

พฤติกรรมการขับขี่และการรับรู้ความเสี่ยงของผู้ขับขี่จักรยานยนต์

กลุ่มธุรกิจส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร

เสกฐนนท์ ศุภปิติพร¹ และเกษม ชูจารุกุล²

¹นิสิตปริญญาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จ.กรุงเทพฯ

²ศาสตราจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จ.กรุงเทพฯ

บทคัดย่อ

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ซึ่งมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ ปัจจุบัน ธุรกิจบริการส่งอาหารเป็นทางเลือกใหม่สร้างรายได้ให้กับประชาชนและเป็นที่ยอมรับของผู้บริโภค แต่ระยะหลังมีการตั้งข้อสังเกตการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชน เป็นเหตุให้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น คือ กลุ่มธุรกิจส่งอาหาร อย่างไรก็ตามยังไม่ค่อยได้มีการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มดังกล่าว

การวิจัยเรื่องนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์และการรับรู้ความเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร โดยทำการเก็บข้อมูลผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร 100 คน และใช้เครื่องมือคือ แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป แบบวัดพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการรับรู้ความเสี่ยง การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรม SPSS และใช้การทดสอบทางสถิติแบบ t-test และ One-way ANOVA

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหารมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยสูง มีระดับการรับรู้อันตรายได้ดีมาก ผู้ขับขี่ที่มีจำนวนเที่ยวส่งเดลิเวอรี่ไม่เกิน 10 เที่ยวต่อวันมีคะแนนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยสูงกว่าผู้ที่มีจำนวนเที่ยวส่งเดลิเวอรี่ 26 เที่ยวขึ้นไปต่อวัน ระยะทางขับขี่ที่ส่งอาหารไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อวันมีคะแนนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยสูงกว่าผู้ที่มีระยะทางขับขี่ที่ส่งอาหารมากกว่า 120 กิโลเมตรต่อวัน ผู้ขับขี่ที่ไม่เคยมีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีคะแนนการรับรู้อันตรายต่อสถานการณ์การขับขี่ในช่องทางรถเร็ว การขับฝ่าไฟสัญญาณไฟแดง และโดยรวมได้สูงกว่าผู้ขับขี่ที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากรถ

ผลการวิจัยที่สามารถนำมาเป็นแนวทางในการวางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและยกระดับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร

คำสำคัญ: พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์, การรับรู้ความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์, ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหาร

Abstract

The objective of this research was to study riding behaviors and risk perception of delivery motorcyclists in Bangkok. The subject were 100 delivery motorcyclists. Data were collected by using questionnaire, which consisted of demographic data, riding behaviors and risk perception. The survey was analyzed by a Statistical Package for Social Scientists (SPSS). T-test and One-way ANOVA were used for hypothesis testing. The results revealed that delivery motorcyclists had high scores on safety riding behaviors and risk perception of riding motorcycle. Motorcyclists having 10 orders or less a day and riding less than 120 kilometers a day had higher safety riding behaviors than those having more than 25 order a day and riding more distance a day. Delivery motorcyclists who never had motorcycle accident had higher score on perception of the situation from a risk perspective.

The study could be used for evaluating method which can alleviate crash involvement and increase riding safety for delivery motorcyclists.

Key words: riding behaviors, risk perception of riding situations, delivery motorcyclist

1. คำนำ

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ซึ่งมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ จนกลายเป็นปัญหาเศรษฐกิจ และสังคมในหลายประเทศ สำหรับประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พบ 3 สาเหตุหลักของอุบัติเหตุ คือ 1) การชนทั่วไป 2) จากบุคคล

เช่น การขับรถเร็ว ขับตัดหน้า 3) จากอุปกรณ์ เช่น ห้ามล้อขัดข้อง เป็นต้น

ปัจจุบัน ธุรกิจบริการส่งอาหารเป็นทางเลือกใหม่สร้างรายได้ให้กับประชาชนได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการระบาดของโควิด-19 แต่สิ่งน่าเป็นห่วงและกังวล คือ ผู้ให้บริการในธุรกิจนี้มากกว่า 70% คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีข้อสังเกตการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชน เป็นเหตุให้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น คือ กลุ่มธุรกิจส่งอาหาร

