

การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย สำหรับรถขนส่งธุรกิจโลจิสติกส์

นพดล จันทรวงศ์^{1*} นันทน์ภัทร อินย์ม² ปิยะรัตน์ ปรีย์มานิช² และสิริวัลภ์ เรืองช่วย ตู้อู่ประกาย³

¹ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการตรวจสอบและกฎหมายวิศวกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยรามคำแหง

² คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

* nopj007@gmail.com

บทคัดย่อ

งานวิจัยเรื่องการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยสำหรับรถขนส่งธุรกิจโลจิสติกส์ ใช้วิธีการประเมินผู้ขับขี่ด้วยโปรแกรมประเมินพฤติกรรมการขับขี่ (Driver Risk Index : DRI) และแบบสอบถาม โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถบรรทุก (รับส่งพนักงาน) นำข้อมูลที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์โดยใช้สถิติ การทดสอบสมมติฐาน การทดสอบที (t-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ผลการศึกษาสามารถสรุปได้ดังนี้ 1) ผู้ขับขี่รถบรรทุกส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร 2) ผู้ขับขี่รถบรรทุกที่ได้รับการอบรมจากโปรแกรม DRI ส่วนใหญ่ไม่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถบรรทุกอีก 3) ผู้ขับขี่รถบรรทุกมีการเฝ้าระวังอันตรายและตรวจสอบสิ่งรอบข้างขณะขับขี่ได้ดี ซึ่งป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้ 4) ปัจจัยส่วนบุคคลในเรื่องของเพศ อายุ อาชีพ และประสบการณ์ในการขับขี่รถบรรทุก ไม่มีผลต่อระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ ในขณะที่ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่รถบรรทุกมีผลต่อระดับความเสี่ยงนี้ 5) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์และพฤติกรรมการขับขี่ (ในแง่ของการเผชิญหน้า ความตื่นตัว ความตกใจ ความเหนื่อยล้า เป็นต้น) และ 6) ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้เข้ารับการอบรมโปรแกรม DRI พบว่า ผู้ขับขี่รถบรรทุกที่เข้ารับการอบรมโดยภาพรวมมีความพึงพอใจต่อโปรแกรมนี้ในระดับดีมาก โดยปัจจัยด้าน เพศ อาชีพ และประสบการณ์ในการขับขี่รถบรรทุกไม่มีผลต่อค่าระดับความพึงพอใจ ในขณะที่อายุและระดับการศึกษามีผลต่อความพึงพอใจในการเข้าอบรมจากโปรแกรมดังกล่าว

คำสำคัญ: ผู้ขับขี่รถบรรทุก การขับขี่ปลอดภัย โปรแกรมการประเมินพฤติกรรมการขับขี่

Study of safe driving behavior for truck vehicle logistic business

Nopadon Juntarakul^{1*} Nannapasorn Inyim² Piyarat Premanoch² and Sirawan Ruangchuay
Tuprakay³

¹Engineering Law and Inspection. Faculty of Engineering. Ramkhamhang University.

²Faculty of Engineering. Ramkhamhang University

³Faculty of Science and Technology. Suan Dusit University

* nopj007@gmail.com

Abstract

Research on the independent study of safe driving behavior for truck vehicles logistics business focused on the evaluation of truck driver behavior using the Driver Risk Index (DRI) program and questionnaire. Data collected from a group of sample of truck drivers was analyzed by using statistics: Hypothesis testing, t-test, and One-Way ANOVA analysis. The study results are summarized as follows: 1) Most truck drivers have knowledge of traffic laws. 2) Most truck drivers do not have any accident after being trained by the DRI program. 3) The driver has well behavior to observe any potential hazard and check the surroundings while driving which can prevent accidents. 4) Personal factors in terms of gender, age, work experience and truck driving experience does not affect the risk level of the situation while the driver's education level affects this risk level 5) Different knowledge about traffic laws does not affect the level of risk from situations and driving habits. (In terms of confrontation, excitement, anxious, fatigue, etc.) And 6) The truck drivers who attended the training were satisfied with the DRI program at a very good level. The gender, age, work experience and truck driving experience had no effect on the satisfaction level while the age and level of education affects the satisfaction of the training program.

