

ผลของโปรแกรมการฝึกอบรมเทคนิคการขับขี่เชิงป้องกัน ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถกระจายสินค้าและอุบัติการณ์ทางถนน ของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในจังหวัดชลบุรี

สิทธิชัย สิงห์สุ*, พรณิ บุญชรหัตถกิจ **, รัฐพล ศิลปรัศมี***, กิตติพงษ์ สอนล้อม****

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมฝึกอบรมเทคนิคการขับขี่เชิงป้องกันต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถกระจายสินค้าและอุบัติการณ์ทางถนน ก่อนทดลอง หลังทดลอง 3 เดือน และติดตาม 6 เดือน ของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในจังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่าง คือตัวแทนพนักงานขับรถกระจายสินค้า 1 คนต่อ 1 โรงงานในจังหวัดชลบุรี มีจำนวน 30 คน สุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามวัดความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม ที่มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.73, 0.74 และ 0.76 ตามลำดับ และใช้สถิติความแปรปรวนทางเดียวแบบวัดซ้ำก่อน หลัง และติดตาม (One-way repeated-measures ANOVA) และ Paired t-test ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่เชิงป้องกันก่อนอบรมอยู่ในระดับต่ำ และหลังอบรม 3 เดือน อยู่ในระดับสูง และหลังอบรม 6 เดือน อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนความถี่ของการอุบัติการณ์ทางถนนของพนักงานหลังอบรม 3 เดือน ลดลงร้อยละ 78.00 และหลังอบรม 6 เดือนลดลงร้อยละ 54.41 เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยอุบัติการณ์ทางถนนของพนักงาน ก่อนอบรม 3 เดือน กับหลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 จากผลการศึกษาสามารถนำรูปแบบการฝึกอบรมเทคนิคการขับขี่เชิงป้องกันไปใช้ในฝึกการอบรมให้พนักงานเพื่อควบคุมพฤติกรรมในการขับขี่รถกระจายสินค้าให้มีความปลอดภัย และสามารถป้องกันการเกิดอุบัติการณ์ทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานได้

คำสำคัญ: การขับขี่เชิงป้องกัน; อุบัติการณ์ทางถนน; พฤติกรรมความปลอดภัย; พนักงานขับรถกระจายสินค้า

* นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี

** รองศาสตราจารย์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี

*** อาจารย์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี

**** ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

Corresponding author: สิทธิชัย สิงห์สุ Email: Sittichai.singsu@vru.ac.th

รับบทความ: 26 ต.ค. 66; รับบทความแก้ไข: 11 พ.ย. 66; ตอบรับตีพิมพ์: 11 พ.ย. 66; ตีพิมพ์ออนไลน์: 11 ธ.ค. 66

The Effect of Defensive Driving Technique Training Program on Safety Behavior in Driving and Road Incidents of the Distributing Goods Drivers in Chonburi

Sitichai Singsu^{*a}, Pannee Banchonhattakit^{**},
Ratthapol Sillaparassamee^{***}, Kittipong Sornlorm^{****}

Abstract

This research aimed to investigate the impact of a defensive driving training program on safety behaviors of drivers transporting goods and road incidents. The study was conducted with a sample group of 30 systematically and randomly selected delivery drivers in Chonburi using the quasi-experimental research design. A questionnaire was employed to measure on knowledge, attitudes and behaviors related to safety driving with reliability coefficients of 0.73, 0.74 and 0.76, respectively. One-way repeated-measures ANOVA and Paired t-test were used to analyze the data collected before the training, after 3 months, and at the 6-month follow-up. The results showed that the safety behaviors in defensive driving were low before the training. After 3 months of the training, safety behaviors significantly increased to a high level and after 6 months of the training, safety behaviors remained at a moderate level. The frequency of road incidents decreased by 78.00 % after 3 months of training and 54.41% after 6 months. In summary, the research demonstrates that the defensive driving training program effectively increased safety behaviors and reduced the frequency of road incidents among the delivery drivers. This research provides valuable insights into the positive effects of defensive driving training programs and can be used the model to train employees to control the behavior of distributing goods drivers be safe and can prevent for road accidents among drivers in factories.

Keywords: Defensive driving training; Road Incidents; Safety behavior; Distributing goods drivers

^{*} Doctoral Candidate, Program on Health System Management, Faculty of Public Health, Valaya Alongkorn Rajabhat University under the Royal Patronage

^{**} Associate Professor, Faculty of Public Health, Valaya Alongkorn Rajabhat University under the Royal Patronage

^{***} Instructor, Faculty of Public Health, Valaya Alongkorn Rajabhat University under the Royal Patronage

^{****} Assistant Professor, Faculty of Public Health, Khan Kaen University

^a Corresponding author: Sitichai singsu Email: Sittichai.singsu@vru.ac.th

Received: Oct. 26, 23; Revised: Nov. 11, 23; Accepted: Nov. 11, 23; Published Online: Dec. 11, 23

