

# พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องในพนักงานอุตสาหกรรม อาหารทะเลบรรจุกระป๋อง<sup>†</sup>

ชุตินา พันละม้าย\*

ธานี แก้วธรรมานุกูล\*\*

วันเพ็ญ ทรงคำ\*\*

\*คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

\*\*คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

## บทคัดย่อ

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาหาความสัมพันธ์มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องในพนักงานแผนกการผลิตอุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋องจำนวน 366 ราย ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ. 2550 รวบรวมข้อมูลตามแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้น ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 75.40 มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง และมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรายด้านในระดับปานกลาง ได้แก่ การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (38.80%) การใช้เครื่องจักร/อุปกรณ์ที่ไม่ถูกวิธี (43.17%) และไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยในการทำงาน (63.39%) ส่วนปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ (43.44%) ความพึงพอใจในงาน (30.87%) และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (70.77%) ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลางและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางลบกับทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ( $rs = -0.31$ ) ความพึงพอใจในงาน ( $rs = -0.17$ ) และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ( $rs = -0.23$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า พนักงานอุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋องมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน การวางแผนการป้องกันและลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานที่มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานจึงมีความสำคัญ พยาบาลอาชีว-อนามัย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัย ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม ควรให้ความสำคัญกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การปรับปรุงกระบวนการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เอื้อให้พนักงานเกิดความพึงพอใจในงาน

**คำสำคัญ:** พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ, ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง, พนักงาน, อุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋อง

<sup>†</sup>ทุนสนับสนุนการศึกษา กองวิจัยและพัฒนา สำนักงานประกันสังคม กระทรวงแรงงาน และ China Medical Board (CMB)

## บทนำ

อุตสาหกรรมแปรรูปและผลิตภัณฑ์จากสัตว์น้ำในประเทศไทยเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมประเภทกิจการผลิตอาหารเพื่อการส่งออกที่มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี จากรายงานการส่งออกเปรียบเทียบใน พ.ศ. 2545 และ พ.ศ. 2548 พบว่า มูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นจากประมาณ 159,488 ล้านบาท เป็น 179,252 ล้านบาทหรือเฉลี่ย 3 ปี มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.39<sup>(1-2)</sup> ส่งผลให้มีแรงงานเข้าทำงานในอุตสาหกรรมดังกล่าวสูงขึ้น ดังรายงานแนวโน้มดัชนีแรงงานของอุตสาหกรรมแปรรูปและผลิตภัณฑ์จากสัตว์น้ำ ใน พ.ศ. 2547 เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2546 ร้อยละ 6.2<sup>(3-4)</sup> อุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋องเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมแปรรูปและผลิตภัณฑ์จากสัตว์น้ำ กระบวนการผลิตมีการใช้แรงงานคนร่วมกับเครื่องจักรขนาดใหญ่และอุปกรณ์ของมีคม ทำให้พนักงานมีโอกาสเสี่ยงที่จะได้รับอุบัติเหตุจากการทำงาน<sup>(5-6)</sup> จากรายงานการประสพอุบัติเหตุเนื่องจากการทำงานสูงสุด 10 อันดับแรก ใน พ.ศ. 2545-2548 พบผู้ประสพอุบัติเหตุในอุตสาหกรรมประเภทกิจการผลิตอาหารมากเป็นอันดับสองรองจากกิจการก่อสร้างโดยมีอัตราผู้ประสพอุบัติเหตุอยู่ระหว่าง 54 - 60 ต่อ 1,000 รายของผู้ประสพอุบัติเหตุเนื่องจากการทำงานทั้งหมด<sup>(7)</sup> ซึ่งสถิติดังกล่าวยังสูงกว่าเป้าหมายของกระทรวงแรงงานที่กำหนดไว้ ใน พ.ศ. 2551 ว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานต้องไม่เกิน 7.29 ต่อ 1,000 ราย จะเห็นได้ว่าพนักงานที่ทำงานในอุตสาหกรรมประเภทกิจการผลิตอาหารมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานซึ่งอาจทำให้บาดเจ็บ พิการ หรืออาจถึงขั้นเสียชีวิต รวมทั้งความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจจากการรักษาพยาบาล การทำขวัญ การชดเชยการหยุดงาน การสูญเสียเวลาในซ่อมแซมเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่เสียหาย ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมหรือสอนพนักงานใหม่ทดแทน<sup>(8)</sup>

