

ชื่อภาคานิพนธ์ : ปัจจัยทางจิตสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย
ของ พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ขสมก.
ชื่อผู้เขียน : รวิกาญจน์ เดือนดาว
ชื่อปริญญา : ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม)
ปีการศึกษา : 2547

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มุ่งศึกษาปัจจัยเชิงเหตุที่เกี่ยวข้องกับ พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ของ พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ขสมก. โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษา 4 ประการ ได้แก่ 1) เพื่อศึกษาว่าพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ขสมก. ที่อยู่ในสถานการณ์ที่แตกต่างกัน จะมี พฤติกรรมขับชื้ออย่างปลอดภัยแตกต่างกันมากน้อยเพียงใด ในพนักงานประเภทใดบ้าง 2) เพื่อ ศึกษาว่าพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ขสมก. ที่มีจิตลักษณะแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมขับชื้อ อย่างปลอดภัยแตกต่างกันมากน้อยเพียงใด ในพนักงานประเภทใดบ้าง 3) เพื่อศึกษาว่าพนักงาน ขับรถโดยสารประจำทาง ขสมก. ที่อยู่ในสถานการณ์ต่างกัน และมีจิตลักษณะต่างกัน จะมี พฤติกรรมขับชื้ออย่างปลอดภัยแตกต่างกันหรือไม่ เพราะเหตุใด 4) เพื่อหาว่าพนักงานขับรถ โดยสารประจำทาง ขสมก.ประเภทใดบ้างที่เป็นกลุ่มเสี่ยง ที่มีพฤติกรรมเตรียมตัวเพื่อการขับชื้อ อย่างปลอดภัย พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และพฤติกรรมการขับชื้ออย่างมีมารยาทน้อย และมีตัวทำนายที่สำคัญอะไรบ้าง

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ของ พนักงานขับรถ โดยสารประจำทาง ขสมก. โดยใช้ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์นิยม เป็นกรอบแนวคิดหลัก นอกจากนี้ตัวแปร ในงานวิจัยนี้มาจาก ทฤษฎีที่สำคัญต่างๆ เช่น ทฤษฎีดันไม้จิ้มฟัน และทฤษฎีการกระทำด้วย เหตุผล เป็นต้น

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัยนี้ คือ พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ขสมก. ทั้ง 8 เขตการ เดินทาง ในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยทำการสุ่มตัวอย่างแบบ Stratified-accidental Sampling Method รวมได้ 413 คน เก็บข้อมูลโดยแบบสอบถามลักษณะมาตราประเมินรวมค่า พชร.

มีอายุอยู่ระหว่าง 26-59 ปี โดยเฉลี่ยเท่ากับ 40 ปี มีชั่วโมงนอนต่อวันอยู่ระหว่าง 1-12 ชม. โดยเฉลี่ยเท่ากับ 7 ชม. มีจำนวนรอบขับรดต่อวันอยู่ระหว่าง 2-12 รอบ โดยเฉลี่ยเท่ากับ 3 รอบ

เครื่องมือวัดตัวแปรในงานวิจัยนี้ส่วนใหญ่เป็นแบบมาตราประเมินรวมค่า (Summated Rating Scale) ซึ่งได้สร้างและหาคุณภาพแบบวัด และใช้เฉพาะข้อที่มีคุณภาพรายข้อสูงเข้ามาตรฐาน ส่วนค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแต่ละแบบวัดอยู่ระหว่าง .45 ถึง .86

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงความสัมพันธ์เปรียบเทียบ ที่แบ่งกลุ่มตัวแปรเป็น 5 กลุ่มตามประเภทของตัวแปร คือ 1) กลุ่มพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย 3 ตัวแปร ได้แก่ พฤติกรรมการเตรียมตัวเพื่อการขับซื้ออย่างปลอดภัย พฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย และพฤติกรรมการขับซื้ออย่างมีมารยาท 2) กลุ่มสถานการณ์ทางสังคม 3 ตัวแปร ได้แก่ การสนับสนุนทางสังคมจากเพื่อนร่วมงาน ปทัสถานจากคนรอบข้าง และสถานการณ์ยั่วเย้าในการขับซื้อ 3) กลุ่มจิตลักษณะเดิม 5 ตัวแปร ได้แก่ ลักษณะมุ่งอนาคตควบคุมตน แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ ความรู้ในการขับซื้ออย่างปลอดภัย ประสิทธิภาพทางสังคม และอคติต่อผู้ให้รถประเภทอื่น 4) กลุ่มจิตลักษณะตามสถานการณ์ 2 ตัวแปร ได้แก่ทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย และความเครียดจากการทำงาน และ 5) ลักษณะชีวสังคม และภูมิหลังของผู้ตอบ 14 ตัวแปร

การวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อทดสอบสมมติฐาน กระทำโดยสองวิธี คือหนึ่ง การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง (Three-way Analysis of variance) และเพื่อปฏิสัมพันธ์ที่มีนัยสำคัญถูกทดสอบด้วย การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ด้วยวิธีการของ Scheffe และสอง การวิเคราะห์แบบถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ทั้งแบบโดยรวม (Enter) และแบบเป็นขั้น (Stepwise) การวิเคราะห์ข้อมูลได้กระทำทั้งในกลุ่มรวม และกลุ่มย่อย 14 กลุ่ม รวมทั้งยังได้ทำการวิเคราะห์ผลหากกลุ่มเสี่ยงที่ควรได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วนอีกด้วย

ผลการศึกษาที่สำคัญตามวัตถุประสงค์การวิจัยมี 4 ประการ ดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลด้านสถานการณ์ทางสังคม ได้แก่ การสนับสนุนทางสังคมจากเพื่อนร่วมงาน และสถานการณ์ยั่วเย้าในการขับซื้อ พบผลที่สำคัญ 2 ประการ ดังนี้ 1) พบว่า พหุ.ที่ได้รับการสนับสนุนทางสังคมจากเพื่อนร่วมงานมาก หรือมีปทัสถานจากคนรอบข้างมาก เป็นผู้มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากกว่า และมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างมีมารยาทมากกว่า พหุ.ประเภทตรงข้าม ผลเช่นนี้พบในกลุ่ม พหุ.ที่เรียนขับรถ 2) พบว่า พหุ.ที่อยู่ในสถานการณ์ยั่วเย้าในการขับซื้อ มาก เป็นผู้มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากกว่า และมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากกว่า พหุ.ประเภทตรงข้าม ผลเช่นนี้พบในกลุ่ม พหุ.ที่มีฐานะดี

ประการที่สอง ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลด้านจิตลักษณะเดิม ได้แก่ ลักษณะมุ่งอนาคต ความมุ่งมั่น และแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ พบว่า พหุ.ที่มีลักษณะมุ่งอนาคตความมุ่งมั่นมาก และแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์มาก เป็นผู้ที่มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากกว่า มีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากกว่า และมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างมีมารยาทมากกว่า พหุ.ประเภทตรงข้าม ผลเช่นนี้พบในกลุ่ม พหุ.ที่เรียนขับรถ

ประการที่สาม เมื่อรวมกลุ่มตัวแปรสถานการณ์ทางสังคม และจิตลักษณะเข้าด้วยกัน เป็น 10 ตัวแปร สามารถทำนาย พฤติกรรมการเตรียมตัวเพื่อการขับซื้ออย่างปลอดภัย พฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย และพฤติกรรมการขับซื้ออย่างมีมารยาท ใน พหุ.กลุ่มรวมได้ 20.20% 33.40% และ 41.00% ตามลำดับ และสามารถทำนาย พฤติกรรมการเตรียมตัวเพื่อการขับซื้ออย่างปลอดภัย ได้สูงสุด 34.10%ในกลุ่ม พหุ.ที่มีฐานะไม่ดี พฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยได้สูงสุด 44.10%ในกลุ่ม พหุ.ที่มีจำนวนรอบขับต่อวันมาก และพฤติกรรมการขับซื้ออย่างมีมารยาทได้สูงสุด 52.20%ในกลุ่ม พหุ.ที่ได้รางวัล โดยพบว่าตัวทำนายที่สำคัญจากการสรุปผลจากกลุ่มรวม เรียงลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อยคือ ทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย การสนับสนุนทางสังคมจากเพื่อนร่วมงาน ลักษณะมุ่งอนาคตความมุ่งมั่น และประสบการณ์ทางสังคม

