ความเร็วบนท้องถนน เป็นสาเหตุเบื้องต้นของอุบัติเหตุ

14.1 พนักงานขับรถจะต้องใช้ความเร็ว ตามที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

14.2 ในกรณีที่สภาพถนนไม่ดี พนักงานขับรถควรลดความเร็วลง และปรับความเร็วให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

14.3 พนักงานขับรถควรได้รับการฝึกฝนการใช้เกียร์และเครื่องยนต์ เพื่อให้เหมาะกับสภาพถนนและการจราจร

14.4 ไม่ควรปล่อยให้ยานพาหนะแล่นไปด้วยเกียร์ว่าง เพราะไม่ เพียงแต่จะเป็นอันตรายเนื่องจากไม่สามารถควบคุมยานพาหนะ แต่ยังจะเป็นการขัดขวางน้ำมันหล่อลื่นที่จะเข้าไปยังส่วนหลักของระบบส่งกำลังด้วย หากเกิดขึ้นต่อเนื่องเป็นเวลานาน จะส่งผลให้เกิดการเสื่อมถอยก่อนเวลาอันควร และยังเป็นการเพิ่มโอกาสการเกิดอุบัติเหตุด้วย

15. การควบคุมรถให้อยู่ในช่องจราจร

15.1 พนักงานขับรถจะต้องขับรถให้อยู่ในช่องเดินรถ ที่ถูกต้องตามกฎหมาย
กำหนดครบทุก

15.2 การเปลี่ยนช่องทางเดินรถจากช่องทางหนึ่งไปยังอีกช่องทางหนึ่ง ต้องมี
การตรวจสอบที่แน่ใจแล้วว่า อีกช่องทางนั้นว่าง จึงจะเป็นการปฏิบัติที่ปลอดภัยและยอมรับได้

15.3 พนักงานขับรถควรใช้ช่องทางเดินรถ ให้เหมาะกับสภาพจราจรในขณะนั้น

15.4 พนักงานขับรถต้องใช้ความระมัดระวังอย่างมากในขณะที่มีการขับรถตัดผ่าน
เส้นทางการเดินรถด้วยความเร็วสูง

15.5 พนักงานขับรถต้องแน่ใจว่าทางที่จะข้ามนั้นอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย และมีเวลา
เพียงพอในการที่จะทำการข้ามได้

16. การเลี้ยว

16.1 พนักงานขับรถต้องเลี้ยวรถจากช่องทางเดินรถที่เหมาะสม เมื่อต้องเลี้ยวรถ
โดยข้ามจากช่องทางเดินรถอื่น

16.2 พนักงานขับรถต้องมีความรับผิดชอบที่จะแน่ใจว่า การเลี้ยวนั้นสามารถทำได้
โดยไม่ขัดขวางการจราจรอื่นก่อนเลี้ยวรถทุกครั้ง

16.3 พนักงานขับรถต้องจัดวางตำแหน่งของยานพาหนะก่อน เพื่อให้ส่วนพ่วง
สามารถติดตามมาบนเส้นทางที่เหมาะสมตลอดการเลี้ยว

16.4 การขับรถทับขอบถนนและทางเดินเป็นอันตรายต่อคนเดินถนน และอาจเป็น
สาเหตุที่ทำให้ยางเสียหายได้

16.5 พนักงานขับรถต้องเลี้ยวรถโดยระวังเสาไฟฟ้า ป้ายโฆษณา ตลอดจนเสาไฟ
ถนน การเลี้ยวในถนนที่แคบซึ่งจำเป็นต้องมีการล้ำเข้าไปหรือเป็นการกีดขวางช่องทางการจราจรอื่นนั้น
ต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง

16.6 พนักงานขับรถจึงต้องให้สัญญาณแสดงก ารเลี้ยวก่อนเลี้ยวรถ และดำเนินการ
ด้วยความ ระมัดระวัง เพราะบ่อยครั้งที่ยานพาหนะขนาดเล็ก รถจักรยานยนต์ ตลอดจนคนเดินถนน
เข้าไปอยู่ในจุดที่พนักงานขับรถไม่สามารถมองเห็น

17. ทางแยก

17.1 เมื่อเข้าสู่ทางแยก พนักงานขับรถต้องควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในช่องทางเดิน
รถที่ถูกต้อง การเข้าสู่ทางแยกต้องใช้ความเร็วในระดับที่พนักงานขับรถจะสามารถมองเห็น
“ภาพรวมในการขับขี่”

17.2 จงคิดและตระหนักไว้เสมอว่า ป้ายสัญญาณหยุด ตลอดจนสัญญาณไฟแดง ไม่สามารถทำให้ยานพาหนะอื่นๆหยุดได้เสมอไป ด้วยเหตุนี้ การจับจีในเชิงป้องกัน ซึ่งจะช่วยหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้

18. ระยะที่ปลอดภัยในการจับจี

18.1 พนักงานขับรถไม่ควรจับยานพาหนะข้างหน้าใกล้จนเกินไป เนื่องจากจะสามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัยและง่ายดาย หากยานพาหนะคันข้างหน้าหยุดอย่างกะทันหัน

18.2 พนักงานขับรถจะต้องรักษาระยะห่างที่ปลอดภัยจากรถคันหน้า เวลาขั้นต่ำ 4 วินาทีตลอดเวลาของการจับติดตาม

18.3 ควรเพิ่มระยะห่างนี้ขึ้นอีก เมื่อสภาพการแย่ง ถนนที่เปียกหรือลื่น หรือสภาพการมองเห็นลดลง

19. การแซง

19.1 เมื่อจะแซงยานพาหนะอื่น พนักงานขับรถควรอยู่ในช่องทางเดินรถที่เหมาะสม จนกระทั่งเห็นว่าเป็นการปลอดภัยแล้วที่จะผ่านไป

19.2 ความลาดเอียงของทางข้างหน้า ทางโค้งข้างหน้า การมองเห็นในระยะข้างหน้าแรงจุด ทางแยก ทางร่วมของจราจร ความเร็ว และความสามารถในการเร่งความเร็วของยานพาหนะล้วนมีผลต่อการตัดสินใจที่จะแซง สิ่งต่างๆ เหล่านี้เป็นที่พนักงานขับรถควรพิจารณาทบทวนก่อนขับรถแซง

19.3 พนักงานขับรถควรตัดสินใจอย่างแน่วแน่ เมื่อจะแซง

19.4 ขณะเริ่มแซงก็ไม่ควรลังเลหรือล่าช้า

19.5 พนักงานขับรถต้องเร่งความเร็วและนำยานพาหนะผ่านไปอย่างรวดเร็วและ

19.6 เมื่อแซงแซงขึ้นไปได้แล้ว พนักงานขับรถควรใช้สัญญาณเพื่อกลับเข้าช่องทางเดิม

19.7 เมื่อยานพาหนะถูกรถคันอื่นแซง พนักงานขับรถควรยอมให้ทางและปล่อยให้รถแซง

19.8 ในกรณีที่จำเป็น พนักงานขับรถควรลดความเร็วลง เพื่อให้ยานพาหนะที่กำลังแซงอยู่สามารถแซงไปได้โดยง่าย และให้การแซงเป็นไปอย่างเรียบร้อย

19.9 พนักงานขับรถไม่ควรส่งสัญญาณให้กับยานพาหนะอื่น เพื่อเป็นการบอกว่า “ปลอดภัย” ที่จะแซงได้ การปฏิบัติเช่นนี้เป็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัยไม่ว่ากรณีใด ๆ นอกจากนั้น ยังเป็นการเพิ่มความเสี่ยงให้กับตัวพนักงานขับรถและบริษัทในด้านความรับผิดชอบในกรณีการเกิดอุบัติเหตุ

20. การถอยหลัง

20.1 การถอยหลังนั้น เป็นการควบคุมยานพาหนะไปในแนวทางที่เป็นอันตรายที่สุด

20.2 หากเป็นไปได้ควรหลีกเลี่ยง

20.3 ในกรณีที่มีความจำเป็นในการถอยหลัง พนักงานขับรถจะต้องเป็นผู้ควบคุมดูแลการเคลื่อนไหวยานพาหนะเสมอการให้ผู้อื่น โบกมือสัญญาณในการถอยหลัง พนักงานขับจะต้องบอก วิธีการใช้สัญญาณมือที่ถูกต้องให้ด้วย ถึงกระนั้นก็ตามควรตรวจสอบ

20.4 พื้นที่การถอยให้ปลอดภัยด้วยตนเองย่อมเชื่อถือได้แน่นอนกว่า

20.5 การถอยออกจากรถเพื่อตรวจสอบว่า ช่องว่างบริเวณด้านหลังนั้นไม่มีสิ่งกีดขวาง ไม่มียานพาหนะอื่นๆ หรือคนทั่วไป จึงเป็นข้อกำหนดด้านความปลอดภัย

20.6 พนักงานขับรถไม่ควรถอยหลังในกรณีที่มองไม่เห็นทางข้างหลัง ควรใช้กระจกหรือการได้รับความช่วยเหลือจากบุคคลอื่น

20.7 ถ้าการตรวจสอบพื้นที่ที่ผ่านไปนานแล้ว แม้เพียงไม่กี่วินาที พนักงานขับรถควรทำการตรวจสอบอีกครั้ง

21. การจอดรถ

21.1 พนักงานขับรถควรชะลอและใช้ความเร็วต่ำในขณะที่เข้าใกล้บริเวณที่จะจอดยานพาหนะ

21.2 ควรจอดยานพาหนะไว้ในบริเวณที่จอดที่ปลอดภัย

21.3 ควรจอดยานพาหนะบนระดับพื้นดินที่ไม่ลาดเอียง

21.4 ควรจอดยานพาหนะในทิศทางที่สามารถออกได้โดยการควบคุมยานพาหนะไปข้างหน้า

21.5 เมื่อยานพาหนะอยู่ในตำแหน่งที่ถูกต้องแล้ว พนักงานขับรถควรใส่เบรกมือในกรณีที่พื้นที่จอดเอียง ให้ใช้ไม้รองล้อเพื่อป้องกันรถไหล

22. การเบรกเพื่อหยุดรถ

22.1 เมื่อมีการชะลอความเร็วหรือการหยุด ควรค่อย ๆ เบรกเพื่อให้แรงอัดของเครื่องยนต์ช่วยในการเบรก

22.2 การชะลอความเร็วอย่างช้าๆ พร้อมให้สัญญาณไฟล่วงหน้า เป็นระยะ ๆ จะช่วยให้ยานพาหนะอื่น ๆ ที่ตามมา รู้ถึงการหยุดของยานพาหนะและสามารถรักษาระยะห่างให้อยู่ในระยะที่ปลอดภัยได้

22.3 ควรใช้เกียร์ต่ำที่ระดับความชันที่สูงในขณะที่ยานพาหนะอยู่บนทางลาดชันและเนินเขา

22.4 ความเร็วที่เกินกำหนดอาจทำให้พนักงานขับรถไม่สามารถเปลี่ยนเกียร์ให้ต่ำลงได้ในขณะที่ลงเขา การย้ำเบรกของระบบเบรกอากาศเป็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และควรหลีกเลี่ยงเนื่องจากจะเป็นการทำให้อากาศที่อยู่ในระบบเบรกหมดลง

22.5 ในกรณีที่จำเป็น การเหยียบเบรกเป็นวิธีหนึ่งที่มีประสิทธิภาพในการลดความเร็ว

22.6 ระบบการป้องกันการล้อคล้อ (ABS) ระบบนี้ไม่สามารถทดแทนลักษณะนิสัยการขับขี่ที่ดีได้และยังเป็นการเข้าใจผิดที่อันตรายที่ว่า ระบบ ABS จะทำให้การหยุดง่ายขึ้นและช่วยในการเลี่ยงอันตราย ดังนั้นก่อนการปฏิบัติงานกับยานพาหนะที่ติดตั้งระบบ ABS พนักงานขับรถทุกคนควรได้รับการฝึกฝนอย่างเหมาะสม

23. การขับขี่ยานพาหนะในสภาพ ฝนตก ถนนลื่นและหมอกลดจัด

สภาพผิวหน้าถนนลื่นต้องใช้เทคนิคพิเศษในการควบคุมรถ พนักงานขับรถที่ใช้เทคนิคที่ไม่เหมาะสม อาจเป็นสาเหตุของการลื่นไถลที่เป็นอันตราย

23.1 การปฏิบัติที่ปลอดภัย ในการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีโคลน ไข่ม้วน ฝนตก ลูกเห็บ ก็คือ การลดความเร็วของยานพาหนะให้เหมาะกับสภาพของถนน

23.2 หลีกเลี่ยงการเบรกอย่างรุนแรง การหยุดอย่างกะทันหันจะไม่สามารถควบคุมการลื่นไถลได้เลยได้

23.3 วิธีการปฏิบัติที่ปลอดภัยสำหรับการขับขี่ คือ การขับอย่างช้า ๆ โดยใช้ไฟหน้าระดับต่ำใช้ไฟตัดหมอก

23.4 การใช้หลอดไฟให้แสงสว่างสี ทิศทางเพื่อเพิ่มความสามารถในการมองเห็นของยานพาหนะ

23.5 หากมีปัญหาด้านเครื่องยนต์ และมีความจำเป็นที่จะต้องนำยานพาหนะออกนอกช่องทางเดินรถเนื่องจากหรือสภาพอากาศ

23.6 พนักงานขับรถต้องพยายามหาจุดที่ปลอดภัยบนถนน เพื่อทำการจอด

23.7 ควรหลีกเลี่ยงการหยุดยานพาหนะบริเวณด้านข้างของถนน พนักงานขับรถควรคาดหมายเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดย “ขับไปข้างหน้า”

23.8 หลีกเลี่ยงความจำเป็นในการหลบหลีกในนาทีสุดท้าย

23.9 ควรหมั่นทดสอบระบบเบรกเป็นครั้งคราวเพื่อดูถนนลื่น หรือยานพาหนะสูญเสียการทรงตัวหรือไม่

23.10 พนักงานขับรถควรมั่น ปรับความเร็วของยานพาหนะให้เข้ากับสภาพของถนนและอากาศ

24 การข้ามทางรถไฟ ควรหยุดอย่างสมบูรณ์ที่ระยะทางปลอดภัยจากทางรถไฟเมื่อ..

24.1 รู้กั้นทางข้ามลดต่ำลง

24.2 พนักงานโบกธงให้สัญญาณ

24.3 เมื่อมีป้ายจราจรกำหนดให้หยุดเลยไม่ว่ากั้นทางข้ามจะถูกลดต่ำลงมาหรือไม่ก็ตาม

24.4 เมื่อเข้าใกล้ทางข้ามทางรถไฟพนักงานขับรถควบบังคับยานพาหนะให้อยู่ภายใต้การควบคุมระมัดระวังสภาพถนน และพร้อมที่จะหยุด

24.5 พนักงานขับรถควรมองกระจกหลังเพื่อให้รู้ถึงยานพาหนะที่ตามมา เพื่อหลีกเลี่ยงการชนจากด้านหลัง

24.6 พนักงานขับรถต้องหยุดอยู่ห่างจากรางรถไฟที่ใกล้ที่สุดอย่างน้อย 15 เมตร

25. โทรศัพท์มือถือและวิทยุสื่อสาร

25.1 ห้ามใช้หรือรับโทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ

25.2 การใช้โทรศัพท์มือถือและวิทยุสื่อสารบนท้องถนนอาจจะทำให้พนักงานขับรถสูญเสียสมาธิในการขับรถ

25.3 หากมีความจำเป็นทางธุรกิจที่ต้องมีการใช้เครื่องมือดังกล่าวในขณะที่ยานพาหนะกำลังเคลื่อนที่ ให้หาที่จอดให้ปลอดภัยเสียก่อน

ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยจึงได้ยึดถือแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติ ของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่กำหนดและควบคุมให้พนักงานยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติเพื่อศึกษา พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน

1.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

อเทอร์เลย์ (Atherley 1977 ,อ้างในสมภพ วงศ์ ประสาร 2546:22) กล่าวว่า ผลงานวิจัยของ Hale ในปี ค.ศ. 1972 ซึ่งรวบรวมงานวิจัยจำนวน 355 เรื่อง เกี่ยวกับอุบัติเหตุ พบว่า เกือบทั้งหมดเกี่ยวข้องกับสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์และปัจจัยด้านมนุษย์ การเปลี่ยนพฤติกรรมสามารถลดอุบัติเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ ดังนั้น ความพยายามที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานมากขึ้นจะต้องมุ่งไปที่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ปลอดภัยของคนงาน เพื่อให้เขาสามารถมีการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีขึ้น

รัมภาทัยธรรม (2538, อ้างในสมชาย สนิทปัญญา ๒๕48:47) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร กลุ่มตัวอย่าง 735 คน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ถูกต้องเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ใช้ความเร็ว ผู้ที่ไม่ตรวจเช็ครถเป็นประจำมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแสดงให้เห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล การเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่สามารถลดอุบัติเหตุได้ และเป็นการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งมีความสอดคล้องกับงานวิจัยครั้งนี้ที่ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย โดยผลการวิจัยจะได้เป็นแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันต่อไป

ส่วนที่ 2 การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

ความหมายของการรับรู้

วิภาพร มาพบสุข (2540 : 232) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง กระบวนการซึ่งบุคคลแปลหรือตีความหมายของการรู้สึกสัมผัสที่ได้รับจากตาเห็นภาพ จมูกได้กลิ่น หูได้ยินเสียง ผิวหนังรับสัมผัส ออกมาเป็นพฤติกรรมหนึ่งที่มีความหมายหรือรู้จักเข้าใจได้ การที่มนุษย์สามารถจะแปลความหมายจากการรู้สึกสัมผัสและมีปฏิกิริยา

ปราณี รามสูต (2528, อ้างถึงใน กันยา สุวรรณแสง 2527 : 128) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง กระบวนการที่ร่างกายรับสัมผัสสิ่งแวดล้อมแล้วแปลความหมายการสัมผัสที่ได้รับนั้น ๆ โดยใช้ความรู้เดิม ประสบการณ์เดิม เป็นเครื่องช่วยในการแปลความหมายสิ่งนั้น ๆ ออกมาเป็นความรู้ ความเข้าใจ

จากความหมายของการรับรู้ที่กล่าวมาทั้งหมดสรุปได้ว่า การรับรู้หมายถึง กระบวนการตีความต่อสิ่งเร้าต่างๆ ที่บุคคลได้รับโดยผ่านระบบประสาทสัมผัส และอาศัยประสบการณ์เดิมหรือสิ่งแวดล้อมเป็นเครื่องช่วยในการตีความหรือแปลความ และเนื่องจากประสบการณ์ของแต่ละคนแตกต่างกัน ดังนั้นการรับรู้และความหมายต่อสิ่งที่พบเห็นจึงแตกต่างกันออกไป

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

วนิดา เสนิเศรษฐ และชอบ อินทร์ประเสริฐกุล (2530 : 5-6) สรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ของบุคคลมี 3 ประการได้แก่

1. คุณลักษณะของวัตถุ ได้แก่ระดับความเข้มของสีเร็ว การเคลื่อนไหวและขนาด
สิ่งนั้น
2. สภาพแวดล้อมในการทำงาน เช่น แสง สี เสียง ระยะเวลา
3. คุณลักษณะของบุคคล ซึ่งเป็นแหล่งอิทธิพลที่สำคัญที่สุด แบ่งออกเป็นแรงจูงใจ
การเรียนรู้ที่มีมาแต่เดิม การคาดหวังจากงาน และบุคลิกภาพ

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2525 : 6-32) ได้สรุปลักษณะการคมนาคมขนส่งทางบกโดยทั่วไป
แล้วต้องประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการ ที่มีความสัมพันธ์กันอย่างมาก หากเกิดความ
บกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใด ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุจร จรได้ดังนี้ คือ สภาพถนน ยานพาหนะ
ผู้ใช้ทาง และสภาพแวดล้อม

1. สภาพถนน (Road Way) คุณลักษณะของถนน ซึ่งควรพิจารณาเกี่ยวกับอุบัติเหตุ
บนถนน จำแนกได้ 7 ประการ คือ
 - 1.1 จำนวนช่องทาง (Lane) ถนนที่มี 3 ช่องทางจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะเมื่อรถ
วิ่งตามช่องกลาง โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงและมีผู้บาดเจ็บเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ถนนที่มี
4 ช่องทาง จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าถนนที่มี 2 ช่องทาง เนื่องจากมีปริมาณการจราจรมาก
และมีถนนอื่นมาเชื่อมต่อ
 - 1.2 ความกว้างของช่องถนน (Lane Width) อัตราการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์
กับความกว้างของช่องถนนเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ช่องถนนที่มีความกว้าง 18 ฟุต และมีขอบถนน
จะมีความปลอดภัยกว่าช่องถนนที่กว้าง 22 ฟุต และไม่มีขอบถนน
 - 1.3 แนวกั้นกลางถนน (Medians) ใช้กั้นถนนที่มีการจราจร 2 ช่องทาง โดยคำนึงถึง
ความปลอดภัยเป็นอันดับแรก เมื่อรถวิ่งสวนทางกัน และมีแนวกั้นกลางถนน
 - 1.4 ไหล่ถนน (Shoulders) เป็นพื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปด้านข้าง ซึ่งยังมีได้
จัดทำเป็นทางเท้า ไหล่ถนนมีอิทธิพลมากต่อความปลอดภัยในการจราจร
 - 1.5 สิ่งกีดขวางถนน (Roadside Obstruction) จะช่วยป้องกันมิให้รถที่ เกิดอุบัติเหตุ
วิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งของอื่นบริเวณข้างทางได้
 - 1.6 พื้นผิวถนน (Road Surface) ได้แก่ ความโค้ง ของถนน ผิวลาดของถนนและ
ระยะสายตามีอิทธิพลอย่างมากต่อความปลอดภัยในการจราจร
 - 1.7 ความสว่างของถนน (Lighting) ถนนที่มีความสว่างจะปลอดภัยกว่าถนนที่มืด
2. ยานพาหนะ (Vehicle) ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ขาดการตรวจสอบและ
บำรุงรักษาที่ดีก่อนการใช้งาน ซึ่งยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ได้แก่ สภาพของยาง ยางไม่มีดอก

ไม่เกาะถนน ระบบห้ามล้อซึ่งอาจทำให้เบรกแตก กระຈกมองหลัง มองข้างซ้ารุด ทำให้มองเห็นรถที่วิ่งตามมาไม่ชัด เจน ตลอดจนยวดยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน นับเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ทั้งสิ้น

3. ผู้ใช้ถนน (Road User) ผู้ใช้ถนนในที่นี้ หมายถึง ผู้ขับขี่ และผู้เดินทางเท้าที่ใช้ถนนสัญจรไปมา ผู้ใช้ทางที่มีส่วนสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุมาก มีดังนี้

3.1 ผู้ขับขี่ (Driver) เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง การขับขี่ที่ไม่ชำนาญไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การขับขี่รถที่ขาดความระมัดระวัง ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ การจะมีใบอนุญาตขับขี่ก็มิใช่ว่ารับรองว่าขับรถโดยปลอดภัย ผู้ขับขี่ที่ดีจะต้องรอบรู้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก คำสั่ง เครื่องหมาย และสัญญาณจราจร ตลอดจนวิธีขับขี่ที่ถูกต้อง และมีความชำนาญในการขับขี่เป็นอย่างดีทั้งยังต้องรู้จักหาวิธี เพิ่มพูน ความรู้ในการขับรถให้ดียิ่งขึ้น มีความรู้ในการทำงานของเครื่องรถบรรทุกน้ำมันพอสมควร องค์ประกอบที่ทำให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืน กฎจราจรจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมีดังนี้คือ

3.1.1 อายุ ผู้มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกน้ำมัน แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกน้ำมันชั่วคราว สำหรับรถบรรทุกน้ำมัน ความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกิน 90 ลูกบาศก์เซนติ เมตร ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ก่ออุบัติเหตุจากการจราจรทั้งในประเทศพัฒนาและประเทศกำลังพัฒนา คือ ช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งสาเหตุเนื่องมาจากอยู่ในช่วงวัยรุ่นที่มีความคิดคะนอง ชอบความสนุกสนานตื่นเต้น จึงมักจะขับรถด้วยความเร็วสูง แต่ ะมีความระมัดระวังไม่เพียงพอ อีกทั้งยังเป็นผู้ที่เริ่มฝึกหัดขับขี่ยวดยานพาหนะจึงยังไม่มี ความชำนาญในการควบคุมบังคับ และตัดสินใจเหตุการณ์เฉพาะหน้าไม่ดีพอ ผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 20-24 ปี มักจะเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่รุนแรง

3.1.2 เพศ เป็นปัจจัยหนึ่งที่ เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพศชายสูงกว่าเพศหญิง เพราะเพศชายขับขี่ยานพาหนะมากกว่าเพศหญิง แต่ถ้าหากชายและหญิงขับรถด้วยปริมาณที่เท่า ๆ กันแล้ว จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้หญิงจะสูงกว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ชาย ทั้งนี้เนื่อง จากความสามารถในการตัดสินใจไม่แน่นอน ปฏิบัติยาครอบงำ และ ไม่มีความชำนาญในการใช้เครื่องอุปกรณ์ประจารถ

3.1.3 ความชำนาญ ผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีความชำนาญในการขับรถเป็นอย่าง มากอีกทั้งควรที่จะรู้จักเส้นทาง รู้จักกฎข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจรเป็นอย่างดี

3.1.4 สภาพร่างกายผู้ขับขี่ที่มีร่างกายไม่สมบูรณ์ จากความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้า หรือโรคต่างๆ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ยาระงับประสาท ยาระงับประสาท ยานอนหลับ ตลอดจนยาเสพติดทุกชนิด เป็นอันตรายต่อการขับขี่ยวดยานพาหนะได้ทั้งนั้น

3.1.5 แอลกอฮอล์ มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ เพราะฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จะทำลายความสามารถในการจับมือ การตัดสินใจ และการบังคับควบคุมยานพาหนะ ซึ่งส่งผลทำให้ความระมัดระวังลดลง การตัดสินใจผิดพลาด และก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

3.1.6 การขับขี่ด้วยความเร็วสูง มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เนื่องจากไม่สามารถหยุดรถได้อย่างกะทันหัน ทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเป็นอันตรายถึงชีวิตได้

3.2 ผู้เดินเท้า (Pedestrian) ผู้เดินเท้าอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรเพราะการใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ ย่อมจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ทั้งนี้เพราะสาเหตุต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ผู้เดินเท้าไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ผู้เดินเท้ามีนิสัยไม่ยอมรับรู้ และปฏิบัติตามนิสัยของตนเอง เอาความสะดวกของตนเองเป็นใหญ่

