



ความรู้ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงาน
ขับรถบรรทุกน้ำมัน กรณีศึกษา: บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา
KNOWLEDGE AND BEHAVIOR OF ACCIDENT PROTECTION IN OIL TRUCK DRIVER
CASE STUDY: A COMPANY IN NAKHON RATCHASIMA PROVINCE

นิพัทธพร แสงพรหม^{*1} ชัยแดน สำนวนกลาง² วีระยุทธ คำเขียว³

เสถียร ทุ่งจันทร์⁴ และ กิตติ สิทธิสงวนพันธ์⁵

^{1,2,3,4,5} อาจารย์ประจำหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย,
วิทยาลัยนครราชสีมา

*ผู้รับผิดชอบบทความ : nipawan.s@nmc.ac.th

Nipawan Saengprom^{*1} Chaydaen Samnuanklang² Weerayut Khamkiem³

Sathian Thungjan⁴ and Kittti Sidtisangunpan⁵

^{1,2,3,4,5} Lecturer-Bachelor of Science Program in Occupational Health and Safety,
Nakhonratchasima College

*Corresponding author: nipawan.s@nmc.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษาความรู้ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ที่ผ่านการประเมินการทดลองงานได้บรรจุเป็นพนักงานประจำ ตำแหน่งพนักงานขับรถบรรทุก บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 169 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่เป็น Rating Scale ผู้วิจัยสร้างขึ้น มีค่า IOC เท่ากับ .76 และค่า Reliability เท่ากับ .80 ตัวแปรที่ศึกษาได้แก่ ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน

ผลการการวิจัย พบว่า

1. ความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับดี ร้อยละ 89.40
2. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับดีมาก ร้อยละ 98.20 ($\mu=2.88$, $\sigma=.23$)
3. ความสัมพันธ์ของปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา

Received : 29 January 2021

Revised : 3 June 2021

Accepted : 3 June 2021

Online publication date : 30 June 2021



สรุปได้ว่า ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งพนักงานมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับดี เกิดจากทัศนคติของผู้ขับขี่เอง

คำสำคัญ : ความรู้ / พฤติกรรม / การป้องกันอุบัติเหตุ / พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน

Abstract

This survey researches was study knowledge and safe driving behavior in oil truck drivers of a company in Nakhon Ratchasima province. The population for this study was oil truck drivers who have passed the test work performed as a full-time employee, oil truck driver position at a company in Nakhon Ratchasima, 169 people. The research instrument used in collecting the data was a Rating Scale questionnaire adapted from the researcher of study with getting the IOC value equal to .76 and get the Reliability value equal to 0.80. The leading factor, contributing factor, supplement factor, and accident prevention behavior of oil truck driver in Nakhon Ratchasima province. Analysis data by percentage, average, standard deviation, and Pearson correlation coefficient. The results revealed that.

1. Knowledge of laws, regulations, and measures to control the work of oil truck drivers, good level for 89.40 percentages.
2. Accident prevention behavior oil truck driver, very good level for 98.20 Percentages. ($\mu=2.88$, $\sigma=.23$)
3. The related of leading factors, contributing factors, additional factors were not related to the accident prevention behavior of oil truck drivers in Nakhon Ratchasima.

This study confirmed leading factors, contributing factors; additional factors don't affect accident prevention behavior in which oil truck drivers have accident prevention behavior caused by the attitude of the driver.

Keywords: Knowledge / Behavior / Accident Prevention / Oil Truck Driver

บทนำ

การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นปัญหาสำคัญปัญหาหนึ่งของโลกและมีแนวโน้มที่จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในอนาคตโดยองค์การอนามัยโลกระบุว่าทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.30 ล้านคน มีผู้บาดเจ็บหรือผู้พิการประมาณ 50 ล้านคน อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่ยากจนถึงปานกลางจะสูงขึ้นเป็นสองเท่าในปี ค.ศ. 2020 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพฯ, 2554) จากรายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมปี พ.ศ. 2560 พบว่า รถบรรทุกทุกสิบล้อขึ้นไปเกิด