บทนำ

ในปี พ.ศ. 2562 องค์การอนามัยโลก WHO พบว่าไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงสุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยแบ่งตามภูมิภาค พบว่าประเทศไทยยังคงมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุด โดยอยู่ที่ 32.7 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ตามมาด้วยเวียดนาม 26.4 คน และมาเลเซีย 23.6 คน⁽¹⁾ สถานการณ์ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนในประเทศไทยมีแนวโน้มที่รุนแรงขึ้นในปัจจุบัน จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรปี พ.ศ. 2564 มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับสูง 13,656 ราย และมีผู้บาดเจ็บสะสม จำนวน 897,126 ราย⁽²⁾ และจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุรถบรรทุกของกรมขนส่งทางบก พบว่าในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2558 ถึงปี พ.ศ. 2562 มีการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกในประเทศไทยจำนวน 4,044 ครั้ง มีพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าได้รับบาดเจ็บรวมจำนวน 6,413 ราย และมีพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าเสียชีวิตรวม 2,266 ราย ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน⁽²⁾

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุรถบรรทุกในเขตระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกประเทศไทยของกรมขนส่งทางบก พบว่าในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2558 ถึงปี พ.ศ. 2562 มีการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกจำนวน 237 ครั้ง สาเหตุของการอุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า และความไม่พร้อมของรถบรรทุกสินค้า เช่น การขับด้วยความประมาท ใช้เร็วเกินกฎหมายกำหนด ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด คนขับหลับใน ไม่ปฏิบัติตามป้ายจราจร และระบบเบรกของรถบรรทุกสินค้าชำรุด รวมถึงสภาพถนนลื่นเนื่องจากฝนตก⁽²⁾ ซึ่งข้อมูลมีความสอดคล้องกับทฤษฎีโดมิโนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของ Heinrich ที่พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ร้อยละ 85 เกิดจากพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของคน และร้อยละ 15 จากสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย⁽³⁾ นอกจากอุบัติเหตุบนท้องถนนแล้วยังมีรายงานจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานในเขตระยองเศรษฐกิจตะวันออกได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา พบว่ามีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ในปี พ.ศ. 2554 ถึงปี พ.ศ. 2563 รวมระยะเวลาทั้งหมด 10 ปี เกิดอุบัติเหตุจากการทำงานจำนวน 134,582 ราย และมีพนักงานเสียชีวิตจำนวน 576 ราย พิกการสูญเสียอวัยวะบางส่วน จำนวน 28,948 ราย และ พบว่า ในปี พ.ศ. 2554 ถึง พ.ศ. 2563 จังหวัดชลบุรีมีสถิติอุบัติเหตุจากการทำงานสูงสุดเป็นลำดับที่ 1 จำนวน 68,692 ราย รองลงมาคือจังหวัดระยองจำนวน 35,512 ราย และจังหวัดฉะเชิงเทราจำนวน 30,378 ราย ตามลำดับ⁽⁴⁾ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดเป็นอันดับที่ 1 เกิดจากการตกจากที่สูง จำนวน 6,332 ราย รองลงมาอันดับที่ 2 คือสาเหตุเกิดจากการทำงานบนท้องถนนกับยานพาหนะจำนวน 3,059 ราย และอันดับที่ 3 คือสาเหตุเกิดจากการสัมผัสความร้อนสูง 1,809 ราย แต่สาเหตุที่ทำให้ประสบอันตรายแล้วเกิดการเสียชีวิตมากที่สุด คือ การทำงานกับยานพาหนะบนท้องถนนมีผู้ปฏิบัติงานเสียชีวิต จำนวน 254 ราย⁽⁴⁾ ปัจจุบันจังหวัดชลบุรียังไม่มีรูปแบบการฝึกอบรมการขับขี่เชิงป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าที่ชัดเจน มีเพียงกฎหมายจราจรและการบังคับใช้ที่ยังไม่สามารถควบคุมหรือลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

อุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของพนักงานเป็นส่วน พนักงานควรมีเทคนิคการขับขี่เชิงป้องกันที่ดี แนวคิดตามทฤษฎีของ Beanland⁽⁵⁾ เทคนิคการขับขี่เชิงป้องกันซึ่งเป็นกลยุทธ์การขับขี่ที่ปลอดภัยเพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่ยานยนต์มีความปลอดภัยจากอันตราย และ