สำหรับแนวคิดที่เลือกพฤติกรรมเสี่ยงและการรับรู้ความเสี่ยงในการสัญจรทางถนน เกิดจากการกระทำเป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรโดยตรง ผู้ขับขี่บางคนแม้จะรู้ในเรื่องกฎหมายจราจรก็ตาม แต่ยังไม่ยอมปฏิบัติตาม เช่น การขับขี่สวนเลน การจอดในที่ห้ามจอด ขับฝ่าสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น ด้วยเหตุนี้เองที่ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นต้องระมัดระวังผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพิเศษ ทำให้การทำความเร็วบนท้องถนนในบางจังหวะทำได้ไม่เต็มที่ หรือจำเป็นต้องเคลื่อนที่รถไปอย่างช้าเมื่อมีรถจักรยานยนต์ขับอยู่ใกล้ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุตามมา

สำหรับแนวคิดที่วิจัยกลุ่มธุรกิจส่งอาหาร เกิดจากที่ผ่านมามีการตั้งข้อสังเกตว่าการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชน เป็นเหตุให้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น คือ กลุ่มธุรกิจส่งอาหาร อย่างไรก็ตามที่ผ่านมายังไม่ค่อยได้มีการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มดังกล่าว ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์และการรับรู้ความเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหารในกรุงเทพมหานครและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้ ใช้เป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุ รวมถึงเป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายและมาตรฐานในการวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร ตลอดจนเป็นแนวทางในการจัดการส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมและความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อเสริมสร้างพฤติกรรมในการขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัย

2. ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ซึ่งมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ จนกลายเป็นปัญหาเศรษฐกิจ และสังคมในหลายประเทศ และองค์การอนามัยโลก (WHO) ได้จัดให้ประเทศไทย เป็นประเทศที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก โดยอัตราการตายจากอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลกอยู่ระหว่าง 1.2 ถึง 1.3 ล้านคนต่อปี และเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญในคนอายุน้อย(1) ทั้งนี้พฤติกรรมการขับขี่มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุ (2)

สำหรับประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พบ 3 สาเหตุหลักของ

อุบัติเหตุ คือ 1) การชนทั่วไป 2) จากบุคคล เช่น การขับรถเร็ว ขับตัดหน้า 3) จากอุปกรณ์ เช่น ห้ามล้อขัดข้อง เป็นต้น

ปัจจุบันอย่างไรก็ตาม ธุรกิจบริการส่งอาหารเป็นทางเลือกใหม่สร้างรายได้ให้กับประชาชนได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการระบาดของโควิด-19 แต่สิ่งน่าเป็นห่วงและกังวล คือ ผู้ให้บริการในธุรกิจนี้มากกว่า 70% คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งจากการสำรวจพบว่าการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชน เป็นเหตุให้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น คือ กลุ่มธุรกิจส่งอาหาร

จากการศึกษาอุบัติเหตุและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหารในต่างประเทศ พบว่า อุบัติเหตุสะสมพันรถจักรยานยนต์ต่อวันมากกว่า 30 เทียบต่อวัน และพบพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ แฉก ขับย้อนศร ขับเร็ว ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ (3) สำหรับการศึกษาในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน พบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย ประสบการณ์ขับขี่น้อย ขับขี่ด้วยระยะทางต่อวันใกล้ มีค่าเฉลี่ยคะแนนความเสี่ยงสูงกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุมาก ประสบการณ์ขับขี่มาก ขับขี่ด้วยระยะทางไกล(4)

และมีการวิจัย พบว่า ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 (5)

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุและมารับการรักษาที่โรงพยาบาล พบว่า มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ระดับปานกลาง มีความพร้อมและมีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับดี และประวัติการเคยมีอุบัติเหตุต่างมีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (6)

จากแนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีพฤติกรรม 4 ด้าน คือ พฤติกรรมด้านการระมัดระวัง (เนื่องจากพบว่าการเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุ เช่น ความประมาทการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขาดความระมัดระวัง การขับรถด้วยความเร็วสูงขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดจนไม่สามารถบังคับรถได้ ความผิดปกติทางด้านสภาพร่างกายจิตใจ เช่น สายตาสั้น หรือยาวเกินไป ความสามารถและทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ดีพอ การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย) พฤติกรรมด้านการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานยนต์ และ พฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับขี่(5,7)ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (6)