Keywords: Truck driver, Safe driving, Driving behavior assessment program

1. บทนำ

ปัจจุบันธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีอัตราการขยายตัวเป็นอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการขนส่งวัตถุดิบ สินค้าและสิ่งของต่างๆ ซึ่งมีการขนส่งหลากหลายวิธี อาทิเช่น การขนส่งทางบก (ถนน) การขนส่งทางน้ำ (เรือ) และการขนส่งทางอากาศ (เครื่องบิน) ทั้งนี้ พบว่าวิธีการขนส่งสินค้าภายในประเทศที่นิยมมากที่สุด คือ การขนส่งทางบก หรือทางถนนโดยใช้รถบรรทุกขนาดต่างๆ เมื่อปริมาณรถบรรทุกขนส่งเพิ่มมากขึ้นบนท้องถนน สิ่งก็ตามมาคือสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจร และความรุนแรงของอุบัติเหตุที่มากขึ้นด้วย ความเสียหายจากอุบัติเหตุอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต ทุพพลภาพ และทรัพย์สินเสียหายเป็นมูลค่าสูง ข้อมูลจากเว็บไซต์ WHO (2561) พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเดียวกัน พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงสุดที่ 32.7 คน ต่อประชากร 100,000

คน แบ่งเป็นการเสียชีวิตของคนใช้รถยนต์ คนใช้รถจักรยานยนต์และคนใช้จักรยาน ที่อัตรา 4 คน, 24.3 คน และ 1.1 คน ต่อประชากร 100,000 คน ตามลำดับ (WHO Global Status Report on Road Safety, 2018)

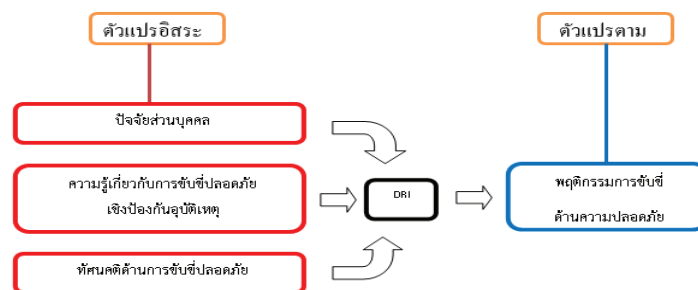
มูลเหตุที่มาของอุบัติเหตุในประเทศไทยมากกว่าครึ่ง เกิดจากพฤติกรรมที่มาจากความเชื่อและแนวความคิด มากกว่าความอ่อนด้อยทางทักษะ องค์กรที่ดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย และวิทยากรทั้งไทยและเทศ ต่างมีความเห็นตรงกันว่า ทักษะคติหรือแนวคิดเกี่ยวกับ การขับขี่เป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่ง และพัฒนายากที่สุด มีคนเพียงคนเดียวเท่านั้นที่จะทำสำเร็จ และคนๆ นั้นก็คือตัวผู้ขับขี่เอง (คู่มือหลักการขับรถขนส่ง, กรมการขนส่งทางบก, 2552)

ดังนั้นการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งโลจิสติกส์ จึงเป็นแนวทางที่ผู้วิจัยจะดำเนินการศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถขนส่ง โดยใช้โปรแกรมประเมินพฤติกรรมรถขับขี่ (Drive Risk Index: DRI) ในการประเมินผู้ขับขี่ทั้งด้านความเสี่ยงจากสถานการณ์และพฤติกรรมรถขับขี่ ซึ่งโปรแกรม DRI เป็นโปรแกรมที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล พร้อมทั้งยังมีบทเรียน E-learning ให้ผู้ขับขี่ได้ศึกษาทำความเข้าใจ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ให้ความสำคัญเป็นมืออาชีพ และตระหนักถึงการขับขี่เชิงป้องกันอันตราย การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เป็นการเก็บรวบรวม ประเมิน และวิเคราะห์ข้อมูลตามหลักการทางด้านสถิติ โดยนำมาพิจารณาทั้งในแง่สถิติเชิงพรรณนา และอนุมาน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่น่าเชื่อถือ ประกอบการตัดสินใจ อภิปราย และสรุปผลงานวิจัยในที่สุด

