

ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในเขตเทศบาลนครศรีธรรมราช ประเทศไทย

Prevalence and factors associated with motorcycle road traffic accidents
among food delivery drivers in Nakhon Si Thammarat Municipality, Thailand

อรญา มลายาภรณ์^{1*}, ประภัศร ดำแป้น¹, วรณวรา หวานสนธิ¹, กวิน อินท²
Oraya Malayaporn^{1*}, Prapatsorn Dumkan¹, Wanvara Wansanit¹, Gavin Intham²

¹สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช

²สำนักงานเลขาธิการกรม กรมควบคุมโรค

¹Office of Disease Prevention and Control Region 11 Nakhon Si Thammarat

²Office of the Secretary Department of disease control

* Corresponding author email: moraya.nb@gmail.com

Received: April 1, 2024

Revised: July 2, 2024

Accepted: July 3, 2024

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (Cross sectional survey study) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความชุกและปัจจัยความสัมพันธ์ที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานขับรถส่งอาหารที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป จำนวน 170 คน การสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น ด้วยวิธีสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงสถานที่แหล่งรวมพนักงานขับรถส่งอาหารอยู่ระหว่างรอรับอาหาร โดยเก็บข้อมูลด้วยแบบสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป (SPSS) โดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติอนุมานในการทดสอบความสัมพันธ์ ได้แก่ การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก ผลการศึกษา พบว่า ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2565 - 2566) ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ร้อยละ 30.0 ผลการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก พบว่า จำนวนชั่วโมงการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน และจำนวนรอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยมากกว่า 20 รอบต่อวัน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$) งานวิจัยนี้สามารถนำไปใช้เพื่อเป็นประโยชน์เชิงนโยบายในการกำหนดแนวทางและมาตรการด้านความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทพนักงานส่งอาหาร และสามารถนำไปสร้างความตระหนักรู้แก่ผู้ประกอบการอาชีพนี้ได้

คำสำคัญ: ความชุก, ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์, การเกิดอุบัติเหตุทางถนน, พนักงานขับรถส่งอาหาร

ABSTRACT

This study entailed the analysis of a cross-sectional survey to determine the prevalence and factors associated with motorcycle accidents among food delivery drivers in Nakhon Si Thammarat Municipality. The sample consisted of 176 food delivery drivers over 18 years old. Non-probability sampling using purposive selection in a place where food delivery drivers are waiting to receive food by collecting data from interview forms. The analysis was performed the Statistical Package for the Social Sciences Program (SPSS) test used descriptive statistics such as frequency, percentage, mean, and standard deviation, and inferential statistics used for association tests were logistic regression analysis. The results showed the prevalence of motorcycle

road traffic accidents among food delivery drivers in the last two years was 30.0%. The results of Multivariate logistic regression analysis found that various factors such as food delivery motorcycles 8 hours per day and food delivery motorcycles 20 rounds per day were associated with motorcycle road traffic accidents (p-value < 0.05). This study could be useful for policy establishing road safety process, and measures for motorcycles in the category of food delivery drivers, and can be used to raise awareness of this profession.

Keyword: Prevalence, Factors associated, Road traffic accidents, Food delivery drivers

1. บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่หลายประเทศทั่วโลกเผชิญมาเป็นเวลานาน องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) รายงานว่า ในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนทั่วโลกต่อปีสูงขึ้นเป็น 1.35 ล้านคน คิดเป็นค่าเฉลี่ยวันละ 3,700 คน โดยประเทศไทย มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นลำดับที่ 9 ของโลก โดยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน ถึงแม้ว่าสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อยในภาพรวม แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและภูมิภาคอาเซียน ซึ่งยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและมีการเสียชีวิตมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์⁽¹⁾ และหากพิจารณาสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยนั้น ในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2554 - 2563) มีจำนวนผู้เสียชีวิตสะสม 206,589 ราย เฉลี่ยเสียชีวิต 20,659 คนต่อปี หรือ 58 คนต่อวัน⁽²⁾ โดยในปี พ.ศ. 2564 ได้มีการรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและมีการเสียชีวิตมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ มีสาเหตุจากการขับขึ้นหรือซ้อนโดยสารรถจักรยานยนต์ 2 ล้อ ซึ่งหากคิดสัดส่วนต่อจำนวนประชากรของประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ 1 ของโลก⁽³⁾

ปี พ.ศ. 2563-2565 เกิดวิกฤตการแพร่ระบาดของโควิด 19 ส่งผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะความเป็นอยู่ของประชาชน ภาครัฐได้มีมาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาด ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นพบข้อจำกัดหลายประการที่ทำให้วิถีชีวิตผู้คนเปลี่ยนไป ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะพื้นฐานในชีวิตและสังคมหลายด้าน รวมถึงมีการห้ามรับประทานอาหารภายในร้าน⁽⁴⁾ ธุรกิจร้านอาหารต่างปรับช่องทางการให้บริการเป็นการบริการจัดส่งอาหารออนไลน์ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการให้บริการของภาคธุรกิจ ร้านอาหารด้วยการซื้อกลับและการจัดส่งอาหาร

ไปที่บ้านได้เข้ามามีอิทธิพลและมีบทบาทที่สำคัญมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2566 ผลสำรวจของศูนย์วิจัยกสิกรไทย พบว่า การเติบโตของตลาดธุรกิจจัดส่งอาหารไปยังที่พักชะลอตัวลง ตลาดธุรกิจ Food Delivery มีมูลค่าประมาณ 8.1 - 8.6 หมื่นล้านบาท แม้ว่ามูลค่าตลาด Food Delivery จะมีแนวโน้มหดตัวลง แต่ก็ยังคงสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโควิด 19 อย่างมาก⁽⁵⁾