ประการสุดท้าย พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ขสมก. ประเภทที่มีความเสี่ยง ที่จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยน้อย พบว่า กลุ่มที่มีความเสี่ยงมากที่สุด คือ กลุ่ม พหุ.ที่มีชั่วโมงนอนน้อย เป็นกลุ่มที่มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยน้อย มีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยน้อย และมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างมีมารยาทน้อย รองลงมา คือ กลุ่ม พหุ.ที่ขับรถโดยสารธรรมดา เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยน้อย และมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างมีมารยาทน้อย ต่อมา คือ กลุ่ม พหุ.ที่ไม่ได้รางวัล เป็นกลุ่มที่มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยน้อย และมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างมีมารยาทน้อย และลำดับสุดท้าย คือ กลุ่ม พหุ.ที่มีจำนวนรอบขับน้อย เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยน้อย

ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติ

ประการที่หนึ่ง สำหรับกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ขสมก. กลุ่มที่มีความเสี่ยงมากที่สุด คือ กลุ่ม พหุ.ที่มีชั่วโมงนอนน้อย ให้พัฒนาทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยก่อน แล้วจึงพัฒนาสถานการณ์ทางสังคม ได้แก่ ปทัสถานจากคนรอบข้าง และการสนับสนุนทางสังคมจากเพื่อนร่วมงาน และจิตลักษณะเดิม ได้แก่ ลักษณะมุ่งอนาคตความมุ่งมั่น และแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์

ประการที่สอง สำหรับกลุ่ม พชร.ที่ขับรดโดยสารธรรมดา กลุ่ม พชร.ที่ไม่ได้รางวัล และ กลุ่ม พชร.ที่มีจำนวนรอบขับน้อย รวมทั้งกลุ่ม พชร.ทั่วไป ให้พัฒนาทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับที่ อย่างปลอดภัยก่อน แล้วจึงพัฒนาสถานการณ์ทางสังคม ได้แก่ ปทัสถานจากคนรอบข้าง และจิต ลักษณะเดิม ได้แก่ ลักษณะมุ่งอนาคตควบคุมตน และประสบการณ์ทางสังคม

ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

จากผลการศึกษาที่พบ และจากการวิจัยที่น่าจะมีการพัฒนาให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น จึงใคร่ขอ เสนอแนะ การวิจัยที่ควรทำต่อไป 3 ประการดังนี้

ประการแรก เนื่องจากมี กลุ่ม พชร.ที่มีเปอร์เซ็นต์การทํานายพฤติกรรมการขับที่อย่าง ปลอดภัยทั้ง 3 ด้านน้อยสุด คือ กลุ่ม พชร.ที่ขับรดโดยสารปรับอากาศ จึงควรทำการวิจัยเพิ่มเติม เพื่อหาสาเหตุว่า เหตุใด หรือมีปัจจัยอื่นที่อาจเกี่ยวข้อง กับพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัยของ พนักงานกลุ่มนี้

ประการที่สอง จากการวิเคราะห์ข้อมูล และสรุปผลที่ผ่านมาทำให้ทราบว่ามีเหตุปัจจัยที่ สำคัญหลายประการที่อาจเป็นสาเหตุของพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัยทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ 1) ทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัย 2) ลักษณะมุ่งอนาคตควบคุมตน 3) การ สนับสนุนทางสังคมจากเพื่อนร่วมงาน และ 4) ปทัสถานจากคนรอบข้าง นอกจากนี้ยังพบว่า กลุ่ม พชร.ที่มีเปอร์เซ็นต์การทํานายพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัยทั้ง 3 ด้านมากที่สุด คือ กลุ่ม พชร.ที่ ไม่ได้รางวัล กลุ่ม พชร.ที่นัดขับรดเอง และ กลุ่ม พชร.ที่มีจำนวนรอบขับต่อวันน้อย จึงควรมีการทำ วิจัยเชิงทดลองที่เกี่ยวกับสาเหตุเหล่านี้ เพื่อสร้างชุดฝึกอบรมสำหรับพนักงานขับรดโดยสารประจำ ทาง เพื่อให้มีพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัยต่อไป

ประการที่สาม ในการวิจัยครั้งต่อไปควรลองใช้กรอบตัวแปรนี้ กับกลุ่มตัวอย่างอื่นๆ เช่น พนักงานขับรดโดยสารประจำทางของรถร่วมบริการ หรือ พนักงานขับรดโดยสารประจำทางของรถ บริษัทขนส่ง

(บขส.) เป็นต้น

Title of Thesis : Psycho-social correlates of safety driving behavior of bus drivers
 of Bangkok Mass Transit Authority.
Author : Rawikan Duandao
Degree : Master of Arts (Social Development)
Year : 2004

The Conceptual framework of this study is based on Interactionism Model. Several important variables of this study are from many theories, such as, The Psychological Theory of Work and Moral Behaviors, and The Theory of Reasoned Action.

