

พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชน  
ในเขตกรุงเทพมหานคร  
SAFETY BEHAVIORS IN UNDERGROUND TRANSPORTATION SERVICE  
IN BANGKOK

พัชรวัลย์ วิโรจนะ

สาขาการบัญชี คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ผู้รับผิดชอบบทความ

Patcharawalai Wirojana

E-mail : pwirojana@outlook.com

Faculty of Business Administration Program in Management, Ramkhamhaeng University

Corresponding author

---

**บทคัดย่อ**

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล 3) เพื่อศึกษาปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 404 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติการทดสอบแบบ t-test สถิติความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) หากพบความแตกต่างจะนำไปเปรียบเทียบเป็นรายคู่ โดยใช้วิธี LSD และสถิติถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษาต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินโดยภาพรวมต่างกัน และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ที่มีประสบการณ์การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินโดยภาพรวมไม่ต่างกัน นอกจากนี้ ปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ด้านนโยบายด้านความปลอดภัย ด้านความรู้ด้านความปลอดภัย และด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัย มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

**คำสำคัญ :** พฤติกรรมความปลอดภัย; รถไฟฟ้าใต้ดิน

## ABSTRACT

The purposes of this research are to 1) study the Safety Behaviors in Underground Transportation Service in Bangkok 2) study Safety Behaviors in Underground Transportation Service in Bangkok, classified by personal factors 3) study perception of Safety Management in Underground Transportation Service impact on the safety behaviors in Underground Transportation Service.

The sample group used in this research are 404 examiners who use the Underground Transportation Service in Bangkok, with the questionnaire applied as a tool to collect the data. The statistics used in the descriptive analysis are Percentage, Frequency, Mean and Standard Deviation. Hypothesis test were for comparison, using t-test statistics to test hypothesis with One-way ANOVA. If differences are found, they will be compared in pairs by using LSD method and Multiple Regression Analysis.

The result of hypothesis testing showed that the personal factors of the examiners people who using the Underground Transportation Service in Bangkok with different genders and education levels cause different Safety Behaviors in Underground Transportation Service in Bangkok. Besides, the personal factors of the examiners who use the Underground Transportation Service in Bangkok in different ages, the safety training experience and the accident experience from using the Underground Transportation Service did not cause different the Safety Behaviors in Underground Transportation Service in Bangkok. Moreover, Perception of Safety Management in Underground Transportation Service affect the Safety Behaviors in Underground Transportation Service in Bangkok.

**Keywords :** Safety Behaviors; Underground Transportation Service

## บทนำ

ระบบการคมนาคมขนส่งมีความสำคัญต่อประเทศ เป็นระบบที่ช่วยให้การเดินทางหรือการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้คนในเขตเมืองใหญ่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งการพัฒนาการคมนาคมขนส่งในทุกรูปแบบเป็นสิ่งที่นานาประเทศต่างให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น ๆ เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเมืองใหญ่ และด้วยการพัฒนาระบบการขนส่งมวลชนนี้จะทำให้พื้นที่ศูนย์กลางของเขตเมืองใหญ่สามารถเข้าถึงได้สะดวกและเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการให้บริการรถไฟฟ้า เนื่องจาก รฟม. เป็น ผู้บริหารงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในหลายโครงการ จึงได้กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย เพื่อกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และจัดตั้งฝ่ายรักษาความปลอดภัย

และกู้ภัยที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้ความคุ้มครองความปลอดภัยแก่ระบบรถไฟฟ้า คนโดยสาร และบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีมีภาวะฉุกเฉินด้านสุขภาพ การเฝ้าระวังเหตุการณ์ที่ไม่ปกติที่อาจเกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งนี้ยังได้จัดให้มีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยและกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยต่าง ๆ ทั้งภายในสถานีและบริเวณโดยรอบสถานี เช่น การติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และการจัดชุดปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยตรวจตราเฝ้าระวังตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจในการศึกษา พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อแสดงให้เห็นว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ที่จำแนกตามปัจจัยต่าง ๆ มีความแตกต่างกันหรือไม่และปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลให้ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าวิจัยนี้เป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินและสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาดังกล่าวไปประยุกต์ใช้เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา ดำเนินงานและปรับปรุงการบริหารงานของหน่วยงานรถไฟฟ้าหรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ หากหน่วยงานเข้าใจถึงระดับการมีส่วนร่วมในพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน จะส่งผลให้สามารถตอบสนองพฤติกรรมในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครโดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล
3. เพื่อศึกษาปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

#### ขอบเขตงานวิจัย

1. **ขอบเขตของประชากรและตัวอย่าง** คือ ประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่นอน จึงใช้วิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยการเปิดตารางหาขนาดกลุ่มตัวอย่างของ Yamane (1973) โดยกำหนดค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ 0.05 จึงทำให้มีระดับความเชื่อมั่นที่ 95% โดยผลจากการเปิดตาราง พบว่า จำนวนขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่จะต้องทำการศึกษา มีจำนวน 400 ตัวอย่าง และมีกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยจำนวน 404 คน

2. **ด้านเนื้อหา** คือ เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ด้านการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน และด้านความพร้อมทางร่างกายและจิตใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน

### ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน และปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ประกอบด้วย ด้านนโยบายด้านความปลอดภัย ด้านความรู้ด้านความปลอดภัยและด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัย

2. ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ด้านการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ด้านการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน และด้านความพร้อมทางร่างกายและจิตใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทราบถึงระดับพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล
3. เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

### ทบทวนวรรณกรรม

#### ด้านการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน

เกียรติกศักดิ์ บัตรสูงเนิน (2557) ได้กล่าวถึง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของ H.W. Heinrich พบว่า 1 ในสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานนั้น เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) หมายถึง การกระทำของผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยแล้วส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุหรือโรคจากการทำงานต่อตนเองและบางครั้งอาจส่งผลกระทบต่อเพื่อนร่วมงานได้ เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในการทำงาน

อนุศักดิ์ ฉันทไพศาล (2556) กล่าวถึง สาเหตุของอุบัติเหตุในงานอุตสาหกรรม (Cause of Industrial Accident) ไว้ว่า ลักษณะของงานในโรงงานอุตสาหกรรมนั้นมีหลากหลายประเภท ซึ่งอาจแตกต่างกันตามรูปแบบการผลิต โดย 1 ในสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในงานอุตสาหกรรม คือ ความผิดพลาดของมนุษย์ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการทำงานกับเครื่องจักรโดยไม่มีความรู้ในการใช้เครื่องจักร ไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลและละเมิดกฎความปลอดภัยในการใช้เครื่องจักร

สุนิสสา ชายเกลี้ยง (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การสำรวจด้านความปลอดภัยและการชี้บ่งอันตรายต่อสุขภาพ : กรณีศึกษาบริษัทก่อสร้างที่พักอาศัยในจังหวัดขอนแก่น กล่าวว่า เจ้าของสถานประกอบการควรให้ความสำคัญในการป้องกันการบาดเจ็บและอุบัติเหตุในงานก่อสร้าง โดยเฉพาะอันตรายจากการใช้เครื่องมือเครื่องจักรซึ่งเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและด้านการควบคุมทางวิศวกรรมในเขตก่อสร้าง เช่น นั่งร้าน แผงไฟฟ้าชั่วคราว

บันได อุปกรณ์ในงานเชื่อม และถังแก๊สต่าง ๆ เป็นต้น ในพื้นที่เขตก่อสร้างต้องติดป้ายสัญลักษณ์ด้านความปลอดภัย การจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้สอดคล้องกับความเสี่ยงของงาน

ผู้วิจัยสามารถสรุปความหมายโดยรวมของพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ด้านการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินได้ว่า การปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นพฤติกรรมความปลอดภัยที่ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งกระทำได้โดยการไม่ละเมิดกฎความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินและการจัดทำป้ายสัญลักษณ์ด้านความปลอดภัยเพื่อเตือนผู้ใช้บริการที่อาจจะทราบถึงอันตรายแต่ไม่ใส่ใจต่อคำเตือน

### **ด้านการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน**

เกียร์ติคค์ดี บัตรสูงเนิน (2557) ได้กล่าวถึง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของ H.W. Heinrich พบว่า 1 ในสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเกิดจากสภาพแวดล้อมไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) หมายถึง สภาพของโรงงานอุตสาหกรรม เครื่องจักร กระบวนการผลิต เครื่องยนต์ อุปกรณ์ในการผลิตไม่มีความปลอดภัยเพียงพอ เมื่อผู้ปฏิบัติงานเข้าไปปฏิบัติงาน อาจได้รับอันตราย รวมทั้งอุบัติเหตุและโรคจากการทำงาน อันเนื่องมาจากสภาพแวดล้อมในการทำงานนั้น เช่น เครื่องมือเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ชำรุดเสียหายไม่สามารถใช้งานได้ เครื่องมือเครื่องจักรขาดการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม

วิทยา อยู่สุข (2555) กล่าวว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานนั้น นอกจากมีสาเหตุโดยตรงแล้ว อาจจะมีมูลเหตุร่วมหรือเหตุจูงใจ เช่น อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ได้จัดให้พนักงานอย่างเพียงพอ

อนุศักดิ์ ฉืนไพศาล (2556) กล่าวว่า 1 ในสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในงานอุตสาหกรรม เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ ที่มีสาเหตุจากการใช้เครื่องมืออุปกรณ์ไม่ปลอดภัย การใช้เครื่องมือไม่เหมาะสม หรือเครื่องมือชำรุดเสียหาย

ผู้วิจัยสามารถสรุปความหมายโดยรวมของพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ด้านการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัย เพื่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ได้ว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน มักเกิดจาก การชำรุดเสียหายของเครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัย, เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยขาดการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม, เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่มีเพียงพอต่อผู้ใช้บริการ และการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่เหมาะสม หรือใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ที่ชำรุดเสียหาย

