



การรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทาง
 ของผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ*
 TRAVELLING SAFETY PERCEPTIONS AND BEHAVIOR OF
 THE SAEN SAEP CANAL BOAT PASSENGER

ศรัณย์ ตันสถิตย์**

Sarun Dunsathit

ณรงค์พงศ์ เพิ่มผล***

Narongpong Permpnon

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อประเมินระดับการรับรู้ความปลอดภัยและพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ ศึกษาเปรียบเทียบการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทาง พบว่าผู้โดยสารมีการรับรู้ความปลอดภัยในระดับมากที่สุด แต่พฤติกรรมความปลอดภัยยังไม่ได้ปฏิบัติเป็นประจำ นอกจากนี้ การรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยในภาพรวมมีระดับความสัมพันธ์น้อย ซึ่งมีสาเหตุมาจากสภาพแวดล้อมต่าง ๆ และความเร่งรีบในการเดินทางเป็นอุปสรรคต่อการรับรู้ของผู้โดยสาร และปัจจัยด้านสถานการณ์ซึ่งส่งผลทางลบให้ผู้โดยสารไม่ปฏิบัติตามแนวทางการความปลอดภัย ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรปรับปรุงเรือโดยสาร ท่าเรือ เพิ่มความถี่ของเที่ยวเรือ รวมถึงการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร

คำสำคัญ: การรับรู้ความปลอดภัย, พฤติกรรมความปลอดภัย, ผู้โดยสารเรือ, คลองแสนแสบ

ABSTRACT

The objectives of this research are to evaluate the perception of safety levels and travel behaviors of the Saen Saep canal boat passengers, compare the

* ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

** อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา

*** อาจารย์ประจำสาขาวิชาธุรกิจระหว่างประเทศ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา



perception of safety and behaviors that was classified by personal factors, study factors relating with the perceptions of safety and behaviors in travelling. The findings demonstrated that perceptions of passengers' safety are in the "highest" but the safety practices have been executed only "sometimes". Moreover, perceptions of safety and behaviors have only a slight correlation due to various types of environment, the hastiness in travelling, and the situational factors are considered as the barriers to safety behaviors of passengers. Consequently, the related agencies should improve in various determinants including boats, ports, voyage frequency, and the training of relevant staffs in order to facilitate and secure the passengers.

Keywords: safety perceptions, safety behavior, boat passenger, Saen Saep canal.

บทนำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครเป็นทางเลือกหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการเดินทางของคนเมือง เนื่องจากความรวดเร็วและเวลาที่ใช้ในการเดินทางที่สามารถเชื่อถือได้ และเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนน ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีคลองทั้งสิ้น 1,161 คลอง มีความยาวรวมกว่า 2,272 กิโลเมตร มีผู้ใช้บริการคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำและลำคลอง สูงถึง 298,000 เที่ยวคนต่อวัน และคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 487,000 เที่ยวคนต่อวันในปี 2557 (ญาติา ทวีรักษาพิทักษ์, ออนไลน์, 2557) แสดงให้เห็นว่า การคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำและลำคลอง จะกลายเป็นทางเลือกของวิธีการเดินทางที่สำคัญมากในอนาคต และเส้นทางเดินเรือโดยสารที่สำคัญของกรุงเทพมหานครคือ เส้นทางโดยสารเรือคลองแสนแสบ ซึ่งมีจุดรับส่งผู้โดยสารทั้งหมด 27 ท่า ผ่านย่านตัวเมืองและธุรกิจ รวมถึงเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เช่น รถไฟฟ้า MRT เชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า BTS ใกล้กับท่าวิฑูร์ ชิดลม ประตูน้ำ และหัวช้าง จึงส่งผลให้มีจำนวนผู้ใช้บริการในปี พ.ศ. 2557 สูงถึง 34 ล้านคน และมีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน 93,606 คน (สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, ออนไลน์, 2557) จากปริมาณผู้โดยสารที่หนาแน่นซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และพฤติกรรมการขึ้น-ลงเรือของผู้โดยสารไม่ได้มีการจัดระเบียบ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนที่มีผู้โดยสารจำนวนมากต้องเบียดเสียดยืนรอเรือโดยสารและแย่งกันขึ้นเรือ หากผู้โดยสารไม่ทราบแนวทางการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการโดยสารเรือสาธารณะแล้ว จะเป็นปัจจัยเสริมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาาระดับการรับรู้ความปลอดภัยและพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ



2. ศึกษาเปรียบเทียบการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการใช้บริการ ความถี่ในการใช้บริการ และระยะทางในการใช้บริการ

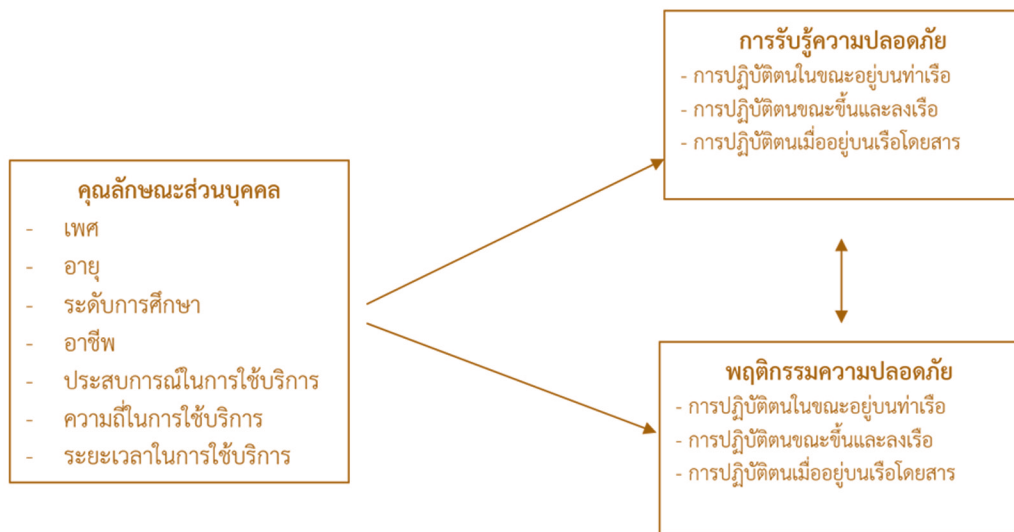
3. ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้ประเมินระดับการรับรู้ความปลอดภัยและพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยดังกล่าว โดยจำแนกตัวแปรได้ดังนี้

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการใช้บริการ ความถี่ในการใช้บริการ และระยะเวลาในการใช้บริการ

ตัวแปรตาม ได้แก่ การรับรู้ความปลอดภัย ประกอบด้วย 1) การปฏิบัติตนในขณะที่อยู่บนท่าเรือ การปฏิบัติตนขณะขึ้นและลงเรือ การปฏิบัติตนเมื่ออยู่บนเรือโดยสาร และ 2) พฤติกรรมความปลอดภัย ประกอบด้วย การปฏิบัติตนในขณะที่อยู่บนท่าเรือ การปฏิบัติตนขณะขึ้นและลงเรือ การปฏิบัติตนเมื่ออยู่บนเรือโดยสาร



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย



วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชากรที่ใช้ในการวิจัยคือ จำนวนผู้โดยสารใช้บริการเรือคลองแสนแสบเฉลี่ยต่อวัน จากรายงานการสำรวจความหนาแน่นเรือโดยสารคลองแสนแสบปี 2557 ของกรมเจ้าท่า (ออนไลน์, 2557) ซึ่งมีผู้ให้บริการเฉลี่ยวันละ 93,606 คน กำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณกรณีทราบจำนวนประชากร กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนไม่เกินร้อยละ 5 ได้ขนาดตัวอย่าง 398 ตัวอย่าง สุ่มตัวอย่างอย่างเป็นระบบ (systematic random sampling) โดยสุ่มจากท่าเรือ 6 ท่า ที่มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันมากที่สุด เนื่องจากผู้โดยสารรวมทั้ง 6 ท่า คิดเป็น 51.5% ของผู้โดยสารทั้งหมด ได้แก่ 1) ท่าประตุน้ำ 2) ท่าเดอะมอลล์บางกะปิ 3) ท่าวัดศรีบุญเรือง 4) ท่าอโศก 5) ท่าผ่านฟ้าลีลาศ และ 6) ท่ามหาวิทยาลัยรามคำแหง กำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างในแต่ละท่าที่เลือกตามสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในแต่ละท่า

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถามที่หาค่าความเชื่อมั่นด้วยวิธีสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช (Cronbach alpha coefficient) โดยข้อคำถามการรับรู้ความปลอดภัยมีค่าอยู่ที่ 0.788 และข้อคำถามพฤติกรรมการความปลอดภัยมีค่าอยู่ที่ 0.822

สถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ t -test, One Way ANOVA เปรียบเทียบเชิงซ้อน (multiple comparison) โดยการทดสอบหาค่าความแตกต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (least significant difference: LSD) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 และวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (correlation coefficient: r) ระหว่างตัวแปร ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

ผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไป ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 406 คน เป็นเพศชาย 133 คน คิดเป็นร้อยละ 32.76 และเพศหญิง 273 คน คิดเป็นร้อยละ 67.24 มีอายุน้อยกว่า 26 ปี จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 43.10 อายุ 26-35 ปี จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 34.24 อายุ 36-45 ปี จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.53 และมากกว่า 45 ปี จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.13 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน/รัฐวิสาหกิจ มากที่สุด รองลงมาคือ นักเรียน/นักศึกษา และส่วนใหญ่มีการศึกษา ระดับปริญญาตรี ในด้านความถี่ของการใช้บริการนั้น ส่วนใหญ่โดยสารน้อยกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์ และพบว่ามีการใช้บริการในการใช้บริการเรือโดยสารน้อยกว่า 1 ปี มากที่สุด รองลงมาคือ 1-3 ปี ในส่วนระยะเวลาที่ใช้ในการโดยสารเรือต่อครั้ง ใช้เวลา 16-30 นาทีมากที่สุด รองลงมาคือ 31-45 นาที

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ระดับการรับรู้ความปลอดภัยและพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ ด้านการรับรู้ความปลอดภัย ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาตามประเด็นย่อยพบว่า ส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้ในระดับมากที่สุด ยกเว้นประเด็น รองเท้าที่สวมใส่ควรถอดได้ง่ายหรือแก้ไขรองเท้าให้หลวมก่อนโดยสารเรือ การหลบพอย่น้ำหรือเปลี่ยนที่นั่งเพื่อ



หลบแดดจะทำให้เรือเสียการทรงตัว และการควบคุมตัวให้นิ่งเป็นสิ่งที่ควรทำเมื่อเรือเอียงหรือโคลงที่มีการรับรู้อยู่ในระดับมาก ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการรับรู้ความปลอดภัยของผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ

การรับรู้ความปลอดภัย	\bar{X}	SD	ระดับการรับรู้
1. การปฏิบัติตนในขณะที่อยู่บนท่าเรือ	4.40	0.69	มากที่สุด
1.1 ควรปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่บนท่าเรืออย่างเคร่งครัด	4.59	0.55	มากที่สุด
1.2 ควรอ่านป้ายคำแนะนำการปฏิบัติตนที่อยู่บริเวณท่าเรือ	4.52	0.54	มากที่สุด
1.3 รองเท้าที่สวมใส่ควรถอดได้ง่าย หรือแก้เชือกกรองเท้าให้หลวมก่อนโดยสารเรือ	4.10	0.84	มาก
2. การปฏิบัติตนในขณะที่ขึ้นและลงเรือ	4.47	0.62	มากที่สุด
2.1 การขึ้นเรือที่มีคนแน่นมาก อาจเกิดอุบัติเหตุได้	4.56	0.58	มากที่สุด
2.2 ขึ้นและลงเรือเมื่อเรือจอดสนิทแล้ว	4.60	0.52	มากที่สุด
2.3 การทยอยขึ้นจากเรือและการเลือกที่นั่งภายในตัวเรือให้กระจาย มีผลอย่างยิ่งต่อการทรงตัวของเรือ	4.25	0.69	มากที่สุด
3. การปฏิบัติตนเมื่ออยู่บนเรือโดยสาร	4.20	0.78	มาก
3.1 สำหรับผู้โดยสารที่ว่ายน้ำไม่เป็น เมื่อลงเรือโดยสารแล้ว ควรบอกให้ผู้ควบคุมเรือหรือผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบ	4.14	0.80	มากที่สุด
3.2 การหลบฝนหรือเปลี่ยนที่นั่งเพื่อหลบแดด จะทำให้เรือเสียการทรงตัว	4.00	0.85	มาก
3.3 การควบคุมตัวให้นิ่ง เป็นสิ่งที่ควรทำเมื่อเรือเอียงหรือโคลง	4.16	0.71	มาก
3.4 เมื่อเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางเรือ อาจเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต	4.50	0.66	มากที่สุด
รวม	4.34	0.72	มากที่สุด

