

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของแคดดี้

กรณีศึกษาสนามกอล์ฟแห่งหนึ่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

Factors Associated with Work-related Accidents among Golf Caddies: A Case Study in Golf Club, Phra Nakhon Si Ayutthaya Province

มนัสวี ทองศฤงค์¹, จินต์จุฑา ขำทอง^{2*}, อรรวรรณ ช่านาญพุดชา²

กาญจนา แซ่มบริสุทธิ์², ฐิติมา ใจบำรุง²

¹ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์การแพทย์ทหาร ศูนย์อำนวยการแพทย์พระมงกุฎเกล้า กรมแพทย์ทหารบก

² คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

*ผู้เขียนหลัก (Corresponding Author) E-mail: chinchuta.kh@gmail.com

Received: May 7, 2021

Revised: June 15, 2021

Accepted: June 30, 2021

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของผู้ประกอบอาชีพแคดดี้ ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามในกลุ่มผู้ประกอบอาชีพแคดดี้จำนวน 156 คน การทดสอบไคสแควร์นำมาใช้ในการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ซึ่งผลการศึกษาค้นพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 38.39 ± 10.96 ปี รับผิดชอบด้านการจัดการความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 91.7 ทักษะด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 86.5 มีความรู้ด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 85.3 ส่วนใหญ่มีความเครียดในการทำงาน คิดเป็นร้อยละ 53.8 ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน คิดเป็นร้อยละ 52.6 ลักษณะงานที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุครั้งที่รุนแรงที่สุดคือการขับรถบรรทุก คิดเป็นร้อยละ 26.8 ผลจากการศึกษานี้แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรส และทัศนคติด้านความปลอดภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของแคดดี้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับที่ $P\text{-value} < 0.017$ และ $P\text{-value} < 0.020$ ตามลำดับ ดังนั้น จากผลของการศึกษา ทางสนามกอล์ฟควรจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมให้แคดดี้มีความตระหนักด้านความปลอดภัย ควรจัดการฝึกอบรมให้มีความถี่มากขึ้น นอกจากนี้ ควรจัดให้มีสวัสดิการคุ้มครองกรณีการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน

คำสำคัญ: แคดดี้, กอล์ฟ, อุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน

Abstract

The purpose of this research was to study factors associated with work-related accidents among golf caddies. The data was collected by using questionnaires among 156 caddies. A Chi-square test was performed to determine factors associated with work-related accidents. The study was found that an average age of all participants was 38.39 ± 10.96 years old. Perceived safety management was at a high level (91.7%), Safety attitude was at a good level (86.5%), Safety knowledge was at a high level (85.3%) and most of them had work-related stress (53.8%). The prevalence of work-related accidents was 52.6%. Most severe accidents were caused by golf carts (26.8%). The results of this study revealed that there were statistically significant between marital status, safety attitude and work-related accidents among golf caddies at $P\text{-value} < 0.017$ and $P\text{-value} < 0.020$ respectively. From the result, the golf club should organize activities that promote caddy for safety awareness. The training should be organized for more frequency. In addition, they should provide protection against accidents that may occur with the caddy to reduce the risk of work-related accidents.

Keywords: Caddy, Golf, Work-related accidents

บทนำ

ธุรกิจสนามกอล์ฟของประเทศไทยเป็นหนึ่งในกลุ่มธุรกิจภาคการบริการที่กำลังเป็นที่สนใจของบรรดานักลงทุนชาวต่างชาติเนื่องจากราคาค่าบริการสนามกอล์ฟในประเทศไทยถูกกว่าประเทศอื่นๆในภูมิภาคเอเชียด้วยกัน จากการศึกษาโอกาสและกลยุทธ์ทางการตลาดการท่องเที่ยวกอล์ฟในประเทศไทยพบว่า ความต้องการของนักท่องเที่ยวทั่วโลก ในการเล่นกอล์ฟขยายตัวเฉลี่ยปีละ 10.5% ระหว่างปี 2543 – 2563 และประกอบกับการที่ประเทศไทยมีสนามกอล์ฟที่ได้มาตรฐานมากเพียงพอและมีความพร้อมด้านบริการที่นักท่องเที่ยวมีความพอใจเป็นอันดับสอง รองจากสหรัฐอเมริกา จึงคาดการณ์ว่าจะมีนักท่องเที่ยวให้ความสนใจมาเล่นกอล์ฟในไทยเพิ่มมากขึ้น (สมติ หงส์ไพศาลวิวัฒน์, 2548) กีฬากอล์ฟเป็นหนึ่งในกีฬาที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก มีทั้งผู้ที่เล่นเพื่อความสนุกสนาน เล่นเพื่อสุขภาพ และรวมถึงการเล่นกีฬา กอล์ฟเพื่อการแข่งขันทั้งระดับอาชีพและสมัครเล่น กีฬากอล์ฟจะประกอบไปด้วยนักกอล์ฟและที่ขาดไม่ได้เลยคือผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือที่เรียกกันว่าอาชีพแคดดี้ ซึ่งเป็นผู้ที่ทำหน้าที่ให้บริการอำนวยความสะดวกให้กับนักกอล์ฟ โดยขั้นตอนการปฏิบัติงานของแคดดี้ในสนามกอล์ฟประกอบ