จากสถานการณ์ดังกล่าวได้ส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก ซึ่งจากผลการสำรวจพฤติกรรมผู้ใช้อินเทอร์เน็ตในประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2564 พบว่ากิจกรรมการช้อปปิ้งและเครื่องมือนอนไลน์ เป็นกิจกรรมที่มีแนวโน้มว่าจะกลายเป็น New normal หลังจากสถานการณ์โควิด 19⁽⁶⁾ เนื่องจากการสั่งอาหารในรูปแบบออนไลน์สามารถอำนวยความสะดวก ช่วยลดรายจ่าย เพิ่มความสะดวกสบาย โดยเฉพาะประชากรในเขตเมืองที่มีการใช้ชีวิตที่เร่งรีบ และมีความแออัดในหลายพื้นที่ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นพนักงานขับรถส่งอาหาร ถือเป็นอาชีพทางเลือกที่ได้รับความนิยมอย่างก้าวกระโดด สามารถสร้างรายได้โดยการรับงานผ่านแอปพลิเคชัน (Application) อีกเช่นกัน โดยข้อมูลจำนวนพนักงานขับรถส่งอาหารของแต่ละแพลตฟอร์มในปี พ.ศ. 2563 โดยภาพรวมมีจำนวนสูงถึง 965,000 คน ซึ่งแพลตฟอร์ม Foodpanda มีจำนวนสูงสุด 600,000 คน รองลงมาแพลตฟอร์ม Lineman 200,000 คน แพลตฟอร์ม Grabfood 100,000 คน แพลตฟอร์ม Gojek 50,000 คน และแพลตฟอร์ม Robinhood 15,000 คน ซึ่งพนักงานขับรถส่งอาหาร 1 คน สามารถสมัครแพลตฟอร์มได้มากกว่า 1 แห่ง⁽⁷⁾ ซึ่งก็ถือว่าพนักงานขับรถส่งอาหารเป็นแรงงานที่สำคัญของดิจิทัลแพลตฟอร์มในการให้บริการรับส่งอาหาร

ในปี พ.ศ. 2563 ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลก ด้านการป้องกันการบาดเจ็บ ได้รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอาชีพขนส่งพัสดุและอาหารทางรถจักรยานยนต์ พบว่า มีเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชน

เป็นเหตุให้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น และข้อมูลตัวเลขสถิติของโรงพยาบาลอุดรธานี ที่ได้รับรวบรวมเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุนานหลัง 3 ปี โดยในปี พ.ศ. 2562 มีผู้บาดเจ็บ 6,432 คน เป็นพนักงานขับรถส่งอาหาร 44 คน ปี พ.ศ. 2563 มีผู้บาดเจ็บ 6,649 คน เป็นพนักงานขับรถส่งอาหาร 61 คน และในปี พ.ศ. 2564 ตั้งแต่เดือน ม.ค. - ก.ค. เพียงครึ่งปีเท่านั้น มีผู้บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ 6,163 คน ในจำนวนนี้เป็นพนักงานขับรถส่งอาหาร 110 คน แสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่า จากปี พ.ศ. 2563 และเพิ่มขึ้น 3 เท่าจากปี พ.ศ. 2562⁽⁸⁾ นอกจากนี้ ผลการสำรวจข้อมูลในประเทศ พบว่ากว่าร้อยละ 33.5 พนักงานขับรถส่งอาหารเคยประสบอุบัติเหตุระหว่างทำงาน ในจำนวนที่เกิดอุบัติเหตุนี้กว่าร้อยละ 40.0 เป็นการบาดเจ็บสาหัส และมากถึงร้อยละ 12.0 ที่เสียชีวิตทันทีที่เกิดเหตุหรือเสียชีวิตภายหลังที่โรงพยาบาล⁽⁹⁾ อีกทั้งยังได้มีการนิยามการจ้างงานของพนักงานขับรถส่งอาหารไว้ว่า เป็นแรงงานนอกระบบที่ไม่มีสัญญาจ้างงานที่เป็นมาตรฐาน⁽¹⁰⁾ จะเห็นได้ว่าพนักงานขับรถส่งอาหารที่เป็นแรงงานอิสระ มีความเสี่ยงมากที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มากขึ้นได้

เขตสุขภาพที่ 11 ในปี พ.ศ. 2566 จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) พบว่ามีอำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ในเป็นอำเภอเสี่ยงสูงมากที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์⁽¹¹⁾ และในปี พ.ศ. 2565 พบว่า ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มารับบริการที่โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราชเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ร้อยละ 58.67 ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 69.17⁽¹²⁾ โดยได้มีการวิเคราะห์พฤติกรรมรถขับที่ส่งผลต่อความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุไว้ดังนี้ (1) การขับเร็ว เพื่อแข่งขันทำรอบ (2) ความไม่เคยชินกับเส้นทาง (3) การขับรถพร้อมกับการมองแผนที่ในโทรศัพท์มือถือ (4) การทำผิดกฎจราจร เช่น ย้อนศร และฝ่าไฟแดง และ (5) การบรรทุกอาหารหนักหรือมากเกินไป⁽¹³⁾

สาเหตุของเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ตามแนวคิดการวิเคราะห์การบาดเจ็บ Haddon's Matrix⁽¹⁴⁾ เกิดได้ทั้งพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ยานพาหนะหรือถนนและสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ที่ผ่านมามีการศึกษาศาสนาการณ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร พบว่า พนักงานส่งอาหาร ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุเฉลี่ย 35.09 ปี ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ที่