ดังนั้นผู้วิจัยจึงใช้แนวคิดดังกล่าวเป็นแนวทางในการกำหนดกรอบของตัวแปรและพัฒนาแบบวัด

3. การดำเนินการงานวิจัย

3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป เกี่ยวกับ ข้อมูลส่วนบุคคล การทำงานส่งอาหารเดลิเวอรี่ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุ จราจรการขับขี่ จำนวนรวมทั้งสิ้น 13 ข้อ

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหาร ประกอบด้วยคำถามปลายเปิด ให้เลือกตอบในช่องที่กำหนด จำนวน 25 ข้อ โดยเป็นข้อคำถามทางบวก 13 ข้อ ทางลบ 12 ข้อ การให้คะแนน 1 ถึง 5 และแปลผลคือค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.21-5.00 ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึงการมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูงมาก

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.41-4.20 ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึงการมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.61-3.40 ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึงการมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.81-2.60 ปฏิบัตินานๆครั้ง หมายถึงการมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00-1.80 ไม่เคยปฏิบัติเลย หมายถึงการมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงมากที่สุด

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยง จำนวน 8 ข้อ เพื่อประเมินระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อสถานการณ์ในการขับขี่ โดยให้คะแนน 1 ถึง 5 จากปลอดภัยมากถึงอันตรายมาก การแปลผลคือ

อันตรายมาก (5 คะแนน) หมายถึงระดับการรับรู้อันตรายได้ดีมาก
อันตราย (4 คะแนน) หมายถึงระดับการรับรู้อันตรายได้ดีปานกลาง (3 คะแนน) หมายถึงระดับการรับรู้อันตรายได้ปานกลาง
ปลอดภัย (2 คะแนน) หมายถึงระดับการรับรู้อันตรายได้น้อย
ปลอดภัยมาก (1 คะแนน) หมายถึงระดับการรับรู้อันตรายได้น้อยมาก

3.2 การดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร กำหนดขนาดตัวอย่าง โดยใช้ตารางขนาดตัวอย่างของทาโร ยามาเน่ (8) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และความคลาดเคลื่อนร้อยละ 10 ได้จำนวน 100 คน

การดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นการลงพื้นที่สำรวจและเก็บข้อมูล ผ่านแบบสอบถามจนได้จำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่างครบตามจำนวนที่ต้องการ โดยผู้ขับขี่แบบสอบถามด้วยตนเองใช้เวลาประมาณ 10 นาที

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

1. รวบรวมแบบสอบถามที่ตอบสมบูรณ์แล้วมาตรวจสอบให้ครบถ้วน
2. บันทึกข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามลงในโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS
3. วิเคราะห์ประมวลผลตามหลักสถิติ คือ

3.1 สถิติเชิงพรรณนา เพื่อแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด ในการอธิบายข้อมูลคุณลักษณะประชากร

3.2 สถิติเปรียบเทียบ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ โดยการทดสอบ Independent sample t-test และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way analysis of variance)

4.ผลการทดสอบและการวิเคราะห์ผล

4.1 การทดสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล (Cronbach's alpha) ผู้วิจัยใช้เทคนิคการวัดความสอดคล้องของคำถามจากแบบสอบถามแบบพบว่ามีสัมประสิทธิ์ Cronbach's alpha ของแบบวัดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหาร มีค่าเท่ากับ 0.759 และของแบบวัดการรับรู้ความเสี่ยง มีค่าเท่ากับ 0.765 ซึ่งค่า Cronbach's alpha มากกว่า 0.7 ถือว่ามีความเชื่อถือได้

4.2 สถิติเชิงพรรณนาสำหรับข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 97 และเพศหญิงร้อยละ 3

ส่วนใหญ่อายุระหว่าง 25-34 ปี คิดเป็นร้อยละ 38 รองลงมาคืออายุระหว่าง 35-44 ปี คิดเป็นร้อยละ 34 อายุต่ำกว่า 25 ปี คิดเป็นร้อยละ 13 อายุระหว่าง 45-54 ปี คิดเป็นร้อยละ 11 และอายุ 55 ปีขึ้นไป ด้านระดับการศึกษาสูงสุด พบว่า ระดับมัธยมศึกษา/ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 61 รองลงมาระดับปริญญาตรี/ ปวส. ร้อยละ 19 ประถมศึกษาร้อยละ 18 ระดับต่ำกว่าประถมศึกษา ร้อยละ 1 และสูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 1

