

นิพนธ์ฉบับ

พฤติกรรมสุขภาพของพนักงานให้บริการบรรณโดยสาร ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สุวรรณี จุฑามณีพงษ์*, จีราภรณ์ กรรมบุตร**, วรเทพ พูลสวัสดิ์***

บทคัดย่อ

- บทนำ:** การวิจัยนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมสุขภาพ ปัจจัยสัมพันธ์ และปัจจัยทำนายที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพของพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
- วิธีการศึกษา:** เป็นการศึกษาเชิงปริมาณโดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานขับรถโดยสารและพนักงานเก็บค่าโดยสารใน 8 เขต จำนวน 394 คน ที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบมีระบบและแบบเจาะจงตามเกณฑ์ที่กำหนด วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน Pearson Correlation Coefficient และ Stepwise Multiple Regression
- ผลการศึกษา:** ส่วนใหญ่ พฤติกรรมสุขภาพ 3อ. 2ส. อยู่ในระดับปานกลาง พฤติกรรมสุขอนามัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมอนามัยสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับสูง เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า เพศ (หญิง) สถานภาพทางสังคม (ตำแหน่ง) ทัศนคติสภาพแวดล้อมในการทำงานในเขตการเดินรถ และการสนับสนุนทางสังคม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมสุขภาพของพนักงาน ขสมก. อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) และพบว่าการสนับสนุนทางสังคม ทัศนคติสภาพแวดล้อมในการทำงาน และเพศ (หญิง) เป็นปัจจัยทำนายการมีพฤติกรรมสุขภาพ โดยร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมสุขภาพของพนักงานให้บริการบรรณโดยสารของ ขสมก. ได้ร้อยละ 38.9 ($F_{(1,389)} = 5.457, p\text{-value} < 0.05$)
- วิจารณ์:** ควรส่งเสริมกิจกรรมที่สนับสนุนปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมสุขภาพ
- คำสำคัญ:** พฤติกรรมสุขภาพ, พนักงานขับรถโดยสาร, พนักงานเก็บค่าโดยสาร, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

วันที่รับบทความ: 12 มีนาคม 2561

วันที่อนุญาตให้ตีพิมพ์: 5 กันยายน 2561

* ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

** ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

*** นักศึกษาปริญญาโท สาขาเทคโนโลยีการจัดการสิ่งแวดล้อม คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

ผู้ติดต่อ: ผศ.สุวรรณี จุฑามณีพงษ์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต อีเมล juthamaneepong@gmail.com

บทนำ

สังคมไทยในปัจจุบันมีจำนวนประชากรเจ็บป่วยและตายจากโรคไม่ติดต่อเรื้อรังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สาเหตุหลักมาจากปัญหาพฤติกรรมสุขภาพที่ไม่ถูกต้อง ได้แก่ การดื่มสุรา การสูบบุหรี่ การรับประทานอาหารที่ไม่ดีต่อสุขภาพ การออกกำลังกายที่ไม่เพียงพอ¹ รวมไปถึงการอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ประชากรที่อาศัยอยู่ในเมืองหลวงขนาดใหญ่อย่างกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะกลุ่มประชากรที่ประกอบอาชีพให้บริการบนรถโดยสาร ขสมก. จัดเป็นกลุ่มที่มีปัญหาด้านสุขภาพเป็นอย่างมาก เนื่องจาก ขสมก. เป็นองค์กรที่มีการกิจและขอบเขตความรับผิดชอบในการจัดบริการรถโดยสารประจำทางวิ่งรับ - ส่งผู้โดยสาร ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม² โดยจากข้อมูลทางสถิติพบว่า มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. ต่อวันเพิ่มมากขึ้น จำนวนถึง 638,135 คน³ และจากการที่มีผู้มาใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. เป็นจำนวนมาก ร่วมกับสภาพการจราจรที่แออัดไปด้วยรถยนต์บนท้องถนน ผู้ประกอบอาชีพให้บริการบนรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ พนักงานขับรถโดยสาร และพนักงานเก็บค่าโดยสารต้องปฏิบัติงานภายใต้เงื่อนไขของพื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมที่เต็มไปด้วยมลพิษ ซึ่งส่งผลเสียต่อสุขภาพ ประกอบกับลักษณะและพฤติกรรมการทำงานภายในหน่วยงานยังมีส่วนในการสร้างผลเสียต่อสุขภาพด้วยเช่นกัน อาทิ การทำงานที่ซ้ำซากจำเจเป็นเวลานาน มีวันหยุดที่ค่อนข้างน้อย เวลาในการพักจากการทำงานน้อยและไม่เป็นเวลาแน่นอน อันเนื่องมาจากลักษณะการทำงานที่หมุนเวียนเป็นกะ จึงไม่อาจกำหนดชั่วโมงการทำงานที่แน่ชัดได้ เป็นต้น สอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมาทั้งในประเทศและต่างประเทศ พบว่าลักษณะการทำงานอย่างต่อเนื่องบนรถโดยสารประจำทางเป็นระยะเวลาโดยเฉลี่ยมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวันนั้น มีความสัมพันธ์กับความสามารถในการทำงานและสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยสิ่งต่างๆ เหล่านี้ล้วนส่งผลต่อสุขภาพของพนักงาน ทำให้เกิดปัญหาความเมื่อยล้า ปัญหาสุขภาพจิต ตลอดจนความเครียด ความผิดปกติของระบบหัวใจและหลอดเลือด ระบบทางเดินหายใจ โรคกระเพาะอาหาร และโรคที่เกี่ยวข้องกับระบบกระดูกและกล้ามเนื้อ เป็นต้น รวมถึงการมีพฤติกรรมทั้งการรับประทานอาหารที่ไม่มีประโยชน์ การดื่มสุรา การสูบบุหรี่ และการไม่ออกกำลังกาย ตลอดจนการพักผ่อนที่ไม่เพียงพอ ส่งผลให้สุขภาพของกลุ่มพนักงานดังกล่าวแย่ลงกว่าเดิมอย่างต่อเนื่อง⁴⁻⁷