มีความจุ 125 CC และนโยบายการคิดเปอร์เซ็นต์ในการกดรับหรือปฏิเสธงานในการทำงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน⁽⁹⁾ นอกจากนี้ได้มีการศึกษารูปแบบงานใหม่ของคนขับมอเตอร์ไซด์ส่งอาหารที่กำกับโดยแพลตฟอร์ม แสดงให้เห็นว่าเมืองกลายเป็นสถานที่ทำงานใหม่ของพนักงานขับรถส่งอาหารเพื่อรอคำสั่งจึงต้องทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมที่มีความเสี่ยงและความไม่แน่นอนสูง เช่น สภาพการจราจร ภูมิอากาศ ปริมาณคำสั่งซื้อ การแข่งขัน และรายได้ ซึ่งมีผลโดยตรงให้เกิดแรงกดดันและความเครียดในการทำงาน เพื่อให้สามารถส่งอาหารได้มากที่สุด พนักงานส่งอาหารจึงมีแนวโน้มที่ต้องทำความเร็วในการเดินทาง และมีชั่วโมงการทำงานเฉลี่ยนานเกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน ทำให้มีสภาพร่างกายที่เหนื่อยล้า มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง⁽²²⁾ ซึ่งปัจจัยต่างๆ เหล่านี้อาจมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงได้สนใจศึกษาถึงความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ส่งอาหารและปัจจัยความสัมพันธ์ที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้วางแผนในการลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหารอันจะช่วยให้สามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เขตเมืองได้

2. วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการศึกษา การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ใช้การศึกษาวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (Cross sectional survey study)

ประชากร คือ พนักงานขับรถส่งอาหาร ผ่านแอปพลิเคชันสั่งอาหารออนไลน์ ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช

กลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานขับรถส่งอาหารที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ส่งอาหารปี พ.ศ. 2565 - 2566 ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ผ่านแอปพลิเคชันสั่งอาหารออนไลน์ และยินดีให้ข้อมูลด้วยความสมัครใจ สำหรับเกณฑ์การคัดออก เป็นผู้ที่ไม่มีปัญหาทางด้านการอ่านภาษาไทย คำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีประมาณค่าสัดส่วนของประชากรในกรณีไม่ทราบจำนวนประชากร โดยการใช้สูตรคำนวณขนาดตัวอย่างของ W.G. Cochran (1953) ได้กำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 162 คน เพิ่มกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาร้อยละ 5 รวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 170 คน

การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง ใช้การสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability sampling) ด้วยวิธีสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Selection) โดยเจาะจง

เขตที่ครอบคลุมบริเวณศูนย์กลางเศรษฐกิจ สถานที่ตั้งของสถานที่จำหน่ายอาหาร หรือเครื่องดื่มจำนวนมาก ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า ศูนย์การค้า ศูนย์อาหาร ตลาด สถานีบริการน้ำมัน หรือร้านอาหารริมทาง ที่เป็นแหล่งรวมตัวของพนักงานขับรถส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชันสั่งอาหารออนไลน์

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เป็นการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนแนวคิดการวิเคราะห์การบาดเจ็บ Haddon's Matrix⁽¹⁴⁾ งานวิจัยและเอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย 3 ส่วน มีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ และปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม จำนวน 18 ข้อ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ในการขับขี่ จำนวนชั่วโมงการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนรอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความจุของเครื่องยนต์ การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ช่วงเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ทิศนวิสัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร และการเกิดอุบัติเหตุสำหรับพนักงานขับรถส่งอาหารที่เคยเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขณะรับ-ส่งอาหาร โดยตัวเลือกเป็นแบบเขียนตอบ และการตรวจสอบรายการ (Check list)

ส่วนที่ 2 ด้านความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 10 ข้อ โดยตัวเลือกเป็นแบบ 2 ตัวเลือกให้เลือกตอบได้แก่ ใช่ และ ไม่ใช่

ส่วนที่ 3 ด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 17 โดยตัวเลือกเป็นแบบ 3 ตัวเลือกให้เลือกตอบได้แก่ ไม่เคย บางครั้ง และประจำ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย

เครื่องมือผ่านการตรวจสอบคุณภาพด้านความตรงทางด้านเนื้อหา (Content validity) ด้วยการนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วเสนอผู้เชี่ยวชาญด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 3 คน เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง ความตรง (Validity) โดยให้ความเห็นชอบในด้านความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) และความเหมาะสมของภาษา (Wording) กำหนดเกณฑ์ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับมีค่าตั้งแต่ 0.67 ขึ้นไป โดยค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหาของแบบสอบถามฉบับนี้เท่ากับ 0.96 รวมถึงการทดสอบความเชื่อมั่น

(Reliability) โดยนำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบแก้ไขและปรับปรุงโดยผู้เชี่ยวชาญ นำไปทดลองใช้ (Try out) กลุ่มตัวอย่างจำนวน 10 คน ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มประชากร ทดสอบค่าสัมประสิทธิ์อัลฟ่าของครอนบาช (Alpha Cronbach's Coefficients) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับเท่ากับ 0.79 ซึ่งความตรงและความเชื่อมั่นของแบบสอบถามอยู่ในเกณฑ์ตามการวัดและประเมินผล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม ภายหลังจากได้รับการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ของวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนครศรีธรรมราช เอกสารรับรองเลขที่ Exc-12/2566 และลงพื้นที่ภาคสนามดำเนินการเก็บข้อมูล ได้แก่ บริเวณศูนย์กลางเศรษฐกิจสถานที่ตั้งของสถานที่จำหน่ายอาหาร หรือเครื่องดื่มจำนวนมาก ห้างสรรพสินค้า ศูนย์การค้า ศูนย์อาหาร ตลาด สถานีบริการน้ำมัน หรือร้านอาหารริมทาง ที่เป็นแหล่งรวมตัวของพนักงานขับรถส่งอาหาร ผ่านแอปพลิเคชันสั่งอาหารออนไลน์ ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมระหว่างธันวาคม พ.ศ. 2566 ถึงมีนาคม พ.ศ. 2567 หลังจากนั้นตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล แล้วนำข้อมูลที่ได้มาบันทึกและวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป (SPSS)