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 ศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของผู้ขับรถบรรทุก
- 2.2 ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุของการขับรถบรรทุกจากโปรแกรมประเมินพฤติกรรมรถขับขี่ (Drive Risk Index : DRI)
- 2.3 ศึกษาพฤติกรรมรถบรรทุกจากโปรแกรมประเมินพฤติกรรมรถขับขี่ (Drive Risk Index: DRI)
- 2.4 ศึกษาทัศนคติ และความพึงพอใจที่มีต่อการเข้าอบรมโปรแกรมประเมินพฤติกรรมรถขับขี่ (Drive Risk Index: DRI)
- 2.5 เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุงาน และประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก กับความพึงพอใจในการเข้าอบรม และอายุ และระดับการศึกษา กับความพึงพอใจในการเข้าอบรม
- 2.6 เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุ อายุงาน และประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก กับระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ และระดับการศึกษา กับระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์
- 2.7 เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร กับระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร กับระดับความเสี่ยงจากพฤติกรรมรถขับขี่

3. สมมติฐานการศึกษา



ภาพที่ 1 สมมติฐานการศึกษา

4. นิยามศัพท์เฉพาะ

4.1 พฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย หมายถึง ปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับขี่ที่แสดงออกมาขณะขับขี่ยานพาหนะ ด้วยความตระหนักถึงความปลอดภัยทั้งในแง่ของตนเอง หรือผู้ขับขี่ท่านอื่น คนเดินเท้า และผู้อื่นที่อยู่ในสภาพการจราจรไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เสียชีวิต หรือ ทรัพย์สินเสียหาย รวมถึงการปฏิบัติตามมาตรฐานและกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง

4.2 อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด หรือไม่ตั้งใจให้เกิดขึ้น ส่งผลให้เกิดความเสียหายกับทรัพย์สิน ร่างกาย และจิตใจที่อาจทำให้เกิดการสูญเสียต่อชีวิต สามารถจำแนกอุบัติเหตุได้หลายประเภท อาทิเช่น อุบัติเหตุในเคหะสถาน อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ อุบัติเหตุจากธรรมชาติ และอุบัติเหตุจากการจราจร (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2536)

4.3 Driver Risk Index: DRI หมายถึง โปรแกรมประเมินพฤติกรรมการขับขี่ ซึ่งถูกออกแบบและพัฒนาจากปัจจัยของมนุษย์ โดยมหาวิทยาลัย Cranfield ประเทศอังกฤษ ซึ่งมีประสบการณ์จากการเก็บข้อมูลเพื่อวิจัยมากกว่า 20 ปี ผลการประเมินจะแสดงถึงระดับความเสี่ยงและระดับพฤติกรรมของความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายภัยในการขับขี่รถบนท้องถนน

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

5.1 ทำให้ทราบถึงความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ของผู้ขับรถบรรทุกขนส่งว่า สามารถส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับรถมากน้อยเพียงใด

5.2 นำความรู้ที่ได้จากการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร มาพิจารณากำหนดแนวทางการป้องกันที่เหมาะสม

5.3 ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถขนส่งด้วยโปรแกรม DRI

5.4 เพื่อตอบสนองความพึงพอใจของผู้ใช้งานโปรแกรม DRI และนำไปสู่การพัฒนาการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ

5.5 ทำให้ทราบถึง ความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุงาน และประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก กับความพึงพอใจในการเข้าอบรม และอายุ และระดับการศึกษา กับความพึงพอใจในการเข้าอบรม

5.6 ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุ อายุงาน และประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก กับระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ และระดับการศึกษา กับระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์

5.7 ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรกับระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร กับระดับความเสี่ยงจากพฤติกรรมการขับขี่

6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากงานวิจัยของ Anders af Wählberg (July 2013) เรื่อง The road to Driver Risk Index; A review กล่าวสรุปไว้ว่า โปรแกรมประเมินพฤติกรรมการขับขี่ (DRI) เป็นแบบสอบถามสำหรับการประเมินผู้ขับขี่ ที่มาจากผลการวิจัยเกี่ยวกับความเครียดของผู้ขับขี่ในสมัยก่อน จนผ่านขั้นตอนพัฒนาตามมาตรฐาน ตั้งแต่การอ้างอิงทฤษฎีเบื้องต้น ไปจนถึงการทดสอบวิธีการ และสถิติต่างๆ จนใช้งานจริงผ่านรูปแบบออนไลน์ อย่างไรก็ตามปัจจุบันนี้ พบว่าองค์ประกอบของความเครียดมักมีส่วนผสมของปฏิกริยา และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในมิติด้านอื่นๆ ด้วย จึงจำเป็นต้องศึกษาวิจัยเพิ่มเติม โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่รายใหม่ กับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ไม่ใช่เฉพาะปัจจัยด้านบุคลิกภาพ แต่จะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมและปฏิกริยาต่าง ๆ ในขณะขับขี่ (แม้ว่าส่วนใหญ่จะทำการศึกษาจากเครื่องจำลองการขับขี่) การศึกษาวิจัยในอนาคต จำเป็นต้องศึกษาในระยะยาวเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ที่แท้จริง เพื่อตรวจสอบว่า DRI มีความสามารถในการคาดการณ์ใดๆ ได้แม่นยำมากน้อยเพียงใด วันนี้ DRI ดูเหมือนจะเป็นเครื่องมือการประเมินพฤติกรรมการขับขี่ ในแนวทางวิทยาศาสตร์เพียงอย่างเดียวในท้องตลาด

7. วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) หรือวิจัยเชิงปริมาณ (Quantity Research) กำหนดแหล่งที่มาของข้อมูล ดังนี้

7.1 การวิเคราะห์เอกสาร (Analysis of Document) โดยทำการศึกษาค้นคว้าเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยจะทำการศึกษาทบทวนแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องจากหนังสือวิชาการทั้งภาษาไทยและต่างประเทศ

7.2 การใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวม เพื่อการวิจัยเชิงสำรวจในครั้งนี้ มี 2 แบบสอบถาม คือ

- แบบสอบถามการศึกษาอิสระเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย สำหรับรถขนส่ง ธุรกิจโลจิสติกส์ (Questionnaire)

- แบบประเมินพฤติกรรมการขับขี่ (Driver Risk Index : DRI) ซึ่งเป็นแบบประเมินแบบมีลิขสิทธิ์ผ่านระบบ on-line โดยพนักงานขับรถที่เป็นกลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่าง จะต้องทำการประเมินแบบสอบถามผ่านโปรแกรมประเมินพฤติกรรมการขับขี่จากเครื่องคอมพิวเตอร์ ผ่านเว็บไซต์ <https://www.driverriskindex.co.uk> โดยจะกำหนดชื่อผู้ใช้งาน (User) และรหัสผ่าน (Password) แก่ผู้เข้ารับการทดสอบ

8. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นพนักงานขับรถขนส่งของบริษัท ที่ดำเนินกิจการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยเป็นผู้รับการทดสอบจำนวน 64 คน โดยต้องเข้ารับการอบรมตามเกณฑ์ และผ่านการทดสอบทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติที่กำหนด

9. การจัดทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการรวบรวมข้อมูล จากแบบสอบถามผ่านโปรแกรม DRI และแบบสอบถาม การศึกษาอิสระเรื่องการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยสำหรับรถขนส่งธุรกิจโลจิสติกส์ โดยการประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) สถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การทดสอบสมมติฐานใช้ค่าสถิติ t-test ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยจากกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม และใช้สถิติ One-way ANOVA ในการวิเคราะห์หาความแปรปรวนแบบทางเดียว โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

10. ผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปและความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของผู้ขับรถบรรทุก

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับรถบรรทุก พบว่า ผู้ขับรถบรรทุกส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มากที่สุดร้อยละ 96.88 มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี มากที่สุด ร้อยละ 45.31 โดยมีอายุน้อยที่สุด 22 ปี อายุสูงสุด 63 ปี และโดยเฉลี่ยแล้วผู้ขับรถบรรทุกมีอายุ 43.11 ปี ด้วยความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน 8.35 ปี สถานภาพสมรสแล้วมากที่สุด ร้อยละ 78.13 มีระดับการศึกษาไม่เกินมัธยมปลาย หรือ เทียบเท่ามากที่สุด ร้อยละ 71.88 นอกจากนี้ อายุการทำงานส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 6 – 10 ปี มากที่สุด ร้อยละ 48.44 และประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก 11 ปีขึ้นไปมากที่สุด ร้อยละ 46.88

ผลการวิเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของผู้ขับรถบรรทุก พบว่า โดยส่วนใหญ่ผู้ขับรถบรรทุกทราบถึงบทลงโทษกรณีไม่มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถถูกต้องตามชนิดและประเภทของรถที่ขับจำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 76.56 ทราบถึงบทลงโทษปรับกรณีเสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นขณะปฏิบัติหน้าที่ขับรถ จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 75 แต่ไม่ทราบถึงโทษจำคุกจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 64.06 ทราบถึงจำนวนชั่วโมงที่ขับรถบรรทุกสามารถขับรถบรรทุกต่อเนื่อง

ภายใน 24 ชั่วโมงจำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 89.06 แต่ไม่ทราบถึงความเร็วสูงสุดเมื่อขับรถบรรทุกทุกหลากจากรถพ่วงกรณีขับรถบรรทุกในเขตเมืองจำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 70.31 ทราบถึงบทลงโทษความเร็วสูงสุดเมื่อขับรถบรรทุกซึ่งบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษกรณีบนทางพิเศษมหานคร / ทางพิเศษศรีรัช / ทางพิเศษฉลองรัชจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 64.06 และทราบถึงบทลงโทษ ความเร็วสูงสุดเมื่อขับรถบรรทุกซึ่งบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษกรณีบนทางพิเศษบูรพาวิถี / ทางพิเศษอุดรรัถยาจำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 71.88

ส่วนที่ 2 การเกิดอุบัติเหตุของการขับรถบรรทุกจากโปรแกรมประเมินพฤติกรรมการขับขี่ (Drive Risk Index : DRI)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของการขับรถบรรทุกจากโปรแกรมประเมินพฤติกรรมการขับขี่ (Drive Risk Index : DRI) พบว่า ผู้ขับรถบรรทุกจำนวน 64 คน ก่อนเข้าอบรม เคยประสบอุบัติเหตุประมาณ 1 – 5 ครั้ง จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 67.19 และหลังเข้าอบรม โดยส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 89.06 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า แนวทางการอบรมการขับขี่เชิงป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งการอบรมภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติขบวนรถ อีกทั้งการให้ข้อมูล ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และแนวทางปฏิบัติ แก่ใจต่างๆ เมื่อพบสถานการณ์ฉุกเฉินนั้น ถือเป็น การให้ข้อมูลความรู้ ความเข้าใจ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ของพนักงานขับรถบรรทุก เพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรนั่นเอง

