



พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์
(ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา
SAFETY BEHAVIOR AT WORK OF PRODUCTION WORKERS AT
ISUZU MOTORS CO., (THAILAND) LTD. GATEWAY CITY
INDUSTRIAL ESTATE, CHACHOENGSAO

หทัยชนก ทองสุข

มหาวิทยาลัยบูรพา

2560

พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์
(ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา



หทัยชนก ทองสุข

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
กลุ่มวิชาการบริหารทั่วไป
วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา
2560
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยบูรพา

SAFETY BEHAVIOR AT WORK OF PRODUCTION WORKERS AT
ISUZU MOTORS CO., (THAILAND) LTD. GATEWAY CITY
INDUSTRIAL ESTATE, CHACHOENSAO



HATHAICHANOK THONGSUK

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR THE MASTER OF PUBLIC ADMINISTRATION
IN GENERAL ADMINISTRATION
GRADUATE SCHOOL OF PUBLIC ADMINISTRATION
BURAPHA UNIVERSITY

2017

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางาน
นิพนธ์ของ หทัยชนก ทองสุข ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชาการบริหารทั่วไป ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(อาจารย์ ดร. สุณี หงษ์วิเศษ)

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

..... ประธาน
(อาจารย์ ดร. สุปราณี ธรรมพิทักษ์)

..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร. สุณี หงษ์วิเศษ)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต)

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจอนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชาการบริหารทั่วไป ของมหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีวิทยาลัยการ
บริหารรัฐกิจ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อานนท์ วงษ์แก้ว)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

59930025: กลุ่มวิชา: การบริหารทั่วไป; รป.ม. (การบริหารทั่วไป)

คำสำคัญ: พฤติกรรมด้านความปลอดภัย

หทัยชนก ทองสุข: พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา (SAFETY BEHAVIOR AT WORK OF PRODUCTION WORKERS AT ISUZU MOTORS CO., (THAILAND) LTD. GATEWAY CITY INDUSTRIAL ESTATE, CHACHOENGSAO) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: สุณี หงษ์วิเศษ ปี พ.ศ. 2560

การวิจัยเรื่องพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต 2) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตกับสถานภาพส่วนบุคคล 3) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานกับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย ได้กลุ่มตัวอย่าง 207 จำนวน ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติ t-test Independent , One-way ANOVA และ Correlation

ผลการวิจัยสรุปได้ ดังนี้ พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ในภาพรวมอยู่ในระดับ ดี เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อย ได้แก่ ด้านการจัดการ ด้านสภาพแวดล้อม ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ และด้านการปฏิบัติงาน ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตกับสถานภาพส่วนบุคคลของพนักงาน พบว่าพนักงานฝ่ายผลิตที่มี เพศ, ระดับการศึกษาและตำแหน่งงานต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน ส่วนพนักงานฝ่ายผลิต ที่มีอายุและประสบการณ์การทำงาน ต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และคะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของพนักงานฝ่ายผลิต อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ .170

59930025: CONCENTRATION: GENERAL ADMINISTRATION; M.P.A. (GENERAL ADMINISTRATION)

KEYWORDS: SAFETY BEHAVIOR

HATHAICHANOK THONGSUK: SAFETY BEHAVIOR AT WORK OF PRODUCTION WORKERS AT ISUZU MOTORS CO., (THAILAND) LTD. GATEWAY CITY INDUSTRIAL ESTATE, CHACHOENGSAO. ADVISORY COMMITTEE: SUNEE HONGWISSET 2017

The purposes of this research were: (1) to study safety behavior at work of production workers; (2) to compare safety behavior of production workers with personal status and; (3) to find the relationship between safety behavior and knowledge about safety principles. The samples were 207 people, using a questionnaire as the research tool. The statistics used for data analysis were percentage, standard deviation, t-test, One-way ANOVA and correlation.

The results of the research can be summarized as follows: The safety behavior of production workers at Isuzu Motors Company (Thailand) Limited. Gateway City Industrial Estate, Chachoengsao was ranked at a good level when considering each variable ranked in descending order as: management, environment, tools & machinery and equipment and operations. The comparison of safety behavior of production workers with personal status revealed that workers who have different gender, education level and job position had the same safety behavior, but workers who have different age and work experience had different safety behavior. The statistics for correlation between safety knowledge production workers safety behavior were found to be related with a correlation coefficient of .170.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา” สำเร็จได้ด้วยความกรุณาจากหลายท่าน ที่ได้อนุเคราะห์ให้ ความช่วยเหลืออย่างดียิ่ง โดยเฉพาะ ดร.สุณี หงษ์วิเศษ ที่กรุณาได้รับเป็นที่ปรึกษา และได้สละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำให้ความรู้ ความคิดเห็น ในการทำงานนิพนธ์ครั้งนี้ ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความละเอียดถี่ถ้วน และเอาใจใส่ด้วยดีเสมอมา ขอกราบขอบพระคุณ คุณเชิงชาย คทาวิฑูรย์ชัย ที่ได้คอยช่วยชี้แนะ แนวทางในศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษารัฐศึกษาซึ่งเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ ดร.อุษณากร ทาวะรัมย์ คุณประกาศิต หมัดป้องตัว และคุณณัฐพงษ์ ถานสีนาม ที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์ตรวจสอบ และให้คำแนะนำในการจัดทำแบบสอบถาม และขอกราบขอบพระคุณท่านคณาจารย์ในวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชา ความรู้ให้แก่ผู้ศึกษาตลอดระยะเวลาที่ผู้ศึกษาตลอดระยะเวลาที่ผู้ศึกษาเข้ารับการ ศึกษา ซึ่งความรู้ที่ได้รับนั้นเป็นประโยชน์ต่อผู้ศึกษาในการทำงานนิพนธ์ครั้งนี้เป็นอย่างมาก

การศึกษาครั้งนี้จะสำเร็จลงไม่ได้ หากไม่ได้รับความร่วมมือจาก ท่านผู้บริหารและพนักงาน ฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่อำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูลและได้ผลการศึกษาเพื่อไปใช้เป็นแนวทางในการพฤติกรรม ด้านความปลอดภัยในการทำงานและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไปผู้ศึกษาขอขอบพระคุณจากใจจริง

สุดท้ายนี้ ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณบิดาและมารดา ที่ให้การสนับสนุนให้กำลังใจ อันสำคัญยิ่งตลอดมา และเพื่อนนิสิตร่วมหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัย การบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพาทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือเสมอมา

หทัยชนก ทองสุข

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฌ
สารบัญภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์	2
สมมติฐานการวิจัย	3
กรอบแนวคิดในการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	5
นิยามศัพท์เฉพาะ	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม	8
แนวคิดระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน	14
ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัย	17
หลักพื้นฐานในการป้องกันอุบัติเหตุ	26
นโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน บริษัทอิชูซู มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ปีพุทธศักราช 2560	27

คู่มือความปลอดภัย (ฉบับพกพา) ของพนักงานบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด.....	28
กิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยของบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	29
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	32
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	41
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	41
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	41
การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ	44
การเก็บรวบรวมข้อมูล	46
การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง	46
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	47
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์	48
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	50
การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล	50
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	50
บทที่ 5 สรุปผล การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	72
สรุปผลการวิจัย	73
อภิปรายผลการวิจัย	75
ข้อเสนอแนะ.....	78
บรรณานุกรม	81
ภาคผนวก	84
ประวัติย่อของผู้วิจัย	90

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1	จำนวนและร้อยละปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา	50
ตารางที่ 2	จำนวน ร้อยละ ของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำแนกตามเกณฑ์การให้คะแนน ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย	53
ตารางที่ 3	จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยเป็นรายชื่อของความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย ของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา	53
ตารางที่ 4	จำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมด้านความปลอดภัย ในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราในภาพ รวมและจำแนกเป็นรายด้าน .	56
ตารางที่ 5	จำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราในภาพรวมและจำแนกเป็นรายชื่อ.....	57
ตารางที่ 6	การเปรียบเทียบเพศของของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับพฤติกรรมด้านความปลอดภัย ในการทำงาน	64
ตารางที่ 7	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำแนกตามอายุ	64
ตารางที่ 8	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรม ด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำแนกตามอายุ.....	65

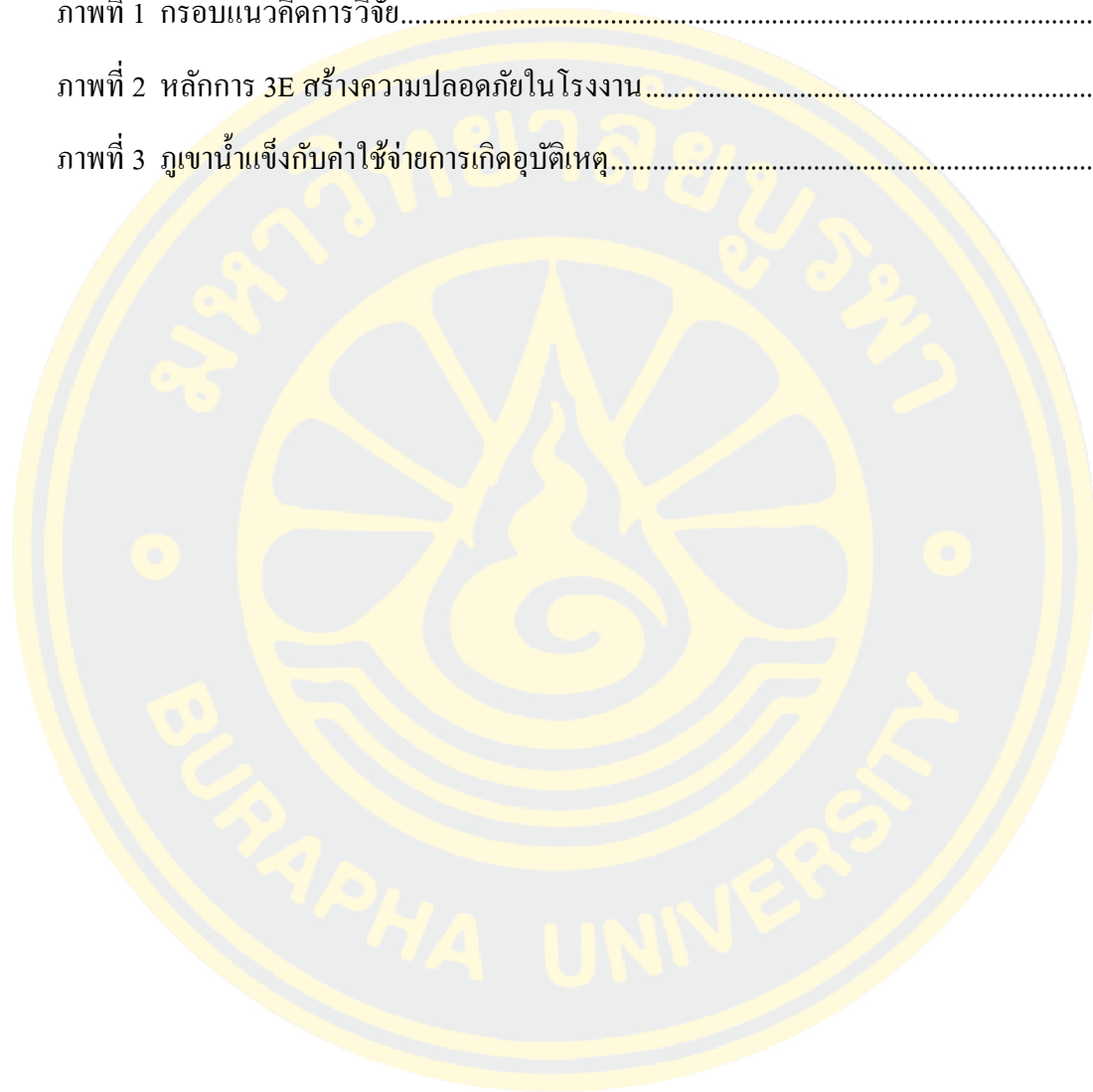
ตารางที่ 9 ผลความแตกต่างระหว่างคะแนนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรม เกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา กับอายุ	65
ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรม เกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา กับประสบการณ์การทำงาน	66
ตารางที่ 11 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมด้าน ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา กับประสบการณ์การทำงาน	66
ตารางที่ 12 ผลความแตกต่างระหว่างคะแนนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรม เกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา กับประสบการณ์การทำงาน	67
ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรม เกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา กับระดับการศึกษา.....	68
ตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรม ด้านความปลอดภัยของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา กับระดับการศึกษา.....	68
ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรม เกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา กับตำแหน่งงาน	69
ตารางที่ 16 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรม ด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา กับตำแหน่งงาน	69
ตารางที่ 17 ความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยกับพฤติกรรม ด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	70

ตารางที่ 18 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน.....70



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	4
ภาพที่ 2 หลักการ 3E สร้างความปลอดภัยในโรงงาน.....	17
ภาพที่ 3 ภูเขาน้ำแข็งกับค่าใช้จ่ายการเกิดอุบัติเหตุ.....	26



บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันการทำงานในสถานประกอบการอุตสาหกรรมเป็นชีวิตการทำงานที่น่าสนใจรูปแบบหนึ่ง เนื่องจากมีการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม การปรับเปลี่ยนแรงงานของประเทศไทย จากภาคเกษตรกรรมสู่ภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น ส่งผลให้มีการจ้างแรงงานภายในประเทศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันภาคอุตสาหกรรมถือเป็นกลไกสำคัญที่จะนำพาประเทศไทยไปสู่การพัฒนาและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน รวมทั้งการมีบทบาทนำทั้งในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และในเวทีโลก

การขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมซึ่งทำให้แรงงานมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นนั้น จะส่งผลด้านบวกในการพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศไทยโดยรวม (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2558) แต่สิ่งสำคัญที่สถานประกอบการทุกแห่งจะต้องตระหนักถึงก็คือ ปัญหาต่าง ๆ ที่พนักงานจะต้องพบเจอในการทำงาน ทั้งในเรื่องการทำงานและปัญหาความปลอดภัยจากการปฏิบัติของพนักงาน เช่น การบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิต ซึ่งอาจเกิดจากความประมาท การรู้เท่าไม่ถึงการณ์ สภาพร่างกาย สภาพจิตใจ และความพร้อมในการทำงานของแต่ละบุคคล สภาพของบริเวณปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยรวมถึงอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักร มีข้อบกพร่อง เป็นต้น อันตรายจากการทำงาน ส่วนใหญ่มักขาดความเอาใจใส่ ในเรื่องของความปลอดภัยในการทำงานทั้งในส่วนตัวของพนักงานเอง และสถานประกอบการที่ไม่มียุทธศาสตร์เรื่องอาชีวอนามัยและความปลอดภัย รวมถึงการขาดประสิทธิภาพในการตรวจสอบและให้ความรู้ การบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานภาครัฐ

การเกิดอุบัติเหตุขึ้นทุกครั้ง แม้ไม่มีผู้บาดเจ็บ ล้มตาย หรือไม่ทำให้ทรัพย์สินเสียหายเลยก็ตาม แต่ก็สามารถส่งผลกระทบต่อกระบวนการผลิต ทำให้งานล่าช้าหรือหยุดชะงักได้ ส่งผลต่อต้นทุนหรือกำไรทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และหากเป็นกรณีที่เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือทรัพย์สินเสียหายแล้ว เราต้องเสียค่ารักษาพยาบาล ค่าซ่อมแซมเครื่องจักร และอื่น ๆ อย่างเห็นได้ชัด (วิฑูรย์ สิมะ โชคดี และคณะ, 2546) เราจึงไม่อาจปฏิเสธได้เลยว่า ความปลอดภัยในการทำงานไม่สำคัญ เพราะอุบัติเหตุทำให้เสียค่าใช้จ่าย ทำให้ต้นทุนในการผลิตของแต่ละองค์กรเพิ่มขึ้น การเสริมสร้างความปลอดภัยเข้าไปในกระบวนการผลิตอย่างเหมาะสม สามารถประหยัด

ค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้งานสำเร็จตามแผนที่วางไว้ เพราะพนักงานมีความมั่นใจและขวัญกำลังใจในการทำงานให้กับองค์กรมากยิ่งขึ้น

บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินกิจการผลิตรถยนต์ และส่วนประกอบต่าง ๆ ของรถยนต์ ที่จำหน่ายทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ นอกจากจะใส่ใจเรื่องคุณภาพในการผลิตที่ดีแล้วยังตระหนักถึงความสำคัญของระบบบริหารงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานควบคู่กับการดำเนินธุรกิจ โดยมีการจัดการและดูแลสถานประกอบการให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยและ ถูกสุขลักษณะ รวมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนการทำงานให้เกิดความปลอดภัยต่อร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัยอย่างต่อเนื่อง (บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2560) ในส่วนงานประกอบชิ้นสุดท้ายโรงงานเกตเวย์นั้น ก็เป็นอีกหนึ่งหน่วยงานที่ตอบรับนโยบายบริษัท ได้จัดตั้งให้มีศูนย์การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ดังนี้ 1) เพื่อให้ทราบถึงความสำคัญของความปลอดภัยในการทำงาน 2) เพื่อให้ความรู้ด้านความปลอดภัยพื้นฐาน ซึ่งนำไปสู่ความเข้าใจและปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัยมากขึ้น 3) เพื่อเป็นการปลูกฝัง “จิตสำนึกความปลอดภัย” ให้กับพนักงาน 4) เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยและการมีส่วนร่วมกันในกิจกรรมความปลอดภัย เพื่อไปสู่เป้าหมายด้านความปลอดภัยคือเพื่ออุบัติเหตุในการทำงาน “เป็นศูนย์”

ผู้ทำวิจัยจึงมีความสนใจศึกษาพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตบริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อนำมาวิเคราะห์ให้เข้าใจสภาพความเป็นจริงปัจจุบันในแต่ละด้านเช่น ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับความปลอดภัย การปฏิบัติในด้านความปลอดภัยในการทำงานโดยจำแนกตามปัจจัยต่าง ๆ เป็นต้นในอนาคตจะนำผลจากการศึกษามาปรับปรุง และพัฒนารูปแบบในการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานทั้งภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติ การปรับปรุงพัฒนารูปแบบในการทดสอบความรู้ การฝึกอบรมด้านความปลอดภัยและการประเมินให้มีประสิทธิภาพ การพัฒนากิจกรรมด้านความปลอดภัยต่าง ๆ ที่มีอยู่ให้เหมาะสมกับการทำงานมากขึ้น เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติด้านความปลอดภัยไปในทางที่ดีขึ้นจากตัวพนักงานเอง และนำไปสู่การทำงานด้วยความใส่ใจในอันตรายหรือความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา

2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรากับ สถานภาพส่วนบุคคลของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์การทำงาน ระดับการศึกษาและตำแหน่งงาน

3. เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย

สมมติฐานการวิจัย

1. พนักงานที่มีเพศต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน
2. พนักงานที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน
3. พนักงานที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน
4. พนักงานที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน
5. พนักงานที่มีตำแหน่งงานต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน
6. คะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กำหนดกรอบแนวคิดจากการศึกษา แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มีประเด็นที่ต้องการศึกษา ดังนี้

ตัวแปรอิสระ

1. สถานภาพส่วนบุคคล ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ Becker (1974) ประกอบไปด้วย เพศ อายุ ประสบการณ์การทำงาน ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน มาประยุกต์ใช้ด้วยเหตุผลที่ว่า ตัวแปรทุกตัวที่นำมาศึกษานั้นเป็นส่วนสำคัญที่ส่งผลให้ผู้ปฏิบัติงานมีความรู้และประสบการณ์จากการทำงาน ตลอดจนการรับรู้ความเสี่ยงและโรคที่เกิดจากการทำงาน ซึ่งส่งผลให้พนักงาน

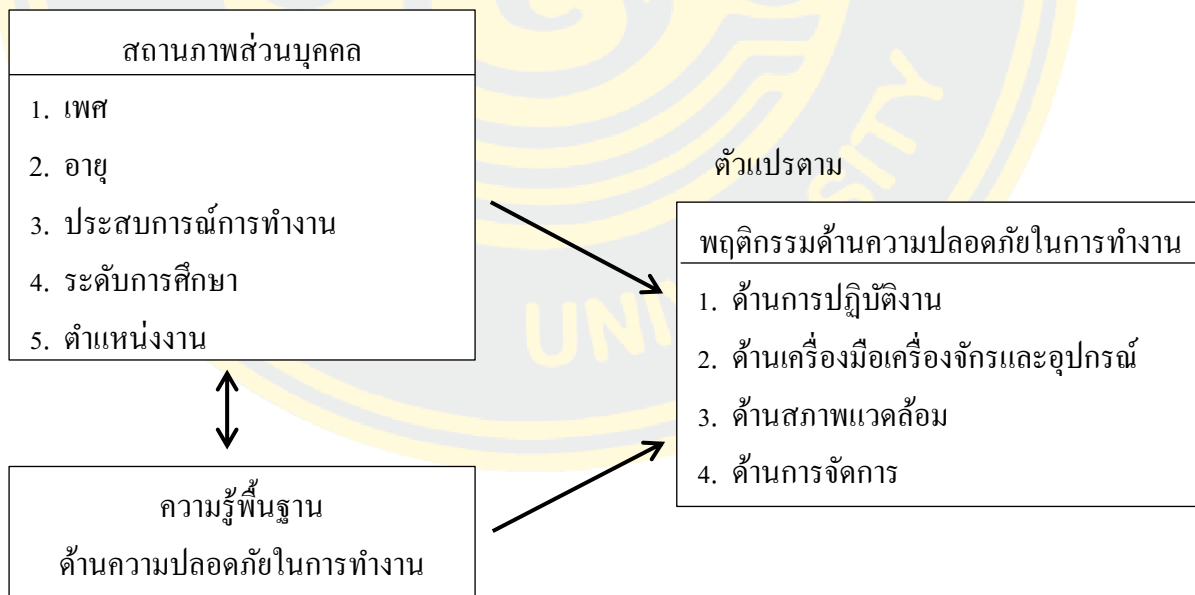
มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานที่แตกต่างกัน

2. ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงาน (ทรัพย์สตรี แสนทวีสุข, 2550; พงษ์ณตล คงทอง, 2550) ประกอบไปด้วย 1) คู่มือความปลอดภัยของพนักงาน 2) การตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉินต่าง ๆ 3) การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลในการทำงานแต่ละประเภท 4) จุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ทำงาน 5) การใช้สารเคมีในการทำงาน ซึ่งความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้พนักงานมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานที่แตกต่างกัน

ตัวแปรตาม

จากการศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้นำแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งมีประเด็นที่ต้องการศึกษา ดังนี้ 1) ด้านการปฏิบัติงาน 2) ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ 3) ด้านสภาพแวดล้อม 4) ด้านการจัดการ วิทยุรย์ สิมะ โชคดี และคณะ (2546) โดยการกำหนดกรอบแนวคิดนั้น สรุปได้ดังภาพ

ตัวแปรอิสระ



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา ขอบเขตเนื้อหาของงานวิจัยได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคล ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน

2. ขอบเขตด้านประชากร ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ พนักงานฝ่ายผลิตของบริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 449 คน เลือกเป็นกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของ Krejcie และ Morgan ได้กลุ่มตัวอย่าง 207 คน

3. ขอบเขตด้านระยะเวลา ผู้วิจัยแบ่งการดำเนินการศึกษาออกเป็น 2 ช่วง คือ

3.1 ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษาเกี่ยวกับเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2560-เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2560

3.2 ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์และสรุปผล เดือนมกราคม พ.ศ. 2561-เดือนเมษายน พ.ศ. 2561

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ประกอบไปด้วย 1) คู่มือความปลอดภัยของพนักงาน 2) การตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉินต่าง ๆ 3) การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลในการทำงานแต่ละประเภท 4) จุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ทำงาน 5) การใช้สารเคมีในการทำงาน

2. พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง การกระทำที่แสดงออกมาของพนักงานฝ่ายผลิตบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ในขณะที่ปฏิบัติงานของพนักงานซึ่งมีความถูกต้องตามแผนงานด้านความปลอดภัยที่ทางหน่วยงานได้กำหนดไว้

2.1 ด้านการปฏิบัติงาน หมายถึง การที่พนักงานปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย อย่างมีสติ และปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างครบถ้วนและถูกต้อง รวมถึงการปฏิบัติตามกฎระเบียบ และข้อบังคับ สัญลักษ์ณ์ด้านความปลอดภัยต่าง ๆ

2.2 ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ หมายถึง การที่พนักงานมีการเลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ ได้ถูกต้องตามประเภท หรือลักษณะของงาน การปฏิบัติตามคู่มือหรือคำแนะนำที่ถูกต้อง รวมถึงการจัดการดูแลรักษา กรณีเครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์เกิดการชำรุด หรือมีสภาพที่ไม่ปลอดภัย

2.3 ด้านสภาพแวดล้อม หมายถึง การที่พนักงานแสดงพฤติกรรมตระหนักและให้ความสำคัญในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน ให้มีความสะอาด เรียบร้อยอยู่เสมอ รวมถึงการแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อพบจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

2.4 ด้านการจัดการ หมายถึง การที่พนักงานมีความเข้าใจและใช้กระบวนการในการบริหารจัดการในกรณีพบเจอปัญหาจากการปฏิบัติงาน รวมถึงการมีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านความปลอดภัยและร่วมแสดงความคิดเห็น เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