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป (SPSS) โดยใช้สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percent) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และใช้สถิติอนุมาน (Inferential Statistics) ในการทดสอบความสัมพันธ์ คือการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (logistic regression analysis) โดยแบ่งเป็น 2 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนที่ 1 คือ การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแบบตัวแปรเดียว (Univariate Logistic Regression Analysis) เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรเดียวแต่ละตัวและได้ค่า odds ratio อย่างหยาบ และขั้นตอนที่ 2 คือการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแบบพหุตัวแปร (Multivariate Logistic Regression Analysis) เพื่อควบคุมอิทธิพลของตัวแปรที่เกี่ยวข้องกัน จะได้ค่า odds ratio ที่ปรับแล้ว

การแปลผล

การแปลผลคะแนนระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยแบ่งระดับ ดังนี้ ความรู้ระดับมาก (7 - 10

คะแนน) และความรู้ระดับน้อยถึงปานกลาง (0 - 6 คะแนน) และระดับพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยแบ่งระดับดังนี้ ระดับพฤติกรรมที่เหมาะสม (39 - 51 คะแนน) และระดับพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม (17 - 38 คะแนน) สำหรับเกณฑ์การวัดความสัมพันธ์ ด้วยการวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติก มีค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ($p\text{-value} < 0.05$) โดยในขั้นตอนที่ 1 วิเคราะห์ด้วยสถิติถดถอยโลจิสติกแบบตัวแปรเดียว เลือกตัวแปรที่ให้ค่า $p\text{-value}$ น้อยกว่า 0.25 นำมาวิเคราะห์ในขั้นตอนที่ 2 ด้วยสถิติถดถอยโลจิสติกแบบพหุตัวแปร เลือกตัวแปรด้วยวิธีนำตัวแปรเข้าทั้งหมด (Enter Regression) โดยตัวแปรที่เลือกในแบบสุดท้าย คือ ตัวแปรที่ให้ค่า $p\text{-value}$ น้อยกว่า 0.05

3. ผลการวิจัย

ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช

จากข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถามทั้งสิ้น 170 คน พบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถส่งอาหารเป็นเพศชาย ร้อยละ 72.9 อายุเฉลี่ย 35.03 ปี ($S.D.=8.62$ ปี) หากแบ่งตามกลุ่มอายุ ส่วนใหญ่มีอายุ 30 - 44 ปี ร้อยละ 60.0 จบการศึกษาดำรงตำแหน่งมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 35.9 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร 3 - 5 ปี ร้อยละ 51.8 และมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องตามกฎหมาย ร้อยละ 100.0

ระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถส่งอาหารมีระดับความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 66.5 และมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 6.86 คะแนน ($S.D. = 1.15$) ในส่วนระดับพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถส่งอาหารมีระดับพฤติกรรมที่เหมาะสม ร้อยละ 80.6 และมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 40.98 คะแนน ($S.D. = 3.15$)

ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2565 - 2566) ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ร้อยละ 30.0 และเมื่อจำแนกตามปัจจัยด้านผู้ขับขี่ พบว่า พนักงานขับรถส่งอาหารเพศชายมีการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง (ร้อยละ 31.5 และ 26.1 ตามลำดับ) อยู่ในกลุ่มอายุ 30 - 44 ปี มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (ร้อยละ 34.3) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารมากกว่า 5 ปี (ร้อยละ 35.3) มีจำนวนชั่วโมงการขับขี่รถ

จักรยานยนต์ส่งอาหารมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน (ร้อยละ 50.0) และมีจำนวนรอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารมากกว่า 20 รอบต่อวัน (ร้อยละ 32.8) เมื่อจำแนกตามปัจจัยด้านยานพาหนะ พบว่า พนักงานขับรถส่งอาหารที่ใช้เครื่องยนต์รถจักรยานยนต์ที่มีความจุขนาดมากกว่า 125 CC มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (ร้อยละ 75.0) ส่วนใหญ่มีการปรับแต่งรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 50.0) และมีอายุการใช้งานรถจักรยานยนต์มากกว่า 3 ปี (ร้อยละ 33.3) และเมื่อจำแนกตามปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม พบว่า พนักงานขับรถส่งอาหารที่มีช่วงเวลาการขับขี่ 05.01 - 11.00 น. มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (ร้อยละ 38.4 คน) ดังตารางที่ 1

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช เมื่อทำการทดสอบด้วยสถิติถดถอยโลจิสติกแบบตัวแปรเดียว (Univariate Logistic Regression Analysis) พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.25 ได้แก่ อายุ จำนวนชั่วโมงการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน จำนวนรอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน ความจุของเครื่องยนต์ การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ และทัศนวิสัยที่ไม่ดีขณะขับขี่ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช โดยการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแบบตัวแปรเดียว (Univariate Logistic Regression Analysis)

ปัจจัยไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ จำนวน (ร้อยละ) (n=119)	การเกิดอุบัติเหตุทางถนน		OR	95% CI	p-value
	เคยเกิดอุบัติเหตุ จำนวน (ร้อยละ) (n=51)	เคยเกิดอุบัติเหตุ จำนวน (ร้อยละ) (n=51)			
ด้านผู้ขับขี่					
เพศ					
ชาย	85 (68.5)	39 (31.5)	1.30	0.61-2.78	0.498
หญิง	34 (73.9)	12 (26.1)	1		
อายุ					
≤ 29 ปี	35 (74.5)	12 (25.5)	1.46	0.41-5.20	0.562
30 - 44 ปี	67 (65.7)	35 (34.3)	2.22	0.69-7.11	0.179*
≥ 45 ปี	17 (81.0)	4 (19.0)	1		
ระดับการศึกษา					
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย	40 (65.6)	21 (34.4)	1.48	0.68-3.21	0.326
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช.	34 (70.8)	14 (29.2)	1.16	0.50-2.70	0.733
ปวส./ ปริญญาตรี	45 (73.8)	16 (26.2)	1		
ใบอนุญาตขับขี่					
ไม่มี	6 (100.0)	0 (0.0)	0.00	0.00	0.999
มี	113 (68.9)	51 (31.1)	1		
ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร					
< 3 ปี	49 (75.4)	16 (24.6)	0.60	0.19-1.88	0.379
3 - 5 ปี	59 (67.0)	29 (33.0)	0.90	0.30-2.68	0.851
> 5 ปี	11 (64.7)	6 (35.3)	1		
จำนวนชั่วโมงการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน					
≤ 8 ชม.	85 (83.3)	17 (16.7)	1		
> 8 ชม.	34 (50.0)	34 (50.0)	5.00	2.47-10.12	< 0.001*
จำนวนรอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน					
≤ 20 รอบ	37 (77.1)	11 (22.9)	1		
> 20 รอบ	82 (67.2)	40 (32.8)	1.64	0.76-3.55	0.148*
การใช้ความเร็วโดยปกติขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร					
≤ 70 กม./ ชม.	73 (67.0)	36 (33.0)	1		
> 70 กม./ ชม.	46 (75.4)	15 (24.6)	0.66	0.33-1.34	0.251
ระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์					
ระดับน้อยถึงปานกลาง	41 (71.9)	16 (28.1)	0.87	0.43-1.76	0.697
ระดับมาก	78 (69.0)	35 (31.0)	1		

ปัจจัยไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ จำนวน (ร้อยละ) (n=119)	การเกิดอุบัติเหตุทางถนน		OR	95% CI	p-value
	เคยเกิดอุบัติเหตุ จำนวน (ร้อยละ) (n=51)	เคยเกิดอุบัติเหตุ จำนวน (ร้อยละ) (n=51)			
ระดับพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์					
ระดับไม่เหมาะสม	24 (72.7)	9 (27.3)	0.85	0.36-1.98	0.704
ระดับเหมาะสม	95 (69.3)	42 (30.7)	1		
ด้านยานพาหนะ					
ความจุของเครื่องยนต์					
≤ 125 CC	117 (72.2)	45 (27.8)	1		
> 125 CC	2 (25.0)	6 (75.0)	7.80	1.52-40.08	0.014*
การปรับแต่งรถจักรยานยนต์					
ไม่มีการปรับแต่ง	115 (71.0)	47 (29.0)	1		
มีการปรับแต่ง	4 (50.0)	4 (50.0)	2.45	0.59-10.19	0.219*
อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์					
≤ 3 ปี	71 (72.4)	27 (27.6)	1		
> 3 ปี	48 (66.7)	24 (33.3)	1.32	0.68-2.55	0.417
การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์					
ไม่เคย	13 (100.0)	0 (0.0)	0.00	0.00	0.999
เคย	106 (67.5)	51 (32.5)	1		
ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม					
ทัศนวิสัยที่ไม่ดีขณะขับขี่					
ไม่เคย	10 (55.6)	8 (44.4)	1		
เคย	109 (71.7)	43 (28.3)	0.49	0.18-1.33	0.163*

*p-value < 0.25, OR: Odds Ratio, CI: a 95% confidence interval.

เมื่อนำปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ได้จากการทดสอบด้วยสถิติถดถอยโลจิสติกแบบตัวแปรเดียว (Univariate Logistic Regression Analysis) มาวิเคราะห์ด้วยสถิติถดถอยโลจิสติกแบบพหุตัวแปร (Multivariate Logistic Regression Analysis) เพื่อหาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร พบว่า ตัวแปรที่เป็น

อิสระต่อกันในแบบสุดท้าย มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ได้แก่ กลุ่มที่มีการขับขี่โดยเฉลี่ยมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มที่มีการขับขี่โดยเฉลี่ยน้อยกว่าหรือเท่ากับ 8 ชั่วโมงต่อวัน 4.61 เท่า (OR = 4.61, 95% CI; 2.09-10.17, p-value < 0.01) และกลุ่มที่มีการขับขี่โดยเฉลี่ยมากกว่า 20 รอบต่อวัน มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มที่มีการขับขี่โดยเฉลี่ยน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 รอบต่อวัน 1.34 เท่า (OR = 1.34, 95% CI; 0.55-3.24, p-value = 0.03) ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช โดยการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแบบพหุตัวแปร (Multivariate Logistic Regression Analysis)

ปัจจัย	OR	95% CI	p-value
ด้านผู้ขับขี่			
อายุ			
≤ 29 ปี	0.89	0.19-4.19	0.883
30 - 44 ปี	1.48	0.37-5.95	0.582
≥ 45 ปี	1		
จำนวนชั่วโมงการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน			
≤ 8 ชม.	1		
> 8 ชม.	4.61	2.09-10.17	< 0.001*
จำนวนรอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน			
≤ 20 รอบ	1		
> 20 รอบ	1.34	0.55-3.24	0.033*
ด้านยานพาหนะ			
ความจุของเครื่องยนต์			
≤ 125 CC	1		
> 125 CC	4.32	0.74-25.33	0.105
การปรับแต่งรถจักรยานยนต์			
ไม่มีการปรับแต่ง	1		
มีการปรับแต่ง	1.35	0.24-7.70	0.734
ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม			
ทัศนวิสัยที่ไม่ดีขณะขับขี่			
ไม่เคย	1		
เคย	0.42	0.14-1.24	0.115

*p-value < 0.05, OR: Odds Ratio, CI: a 95% confidence interval.