ในประเทศไทย การศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสาร ขสมก. และปัจจัยที่

เกี่ยวข้อง ได้แก่ ความรู้ ทักษะคิด รวมทั้งองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้มีการศึกษามาเป็นเวลานานมากกว่า 10 ปีแล้ว ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม และประชากร ข้อมูลที่เคยศึกษามาอาจไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสม จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาที่เป็นปัจจุบัน และจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมสุขภาพที่ผ่านมา ทำให้พบว่า กรอบแนวคิดที่เหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ แนวคิด PRECEDE-PROCEED Model⁸ ซึ่งผู้วิจัยได้แบ่งปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพที่สนใจศึกษาเป็น 3 ด้าน คือ 1) ปัจจัยนำ ประกอบด้วย คุณลักษณะของบุคคลที่ติดตัวบุคคลมาก่อนแล้ว เช่น อายุ เพศ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ความรู้ ความเชื่อ ค่านิยม ทักษะคิด ฯลฯ 2) ปัจจัยเอื้อ ประกอบด้วย สิ่งแวดล้อม ทั้งด้านกายภาพและสังคมวัฒนธรรม ทักษะส่วนบุคคล และ/หรือทรัพยากรที่จะช่วยเกื้อกูลให้เกิดพฤติกรรมที่พึงประสงค์ และ 3) ปัจจัยเสริม ประกอบด้วย การเสริมแรงที่ได้รับจากครอบครัว เพื่อน ครู บุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุข หรือสื่อมวลชน

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมสุขภาพ ปัจจัยสัมพันธ์และปัจจัยทำนายพฤติกรรมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสาร ขสมก. เพื่อเป็นข้อมูลในการส่งเสริมสุขภาพอนามัยของพนักงาน ขสมก. ต่อไป

วิธีการศึกษา

1. การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ (Quantitative Research) แบบสำรวจ โดยศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรต่าง ๆ ด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือ พนักงานขับรถโดยสาร และพนักงานเก็บค่าโดยสารทั้งชายและหญิง ที่มีอายุระหว่าง 18 - 60 ปี มีการสุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ (Systematic random sampling) และแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยเกณฑ์การคัดเลือกเข้าคือ ทำงานให้บริการบนรถโดยสารไม่น้อยกว่าวันละ 8 ชั่วโมง อย่างน้อย 6 เดือน สามารถสื่อสารภาษาไทยและไม่มีปัญหาการสื่อสารด้านอื่นๆ และไม่มีปัญหาทางด้านจิตเวช เกณฑ์การคัดออกคือ กำลังอยู่ในภาวะตั้งครรภ์หรือหลังคลอดมา 6 เดือน หรือมีประวัตินอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาลในระยะ 6 เดือนที่ผ่านมา

2. ขนาดกลุ่มตัวอย่าง ใช้สูตร ทาโร ยามาเน่⁹ ได้จำนวนตัวอย่าง 386 คน และเพื่อป้องกันการสูญหายของกลุ่มตัวอย่าง จึงได้เพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่างอีกร้อยละ 15 ซึ่งอ้างอิงจากงานวิจัยที่มีลักษณะคล้ายกันของ นุชนาฏ วิจิต และคณะ¹⁰ ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อคุณภาพชีวิตการทำงาน

ของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางองค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพฯ พบว่าการสูญหายของกลุ่มตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 10 ซึ่งสอดคล้องคล่องกับการเพิ่มขนาดตัวอย่างเพื่อป้องกันการสูญหายของกลุ่มตัวอย่าง (Attrition Rate) ของการวิจัยเชิงปริมาณทั่วไปที่กำหนดในช่วงร้อยละ 10 - 15¹¹ ดังนั้น จึงได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 425 คน

3. การสร้างและทดสอบแบบสอบถาม (Questionnaire) ผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถามและดำเนินการทดสอบความตรงของเนื้อหา (Validity) และความเชื่อมั่น (Reliability) โดยผู้เชี่ยวชาญด้านการพยาบาล จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2 ท่าน และด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม จากมหาวิทยาลัยขอนแก่น 1 ท่าน ได้ค่าเฉลี่ยดัชนีความตรงตามเนื้อหาทั้งฉบับ เท่ากับ 0.88 จากนั้นจึงนำแบบสอบถามไปทดลอง (Try out) กับพนักงานที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน นำมาวิเคราะห์ โดย Cronbach's alpha coefficient ได้ค่าดัชนีความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.85