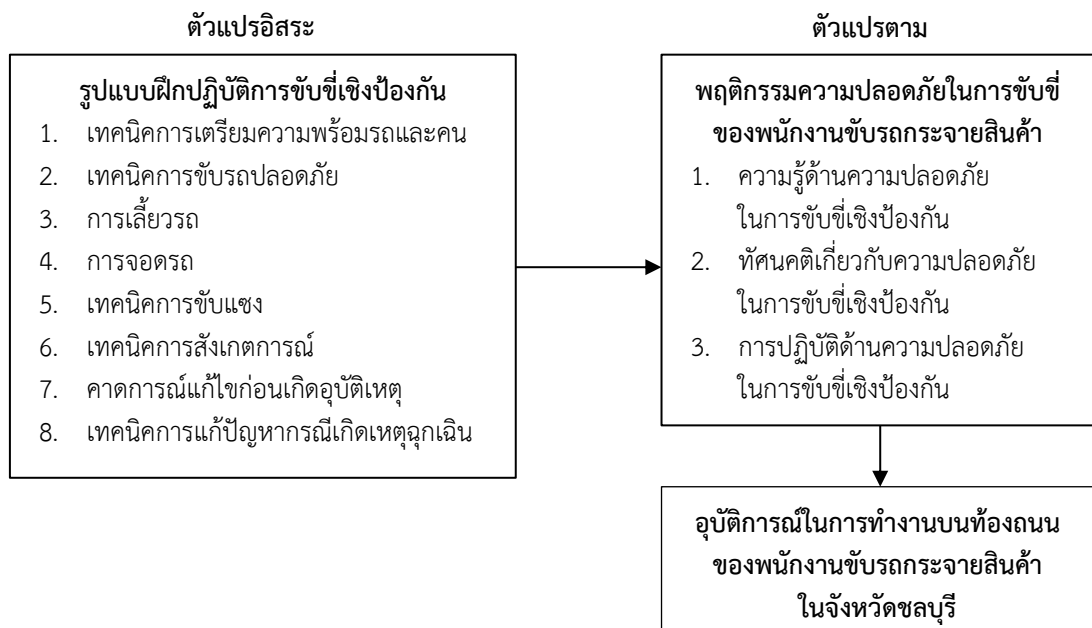
การเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่จะต้องมีความพร้อมทางด้านร่างกาย ช่างสังเกต และวางแผนล่วงหน้า ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัย เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับรถซึ่งประกอบด้วย เทคนิคการเตรียมความพร้อม เทคนิคการขับรถ การเลี้ยวรถ การจอดรถ เทคนิคการขับแซง เทคนิคการสังเกตการณ์ คาดการณ์แก้ไขก่อนเกิดอุบัติเหตุและเทคนิคการแก้ปัญหากรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน จากการศึกษาของ Kelly⁽⁶⁾ ได้ศึกษาเกี่ยวกับการฝึกอบรมการขับขี่เชิงป้องกันในกลุ่มวัยรุ่น พบว่าผู้เรียนมีทักษะขั้นพื้นฐานในการขับขี่ดีขึ้น นำไปสู่การปฏิบัติจริงในการขับขี่รถประจำวันและการฝึกอบรมการขับขี่เชิงป้องกันยังช่วยลดการละเมิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ได้ และยังเพิ่มทักษะและความรู้เรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัยให้ผู้เข้าอบรมนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่บนท้องถนนของผู้เข้าอบรม

จากสภาพปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้า ในจังหวัดชลบุรี ดังที่กล่าวมา ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาผลของโปรแกรมฝึกอบรมเทคนิคการขับขี่เชิงป้องกันต่อพฤติกรรมและอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดชลบุรี เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญที่ผู้บริหารสถานประกอบกิจการ สามารถนำมาวางแผนฝึกอบรมเทคนิคการขับขี่เชิงป้องกันต่อพฤติกรรมและอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดชลบุรีในสถานประกอบกิจการประสบความสำเร็จในการลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในจังหวัดชลบุรีต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมฝึกอบรมเทคนิคการขับขี่เชิงป้องกันต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถกระจายสินค้า และอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดชลบุรี

กรอบแนวคิดการวิจัย



วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย การวิจัยในครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi-experimental research) กลุ่มเดียววัดซ้ำก่อน-หลัง และติดตามทดลอง (Pretest-posttest-follow-up control design) เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมฝึกอบรมเทคนิคการขับขี่เชิงป้องกันต่อพฤติกรรมการขับขี่และอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในจังหวัดชลบุรี ทำการศึกษาระยะเวลา 6 เดือน ระหว่างเดือน 1 เมษายน 2566-23 ตุลาคม 2566

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือพนักงานขับรถจัดส่งสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี จำนวน 2,732 โรงงาน⁽⁷⁾

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย คือตัวแทนพนักงานขับรถกระจายสินค้า 1 คนต่อโรงงานจังหวัดชลบุรี จำนวน 25 คนกำหนดกลุ่มตัวอย่างตามตารางของ Cohen⁽⁸⁾ สำหรับทดสอบสถิติที่ใช้เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยในการวิจัยผู้วิจัยเพิ่มจำนวนตัวอย่างร้อยละ 20 ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัยมีจำนวน 30 คน โดยมีเกณฑ์ดังนี้

เกณฑ์การคัดเข้า ประกอบด้วย 1) พนักงานขับรถกระจายสินค้าที่ผ่านช่วงของการทดลองงานตั้งแต่ 4 เดือนขึ้นไป, 2) พนักงานขับรถกระจายสินค้าที่มีใบอนุญาตขับขี่ชนิดที่ 2 ชนิดที่ 3 ชนิดที่ 4, 3) พนักงานที่ไม่เป็นโรคลมบ้าหมูชักกระตุก, 4) พนักงานที่เกิดอุบัติเหตุในการทำงานบนท้องถนนในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา และ 5) พนักงานยินยอมและให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย

เกณฑ์คัดออกในการศึกษา 1) พนักงานขับรถผู้รับเหมาชั่วคราวให้กับโรงงาน 2) พนักงานตาบอดสี

เกณฑ์ถอนตัว 1) พนักงานที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรมอบรมหลักสูตรการขับขี่เชิงป้องกัน

ผู้วิจัยสุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ (Systematic random sampling) ดังนี้

จากจำนวนประชากรทั้งหมด 2,732 โรงงานของจังหวัดชลบุรี ต้องการกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 ตัวอย่าง หาช่วงห่างโดย $2,732 \div 30 \approx 91$ จากนั้นทำสลากกำกับหมายเลข 1-91 ถ้าจับฉลากได้หมายเลขได้เริ่มต้นให้เป็น 1 และนับต่อไปจนกระทั่งครบ 30 กลุ่มตัวอย่าง หลังจากนั้นให้สถานประกอบกิจการคัดเลือกพนักงานที่ผ่านเกณฑ์ของการวิจัยเป็นผู้เข้าร่วมโครงการวิจัย 1 คนต่อ 1 โรงงานจะได้ทั้งหมด 30 ตัวอย่าง

