พฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์และความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ ในกรุงเทพมหานคร

Motorcycle riding behavior and accident risk of delivery riders in Bangkok

1,* 2

[1,2] ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จ.กรุงเทพมหานคร
*Corresponding author; E-mail address: Prathomporn.pongarree@gmail.com

บทคัดย่อ

องค์การอนามัยโลกระบุว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 8 ของโลกและอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอยู่ในอันดับสูงที่สุดในอาเซียน ทั้งนี้สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด งานวิจัยนี้ทำการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ ทัศนคติต่อการรับรู้อันตรายจากพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จักรยานยนต์และปัจจัยที่อิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินอัตรากำหนดของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ประเภทพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยปัจจัยที่สนใจ ได้แก่ ลักษณะทางประชากร ความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงาน ทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด การรับรู้ความเสี่ยง ระยะเวลาและความถี่ในการเดินทาง การรายงานการประสบอุบัติเหตุด้วยตนเอง ซึ่งทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 450 ชุด และทำการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินอัตรากำหนดของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ ในกรุงเทพมหานคร โดยใช้การทดสอบทางสถิติ ได้แก่ การทดสอบที การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวและค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ พบว่า อายุ ระดับการศึกษา จำนวนบุตร ความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงาน การรับรู้ความเสี่ยง ทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

คำสำคัญ: พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์, การรับรู้ความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์, พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่

Abstract

According to the World Health Organization, road traffic injuries are the 8th leading cause of death in the world and Thailand's road accidents rank highest in ASEAN. The proportion of road accident fatalities in Thailand is the highest number of deaths caused by motorcycles. This research is a study of motorcycle driving behavior, Perceived attitudes towards risky behaviors and factors affecting the speeding behavior of food delivery riders in Bangkok. Factors of interest include demographic characteristics, stress and fatigue while working, attitudes towards speeding and mobile phone use while driving, motorcycle speeding behavior, risk perception, travel time and frequency, and self- reporting of accidents. The data was collected by using a questionnaire of 450 sets and analysis of factors influencing behavior of speeding drivers of food delivery riders in Bangkok. The statistical tests were T- test One- way ANOVA and Correlation Coefficient. The study found that age, education level, number of children, stress and fatigue while working, risk perception and attitudes towards speeding and mobile phone use while driving. Statistically significant effect on the behavior of motorcyclists driving faster than the speed limit.

Keywords: Motorcyclist risk behavior, motorcycling risk perception, food delivery riders

1. ที่มาและความสำคัญ

องค์การอนามัยโลกระบุว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 8 ของโลก ในปี 2016 มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกประมาณ 1.35 ล้านคน ทั้งยังระบุว่าอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอยู่ในอันดับสูงที่สุดในอาเซียน เฉลี่ยมีผู้เสียชีวิต 62 คนต่อวัน [1]

ทั้งนี้สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 เกิดจากรถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ใช้จักรยานร้อยละ 3.5 และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ ร้อยละ 2.3 ซึ่งหากคิดสัดส่วนต่อจำนวนประชากรของประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ 1 ของโลก [2] โดยจากสถิติการจดทะเบียนยานพาหนะของกรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2565 พบว่า จำนวนการจดทะเบียนของจำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเป็นจำนวน 21.73 ล้านคัน จากจำนวนรถจดทะเบียนประเภทอื่นตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 41.07 ล้านคัน จึงทำให้จักรยานยนต์มีสัดส่วนมากที่สุดถึงร้อยละ 52.91 [3] และจากสถิติการ

เกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย มีสาเหตุจากการขับรถเร็วเกินอัตรากำหนดมากที่สุดถึงร้อยละ 78.60 [4]

โดยที่หนึ่งในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คือ พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ และจากสถิติมีจำนวนไม่น้อยที่เกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติหน้าที่เนื่องจากปัจจุบันมีหลายบริษัทที่ให้บริการส่งอาหารผ่านระบบแอพพลิเคชั่น ทำให้เกิดอาชีพพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่เพิ่มขึ้นทั้งในกรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่น ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการนำรถจักรยานยนต์ส่วนตัวมาติดตั้งกล่องหรืออุปกรณ์สำหรับบรรจุสินค้าเพื่อใช้ในการขนส่ง โดยแต่ละบริษัทจะมีระบบรักษาเวลาในการให้บริการ ซึ่งก่อให้เกิดความเร่งรีบของผู้ขับขี่ทำให้พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ อีกทั้งเป็นการเติมช่องว่างของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ประเภทพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ในประเทศไทย เพราะส่วนใหญ่เป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั่วไป มิได้ศึกษาผู้ขับขี่ประเภทพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่โดยตรง จึงเกิดงานวิจัยนี้ขึ้น