งานวิจัยนี้ได้รับการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน (Institutional Review Board: IRB) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ชุดที่ 3 สาขาวิทยาศาสตร์ หนังสือรับรองเลขที่ 162/2559

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยสอบถามข้อมูลจากพนักงานขับรถโดยสารและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ชสมก. ทั้ง 8 เขต ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัดคือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม ทั้งนี้ได้พิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่างโดยแจ้งสิทธิการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการวิจัยและลงนามในใบยินยอม รายละเอียดข้อมูลในแบบสอบถามประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป การสนับสนุนพฤติกรรมสุขภาพ (จากหน่วยงาน/ครอบครัว และเพื่อน) สภาพแวดล้อมการทำงาน ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมสุขภาพ 30. (ด้านอาหาร ด้านการออกกำลังกาย ด้านอารมณ์) 2ส. (ด้านการสูบบุหรี่ ด้านการดื่มสุรา) พฤติกรรมอนามัยส่วนบุคคล และพฤติกรรมอนามัยสิ่งแวดล้อม และมีคะแนนจากแบบวัดพฤติกรรมสุขภาพ รวมทั้งสิ้น 132 คะแนน

5. วิเคราะห์ผลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ข้อมูลด้านคุณลักษณะประชากร (ข้อมูลส่วนบุคคล) และข้อมูลองค์กร วิเคราะห์ด้วยค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าต่ำสุด - ค่าสูงสุด ในขณะที่พฤติกรรมสุขภาพ วิเคราะห์ด้วยสถิติค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic) ในการทดสอบสมมติฐาน เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ความสัมพันธ์ของปัจจัย

ที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพโดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Correlation Coefficient) และปัจจัยทำนายพฤติกรรมสุขภาพ (ตัวแปรตาม) ด้วยการวิเคราะห์ความถดถอยพหุแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

6. นำผลการวิเคราะห์มาอภิปรายและสรุปผลการศึกษา

ผลการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยนี้ ทั้งหมด 425 คน แต่เนื่องจากมีข้อมูลบางส่วนในกลุ่มตัวอย่างที่ขาดหายไปสมบูรณ์ พบว่าข้อมูลที่ใช้ได้มีจำนวน 394 คน คิดเป็นค่า attrition rate เป็น 6.19% ผลการวิจัย เป็นดังนี้

ตอนที่ 1 คุณลักษณะประชากร

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 60.9) และเป็นพนักงานเก็บค่าโดยสาร (ร้อยละ 66.5) อายุอยู่ในช่วง 41 - 50 ปี (ร้อยละ 37.8) โดยมีอายุเฉลี่ย = 45.79 (SD = 9.17) การศึกษาอยู่ระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 56.1) มีรายได้ต่อเดือน ในช่วง 30,001 - 40,000 บาท (ร้อยละ 55.1) มีรูปร่างปกติสมส่วน (BMI = 18.5 - 22.9 กก/ม² (ปกติ)) (ร้อยละ 32.2)

ค่าเฉลี่ยเส้นรอบเอวของผู้หญิง เท่ากับ 83.30 (SD = 10.62) ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ผิดปกติ (เส้นรอบเอวของผู้หญิงปกติ คือ ไม่เกิน 80 ซม.) ในขณะที่เส้นรอบเอวเฉลี่ยของผู้ชายเท่ากับ 85.82 (SD = 9.63) อยู่ในเกณฑ์ปกติ (เกณฑ์เส้นรอบเอวของชายปกติ คือ ไม่เกิน 90 ซม.) โรคประจำตัวที่พบ ได้แก่ โรคไขมันในเลือดสูง (ร้อยละ 17.3) โรคความดันโลหิตสูง (ร้อยละ 17.0) โรคภูมิแพ้ (ร้อยละ 10.9) และโรคเบาหวาน (ร้อยละ 10.4) โดยกลุ่มพนักงานขับรถโดยสาร และกลุ่มพนักงานเก็บค่าโดยสาร เจ็บป่วยด้วยโรคประจำตัวในสัดส่วนส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 54.5 และ 55.5 ตามลำดับ และส่วนใหญ่ได้รับสวัสดิการด้านสุขภาพ (ร้อยละ 90.9) รวมถึงการได้เข้ารับการอบรม/ได้รับข้อมูลข่าวสารด้านสุขภาพ (ร้อยละ 72.8)

ตอนที่ 2 พฤติกรรมสุขภาพ

ค่าเฉลี่ยรวมของคะแนนพฤติกรรมสุขภาพของพนักงาน เท่ากับ 89.64 (SD = 8.73) อยู่ในระดับ ปานกลาง เมื่อวิเคราะห์แยกรายประเด็น พบว่า พฤติกรรม 30. 2ส. อยู่ในระดับปานกลางเช่นกัน ในขณะที่พฤติกรรมสุขภาพอนามัยส่วนบุคคล และพฤติกรรมอนามัยสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับสูง รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ระดับคะแนนพฤติกรรมสุขภาพของกลุ่มตัวอย่าง

พฤติกรรมสุขภาพ	คะแนนเฉลี่ยและระดับคะแนน		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับคะแนน
พฤติกรรมสุขภาพโดยรวม	89.64	8.73	ปานกลาง
พฤติกรรมสุขภาพ 3อ. 2ส.	45.17	7.76	ปานกลาง
พฤติกรรมสุขอนามัยส่วนบุคคล	19.59	2.90	สูง
พฤติกรรมอนามัยสิ่งแวดล้อม	24.88	2.18	สูง