ด้านพฤติกรรมความปลอดภัย โดยภาพรวมพบว่าผู้โดยสารมีการปฏิบัติตนตามแนวทางการความปลอดภัยอยู่ในระดับ “เป็นส่วนใหญ่” เมื่อพิจารณาตามประเด็นย่อยพบว่า ผู้โดยสารมีพฤติกรรมความปลอดภัยเป็นส่วนใหญ่ ยกเว้นประเด็นการปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่บนท่าเรืออย่าง



เคร่งครัด หากเห็นว่าคนแน่นแล้วจะรอโดยสารเรือลำถัดไป และการขึ้นและลงเรือเมื่อเรือจอดสนิทแล้ว ที่มีการปฏิบัติเป็นประจำ ส่วนประเด็นหากว่ายน้ำไม่เป็นจะบอกแก่ผู้ควบคุมเรือหรือผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบ มีการปฏิบัติเป็นบางครั้ง ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ

พฤติกรรมความปลอดภัย	\bar{X}	SD	ระดับพฤติกรรม
1. การปฏิบัติตนในขณะที่อยู่บนท่าเรือ	4.07	0.87	เป็นส่วนใหญ่
1.1 ท่านปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่บนท่าเรืออย่างเคร่งครัด	4.37	0.65	เป็นประจำ
1.2 ท่านอ่านป้ายแนะนำการปฏิบัติตนที่อยู่บริเวณท่าเรือ	4.07	0.81	เป็นส่วนใหญ่
1.3 ท่านสวมรองเท้าที่ถอดได้ง่าย หรือแก้เชือกรองเท้าให้หลวมก่อนโดยสารเรือ	3.78	1.02	เป็นส่วนใหญ่
2. การปฏิบัติตนในขณะที่ขึ้นและลงเรือ	4.22	0.78	เป็นประจำ
2.1 หากเห็นว่าคนแน่นแล้ว ท่านจะรอโดยสารเรือลำถัดไป	4.23	0.80	เป็นประจำ
2.2 ท่านขึ้นและลงเรือเมื่อเรือจอดสนิทแล้ว	4.41	0.69	เป็นประจำ
2.3 ท่านทยอยขึ้นจากเรือและกระจายที่นั่งเมื่ออยู่ในเรือ	4.02	0.80	เป็นส่วนใหญ่
3. การปฏิบัติตนเมื่ออยู่บนเรือโดยสาร	3.60	1.18	เป็นส่วนใหญ่
3.1 หากท่านว่ายน้ำไม่เป็น ท่านจะบอกแก่ผู้ควบคุมเรือหรือผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบ	3.14	1.39	เป็นบางครั้ง
3.2 เมื่ออยู่ในเรือ ท่านไม่หลบน้ำหรือเปลี่ยนที่นั่งเพื่อหลบแดด	3.67	1.01	เป็นส่วนใหญ่
3.3 ท่านทำตัวนิ่งเมื่อเรือเอียงหรือโคลง	3.99	0.93	เป็นส่วนใหญ่
รวม	3.96	1.00	เป็นส่วนใหญ่

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เปรียบเทียบการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัย จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา ความถี่ในการใช้บริการ ประสบการณ์ในการใช้บริการ และระยะเวลาในการใช้บริการ มีดังนี้

1. ระดับการรับรู้ความปลอดภัยจำแนกตามเพศ โดยภาพรวมไม่มีความแตกต่างกัน ยกเว้นในประเด็นควรปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่บนท่าเรืออย่างเคร่งครัด เพศหญิงมีค่าเฉลี่ยสูงกว่าเพศชาย ในส่วนของพฤติกรรมความปลอดภัยแต่ละด้านและรายข้อ เพศหญิงมีค่าเฉลี่ยระดับ



พฤติกรรมความปลอดภัยสูงกว่าเพศชายเกือบทุกประเด็น ยกเว้นการทยอยขึ้นจากเรือและกระจายที่นั่งเมื่ออยู่ในเรือ และหากว่ายน้ำไม่เป็นจะบอกแก่ผู้ควบคุมเรือหรือผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบที่เพศชายมีค่าเฉลี่ยระดับพฤติกรรมความปลอดภัยสูงกว่าเพศหญิง