จากที่มาและความสำคัญข้างต้น ควรมีการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ การรับรู้ความเสี่ยงและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินอัตรากำหนดของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ ในกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและมาตรการด้านความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ประเภทพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่และลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ในอนาคต ตลอดจนเป็นแนวทางในการจัดการส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัย ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ถูกต้องและยั่งยืนต่อไป

2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Ching-Fu Chen [6] ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ ทัศนคติด้านความปลอดภัย และพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในไต้หวัน และมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบความแตกต่างทางเพศในผลกระทบของบุคลิกภาพและทัศนคติด้านความปลอดภัยต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความเสี่ยง สำรวจด้วยแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างคือ นักศึกษามหาวิทยาลัยไต้หวัน จำนวน 257 คน ใช้แบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural equation model: SEM) ในการวิเคราะห์ พบว่าทัศนคติต่อความปลอดภัยในการจราจรมีความสัมพันธ์โดยตรงกับพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความเสี่ยง และลักษณะบุคลิกภาพของผู้ขับขี่มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความเสี่ยง

ในประเทศไทย กาญจน์กรอง สุอังคะ [7] ได้ศึกษาการศึกษาพฤติกรรมผู้ขับขี่อายุน้อยที่ส่งผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถ จักรยานยนต์ ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาได้พิจารณาจากสัดส่วนจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการเดินทางในภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งกลุ่มตัวอย่างคือ นักศึกษาในสถาบันอาชีวศึกษาทุกระดับการศึกษา ในจังหวัดนครราชสีมา สุรินทร์ และชัยภูมิ จำนวน 933 คน โดยใช้แบบสอบถามและการวิเคราะห์แบบจำลองสมการผลการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

Yubing Zheng และคณะ [8] ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมกับการชนและพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงภัยในหมู่ผู้ขับขี่ส่งสินค้าในประเทศจีน: บทบาทของสภาพการทำงาน โดยการศึกษานี้ดำเนินการเก็บแบบสอบถามจากผู้ขับขี่ส่งของ จำนวน 824 คน ในประเทศจีน รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลประชากร สภาพการทำงาน พฤติกรรมการขับขี่ และการมีส่วนร่วมในการชน มีความสัมพันธ์ตามลำดับขั้นระหว่างตัวแปรแฝงที่ระบุ (เช่น ความกดดันด้านเวลา ความเหนื่อยล้าจากการทำงาน พฤติกรรมการขี่ที่เสี่ยงภัย) ถูกนำมาใช้เพื่อกำหนดความสัมพันธ์พื้นฐานระหว่างปัจจัยที่สำรวจ วิเคราะห์ข้อมูลด้วย Probit model และ logit model จากการศึกษาพบว่า มีชั่วโมงทำงานเฉลี่ย 9.1 ชั่วโมงต่อวันโดยพักผ่อนไม่เพียงพอ การขึ้นบันไดบ่อยครั้ง การวางแผนเส้นทาง และข้อพิพาทกับลูกค้ายังเพิ่มภาระงานทางร่างกายและจิตใจอีกด้วย แบบจำลองที่ทดสอบระบุว่าภาระงานหนัก ความรู้สึกเมื่อยล้า และพฤติกรรมเสี่ยงภัย ล้วนส่งผลกระทบโดยตรงและสำคัญต่อการมีส่วนร่วมในอุบัติเหตุรถชน และความกดดันด้านเวลาตลอดจนลักษณะที่เกี่ยวข้องกับงานหลายประการที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของอุบัติเหตุทางอ้อม ผ่านอิทธิพล ความรู้สึกเมื่อยล้าและพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ ผลการศึกษานี้อาจให้พื้นฐานเชิงประจักษ์สำหรับการแทรกแซงความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ขนส่งสินค้าในประเทศจีน

ในเขตกรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้ Younshik Chung และคณะ [9] ได้ศึกษาความรุนแรงของการบาดเจ็บจากรถชนในรถจักรยานยนต์เดลิเวอรี่กับยานพาหนะ วัตถุประสงค์ของการศึกษานี้คือเพื่อระบุปัจจัยที่ส่งผลต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ส่งมอบในเกาหลี และเพื่อเสนอแนะนโยบายที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับปัญหานี้ โดยใช้แบบจำลอง Probit การวิจัยนี้วิเคราะห์ผลจากข้อมูลการชน ที่บันทึกโดย TAAS (Traffic Crash Analysis System) ในปี ค.ศ. 2007 ถึง 2009 รวมจำนวนการชน 792 จำนวน จากแบบจำลอง Probit พบว่า ตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ส่งผลต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บ ได้แก่ การละเมิดกฎจราจรที่เกี่ยวข้องกับ การเมาแล้วขับ การข้ามเส้นกึ่งกลาง การขับขี่ในขณะที่ฟุ้งซ่าน นอกจากนี้ การชนด้านข้าง การชนในช่วงเวลากลางคืน และการเพิ่มความเร็วของรถจักรยานยนต์หรือยานพาหนะส่งผลให้มีโอกาสเสียชีวิตสูงขึ้น โดยเสนอแนะให้รัฐบาลบังคับใช้กฎหมายกับบริษัทเพื่อลดความรุนแรง ลดความกดดันในการส่งมอบ และในช่วงกลางคืนให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เดลิเวอรี่ใส่เสื้อสะท้อนแสง