ด้านประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า ประสบการณ์ในการขับขี่ 10 ปีขึ้นไปคิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมา มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5-9 ปี ร้อยละ 29 และมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-4 ปี ร้อยละ 17 ทำงานบริษัทเดลิเวอรี่ GRAB คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาบริษัท LINE MAN ร้อยละ 19 บริษัท FOOD PANDA ร้อยละ 8 บริษัท GET ร้อยละ 7 บริษัท ROBINHOOD ร้อยละ 6 โดยทำงานเดลิเวอรี่เป็นอาชีพหลักคิดเป็นร้อยละ 79 และอาชีพเสริมร้อยละ 21

ผู้ตอบแบบสอบถาม เคยได้รับอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 42 ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุร้อยละ 58

4.3 สถิติเชิงพรรณนาสำหรับพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหาร มีค่าเท่ากับ 4.15 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.33 แสดงถึง การมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูง รายละเอียดแต่ละข้อคำถามแสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวน ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนพฤติกรรมในการขับซึรดจักรยานยนต์

| คำถามด้านพฤติกรรม | ระดับการปฏิบัติ | | | | | Mean | SD |
|---|-----------------|------------------|-----------------|-----------|------------------|------|------|
| | ปฏิบัติทุกครั้ง | ปฏิบัติบ่อยครั้ง | ปฏิบัติบางครั้ง | นานๆครั้ง | ไม่เคยปฏิบัติเลย | | |
| 1.ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึรดจักรยานยนต์ | 91 | 7 | 2 | 0 | 0 | 4.89 | 0.37 |
| 2.ในเขตกรุงเทพมหานครท่านขับซึรดจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง | 53 | 21 | 15 | 8 | 3 | 4.13 | 1.13 |
| 3.ท่านขับซึรดจักรยานยนต์ชิดซ้ายในช่องทางเดินรถ | 39 | 29 | 27 | 4 | 1 | 4.01 | 0.96 |
| 4.ท่านขับซึรดจักรยานยนต์ไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง | 5 | 2 | 11 | 48 | 34 | 4.04 | 0.99 |
| 5.ท่านให้สัญญาณไฟทุกครั้งขณะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ | 75 | 21 | 3 | 0 | 1 | 4.69 | 0.63 |
| 6.ท่านลดความเร็วเมื่อถึงทางแยก | 77 | 19 | 4 | 0 | 0 | 4.73 | 0.53 |
| 7.ท่านไม่กักรถในเขตห้ามกักรถ | 2 | 5 | 25 | 43 | 25 | 3.84 | 0.93 |
| 8.ท่านขับซึรดจักรยานยนต์ไม่ตัดหน้ารถคันอื่น | 3 | 1 | 13 | 26 | 57 | 4.33 | 0.95 |
| 9.ท่านพกใบอนุญาตขับซึรดจักรยานยนต์ | 98 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4.98 | 0.14 |
| 10.ท่านพกคู่มือการจดทะเบียนรถของคันที่ขับขี่ | 94 | 5 | 0 | 0 | 1 | 4.91 | 0.45 |
| 11.ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพเบรก | 75 | 21 | 3 | 0 | 1 | 4.69 | 0.63 |
| 12.ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพยาง | 77 | 19 | 4 | 0 | 0 | 4.73 | 0.53 |
| 13.ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพเครื่องยนต์ | 2 | 5 | 25 | 43 | 25 | 3.84 | 0.93 |
| 14.ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพแตร | 72 | 24 | 2 | 2 | 0 | 4.66 | 0.62 |
| 15.เมื่อรถจักรยานยนต์ของท่านมีความผิดปกติเล็กน้อยจะให้ช่างตรวจสภาพและซ่อมแซม | 59 | 28 | 9 | 4 | 0 | 4.42 | 0.82 |
| 16.ขับขี่ขณะรู้สึกไม่สบาย เช่น ปวดศีรษะ | 1 | 2 | 31 | 27 | 39 | 4.01 | 0.94 |
| 17. ขับขี่ในขณะที่ง่วงนอน | 1 | 2 | 12 | 19 | 65 | 4.43 | 0.92 |
| 18. ขับขี่ขณะที่หงุดหงิด อารมณ์ไม่ดี | 2 | 4 | 23 | 34 | 37 | 4 | 0.97 |
| 19. ใช้โทรศัพท์เพื่อดูแผนที่ขณะขับขี่ | 31 | 17 | 27 | 8 | 17 | 2.63 | 1.43 |
| 20. ท่านตรวจเช็คกระเป๋านรจอาหารว่าผูกยึดกับรถเรียบร้อยก่อนขับขี่ | 84 | 10 | 5 | 1 | 0 | 4.77 | 0.58 |
| 21. ท่านขับขี่นานมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน | 65 | 21 | 9 | 2 | 3 | 1.57 | 0.96 |
| 22. ท่านรับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนขับขี่ เช่น ยาหวัด ยาแก้แพ้ | 1 | 0 | 9 | 21 | 69 | 4.57 | 0.74 |
| 23. ท่านรู้สึกเร่งรีบในการส่งอาหารให้ลูกค้า | 14 | 21 | 40 | 18 | 7 | 2.83 | 1.1 |
| 24. ท่านมีอาการใจลอยคิดบางเรื่องขณะขับขี่ | 2 | 4 | 26 | 26 | 42 | 4.02 | 1.01 |
| 25. ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพื่อให้ทำงานได้ต่อเนื่อง | 21 | 8 | 26 | 22 | 23 | 3.18 | 1.43 |