โดยมาตรการทางการศึกษาและอบรม ถือได้ว่าเป็นปัจจัยหลักส่วนหนึ่ง ที่จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกนั่นเอง ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของการขับรถบรรทุกนั่นเอง

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการขับรถบรรทุกจากโปรแกรมประเมินพฤติกรรมการขับขี่ (Drive Risk Index : DRI)

3.1 สรุปผลการประเมินจากปัจจัยจากพฤติกรรม

พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่ มีความเสี่ยงจากการเฝ้าระวังอันตรายอยู่ในระดับต่ำ แสดงว่าพนักงานขับรถมีการตรวจสอบสิ่งที่อยู่รอบข้างขณะขับขี่รถบรรทุกได้ดี เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเข้ามา และป้องกันก่อนจะเกิดอุบัติเหตุการเฉี่ยวชนขึ้น ส่วนปัจจัยจากพฤติกรรมอื่นๆ ประเมินอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง อาทิเช่น

- พฤติกรรมความก้าวร้าว : เป็นการแสดงกิริยา หรือวาทะของพนักงานขับรถ กรณีที่เกิดการกระตุ้นจากผู้ขับขี่รายอื่นที่มากระทำ
- ความตื่นตัวในการขับขี่ : สถานการณ์ที่พนักงานขับรถเคยกระทำ เช่น ใช้ความเร็วสูงๆ เมื่อถนนโล่ง การเข้าโค้งโดยไม่ลดความเร็ว เป็นต้น
- งานที่มีผลต่อความเสี่ยง : ภาระงาน การจัดสรรเวลาที่ไม่เหมาะสมเหล่านี้ จะมีโอกาสให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพนักงานขับรถประเมินอยู่ในเกณฑ์ความเสี่ยงปานกลาง
- ความเหนื่อยล้าจากการขับขี่ : เมื่อพิจารณาถึงความเหนื่อยล้า ซึ่งมีผลต่อการตอบสนองต่อการแก้ไขเหตุการณ์ โดยความเหนื่อยล้า ถือเป็นปัจจัยหลักของการชน โดยบางครั้ง ยังส่งผลสำคัญให้ เกิดการบาดเจ็บ หรือการเสียชีวิต
- ข้อกังวลในการขับขี่ : ปัจจัยข้อนี้ถือเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า พนักงานขับรถที่มักจะทำหิตนเอง สำหรับปัญหาที่พบบนถนน การทำหิตนเองนี้ จะทำให้เกิดการละจากสมาธิในการขับขี่ และเป็นการเพิ่มปัจจัยที่เกี่ยวกับการเฉี่ยวชนมากขึ้น
- การเผชิญหน้า : พฤติกรรมของพนักงานขับรถ ที่มักแสดงออกมา อาทิเช่น การขับตัดหน้า การขับจี้ท้ายรถคันข้างหน้า หรือกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง จนนำไปสู่การเผชิญหน้ากับผู้ขับท่านอื่น
- การมีสมาธิในการขับขี่ : พนักงานขับรถส่วนมาก เชื่อมั่นว่าพวกเขาจะไม่เกิดการชนจึงนำไปสู่ความมั่นใจที่สูงเกินไป ในทางกลับกันความเชื่อมั่นต่ำ ก็มักมีความเสี่ยงในการขับรถเช่นกัน

โดยภาพรวมผลการประเมินของพนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่ อยู่ในเกณฑ์ปานกลาง ดังนั้นประเด็นเกี่ยวกับความเชื่อมั่น(การมีสมาธิในการขับขี่) จึงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระดับปานกลางนั่นเอง

-การประเมินตนเอง : การที่พนักงานขับรถ มีการประเมินและวิเคราะห์ความพร้อมทั้งร่างกายและจิตใจมากน้อยแค่ไหน เมื่อต้องขับรถ ซึ่งพนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่ได้คะแนนปานกลาง แสดงว่า พนักงานขับรถมีการประเมินความพร้อมของตนเองได้ค่อนข้างดี