ไปด้วย 3 ขั้นตอนหลักๆได้แก่ ขั้นตอนการเตรียมพร้อมก่อนออกรอบ คือการเตรียมอุปกรณ์ต่างๆในการออกปฏิบัติงาน อาทิ ไม้ตี ที่ช่อมกรีน มาร์คเกอร์ ผ้าเช็ดทำความสะอาดอุปกรณ์กอล์ฟ การ์ดสำหรับจดแต้ม ที่คราดทราย ถุงทรายเพื่อการกลบรอยที่เกิดจากการตีกอล์ฟและแรงตกของลูกกอล์ฟ นอกจากนี้ ยังต้องทำการรับลูกกอล์ฟ (น้ำหนัก 15-20 กิโลกรัม) แล้วขนย้ายจากที่จอดรถไปที่สนาม รวมถึงการนำลูกกอล์ฟจัดใส่รถกอล์ฟ ขั้นตอนปฏิบัติงานขณะออกรอบ อาทิ ขับรถกอล์ฟหรือรถคาร์ทพานักกอล์ฟไปยังจุดสตาร์ท แคตตี้จะคอยอำนวยความสะดวกในการหยิบอุปกรณ์ให้นักกอล์ฟตามหลุมต่างๆ กางร่ม เดินไปยังจุดที่ตีกอล์ฟ ขานบอกข้อมูลของหลุม เก็บลูกกอล์ฟ หากนักกอล์ฟตีแล้วเกิดรอยที่ชุดหญ้าหรือพื้นผิวหน้าของกรีนต้อง นำทรายที่เตรียมไว้มาเทกลบซ่อมให้เรียบร้อย ปฏิบัติเช่นนี้ในหลุมต่อไปจนครบ 18 หลุม ขั้นตอนภายหลังการออกรอบ แคตตี้จะต้องทำหน้าที่ช่อมแซมสนามกอล์ฟในส่วนที่เสียหายจากการเล่นกอล์ฟ โดยจากลักษณะการปฏิบัติงานดังกล่าว อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของแคตตี้ได้ จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการเล่นกอล์ฟคือความไม่ปลอดภัยในการสนามกอล์ฟ การไม่มีคู่มือเกี่ยวกับความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน (SJ Lim et al., 2019) และจากการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บจากการทำงานและปัญหาสุขภาพของแรงงานหญิงในประเทศเกาหลี พบว่า 22% ของแรงงานหญิงที่ได้รับการบาดเจ็บจากการปฏิบัติงานคือแคตตี้ โดยเป็นการบาดเจ็บบริเวณหัวเข่าและข้อเท้าเป็นส่วนใหญ่ (Park et al., 2009) นอกจากนี้ จากการศึกษาสภาพแวดล้อมในการทำงานและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อสุขภาพของแคตตี้ในประเทศแอฟริกาใต้ พบว่า 60% ของแคตตี้รายงานว่าเคยถูกลูกกอล์ฟกระแทก มีรายงานการบาดเจ็บโครงร่างและกล้ามเนื้อจากการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ยังพบรายงานเกี่ยวกับการได้รับสัมผัสและการได้รับผลกระทบจากยากำจัดศัตรูพืชและสารเคมีอื่นๆที่ใช้ในการดูแลรักษาสนามกอล์ฟอีกด้วย (National Institute for Occupational Health, 2019)

จากการสำรวจแรงงานนอกระบบในปี 2563 พบว่าจากจำนวนผู้มีงานทำ 37.9 ล้านคน เป็นแรงงานนอกระบบ 20.4 ล้านคนคิดเป็นร้อยละ 53.8 และในจำนวนนี้กว่า 3.8 ล้านคนของแรงงานนอกระบบได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการทำงาน โดยเป็นการเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บจากถูกของมีคมบาดมากที่สุดร้อยละ 57.8 รองลงมาเป็นการพลัดตกหกล้มร้อยละ 18.6 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2563) แคตตี้ถือเป็นกลุ่มแรงงานนอกระบบในภาคบริการ หากแต่การดูแลด้านสวัสดิการและความปลอดภัยในอาชีพแคตตี้ยังมีไม่ครอบคลุมเท่าที่ควร เห็นได้จากกรณีข่าวแคตตี้สนามกอล์ฟชื่อดังแห่งหนึ่งในอำเภอเมืองเชียงใหม่ได้เกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงานในสนามกอล์ฟ เมื่อนักกอล์ฟชาวอิตาลีได้ตีลูกกอล์ฟไปโดนเบ้าตาข้างซ้ายของแคตตี้ที่ยืนอยู่บนแฟร์เวย์จนได้รับบาดเจ็บเบ้าตาข้างซ้ายแตกแพทย์ต้องผ่าตัดรักษา (ไทยรัฐออนไลน์ ,2563) ถึงแม้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากอาชีพนี้จะไม่ร้ายแรงถึงชีวิต แต่ก่อให้เกิดความสูญเสียได้ เช่น การบาดเจ็บ ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมอุปกรณ์และทรัพย์สินต่างๆที่ได้รับความเสียหาย รวมทั้งชื่อเสียงของสนามกอล์ฟอีกด้วย ทั้งนี้ในปัจจุบันสถิติการเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับบาดเจ็บจากการปฏิบัติงานในผู้ประกอบอาชีพแคตตี้ยังไม่ได้รับการเก็บรวบรวมข้อมูล และนอกจากนี้วิจัยที่