ในประเทศเวียดนาม Long T. Truong และคณะ [10] ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการใช้โทรศัพท์มือถือกับพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ ขณะขับรถมอเตอร์ไซค์ ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างรับรู้ถึงความเสี่ยงและพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยง รวมถึงการไม่สวมหมวกกันน็อค การขับเร็ว การฝ่าไฟแดง การขับขี่ผิดทาง การขับขี่ขณะมึนเมา การแซงหน้าอย่างประมาท และการขี่บนทางเท้า ทำแบบสำรวจออนไลน์ จำนวน 655 ตัวอย่าง และใช้มาตรวัดแบบลิเคิร์ท (Likert scale) ในแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วย

สถิติเชิงพรรณนาและแบบจำลอง Binary logistic regression ด้วยโปรแกรมทางสถิติ JASP2017 และโปรแกรม R พบว่า พฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงภัยทั้งหมดที่พิจารณาว่าใช้โทรศัพท์มือถือเพื่อการโทรมีความชุกสูงสุดถึงร้อยละ 74 ในขณะที่การส่งข้อความและค้นหาข้อมูลพบร้อยละ 49.9 และ ร้อยละ 51.7 ตามลำดับ ในแง่ของการรับรู้ความเสี่ยงจากการขนการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่มีความเสี่ยงต่ำกว่าพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ ทั้งหมด ยกเว้นการขับเร็วและการขับขี่บนทางเท้า และพบว่าผู้ขับขี่ที่มีการแซงอย่างประมาทหรือการขี่บนทางเท้ามีโอกาสเป็นสองเท่าที่จะใช้โทรศัพท์มือถือเพื่อการโทร ส่งข้อความ หรือค้นหาข้อมูลขณะขับขี่ นอกจากนี้ ผู้ที่กล่าวว่าตนกำลังขี่มอเตอร์ไซค์ขณะมึนเมามีแนวโน้มที่จะโทรหรือส่งข้อความถึงเกือบสองเท่า

V. Balasubramanian และ M. [11] ได้ศึกษาแบบจำลองลอจิสติกพารามิเตอร์สุ่มของการมีส่วนร่วมกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เกี่ยวข้องกับความล้า ในกรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความชุกของอุบัติเหตุที่เกิดจากความล้าที่รายงานด้วยตนเองและปัจจัยที่เกี่ยวข้องของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ใช้ข้อมูลจากการสำรวจผู้ขับขี่ในกรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม ด้วยการเก็บแบบสอบถาม จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 549 ราย นอกจากนี้ยังจะตรวจสอบอิทธิพลของค่าดัชนีมวลกายและประเภทของรถแท็กซี่ต่อการมีส่วนร่วมของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความล้าของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง วิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนาและ multiparameter logistic regression พบว่า 16% ของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง รายงานว่าอุบัติเหตุเกิดจากความเหนื่อยล้าและ 57% ของอุบัติเหตุทั้งหมดที่รายงานโดยคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเกี่ยวข้องกับความล้าขณะขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในประเทศไทย Auearree Jensupakarn และคณะ [12] ได้ศึกษาอิทธิพลของลักษณะผู้ขี่และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และสภาพแวดล้อมของถนนต่อพฤติกรรมการฝ่าไฟแดง (red-light running : RLR) ที่ทางแยกที่มีสัญญาณ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าไฟแดง ได้แก่ ลักษณะคน สภาพร่างกายของทางแยก การทำงานของสัญญาณไฟจราจร และสภาพการจราจร RLR โดยใช้การสำรวจเชิงสังเกตด้วยกล้องวิดีโอ บริเวณทางแยกในจังหวัดเชียงใหม่ นครราชสีมา ชลบุรี รวม 92 แยก ซึ่งเป็นจังหวัดสำคัญในแต่ละภาคของประเทศไทย นอกจากนี้ คุณลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักวิ่งฝ่าไฟแดงยังได้มาจากการสำรวจแบบสอบถามด้วยตนเอง แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 45,806 รายและผู้ขับขี่รถยนต์ จำนวน 45,724 ราย วิเคราะห์ข้อมูลด้วยแบบจำลอง Binary logistic regression พบว่าปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่ออัตรา RLR คือ ทิศทางการเดินทางของรถที่ทางแยก ช่วงเวลาของวัน การมีอยู่ของช่องเลี้ยว จำนวนช่องจราจร ความกว้างของช่องจราจร ระยะสายตาของทางแยก ประเภทของเสาสัญญาณไฟจราจร ประเภทการทำงานของสัญญาณไฟจราจร ระยะเวลาสีเหลือง ความเร็วใกล้ระยะห่างจากป้ายเตือนทางแยกถึงเส้นหยุด และความขรุขระของทางเท้าสุดท้ายนี้ หากผู้ขับขี่คาดว่ามีความเป็นไปได้สูงที่จะถูกลงโทษเมื่อฝ่าไฟแดง พวกเขาจะไม่ฝ่าไฟแดง