3.2 สรุปผลการประเมินจากปัจจัยจากสถานการณ์

สำหรับผลการประเมินพฤติกรรมกรรมการขับรถบรรทุก พบว่า ความเสี่ยงจากสถานการณ์ ในภาพรวมจัดอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง

ลำดับแรกคือ ปัจจัยระยะทางสะสมที่เดินทาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.33 (S.D=0.62) โดยหากต้องขับรถไกลขึ้น ความเสี่ยงในประเด็นนี้ก็จะมีมากยิ่งขึ้น รองลงมาเป็นปัจจัยจำนวนชั่วโมงในการขับที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.56 (S.D=0.85) โดยการขับรถเป็นเวลานาน ๆ จะมีส่วนในการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเฉี่ยวชนมากขึ้น

ในขณะที่ความเสี่ยงจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ในภาพรวมจัดอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง โดยลำดับแรกคือ ปัจจัยการเผชิญหน้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.28 (S.D=0.86) ซึ่งถือเป็นหนทางที่นำไปสู่ความเครียดในการขับรถ โดยจะนำไปสู่ความขัดแย้งกับผู้ขับรถท่านอื่น รองลงมาคือ ปัจจัยข้อกั้วงในการขับขี่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.06 (S.D=0.92) พนักงานขับรถที่มักจะทำหิตนเอง สำหรับปัญหาที่พบบนถนน การตำหนิตนเองนี้ จะทำให้เกิดการละจากสมาธิในการขับขี่ และเป็นการเพิ่มปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเฉี่ยวชนมากขึ้น

แต่อย่างไรก็ดี พบว่าปัจจัยการเฝ้าระวังอันตรายอยู่ในระดับต่ำสุดโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.25 (S.D=0.53) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้ขับรถบรรทุกมีความระมัดระวังในการขับขี่อันเป็นพฤติกรรมที่ดีในการขับรถ

ส่วนที่ 4 ทักษะจิต และความพึงพอใจที่มีต่อการเข้าอบรมโปรแกรมประเมินพฤติกรรมกรรมการขับขี่ (Drive Risk Index : DRI)

ผลการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุบนถนนก่อนและหลังการเข้าอบรมโปรแกรมประเมินพฤติกรรมกรรมการขับขี่ (Drive Risk Index : DRI) จากจำนวน 64 คน พบว่า โดยส่วนใหญ่ก่อนเข้าอบรมผู้ขับขี่รถบรรทุกจะเคยประสบเหตุประมาณ 1 – 5 ครั้ง จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 67.19 และเมื่อหลังเข้าอบรมแล้วเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่รถบรรทุกที่เคยประสบเหตุประมาณ 1 – 5 ครั้ง มีจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 10.94 ซึ่งลดลงร้อยละ 56.25 แสดงให้เห็นว่า การอบรมโปรแกรมดังกล่าวช่วยปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถบรรทุกให้สามารถป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนนได้ดีขึ้น

ดังนั้น จึงเป็นในทิศทางเดียวกันว่า ผลการสำรวจความพึงพอใจที่มีต่อการเข้าอบรมโปรแกรมดังกล่าว พบว่า ผู้ขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีความพึงพอใจโดยภาพรวมระดับดีมากต่อการเข้าอบรม จำนวน 36 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 56.25

ส่วนที่ 5 สรุปผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุงาน และประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก กับความพึงพอใจในการเข้าอบรม และอายุ และระดับการศึกษา กับความพึงพอใจในการเข้าอบรม สรุปได้ดังนี้ คือ

- เพศ อายุงาน และประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อความพึงพอใจในการเข้าอบรม
- อายุ และระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีผลต่อความพึงพอใจในการเข้าอบรม

เมื่อทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของความพึงพอใจในการเข้าอบรมที่มีอายุและระดับการศึกษาต่างกันเป็นรายคู่ พบว่า ผู้ขับรถบรรทุกที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี มีความพึงพอใจในการเข้าอบรมน้อยกว่าผู้ขับรถบรรทุกที่มีอายุ 31-40 ปี, อายุ 41-50 ปี และอายุ 51 ปีขึ้นไป ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่าง