มีรายงานว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ จากการทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญมี 2 ประการ ได้แก่ สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (unsafe condition) และ

การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (unsafe act)<sup>(9)</sup> สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัยเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพเครื่องจักร/อุปกรณ์และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ซึ่งพบร้อยละ 6-16 ของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ<sup>(10)</sup> ส่วนการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือพฤติกรรมการทำงานของพนักงานที่มีแนวโน้มอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บหรือความเสียหายต่อร่างกายและทรัพย์สิน<sup>(11)</sup> ในประเทศฟินแลนด์ระหว่าง ค.ศ. 1985-1990 พบว่าสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานถึงร้อยละ 84-94 ของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด<sup>(10)</sup> จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจากการทำงานเกิดจากสาเหตุหลักที่สำคัญคือการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงาน จังหวัดสงขลาเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของภาคใต้ตอนล่างและเป็นแหล่งที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ โดยมีจำนวนอุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋องตั้งอยู่จำนวน 3 โรงงานและมีกระบวนการทำงานตั้งแต่ขั้นตอนการตรวจสอบคุณภาพวัตถุดิบจนถึงการปิดฉลากและบรรจุกล่อง ซึ่งมีจำนวนพนักงานทั้งหมด 10,161 คน<sup>(12)</sup> จากสถิติการประสพอุบัติเหตุจากการทำงานของจังหวัดสงขลา ในปี พ.ศ. 2546 - 2548 พบว่า อุตสาหกรรมประเภทกิจการผลิตอาหารทั้งหมดมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานจำนวน 166, 195 และ 173 ต่อ 1,000 ราย ของผู้ประสพอุบัติเหตุทั้งหมดตามลำดับ และเป็นอันดับสองรองจากอุตสาหกรรมผลิตยาง<sup>(13)</sup> โดยสถิติดังกล่าวสูงกว่าเป้าหมายของกระทรวงแรงงานที่กำหนดไว้ตามแผนยุทธศาสตร์ การศึกษาครั้งนี้ได้ศึกษาเฉพาะขั้นตอนการตัดแต่งวัตถุดิบ การตัดแต่งทำความสะอาดวัตถุดิบ การบรรจุ และการปิดฉลากและบรรจุกล่อง เนื่องจากขั้นตอนดังกล่าวมีการใช้แรงงานจำนวนมากและต้องยืนตลอดการทำงาน มีการใช้มีดในการตัดแต่งวัตถุดิบและเครื่องจักรที่มีสายพานในการลำเลียงวัตถุดิบทำให้มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานได้สูงจาก

ข้อมูลข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าพนักงานในอุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋อง มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานสูงและจากรายงานการวิจัยที่กล่าวมาข้างต้นพบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงาน ดังนั้นจึงศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานในอุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋อง

### วิธีการศึกษา

เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาหาความสัมพันธ์ โดยสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องในพนักงานแผนกการผลิตอุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋องแห่งหนึ่ง กลุ่มตัวอย่างอยู่ในจังหวัดสงขลา เลือกกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มตามคุณสมบัติที่กำหนด คือ ทำงานในขั้นตอนการตัดแต่งวัตถุดิบ การตัดแต่งทำความสะอาดวัตถุดิบ การบรรจุ และการปิดฉลากและบรรจุกล่อง อายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป สามารถสื่อสารภาษาไทยได้และยินดีเข้าร่วมในการวิจัย ในการศึกษานี้มีพนักงานที่มีคุณสมบัติครบตามเกณฑ์ ยินดีเข้าร่วมการศึกษา จำนวน 366 ราย รวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2550

#### - เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เป็นแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้น ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ 1) ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ สมรส ระดับการศึกษา สถานภาพทางเศรษฐกิจ โรคประจำตัว ประสบการณ์ทำงาน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน 2) พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ประกอบด้วยข้อคำถามแบบมาตราส่วนประเมินค่า (rating scale) 3 ระดับ แบ่งระดับคะแนนพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ปานกลางและต่ำ โดยใช้ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างกำหนด และ 3) ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิด

อุบัติเหตุจากการทำงาน แต่ละข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (rating scale) 2 ระดับ แบ่งระดับคะแนนปัจจัยที่เกี่ยวข้องเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ปานกลางและต่ำ โดยใช้ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างกำหนด

ผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิ 5 ท่าน (ค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหาเท่ากับ 0.94) และทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสัมภาษณ์พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ได้ค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือในระดับที่ยอมรับได้ (0.71 และ 0.86)

#### - การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากโครงสร้างการวิจัยผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการจริยธรรมคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ด้วยตนเอง โดยขออนุญาตจากผู้จัดการอุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋องขนาดใหญ่จำนวน 1 แห่ง ที่ยินยอมให้เข้าทำการศึกษา ตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลภายหลังการรวบรวมข้อมูลวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ในส่วนความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์โดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบสเปียร์แมน

### ผลการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างจำนวน 366 ราย ส่วนใหญ่ร้อยละ 97.54 เป็นเพศหญิง มีเพียงร้อยละ 2.46 เป็นเพศชาย จบการศึกษาสูงสุดในระดับประถมศึกษาร้อยละ 41.53 อีกร้อยละ 25.96 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ส่วนสถานภาพทางเศรษฐกิจของครอบครัวประมาณครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง (50.82%) มีรายได้พอๆ กับรายจ่าย ในขณะที่ร้อยละ 26.50 ของกลุ่มตัวอย่างมีรายได้ไม่พอกับรายจ่าย (ตารางที่ 1)

ข้อมูลการทำงาน กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 54.10 ทำงาน

ตารางที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล (n=366)

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
หญิง	357	97.54
ชาย	9	2.46
ระดับการศึกษาสูงสุด		
ประถมศึกษา	152	41.53
มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6)	95	25.96
มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3)	85	23.22
อนุปริญญา	17	4.65
ปริญญาตรี	16	4.37
ไม่ได้เรียน	1	0.27
สถานภาพทางเศรษฐกิจของครอบครัว		
รายได้พอเหลือเก็บ	186	50.82
รายได้พอๆ กับรายจ่าย	97	26.50
รายได้ไม่พอกับรายจ่าย	83	22.68

ในขั้นตอนการตัดแต่งทำความสะอาดวัตถุดิบ อีกร้อยละ 20.49 ทำงานในขั้นตอนการบรรจุกระป๋อง กลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์ทำงานอยู่ระหว่าง 1 เดือน ถึง 25 ปี 6 เดือน (เฉลี่ย 6.89 ปี SD 6.20) ร้อยละ 53.28 ของกลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์ทำงานน้อยกว่า 5 ปี และ ร้อยละ 22.40 มีประสบการณ์ทำงาน 6-10 ปี กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 77.60 มีลักษณะการจ้างงานเป็น ลูกจ้างรายวัน อีกร้อยละ 22.40 เป็นลูกจ้างรายเหมา จำนวนชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ระหว่าง 32-72 ชั่วโมง (เฉลี่ย 57.75 ชั่วโมง SD 6.72) โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 80.87 มีชั่วโมงการทำงานมากกว่า 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์

ข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 75.40 มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง อีกร้อยละ 12.30 ของกลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาองค์ประกอบพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรายด้าน ได้แก่ การไม่ใช้อุปกรณ์

ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (38.80%) การใช้เครื่องจักร/ อุปกรณ์ที่ไม่ถูกวิธี (43.17%) และการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยในการทำงาน (63.39%) พบว่าอยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 2) เมื่อพิจารณาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 33.33 ไม่มีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียงทุกครั้งขณะทำงานกับเครื่องจักรที่มีเสียงดัง ร้อยละ 14.75 ไม่มีการปิดเครื่องจักรทุกครั้งก่อนการตรวจสอบหรือซ่อมบำรุงและร้อยละ 33.88 ของกลุ่มตัวอย่างไม่มีการแจ้งหัวหน้างานทุกครั้งเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 43.44 มีทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุในระดับปานกลาง (ตารางที่ 3) โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังมีทัศนคติที่ไม่ถูกต้องในบางประเด็น เช่น การสวมเสื้อผ้าหลวมหรือไม่รัดกุมไม่ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (40.98%) และการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานเป็นหน้าที่ของโรงงาน (39.34%) ความพึงพอใจในงาน (30.87%) อยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 3) เมื่อพิจารณา ความพึงพอใจในงานรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (95.35%) มีความพึงพอใจโรงงานให้ความช่วยเหลือที่ดีเมื่อได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานและกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 90.44 มีความพึงพอใจในสวัสดิการโดยรวมที่ทางโรงงานจัดให้ และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (70.77%) ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 3) เมื่อพิจารณารายละเอียดปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 79.51 ต้องยืนทำงานต่อเนื่องมากกว่า 4 ชั่วโมง อีกร้อยละ 75.40 ทำงานแข่งขันกับเวลาและร้อยละ 21.31 บริเวณทางเดินมีสิ่งกีดขวางไม่เป็นระเบียบ

ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง วิเคราะห์โดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบสเปียร์แมน (Spearman

พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องในพนักงานอุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋อง

ตารางที่ 2 ระดับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (n=366)

ระดับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
<b>โดยรวม (<math>\bar{X}</math> = 24.03, SD 4.01, พิสัย 17-39)</b>		
สูง (คะแนน > 28.04)	45	12.30
ปานกลาง (คะแนน 20.02 - 28.04)	276	75.40
ต่ำ (คะแนน < 20.02)	45	12.30
<b>รายด้าน</b>		
<b>การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (<math>\bar{X}</math> 6.28, SD 1.49, พิสัย 5-13)</b>		
สูง (คะแนน > 7.77)	60	16.39
ปานกลาง (คะแนน 4.79 - 7.77)	142	38.80
ต่ำ (คะแนน < 4.79)	164	44.81
<b>การใช้เครื่องจักร/อุปกรณ์ ที่ไม่ถูกวิธี (<math>\bar{X}</math> 5.50, SD 1.46, พิสัย -9)</b>		
สูง (คะแนน > 6.96)	83	22.68
ปานกลาง (คะแนน 4.04 - 6.96)	158	43.17
ต่ำ (คะแนน < 4.04)	125	34.15
<b>การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยในการทำงาน (<math>\bar{X}</math> 12.25, SD 2.50, พิสัย 8-20)</b>		
สูง (คะแนน > 14.75)	75	20.49
ปานกลาง (คะแนน 9.75 - 14.75)	232	63.39
ต่ำ (คะแนน < 9.75)	59	16.12

ตารางที่ 3 ระดับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (n=366)

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
<b>ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ (<math>\bar{X}</math> = 9.02, SD 1.48, พิสัย = 4-11)</b>		
สูง (คะแนน > 10.50)	152	41.53
ปานกลาง (คะแนน 7.54 - 10.50)	159	43.44
ต่ำ (คะแนน < 7.54)	55	15.03
<b>ความพึงพอใจในงาน (<math>\bar{X}</math> = 8.52, SD 1.36, พิสัย = 3-10)</b>		
สูง (คะแนน > 9.88)	226	61.75
ปานกลาง (คะแนน 7.16 - 9.88)	113	30.87
ต่ำ (คะแนน < 7.16)	27	7.38
<b>ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (<math>\bar{X}</math> = 10.85, SD 2.22, พิสัย = 3-16)</b>		
สูง (คะแนน > 13.07)	91	24.86
ปานกลาง (คะแนน 8.63 - 13.07)	259	70.77
ต่ำ (คะแนน < 8.63)	16	4.37

**ตารางที่ 4** ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (n = 366)

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r <sub>s</sub> ) p value	
	พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	
ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ	- 0.31	< 0.01
ความพึงพอใจในงาน	- 0.17	< 0.01
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	- 0.23	< 0.01

Correlation Coefficiency) พบว่า ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุ (rs = -0.31) ความพึงพอใจในงาน (rs = -0.17) และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (rs = -0.23) มีความสัมพันธ์ทางลบในระดับต่ำกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 (ตารางที่ 4)

### วิจารณ์

จากข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องในพนักงานอุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋อง พบว่า มากกว่าสองในสาม (ร้อยละ 75.40) ของกลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับที่ไม่สูง อาจเนื่องมาจากปัจจัยด้านเพศ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีหลายการศึกษาพบว่า เพศหญิงรับรู้ความสามารถการใช้แรงในการทำงานแตกต่างจากเพศชาย เช่น การยก/ลากของที่มีน้ำหนักมากเพศหญิงจะไม่กระทำด้วยตนเองตามลำพัง แต่จะขอความช่วยเหลือจากผู้อื่น ซึ่งตรงกันข้ามกับเพศชายมักจะพยายามยกหรือลากของที่มีน้ำหนักมากด้วยตนเอง<sup>(14-16)</sup> ด้านระดับการศึกษา พบว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์ทางลบในระดับต่ำกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 (r = -0.13) ซึ่ง