4. อภิปราย/ วิเคราะห์ผล

การศึกษาในกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถส่งอาหารครั้งนี้ ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2565-2566) ร้อยละ 30.0 ซึ่งเป็นความชุกที่ใกล้เคียงกับการศึกษาที่ผ่านมา ทั้งนี้ในต่างประเทศมีการศึกษาความชุกของการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถส่งอาหารในประเทศอินเดีย พบความชุกร้อยละ 32.4⁽¹⁵⁾ สำหรับประเทศไทยมีการศึกษาความชุกของการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถส่งอาหารในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด ร้อยละ 33.5⁽¹⁰⁾ และการศึกษาวิจัยเปรียบเทียบนโยบายและ

ทิศทางการที่มีคุณค่า สำหรับคนทำงานขับรถขนส่งสินค้าและอาหารผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์ม พบความชุกร้อยละ 32.1⁽¹⁶⁾

การศึกษานี้เมื่อพิจารณาตามปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ พบว่า ส่วนใหญ่เพศชาย อายุ 30 - 44 ปี จำนวนชั่วโมงการขับขี่โดยเฉลี่ยมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน และจำนวนรอบการขับขี่โดยเฉลี่ยมากกว่า 20 รอบต่อวัน มีความชุกของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด สอดคล้องกับการศึกษาสถานการณ์ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุเฉลี่ย 35.09 ปี⁽⁹⁾ การศึกษาลักษณะการชนและ

การบาดเจ็บของพนักงานขับรถส่งอาหารในประเทศเกาหลี พบว่าส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในพื้นที่ชาย และยังได้ระบุว่ามีความโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบกับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป⁽¹⁷⁾ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากพนักงานขับรถส่งอาหารเป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงทำให้เพศชายเลือกประกอบอาชีพนี้มากกว่าเพศหญิง และการศึกษารูปแบบงานใหม่ของคนขับมอเตอร์ไซด์ส่งอาหารที่กำกับโดยแพลตฟอร์ม แสดงให้เห็นว่าเมืองกลายเป็นสถานที่ทำงานใหม่ของพนักงานขับรถส่งอาหารเพื่อรอคำสั่งจึงต้องทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมที่มีความเสี่ยงและความไม่แน่นอนสูง เช่น ปริมาณคำสั่งซื้อ การแข่งขัน และรายได้ซึ่งมีผลโดยตรงให้เกิดแรงกดดันและความเครียดในการทำงานเพื่อให้สามารถส่งอาหารได้มากที่สุด พนักงานส่งอาหารจึงมีความโน้มที่ต้องทำความเร็วในการเดินทาง และมีชั่วโมงการทำงานเฉลี่ยนานเกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน ทำให้มีสภาพร่างกายที่เหนื่อยล้ามีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง อีกทั้งความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถส่งอาหารมีระดับความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยระดับมาก สอดคล้องกับการศึกษาปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมต่ออุบัติเหตุทางถนนในประเทศอิหร่าน พบว่า การให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ในการปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่มีบทบาทสำคัญในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนได้⁽¹⁸⁾ และพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมอยู่ระดับที่เหมาะสม สอดคล้องกับการศึกษาความรู้ ทักษะและการปฏิบัติของพนักงานขับขี่ด้านกฎระเบียบการจราจรในประเทศอิหร่าน พบว่า การขับขี่เร็วและการไม่สนใจในการตัดสินใจ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน⁽¹⁹⁾ ปัจจัยด้านยานพาหนะ พบว่า ส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์ที่มีความจุขนาดมากกว่า 125 CC และมีการปรับแต่งรถจักรยานยนต์ มีความชุกของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด สอดคล้องกับการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี พบว่า นักศึกษาที่นิยมดัดแปลงรถจักรยานยนต์ ได้แก่ การปรับแต่งเบาะให้เล็กลง ปรับล้อให้เล็กลง และปรับเครื่องยนต์ให้แรงขึ้น เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการปรับแต่งรถจักรยานยนต์เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ⁽²³⁾ และปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม พบว่า การไม่เคยขับขี่ในทัศนวิสัยที่ไม่ดี มีความชุกของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาปัจจัยทางระบาดวิทยาที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน การศึกษาแบบภาคตัดขวาง ในประเทศอินเดีย พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาจากผู้ขับขี่มีสิ่งกีดขวางบนถนน ร้อยละ 41.0 ถนนชำรุด ร้อยละ 36.5 และไฟถนน