เกี่ยวข้องกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ระดับความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของแคดดี้หรือผลกระทบต่อสุขภาพยังมีข้อมูลอยู่อย่างจำกัด การทราบปัจจัยเสี่ยงที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องที่สำคัญเพื่อที่จะลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ และสามารถนำไปสู่แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานได้

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาความชุกของการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของผู้ประกอบอาชีพแคดดี้
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของผู้ประกอบอาชีพแคดดี้

วิธีการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้มีรูปแบบการดำเนินการวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง (Cross – sectional Descriptive Study) โดยมีประชากรที่ศึกษา คือ ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบอาชีพแคดดี้ ในสนามกอล์ฟแห่งหนึ่ง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน 224 คน

เกณฑ์การคัดเลือก

- 1) ผู้มีอายุ 20 ปี บริบูรณ์ขึ้นไป
- 2) แคดดี้ที่มีหมายเลขประจำตัว (แคดดี้ที่ผ่านการทดลองงาน)
- 3) ผู้ซึ่งให้ความยินยอมในการเข้าร่วมโครงการวิจัย

เกณฑ์การคัดออก

- 1) ผู้ที่ไม่สามารถอ่านหรือเข้าใจภาษาไทยได้

การคำนวณขนาดตัวอย่าง

การคำนวณขนาดตัวอย่างดำเนินการโดยใช้สูตรคำนวณขนาดตัวอย่างเพื่อประมาณค่าสัดส่วนของประชากร กรณีประชากรมีขนาดเล็กและทราบจำนวนของประชากร (อรุณ จิรวัดณ์กุลและคณะ, 2550) โดยกำหนดให้

เมื่อ

N = ประชากรทั้งหมด จำนวน 224 คน

n = ขนาดตัวอย่าง

Z = 1.96 เมื่อกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95%

p = สัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของแคดดี้ ทั้งนี้เนื่องจากยังไม่มีการศึกษา

ในเรื่องดังกล่าวนี้มาก่อน จึงกำหนดค่าสัดส่วนเท่ากับ 0.5

e = ความแม่นยำของการประมาณค่าสัดส่วนในที่นี้กำหนดให้เท่ากับ 0.05

$$n = \frac{NZ_{\alpha/2}^2 [p(1 - p)]}{[e^2(N - 1)] + [Z_{\alpha/2}^2 p(1 - p)]}$$

เมื่อแทนค่าแล้วได้ค่า $n = 141.73$ คน

เพื่อป้องกันความผิดพลาดและตกหล่นของข้อมูล ทำให้ไม่ได้ตามขนาดตัวอย่างที่คำนวณได้ 10 ข้างต้น ผู้วิจัยจึงทำการคำนวณขนาดตัวอย่างเพิ่มร้อยละ

$$\begin{aligned} &= \frac{142 \times 10}{100} \\ &= 14.2 \\ &= 14 \text{ คน} \end{aligned}$$

ดังนั้น ขนาดตัวอย่างในการศึกษาวิจัยครั้งนี้คือ $142 + 14$ เท่ากับ คน 156

เครื่องมือวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลการทำงาน การรับรู้ด้านการจัดการความปลอดภัย ทศนคติด้านความปลอดภัย ความรู้ด้านความปลอดภัย ความเครียดในการทำงาน และแบบสอบถามการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรง มีลักษณะของคำถามปลายปิด ที่กำหนดคำตอบไว้ให้ผู้ตอบเลือก และคำถามปลายเปิด ที่ให้ผู้ตอบสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ ซึ่งแบ่งออกเป็น ส่วนดังนี้ 7

ส่วนที่ 1 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน จำนวน 4 ข้อ ได้แก่ การเคยประสบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ ระดับความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟผู้ประกอบอาชีพแคดดี้ จำนวน 9 ข้อ ได้แก่ อายุ สถานภาพ โรคประจำตัว รายได้ต่อเดือน การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การออกกำลังกาย การดื่มเครื่องดื่มที่มีคาเฟอีน การสูบบุหรี่ การนอนหลับพักผ่อน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านการทำงาน จำนวน 4 ข้อ ได้แก่ ประสบการณ์ในการทำงานเป็นผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบอาชีพแคดดี้ จำนวนชั่วโมงในการทำงานต่อวัน จำนวนวันในการทำงานต่อเดือน จำนวนการออกรอบต่อวัน