นิภาวรรณ กุลสุวรรณ และคณะ [13] ได้ศึกษาพฤติกรรมการทำผิดจากกฎจราจรกรณีการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรและการวิเคราะห์ทางกายภาพที่อาจจะเป็นปัจจัยที่เอื้อต่อการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร ในเขตจังหวัดนครนายก สำรวจด้วยการนับจำนวนรถจักรยานยนต์และรถยนต์ที่ขับขี่ย้อนศรในช่วงเวลาที่เร่งด่วน(เช้า,เย็น) ในวันธรรมดา (อังคาร,พุธ ,พฤหัส) และวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของถนน โดยแบ่งจุดสำรวจตามเกณฑ์ที่แปรผันกับความถี่ของจำนวนผู้ขับขี่ยานพาหนะย้อนศรเป็น 3 ระดับ ได้แก่ (1) ระดับสูง ยานพาหนะย้อนศรมากกว่า 60 คันต่อชั่วโมง (2) ระดับค่อนข้างสูง ยานพาหนะย้อนศร อยู่ระหว่าง 10 ถึง 60 คันต่อชั่วโมง และ (3) ระดับน้อย ยานพาหนะย้อนศรน้อยกว่า 10 คันต่อชั่วโมง พบว่า การขับขี่ย้อนศรอยู่ในเกณฑ์สูงมาก ระยะห่างระหว่างจุดกลับรถมีผลต่อการย้อนศร โดยระยะใกล้กับไกลมีผลต่อการย้อนศรต่างกัน 3 เท่า

3. วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีการดำเนินการวิจัยแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ได้แก่

1) ออกแบบและปรับปรุงแบบสอบถาม ตรวจสอบคุณภาพแบบสอบถามด้วยการทดสอบสัมประสิทธิ์อัลฟาในการหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนของข้อมูลทั่วไป และส่วนของทัศนคติ การรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์

2) การเก็บข้อมูล กำหนดกลุ่มประชากรเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ความน่าจะเป็น (Probability sampling) สุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster sampling) คือ เป็นการสุ่มตัวอย่างโดยแบ่งประชากรออกตามกลุ่มเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) ให้ได้จำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่มเขต และใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบตามสะดวก (Convenience Selection) เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างที่หาหรือพบได้ง่ายตามแหล่งเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร เช่น ศูนย์กลางค้า เป็นต้น และใช้การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีของ Yamane [5] มีจำนวนตัวอย่างขั้นต่ำ ในการเก็บข้อมูลจำนวน 400 ตัวอย่าง ที่ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ ร้อยละ 5

3) การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ โดยใช้การทดสอบทางสถิติ ได้แก่ การทดสอบที การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวและค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เพื่ออธิบายทัศนคติและพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างในด้านต่าง ๆ โดยใช้โปรแกรม SPSS

4. ผลการศึกษาและการอภิปรายผล

4.1

ในการเก็บรวบรวมแบบสอบถามได้ข้อมูลทั้งหมด จำนวน 521 ชุด เมื่อผ่านขั้นตอนการตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูล จึงได้ชุดข้อมูลที่สมบูรณ์ในการวิเคราะห์ทั้งสิ้น จำนวน 450 ชุด โดยทำการวิเคราะห์

ด้วยสถิติเชิงพรรณนา เพื่อตรวจสอบภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง ดังแสดงในตารางที่ 1 จากการวิเคราะห์พบว่า จำนวนกลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายร้อยละ 87.6 โดยอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 30.41 ปี ร้อยละ 70.2 มีสถานะโสด ระดับการศึกษาสูงสุดส่วนใหญ่อยู่ในระดับมัธยมปลายที่ร้อยละ 38.9 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 11.23 ปี และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 18,972.67 บาท

4.2

จากการวิเคราะห์ระยะเวลาและความถี่ในการเดินทาง พบว่าจำนวนเที่ยวส่งเดลิเวอรี่เฉลี่ย 17 เที่ยวต่อวันและร้อยละ 61.8 ทำงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่มากกว่า 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ ซึ่งเมื่อเทียบกับกฎหมายแรงงานที่ กำหนดเวลาทำงานปกติในทุกประเภทไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวันหรือไม่เกิน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ แสดงว่าส่วนใหญ่พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ทำงานเกินเวลาทำงานปกติ