ผู้เดินเท้าไม่มีความชำนาญและไม่รู้หลักในการข้ามถนน

ผู้เดินเท้าไม่มีมารยาท และไม่สนใจผู้ขับขี่รถยนต์อื่น นี้จะเดินหรือข้ามถนนที่ใดก็ตามใจชอบ

การแต่งกายของผู้เดินเท้า เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การสวมเสื้อผ้าที่มีสีมืดคล้ำ ทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็น และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

เพศ วัย และความบกพร่องทางกายของผู้เดินเท้า เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

4. สภาพแวดล้อม (Environment) หมายถึง สิ่งแวดล้อม สภาพเศรษฐกิจ สังคม กฎหมาย การศึกษา การแพทย์ และนโยบาย

4.1 สิ่งแวดล้อมประกอบด้วยสภาพผังเมือง สภาพทางภูมิศาสตร์ และดินฟ้าอากาศ มลพิษ การจัดสภาพผังเมือง ควรคำนึงถึงการใช้สอย ของสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ให้ถูกต้อง

4.2 กฎหมาย และการบังคับใช้ ในปัจจุบันมีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีลักษณะซ้ำซ้อนบางส่วนขัดแย้งกันและมีมากหลายฉบับ ทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเกิดความสับสนและยุ่งยาก การปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายจึงไม่ค่อยรัดกุม และไม่มีประสิทธิภาพ เป็นผลให้ผู้ใช้งานบางส่วนไม่ปฏิบัติตาม

4.3 การศึกษาเกี่ยวกับการใช้ถนน ส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความสามารถในการใช้ถนนกล่าวคือ การให้การศึกษาแก่ นักเรียน นักศึกษา ยังไม่เพียงพอ และไม่ต่อเนื่อง

4.4 การแพทย์ การบริการผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ยังไม่เพียงพอ ขาดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ในการดูแล ช่วยเหลือผู้ป่วยที่ถูกต้อง

4.5 นโยบายหลักในการควบคุมอุบัติเหตุจราจร ยังขาดแผนหลักและนโยบายที่ต่อเนื่อง การมีแผนหลักจะทำให้ไม่ว่าจะเป็นผู้บริหารชุดไหนที่เข้ามาบริหารต้องดำเนินต่อไปตามแผนนั้นจนเสร็จสิ้น

สรุปได้ว่าจากสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จากปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการได้แก่ สภาพถนน ยานพาหนะ ผู้ใช้ทาง และสภาพแวดล้อม หากผู้ขับขี่มีการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากปัจจัยเหล่านี้จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้มากขึ้น

ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ (Theory of Cause of Accident)

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) เป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ เฮนริช (H.W. Heinrich, อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโทระ 2536 : 7) กล่าวว่า การบาดเจ็บเป็นผลสืบเนื่องโดยตรงจากอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวไล่กัน เมื่อตัวที่ 1 ล้ม ย่อมทำให้ตัวโดมิโนตัวถัดไปล้มตามกันไปด้วย ได้แก่

โดมิโนตัวที่ 1 สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Background) ได้แก่ สภาพการเลี้ยงดูของครอบครัว ขนบธรรมเนียมประเพณี ตลอดจนสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ชุมชนแออัด ชุมชนเมืองย่อมมีความแตกต่างกัน

โดมิโนตัวที่ 2 ความบกพร่อง หรือความผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) ได้แก่ ความพิการของร่างกาย เช่น ตาบอดสี หูหนวก และการมีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 3 การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Condition) ได้แก่ การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลที่เสี่ยงต่ออันตราย เช่น การขับ รถมอเตอร์ไซด์ด้วยความเร็วสูงในขณะที่ฝนตกถนนลื่น เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 4 อุบัติเหตุ (Accident) ได้แก่ ผลที่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางสังคม หรือความบกพร่องทางร่างกายของบุคคลหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น หลับในขณะขับขี่รถ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

โดมิโนตัวที่ 5 การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injuries of Damage) ได้แก่ นิวาขาด เสียดวงตา ขาหัก อัมพาต เป็นต้น

จากทฤษฎีที่ได้กล่าวมาข้างต้น สามารถป้องกันอุบัติเหตุโดยเน้นที่พฤติกรรมของบุคคล ซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย การป้องกันตามทฤษฎีโดมิโนหรือ ลูกโซ่อุบัติเหตุ หากตัวโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไป ก็จะล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้ตัวโดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) เช่น หลับในขณะขับขี่รถ ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ได้แก่ พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของบุคคลออก เช่น นอนหลับพักผ่อนให้เพียงพอ จึงจะป้องกันไม่ให้เกิด

อุบัติเหตุ การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถบรรทุกน้ำมันเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล และเพื่อเป็นการวางแผนป้องกันปัญหาก่อนที่จะเกิดปัญหขึ้นเพื่อไม่ให้ปัญหาลุกลามต่อไป

2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุใน

การปฏิบัติงาน

วิทยา จารุพูนผล และคณะ (2544 : บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในอำเภอบ้านโป่ง จัง หวัดราชบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยจำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการเกิด อุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแสดงให้เห็นว่าการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย น่าจะเป็นตัวแปรที่มีผลต่อ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน ขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย เนื่องจากการรับรู้เป็นขบวนการทางจิตวิทยาขึ้น พื้นฐานของบุคคลที่เกิดจากการตีความหรือความหมายจากข้อมูลที่ได้ สัมผัส โดยใช้ประสบการณ์ และความรู้เดิมทำให้บุคคลเกิดความเข้าใจในสิ่งที่เกิดขึ้น นำไปสู่การตระหนักและเห็นความสำคัญ ของสิ่งนั้น ๆ อาจมีเหตุผลหรือไม่มีเหตุผล ทำให้บุคคลมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามการรับรู้ นั้น ๆ

ส่วนที่ 3 ความเชื่ออำนาจในตน

3.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความเชื่ออำนาจในตน

ความหมายของความเชื่ออำนาจในตน

รอตเตอร์ (Rotter 1966 , อ้างถึงใน รัชดา ไชยโยธา 2543: 15) ให้ความหมายของความเชื่ออำนาจในตน (Internal Locus of Control) หมายถึง ความเชื่อหรือรับรู้ว่าการเหตุการณ์หรือสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับตนนั้น เป็นผลมาจากการกระทำหรือความสามารถของตนเอง ความสำเร็จหรือล้มเหลวที่ตนเองได้รับเกิดจาก การกระทำของตนเอง ตนเองสามารถควบคุมเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับตนเองได้

สรุปความหมายของ ความเชื่ออำนาจในตน ได้ว่า หากบุคคลที่มีความเชื่ออำนาจในตน จะเชื่อในสามารถของตนเองและกำหนดพฤติกรรมของตนเองตามความเชื่อนั้นได้

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความเชื่ออำนาจในตน

รอตเตอร์ (Rotter 1966, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548:38) ได้อธิบายความเชื่ออำนาจควบคุม โดยอาศัยทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมว่าผลตอบแทนที่ได้จากพฤติกรรมอัน หนึ่งของบุคคล

ย่อมก่อให้เกิดความคาดหวังว่าจะต้องได้รับผลตอบแทนเช่นเดียวกันในพฤติกรรมอันใหม่ ความคาดหวังเหล่านี้ก่อตัวขึ้นจากพฤติกรรมหรือเหตุการณ์เฉพาะอันใดอันหนึ่งก่อน แล้วจึงขยายไปครอบคลุมพฤติกรรม หรือ เหตุการณ์อื่นๆ จนกลายเป็นบุคลิกภาพสำคัญในตัวบุคคลนั้น ซึ่งก่อให้เกิดความเชื่ออำนาจภายใน ภายนอกตน นอกจากนี้ผลตอบแทนในแต่ละครั้งยังอาจทำให้ความคาดหวังครั้งต่อไปสูงขึ้นหรือต่ำลงด้วย ถ้าเป็นไปตามที่หวัง ความคาดหวังครั้งต่อไปก็จะเพิ่มขึ้น แต่ถ้าผิดหวังความคาดหวังก็จะลดลง ดังแสดงรายละเอียดดังนี้



แผนภูมิที่ 1 รูปแบบที่ก่อให้เกิดความเชื่ออำนาจภายใน – ภายนอกตน

ที่มา : Rotter, อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง , “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถบรรทุกน้ำมันของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี ” (วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2545) ,36.

จากแนวความคิดของรอตเตอร์ได้สรุปความเชื่ออำนาจควบคุม ในเชิงการรับรู้ต่อผลตอบแทนของการกระทำของบุคคล ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะดังนี้คือ

1. ความเชื่ออำนาจภายในตน (Internal Locus of Control) หมายถึง การที่บุคคลมีความเชื่อหรือรับรู้ว่าการกระทำหรือสิ่งต่างที่เกิดขึ้นกับตนนั้น เป็นผลมาจากการกระทำหรือความสามารถของตนเอง และตนเองสามารถควบคุมเหตุการณ์ต่างๆ ได้

2. ความเชื่ออำนาจภายนอกตน(External Locus of Control) หมายถึง การที่บุคคลมีความเชื่อหรือรับรู้ว่าการกระทำหรือสิ่งต่างที่เกิดขึ้นกับตนนั้น ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของบุคคลอื่น หรืออำนาจภายนอกตนที่ไม่สามารถควบคุมได้ ได้แก่ โชคชะตาเคราะห์กรรม ความบังเอิญ และบุคคลอื่น

จากแนวคิดดังกล่าวสรุปได้ว่า ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนจะรับรู้ว่าการเกิดหรือไม่เกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ หรือการเกิดขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนนว่าเป็นผลมาจากการกระทำของผู้ขับขี่เอง โดยไม่ได้เกี่ยวข้องหรือขึ้นอยู่กับอิทธิพลของบุคคลอื่น หรืออำนาจภายนอกตนที่ไม่สามารถควบคุมได้

3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความเชื่ออำนาจในตนและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

รุ่งศรี ศศิธร (2536 : 92-93) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ความเชื่ออำนาจควบคุมทางสุขภาพ กับการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของ คนงานก่อสร้าง ในบริษัทรับเหมาก่อสร้างบางแห่ง จังหวัดราชบุรี กลุ่มตัวอย่าง เป็นคนงานก่อสร้าง ในบริษัทรับเหมาก่อสร้างเขตอำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี จำนวน 200 คน และผลการวิจัยพบว่า คนงานส่วนใหญ่ร้อยละ 90 มีการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานอยู่ในระดับปาน กลาง ส่วนความเชื่ออำนาจภายในตน มีความสัมพันธ์เชิง บวกกับการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิด อุบัติเหตุจากการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง

วิสุทธิ์ อริยวิทยุ (2539 : 75) ศึกษาตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่ เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุกน้ำมันส่วนบุคคลใน กรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง 601 คน พบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตนมีความสัมพันธ์ทางบวก กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .001 โดยผู้ที่มีความเชื่ออำนาจ ภายในตนสูงจะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังในการขับขี่มากกว่าผู้ที่มีความเชื่ออำนาจ ภายในตนต่ำ

เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540 : บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของ พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กลุ่มตัวอย่าง เป็นพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 105 ราย และไม่ เกิดอุบัติเหตุจำนวน 105 ราย ผลการวิจัยพบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน ความเชื่ออำนาจภายนอก ตน และความเชื่ออำนาจความบังเอิญ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ และปัจจัยที่สามารถ ทำนายการเกิดอุบัติเหตุ มีดังนี้คือ ทักษะคิดต่อการขับรถโดยสารประจำทาง ประสบ การณ์การเกิด อุบัติเหตุ ประสบการณ์การขับรถโดยสาร การตรวจสภาพรถก่อนขับขี่ ความเชื่ออำนาจภายนอกตน ความเชื่ออำนาจความบังเอิญ สภาพอารมณ์ร้อน ปร ะสบการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุสภาพ ร่างกายและความเชื่ออำนาจภายในตน สามารถทำนายได้ ร้อยละ 79.5

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้องแสดงให้เห็นว่า ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงจะมี พฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังในการขับขี่มากกว่าผู้ ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ จึงน่าจะสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของ พนักงานขับรถบรรทุก น้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยได้

ส่วนที่ 4 การควบคุมความปลอดภัย

4.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความปลอดภัย

ความหมายของการควบคุมความปลอดภัย

วิฑูรย์ สิมะโชคดี และคณะ (2543) กล่าวว่า การควบคุมความปลอดภัย หมายถึง การปราศจากสภาพการณ์ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดการบาดเจ็บต่อบุคคล หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน หรือวัสดุ หรือการกระทบกระเทือนต่อขีดความสามารถในการปฏิบัติการปกติของบุคคล รวมถึงการปราศจากอันตรายที่มีโอกาสจะเกิดขึ้นด้วย

ฟิลิปป์ (Philip, อ้างถึงใน ฟาร์ตัน สมแซม 2539) กล่าวว่า การควบคุมความปลอดภัย หมายถึง การรู้จักวิธีหรือมีทักษะที่จะหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุหรือเชื้อโรค

ซิดนีย์ (Sydney, อ้างถึงใน ดิเรก หุ่นสุวรรณ 2530) กล่าวว่า การควบคุมความปลอดภัย หมายถึง การรอดพ้นจากอันตรายหรือบาดเจ็บ และการป้องกันอุบัติเหตุด้วยวิธีการต่าง ๆ ตลอดจนการแก้ไขอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

สรุปความหมายของ การควบคุม ความปลอดภัย คือ การรู้จักวิธีหรือมีทักษะที่จะหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดการบาดเจ็บหรือได้รับอันตรายต่อบุคคลและทรัพย์สิน

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความปลอดภัย

ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของบ๊อบไฟเรนซ์ (Firenze System Model)

ไฟเรนซ์ (Firenze, อ้างถึงใน เฉลิมชัย ชัยกิตติกรรณ์ 2533) ได้อธิบายแนวคิดรูปแบบระบบความปลอดภัยว่า การศึกษาเรื่องราวของอุบัติเหตุจะต้องศึกษาองค์ประกอบทั้งระบบ ซึ่งมีปฏิริยาสัมพันธ์เกี่ยวข้องกัน องค์ประกอบดังกล่าวประกอบด้วย คน (Man) เครื่องจักร (Machine) และสิ่งแวดล้อม (Environment) ความสำคัญขององค์ประกอบที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ แต่ละองค์ประกอบมีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการปฏิบัติงาน (Task) และการเกิดอุบัติเหตุ (Accident) ดังต่อไปนี้

1. คนหรือผู้ปฏิบัติงาน (Man) ในการปฏิบัติงานหรือทำงานในแต่ละชั้น ผู้ปฏิบัติงานจำเป็นต้องตัดสินใจ (Decision) เลือกวิธีปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้งานบรรลุเป้าหมาย แต่การตัดสินใจในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายในแต่ละครั้งนั้นย่อมมีความเสี่ยง (Risk) แอบแฝงอยู่เสมอ ดังนั้น ในการตัดสินใจแต่ละครั้ง ผู้ปฏิบัติงานจะต้องมีข้อมูลข่าวสาร (Information) ที่เพียงพอ ถ้าหากข้อมูลข่าวสารดี ถูกต้องก็จะทำให้การตัดสินใจถูกต้อง แต่ถ้าข้อมูลไม่ถูกต้องก็จะทำให้การตัดสินใจนั้นผิดพลาดหรือมีความเสี่ยงสูง และทำให้เกิดความล้มเหลวในการทำงานซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

2. อุปกรณ์เครื่องจักร (Machine) อุปกรณ์เครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตจะต้องมีความพร้อมปราศจากข้อผิดพลาด ถ้าอุปกรณ์เครื่องจักรที่ใช้ออกแบบไม่ถูกต้อง ไม่ถูกหลักวิชาการหรือขาดการบำรุงรักษาที่ดีย่อมทำให้กลไกของเครื่องจักรปฏิบัติ งานผิดพลาดซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

3. สิ่งแวดล้อม (Environment) สภาพการทำงานและสิ่งแวดล้อมในการทำงานมีบทบาทสำคัญต่อการผลิต ความผิดพลาดที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมย่อมก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักร ซึ่งจะเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ได้ เช่น ทำงานอยู่ภายใต้สิ่งแวดล้อมที่มีสารพิษฟุ้งกระจายในขณะที่ทำงาน เป็นต้น

ดังนั้น ก่อนที่จะปฏิบัติงานทุกครั้ง ผู้ปฏิบัติงานต้องมีการควบคุมความปลอดภัยตามระเบียบของบริษัทเพื่อลดโอกาส ที่จะเกิดความผิดพลาดหรืออุบัติเหตุก็จะลดลงด้วย เหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงจำเป็นต้องให้ข้อมูลแก่ผู้ปฏิบัติงานให้มากที่สุดและเป็นประโยชน์ที่สุด ตามข้อตกลงการ ปฏิบัติงานขับรถขนส่งผลิตภัณฑ์ เช่น ระเบียบข้อบังคับทั่วไป ระเบียบว่าด้วยการป้องกันและควบคุมการเกิดเพลิงไหม้ ระเบียบด้านสุขภาพอนามัย กฎข้อบังคับและข้อห้ามต่าง ๆ การดูแลรักษารถและอุปกรณ์ประจำรถ เป็นต้น เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานได้รับข้อมูลที่ดี และเป็นประโยชน์ ในการทำงานดังที่ระบุในคู่มือพนักงานขับรถ บริษัท พี.เอส.ที. ทรานสปอร์ต (2550 : 12- 21)

ระเบียบข้อบังคับทั่วไป

1. การแต่งกายของพนักงานขับรถ

พนักงานขับรถจะต้องแต่งเครื่องแบบตามระเบียบบริษัทผู้รับเหมาขนส่งน้ำมัน และต้องไม่ไว้ผมยาว หรือไว้หนวดเครารุงรัง ขณะปฏิบัติงาน ต้องสวมหมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย และถุงมือ ซึ่งบริษัทจัดหาให้

2. ใบอนุญาตขับรถ

พนักงานขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ถูกต้อง ตามประเภทลักษณะรถที่ขับขี่ และต้องไม่ขาดอายุ พกติดตัวเป็นประจำในการปฏิบัติงาน

3. คนโดยสาร

ห้ามมิให้บุคคลอื่นโดยสารไปในรถ หรือขับรถ นอกจากได้รับอนุญาตจากผู้บังคับบัญชาโดยตรง

4. บุหรี่ สุรา หรือยากระตุ้น

ห้ามมิให้พนักงานขับรถสูบบุหรี่ในรถ หรือบริเวณใกล้เคียงกับรถ บริเวณคลังน้ำมัน สถานที่เก็บน้ำมัน สถานที่จำหน่ายน้ำมัน สถานีบริการ และพนักงานขับรถต้องไม่ดื่มสุรา หรือยากระตุ้นใด ๆ ในขณะที่จะมาทำงาน หรือขณะปฏิบัติงาน

5. การพนัน

ห้ามเล่นการพนันในบริเวณคลังน้ำมัน หรือบริเวณพื้นที่ของบริษัทผู้รับเหมาขนส่งน้ำมัน โดยเด็ดขาด

6. การรายงานอุบัติเหตุ

พนักงานขับรถจะต้องรายงานอุบัติเหตุ หรือผลิตภัณฑ์สูญหาย ให้กับผู้จัดการแผนปฏิบัติการขนส่ง หรือหัวหน้า พนักงานขับรถในทันทีที่เกิดเหตุ

7. กฎจราจร

พนักงาน ขับรถจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และต้องแสดงความมีน้ำใจต่อผู้ร่วมใช้ถนนคนอื่น ๆ

8. การจอดรถ

ต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าสถานที่จอดรถจะต้องมีความปลอดภัย
เพื่อการจอดรถที่ปลอดภัย พนักงานขับรถจะต้องใช้เบรกมือทุกครั้งที่จะจอดรถ
วางกรวยจราจรและใช้คอนไ้ม้หนุนล้อด้วย
พนักงานขับรถจะต้องไม่จอดรถทิ้งไว้ในที่สาธารณะ ยกเว้นในกรณีจอดรถ
เพื่อโทรศัพท์แจ้งเหตุฉุกเฉิน

9. ข้อกำหนดความเร็ว

พนักงานขับรถจะต้องขับรถไม่เกินความเร็วที่กฎหมายกำหนด หรือที่บริษัทกำหนด นอกจากนั้นพนักงานขับรถ จะต้องใช้ความระมัดระวัง และลด ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม เช่น ฝนตก ถนนลื่น บริเวณชุมชน หรือการขับรถในเวลากลางคืน

การขับขีรถด้วยความเร็วเกินกว่า 70 กม./ชม. ถือเป็นการฝ่าฝืนกฎ และระเบียบบริษัท นอกจากนี้พนักงานต้องปฏิบัติตามป้ายจราจร ตามที่กฎหมายกำหนดในพื้นที่นั้น ๆ อีกทั้งการใช้ความเร็ว บริเวณคลังน้ำมัน หรือสถานที่ของลูกค้า และไม่เกินความเร็วที่บังคับใช้ตามประเภทของพาหนะ

10. เข็มขัดนิรภัย

พนักงานขับรถจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่ขับรถ

11. สวิตช์ระบบไฟฟ้าในรถยนต์

พนักงานขับรถจะต้องปิดสวิตช์ระบบไฟฟ้า รถยนต์ ขณะที่จอดดับเครื่องยนต์ทุกครั้ง ยกเว้นการเปิดสวิตช์ไฟฟ้าเพื่อใช้สัญญาณจราจรขณะจอดรอ หรือการเปิดสวิตช์ไฟฟ้าเพื่อใช้โคมไฟสว่างขณะลงน้ำมัน

12. ข้อปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน

พนักงานขับรถจะต้องรักษาคุณภาพของผลิตภัณฑ์ ระเบิดระวางมิให้เกิดการปะปนระหว่างผลิตภัณฑ์ กับผลิตภัณฑ์ต่างชนิดหรือ น้ำ หรือสิ่งสกปรกอื่น ๆ ในการลงผลิตภัณฑ์ พนักงานขับรถจะต้องแน่ใจว่าได้ลงผลิตภัณฑ์ถูกประเภทในถังเก็บของลูกค้า

ระเบียบว่าด้วยการป้องกันและควบคุมการเกิดเพลิงไหม้

1. การสูบบุหรี่

พนักงานขับรถจะต้องไม่สูบบุหรี่ภายในรถ ในบริเวณใกล้รั้ว และในบริเวณที่ห้ามสูบบุหรี่และจะต้องดูแลไม่ให้ผู้ใดสูบบุหรี่ ในบริเวณที่กำลังมีการลงน้ำมัน ในรัศมีประมาณ 15 เมตร

2. ถังดับเพลิง

ก่อนการขับรตออกจากคลังทุกเที่ยว พนักงานขับรถจะต้องตรวจสอบสภาพถังดับเพลิงให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้ และต้องสามารถใช้ถังดับเพลิงที่ติดตั้งอยู่ที่รถได้

ถ้าพบว่าถังดับเพลิงใช้งานไม่ได้ ให้รายงานหัวหน้า พนักงานขับรถ ทราบเพื่อขอเปลี่ยนใหม่ทันที

3. สิ่งที่สามารถเป็นเชื้อเพลิงได้

ห้ามเก็บสิ่งของที่อาจเป็นเชื้อเพลิงได้ง่ายไว้ในรถ เช่น ผ้าเปียกน้ำมัน เศษกระดาษ ห้ามมิให้นำของเหลวไวไฟทุกชนิด บรรทุกไปในรถ นอกจากได้รับอนุญาตจากผู้บังคับบัญชาและจะต้องบรรจุของสิ่งนั้น ในภาชนะที่ป้องกันไม่ให้อากาศเข้าออกได้

ระเบียบด้านสุขภาพอนามัยของพนักงานขับรถ

1. ขณะเติมน้ำมันให้ยืนอยู่เหนือลม

2. หลีกเลี่ยงการหายใจสูดไอระเหยของผลิตภัณฑ์

3. ควรสวมถุงมือชนิดที่สามารถป้องกันกรสัมผัสของมือกับผลิตภัณฑ์

4. สวมใส่ชุดทำงานที่บริษัทผู้รับเหมาขนส่งน้ำมัน กำหนดให้ กรณีที่ผลิตภัณฑ์กระเด็นใส่ชุดทำงาน หรือผิวหนัง ต้องล้างออกด้วยน้ำสะอาดทันที

5. ถ้ากลิ่นผลิตภัณฑ์เข้าไป ห้ามทำให้เกิดการอาเจียน ให้รีบพบแพทย์ทันที

6. ถ้าผลิตภัณฑ์กระเด็นเข้าตา ให้ล้างตาด้วยน้ำสะอาด และรีบพบแพทย์

กฎข้อบังคับว่าด้วย “ข้อห้ามต่าง ๆ”

1. ห้ามมิให้พนักงานขับรถทำลายตราประทับ (ซีล) ของรถบรรทุกน้ำมัน นอกจากนี้จะได้รับอนุญาตจากผู้รับน้ำมันเสียก่อน
2. ห้ามมิให้พนักงานขับรถ เปลี่ยนแปลงระดับเป็นวัดน้ำมันในถังน้ำมันบนรถ
3. ห้ามมิให้พนักงานขับรถ ถ่ายน้ำมันออกจากถังน้ำมันเชื้อเพลิงของรถ
4. ห้ามมิให้มีการถ่ายน้ำมันออกจากถังบนรถ หรือนำน้ำมันอย่างอื่นมาเปลี่ยนแทนในถังระหว่างที่นำน้ำมันไปส่งให้ลูกค้า
5. ห้ามมิให้พนักงานขับรถทำลายรถหรืออุปกรณ์ของรถโดยวิธีใด ๆ ก็ตาม
6. ห้ามมิให้พนักงานขับรถ จงใจถ่วงเวลาในการปฏิบัติงาน
7. ห้ามมิให้เปิด/ถอด เครื่องบันทึกการใช้รถ (แท็คโคกราฟ) โดยเด็ดขาด หากปรากฏว่าเครื่องมือ เหล่านี้เสียหายหรือผิดพลาดจะต้องรายงานให้หัวหน้า พนักงานขับรถทราบทันที

การดูแลรักษารถและอุปกรณ์ประจำรถ

ก่อนที่จะเริ่มนำรถออกปฏิบัติงานในแต่ละวัน หรือทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนขับออกภายนอกบริษัท พนักงานขับรถจะต้องตรวจสอบสภาพรถ ตามใบตรวจ ถ้าพบข้อบกพร่องให้รายงานผู้บังคับบัญชาทราบทันที เพื่อจัดการแก้ไข หรือซ่อมแซมให้เกิดความปลอดภัยในการขับรถ