4.4 สถิติเชิงพรรณนาสำหรับการรับรู้ความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คะแนนเฉลี่ยของการรับรู้ความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหาร มีค่าเท่ากับ 4.49 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.50 แสดงถึง การมีระดับการรับรู้อันตรายได้ดีมาก ผู้ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ความเสี่ยง โดยสถานการณ์การขับฝ่าไฟแดงมีการรับรู้มากที่สุด ร้อยละ 94 รองลงมาคือการขับสวนเลนหรือย้อนศร ร้อยละ 91 การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ร้อยละ 85 การเปลี่ยนเลนกะทันหัน ร้อยละ 83 การขับขี่บรรทุกของหนัก หรือสัมภาระหลายชิ้น ร้อยละ 57 การขับขี่ในช่องทางรถเร็ว ร้อยละ 49 การรับหรือส่งของบริเวณที่ไม่ใช่จุดจอด ร้อยละ 46 คนข้ามถนนขณะขับขี่ ร้อยละ 41

4.5 การทดสอบสมมติฐาน

4.5.1 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล การทำงานเดลิเวอรี่และประวัติการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่กับพฤติกรรมในการขับขี่

พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีจำนวนเที่ยวส่งเดลิเวอรี่เฉลี่ยต่อวันต่างกัน มีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ขับขี่ที่มีจำนวนเที่ยวส่งเดลิเวอรี่เฉลี่ย ต่อวันมาก(เฉลี่ย 26 เที่ยวต่อวันขึ้นไป) มีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่ำกว่าผู้ขับขี่ที่มีจำนวนเที่ยวส่งเดลิเวอรี่เฉลี่ยต่อวันน้อยกว่า(เฉลี่ย 1-10 เที่ยว) (F = 3.138 , p-value=0.048)

ระยะทางขับขี่ที่ส่งอาหารต่อวันส่งผลต่อพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กล่าวคือผู้ที่มีระยะทางขับขี่ที่ส่งอาหารน้อยกว่าหรือเท่ากับ120กิโลเมตรต่อวัน มีคะแนนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าผู้ที่มีระยะทางขับขี่ที่ส่งอาหาร121กิโลเมตรขึ้นไปต่อวัน (t = 2.371(98) , p-value = 0.020) ส่วนปัจจัยอื่น เช่น ช่วงวัย ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติในการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่ พบว่าไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์