4.3

รายงานการประสบอุบัติเหตุในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา พบว่า ร้อยละ 75.8 ไม่ประสบอุบัติเหตุ และพบว่ามีผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุมากกว่า 2 ครั้ง ร้อยละ 7.78 สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากมากที่สุดไปน้อยที่สุดได้แก่ เกิดจากสาเหตุอื่น (เช่น สภาพอากาศ สภาพถนน) เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่รายอื่นและเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เอง ตามลำดับ

1 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	ชาย	394	87.56
	หญิง	56	12.44
ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้นหรือต่ำกว่า	111	24.67
	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	175	38.89

ขับบนถนน 4 ช่องจราจร ที่มีเกาะกลาง รองลงมาคือเมื่อขับบนถนน 4 ช่องจราจร ที่ไม่มีเกาะกลาง

4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนด้านพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดของแต่ละคำถาม

		. .
ใช้ความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อขับบนถนน 2 ช่องจราจร ที่ไม่มีเกาะกลาง	2.62	1.021
ใช้ความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อขับบนถนน 2 ช่องจราจร ที่มีเกาะกลาง	2.68	1.058
ใช้ความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อขับบนถนน 4 ช่องจราจรขึ้นไป ที่ไม่มีเกาะกลาง	2.91	1.082
ใช้ความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อขับบนถนน 4 ช่องจราจรขึ้นไป ที่มีเกาะกลาง	2.93	1.143

4.

จากตารางที่ 5 พบว่าคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มคำถามด้านทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ เท่ากับ 2.96 ดังนั้นทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่อยู่ในระดับกลาง โดยข้อคำถามที่มีผู้เห็นด้วยมากที่สุด ได้แก่ การขับขี่ภายในความเร็วที่กำหนดส่งผลให้ระยะเวลาในการขับขี่นานขึ้น ซึ่งส่งผลเสียต่อผิวหนัง เนื่องจากต้องเผชิญกับแดด ลม ฝน และการขับขี่ภายใต้ความเร็วที่กำหนดส่งผลให้เกิดความล่าช้าและทำให้สายในการไปถึงที่นัดหมาย

ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนด้านทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ของแต่ละคำถาม

		. .
AT1: การปฏิบัติตามขีดจำกัดความเร็วนั้นน่าเบื่อหรือจืดชืด	3.05	1.177
AT2: การขับขี่ภายในความเร็วที่กำหนดส่งผลให้ระยะเวลาในการขับขี่นานขึ้น ซึ่งส่งผลเสียต่อผิวหนัง เนื่องจากต้องเผชิญกับแดด ลม ฝน	3.17	1.044
AT3: การขับขี่ภายใต้ความเร็วที่กำหนดส่งผลให้เกิดความล่าช้าและทำให้สายในการไปถึงที่นัดหมาย	3.17	0.997
AT4: ผู้ที่มีความชำนาญในการขับขี่จะใช้ความเร็วสูงได้	2.78	1.101
AT5: การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ปลอดภัยอย่างยิ่ง เนื่องจากโดยทั่วไปแล้ว ฉันระมัดระวังเป็นพิเศษ	2.86	1.334
AT6: เพื่อประหยัดเวลาฉันมักจะใช้โทรศัพท์ มือถือในขณะขับขี่ เช่น สนทนากับลูกค้าที่รอรับอาหาร ใช้ระบบนำทาง (Navigator) เป็นต้น	2.71	1.196

4.

มีรายละเอียดในการทดสอบสมมติฐานดังนี้ เนื่องจากตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา จำนวนบุตร ระยะเวลาและความถี่ในการทำงาน เป็นปัจจัยที่มีตัวแปรต้น 2 และ 3 ตัว ส่งผลให้วิธีการทางสถิติที่เหมาะสมในการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวคือ การทดสอบที (T-test) เพื่อทดสอบความแตกต่างระหว่างตัวแปร 2 กลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (Analysis of Variance: ANOVA) เพื่อทดสอบความแตกต่างระหว่างตัวแปร 3 กลุ่มขึ้นไป ว่ามีความสัมพันธ์กันระหว่างตัวแปรต้นกับตัวแปรตามหรือไม่

เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงาน พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด การรับรู้ความเสี่ยง ทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ จึงใช้การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์

1 เพศมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

จากตารางที่ 6 พบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.408 มีค่าสูงกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงสามารถสรุปได้ว่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดไม่ขึ้นอยู่กับเพศ

การทดสอบสมมติฐานโดยใช้คะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด จำแนกตามเพศ

			.		
ชาย	394	2.8020	0.93992	0.828	0.408
หญิง	56	2.6929	0.79266		

2 อายุไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

จากตารางที่ 7 พบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.000 มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถสรุปได้ว่าอายุที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดที่แตกต่างกัน

หากพิจารณาผลการทดสอบด้วยวิธี Duncan พบว่า ผู้ขับขี่ในช่วงอายุ 18-25 ปี มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดที่แตกต่างจากผู้ขับขี่ในช่วงวัยอื่น โดยผู้ขับขี่ในกลุ่มนี้มีค่าเฉลี่ยความเสี่ยงที่สูงกว่าผู้ขับขี่ในช่วงวัยอื่น