อุบัติเหตุ 1,326 ครั้ง (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกระทรวงคมนาคม, 2562) ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้ให้คำนิยามของรถบรรทุกไว้ว่าเป็นรถที่ใช้ในการขนส่งสิ่งของเพื่อธุรกิจการค้า รถบรรทุกวัตถุอันตราย เช่น รถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงรถบรรทุกสารเคมี วัตถุระเบิด และวัสดุไวไฟ สอดคล้องกับข้อมูลการเฝ้าระวังอุบัติเหตุภัยสารเคมีจากสำนักโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อมในปี พ.ศ. 2561 พบว่า สถานการณ์อุบัติเหตุภัยสารเคมีจะเกิดในโรงงานมากที่สุด รองลงมาเกิดจากการจราจรและการขนส่ง (สำนักโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมโรค, 2559) กลุ่มบริษัทต้องบุญปิโตรเลียม จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของกลุ่มบริษัทต้องบุญปิโตรเลียม พบว่า ในปีพ.ศ. 2556 เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 1 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2557 เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 14 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2558 เกิดอุบัติเหตุ ทั้งหมด 49 ครั้ง ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นและจากการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น พบว่า ร้อยละ 90 มีสาเหตุมาจากพนักงานขับรถของบริษัทที่ขาดความระมัดระวัง เช่น การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขับรถกระชั้นชิด (ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มบริษัทต้องบุญปิโตรเลียม, 2561)

จากการศึกษาพฤติกรรมของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัย และแรงสนับสนุนทางสังคมสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันได้ (สิริกุล เกิดฤทธิ์, 2551) สอดคล้องกับการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐม พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการป้องกันอุบัติเหตุ ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความเชื่ออำนาจในตน และความรู้เรื่องกฎจราจร (ชรัญญา ติปินโต, 2553) และพนักงานขับรถที่ผู้ประกอบการมีการอบรมการแจ้งข้อมูลข่าวสารการจัดกิจกรรมความปลอดภัย การสุ่มตรวจแอลกอฮอล์ และบทลงโทษที่ชัดเจนมีพฤติกรรมความปลอดภัยมากกว่าผู้ประกอบการที่ไม่ส่งเสริมความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (ดวงพร ชี้แจ้ง, 2559) ซึ่งจากการศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย พบว่า ปัจจัยด้านคนมีผลกระทบต่อกับรถบรรทุกวัตถุอันตราย ร้อยละ 68.50 โดยสาเหตุที่พบมากที่สุด คือ ผู้ขับขี่รถบรรทุกวัตถุอันตรายขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด (รักชาติ ชาติสิริทรัพย์, 2549) และพฤติกรรมการขับขี่ที่ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การเปลี่ยนช่องจราจรอย่างรวดเร็วหรือการเบรกร้อยแรง และเร่งความเร็วอย่างทันที (นพพล โพธิ์สี, 2552)

จากการทบทวนวรรณกรรมทำให้พบปัญหาที่เกิดขึ้นกับพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันยังขาดความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงาน การรับรู้ความเสี่ยงอันตราย และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับรถบรรทุกน้ำมัน คณะผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาความรู้ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันกรณีศึกษา: บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา เพื่อนำผลการวิจัยมาวางแผนในการพัฒนาการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านต่าง ๆ และพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถบรรทุก รวมทั้งการสร้างนโยบายเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่รถบรรทุก เพื่อเป็นแนวทางใน



การบริหารจัดการเรื่องความปลอดภัยการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมาย และเป็นแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ประกอบการ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา
2. ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา
3. ศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยนำเข้า ได้แก่ ความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การส่งเสริมการอบรมด้านความปลอดภัย ปัจจัยเสริม ได้แก่ การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา

สมมติฐานในการวิจัย

1. ความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับดี
2. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับดีมาก
3. ปัจจัยนำเข้า ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา

ขอบเขตของการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันที่ผ่านการประเมินการทดลองงานได้บรรจุเป็นพนักงานประจำ ตำแหน่งพนักงานขับรถบรรทุก บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา

วิธีดำเนินการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ น้ำหนัก ส่วนสูง สถานภาพ สมรส ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน ชั่วโมงการทำงานต่อวัน ประสบการณ์ในการขับรถขนส่งน้ำมัน โรคประจำตัว และการตรวจสุขภาพประจำปี ลักษณะของแบบสอบถาม เป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check list) และเติมข้อความ



ส่วนที่ 2 แบบสอบถามด้านปัจจัยนำ แบ่งออกเป็น 2 ตอน ได้แก่

- 1) ความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ลักษณะของแบบสอบถามเป็นคำถามแบบเลือกคำตอบ ใช่ ไม่ใช่
- 2) การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถบรรทุกน้ำมัน ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามด้านปัจจัยเอื้อการส่งเสริมการอบรมด้านความปลอดภัยในการขับรถบรรทุกน้ำมัน ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 4 ระดับ คือ ไม่เคยปฏิบัติ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง (1-2 วัน/ปี) ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง (1-2 วัน/เดือน) ปฏิบัติเป็นประจำ (1-2 วัน/สัปดาห์)