แสดงให้เห็นว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ ทั้งนี้ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีทักษะในการแสวงหาความรู้ดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ ทำให้สามารถนำความรู้ที่แสวงหามาได้ไปใช้ในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันตนเองจากสิ่งคุกคามต่อสุขภาพ<sup>(17)</sup>

ส่วนปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุประกอบด้วยทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุพบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 43.44 มีคะแนนทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุในระดับปานกลาง อีกร้อยละ 15.03 มีคะแนนทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับต่ำ (ตารางที่ 3) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานในกลุ่มพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพารา พบว่า พนักงานมีทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานในระดับปานกลาง<sup>(18)</sup> และการศึกษาเปรียบเทียบการรับรู้ทัศนคติและการจัดการกับวิธีการที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน พบว่า ทัศนคติด้านลบต่อการป้องกันอุบัติเหตุทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานสูงขึ้น<sup>(19)</sup> จากผลการศึกษาค้นคว้า พบว่าพนักงานมีทัศนคติด้านลบต่อการป้องกันอุบัติเหตุในสัดส่วนที่สูงหลายประเด็น เช่น การสวมเสื้อผ้าหลวมหรือไม่รัดกุมไม่ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานเป็นหน้าที่ของโรงงาน และการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้

ด้านความพึงพอใจในงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจในงานอยู่ในระดับสูง (61.75%) (ตารางที่ 3) อาจเนื่องมาจากสภาพทางเศรษฐกิจของครอบครัว โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่าง (50.82%) มีรายได้พอ ๆ กับรายจ่าย ซึ่งสภาพทางเศรษฐกิจที่ดี หรือมีแหล่งสนับสนุนที่เพียงพอส่งผลให้บุคคลมีความพึงพอใจในงาน ทำให้เพิ่มศักยภาพในการดูแลตนเองและสามารถปฏิบัติพฤติกรรมที่ถูกต้อง<sup>(17)</sup> จากการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงในการทำงาน พบว่า พนักงานที่มีความพึงพอใจในการทำงานระดับต่ำ จะยิ่งส่งผลให้อัตราการ

เกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเพิ่มสูงขึ้น<sup>(20-22)</sup> นอกจากนี้ลักษณะการจ้างงานของกลุ่มตัวอย่าง โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมากกว่าสองในสามมีลักษณะการจ้างงานเป็นลูกจ้างรายวัน อาจทำให้มีการเข้า-ออกจากงานของพนักงานบ่อย รวมทั้งสถานประกอบการกำหนดให้มีการอบรมด้านความปลอดภัยแก่พนักงาน ปีละ 2 ครั้ง ทำให้ต้องมีภาระจำกัดจำนวนพนักงานที่เข้ารับการอบรมในแต่ละครั้ง ส่งผลให้พนักงานอาจไม่ได้เข้ารับการอบรมครบทุกคน

ด้านปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า มากกว่าสองในสามของกลุ่มตัวอย่าง (70.77%) มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 3) ซึ่งในเชิงทฤษฎีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ภาระงาน ลักษณะงานที่ต้องทำซ้ำซาก การยืนทำงานติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน หรือการจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่เหมาะสมทำให้เกิดอาการผิดปกติในระบบโครงร่างและกล้ามเนื้อ เช่น ปวดเมื่อย ลำ แคล็ด ซึ่งนำไปสู่แนวโน้มต่อการเกิดพฤติกรรมเสี่ยง<sup>(23)</sup> สอดคล้องกับการศึกษาเกี่ยวกับการจัดการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานในโรงงานผลิตเสื้อผ้า พบว่า สภาพแวดล้อมในการทำงาน เช่น ช่องทางเดินไม่มีความเป็นระเบียบ ทำให้มีแนวโน้มเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน<sup>(24)</sup> และการศึกษาในพนักงานชุดเจาะน้ำมันเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในการทำงาน เช่น ภาระงานที่หนัก เสียงดัง และสภาพอากาศที่ร้อนในการทำงาน ทำให้พนักงานมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานสูงขึ้น<sup>(20)</sup>

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมเสี่ยงกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการวิจัยครั้งนี้ พบว่าทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางลบในระดับต่ำกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ( $rs = -0.31, p < 0.01$ ) (ตารางที่ 4) สอดคล้องกับทฤษฎีที่ว่าทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ไม่ดี ทำให้มีแนวโน้มต่อการเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน<sup>(25)</sup> มีการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยเสี่ยงในการทำงานกับการเกิด