ส่วนที่ 4 การรับรู้ด้านการจัดการความปลอดภัย เป็นแบบสอบถามให้เลือกตอบแต่ละข้อมี 2 ตัวเลือก จำนวน 15 ข้อ แบ่งคะแนนเป็น 2 ระดับ คือใช่ ไม่ใช่ คำถามเชิงบวก ใช่ 1 คะแนน ไม่ใช่ 0 คะแนน คำถามเชิงลบ ใช่ 0 คะแนน ไม่ใช่ 1 คะแนน การแปลผลคะแนน 9 คะแนนขึ้นไปมีการรับรู้ต่อการจัดการความปลอดภัยอยู่ในระดับสูง และ 0 – 8 คะแนน มีการรับรู้ต่อการจัดการความปลอดภัยอยู่ใน

ระดับต่ำ

ส่วนที่ 5 ทักษะคิดด้านความปลอดภัย เป็นแบบสอบถามให้เลือกตอบแต่ละข้อมี 3 ตัวเลือก จำนวน 15 ข้อ แบ่งคะแนนเป็น 3 ระดับ คือเห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย คำถามเชิงบวก เห็นด้วย 3 คะแนน ไม่เห็นด้วย 2 คะแนน และไม่เห็นด้วย 1 คะแนน คำถามเชิงลบ เห็นด้วย 1 คะแนน ไม่เห็นด้วย 2 คะแนน และไม่เห็นด้วย 3 คะแนน การแปลผลคะแนน 36 ขึ้นไป มีทัศนคติอยู่ในระดับดี 26 – 35 มีทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง และ 15 – 25 มีทัศนคติอยู่ในระดับไม่ดี

ส่วนที่ 6 ความรู้ด้านความปลอดภัย เป็นแบบทดสอบความรู้ จำนวน 15 ข้อ แบ่งคะแนนเป็น 2 ระดับ คือใช่ ไม่ใช่ คำถามเชิงบวก ใช่ 1 คะแนน ไม่ใช่ 0 คะแนน คำถามเชิงลบ ใช่ 0 คะแนน ไม่ใช่ 1 คะแนน การแปลผลคะแนน 9 คะแนนมีความรู้ด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับมาก และ 0 – 8 คะแนน มีความรู้ด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับน้อย

ส่วนที่ 7 ความเครียดจากการทำงาน เป็นแบบสอบถามให้เลือกตอบแต่ละข้อมี 5 ตัวเลือก จำนวน 15 ข้อ แบ่งคะแนนเป็น 5 ระดับ คือมากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน มากที่สุด 5 คะแนน มาก 4 คะแนน ปานกลาง 3 คะแนน น้อย 2 คะแนน และน้อยที่สุด 1 คะแนน การแปลผลคะแนน 64 ขึ้นไป คะแนน ความเครียดในการทำงานอยู่ในระดับมากที่สุด 52 – 63 คะแนน ความเครียดในการทำงานอยู่ในระดับมาก 40 – 51 คะแนน ความเครียดในการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง 28 – 39 คะแนน ความเครียดในการทำงานอยู่ในระดับน้อย และ 15 – 27 คะแนน ความเครียดในการทำงานอยู่ในระดับน้อยที่สุด (ฐาปณี ว่างานนท์, 2556)

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ด้านการจัดการความปลอดภัย ทักษะคิดด้านความปลอดภัย ความรู้ด้านความปลอดภัย ความเครียดในการทำงาน และการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ที่ได้ปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ แล้วนำไปทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้ ในสนามกอล์ฟแห่งหนึ่งใน ตำบลบางพลี อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน 30 คน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวจะไม่ถูกนำมาใช้ในการศึกษา จากนั้นนำไปคำนวณหาค่าความสอดคล้อง โดยใช้สูตรหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา ครอนบาค (Alpha's Cronbach) โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS เพื่อวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น พบว่าแบบสอบถามนี้มีค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.844 และในส่วนของความรู้ด้านความปลอดภัยใช้ วิธีของ Kuder-Richardson (KR-20) พบว่ามีค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.802

การดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลคณะผู้วิจัยได้ทำการชี้แจง อธิบายถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัย ก่อนดำเนินการเก็บข้อมูล ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้สามารถตัดสินใจได้โดยอิสระว่าจะสมัครใจเป็นกลุ่มตัวอย่างหรือไม่ เมื่อกลุ่มตัวอย่างยินยอมให้ข้อมูลด้วยความสมัครใจ คณะผู้วิจัยได้ทำการชี้แจงเพิ่มเติมว่าข้อมูลที่ได้นั้นจะนำมาวิเคราะห์และนำเสนอในภาพรวม ไม่ปรากฏข้อมูลส่วนตัวของกลุ่มตัวอย่างที่จะทำให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ชีวิต

ผลและอภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional descriptive study) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของแคคตี กรณีศึกษาสนามกอล์ฟแห่งหนึ่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบอาชีพแคคตีจำนวน 156 คน โดยแบ่งการนำเสนอผลการวิจัยออกเป็น 7 ส่วน ดังนี้

การศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของแคคตี กรณีศึกษาสนามกอล์ฟแห่งหนึ่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยนำตัวแปรต้นที่กำหนดไว้ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลด้านการทำงาน การรับรู้ด้านจัดการความปลอดภัยในการทำงาน ทักษะด้านความปลอดภัย ความรู้ด้านความปลอดภัยและความเครียดในการทำงาน จากนั้นนำไปหาความสัมพันธ์กับตัวแปรตามคือ การเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน โดยใช้การทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square Test) ที่มีความเชื่อมั่น 95 % และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

1. ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน

จากการศึกษาความชุกของการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบอาชีพแคคตี พบว่า ผู้ประกอบอาชีพแคคตีจำนวน 82 คนจากจำนวนแคคตีทั้งสิ้น 156 คน เคยประสบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ซึ่งสามารถคำนวณหาอัตราความชุกได้ดังนี้

$$\begin{aligned}
 & \frac{\text{จำนวนผู้ประกอบอาชีพแคคตีที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน}}{\text{จำนวนผู้ประกอบอาชีพแคคตีทั้งหมดที่ทำการศึกษา}} \times 100 \\
 & = \frac{82}{156} \times 100 \\
 & = 52.6
 \end{aligned}$$

ดังนั้น ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของผู้ประกอบอาชีพแคคตี เท่ากับ 52.6 โดยพบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานส่วนใหญ่เกิดขึ้นในขณะที่ขับรถคาร์ท คิดเป็นร้อยละ 26.8 รองลงมาคืออุบัติเหตุระหว่างการกลบหลุมไดวอตต์ เกลี่ยทรายในบังเกอร์ คิดเป็นร้อยละ 12.2 และร้อยละ 11.1 เกิดขึ้นระหว่างการยกถุงกอล์ฟ ซ่อมรอยลูกตบกบนกรีน ซึ่งลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากวัตถุสิ่งของกระแทก บาด ทับ ตี ร้อยละ 52.4 รองลงมาคือหกล้ม ลื่นล้ม ร้อยละ 19.5 และอุบัติเหตุจากการยกหรือเคลื่อนย้ายของหนัก ร้อยละ 13.5 ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในครั้งที่ยุติสุด ส่วนใหญ่ไม่ถึงขั้นหยุดงาน คิดเป็นร้อยละ 48.8 รองลงมาคือหยุดงานไม่เกิน ร้อยละ 30.5

2. ข้อมูลส่วนบุคคล

จากการศึกษาข้อมูลส่วนบุคคล พบว่า ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบอาชีพแคคตีส่วนใหญ่ร้อยละ 31.4 มีอายุอยู่ในช่วง 31 – 40 ปี ด้านสถานภาพ แคคตีส่วนใหญ่

สมรสคิดเป็นร้อยละ 48.7 แคนดี้ส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว คิดเป็นร้อยละ 78.2 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 8,935 บาท คิดเป็นร้อยละ 60.3 แคนดี้ส่วนใหญ่ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คิดเป็นร้อยละ 78.2 และส่วนใหญ่ไม่ออกกำลังกายหรือเล่นกีฬา คิดเป็นร้อยละ 59.0 แคนดี้ส่วนใหญ่จะมีการดื่มเครื่องดื่มที่มีคาเฟอีนก่อนทำงาน คิดเป็นร้อยละ 82.7 ส่วนใหญ่ไม่สูบบุหรี่หรือคิดเป็นร้อยละ 97.4 ด้านการนอนหลับพักผ่อนพบว่าแคนดี้มีการนอนหลับพักผ่อนมากกว่าหรือเท่ากับ 7 ชั่วโมงต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 75.0 ทั้งนี้ จากศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ผลการศึกษาพบว่าสถานภาพ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ < 0.05 (P-value = 0.017) ดังตารางที่ 1

จากผลการศึกษาพบว่าความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ (P-value < 0.017) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัย สอดคล้องกับงานวิจัยของจิรศักดิ์ อมรวัฒน์เลิศล้ำ (2557) ทำการศึกษาระดับการรับรู้ระบบความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงาน บริษัท จตุพร รีโนเวชั่น จำกัด ผลการศึกษาพบว่าสถานภาพมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ (P-value = 0.002) ทั้งนี้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้อภิปรายได้ว่าเนื่องจากสถานภาพโสดหรือหม้าย หย่าร้าง แยกกันอยู่ และสมรส ย่อมมีมุมมองในการใช้ชีวิต ทศนคติที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะในด้านความระมัดระวังตนเอง ความปลอดภัยในการทำงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคนดี้ที่มีสถานภาพสมรสเนื่องจากอาจเกรงว่าหากเกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายขึ้นกับตนเอง อาจส่งผลกระทบต่อครอบครัวได้ ในการศึกษาครั้งนี้ จะเห็นได้ว่าร้อยละของแคนดี้ที่เกิดอุบัติเหตุมีสถานภาพโสด หม้าย หย่าร้าง แยกกันอยู่เป็นส่วนใหญ่ดังนั้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้สถานภาพมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 1 ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคนดี้ (N = 156)