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามด้านปัจจัยเสริมการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบ มาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 4 ระดับ คือ ไม่เคยปฏิบัติ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง (1-3 วัน/สัปดาห์) ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง (4-6 วัน/สัปดาห์) ปฏิบัติเป็นประจำ (7 วัน/สัปดาห์)

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามด้านพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 4 ระดับ คือ ไม่เคยปฏิบัติ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง (1-3 วัน/สัปดาห์) ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง (4-6 วัน/สัปดาห์) ปฏิบัติเป็นประจำ (7 วัน/สัปดาห์)

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

1. ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity)

แบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่อคณะกรรมการควบคุมดำเนินการวิจัย เพื่อขอคำแนะนำและแก้ไข หลังจากนั้นนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน พิจารณาความเที่ยงตรงตามเนื้อหาความเหมาะสมของภาษาเป็นรายข้อว่าแต่ละข้อมีความสอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของเนื้อหาโดยใช้เกณฑ์ดังนี้ (เยาวดี วิบูลย์ศรี, 2551)

1 สำหรับข้อคำถามที่มีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา

0 สำหรับข้อคำถามที่ไม่แน่ใจว่ามีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา

-1 สำหรับข้อคำถามที่ไม่มีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา

บันทึกผลการพิจารณาความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญแต่ละข้อและนำไปหาดัชนีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาโดยคณะผู้วิจัยเลือกข้อคำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) เท่ากับ .50 หรือมากกว่าขึ้นไปถือว่ามีความเที่ยงตรงตามเนื้อหาและสามารถนำไปใช้ได้ โดยได้ค่า IOC เท่ากับ .76

คณะผู้วิจัยทำการปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญนำเสนอต่อคณะกรรมการดำเนินการวิจัยเพื่อตรวจพิจารณาอีกครั้ง แล้วนำไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันของคลังน้ำมันบางจาก อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน 30 คน โดยได้ค่า Reliability เท่ากับ .80



2. การวิเคราะห์หาค่าความยากง่าย (Difficulty) และหาค่าอำนาจจำแนก (Discrimination)

หาความยากง่ายของแบบทดสอบความรู้ โดยหาสัดส่วนระหว่างจำนวนผู้ตอบแบบทดสอบ ในแต่ละข้อถูกต้องจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด แล้วเลือกข้อคำถามที่มีความยากง่าย ระหว่าง .20-.80 ไว้ (เยาวดี วิบูลย์ศรี, 2551)

หาค่าอำนาจจำแนกของแบบทดสอบความรู้ เป็นรายข้อโดยใช้ค่าสหสัมพันธ์แบบพอยต์ ไบซีเรียล (Point biserial correlation) ซึ่งเป็นค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนทั้งหมด เลือกข้อที่มีค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ .20 ขึ้นไป

หาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามของความรู้ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา โดยวิเคราะห์หาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวมทั้งหมด (Corrected item to total correlation) เลือกข้อคำถามที่มีค่าอำนาจ จำแนกตั้งแต่ .20 ขึ้นไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Correlation Coefficient)

สรุปผลการวิจัย

ข้อมูลพื้นฐาน เพศ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนใหญ่อายุสูงสุด 59 ปี ส่วนใหญ่น้ำหนักหนักสุด 102 กิโลกรัม ส่วนใหญ่ส่วนสูงสูงสุด 178 เซนติเมตร มีสถานภาพสมรส ร้อยละ 78.10 ระดับการศึกษา ส่วนใหญ่อยู่ชั้นมัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า ร้อยละ 62.10 รายได้ต่อเดือน ส่วนใหญ่รายได้ต่อเดือน 20,000– 30,000 บาท ชั่วโมงการทำงานต่อวัน ส่วนใหญ่ชั่วโมงการทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมงขึ้นไป ร้อยละ 55.60 ประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกขนส่งน้ำมัน ส่วนใหญ่ 10 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.80 ส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 75.70 การตรวจสุขภาพประจำปี ส่วนใหญ่มีการตรวจสุขภาพประจำปี 2 ครั้ง/ปี ร้อยละ 47.4 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกในปีที่ผ่านมา ร้อยละ 79.9