- | | |
|-----------------------|---|
| 1. หม้อน้ำ - | ตรวจระดับน้ำ |
| 2. น้ำมันเครื่อง - | ตรวจระดับน้ำมันเครื่อง ต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสม |
| 3. หัวฉีด(ระบบเบรก) - | ตรวจการทำงานของระบบหัวฉีดที่ใช้มือ และใช้เท้า |
| 4. ระบบลมเบรก - | ตรวจดันน้ำมัน และความชื้นของถังลมเบรก |
| 5. ไฟส่องสว่าง - | ตรวจดูว่า อยู่ในสภาพใช้งานได้ทุกดวง |
| 6. ล้อ/ยาง - | ตรวจดูว่า อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ปลอดภัย |
| 7. ที่ปัดน้ำฝน - | ตรวจดูว่า ใช้งานได้อย่างปลอดภัย |
| 8. กระจกมองหลัง - | ตรวจดูว่าใช้งานได้ |
| 9. น้ำมันเชื้อเพลิง - | ตรวจดูว่า น้ำมันเชื้อเพลิงเต็มถึงก่อนออกรถจากบริษัท |
| 10. ถังดับเพลิง | - ตรวจดูว่า อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และมีครบตามจำนวนที่กำหนดไว้ |
| 11. สายยางลงน้ำมัน - | ตรวจดูว่า มีสภาพพร้อมการใช้งาน |

12. ซีลควบคุม - ตรวจสอบว่า มีซีลเรียบร้อยทุกจุด (ซีลฝาถัง, ซีลเป็นระดับ ฯลฯ)
13. วาล์วต่าง ๆ - ตรวจสอบว่า อยู่ในสภาพใช้งาน ไม่รั่วซึมต้องไม่สามารถเปิดได้เมื่อมีการคล้องซีล
14. ระบบสื่อสาร - ตรวจสอบว่า ระบบสื่อสาร (โทรศัพท์) อยู่ในสภาพใช้งานได้

แผนการรับเหตุฉุกเฉิน

1. ข้อปฏิบัติกรณีผลิตภัณฑ์รั่วไหลขณะสูบน้ำมันลงรถ (ไม่เกิดไฟไหม้)
 - 1.1 หยุดการเติมน้ำมัน
 - 1.2 กดปุ่มปุ่มฉุกเฉินบริเวณที่เติมผลิตภัณฑ์(ถ้ามี)
 - 1.3 ให้ปิดฝาช่องเติมทุกช่อง
 - 1.4 คอยระมัดระวัง และเตรียมถังดับเพลิงพร้อมใช้งาน
 - 1.5 ห้ามติดเครื่องยนต์ หรือห้ามเคลื่อนย้ายรถ ในบริเวณใกล้เคียง
 - 1.6 ห้ามเติมผลิตภัณฑ์จนกว่าจะได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ควบคุมลานจ่าย
2. ข้อปฏิบัติกรณีที่เกิดไฟไหม้ ขณะสูบน้ำมันลงรถ
 - 2.1 หยุดการเติมผลิตภัณฑ์ทันที
 - 2.2 ถ้าไฟไหม้ภายในช่องเติมน้ำมัน ให้ปิดฝาดังของรถน้ำมัน หรือใช้ผ้าห่ม

คลุมไฟ

- 2.3 พยายามดับไฟโดยใช้ถังดับเพลิง แต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยไว้ก่อนเสมอ
- กดปุ่มปิดปั๊มฉุกเฉิน (ถ้ามี)
 - 2.4 แจ้งเจ้าหน้าที่ควบคุมการจ่ายผลิตภัณฑ์
 - 2.5 พนักงานขับรถที่ช่องเติมอื่นให้เก็บวงหรือสายดิน เตรียมพร้อมที่จะเคลื่อนย้ายรถแต่ต้องรอฟัง ประกาศจากเจ้าหน้าที่ควบคุมลานจ่ายก่อน
3. ข้อปฏิบัติกรณีเกิดอุบัติเหตุและผลิตภัณฑ์รั่วไหล (ภายนอกคลัง)
 - 3.1 จอดรถ ดับเครื่องยนต์ รอกขนไม้หนุนล้อ และวางกรวยจราจร
 - 3.2 พยายามหยุดการรั่วไหลของผลิตภัณฑ์
 - 3.3 กันผู้ไม่เกี่ยวข้องอย่าให้เข้าไปใกล้บริเวณ
 - 3.4 โทรศัพท์แจ้งไปยังคลัง หรือสาขาที่อยู่ใกล้ที่สุด
 - 3.5 คอยระมัดระวังอยู่ที่เหนือลม นำเครื่องดับเพลิงออกมาเตรียมพร้อมใช้งาน

3.6 หากเกิดอุบัติเหตุชนกับรถคันอื่นแล้วมีผู้บาดเจ็บ ส่งคนบาดเจ็บไปโรงพยาบาล
ที่ใกล้ที่สุด

3.7 แจ้งตำรวจจราจร และบริษัทประกันภัย (ถ้ามี)

3.8 คอยอยู่ที่รถจนกว่าทีมงานช่วยเหลือจะมาถึง

3.9 ห้ามเคลื่อนย้ายรถออกจากที่เกิดเหตุ จนกว่าจะได้รับคำสั่งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ

4. ข้อปฏิบัติกรณีเกิดอุบัติเหตุและไฟไหม้(ภายนอกคลัง)

4.1 พยายามดับไฟด้วยถังดับเพลิงประจำรถ

4.2 ถ้าไม่สามารถดับไฟได้ให้แจ้งตำรวจ 191

4.3 หากทางปิดกั้นจราจร

4.4 โทรศัพท์แจ้งไปยังคลังที่สังกัดอยู่ หรือสาขาที่อยู่ใกล้ที่สุด

4.5 หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บ ให้หาทางช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและนำส่งโรงพยาบาล

4.6 แจ้งประกันภัย (ถ้ามี)

เกณฑ์การตรวจสอบมาตรการควบคุมความปลอดภัย

1. พฤติกรรมในการขับรถอย่างปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุ

ดูจากการคาดเข็มขัดนิรภัย การจัดความเร็วในการวิ่งทั้งรถหนักและรถเบา รวมทั้ง
ในและนอกเขตชุมชน ทั้งอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่

เกณฑ์การตรวจสอบ

ในด้านการคาดเข็มขัดจะใช้การสังเกตไม่ว่าอยู่ในเส้นทาง หรือขณะเข้าคลัง
หรือได้รับแจ้งจากบุคคลภายนอก

พฤติกรรมในการขับรถและการจำกัดความเร็ว ดูได้จากเครื่องบันทึกความเร็ว
อุบัติเหตุตรวจสอบได้จากการรับแจ้งและสภาพรถที่เกิดขึ้น

2. ความรอบคอบในการปฏิบัติหน้าที่

การเตรียมอุปกรณ์ในการใช้งาน ขั้นตอนในการรับ /ส่ง น้ำมันพนักงานขับรถ
จะต้องมีความรอบคอบในการตรวจดู สถานที่ส่ง ชนิดและปริมาณของน้ำมันหรือปฏิบัติตามคำสั่ง
ให้ถูกต้อง จะต้องมียูปรณ์พร้อมในการลงน้ำมัน เช่น ข้อต่อ และการนำเอกสารไปแล ะกลับ
จะต้องไม่ผิดพลาด

เกณฑ์การตรวจสอบ

ตรวจเช็คอุปกรณ์ในการลงน้ำมันทั้งหมดว่ามีพร้อมอยู่ตลอดเวลา

ขั้นตอนในการรับและการลงน้ำมันจะต้องตรวจสอบ สถานที่ส่ง ชนิดและปริมาณของน้ำมันเพื่อมิให้เกิดความผิดพลาดในขั้นตอนการลงน้ำมัน การเปิดวาล์วทางจ่ายและท่อทางรับของลูกค้านี้จะต้องให้แน่ใจก่อนลงน้ำมันให้ลูกค้า เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุตรวจสอบได้ โดยการรับแจ้งจากลูกค้า

การนำเอกสารกลับ จะต้องตรวจสอบว่าเอกสารนำกลับถูกต้องมีลายเซ็นผู้รับสินค้า ถ้าเอกสารมีปัญหาไม่สามารถนำกลับมาได้จะต้องแจ้งให้ทราบทันที หรือมีเอกสารรับสินค้าชั่วคราวมาแทนเอกสารจริง มีการออกสุ่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบ

3. ตรวจสอบและดูแลสภาพรถให้พร้อมใช้งานได้เสมอ

พนักงานขับรถจะต้องดูแลสภาพรถและอุปกรณ์ประจำรถไม่ให้ชำรุดและสามารถใช้งานได้เสมอไม่ว่าจะเป็นอุปกรณ์ไฟฟ้าหรือเครื่องมือประจำรถ ถ้าเกิดการเสีย ให้แก้ไขโดยเร็วที่สุด ไม่ควรละเลยโดยเฉพาะล้อและลมยาง การขับรถในสภาพถนนที่อาจทำให้เกิดความเสียหายกับยาง

เกณฑ์การตรวจสอบ

มีการตรวจสอบสภาพรถทุกๆ เช้า และบันทึกในใบตรวจสอบสภาพรถทุกวันก่อนนำรถไปปฏิบัติหน้าที่

4. มีมนุษยสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงานและลูกค้า

การทะเลาะวิวาท การพุดจา หรือการติดต่อประสานงานกับเพื่อนร่วมงานหรือระหว่างหน่วยงานของบริษัทการพุดจากับลูกค้าการติดต่อกับบุคคลภายนอก

เกณฑ์การตรวจสอบ

ตรวจสอบโดยการรับแจ้งและสอบถามจากลูกค้า ด้วยการสุ่มตัวอย่าง หรือการรับข้อร้องเรียนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง

5. การปฏิบัติหน้าที่ตรงต่อเวลา

ความสะอาดของเครื่องแต่งกาย การมาทำงาน การตอกบัตรลงเวลา ความรับผิดชอบในการทำงาน การหยุดหรือการลาโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

เกณฑ์การตรวจสอบ

การปฏิบัติหน้าที่ตรงต่อเวลาดูได้จากการตอกลงเวลาให้เป็นไปตามกฎระเบียบของบริษัทผู้รับเหมาขนส่งน้ำมัน

การลาหยุดเป็นไปตามกฎระเบียบ ลากิจ ลาป่วย หรือการขาดอนุญาตออกนอกสถานที่จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าและได้รับการอนุญาตก่อนทุกครั้ง

ความสะอาดของเครื่องแบบ หมวก รองเท้า ความสะอาดของร่างกาย

6. ความสะอาดของรถ

พนักงานขับรถจะต้องดูแลความสะอาดรถของตนเองทุกวัน

เกณฑ์การตรวจสอบ

มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจความสะอาดของรถไม่ว่า จะเป็น หัวแก๊ส, ตัวถังบรรจุสินค้า และ ช่วงล่างหรือสภาพโดยรวมทุก ๆ วัน

จากแนวคิดและ ทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมความปลอดภัย สรุปได้ว่า บริษัทหรือ หัวหน้างานต้องมีมาตรการ ควบคุมความปลอดภัยในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถ ตรวจสอบการปฏิบัติของพนักงาน รวมถึงการออกกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อให้พนักงานมีพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน จึงมีความจำเป็นที่ต้องให้ข้อมูล ที่เป็นประโยชน์ในการทำงาน แก่ผู้ปฏิบัติงานให้มากที่สุด

4.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความปลอดภัยและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุใน

การปฏิบัติงาน

รัมภา หทัยธรรม (2538 :86, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 18) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในจังหวัดสมุทรสาคร จำนวน 735 คน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำ และมีพฤติกรรมการขับขี่ ไม่ถูกต้องเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ใช้ความเร็วน้อยกว่า 6.94 เท่า ผู้ที่ไม่ตรวจเช็ครถเป็นประจำมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุและมีค่าความชุกของการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 1.82 ดังนั้น การควบคุมความปลอดภัยโดยการตรวจเช็คระบบต่าง ๆ ของเครื่องยนต์จึงมีความสัมพันธ์ทางบวก กับการเกิดอุบัติเหตุ

จากงาน วิจัยที่เกี่ยวข้องแสดงให้เห็นว่า การควบคุมความปลอดภัย ในการทำงานของ องค์การมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ทั้งนี้ เนื่องจาก การควบคุม ความปลอดภัยจะเป็นตัวกระตุ้นให้พนักงานมีการแสดงพฤติกรรม การ ปฏิบัติงานที่ถูกต้อง หากบริษัทมีข้อบังคับและการตรวจสอบการปฏิบัติงานที่เหมาะสมจะทำให้ พนักงาน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้น ผู้วิจัยจึงนำตัวแปรในเรื่องการ ควบคุมความปลอดภัยเป็นตัวแปรทำนายในการวิจัยครั้งนี้

ส่วนที่ 5 แรงสนับสนุนทางสังคม

5.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับแรงสนับสนุนทางสังคม

แรงสนับสนุนทางสังคม เป็นตัวแปรทางจิตสังคมที่ได้รับความสนใจจากนักวิจัย และมีการศึกษากันมากในเรื่องผลของแรงสนับสนุนทางสังคมที่มีต่อความผาสุกของมนุษย์ จึงทำให้เกิดแนวคิดและความหมายของการสนับสนุนทางสังคมต่าง ๆ กัน เช่น

เพนเดอร์ (Pender 1996 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:25) ให้ความหมายแรงสนับสนุนทางสังคม หมายถึง การที่บุคคลรู้จักถึงการเป็นเจ้าของ การได้รับการยอมรับ ได้รับการรัก ความรู้สึกมีคุณค่าในตนเอง การเป็นที่ต้องการของผู้อื่น และบุคคลจะได้รับการสนับสนุนนี้โดยกลุ่มคนผู้ซึ่งอยู่ในระบบของสังคมนั่นเองเป็นผู้ให้การสนับสนุนด้านจิตใจ อารมณ์ ด้านวัสดุ อุปกรณ์ ข่าวสาร คำแนะนำต่าง ๆ ทำให้บุคคลนั้นสามารถอยู่ในสังคมได้อย่างเหมาะสม

เบรน และเวียเนิร์ต (Brandt and Weinert 1985 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:25) ให้ความหมายของแรงสนับสนุนทางสังคม ว่าเป็นความสัมพันธ์ที่เกิดจากการทำหน้าที่ของบุคคลในครอบครัวและสังคม โดยมี การสนับสนุนกันในด้านต่าง ๆ เช่น ความรักใคร่ผูกพัน การช่วยเหลือในรูปแบบต่าง ๆ การเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ความมีคุณค่าในตนเอง และยังรวมถึงการมีโอกาสดูแลผู้อื่น แรงสนับสนุนทางสังคมเป็นความรักใคร่ผูกพันระหว่างบุคคลต่อบุคคลซึ่งช่วยเหลือประคับประคองกัน และส่งผลให้มีความสามารถปรับตัวเพิ่มขึ้น

แมกกายเออร์ (Maguire 1983 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:25) กล่าวว่า แรงสนับสนุนทางสังคม เป็นความรู้สึกหรือ เจตคติที่รับรู้ถึงความสนใจ ความเมตตา กรุณา การช่วยเหลือที่ได้รับจากญาติพี่น้อง เพื่อนร่วมงาน เมื่อบุคคลเหล่านี้มารวมกัน โดยมีจุดประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือก็จะเกิดเครือข่ายแรงสนับสนุนทางสังคมขึ้น

ฮาวเออร์ (Houer 1981 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:25) กล่าวว่า แรงสนับสนุนทางสังคมเป็นปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลประกอบด้วย การสนับสนุนด้านอารมณ์ ซึ่งเกิดจากความใกล้ชิดผูกพัน ความรักห่วงใย ความไว้วางใจ การสนับสนุนด้านความคิด การตัดสินใจซึ่งเกิดจากการยอมรับนับถือ และเห็นถึงคุณค่าและการให้ความช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ ได้แก่ คำแนะนำ ข้อมูลข่าวสาร วัตถุสิ่งของ หรือบริการต่างๆ ตลอดจนการให้ข้อมูลป้อนกลับ และข้อมูลเพื่อการเรียนรู้และประเมินตนเอง

คาห์น (Kahn 1979 : 85 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:25) ให้ความหมายว่า แรงสนับสนุนทางสังคม เป็นปฏิสัมพันธ์อย่างมีจุดมุ่งหมายระหว่างบุคคลหนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่ง ซึ่งมีผลทำให้เกิดความรู้สึกที่ดีต่อกัน มีการยอมรับนับถือ มีการช่วยเหลือด้านวัตถุซึ่งกันและกัน ยอมรับในพฤติกรรมซึ่งกันและกัน

ค็อบบ์ (Cobb 1976 : 300 อ้างถึงใน อภินันท์ ปัญญาภาพ 2549:73) ได้ให้ความหมายว่า แรงสนับสนุนทางสังคม คือ การที่บุคคลได้รับข้อมูลข่าวสารที่ทำให้บุคคลนั้นเชื่อว่ามีคนรักและเอาใจใส่ มีคนยกย่องและมองเห็นคุณค่า รวมทั้งรู้สึกว่าเขาเป็นส่วนหนึ่งของสังคม

โดยสรุปแล้ว แรงสนับสนุนทางสังคม หมายถึงการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ในรูปของการสนับสนุนช่วยเหลือ ในเรื่องของสิ่งของที่จำเป็น สนับสนุนในเรื่องข่าวสารข้อมูล การให้คุณค่าในความเป็นมนุษย์ การให้ความรักและเอื้ออาทร โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้การช่วยเหลือทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ และสติปัญญา เพื่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดี และสามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคมได้อย่างมีความสุข

ความสำคัญของแรงสนับสนุนทางสังคม

แรงสนับสนุนทางสังคมเป็นปัจจัยทางสังคมที่สำคัญและมีอิทธิพลต่อการดำรงชีวิตอยู่ในสังคมของบุคคลเนื่องจากการดำรงชีวิตของมนุษย์และความสัมพันธ์มีลักษณะเป็นการพึ่งพาอาศัยกันและกัน มีความไว้วางใจและ ช่วยเหลือกันในด้านอารมณ์ สิ่งของ ข้อมูล มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและความรู้สึกซึ่งกันและกัน ทำให้รู้สึกอบอุ่นใจ เกิดความมั่นคงทางด้านอารมณ์ ตระหนักถึงคุณค่าในตนเอง ช่วยลดความเครียดที่จะนำไปสู่ภาวะวิกฤติ (Cohen and Willis 1985) นอกจากนี้ ลินเบอร์แมน (Lieberman 1972 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:27) ยังกล่าวว่าการสนับสนุนทางสังคมมีผลต่อ การลดอุบัติเหตุ การเกิดเหตุการณ์เครียดในชีวิต ทำให้สามารถปรับและเปลี่ยนแปลงการรับรู้ของบุคคลต่อภาวะเครียด และสามารถลดระดับความรุนแรง หรือสามารถดูดซับผลกระทบที่เกิดจากภาวะเครียด ส่งเสริมให้บุคคลสามารถเผชิญกับภาวะเครียดได้ดีขึ้น

เพนเดอร์ (Pender 1996 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:28) ได้สรุปความสำคัญของแรงสนับสนุนทางสังคมว่ามีดังนี้

1. ช่วยส่งเสริมการเจริญเติบโตของร่างกาย และจิตใจโดยการเพิ่ม คุณค่าของตนเอง ทำให้มีอารมณ์มั่นคง และเกิดความผาสุกในชีวิต
2. ลดความเครียดของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในชีวิต
3. ช่วยรับรองยืนยันว่า การกระทำนั้นจะทำให้บุคคลมีส่วนร่วมและเป็นที่ต้องการของสังคม
4. เป็นกันชนหรือเกราะรองรับเหตุการณ์ที่เป็นวิกฤติในชีวิต เช่นลดเหตุการณ์ที่ตึงเครียด โดยจะมีผลต่อการแปรเหตุการณ์และการตอบสนองต่ออารมณ์ ทำให้บุคคลสามารถปรับตัวได้ดี นอกจากนี้ยังช่วยลดการเจ็บป่วยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ชนิดของแรงสนับสนุนทางสังคม

การแบ่งชนิดของแรงสนับสนุนทางสังคมนั้นได้ มีผู้ที่ศึกษาและแบ่งชนิดของแรงสนับสนุนทางสังคม ไว้ดังนี้

คาห์น (Kahn 1979 : 85 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:28) กล่าวว่า แรงสนับสนุนทางสังคมคือการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในลักษณะการ แสดงออกดังต่อไปนี้อย่างน้อยอย่าง หนึ่งหรือมากกว่าคือ

1. ความผูกพันทางอารมณ์และความคิด (Affection) เป็นการแสดงออกถึงอารมณ์ในทางบวกหรือความพึงพอใจของบุคคลหนึ่งที่มีต่ออีกบุคคลหนึ่ง ซึ่งจะแสดงออกในรูปความผูกพัน การยอมรับ การเคารพ หรือความรัก
2. การยืนยันรับรองพฤติกรรมซึ่งกันและกัน (Affirmation) เป็นการแสดงความเห็นด้านการยอมรับในความถูกต้องเหมาะสมทั้งในการกระทำและความคิดของบุคคลอื่น ๆ
3. การให้ความช่วยเหลือ (Aid) เป็นปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคล โดยการให้สิ่งของหรือความช่วยเหลือโดยตรง ความช่วยเหลือนั้นอาจจะเป็นวัตถุ ข้อมูล ข่าวสาร หรือเวลา

จาคอบสัน (Jacobson 1986 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:28) แบ่งชนิดของแรงสนับสนุนทางสังคมไว้ 3 แบบ คือ

1. การสนับสนุนด้านอารมณ์ (Emotional Support) เป็นพฤติกรรมการช่วยเหลือที่ทำให้บุคคลรู้สึกสบายใจ และเชื่อว่ามีบุคคลเคารพนับถือยกย่อง และให้ความรักดูแลเอาใจใส่
2. การสนับสนุนด้านสติปัญญา (Cognitive Support) เป็นการสนับสนุนด้านข้อมูล ข่าวสาร ความรู้หรือคำแนะนำที่ช่วยให้บุคคลเข้าใจสิ่งต่าง ที่เกิดขึ้นกับตน และช่วยให้สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น
3. การสนับสนุนด้านสิ่งของ (Tangible Support) เป็นการสนับสนุนด้านสิ่งของและการบริการต่างๆ ที่ช่วยให้บุคคลสามารถแก้ปัญหาได้

แหล่งสนับสนุนทางสังคม

แหล่งสนับสนุนทางสังคม หมายถึง กลุ่มบุคคลที่มีการติดต่อและให้การช่วยเหลือซึ่งกันและกัน และแหล่งสนับสนุนยังเป็นตัวบอกลักษณะขนาดของเครือข่ายทางสังคม ซึ่งเป็นตัวกำหนดปริมาณการสนับสนุนทางสังคมที่ได้รับ เพนเดอร์ (Pender 1996 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:30)

โฮสส์ (Hose 1981 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:30) แบ่งกลุ่มของการสนับสนุนทางสังคม เป็น 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มที่ไม่เป็นทางการ (Informal) คือกลุ่มที่มีการติดต่อปฏิสัมพันธ์กันตามธรรมชาติ ซึ่งมีความผูกพันใกล้ชิดกัน มีความสัมพันธ์กันมาก เช่น กลุ่มสมรส ญาติพี่น้อง เพื่อนสนิท
2. กลุ่มที่เป็นทางการ (Formal) คือกลุ่มที่มีการติดต่อกันด้วยเหตุผลบางอย่าง เช่น เพื่อนร่วมงาน กลุ่มวิชาชีพ หรือกลุ่มสังคมอื่น ๆ

จริยาวัตร คมพักษณ์ (2531, อ้างถึงใน รังรอง งามศิริ 2540:100-101) ได้กล่าวว่า แหล่งที่ให้การสนับสนุนทางสังคมมาจาก กลุ่มปฐมภูมิและกลุ่มทุติยภูมิ ดังนี้

1. กลุ่มปฐมภูมิ (Primary groups) เป็นกลุ่มสังคมขนาดเล็ก มีความใกล้ชิดสนิทสนม มีความสัมพันธ์เป็นส่วนตัว และมีความผูกพันกันมาก มีการติดต่อทางสังคมอย่างยาวนาน ไม่เป็นทางการ ลักษณะของบรรยากาศความสัมพันธ์ภายในกลุ่มจึงมีลักษณะผ่อนคลาย สมาชิกภายในกลุ่มให้ความสนใจซึ่งกันและกัน กลุ่มปฐมภูมิจะเป็นแหล่งที่ให้การสนับสนุนด้านอารมณ์ที่สำคัญมาก บุคลิกภาพของบุคคลจะได้รับอิทธิพลจากกลุ่มปฐมภูมิ ได้แก่ ครอบครัว เพื่อน

2. กลุ่มทุติยภูมิ (Secondary groups) ลักษณะของความสัมพันธ์ภายในกลุ่มสังคมประเภทนี้มีความรู้สึกรู้สีกผูกพันกันไม่มาก แม้ว่าสมาชิกภายในกลุ่มจะมีความสัมพันธ์กันมาเป็นเวลานาน ลักษณะการติดต่อสื่อสารระหว่างสมาชิกจะเป็นแบบทางการ ไม่มีความสัมพันธ์ส่วนตัว สมาชิกในกลุ่มไม่ให้ความสนใจในความเป็นตัวบุคคลของกันและกัน ขนาดของกลุ่มอาจมีขนาดใหญ่หรือเล็กก็ได้ เพราะกลุ่มไม่ได้เน้นที่ความผูกพันของสมาชิกกลุ่ม โดยส่วนใหญ่มักจะพบว่า สมาชิกกลุ่มรวมตัวกันเพื่อการทำงานเฉพาะอย่าง ดังนั้นกลุ่มจะถือเอาผลงานและการแสดงบทบาทของสมาชิกเป็นสำคัญ ได้แก่ สหภาพแรงงาน สมาคมการกุศล สโมสร

5.2 งานวิจัยเกี่ยวกับแรงสนับสนุนทางสังคมและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

สลิษา หลิมศิริโรจน์ (2548 : บทคัดย่อ) ศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดูแลผู้ป่วยแอลกอฮอล์ของญาติผู้ดูแล กรณีศึกษาโรงพยาบาลราชบุรี พบว่าแรงสนับสนุนทางสังคมสามารถทำนายพฤติกรรมการดูแลผู้ป่วยแอลกอฮอล์ได้ร้อยละ 33.9 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ฮับเบิล แม็คไลน์แคป และบราวน์ (Hubbard, Muhlenkamp and Brown 1984 อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547:31) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการสนับสนุนทางสังคมกับพฤติกรรมการดูแลตนเอง ในกลุ่ม ผู้ที่มีสุขภาพปกติ ที่มีอายุระหว่าง 55-90 ปี พบว่า การสนับสนุนทางสังคมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการดูแลตนเอง

จากงานวิจัยเกี่ยวกับ แรงสนับสนุนทางสังคม ส่วนใหญ่จะศึกษาถึงพฤติกรรมการป้องกันด้านสุขภาพของผู้ป่วยและการปรับตัวของวัยรุ่น ซึ่งยังไม่มีงานวิจัยที่ศึกษาถึงแรงสนับสนุนทางสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุโดยตรง แต่แรงสนับสนุนทางสังคมเป็นปัจจัยที่

มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตมนุษย์ในสังคมที่ต้องพึ่งพาอาศัยกัน มีการช่วยเหลือแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ความรู้สึกซึ่งกันและกัน เป็นปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ซึ่งทำให้บุคคล ที่ได้รับความช่วยเหลือด้านวัตถุ สิ่งของ คำแนะนำต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ จะทำให้บุคคลนั้นเห็นคุณค่าในตนเอง มีความมั่นใจในตนเอง ก่อให้เกิดแรงจูงใจ และสามารถปฏิบัติหรือแสดงพฤติกรรมเพื่อตอบสนองต่อผู้ให้ แรงสนับสนุนทางสังคม ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษา ผลของแรงสนับสนุนทางสังคมต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานเพื่อนำผลงานวิจัยมาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อไป

ส่วนที่ 6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรส่วนบุคคลและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

6.1 อายุกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

ปกิจ พรหมยาน (2531 : 95-97) ศึกษาความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุกน้ำมันส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกัน มีการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจราจรแตกต่างกัน ประพศรี นรินทร์ลักษณ์ (2536, อ้างถึงใน รัชมภา หทัยธรรม 2538 : 24) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ กลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี เกิดอุบัติเหตุในเวลากลางวันมากกว่า กลุ่มอายุ 25 ปี ขึ้นไป

วิสุทธิ์ อริยภิญโญ (2539 :71) ศึกษาตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่ รถบรรทุกน้ำมันส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง 601 คน พบว่า อายุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยที่ผู้ขับขี่อายุมากจะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านการระมัดระวังมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย

มนวดี ประกายรุ่งทอง (2542 : 75) ได้ศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนกับ ความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้เข็มฉีดยาของผู้ขับรถบรรทุกน้ำมัน ส่วนบุคคลใน เขตกรมการขนส่งทางบกกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ผลการศึกษาพบว่า อายุมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการใช้เข็มฉีดยาของผู้ขับรถบรรทุกน้ำมันส่วนบุคคลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้นจะพบว่า อายุเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรเรื่องอายุ เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยในกลุ่มอายุที่แตกต่างกัน

6.2 ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมันกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

เสาวลักษณ์ กัษมาตย์ (2540 : 81) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานโดยสารรถประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 105 ราย และไม่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 105 ราย ผลการวิจัยพบว่า ประสิทธิภาพการขับรถโดยสารประจำทาง เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุหมายถึงผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถน้อยมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น

จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้นจะพบว่า ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน เป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรเรื่อง ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยในกลุ่มที่มีระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมันที่แตกต่างกัน

6.3 การดื่มของมึนเมากับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

สุรัชย์ เจริญสกุล (2536, อ้างถึงใน สมชาย สนิทปัญญา 2548 : 45) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด ผลการวิจัยพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุมีสภาพร่างกายไม่ปกติ ร้อยละ 21.1 ขอมรับว่าตนเองมีเมาสุรา

วิลลาเวเซส (Villaveces 2000 : Abstract, อ้างถึงใน สมชาย สนิทปัญญา 2548 : 52) ศึกษาผลของฤทธิ์แอลกอฮอล์ต่อการตายด้วยอุบัติเหตุ ทางรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในสหรัฐอเมริกาในช่วงปี ค.ศ. 1980-1997 โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลระดับชาติในการทำนายการขับขีในขณะมีเมา ผลการวิจัยพบว่า ระดับความถี่ของการตายด้วยอุบัติเหตุทางรถยนต์ มีจำนวน 792 คน และ 184 คน สามารถทำนายได้ว่าร้อยละ 24 ตายเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุด้วยสาเหตุของการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์และร้อยละ 49 ตายด้วยอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ในขณะดื่มแอลกอฮอล์ สรุปได้ว่าแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร

จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้นจะพบว่า การดื่มของมึนเมาเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรเรื่องการดื่มของมึนเมาเพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ในกลุ่มที่มีการดื่มของมึนเมาแตกต่างกัน

6.4 ภาวะสุขภาพกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

พิมพ์พรรณ ศิลปะสุวรรณ และคณะ (2536, อ้างถึงในสมภพ วงศ์ประसार 2546 : 61) ศึกษาสภาวะสุขภาพ ความเครียด และความทันสมัยที่มีอิทธิพลต่อการจำแนกการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงานในโรงงานอุตสาหกรรมของคณงานวัยรุ่น เขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลจำแนกกลุ่มคณงานซึ่งได้รับอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน พบว่า ความทันสมัย ระดับการศึกษา สภาวะสุขภาพ ความเครียดและระดับอายุของคณงานวัยรุ่นสามารถทำนายการเกิดอุบัติเหตุในขณะที่ทำงานได้ร้อยละ 70

ทิพาพรรณ พวงช่อนกลิ่น (2539, อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547 : 56-57) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ ขับขี่รถในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี โดย ทำการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไปที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 218 คน และกลุ่มผู้ขับขี่ที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 325 คน โดยมีเพศเดียวกัน ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ คือ ระดับกา รศึกษา การดื่มสุรา การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง การมีโรคประจำตัวและการใช้ยาเป็นประจำ

จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้นจะพบว่า ภาวะสุขภาพ เป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรเรื่อง ภาวะสุขภาพ เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยในกลุ่มที่มีภาวะสุขภาพแตกต่างกัน

6.5 ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

ประณมพร โกชนสมบูรณ์ (2526, อ้างถึงใน สมภพ วงศ์ประसार 2546 : 65) ศึกษาปัญหาและความต้องการการบริการทางสังคมของลูกจ้างที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย เนื่องจากการทำงาน ศึกษาเฉพาะกรณีลูกจ้างที่อยู่ในความคุ้มครองของกองทุนเงินทดแทน พบว่า ลูกจ้างที่มีครอบครัวหรือแต่งงานแล้วที่ประสบอันตรายจากการทำงานมากกว่าลูกจ้างที่เป็นโสด

สิริพัชร เปรมย์เชิฐ (2543, อ้างถึงใน สมภพ วงศ์ประसार 2546 : 66) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ ความรู้ การเปิดรับสื่อและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานระดับปฏิบัติงานในโรงงานผลิตกระดาษ พบว่า พนักงานที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน

จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้นจะพบว่า ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว เป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งสามารถเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

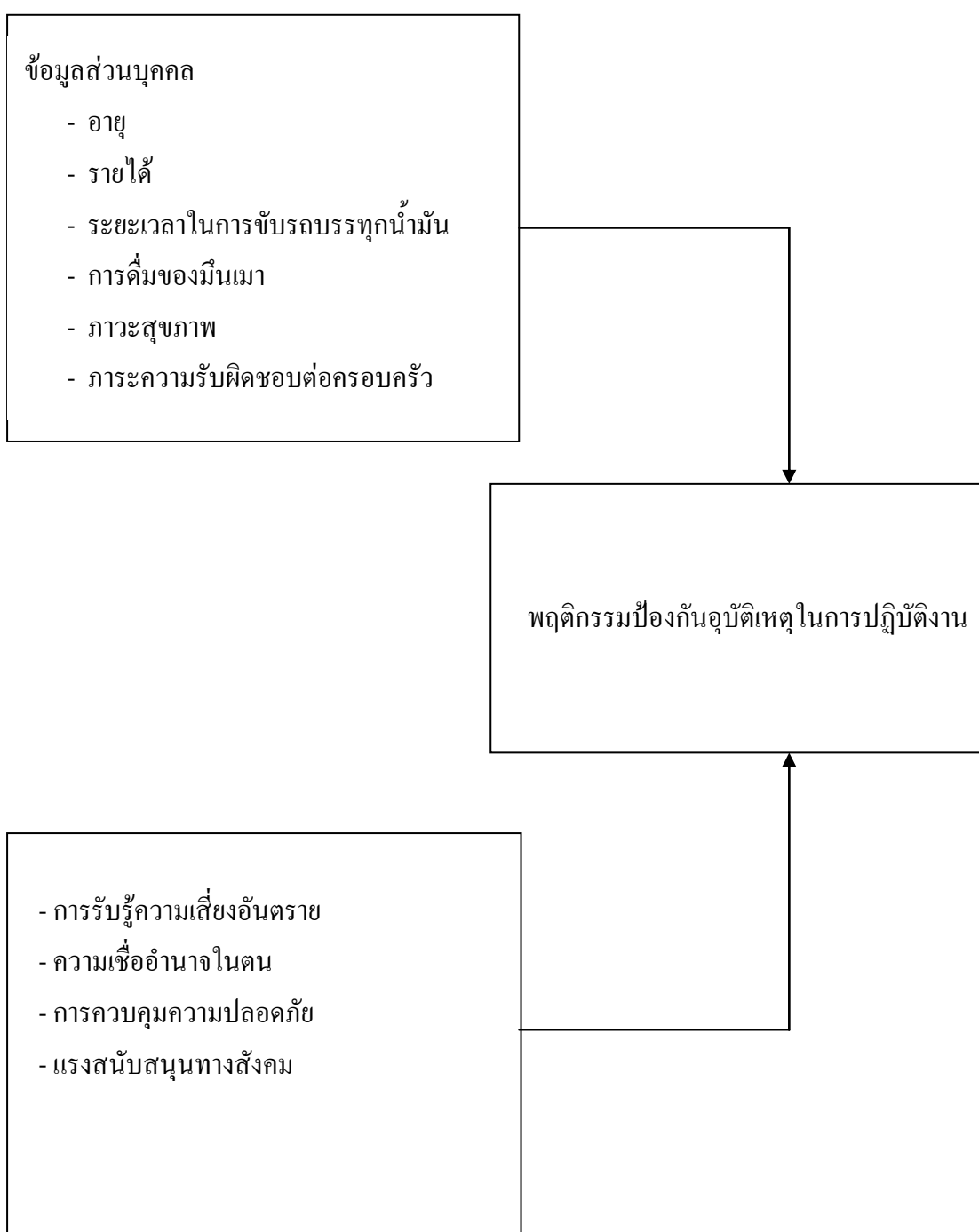
ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรเรื่อง ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยในกลุ่ม ที่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว แตกต่างกัน

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น สรุปได้ว่า ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญยิ่ง โดยเฉพาะหากเกิดในกลุ่มรถบรรทุกน้ำมัน จะเพิ่มความรุนแรงมากกว่าปกติ ซึ่งการมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานจะเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี ซึ่งจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่าปัจจัยด้าน การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคม มี ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในขณะปฏิบัติงาน ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาผลของการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคมต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยตามกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) เพื่อศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย โดยมีพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่ปฏิบัติงานขนส่งน้ำมันให้กับ บริษัท ปตท . จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยวิเคราะห์ (Unit of Analysis) และเพื่อให้การวิจัยครั้งนี้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. ตัวแปรที่ศึกษา
3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
4. การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ
5. การเก็บรวบรวมข้อมูล
6. การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรที่ใช้ ในการวิจัย ครั้งนี้ได้แก่ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำนวน 13 บริษัท ที่ทำสัญญารับเหมาขนส่งน้ำมันกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ระหว่างปี พ.ศ.2549-2552 รวมทั้งสิ้นจำนวน 448 คน (ส่วนระบบและประมวลผลการขนส่ง บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) พ.ศ. 2549-2552)

1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ ในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำนวน 13 บริษัท ที่ทำสัญญารับเหมาขนส่งน้ำมันกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ระหว่างปี พ.ศ.2549-2552 จำนวน 208 คน ซึ่งได้จากการใช้ตารางประมาณค่าของเครจซี่ และมอร์แกน (Kreicic and Morgan, อ้างถึงใน พวงรัตน์ ทวีรัตน์ 2543 : 303)

1.3 การสุ่มตัวอย่าง พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำนวน 13 บริษัท ที่ทำสัญญารับเหมาขนส่งน้ำมันกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ระหว่างปี พ.ศ.2549-2552 ทำการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดย

การนำบัญชีรายชื่อของพนักงาน ขัรบรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการ การรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย มาทำการจับสลากรายชื่อแบบไม่ใส่คืนจนครบ จำนวน 208 คน

2. ตัวแปรที่ศึกษา

ตัวแปรที่ใช้ศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีดังต่อไปนี้

1. ตัวแปรอิสระ มีดังนี้

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคล เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่

1.1.1 อายุในการศึกษาครั้งนี้แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ

1. 25-35 ปี
2. 36-45 ปี
3. 46-55 ปี

1.1.2 รายได้ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ

1. น้อยกว่า 35,000 บาท
2. 35,000-40,000 บาท
3. ตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป

1.1.3 ระยะเวลาในการขัรบรถบรรทุกน้ำมัน ในการศึกษาครั้งนี้แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ

1. 1-3 ปี
2. 4-6 ปี
3. 7 ปีขึ้นไป

1.1.4 การดื่มของมึนเมา แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ

1. ดื่มเป็นประจำ
2. ดื่มเป็นบางครั้ง
3. ไม่เคยดื่ม

1.1.5 ภาวะสุขภาพ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ

1. มีโรคประจำตัว
2. ไม่มีโรคประจำตัว

1.1.6 ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ

1. เป็นหลักของครอบครัว
2. รับผิดชอบเป็นบางส่วน
3. ไม่ต้องรับผิดชอบ

1.2 การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

1.3 ความเชื่ออำนาจภายในตน

1.4 การควบคุมความปลอดภัย

1.5 แรงสนับสนุนทางสังคม

2. ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม จำนวน 1 ชุด ที่ให้กลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ให้ข้อมูล ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว คำถามแบบกำหนดตัวเลือก (Forced Choice) จำนวน 6 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถาม การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ผู้วิจัยได้สร้างและพัฒนาเครื่องมือตามนิยามศัพท์ ประกอบด้วยคำถามจำนวน 19 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ ดังนี้

มากที่สุด	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด
มาก	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมาก
ปานกลาง	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง
น้อย	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย
น้อยที่สุด	หมายถึง	ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยมี เกณฑ์ในการให้คะแนน คือ ข้อความที่แสดงถึงการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย หากตอบมากที่สุดจนถึงน้อยที่สุดให้คะแนน 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ

การแปลความหมายคะแนนของ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์ข้อมูลตามเกณฑ์ของเบสท์ (Best 1981 : 179) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.49 หมายถึง มีการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ย 1.50 – 2.49 หมายถึง มีการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย อยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 2.50 – 3.49 หมายถึง มีการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย อยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 3.50 – 4.49 หมายถึง มีการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย อยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 4.50 – 5.00 หมายถึง มีการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย อยู่ในระดับมากที่สุด

ส่วนที่ 3 แบบสอบถาม ความเชื่ออำนาจ ในตน ผู้วิจัยได้สร้างและพัฒนาเครื่องมือตามนิยามศัพท์ ประกอบด้วยคำถามจำนวน 20 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ ดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง

น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย

น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยมี เกณฑ์ในการให้คะแนน คือ ข้อความที่แสดงถึงการมีความเชื่ออำนาจในตน หากตอบมากที่สุดจนถึงน้อยที่สุดให้คะแนน 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ ส่วนข้อความที่ตรงกันข้าม (ข้อ 4, 6, 9 และ 13) จะให้คะแนนกลับกัน

การแปลความหมายคะแนนของ ความเชื่ออำนาจ ในตน ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์ข้อมูลตามเกณฑ์ของเบสท์ (Best 1981 : 179) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.49 หมายถึง มีความเชื่ออำนาจภายในตน อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ย 1.50 – 2.49 หมายถึง มีความเชื่ออำนาจภายในตน อยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 2.50 – 3.49 หมายถึง มีความเชื่ออำนาจภายในตน อยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 3.50 – 4.49 หมายถึง มีความเชื่ออำนาจภายในตน อยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 4.50 – 5.00 หมายถึง มีความเชื่ออำนาจภายในตน อยู่ในระดับมากที่สุด

ส่วนที่ 4 แบบสอบถาม การควบคุมความปลอดภัย ผู้วิจัยได้สร้างและพัฒนาเครื่องมือตามนิยามศัพท์ ประกอบด้วยคำถามจำนวน 12 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ ดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
มากที่สุด

มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
ปานกลาง

น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย

น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
น้อยที่สุด

ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยมีเกณฑ์ในการให้คะแนน คือ ข้อความที่แสดง ถึงการควบคุมความปลอดภัยตามมาตรฐานของบริษัทและการดูแลตนเองให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงาน หากตอบ มากที่สุดจนถึงน้อยที่สุดให้คะแนน 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ ส่วนข้อความที่ตรงกันข้าม (ข้อ 4) จะให้คะแนนกลับกัน

การแปลความหมายคะแนนของ การควบคุมความปลอดภัย ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์ข้อมูลตามเกณฑ์ของเบสท์ (Best 1981 : 179) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.49 หมายถึง มีการควบคุมความปลอดภัย อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ย 1.50 – 2.49 หมายถึง มีการควบคุมความปลอดภัย อยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 2.50 – 3.49 หมายถึง มีการควบคุมความปลอดภัย อยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 3.50 – 4.49 หมายถึง มีการควบคุมความปลอดภัย อยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 4.50 – 5.00 หมายถึง มีการควบคุมความปลอดภัย อยู่ในระดับมากที่สุด

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามแรงสนับสนุนทางสังคม ผู้วิจัยได้สร้างและพัฒนาเครื่องมือตามนิยามศัพท์ ประกอบด้วยคำถามจำนวน 12 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ ดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง

น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย

น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยมี เกณฑ์ในการให้คะแนน คือ ข้อความที่แสดง เกี่ยวกับแรงสนับสนุนทางสังคม จากบริษัทผู้ดูแลรับผิดชอบมอบให้สำหรับ

พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ที่ปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยตามข้อตกลงของบริษัท หากตอบมากที่สุดจนถึงน้อยที่สุดให้คะแนน 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ ส่วนข้อความที่ตรงกันข้าม (ข้อ 12) จะให้คะแนนกลับกัน

การแปลความหมายคะแนนของ แรงสนับสนุนทางสังคม ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์ข้อมูลตามเกณฑ์ของเบสท์ (Best 1981 : 179) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.49 หมายถึง ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ย 1.50 – 2.49 หมายถึง ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 2.50 – 3.49 หมายถึง ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 3.50 – 4.49 หมายถึง ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 4.50 – 5.00 หมายถึง ได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับมากที่สุด

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ผู้วิจัยได้สร้างและพัฒนาเครื่องมือตามนิยามศัพท์ ประกอบด้วยคำถาม จำนวน 16 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 4 ระดับ ดังนี้

ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นได้เป็นประจำสม่ำเสมอหรือปฏิบัติทุกครั้งหรือประมาณ 76-100 %

ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นได้บ่อยครั้งหรือปฏิบัติได้เป็นส่วนใหญ่หรือประมาณ 51-75 %

ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นได้น้อยครั้งหรือปฏิบัติบางครั้งหรือประมาณ 26-50 %

ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติตามข้อความนั้นเลยหรือประมาณ 0-25 %

ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยมี เกณฑ์ในการให้คะแนน คือ ข้อความที่แสดงถึงพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน หากตอบปฏิบัติทุกครั้งจนถึงไม่เคยปฏิบัติให้คะแนน 3, 2, 1 และ 0 ตามลำดับ ส่วนข้อความที่ตรงกันข้าม (ข้อ 16) จะให้คะแนนกลับกัน

การแปลความหมายคะแนนของพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์จากสูตร อลิสา จันทรเรือง (2545:84)

$$\text{อันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{3-0}{3} = 1$$

ค่าเฉลี่ย 0.00 - 1.00 หมายถึง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน
อยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.01 - 2.00 หมายถึง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน
อยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 2.01 - 3.00 หมายถึง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน
อยู่ในระดับมาก

4. การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการสร้างและพัฒนาเครื่องมือ ในส่วนของแบบสอบถามโดย
ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ผู้วิจัยศึกษาค้นคว้าเอกสาร งานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับ การรับรู้ความ
เสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย การสนับสนุนทางสังคม และ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน เพื่อสร้างนิยามศัพท์เฉพาะ

2. กำหนดกรอบแนวคิดเพื่อสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย

3. สร้างแบบสอบถามที่มีเนื้อหาครอบคลุมตาม นิยามศัพท์เฉพาะและ วัตถุประสงค์
ของการวิจัยและตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) จากอาจารย์ที่ปรึกษาและ
ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนรวมทั้งสิ้น 5 ท่าน

4. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้น และได้รับการปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้
(Try out) กับผู้ขับรถบรรทุกน้ำมัน ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจริงที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 30 คน

5. หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม เกี่ยวกับ การรับรู้ความเสี่ยง
อันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย แรงสนับสนุนทางสังคม และ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการ ปฏิบัติงาน หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้สัมประสิทธิ์
อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป (Statistical
Package for the Social Sciences)

5.1 การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย มีข้อคำถาม 19 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .9054

5.2 ความเชื่ออำนาจในตน มีข้อคำถาม 20 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .8895

5.3 การควบคุมความปลอดภัย มีข้อคำถาม 12 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .7822

5.4 แรงสนับสนุนทางสังคม มีข้อคำถาม 12 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .9089

5.5 พฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการ ปฏิบัติงาน มีข้อคำถาม 16 ข้อ มีค่าความ
เชื่อมั่นเท่ากับ .8552

5. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้ผ่านการพัฒนา และปรับปรุงจนมีคุณภาพในระดับที่ยอมรับได้ ไปดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง
2. ผู้วิจัยดำเนินการเก็บ ข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 208 คนด้วยตนเอง โดยได้รับการตอบแบบสอบถามกลับคืนมา จำนวน 208 ฉบับ และสมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 100

6. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำแบบ สอบถามที่ได้รับคืนมาจัดระเบียบ ลงรหัส และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป

สถิติที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติในการวิจัยดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ อายุ รายได้ ระยะเวลาในการ ขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่ม ของมีเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว ใช้สถิติความถี่ (f) และร้อยละ (%)
2. การ วิเคราะห์การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจ ในตน การควบคุม ความปลอดภัย แรงสนับสนุนทางสังคม และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน ใช้สถิติค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
3. การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน ขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำ แนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ รายได้ การดื่มของมีเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว โดยใช้การทดสอบค่าที (t-test)
4. การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับ รถบรรทุกน้ำมัน จำแนกตาม อายุ ระยะเวลาในการขับ รถบรรทุกน้ำมัน โดยการทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) และหากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้ ทำการทดสอบหาความแตกต่างรายคู่ ด้วยวิธีของเชฟเฟ่ (Scheffe' test all possible comparison)
5. การวิเคราะห์ ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการ ปฏิบัติงาน ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย แรงสนับสนุนทาง สังคมต่อพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน โดยใช้ การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ ตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่ นำเข้าสมการ (Stepwise Multiple Regression Analysis)

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำนวน 208 คน มาทำการวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอ โดยใช้ตารางประกอบการบรรยาย ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย โดยใช้สถิติความถี่ (f) และร้อยละ (%)

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคมของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย โดยใช้สถิติค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระยะเวลาในการขับ รถบรรทุกน้ำมัน โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) และหากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe' test for all possible comparison)

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ รายได้ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว โดยใช้การทดสอบค่าที (t-test)

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์ ปัจจัยที่สามารถทำนาย พฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย แรงสนับสนุนทางสังคม ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย โดยใช้การวิเคราะห์

ถดถอยพหุคูณตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่นำเข้าสู่สมการ (Stepwise Multiple Regression Analysis)

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ ข้อมูลและแปลความหมายของการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกัน ผู้วิจัยได้กำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังต่อไปนี้

Y	หมายถึง พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน
X_1	หมายถึง การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย
X_2	หมายถึง ความเชื่ออำนาจในตน
X_3	หมายถึง การควบคุมความปลอดภัย
X_4	หมายถึง แรงสนับสนุนทางสังคม
n	หมายถึง จำนวนของกลุ่มตัวอย่าง
$\bar{X}$	หมายถึง ค่าเฉลี่ย (Mean)
S.D.	หมายถึง ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
F	หมายถึง ค่าสถิติความแปรปรวนระหว่างกลุ่ม (F-Distribution)
t	หมายถึง ค่าสถิติความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม (t-Distribution)
df	หมายถึง องศาอิสระ (Degree of Freedom)
SS	หมายถึง ผลรวมของค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานยกกำลังสอง (Sum of Squares)
MS	หมายถึง ค่าเฉลี่ยของค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานยกกำลังสอง (Mean Square)
r	หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์

R	หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (Multiple R)
R^2	หมายถึง ค่าประสิทธิภาพการทำนาย (R Square)
Adj R^2	หมายถึง ค่าประสิทธิภาพการทำนายที่ปรับแล้ว (Adjusted R Square)
R^2 Change	หมายถึง ค่า R^2 ที่เพิ่มขึ้นเมื่อเพิ่มตัวแปรอิสระเข้าสมการถดถอย
b	หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์ความถดถอย (Regression Coefficients)
Beta	หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์ความถดถอยมาตรฐาน (Standardized Regression Coefficients)
S.E.	หมายถึง ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย (Standard Error of the Estimate)
Constant (a)	หมายถึง ค่าคงที่

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่ตอบแบบสอบถามจำนวน 208 คน จำแนกตาม อายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา ภาวะ สุขภาพ ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว โดยแจกแจงความถี่และ ค่าร้อยละ ดังรายละเอียดในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
อายุ		
25-35 ปี	80	38.50
36-45 ปี	87	41.80
46-55 ปี	41	19.70
รวม	208	100.00

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
รายได้		
น้อยกว่า 35,000 บาท	183	88.00
35,000 - 40,000 บาท	13	6.20
ตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป	12	5.80
รวม	208	100.00
ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน		
1-3ปี	67	32.20
4-6ปี	61	29.30
7 ปีขึ้นไป	80	38.50
รวม	208	100.00
การดื่มของมึนเมา		
ดื่มเป็นประจำ	8	3.80
ดื่มเป็นบางครั้ง	154	74.00
ไม่เคยดื่ม	46	22.20
รวม	208	100.00
ภาวะสุขภาพ		
มีโรคประจำตัว	24	11.50
ไม่มีโรคประจำตัว	184	88.50
รวม	208	100.00
ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว		
เป็นหลักของครอบครัว	188	90.40
รับผิดชอบเป็นบางส่วน	19	9.10
ไม่ต้องรับผิดชอบ	1	0.50
รวม	208	100.00