### **ด้านความพร้อมทางร่างกายและจิตใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน**

เกียร์ติคค์ดี บัตรสูงเนิน (2557) ได้กล่าวถึง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของ H.W. Heinrich พบว่า การกระทำของผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยแล้วส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุหรือโรคจากการทำงานต่อตนเองและบางครั้งอาจส่งผลต่อเพื่อนร่วมงานได้ เช่น การหยอกล้อ แกล้งเพื่อนขณะปฏิบัติงาน การทำงานโดยที่ร่างกายและจิตใจไม่พร้อม ไม่สบาย ง่วงนอน ใจลอย เมื่อด่าง โมโห อ่อนเพลีย ฯลฯ เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยได้

วิทยา อยู่สุข (2555) กล่าวว่า การกระทำหรือการปฏิบัติงานของคน มีผลทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับตนเองและผู้อื่น เช่น การเคลื่อนไหวที่เกิดอันตราย เช่น การเดิน การวิ่ง การกระโดด การก้าว การปีนป่าย การหยอกล้อ

หรือล่อเล่นในระหว่างการทำงาน การลื่นหกล้ม โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานนั้น นอกจากมีสาเหตุโดยตรงแล้ว อาจจะมีมูลเหตุร่วมหรือเหตุจูงใจ เช่น สภาวะทางเศรษฐกิจที่ต้องการรายได้มาใช้จ่ายมาก ต้องทำงานเกินกว่าเวลาดำหนด ขาดการพักผ่อน เกิดความเมื่อยล้า สภาพร่างกายของบุคคลไม่พร้อมทำงาน เช่น อดนอน ตื่นสุรา สายตาไม่ดี บกพร่องทางการได้ยิน เป็นต้น

ผู้วิจัยสามารถสรุปความหมายโดยรวมของพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ด้านความพร้อมทางร่างกายและจิตใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ได้ว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินเกิดจากความไม่พร้อมทางร่างกายและจิตใจ เช่น การเคลื่อนไหวที่เกิดอันตราย ได้แก่ การหยอกล้อ หรือล่อเล่นขณะใช้บริการ การเดิน การวิ่ง การกระโดด การก้าว การปีนป่าย การพักผ่อนไม่เพียงพอทำให้รู้สึกอ่อนเพลีย ไม่สบาย ง่วงนอน การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรืออาการเมาค้าง มีความกังวลใจหรืออารมณ์โมโห แม้กระทั่งความบกพร่องทางร่างกาย เช่น สายตาไม่ดี บกพร่องทางการได้ยิน เป็นต้น

### **ด้านนโยบายความปลอดภัย**

รังสรรค์ ม่วงโสธส ปร.ด. (2556) อ้างถึงใน วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ กล่าวว่า ผู้บริหารระดับสูง จะต้องแสดงออกเพื่อสนับสนุนงานด้านความปลอดภัยขององค์กร เป็นการนำแนวคิดในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยแปลงเป็นการกระทำผ่านการเขียน เช่น นโยบายความปลอดภัย การจัดสรรทรัพยากรด้านความปลอดภัย การมีปฏิริยาต่อข้อร้องเรียน ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย ซึ่งส่งผลต่อทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ปฏิบัติงาน เจตจำนงของผู้บริหารเป็นกรอบของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในองค์กร จะทำให้เกิดผลการปฏิบัติงานที่ดีมีความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องจนเกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย

สวินทร์ พงษ์เก่า (2564) อ้างถึงใน สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) ในพระบรมราชูปถัมภ์ฯ กล่าวว่า สถิติอุบัติเหตุของหน่วยงานหรือของบริษัท สามารถนำมาใช้ในการส่งเสริมความสนใจในโปรแกรมความปลอดภัย แต่อย่างไรก็ตามความสำเร็จต่าง ๆ จะบรรลุหรือไม่ต้องขึ้นกับการประกวด และการให้รางวัลเพื่อจะกระตุ้นบุคคลให้เรียนรู้ (Learn) และทำ (do) หรือจดจำ (remember) บางสิ่งเกี่ยวกับความปลอดภัย

ผู้วิจัยสามารถสรุปความหมายโดยรวมของปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ด้านนโยบายความปลอดภัย ได้ว่า เพื่อให้เกิดพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ควรกำหนดนโยบายความปลอดภัยในการใช้บริการ หรือทิศทางในการบริหารความปลอดภัย รวมทั้งการรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่พบ เพื่อกระตุ้นความสนใจในความปลอดภัย และสื่อสารเป็นลายลักษณ์อักษรโดยการใช้ติดป้ายประกาศบริเวณจุดที่พบปัญหา

### **ความรู้ด้านความปลอดภัย**

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน (2544) ได้กล่าวว่า ผู้บริหารเป็นผู้ที่มีบทบาทและหน้าที่ในการจัดการและดำเนินการ โดยการจัดวางอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ในการทำงานให้ปลอดภัย หรือแม้แต่ว่าตรวจสอบเครื่องมือให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเสมอและใช้งานได้อย่างถูกวิธีและปลอดภัย การอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานให้แก่พนักงาน และจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงานให้เพื่อให้พนักงานปฏิบัติตาม

David Leggett (2012) ศึกษาเรื่องการประเมินความเสี่ยงอันตรายสำหรับงาน ห้องปฏิบัติการเคมี พบว่า จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุสารเคมีระเบิด ไฟไหม้จนได้รับบาดเจ็บ และเกิดความเสียหาย 10-50 ครั้ง ส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากการใช้ห้องปฏิบัติการเคมีโดยไม่สวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล และมาจากสาเหตุอุปกรณ์ เครื่องมือ ที่ช่วยป้องกันอันตรายในการใช้ห้องปฏิบัติการเคมีไม่ได้ถูกนำมาใช้ หรือไม่มีการจัดเตรียมให้อยู่ในสถานที่ปฏิบัติงาน รวมไปถึงไม่มีการให้ความรู้ในเรื่องการใช้อุปกรณ์ เครื่องมือดังกล่าวเพื่อป้องกันอันตราย สาเหตุหนึ่งมาจากการที่ ผู้ใช้ห้องปฏิบัติการเคมีไม่เห็นถึงความสำคัญในการป้องกันอันตรายดังกล่าว เพราะไม่มีการชี้บ่งอันตราย และ ประเมินความเสี่ยง จึงไม่สามารถระบุสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอันตรายดังกล่าว และไม่สามารถกำหนดแนวทาง ในการแก้ไข ป้องกันที่ถูกต้องได้ ดังนั้น เมื่อทำการวิจัยแล้วจึงพบว่า สาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ คือ การไม่เห็นความสำคัญของการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลเมื่อต้องใช้ห้องปฏิบัติการเคมี และ การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตราย ในการใช้ห้องปฏิบัติการเคมีที่เหมาะสม

ผู้วิจัยสามารถสรุปความหมายโดยรวมของปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการ รถไฟฟ้าใต้ดิน ด้านความรู้ด้านความปลอดภัย ได้ว่า การจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินให้มีความปลอดภัย หน่วยงานรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นผู้มีหน้าที่ในการจัดอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บริการให้แก่ ผู้ใช้บริการ การจัดให้มีการฝึกใช้เครื่องมือหรือวิธีการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินที่ปลอดภัย รวมถึงการจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินเพื่อให้ผู้ใช้บริการปฏิบัติตาม

### **ด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัย**

สวีนท์ พงษ์เก่า (2564) อ้างถึงใน สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) ในพระบรมราชูปถัมภ์ฯ กล่าวว่า กิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยมีรูปแบบที่หลากหลายและ กว้างขวางมาก ถึงแม้ว่ารูปแบบและวิธีการอาจแตกต่างกัน แต่ก็มีวัตถุประสงค์เดียวกัน คือ เพื่อเพิ่มและเสริมให้เกิด การตระหนักด้านความปลอดภัย และปรับทัศนคติซึ่งจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม กิจกรรมข้อเสนอแนะ ด้านความปลอดภัย เป็นเครื่องมือที่ช่วยกระตุ้นในเชิงบวกได้เป็นอย่างดีด้วยการวางแผน , การจัดองค์กร, การประชาสัมพันธ์ และการติดตามที่เหมาะสม การเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นจะนำไปสู่ทัศนคติในเชิงบวกต่อ การรณรงค์ด้านความปลอดภัยต่อไป

มานพ กาเลี้ยง (2558) ได้ทำการศึกษาแนวทางการบริหารงานด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและ สิ่งแวดล้อมของโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข : กรณีศึกษาโรงพยาบาลสงขลา ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ พบว่า การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ความเข้าใจ และการมีส่วนร่วมในงานด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและ สิ่งแวดล้อมในการทำงาน มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำกับความคิดเห็นต่องานด้านความปลอดภัย อาชีว อนามัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงาน ข้อเสนอจากการศึกษา คือ หน่วยงานควรมีการส่งเสริมการให้ข้อมูล ข่าวสารเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงานต่อบุคลากรของ โรงพยาบาลอย่างทั่วถึงและทัดเทียมกัน มุ่งเน้นการเปิดโอกาสในการเข้ามามีส่วนร่วมของลูกจ้างและพนักงานในทุก ระดับเพื่อสร้างกระบวนการเรียนรู้

ผู้วิจัยสามารถสรุปความหมายโดยรวมของปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการ รถไฟฟ้าใต้ดิน ด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยได้ว่า การจูงใจผู้ใช้บริการให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้

บริการรถไฟฟ้า โดยการเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน การจัดกิจกรรมรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน และการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ (Information) ที่มีผลต่อทัศนคติที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ฟาติล อาดัม (2561) ได้ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ผลการศึกษพบว่า ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย และปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่ มีผลเชิงบวกต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ธีรโชติ ครวัจตุรัส (2552) ได้ทำการศึกษา การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการวิจัยพบว่า (1) พนักงานมีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยอยู่ในระดับดี (2) ปัจจัยส่วนบุคคลในส่วนของอายุ ตำแหน่งงาน และอายุงาน มีความสัมพันธ์ต่อการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 (3) ความรู้ด้านความมั่นคงการบินไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย และ (4) ข้อเสนอแนะจากการวิจัย คือ ผู้บริหารควรให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมความรู้ด้านความมั่นคงการบินกับพนักงานที่มีอายุระหว่าง 20-30 ปี มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) หรือที่มีอายุน้อยกว่า 5 ปี

วชิรศักดิ์ แก้วไขเทียน (2551) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การรับรู้และทัศนคติต่อการจัดการความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัย ในอาคารที่พักอาศัยจากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้ต่อการจัดการความปลอดภัยในระดับสูงมีทัศนคติทางลบต่อการจัดการความปลอดภัยซึ่งเป็นความสัมพันธ์เชิงลบที่ระดับความเชื่อมั่น 99% และพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติทางบวกต่อการจัดการความปลอดภัยมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในอาคารที่พักอาศัยในระดับสูง เป็นความสัมพันธ์เชิงบวกที่ระดับความเชื่อมั่น 99%

สุภาณี จันทศิริ (2561) ได้ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานและการประเมินความเสี่ยงด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยกรณีศึกษาร้านรับซื้อของเก่าในตำบลแสนสุข อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี ผลการศึกษพบว่า สถานประกอบการควรจัดให้มีป้ายห้ามสูบบุหรี่ ในขณะที่คนงานปฏิบัติงาน และควรมีการจัดการบริเวณสถานที่ปฏิบัติงานที่มีสัตว์นำโรคให้มีความเป็นระเบียบ สะอาด ถูกสุขลักษณะ ผู้ประกอบการควรจัดอบรมเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับหลักความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้เกิดความตระหนักและมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการทำงาน อีกทั้งควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่ผู้ปฏิบัติงานและห้ามสูบบุหรี่ระหว่างปฏิบัติงาน

ศุภวรรณ รัตนภิรมย์ (2559) ได้ศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการกลุ่มบริษัทบีเอสเอสเอฟในประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่า 1) พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานและการบริหารจัดการความปลอดภัยขององค์กรอยู่ในระดับมาก 2) พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา หน่วยงานที่สังกัด ประสบการณ์การ



ทำงานและประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน 3) การบริหารจัดการความปลอดภัยขององค์กรกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานมีความสัมพันธ์กันในทิศทางเดียวกันในระดับสูง

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบไม่ทดลอง (Non-Experiment Design) และเป็นการเก็บข้อมูลในช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่งเพียงครั้งเดียว โดยใช้เครื่องมือการวิจัยเป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) และทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการทางสถิติ

ประชากรในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ใช้วิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยการเปิดตารางหาขนาดกลุ่มตัวอย่างของ Yamane (1973) โดยกำหนดค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ 0.05 จึงทำให้มีระดับความเชื่อมั่นที่ 95% โดยผลจากการเปิดตาราง พบว่า จำนวนขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่จะต้องทำการศึกษามีจำนวน 400 ตัวอย่าง สุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็นด้วยวิธีการสุ่มแบบสะดวก และมีกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยจำนวน 404 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แบบสอบถามแบบปลายปิดและปลายเปิด ประกอบด้วย

1. ข้อมูลส่วนบุคคล เป็นคำถามที่เกี่ยวกับลักษณะของปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน มีจำนวนทั้งหมด 5 ข้อ กำหนดให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียง 1 คำตอบ

2. พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ด้านการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ด้านการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน และด้านความพร้อมทางร่างกายและจิตใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน มีจำนวนทั้งหมด 13 ข้อ กำหนดให้ 5 = ระดับการมีส่วนร่วมมากที่สุด 4 = ระดับการมีส่วนร่วมมาก 3 = ระดับการมีส่วนร่วมปานกลาง 2 = ระดับการมีส่วนร่วมน้อย 1 = ระดับการมีส่วนร่วมน้อยที่สุด

3. ปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นคำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการรับรู้ความปลอดภัย ด้านนโยบายด้านความปลอดภัย ด้านความรู้ด้านความปลอดภัย และด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัย มีจำนวนทั้งหมด 9 ข้อ กำหนดให้ 5 = ระดับการรับรู้มากที่สุด 4 = ระดับการรับรู้มาก 3 = ระดับการรับรู้ปานกลาง 2 = ระดับการรับรู้เล็กน้อย 1 = ระดับการรับรู้ที่น้อยที่สุด

4. ส่วนที่ 4 จากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ท่านคิดว่าความปลอดภัยเรื่องใดเป็นความปลอดภัยที่ท่านคำนึงถึงมากที่สุด เป็นคำถามปลายเปิดด้านการแสดงความคิดเห็น จำนวน 1 ข้อ

ช่วงเกณฑ์คะแนนเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วม/การรับรู้ กำหนดให้ 4.21 – 5.00 = มีระดับการมีส่วนร่วม/การรับรู้ในระดับมากที่สุด 3.41 – 4.20 = มีระดับการมีส่วนร่วม/การรับรู้ในระดับมาก 2.61 – 3.40 = มีระดับการมีส่วนร่วม/การรับรู้ในระดับปานกลาง 1.81 – 2.60 = มีระดับการมีส่วนร่วม/การรับรู้ในระดับน้อย 1.00 – 1.80 = มีระดับการมีส่วนร่วม/การรับรู้ในระดับน้อยที่สุด

## การวิเคราะห์ข้อมูล

### 1. สถิติพรรณนา (Descriptive Statistic)

1.1 ใช้ค่าร้อยละและค่าความถี่กับตัวแปรปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน

1.2 ใช้ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานกับตัวแปรด้านนโยบายด้านความปลอดภัย ด้านความรู้ด้านความปลอดภัย ด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยและพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน

### 2. สถิติอนุมาน (Inferential Statistic)

2.1 ใช้สถิติ t-test ในการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ จำแนกตามเพศ ประสบการณ์การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน

2.2 ใช้สถิติความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) ในการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ จำแนกตามอายุและระดับการศึกษา และหากพบความแตกต่างจะทำการทดสอบเป็นรายคู่ด้วยสถิติ LSD

2.3 ใช้สถิติถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ในการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยด้านนโยบายด้านความปลอดภัย ด้านความรู้ด้านความปลอดภัยและด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ

## สรุปผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยภาพรวมอยู่ในระดับการมีส่วนร่วมมาก พบว่า ด้านการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยและด้านการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินอยู่ในระดับการมีส่วนร่วมมากที่สุด ด้านความพร้อมทางร่างกายและจิตใจของผู้ใช้บริการอยู่ในระดับการมีส่วนร่วมปานกลางตามลำดับ

2. ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

2.1 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษาต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินโดยภาพรวมต่างกัน

2.2 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ที่มีประสบการณ์การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินโดยภาพรวมไม่ต่างกัน

3. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ด้านนโยบายด้านความปลอดภัย ด้านความรู้ด้านความปลอดภัย และด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัย มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ

## อภิปรายผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยภาพรวมอยู่ในระดับการมีส่วนร่วมมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านสามารถสรุปได้ดังนี้

1.1 ด้านการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัย พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ มีระดับการมีส่วนร่วมโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ท่านจะไม่ละเมิดกฎความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินอย่างเด็ดขาด ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของเกียรติกู้ บัทรสูงเนิน (2557) ได้กล่าวว่า การกระทำของผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยแล้วส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุหรือโรคจากการทำงานต่อตนเองและบางครั้งอาจส่งผลต่อเพื่อนร่วมงานได้ เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในการทำงาน

1.2 ด้านการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ มีระดับการมีส่วนร่วมโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ท่านจะไม่ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยอย่างไม่เหมาะสม หรือใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ชำรุดเสียหาย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของอนุศักดิ์ ฉิ้นไพศาล (2556) กล่าวว่า 1 ในสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในงานอุตสาหกรรม เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ ที่มีสาเหตุจากการใช้เครื่องมืออุปกรณ์ไม่ปลอดภัย การใช้เครื่องมือไม่เหมาะสม หรือเครื่องมือชำรุดเสียหาย

1.3 ด้านความพร้อมทางร่างกายและจิตใจของผู้ใช้บริการ พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ มีระดับการมีส่วนร่วมโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ท่านมักจะคำนึงถึงความปลอดภัยก่อนขึ้นและลงรถไฟฟ้าใต้ดินอย่างสม่ำเสมอ เช่น การเดิน การวิ่ง การกระโดด การก้าว การปีนป่าย เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของวิทยา อยู่สุข (2555) กล่าวว่า การกระทำหรือการปฏิบัติงานของคน มีผลทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับตนเองและผู้อื่น เช่น การเคลื่อนไหวที่เกิดอันตราย เช่น การเดิน การวิ่ง การกระโดด การก้าว การปีนป่าย การหยอกล้อ หรือล้อเล่นในระหว่างการทำงาน การลื่นหกล เป็นต้น

2. ผลการศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลสามารถสรุปได้ดังนี้

2.1 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ที่มีเพศต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยภาพรวมต่างกัน โดยผู้วิจัยมีความเห็นว่า เพศเป็นตัวกำหนดระดับการมีส่วนร่วมในพฤติกรรมความปลอดภัยใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของศุภวรรณ รัตนภิรมย์ (2559) ได้ศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการกลุ่มบริษัทบีเอเอสเอฟในประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่า 2) พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการกลุ่มบริษัทบีเอเอสเอฟประเทศไทยจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา หน่วยงานที่สังกัด ประสบการณ์การทำงานและประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

2.2 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ที่มีอายุต่างกันทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยภาพรวมต่างกัน โดยผู้วิจัยมีความเห็นว่า อายุเป็นตัวกำหนดระดับการมีส่วนร่วมในพฤติกรรมความปลอดภัยใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของศุภวรรณ รัตนภิรมย์ (2559) ได้ศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการกลุ่มบริษัทบีเอเอสเอฟในประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่า 2) พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการกลุ่มบริษัทบีเอเอส

เอฟประเทศไทยจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา หน่วยงานที่สังกัด ประสบการณ์การทำงานและประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

2.3 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยภาพรวมต่างกัน โดยผู้วิจัยมีความเห็นว่า ระดับการศึกษาเป็นตัวกำหนดระดับการมีส่วนร่วมในพฤติกรรมความปลอดภัยใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุธาทิพย์ รองสวัสดิ์ (2555) กล่าวว่า ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานคือ ปัจจัยส่วนบุคคลด้านระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัย เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน

2.4 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ที่มีประสบการณ์การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยภาพรวมไม่ต่างกัน โดยผู้วิจัยมีความเห็นว่า ประสบการณ์การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยไม่ได้เป็นตัวกำหนดระดับการมีส่วนร่วมในพฤติกรรมความปลอดภัยใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของอนิทย วิริยะ (2551) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยกระตุ้นการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรค กับพฤติกรรมความปลอดภัยของคณงานโรงงานท่าผ่านรองรับสินค้าจากไม้อย่างพาราในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ผลการวิจัยพบว่า (2) เพศ แผนกงาน สถานภาพการจ้างงาน ประสบการณ์การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย และ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

2.5 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยภาพรวมไม่ต่างกัน โดยผู้วิจัยมีความเห็นว่า ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินไม่ได้เป็นตัวกำหนดระดับการมีส่วนร่วมในพฤติกรรมความปลอดภัยใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของศุภวรรณ รัตนภิรมย์ (2559) ได้ศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการกลุ่มบริษัท บีเอเอสเอฟในประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่า 2) พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการกลุ่มบริษัทบีเอเอสเอฟประเทศไทยจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา หน่วยงานที่สังกัด ประสบการณ์การทำงานและ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

3. ศึกษาปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ สามารถสรุปได้ดังนี้

3.1 ปัจจัยการรับรู้ฯ ด้านนโยบายด้านความปลอดภัย มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้ด้านนโยบายด้านความปลอดภัยในระดับมาก ในเรื่องของข้อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการใช้บริการหรือทิศทางในการบริหารความปลอดภัยเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของรังสรรค์ ม่วงโสธรส พร.ด. (2556) อ้างถึงในวารสารความปลอดภัยและสุขภาพ กล่าวว่า ผู้บริหารระดับสูงจะต้องแสดงออกเพื่อสนับสนุนงานด้านความปลอดภัยขององค์กร เป็นการนำแนวคิดในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยแปลงเป็นการกระทำผ่านการเขียน

เช่น นโยบายความปลอดภัย การจัดสรรทรัพยากรด้านความปลอดภัย การมีปฏิกิริยาต่อข้อร้องเรียน ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย

3.2 ปัจจัยการรับรู้ฯ ด้านความรู้ด้านความปลอดภัย มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้ด้านความรู้ด้านความปลอดภัยในระดับมาก ในเรื่องของการได้รับความรู้จากการจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บริการ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน (2544) ได้กล่าวว่า ผู้บริหารเป็นผู้ที่มีบทบาทและหน้าที่ในการจัดการและดำเนินการโดยการจัดวางอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ในการทำงานให้ปลอดภัย หรือแม้แต่ตรวจสอบเครื่องมือให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเสมอและใช้งานได้อย่างถูกวิธีและปลอดภัย การอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานให้แก่พนักงาน และจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้พนักงานปฏิบัติตาม

3.3 ปัจจัยการรับรู้ฯ ด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัย มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ โดยส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้ด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยในระดับมาก ในเรื่องของการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ (Information) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของมานพ กาเลี้ยง (2558) ได้ทำการศึกษาแนวทางการบริหารงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม ของโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข : กรณีศึกษาโรงพยาบาลสงขลา ผลจากการศึกษาพบว่า หน่วยงานควรมีการส่งเสริมการให้ข้อมูลข่าวสารเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงานต่อบุคลากรของโรงพยาบาลอย่างทั่วถึงและทัดเทียมกัน มุ่งเน้นการเปิดโอกาสในการเข้ามามีส่วนร่วมของลูกจ้างและพนักงานในทุกๆระดับเพื่อสร้างกระบวนการเรียนรู้

## ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

### ปัจจัยส่วนบุคคล

1. จากผลการวิจัย กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ดังนั้น การรณรงค์หรือทำกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยต่าง ๆ ควรเน้นที่กลุ่มผู้ใช้บริการเพศหญิง โดยเน้นการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น, ข้อเสนอแนะหรือประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน นอกจากนี้ผู้ให้บริการควรสนับสนุนและเน้นย้ำถึงความปลอดภัยในการใช้บริการอย่างสม่ำเสมอ

2. จากผลการวิจัย กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี ดังนั้น การรณรงค์หรือทำกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยต่าง ๆ ควรเน้นที่กลุ่มวัยทำงาน ซึ่งจะให้ความสนใจและตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้บริการได้ดี ผู้ให้บริการควรจัดให้มีต้นแบบ (Role Model) ที่สามารถดึงดูดความสนใจผู้ใช้บริการและเป็นตัวอย่างที่ดีในการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน รวมทั้งการพูดคุยให้ความรู้ถึงเรื่องความปลอดภัยระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ

3. จากผลการวิจัย กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ทำให้พฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ดังนั้น การรณรงค์หรือ

ทำกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยต่าง ๆ ควรเน้นที่การสอดแทรกเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ชีวิตประจำวัน ไลฟ์สไตล์การทำงาน การท่องเที่ยวพักผ่อน เพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจและซึมซับพฤติกรรมความปลอดภัยในชีวิตประจำวันของผู้ใช้บริการ

### **ปัจจัยการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน**

1. จากผลการวิจัย ปัจจัยการรับรู้ฯ ด้านนโยบายความปลอดภัย มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ดังนั้น ผู้ให้บริการควรมอบหมายผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินโดยตรง เพื่อทำหน้าที่ในการวางแผนการทำงานต่าง ๆ เช่น การจัดแสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุ การติดป้ายประกาศให้ผู้ใช้บริการทราบถึงนโยบายการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างชัดเจน เป็นต้น

2. จากผลการวิจัย ปัจจัยการรับรู้ฯ ด้านความรู้ด้านความปลอดภัย มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ดังนั้น เพื่อให้การจัดการด้านการรับรู้ถึงความรู้ด้านความปลอดภัยให้ดียิ่งขึ้น ผู้ให้บริการควรจัดให้มีการฝึกอบรมสัมมนา การจัดนิทรรศการ หรือการสาธิตเกี่ยวกับความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ผู้ใช้บริการตื่นตัวในเรื่องความปลอดภัยให้มากขึ้นกว่าเดิม

3. จากผลการวิจัย ปัจจัยการรับรู้ฯ ด้านทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัย มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินฯ ดังนั้น ควรที่จะมีการปรับเปลี่ยนทัศนคติความปลอดภัยเพื่อเสริมสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ เช่น การให้ความรู้อย่างต่อเนื่อง การให้เห็นภาพความบาดเจ็บเสียหายอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้เกิดความตระหนักในความปลอดภัยอย่างแท้จริง

### **ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป**

1. ควรศึกษาการรับรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อให้ทราบข้อมูลเชิงลึกมากยิ่งขึ้น
2. ควรทำการวิจัยถึงปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมความปลอดภัยใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร
3. ควรเพิ่มเครื่องในการศึกษาวิจัยให้กว้างขึ้น นอกเหนือจากแบบสอบถาม เช่น การสัมภาษณ์ เป็นต้น เพื่อให้เป็นข้อมูลที่เป็นเชิงคุณภาพเพิ่มมากขึ้น

### **บรรณานุกรม**

- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2564). ประวัติความเป็นมาและการจัดตั้ง รฟม. จาก [https://www.mrta.co.th/th/about\\_mrta/history/](https://www.mrta.co.th/th/about_mrta/history/).
- เกียรติศักดิ์ บัตรสูงเนิน. (2557). เอกสารประมวลสาระรายวิชา 618101 อาชีวอนามัยและความปลอดภัยพื้นฐาน (Basic Occupational Health and Safety). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ธีรโชติ ครวัจตุรัส. (2552). การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ฟาติล อาดัม. (2561). ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี. มหาวิทยาลัยรังสิต.

- มานพ กาเลี้ยง. (2558). แนวทางการบริหารงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมของ  
โรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข : กรณีศึกษาโรงพยาบาลสงขลา.
- รังสรรค์ ม่วงโสรส, พร.ด. (2556). แนวคิดการจัดการความปลอดภัยในอุตสาหกรรมสมัยใหม่. วารสารความ  
ปลอดภัยและสุขภาพ.
- วชิรศักดิ์ แก้วไขเทียน. (2551). การรับรู้และทัศนคติต่อการจัดการความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัย  
ในอาคารที่พักอาศัย. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วิทยา อยู่สุข. (2555). ความปลอดภัยในการประกอบอาชีพ Occupational Safety. กรุงเทพฯ : เบสท์ กราฟฟิค เพรส.
- ศุภวรรณ รัตนภิรมย์. (2559). พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน ระดับปฏิบัติการกลุ่มบริษัท  
ปิเอเอสเอฟในประเทศไทย. ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว, คณะศึกษาศาสตร์, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- สวินทร์ พงษ์เก่า. (2564). การเสริมสร้างทัศนคติความปลอดภัย. สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัย  
ในการทำงาน(ประเทศไทย) ในพระบรมราชูปถัมภ์.
- สุภาณี จันทร์ศิริ. (2561). พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของคนงานและการประเมินความเสี่ยง ด้านอาชีว  
อนามัยและความปลอดภัยกรณีศึกษาร้านรับซื้อของเก่าในตำบลแสนสุข อำเภอวารินชำราบ จังหวัด  
อุบลราชธานี. วิทยาลัยแพทยศาสตร์และการสาธารณสุข, มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.
- สุนิสา ชายเกลี้ยง. (2560). การสำรวจด้านความปลอดภัยและการชี้บ่งอันตรายต่อสุขภาพ : กรณีศึกษาบริษัท  
ก่อสร้างที่พักอาศัยในจังหวัดขอนแก่น. วารสารสาธารณสุขมหาวิทยาลัยบูรพา, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุธาทิพย์ รองสวัสดิ์. (2555). ปัจจัยการรับรู้เรื่อง การจัดการความปลอดภัยในการทำงานที่มีผลต่อ  
พฤติกรรมในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ประจำการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จ.เชียงใหม่.  
บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- อนุศักดิ์ ฉิ่งไพศาล. (2556). อาชีวอนามัยและความปลอดภัย. กรุงเทพฯ : ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- David Leggett. (2012). 8th Global Congress for Process Safety Houston. Los Angeles, CA. Retrieved  
from <https://www.aiche.org>