ตารางที่ 1 ผลการศึกษาความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันบริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงาน ของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน		
ระดับดี	151	89.40
ระดับปานกลาง	15	8.90
ระดับปรับปรุง	3	1.80



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถบรรทุกน้ำมัน	132	78.10
ระดับดีมาก	37	21.90
ระดับดี		

จากตารางที่ 1 พบว่า ความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับดี ร้อยละ 89.40 การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับดีมาก ร้อยละ 78.10

ตารางที่ 2 ผลการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา

ตัวแปร	μ	σ	ระดับ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน	2.88	.23	ดีมาก

จากตารางที่ 2 พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับดีมาก ($\mu=2.88$, $\sigma=.23$)

ตารางที่ 3 ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา

ตัวแปร	p	p-value
ความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน	-.02	.78
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถบรรทุกน้ำมัน	-.09	.22
ปัจจัยเอื้อการส่งเสริมการอบรมด้านความปลอดภัยในการขับรถบรรทุกน้ำมัน	-.05	.46
ปัจจัยเสริมด้านการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม	-.01	.88

มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p\text{-value} < 0.05$

จากตารางที่ 3 พบว่า ความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.02$, $p=.78$) การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถบรรทุกน้ำมัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.09$, $p=.22$) ปัจจัยเอื้อการส่งเสริมการอบรมด้านความปลอดภัยในการขับรถบรรทุกน้ำมัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-$



.05, $p=.46$) ปัจจัยเสริมด้านการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.01$, $p=.88$)

1. ผลการศึกษาด้านความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรการในการควบคุมการทำงาน และการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันมีความรู้ตามกฎหมาย กฎระเบียบ เป็นหลักในการปฏิบัติงานสร้างความตระหนักถึงผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายจากการฝ่าฝืนกฎหมาย

2. ผลการศึกษาด้านพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันมีการกระทำหรือพฤติกรรมส่วนใหญ่ในการแสดงออกมาจากความรู้และทัศนคติ ทำให้ไม่เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และมีความปลอดภัยต่อการขับขี่รถตามจราจร

3. ผลการศึกษาด้านปัจจัยนำ เกี่ยวกับความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันมีความรู้เรื่องกฎหมาย มีการควบคุมความปลอดภัย เกิดแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุ ด้านปัจจัยเอื้อ เป็นการส่งเสริมจัดการอบรมความปลอดภัยให้พนักงานได้มีทักษะในการขับรถ และเข้าถึงหลักวิธีการขับรถที่ถูกหลักปลอดภัย พร้อมมีนโยบายตรวจสอบสารเสพติด ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนเริ่มงานเพื่อความปลอดภัย และควบคุมความเร็วตามกฎหมายกำหนด คือ 80 km/hr. โดยติดตั้งระบบจำกัดความเร็ว และด้านปัจจัยเสริม มีการรับแรงสนับสนุนทางสังคม จากบุคคลในครอบครัว เพื่อน บุคลากรของรัฐ และสถานประกอบการ ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกน้ำมัน และทางบริษัทได้ให้เงินเบี่ยชยันหรือเงินพิเศษประจำปี เพื่อสร้างแรงจูงใจในการทำงานและป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน

อภิปรายผล

การวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาความรู้ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน กรณีศึกษา : บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา

จำแนกตามตัวแปร จำนวนร้อยละของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันบริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา ประกอบด้วย ความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการขับรถบรรทุกน้ำมันของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับดี ร้อยละ 89.40 การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถบรรทุกน้ำมันของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับดีมาก ร้อยละ 78.10 ปัจจัยเอื้อการส่งเสริมการอบรมด้านความปลอดภัยในการขับรถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับดี ร้อยละ 81.10 ปัจจัยเสริมด้านการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับดี ร้อยละ 87.00 และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกน้ำมันรถบรรทุกน้ำมันของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับดีมาก ร้อยละ 98.20

ค่าความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา พบว่า ความรู้เกี่ยวกับเรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการขับรถบรรทุกน้ำมัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.02$, $p=.78$)



การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถบรรทุกน้ำมัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.09$, $p=.22$) ปัจจัยเอื้อต่อพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถบรรทุกน้ำมันรถบรรทุกน้ำมัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.05$, $p=.46$) ปัจจัยเสริมต่อพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถบรรทุกน้ำมันรถบรรทุกน้ำมัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.05$, $p=.46$)

ปัจจัยนำความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการในการควบคุมการทำงานของ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับ รถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.02$, $p=.78$) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ปัจจัยนำมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัด นครราชสีมา เนื่องจากพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันมีความรู้เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ และ มาตรการในการควบคุมการทำงาน อยู่ในระดับดี ร้อยละ 89.40 จึงเกิดพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สอดคล้องกับ วรชัย บุญฤทธิผล (2559) การวิเคราะห์ ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อพัฒนาและตรวจสอบความสอดคล้องของแบบจำลองสมการโครงสร้างของปัจจัยเชิงสาเหตุ ที่ มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก ผลวิจัยพบว่าองค์ประกอบด้านความเร็ว เท่านั้นที่มีอิทธิพลต่อจำนวน อุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สอดคล้องกับ ทฤษฎี PRECEDE-PROCEED Model คือ ปัจจัยนำที่ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการแสดงพฤติกรรมของบุคคลสาเหตุของ การเกิดพฤติกรรมมาจากองค์ประกอบภายในตัวบุคคล ได้แก่ ความรู้ ทักษะ ความเชื่อ ค่าความ นิยม ที่นำไปสู่พฤติกรรม การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานในการขับขี่รถบรรทุกของ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถบรรทุกน้ำมัน ไม่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.09$, $p=.22$) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ปัจจัยนำมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของ พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา เนื่องจากพนักงานขับ รถบรรทุกน้ำมันมีการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับ ดีมาก ร้อยละ 78.10 สอดคล้องกับ รักชาติ ขาดิษฐ์ทรัพย์ (2549) การศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มี ผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายได้ทำการศึกษาหาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อ การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย ซึ่งปัจจัยหลังของการเกิดอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นอยู่ 3 ปัจจัย คือ คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม จากการศึกษ พบว่า ปัจจัยของคน มีผลกระทบ ต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 68.50 ปัจจัยด้านพาหนะ ร้อยละ 16.70 สุดท้ายคือทางด้าน ถนนและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 14.80 พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย คือ ผู้ขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด สอดคล้องกับ ทฤษฎี PRECEDE-PROCEED Model คือ ปัจจัยนำก่อให้เกิดแรงจูงใจในการแสดงพฤติกรรมของบุคคลสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมมาจาก องค์ประกอบภายในตัวบุคคล ได้แก่ ความรู้ ทักษะ ความเชื่อ ค่าความนิยม นำไปสู่พฤติกรรม การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน



ปัจจัยเอื้อการส่งเสริมการอบรมด้านความปลอดภัยในการขับรถบรรทุกน้ำมัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.05$, $p=.46$) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ปัจจัยเอื้อและปัจจัยเสริมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา เนื่องจากทางบริษัทได้มีนโยบายให้มีการอบรมให้กับพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันก่อนปฏิบัติงานก่อนทุกครั้ง และอบรมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง การขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ (Defensive Driving) ทำให้พนักงานเข้าถึงหลักวิธีการขับรถที่ถูกหลักและการขับที่ปลอดภัย บริษัทมีนโยบายตรวจสอบความเร็วตามกฎหมายกำหนด คือ 80 km/hr. โดยได้มีการดำเนินการติดตั้งระบบจำกัดความเร็ว (GPS) และติดตั้งระบบกล้อง CCTV กับตัวรถบรรทุกน้ำมัน ปัจจัยเอื้อการส่งเสริมการอบรมด้านความปลอดภัยในการขับรถบรรทุกน้ำมัน อยู่ในระดับดี ร้อยละ 81.10 สอดคล้องกับ ดวงพร ชี้แจง (2559) การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ภายใต้ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่าพนักงานที่มีรายได้ 40,000 บาทขึ้นไป มีพฤติกรรมความปลอดภัย ร้อยละ 3.21 ซึ่งน้อยกว่ารายได้ต่ำกว่า 20,000 บาท ร้อยละ 3.77 ระหว่าง 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 3.91 บาท และ 30,001-40,000 บาท ร้อยละ 3.80 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ปัจจัยกฎหมาย กฎระเบียบและมาตรการควบคุมของรัฐ พบว่า ความน่าเกรงกลัวของกฎหมาย มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานผู้ประกอบการอบรม การแจ้งข้อมูลข่าวสาร การจัดงานกิจกรรมความปลอดภัย การสุ่มตรวจแอลกอฮอล์ และบทลงโทษที่ชัดเจนพนักงานขับรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ จะมีพฤติกรรมความปลอดภัย สอดคล้องกับ ทฤษฎี PRECEDE-PROCEED Model คือ ปัจจัยเอื้อหมายถึง สิ่งที่เป็นแหล่งทรัพยากรที่จำเป็นในการแสดงพฤติกรรมของบุคคล

