

## Safety Behaviour: Commuting in Public Van in Bangkok and Vicinity<sup>1</sup>

Amaraporn Surakan<sup>2</sup>  
Napattarat Chaiakkarakan<sup>3</sup>

Received: July 12, 2021 Revised: October 3, 2021 Accepted: October 10, 2021

### Abstract

This research aims to 1) study for factors affecting safety behaviour among public van passenger in Bangkok and vicinity 2) to explain the conditions related to the safety behaviour of daily public van commuting through the perception of commuters and public van drivers. Mixed method: explanatory sequential design was conducted to collect data from 3 public van stations which are Bangkok-Chonburi route, Bangkok-Phetchaburi route and Bangkok-Nakhonnayok route. Completed data was received from 212 passengers and 45 van drivers. The data analysis is done using multiple regression analysis and content analysis. The findings reveal that 1) people's knowledge and attitudes towards safety have impact on the safety behaviour of the commuters at 0.001 statistical significance with the predictable rate of 29%; and 2) The public van drivers revealed that public van drivers perceived severity of consequences of risk behaviour, safe-driving behaviour, and guidelines for basic safe-driving knowledge, however, they cannot always drive safely. For public van passenger, they perceived guidelines for public van commuting, rules for public van commuting and barriers of safe-driving behaviour. The results of this research enhance safety behaviour in commuting public van.

**Keywords:** safety behaviour, commuting, public van

---

<sup>1</sup> This paper submitted in partial fulfillment of the research project supported by Health Systems Research Institute (HSRI)

<sup>2</sup> Assistance Professor at The Graduate School of Srinakharinwirot University

<sup>3</sup> Lecturer at Innovation Learning Centre, Srinakharinwirot University. E-mail: Napattarat@g.swu.ac.th

## พฤติกรรมปลอดภัย: การโดยสารรถตู้สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล<sup>1</sup>

อมราพร สุรการ<sup>2</sup>  
ณภัทรรัตน์ ไชยอักษรกุล<sup>3</sup>

### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมปลอดภัยการโดยสารรถตู้สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2) อธิบายปัจจัยเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะ ผ่านมุมมองของผู้โดยสารและคนขับรถตู้สาธารณะ เป็นการวิจัยผสวนวิธี พื้นที่วิจัย คือ วินรถตู้กรุงเทพ-ชลบุรี กรุงเทพ-เพชรบุรี และกรุงเทพ-นครนายก กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ 212 คน และคนขับรถตู้สาธารณะ 45 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึก การวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ การวิเคราะห์ข้อมูลคุณภาพใช้การวิเคราะห์เนื้อหา ผลการวิจัย 1) ปัจจัยด้านความรู้ และด้านทัศนคติต่อความปลอดภัยมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมปลอดภัยการโดยสารรถตู้สาธารณะอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 โดยสามารถทำนายได้ร้อยละ 29 และ 2) มุมมองจากคนขับรถตู้สาธารณะ พบว่ามีการรับรู้ความรุนแรงจากพฤติกรรมเสี่ยง การรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับรถ มีการรับรู้กฎและรู้แนวทางการปฏิบัติแบบรอบด้านเพื่อพฤติกรรมปลอดภัย แต่ยังไม่สามารถปฏิบัติได้ต่อเนื่อง ส่วนมุมมองจากผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ พบว่ามีการรับรู้การปฏิบัติตามกฎในการโดยสาร มีการรับรู้อุปสรรคที่มีต่อการเกิดพฤติกรรมปลอดภัย และมีพฤติกรรมส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย จากผลการวิจัยสามารถนำไปส่งเสริมพฤติกรรมปลอดภัยในการใช้รถโดยสารรถตู้สาธารณะได้

**คำสำคัญ:** พฤติกรรมปลอดภัย การโดยสาร รถตู้สาธารณะ

<sup>1</sup> บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยที่ได้รับทุนจากสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.)

<sup>2</sup> ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ประจำบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

<sup>3</sup> อาจารย์ ประจำสำนักนวัตกรรมการเรียนรู้ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ อีเมล: napattarat@r.swu.ac.th

## ที่มาและความสำคัญของปัญหาวิจัย

การเดินทางโดยสารจากปริมณฑลเข้าสู่กรุงเทพมหานครนั้นมีหลากหลายทางเลือก ไม่ว่าจะเป็นรถประจำทาง รถไฟฟ้า เรือโดยสาร รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งรถโดยสารสาธารณะที่เป็นที่นิยมในปัจจุบัน คือ รถตู้โดยสาร โดยมีจุดเด่นอยู่ตรงความเร็ว ไม่ต้องจอดทุกป้าย มีความสะดวกสบาย ไม่ต้องยืน เดินทางไปถึงปริมณฑลต่าง ๆ อย่างง่ายดายและมีหลายเส้นทาง ตอบสนองได้ตรงความต้องการของผู้ใช้บริการ และจากผลการรวบรวมข้อมูลของศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2556 พบว่า “รถตู้สาธารณะ” ซึ่งเป็นยานพาหนะยอดฮิตของคนยุคปัจจุบัน มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่น่าตกใจ เฉลี่ยการตาย 6 ศพต่อเดือน ส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดจากรถตู้จะเสียชีวิตและบาดเจ็บทุกครั้งเมื่อเกิดเหตุบนผิวการจราจร เมื่อพิจารณาสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารแต่ละประเภทพบว่ารถตู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถโดยสารประเภทอื่น ๆ จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยพบว่ารถตู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 60 ของอุบัติเหตุจากรถโดยสารทั้งหมดในช่วงปี 2551-2555 ส่วนข้อมูลของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค แสดงให้เห็นว่าร้อยละ 37 ของอุบัติเหตุรถโดยสารในช่วงปี 2557-2558 เกิดขึ้นกับรถตู้ประจำทาง (Ongkittikun et al., 2016) สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้สาธารณะและรถตู้ส่วนบุคคล พบว่า ปี 2559 เกิดเหตุขึ้น 223 ครั้ง บาดเจ็บ 1,200 ราย เสียชีวิต 130 ราย ปี 2560 เกิดเหตุขึ้น 252 ครั้ง บาดเจ็บ 1,046 ราย เสียชีวิต 135 ราย และ ปี 2561 เฉพาะเดือนมกราคม-ตุลาคม เกิดเหตุ 98 ครั้ง บาดเจ็บ 417 ราย เสียชีวิต 43 ราย (Road Safety Policy Foundation, 2010) และจากรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562 พบว่ารถตู้สาธารณะยังคงมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุ 883 ครั้งคิดเป็นร้อยละ 24.53 ของประเภทรถโดยสารทั้งหมด จากสถิติดังกล่าวทำให้เห็นว่ารถตู้สาธารณะเป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอันตรายกับผู้โดยสารอันดับต้น ๆ ของรถโดยสาร

จากการศึกษาของ Limanon et al. (2014) ซึ่งได้ทบทวนงานวิจัยต่างๆพบว่าปัจจัยที่ทำให้รถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุประกอบด้วย 4 องค์ประกอบได้แก่ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ ความผิดพลาดและบกพร่องร่วมกันระหว่างคนกับถนน แต่เมื่อพิจารณาถึงภาพรวมพบว่าความบกพร่องผิดพลาดของคน (ผู้ขับขี่) จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมากที่สุด (Chetwanna et al., 2013) และจากงานวิจัยของ Uthayarat (2013) ที่ศึกษาสภาพความปลอดภัยรถตู้สาธารณะ พบว่าพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกำหนดและพฤติกรรมการขับรถไม่สุภาพมีความสัมพันธ์กับความรู้สึกไม่ปลอดภัยในขณะที่นั่งรถตู้โดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และจากการสัมภาษณ์ยังพบว่าคนขับรถมีพฤติกรรมขับรถเร็ว ปาดหน้า ขับโดยไม่เว้นระยะ และมีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์โดยไม่ใช้อุปกรณ์ช่วย นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยทางชีวภาพของคนขับ เช่น ภาวะความเจ็บป่วย การใช้สารเสพติด สภาพร่างกายที่ไม่พร้อม เช่น การพักผ่อนไม่เพียงพอ ซึ่งสิ่งเหล่านี้แสดงถึงการขาดความรู้ความเข้าใจและทัศนคติที่ยังไม่ถูกต้องต่อความปลอดภัยในการขับรถ

ถึงแม้ว่าการโดยสารด้วยรถตู้สาธารณะจะมีความสะดวกและรวดเร็ว แต่จากพฤติกรรมคนขับรถที่ยังขาดความตระหนักถึงความปลอดภัย ก็ทำให้ผู้โดยสารมีความวิตกกังวลในการใช้บริการ (Tanprasarn & Phangkesorn, 2014) และจากส่วนหนึ่งของงานวิจัยของ Ongkittikun et al. (2016) ได้สำรวจถึงความรู้สึกปลอดภัยในการโดยสารรถสาธารณะ พบว่าความรู้สึกปลอดภัยต่อการขับขี่ของพนักงานขับรถและความปลอดภัยในภาพรวมมีระดับต่ำ คิดเป็น

ร้อยละ 13.16 และระดับปานกลางคิดเป็นร้อยละ 7.11 (เมื่อเทียบกับการโดยสารสาธารณะอื่น) (รถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดและรถตู้โดยสารภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล) จึงแสดงให้เห็นว่าการเดินทางโดยรถตู้ยังไม่สามารถสร้างความรู้สึกปลอดภัยแก่ผู้โดยสารได้เท่าที่ควร

การวิจัยเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะส่วนใหญ่ทำการศึกษาเกี่ยวกับสาเหตุของพฤติกรรมที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย เช่น การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (Ongkittikun et al., 2016; Wong et al., 2016; Beck et al., 2019) พฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกำหนดและพฤติกรรมการขับรถไม่สุภาพ พฤติกรรมขับรถเร็ว ปาดหน้า ขับโดยไม่เว้นระยะ และมีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์โดยไม่ใช้อุปกรณ์ช่วย ส่วนใหญ่เป็นการรายงานจากผู้โดยสาร มีความสอดคล้องกับการศึกษาในต่างประเทศเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับที่ไม่ปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ (Sabbour & Ibrahim, 2010; Mallia et al., 2015) การนำทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health belief model) ซึ่งเป็นทฤษฎีทางด้านจิตวิทยาและพฤติกรรมศาสตร์มาอธิบายเพื่อสร้างความเข้าใจถึงความเชื่อในการปฏิบัติของบุคคลให้ชัดเจนขึ้น (Abraham & Sheeran, 2005) โดยพบว่ามีการวิจัยที่นำทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมาอธิบายพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขับที่ไม่ปลอดภัย (Soltani & Sharifirad, 2012; Razmara et al., 2018; Dadipoor et al., 2020) และผู้วิจัยได้นำวิธีวิจัยผสมวิธี (Mixed methods) แบบขั้นตอนเชิงอธิบาย (Explanatory sequential design) (Creswell & Plano Clark, 2018) เพื่อนำผลการวิจัยจากงานวิจัยเชิงปริมาณที่คาดหวังว่าปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมปลอดภัยการโดยสารรถตู้สาธารณะเป็นอย่างไร และนำผลการวิจัยเชิงคุณภาพมาอธิบายปัจจัยเงื่อนไขของการกระทำในเชิงลึกตามมุมมองของผู้โดยสารและคนขับรถตู้สาธารณะถึงพฤติกรรมปลอดภัย เพื่อให้เกิดความเข้าใจต่อพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะมากยิ่งขึ้น

### วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมปลอดภัยการโดยสารรถตู้สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- 2) เพื่ออธิบายปัจจัยเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะในชีวิตประจำวันผ่านมุมมองของผู้โดยสารและคนขับรถตู้สาธารณะ

### แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

#### *พฤติกรรมปลอดภัย (Safety Behaviour)*

จากงานวิจัยของ Limanon et al. (2014) ได้กล่าวถึงความปลอดภัยที่จะเกิดขึ้นกับรถโดยสาร ได้แก่ การตรวจสอบและประเมินความพร้อมก่อนการขับขี่ (ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ เช่น มีใบอนุญาตในการขับขี่ มีการคาดเข็มขัดนิรภัย เปิดไฟหน้ารถก่อนออกเดินทางมีการมองกระจกก่อนที่จะออกรถ มีการปรับตำแหน่งเบาะนั่งคนขับให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม ไม่ขับรถเมื่อมีอาการเมาสุรา หรือใช้ยาเสพติด เป็นต้น และด้านยานพาหนะ เช่น ไฟหน้ารถ เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น) และการตรวจสอบระหว่างการขับขี่ เช่น การปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่เบรคกระทันหัน ใช้ความเร็วตามที่กำหนด เป็นต้น นอกจากนี้มีเกณฑ์การตรวจสอบเพื่อส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมปลอดภัยของ Ravn (2010) กล่าวคือ ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถ เช่น ตรวจสอบสัญญาณไฟฉุกเฉิน อุณหภูมิ และเชื้อเพลิง ทดสอบสัญญาณแตร ทดสอบเบรก ตรวจสอบไฟเบรก ไฟเลี้ยว ไฟฉุกเฉิน ตรวจสอบสภาพกระจกรถ ตรวจสอบ

ถึงดับเพลิงให้อยู่ในที่ที่ได้เตรียมไว้ ตรวจสอบสภาพคนขับ เช่น ทักษะคติในการขับขี่ ประสิทธิภาพการขับขี่ ใบตรวจร่างกายจากแพทย์ ใบอนุญาตขับขี่ และการปฏิบัติตัวของผู้โดยสาร เช่น ปฏิบัติตามคำแนะนำของคนขับ ไม่ส่งเสียงดัง ไม่ยื่นมือและศีรษะออกนอกตัวรถ คาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่อยู่ในรถ และสำหรับรถตู้มีระบบของการตรวจสอบเพื่อให้เกิดความปลอดภัย (Brotherhood Mutual Insurance Company, 2008) เช่น มีการติดป้ายบังคับให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัย มีผู้โดยสารไม่เกิน 9 ที่นั่ง พื้นที่วางด้านหลังมีสัมภาระหรือไม่ ตรวจสอบลมยางและดอกยางทุกเดือน หลีกเลียงการขับขี่ระหว่างเที่ยงคืนถึงหกโมงเช้า หรือตอนที่คนขับเหนื่อยล้าและทัศนวิสัยไม่ดี มีข้อบังคับให้คนขับขับรถติดต่อกันไม่เกิน 10 ชั่วโมง เป็นต้น พฤติกรรมปลอดภัยถือเป็นพฤติกรรมสุขภาพด้านหนึ่งกล่าวคือเป็นพฤติกรรมสุขภาพในส่วนของพฤติกรรมป้องกันโรค ตามความหมายของ Kasl and Cobb (1966) โดยให้ความหมายว่า เป็นการปฏิบัติของบุคคลเพื่อป้องกันมิให้เกิดโรครึ้น เช่น การไม่สูบบุหรี่ การออกกำลังกาย การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ การสวมถุงยางอนามัยก่อนมีเพศสัมพันธ์กับหญิงบริการ เป็นต้น การส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะ เป็นการช่วยลดอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ และการกระทำผิดด้วยการละเมิดกฎหมาย (Razmara et al., 2018) ซึ่งในงานวิจัยครั้งนี้ พฤติกรรมปลอดภัย หมายถึง การที่คนขับและผู้โดยสารมีการรับรู้ถึงการกระทำที่จะทำให้เกิดความปลอดภัย และแสดงกระทำสิ่งๆที่ทำให้เกิดความปลอดภัยขณะอยู่ในรถ สำหรับผู้โดยสาร เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่รบกวนคนขับ การโดยสารอย่างมีสติ เป็นต้น และในส่วนของผู้ขับขี่ มีพฤติกรรมปลอดภัยโดย ขับรถอย่างระมัดระวัง ไม่ขับเร็วเกินกำหนด คาดเข็มขัดนิรภัย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เป็นต้น

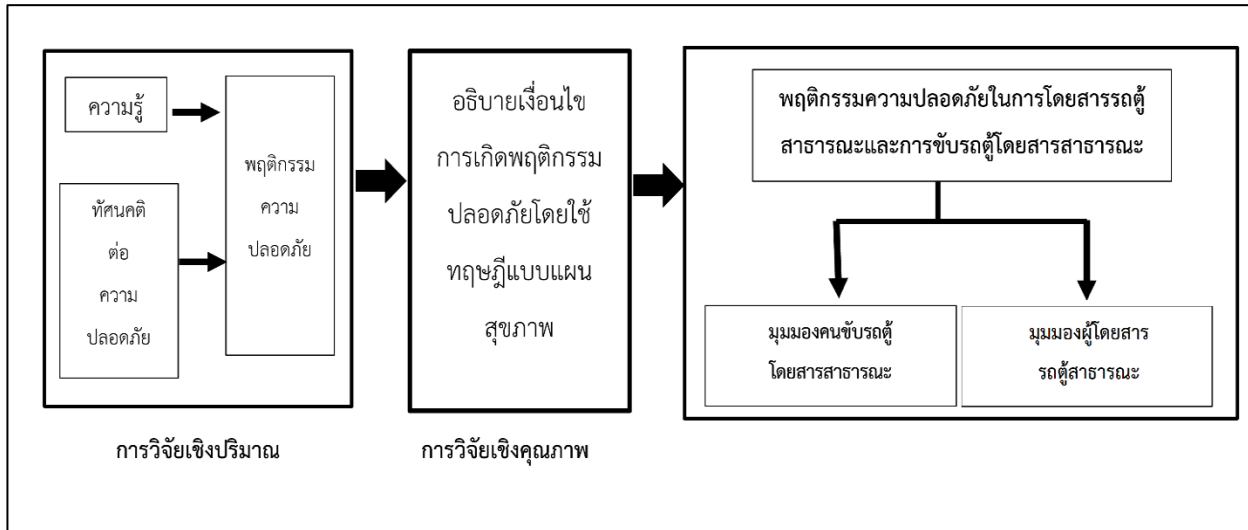
### **ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health belief model)**

เป็นแบบแผนหรือรูปแบบที่พัฒนาขึ้นมาจากทฤษฎีทางด้านจิตวิทยาสังคมเพื่อใช้อธิบายการตัดสินใจของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมสุขภาพ โดยครั้งแรกได้นำมาใช้ในการทำนายและอธิบายพฤติกรรมป้องกันโรค (Preventive health behaviour) ต่อมาภายหลังได้ดัดแปลงไปใช้ในการอธิบายพฤติกรรมเจ็บป่วย (Illness behaviour) และพฤติกรรมของผู้ป่วยในการปฏิบัติตามคำแนะนำของแพทย์ (Sick-role behaviour) Rosenstock (1974) ได้อธิบายแนวคิดของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพว่า การที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรมสุขภาพอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อหลีกเลี่ยงจากการเป็นโรค บุคคลนั้นจะต้องมีความเชื่อและการรับรู้ 4 ด้าน ได้แก่ 1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค (Perceived susceptibility) 2) การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Perceived severity) 3) การรับรู้ถึงประโยชน์ของการรักษาและป้องกันโรค (Perceived benefits) 4) การรับรู้ต่ออุปสรรค (Perceived barriers) การที่บุคคลจะตัดสินใจทำตามคำแนะนำก็ขึ้นอยู่กับที่บุคคลเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสียของการกระทำนั้นและพบว่า การทำตามคำแนะนำมีข้อดีมากกว่า ตัวแปรอีกตัวที่สำคัญคือ สิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ (Cues to action) ซึ่งเป็นเหตุการณ์ทั้งภายในและภายนอกที่กระตุ้นให้บุคคลเกิดความพร้อมที่จะลงมือทำ ต่อมาในปี ค.ศ. 1988 มีการเพิ่มองค์ประกอบความสามารถตนเอง (Self - efficacy) นำมาจากทฤษฎีปัญญาสังคม (Social cognitive theory) ของ Bandura เพื่อใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม เช่น การสูบบุหรี่ การขาดการออกกำลังกาย เป็นต้น (Tansakul, 2007)

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health belief model) นำมาประยุกต์ใช้ในการสร้างแบบวัด เพื่อวัดความรู้ และเจตคติที่มีต่อการโดยสารรถตู้สาธารณะ โดยให้ความหมายของความรู้

หมายถึง การมีความรู้เกี่ยวกับข้อมูลที่ทำให้เกิดความปลอดภัย ได้แก่ กฎระเบียบในการโดยสารรถตู้สาธารณะ การปฏิบัติตัวที่ถูกต้องเพื่อทำให้เกิดความปลอดภัย ความรุนแรงเมื่อได้รับอันตรายจากการโดยสารรถตู้สาธารณะ และให้ความหมายของเจตคติที่มีต่อการโดยสารรถตู้สาธารณะ หมายถึง ความรู้สึกที่มีต่อการโดยสารรถตู้สาธารณะ ได้แก่ ความรู้สึกมั่นใจในการปฏิบัติตนอย่างถูกต้อง ความรู้สึกไม่สบายใจเมื่อตกอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย จากการทบทวนวรรณกรรม นำไปสู่การสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้

ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย



### วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยผสมผสาน (Mixed methods) แบบขั้นตอนเชิงอธิบาย (Explanatory sequential design) เริ่มจากการวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อสำรวจความรู้ ทัศนคติต่อความปลอดภัย และพฤติกรรมปลอดภัยของการโดยสารรถตู้สาธารณะ และตามด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพเพื่ออธิบายว่าพฤติกรรมปลอดภัยและเงื่อนไขของการนำไปสู่พฤติกรรมปลอดภัยเป็นอย่างไร

#### กลุ่มตัวอย่าง

##### การวิจัยเชิงปริมาณ และการวิจัยเชิงคุณภาพ

กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้โดยสารรถตู้สาธารณะจากพื้นที่วิจัย 3 แห่ง ได้แก่ วินรถตู้กม-นครนายก กม-เพชรบุรี และกม-ชลบุรี รวม 152 คน เนื่องจากประชากรมีขนาดใหญ่และไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ดังนั้นขนาดตัวอย่างสามารถคำนวณได้จากสูตรไม่ทราบขนาดตัวอย่างของ Cochran (1977, as cited in Vanichbuncha, 2006) โดยกำหนดระดับค่าความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และระดับค่าความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5

##### การวิจัยเชิงคุณภาพ

ใช้พื้นที่เดียวกับการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญกลุ่มที่ 1 คนขับรถตู้สาธารณะ มีเกณฑ์ในการคัดเลือก ได้แก่ 1) ต้องเป็นผู้ขับรถตู้สาธารณะ เป็นอาชีพอย่างน้อย 1 ปีขึ้นไปในพื้นที่วิจัยทั้ง 3 พื้นที่ 2) มี 3 ช่วงอายุ คือ กลุ่มวัยรุ่น (18-25 ปี) กลางคน (25-59 ปี)

และสูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) 3) เป็นทั้งเพศชายและหญิง 4) กลุ่มที่เป็นเจ้าของรถ ลูกจ้าง และเช่าขับ รวมจำนวนทั้งสิ้น 45 คน (3 พื้นที่พื้นที่ละ 15 คน)

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญกลุ่มที่ 2 ผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ มีเกณฑ์ในการคัดเลือก ได้แก่ 1) เป็นผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ อย่างเป็นทางการในวันทำงานอย่างน้อย 3 วันขึ้นไปต่อสัปดาห์เป็นเวลา 1 ปีขึ้นไปในพื้นที่วิจัย 2) อายุและอาชีพที่แตกต่างหลากหลาย เช่น นักเรียน นักศึกษา ข้าราชการ พนักงานเอกชน ค้าขาย แม่บ้าน และผู้สูงอายุ รวมจำนวนทั้งหมด 60 คน (3 พื้นที่ พื้นที่ละ 20 คน) โดยจำนวนกลุ่มผู้ให้ข้อมูลตามวิธีวิจัยเชิงคุณภาพไม่ควรน้อยกว่า 15 คน (Guest et al., 2006)

### **เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย**

#### **การวิจัยเชิงปริมาณ**

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยพัฒนามาจากทฤษฎีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม (Rojer, 1987) มีค่าความเชื่อมั่น 0.81 โดยใช้วัดความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรมของผู้โดยสารในเรื่องการโดยสารรถตู้สาธารณะ และความพึงพอใจของผู้โดยสารที่มีต่อการใช้บริการรถตู้สาธารณะ โดยแบ่งเป็น 3 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการรถตู้สาธารณะ มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) และแบบเติมคำ จำนวน 5 ข้อ ได้แก่ เพศ สถานภาพ สมรส อายุ วุฒิการศึกษา และอาชีพปัจจุบัน ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความรู้ และพฤติกรรมของผู้โดยสารในเรื่องการโดยสารรถตู้สาธารณะ เป็นแบบมาตราประเมินรวมค่า จำนวน 16 ข้อ และ ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามความทัศนคติต่อความปลอดภัยและความพึงพอใจของผู้โดยสารที่มีต่อการใช้บริการรถตู้สาธารณะ เป็นแบบมาตราประเมินรวมค่า จำนวน 27 ข้อ ตัวอย่างข้อคำถาม เช่น “ท่านรู้สึกไว้วางใจว่าคนขับรถตู้สาธารณะ จะพาท่านไปถึงจุดหมายอย่างปลอดภัย” “ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะที่นั่งอยู่บนรถตู้โดยสาร” เป็นต้น

#### **การวิจัยเชิงคุณภาพ**

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แนวคำถามสำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก และแนวทางการสังเกต ผู้วิจัยได้สร้างแนวคำถามแบบกึ่งโครงสร้างโดยยึดหลักตามทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเพื่อเป็นแนวทางสำหรับการเก็บข้อมูลเพื่อให้ได้ข้อมูลครบตามประเด็นคำถามการวิจัย และป้องกันการขาดตกบกพร่องของประเด็นที่ต้องการศึกษา แนวคำถามมีประเด็นกว้าง ๆ แต่ครอบคลุมประเด็นคำถามการวิจัยที่ต้องการค้นหาคำตอบ คำถามที่ใช้ถามจะมีความยืดหยุ่นตามสถานการณ์ที่ประสบจริงในขณะที่ทำการเก็บข้อมูล โดยมีตัวอย่างของแนวคำถามสำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก เช่น แนวคำถามสำหรับผู้โดยสาร 1) ชีวิตประจำวันในการใช้รถตู้ของท่านเป็นอย่างไร 2) การปฏิบัติตัวเวลานั่งรถตู้ของท่านเป็นอย่างไรบ้าง 3) ช่วยเล่าเหตุการณ์ หรือประสบการณ์ที่ทำให้ท่านรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย เป็นต้น แนวคำถามสำหรับคนขับรถตู้ 1) การรับรู้หรือความรู้สึกหรือสัญญาณอะไรที่เตือนว่าเราไม่พร้อมในการขับ 2) ท่านคิดสิ่งใดทำให้เกิดความเสี่ยงหรือทำให้ความปลอดภัยของการขับรถตู้โดยสารลดลง

### **การวิเคราะห์ข้อมูล**

#### **การวิจัยเชิงปริมาณ**

สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ ประกอบด้วย 1) การวิเคราะห์เพื่อตรวจสอบความ

เชื่อมั่นด้วยการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นชนิดความสอดคล้องภายในแบบแอลฟา ( $\alpha$ ) 2) สถิติพรรณนา เพื่อการวิเคราะห์ลักษณะเบื้องต้น ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 3) สถิติอนุมานเพื่อทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis)

### **การวิจัยเชิงคุณภาพ**

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ และการศึกษาเอกสาร มาจัดกระทำและวิเคราะห์ข้อมูลตามแนวทางของ Miles & Huberman (1994) ได้แก่ 1) การจัดระเบียบข้อมูล (Data organizing) โดยนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาถอดเทป จำแนกข้อมูลออกเป็นหัวข้อใหญ่ ทำตารางแยกเป็นหมวดหมู่ที่ชัดเจนตามประเด็นหลักที่เชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์การวิจัย แล้วทำเป็นประเด็นย่อย ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล 2) การแสดงข้อมูล (Data display) ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา การพรรณนา และการรายงานผลโดยการวิเคราะห์เชื่อมโยงข้อมูลที่จัดระเบียบแล้วเข้าด้วยกัน เพื่อสื่อสารเรื่องราวที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่วิจัย 3) การหาข้อสรุป การตีความ และการยืนยัน (Conclusion, interpretation, and verification) ผู้วิจัยจะทบทวนรายละเอียดของข้อมูลทั้งหมดเพื่อนำไปสู่ การตีความ ทำความเข้าใจถึงเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมพลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะ พร้อมทั้งตรวจสอบความถูกต้องแม่นยำด้านเนื้อหาและการตีความ หลังจากนั้นผู้วิจัยจะตรวจสอบข้อมูลแบบ 3 เสา เพื่อนำเสนอข้อค้นพบครั้งนี้

### **จริยธรรมในการวิจัย**

ผู้วิจัยมีการพิทักษ์สิทธิ์ของผู้ให้ข้อมูล โดยการทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลอย่างเป็นทางการ และได้มีกระบวนการขออนุญาตเพื่อเข้าเก็บข้อมูลในพื้นที่วิจัย โดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ โดยได้รับการรับรองเลขที่ SWUEC/E-142/2561

### **ผลการวิจัย**

ในการนำเสนอผลการวิจัยครั้งนี้ แบ่งผลการนำเสนอเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1) ผลการวิจัยเชิงปริมาณ ที่แสดงให้เห็นข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง และปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมพลอดภัยการโดยสารรถตู้สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ 2) ผลการวิจัยเชิงคุณภาพที่นำเสนอการอธิบายเพิ่มเติมเชื่อมโยงในเรื่องปัจจัยเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมพลอดภัย ให้เห็นภาพในบริบทและสถานการณ์จริงในการโดยสารรถตู้สาธารณะในชีวิตประจำวัน ผ่านมุมมองของผู้โดยสารและคนขับรถตู้สาธารณะ

### **ผลการวิจัยเชิงปริมาณ**

ผลการวิจัย แบ่งเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ผลการวิจัยข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและระดับของความรู้ทัศนคติต่อความปลอดภัย และระดับพฤติกรรมพลอดภัยส่วนที่ 2 ค่าสหสัมพันธ์ของความรู้ ทัศนคติต่อความปลอดภัย และพฤติกรรมพลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะ และส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตรวจสอบสมมติฐาน และการวิเคราะห์ข้อมูลเพิ่มเติม มีรายละเอียดดังนี้



### ส่วนที่ 1

ลักษณะข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 152 คน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 67.10 มีสถานภาพ คือ โสด คิดเป็นร้อยละ 81.60 มีช่วงอายุอยู่ระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 52.00 มีระดับการศึกษาอยู่ที่ปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 99.30 และมีอาชีพส่วนใหญ่ คือ นักเรียน/นิสิตนักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 53.90

ระดับความรู้ของผู้โดยสารรถตู้ที่เกี่ยวกับการโดยสารรถตู้สาธารณะอยู่ในระดับปานกลางคิดเป็นร้อยละ 70.38 ระดับทัศนคติต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารรถตู้สาธารณะอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.03 และระดับพฤติกรรมปลอดภัยของผู้โดยสารรถตู้สาธารณะอยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยที่ 2.99

### ส่วนที่ 2

ความสัมพันธ์ของความรู้ ทัศนคติต่อความปลอดภัย และพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะ โดยใช้การทดสอบค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 มีรายละเอียด ดังตาราง 1

ตาราง 1 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสหสัมพันธ์ของความรู้ การรับรู้ความปลอดภัย และพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะ

ตัวแปร	Means	S.D.	1	2	3
1	0.71	0.22		0.29***	0.42***
2	3.02	0.40			0.48***
3	2.99	0.43			

หมายเหตุ. \*\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

1 หมายถึง ความรู้

2 หมายถึง ทัศนคติต่อความปลอดภัย

3 หมายถึง พฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะ

### ส่วนที่ 3

การวิเคราะห์ถดถอยพฤติกรรมปลอดภัยการโดยสารรถตู้สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีรายละเอียดดังตาราง 2

ตาราง 2 ผลการวิเคราะห์ถดถอยพฤติกรรมปลอดภัยการโดยสารรถตู้สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตัวแปร	b	error	beta	T
ค่าเริ่มต้น	1.38	0.23		
ความรู้	0.60	0.14	0.31	4.31***
ทัศนคติต่อความปลอดภัย	0.39	0.08	0.37	5.07***

$F = 31.27***, R^2 = 0.29$

หมายเหตุ. \*\*\*  $P < 0.001$

## ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ

ในการทำความเข้าใจเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะในชีวิตประจำวัน ผ่านมุมมองของผู้โดยสารและคนขับรถตู้สาธารณะ จะประกอบไปด้วยการรับรู้เงื่อนไขที่ทำให้เกิดความเสียว และเงื่อนไขที่จะนำไปสู่พฤติกรรมปลอดภัย ที่มีความเชื่อมโยงกับความเชื่อเกี่ยวกับโอกาสของการเกิดอันตราย การเกิดความรุนแรง และความสามารถที่จะป้องกันอุบัติเหตุและอุปสรรคต่าง ๆ ที่จะทำให้พวกเขาสามารถปฏิบัติ พฤติกรรมปลอดภัยได้ โดยนำเสนอรายละเอียดดังนี้

### มุมมองจากคนขับ

**การรับรู้เงื่อนไขที่ทำให้เกิดความเสียว** ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก และได้พบว่า การใช้ชีวิตบนท้องถนน ในทุกๆวัน เฉลี่ยอย่างน้อยมากกว่า 6 ชั่วโมงต่อวันทำให้คนขับรถตู้สาธารณะ มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการขับรถตู้ สาธารณะ รับรู้สิ่งที่ทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยง และความรุนแรงที่เกิดขึ้น ทั้งยังมีอุปสรรคในการลดพฤติกรรม ปลอดภัย การรับรู้กฎและข้อตกลงที่ทำให้เกิดพฤติกรรมปลอดภัย การรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับรถ เพื่อความปลอดภัย และการรับรู้แนวทางปฏิบัติแบบรอบด้านเพื่อความปลอดภัยอีกด้วย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

**การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการขับรถตู้สาธารณะ** จากปัจจุบันที่มีจำนวนรถมากขึ้น ถนนไม่เพียงพอกับรถ ทำให้การจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งรีบทำให้มีสภาพการจราจรที่คับขันมากขึ้น สภาพถนน สภาพ ความไม่พร้อมของรถตู้ การพักผ่อนไม่เพียงพอ

“ก็คือส่วนมากรถตู้ที่มันเป็นอันตรายเนี่ยก็คือมัน เขาไม่ได้ใช้ยางใหม่ เขาใช้ยางมือสอง ยางเปอร์เซ็นต์ โอกาสที่ยางจะแตกอะสูง เพราะว่ามันเป็นรถบรรทุก” (คนขับชลบุรี 9)

**การรับรู้ความรุนแรงจากพฤติกรรมเสี่ยง** บางครั้งคนขับรถตู้สาธารณะมองความเสี่ยงที่เกิดขึ้นว่ามีความรุนแรงถึงขั้นก่อให้เกิดความเสียหาย ตั้งแต่ระดับการเสียเวลา เสียทรัพย์สิน และเสียชีวิต โดยเหตุผลสำคัญ ยังคงเป็นเรื่องของการดื่มเหล้า หลับใน และการขับรถผิดกฎจราจรของมอเตอร์ไซด์

“ถ้ามันเฉี่ยวชนก็เสียเวลาลำเวลามันก็ถึงตาย เสียเวลาเรา เสียเวลาทำมาหากินพุดง่ายๆ” (คนขับเพชรบุรี 2)

**อุปสรรคต่อพฤติกรรมปลอดภัย** การที่จะปฏิบัติเพื่อลดความเสี่ยงในการขับรถตู้สาธารณะไม่ใช่เรื่องง่าย มักจะมีปัจจัยอื่น ๆ ทั้งในตัวของผู้โดยสารที่ต้องการไปถึงที่หมายโดยเร็ว ภาวะเศรษฐกิจของคนขับที่ต้องการ รายได้ให้เพียงพอกับค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ยังมีความเชื่อวาระยะทางสั้น ๆ จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง การรับส่งผู้โดยสารนอกป้ายตามความต้องการของผู้โดยสารเอง หรือตามความเร่งรีบของคนขับซึ่งทำให้ต้องมีการข้ามถนนจากเกาะกลาง และการประเมินสภาพความผิดปกติของรถว่าจะไม่เกิดอันตราย

“เราก็บอกผู้โดยสารว่ารถมี GPS จับความเร็วนะ ผู้โดยสารเค้าก็ไม่พอใจว่าวิ่งช้า” (คนขับชลบุรี 3)

## เงื่อนไขที่จะนำไปสู่พฤติกรรมปลอดภัย

**การรับรู้กฎและข้อตกลงทำให้เกิดพฤติกรรมปลอดภัย** พฤติกรรมหนึ่งที่เกิดขึ้นคือการรับรู้ต่อการป้องกันอันตรายและความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นต่อการโดยสารรถตู้สาธารณะ โดยคนขับให้ความสำคัญต่อความรู้สึกของผู้โดยสารว่าถ้าขับเร็วเกินกำหนดของเครื่องควบคุมความเร็ว ผู้โดยสารจะมีความวิตกกังวลและกลัวต่อเสียงเตือนของเครื่องควบคุมความเร็ว ซึ่งผู้โดยสารอาจไปร้องเรียนต่อผู้ที่มีอำนาจบังคับใช้กฎ ซึ่งจะส่งผลต่อการถูกตัดเงินเดือน เสียค่าปรับ และมีผลต่ออาชีพขั้บรถ ทำให้คนขับระมัดระวังทำตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ซึ่งทำให้สามารถลดอันตรายที่จะเกิดขึ้นได้แล้ว ระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติของวินรถตู้เอง ก็มีส่วนสำคัญในการลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการโดยสารรถตู้สาธารณะ ระยะของการปล่อยรถที่แน่นอน การกำหนดจุดจอด การห้ามแข่งกัน ทำให้คนขับมีความเข้าใจตรงกันและยอมรับกับจำนวนผู้โดยสารว่าอาจมีมากบ้างน้อยบ้าง สลับกันไป เห็นอกเห็นใจกัน เพราะรู้ว่าทุกคนก็มีโอกาสที่ไม่แตกต่างกัน

*“บอกรถผมวิ่งตามเวลาครับ ถ้าเขาบอกให้รีบไป ก็บอกรถวิ่งได้แค่นี้ตามกฎเลย”*

*(คนขับเพชรบุรี 6)*

**การรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับรถเพื่อความปลอดภัย** คนขับรถตู้สาธารณะสามารถประเมินสถานะที่เกิดขึ้นกับตนเองได้ว่ามีผลต่อการขับรถ โดยส่วนใหญ่เป็นเรื่องเกี่ยวกับอายุ สุขภาพร่างกาย ความเจ็บป่วย รวมไปถึงการขับรถแบบคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารว่าเป็นคนในครอบครัว มีความเป็นเพื่อนมนุษย์เหมือนกัน ทำให้คนขับรถตู้โดยสารมีความระมัดระวังและขับรถแบบไม่เห็นแก่ตัว พยายามทำให้ทุกคนได้ไปถึงเป้าหมายอย่างปลอดภัย

*“อีกอย่างเราขับเราก็เป็นห่วงครอบครัวเรา เราก็คิดว่าผู้โดยสารก็เหมือนคนในครอบครัวเราก็ปลอดภัยไว้ก่อน” (คนขับชลบุรี 2)*

**การรับรู้แนวทางการปฏิบัติแบบรอบด้านเพื่อความปลอดภัย** จากความเข้าใจ การตระหนักรู้ถึงเหตุชักนำในการขับรถตู้โดยสาร ทำให้คนขับนำมาสู่การปฏิบัติที่มองว่าจะช่วยลดอันตรายและป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในการโดยสารรถตู้สาธารณะ ด้วยการเตรียมตนเองให้พร้อมทั้งด้านร่างกาย และจิตใจ การเตรียมรถและอุปกรณ์ช่วยเหลือ

*“เวลาเขาเรียกเข้าวิน เราไม่พร้อม เราร่วงก็บอกผ่านไปก่อน ให้คันอื่นที่พร้อมกว่าเราไป เราก็นอนซัก 1 ชั่วโมงก่อนค่อยเข้าวิน คือบางทีเราไม่ไหวอย่าฝืน” (คนขับนครนายก 8)*

## มุมมองจากผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ

เงื่อนไขที่มาจากมุมมองของผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ พบว่า การใช้รถตู้สาธารณะเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ในชีวิตประจำวัน ถึงแม้จะมีการรับรู้แนวทางการปฏิบัติ / กฎระเบียบในการรถตู้ และอุปสรรคที่มีต่อพฤติกรรมปลอดภัยแต่ไม่สามารถปฏิบัติได้จริง ก็ยังคงต้องเลือกใช้รถตู้ด้วยการปฏิบัติพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

## การรับรู้เงื่อนไขที่ทำให้เกิดความเสี่ยง

การเลือกใช้รถตู้ที่รู้ว่าจะมีความเสี่ยง ผู้โดยสารรถตู้สาธารณะให้ข้อมูลว่า การใช้รถตู้ช่วยในเรื่อง ความรวดเร็ว และความสะดวกสบาย ทั้งในเรื่องของเวลา ราคา และสถานที่ของการเดินทาง ถึงแม้จะรู้ว่าจะมีความเสี่ยงอย่างมากในการใช้บริการก็ตาม

“เหมือนรู้มาว่า ถ้านั่งหลังคนขับแล้วจะปลอดภัย แต่บางทีก็เลือกที่นั่งไม่ได้ ก็ต้องนั่งไป เพราะเรา รีบไป ไม่มีรถอื่นแล้วด้วย” (ผู้โดยสารชลบุรี 12)

อุปสรรคที่มีต่อการพฤติกรรมปลอดภัย ถึงแม้จะมีการพยายามรักษาสิทธิของความปลอดภัยของผู้โดยสาร รถตู้แล้ว แต่ก็ยังมีอุปสรรคที่มีต่อพฤติกรรมความปลอดภัยที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง นั่นคือ การยอมให้คนขับวิ่งรถเร็ว แต่ไม่กล้าพูดเตือนคนขับ เพราะกลัวจะถูกคนอื่น ๆ ที่ต้องการให้ขับเร็วมองไม่ดี การยอมให้มีการโดยสารเกิน กำหนด

“เค้าวิ่งเร็ว ขับเร็ว ไม่พอใจก็บ่นนะ แต่ก็ไม่กล้าพูดเกรงใจคนในรถด้วย ถ้าเราพูดไปคนไม่โอเค มันจะทำให้คนอื่นมองเราไม่ดีได้” (ผู้โดยสารเพชรบุรี 9)

## เงื่อนไขที่จะนำไปสู่พฤติกรรมปลอดภัย

### การรับรู้แนวทางการปฏิบัติ / กฎระเบียบในการโดยสารรถตู้

ผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ มีการรับรู้แนวทางการปฏิบัติ และกฎระเบียบในการโดยสารรถตู้ตามกฎหมาย แต่ใน การปฏิบัติจริง มีหลายเงื่อนไขที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามแนวทางการนั้นได้ เช่น อุปกรณ์ป้องกันมีน้อย การไม่กล้า บอกให้คนขับปฏิบัติตามกฎหมาย

“รู้นะ จากช่วงเทศกาล เค้าก็จะมีประชาสัมพันธ์จากขนส่งบ้าง ตามวินบ้าง ว่าคนนั่งต้องคาดเข็มขัด นิรภัยทุกครั้ง รถตู้ต้องมีติด GPS ห้ามวิ่งเร็วเกินกำหนด ต้องมีอุปกรณ์พวกถังดับเพลิงบนรถด้วย” (ผู้โดยสารเพชรบุรี 5)

พฤติกรรมส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย การลดอันตรายและป้องกันความเสี่ยงที่นำไปสู่พฤติกรรม ปลอดภัย มีหลายพฤติกรรมที่ผู้โดยสารเลือกปฏิบัติ เช่น การเลือกที่นั่งที่คิดว่าปลอดภัย การไม่เล่นโทรศัพท์ และไม่หลับ เพื่อช่วยคนขับดูทาง และไม่ให้แสงไฟจากโทรศัพท์ทำลายสมาธิของคนขับ การสื่อสารกับคนขับ ในเรื่องการขับเร็วเกินไป และการที่ผู้โดยสารปฏิบัติตามสิ่งที่ผู้โดยสารใกล้เคียงปฏิบัติ เช่น การคาดเข็มขัด นิรภัย ซึ่งทุกพฤติกรรมถือเป็นพฤติกรรมส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยที่ผู้โดยสารรถตู้สาธารณะเลือกปฏิบัติ ในทุกครั้ง

“จริงๆ เวลานั้นรถตู้จะคาดเข็มขัดนิรภัย แต่พอหลัง ๆ มา จากการใช้ได้ฟังข่าวหรือ และเห็นคนที่นั่ง ข้าง ๆ เราเค้าคาดกัน เราเลยรู้สึกที่เราต้องทำสิ คนอื่นยังทำเลย ก็ต้องเป็นห่วงตัวเองไว้ก่อน” (ผู้โดยสารนครนายก 15)

## อภิปรายผลการวิจัย

ปัจจัยและเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมปลอดภัยการโดยสารรถตู้สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในมุมมองของผู้โดยสารและคนขับรถตู้สาธารณะ ผ่านผลการศึกษาเชิงปริมาณและ ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ

โดยผลการวิจัยเชิงปริมาณแสดงให้เห็นถึงการที่ผู้โดยสารรถตู้สาธารณะโดยส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจ ต่อข้อควรปฏิบัติในการโดยสารรถตู้สาธารณะ แต่ก็ยังไม่นำไปสู่การปฏิบัติพฤติกรรมปลอดภัยที่ถูกต้อง และยังคง จำเป็นต้องใช้บริการรถตู้สาธารณะต่อไปด้วยหลายปัจจัยที่เกิดขึ้น จึงได้นำผลที่ได้จากการวิจัยเชิงคุณภาพอภิปราย เพิ่มเติมในเรื่อง ปัจจัยเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะในชีวิตประจำวัน ผ่านมุมมองของผู้โดยสาร และคนขับรถตู้สาธารณะ เพื่อนำไปสู่การสร้างข้อเสนอแนะแนวปฏิบัติที่ถูกต้องสำหรับผู้โดยสารและคนขับรถตู้สาธารณะต่อไปได้

ในด้านความรู้และความเข้าใจของผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ ที่พบว่าผู้โดยสารมีความรู้และความเข้าใจใน การปฏิบัติตัวที่ถูกต้องระหว่างการโดยสาร มีความเข้าใจอยู่ในระดับสูง ส่วนในเรื่องหน่วยงานที่รับแจ้ง เกิดปัญหาในขณะโดยสารรถตู้สาธารณะและแอปพลิเคชันในการร้องเรียนรถตู้สาธารณะ พบว่ามีความรู้ ระดับปานกลาง ซึ่งถ้าผู้โดยสารที่มีความรู้เรื่องความปลอดภัยจะมีความสามารถในการประเมินผลที่อาจ เกิดขึ้นจากพฤติกรรมเสี่ยงได้อย่างถูกต้อง และความตระหนักในประเด็นด้านความปลอดภัยของแต่ละบุคคล จะส่งผลต่อการรับรู้ถึงความรุนแรงและการรับรู้ถึงโอกาสที่จะเกิดความไม่ปลอดภัย (Tan & Bigman, 2014) และส่วนหนึ่งของการรับรู้ความปลอดภัยมาจากการประชาสัมพันธ์ จากงานวิจัยของ Somsri (2017) พบว่า การประชาสัมพันธ์มีผลต่อการส่งเสริมความปลอดภัยด้านการคาดเข็มขัดนิรภัย ในด้านทัศนคติต่อ การโดยสารรถตู้สาธารณะพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีความคิดเห็นระดับปานกลางในเรื่องความรู้สึกปลอดภัย เมื่อนั่งรถตู้สาธารณะ พฤติกรรมการขับเร็วเกินกำหนด พฤติกรรมการขับรถไม่สุภาพ มีแนวโน้มที่จะ สัมพันธ์กับความรู้สึกไม่ปลอดภัยในขณะนั่งรถตู้โดยสาร (Uthayarat, 2013) ในด้านพฤติกรรมลดอันตราย ของผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ พบว่า ผู้โดยสารมีพฤติกรรมหลายประการที่ไม่เหมาะสม เช่น ไม่คาดเข็มขัด นิรภัย การคุยโทรศัพท์ซึ่งเป็นการรบกวนสมาธิผู้ขับขี่ขณะที่นั่งอยู่ในรถตู้โดยสาร ผู้โดยสารไม่กล้าบอก คนขับรถตู้สาธารณะเมื่อมีการขับรถหวาดเสียวหรือรับผู้โดยสารเกิน 13 ที่นั่ง ทำให้พบว่าถึงแม้ว่าผู้โดยสาร จะมีความรู้เรื่องสิ่งที่ควรปฏิบัติเมื่อนั่งรถตู้สาธารณะแต่ก็ไม่นำมาสู่การปฏิบัติ ดังจะเห็นได้จากการศึกษาของ Poolpol (2015) ที่พบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 90.24 และยังคงมีการกระทำ กิจกรรมต่างๆที่เป็นการรบกวนผู้ขับขี่ ซึ่งผลการวิจัยพบว่าการรบกวนจากผู้โดยสารเป็นเหตุผลหนึ่งของ การทำให้เกิดอันตรายระหว่างขับขี่ (D'Souza & Maheshwari, 2012) สามารถอธิบายได้ตามหลักการของ ความเชื่อตามกลุ่มอ้างอิง (Normative beliefs) (Ajzen, 1991) เนื่องจากคนส่วนใหญ่มักจะไม่มี การคาดเข็มขัด นิรภัยขณะนั่งโดยสารในรถตู้

จากผลการวิจัยพบว่าการที่ผู้โดยสารมีพฤติกรรมที่ต้องป้องกันอันตรายส่วนหนึ่งอาจเป็นเหตุมาจาก ความรู้สึกไม่มั่นใจต่อความปลอดภัยขณะโดยสารรถตู้ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Ruangkhom (2017) โดย พบว่าผู้โดยสารมีทัศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้บริการอยู่ในระดับไม่ดี ดังผลการวิจัยเชิงคุณภาพพบว่า

ผู้โดยสารมีการรับรู้ถึงพฤติกรรมปลอดภัย ประกอบไปด้วย การเลือกที่นั่งที่ปลอดภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ใช้โทรศัพท์ที่เป็นการรบกวนสมาธิคนขับ มีสติไม่หลับ บอกคนขับให้รับรู้เมื่อมีการขับที่เร็วและไม่ปลอดภัย ซึ่งการใช้เข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลที่อยู่ในรถ (Beirness, 1993) และการตระหนักรู้ต่อความปลอดภัย ทักษะคิด การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเกิดอันตราย มีอิทธิพลทางบวกต่อพฤติกรรมปลอดภัยในบริบทของการขนส่งสาธารณะ ผู้โดยสารมักจะสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในเชิงรุกหากสังเกตเห็นผู้คนรอบตัวปฏิบัติ (Wang et al., 2020) โดยพฤติกรรมปลอดภัยของผู้โดยสารส่วนหนึ่งมาจากอิทธิพลของคนรอบข้าง เช่น เพื่อน ครอบครัว และผู้โดยสารด้วยกัน โดยถ้าบุคคลอ้างอิงมีความสำคัญมากเท่าใด ความตระหนักที่บุคคลจะทำพฤติกรรมก็จะยิ่งแข็งแกร่งมากขึ้นเท่านั้น (Asif et al., 2018) ผู้โดยสารที่มีการควบคุมพฤติกรรมตนเองให้ปฏิบัติตามหลักด้านความปลอดภัยระดับสูง ก็จะส่งผลต่อการรับรู้ถึงความปลอดภัย (Glanz et al., 2008)

ในส่วนของคนขับรถตู้สาธารณะนั้น ผลการวิจัยพบว่าคนขับมีการรับรู้ถึงปัจจัยที่สนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมป้องกันอันตรายนั้น ได้แก่ การที่คนขับเคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุมาก่อน ทำให้มีความกลัวไม่ต้องการให้เหตุการณ์เหล่านั้นเกิดขึ้นกับตนเอง การรับรู้มาตรการและกฎหมายในการขับรถ การรับรู้ความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจของตนเอง การรู้สึกว่าผู้โดยสารเป็นคนสำคัญ จากการศึกษาของ Taylor (2010) พบว่าคนขับรถประจำทางที่มีการตระหนักรู้ถึงความปลอดภัย การป้องกันอันตรายและปฏิบัติตามกฎระเบียบในการขับรถ จะมีแนวโน้มที่จะเห็นอกเห็นใจผู้อื่น และระหว่างขับชื่อก็จะให้ทางกับผู้อื่น ทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุลง ปัจจัยเหล่านี้สอดคล้องกับ Razmara et al. (2018) ได้ทำการศึกษาการทำนายพฤติกรรม การขับที่ปลอดภัยของคนขับรถแท็กซี่ด้วยการใช้โมเดลความเชื่อด้านสุขภาพ พบว่าความหมายของการชักนำสู่การปฏิบัติ และการรับรู้การถึงประโยชน์แสดงให้เห็นว่ามีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรม การขับที่ปลอดภัยในขณะที่การรับรู้อุปสรรคมีความสัมพันธ์เชิงลบ และความปลอดภัยในการโดยสารนั้นเกี่ยวข้องกับทักษะความปลอดภัยของผู้ขับชื่่มืออาชีพ (Öz et al., 2013) จากการศึกษาดังกล่าวสามารถอธิบายในเชิงทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Becker, 1974) ว่าการที่บุคคลมีการรับรู้ถึงปัจจัยที่สนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมและการรับรู้ต่ออุปสรรคซึ่งเป็นการคาดการณ์ล่วงหน้าของบุคคลต่อการปฏิบัติ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมนี้สามารถทำนายพฤติกรรมการให้ความร่วมมือในการป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นได้ นอกจากนี้สิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ทั้งภายในและภายนอกที่กระตุ้นให้บุคคลเกิดความพร้อมที่จะลงมือทำไม่ว่าจะเป็นทัศนคติ การเห็นแบบอย่างหรือประสบการณ์ที่เกิดขึ้นถือเป็นการเรียนรู้ที่ได้มาจากทฤษฎีปัญญาสังคมของ Bandura เพื่อใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้เหมาะสม (Tansakul, 2007) ดังงานวิจัยของ Gras et al. (2007) ที่พบว่าความสำคัญของการเตือนด้วยสติเกอร์ข้อความเตือนความจำในลานจอดรถ ที่ทำงานและในร้านค้าแพในการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในหมู่คนขับ ทำให้การรับรู้ความเสี่ยงของผู้ขับชื่ และการรับรู้หน้าที่ของการเป็นคนขับรถมีความสัมพันธ์เชิงบวก และส่งผลต่อทัศนคติด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อสร้างให้เกิดพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสาร คนขับ ผู้โดยสารและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดูแลระบบโดยสาร จำเป็นต้องพัฒนาให้มีการรับรู้

ถึงผลลัพธ์ในการป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุ เนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะเป็นทางเลือกในการเดินทาง การคมนาคมขนส่งในสังคมและชุมชน (Ryan & Wretstrand, 2019)

### ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

#### ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติสำหรับคนขับรถสาธารณะ

1. จากผลการวิจัยพบว่าคนขับรถสาธารณะมีการรับรู้ความรุนแรงจากพฤติกรรมเสี่ยง และรับรู้ความสามารถของตนเองในการขับรถเพื่อความปลอดภัยแต่ยังไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้นคนขับรถสาธารณะควรประเมินตนเองในเรื่องสุขภาพและความพร้อมของตนเองและรถที่ใช้ เช่น เวลาในการพักผ่อน ความเจ็บป่วย เป็นต้น พร้อมทั้งหาวิธีการลดความเหนื่อยล้าหรือง่วงนอน เช่น การใช้เครื่องดื่มที่มีคาเฟอีน การบอกผู้โดยสารอย่างตรงไปตรงมา การขอจอดรถข้างทางเพื่อความสดชื่น เพื่อป้องกันความรุนแรงจากพฤติกรรมเสี่ยง และทำให้ตนเองมีความสามารถในการขับรถสาธารณะให้ได้มากที่สุด

2. จากผลการวิจัยพบว่า คนขับรถสาธารณะ มีการรับรู้กฎและข้อตกลงทำให้เกิดพฤติกรรมปลอดภัยแต่ยังไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น คนขับรถสาธารณะจึงควรปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น เช่น การใช้ความเร็ว การแจ้งเตือนให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง และการไม่รับผู้โดยสารเกินกำหนด

3. จากผลการวิจัยพบว่า คนขับรถมีการรับรู้แนวทางการปฏิบัติแบบรอบด้านเพื่อความปลอดภัย แต่ไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น คนขับรถผู้โดยสารจึงอาจเริ่มจาก การสร้างเจตคติที่ดีต่อผู้โดยสาร การสร้างสัมพันธภาพด้วยการสื่อสารอย่างสร้างสรรค์ การเห็นอกเห็นใจ การปรับความคิดว่าตนเองควรเป็นผู้ดูแลผู้โดยสาร เพื่อให้ไปถึงจุดหมายที่ต้องการ

#### ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติสำหรับผู้โดยสารรถสาธารณะ

1. จากผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารรถสาธารณะมีการรับรู้แนวทางการปฏิบัติ/กฎระเบียบในการโดยสารรถ แต่ยังไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ในการโดยสารรถสาธารณะทุกครั้ง ผู้โดยสารจึงควรเริ่มจากการคำนึงถึงข้อปฏิบัติต่างๆ เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ในทุก ๆ ที่นั่ง เพราะเข็มขัดนิรภัยช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุและหากไม่ปฏิบัติจะผิดกฎหมาย และควรหาข้อมูลช่องทางการร้องเรียนเมื่อรู้สึกไม่ปลอดภัย เช่น แอปพลิเคชันของกรมขนส่งทางบก สื่อสังคมออนไลน์ เป็นต้น

2. จากผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารรับรู้อุปสรรคที่มีต่อการเกิดพฤติกรรมปลอดภัย แต่ยังไม่มีความไม่กล้าที่จะปฏิบัติ รวมทั้งกังวลในการสื่อสารกับผู้โดยสารที่มีคนจำนวนมากและไม่รู้จักกัน ดังนั้น ผู้โดยสารจึงควรพยายามสื่อสารความต้องการความปลอดภัยของตนเองให้คนขับ และผู้โดยสารคนอื่นให้เข้าใจด้วยการสื่อสารอย่างสร้างสรรค์ เพื่อลดอุปสรรคที่มีต่อการเกิดพฤติกรรมปลอดภัย

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. จากผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารรถสาธารณะปฏิบัติตามกฎหมายเป็นส่วนน้อย เนื่องจากด้วยโทษปรับที่ไม่มาก และไม่มีการเตือนอย่างเข้มงวดจากคนขับรถ กรมขนส่งทางบกอาจพิจารณามีการบังคับใช้กฎหมาย

บางอย่างเพิ่มเติม เช่น การไม่คาดเข็มขัดของผู้โดยสาร ควรให้คนขับและผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการจ่าย น่าจะช่วยให้มีการตระหนักถึงความสำคัญและช่วยตักเตือนผู้โดยสารให้ทำตามกฎหมาย

2. จากผลการวิจัยพบว่า ในการตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎหมายของรถตู้สาธารณะ มักตรวจอย่างเข้มงวด ในช่วงเทศกาล ทำให้ในช่วงเวลาทั่วไป คนขับรถตู้และผู้โดยสารมีการละเลยการปฏิบัติเป็นจำนวนมาก ตำรวจและกรมขนส่งทางบกจึงควรบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ และควรมีความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการลงพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ใช้รถตู้สาธารณะทุกส่วนรับทราบว่ามีกฎหมายตรวจสอบ การกระทำที่ไม่เหมาะสมตลอดเวลา

### ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. จากผลการวิจัยพบว่า ในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารรถตู้สาธารณะ มีหลายฝ่ายที่มีความเกี่ยวข้องตั้งแต่ คนขับรถตู้ ผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ เจ้าของวินรถตู้ เจ้าหน้าที่จากกรมขนส่ง และเจ้าหน้าที่ตำรวจ จึงควรมีการทำวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้เห็นความสำคัญของปัญหาและนำข้อมูลจากการวิจัยครั้งนี้ไปใช้ในการพัฒนาให้เกิดพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารสาธารณะ จากข้อเสนอแนะที่ได้จากความร่วมมือของทุกฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

2. จากผลการวิจัยพบว่า อุปสรรคสำคัญที่ทำให้คนขับรถตู้ และผู้โดยสารรถตู้สาธารณะต่อการปฏิบัติ พฤติกรรมปลอดภัยมาจากการไม่กล้าสื่อสาร จึงควรมีการพัฒนาการสื่อสารพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารและการฝึกทักษะเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมปลอดภัยในการโดยสารให้แก่ คนขับรถตู้ และผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ เช่น การฝึกทักษะการเจรจาต่อรอง การฟังอย่างตั้งใจ เป็นต้น

### เอกสารอ้างอิง

- Abraham, C., & Sheeran, P. (2005). The Health Belief Model. In M. Conner, & P. Norman (Eds.), *Predicting Health Behaviours: Research and Practice with Social Cognition Models* (2th ed.). Open University Press.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behaviour. *Organizational Behaviour and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211.
- Asif, M., Xuhui, W., Nasiri, A., & Ayyub, S. (2018). Determinant factors influencing organic food purchase intention and the moderating role of awareness: A comparative analysis. *Food Quality and Preference*, 63, 144-150.
- Beck, L. F., Kresnow, M. J., & Bergen, G. (2019). Belief about seat belt use and seat belt wearing Behaviour among front and rear seat passengers in the United States. *Journal of Safety Research*, 68, 81-88.
- Becker, M. H. (1974). The Health Belief Model and Personal Health Behavior. *Health Education Monographs*, 2, 324-473.