ปัจจัยส่วนบุคคล	เกิดอุบัติเหตุ		ไม่เกิดอุบัติเหตุ		P-value
	จำนวน (คน)	(ร้อยละ)	จำนวน (คน)	(ร้อยละ)	
สถานภาพ					0.017*
โสด	30	19.2	29	18.6	
สมรส	35	22.4	41	26.3	
หม้ายแยกกันอยู่/หย่าร้าง/	17	10.9	4	2.6	
โรคประจำตัว					0.109
มีโรคประจำตัว	22	14.1	12	7.7	
ไม่มีโรคประจำตัว	60	38.5	62	39.7	

ปัจจัยส่วนบุคคล	เกิดอุบัติเหตุ		ไม่เกิดอุบัติเหตุ		P-value
	จำนวน (คน)	(ร้อยละ)	จำนวน (คน)	(ร้อยละ)	
รายได้เฉลี่ย(เดือน/บาท)					0.644
น้อยกว่า 8,บาท 935	34	21.8	28	17.9	
มากกว่าหรือเท่ากับ 8,บาท 935	48	30.8	46	29.5	
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์					0.133
ดื่ม	14	9.0	20	12.8	
ไม่ดื่ม	68	43.6	54	34.6	
การออกกำลังกายหรือเล่นกีฬา					0.155
ออกกำลังกายหรือเล่นกีฬา	38	24.3	26	16.7	
ไม่ออกกำลังกายหรือเล่นกีฬา	44	28.2	48	30.8	
การดื่มเครื่องดื่มที่มีคาเฟอีน					0.613
ดื่ม	69	44.2	60	38.5	
ไม่ดื่ม	13	8.3	14	9.0	
การสูบบุหรี่					0.622
สูบ	3	1.9	1	0.7	
ไม่สูบ	79	50.6	73	46.8	
เวลาในการนอนหลับพักผ่อน (ชั่วโมงต่อวัน)					0.195
น้อยกว่า ชั่วโมง 7	24	15.4	15	9.6	
มากกว่าหรือเท่ากับ ชั่วโมง 7	58	37.2	59	37.8	

3. ข้อมูลด้านการทำงาน

จากการศึกษาข้อมูลด้านการทำงาน พบว่า ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบอาชีพแคดดี้ส่วนใหญ่ร้อยละ 58.3 มีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า 8 ปี มีจำนวนชั่วโมงการทำงานมากกว่าหรือเท่ากับ 5 ชั่วโมงต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 82.3 มีจำนวนวันทำงานมากกว่าหรือเท่ากับ 16 วันต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 57.7 ส่วนใหญ่มีจำนวนการออกรอบ 1 รอบต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 88.5 จากศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ผลการศึกษาพบว่าข้อมูลด้านการทำงานไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ < 0.05

ตารางที่ 2 ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการทำงานกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้ (N = 156)

ปัจจัยด้านการทำงาน	เกิดอุบัติเหตุ		ไม่เกิดอุบัติเหตุ		P-value
	จำนวน (คน)	(ร้อยละ)	จำนวน (คน)	(ร้อยละ)	
ประสบการณ์การทำงาน(ปี)					0.357
น้อยกว่า 8 ปี	45	28.8	46	29.5	
มากกว่าหรือเท่ากับ 8 ปี	37	23.8	28	17.9	
จำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน					0.613
น้อยกว่า 5 วัน ชั่วโมงต่อวัน	13	8.3	14	9.0	
มากกว่าหรือเท่ากับ 5 ชั่วโมงต่อวัน	69	44.2	60	38.5	
จำนวนวันทำงานต่อเดือน					0.920
น้อยกว่า 16 วันต่อเดือน	35	22.4	31	19.9	
มากกว่าหรือเท่ากับ 16 วันต่อเดือน	47	30.1	43	27.6	
จำนวนการออกรอบต่อวัน					0.463
1 รอบ	74	47.4	64	41.1	
2 – 3 รอบ	8	5.1	10	6.4	

*P – value < 0.05

4. การรับรู้ด้านการจัดการความปลอดภัย

จากการศึกษาการรับรู้ด้านการจัดการความปลอดภัย พบว่า ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้ส่วนใหญ่มีการรับรู้ด้านการจัดการความปลอดภัยอยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 91.7 โดยส่วนใหญ่ทราบว่าสนามกอล์ฟมีบทลงโทษหากแคดดี้ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ คิดเป็นร้อยละ 94.2 รองลงมาคือ ทราบว่านโยบายด้านความปลอดภัยมีการบังคับใช้ เพื่อช่วยส่งเสริมให้แคดดี้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสนามกอล์ฟได้ คิดเป็นร้อยละ 92.9 และทราบว่าแคดดี้ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยของสนามกอล์ฟอย่างเคร่งครัดทุกข้อ คิดเป็นร้อยละ 91.7 จากศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้ด้านการจัดการความปลอดภัยไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ < 0.05 (P-value = 0.923)

5. ทักษะจิตด้านความปลอดภัย

จากการศึกษาทักษะจิตด้านความปลอดภัย พบว่า ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้ส่วนใหญ่มีทักษะจิตดี คิดเป็นร้อยละ 86.5 โดยผู้ให้บริการอำนวยความสะดวก