อุบัติเหตุจากการทำงานพบว่า พนักงานที่มีทัศนคติที่ดีต่อการป้องกันอุบัติเหตุจะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานระดับสูง ( $r = 0.73, p < 0.01$ )<sup>(22)</sup> และการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยการปฏิบัติงานที่ปลอดภัยกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพนักงานอุตสาหกรรมเครื่องปั้นดินเผา พบว่า พนักงานที่มีทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำ มีแนวโน้มที่จะเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง ( $ORa = 2.79, p < 0.01$ )<sup>(26)</sup>

ความพึงพอใจในงานมีความสัมพันธ์ทางลบในระดับต่ำกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ( $rs = -0.17, p < 0.01$ ) (ตารางที่ 4) ในเชิงทฤษฎีความพึงพอใจในงานระดับต่ำมีแนวโน้มทำให้บุคคลเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้<sup>(25)</sup> สอดคล้องกับการศึกษาในพนักงานชุดเจาะน้ำมันที่พบว่า พนักงานที่ไม่มีความพึงพอใจในการบริหารจัดการความปลอดภัยในงานหรือเพื่อนร่วมงาน ส่งผลทำให้มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานสูง<sup>(21)</sup> และการศึกษาของโซล (Seo) ที่ศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยเสี่ยงในการทำงานกับการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานพบว่า พนักงานที่มีความพึงพอใจในงานระดับต่ำ ส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเพิ่มสูงขึ้น<sup>(22)</sup>

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์ทางลบในระดับต่ำกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ( $rs = -0.23, p < 0.01$ ) (ตารางที่ 4) ในเชิงทฤษฎีกล่าวว่าการวิจัยด้านสิ่งแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ดี เช่น การยืนทำงานมากกว่า 4 ชั่วโมง การทำงานแข่งขันกับเวลา บริเวณการทำงานมีเสียงดัง ทำให้มีแนวโน้มที่จะเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้สูง<sup>(25)</sup> สอดคล้องกับการศึกษาของมณฑา เก่งการพานิชและคณะ<sup>(27)</sup> ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ลักษณะงาน ได้แก่ การทำงานล่วงเวลา การทำงานแข่งขันกับเวลาและกฎระเบียบในการทำงานที่เข้มงวด ทำให้พนักงานเกิดความเหนื่อยล้า อันนำไปสู่การเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเช่น

การปฏิบัติงานลัดชั้นตอนและละเลยการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลขณะทำงาน<sup>(15,28)</sup>

จากผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า การมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ความพึงพอใจในงานระดับต่ำ และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ดี ทำให้พนักงานมีแนวโน้มที่จะเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้สูง ดังนั้นการดำเนินการป้องกันและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน หรือการเสริมสร้างพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยให้แก่พนักงาน ควรคำนึงถึงพฤติกรรมที่ยังเป็นปัญหาสำหรับคนทำงานในประเด็นการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยในการทำงาน เช่น การไม่แจ้งหัวหน้างานเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยและการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนทำงานหรือกินยาที่ทำให้เกิดอาการง่วง ซึ่งการที่จะลดพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว ควรตระหนักถึงการปรับเปลี่ยนปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานการปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงาน และสภาพสิ่งแวดล้อมในการทำงานที่เอื้อให้เกิดความพึงพอใจในงานของพนักงาน อันจะนำไปสู่การมีพฤติกรรมการทำงานที่มีความปลอดภัย

### กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณ กองวิจัยและพัฒนา สำนักงานประกันสังคม กระทรวงแรงงาน และ China Medical Board (CMB) ที่ให้สนับสนุนการศึกษาครั้งนี้

### เอกสารอ้างอิง

1. ศูนย์สารสนเทศอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. ภาวะอุตสาหกรรมอาหาร ไตรมาสที่ 4 ปี 2546. [serial online] 2546: [cited 2006 January 23]; Available from URL: <http://www.oie.go.th/industrystatus2/177.zip>
2. ศูนย์สารสนเทศอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. ภาวะอุตสาหกรรมอาหารไตรมาสที่ 4 ปี 2548. [serial online]