ไม่ดี ร้อยละ 11.4⁽²⁴⁾

จำนวนชั่วโมงการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวันและจำนวนรอบในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวันมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เนื่องจากรายได้และสิทธิ์พิเศษต่าง ๆ ของพนักงานส่งอาหารขึ้นอยู่กับจำนวนรอบในการให้บริการส่งอาหาร เพื่อให้ได้รับรายได้ที่มากที่สุด และสิทธิ์พิเศษที่เพิ่มมากขึ้น พนักงานส่งอาหารส่วนใหญ่จึงต้องมีระยะเวลาในการทำงานที่ยาวนาน คือ 7 - 10 ชั่วโมงต่อวัน ซึ่งจะสามารถส่งอาหารได้ประมาณ 21 - 30 รอบต่อวัน อย่างไรก็ตามค่าตอบแทนมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ขึ้นอยู่กับนโยบายของแพลตฟอร์ม ทั้งนี้อาจส่งผลให้พนักงานขับรถส่งอาหารต้องใช้เวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนเพิ่มมากขึ้น ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลต่อความรู้สึกเหนื่อยล้าในช่วงเวลาทำงานและปัญหาในการนอน อีกทั้งพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงอาจเป็นตัวแปรที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุได้ สอดคล้องกับการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงาน of พนักงานส่งอาหาร กรณีศึกษาเขตบางซื่อ พบว่า องค์ประกอบของปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงาน of พนักงานส่งอาหารมีจำนวน 4 องค์ประกอบ เรียงลำดับจากค่าพิสัยของน้ำหนักองค์ประกอบน้อยไปมากได้ดังนี้ 1) จำนวนวันที่ทำงานบริการส่งอาหารต่อสัปดาห์ 2) จำนวนชั่วโมงในการทำงานบริการส่งอาหารต่อวัน 3) จำนวนเที่ยวการให้บริการส่งอาหารต่อวัน และ 4) รายได้จากการทำงานบริการส่งอาหารต่อวัน⁽²⁰⁾ และสอดคล้องกับการศึกษาความปลอดภัยของการจราจรของพนักงานขับรถส่งสินค้าในประเทศเวียดนาม พบว่า การมีปริมาณคำสั่งซื้อหรือจำนวนรอบที่มากขึ้นมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ⁽²¹⁾

5. สรุป

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหารในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ร้อยละ 30.0 สำหรับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถส่งอาหาร ได้แก่ จำนวนชั่วโมงการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวันและจำนวนรอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยต่อวัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ p-value < 0.05

6. ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ

พนักงานขับรถส่งอาหาร ในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช มีข้อเสนอแนะดังนี้

- 1) ข้อค้นพบจากการศึกษา พบว่า แอปพลิเคชันสั่งอาหาร ที่กำกับโดยแพลตฟอร์ม จำนวนชั่วโมงการขับขีรถจักรยานยนต์ ส่งอาหารโดยเฉลี่ยมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน และจำนวนรอบ การขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยมากกว่า 20 รอบ ต่อวัน มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในพื้นที่เขตเมือง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญในการดูแลสุขภาพกลุ่มพนักงาน ขับรถส่งอาหาร โดยสร้างความรู้และความตระหนักในการขับขี่ อย่างปลอดภัยสำหรับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เช่น มีระบบแจ้งเตือนจำนวนชั่วโมงในการขับขีรถจักรยานยนต์ ส่งอาหารโดยเฉลี่ยมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน กำหนดจำนวนรอบ ในการขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหารโดยเฉลี่ยน้อยกว่า 20 รอบ ต่อวัน และมุ่งเน้นการสร้างความรู้ความตระหนักในการใช้รถและถนน ด้วยความปลอดภัย เพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางท้องถนน
- 2) บริษัทหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมุ่งเน้นการบริหาร จัดการในระดับนโยบายสาธารณะ และระดับบุคคล ควบคู่กับ

ความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ โดยการออกแบบกิจกรรมที่สร้าง เสริมสุขภาพหรือให้ความรู้ด้านการขับขี่ที่ปลอดภัย แก่พนักงาน ขับรถส่งอาหาร รวมถึงกำหนดระบบจ่ายงานของแอปพลิเคชัน ควรจ่ายงานให้กับพนักงานขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่มี การเคลื่อนที่บน GPS เพื่อไม่ให้พนักงานขับขีรถจักรยานยนต์ละ สายตาจากการขับขี่มายังโทรศัพท์มือถือ รวมถึงอาจมีการเพิ่ม โบนัสสำหรับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและบริการ ที่มีคุณภาพกับลูกค้า เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

7. กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณกลุ่มตัวอย่างที่ให้ความร่วมมือ ตอบแบบสัมภาษณ์ด้วยความสมัครใจ ขอขอบคุณ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช ที่สนับสนุนการดำเนินงานวิจัย และขอขอบคุณ คณะกรรมการพิจารณาการขอรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ จาก คณะ กรรมการ พิจารณา การ วิจัย ใน มนุ ษย์ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนครศรีธรรมราช

8. เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2018. [Internet]. 2018 [Cited 2023 Oct 27]. Available from: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
2. ณะพงศ์ จินวงษ์. อุบัติเหตุทางถนน “ภัยเงียบ” ที่ยังอันตรายและท้าทายการจัดการ.วารสารการแพทย์ อุณเฒแหงประเทศไทย. 2564;1(1):71-6.
3. สำนักงานแผนความปลอดภัย สำนักงานยาและแผนการขนส่งจราจร. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์ อุบัติเหตุทางถนน ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564. กรุงเทพมหานคร; 2565.
4. ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. บรรณาธิการ. รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2561 - 2564. ปทุมธานี: มูลนิธิไทยโรดส์; 2565.
5. ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. ธุรกิจ Food Delivery เติบโตอย่างก้าวกระโดดหลังจากโควิดคลี่คลาย ความจำเป็นในการสั่ง อาหารมาส่งที่พั ก ลดลง ราคาพลังงานที่ปรับสูงขึ้น ส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการจัดส่งอาหารไปยังที่พัก หรือไร เดอร์. กระแสทรรศน์ ฉบับที่ 3326. [อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 28 ต.ค. 2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-econ/business/Pages/FoodDelivery-z3326.aspx>.
6. สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์. รายงานผลการสำรวจพฤติกรรมผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตในประเทศไทย ปี 2564. [อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 28 ต.ค. 2566]. เข้าถึงได้จาก: https://www.etda.or.th/th/Useful-Resource/publications/Thailand-Internet-User-Behavior-2564_Slides.aspx.
7. Prapan Leenol. How to Improve working conditions for gig workers in Thailand, the Research Department, Thailand's Ministry of Labour; 2021.
8. ไทยรัฐออนไลน์. งานวิจัยชี้ ‘ไรเดอร์’ มีความเสี่ยงทั้งอุบัติเหตุและสุขภาพ แนะนำจัดตั้ง ‘กองทุนอุบัติเหตุสำหรับไรเดอร์’. [อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 3 พ.ย. 2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://plus.thairath.co.th/topic/politics&society/103696>