แก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้ส่วนใหญ่เห็นด้วย ในข้อคำถามท่านคิดว่าความปลอดภัยในการทำงานมีความสำคัญอย่างมาก คิดเป็นร้อยละ 96.8 มากที่สุด ในทางตรงกันข้ามส่วนใหญ่กลับเห็นด้วยกับข้อคำถามในเชิงลบ ในข้อคำถาม ท่านคิดว่าอุบัติเหตุจากการทำงานเป็นสิ่งที่อยู่เหนือการควบคุมและไม่สามารถป้องกันได้ คิดเป็นร้อยละ 62.2 จากศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ผลการศึกษาพบว่าทัศนคติด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ < 0.05 ($P\text{-value} = 0.020$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัย สอดคล้องกับการศึกษาในประเทศอิหร่าน พบว่าทัศนคติด้านความปลอดภัยในการทำงานมีความสัมพันธ์กับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน (Gharibi, V et. al., 2016) ทั้งนี้การศึกษาวัยครั้งนี้แคดดี้ส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีและไม่เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 44.2 มากที่สุด ซึ่งมากกว่าร้อยละของแคดดี้ที่มีทัศนคติที่ไม่ดีและเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 42.3 นอกจากนี้ยังพบว่าร้อยละของแคดดี้ที่เกิดอุบัติเหตุและมีทัศนคติที่ไม่ดี (ร้อยละ 10.3) มีมากกว่าร้อยละของแคดดี้ที่ไม่เกิดอุบัติเหตุและมีทัศนคติที่ไม่ดี (ร้อยละ 3.2) จะเห็นได้ว่าคนที่มีทัศนคติที่ไม่ดีจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่า นอกจากนี้ทัศนคติในการทำงานแต่ละบุคคลไม่เหมือนกันขึ้นอยู่กับค่านิยม การตัดสินใจ สิ่งเร้า หากมีทัศนคติที่ไม่ดีอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมเช่นกัน ดังนั้นอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้ทัศนคติด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

6. ความรู้ด้านความปลอดภัย

จากการศึกษาความรู้ด้านความปลอดภัย พบว่า ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้ ส่วนใหญ่มีความรู้ด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 85.3 โดยผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้ส่วนใหญ่มีความรู้ด้านความปลอดภัยในข้อที่ว่าผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากกระทบต่อผู้ประสบอุบัติเหตุแล้วยังกระทบต่องานเพื่อนร่วมงาน ครอบครัว และนายจ้าง คิดเป็นร้อยละ 98.1 มากที่สุด และในทางตรงกันข้าม ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้ส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ด้านความปลอดภัยในข้อที่ว่าหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการทำงานเป็นหน้าที่ของผู้บริหารสนามกอล์ฟ ไม่ใช่หน้าที่ความรับผิดชอบโดยตรงของแคดดี้ คิดเป็นร้อยละ 44.9 จากศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ผลการศึกษาพบว่าความรู้ด้านความปลอดภัยไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ < 0.05 ($P\text{-value} = 0.345$)

7. ความเครียดจากการทำงาน

จากการศึกษาความเครียดจากการทำงาน พบว่า ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้ส่วนใหญ่มีความเครียดในการทำงาน คิดเป็นร้อยละ 53.8 โดยผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้มีความเครียดในการทำงานมากที่สุด จากแบบสอบถามความเครียดจากการทำงาน ในข้อที่ว่าท่านรู้สึกไม่สบายใจเมื่อถูกผู้ที่ใช้บริการ (นักกอล์ฟ) ต่ำหนิเพราะปฏิบัติงานบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 23.1 มีความเครียดมาก ท่านรู้สึกเบื่อหน่ายที่ต้องเป็นที่รองรับอารมณ์ของนักกอล์ฟ คิดเป็นร้อยละ 28.8 มีความเครียดปานกลาง ท่านกังวลกับค่าตอบแทนใน

การออกรอบ คิดเป็นร้อยละ 35.9 มีความเครียดน้อย ท่านรู้สึกอึดอัดใจที่ถูกระเบียบด้านความปลอดภัยของสนามกอล์ฟไม่ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 36.5 และมีความเครียดน้อยที่สุดในข้อที่ว่าท่านรู้สึกเบื่อหน่ายที่ต้องทำงานในสิ่งที่ตนเองไม่ถนัด คิดเป็นร้อยละ 38.6 จากศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ผลการศึกษากลับพบว่าความเครียดจากการทำงานไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ < 0.05 (P-value = 0.119)

ตารางที่ 3 ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านต่างๆกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ให้บริการอำนวยการความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบการอาชีพแคดดี้ (N = 156)