3. ตำแหน่งงาน หมายถึง หน้าที่ความรับผิดชอบอันสัมพันธ์และคล้ายคลึง รวมไปถึงคุณวุฒิของผู้ดำรงตำแหน่ง ของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งออกเป็น

3.1 พนักงานปฏิบัติงาน

3.2 ผู้นำหน่วยย่อย

3.3 หัวหน้าคนงาน

3.4 หัวหน้าคนงานทั่วไป

4. แบบทดสอบความรู้การฝึกอบรมด้านความปลอดภัยของหน่วยงาน หมายถึง เครื่องมือที่ใช้ในการวัดระดับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ซึ่งออกโดยหน่วยงานประกอบขั้นสุดท้ายเกตุเวย์ บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา

5. พนักงานฝ่ายผลิต หมายถึง ผู้ที่ปฏิบัติงานด้านการผลิตในหน่วยงานประกอบขั้นสุดท้าย บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทราบถึงระดับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของพนักงานฝ่ายผลิต สามารถนำไปปรับปรุงพัฒนาพฤติกรรมพนักงานให้มุ่งไปสู่ความปลอดภัย

2. เพื่อเป็นในการส่งเสริมให้มีความปลอดภัย อันจะนำไปสู่องค์กรแห่งความปลอดภัย และเป็นองค์กรที่ควบคุมอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้น และสามารถสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยต่อการ

ทำงานอย่างยั่งยืน เป็นองค์กรที่ทั้งฝ่ายบริหารและพนักงานทุกคน ตระหนักถึงความสำคัญของ
ความปลอดภัย และร่วมมือกันอย่างมีประสิทธิภาพแนวทาง



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารต่าง ๆ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยได้เรียบเรียงสาระสำคัญตามลำดับ ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม
2. แนวคิดระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน
3. ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัย
4. นโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

บริษัททีชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

จำกัด

5. คู่มือความปลอดภัย (ฉบับพกพา) ของพนักงานบริษัททีชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
6. กิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยของบริษัททีชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมของบุคคลโดยทั่วไปของ คีทกลาส แม็คเกรย์เกอร์ เป็นแนวคิดที่ต้องการที่พูดถึงการรับรู้ ธรรมชาติของมนุษย์ บนสมมติฐาน 2 ประการเกี่ยวกับลักษณะของบุคคล (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ, 2545) ทฤษฎีและทฤษฎี Y ถูกนำมาใช้ในปี ค.ศ. 1960 โดย Douglas McGregor นักจิตวิทยาชาวอเมริกันในหนังสือ The human side of enterprise เป็นหนึ่งในทฤษฎีที่สร้างแรงบันดาลใจที่มีชื่อเสียงที่สุดในการจัดการ ทั้งสองวิธีนี้เรียกว่าทฤษฎี XY และยังคงเป็นหัวใจสำคัญในการพัฒนาวัฒนธรรมขององค์กรบนพื้นฐานในการบริหารจัดการบุคคลตามลักษณะที่แตกต่างกัน

ทฤษฎี X (Theory X assumptions) ของ แม็คเกรย์เกอร์

1. โดยทั่วไปมนุษย์ไม่ชอบการทำงานและจะหลีกเลี่ยงงานถ้าสามารถทำได้
2. จากลักษณะของมนุษย์ที่ไม่ชอบทำงานคนส่วนใหญ่จึงต้องถูกบังคับและควบคุมสั่งการและใช้วิธีการลงโทษ เพื่อให้ใช้ความพยายามให้เพียงพอ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์
3. มนุษย์โดยเฉลี่ยพอใจกับการถูกบังคับ ต้องการเลี้ยงความรับผิดชอบ มีความทะเยอทะยานน้อย

ทฤษฎี Y (Theory Y assumptions) ของ แม็คเกรย์เกอร์

1. มนุษย์ใช้ความพยายามทางกายภาพ และความพยายามด้านจิตใจในการทำงานตามธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นการเล่นหรือพักผ่อน
2. การควบคุมภายนอกและอุปสรรคของการลงโทษ ไม่ใช่วิธีการเดียวในการใช้ความพยายามให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร บุคคลจึงใช้การควบคุมตัวเองเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการ
3. ระดับของการให้บรรลุวัตถุประสงค์ ขึ้นอยู่กับขนาดของรางวัลที่สัมพันธ์กับความสำเร็จ
4. มนุษย์โดยเฉลี่ยเรียนรู้ภายใต้สภาพที่เหมาะสมไม่เพียงแต่การยอมรับความรับผิดชอบ แต่ยังมีแสวงหาด้วย
5. สมรรถภาพของบุคคลขึ้นอยู่กับระดับของการจินตนาการระดับสูง ความซื่อสัตย์และความคิดสร้างสรรค์
6. ภายใต้สภาพของอุตสาหกรรมสมัยใหม่ ศักยภาพที่เฉลียวฉลาดของความเป็นมนุษย์โดยเฉลี่ยมีการใช้ประโยชน์บางส่วน

ทฤษฎี KAP

ทฤษฎีนี้ให้ความสำคัญกับตัวแปร 3 ตัว คือ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Attitude) และการยอมรับปฏิบัติ (Practice) Rogers (1978) ของผู้รับสารอันอาจมีผลกระทบต่อสังคมต่อไป จากการรับสารนั้น ๆ การเปลี่ยนแปลงทั้งสามประเภทนี้ จะเกิดขึ้นในลักษณะต่อเนื่อง กล่าวคือ เมื่อผู้รับสารได้รับสารก็จะทำให้เกิดความรู้ เมื่อเกิดความรู้ขึ้น ก็จะไปมีผลทำให้เกิดทัศนคติ และขั้นสุดท้าย คือการก่อให้เกิดการกระทำ ทฤษฎีนี้อธิบายการสื่อสารหรือสื่อมวลชนว่าเป็นตัวแปรต้นที่สามารถเป็นตัวนำการพัฒนาเข้าไปสู่ชุมชนได้ด้วยการอาศัย KAP เป็นตัวแปรตามในการวัดความสำเร็จของการสื่อสาร เพื่อการพัฒนา (สุรพงษ์ โสธนะเสถียร, 2553)

ซึ่งความรู้ (Knowledge) นั้น เป็นการรับรู้เบื้องต้น โดยที่บุคคลส่วนมากจะได้รับผ่านประสบการณ์ โดยการเรียนรู้จากการตอบสนองสิ่งเร้า แล้วจัดระบบเป็น โครงสร้างของความรู้ที่ผสมผสานระหว่าง ความจำกับสภาพจิตใจ ด้วยเหตุนี้ ความรู้จึงเป็นความจำที่เลือกสรร ที่สอดคล้องกับสภาพจิตใจของตนเอง ความรู้จึงเป็นกระบวนการภายใน อย่างไรก็ตามความรู้ อาจส่งผลต่อพฤติกรรมที่แสดงออกของมนุษย์ได้ (สุรพงษ์ โสธนะเสถียร, 2553) และผลกระทบที่ผู้รับสารอาจปรากฏได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

1. การตอบข้อสงสัย (Ambiguity resolution) การสื่อสารมักจะสร้างความสับสนให้กับผู้รับสาร จึงมีการหาสารสนเทศ โดยการอาศัยสื่อทั้งหลาย เพื่อตอบข้อสงสัยและความสับสนของตน

2. การสร้างทัศนคติ (Attitude formation) ผลกระทบเชิงความรู้ต่อการปลูกฝังทัศนะนั้น ส่วนมากนิยมใช้กับสารสนเทศที่เป็นนวัตกรรม เพื่อสร้างทัศนคติให้คนยอมรับการเผยแพร่ นวัตกรรมนั้น ๆ

3. การกำหนดวาระ (Attitude setting) เป็นผลกระทบเชิงความรู้ที่สื่อกระจายออกไป เพื่อให้กลุ่ม เป้าหมาย ตระหนัก และผูกพันกับประเด็นวาระที่สื่อกำหนดขึ้น หากตรงกับกลุ่มเป้าหมายและค่า นิยมของสังคมแล้ว กลุ่มเป้าหมายก็จะเลือกสารสนเทศนั้น

4. การพอกพูนระบบความเชื่อ (Expansion of belief system) การสื่อสารมักจะกระจายความเชื่อ ค่านิยม และอุดมการณ์ด้านต่าง ๆ ไปสู่กลุ่มเป้าหมาย จึงทำให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบระบบความเชื่อถือที่หลากหลายไว้ในความเชื่อของตนมากขึ้นไป

ความหมายของความปลอดภัยในการทำงาน

ความปลอดภัยในการทำงาน มีความหมายตรงกับคำในภาษาอังกฤษว่า “Occupational safety and health” หมายความรวมถึง “ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานของผู้ประกอบอาชีพทั้งหลาย” ซึ่งผู้ประกอบอาชีพหรือผู้ใช้แรงงานนั้น อาจทำงานในอุตสาหกรรม ก่อสร้าง ขนส่ง เหมืองแร่ ป่าไม้ ประมง พาณิชยกรรม เกษตรกรรม หรืออาชีพอื่น ๆ ก็ได้ (วิเลิศ เจติยานุวัตร และคณะ, 2554)

ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมการผลิต

งานอุตสาหกรรมนั้นแบ่งออกหลายชนิด เช่น อุตสาหกรรมการผลิต อุตสาหกรรม ก่อสร้าง อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โรงแรม เป็นต้น ส่วนในงานอุตสาหกรรมผลิตนั้นจะมีการใช้เครื่องมือเครื่องจักร อุปกรณ์ คนจำนวนมาก วัตถุดิบ สารเคมีหลายชนิด ในการผลิตสินค้า และส่งออก การทำงานภายใต้เวลาที่จำกัดทำให้เกิดปัญหาตามมามากมาย ปัญหาด้านสุขภาพ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมการผลิต ที่มีผลกระทบต่อพนักงานโดยทั่วไป จำแนกได้ ดังนี้ (วิทยา อยู่สุข, 2555)

1. ความเครียดจากการทำงาน ภายใต้สภาวะแวดล้อมในการทำงานด้านต่าง ๆ เช่น ด้านกายภาพ ด้านเคมี ด้านชีวภาพ ด้านกายศาสตร์ สภาพการทำงานทั่วไป ภายใต้เงื่อนไขที่จำกัด ทำให้เกิดผลกระทบ เกิดความเครียดแก่ร่างกาย จิตใจ และสังคมตามมา

2. การทำงานเป็นกะ จากธรรมชาติมนุษย์ที่ปกติจะใช้เวลาการทำงานเฉพาะกลางวัน ประมาณ 8 ชั่วโมงเท่านั้น เมื่อต้องทำงานสลับกันไป เข้า บ่าย กลางคืนหรือการทำงานเป็นกะ จะทำให้สภาพร่างกายของมนุษย์ปรับตัวไม่ทันเกิดความเครียดตามมา

3. การทำงานกลางคืน จากธรรมชาติมนุษย์ที่ปกติจะใช้เวลาการทำงานเฉพาะกลางวัน และนอนพักผ่อนเวลากลางคืน เมื่อต้องทำงานกลางคืนสภาพร่างกายของคนจะปรับเปลี่ยนไป การทำงานของอวัยวะต้องปรับไป เช่น ภาวะการหลับหลังฮอร์โมนของร่างกายปรับเปลี่ยนเนื่องจากธรรมชาติของคนนั้น ฮอร์โมนบางชนิดหลังมากระตุ้นอวัยวะในกลางวัน บางชนิดหลังออกมากระตุ้นอวัยวะในเวลากลางคืน ทำให้สภาพร่างกายปรับตัวไม่ทันเกิดความเครียดตามมา

4. ยาเสพติด การติดเหล้า และการสูบบุหรี่ พนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมมีจำนวนมาก จากหลากหลายที่ หลายสังคม เมื่อมีการรวมตัวกันทำกิจกรรมทำให้เกิดการมั่วสุม เกิดการเสพยาเสพติด ดื่มเหล้า ครอบสูบบุหรี่ในโรงงานอุตสาหกรรม การพักผ่อนไม่เพียงพอทำให้เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ สุขภาพเสื่อมโทรม การเป็นโรคทั่วไป โรคจากการทำงาน

5. พิษภัยจากสารเคมีที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม ในกระบวนการผลิตมีการใช้สารเคมีในรูปแบบต่าง ๆ ของแข็ง ของเหลว ก๊าซ หลายชนิด สารเคมีเหล่านั้นอาจมีการรั่วไหลออกสู่บรรยากาศการทำงาน มีการปนเปื้อน ในรูปฝุ่นละออง ควัน ไอระเหย ถ้าสะสมมีความเข้มข้นเกินมาตรฐานจะเกิดอันตรายต่อสุขภาพของผู้สัมผัส

6. ด้านกายศาสตร์ สถานที่ทำงานที่มีพนักงานทำงานอยู่เป็นประจำนั้นถ้าออกแบบ สถานที่ทำงาน บริเวณทำงานไม่เหมาะสม พนักงานทำงานเป็นเวลานานต่อเนื่องกันในการทำงานที่ไม่เหมาะสมจะทำให้เกิดความเมื่อยล้าของร่างกาย อวัยวะส่วนต่าง ๆ ได้ การทำงานไม่มีประสิทธิภาพ พนักงานอาจเกิดการเจ็บป่วย บาดเจ็บที่กล้ามเนื้อได้

7. การทำงานซ้ำซาก ทางจิตวิทยาสังคมนั้น พนักงานจะเกิดความเบื่อหน่าย ทำงานไม่มีประสิทธิภาพ

8. โรคมะเร็งจากการทำงาน การทำงานของพนักงานที่ต้องสัมผัสกับสารเคมีหลายชนิด โดยเฉพาะสารเคมีที่เป็นสารก่อมะเร็ง จะทำให้พนักงานมีโอกาสเกิดมะเร็งที่อวัยวะต่าง ๆ เช่น มะเร็งผิวหนัง มะเร็งปอด เป็นต้น

9. การทำงานหน้าจอกอมพิวเตอร์ การใช้สายตาเพ่งมองหน้าจอกอมพิวเตอร์เป็นเวลานาน ทำให้สายตาเมื่อยล้า ส่งผลกระทบต่อการทำงานของตา ทำท่างานที่มองที่ไม่เหมาะสม จะทำให้พนักงานเกิดความเมื่อยล้าที่ตา แขนขา มือ

10. การเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ การเสียชีวิตจากการทำงาน การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของพนักงานในระหว่างการทำงานอาจจะทำให้เกิดอันตราย บาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต ถ้าไม่มีการควบคุมป้องกันที่ดีจะทำให้เกิดปัญหาด้านสังคมตามมา

11. ไฟไหม้ ระเบิด สารเคมีรั่วไหล การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของพนักงานในระหว่างการทำงานของสถานประกอบการที่มีการใช้สารเคมี สารระเหย ต่าง ๆ มีโอกาสเกิดการรั่วไหล ออกมาสู่สิ่งแวดล้อมภายใน ภายนอกโรงงาน อาจเกิดการสะสมในระดับหนึ่งที่ทำให้เกิดผลกระทบทางสุขภาพ และความปลอดภัย เช่น สารไวไฟเมื่อรั่วไหลออกมาสะสมอยู่ในระดับที่อาจเกิดการระเบิด การติดไฟเมื่อมีองค์ประกอบครบถ้วน การควบคุมป้องกันที่ดี เช่น การมีระบบระบายอากาศที่ป้องกันการสะสมของสารเคมี จะเป็นมาตรการสำคัญที่ช่วยไม่ให้เกิดผลกระทบดังกล่าวได้

12. การระบายอากาศ ปัญหาคิวพื้นฐานของสถานประกอบการทุกแห่ง เช่น ปัญหา ความร้อน ความชื้น ปัญหาการสะสมของสารเคมีในบริเวณที่ทำงาน เนื่องจากการระบายอากาศของโรงงานที่ขาดประสิทธิภาพ ไม่เหมาะสม ทำให้เกิดปัญหาดังกล่าว

นอกจากนี้ สมยศ เสาะหาขี้ (2554) กล่าวถึงการเกิดอุบัติเหตุ (Causes of accident) ว่าสามารถแบ่งเป็น 2 สาเหตุหลัก ๆ คือ สาเหตุที่เอื้ออำนวยให้เกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. สาเหตุที่เอื้ออำนวยให้เกิดอุบัติเหตุ (Basic or contributing-causes) มี 3 ประการ คือ

1.1 การบริหารจัดการงานและการควบคุมงาน ความปลอดภัยขาดประสิทธิภาพ
เนื่องจาก

1.1.1 ไม่มีการสอนหรืออบรมงานเกี่ยวกับความปลอดภัย

1.1.2 ไม่บังคับให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย

1.1.3 ไม่ได้วางแผนงานความปลอดภัยในการทำงาน

1.1.4 ขาดการติดตามแผนการทำงานด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

1.1.5 ไม่ได้ทำการแก้ไขจุดที่เป็นอันตราย

1.1.6 ไม่จัดอุปกรณ์ความปลอดภัยในการทำงาน

1.2 สภาวะจิตใจของบุคคลไม่ปกติหรือไม่เหมาะสม เนื่องจาก

1.2.1 ขาดความรู้หรือจิตสำนึกความปลอดภัย

1.2.2 มีทัศนคติไม่ดี และไม่ถูกต้อง

1.2.3 สภาวะจิตใจตอบสนองช้าเกินไป

1.2.4 ขาดสมาธิและความตั้งใจในการทำงาน

1.2.5 ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ได้

1.2.6 ตื่นเต้น ขวัญอ่อน กลัว ตกใจง่าย

1.3 สภาวะร่างกายของบุคคลไม่ปกติ เนื่องจาก

1.3.1 อ่อนเปลี้ย เมื่อยล้า

1.3.2 นุหนวก

1.3.3 สายตาไม่ดี

1.3.4 สภาพร่างกายไม่เหมาะกับงาน

1.3.5 โรคหัวใจ ความดันโลหิตสูง

1.3.6 ร่างกายพิการ

2. สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (Immediate cause)

2.1 การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล (Unsafe act.) (ร้อยละ 88 ของอุบัติเหตุที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน) คือ

2.1.1 ปฏิบัติงาน โดยไม่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

2.1.2 บำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องจักร โดยไม่หยุดเครื่อง

2.1.3 ถอดเซฟการ์ดหรือเครื่องป้องกันอันตรายออกแล้วไม่ใส่เข้าที่

2.1.4 ทำงานหรือใช้เครื่องจักรเร็วกว่าอัตราที่กำหนด

2.1.5 ไม่ใช้เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในขณะที่ปฏิบัติงาน

2.1.6 ไม่ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัย

2.1.7 เล่นตลกคะนอง หยอกล้อกันในขณะปฏิบัติงาน

2.1.8 สวมใส่ชุดทำงานไม่รัดกุม หรือใส่เครื่องแต่งกายมีเครื่องประดับ

ที่เอื้ออำนวยให้เกิดอุบัติเหตุ

2.1.9 ใช้เครื่องมือชำรุด หรือใช้ไม่ถูกวิธีและไม่เหมาะกับงาน

2.1.10 ดื่มสุรา หรือของมึนเมา ขณะปฏิบัติงาน

2.2 สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe condition) (ร้อยละ 10 ของอุบัติเหตุเกิดจากสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย)

2.2.1 อุปกรณ์การผลิต เครื่องจักร อยู่ในสภาพชำรุดไม่มีเซฟการ์ด ฝาครอบเครื่องกันหรือเครื่องป้องกันอันตรายอื่น ๆ

2.2.2 โครงสร้างของอาคารไม่มั่นคง แข็งแรง

2.2.3 ขาดการวางแผนจัดระเบียบรักษาความสะอาดในโรงงาน

2.2.4 การจัดกองวัสดุสิ่งของไม่เป็นระเบียบและไม่ถูกวิธี

2.2.5 การจัดการเคมีที่เป็นพิษ วัตถุระเบิด วัตถุไวไฟไม่เหมาะสม และไม่ถูกวิธี

2.2.6 สถานที่ทำงานไม่ปลอดภัย เช่น แสงสว่างไม่เพียงพอ เสียงดังเกินไป

2.2.7 ไม่มีระบบระบายอากาศ หรือมีแต่ไม่เหมาะสมหรือขาดประสิทธิภาพ

2.2.8 ไม่มีระบบการเตือนภัยที่เหมาะสม

จากแนวคิดข้างต้นสามารถสรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ว่า เกิดจากสาเหตุหลัก 2 สาเหตุ คือ จากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe act) อันมาจากการกระทำหรือ การปฏิบัติงานของคนที่ส่งผลทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับตนเองและผู้อื่น เช่น การทำงานไม่ถูกวิธี หรือไม่ถูกขั้นตอน ความประมาท การถอดการ์ดกำบังเครื่องจักรออก และเกิดจากสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe condition) คือ สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย โดยรอบตัวของผู้ปฏิบัติงาน ขณะทำงานซึ่งอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น สภาพของเครื่องจักร สภาพกระบวนการผลิต อุปกรณ์การผลิตไม่มีความปลอดภัยเพียงพอ ส่งผลทำให้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องเกิดอุบัติเหตุ

แนวคิดระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน

ระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงานมีขั้นตอนหลักในการดำเนินการ ดังนี้ (วิเลิศ เจริญวัฒน์ และคณะ, 2554)

1. การทบทวนสถานะเริ่มต้น โดยผู้บริหารของสถานประกอบการ ควรทบทวนสถานะเริ่มต้นในการดำเนินการด้านความปลอดภัย ได้แก่ ข้อกำหนดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ ความปลอดภัยในการทำงาน ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของทรัพยากรที่มีอยู่ แนวทาง การดำเนินการที่มีอยู่ในองค์กรกับข้อปฏิบัติและการดำเนินงานที่ดี ซึ่งองค์กรหรือหน่วยงานอื่นได้จัดทำเอาไว้ (Best practice) เพื่อใช้ในการพิจารณากำหนดนโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน

2. การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ที่สอดคล้องกับธุรกิจ ขนาด และปัญหาที่มีอยู่จริงกับองค์กร เมื่อมีการกำหนดนโยบายแล้วทุกคนในองค์กรต้องรับทราบและทำความเข้าใจถึงนโยบายอย่างทั่วถึง อันจะนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง

3. การวางแผน

4. การนำไปใช้และการนำไปปฏิบัติ

5. การตรวจสอบและแก้ไข

6. การทบทวนการจัดการ รวมไปถึงการประเมินปัจจัยภายนอกองค์กร เช่น เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดกฎหมายหรือแนวทางปฏิบัติในอุตสาหกรรมซึ่งส่งผลให้ต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การจัดการ หรือการเพิ่มกิจกรรมต่าง ๆ หรือขั้นตอนอื่น ๆ ในวงจรการจัดการ

แนวคิดหลักการ 3E สร้างความปลอดภัยในโรงงาน

การเสริมสร้างความปลอดภัยในโรงงานอุตสาหกรรมอย่างมีประสิทธิภาพนั้น ต้องยึดหลัก 3 E ได้แก่ Engineering (วิศวกรรมศาสตร์) Education (การศึกษา) Enforcement (การออกกฎข้อบังคับ)

E ตัวแรก คือ Engineering (วิศวกรรมศาสตร์) คือการใช้ความรู้วิชาการด้านวิชาวิศวกรรมศาสตร์ ในการคำนวณและออกแบบเครื่องจักรเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพการใช้งานที่ปลอดภัยที่สุด การติดตั้งเครื่องป้องกันอันตรายให้แก่ส่วนที่เคลื่อนไหวหรืออันตรายของ เครื่องจักร การวางผังโรงงาน ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง เสียง การระบายอากาศ เป็นต้น

E ตัวที่สอง คือ Education (การศึกษา) คือการให้การศึกษา หรือ การให้ความรู้ฝึกอบรม และแนะนำพนักงาน หัวหน้างาน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องในการทำงาน ให้มีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และการเสริมสร้างความปลอดภัยในโรงงาน ให้รู้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้น และป้องกันได้อย่างไร และจะทำงานวิธีใดจึงจะปลอดภัยที่สุด เป็นต้น

E ตัวสุดท้าย คือ Enforcement (การออกกฎข้อบังคับ) คือการกำหนดวิธีการทำงานอย่างปลอดภัย และมาตรการบังคับควบคุมให้พนักงานปฏิบัติตาม เป็นระเบียบปฏิบัติที่ต้องประกาศให้ทราบทั่วกัน หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจะต้องถูกลงโทษ เพื่อให้เกิดความสำนึกและหลีกเลี่ยงการทำงานที่ไม่ถูกต้อง หรือเป็นอันตราย