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย มีทั้งสิ้น 208 คน ส่วนใหญ่มีอายุ 36-45 ปี จำนวน 87 คน คิดเป็น

ร้อยละ 41.80 ระยะเวลาในการ ขับรถบรรทุกน้ำมัน 7 ปีขึ้นไป จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 38.50
ภาวะสุขภาพไม่มีโรคประจำตัวจำนวน 184 คนคิดเป็นร้อยละ 88.50

เนื่องจากข้อมูลด้าน รายได้ การดื่มของมึนเมา ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว ของ
กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย
เมื่อแยกกลุ่มย่อยแล้ว บางกลุ่มมีจำนวนมากและบางกลุ่มมีจำนวนน้อยเกินไป ทำให้มีความแตกต่าง
ระหว่างกลุ่มตัวอย่างมาก ผู้วิจัยจึงจัด ข้อมูลใหม่เพื่อความเหมาะสมในการวิเคราะห์ข้อมูล
ดังรายละเอียดในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละการจัดกลุ่มใหม่ของข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
รายได้		
น้อยกว่า 35,000 บาท	183	88.00
ตั้งแต่ 35,000 ขึ้นไป	25	12.00
รวม	208	100.00
การดื่มของมึนเมา		
ดื่ม	162	77.90
ไม่เคยดื่ม	46	22.10
รวม	208	100.00
ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว		
เป็นหลักของครอบครัว	188	90.40
รับผิดชอบเป็นบางส่วน	20	9.60
รวม	208	100.00

จากตารางที่ 2 พบว่า รายได้ของกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคม
ผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 35,000 บาท จำนวน
183 คน คิดเป็นร้อยละ 88.00 การดื่มของมึนเมาส่วนใหญ่มีการดื่ม จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ
77.90 ส่วนภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว ส่วนใหญ่เป็นหลักของครอบครัว จำนวน 188 คน
คิดเป็นร้อยละ 90.40

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคมของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

การวิเคราะห์ ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ เหตุในการปฏิบัติงาน ระดับ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ระดับความเชื่ออำนาจในตน ระดับการควบคุมความปลอดภัย และ ระดับแรงสนับสนุนทางสังคม ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ผู้วิจัยวิเคราะห์โดยสถิติค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ดังรายละเอียดในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แสดงระดับของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ระดับการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ระดับความเชื่ออำนาจในตน ระดับการควบคุมความปลอดภัย และระดับแรงสนับสนุนทางสังคม ของกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

ตัวแปร	$\bar{X}$	S.D.	ค่าระดับ
ตัวแปรต้น			
- การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย (X_1)	4.17	.545	มาก
- ความเชื่ออำนาจในตน (X_2)	3.76	.513	มาก
- การควบคุมความปลอดภัย (X_3)	3.73	.697	มาก
- แรงสนับสนุนทางสังคม (X_4)	2.95	.854	ปานกลาง
ตัวแปรตาม			
- พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน (Y)	2.52	.417	มาก

จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย มีการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจในตน และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.17, 3.76, 3.73$ และ 2.52) ตามลำดับ ส่วนแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.95$)

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน
 ขัรบรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย
 จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ และระยะเวลาในการขัรบรถบรรทุกน้ำมัน
 ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน
 ขัรบรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยจำแนกตามข้อมูล
 ส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระยะเวลาในการขัรบรถบรรทุกน้ำมันโดยไ ช้การวิเคราะห์ความแปรปรวน
 ทางเดียว (One-Way ANOVA) และหากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะทำการ
 ทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe' test for all possible comparison)
 ดังตารางที่ 4-7

ตารางที่ 4 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
 ในการปฏิบัติงานของกลุ่มตัวอย่างพนักงานขัรบรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการ
 รถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามอายุ

อายุ	n	$\bar{X}$	S.D.	ค่าระดับ
25 - 35 ปี	80	2.51	.40	ปานกลาง
36 - 45 ปี	87	2.47	.43	น้อย
46 - 55 ปี	41	2.64	.40	ปานกลาง
รวม	208	2.52	.42	ปานกลาง

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 25-35 ปี, 46-55 ปี มีพฤติกรรมป้องกัน
 อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขัรบรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมัน
 แห่งประเทศไทย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.51$ และ 2.64) ตามลำดับ ส่วนช่วงอายุ 36-45 ปี อยู่
 ในระดับน้อย ($\bar{X}=2.47$)

ตารางที่ 5 แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน
 ขัรบรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย
 จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ระหว่างกลุ่ม	2	.87	.43	2.52
ภายในกลุ่ม	205	35.18	.17	
รวม	207	36.05		

จากตารางที่ 5 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีอายุแตกต่างกันมี พฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 6 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน

ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน	n	$\bar{X}$	S.D.	ค่าระดับ
1 - 3 ปี	67	2.46	.42	น้อย
4 - 6 ปี	61	2.46	.45	น้อย
7 ปี ขึ้นไป	80	2.61	.37	ปานกลาง
รวม	208	2.52	.42	ปานกลาง

จากตารางที่ 6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน 1-3 ปี, 4-6 ปี มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย อยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 2.46$) ส่วนระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน 7 ปีขึ้นไป อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.61$)

ตารางที่ 7 แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ระหว่างกลุ่ม	2	1.03	.51	3.01
ภายในกลุ่ม	205	35.02	.17	
รวม	207	36.05		

จากตารางที่ 7 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีระยะเวลาในการ ขับรถบรรทุกน้ำมัน แตกต่างกันมี พฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน
ขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย
จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ รายได้ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ
ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว โดยใช้การทดสอบค่าที (t-test)

ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน
ขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยจำแนกตามข้อมูล
ส่วนบุคคล ได้แก่ รายได้ การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาวะความรับผิดชอบต่อ ครอบครัว
โดยใช้การทดสอบค่าที t-test) ดังตารางที่ 8-11

ตารางที่ 8 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
ในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก
น้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามรายได้

รายได้	n	$\bar{X}$	S.D.	t
น้อยกว่า 35,000 บาท	183	2.50	.42	-1.369
ตั้งแต่ 35,000 ขึ้นไป	25	2.63	.38	

จากตารางที่ 8 พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน
ขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีรายได้แตกต่างกัน
มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 9 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
ในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก
น้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามการดื่มของมึนเมา

การดื่มของมึนเมา	n	$\bar{X}$	S.D.	t
ดื่ม	162	2.51	.42	-.643
ไม่เคยดื่ม	46	2.55	.41	

จากตารางที่ 9 พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับ
รถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีการดื่มของมึนเมา
แตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 10 แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของ
พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย
จำแนกตามภาวะสุขภาพ

ภาวะสุขภาพ	n	$\bar{X}$	S.D.	t
มีโรคประจำตัว	24	2.46	.48	-.777
ไม่มีโรคประจำตัว	184	2.53	.41	

จากตารางที่ 10 พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีภาวะสุขภาพแตกต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 11 แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของ
พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย
จำแนกตามภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว

ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว	n	$\bar{X}$	S.D.	t
เป็นหลักของครอบครัว	188	2.52	.42	.484
รับผิดชอบเป็นบางส่วน	20	2.48	.36	

จากตารางที่ 11 พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวแตกต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย แรงสนับสนุนทางสังคม ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

ในการวิเคราะห์ ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย แรงสนับสนุนทาง

สังคม โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่นำเข้าสู่สมการ (Stepwise Multiple Regression Analysis) ดังรายละเอียดตารางที่ 12 – 13

5.1 การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย แรงสนับสนุนทางสังคม และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ดังรายละเอียดตารางที่ 12

ตารางที่ 12 แสดงการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

(X_1) ความเชื่ออำนาจในตน (X_2) การควบคุมความปลอดภัย (X_3) แรงสนับสนุนทางสังคม (X_4) และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน (Y) ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

ตัวแปร	(X_1)	(X_2)	(X_3)	(X_4)	(Y)
(X_1)	1.000				
(X_2)	.657 **	1.000			
(X_3)	.497 **	.531 **	1.000		
(X_4)	.229 **	.110	.415 **	1.000	
(Y)	.487 **	.474 **	.505 **	.144 *	1.000

* $P < .05$ ** $P < .01$

จากตารางที่ 12 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม พบว่าการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย (X_1) ความเชื่ออำนาจในตน (X_2) การควบคุมความปลอดภัย (X_3) แรงสนับสนุนทางสังคม (X_4) มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ .05 ($r = .487, .474, .505, .144$ ตามลำดับ) โดยที่การควบคุมความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานมากที่สุด ($r = .505$)

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระด้วยกัน พบว่า แรงสนับสนุนทางสังคม (X_4) กับความเชื่ออำนาจในตน (X_2) ไม่มีความสัมพันธ์กัน ส่วน ตัวแปรอิสระ อื่น ๆ ทุกตัวมีความสัมพันธ์กันทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่าง .229 ถึง .657

5.2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรม รรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย แรงสนับสนุนทางสังคม โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ตามลำดับความสำคัญ ของตัวแปรที่ นำเข้าสมการ (Stepwise Multiple Regression Analysis) ดังรายละเอียดตารางที่ 13

ตารางที่ 13 แสดงการวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมนผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย (X_1) ความเชื่ออำนาจในตน (X_2) การควบคุมความปลอดภัย (X_3) แรงสนับสนุนทางสังคม (X_4) โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่นำเข้าสู่สมการ (Stepwise Multiple Regression Analysis)

ลำดับที่ของตัวแปรที่ได้รับคัดเลือกเข้าสู่สมการ	R	R ²	Adj R ²	R ² Change	b	Beta	t
1. การควบคุมความปลอดภัย (X_3)	.505	.256	.252	.256	.183	.306	4.443***
2. การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย (X_1)	.574	.329	.323	.074	.175	.228	2.947***
3. ความเชื่ออำนาจในตน (X_2)	.585	.343	.333	.013	.132	.162	2.041***
Constant (a) = .610 S.E. = .341 F = 35.427 ***							

***P < .001

จากตารางที่ 13 พบว่า การควบคุมความปลอดภัย (X_3) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสู่สมการเป็นลำดับที่ 1 มีประสิทธิภาพในการทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ร้อยละ 25.60

การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย (X_1) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.40

ความเชื่ออำนาจในตน (X_2) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 3 สามารถทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.30 โดยการควบคุม ความปลอดภัย (X_3), การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย (X_1) และความเชื่ออำนาจในตน (X_2) สามารถ ร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน (Y) ได้ร้อยละ 34.3

สมการที่ได้จาก การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่ นำเข้าสมการมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 สามารถเขียนเป็นสมการวิเคราะห์การถดถอยได้ดังนี้

ในรูปคะแนนดิบ

$$Y = .610 + .183 (X_3) + .175 (X_1) + .132 (X_2)$$

ในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$Z = .306 (X_3) + .228 (X_1) + .162 (X_2)$$

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ” ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษา ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุใน การปฏิบัติงาน การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทาง สังคมของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย และ 2) ศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว 3) ศึกษาการรับรู้ ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคม เป็นปัจจัยที่สามารถทำนาย พฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

ประชากรที่ใช้ในการ ศึกษา ครั้งนี้ คือ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำนวน 13 บริษัท ที่ทำสัญญารับเหมาขนส่งน้ำมันกับบริษัทปตท.จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2549 - 2552 มีจำนวน 448 คน ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple random Sampling) จำนวน 208 คน

เครื่องมือที่ใช้ในเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการค้นคว้าเอกสารงานวิจัย และวรรณกรรม และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ใช้สถิติความถี่ (f) และร้อยละ (%) ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การทดสอบค่า (t-test) การทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One - Way ANOVA) และหากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิจัยทำการทดสอบหาความแตกต่างรายคู่ ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe' test all possible comparison) และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่นำเข้าสู่สมการ (Stepwise Multiple Regression Analysis)

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยสรุปเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนมาก มีอายุ 36-45 ปี จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 41.80 มีรายได้น้อยกว่า 35,000 บาท จำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 88.00 ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน 7 ปีขึ้นไป จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 38.50 การดื่มของมึนเมาส่วนมากมีการ ดื่ม จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 77.90 ภาวะสุขภาพไม่มีโรคประจำตัว จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 88.50 ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวส่วนมากเป็นหลักของครอบครัว จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 90.40

2. การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุน ทางสังคม ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย พบว่า มีการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจในตน และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.17, 3.76, 3.73$ และ 2.52 ตามลำดับ) ส่วนระดับแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.95$)

3. การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 การเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามอายุ พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนช่วงอายุ 36-45 ปี อยู่ในระดับน้อย และมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

3.2 การเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามรายได้ พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีรายได้แตกต่างกันมี พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

3.3 การเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน ขัรบรตบรตูกนั้มนั้สมาคมผู้ประกอบการบรตูกนั้มนั้แห่งประเทศัไทย จั้แนกตามระยะเวลาในการ ขัรบรตบรตูกนั้มนั้ พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน ขัรบรตบรตูกนั้มนั้ สมาคมผู้ประกอบการบรตูกนั้มนั้แห่งประเทศัไทย จั้แนกตาม ความแตกต่างด้าน ระยะเวลาในการ ขัรบรตบรตูกนั้มนั้ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ส่วน ระยะเวลาในการ ขัรบรตบรตูกนั้มนั้ 1-3 ปี และ 4-6 ปี อยู่ในระยดับน้อย และมีพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

3.4 การเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน ขัรบรตบรตูกนั้มนั้สมาคมผู้ประกอบการบรตูกนั้มนั้แห่งประเทศัไทย จั้แนกตาม การคั้ของ มินเมา พบว่าพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขัรบรตบรตูกนั้มนั้ สมาคม ผู้ประกอบการบรตูกนั้มนั้แห่งประเทศัไทย ที่มีการคั้ของมินเมาแตกต่างกันมี พฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

3.5 การเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขัรบรตบรตูกนั้มนั้สมาคมผู้ประกอบการบรตูกนั้มนั้แห่งประเทศัไทย จั้แนกตาม ภาวะสุขภาพ พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขัรบรตบรตูกนั้มนั้ สมาคม ผู้ประกอบการบรตูกนั้มนั้แห่งประเทศัไทย ที่มีภาวะสุขภาพแตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

3.6 การเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขัรบรตบรตูกนั้มนั้สมาคมผู้ประกอบการบรตูกนั้มนั้แห่งประเทศัไทย จั้แนกตาม ภาวะความ รับผิดชอบต่อครอบครัว พบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขัรบรตบรตูกนั้มนั้สมาคมผู้ประกอบการบรตูกนั้มนั้แห่งประเทศัไทย ที่มีภาวะความรับผิดชอบ ต่อครอบครัว แตกต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

4. การวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของ พนักงานขัรบรตบรตูกนั้มนั้ สมาคมผู้ประกอบการบรตูกนั้มนั้แห่งประเทศัไทย ได้แ ก่ การ รับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย แรงสนับสนุนทาง สังคม ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงานของพนักงานขัรบรตบรตูกนั้มนั้ สมาคมผู้ประกอบการบรตูกนั้มนั้แห่งประเทศัไทย พบว่า เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง ตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย (X_1) ความเชื่ออำนาจในตน (X_2) การควบคุมความปลอดภัย (X_3) แรงสนับสนุนทางสังคม (X_4) มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขัรบรตบรตูกนั้มนั้สมาคม

ผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($r = .487, .474, .505$ ตามลำดับ) และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($r = .144$) โดยที่การควบคุมความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานมากที่สุด ($r = .505$)

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระด้วยกัน พบว่า แรงสนับสนุนทางสังคม (X_4) กับความเชื่ออำนาจในตน (X_2) ไม่มีความสัมพันธ์กัน ส่วนตัวแปรอิสระอื่นทุกตัวมีความสัมพันธ์กันทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่าง .229 ถึง .657

การควบคุมความปลอดภัย (X_3) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้า สมการเป็นลำดับที่ 1 มีประสิทธิภาพในการทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ร้อยละ 25.60

การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย (X_1) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 สามารถทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.40

ความเชื่ออำนาจในตน (X_2) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 3 สามารถทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.30 และทั้ง (X_3), (X_1) และ (X_2) มีประสิทธิภาพการทำนายร่วมกันได้ร้อยละ 34.3

อภิปรายผล

ผลการวิจัยสามารถนำมาอภิปรายผลการวิจัยได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคม ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย พบว่าอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.52$) แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุระดับปฐมภูมิ (Primary Prevention) กล่าวคือเป็นพฤติกรรม ระดับบุคคล เพื่อป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น โดยมีจิตสำนึก และให้ร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ประกอบกับบริษัทต้นสังกัดมีกฎระเบียบ และบทลงโทษ อย่างชัดเจนเพื่อควบคุมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และจากแบบสอบถาม

พบว่ากลุ่มตัวอย่างเป็นหัวหน้าครอบครัว มีภาระหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในการหาเงินรายได้เลี้ยงดูสมาชิกในครอบครัว ร้อยละ 90.40 ซึ่งการมีภาระครอบครัวที่ต้องรับผิดชอบดูแล หากตนเองประสบอุบัติเหตุไม่ว่าจะบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ครอบครัวของเขาจะเกิดผลกระทบจนต้องขาดรายได้ จึงมีความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น และเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานบริษัทต้องผ่านกระบวนการคัดเลือกพนักงานขับรถใหม่ ตามคุณสมบัติโดยต้องสอบข้อเขียนและสอบสัมภาษณ์ รวมถึงการทดลองงานและฝึกงานกับครูฝึกเมื่อผ่านการประเมินผลจากบริษัทจนได้บรรจุเป็นพนักงานขับรถ และเมื่อปฏิบัติงานจนครบกำหนดตามแผนงานของบริษัทก็จะได้รับการฝึกอบรมทบทวนการปฏิบัติงานและอบรมการใช้เครื่องมือ / อุปกรณ์เพิ่มเติมทุกปี ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น

เมื่อพิจารณาแบบสอบถามเป็นรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างตอบคำถามข้อ “ท่านลดความเร็วรถเมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก ” ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 2.79 อยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ “ท่านเปิดไฟเลี้ยวให้สัญญาณก่อนจะเลี้ยว ” และ “ท่านขับรถโดยใช้ความเร็วต่ำกว่าปกติเมื่อฝนตกหนัก” ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.78 และ 2.72 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก เนื่องจากพฤติกรรมที่แสดงออก คือ การลดความเร็วรถเมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก การเปิดไฟเลี้ยวให้สัญญาณก่อนจะเลี้ยว และการขับรถโดยใช้ความเร็วต่ำกว่าปกติเมื่อฝนตกหนัก เป็นข้อกำหนดที่บริษัทต้นสังกัดได้ระบุไว้ในคู่มือพนักงานขับรถขนส่ง ในเรื่องหลักการพึงปฏิบัติในการขับรถเพื่อความปลอดภัย สรุปได้ว่าพฤติกรรมการขับขี่รถอย่างปลอดภัย โดยปฏิบัติตามกฎจราจร เมื่อขับขี่ยานพาหนะในลักษณะทางลาดชัน ทางโค้ง ทางแยก ทางร่วม ที่การจราจรคับคั่ง ถนนลื่น มีน้ำขัง ควรลดความเร็วของรถ

1.2 การวิเคราะห์ระดับ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย พบว่าอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.17$) อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่าง ได้รับการฝึกอบรมและสอนงานจากบริษัททั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ก่อนที่จะได้รับมอบหมายหน้าที่โดยคำนึงถึงความเหมาะสมของแต่ละคน (Put The Right Man On The Right Job) เพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ ขั้นตอนการทำงานในคลัง การเติมและลงผลิตภัณฑ์ ข้อมูลความปลอดภัยในการขับรถเชิงป้องกัน การสอบสวนและวิเคราะห์อุบัติเหตุ เป็นต้น ซึ่งเมื่อดูข้อมูลส่วนบุคคลพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน 7 ปีขึ้นไปร้อยละ 38.50 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพเป็นพนักงานขับรถมากกว่า 7 ปี จึงมีโอกาสได้รับรู้ถึงสภาพความรุนแรงของอุบัติเหตุ ซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินทั้งจากประสบการณ์ตรงของตนเองหรือเกิดขึ้นกับบุคคลใกล้ชิดและเพื่อนร่วมงาน รวมถึงการรับรู้ผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ เป็นต้น

เมื่อพิจารณาแบบสอบถามเป็นรายข้อพบว่ากลุ่มตัวอย่างตอบคำถามข้อ “การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง ในบริเวณทางแยกต่าง ๆ มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย” ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.60 อยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ “การขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย” และ “การขับรถในขณะที่ร่างกายขาดความพร้อม เช่น อดนอน เมาค้าง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย” ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.58 และ 4.51 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก อธิบายได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถาม มีการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายโดยใช้ความรู้และประสบการณ์ที่ผ่านมาเช่น เคยรับรู้หรือเคยพบอุบัติเหตุขณะขับรถ ฝ่าสัญญาณไฟแดง ในบริเวณทางแยกต่าง ๆ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ คำรงค์ จำเป็ลียน (2543) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีการรับรู้ในด้านกฎหมายจราจร กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และอุปกรณ์ของรถเป็นอย่างดี

1.3 การวิเคราะห์ระดับความเชื่ออำนาจในตน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย พบว่าอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.76$) อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นหัวหน้าครอบครัว มีภาระหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในการหาเงินรายได้เลี้ยงดูสมาชิกในครอบครัว ร้อยละ 90.40 จึงมีความเป็นผู้นำและมีโอกาสตัดสินใจแก้ไขปัญหาด้วยตนเอง ประกอบกับมีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกน้ำมัน 7 ปีขึ้นไป ซึ่งตนเองเป็นผู้ปฏิบัติงานโดยตรงและต้องตัดสินใจแก้ไขปัญหาเมื่อพบเหตุการณ์ต่าง ๆ ในขณะปฏิบัติงาน จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดความเชื่ออำนาจในตนเพิ่มขึ้น ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างจึงคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่เกิดอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำของตนเองและเชื่อว่าตนเองสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้และหากประสบการณ์ในการทำงานที่ผ่านมาไม่เคยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะยังทำให้ความเชื่ออำนาจในตนเพิ่มมากยิ่งขึ้น

เมื่อพิจารณาแบบสอบถามเป็นรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างตอบคำถามข้อ “การเกิดอุบัติเหตุในการขับรถมีสาเหตุสำคัญมาจากความประมาทของตัวเอง” ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.28 อยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ “หากเราขับรถอย่างหักโหมเกินไปเพื่อต้องการได้เงินเบี่ยเลี้ยงเพิ่มขึ้นจนร่างกายไม่ได้พักผ่อนเพียงพออาจเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้” และ “หากเราฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร หรือระเบียบของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการขับรถบรรทุกน้ำมันจะทำให้เกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้ง่าย ” ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.24 และ 4.18 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความเชื่อว่าผลของการกระทำนั้นเกิดมาจากการกระทำของตนเองมากกว่าสิ่งอื่น ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างมีอายุ 25 ปีขึ้นไปร้อยละ 38.50 จึงมีความรู้สึกรับผิดชอบต่อตนเองและมีเหตุผล มีความคิดอยู่บนพื้นฐานความเป็นจริงและไม่คิดว่าผลของการกระทำเป็นเรื่องของโชคชะตา

1.4 การวิเคราะห์ระดับการควบคุมความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย พบว่าอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.73$) เนื่องจากสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย มีการตรวจสอบและกำหนดบทลงโทษตามระเบียบของบริษัทเพื่อควบคุมความปลอดภัยที่ประกอบด้วยปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกตัวบุคคล ได้แก่ วิธีการควบคุมความปลอดภัยที่ได้ตามมาตรฐานตาม แผนการควบคุมความปลอดภัยของบริษัท (Safety Program) ประกอบด้วย การจัดโปรแกรมการฝึกอบรมพนักงานขับรถ การตรวจสอบรถและอุปกรณ์ การจัดทีม Surprise Check การจัดทำแผนที่เส้นทาง การจัดส่ง การจัดทำสถิติด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน จัดทำคู่มือพนักงานขับรถ จัดประชุมพนักงานเป็นประจำทุกเดือน เป็นต้น ในส่วนของการซ่อมบำรุง ได้มีการซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน กล่าวคือบริษัทได้จัดให้มีการอยู่ซ่อมบำรุงภายในบริษัท โดยแบ่งการซ่อมบำรุงระบบช่วงล่าง ยาง ระบบเครื่องยนต์ ระบบไฟฟ้า และได้มีการจัดแผนการซ่อมบำรุงเชิงป้องกันตามระยะทางการใช้งานของรถทุก 10,000 กม. แผนการซ่อมบำรุงทุก 30,000 กม. และแผนการซ่อมบำรุงทุก 60,000 กม. รวมถึงจัดช่างซ่อมนอกสถานที่ กรณีรถเสียระหว่างการขนส่ง โดยช่างมีความรู้ความชำนาญตามมาตรฐาน เช่น ISUZU เป็นต้น พร้อมทั้งจัดให้มีการสำรองอะไหล่เพื่อสะดวกต่อการใช้งานทันตามเวลา โดยพนักงานสามารถเขียนใบแจ้งซ่อมได้ทันที จากปัจจัยทั้งหมดที่กล่าวมานี้ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างมีระดับการควบคุมความปลอดภัยอยู่ในระดับมาก

เมื่อพิจารณาแบบสอบถามเป็นรายชื่อพบว่ากลุ่มตัวอย่างตอบคำถามข้อ “ท่านได้รับการติดตามและควบคุมจากบริษัทไม่ให้ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดด้วยการใช้ระบบติดตามยานพาหนะ (GPS) ทุกครั้งที่ขับรถ” ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.02 อยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ “ท่านได้รับการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ต่าง ๆ ของรถ เช่น เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง เปลี่ยนผ้าเบรก ตามแผนงานและช่วงเวลาที่บริษัทได้กำหนดไว้ ” และ “เมื่อท่านแจ้งอุปกรณ์ภายในรถชำรุด หากเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญ เช่น แตรรถ ทางบริษัท จะซ่อมแซมให้อุปกรณ์สามารถใช้งานได้ตามปกติ อย่างรวดเร็ว” ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95 และ 3.94 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างได้รับการควบคุมความปลอดภัยจากบริษัทผู้ขนส่งน้ำมันจากปัจจัยภายนอก เช่น ตัวรถและอุปกรณ์เครื่องยนต์ต่าง ๆ แล้ว ทางบริษัทยังคำนึงถึงปัจจัยภายในตัวบุคคล ซึ่งควบคุมโดยการใช้ระบบติดตามยานพาหนะ (GPS) เพื่อให้พนักงานขับรถมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น