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

ประเภทที่ 1 เครื่องมือที่ใช้ในทดลอง คือรูปแบบการฝึกอบรมการฝึกปฏิบัติการขับขี่เชิงป้องกัน แบ่งออกเป็นอบรมภาคทฤษฎี และการฝึกปฏิบัติการขับขี่เชิงป้องกันรวมระยะเวลา 12 ชั่วโมง จากที่มหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิของกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ทำการการฝึกอบรมภาคทฤษฎี และการฝึกปฏิบัติการขับขี่เชิงป้องกัน ประกอบด้วย เทคนิคการเตรียมความพร้อมรถ และคน เทคนิคการขับรถปลอดภัย การเลี้ยวรถ การจอดรถ เทคนิคการขับแซง เทคนิคการสังเกตการณ์ คาดการณ์แก้ไขก่อนเกิดอุบัติเหตุ และเทคนิคการแก้ปัญหากรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ในวันที่ 23 และ 24 เมษายน 2566 โดยมีรายละเอียดของรูปแบบดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 รูปแบบการฝึกปฏิบัติการขับชี้เชิงป้องกัน 12 ชั่วโมง

รูปแบบการฝึกปฏิบัติการขับชี้เชิงป้องกัน 12 ชั่วโมง	
กำหนดการการฝึกปฏิบัติการขับชี้เชิงป้องกัน วันที่ 1 อบรมภาคทฤษฎี	
เวลา	หัวข้อ
- ระยะเวลา 30 นาที	- ที่มาและความสำคัญ
- ระยะเวลา 30 นาที	- เทคนิคการเตรียมความพร้อมรถ และคน
- ระยะเวลา 1 ชั่วโมง	- เทคนิคการขับรถปลอดภัย
- ระยะเวลา 1 ชั่วโมง	- การเลี้ยวรถอย่างปลอดภัย
- ระยะเวลา 1 ชั่วโมง	- การจอดรถอย่างปลอดภัย
- ระยะเวลา 1 ชั่วโมง	- เทคนิคการขับแซงอย่างปลอดภัย
- ระยะเวลา 30 นาที	- เทคนิคการสังเกตการณ์แก้ไขก่อนเกิดอุบัติเหตุ
- ระยะเวลา 30 นาที	- เทคนิคการแก้ปัญหากรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน
กำหนดการฝึกปฏิบัติการขับชี้เชิงป้องกัน วันที่ 2 ภาคปฏิบัติ	
เวลา	หัวข้อ
- ระยะเวลา 1 ชั่วโมง	- ตรวจสอบสภาพความพร้อมรถ และคนขับรถกระจายสินค้า
- ฝึกปฏิบัติการขับชี้จริงบนถนน คนละ 10 นาที รวมทั้งหมด ใช้ ระยะเวลา 5 ชั่วโมง	- ฝึกปฏิบัติการขับชี้จริงประกอบด้วย เทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัย, เทคนิคการเลี้ยวรถอย่างปลอดภัย, เทคนิคการจอดรถอย่างปลอดภัย, เทคนิคการขับแซงอย่างปลอดภัย, เทคนิคการสังเกตการณ์แก้ไขก่อนเกิดอุบัติเหตุ

ประเภทที่ 2 คือ แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบวัดความรู้ความปลอดภัยในการขับชี้เชิงป้องกันเป็นแบบ 2 ตัวเลือกคือ ถูก/ผิด จำนวน 20 ข้อ การแปลผลความหมายของคะแนนเป็น 3 ระดับ การแปลผลพิจารณาจากเกณฑ์ของ Bloom⁽⁹⁾ คือ มีความรู้ระดับสูง (ร้อยละ 80-100; 16-20 คะแนน) ความรู้ระดับปานกลาง (ร้อยละ 60-79; 12-15 คะแนน) และความรู้ระดับต่ำ (ต่ำกว่าร้อยละ 60; 0-11 คะแนน)

ส่วนที่ 2 วัดทัศนคติความปลอดภัยในการขับชี้เชิงป้องกัน การประเมินค่า (Rating scale) 3 ระดับ คือ เห็นด้วย 3 คะแนน ไม่แน่ใจ 2 คะแนน และไม่เห็นด้วย 1 คะแนน โดยผู้ตอบคำถามเลือกตอบได้เพียงข้อเดียว ในแต่ละข้อคำถามการแปลผลคะแนนพิจารณาจากเกณฑ์ของ Best⁽¹⁰⁾ โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ทัศนคติดี มีค่าเฉลี่ย (2.34-3.00 คะแนน) ทัศนคติปานกลาง (1.68-2.33 คะแนน) และทัศนคติไม่ดี (1.00-1.67 คะแนน)

ส่วนที่ 3 แบบวัดพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการขับชี้เชิงป้องกัน ในการทำงานบนท้องถนนของพนักงาน การประเมินค่า (Rating scale) 3 ระดับ คือ การปฏิบัติทุกครั้ง (มีการปฏิบัติสัปดาห์ละ 3 ครั้ง หรือมากกว่านั้น) ให้ 3 คะแนน, มีปฏิบัติเป็นบางครั้ง (มีการปฏิบัติน้อยกว่าสัปดาห์ละ 3 ครั้งหรือน้อยกว่านั้น)