การทดสอบสมมติฐานโดยใช้คะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด จำแนกตามอายุ

					.
ระหว่างกลุ่ม	19.112	5	3.822	4.672	0.000
ภายในกลุ่ม	363.228	444	0.818		
รวมทั้งหมด	382.34	449			

3 ระดับการศึกษาไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

จากตารางที่ 8 พบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.000 มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถสรุปได้ว่าระดับการศึกษาสูงสุดที่ต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดที่แตกต่างกัน

หากพิจารณาผลการทดสอบด้วยวิธี Duncan พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดที่แตกต่างจากผู้ขับขี่กลุ่มอื่น

การทดสอบสมมติฐานโดยใช้คะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด จำแนกตามระดับการศึกษา

					.
ระหว่างกลุ่ม	8.697	4	2.174	2.59	0.036
ภายในกลุ่ม	373.643	445	0.84		
รวมทั้งหมด	382.34	449			

4 จำนวนบุตรไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

จากตารางที่ 9 พบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.045 มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถสรุปได้ว่าจำนวนบุตรที่ต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เมื่อพิจารณาผลการทดสอบค่าเฉลี่ยด้วยวิธี LSD พบว่า

(1) ผู้ที่ไม่มีบุตร จะมีพฤติกรรมที่แตกต่างกับผู้ที่มีบุตร 2 คน

(2) ผู้ที่มีบุตร 1 คน จะมีพฤติกรรมที่แตกต่างกับผู้ที่มีบุตร 2 คน

(3) ผู้ที่มีบุตร 2 คน จะมีพฤติกรรมที่แตกต่างกับผู้ที่ไม่มีบุตรและมีบุตร 1 คน

จึงสรุปได้ว่าผู้ที่มีบุตร 2 คน จะมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดแตกต่างกับผู้ที่ไม่มีบุตรและมีบุตร 1 คน โดยผู้ที่บุตร 2 คนมีคะแนนความเสี่ยงน้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ

การทดสอบสมมติฐานโดยใช้คะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด จำแนกตามจำนวนบุตร

					.
ระหว่างกลุ่ม	6.847	3	2.282	2.711	0.045
ภายในกลุ่ม	375.493	446	0.842		
รวมทั้งหมด	382.34	449			

. ความถี่ในการทำงานไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

จากตารางที่ 10 พบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.072 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.1 จึงมีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ เป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถสรุปได้ความถี่ในการทำงานมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

เมื่อพิจารณาผลการทดสอบค่าเฉลี่ยด้วยวิธี LSD พบว่า

(1) ผู้ขับขี่ที่มีจำนวนเที่ยวน้อยกว่า 6-10 เที่ยวต่อวัน จะมีพฤติกรรมที่แตกต่างกับผู้ที่มีจำนวนรอบ 16-20 เที่ยวและ 21-25 เที่ยวต่อวัน

(2) ผู้ขับขี่ที่มีจำนวนเที่ยว 11-15 เที่ยวต่อวัน จะมีพฤติกรรมที่แตกต่างกับผู้ที่มีจำนวนรอบ 16-20 เที่ยวต่อวัน

(3) ผู้ขับขี่ที่มีจำนวนเที่ยวน้อยกว่า 16-20 เที่ยวต่อวัน จะมีพฤติกรรมที่แตกต่างกับผู้ที่มีจำนวนรอบ 6-10 เที่ยวและ 11-15 เที่ยวต่อวัน

(4) ผู้ขับขี่ที่มีจำนวนเที่ยว 21-25 เที่ยวต่อวัน จะมีพฤติกรรมที่แตกต่างกับผู้ที่มีจำนวนรอบ 6-10 เที่ยวต่อวัน

10 การทดสอบสมมติฐานโดยใช้คะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด จำแนกตามความถี่ในการทำงาน

					.
ระหว่างกลุ่ม	8.574	5	1.715	2.037	0.072
ภายในกลุ่ม	373.765	444	0.842		
รวมทั้งหมด	382.34	449			

ระยะเวลาในการทำงานไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

จากตารางที่ 11 พบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐานมีค่าเท่ากับ 0.766 มีค่าสูงกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถสรุปได้ว่าระยะเวลาในการทำงานไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

11 การทดสอบสมมติฐานโดยใช้คะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด จำแนกตามระยะเวลาในการทำงาน

					.
ระหว่างกลุ่ม	3.621	20	0.181	0.757	0.766
ภายในกลุ่ม	102.636	429	0.239		
รวมทั้งหมด	106.258	449			