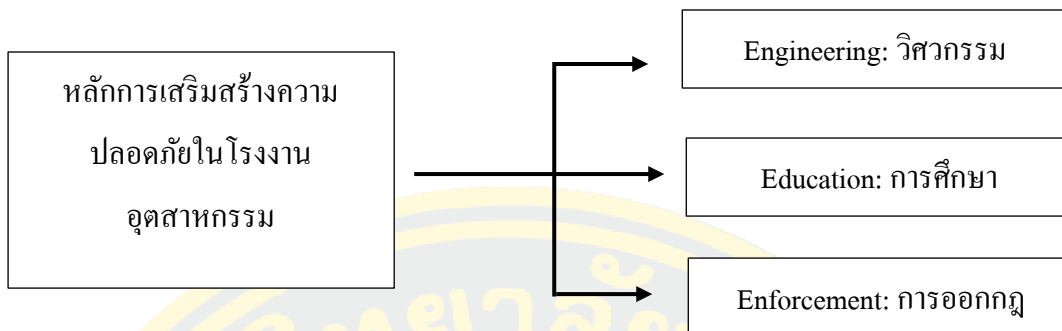
ในทางปฏิบัติแล้ว E ตัวแรก (Engineering) และ E ตัวที่สาม (Enforcement) จะเป็นปัจจัยที่ถูกกำหนด หรือหาได้จากภายนอกโรงงาน กล่าวคือ ผู้ประกอบกิจการหรือผู้บริหารสามารถจัดหา วิศวกรมออกแบบวางผังโรงงานและอื่น ๆ ได้ ผู้ประกอบกิจการหรือผู้บริหารสามารถเลือกซื้อ เครื่องจักรที่มีเครื่องป้องกันอันตรายในตัวได้ ถ้าวางงานด้านวิชาการ วิศวกรรมถูกกำหนดจากบุคคลภายนอก เช่นเดียวกับการออกกฎข้อบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัย ผู้ประกอบกิจการ และผู้บริหารก็สามารถอ้างอิงจากกฎหมายในเรื่องนี้ได้ ซึ่งเป็นหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติตามด้วย แต่การให้การศึกษาอบรมแก่พนักงาน (Education) เป็นหน้าที่ของทางโรงงานโดยตรง โดยจะต้องเกิดจากความสำนึกและความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการโรงงานในการที่จะให้ความรู้หรือชี้แนะถึงวิธีการทำงานที่ปลอดภัยแก่พนักงาน ดังนั้น จึงเห็นได้ ว่าเรื่อง Education เป็นส่วนที่สำคัญมากที่สุด ในหลักการ 3E สามารถทำได้โดยการให้พนักงานศึกษาหรืออบรมด้านความปลอดภัย

การศึกษาด้านความปลอดภัย (Safety education) หมายถึง การพัฒนาความรู้และจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญในการกำจัดอุบัติเหตุ และการแก้ไขปรับปรุงวิธีการทำงาน และสภาพแวดล้อมการทำงานที่อันตรายให้ปลอดภัย

การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Safety training) หมายถึง การพัฒนาความสามารถ หรือความชำนาญของพนักงานในการทำงานอย่างถูกวิธีและมีความปลอดภัย การให้การศึกษาและ

อบรมนี้ สามารถทำได้ทั้งในและนอกโรงงาน โดยส่งคนงาน ไปเข้าศึกษาหรือฝึกอบรมตาม หน่วยงานหรือศูนย์ต่าง ๆ ที่มีหลักสูตรด้านนี้ หรือเชิญวิทยากรมาบรรยาย หรือ โดยการชี้แนะอบรม กันเองในโรงงานก็ได้ โดยหัวหน้างาน หรือคนงานที่ทำงานมานานจนเกิดทักษะและประสบการณ์ เป็นผู้สอนแนะอธิบายให้คนงานใหม่ดู และให้คนงานใหม่ได้ฝึกทำด้วยตนเองภายใต้การดูแล ควบคุมของหัวหน้างาน การฝึกอบรมยังจำเป็นต่อผู้ที่เปลี่ยนย้ายงานมาจากแผนกอื่นด้วยการให้ การศึกษาหรือฝึกอบรมอย่างเหมาะสม จะเป็นมาตรการที่รวดเร็วและเห็นผลชัดเจน เพราะเมื่อ คนงานมีความรู้ความเข้าใจในงานที่ทำและวิธีทำงานที่ปลอดภัยแล้ว โอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการ กระทำที่ไม่ปลอดภัยก็จะหมดไป

การเกิดอุบัติเหตุขึ้นทุกครั้ง แม้ไม่มีผู้บาดเจ็บ ล้มตาย หรือไม่ทำให้ทรัพย์สินเสียหายเลย ก็ตาม ก็สามารถกระทบกระเทือนกระบวนการผลิต ทำให้งานช้าหรือหยุดชะงักได้ ส่งผลต่อต้นทุน หรือกำไรในทางอ้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และหากเป็นกรณีที่เกิดการบาดเจ็บพิการ หรือทรัพย์สิน เสียหายแล้ว เราต้องเสียค่ารักษาพยาบาล ค่าซ่อมแซมเครื่องจักร และอื่น ๆ อย่างเห็นได้ชัด เราจึง ไม่อาจปฏิเสธได้เลยว่า ความปลอดภัยในการทำงานไม่สำคัญ เพราะอุบัติเหตุทำให้เสียค่าใช้จ่าย ทำให้ต้นทุนในการผลิตเพิ่มขึ้น การเสริมสร้างความปลอดภัยเข้าไปในกระบวนการผลิตอย่าง เหมาะสม สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุและทำให้งานสำเร็จเร็วขึ้น เพราะขวัญในการทำงานของคนทำงานสูงขึ้น เป็นการลดต้นทุนไปในตัว ดังนั้น จึงเป็นการคุ้มค่า ต่อการลงทุนสำหรับเจ้าของและผู้บริหาร โรงงานที่จะเพิ่ม มาตรการด้านความปลอดภัยเข้าไปใน กระบวนการผลิต แต่สิ่งสำคัญที่สุดนั่นคือ หลักการ 3E จะต้องดำเนินการไปพร้อมกัน จึงจะทำให้ การป้องกันอุบัติเหตุและเสริมสร้างความปลอดภัยในโรงงานมี ประสิทธิภาพสูงสุด เครื่องจักรที่ ออกแบบมาดี ถูกต้องตามวิชาการวิศวกรรม กล่าวคือ มีเครื่องป้องกันอันตราย หรือการ์ด (Machine guarding) ติดตั้งไว้อย่างเหมาะสมแล้วก็ตาม คนงานอาจเห็นว่าเกะกะ ไม่จำเป็นจึงถอด ออก และทำงานด้วยความเสี่ยงต่อไป ดังนี้ นอกจากเราจะต้องฝึกอบรม แนะนำคนงานถึงวิธีการ ทำงานกับเครื่องจักรตัวนั้น หรือ ชี้แนะให้เห็นอันตรายที่จะเกิดขึ้น หากถอดเครื่องป้องกันอันตราย ออกแล้ว เราควรจะกำหนดวิธีการทำงานอย่างปลอดภัยและออกข้อบังคับ เป็นกฎระเบียบเลยว่า ถ้าใครถอดเครื่องป้องกัน หรือฝาครอบส่วนเคลื่อนไหวนหรือส่วนที่เป็นอันตรายของเครื่องจักร เช่น สายพาน หัวปั๊ม เป็นต้น โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรจะต้องถูกลงโทษ ในทำนองเดียวกัน แม้จะมี ข้อบังคับห้ามถอดการ์ด หากคนงานไม่ได้รับการแนะนำหรือชี้แนะ วิธีการทำงานที่ถูกต้องปลอดภัย และไม่รู้ความสำคัญของการ์ด (ไม่มี Education) คนงานก็อาจจะปฏิบัติงานผิดวิธีหรืออันตรายได้ นอกจากจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แล้ว ยังไม่ทำให้เครื่องจักรเสียหายอีกด้วย



ภาพที่ 2 หลักการ 3E สร้างความปลอดภัยในโรงงาน

ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัย

ทฤษฎีหรือแนวความคิดการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ได้มีการเขียนไว้ในหลายรูปแบบ ในที่นี้จะขอเสนอทฤษฎีที่สำคัญเพียง 3 ทฤษฎี คือ ทฤษฎีโดมิโน ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของบ็อบ ฟิเรนซ์ และทฤษฎีรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ (กองทัพบก สหรัฐอเมริกา) (อ้างถึงใน แก้วฤทัย แก้วชัยเทียม, 2548) ได้รวบรวมทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ไว้ดังนี้

ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ (Domino theory)

Heinrich กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ได้แก่

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social environment or background)

สิ่งแวดล้อมทางสังคม และการประพฤติปฏิบัติสืบทอดกันมาจากอดีตทำให้แต่ละบุคคลมีพฤติกรรมที่แสดงออกมาต่าง กัน เช่น สภาพครอบครัวฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม

2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of person) ที่สนใจคือความปลอดภัยที่

ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มั่งง่าย สุขภาพจิตและสิ่งแวดล้อมทางสังคมเป็นสาเหตุทำให้เกิดความผิดปกติของบุคคล เช่น การปฏิบัติงานโดยขาดความขังคิดอารมณ์รุนแรงประสาทอ่อนไหวง่าย ความตื่นเต้น ขาดความรอบคอบ เป็นต้น

3. การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/ Unsafe conditions)

ตัวอย่างเช่น การยืนอยู่ใต้ของหนักที่แขวนอยู่ การสตาร์ทเครื่องจักร โดยขาดการตรวจสอบที่ดี การชอบวิ่งในสถานที่ทำงาน การถอดเครื่องกำบังป้องกันภัยออกจากเครื่องจักร ฯลฯ ล้วนเป็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัยอาจนำมาซึ่งอุบัติเหตุได้ รวมทั้ง สภาพแวดล้อมทางกายภาพของเครื่องจักร

และสภาพเป็นอันตรายอื่น ๆ เช่น เกียร์ที่ไม่มีฝาครอบ แสงสว่างที่ไม่เพียงพอนับว่าเป็นสาเหตุโดยตรงของอุบัติเหตุ

4. อุบัติเหตุ (Accident) เหตุการณ์ที่มีสาเหตุปัจจัยทั้ง 3 ลำดับมาแล้วย่อมส่งผลให้เกิดอุบัติการณ์ เช่น ตกจากที่สูง ลื่นล้ม เดินสะดุด สิ่งของหล่นจากที่สูง วัตถุกระแทกหนีบหรือตัด เป็นต้น

5. การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/ Damages) ตัวอย่างการบาดเจ็บที่เกิดกับอวัยวะบางส่วนในร่างกาย เช่นกระดูกหักหรือแตก เลือดช้ำช้ำออก แผลฉีกขาด แผลไฟไหม้ เป็นต้น

ตามทฤษฎีโดมิโนนั้น ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว แสดงให้เห็นว่า ภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล เช่น สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ การศึกษา มีผลต่อความบกพร่องผิดปกติของบุคคลนั้น หรือมีทัศนคติ ต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ซึ่งจะก่อให้เกิดการกระทำ และ/ หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และผลที่ตามมาคือ การบาดเจ็บหรือความสูญเสียเมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม หากจะไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน ทำได้โดยการกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยออกไปอุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น ส่วนการป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) อาจทำได้ยากกว่า เพราะเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลที่ปลูกฝังแล้ว

การป้องกันอุบัติเหตุเราสามารถพิจารณาได้ 2 ประการคือ

1. การป้องกันอุบัติภัยระยะสั้น คือการขจัดตัวที่ 3 ออก คือการขจัดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยและสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ทำให้ตัวที่ 4 คือ อุบัติภัยจะไม่เกิดขึ้น

2. การป้องกันอุบัติภัยระยะยาว คือ การสร้างจิตสำนึกการให้การศึกษา การสาธารณสุข มูลฐานซึ่งเป็นรากฐานที่มั่นคงของสังคม จะทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยและการกระทำที่ปลอดภัย เป็นการป้องกันอุบัติภัยที่ยั่งยืนกว่าในข้อ 1 มาก จะเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุที่เป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บจะเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยและ/ หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นตัวโดมิโนในตัวกลางของทั้งหมดเสมอการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บที่จะเกิดขึ้นนั้น วิธีที่ดีที่สุดคือ ป้องกันมิให้เกิดการกระทำ และ/ หรือ สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยเกิดขึ้นซึ่งสามารถอธิบายได้ด้วยความสัมพันธ์ของตัวโดมิโนต่าง ๆ โดยเป็นที่ยอมรับและนำไปใช้ปฏิบัติกันอย่างแพร่หลายจนกระทั่งในปัจจุบันนี้

ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของบ๊อบ ฟิเรนซ์ (Firenze system model)

Firenze (อ้างถึงใน แก้วฤทัย แก้วชัยเทียม, 2548) มีแนวคิดเกี่ยวกับรูปแบบระบบความปลอดภัยว่า ในการศึกษาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุจะต้องศึกษาองค์ประกอบทั้งระบบซึ่งมีปฏิริยาสัมพันธ์เกี่ยวข้องกัน องค์ประกอบดังกล่าวประกอบด้วย คน (Man) เครื่องจักร (Machine) และสิ่งแวดล้อม (Environment) ความสำคัญขององค์ประกอบที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุแต่ละองค์ประกอบมีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการผลิตงาน (Task) และการเกิดอุบัติเหตุ (Accident) ดังนี้

ด้านคนหรือผู้ปฏิบัติงาน (Man) ในการผลิตงานหรือทำงานในแต่ละชั้น ผู้ปฏิบัติงานจำเป็นต้องตัดสินใจ (Decision) เลือกรูปวิธีปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้งานบรรลุเป้าหมาย แต่การตัดสินใจในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายในแต่ละครั้งนั้นย่อมมีความเสี่ยง (Risks) แอบแฝงอยู่เสมอ ดังนั้นในการตัดสินใจแต่ละครั้ง ผู้ปฏิบัติงานจะต้องมีข้อมูลข่าวสาร (Information) ที่เพียงพอถ้าหากข้อมูลข่าวสารดี ถูกต้องก็จะทำให้การตัดสินใจถูกต้อง แต่ถ้าข้อมูลไม่ถูกต้องก็จะทำให้การตัดสินใจนั้นผิดพลาดหรือมีความเสี่ยงสูง และทำให้เกิดความล้มเหลวในการทำงานซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

ด้านอุปกรณ์เครื่องจักร (Machine) อุปกรณ์เครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตจะต้องมีความพร้อมปราศจากข้อผิดพลาด ถ้าอุปกรณ์เครื่องจักรออกแบบไม่ถูกต้อง ไม่ถูกหลักวิชาการหรือขาดการบำรุงรักษาที่ดีย่อมทำให้กลไกของเครื่องจักรปฏิบัติงานผิดพลาดซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) สภาพการทำงานและสิ่งแวดล้อมในการทำงานมีบทบาทสำคัญต่อการผลิต ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม ย่อมก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักร ซึ่งจะเป็สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน

จากการศึกษาของ Heinrich ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในงานอุตสาหกรรมในปี ค.ศ. 1920 สรุปได้ว่า สาเหตุของอุบัติเหตุเกิดจาก คน เครื่องจักร โชคชะตาหรือภัยธรรมชาติ ซึ่งสัมพันธ์กับทฤษฎีของ Firenze คือ

1. สาเหตุเกิดจากคน การเกิดอุบัติเหตุที่สาเหตุมาจากคนมีมากถึง 88 % ของการเกิดอุบัติเหตุ เช่นการทำงานไม่ถูกต้อง ความพลั้งเผลอ ประมาท การมีนิสัยชอบเสี่ยง
2. สาเหตุเกิดจากความผิดพลาดของเครื่องจักร การเกิดอุบัติเหตุที่สาเหตุมาจากความบกพร่องของเครื่องจักรมี 10 % ของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น เครื่องจักรเครื่องมือชำรุดบกพร่อง เครื่องจักรไม่มีระบบป้องกัน

3. สาเหตุเกิดจากดวงชะตา การเกิดอุบัติเหตุที่สาเหตุมาจากดวงชะตามี 2% ส่วนใหญ่เป็นภัยธรรมชาติที่นอกเหนือการควบคุม เช่น พายุ น้ำท่วม ไฟป่า เป็นต้น

จากสาเหตุข้างต้นพอจะสรุปสาระสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุได้ 2 ประการ คือ เกิดจากสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ดังนี้

3.1 สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย สภาพการที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง สภาพบริเวณปฏิบัติงานไม่มีความปลอดภัยมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ปฏิบัติงาน เช่น

3.1.1 สภาพแวดล้อมของบริเวณการปฏิบัติงาน ได้แก่ แสงสว่างไม่เพียงพอ เสียงดังมากเกินไป การระบายอากาศที่ไม่เหมาะสม พื้นที่ลื่น เนื่องจากคราบน้ำมัน พื้นที่ไม่เรียบ มีหลุมและสิ่งกีดขวางทางเดิน ความสกปรก มีสารเคมี เชื้อเพลิง และบริเวณที่คับแคบ

3.1.2 อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร มีข้อบกพร่อง อาจจะเนื่องมาจากสาเหตุต่าง ๆ ได้แก่ ใช้เครื่องมือไม่ถูกขนาด หรือไม่ถูกต้อง ใช้เครื่องมือที่สึกหรอชำรุด ทื่อ หัก ไม่ใช้เครื่องป้องกันอันตราย จับตั้งงานไม่ได้ขนาด และไม่มั่นคง ใช้เครื่องมือที่ปราศจากด้ามหรือที่จับที่เหมาะสม และละเลยต่อการบำรุงรักษา เช่น น้ำมันหล่อลื่นไม่เพียงพอ

3.2 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย การกระทำที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง ความไม่ปลอดภัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลหรือผู้ปฏิบัติงานในระหว่างการทำงาน เช่น

3.2.1 ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ มักเกิดกับตัวบุคคลที่เข้างานใหม่ ๆ หรือเข้าทำงานกับเครื่องมือ เครื่องจักรใหม่ โดยที่ไม่ได้รับคำอธิบายถึงการปฏิบัติและการทำงานของเครื่องมือ เครื่องจักร โดยรายละเอียดจึงมักจะทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย ๆ ได้แก่ การสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยยังไม่ดีพอ อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ได้จัดให้ ขาดความรู้หรือไม่ได้ตระหนักในเรื่องความปลอดภัย กฎความปลอดภัยไม่มีผลบังคับใช้ และจุดอันตรายต่าง ๆ ไม่ได้ทำการแก้ไข

3.2.2 ความประมาท ได้แก่ เกิดจากมีความเชื่อมั่นมากเกินไป เนื่องจากทำงานมานานเครื่องป้องกันอันตรายหรือเครื่องกันจذبไว้ให้ แต่ไม่ใช้หรือถอดออก ใช้เครื่องมือเครื่องใช้ไม่ถูกต้องกับลักษณะของงานที่ทำ ถึงแม้ว่าจะมีเครื่องมือที่ถูกต้องให้เลือกใช้ได้เหมาะสมก็ตาม และการหยอกล้อ หรือล้อเล่นในระหว่างการทำงาน

3.2.3 สภาวะร่างกายของบุคคล ได้แก่ เมามาทำงาน เมื่อยล้า เนื่องจากทำงานตลอดเวลาโดยไม่มีวันหยุดพัก สายตาสั้น และสภาพร่างกายไม่เหมาะสมกับงาน

3.2.4 สภาวะจิตใจของบุคคล ได้แก่ ขาดความตั้งใจในการทำงาน ขาดความสามารถในการควบคุมอารมณ์ในขณะที่ทำงาน ทะเลาะกับเพื่อนบ้าน และอกหัก

ทฤษฎีรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุของกองทัพบกสหรัฐอเมริกา

การบริหารงานความปลอดภัยของกองทัพบกสหรัฐอเมริกาได้พัฒนามากขึ้นเนื่องจากได้มีการนำเอาเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในการป้องกันประเทศ กองทัพบกสหรัฐอเมริกาจึงได้ศึกษาเทคโนโลยีทางด้านความปลอดภัย ควบคู่ไปกับเทคโนโลยีในการผลิตและการใช้ด้วยรูปแบบที่นำเสนอนี้เป็นรูปแบบที่แสดงถึงการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งอ้างอิงสรุปเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้เป็น 3 ประการ คือ

1. ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน (Human error) เกิดจากการที่ผู้ปฏิบัติงานมีพฤติกรรม การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe act) สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe condition) ต่าง ๆ ที่มีอยู่หรือเกิดขึ้นก็เกิดจากวิธีการทำงานที่ไม่ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานเช่นกัน ความผิดพลาดต่าง ๆ นั้นอาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางร่างกาย ขาดการฝึกอบรมอย่างเพียงพอหรือขาดการกระตุ้น หรือแรงจูงใจในการทำงาน

2. ความผิดพลาดในระบบ (System error) อาจเกิดจากการออกแบบไม่เหมาะสม ซึ่งเนื่องมาจากนโยบายที่ไม่เหมาะสมของหน่วยงาน เช่น การประหยัด การเลือกใช้เทคโนโลยี การบำรุงรักษา หรือเกิดจากความล้มเหลวในการออกแบบที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ เป็นต้น

3. ความผิดพลาดในการบริหารจัดการ (Management error) สาเหตุหลักอาจเกิด จากความล้มเหลว (Failure) จากการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร การใช้เทคโนโลยีและระบบการทำงานที่ไม่เหมาะสม ซึ่งความล้มเหลวนี้ อาจเกิดจากการถ่ายทอดข้อมูลข่าวสาร ที่ไม่ถูกต้องการฝึกอบรมอาจไม่เพียงพอ ขาดการกระตุ้น จูงใจในการปฏิบัติงาน

ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-proneness theory)

Major Greenwood และ Hilda M. Woods ได้ทำการศึกษาการเกิด อุบัติเหตุของพนักงาน ในประเทศอังกฤษ โดยอธิบายถึงการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ ๆ คือ การที่บางบุคคลเกิดอุบัติเหตุมากกว่า คนอื่น ๆ แต่ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุอธิบายถึงว่า “ทำไมบุคคลนั้นจึงเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าคนอื่น ๆ” ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุเป็นการคาดการณ์ล่วงหน้าซึ่งแต่ละคนย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้เท่า ๆ กันความโน้มเอียงที่จะทำให้บุคคลเกิดอุบัติเหตุ

1. ความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุมีกำหนดเวลาในช่วงสั้น ๆ โดย เกิดผลในระยะวิกฤต คือ ในสภาพบุคคลที่เครียด แต่เมื่อระยะวิกฤตเหล่านั้นหมดไป บุคคลก็จะปรับตัวในสภาพเดิมได้ แต่อยู่ภายใต้ความรู้สึกกดดันที่มีความโน้มเอียงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น บุคคลที่อยู่ระยะพักฟื้นจะมีความอ่อนเพลียซึ่งความอ่อนเพลียนี้จะเป็นเหตุสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุได้

2. ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุของแต่ละบุคคล มีสาเหตุใหญ่มาจากแหล่ง ภายในที่ประกอบด้วย บุคลิกลักษณะที่ต่อต้านสังคม มีพฤติกรรมที่ เปิดเผยชอบแหวกกฎ

(ทำลายกฎเกณฑ์) อารมณ์รุนแรงต่าง ๆ เช่น อากาศซีมเศร้า จุนเจียวง่าย มีความเครียดสูง และพวกที่มีกฎเกณฑ์จะมีแนวโน้มน้ำแข็งที่จะเกิดอุบัติเหตุสภาพร่างกาย เช่น สายตาผิดปกติ ความชรา เป็นต้น ซึ่งทำให้บุคคลเสียความสามารถในอันจะทำให้เกิดความปลอดภัย

ทฤษฎีความล้า

Grandjean (Pao, 2016) ได้เสนอทฤษฎีความล้าในการทำงาน โดยระบุปัจจัยต่าง ๆ ที่มากระทบต่อคน ได้แก่ ระยะเวลาการทำงาน ลักษณะของงาน สภาพแวดล้อมในการทำงาน สภาพความพร้อมของร่างกาย รวมทั้งสภาพแวดล้อมในการดำรงชีวิตต่าง ๆ ทำให้เกิดความล้า ซึ่งสามารถเปรียบเทียบ กับระดับความล้าได้กับระดับน้ำในถังเหตุปัจจัยสนับสนุนให้เกิดความล้า เมื่อมีความล้าสะสมขึ้นในร่างกาย ก็จำเป็นจะต้องมีการระบาย ให้ระดับความล้าหรือระดับน้ำในถังลดลง เพื่อให้ร่างกายได้มีการฟื้นตัว มิฉะนั้นถ้าปล่อยให้ระดับความล้ามีแต่สูงขึ้นเรื่อย ๆ จนเกินขีดจำกัดที่ร่างกายจะรับได้ก็ย่อมเป็นอันตรายต่อร่างกายและเอื้ออำนวยให้มีความผิดพลาดเกิดขึ้นได้ง่ายและทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นด้วย

ทฤษฎีปัจจัยมนุษย์ (The human factor theory)

อธิบายสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะห่วงโซ่ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่เกิดจากการขาดความประมาท และความไม่ระมัดระวังหรือขาดความเอาใจใส่ของมนุษย์ ได้แก่

1. การทำงานเกินความสามารถ (Overload) เกิดจากความไม่สมดุลของระยะเวลาที่กำหนดให้บุคคลปฏิบัติงานกับปริมาณงานที่ได้รับ เช่น ความล้า ความเครียด ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม เสียง อุณหภูมิ ปัจจัยทางด้านสถานการณ์ ระดับความเสียงของงาน
2. ขาดความรับผิดชอบ (Inappropriate response) การตอบสนองของบุคคลในการป้องกันอุบัติเหตุเมื่ออยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ รวมถึงบุคคลที่รับรู้ว่าเป็นอันตรายแต่ไม่ดำเนินการป้องกัน เช่น ถอดการ์ดออกจากเครื่องจักร ไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล เดินเข้าไปในที่ห้ามเข้าหรือไม่ได้รับอนุญาต เป็นต้น
3. การกระทำที่ไม่เหมาะสม (Inappropriate activities) การทำงานเกินความสามารถ (Overload) เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ผู้ปฏิบัติ งานขาดความสมดุลระหว่างความสามารถของตนเองกับการะงาน ความรับผิดชอบ หรือหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้ซึ่งสามสามารถเกิดขึ้นได้จากหลายปัจจัยย่อย ดังนี้
 - 3.1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อม เช่น เสียงรบกวน แสง ความร้อน
 - 3.2 ปัจจัยภายใน เป็นปัจจัยภายในของผู้ปฏิบัติงานสามารถเกิดขึ้นทั้งทางกายภาพ เช่น ความเหนื่อยล้า อ่อนเพลียทางจิตใจ ที่ทำให้เกิดความเครียดและความวิตกกังวลซึ่งทั้งหมดนี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนบุคคล

3.3 ปัจจัยสถานการณ์อื่น ๆ ขาดความรับผิดชอบ (Inappropriate response) เช่น เมื่อผู้บริหาร หัวหน้างานหรือผู้ที่เกี่ยวข้องพบเห็นว่าอุปกรณ์ เครื่องมือ หรือเครื่องจักรที่อยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ หรือมีร่องรอยของการชำรุดแต่เพิกเฉยและไม่เร่งรีบที่จะซ่อมแซม ปรับปรุง หรือแก้ไขปล่อยให้ ผู้ปฏิบัติงาน ไม่สวมอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ป้องกันอันตรายในการทำงาน โดยไม่ตักเตือนหรือห้ามปรามทำงานไม่เหมาะสม (Inappropriate activities) อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุเนื่องมาจากการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล และการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยเกิดจากองค์ประกอบภายในของแต่ละบุคคล

3.4 พฤติกรรมการทำงานที่ไม่เหมาะสม

3.5 มีเจตคติหรือลักษณะนิสัยในการทำงานที่ไม่ถูกต้อง

3.6 ผู้ปฏิบัติมีทักษะไม่เพียงพอขาดความชำนาญหรือความสามารถในการปฏิบัติงาน

3.7 พฤติกรรมการทำงานที่ไม่เหมาะสม เช่น มีพื้นฐานความรู้หรือความเข้าใจที่ไม่เพียงพอ หรือไม่ถูกต้องเกี่ยวกับงานที่ปฏิบัติ ไม่ทันต่อความเจริญก้าวหน้าของเทคโนโลยี และไม่มีความรู้เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย

3.8 มีเจตคติหรือลักษณะนิสัยในการทำงานที่ไม่ถูกต้อง เช่น ประมาท ขาดความรอบคอบ เกียจคร้าน คือร้อน ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ

3.9 ผู้ปฏิบัติมีทักษะไม่เพียงพอ ขาดความชำนาญหรือความสามารถในการปฏิบัติงาน เช่น ปฏิบัติงานขณะที่ร่างกายอ่อนเพลีย มีเมื่อยล้า หรืออารมณ์ผิดปกติ โดยเฉพาะ การดื่มสุรา เป็นต้น

ทฤษฎีปัจจัยเดียว (Single factor theory)

ทฤษฎีปัจจัยเดียวนั้น สันนิษฐานว่า มีเพียงสาเหตุเดียวเท่านั้นที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เมื่อค้นพบว่าอะไรเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุก็ดำเนินการแก้ไขสาเหตุนั้น ซึ่งจะมีข้อจำกัดในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัย (Multiple factor theories)

ทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัย เป็นทฤษฎีที่กล่าวว่า “สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากปัจจัยหลายปัจจัยร่วมกัน” โดยสาเหตุขณะนั้น (Immediate causes) อาจเป็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของพนักงาน หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัยนั้น จะมีหลายปัจจัยที่เป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุ โดย V. L. Gross ได้สร้างรูปแบบของทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดย ปัจจัย 4M คือ

1. Man คือ คนซึ่งมีปัจจัยร่วม ได้แก่ เพศ อายุ ทักษะการทำงาน ประสิทธิภาพการฝึกอบรม เป็นต้น

2. Media คือ สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่สภาพอากาศ อุณหภูมิ แสงสว่าง เสียง เป็นต้น

3. Management คือ รูปแบบในการบริหารจัดการ การจัดองค์กร นโยบาย ระเบียบปฏิบัติ เป็นต้น

4. Machine คือ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร ได้แก่ ขนาดของเครื่อง รูปร่างของเครื่องจักร น้ำหนัก แหล่งพลังงาน เป็นต้น

ซึ่งทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัย จะมีประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ โดยจะทำให้เราระบุถึงปัจจัย ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการปฏิบัติงาน เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุหรือผลของการเกิดอุบัติเหตุได้ เพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทุกครั้ง มิใช่เกิดจากโชคชะตาหรือเคราะห์กรรมที่เหนือการควบคุม แต่เกิดจากสาเหตุที่แก้ไขและป้องกันได้ สาเหตุของอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts) และสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe condition) การป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ ทำได้โดยการกำจัดการกระทำ หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยให้เหลือน้อยที่สุดหรือหมดไป สภาพการทำงานที่ปลอดภัยก็จะเกิดขึ้นในที่สุดการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียมากมาย นอกจากจะเกิดการบาดเจ็บ การเจ็บป่วย เสียชีวิต หรือแม้แต่ทรัพย์สินเสียหาย อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรที่เกิดความเสียหาย ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงแล้ว ยังรวมถึงการสูญเสียเวลาในการผลิตที่ต้องหยุดและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ หรือแม้แต่เสียภาพพจน์ของบริษัทความสูญเสีย ค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมนั้นอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ดังนี้คือ

1. ความสูญเสียทางตรง (Direct loss)

- 1.1 ค่ารักษาพยาบาล
- 1.2 ค่าทดแทนจากการได้รับบาดเจ็บ
- 1.3 ค่าทำขวัญ
- 1.4 ค่าทำศพ
- 1.5 ค่าประกันชีวิต

2. ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect loss) หมายถึง ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (ซึ่งส่วนใหญ่จะคำนวณเป็นตัวเงินได้) นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายทางตรงสำหรับ การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ได้แก่

2.1 การสูญเสียเวลาในการทำงานของ

- 2.1.1 คนงานหรือผู้บาดเจ็บ เพื่อรักษาพยาบาล

2.1.2 คนงานอื่นหรือเพื่อนร่วมงานที่ต้องหยุดชะงักชั่วคราว เนื่องจากช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ โดยการปฐมพยาบาล หรือนำส่งโรงพยาบาล อยากรู้หรืออยากเห็น การวิพากษ์วิจารณ์ ความตื่นตกใจ

2.1.3 หัวหน้างานหรือผู้บังคับบัญชา เนื่องจากช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ สอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ บันทึกลงและจัดทำรายงานการเกิดอุบัติเหตุ จัดหาคนงานอื่นและฝึกสอนให้เข้าทำงานแทนผู้บาดเจ็บ หาวิธีแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้เกิดซ้ำอีก

2.2 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ ที่ได้รับความเสียหาย

2.3 วัตถุดิบหรือสินค้าที่ได้รับความเสียหายต้องทิ้ง ทำลายหรือขายเป็นเศษ

2.4 ผลผลิตลดลง เนื่องจากกระบวนการผลิตขัดข้อง ต้องหยุดชะงัก

2.5 ค่าสวัสดิการต่าง ๆ ของผู้บาดเจ็บ

2.6 ค่าจ้างแรงงานของผู้บาดเจ็บซึ่งโรงงานยังคงต้องจ่ายตามปกติ แม้ว่าผู้บาดเจ็บจะทำงานยังได้ไม่เต็มที่หรือต้องหยุดงาน

2.7 การสูญเสียโอกาสในการทำกำไร เพราะผลผลิตลดลงจากการหยุดชะงักของกระบวนการผลิต และการเปลี่ยนแปลงความต้องการของตลาด

2.8 ค่าเช่า ค่าไฟฟ้า น้ำประปา และโซ่หุ้ยต่าง ๆ ที่โรงงานยังคงต้องจ่ายตามปกติ แม้ว่าโรงงาน จะต้องหยุดหรือปิดกิจการหลายวันในกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง

2.9 การเสียชื่อเสียงและภาพพจน์ของโรงงาน นอกจากนี้ผู้บาดเจ็บจนถึงขั้นพิการหรือทุพพลภาพ จะกลายเป็นภาระของสังคมซึ่งทุกคนมีส่วนร่วม รับผิดชอบด้วย ความสูญเสียทางอ้อมจึงมีค่ามหาศาลกว่าความสูญเสียทางตรงมากซึ่งปกติเรามักจะคิด กันไม่ถึง จึงมีผู้เปรียบเทียบว่า ความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายของการเกิดอุบัติเหตุเปรียบเสมือน “ภูเขาน้ำแข็ง” ส่วนที่โผล่พ้นน้ำให้มองเห็น ได้มีเพียงเล็กน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับส่วนที่จมอยู่ใต้น้ำในทำนองเดียวกัน ค่าใช้จ่ายทางตรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ จะเป็นเพียงส่วนน้อยของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด ซึ่งผู้บริหารโรงงานจะมองข้ามมิได้



ภาพที่ 3 ภูเขาน้ำแข็งกับค่าใช้จ่ายการเกิดอุบัติเหตุ

หลักพื้นฐานในการป้องกันอุบัติเหตุ

วิทยา อยู่สุข (2555) การป้องกันอุบัติเหตุคือการนำศาสตร์และศิลป์มาใช้ในการควบคุมการกระทำของคน เครื่องจักร วิธีการปฏิบัติ วัสดุ และสภาพแวดล้อม เนื่องจากขบวนการผลิตในโรงงานอุตสาหกรรมนั้นมีมากมายและหลายแผนก ซึ่งแต่ละส่วนจะมีความซับซ้อนด้านคุณลักษณะของงาน ที่คนงานแต่ละงานปฏิบัติและรับผิดชอบ ดังนั้น เพื่อให้การควบคุมและการป้องกันเกิดอุบัติเหตุเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพจึงจัดกิจกรรมและขั้นตอนการปฏิบัติและหลักการป้องกันอุบัติเหตุมีดังต่อไปนี้

1. การค้นหาสาเหตุอุบัติเหตุ ค้นหาจากจุดอันตรายต่าง ๆ ที่แอบแฝงอยู่และกำลังจะเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ ได้แก่ ตรวจสอบเครื่องมืออุปกรณ์ เครื่องจักร ตรวจสอบขั้นตอนการผลิต ตรวจสอบสภาพแวดล้อมการทำงาน และตรวจสอบวิธีการทำงาน เป็นต้น นอกจากนี้การค้นหาสาเหตุจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาแล้วก็เป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งที่จะค้นพบสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ

2. การควบคุมสาเหตุทางวัตถุ การควบคุมสาเหตุทางวัตถุที่อาจเกิดความบกพร่องจากการใช้งาน ได้แก่ การติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย การบำรุงรักษาอุปกรณ์ความปลอดภัยที่มีอยู่แล้วอย่างถูกต้อง ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่ถูกต้องและได้มาตรฐาน ตรวจสอบสิ่งที่ชำรุดและแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ดี และกำหนดกฎระเบียบโรงงานหรือระเบียบวิธีการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย

3. ควบคุมสาเหตุทางด้านความประพฤติและวิธีการทำงานของบุคคล การควบคุมสาเหตุทางด้านความประพฤติและวิธีการทำงานของบุคคล เป็นการกระตุ้นเตือน การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยที่สำคัญ ได้แก่ การฝึกงานและการสอนงานให้คนงาน การแก้ไขทัศนคติที่ไม่ดีด้านความปลอดภัย การปรับปรุงวิธีการบังคับบัญชาให้เกิดมนุษยสัมพันธ์ การเปลี่ยนแปลงบุคคลให้เหมาะสมกับงาน การลงโทษทางวินัย และการตรวจสอบสุขภาพและการรักษาพยาบาล

4. กิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย กิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย ได้แก่ จัดทำคู่มือกฎความปลอดภัย โปสเตอร์ รูปภาพ เพื่อมุ่งใจให้สร้างความปลอดภัย การจัดนิทรรศการด้านอุบัติเหตุ ประกวดการรายงานสภาพงานที่ไม่ปลอดภัย ประกวดคำขวัญความปลอดภัย การรณรงค์การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล การอบรมความปลอดภัย การปฐมพยาบาล กฎหมาย การจัดกิจกรรม 5 ส เพื่อความปลอดภัย การรณรงค์ลดอุบัติเหตุเป็นศูนย์ด้วยเทคนิค KYT (Kiken Yoshi Training) การตอบปัญหาชิงรางวัล การตรวจสุขภาพอนามัยและทดสอบสมรรถภาพ เป็นต้น

นโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ปีพุทธศักราช 2560

บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินกิจการผลิตรถยนต์ และส่วนประกอบต่าง ๆ ของรถยนต์ ตระหนักถึงความสำคัญของระบบบริหารงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานควบคู่กับการดำเนินธุรกิจ โดยมีการจัดและดูแลสถานประกอบการให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยและ ถูกสุขลักษณะ รวมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนการทำงานให้เกิดความปลอดภัยต่อร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัยอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

1. บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ถือว่าความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เป็นหน้าที่รับผิดชอบในการทำงานของพนักงานทุกคนและบุคคลภายนอกที่เข้ามาทำงานหรือติดต่อภายในบริษัท
2. บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จะมุ่งมั่นพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้สอดคล้องกับกฎหมาย มาตรฐาน และข้อกำหนดอื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง
3. บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จะสนับสนุนส่งเสริมให้มีกิจกรรมต่าง ๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โรคและการเจ็บป่วยจากการทำงาน
4. บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด กำหนดให้ทุกหน่วยงานต้องจัดทำแผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มีการประเมินผลการดำเนินงาน กำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงเพื่อกำหนดวิธีการทำงานที่ปลอดภัย ตลอดจนการดำเนินการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งการรักษาไว้ซึ่งสุขภาพที่ดีของพนักงานทุกคน

5. บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จะสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาบุคลากร การตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉินต่าง ๆ และยกระดับการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

6. บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จะจัดให้มีการประเมินผล ปรับปรุงพัฒนา และทบทวนการปฏิบัติตามนโยบายที่กำหนดไว้ข้างต้น อย่างต่อเนื่อง

7. บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จะจัดให้มีมาตรฐานการทำงาน คู่มือความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงการประเมิน ทบทวนข้อกำหนดข้อบังคับการทำงานต่าง ๆ ให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ

8. บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จะทำการสื่อสารนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้กับพนักงานทุกคน รวมถึงบุคคลที่ทำงานอยู่ ภายใต้การควบคุมของบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เช่น ผู้รับเหมาต่าง ๆ ผู้มาเยี่ยมชม กิจการ ลูกค้า เป็นต้น ให้ทราบและนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

คู่มือความปลอดภัย (ฉบับพกพา) ของพนักงานบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

คู่มือความปลอดภัย (ฉบับพกพา) สำหรับพนักงานบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด พุทธศักราช 2560 ประกอบด้วย

กฎความปลอดภัย 5 ข้อ

1. พบเครื่องจักรสภาพผิดปกติกดปุ่มสีแดงหยุดทันที
2. ทำงาน 2 คนขึ้นไปต้องให้สัญญาณกัน
3. ทำงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด
4. เกิดสภาพผิดปกติ หยุดรอและทำการตรวจเช็ค ก่อนเอามือเข้าไปสัมผัส
5. ก่อนทำงานต้องตรวจเช็ค เลิกงานต้องจัดเก็บให้เรียบร้อย

หลักการควบคุมความปลอดภัย 3 ประการ

1. สะสางที่ทำงานให้สะอาดเรียบร้อย
2. จัดเตรียมเครื่องจักรอุปกรณ์และตรวจสอบตามมาตรฐานก่อนทำงานทุกครั้ง
3. ปฏิบัติงานและรักษามาตรฐานการใช้อุปกรณ์อย่างถูกวิธี

ข้อห้าม 10 ข้อ เกี่ยวกับความปลอดภัย

1. ห้าม เอามือเข้าสัมผัสชิ้นงาน ขณะเครื่องจักรทำงานโดยเด็ดขาด
2. ห้าม ถอดการ์ดนิรภัยโดยไม่ได้รับอนุญาต
3. ห้าม ข้ามบ่อหลุมที่ไม่มีฝาปิดโดยเด็ดขาด

4. ห้าม ใส่ถุงมือทำงานกับเครื่องจักรที่หมุนได้ เช่น เครื่องเจาะ ฯลฯ
5. ห้าม ใช้มือเปล่าเช็ดเศษเหล็ก
6. ห้าม ทำการซ่อม ปรับแต่ง เครื่องมือและอุปกรณ์โดยไม่ได้รับอนุญาต
7. ห้าม เอามือล้วงกระเป๋าขณะก้าวขึ้น-ลงบันไดและเดินในพื้นที่โรงงาน
8. ห้าม สูบบุหรี่นอกพื้นที่ที่กำหนด โดยเฉพาะ
9. ห้าม เดินลอดใต้เครน/ รอก ที่ยกของอยู่
10. ห้าม เดินอย่างเร่งรีบหรือวิ่ง บริเวณมุมตึก ทางแยก และมุมอับ

KY: หยั่งรู้ระวังภัย

1. จะ โคนหนีบ หรือไม่
2. จะ โคนบาด หรือไม่
3. จะ ถูกดึงเข้าไป หรือไม่
4. จะ ตก หรือไม่
5. จะ หก ล้ม หรือไม่
6. จะ โคน ลวก หรือไม่
7. จะ โคน ไฟ ช็อค หรือไม่
8. อื่น ๆ จะมีอีก หรือไม่

กิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยของบริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้มีการจัดกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้พนักงานทุกคนมีทัศนคติ และรับรู้ความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงกระตุ้นให้ เกิดความตระหนักถึงอันตรายในการทำงาน ผ่านการจัดกิจกรรมต่าง ๆ อาทิ เช่น

1. การจัดศูนย์การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Safety dojo) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้พนักงานทราบถึงความสำคัญของความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้ความรู้ด้านความปลอดภัยพื้นฐาน ซึ่งนำไปสู่ความเข้าใจและปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัยมากขึ้น เพื่อเป็นการปลูกฝัง “จิตสำนึกความปลอดภัย” ให้กับพนักงาน เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยและการมีส่วนร่วมกัน ในกิจกรรมความปลอดภัยและไปสู่เป้าหมายด้านความปลอดภัยคือเพื่อให้อุบัติเหตุในการทำงาน “เป็นศูนย์” โดยพนักงานจะต้องผ่านการอบรมความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยภายในหน่วยงาน อย่างน้อยคนละ 4 ครั้งต่อปี

2. การจัดกิจกรรมสัปดาห์ความปลอดภัย (Safety week) เป็นกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่าย ในการดำเนินการต่ำ สามารถนำข้อมูลสื่อต่าง ๆ จากเรื่องราวภายในและนอกหน่วยงาน โดยนำภาพ

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น สถิติการประสบอันตรายของพนักงาน เมื่อมีภาพเหตุการณ์จริงให้ระบุสาเหตุผลเสียหาย และวิธีการป้องกันแก้ไข มาจัดแสดงในกิจกรรม สัปดาห์แห่งความปลอดภัยเพื่อให้พนักงานเกิดความตระหนักและมีจิตสำนึกในการทำงานอย่างปลอดภัย และทำให้พนักงานเข้ามามีส่วนร่วมได้เป็นจำนวนมาก

3. การประชุมความปลอดภัยประจำเดือน (Monthly safety meeting) เป็นกิจกรรมหนึ่ง ที่จัดในรูปของการประชุม การพูดคุย หรือการอภิปรายเกี่ยวกับความปลอดภัย ในทุก ๆ ต้นเดือน ระยะเวลาในการประชุมประมาณ 15 นาที โดยหัวหน้างานจะมีการแจ้งข่าวสารและชี้แจงเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมในเดือนที่ผ่านมา ให้พนักงานภายในหน่วยงานรับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการซักถาม ทำให้เกิดแนวคิดสร้างสรรค์ และได้ข้อสรุปนำไปดำเนินการต่อไป

4. กิจกรรม 5 ส เพื่อความปลอดภัย ส่งเสริมให้ทุกหน่วยงาน ร่วมกันทำกิจกรรม 5 ส. โดยได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมจากผู้บริหารระดับสูง โดยมีการตรวจประเมินและให้คะแนนพื้นที่ 5 ส ประจำทุกเดือน

5. การทำแผ่นป้ายแสดงสถิติอุบัติเหตุหรือป้ายประกาศ โดยจัดทำแผ่นป้ายใหญ่ แสดงสถิติอุบัติเหตุ หรือป้ายประกาศกิจกรรมด้านความปลอดภัยปิดไว้หน้าหน่วยงาน ในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน เพื่อให้มีจิตสำนึกให้ความร่วมมือในการลดสถิติของอุบัติเหตุ

6. การเผยแพร่บทความในรูปแบบสื่อต่าง ๆ ผ่านทางหน่วยงานที่ได้จัดทำวารสารหรือสื่อสิ่งพิมพ์ผ่านการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ แจกจ่ายแก่พนักงานเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยได้มากยิ่งขึ้น

7. การทัศนศึกษา ดูงานด้านความปลอดภัย กิจกรรมนี้ทำให้พนักงานหรือคณะกรรมการด้านความปลอดภัยได้มีโอกาส ไปเห็นสภาพการทำงานในสถานประกอบการอื่น เพื่อนำมาปรับปรุงสภาพการทำงานของตนให้ดียิ่งขึ้น

8. กิจกรรม KYT หมายถึง การวิเคราะห์งานเพื่อความปลอดภัย โดยใช้วิธีการ ฝึกอบรมให้รู้จักการคาดการณ์ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น พร้อมทั้งกำหนดวิธีการแก้ไข โดยการเตือนสติด้วยคำพูด KYT ย่อมาจาก Kiken (อันตราย) Yoshi (คาดการณ์อันตราย ล่วงหน้า) Training (ฝึกอบรมให้มีความชำนาญและหาทางป้องกัน) ซึ่งมีหลักการคือ

- 8.1 ค้นหาอันตรายและสาเหตุ
- 8.2 ห้ามมาตรการป้องกัน
- 8.3 เลือกมาตรการป้องกัน
- 8.4 ตะโกนเตือนตนก่อนทำงาน

9. การค้นหาอันตรายจากใบงานพนักงาน (KY from operation) คือ การค้นหาสภาพอันตราย (Hazard) หรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัยที่มีอยู่ในแต่ละขั้นตอนการทำงานของพนักงานแต่ละคนเองและนำมากำหนดมาตรการป้องกัน โดยลักษณะงานที่จะเลือกมาจะมีลักษณะ ดังนี้

9.1 งานที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย

9.2 งานที่เกิดอุบัติเหตุแล้วมีความรุนแรง

9.3 งานใหม่ที่ไม่คุ้นเคย

10. Near miss report เพื่อเป็นการช่วยกันขจัดสิ่งที่ยังแอบซ่อน และเสี่ยงที่จะเกิดอันตราย ต่อการทำงาน จึงได้ให้เพื่อนพนักงานที่พบเห็น หรือประสบเหตุการณ์ (Near miss) กับตนเองเขียนรายงานส่งเข้ามายังหน่วยงานความปลอดภัย และอาชีวอนามัย เพื่อให้เหตุการณ์ที่เป็นอันตรายเหล่านั้น ได้รับการป้องกันและแก้ไข เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานกับพนักงานทุกคน

11. กิจกรรมข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงงาน (Suggestion) เป็นการมุ่งเน้นให้พนักงานได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเพื่อปรับปรุงงานในเรื่องต่าง ๆ โดยความคิดเห็นในการปรับปรุงงานอาจจะมาจากผู้ปฏิบัติงาน เป็นรายบุคคล หรือเกิดจากการรวมกลุ่มของพนักงานก็ได้ เช่น การสร้างคุณภาพ การลดต้นทุน การสร้างความปลอดภัยในการทำงาน และการดูแลรักษาเครื่องจักร การกำจัดขั้นตอนการทำงานที่ไม่จำเป็นออกไป ข้อเสนอแนะเป็นการทำงานที่ทำให้ผู้ปฏิบัติงานได้มีโอกาสที่จะเสนอความคิดเห็นในการทำงานที่เป็นประโยชน์ต่อองค์กร เป็นการทำงานที่เป็นการทำงานจากล่างขึ้นบน ซึ่งญี่ปุ่นเรียกว่า Kaizen activity

12. กิจกรรมเดินตรวจความปลอดภัย (Safety patrol) เป็นการจัดทีมเดินตรวจตราในพื้นที่ทำงาน เพื่อค้นหาสาเหตุของอันตรายต่าง ๆ ที่มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบหรือมีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของผู้ปฏิบัติงาน หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในทุกส่วนของสถานที่ปฏิบัติงาน ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของตัวอาคาร เครื่องมือ วัสดุ อุปกรณ์ สิ่งแวดล้อมในการทำงาน กระบวนการทำงาน เป็นต้น โดยตรวจสอบและประเมินว่าการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในเรื่องต่าง ๆ ถูกต้องตามข้อกำหนดของกฎหมาย (Legal requirements) หรือไม่ เช่น ระบบป้องกันและระงับอัคคีภัย แผนรองรับเหตุฉุกเฉิน รวมไปถึงการตรวจสอบว่าการปฏิบัติงานเป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อกำหนด หรือ มาตรฐานของบริษัทหรือไม่ แล้วนำข้อมูลอันตรายที่ได้มาประเมิน เพื่อแก้ไข ปรับปรุง หรือหามาตรการป้องกันก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ (Accident) หรืออุบัติการณ์ (Incident) ขึ้นมาในสถานที่ปฏิบัติงาน