ให้ 2 คะแนน และไม่เคยปฏิบัติ(ไม่เคยปฏิบัติเลย)) ให้ 1 คะแนน โดยผู้ตอบคำถามเลือกตอบได้เพียงข้อเดียว ในแต่ละข้อคำถาม มีเกณฑ์การแปลผลคะแนนพิจารณาจากเกณฑ์ของ Best⁽¹⁰⁾ โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ พฤติกรรมอยู่ในระดับสูงมีค่าเฉลี่ยคะแนน (2.34-3.00 คะแนน) พฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง (1.68-2.33 คะแนน) และพฤติกรรมอยู่ในระดับต่ำ (1.00-1.67 คะแนน)

ส่วนที่ 3 แบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงาน เป็นแบบเติมคำ เช่น ในระยะเวลา 3 เดือนท่านเกิดอุบัติเหตุทางถนนในการขับขี่รถกระจายสินค้ากี่ครั้ง

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามส่งให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน เป็นผู้ประเมิน และหาคุณภาพเครื่องมือ ด้วยการตรวจสอบดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย (IOC) ได้ค่าอยู่ระหว่าง 0.60-1.00 และนำไปทดลองใช้ (Try-out) กับกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงาน เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 30 คน โดยแบบวัดความรู้มีค่า KR-20 เท่ากับ 0.73 และแบบสอบถามทัศนคติ และพฤติกรรมมีค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.74 และ 0.76 ตามลำดับ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ภายหลังได้รับการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัย ผู้วิจัยประสานงานกับสถานประกอบการ กิจกรรมกลุ่มตัวอย่างที่ผ่านการสุ่มแล้ว เพื่อขอให้กลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมโปรแกรมการอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน ในวันที่ 23-24 เมษายน 2566 โดยติดต่อผ่านช่องทางโทรศัพท์ และอีเมล หลังจากนั้นผู้วิจัยได้สร้างกลุ่มไลน์ เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมเพื่อติดตามผลของโปรแกรม โดยให้กลุ่มตัวอย่างทำแบบสอบถามหลังอบรม 3 เดือน และระยะติดตามผล 6 เดือน ตอบกลับผ่านช่องทาง Google ฟอรัม ออนไลน์ในวันที่ 23 กรกฎาคม 2566 และ 23 ตุลาคม 2566 ตามลำดับ หลังจากนั้นผู้วิจัยตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูล และสรุปวิเคราะห์ข้อมูล ที่ได้จากการตอบกลับแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive analytical statistics) จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่อการวิเคราะห์เกี่ยวกับลักษณะข้อมูล ส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ทำงานในตำแหน่งงานของพนักงาน ขับรถกระจายสินค้าในจังหวัดชลบุรี และใช้สถิติความแปรปรวนทางเดียวแบบวัดซ้ำ (One-way repeated-measure ANOVA) และ Paired t-test เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่ และความถี่อุบัติเหตุในการทำงานบนท้องของกลุ่มตัวอย่าง ก่อน, หลัง 3 เดือน และระยะติดตาม 6 เดือน ภายหลังการฝึกปฏิบัติการขับขี่เชิงป้องกัน

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการทำวิจัยในมนุษย์และคำนึงถึงจริยธรรมการวิจัย ก่อนการดำเนินวิจัย ผู้วิจัยได้ทำหนังสือเสนอโครงการวิจัย ผ่านจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี และงานวิจัยชิ้นนี้ได้ผ่านการรับรองจริยธรรมในมนุษย์ จากคณะกรรมการ

จริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ หมายเลขการรับรอง 002/2566 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2566 ผู้วิจัยได้อธิบายวัตถุประสงค์ วิธีการดำเนินการ และเปิดโอกาสให้อาสาสมัครตัดสินใจอย่างอิสระในการเข้าร่วมโปรแกรมฯ และสามารถถอนตัวออกจากโปรแกรมฯ ได้ตลอดโดยไม่กระทบต่อการรักษาของอาสาสมัคร ข้อมูลวิจัยจะถูกเก็บเป็นความลับ และนำไปวิเคราะห์ในภาพรวม หลังจากสิ้นสุดการวิจัยข้อมูลทั้งหมดจะถูกทำลายทิ้ง

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 100.00 มีอายุมากกว่า 30 ปี ขึ้นไปคิดเป็นร้อยละ 76.67 มีสถานภาพแต่งงานแล้วคิดเป็นร้อยละ 63.33 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 53.33 มีประสบการณ์การขับขี่รถกระจายสินค้ามากที่สุด 1 ถึง 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 43.33

2. ผลของการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการขับขี่เชิงป้องกันของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี ก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน พบว่าพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรีมีระดับความรู้ก่อนเข้าอบรมการขับขี่เชิงป้องกันส่วนมากอยู่ในระดับต่ำร้อยละ 66.67 มีทัศนคติส่วนมากอยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 60.00 และมีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยส่วนมากอยู่ในระดับต่ำร้อยละ 53.33 หลังอบรม 3 เดือนพนักงานส่วนมากมีความรู้อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 96.67 มีทัศนคติส่วนมากอยู่ในระดับดี ร้อยละ 86.67 และมีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยส่วนมากอยู่ในระดับสูง ร้อยละ 83.33 และระยะติดตามผล 6 เดือน พนักงานส่วนมากมีความรู้อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 100.00 มีทัศนคติส่วนมากอยู่ในระดับดี ร้อยละ 100.00 และมีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยส่วนมากอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 46.67 แสดงใน ตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการขับขี่เชิงป้องกันของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี ก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน (n=30)