2. ระดับการรับรู้ความปลอดภัยจำแนกตามช่วงอายุ พบว่าช่วงอายุน้อยกว่า 25 ปี มีค่าเฉลี่ยการรับรู้ต่ำกว่าช่วงอายุมากกว่า 35 ปี ในประเด็นการขึ้นเรือที่มีคนแน่นมากอาจเกิดอุบัติเหตุได้ การควบคุมตัวให้หนึ่งเป็นสิ่งที่ควรทำเมื่อเรือเอียงหรือโคลง และเมื่อเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางเรืออาจเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต ในส่วนของพฤติกรรมความปลอดภัย ช่วงอายุน้อยกว่า 25 ปี มีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมน้อยกว่าช่วงอายุมากกว่า 35 ปี ในประเด็นการปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่บนท่าเรือ และหากเห็นว่าคนแน่นแล้วจะรอโดยสารเรือลำถัดไป และช่วงอายุน้อยกว่า 25 ปี มีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมมากกว่าช่วงอายุ 26-35 ปี ในประเด็นหากว่ายน้ำไม่เป็นจะบอกแก่ผู้ควบคุมเรือหรือผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบ

3. ระดับการรับรู้ความปลอดภัยจำแนกตามอาชีพ พบว่ากลุ่มนักเรียน/นักศึกษามีการรับรู้ต่ำกว่าพนักงานเอกชน/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ ในประเด็นควรปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่บนท่าเรือ และกลุ่มนักเรียน/นักศึกษามีการรับรู้แตกต่างจากอาชีพอื่น ๆ ในประเด็นผู้โดยสารที่ว่ายน้ำไม่เป็นควรบอกให้ผู้ควบคุมเรือหรือผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบ ในส่วนของพฤติกรรมความปลอดภัย พบว่าไม่มีความแตกต่างกัน

4. ระดับการรับรู้ความปลอดภัยจำแนกตามระดับการศึกษา พบว่าการศึกษาค่ำกว่าระดับปริญญาตรีมีค่าเฉลี่ยการรับรู้ต่ำสุดในประเด็นการปฏิบัติตนในขณะที่อยู่บนท่าเรือ ควรปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่บนท่าเรือ และการควบคุมตัวให้หนึ่งเป็นสิ่งที่ควรทำเมื่อเรือเอียงหรือโคลง และการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรีมีค่าเฉลี่ยการรับรู้ต่ำสุดในประเด็นควรอ่านป้ายคำแนะนำการปฏิบัติตนที่อยู่บริเวณท่าเรือ และผู้ที่ว่ายน้ำไม่เป็นควรบอกให้ผู้ควบคุมเรือหรือผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบ ในส่วนของพฤติกรรมความปลอดภัย การศึกษาค่ำกว่าระดับปริญญาตรีมีพฤติกรรมเฉลี่ยต่ำกว่าการศึกษาระดับปริญญาตรีและสูงกว่าระดับปริญญาตรี ในประเด็นการอ่านป้ายแนะนำการปฏิบัติตนที่อยู่บริเวณท่าเรือ

5. ระดับการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการและประสบการณ์ในการใช้บริการ พบว่าไม่มีความแตกต่างกัน

6. ระดับการรับรู้ความปลอดภัยจำแนกตามระยะเวลาที่ใช้บริการ พบว่าระยะเวลาในการใช้บริการมากกว่า 45 นาที มีค่าเฉลี่ยการรับรู้ความปลอดภัยน้อยกว่าระยะเวลาในการใช้บริการน้อยกว่า 15 นาที และระยะเวลาใช้บริการ 31-45 นาที ในประเด็นเมื่อเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางเรืออาจเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต แต่ในส่วนของพฤติกรรมพบว่าไม่มีความแตกต่างกัน



วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสารคลองแสนแสบ ในภาพรวมพบว่า การรับรู้ความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยไปในทิศทางเดียวกัน แต่ความสัมพันธ์ดังกล่าวอยู่ในระดับน้อย ($r = 0.389$) และเมื่อพิจารณาจำแนกเป็นรายด้านพบว่า การรับรู้ความปลอดภัยบนเรือโดยสารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยมากที่สุด แต่ยังคงอยู่ในระดับน้อย ($r = 0.380$) ส่วนการรับรู้ความปลอดภัยในขณะที่ขึ้นและลงเรือมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยน้อยที่สุด ($r = 0.206$) และเมื่อพิจารณาในรายประเด็นการรับรู้ความปลอดภัย พบว่าประเด็นที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยสูงที่สุด ได้แก่ รองเท้าที่สวมใส่ควรถอดได้ง่าย หรือแก้เชือกรองเท้าให้หลวมก่อนโดยสารเรือ ($r = 0.304$) ในขณะที่ประเด็นที่ค่าความสัมพันธ์ต่ำที่สุด ได้แก่ การขึ้นเรือที่มีคนแน่นมากอาจเกิดอุบัติเหตุได้ ($r = 0.050$) ซึ่งจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ถือว่าไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยเลย ส่วนประเด็นการรับรู้อื่น ๆ พบว่าส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยอยู่ในระดับน้อย ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความปลอดภัยและพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ

การรับรู้ความปลอดภัย	พฤติกรรมความปลอดภัย	
	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	ระดับความสัมพันธ์
บนท่าเรือ	0.334	น้อย
1. ควรปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่บนท่าเรือและเจ้าหน้าที่บนเรือโดยสารอย่างเคร่งครัด	0.221	น้อย
2. ควรอ่านป้ายคำแนะนำการปฏิบัติตนที่อยู่บริเวณท่าเรือ	0.207	น้อย
3. รองเท้าที่สวมใส่ควรถอดได้ง่าย หรือแก้เชือกรองเท้าให้หลวมก่อนโดยสารเรือ	0.304	น้อย
ขึ้นและลงเรือ	0.206	น้อย
4. การขึ้นเรือที่มีคนแน่นมากอาจเกิดอุบัติเหตุได้	0.050	ไม่มีเลย
5. การขึ้นลงเรือในขณะที่เรื่อยังจอดไม่สนิท อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	0.127	ไม่มีเลย
6. การทยอยขึ้นจากเรือและการเลือกที่นั่งภายในตัวเรือให้กระจาย มีผลอย่างยิ่งต่อการทรงตัวของเรือ	0.253	น้อย



ตารางที่ 3 (ต่อ)

การรับรู้ความปลอดภัย	พฤติกรรมความปลอดภัย	
	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	ระดับความสัมพันธ์
บนเรือโดยสาร	0.380	น้อย
7. สำหรับผู้โดยสารที่ว่ายน้ำไม่เป็น เมื่อลงเรือโดยสารแล้ว ควรบอกให้ผู้ควบคุมเรือหรือผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบ	0.290	น้อย
8. การหลบฝอยน้ำหรือเปลี่ยนที่นั่งเพื่อหลบแดด จะทำให้เรือเสียการทรงตัว	0.258	น้อย
9. การควบคุมตัวให้หนึ่ง เป็นสิ่งที่ควรทำเมื่อเรือเอียงหรือโคลง	0.298	น้อย
10. เมื่อเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางเรือ อาจเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต	0.207	น้อย
รวม	0.389	น้อย

อภิปรายผล

การรับรู้ความปลอดภัยในการโดยสารเรือของผู้โดยสารอยู่ในระดับมากที่สุด เนื่องมาจากมีป้ายประชาสัมพันธ์แนวทางการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัย และเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่าทำให้คำแนะนำการปฏิบัติทุกท่าเรือ ซึ่งสอดคล้องกับ จันทรรัตน์ มั่นวิเชียร (2558) ที่พบว่า ผู้โดยสารเพศหญิงมีพฤติกรรมความปลอดภัยสูงกว่าเพศชาย ผู้โดยสารที่มีอายุมากมีพฤติกรรมความปลอดภัยสูงกว่าผู้มีอายุน้อย และผู้โดยสารที่มีการศึกษาน้อยกว่าระดับปริญญาตรีมีพฤติกรรมความปลอดภัยน้อยกว่าผู้โดยสารที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีและสูงกว่าระดับปริญญาตรี ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ วัฒนวงศ์ รัตนวราห และจินตวิริ์ เกษมศุข (2553) ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ และสุรชาติ สีนวรรณ (2555) ทนงศักดิ์ ยี่รัตนสุข, พิศมัย เสรีขจรกิจเจริญ และพรทิพย์ เย็นใจ (2556) ชีตพัทธ์ ขอนพิกุล, นพดลกรประเสริฐ และปรีดา พิทยาพันธ์ (2558) ธัญชัย บุญหนัก และคณะ (2559) Chang and Liao (2008) และ Hystad, Olaniyan and Eid. (2016)

ถึงแม้ผู้โดยสารจะมีการรับรู้ความปลอดภัยในระดับมากที่สุด แต่พฤติกรรมความปลอดภัยยังไม่ได้ปฏิบัติเป็นประจำ และมีการปฏิบัติเพียงบางครั้งในประเด็นการบอกแก่ผู้ควบคุมเรือหรือผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบหากว่ายน้ำไม่เป็น รวมถึงการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยในภาพรวมมีระดับความสัมพันธ์น้อย ซึ่งสามารถตีความได้ว่า ถึงแม้ผู้โดยสารมีความรู้ถึงแนวทางการปฏิบัติตนเพื่อโดยสารเรืออย่างปลอดภัย แต่ผู้โดยสารอาจจะไม่ได้ปฏิบัติตามแนวทางการความปลอดภัยนั้น จากการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมจากกลุ่มตัวอย่างพบสาเหตุที่ผู้โดยสารไม่ได้ปฏิบัติตามแนวทาง