ปัจจัยด้านต่างๆ	เกิดอุบัติเหตุ		ไม่เกิดอุบัติเหตุ		P-value
	จำนวน (คน)	(ร้อยละ)	จำนวน (คน)	(ร้อยละ)	
การรับรู้ด้านการจัดการความปลอดภัย					0.923
มีการรับรู้ต่อการจัดการความปลอดภัยอยู่ในระดับสูง	75	48.1	68	43.6	
มีการรับรู้ต่อการจัดการความปลอดภัยอยู่ในระดับต่ำ	7	4.5	6	3.8	
ทัศนคติด้านความปลอดภัย					0.020*
ทัศนคติไม่ดี	16	10.3	5	3.2	
ทัศนคติดี	66	42.3	69	44.2	
ความรู้ด้านความปลอดภัย					0.345
มีความรู้ด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับมาก	72	46.2	61	39.1	
มีความรู้ด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับน้อย	10	6.4	13	8.3	
ความเครียดในการทำงาน					0.119
เครียด	49	31.4	35	22.4	
ไม่เครียด	33	21.2	39	25.0	

*P – value < 0.05

สรุปผลการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของแคคตัสกรณีศึกษาสนามกอล์ฟแห่งหนึ่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของผู้ประกอบอาชีพแคคตัส เท่ากับ 52.6 และจากศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน พบว่าสถานภาพสมรส และทัศนคติด้านความปลอดภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของแคคตัสอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับที่ $P\text{-value} < 0.017$ และ $P\text{-value} < 0.020$ ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะหรือการนำไปใช้ประโยชน์

จากการศึกษาพบว่า ข้อมูลส่วนบุคคลได้แก่ สถานภาพ และทัศนคติด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบอาชีพแคคตัส ผลการศึกษาได้ทำให้ได้ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยกับผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบอาชีพแคคตัสต่อไป

1. ทางสนามกอล์ฟควรมีการจัดการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานเป็นประจำเพื่อส่งเสริมความรู้ สร้างพฤติกรรมความปลอดภัย ซึ่งจะนำไปสู่การลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน เนื่องจากทางสนามกอล์ฟไม่ได้มีกำหนดการอบรมเรื่องความปลอดภัยอย่างชัดเจน อาจนำไปสู่ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

2. จัดให้มีการรณรงค์กิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง ติดป้ายเตือนแผ่นภาพ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทุกๆ 1 เดือน

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักกอล์ฟหรือผู้ประกอบอาชีพ ตำบลช้างใหญ่ อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยาทุกท่านที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างยิ่งในการตอบแบบสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลในการทำงานวิจัย

เอกสารอ้างอิง

- จิรัชศักดิ์ อมรวัฒน์เลิศล้ำ. (2557). ระดับการรับรู้ระบบความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานบริษัท จตุพรรีโนเวชั่น จำกัด. *วารสารวิชาการ มทรสุวรรณภูมิ*, 2(1), 32-46.
- ฐาปณี ว่างานนท์. (2556). *ปัจจัยด้านการทำงานที่มีอิทธิพลต่อความเครียดของพนักงาน*. การค้นคว้าอิสระปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิชาเอกการจัดการทั่วไป คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.

ปีที่ 2 ฉบับที่ 2

วารสารวิจัยและนวัตกรรมทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ไทยรัฐออนไลน์. (2563). แคดดี้ไคร้ร้าโดนลูกกอล์ฟเข้าเป้าตารักษา 7 เดือน คู่กรณีช่วยมา 5 พัน .ค้นเมื่อ 8 มกราคม 2564, จาก <https://www.thairath.co.th/news/local/north/1939591>

สมมติ หงส์ไพศาลวิวัฒน์. (2548). โอกาสและกลยุทธ์การตลาดการท่องเที่ยวกอล์ฟในประเทศไทย : กรณีศึกษาเฉพาะกลุ่มเอเชียแปซิฟิก ยุโรป และอเมริกา [ฉบับออนไลน์] ,วารสารบริหารธุรกิจ . 28(107), 35-58.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2563). การสำรวจแรงงานนอกระบบ พ.ศ.2563 .กรุงเทพฯ:กองสถิติพยากรณ์.

อรุณ จิรวัฒน์กุลและคณะ. (2550). ชีวสถิติ พิมพ์ครั้งที่ 4(. ขอนแก่น: โรงพิมพ์คลังน่านาวิทยา.

Gharibi, V., Mortazavi, S. B., Jafari, A. J., Malakouti, J., & Abadi, M. B. H. (2016). The relationship between workers' attitude towards safety and occupational accidents experience. *International Journal of Occupational Hygiene*, 8(3), 145-150.

Lim, S. J., Park, S. B. R., & Cho, S. S. A Study on the Improvement in Golf Safety Accident Through Typological and Recognition Analysis. *ESMQ New Researcher Award*, 573.

National Institute for Occupational Health (2019). Working Conditions and Health Outcomes of Caddies Working in Golf Courses in the City of Johannesburg. Retrieved from <https://www.nioh.ac.za/wp-content/uploads/2019/08/Caddy-Report-Approved-Final.pdf>

Park, W. J., Im, H. J., Won, J. U., Koh, S. B., Ju, Y. S., Roh, J. H., ... & Lim, J. W. (2009). Factors related to occupational injuries and health problems for some female workers in non-standard employment. *Korean Journal of Occupational and Environmental Medicine*, 21(4), 301-313.