1.5 การวิเคราะห์ระดับ แรงสนับสนุนทางสังคมของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย พบว่าอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.95$) อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้บริษัทเสริมสร้างและสนับสนุนให้มีคุณภาพชีวิต

การทำงานเพิ่มมากขึ้น จากข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่าส่วนมากมีรายได้น้อยกว่า 35,000 บาท ร้อยละ 88 เพราะรายได้จากการทำงานขึ้นอยู่กับชั่วโมงการทำงานซึ่งบริษัทกำหนดชั่วโมงการทำงานเพื่อให้พนักงานได้มีเวลาพักผ่อน อย่างไรก็ตามเพื่อช่วยลดความเมื่อยล้าและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ ส่วนสวัสดิการเบื้องต้นตามกฎหมาย เช่น เครื่องแบบพนักงาน เบี้ยขยัน โบนัส ประกันอุบัติเหตุ, เงินช่วยเหลือการศึกษาบุตรและประกันสังคม กลุ่มตัวอย่างจะได้รับตาม หลักเกณฑ์ของบริษัท ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างจึงเห็นว่าเป็นผลตอบแทนที่ได้รับตามปกติจึงตอบแบบสอบถามส่วนมากอยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาแบบสอบถามเป็นรายชื่อพบว่า กลุ่มตัวอย่างตอบคำถามข้อ “ท่านเคยได้ถ่ายทอดความรู้หรือเล่าประสบการณ์การทำงานของท่าน ที่มีผลต่อการทำงานที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทำให้ท่านรู้สึกภาคภูมิใจ” ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 3.31 อยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาคือ “ท่านเคยได้รับคำชมเชยจากบริษัททุกครั้งเมื่อบริษัทพบว่าท่านแต่งกายด้วยชุดฟอร์มที่สะอาดและเรียบร้อย” และ “ท่านได้รับเบี่ยขยันจากการทำงาน เช่น ไม่หยุดงาน ไม่มาสาย อย่างสม่ำเสมอ ” ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.26 และ 3.20 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างนอกจาก มีความต้องการแรงสนับสนุน ด้านรายได้เพื่อตอบสนองความต้องการตามปัจจัยพื้นฐานของมนุษย์แล้วยังมีความต้องการแรงสนับสนุนด้านจิตใจ โดยการยอมรับ ยกย่อง และเห็นคุณค่า ของตนเองจากหัวหน้าและเพื่อนร่วมงานซึ่ง เป็นการสนับสนุนทางด้านความคิด ซึ่งคำแนะนำและความช่วยเหลือที่ได้รับจากเพื่อนร่วมงานจะทำให้เกิดความรู้สึกที่ดีต่อกัน มีการยอมรับนับถือและยอมรับพฤติกรรมซึ่งกันและกันจะสามารถสร้างเครือข่ายการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและกลุ่มได้ดีขึ้น สอดคล้องกับแนวคิดของคาห์น (Kahn 1979 : 85) ที่ให้ความหมายว่า แรงสนับสนุนทางสังคม เป็นปฏิสัมพันธ์อย่างมีจุดมุ่งหมายระหว่างบุคคลหนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่ง ซึ่งมีผลทำให้เกิดความรู้สึกที่ดีต่อกัน มีการยอมรับนับถือ มีการช่วยเหลือด้านวัตถุซึ่งกันและกันยอมรับในพฤติกรรมซึ่งกันและกัน

2. การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา สภาพสุขภาพ ภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 จากสมมุติฐานของการวิจัยข้อที่ 1 ที่ว่าพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน แตกต่างกัน พบว่าไม่เป็นไปตามสมมุติฐาน กล่าวคือ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน อธิบายได้ว่า อายุไม่มีผลต่อ

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน จากข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างพบว่า มีอายุ 25-35 ปี, 36-45 ปี และ 46-55 ปี คิดเป็นร้อยละ 38.50, 41.80 และ 19.70 ตามลำดับ เนื่องจากบริษัทมี กระบวนการคัดเลือกพนักงานได้แก่ การทดสอบความรู้ทั่วไปทั้งแบบข้อเขียนและการสัมภาษณ์ ผู้ที่ผ่านการทดสอบก็ถือว่าเป็นผู้มีความพร้อมที่จะเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับการทำงานในรูปแบบและขั้นตอนของบริษัทและ เมื่อครบกำหนดตามแผนของบริษัทจะได้รับการฝึกอบรม ทบทวน การปฏิบัติงานและอบรมการใช้เครื่องมือ/อุปกรณ์เพิ่มเติมทุกปี จากข้อคำถามที่ว่า “ท่าน ได้รับ การฝึกอบรมในเรื่อง การจัดการเบื้องต้นเมื่อมีสถานการณ์ฉุกเฉินเกี่ยวกับวัตถุอันตรายอย่างน้อย ปีละ 2 ครั้งตามที่บริษัทกำหนด ” ($\bar{X} = 3.69$) ซึ่งทางสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก น้ำมันแห่งประเทศไทยได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดระบบการควบคุมความปลอดภัยของบริษัท ในเรื่อง การบริหาร ความปลอดภัยในการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ทางบก โดยเฉพาะการบริหารพนักงานขับรถบรรทุก โดยจัดประเภทของพนักงานขับรถตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งได้กำหนดคุณสมบัติของพนักงานขับรถ คือ อายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี และไม่เกิน 60 ปี มีใบอนุญาตตรงกับประเภทรถบรรทุก ผ่านการตรวจสอบสภาวะจิตใจ ต่อการขับรถยนต์ ผ่านทดสอบความรู้พื้นฐานด้านจราจร และยังผ่านการฝึกอบรมด้านการขนส่ง ผลิตภัณฑ์ ผ่านการตรวจสอบร่างกายอย่างน้อย ทุก 2 ปี ประกอบกับทางบริษัทได้ให้ค่าตอบแทน พิเศษตามสถิติการลดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถของบริษัททุกคนผ่านการประเมินผลการ ปฏิบัติงาน อย่างน้อยทุก 1 ปี จากข้อคำถามที่ว่า “ท่านเคยได้รับเงินรางวัลประจำปี ในกรณีไม่ เกิดอุบัติเหตุจากบริษัท ” ($\bar{X} = 2.77$) ทำให้พนักงานได้รับผลประโยชน์ตอบแทนที่เหมาะสม จนทำให้รู้สึกพึงพอใจและมีขวัญกำลังใจ ส่งผลให้ตั้งใจทำงานอย่างเต็มประสิทธิภาพ

ทั้งนี้แม้ผู้ผ่านเกณฑ์การทดสอบตามกระบวนการคัดเลือกบุคคลเข้าทำงานและ ระบบ การควบคุมความปลอดภัยของบริษัทจะมีอายุแตกต่างกันก็ถือว่าเป็นผู้มีความพร้อมที่จะรับ การอบรมความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการทำงานในรูปแบบและขั้นตอนของบริษัท หลังจากที่ได้รับ ความรู้พื้นฐานแล้วยังได้รับการประเมินความรู้ความสามารถในการทำงานเป็นระยะและอบรมซ้ำ (Re-training) ซึ่งการปฏิบัติงานทางบริษัทได้วางรูปแบบและขั้นตอนการทำงานไว้อย่างชัดเจน ดังนั้นอายุจึงไม่มีผลต่อการปฏิบัติงาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของ ปกิจ พรหมยาน (2531 : 95-97) ศึกษาความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจราจรของผู้ขับขี่ รถบรรทุกน้ำมันส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกัน มีการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรแตกต่างกัน และ ประพศรี นรินทร์ลักษณ์ (2536, อ้างถึงใน รัชภา หทัยธรรม 2538 : 24) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ กลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี

เกิดอุบัติเหตุในเวลากลางวันมากกว่ากลุ่มอายุ 25 ปีขึ้นไป สุทธิ อริยภิญโญ (2539 : 71) ศึกษาตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยของผู้ขับรถบรรทุกน้ำมันส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง 601 คน พบว่าอายุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย โดยที่ผู้ขับขี่อายุมากจะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านการระมัดระวังมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย และ มนวิดี ประกายรุ่งทอง (2542 : 75) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนกับความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถบรรทุกน้ำมันส่วนบุคคลในเขตกรมการขนส่งทางบกกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ผลการศึกษาพบว่า อายุมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถบรรทุกน้ำมันส่วนบุคคล อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

2.2 จากสมมุติฐานของการวิจัยข้อที่ 2 พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน แตกต่างกัน พบว่า ไม่เป็นไปตามสมมุติฐาน กล่าวคือ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน อธิบายได้ว่า รายได้ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากส่วนมากมีรายได้น้อยกว่า 35,000 บาท ร้อยละ 88 เพราะรายได้จากการทำงานขึ้นอยู่กับชั่วโมงการทำงานซึ่งบริษัทกำหนดชั่วโมงการทำงานแต่กลุ่มตัวอย่างจะได้รับสวัสดิการเบื้องต้นตามกฎหมายเพิ่มเติม เช่น เครื่องแบบพนักงาน, เบี้ยขยัน, โบนัส, ประกันอุบัติเหตุ, เงินช่วยเหลือการศึกษาบุตรและประกันสังคม จากข้อคำถามที่ว่า “ท่านเคยได้รับรางวัลหรือเบี้ยขยันจากบริษัท” ($\bar{X} = 3.00$) รวมถึงการได้รับการควบคุมความปลอดภัยที่บริษัทได้จัดให้เพื่อเสริมสร้างความรู้และป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน เช่น การเข้ารับการฝึกอบรมและสอนงานเพื่อให้ปฏิบัติงานตามขั้นตอนที่ถูกต้องและปลอดภัย ในเรื่องความรู้ที่เกี่ยวกับสารเคมีอันตราย ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการขับขี่เชิงป้องกันอันตรายและการซ่อมแผนฉุกเฉิน เป็นต้น จากข้อคำถามที่ว่า “ท่านได้รับฟังการบรรยายจากวิทยากรภายนอกที่มีความรู้ในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ในงานซ่อมแผนฉุกเฉินของบริษัท เป็นประจำทุกปี” ($\bar{X} = 3.77$)

ดังนั้นผลการวิจัยจึงพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน เพราะว่าบริษัทผู้รับเหมาจัดสวัสดิการค่าตอบแทนพิเศษสำหรับพนักงานขับรถที่มีสถิติการลดอุบัติเหตุหรือปราศจากอุบัติเหตุ ซึ่งขัดแย้งและไม่สอดคล้องกับศึกษาของบุญชู ชาวเชียงขวาง และคณะ (2543 : บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความ

ปลอดภัยในการทำงานของคนงานก่อสร้างในจังหวัดสุพรรณบุรี ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยนำด้านตำแหน่งที่ปฏิบัติงาน รายได้ ทักษะ และ ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัย สามารถอธิบายความผันแปรของพฤติกรรมความปลอดภัย ในการทำงานได้ร้อยละ 26.3 ส่วนงานวิจัยของนพด บำรุงกิจ (2544, อ้างถึงใน อลิสา จันทรเรือง 2545 : 69) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ราย ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ระดับปานกลาง และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ได้แก่ สถานภาพสมรส การได้รับข่าวสารการป้องกันอุบัติเหตุจากร การให้คุณค่าต่อชีวิตและทรัพย์สิน รายได้ อายุ จำนวนปีที่ขับขีรถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับการป้องกัน

2.3 จากสมมุติฐานของการวิจัยข้อที่ 3 พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมันแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานแตกต่างกัน พบว่า ไม่เป็นไปตามสมมุติฐาน กล่าวคือ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมันแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน จากข้อมูลส่วนบุคคลพบว่า มี ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน 7 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 38.50 อธิบายได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีอาชีพขับรถบรรทุกน้ำมัน 7 ปีขึ้นไป อาจเป็นเพราะบริษัทมีระบบการควบคุมความปลอดภัยที่ดีในเรื่องการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติกับครูฝึกและมีพี่เลี้ยงที่มีประสบการณ์คอยควบคุมในช่วงทดลองงานก่อนได้รับการบรรจุเป็นพนักงานของบริษัท เป็นเวลาไม่น้อย กว่า 120 วัน และในการปฏิบัติงานทุกครั้งพนักงานจะ ได้รับงานจากหัวหน้างานที่ได้มีการจัดเตรียมแผนงานและเส้นทางเดินรถรวมถึงการตรวจติดตาม เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในเรื่องการควบคุมความปลอดภัยของบริษัท จากข้อคำถามที่ว่า “ท่าน ได้รับงานจากการวางแผนจัดส่งน้ำมันของ บริษัทตามระยะทางใกล้หรือไกลสลับกัน เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถเกิดความอ่อนเพลีย” ($\bar{X} = 3.76$)

2.4 จากสมมุติฐานของการวิจัยข้อที่ 4 พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีการดื่มของมึนเมาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานแตกต่างกัน พบว่า ไม่เป็นไปตามสมมุติฐาน กล่าวคือพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีการดื่มของมึนเมาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน จากข้อมูลส่วนบุคคลพบว่าส่วนมากมีการดื่ม คิดเป็นร้อยละ 77.90 อธิบายได้ว่าในขณะที่ปฏิบัติงานกลุ่มตัวอย่างไม่มีการดื่มของมึนเมา เนื่องจากบริษัทมีระบบการควบคุมความปลอดภัยโดยกำหนดนโยบายห้าม

พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน เสร็จสารเสพติดและมีมาตรฐานในการลงโทษ เช่นการพักงาน เป็นต้น การชั่วคราวจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันไม่ได้เสพยาเสพติด และจะจัดแผนงานในการปฏิบัติงานไว้ล่วงหน้าซึ่งกลุ่มตัวอย่างจะทราบว่าจะต้องปฏิบัติงานในช่วงเวลาใด ประกอบการใช้เครื่องมือในการตรวจสอบสิ่งผิดปกติก่อนเข้ารับงานของบริษัท ได้แก่ การตรวจคัดกรอง การแลกบัตร การตรวจสอบสารเสพติด และการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ เป็นต้น จากข้อคำถามที่ว่า “ท่านได้รับการตรวจวัดแอลกอฮอล์จากบริษัทในตอนเช้าก่อนรับงานทุกวัน ” ($\bar{X} = 3.42$)

ดังนั้นผลการวิจัยจึงพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีการดื่มของมึนเมาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ สุรัชย์ เจริญสกุล (2536, อ้างถึงใน สมชาย สนิทปัญญา 2548 : 45) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด ผลการวิจัยพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุมีสภาพร่างกายไม่ปกติ ร้อยละ 21.1 ยอมรับว่าตนเองมีเมานเมาสุรา ส่วนการศึกษาของ วิลลาเวคเซส (Villaveces 2000 : Abstract, อ้างถึงใน สมชาย สนิทปัญญา 2548 : 52) ศึกษาผลของฤทธิ์แอลกอฮอล์ต่อการตายด้วยอุบัติเหตุทางรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในสหรัฐอเมริกา ในช่วงปี ค .ศ. 1980-1997 โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลระดับชาติในการทำนายการขับขี่ในขณะมีเมานเมา ผลการวิจัยพบว่า ระดับความถี่ของการตายด้วย อุบัติเหตุทางรถยนต์ มีจำนวน 792 คน และ 184 คน สามารถทำนายได้ว่าร้อยละ 24 ตายเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุด้วยสาเหตุของการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถและร้อยละ 49 ตายด้วยอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะดื่มแอลกอฮอล์

2.5 จากสมมุติฐานของการวิจัยข้อที่ 5 พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีภาวะสุขภาพแตกต่างกัน มีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานแตกต่างกัน พบว่าไม่เป็นไปตามสมมุติฐาน กล่าวคือพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีภาวะสุขภาพแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน จากข้อมูลส่วนบุคคลพบว่าส่วนมากไม่มีโรคประจำตัว คิดเป็นร้อยละ 88.50 ซึ่งบุคคลที่มีโรคประจำตัว คิดเป็นร้อยละ 11.50 จึงมีความแตกต่างกันของข้อมูลอย่างชัดเจน จึงอธิบายได้ว่าปัจจัยภายในตนของกลุ่มตัวอย่าง มีการดูแลตนเองให้มีสุขภาพแข็งแรงไม่มีโรคประจำตัว และปัจจัยภายนอกตนซึ่งหมายถึงบริษัท ได้เห็นความสำคัญของปัญหาด้านสุขภาพที่จะมีผลต่อการปฏิบัติงาน จึงจัดให้มีการตรวจสุขภาพโดยแพทย์โรงพยาบาลของรัฐหรือเอกชน อย่างน้อยทุก 2 ปี และเข้ารับการทดสอบสารเสพติด

แอลกอฮอล์ ความบกพร่องของสายตา ความสามารถในการมองเห็น และความสามารถในการตอบสนองต่อสิ่งเร้าและ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ที่อายุมากกว่า 50 ปี ทุกคนต้องตรวจสุขภาพทุกปี จึงเป็นปัจจัยป้องกันปัญหาด้านภาวะสุขภาพ จากข้อคำถามที่ ว่า “ขณะขับรถ หากแสงแดดแรงท่านจะใส่แว่นกันแดดเพื่อป้องกันสายตาพร่ามัว” ($\bar{X}=2.20$)

ดังนั้นผลการวิจัยจึงพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีภาวะสุขภาพแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน ซึ่งขัดแย้งและไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ พิมพ์พรรณ ศิลปะสุวรรณ และคณะ (2536, อ้างถึงใน สมภพ วงศ์ประสาร 2546 : 61) ศึกษาภาวะสุขภาพ ความเครียด และความทันสมัยที่มีอิทธิพลต่อการจำแนกการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน ในโรงงานอุตสาหกรรมของพนักงานวัยรุ่น เขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลจำแนกกลุ่มคนงาน ซึ่งได้รับอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน พบว่า ความทันสมัย ระดับการศึกษา ภาวะสุขภาพ ความเครียดและระดับอายุของพนักงานวัยรุ่นสามารถทำนายการเกิดอุบัติเหตุในขณะทำงานได้ ร้อยละ 70 และทิพาพรรณ พวงช่อนกลิ่น (2539, อ้างถึงใน ภักวิภา ศักดิ์ศรี 2547 : 56-57) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี โดยทำการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 218 คน และกลุ่มผู้ขับขี่ที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 325 คน โดยมีเพศเดียวกัน ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ คือ ระดับการศึกษา การดื่มสุรา การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง การมีโรคประจำตัวและการใช้ยาเป็นประจำ

2.6 จากสมมติฐานของการวิจัย ข้อที่ 6 พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน แตกต่างกัน พบว่าไม่เป็นไปตามสมมติฐาน กล่าวคือพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกัน จากข้อมูลส่วนบุคคลพบว่าส่วนมาก มีภาระหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในการหาเงินรายได้เลี้ยงดูสมาชิกในครอบครัว คิดเป็นร้อยละ 90.40 อธิบายได้ว่ามีการะครอบครัวที่ต้องรับผิดชอบดูแลทำให้กลุ่มตัวอย่างมีจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น เพราะหากต้องประสบอุบัติเหตุไม่ว่าจะบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ครอบครัวของเขาจะเกิดผลกระทบจน ต้องขาดรายได้ จึง ต้องมีความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น และเนื่องจากกลุ่ม ตัวอย่างเป็นพนักงานบริษัทต้องผ่านกระบวนการคัดเลือกพนักงานขับรถใหม่ ตามคุณสมบัติโดยต้องสอบข้อเขียนและสอบสัมภาษณ์รวมถึงการทดลองงานและฝึกงานกับครูฝึกเมื่อผ่านการประเมินผลจากบริษัทจนได้บรรจุเป็นพนักงาน

ขับรถ และเมื่อปฏิบัติงานจนครบกำหนดตามแผนงานของบริษัทก็จะได้รับการฝึกอบรมทบทวน การปฏิบัติงานและอบรมการใช้เครื่องมือ / อุปกรณ์เพิ่มเติมทุกปี ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น จึงส่งผลหน้าที่การทำงานมีความมั่นคงไม่ถูกลดลงโทษให้พักงาน จากข้อคำถามที่ว่า “ท่านจะถูกบริษัทจดบันทึกและรายงาน เหตุการณ์ทุกครั้ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับหักคะแนนและเบี้ยเลี้ยงตอนสิ้นเดือน” ($\bar{X} = 3.62$)

ดังนั้นผลการวิจัยจึงพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการ รถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ที่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัวแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

2.7 จากสมมติฐานของการวิจัยข้อที่ 7 การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่อ อำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคม เป็นปัจจัยที่สามารถทำนาย พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่าเป็นไปตามสมมติฐานโดยตัวแปรทุกตัวมีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($r = .487, .474$ และ $.505$ ตามลำดับ) และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($r = 144$)

โดยที่การควบคุมความปลอดภัย (X_3) มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย มากที่สุด ($r = .505$) อธิบายได้ว่า ระบบมาตรการควบคุมความปลอดภัยที่บริษัทได้จัดให้แก่กลุ่มตัวอย่างถือเป็นจุดแข็ง (Strength) ที่มีความโดดเด่นและเป็นที่ยอมรับของกลุ่มตัวอย่างจากผลการวิจัย พบว่าข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา ภาวะสุขภาพ และภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว แตกต่างกันแต่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน เพราะมีปัจจัยเกื้อหนุนในเรื่องการควบคุมความปลอดภัย จากข้อคำถามที่ว่า “ท่านได้รับการฝึกอบรมในเรื่องการจัดการเบื้องต้นเมื่อมีสถานการณ์ฉุกเฉินเกี่ยวกับวัตถุอันตรายอย่างน้อยปีละ 2 ครั้งตามที่บริษัทกำหนด” ($\bar{X} = 3.69$) “ท่านเคยได้รับเงินรางวัลประจำเดือน ในกรณีไม่เกิดอุบัติเหตุจากบริษัท” ($\bar{X} = 2.77$) “ท่านได้รับฟังการบรรยายจากวิทยากรภายนอกที่มีความรู้ในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานในงานซ่อมแผนฉุกเฉินของบริษัทเป็นประจำทุกปี” ($\bar{X} = 3.77$) “ท่านได้รับงานจากการวางแผนจัดส่งน้ำมันของบริษัทตามระยะทางไกลหรือใกล้สลับกันเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถเกิดความอ่อนเพลีย” ($\bar{X} = 3.76$) และ “ท่านได้รับการตรวจวัดแอลกอฮอล์จากบริษัทในตอนเช้าก่อนรับงาน

ทุกวัน” ($\bar{X} = 3.42$) ทั้งนี้มีความสอดคล้องกับการศึกษาของ มณีทิพย์ วีระตันจณณิ (2536) ได้ศึกษาทักษะของบุคลากรที่เกี่ยวข้องต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย พบว่ากลุ่มเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้หมวกนิรภัยมีทักษะเห็นด้วยต่อการให้คำแนะนำเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการใช้สุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุ ในระหว่างพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล น่าจะเป็นสิ่งที่จำเป็นเพราะการพึงได้รับอุบัติเหตุจะทำให้ผู้ป่วยเกิดความเข้าใจต่อปัญหาได้โดยง่าย และกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั่วไปมีความไม่แน่ใจในการแสดงความคิดเห็นต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย การบังคับใช้หมวกนิรภัย มากกว่าการที่สวมหมวกนิรภัยเพราะเกรงกลัวกฎหมาย ควรจะเริ่มจากการณรงค์และปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนตระหนักถึงการป้องกันเพื่อสุขภาพตนเองก่อน การบังคับใช้จริง ซึ่งจะทำให้ประชาชนมีความเข้าใจต่อข้อบังคับมากขึ้น และน่าจะมีกลวิธีในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบถึงผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ และป้องกันตนเองจากความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเข้มงวดในเรื่องการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และสอดคล้องกับการศึกษาของรัมภา หทัยธรรม (2538 : 86, อ้างถึงใน วาสนา สายเสมา 2548 : 18) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำ และมีพฤติกรรมการขับขี่ไม่ถูกต้องเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ใช้ความเร็วน้อยกว่า 6.94 เท่า ผู้ที่ไม่ตรวจเช็ครถเป็นประจำมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุและมีค่าความชุกของการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 1.82 เนื่องจากเครื่องยนต์ทำงานหนักตามปริมาณระยะทางในการขับขี่ต่อวัน การตรวจเช็คระบบต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญ

ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณพบว่า การควบคุมความปลอดภัย (X_3) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 1 มีประสิทธิภาพในการทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ร้อยละ 25.60 อธิบายได้ว่า สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย มีการตรวจสอบและกำหนดบทลงโทษตามระเบียบของบริษัทเพื่อควบคุมความปลอดภัยที่ประกอบด้วยปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกตัวบุคคล ได้แก่ วิธีการควบคุมความปลอดภัยที่ได้ตามมาตรฐานตาม แผนการควบคุมความปลอดภัยของบริษัท (Safety Program) ประกอบด้วย การจัดโปรแกรมการฝึกอบรมพนักงานขับรถ การตรวจสอบรถและอุปกรณ์ การจัดทีม Surprise Check การจัดทำแผนที่เส้นทางการจัดส่ง การจัดทำสถิติด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน จัดทำคู่มือพนักงานขับรถ จัดประชุมพนักงานเป็นประจำทุกเดือน เป็นต้น และจากหน้าที่การปฏิบัติงานของกลุ่มตัวอย่างเป็นการทำงานที่อยู่บนพื้นฐานความเสี่ยงสูง

ต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทางบริษัทรับเหมาขนส่งจึงต้องมีการควบคุมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานผู้ปฏิบัติงานและสังคมมีความมั่นใจถึงการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติของบริษัท

ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย (X_1) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.40 ส่วนความเชื่ออำนาจในตน (X_2) เป็นตัวแปรที่เข้าสมการเป็นลำดับสุดท้าย สามารถทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.30 และทั้ง (X_3), (X_4) และ (X_2) มีประสิทธิภาพการทำนายร่วมกันได้ร้อยละ 34.3 อธิบายได้ว่า เนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่าง ได้รับการฝึกอบรมและสอนงานจากบริษัททั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ก่อนที่จะได้รับมอบหมายหน้าที่โดยคำนึงถึงความเหมาะสมของแต่ละคน (Put The Right Man On The Right Job) เพื่อให้การบริการ มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ ขั้นตอน การทำงานในคลัง การเติมและลงผลิตภัณฑ์ ข้อมูลความปลอดภัยในการขับรถเชิงป้องกัน การสอบสวนและวิเคราะห์อุบัติเหตุ ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีความเชื่ออำนาจในตนที่ จะสามารถป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน เนื่องจากความรู้ที่ได้รับการฝึกอบรมและฝึกปฏิบัติ ทำให้ได้มีโอกาส รับรู้ถึงสภาพความรุนแรงของอุบัติเหตุ ซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินทั้งจากประสบการณ์ตรงของตนเองหรือเกิดขึ้นกับบุคคลใกล้ชิดและเพื่อนร่วมงาน รวมถึงการรับรู้ผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ เป็นต้น และจากหน้าที่การปฏิบัติงานของกลุ่มตัวอย่างเป็นการทำงานที่อยู่บนพื้นฐานความเสี่ยงสูงต่อชีวิตและทรัพย์สิน การรับรู้ความเสี่ยง และความเชื่ออำนาจในตน จึงมีความสำคัญเพราะหากผู้ปฏิบัติรับรู้ถึงความเสี่ยงได้มาก และมีความเชื่ออำนาจในตนว่าจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ก็จะทำให้หลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงได้อย่างเหมาะสม

ผลการวิจัยพบว่า แรงสนับสนุนทางสังคม (X_4) เป็นตัวแปรที่ไม่ถูกคัดเลือกเข้าสมการ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะแรงสนับสนุนทางสังคมมีความสัมพันธ์ทางบวกอยู่ในระดับน้อยอาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่าง เป็นพนักงานของบริษัทรับเหมาขนส่งน้ำมันและมีการรวมกลุ่มกันเป็นสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ซึ่งมีระเบียบสัญญาจ้างเพื่อเป็นค่าตอบแทนการทำงานตามข้อตกลงทั้งนี้อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างต้องการผลตอบแทนในเรื่องอื่น ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือจากระเบียบของบริษัท และกลุ่มตัวอย่างได้มองเห็นความสำคัญ ของการควบคุมความปลอดภัย การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน มากกว่าแรงสนับสนุนทางสังคม เพราะตามธรรมชาติของมนุษย์ต้องรักชีวิตของตนเองมากกว่าเงินทองและทรัพย์สิน ภายนอกกาย หากเราไม่สามารถรักษา ชีวิตไว้ได้ จะมีเงินทองมากมายก็ไม่ มีโอกาสที่จะ

นำมาใช้ได้ สอดคล้องกับทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมนุษย์ มาสโลว์ (Maslow 1970 quoted in Drafke 2002, อ้างถึงใน สมภพ วงศ์ประสาร 2546 : 15) กล่าวว่าความต้องการพื้นฐานของมนุษย์จะต้องได้รับการตอบสนองเสียก่อนจึงจะเกิดความต้องการในลำดับขั้นที่สูงขึ้นไป

ข้อเสนอแนะของการวิจัย

จากผลการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ 2 ส่วน คือ ข้อเสนอแนะที่ได้จากผลการวิจัย และข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ข้อเสนอแนะที่ได้จากผลการวิจัย

1. จากผลการวิจัย พบว่า การควบคุมความปลอดภัย การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย และความเชื่ออำนาจในตน เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการสามารถทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย ทางบริษัทหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบรักษามาตรฐานที่ดีไว้ให้คงอยู่โดยการประชาสัมพันธ์หรือจัดทำวารสารที่เกี่ยวกับความปลอดภัยโดยนางานวิจัยมาสนับสนุนให้พนักงานผู้ปฏิบัติได้ตระหนักถึงความสำคัญของการควบคุมความปลอดภัย การรับรู้ความเสี่ยงอันตรายและความเชื่ออำนาจในตน หรือการจัดตั้งกลุ่มหรือ ชมรมเพื่อความปลอดภัย เพื่อให้พนักงานมีเป้าหมายร่วมกัน โดยแบ่งปันความรู้และแนะนำสิ่งที่เป็นประโยชน์เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับพนักงานขับรถในองค์กรอื่น ๆ ต่อไป

2. จากผลการวิจัย พบว่า แรงสนับสนุนทางสังคม ไม่ได้รับคัดเลือกเข้าสมการจึงไม่ส่งผลต่อ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย แต่เป็นตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุแสดงว่า แรงสนับสนุนทางสังคมมีผลต่อการแสดงพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างโดยเฉพาะ อย่างยิ่ง หากกลุ่มตัวอย่างได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมสูง ก็จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน สูงไปด้วย ดังนั้น ทางบริษัทหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสร้างความเข้าใจเรื่องของสวัสดิการและผลตอบแทน ที่มีการทำข้อตกลงร่วมกันให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น และอาจพิจารณาจัดตั้งงบประมาณเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อไป

3. สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย หัวหน้างาน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรเล็งเห็นความสำคัญที่จะนำ ผลการวิจัยไปประยุกต์เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างหลักสูตรความปลอดภัยในการขับรถบรรทุกน้ำมันและรถประเภทอื่น ๆ จึงควรค้นหาความต้องการที่แท้จริงของกลุ่มตัวอย่างเพื่อจะได้ใช้ตัวแปรนี้เป็นปัจจัยสนับสนุนให้มีพฤติกรรมป้องกัน

อุบัติเหตุในการปฏิบัติงานให้แก่กลุ่มตัวอย่าง วจนกลายเป็นจุดแข็ง (Strength) ที่มีความโดดเด่นและเป็นที่ยอมรับอีกด้านหนึ่งของหน่วยงานต่อไป

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีตัวแปรเพิ่มเติม ที่น่าจะส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน เช่น ระดับการศึกษา ภาวะเครียดจากการทำงาน เป็นต้น เพื่อจะได้ทราบว่าปัจจัยใดบ้างที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน
2. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มประชากรหรือหน่วยงานอื่น ๆ เช่น รถแท็กซี่ รถนำเที่ยว เป็นต้น
3. ควรมีการสร้างแบบสอบถามวัดความรู้ในเรื่องบทลงโทษทางกฎหมายที่เกิดจากการฝ่าฝืนหรือทำผิดระเบียบของบริษัท

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กระทรวงสาธารณสุข. สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. วารสารสถิติ. (2548):29.
- กันยา สุวรรณแสง. จิตวิทยาทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : อักษรพิทยา, 2527.
- งามพิศ วิทย์บำรุง. “สภาพและปัญหาการจัดการศึกษาระดับก่อนประถมวัยของโรงเรียน ประถมศึกษา สังกัดสำนักงานการศึกษาท้องถิ่น.” วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการศึกษา นอกระบบ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์. การบริหารความปลอดภัย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัย ธรรมาธิราช, 2533.
- ดิเรก หุ่นสุวรรณ. “ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในห้องปฏิบัติการเคมีของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาศึกษาศาสตร์ คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530.
- นพดล บำรุงกิจ. “พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของข้าราชการ ทหารอากาศชั้นประทวน.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชา สิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2544.
- บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน). รายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : ฝ่ายขนส่งปิโตรเลียม, 2549.
- บริษัทสยามวอลล์ จำกัด. การประมาณค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจ. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 12 ธันวาคม 2547. เข้าถึงได้จาก <http://www.siamwall.com/safety1.st012.html>.
- บุญชู ชาวเชียงขวาง และคณะ. “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของแรงงานก่อสร้างในจังหวัดสุพรรณบุรี.” วารสารส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม. 2543.
- ปกิจ พรหมยาน. “ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2531.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. ทัศนคติ การวัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอนามัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์, 2526.

- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์ (ฉบับปรับปรุงใหม่ล่าสุด). พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2543.
- พี.เอส.พี. ทรานสปอร์ต. คู่มือพนักงานขับรถ. กรุงเทพฯ : บริษัท พี.เอส.พี. ทรานสปอร์ต จำกัด, 2550
- ฟ้ารัตน์ สมแสน. “ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างในกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาอุตสาหกรรม คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2539.
- ภักวิภา ศักดิ์ศรี. “ปัจจัยที่พยากรณ์พฤติกรรมการขับรถอย่างปลอดภัย ของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง บริษัทขนส่ง จำกัด.” วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์กร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2547.
- มนวดี ประกายรุ่งทอง. “ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้เข็มฉีดยาของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2542.
- ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : นามมีนุคส์พับลิเคชั่นส์, 2546.
- รักษาดิ ชาดิสิริทรัพย์. “การศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัดอุณหภูมิต่อรถ.” วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 2549.
- รัชดา ไชยโยธา. “ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อในปัจจัยควบคุมภายในและนอกกับพฤติกรรมการเผชิญปัญหาของผู้ถูกคุมความประพฤติในเขตกรุงเทพมหานคร” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาการปรึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.
- รัมภา หทัยธรรม. “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจังหวัดสมุทรสาคร” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาระบาดวิทยา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2538.

- รุ่งศรี ศศิธร. “ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ความเชื่ออำนาจควบคุมทางสุขภาพกับการปฏิบัติเพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างในบริษัทรับเหมาก่อสร้างบางแห่ง จังหวัดราชบุรี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพยาบาลสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2536.
- วาสนา สายเสมา. “พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมืองจังหวัดนครปฐม.” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2548.
- วนิดา เสนิเศรษฐ และชอบ อินทร์ประเสริฐกุล. มนุษย์สัมพันธ์ในองค์กร. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2530.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. อุบัติภัย. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : รุ่งศิลป์การพิมพ์, 2536.
- วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เถลิงจิระรัตน์. วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี, 2543.
- วิทยา จารุพูนผล และคณะ. “ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี.” รายงานการวิจัยโรงพยาบาลบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี, 2544. (อัดสำเนา)
- วิภาพร มาพบสุข. จิตวิทยาทั่วไป. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ, 2540
- วิสุทธิ อริยภิญโญ. “ตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมในการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร.” วิทยาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2539.
- เวียงพยอม หาญกล้ากิจเจริญ. “การใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2542.
- ศราวุฒิ พันธ์ขาว. ถนนอันตราย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์พัฒนชัยการพิมพ์, 2525.

สมชาย สนิทปัญญาวิโร. “ผลการใช้โปรแกรมฝึกจับชีรดจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนวิสุทธิรังสี จังหวัดกาญจนบุรี.”
วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2548.

สมภาพ วงศ์ประสาร. “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานในสถานประกอบการผลิตเครื่องดื่มและถนอมอาหาร เขตกิ่งอำเภอสามร้อยยอด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์.” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2546.

สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. ทฤษฎีเทคนิคการปรับพฤติกรรม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.

สลีษา หลิมศิริรัตน์. “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดูแลผู้ป่วยแอลกอฮอล์ของญาติผู้ดูแล : กรณีศึกษาโรงพยาบาลราชบุรี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2548.

สุรพล พยอมแย้ม. ปฏิบัติการจิตวิทยาในงานชุมชน. กาญจนบุรี : สำนักพิมพ์สหายพัฒนาการพิมพ์, 2545.

เสาวลักษณ์ คัชมาตย์. “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาสาทรณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2540.

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ. ครบรอบ 14 ปี กปอ. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, 2540.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. วารสารสถิติ. ปี 53, ไตรมาสที่ 1 และ 2, (2548):28.

สำนักนายกรัฐมนตรี. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ. คู่มือการขับรถ. กรุงเทพมหานคร : บริษัทประชาชน จำกัด, 2537.

สำนักนายกรัฐมนตรี. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.ศูนย์ข้อมูลสนเทศ. สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตพื้นที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2550.

อภินันท์ ปัญญาภาพ. “ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันการสูบบุหรี่ของนักศึกษาชายในสถานศึกษา สังกัดอาชีวศึกษา จังหวัดนครปฐม.” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2549.

อลิสสา จันทร์เรือง. “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2545.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถาม

เรื่อง พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

คำชี้แจง

1. ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ต้องเขียนชื่อลงในแบบสอบถาม ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ผู้วิจัยจะเก็บเป็นความลับและไม่มีผลเสียใดๆ ต่อผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น ดังนั้นขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบคำถามตามความเป็นจริงมากที่สุด และตอบคำถามให้ครบทุกข้อ
2. แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน 6 ข้อ
ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย	จำนวน 19 ข้อ
ส่วนที่ 3 แบบสอบถามความเชื่ออำนาจในตน	จำนวน 20 ข้อ
ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการควบคุมความปลอดภัย	จำนวน 12 ข้อ
ส่วนที่ 5 แบบสอบถามแรงสนับสนุนทางสังคม	จำนวน 12 ข้อ
ส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน	จำนวน 16 ข้อ

หากท่านมีข้อสงสัยเกี่ยวกับแบบสอบถามนี้ ท่านสามารถถามได้จากผู้ที่มอบแบบสอบถามนี้แก่ท่าน และเมื่อท่านตอบแบบสอบถามนี้สมบูรณ์ทุกข้อแล้ว โปรดส่งคืนกับผู้ที่ยืมแบบสอบถามนี้แก่ท่าน

ขอขอบคุณที่ท่านกรุณาตอบแบบสอบถามนี้

นางสิริกุล เกิดฤทธิ์

นักศึกษาปริญญาโท สาขาจิตวิทยาชุมชน

ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

แบบสอบถาม

เรื่อง พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน
สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย

.....

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () หรือ เติมข้อความตามความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่าน

1. อายุ
 - () 25 - 35 ปี
 - () 36 - 45 ปี
 - () 46 - 55 ปี
2. รายได้ในแต่ละเดือน
 - () น้อยกว่า 35,000 บาท
 - () 35,000 - 40,000 บาท
 - () ตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป
3. ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน โดยแบ่งระยะเวลาเป็นจำนวนปีเต็มหากมากกว่า 6 เดือน
ขึ้นไปให้ปัดขึ้น
 - () 1-3 ปี
 - () 4-6 ปี
 - () 7 ปีขึ้นไป
4. การดื่มของมึนเมา
 - () ดื่มเป็นประจำ
 - () ดื่มเป็นบางครั้ง
 - () ไม่เคยดื่ม
5. ภาวะสุขภาพ
 - () มีโรคประจำตัว
 - () ไม่มีโรคประจำตัว
6. ภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว
 - () เป็นหลักของครอบครัว
 - () รับผิดชอบเป็นบางส่วน
 - () ไม่ต้องรับผิดชอบ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายของท่าน

มากที่สุดเพียงคำตอบเดียวเท่านั้น โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด
 มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมาก
 ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง
 น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย
 น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ข้อ ที่	การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย	ระดับการรับรู้				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1	การอ่านป้ายเตือนสภาพถนนข้างทาง เช่น ทางโค้ง อันตราย ทางเปียก มีส่วนช่วยให้เกิดอุบัติเหตุ น้อยลง					
2	รถที่ไม่มีกระจกมองหลังหรือกระจกมองหลังชำรุด จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
3	การดื่มเหล้าหรือเบียร์ ในขณะที่ขับรถจะทำให้ ความสามารถในการควบคุมรถน้อยลง					
4	การขับรถโดยไม่ศึกษาเส้นทางก่อนล่วงหน้า เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้					
5	การขับรถบนถนนที่มีแสงไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
6	การพูดคุยในขณะที่ขับรถทำให้ขาดสมาธิและ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้					
7	การตรวจสอบลมยางให้มีขนาดตามกำหนดช่วยลด การเกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้					
8	รถบรรทุกที่กระจกมองด้านข้างชำรุดหรือปรับ ไม่ได้ระดับกับสายตาของคนขับ อาจก่อให้เกิด อุบัติเหตุในการขับรถได้ง่าย					

ข้อ ที่	การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย	ระดับการรับรู้				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
9	การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกำหนดเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ					
10	การขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
11	การขับรถในขณะที่ร่างกายขาดความพร้อม เช่น อดนอน เมาก้าง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
12	การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงในบริเวณทางแยกต่าง ๆ มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
13	การใช้ที่ปัดน้ำฝนที่ยางเสื่อมคุณภาพ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้ง่าย					
14	การเบรกรถอย่างกะทันหันมีโอกาสรถที่ขับตามมาด้านหลังชนท้ายได้					
15	การขับรถด้วยความเร็วสูง ในขณะที่ฝนตกทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
16	การขับรถด้วยความเร็วสูงในบริเวณที่ชุมชน เช่น ตลาด ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
17	การขับรถในขณะที่สภาพจิตใจมีความวิตกกังวล กลุ้มใจ เกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ทำให้ขาดสมาธิ อันเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
18	การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณต่าง ๆ เช่น สัญญาณไฟเลี้ยว ถัดรถคันอื่นบนท้องถนน อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
19	การกลับรถในถนนที่มีการจราจรคับคั่งมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามความเชื่ออำนาจในตน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด
เพียงคำตอบเดียวเท่านั้น โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

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

ข้อ ที่	ความเชื่ออำนาจในตน	ระดับความคิดเห็น				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1	ถ้าเรามีเครื่องรางของขลังที่เรานับถือแขวนไว้ หน้ารถ ก็ไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้					
2	การเกิดอุบัติเหตุในการขับรถ มีสาเหตุสำคัญมาจาก ความประมาทของตัวเอง					
3	ถ้าเราขับรถด้วยความระมัดระวัง แม้ว่าสภาพถนน จะไม่ดีก็จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ					
4	ถ้าเราขับรถโดยปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ก็ไม่สามารถป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุได้					
5	ถึงแม้บุคคลอื่นจะมีพฤติกรรมในการขับรถที่ไม่ เหมาะสมและเสี่ยงอันตราย แต่ถ้าเราขับรถด้วย ความระมัดระวังก็จะสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้					
6	การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งถูกกำหนดมาแล้ว หรือเป็นไปตามโชคชะตาที่เราไม่อาจเปลี่ยนแปลง ได้					
7	ถ้าเราตรวจสอบสภาพรถให้มีความพร้อมก่อนออก รถทุกครั้ง จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี					

ข้อ ที่	ความเชื่ออำนาจในตน	ระดับความคิดเห็น				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
8	ถ้าเราปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยการขับ รถบรรทุกน้ำมันของบริษัทอย่างเคร่งครัดจะช่วย ลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้					
9	ถึงแม้สภาพอากาศไม่ดี เช่น ฝนตก มีหมอกกล หากเราได้เพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ก็ไม่ สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้					
10	หากเราได้มีการตรวจสอบเส้นทางเดินรถเป็น อย่างดีก่อนขับรถ จะเป็นหนทางหนึ่งในการ ป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้					
11	เมื่อเกิดเหตุการณ์หรือข้อผิดพลาดขึ้นในขณะขับรถ เช่น ขากระบิด เบรกแตก หากเรามีสติและ มีประสบการณ์ก็จะสามารถควบคุมรถให้หยุดได้ โดยรถไม่พลิกคว่ำ					
12	การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจาก สภาพผิวจราจรชำรุดหรือถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ					
13	หากเราติดเครื่องย่นครั้งแรกแล้วเครื่องยนต์ไม่ติด จะเป็นกลางบอกเหตุว่าในวันนั้นรถที่เราขับจะต้อง เกิดอุบัติเหตุ					
14	ถึงแม้สี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร หรือสัญญาณ ไฟจราจรชำรุด หากเราเพิ่มความระมัดระวังก็ สามารถป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้					

ข้อ ที่	ความเชื่ออำนาจในตน	ระดับความคิดเห็น				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
15	แม้จะต้องขับรถในสภาพที่เสี่ยงอันตราย เช่น โค้งหักศอก โค้งอันตราย บริเวณชุมชนแออัด หากเราเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้นก็จะสามารถ ช่วยป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้					
16	หากเราฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร หรือ ระเบียบของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการขับรถบรรทุก น้ำมันจะทำให้เกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้ง่าย					
17	หากเราได้นอนหลับพักผ่อนอย่างเพียงพอใน แต่ละวัน จะช่วยป้องกันหรือลดอุบัติเหตุใน การขับรถลงได้					
18	ถึงแม้ว่าเราจะมีปัญหาหรือวิตกกังวลใจในเรื่อง ต่าง ๆ แต่ถ้าเราสามารถแยกแยะและรู้จักควบคุมได้ อย่างเหมาะสมโดยไม่นำมาปะปนกับการทำงาน ก็จะช่วยป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้					
19	หากเราขับรถอย่างหักโหมเกินไปเพื่อต้องการได้ เงินเบี่ยเลี้ยงเพิ่มขึ้นจนร่างกายไม่ได้พักผ่อน เพียงพออาจเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ในการขับรถได้					
20	ถึงเราจะทำบุญต่อชะตาหรือการหมั่นตรวจสอบ ดวงชะตาเป็นประจำ ก็ไม่สามารถป้องกันการเกิด อุบัติเหตุในการขับรถได้					

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการควบคุมความปลอดภัย

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด
เพียงคำตอบเดียวเท่านั้น โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
มากที่สุด

มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
ปานกลาง

น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย

น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
น้อยที่สุด

ข้อ ที่	การควบคุมความปลอดภัย	ระดับความเป็นจริง				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1	ท่านได้รับงานจากการวางแผนจัดส่งน้ำมันของ บริษัทตามระยะทางใกล้หรือไกลสลับกัน เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถเกิดความอ่อนเพลีย					
2	ท่านได้รับการตรวจวัดแอลกอฮอล์จากบริษัท ในตอนเช้าก่อนรับงานทุกวัน					
3	ท่านได้รับการติดตามและควบคุมจากบริษัทไม่ ให้ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและ ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ด้วยการใช้ ระบบติดตามยานพาหนะ (GPS) ทุกครั้งที่ขับรถ					
4	ท่านไม่เคยได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับหลักพื้นฐาน ด้านความปลอดภัยในการทำงาน เช่น การขนส่ง วัตถุอันตรายอย่างปลอดภัย ตามระยะเวลาที่บริษัท กำหนด					
5	ท่านได้รับการฝึกอบรมในเรื่อง การจัดการเบื้องต้น เมื่อมีสถานการณ์ฉุกเฉินเกี่ยวกับวัตถุอันตราย อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ตามที่บริษัทกำหนด					

ข้อ ที่	การควบคุมความปลอดภัย	ระดับความเป็นจริง				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
6	เมื่อท่านแจ้งอุปกรณ์ภายในรถชำรุด หากเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญ เช่น แตรรถ ทางบริษัทจะซ่อมแซมให้อุปกรณ์สามารถใช้งานได้ตามปกติอย่างรวดเร็ว					
7	ท่านได้รับการตรวจสอบประวัติย้อนหลัง เช่น ประวัติการติดยาเสพติดหรือคดีลักทรัพย์ เพื่อให้ทางบริษัทเก็บข้อมูลสำหรับพิจารณาต่อสัญญาจ้างขับรถเป็นประจำทุกปี					
8	ท่านได้รับการสอบข้อเขียน และสอบการขับรถบรรทุกวัตถุอันตรายภาคสนาม เพื่อให้ทางบริษัทเก็บข้อมูลสำหรับพิจารณาต่อสัญญาจ้างขับรถเป็นประจำทุกปี					
9	ท่านได้รับการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถ เช่น เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง เปลี่ยนผ้าเบรก ตามแผนงานและช่วงเวลาที่บริษัทได้กำหนดไว้					
10	ท่านได้รับฟังการบรรยาย จากวิทยากรภายนอกที่มีความรู้ในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ในงานซ่อมแผนฉุกเฉินของบริษัทเป็นประจำทุกปี					
11	ท่านได้คู่มือโอเอเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง เช่น อุบัติเหตุที่เกิดจากคนขับรถกลับใน อุบัติเหตุที่เกิดในขณะที่ฝนตกหนัก เป็นต้น ซึ่งบริษัทได้เปิดให้ดูประกอบการบรรยายให้เห็นถึงความร้ายแรงและเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ					
12	ท่านจะถูกบริษัทจดบันทึกและรายงานเหตุการณ์ทุกครั้ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับหักคะแนนและเบี้ยเลี้ยงตอนสิ้นเดือน					

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามแรงสนับสนุนทางสังคม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

เพียงคำตอบเดียวเท่านั้น โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง

น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย

น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ข้อ ที่	แรงสนับสนุนทางสังคม	ระดับความคิดเห็น				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1	ท่านได้รับเบี่ยงเบนจากการทำงาน เช่น ไม่หยุดงาน ไม่มาสาย อย่างสม่ำเสมอ					
2	ท่านเคยได้รับรางวัลหรือเบี่ยงเบน จากบริษัท					
3	ท่านเคยได้รับเงินรางวัลประจำเดือน ในกรณีไม่ เกิดอุบัติเหตุจากบริษัท					
4	ท่านเคยได้รับใบประกาศหรือเกียรติบัตร ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบจากบริษัท					
5	ท่านเคยได้รับการแต่งตั้งเป็นหัวหน้าทีมหรือ พนักงานที่เลี้ยงให้กับพนักงานที่เข้าใหม่					
6	ท่านเคยได้ถ่ายทอดความรู้หรือเล่าประสบการณ์ การทำงานของท่าน ที่มีผลต่อการทำงานที่ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทำให้ท่านรู้สึกภาคภูมิใจ					

ข้อ ที่	แรงสนับสนุนทางสังคม	ระดับความคิดเห็น				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
7	ท่านเคยได้รับคัดเลือกเป็นพนักงานดีเด่นที่บริษัท ได้จัดประกวด					
8	ท่านเคยได้รับคำชมเชยจากบริษัททุกครั้งเมื่อบริษัท พบว่าท่านแต่งกายด้วยชุดฟอร์มที่สะอาดและ เรียบร้อย					
9	ท่านเคยได้รับการสิทธิประโยชน์ต่างๆ จากบริษัท เช่น ค่าโทรศัพท์ เป็นต้น					
10	ท่านเคยได้รับเงินรางวัลจากการแข่งเหตูอันตราย หรือสภาพการทำงานที่ต่ำกว่ามาตรฐานจากบริษัท					
11	ท่านเคยเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการและ พนักงานขับรถดีเด่น ของสมาคมอนุรักษ์ สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมันและ หน่วยงานอื่น ๆ ที่บริษัทเข้าร่วม					
12	ท่านไม่เคยได้รับการดูแลและรักษาพยาบาล จากบริษัท เมื่อได้รับอุบัติเหตุอันเนื่องมาจาก การทำงาน					

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับกรปฏิบัติของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียวเท่านั้น โดยคำตอบมี 4 ตัวเลือก ดังนี้

ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นได้เป็นประจำ
สม่ำเสมอหรือปฏิบัติทุกครั้งหรือประมาณ 76-100 %

ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นได้บ่อยครั้ง
หรือปฏิบัติได้เป็นส่วนใหญ่หรือประมาณ 51-75 %

ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นได้น้อยครั้ง
หรือปฏิบัติบางครั้งหรือประมาณ 26-50 %

ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติตามข้อความนั้นเลย
หรือประมาณ 0-25 %

ข้อ ที่	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ	ระดับของการปฏิบัติ			
		ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ
1	ท่านเปิดไฟเลี้ยวให้สัญญาณก่อนจะเลี้ยว				
2	ท่านลดความเร็วรถเมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก				
3	ก่อนขับรถท่านจะเช็คทำความสะอาดกระจกหน้ารถให้มองเห็นได้ชัดเจน				
4	หากจำเป็นต้องถอยรถท่านจะวางกรวยยางหากไม่มีคนช่วยดูหลังให้				
5	ขณะขับรถท่านจะเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าพอสมควรเพื่อให้สามารถเบรกรถได้ทัน				
6	ขณะขับรถหากแสงแดดแรงท่านจะใส่แว่นกันแดดเพื่อป้องกันสายตาพร่ามัว				
7	เมื่อพบว่า มีอุปกรณ์ของรถเกิดชำรุดหรือมีสภาพผิดปกติ ท่านจะนำรถไปซ่อมให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับรถ				
8	ขณะขับรถหากจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ท่านจะใช้อุปกรณ์เสริม เช่น หูฟัง				

ข้อ ที่	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ	ระดับของการปฏิบัติ			
		ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ
9	ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งขณะขับรถ				
10	ท่านจะตรวจสอบระบบเบรก ก่อนขับรถให้อยู่ใน สภาพที่พร้อมใช้งานได้				
11	ท่านจะวางไม้พินล็อกล้อเมื่อมีการจอดรถ				
12	ท่านจะตรวจสอบระบบเกียร์ ก่อนขับรถให้อยู่ใน สภาพที่พร้อมใช้งานได้				
13	ท่านขับรถโดยใช้ความเร็วต่ำกว่าปกติเมื่อฝนตกหนัก				
14	ท่านงดการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ก่อนการขับรถ				
15	ท่านจะใช้เกียร์ต่ำเมื่อต้องขับรถบนทางลาดชัน				
16	ขณะขับรถเมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลือง ท่านจะเร่งความเร็วรถให้มากขึ้นเพื่อให้พ้นทางแยกนั้น				

ภาคผนวก ข

จำนวนและร้อยละของแบบสอบถามรายชื่อ

ตารางที่ 1 แสดงค่าเฉลี่ย จำนวนและร้อยละของแบบสอบถามการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1	การอ่านป้ายเตือนสภาพถนนข้างทาง เช่น ทางโค้งอันตราย ทางเบี่ยง มีส่วนช่วยให้เกิดอุบัติเหตุน้อยลง ($\bar{X} = 4.08$)	11/ 5.3	10/ 4.8	27/ 13.0	64/ 30.8	96/ 46.2
2	รถที่ไม่มีกระจกมองหลังหรือกระจกมองหลังชำรุดจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ($\bar{X} = 4.28$)	1/ 0.5	7/ 3.4	25/ 12.0	75/ 36.1	100/ 48.1
3	การดื่มเหล้าหรือเบียร์ ในขณะที่ขับรถจะทำให้ความสามารถในการควบคุมรถน้อยลง ($\bar{X} = 4.20$)	9/ 4.3	11/ 5.3	21/ 10.1	55/ 26.4	112/ 53.8
4	การขับรถโดยไม่ศึกษาเส้นทางก่อนล่วงหน้าเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ ($\bar{X} = 3.92$)	0/ 0	12/ 5.8	49/ 23.6	90/ 43.3	57/ 27.4
5	การขับรถบนถนนที่มีแสงไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ($\bar{X} = 3.91$)	1/ 0.5	16/ 7.7	43/ 20.7	89/ 42.8	59/ 28.4
6	การพูดคุยในขณะที่ขับรถทำให้ขาดสมาธิและก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ($\bar{X} = 3.64$)	3/ 1.4	23/ 11.1	63/ 30.3	76/ 36.5	43/ 20.7
7	การตรวจสอบลมยางให้มีขนาดตามกำหนดช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้ ($\bar{X} = 3.91$)	4/ 1.9	11/ 5.3	45/ 21.6	88/ 42.3	60/ 28.8
8	รถบรรทุกที่กระจกมองด้านข้างชำรุดหรือปรับไม่ได้ระดับกับสายตาของคนขับ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้ง่าย ($\bar{X} = 4.06$)	1/ 0.5	6/ 2.9	47/ 22.6	80/ 38.5	74/ 35.6

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
9	การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกำหนด เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X} = 4.45$)	0/ 0	4/ 1.9	13/ 6.3	76/ 36.5	115/ 55.3
10	การขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ($\bar{X} = 4.58$)	1/ 0.5	4/ 1.9	11/ 5.3	49/ 23.6	143/ 68.8
11	การขับรถในขณะที่ร่างกายขาดความพร้อม เช่น อดนอน เมาก้าง ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้ง่าย ($\bar{X} = 4.51$)	2/ 1.0	4/ 1.9	9/ 4.3	64/ 30.8	129/ 62.0
12	การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงในบริเวณทาง แยกต่าง ๆ มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ($\bar{X} = 4.60$)	1/ 0.5	3/ 1.4	18/ 8.7	35/ 16.8	151/ 72.6
13	การใช้ที่ปิดน้ำฝนที่ยางเสื่อมคุณภาพ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้ง่าย ($\bar{X} = 3.76$)	5/ 2.4	20/ 9.6	45/ 21.6	87/ 41.8	51/ 24.5
14	การเบรกรถอย่างกะทันหันมีโอกาสรถ ที่ขับตามมาด้านหลังชนท้ายได้ ($\bar{X} = 4.3$)	2/ 1.0	1/ 0.5	21/ 10.1	79/ 38.0	105/ 50.5
15	การขับรถด้วยความเร็วสูง ในขณะที่ฝนตก ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ($\bar{X} = 4.55$)	2/ 1.0	1/ 0.5	15/ 7.2	52/ 25.0	138/ 66.3
16	การขับรถด้วยความเร็วสูงในบริเวณที่ชุมชน เช่น ตลาด ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน ทำให้ เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ($\bar{X} = 4.36$)	2/ 1.0	5/ 2.4	26/ 12.5	58/ 27.9	117/ 56.3
17	การขับรถในขณะที่สภาพจิตใจมีความวิตก กังวล กลุ่มใจ เกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ทำให้ ขาดสมาธิ อันเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ ได้ง่าย ($\bar{X} = 4.00$)	2/ 1.0	0/ 0	53/ 25.5	93/ 44.7	60/ 28.8

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
18	การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณต่าง ๆ เช่น สัญญาณไฟเลี้ยว กับรถคันอื่นบนท้องถนน อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ($\bar{X} = 4.11$)	2/ 1.0	7/ 3.4	36/ 17.3	84/ 40.4	79/ 38.0
19	การกลับรถในถนนที่มีการจราจรคับคั่งมี โอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ($\bar{X} = 3.91$)	3/ 1.4	9/ 4.3	57/ 27.4	74/ 35.6	65/ 31.3

ตารางที่ 2 แสดงค่าเฉลี่ย จำนวน และร้อยละของแบบสอบถามความเชื่ออำนาจในตน
จำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1	ถ้าเรามีเครื่องรางของขลังที่เรานับถือแขวนไว้หน้ารถ ก็ไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ ($\bar{X} = 3.31$)	19/ 9.1	34/ 16.3	63/ 30.3	47/ 22.6	45/ 21.6
2	การเกิดอุบัติเหตุในการขับรถ มีสาเหตุสำคัญมาจากความประมาทของตัวเอง ($\bar{X} = 4.28$)	2/ 1.0	6/ 2.9	22/ 10.6	79/ 38.0	99/ 47.6
3	ถ้าเราขับรถด้วยความระมัดระวัง แม้ว่าสภาพถนนจะไม่ดีก็จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X} = 3.75$)	11/ 5.3	28/ 13.5	43/ 20.7	46/ 22.1	80/ 38.5
4	ถ้าเราขับรถโดยปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดก็ไม่ สามารถป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุได้ ($\bar{X} = 3.01$)	38/ 18.3	41/ 19.7	51/ 24.5	37/ 17.8	41/ 19.7
5	ถึงแม้บุคคลอื่นจะมีพฤติกรรมในการขับรถที่ไม่เหมาะสมและเสี่ยงอันตราย แต่ถ้าเราขับรถด้วยความระมัดระวังก็จะสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้ ($\bar{X} = 3.74$)	12/ 5.8	13/ 6.3	44/ 21.2	87/ 41.8	52/ 25.0
6	การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งถูกกำหนดมาแล้วหรือเป็นไปตามโชคชะตาที่เราไม่อาจเปลี่ยนแปลงได้ ($\bar{X} = 3.47$)	19/ 9.1	34/ 16.3	47/ 22.6	47/ 22.6	61/ 29.3
7	ถ้าเราตรวจสอบสภาพรถให้มีความพร้อมก่อนออกรถทุกครั้ง จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี ($\bar{X} = 4.07$)	11/ 5.3	5/ 2.4	33/ 15.9	69/ 33.2	90/ 43.3

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
8	ถ้าเราปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยการขับรถบรรทุกน้ำมันของบริษัทอย่างเคร่งครัดจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้ ($\bar{X} = 4.08$)	7/ 3.4	10/ 4.8	32/ 15.4	69/ 33.2	90/ 43.3
9	ถึงแม้สภาพอากาศไม่ดี เช่น ฝนตก มีหมอกกลง หากเราได้เพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ก็ไม่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ ($\bar{X} = 2.83$)	36/ 17.3	65/ 31.3	37/ 17.8	38/ 18.3	32/ 15.4
10	หากเราได้มีการตรวจสอบเส้นทางเดินรถเป็นอย่างดีก่อนขับรถ จะเป็นหนทางหนึ่งในการป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้ ($\bar{X} = 3.90$)	8/ 3.8	9/ 4.3	32/ 15.4	105/ 50.5	54/ 26.0
11	เมื่อเกิดเหตุการณ์หรือข้อผิดพลาดขึ้น ในขณะที่ขับรถ เช่น ยางระเบิด เบรกแตก หากเรามีสติและมีประสบการณ์ก็จะสามารถควบคุมรถให้หยุดได้โดยรถไม่พลิกคว่ำ ($\bar{X} = 3.81$)	6/ 2.9	21/ 10.1	34/ 16.3	92/ 44.2	55/ 26.4
12	การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากสภาพผิวจราจรชำรุดหรือถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ($\bar{X} = 3.28$)	12/ 5.8	43/ 20.7	69/ 33.2	43/ 20.7	41/ 19.7
13	หากเราติดเครื่องยนต์ครั้งแรกแล้วเครื่องยนต์ไม่ติด จะเป็นลางบอกเหตุว่าในวันนั้นรถที่เราขับจะต้องเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X} = 3.84$)	20/ 9.6	23/ 11.1	29/ 13.9	34/ 16.3	102/ 49.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
14	ถึงแม้สี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร หรือ สัญญาณไฟจราจรชำรุด หากเราเพิ่มความ ระมัดระวังก็สามารถป้องกันไม่ให้เกิด อุบัติเหตุในการขับรถได้ ($\bar{X} = 3.94$)	8/ 3.8	18/ 8.7	28/ 13.5	79/ 38.0	75/ 36.1
15	แม้จะต้องขับรถในสภาพที่เสี่ยงอันตราย เช่น โค้งหักศอก โค้งอันตราย บริเวณชุมชน แออัด หากเราเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ก็จะสามารถช่วยป้องกันหรือลดการเกิด อุบัติเหตุลงได้ ($\bar{X} = 4.08$)	6/ 2.9	7/ 3.4	36/ 17.3	75/ 36.1	84/ 40.4
16	หากเราฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร หรือระเบียบของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับ การขับรถบรรทุกน้ำมันจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ ในการขับรถได้ง่าย ($\bar{X} = 4.18$)	3/ 1.4	7/ 3.4	27/ 13.0	84/ 40.4	87/ 41.8
17	หากเราได้นอนหลับพักผ่อนอย่างเพียงพอ ในแต่ละวัน จะช่วยป้องกันหรือลดอุบัติเหตุ ในการขับรถลงได้ ($\bar{X} = 4.13$)	6/ 2.9	6/ 2.9	29/ 13.9	82/ 39.4	85/ 40.9
18	ถึงแม้ว่าเราจะมีปัญหาหรือวิตกกังวลใจ ในเรื่องต่าง ๆ แต่ถ้าเราสามารถแยกแยะและ รู้จักควบคุมได้อย่างเหมาะสมโดยไม่นำมา ปะปนกับการทำงาน ก็จะช่วยป้องกันหรือ ลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้ ($\bar{X} = 3.89$)	4/ 1.9	5/ 2.4	53/ 25.5	93/ 44.7	53/ 25.5
19	หากเราขับรถอย่างหักโหมเกินไปเพื่อ ต้องการได้เงินเบี่ยเลี้ยงเพิ่มขึ้นจนร่างกาย ไม่ได้พักผ่อนเพียงพออาจเป็นสาเหตุสำคัญ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้ ($\bar{X} = 4.24$)	1/ 0.5	6/ 2.9	32/ 15.4	72/ 34.6	97/ 46.6

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
20	ถึงเราจะทำบุญต่อชะตาหรือกรรมนั้น ตรวจสอบดวงชะตาเป็นประจำ ก็ไม่สามารถ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถได้ ($\bar{X} = 3.47$)	12/ 5.8	33/ 15.9	56/ 26.9	60/ 28.8	47/ 22.6

ตารางที่ 3 แสดงค่าเฉลี่ย จำนวน และร้อยละของแบบสอบถามการควบคุมความปลอดภัยจำแนกเป็นรายข้อ

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1	ท่านได้รับงานจากการวางแผนจัดส่งน้ำมัน ของบริษัทตามระยะทางใกล้หรือไกล สลับกัน เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถเกิด ความอ่อนเพลีย ($\bar{X} = 3.76$)	6/ 2.9	16/ 7.7	50/ 24.0	86/ 41.3	50/ 24.0
2	ท่านได้รับการตรวจวัดแอลกอฮอล์จาก บริษัทในตอนเช้าก่อนรับงานทุกวัน ($\bar{X} = 3.42$)	24/ 11.5	24/ 11.5	52/ 25.0	56/ 26.9	52/ 25.0
3	ท่านได้รับการติดตามและควบคุมจากบริษัท ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเกินกว่าอัตราที่กฎหมาย กำหนดและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่าง เคร่งครัด ด้วยการเฝ้าระวังติดตาม ยานพาหนะ (GPS) ทุกครั้งที่ขับรถ ($\bar{X} = 4.02$)	10/ 4.8	8/ 3.8	38/ 18.3	63/ 30.3	89/ 42.8
4	ท่านไม่เคยได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับหลัก พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงาน เช่น การขนส่งวัตถุอันตรายอย่างปลอดภัย ตามระยะเวลาที่บริษัทกำหนด ($\bar{X} = 3.30$)	30/ 14.4	28/ 13.5	56/ 26.9	37/ 17.8	57/ 27.4
5	ท่านได้รับการฝึกอบรมในเรื่อง การจัดการ เบื้องต้นเมื่อมีสถานการณ์ฉุกเฉินเกี่ยวกับ วัตถุอันตราย อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ตามที่ บริษัทกำหนด ($\bar{X} = 3.69$)	14/ 6.7	12/ 5.8	55/ 26.4	70/ 33.7	57/ 27.4
6	เมื่อท่านแจ้งอุปกรณ์ภายในรถชำรุด หาก เป็นอุปกรณ์ที่สำคัญ เช่น แตรรถ ทางบริษัท จะซ่อมแซมให้อุปกรณ์สามารถใช้งานได้ ตามปกติอย่างรวดเร็ว ($\bar{X} = 3.94$)	6/ 2.9	11/ 5.3	46/ 22.1	71/ 34.1	74/ 35.6

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
7	ท่านได้รับการตรวจสอบประวัติย้อนหลัง เช่น ประวัติการติดยาเสพติดหรือคดีลักทรัพย์ เพื่อให้ทางบริษัทเก็บข้อมูลสำหรับพิจารณาต่อสัญญาจ้างขับรถเป็นประจำทุกปี ($\bar{X} = 3.83$)	10/ 4.8	19/ 9.1	39/ 18.8	69/ 33.2	71/ 34.1
8	ท่านได้รับการสอบข้อเขียน และสอบการขับรถบรรทุกวัตถุอันตรายภาคสนาม เพื่อให้ทางบริษัทเก็บข้อมูลสำหรับพิจารณาต่อสัญญาจ้างขับรถเป็นประจำทุกปี ($\bar{X} = 3.77$)	6/ 2.9	16/ 7.7	60/ 28.8	64/ 30.8	62/ 29.8
9	ท่านได้รับการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถ เช่น เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง เปลี่ยนผ้าเบรก ตามแผนงานและช่วงเวลา ที่บริษัทได้กำหนดไว้ ($\bar{X} = 3.95$)	4/ 1.9	12/ 5.8	47/ 22.6	72/ 34.6	73/ 35.1
10	ท่านได้รับฟังการบรรยาย จากวิทยากร ภายนอกที่มีความรู้ในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ในงานซ่อมแผนฉุกเฉินของบริษัท เป็นประจำทุกปี ($\bar{X} = 3.77$)	6/ 2.9	19/ 9.1	50/ 24.0	74/ 35.6	59/ 28.4
11	ท่านได้คู่มือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง เช่น อุบัติเหตุที่เกิดจากคนขับรถหลับใน อุบัติเหตุที่เกิดในขณะที่ฝนตกหนัก เป็นต้น ซึ่งบริษัทได้เปิดให้ดูประกอบการบรรยายให้เห็นถึงความร้ายแรงและเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X} = 3.72$)	8/ 3.8	18/ 8.7	57/ 27.4	66/ 31.7	59/ 28.4

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
12	ท่านจะถูกรับผิดชอบบันทึกและรายงานเหตุการณ์ทุกครั้ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับหักคะแนนและเบี้ยเลี้ยงตอนสิ้นเดือน ($\bar{X} = 3.62$)	15/ 7.2	14/ 6.7	59/ 28.4	67/ 32.2	53/ 25.5

ตารางที่ 4 แสดงค่าเฉลี่ย จำนวน และร้อยละของแบบสอบถามแรงสนับสนุนทางสังคม
จำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1	ท่านได้รับเบียดเบียนจากการทำงาน เช่น ไม่หยุดงาน ไม่มาสาย อย่างสม่ำเสมอ ($\bar{X} = 3.20$)	20/ 9.6	41/ 19.7	57/ 27.4	57/ 27.4	33/ 15.9
2	ท่านเคยได้รับรางวัลหรือเบียดเบียน จากบริษัท ($\bar{X} = 3.00$)	31/ 14.9	48/ 23.1	49/ 23.6	50/ 24.0	30/ 14.4
3	ท่านเคยได้รับเงินรางวัลประจำเดือน ในกรณี ไม่เกิดอุบัติเหตุจากบริษัท ($\bar{X} = 2.77$)	40/ 19.2	53/ 25.5	54/ 26.0	37/ 17.8	24/ 11.5
4	ท่านเคยได้รับใบประกาศหรือเกียรติบัตร ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบจากบริษัท ($\bar{X} = 2.83$)	34/ 16.3	52/ 25.0	60/ 28.8	39/ 18.8	23/ 11.1
5	ท่านเคยได้รับการแต่งตั้งเป็นหัวหน้าทีมหรือ พนักงานที่เลี้ยงให้กับพนักงานที่เข้าใหม่ ($\bar{X} = 2.87$)	28/ 13.5	61/ 29.3	58/ 27.9	33/ 15.9	28/ 13.5
6	ท่านเคยได้ถ่ายทอดความรู้หรือเล่า ประสบการณ์การทำงานของท่าน ที่มีผลต่อ การทำงานที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทำให้ท่าน รู้สึกภาคภูมิใจ ($\bar{X} = 3.31$)	19/ 9.1	28/ 13.5	71/ 34.1	49/ 23.6	41/ 19.7
7	ท่านเคยได้รับคัดเลือกเป็นพนักงานดีเด่น ที่บริษัทได้จัดประกวด ($\bar{X} = 2.76$)	41/ 19.7	44/ 21.2	71/ 34.1	28/ 13.5	24/ 11.5
8	ท่านเคยได้รับคำชมเชยจากบริษัททุกครั้ง เมื่อบริษัทพบว่าท่านแต่งกายด้วยชุดฟอร์ม ที่สะอาดและเรียบร้อย ($\bar{X} = 3.26$)	13/ 6.3	39/ 18.8	71/ 34.1	51/ 24.5	34/ 16.3

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
9	ท่านเคยได้รับการสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ จากบริษัท เช่น ค่าโทรศัพท์ เป็นต้น ($\bar{X} = 2.81$)	47/ 22.6	44/ 21.2	56/ 26.9	24/ 11.5	37/ 17.8
10	ท่านเคยได้รับเงินรางวัลจากการแจ้งเหตุอันตรายหรือสภาพการทำงานที่ต่ำกว่ามาตรฐานจากบริษัท ($\bar{X} = 2.54$)	51/ 24.5	54/ 26.0	62/ 29.8	21/ 10.1	20/ 9.6
11	ท่านเคยเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการและพนักงานขับรถดีเด่น ของสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่บริษัทเข้าร่วม ($\bar{X} = 2.75$)	38/ 18.3	48/ 23.1	70/ 33.7	32/ 15.4	20/ 9.6
12	ท่านไม่เคยได้รับการดูแลและรักษาพยาบาลจากบริษัท เมื่อได้รับอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการทำงาน ($\bar{X} = 3.3$)	14/ 6.7	35/ 16.8	66/ 31.7	56/ 26.9	37/ 17.8

ตารางที่ 5 แสดงค่าเฉลี่ย จำนวน และร้อยละของแบบสอบถามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
จำแนก เป็นรายชื่อ

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)			
		ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ
1	ท่านเปิดไฟเลี้ยวให้สัญญาณก่อนจะเลี้ยว ($\bar{X} = 2.78$)	170/ 81.7	31/ 14.9	6/ 2.9	1/ 0.5
2	ท่านลดความเร็วรถเมื่อถึงทางโค้งหรือ ทางแยก ($\bar{X} = 2.79$)	172/ 82.7	29/ 13.9	7/ 3.4	0/ 0
3	ก่อนขับรถท่านจะเช็ดทำความสะอาดกระจก หน้ารถให้มองเห็นได้ชัดเจน ($\bar{X} = 2.42$)	117/ 56.3	64/ 30.8	25/ 12.0	2/ 1.0
4	หากจำเป็นต้องถอยรถท่านจะวางกรวยยาง หากไม่มีคนช่วยดูหลังให้ ($\bar{X} = 2.01$)	91/ 43.8	40/ 19.2	65/ 31.3	12/ 5.8
5	ขณะขับรถท่านจะเว้นระยะห่างจากรถคัน หน้าพอสมควรเพื่อให้สามารถเบรกรถ ได้ทัน ($\bar{X} = 2.63$)	145/ 69.7	51/ 24.5	11/ 5.3	1/ 0.5
6	ขณะขับรถหากแสงแดดแรงท่านจะใส่ แว่นกันแดดเพื่อป้องกันสายตาพร่ามัว ($\bar{X} = 2.20$)	103/ 49.5	51/ 24.5	47/ 22.6	7/ 3.4
7	เมื่อพบว่ามียูปรณ์ของรถเกิดชำรุดหรือ มีสภาพผิดปกติ ท่านจะนำรถไปซ่อม ให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับรถ ($\bar{X} = 2.52$)	130/ 62.5	58/ 27.9	18/ 8.7	2/ 1.0
8	ขณะขับรถหากจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ท่าน จะใช้อุปกรณ์เสริมเช่นหูฟัง ($\bar{X} = 2.42$)	125/ 60.1	49/ 23.6	30/ 14.4	4/ 1.9
9	ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งขณะขับรถ ($\bar{X} = 2.67$)	154/ 74.0	39/ 18.8	5/ 7.2	0/ 0
10	ท่านจะตรวจสอบระบบเบรก ก่อนขับรถให้ อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานได้ ($\bar{X} = 2.61$)	145/ 69.7	44/ 21.2	19/ 9.1	0/ 0
11	ท่านจะวางไม้หนุนล้อเมื่อมีการจอดรถ ($\bar{X} = 2.51$)	134/ 64.4	47/ 22.6	26/ 12.5	1/ 0.5

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ข้อ ที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)			
		ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ
12	ท่านจะตรวจสอบระบบเกียร์ ก่อนขับรถให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานได้ ($\bar{X} = 2.51$)	131/ 63.0	54/ 26.0	22/ 10.6	1/ 0.5
13	ท่านขับรถโดยใช้ความเร็วต่ำกว่าปกติเมื่อฝนตกหนัก ($\bar{X} = 2.72$)	162/ 77.9	35/ 16.8	10/ 4.8	1/ 0.5
14	ท่านงดการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ก่อนการขับรถ ($\bar{X} = 2.65$)	161/ 77.4	29/ 13.9	10/ 4.8	8/ 3.8
15	ท่านจะใช้เกียร์ต่ำเมื่อต้องขับรถบนทางลาดชัน ($\bar{X} = 2.63$)	151/ 72.6	41/ 19.7	11/ 5.3	5/ 2.4
16	ขณะขับรถเมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลืองท่านจะเร่งความเร็วรถให้มากขึ้นเพื่อให้พ้นทางแยกนั้น ($\bar{X} = 2.22$)	118/ 56.7	41/ 19.7	25/ 12.0	24/ 11.5

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - สกุล

นางสิริกุล เกิดฤทธิ์

ที่อยู่

80/21 ถนนราชวิถี ตำบลพระปฐมเจดีย์ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

ที่ทำงาน

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) คลังน้ำมันสมุทรสาคร

เลขที่ 555 ถนนอาจนรงค์ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย

กรุงเทพฯ 10260 โทรศัพท์ (034) 250353 (081)1742887

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2527

สำเร็จการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น

โรงเรียนราชินีบูรณะ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

พ.ศ. 2531

สำเร็จการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย (วิชาชีพ 2)

โรงเรียนพระปฐมวิทยาลัย อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

พ.ศ. 2540

สำเร็จการศึกษาลัทธิสุตรศิลปศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาศิลปศาสตร์ โปรแกรมวิชาการบริหารธุรกิจ

สถาบันราชภัฏนครปฐม

ประวัติการทำงาน

พ.ศ. 2536

บริษัทกมลจันทร์ คอมเมอร์เชียล จำกัด

พ.ศ. 2537

บริษัท ไวกฤทธิ (1994) จำกัด

พ.ศ. 2546

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ศูนย์รับคำสั่งซื้อ

พ.ศ. 2547-ปัจจุบัน

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) คลังน้ำมันสมุทรสาคร