เมื่อวิเคราะห์แยกกลุ่ม ระหว่างพนักงานขับรถโดยสาร และพนักงานเก็บค่าโดยสาร พบว่าค่าเฉลี่ยรวมของคะแนน พฤติกรรมสุขภาพโดยรวมของพนักงานขับรถโดยสาร และ พนักงานเก็บค่าโดยสาร เท่ากับ 81.92 (SD = 9.50) และ 85.52 (SD = 8.27) ตามลำดับ จัดอยู่ในระดับปานกลางทั้งสองกลุ่ม

เมื่อวิเคราะห์แยกรายประเด็นของพฤติกรรมสุขภาพ พบว่าพฤติกรรมสุขภาพ 3อ. 2ส. ของทั้งสองกลุ่ม อยู่ในระดับ ปานกลาง ส่วนพฤติกรรมอนามัยสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับสูง ในขณะที่พฤติกรรมอนามัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถโดยสาร อยู่ในระดับปานกลาง แต่พนักงานเก็บค่าโดยสารอยู่ในระดับสูง รายละเอียดดังตารางที่ 2 และ 3

ตารางที่ 2 ระดับคะแนนพฤติกรรมสุขภาพของพนักงานขับรถโดยสาร

พฤติกรรมสุขภาพ (n = 132)	คะแนนเฉลี่ยและระดับคะแนน		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับคะแนน
พฤติกรรมสุขภาพโดยรวม	81.92	9.50	ปานกลาง
พฤติกรรมสุขภาพ 3อ. 2ส.	40.94	8.31	ปานกลาง
พฤติกรรมสุขอนามัยส่วนบุคคล	16.45	2.44	ปานกลาง
พฤติกรรมอนามัยสิ่งแวดล้อม	24.53	2.29	สูง

ตารางที่ 3 ระดับคะแนนพฤติกรรมสุขภาพของพนักงานเก็บค่าโดยสาร

พฤติกรรมสุขภาพ (n = 262)	คะแนนเฉลี่ยและระดับคะแนน		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับคะแนน
พฤติกรรมสุขภาพโดยรวม	85.52	8.27	ปานกลาง
พฤติกรรมสุขภาพ 3อ. 2ส.	43.92	7.45	ปานกลาง
พฤติกรรมสุขอนามัยส่วนบุคคล	16.55	2.72	สูง
พฤติกรรมอนามัยสิ่งแวดล้อม	25.05	2.10	สูง

ตอนที่ 3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ
คุณลักษณะประชากร
เพศ (หญิง) มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยมีค่า $r = 0.139$, $p < 0.05$

ในขณะที่อายุ และการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ

ด้านปัจจัยนำ (Predisposing factors) ได้แก่ สถานภาพทางสังคม (ตำแหน่ง) ความรู้ และทัศนคติเกี่ยวกับ

พฤติกรรมสุขภาพ พบว่าสถานภาพทางสังคม (ตำแหน่ง) มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยมีค่า $r = 0.142$, $p < 0.05$ และทัศนคติต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยมีค่า $r = 0.438$, $p < 0.05$ แต่ความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ

ด้านปัจจัยเสริม (Reinforcing factors) ได้แก่ การสนับสนุนทางสังคม (การสนับสนุนจากหัวหน้างาน ครอบครัว และเพื่อน/เพื่อนร่วมงาน) พบว่ามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยมีค่า $r = 0.511$, $p < 0.05$

ด้านปัจจัยเอื้อ (Enabling factors) หมายถึง รายได้ต่อเดือน สวัสดิการด้านสุขภาพ การได้รับข้อมูลข่าวสาร/อบรมสุขภาพ พบว่า รายได้ต่อเดือนและสวัสดิการด้านสุขภาพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ ในขณะที่การได้รับ

ข้อมูลข่าวสาร/อบรมสุขภาพมีความสัมพันธ์ทางลบกับการมีพฤติกรรมสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = -0.151$, $p < 0.05$)

ด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน หมายถึง สภาพรถ (ปรับอากาศ/ไม่ปรับอากาศ) และ สภาพแวดล้อมภายในเขตการเดินรถ (ความพอเพียงและความสะอาดถูกต้อง ครอบคลุมในเรื่องถังรองรับขยะ ร้านจำหน่ายอาหาร จุดบริการน้ำดื่ม ห้องส้วมและอ่างล้างมือ รวมถึงการกำหนดกฎระเบียบในการดูแลความสะอาดภายในเขตการเดินรถ) พบว่าสภาพแวดล้อมภายในเขตการเดินรถ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการมีพฤติกรรมสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.421$, $p < 0.05$) ในขณะที่ลักษณะสภาพรถในขณะที่ทำงาน มี 2 ลักษณะ คือ รถโดยสารปรับอากาศและรถโดยสารธรรมดา (ไม่ปรับอากาศ) ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสาร ขสมก. รายละเอียดดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมสุขภาพ กับ เพศ อายุ การศึกษา รายได้ต่อเดือน สถานภาพทางสังคม สวัสดิการด้านสุขภาพ การได้รับข้อมูลข่าวสาร/อบรมสุขภาพ สภาพแวดล้อมในการทำงาน สภาพรถ การสนับสนุนทางสังคม ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ และทัศนคติต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพ

ตัวแปร	พฤติกรรมสุขภาพ	p-value
1. เพศ (หญิง)	0.139*	0.006
2. อายุ	-0.007	0.896
3. การศึกษา	0.052	0.300
4. รายได้ต่อเดือน	-0.009	0.861
5. สถานภาพทางสังคม (ตำแหน่ง)	0.142*	0.005
6. สวัสดิการด้านสุขภาพ	-0.052	0.301
7. การได้รับข้อมูลข่าวสาร/อบรมสุขภาพ	-0.151*	0.003
8. สภาพแวดล้อมในการทำงาน	0.421*	0.000
9. สภาพรถ (ปรับ/ไม่ปรับอากาศ)	-0.045	0.369
10. การสนับสนุนทางสังคม	0.511*	0.000
11. ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ	0.090	0.074
12. ทัศนคติต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพ	0.438*	0.000

หมายเหตุ * $p < 0.05$

ตอนที่ 4 ผลการทำนายพฤติกรรมสุขภาพ

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยทำนาย โดยมีตัวแปรต้น คือ เพศ (หญิง) สถานภาพทางสังคม (ตำแหน่ง) การได้รับข้อมูลข่าวสาร/อบรมสุขภาพ สภาพแวดล้อมในการทำงาน การสนับสนุนทางสังคม ทัศนคติต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพ และมีตัวแปรตาม

คือ พฤติกรรมสุขภาพของพนักงาน โดยวิเคราะห์ถดถอยแบบพหุคูณ (multiple regressions) และคัดเลือกปัจจัยทำนายแบบ Stepwise ผลการวิเคราะห์พบว่า สถานภาพทางสังคม (ตำแหน่ง) และการได้รับข้อมูลข่าวสาร/อบรมสุขภาพ ไม่สามารถทำนายพฤติกรรมสุขภาพได้

การสนับสนุนทางสังคม ทักษะคิดต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพ สภาพแวดล้อมในการทำงาน และเพศ (หญิง) เป็นปัจจัยทำนายการมีพฤติกรรมสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) โดยร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของ

พฤติกรรมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสาร ขสมก. ได้ร้อยละ 38.9 ($F_{(1,389)} = 5.457, p\text{-value} < 0.05$) รายละเอียดดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณพฤติกรรมสุขภาพ

ปัจจัยทำนาย	b	se	β	t	p-value
ค่าคงที่	52.805*	2.088		25.254	0.000
การสนับสนุนทางสังคม	0.221*	0.028	0.341	7.905	0.000
ทักษะคิดต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพ	0.196*	0.032	0.255	6.039	0.000
สภาพแวดล้อมในการทำงาน	0.546*	0.098	0.240	5.55	0.000
เพศ (หญิง)	1.310*	0.561	0.094	2.336	0.020
$(F_{(1,389)} = 5.457^*, p\text{-value} = 0.02,$					
$R = 0.624,$					
$R^2 = 0.389,$					
$\text{Adj } R^2 = 0.383$					

หมายเหตุ * $p < 0.05$

วิจารณ์

สรุปผลการวิจัย พบว่า พนักงานให้บริการบนรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีพฤติกรรมสุขภาพโดยรวม ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง 84.31 คะแนน ($SD = 8.85$) จำแนกเป็นกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยรวมของพฤติกรรม 81.92 คะแนน ($SD = 9.50$) และพนักงานเก็บค่าโดยสารส่วนใหญ่ มีค่าเฉลี่ยรวมของพฤติกรรม 85.52 คะแนน ($SD = 8.27$) เมื่อวิเคราะห์แยกแยะพฤติกรรมพบว่าพนักงานให้บริการบนรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีค่าเฉลี่ยรวมของคะแนนพฤติกรรมสุขภาพ 30.28 อยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่คะแนนพฤติกรรมสุขอนามัยส่วนบุคคล และคะแนนพฤติกรรมอนามัยสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับสูง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน พบว่า ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพทางบวก ได้แก่ เพศ (หญิง) สถานภาพทางสังคม (ตำแหน่ง) สภาพแวดล้อมในการทำงาน (ในเขตการเดินรถ) การสนับสนุนทางสังคม และทักษะคิดต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพ ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ทางลบ คือการได้รับข้อมูลข่าวสาร/อบรมสุขภาพ และเมื่อนำตัวแปรทั้ง 6 ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมมาทำการวิเคราะห์ปัจจัยทำนาย พบว่ามีปัจจัยทำนายอย่างน้อย 1 ตัวแปรสามารถทำนายพฤติกรรมสุขภาพได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($F_{(1,389)} = 5.457, p\text{-value} < 0.05$) อีกทั้ง

พบว่า การสนับสนุนทางสังคม ทักษะคิดต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพ สภาพแวดล้อมในการทำงาน และเพศ (หญิง) เป็นปัจจัยทำนายพฤติกรรมสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) โดยร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสาร ขสมก. ได้ร้อยละ 38.9 ($F_{(1,389)} = 5.457, p\text{-value} < 0.05$)

จากสมการทำนายข้างต้น สะท้อนให้เห็นว่า การสนับสนุนทางสังคม ทักษะคิดต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพ สภาพแวดล้อมในการทำงาน (ในเขตการเดินรถ) และเพศ (หญิง) สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสารได้ โดยมีผลอธิบายดังนี้