ผู้ขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาไม่เกินมัธยมปลายหรือเทียบเท่า มีความพึงพอใจในการเข้าอบรมมากกว่าผู้ขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษานุปริญญาหรือเทียบเท่า ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่าง

ส่วนที่ 6 สรุปผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุ อายุงาน และประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก กับระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ และระดับการศึกษา กับระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ สรุปได้ดังนี้ คือ

- เพศ อายุ อายุงานที่แตกต่างกัน และประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์

- ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีผลต่อระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์

เมื่อทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่มีระดับการศึกษาต่างกันเป็นรายคู่ พบว่า ผู้ขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษาไม่เกินมัธยมปลายหรือเทียบเท่า มีระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์น้อยกว่าผู้ขับรถบรรทุกที่มีระดับการศึกษานุปริญญาหรือเทียบเท่า ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างกัน อีกทั้งเพศ อายุ ระดับการศึกษา อายุงาน และ ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อระดับความเสี่ยงจากพฤติกรรมกรรมการขับขี่

ส่วนที่ 7 สรุปผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร กับระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร กับระดับความเสี่ยงจากพฤติกรรมกรรมการขับขี่ สรุปได้ดังนี้ คือ

- ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์
- ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อระดับความเสี่ยงจากพฤติกรรมกรรมการขับขี่

แสดงให้เห็นว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่แตกต่างกันจากปัจจัยส่วนบุคคลนั้น จะไม่มีผลต่อความเสี่ยงทั้งจากสถานการณ์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่ ของโปรแกรม DRI

11. สรุปผลการวิจัย และอภิปรายผล

จากการวิจัยเรื่องพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถบรรทุกจากโปรแกรมประเมินพฤติกรรมกรรมการขับขี่ (Drive Risk Index : DRI) สรุปผล ได้ดังนี้

- ผลการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลไม่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการเข้าอบรม
- ผลการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลไม่มีผลต่อระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์
- ผลการศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรไม่มีผลต่อระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์และความเสี่ยงจากพฤติกรรมกรรมการขับขี่

จากข้อมูลสรุปผลข้างต้น จึงกล่าวได้ว่า ปัจจัยส่วนบุคคลทั้งในแง่ของ เพศ สถานภาพ อายุ ระดับการศึกษา อายุงาน และประสบการณ์ทำงานนั้น ไม่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการเข้าอบรม และระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ อาทิเช่น ประสบการณ์การขับขี่ และจำนวนชั่วโมงในการขับขี่

และความรู้ของพนักงานขับรถ เกี่ยวกับด้านกฎหมายจราจรทางบกนั้น ไม่ส่งผลต่อระดับความเสี่ยงจากสถานการณ์ อาทิเช่น ประสบการณ์การขับขี่ และจำนวนชั่วโมงในการขับขี่ อีกทั้งไม่มีผลต่อความเสี่ยงจากพฤติกรรมกรรมการขับขี่ อาทิเช่น การเผชิญหน้า ความตื่นเต้น ความตกใจ ความเหนื่อยล้า เป็นต้น

12. เอกสารอ้างอิง

- ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ,2554 ,ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ระหว่างปี 2554 – 2563
- กรมการขนส่งทางบก, 2552 , คู่มือหลักการขับรถขนส่ง
- วิจิตร บุญยะไพฑร, 2531,อุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติสำนักนายกรัฐมนตรี
- กาญจน์กรอง สุอังคะ, 2559, การศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขี่ ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์
- DriverMetrics® website, 2020, Cranfield Innovation Centre, Cranfield University Technology Park, University Way, Cranfield, MK43 0BT

Anders af Wählberg ,July 2013, Department of Psychology, Uppsala University : The road to Driver Risk Index; A review