4.5.2 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล การทำงานเดลิเวอรี่และประวัติการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่กับพฤติกรรมในการขับขี่ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่ มีการรับรู้ความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่ กล่าวคือผู้ที่ไม่เคยมีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีคะแนนการรับรู้ความเสี่ยงต่อสถานการณ์การขับขี่ในช่องทางรถเร็วและการขับฝ่าไฟสัญญาณไฟแดง สูงกว่าผู้ที่เคยมีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (t(df) = -2.116(98) p-value = 0.037 และ t(df) = -2.697(98) p-value = 0.008) รายละเอียดแต่ละสถานการณ์แสดงดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การเปรียบเทียบคะแนนการรับรู้ความเสี่ยงต่อสถานการณ์ต่างๆจำแนกตามประวัติการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่

| | ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่ | N | Mean | Std. Deviation | T(df) | p-value |
|---|--|----|--------|----------------|------------|---------|
| คนข้ามถนนขณะขับขี่ | เคย | 42 | 4.0952 | 1.22593 | 1.055(98) | .294 |
| | ไม่เคย | 58 | 3.8621 | .98138 | | |
| การรับหรือส่งของบริเวณที่ไม่ใช่จุดจอด | เคย | 42 | 4.0476 | .96151 | -.101(98) | .920 |
| | ไม่เคย | 58 | 4.0690 | 1.10600 | | |
| การขับขี่ในช่องทางรถเร็ว | เคย | 42 | 3.9762 | 1.15796 | -2.116(98) | .037* |
| | ไม่เคย | 58 | 4.3793 | .74522 | | |
| การขับสวนเลน หรือย้อนศร | เคย | 42 | 4.6667 | .92833 | -1.395(98) | .166 |
| | ไม่เคย | 58 | 4.8793 | .59464 | | |
| การขับฝ่าไฟสัญญาณไฟแดง | เคย | 42 | 4.7857 | .60630 | -2.697(98) | .008** |
| | ไม่เคย | 58 | 5.0000 | .00000 | | |
| การเปลี่ยนเลนกะทันหัน | เคย | 42 | 4.7143 | .59615 | -1.771(98) | .080 |
| | ไม่เคย | 58 | 4.8793 | .32861 | | |
| การขับขี่บรรทุกของหนักหรือสัมภาระหลายชิ้น | เคย | 42 | 4.3333 | .81650 | -.715(98) | .476 |
| | ไม่เคย | 58 | 4.4483 | .77624 | | |
| การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ | เคย | 42 | 4.7857 | .60630 | .319(98) | .751 |
| | ไม่เคย | 58 | 4.7414 | .73890 | | |

*p< 0.05, **p<0.01

ส่วนปัจจัยอื่น เช่น ช่วงวัย ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนเที่ยวส่งเดลิเวอรี่เฉลี่ยต่อวัน ระยะทางขับขี่ที่ส่งอาหารต่อวัน พบว่าไม่ส่งผลต่อการรับรู้ความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์

5. บทสรุป

5.1 คุณภาพเครื่องมือที่ใช้

จากการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์

Cronbach's alpha ของแบบวัดพฤติกรรมการขับขี่

รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหาร และของแบบวัดการรับรู้ความเสี่ยง มีค่าเท่ากับ 0.759 และ 0.765 ตามลำดับ ถือว่ามีความเชื่อถือได้ แสดงให้เห็นว่าสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการสำรวจและเก็บข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ได้ อย่างไรก็ตามถ้ามีการนำเครื่องมือนี้มาใช้ซ้ำอาจมีการปรับบางข้อคำถามเพื่อให้ได้ค่าความเชื่อมั่นที่มากขึ้น

5.2 พฤติกรรมในการขับขี่และการรับรู้ความเสี่ยง

จากคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมในการขับขี่

รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหาร มีค่าเท่ากับ 4.15 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.33 แสดงถึง การมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูง และ คะแนนเฉลี่ยของการรับรู้ความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มธุรกิจส่งอาหาร มีค่าเท่ากับ 4.49 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.50 แสดงถึง การมีระดับการรับรู้อันตรายได้ดีมาก อย่างไรก็ตามการรับรู้ความเสี่ยงต่อสถานการณ์คนข้ามถนนขณะขับขี่ มีการรับรู้ที่ต่ำที่สุด มีค่าร้อยละ 41 จึงควรให้ความสำคัญถึงการสร้างความตระหนักต่ออันตรายและสิ่งที่จะเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่และผู้ข้ามถนน