การสนับสนุนทางสังคม: การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมสามารถทำนายและมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรม การส่งเสริมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสาร ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่าการได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมจากบุคคลใกล้ชิด เป็นลักษณะการสนับสนุนทำให้บุคคลได้รับความช่วยเหลือในด้านวุฒิภาวะความรักใคร่ผูกพัน เป็นเพื่อน และมีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่างๆ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการใช้การดูแลตนเอง รวมถึงเรื่องการมีพฤติกรรมสุขภาพด้วย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของเพนเดอร์ และคณะ¹² กล่าวว่า การสนับสนุนทางสังคมจะช่วยให้บุคคล ดำรงไว้ซึ่งภาวะสุขภาพ ช่วยส่งเสริมภาวะสุขภาพ และช่วยป้องกันการเจ็บป่วย และสอดคล้องกับแนวคิดของเฮาส์¹³ ได้กล่าวว่า เป็นสิ่งที่บุคคลได้รับการช่วยเหลือด้าน

ข้อมูลข่าวสาร วัตถุประสงค์ การสนับสนุนทางด้านจิตใจจากบุคคลหรือกลุ่มคนที่ให้การสนับสนุน ทำให้ผู้ได้รับปฏิบัติหรือมีพฤติกรรมตามที่ผู้ให้การสนับสนุนต้องการ มีส่วนช่วยส่งเสริมพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ ให้ข้อมูลข่าวสาร สนับสนุนให้คำปรึกษา กระตุ้นให้พนักงานให้บริการบนรถโดยสารมีพฤติกรรมบริการโภชนาการที่ถูกต้องเหมาะสม สอดคล้องกับผลการวิจัยของสุกัญญา บุญวรสถิต พรนภา หอมสินธุ์ และรุ่งรัตน์ ศรีสุริยเวศน์¹⁴ ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของข้าราชการ สังกัดกรมราชทัณฑ์ ซึ่งเป็นกลุ่มบุคคลที่เป็นวัยผู้ใหญ่เหมือนกันเนื่องจากครอบครัว เพื่อน เพื่อนร่วมงาน เจ้าหน้าที่สุขภาพ เป็นปัจจัยระหว่างบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการสร้างเสริมสุขภาพโดยตรงและโดยอ้อมผ่านแรงกดดันทาง สังคมและกลุ่ม ช่วยกระตุ้นการตั้งเจตจำนงในการปฏิบัติพฤติกรรมสร้างเสริมสุขภาพ¹²

ทัศนคติต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพ: ทัศนคติต่อการมีพฤติกรรมสุขภาพสามารถทำนายและมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสาร ทั้งนี้อาจเป็นเพราะพนักงานให้บริการบนรถโดยสารมีความเชื่อว่าการมีพฤติกรรมสุขภาพ เป็นสิ่งจำเป็นต่อสุขภาพของตนต่อการทำงาน และกิจกรรมต่างๆ จึงสะท้อนความคิดเห็นให้เห็น ซึ่งสอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่ว่าทัศนคติเป็นความรู้สึกของบุคคลต่อสิ่งต่างๆ อาจเป็นบุคคล สิ่งของหรือนามธรรมใดๆ การเกิดทัศนคติอาจเกิดจากประสบการณ์ หรือเรียนรู้จากบุคคลใกล้ชิดตัวเป็นได้ ทัศนคติมีผลกระทบต่อสุขภาพ เนื่องจากเป็นสิ่งที่อยู่เบื้องหลังการประพฤติปฏิบัติต่างๆ อธิบายได้ว่า หากมีความเชื่อด้านสุขภาพในทางที่ดีจะทำให้เกิดพฤติกรรมในการสร้างเสริมสุขภาพในทางที่ดี ตรงกันข้ามหากมีความเชื่อด้านส่งเสริมสุขภาพในทางที่ไม่ดี ทำให้เกิดพฤติกรรมในการสร้างเสริมสุขภาพในทางที่ไม่ดีด้วยเช่นกัน

สภาพแวดล้อมในการทำงาน: สามารถทำนายและมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสาร ทั้งนี้สอดคล้องกับนโยบายสุขภาพขององค์การอนามัยโรค (WHO) ที่ระบุว่าสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อสุขภาพ มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อสุขภาพ¹⁵ การสร้างสรรคสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อสุขภาพ จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินชีวิต การทำงาน และการพักผ่อนหย่อนใจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ การทำงานและการพักผ่อนหย่อนใจควรเป็นกิจกรรมที่ทำให้สุขภาพดี กระตือรือร้น เกิดความรู้สึกพึงพอใจในการมี และก่อให้เกิดความเพลิดเพลินในส่วนหนึ่งของสิ่งแวดล้อม การปรับปรุงพัฒนาสิ่งแวดล้อมทั้งทางกายภาพและสังคมให้เอื้อต่อการมีสุขภาพดีนั้นสามารถส่งเสริม