ในสมมติฐานที่ 7 ถึง 9 กำหนดสัญลักษณ์ของตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ และแสดงค่าที่ได้จากการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ได้แก่ ความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงาน การรับรู้ความเสี่ยง และทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือ ว่าตัวแปรที่กล่าวข้างต้นมีความสัมพันธ์อย่างไรกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด ดังแสดงในตารางที่ 12

12 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดกับตัวแปรอื่นๆ

		.	
R: ความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงาน			
R1	0.320**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
R2	0.256**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
R3	0.346**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
R4	0.303**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
RP: การรับรู้ความเสี่ยง			
RP1	0.158**	0.001	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
RP2	0.262**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
RP3	0.283**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
RP4	0.193**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
RP5	0.202**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
RP6	0.262**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
RP7	0.259**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
RP8	0.279**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
AT: ทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือ			
AT1	0.101*	0.032	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
AT2	0.197**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
AT3	0.226**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
AT4	0.365**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
AT5	0.202**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
AT6	0.223**	0.000	มีความสัมพันธ์เชิงบวก
หมายเหตุ: * คือ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และ ** คือ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01			

ความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงานไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ มีค่าอยู่ในช่วง 0.256 ถึง 0.346 ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.000 มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ คือ 0.01 จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถสรุปได้ว่าความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงานมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด เมื่อพิจารณาแยกความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงานเป็นรายข้อ พบว่า ทุกข้อคำถามมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

การรับรู้ความเสี่ยงไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ มีค่าอยู่ในช่วง 0.158 ถึง 0.283 ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.001 มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ คือ 0.01 จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถสรุปได้ว่าการรับรู้ความเสี่ยงที่ต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดที่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาแยกการรับรู้ความเสี่ยงเป็นรายข้อ พบว่า ทุกข้อคำถามมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ มีค่าอยู่ในช่วง 0.101 ถึง 0.365 ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.032 มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถสรุปได้ว่า ทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด เมื่อพิจารณาแยกทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ เป็นรายข้อ ดังแสดงในตารางที่ 12 พบว่า ทุกข้อคำถามมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5. สรุปผลการวิจัย

งานวิจัยนี้ทำการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ ทัศนคติต่อการรับรู้อันตรายจากพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จักรยานยนต์และปัจจัยที่อิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินอัตรากำหนดของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ประเภทพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยปัจจัยที่สนใจ ได้แก่ ลักษณะทางประชากร ความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงาน ทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด การรับรู้ความเสี่ยง ระยะเวลาและความถี่ในการเดินทาง

ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 450 ชุด ทำการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา พบว่า เป็นเพศชายร้อยละ 87.6 อายุเฉลี่ยอยู่ที่ 30.41 ปี ระดับการศึกษาสูงสุดส่วนใหญ่อยู่ในระดับมัธยมปลายที่ร้อยละ 38.9 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 18,972.67 บาท ร้อยละ 61.8 มีชั่วโมงการทำงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่มากกว่า 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ จากการรายงานการประสบอุบัติเหตุด้วยตนเอง พบว่า ร้อยละ 75.8 ไม่ประสบอุบัติเหตุ และร้อยละ 24.2 เคยประสบอุบัติเหตุ โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด ได้แก่ เกิดจากสาเหตุอื่น (เช่น สภาพอากาศ สภาพถนน) เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่รายอื่นและเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เอง ตามลำดับ

จากการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนายังพบว่าการพยายามทำรอบในการจัดส่งส่งผลต่อความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงานมากที่สุด รองลงมาคือความกังวลเกี่ยวกับการจัดส่งล่าช้าในขณะที่ทำงานเนื่องจากการจำกัดเวลาสำหรับการสั่งซื้อแต่ละครั้ง และพบว่าการรับรู้ความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ ทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ รวมทั้งพฤติกรรมขับรถเร็วเกินอัตรากำหนดอยู่ในระดับกลาง โดยมีพฤติกรรมขับรถเร็วบ่อยที่สุดเมื่อขับบนถนน 4 ช่องจราจร ที่มีเกาะกลาง รองลงมาคือเมื่อขับบนถนน 4 ช่องจราจร ที่ไม่มีเกาะกลาง

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินอัตรากำหนดของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ ในกรุงเทพมหานคร โดยใช้การทดสอบทางสถิติ ได้แก่ การทดสอบที การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวและค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ พบว่า (1) พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดไม่ขึ้นอยู่กับเพศ (2) ผู้ขับขี่ในช่วงอายุ 18-25 ปี มีพฤติกรรมการ ขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดที่แตกต่างจากผู้ขับขี่ในช่วงวัยอื่น โดยผู้ขับขี่ในกลุ่มนี้มีค่าเฉลี่ยความเสี่ยงที่สูงกว่าผู้ขับขี่ในช่วงวัยอื่น (3) ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดที่แตกต่างจากผู้ขับขี่กลุ่มอื่น (4) ผู้ที่มีบุตรจำนวน 2 คน จะมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดแตกต่างกับผู้ที่ไม่มีบุตรและมีบุตรจำนวน 1 คน (5) ผู้ที่มีบุตร 2 คน จะมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดแตกต่างกับผู้ที่ไม่มีบุตรและมีบุตร 1 คน โดยผู้ที่บุตร 2 คนมีคะแนนความเสี่ยงน้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ (6) ระยะเวลาในการทำงานไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด และพบว่า ความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงาน ความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงาน การรับรู้ความเสี่ยง ทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

จึงสรุปได้ว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับ อายุ ระดับการศึกษา จำนวนบุตร ความถี่ในการทำงาน ความเครียดและความเหนื่อยล้าขณะทำงาน การรับรู้ความเสี่ยง ทัศนคติต่อการขับรถเร็วและการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของกาญจน์กรอง สุอังคะ [7] ที่กล่าวว่าปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติต่อการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงและสอดคล้องกับ Apostolos Ziakopoulos [14] กล่าวว่า ลักษณะทางประชากรศาสตร์ ทัศนคติต่อแอลกอฮอล์ ทัศนคติต่อการใช้ความเร็ว ทัศนคติต่อการเบี่ยงเบนความสนใจ การรับรู้ความเสี่ยง การสนับสนุนมาตรการด้านนโยบาย ข้อตกลงกับกฎจราจรที่เข้มงวดยิ่งขึ้น และความต้องการทางสังคม พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยอย่างใดอย่างหนึ่งมีแนวโน้มที่จะมีส่วนร่วมในพฤติกรรมอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน

6. ข้อเสนอแนะ

(1) ควรมีการศึกษาปัจจัยอื่นๆเพิ่มเติม เช่น ทัศนคติด้านกฎจราจร ลักษณะบุคลิกภาพ การใช้ช่องเดินรถประเภทต่างๆ (ช่องทางพิเศษ ช่องจราจรรวม ช่องทางเดินรถไหล่ทาง) เป็นต้น เพื่อตรวจสอบว่ามีปัจจัยอื่นอีกหรือไม่ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนด

(2) ควรขยายพื้นที่ในการศึกษาให้กว้างขึ้น เพื่อพิจารณาความแตกต่างของพื้นที่ ลักษณะการใช้พื้นที่ ซึ่งอาจส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตรากำหนดที่แตกต่างกัน เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ต่อไปในอนาคต

(3) ควรศึกษากลุ่มตัวอย่างของพนักงานส่งผู้โดยสารเพียงอย่างเดียวของแพทฟอร์มต่างๆเพิ่มเติม เปรียบเทียบกับผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้างทั่วไป เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว

เอกสารอ้างอิง

[1] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018: summary*. World Health Organization, Geneva, Switzerland.

[2] สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย. (2565). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2564.

[3] กลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก. (2565). *จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 มกราคม 2565*.

[4] กลุ่มสถิติสารสนเทศ. (2565). อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน รายงานประจำปี 2564.

[5] Yamane, T. (1967). Statistics: An introductory analysis.

[6] Chang, F., Xu, P., Zhou, H., Lee, J., & Huang, H. (2019). Identifying motorcycle high-risk traffic scenarios through interactive analysis of driver behavior and traffic characteristics. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *62*, 844-854.

[7] กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2559). *พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิด อุบัติเหตุจาก การใช้รถจักรยานยนต์*. สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีสุรนารี.

[8] Zheng, Y., Ma, Y., Guo, L., Cheng, J., & Zhang, Y. (2019). Crash involvement and risky riding behaviors among delivery riders in China: the role of working conditions. *Transportation research record*, *2673*(4), 1011-1022.

[9] Chung, Y., & Yoon, B.-J. (2014). Injury severity in delivery-motorcycle to vehicle crashes in the Seoul metropolitan area. *Accident Analysis & Prevention*, *62*, 79-86.

[10] Truong, L. T., Nguyen, H. T., & De Gruyter, C. (2018). Correlations between mobile phone use and other risky behaviours while riding a motorcycle. *Accident Analysis & Prevention*, 118, 125-130.

[11] Truong, L. T., Nguyen, H. T., & Tay, R. (2020). A random parameter logistic model of fatigue-related motorcycle crash involvement in Hanoi, Vietnam. *Accident Analysis & Prevention*, 144, 105627.

[12] Jensupakarn, A., & Kanitpong, K. (2018). Influences of motorcycle rider and driver characteristics and road environment on red light running behavior at signalized intersections. *Accident Analysis & Prevention*, 113, 317-324.

[13] สุนิรันดร์ เพชรัตน์ และคณะ. (2559). *วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร: กรณีศึกษาจังหวัดนครนายก*. ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

[14] Ziakopoulos, A., Nikolaou, D., & Yannis, G. (2021). Correlations of multiple rider behaviors with self-reported attitudes, perspectives on traffic rule strictness and social desirability. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, *80*, 313-327.