13. การตรวจสุขภาพอนามัย และการทดสอบสมรรถภาพ เป็นกิจกรรมหนึ่งของการรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อที่จะได้ทราบสภาพร่างกาย และสมรรถภาพทางกายของพนักงานว่ายังคงเหมือนเดิม หรือมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร โดยเฉพาะการทำงานในสภาวะแวดล้อม ที่อาจจะก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย และสมรรถภาพทางกาย อาทิเช่น การทำงานในที่ที่มีเสียงดังมาก การทำงานในที่ที่มีฝุ่นละอองมาก การทำงานเกี่ยวกับสารเคมี การทำงานอยู่หน้าจอคอมพิวเตอร์ เป็นต้น การตรวจสุขภาพอนามัย และการทดสอบสมรรถภาพทางกาย เพื่อนำผลการตรวจและทดสอบมาทำการวิเคราะห์ หรือการเฝ้าระวังโรค เป็นระยะ ๆ จะทำให้ทราบว่าสมควรที่พนักงานดังกล่าวคงทำงาน ณ ที่นั้นอยู่ต่อไป หรือสมควรจะสับเปลี่ยนให้ไปทำงานอย่างอื่น เป็นการวินิจฉัยว่า ควรที่จะมีการปรับปรุงสภาวะแวดล้อมในการทำงาน ให้มีมลภาวะน้อยลงกว่าเดิมเพื่อไม่ให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของพนักงาน การตรวจ และการทดสอบ ทำให้ได้หลายลักษณะผ่านกระบวนการต่าง ๆ เช่น การตรวจสุขภาพร่างกายประจำปี การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสภาพการทำงานต่อสรีระการทำงาน โดยการทดสอบสมรรถภาพการไต่ขั้น เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบเสียงดังภายในพื้นที่การทำงาน การทดสอบสมรรถภาพสายตา เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบจากการทำงานที่ต้องใช้สายตามาก เช่น งานตรวจสอบคุณภาพงานประกอบชิ้นส่วนขนาดเล็ก เป็นต้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต (2551) ศึกษาเรื่องการพัฒนา รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุ ในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็ก โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้ 1) เพื่อพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็ก 2) เพื่อตรวจสอบรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็ก 3) เพื่อศึกษาระดับความพึงพอใจของพนักงานต่อรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็ก และ 4) เพื่อประเมินความเหมาะสมของรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็ก โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ซึ่งเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานในบริษัทเอสที อินเทอร์เน็ต (2004) จำกัด จำนวน 40 คน เป็นกลุ่มทดลองและพนักงานบริษัทรุ่งรัตน์พลาสติกรีไซเคิล จำกัด จำนวน 40 คน เป็นกลุ่มควบคุม เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ 1) รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็กประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนดำเนินการปฏิบัติและส่วนดำเนินการฝึกอบรม 2) แบบสอบถามระดับความพึงพอใจต่อรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็กที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้น 3) แบบประเมินความเหมาะสมของรูปแบบ

การป้องกันอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็ก การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัยพบว่า พนักงานได้ทดลองหลังได้รับการฝึกอบรมมีความรู้เรื่องความปลอดภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุสูงกว่าก่อนฝึกอบรม โดยพนักงานมีความรู้เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.35 โรงงาน ทดลองหลังใช้รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 91.66 โรงงาน ทดลองที่ใช้รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุต่ำโรงงานควบคุมที่ไม่ได้ใช้รูปแบบ การป้องกันอุบัติเหตุ พนักงานกลุ่มทดลองมีความพึงพอใจต่อรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุ ในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็ก ในภาพรวมอยู่ระดับมาก และความคิดเห็นต่อ รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็ก ในภาพรวมอยู่ ระดับมาก

ณัฐพงศ์ ปานศิริ (2557) ศึกษาถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของเจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ ในโรงงานอุตสาหกรรม เขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานระดับ วิชาชีพ ในโรงงานอุตสาหกรรม เขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 84 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บ รวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถาม ซึ่งแบ่งคำถามเป็น 3 ตอน คือ 1) ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล (เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน ขนาดของสถานประกอบการและ คุณสมบัติที่ใช้แต่งตั้ง) ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check list) 2) การรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ประกอบด้วย 3 ด้าน คือ โอกาสเสี่ยงในการเกิด อุบัติเหตุ ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ ประโยชน์และอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ 3) พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งลักษณะของแบบสอบถามตอนที่ 2 และ 3 เป็นแบบ ประเมินค่า (Rating scale) จากนั้นทดสอบเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างข้อมูลทั่วไป ส่วนบุคคล การรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS สถิติที่ใช้คือ ค่าร้อยละ, ค่าเฉลี่ย, ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน, ค่า t-test, One-way ANOVA และ Pearson's product moment correlation coefficient โดยกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95

ผลการวิจัยครั้งนี้ พบว่า 1) ส่วนใหญ่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 30-40 ปี สถานภาพสมรส สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีสาขา อาชีวอนามัยและความปลอดภัย มีอายุงานเฉลี่ย 8 ปี และทำงานในสถานประกอบการขนาดกลาง 2) เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ มีการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อ ด้านสุขภาพ ทั้ง 3 ด้าน คือ การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรง

หลังเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ ในระดับมาก ปานกลาง และมาก ตามลำดับ 3) เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ในระดับมาก 4) ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน คือ แหล่งที่มาของคำแนะนำ อายุงาน การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงหลังเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ

สุริวัณษ์ ใจกล้า (2557) ศึกษาถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท เอสอีไอ อินเทอร์เน็ตคอนเนคส์ โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน
- 2) เพื่อศึกษาระดับความรู้ความเข้าใจ
- 3) เพื่อศึกษาปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัย
- 4) เพื่อศึกษาทัศนคติต่อกิจกรรมความปลอดภัย
- 5) เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมความปลอดภัย โดยทำการศึกษาจากพนักงานจำนวน 310 คน ส่วนเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือแบบสอบถาม และวิเคราะห์ข้อมูลจากโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นพนักงาน APFA มีความรู้ความเข้าใจโดยรวมอยู่ในระดับมาก ส่วนความรู้ความเข้าใจและทัศนคติต่อกิจกรรมแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยและมีความรู้ความเข้าใจโดยรวมอยู่ในระดับมาก ส่วนความรู้ความเข้าใจและทัศนคติต่อกิจกรรมแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน แต่สำหรับทัศนคติต่อกิจกรรมโดยรวมอยู่ในระดับดี ส่วนปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยโดยรวมอยู่ในระดับดี และทิศทางความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยกับพฤติกรรมความปลอดภัย เมื่อแจกแจงเป็นรายด้านพบว่า วิศวกรรมศาสตร์มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ การศึกษามีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ และการออกกฎข้อบังคับมีความสัมพันธ์กันในระดับสูงมาก สุดท้ายพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน เมื่อแจกแจงเป็นรายด้านพบว่า ด้านการปฏิบัติงานโดยรวมอยู่ในระดับดี ด้านการใช้เครื่องมือเครื่องจักรอุปกรณ์โดยรวมอยู่ในระดับดี ด้านสภาพแวดล้อมโดยรวมอยู่ในระดับพอใช้ และด้านการจัดการโดยรวมอยู่ในระดับดี

อาทิตยา เพชรพรพันธ์ และคณะ (2557) ศึกษาถึงการปรับปรุงพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของพนักงาน: กรณีศึกษา โรงงานอุตสาหกรรมฟอกย้อม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของพนักงานในโรงงานฟอกย้อม แผนกที่ดำเนินการศึกษาคือแผนกฟอกย้อมและแผนกตกแต่งสำเร็จ การวิจัยดำเนินการตามวงจรเดมมิง 3 รอบ วงรอบที่ 1 เป็นการสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยให้พนักงาน วงรอบที่ 2 เป็นการสร้างต้นแบบ และวงรอบที่ 3 เป็นการติดตามการทำงานของพนักงาน โดยเริ่มจากให้ทีมงานร่วมวางแผนในการปรับปรุงพฤติกรรมของพนักงาน ดำเนินการตามแผน แล้ววัดผลการปรับปรุงพฤติกรรม หากผลยัง

ไม่เป็นที่พอใจก็วางแผนใหม่แล้วทำซ้ำจนกว่าผลจะเป็นที่พอใจ เมื่อวัดผลการปรับปรุงพฤติกรรม พนักงานแผนกซ่อมผ้าและแผนกตกแต่งสำเร็จตามลำดับ พบว่าการปรับปรุงพฤติกรรมในวงรอบที่ 1 ดีขึ้น 3.50% และ 2.91% ของการประเมินเบื้องต้น วงรอบที่ 2 พบการปรับปรุงดีขึ้น 0.74% และ 2.29% ของวงรอบที่ 1 และวงรอบที่ 3 พบการเปลี่ยนแปลงดีขึ้น 1.57% และ 0.96% ของวงรอบที่ 2

ณัฐกาญจน์ เคนอ่อน (2556) ได้ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ฝ่ายผลิตสินค้าการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาระดับพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานฝ่ายสินค้า การทำเรือแห่งประเทศไทย 2) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานฝ่ายสินค้าการทำเรือ แห่งประเทศไทย จำแนกตามลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา อายุการทำงาน และประสบการณ์ฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย 3) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานฝ่ายสินค้า การทำเรือแห่งประเทศไทย ประชากรที่ใช้ ในการวิจัย จำนวน 1,348 คน ใช้กลุ่มตัวอย่าง 308 คน โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามเพื่อสำรวจพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานฝ่ายสินค้า การทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นมีค่า IOC เท่ากับ 0.5 จำนวน 30 ข้อ มีค่าอำนาจจำแนกอยู่ระหว่าง 0.23-0.79 และมีค่าความเชื่อมั่น (Reliability) เท่ากับ 0.93 และ วิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติโดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที (t-test independent) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way analysis of variance (ANOVA)) ผลการวิจัยสรุปได้ ดังนี้

1. ระดับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานฝ่ายสินค้า การทำเรือ แห่งประเทศไทยโดยภาพรวม และรายด้านอยู่ในระดับมากทุกด้านเรียงตามลำดับ ได้แก่ ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ ด้านสภาพแวดล้อม ด้านการจัดการ และด้านคน
2. ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานฝ่ายสินค้า การทำเรือแห่งประเทศไทย พนักงานที่มี อายุ อายุการทำงาน ระดับการศึกษา และประสบการณ์ ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยแตกต่างกัน พบว่า มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ในภาพรวม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
3. พนักงานฝ่ายสินค้า การทำเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงานที่สำคัญ ดังนี้
 - 3.1 ด้านคน ควรมีการฝึกอบรมสัมมนา และการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ในการทำงาน

3.2 ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ ควรหมั่นตรวจสอบสภาพเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

3.3 ด้านสภาพแวดล้อม ควรให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อม

3.4 ด้านการจัดการ ก่อนการปฏิบัติงานควรมีแผนการปฏิบัติงานที่ชัดเจนและมีการประเมินผล และติดตามผลเป็นระยะ

มาณี สิทธิพานวงศ์ (2553) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วม ทักษะ และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายโรงงาน บริษัท มอนซาโต้ ไทยแลนด์ จำกัด โดยมิวตูประสงค์ เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วม ทักษะ และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายโรงงาน บริษัท มอนซาโต้ ไทยแลนด์ จำกัด และเพื่อศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบทั้ง 3 ด้าน ซึ่งจะนำไปสู่การปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องในการจัดการความปลอดภัยสำหรับโรงงาน และสร้างมาตรฐานให้ดียิ่งขึ้นไป กลุ่มตัวอย่างในการศึกษา คือ พนักงานฝ่ายโรงงาน โรงงาน บริษัท มอนซาโต้ ไทยแลนด์ จำกัด จำแนกเป็นเพศหญิงจำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 เพศชายมีจำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อายุต่ำกว่า 25 ปี มีจำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 ด้านการศึกษาส่วนใหญ่ศึกษาในระดับประถมศึกษา มีจำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 24.4 ส่วนด้านแผนกที่ปฏิบัติงาน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ปฏิบัติงานในแผนกรับ-ลงข้าวโพด มีจำนวน 72 คนคิดเป็นร้อยละ 58.5 ด้านประสบการณ์ในการทำงาน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการทำงาน 1-5 ปี มีจำนวน 47 คนคิดเป็นร้อยละ 38.2 ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยในการทำงาน อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.05 และเมื่อพิจารณาระดับย่อย การมีส่วนร่วมด้านความคิดเห็น อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.44 การมีส่วนร่วมในการวางแผน อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 2.87 การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.29 และการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล อยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย 2.58 ทักษะด้านความปลอดภัยในการทำงาน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.62 และพนักงานมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน อยู่ในระดับทุกครั้ง มีค่าเฉลี่ย 4.40 ปัจจัยที่อาจมีผลต่อการมีส่วนร่วมทักษะ และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน จำแนกกลุ่มตามเพศ อายุ การ ศึกษา แผนกที่ปฏิบัติงาน และประสบการณ์ พบว่า ปัจจัยด้านเพศ อายุ และประสบการณ์แตกต่างกัน ไม่มีผลแตกต่างต่อการมีส่วนร่วม ทักษะ และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ปัจจัยด้านการศึกษาแตกต่างกัน มีผลแตกต่างต่อการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยในการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ไม่มีผลแตกต่างต่อทักษะ และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน และปัจจัยด้านปฏิบัติงานในแผนกที่แตกต่างกัน มีผลแตกต่างต่อการมีส่วนร่วม ทักษะ และพฤติกรรมด้านความปลอดภัย

ในการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการมีส่วนร่วม ทักษะคิด และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน พบว่า ทักษะคิดด้านความปลอดภัยในการทำงาน มีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยในการทำงาน และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

พงษ์ณตล คงทอง (2550) ได้ศึกษาเรื่องผลการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานที่มีต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาผลกระทบของการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานที่มีต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานของพนักงาน ในโรงงานผลิตข้อต่อเหล็ก กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานระดับปฏิบัติการจำนวน 60 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 30 คน กลุ่มควบคุม 30 คน กลุ่มทดลองได้เข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการทำงานเป็นเวลา 1 วัน ส่วนกลุ่มควบคุมไม่ต้องเข้าฝึกอบรม เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน และทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ ค่าที (t-test) ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS ผลการวิจัยพบว่า 1) ก่อนการฝึกอบรมพนักงาน ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 1 ครั้ง พนักงานกลุ่มควบคุมมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 2 ครั้ง จากการคำนวณหาอัตราการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ก่อนการฝึกอบรมมีค่าเท่ากับ 160.3 ครั้งต่อหนึ่งล้านชั่วโมงทำงาน และหลังจากการ ฝึกอบรมพนักงานกลุ่มควบคุมมีค่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 320.5 ครั้งต่อหนึ่งล้านชั่วโมงทำงาน พนักงานกลุ่มควบคุมมีค่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 160.3 ครั้งต่อหนึ่งล้านชั่วโมงทำงาน 2) หลังการฝึกอบรมพนักงานกลุ่มทดลองมีความรู้มากกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ.05 โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 14.6 คะแนน กลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 11.5 คะแนน

อภิรักษ์ ฌบรพต (2558) ได้ศึกษาเรื่อง ทักษะคิดต่อระบบความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในสถานประกอบการประเภทธุรกิจค้าปลีก ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบทักษะคิดของพนักงานต่อระบบความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในสถานประกอบการประเภทธุรกิจค้าปลีก ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่ (บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน) สาขาหางดง) เครื่องมือที่ใช้ คือ แบบสอบถามกลุ่มประชากร จำนวน 300 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ความถี่ ร้อยละ และ ค่าเฉลี่ย ผลการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 21-30ปี สถานภาพสมรส ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ ตำแหน่งพนักงาน อายุ 3-5 ปี และเคยได้รับการแนะนำหรือฝึกอบรมในเรื่อง ระบบความปลอดภัยในการทำงานมาแล้ว ด้านความรู้ความเข้าใจพบว่า มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อระบบความปลอดภัยอยู่ในระดับมากที่สุด ได้แก่

การสวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personal protective equipment) ที่เหมาะสมกับลักษณะของงาน และต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตลอดเวลา ด้านความรู้สึกพบว่า มีความรู้สึกที่ดีต่อระบบความปลอดภัยในการทำงาน ระดับดีมาก ได้แก่ การฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ รองลงมา ได้แก่ มีความรู้สึกดีและปฏิบัติตามวิธีการทำงานที่ปลอดภัยตามที่บริษัทกำหนดให้มีจิตสำนึกที่ดี ด้านพฤติกรรมพบว่า มีการปฏิบัติตามระบบความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับดี ได้แก่ การสวมชุดปฏิบัติงานรัดกุมและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน รองลงมา ได้แก่ การปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวังต่ออันตราย และการใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรต่าง ๆ

พนนिति พิจอมบุตร (2558) ได้ศึกษาเรื่องการนำนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน โรงไฟฟ้าแม่เมาะ จังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติ โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาประสิทธิผลของการนำนโยบายความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ของโรงไฟฟ้าแม่เมาะ จังหวัดลำปางไปปฏิบัติ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของโรงไฟฟ้าแม่เมาะ จังหวัดลำปางไปปฏิบัติ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน โรงไฟฟ้าแม่เมาะ จำนวน 87 คน โดยการสุ่มตัวอย่างแบบโควตา จากการศึกษาพบว่า 1) ประสิทธิภาพการนำนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย สภาพแวดล้อมในการทำงานของโรงไฟฟ้าแม่เมาะ จังหวัดลำปางไปปฏิบัติ ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุดเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านก็อยู่ในระดับมากที่สุดทั้ง 3 ด้าน เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ลดอุบัติเหตุด้านบุคคล ลดความสูญเสียด้านทรัพย์สิน ผู้ปฏิบัติงานมีความสุขและปลอดภัยในการทำงาน 2) ระดับปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โรงไฟฟ้าแม่เมาะ จังหวัดลำปางไปปฏิบัติ พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับจากมากไปหาน้อยตามลำดับ ได้แก่ ด้านการมีส่วนร่วมของผู้ปฏิบัติ ด้านมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย ด้านทรัพยากรของนโยบาย ด้านลักษณะหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ด้านการสื่อสารระหว่างหน่วยงานและด้านแรงจูงใจในการทำงาน 3) ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โรงไฟฟ้าแม่เมาะ จังหวัดลำปางไปปฏิบัติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ การมีส่วนร่วมของผู้ปฏิบัติงาน และแรงจูงใจในการทำงาน

ทรัพย์สตรี แสนทวิสุข (2550) ได้ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมีของพนักงานในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จังหวัดชลบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมี และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมีของพนักงาน โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 504 ราย ซึ่งกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้กรอกแบบสอบถามด้วยตนเอง ผลการศึกษาพบว่า

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมีค่อนข้างเหมาะสม ผลการวิเคราะห์การถดถอยแบบง่าย พบว่าตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมี มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีทั้งสิ้น 8 ตัวแปร คือ เพศ ความรู้ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมี การรับรู้ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานกับสารเคมี การรับรู้ความรุนแรงของอันตรายจากการปฏิบัติงานกับสารเคมี ความคาดหวังประโยชน์จากการปฏิบัติงานกับสารเคมีอย่างปลอดภัย ความคาดหวังอุปสรรคของการปฏิบัติงานกับสารเคมีอย่างปลอดภัย การรับสารด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมีจากสื่อบุคคล และการรับสารด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมีจากสื่อเฉพาะกิจ สำหรับผลการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุขั้นตอนพบว่า ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีทั้งสิ้น 7 ตัวแปร ซึ่งร่วมกันอธิบายการแปรผันของพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมีได้ร้อยละ 20.7 โดยตัวแปรที่มีอิทธิพลทางบวกต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมี มี 5 ตัวแปร คือ ความคาดหวังประโยชน์จากการปฏิบัติงานกับสารเคมีอย่างปลอดภัย ความรู้ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมี การรับรู้ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานกับสารเคมี การรับสารด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมีจากสื่อเฉพาะกิจ และการรับรู้ความรุนแรงของอันตรายจากการปฏิบัติงานกับสารเคมี ในขณะที่ตัวแปรที่มีอิทธิพลทางลบต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมี คือความคาดหวังอุปสรรคของการปฏิบัติงานกับสารเคมีอย่างปลอดภัย และการศึกษาข้อค้นพบนี้แสดงว่า ผู้วิจัยสามารถประยุกต์ใช้แบบจำลองความเชื่อด้านสุขภาพของ Rosenstock ในการอธิบายพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมี และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยสามารถนำข้อค้นพบจากการศึกษานี้ เป็นแนวทางในการรณรงค์ด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

วิทิต กมลรัตน์ (2552) ได้ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท อติตยา เบอร์ลา เคมีคัลส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ฟอสเฟต ดีวีชั่น) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 135 ราย ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานทั้งหมด 4 ด้าน คือ ด้านการปฏิบัติงาน ด้านเครื่องจักรอุปกรณ์ ด้านสภาพแวดล้อม และด้านการจัดการ ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้ 1) กลุ่มประชากรส่วนใหญ่มีพฤติกรรมความปลอดภัยด้านสภาพแวดล้อมสูงถึงสูงมาก 2) ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน 3 ตัว คือ เพศ (ชาย) อายุงาน และทัศนคติโดยตัวแปรเพศ (ชาย) เป็นความสัมพันธ์ในทางลบ ส่วนความรู้ด้านความปลอดภัยและทัศนคติด้านความปลอดภัยเป็นความสัมพันธ์ในทางบวก นั่นคือเพศชายมีพฤติกรรมความปลอดภัยน้อยกว่าเพศหญิง ผู้มีอายุงานนานกว่าและผู้ที่มีทัศนคติ

ด้านความปลอดภัยมากกว่า 3) แนวทางในการดำเนินกิจกรรมเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุในโรงงาน
ที่เกิดจากพฤติกรรมการทำงานที่ไม่ปลอดภัย คือ กิจกรรมของฝ่ายบริหาร กิจกรรมด้านส่งเสริมและ
กิจกรรมด้านฝึกอบรม



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีวัตถุประสงค์ เพื่อ 1. ศึกษาพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา 2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับสถานภาพส่วนบุคคลของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์การทำงาน ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานและความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย โดยมีกระบวนการและขั้นตอน ดังนี้

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัย
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล
6. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ พนักงานฝ่ายผลิตในโรงประกอบขั้นสุดท้าย บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ณ เดือนกันยายน พ.ศ. 2560 จำนวน 449 คน เลือกเป็นกลุ่มตัวอย่างโดยการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive sampling) และกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจากตารางกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของ (Krejcie & Morgan, 1970) ได้กลุ่มตัวอย่าง 207 จำนวน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaires) ที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้นโดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์การทำงาน ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน และผลแบบทดสอบความรู้การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 15 ข้อ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงาน ให้ 1 คะแนน

ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความรู้ความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานให้ 0 คะแนน

ผู้ตอบแบบสอบถาม ไม่แน่ใจ เกี่ยวกับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงาน ให้ 0 คะแนน

โดยคำถามที่ผู้วิจัยนำมาใช้นั้น แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

- กลุ่มคำถามที่จะได้ 1 คะแนนเมื่อคำตอบคือ “ถูก” ได้แก่ ข้อที่ 1, 2, 3, 7, 8, 9, 14, 15
- กลุ่มคำถามที่จะได้ 1 คะแนนเมื่อคำตอบคือ “ผิด” ได้แก่ ข้อที่ 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13

ผู้วิจัยใช้วิธีการแสดงระดับคะแนนเฉลี่ยพิจารณาจากคะแนนของคำตอบ นำมาแบ่งอันตรภาคชั้นคะแนน กำหนดเป็น 3 อันตรภาคชั้น โดยใช้เกณฑ์การคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned} \text{จากสูตร ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ \text{แทนค่าสูตร} &= \frac{15 - 0}{3} \\ &= 5.00 \end{aligned}$$

ซึ่งคะแนนที่ได้นั้นมีความหมายดังต่อไปนี้ โดยใช้เกณฑ์การแปลความหมายจากช่วงคะแนนเฉลี่ย ดังต่อไปนี้

คะแนนรวม	10.01-15.00	หมายถึง มีความรู้ระดับมาก
คะแนนรวม	5.01-10.00	หมายถึง มีความรู้ระดับปานกลาง
คะแนนรวม	0.00-5.00	หมายถึง มีความรู้ระดับน้อย

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูมูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มี 4 ด้าน 1) ด้านการปฏิบัติงาน (10 ข้อ) 2) ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ (5 ข้อ) 3) ด้านสภาพแวดล้อม (5 ข้อ) 4) ด้านการจัดการ (5 ข้อ) จำนวนทั้งสิ้น 25 ข้อ แบ่งเป็นคำถามเชิงบวก 17 ข้อ คำถามเชิงลบ 8 ข้อ (ข้อที่ 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 14) โดยเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 4 ระดับ ของลิเคิร์ต (Likert) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

คำถามเชิงบวก/ คะแนน	คำถามเชิงลบ/ คะแนน
ปฏิบัติทุกครั้ง 4	ไม่เคยปฏิบัติ 1
ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง 3	ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง 2
ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง 2	ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง 3
ไม่เคยปฏิบัติ 1	ปฏิบัติทุกครั้ง 4