- Beirness, D. J. (1993). Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol, Drugs and Driving*, 9(3-4), 129-143.
- Brotherhood Mutual Insurance Company. (2008). The Big Book of Checklists Risk Management Checklists for Ministries. *Brotherhood Mutual Insurance Company*.  
<http://www.brotherhoodmutual.com>
- Chetwanna, K., Saengsuwan, C., & Duangpan, K. (2013). Rāīngān kānwīchāi kān wikhroṅ sāhē choēng lūk panhā dān khwāmploṅphai khōng rottū doīsān sathārana nai prathēt Thai [Analysis research report: In-depth causes of safety problems of public vans in Thailand]. Rajamangala University of Technology Phra Nakhon.
- Creswell, J. W. (2013). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (2nd ed.). Sage publications.
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2018). *Designing and conducting Mixed Methods Research* (3rd ed.). SAGE.
- Dadipoor, S., Ranaei, V., Ghaffari, M., Rakhshanderou, S., & Moradabadi, A. S. (2020). Safe driving Behaviours among taxi drivers: a predictive cross-sectional study based on the health belief model. *Archives of Public Health*, 78(1), 1-6.
- Glanz, K., Rimer, B. K., & Viswanath, K. (2008). *Health Behaviour and Health Education: Theory, Research, and Practice*. John Wiley & Sons.
- Guest, G., Bunce, A. and Johnson, L. (2006). How many interviews are enough? An experiment with data saturation and variability. *Field Methods*, 18(1), 59-82.
- Kasl, S. V., & Cobb, S. (1966). Health Behaviour, illness Behaviour and sick role Behaviour: I. Health and illness Behaviour. *Archives of Environmental & Occupational Health*, 12(2), 246-266.
- Limanon, T., Chaichanvatik, P., Sophapan, A., & Suwan, V. (2014). Kānphatthana rābop kān pramōēn khwāmploṅphai khōng rot doīsān sathārana rawāng chāngwat khōng prathēt Thai [The Development of Safety Evaluation System for Intercity Bus in Thailand]. *Kasem Bundit Engineering Journal*, 4(2), 37-53.
- Mallia, L., Lazuras, L., Violani, C., & Lucidi, F. (2015). Crash risk and aberrant driving Behaviours among bus drivers: The role of personality and attitudes towards traffic safety. *Accident Analysis & Prevention*, 79, 145-151.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. Sage.

- Ongkittikun, S., Sayamwala, A., Panpiamrat, J., Tantivet, V., Tongpat, N., Tantipitok, P., & Tongchompoo, C. (2016). 'ubattihēt rot doīsan sathārana: phonkrathop kānprakan phai læ kān chotchōēi yīeoya [Public bus accidents: consequences, insurance and compensation]. Thailand Development Research Institute.
- Öz, B., Özkan, T., & Lajunen, T. (2013). An investigation of professional drivers: Organizational safety climate, driver behaviours and performance. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 16, 81-91.
- Poolpol, J. (2015). kānsuksā khwāmploṭphai nai kānhai bōṛikān rottu doīsan rawāng mūāng nai phāk tai [A Study of Safety of Inter-City Passenger Van Services in Southern Thailand] (Master's Thesis). Prince of Songkla University.
- Ravn, M. E. (2010). The Road to Safer Transportation. *Church Mutual Insurance Company*.  
<http://www.churchmutual.com/admin/store/downloads/BSafer-Trans.pdf>
- Razmara, A., Aghamolaei, T., Madani, A., Hosseini, Z., & Zare, S. (2018). Prediction of safe driving Behaviours based on health belief model: the case of taxi drivers in Bandar Abbas, Iran. *BMC Public Health*, 18(1), 380-388.
- Road Safety Policy Foundation. (2010). wārasān rūām thāng chabap phisēt pathommarōēk [Companion Journal: First Special Issue]. Thai Health Promotion Foundation.
- Rosenstock, I. (1974). Historical origins of the health belief model. *Health Education Monographs*, 2(4), 328-335.
- Ruangkham, S. (2017). thasānakhati læ phruttkam khōng phūchai bōṛikān rottu doīsan sēnthāng Krung Thēp... (‘ēkkamai) - bāng sēn [Attitudes and Behaviours of van passengers on the Bangkok Ekkamai-Bangsaen route] (Master Thesis). Burapha University, Chonburi.
- Ryan, J., & Wretstrand, A. (2019). What's mode got to do with it? Exploring the links between public transport and car access and opportunities for everyday activities among older people. *Travel Behaviour and Society*, 14, 107-118.
- Soltani, R., & Sharifirad, G. (2012). Use of helmets by motorcycle drivers based on health belief model. *Journal of Health Systems Research*, 8(4), 688-694.
- Somsri, N. (2017). Nayobāi songsoēm khwāmploṭphai nai rot doīsan sathārana: Kōṛanī suksā kān khāt khemkhatniraphai khōng phūdoīsan rottu doīsan sathārana nai khet sathanī khonsong phūdoīsan Krung Thēp Mahā Nakhōn [The Policy to Promote Safety in Public Transport: A Case Study of Passengers Wearing A Seat Belt in Public Van, Bangkok Bus Terminal]. *Journal of Pacific Institute of Management Science*, 4(1), 15-30.

- Tan, A. S., & Bigman, C. A., (2014). E-cigarette awareness and perceived harmfulness: prevalence and associations with smoking-cessation outcomes. *American Journal of Preventive Medicine*, 47(2), 141–149.
- Tanprasan, P., & Phangkesorn, R. (2014). kāntatsin<sup>̄</sup>chai chai bo<sup>̄</sup>rikan<sup>̄</sup> rottu<sup>̄</sup> sāthā<sup>̄</sup>ra<sup>̄</sup>na khō<sup>̄</sup>ng phū<sup>̄</sup>doisā<sup>̄</sup>n thā<sup>̄</sup> rottu<sup>̄</sup> ‘anusā<sup>̄</sup>wari<sup>̄</sup> chai samō<sup>̄</sup>rā<sup>̄</sup>phū<sup>̄</sup>m [The decision to use the public van service of the passengers of the Victory Monument van terminal]. *Journal of Finance, Investment, Marketing and Business Management*, 4(2), 612-626.
- Tansakul, S. (2007). thritsadi<sup>̄</sup> thā<sup>̄</sup>ng phrut<sup>̄</sup>tikam sāt: nā<sup>̄</sup>o<sup>̄</sup>thā<sup>̄</sup>ng kā<sup>̄</sup>ndamno<sup>̄</sup>en ngā<sup>̄</sup>n nai ngā<sup>̄</sup>n suk<sup>̄</sup>khasuksā<sup>̄</sup> lā<sup>̄</sup>e songso<sup>̄</sup>em suk<sup>̄</sup>khap<sup>̄</sup>hā<sup>̄</sup>p [Behavioural Science Theory: Guidelines for Health Education and Health Promotion]. *Thai Journal of Health Education*, 30(105), 1-14.
- Taylor, N. (2010). *Personality and Driving Behaviour*. Jopie van Rooyen & Partners.
- Uthayarat, W. (2013). kā<sup>̄</sup>n wikhrō<sup>̄</sup> khwā<sup>̄</sup>mplō<sup>̄</sup>tphai rottu<sup>̄</sup> do<sup>̄</sup>isā<sup>̄</sup>n sā<sup>̄</sup>thā<sup>̄</sup>ra<sup>̄</sup>na [Public Transport Van Safety Analysis] (Master thesis). Burapha University, Chonburi.
- Vanichbuncha, K. (2006). sathi<sup>̄</sup> samrap ngā<sup>̄</sup>nwichai [Statistics for Research] (2nd ed.). Chulalongkorn University.
- Wang, X., Yuen, K. F., Shi, W., & Ma, F. (2020). The determinants of passengers’ safety behaviour on public transport. *Journal of Transport & Health*, 18, 1-12.
- Wong, T. H., Lim, G. H., Chow, K. Y., Trauma Coordinators and Trauma Service Representatives, Zaw, N. N., Nguyen, H. V., Chin, H. C., & Ong, M. E. (2016). Buckling up in Singapore: Residency and other risk factors for seatbelt non-compliance - a cross-sectional study based on trauma registry data. *BMC Public Health*, 16, 402.  
<https://doi.org/10.1186/s12889-016-3080-3>