ตัวแปร	ก่อนอบรม คน (ร้อยละ)	หลังอบรม 3 เดือน คน (ร้อยละ)	ระยะติดตามผล 6 เดือน คน (ร้อยละ)
ความรู้			
สูง	2 (6.67)	29 (96.67)	30 (100)
ปานกลาง	8 (26.67)	1 (3.33)	0 (0.00)
ต่ำ	20 (66.67)	0 (0.00)	0 (0.00)
Mean±SD	9.80±3.24	18.03±1.47	19.27±0.83

ตารางที่ 2 (ต่อ) ความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการขับขี่เชิงป้องกันของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี ก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน (n=30)

ตัวแปร	ก่อนอบรม คน (ร้อยละ)	หลังอบรม 3 เดือน คน (ร้อยละ)	ระยะติดตามผล 6 เดือน คน (ร้อยละ)
ทัศนคติ			
ดี	5 (16.67)	26 (86.67)	30 (100)
ปานกลาง	18 (60.00)	4 (13.33)	0 (0.00)
ต่ำ	7 (23.33)	0 (0.00)	0 (0.00)
Mean±SD	1.92±0.36	2.71±0.31	2.80±0.20
การปฏิบัติ			
สูง	2 (6.67)	25 (83.33)	11 (36.67)
ปานกลาง	12 (40.00)	5 (16.67)	14 (46.67)
ต่ำ	16 (53.33)	0 (00.00)	5 (16.67)
Mean±SD	1.68±0.37	2.62±0.26	2.13±0.50

3. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการขับขี่เชิงป้องกันของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี ก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน พบว่าค่าเฉลี่ยของความรู้เพิ่มขึ้นหลังการอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน และเมื่อมาเปรียบเทียบระหว่างก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) ส่วนค่าเฉลี่ยด้านทัศนคติด้านความปลอดภัยในการทำงานมีค่าเพิ่มขึ้นหลังการอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน และเมื่อมาเปรียบเทียบระหว่างก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน พบว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) และค่าเฉลี่ยด้านการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการทำงานมีค่าเพิ่มขึ้นหลังการอบรม 3 เดือน ส่วนระยะติดตามผล 6 เดือนมีค่าเฉลี่ยลดลง เมื่อมาเปรียบเทียบระหว่างก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) และแต่ผลเปรียบเทียบระหว่างหลังการอบรม 3 เดือน กับระยะติดตามผล 6 พบว่า ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) แสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย ความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการขับขี่เชิงป้องกันของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี ก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน (n=30)

ตัวแปร	ความรู้			ทัศนคติ			การปฏิบัติ		
	$\bar{X}$	SD	t-test	$\bar{X}$	SD	t-test	$\bar{X}$	SD	t-test
ก่อนการอบรม	9.80	3.24	11.61**	1.92	0.65	11.79**	1.68	0.68	12.37**
หลังอบรม	18.03	1.47		2.70	0.56		2.61	0.47	
ก่อนการอบรม	9.80	3.24	14.25**	1.92	0.65	12.39**	1.68	0.68	4.75**
ระยะติดตามผล	19.27	0.83		2.80	0.20		2.13	0.50	
หลังอบรม	18.03	1.47	4.43**	2.70	0.56	1.42	2.61	0.47	-4.39**
ระยะติดตามผล	19.27	0.83		2.80	0.20		2.13	0.50	
F-test	F=178.34, df=89**			F=78.92, df=89**			F=43.30, df=89**		

ทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ One-way repeated measure ANOVA, ทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ Paired t-test

** p-value < 0.001

4. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยอุบัติเหตุการทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี ก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และระยะติดตามผล 6 เดือน พบว่า ก่อนอบรม 3 เดือน พนักงานมีการเกิดอุบัติเหตุการทางถนนจำนวน 68 ครั้ง หลังการอบรม 3 เดือน มีจำนวน 15 ครั้ง และระยะติดตามผล 6 เดือน 37 ครั้ง เมื่อนำค่าเฉลี่ยการเกิดอุบัติเหตุการทางถนนของพนักงานมาเปรียบเทียบระหว่างก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และระยะติดตามผล 6 เดือน พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value<0.001) แสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยอุบัติเหตุการทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี ก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน (n=30)

อุบัติเหตุการทางถนน	การประเมิน				
	จำนวนครั้ง	$\bar{X}$	SD	t-test	Sig.
ก่อนการอบรม 3 เดือน	68	2.27	0.98	-7.73	0.001
หลังการอบรม 3 เดือน	15	0.50	0.50		
ก่อนการอบรม 3 เดือน	68	3.49	11.85	-4.35	0.001
ระยะติดตามผล 6 เดือน	37	2.39	6.49		
หลังการอบรม 3 เดือน	15	0.97	2.65	3.61	0.001

ตารางที่ 4 (ต่อ) จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี ก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน (n=30)

อุบัติเหตุทางถนน	การประเมิน				
	จำนวนครั้ง	$\bar{x}$	SD	t-test	Sig.
ระยะติดตามผล 6 เดือน	37	2.39	6.49		
F=33.85, df=89**					
หลังอบรม 3 เดือน อุบัติการณ์ลดลง (ร้อยละ) เมื่อเทียบกับก่อนอบรม = 78.00					
หลังอบรม 6 เดือน อุบัติการณ์ลดลง (ร้อยละ) เมื่อเทียบกับก่อนอบรม = 54.41					