ปัจจัยเสริมด้านการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ($p=-.05$, $p=.46$) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ปัจจัยเอื้อและปัจจัยเสริม มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา เนื่องจากพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันได้รับแรงสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว เพื่อน บุคลากรของรัฐ และสถานประกอบการ ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถบรรทุกน้ำมัน และทางบริษัทได้ให้เงินเบี้ยขยันหรือเงินพิเศษประจำปี (โบนัส) เพื่อเพิ่มขวัญและกำลังใจในการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ปัจจัยเสริมด้านการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับดี ร้อยละ 87 สอดคล้องกับ ชริณญา ตีปินโต (2553) พฤติกรรมการปิดกั้นอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐม พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการรับรู้การเสี่ยงอันตราย การควบคุมความปลอดภัย ความรู้เรื่องกฎหมาย มีค่าของระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุด มีค่ารับรู้เรื่องอันตรายมากที่สุด มีระดับของการควบคุมความปลอดภัยปานกลาง ความเชื่อในอำนาจตนมาก ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรปานกลาง จำแนกจากอายุ รายได้ ประสบการณ์การขับรถ การดื่มความรับผิดชอบต่อครอบครัว มีแตกต่างกับผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน สรุปได้ว่าในแต่ละด้านความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ สอดคล้องกับ สิริกุล เกิดฤทธิ์ (2551)



พฤติกรรมของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน มีการรับรู้การเสี่ยงอันตราย ความเชื่ออำนาจในตน การควบคุมความปลอดภัยอยู่ในระดับมาก แรงสนับสนุนทางสมาคมอยู่ในระดับปานกลาง โดยจำแนกตามอายุ รายได้ ระยะเวลาในการขับรถบรรทุกน้ำมัน การดื่มของมึนเมา สุขภาพมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้ พบว่า การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับดีมาก ส่วนปัจจัยเสริมด้านการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคม อยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนา กิจกรรมให้พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ได้รับแรงสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว เพื่อน บุคลากรของรัฐ และสถานประกอบการ จะช่วยให้มีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถบรรทุกน้ำมัน และควรมีการให้เงินเบี้ยขยันหรือเงินพิเศษประจำปี (โบนัส) เพื่อเพิ่มขวัญและกำลังใจในการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาการวิจัยกึ่งทดลองและเชิงคุณภาพเพื่อประเมินผลของโปรแกรมการขับขีอย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา
2. ควรนำโปรแกรมการขับขีอย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน ไปขยายผลในบริษัทที่มีปัญหาใกล้เคียงกัน เช่น มีพนักงานขับรถบรรทุก มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุในขับรถสูง เป็นต้น เพื่อยืนยันคุณภาพของโปรแกรม

บรรณานุกรม

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). **คู่มือการจัดการภัยพิบัติท้องถิ่น**. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร : สำนักส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย.
- การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2563) **แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563**. กรุงเทพมหานคร : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางท้องถนน.
- ขวัญญา ตีปินโต. (2553) **พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุก จังหวัดนครปฐม**. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน. มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ดวงพร ชี้แจ้ง. (2559). **การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ภายในท่าเรือแหลมฉบัง**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://webopac.lib.buu.ac.th> เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2563.
- นพพล โพธิ์ชี. (2552). **การศึกษาและตรวจสอบพฤติกรรม การขับขีของคนขับรถบรรทุกขนาดเล็ก ในกิจการขนส่งและโลจิสติกส์**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต



- มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- รักชาติ ชาตีสิริทรัพย์. (2549). การศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- เยาวดี วิบูลย์ศรี. (2551). การวัดผลและการสร้างแบบสอบถามสัมฤทธิ์. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วรชัย บุญฤทธิผล. (2559). การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://buulog.com/wp-content/uploads/2017/03>
- สิริกุล เกิดฤทธิ์. (2551). พฤติกรรมของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมัน แห่งประเทศไทย. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://dric.nrct.go.th> เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2562.
- สำนักโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมโรค. (2559). การเฝ้าระวังอุบัติภัยสารเคมีจากสำนักโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อม. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://envocc.ddc.moph.go.th> (12/07/2561)
- สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://th.wikipedia.org> เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2562.