ผู้วิจัยใช้วิธีการแสดงระดับคะแนนเฉลี่ยพิจารณาจากคะแนนของคำตอบ นำมาแบ่งอันตรายภาคชั้นคะแนน กำหนดเป็น 4 อันตรภาคชั้น โดยใช้เกณฑ์การคำนวณดังนี้

$$\text{จากสูตร ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$\text{แทนค่าสูตร} = \frac{4 - 1}{4}$$

$$= 0.75$$

ซึ่งคะแนนที่ได้นั้นมีความหมายดังต่อไปนี้ โดยใช้เกณฑ์การแปลความหมายจากช่วงคะแนนเฉลี่ย ดังต่อไปนี้

ระดับพฤติกรรมความปลอดภัย	คะแนนเฉลี่ย
พฤติกรรมอยู่ในระดับดี	3.26-4.00
พฤติกรรมอยู่ในระดับพอใช้	2.51-3.25
พฤติกรรมอยู่ในระดับไม่ค่อยดี	1.76-2.50
พฤติกรรมอยู่ในระดับไม่ดี	1.00-1.75

จากนั้นกำหนดระดับคะแนนเพื่อแปลความหมายของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ดังนี้

(Hinkle, William & Stephen , 1998, p. 118)

ค่า r	ระดับความสัมพันธ์
0.90-1.00	มีความสัมพันธ์กันสูงมาก
0.70-0.89	มีความสัมพันธ์กันสูง

0.50-0.69	มีความสัมพันธ์กันปานกลาง
0.30-0.49	มีความสัมพันธ์กันต่ำ
0.00-0.29	มีความสัมพันธ์กันต่ำมาก

การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaires) ที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น โดยมีขั้นตอนตามลำดับ ดังนี้

1. จากการศึกษาแนวคิดจากทฤษฎี เอกสารต่าง ๆ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน โดยศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัย ในการทำงานเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน เครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ สภาพแวดล้อม และการจัดการ เพื่อนำเนื้อหามาวิเคราะห์แนวทางในการสร้างแบบสอบถาม
2. กำหนดคำนิยามศัพท์เฉพาะของตัวแปรในการวิจัย
3. สร้างข้อคำถามในแบบสอบถามให้สอดคล้องกับคำนิยามศัพท์เฉพาะ โดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อพิจารณาตรวจสอบปรับปรุงแก้ไข ได้ข้อคำถาม 35 ข้อ ครอบคลุมตัวแปรในด้านต่าง ๆ ดังนี้
 - 3.1 ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงาน จำนวน 15 ข้อ (ข้อที่ 1-10)
 - 3.2 ด้านการปฏิบัติงาน จำนวน 10 ข้อ (ตอนที่ 2 ข้อที่ 1-10)
 - 3.3 ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ จำนวน 5 ข้อ (ตอนที่ 2 ข้อที่ 11-15)
 - 3.4 ด้านสภาพแวดล้อม จำนวน 5 ข้อ (ตอนที่ 2 ข้อที่ 16-20)
 - 3.5 ด้านการจัดการ จำนวน 5 ข้อ (ตอนที่ 2 ข้อที่ 21-25)
4. นำไปเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา จำนวน 1 ท่าน และผู้เชี่ยวชาญในบริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 2 ท่าน เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content valid) (รายละเอียดในภาคผนวก) ได้แก่
 - 4.1 ดร. อุษณากร ทาวะรัมย์ อาจารย์ประจำวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา
 - 4.2 คุณประกาศิต หมัดป้องตัว ผู้จัดการส่วนงานความปลอดภัย สิ่งแวดล้อมและกิจกรรม
 - 4.3 คุณฉัฐพงษ์ ถานสีนาม หัวหน้าส่วนงานอาวุโสประกอบชิ้นสุดท้ายเกตเวย์

5. เสนอแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วต่อผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบคำถามหาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) และความถูกต้องของภาษา จากนั้นนำคะแนนไปคำนวณโดยวิธีคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์โดยการหาค่า (Index of Item Objective Congruence: IOC) ของแบบสอบถาม โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณาให้คะแนน ดังนี้

- 1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์
- 0 เมื่อไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือไม่
- 1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์

หลังจากนั้นนำคะแนนของผู้เชี่ยวชาญมาหาค่าดัชนีความสอดคล้องโดยใช้สูตรของ โรวินลลี และ แลมเบิร์ตตัน ดังนี้

$$\text{เมื่อ IOC แทน ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์}$$

$$\frac{\sum R}{N} \text{ แทน ผลรวมคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด}$$

$$N \text{ แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ}$$

สามารถแปลความหมายของค่าดัชนีความสอดคล้องได้ดังนี้

ถ้า ดัชนีความสอดคล้องมีค่า 0.5 ขึ้นไป หมายความว่า ข้อคำถามนั้นใช้ได้
 ดัชนีความสอดคล้องมีค่าต่ำกว่า 0.5 ลงมา หมายความว่า ข้อคำถามนั้นใช้ไม่ได้/

ต้องปรับปรุง

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยคัดเลือกดัชนีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่มีค่าตั้งแต่ 0.67-1.00 จึงจะถือได้ว่ามีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับจุดมุ่งหมายที่ต้องการวัด (ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ, 2543) ทั้งนี้ผลจากการพิจารณาค่า IOC ของผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน ได้ค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.67 ซึ่งหมายความว่าข้อคำถามมีความเที่ยงตรงในเชิงเนื้อหาครอบคลุมในแต่ละด้านและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัยในครั้งนี้

6. นำแบบสอบถามมาปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ แล้วนำเสนอต่อประธานกรรมการควบคุมงานนิพนธ์ เพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขเป็นครั้งสุดท้ายก่อนนำไปทดลองใช้

7. นำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับพนักงานที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน แล้วนำมาวิเคราะห์หาค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อ (Item discrimination) โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's product moment correlation) ระหว่างคะแนนเฉลี่ยรายข้อกับค่าเฉลี่ยรวมแบบสอบถามแต่ละด้าน (Item-total correlation) ได้ค่าอำนาจจำแนกรายข้ออยู่ระหว่าง 0.23-0.79

8. นำแบบสอบถามที่มีค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อที่มีค่าตั้งแต่ 0.2 ขึ้นไป แล้วหาค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ (Total reliability) โดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Coefficient alpha) ของครอนบาช (Cronbach, 1990, pp. 202-204) ได้ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ เท่ากับ 0.84 ซึ่งสอดคล้องกับค่ากล่าวของบุญธรรม กิจปรีดาวิสุทธิ (2537) ที่กล่าวว่าชุดคำถามที่ดีต้องมีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับไม่น้อยกว่า 0.70 ขึ้นไป

9. นำแบบสอบถามที่ผ่านการทดลองใช้และได้แก้ไขปรับปรุงจนสมบูรณ์แล้ว ไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ติดต่อทำหนังสือขอความอนุเคราะห์เข้าเก็บข้อมูล ซึ่งออกโดยวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา ถึงผู้บริหารบริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. นำแบบสอบถามส่งให้พนักงานในวันที่เข้ารับการอบรมความปลอดภัยของหน่วยงาน พร้อมกับแบบทดสอบความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยที่ทางหน่วยงานได้จัดทำขึ้นเพื่อวัดระดับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยของพนักงานก่อนการอบรมและหลังอบรม โดยผู้วิจัยได้ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการเก็บ รวบรวมข้อมูลให้แก่กลุ่มตัวอย่างทราบก่อน แล้วจึงอธิบายถึงวิธีการตอบแบบสอบถาม พร้อมทั้งแจกแบบสอบถามและรอรับแบบสอบถามคืน ผู้วิจัยได้รับแบบสอบถามคืนครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 207 ชุด

3. นำแบบสอบถามข้อมูลที่ได้อำนาจวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์ และดำเนินการตามขั้นตอนวิจัยต่อไป

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

1. ผู้วิจัยรับรองว่าจะเก็บข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลเป็นความลับ จะเปิดเผยได้เฉพาะในส่วนที่เป็นสรุปผลการวิจัย การเปิดเผยข้อมูลของบุคคลต่อหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต้องได้รับการอนุญาตจากบุคคลผู้เข้าร่วม โครงการวิจัย

2. การเข้าร่วมโครงการวิจัยนี้เป็นไปด้วยความสมัครใจ ผู้เข้าร่วมโครงการวิจัยมีสิทธิปฏิเสธการเข้าร่วมโครงการวิจัยได้ และสามารถถอนตัวออกจากการเป็นผู้เข้าร่วมโครงการวิจัยได้ทุกเมื่อโดยการปฏิเสธหรือถอนตัวของผู้เข้าร่วมโครงการวิจัยจะไม่มีผลกระทบต่อสิทธิประการใด ๆ ที่ผู้เข้าร่วมโครงการวิจัยจะพึงได้รับ

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาข้อมูลในครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้กำหนดวิธีการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. กำหนดตัวแปรในการทำวิจัย

1.1 ตัวแปรอิสระ (Independent variable) ประกอบด้วย ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุงาน การศึกษา ตำแหน่งงาน และความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงาน

1.2 ตัวแปรตาม (Dependent variable) ได้แก่ พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน คือ ด้านการปฏิบัติงาน ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ ด้านสภาพแวดล้อม ด้านการจัดการ

2. การประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสถิติสำเร็จรูปในการประมวลผล โดยมีขั้นตอน ดังนี้

2.1 ตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม หลังจากดำเนินการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม

2.2 บันทึกข้อมูลที่เป็นรหัสลงในแบบบันทึกข้อมูลและเครื่องคอมพิวเตอร์

2.3 ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์

2.4 ประมวลผลข้อมูลตามจุดมุ่งหมายของวิจัย

3. การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ และสมมติฐาน โดยแยกการวิเคราะห์ออกเป็นดังนี้

3.1 ลักษณะคำถามตอนที่ 1 ใช้ค่าร้อยละ (Percentage) ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็น ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์การทำงาน ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน

3.2 ลักษณะคำถามตอนที่ 2 เป็นคำถามแบบปลายปิด มีให้เลือก 3 ตัวเลือก เลือกตอบได้เพียงคำตอบเดียว คือ ถูก ผิด หรือไม่ทราบ ถ้าตอบคำถามถูกในข้อนั้นได้ 1 คะแนน ตอบผิด หรือไม่ทราบได้ 0 คะแนน มีจำนวน 15 ข้อ

โดยคำถามที่ผู้วิจัยนำมาใช้นั้น แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

- กลุ่มคำถามที่จะได้ 1 คะแนนเมื่อคำตอบคือ “ถูก” ได้แก่ ข้อที่ 1, 2, 3, 7, 8, 9, 14,

15

- กลุ่มคำถามที่จะได้ 1 คะแนนเมื่อคำตอบคือ “ผิด” ได้แก่ ข้อที่ 4, 5, 6, 10, 11, 12,

13

3.3 ลักษณะคำถามตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มี 4 ด้าน 1) ด้านการปฏิบัติงาน (10 ข้อ) 2) ด้านเครื่องมือเครื่องจักร

และอุปกรณ์ (5 ข้อ) 3) ด้านสภาพแวดล้อม (5 ข้อ) 4) ด้านการจัดการ (5 ข้อ) จำนวนทั้งสิ้น 25 ข้อ แบ่งเป็นคำถามเชิงบวก 17 ข้อ เป็นคำถามเชิงลบ 8 ข้อ (ข้อที่ 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 14) โดยเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มี 4 ระดับ ของลิเคิร์ต (Likert) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

คำถามเชิงบวก/ คะแนน	คำถามเชิงลบ/ คะแนน
ปฏิบัติทุกครั้ง 4	ไม่เคยปฏิบัติ 1
ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง 3	ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง 2
ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง 2	ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง 3
ไม่เคยปฏิบัติ 1	ปฏิบัติทุกครั้ง 4

4. ผู้วิจัยจะเก็บรักษาข้อมูลเป็นความลับ และจะนำเสนอข้อมูลการวิจัยเป็นภาพรวมเท่านั้น เมื่อเสร็จสิ้นการวิจัยแล้วข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนร่วมในการวิจัยจะถูกทำลายทิ้ง

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ โดยเลือกเฉพาะวิธีวิเคราะห์ข้อมูลที่สอดคล้องกับความมุ่งหมายและการทดสอบสมมติฐานของการศึกษาวิจัย ดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง สถิติที่ใช้คือ สถิติพื้นฐาน ค่าร้อยละ (Percentage) เพื่อใช้แปลความหมายของข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ในตอนที่ 1 การนำเสนอข้อมูลโดยใช้ตารางแจกแจงความถี่ (Frequency table)

2. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ กฎระเบียบข้อบังคับด้านความปลอดภัยในการทำงาน อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล (PPE) การมีส่วนร่วมในด้านความปลอดภัยในการทำงานและการปฏิบัติในด้านความปลอดภัยในการทำงาน สถิติที่ใช้ คือ สถิติพื้นฐานค่าคะแนนเฉลี่ย

3. วิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานในเรื่องของด้านการปฏิบัติงาน ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ ด้านสภาพแวดล้อม ด้านการจัดการจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์การทำงาน ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานและผลแบบทดสอบความรู้การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย สถิติที่ใช้อ้างอิงในการทดสอบสมมติฐาน กรณีตัวแปร 2 กลุ่มใช้สถิติการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มตัวอย่าง

สองกลุ่มที่เป็นอิสระจากกัน (t-test independent) และกรณีตัวแปร 3 กลุ่มขึ้นไปใช้สถิติ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) ถ้ามีนัยสำคัญทางสถิติ จะทดสอบ ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé's method) และวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ ระหว่างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรากับความรู้พื้นฐานด้าน ความปลอดภัย โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation coefficient)



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยในครั้งนี้มุ่งศึกษาพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้รับแบบสอบถามกลับคืนจากกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 207 ชุด

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลได้นำเสนอผลวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 4 ตอน ตามลำดับดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมุติฐาน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	170	82.13
หญิง	37	17.87

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุ		
อายุต่ำกว่า 25 ปี	17	8.21
อายุ 26-35 ปี	134	64.73
อายุ 36-40 ปี	31	14.98
อายุ 41-45 ปี	7	3.38
อายุมากกว่า 45 ปี	18	8.70
ประสบการณ์การทำงาน		
น้อยกว่า 1 ปี	14	6.76
1-4 ปี	42	20.29
5-10 ปี	117	56.52
มากกว่า 10 ปีขึ้นไป	34	16.43
ระดับการศึกษา		
มัธยมศึกษา	180	86.96
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	24	11.59
ปริญญาตรี	3	1.45
ตำแหน่งงาน		
พนักงานปฏิบัติงาน	181	87.44
ผู้นำหน่วยย่อย	5	2.42
หัวหน้าคนงาน	19	9.18
หัวหน้าคนงานทั่วไป	2	0.97
ผลแบบทดสอบความรู้การฝึกอบรมด้าน		
ความปลอดภัย (ก่อนอบรม)		
มีความรู้ระดับปานกลาง	128	61.84
มีความรู้ระดับสูง	79	38.16

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ผลแบบทดสอบความรู้การฝึกอบรมด้าน		
ความปลอดภัย (หลังอบรม)		
มีความรู้ระดับสูง	207	100.00
การได้รับบาดเจ็บจากการทำงานในรอบ 1 ปี		
ที่ผ่านมา		
เคย	198	95.65
ไม่เคย	9	4.35
ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการทำงานที่ได้รับ		
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการทำงาน		
บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ต้องพบแพทย์	9	4.35
ความคิดเห็นกับนโยบายการส่งเสริมด้าน		
ความปลอดภัย ฯ		
เห็นด้วย	207	100.00

จากตารางที่ 1 ผลการศึกษาพบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นเพศชาย (ร้อยละ 82.13) มีอายุระหว่าง 26-35 ปี (ร้อยละ 64.73) ส่วนมากมีประสบการณ์การทำงานอยู่ระหว่าง 5-10 ปี (ร้อยละ 56.52) ส่วนมากจบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา (ร้อยละ 87.96) เป็นพนักงานปฏิบัติงาน (ร้อยละ 87.44) ผลแบบทดสอบความรู้ก่อนการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย พบว่า ส่วนมากมีระดับความรู้ปานกลาง (ร้อยละ 61.84) หลังอบรม กลุ่มตัวอย่างมีระดับความรู้ด้านความปลอดภัย ในระดับมากทั้งหมด (ร้อยละ 100.00) กลุ่มตัวอย่างส่วนมากไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ร้อยละ 95.65) และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เห็นด้วยกับนโยบายการส่งเสริมด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา (ร้อยละ 100.00) ว่าเป็นเรื่องที่จะช่วยส่งเสริมและผลักดันให้พนักงานทำงานด้วยความปลอดภัยลดอุบัติเหตุจากการทำงานและสามารถนำไปใช้ได้ในชีวิตประจำวัน

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย

ตารางที่ 2 จำนวน ร้อยละ ของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดระยอง จำแนกตามเกณฑ์การให้คะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย

เกณฑ์การให้คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ผลคะแนน		
5-10 คะแนน (ปานกลาง)	42	20.29
10-15 คะแนน (มาก)	165	79.71
รวม	207	100.00

จากตารางที่ 2 ผลการศึกษาพบว่า คะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดระยอง ส่วนมากมีความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 79.71) โดยมีคะแนนสูงสุดอยู่ที่ 14 คะแนน และมีความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 20.29) โดยมีคะแนนต่ำสุดอยู่ที่ 8 คะแนน ตามลำดับ

ตารางที่ 3 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยเป็นรายข้อของความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดระยอง

ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย	ตอบถูก	ตอบผิด/ ไม่ทราบ	\bar{X}	แปลความ	อันดับ
1. ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเป็นหน้าที่ของพนักงานรวมถึงบุคคลภายนอกที่เข้ามาทำงานหรือติดต่องานในบริษัท	201 (97.10)	6 (2.90)	0.97	มาก	3

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย	ตอบถูก	ตอบผิด/ ไม่ทราบ	\bar{X}	แปลความ	อันดับ
2. พนักงานในโรงประกอบชิ้นสุดท้าย โรงงานเขตเวสต์ต้องผ่านอบรมด้านความ ปลอดภัย4ครั้งต่อปี	195 (94.20)	12 (5.80)	0.94	มาก	4
3. พนักงานที่ใช้รอกหรือเครนไฟฟ้ายก ท่อไอเสียหนัก 100กิโลกรัม ต้องมี ใบอนุญาตการใช้รอกไฟฟ้า	159 (56.80)	48 (23.20)	0.77	มาก	9
4. พนักงานเติมน้ำมันเบรกสามารถซื้อ หน้ากากกันสารเคมีใช้เอง	136 (65.70)	71 (34.30)	0.66	ปานกลาง	12
5. พนักงานใหม่ที่อบรมความปลอดภัย จากส่วนกลางแล้วไม่จำเป็นต้องได้รับ การอบรมจากหน่วยงานต้นสังกัดอีก	190 (91.80)	17 (8.20)	0.92	มาก	5
6. นายหลอดปฏิเสธงานทาสีที่ชุด ล้อแรงเลื่อนที่มีความสูง 1.80 เมตร เนื่องจาก ไม่มีใบอนุญาตทำงานที่สูง	109 (52.70)	98 (47.30)	0.47	น้อย	13
7. พนักงานขับรถสามล้อต้องทำKY ทุกครั้ง เมื่อผ่านทางแยกหรือจุดมุมอับ	206 (95.5)	1 (0.5)	1.00	มาก	1
8. พนักงานที่สามารถขับรถยนต์ภายใน โรงงานได้ต้องได้รับใบอนุญาตก่อนเท่านั้น	203 (98.1)	4 (1.9)	0.98	มาก	2
9. พนักงานที่สามารถลงบ่อใต้ไลน์คอน เวียร์หรือการประกอบเพื่อทำการเก็บ โบลท์ นัต หรือชิ้นส่วนอื่น ๆ ต้องผ่านการ ฝึกอบรม “การทำงานในที่อับอากาศ”	188 (90.8)	19 (9.2)	0.91	มาก	6

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย	ตอบถูก	ตอบผิด/ ไม่ทราบ	\bar{X}	แปลความ	อันดับ
9. พนักงานที่สามารถลงบ่อใต้ไลน์คอนเวียร์ เซอร์การประกอบเพื่อทำการเก็บโบลท์ นัต หรือชิ้นส่วนอื่น ๆ ต้องผ่านการฝึกอบรม “การทำงานในที่อับอากาศ”	188 (90.8)	19 (9.2)	0.91	มาก	6
10. พนักงานจ่ายชิ้นส่วนต้องได้รับใบอนุญาต ทำงานพิเศษ	169 (81.6)	38 (18.4)	0.82	มาก	8
11. การต่อใบอนุญาตขับขี่ภายในโรงงานต้อง ต่อทุก ๆ 5ปี	147 (71.0)	60 (29.0)	0.71	มาก	11
12. นายเบงก์ทำงานปรับปรุงช่วยงานเพื่อน ทำหน้าที่ช่วยตัดเหล็กเท่านั้น ไม่ได้ทำการเชื่อม ดังนั้น นายเบงก์ไม่จำเป็นต้องขอใบอนุญาต ทำงานพิเศษ	175 (84.5)	32 (15.5)	0.85	มาก	7
13. นายวีระทำหน้าที่เติมน้ำมันดีเซล ได้ไปซื้อ แวนตาเซฟตี้จากร้านค้ามาใส่เอง เนื่องจาก แวนตาเซฟตี้ที่ใช้งานปัจจุบันไม่สวย	157 (75.8)	50 (24.2)	0.76	มาก	10
14. พนักงานที่ดูแลควบคุมเบิกจ่ายถังแก๊ส สามารถทำหน้าที่ได้โดยไม่ต้องได้รับ ใบอนุญาตผู้ควบคุมแก๊ส	32 (15.5)	175 (84.5)	0.15	น้อย	14
15. พนักงานที่ทำงานเกี่ยวกับสารเคมีต้องผ่าน การอบรมการตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน ทุก ๆ 4 เดือน	160 (77.3)	47 (22.7)	0.77	มาก	9
ค่าเฉลี่ยรวม			0.78	มาก	

จากตารางที่ 3 เมื่อพิจารณารายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับเป็นรายชื่อของความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย ผลการศึกษาพบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในภาพรวม

อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 0.78 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อคำถามพบว่า พนักงานส่วนมากมีความรู้ในระดับมากที่สุดในเรื่องพนักงานขับรถสามล้อต้องทำ KY ทุกครั้ง เมื่อผ่านทางแยกหรือจุดมูมอับ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.00 รองลงมาคือความรู้ในเรื่องการได้รับอนุญาตขับขี่พาหนะภายในโรงงาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.98 ตามลำดับ และพนักงานมีความรู้น้อยที่สุดในเรื่องพนักงานที่ดูแลควบคุมเบิกจ่ายถังแก๊ส สามารถทำหน้าที่ได้โดยไม่ต้องได้รับใบอนุญาตผู้ควบคุมแก๊ส มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.15 และการได้รับอนุญาตทำงานที่สูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.47 ตามลำดับ

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา
มี 4 ด้าน ดังนี้

1. ด้านการปฏิบัติงาน
2. ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์
3. ด้านสภาพแวดล้อม
4. ด้านการจัดการ

ตารางที่ 4 จำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราในภาพ รวมและจำแนกเป็นรายด้าน

พฤติกรรมความปลอดภัย	\bar{X}	SD	ระดับพฤติกรรม
ด้านการปฏิบัติงาน	3.32	0.53	ดี
ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์	3.45	0.69	ดี
ด้านสภาพแวดล้อม	3.55	0.56	ดี
ด้านการจัดการ	3.55	0.46	ดี
ภาพรวม	3.46		ดี

จากตารางที่ 4 ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราในภาพรวมอยู่ในระดับ ดี (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.46) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา อยู่ในระดับดีทุกด้าน

เรียงตามลำดับค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยได้แก่ ด้านการจัดการ ด้านสภาพแวดล้อม ด้านเครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ และด้านการปฏิบัติงาน ตามลำดับ

ตารางที่ 5 จำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำแนกเป็นรายข้อ

พฤติกรรมด้านความปลอดภัย	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	เกือบ ทุกครั้ง	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ	\bar{X}	SD	แปลความ	อันดับ
1. ท่านจะเตือนเพื่อนร่วมงานเมื่อพบว่าทำงานในสถานะที่ไม่ปลอดภัยทันที	161 (77.80)	40 (19.30)	6 (2.90)	0 (0.00)	3.75	0.49	ดี	4
2. ท่านมีอาการมึนหัวจากการเมาค้างขณะทำงานแต่ไม่ได้แจ้งหัวหน้างานเพราะคิดว่าเดี๋ยวอาการก็ดีขึ้นเอง	24 (11.60)	23 (11.10)	48 (23.20)	112 (54.10)	3.19	1.04	พอใช้	21
3. ช่วงเวลาพักท่านจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งก่อนเดินเข้าไปไลน์ประกอบ	93 (44.90)	42 (20.30)	47 (22.70)	25 (12.10)	2.98	1.07	พอใช้	24

ตารางที่ 5 (ต่อ)