5.3 ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมและการรับรู้ความเสี่ยง

ผู้ขับขี่ที่มีจำนวนเที่ยวส่งเดลิเวอรี่เฉลี่ย ต่อวันมาก(เฉลี่ย 26 เที่ยวต่อวันขึ้นไป) มีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่ำกว่าผู้ขับขี่ที่มีจำนวนเที่ยวส่งเดลิเวอรี่เฉลี่ยต่อวันน้อยกว่า(เฉลี่ย 1-10 เที่ยว) และ ผู้ที่มีระยะทางขับขี่ที่ส่งอาหาร น้อยกว่าหรือเท่ากับ120กิโลเมตรต่อวัน มีคะแนนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าผู้ที่มีระยะทางขับขี่ที่ส่งอาหาร121กิโลเมตรขึ้นไปต่อวัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความคิดเห็นว่าหากให้ผู้ขับขี่คำนึงถึงความปลอดภัย อาจมีการพิจารณากำหนดจำนวนเที่ยวและระยะทางขับขี่ที่เหมาะสมต่อวัน เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้ใช้งาน

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประวัติในการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่ มีการรับรู้ความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีประวัติในการได้รับอุบัติเหตุจราจรการขับขี่ ดังนั้นการช่วยให้ผู้ขับขี่ที่มีการรับรู้ถึงอันตรายต่อสถานการณ์ โดยเฉพาะสถานการณ์การขับขี่ในช่องทางรถเร็วและการขับฝ่าไฟสัญญาณไฟแดง จะเป็นการช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนนได้

5.4 ข้อเสนอแนะ

1. จากการทดสอบที่ผ่านมา ผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า ควรมีการศึกษาปัญหาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเชิงคุณภาพ ด้วยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก เพื่อให้ทราบถึงวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ปัญหาอุปสรรคและหาแนวทางการแก้ไข เพื่อให้ได้ข้อมูลไปใช้เป็นแนวทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

2. ควรขยายพื้นที่ในการศึกษาให้กว้างขึ้น เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมในการขับขี่และการรับรู้ความเสี่ยงของผู้ขับขี่กลุ่มธุรกิจส่งอาหารในเขตปริมณฑล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำไปแก้ไข ปัญหาให้สอดคล้องกับแต่ละพื้นที่ได้ นอกจากนี้การขยายพื้นที่ในการศึกษายังทำให้ทราบถึงภาพรวมของปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุต่อไปในอนาคต

กิตติกรรมประกาศ

โครงการทางวิศวกรรมฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณา จากรอง ศาสตราจารย์ ดร.เกษม ชูจารุกุล อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการ ที่สละ เวลาอันมีค่ามาให้ความรู้ คำแนะนำและความช่วยเหลือตลอดระยะเวลา และทำให้ผู้จัดทำสามารถจัดทำโครงการนี้ได้ อย่างสำเร็จลุล่วง ผู้จัดทำขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2018: summary. No. WHO/NMH/NVI/18.20. World Health Organization, 2018.
2. Sayed I, Abdel Gawad H and Said D. Studying driving behavior and risk perception: a road safety perspective in Egypt Journal of Engineering and Applied Science, 2022.
3. Zheng Y, Ma Y , Cheng J , Guo L. Crash Involvement and Risky Riding Behaviors among Delivery Riders in China: The Role of Working Conditions Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board , 2019.
4. นายกรพัฒน์ ดิรัตน์ศรีกุล,นายกฤตภาส หลักชัย ,นายกฤตเมธ ชัยเทียนทอง. การรับรู้ความเสี่ยงของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครชั้นใน หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิตภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยปีการศึกษา, 2563.
5. ไตรดา เจริญศักดิ์. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ของ กลุ่ม CBR Club Chanthaburi งานนิพนธ์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชนวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจมหาวิทยาลัยบูรพา, 2559.
6. นิภา เสียงสืบชาติ ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดลิน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา, 2549.
7. สุพรรณ จิตรโท. การส่งเสริมนักศึกษาโรงเรียนเทคโนโลยีภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ขับ ขี่ รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชา พัฒนาสังคม,บัณฑิตวิทยาลัย,มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2542.
8. Yamane T. Statistics: an introductory analysis. New York: Harper & Row, 1973.