สนับสนุนให้บุคคลตัดสินใจดูแลสุขภาพ¹⁰ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวิระวรรณ ถิ่นยืนยง อ่ำพร ถิ่นรังสี เบญจวรรณ รัชสุภา และณัฐกร ฉัตรวิสัย¹⁶ และงานวิจัยของลัทพล สุ่มสมบูรณ์¹⁷ ได้ระบุว่าในสภาวะแวดล้อมการทำงานของผู้ปฏิบัติงานบนรถโดยสารนั้นยังมีสิ่งคุกคามทางสิ่งแวดล้อมทางสุขภาพของผู้ปฏิบัติงานบนรถโดยสาร และมีความสัมพันธ์ทางลบกับการมีพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ และส่งผลทำให้เจ็บป่วยได้ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของลัทพล สุ่มสมบูรณ์¹⁷ ได้ศึกษาสภาพของรถโดยสารประจำทางที่ใช้ในการปฏิบัติงานของพนักงาน พบว่า ส่วนใหญ่สภาพของรถขณะขับเคลื่อนค่อนข้างไม่สมบูรณ์ มีเสียงค่อนข้างดัง มีการสั่นสะเทือนของรถอยู่ในระดับปานกลาง สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดความเมื่อยล้า และบั่นทอนสุขภาพได้

เพศ: เพศ (หญิง) สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมสร้างเสริมสุขภาพ สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย เนื่องจากเพศเป็นปัจจัยด้านชีวภาพที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมสุขภาพ ทั้งโดยตรงและโดยอ้อมผ่านอารมณ์และความคิดที่เฉพาะเจาะจงกับพฤติกรรมนั้นๆ¹² ด้วยเพศชายและเพศหญิงมีความแตกต่างกันทางด้านร่างกาย ความคิดและความเชื่อจึงส่งผลให้มีพฤติกรรมสร้างเสริมสุขภาพต่างกัน ซึ่งจากการศึกษาที่ผ่านมา ส่วนใหญ่พบว่าเพศหญิงมีพฤติกรรมสร้างเสริมสุขภาพดีกว่าเพศชาย โดยเพศหญิงมีความสนใจ มีความตั้งใจในการดูแลสุขภาพของตนเองสูงกว่าเพศชาย สอดคล้องกับการศึกษาของ สุกัญญา บุญวรสถิต, พรนภา หอมสินธุ์ และรุ่งรัตน์ ศรีสุริยเวศน์¹⁴ และการศึกษาของจกศบุญชู เกษมพิพัฒน์พงศ์ และธานินทร์ สุธีประเสริฐ¹⁸ และการศึกษาของนุชนาฏ วิจิต และคณะ¹⁰ พบว่า เพศหญิง สามารถทำนายพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพได้ และพบว่าเพศหญิงให้ความสำคัญในการดูแลสุขภาพของตนเองสูงกว่าเพศชาย

การวิจัยครั้งนี้ แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยนำ (หมายความว่ารวมถึงคุณลักษณะประชากร) ได้แก่ เพศ (หญิง) และทัศนคติปัจจัยเอื้อ ได้แก่ สภาพแวดล้อมในการทำงาน และปัจจัยเสริม ได้แก่ แรงสนับสนุนทางสังคมตามโครงสร้างหลักของแนวคิด PRECEDE-PROCEED Model⁹ นั้น สามารถทำนายการมีพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสารได้

อย่างไรก็ดี แม้ปัจจัยทางด้านสถานภาพทางสังคม (ตำแหน่ง) จะไม่สามารถทำนายพฤติกรรมสุขภาพได้ แต่พบว่ามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมสุขภาพ กล่าวคือ หากมีตำแหน่งที่สูงขึ้นก็จะมีพฤติกรรมสุขภาพที่ดีขึ้นด้วย การวิจัยครั้งนี้ พบว่าการได้รับข้อมูลข่าวสารหรือได้รับการอบรม

ทางด้านสุขภาพ มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมสุขภาพ ซึ่งไม่สอดคล้องกับความเป็น และไม่พบงานวิจัยเกี่ยวข้องที่สามารถอธิบายปรากฏการณ์นี้ จึงเป็นเรื่องที่ควรทำการศึกษาต่อไป

การวิจัยครั้งนี้ ได้ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมสุขภาพ และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสาร ขสมก. ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) หากจะได้พิจารณานำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้ในการส่งเสริมกิจกรรมต่างๆ ที่สนับสนุนปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมสุขภาพของพนักงาน เพื่อให้ได้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพอย่างถูกต้องเหมาะสม อันจะนำมาซึ่งสุขภาพอนามัยที่ดีต่อไปในอนาคต

กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาวิจัย เรื่อง “พฤติกรรมสุขภาพของพนักงานให้บริการบนรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)” ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจากกองทุนวิจัยคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2559 คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