พฤติกรรมด้าน ความปลอดภัย	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	เกือบ ทุกครั้ง	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ	\bar{X}	SD	แปลความ	อันดับ
4. เมื่อขับรถภายใน บริษัท ถึงจุดทาง แยกที่ไม่มีพนักงาน เดินผ่านไม่ จำเป็นต้องทำ KY (มือชี้ปากย่ำ)	53 (25.60)	14 (6.80)	30 (14.50)	110 (53.10)	2.95	1.27	พอใช้	25
5. เมื่อหยุดไลน์ ท่านจะเดินข้ามบ่อ หลุมบ่อไม่กว้างมาก จนเกินไป	10 (4.80)	19 (9.20)	26 (12.60)	152 (73.40)	3.54	0.85	ดี	11
6. ช่วงเดือน เมษายนอากาศจะ ร้อนมากท่านจะพับ ปกอกแขนลงครึ่ง ก่อนขณะทำงาน	11 (5.30)	15 (7.20)	53 (25.60)	128 (61.80)	3.43	0.84	ดี	14
7. ท่านจับประแจ ทอร์คด้วยมือเดียว กรณีประแจทอร์คมี ขนาดเล็ก	28 (13.50)	22 (10.60)	28 (13.50)	129 (62.30)	3.24	1.10	พอใช้	18
8. เมื่อท่านพบ ปัญหาเครื่องจักร ชำรุดแม้เพียง เล็กน้อย (เช่น ตัวหนังสือที่ปุ่มกด ควบคุมขาด) ท่านจะ เรียกห้วงงานทันที	157 (75.80)	33 (15.90)	14 (6.80)	3 (1.40)	3.66	0.66	ดี	8

ตารางที่ 5 (ต่อ)

พฤติกรรมด้าน ความปลอดภัย	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	เกือบ ทุกครั้ง	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ	\bar{X}	SD	แปลความ	อันดับ
9. สเปรย์พ่นสีที่ เหลือใช้ไม่หมดจะ เก็บไว้ที่โต๊ะ หัวหน้างาน	44 (21.30)	17 (8.20)	33 (15.90)	113 (54.60)	3.03	1.21	พอใช้	23
10. หน้ากาก คาร์บอนป้องกัน กลิ่นจากสารเคมี เมื่อใส่แล้วหายใจ ไม่สะดวกจึงได้ ขอให้หัวหน้างาน เปลี่ยนมาใช้ หน้ากากผ้า ธรรมดาแทน	17 (8.20)	10 (4.80)	36 (17.40)	114 (69.60)	3.48	0.91	ดี	13
11. ท่านตรวจ สภาพของ เครื่องมือ อุปกรณ์ ก่อน และหลังการ ใช้งาน	164 (79.20)	33 (15.90)	7 (3.40)	3 (1.40)	3.73	0.59	ดี	6
12. ท่านจะไม่ใช้ เครื่องมืออุปกรณ์ ที่ชำรุดถึงแม้ จำเป็นก็ตาม	135 (65.20)	24 (11.60)	17 (8.20)	31 (15.00)	3.27	1.12	ดี	16

ตารางที่ 5 (ต่อ)

พฤติกรรมด้าน ความปลอดภัย	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	เกือบทุก ครั้ง	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ	\bar{X}	SD	แปลความ	อันดับ
13. ท่านแจ้งให้ หัวหน้างานทราบ หากมีเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ชำรุด หรือมีสภาพที่ไม่ ปลอดภัย	175 (84.50)	28 (13.50)	2 (1.00)	2 (1.00)	3.96	2.08	ดี	1
14. ท่านนำ เครื่องมือหรือ อุปกรณ์ นอกเหนือจากที่ ระบุไว้ในคู่มือ หรือเอกสาร มาใช้ในการ ปฏิบัติงาน	37 (17.90)	11 (5.30)	21 (10.10)	138 (66.70)	3.25	1.17	พอใช้	17
15. ท่านไม่ถอด การ์ดนิรภัย หรือ ป้ายเตือนออก จากส่วนที่เป็น อันตรายของ เครื่องจักร	137 (66.20)	7 (3.40)	6 (2.90)	57 (27.50)	3.08	1.33	พอใช้	22
16. ท่าน ตระหนักและให้ ความสำคัญ ในการดูแลรักษา สภาพแวดล้อม ในการปฏิบัติงาน	170 (82.10)	31 (15.00)	5 (2.40)	1 (0.50)	3.79	0.49	ดี	3

ตารางที่ 5 (ต่อ)

พฤติกรรมด้าน ความปลอดภัย	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	เกือบ ทุกครั้ง	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ	\bar{X}	SD	แปลความ	อันดับ
17. ท่านช่วยดูแล บริเวณพื้นที่ ทำงานให้สะอาด เรียบร้อยอยู่เสมอ แม้ไม่ใช่หน้าที่ ของตนเอง	136 (65.70)	64 (30.90)	6 (2.90)	1 (0.50)	3.62	0.57	ดี	9
18. ท่าน ปฏิบัติงาน ในพื้นที่ที่มีแสง สว่างเพียงพอ และอากาศถ่ายเท	145 (70.00)	9 (4.30)	3 (1.40)	50 (24.20)	3.20	1.28	พอใช้	20
19. ท่านไม่วาง ของกีดขวาง เครื่องจักรหรือ อุปกรณ์ที่กำลัง ปฏิบัติงานอยู่	149 (72.00)	20 (9.70)	5 (2.40)	33 (15.90)	3.38	1.11	ดี	15
20. เมื่อท่านพบ เห็นจุดเสี่ยงที่จะ เกิดอุบัติเหตุ ท่าน แจ้งให้หัวหน้า งาน หรือผู้ที่ เกี่ยวข้องทราบ ทันที	173 (83.60)	27 (13.00)	4 (1.90)	3 (1.40)	3.79	0.54	ดี	3

ตารางที่ 5 (ต่อ)

พฤติกรรมด้าน ความปลอดภัย	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	เกือบ ทุกครั้ง	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ	\bar{X}	SD	แปลความ	อันดับ
21. ท่านปรึกษา หัวหน้างานเสมอ เมื่อไม่เข้าใจวิธี ปฏิบัติงาน	173 (83.60)	30 (14.50)	3 (1.40)	1 (0.50)	3.81	0.46	ดี	2
22. ท่าน เสนอแนะ หรือ ให้ข้อคิดเห็น เกี่ยวกับสภาพ ความปลอดภัย ในการปฏิบัติงาน	89 (43.00)	77 (37.20)	39 (18.80)	2 (1.00)	3.22	0.78	พอใช้	19
23. ท่าน สนับสนุน เพื่อนร่วมงาน ให้ปฏิบัติตาม กฎระเบียบด้าน ความปลอดภัย อย่างเคร่งครัด	134 (64.70)	55 (26.60)	17 (8.20)	1 (0.50)	3.56	0.66	ดี	10
24. ท่านเข้าร่วม กิจกรรมเกี่ยวกับ การป้องกัน ส่งเสริม ความปลอดภัย ในการทำงานที่ บริษัทจัดขึ้น	154 (74.40)	40 (19.30)	11 (5.30)	2 (1.00)	3.67	0.66	ดี	7

ตารางที่ 5 (ต่อ)

พฤติกรรมด้าน ความปลอดภัย	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	เกือบทุก ครั้ง	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ	\bar{X}	SD	แปลความ	อันดับ
25. ท่านอ่าน และ ทำความเข้าใจ เมื่อมีประกาศ ระเบียบ หรือ ข้อบังคับเกี่ยวกับ ความปลอดภัย ในการทำงาน ออกมา	133 (64.30)	51 (24.60)	22 (10.60)	1 (0.50)	3.53	0.70	ดี	12
ภาพรวม					3.46		ดี	

จากตารางที่ 5 ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัททีชชูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัด ฉะเชิงเทรา ในภาพรวมอยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ท่านแจ้งให้หัวหน้างานทราบ หากมีเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ชำรุดหรือมีสภาพที่ไม่ปลอดภัย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96) รองลงมาคือ ท่านปรึกษาหัวหน้างานเสมอเมื่อไม่เข้าใจวิธีปฏิบัติงาน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.81) และเมื่อท่านพบเห็นจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ท่านแจ้งให้หัวหน้างาน หรือ ผู้ที่ เกี่ยวข้องทราบทันที (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79) ท่านตระหนักและให้ความสำคัญในการดูแลรักษา สภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือ เมื่อขับรถภายในบริษัทถึงจุดทางแยกที่ไม่มีพนักงานเดินผ่านไม่จำเป็นต้องทำ KY (มือชี้ปากย้า) (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.95)

ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

ตารางที่ 6 การเปรียบเทียบเพศของของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน

	n	\bar{X}	SD	t	Sig.
ชาย	170	2.58	5.88	-.767	.446
หญิง	37	2.61	3.80		

จากตารางที่ 6 ผลการศึกษาพบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีจำนวนเพศชายมากกว่าเพศหญิง เกือบ 5 เท่า และเมื่อพิจารณาผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างกลุ่ม ค่า t มีนัยสำคัญที่ $p < .05$ ดังนั้น กล่าวได้ว่า เพศของพนักงานต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	\bar{X}	SD
อายุต่ำกว่า 25 ปี	17	3.18	.477
อายุ 26-35 ปี	134	2.93	.256
อายุ 36-40 ปี	31	2.88	.226
อายุ 41-45 ปี	7	3.03	.196
อายุมากกว่า 45 ปี	18	2.88	.223

จากตารางที่ 7 ผลการศึกษาพบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีอายุต่ำกว่า 25 ปี มีคะแนนพฤติกรรมด้าน

ความปลอดภัยในการทำงานสูงกว่า ช่วงอายุอื่น ๆ และพบว่าพนักงานที่มีอายุ 36-40 ปี มีคะแนน พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานน้อยที่สุด

ตารางที่ 8 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมด้าน ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำแนกตามอายุ

	Statistic	df1	df2	Sig.
Welch	2.079	4	28.44	.110
Brown-forsythe	3.313	4	40.79	.019

จากตารางที่ 8 จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวน พบว่าไม่เป็นไปตาม ข้อกำหนดคือ Levene's test มีค่า $p < .05$ ดังนั้น จึงใช้ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย โดยใช้ Brown-Forsythe และค่า Welch พบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีช่วงอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมด้าน ความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ดังนั้นต้องทำการ เปรียบเทียบรายคู่ว่า พนักงานที่มีอายุช่วงใดบ้างมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 9 ผลความแตกต่างระหว่างคะแนนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับอายุ

	ต่ำกว่า 25 ปี	อายุ 26-35 ปี	อายุ 36-40 ปี	อายุ 41-45 ปี	มากกว่า 45 ปี
ต่ำกว่า 25 ปี	-	6.04*	7.49*	3.67	7.41*
อายุ 26-35 ปี		-	1.45	-2.36	1.37
อายุ 36-40 ปี			-	-3.82	-0.08
อายุ 41-45 ปี				-	3.73
มากกว่า 45 ปี					-

$p \leq .05$

จากตารางที่ 9 เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้วยวิธีการทดสอบ Scheffé พบว่ามีความแตกต่างอย่างน้อย 1 คู่ และพบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราที่มีอายุต่ำกว่า 25 ปี มีพฤติกรรมการทำงานด้านความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกับพนักงานช่วงอายุ 26-35ปี, อายุ 36-40 ปี และมากกว่า 45 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับประสบการณ์การทำงาน

ประสบการณ์การทำงาน	จำนวน	\bar{X}	SD
น้อยกว่า 1 ปี	14	3.18	.491
1-4 ปี	42	2.88	.288
5-10 ปี	117	2.91	.268
มากกว่า 10 ปีขึ้นไป	34	2.84	.326

จากตารางที่ 10 ผลการศึกษาพบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า 1 ปี มีคะแนนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานสูงกว่า ช่วงประสบการณ์อื่น ๆ และพบว่า พนักงานที่มีประสบการณ์การทำงาน 1-4 ปี มีคะแนนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานน้อยที่สุด

ตารางที่ 11 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับประสบการณ์การทำงาน

	Statistic	df1	df2	Sig.
Welch	2.176	3	43.93	.104
Brown-forsythe	3.196	3	30.14	.037

จากตารางที่ 11 จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวน พบว่าไม่เป็นไปตามข้อกำหนดคือ Levene's test มีค่า $p < .05$ ดังนั้น จึงใช้ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย โดยใช้ Brown-forsythe และค่า Welch พบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีประสบการณ์การทำงานแตกต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ดังนั้นต้องทำการเปรียบเทียบรายคู่ว่า พนักงานที่มีประสบการณ์การทำงานช่วงใดบ้างมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 12 ผลความแตกต่างระหว่างคะแนนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับประสบการณ์การทำงาน

	น้อยกว่า 1 ปี	1-4 ปี	5-10 ปี	มากกว่า 10 ปี
น้อยกว่า 1 ปี	-	7.82*	6.11*	7.20*
1-4 ปี		-	-1.70	-6.22
5-10 ปี			-	1.08
มากกว่า 10 ปี				-

$p \leq .05$

จากตารางที่ 12 เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้วยวิธีการทดสอบ Scheffé พบว่ามีความแตกต่างอย่างน้อย 1 คู่ พบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราที่มีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า 1 ปี มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกับพนักงานที่มีประสบการณ์การทำงานช่วงอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	\bar{X}	SD
มัธยมศึกษา	180	2.93	.300
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	24	2.81	.364
ปริญญาตรี	3	2.73	.168

จากตารางที่ 13 ผลการศึกษาพบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีคะแนนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานมากที่สุด และพบว่าพนักงานที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีมีคะแนนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานน้อยที่สุด

ตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับระดับการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	.380	2	.190	2.004	.138
ภายในกลุ่ม	18.86	199	.095		

จากตารางที่ 14 จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวน พบว่าเป็นไปตามข้อกำหนดคือ Levene's test มีค่า $p < .05$ ดังนั้น พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรม เกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา กับตำแหน่งงาน

ตำแหน่งงาน	จำนวน	\bar{X}	SD
พนักงานปฏิบัติงาน	181	2.93	.254
ผู้นำหน่วยย่อย	5	3.08	.149
หัวหน้าคนงาน	19	2.87	.208
หัวหน้าคนงานทั่วไป	2	3.08	.056

จากตารางที่ 15 ผลการศึกษาพบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีตำแหน่งงานเป็นผู้นำหน่วยย่อยและ หัวหน้าคนงานทั่วไป มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานมากที่สุด และพบว่าพนักงานที่มี ตำแหน่งงานเป็นหัวหน้าคนงาน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานน้อยที่สุด

ตารางที่ 16 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมด้าน ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา กับตำแหน่งงาน

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	.189	3	.063	1.018	.386
ภายในกลุ่ม	11.823	191	.062		

จากตารางที่ 16 จากการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวน พบว่าเป็นไปตาม ข้อกำหนดคือ Levene's test มีค่า $p < .05$ ดังนั้น พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีตำแหน่งงานแตกต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 17 ความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา

คะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย	พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน
คะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย	.170*
พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน	-

$p \leq .05$

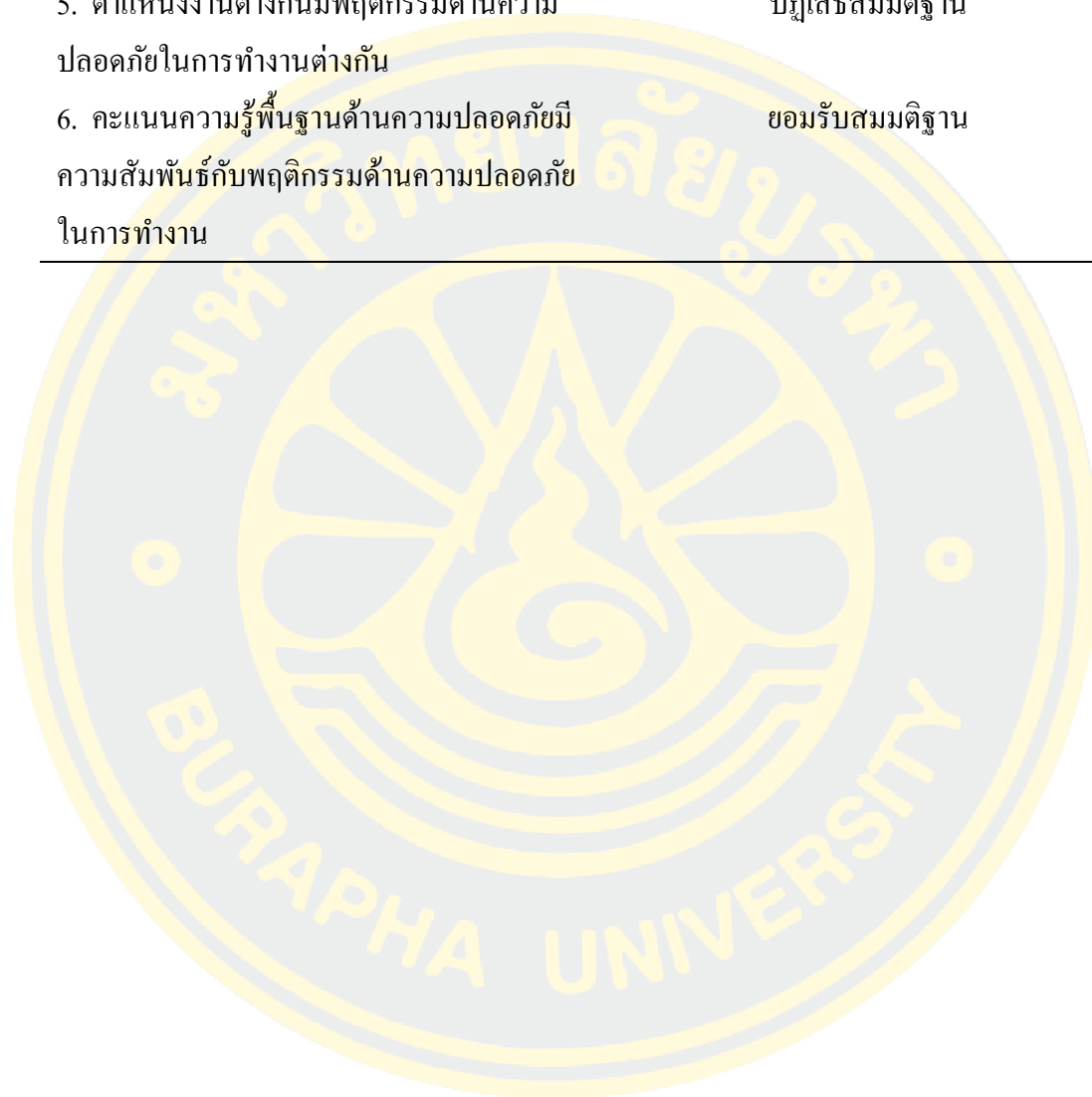
จากตารางที่ 17 ผลการศึกษาพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันระหว่างคะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานมีค่าเท่ากับ .170 ซึ่งพบว่าตัวแปรทั้ง 2 ตัว มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ ที่ระดับ .05 โดยมีความสัมพันธ์เชิงบวก อยู่ในระดับน้อย

ตารางที่ 18 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบสมมติฐาน
1. เพศต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
2. อายุต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
3. ประสบการณ์การทำงานต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
4. ระดับการศึกษาต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน

ตารางที่ 18 (ต่อ)

สมมติฐาน	ผลการทดสอบสมมติฐาน
5. ตำแหน่งงานต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
6. คะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน	ยอมรับสมมติฐาน



บทที่ 5

สรุปผล การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey method) มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา 2) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา กับสถานภาพส่วนบุคคลของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์การทำงาน ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานและความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ พนักงานฝ่ายผลิตในโรงประกอบชิ้นสุดท้าย บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา เลือกเป็นกลุ่มตัวอย่างโดยการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive sampling) ได้กลุ่มตัวอย่าง 207 จำนวน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaires) ที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 15 ข้อ

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มี 4 ด้าน 1) ด้านการปฏิบัติงาน (10 ข้อ) 2) ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ (5 ข้อ) 3) ด้านสภาพแวดล้อม (5 ข้อ) 4) ด้านการจัดการ (5 ข้อ) จำนวนทั้งสิ้น 25 ข้อ แบ่งเป็นคำถามเชิงบวก 17 ข้อ คำถามเชิงลบ 8 ข้อ

สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 26-35 ปี ส่วนมากมีประสบการณ์การทำงานอยู่ระหว่าง 5-10 ปี ส่วนมากจบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา เป็นพนักงานระดับปฏิบัติงาน ส่วนมากมีระดับผลแบบทดสอบความรู้ก่อนการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ในระดับปานกลาง หลังการอบรม กลุ่มตัวอย่างมีระดับความรู้ด้านความปลอดภัยในระดับมากทั้งหมด กลุ่มตัวอย่างส่วนมากไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เห็นด้วยกับนโยบายการส่งเสริมด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ว่าเป็นเรื่องที่จะช่วยส่งเสริมและผลักดันให้พนักงานทำงานด้วยความปลอดภัย ลดอุบัติเหตุจากการทำงานและสามารถนำไปใช้ได้ในชีวิตประจำวัน

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา

คะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ส่วนมากมีความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณารายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับเป็นรายชื่อของความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย พบว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในภาพรวม อยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อคำถามพบว่า พนักงานส่วนมากมีความรู้ในระดับมากที่สุดในเรื่องพนักงานขับรถสามล้อต้องทำ KY ทุกครั้ง เมื่อผ่านทางแยกหรือจุดมุมอับ รองลงมาคือความรู้ในเรื่องการได้รับอนุญาตขับจีพাহนะภายในโรงงาน และพนักงานมีความรู้ที่น้อยที่สุดในเรื่อง พนักงานที่ดูแลควบคุมเบิกจ่ายถังแก๊ส สามารถทำหน้าที่ได้โดยไม่ต้องได้รับใบอนุญาตผู้ควบคุมแก๊ส และการได้รับอนุญาตทำงานที่สูง ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา

พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราในภาพรวมอยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อย ได้แก่ ด้านการจัดการด้านสภาพแวดล้อม ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ และด้านการปฏิบัติงาน ตามลำดับ โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ท่านแจ้งให้หัวหน้างานทราบ หากมีเครื่องมืออุปกรณ์ที่ชำรุดหรือมีสภาพที่ไม่ปลอดภัย รองลงมาคือ ท่านปรึกษาหัวหน้างานเสมอเมื่อไม่เข้าใจวิธีปฏิบัติงาน และเมื่อท่านพบเห็นจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ท่านแจ้งให้หัวหน้างานหรือผู้ที่เกี่ยวข้องทราบทันที ท่านตระหนักและให้ความสำคัญในการดูแลรักษา สภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือเมื่อขับรถภายในบริษัทถึงจุดทางแยกที่ไม่มีพนักงานเดินผ่านไม่จำเป็นต้องทำ KY (มือชี้ปากขำ)

ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

สรุปได้ว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา เพศต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ไม่แตกต่างกัน

สรุปได้ว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน

สรุปได้ว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน

สรุปได้ว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน

สรุปได้ว่า พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราที่มีตำแหน่งงานต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน

สรุปได้ว่าคะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการศึกษา เรื่องพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ มีประเด็นที่นำมาอภิปราย ดังนี้

1. พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ในภาพรวมอยู่ในระดับดี และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยได้แก่ ด้านการจัดการ ด้านสภาพแวดล้อม ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ และด้านการปฏิบัติงาน

1.1 ด้านการจัดการ ที่ผลการศึกษาเป็นดังนี้เพราะบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราได้ให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยเป็นอย่างยิ่ง โดยมีนโยบายที่ชัดเจนในเรื่องของความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมการทำงาน โดยจัดตั้งให้มีคณะกรรมการความปลอดภัยระดับบริหาร ระดับวิชาชีพ ระดับลูกจ้าง ในแต่ละโซนการทำงาน เพื่อให้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและช่วยประสานงานในการกำหนดทิศทางด้านความปลอดภัยให้ไปสู่เป้าหมายเดียวกัน คือ ลดอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของวิลิส เจตยานุวัตร และคณะ (2554) กล่าวถึงความสำคัญของการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย เพื่อให้ทุกคนรับทราบและนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง

1.2 ด้านสภาพแวดล้อม ผลการศึกษาในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ที่ผลการศึกษาเป็นดังนี้เพราะบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราได้ให้ความสำคัญในการอบรมให้ความรู้กับพนักงาน เพื่อให้เกิดความตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมไปถึงการทำกิจกรรมการบำรุงรักษาที่ทุกคนมีส่วนร่วม (TPM) การกำหนดพื้นที่ทำความสะอาด 5ส. พื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด สมยศ เสาะหายิ่ง (2554) ที่กล่าวถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งผู้ปฏิบัติงานต้องให้ความสำคัญในเรื่องนี้ด้วย

1.3 ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ ผลการศึกษาในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ที่ผลการศึกษาเป็นดังนี้เพราะบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีระบบการบริหารงานแบบอีซูซุ (Isuzu manufacturing management) ในการทวนสอบสภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ก่อนและหลังการใช้งานทุกวัน

1.4 ด้านการปฏิบัติงาน ผลการศึกษาในภาพรวมอยู่ในระดับ มาก ที่ผลการศึกษาเป็นดังนี้เพราะบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้จัดให้มีการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงานกับพนักงาน เพื่อสอดคล้อง

กับนโยบายด้านความปลอดภัยของบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรม
เกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา คือ ฝึกอบรมให้พนักงาน 4 ครั้ง/คน/ปี ให้มีความรู้พื้นฐานด้าน
ความปลอดภัยและปลูกจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับพนักงาน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ
ณัฐกาญจน์อ่อน (2556) ที่กล่าวไว้ เกี่ยวกับความปลอดภัยว่าเป็นหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงานทุกคน
ที่จะต้องมีส่วนร่วมในการปฏิบัติไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล
ที่กำหนด การใช้เครื่องมืออุปกรณ์การบำรุงรักษาและการจัดเก็บ เป็นต้น

2. การเปรียบเทียบพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต
บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา
กับสถานภาพส่วนบุคคลของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์การทำงาน
ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานและความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย

2.1 พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรม
เกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา เพศต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน
ที่ผลการศึกษานี้เป็นดังนี้เพราะพนักงานฝ่ายผลิตบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา มีลักษณะการทำงานและหน้าที่ความรับผิดชอบ
ที่แตกต่างกัน อีกทั้งสัดส่วนของเพศจากกลุ่มประชากรตัวอย่างมีปริมาณที่แตกต่างกัน ซึ่งขัดแย้งกับ
ผลการศึกษาของวิทิต กมลรัตน์ (2552) ที่กล่าวว่าเพศชายมีพฤติกรรมความปลอดภัยน้อยกว่า
เพศหญิงในการศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท
อิติตยา เบอร์ล่า เคมีคัลส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ฟอสเฟต ดีวีซัน) และขัดแย้งกับผลการศึกษาของ
ศุภวัฒน์ เตชะพิทักษ์ (2548) กล่าวว่า เพศไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการ
ทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม
ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานบริษัท โคราช เดนกิ จำกัด

2.2 พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรม
เกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน
ที่ผลการศึกษานี้เป็นดังนี้เพราะพนักงานฝ่ายผลิตบริษัทอีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซีดี จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีอายุต่างกันมีความตระหนักและจิตสำนึก
ด้านความปลอดภัยแตกต่างกัน ซึ่งขัดแย้งกับการศึกษาของวิทิต กมลรัตน์ (2552) ที่กล่าวว่าอายุ
ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ
ในการศึกษา เรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท
อิติตยา เบอร์ล่า เคมีคัลส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ฟอสเฟต ดีวีซัน)

2.3 พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราที่มีประสบการณ์การทำงาน ต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ต่างกัน ที่ผลการศึกษาเป็นดังนี้ เพราะพนักงานฝ่ายผลิตบริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีประสบการณ์การทำงานจะมีความรู้ในเรื่องของการใช้อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องจักรที่ถูกต้อง และได้เรียนรู้สิ่งต่าง ๆ จากการทำงานที่เคยเกิดขึ้นในอดีต เช่น ข้อผิดพลาดระหว่างการทำงาน การเกิดอุบัติเหตุ การป้องกันและระวังไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำ ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ Rogers (1978) ที่กล่าวว่า ความรู้นั้นเป็นการรับรู้เบื้องต้นที่บุคคลส่วนมากจะได้รับผ่านประสบการณ์ ส่งผลต่อพฤติกรรมมนุษย์ที่แสดงออกมา

2.4 พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน ที่ผลการศึกษาเป็นดังนี้ เพราะหน้าที่ความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายผลิตบริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ต้องอาศัยความชำนาญในการปฏิบัติงาน เช่น การติดตั้งกระจก การประกอบช่วงล่าง เป็นต้น จึงส่งผลให้ระดับการศึกษาไม่มีผลต่อพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของสราวุธ สมฤาแสน (2549) จากการศึกษา ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ระบบความปลอดภัยและพฤติกรรมความปลอดภัย ของพนักงานระดับปฏิบัติการในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรองเท้าและชิ้นส่วนในเขตจังหวัดสมุทรสาคร

2.5 พนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราที่มีตำแหน่งงานต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน ที่ผลการศึกษาเป็นดังนี้ เพราะการได้รับความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Attitude) และการยอมรับปฏิบัติ (Practice) ของแต่ละบุคคลแตกต่างกัน ในการรับรู้สิ่งสมปลูกิจิตสำนึกด้านความปลอดภัยซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ Rogers (1978)

2.6 คะแนนความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานในเชิงบวก ที่ผลการศึกษาเป็นดังนี้ เพราะพนักงานฝ่ายผลิตบริษัทอิชูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีช่วงการวัดที่ใกล้เคียงกัน อีกทั้งพนักงานได้รับการอบรมความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในส่วนของภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติจากภายในหน่วยงาน 4 ครั้ง/ คน/ ปี สอดคล้องกับแนวคิดของประภาส กันสิทธิ์ (2550) ที่ได้กล่าวว่า การได้รับการฝึกอบรม ได้รับความรู้ด้านความปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน จากการศึกษาพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของช่างเครื่องบิน ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่องพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ ในภาพรวมและในรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมาก ดังนั้น ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องและสนใจนำผลการวิจัยที่ได้ไปใช้ ดังนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการทำวิจัยการวัดความรู้พื้นฐานของพนักงาน เรื่องที่พนักงานมีความรู้มากที่สุด คือ พนักงานขับรถสามล้อต้องทำ KY ทุกครั้ง เมื่อผ่านทางแยกหรือจุดมุมอับ รองลงมาคือความรู้ในเรื่องการได้รับอนุญาตขับขี่พาหนะภายในโรงงานตามลำดับ ซึ่งล้วนแต่เป็นการทำงานที่มีความเสี่ยงสูงทั้งสิ้น การที่บริษัทให้ความสำคัญ และสามารถฝึกอบรมให้พนักงานมีความเข้าใจและตระหนักถึงอันตรายดังกล่าวเป็นเรื่องที่ดีมาก อีกทั้งสอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของบริษัท โดยเน้นหัวข้อความปลอดภัยเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนแต่อย่างไรก็ตามควรกำหนดแผนการอบรมอย่างต่อเนื่อง 4 ครั้งต่อคนต่อปี ตามนโยบายบริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และกำหนดการตรวจประเมินการปฏิบัติงานในเรื่องการขับขี่ย่างปลอดภัยให้พนักงาน อีกทั้งควรจัดกิจกรรมส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัยภายในหน่วยงานและบริษัทด้วย

ในส่วนผลการทำวิจัยการวัดความรู้พื้นฐานของพนักงาน เรื่องที่พนักงานมีความรู้ น้อยที่สุดคือเรื่อง พนักงานที่ดูแลควบคุมเบิกจ่ายถึงแก๊สสามารถทำหน้าที่ได้โดยไม่ต้องได้รับใบอนุญาตผู้ควบคุมแก๊ส และการได้รับอนุญาตทำงานที่สูงตามลำดับ จะเห็นว่าเรื่องดังกล่าวเป็นความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายร้ายแรงได้ เช่นกันถ้าพนักงานยังขาดความรู้ความเข้าใจ ดังนั้นบริษัทจำเป็นต้องให้ความสำคัญอย่างเร่งด่วน โดยการกำหนดเป้าหมาย เนื้อหาการอบรม รูปแบบในการอบรมให้เข้าใจง่ายและตรงประเด็น กำหนดผู้รับผิดชอบ โครงการงานเพื่อติดตามแผนงาน และการรายงานผลอย่างต่อเนื่อง และต้องสอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของบริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด พร้อมทั้งส่งเสริมกิจกรรมในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงอันตรายดังกล่าว

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

ด้านการปฏิบัติงาน ในเรื่องที่พนักงานยังขาดความรู้ ขาดความเข้าใจ แผนกที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องจัดแผนการอบรมให้กับพนักงานทุกคน โดยเฉพาะผู้ทำงานโดยตรงให้ชัดเจนอย่างน้อย 4 ครั้ง/คน/ปี เพื่อให้พนักงานได้ตระหนักถึงความสำคัญของอันตราย รวมไปถึงการจัดกิจกรรมภายในแผนกเพื่อส่งเสริมการอบรม เช่น กิจกรรมการมอบรางวัลผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย

ยอดเยี่ยม การแต่งกายยอดเยี่ยมในทุก ๆ เดือน ส่วนเรื่องที่พนักงานมีความรู้และเข้าใจแล้วให้มีการอบรมด้วยอย่างต่อเนื่องควบคู่กันไป

ด้านเครื่องจักร นอกจากการกำหนดเนื้อหาในการอบรมให้ชัดเจนแล้ว ควรเพิ่มเติมการอบรมเชิงทดลองปฏิบัติจริงเพื่อให้เข้าใจง่าย และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้จริง เช่นการจำลองสถานการณ์เมื่อทำงานโดยไม่ปลอดภัยจะได้รับบาดเจ็บอย่างไร รวมไปถึงการกำหนดมาตรฐานในการดูแลเครื่องจักรและอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ โดยเน้นหัวข้อพนักงานในสายการผลิตทำได้จริง และกำหนดให้ทำอย่างจริงจัง เช่น การตรวจสอบเครื่องจักรประจำวันก่อนเริ่มงาน การตรวจสอบเครื่องจักรในช่วงเวลา TPM

ด้านสภาพแวดล้อม แผนกที่รับผิดชอบต้องทำสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสมและปลอดภัยในการทำงานตามที่กฎหมายกำหนดพร้อมทั้งเอื้อประโยชน์ต่อพนักงานในสายการผลิตเช่น การลดปัญหาที่เกิดจาก เสียง แสง ความร้อน เป็นต้น นอกจากนี้ควรสร้างบรรยากาศในการทำงานให้พนักงานตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้น เช่น การติดป้ายธงรงค์, การประกาศเสียงตามสายเกี่ยวกับความปลอดภัย การเรียกพนักงานประชุมชี้แจงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการทำงานที่ไม่ปลอดภัย, การจัดทีมเดินตรวจสอบความปลอดภัยจากหัวหน้างาน

ด้านการจัดการ แผนกที่รับผิดชอบควรกำหนดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจนเพื่อจัดทำแผนการดำเนินงาน, กำหนดเป้าหมายพร้อมลงมือปฏิบัติตามแผน มีการตรวจประเมินการดำเนินงาน และการปรับปรุงแผนงานให้สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของบริษัทอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษาเฉพาะสถานภาพส่วนบุคคลและความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย หากมีการศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน เช่น การสื่อสาร การมีส่วนร่วม พฤติกรรมเพื่อนร่วมงานและสิ่งจูงใจ เป็นต้น

2. การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล หากมีการศึกษาครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาเชิงคุณภาพเกี่ยวกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์และลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น

3. การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษาเฉพาะพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ หากมีการศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน

จากหน่วยงานที่แตกต่างกัน เช่น หน่วยงานพื้นที่ หน่วยงานซ่อมบำรุง เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาพัฒนาปรับปรุงพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานให้ดียิ่งขึ้นไป



บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- แก้วฤทัย แก้วชัยเทียม. (2548). การรับรู้การจัดการความปลอดภัย และพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- ณัฐกาญจน์ เคนอ่อน. (2556). พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตสินค้าการทำเรือแห่งประเทศไทย. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์, คณะศิลปศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ณัฐพงศ์ ปานศิริ. (2557). พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ ในโรงงานอุตสาหกรรม เขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารธุรกิจ, คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ทรัพย์สตรี แสนทวีสุข. (2550). พฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกับสารเคมีของพนักงานในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, วิทยาลัยประชากรศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นพนิตี พิจอมบุตร. (2558). การนำนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน โรงไฟฟ้าแม่เมาะ จังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติ. งานนิพนธ์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารและพัฒนาประชาคมและชนบท, คณะรัฐประศาสนศาสตร์, มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง.
- บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2560). นโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมการทำงาน บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. กรุงเทพฯ: บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด.
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. (2537). เทคนิคการสร้างเครื่องมือรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัย (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: B&B Publishing.
- ประภาส กันสิทธิ์. (2550). พฤติกรรมด้านความปลอดภัยของช่างเครื่องบิน ฝ่ายช่าง บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน). วิทยานิพนธ์หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาการจัดการทั่วไป, คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.

- พงษ์ณกุล คงทอง. (2550). ผลการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานที่มีต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุ. สารนิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ, บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต. (2551). การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุในโรงงานอุตสาหกรรมรีไซเคิลพลาสติกขนาดเล็ก. คุษนิพนธ์หลักสูตรปรัชญาคุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชาการศึกษาและพัฒนาสังคม, คณะศึกษาศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- มานี สิทธิภาณุวงศ์. (2553). การมีส่วนร่วมทัศนคติและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายโรงงานบริษัทมอนซาโต้ไทยแลนด์ จำกัด. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารเชิงกลยุทธ์, คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. (2543). การวัดด้านจิตพิสัย. กรุงเทพฯ: สุริยสาสน์.
- วิฑูรย์ สิมะโชคดี และคณะ. (2546). วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน. กรุงเทพฯ: สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น).
- วิทยา อยู่สุข. (2555). ความปลอดภัยในการประกอบอาชีพ. กรุงเทพฯ: เบสท์ กราฟิค เพรส.
- วิทิต กมรัตน์. (2552). พฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการบริษัท อิติตยา เบอร์ล่า เคมีคัลส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ฟอสเฟต สีวิชั่น). สารนิพนธ์หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการจัดการสิ่งแวดล้อม, คณะวิทยาศาสตร์, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- วิเลศ เจติยานูวัตร และคณะ. (2554). ความปลอดภัยในงานอุตสาหกรรม. กรุงเทพฯ: กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน.
- ศราวุธ สมญาแสน. (2549). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ระบบความปลอดภัยและพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานระดับปฏิบัติการในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรองเท้าและชิ้นส่วนในเขตจังหวัดสมุทรสาคร. วิทยานิพนธ์หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการจัดการอุตสาหกรรม, คณะวิทยาศาสตร์, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. (2545). องค์การและการจัดการ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ธรรมสาร.
- ศุภวัฒน์ เตชะพิทักษ์. (2548). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานบริษัท โคราช เดนกิ จำกัด. วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม, คณะครุศาสตร์, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.

- สมยศ เสาะหาอึ้ง. (2554). *การบริหารงานความปลอดภัย 1*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์.
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2558). *เจาะลึกแรงงานอุตสาหกรรมไทยและความต้องการ 5 ปีข้างหน้า*. กรุงเทพฯ: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
- สุรพงษ์ โสชนะเสถียร. (2553). *การสื่อสารกับสังคม*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุรวิทย์ ใจกล้า. (2557). *พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน บริษัท เอสอีไอ อินเทอร์เน็ตคอนเนคส์ โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด*. ปัญหาพิเศษหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- อุกนิษฐ์ ฌบรรพต. (2558). *ทัศนคติต่อระบบความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในสถานประกอบการประเภทธุรกิจค้าปลีก ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาอาชีวอนามัย, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- อาทิตย์ เพชรวรพันธ์ และคณะ. (2557). *การปรับปรุงพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของพนักงาน: กรณีศึกษา โรงงานอุตสาหกรรมฟอกย้อม.วารสารวิชาการพระจอมเกล้าพระนครเหนือ*, 24 (3),537.
- Becker, M. H. (1974). *The health belief model and personal health behavior*. New Jersey: Charles Slack.
- Cronbach, L. J. (1990). *Essentail of psychological testing*. New York: McGraw-Hill.
- Hinkle, D. E, William, W. & Stephen G. J. (1998). *Applied statistics for the behavior sciences* (4th ed). New York: Houghton Mifflin.
- Krejcie, R. V. & Morgan, D. W. (1970). Determining Sample Size for Research Activities. *Educational and Psychological Measurement*, 30 (3), 607-610.
- Pao. (2016). *Occupational health and safety*. Retrieved from http://occupationalh.blogspot.com/2016_10_01_archive.html (in Thai)
- Rogers, E. M. (1978). *Traditional midwives as family planning communication in Asia*. Honolulu: The East West Communication Institute.



ภาคผนวก

แบบสอบถาม

แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการศึกษาเรื่องพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตบริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งไม่มีผลต่อการนำไปประเมินผลการปฏิบัติงานของท่านใด ๆ ทั้งสิ้น ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามนี้จะเก็บเป็นความลับ โดยจะนำเสนอผลการวิจัยในภาพรวมเท่านั้น ดังนั้น จึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านได้โปรดตอบคำถามตามความเป็นจริงและโปรดตอบทุกข้อ

ขอขอบคุณ
หทัยชนก ทองสุข

แบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ตอน

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงาน

ตอนที่ 3 พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน

คำชี้แจง ขอให้พนักงานกรอกข้อมูลตามรายละเอียดให้ครบ และตรงตามความเป็นจริง

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- 1) เพศ ชาย หญิง
- 2) อายุ อายุต่ำกว่า 25 ปี อายุ 26-35 ปี อายุ 36-40 ปี
 อายุ 41-45 ปี อายุมากกว่า 45 ปี
- 3) ประสบการณ์ในการทำงาน
 น้อยกว่า 1 ปี 1-4 ปี 5-10 ปี
 มากกว่า 10 ปีขึ้นไป
- 4) ระดับการศึกษา
 มัธยมศึกษา อนุปริญญาหรือเทียบเท่า ปริญญาตรี
- 5) ตำแหน่งงาน
 พนักงานปฏิบัติงาน (Worker) ผู้นำหน่วยย่อย (Leader)
 หัวหน้าคนงาน (Foreman) หัวหน้าคนงานทั่วไป (General-Foreman)

6) ผลแบบทดสอบความรู้การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย

ก่อนอบรม _____ คะแนน

หลังอบรม _____ คะแนน ผ่านเกณฑ์ ไม่ผ่านเกณฑ์

7) ท่านเคยประสบอุบัติเหตุหรือได้รับบาดเจ็บจากการทำงานบ้างหรือไม่ในรอบ 1 ปี ที่ผ่านมา

ไม่เคย เคย

8) กรณีท่านเคยประสบอุบัติเหตุหรือได้รับบาดเจ็บจากการทำงานในรอบ 1 ปี ที่ผ่านมา ท่านได้รับบาดเจ็บมากน้อยเพียงใด

บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ต้องพบแพทย์ ต้องพบแพทย์
 นอนรักษาตัวใน รพ.

9) ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายการส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัทอย่างไร

เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย

เพราะ.....

ตอนที่ 2 ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงาน

ข้อ	ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
1	ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเป็นหน้าที่ของพนักงานรวมไปถึงบุคคลภายนอกที่เข้ามาทำงานหรือติดต่อกันในบริษัท			
2	พนักงานในโรงประกอบชิ้นสุดท้ายโรงงานเคเวียต้องผ่านอบรมด้านความปลอดภัย 4 ครั้งต่อปี			
3	พนักงานที่ใช้รอกหรือเครนไฟฟ้ายกท่อไอเสียหนัก 100 กิโลกรัมต้องมีใบอนุญาตการใช้รอกไฟฟ้า			
4	พนักงานเติมน้ำมันเบรกสามารถซื้อหน้ากากกันสารเคมีใช้เอง			
5	พนักงานใหม่ที่อบรมความปลอดภัยจากส่วนกลางแล้วไม่จำเป็นต้องได้รับการอบรมจากหน่วยงานต้นสังกัดอีก			
6	นายหลอดปฏิเสชงานทาจาระปีที่ชุดล้อยางเลื่อนที่มีความสูง 1.80 เมตร เนื่องจาก ไม่มีใบอนุญาตทำงานที่สูง			
7	พนักงานขับรถสามล้อต้องทำ KY ทุกครั้ง เมื่อผ่านทางแยกหรือจุดมูมอ๊ပ်			

ข้อ	ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัย	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
8	พนักงานที่สามารถขับรถขนถ่ายภายในโรงงานได้ต้องได้รับใบอนุญาตก่อนเท่านั้น			
9	พนักงานที่สามารถลงบ่อใต้ไลน์คอนเวเยอร์การประกอบเพื่อทำการเก็บ โบลท์ น๊อต หรือชิ้นส่วนอื่น ๆ ต้องผ่านการฝึกอบรม “การทำงานในที่อับอากาศ”			
10	พนักงานจ่ายชิ้นส่วนต้องได้รับใบอนุญาตทำงานพิเศษ			
11	การต่อใบอนุญาตขับขี่ภายในโรงงานต้องต่อทุก ๆ 5 ปี			
12	นายเบงค์ทำงานปรับปรุงช่วยงานเพื่อน ทำหน้าที่ช่วยตัดเหล็กเท่านั้น ไม่ได้ทำการเชื่อม ดังนั้น นายเบงค์ไม่จำเป็นต้องขอใบอนุญาตทำงานพิเศษ			
13	นายวีระทำหน้าที่เติมน้ำมันดีเซล ได้ไปซื้อแว่นตาเซฟตี้จากร้านค้ามาใส่เอง เนื่องจากแว่นตาเซฟตี้ที่ใช้งานปัจจุบันไม่สวย			
14	พนักงานที่ดูแลควบคุมเบิกจ่ายถังแก๊ส สามารถทำหน้าที่ได้โดยไม่ต้องได้รับใบอนุญาตผู้ควบคุมแก๊ส			
15	พนักงานที่ทำงานเกี่ยวกับสารเคมีต้องผ่านการอบรมการตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน ทุก ๆ 4 เดือน			

ตอนที่ 3 พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน

คำชี้แจง โปรดอ่านคำถามและพิจารณาว่าท่านได้ปฏิบัติตามข้อคำถามนั้นมากน้อยเพียงใด แล้วเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องหลังคำถามเพียงข้อละหนึ่งช่องเท่านั้น

คะแนน	แปลความหมาย
5	ปฏิบัติทุกครั้ง
4	ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง
3	ปฏิบัติบางครั้ง
1	ไม่เคยปฏิบัติ

ข้อ	พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน	ระดับการปฏิบัติงาน			
		4	3	2	1
ด้านการปฏิบัติงาน					
1	ท่านจะเตือนเพื่อนร่วมงานเมื่อพบว่าทำงานในสถานะที่ไม่ปลอดภัยทันที				
2	ท่านมีอาการมึนหัวจากการเมาค้างขณะทำงานแต่ไม่ได้แจ้งหัวหน้างานเพราะคิดว่าเดี๋ยวอาการก็ดีขึ้นเอง				
3	ช่วงเวลาพักท่านจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งก่อนเดินเข้าไลน์ประกอบ				
4	เมื่อขับรถภายในบริษัท ถึงจุดทางแยกที่ไม่มีพนักงานเดินผ่านไม่จำเป็นต้องทำ KY (มือชี้ปากย่ำ)				
5	เมื่อหยุดไลน์ท่านจะเดินข้ามบ่อหากบ่อไม่กว้างมากจนเกินไป				
6	ช่วงเดือนเมษายนอากาศจะร้อนมากท่านจะพับปกแขนลงครึ่งก่อนขณะทำงาน				
7	ท่านจับประแจทอร์คด้วยมือเดียวกรณีประแจทอร์คมีขนาดเล็ก				
8	เมื่อท่านพบปัญหาเครื่องจักรชำรุดแม้เพียงเล็กน้อย(เช่น ตัวหนังสือที่ปุ่มกดควบคุมขนาด)ท่านจะเรียกหัวหน้าทันที				
9	สเปรย์พ่นสีที่เหลือใช้ไม่หมดจะเก็บไว้ที่โต๊ะหัวหน้างาน				
10	หน้ากาคาร์บอนป้องกันกลิ่นจากสารเคมีเมื่อใส่แล้วหายใจไม่สะดวกจึงได้ขอให้หัวหน้างานเปลี่ยนมาใช้หน้ากากผ้าธรรมดาแทน				
ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์					
11	ท่านตรวจสอบสภาพของเครื่องมือ อุปกรณ์ ก่อนและหลังการใช้งาน				
12	ท่านจะไม่ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ที่ชำรุดถึงแม้จำเป็นก็ตาม				
13	ท่านแจ้งให้หัวหน้างานทราบ หากมีเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ชำรุดหรือมีสภาพที่ไม่ปลอดภัย				
14	ท่านนำเครื่องมือหรืออุปกรณ์ นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในคู่มือหรือเอกสาร มาใช้ในการปฏิบัติงาน				

ข้อ	พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน	ระดับการปฏิบัติงาน			
		4	3	2	1
ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์					
15	ท่านไม่ถอดการ์ดนิรภัย หรือ ป้ายเตือนออกจากส่วน ที่เป็นอันตรายของเครื่องจักร				
ด้านสภาพแวดล้อม					
16	ท่านตระหนักและให้ความสำคัญในการดูแลรักษา สภาพแวดล้อม ในการปฏิบัติงาน				
17	ท่านช่วยดูแลบริเวณพื้นที่ทำงานให้สะอาด เรียบร้อยอยู่เสมอ แม้ไม่ใช่หน้าที่ของตนเอง				
18	ท่านปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีแสงสว่างเพียงพอและอากาศถ่ายเท				
19	ท่านไม่วางของกีดขวางเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่กำลังปฏิบัติงานอยู่				
20	เมื่อท่านพบเห็นจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ท่านแจ้งให้หัวหน้างาน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องทราบทันที				
ด้านการจัดการ					
21	ท่านปรึกษาหัวหน้างานเสมอเมื่อไม่เข้าใจวิธีปฏิบัติงาน				
22	ท่านเสนอแนะ หรือให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพ ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน				
23	ท่านสนับสนุนเพื่อนร่วมงานให้ปฏิบัติ ตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด				
24	ท่านเข้าร่วมกิจกรรมเกี่ยวกับการป้องกัน ส่งเสริม ความปลอดภัยในการทำงานที่บริษัทจัดขึ้น				
25	ท่านอ่าน และทำความเข้าใจเมื่อมีประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน ออกมา				

ขอขอบคุณสำหรับการให้ข้อมูล

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นางสาวหทัยชนก ทองสุข
วัน เดือน ปี เกิด	8 มกราคม พ.ศ. 2535
สถานที่เกิด	จังหวัดฉะเชิงเทรา
ที่อยู่ปัจจุบัน	120 ม.7 ต.หนองแห่น อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา 24120
วุฒิการศึกษา	พ.ศ. 2555 รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (การบริหารทรัพยากรมนุษย์) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช พ.ศ. 2560 รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (การบริหารทั่วไป) วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา