

363.1072

๗๒13๒

ร.3

บทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด  
ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

ปริญญานิพนธ์

ของ

ศรีนวล สังข์เจริญ

18 พ.ธ. 2534

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา

กันยายน 2533

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

1743C9

คณะกรรมการควบคุมและคณะกรรมการสอบได้พิจารณาปริญญานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว  
เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอก  
สุขศึกษา ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้

คณะกรรมการควบคุม

.....ประธาน

(อ.ดร.ธนาวรรณ อิ่มสมบูรณ์)

.....กรรมการ

(ผศ.ผุสดี ธรรมรักษ์)

คณะกรรมการสอบ

.....ประธาน

(อ.ดร.ธนาวรรณ อิ่มสมบูรณ์)

.....กรรมการ

(ผศ.ผุสดี ธรรมรักษ์)

.....กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม

(อ.พิชัย ผดุงรัตน์)

บัณฑิตวิทยาลัยอนุมัติให้รับปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(ศ.ดร.สมพร บัวทอง)

วันที่..19...เดือน...ตุลาคม.....พ.ศ.2533.

## ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้เพราะผู้วิจัยได้รับคำแนะนำ คำปรึกษา และความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก อาจารย์ ดร.ธนวรรณ อิ่มสมบูรณ์ ประธานที่ปรึกษาปริญญานิพนธ์ ซึ่งผู้วิจัยซาบซึ้งในความกรุณาและขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ผุสดี ธรรมรักษ์ กรรมการที่ปรึกษาปริญญานิพนธ์ และอาจารย์ ดร.พรสุข หุ่นรินทร์ ซึ่งให้คำแนะนำและให้กำลังใจตลอดเวลาอันเป็นสิ่งมีคุณค่ายิ่งต่อผู้วิจัย และอาจารย์พิชัย ผดุงรัตน์ กรรมการสอบปริญญานิพนธ์ที่ได้ให้คำแนะนำในการแก้ไขปริญญานิพนธ์ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญที่กรุณาตรวจสอบความเที่ยงตรงของเครื่องมือซึ่งได้แก่ ผู้ช่วยศาสตราจารย์อัฉรา สุขารมย์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ผาณิต บิลมาศ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุริยัน นนทศักดิ์

ขอขอบพระคุณคณะกรรมการป้องกันอุบัตินัยจังหวัดทุกท่าน ที่ได้อนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลเพื่อทำการศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้ และขอขอบคุณเพื่อนรุ่นน้องทุกคนที่ให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจต่อผู้วิจัย

อนึ่ง ผู้วิจัยขอขอบคุณ ร้อยเอกสุรินทร์ สังข์เจริญ ที่คอยให้ความช่วยเหลือด้านทุนทรัพย์ในการศึกษา และคอยให้คำตักเตือนและให้กำลังใจตลอดมา ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งเป็นที่สุด

คุณค่าของปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ ขอมอบเป็นเครื่องบูชาคุณบิดา มารดา ครู อาจารย์ผู้มีพระคุณทุกท่านและมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ผู้ซึ่งให้ความรู้ความคิดและความสำนึกที่ต้งาม

ศรีนวล สังข์เจริญ

## สารบัญ

บท	หน้า
1 บทนำ .....	1
ภูมิหลัง .....	1
ความมุ่งหมายของการศึกษา .....	6
ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า .....	6
ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า .....	7
ประชากร .....	7
กลุ่มตัวอย่าง .....	8
ตัวแปรที่จะศึกษา .....	8
คำนิยามศัพท์เฉพาะ .....	8
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	11
ความหมายของอุบัติเหตุ .....	11
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ .....	12
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด .....	14
แนวความคิดเกี่ยวกับบทบาทของหน่วยงานต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุ ...	16
บทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด .....	18
ความหมายของการป้องกันอุบัติเหตุ .....	23
ขอบข่ายของงานป้องกันอุบัติเหตุ .....	28
การกำหนดนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด .....	28
การวางแผนดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด .....	30

การประสานงานการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด .....	34
การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด .....	39
สภาพปัญหาของการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด .....	41
เอกสารและงานวิจัยภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง .....	44
เอกสารและงานวิจัยต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง .....	45
สมมุติฐานในการศึกษาครั้งนี้ว่า .....	47
3    วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า .....	48
ประชากร .....	48
กลุ่มตัวอย่าง .....	48
วิธีเลือกกลุ่มตัวอย่าง .....	48
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล .....	50
ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล .....	50
การหาคุณภาพของเครื่องมือ .....	51
วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล .....	51
วิธีจัดกระทำข้อมูล .....	52
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล .....	53
4    ผลการวิเคราะห์ข้อมูล .....	57
สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล .....	57
การวิเคราะห์ข้อมูล .....	57
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล .....	59

บทที่	หน้า
5 สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ .....	86
ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า .....	86
กลุ่มตัวอย่าง .....	86
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า .....	87
การวิเคราะห์ข้อมูล .....	87
สรุปผลการศึกษาค้นคว้า .....	88
อภิปรายผล .....	88
ข้อเสนอแนะ .....	93
ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป .....	94
บรรณานุกรม .....	95
ภาคผนวก .....	102
ภาคผนวก 1 .....	103
ภาคผนวก 2 .....	118

## บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1	สภาพปัญหาและสาเหตุอุบัติเหตุอุบัติภัยในประเทศไทย สถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ ประจำปี พ.ศ. 2530 ..... 3
2	ประชากรและกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภาค ..... 49
3	จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด จำแนกตามหน่วยงานต้นสังกัด ..... 59
4	จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จำแนกตาม ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัย .. 60
5	จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด จำแนก ตามประสบการณ์ด้านการศึกษาคตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้าน การป้องกันอุบัติเหตุ ..... 60
6	จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด จำแนกตามอายุ ..... 61
7	คะแนนเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับบทบาทในการดำเนินงาน งานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดทั้ง 4 ด้าน ..... 62
8	ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ด้านการศึกษาคตาม หลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้านป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน ..... 64
9	เปรียบเทียบบทบาทคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดเกี่ยวกับการกำหนด นโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ระหว่างคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ระหว่างเคยและไม่เคยศึกษาคตาม หลักสูตรและ/หรือไม่เคยผ่านการอบรมด้านป้องกันอุบัติเหตุ ..... 65

10	ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุ หรืองานด้านความปลอดภัยต่างกัน .....	67
11	วิเคราะห์ความแปรปรวน บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุด้าน การกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและ ประเมินผล ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีประสบการณ์ ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยต่างกัน ...	68
12	เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด รวมทั้ง 4 ด้านที่มีประสบการณ์ ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ หรืองานด้านความปลอดภัยต่างกัน เป็นรายคู่ .....	70
13	เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในด้านการกำหนดนโยบายที่มี ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความ ปลอดภัยต่างกันเป็นรายคู่ .....	71
14	เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในด้านการวางแผน ที่มีประสบการณ์ ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยต่างกัน เป็นรายคู่ .....	72
15	เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในด้านการประสานงาน ที่มี ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความ ปลอดภัยต่างกันเป็นรายคู่ .....	73

23	เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการวางแผน ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีอายุต่างกัน เป็นรายคู่ .....	83
24	เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการประสานงาน ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน เป็นรายคู่ .....	84
25	เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการติดตามและประเมินผลของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกันเป็นรายคู่ .....	85

## บทที่ 1

### บทนำ

#### คำนำ

ประเทศไทยกำลังพัฒนาไปสู่ความเป็นประเทศอุตสาหกรรม ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเป็นปัจจัยและจักรกลอันสำคัญเพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงที่ขึ้นในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การศึกษา การสาธารณสุข การคมนาคม สื่อสารและการขนส่ง เป็นต้น ซึ่งผลจากการพัฒนาทำให้ประเทศไทยมีความเจริญรุดหน้าทัดเทียมอารยประเทศในหลาย ๆ ด้าน เช่น ด้านการศึกษา มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเรียนการสอน ช่วยให้ระบบการศึกษาของไทยเจริญก้าวหน้า และทุกคนมีโอกาสทางการศึกษามากยิ่งขึ้น ทางด้านการแพทย์และสาธารณสุข มีการวิวัฒนาการในเรื่องการป้องกัน ส่งเสริม และรักษาโรคได้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งค้นพบวิธีการรักษาโรคต่าง ๆ ด้วยยาและเครื่องมือที่ทันสมัย มีคุณภาพ เช่น เอ็กซเรย์คอมพิวเตอร์สามารถวินิจฉัยโรคได้แม่นยำ มีอวัยวะเทียม เช่น แขน ขา หรือแม้กระทั่งการเปลี่ยนอวัยวะภายใน เช่น หัวใจ เป็นต้น นอกเหนือจากนี้ยังมีการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมทั้งในชนบทและส่วนภูมิภาค ช่วยสร้างงานและใช้วัตถุดิบที่มีอยู่ในท้องถิ่นให้เกิดประโยชน์เต็มที่ จนทำให้ประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงจากประเทศกสิกรรมมาสู่ประเทศอุตสาหกรรม ซึ่งการพัฒนาเศรษฐกิจได้ประสบความสำเร็จพอสมควร ดังจะเห็นได้จากผลผลิตส่วนรวมได้ขยายตัวออกมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 7.7 ต่อปี (กระทรวงสาธารณสุข. 2529 : 1) และเป็นผลพลอยให้การสื่อสาร การคมนาคม มีการขยายตัวสามเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและเหมาะสมยิ่งขึ้น จึงนับได้ว่าประเทศไทยได้พัฒนาไปสู่ความเป็นประเทศอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว

จากที่กล่าวมาข้างต้นเป็นเรื่องของความเจริญก้าวหน้าทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่สามารถช่วยให้มนุษย์มีความเป็นอยู่ที่ดี มีความเจริญก้าวหน้า ในขณะที่เดียวกัน ผลจากการพัฒนาหลายด้านก็ย้อนกลับมาสร้างปัญหาให้กับมนุษย์อย่างมากมายเช่นกัน เนื่องจากสภาพที่กำลังเกิดขึ้นในสังคมไทยปัจจุบันคือ การพัฒนาด้านวัตถุจะเป็นไปอย่างรวดเร็ว แต่ขาดการเตรียมพร้อมเพื่อรับการเจริญเติบโต (ประชัน วัลลิโก. 2532 : 64) คนส่วนมากยังขาดความรู้ความเข้าใจ ขาดสามัญสำนึกในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ ประมาท และไม่สามารถปรับตัวให้ทันต่อความเจริญก้าวหน้าของวัตถุนั้นได้ จึงก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาสภาพสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ การทำลายธรรมชาติ การเกิดโรคต่าง ๆ ทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ ตลอดจนปัญหาที่สำคัญคือปัญหาอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ ทำให้เกิดอันตรายอย่างยิ่งต่อประเทศชาติทั้งทางตรงและทางอ้อม เป็นเหตุให้เกิดความสูญเสียทรัพยากรบุคคล ไปปีละจำนวนมหาศาล และทำลายทรัพย์สินต่าง ๆ (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2530 : 6 - 13) ตลอดจนบั่นทอนฐานะทางเศรษฐกิจ และทำลายความมั่นคงของประเทศชาติอีกทางหนึ่ง จึงนับได้ว่าอุบัติเหตุเป็นปัญหาสำคัญที่สุดของประเทศกำลังพัฒนาอย่างประเทศไทย เพราะจะเป็นปัญหาทางด้านสาธารณสุข เศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศชาติ ดังกล่าวแล้ว ปัญหาอุบัติเหตุยังมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นทุกปีโดยไม่หยุดยั้ง สมัชชาสาธารณสุขไทย (2531 : 9) กล่าวว่า จำนวนผู้ตายจากสาเหตุอุบัติเหตุมากกว่าสาเหตุอื่น ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุในจำนวนร้อยละ 65 จะเป็นคนในวัยหนุ่มสาว ซึ่งมีคุณค่าในการป้องกันและพัฒนาประเทศที่สำคัญยิ่ง นอกจากนี้ประเทศชาติยังต้องสูญเสียเศรษฐกิจปีละประมาณกว่า 40,000 ล้านบาท (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2529 : 349 - 354) ดังจะศึกษาได้จากสถิติสภาพปัญหาและสาเหตุอุบัติเหตุประจำปี 2530 ตามตารางดังนี้

ตาราง 1 สภาพปัญหาและสาเหตุอุบัติเหตุในประเทศไทย สถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ ประจำปี พ.ศ. 2530

สาเหตุ	ป่วย	ตาย	รวม
จราจร	612,462	8,723	621,185
พลัดตก หกล้มฯ	312,338	1,771	314,115
ตกน้ำ	21,412	792	22,203
เครื่องมือเครื่องจักร	294,253	1,965	296,218
ไฟ วัตถุร้อน ฯ	27,023	783	27,807
ไฟฟ้า	10,762	601	11,372
ภัยธรรมชาติ	159,478	1,073	160,552
แพ้ยา	36,700	545	37,245
บกพร่อง	5,080	268	5,348
ระเบิด ปืน	22,580	1,295	23,875
ฆ่าตัวตาย ฯ	110,978	1,748	112,727
อื่น ๆ (กีฬา รังสีฯ)	69,500	1,583	71,083
รวม	1,682,567	21,163	1,703,730

แหล่งที่มา : ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งชาติ 2530 : 43

จากสถิติทำให้มองเห็นชนิดของอุบัติเหตุและอัตราการสูญเสียอย่างเด่นชัด สามารถ  
หามาตรการในการควบคุมและป้องกันได้ง่ายขึ้น โดยเฉพาะปัญหาการจราจรเป็นสาเหตุของ  
การสูญเสียมากที่สุด

ท้ายเหตุผลดังกล่าว รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของชาติ และบั่นทอนความมั่นคงของประเทศ จึงได้เริ่มบรรจุแผนป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติบางส่วน เข้าไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2524 - 2529) และฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 - 2534) (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2529 : 100 - 101)

เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รัฐบาลจึงมีความจำเป็นต้องตั้งหน่วยงานกลางขึ้นในสำนักนายกรัฐมนตรี โดยมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2526 ตั้งหน่วยงาน "คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ" มีชื่อย่อว่า "กปอ." (NATIONAL SAFETY COUNCIL OF THAILAND) ขึ้นเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2526 (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. 2527 : 1) ซึ่งมีหน้าที่หลักคือ กำหนดนโยบายและแผนหลักการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ติดตามและประเมินผล เพื่อนำมาแก้ไขปรับปรุงให้ดีขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งได้นำเอาวิชาการวิทยาการป้องกันอุบัติเหตุ หรืองานสวัสดิศึกษาเข้ามาเป็นเครื่องมือช่วยลดและแก้ปัญหายุติภัย ซึ่งได้สอดแทรกเข้าไปในด้านการแพทย์ การสาธารณสุข ด้านวิศวกรรม ตลอดจนศาสตร์แขนงต่าง ๆ ทั้งนี้จุดประสงค์เพื่อให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจ และเกิดจิตสำนึกในความปลอดภัยหรือให้เกิดนิสัยระมัดระวังหรือสวัสดินิสัย มีความรับผิดชอบในความปลอดภัย หรือให้หาวิธีหลีกเลี่ยงและป้องกันอันตรายได้ล่วงหน้าไปพร้อม ๆ กับการพัฒนาทางเทคโนโลยีใหม่ ๆ เนื่องจากสวัสดิศึกษาเป็นผลรวมของประสบการณ์ที่พึงระวังที่จะก่อให้เกิดผลอย่างเหมาะสมในการพัฒนาสวัสดินิสัยด้านทักษะ เจตคติ ความรู้ ความเข้าใจ และนำไปสู่การมีพฤติกรรมที่ปลอดภัยทั้งต่อตนเองและบุคคลใกล้เคียง

ในปัจจุบัน อุบัติภัยได้ขยายขอบเขตในวงกว้างไปสู่ทุกภูมิภาคของประเทศอันสืบเนื่องมาจากแนวทางในการพัฒนาประเทศดังกล่าว จึงทำให้สภาพปัญหาอุบัติเหตุในส่วนภูมิภาคมีลักษณะ

แตกต่างกันทั้งในด้านสภาพแวดล้อม ความรุนแรง ตลอดจนด้านการให้บริการทางการแพทย์ และสาธารณสุข ยังมีน้อยกว่าในส่วนกลาง เช่น บริการฉุกเฉินยังไม่เพียงพอ ขาดแคลนงบประมาณ ขาดแคลนแพทย์ พยาบาล และเครื่องมือการแพทย์ที่ทันสมัย อีกทั้งประชาชนในส่วนภูมิภาคยังไม่ได้รับการพัฒนาการป้องกันอุบัติเหตุของตนเองและของสังคม ขาดจิตสำนึกในความปลอดภัย ไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ จึงเป็นสาเหตุให้มีอัตราการตายสูง (สำนักนายกรัฐมนตรี. 2531 : 2)

จากสภาพปัญหาอุบัติเหตุในส่วนภูมิภาคของประเทศนั้น รัฐบาลจึงได้ขยายงานป้องกันอุบัติเหตุให้ทั่วทุกภูมิภาค โดยแต่งตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดขึ้น (สำนักนายกรัฐมนตรี. 2526 : 1 - 2) โดยให้มีบทบาทในการบริหารและขยายขอบเขตการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนเกิดความรู้ ความเข้าใจ ในการปฏิบัติตนให้พ้นจากอุบัติเหตุเพื่อลดปัญหาการบาดเจ็บ การสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะมีการจัดตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดดังกล่าวแล้วนั้น แต่ปัญหาอุบัติเหตุในส่วนภูมิภาคก็ยังคงเกิดขึ้นและรุนแรงอยู่เสมอ เป็นปัญหาสำคัญและเรื้อรังมาตลอดระยะเวลายาวนาน จากการติดตามผล การดำเนินงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติในส่วนภูมิภาคพบว่า จังหวัดและส่วนราชการต่าง ๆ ในแต่ละจังหวัดไม่เห็นความสำคัญของการผนึกกำลังกันดำเนินงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานจะดำเนินการเฉพาะในส่วนที่ตนรับผิดชอบไปเพียงลำพังเท่านั้น ยังขาดการประสานงานที่ดี ขาดแคลนวิทยากร เป็นต้น วิทยากรผู้นำชุมชนในส่วนภูมิภาคยังไม่ทราบบทบาทและแนวทางปฏิบัติงานที่แน่ชัดของตนเอง และนโยบายของรัฐบาลในด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและล่าช้า ขาดประสิทธิภาพในการทำงาน ทำให้งานไม่บรรลุเป้าหมาย (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. 2531 : 3)

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในงานป้องกันอุบัติเหตุในส่วนภูมิภาคว่ามีสภาพความเป็นจริงในการปฏิบัติงานความหน้าที่ในลักษณะใดบ้าง

เพื่อเป็นประโยชน์ต่องานการป้องกันอุบัติเหตุ อันเป็นแนวทางสำคัญในการช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

### ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อทราบบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับบทบาทในเรื่องดังต่อไปนี้
  - 1.1 การกำหนดนโยบาย
  - 1.2 การวางแผน
  - 1.3 การประสานงาน
  - 1.4 การติดตามและประเมินผล
2. เพื่อเปรียบเทียบบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุระหว่างกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน
3. เพื่อเปรียบเทียบบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุระหว่างกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีประสบการณ์ต่างกัน
4. เพื่อเปรียบเทียบบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุระหว่างกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่ได้รับการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน
5. เพื่อเปรียบเทียบบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุระหว่างกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน

### ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จะเป็นประโยชน์โดยตรงต่อคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด และบุคลากรที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน

ป้องกันอุบัติเหตุ โดยนำผลจากการศึกษาค้นคว้าไปพิจารณาใช้ดังนี้คือ

1. เพื่อนำผลที่ได้เสนอต่อคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ และคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด สำหรับเป็นแนวทางในการพัฒนาขั้นตอนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ให้เกิดประสิทธิภาพทางด้าน การกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตาม และประเมินผล โดยสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลตามแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ในส่วนของการลดปัญหาอุบัติเหตุ
2. เพื่อเป็นแนวทางให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดได้ทราบถึงบทบาทของตนเองอย่างชัดเจน ทั้งในปัจจุบันและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต
3. เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาบุคลากรหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดที่จะดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุร่วมกัน

#### ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มุ่งศึกษาบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด เกี่ยวกับการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ซึ่งให้ครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร การป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน การป้องกันอุบัติเหตุในเคหสถาน การป้องกันอุบัติเหตุในสาธารณสถาน

#### 1. กลุ่มประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้านี้คือ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดทั้ง 72 จังหวัด จังหวัดละ 19 คน รวมทั้งสิ้นจำนวน 1,368 คน

## 2. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างได้แก่ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่ได้มาจากการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi - stage random sampling) ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 323 คน

## 3. ตัวแปรที่ศึกษา

### 3.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่

3.1.1 หน่วยงานตามสังกัดของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

3.1.2 ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

3.1.3 ประสบการณ์ในการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือการอบรม

ทางด้าน การป้องกันอุบัติเหตุ

3.1.4 อายุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

3.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ บทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีต่อการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในด้าน การกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล

## คำนิยามศัพท์เฉพาะ

1. บทบาท หมายถึง การปฏิบัติงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบและการปฏิบัติงานการป้องกันอุบัติเหตุในด้าน การกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล

2. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด (กปอ.จังหวัด) หมายถึง คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นตามมติของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) โดยอาศัยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ. 2527 มอบอำนาจให้ผู้ว่าราชการจังหวัดแต่ละจังหวัดทั้ง 72 จังหวัด แต่งตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดโดยการกำหนด

โครงสร้างกับอำนาจหน้าที่ไว้ให้เชื่อมโยงกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ซึ่งประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัด รองผู้ว่าราชการจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด ศึกษาธิการจังหวัด พัฒนาการจังหวัด เกษตรจังหวัด แรงงานจังหวัด ขนส่งจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด นายช่างโยธาแขวงการทาง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลประจำจังหวัด นายกเทศมนตรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ประธานสภาจังหวัด ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมวิชาการและบริการ สาธารณสุข หัวหน้าสำนักงานจังหวัด ผู้กำกับการตำรวจภูธร ผู้แทนจังหวัดทหารบก สารวัตรตำรวจทางหลวง

3. การป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การควบคุมสภาพการทำงาน การกระทำของบุคคลให้อยู่ในแนวทางที่เหมาะสม โดยต้องอาศัยการบริหารการจัดการที่ดีและมีประสิทธิภาพ ทั้งในเรื่องการศึกษาอบรม การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ การพัฒนาเกี่ยวกับความรู้ในเรื่อง อุบัติภัยและการป้องกันโดยยึดหลักการพึ่งตนเอง เพื่อปลูกฝังให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจ เกิดจิตสำนึกที่ปลอดภัย สามารถป้องกันตนเอง และช่วยเหลือบุคคลอื่นให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร อุบัติภัยจากการทำงาน อุบัติภัยในเคหะสถาน อุบัติภัยในสาธารณสถาน ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ในส่วนของการลดปัญหาอุบัติเหตุ

4. หน่วยงาน หมายถึง หน่วยงานตามสังกัดของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จังหวัด ซึ่งจำแนกเป็น

- 4.1 กระทรวงมหาดไทย
- 4.2 กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- 4.3 กระทรวงศึกษาธิการ
- 4.4 กระทรวงสาธารณสุข
- 4.5 อื่น ๆ

5. ประสิทธิภาพในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง ระยะเวลาที่เริ่มต้นปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยหรือ การดำเนินงานด้านป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกัน

อุบัติเหตุจังหวัด จำแนกเป็นระยะเวลาในการปฏิบัติงาน ดังนี้

เริ่มปฏิบัติงาน - 5 ปี

6 - 10 ปี

11 - 15 ปี

15 ปีขึ้นไป

6. ประสบการณ์การศึกษาตามหลักสูตร และหรือการอบรมด้านการป้องกัน

อุบัติเหตุ หมายถึง ประสบการณ์ที่เคยและไม่เคยศึกษาตามหลักสูตรและหรือผ่านการอบรม  
ด้านการป้องกันอุบัติเหตุหรือความปลอดภัย จำแนกเป็น 2 ประเภทคือ

6.1 ไม่เคยศึกษาตามหลักสูตรและหรือไม่เคยผ่านการอบรมด้านการป้องกัน

อุบัติเหตุ

6.2 เคยศึกษาตามหลักสูตรและหรือผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

7. อายุ หมายถึง อายุของบุคคลที่เป็นกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด จำแนก  
เป็น

ต่ำกว่า 30 ปี

31 - 40 ปี

41 - 50 ปี

สูงกว่า 50 ปี

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกสารที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

1. อุบัติภัย
2. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
3. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด
4. บทบาทของหน่วยงานต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุ
5. ปัญหาและสภาพการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนาเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ และอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้ด้วย (วิจิตร บุณยะโทตระ. 2527 : คำนำ) หรือภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุเนื่องจากการจราจรทางบก ทางน้ำ หรือ ทางอากาศ อุบัติเหตุเนื่องจากการทำงานและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบ้าน และในที่สาธารณะ อุบัติภัยแบ่งเป็น 4 ประเภทดังนี้ (วิจิตร บุณยะโทตระ. 2531 : 9)

1. อุบัติภัยจากการจราจร (ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ)
2. อุบัติภัยจากการทำงาน
3. อุบัติภัยในเคหสถาน
4. อุบัติภัยในสาธารณสถาน

อุบัติเหตุเมื่อเกิดขึ้นแล้วจะต้องมีการสูญเสียไม่มากก็น้อย ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการเกิด ความสูญเสียที่เกิดขึ้นอาจจะเป็นความสูญเสียโดยตรงได้แก่ การบาดเจ็บ พิการ หรือตาย เสียค่ารักษาพยาบาล จ่ายค่าทดแทนจากหน่วยงานที่อาจต้องจ่ายให้ หรือวัสดุสิ่งของอาจชำรุดเสียหาย ความสูญเสียทางอ้อมได้แก่ สูญเสียเวลางานของผู้ได้รับอุบัติเหตุและของผู้ที่อยู่ใกล้เคียง สูญเสียรายได้ เสียขวัญกำลังใจ เป็นต้น

อุบัติเหตุสามารถป้องกันได้ หรือถึงแม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นในกรณีสุดความสามารถของมนุษย์ที่จะป้องกันหรือหลีกเลี่ยงการเกิดไม่ได้ แต่มนุษย์สามารถที่จะควบคุมป้องกันไม่ให้รุนแรงหรือลุกลามได้ การป้องกันหรือการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุให้ได้ผลดี จำเป็นต้องศึกษาสาเหตุสำคัญหรือองค์ประกอบที่สำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพื่อนำมาวิเคราะห์และหาแนวความคิดในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น พัทธรา กาญจนรัตน์ (2527 : 23) กล่าวว่า สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น มนุษย์เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุถึง 88% ซึ่งสอดคล้องกับ วิจิตร บุณยะโทตระ (2527 : 4) กล่าวว่า อุบัติหาร้อยละ 90 เกิดจากความบกพร่องของคนเนื่องจากขาดความรู้ความเข้าใจ และไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ได้ ขาดเจตคติ มีนิสัยไม่เหมาะสม ชอบเสี่ยงอันตราย ฝ่าฝืนกฎระเบียบ มีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ขาดทักษะ บกพร่องทางร่างกาย และสาเหตุที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ สภาพที่ไม่ปลอดภัยของสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งที่เป็นวัตถุและเหตุการณ์หรือภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้น สิ่งเหล่านี้มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น สภาพดินฟ้าอากาศ หรือสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ที่ยากแก่การแก้ไขปรับปรุง เป็นต้น

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ

เพื่อขจัดปัญหาอุบัติเหตุและให้สอดคล้องกับแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
รัฐบาลจึงเล็งเห็นความจำเป็นในการจัดตั้งหน่วยงานกลางขึ้นในสำนักนายกรัฐมนตรี โดยมติ

ของคณะรัฐมนตรี ตั้งหน่วยงานชื่อ "คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ" มีชื่อย่อว่า "กปอ" เพื่อปฏิบัติภารกิจในด้านการป้องกันอุบัติเหตุโดยรวดเร็วจับไวต่อเหตุการณ์และมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ประกอบด้วย นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรีเป็นรองประธาน และเจ้าหน้าที่ระดับปลัดกระทรวง หรืออธิบดีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดอยู่ในคณะกรรมการชุดนี้ โดยมีหน้าที่หลัก ดังนี้ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. 2527 : 2 - 3)

1. เสนอนโยบายและแผนหลัก เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุต่อคณะรัฐมนตรี
2. เสนอแนะแนวทางปฏิบัติและประสานงานระหว่างหน่วยงานของรัฐ ซึ่งรับนโยบายและแผนหลักที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้วไปดำเนินการ
3. จัดทำข้อ เสนอแนะ และให้ความเห็น เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยงาน ของรัฐ และปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ เสนอต่อนายกรัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรี
4. เสนอความเห็นและข้อสังเกตต่อนายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับการให้มีกฎหมาย หรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
5. ประสานงานและติดต่อขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศในการป้องกันอุบัติเหตุ
6. สนับสนุน ส่งเสริมให้มีการศึกษาอบรม การประชุมสัมมนา เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
7. ประชาสัมพันธ์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
8. ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุตามที่นายกรัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวข้างต้น กปอ. อาจมอบให้สำนักงานเลขานุการ กปอ. เป็นผู้ปฏิบัติ หรือเตรียมข้อเสนอมายัง กปอ. เพื่อพิจารณาคำเนินการต่อไปได้

## คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยจังหวัด

คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยจังหวัด เป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานป้องกันอุบัติภัยทุกประเภทในส่วนภูมิภาค ซึ่งมีลักษณะงานตามรูปแบบของคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติที่ได้กำหนดไว้ในส่วนกลาง และเพื่อใช้มาตรการการป้องกันและแก้ไขอุบัติภัยที่เกิดขึ้นในส่วนภูมิภาคให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพทั่วราชอาณาจักร จึงกำหนดบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยจังหวัด ให้สอดคล้องกับชนิดอุบัติภัยและจัดตั้งกรรมการขึ้นเพื่อสนับสนุนงานด้านการป้องกันอุบัติภัยให้กระจายลงไปจนถึงระดับอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน ทั้งนี้โดยให้มีความเชื่อมโยงประสานงานกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติด้วย เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในด้านความปลอดภัยให้ทันกับการพัฒนาในด้านอื่น ๆ

ตามนโยบายการป้องกันและควบคุมอุบัติภัยในส่วนภูมิภาค โดยมีมติของคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2527 (สำนักนายกรัฐมนตรี. 2527 : 11 - 12) มีการจัดตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยจังหวัด เพื่อดำเนินการป้องกันอุบัติภัยในส่วนภูมิภาคและลดอุบัติภัยทุกประเภท ตามเป้าหมายและมาตรการที่กำหนดในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ได้มอบอำนาจให้ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด แต่งตั้งกรรมการป้องกันอุบัติภัยจังหวัด อนุกรรมการและคณะทำงาน ประกอบด้วย

ผู้ว่าราชการจังหวัด	ประธานอนุกรรมการ
รองผู้ว่าราชการจังหวัด	รองประธานอนุกรรมการ
สาธารณสุขจังหวัด	รองประธานอนุกรรมการ
ผู้กำกับการตำรวจภูธร	อนุกรรมการ
ผู้แทนจังหวัดทหารบก	อนุกรรมการ
ศึกษาธิการจังหวัด	อนุกรรมการ
พัฒนาการจังหวัด	อนุกรรมการ
เกษตรจังหวัด	อนุกรรมการ
แรงงานจังหวัด	อนุกรรมการ

ขนส่งจังหวัด	อนุกรรมการ
อุตสาหกรรมจังหวัด	อนุกรรมการ
สารวัตรตำรวจทางหลวง	อนุกรรมการ
นายช่างโยธาแขวงกาทาง	อนุกรรมการ
ผู้อำนวยการโรงพยาบาลประจำจังหวัด	อนุกรรมการ
นายกเทศมนตรี	อนุกรรมการ
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร	อนุกรรมการ
ประธานสภาจังหวัด	อนุกรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมวิชาการ และบริการสาธารณสุข	อนุกรรมการและเลขานุการ
หัวหน้าสำนักงานจังหวัด	อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ในกรณีของการอยู่ในวาระหรือพ้นจากวาระของคณะอนุกรรมการอนุโลมให้เป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ. 2526 ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง อนุกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการอีกได้

นอกจากพ้นจากตำแหน่งตามวาระดังกล่าวแล้ว คณะอนุกรรมการพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

1. ตาย
2. ลาออก
3. ต้องโทษจำคุกตามคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ
4. เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ
5. เป็นบุคคลล้มละลาย

ให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด มีอำนาจหน้าที่ดังนี้ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. 2531 : 31)

1. คำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทุกประเภทในเขตจังหวัด
2. ประสานงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุระหว่างจังหวัดใกล้เคียง
3. ประสานงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ
4. จัดให้มีการฝึกอบรม การประชุมหรือสัมมนาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
5. เสนอแนะและให้ความเห็นและเสนอปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ ต่อ กปอ.
6. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานตามความเหมาะสม
7. สนับสนุนส่งเสริมให้มีสำนักสาธารณสุขจังหวัด และโรงพยาบาลจังหวัด ทำหน้าที่ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุ รวบรวมสถิติข้อมูลด้านอุบัติเหตุและการปฐมพยาบาล
8. จัดให้มีหน่วยงานบริการฉุกเฉินในเขตจังหวัด โดยมีโรงพยาบาลศูนย์ของกระทรวงสาธารณสุขเป็นแกนกลาง โดยความร่วมมือของเทศบาลและองค์กรเอกชนต่าง ๆ (สมาคม ชมรม มูลนิธิ)

บทบาทของหน่วยงานต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุ

จากการศึกษา เอกสาร บทความ และรายงานการวิจัยต่าง ๆ ยังไม่ปรากฏว่ามีการวิจัยเรื่อง "บทบาทของหน่วยงานต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุ" ฉะนั้นผู้วิจัยขอกล่าวถึงแนวความคิดเกี่ยวกับบทบาท ความหมาย และขอบข่ายและสภาพปัญหาของงานป้องกันอุบัติเหตุ

แนวความคิดเกี่ยวกับบทบาท

มีผู้ให้ความหมายคำว่า "บทบาท" (Role) ไว้หลายความคิด เช่น

เกทเซล (Getzel. 1968 : 153) ได้ให้ความเห็นว่า บทบาทหนึ่ง ๆ จะมีข้อตกลงและความรับผิดชอบหลายอย่างที่กำหนดไว้แน่นอน เมื่อบุคคลเข้าสู่รวมบทบาท เขาจะ

ต้องกระทำหรือปฏิบัติตามบทบาทตามกิจกรรมที่ระบุไว้ในแต่ละบทบาทนั้น

ดาวิส คริธ (Davis Krith. 1962 : 40) กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบไว้ว่า "การที่บุคคลจะดำรงตำแหน่งหนึ่งตำแหน่งใด ต้องมีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบกำหนดไว้ควบคู่ตำแหน่งนั้นเสมอ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่กำหนดไว้จะต้องเป็นที่รู้และเข้าใจกันระหว่างบุคคลผู้ดำรงตำแหน่ง และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง"

แมคโดนัล และเชลเลนเบิร์ก (Macdonal and Schellenberg. 1971 : 4) กล่าวถึงบทบาทไว้ว่า บทบาทหมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและพฤติกรรมที่สมาชิกในสังคม คาดหวังจะให้บุคคลนั้นประพฤติ และบทบาทจะเป็นแบบแผนของความต้องการ เป้าหมาย ความรู้ ความเชื่อ ทัศนคติ ค่านิยม และการกระทำที่สมาชิกของชุมชนคาดหวังว่าควรเป็นไปตามชนิดของตำแหน่งที่มีอยู่

คาแกน และเฮฟแมน (อคุลยศักดิ์ วงศ์โกมลเชษฐ์. 2526 : 9 ; อ้างอิงมาจาก Kagan and Haveman. 1976 : 21) ได้กล่าวถึงบทบาทไว้ว่า บทบาทเป็นพฤติกรรมที่สังคมคาดหวังจากบุคคลที่ได้รับมอบหมายให้กระทำหรือปฏิบัติงานนั้น ๆ

ไพฑูรย์ เครือแก้ว (2513 : 29 - 31) ได้ให้ความหมายของบทบาทไว้ 2 นัย ดังนี้

1. พิจารณาในด้านโครงสร้างสังคม (Social Structure) บทบาทหมายถึง ตำแหน่งทางสังคมที่มีชื่อเรียกต่าง ๆ แสดงลักษณะโดยคุณสมบัติ และกิจกรรมของบุคคลที่ครองตำแหน่งนั้น ซึ่งจะแตกต่างกัน โดยคุณสมบัติและพฤติกรรมของเขามีสรรพคุณกำกับ
2. พิจารณาในด้านการแสดงบทบาท หรือการปะทะสังสรรค์กับสังคม (Social Interaction) บทบาทหมายถึง ผลเนื่องจากการกระทำอย่างมีแบบแผน ซึ่งเกิดจากการเรียนรู้ การที่บุคคลอยู่ในสถานการณ์ (ประสมการณ์) แห่งการปะทะสังสรรค์นั้น บทบาทเป็นวิธีแสดงพฤติกรรมของบุคคลว่าปฏิบัติต่อกันอย่างไร และคาดว่าผู้อื่นจะปฏิบัติอย่างไร

จากแนวความคิดดังกล่าวจะเห็นว่า บทบาทจะเน้นคิดเชื่อมโยงระหว่างบุคคลกับหน้าที่ที่มีต่อสังคม ซึ่งต้องพิจารณาวางรูปแบบและกำหนดบทบาทให้แน่ชัดลงไปว่า ในการดำเนินงาน จะให้เป็นไปในรูปใด เพื่อจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ เนื่องจากบทบาทเป็นพฤติกรรมของบุคคลที่แสดงออกมาตามหน้าที่ความรับผิดชอบที่ถูกกำหนดขึ้นซึ่งจะมีส่วนผูกพันอยู่กับสถานภาพที่ครองอยู่ คุณสมบัติส่วนตัวของบุคคล ความคิด ความรู้ ความสามารถ มूलเหตุจูงใจ การศึกษาอบรม ความพอใจ รวมทั้งสภาพทางกายและจิตใจของบุคคลที่จะดำเนินตามบทบาทนั้น ซึ่งสอดคล้องกับ (เกียรติ ศรีพงษ์. 2517 : 14) ที่กล่าวว่า บทบาทเป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่และมักเรียกกันว่า "บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ"

บทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

ในการกำหนดบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ควรจะได้คำนึงถึงการปฏิบัติงานในหน้าที่ความรับผิดชอบและขอบเขตของงาน เนื่องจากลักษณะงานของแต่ละหน่วยงานมีบทบาทและหน้าที่แตกต่างกัน ดังได้กล่าวมาแล้วว่า คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดประกอบไปด้วยบุคคลหลายฝ่ายจากหลายหน่วยงาน ซึ่งบางหน่วยงานก็ได้ปรับปรุงวิธีการป้องกันอุบัติเหตุในงานของตนเองได้อย่างเหมาะสมตามบทบาทหน้าที่ บางหน่วยงานยังต้องการปรับปรุง แต่อย่างไรก็ตาม บทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจะต้องมีจุดประสงค์ใหญ่ดังที่ วิจิตร บุญยะโทตระ (2530 : 198) กล่าวว่า การจัดตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในหน่วยงานใดก็ตาม ไม่ว่ารูปแบบใดต้องมีจุดประสงค์หลักคือ ส่งเสริม เฝ้าระวัง และรักษาสภาพความสนใจในเรื่องความปลอดภัย และการป้องกันอุบัติเหตุ จะเป็นส่วนประสานเชื่อมโยงความรู้ความเข้าใจ และการร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุ

วีรพงษ์ เอลิมจิระรัตน์ (2524 : 15) กล่าวว่า บทบาทของผู้บริหารต่อความปลอดภัยน่าจะเป็นภาระความรับผิดชอบของอีกส่วนหนึ่ง ในการให้การศึกษอบรมแก่บุคคลในเรื่องของความปลอดภัย ซึ่งอาจนับว่าเป็นความมั่นใจ และสร้างสายใยแห่งความเคารพศรัทธา และความเข้าใจอันดีระหว่างกัน

ประสิทธิ์ เหมวราพรชัย (2527 : 10) ได้ให้แนวความคิดเกี่ยวกับบทบาทของฝ่ายบริหารระดับสูงในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุไว้ว่า การป้องกันอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ฝ่ายบริหารต้องให้ความสนใจ และสร้างให้เกิดผลฝังลึกเป็นนิสัยในทุกส่วนทุกขั้นตอนของการทำงาน นั่นก็คือเป็นการควบคุมดูแลสภาพการทำงาน ควบคุมดูแลการปฏิบัติงานและพฤติกรรมของผู้ปฏิบัติงานไปด้วย

ศิริจันทร์ ทองประเสริฐ และคณะ (2530 : 9 - 13) กล่าวถึงบทบาทของผู้ควบคุมความปลอดภัยในโรงงานไว้คือ ต้องทำความเข้าใจกับปัญหาที่เกิดขึ้นและตั้งปัญหาตามตัวเอง 3 ข้อคือ อุบัติเหตุเกิดขึ้นที่ใด เกิดอย่างไร และทำไมถึงเกิดขึ้นได้ โดยการปฏิบัติคือ พยายามค้นหาสาเหตุด้วยตนเองว่าอะไรที่ยังบกพร่อง ก็ให้รีบดำเนินการส่วนที่บกพร่องโดยรีบด่วน ขึ้นต่อมาก็คือ หมั่นศึกษาวิธีการทำงานของพนักงาน ควรบันทึกขั้นตอนการดำเนินงานและขอความร่วมมือปรึกษากับหลายฝ่ายในการแก้ไข้ปัญหา ประการสุดท้ายคือ มุ่งแก้ปัญหาคำคัญอันดับแรกที่สุดก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (2527 : 5 - 8) ได้กล่าวถึงบทบาทสำคัญของผู้บริหารอุบัติเหตุระดับสูงของการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุไว้ดังนี้

1. ความรับผิดชอบ ฝ่ายบริหารต้องมีความรู้ลึกซึ้งรับผิดชอบ เล็งเห็นความสำคัญและต้องการให้งานต่าง ๆ ดำเนินไปด้วยดีและปลอดภัย ผู้ดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุที่ได้รับมอบหมายจะต้องมีทัศนคติที่ดี เป็นผู้พยายามทุกด้านที่จะช่วยงานให้มีประสิทธิภาพ และรู้ถึงประโยชน์มหาศาลของการป้องกันอุบัติเหตุ ตลอดจนเตรียมแผนการต่าง ๆ ไว้ให้พร้อม โดยเฉพาะนโยบายต้องชัดเจนและให้ความรู้ ความเข้าใจแก่ทุกคน

2. นโยบายผู้บริหารควรพิจารณา ดังนี้

- 2.1 ชัดเจนง่ายต่อการออกกฎ ระเบียบ ข้อปฏิบัติต่าง ๆ
- 2.2 ชัดเจนง่ายต่อผู้บริหารทุกระดับที่จะบังคับบัญชาและควบคุม
- 2.3 ให้ถือความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน สถานที่ ชุมชน เป็นสำคัญ
- 2.4 มุ่งใช้ทุกวิถีทางในการลดอุบัติเหตุ

3. การแสดงออก เมื่อกำหนดนโยบายแล้วต้องประกาศให้หน่วยงานทุกระดับ  
ทุกกรมทราบ และผู้บริหารต้องกระทำตนเป็นตัวอย่างที่ดี

4. ให้ความรู้ นอกจากการออกกฎหมาย ข้อห้ามต่าง ๆ แล้ว ควรต้องหาทางให้  
ผู้ปฏิบัติงานกระทำตามโดยความเต็มใจ ดังนั้นต้องให้ความรู้ว่าสิ่งใดควรหรือไม่ หรือควร  
ป้องกันอย่างไร เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วควรทำอย่างไร การให้ความรู้นั้นมีหลายวิธีแล้วแต่  
ความเหมาะสม

5. การมอบอำนาจ เมื่อผู้บริหารกำหนดนโยบายแล้วจะต้องมอบอำนาจความ  
รับผิดชอบกระจายลงไปทั่วทุกจุด การปฏิบัติงานอาจจะเป็นไปได้ในสายงานบังคับบัญชา และ  
สายงานช่วย หรือบางหน่วยงานอาจตั้งเป็นแผนความปลอดภัยโดยเฉพาะ

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (2527 : 10 - 11) ได้กล่าวถึงหน้าที่  
สำคัญของผู้ดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุไว้ดังนี้

1. กำหนดแนวทางและปรับปรุงการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุตามความจำเป็น  
และสถานการณ์ให้เหมาะสมอยู่เสมอ
2. ดำเนินการจัดส่งข้อมูลรายงานสถิติและสถานการณ์อุบัติเหตุของหน่วยงานให้  
โดยตรงถึงผู้บริหารงานทุกระดับเป็นประจำทุกเดือน ทุกสัปดาห์ หรือทุกวัน
3. ให้คำปรึกษา คำแนะนำต่าง ๆ ด้านความปลอดภัย และการป้องกันอุบัติเหตุ  
แก่ฝ่ายบริหาร ผู้จัดการ ผู้อำนวยการ หัวหน้าแผนก และบางหน่วยงาน เช่น งานทางด้าน  
จัดซื้อ จัดหา งานวิศวกรรม และงานค้ำมุกกลาง
4. จัดระบบรวบรวมรายงานอุบัติเหตุ จัดทำรายงานที่จำเป็น สอบสวนอุบัติเหตุที่  
ร้ายแรง หรือเสียชีวิต มีส่วนร่วมในการพิจารณาสอบสวนอุบัติเหตุ รวบรวมรายงานอุบัติเหตุ  
ของผู้ควบคุมงานตรวจสอบแก้ไขปรับปรุงการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ควบคุมงานให้อยู่ในแนวทาง  
ที่ถูกต้อง
5. จัดหรือให้ความร่วมมือในการฝึกอบรม การป้องกันอุบัติเหตุให้กับพนักงานระดับ  
ผู้ควบคุมงาน

6. ประสานงานการป้องกันอุบัติเหตุกับหน่วยงานทางการแพทย์ คัดเลือกและจัดพนักงานให้เหมาะสมกับหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติ

7. ดำเนินการให้มีการตรวจสอบเพื่อค้นหาสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย หรือวิธีการทำงานที่ไม่ปลอดภัยแล้วแก้ไขเสียก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ ผู้ที่ตรวจสอบก็คือผู้ปฏิบัติงานเอง และสายงานช่วยของหน่วยงานนั้น รวมทั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของหน่วยงานนั้นด้วย

8. ติดต่อแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น ข่าวสาร กับหน่วยงานอื่น ๆ อยู่เสมอ เพื่อปรับปรุงการป้องกันอุบัติเหตุให้ก้าวหน้าทันสมัยอยู่เสมอ

9. จะต้องระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ พระราชบัญญัติหรือประกาศของทางราชการโดยเคร่งครัดตลอดเวลา

10. หากจำเป็นให้ขอรับความช่วยเหลือหรือคำแนะนำจากกรมแรงงาน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านการป้องกันอุบัติเหตุและสุขภาพ

11. เริ่มโครงการหรือกิจกรรมที่กระตุ้นเตือนให้ผู้ปฏิบัติงานสนใจการป้องกันอุบัติเหตุอยู่เสมอ

12. คุณลักษณะการให้ส่วนงานที่รับผิดชอบด้านการป้องกันอุบัติเหตุดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพและบังเกิดผลอย่างจริงจัง โดยปกติแล้วถ้าเป็นหน่วยงานใหญ่ ผู้ดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งอาจเป็นผู้บริหารระดับสูง มักจะกระจายความรับผิดชอบลงไปให้วิศวกรความปลอดภัย (Safety Engineer) ได้รับความช่วยเหลืออีกทอดหนึ่ง

13. ควบคุมหรือให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอัคคีภัยและการดับเพลิง

14. วางมาตรฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้ปฏิบัติงาน

15. พิจารณาและให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติสำหรับการออกแบบ เครื่องมือ เครื่องใช้ใหม่ ก่อนนำมาใช้งานว่าปลอดภัยเพียงพอแล้วหรือไม่

16. ให้คำแนะนำด้านความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุสำหรับการวางแผนและวางรายละเอียดข้อกำหนดต่าง ๆ สำหรับอาคารที่จะสร้างใหม่ หรือการซ่อมคัดแปลงโครงสร้างอาคาร

วิจิตร บุญยะโทตระ (มปป. : 13) กล่าวถึงอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการป้องกันอุบัตินัยระดับจังหวัดสาขาต่าง ๆ ตามโครงสร้างประเภทของอุบัตินัยไว้ดังนี้

อำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการป้องกันอุบัตินัยสาขาต่าง ๆ คือ

1. รวบรวมสถิติข้อมูล (ในสาขานั้น) ในจังหวัด
2. วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาปัญหาที่ควรแก้ไขตามลำดับความสำคัญ
3. หาแนวทางแก้ไขปัญหาและมาตรการป้องกันทั้งระยะสั้น ระยะยาว ทั้งด้าน

บริหาร บริการ วิจัย

อำนาจและหน้าที่ของคณะอนุกรรมการประสานงาน คือ

1. เป็นศูนย์สถิติข้อมูล
2. ประสานงานระหว่างคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ
3. ให้การศึกษาและฝึกอบรมแก่ประชาชนและเจ้าหน้าที่
4. ให้การปรึกษาแก่อนุกรรมการชุดต่าง ๆ
5. ติดตามและประเมินผล

อำนาจและหน้าที่ของคณะอนุกรรมการประชาสัมพันธ์และจัดหาทุน

1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทุกระดับมีความรู้ในการป้องกันอุบัตินัย
2. จัดหาทุนเพื่อป้องกันอุบัตินัยในจังหวัด

จากบทบาทหน้าที่ของผู้ดำเนินงานป้องกันอุบัตินัยดังได้กล่าวแล้วพอสรุปเป็นหลักกว้าง ๆ ได้ว่า ผู้มีหน้าที่ดำเนินงานป้องกันอุบัตินัยทั้งหลาย ทั้งฝ่ายกำลังคนและผลงาน โดยเฉพาะผู้บริหารจะต้องรับผิดชอบในเรื่องการหาวิถีทางป้องกันอุบัตินัย และเสริมสร้างความปลอดภัยในแต่ละส่วนงานที่ตนเองรับผิดชอบ ให้มีประสิทธิภาพที่สุด โดยให้การดำเนินงานและการบริหารต้องสอดคล้องกับนโยบายของแต่ละหน่วยงานที่ได้วางไว้

## ความหมายของการป้องกันอุบัติเหตุ

การป้องกันอุบัติเหตุ เป็นงานที่ต้องดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน หรือลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยที่สุด และรวมตลอดจนถึงการควบคุมการปรับปรุงแก้ไขและบรรเทาภัยที่เกิดขึ้น จนไม่เป็นปัญหาสำคัญของประเทศและไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งนักวิชาการได้ให้ความหมายและแนวคิดในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุไว้ดังนี้

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (2527 : 3) ได้ให้ความหมายของการป้องกันอุบัติเหตุว่า หมายถึงการดำเนินงานผสมผสานกันทั้งด้านวิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ และศิลปศาสตร์ หลักสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ ก็คือการควบคุมซึ่งหมายรวมถึงการป้องกันและการปรับปรุงแก้ไข ทั้งยังรวมถึงการบรรเทาภัยที่เกิดขึ้นด้วย

วิจิตร บุณยะโทตระ (2527 : 7) ได้กล่าวไว้ว่าการควบคุมโรคอุบัติเหตุเป็นหน้าที่ของหลายหน่วยงานทำร่วมกัน โดยต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะในหลายแขนงสาขา และการป้องกันอุบัติเหตุสามารถกระทำได้ 3 ขั้นตอน คือ

1. Primary Prevention การป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การลดปริมาณรถบนถนน แต่ใช้ระบบขนส่งมวลชนที่ดี การให้ความรู้และแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ เป็นต้น
2. Secondary Prevention การป้องกันการบาดเจ็บ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วให้การป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุหรือสูญเสียน้อยที่สุด โดยการช่วยบริการทางการแพทย์ พยาบาลฉุกเฉินแก่ผู้บาดเจ็บ ให้การปฐมพยาบาลโดยถูกวิธี ต้องระมัดระวังในการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย เป็นต้น
3. Tertiary Prevention คือ มาตรการไม่ให้ผู้ป่วยเสียชีวิตหรือพิการ โดยรักษาให้เหมาะสมตามลักษณะการบาดเจ็บ และฟื้นฟูสมรรถภาพที่ถูกวิธีโดยเร็ว

พัชรา กาญจนารัตน์ (2527 : 23) กล่าวว่า การป้องกันภัยจากอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสียนั้น จำเป็นต้องศึกษาสาเหตุสำคัญ คือสาเหตุเกิดจากคนเป็นปัจจัยสำคัญเนื่องจากขาดความรู้ความเข้าใจ มีเจตคติที่ไม่เหมาะสม ชอบเสี่ยงอันตราย ขาดความระมัดระวังก็มีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ขาดทักษะ เป็นต้น ดังนั้นควรจะป้องกันอุบัติเหตุโดยการให้สวัสดิศึกษา ดังนี้

1. ครอบครัว ควรให้เด็กก่อนวัยเรียนได้เรียนรู้ตระหนักถึงภัยอันตรายที่เกิดขึ้นกับตนเองและผู้อื่น รวมทั้งต้องปลูกฝังทัศนคติในเด็กและสำรวจสภาพความปลอดภัย ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขภายในบ้านหรือให้สวัสดิศึกษาแก่กลุ่มแม่บ้าน
2. โรงเรียนควรจัดหลักสูตรให้เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน ปัญหาและความต้องการของเด็กในทุกระดับชั้น โดยให้ผสมผสานและสัมพันธ์กับวิชาการต่าง ๆ ให้มากยิ่งขึ้น
3. ชุมชน ควรจะได้ศึกษา วิจัย ปัญหาและให้ความร่วมมือกันป้องกันอุบัติเหตุโดยตั้งเป็นคณะกรรมการเฉพาะเพื่อปรับปรุงกฎหมายและให้ประชาชนมีพฤติกรรมที่ปลอดภัย ปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมที่ล่อแหลมต่ออันตราย และกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ทางด้านวิศวกรรมให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กาญจน์ นาคามณี (2526 : 2 - 11) ได้กล่าวถึงการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุไว้ว่า ประเทศไทยได้ดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุ หรือดำเนินการด้านความปลอดภัยมานานแล้ว โดยออกเป็นพระราชบัญญัติ และจัดระเบียบควบคุมความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ เช่น การทำเหมืองแร่ ระเบียบการขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ และออกพระราชบัญญัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านอาหาร ยา ยาเสพติดให้โทษ ออกพระราชบัญญัติควบคุมมาตรฐานเชื้อวัตถุเกี่ยวกับโรงงานอุตสาหกรรม การควบคุมการก่อสร้างอาคารสถานที่ต่าง ๆ เป็นต้น แต่มาตรการการในการป้องกันอุบัติเหตุจะใช้ให้เกิดผลสำเร็จได้นั้น พิชัย แก้วลาภู (2531 : 44) กล่าวว่า จำเป็นต้องประกอบด้วยมาตรการ 3 อย่างคือ การให้การศึกษาอบรมด้านสวัสดิศึกษา

การป้องกันทางด้านวิศวกรรมคือใช้หลักการช่างในการออกแบบรูปทรงและการใช้วัสดุที่เหมาะสมกับสิ่งของอุปกรณ์ เครื่องใช้และของเล่นต้องปลอดภัยไว้ก่อน ประการสุดท้ายคือการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย คือใช้ระเบียบข้อบังคับในการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับแผนการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติตามแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ปรีดี พิตกษณ์นุศาสตร์ (2513 : 1 - 8) ได้ให้แนวความคิดในเรื่องการบริหารงานการป้องกันอุบัติเหตุดังนี้ การเลือกผู้บริหารงานด้านนี้ควรจะต้องเลือกผู้มีความรู้ความชำนาญงานเทคนิคพอควร รู้จักฝึกพนักงานให้รู้วิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้องปลอดภัย รวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูง ให้โอกาสพนักงานออกความคิดเห็น และหาวิธีส่งเสริมการขจัดอุบัติเหตุ คณะกรรมการผู้รับผิดชอบแต่ละฝ่ายควรร่วมมือกันตรวจตราและปรับปรุงสถานที่ สภาพการทำงานให้เป็นไปตามกฎหรือระเบียบปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัยโดยเคร่งครัด ตลอดจนรายงานสอบสวน วิเคราะห์อุบัติเหตุถึงสาเหตุ เพื่อนำมาปรับปรุงป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นซ้ำสอง และเป็นการรวบรวมสถิติความเสียหายประจำปี เพื่อวัดผลงานการป้องกันอุบัติเหตุด้วย

จากความหมายและแนวคิด เรื่องการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุที่กล่าวมาแล้วนั้น จะเห็นว่าการทำงานป้องกันอุบัติเหตุให้บรรลุผลสำเร็จ ไม่ว่าจะจะมีโครงสร้างหรือรูปแบบการดำเนินการใด ๆ ควรต้องประกอบด้วยองค์ประกอบหลายอย่างจึงจะสำเร็จ เช่น ฝ่ายบริหาร การมอบหมายและการกระจายความรับผิดชอบ การรักษาสภาพที่ปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา ความรอบรู้และการศึกษาอบรม การสถิติและวิเคราะห์ การปฐมพยาบาล การแพทย์ และความสำนึกของผู้ปฏิบัติงาน เป็นต้น

นอกจากนี้ ธวัช จานีย์โยธิน (2526 : 250) กล่าวถึงอุบัติเหตุเป็นปัญหา สาธารณสุขอาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเดียวหรือหลายปัจจัยร่วมกัน ดังนั้น การแก้ปัญหาคงต้องได้รับความร่วมมือกันหลายฝ่าย แต่มีหลักใหญ่ ๆ คือ ศึกษาทางวิทยาการระบาด โดยหาสาเหตุ การเกิดและการกระจายและสิ่งกำหนดอุบัติเหตุแต่ละชนิด นำข้อมูลต่าง ๆ ไปวิเคราะห์และต้องให้ลูกศึกษาเรื่องอุบัติเหตุแก่เยาวชนและบุคคลทั่วไปตั้งแต่ยังเยาว์ เพื่อปลูกฝังสวัสดินิสัย

ตลอดจนปรับปรุงสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ให้ปลอดภัย หรืออาจดำเนินการทางกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ให้ประชาชนปฏิบัติตาม ก็จะแก้ปัญหา หรือลดปัญหาอุบัติเหตุลงได้ ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของ ศรีรักษ์ ธรรมารักษ์ (2509 : 130) กล่าวว่า การจะให้อุบัติเหตุลดน้อยลงและมีความสะดวกปลอดภัยอันเป็นผลดีแก่เศรษฐกิจของชาติ จะต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชน กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและงานสถิติเป็นรากฐาน นอกจากนี้มีปัจจัยสำคัญคือ สภาพสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ วิศวกรรมและการศึกษาของประชาชนด้วย

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (2527 : 31 - 42) ได้กล่าวถึงกิจกรรมส่วนดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุไว้ดังนี้

1. การให้ความรู้ มีความหมายกว้างครอบคลุมวิธีการทั้งหลาย ซึ่งจะเป็นวิธีการใด ๆ ก็ได้ที่ทำให้ผู้ปฏิบัติการได้ยอมรับรู้ถึงลักษณะที่จะเกิดอุบัติเหตุ และวิธีป้องกันหลีกเลี่ยง อันหมายรวมถึงการฝึกอบรม เผยแพร่ข่าวสารความรู้ต่าง ๆ ทบทวนความรู้ การสนใจ และวิงวอนต่าง ๆ ซึ่งส่วนงานป้องกันอุบัติเหตุจะมีหน้าที่จัดหาวิธีการต่าง ๆ และดำเนินการให้บังเกิดผลรวม รวมทั้งชี้แนะให้ผู้ควบคุมงานได้นำไปดำเนินการต่อไปด้วย

2. การตรวจสอบความปลอดภัยและการรายงาน การตรวจสอบ ต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่าย โดยทั่วไปใช้วิธีสังเกตการณ์ แต่ส่วนใหญ่แล้วจะมุ่งเรื่องการใช้เครื่องมือ วัสดุ อุปกรณ์ สภาพแวดล้อม นิสัย พฤติกรรม

การตรวจสอบก็เพื่อค้นหาสาเหตุอุบัติเหตุและช่วยในการพิจารณาหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุ เมื่อพบสาเหตุก็ต้องแก้ไขทันที และจับบันทึกสภาวะวิธีปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยทันที แล้วรายงานพร้อมทั้งข้อเสนอแนะและกำหนดระยะเวลาให้ปฏิบัติตามไว้ด้วยในข้อเสนอแนะ รวมทั้งจัดอันดับความสำคัญเสนอเป็นนโยบาย

3. การวิเคราะห์อุบัติเหตุ การป้องกันอุบัติเหตุต้องตั้งอยู่บนรากฐานแห่งข้อเท็จจริงของปัญหา การวิเคราะห์อุบัติเหตุจะช่วยให้ได้ข้อเท็จจริงของปัญหา ระบุถึงสาเหตุ เปิดเผยให้ทราบข้อเท็จจริงต่าง ๆ และลักษณะความรุนแรงของปัญหา วิธีการที่ล้ำสมัย ตลอดจนทราบ

ถึงเทคนิคต่าง ๆ ในการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัย เช่น เทคนิคการบริหารงานบุคคล การใช้เวลา อุปกรณ์ หรือข้อเท็จจริงในเรื่องสาเหตุที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ สภาพที่เสี่ยงอันตราย ต้นเหตุ อุบัติภัย ตลอดจนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย เป็นต้น

#### 4. การพิจารณาปรับปรุงแก้ไข กระทำได้ดังนี้

4.1 การแก้ไขทางค้ำวิศวกรรม

4.2 การให้ความรู้ การจูงใจ การวิงวอน

4.3 การปรับปรุงค้ำบุคคล รวมตลอดถึงการคัดเลือก การแต่งตั้งบุคคล

4.4 การลงโทษทางวินัย (หรือการบังคับการเพื่อความปลอดภัย)

จากแนวความคิดดังกล่าว พอสรุปได้ว่า การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุมีองค์ประกอบหลายด้านที่ต้องนำมาวิเคราะห์พิจารณา ดังนั้นจึงจำเป็นต้องกำหนดนโยบาย และการดำเนินการ ต้องสอดคล้องกับนโยบาย ซึ่งวิธีดำเนินการจำเป็นต้องมีแบบแผน เป็นไปตามระบบการบริหารงานการป้องกันอุบัติเหตุ จึงจะมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์ แต่อย่างไรก็ตามจะเห็นว่ามาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่สำคัญก็คือการให้ความรู้ การศึกษาอบรมด้านสวัสดิศึกษาแก่ประชาชนทั่วไปทุกระดับ ทั้งในระบบโรงเรียนและนอกระบบโรงเรียน เพราะเนื่องจากการเรียนสวัสดิศึกษาเป็นการช่วยให้คนสามารถปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ เป็นอย่างดี จึงเป็นการก่อให้เกิดผลดีในด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

สำหรับแนวทางและวิธีการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดควรมีแบบแผน และกำหนดทิศทางในการดำเนินงานให้ชัดเจน ติดต่อบริษัทสัมพันธ์โดยใช้สื่อมวลชนทุกฝ่าย และหาแนวร่วมทั้งภาครัฐบาลร่วมกับเอกชนในการดำเนินงาน โดยเน้นทรัพยากร วัสดุ อุปกรณ์ หรือหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบให้มีการประสานงานจะต้องให้มีบทบาทอย่างเด่นชัด รวมทั้งผู้บริหารสูงสุดของจังหวัด ต้องให้ความสนใจในงานป้องกันอุบัติเหตุอย่างจริงจัง จึงจะทำให้งานป้องกันอุบัติเหตุบรรลุผลสำเร็จได้

### ขอบข่ายของงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุได้ขยายออกไปอย่างรวดเร็วทั่วทุกภูมิภาค จึงทำให้การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุสลับซับซ้อนและกว้างขวางออกไปด้วย ดังนั้นเพื่อให้งานบรรลุผลสำเร็จจึงจำเป็นต้องอาศัยกลวิธีต่าง ๆ อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ซึ่งมีองค์ประกอบในการดำเนินงาน ดังนี้คือ นโยบายและการวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล

### การกำหนดนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

การกำหนดนโยบายดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด สิ่งสำคัญคือ ควรจะกำหนดให้ชัดเจนไว้เป็นลายลักษณ์อักษรและต้องสอดคล้องกับนโยบายหลักของแต่ละหน่วยงาน โดยยึดถือความปลอดภัย และคำนึงถึงความสอดคล้องกับแผนป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ซึ่งระบุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติด้วย

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 เป็นต้นมา คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติได้มีนโยบายให้มีการรณรงค์ ป้องกันอุบัติเหตุภูมิภาค โดยจัดดำเนินการตามแผนป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ คือ แผนป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร แผนป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน แผนป้องกันอุบัติเหตุในเคหะสถาน และแผนป้องกันอุบัติเหตุในสาธารณสุขสถาน โดยใช้กลวิธีดำเนินงานตามโครงการส่วนภูมิภาค 2 โครงการคือ โครงการป้องกันอุบัติเหตุส่วนภูมิภาค และโครงการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน ซึ่งได้แบ่งการดำเนินงานเป็นโครงการย่อย 2 โครงการ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. 2531 : 2) คือ โครงการประชุมปฏิบัติการเพื่อผลิตวิทยากรในส่วนภูมิภาคและโครงการอบรมผู้นำชุมชน และนอกจากนี้รัฐบาลยังมีนโยบายส่งเสริมให้เอกชนและประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมและมีบทบาทในการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่สังคม โดยจัดตั้งเป็นสมาคมป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ เป็นต้น เพื่อทำหน้าที่สนับสนุนงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2530 : 17) ทั้งนี้จุดประสงค์ของนโยบาย

ตามโครงการดังกล่าว พอสรุปได้คือ

1. เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร อุบัติเหตุจากการทำงาน อุบัติเหตุในเคหะสถาน และอุบัติเหตุในสาธารณสถาน
2. เพื่อลดอัตราการตาย บาดเจ็บ และทุพพลภาพ อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ
3. เพื่อลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ
4. เพื่อพัฒนาระบบการประสานงานที่มีประสิทธิภาพระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ที่ปฏิบัติงานด้านอุบัติเหตุ

นอกจากนี้รัฐบาลได้วางมาตรการป้องกันอุบัติเหตุไว้โดยสอดคล้องกับนโยบายตามโครงการป้องกันอุบัติเหตุอย่างชัดเจน ตามแผนป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (สำนักนายกรัฐมนตรี. 2529 : 2) ดังนี้

1. ให้มีการศึกษาฝึกอบรมให้ประชาชน เด็ก และเยาวชน รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของภาครัฐและภาคเอกชน มีความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ ได้ ตลอดจนให้มีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
2. ให้มีการปรับปรุงกฎหมายระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้สามารถคุ้มครองและป้องกันอุบัติเหตุแก่ประชาชนได้อย่างแท้จริง และปรับปรุงบทลงโทษให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาปัจจุบัน รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. ให้มีการศึกษาวิจัย และจัดให้มีระบบสถิติข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
4. ให้มีการกำหนดมาตรฐานของสิ่งต่าง ๆ ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อประชาชน รวมทั้งส่งเสริมให้มีมาตรการควบคุมและปฏิบัติตามมาตรฐานเหล่านั้นอยู่เสมอ

5. เร่งรัดให้มีการประสานแผน และประสานการดำเนินงานเพื่อให้มีระบบการป้องกันอุบัติเหตุของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ ระหว่างหน่วยงานของรัฐ และระหว่างรัฐกับเอกชน รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนให้ภาคเอกชนและประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ

ดังนั้น จะเห็นว่าการจะกำหนดนโยบายป้องกันอุบัติเหตุและการหามาตรการในการป้องกันนั้น ต้องสอดคล้องกับนโยบายที่วางไว้ โดยคำนึงถึงประเด็นสำคัญหลายอย่างเพื่อนำมาวิเคราะห์ประกอบกันในการดำเนินงานให้บรรลุผลสำเร็จ เช่น ข้อมูล สถิติ การวิเคราะห์ข้อมูล การวิจัยของหน่วยงานต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งในเรื่องนี้ วิจิตร บุญยะโทตระ (2530 : 49) กล่าวว่า สถิติและข้อมูลของการบาดเจ็บ เนื่องจากอุบัติเหตุ นั้น มีความสำคัญอย่างยิ่งในการนำมาวิเคราะห์เพื่อให้ทราบข้อเท็จจริงต่าง ๆ เช่น บอกลักษณะความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละประเภท สาเหตุสำคัญของการเกิด ลักษณะและขนาดของอุบัติเหตุ นั้น ๆ เพศ อาชีพ เป็นต้น เมื่อวิเคราะห์และทราบข้อเท็จจริงต่าง ๆ แล้ว ก็นำมาหาแนวทางในการกำหนดนโยบายและวางมาตรการป้องกันได้ถูกต้อง ตรงกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น ตลอดจนเพื่อจัดลำดับความรุนแรงของปัญหาและให้ความช่วยเหลือแก้ไขตามลำดับความสำคัญ หรืออาจขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เป็นต้น

การวางแผนดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

การวางแผนเป็นบทบาทหน้าที่ของผู้บริหารในการบริหารงาน เป็นกระบวนการขั้นหนึ่งในการดำเนินงานให้บรรลุจุดประสงค์และเป็นการคิดเตรียมการแก้ปัญหาล่วงหน้าที่จะให้การดำเนินงานมีแบบแผน มีระบบ ขั้นตอน และกำหนดระยะเวลาไว้อย่างชัดเจน ทำให้สะดวกในการดำเนินงาน สามารถวัดความสำเร็จได้ หรือถ้าหากมีปัญหาก็มีการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในขณะที่ดำเนินงานก็จะแก้ไขได้ทันที่ นับได้ว่าการวางแผนเป็นเครื่องมือของผู้บริหารในการวินิจฉัยตัดสินใจอย่างมีหลักเกณฑ์และถูกต้อง (สำนักงาน

คณะกรรมการประถมศึกษาแห่งชาติ. 2527 : 12) ตลอดจนทำให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการร่วมมือประสานงานระหว่างหน่วยงานของตนและหน่วยงานอื่นเป็นต้น

ปิยะธิดา ศรีเดช และศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช (2525 : 78 - 80) ได้กล่าวถึงการวางแผนให้มีประสิทธิภาพว่าควรประกอบด้วย

1. ลักษณะการวางแผน ต้องให้สัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน การดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพวัดจากการเปรียบเทียบผลสำเร็จในการบรรลุวัตถุประสงค์ คือ การเปรียบเทียบความคุ้มค่าในการใช้ทรัพยากร ความพอใจของผู้ปฏิบัติงาน เป็นต้น
  2. องค์ประกอบที่ทำให้แผนงานมีประสิทธิภาพ ได้แก่ การให้ความร่วมมือจากผู้บริหารและมีการกำหนดวัตถุประสงค์ให้ชัดเจนไม่ซับซ้อน มีการกำหนดแนวทางและมาตรฐานไว้เพื่อปฏิบัติตามแผนงานได้อย่างถูกต้อง มีความยืดหยุ่นปฏิบัติตามได้ง่าย และสมเหตุสมผล
  3. ขั้นตอนในการวางแผนงาน ผู้วางแผนงานควรตระหนักถึงปัญหา หรือสิ่งที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต การวิเคราะห์สถานการณ์ต่าง ๆ ในอนาคตจะช่วยให้กำหนดวัตถุประสงค์ถูกต้อง จะให้งานดำเนินการไปถูกต้องทาง โดยการกำหนดข้อสมมุติฐานเฉพาะสิ่งที่มีความสำคัญและมีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงาน เพื่อจะได้พิจารณาหาทางเลือกและตัดสินใจในการดำเนินงาน
- ณัฐ ภมรประวัติ (2529 : คำนำ) กล่าวว่า การที่จะวางแผนนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ที่จะแก้ปัญหาอุปถัมภ์ต้องมีข้อมูลที่กว้างขวางละเอียดแม่นยำพอสมควร ทั้งผู้สนใจที่จะร่วมในกิจการด้านป้องกันอุปถัมภ์จะต้องเข้าใจปัญหาต่าง ๆ ทั้งทางกว้างและทางลึก จึงจะร่วมมือกันได้อย่างดี เกิดความเห็นพ้องในจุดมุ่งหมายร่วมกัน ซึ่งสอดคล้องกับ ปิยะธิดา ศรีเดช และศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช (2525 : 90) กล่าวว่า ประสิทธิภาพของการวางแผนงานสาธารณสุขขึ้นอยู่กับความพร้อมของข้อมูล และประสบการณ์ของผู้บริหารงานสาธารณสุข แนวทางการวางแผนควรปรับให้เข้ากับสถานการณ์ของแต่ละท้องถิ่น คือแผนงานควรมีความยืดหยุ่นพอสมควร

ดังนั้นการวางแผนดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดต้องได้รับการดำเนินการโดย  
ถ้วน (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2530 : 9) รัฐบาลกำลังเร่งดำเนินการแก้ไข  
ปรับปรุงในด้านต่าง ๆ เช่น การขยายทั้งปริมาณและคุณภาพของการบริหารด้านสาธารณสุข  
เป็นต้น เพื่อเสริมสร้างสวัสดิภาพของคนส่วนใหญ่ในสังคม รัฐบาลควรมีแนวทางในการ  
ดำเนินงานให้เป็นไปตามกระบวนการวางแผนการดำเนินงานทางด้านสาธารณสุข ซึ่ง  
เรื่องนี้ (ปิยะธิดา ศรีเศษ และศักดิ์สิทธิ์ ศรีเศษ. 2525 : 90 - 97) ได้ให้  
แนวคิดและนำมาประยุกต์ให้กับกระบวนการวางแผนดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดไว้ดังนี้

1. ชั้นเตรียมงาน แผนงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดต้องสอดคล้องกับนโยบายตาม  
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 คือ การพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุของ  
ประเทศให้สามารถเกิดการประสานงานจากทุกฝ่าย ทั้งในระหว่างภาครัฐด้วยกันและระหว่าง  
รัฐกับเอกชน ในอันที่จะลดและขจัดปัญหาอุบัติเหตุ

กลุ่มผู้วางแผนควรจะประกอบด้วยบุคคลระดับสูงหลายฝ่าย เพื่อให้ได้รับการสนับสนุน  
อย่างเต็มที่ เช่น ผู้มีอำนาจอนุมัติทางการเงิน ผู้มีความรู้ความชำนาญโดยเฉพาะทางด้าน  
ป้องกันอุบัติเหตุ ตัวแทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ทั้งนี้ต้องระบุชื่อตำแหน่ง โครงการ  
ผู้รับผิดชอบให้ชัดเจนเพื่อสะดวกในการติดต่อประสานงาน

2. การกำหนดนโยบาย โดยวางจุดมุ่งหมายไว้ให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล  
และกำหนดแผนงานให้ชัดเจน โดยระบุเป้าหมายระยะยาวและวัตถุประสงค์ระยะสั้นให้ชัดเจน  
เพื่อกำหนดระยะเวลาและลำดับความสำคัญของแต่ละขั้นตอนให้ละเอียด

3. การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ เป็นการรู้จำนวนที่แน่นอนของการบาดเจ็บ ตาย  
และพิการ หรือข้อมูลอื่น ๆ เช่น ใครทำให้เกิด ใครเป็นผู้บาดเจ็บ การบาดเจ็บเกิดขึ้น  
อย่างไร อะไรทำให้เกิด เกิดที่ไหน อายุ เพศ วัน เวลา หรือประเภทของอุบัติเหตุที่เกิด  
เป็นต้น และข้อมูล ค่าการสูญเสียด้านเศรษฐกิจ สังคม เพื่อนำมาใช้ประกอบการของบประมาณ  
ดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

4. ลำดับความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นขั้นตอนที่สำคัญในการวางแผนงาน ป้องกันอุบัติเหตุ เป็นการเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจและไหวพริบในการวิเคราะห์รายละเอียด ประกอบด้วยตัวแปรมากมาย ในทางระบาควิทยามักจะคำนึงถึงอัตราการบาดเจ็บและอัตราการตาย องค์ประกอบในการพิจารณาลำดับความสำคัญของปัญหาที่ควรคำนึงถึงได้แก่ ขนาดของปัญหา คือจำนวนประชากรที่ประสบปัญหา ความรุนแรงของปัญหา คือความเร่งด่วน ความร้ายแรง ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและความเกี่ยวข้องกับประชาชน ประสิทธิภาพคือ การคิดหาวิธีประเมินผลเพื่อตัดสินใจว่าวิธีแก้ปัญหามีประสิทธิภาพเพียงใด โดยพิจารณา ทั้งโครงการและกิจกรรมที่กำลังดำเนินการอยู่ และความเหมาะสม ภาวะเศรษฐกิจ การยอมรับของชุมชน ทรัพยากร และระเบียบข้อบังคับทางกฎหมาย อาจจะไม่เกี่ยวข้องโดยตรง แต่จะช่วยพิจารณาถึงความสำเร็จตามกำหนดเวลาของโครงการ

5. กำหนดโครงร่างของแผนงานพร้อมกับทางเลือก โดยระบุวิธีแก้ปัญหาย่างละเอียดชัดเจน เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการตัดสินใจเปรียบเทียบว่าควรเลือกทางใด ซึ่งโครงร่างแผนงานจะประกอบด้วย ระบุรายละเอียดของวิธีการที่ใช้อย่างชัดเจน โครงร่างหน่วยงานที่จำเป็น บุคลากร อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็น ค่าใช้จ่ายในรูปตัวเงิน ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ เพื่อเทียบตามลำดับความสำคัญ

6. กำหนดรายละเอียดของแผนงานพร้อมเป้าหมาย และมาตรฐานมีการกำหนดวัตถุประสงค์ระยะเวลาพร้อมขั้นตอนในการปฏิบัติ และขอบเขตของแผนงาน วิธีดำเนินงาน การประเมินผลและวัสดุอุปกรณ์ที่เหมาะสม ซึ่งการกำหนดปัจจัยดังกล่าวขึ้นอยู่กับ การได้ศึกษาวิเคราะห์มาโดยละเอียดแล้ว

7. การลงมือปฏิบัติตามแผน ซึ่งเป็นหน้าที่เกี่ยวข้องกับฝ่ายบริหารงานที่ต้องปฏิบัติ ในขั้นแรกของการปฏิบัติตามแผนการป้องกันอุบัติเหตุจะต้องให้เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายและพยายามโน้มน้าวให้ทุกคนเกิดเห็นคือเห็นชอบ รู้ซึ่งถึงประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ เช่น ผู้นำฝ่ายการเมือง สาธารณสุข การศึกษา และประชาชนทั่วไป เป็นต้น

8. การประเมินผล คือ การควบคุม ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามโครงการต่าง ๆ ของแผนการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อตรวจสอบดูเป็นระยะ ๆ ว่าการดำเนินงานตามโครงการเป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการหรือไม่ ซึ่งแนวทางการประเมินผลทุกโครงการมีวิธีการที่สำคัญ ดังนี้

8.1 ศึกษาวัตถุประสงค์แผนงาน ขั้นตอนกิจกรรมที่ต้องปฏิบัติ วิธีการนำมาใช้ บัณฑิตต่าง ๆ ที่กำหนดในแผน เช่น คน เงิน วัสดุอย่างละเอียด

8.2 รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้และแปลความ

8.3 นำผลที่ได้มาหาวิธีการแก้ไขปรับปรุงแผนงานหรือวิธีการทำงาน

9. ข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ดำเนินงานตามโครงการทราบข้อสรุปและมีประสบการณ์มากขึ้น สามารถเตรียมการและปฏิบัติกิจกรรมได้รัดกุมขึ้น

#### การประสานงานการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

ระบบการประสานงานป้องกันอุบัติเหตุในส่วนภูมิภาค (สำนักนายกรัฐมนตรื. 2526 : 29) ออกระเบียบว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ โดยจัดให้มีศูนย์ประสานงานในทำเนียบรัฐบาล โดยให้กองงานที่ปรึกษาและกรรมการ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ทำหน้าที่รับผิดชอบงานธุรการ งานประชุม และให้มีหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานศึกษาและวิจัย อุบัติเหตุและติดตามผลการปฏิบัติเกี่ยวกับอุบัติเหตุของหน่วยงานรัฐบาล เพื่อเสนอคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุพิจารณา ตลอดจนรวบรวมสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทั้งภายในและภายนอกประเทศ และปฏิบัติงานตามที่ กปอ. มอบหมาย

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ได้จัดตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดขึ้นทั้ง 72 จังหวัด และให้มีศูนย์ประสานงานวิชาการภูมิภาค ประกอบด้วย มหาวิทยาลัย เชียงใหม่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

มีจุดประสงค์ให้สถาบันเหล่านั้นเป็นศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งชาติ โดยวิจัยปัญหาที่เกิดขึ้นด้วยตนเอง ซึ่ง กปอ. สนับสนุนในด้านงบประมาณ และจัดส่งบุคลากรไปศึกษาด้านอุบัติเหตุในต่างประเทศ และจัดให้มีการศึกษาอบรมตามหลักสูตรสวัสดิศึกษา วิทยาศาสตร์ความปลอดภัย วิทยาศาสตร์ป้องกันอุบัติเหตุ และวิชาการป้องกันการบาดเจ็บในระดับปริญญา สนับสนุนให้ทำวิทยานิพนธ์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุในระดับปริญญาโท และปริญญาเอก นอกจากนี้ยังให้มีศูนย์ประสานงานปฏิบัติการภูมิภาค ประกอบด้วย กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1 - 4 ตลอดจนสนับสนุนให้มีการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับภาคเอกชน หรือสมาคมป้องกันอุบัติเหตุในด้านจัดหาทุนเพื่อสนับสนุนงานป้องกันอุบัติเหตุให้กว้างขวางยิ่งขึ้น (สำนักนายกรัฐมนตรี. 2530 : 2 - 3)

ปราโมทย์ สุตะบุตร (2532 : 77) กล่าวถึง การประสานงานตามแผนป้องกันอุบัติเหตุกับกระทรวงศึกษาธิการ คือ จัดให้มีการอบรมผู้บริหารและครูสอนสวัสดิศึกษา และศูนย์สวัสดิศึกษาทำหน้าที่จัดหลักสูตรสวัสดิศึกษาและการปฐมพยาบาลในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ รวมทั้งจัดให้มีหลักสูตรความปลอดภัยเป็นวิชาบังคับในกรมอาชีวศึกษา

สำหรับการศึกษานอกระบบโรงเรียนนั้นได้ร่วมกับภาคเอกชนจัดทำสวนจรรยาจรทั้งในส่วนภูมิภาคและส่วนกลาง เพื่อฝึกให้นักเรียนมีความรู้เรื่องกฎจราจร ตลอดจนจัดอบรมวิทยากรป้องกันอุบัติเหตุทั้ง 72 จังหวัด เพื่อเผยแพร่ความรู้ด้วยการป้องกันอุบัติเหตุไปจนถึงระดับตำบล และหมู่บ้าน จัดทำสื่อและคู่มือ เป็นต้น

วิจิตร บุณยะโหดระ (มปป. : 8) ได้กล่าวถึง การประสานงานการป้องกันอุบัติเหตุ ได้กระทำในรูปของการยืมตัวข้าราชการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาช่วยเป็นหน่วยประสานงาน และได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ขึ้นดังนี้คือ คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำ คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในเคหะสถาน คณะอนุกรรมการประชาสัมพันธ์และจัด

หาทุน คณะอนุกรรมการประสานงานโดยให้คณะอนุกรรมการเหล่านี้ดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานป้องกันอุบัติเหตุทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชนหลายหน่วยงาน ให้ดำเนินการให้สอดคล้องกันไปในแนวทางเดียวกัน เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียและซ้ำซ้อนกันในการปฏิบัติงาน เพื่อกำหนดให้มีการประสานงาน ประสานกิจกรรม ประสานเป้าหมายการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ และเพื่อให้สอดคล้องกับแผนป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2531 : 19) ได้ให้แนวคิดในการประสานงานป้องกันอุบัติเหตุส่วนภูมิภาคไว้ว่า คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติจะตั้งศูนย์ประสานงานต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุขึ้นในศูนย์ประสานงาน จะมีวัสดุสื่อสาร อุปกรณ์ โทรคมนาคมที่มีประสิทธิภาพสามารถรับข้อมูลข่าวสารจากจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ รวมทั้งมีการประสานงานกับมหาวิทยาลัยประจำภาคและกองบัญชาการตำรวจภูธรได้รวดเร็ว และการป้องกันอุบัติเหตุจำเป็นต้องมีงบประมาณ บุคลากร ให้ได้อัตราส่วนกับสภาพของปัญหาด้วย

คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2531 : 18 - 19) ได้วางหลักการประสานงานป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติไว้ดังนี้

1. ให้มีการวางแผนและดำเนินการร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐที่รับผิดชอบและระหว่างหน่วยงานของรัฐกับเอกชน เพื่อการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทั้งด้านอุบัติเหตุจากการจราจร อุบัติเหตุจากการทำงาน อุบัติเหตุในเคหะสถาน และอุบัติเหตุในสาธารณสถานให้พื้นที่และมีประสิทธิภาพ
2. ให้มีการวางแผนดำเนินการต่าง ๆ เช่น วางแผนการคมนาคมร่วมในระยะสั้น ระยะยาว ที่มีผลกระทบต่อการศึกษาอุบัติเหตุโดยให้มีการกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบแต่ละหน่วยงานให้มีการประสานงานกันได้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย
3. ให้มีการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ องค์กรเอกชน สมาคม สหภาพแรงงาน เป็นต้น เพื่อร่วมกันรับผิดชอบตรวจราคาดิจตามผลและตรวจสอบความปลอดภัยในสถานที่ต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งประเมินปัญหาอุบัติเหตุ

4. ส่งเสริมให้มีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนและชุมชนกลุ่มเป้าหมาย มีจิตสำนึกของความปลอดภัยจนสามารถป้องกันอุบัติเหตุ โดยอาศัยองค์กรของภาครัฐและเอกชนเป็นผู้กระตุ้นสร้างและพัฒนามากุ่มต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือซึ่งกันและกันของกลุ่มสถาบันต่าง ๆ ของชุมชน ได้แก่ กรรมการพัฒนาหมู่บ้าน กรรมการสภาตำบล วัด และองค์กรท้องถิ่นอื่น ๆ กระตุ้นชักจูงให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการระดมทุนทรัพย์เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ เช่น กองทุนป้องกันอุบัติเหตุประจำท้องถิ่น ให้การอบรมผู้นำท้องถิ่นและกลุ่มต่าง ๆ ให้เข้าใจปัญหา สามารถป้องกันและลดอุบัติเหตุได้

5. ให้มีการประสานงานการช่วยเหลือผู้ได้รับอุบัติเหตุ เพื่อบรรเทาความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สิน ในด้านการให้บริการวัสดุสื่อสารเพื่อขอความช่วยเหลือที่ระงับอุบัติเหตุ การให้บริการรถพยาบาลฉุกเฉิน ความร่วมมือระหว่างสถานพยาบาลต่าง ๆ ทั้งของรัฐบาลและเอกชนในการบำบัดรักษาแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุ

สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2529 : 25 - 27) ได้กล่าวถึงการวางแผนและการประสานงานการป้องกันอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ ไว้ในแผนป้องกันอุบัติเหตุตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ไว้ดังนี้

1. การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ให้มีการวางแผนและดำเนินการร่วมกันอย่างเป็นระบบระหว่างหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหายุบัติภัยจากการจราจรอย่างทันที่และมีประสิทธิภาพ ให้มีการวางแผนในระยะสั้นและระยะยาว โดยกำหนดหน้าที่รับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานให้ประสานกันได้ และตลอดจนส่งเสริมทั้งรัฐบาลและเอกชนร่วมกันดำเนินการโดยจัดตั้งเป็นองค์กรร่วมเพื่อปฏิบัติงาน

2. การป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ให้มีการวางแผนและดำเนินการร่วมกันอย่างเป็นระบบ ระหว่างหน่วยงานของรัฐ สภาองค์กร นายจ้าง สหภาพแรงงาน เพื่อร่วมกันตรวจติดตามผลและประเมินปัญหายุบัติภัย รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและความร่วมมือกัน

ระหว่างสถานพยาบาลของรัฐและเอกชน ในการบำบัดรักษาแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุจากการทำงาน

3. การป้องกันอุบัติเหตุในเคหสถาน ให้มีการวางแผนและดำเนินการร่วมมือกัน อย่างเป็นระบบระหว่างรัฐและเอกชน เพื่อป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุได้ทันที่ รวมทั้งส่งเสริมให้ ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในเคหสถาน โดยการจัดตั้งอาสาสมัคร เพื่อช่วยกันดำเนินการต่อไป

4. การป้องกันอุบัติเหตุในสาธารณสถาน ให้การวางแผนส่งเสริมให้หน่วยงาน ต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนรวมกลุ่มดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุแบบพึ่งพาตนเอง และให้บริการ แก่ชุมชนโดยให้องค์กรเอกชนมีบทบาทในด้านการตรวจตรา และเฝ้าระวังอุบัติเหตุ เช่น ตรวจสอบ ความเสื่อมของเครื่องใช้ไฟฟ้า อาคารสถานที่สาธารณะ เป็นต้น

วางแผนส่งเสริมให้หน่วยงานเอกชนเข้าร่วมรับผิดชอบดำเนินการตรวจตราและ ประเมินอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งจัดให้มีระบบติดตามผลและตรวจสอบความปลอดภัย ตลอดจนจัดให้มีระบบการช่วยเหลือผู้ได้รับอุบัติเหตุในสาธารณสถาน เช่น จัดวิทยุสื่อสารติดคอ และร่วมมือประสานงานระหว่างเครือข่ายในการจัดบริการที่มีรถพยาบาลฉุกเฉิน

แนวคิดในการประสานงานการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

การประสานงานเพื่อก่อให้เกิดระบบการป้องกันอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพทั้งภายใน หน่วยงานและระหว่างหน่วยงานทั้งภาครัฐบาลและหน่วยงานเอกชนนั้นควรจะทำให้ความร่วมมือ เป็นอย่างดีและควรที่จะประสานกันในเรื่องของการให้ความรู้ การฝึกอบรม งบประมาณ การ ติดตามประเมินผล การวางแผนงานป้องกันอุบัติเหตุ การสื่อสารและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ตลอดจนการประสานงานในเรื่องการแก้ปัญหาและสนับสนุนการกำหนดมาตรการการป้องกัน รวมทั้งข้อมูล ผลการวิเคราะห์ต่าง ๆ ด้วย

แนวปฏิบัติในการประสานงานการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ควรต้องจัดตั้งองค์กรใน การปฏิบัติงาน และมีคณะกรรมการความปลอดภัยในระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล ฝึกอบรม

วิทยาการหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับงาน เพื่อให้นำไปปฏิบัติหรือเป็นผู้นำกลุ่มในด้านการป้องกันอุบัติเหตุให้จัดตั้งศูนย์ประสานงานในระดับจังหวัด อำเภอ ตลอดจนจัดให้มีการประชุม ทบปะสังสรรค์ระหว่างหน่วยงานรัฐบาลและเอกชนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นใหม่ ๆ และเป็นการสร้างความรู้สึกร่วมกัน เพื่อผลประโยชน์ในการดำเนินงานร่วมกันให้บรรลุจุดประสงค์

#### การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

การติดตามประเมินผลของการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด เป็นการตรวจและติดตามผลกับรับทราบปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในส่วนภูมิภาคในลักษณะภาพรวม ตลอดจนประมวลข้อสังเกตแล้วนำมาให้ข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่ได้จากการตรวจติดตามประเมินผล ซึ่งการติดตามประเมินผลนั้นพอจะกล่าวถึงแนวความคิดไว้ดังนี้

วสันต์ ศิลปสุวรรณ และพิมพ์พรรณ ศิลปสุวรรณ (2528 : 32) กล่าวถึงความหมายของการประเมินผลตามแนวความคิดของสมาคมสาธารณสุขแห่งสหรัฐอเมริกา ว่า การประเมินผลเป็นกระบวนการพิจารณากำหนดคุณค่าหรือปริมาณของความสำเร็จตามที่ได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้ล่วงหน้า โดยได้ขยายความไว้ว่า โครงการนั้น ๆ ต้องตั้งวัตถุประสงค์ไว้อย่างเป็นระบบโดยเรียงลำดับความสำคัญและความสัมพันธ์ในระหว่างหน้าที่เหล่านั้น

ชาญชัย ยามะรัต (2528 : 1 - 2) กล่าวว่า การประเมินผลหมายถึงกระบวนการของการกำหนดคุณค่าและประสิทธิผลของโครงการ โดยพิจารณาจากความสัมพันธ์ระหว่างผลที่เกิดขึ้นกับความคาดหวังที่กำหนดไว้ล่วงหน้า จุดมุ่งหมายที่สำคัญของการประเมินผลก็คือ การจัดเตรียมข้อมูล หรือข้อสนเทศต่าง ๆ เพื่อที่จะใช้เป็นเครื่องมือในการตัดสินใจของผู้บริหารว่าจะดำเนินการต่อไปอย่างไร หรือต้องปรับปรุงหรือไม่

จากความหมายดังกล่าวพอสรุปได้ว่า การประเมินผลเป็นการดำเนินงานอย่างเป็นขั้นตอน เพื่อค้นหาความจริงโดยกระบวนการทางวิทยาศาสตร์ แล้วนำมากำหนดคุณค่า

ของสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยอาศัยข้อมูล รายละเอียดต่าง ๆ ที่ได้จากการวัดหรือการประเมินเป็นหลัก นำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่วางไว้ว่ามีจุดเด่น จุดด้อย หรือมีความเหมาะสมของกระบวนการดำเนินงานอย่างไร มีความก้าวหน้าเพียงใด หรืออาจเป็นการประเมินหลังสิ้นสุดโครงการก็ได้ ว่าควรจะปรับปรุงแก้ไข เปลี่ยนแปลงอย่างไร หรือไม่

ในการประเมินผลโครงการป้องกันอุบัติเหตุก็เช่นเดียวกัน ก็ต้องตั้งวัตถุประสงค์ทั่วไปเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการอย่างถูกต้องและเหมาะสม ทั้งนี้เพื่อประเมินความสอดคล้องระหว่างเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของโครงการกับหลักการและเหตุผลในการจัดโครงการและเพื่อประเมินความเหมาะสมของทรัพยากรนำเข้าหรือปัจจัยเบื้องต้น เช่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง งบประมาณ บุคลากร วัสดุอุปกรณ์ สถานที่ เวลา รวมถึงแผนงานของโครงการ ว่ามีความเหมาะสมในการนำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ และเพื่อทราบถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งทางตรง ทางอ้อม จากการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุด้วย

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (2531 : 7 - 8) ได้ขอความร่วมมือผู้ตรวจราชการสำนักนายกรัฐมนตรี ให้เจ้าหน้าที่ในหน่วยคอมพิวเตอร์ของศูนย์วิจัยเป็นผู้ติดตามประเมินผล โดยได้รับความร่วมมือจากนักวิชาการจากสถาบันต่าง ๆ ทำการประเมินผลตามโครงการป้องกันอุบัติเหตุ โดยมีวัตถุประสงค์ คือ

1. เพื่อทราบผลการดำเนินงานโครงการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งดำเนินการอยู่ในส่วนภูมิภาค พร้อมปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานตามโครงการต่าง ๆ
2. เพื่อนำผลการตรวจติดตาม รวมทั้งข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจราชการสำนักนายกรัฐมนตรีแจ้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในส่วนภูมิภาค

สำหรับวิธีการติดตามประเมินผลนั้น ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์บุคคล เช่น คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ผู้นำชุมชนที่ผ่านการอบรมตามโครงการป้องกันอุบัติเหตุมาแล้ว และประชาชนในชุมชน เป็นต้น หรือรวบรวมข้อมูลจากข่าวสารต่าง ๆ เช่น ข่าวกรมประชาสัมพันธ์ ผลการวิจัยทางด้านป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้น

แนวความคิดเกี่ยวกับการติดตามประเมินผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

แนวความคิดเกี่ยวกับการติดตามประเมินผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งอุบัติเหตุเป็นปัญหาทั้งทางด้านสาธารณสุข ปัญหาสังคม เศรษฐกิจ ของสังคมและประเทศชาติ ดังได้กล่าวมาแล้วนั้น จะเห็นว่าผู้ที่รับผิดชอบดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุ มักจะเข้าใจและมีแนวความคิดในการดำเนินงานอย่างผิวเผิน โดยเข้าใจว่าการป้องกันอุบัติเหตุเป็นเรื่องของการให้ความรู้เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ หรือสื่อสารเรื่องราวต่าง ๆ ให้ประชาชนเข้าใจ ด้วยเหตุนี้เองกิจกรรมการปฏิบัติจึงเน้นเฉพาะการอบรมให้ความรู้ การเผยแพร่อย่างฉาบฉวย จึงเป็นการยากที่จะแก้ไข้ปัญหาให้บรรลุจุดหมายในการลดอุบัติเหตุลงได้ แต่โดยความจริงแล้วการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ นั้น ควรจะเน้นถึงการปลูกฝังและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมแห่งความปลอดภัยของบุคคล ครอบครัว และชุมชน

ดังนั้น การประเมินผลจึงต้องเป็นการดำเนินการในลักษณะที่เป็นระบบ โดยเน้นการประเมินทั้งระบบ (System Approach) ซึ่งเป็นการมองทุกส่วนและทุกองค์ประกอบ ตั้งแต่เริ่มจนจบ โดยต้องให้ความสำคัญแต่ละส่วนใกล้เคียงกัน การวางแผนและการประเมินผลอย่างเป็นระบบ จึงเป็นลักษณะของการวิเคราะห์ระบบ ซึ่งครอบคลุมนโยบาย แนวคิด ปัจจัยนำเข้า กระบวนการผลลัพธ์และผลกระทบของโครงการที่ต้องประเมิน (ธนวรรณ อิมสมบูรณ์. 2528 : 11 - 12)

สภาพปัญหาของการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

จากรายงานผลการตรวจติดตามการดำเนินงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (ในส่วนภูมิภาค) ของผู้ตรวจราชการสำนักนายกรัฐมนตรี (2529 - 2530) ได้กล่าวถึงปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุพอสรุปได้ดังนี้ (สำนักนายกรัฐมนตรี. 2531 : 9 - 11)

## 1. ปัญหาด้านการบริหาร

1.1 คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดส่วนใหญ่ยังมิได้จัดประชุมคณะกรรมการฯ หรือมีการประชุมบ่อยครั้ง

1.2 บางจังหวัดยังมิได้จัดตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

1.3 ขาดแคลนงบประมาณในการดำเนินงาน

1.4 ขาดแคลนวิทยากร หรือผู้นำชุมชนในด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

1.5 ฝ่ายบริหารไม่สั่งการดำเนินงานอย่างจริงจัง

## 2. ปัญหาทางด้านการวางแผน

2.1 ขาดการวางแผนที่ดี คือ ไม่นำแผนการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ เข้าบรรจุในแผนพัฒนาจังหวัด และแผนป้องกันสาธารณภัยฝ่ายพลเรือนจังหวัด

2.2 ขาดการวางแผนดำเนินงานร่วมกันกับภาครัฐบาลและเอกชน

2.3 ขาดการวางแผนด้านความปลอดภัยแก่ประชาชน ควบคู่กับการพัฒนา  
ด้านอื่น ๆ

2.4 ขาดแหล่งข้อมูล สถิติ ข่าวสารที่สำคัญเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุที่จะนำมาวิเคราะห์เพื่อวางแผน หรือหามาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ

2.5 นโยบายและการวางแผนไม่ชัดเจนพอที่จะให้วิทยากรหรือผู้ดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุเข้าใจ จึงเป็นปัญหาทางแนวคิดหลักและหลักการป้องกันอุบัติเหตุต่าง ๆ ยังไม่ถูกต้อง

## 3. ปัญหาทางด้านการประสานงาน

3.1 คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ยังไม่ทราบบทบาทของศูนย์ประสานงานในแต่ละภาค จึงไม่ได้ขอความช่วยเหลือทางด้านวิชาการเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ

3.2 คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ขาดการประสานงานกับศูนย์พัฒนาชนบทระดับจังหวัด และหน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ

3.3 ขาดการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เห็นความสำคัญของอุบัติเหตุ

3.4 คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ไม่ได้กำหนดหน่วยงานรับผิดชอบในการประสานงานให้ชัดเจน จึงยากแก่การดำเนินงานให้บรรลุผลสำเร็จ

3.5 ขาดการประสานแผนงานและการประสานการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพ ทั้งทางภาครัฐบาลและภาคเอกชน

3.6 แนวทางในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกันเนื่องจากในแต่ละจังหวัดหรือแต่ละหน่วยงานต่างก็ทำไปตามกำลังงบประมาณของตนเอง หรือทำไปตามลำพังในส่วนที่ตนรับผิดชอบเท่านั้น

#### 4. ปัญหาทางด้านการติดตามประเมินผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

4.1 การติดตามประเมินผลยังดำเนินการไม่ครอบคลุมทุกหน่วยงาน และทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน ตลอดจนข้อมูลยังมีไม่เพียงพอ

4.2 บางจังหวัดยังไม่ได้ดำเนินการติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานป้องกันอุบัติเหตุ จึงมีผลทำให้การปฏิบัติงานยังไม่ครบวงจร และไม่สามารถหามาตรการในการปรับปรุงแก้ไขระบบการดำเนินงานเพื่อให้งานบรรลุจุดประสงค์ได้

4.3 หน่วยงานหรือคณะกรรมการดำเนินการติดตามประเมินผลมีน้อยทำให้เกิดความล่าช้า และไม่สามารถประเมินผลได้ทุกโครงการ ทุกขั้นตอนการดำเนินงาน

จากปัญหาดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ปัญหาที่สำคัญที่สุดในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุก็คือ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด และส่วนราชการต่าง ๆ ในแต่ละจังหวัดไม่เห็นความสำคัญของอุบัติเหตุ ทำให้ขาดความร่วมมือ ขาดการประสานงาน ขาดการผนึกกำลังกันดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงก่อให้เกิดปัญหา และความยุ่งยากต่าง ๆ เป็นอันมาก เช่น ปัญหาทางด้านการดำเนินงาน ปัญหาด้านบุคลากร ปัญหาด้านงบประมาณ ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาการก่อการศึกษา เป็นต้น

นอกจากที่กล่าวแล้วนั้น รัฐบาลได้หาแนวทางและมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุในอนาคตร้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งพอสรุปสาระสำคัญในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในอนาคตร (ฉบับที่ 7) ไว้พอสังเขปคือ กำหนดจุดมุ่งหมายในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนไทยในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้ว่า เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยเน้นการป้องกันอาชญากรรม และการป้องกันอุบัติเหตุ อันมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการตายและการบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุ จากการจราจรทั้งทางบก ทางน้ำ อุบัติเหตุในเคหสถาน อุบัติเหตุในสาธารณสถาน และอุบัติเหตุในการทำงาน โดยเพิ่มมาตรการให้การสนับสนุนการศึกษาแก่ประชาชนทั้งในและนอกโรงเรียน ให้มีความรู้ เรื่องอุบัติเหตุและให้เกิดจิตสำนึกในความปลอดภัย จนสามารถป้องกันตนเองและผู้อื่นได้

และตามแนวคิดของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามแผนแก้ไขปัญหามหาอุบัติเหตุด้านการจราจรที่หนังสือพิมพ์มติชนกล่าวไว้พอสรุปได้ดังนี้ รัฐบาลได้เตรียมการวางแผนและแก้ไขปัญหามหาอุบัติเหตุการจราจรทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ และมาตรการต่าง ๆ เข้าม่าแก้ไขปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (แผนพัฒนาเมืองตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2533 : 29)

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่เกี่ยวข้องกับงานการป้องกันอุบัติเหตุ ทางด้านการวางแผนนโยบาย ด้านการวางแผนดำเนินงานด้านการประสานงาน และด้านการติดตามและประเมินผล ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และจากการศึกษาเอกสาร บทความ และรายงานการวิจัยต่าง ๆ ไม่ปรากฏว่ามีการวิจัยเรื่องนี้มาก่อน ฉะนั้นผู้วิจัยจึงพยายามรวบรวมเอกสารและผลการวิจัยที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการวิจัย ดังนี้

มณูญ วงศ์คำดี (2518 : 68 - 69) ได้ศึกษาสาเหตุบางประการที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบ่อยครั้งในกรุงเทพมหานคร พบว่า การเกิดอุบัติเหตุเกิดความสูญเสียในสาเหตุสำคัญคือ สภาพสิ่งแวดล้อมของถนนควรจะปรับปรุงให้เหมาะสมกับกาลเวลา และสภาพแวดล้อม เช่น แสงสว่าง เครื่องหมายจราจร สัญญาณจราจร พื้นผิวจราจรที่ชำรุดบกร่อง

และได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ว่า การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจร ควรจะมีการประสานงานกันระหว่างส่วนราชการต่าง ๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจราจรในกรุงเทพมหานคร เพราะในปัจจุบันมีหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน เช่น กรุงเทพมหานครรับผิดชอบในการซ่อมสร้างบำรุงถนน กรมการขนส่งทางบกรับผิดชอบในส่วนของการประจำทาง รถบรรทุก กรมตำรวจรับผิดชอบด้านพนักงานจราจรและควบคุมให้เป็นไปตามกฎหมาย การไฟฟ้า การประปา องค์การโทรศัพท์ มีสิทธิในการขุดถนน การรถไฟมีสิทธิ์เหนือถนนที่ผ่าน ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การประสานงานเป็นส่วนสำคัญ และจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

ศรีรักษ์ ธรรมารักษ์ (2509 : 130) ได้ให้ความเห็นว่า การจะทำให้อุบัติเหตุลดน้อยลง และให้มีความปลอดภัยอันเป็นผลดีแก่เศรษฐกิจของชาติ จะต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชน กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และงานสถิติเป็นรากฐาน นอกจากนั้นยังมีปัจจัยสำคัญประกอบกันคือ สภาพแวดล้อม ด้านวิศวกรรมและการศึกษาของประชาชน เป็นต้น

เอ็มโบรย์ (Embry. 1981 : 3454) ได้ศึกษาการป้องกันการเสียชีวิตของเด็กเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากการจราจร การถูกรถชนหรืออุบัติเหตุที่เกิดบนเส้นทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน โดยการให้ความรู้เรื่องความปลอดภัย โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรก ให้ความรู้โดยกรให้ดูจากหนังสือ และสอนวิธีใช้ถนน และอีกกลุ่มให้ความรู้โดยให้ดูหนังสือประกอบกับได้รับคำสั่งสอนจากพ่อแม่ โดยกลุ่มพ่อแม่มีความรู้เรื่องการจราจรมาก่อน ผลการศึกษาพบว่า ในกลุ่มที่ให้ความรู้จากหนังสือและสอนวิธีใช้ถนนเพียงอย่างเดียว

ยังไม่มีความตระหนักในปัญหาความปลอดภัย แต่กลุ่มที่ได้รับความรู้ประกอบคำแนะนำของพ่อแม่มักมีการปฏิบัติหน้าที่และมีจิตสำนึกในความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ มิลเลอร์ (Miller. 1982 : 394) พบว่าการให้ความรู้แบบบูรณาการมีผลให้ผู้เรียนเกิดจิตสำนึกในความปลอดภัยมากกว่า และประสิทธิภพน้อยกว่ากลุ่มที่ได้รับความรู้แบบไม่บูรณาการ

แอลคอฟ (Alkov. 1972 : 50 - 54) ได้ศึกษาความเปลี่ยนแปลงในชีวิตของผู้ปฏิบัติงาน มีผลต่อสุขภาพร่างกาย สุขภาพจิต ที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุ สรุปไว้ว่า สภาพความเปลี่ยนแปลงและความเป็นอยู่ของผู้ปฏิบัติงานที่อยู่ในสภาพร่างกาย อารมณ์ และจิตใจที่เสื่อมทรามย่อมเป็นสาเหตุหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นำมาซึ่งการสูญเสีย

ซินแคลร์ (Sinclair. 1972 : 15 - 18) ได้รายงานถึงการจักประเภทของค่าใช้จ่ายในการป้องกันอุบัติเหตุเอาไว้เป็น 3 หมวดคือ

1. ค่าใช้จ่ายในการออกแบบ คือ ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อเสริมความปลอดภัย
2. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน คือ ค่าใช้จ่ายขององค์การเพื่อความปลอดภัย ซึ่งได้แก่ คณะกรรมการ วิศวกร และผู้ตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย
3. ค่าใช้จ่ายในการติดตามผลการทำงาน คือ ค่าใช้จ่ายที่จ่ายเพื่อประกันอุบัติเหตุ ค่าจ้างตรวจสอบหรือผู้เชี่ยวชาญ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับความปลอดภัย เป็นต้น

เฟอร์ร่า (Ferrar. 1972 : 4195A) ได้ศึกษาการจัดการหรือการดำเนินการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัย และให้ข้อสรุปว่า การจัดการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยควรจะอยู่ในความรับผิดชอบของเอกชน โดยมีหน่วยงานของรัฐเข้าร่วมในแง่ของการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม เทคนิคในการดำเนินงาน การจัดสรร สักส่วน เงินทุน หรืองบประมาณดำเนินการ และประสานงานระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับประชาชน เพื่อความปลอดภัย

เซตเตอร์แมน (Setterman. 1951 : 61 - 62) ได้ศึกษาเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุกับช่วงเวลาที่เกิดขึ้นในวันทำงานว่า แนวโน้มเวลาใดจะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เพื่อจะช่วยให้ช่วยสั่งการ การวางแผนและการจัดกำลังคนเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ผลการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุจากการทำงานจะเกิดมากที่สุดในช่วงเวลา 9 นาฬิกา ถึง 11 นาฬิกา

### สมมติฐานในการศึกษาค้นคว้า

1. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
2. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ในการทำงานต่างกัน มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
3. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่ได้รับการศึกษาตามหลักสูตรและหรือผ่านการอบรมด้านป้องกันอุบัติเหตุ มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
4. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกันมีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน

## วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

ในการศึกษาค้นคว้า ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามลำดับขั้นดังต่อไปนี้

### ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ได้แก่ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดทั่วประเทศ ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ภาค ได้แก่ ภาคกลาง 19 จังหวัด ภาคเหนือ 16 จังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 17 จังหวัด และภาคใต้ 14 จังหวัด รวมทั้งสิ้น 72 จังหวัด แต่ละจังหวัดมีประชากรที่ใช้ศึกษาจังหวัดละ 19 คน รวมประชากรทั้งสิ้น 1,368 คน

### กลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดทั่วประเทศ คัดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามแบบของ Yamane (Yamane, 1967 : 583) จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 323 คน ซึ่งได้มาจากการสุ่มแบบหลายชั้นคอน (Multistage Random Sampling) มีขั้นตอนดังนี้คือ

1. จำแนกจังหวัดออกตามลักษณะภูมิศาสตร์เป็นภาคต่าง ๆ รวม 5 ภาค
2. สุ่มจังหวัดด้วยวิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) จากภาคต่าง ๆ 5 ภาค ซึ่งประกอบด้วย 72 จังหวัด ได้จำนวน 17 จังหวัด
3. จำนวนคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดทั้งหมดในจังหวัดที่สุ่มได้เป็นกลุ่มตัวอย่าง 323 คน ดังในตาราง

ตาราง 2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภาค

กลุ่มประชากร	ประชากร จำนวนจังหวัด	กลุ่มตัวอย่าง		จำนวนคน
		จำนวนจังหวัด	รายชื่อจังหวัดที่เป็น ตัวอย่าง	
ภาคกลาง	19	5	- นครปฐม - สมุทรปราการ - สุพรรณบุรี - สิงห์บุรี - อ่างทอง	95
ภาคตะวันออก	6	1	ระยอง	19
ภาคเหนือ	17	4	- เชียงราย - ลำปาง - ตาก - เชียงใหม่	
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	16	4	- อุบลราชธานี - สุรินทร์ - นครราชสีมา - ขอนแก่น	76
ภาคใต้	14	3	- ยะลา - ตรัง - นครศรีธรรมราช	57
รวม	72	17		323

## เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ความคิดเห็นเกี่ยวกับบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น แบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับสภาพข้อมูลส่วนตัวของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ตอบแบบสอบถามตามตัวแปรอิสระที่จะศึกษาได้แก่ หน่วยงานตามสังกัด ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ประสบการณ์การศึกษา อายุ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีต่อการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scales) 5 ระดับ คือมีบทบาทมากที่สุด มีบทบาทมาก มีบทบาทปานกลาง มีบทบาทน้อย ไม่มีบทบาท

## ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามชนิดมาตราส่วนประมาณค่า ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเองตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. ศึกษาบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดและบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ. 2526 ศึกษาทฤษฎีและแนวการปฏิบัติงาน แนวความคิดเกี่ยวกับบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการกำหนดนโยบายและการวางแผน การประสานงานการติดตามประเมินผลจากเอกสารต่าง ๆ ในเรื่องอุบัติเหตุของสำนักนายกรัฐมนตรี ตำราการบริหารงาน และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาหลักเกณฑ์ และวิธีสร้างแบบสอบถามจากตำรา เอกสารและงานวิจัย
3. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้น ไปให้กรรมการควบคุมปริญญาภัณฑ์เพื่อตรวจสอบเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข

4. นำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบของกรรมการควบคุมปริญญาโทและผู้วิจัยแก้ไขแล้วให้ผู้ทรงคุณวุฒิ หรือผู้เชี่ยวชาญในการปฏิบัติงานทางด้านการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุ จำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความเที่ยงตรงทางค่านเนื้อหาและนำมาปรับปรุงให้เหมาะสม

5. นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Tryout) กับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างที่จะศึกษา จำนวน 57 คน

6. นำแบบสอบถามที่ผ่านการทดสอบแล้วมาตรวจให้คะแนนและหาค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อโดยใช้เทคนิค 25% ของ Edward (1957 : 152) และทดสอบค่า t-test ข้อที่มีค่า t ตั้งแต่ 1.75 ขึ้นไป ถือว่าใช้ได้

7. นำแบบสอบถามที่มีค่าอำนาจจำแนกอยู่ในเกณฑ์ที่ใช้ได้ไปทดสอบความเชื่อมั่นแบบวัดความคงที่ภายในโดยวิธีครอนบาค (Cronbach. 1970 : 161) โดยวิธีใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา ( $\alpha$  Coefficient)

#### วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยทำหนังสือแนะนำตัวและขอความร่วมมือจากบัณฑิตวิทยาลัย เสนอต่อเลขานุการคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
2. ผู้วิจัยนำหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเลขานุการคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ เสนอต่อหัวหน้าสำนักงานจังหวัดที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง
3. อธิบายวิธีการทำแบบสอบถามให้กับหัวหน้าสำนักงานจังหวัด เพื่อนำไปอธิบายแก่ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ พร้อมทั้งนัดหมายเวลาที่จะส่งคืนแบบสอบถามไปยังเลขานุการคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ

4. ผู้วิจัยไปขอรับคืนแบบสอบถามที่คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดตอบแล้ว  
คืนตามวันและเวลาที่นัดหมาย
5. นำแบบสอบถามไปจัดกระทำข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

### วิธีจัดกระทำข้อมูล

เมื่อรวบรวมแบบสอบถามมาเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถามทุกฉบับ
2. ตรวจให้คะแนนแบบสอบถามทุกข้อโดยใช้เกณฑ์ดังนี้

#### ข้อเลือก

มีบทบาทมากที่สุด	ให้จำนวน	4	คะแนน
มีบทบาทมาก	ให้จำนวน	3	คะแนน
มีบทบาทปานกลาง	ให้จำนวน	2	คะแนน
มีบทบาทน้อย	ให้จำนวน	1	คะแนน
ไม่มีบทบาท	ให้จำนวน	0	คะแนน

3. คำนวณค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ค่าร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ตามตัวแปรที่กำหนดไว้ โดยใช้เกณฑ์ในการประเมินค่าคะแนนเฉลี่ยของเบสต์ (Best. 1970 : 174 - 178) ในแบบสอบถามตอนที่ 2 ดังนี้

3.50 - 4.00	มีบทบาทมากที่สุด หรือ ควรปฏิบัติมากที่สุด
2.50 - 3.49	มีบทบาทมาก หรือ ควรปฏิบัติมาก
1.50 - 2.49	มีบทบาทปานกลาง หรือ ควรปฏิบัติปานกลาง
0.50 - 1.49	มีบทบาทน้อย หรือ ควรปฏิบัติน้อย
0.00 - 0.49	ไม่มีบทบาท หรือ ควรปฏิบัติน้อยที่สุด

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสองกลุ่มที่เป็นอิสระจากกันใช้การทดสอบค่าที (t-test) เพื่อทดสอบสมมุติฐานข้อ 3
5. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรมากกว่าสองกลุ่ม ใช้วิธีวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว แบบมี 1 ตัวประกอบ (One - way Analysis of Variance) เพื่อทดสอบสมมุติฐานข้อ 1, 2, 4
6. เปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ เมื่อพบว่าตัวแปรที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยใช้วิธีของเชฟเฟ (scheffe'- test)

### สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการศึกษาครั้งนี้ใช้สถิติ ดังนี้

#### 1. ค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่

1.1 หาค่าร้อยละ

1.2 หาค่าคะแนนเฉลี่ย โดยใช้สูตร

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{N} \quad (\text{ชูศรี วงศ์รัตน์. 2527 : 40})$$

เมื่อ  $\bar{X}$  แทน ค่าคะแนนเฉลี่ย

$\sum X$  แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

$N$  แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

1.3 หาค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) โดย

ใช้สูตร

$$S = \sqrt{\frac{N \sum X^2 - (\sum X)^2}{N(N - 1)}} \quad (\text{ชูศรี วงศ์รัตน์. 2527 : 79})$$

เมื่อ	$s$	แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน
	$\bar{x}^2$	แทน ผลรวมของคะแนนแต่ละตัวยกกำลังสอง
	$(\sum x)^2$	แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมดยกกำลังสอง
	$N$	แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

2. วิเคราะห์ค่าอำนาจจำแนกของแบบทดสอบ โดยวิธีการแจ๊กแจงตามสูตร

$$t = \frac{\bar{X}_H - \bar{X}_L}{\sqrt{\frac{S_H^2}{n_H} + \frac{S_L^2}{n_L}}} \quad (\text{Edward. 1957 : 152 - 154})$$

เมื่อ	$t$	แทน ค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถาม
	$\bar{X}_H$	แทน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มสูง
	$\bar{X}_L$	แทน คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มต่ำ
	$S_H^2$	แทน คะแนนความแปรปรวนของกลุ่มสูง
	$S_L^2$	แทน คะแนนความแปรปรวนของกลุ่มต่ำ
	$n_H$	แทน จำนวนผู้ตอบแบบทดสอบในกลุ่มสูง
	$n_L$	แทน จำนวนผู้ตอบแบบทดสอบในกลุ่มต่ำ

3. หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา ( $\alpha$ -Coefficient)

$$= \frac{k}{k-1} \left[ 1 - \frac{\sum s_i^2}{s_t^2} \right] \quad (\text{Cronbach. 1970 : 161})$$

เมื่อ	$\alpha$	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์ของความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม
	$k$	แทน	จำนวนข้อของแบบสอบถาม
	$S_t^2$	แทน	ความแปรปรวนของคะแนนรวมของแบบสอบถาม
	$\sum S_i^2$	แทน	ผลรวมของค่าความแปรปรวนของคะแนนของแบบ สอบถามแต่ละข้อ

4. ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรสองกลุ่มที่เป็นอิสระ  
จากกัน โดยใช้สูตร  $t$ -test เพื่อใช้ทดสอบสมมติฐานข้อ 3

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}} \quad (\text{Ferguson. 1981 : 182})$$

$$df = \frac{\left[ \frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2} \right]^2}{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}$$

$$\frac{2}{n_1 - 1} + \frac{2}{n_2 - 1}$$

เมื่อ	$t$	แทน	ค่าที่ใช้พิจารณาใน $t$ - distribution
	$\bar{X}_1, \bar{X}_2$	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม
	$S_1^2, S_2^2$	แทน	ค่าความแปรปรวนของคะแนนกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม
	$n_1, n_2$	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม
	$df$	แทน	ขั้นแห่งความเป็นอิสระ

5. ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของตัวแปรมากกว่าสองกลุ่ม  
เพื่อใช้ทดสอบสมมติฐานข้อ 1, ข้อ 2 ข้อ 3 และข้อ 5 โดยใช้สูตร

$$F = \frac{MS_b}{MS_w} \quad (\text{Lindquist. 1953 : 63})$$

เมื่อ F แทน ค่าที่พิจารณาใน F - distribution  
 $MS_b$  แทน ค่า Mean Square ระหว่างกลุ่ม  
 $MS_w$  แทน ค่า Mean Square ภายในกลุ่ม

ซึ่งหากพบว่าผลการทดสอบมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01  
และ .05 แล้วจึงตรวจสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีเชฟเฟ่ (Scheffe' test)  
โดยใช้สูตร

$$F = \frac{(M_1 - M_2)}{MS_w \left( \frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2} \right) (K - 1)} \quad (\text{ประคอง กรรณสูต 2531 : 182})$$

เมื่อ  $M_1$  แทน ค่าเฉลี่ยของกลุ่มที่ 1  
 $M_2$  แทน ค่าเฉลี่ยของกลุ่มที่ 2  
 $MS_w$  แทน ค่า Mean Square ภายในกลุ่ม  
 $n_1$  แทน จำนวนคนกลุ่มที่ 1  
 $n_2$  แทน จำนวนคนกลุ่มที่ 2  
 $k$  แทน จำนวนตัวแปรที่ทดสอบ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

N	แทน จำนวนคณะกรรมการฯ ในกลุ่มตัวอย่าง
$\bar{x}$	แทน ค่าเฉลี่ย
S.D.	แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
F	แทน ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาใน F - distribution
t	แทน ค่าที่ใช้พิจารณาใน t - distribution
SS	แทน Sum of Square
df	แทน Degree of Freedom
MS	แทน Mean Square

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับภูมิหลังของกลุ่มตัวอย่างเสนอเป็นร้อยละ

ดังตาราง

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลและทดสอบสมมุติฐาน

2.1 วิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับบทบาท

ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด โดยใช้ลำดับความสำคัญของเบสท์

2.2 ทดสอบความแตกต่างของบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ด้านการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้านป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน โดยใช้ t-test

2.3 ทดสอบความแตกต่างของบทบาทในการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยต่างกัน โดยใช้ F-test

2.4 ทดสอบความแตกต่างของบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน โดยใช้ F-test

2.5 ทดสอบความแตกต่างของบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน โดยใช้ F-test

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 จากการวิเคราะห์แบบสอบถามตอนที่ 1 ซึ่งเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับรายละเอียด ภูมิหลังของกลุ่มตัวอย่างโดยแจกแจงความถี่เป็นร้อยละ ตามตัวแปรที่ต้องการศึกษา ดังนี้

1. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดสังกัดกระทรวงมหาดไทย คิดเป็นร้อยละ 41.5 สังกัดหน่วยงานอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 30.0 สังกัดกระทรวงสาธารณสุข คิดเป็นร้อยละ 13.2 สังกัดกระทรวงศึกษาธิการคิดเป็นร้อยละ 8.4 และสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 5.9 (ตาราง 3)

ตาราง 3 จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดจำแนกตามหน่วยงานต้นสังกัด

หน่วยงานต้นสังกัด	จำนวน	ร้อยละ
กระทรวงมหาดไทย	134	41.5
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	19	5.9
กระทรวงศึกษาธิการ	27	8.4
กระทรวงสาธารณสุข	46	14.2
สังกัดหน่วยงานอื่น ๆ	97	30.0
รวม	323	100

2. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดมีประสบการณ์ในการดำเนินงานด้านป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 31.0 มีประสบการณ์ตั้งแต่เริ่มปฏิบัติงานจนถึง 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 28.2 มีประสบการณ์ตั้งแต่ 6 - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.5 และมีประสบการณ์ตั้งแต่ 11 - 15 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.4 (ตาราง 4)

ตาราง 4 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดจำแนกตามประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัย

ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้าน ความปลอดภัย	จำนวน	ร้อยละ
เริ่มปฏิบัติ - 5 ปี	91	28.2
6 - 10 ปี	79	24.5
11 - 15 ปี	53	16.4
15 ปีขึ้นไป	100	31.0
รวม	323	100

3. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดเคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือเคยผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 70.3 และไม่เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือไม่ผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 29.7 (ตาราง 5)

ตาราง 5 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดจำแนกตามประสบการณ์ด้านการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

ประสบการณ์ด้านการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือไม่ผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ	96	29.7
เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือเคยผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ	227	70.3
รวม	323	100

4. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดมีอายุต่ำกว่า 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.1 มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.6 มีอายุระหว่าง 41 - 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 40.6 และมีอายุ 50 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 29.7 (ตาราง 6)

ตาราง 6 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 30 ปี	23	7.1
31 - 40 ปี	73	22.6
41 - 50 ปี	131	40.6
50 ปีขึ้นไป	96	29.7
รวม	323	100

## ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลและทดสอบสมมติฐาน

2.1 วิเคราะห์ค่าคะแนนเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด โดยใช้ลำดับความสำคัญของเบสท์

ตาราง 7 คะแนนเฉลี่ยความเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ทั้ง 4 ด้าน

บทบาทในการดำเนินงาน ป้องกันอุบัติเหตุ	จำนวน	คะแนนเฉลี่ย $\bar{x}$	ความเบี่ยงเบน มาตรฐาน S.D.	ระดับ
การกำหนดนโยบาย	323	2.21	.64	ปานกลาง
การวางแผน	323	2.08	.57	ปานกลาง
การประสานงาน	323	2.04	.64	ปานกลาง
การติดตามและประเมินผล	323	1.99	.59	ปานกลาง
รวม	323	2.08	.55	ปานกลาง

จากตาราง 7 แสดงให้เห็นว่าคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดมีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ทั้งโดยส่วนรวม และในแต่ละด้านอยู่ในระดับปานกลาง โดยอาศัยเกณฑ์ลำดับความสำคัญของเบสท์ (Best. 1970 : 174 - 178)

2.2 ทดสอบความแตกต่างของบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ  
ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ด้านการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือ  
ผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน โดยใช้ t - test

ตาราง 8 ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการ  
ป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ แตกต่างกันด้านการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือผ่าน  
การอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

ประสบการณ์ด้านการศึกษาหลักสูตร และ /หรือผ่านการอบรมด้านป้องกันอุบัติเหตุ	จำนวน	บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ	
		คะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ไม่เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือผ่าน การอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ	96	1.80	0.51
เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการ อบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ	227	2.19	0.52
รวม	323	2.07	0.55

จากตาราง 8 ค่าเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการ  
ป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ด้านการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้าน  
การป้องกันอุบัติเหตุ โดยคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่ เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือ  
ผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุมีค่าเฉลี่ยของบทบาทสูงกว่าคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ  
จังหวัดที่ไม่เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

ตาราง 9 เปรียบเทียบบทบาทคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน และการติดตามและประเมินผล ระหว่างคณะกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุที่เคยและไม่เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือไม่เคยผ่านการอบรมด้านการ ป้องกันอุบัติเหตุ

บทบาทคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	ประสบการณ์ที่ศึกษาอบรม	N	$\bar{x}$	S.D.	df	t
การกำหนดนโยบาย	ไม่เคย	96	1.90	0.61	321	-5.86**
	เคย	227	2.34	0.61		
การวางแผน	ไม่เคย	96	1.81	0.52	321	-5.79**
	เคย	227	2.19	0.55		
การประสานงาน	ไม่เคย	96	1.83	0.62	321	-3.95**
	เคย	227	2.12	0.62		
การติดตามและประเมินผล	ไม่เคย	96	1.74	0.56	321	-5.29**
	เคย	227	2.11	0.57		
รวม	ไม่เคย	96	1.80	0.51	321	-6.02**
	เคย	227	2.19	0.53		

\*\* P < .01 (.01  $t_{321} = 2.58$ )

จากตาราง 9 การเปรียบเทียบพบทฤษฎีการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในด้าน การกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ระหว่างคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่เคยศึกษาตามหลักสูตร/หรือเคยผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ไม่เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือไม่เคยผ่านการอบรมด้านป้องกันอุบัติเหตุ พบว่าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ทั้งโดยรวมและในแต่ละด้านทุกด้าน โดยคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือเคยผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยของบทบาทเกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล และโดยรวมดีกว่าคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ไม่เคยศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

2.3 ทดสอบความแตกต่างของบทบาท ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยต่างกัน โดยใช้ F - test

ตาราง 10 ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยต่างกัน

ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัย	จำนวน	บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ	
		คะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
เริ่มปฏิบัติ - 5 ปี	91	1.82	0.57
6 - 10 ปี	79	2.10	0.43
11 - 15 ปี	53	2.23	0.40
15 ปีขึ้นไป	100	2.21	0.60
รวม	323	2.08	0.55

จากตาราง 10 พบว่าคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานเรียงตามลำดับคือ ตั้งแต่ 11 - 15 ปี มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ 2.23 รองลงมาคือ 15 ปีขึ้นไป มีค่าเฉลี่ย 2.21 6 - 10 ปี มีค่าเฉลี่ย 2.10 และต่ำสุดคือผู้ที่เริ่มปฏิบัติงาน - 5 ปี มีค่าเฉลี่ย 1.82 ตามลำดับ

ตาราง 11 วิเคราะห์ความแปรปรวน บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
การกำหนดนโยบาย				
ระหว่างกลุ่ม	3	23.34	4.45	11.83**
ภายในกลุ่ม	319	119.91	0.38	
รวม	322	133.25		
การวางแผน				
ระหว่างกลุ่ม	3	8.17	2.72	9.13**
ภายในกลุ่ม	319	95.19	0.29	
รวม	322	103.37		
การประสานงาน				
ระหว่างกลุ่ม	3	9.42	3.14	8.26**
ภายในกลุ่ม	319	121.18	0.38	
รวม	322	130.60		
การติดตามและประเมินผล				
ระหว่างกลุ่ม	3	6.94	2.31	6.95**
ภายในกลุ่ม	319	106.26	0.33	
รวม	322	113.20		

ตาราง 11 ต่อ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
รวมบทบาทในการดำเนินงานของ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ทั้ง 4 ด้าน				
ระหว่างกลุ่ม	3	9.11	3.04	11.00**
ภายในกลุ่ม	319	88.10	0.28	
รวม	322	97.22		

\*\*  $P < .01$  ( $.01 F_{3,319} = 3.78$ )

จากตาราง 11 พบว่าบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัย โดยส่วนรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และเมื่อพิจารณาบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในแต่ละด้าน ยังพบว่าคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในจังหวัดที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยทุกด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 จึงนำไปทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่โดยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe' test) ปรากฏผลดังตาราง 12 - 16

ตาราง 12 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการกำหนดนโยบายการวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยต่างกันเป็นรายคู่

ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัย	$\bar{x}$	เริ่มปฏิบัติ	6 - 10	15 ปี	11 - 15
		งาน-5 ปี	ปี	ขึ้นไป	ปี
		1.82	2.10	2.21	2.23
เริ่มปฏิบัติ - 5 ปี	1.82	-	4.0012**	8.7456**	6.7948**
6 - 10 ปี	2.10	-	-	0.6445	0.6469
15 ปีขึ้นไป	2.21	-	-	-	0.0167
11 - 15 ปี	2.23	-	-	-	-

\*\*  $P < .01$  ( $.01 F_{3,319} = 3.78$ )

ตาราง 12 บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ หรืองานด้านความปลอดภัยจากการเปรียบเทียบเป็นรายคู่พบว่า ระหว่างกลุ่ม เริ่มปฏิบัติงานจนถึง 5 ปี กลุ่มที่มีประสบการณ์ระหว่าง 6 - 10 ปี กลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป และกลุ่มที่มีประสบการณ์ระหว่าง 11 - 15 ปี มีค่าคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ส่วนรายคู่อื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

ตาราง 13 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการ  
ป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในด้านการกำหนดนโยบาย ที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกัน  
อุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยต่างกันเป็นรายคู่

ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุด้านการกำหนดนโยบาย	$\bar{x}$	เริ่มปฏิบัติ งาน-5 ปี	6 - 10 ปี	11 - 15 ปี	15 ปี ขึ้นไป
		1.91	2.21	2.35	2.41
เริ่มปฏิบัติ - 5 ปี	1.91	-	1.6606	5.7499**	10.5620**
6 - 10 ปี	2.21	-	-	0.5513	1.5655**
11 - 15 ปี	2.35	-	-	-	0.1106
15 ปีขึ้นไป	2.41	-	-	-	-

\*\*  $P < .01$  ( $.01 F_{3,319} = 3.78$ )

ตาราง 13 บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยของ  
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานทางด้านการกำหนดนโยบาย  
จากการเปรียบเทียบเป็นรายคู่ พบว่า ระหว่างกลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่เริ่มปฏิบัติงานจนถึง  
5 ปี กลุ่มที่มีประสบการณ์ระหว่าง 6 - 10 ปี กลุ่มที่มีประสบการณ์ 11 - 15 ปี และกลุ่มที่มี  
ประสบการณ์ 15 ปีขึ้นไป มีคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทาง  
สถิติที่ระดับ .01

ส่วนรายคู่อื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

ตาราง 14 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการ  
ป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในด้านการวางแผน ที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ  
หรืองานด้านความปลอดภัยต่างกันเป็นรายคู่

ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุด้านการวางแผน	$\bar{x}$	เริ่มปฏิบัติ	6 - 10	11 - 15	15 ปี
		งาน-5 ปี	ปี	ปี	ขึ้นไป
		1.83	2.12	2.24	2.19
เริ่มปฏิบัติ - 5 ปี	1.83	-	3.9727**	6.8970**	6.2893**
6 - 10 ปี	2.12	-	-	0.2416	0.5102
11 - 15 ปี	2.24	-	-	-	0.0967
15 ปีขึ้นไป	2.19	-	-	-	-

\*\*  $P < .01$  ( $.01 F_{3,319} = 3.78$ )

ตาราง 14 บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกัน  
อุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ทางด้านการวางแผน จากการเปรียบเทียบเป็นรายคู่พบว่า  
กลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่เริ่มปฏิบัติจนถึง 5 ปี กลุ่มที่มีประสบการณ์ระหว่าง 6 - 10 ปี  
กลุ่มที่มีประสบการณ์ระหว่าง 11 - 15 ปี และกลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป มีคะแนน  
เฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ส่วนรายคู่อื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

ตาราง 15 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในด้านการประสานงาน ที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยต่างกันเป็นรายคู่

ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุด้านการประสานงาน	$\bar{x}$	เริ่มปฏิบัติงาน-5 ปี	6 - 10 ปี	15 ปีขึ้นไป	11 - 15 ปี
		1.77	2.09	2.14	2.21
เริ่มปฏิบัติ - 5 ปี	1.77	-	3.7995**	5.6894**	5.7229**
6 - 10 ปี	2.01	-	-	0.0825	0.4007
15 ปีขึ้นไป	2.14	-	-	-	0.1489
11 - 15 ปี	2.21	-	-	-	-

\*\*  $P < .01$  ( $.01 F_{3,319} = 3.78$ )

ตาราง 15 บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีประสบการณ์ด้านการประสานงาน จากการเปรียบเทียบเป็นรายคู่ พบว่า กลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่เริ่มปฏิบัติงานจนถึง 5 ปี กลุ่มที่มีประสบการณ์ระหว่าง 6 - 10 ปี กลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป และกลุ่มที่มีประสบการณ์ระหว่าง 11 - 15 ปี มีคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ส่วนรายคู่อื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

ตาราง 16 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในด้านการติดตามและประเมินผล ที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัยต่างกันเป็นรายคู่

ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุด้านการติดตามและประเมินผล	x̄	เริ่มปฏิบัติ งาน-5 ปี	6 - 10 ปี	15 ปี ขึ้นไป	11 - 15 ปี
		1.77	1.02	2.11	2.14
เริ่มปฏิบัติ - 5 ปี	1.77	-	2.6448*	0.8866**	4.5884**
6 - 10 ปี	1.02	-	-	0.3049	0.4570
15 ปีขึ้นไป	2.11	-	-	-	0.0311
11 - 15 ปี	2.14	-	-	-	-

\*\*  $P < .01$  ( $F_{3,319} = 3.78$ )

\*  $P < .05$  ( $F_{3,319} = 2.60$ )

ตาราง 16 บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีประสบการณ์ด้านการติดตามและประเมินผล จากการเปรียบเทียบเป็นรายคู่ พบว่า กลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่เริ่มปฏิบัติงานจนถึง 5 ปี กลุ่มที่มีประสบการณ์ระหว่าง 6 - 10 ปี กลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป และกลุ่มที่มีประสบการณ์ระหว่าง 11 - 15 ปี มีคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนรายคู่อื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

2.4 ทดสอบความแตกต่างของบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ  
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน โดยใช้

ตาราง 17 ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ  
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน

หน่วยงานตามสังกัด	จำนวน	บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ	
		คะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
กระทรวงมหาดไทย	134	2.12	0.57
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	19	1.96	0.74
กระทรวงศึกษาธิการ	27	1.91	0.47
กระทรวงสาธารณสุข	46	2.20	0.54
สังกัดหน่วยงานอื่น ๆ	97	2.02	0.50
รวม	323	2.07	0.55

ตาราง 17 พบว่า คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่สังกัดกระทรวงสาธารณสุข  
มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดคือ  $\bar{X}=2.20(SD=0.54)$  รองลงมาได้แก่ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ  
สังกัดกระทรวงมหาดไทย มีคะแนนเฉลี่ย  $\bar{X}=2.23(SD=0.57)$  คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ  
จังหวัด สังกัดหน่วยงานอื่น ๆ มีคะแนนเฉลี่ย  $\bar{X}=2.02(SD=0.50)$  คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ  
สังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีคะแนนเฉลี่ย  $\bar{X}=1.96(SD=0.74)$  และคณะกรรมการ  
ป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด สังกัดกระทรวงศึกษาธิการ มีคะแนนเฉลี่ยต่ำสุดคือ  $\bar{X}=1.91(SD=0.47)$   
ตามลำดับ แล้วไปวิเคราะห์ความแปรปรวน ปรากฏผลดังตาราง 18

ตาราง 18 วิเคราะห์ความแปรปรวนบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการ  
กำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ของคณะ  
กรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
การกำหนดนโยบาย				
ระหว่างกลุ่ม	4	3.72	0.93	2.29
ภายในกลุ่ม	318	129.52	0.41	
รวม	322	133.25		
การวางแผน				
ระหว่างกลุ่ม	4	2.26	0.56	1.77
ภายในกลุ่ม	318	101.11	0.32	
รวม	322	103.37		
การประสานงาน				
ระหว่างกลุ่ม	4	1.36	0.34	0.84
ภายในกลุ่ม	318	129.24	0.41	
รวม	322	130.59		
การติดตามและประเมินผล				
ระหว่างกลุ่ม	4	2.27	0.57	1.63
ภายในกลุ่ม	318	110.93	0.35	
รวม	322	113.20		

ตาราง 18 ต่อ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
รวมบทบาทในการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จังหวัดทั้ง 4 ด้าน				
ระหว่างกลุ่ม	4	2.22	0.55	1.86
ภายในกลุ่ม	318	94.99	0.29	
รวม	322	97.22		

จากตาราง 18 พบว่าบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน โดยส่วนรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านก็พบว่าไม่แตกต่างกันทั้งในด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล

2.5 ทดสอบความแตกต่างของบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ  
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน โดยใช้ F-test

ตาราง 19 ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ  
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน

อายุ	จำนวน	บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ	
		คะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ต่ำกว่า 30 ปี	23	1.77	0.46
31 - 40 ปี	73	1.88	0.47
41 - 50 ปี	131	2.08	0.51
สูงกว่า 50 ปี	96	2.28	0.59
รวม	323	2.07	0.55

จากตาราง 19 พบว่าค่าคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของ  
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน โดยส่วนรวมมีบทบาทในการดำเนินงาน  
ป้องกันอุบัติเหตุเรียงจากมากไปน้อยคือ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุสูงกว่า 50 ปี  
มีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ คือกลุ่มที่มีอายุระหว่าง 41 - 50 ปี อายุระหว่าง 31 - 40  
ปี และอายุต่ำกว่า 30 ปี ตามลำดับ

ตาราง 20 วิเคราะห์ความแปรปรวนบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดด้าน  
กำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ของคณะ  
กรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
การกำหนดนโยบาย				
ระหว่างกลุ่ม	3	14.61	4.87	13.09**
ภายในกลุ่ม	319	118.34	0.37	
รวม	322	133.24		
การวางแผน				
ระหว่างกลุ่ม	3	9.95	3.32	11.32**
ภายในกลุ่ม	319	93.42	0.29	
รวม	322	103.37		
การประสานงาน				
ระหว่างกลุ่ม	3	7.94	2.65	6.88**
ภายในกลุ่ม	319	122.66	0.38	
รวม	322	130.59		
การติดตามและประเมินผล				
ระหว่างกลุ่ม	3	3.89	1.29	3.79**
ภายในกลุ่ม	319	109.30	0.34	
รวม	322	113.20		

ตาราง 20 ต่อ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
รวมบทบาทในการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้ง 4 กิ่ง				
ระหว่างกลุ่ม	3	9.06	3.02	10.93**
ภายในกลุ่ม	319	88.15	0.28	
รวม	322	97.22		

\*\*  $P < .01$  ( $.01 F_{3,319} = 3.78$ )

จากตาราง 20 พบว่าบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน โดยส่วนรวมและแต่ละด้านมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ทุกด้านแล้วนำไปทดสอบความแตกต่างระหว่างกลุ่มโดยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe') มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ปรากฏผลดังตาราง

ตาราง 21 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกันเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{x}$	ต่ำกว่า 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 50 ปี	สูงกว่า 50 ปี
		1.77	1.88	2.08	2.28
ต่ำกว่า 30 ปี	1.77	-	0.2553	2.2682	5.4434**
31 - 40 ปี	1.88	-	-	2.2621	8.0043**
41 - 50 ปี	2.08	-	-	-	2.7362*
สูงกว่า 50 ปี	2.28				

\*\* P < .01 (.01 F<sub>3,319</sub> = 3.78)

\* P < .05 (.05 F<sub>3,319</sub> = 2.60)

ตาราง 21 บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน จากการเปรียบเทียบเป็นรายคู่พบว่า กลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 41 - 50 ปี และกลุ่มที่มีอายุสูงกว่า 50 ปีขึ้นไป มีคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ส่วนรายคู่อื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

ตาราง 22 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการกำหนดนโยบาย ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกันเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{x}$	ต่ำกว่า 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 50 ปี	สูงกว่า 50 ปี
		1.76	1.97	2.25	2.45
ต่ำกว่า 30 ปี	1.76	-	0.6913	4.21**	7.92**
31 - 40 ปี	1.97	-	-	3.2940*	8.46**
41 - 50 ปี	2.25	-	-	-	1.9862
สูงกว่า 50 ปี	2.45	-	-	-	-

$$**P < .01 \quad (.01 F_{3,319} = 3.78)$$

$$*P < .05 \quad (.05 F_{3,319} = 2.60)$$

ตาราง 22 บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน จากการเปรียบเทียบเป็นรายคู่พบว่า กลุ่มอายุต่ำกว่า 30 ปี กับกลุ่มที่มีอายุระหว่าง 41 - 50 ปี กลุ่มอายุสูงกว่า 50 ปี และกลุ่มอายุระหว่าง 31 - 40 ปี มีคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนรายคู่อื่น ๆ ไม่มีความแตกต่าง

ตาราง 23 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการวางแผนของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกันเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{x}$	ต่ำกว่า 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 50 ปี	สูงกว่า 50 ปี
		1.78	1.89	2.09	2.31
ต่ำกว่า 30 ปี	1.78	-	0.2409	1.8732	5.93**
31 - 40 ปี	1.89	-	-	1.7291	8.33**
41 - 50 ปี	2.07	-	-	-	3.6328*
สูงกว่า 50 ปี	2.31	-	-	-	-

\*\*  $P < .01$  (.01  $F_{3,319} = 3.78$ )

\*  $P < .05$  (.05  $F_{3,319} = 2.60$ )

ตาราง 23 บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน จากการเปรียบเทียบเป็นรายคู่พบว่า กลุ่มที่มีอายุสูงกว่า 50 ปี กับกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี และกลุ่มที่มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี มีคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 41 - 50 ปี กับกลุ่มที่มีอายุสูงกว่า 50 ปี มีคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนรายคู่อื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

ตาราง 24 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการ  
 ประสานงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีอายุต่างกันเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{x}$	31 - 40	ต่ำกว่า	41 - 50	สูงกว่า
		ปี	30 ปี	ปี	50 ปี
		1.81	1.89	2.05	2.23
31 - 40 ปี	1.81	-	0.0970	2.3408	6.34**
ต่ำกว่า 30 ปี	1.89	-	-	0.4342	6.3414**
41 - 50 ปี	2.05	-	-	-	1.1485
สูงกว่า 50 ปี	2.23	-	-	-	-

\*\*  $P < .01$  ( $.01 F_{3,319} = 3.78$ )

ตาราง 24 บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกัน  
 อุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน ทางด้านการประสานงาน จากการเปรียบเทียบเป็นรายคู่พบว่า  
 กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี กับกลุ่มที่มีอายุสูงกว่า 50 ปี และกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี  
 กับกลุ่มที่มีอายุสูงกว่า 50 ปี มีคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัย  
 สำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ส่วนรายคู่อื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

ตาราง 25 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการติดตามและประเมินผลของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกันเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{x}$	ต่ำกว่า 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 50 ปี	สูงกว่า 50 ปี
		1.77	1.88	2.08	2.28
ต่ำกว่า 30 ปี	1.77	-	0.1085	0.6872	2.0868
31 - 40 ปี	1.88	-	-	0.5518	2.7274*
41 - 50 ปี	2.08	-	-	-	1.2128
สูงกว่า 50 ปี	2.28	-	-	-	-

\*  $P < .01$  ( $.01 F_{3,319} = 3.78$ )

ตาราง 25 บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน ทางด้านการติดตามและประเมินผล จากการเปรียบเทียบเป็นรายคู่พบว่ากลุ่มที่มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี กับกลุ่มที่มีอายุสูงกว่า 50 ปี มีคะแนนเฉลี่ยบทบาทในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนรายคู่อื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

การวิจัยเรื่อง "บทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ" โดยมีจุดมุ่งหมายของการวิจัยดังนี้

1. เพื่อศึกษาบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับบทบาทในเรื่องต่อไปนี้
  - 1.1 การกำหนดนโยบาย
  - 1.2 การวางแผน
  - 1.3 การประสานงาน
  - 1.4 การติดตามและประเมินผล
2. เพื่อเปรียบเทียบบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุระหว่างกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน
3. เพื่อเปรียบเทียบบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุระหว่างกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีประสบการณ์ต่างกัน
4. เพื่อเปรียบเทียบบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุระหว่างกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่ได้รับการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน
5. เพื่อเปรียบเทียบบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุระหว่างกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่มีอายุต่างกัน

กลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้ใช้กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้คือ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

ทั่วประเทศ จำนวน 323 คน โดยการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) ผู้วิจัยใช้วิธีแบบสอบถามกลับคืนมาทั้งสิ้นจำนวน 323 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองส่งไปยังกลุ่มตัวอย่างประชากรโดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลรายละเอียดส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ตามตัวแปรที่ต้องการศึกษาได้แก่ หน่วยงานตามสังกัด ประสบการณ์ในการดำเนินงาน ประสบการณ์ในการศึกษาอบรม อายุ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ หรือการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทั้ง 4 ด้านคือ

- การกำหนดนโยบาย
- การวางแผน
- การประสานงาน
- การติดตามและประเมินผล

### การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์โดยใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป Statistical Package for the Social Science Version) เพื่อหาค่าสถิติดังนี้

1. สภาพข้อมูลทั่วไป นำมาแจกแจงความถี่คิดเป็นร้อยละ แล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง
2. บทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ นำมาหาค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการทดสอบค่าที (t-test) และวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way Analysis of Variance) แล้วทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe' test) และนำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

## สรุปผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดโดยส่วนใหญ่สังกัดกระทรวงมหาดไทย ร้อยละ 41.5 มีประสบการณ์ในการทำงานตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ร้อยละ 31.0 และเคยผ่านการศึกษาระดับปริญญาตรีและ/หรือเคยผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุร้อยละ 70.3 และมีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ดังนี้

1. บทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ โดยส่วนรวมและในแต่ละด้านอยู่ในระดับปานกลาง หรือปฏิบัติปานกลาง
2. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุโดยส่วนรวมและแต่ละด้านไม่แตกต่างกัน
3. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ในการทำงานแตกต่างกัน มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุโดยส่วนรวมและแต่ละด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01
4. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่เคยและไม่เคยได้รับการศึกษาระดับปริญญาตรีและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยคณะกรรมการที่เคยได้รับการศึกษาระดับปริญญาตรีและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ มีบทบาทมากกว่าคณะกรรมการที่ไม่เคยได้รับการศึกษาระดับปริญญาตรีและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ
5. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุแตกต่างกัน มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุโดยส่วนรวมและแต่ละด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

## การอภิปรายผลการวิจัย

1. จากการศึกษาบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ พบว่า โดยส่วนรวมและได้ดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางด้านการกำหนดนโยบาย

การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล อยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดได้รับการแต่งตั้งตามมติคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ โดยกำหนดให้เป็นไปตามตำแหน่งงานที่รับผิดชอบ ซึ่งบุคคลที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นกรรมการเหล่านี้ดำรงตำแหน่งเป็นข้าราชการประจำ มีอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบโดยตรงต่องานหลักที่ปฏิบัติอยู่เป็นประจำ อีกทั้งภารกิจหน้าที่ประจำมีมาก ดังนั้นการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในจังหวัดจึงเป็นไปตามการมอบหมายให้ดำเนินการจากคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ และจากการตรวจติดตามผลการดำเนินงาน (ในส่วนภูมิภาค) ของผู้ตรวจราชการสำนักนายกรัฐมนตรี (2529-2530) พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุดคือ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดและส่วนราชการต่าง ๆ ในแต่ละจังหวัดไม่เห็นความสำคัญของอุบัติเหตุ การประสานงาน ขาดการผนึกกำลังกันดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมา เช่น ปัญหาด้านการดำเนินงาน ด้านบุคลากรและที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ การขาดงบประมาณในการดำเนินงาน นอกจากนี้แล้ว คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดจะต้องรับนโยบายจากคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ เพื่อนำมาปรับปรุงหรือดัดแปลงให้เข้ากับสภาพจังหวัดของตนเอง และอีกประการหนึ่ง คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานหลายสังกัด โดยที่รวมบุคคลทั้งที่มีและไม่มีความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุเท่าที่ควร ดังที่ สุชาติ โสภประยูร (2527 : 12) กล่าวว่า iver ว่า การมีความรู้ จะทำให้เกิดทัศนคติและสามารถนำความรู้ที่ทัศนคติเหล่านี้ไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และจากการติดตามผล จากเหตุผลและสภาพการณ์ดังกล่าวนี้เองจึงทำให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดต้องจัดดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุเท่าที่จะสามารถทำได้ จึงทำให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดมีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง

2. จากการศึกษาบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด สังกัดกระทรวงมหาดไทย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข และสังกัดหน่วยงานอื่น ๆ พบว่าไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยในครั้งนี้ ทั้งนี้อาจจะเนื่องมาจากเหตุผลในการจัดดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดนั้น

จะต้องรับนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ แล้วจึงนำนโยบายดังกล่าวมาสู่การปฏิบัติโดยการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง การจัดรูปแบบการดำเนินงานให้เหมาะสมกับสภาพจังหวัดของตนเอง โดยให้สอดคล้องกับนโยบายของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ดังนั้นคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดจะต้องจัดดำเนินการวางแผนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ โดยการแต่งตั้งและเชิญคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ซึ่งมาจากหน่วยงานตามสังกัดต่าง ๆ เข้าร่วมประชุมวางแผนการจัดดำเนินการ โดยคณะกรรมการทุกคนมีส่วนร่วมในการวางแผนและกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานป้องกันอุบัติเหตุของจังหวัด เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป จากการจัดให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ได้มีส่วนร่วมในการวางแผนเอง ทำให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มาจากหน่วยงานต่างสังกัดกัน แต่ได้รับข้อมูลในแหล่งเดียวกัน และคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดจะได้นำแผนงานที่ได้รับไปชี้แจงกับคณะกรรมการในระดับอำเภอ ตำบล และในระดับหมู่บ้าน รวมถึงการนำแผนงานไปสู่การปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุอุบัติเหตุแห่งชาติ ในส่วนของการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดให้เป็นไปตามลักษณะงานตามรูปแบบของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติที่ได้กำหนดไว้ในส่วนกลาง และได้กำหนดบทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดให้สอดคล้องกับชนิดอุบัติเหตุในแต่ละภูมิภาคไว้เป็นแบบอย่างเดียวกัน

(สำนักนายกรัฐมนตรื 2527 : 11-12)

จากเหตุผลดังกล่าวนี้เอง จึงทำให้คณะกรรมการในแต่ละสังกัดหน่วยงาน มีบทบาทในการจัดดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

3. จากการศึกษามหาบทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในด้านประสบการณ์ทำงานตั้งแต่เริ่มปฏิบัติงานถึง 5 ปี มีประสบการณ์ทำงานตั้งแต่ 6-10 ปี มีประสบการณ์ทำงาน 11-15 ปี และมีประสบการณ์ทำงานตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยผู้ที่มีประสบการณ์การทำงานระหว่าง 11-15 ปี มีบทบาทในการดำเนินงานมากกว่าคณะกรรมการที่มีประสบการณ์สูงกว่า 15 ปีขึ้นไป มีประสบการณ์ 6-10 ปี และมีประสบการณ์ตั้งแต่เริ่มปฏิบัติงานถึง 5 ปี ตามลำดับ ทั้งนี้อาจจะเนื่องมาจากว่าคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ระหว่าง 11-15 ปี มีความรู้

ความเข้าใจในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องมาจากการสังเกตประสบการณ์ในการดำเนินงานมาตั้งแต่อดีต จนเกิดทักษะที่เหมาะสมสำหรับผู้ที่มีการสังเกตการทำงานระหว่าง 11-15 ปี ก็เป็นผู้ที่มีความเข้าใจในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งได้มาจากประสบการณ์ทำงานและมีความพร้อมและต้องการที่จะก้าวขึ้นไปในระดับผู้บริหารที่สูงขึ้น อีกทั้งยังเป็นวัยที่กำลังทำงาน มีความกระตือรือร้น มีความสุขุมรอบคอบและมีหน้าที่และความรับผิดชอบมาก นอกจากนี้แล้วจากการศึกษาครั้งนี้ยังพบว่า คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดยังคงเคยได้ศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือเคยผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุถึงร้อยละ 70.3 ซึ่งจะทำให้สามารถนำความรู้ความเข้าใจในการป้องกันอุบัติเหตุไปปฏิบัติได้อย่างแท้จริง ในขณะที่คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์การทำงานสูงกว่า 15 ปี ผ่านประสบการณ์การทำงานมามากและมีตำแหน่งที่การทำงานในระดับสูง ซึ่งจะต้องมีหน้าที่และความรับผิดชอบที่สูงด้วย อีกทั้งยังอยู่ในระดับผู้บริหาร ซึ่งมีบทบาทในการสั่งการหรือควบคุมตรวจตราดูแลการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชา โดยมีได้ลงมือปฏิบัติเอง จึงทำให้มีบทบาทในการปฏิบัติงานต่ำกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การทำงานระหว่าง 11-15 ปี นอกจากนี้แล้ว คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์การทำงานระหว่าง 6-10 ปีและเริ่มปฏิบัติงานถึง 5 ปี ก็ยังมีความรู้และประสบการณ์และตำแหน่งหน้าที่การทำงาน หน้าที่รับผิดชอบยังน้อยจึงทำให้มีบทบาทในการดำเนินงานน้อยกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การทำงานสูงกว่า จากเหตุผลดังกล่าวนี้เอง จึงทำให้บทบาทในการดำเนินงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกัน จึงมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

4. จากการศึกษาบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุระหว่างคณะกรรมการป้องกันจังหวัดที่เคยและไม่เคยได้รับการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่เคยได้รับการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ มีบทบาทในการปฏิบัติมากกว่าคณะกรรมการที่ไม่เคยได้รับการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือไม่ได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งนี้อาจจะเนื่องมาจากว่า คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่เคยได้รับการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ได้รับความรู้ความเข้าใจ

ในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุอย่างถูกต้อง ก่อให้เกิดทัศนคติที่ต่อการป้องกันอุบัติเหตุ จากการศึกษาของ สุชา จันทรเฒ และสุรางค์ จันทรเฒ (2517 : 98) ที่พบว่า การศึกษามีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพ กล่าวคือ ถ้ามีการศึกษาแล้วทำให้สามารถปฏิบัติหรือมีพฤติกรรมสุขภาพที่ถูกต้องได้ และดังที่ วิจิตร บุษยะโทตระ (2530 : 36) ได้กล่าวว่า การป้องกันอุบัติเหตุ ผู้ปฏิบัติจำเป็นต้องมีความรู้ในงานของตนเป็นอย่างดี การมีความรู้และทัศนคติที่ดีจะสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างแท้จริง และคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องอุบัติเหตุ โดยได้รับการศึกษาหรืออบรมจึงมีบทบาทในการป้องกันอุบัติเหตุและสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง จากเหตุผลดังกล่าวนี้เอง จึงทำให้คณะกรรมการที่เคยและไม่เคยได้รับการศึกษาดตามหลักสูตรและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่เคยได้รับการศึกษาดตามหลักสูตรและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุมีบทบาทในการปฏิบัติด้านการป้องกันอุบัติเหตุมากกว่าคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่ไม่เคยได้รับการศึกษาดตามหลักสูตรและ/หรือการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

5. จากการศึกษาบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี อายุ 31-40 ปี อายุ 41-50 ปี และอายุ 50 ปีขึ้นไป พบว่าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยที่มีคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดอายุ 50 ปีขึ้นไป มีบทบาทมากกว่าคณะกรรมการที่มีอายุ 41-50 ปี อายุ 31-40 ปี และอายุต่ำกว่า 30 ปี ตามลำดับ ทั้งนี้อาจจะเนื่องมาจากคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุ 50 ปีขึ้นไป มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานที่ทำมาเป็นเวลานาน และจากการศึกษาในครั้งนี้ยังพบอีกว่า คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดถึงร้อยละ 73 เคยได้รับการศึกษาดตามหลักสูตรและ/หรือการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ นอกจากนี้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุ 50 ปีขึ้นไป ยังมีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ จากประสบการณ์การทำงานจึงทำให้คณะกรรมการที่มีอายุมากกว่า 50 ปี มีความ

เข้าใจปัญหาและบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุเป็นอย่างดี และคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดยังเป็นผู้ที่มีตำแหน่งหน้าที่ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับผู้บริหารมีบทบาทในการกำหนดนโยบายการดำเนินงานต่าง ๆ รวมถึงการควบคุมตรวจสอบและติดตามผลการดำเนินงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนเอง และยังสามารถลงมือไปปฏิบัติด้วยตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุได้อีกด้วย จากเหตุผลดังกล่าวนี้เอง จึงทำให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุ 50 ปีขึ้นไป มีบทบาทในการปฏิบัติงานป้องกันอุบัติเหตุมากกว่าคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มอื่น ๆ

### ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. ควรกำหนดบทบาทหน้าที่ในการดำเนินงานอย่างชัดเจนทั้งในด้านนโยบายการบริหารงานบุคลากร และงบประมาณอย่างเพียงพอ เพื่อให้มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม ทั้งการติดต่อขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ควรจะกระตุ้นจัดการอบรมและติดตามผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุแก่คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ทำงานแก่ผู้ที่เริ่มปฏิบัติงานจนถึง 5 ปี และคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ดำเนินงานระหว่าง 6-10 ปี ให้มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุให้มากขึ้น
3. ควรมีการจัดอบรมและฝึกปฏิบัติความรู้ความเข้าใจ เรื่องอุบัติเหตุแก่คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่ยังไม่เคยได้รับการศึกษาตามหลักสูตรและ/หรือได้รับการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อให้มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุให้มากขึ้น
4. ควรจัดการกระตุ้นและสนับสนุนคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่ำกว่า 50 ปี ให้มีบทบาทในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการมอบหมายงาน การควบคุมตรวจสอบ ตลอดจนให้ตระหนักถึงบทบาทและความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ

5. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ควรจะได้สนับสนุนทั้งทางด้านงบประมาณ การจัดบุคลากร เอกสารและอำนาจหน้าที่ในการดำเนินงาน รวมถึงการติดต่อบริษัทงาน กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ

#### ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรจะศึกษาวิจัยปัญหา แนวทางแก้ไขและรูปแบบพัฒนาการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด
2. ควรจะศึกษาวิจัยสภาพการจ้ดดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุตามการรับรู้ของประชาชน
3. ควรจะทำการศึกษาเปรียบเทียบการจ้ดดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุของกรุงเทพมหานคร และในต่างจังหวัด
4. ควรจะทำการศึกษาวิจัย การติดตามผลการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุในแต่ละจังหวัด

บรรณานุกรม

## บรรณานุกรม

- กัญจน์ นาคามดี. "องค์การป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ," ในเอกสารประกอบการสัมมนา  
ระดับชาติเรื่องสวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. หน้า 2 - 11.  
กรุงเทพฯ : ฅ ทำเนียบรัฐบาล, 2526.
- เกียรติ ศรีพงษ์. บทบาทหน้าที่ และมาตรฐานของมหาวิทยาลัย. ปริญญาโท กศ.ม.  
กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2517. อัสวีนา.
- คณะกรรมการประถมศึกษาแห่งชาติ, สำนักงาน. การศึกษาเพื่อพัฒนาคุณภาพการประถม  
ศึกษา พ.ศ. 2525 - 2534, วัฒนาพานิช, 2527.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, สำนักงาน. แนวทางป้องกันอุบัติเหตุและสร้างควม  
ปลอดภัยในหน่วยงานสำหรับผู้ดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : วิกตอรี  
เพาเวอร์พอยท์, 2527.
- \_\_\_\_\_ . แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยในหน่วยงานสำหรับผู้บริหาร  
สูงสุดของหน่วยงาน. กรุงเทพฯ : วิกตอรีเพาเวอร์พอยท์, 2527.
- \_\_\_\_\_ . สรุปภาพรวมรายงานผลการตรวจติดตามการดำเนินงานในส่วนภูมิภาคของ  
ผู้ตรวจราชการสำนักนายกรัฐมนตรี ปี 2529 - 2530. ม.ป.ท. 2531.
- \_\_\_\_\_ . คู่มือวิทยาการ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ ดี แอล เอส, ม.ป.ป.
- \_\_\_\_\_ . การประชุมปฏิบัติการวิทยาการส่วนภูมิภาค. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกัน  
อุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2528.
- คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม  
แห่งชาติ ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2530 - 2534. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ยูไนเทคโปรดักชั่น,  
2529.

- จตุรมาศ เทพชัยศรี. อาชีวนามัย. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2526.
- ชูศรี วงศ์รัตน์. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. กรุงเทพฯ : เจริญผล, 2525.
- เชิดศักดิ์ โฆवासินธุ์. การวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ : โอเตียนส์ไตร์, 2522.
- ณัฐ ภมรประวัติ. วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติภัย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์  
คุรุสภา, 2530.
- ธนวรรณ อิมสมบุญ. "การติดตามและประเมินผลงานสุขศึกษาในโรงเรียน : กระบวนการวิเคราะห์อย่างมีระบบ," สุขศึกษา. 8(29) : 24 - 26 ; มกราคม - เมษายน 2528.
- ธวัช จานีย์โยธิน. วิทยาการระบาดและการควบคุมโรค หน่วยที่ 1 - 7. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2526.
- ปริตร พิทักษ์มนุษยศาสตร์. "ความปลอดภัย," ใน เอกสารประกอบการประชุมวิชาการ  
ณ วิศวกรรมสถาน. หน้า 1 - 8. มม.ป.ท., 2513.
- ปิยะธิดา ศรีเดช และศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช. การบริหารงานสาธารณสุข. พิมพ์ครั้งที่ 2.  
กรุงเทพฯ : คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2528.
- ประชัน วัลลิโก. "อุบัติภัยในต่างประเทศ," สัมพันธ์ 6. 1(3) : 64 ; มกราคม - กุมภาพันธ์ 2532.
- ประสิทธิ์ เหมวราพรชัย. แนวทางการป้องกันอุบัติภัยและสร้างความปลอดภัยในหน่วยงาน  
สำหรับผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงาน. กรุงเทพฯ : วิกตอรีเพาเวอร์พอยท์,  
2527.
- ปราโมทย์ สุกะบุตร. "ประวัติความเป็นมาของ กปอ.," สัมพันธ์ 6. 1(3) : 77,  
มกราคม - กุมภาพันธ์ 2532.

- พัชรา กาญจนรัตน์. "สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน," ในการสัมมนาระดับชาติ เรื่องสวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. หน้า 2 - 7. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, 2526.
- พิชัย แก้วลำภู. "มองสภาพปัญหาอุบัติภัยและการควบคุมป้องกัน," สัมพันธ์ที่ 6. 1(1) : 44 - 46 ; ธันวาคม 2531.
- ไพฑูรย์ เครือแก้ว. ลักษณะสังคมไทย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ธงไทย, 2513.
- มัญญ วงศ์คำดี. การศึกษาสาเหตุบางประการที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรบ่อยครั้ง. ปริญญาโท กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2518. อัดสำเนา.
- มานี ชูไทย. วิชาการสุขศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : เจริญผล, 2523.
- วสันต์ ศิลปสุวรรณ และพิมพ์วรรณ ศิลปสุวรรณ. หลักการประเมินผลโครงการสุขภาพ. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2528.
- วิจิตร บุณยะโทตระ. สวัสดิศึกษาเพื่อสวัสดิภาพของประชาชน. กรุงเทพฯ : วิคตอเรีย เพาเวอร์พอยท์, 2527.
- \_\_\_\_\_. "นโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและระงับอัคคีภัยในอาคารสูง," ในเอกสารการอบรมเชิงปฏิบัติการป้องกันและระงับอัคคีภัยในโรงแรมและอาคารสูง ณ ทำเนียบรัฐบาล. หน้า 9. ม.ป.ท., 2531.
- \_\_\_\_\_. วิชาความปลอดภัย. กรุงเทพฯ : รวมทรรศน์, 2530.
- \_\_\_\_\_. วิทยาการระบาคและการควบคุมอุบัติภัย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว, 2530.
- \_\_\_\_\_. "สรุปคำบรรยายนโยบายการป้องกันและควบคุมอุบัติภัย," ในเอกสารประกอบการเรียนการสอนวิชาการบริหารงานสาธารณสุข. หน้า 19. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2530.

วิจิตร บุญยะโทตระ. "ปัญหาอุบัติเหตุในประเทศไทยและมาตรการป้องกัน,"

แพทยสภาสาร. 15(7) : 349 - 354 ; กรกฎาคม 2529.

วีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์. คู่มือวิศวกรโรงงาน วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัย.

พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เอเชียเพรส, 2526.

ศิริจันทร์ ทองประเสริฐ. และคนอื่น ๆ. คู่มือความปลอดภัยในโรงงาน. กรุงเทพฯ :

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530.

ศรียักษ์ ธรรมารักษ์. บทความและรายงานสัมมนาทางวิชาการเกี่ยวกับการปกครอง

ท้องถิ่น. กรุงเทพฯ : สมาคมสังคมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2509.

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งชาติ. สถิติปี พ.ศ. 2530 สภาพปัญหาและสาเหตุอุบัติเหตุในประเทศไทย

จำแนกตามสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ. ม.ป.ท., 2530.

สาธารณสุข, กระทรวง. "คณะกรรมการประสานงานโครงการปรับปรุงคุณภาพชีวิตของ

ประชาชนในชาติ," การนำ จปฐ. มาใช้ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน.

กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก, 2529.

\_\_\_\_\_. "สถานะสุขภาพของประชาชนไทย," ใน เอกสารประกอบการประชุมสมัชชา

สาธารณสุขไทย ครั้งที่ 1. หน้า 30. กรุงเทพฯ : กระทรวงสาธารณสุข,

2531.

สุชา จันทร์เอม และสุรางค์ จันทร์เอม. หลักการฝึกจิตวิทยา หลักการสอน. กรุงเทพฯ :

แพร่พิทยา, 2517.

สุชาติ โสมประยูร. การสอนสุขศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช,

2525.

สมบูรณ์ พรรณพ. หลักเบื้องต้นของการบริหารโรงเรียน. กรุงเทพฯ : อนงค์ศิลป์การพิมพ์,

2521.

สมพงศ์ เกษมสิน. การบริหาร. พิมพ์ครั้งที่ 7. ไทยวัฒนาพานิช, 2523.

สำนักนายกรัฐมนตรี. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ.

กรุงเทพฯ : กงนิตกรรรม, 2526.

\_\_\_\_\_. "การป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ. 2526," ในราชกิจจานุเบกษา.

เล่ม 100 ตอนที่ 12 2526. หน้า 1 - 2. กรุงเทพฯ : กงนิตกรรรม,  
2526.

อดุลย์ศักดิ์ วงศ์โกมลเชษฐ์. ความคิดเห็นและความคาดหวังของคณะกรรมการกลุ่ม

โรงเรียนและครูเกี่ยวกับบทบาทคณะกรรมการกลุ่มโรงเรียนประถมศึกษา ในเขต

การศึกษา 8. วิทยานิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,

2526. อัครสำเนา.

Alkov, R. A. "The life Change Unit and Accident Behaviour," Life  
line, U. S. Naval Safety Center, Norfolk Ua, U.S.A. Sept.-  
Oct. 1972.

Best. John W. Research in Education. 2nd. ed., New Jersey : Printice  
Hall Inc., Englewood Cliffs, 1970.

Cronbach, Lee Joseph. Essentials of Psychological Testing. 3rd. ed.,  
New York : Harper and Raw, 1970.

Keith, Davis. Human Relation at work. New York : McGrow-Hill, 1962.

Edward, Allen Louis. Techniques of Attitude Scale Construction.  
New York : Appleton Century - Crofts, 1957.

Embry, Dennis Davis. "Reducing the Risk of Pedestrian Accidents To  
Preschoolers by Parent Training and Symbolic Modeling for  
Children : An Experimental Analysis in the Natural Environment,"  
Dissertation Abstract International. 42 : 3454 B ; February,  
1982.

Ferguson George A. Statistical Analysis on Psychology and Education.  
5th. ed., Tokyo : McGrow-Hill. International Book, 1981.

Ferrar, Terry A. 1972. "Study in Environmental Management,"  
Dissertation Abstracts International. 32 : 4195 A ; February,  
1972.

- Getzel, Jacob W. Administration as Social Process Quoted in Deneil E. Griffith, Administrative Theory in Education. London : The Marmillian Co., 1969.
- Lindquist, Everet Franklin. Design and Analysis of Experiments in Psychology. Boston : Houghton Mifflin, 1953.
- Mac Donal, Richard R. and Jame H. Schellenberg. Selected Reading and Project in Social Psychology. New York : Radon House, 1971.
- Miller, Ramona Lainhart. "A Comparative Study of School Accident Frequencies in Intergrated and Non - Intergrated Safety Instruction," Dissertation Abstract International. 43 : 394 - B ; August, 1992.
- Sinclair, T. C. A Cost Effectiveness Approach To Industrail Safety. London : HMSO, 1972.
- Winer, B. J. Statistical Principles in Experimental Design. 2nd. ed. New York : McGraw Book Company, 1971.
- Yamane, Taro. Statistic An Introductory Analysis. 2nd. ed. New York : Harper, and Row, 1967.
- Zetterman, N. "Industrail Accidents A. Burden on the National Economy," in Occupational Safety and Health. 1(2) : 61 - 62 ; April - June, 1951.

ภาคผนวก

1 תכנתות

แบบสอบถาม

เรื่อง บทบาทของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 แบบสำรวจข้อมูลทั่วไป เกี่ยวกับสถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับบทบาทของกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดในงาน  
ป้องกันอุบัติเหตุ

ตอนที่ 1 แบบสำรวจข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดตอบแบบสอบถามโดยทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง / หน้าข้อความ

1. หน่วยงานตามสังกัด

- กระทรวงมหาดไทย
- กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- กระทรวงศึกษาธิการ
- กระทรวงสาธารณสุข
- อื่น ๆ

2. ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุหรืองานด้านความปลอดภัย

- เริ่มปฏิบัติ - 5 ปี
- 6 - 10 ปี
- 11 - 15 ปี
- 15 ปีขึ้นไป

3. ประสบการณ์ด้านการศึกษาดำเนินการตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ
- ไม่เคยศึกษาดำเนินการตามหลักสูตรและ/หรือไม่เคยผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ
- เคยศึกษาดำเนินการตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ
4. อายุ
- ต่ำกว่า 30 ปี
- 31 - 40 ปี
- 41 - 50 ปี
- สูงกว่า 50 ปี

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

คำชี้แจง โปรดพิจารณาตอบแบบสอบถามที่ละเอียดและทำเครื่องหมาย ลงในช่องใดช่องหนึ่ง เพียงช่องเดียวตามความเป็นจริงมากที่สุด

2.1 การกำหนดนโยบายการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
1.	ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ					
2.	จัดเก็บสถิติการเกิดอุบัติเหตุ					
3.	วิเคราะห์ความเสี่ยงหรือโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นอีกในภายหลัง					
4.	จัดทำแผนเพื่อดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ					

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
5.	ร่วมประชุมปรึกษาหาแนวทางในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทั้งในหน่วยงานและระหว่างหน่วยงาน .....					
6.	พิจารณาถึงความเป็นไปได้ของปัจจัยและสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของโครงการป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ .....					
7.	กำหนดวิธีการต่าง ๆ และหาทางเลือกไว้หลายอย่างในการดำเนินงาน.....					
8.	แสวงหาการสนับสนุนด้านงบประมาณตั้งจากภาครัฐบาลและภาคเอกชนในการดำเนินงาน .....					
9.	แสวงหาปัจจัยสนับสนุนด้านกำลังคน วัสดุ อุปกรณ์ หลักวิชา เทคนิคปฏิบัติ จากภาครัฐบาล.....					
10.	นำวิธีการดำเนินงานตามนโยบายมาพิจารณา ทบทวนร่วมกันหลายฝ่าย เพื่อหาแนวทางที่ดีในการดำเนินงาน .....					
11.	ปรับปรุงแก้ไขวิธีการดำเนินงานให้เหมาะสม					
12.	กำหนดวิธีการที่เหมาะสมสำหรับการประเมินผล นโยบายที่วางไว้ .....					
13.	ปรับปรุงการดำเนินงานจากการประเมินผล ..					

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
14.	ศึกษาปัญหาต่าง ๆ ในการดำเนินงาน .....					
15.	ดำเนินงานตามนโยบายโดยคำนึงถึงประโยชน์ หรือความปลอดภัยแก่กลุ่มบุคคลตามเป้าหมาย.....					
16.	เลือกเป้าหมายที่มีความสำคัญสูงแล้วนำไป ดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุก่อนหลังตามลำดับ โดยถือตามความจำเป็นและความเหมาะสม เป็นหลัก.....					
17.	กำหนดนโยบายทางด้านป้องกันอุบัติเหตุในหน่วย งานของท่านให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และภาระงานที่ท่านปฏิบัติอยู่ .....					
18.	กำหนดนโยบายป้องกันอุบัติเหตุให้สอดคล้องกับ ความต้องการของชุมชนหรือระเบียบ กฎหมาย หรือข้อบังคับต่าง ๆ ของสังคมโดยรวม.....					
19.	ดำเนินการให้ผู้ได้บังคับบัญชาหรือผู้ร่วมงาน เข้าใจและปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมตาม นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุในจังหวัด.....					
20.	กำหนดนโยบายให้มีความยืดหยุ่นเหมาะสมกับ สภาพการณ์ในปัจจุบัน.....					

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
21.	กำหนดนโยบายให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับ เข้าใจบทบาทหน้าที่ของตนเอง และสามารถปฏิบัติงานได้ตรงวัตถุประสงค์.....					
22.	อธิบาย ที่ความ ชี้แจงนโยบายด้านป้องกันอุบัติเหตุให้ผู้คคลในหน่วยงานมีความเข้าใจ.....					
23.	พิจารณา แก้ไข ปรับปรุงนโยบายให้เหมาะสมกับประเภทของอุบัติเหตุ และเทคโนโลยีสมัยใหม่.....					
24.	นำนโยบายที่กำหนดขึ้นมาวิเคราะห์หรือพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายและคุณประโยชน์ที่จะได้รับในอนาคต .....					
25.	นำโครงการย่อย ๆ มาวิเคราะห์หาสาเหตุปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น.....					
26.	ทำการเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่ายทรัพยากรกับผลงาน.....					
27.	ทำการสื่อสารหรือเผยแพร่นโยบายด้วยวิธีต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานและประชาชนในชุมชนรับรู้.....					

## 2.2 การวางแผนดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
28.	ร่วมวางแผนในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทุกประเภทในจังหวัด.....					
29.	วางแผนว่าควรทำอะไรก่อนหลังในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทุกครั้ง.....					
30.	จัดเตรียมงบประมาณในการดำเนินงานไว้ล่วงหน้าทุกครั้ง.....					
31.	แผนงานด้านป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่กำลังดำเนินงานสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ตามนโยบาย.....					
32.	วางแผนปรับปรุงข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดหรือบางส่วนเพื่อให้เข้ากับวัตถุประสงค์และเป็นไปตามนโยบายรัฐบาลด้านการป้องกันอุบัติเหตุ.....					
33.	วางแผนสำรวจข้อมูลด้านอุบัติเหตุในท้องถิ่นหรือเขตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน.....					
34.	พิจารณาและให้ความสนใจในการจัดลำดับความสำคัญของปัญหา.....					
35.	วางแผนพร้อมทั้งหาทางเลือก หาวิธีแก้ปัญหาในการตัดสินใจดำเนินงาน.....					

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
36.	วางแผนการดำเนินงานร่วมกับบุคลากรที่ดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุท้องถิ่นของจังหวัด.....					
37.	วางแผนรณรงค์ เรื่องการรักษาความปลอดภัย หรือการป้องกันอุบัติเหตุด้านต่าง ๆ ในท้องถิ่น.....					
38.	ได้กำหนดมาตรการในการป้องกันและ ความควบคุมปัญหาต่าง ๆ อันเกิดจากอุบัติเหตุ แต่ละประเภท เช่น อุบัติเหตุจากการจราจร อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ เป็นต้น.....					
39.	ให้ข้อเสนอแนะต่อ กปอ.หรือผู้บังคับบัญชา ในการวางมาตรการหรือปรับปรุงแก้ไข กฎข้อบังคับหรือระเบียบต่าง ๆ ในการ ป้องกันอุบัติเหตุในจังหวัด.....					
40.	มอบหมายงานให้ผู้ใต้บังคับบัญชามีส่วนร่วม รับผิดชอบในการดำเนินงานอย่างเหมาะสม.....					
41.	ควบคุมดูแลการดำเนินงานให้เป็นไปตามวิธี การ เพื่อให้บรรลุจุดหมาย.....					
42.	จัดทำแผนการฝึกอบรม เผยแพร่ความรู้ด้าน วิชาการ แนะนำ และให้คำปรึกษาด้านความ ปลอดภัยแก่ประชาชนและบุคลากรผู้ร่วม ดำเนินงาน.....					

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
43.	วางแผนจัดนิทรรศการ เผยแพร่ความรู้หรือบริการทางไปรษณีย์ เรื่องการรักษาความปลอดภัยในชุมชน สาธารณสถาน หรือในสถานศึกษา เพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น.....					
44.	วางแผนการให้บริการด้านความปลอดภัยแก่หน่วยงานต่าง ๆ เช่น สถานีตำรวจ โรงพยาบาล ฯลฯ .....					
45.	วางแผนให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุทุกประเภทในด้านต่าง ๆ ทั้งผู้บาดเจ็บ พิกัดหรือทรัพย์สินสูญเสี่ย.....					
46.	ได้รับการสนับสนุนให้ไปศึกษาอบรมเพิ่มเติมด้านการแก้ปัญหา หรือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ.....					
47.	รัฐบาลได้จัดสถานพยาบาลเครื่องมือทันสมัยและบุคลากรสาธารณสุขเพียงพอและพร้อมในการให้บริการรักษาพยาบาลแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุ.....					
48.	ร่วมวางแผนปรับปรุงและร่วมมือในการกำหนดมาตรฐานของยานพาหนะ อุปกรณ์ต่าง ๆ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกในการสัญจร เช่น ถนน ท่าเรือ สัญญาณความปลอดภัย เป็นต้น.....					

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
49.	วางแผนการบูรณะ พัฒนาสิ่งต่าง ๆ เช่น ท่าอากาศยาน ถนนให้ได้มาตรฐานตามหลัก วิศวกรรมความปลอดภัย.....					
50.	วางแผนตรวจตราดูแล ซ่อมบำรุง ปรับปรุง การคมนาคมทุกด้านให้เหมาะสมอยู่ในสภาพ มาตรฐานสม่ำเสมอ.....					
51.	เข้าร่วมพิจารณาหรือตรวจสอบมาตรฐานวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้ต่าง ๆ ใน โรงงานอุตสาหกรรม.....					
52.	มีส่วนร่วมในการส่งเสริมการกำหนดมาตรฐาน วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในชุมชน.....					
53.	ร่วมปรับปรุงและพัฒนาหลักสูตรที่ใช้ในการฝึก อบรม หรือทำการวิจัยเพื่อหาทางแก้ปัญหา ที่เกิดจากอุบัติเหตุแต่ละประเภท.....					
54.	ดำเนินงานตามโครงการป้องกันความปลอดภัย โดยพิจารณาถึงค่าใช้จ่าย ระยะเวลาและขั้นตอน การดำเนินงานไว้ล่วงหน้าอย่างเหมาะสม.....					
55.	พิจารณาคูณสมบัติของผู้ที่จะรับมอบหมายงานค้ำนี้ โดยคำนึงถึงความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และความประพฤติ.....					

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
56.	มีส่วนส่งเสริมให้หน่วยงานที่รับผิดชอบทั้งภาค รัฐบาลและเอกชน ให้ทำการศึกษาค้นคว้าวิจัย เพื่อพัฒนางานด้านส่งเสริมความปลอดภัย.....					
57.	พยายามทำทุกอย่างอย่างดีที่สุดและยุติธรรม ในการดำเนินงานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในจังหวัด.....					
58.	ช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยเฉพาะเมื่อคนใด คนหนึ่งปฏิบัติงานล่าช้าหรืออยู่ในภาวะคับขัน.....					
59.	ได้พิจารณาข้อมูลอุบัติเหตุและกำหนดเป้าหมาย ให้ตรงและสอดคล้องกับลักษณะงานในความ รับผิดชอบ.....					
60.	นำข้อมูลหรือปัญหาในขณะดำเนินงานมาพิจารณา ทบทวนแก้ไข.....					
61.	ควบคุมการปฏิบัติงานทุกขั้นตอน เช่น ควบคุม ทรัพยากร บุคลากร การพัฒนาวิธีดำเนินการ การตรวจสอบ การชี้แนะ เป็นต้น.....					
62.	กำหนดมาตรฐานการดำเนินงานและกำหนด ระเบียบข้อบังคับ เพื่อเป็นแนวในการปฏิบัติงาน ให้เป็นไปตามลำดับเหตุการณ์.....					

## 2.3 การประสานงานด้านป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
63.	ร่วมวางแผนดำเนินการร่วมกันอย่างเป็นระบบระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างทันที่.....					
64.	จัดประชุมสัมมนาบุคลากรในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน.....					
65.	ติดต่อและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน.....					
66.	ให้ประชาชนและชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานป้องกันและบรรเทาความเดือดร้อนจากอุบัติเหตุทุกประเภท.....					
67.	ส่งเสริมให้หน่วยงานต่าง ๆ ในจังหวัดทั้งของเอกชนและของรัฐบาลรวมกลุ่มดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุแบบพึ่งพาตนเอง และให้บริการแก่ชุมชนในร้านค้าต่าง ๆ .....					
68.	จัดให้มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่มีอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็น เช่น รถพยาบาลฉุกเฉินให้บริการ.....					

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
69.	ชี้แจงนโยบาย การวางแผน ในการดำเนินงาน ให้บุคลากรผู้ดำเนินงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้อง ได้ทราบและเข้าใจ เกิดความตระหนักในความปลอดภัย.....					
70.	ขอความช่วยเหลือทั้งทางด้านบุคลากร ผู้เชี่ยวชาญ และงบประมาณ จากภาคเอกชนและภาครัฐบาล.....					
71.	ประชาสัมพันธ์ สื่อสาร ข่าวสาร อบรมให้ ประชาชนเกิดความรู้ความเข้าใจและสำนึกในความปลอดภัย.....					

#### 2.4 การติดตามและประเมินผล การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
72.	นำจุดมุ่งหมายการลดอุบัติเหตุมาวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้ตามที่กำหนดไว้ในแผนงาน.....					

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
73.	ตรวจสอบเอกสารในการดำเนินงาน การสัมภาษณ์หรือการรวบรวมข้อมูลจากสภาพที่เกิดขึ้นจริง.....					
74.	ให้ความสำคัญต่อกระบวนการดำเนินงานในเรื่องของบุคลากร เวลา และการให้คำปรึกษาต่าง ๆ.....					
75.	ยอมรับความผิดพลาดจากการดำเนินงาน.....					
76.	ตรวจสอบและปรับปรุงแผนการดำเนินงานเมื่อตรวจพบข้อบกพร่องในขณะดำเนินงาน.....					
77.	ประเมินผลงานในระหว่างการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ.....					
78.	แก้ปัญหาคืออุปสรรคในการทำงานด้านป้องกันอุบัติเหตุ โดยจะต้องลดอุบัติเหตุให้เหลือน้อยที่สุด.....					
79.	ให้ความสนับสนุนและให้ความร่วมมือเกี่ยวกับการประเมินผล.....					
80.	จัดตั้งคณะกรรมการหรือกลุ่มบุคคลขึ้นเพื่อดำเนินงานประเมินผลการปฏิบัติงาน					
81.	ดำเนินงานด้านป้องกันอุบัติเหตุในหน่วยงานของท่าน โดยให้ผู้ร่วมงานมีส่วนร่วมในการประเมินผลการปฏิบัติงาน.....					

ข้อที่	ข้อความ	บทบาทในการดำเนินงาน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีเลย
82.	ประเมินผลก่อนและหลังการดำเนินงานทุกครั้ง.....					
83.	ดำเนินงานทุกขั้นตอน โดยคำนึงถึงจุดมุ่งหมาย ที่จะลดอุปสรรคให้ได้ตามจุดประสงค์ที่วางไว้.....					
84.	ตรวจสอบงบประมาณการรับจ่ายเงินภายหลัง การดำเนินงานทุกครั้ง.....					
85.	ได้กระทำการที่ได้รับมอบหมายหรือสิ่งที่กำหนด ไว้ตามแผนการดำเนินงานครบถ้วนบริบูรณ์.....					
86.	จัดส่งรายงานขั้นสุดท้าย หรือผลการดำเนินงาน และภายหลังเสร็จสิ้นงาน พร้อมห้ชี้แจงข้อ เสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชาและผู้ใต้บังคับบัญชา.....					
88.	นำผลจากการดำเนินงานมาพิจารณาเปรียบ เทียบกับเป้าหมายที่วางไว้.....					
89.	เก็บรวบรวมข้อมูลตลอดจนเอกสารและปัญหา ต่าง ๆ ในการดำเนินงาน เพื่อนำมาวางแผน การทำงานในครั้งต่อไป.....					
90.	กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงาน ประสานงานอุปถัมภ์จังหวัดไว้อย่างชัดเจน.....					



## ภาคผนวก 2

ค่าอำนาจจำแนกและค่าสถิติพื้นฐานของแบบสอบถามเป็นรายชื่อของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

ข้อที่		$\bar{X}$	S.D.	N	T	ข้อที่		$\bar{X}$	S.D.	N	T
1	กลุ่มสูง	3.53	3.35	15	9.58	9	กลุ่มสูง	2.87	2.50	15	3.31
	กลุ่มต่ำ	1.33	.00				กลุ่มต่ำ	1.73	.00		
2	กลุ่มสูง	3.47	3.18	15	6.91	10	กลุ่มสูง	2.80	2.16	15	3.88
	กลุ่มต่ำ	1.60	.00				กลุ่มต่ำ	1.87	.00		
3	กลุ่มสูง	3.60	3.29	15	7.25	11	กลุ่มสูง	3.27	2.79	15	3.80
	กลุ่มต่ำ	1.67	.00				กลุ่มต่ำ	1.93	.00		
4	กลุ่มสูง	2.67	2.26	15	3.55	12	กลุ่มสูง	3.00	2.67	15	4.18
	กลุ่มต่ำ	1.67	.00				กลุ่มต่ำ	1.67	.00		
5	กลุ่มสูง	3.20	2.77	15	4.95	13	กลุ่มสูง	2.93	2.42	15	3.40
	กลุ่มต่ำ	1.80	.00				กลุ่มต่ำ	1.87	.00		
6	กลุ่มสูง	2.93	2.47	15	3.25	14	กลุ่มสูง	3.07	2.83	15	5.68
	กลุ่มต่ำ	1.87	.00				กลุ่มต่ำ	1.47	.00		
7	กลุ่มสูง	2.67	2.15	15	2.58	15	กลุ่มสูง	3.00	2.66	15	3.83
	กลุ่มต่ำ	1.80	.00				กลุ่มต่ำ	1.73	.00		
8	กลุ่มสูง	3.00	2.59	15	3.24	16	กลุ่มสูง	3.13	2.82	15	4.25
	กลุ่มต่ำ	1.87	.00				กลุ่มต่ำ	1.67	.00		

ข้อที่	$\bar{x}$	S.D.	N	T	ข้อที่	$\bar{x}$	S.D.	N	T
17	กลุ่มสูง	3.13	15	4.54	27	กลุ่มสูง	3.00	15	3.12
	กลุ่มต่ำ	1.80				2.71	.00		
18	กลุ่มสูง	3.07	15	4.33	28	กลุ่มสูง	3.20	15	6.20
	กลุ่มต่ำ	1.73				2.67	.00		
19	กลุ่มสูง	3.33	15	6.19	29	กลุ่มสูง	3.20	15	6.01
	กลุ่มต่ำ	1.47				3.12	.00		
20	กลุ่มสูง	2.87	15	4.02	30	กลุ่มสูง	2.93	15	3.43
	กลุ่มต่ำ	1.73				2.48	.00		
21	กลุ่มสูง	2.93	15	3.75	31	กลุ่มสูง	2.93	15	3.58
	กลุ่มต่ำ	1.60				2.70	.00		
22	กลุ่มสูง	3.20	15	5.55	32	กลุ่มสูง	3.20	15	5.60
	กลุ่มต่ำ	1.87				2.68	.00		
23	กลุ่มสูง	3.13	15	5.14	33	กลุ่มสูง	3.00	15	4.30
	กลุ่มต่ำ	1.67				2.80	.00		
24	กลุ่มสูง	3.07	15	3.14	34	กลุ่มสูง	3.13	15	3.64
	กลุ่มต่ำ	1.87				2.73	.00		
25	กลุ่มสูง	3.07	15	5.03	35	กลุ่มสูง	3.07	15	3.65
	กลุ่มต่ำ	1.67				2.71	.00		
26	กลุ่มสูง	3.27	15	5.30	36	กลุ่มสูง	3.33	15	6.39
	กลุ่มต่ำ	1.87				2.79	.00		

ข้อที่		$\bar{x}$	S.D.	N	T	ข้อที่		$\bar{x}$	S.D.	N	T
37	กลุ่มสูง	3.13	2.87	15	5.90	47	กลุ่มสูง	3.00	2.63	15	3.68
	กลุ่มต่ำ	1.53	.00				กลุ่มต่ำ	1.93	.00		
38	กลุ่มสูง	3.27	2.62	15	3.80	48	กลุ่มสูง	3.07	2.53	15	3.68
	กลุ่มต่ำ	2.13	.00				กลุ่มต่ำ	1.93	.00		
39	กลุ่มสูง	3.27	2.96	15	5.15	49	กลุ่มสูง	3.07	2.73	15	3.51
	กลุ่มต่ำ	1.67	.00				กลุ่มต่ำ	1.80	.00		
40	กลุ่มสูง	2.67	2.30	15	2.23	50	กลุ่มสูง	2.93	2.63	15	4.49
	กลุ่มต่ำ	1.80	.00				กลุ่มต่ำ	1.60	.00		
41	กลุ่มสูง	3.00	2.57	15	2.98	51	กลุ่มสูง	3.13	2.87	15	5.55
	กลุ่มต่ำ	1.93	.00				กลุ่มต่ำ	1.53	.00		
42	กลุ่มสูง	2.87	2.59	15	3.80	52	กลุ่มสูง	3.00	2.49	15	3.90
	กลุ่มต่ำ	1.60	.00				กลุ่มต่ำ	1.87	.00		
43	กลุ่มสูง	2.93	2.73	15	4.68	53	กลุ่มสูง	2.93	2.45	15	2.85
	กลุ่มต่ำ	1.47	.00				กลุ่มต่ำ	1.93	.00		
44	กลุ่มสูง	3.00	2.57	15	3.70	54	กลุ่มสูง	2.80	2.31	15	2.87
	กลุ่มต่ำ	1.87	.00				กลุ่มต่ำ	1.87	.00		
45	กลุ่มสูง	2.93	2.19	15	2.97	55	กลุ่มสูง	3.13	2.84	15	4.87
	กลุ่มต่ำ	2.07	.00				กลุ่มต่ำ	1.67	.00		
46	กลุ่มสูง	3.07	2.93	15	4.69	56	กลุ่มสูง	3.00	2.56	15	4.75
	กลุ่มต่ำ	1.40	.00				กลุ่มต่ำ	1.73	.00		

ข้อที่		$\bar{X}$	S.D.	N	T	ข้อที่		$\bar{X}$	S.D.	N	T
57	กลุ่มสูง	3.07	2.78	15	4.94	67	กลุ่มสูง	2.93	2.49	15	4.67
	กลุ่มต่ำ	1.60	.00				กลุ่มต่ำ	1.73	.00		
58	กลุ่มสูง	3.07	2.58	15	3.23	68	กลุ่มสูง	2.87	2.70	15	3.56
	กลุ่มต่ำ	1.93	.00				กลุ่มต่ำ	1.53	.00		
59	กลุ่มสูง	3.33	2.85	15	4.75	69	กลุ่มสูง	2.87	2.57	15	3.23
	กลุ่มต่ำ	1.93	.00				กลุ่มต่ำ	1.67	.00		
60	กลุ่มสูง	3.27	2.83	15	7.07	70	กลุ่มสูง	2.87	2.64	15	3.51
	กลุ่มต่ำ	1.73	.00				กลุ่มต่ำ	1.60	.00		
61	กลุ่มสูง	2.87	2.58	15	3.18	71	กลุ่มสูง	2.87	2.75	15	4.85
	กลุ่มต่ำ	1.73	.00				กลุ่มต่ำ	1.60	.00		
62	กลุ่มสูง	3.13	2.66	15	5.14	72	กลุ่มสูง	2.87	2.75	15	4.22
	กลุ่มต่ำ	1.80	.00				กลุ่มต่ำ	1.40	.00		
63	กลุ่มสูง	2.93	2.69	15	4.70	73	กลุ่มสูง	3.07	2.74	15	4.51
	กลุ่มต่ำ	1.53	.00				กลุ่มต่ำ	1.67	.00		
64	กลุ่มสูง	2.87	2.48	15	3.15	74	กลุ่มสูง	3.13	3.04	15	5.68
	กลุ่มต่ำ	1.80	.00				กลุ่มต่ำ	1.33	.00		
65	กลุ่มสูง	3.07	2.74	15	5.80	75	กลุ่มสูง	3.27	2.81	15	5.30
	กลุ่มต่ำ	1.53	.00				กลุ่มต่ำ	1.87	.00		
66	กลุ่มสูง	3.13	2.84	15	4.63	76	กลุ่มสูง	3.07	2.65	15	8.32
	กลุ่มต่ำ	1.67	.00				กลุ่มต่ำ	1.60	.00		

ข้อที่	$\bar{x}$	S.D.	N	T	ข้อที่	$\bar{x}$	S.D.	N	T	
77	กลุ่มสูง	3.00	15	4.56	84	กลุ่มสูง	3.20	2.87	15	6.20
	กลุ่มต่ำ	1.53				.00	กลุ่มต่ำ	1.60		
78	กลุ่มสูง	3.00	15	5.14	85	กลุ่มสูง	2.93	2.63	15	5.97
	กลุ่มต่ำ	1.60				.00	กลุ่มต่ำ	1.47		
79	กลุ่มสูง	3.13	15	8.84	86	กลุ่มสูง	3.33	3.14	15	5.89
	กลุ่มต่ำ	1.47				.00	กลุ่มต่ำ	1.47		
80	กลุ่มสูง	3.00	15	3.68	87	กลุ่มสูง	2.87	2.58	15	4.62
	กลุ่มต่ำ	1.73				.00	กลุ่มต่ำ	1.53		
81	กลุ่มสูง	2.80	15	4.54	88	กลุ่มสูง	3.33	3.10	15	7.79
	กลุ่มต่ำ	1.47				.00	กลุ่มต่ำ	1.40		
82	กลุ่มสูง	3.13	15	8.49	89	กลุ่มสูง	3.07	2.91	15	6.23
	กลุ่มต่ำ	1.53				.00	กลุ่มต่ำ	1.33		
83	กลุ่มสูง	2.87	15	4.40	90	กลุ่มสูง	3.13	2.99	15	6.31
	กลุ่มต่ำ	1.40				.00	กลุ่มต่ำ	1.33		

บทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการ  
ป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด

บทคัดย่อ

ของ

ศรีนวล สังข์เจริญ

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกสุขศึกษา  
กันยายน 2533

การศึกษาครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาและเปรียบเทียบบทบาทการจัดดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ในด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน การติดตามและประเมินผล ตามตัวแปรคือ หน่วยงานต้นสังกัด ประสบการณ์ในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุ ประสบการณ์ด้านการศึกษาตามหลักสูตรและหรือผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุและอายุ ของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดทั่วประเทศ จำนวน 323 คน โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบ Multi-stage Random Sampling หลายขั้นตอน ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยแยกเป็นบทบาทในด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผน การประสานงาน และการติดตามและประเมินผล ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่า "ที" (t-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way Analysis of Variance) และการทดสอบความแตกต่างรายคู่ โดยวิธีของ เชฟเฟ (Scheffe' test)

ผลการศึกษาพบว่า

1. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง
2. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัด ที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ไม่แตกต่างกัน
3. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุต่างกัน มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

4. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีและไม่มีประสบการณ์ด้านการศึกษาคตามหลักสูตรและ/หรือผ่านการอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุ มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

5. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดที่มีอายุต่างกัน มีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ROLES OF THE PROVINCIAL SAFETY COUNCIL  
ON ACCIDENTS PREVENTION

AN ABSTRACT

BY

SRINUAN SUNGJAROEN

Presented in partial fulfillment of the requirements for the

Master of Education degree in Health Education

at Srinakharinvirot University

September 1990

The objectives of this study were to explore and compare the roles of the Provincial Safety Council on accidents prevention according to certain variables, namely : agencies ; work experience ; education background and/or pass training relating to accident prevention ; and age. Samples were 323 officers being engaged with the Provincial Safety Council. They were obtained by using multistage random sampling technique. Questionnaires relating to policy planning, co-ordination, and Evaluation were constructed and analysed employing percentages ; means ; standard deviations ; t-test ; and One way Analysis of Variance.

The results of this study indicate that ;

1. The Provincial Safety Councils have their roles on accidents prevention of the average level.
2. The Provincial Safety Councils members of different agencies have similar roles on accidents prevention.
3. The council members with differences in their experience relating to accidents prevention show differences in their designated roles.
4. The council members with differences in their education or training backgrounds relating to accidents prevention have differences in their present roles on accidents prevention at the .01 level.
5. The council members with differences in their age show differences in their specified role at the .01 level.