

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

การศึกษาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถ
บรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ใน
อำเภอเมือง จังหวัดระยอง

A STUDY OF SAFETY PERCEPTION AND SAFETY CONSCIOUSNESS OF
TRUCK DRIVERS IN TRANSPORTATION COMPANIES LOCATED IN
AMPHUR MUANG, RAYONG PROVINCE



เจือทิพย์ เจริญลาภอนันต์
JUEATHIP CHAROENRAPANANT

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม
บัณฑิตวิทยาลัย

รพ.

๑๘๒๒/

๒๕๔๗

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. ๒๕๔๗

ISBN 974 - 15 - 1178 - 7

เลขหมู่.....

เลขทะเบียน 56700

วัน,เดือน,ปี 14 ก.ค. 2548

11461445
b.....
i.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

A STUDY OF SAFETY PERCEPTION AND SAFETY CONSCIOUSNESS OF
TRUCK DRIVERS IN TRANSPORTATION COMPANIES LOCATED IN
AMPHUR MUANG, RAYONG PROVINCE



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF SCIENCE IN INDUSTRIAL MANAGEMENT
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

2004

ISBN 974 – 15 – 1178 - 7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2004

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงาน
ขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการ
การขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

นักศึกษา

นางสาว เจือทิพย์ เจริญลาภอนันต์

รหัสประจำตัว

45063821

ปริญญา

วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

วิทยาการจัดการอุตสาหกรรม

พ.ศ.

2547

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์

รองศาสตราจารย์ อติคุณ กาญจนพิบูลย์

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

รองศาสตราจารย์ ดร. วรนาถ แสงมณี

บทคัดย่อ

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 และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมทางสถิติสำเร็จรูป (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. ผลการเปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยเมื่อพิจารณาปัจจัยส่วนบุคคล

ทั้ง 6 ปัจจัย พบว่า พนักงานขับรถที่จัดอยู่ในกลุ่มหรือระดับของปัจจัยต่อไปนี้คือ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส และภาระหนี้สินที่ต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่ต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าพนักงานที่มีระดับของปัจจัยต่อไปนี้คือ อายุ ระดับการศึกษา และภาระหนี้สินที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

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

Thesis Title	A Study of Safety Perception and Safety Consciousness of Truck Drivers in Transportation Companies Located in Amphur Muang, Rayong Province.
Student	Ms. Jueathip Charoenrapanant
Student ID.	45063821
Degree	Master of Science
Programme	Industrial Management
Year	2004
Thesis Advisor	Associate Professor Atinuch Kanchanapiboon
Thesis Co-Advisor	Associate Professor Dr. Woranat Sangmanee

ABSTRACT

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.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

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.



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ โดยได้รับความเมตตากรุณาของ รศ.อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์ อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ รศ.ดร.วรรณารต แสงมณี อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม ที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ ตรวจสอบและแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ มาตลอดจนวิทยานิพนธ์นี้ ได้สำเร็จอย่างสมบูรณ์ รวมทั้งได้รับความอนุเคราะห์และคำแนะนำอื่นๆ จากคณะกรรมการสอบ วิทยานิพนธ์ อันมี ผศ.ดร.มนัส โพทุญญ์เจริญลาภ ดร.จิระเสกข์ ตริเมธสุนทร และ ดร. สิทธิพร พิมพ์สกุล ซึ่งผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์จากท่านและขอกราบขอบพระคุณ เป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณ ผู้ทรงคุณวุฒิอันมี ดร. จำนงค์ จึงธีรพานิช ผศ.ดร. อาริต ธรรมโน คุณประหยัด ฟ้าประทานชัย คุณธวัชชัย หริรักษ์ คุณศิริพล ศรีประสาน ที่ได้ให้คำแนะนำในการปรับปรุง แก้ไข แบบสอบถาม และให้ความช่วยเหลือในส่วนอื่นๆของการวิจัยอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณ ผู้จัดการสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง และพนักงานขับรถบรรทุกทุกท่านที่กรุณาให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย

ขอขอบคุณ เพื่อนๆ ร่วมรุ่น IM6 ที่ได้มีโอกาสศึกษาร่วมกันทุกท่านและคอยกระตุ้นให้ กำลังใจแก่ผู้วิจัยด้วยดีตลอดเวลา

ขอขอบคุณ คุณเกศกร เจริญลาภอนันต์(คุณแม่) ที่ให้กำลังใจ ให้คำปรึกษา แนะนำช่วยเหลือ ในทุกๆเรื่องและสนับสนุนทุนทรัพย์ในการเรียนปริญญาโทรวมถึงการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอบแต่คุณพ่อ-คุณแม่ อาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่าน

เจือทิพย์ เจริญลาภอนันต์

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	III
กิตติกรรมประกาศ	VI
สารบัญ.....	VII
สารบัญตาราง.....	XIII
สารบัญภาพ.....	XVII
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย.....	9
1.3 สมมติฐานการวิจัย.....	10
1.4 ทฤษฎีกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย.....	11
1.5 ขอบเขตของการวิจัย.....	12
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย.....	14
1.7 นิยามคำศัพท์เฉพาะ.....	15
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	18
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้.....	18
2.1.1 ความหมายของการรับรู้.....	18
2.1.2 กระบวนการรับรู้.....	19
2.1.3 องค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้.....	23
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึก.....	24
2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม.....	27
2.3.1 ความหมายของพฤติกรรม.....	27
2.3.2 ประเภทของพฤติกรรม.....	28
2.3.3 ตัวกำหนดพฤติกรรม.....	29
2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับบุคลิกภาพ.....	30
2.4.1 ทฤษฎีจิตวิเคราะห์.....	30

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.4.2 ทฤษฎีบุคคลิกภาพของ فروมม์.....	31
2.5 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ความปลอดภัย และระบบความปลอดภัย.....	32
2.5.1 การแบ่งลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ.....	32
2.5.2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ.....	33
2.5.3 การสูญเสียเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุ.....	35
2.5.4 ความหมายของความปลอดภัย.....	37
2.5.5 ปัจจัยที่ช่วยให้กิจกรรมความปลอดภัยมีประสิทธิภาพ.....	37
2.5.6 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัย.....	38
2.6 แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุ และการขั้บรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ.....	41
2.6.1 แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุ.....	41
2.6.2 แนวคิดการขั้บรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ.....	43
2.7 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางถนน.....	48
2.7.1 ความได้เปรียบเชิงแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางถนน.....	49
2.7.2 ส่วนแบ่งของการขนส่งสินค้าทางถนน.....	50
2.7.3 การจัดระเบียบการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทย.....	50
2.7.4 ประเภทการขนส่งสินค้าทางถนน.....	51
2.7.5 การตรวจสอบสภาพรถ.....	52
2.7.6 ประเภทใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถบรรทุก.....	53
2.8 ผลการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	54
2.8.1 งานวิจัยในประเทศไทย.....	54
2.8.2 งานวิจัยในต่างประเทศ.....	57
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	58
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	58
3.1.1 ประชากร.....	58
3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง.....	58

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	60
3.2.1 ลักษณะเครื่องมือ.....	60
3.2.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	61
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	62
3.3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ.....	62
3.3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ.....	63
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	63
3.5 สถิติที่ใช้ในการวิจัย.....	68
3.5.1 ค่าเฉลี่ยหรือค่ามัธยิมเลขคณิต.....	68
3.5.2 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน.....	69
3.5.3 ค่าร้อยละ.....	69
3.5.4 การทดสอบ t-test.....	69
3.5.5 การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว.....	71
3.5.6 Least - significant Different.....	73
3.5.7 การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน.....	74
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	75
4.1 ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	79
4.2 ตอนที่ 2 การรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า.....	81
4.3 ตอนที่ 3 จิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า.....	87
4.4 ตอนที่ 4 เปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการรับรู้ต่อความปลอดภัย ของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า.....	93
4.4.1 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มี ช่วงอายุต่างกัน.....	93
4.4.2 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มี ระดับการศึกษาต่างกัน.....	95

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.4.3	เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกัน.....97
4.4.4	เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน.....99
4.4.5	เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน.....100
4.4.6	เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีภาระหนี้สินต่างกัน.....101
4.5	ตอนที่ 5 เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า.....102
4.5.1	เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีช่วงอายุต่างกัน.....102
4.5.2	เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีระดับการศึกษาต่างกัน.....103
4.5.3	เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกัน.....104
4.5.4	เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน.....108
4.5.5	เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน.....109
4.5.6	เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีภาระหนี้สินต่างกัน.....110
4.6	ตอนที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัยและจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า.....111
4.7	ตอนที่ 7 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยองในการขนส่งสินค้า.....112

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.7.1 ความปลอดภัยในการขับรถ	112
4.7.2 ความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจ	112
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	113
5.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	113
5.2 วิธีการดำเนินการวิจัย	113
5.3 สรุปผลการวิจัย	115
5.3.1 ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	115
5.3.2 ตอนที่ 2 การรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก สินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้ง อยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง.....	116
5.3.3 ตอนที่ 3 จิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก สินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้ง อยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง.....	116
5.3.4 ตอนที่ 4 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถ บรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่ง ที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัด ระยอง	116
5.3.5 ตอนที่ 5 เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถ บรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่ง ที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองจังหวัด ระยอง	118
5.3.6 ตอนที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัย และจิตสำนึกต่อ ความปลอดภัย	119
5.4 อภิปรายผล	120
5.5 ข้อเสนอแนะ	129
5.5.1 ข้อเสนอแนะจากผลงานวิจัยครั้งนี้	129
5.5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป	132

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บรรณานุกรม	133
ภาคผนวก	139
ภาคผนวก ก. แบบสอบถามและแบบทดสอบเพื่อการวิจัย	140
ประวัติผู้เขียน	150



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ปีงบประมาณ 2544-2545 ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก.....	2
1.2 จำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนทั่วประเทศ จำแนกตามจำนวนล้อ ณ.วันที่ 31 ธ.ค. 2545.....	4
1.3 จำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนในจังหวัดระยอง จำแนกตามจำนวนล้อ ณ.วันที่ 31 ธ.ค. 2545.....	5
1.4 การขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกตามภาคการขนส่ง.....	6
1.5 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ราชอาณาจักร เปรียบเทียบระหว่างปี 2544-2545.....	6
1.6 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ราชอาณาจักรจำแนก ตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละเขตพื้นที่ระหว่างปี 2544-2545.....	8
2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราความเร็วกับระยะหยุดรถ.....	44
2.2 เทคนิค วิธีการ และเหตุผลของการขับรถที่ปลอดภัย.....	45
2.3 ส่วนแบ่งของการขนส่งสินค้าภายในประเทศ.....	50
3.1 รายชื่อ ตำแหน่ง และสถานที่ปฏิบัติงานของผู้ทรงคุณวุฒิ.....	61
3.2 คะแนนในแต่ละระดับความคิดเห็นของแบบสอบถามวัดจิตสำนึกในเรื่อง ความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกขนส่งสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรม เขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป.....	64
3.3 สมมติฐานการวิจัยและสถิติที่ใช้ในการทดสอบ.....	66
4.1 ร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	79
4.2 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) ของการรับรู้ต่อความปลอดภัย ของพนักงานขับรถบรรทุก แยกแต่ละด้านของผู้ตอบแบบสอบถาม	81
4.3 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) ของการรับรู้ต่อความปลอดภัย ทั้ง 3 ด้านของผู้ตอบแบบสอบถาม	87
4.4 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) ของจิตสำนึกในเรื่องความ ปลอดภัยในขณะที่ขับรถบรรทุกแยกแต่ละด้านของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	88
4.5 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) ของจิตสำนึกในเรื่อง ความปลอดภัยรวมทั้ง 2 ด้านของผู้ตอบแบบสอบถาม	92

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.6 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละ ด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามช่วงอายุ	93
4.7 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในด้านการรับรู้กฎหมายจราจร ของผู้ตอบแบบสอบถามระหว่างกลุ่มอายุเป็นรายคู่	94
4.8 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละ ด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษาอายุ	95
4.9 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในด้านการรับรู้กฎหมายจราจร ของผู้ตอบแบบสอบถามระหว่างกลุ่มระดับการศึกษาเป็นรายคู่	96
4.10 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละ ด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้า.....	97
4.11 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในด้านการรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของผู้ตอบแบบสอบถามตามประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าเป็นรายคู่	98
4.12 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละ ด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	99
4.13 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละ ด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานภาพสมรส	100
4.14 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละ ด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามภาระหนี้สิน	101

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.15 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนก ตามอายุ	102
4.16 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา.....	103
4.17 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก.....	104
4.18 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ในภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน เป็นรายคู่	105
4.19 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในด้าน การตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น ของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าเป็นรายคู่	106
4.20 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ในด้านความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่ง ที่ก่อให้เกิดอันตราย ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประสบการณ์ในการขับรถ บรรทุกสินค้าเป็นรายคู่	107
4.21 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	108
4.22 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพสมรส	109
4.23 จำนวนค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามภาระหนี้สิน.....	110

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.24 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ค่า P-Value และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัยและจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงาน ขับรถบรรทุก	111



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 รถบรรทุกสินค้าที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างการขนส่งสินค้า.....	3
1.2 กรอบแนวความคิดในการวิจัย.....	12
1.3 ชนิดของรถบรรทุกและประเภทการขนส่งในแบบต่างๆ.....	15
2.1 กระบวนการรับรู้ของ Kast และ Rosenzweig.....	21
2.2 กระบวนการรับรู้ของสิทธิโชค วราสันติกุล.....	22
2.3 กระบวนการรับรู้ของ สติต วงศ์สุวรรณค์.....	23



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันนี้ธุรกิจอุตสาหกรรมมีการแข่งขันกันมากขึ้น ไม่ว่าจะแข่งขันกันทางด้านราคา การสร้างภาพลักษณ์ ต้นทุนสินค้า คุณภาพของสินค้า การส่งเสริมการขาย ช่องทางการจำหน่าย รวมไปถึง ประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าไปยังลูกค้าให้ทันเวลาและอยู่ในสภาพที่ดี ทั้งหมดนี้ล้วนแล้วแต่เป็นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าทั้งสิ้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้าให้ถึงมือลูกค้าอย่างปลอดภัยและทันเวลา ก็เป็นส่วนหนึ่งในการแข่งขันในปัจจุบันเช่นเดียวกัน

ระหว่างทศวรรษ 1980 หลายๆองค์กรเริ่มที่จะยอมรับว่าไม่สามารถทำงานทุกอย่างได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้วยตนเองโดยที่ยังคงมีความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งได้ องค์กรเหล่านี้เริ่มที่จะมองหาผู้ชำนาญการซึ่งเป็นบุคคลที่สามเพื่อให้ดำเนินกิจกรรมซึ่งไม่ใช่ความสามารถหลัก (Core Competency) ของธุรกิจ กิจกรรมเหล่านี้เรียกว่าการใช้แหล่งภายนอก (Outsourcing) คือการที่องค์กรได้ว่าจ้างองค์กรภายนอกเพื่อให้จัดหาสินค้าหรือบริการที่แต่เดิมนั้นกิจการได้ทำด้วยตนเอง เนื่องจากบุคคลภายนอกเหล่านี้เป็นผู้เชี่ยวชาญในการสร้างสินค้าหรือบริการที่มีคุณภาพซึ่งองค์กรที่ไปว่าจ้างไม่มีประสิทธิภาพหรือมีความสามารถเทียบเท่า ไม่นานมานี้ Outsourcing ได้เพิ่มกิจกรรมและความน่าสนใจมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างการใช้โลจิสติกส์จากแหล่งภายนอก เช่น การเช่าโกดังจากบุคคลที่สาม การใช้บริการการขนส่งสาธารณะหรือการทำสัญญาขนส่งกับผู้ให้บริการขนส่ง ซึ่งทำให้องค์กรมีโอกาสในการคัดเลือกให้ผู้บริการที่ดีที่สุดตรงตามความต้องการ

ในปัจจุบันนี้มีสถานประกอบการขนส่งเพื่อทำการขนส่งสินค้าให้กับโรงงานอุตสาหกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ประกอบการขนส่ง หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนให้ประกอบการขนส่งประจำทางการขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถยนต์เล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล แล้วแต่กรณี การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งในปัจจุบัน มีการออกใบอนุญาต 3 ประเภท คือ

1. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก
2. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก
3. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศด้วยรถบรรทุก

ดังแสดงในตารางที่ 1.1 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่มีอยู่ทั่วประเทศ

โดยจำแนกเป็นส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค ในปี 2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1.1 จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ปีงบประมาณ 2544-2545 ตามกฎหมายว่า
ด้วยการขนส่งทางบก

(หน่วย : ฉบับ)

ประเภทใบอนุญาต	ทั่วประเทศ		ส่วนกลาง		ส่วนภูมิภาค	
	2544	2545	2544	2545	2544	2545
1) รถบรรทุกไม่ ประจำทาง	2,483	2,736	917	932	1,566	1,804
2) รถบรรทุกส่วนบุคคล	260,416	264,398	17,511	16,723	242,905	247,675
3) รถบรรทุกระหว่าง ประเทศ	2	2	2	2	-	-
รวมทุกประเภท	262,901	267,136	18,430	17,657	244,471	249,479

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

จากตารางที่ 1.1 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกที่อยู่ส่วนภูมิภาค มีการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2544 คิดเป็น 15% ซึ่งแสดงถึงโรงงานอุตสาหกรรมในส่วนภูมิภาค มุ่งเน้นที่จะใช้ผู้ประกอบการขนส่งในการขนส่งสินค้าให้กับทางบริษัทเพิ่มมากขึ้น สำหรับผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศในขณะนี้มียู่ 2 รายคือ องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ) และคอนซอร์เทียม เพ็งกัณฎัน ทามาส ซึ่งเป็นเอกชนมาเลเซีย ทั้ง 2 ราย ได้รับอนุญาตให้เดินรถขนส่งสินค้าเน่าเสียจากไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์

ลักษณะของสินค้าที่มีการขนส่งทางถนนอันได้แก่ เคมีภัณฑ์ วัตถุไวไฟ น้ำมันปิโตรเลียม ของเหลว เชื้อเพลิง และวัตถุมีพิษต่างๆ ซึ่งเป็นสินค้าที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษในระหว่างการขนส่ง พนักงานขับรถบรรทุกที่ประจำในผู้ประกอบการขนส่งจำเป็นต้องมีจิตสำนึกในด้านความปลอดภัยในระหว่างการขนส่งสินค้าไปยังลูกค้าเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีผลต่อความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการในโรงงานอุตสาหกรรม ลูกค้า และบุคคลทั่วไปอย่างมหาศาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ดังเห็นได้จาก เหตุที่เกิดขึ้นบริเวณถนนเพชรบุรีตัดใหม่ รถบรรทุกแก๊สระเบิดทำให้ประชาชนที่อยู่บริเวณนั้นเสียชีวิตและทรัพย์สินเสียหายมหาศาล เป็นต้น และสำหรับลักษณะสินค้าทั่วไปก็เช่นเดียวกันถึงแม้ว่าการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะไม่รุนแรงเท่ากับสินค้าประเภทเคมีภัณฑ์ วัตถุไวไฟ น้ำมันปิโตรเลียม ของเหลว เชื้อเพลิง และวัตถุมีพิษต่างๆ ก็ตาม อันได้แก่ วัตถุดิบ ผลผลิตจากโรงงานอุตสาหกรรม เหล็ก พลาสติก กระดาษ ปูนซีเมนต์ ฝ้าย วัสดุก่อสร้าง และสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป เป็นต้น เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้ประกอบการขนส่งควรให้ความสนใจในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งสินค้ากับพนักงานขับรถ โดยการสร้างจิตสำนึกให้เกิดขึ้นกับพนักงานขับรถเช่นกัน เนื่องจากผลเสียที่ตามมาจากการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการขนส่งก็คือ

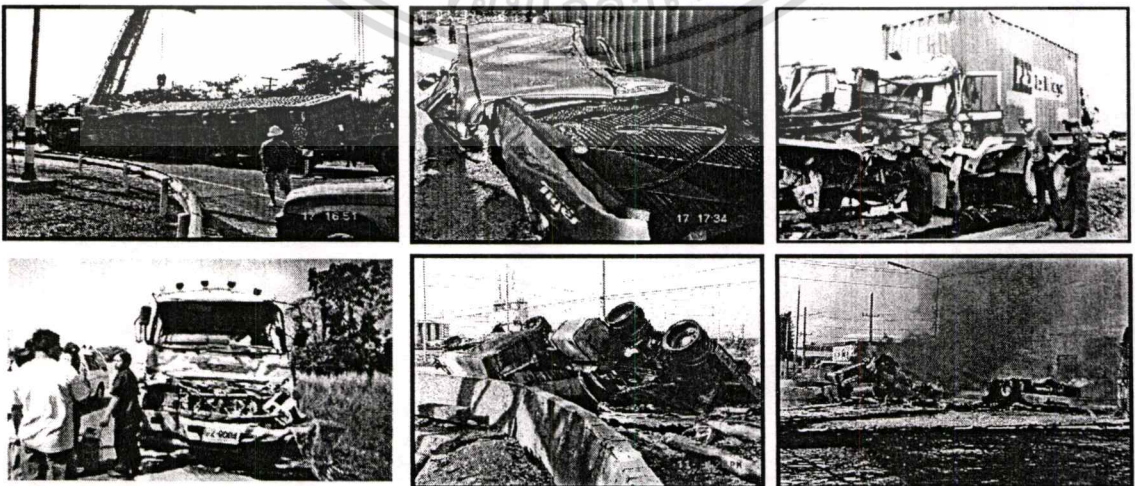
1. สินค้าส่งให้กับลูกค้าไม่ทันตามกำหนด ซึ่งมีผลทำให้ลูกค้าไม่มีวัตถุดิบในการผลิตสินค้า อย่างต่อเนื่อง ลูกค้าเกิดความไม่พอใจ ลูกค้าอาจจะไม่สั่งซื้อสินค้ากับบริษัทผู้ว่าจ้างการขนส่งสินค้าอีก ลูกค้าขาดความเชื่อมั่นในบริษัทผู้ว่าจ้างการขนส่งสินค้า ผลที่เกิดขึ้นเหล่านี้ นำความเสียหายมาสู่บริษัทผู้ว่าจ้างการขนส่งสินค้าและผู้ประกอบการขนส่งซึ่งประมาณค่าเป็น ตัวเงินไม่ได้

2. สินค้าได้รับความเสียหายก่อนถึงมือลูกค้า บริษัทผู้ว่าจ้างการขนส่งสินค้าจะต้องนำสินค้ากลับมาเพื่อทำการแก้ไข หรือจำเป็นต้องผลิตขึ้นมาใหม่เพื่อส่งให้กับลูกค้าในกรณีสินค้าเสียหายอย่างรุนแรงจนลูกค้าไม่สามารถนำไปใช้ได้ ทำให้เกิดต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้น เช่น การ Rework ค่าขนส่งในการขนส่งกลับมายังบริษัทผู้ว่าจ้างการขนส่งสินค้าและเสียค่าใช้จ่ายในการผลิตสินค้าใหม่ทดแทนให้กับลูกค้า

3. ประสิทธิภาพการทำงานของพนักงานขับรถลดลง เนื่องจาก เกิดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับตัวเองหรือเพื่อนร่วมงาน สภาพร่างกายของพนักงานขับรถประสบอุบัติเหตุ อาจถึงขั้นบาดเจ็บรุนแรงจนไม่สามารถทำงานได้ เป็นต้น

4. ชื่อเสียงของบริษัทผู้ว่าจ้างการขนส่งสินค้าและผู้ประกอบการขนส่งเสียหาย เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งจนทำให้บุคคลภายนอกองค์กรมีความรู้สึกในแง่ลบ เป็นต้น

ดังภาพที่ 1.1 ซึ่งแสดงถึงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดระยอง โดยพนักงานขับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปที่ประจำอยู่กับผู้ประกอบการขนส่งในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง



ภาพที่ 1.1 แสดงถึงรถบรรทุกสินค้าที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างการขนส่งสินค้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กล่าวโดยสรุป การที่องค์กรจะลดหรือกำจัดการเกิดผลเสียดังที่กล่าวข้างต้นนี้ได้ นั้น พบว่า การสร้างการรับรู้และจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าให้กับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรมตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง จะเป็นการช่วยเสริมสร้างให้พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรม ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง เกิดความตระหนักใน ด้านความปลอดภัยในระหว่างการขับรถมากขึ้น แสดงถึงพฤติกรรมกรรมการขับรถที่ถูกต้อง ให้ความสำคัญ ระวังในขณะขับรถไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น จะทำให้ ผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในการขนส่งสินค้านั้นทราบถึงแนวทาง วิธีการ จัดการด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรมตั้งแต่ 6 ล้อ ขึ้นไป เพื่อลดอุบัติเหตุ และกระตุ้นให้พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรมตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปเห็นถึงความสำคัญของความปลอดภัย อันเป็นประโยชน์ในการวางรากฐานการจัดการ ด้านการขนส่งสินค้าให้ถึงมือลูกค้าอย่างปลอดภัย ถูกสถานที่ ทันเวลา และคุณภาพสินค้าตรงตาม ที่ลูกค้าต้องการ สิ่งเหล่านี้ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการแข่งขันกับคู่แข่งของบริษัทอย่างหนึ่ง

ในปี 2546 เป็นต้นไป จำนวนรถบรรทุกในสถานประกอบการขนส่งตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ซึ่งได้ แก่ รถบรรทุก 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ รถลากจูง รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง มีแนวโน้มที่จะมีปริมาณรถ สูงขึ้นกว่าปีที่ผ่านมา อันเนื่องมาจากรัฐบาลมีความเข้มงวดในเรื่องการจำกัดพิกัดน้ำหนัก รถบรรทุกในการขนส่งสินค้า ซึ่งเริ่มประกาศใช้เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2546 ทำให้จำนวนรถบรรทุก ที่ต้องใช้ในแต่ละวันเพิ่มมากขึ้น เพราะไม่สามารถบรรทุกสินค้าต่อคันรถได้มากกว่าที่กฎหมาย กำหนดเหมือนแต่ก่อน ดังนั้นเมื่อปริมาณรถมีมากขึ้นโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุก็จะสูงขึ้นตาม ไปด้วยเช่นกัน ดังแสดงรายงานสถิติการขนส่งประจำปี 2545 เป็นการรวบรวมข้อมูล ผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบกทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ในตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 จำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนทั่วประเทศ จำแนกตามจำนวนล้อ ณ.วันที่ 31 ธ.ค. 2545

(หน่วย : คัน)

ประเภทรถ	รวม	ลักษณะรถ						
		10 ล้อ	6 ล้อ	4 ล้อ	ลากจูง	พ่วง	กึ่งพ่วง	อื่นๆ
รถบรรทุกไม่ประจำทาง	90,332	13,753	13,897	7,472	15,075	6,908	19,926	13,301
ร้อยละ	100.00	15.22	15.38	8.27	16.69	7.65	22.06	14.72

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1.2 (ต่อ)

ประเภทรถ	รวม	ลักษณะรถ						
		10 ล้อ	6 ล้อ	4 ล้อ	ลากจูง	พ่วง	กึ่งพ่วง	อื่นๆ
รถบรรทุกส่วนบุคคล	599,180	110,036	236,483	161,178	12,731	19,613	14,392	44,747
ร้อยละ	100.00	18.36	39.47	26.90	2.12	3.27	2.40	7.47
รวมรถบรรทุก	689,512	123,789	250,380	168,650	27,806	26,521	34,318	58,048
ร้อยละ	100.00	17.95	36.31	24.46	4.03	3.85	4.98	8.42

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

รถบรรทุกในสถานประกอบการขนส่งที่ใช้ขนส่งสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรมจะใช้เป็นรถบรรทุกประเภท 6 ล้อ 10 ล้อ รถลากจูง รถพ่วง และกึ่งพ่วงที่เป็นประเภทรถบรรทุกไม่ประจำทาง จากตารางที่ 1.2 พบว่าปริมาณรถบรรทุกดังกล่าวที่มีอยู่ทั่วประเทศจนถึงปี 2545 มีจำนวนทั้งสิ้น 69,559 คัน และจากตารางที่ 1.3 พบว่าปริมาณรถบรรทุกดังกล่าวที่จดทะเบียนในจังหวัดระยอง จนถึงปี 2545 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,452 คัน

ตารางที่ 1.3 จำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนในจังหวัดระยอง จำแนกตามจำนวนล้อ ณ.วันที่ 31 ธ.ค. 2545

(หน่วย : คัน)

ประเภทรถ	รวม	ลักษณะรถ						
		10 ล้อ	6 ล้อ	4 ล้อ	ลากจูง	พ่วง	กึ่งพ่วง	อื่นๆ
รถบรรทุกไม่ประจำทาง	1,580	224	50	-	496	68	614	128
ร้อยละ	100.00	14.19	3.16	-	31.39	4.30	38.86	8.1
รถบรรทุกส่วนบุคคล	7,029	2,537	2,970	353	157	165	206	641
ร้อยละ	100.00	36.09	42.25	5.02	2.23	2.35	2.93	9.13
รวมรถบรรทุก	8,609	2,761	3,020	353	653	233	820	769
ร้อยละ	100.00	32.07	35.08	4.10	7.58	2.71	9.53	8.93

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

การขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทยมีการดำเนินการอย่างกว้างขวางครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศซึ่งมีเส้นทางถนนทอดไปถึง ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางถนนจึงมีมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ตามตารางที่ 1.4 แสดงปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งภายในประเทศโดยรูปแบบเอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การขนส่งต่างๆ ในช่วงปี พ.ศ. 2539 – 2544 ซึ่งปริมาณสินค้าที่ถูกขนส่งทางถนนมีปริมาณสูงกว่า การขนส่งประเภทอื่นๆ

ตารางที่ 1.4 การขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกตามภาคการขนส่ง

(หน่วย : พันตัน)

การขนส่งสินค้า	2539	2540	2541	2542	2543	2544
ทางถนน	408,430	406,288	384,421	392,244	397,976	400,242
ทางรถไฟ	8,691	9,293	8,364	9,264	9,171	8,776
ทางน้ำภายในประเทศ	19,264	20,786	20,127	17,300	25,173	17,833
ชายฝั่งทะเล	23,398	24,522	23,324	21,970	23,347	19,657
ทางอากาศ	53	54	46	56	57	66
รวม	459,836	460,943	436,282	440,834	455,724	446,574

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

จากตารางที่ 1.4 พบว่าการขนส่งสินค้าภายในประเทศ โรงงานอุตสาหกรรมจะขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลักถึง 89.6%

การขนส่งสินค้าภายในประเทศมีการขนส่งทางถนนในปริมาณที่มากกว่าการขนส่งสินค้าทางอื่นผนวกกับมีผู้ประกอบการขนส่งเพิ่มมากขึ้นทำให้จำนวนรถบรรทุกเพื่อการขนส่งตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปมีจำนวนสูงขึ้นตามไปด้วย ทำให้การเกิดอุบัติเหตุบนถนนเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ดังแสดงได้จากตารางที่ 1.5 และในตารางที่ 1.6 จะแสดงถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 1.5 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วราชอาณาจักร เปรียบเทียบระหว่างปี 2544-2545

ประเภทอุบัติเหตุ / ความเสียหาย	2544	2545	% เพิ่มขึ้น
รับแจ้ง (ราย)	77,616	91,623	15.29
คนเดินเท้า	4,135	4,592	9.95
รถจักรยาน	1,942	2,584	24.85
รถสามล้อ	520	607	14.33
รถจักรยานยนต์	41,215	53,732	23.30
รถสามล้อเครื่อง	1,852	1,825	-1.48
รถยนต์นั่ง	33,907	39,279	13.68

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1.5 (ต่อ)

ประเภทอุบัติเหตุ / ความเสียหาย	2544	2545	% เพิ่มขึ้น
รถโดยสารขนาดเล็ก (ตู้)	2,975	3,291	9.60
รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)	22,785	26,116	12.75
รถโดยสารขนาดใหญ่	3,618	3,823	-28.16
รถบรรทุก 6 ล้อ	2,696	3,220	16.27
รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	3,668	4,523	18.90
รถอีแต่น	223	356	37.36
รถแท็กซี่	4,530	4,740	4.43
รถอื่นๆ	1,366	1,912	28.56
รวมรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด (คัน)	25,432	149,600	184.34
ทรัพย์สินเสียหาย (บาท)	1,240,801,187	1,494,936,815	17
ความเสียหายที่เกิดกับบุคคล (ราย)			
ตาย	11,652	13,116	11.16
บาดเจ็บ	53,960	15,353	22.15
ผู้ต้องหา (ราย)			
จับได้	59,454	65,138	8.73
จับไม่ได้	6,957	8,223	15.40

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

จากตารางที่ 1.5 พบว่า รถบรรทุก 6 ล้อและรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไปมีการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจากปี 2544 มากเป็นอันดับสองถึง 35.17% รองจากรถอีแต่น

ตารางที่ 1.6 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่พระราชอาณาจักรจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
ในแต่ละเขตพื้นที่ระหว่างปี 2544-2545

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	พ.ศ.2544	พ.ศ.2545	การเปลี่ยนแปลง (เพิ่มขึ้น+;ลดลง-)	
			จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เกิดจากการขับรถ	59,065	67,246	8,181	13.85
ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	17,156	20,896	3,740	21.80
ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	10,948	12,636	1,688	15.42
แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	6,982	7,154	172	2.46
ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามที่กำหนด	692	948	256	36.99
ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว	3,703	4,007	304	8.21
ฝ่าฝืนป้ายหยุดทางแยก	2,717	2,986	269	9.90
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	3,654	4,140	486	13.30
ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด	2,061	2,018	(43)	-2.09
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด	381	500	119	31.23
บรรทุกเกินอัตรา	226	319	93	41.15
ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	801	973	172	21.47
เมาสุรา	2,089	2,823	734	35.14
หลับใน	395	448	53	13.42
เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เช่น ยาบ้า	103	177	74	71.84
ขับรถผิดช่องทาง	2,381	2,325	(56)	-2.35
ตามกระชั้นชิด	3,968	4,029	61	1.54
ไม่ยอมให้รถมีสิทธิไปก่อน	808	867	59	7.30
2. เกิดจากตัวรถ	630	672	42	6.67
อุปกรณ์ชำรุด	630	672	42	6.67
3. เกิดจากสภาพแวดล้อม	321	282	(39)	-12.15
สัตว์พาหนะวิ่งตัดหน้า เช่น จัว, ควาย	321	282	(39)	-12.15
4. สาเหตุอื่นๆ	11,844	15,350	3,506	29.60

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1.6 (ต่อ)

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	พ.ศ.2544	พ.ศ.2545	การเปลี่ยนแปลง (เพิ่มขึ้น+;ลดลง -)	
			จำนวน (ราย)	ร้อยละ
5. ไม่แจ้งสาเหตุ	343	528	185	53.94
รวมทั้งหมด	72,203	84,078	11,875	16.45

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

จากความสำคัญของปัญหาด้านอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าไปยังลูกค้าดังกล่าว ทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาการรับรู้และจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง 12 แห่ง รวมถึงการศึกษาอิทธิพลของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีต่อการรับรู้และจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ซึ่งตัวแปรปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส ภาระหนี้สิน โดยเห็นว่าการรับรู้และจิตสำนึกมีความเกี่ยวข้องกันและมีความสำคัญต่อการปฏิบัติงานของบุคคล

ดังนั้นการศึกษานี้จะทำให้ทราบถึงการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ว่าอยู่ในระดับใดและมีความสัมพันธ์เป็นไปในทิศทางใด และยังทำให้ทราบว่าปัจจัยส่วนบุคคลใดบ้างที่มีผลต่อการรับรู้และจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง เพื่อเป็นแนวทางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งได้ใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนพัฒนาระบบการจัดการในเรื่องความปลอดภัยให้กับพนักงานขับรถในบริษัทและเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาปรับปรุงวิธีการขับรถและปฏิบัติตามกฎจราจร อันจะส่งผลให้การขนส่งสินค้าถึงลูกค้าอย่างปลอดภัย ตรงเวลา และ คุณภาพสินค้าไม่เสียหาย

1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาระดับการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.2.2 เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส ภาระหนี้สิน ที่มีต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

1.2.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัยและจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

1.3 สมมติฐานการวิจัย

1.3.1 สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส ภาระหนี้สินของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าต่างกันทำให้การรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 1.1 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีอายุต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.2 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.3 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.4 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.5 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.6 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีภาระหนี้สินต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

1.3.2 สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้ สถานภาพสมรส ภาระหนี้สินของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าต่างกันทำให้จิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 2.1 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีอายุต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.2 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.3 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.4 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.5 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.6 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีภาระหนี้สินต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

1.3.3 สมมติฐานที่ 3 การรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีความสัมพันธ์กันทางบวกกับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

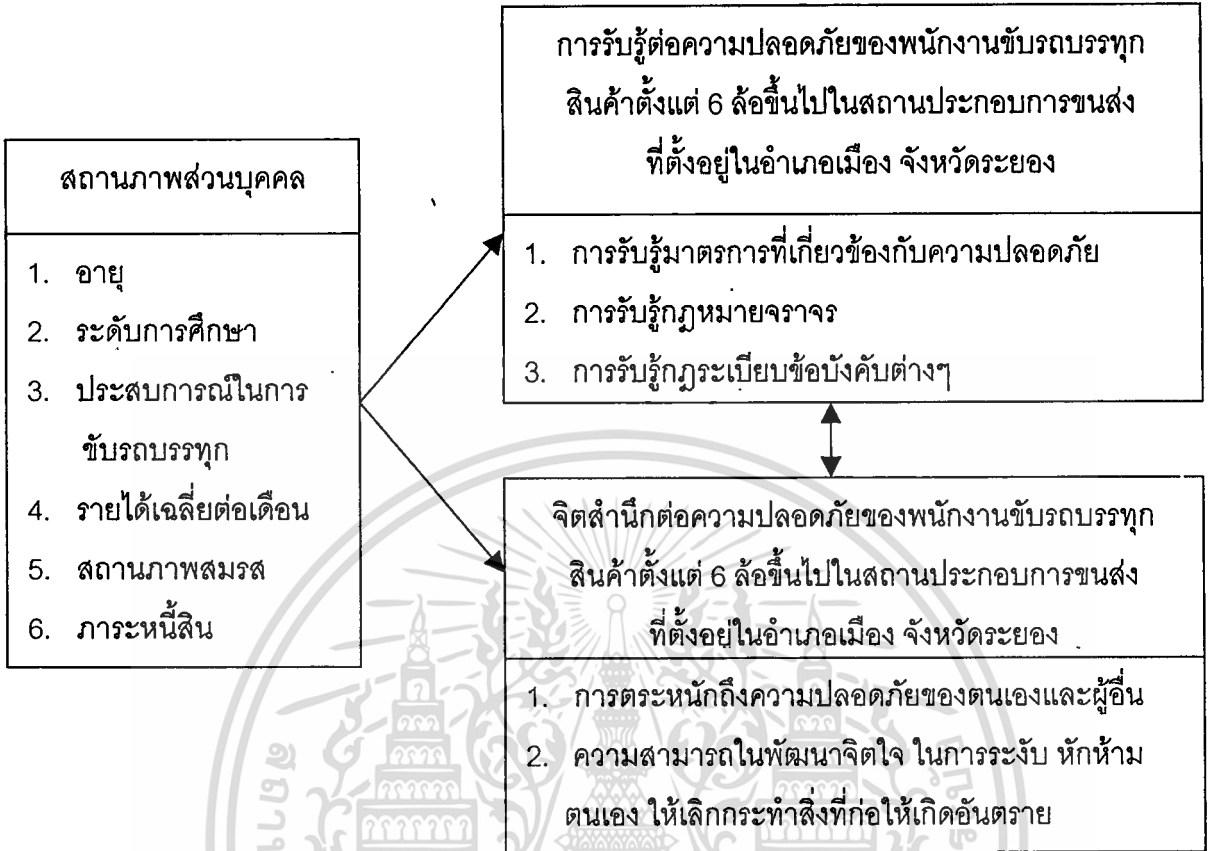
1.4 ทฤษฎีกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาถึงการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง การรับรู้และจิตสำนึกมีความเกี่ยวข้องกันและมีความสำคัญต่อการปฏิบัติงานของบุคคล กล่าวคือ การรับรู้อย่างเดียวไม่ได้เป็นข้อยืนยันว่าคุณคนจะปฏิบัติตามสิ่งที่ตนรับรู้เสมอไป จิตสำนึกเป็นตัวเชื่อมระหว่างการเรียนรู้ที่ผู้รับรู้ได้รับการกระทำหรือปฏิบัติ นอกจากนี้ยังศึกษาถึงปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ซึ่งได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส และภาระหนี้สิน ซึ่งเป็นตัวแปรที่มีผลต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย

ผู้วิจัยได้นำเสนอกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังแสดงในภาพที่ 1.2

ตัวแปรต้น (Independent Variable)

ตัวแปรตาม (Dependent Variable)



ภาพที่ 1.2 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

1.5.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง โดยสถานประกอบการขนส่งดังกล่าวนี้ประกอบด้วย

ชื่อสถานประกอบการ	จำนวนพนักงานขับรถ (คน)
1. บริษัท ดาวระยองทรานสปอร์ต (1993) จำกัด	20
2. บริษัท ระยองลำเลียง จำกัด	20
3. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เจนโกศล ทรานสปอร์ต	8
4. ห้างหุ้นส่วนจำกัด หยกพาณิชย์ ทรานสปอร์ต	30
5. บริษัท เจ. ทรานสปอร์ต จำกัด	234
6. บริษัท เอ็น.เอ.ที. ทรานสปอร์ต จำกัด	25

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. บริษัท คมนาสาน จำกัด	75
8. บริษัท เอเชียโซลเวนท์ จำกัด	8
9. บริษัท ส.บุญเหลือเซอร์วิส จำกัด	100
10. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ระยองทรัพย์ทรายขนส่ง	6
11. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริพลการช่างระยอง	30
12. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ระยองพิทักษ์ผลทรานสปอร์ต	23
	รวม 579

สถานประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งตัวหรือสิ่งของในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง จำนวน 12 แห่ง

1.5.2 ตัวแปรที่ศึกษา

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้กำหนด ตัวแปรต้น (Independent Variable) และตัวแปรตาม (Dependent Variable) ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ดังนี้

1.5.2.1 ตัวแปรต้น

ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง การศึกษาถึงอิทธิพลที่มีต่อตัวแปรตาม ซึ่งได้แก่ การรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีดังนี้

1. อายุ
2. ระดับการศึกษา
3. ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก
4. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน
5. สถานภาพสมรส
6. ภาระหนี้สิน

1.5.2.2 ตัวแปรตาม ได้แก่

1. การรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง
2. จิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5.3 ระยะเวลาในการวิจัย

การวิจัยนี้มีช่วงระยะเวลาในการเก็บข้อมูลตั้งแต่เดือน เมษายน ถึง มิถุนายน 2547

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัยนี้ คือ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงระดับการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยรวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสถานประกอบการขนส่งในอำเภอเมือง จังหวัดระยองได้นำไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนแก้ไขปัญหาและพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกให้เกิดการรับรู้และเกิดจิตสำนึกในการขับรถอย่างปลอดภัย

1.6.2 ทำให้ทราบถึงอิทธิพลของปัจจัยส่วนบุคคลที่ศึกษา ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส และภาระหนี้สินของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ว่าปัจจัยใดมีผลต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสถานประกอบการขนส่งในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ในการวางแผนพัฒนาระบบการบริหารงานและพนักงานขับรถบรรทุกให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.6.3 เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการขนส่งสินค้าของพนักงานขับรถ อันจะนำมาซึ่งการลดต้นทุน เพิ่มความน่าเชื่อถือของบริษัท สินค้าได้คุณภาพ และส่งถึงลูกค้าทันเวลา

1.6.4 เพื่อทราบถึง ระบบการบริหารงานความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่ง ระดับการรับรู้ในเรื่องกฎจราจร

1.6.5 เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาสื่อต่างๆ ที่ใช้เป็นสื่อกลางในการเผยแพร่ความรู้ เสริมสร้างจิตสำนึกที่ดีในเรื่องความปลอดภัยในการขับรถระหว่างการขนส่งสินค้า อันจะนำไปสู่พฤติกรรมความปลอดภัยที่ดีขึ้น

1.7 นิยามคำศัพท์เฉพาะ

1.7.1 คำจำกัดความรถบรรทุก

1.7.1.1 รถบรรทุกไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเพื่อสินจ้างโดยไม่กำหนดเส้นทาง

1.7.1.2 รถบรรทุกส่วนบุคคล หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองซึ่งมีน้ำหนัก 1,600 กิโลกรัมขึ้นไป

1.7.1.3 รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป หมายถึง

1.7.1.3.1 รถบรรทุก 6 ล้อ หมายถึง รถบรรทุกที่มี 6 ล้อ

1.7.1.3.2 รถบรรทุก 10 ล้อ หมายถึง รถบรรทุกที่มี 10 ล้อ

1.7.1.3.3 รถกึ่งพ่วง หมายถึง รถที่ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกบางส่วนเฉลี่ยลงบนเพลาล้อของรถคันลากจูง

1.7.1.3.4 รถพ่วง หมายถึง รถที่ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูร์ณิในตัวเอง

1.7.1.3.5 รถลากจูง หมายถึง รถที่มีลักษณะเป็นรถสำหรับลากจูงรถพ่วงรถกึ่งพ่วงโดยเฉพาะ ดังภาพที่ 1.3 แสดงรูปรถบรรทุกในลักษณะต่างๆ

1.7.1.4 พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าในสถานประกอบการขนส่งตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง หมายถึง บุคคลที่ทำหน้าที่ในการขับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ในการบรรทุกสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรมเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดที่เป็นพนักงานขับรถบรรทุกประจำในสถานประกอบการขนส่งสินค้า ที่ตั้งบริษัทอยู่ในจังหวัดระยอง



ภาพที่ 1.3 ชนิดของรถบรรทุกและประเภทการขนส่งในรูปแบบต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.7.1.5 การขนส่ง หมายถึง การรับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากโรงงานอุตสาหกรรมไปยังลูกค้าในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป

1.7.1.6 การรับรู้ หมายถึง กระบวนการซึ่งสมองตีความหรือแปลข้อมูลสิ่งเร้าจากอวัยวะรับความรู้สึก แล้วมีการแสดงออกถึงความรู้ ความเข้าใจนั้น อันจะนำไปสู่การเกิดพฤติกรรมโดยอาศัยประสบการณ์เดิม

1.7.1.7 จิตสำนึก หมายถึง การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับ ความปลอดภัย กฎหมายจราจร และกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ การตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น ความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเองให้เลิกกระทำสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตราย และความรักที่มีต่อเพื่อนมนุษย์ ความยินดีที่ได้เป็นสมาชิกของสังคม

1.7.1.8 ความปลอดภัย หมายถึง สภาพการณ์อันปราศจากอันตราย การบาดเจ็บ พิการ ตาย และสินค้าเสียหาย

1.7.1.9 ความปลอดภัยในการขับรถบรรทุก หมายถึง สภาพการขับรถบรรทุกซึ่งปลอดภัยจากเหตุอันจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ การประสบอันตราย การบาดเจ็บ หรือสินค้าเสียหาย

1.7.1.10 สถานประกอบการขนส่ง หมายถึง บริษัทที่ขออนุญาตประกอบการขนส่ง พร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) เพื่อประกอบธุรกิจในการขนส่งสินค้า

1.7.1.11 ผู้กรอกแบบสอบถาม หมายถึง พนักงานขับรถที่เป็นพนักงานประจำในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

1.7.1.12 อายุ หมายถึง อายุของผู้กรอกแบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ อายุน้อยกว่า 30 ปี อายุ 30-35 ปี อายุมากกว่า 35-40 ปี อายุมากกว่า 40 ปีขึ้นไป

1.7.1.13 ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับการศึกษาสูงสุดของผู้กรอกแบบสอบถามโดยแบ่งออกเป็น 6 ระดับ คือ ระดับประถมศึกษาปีที่ 1-3 ระดับประถมศึกษาปีที่ 4-6 ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ(ปว.ช.) ระดับอนุปริญญาหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปว.ส.) และระดับปริญญาตรีขึ้นไป

1.7.1.14 ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก หมายถึง ระยะเวลาที่ผู้กรอกแบบสอบถามมีความรู้ในเรื่องการขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป โดยแบ่งเป็น 4 ระดับ คือ มีประสบการณ์น้อยกว่า 1 ปี ระหว่าง 1-3 ปี ระหว่าง 4-6 ปี และมากกว่า 6 ปีขึ้นไป

1.7.1.15 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน หมายถึง รายได้ที่ได้รับในแต่ละเดือนจากการขนส่งสินค้าของผู้กรอกแบบสอบถาม แบ่งเป็น 6 ระดับ คือ รายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ

10,000 บาท ระหว่าง 10,001-15,000 บาท ระหว่าง 15,001-20,000 บาท
ระหว่าง 20,001-25,000 บาท ระหว่าง 25,001-30,000 บาท และมากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป

1.7.1.16 สถานภาพสมรส หมายถึง สถานภาพของผู้กรอกแบบสอบถามในปัจจุบัน โดยแบ่งเป็น 4 ระดับ คือ โสด สมรส ม่าย และ หย่าร้าง

1.7.1.17 ภาระหนี้สิน หมายถึง การขาดสภาพคล่องทางการเงินของผู้กรอกแบบสอบถาม

1.7.1.18 ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่ผู้กรอกแบบสอบถามได้รับใบอนุญาตขับขี่จนถึงในขณะที่ผู้กรอกแบบสอบถามกำลังกรอกแบบสอบถามอยู่

1.7.1.19 เวลาเฉลี่ยในการขับรถบรรทุกสินค้าติดต่อกัน หมายถึง ระยะเวลาเฉลี่ยโดยปกติที่ผู้กรอกแบบสอบถามขับรถบรรทุกติดต่อกันอย่างต่อเนื่อง

1.7.1.20 รายจ่าย หมายถึง ค่าใช้จ่ายในแต่ละเดือนของผู้กรอกแบบสอบถาม

1.7.1.21 การประสบอุบัติเหตุ หมายถึง การที่ผู้กรอกแบบสอบถาม ขับรถบรรทุกสินค้าทำให้สินค้า สภาพรถบรรทุก เสียหาย หรือ ผู้กรอกแบบสอบถาม บุคคลอื่น ได้รับบาดเจ็บ หรือ ตาย จากการขับรถของผู้กรอกแบบสอบถาม หรือ จากคู่อริที่ขับรถอย่างประมาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษา รวบรวมเนื้อหาของทฤษฎีและรายงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยไว้หลายแนวคิด โดยศึกษาจากตำรา เอกสาร วารสาร รายงานการวิจัยและวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อให้สามารถกำหนดกรอบแนวความคิดที่จะใช้เป็นแนวทางในการศึกษาให้ครอบคลุมและชัดเจนขึ้น ซึ่งประกอบด้วยสาระสำคัญตามลำดับดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึก
- 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม
- 2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับบุคลิกภาพ
- 2.5 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ความปลอดภัย และระบบความปลอดภัย
- 2.6 แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุ และการขบรตเชิงป้องกันอุบัติเหตุ
- 2.7 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางถนน
- 2.8 ผลการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้

2.1.1 ความหมายของการรับรู้

Sereno and Bodaken (1975 : 113) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ไว้ว่า หมายถึง การที่บุคคลใช้ระบบภายในของเขารับเอาข้อมูลจากสิ่งแวดล้อมภายนอกเข้าโดยจิตวิสัย (Subjective) และมีการสร้างสรรค์ทำให้เกิดกระบวนการ 3 อย่าง คือ การเลือกสิ่งเร้า การจัดหมู่ให้แก่สิ่งเร้า และการตีความหรือประเมินค่า

ประพันธ์ สุทธาวาส และ อุดม สำอางค์กุล (2525 : 64) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ไว้ว่า หมายถึง การแปลความหมายสิ่งเร้าที่มาปะทะกับอินทรีย์ในขณะนั้น กล่าวคือ เป็นกระบวนการทางจิตใจซึ่งเลือกรับสิ่งเร้าภายนอกในขณะนั้นแล้วแปลเป็นกระแสประสาทเข้าสู่ระบบประสาทส่วนกลางถึงสมอง สมองทำการผสมผสานระหว่างสิ่งเร้าใหม่ในขณะนั้นกับประสบการณ์เดิมที่อยู่ในความทรงจำ เพื่อแปลความหมายสิ่งเร้าปัจจุบันนั้น

นวลศิริ เปาโรหิตย์ (2527 : 61) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ไว้ว่า หมายถึง กระบวนการแปลความหมายของสิ่งเร้าที่มากกระทบกับประสาทสัมผัสต่างๆ ของเรา และการแปลความหมาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อย่างไรขึ้นอยู่กับตรงกันประสบการณ์ในอดีตของเราและสภาพจิตใจในปัจจุบันเป็นการสร้างความหมายเกี่ยวกับโลกภายนอกให้กับเราเอง

จำเนียร ช่วงโชติ (2528 : 81) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ไว้ว่า หมายถึง การที่คนเรารับรู้สิ่งต่างๆ โดยอาศัยอวัยวะสัมผัส (Sensory Organ) ที่มีอยู่ได้แก่ ตา หู จมูก ลิ้น และผิวหนัง ทำหน้าที่เป็นเครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการสัมผัสแล้วส่งไปเป็นประสบการณ์ทางสมองจากสมองจะแปลงสัมผัสเหล่านั้นเป็นผลออกมาในรูปของการตอบสนองต่อสิ่งเร้าทางส่วนต่างๆ ของร่างกายแล้วนำไปสู่พฤติกรรมต่อไป

เทพนม เมืองแมน และ สวิง สุวรรณ (2529 : 76) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ไว้ว่า หมายถึง กระบวนการในการเลือกรับ การจัดระเบียบและการแปลความหมายสิ่งเร้าที่บุคคลพบเห็น หรือมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องด้วยในสิ่งแวดล้อมหนึ่งๆ

วนิดา เสนีเศรษฐ และ ขอบ อินทร์ประเสริฐกุล (2530 : 32) ได้ให้ความหมายการรับรู้ไว้ว่า หมายถึง เป็นกระบวนการที่บุคคลได้รับแล้วทำการตีความและมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งเร้า

Guralnik (1988 : 672) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ไว้ว่า หมายถึง การแสดงออกถึงความรู้ ความเข้าใจตามความรู้สึก ที่เกิดขึ้นในจิตใจของตนเอง

บุญศิริ สุวรรณเพ็ชร (2538 : 58) ได้ให้ความหมายของ การรับรู้ คือ กระบวนการที่สมองรับรู้กระแสของความรู้สึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมจากอวัยวะรับความรู้สึกและสมองจะใช้วัตถุดิบเหล่านี้เพื่อช่วยให้อินทรีย์แปลความหมายของสิ่งแวดล้อม กระบวนการซึ่งสิ่งมีชีวิตเลือกจัดระบบและแปลข้อมูลที่ได้รับมา

จากความหมายของการรับรู้ที่กล่าวมา สรุปได้ว่า การรับรู้ หมายถึง กระบวนการซึ่งสมองตีความหรือแปลข้อมูลสิ่งเร้าจากอวัยวะรับความรู้สึกแล้วมีการแสดงออกถึงความรู้ ความเข้าใจจากการตีความนั้น โดยอาศัยประสบการณ์เดิม

2.1.2 กระบวนการรับรู้

Kimbe and Garnezy (1968 : 251) ได้แบ่งกระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการย่อยๆ 5 ประการ ตามลำดับดังต่อไปนี้

2.1.2.1 สิ่งเร้า หรือ ประสบการณ์

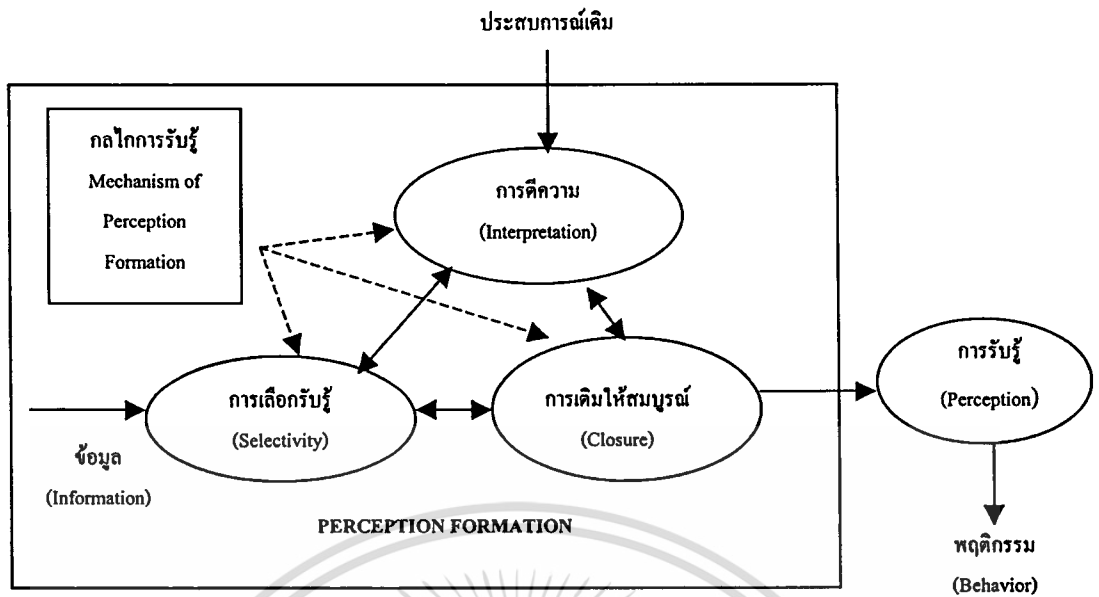
2.1.2.2 การบันทึกปรากฏการณ์ (Registration) เป็น Technical Term ที่เรากล่าวถึงความรู้สึกบางอย่างที่ได้รับจากสิ่งเร้าและสถานการณ์ภายนอกโดยประสาททั้ง 5 นั้น หมายถึงว่า เราได้รับข้อมูลดิบเข้ามาแล้ว เราก็บันทึกหรือว่ารับทราบความรู้สึกอันที่เราสัมผัสได้ด้วยประสาทบางอย่างโดยเฉพาะอย่างยิ่งโดยสายตา เพราะฉะนั้นกระบวนการย่อยอันที่ 2 นี้ จึงอาจจะกล่าวได้ว่าเป็นเรื่องของการรับรู้ทางด้านสรีระ

2.1.2.3 การตีความหมาย (Interpretation) ในกระบวนการย่อยที่ 3 เป็นกระบวนการทางด้านจิตวิทยาซึ่งก่อให้เกิดผลเป็นการที่เรียกว่า ได้รับรู้สิ่งเร้าที่มากกระทบเรานั้นมีความหมายว่า เป็นอย่างไร และเรามีความรู้สึก (Feeling) อย่างไรจากความหมายนั้น

2.1.2.4 ข่าวสารย้อนกลับ (Feedback) ในกระบวนการย่อยที่ 4 นี้ อธิบายได้ว่าเป็นปฏิบัติการทางด้านกรับรู้อย่างแท้จริง คือ นอกจากเราได้ตีความหมายของสิ่งเร้าที่เข้ามาเกี่ยวข้องหรือกระทบต่อตัวเราแล้ว เราเองก็ได้เพิ่มค่านิยม (Values) บางอย่างเพื่อให้เกิดความหมายที่ก่อให้เกิดความรู้สึก (Feeling) เรียกว่า เป็นการรับรู้อย่างแท้จริง

2.1.2.5 ปฏิกริยาตอบโต้ (Reaction) หรือ (Response) ในกระบวนการย่อยอันสำคัญขั้นสุดท้ายนี้ คือการแสดงออกซึ่งพฤติกรรมบางอย่างที่เกี่ยวกับการรับรู้ของเรา หมายความว่า เมื่อเรามีความรู้สึกโดยเพิ่มค่านิยมบางอย่างเข้าไปในผลกระทบจากสิ่งเร้า เรารับรู้ อย่งไร มนุษย์เราก็มีแนวโน้มที่จะแสดงออก ซึ่งปฏิกริยาตอบโต้หรือพฤติกรรมภายนอก ออกมาตามความรู้สึกอันนั้น

Kart and Rosenzweig (1979 : 214) ได้กล่าวว่า การรับรู้เป็นพื้นฐานในการเข้าใจถึงพฤติกรรมเพราะสิ่งเร้าที่มากกระทบกับอินทรีย์นั้น ถ้าบุคคลไม่รับรู้ก็จะมีผลมาสู่พฤติกรรมซึ่งบุคคลจะรับรู้แตกต่างกันจากประสบการณ์เดิม แรงกระทบภายนอก เช่น ความเครียด พลังของกลุ่ม และระบบการให้รางวัล เป็นต้น ซึ่งในกระบวนการนี้จะมีสิ่งที่เหมือนกัน คือ การเลือกรับรู้ การตีความ และการเติมให้สมบูรณ์ โดยได้อธิบายเพิ่มเติมว่า บุคคลจะเลือกรับรู้ในสิ่งที่ตนพอใจ และปฏิเสธสิ่งที่รบกวนจิตใจ แล้วตีความออกมาตามประสบการณ์เดิมและค่านิยมเดิมให้สมบูรณ์ คือ การที่คนเราเติมภาพหรือเหตุการณ์ตามแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นให้กลายเป็นภาพหรือสถานการณ์ที่มีความหมายสมบูรณ์ดังในภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 กระบวนการรับรู้ของ Kast and Rosenzweig (1979 : 214)

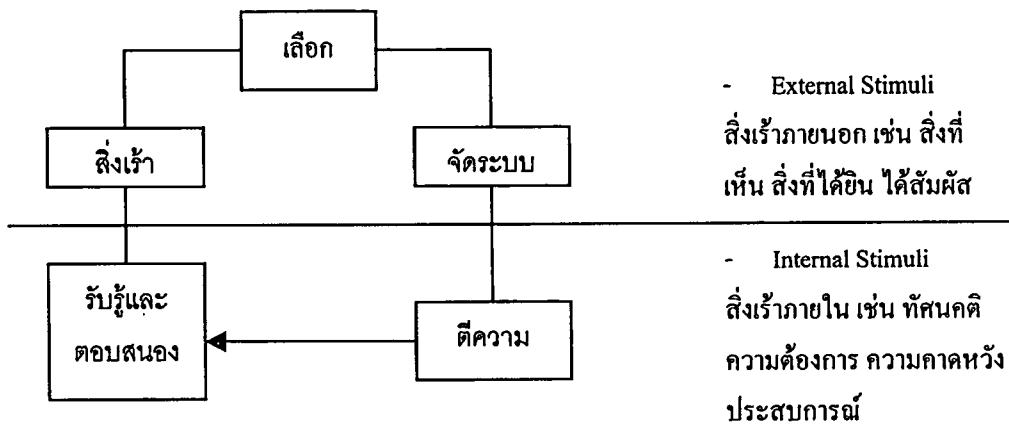
สิทธิโชค วรานุสันติกุล (2524 : 122) ได้อธิบายละเอียดขึ้นถึงกระบวนการรับรู้ว่าเป็นกระบวนการที่ซับซ้อน ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ

1. การเลือก (Selection) เป็นกระบวนการเลือกรับสิ่งเร้าบางอัน จากสิ่งเร้าทั้งหลาย
2. การจัดระบบ (Organization) คนเรามักจะจัดระบบสิ่งเร้าภายนอก 2 วิธี คือ

2.1 ภาพและพื้น (Figure and Ground) การที่คนเราแยกสิ่งเร้า ที่เลือกมาเป็นสิ่งที่พุ่งสมาธิไปยังส่วนนั้นเป็นพิเศษ เรียกว่าภาพ (Figure) และส่วนอื่น ๆ ที่เราไม่สนใจเรียกว่าพื้น (Ground)

2.2 การทำให้ง่าย (Simplification) การรับรู้สิ่งเร้าภายนอกเข้ามาจัดระบบอีกวิธีหนึ่งซึ่งเป็นแนวโน้มของคนทั่วไป คือ การจัดสิ่งเร้านั้นให้อยู่ในรูปที่ง่ายมากขึ้น ตัดสิ่งที่เป็นรายละเอียดที่ซับซ้อนและสับสนทิ้งไป

3. การแปลความ (Interpretation) เป็นขั้นตอนสุดท้ายในกระบวนการรับรู้ ในขั้นนี้คนเราจะอาศัยคุณสมบัติที่มีอยู่ภายในตัวเอง เช่น ทักษะคติ ประสบการณ์ ความต้องการ ค่านิยม ฯลฯ เพื่อช่วยในการพิจารณาสิ่งเร้าภายนอกเพื่อผสมผสานสิ่งเร้าภายนอกให้เข้ากับคุณสมบัติภายใน ดังนั้น การแปลความจึงเป็นเรื่องที่ขึ้นอยู่กับอัตวิสัย (Subjective) ของผู้รับสิ่งเร้าอย่างเดียวกับที่เสนอต่อบุคคลต่าง ๆ กัน บุคคลเหล่านั้นจะแปลความหมายแตกต่างกัน ดังภาพที่ 2.2



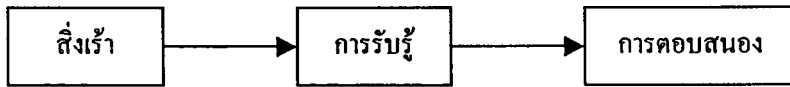
ภาพที่ 2.2 กระบวนการรับรู้ของสิทธิโชค วราสันติกุล (2524 : 122)

จำเนียร ชวงโชติ (2528 : 171-174) กล่าวว่า กระบวนการของการรับรู้จะเกิดขึ้น ต้องประกอบไปด้วย

1. อาการสัมผัส หมายถึง อาการที่อวัยวะรับสัมผัสสิ่งเร้าหรือสิ่งเร้าผ่านเข้ามากระทบกับอวัยวะรับสัมผัสต่างๆ เพื่อให้คนเรารับรู้สภาวะแวดล้อมรอบตัว
2. การแปลความหมายจากอาการสัมผัสส่วนสำคัญที่จะช่วยทำให้การแปลความตีหรือถูกต้องเพียงใดนั้น ต้องอาศัย
 - 2.1 สถิติปัญญาหรือความเฉลียวฉลาด
 - 2.2 การสังเกตพิจารณา
 - 2.3 ความสนใจและความตั้งใจ
 - 2.4 คุณภาพของจิตใจในขณะนั้น
3. ความรู้เดิมหรือประสบการณ์เดิมซึ่งได้แก่ ความรู้ และการกระทำที่ได้เคยปรากฏแก่ผู้นั้นมาแล้วในอดีต มีความสำคัญมากสำหรับช่วยในการตีความหรือแปลความหมายของการสัมผัสได้แจ่มชัด ความรู้เดิมและประสบการณ์เดิมที่ได้สะสมไว้ สำหรับช่วยในการแปลความหมายได้ดีนั้นจะต้องมีคุณสมบัติดังนี้
 - 3.1 เป็นความรู้ที่แน่นอน ถูกต้อง ชัดเจน
 - 3.2 ต้องมีปริมาณมาก กล่าวคือ รู้หลายอย่าง จึงจะช่วยแปลความหมายต่างๆ ได้สะดวกและถูกต้อง

สถิติ วงศ์สุวรรณ (2529 : 93) ได้อธิบายถึงกระบวนการรับรู้ว่าเป็นกระบวนการระหว่างสิ่งเร้ากับการตอบสนองของบุคคล ตรวบใดที่ไม่มีสิ่งเร้าจะเกิดการเรียนรู้ไม่ได้เด็ดขาด การรับรู้จะ

สมบูรณ์ได้ต่อเมื่อมีขบวนการวินิจฉัยสั่งการของสมอง จากนั้นจึงเป็นขั้นแสดงอาการตอบสนอง เขียนเป็นกระบวนการได้ดังแสดงในภาพที่ 2.3



ภาพที่ 2.3 กระบวนการรับรู้ของ สติต วงศ์สวรรค์ (2529 : 93)

2.1.3 องค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

เดโช สนวนานนท์ (2516 : 82-83) ได้อธิบายว่า สัญญาณ หรือ การรับรู้ของคนเราจะเป็นอย่างไร ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่ผ่านมา ความสนใจและเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้อื่นนั้นเป็นสิ่งสำคัญหรือประสบการณ์ในอดีตก็ตาม ความใส่ใจของบุคคลนั้นก็ดีและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องก็ดี ย่อมจะมีส่วนสัมพันธ์กับอาชีพ อายุ ระดับชั้นของผู้นั้นหรือกล่าวโดยสั้นๆ ว่าย่อมขึ้นอยู่กับภูมิหลังทางสังคมของผู้นั้นนั่นเอง

สติต วงศ์สวรรค์ (2529 : 102) ได้อธิบายถึงปัจจัยที่กำหนดการรับรู้ไว้หลายประการ โดยสรุปได้ ดังนี้

1. ลักษณะของผู้รับรู้ โดยแบ่งออกเป็น 2 ด้าน คือ ด้านกายภาพและด้านจิตวิทยา

1.1 ด้านกายภาพ หมายถึง อวัยวะสัมผัส เช่น หู ตา จมูก และ อวัยวะสัมผัสอื่นๆ ปกติหรือไม่ มีความรู้สึกสัมผัสสมบูรณ์เพียงใด

1.2 ด้านจิตวิทยา ได้แก่ ความรู้เดิม ความต้องการ ความปรารถนา หรือแรงขับภาวะอารมณ์ เจตคติ อิทธิพลของสังคม ความตั้งใจที่จะรับรู้ ความสนุกสนานเพลิดเพลิน แรงจูงใจ คุณค่าและความสนใจ ความสนใจชั่วขณะ ความสนใจที่ติดเป็นนิสัย ความดึงดูดในสังคม เซาว์ปัญญา การสังเกตพิจารณา การเตรียมความพร้อมที่จะรับรู้และความคาดหวัง

2. ลักษณะของสิ่งเร้า

2.1 สิ่งเร้าภายนอกที่ดึงดูดความสนใจ และความตั้งใจ ได้แก่ ขนาดความเข้มหรือความหนักเบาของสิ่งเร้า การเปลี่ยนแปลงหรือความเคลื่อนไหวของสิ่งเร้า การกระทำซ้ำๆ ของสิ่งเร้า ความกว้างหรือขนาดของสิ่งเร้า ความแปลกใหม่ ความคงทน ระยะทาง ลักษณะการตัดกันและสีของสิ่งเร้า

2.3 การจัดหมวดหมู่ของวัตถุที่เป็นสิ่งเร้า ซึ่งพวก Gestalt Psychologist ได้ให้หลักเกณฑ์การจัดกลุ่ม วัตถุ เป็นกฎไว้ 4 ประการ คือ กฎแห่งความคล้ายคลึง กฎแห่งความใกล้ชิด กฎแห่งความสมบูรณ์ และกฎแห่งความต่อเนื่อง

2.4 การรับรู้เกี่ยวกับระยะทางหรือความลึก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สุรเชษฐ์ ชีระมณี (2534 : 134) ได้กล่าวถึง องค์ประกอบของการรับรู้ว่ามี 3 ประการ ดังนี้

1. สิ่งเร้า ได้แก่ สิ่งต่างๆ ภายนอกที่มากกระทบประสาทสัมผัส สิ่งเร้าเหล่านี้มี 2 ชนิด คือ

1.1 Absolute Threshold สิ่งเร้าที่มีขนาดขั้นต่ำสุดที่มนุษย์สามารถจะรับรู้ได้ เช่น แสงต้องมีความสว่างเพียงพอ เสียงต้องดังถึงระดับหนึ่ง ภาพต้องมีขนาดใหญ่เพียงพอ

1.2 Different Threshold สิ่งเร้า นั้นต้องมีความแตกต่างเพียงพอที่จะสังเกตเห็น เช่น ระดับเสียงดนตรี นักดนตรีจะมีความสามารถรับรู้ได้ดี เป็นต้น

2. ประสาทสัมผัส จะต้องสอดคล้องกับสิ่งเร้า เช่น การรับรู้กลิ่น การเห็นใช้ตา การได้ยินใช้หู เป็นต้น

3. ความตั้งใจ (Attention) เป็นความใส่ใจหรือจดจ่อที่จะรับสิ่งเร้าอย่างใดอย่างหนึ่งเมื่อมีสิ่งเร้าที่ตั้งใจจะเกิดขึ้น จะทำให้รับรู้ได้รวดเร็ว

สรุปได้ว่า องค์ประกอบที่มีอิทธิพลที่ทำให้การรับรู้ของบุคคลแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับปัจจัย 2 ปัจจัยใหญ่ๆ คือ ประการแรก ปัจจัยด้านประชากร ได้แก่ เพศ อาชีพ ระดับการศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจ และประสบการณ์เดิม ประการที่สอง ปัจจัยสังคมจิตวิทยา ได้แก่ ความคาดหวัง ความต้องการ แรงจูงใจ ทัศนคติ และบุคลิกภาพ

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึก

Locke (1975 : 2) ได้ให้ความหมายไว้ว่า จิต คือ ความที่เรารู้สึกตัว (Conscious) คือรู้ว่า กำลังทำอะไร คิดอะไรอยู่ จิตมนุษย์ของเรานั้นสะอาด บริสุทธิ์ ว่างเปล่าเหมือนผ้าขาวสะอาด (Blank table) สิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลต่อจิต เหมือนสีย้อมผ้าทำให้ผ้ามีสีดอกต่างๆ เมื่อเจริญวัยก็ค่อยสร้างสมจิตที่สมบูรณ์ โดยได้จากการเรียนรู้ การฝึกจิตให้เฉียบแหลมควรฝึกด้วยการคิดคำนวณ จิตของคนเราเกิดจากการสะสมประสบการณ์ต่างๆ ที่ได้จากการเรียนรู้ การเรียนรู้ต่างๆ ที่ผ่านไปจะสะสมในดวงจิตเชื่อว่าความคิดเห็นและการเรียนที่ผ่านๆ มาแล้ว จะสัมพันธ์ต่อยกันซึ่งเป็นรากฐานของทฤษฎีสัมพันธ์เชื่อมโยง (Association)

Zimbardo (1979 : 25) ได้ให้ความหมายไว้ว่า จิตสำนึก หมายถึงสถานะของเหตุการณ์ ภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอก

Chaplin (1985 : 30) ได้ให้ความหมายในเชิงจิตวิทยา คือ สภาวะรู้ตัวทางจิต เช่น รู้สึกตัวว่ากำลังกินข้าว กำลังคิดอะไรอยู่ และยังรวมเอาประสบการณ์ ณ.เวลาที่กำหนด

โยธิน คັນสนยุทธ และคณะ (2533 : 52) ได้ให้ความหมายไว้ว่า จิตสำนึก หมายถึง ความรู้สึกตัวของบุคคลที่มีต่อประสาทสัมผัส การรับรู้ ความคิด และความรู้สึกของเขา

Solso (1991 : 12) ได้ให้ความหมายไว้ว่า จิตสำนึก คือ โครงสร้างทางความคิดที่ลึกซึ้งและเป็นการนำเสนอจากภายใน

กัญญา สุวรรณแสง (2540 : 17) ได้ให้ความหมายไว้ว่า จิต คือการที่คนเรารู้สึกตัวว่าทำอะไร คิดอะไร ความรู้สึกตัว เรียกว่าจิตสำนึก คือ สมานธิ สติสัมปชัญญะนั่นเอง เชื่อว่าชีวิตประกอบด้วย ร่างกายและจิตใจ (Body and Mind) จึงมีคำพูดว่า "A sound mind is in a sound body" (จิตที่ผ่องใสอยู่ในร่างกายที่แข็งแรง) จิตนั้นแบ่งเป็นส่วนๆ เช่น ความคิด(Idea) จินตนาการ (Imagine) ความจำ (Memory) การรับรู้ (Concept) ส่วนที่สำคัญที่สุดที่เรียกว่า Faculty of will เป็นส่วนหนึ่งของจิตที่สามารถสั่งกระทำการเคลื่อนไหวต่างๆ ของร่างกาย

บุญหยด พันธุ์เพ็ง (2540 : 42-59) ได้ให้ความหมายไว้ว่า จิตสำนึก หมายถึง ความรู้สำนึก ตัวมนุษย์เราสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้เป็นปกติ จะต้องอาศัยความรู้สำนึกตัวหรือที่เรียกว่า Consciousness เป็นเครื่องที่จะบังคับทำงานได้อย่างถูกต้อง ถ้าขาดความรู้สำนึกตัว ร่างกาย จะไม่สามารถทำกิจกรรมงานไปด้วยดีสมความมุ่งหมาย ความรู้สำนึกตัวเป็นสิ่งที่ไม่มีตัวตน ไม่มีน้ำหนัก แต่เป็นสิ่งที่มนุษย์หรือสัตว์ก็ตามจะต้องมีอยู่เสมอ จะขาดเสียมิได้ ถ้าขาดความรู้สำนึกตัว มันสมองอาจจะบังคับให้ร่างกายทำงานได้โดยตรง แต่งานที่ทำได้นั้นจะเหมือนกับงานที่คนถูกสะกดจิตทำหรือเหมือนกับเครื่องจักร คือทำได้เท่าที่ให้เรา ไม่สามารถนำความนึกคิดต่างๆ ดัดแปลงการงานที่ทำหรือสิ่งอื่นๆ ให้ดีกว่าเดิมได้ การที่มนุษย์เราสามารถทำงานได้ดีกว่าเครื่องจักร และไม่เหมือนเครื่องจักรนั้นก็เพราะว่าเรามีความรู้สำนึกตัวอยู่เสมอ ความรู้สำนึกตัวนี้มีอยู่ในตัวเราเสมอ ตราบใดที่เรายังตื่นอยู่ความรู้สำนึกตัวสามารถแยกออกเป็น 3 อย่าง

1. ความรู้และสัญญา (Cognitive of Knowing) ความรู้ในที่นี้เราไม่ได้หมายความว่า ความรู้ที่เรียนหมายถึงความรู้ว่าตัวตนยังตื่นอยู่ ยังรู้สำนึกตัวหรือพิชาน
2. ความกระเทือนใจ (Affection of Feeling)
3. การกระทำหรือเจตนา (Cognitive of Doing)

ตามปกติเรารู้ว่าจิตวิทยาเป็นสิ่งที่ไม่มีตัวตนเป็นนามธรรม แต่สามารถแสดงกิริยาอาการ ได้โดยอาศัยความรู้สำนึกตัว ลักษณะจิตทั้ง 3 อย่างที่กล่าวมานี้ จะต้องเกี่ยวข้องอยู่เสมอ ขาดอย่างหนึ่งอย่างใดเสียมิได้

เกียรติวรรณ อมาตยกุล (2540 : 24) ได้ให้ความหมาย จิตสำนึกกับการพัฒนาจิตใจไว้ว่า เป็นการทำงานของจิตใจมนุษย์ได้แบ่งระดับจิตของมนุษย์ออกเป็น 3 ระดับใหญ่ ๆ คือ

1. จิตสำนึก (Conscious Mind)
2. จิตใต้สำนึก (Subconscious Mind)
3. จิตเหนือสำนึก (Superconscious Mind)

สิ่งแรกที่ตัวเราต้องทำความรู้จักคือร่างกายของเรา ร่างกายนอกจากจะประกอบด้วยอวัยวะภายนอกและอวัยวะภายใน อย่างที่เรารู้จักกันดีแล้ว เราควรจะทราบต่อไปว่า ภายในร่างกายของเรายังมีระบบการทำงานที่ซับซ้อนโดยต่อม (Gland) ต่างอีกที่เราเรียกว่าต่อมไร้ท่อ (Endocrine gland) ซึ่งมีหน้าที่ขับฮอร์โมนเข้าสู่กระแสโลหิต ฮอร์โมนมีอิทธิพลอย่างมากในการควบคุมการทำงานต่าง ๆ ของร่างกายชีวิตของเราไม่ได้ประกอบด้วยส่วนต่าง ๆ ของร่างกายที่กล่าวมานี้เป็นอย่างเดียว ยังมีส่วนที่ละเอียดอ่อนซึ่งไม่สามารถมองเห็นได้ด้วยตาเปล่า ที่ควบคุมการทำงานของร่างกาย ส่วนนั้นก็คือจิตใจของเรานั้นเอง จิตใจมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อชีวิตของเรา ร่างกายเปรียบได้กับพาหนะหรือเครื่องกลไกของชีวิตที่ถูกควบคุมโดยจิตใจ ส่วนจิตใจที่ควบคุมการทำงานของร่างกาย ก็คือจิตสำนึกของคนเรานั้นเอง

จิตสำนึกของคนเรามีหน้าที่สำคัญ 3 ประการด้วยกันคือ

1. การรับรู้ความรู้สึก (Sensing) หมายถึง การที่ประสาทสัมผัสทั้ง 5 ของเรา ได้แก่ ตา หู จมูก ลิ้น และผิวหนัง รับความรู้สึกจากสิ่งเร้าภายนอกต่าง ๆ
2. การแสดงความต้องการ (Desire) หรือความรังเกียจ (Aversion) หมายถึง การแสดงความต้องการที่จะได้สิ่งเร้านั้นหรือความไม่ต้องการที่จะได้สิ่งเร้านั้น
3. การลงมือกระทำ (Action) หมายถึง การใช้อวัยวะขับเคลื่อนต่างๆ ของเราให้ทำงาน ซึ่งได้แก่ มือ เท้า หลอดเสียง อวัยวะเพศ อวัยวะขับถ่าย เพื่อที่จะได้ในสิ่งที่เราต้องการ

ประเวศ วสี (2541 : 13) ได้กล่าวถึง กลยุทธ์การปลุกจิตสำนึก (Public Consciousness) ว่า เป็นกลยุทธ์หลักของการสร้างประชาสังคม เพราะประชาสังคมต้องขับเคลื่อนด้วยความร่วมมือร่วมใจ ก่อเกิดเป็นความสัมพันธ์โยงใยเป็นเครือข่าย ดังนั้นกลยุทธ์ในการปลุกจิตสำนึกสาธารณะของบุคคล ของกลุ่ม ของชุมชน และของสังคม จึงเป็นสิ่งที่ต้องกระทำเป็นสิ่งแรก โดยอาศัยการสนับสนุนหรือเทคนิคคือ

ความรัก กลยุทธ์หรือแนวคิดทั้งหลายจะไม่มีทางสู่ความสำเร็จได้หากบุคคลที่กระทำกรรมนั้นปราศจากความรัก กลยุทธ์ความรักนี้เป็นความรักขั้นสูงของสังคม เป็นมากกว่าความรักในการเป็น

พรรคพวก เป็นความรักสากล เป็นความรักที่เอาชนะความเห็นแก่ตัวของมนุษย์ เป็นมิตรภาพเพื่อสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกัน ทำให้เกิดความเข้มแข็งเพื่อเป็นพลังทางสังคม อันได้แก่

1. ความรักในเพื่อนมนุษย์ ความรู้สึกยินดีที่ได้เป็นสมาชิกของสังคม ความรู้สึกยินดีที่ได้พบเจอกับเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน ความรู้สึกยินดีที่เกิดและเจริญเติบโตขึ้นเป็นส่วนหนึ่งของสังคม การได้รับรู้เรื่องราวต่างๆ ที่ผ่านเข้ามา ล้วนแล้วแต่เป็นสีสันและชีวิต ชีวา ทั้งความสุข ความเศร้า โกรธ เกลียด อิจฉาริษยา ของทั้งตนเองและเพื่อนรอบข้าง รับเอาความรู้สึกทั้งหมดเข้ามาเสริมด้วย ประสบการณ์จริงจากผู้คนที่หลากหลาย ดำรงตนด้วยความเผื่อแผ่ ด้วยความเมตตา และเอาชนะอุปสรรคและความรู้สึกที่เลวร้ายด้วยความรักและเมตตาต่อเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน โดยมีสติรับรู้ว่าความรู้สึกในอารมณ์ของตนก็เป็นความรู้สึกของความเป็นมนุษย์เช่นกัน หากเรามีความรู้สึกเกลียดเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน ความรู้สึกปรองดอง และการอยู่ร่วมกันก็จะไม่เกิดขึ้น มนุษย์เกิดมาเพื่อเป็นของขวัญซึ่งกันและกัน หากมนุษย์อยู่อย่างเดียวดาย คงไม่มีคำตอบว่าตัวตนของเขาเป็นใคร เพราะมีพ่อแม่ มนุษย์จึงรู้ว่าตัวเองเป็นลูก เพราะมีเพื่อน มนุษย์จึงรู้ว่าตนเองเป็นสมาชิก เพราะมีภรรยา มนุษย์จึงรู้ว่าตนเองเป็นสามี เพราะมีลูก มนุษย์จึงรู้ว่าตนเองเป็นพ่อ เป็นแม่ เพราะมีศัตรู มนุษย์จึงรู้ว่าตนเองควรทำอย่างไร

2. ความรักในธรรมชาติในแผ่นดิน ในที่นี้หมายความรวมถึงความรักในสังคมต่อประเทศ มนุษย์กำเนิดโดยธรรมชาติและมีความเป็นอยู่ร่วมกับธรรมชาติคนในสังคมไทยในประเทศไทยจึงต้องรักและหวงแหนซึ่งธรรมชาติและความเป็นไทย รักในวัฒนธรรมชุมชน รักในค่านิยมความเป็นไทย กระแสความรักดังกล่าวได้จางหายไปในการยอมรับวัฒนธรรมตะวันตก จากค่านิยมลัทธิบริโภคนิยมนำมาซึ่งการแก่งแย่ง แข่งขันอย่างเอาเป็นเอาตาย หลงลืมความรู้สึกของเพื่อนมนุษย์ และวัฒนธรรมของไทย ซึ่งความรักต่อเพื่อนมนุษย์ ความรักต่อแผ่นดินจะสร้างความผูกพันในความเป็นสังคมไทยเป็นตัวปลูกจิตสำนึกสาธารณะ (Public Consciousness)

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม

2.3.1 ความหมายของพฤติกรรม

สิทธิโชค วรานุสันติกุล (2524 : 24) ได้ให้ความหมายไว้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำของอินทรีย์ (Organism) หรือสิ่งมีชีวิต การกระทำนี้รวมถึงการกระทำที่เกิดขึ้นทั้งที่ผู้กระทำรู้สึกตัวและไม่รู้สึกตัวในขณะที่กระทำ รวมทั้งการกระทำที่สังเกตได้หรือไม่ได้ด้วย

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 18) ได้ให้ความหมายไว้ว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ ไม่ว่าจะสิ่งนั้นจะสังเกตเห็นได้หรือไม่ได้ เช่น การทำงานของหัวใจ การทำงานของกล้ามเนื้อ การเดิน การพูด การคิด ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กมลรัตน์ หล้าสูงษ์ (2528 : 5) ได้ให้ความหมายไว้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำทุกอย่างที่เกิดขึ้นในสิ่งมีชีวิตไม่ว่าจะรู้ตัวหรือไม่รู้ตัว และไม่ว่าบุคคลอื่นจะสังเกตการกระทำที่เกิดขึ้นได้หรือไม่ ก็ถือว่าเป็นพฤติกรรมทั้งสิ้น เช่น การยิ้ม การหัวเราะ การเขียน การตั้งใจ การคิด ฯลฯ

ลิขิต กาญจนาวรณ (2531 : 5) ได้ให้ความหมายไว้ว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมใดๆก็ตามของอินทรีย์ที่สังเกตได้โดยคนอื่น หรือ โดยเครื่องมือของผู้ทดลอง เช่น เด็กรับประทานอาหาร ขี้จักรยาน และหัวเราะ กิริยาเหล่านี้กล่าวถึงพฤติกรรมทั้งสิ้น การสังเกตพฤติกรรมอาจทำได้โดยใช้เครื่องมือเข้าช่วย เช่น การใช้เครื่องตรวจคลื่นสมอง เป็นต้น

สุพัตรา ไทวราภา (2538 : 13) ได้สรุปความหมายไว้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การแสดงออกของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่สามารถสังเกตได้ในสถานการณ์นั้นๆ

สมโภชน์ เอี่ยมสุภาสิต (2543 : 8) ได้ให้ความหมายไว้ว่า พฤติกรรม หมายถึง สิ่งที่บุคคลกระทำ แสดงออก ตอบสนอง หรือ ได้ตอบสนองสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่งที่สามารถสังเกตได้

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรือการแสดงออกโดยบุคคลนั้นอาจจะรู้ตัวหรือไม่ก็ได้ ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งภายใต้สถานการณ์นั้นๆ

2.3.2 ประเภทของพฤติกรรม

โยธิน ศันสนยุทธ และจุมพล พูลภัทรชีวิน (2524 : 16) ได้สรุปความหมายไว้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำต่างๆ ของมนุษย์ หรือ สัตว์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ พฤติกรรมภายนอก และ พฤติกรรมภายใน

2.3.2.1 พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) ได้แก่ พฤติกรรมที่ผู้อื่นสามารถจะสังเกตได้โดยตรง เป็นการสังเกตโดยผ่านประสาทสัมผัส แบ่งย่อยออกเป็น

2.3.2.1.1 พฤติกรรมที่สังเกตได้โดยตรง โดยไม่ต้องใช้เครื่องมือช่วย บางคนเรียกพฤติกรรมประเภทนี้ว่า พฤติกรรมโมลาร์ (Molar Behavior) เช่น พฤติกรรมกินอาหาร อ้าปาก หัวเราะ ร้องไห้ หรือถีบจักรยาน เป็นต้น

2.3.2.1.2 พฤติกรรมที่สังเกตไม่ได้โดยตรง โดยใช้เครื่องมือช่วย บางคนเรียกพฤติกรรมนี้ว่า พฤติกรรมโมเลกุล (Molecular Behavior) เช่น การเต้นของหัวใจดูจากเครื่องมือแพทย์ที่เรียกว่า Stethoscope พฤติกรรมการโกหก ตำรวจใช้เครื่องจับเท็จ เป็นต้น

2.3.2.2 พฤติกรรมภายใน (Covert Behavior) ได้แก่ พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคลจะรู้สึกตัวหรือไม่รู้สึกตัวก็ตาม เป็นพฤติกรรมที่ผู้อื่นไม่สามารถจะทำการสังเกตได้โดยตรงถ้าหากว่าผู้เป็นเจ้าของพฤติกรรมนั้นไม่บอก หรือไม่แสดงออกมา แบ่งย่อยออกเป็น

2.3.2.2.1 พฤติกรรมภายในที่เกิดขึ้นโดยรู้สึกตัว เกิดขึ้นโดยที่เจ้าของพฤติกรรมรู้ว่ามันเกิด แต่สามารถจะควบคุมความรู้สึกต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้ และไม่บอกหรือไม่แสดงออก เช่น ปวดฟัน หิว ตื่นเต้น เป็นต้น

2.3.2.2.2 พฤติกรรมภายในที่เกิดขึ้นโดยไม่รู้สึกรู้ตัวแต่มีผลของพฤติกรรมภายนอกต่อบุคคลนั้น เช่น ความคิด ความปรารถนา ความคาดหวัง เป็นต้น

2.3.3 ตัวกำหนดพฤติกรรม

ประเทือง ภูมิภัทราคม (2535 : 23) ได้กล่าวถึงตัวกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ที่ Bandura ได้กำหนดไว้ 2 ประการได้แก่

2.3.3.1 ตัวกำหนดพฤติกรรมที่เกิดขึ้นก่อนพฤติกรรม (Antecedent Determinants) Bandura ได้อธิบายเรื่องนี้ไว้ว่า ถ้ามีเหตุการณ์ต่างๆ เกิดขึ้นในสิ่งแวดล้อมเช่นนั้นประจำสม่ำเสมอ จะทำให้บุคคลสามารถคาดการณ์ได้ว่า ถ้ามีสิ่งหนึ่งเกิดขึ้นแล้ว ก็จะมีอีกสิ่งหนึ่งตามมา การรู้ความสัมพันธ์เงื่อนไขต่างๆ เหล่านี้จะทำให้บุคคลสามารถทำนายเหตุการณ์ได้ว่า อะไรจะเกิดขึ้นอย่างไร ภายใต้สภาวะการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นก่อน ถ้าบุคคลนั้นมีความสามารถทางสติปัญญาสูงก็จะสามารถคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ และจะเลือกทำหรือแสดงพฤติกรรมของเขาให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ของเขา ซึ่งเป็นการเรียนรู้ความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งเร้าหนึ่งกับอีกสิ่งเร้าหนึ่งนั่นเอง ดังนั้นการเรียนรู้ความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งเร้าหนึ่งกับอีกสิ่งเร้าหนึ่งนี้จะมีผลต่อการเกิดหรือไม่เกิดพฤติกรรม จะมีผลต่อการคงอยู่หรือการหนดยของพฤติกรรมของบุคคล เพราะบุคคลจะยึดเอาสิ่งเร้าหนึ่งมาทำนายการเกิดของอีกสิ่งเร้าหนึ่ง เช่น เห็นท้องฟ้ามีดครึ้ม บุคคลรีบเดินทางกลับบ้าน ทั้งนี้เพราะคาดการณ์ว่าฝนจะต้องตกลงมาแน่นอน ฉะนั้นตัวกำหนดพฤติกรรมที่เป็นสิ่งเร้าจึงได้แก่ สิ่งเร้าต่างๆ ที่มากระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมและเป็นสิ่งเร้าที่ปรากฏในสภาพแวดล้อมของบุคคล ซึ่งเกิดก่อนพฤติกรรม จึงเรียกตัวกำหนดพฤติกรรมนี้อีกอย่างว่า สิ่งเร้านั่นเอง

2.3.3.2 ตัวกำหนดที่เป็นผลกรรม (Consequent Determinants) ตัวกำหนดพฤติกรรมอีกตัวหนึ่งก็ได้แก่ ผลกรรม Bandura มีความเชื่อเกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า การเรียนรู้สิ่งต่างๆ ในสังคมของมนุษย์เป็นการเรียนรู้เงื่อนไขของผลกรรมว่า พฤติกรรมใดกระทำแล้วจะได้รับรางวัลหรือผลกรรมทางบวกและพฤติกรรมใดกระทำแล้วจะได้รับผลกรรมทางลบการเรียนรู้เงื่อนไขผลกรรม ดังกล่าวจะทำให้มนุษย์เลือกกระทำพฤติกรรมที่จะได้รับผลกรรมทางลบหรือการลงโทษ ดังนั้นการเกิดพฤติกรรมจึงขึ้นอยู่กับผลกรรมอีกด้วย ถ้ากระทำพฤติกรรมใดแล้วได้รับผลกรรมทางบวก พฤติกรรมนั้นก็เกิดขึ้นและถ้าพฤติกรรมใดได้รับผลกรรมทางลบ พฤติกรรมนั้นก็ลดลงหรือหายไป อย่างไรก็ตามการเรียนรู้เงื่อนไขผลกรรมนี้สามารถได้มาทั้งจากประสบการณ์และจากการสังเกตจากตัวแบบหรือการกระทำของผู้อื่นที่สังเกตเห็น ซึ่งเป็นการเรียนรู้จากประสบการณ์ทางอ้อม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับบุคลิกภาพ

2.4.1 ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ (Psychoanalysis Theory) (ศรีธรรม ธนะภูมิ. 2536 : 15) ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ของซิกมันด์ ฟรอยด์ (Sigmund Freud) อธิบายว่าพฤติกรรมต่างๆ ของมนุษย์ ความรู้สึกนึกคิด อารมณ์ และการกระทำต่างๆ ทั้งที่ปกติและไม่ปกติ เกิดจากแรงผลักดันจากความต้องการตามสัญชาตญาณ (Instinctual drive) ตามธรรมชาติ ได้แก่ สัญชาตญาณทางเพศ (Sexual drive, Libido) และสัญชาตญาณความก้าวร้าว (Aggressive drive) แต่การแสดงออกนี้ ถูกขัดขวางโดยสภาพแวดล้อมทางสังคม มนุษย์จึงต้องแสดงออกซึ่งความต้องการเหล่านี้ด้วยวิธีที่เป็นที่ยอมรับทางสังคม การปรับตัวนี้จะทำให้เกิดความขัดแย้ง (Conflict) ขึ้นในใจ จึงจำเป็นต้องหาวิธีแก้ไขโดยการใช้กลไกทางจิต (Mental mechanism or defense mechanism)

ทฤษฎีแบ่งจิตใจตามระดับของจิตสำนึก (Topographical Theory) ฟรอยด์แบ่งจิตใจตามระดับจิตสำนึกออกเป็น จิตใต้สำนึก (Unconscious mind) จิตก่อนสำนึก (Preconscious mind) และจิตสำนึก (Conscious mind) การทำงานของจิตใต้สำนึกจะเป็นแบบทำตามหลักความต้องการของตนโดยปราศจากเหตุผล (Pleasure principle) ที่เรียกว่ากระบวนการปฐมภูมิ (Primary process) ส่วนในการทำงานระดับจิตสำนึกจะเป็นการใช้เหตุผล ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของหลักความเป็นจริง (Reality principle) ซึ่งเรียกว่า กระบวนการทุติยภูมิ (Secondary process)

โครงสร้างของจิต (Structural Hypothesis or theory) ฟรอยด์แบ่งโครงสร้างของจิตใจออกเป็น 3 ส่วน เรียกว่า ส่วนของจิตใต้สำนึก (Id) ,ตัวของตัวเอง (Ego) และ ส่วนของจิตที่เหนือตัวเอง (Superego) ส่วนของจิตใต้สำนึก (Id) หมายถึง แรงผลักดันของจิตใจ สัญชาตญาณ, ตัวของตัวเอง (Ego) หมายถึง ส่วนที่ทำหน้าที่ปรับตัวหรือผสมผสานความต้องการของส่วนของจิตใต้สำนึก (Id) กับสิ่งแวดล้อมภายนอก (Environment) และ ส่วนของจิตที่เหนือตัวเอง (Superego) ประกอบด้วยส่วนที่เป็นศีลธรรม มโนธรรม คำสั่งสอน และกฎเกณฑ์หรือกฎหมายต่างๆ

ส่วนของจิตใต้สำนึก (Id) นั้นเชื่อว่ามีติดตัวเราทุกคนมาตั้งแต่กำเนิด ส่วนตัวของตัวเอง (Ego) และ ส่วนของจิตที่เหนือตัวเอง (Superego) นั้นมีการพัฒนาและเจริญเติบโตทีหลัง หน้าที่หลักของ ส่วนตัวของตัวเอง (Ego) คือให้บุคคลนั้นปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อม ในผู้ใหญ่หน้าที่ดังกล่าวนี้ประกอบด้วยปรากฏการณ์และพฤติกรรมบางอย่าง เช่น การตอบสนองความต้องการต่างๆ ของร่างกายและจิตใจ ตลอดจนเจตคติของระเบียบข้อบังคับของสังคม ความอยากรู้ อยากเห็น ความรักสวयรักงาม ความสนใจในเรื่องต่างๆ การพัฒนาของ ส่วนตัวของตัวเอง (Ego) มีความสำคัญมากตั้งแต่แรกเกิด หน้าที่อันแรกคือการควบคุมการเคลื่อนไหวของกล้ามเนื้อต่างๆ หน้าที่อันที่สองก็คือ การเรียนรู้ความรู้สึกต่างๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะบอกให้ทราบถึงสภาวะของสิ่งแวดล้อม หน้าที่ลำดับที่สาม คือ ความทรงจำต่างๆ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการช่วยตัดสินใจถูกต้อง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต่อเหตุการณ์และสิ่งแวดล้อม การเรียนรู้จากประสบการณ์ในอดีต ว่าควรจะทำอย่างไรจึงจะได้ผลดีที่สุด ถ้ายิ่งจำอดีตได้มากก็ยิ่งจะมีความสามารถในการตัดสินใจกับเหตุการณ์ในปัจจุบันและอนาคตได้ดียิ่งขึ้น เราพบว่าความทรงจำในระยะแรกนี้ ได้แก่ ความทรงจำในการตอบสนองต่อความต้องการของส่วนของจิตใต้สำนึก (Id) (ปราโมทย์ เชาวศิลาปี. 2526 : 21-32)

การพัฒนาโครงสร้างของจิตใจ เกี่ยวกับหน้าที่การทำงานสองชนิดที่เรียกว่า กระบวนการปฐมภูมิ (Primary Process) และ กระบวนการทุติยภูมิ (Secondary Process)

กระบวนการปฐมภูมิ (Primary Process) หมายถึง การทำงานของโครงสร้างของจิตใจในระยะเริ่มแรกคือแรกเกิด ซึ่งเต็มไปด้วยพลังงานของส่วนของจิตใต้สำนึก (Id) พลังงานนี้จะมีอิทธิพลต่อความคิดและพฤติกรรมของเราไปตลอดชีวิต แต่ว่าจะถูกควบคุมไว้โดยส่วนของตัวเอง (Ego) และ ส่วนของจิตที่เหนือตัวเอง (Superego) ในตอนหลัง สำหรับส่วนของตัวเอง (Ego) ในระยะของการพัฒนายังมีลักษณะคล้ายการทำงานของส่วนของจิตใต้สำนึก (Id) ด้วย ต่อเมื่อการพัฒนาของส่วนของตัวเอง (Ego) เจริญขึ้นพอสมควรแล้วจึงจะทำหน้าที่แตกต่างไปจากส่วนของจิตใต้สำนึก (Id)

กระบวนการทุติยภูมิ (Secondary Process) หมายถึง การทำหน้าที่ของจิตใจที่ค่อยๆ พัฒนาตามลำดับขั้นตอนขึ้นมาโดยใช้เวลาหลายปี และเป็นลักษณะการทำงานของส่วนของตัวเอง (Ego) ที่พัฒนาเต็มที่แล้ว

การใช้คำว่า กระบวนการปฐมภูมิ (Primary Process) และ กระบวนการทุติยภูมิ (Secondary Process) ในทางทฤษฎีจิตวิเคราะห์นั้นมีสองความหมาย ความหมายแรก เป็นการดำเนินงานของโครงสร้างของจิตใจ ส่วนความหมายที่สองนั้นหมายถึงขบวนการคิด หรือการใช้ความคิด ตัวอย่าง กระบวนการความคิดปฐมภูมิ (Primary Process Thinking) เป็นลักษณะความคิดแบบเด็กเล็กๆ ซึ่งเป็นไปตามแรงผลักดันของส่วนของจิตใต้สำนึก (Id) และ ส่วนของตัวเอง (Ego) ที่ยังไม่เจริญเติบโต ส่วน กระบวนการความคิดทุติยภูมิ (Primary Process Thinking) หมายถึงความคิดแบบผู้ใหญ่ซึ่งเป็นลักษณะของส่วนของตัวเอง (Ego) ที่พัฒนาและเจริญเติบโตแล้ว

2.4.2 ทฤษฎีบุคลิกภาพของฟรอมม์ (Fromm's Personality Theory)
(ประมวล ดิคคินสัน. 2532 : 339-341) ฟรอมม์ได้ให้ความสำคัญในเรื่องของสังคมและสิ่งแวดล้อม ด้วยความเห็นวามมนุษย์เป็นสัตว์ มีความต้องการมากกว่าสัตว์ มนุษย์จึงต้องทำความรู้จักในตัวของตัวเอง (Self-awareness) รู้จักใช้เหตุผลเพื่อแก้ปัญหาเพราะมนุษย์มีจินตนาการในการคิดแก้ปัญหา มนุษย์ควรที่จะใช้จินตนาการความคิดในทางที่เป็นการสร้างสรรค์อย่างต่อเนื่อง รู้จักการพัฒนาตนเองให้เป็นพลเมืองที่มีศักยภาพ แม้ว่าจะได้มาด้วยความยากลำบากก็ตาม ฟรอมม์ได้เน้นไปที่ภาวะของสังคมของมนุษย์และในขณะเดียวกันก็ทำให้เกิดความเข้าใจมนุษย์ผู้เป็นสมาชิก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของสังคมด้วย ฟรอมม์เห็นว่าสังคมมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของมนุษย์ ทฤษฎีบุคคลิกภาพของฟรอมม์ที่สำคัญเกี่ยวกับการวิเคราะห์ความรักและความชังอันเนื่องมาจากลักษณะและอิทธิพลของสังคม ได้แก่ การมองสังคมว่าเป็นสังคมแห่งการวางอำนาจ (Authoritarian) และสังคมแห่งการผลิตภาพ (Productivity)

สังคมแห่งการวางอำนาจ (Authoritarian) มนุษย์มีความกลัวที่จะต้องอยู่อย่างเดียวดายตามลำพัง จำเป็นที่จะต้องสูญเสียความเป็นอิสระเข้าร่วมกันเป็นหมู่คณะและปฏิบัติตามผู้นำ มีความยอมรับและทำตามผู้มีอำนาจ ที่ได้ศึกษากฎเกณฑ์เพื่อควบคุมหมู่คณะให้ปฏิบัติตาม ซึ่งเป็นการขัดกับหลักแห่งความรักตนเองซึ่งมนุษย์มีอยู่ด้วยกันทุกคนและยังขัดต่อหลักความรับผิดชอบ ฟรอมม์ได้ให้ความเห็นว่า ความรักตนเองกับความรักผู้อื่นไม่แตกต่างกันเลย ผู้ที่รักตนเองเท่านั้นจึงจะรู้จักรักคนอื่นได้

สังคมแห่งการผลิตภาพ (Productivity) ความมุ่งหมายของมนุษย์ก็คือ การมีชีวิตอยู่อย่าง เป็นประโยชน์โดยมีผลผลิตให้กับเพื่อนร่วมโลก ทัศนคติในทางผลิตผลเกิดจากรักตนเอง การที่เรามีความรักต่อตนเองจะทำให้เราเกิดความรักกับผู้อื่นเป็น ความรักทำให้มนุษย์มีความ เชื่ออาหาร มีความรับผิดชอบต่อผู้อื่นตามสิทธิที่เขาควรได้ นั่นคือสิทธิแห่งความเป็นมนุษย์นั่นเอง ความรักหนุนให้เราอยากบำเพ็ญประโยชน์ แต่ฟรอมม์ชี้ให้เห็นว่าผู้บำเพ็ญประโยชน์มิใช่เป็น ประเภทผู้ถวายหรืออุทิศตนอย่างไม่มีเวลาเป็นตัวของตัวเอง ซึ่งจะเป็นการเบียดเบียนตนเอง

2.5 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ความปลอดภัย และระบบปลอดภัย

2.5.1 การแบ่งลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

International Labour Office (1983 : 74-76) ได้สรุปจากการประชุมนานาชาติของนักสถิติแรงงานครั้งที่ 10 เมื่อปี ค.ศ. 1962 โดยได้แบ่งลักษณะการเกิดอุบัติเหตุเอาไว้เพื่อสะดวกแก่การวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในโรงงานอุตสาหกรรมเอาไว้ดังนี้

2.5.1.1 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุแบ่งตามชนิดของอุบัติเหตุ ได้ดังนี้ คือ การพลัดตกของแรงงาน การถูกวัสดุหล่นทับ การถูกชนเฉี่ยวกระแทกโดยวัสดุทุกชนิดยกเว้นจากการหล่น การถูกหนีบหรือติดอยู่ระหว่างวัตถุ 2 ชิ้น การออกแรงเกินกำลังหรือการเคลื่อนที่รุนแรงเกินไป การสัมผัสกับอุณหภูมิสูงหรือต่ำเกินไป การสัมผัสกับกระแสไฟฟ้า การสัมผัสกับสารพิษ หรือ การรับการแผ่รังสีต่าง ๆ และอุบัติเหตุชนิดอื่นๆ ที่มีได้เข้าชนิดตามที่ได้ระบุไว้ข้างต้น

2.5.1.2 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุแบ่งตามแหล่งที่เกิดอุบัติเหตุ ออกเป็น 7 แหล่ง คือ

1. เครื่องจักรกล ได้แก่ เครื่องต้นกำลังต่าง ๆ ยกเว้นมอเตอร์ไฟฟ้า อุปกรณ์ส่งถ่ายกำลังกล เครื่องขึ้นรูปโลหะ เครื่องจักรกลงานไม้ เครื่องจักรกลการเกษตร เครื่องจักรกลเหมืองแร่ และเครื่องจักรกลอื่น ๆ ที่มีได้ระบุเอาไว้ในข้างต้น

2. วัสดุอุปกรณ์ในการขนถ่ายและยกวัสดุ ได้แก่ รถยกและเครื่องยกต่างๆ รถหรือล้อที่มีรางเลื่อน ล้อเลื่อนอื่นๆ ที่ไม่แล่นบนรางเลื่อน พาหนะขนส่งทางอากาศ พาหนะขนส่งทางน้ำ และพาหนะขนส่งอื่นๆ

3. เครื่องจักรกลและอุปกรณ์อื่นๆ ได้แก่ ภาชนะบรรจุความดันสูง เตาลอมเตาเผา ฯลฯ ระบบเครื่องทำความเย็น ระบบไฟฟ้าต่างๆ ที่ติดตั้งถาวรยกเว้นเครื่องมือไฟฟ้า ต่างๆ เครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆที่ไม่ใช้ไฟฟ้า บันไดและล้อเลื่อนทำหน้าที่บันไดแบบต่างๆ โครงสร้างและนั่งร้าน เครื่องจักรกลอื่นๆ

4. วัสดุ สารและรังสี ได้แก่ วัตถุระเบิด ผุนผง แก๊ส ของเหลว สารเคมีต่างๆ ยกเว้นวัตถุระเบิด วัตถุที่ลอยอยู่ในอากาศ รังสีและสารกัมมันตภาพรังสี และสารอื่นๆ ที่มีได้ระบุไว้

5. สภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ สภาพแวดล้อมภายนอก ภายในโรงงานและบริเวณใต้ดิน

6. แหล่งที่เกิดอื่นๆ ที่มีได้แบ่งไว้ข้างต้น ได้แก่ สัตว์มีอันตรายต่าง ๆ และตัวการอื่น ๆ ที่มีได้ระบุไว้

7. แหล่งที่เกิดอื่นๆ ที่ขาดข้อมูลที่เพียงพอในการแบ่ง

2.5.1.3 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุแบ่งตามลักษณะของความบาดเจ็บ โดยแบ่งออกได้ดังนี้ คือ กระตุกหัก รั่ว ข้อต่อเคลื่อน เคล็ดขัดยอก ฟกช้ำบวม การกระทบกระเทือนและความบาดเจ็บภายในถูกตัดหรือเจียนเนื้อหรืออวัยวะออกไป บาดแผลอื่น ๆ บาดแผลฉกรรจ์ การฟกช้ำ การถูกไฟไหม้ ถูกสารพิษอย่างแรง แพ้สภาวะแวดล้อมในการทำงาน การสับสนหมดสติ อันตรายจากกระแสไฟฟ้า อันตรายจากสารกัมมันตรังสี ได้รับอันตรายจากการผสมกันหลายสาเหตุ และอันตรายอื่นๆ ที่มีได้ระบุไว้

2.5.1.4 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุแบ่งตามอวัยวะของร่างกายที่เกิดการบาดเจ็บ คือ ศีรษะ คอ ลำตัว แขนช่วงบน แขนช่วงล่าง ขาช่วงบน ปลายขา (ข้อเท้า, ฝ่าเท้า) ความบาดเจ็บทั่วไป ความบาดเจ็บหลายแห่งพร้อมกัน และจุดบาดเจ็บที่มีได้ระบุไว้

2.5.2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

Heinrich (1978 : 114-115) ได้ศึกษาถึงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยในปี ค.ศ. 1920 เป็นแนวคิดเดิมของเขา สรุปได้ว่า สาเหตุของอุบัติเหตุเกิดจาก 3 สาเหตุ ได้แก่

2.5.2.1 สาเหตุที่เกิดจากคน (Human Causes) เช่น ความพลั้งเผลอ ความประมาทการทำงานที่ไม่ถูกต้อง เป็นต้น

2.5.2.2 สาเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของเครื่องจักร (Mechanical Failure) เช่น เครื่องจักรไม่มีเครื่องป้องกัน เกิดการชำรุดบกพร่อง รวมถึงการวางผังโรงงานไม่เหมาะสม เป็นต้น

2.5.2.3 สาเหตุที่เกิดนอกเหนือการควบคุมของบุคคล (Acts of God) เช่น พายุ น้ำท่วม ไฟป่า เป็นต้น

ส่วนแนวคิดใหม่นั้นเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1931 เขาได้สรุปสาเหตุของอุบัติเหตุเป็น 2 ประการคือ

1. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) ได้แก่

1.1 การทำงานไม่ถูกวิธี หรือ ไม่ถูกขั้นตอน

1.2 การมีทัศนคติที่ไม่ถูกต้อง เช่น อุบัติเหตุเป็นเรื่องของเคราะห์กรรมแก้ไขป้องกัน

ไม่ได้

1.3 ความไม่เอาใจใส่ในการทำงาน

1.4 ความประมาท พลังเฉลอ เหม่อลอย

1.5 การมีนิสัยชอบเสี่ยง

1.6 การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของความปลอดภัยในการทำงาน

1.7 การทำงานโดยไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personal Protective

Equipment)

2. สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions)

สภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัยหรือไม่ถูกสุขอนามัย เช่น แสงสว่าง ไม่เพียงพอ ความร้อนสูง อุณหภูมิสูง ฝุ่นละออง เป็นต้น

เจลิมซัย ซัยกิตติภรณ์ (2534 : 86) ได้แบ่งสาเหตุของอุบัติเหตุ เป็น 2 ประการหลักๆ คือ สาเหตุพื้นฐานหรือสาเหตุที่เอื้ออำนวยให้เกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

1. สาเหตุพื้นฐานหรือสาเหตุที่เอื้ออำนวยให้เกิดอุบัติเหตุ (Basic or Contributing Cause) แบ่งออกเป็น 3 ประการ ได้แก่

1.1 การบริหารจัดการและการควบคุมงานความปลอดภัยขาดประสิทธิภาพ เนื่องจาก ไม่มีการสอนหรืออบรมงานเกี่ยวกับความปลอดภัย ไม่มีการบังคับให้ปฏิบัติตามระเบียบ หรือกฎความปลอดภัย ไม่ได้วางแผนงานความปลอดภัยในการทำงาน ขาดการติดตามแผนการทำงานด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ ไม่ได้ทำการแก้ไขจุดที่เป็นอันตราย และไม่จัดอุปกรณ์ความปลอดภัยให้แก่คนงาน

1.2 สภาพะจิตใจของบุคคลไม่ปกติหรือไม่เหมาะสม เนื่องจาก ขาดความรู้หรือจิตสำนึกความปลอดภัย มีทัศนคติไม่ดีและไม่ถูกต้อง ภาวะจิตใจตอบสนองช้าเกินไป ขาดสมาธิและความตั้งใจในการทำงาน ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ได้และตื่นเต้น ขวัญอ่อน กลัว ตกใจง่าย

1.3 สภาพะร่างกายของบุคคลไม่ปกติ เนื่องจาก อ่อนเปลี้ย เมื่อยล้า นุหนวก สลายตาไม่ดี สภาพร่างกายไม่เหมาะกับงาน

2. สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (Immediate Cause) หรือสาเหตุที่เกิดขึ้นในทันทีทันใด แบ่งออกเป็น 3 ประการ ได้แก่

2.1 การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล (Unsafe Act) รั้อยละ 88 ของอุบัติเหตุที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานนั้น เกิดเนื่องจาก การปฏิบัติงานโดยไม่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ไม่ใส่เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลขณะปฏิบัติงาน หยอกล้อกันในขณะที่ปฏิบัติงาน ไม่ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัย และดื่มสุราหรือของมีเมาขณะปฏิบัติงาน

2.2 สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) รั้อยละ 10 ของอุบัติเหตุเกิดจากสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมไม่ปลอดภัย เกิดเนื่องจาก อุปกรณ์การผลิต เครื่องจักร อยู่ในสภาพชำรุด ไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย ขาดการวางแผนจัดระเบียบรักษาความสะอาดในโรงงาน (พื้นลื่น สกปรก วางของเกะกะ) สถานที่ทำงานไม่ปลอดภัย เช่น แสงสว่างไม่เพียงพอ เสียงดังเกินไป และไม่มีระบบการเตือนภัยที่เหมาะสม

2.3 อุบัติเหตุเกิดจากโชครชะตา (Acts of God) รั้อยละ 2 ของอุบัติเหตุ เกิดจากโชครชะตา ซึ่งเป็นสาเหตุที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ นอกเหนือการควบคุมได้ เช่น พายุ น้ำท่วม ฟ้าผ่า เป็นต้น

2.5.3 การสูญเสียเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุ

International Labour Office (1983 : 78) ได้กล่าวถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการเกิดอุบัติเหตุ ไว้ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายจากการเสียเวลาเมื่อคนงานบาดเจ็บ
2. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสวัสดิการและสิทธิประโยชน์
3. ค่าใช้จ่ายจากผลที่ตามมาของการเสียขวัญจากการเกิดอุบัติเหตุ
4. ค่าใช้จ่ายจากการสูญเสียผลประโยชน์เมื่อคนงานบาดเจ็บไม่สามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ
5. ค่าใช้จ่ายจากการเสียเวลาเมื่อผู้ควบคุมงานต้องไปช่วยเหลือผู้บาดเจ็บสืบสวนหาสาเหตุและทำรายงานการเกิดอุบัติเหตุ จัดหาคนและฝึกอบรมผู้ที่จะมาทำงานแทนผู้บาดเจ็บ
6. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ค่าไฟ ค่าเช่า เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กระจำง ทิวะคะคีร์ (2527 : 24) ได้แบ่งความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุออกเป็น 4 ประเภท คือ

1. คน (People) ซึ่งอาจเกิดการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ พิการโดยสิ้นเชิง หรือตาย
2. ทรัพย์สิน (Properties) ความเสียหาย เช่น ตึกพัง ไฟไหม้ ระเบิด เป็นต้น
3. ผลผลิต (Production) อุบัติเหตุทำให้ผลผลิตตกต่ำเพราะงานหยุดชะงัก
4. กำไร (Profit) กำไรลดลงหรือขาดทุนจนอาจต้องล้มเลิกกิจการ

เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ (2534 : 88) ได้กล่าวถึง การสูญเสียจากอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ สามารถนำมาประเมินการสูญเสีย โดยคิดเป็นเงินค่าใช้จ่ายในการเกิดอุบัติเหตุได้ 2 ประการ คือ

1. การสูญเสียที่คิดเป็นค่าใช้จ่ายได้โดยตรง (Direct Cost) การสูญเสียประเภทนี้ สามารถคิดใช้จ่ายออกมาเป็นตัวเงินได้ เป็นเงินที่นายจ้างต้องจ่ายจริง เงินที่ต้องจ่ายตามกฎหมาย แรงงาน ซึ่งนายจ้างจ่ายเงินสมทบให้กับกองทุนเงินทดแทนหรือใช้เป็นค่าใช้จ่ายในกรณีต่างๆ เช่น เงินทดแทน เงินค่ารักษาพยาบาล เงินฟื้นฟูสมรรถภาพในการทำงาน เงินค่าทำศพ เป็นต้น

2. การสูญเสียที่คิดเป็นค่าใช้จ่ายได้โดยทางอ้อม (Indirect Cost) การสูญเสียที่คิดเป็นค่าใช้จ่ายทางอ้อมหรือค่าใช้จ่ายซ่อนเร้น (Hidden Cost) ซึ่งคนส่วนใหญ่จะมองข้าม เช่น การสูญเสียเวลาที่ลูกจ้างบาดเจ็บ การหยุดงาน ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องจักร เสียขวัญ กำลังใจของลูกจ้าง เป็นต้น

วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์ (2539 : 13) ได้กล่าวว่าอุบัติเหตุทำให้เกิดการสูญเสีย ดังต่อไปนี้

1. การบาดเจ็บ พิการ หรือตาย
2. ทรัพย์สินเสียหาย
3. ผลผลิตตกต่ำ หรือไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
4. เสียเวลา
5. ความเสื่อมทางด้านขวัญและกำลังใจ
6. ภาพพจน์องค์กรเสียหาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.5.4 ความหมายของความปลอดภัย

Vincoli (1993 : 7) ได้ให้ความหมายว่า ความปลอดภัย หมายถึง การเป็นอิสระจากเงื่อนไขที่ทำให้ตาย บาดเจ็บ เกิดโรคจากการทำงานหรือเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน

Anderson (1989 : 4) กล่าวว่า ความปลอดภัย เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นน้อยที่สุดระหว่างบุคคลและอันตรายโดยใช้หลักพื้นฐานในการป้องกันอันตรายที่เกิดขึ้นกับตนเอง เช่น การบาดเจ็บหรือ โรคจากการประกอบอาชีพ

พงศ์โชติภม ไทงาม (2524 : 16) กล่าวถึง ความปลอดภัย หมายถึง สถานการณ์อันปราศจากอันตรายซึ่งเป็นเหตุเนื่องมาจากอุบัติเหตุ โรคจากการทำงานโดยฝ่ายนายจ้างเป็นผู้จัดให้หรือ เร่งรื้อให้มีขึ้นแก่สถานประกอบการและลูกจ้างของตน

ชัยยุทธ ชวลิตนิธิกุล (2534 : 23) กล่าวว่า ความปลอดภัย หมายถึง สภาวะการปราศจากภัยหรือพ้นจากภัยอันตรายจากการบาดเจ็บ การเสียดัง การสูญเสีย โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการทำงานซึ่งเกิดจาก สาเหตุนำและสาเหตุโดยตรง จึงจำเป็นต้องมีการป้องกันอุบัติเหตุเหล่านั้น

วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์ (2539 : 25) กล่าวว่า ความปลอดภัย หมายถึง การปราศจากภัย รวมถึงการปราศจากอันตรายที่มีโอกาสจะเกิดขึ้นด้วย

จากความหมายที่กล่าวมา สรุปได้ว่า ความปลอดภัย หมายถึง สภาวะการณ์อันปราศจากอันตราย การบาดเจ็บ พิการ ตาย เกิดโรคจากการทำงาน และ ทรัพย์สินเสียหาย

ดังนั้น ความหมายของพฤติกรรมความปลอดภัย จึงหมายถึง การกระทำหรือการแสดงออกของบุคคล เพื่อให้อยู่ในสภาวะที่ปราศจากอันตราย การบาดเจ็บ พิการ ตาย เกิดโรคจากการทำงาน และ ทรัพย์สินเสียหาย เช่น การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของหน่วยงาน เป็นต้น

2.5.5 ปัจจัยที่ช่วยให้กิจกรรมความปลอดภัยมีประสิทธิภาพ

ณัฐวัตร มนต์เทวัญ (2533 : 37-38) กล่าวว่า การที่จะให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยบรรลุผลสำเร็จจะต้องอาศัยปัจจัยที่ช่วยให้กิจกรรมความปลอดภัยมีประสิทธิภาพ ดังนี้

1. ผู้บริหารระดับสูงให้ความสนใจอย่างจริงจัง เป็นผู้นำ สละเวลา งบประมาณและแสดงออกให้พนักงานทราบถึงเจตนาว่าสนใจและให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยไม่น้อยกว่างานอื่น

2. กำหนดนโยบายไว้เป็นลายลักษณ์อักษรให้ทราบทั่วกัน มีคู่มือความปลอดภัยในการทำงานและกฎระเบียบแห่งความปลอดภัย

3. การตั้งเป้าหมายความปลอดภัย และการติดตามผล ในระดับพนักงานระดับผู้บังคับบัญชาขึ้นไป โดยจัดทำทุกปี และกำหนดให้มีการประเมินผลงานประจำปีเพื่อเป็น

เอกสารเช่นเอกสารที่ส่งงานไว้สำหรับการเรียนเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญตให้มาไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การบังคับให้มีกิจกรรมเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเป็นการเสริมเรื่องความปลอดภัย เป็นอย่างดี

4. การประเมินผลงานประจำปี กำหนดให้มีการให้คะแนนความปลอดภัย เป็นส่วนประกอบสำคัญของพนักงานทุกระดับ ซึ่งจะมีผลต่ออนาคตของพนักงานด้วย

5. มีคณะกรรมการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพในการกำหนดเป้าหมายกิจกรรมการประสานงาน มีการกระจายความรับผิดชอบให้คณะทำงาน และติดตามประเมินผลงานเป็นต้น

6. กำหนดหน้าที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยโดยเฉพาะ และสอดแทรกไว้ในหน้าที่ปฏิบัติเป็นงานประจำด้วย

7. กำหนดให้มีหน่วยงานด้านความปลอดภัยที่ทำหน้าที่นี้โดยตรงรวมทั้งการกำหนดหน้าที่รับผิดชอบและอำนาจไว้ชัดเจน

8. กิจกรรมต่างๆ ที่ทำนั้นมีเป้าหมายสำคัญที่จะทำให้พนักงานมีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยของตนเอง ทั้งในเวลาทำงานและนอกเวลาทำงาน พยายามหลีกเลี่ยงการบังคับและการลงโทษ เว้นแต่กรณีฝ่าฝืนกฎระเบียบความปลอดภัยที่ร้ายแรง

9. การจัดให้มีการฝึกอบรมในเรื่องความปลอดภัยทุกระดับ ตั้งแต่วันแรกที่เข้าทำงานในหลักสูตรปฐมนิเทศ และอบรมความปลอดภัยในงาน ตลอดจนส่งเข้ารับการอบรมภายนอก

10. การชักจูงใจพนักงานด้วยกิจกรรมต่างๆ เช่น

10.1 การแจกรางวัลและจัดงานเลี้ยงฉลองเมื่อไม่มีอุบัติเหตุที่เสียเวลาทำงาน

10.2 การออกเอกสารความปลอดภัยเป็นระยะๆ

10.3 โปสเตอร์คำขวัญจูงใจ

10.4 การประกวดความปลอดภัย

11. การกระจายงานความปลอดภัยให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการทำงานที่มีประสิทธิภาพตั้งแต่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ลูกจ้างผู้ปฏิบัติงาน หัวหน้างาน คณะกรรมการความปลอดภัย และผู้ชำนาญการเฉพาะเรื่อง

2.5.6 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัย

เจลิมซัย ชัยกิตติภรณ์ (2534 : 102-111) ได้รวบรวมทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ไว้ 3 ทฤษฎี คือ ทฤษฎีโดมิโน ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของ บ็อบ พีเรนซ์ และทฤษฎีรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุของกองทัพบกสหรัฐอเมริกา ดังนี้

2.5.6.1 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

หลักการสำคัญคือ การเรียงลำดับการประสบอันตรายเป็นขั้นตอน ซึ่งถ้าหากเกิดเหตุการณ์หนึ่งขึ้นก็จะส่งผลกระทบต่อไปยังขั้นตอนอื่นๆตามลำดับจนถึงลำดับขั้นตอนสุดท้ายก็คือ การบาดเจ็บ องค์ประกอบต่างๆ ในแต่ละขั้นตอนตามทฤษฎี โดมิโน สามารถอธิบายได้ตามลำดับดังนี้

1. บรรพบุรุษและสิ่งแวดล้อมทางสังคม (Ancestry and Social Environment) สิ่งแวดล้อมทางสังคมและการประพฤติปฏิบัติสืบทอดกันจากอดีตทำให้แต่ละบุคคลมีพฤติกรรมที่แสดงออกมาแตกต่างกัน เช่น ความสะอาด ความประมาทเลินเล่อ ขาดความคิดความไตร่ตรอง ความตื้อตึง ดันทุรัง ความชอบในการเสี่ยงอันตราย และลักษณะอื่นๆ ที่ถ่ายทอดทางพันธุกรรมเป็นต้น

2. ความผิดปกติของบุคคล (Fault of Person) สุขภาพจิตและสิ่งแวดล้อมทางสังคม เป็นสาเหตุทำให้เกิดความผิดปกติของบุคคล เช่น การปฏิบัติงานโดยขาดความยั้งคิด อารมณ์รุนแรง ประสาทอ่อนไหวง่าย ความตื่นเต้น ขาดความรอบคอบ เพิกเฉยละเลยต่อการกระทำที่ปลอดภัยเป็นต้น ซึ่งความผิดปกติเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และทำให้เครื่องจักรและการทำงานต้องอยู่ในสภาพ หรือสภาวะที่เป็นอันตราย

3. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย และ/หรือ สภาพเครื่องจักร หรือสภาวะสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตราย (Unsafe Act Mechanical or Physical Hazard) สิ่งที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัยจะเป็นสาเหตุโดยตรงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

4. การเกิดอุบัติเหตุ (Accident) เหตุการณ์ที่มีสาเหตุปัจจัยทั้ง 3 ลำดับมาแล้วย่อมส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ตกจากที่สูง ลื่นล้ม เดินสะดุด สิ่งของหล่นจากที่สูง เป็นต้น ซึ่งอุบัติเหตุเหล่านี้อาจจะเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บ

5. การบาดเจ็บ (Injury) ตัวอย่างการบาดเจ็บที่เกิดกับอวัยวะบางส่วนของร่างกาย เช่น กระดูกหักหรือแตก แผลฉีกขาด เป็นต้น การบาดเจ็บเหล่านี้ เป็นผลโดยตรงจากการเกิดอุบัติเหตุลำดับการเกิดอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน

2.5.6.2 ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของ บ็อบ ฟิเรนซ์ (Frienze System Model)

บ็อบ ฟิเรนซ์ อธิบายแนวคิดรูปแบบระบบความปลอดภัยว่า การศึกษาเรื่องสาเหตุของอุบัติเหตุจะต้องศึกษาองค์ประกอบทั้งระบบ ซึ่งมีปฏิริยาสัมพันธ์เกี่ยวข้องกัน องค์ประกอบดังกล่าวประกอบด้วย คน เครื่องจักร และสิ่งแวดล้อม

ความสำคัญขององค์ประกอบที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ แต่ละองค์ประกอบมีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการผลิตงาน (Task) และการเกิดอุบัติเหตุ (Accident)

1. คนหรือผู้ปฏิบัติงาน (Man) ในการผลิตงานหรือทำงานในแต่ละชิ้น ผู้ปฏิบัติงานจำเป็นต้องตัดสินใจ (Decision) เลือกวิธีปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้งานบรรลุเป้าหมายแต่การตัดสินใจในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายในแต่ละครั้งนั้นย่อมมีความเสี่ยง (Risk) แอบแฝงอยู่เสมอ ดังนั้นในการตัดสินใจแต่ละครั้ง ผู้ปฏิบัติงานจะต้องมีข้อมูลข่าวสาร (Information) ที่เพียงพอถ้าหากข้อมูลข่าวสารดี ถูกต้องก็จะทำให้การตัดสินใจถูกต้อง แต่ถ้าข้อมูลไม่ถูกต้องก็จะทำให้การตัดสินใจนั้นผิดพลาด หรือมีความเสี่ยงสูง และทำให้เกิดความล้มเหลวในการทำงาน ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

2. อุปกรณ์เครื่องจักร (Machine) ที่ใช้ในการผลิตจะต้องมีความพร้อมปราศจากข้อผิดพลาดถ้าอุปกรณ์เครื่องจักรออกแบบไม่ถูกต้อง ไม่ถูกหลักวิชาการหรือขาดการบำรุงรักษาที่ดี ย่อมทำให้กลไกของเครื่องจักรปฏิบัติงานผิดพลาด ซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

3. สิ่งแวดล้อม (Environment) สภาพการทำงานและสิ่งแวดล้อมในการทำงานมีบทบาทสำคัญต่อการผลิต ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม ย่อมก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักรซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การทำงานอยู่ภายใต้สิ่งแวดล้อมที่มีสารพิษฟุ้งกระจาย แสงจ้าในขณะที่ปฏิบัติงาน เป็นต้น

ดังนั้นก่อนที่จะตัดสินใจทุกครั้งผู้ปฏิบัติงานจะต้องหาข้อมูลเพื่อให้มั่นใจว่า การตัดสินใจนั้นถูกต้องโดยพิจารณาจากข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับงาน (Task) ที่ต้องปฏิบัติ และข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะอันตรายที่อาจเกิดขึ้น (Nature of Harmful Consequences) ถ้าหากข้อมูลมีจำนวนและคุณภาพมากพอ ก็จะทำให้ความเสี่ยงต่างๆ ลดลงอยู่ในขีดจำกัดที่อาจสามารถควบคุมได้ โอกาสที่จะเกิดความผิดพลาด หรืออุบัติเหตุก็จะลดลงด้วย เหตุผลดังกล่าวข้างต้นจึงจำเป็นต้องให้ข้อมูลแก่ผู้ปฏิบัติงานให้มากที่สุด และเป็นประโยชน์ที่สุด เช่น การฝึกอบรม สอนแนะนำงานเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานได้รับข้อมูลที่ดีในการทำงาน เป็นการช่วยให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นการลดความผิดพลาดที่เกิดจากการตัดสินใจของผู้ปฏิบัติงานอีกด้วย

2.5.6.3 ทฤษฎีรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุของกองทัพบกของสหรัฐอเมริกา

การบริหารงานความปลอดภัยของกองทัพบกสหรัฐอเมริกาได้พัฒนามากขึ้น เนื่องจากได้มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ในการบริหารประเทศ กองทัพบกสหรัฐอเมริกาจึงได้ศึกษาเทคโนโลยีทางด้านความปลอดภัย ควบคู่ไปกับเทคโนโลยีในการผลิต รูปแบบที่นำเสนอนี้เป็น

รูปแบบที่แสดงถึงการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพอจะสรุปเป็นสาเหตุ ของการเกิดอุบัติเหตุได้เป็น 3 ประการ คือ

1. ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน (Human Error)

เกิดจากที่ผู้ปฏิบัติงานมีพฤติกรรมกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) ต่างๆ ที่มีอยู่หรือเกิดขึ้นก็เกิดจากวิธีการทำงานที่ไม่ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานเช่นกัน ความผิดพลาดต่างๆ นั้น อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางร่างกายขาดการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ หรือขาดการกระตุ้น หรือขาดแรงจูงใจในการทำงาน

2. ความผิดพลาดในระบบ (System Error)

อาจเกิดจากการออกแบบไม่เหมาะสมเนื่องมาจาก นโยบายที่ไม่เหมาะสมของหน่วยงาน เช่น การประหยัด การเลือกใช้เทคโนโลยี การบำรุงรักษา หรือเกิดจากความล้มเหลวในการออกแบบที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ เป็นต้น

3. ความผิดพลาดในการบริหารจัดการ (Management Error)

สาเหตุหลักอาจเกิดจากความล้มเหลวจากการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร การใช้เทคโนโลยีและระบบการทำงานที่ไม่เหมาะสม ซึ่งความล้มเหลวนี้อาจเกิดจากการถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารที่ไม่ถูกต้อง การฝึกอบรมไม่เพียงพอ ขาดการกระตุ้น ขาดการจูงใจในการปฏิบัติงาน

2.6 แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุและการขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ (วันชัย ถนัดกิจ และคณะ. 2542 : 186-207)

2.6.1 แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุ

โดยความหมายอุบัติเหตุ นั้น หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดฝัน อันเป็นการบังเอิญหรือเนื่องมาจากการขาดความระมัดระวัง ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ หรือความขาดความรอบรู้ ส่วนจรรยาบรรณ หมายถึงการใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์ ดังนั้นอุบัติเหตุจรรยาบรรณ จึงมีความหมายโดยทั่วไปคือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในทางโดยการบังเอิญหรือขาดความระมัดระวังหรือความประมาทของผู้ใช้ทาง

ลักษณะการคมนาคมขนส่งทางบก โดยทั่วไปแล้วจะต้องประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการ ที่มีความสัมพันธ์กันอย่างมาก หากเกิดความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดไปเสียแล้วย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้คือ

1. สภาพถนน (Roadway)
2. ยานพาหนะ (Vehicle)
3. ผู้ใช้ทาง (Road User)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. สภาพแวดล้อม (Environment)

ผู้ใช้ทาง (Road User) ผู้ใช้ทางในที่นี้หมายถึง ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า และคนโดยสารซึ่งใช้ทางสาธารณะประมาณได้ว่าร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการกระทำที่ผิดพลาดของผู้ใช้ทาง

ผู้ขับขี่ (Driver) กล่าวได้ว่า ผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง การขับขี่ที่ไม่ชำนาญ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ตลอดจนการขับขี่ที่ปราศจากความระมัดระวัง ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้เสมอ แม้ผู้ขับขี่ได้รับใบอนุญาตขับรถมาจากเจ้าพนักงานแล้ว ก็เป็นเพียงแต่แสดงว่าสามารถขับรถได้ตามกฎหมายเท่านั้น หากเผลอเผลอรับรองว่าจะขับรถได้โดยปลอดภัยไม่ ผู้ขับขี่ที่ดีจะต้องรอบรู้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก คำสั่งเครื่องหมายและสัญญาณจราจร ตลอดจนวิธีขับรถที่ถูกต้องและมีความชำนาญในการขับขี่เป็นอย่างดี ทั้งยังต้องรู้จักหาวิธีเพิ่มพูนความรู้ในการขับรถให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังต้องมีความรู้ในการทำงานของเครื่องยนต์พอสมควรด้วย องค์ประกอบที่ทำให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้นั้น อาจพิจารณาได้จาก เพศ ความชำนาญ สภาพทางร่างกาย ซึ่งจะได้กล่าวได้ละเอียดดังนี้

- เพศ พบว่า หากชายและหญิงขับรถด้วยปริมาณเท่า ๆ กันแล้ว จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เนื่องจากหญิงจะสูงกว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากชาย
- ความชำนาญ ผู้ขับขี่จะต้องมีความรอบรู้ถึงเส้นทางเดินรถเป็นอย่างดี โดยเฉพาะการขับรถในเขตที่มีความหนาแน่นทางจราจร จำเป็นต้องมีความชำนาญในการขับขี่เป็นอย่างมาก ต้องรู้จักเส้นทาง รู้จักกฎข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร ที่กำหนดไว้แต่ละแห่ง เช่น ถนนบางสายห้ามรถประเภทอื่นเข้ามาโดยยกเว้นรถประจำทาง (Bus Lane) หากคนที่ไม่มีความรู้ในเรื่องกฎข้อบังคับดังกล่าว หรือไม่ได้สนใจก็อาจเกิดอุบัติเหตุชนรถประจำทางได้หรือถนนบางสายที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ท่อระบายน้ำไม่ปิดฝาขณะที่ฝนตกน้ำท่วมถนน ผู้ขับขี่ที่ไม่ชำนาญทาง อาจตกลงไปในหลุมบ่อดังกล่าวนั้นได้
- สภาพทางร่างกาย ผู้ขับขี่ที่มีร่างกายไม่สมบูรณ์อันเนื่องจากความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้าในกรณีที่ต้องขับรถอยู่นานหลายชั่วโมง ยิ่งขับนานเท่าไรก็ยิ่งเกิดความอ่อนเพลียขึ้นเท่านั้นแต่ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงความเคยชินของผู้นั้นด้วย เมื่อเกิดความเหนื่อยล้าโอกาสที่จะเกิด Reactive Inhibition หรือ Involuntary Rest Pause (หลับใน) ได้ง่ายโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าขับขี่อยู่ในเส้นทางที่คุ้นเคยหรือบนถนน Highway

กล่าวโดยสรุป แนวคิดในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ ที่สำคัญที่สุดก็คือการที่ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ได้มีความรู้สึกกับผิดชอบในตัวของตัวเอง ภายใต้อาสาสมัครระมัดระวังในความปลอดภัย คำนึงถึงความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6.2 แนวคิดการขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ (Defensive Driving)

ความหมาย "Driving to prevent accidents inspite of the incorrect actions of other"
 "การขับรถเพื่อป้องกันอุบัติเหตุแม้ว่าเหตุแห่งอุบัติเหตุนั้นจะมาจากความผิดพลาดของผู้อื่นก็ตาม"

2.6.2.1 "5 ไม่" ของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุจำนวนไม่น้อย เกิดจากความพลั้งเพลอ หลงลืม ประมาท หรือ รู้เท่าไม่ถึงการณ์ ...3599.5 วินาที ท่านควบคุมสถานการณ์ได้ แต่ถ้าเพียงแค่นี้ไม่ถึง 0.5 วินาที ที่ท่านพลาดจะด้วยเหตุผลใดก็ตาม ..เวลานั้นอาจหมายถึงอุบัติเหตุก็ได้...เพราะ :

อุบัติเหตุ "ไม่จำกัดรูปแบบ"

อุบัติเหตุ "ไม่จำกัดถนนและสถานที่"

อุบัติเหตุ "ไม่จำกัดวันและเวลา"

อุบัติเหตุ "ไม่ต้องการเวลามาก"

อุบัติเหตุ "ไม่ได้ตั้งใจ"

3.6.2.2 "ความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ"

องค์ประกอบที่สำคัญของการขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ "ไม่ว่าท่านจะขับซีรตมาก็ปีก็ล้านกิโลเมตร มีประสบการณ์หรือทักษะขนาดไหนก็ตาม ท่านก็อาจพลาดได้ หากท่านขับรถโดยขาดความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ มีผลโดยตรงต่อการ สังเกตการ คาดการณ์ และการแก้ไขเหตุการณ์"

1. สภาพทางร่างกาย : พักผ่อน / โรคประจำตัว / เม้า / ผลข้างเคียงของยา / วัย / ทุกข์หนัก – ทุกข์เบา ฯลฯ
2. ภาวะทางจิตใจ : คิด วิดกกังวล / ปัญหงาน – ครอบครั้ว / ฯลฯ
3. สิ่งรบกวนสมาธิจกนอกจรด : ทิวทัศน์ / ภาพซีวีดี ฯลฯ
4. สิ่งรบกวนสมาธิภายในจรด : สิ่งตบแต่ง / คนหลายประเภท ฯลฯ

2.6.2.3 การทิ้งช่วงห่างจกจรดคันหน้าในระยะที่ปลอดภัย "Safe following distance"

"หยุดไม่ทัน ชนท้ายเขา เขาหยุดไม่ทัน ชนท้ายเรา อุบัติเหตุทั้งสองแบบที่ว่านี้ เกิดขึ้นแทบไม่เว้นแต่ละวัน ...เทคนิคการทิ้งช่วงห่างจกจรดคันหน้าในระยะที่ถูกต้องคือการป้องกันอุบัติเหตุและป้องกันตัว" เทคนิคหลักแห่งสามัญสำนึก (Common Sense) สูตรการทิ้งช่วงเวลาคด้วยกฎ 2 วินาที (ประยุกต์) (Time Lapse Formula)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6.2.4 ระยะหยุดรถ (Stopping Distance)

ระยะหยุดรถ = ระยะคิด + ระยะเบรก

ระยะคิด : ขึ้นอยู่กับความสามารถและประสิทธิภาพในขบวนการทางสมองของผู้ขับขี่ซึ่งเร็วหรือช้าไม่เท่ากัน แม้แต่คนๆเดียวกัน ต่างวัน ต่างเวลา ต่างเงื่อนไขก็ไม่เท่ากัน

ระยะเบรก : เริ่มนับตั้งแต่ เท้าเหยียบเบรกจนกระทั่งถึงจุดที่รถหยุด ซึ่งก็มีตัวแปรอีกหลายประการ เช่น ชนิดของรถ ระยะเบรก ยางรถ ช่วงล่าง ความเร็ว ลักษณะของถนน (ทางเรียบ หรือ ลาดชัน ขึ้นเขา หรือ ลงเขา ฯลฯ) ทักษะนิสัย และความสามารถในการเบรกของผู้ขับขี่

ข้อพึงระลึก : รถคันเดียวกัน ต่างคนขับ ระยะหยุดรถไม่เท่ากัน แม้รถคันเดียวกัน คนขับคนเดียวกัน แต่เงื่อนไขต่างกัน ระยะหยุดของรถคันนั้นก็ไม่ได้เท่ากัน ...พึงระลึกไว้เสมอว่า ระยะหยุดของรถคันที่ท่านขับนั้นมันไม่เท่ากันทุกวันเป็นสูตรตายตัว

ตารางที่ 2.1 เป็นข้อมูลอ้างอิงจากการทดสอบรถนั่งทั่วไป และรถบรรทุกขนาดใหญ่ซึ่งได้ทดสอบภายใต้เงื่อนไขที่ดีที่สุดทุกประการ (Ideal Driving Conditions)

ตารางที่ 2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราความเร็วกับระยะหยุดรถ

อัตรา ความเร็ว (กม/ชม)	รถนั่งทั่วไป			รถบรรทุกขนาดใหญ่		
	ระยะคิด + ระยะเบรก = ระยะหยุดรถ (วินาที)			ระยะคิด + ระยะเบรก = ระยะหยุดรถ (วินาที)		
20	4	3	7	14	9	23
30	6	6	12	21	17	38
40	8	10	18	28	27	55
50	10	15	25	35	38	73
60	12	22	34	42	55	97
70	14	29	43	49	74	123
80	16	38	54	56	102	158
90	18	48	66	63	122	185
100	20	60	80	69	145	214

หมายเหตุ : การทดสอบ – ประเทศออสเตรเลีย

: ระยะคิด 0.75 วินาที

: Ideal Driving Conditions – รถดี ยางดี ถนนดี คนขับที่มีความพร้อมทางร่างกาย

เต็มที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6.2.5 เทคนิคป้องกันไม่ให้รถถูกชนท้าย :

2.6.2.5.1 ไม่เร่งหนี่รถที่จี้ท้าย – การเร่งหนี่จะทำให้ระยะทางข้างหน้ายั้งสั้น

ลง

2.6.2.5.2 รักษาช่องทางและตำแหน่งรถไว้ดังเดิม (ช่วยให้การคาดการณ์ของเขาดีขึ้น)

2.6.2.5.3 ถ้าเป็นไปได้ ลดความเร็วลง (แค่พอควร) ให้สัญญาณเปิดทางให้แซงไป (ตามกติกากฎหมายกำหนดไว้สำหรับลักษณะถนนบางประเภท)

2.6.2.5.4 ถ้าเขายังไม่แซง หาทางเพิ่มระยะทางข้างหน้าเอาไว้ให้มากขึ้น

2.6.2.5.5 ถ้ายังไม่แซง (และสมควรแก่เวลา) ใช้เทคนิคการตะเบรกแบบถี่ยู

บทสรุป :

1. สูตรการทิ้งช่วงเวลา 2 วินาที ไม่ใช่กฎที่จะใช้ได้ตายตัว หากแต่ต้องนำมาประยุกต์ใช้ตามสถานการณ์ องค์ประกอบที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งในภาคระยะคิด และในภาคระยะเบรก เช่น ฝนตกถนนลื่น ผู้ขับขี่มีสมาธิ จะใช้ระยะเพียงแค่ 2 วินาทีไม่ได้ ต้องปรับใช้เป็น 4-6 หรือ 8 วินาที ตามความเหมาะสม และไม่ควรรีกระยะ 2 วินาที เมื่ออัตราความเร็วสูงกว่า 80 กม./ชม. ขึ้นไป

2. จำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ขับขี่จะต้องรู้ระยะเบรกของรถคันที่ขับและรู้สมรรถนะในการขับขี่ของตนเอง

3. สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ จะต้องทิ้งช่วงห่างจากรถคันหน้าอย่างน้อย 4-6 วินาทีในภาวะปกติ (2 วินาทีเป็นแค่ “สูตร” ที่ต้องเอามาประยุกต์ใช้)

2.6.2.6 เทคนิคการขับรถที่ปลอดภัยและพฤติกรรมที่ต้องระวังในขณะขับรถบนถนนหลวง (เป็นส่วนหนึ่งในหลักสูตร การขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ) ตามตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 เทคนิค วิธีการ และเหตุผลของการขับรถที่ปลอดภัย

เทคนิคการขับรถที่ปลอดภัย	วิธีการและเหตุผล
1. การใช้ความเร็วในสถานการณ์ต่างๆ	ใช้อัตราความเร็วที่ปลอดภัย สอดคล้องกับสถานการณ์ เช่น ฝนตก ทางแคบ ผิวจราจรอ่อน ลงเนิน ลงเขา ขับรถกลางคืนต้องใช้อัตราความเร็วเท่าที่จะสามารถหยุดรถได้ในระยะที่แสงไฟส่องไปถึง และเห็นได้ชัดเท่านั้น และไม่ว่าในกรณีใดไม่ควรขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด – ความเร็วมีผลโดยตรงต่อการสังเกตการณ์และระยะหยุดรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

เทคนิคการขับรถที่ปลอดภัย	วิธีการและเหตุผล
2. การใช้เกียร์	เกียร์ต้องสัมพันธ์กับความเร็วเสมอ ไม่เปลี่ยนเกียร์ในโค้งหรือวงเลี้ยว ไม่เปลี่ยนเกียร์ขณะขับลงจากที่ลาดชันอย่างเด็ดขาด
3. การมองกระจก	ควรมองกระจกทุกๆ 10 วินาทีในสภาวะปรกติ และมองก่อนลงมือปฏิบัติการใดๆทุกครั้ง และมองกระจกก่อนลดความเร็วหรือเบรก
4. การใช้สัญญาณไฟ/สัญญาณไฟเบรก	สัญญาณเป็นภาษาของถนน ต้องใช้สัญญาณชัดเจน ให้ล่วงหน้าอย่างน้อย 2-3 วินาที ก่อนลงมือปฏิบัติการ เพื่อให้ผู้อื่นเตรียมตัวเตรียมการทัน
5. การใช้สัญญาณแตร	ใช้สัญญาณแตรเฉพาะเท่าที่จำเป็น ห้ามใช้แตรในระยะกระชั้นชิดใช้ในทุกรณที่สร้างความสงสัย ระยะในการใช้แตรอย่างน้อยต้องเท่ากับระยะหยุดรถ
6. การเลือกใช้ช่องทางเดินรถ	ใช้ช่องทางให้ถูก ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางข้างหน้าต้องพยายามเปลี่ยนช่องทางเสียก่อนแต่เนิ่นๆ เข้าช่อง ณ. ทางแยกทางร่วมให้ถูกต้องและต้องไม่น้อยกว่า 30 เมตร
7. การทิ้งช่วงห่างจากรถคันหน้า	รถใหญ่ไม่ต่ำกว่า 4 วินาที (รถดี คนขับดี ถนนแห้งๆ) ต้องมากกว่า 4 วินาที ถ้าถนนลื่น ขับลงเนินลงเขา ขับรถกลางคืน หรือในหมอก รถเล็ก ใช้สูตร 2 วินาทีโดยวิธีการประยุกต์
8. การเข้าและออกจากทางแยกทางร่วม	ลดความเร็วลงให้เพียงพอกับความปลอดภัยอย่างนุ่มนวล เข้าช่องทางให้ถูก ไม่หยุดล้ำเส้นหยุด มองข้ามไหล่ประกอบในกรณีออกจากทางแยก ระวังคนและรถทางตรงเสมอ
9. การเลี้ยว	ใช้ความเร็วให้เหมาะสม ดูกระจก ระวังมอเตอร์ไซค์ ระวังรถอื่น อาจเบียดเข้ามา อย่างมองจับตายด้านใดด้านหนึ่งนานๆ
10. การเข้าโค้ง	ประเมินว่าโค้งมากโค้งน้อยขนาดไหน เลือกใช้ความเร็วตามขนาดของโค้งที่ประเมิน เปลี่ยนเกียร์ให้เสร็จก่อนขับเข้าโค้ง ไม่เปลี่ยนเกียร์หรือเหยียบเบรกรุนแรงในโค้ง
11. การจอดรถและออกรถบนทางลาดชัน	ต้องไม่ไหลหรือกระตุก เทคนิคอยู่ที่ความสมดุลระหว่างคันเร่ง เบรกมือและคลัต ฝึกปฏิบัติเล็กน้อยก็สามารถทำได้ไม่ยาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

เทคนิคการขับรถที่ปลอดภัย	วิธีการและเหตุผล
12. การแซง	หลีกเลี่ยงการแซงโดยไม่จำเป็น ถ้าจำเป็นต้องแซงโดยใช้เวลาน้อยที่สุดและไม่ผิดกฎหมาย ไม่แซงขณะขึ้นเขา/ลงเขาหรือลงเนิน ไม่แซงในที่ที่ไม่สามารถมองเห็นข้างหน้าได้ชัดเจนอย่างเด็ดขาด และต้องไม่แซงตามคนอื่นโดยที่ตัวเองไม่เห็นสถานการณ์ข้างหน้าอย่างชัดเจน – ระวังการใช้ความเร็วและเกียร์ด้วย
13. การหยุดและออกรถ ณ. สัญญาณไฟจราจร	ไม่ล้ำเส้นหยุด ลดความเร็วแต่เนินๆ พยายามรักษาตำแหน่งรถให้อยู่กลางช่องทางไว้เสมอ หยุดรถใช้สูตร “ขึ้นเบรกมือ-ปลดเกียร์” ออกรถใช้สูตร “เข้าเกียร์-ปลดเบรกมือ” ถ้าหยุดอยู่หลังเส้นหยุดเป็นคันแรก เมื่อได้รับสัญญาณไฟเขียว ให้รอประมาณ 3 วินาที โดยนับในใจ 1-2-3 ซ้ำๆ (เข้าเกียร์ไว้ มือกุมเบรกมือเตรียมตัว)
14. การใช้เบรกเท้า	หลีกเลี่ยงการเบรกกระทันหันอย่างที่สุด ดูกระจกก่อนเบรกเสมอ (ควรฝึกให้ติดเป็นนิสัย) หลีกเลี่ยงการเบรกในโค้งหรือวงเลี้ยว ต้องให้แน่ใจว่าสามารถเบรกหยุดได้ในช่องทางของตนอย่างปลอดภัย
15. การใช้เบรกมือ	ขึ้นเบรกมือทุกครั้งที่ติดไฟแดง ขึ้นเบรกมือถ้าหยุดในระหว่างการจราจรนานเกินกว่า 10 วินาที หยุดหรือจอดบนที่ลาดชัน (รถใหญ่ที่ใช้ระบบบังคับเฟลากลาง เบรกมือจะยังรถไว้ได้ไม่นาน อาจต้องใช้หมอนรองล้อด้วย)
16. การกลับรถ	ระวังเรื่องการใช้ความเร็ว ใช้กระจกและสัญญาณให้สอดคล้องตามสถานการณ์
17. สมาธิในการขับรถ	ตัดความกังวลและนิเวศน์ต่างๆออกไปจากสมอง เชื้ออาหารต่อผู้อื่นบ้าง คิดเสมอว่า “เมื่อขับรถ ไม่มีอะไรที่เลวร้ายไปกว่าอุบัติเหตุอีกแล้ว” พยายามรักษาสมาธิในการขับรถไว้ให้มั่นคงตลอดเวลา
18. การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร	ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร รวมทั้งเครื่องหมายทาง โดยเฉพาะช่องทางเดินรถ (นอกจากเพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้วยังมีผลต่อความได้เปรียบ-เสียเปรียบหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. เทคนิคการขับรถที่ปลอดภัย

2. พฤติกรรมที่ควรคำนึง

1. จุด U-turn ถือเป็นบริเวณอันตราย (Hazard)

กลางคืน ต้องกะพริบไฟสูงตรวจสอบจุดสถานการณ์ให้แน่ใจ

ถ้าเลือกได้ไม่ควรขับเลนขวาสุด (ซิดเกาะกลางถนน)

2. การเลี้ยวซ้ายในเขตชุมชน

มองกวาดตาและมองข้างด้านซ้าย

ระวังมอเตอร์ไซค์สอดข้าง

ซึ่งสาเหตุดังกล่าวเกิดจากการไม่เคารพกฎจราจร การเมาสุราในขณะที่ขับรถ หรือแม้กระทั่งผู้ขับซึ่งบางคนไม่รู้กฎจราจรและขาดมารยาทในการใช้รถใช้ถนน จึงจำเป็นต้องรณรงค์ให้มีการปลูกจิตสำนึกด้านวินัยจราจร สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการจราจร จะยังเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุ ตลอดจนช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต

2.7 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางถนน (ไชยยศ ไชยมั่นคง และคณะ.

2544 : 21-23,75-77,387-388,397,438-439)

การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบหนึ่งของการเคลื่อนย้ายสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยใช้รถเป็นพาหนะ การขนส่งสินค้าทางถนนมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เนื่องจากโครงข่ายถนนมีการพัฒนาเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชุมชนต่างๆ อย่างกว้างขวางครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ ดังนั้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ คือ การผลิต การกระจายผลผลิต การจ้างงาน และการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งต้องอาศัยการขนส่งมีส่วนสนับสนุนก็สามารถอาศัยการขนส่งทางถนนนำไปสู่เมืองและชุมชนต่างๆ ทั่วประเทศตามโครงข่ายถนน

การขนส่งสินค้าทางถนนมีความสำคัญมากในประเทศต่างๆ ทั่วโลก ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีคำกล่าวที่ว่า "ของที่คุณได้รับ รถบรรทุกเป็นผู้นำมาให้" (If you got it, a truck brought it) เนื่องจากการขนส่งด้วยรถบรรทุกได้เข้าไปมีส่วนร่วมในทุกอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมและธุรกิจบางประเภทต้องอาศัยเฉพาะรถบรรทุกเพื่อขนส่งสินค้าของตน เมืองและชุมชนหลายแห่งจะต้องใช้รถบรรทุกขนส่งเท่านั้น ซึ่งเป็นผลมาจากการที่มีระบบทางหลวงที่เชื่อมโยงไปสู่ทุกหนแห่ง

ประเทศไทยก็ได้ใช้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศมานานแล้ว รัฐบาลได้ลงทุนสร้างโครงข่ายถนนไปยังทุกจังหวัดทั่วประเทศ ทำให้การขนส่งทางถนนสามารถเข้าถึงชุมชนต่างๆ อย่างกว้างขวาง ทั้งเพื่อการขนส่งคนและการขนส่งสินค้า

2.7.1 ความได้เปรียบเชิงแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางถนน

ข้อดีของการขนส่งทางถนนทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารมีหลายประการที่สำคัญคือ การที่สามารถให้บริการจากที่ถึงที่ (Door – to – Door) ในที่นี้ จะขอกล่าวถึงความได้เปรียบเชิงแข่งขัน (Competitive Advantage) ของการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นปัจจัยพิจารณาในเชิงธุรกิจ ดังนี้

2.7.1.1 ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) การขนส่งด้วยรถบรรทุกสามารถเข้าถึงสถานที่ต่างๆ โดยสามารถข้ามแม่น้ำ ข้ามทางรถไฟ และเข้าไปในท่าอากาศยานได้ หากระบบถนนและทางหลวงเชื่อมไปถึง ดังนั้นจึงมีศักยภาพในการเข้าถึงจุดต้นทางและจุดปลายทางได้เกือบทุกแห่ง

2.7.1.2 ความรวดเร็ว (Speed) ในระยะทางไม่เกิน 500 ไมล์ การขนส่งสินค้าทางถนนจะใช้เวลาน้อยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ แม้ว่าเครื่องบินจะบินเร็วกว่ารถบรรทุกแต่ก็ต้องรอขนส่งตามตารางการบินที่กำหนดและต้องรวมเวลาขนส่งระหว่างต้นทางไปยังท่าอากาศยาน และจากท่าอากาศยานไปยังจุดหมายปลายทางโดยใช้รถบรรทุกด้วย

2.7.1.3 ความสามารถในการขนส่งเพียงจำนวนไม่มาก (Small carrying capacity) หากสินค้ามีปริมาณไม่มาก มักใช้การขนส่งทางถนนมากกว่าการขนส่งทางรถไฟหรือทางเรือ เนื่องจากอัตราค่าขนส่งทางถนนจะต่ำกว่า ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งไม่สูงมาก

2.7.1.4 ความปลอดภัยของสินค้า (Cargo Safety) การขนส่งด้วยรถบรรทุกนับว่ามี ความราบเรียบ (Smoothness) มากกว่าการขนส่งทางรถไฟหรือทางเรือ เนื่องจากรถบรรทุกมีระบบกันกระเทือนและยางรถก็มีความยืดหยุ่น ดังนั้น จึงทำให้สินค้าเสียหายจากการสะเทือนน้อยกว่าขนส่งทางรถไฟและทางเรือ ทำให้ค่าใช้จ่ายในการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่งทางถนนต่ำกว่าขณะที่ผู้รับจ้างขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งเป็นธุรกิจขนาดเล็กต้องให้ความสำคัญกับลูกค้า โดยพยายามสนองความต้องการบริการของลูกค้าให้ดีที่สุด

2.7.1.5 ระยะทางในการขนส่ง (Shipment Distance) รถบรรทุกจะใช้ขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าน้อยกว่า 10,000 ปอนด์ ที่ส่งในระยะทางต่ำกว่า 100 ไมล์ จนถึง 1,500 ไมล์ สินค้าที่มีมูลค่า 30,000 – 60,000 ปอนด์ ที่จะส่งในระยะทาง 300 ไมล์หรือน้อยกว่านั้น ก็ใช้รถบรรทุกขนส่งเช่นกัน ส่วนสินค้าที่มีมูลค่ามากกว่า 90,000 ปอนด์ ที่จะขนส่งเกิน 100 ไมล์ จะใช้รถไฟมากกว่า สำหรับสินค้าที่มีมูลค่าระหว่างช่วงเหล่านี้มีการแข่งขันสูงมากระหว่างการขนส่งทั้งสองรูปแบบ

2.7.2 ส่วนแบ่งของการขนส่งสินค้าทางถนน

โดยทั่วไป เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าโดยรูปแบบการขนส่งต่างๆ แล้ว อาจกล่าวได้ว่า ภาคการขนส่งทางถนนมีความสำคัญและเป็นที่ยอมรับมากที่สุด ส่วนแบ่งของการขนส่งสินค้าทางถนนมักจะสูงกว่าการขนส่งสินค้าโดยรูปแบบการขนส่งอื่นๆ ซึ่งทำให้มูลค่าการบริการ (Turnover) ที่เกิดจากการขนส่งทางถนนสูงกว่ามูลค่าบริการจากการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เช่นเดียวกัน ดังนั้น ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนจึงมีการขยายตัว ซึ่งย่อมส่งผลถึงระบบเศรษฐกิจของประเทศด้วยเช่นกัน

สำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศไทย เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งรูปแบบอื่นๆ การขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทยมีส่วนแบ่งการขนส่งสูงกว่ารูปแบบอื่นๆ โดยมีส่วนแบ่งสูงกว่าร้อยละ 90 ของการขนส่งทั้งหมด ตามตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3 ส่วนแบ่งของการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

	พ.ศ. 2529	พ.ศ. 2533	พ.ศ. 2537
ทางถนน	90.15%	93.03%	90.88%
ทางรถไฟ	2.96%	2.70%	2.00%
ทางแม่น้ำลำคลอง	5.94%	3.44%	4.06%
ทางชายฝั่ง	0.95%	0.83%	2.03%
ทางอากาศ	0.00%	0.00%	0.01%
ทางท่อ	0.00%	0.00%	1.02%
รวม	100.00%	100.00%	100.00%

ที่มา : กระทรวงคมนาคม แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542 – 2549 กรุงเทพฯ: 2542 หน้า 2-17

2.7.3 การจัดระเบียบการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทย

สำหรับการจัดระเบียบการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทยเท่าที่ผ่านมา สรุปได้ดังนี้

2.7.3.1 เมื่อพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของการจัดระเบียบการขนส่งทางถนน 3 ด้าน คือ เพื่อผลทางเศรษฐกิจ เพื่อผลทางความปลอดภัย และเพื่อความคงทนของถนนแล้ว การดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทยยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างสมบูรณ์ สำหรับวัตถุประสงค์เพื่อผลทางความปลอดภัยและเพื่อความคงทนของถนน ได้มีข้อกำหนดต่างๆ เพื่อใช้บังคับแล้ว แต่ยังมีปัญหาในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด กล่าวคือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. การจัดระเบียบเพื่อผลทางความปลอดภัย ได้มีข้อกำหนดที่เกี่ยวกับเครื่องอุปกรณ์ส่วนบุคคล การรับรองแบบรถ และการนำรถเข้ารับการตรวจสภาพเพื่อควบคุมด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งมีการกำหนดคุณสมบัติของพนักงานขับรถที่ต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถ และกำหนดชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถ เป็นต้น

2. การจัดระเบียบเพื่อความคงทนของถนน ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของรถที่จะใช้บนทางหลวงต่างๆ แต่ยังมีปัญหาเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมาย การบรรทุกน้ำหนักเกินของรถบรรทุกได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก ทำให้รัฐต้องใช้งบประมาณสูงในการซ่อมแซมทางหลวง สภาพถนนที่ทรุดโทรม ชรุขระ ยังเป็นสาเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุบนถนนและการจราจรติดขัด และทำให้รถอื่นๆ ต้องมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นด้วย

2.7.3.2 สำหรับวัตถุประสงค์ของการจัดระเบียบเพื่อผลทางเศรษฐกิจ ถือได้ว่ายังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ เนื่องจากขณะนี้การขนส่งสินค้าทางถนนยังดำเนินไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดปัญหาทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยมีการแก่งแย่งแข่งขันกันอย่างเปิดเผย เป็นผลให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดทำให้ทางหลวงเสียหายชำรุดทรุดโทรมมาก และอายุการใช้งานของรถบรรทุกสั้นลง เป็นผลเสียต่อดุลการค้าและเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก มีปัญหาการวิ่งรถเที่ยวเปล่าของรถบรรทุกเนื่องจากไม่มีสินค้าในเที่ยวกลับ มีการจอดรอตามถนนทั่วไปและขนถ่ายสินค้าตามริมถนนในเมือง นอกจากนี้การใช้ยาเสพติดของพนักงานขับรถก็เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

2.7.4 ประเภทการขนส่งสินค้าทางถนน

สำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทประจำทาง การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทไม่ประจำทาง และการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทส่วนบุคคล โดยไม่มีการขนส่งโดยรถขนาดเล็กซึ่งเป็นรถโดยสารรับจ้างขนาดเล็กที่สามารถบรรทุกสิ่งของได้ด้วย

กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อที่ 11 รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ มี 9 ลักษณะ ได้แก่

1. รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 1 คือ รถกระบะบรรทุก ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเป็นกระบะ โดยจะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้ รถที่มีเครื่องยนต์แรงสำหรับยกสิ่งของที่จะบรรทุกในกระบะนั้นๆ รถที่มีกระบะบรรทุกสามารถยกเท และให้ความหมายรวมถึงรถซึ่งส่วนที่ใช้บรรทุกไม่มีด้านข้างหรือด้านท้าย

2. รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 2 คือ รถตู้บรรทุก ซึ่งหมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเป็นตู้ทึบ มีหลังคาถาวร ตัวถังบรรทุกกับห้องผู้ขับรถจะเป็นตอนเดียวกันหรือแยกกัน และจะมีบานประตูปิดเปิดสำหรับการบรรทุกที่ด้านข้างหรือด้านท้ายก็ได้

3. รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 3 คือ รถบรรทุกของเหลว ซึ่งหมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเป็นถังสำหรับบรรทุกของเหลวตามความเหมาะสมกับของเหลวที่บรรทุกนั้น

4. รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 4 คือ รถบรรทุกวัสดุอันตราย ซึ่งหมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเฉพาะ เมื่อใช้ในการบรรทุกวัสดุอันตราย เช่น น้ำมัน เชื้อเพลิง ก๊าซเหลว สารเคมี วัตถุระเบิด วัสดุไวไฟ เป็นต้น

5. รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 5 คือ รถบรรทุกเฉพาะกิจ ซึ่งหมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะพิเศษ เพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น รถบรรทุกขุดเครื่องตีม รถบรรทุกขยะมูลฝอย รถผสมซีเมนต์ รถบรรทุกเครื่องราดยาง รถบรรทุกเครื่องทุ่นแรง เป็นต้น

6. รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 6 คือ รถพ่วง ซึ่งหมายความว่า รถที่ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และน้ำหนักกรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณในตัวเอง

7. รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 7 คือ รถกึ่งพ่วง ซึ่งหมายความว่า รถที่ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และน้ำหนักกรวมน้ำหนักบรรทุกบางส่วนเฉลี่ยลงบนเพลาล้อของรถคันลากจูง

8. รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 8 คือ รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว ซึ่งหมายความว่า รถกึ่งพ่วงที่มีลักษณะเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของที่มีความยาวโดยมีโครงโลหะที่สามารถปรับความยาวของช่วงล้อระหว่างรถลากจูงกับรถกึ่งพ่วงได้

9. รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 9 คือ รถลากจูง ซึ่งหมายความว่า รถที่มีลักษณะเป็นรถสำหรับลากจูงรถพ่วง รถกึ่งพ่วง และรถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาวโดยเฉพาะ

2.7.5 การตรวจสภาพรถ

รถที่ใช้ในการขนส่ง รถบรรทุกที่นำมาใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนด ทั้งนี้ รถนั้นต้องได้รับการรับรองการผ่านการตรวจสภาพ จึงจะนำไปจดทะเบียนและเสียภาษีรถได้ต่อไป

รถบรรทุกแต่ละคันจะต้องมีเครื่องอุปกรณ์เป็นไปตามที่กฎหมายได้กำหนด เช่น คัสซี ตัวถัง โคมไฟ และสัญญาณ อุปกรณ์ต่อพ่วง เป็นต้น ทั้งนี้ สำหรับคัสซีจะต้องเป็นไปตามแบบที่ผู้ผลิต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ออกแบบและกรรมการขนส่งทางบกได้ให้ความเห็นชอบด้วย การให้ความเห็นชอบของ กรรมการขนส่งทางบก มีทั้งที่ให้ความเห็นชอบแบบสำหรับคัสซีใหม่ ซึ่งเมื่อได้รับความเห็นชอบแล้ว สามารถประกอบรถบรรทุกให้เป็นไปตามแบบได้ต่อไปในจำนวนเท่าใดก็ได้ นอกจากนี้ ยังมีการให้ความเห็นชอบรถที่ประกอบขึ้นใหม่จากคัสซีใช้แล้ว ซึ่งจะต้องขอความเห็นชอบจากกรรมการขนส่งทางบกเป็นรายคัน

การกำหนดให้รถต้องมีสภาพที่มั่นคงปลอดภัย (Vehicle Worthiness) ก็เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งบนถนน เนื่องจากได้ใช้รถบรรทุกที่มีความมั่นคงสมควรที่จะวิ่งบนถนนได้ (Roadworthy) และเนื่องจากความมั่นคงของรถเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงและเสื่อมได้ จึงกำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพรถเป็นระยะๆ ทั้งนี้ เพื่อตรวจสอบความมั่นคงของรถ และระบบควบคุมความปลอดภัยต่างๆ ของรถ ให้มีความเหมาะสมในการนำมาใช้ในการขนส่งมิให้เกิดอันตรายต่อไปในปัจจุบัน กำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพรถบรรทุกปีละหนึ่งครั้ง

2.7.6 ประเภทใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถบรรทุก

ผู้ขับรถ ในการที่จะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถบรรทุกได้นั้น จะต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

ประเภทที่ 1 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งส่วนบุคคล

ประเภทที่ 2 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล (ทุกประเภท) แต่ละประเภทแบ่งออกเป็น 4 ชนิด

ชนิดที่ 1 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3,500 กิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินยี่สิบคน

ชนิดที่ 2 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า 3,500 กิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกินกว่ายี่สิบคน

ชนิดที่ 3 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใดๆ บนล้อเลื่อนนั้น

ชนิดที่ 4 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย

ผู้ที่ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถจะต้องได้ผ่านการศึกษาระดับมัธยมศึกษาจากโรงเรียนการขนส่งของกรรมการขนส่งทางบก หรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรรมการขนส่งทางบกรับรอง รวมทั้งต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย และผ่านการทดสอบความรู้และความสามารถในการขับรถของกรรมการขนส่งทางบก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบ 24 ชั่วโมง ได้มีการกำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่หากผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักผ่อนติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็สามารถปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน

2.8 ผลการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.8.1 งานวิจัยในประเทศไทย

สหราชอาณาจักร ณ นครพนม (2512 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่องการจัดปัจจัยเพื่อลดอุบัติเหตุการทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ศึกษาเฉพาะกรณีโรงงาน บางชื่อ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด โดยทำการสัมภาษณ์คนงานชายและหญิงที่ทำงานเกี่ยวกับเครื่องมือเครื่องจักร จำนวน 382 คน จากคนงานทั้งหมด 700 คน เพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพการณ์ของคนงานและปัจจัยต่างๆ ที่บริษัทจัดให้เพื่อเป็นการเสริมให้คนงานปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัย ตลอดจนการให้ความคุ้มครองความปลอดภัย และการปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานแก่คนงาน ผลการศึกษาที่น่าสนใจคือ

1. คนงานส่วนใหญ่เดิมประกอบอาชีพทางการเกษตร ขาดความรู้และประสบการณ์ในการใช้เครื่องมือเครื่องจักร ประกอบกับมาตรฐานการศึกษายังไม่เพียงพอ จึงต้องใช้เวลาในการเรียนรู้และการปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมในโรงงาน

2. โรงงานทำการฝึกอบรมคนงาน โดยให้ฝึกหัดปฏิบัติในโรงงาน และมอบหมายให้คนงานที่มีความชำนาญหรือหัวหน้างานเป็นผู้ฝึกอบรมและสอนงาน ซึ่งทำให้คนงานนำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติงานได้มาก และมีความเชื่อมั่นในตัวเอง มีความพึงพอใจในงาน

3. คนงานมีพฤติกรรมต่อต้านการเปลี่ยนแปลง ไม่ยอมรับสิ่งใหม่ๆ โดยง่าย มักจะไม่ยอมสวมเครื่องป้องกันอันตรายขณะปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญในการป้องกันและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในโรงงาน

สมพงษ์ พลอยสังวาลย์ (2519 : บทคัดย่อ) ศึกษาเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม โดยเน้นศึกษาเฉพาะบทบาทของนายจ้าง ผู้ศึกษาเก็บข้อมูลจากการสอบถามนายจ้างที่มีกิจกรรมขนาดลูกจ้าง 100 คนขึ้นไป เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 43 แห่ง จากจำนวนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร 425 แห่ง โดยสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของนายจ้างต่องานคุ้มครองแรงงาน พิจารณาช่องว่างที่เหมาะสมสำหรับงานสังคมสงเคราะห์ในการเข้าไปมีบทบาทในงานคุ้มครองความปลอดภัย ซึ่งปรากฏผลการศึกษาที่น่าสนใจดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. เนื่องจากลูกจ้างบางส่วนมีนิสัยเคยชิน และมักจะปฏิเสธการใช้เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคล นายจ้างส่วนใหญ่เห็นว่าควรมีมาตรการการควบคุมและลงโทษผู้ฝ่าฝืน และพยายามอธิบายถึงผลร้ายที่พึงจะมี
2. นายจ้างส่วนใหญ่เห็นว่าตนสามารถปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ เกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้างตามกฎหมายแรงงานได้ ส่วนน้อยเท่านั้นที่เห็นว่าเป็นภาระมากเกินไป
3. ในทัศนะของนายจ้างเห็นว่าลูกจ้างส่วนใหญ่ให้ความร่วมมือในเรื่องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ เกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัย มีเพียงส่วนน้อยที่มักจะไม่ให้ความร่วมมือ

วณิดา กำจัดด้สกร (2529 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าผู้มียุระหว่าง 18 -27 ปี มีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เกิน 3 ปี ให้ความสนใจในเรื่องของความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์น้อย และมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างไม่ถูกต้อง ขาดความรู้ในเรื่องกฎจราจร มีทัศนคติที่ไม่ถูกต้องคิดว่าอุบัติเหตุเกิดจากโชคชะตา จึงไม่สนใจที่จะคิดป้องกันภัยให้กับตนเอง ไม่เคารพกฎจราจร ไม่นิยมใช้อุปกรณ์ป้องกันภัย ใช้รถจักรยานยนต์ในขณะที่รถมีสภาพไม่ปกติ หรือใช้ในขณะที่ผู้ขับขี่มีสภาพร่างกายไม่เหมาะสม ควรสร้างจิตสำนึกและความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้สูงขึ้น เพื่อให้จิตสำนึกเกิดขึ้นในตัวก่อนจึงจะเป็นการแก้ปัญหาอุบัติเหตุภัยรถจักรยานยนต์ได้โดยตรง การให้ความรู้ การสร้างคุณธรรม ต้องทำในทุกระดับอายุ โดยผ่านสื่อสารมวลชนทุกประเภท ปลุกฝังความรับผิดชอบต่อให้กับกลุ่มเยาวชน อย่างจริงจังต่อเนื่องตลอดไป

มณีทิพย์ วีระรัตนมณี (2536 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาทัศนะของบุคลากรที่เกี่ยวข้องต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย พบว่ากลุ่มเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้หมวกนิรภัยมีทัศนะเห็นด้วยต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย มากกว่ากลุ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ ผู้ศึกษาเห็นว่า การให้คำแนะนำเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการให้สุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่ในระหว่างพักรักษาตัวที่โรงพยาบาลน่าจะเป็นสิ่งที่จำเป็นเพราะการเพิ่งได้รับอุบัติเหตุ จะทำให้เกิดความเข้าใจต่อปัญหาได้โดยง่าย และกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไปมีความไม่แน่ใจในการแสดงความคิดเห็นต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย การบังคับใช้หมวกนิรภัยอย่างได้ผลนั้นควรมาจากจิตสำนึกของผู้ขับขี่ที่เห็นคุณประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าการที่สวมหมวกนิรภัยเพราะเกรงกลัวกฎหมาย ควรจะเริ่มจากการรณรงค์และปลุกจิตสำนึกให้ประชาชนตระหนักถึงการป้องกันเพื่อสุขภาพของตนเองก่อนการบังคับใช้จริง ซึ่งจะทำให้ประชาชนมีความเข้าใจต่อข้อบังคับมากขึ้น น่าจะมีกลวิธีเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบถึงผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันตนเองจากความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเข้มงวดในเรื่องการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อารยา รัมภกาภรณ์ (2539 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อความเข้าใจเครื่องหมายความปลอดภัยที่ใช้อยู่ในสถานประกอบการ กลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 3 กลุ่ม กลุ่มที่หนึ่งได้แก่ พนักงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำนวน 380 คน กลุ่มที่สองได้แก่ นักเรียนชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพปีที่ 3 สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตตาก จำนวน 98 คน และกลุ่มสุดท้ายเป็นนักเรียนชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงปีที่ 2 สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตตาก จำนวน 92 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามความเข้าใจเครื่องหมายความปลอดภัย

ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้ กลุ่มพนักงานที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีความเข้าใจเครื่องหมายความปลอดภัยสูงกว่ากลุ่มพนักงานที่มีระดับการศึกษาต่ำ กลุ่มพนักงานที่มีอายุนานต่ำมีความเข้าใจเครื่องหมายความปลอดภัยสูงกว่าพนักงานที่มีอายุนานสูง และพนักงานที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจะมีความเข้าใจเครื่องหมายความปลอดภัยประเภทใช้สัญลักษณ์อย่างเดียวกันไม่แตกต่างกันแต่จะมีความเข้าใจเครื่องหมายความปลอดภัยประเภทใช้ข้อความอย่างเดียวกันและประเภทใช้สัญลักษณ์และข้อความแตกต่างกัน

วิมลล ะของศิริวงศ์ (2541 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยของพนักงานปฏิบัติการในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตแผ่นเหล็ก โดยศึกษากับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 208 คน ในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตแผ่นเหล็กแห่งหนึ่ง ในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัด ระยอง เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม พบว่า

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อายุงาน แผนงาน และประสบการณ์การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย ไม่สามารถร่วมกันพยากรณ์การรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านอายุที่แตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนปัจจัยด้านเพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อายุงาน แผนงาน และประสบการณ์การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยไม่แตกต่างกัน

3. การรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตราย มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัย

ปรีดา ยันต์พิเศษ (2541 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาภาพลักษณ์ขององค์กรพัฒนาเอกชนต่อการสร้างจิตสำนึกของประชาชน พบว่าการสร้างจิตสำนึกแยกได้ออกเป็นในแง่ของการรับรู้และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เหมือนแนวความคิดเบื้องต้นในการประชาสัมพันธ์ที่มองว่าการประชาสัมพันธ์ ไม่เพียงแต่จะสร้างให้เกิดความเชื่อถือ ความศรัทธา ความร่วมมือระหว่างกัน แล้วเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ยังต้องทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจและทัศนคติที่ดี การประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง จึงจะก่อให้เกิดการมีความรู้ความเข้าใจและมีทัศนคติที่ดีต่อเรื่องนั้น ๆ ไปจนถึงการปฏิบัติ ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเป็นสิ่งแรกที่จะต้องทำให้เกิดก่อน ซึ่งความรู้ความเข้าใจนี้จะทำให้เกิด ความรู้สึกหรือทัศนคติ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการแสดงออก ด้านความรู้สึกและพฤติกรรม

2.8.2 งานวิจัยในต่างประเทศ

Zohar (1980 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาถึงบรรยากาศความปลอดภัยในองค์การอุตสาหกรรม พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจระดับของบรรยากาศความปลอดภัยมี 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย และการสำรวจสถานที่ทำงานที่เสี่ยงอันตราย นอกจากนี้ยังมี ปัจจัยด้านการรับรู้ ทัศนคติ การจัดการต่อความปลอดภัย ซึ่งแสดงได้จากสภาพของคณะกรรมการ ความปลอดภัย โดยประเมินในระดับผู้จัดการเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมเรื่องความปลอดภัยและการตัดสินใจจากสถานภาพของพนักงานที่ทำงานด้านความปลอดภัย โดยประเมินจากอำนาจที่ผู้บริหารให้ เช่น อำนาจในการเคลื่อนย้ายคนงานจากการผลิตหรือการหยุดกระบวนการผลิตเมื่อไม่ได้มีการควบคุมความปลอดภัย

จากการศึกษาผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ว่าจิตสำนึกของคนเราเป็นส่วนสำคัญที่จะต้อง สร้างให้เกิดขึ้นกับพนักงานขับรถบรรทุกที่ทำการขนส่งสินค้า การใช้กลวิธีในการประชาสัมพันธ์ให้ กับพนักงานขับรถบรรทุกรับทราบผลที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุ รับรู้ในเรื่องของกฎหมายจราจร และวิธีการขับรถอย่างปลอดภัย การเสริมสร้างคุณธรรมให้กับคนในทุกระดับอายุจะทำให้เกิด ความตระหนักในเรื่องของอุบัติเหตุสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ให้ปฏิบัติได้ อย่างถูกต้อง จิตสำนึกของคนเราเกิดจากการที่เราได้รับรู้หรือมีความรู้และการรับรู้นั้นส่งผลผ่าน เข้าไปในจิตใจ ทำให้เราแสดงออกทางพฤติกรรม หากเราปล่อยจิตของเราให้รับรู้ในสิ่งที่ไม่ดี พฤติกรรมที่เราแสดงออกมาก็จะเป็นผลในทางไม่ดี แต่หากเรามีการพัฒนาจิตใจให้รับรู้แต่ในสิ่งที่ดีก็จะนำพาพฤติกรรมของเราแสดงออกมาในทางที่ดีด้วยเช่นเดียวกันกับการที่เรารับรู้ในเรื่อง ของกฎหมายจราจร ระเบียบข้อบังคับซึ่งเป็นการที่ได้กำหนดไว้เพื่อความสะดวกและปลอดภัยใน การจราจร พฤติกรรมของเราที่แสดงออกมามายได้จิตสำนึกที่ได้รับการพัฒนาแล้ว จะส่งผลให้เรา ทำแต่ในสิ่งที่ถูกต้องตามกฎหมายจราจรที่ได้กำหนดไว้ ส่งผลให้เกิดการเสริมสร้างความปลอดภัย ให้กับตนเองและผู้อื่น

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง จำนวน 12 แห่ง ซึ่งมีพนักงานขับรถบรรทุกสินค้ารวมทั้งหมด 579 คน โดยจำแนกตาม อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส และภาระหนี้สิน โดยผู้วิจัยใช้รูปแบบในการดำเนินศึกษาเป็น 2 วิธี คือ

1. ศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Study)

2. การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยการสร้างแบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการวิจัย

รายละเอียดของวิธีดำเนินการวิจัยตามลำดับ ดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.6 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป จำนวน 579 คน ซึ่งเป็นพนักงานขับรถบรรทุกในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้การกำหนดขนาดตัวอย่างของการคำนวณจากสูตรของ Taro Yamane (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \quad (3.1)$$

โดยที่ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากร ในการวิจัยครั้งนี้ทั้งสิ้น 579 คน

e = ค่าคาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง ซึ่งการวิจัยนี้กำหนดไว้ที่ร้อยละ 5
ดังนั้น จะคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

$$\begin{aligned} n &= \frac{579}{1 + (579)(0.05)^2} \\ &= 236.57 \\ &\approx 237 \text{ คน} \end{aligned}$$

จากการคำนวณข้างต้น จะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง เมื่อคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างแล้ว ผู้วิจัยจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย โดยการแจกแบบสอบถามไปยังพนักงานขับรถที่อยู่ในสถานประกอบการขนส่งทั้ง 12 แห่ง จำนวน 300 ฉบับ ซึ่งจะสุ่มแจกแบบสอบถามไปยังสถานประกอบการขนส่งจำนวน 52% ของพนักงานขับรถที่ประจำอยู่ในแต่ละสถานประกอบการขนส่ง ดังนี้

ชื่อสถานประกอบการ	จำนวนพนักงาน ขับรถ (คน)	สุ่มตัวอย่าง (คน)
1. บริษัท ดาวระยองทราเวลสปอร์ต (1993) จำกัด	20	11
2. บริษัท ระยองลำเลียง จำกัด	20	11
3. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เจนโกศล ทราเวลสปอร์ต	8	4
4. ห้างหุ้นส่วนจำกัด หยกพาณิชย์ ทราเวลสปอร์ต	30	16
5. บริษัท เจ. ทราเวลสปอร์ต จำกัด	234	120
6. บริษัท เอ็น.เอ.ที. ทราเวลสปอร์ต จำกัด	25	12
7. บริษัท คมนาसान จำกัด	75	39
8. บริษัท เอเชียไฮลเวนท์ จำกัด	8	4
9. บริษัท ส.บุญเหลือเซอร์วิส จำกัด	100	52
10. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ระยองทรัพย์ทรายขนส่ง	6	3
11. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริพลการช่างระยอง	30	16

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

12. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ระยองพิทักษ์ผลทรานสปอร์ต	23	12
		<u>รวม 300</u>

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถาม (Questionnaire) (ดังภาคผนวก ก) และลักษณะของแบบสอบถามที่ใช้เป็นลักษณะของแบบสอบถามปลายปิด และแบบสอบถามปลายเปิด ดังนี้

3.2.1 ลักษณะเครื่องมือ

แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบไปด้วย 4 ตอน

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส และภาระหนี้สิน ใช้คำถามปลายปิด จำนวน 11 ข้อ และคำถามปลายเปิด จำนวน 1 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามวัดการรับรู้ต่อมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและกฎจราจร ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าเอกสาร ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และได้สร้างแบบวัดการรับรู้ขึ้นมา ลักษณะของแบบสอบถามชุดนี้เป็นแบบเลือกตอบ คือ ใช่กับไม่ใช่ โดยมีเกณฑ์ในการให้คะแนนคือ ตอบถูกให้ 1 คะแนน ตอบผิดให้ 0 คะแนน จำนวน 20 ข้อ

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย โดยเป็นแบบสอบถามที่มีลักษณะเป็นมาตรวัด Likert Scale โดยแบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่ เป็นประจำ บ่อย เป็นครั้งคราว นานๆครั้ง และ ไม่เคยเกิด/ทำ เลย ซึ่งมีทั้งในเชิงบวก (Positive Items) และเชิงลบ (Negative Items) จำนวน 20 ข้อ โดยจำแนกได้ดังนี้

ข้อคำถามเชิงบวก จำนวน 15 ข้อ

ได้แก่ ข้อ 1,2,3,4,5,6,8,9,10,11,12,14,15,18 และ 19

ข้อคำถามเชิงลบ จำนวน 5 ข้อ

ได้แก่ ข้อ 7,13,16,17 และ 20

ตอนที่ 4 เป็นคำถามปลายเปิดเกี่ยวกับข้อมูล ข้อคิดเห็น หรือ ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในการขนส่งสินค้า จำนวน 1 ข้อ

3.2.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการสร้างเครื่องมือสำหรับการวิจัย ผู้วิจัยได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

ครั้งนี้

1. ศึกษาทฤษฎี เอกสาร ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยใน
2. ศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถาม จากตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
3. กำหนดประเด็นและขอบข่ายของคำถาม ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ของงานวิจัย

4. สร้างแบบสอบถามฉบับร่างแล้วนำเสนออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม เพื่อขอความเห็นในการพิจารณาด้านความครอบคลุม เนื้อหาและภาษาที่ใช้

5. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงแก้ไขแล้ว เสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา พร้อมทั้งพิจารณาความถูกต้องของภาษาที่ใช้จำนวน 5 ท่าน ดังแสดงในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 รายชื่อ ตำแหน่ง และสถานที่ปฏิบัติงานของผู้ทรงคุณวุฒิ

รายชื่อ	ตำแหน่ง	สถานที่ปฏิบัติงาน
1. ดร. จำนงค์ จิ่งธีรพานิช	คณบดีบัณฑิตวิทยาลัยและ อาจารย์ประจำสาขาวิชาการ จัดการงานคอมพิวเตอร์และ วิศวกรรม	มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญและ บริหารธุรกิจ
2. ผศ.ดร. อาริต ธรรมโน	อาจารย์ประจำภาควิชา เทคโนโลยีสารสนเทศ	คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ สถาบันเทคโนโลยีพระจอม เกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
3. คุณ ประหยัด ฟ้าประทานชัย	ผู้จัดการฝ่ายขนส่ง	บริษัท เจ. ทรานสปอร์ต จำกัด
4. คุณ ธวัชชัย หริรักษ์	ผู้จัดการฝ่ายขนส่ง	บริษัทส.บุญเหลือเซอร์วิส จำกัด
5. คุณ ศิริพล ศรีประสาน	ผู้จัดการฝ่ายขนส่ง	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริพลการ ช่างระยอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ผู้ทรงคุณวุฒิเสนอแนะ มาปรับปรุงแก้ไขแล้วนำเสนออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วมให้พิจารณาความสมบูรณ์อีกครั้ง ขั้นสุดท้ายจัดพิมพ์แบบสอบถามฉบับสมบูรณ์เพื่อส่งไปยังกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการศึกษา

7. ผู้วิจัยได้นำเอาแบบสอบถามที่แก้ไขแล้วไปทำการแจกให้กับพนักงานขับรถตอบแบบสอบถามก่อน (Pre-Test) จำนวน 30 ฉบับ เนื่องจากประชากรที่ศึกษาเป็นพนักงานขับรถบรรทุก ดังนั้นผู้วิจัยต้องการที่จะมั่นใจในแบบสอบถามว่าสามารถสื่อสารกับผู้กรอกแบบสอบถามได้

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจะค้นหาข้อมูล โดยจะใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 แบบ คือ

3.3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการส่งแบบสอบถามให้กับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง โดยมีขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิที่เป็นแบบสอบถามดังนี้

3.3.1.1 ค้นหารายชื่อผู้ประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง จากฝ่ายวิชาการ กรมการขนส่งทางบก จังหวัดระยอง

3.3.1.2 ค้นหาจำนวนพนักงานขับรถในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง โดยการโทรศัพท์สอบถามแต่ละสถานประกอบการขนส่ง

3.3.1.3 ขอนหนังสือจากหน่วยงานบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ถึงผู้ว่าการฝ่ายวิชาการกรมการขนส่งทางบก จังหวัดระยอง เพื่อขออนุญาตสอบถามข้อมูล

3.3.1.4 นำแบบสอบถามที่ได้รับการตรวจสอบคุณภาพแล้ว พร้อมหนังสือเพื่อขออนุญาตไปสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอ เมือง จังหวัดระยอง ที่ได้รับการสุ่มตัวอย่าง

3.3.1.5 นำแบบสอบถามที่ตรวจสอบแล้วสมบูรณ์ ไปวิเคราะห์ข้อมูล

3.3.1.6 ทำการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมจากพนักงานขับรถ

3.3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้ารวบรวมงานวิจัย บทความ วารสาร เอกสาร สัมมนา สถิติในรายงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อเป็นส่วนประกอบของเนื้อหา และนำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows (Statistical Package for the Social Sciences for Windows) ตามขั้นตอนดังนี้

3.4.1 นำข้อมูลลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่รวบรวมจากแบบสอบถาม ตอนที่ 1 มาจัดเป็นหมวดหมู่โดยแยกตาม อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส ภาระหนี้สิน และทำการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล โดยนำข้อมูลมาแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละ (Percentage)

3.4.2 นำแบบสอบถาม ตอนที่ 2 เกี่ยวกับการรับรู้ต่อมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและกฎจราจร มาตรวจให้คะแนนคำตอบแต่ละข้อ โดยข้อที่ตอบถูกต้อง 1 คะแนน ส่วนข้อที่ตอบผิดได้ 0 คะแนน รวมคะแนนเต็ม 20 คะแนน เพื่อให้การเปรียบเทียบมีความหมายแน่นอนจึงทำการเปลี่ยนคะแนนที่สอบวัดให้เป็นคะแนนมาตรฐาน โดยอาศัยทฤษฎีการแจกแจงของโค้งปกติ สำหรับเกณฑ์ที่ใช้วัดการรับรู้ในครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดการประเมินผลแบบอิงกลุ่ม โดยกำหนดคะแนน Z (Z-score) เพื่อแบ่งระดับคะแนน จากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งแบ่งคะแนนเป็น 5 ช่วง ช่วงละ 1 SD โดยนับจากค่ากลางที่เป็นค่าเฉลี่ย ดังนี้ (สุมาลี จันทร์ชลธ. 2543:288)

ช่วงคะแนน	ความหมาย
ช่วงคะแนนที่มากกว่าค่าเฉลี่ยบวก 1.5 SD	การรับรู้ดีมาก
คะแนนในช่วงระหว่างค่าเฉลี่ยบวก 0.5 SD กับ ค่าเฉลี่ยบวก 1.5 SD	การรับรู้ดี
คะแนนในช่วงระหว่างค่าเฉลี่ยลบ 0.5 SD กับ ค่าเฉลี่ยบวก 0.5 SD	การรับรู้ปานกลาง
คะแนนในช่วงระหว่างค่าเฉลี่ยลบ 0.5 SD กับ ค่าเฉลี่ยลบ 1.5 SD	การรับรู้น้อย
ช่วงคะแนนที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยลบ 1.5 SD	การรับรู้น้อยมาก

3.4.3 นำแบบสอบถาม ตอนที่ 3 การวัดจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองจังหวัดระยอง ซึ่งเป็นการวัดที่กำหนดมาตรวจวัดตามแบบของ Likert Scale และมีคำตอบให้ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เลือกทั้งหมด 5 ระดับ โดยมีข้อความเชิงบวกและเชิงลบ มาตรวจให้คะแนนคำตอบแต่ละข้อ ตามเกณฑ์การให้คะแนน ดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 คะแนนในแต่ละระดับความคิดเห็นของแบบสอบถามวัดจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกรกระทำ	คะแนน	
	คำถามเชิงบวก	คำถามเชิงลบ
เป็นประจำ	4	0
บ่อย	3	1
เป็นครั้งคราว	2	2
นานๆครั้ง	1	3
ไม่เคยเกิด/ทำเลย	0	4

ที่มา : พวงรัตน์ ทวีรัตน์ (2543 : 107-108)

ทั้งนี้สามารถแปลความหมายของค่าคะแนนที่วัดได้จากคำถามเชิงบวก ดังนี้

คะแนน 4 หมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยเป็นประจำ

คะแนน 3 หมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยบ่อย

คะแนน 2 หมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยเป็นครั้งคราว

คะแนน 1 หมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยนานๆครั้ง

คะแนน 0 หมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยไม่เคยทำ/เกิดเลย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับความหมายของค่าคะแนนที่วัดได้จากคำถามเชิงลบ ดังนี้

- คะแนน 0 หมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยเป็นประจำ
- คะแนน 1 หมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยบ่อย
- คะแนน 2 หมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยเป็นครั้งคราว
- คะแนน 3 หมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยนานๆครั้ง
- คะแนน 4 หมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยไม่เคยเกิด/ทำ เลย

การแปลความหมายของคะแนนเฉลี่ยด้านมีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในแต่ละข้อสามารถแบ่งได้ตามแนวคิดของ Best (1981: 182) ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยรายข้อ	จิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย
0.00 – 0.49	น้อยมาก
0.50 – 1.49	น้อย
1.50 – 2.49	ปานกลาง
2.50 – 3.49	ดี
3.50 – 4.00	ดีมาก

การแปลความหมายของค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานสำหรับ Likert Scale ที่มีคำตอบให้เลือกทั้งหมด 5 ระดับ จะใช้เกณฑ์ดังนี้ (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2541: 74)

ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานต่ำกว่า 1 หมายถึง การรับรู้ หรือ การมีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยไม่แตกต่างกันมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานมากกว่าหรือเท่ากับ 1 หมายถึง การรับรู้ หรือ การมีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยแตกต่างกันมาก

3.4.4 นำข้อมูลการรับรู้และการมีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยมาประมวลหาค่าความสัมพันธ์โดยนำค่าสัมประสิทธิ์ของ Pearson ซึ่งมีค่าตั้งแต่ +1 ถึง -1 ถ้าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เป็น 0 แสดงว่า ตัวแปรอาจไม่มีความสัมพันธ์กัน โดยทิศทางของความสัมพันธ์พิจารณาจากเครื่องหมายของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ที่คำนวณได้ กล่าวคือ ถ้าเป็นไปในทางบวก แสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในลักษณะที่คล้ายตามกัน ถ้าเป็นไปในทางลบ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในลักษณะตรงกันข้ามหรือผกผันกัน สำหรับระดับความสัมพันธ์จะพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์ที่คำนวณได้ โดยใช้เกณฑ์ดังนี้ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543 : 144)

ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	ระดับความสัมพันธ์
สูงกว่า 0.80	มีความสัมพันธ์กันในระดับสูงหรือสูงมาก
ระหว่าง 0.60 – 0.80	มีความสัมพันธ์กันในระดับค่อนข้างสูง
ระหว่าง 0.40 – 0.60	มีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง
ระหว่าง 0.20 – 0.40	มีความสัมพันธ์กันในระดับค่อนข้างต่ำ
ต่ำกว่า 0.20	มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำหรือต่ำมาก

3.4.5 การทดสอบสมมติฐาน แสดงดังตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 สมมติฐานการวิจัยและสถิติที่ใช้ในการทดสอบ

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
<p>สมมติฐานที่ 1 :</p> <p>ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส ภาระหนี้สินของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าต่างกันทำให้การรับรู้ความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปแตกต่างกัน</p>	
<p>สมมติฐานที่ 1.1 :</p> <p>พนักงานขับรถที่มีช่วงอายุต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน</p>	One-way ANOVA ตามด้วย LSD

ตารางที่ 3.3 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 1.2 : พนักงานขับรถที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	One-way ANOVA ตาม ด้วย LSD
สมมติฐานที่ 1.3 : พนักงานขับรถที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	One-way ANOVA ตาม ด้วย LSD
สมมติฐานที่ 1.4 : พนักงานขับรถที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	One-way ANOVA ตาม ด้วย LSD
สมมติฐานที่ 1.5 : พนักงานขับรถที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	One-way ANOVA ตาม ด้วย LSD
สมมติฐานที่ 1.6 : พนักงานขับรถที่มีภาระหนี้สินต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	t-test
สมมติฐานที่ 2 : ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส ภาระหนี้สินของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าต่างกันทำให้จิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปแตกต่างกัน	
สมมติฐานที่ 2.1 : พนักงานขับรถที่มีช่วงอายุต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	One-way ANOVA ตาม ด้วย LSD
สมมติฐานที่ 2.2 : พนักงานขับรถที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	One-way ANOVA ตาม ด้วย LSD

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.3 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 2.3 : พนักงานขับรถที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	One-way ANOVA ตาม ด้วย LSD
สมมติฐานที่ 2.4 : พนักงานขับรถที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	One-way ANOVA ตาม ด้วย LSD
สมมติฐานที่ 2.5 : พนักงานขับรถที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	One-way ANOVA ตาม ด้วย LSD
สมมติฐานที่ 2.6 : พนักงานขับรถที่มีภาระหนี้สินต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าต่างกัน	t-test
สมมติฐานที่ 3 : การรับรู้ของพนักงานขับรถบรรทุกในเรื่องความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กันทางบวกกับจิตสำนึกของพนักงานขับรถบรรทุกในเรื่องของความปลอดภัย	Pearson Product Moment Correlation

3.5 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.5.1 ค่าเฉลี่ยหรือค่ามัธยฐานเลขคณิต (Arithmetic Mean) ซึ่งคำนวณได้จากสูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540 : 137)

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{n} \quad (3.2)$$

เมื่อ	X	แทน	คะแนนแต่ละตัวในกลุ่มตัวอย่าง
	\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง
	$\sum X$	แทน	ผลรวมของคะแนนทั้งหมด
	n	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.2 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ซึ่งคำนวณได้จากสูตร
(พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540 : 143)

$$S = \sqrt{\frac{(n\sum X^2 - (\sum X)^2)}{n(n-1)}} \quad (3.3)$$

เมื่อ S แทน ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง

3.5.3 ค่าร้อยละ

$$\text{ค่าร้อยละ} = \frac{\text{ค่าจำนวนที่คำนวณ}}{\text{ค่าจำนวนทั้งหมด}} \quad (3.4)$$

3.5.4 การทดสอบ t-test

1) การทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าแปรปรวนสองประชากร
(กัลยา วานิชย์บัญชา. 2543 : 136)

สมมติฐานทางสถิติ คือ

$$H_0 : \sigma_1^2 = \sigma_2^2$$

$$H_1 : \sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$$

หรือ

$$H_0 : \text{ค่าแปรปรวนของสองประชากรไม่แตกต่างกัน}$$

$$H_1 : \text{มีความแตกต่างกันระหว่างค่าแปรปรวนของสองประชากร}$$

สถิติที่ใช้ในการทดสอบ

$$F = \frac{S_1^2}{S_2^2} \quad \text{ถ้า } S_1^2 > S_2^2 \quad (3.5)$$

F มีองศาแห่งความเป็นอิสระ (df) เท่ากับ n_1-1 และ n_2-1

และ

$$F = \frac{S_2^2}{S_1^2} \quad \text{ถ้า } S_2^2 > S_1^2 \quad (3.6)$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

F มีองศาแห่งความเป็นอิสระ (df) เท่ากับ n_2-1 และ n_1-1

เปรียบเทียบค่า F ทำคำนวณได้กับค่า F ที่ได้จากตาราง เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ α ถ้าค่า F ที่คำนวณมากกว่าหรือเท่ากับ F ที่ได้จากตาราง ที่ระดับนัยสำคัญ α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือ ค่าแปรปรวนของสองประชากรแตกต่างกัน

2) การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของประชากร 2 กลุ่ม
(กัลยา วานิชย์บัญชา. 2543 : 135)

สมมติฐานทางสถิติ คือ

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

หรือ

$$H_0 : \text{ค่าเฉลี่ยของสองประชากรไม่แตกต่างกัน}$$

$$H_1 : \text{มีความแตกต่างกันระหว่างค่าเฉลี่ยของสองประชากร}$$

(1) ไม่ทราบค่า σ_1^2 และ σ_2^2 แต่ทราบว่า $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$

สถิติที่ใช้ในการทดสอบ

$$t = \frac{(\bar{X}_1 - \bar{X}_2)}{S_p \sqrt{1/n_1 + 1/n_2}} \quad (3.7)$$

โดยที่

$$S_p^2 = \frac{(n_1 - 1)S_1^2 + (n_2 - 1)S_2^2}{n_1 + n_2 - 2} \quad (3.8)$$

และ t มีองศาแห่งความอิสระ (df) เท่ากับ n_1+n_2-2

เปรียบเทียบค่า t ที่คำนวณได้กับค่า t ที่ได้จากตาราง เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ α ถ้าค่า t คำนวณ มากกว่าหรือเท่ากับ t ที่ได้จากตาราง ที่ระดับนัยสำคัญ α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือ มีค่าเฉลี่ยของสองประชากรแตกต่างกัน

หรือเปรียบเทียบ p-value ที่คำนวณได้กับค่า α ซึ่ง p-value เป็นค่าความน่าจะเป็นที่จะได้ค่าสถิติของกลุ่มตัวอย่าง ถ้า p-value มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับค่า α จะยอมรับ H_0 แต่ถ้า p-value มีค่าน้อยกว่าค่า α จะปฏิเสธ H_0

(2) ไม่ทราบค่า σ_1^2 และ σ_2^2 แต่ทราบว่า $\sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$

สถิติที่ใช้ในการทดสอบ

$$t = \frac{(\bar{X}_1 - \bar{X}_2)}{[(S_1^2/n_1) + (S_2^2/n_2)]^{1/2}} \quad (3.9)$$

และ t มีองศาแห่งความเป็นอิสระ (df) เท่ากับ V

โดยที่

$$V = \frac{(S_1^2/n_1 + S_2^2/n_2)^2}{\frac{(S_1^2/n_1)^2}{n_1-1} + \frac{(S_2^2/n_2)^2}{n_2-2}} \quad (3.10)$$

เปรียบเทียบค่า t ที่คำนวณได้กับค่า t ที่ได้จากราง เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ α ถ้าค่า t ที่ได้จากราง ที่ระดับนัยสำคัญ α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือมีค่าเฉลี่ยของสองประชากรแตกต่างกัน

หรือเปรียบเทียบ p-value ที่คำนวณได้กับค่า α ซึ่ง p-value เป็นค่าความน่าจะเป็นที่จะได้ค่าสถิติของกลุ่มตัวอย่าง ถ้า p-value มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับค่า α จะยอมรับ H_0 แต่ถ้า p-value มีค่าน้อยกว่า α จะปฏิเสธ H_0

3.5.5 การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One - way ANOVA)

เป็นการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของประชากรมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป สมมติฐานทางสถิติ คือ

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \dots \mu_k$$

$$H_1 : \mu_i \neq \mu_j, \text{ สำหรับ } i \neq j$$

หรือ

$$H_0 : \text{ค่าเฉลี่ยของประชากรไม่แตกต่างกัน}$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

H_1 : มีความแตกต่างกันระหว่างค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อย 2 ประชากร

สถิติที่ใช้ในการทดสอบ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540 : 168 - 172)

$$F = \frac{S_b^2}{S_w^2} \quad (3.11)$$

การหาค่า F ratio ต้องหาค่าต่าง ๆ ดังนี้

$$S_T^2 = SS_T/df_T = (\sum\sum X^2 - C) / df_T \quad (3.12)$$

$$S_b^2 = SS_b/df_b = [(T^2/n_i) - C] / df_b \quad (3.13)$$

$$S_w^2 = SS_w/df_w = (SS_T - SS_b) / df_w \quad (3.14)$$

เมื่อค่า $C = T^2/n$ หรือเรียกว่า Correction term หาได้โดยนำคะแนนแต่ละตัวมารวมกันแล้วยกกำลังสองแล้วหารด้วยจำนวนคะแนนทั้งหมด

SS_T มาจากคำว่า Sum square total

SS_b มาจากคำว่า Sum square between group

SS_w มาจากคำว่า Sum square within group

$\sum\sum X^2$ หมายถึง ผลรวมของกำลังสองของคะแนนแต่ละตัว

T_j^2 หมายถึง กำลังสองของผลรวมของคะแนนแต่ละตัวในแนว

Column

n_j หมายถึง จำนวนสมาชิกในกลุ่ม

df_T หมายถึง องศาแห่งความเป็นอิสระของคะแนน N จำนวน
ซึ่งมีค่า = $n - 1$

df_b หมายถึง องศาแห่งความเป็นอิสระของจำนวนกลุ่ม ซึ่งมีค่า = $k - 1$

df_w หมายถึง องศาแห่งความเป็นอิสระของคะแนนภายในกลุ่ม
ซึ่งมีค่า = $n - k$

โดยค่า df ที่ใช้ในการอ่านค่าจากตาราง = $(k-1)(n-k)$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เปรียบเทียบค่า F ที่คำนวณได้กับค่า F ที่ได้จากตารางที่ $df = (k-1)(n-k)$ เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ α ถ้าค่า F คำนวณ มากกว่าหรือเท่ากับค่า F ที่ได้จากตารางที่ระดับนัยสำคัญ α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือ มีค่าเฉลี่ยของประชากรบางประชากรแตกต่างกันจากประชากรอื่น

หรือเปรียบเทียบ p-value ที่คำนวณได้กับค่า α ซึ่ง p-value เป็นค่าความน่าจะเป็นที่จะได้ค่าสถิติของกลุ่มตัวอย่าง ถ้า p-value มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ ค่า α จะยอมรับ H_0 แต่ถ้า p-value มีค่าน้อยกว่าค่า α จะปฏิเสธ H_0

3.5.6 Least - significant Different (LSD) เมื่อผลการทดสอบค่าเฉลี่ยโดย One - way ANOVA จะปฏิเสธ H_0 แสดงว่ามีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 ประชากรแตกต่างกัน

เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยประชากรแต่ละคู่ โดยวิธี LSD มีขั้นตอนดังนี้

- 1) คำนวณค่า LSD โดยที่ ถ้าจำนวนสมาชิกในแต่ละกลุ่มเท่ากัน จะใช้สูตร

$$LSD_{\alpha} = t_{\alpha} \sqrt{\frac{2S_w^2}{n_j}} \quad (3.15)$$

- 2) แต่ถ้าจำนวนสมาชิกในแต่ละกลุ่มไม่เท่ากัน จะใช้สูตร

$$LSD_{\alpha} = t_{\alpha} \sqrt{S_w^2 (1/n_i + 1/n_j)} \quad (3.16)$$

LSD_{α} หมายถึง ค่าผลต่างนัยสำคัญที่คำนวณได้สำหรับกลุ่มที่ i และ j

t_{α} หมายถึง ค่าที่อ่านได้จากตาราง t ที่ df_w เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ

α

S_w^2 หมายถึง Sum Square within groups

n_i หมายถึง จำนวนคนในกลุ่มที่ i

n_j หมายถึง จำนวนคนในกลุ่มที่ j

เมื่อ $|\bar{X}_i - \bar{X}_j| > LSD_{\alpha}$ สำหรับประชากรที่ i และ j จะยอมรับว่าค่าเฉลี่ยแตกต่างกัน

3.5.7 การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Correlation Coefficients)

สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบนี้คำนวณได้จากคะแนนตั้งแต่สองชุดขึ้นไปสัญลักษณ์ของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ จากผลคูณของคะแนนแบบเพียร์สัน (Pearson's Product – Moment Correlation – Coefficient) แทนด้วย r_{xy} เมื่อ X และ Y เป็นคะแนนในข้อมูลแต่ละชุด โดยใช้สูตร

$$r_{xy} = \frac{N\sum XY - \sum X\sum Y}{\sqrt{[N\sum X^2 - (\sum X)^2][N\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \quad (3.17)$$

การตัดสินใจค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลคู่ใด ๆ ว่าอยู่ในระดับสูง กลาง ต่ำ จะพิจารณาถึงสภาพแห่งลักษณะของข้อมูลทั้งสองที่สัมพันธ์กันด้วย เพราะในบางครั้งค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ค่าเดียวกันนี้อาจจะต่ำเกินไปสำหรับคู่หนึ่ง แต่อาจจะอยู่ในระดับกลางสำหรับข้อมูลอีกคู่หนึ่งได้อาจจะตัดสินใจระดับของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์หลังจากที่ทดสอบความมีนัยสำคัญแล้วได้ผลว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์มีนัยสำคัญได้อย่างกว้าง ๆ ดังนี้

1. เมื่อค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เข้าใกล้ 1.00 (ประมาณ .70 ถึง .90)
ถือว่า สหสัมพันธ์อยู่ในระดับสูง (ถ้าสูงกว่า .90 ถือว่าอยู่ในระดับสูงมาก)
2. เมื่อค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เข้าใกล้ .5 (ประมาณ .30 ถึง .70)
ถือว่า สหสัมพันธ์อยู่ในระดับกลาง
3. เมื่อค่าสัมประสิทธิ์เข้าใกล้ 0.0 (ประมาณ .30 และต่ำกว่า) ถือว่า
สหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำกว่า

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองจังหวัดระยอง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า, อิทธิพลของปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส และภาระหนี้สิน ที่มีต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า และความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัยและจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้า โดยอาศัยข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิ

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลและการแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยแบ่งเป็น 6 ตอน ดังต่อไปนี้

- 4.1 ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 4.2 ตอนที่ 2 การรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า
- 4.3 ตอนที่ 3 จิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า
- 4.4 ตอนที่ 4 เปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองจังหวัดระยอง
 - 4.4.1 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่างกัน
 - 4.4.2 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาต่างกัน
 - 4.4.3 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน
 - 4.4.4 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน
 - 4.4.5 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.6 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีภาระหนี้สินต่างกัน

4.5 ตอนที่ 5 เปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองจังหวัดระยอง

4.5.1 เปรียบเทียบจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้าของพนักงานขับรถที่มีอายุต่างกัน

4.5.2 เปรียบเทียบจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้าของพนักงานขับรถที่มีระดับการศึกษาต่างกัน

4.5.3 เปรียบเทียบจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้าของพนักงานขับรถที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกัน

4.5.4 เปรียบเทียบจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้าของพนักงานขับรถที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน

4.5.5 เปรียบเทียบจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้าของพนักงานขับรถที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน

4.5.6 เปรียบเทียบจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้าของพนักงานขับรถที่มีภาระหนี้สินต่างกัน

4.6 ตอนที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัย และจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

4.7 ตอนที่ 7 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเรื่องความปลอดภัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1 ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

การวิจัยครั้งนี้เก็บรวบรวมข้อมูลจากพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยองจำนวน 243 คน ผลวิเคราะห์ปรากฏดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. อายุ		
น้อยกว่า 30 ปี	39	16.0
30 – 35 ปี	103	42.4
มากกว่า 35 – 40 ปี	50	20.6
มากกว่า 40 ปี	51	21.0
รวม	243	100.0
2. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษาปีที่ 1-3	19	7.9
ประถมศึกษาปีที่ 4-6	143	58.8
มัธยมศึกษาปีที่ 3	49	20.2
มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช.	30	12.3
อนุปริญญา หรือ ปวส.	2	0.8
ปริญญาตรีขึ้นไป	0	0.0
รวม	243	100.0
3. ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้า		
น้อยกว่า 1 ปี	7	2.9
1 – 3ปี	70	28.8
มากกว่า 3 ปี – 6 ปี	50	20.6
มากกว่า 6 ปีขึ้นไป	116	47.7
รวม	243	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
4. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท	36	14.8
10,001 – 15,000 บาท	134	55.1
15,001 – 20,000 บาท	46	18.9
20,001 – 25,000 บาท	20	8.3
25,001 – 30,000 บาท	7	2.9
มากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป	0	0.0
รวม	243	100.0
5. สถานภาพสมรส		
โสด	32	13.2
สมรส	198	81.5
หย่าร้าง	4	1.6
ม่าย	9	3.7
รวม	243	100.0
6. ภาระหนี้สิน		
มี	149	61.3
ไม่มี	94	38.7
รวม	243	100.0

จากตารางที่ 4.1 แสดงข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้ผลการศึกษาดังนี้

อายุ พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 30-35 ปี โดยมีร้อยละ 42.4 รองลงมาคือ มีอายุมากกว่า 40 ปี มีร้อยละ 21.0 อายุมากกว่า 35-40 ปี มีร้อยละ 20.6 และอายุน้อยกว่า 30 ปี มีร้อยละ 16.0 ตามลำดับ

ระดับการศึกษา พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษาปีที่ 4-6 โดยมีร้อยละ 58.8 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 มีร้อยละ 20.2 ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช. มีร้อยละ 12.3 ระดับประถมศึกษาปีที่ 1-3 มีร้อยละ 7.9 ระดับอนุปริญญา หรือ ปวส. มีร้อยละ 0.8 ตามลำดับ สำหรับระดับปริญญาตรีขึ้นไปไม่มี

ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า มากกว่า 6 ปี โดยมีร้อยละ 47.7 รองลงมา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คือ มีประสบการณ์อยู่ในช่วง 1-3 ปี มีร้อยละ 28.8 ประสบการณ์อยู่ในช่วงมากกว่า 3-6 ปี มีร้อยละ 20.6 และประสบการณ์น้อยกว่า 1 ปี มีร้อยละ 2.9 ตามลำดับ

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยอยู่ในช่วง 10,001 – 15,000 บาทต่อเดือน โดยมีร้อยละ 55.1 รองลงมาคือมีรายได้เฉลี่ยอยู่ในช่วง 15,001 – 20,000 บาทต่อเดือน โดยมีร้อยละ 18.9 มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาทต่อเดือน โดยมีร้อยละ 14.8 มีรายได้เฉลี่ยอยู่ในช่วง 20,001 – 25,000 บาทต่อเดือน โดยมีร้อยละ 8.3 และมีรายได้เฉลี่ยอยู่ในช่วง 25,001 – 30,000 บาทต่อเดือน โดยมีร้อยละ 2.9 ตามลำดับ สำหรับรายได้เฉลี่ยมากกว่า 30,000 บาทต่อเดือนไม่มี

สถานภาพสมรส พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส โดยมีร้อยละ 81.5 รองลงมา คือสถานภาพโสด มีร้อยละ 13.2 สถานภาพหม้าย มีร้อยละ 3.7 และสถานภาพหย่าร้าง มีร้อยละ 1.6 ตามลำดับ

ภาระหนี้สิน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีภาระหนี้สิน โดยมีร้อยละ 61.3 และไม่มีภาระหนี้สิน มีร้อยละ 38.7 ตามลำดับ

4.2 ตอนที่ 2 การรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

จากการวิเคราะห์คะแนนการรับรู้ต่อความปลอดภัยแยกแต่ละด้านและภาพรวมของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมืองจังหวัดระยอง จำนวน 243 คน ได้ผลการศึกษาแสดงในตารางที่ 4.2 มีดังนี้

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก แยกแต่ละด้านของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับการรับรู้	ลำดับที่
	การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย				
1	ท่านทราบว่าผู้ขับรถบรรทุกต้องขับรถในช่องซ้ายสุด	0.93	0.25	ดีมาก	1
2	ในทางเดินรถที่แคบและไม่อาจสวนกันได้อย่างปลอดภัยเมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับซีกคันที่ใหญ่กว่า ต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางด้านขวา เพื่อให้รถคันที่เล็กกว่าผ่านไป	0.56	0.50	น้อยมาก	6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับการรับรู้	ลำดับที่
3	เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับรถบรรทุกต้องให้สัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ที่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ	0.91	0.28	ดีมาก	2
4	สามารถขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่นได้เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง	0.90	0.30	ดีมาก	3
5	ห้ามจอดรถในระยะ 5 เมตร จากทางรถไฟผ่าน	0.67	0.47	น้อย	5
6	ห้ามเหยียบคลัตช์หรือใช้เกียร์ว่างในขณะที่ขับรถลงทางลาดชัน	0.84	0.36	ดี	4
	ค่าเฉลี่ยรวม	0.80	0.16	ดี	
	การรับรู้กฎหมายจราจร				
7	เมื่อตำรวจจราจรยื่นและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งฝ่ามือขึ้นส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับรถบรรทุกที่มาจากด้านหน้าและด้านหลังของตำรวจจราจรต้องหยุดรถทั้ง 2 ด้าน	0.85	0.36	ดี	4 *
8	สัญญาณจราจรไฟสีเหลือง ให้ผู้ขับรถบรรทุกเตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟแดง	0.88	0.33	ดีมาก	3
9	ห้ามมิให้รถบรรทุกขับรถคร่อมหรือทับเส้น หรือ แนวนแบ่งช่องเดินรถ	0.85	0.36	ดี	4 *
10	ท่านทราบว่าสัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพันแสดงถึงให้ผู้ขับรถบรรทุกลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไป	0.89	0.32	ดีมาก	2
11	เมื่อตำรวจจราจรใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้งให้ผู้ขับรถบรรทุกหยุดรถทันที	0.90	0.30	ดีมาก	1
12	ผู้ขับรถบรรทุกมาถึงวงเวียนที่มีได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ให้รถที่อยู่ในวงเวียนในทางด้านขวาผ่านไปก่อน	0.74	0.44	ปานกลาง	6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับการรับรู้	ลำดับที่
ค่าเฉลี่ยรวม		0.85	0.17	ดี	
การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ					
13	ท่านทราบว่ารถบรรทุกจะต้องมีควันดำไม่เกิน 60 เปอร์เซ็นต์	0.05	0.21	น้อยมาก	8
14	ผู้ขับรถพ่วง รถกึ่งพ่วง รถลากจูง ให้ขับรถในเขตกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และเทศบาลไม่เกิน 45 กม./ชม. หรือนอกเขตดังกล่าวไม่เกิน 60 กม./ชม. และบนทางหลวงไม่เกิน 80 กม./ชม	0.92	0.28	ดีมาก	1 **
15	ท่านทราบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็วในถนนแต่ละสายไม่เท่ากัน	0.91	0.29	ดีมาก	3
16	ท่านทราบว่าจะต้องใช้ความดังเสียงของรถบรรทุกไม่เกิน 100 เดซิเบล	0.29	0.46	น้อยมาก	7
17	เมื่อผู้ขับรถบรรทุกได้รับใบสั่งต้องไปรายงานตัวและชำระค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายใน 30 วัน	0.56	0.50	น้อยมาก	5
18	ผู้ขับรถบรรทุกต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายคู่มือจดทะเบียนในขณะขับรถ	0.92	0.28	ดีมาก	1 **
19	ห้ามการบรรทุกสินค้าที่กว้างเกินกว่าความกว้างของตัวรถ	0.77	0.51	ปานกลาง	4
20	ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 1 เมตร	0.44	0.50	น้อยมาก	6
ค่าเฉลี่ยรวม		0.61	0.12	น้อยมาก	

* อยู่ลำดับที่ 4 เหมือนกัน เนื่องจากว่ามีค่าเฉลี่ย \bar{X} เท่ากัน = 0.85

** อยู่ลำดับที่ 1 เหมือนกัน เนื่องจากว่ามีค่าเฉลี่ย \bar{X} เท่ากัน = 0.92

จากตารางที่ 4.2 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีการรับรู้ต่อความปลอดภัย

ด้านการรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย

พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้เกี่ยวกับมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อยู่ในระดับดี โดยพิจารณาคะแนนรวมเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.80 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีเอกสารเป็นเอกสารที่ส่งวนเวียนสำหรับการเรียนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การรับรู้การขับรดย่างปลอดภัยบนท้องถนน ไม่แตกต่างกันมากนักโดยพิจารณาจาก ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.16 เมื่อพิจารณาการรับรู้เกี่ยวกับมาตรการที่เกี่ยวข้อง กับความปลอดภัย ในแต่ละข้อ พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับ ความปลอดภัยในข้อต่างๆ เรียงลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 ท่านทราบว่าคุณขับรถบรรทุกต้องขับรดในช่องซ้ายสุด โดยพิจารณาจาก ค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.93 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.25

ลำดับที่ 2 เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับรถบรรทุกต้องให้สัญญาณ กระจับปี่สีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.91 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดย พิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.28

ลำดับที่ 3 สามารถขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่นได้เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 0.90 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมี ระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.30

ลำดับที่ 4 ห้ามเหยียบคลัตช์หรือใช้เกียร์ว่างในขณะที่ขับรถลงทางลาดชันโดยพิจารณา จากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 0.84 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.36

ลำดับที่ 5 ห้ามจอดรถในระยะ 5 เมตร จากทางรถไฟผ่าน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่ง เท่ากับ 0.67 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณา จากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.47

ลำดับที่ 6 ในทางเดินรถที่แคบและไม่อาจสวนกันได้อย่างปลอดภัยเมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับที่รถคันที่ใหญ่กว่า ต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางด้านขวา เพื่อให้รถคันที่เล็กกว่าผ่านไป ได้ โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 0.56 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.50

ด้านการรับรู้กฎหมายจราจร

พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร อยู่ในระดับดี โดยพิจารณา คะแนนรวมเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.85 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีการรับรู้การขับรถตาม กฎจราจร ไม่แตกต่างกันมากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.17 เมื่อพิจารณาการรับรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ในแต่ละข้อ พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้ กฎหมายจราจรในข้อต่างๆ เรียงลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 เมื่อตำรวจจราจรใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้งให้ผู้ขับรถบรรทุกหยุดรถทันทีโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.90 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.30

ลำดับที่ 2 ท่านทราบว่าสัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพันแสดงถึงให้ผู้ขับรถบรรทุกลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไป โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.89 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.32

ลำดับที่ 3 สัญญาณจราจรไฟสีเหลือง ให้ผู้ขับรถบรรทุกเตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟแดง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.88 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.33

ลำดับที่ 4 เมื่อตำรวจจราจรยื่นและยกแขนขวาที่อวลข้างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งฝ่ามือขึ้นส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับรถบรรทุกที่มาจากด้านหน้าและด้านหลังของตำรวจจราจรต้องหยุดรถทั้ง 2 ด้าน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.85 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.36

และ ห้ามมิให้รถบรรทุกขบดคร่อมหรือทับเส้น หรือ แแนวแบ่งช่องเดินรถ โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.85 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.36

ลำดับที่ 6 ผู้ขับรถบรรทุกมาถึงวงเวียนที่มีได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ให้รถที่อยู่ในวงเวียนในทางด้านขวามือไปก่อนโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.74 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.44

ด้านการรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ

พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆในการใช้รถบนท้องถนน อยู่ในระดับน้อยมาก โดยพิจารณาคะแนนรวมเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.61 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีการรับรู้การขับรถตามกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ไม่แตกต่างกันมากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.12 เมื่อพิจารณาการรับรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับในแต่ละข้อ พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆในข้อต่างๆ เรียงลำดับดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลำดับที่ 1 ผู้ขับรถพ่วง รถกึ่งพ่วง รถลากจูง ให้ขับรถในเขตกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และเทศบาลไม่เกิน 45 กม./ชม. หรือนอกเขตดังกล่าวไม่เกิน 60 กม./ชม. และบนทางหลวงไม่เกิน 80 กม./ชม โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.92 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.28

และ ผู้ขับรถบรรทุกต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายคู่มือจดทะเบียนในขณะที่ขับรถ โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.92 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.28

ลำดับที่ 3 ท่านทราบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็วในถนนแต่ละสายไม่เท่ากัน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.91 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.29

ลำดับที่ 4 ห้ามการบรรทุกสินค้าที่กว้างเกินกว่าความกว้างของตัวรถ โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.77 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.51

ลำดับที่ 5 เมื่อผู้ขับรถบรรทุกได้รับใบสั่งต้องไปรายงานตัวและชำระค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายใน 30 วันโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.56 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.50

ลำดับที่ 6 ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 1 เมตรโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.44 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.50

ลำดับที่ 7 ท่านทราบว่าจะต้องใช้ความดังเสียงของรถบรรทุกไม่เกิน 100 เดซิเบล โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 0.29 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.46

ลำดับที่ 8 ท่านทราบว่ารถบรรทุกจะต้องมีวันดำไม่เกิน 60 เปอร์เซ็นต์โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.05 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.21

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของการรับรู้ต่อความปลอดภัย ทั้ง
ด้านของผู้ตอบแบบสอบถาม

ด้านที่	หัวข้อ	\bar{X}	S.D.	ระดับการรับรู้	ลำดับที่
1	การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย	0.80	0.16	ดี	2
2	การรับรู้กฎหมายจราจร	0.85	0.17	ดี	1
3	การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ	0.61	0.12	น้อยมาก	3
	รวม	0.74	0.08	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.3 แสดงให้เห็นว่าพนักงานขับรถบรรทุกสินค้ามีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมทั้ง 3 ด้าน อยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาคะแนนรวมเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 0.74 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมทั้ง 3 ด้าน ไม่แตกต่างกันมากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.09 เมื่อพิจารณาการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้ามีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในด้านต่างๆ เรียงลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 การรับรู้กฎหมายจราจร โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.85 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.17

ลำดับที่ 2 การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 0.80 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.16

ลำดับที่ 3 การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 0.61 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.12

4.3 ตอนที่ 3 จิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

จากการวิเคราะห์จิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง จำนวน 243 คน ได้ผลการศึกษาแสดงในตารางที่ 4.4 มีดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย
ในขณะขับรถบรรทุกแยกแต่ละด้าน ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	จิตสำนึก	ลำดับ ที่
	การตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น				
1	ในขณะที่ท่านกำลังขับรถอยู่ ท่านคำนึงถึงความปลอดภัยกับผู้อื่นบนถนน	3.79	0.61	ดีมาก	2
2	ท่านมักจะตรวจสอบสภาพรถของท่านไม่ให้มีเสียงหรือควันดำเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในกฎหมาย ซึ่งจะเป็นการทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน	3.40	0.93	ดี	9
3	ท่านมีความรู้สึกที่ท่านเป็นพลเมืองดีเมื่อได้ขับรถถูกต้องตามกฎหมายจราจร	3.63	0.73	ดีมาก	8
4	ท่านตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาซึ่งความเจ็บปวด	3.69	0.88	ดีมาก	3 *
5	ท่านตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาซึ่งความสูญเสียทางร่างกาย	3.68	0.85	ดีมาก	6
6	ท่านตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาซึ่งความสูญเสียทางจิตใจ	3.64	0.92	ดีมาก	7
7	ท่านขับรถเกินความเร็วที่กฎหมายกำหนด	2.03	1.38	ปานกลาง	13
8	เมื่อท่านรู้สึกง่วงนอน ท่านจะไม่ฝืนขับรถต่อไป แต่จะจอดรถนอน	3.01	1.17	ดี	10
9	เมื่อท่านต้องขับรถส่งสินค้าในระยะทางไกลๆ ท่านจะมีพนักงานขับรถอีกคนไปด้วยเพื่อคอยเปลี่ยนกันขับในระหว่างทาง	1.95	1.43	ปานกลาง	14
10	ท่านปฏิบัติตามสัญญาณจราจร	3.69	0.75	ดีมาก	3 *
11	ท่านตรวจสอบสภาพรถก่อนทำการขับขี่	3.69	0.73	ดีมาก	3 *
12	ท่านให้สัญญาณในการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ	3.81	0.55	ดีมาก	1
13	ท่านขับรถแซงคันอื่นทางด้านซ้าย	2.75	1.53	ดี	11
14	เมื่อท่านทำผิดกฎจราจรท่านจะบอกข้อผิดพลาดไม่ให้อื่นทำตาม	2.08	1.64	ปานกลาง	12
	รวม	3.20	0.39	ดี	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานี้เท่านั้น ไม่อนุญาตให้แก้ไขหรือใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	จิตสำนึก	ลำดับ ที่
	ความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หัก ห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย				
15	เมื่อท่านบรรทุกสินค้า ท่านจะระมัดระวังอยู่ตลอดเวลาเพื่อ ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ	3.78	0.76	ดีมาก	1
16	ในขณะที่หยุดรถรอสัญญาณไฟ เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนท่านจะ ปฏิบัติตาม	2.85	1.58	ดี	4
17	เมื่อท่านมีอาการงอกร หรือความไม่พอใจ ท่านจะขับรถ ด้วยความเร็ว	3.26	1.10	ดี	2
18	เมื่อมีผู้ขับรถคนอื่นแซกชนให้เต็มสุราก่อนขับรถท่านจะไม่ ดื่ม	1.01	1.39	น้อย	6
19	เมื่อมีผู้ขับรถแข่งกับท่านแล้ว ท่านจะไม่แข่งตาม	1.37	1.51	น้อย	5
20	เมื่อท่านมีปัญหาเกี่ยวกับทางครอบครัว ท่านจะขับรถไม่มีสมาธิ	3.23	0.98	ดี	3
	รวม	2.58	0.58	ดี	

* อยู่ลำดับที่ 3 เหมือนกัน เนื่องจากว่ามีค่าเฉลี่ย \bar{X} เท่ากัน = 0.69

จากตารางที่ 4.4 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยจำแนกตามรายด้าน ดังนี้

การตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น

พนักงานขับรถบรรทุกมีการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นในขณะที่ขับรถ อยู่ในระดับดี โดยพิจารณาคะแนนรวมเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.20 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นในขณะที่ขับรถไม่แตกต่างกันมากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.39 เมื่อพิจารณาการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นในขณะที่ขับรถ ในแต่ละข้อ พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้ามีการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นในข้อต่างๆ เรียงลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 ท่านให้สัญญาณในการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.81 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.55

ลำดับที่ 2 ในขณะที่ท่านกำลังขับรถอยู่ ท่านคำนึงถึงความปลอดภัยกับผู้ข้ามถนน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.79 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึก ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.61

ลำดับที่ 3 ท่านตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งความเจ็บปวด โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.69 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึก ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.88

ท่านปฏิบัติตามสัญญาณจราจร โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.69 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.75

และ ท่านตรวจสอบสภาพรถก่อนทำการขับขี่โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.69 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.73

ลำดับที่ 6 ท่านตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งความสูญเสียทางร่างกาย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.68 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึก ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.85

ลำดับที่ 7 ท่านตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งความสูญเสียทางจิตใจ โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.64 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึก ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.92

ลำดับที่ 8 ท่านมีความรู้สึกที่ท่านเป็นพลเมืองดีเมื่อได้ขับขี่รถถูกต้องตามกฎหมาย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.63 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึก ไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.73

ลำดับที่ 9 ท่านมักจะตรวจสอบสภาพรถของท่านไม่ให้มีเสียงหรือควันดำเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในกฎหมาย ซึ่งจะเป็นการทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 3.40 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.93

ลำดับที่ 10 เมื่อท่านรู้สึกง่วงนอน ท่านจะไม่ฝืนขับรถต่อไป แต่จะจอดรอน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 3.01 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึก แตกต่างกัน โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.17

ลำดับที่ 11 ท่านขับรถแซงคันอื่นทางด้านซ้าย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 2.75 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.53

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลำดับที่ 12 เมื่อท่านทำผิดกฎจราจรท่านจะบอกข้อผิดพลาดไม่ให้ผู้อื่นทำตาม โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 2.08 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.64

ลำดับที่ 13 ท่านขับรถเกินความเร็วที่กฎหมายกำหนด โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 2.03 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.38

ลำดับที่ 14 เมื่อท่านต้องขับรถส่งสินค้าในระยะทางไกลๆ ท่านจะมีพนักงานขับรถอีกคนไปด้วยเพื่อคอยเปลี่ยนกันขับในระหว่างทาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 1.95 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.43

ความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย

พนักงานขับรถบรรทุกมีความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่ขับรถ อยู่ในระดับดี โดยพิจารณาคะแนนรวมเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 2.58 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่ขับรถ ไม่แตกต่างกันมากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.58 เมื่อพิจารณาความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่ขับรถ ในแต่ละข้อ พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้ามีความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย เรียงลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 เมื่อท่านบรรทุกสินค้า ท่านจะระมัดระวังอยู่ตลอดเวลาเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 3.78 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.76

ลำดับที่ 2 เมื่อท่านมีอาการง่วง หรือความไม่พอใจ ท่านจะขับรถด้วยความเร็ว โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 2.85 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.10

ลำดับที่ 3 เมื่อท่านมีปัญหากับทางครอบครัว ท่านจะขับรถไม่มีสมาธิโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 3.23 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.98

ลำดับที่ 4 ในขณะที่หยุดรถรอสัญญาณไฟ เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนท่านจะปฏิบัติตาม โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 2.85 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.58

ลำดับที่ 5 เมื่อมีผู้ขับรถแข่งกับท่านแล้ว ท่านจะไม่แข่งตาม โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 1.37 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.51

ลำดับที่ 6 เมื่อมีผู้ขับรถคนอื่นชักชวนให้ดื่มสุราก่อนขับรถท่านจะไม่ดื่ม โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 1.01 พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีจิตสำนึกไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.39

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย รวมทั้ง 2 ด้าน ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ด้านที่	หัวข้อ	\bar{x}	S.D.	จิตสำนึก	ลำดับที่
1	จิตสำนึกต่อการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น	3.20	0.39	ดี	1
2	จิตสำนึกต่อความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย	2.58	0.58	ดี	2
คะแนนรวมเฉลี่ย		3.02	0.37	ดี	

จากตารางที่ 4.5 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้ามีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในภาพรวมอยู่ในระดับดี โดยพิจารณาคะแนนรวมเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.02 พนักงานแต่ละคนมีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยโดยรวมไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.37 เมื่อพิจารณาจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในแต่ละด้าน พบว่าพนักงานมีจิตสำนึกในแต่ละด้าน เรียงลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 จิตสำนึกต่อการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 3.20 พนักงานขับรถแต่ละคนมีจิตสำนึกไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.39

ลำดับที่ 2 จิตสำนึกต่อความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับ 2.58 พนักงานขับรถ
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แต่ละคนมีจิตสำนึกไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.58

4.4 ตอนที่ 4 เปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

4.4.1 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีอายุต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมจำแนกตามอายุ ของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ได้ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.6 มีดังนี้

ตารางที่ 4.6 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

ด้านที่	การรับรู้	X				P-Value
		ต่ำกว่า 30 ปี N=39	30 - 35 ปี N=103	มากกว่า 35 - 40 ปี N=50	มากกว่า 40 ปี N=51	
1	การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย	0.84	0.79	0.81	0.79	0.35
2	การรับรู้กฎหมายจราจร	0.79	0.87	0.88	0.84	0.04*
3	การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ	0.60	0.59	0.65	0.61	0.08
รวม		0.73	0.73	0.76	0.73	0.10

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.6 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีอายุต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพรวมไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่างกันมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยแตกต่างกัน ในด้านการรับรู้กฎหมายจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนในด้านอื่นๆ ได้แก่ การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และ การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

เมื่อเปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัย ในด้านของการรับรู้กฎหมายจราจรของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมืองจังหวัดระยอง ที่มีอายุต่างกันเป็นรายคู่โดยวิธี LSD ผลการเปรียบเทียบแสดงในตารางที่ 4.7 มีดังนี้

ตารางที่ 4.7 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในด้านการรับรู้กฎหมายจราจร ของผู้ตอบแบบสอบถามระหว่างกลุ่มอายุเป็นรายคู่

อายุ	\bar{X}	กลุ่มที่	กลุ่มที่			
			1	2	3	4
ต่ำกว่า 30 ปี	0.79	1	-	0.012*	0.008**	0.167
30 – 35ปี	0.87	2	-	-	0.582	0.292
มากกว่า 35 – 40 ปี	0.88	3	-	-	-	0.167
มากกว่า 40 ปี	0.84	4	-	-	-	-

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.7 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีการรับรู้กฎหมายจราจรแตกต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุอยู่ระหว่าง 30 – 35 ปี และ มากกว่า 35-40 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ 0.01 ตามลำดับ โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีค่าเฉลี่ยการรับรู้กฎหมายจราจรเท่ากับ 0.79 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยการรับรู้ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุอยู่ระหว่าง 30 – 35 ปี และ มากกว่า 35-40 ปี ซึ่งมีค่าเฉลี่ยการรับรู้เท่ากับ 0.87 และ 0.88 ตามลำดับ พนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีการรับรู้กฎหมายจราจรไม่แตกต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุมากกว่า 40 ปี และพบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่างกันคู่อื่น มีการรับรู้กฎหมายจราจรไม่แตกต่างกัน

4.4.2 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีระดับการศึกษาต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ในแต่ละด้านและภาพรวม ใน 6 ระดับการศึกษา ได้ผลการศึกษาแสดงในตารางที่ 4.8 มีดังนี้

ตารางที่ 4.8 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ด้านที่	การรับรู้	\bar{X}						P-Value
		ประถมศึกษาปีที่ 1-3 N=19	ประถมศึกษาปีที่ 4-6 N=143	มัธยมศึกษาปีที่ 3 N=49	มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช. N=30	อนุปริญญา หรือ ปวส. N=2	ปริญญาตรีขึ้นไป N=0	
1	การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้อง กับความปลอดภัย	0.87	0.80	0.80	0.82	0.67		0.233
2	การรับรู้กฎหมายจราจร	0.71	0.87	0.86	0.85	0.84		0.006**
3	การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับ ต่างๆ	0.65	0.61	0.58	0.61	0.57		0.317
รวม		0.73	0.74	0.73	0.75	0.68		0.627

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.8 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยองที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีการรับรู้ในด้านกฎหมายจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนในด้านอื่นๆ ได้แก่ การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และการรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อเปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกในด้านการรับรู้กฎหมายจราจรที่มีระดับการศึกษาต่างกันเป็นรายคู่โดยวิธี LSD ผลการเปรียบเทียบแสดงในตารางที่ 4.9 มีดังนี้

ตารางที่ 4.9 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในด้านการรับรู้กฎหมายจราจร ของผู้ตอบแบบสอบถามระหว่างกลุ่มระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	\bar{X}	กลุ่มที่	กลุ่มที่					
			1	2	3	4	5	6
ประถมศึกษาปีที่ 1-3	0.71	1	-	0.000**	0.001**	0.005**	0.32	-
ประถมศึกษาปีที่ 4-6	0.87	2	-	-	0.83	0.63	0.79	-
มัธยมศึกษาปีที่ 3	0.86	3	-	-	-	0.79	0.83	-
มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช.	0.85	4	-	-	-	-	0.90	-
อนุปริญญา หรือ ปวส.	0.84	5	-	-	-	-	-	-
ปริญญาตรีขึ้นไป	-	6	-	-	-	-	-	-

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.9 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-3 มีการรับรู้กฎหมายจราจรแตกต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 มัธยมศึกษาปีที่ 3 และมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช. อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-3 มีค่าเฉลี่ยการรับรู้กฎหมายจราจรเท่ากับ 0.71 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยการรับรู้ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 มัธยมศึกษาปีที่ 3 และมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช. ซึ่งมีค่าเฉลี่ยการรับรู้เท่ากับ 0.87, 0.86 และ 0.85 ตามลำดับ พนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-3 มีการรับรู้กฎหมายจราจรไม่แตกต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษานุปริญญา หรือ ปวส. และพบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาต่างกันคู่อื่น มีการรับรู้กฎหมายจราจรไม่แตกต่างกัน

4.4.3 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยองในแต่ละด้านและภาพรวม ใน 4 ช่วงประสบการณ์การทำงาน of พนักงานขับรถบรรทุกสินค้า ได้ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.10 มีดังนี้

ตารางที่ 4.10 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของ การรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้า

ด้านที่	การรับรู้	\bar{X}				P-Value
		น้อยกว่า 1 ปี N=7	1 ปี - 3 ปี N=70	มากกว่า 3 - 6 ปี N=50	มากกว่า 6 ปีขึ้นไป N=116	
1	การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย	0.76	0.81	0.78	0.81	0.65
2	การรับรู้กฎหมายจราจร	0.83	0.84	0.87	0.85	0.85
3	การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ	0.63	0.57	0.61	0.63	0.02*
รวม		0.73	0.72	0.74	0.75	0.27

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.10 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกันมีการรับรู้ต่อกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆที่ใช้ในการขับรถบนท้องถนนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนในด้านอื่นๆ ได้แก่ การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และการรับรู้กฎหมายจราจร **ไม่มีความแตกต่างกัน**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อเปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัย ในด้านการรับรู้ภาวะเบี่ยงข้อบังคับต่างๆ ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ต่างกัน เป็นรายคู่ โดยวิธี LSD ผลการเปรียบเทียบ แสดงในตารางที่ 4.11 มีดังนี้

ตารางที่ 4.11 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัย ในด้านการรับรู้ภาวะเบี่ยงข้อบังคับต่างๆ ของผู้ตอบแบบสอบถามตาม ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าเป็นรายคู่

ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก	\bar{X}	กลุ่มที่	กลุ่มที่			
			1	2	3	4
น้อยกว่า 1 ปี	0.63	1	-	0.23	0.74	0.99
1 ปี – 3 ปี	0.57	2	-	-	0.06	0.00**
มากกว่า 3 ปี – 6 ปี	0.61	3	-	-	-	0.42
มากกว่า 6 ปีขึ้นไป	0.63	4	-	-	-	-

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.11 พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก ระหว่าง 1 – 3 ปี มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในด้านการรับรู้ภาวะเบี่ยงข้อบังคับต่างๆ แตกต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์อยู่ระหว่าง 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ยการรับรู้เท่ากับ 0.57 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยการรับรู้ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี ซึ่งมีค่าเฉลี่ยการรับรู้เท่ากับ 0.63 และพบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ต่างกันในกลุ่มอื่นๆ มีการรับรู้ไม่แตกต่างกัน

4.4.4 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยองในแต่ละด้านและภาพรวม ใน 6 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ได้ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.12 มีดังนี้

ตารางที่ 4.12 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ด้านที่	การรับรู้	\bar{X}						P-Value
		ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท	10,001 – 15,000 บาท	15,001 – 20,000 บาท	20,001 – 25,000 บาท	25,001 – 30,000 บาท	มากกว่า 30,000 บาท	
		N=36	N=134	N=46	N=20	N=7	N=0	
1	การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย	0.80	0.80	0.83	0.79	0.74		0.60
2	การรับรู้กฎหมายจราจร	0.87	0.86	0.82	0.82	0.90		0.44
3	การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ	0.63	0.59	0.61	0.63	0.63		0.35
รวม		0.75	0.74	0.74	0.74	0.74		0.89

จากตารางที่ 4.12 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน ได้แก่ การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย, การรับรู้กฎหมายจราจร และการรับรู้

กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านไม่แตกต่างกัน

4.4.5 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ในแต่ละด้านและภาพรวม ใน 4 ช่วงสถานภาพสมรส ได้ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.13 มีดังนี้

ตารางที่ 4.13 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพสมรส

ด้านที่	การรับรู้	X				P-Value
		โสด	สมรส	หม้าย	หย่าร้าง	
		N=32	N=198	N=4	N=9	
1	การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย	0.83	0.79	0.92	0.85	0.23
2	การรับรู้กฎหมายจราจร	0.87	0.85	0.75	0.80	0.40
3	การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ	0.58	0.61	0.57	0.60	0.46
	รวม	0.74	0.74	0.73	0.73	0.98

จากตารางที่ 4.13 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีสถานภาพสมรสต่างกันมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน ได้แก่ การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย, การรับรู้กฎหมายจราจร และการรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในทุกด้านไม่แตกต่างกัน

4.4.6 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีภาระหนี้สินต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ในแต่ละด้านและภาพรวม ใน 2 ช่วงภาระหนี้สิน ได้ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.14 มีดังนี้

ตารางที่ 4.14 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามภาระหนี้สิน

ด้านที่	การรับรู้	\bar{X}		P-Value
		มีหนี้สิน N=149	ไม่มีหนี้สิน N=94	
1	การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย	0.80	0.81	0.81
2	การรับรู้กฎหมายจราจร	0.87	0.82	0.008**
3	การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ	0.61	0.61	0.72
รวม		0.75	0.73	0.10

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.14 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีภาระหนี้สินต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีสถานภาพต่างกันมีการรับรู้ต่อกฎหมายจราจรที่ใช้ในการขับรถบนท้องถนนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนในด้านอื่นๆ ได้แก่ การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และการรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

4.5 ตอนที่ 5 เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

4.5.1 เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีอายุต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมจำแนกตามอายุ ของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ได้ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.15 มีดังนี้

ตารางที่ 4.15 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

ด้านที่	จิตสำนึก	\bar{X}				P-Value
		ต่ำกว่า 30 ปี	30 - 35 ปี	มากกว่า 35 - 40 ปี	มากกว่า 40 ปี	
		N=39	N=103	N=50	N=51	
1	จิตสำนึกต่อการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น	3.21	3.18	3.14	3.31	0.14
2	จิตสำนึกต่อความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย	2.53	2.54	2.67	2.63	0.54
รวม		3.00	2.99	3.00	3.10	0.29

จากตารางที่ 4.15 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีอายุต่างกัน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน ได้แก่ จิตสำนึกต่อการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น และ จิตสำนึกต่อความสามารถใน

การพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่างกัน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านไม่แตกต่างกัน

4.5.2 เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีระดับการศึกษาต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวม ใน 6 ระดับการศึกษาของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ได้ผลการศึกษาแสดงในตารางที่ 4.16 มีดังนี้

ตารางที่ 4.16 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของ ค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ด้านที่	จิตสำนึก	\bar{X}						P-Value
		ประถมศึกษาปีที่ 1-3 N=19	ประถมศึกษาปีที่ 4-6 N=143	มัธยมศึกษาปีที่ 3 N=49	มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช. N=30	อนุปริญญา หรือ ปวส. N=2	ปริญญาตรีขึ้นไป N=0	
1	จิตสำนึกต่อการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น	3.25	3.23	3.15	3.13	3.25		0.59
2	จิตสำนึกต่อความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย	2.64	2.56	2.72	2.46	2.33		0.30
รวม		3.07	3.03	3.02	2.93	2.98		0.70

จากตารางที่ 4.16 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้าราชการทุกสินค้าที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในทุกด้าน ไม่แตกต่างกัน

4.5.3 เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานข้าราชการทุกสินค้าที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมใน 4 ช่วงประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ได้ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.17 มีดังนี้

ตารางที่ 4.17 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก

ด้านที่	จิตสำนึก	\bar{X}				P-Value
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ปี - 3 ปี	มากกว่า 3 - 6 ปี	มากกว่า 6 ปีขึ้นไป	
		N=7	N=70	N=50	N=116	
1	จิตสำนึกต่อการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น	3.24	3.14	3.11	3.27	0.045*
2	จิตสำนึกต่อความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย	2.57	2.40	2.60	2.68	0.017*
รวม		3.04	2.92	2.96	3.10	0.009**

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.17 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกัน ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกัน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยต่างกันในทุกด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เมื่อเปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวม ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีช่วงประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้า ต่างกัน เป็นรายคู่ โดยวิธี LSD ผลการเปรียบเทียบแสดงในตารางที่ 4.18 มีดังนี้

ตารางที่ 4.18 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกันเป็นรายคู่

ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก	\bar{X}	กลุ่มที่	กลุ่มที่			
			1	2	3	4
น้อยกว่า 1 ปี	3.04	1	-	0.43	0.61	0.67
1 ปี - 3 ปี	2.92	2	-	-	0.56	0.00**
มากกว่า 3 ปี - 6 ปี	2.96	3	-	-	-	0.03*
มากกว่า 6 ปีขึ้นไป	3.10	4	-	-	-	-

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.18 พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีช่วงประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าอยู่ระหว่าง 1 - 3 ปี มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์อยู่ระหว่าง 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ยในการมีจิตสำนึกเท่ากับ 2.92 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี ซึ่งมีค่าเฉลี่ยในการมีจิตสำนึกเท่ากับ 3.10 และพนักงานขับรถบรรทุกที่มีช่วงประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้ามากกว่า 3 - 6 ปี มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 3-6 ปี มีค่าเฉลี่ยในการมีจิตสำนึกเท่ากับ 2.96 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ซึ่งมีค่าเฉลี่ยในการมีจิตสำนึกเท่ากับ 3.10 และพบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ต่างกันในกลุ่มอื่นๆ มีจิตสำนึกไม่แตกต่างกัน

เมื่อเปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ในด้านการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ต่างกัน เป็นรายคู่ โดยวิธี LSD ผลการเปรียบเทียบแสดงในตารางที่ 4.19 มีดังนี้

ตารางที่ 4.19 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในด้านการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นของผู้ตอบแบบสอบถามตามประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าเป็นรายคู่

ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก	X	กลุ่มที่	กลุ่มที่			
			1	2	3	4
น้อยกว่า 1 ปี	3.24	1	-	0.55	0.44	0.80
1 ปี - 3 ปี	3.14	2	-	-	0.70	0.03*
มากกว่า 3 ปี - 6 ปี	3.11	3	-	-	-	0.02*
มากกว่า 6 ปีขึ้นไป	3.27	4	-	-	-	-

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.19 พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าอยู่ระหว่าง 1 - 3 ปี มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในด้านการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นแตกต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์อยู่ระหว่าง 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ยการมีจิตสำนึกเท่ากับ 3.14 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี ซึ่งมีค่าเฉลี่ยการมีจิตสำนึกเท่ากับ 3.27 และพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้ามากกว่า 3 - 6 ปี มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในด้านการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นแตกต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 3-6 ปี มีค่าเฉลี่ยการมีจิตสำนึกเท่ากับ 3.11 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี ซึ่งมีค่าเฉลี่ยการมีจิตสำนึกเท่ากับ 3.27 และพบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ต่างกันในกลุ่มอื่นๆ มีจิตสำนึกไม่แตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อเปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ในด้านความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตรายของพนักงานขับรถบรรทุกที่มี ประสบการณ์ต่างกัน เป็นรายคู่ โดยวิธี LSD ผลการเปรียบเทียบแสดงในตารางที่ 4.20 มีดังนี้

ตารางที่ 4.20 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของการมีจิตสำนึกต่อ ความปลอดภัยในด้านความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย ของผู้ตอบ แบบสอบถามตามประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าเป็นรายคู่

ประสบการณ์ในการขับรถ บรรทุก	\bar{X}	กลุ่มที่	กลุ่มที่			
			1	2	3	4
น้อยกว่า 1 ปี	2.57	1	-	0.46	0.91	0.62
1 ปี - 3 ปี	2.40	2	-	-	0.07	0.00**
มากกว่า 3 ปี - 6 ปี	2.60	3	-	-	-	0.40
มากกว่า 6 ปีขึ้นไป	2.68	4	-	-	-	-

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.20 พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก สินค้า 1 - 3 ปี มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในด้านความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย แตกต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์อยู่ระหว่าง 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ยการมีจิตสำนึก เท่ากับ 2.40 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี ซึ่งมี ค่าเฉลี่ยการมีจิตสำนึกเท่ากับ 2.68 และพบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ต่างกัน ในคู่อื่นๆ มีจิตสำนึกไม่แตกต่างกัน

4.5.4 เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ในแต่ละด้านและภาพรวม ใน 6 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ของพนักงานขับรถบรรทุกได้ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.21 มีดังนี้

ตารางที่ 4.21 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวม ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ด้านที่	จิตสำนึก	\bar{X}						P-Value
		ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท	10,001 – 15,000 บาท	15,001 – 20,000 บาท	20,001 – 25,000 บาท	25,001 – 30,000 บาท	มากกว่า 30,000 บาท	
		N=36	N=134	N=46	N=20	N=7	N=0	
1	จิตสำนึกต่อการตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น	3.18	3.20	3.17	3.29	3.39		0.57
2	จิตสำนึกต่อความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับหักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งทีก่อให้เกิดอันตราย	2.49	2.56	2.70	2.53	2.79		0.44
รวม		2.97	3.01	3.03	3.06	3.21		0.59

จากตารางที่ 4.21 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อแยกพิจารณาเป็น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านไม่แตกต่างกัน

4.5.5 เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ในแต่ละด้านและภาพรวม ใน 4 ช่วงสถานภาพสมรส ได้ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.16 มีดังนี้

ตารางที่ 4.22 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพสมรส

ด้านที่	จิตสำนึก	\bar{X}				P-Value
		โสด	สมรส	หม้าย	หย่าร้าง	
		N=32	N=198	N=4	N=9	
1	จิตสำนึกต่อการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น	3.16	3.22	2.98	3.11	0.49
2	จิตสำนึกต่อความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำการที่ก่อให้เกิดอันตราย	2.64	2.59	2.42	2.39	0.66
	รวม	3.00	3.03	2.81	2.89	0.49

จากตารางที่ 4.22 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีสถานภาพต่างกันมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีสถานภาพต่างกัน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในแต่ละด้านไม่แตกต่างกัน

4.5.6 เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีภาระหนี้ต่างกัน

ในการทดสอบความแตกต่างของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ในแต่ละด้านและภาพรวม ใน 2 ช่วงภาระหนี้สิน ได้ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.23 มีดังนี้

ตารางที่ 4.23 จำนวน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า P-Value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกในแต่ละด้านและภาพรวมของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามภาระหนี้สิน

ด้านที่	จิตสำนึก	\bar{X}		P-Value
		มีหนี้สิน N=149	ไม่มีหนี้สิน N=94	
1	จิตสำนึกต่อการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น	3.22	3.18	0.022*
2	จิตสำนึกต่อความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำการที่ก่อให้เกิดอันตราย	2.69	2.42	0.011*
รวม		3.06	2.95	0.004**

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.23 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีภาระหนี้สินต่างกันมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีภาระหนี้สินต่างกันมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยแตกต่างกันในทุกด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

4.6 ตอนที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความปลอดภัยและจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัยและจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ได้ผลการศึกษาแสดงใน ตารางที่ 4.24 มีดังนี้

ตารางที่ 4.24 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ค่า P-Value และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัยและจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก

		คะแนนการรับรู้ทั้ง หมด	จิตสำนึกรวม
คะแนนการรับรู้ทั้ง หมด	N	243	243
	P-Value	0	0.22
	Pearson Correlation	1	0.08
จิตสำนึกรวม	N	243	243
	P-Value	0.22	0
	Pearson Correlation	0.08	1

จากตารางที่ 4.24 พบว่า P-Value มากกว่า 0.05 (P-Value = 0.22) แสดงว่า การรับรู้ต่อความปลอดภัยไม่มีความสัมพันธ์กับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($r = 0.08$)

4.7 ตอนที่ 7 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยองในการขนส่งสินค้า *

ผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้าทั้งหมด 2 ด้านไว้ ดังนี้

4.7.1 ความปลอดภัยในการขับรถ

- 1.1 ควรขับรถด้วยความไม่ประมาท
- 1.2 ไม่ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด
- 1.3 คำนึงถึงความปลอดภัยทุกครั้งในขณะขับรถ
- 1.4 ควรตรวจเช็คสภาพรถก่อนเดินทางทุกครั้ง ไม่ว่าจะเป็นสภาพลมยาง ระบบไฟเบรก ไฟเลี้ยว หรือ ไฟหน้า เป็นต้น
- 1.5 ควรขับรถอย่างมีวินัย ขับรถตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด

4.7.2 ความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจ

- 2.1 ไม่ควรดื่มของมึนเมา สิ่งเสพติด
- 2.2 ควรมีจิตใจที่แจ่มใส และอารมณ์ดีตลอดเวลาในขณะขับรถ
- 2.3 ไม่ควรรีบร้อน คึกคะนอง ในขณะขับรถ
- 2.4 ความมีน้ำใจให้กับเพื่อนร่วมทาง
- 2.5 ควรคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและคนรอบข้างอยู่ตลอดเวลาในขณะขับรถ
- 2.6 ควรมีสติในขณะขับรถอยู่ตลอดเวลา
- 2.7 พักผ่อนให้เพียงพอ ไม่ฝืนขับถ้าร่างกายไม่พร้อม

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และ ข้อเสนอแนะ

ในบทนี้ผู้วิจัยจะกล่าวโดยสรุปถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีการดำเนินการวิจัย สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ โดยประกอบด้วยข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป และข้อเสนอแนะของพนักงานขับรถในการขับรถอย่างปลอดภัย

5.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

5.1.1 เพื่อศึกษาระดับการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

5.1.2 เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส ภาระหนี้สิน ที่มีต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

5.1.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัยและจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

5.2 วิธีการดำเนินการวิจัย

5.2.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป จำนวน 579 คน ซึ่งเป็นพนักงานขับรถบรรทุกในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

ชื่อสถานประกอบการ	จำนวนพนักงานขับรถ (คน)
-------------------	------------------------

- | | |
|--|-----|
| 1. บริษัท ดาวระยองทราสสปอร์ต (1993) จำกัด | 20 |
| 2. บริษัท ระยองลำเลียง จำกัด | 20 |
| 3. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เจนโกศล ทราสสปอร์ต | 8 |
| 4. ห้างหุ้นส่วนจำกัด หยกพาณิชย์ ทราสสปอร์ต | 30 |
| 5. บริษัท เจ. ทราสสปอร์ต จำกัด | 234 |
| 6. บริษัท เอ็น.เอ.ที. ทราสสปอร์ต จำกัด | 25 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. บริษัท คมนาสาน จำกัด	75
8. บริษัท เอเชียโซลเวนท์ จำกัด	8
9. บริษัท ส.บุญเหลือเชอริวิส จำกัด	100
10. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ระยองทรัพย์ทรายขนส่ง	6
11. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริพลการช่างระยอง	30
12. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ระยองพิทักษ์ผลทรานสปอร์ต	23
รวม	<u>579</u>

5.2.2 กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย คือ พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป จำนวน 300 คน ซึ่งเป็นพนักงานขับรถบรรทุกในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ดังนี้

ชื่อสถานประกอบการ	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (คน)
1. บริษัท ดาวระยองทรานสปอร์ต (1993) จำกัด	11
2. บริษัท ระยองลำเลียง จำกัด	11
3. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เจนโกศล ทรานสปอร์ต	4
4. ห้างหุ้นส่วนจำกัด หยกพาณิชย์ ทรานสปอร์ต	16
5. บริษัท เจ. ทรานสปอร์ต จำกัด	120
6. บริษัท เอ็น.เอ.ที. ทรานสปอร์ต จำกัด	12
7. บริษัท คมนาสาน จำกัด	39
8. บริษัท เอเชียโซลเวนท์ จำกัด	4
9. บริษัท ส.บุญเหลือเชอริวิส จำกัด	52
10. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ระยองทรัพย์ทรายขนส่ง	3
11. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริพลการช่างระยอง	16
12. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ระยองพิทักษ์ผลทรานสปอร์ต	12
รวม	<u>300</u>

5.2.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม ซึ่งแบ่งเป็น 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถาม เกี่ยวกับ ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส และ ภาระหนี้สิน

ตอนที่ 2 เป็นแบบทดสอบวัดการรับรู้ต่อความปลอดภัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย

ตอนที่ 4 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะในการขับรถบรรทุกสินค้าอย่างปลอดภัย

5.2.4 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม เพื่อขอความคิดเห็นในการพิจารณาด้านความครอบคลุมเนื้อหาและภาษาที่ใช้ แล้วนำไปขอคำแนะนำจากผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อแก้ไขและปรับปรุงให้มีความเหมาะสม

5.2.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยนำแบบสอบถามแจกให้กับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยองก่อน (Pre-Test) จำนวน 30 ฉบับ และหลังจากที่ได้สอบถามพนักงานขับรถถึงความเข้าใจข้อความในแบบสอบถามที่แจกให้ พบว่าพนักงานขับรถทั้ง 30 คนเข้าใจข้อความในแบบสอบถามตรงกัน ดังนั้นจึงทำการแจกแบบสอบถามจำนวน 300 ชุด และเก็บรวบรวมแบบสอบถามที่สมบูรณ์กลับมาในวันที่แจกแบบสอบถามให้พนักงาน และได้กลับคืนมา จำนวน 243 ชุด

5.2.6 นำข้อมูลจากแบบสอบถามมาวิเคราะห์ โดยตอนที่ 1 ระบุค่าของข้อมูลเป็นร้อยละของแต่ละข้อ ตอนที่ 2 และ 3 หาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) ทดสอบสมมติฐานแต่ละข้อโดยวิธี t-test การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) การเปรียบเทียบรายคู่โดยวิธี LSD และหาค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ (SPSS for Windows)

5.3 สรุปผลการวิจัย

การสรุปผลการวิจัยได้แยกออกเป็นตอนๆดังนี้

5.3.1 ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 30-35 ปี โดยมีร้อยละ 42.4 รองลงมาคือ มีอายุมากกว่า 40 ปี มีร้อยละ 21.0 อายุมากกว่า 35-40 ปี มีร้อยละ 20.6 และอายุน้อยกว่า 30 ปี มีร้อยละ 16.0 ตามลำดับ

2. พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 4-6 โดยมีร้อยละ 58.8 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 มีร้อยละ 20.2 ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช. มีร้อยละ 12.3 ระดับประถมศึกษาปีที่ 1-3 มีร้อยละ 7.9 และระดับอนุปริญญา หรือ ปวส. มีร้อยละ 0.8 ตามลำดับ สำหรับระดับปริญญาตรีขึ้นไปไม่มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกขนส่งสินค้ามากกว่า 6 ปี โดยมีร้อยละ 47.7 รองลงมา คือ มีประสบการณ์อยู่ในช่วง 1-3 ปี มีร้อยละ 28.8 ประสบการณ์อยู่ในช่วงมากกว่า 3-6ปี มีร้อยละ 20.6 และประสบการณ์น้อยกว่า 1 ปี มีร้อยละ 2.9 ตามลำดับ

4. พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยอยู่ในช่วง 10,001 – 15,000 บาทต่อเดือน โดยมีร้อยละ 55.1 รองลงมาคือมีรายได้เฉลี่ยอยู่ในช่วง 15,001 – 20,000 บาทต่อเดือน โดยมีร้อยละ 18.9 มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาทต่อเดือน โดยมีร้อยละ 14.8 มีรายได้เฉลี่ยอยู่ในช่วง 20,001 – 25,000 บาทต่อเดือน โดยมีร้อยละ 8.3 และมีรายได้เฉลี่ยอยู่ในช่วง 25,001 – 30,000 บาทต่อเดือน โดยมีร้อยละ 2.9 ตามลำดับ สำหรับรายได้เฉลี่ยมากกว่า 30,000 บาทต่อเดือนไม่มี

5. พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส โดยมีร้อยละ 81.5 รองลงมา คือ สถานภาพโสด มีร้อยละ 13.2 สถานภาพหม้าย มีร้อยละ 3.7 และสถานภาพหย่าร้าง มีร้อยละ 1.6 ตามลำดับ

6. พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีภาระหนี้สิน โดยมีร้อยละ 61.3 และไม่มีภาระหนี้สิน โดยมีร้อยละ 38.7 ตามลำดับ

5.3.2 ตอนที่ 2 การรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอยู่ในระดับดี, พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้กฎหมายจราจรอยู่ในระดับดี และพนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้ระเบียบข้อบังคับต่างๆ อยู่ในระบัติน้อยมาก

5.3.3 ตอนที่ 3 จิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

พนักงานขับรถบรรทุกมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมอยู่ในระดับดี และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกมีจิตสำนึกต่อการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น อยู่ในระดับดี และพนักงานขับรถบรรทุกมีจิตสำนึกต่อความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเองให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย อยู่ในระดับดี

5.3.4 ตอนที่ 4 เปรียบเทียบการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานที่ 1 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีอายุต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีอายุต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่างกัน มีการรับรู้ในด้านการรับรู้กฎหมายจราจรแตกต่างกัน โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีค่าเฉลี่ยการรับรู้กฎหมายจราจรต่ำกว่าพนักงานขับรถที่มีอายุอยู่ระหว่าง 30 - 35 ปี และมากกว่า 35-40 ปี

สมมติฐานที่ 2 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยองที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีการรับรู้ในด้านกฎหมายจราจรแตกต่างกัน โดยพนักงานขับรถบรรทุกระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-3 มีค่าเฉลี่ยการรับรู้กฎหมายจราจรต่ำกว่าค่าเฉลี่ยการรับรู้ของพนักงานขับรถบรรทุกระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 มัธยมศึกษาปีที่ 3 และมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช.

สมมติฐานที่ 3 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยองที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกันมีการรับรู้ต่อกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆที่ใช้ในการขับรถบนท้องถนนแตกต่างกัน โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์อยู่ระหว่าง 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ยการรับรู้ต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี

สมมติฐานที่ 4 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานที่ 5 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีสถานภาพต่างกันมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 6 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีภาระหนี้สินต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีภาระหนี้สินต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีสถานภาพต่างกันมีการรับรู้ต่อกฎหมายจราจรแตกต่างกัน

5.3.5 ตอนที่ 5 เปรียบเทียบจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

สมมติฐานที่ 1 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีอายุต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีอายุต่างกัน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยไม่แตกต่าง

สมมติฐานที่ 2 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าต่างกันมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยแตกต่างกัน โดยพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์อยู่ระหว่าง 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ยในการมีจิตสำนึกต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า

6 ปี และพนักงานขับรถบรรทุกที่มีช่วงประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้ามากกว่า 3 – 6 ปี มีค่าเฉลี่ยในการมีจิตสำนึกต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี

สมมติฐานที่ 4 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีสถานภาพต่างกันมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 6 : พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีภาระหนี้สินต่างกัน จะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ที่มีภาระหนี้สินต่างกันมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกันโดยพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่มีภาระหนี้สินจะมีค่าเฉลี่ยในการมีจิตสำนึกต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีภาระหนี้สิน

5.3.6 ตอนที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัย และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย

สมมติฐานที่ 1 : การรับรู้ต่อความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กันทางบวกกับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

ผลการทดสอบพบว่า การรับรู้ต่อความปลอดภัยไม่มีความสัมพันธ์กับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย

5.4 อภิปรายผล

การวิจัยเรื่องการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง สามารถนำผลการวิจัยมาอภิปรายได้ดังนี้

เมื่อพิจารณาการรับรู้ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า

การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย

พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในด้านการรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอยู่ในระดับดี ซึ่งจากการวิจัยสามารถสรุปได้ว่า ที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจาก

1. กรมการขนส่งทางบก

ฝ่ายผลิตสื่อและเผยแพร่ส่วนสวัสดิภาพการขนส่ง สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการขับอย่างปลอดภัยบนท้องถนน ตามสื่อต่างๆ ได้แก่ แผ่นป้ายตามท้องถนน สื่อโทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ วารสาร สื่อบุคคล ซึ่งเป็นสื่อที่มีการเปิดรับมากที่สุด จะช่วยให้พนักงานขับรถบรรทุกจดจำและมีการรับรู้ต่อความปลอดภัยเหล่านั้นได้ดี แต่ในปัจจุบันนี้สื่อดังกล่าวยังมีแพร่หลายไม่มากนัก ส่วนใหญ่จะเห็นในช่วงเทศกาลวันหยุดต่อเนื่องเท่านั้น ไม่ว่าจะเป็น วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ ฯลฯ ที่มีการรณรงค์เรื่องการขับอย่างปลอดภัยอย่างจริงจัง

2. ผู้ประกอบการขนส่ง

ผู้ประกอบการขนส่งบางรายเริ่มเห็นความสำคัญต่อการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับรถขนส่งสินค้ากับพนักงานขับรถบรรทุกในบริษัท ทำให้พนักงานขับรถบรรทุกเห็นความสำคัญของการขับอย่างปลอดภัย การให้ความสำคัญในการเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจแก่พนักงานขับรถบรรทุกมีเพิ่มมากขึ้น จึงส่งผลให้คะแนนการรับรู้ของพนักงานขับรถบรรทุกอยู่ในระดับดี ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งควรมีการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในบริษัทให้มากขึ้น เช่น วิธีการขับรถในช่วงฤดูฝน การเตรียมตัวก่อนขับรถทางไกล การขับในเวลากลางคืน การบำรุงรักษาเครื่องยนต์ เป็นต้น ทำอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ และผู้บริหารระดับสูงควรให้การสนับสนุนในเรื่องความปลอดภัยให้มากขึ้น โดยจัดอบรมพนักงานขับรถบรรทุกเป็นกลุ่มประจำทุกเดือน โดยจัดหาวิทยากรไม่ว่าจะเป็นตำรวจ นักวิชาการ พนักงานขับรถที่มีประสบการณ์ในการขับจนประสบอุบัติเหตุ หรือการระดมสมองของพนักงาน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขับรถบรรทุกด้วยตนเอง ทั้งนี้รวมไปถึงการให้ความรู้เพิ่มเติมให้เห็นความสำคัญของการขับรถอย่างปลอดภัย ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการขับรถไม่ปลอดภัย กล่าวคือ จะเกิดความสูญเสียทั้งร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สินและสินค้าที่อยู่บนรถ ทำให้สถานประกอบการขนส่งต้องเกิดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นไม่ว่าจะเป็น ค่าซ่อมรถ ค่าเบี้ยประกันภัยรถ ค่าสินค้าของลูกค้า ฯลฯ ซึ่งเป็นต้นทุนของบริษัททั้งสิ้น ดังนั้นถ้าผู้บริหารของสถานประกอบการขนส่งให้ความสำคัญในเรื่องนี้ จะทำให้ต้นทุนของบริษัทลดลง และสามารถนำเงินส่วนหนึ่งของกำไรที่ได้เพิ่มขึ้นมานั้นกลับมาให้เป็นรางวัลโบนัสแก่พนักงานขับรถต่อไป เพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานอีกทางหนึ่ง ดังที่ จำเนียร ชวงโชติ (2528 : 81) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ไว้ว่า หมายถึง การที่คนเรารับรู้สิ่งต่างๆ โดยอาศัยอวัยวะสัมผัส (Sensory Organ) ที่มีอยู่ได้แก่ ตา หู จมูก ลิ้น และผิวหนัง ทำหน้าที่เป็นเครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการสัมผัสแล้วส่งไปเป็นประสบการณ์ทางสมองจากสมองจะแปลงสัมผัสเหล่านั้นเป็นผลออกมาในรูปของการตอบสนองต่อสิ่งเร้าทางส่วนต่างๆ ของร่างกายแล้วนำไปสู่พฤติกรรมต่อไป

การรับรู้กฎหมายจราจร

พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในด้านการรับรู้กฎหมายจราจรอยู่ในระดับดี ซึ่งจากการวิจัยสามารถสรุปได้ว่า ที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจาก

1. กรมการขนส่งทางบก

ในการขอใบอนุญาตขับรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบกได้มีการจัดอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจรให้กับพนักงานขับรถได้รับรู้ ก่อนทำการขอสอบใบอนุญาตขับรถบรรทุก ส่งผลให้พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้กฎหมายจราจรได้ดี หลังจากที่ผ่านมาการอบรมและการสอบข้อเขียนแล้วกรมการขนส่งทางบกควรแจกเอกสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเพิ่มเติมเพื่อให้พนักงานขับรถเกิดการรับรู้ในสิ่งเหล่านั้นเพิ่มมากขึ้น

2. เจ้าหน้าที่ตำรวจ

เจ้าหน้าที่ตำรวจ มีความเข้มงวดเป็นบางพื้นที่ในการตรวจจับพนักงานขับรถที่ทำผิดกฎหมายจราจร

การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ

พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยในด้านการรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ อยู่ในระบับน้อยมาก ซึ่งจากการวิจัยสามารถสรุปได้ว่า ที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจาก

1. กรมการขนส่งทางบก

ฝ่ายผลิตสื่อและเผยแพร่ส่วนสวัสดิภาพการขนส่ง สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไม่แพร่หลายมากนัก และที่สำคัญการที่พนักงานขับรถบรรทุกไปสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับรถบรรทุกจากกรมการขนส่งทางบกนั้น เวลาในการจัดอบรมก่อนการสอบข้อเขียนที่พนักงานในกรมการขนส่งทางบกจัดไว้ มีเวลาในการอบรมพนักงานขับรถค่อนข้างจำกัดและเนื้อหาส่วนใหญ่จะเน้นในเรื่องกฎหมายจราจรเป็นหลัก ระยะเวลาที่ใช้ในการอบรมประมาณ 2-3 ชั่วโมง จึงเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้พนักงานขับรถบรรทุกมีการรับรู้ในเรื่องเหล่านี้ค่อนข้างน้อย

2. ผู้ประกอบการขนส่ง

ให้ความรู้กับพนักงานขับรถบรรทุกในบริษัทเกี่ยวกับเรื่องกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในการขับรถบรรทุกค่อนข้างน้อย เนื่องจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งมีการจ่ายค่าผ่านทางให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นรายปี ทำให้พนักงานขับรถละเลยกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่ควรปฏิบัติอย่างถูกต้อง อาทิเช่น การขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด การบรรทุกสินค้าเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งไม่ควรช่วยเหลือเรื่องคดีหรือค่าปรับใดๆ ทั้งสิ้น โดยให้พนักงานเป็นคนรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง

เมื่อพิจารณาจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดระยอง พบว่า พนักงานขับรถส่วนใหญ่มีจิตสำนึกโดยภาพรวมอยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า

จิตสำนึกต่อการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น

พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในด้านการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นอยู่ในระดับดี ซึ่งจากการวิจัยสามารถสรุปได้ว่า ที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจาก

1. กรมการขนส่งทางบก

ฝ่ายผลิตสื่อและเผยแพร่ส่วนสวัสดิภาพการขนส่ง สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก มีการเผยแพร่ถึงผลกระทบหรือความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการที่พนักงานขับรถไม่ขับรถอย่างปลอดภัย ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ทั้งทางสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หรือสื่อโทรทัศน์ ยังมีไม่แพร่หลายมากนัก จึงเกิดการปลูกฝังจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยต่อพนักงานขับรถยังไม่ดีมากเท่าที่ควร

2. ผู้ประกอบการขนส่ง

ผู้ประกอบการขนส่งขาดการเน้นย้ำอย่างสม่ำเสมอถึงผลกระทบที่ตามมาจากการที่พนักงานขับรถขับรถไม่ปลอดภัย ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ผลที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อตนเอง ครอบครัว บริษัท และบุคคลอื่นที่อยู่บนท้องถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นในแต่ละครั้ง ดังนั้นผู้บริหารในสถานประกอบการขนส่งควรทำการสำรวจจิตสำนึกใน

เรื่องความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกอย่างสม่ำเสมอ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปปรับปรุงวิธีการดำเนินงานของบริษัทในด้านการอบรม หรือการสร้างแรงจูงใจให้พนักงานเกิดความมีจิตสำนึกในการขับรถอย่างปลอดภัยในขณะที่ส่งสินค้าไปยังลูกค้า เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่ง กระจ่าง ทิวะคะศิริ (2527 : 24) ได้แบ่งความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุออกเป็น 4 ประเภท คือ คน (People) ซึ่งอาจเกิดการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ พิการโดยสิ้นเชิง หรือตาย ทรัพย์สิน (Properties) ความเสียหาย เช่น ตึกพัง ไฟไหม้ ระเบิด เป็นต้น ผลผลิต (Production) อุบัติเหตุทำให้ผลผลิตตกต่ำเพราะงานหยุดชะงัก และกำไร (Profit) กำไรลดลงหรือขาดทุนจนอาจต้องล้มเลิกกิจการ ณัฐวัตร มนต์เทัญญ (2533 : 37-38) กล่าวว่า การที่จะให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยบรรลุผล ผู้บริหารระดับสูงให้ความสนใจอย่างจริงจัง การตั้งเป้าหมายความปลอดภัย และการติดตามผล และ เกียรติวรรณ อมาตยกุล (2541 : 24) กล่าวว่า ชีวิตของคนเราไม่ได้มีส่วนประกอบเฉพาะแต่เพียงร่างกายเท่านั้น จิตใจก็เป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อชีวิตและเป็นส่วนที่ควบคุมการทำงานของร่างกาย ซึ่งก็คือจิตสำนึกของเรานั้นเอง ซึ่งจิตสำนึกนั้นมีหน้าที่ในการรับรู้ความรู้สึกจากภายนอก แล้วแสดงออกมาจากความต้องการภายในของตนเองเป็นพฤติกรรมที่ปรากฏให้เห็น ดังนั้นเมื่อคนเรามีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อความปลอดภัย ก็จะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมในการป้องกันมิให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ดังนั้นผู้บริหารในสถานประกอบการขนส่งควรสร้างให้พนักงานขับรถบรรทุกมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในขณะที่ขับรถบรรทุกสินค้าไปยังลูกค้า โดยให้พนักงานขับรถบรรทุกได้รับทราบถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุ หรือ ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

จิตสำนึกต่อความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย

พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในด้านความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตรายอยู่ในระดับดี ซึ่งจากการวิจัยสามารถสรุปได้ว่า ที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจาก เริ่มเกิดการปลูกฝังและส่งเสริมเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งบางราย ประเวศ วสี (2541 : 13) ได้กล่าวถึง กลยุทธ์การปลูกจิตสำนึก (Public Consciousness) ว่า เป็นกลยุทธ์หลักของการสร้างประชาสังคม เพราะประชาสังคมต้องขับเคลื่อนด้วยความร่วมมือร่วมใจ ก่อเกิดเป็นความสัมพันธ์โยงใยเป็นเครือข่าย ดังนั้นกลยุทธ์ในการปลูกจิตสำนึกสาธารณะของบุคคล ของกลุ่ม ของชุมชน และของสังคม จึงเป็นสิ่งที่ต้องกระทำเป็นสิ่งแรก โดยอาศัยการสนับสนุนหรือเทคนิคคือความรัก กลยุทธ์หรือแนวคิดทั้งหลายจะไม่มีทางสู่ความสำเร็จได้หากบุคคลที่กระทำการนั้นปราศจากความรักในการเป็นพรรคพวก เป็นความรักที่เอาชนะความเห็นแก่ตัวของมนุษย์ ความรักในสังคม ซึ่งเป็นความรักต่อเพื่อนมนุษย์ และ ประมวล ดิคคินสัน (2519 : 339-341) กล่าวว่า การที่เรา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้เผยแพร่ไปยังเว็บไซต์เป็นการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความรักต่อตนเองจะทำให้เราเกิดความรักกับผู้อื่นเป็น ความรักทำให้มนุษย์มีความเอื้ออาทร มีความรับผิดชอบต่อผู้อื่นตามสิทธิที่เขาควรได้ นั่นคือสิทธิแห่งความเป็นมนุษย์นั่นเอง ความรัก หนุนให้เราอยากบำเพ็ญประโยชน์

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ตามปัจจัยส่วนบุคคล อันได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สถานภาพสมรส และภาระหนี้สิน ของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถาน ประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัด ระยอง ก็สามารถอภิปรายผลการวิจัยได้ดังนี้

อายุ

เมื่อพิจารณาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุ ต่างกันพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่างกัน มีการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สนับสนุนสมมติฐานที่ตั้งไว้ แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่างกัน มีการรับรู้ต่อกฎหมายจราจรแตกต่างกัน และผลงานวิจัย สอดคล้องกับงานวิจัยของ วณิดา กำจัดศัตรู (2529: บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพล ต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าผู้มีอายุระหว่าง 18 -27 ปี ให้ความสนใจใน เรื่องของความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์น้อย และมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่าง ไม่ถูกต้อง ขาดความรู้ในเรื่องกฎจราจร และพจนารถ บุญญภัทรพงษ์ (2542: บทคัดย่อ) พบว่า อายุที่ต่างกันไม่ก่อให้เกิดเจตคติต่อการป้องกันอันตรายจากการทำงานที่แตกต่างกัน

อย่างไรก็ตามผลงานวิจัยที่ไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาค้างนี้คือ ผลงานวิจัยของ กัณวีร์ ตระกูลแสง (2541 : 122) พบว่า พนักงานที่มีอายุต่างกันจะมีเจตคติต่อคนที่ใช้อุปกรณ์ ป้องกันเสียงดังแตกต่างกัน และ วิรมลล์ ละของศิริวงศ์ (2541 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มี ผลต่อการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยของ พนักงานปฏิบัติการในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตแผ่นเหล็ก พบว่าปัจจัยด้านอายุที่แตกต่างกัน จะมี พฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยแตกต่างกัน ดังนั้นจึงเป็นไปได้ที่พนักงานขับรถบรรทุกที่มี อายุต่างกัน จะมีการรับรู้ต่อกฎหมายจราจรต่างกัน และมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยไม่ต่างกัน โดยจะเห็นว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีค่าเฉลี่ยการรับรู้กฎหมายจราจรต่ำกว่า พนักงานขับรถที่มีอายุอยู่ระหว่าง 30 - 35 ปี และ มากกว่า 35-40 ปี หรือกล่าวได้ว่าพนักงานขับรถ บรรทุกที่มีอายุสูงกว่าจะมีระดับการรับรู้กฎหมายจราจรมากกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุ ต่ำกว่า ทั้งนี้อาจเป็นเพราะพนักงานที่มีอายุมาก ผ่านประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกและได้ เรียนรู้ความผิดพลาดที่ผ่านมา มีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ ความคึกคะนองในการขับรถน้อยลง มากกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุน้อย รวมทั้งพนักงานที่มีอายุมากจะตระหนักถึงผลกระทบที่ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จะเกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสีย มากกว่าพนักงานที่มีอายุน้อย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ วันชัย ถนงค์ (2541 : 187) พบว่า ช่วงอายุของผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรในประเทศไทย คือผู้ที่มีอายุ 18-22 ปี มีสาเหตุเนื่องมาจากการที่อยู่ในวัยศึกษาคณะของ ชอบความสนุกสนาน ตื่นเต้น จึงมักจะขับรถด้วยความเร็วสูง และมีความระมัดระวังไม่เพียงพอ อีกทั้งยังเป็นผู้ที่เริ่มฝึกหัดขับขี่ยานพาหนะจึงยังไม่มีประสบการณ์ในการควบคุมบังคับรถ และการตัดสินใจเฉพาะหน้าในเหตุการณ์ได้ไม่ดีพอ วรณี ลิ้มอักษร (2543 : 58-60) ที่กล่าวว่า เมื่อมีการเจริญเติบโตจากวัยทารกสู่วัยเด็ก วัยรุ่น และวัยผู้ใหญ่ บุคคลจะมีความพร้อมในการเรียนรู้เพิ่มขึ้นไปตามวัย และ ทศนา บุญทอง (2529 :190) ที่กล่าวว่า อายุของบุคคลเป็นสิ่งที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับพัฒนาการ ระดับวุฒิภาวะ ในคนปกติเมื่ออายุมากขึ้นระดับวุฒิภาวะสูงขึ้นตามวัย ประสบการณ์มากขึ้น ความคิดอ่านและการมองปัญหาได้ชัดเจนถูกต้องตามความเป็นจริงมากขึ้น ความคิดและการกระทำจะปรับเปลี่ยนตามวัย อย่างไรก็ตามการที่อายุไม่มีผลต่อจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก พนักงานขับรถบรรทุกได้รับข่าวสารข้อมูลจากการโฆษณาประชาสัมพันธ์ การอบรมในสถานประกอบการขนส่งที่บริษัทจัดขึ้นในเรื่องความปลอดภัยแบบฉบับเดียวกัน จึงทำให้อายุไม่มีผลต่อจิตสำนึกต่อความปลอดภัย

ระดับการศึกษา

เมื่อพิจารณาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาต่างกัน พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สนับสนุนตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการรับรู้ต่อกฎหมายจราจรแตกต่างกัน และผลงานวิจัยไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ อรญาณี สุนทรวิชัย (2546:154) ที่พบว่า พนักงานที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับหลักเกณฑ์วิธีการที่ดีในการผลิต (GMP) นมพร้อมดื่มพาสเจอร์ไรส์ต่างกัน พจนารถ บุญญภัทรพงษ์ (2542: บทคัดย่อ) พบว่า ระดับการศึกษาที่ต่างกันมีผลทำให้เกิดเจตคติต่อการป้องกันอันตรายจากการทำงานที่แตกต่างกัน และงานวิจัยของ กัณวีร์ ตระกูลแสง (2541 : 95) ที่พบว่า พนักงานที่มีระดับการศึกษาต่างกันจะมีเจตคติต่อคนที่ใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงดังแตกต่างกัน

อย่างไรก็ตามผลงานวิจัยที่สอดคล้องกับผลการศึกษารั้งนี้คือ ผลงานวิจัยของ วีรมลล์ ละอองศิริวงศ์ (2541 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยของพนักงานปฏิบัติการในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตแผ่นเหล็ก พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ดังนั้นจึงเป็นไปได้ที่ พนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีการรับรู้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต่อกฎหมายจราจรต่างกัน และมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยไม่ต่างกัน โดยจะเห็นได้ว่าพนักงานขับรถบรรทุกระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-3 มีค่าเฉลี่ยการรับรู้กฎหมายจราจรต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6, มัธยมศึกษาปีที่ 3 และมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช. หรือกล่าวได้ว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าจะมีระดับการรับรู้กฎหมายจราจรมากกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ทั้งนี้อาจเป็นเพราะพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าจะมีความคิด ความอ่าน และความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมมากกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า

ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก

เมื่อพิจารณาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกันพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน มีการรับรู้ต่อความปลอดภัยไม่ต่างกัน ซึ่งไม่สนับสนุนสมมติฐานที่ตั้งไว้ แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกัน มีการรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ แตกต่างกัน และพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกต่างกันมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยแตกต่างกัน ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานที่ตั้งไว้ และผลงานวิจัยไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ปรีดา ยนต์พิเศษ (2541 : 154) พบว่า จิตสำนึกของคนเรามีส่วนสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ การขาดความรู้ในเรื่องกฎหมายจราจร มีผลเสริมสร้างความไม่ปลอดภัยในการขับขี่ การให้ความรู้กับผู้ขับขี่โดยเฉพาะเมื่อได้รับอุบัติเหตุจราจรมาแล้วจะมีผลสำคัญในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ นอกเหนือจากประสบการณ์ที่ผู้ขับขี่ได้รับมาในอดีต กัญฉวี ตระกูลแสง (2541 : 103) ที่พบว่า พนักงานที่มีระยะเวลาทำงานต่างกันจะมีความรู้เรื่องอุปกรณ์ป้องกันเสียงดังแตกต่างกัน พจนารต บุญญภัทรพงษ์ (2542: บทคัดย่อ) พบว่า ระยะเวลาทำงานที่ต่างกันไม่มีผลทำให้เกิดเจตคติต่อการป้องกันอันตรายจากการทำงานที่แตกต่างกัน และวันชัย ทัศนกิจ และคณะ (2542 : 187) พบว่า ผู้ขับขี่รถเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง การขับขี่ที่ไม่ชำนาญ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ตลอดจนปราศจากความระมัดระวังย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้เสมอ ผู้ขับขี่ที่ดีต้องรอบรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางบก คำสั่งเครื่องหมายและสัญญาณจราจร ตลอดจนวิธีขับรถที่ถูกต้อง รู้จักวิธีเพิ่มพูนความรู้ในการขับรถให้ดียิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามผลงานวิจัยที่สอดคล้องกับผลการศึกษาครั้งนี้คือ ผลงานวิจัยของ วณิดา กำจัดัดัสกร (2529 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าผู้มีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เกิน 3 ปี ให้ความสนใจในเรื่องของความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์น้อย และมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างไม่ถูกต้อง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขาดความรู้ในเรื่องกฎจราจร อารยา รัชมกการณ (2539 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อความเข้าใจเครื่องหมายความปลอดภัยที่ใช้อยู่ในสถานประกอบการ ผลการศึกษาสรุปว่ากลุ่มพนักงานที่มีอายุงานต่ำมีความเข้าใจเครื่องหมายความปลอดภัยสูงกว่าพนักงานที่มีอายุงานสูง และวีรมลล์ ละองศิริวงค์ (2541 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยของพนักงานปฏิบัติการในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตแผ่นเหล็ก พบว่าอายุงานที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ดังนั้นจึงเป็นไปได้ที่พนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์อยู่ระหว่าง 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ยการรับรู้ภาวะเบียบข้อบังคับต่างๆต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี และพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์อยู่ระหว่าง 1-3 ปี และมากกว่า 3-6 ปี มีค่าเฉลี่ยในการมีจิตสำนึกต่ำกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 6 ปี ทั้งนี้อาจเนื่องจาก พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกน้อย จะมีการสั่งสมประสบการณ์การขับรถในอดีต การรับรู้กฎหมายจราจร และการรับรู้ภาวะเบียบข้อบังคับต่างๆน้อยกว่าพนักงานที่ขับรถบรรทุกมานาน และพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถน้อย จะผ่านประสบการณ์ในการขับรถจนเกิดอุบัติเหตุมาน้อยกว่า หรือพบเห็นการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อยกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ในการขับรถมามาก ทำให้การเกิดจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยน้อยกว่า

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

เมื่อพิจารณาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีรายได้ต่างกันพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีรายได้ต่างกัน มีการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยไม่ต่างกัน ซึ่งไม่สนับสนุนสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากพนักงานขับรถบรรทุกได้รับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่ต่างกันดังเห็นได้จากผลการวิจัยพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 10,001 – 15,000 บาท โดยมีร้อยละ 55.1 และรายได้ที่พนักงานขับรถได้มากหรือน้อยในแต่ละคนนั้นขึ้นอยู่กับงานที่ได้รับ พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับงานเยอะก็จะมีรายได้เยอะตามลำดับ และการให้งานของผู้ประกอบการขนส่งจะจัดงานให้อย่างยุติธรรมโดยจัดเป็นคิว ดังนั้นจะไม่มีกรลำเอียงแต่อย่างใด ส่งผลให้พนักงานขับรถบรรทุกแต่ละคนมีรายได้ใกล้เคียงกัน ดังนั้นรายได้ของกลุ่มตัวอย่างที่วิจัยมีความแตกต่างกันน้อยมากจึงไม่มีผลต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย

สถานภาพสมรส

เมื่อพิจารณาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีสถานภาพสมรสต่างกันพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีสถานภาพต่างกัน มีการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยไม่ต่างกัน ซึ่งไม่สนับสนุนสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผลการวิจัยที่พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส โดยมีร้อยละ 81.5 ซึ่งถือว่ากลุ่มตัวอย่างที่วิจัยไม่มีความแตกต่างกันจึงส่งผลให้การรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยไม่แตกต่าง

ภาระหนี้สิน

เมื่อพิจารณาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีภาระหนี้สินต่างกันพบว่า พนักงานขับรถบรรทุกที่มีภาระหนี้สินต่างกัน มีการรับรู้ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีภาระหนี้สินต่างกัน มีการรับรู้กฎหมายจราจรแตกต่างกัน และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยแตกต่างกัน ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก พนักงานขับรถบรรทุกที่มีภาระหนี้สินจะมีความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้นในขณะขับรถบรรทุกสินค้า และปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด ค่าใช้จ่าย ไม่ว่าจะเป็ค่าใช้จ่ายในด้าน ใบสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เมื่อทำผิดกฎหมายจราจร ค่าซ่อมรถ ค่ารักษาพยาบาลเมื่อขับรถจนประสบอุบัติเหตุ และถ้าเกิดอุบัติเหตุจนร่างกายไม่สามารถทำงานต่อไปได้ ก็จะไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ที่มีอยู่ และเป็นภาระให้กับครอบครัวต่อไป

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ต่อความปลอดภัย และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง พบว่า การรับรู้ต่อความปลอดภัยไม่มีความสัมพันธ์กับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ซึ่งไม่สนับสนุนสมมติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุภลักษณ์ อิงคนันท์ (2537: บทคัดย่อ) ที่พบว่า ความรู้ของสมาชิกไม่มีความสัมพันธ์กับเจตคติต่อสหกรณ์ และ อรญาณี สุนทรช (2546:166) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับหลักเกณฑ์วิธีการที่ดีในการผลิต (GMP) นมพร้อมดื่มพาสเจอร์ไรส์ ไม่มีความสัมพันธ์กันกับเจตคติต่อการปฏิบัติงานตามหลักเกณฑ์วิธีการที่ดีในการผลิต (GMP) นมพร้อมดื่มพาสเจอร์ไรส์

อย่างไรก็ตามผลงานวิจัยที่ไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาครั้งนี้คือ ผลงานวิจัยของ พจนารถ บุญญภัทรพงษ์ (2542: บทคัดย่อ) พบว่า ความรู้กับเจตคติต่อการป้องกันอันตรายจากการทำงานมีความสัมพันธ์กัน ดำรง ขำเปลี่ยน (2543 : 96) กล่าวว่า จิตสำนึกในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์ต่อการรับรู้ในเรื่องกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และยัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สอดคล้องกับแนวความคิดของ Zimbardo et al. (1977: 49-53) ที่ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ เจตคติและการปฏิบัติมีความเกี่ยวข้องกันในหลายๆแบบ เจตคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด จะเป็นเช่นไรนั้นย่อมขึ้นอยู่กับความรู้ของบุคคลนั้น กล่าวคือ ถ้าบุคคลนั้นมีความรู้ในเรื่องใดเรื่องหนึ่งดี เจตคติต่อสิ่งนั้นจะดีตามไปด้วย ซึ่งการมีเจตคติที่ดีย่อมส่งผลให้เกิดการปฏิบัติที่ดีด้วย จะเห็นได้ว่า ความรู้ เจตคติและการปฏิบัติต่างก็มีความเกี่ยวข้องต่อเนื่องกันเป็นลูกโซ่ อาจเกี่ยวข้องกันทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนั้นจึงเป็นไปได้ที่ การรับรู้ต่อความปลอดภัยไม่มีความสัมพันธ์กับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย สาเหตุที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการขนส่งยังไม่เห็นความสำคัญของการปลูกฝังจิตสำนึกต่อความปลอดภัยให้กับพนักงานขับรถมากนัก ขาดการฝึกอบรมในเรื่องของการขับรถอย่างปลอดภัย กฎหมายจราจรที่ควรรู้ และกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นผู้ประกอบการขนส่งมิได้เห็นตัวเลขที่เสียหายอย่างชัดเจน กล่าวคือ ค่าเสียหายจากสินค้าหรือตัวรถ ทางประกันภัยรถยนต์เป็นผู้รับผิดชอบ การบาดเจ็บของพนักงานขับรถ ประกันสังคมเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งถ้ามองในมุมกลับกัน ผู้ประกอบการขนส่งให้ความสำคัญต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยแก่พนักงานขับรถอย่างจริงจัง จะทำให้พนักงานขับรถเกิดการรับรู้และเกิดจิตสำนึกต่อความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น จะส่งผลให้การเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าลดน้อยลงจนถึงไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้นบนท้องถนน ผู้ประกอบการอาจจะไม่ต้องเสียค่าเบี้ยประกันรถประจำปี การฝึกอบรมการทำงานให้กับพนักงานขับรถคนใหม่ เนื่องจากไม่มีพนักงานขับรถประสบอุบัติเหตุจนไม่สามารถมาทำงานได้ และสร้างความน่าเชื่อถือแก่บริษัทผู้ว่าจ้างขนส่ง เป็นต้น ค่าใช้จ่ายที่ลดลงส่วนนี้จะทำให้ผลประโยชน์ของบริษัทเพิ่มมากขึ้นอีกทางหนึ่ง และยังสร้างความแข็งแกร่งทางธุรกิจของบริษัทอีกด้วย

5.5 ข้อเสนอแนะ

5.5.1 ข้อเสนอแนะจากผลงานวิจัยครั้งนี้

1. จากผลการวิจัยที่พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล คือ อายุ ระดับการศึกษา และ ภาระหนี้สินที่ต่างกัน มีผลต่อการรับรู้กฎหมายจราจร ส่วนประสบการณ์ในการขับรถที่ต่างกัน มีผลต่อการรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่ง ควรเพิ่มการฝึกอบรม ให้พนักงานขับรถบรรทุกได้มีความรู้ในเรื่องกฎหมายจราจร และกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ กับพนักงานขับรถในกลุ่มอายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถ และภาระหนี้สินที่มีค่าเฉลี่ยการรับรู้อยู่ในระดับต่ำ เพื่อเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ

2. จากผลการวิจัยที่พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล คือ ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก และ ภาระหนี้สิน มีผลต่อจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่ง ควรเพิ่มการปลูกฝังจิตสำนึกในการขับรถให้พนักงานขับรถที่มีประสบการณ์ในการขับรถ และภาระหนี้สินที่มีค่าเฉลี่ยจิตสำนึกอยู่ในระดับต่ำ เพื่อให้พนักงานในกลุ่มนี้มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัย

3. จากผลการวิจัยที่พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกยังมีการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยบางข้ออยู่ในระดับน้อยมากถึงปานกลาง ดังนั้น จึงควรรณรงค์ส่งเสริมจนมีการรับรู้และจิตสำนึกที่ดีต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย ผู้วิจัยเห็นว่าผู้ประกอบการขนส่งควรสร้างกิจกรรมความปลอดภัยในบริษัทให้เกิดแรงกระตุ้นให้พนักงานขับรถได้รู้สึกเกิดการรับรู้และเกิดจิตสำนึกที่ดีในการขับรถบรรทุกสินค้า ดังนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งมีการจัดอบรมพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่อง เนื้อหาสาระในการอบรม เช่น การเน้นย้ำให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ระวังคนในรถยนต์ หรือการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย เป็นต้นโดยอาจเชิญ ตำรวจ นักวิชาการ หรือผู้ทรงคุณวุฒิมาทำการอบรมให้กับพนักงานขับรถ

2. ผู้ประกอบการขนส่งควรมีการตั้งเกณฑ์การให้รางวัลกับพนักงานขับรถบรรทุกเพื่อสร้างแรงจูงใจ เช่น การประกวดค่าขวัญในเรื่องการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย การตั้งเป้าหมายการไม่เกิดอุบัติเหตุถ้าพนักงานขับรถสามารถขับรถยนต์ไม่เกิดอุบัติเหตุตามเป้าหมายที่วางไว้จะได้รับเงินรางวัล หรือจัดให้มีรางวัลพนักงานขับรถดีเด่นประจำเดือนโดยมีเกณฑ์พิจารณา กล่าวคือ การไม่ขับรถเร็ว การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การไม่เกิดอุบัติเหตุ ส่งสินค้าไม่ล่าช้า เป็นต้น

3. ตัดตั้งอุปกรณ์เตือนภัยในรถบรรทุก กล่าวคือ เมื่อพนักงานขับรถบรรทุกขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด หรือ เกินกว่าที่ผู้ประกอบการขนส่งได้กำหนดไว้ อุปกรณ์เตือนภัยนี้จะส่งเสียงดังเพื่อเตือนจนกว่าพนักงานขับรถจะลดความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดไว้

4. จัดให้พนักงานขับรถบรรทุกทำการวิเคราะห์ผังก้างปลาร่วมกัน ในเรื่องสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และแสดงความคิดเห็นเพื่อแก้ไขปัญหาเหล่านั้นร่วมกัน

5. ผู้ประกอบการขนส่งจัดทำบอร์ดความปลอดภัย กล่าวคือ ติดรูปอุบัติเหตุ สาเหตุ และผลที่เกิดขึ้น , กฎหมายจราจรที่ควรรู้ เป็นต้น ซึ่งเป็นการสื่อสารกับพนักงานขับรถอีกช่องทางหนึ่ง

6. ผู้ประกอบการขนส่ง มีการใส่ใจในการตรวจสภาพรถตามอายุการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ

7. สถานประกอบการขนส่งควรมีเครื่องมือในการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสิ่งเสพติดของพนักงานขับรถ เมื่อเห็นว่าพนักงานขับรถเข้ามารับงานมีพฤติกรรมมึนเมา ควรยกเลิกการจ่ายงานทันที

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8. เมื่อพนักงานขับรถกระทำผิดกฎหมายจราจรทุกครั้ง เจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่เพียงแต่ยึดใบขับขี่ และเขียนใบสั่งให้ถูกปรับเท่านั้น เพราะจะเป็นการสร้างความขัดแย้ง อีกทั้งจำนวนเงินค่าปรับเพียงเล็กน้อยไม่สามารถทำให้พนักงานขับรถบรรทุกจดจำได้ ควรมีการให้ความรู้ความเข้าใจถึงกฎหมายจราจรด้วย

ผู้วิจัยเห็นว่าวิธีการดังกล่าวจะช่วยให้พนักงานขับรถบรรทุกเกิดการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น

4. จากการวิจัยครั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในขณะขับรถบรรทุกสินค้าทั้งหมด 2 ด้านไว้ ดังนี้

1. ความปลอดภัยในการขับรถ
 - 1.1 ควรขับรถด้วยความไม่ประมาท
 - 1.2 ไม่ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด
 - 1.3 คำนึงถึงความปลอดภัยทุกครั้งในขณะขับรถ
 - 1.4 ควรตรวจเช็คสภาพรถก่อนเดินทางทุกครั้ง ไม่ว่าจะเป็นสภาพลมยาง ระบบไฟเบรก, ไฟเลี้ยว หรือ ไฟหน้า เป็นต้น
 - 1.5 ควรขับรถอย่างมีวินัย ขับรถตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด
2. ความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจ
 - 2.1 ไม่ควรดื่มของมึนเมา สิ่งเสพติด
 - 2.2 ควรมีจิตใจที่แจ่มใส และอารมณ์ดีตลอดเวลาในขณะขับรถ
 - 2.3 ไม่ควรรีบร้อน คึกคะนอง ในขณะขับรถ
 - 2.4 ความมีน้ำใจให้กับเพื่อนร่วมทาง
 - 2.5 ควรคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและคนรอบข้างอยู่ตลอดเวลาในขณะขับรถ
 - 2.6 ควรมีสติในขณะขับรถอยู่ตลอดเวลา
 - 2.7 พักผ่อนให้เพียงพอ ไม่ฝืนขับถ้าร่างกายไม่พร้อม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

1. ศึกษาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งในจังหวัดอื่น
2. ศึกษาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขับรถบรรทุกสินค้าประเภทรถกระบะ
3. การศึกษาเพิ่มเติมในปัจจัยอื่นๆที่ส่งผลต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย เช่น สินค้าที่บรรทุก , เพื่อนร่วมงาน และสวัสดิการที่ได้รับจากสถานประกอบการขนส่ง เพื่อให้ทราบว่าปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัย และนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในการนำปัจจัยเหล่านั้นมาปรับปรุงงาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น
4. ควรมีการศึกษาถึงสื่อหรือวิธีการที่ทำให้พนักงานขับรถเกิดการรับรู้และเกิดจิตสำนึกต่อความปลอดภัย เพื่อการปรับปรุงสื่อหรือวิธีการที่ใช้ในการอบรมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- เกียรติวรรณ อมาตยกุล. 2540. **พลังแห่งความเชื่อมั่น**. กรุงเทพฯ : ที.พี. พริน.
- กันยา สุวรรณแสง. 2540. **จิตวิทยาทั่วไป**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : รวมสาส์น (1977).
- กัลยา วานิชย์บัญชา. 2543. **การวิเคราะห์สถิติ : สถิติเพื่อการตัดสินใจ**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- กัณวีร์ ตระกูลแสง. 2541. "ความรู้ บุคลิกภาพ ทศนคติต่อการใช้อุปกรณ์การป้องกันเสียงดังของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรม" วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- กระจำจ ทีวีสะศิริ. 2527. **ความปลอดภัยในงานวิศวกรรม**. กรุงเทพฯ : วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์.
- กระทรวงคมนาคม. 2542. **แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542-2549**. กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.
- กมลรัตน์ หล้าสูงษ์. 2528. **จิตวิทยาการศึกษา ฉบับปรับปรุงใหม่**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- กานดา พูนลาภทวี. 2530. **สถิติเพื่อการวิจัย**. กรุงเทพฯ : ฟิสิกส์เซ็นเตอร์การพิมพ์.
- คณะ นิติกร กรมการขนส่งทางบก. 2539. **คู่มือการประกอบการขนส่ง ประกอบด้วยกฎกระทรวง ประกาศ ระเบียบ คำสั่งและหนังสือเวียน ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522**. กรุงเทพฯ : อักษรไทย.
- คณะนิติกร กรมการขนส่งทางบก. 2537. **คู่มือการตรวจสภาพรถ**. กรุงเทพฯ : อักษรไทย.
- จำเนียร ชวงโชติ. 2528. **จิตวิทยาการรับรู้และการเรียนรู้**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- จันทนา มงคลสัมฤทธิ์. 2544. "การศึกษาจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการโรงงานทอผ้า กรณีศึกษา โรงงานทอผ้าปทุมธานี จำกัด." สารนิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิตสาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์. 2534. **ปรัชญาและแนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน การบริหารความปลอดภัย**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- ไชยยศ ไชยมั่นคง และคณะ. 2544. **การจัดการงานขนส่งสินค้า**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ชัยยุทธ ชวลิตนิกุล. 2534. "ความรู้ทั่วไปในการฝึกปฏิบัติงานอาชีพอนามัย ความปลอดภัย และเออร์โกโนมิกส์". การฝึกปฏิบัติงานอาชีพอนามัย ความปลอดภัย และเออร์โกโนมิกส์. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2541. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ : เทพเนรมิตการพิมพ์
- ณัฐวัตร มนต์เทเวทย์. 2533. การบริหารงานความปลอดภัย. นนทบุรี : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- เดโช สนวนานนท์. 2516. จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพฯ : โพธิ์สามต้นการพิมพ์.
- ดำรง ขำเปลี่ยน, พันตำรวจโท. 2543. "การศึกษาจิตสำนึกของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน." วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เทพพนม เมืองแมน และสวิง สุวรรณ. 2529. พฤติกรรมขององค์การ. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.
- ทัศนา บุญทอง. 2529. พยาบาลกับการพัฒนาบุคลิกภาพในประสบการณ์วิชาชีพพยาบาล. กรุงเทพฯ : สาขาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- นวลศิริ เปาโรหิตย์. 2527. จิตวิทยาสังคมเบื้องต้น. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2545. สถิติวิเคราะห์เพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : ศรีอนันต์การพิมพ์.
- บุญหยด พันธุ์เพ็ง. 2540. จิตวิทยาการปกครอง. กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.
- บุญศิริ สุวรรณเพ็ชร. 2538. Dictionary of Psychology. กรุงเทพฯ : พิพจน์ตั้งกรุป.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2520. ทัศนคติ การวัด การเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2526. ทัศนคติ การวัด การเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์.
- ประพันธ์ สุทธาวาส และอุดม สำอางค์กุล. 2525. จิตวิทยาสังคม. เชียงใหม่ : ช้างเผือก.
- ประเวศ วะสี. 2541. ประชาคมตำบล ยุทธศาสตร์เพื่อเสริมรัฐกิจพอเพียง ศิลธรรมและสุขภาพ. กรุงเทพฯ : มติชน.
- ประเทือง ภูมิภัทราคม. 2535. การปรับพฤติกรรม : ทฤษฎีและการประยุกต์. กรุงเทพฯ : ฝ่ายเอกสารตำรา วิทยาลัยครูเพชรบุรีวิทยาลงกรณ์ในพระบรมราชูปถัมภ์.
- ประมวล ดิคคินสัน. 2532. จิตวิทยาการศึกษาพิเศษ. กรุงเทพฯ : กรมการศาสนา
- ปราโมทย์ ชาวศิลป. 2526. คู่มือทฤษฎี "จิตวิเคราะห์". กรุงเทพฯ : สหประชาพานิชย์.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ปรีดา ยันต์พิเศษ. 2541. "การศึกษาภาพลักษณ์ขององค์กรพัฒนาเอกชน ต่อการสร้างจิตสำนึกของประชาชน." วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก. 2546. รายงานสถิติการขนส่งปี 2545. กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.
- พจนารถ บุญญภัทรพงษ์. 2542. "ความรู้ ทศนคติต่อพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการทำงานของลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตลวดในจังหวัดปทุมธานี" วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมบัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543. วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์ . 2540. วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ : สำนักงานทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
- พงศ์โชติธน์ ไทงาม. 2524. "ลักษณะการบริหารงานความปลอดภัยในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของไทย." กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เพ็ญแข แสงแก้ว. 2540. การวิจัยทางสังคมศาสตร์. ม.ป.ท.
- มณีทิพย์ วีระรัตนมณี. 2536. "ทัศนะของบุคลากรที่เกี่ยวข้องต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย." วิทยานิพนธ์ศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- โยธิน ศันสนยุทธ และคณะ. 2533. จิตวิทยา. กรุงเทพฯ : ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ.
- โยธิน ศันสนยุทธ และจุมพล พูลภัทรชีวิน. 2524. จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพฯ : ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ.
- ลิขิต กาญจนภรณ์. 2531. จิตวิทยาพื้นฐานพฤติกรรมมนุษย์. นครปฐม : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์.
- รัชดา อุดมวิจิต. 2540. "การรับรู้การประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานบริษัทผลิตกระแสไฟฟ้า." วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วณิดา กำจัดด้สกร. 2529. "การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์." วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วนิดา เสนีเศรษฐ และชอบ อินทร์ประเสริฐกุล. 2530. **มนุษย์สัมพันธ์ในองค์กร**. กรุงเทพฯ :
โอเดียนสโตร์

วรรณีย์ ลิ้มอักษร. 2543. **จิตวิทยาการศึกษา**. สงขลา : การผลิตเอกสารและตำรา
มหาวิทยาลัยทักษิณ.

วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์. 2539. **คัมภีร์ความปลอดภัย : ปฏิบัติการ
เทคนิควิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ
: ดอกหญ้า.

วีรมลล์ ละอองศิริวงศ์. 2541. "ปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและพฤติ
กรรมการทำงานอย่างปลอดภัยของพนักงานปฏิบัติการในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตแผ่น
เหล็ก." วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วันชัย ถนัดกิจ และคณะ. 2542. **คู่มือปฏิบัติงานสำรวจจราจร**. กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.

ศิราณี ศรีวรรณวิทย์. 2544. "การรับรู้มาตรการความปลอดภัยของพนักงานในโรงงานปิโตรเคมี
กรณีศึกษา โรงงานปิโตรเคมีแห่งชาติ." สารนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชา
วิทยาการจัดการอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณ
ทหารลาดกระบัง.

ศรีธรรม ธนะภูมิ. 2536. **พัฒนาทางอารมณ์และบุคลิกภาพ**. กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.

สมพงศ์ พลอยสังวาลย์. 2519. "การคุ้มครองแรงงานเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยของลูก
จ้างในโรงงานอุตสาหกรรม". กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยธรรม
ศาสตร์.

สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. 2543. **ทฤษฎีและเทคนิคการปรับปรุงพฤติกรรม**. พิมพ์ครั้งที่ 4.
กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุชาติ ประเสริฐรัฐสินธุ์. 2540. **ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์**. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ :
เลียงเชียง.

สุพัตรา ไทวราภา. 2538. "ผลของการจัดกิจกรรมเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่มีต่อพฤติกรรม
ความปลอดภัยในการทำงานของคนงานในโรงงานทอผ้า." วิทยานิพนธ์ครุศาสตรมหา
บัณฑิต สาขาวิชาการศึกษานอกโรงเรียน, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุภลักษณ์ อิงคนันท์. 2537. "การวิเคราะห์ความรู้และทัศนคติของสมาชิกสหกรณ์ที่มีต่อสหกรณ์
การเกษตรเมืองกาฬสินธุ์ จำกัด" วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐ
ศาสตร์สหกรณ์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สวนวิเคราะห์และป้องกันอุบัติเหตุ สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย กรมการขนส่งทางบก.

2546. **รายงานสถานการณ์ อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2545**. กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- สถิต วงศ์สุวรรณ. 2529. จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพฯ : รวมสาส์น.
- สหราชอาณาจักร ณ นครพนม. 2512. "การจัดปัจจัยเพื่อลดอุบัติเหตุ การทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม : กรณีศึกษา โรงงานบางซื่อ บริษัทปูนซิเมนต์ไทย จำกัด." กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สิทธิโชค วรานุสันติกุล. 2524. จิตวิทยาการศึกษา. กรุงเทพฯ : รวมสาส์น.
- สุมาลี จันทร์ชลอ. 2543. การวัดและประเมินผล. กรุงเทพฯ : พิมพ์ดี.
- สุรเชษฐ์ ชีระมณี. 2534. พฤติกรรมมนุษย์ในองค์การ. สงขลา : คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่.
- อรุณภาณี สุนทรช. 2545. "การศึกษาปัจจัยที่มีต่อความรู้และเจตคติต่อหลักเกณฑ์วิธีการที่ดีในการผลิต(GMP) นมพร้อมดื่มพาสเจอร์ไรส์ ของพนักงานในสถานประกอบการผลิตนมพร้อมดื่มพาสเจอร์ไรส์ขนาดเล็ก ที่เข้าร่วมโครงการพัฒนาศักยภาพและความพร้อมของโรงงานแปรรูปนมพร้อมดื่มขนาดกลางและขนาดเล็กให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ GMP นมพร้อมดื่มพาสเจอร์ไรส์." วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- อารยา รัชมการภรณ์. 2539. "ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความเข้าใจเครื่องหมายความปลอดภัยที่ใช้อยู่ในสถานประกอบการ". กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยมหิดล.
- Anderson, P.W.P. 1989. Safety Management for Mechanical Plant Construction. London : Kluwer Publishing.
- Best,W. 1981. Research in Education. 4th ed. Englewood Cliffs, N.J. : Prentice-Hall.
- Crowther, T.S. 1995. Oxford Advance Learning's Dictionary. England : Clays Ltd.
- Chaplin, J.P. 1985. Dictionary of Psychology. The 3rd Edition. New York : Dell Publishing.
- Freud, A. 1966. Normality and Pathology in Childhood. New York : International University Press.
- Guralnik, D.B. 1988. Webster's New World Dictionary of American English. New York : Prentice Hall.
- Heinrich, H.W. 1978. Industrial Accident Perception. London : McGraw-Hill.
- International Labour Office, 1983. Accident Prevention : A Worker's Education Manual. Geneva : International Labour Office.
- Kart, F.E. and Rosenweig J.E. 1979. Organization and Management : A System and Contingency Approach. Tokyo : McGraw-Hill Kogakusha, Ltd.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- Kimbe G.A. and Garnezy N. 1968. **Principles of General Psychology**. The 3rd Edition. New York : Ronald Press.
- Locke J. 1975. **An Essay Concerning Human Understanding**. Oxford : Clarendon Press.
- Solso, R.L. 1991. **Cognitive Psychology**. The 3rd Edition Needham Heights. MA : Allyn and Bacon.
- Sereno, K.K. and Bodaken E.M. 1975. **Trans-per Understanding Human Communication**. Boston : Houghton Mifflin.
- Vincoli, J.W. 1993. **Basic Guide to System Safety**. New York : Van Nostrand Reinhold.
- Zimbardo, P.G. 1979. **Psychology and Life**. The 10th Edition. Glenview, Illinois, Scott, Foresman and Company.
- Zimbardo, G. et. al. 1977. **Influencing Attitude and Changing Behavior**. London : Addison Wesley.
- Zohar, D. 1980. "Safety Climate in Industrial Organization : Theoretical Applied Implications." **Journal of Applied Psychology**. 65(January 1980) : 96-102.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง

การศึกษาการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอ เมือง จังหวัด ระยอง

วัตถุประสงค์ :

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการศึกษาถึงการรับรู้และจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอ เมือง จังหวัด ระยอง การดำเนินงานจะไม่ส่งผลกระทบต่อสถานประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถที่ให้ข้อมูล ดังนั้นจึงขอความกรุณาช่วยตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริง และขอให้พิจารณาคำถามแต่ละข้อและตอบอย่างเต็มความสามารถ

ขอขอบพระคุณในความร่วมมือ

นางสาว เจือทิพย์ เจริญลาภอนันต์

นักศึกษาระดับปริญญาโท

สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำชี้แจง

ผู้ที่จะตอบแบบสอบถามนี้ คือ พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในสถานประกอบการขนส่งที่ตั้งอยู่ใน อำเภอ เมือง จังหวัด ระยอง

แบบสอบถามนี้มี 4 ตอน โดยขอให้ตอบทุกข้อ รายละเอียดมีดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นคำถามปลายเปิด จำนวน 11 ข้อ และคำถามปลายปิด จำนวน 1 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามวัดการรับรู้ต่อมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและกฎจราจร จำนวน 20 ข้อ แบ่งเป็น 3 หมวดด้วยกัน คือ

หมวดที่ 1 : การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย จำนวน 6 ข้อ

หมวดที่ 2 : การรับรู้กฎจราจร จำนวน 6 ข้อ

หมวดที่ 3 : การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ จำนวน 8 ข้อ

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย จำนวน 20 ข้อ แบ่งเป็น 2 หมวดด้วยกัน คือ

หมวดที่ 1 : การตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น จำนวน 14 ข้อ

หมวดที่ 2 : ความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย จำนวน 6 ข้อ

ตอนที่ 4 เป็นคำถามปลายเปิดเกี่ยวกับข้อมูล ข้อคิดเห็น หรือ ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในการขนส่งสินค้า จำนวน 1 ข้อ

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดเติมข้อความและทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

1. อายุ

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 30 ปี . | <input type="checkbox"/> 30 - 35 ปี |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 35 - 40 ปี | <input type="checkbox"/> มากกว่า 40 ปีขึ้นไป |

2. ระดับการศึกษาสูงสุด

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ประถมศึกษาปีที่ 1-3 | <input type="checkbox"/> ประถมศึกษาปีที่ 4-6 |
| <input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาปีที่ 3 | |
| <input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปว.ช.) | |
| <input type="checkbox"/> อนุปริญญาหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปว.ส.) | |
| <input type="checkbox"/> ปริญญาตรีขึ้นไป | |

3. สถานภาพสมรส

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> โสด | <input type="checkbox"/> สมรส |
| <input type="checkbox"/> ม้าย | <input type="checkbox"/> หย่าร้าง |

4. มีบุตรกี่คน

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 คน | <input type="checkbox"/> 2 คน |
| <input type="checkbox"/> 3 คน | <input type="checkbox"/> มากกว่า 3 คน |
| <input type="checkbox"/> ไม่มีบุตร | |

5. ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขีรถบรรทุกสินค้า

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 1 ปี | <input type="checkbox"/> 1 - 3 ปี |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 3 - 6 ปี | <input type="checkbox"/> มากกว่า 6 ปีขึ้นไป |

6. ประสบการณ์ในการขับขีรถบรรทุกขนส่งสินค้า

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 1 ปี | <input type="checkbox"/> 1 - 3 ปี |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 3 - 6 ปี | <input type="checkbox"/> มากกว่า 6 ปีขึ้นไป |

7. ท่านใช้เวลาในการขับขีรถบรรทุกขนส่งสินค้าติดต่อกันโดยเฉลี่ยครั้งละกี่ชั่วโมง

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 6 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> 6 - 12 ชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 12 - 18 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> มากกว่า 18 - 24 ชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 24 - 31 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> มากกว่า 31 ชั่วโมง |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สาเหตุ

.....

วันที่เกิดเหตุ โดยประมาณ

.....

3. ลักษณะการเกิดเหตุ

.....

สาเหตุ

.....

วันที่เกิดเหตุ โดยประมาณ

.....

ตอนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับการรับรู้ต่อมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและกฎจราจร
 คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างของข้อความที่ตรงกับความคิด ความเข้าใจ
 ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

1. การรับรู้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย

ข้อความ	ระดับการรับรู้	
	ใช่	ไม่ใช่
1. ท่านทราบว่าผู้ขับรถบรรทุกต้องขับรถในช่องซ้ายสุด		
2. ในทางเดินรถที่แคบและไม่อาจสวนกันได้อย่างปลอดภัยเมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่รถคันที่ใหญ่กว่า ต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางด้านขวา เพื่อให้รถคันที่เล็กกว่าผ่านไป		
3. เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับรถบรรทุกต้องให้สัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ		
4. สามารถขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่นได้เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อความ	ระดับการรับรู้	
	ใช่	ไม่ใช่
5. ห้ามจอดรถในระยะ 5 เมตร จากทางรถไฟผ่าน		
6. ห้ามเหยียบคลัตช์หรือใช้เกียร์ว่างในขณะที่ขยับรถลงทางลาดชัน		

2. การรับรู้กฎหมายจราจร

ข้อความ	ระดับการรับรู้	
	ใช่	ไม่ใช่
1. เมื่อตำรวจจราจรยื่นและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งฝ่ามือขึ้นส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับรถบรรทุกที่มาจากด้านหน้าและด้านหลังของตำรวจจราจรต้องหยุดรถทั้ง 2 ด้าน		
2. สัญญาณจราจรไฟสีเหลือง ให้ผู้ขับรถบรรทุกเตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟแดง		
3. ห้ามมิให้รถบรรทุกขับรถคร่อมหรือทับเส้น หรือ แนวนแบ่งช่องเดินรถ		
4. ท่านทราบว่าสัญญาณจราจรไฟกะพริบสีเหลืองอำพันแสดงถึงให้ผู้ขับรถบรรทุกลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไป		
5. เมื่อตำรวจจราจรใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้งให้ผู้ขับรถบรรทุกหยุดรถทันที		
6. ผู้ขับรถบรรทุกมาถึงวงเวียนที่มีได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ให้รถที่อยู่ในวงเวียนในทางด้านขวาผ่านไปก่อน		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. การรับรู้กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ

ข้อความ	ระดับการรับรู้	
	ใช่	ไม่ใช่
1. ท่านทราบว่ารถบรรทุกจะต้องมีควันดำไม่เกิน 60 เปอร์เซ็นต์		
2. ผู้ขับรถพ่วง รถกึ่งพ่วง รถลากจูง ให้ขับรถในเขต กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และเทศบาลไม่เกิน 45 กม./ชม. หรือนอกเขตดังกล่าวไม่เกิน 60 กม./ชม. และบนทางหลวงไม่เกิน 80 กม./ชม		
3. ท่านทราบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็วในถนนแต่ละสาย ไม่เท่ากัน		
4. ท่านทราบว่าจะต้องใช้ความดังเสียงของรถบรรทุก ไม่เกิน 100 เดซิเบล		
5. เมื่อผู้ขับรถบรรทุกได้รับใบสั่งต้องไปรายงานตัวและชำระค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายใน 30 วัน		
6. ผู้ขับรถบรรทุกต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายคู่มือจดทะเบียนในขณะที่ขับรถ		
7. ห้ามการบรรทุกสินค้าที่กว้างเกินกว่าความกว้างของตัวรถ		
8. ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 1 เมตร		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 3 ข้อคำถามเกี่ยวกับจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างของข้อความที่ตรงกับความคิด ความเข้าใจ
ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

1. การตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น

ข้อความ	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการกระทำ				
	เป็นประจำ	บ่อย	เป็นครั้ง คราว	นานๆ ครั้ง	ไม่เคย คิด/ทำ เลย
1. ในขณะที่ท่านกำลังขับรถอยู่ ท่านคำนึงถึงความปลอดภัยกับผู้ข้ามถนน					
2. ท่านมักจะตรวจสภาพรถของท่านไม่ให้มีเสียงหรือควันดำเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในกฎหมาย ซึ่งจะเป็นการทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน					
3. ท่านมีความรู้สึกที่ท่านเป็นพลเมืองดีเมื่อได้ขับขีรถถูกต้องตามกฎหมาย					
4. ท่านตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งความเจ็บปวด					
5. ท่านตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งความสูญเสียทางร่างกาย					
6. ท่านตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งความสูญเสียทางจิตใจ					
7. ท่านขับรถเกินความเร็วที่กฎหมายกำหนด					
8. เมื่อท่านรู้สึกง่วงนอน ท่านจะไม่ฝืนขับรถต่อไป แต่จะจอดรอนอน					
9. เมื่อท่านต้องขับรถส่งสินค้าในระยะทางไกลๆ ท่านจะมีพนักงานขับรถอีกคนไปด้วยเพื่อคอยเปลี่ยนกันขับในระหว่างทาง					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อความ	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการกระทำ				
	เป็นประจำ	บ่อย	เป็นครั้งคราว	นานๆ ครั้ง	ไม่เคยคิด/ทำเลย
10. ท่านปฏิบัติตามสัญญาณจราจร					
11. ท่านตรวจสอบสภาพรถก่อนทำการขับขี่					
12. ท่านให้สัญญาณในการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ					
13. ท่านขับรถแซงคันอื่นทางด้านซ้าย					
14. เมื่อท่านทำผิดกฎจราจรท่านจะบอกข้อผิดพลาดไม่ให้ผู้อื่นทำตาม					

2. ความสามารถในการพัฒนาจิตใจ ในการระงับ หักห้ามตนเอง ให้เลิกกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตราย

ข้อความ	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการกระทำ				
	เป็นประจำ	บ่อย	เป็นครั้งคราว	นานๆ ครั้ง	ไม่เคยคิด/ทำเลย
1. เมื่อท่านบรรทุกสินค้า ท่านจะระมัดระวังอยู่ตลอดเวลาเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ					
2. ในขณะที่หยุดรถรอสัญญาณไฟ เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนท่านจะปฏิบัติตาม					
3. เมื่อท่านมีอาการมึนงง หรือความไม่พอใจ ท่านจะขับรถด้วยความเร็ว					
4. เมื่อมีผู้ขับรถคนอื่นแซงจนให้ตีมีสุราก่อนขับรถท่านจะไม่ตีมี					
5. เมื่อมีผู้ขับรถแข่งกับท่านแล้ว ท่านจะไม่แข่งตาม					
6. เมื่อท่านมีปัญหาเกี่ยวกับทางครอบครัว ท่านจะขับรถไม่มีสมาธิ					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้เฉพาะในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 4 ข้อมูล ข้อคิดเห็น หรือ ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก
ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในการขนส่งสินค้า

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาว เจือทิพย์ เจริญลาภอนันต์
วัน เดือน ปี เกิด	22 กรกฎาคม 2518
สถานที่เกิด	เขต บางกอกใหญ่ จ. กรุงเทพฯ
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	เขต บางกอกใหญ่ จ. กรุงเทพฯ
ประวัติการทำงาน	พ.ศ. 2541 บริษัท Dexon Corp.,Ltd.
สถานที่ทำงาน(ปัจจุบัน)	บริษัท สยามยูไนเต็ดสตีล (1995) จำกัด
ตำแหน่ง	วิศวกร (Logistics)
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2541 สำเร็จการศึกษา วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมอุตสาหกรรม จาก มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้