เอกสารอ้างอิง

- สถาบันวิจัยประชากรและสังคม. รายงานสุขภาพคนไทย 2558. นครปฐม: สถาบันวิจัยประชากรและสังคมมหาวิทยาลัยมหิดล; 2558.
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. รายงานประจำปี 2557. กรุงเทพฯ: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ; 2557.
- สำนักข่าวไทย. เวทีนำเสนอข้อมูลการวิจัยสถานะสุขภาพของพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 4 พฤศจิกายน 2558 [อินเทอร์เน็ต]. 2558 [เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2558]; เข้าถึงได้จาก: http://thaitribune.org/contents/detail/304?content_id=15422&rand=1470796132
- อรรณพ แก้วบุญชู และคณะ. การพัฒนาศักยภาพการดูแลสุขภาพของพนักงานขับรถโดยสารประจำองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ [อินเทอร์เน็ต]. 2557 [เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2558]; เข้าถึงได้จาก: http://beyond.library.tu.ac.th/cdm/ref/collection/trf_or_th/id/2636
- กฤษณีย์ บังคะตานรา และคณะ. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับความสามารถในการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกทุกสารเคมี. วารสารพยาบาลศาสตร์และสุขภาพ. 2555;35:62-71.
- Gander, P.H. et al. Investigating driver fatigue in truck crashes: Trial of a systematic methodology. Transportation Research Part F. Traffic; 2006.
- Thanaboriboon, Y. et al. Effect of fatigue and sleep deprivation on driving performance: An experimental study in Thailand, The 2nd World Congress of the World Association of Sleep Medicine (WASM). Parallel Symposia/Sleep Medicine. 2007;8(1):11-47.
- Green, L. and Kreuter, M. Health program planning: An educational and ecological approach. (4th ed.). New York, NY: McGraw-Hill. Psychology Behavior. 2005;9:65-76.
- Yamane, T. Statistics: An introductory analysis (3rd ed.). New York: Harper & Row; 1973.
- นุชนาฏ วิจิต, วันเพ็ญ แก้วปาน, สุรินทร์ กลัมพากร และดุสิต รุจิรัตน์. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานโดยสารประจำทางองค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพฯ. วารสารพยาบาลสาธารณสุข. 2552;24:1-15.
- บุญใจ ศรีสถิตยรากร. ระเบียบวิธีการวิจัยทางพยาบาลศาสตร์. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: ยูเออนด์ไออินเตอร์มีเดีย; 2553.
- Pender, N. J., Murdaugh, C. L. and Parsons, M. A. Health promotion in nursing practice (5th ed.). New Jersey: Prentice Hall; 2006.
- House, J. S. Work stress and social support. Mass: Addison-Wesley; 1981.
- สุกัญญา บุญวรสถิต พรนภา หอมสินธุ์ และรุ่งรัตน์ ศรีสุริยเวศน. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของข้าราชการ สังกัดกรมราชทัณฑ์ ในเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา.วารสารสาธารณสุขมหาวิทยาลัยบูรพา. 2559;11:52-62.

15. สิ้นศักดิ์ชนม์ อุ่นพรมมี. พัฒนาการสำคัญของการสร้างเสริมสุขภาพ: Milestones in Health Promotion: Statements from global conferences (WHO, 2009). นนทบุรี: โครงการสวัสดิการวิชาการ สถาบันพระบรมราชชนก กระทรวงสาธารณสุข; 2556.
16. วิระวรรณ ถิ่นยืนยง, อำพร ถิ่นรังสี, เบญจวรรณ ธวัชสุภา และณัฐการ ฉัตรวิสัย. สิ่งคุกคามทางสิ่งแวดล้อมทางสุขภาพของผู้ปฏิบัติงานบนรถโดยสาร. วารสารวิชาการสาธารณสุข. 2560;26:486-95.
17. ลัทธพล สุ่มสมบูรณ์. สภาพรถโดยสารประจำทางที่มีผลต่อความเครียดในการปฏิบัติงานของพนักงาน: กรณีศึกษาพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ สายปอ.511 และ 145. [วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ]. กรุงเทพมหานคร: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ; 2554.
18. จกเศบุญชู เกษมพิพัฒน์พงศ์ และธานินทร์ สุธีประเสริฐ. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสร้างเสริมสุขภาพและป้องกันโรคของบุคลากรโรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร จังหวัดสุพรรณบุรี.วารสารวิชาการสาธารณสุข. 2558; 24:41-9.

Abstract

Health Behaviors of the Bus personnel of Bangkok Mass Transit Authority

Suwannee Juthamaneepong*, Jeeraporn Kummabutr**, Worathep Phunsawat***

* Faculty of Public Health, Thammasat University

** Faculty of Nursing, Thammasat University

*** Faculty of Environment and Resource Studies, Mahidol University

Introduction: This research was a study of health behaviors, relational factors and predicting factors influencing health behaviors of the employee of Bangkok Mass Transit Authority (BMTA).

Method: The study was a quantitative research using a questionnaire. The respondents were 394 bus drivers and fare collectors selected by systematic random and purposive sampling in 8 bus operation zones according to criteria formulated. Data were analyzed by using percentage, mean, standard deviation, Pearson Correlation Coefficient and Stepwise Multiple Regression.

Result: Overall health behaviors were at a moderate level. However, in terms of personal hygiene and environmental health behaviors, the samples were rated at a high level. Relationship of factors affecting health behavior was analyzed. It revealed that gender (female), social status (position), attitude, working environment in the bus operation zone and social support were positively correlated with health behaviors of employees' with statistically significant ($p < 0.05$). Moreover, it was found that their health behaviors could be predicted by their social support, attitude, working environment and gender. Those aforementioned predictors were used to describe the variance of health behaviors of the bus personnel of BMTA at 38.9 % ($F_{(1, 389)} = 5.457$, $p\text{-value} < 0.05$).

Conclusion: Activities supported factors that affect health behaviors should be promoted.

Key words: Health Behavior, Bus Driver, Fare Collector, Bangkok Mass Transit Authority