ความปลอดภัยคือ มีความเร่งรีบในการเดินทาง และบริเวณท่าเรือมีผู้โดยสารรอเรือจำนวนมาก ซึ่งหากไม่รีบขึ้นหรือลงเรือโดยสารอาจจะไม่มีที่นั่งหรือไม่สามารถโดยสารเรือได้ รวมถึงเมื่อเห็นเรือแน่นแล้วก็ยังขึ้นเรือ เนื่องจากในช่วงเวลาเร่งด่วนเรือที่มาถึงท่าเรือบริเวณกลางทางจะแน่นทุกลำ หากรอเรือลำที่ว่างอาจจะไปถึงที่หมายไม่ทันตามกำหนด และประเด็นการแจ้งคนข้างเคียงหรือเจ้าหน้าที่หากวุ่นวายไม่เป็นนัย เนื่องจากขณะโดยสารเรือมีเสียงเครื่องยนต์เรือที่มีเสียงดังรบกวนการสนทนา รวมถึงยังไม่มั่นใจว่าหากแจ้งบุคคลใกล้เคียงแล้วจะสามารถให้ความช่วยเหลือได้ในกรณีประสบอุบัติเหตุ จากข้อมูลที่ได้เพิ่มเติมพบว่า ด้วยสภาพแวดล้อมและความเร่งรีบในการเดินทางเป็นอุปสรรคต่อการรับรู้ของผู้โดยสาร (สุปรียา ต้นสกุล, 2550; กระทรวงสาธารณสุข, 2553) และปัจจัยด้านสถานการณ์ซึ่งส่งผลทางลบให้ผู้โดยสารไม่ปฏิบัติตามแนวทางความปลอดภัยได้ (ดุจเดือน พันธมนาวิน, 2550)

ข้อเสนอแนะ

1. ผู้ประกอบการเรือโดยสารคลองแสนแสบควรเร่งปรับปรุงเรือโดยสารแบบเดิมให้เป็นเรือโดยสารแบบใหม่ที่ได้ใช้ทดลองวิ่งตามภาพที่ 2 ซึ่งมีความปลอดภัยมากกว่าเดิม เนื่องจากมีทางขึ้นลงบริเวณกลางลำเรือ ส่งผลให้ผู้โดยสารไม่ต้องขึ้นลงบริเวณกราบเรือซึ่งมีแผ่นผ้าใบซึ่งและอาจสะดุดจนเกิดอุบัติเหตุได้ รวมถึงเสริมเที่ยวเรือไปยังท่าเรือที่มีผู้โดยสารรอจำนวนมากในช่วงเร่งด่วน และตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัยเป็นประจำ เพื่อให้มีสภาพพร้อมใช้งานและมีเพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร นอกจากนี้ ควรฝึกอบรมและฝึกทบทวนพนักงานประจำเรือในเรื่องการเผชิญเหตุหากเกิดอุบัติเหตุหรือผู้โดยสารตกเรือ เพื่อลดการสูญเสียหรือการบาดเจ็บ



ภาพที่ 2 เรือโดยสารคลองแสนแสบรูปแบบใหม่ (ซ้าย) และเรือโดยสารรูปแบบเดิม (ขวา)

ที่มา: องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย (ออนไลน์, 2559)

และชัชวาล สุวรรณสวัสดิ์ (ออนไลน์, 2561)



2. ควรกำหนดจุดจอดเรือบริเวณท่าเรือ พร้อมทั้งควบคุมการขึ้นและลงเรือของผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการเบียดเสียดและแย่งกันขึ้นลงเรือจนอาจเกิดอุบัติเหตุได้ รวมถึงควบคุมไม่ให้ผู้โดยสาร ขึ้นเรือเกินความจุของเรือตามที่ได้กำหนดไว้

3. กรุงเทพมหานครและกรมเจ้าท่าควรพิจารณาคุณภาพการให้บริการและประวัติการประสบ อุบัติเหตุของผู้โดยสาร ในการพิจารณาต่อสัญญาสัมปทานการเดินเรือของผู้ประกอบการ

4. ควรพิจารณาหาสัญลักษณ์หรือแนวทางเพื่อให้ผู้โดยสารที่ว่ายน้ำไม่เป็นได้แสดงตนให้ ผู้โดยสารอื่นหรือเจ้าหน้าที่เรือทราบ เพื่อให้ความช่วยเหลือได้ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

บรรณานุกรม

กรมเจ้าท่า. (2557). *รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ ปี 2557* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.md.go.th/md2/index.php?option=com_k2&view=item&id=715 [2558, 12 มกราคม].

