

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (1) การรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง (2) อิทธิพลของปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส และภาระหนี้สิน ที่มีผลต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย (3) ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาได้แก่ พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง จำนวน 243 คน โดยใช้แบบทดสอบและแบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และ ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมทางสถิติสำเร็จรูป (SPSS for Windows) สถิติที่ใช้ ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และทำการทดสอบสมมติฐานแต่ละข้อโดยวิธีการทดสอบ t-test และ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) การเปรียบเทียบรายคู่โดยวิธี LSD และหาค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน ผลการวิจัย พบว่า

1. การรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง
2. จิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี
3. ผลการเปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยเมื่อพิจารณาปัจจัยส่วนบุคคลทั้ง 6 ปัจจัย พบว่า พนักงานขับรถที่จัดอยู่ในกลุ่มหรือระดับของปัจจัยต่อไปนี้คือ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส และภาระหนี้สินที่ต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่ต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าพนักงานที่มีระดับของปัจจัยต่อไปนี้คือ อายุ ระดับการศึกษา และภาระหนี้สินที่

ต่างกัน มีการรับรู้ต่อกฎหมายจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญ โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีค่าเฉลี่ย การรับรู้กฎหมายจราจร ต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุอยู่ระหว่าง 30 – 35 ปี และ มากกว่า 35-40 ปี พนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-3 มีค่าเฉลี่ยการรับรู้กฎหมายจราจร ต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 มัธยมศึกษาปีที่ 3 และมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปว.ช. และพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่มีภาระหนี้สิน มีค่าเฉลี่ยการรับรู้กฎหมายจราจรต่ำกว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีภาระหนี้สิน และพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกที่ต่างกัน มีการรับรู้ต่อกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์อยู่ระหว่าง 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ยการรับรู้ต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี

4. ผลการเปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัย เมื่อพิจารณาปัจจัยส่วนบุคคล ทั้ง 6 ปัจจัย พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่จัดอยู่ในกลุ่มหรือระดับของปัจจัยต่อไปนี้คือ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และสถานภาพสมรสที่ต่างกัน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยไม่ต่างกัน ส่วนพนักงานที่มีระดับของปัจจัยต่อไปนี้คือ ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก และ ภาระหนี้สิน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญ โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์อยู่ระหว่าง 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ยการมีจิตสำนึกต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี พนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 3-6 ปี มีค่าเฉลี่ยการมีจิตสำนึกต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี และพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่มีภาระหนี้สิน มีค่าเฉลี่ยการมีจิตสำนึกต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีภาระหนี้สิน

5. ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัย และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง พบว่า การรับรู้ต่อความปลอดภัยไม่มีความสัมพันธ์กับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย

The purpose of this research is to study about (1) the perception and consciousness to safety of the drivers who drive trucks with 6 wheels and over of the transportation companies located in Amphur Muang, Rayong Province, (2) the influence of personal factors that are age, educational level, truck-driving experience, income, marital status, and debt burden on the perception and consciousness to safety of the drivers, and (3) the correlation between perception and consciousness level of the truck drivers.

The sample is 243 drivers who drive trucks with 6 wheels and over of the transportation companies located in Amphur Muang, Rayong Province. A questionnaire is used as research instrument for collecting data. A statistical computer program, SPSS for Windows, is used to analyze the data. The statistics used are frequency, percentage, arithmetic mean (\bar{x}), and standard deviation (S.D.). T-test, One Way Analysis of Variance (ANOVA), and Least-Significant Different (LSD) for Post Hoc Comparisons are used to test hypothesis. Pearson is used to solve the correlation between the perception and consciousness.

The findings of the study are as follows:

1. The majority of truck drivers have the perception to safety at medium level.
2. The majority of truck drivers have the consciousness to safety at good level.

3. The total result of the influence of the personal factors, which are age, educational level, truck-driving experience, income, marital status, and debt burden, on the perception and consciousness to safety of the drivers is no statistically significant difference. However, the individual result of the influence of a particular personal factor on the perception to safety of a certain aspect has statistically significant difference of which the details are as follows:

- As for the influence of drivers' age on the perception to traffic regulations, the mean score of the drivers who are less than 30 years of age is lower than that of the ones who are in the 30-35 age group and those who are over the 35-40 age group.
- As for the influence of drivers' educational level on the perception of traffic regulations, the mean score of the drivers who took Prathom 1-3 is less than that of those who took higher grades that are Prathom 4-6, Mathayom 3, and Mathayom 6 or the vocational high school level.
- As for the influence of the drivers' debt burden on the perception to traffic regulations, the mean score of the drivers without debt burden is lower than that of the ones with debt burden.
- As for the influence of the drivers' truck-driving experience on the perception to the various traffic and driving rules, the mean score of the drivers with 1-3 years experience is lower than that of those with over 6 years experience.

4. The statistical results of the influence of the personal factors on the consciousness to safety of the drivers can be concluded that the different categories of the age, educational level, income, and marital status of the drivers have no significant difference, whereas the difference in truck-driving experience and debt burden has a significant effect. The drivers whose experience are between 1-3 and 3-6 years have the consciousness to safety less than those whose experience is over 6 years have, and the ones who are without debt burden have less consciousness than those who are with debt burden.

5. There is no correlation between the perception and consciousness to safety of the truck drivers who drive truck with 6 wheels and over of the transportation companies located in Amphur Muang, Rayong Province.