**p<0.01

สรุปและอภิปรายผล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานของการวิจัยภายหลังการอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน ทำให้ค่าเฉลี่ยของความรู้ ทักษะ การปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรีเพิ่มขึ้น และอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรีลดลง ด้านความรู้ก่อนอบรมของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรีส่วนมากอยู่ในระดับต่ำ หลังอบรม 3 เดือน พนักงานส่วนมากมีความรู้ในระดับสูง และระยะติดตามผล 6 เดือน พนักงานส่วนมากมีความรู้ในระดับสูง เมื่อนำมาค่าเฉลี่ยของความรู้มาเปรียบเทียบกับระหว่างก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p\text{-value}<0.001$ หมายความว่า ผลของรูปแบบอบรมการขับขี่เชิงป้องกันทำให้พนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรีมีความรู้ในเรื่องของความปลอดภัยในการขับขี่รถกระจายสินค้าเพิ่มขึ้น และด้านทัศนคติก่อนอบรมของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรีก่อนอบรมส่วนมากอยู่ในระดับปานกลาง หลังอบรม 3 เดือน พนักงานส่วนมากมีทัศนคติอยู่ในระดับสูง และระยะติดตามผล 6 เดือน พนักงานส่วนมากมีทัศนคติอยู่ในระดับสูง เมื่อนำมาค่าเฉลี่ยของทัศนคติมาเปรียบเทียบกับระหว่างก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน พบว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p\text{-value}<0.001$ หมายความว่า ผลของรูปแบบอบรมการขับขี่เชิงป้องกันทำให้พนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรีมีทัศนคติในเรื่องของความปลอดภัยในการขับขี่รถกระจายสินค้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากพนักงานมีรับรู้ในสิ่งที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุภาพร ชินสมพล⁽¹¹⁾ ได้ศึกษาผลของโปรแกรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน พบว่าภายหลังการให้ความรู้ของโปรแกรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานทำให้พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน มีความรู้ มีทัศนคติ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน มีค่าเฉลี่ยดีกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p\text{-value}<0.05$ ในส่วนด้านการปฏิบัติด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี ก่อนอบรม

ส่วนมากอยู่ในระดับส่วนมากอยู่ในระดับต่ำ หลังอบรม 3 เดือน พนักงานส่วนมากมีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับสูง และระยะติดตามผล 6 เดือน พนักงานส่วนมากมีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อนำค่าเฉลี่ยของทัศนคติมาเปรียบเทียบระหว่างก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และติดตามผล 6 เดือน พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p\text{-value} < 0.001$ หมายความว่า ผลของรูปแบบอบรมการขับขี่เชิงป้องกันทำให้พนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรีมีการปฏิบัติในเรื่องของความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะที่ต่อเนื่องจากพนักงานมีรับรู้ในสิ่งที่ถูกต้อง และมีทัศนคติที่ดีส่งผลให้พนักงานมีพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะที่ปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ จิตติศักดิ์ ศรีสอน และคณะ⁽¹²⁾ ได้ศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตชิ้นไม้อูคาสับ หจก.พิพัฒน์เจริญกิจ อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม พบว่า ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับสูง ความรู้ ทัศนคติ มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p\text{-value} < 0.005$ ในส่วนด้านอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรี พบว่าก่อนอบรม 3 เดือน พนักงานมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 68 ครั้ง หลังการอบรม 3 เดือน มีจำนวน 15 ครั้ง และระยะติดตามผล 6 เดือนมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมา 37 ครั้ง เมื่อนำค่าเฉลี่ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานมาเปรียบเทียบระหว่างก่อนอบรมการขับขี่เชิงป้องกัน, หลังอบรม 3 เดือน และระยะติดตามผล 6 เดือน พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p\text{-value} < 0.001$ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Kelly MJ⁽⁶⁾ ได้ศึกษาเกี่ยวกับ การฝึกอบรมการขับขี่เชิงป้องกันในกลุ่มวัยรุ่น พบว่า ผู้เรียนมีทักษะขั้นพื้นฐานในการขับขี่ดีขึ้นนำไปสู่การปฏิบัติจริงในการขับขี่ยานพาหนะและการฝึกอบรมการขับขี่เชิงป้องกันยังช่วยลดการละเมิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ได้และยังเพิ่มทักษะและความรู้เรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัยให้ผู้เข้าอบรมนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะของผู้เข้าอบรม ทั้งนี้ในส่วนระยะติดตามผล 6 เดือน มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานเพิ่มมา 37 ครั้ง เพราะการขาดควบคุมอย่างเป็นระบบที่ต่อเนื่อง

โดยสรุปจากผลการศึกษาวิจัยข้างต้นคือรูปแบบการฝึกอบรมเทคนิคการขับขี่เชิงป้องกัน 12 ชั่วโมง ประกอบด้วย เทคนิคการขับอย่างปลอดภัย เทคนิคการเลี้ยวรถอย่างปลอดภัย เทคนิคการจอดรถอย่างปลอดภัย เทคนิคการขับแซงอย่างปลอดภัย เทคนิคการสังเกตการณ์แก้ไขก่อนเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ค่าเฉลี่ยด้านความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการขับขี่เชิงป้องกันของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานจังหวัดชลบุรีดีขึ้น และลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงานได้ในช่วงเวลา 3 เดือนหลังจากนั้นพบว่ามีจำนวนความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าบนท้องถนนเพิ่มขึ้น เนื่องจากการอบรมเพียงอย่างเดียวไม่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานขับรถกระจายสินค้าในระยะยาวได้ หากขาดการควบคุมอย่างเป็นระบบซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ สถาบันมาตรฐานประเทศอังกฤษ⁽¹³⁾ ที่ออกระบบมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงานที่เป็นระบบมาตรฐานสากลชื่อ ISO 45001 เพื่อใช้เป็นแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานจะต้องมีการควบคุมเชิงระบบและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งระบบการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานประกอบด้วย การกำหนด