กระทรวงสาธารณสุข. (2553). *แนวปฏิบัติการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพเพื่อลดปัจจัยเสี่ยง โรคหัวใจและหลอดเลือด*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ.

จันทร์ตน์ มั่นวิเชียร. (2558). ความตระหนักด้านความปลอดภัยในการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร เครื่องบินชาวไทย. ใน *การประชุมวิชาการระดับชาติ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา “การวิจัยเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน”* (หน้า 163-171). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.

ชัชวาล สุวรรณสวัสดิ์. (2561). *เรือคลองแสนแสบ ดีไซน์ขนส่งบ้าน ๆ ที่จุคนได้มาก และเดินทางได้เร็วมากในเมืองรถติดอย่างกรุงเทพฯ* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://readthecloud.co/architect-sansab/> [2562, 5 มกราคม].

ชิตีพัทธ์ ขอนพิกุล, นพดล กรประเสริฐ และปรีดา พิชยาพันธ์. (2558). การเปรียบเทียบทัศนคติและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย. ใน *การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 20* (หน้า 1-5). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.

ญาติา ทริรักษาพิทักษ์. (2557). *โจทย์ใหญ่ ทำอย่างไรจะประสบความสำเร็จ?: ขนส่งทางน้ำ ทางเลือกคนกรุง* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.dailynews.co.th/bangkok/258632> [2558, 11 พฤษภาคม].

ณัฐบดี วิริยวัฒน์ และสุรชาติ สินวรรณ. (2555). พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษาามมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต. *วารสารวิจัย มสท สาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 5(2), หน้า 65-87.



- ดุจเดือน พันธุนาวิณ. (2550). รูปแบบทฤษฎีปฏิสัมพันธ์นิยม (interactionism model) และแนวทางการตั้งสมมติฐานในการวิจัยสาขาจิตพฤติกรรมศาสตร์ในประเทศไทย. *วารสารพัฒนาสังคม*, 9(1), หน้า 85-117.
- ทองศักดิ์ ยิ่งรัตน์สุข, พิศมัย เสรีจรกิจเจริญ และพรทิพย์ เย็นใจ. (2556). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*, 22(6), หน้า 932-943.
- ธัญชัย บุญหนัก และคณะ. (2559). ปัจจัยเสี่ยงด้านพฤติกรรมและความบกพร่องของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอุตสาหกรรมที่มีผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร. *วารสารสาธารณสุขศาสตร์*, 46(3), หน้า 261-270.
- วัฒนวงศ์ รัตน์วรารห์ และจินตวีร์ เกษมสุข. (2553). การศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐมโดยเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน. *วารสารวิจัยและสาระ สถาปัตยกรรม/การผังเมือง*, 7(1), หน้า 73-86.
- สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. (2557). *สถิติจราจรปี 2556* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://office.bangkok.go.th/dotat/TrafficINFO/StatBook/b2556.pdf> [2558, 11 พฤษภาคม].
- สุปรียา ต้นสกุล. (2550). ทฤษฎีทางพฤติกรรมศาสตร์: แนวทางการดำเนินงานในงานสุขศึกษาและส่งเสริมสุขภาพ. *วารสารสุขศึกษา*, 30(105), หน้า 1-15.
- องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย. (2559). *เรือแสนแสบ เปลี่ยนรูปแบบใหม่ “นั่งสบาย-ปลอดภัย” ทดลองใช้ปลายเดือนนี้* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://news.thaipbs.or.th/content/258482>. [2562, 5 มกราคม].
- Chang, Yu-Hern, & Liao, Meng-Yuan. (2008). Air passenger perceptions on exit row seating and flight safety education. *Safety Science*, 46(10), pp. 1459-1468.
- Hystad, Sigurd William, Olaniyan, Oyeniyi Samuel, & Eid, Jarle. (2016). Safe travel: Passenger assessment of trust and safety during seafaring. *Transportation Research Part F*, 38, pp. 29-36.