Sample of this study are 413 bus drivers of Bangkok Mass Transit Authority in Bangkok Metropolitan and vicinity. The sample are obtained by Stratified-Accidental Sampling Method. In general, the age of the bus drivers is 26-59 years (mean = 40 years) with average sleeping hours of 7 hours and average driving round of 3 .

A set of questionnaires in terms of summated rating scale are employed in this study. These questionnaires are tried out to the similar group of participants in this study. The items in each questionnaire are carefully selected based on two statistical criterions. Range of reliability of the questionnaires is between .45 to .86.

Data are analyzed in both total sample and other 14 subgroups by two statistical approaches. Three-way Analysis of variance with pos hoc as Scheffe, and Multiple Regression Analysis in terms of Enter and Stepwise.

There are four important findings in this study.

First, regarding situational factor, it was found that the bus drivers with high co-worker social support or high social norm reported more favorable attitude toward safety driving behavior and more courteous driving behavior than their counterparts. These results were more evident especially in non self-instructed driving bus drivers. More over, the bus drivers in higher risky driving situation reported more favorable attitude toward safely driving behavior and more safety driving behavior than their opposites. These results were especially found in high SFS bus drivers.

Second, regarding psychological characteristics, it was found that the bus drivers with higher future orientation and self-control or higher need for achievement reported more favorable attitude toward safety driving, more safety driving behavior and more courteous driving behavior than their opposites. These results were more evident in non self-instructed driving bus drivers.

Third, all 10 variables could account for driving-preparation behavior, safety driving behavior and courteous driving behavior in total sample with 20.20% , 33.40% and 41.00% respectively. The highest predictive percentage were found in low SFE bus drivers with 34.10% for driving preparation behavior, in more driving rounds bus drivers

with 44.10% for safety driving behavior, and in awarded bus drivers with 52.20% for courteous driving behavior. In summary, favorable attitude toward safety driving behavior was the first important predictor of all three driving behavior, followed by co-worker social support, future-orientation and self-control, and empathy.

Finally the immediate attention should be paid to less sleeping hours bus drivers since they reported less of all three desirable safely driving behavior. The second at risk group was non-air conditioned bus drivers who reported less safety driving behavior and less courteous driving behavior. Moreover, non-awarded bus drivers also reported less favorable attitude toward safety driving behavior and less courteous driving behavior. The last at risk group was less rounds bus drivers who reported less safety driving behavior.

Based on the findings of this study two recommendations can be made. First, for less sleeping hours bus driving, favorable attitude toward safety driving should be urgently promoted. In addition, two psychological characteristics should be heightened. They are future orientation and self-control, and need for achievement.

Furthermore, creating organizational culture in terms of safety driving atmosphere in BMTA, or well as promoting co-worker to provide appropriate needed support to the bus drivers will improve the desired driving behavior.

Second, for the remaining at risk bus driver groups mentioned above, favorable attitude toward safety driving is still the primary concern to be improved.

Furthermore, in order to improve the desired behavior of these groups encouraging safety driving norms in organization and heightening two psychological characteristics, namely, future-orientation and self-control, and empathy should be done. These recommendations also apply to general bus drivers.

There are three recommendations for future study. First, future investigation should also pay attention to air-conditioned bus drivers with other new important independent variables since the predicting variables in this study yielded this group the least predictive percentage. Second, based on the findings in this study, experimental study to evaluate training module should be done before widely use to general bus drivers and to some potential bus driver groups, namely, non-awarded bus drivers, self-instrumented driving bus drivers, and less rounds bus drivers.

Finally, this study is encouraged to be replicated in other bus driver samples, such as, bus drivers from joint-venture bus companies, and bus drivers from the transport co., ltd.