นโยบายด้านความปลอดภัยที่ชัดเจนจากผู้บริหาร มีการจัดองค์กรด้านความปลอดภัยมีการกำหนดหน้าที่ของผู้บริหาร หัวหน้างาน คณะกรรมการความปลอดภัยในการทำงานที่ชัดเจน มีแผนงาน และมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงาน มีการตรวจติดตาม และการทบทวนระบบอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้ประโยชน์

1. สถานประกอบกิจการควรมีนโยบายในเรื่องอบรมการขับขี่เชิงป้องกันการขับขี่เชิงป้องกันของพนักงานขับรถกระจายสินค้าให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานขององค์กร
2. สถานประกอบกิจการควรมีการพัฒนาความรู้และฝึกทักษะการขับขี่เชิงป้องกันแก่พนักงานขับรถกระจายสินค้าก่อนเริ่มทำงาน และทบทวนเป็นระยะเพื่อให้พนักงานมีทักษะการขับขี่เชิงป้องกันในตัวเอง ซึ่งจะส่งผลให้พนักงานมีพฤติกรรมในการขับขี่รถกระจายสินค้าที่ปลอดภัยมากขึ้น และสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์บนท้องถนนได้
3. ภาครัฐบาลควรออกเป็นกฎหมายให้สถานประกอบกิจการมีการอบรมให้ความรู้ และทบทวนอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับทักษะการขับขี่เชิงป้องกันแก่พนักงานขับรถกระจายสินค้าในโรงงาน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรมีการศึกษาในรูปแบบวิจัยและพัฒนา โดยการนำแนวคิดการขับขี่เชิงป้องกันและแนวคิดระบบการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานขององค์กรร่วมกัน ไปทดลองใช้กับสถานประกอบกิจการและติดตามเพื่อศึกษาประสิทธิผลของโมเดล

เอกสารอ้างอิง

1. Bunnag N. SDG News: WHO เผยรายงาน ‘ไทย’ เสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้มีกฎหมายจราจรในเกณฑ์ดี [ออนไลน์]. 2564 [เข้าถึงเมื่อ 2566 ส.ค. 31] เข้าถึงได้จาก: <https://www.sdgmovement.com/2021/02/10/who-global-status-report-on-road-safety-2018/>
2. กรมการขนส่งทางบก. ข้อมูลอุบัติเหตุรถบรรทุก [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อ 2566 ก.ย. 30]. เข้าถึงได้จาก: <https://data.go.th/dataset/actruck>
3. Heinrich M. Industrial Accident Prevention. 4th ed. New York: McGraw-Hill; 1959.
4. สำนักงานประกันสังคมและกองทุนทดแทน. สถานการณ์การประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย เนื่องจากการทำงาน ปี 2560-2564 [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อ 2566 ก.ย. 28] เข้าถึงได้จาก: https://www.sso.go.th/wpr/assets/upload/files_storage/sso_th/84b88f068b29c808bf3efe3302802234.pdf
5. Beanland V, Huemmer I. The effectiveness of advanced driver training [Internet]. 2021 [Cited 2023 Aug 31]. Available from: <https://www.nzta.govt.nz/assets/resources/research/reports/677/677-the-effectiveness-of-advanced-driver-training.pdf>

6. Kelly MJ, Stanley LM. Effects of Defensive Vehicle Handling Training on Novice Driver Safety: Phase 2. Advanced Driving Training [Internet]. 2006 [Cited 2023 Aug 31]. Available from: <https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/24881>
7. Department of Industrial Works. Information of Factories in the EEC [Internet]. 2022. [Cited 2022 Aug 11] Available from: <https://data.go.th/dataset/facproveec>
8. Cohen J. A power primer. Psychol Bull. 1992 Jul;112(1):155-9. doi: 10.1037//0033-2909.112.1.155.
9. Block JH. Mastery Learning: Theory and Practice. New York: Holt, Rinehart & Winston; 1971.
10. Best JW, Kahn JV. Research in Education. 10th ed. Cape Town: Pearson Education Inc.; 2006.
11. สุภาพร ชินสมพล, ณัฐวุฒิ กกกระโทก, นิพัทธวรรณ แสงพรหม, ปภาดา เมธีวรรณกุล. ผลของโปรแกรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน : กรณีศึกษา บริษัทแห่งหนึ่ง ในจังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา. 2565;8(1):82-96.
12. จิตติศักดิ์ ศรีสอน, รชนี ทศราช, วรรณ วรรณศรี. ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตชิ้นไม้ยูคา หจก.พิพัฒน์เจริญกิจ อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม. วารสารเฉลิมกาญจนา. 2563;7(2): 301-8.
13. British Standards Institution (BSI). ISO 45001 มาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 2566 ส.ค. 31]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.bsigroup.com/th-TH/occupational-health-and-safety-iso-45001/>