9. สำนักวิจัยและพัฒนา สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน). การศึกษาสถานการณ์ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร. กรุงเทพมหานคร; 2565.
10. อรรถณัฐ วันทนสมบัติ, อนรรฆ พิทักษ์ธานิน. ไรเดอร์-อีโร-โซ่ตรวน สภาพการทำงานและหลักประกันทางสังคม ของแรงงานส่งอาหารบนเศรษฐกิจแพลตฟอร์มในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19. สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ศูนย์ประสานงานเพื่อการวิจัยแรงงานแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2564.
11. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. อำเภอลำปางของจักรยานยนต์. [อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 27 ต.ค. 2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://dip.ddc.moph.go.th/new/ampher-risk-mc-hdc>
12. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ จังหวัดนครศรีธรรมราช. [อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 27 ต.ค. 2566]. เข้าถึงได้จาก: <http://ae.moph.go.th/pher-plus/#/login>
13. กองบรรณาธิการ THE OPENER. . 'เวลา-อารมณ์' เพิ่มความเสี่ยงอุบัติเหตุให้อาชีพ ไรเดอร์. [อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 28 ต.ค. 2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://theopener.co.th/node/565>
14. ญัฐกานต์ ไวยเนตร. แนวทางการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน (Road Traffic Injury Investigation). นนทบุรี: กลุ่มงานระบาดวิทยา โรคไม่ติดต่อ สำนักระบาดวิทยากรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2549.
15. Vijayasankari A, Indra S, Kalpana S. Prevalence of Road Traffic Accident among Food delivery workers in Southern Chennai. IOSR Journal of Nursing and Health Science. 2020;9(3):17-20.
16. ศิริลักษณ์ ฉกนันท, สุรีย์พร พัทธสุต, เทพดี แลกันทะ, พิมพ์นิภา ทวีธวิริยา, พิรณันท์ สุวรรณมณี, อานุภาพ งิสนเทียะ และคณะ. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาวิจัย เปรียบเทียบนโยบายและทิศทางการ ที่มีคุณค่าสำหรับคนทำงานขับรถขนส่งสินค้าและอาหาร. [อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 15 มี.ค. 2567]. เข้าถึงได้จาก: <http://warning.mol.go.th/uploadFile/pdf/pdf-2023-01-05-1672903833.pdf>.
17. Choi SJ, Kim MJ, Myung J, Hong JY, Chung HS, Chung SP, et al. Characteristics of crashes and injuries on delivery motorcycles: A retrospective cohort study. Traffic Inj Prev. 2022;23(3):146-51.
18. Jalilian MM, Safarpour H, Bazyar J, Keykaleh MS, Malekian L, Khorshidi A. Environmental Related Risk Factors to Road Traffic Accidents in Ilam, Iran. Med Arch. 2019;73(3):169-72.
19. Tajvar A, Yekaninejad MS, Aghamolaei T, Shahraki SH, Madani A, Omid L. Knowledge, attitudes, and practice of drivers towards traffic regulations in Bandar-Abbas, Iran. Electron Physician. 2015;7(8):1566-74.
20. เมธัส ศรีคำสุข, เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช. ปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหารกรณีศึกษาเขตบางซื่อ. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 28 เรื่องความท้าทายด้านวิศวกรรมโยธาหลังการระบาดใหญ่; 24-26 พฤษภาคม 2566; ณ โรงแรมภูเก็ต เกรซแลนด์ รีสอร์ท แอนด์ สปา.ภูเก็ต; 2566.
21. Ngoc AM, Nishiuchi H, Nhu NT, Huyen LT. Ensuring traffic safety of cargo motorcycle drivers in last-mile delivery services in major Vietnamese cities. Case Studies on Transport Policy. 2022;10(3):1735-42.
22. เกรียงศักดิ์ ชีระโกวิทจกร, วรดุลย์ ตูลารักษ์.รูปแบบงานใหม่ของคนขับมอเตอร์ไซด์ส่งอาหารที่กำกับโดยแพลตฟอร์ม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ มูลนิธิปริตติก เอแบร์ท; 2563.
23. พงษ์สิทธิ บุญรักษา, พิรัชฎา มุสิกะพงศ์, ทัดขวัญ มธุรชน, รักษา ศิวาพรรักษ์. รายงานการวิจัยสถาบันเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี[อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 2 ก.ค. 2567]. เข้าถึงได้จาก: <http://sutir.sut.ac.th:8080/jspui/handle/123456789/5431>
24. Hadaye RS, Rathod S, Shastri S. A cross-sectional study of epidemiological factors related to road traffic accidents in a metropolitan city. J Family Med Prim Care. 2020;9(1):168-72.