- 2548: [cited 2006 January 23]; Available from URL: <http://www.oie.go.th/industrystatus2/373.zip>
3. สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. รายงานภาวะอุตสาหกรรม การสำรวจข้อมูลการผลิตราย ปี พ.ศ. 2545. [serial online] 2546: [cited 2005 October 9]; Available from URL: <http://www.oie.go.th/industrystatus2>
4. สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. รายงานภาวะอุตสาหกรรม การสำรวจข้อมูลการผลิตราย ปี พ.ศ. 2546. [serial online] 2547: [cited 2005 October 9]; Available from URL: <http://www.oie.go.th/industrystatus2>
5. Booranaprapruck J. Industry accident in the context of labor process: a case study of food cannery factory in Bangkok vicinity (M.A. Medical & Health social sciences, Faculty of graduate student). Bangkok: Mahidol university; 2003.
6. U. S. Department of Labour. Food processing occupations. [serial online] 2006: [cited 2006 March 23]; Available from URL: <http://www.bls.gov/oco/ocos219.htm>
7. สำนักงานกองทุนเงินทดแทน กระทรวงแรงงาน. สถิติการประสพอันตรายจากการทำงานในข่ายกองทุนเงินทดแทน. [serial online] 2546: [cited 2005 April 21]; Available from URL: <http://www.sso.go.th>
8. วิทยา อยู่สุข. อาชีวอนามัยความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: นำอักษรการ; 2544.
9. Heinrich HW. Industrial accident prevention. 4th ed. New York: McGraw-HillBook; 1959.
10. Salminen S, Tallberg T. Human errors in fatal and serious occupational accidents in Finland. Ergonomics 1996; 39 (7):980-88.
11. World Health Organization [WHO]. Occupational health: a manual for primary health care workers. [serial online] 2001: [cited 2005 October 23]; Available from URL: [http://www.who.int/entity/occupational\\_health/en/](http://www.who.int/entity/occupational_health/en/)
12. สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา กระทรวงอุตสาหกรรม. สถิติข้อมูลโรงงานจังหวัดสงขลา ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2549: สถิติข้อมูลภาคอุตสาหกรรมสงขลา. [serial online] 2549: [cited 2006 July 5]; Available from URL: <http://www.m-industry.go.th>
13. สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา. การอุตสาหกรรม สิ้นเดือนธันวาคม 2548. [serial online] 2548: [cited 2006 February 22]; Available from URL: <http://www.songkhla.go.th/data/industry.htm>
14. Aittomaki A, Lahelma E, Roos E, Martikainen P. Gender differences in the association of age with physical workload and functioning. Occup Environ Med 2005; 62: 95-100.
15. Harrington JM. Health effects of shift work and extended hours of work. Occup Environ Med 2001; 58: 68-72.

16. Smith PM, Mustard CA. Examining the associations between physical work demands and work injury rates between men and women in Ontario, 1990-2000. *Occup Environ Med* 2004; 61:750-6.
17. Pender NJ, Murdaugh CL, Parson MA. Health promotion in nursing practices. 5th ed. New York : Appleton & Lange; 2006.
18. ศิริลักษณ์ คงสัตยกุล. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานโรงงานแปรรูปไม่ย่างพารา จังหวัดระยอง (วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต). สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน, บัณฑิตวิทยาลัย. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา; 2546.
19. Clarke S. Contrasting perceptual, attitudinal and dispositional approaches to accident involvement in the workplace. *Safety Science* 2006; 44:537-50.
20. Gimeno D, Felkner S, Burau KD, Delclos GL. Organizational and occupational risk factors associated with work related injuries among public hospital employees in Costa Rica. *Occup Environ Med* 2005; 62:337-43.
21. Rundmo T, Hestad H, Ulleberg P. Organizational factors, safety attitudes and workload among offshore oil personnel. *Safety Science* 1998; 29:75-87.
22. Seo D. An explicative model of unsafe work behavior. *Safety Science* 2005; 43:187-211.
23. Roger B. Occupational and environmental health nursing: concept and practice. 2nd ed. Philadelphia: Saunders; 2003.
24. สุนงคช เครื่องคำ. การจัดการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในโรงงานผลิตเสื้อผ้า: กรณีศึกษาบริษัทไทยโปรดักอินเตอร์เนชั่นแนลจำกัด (วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต). สาขาวิชาอาชีวศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่; 2545.
25. Geller ES. The psychology of safety handbook. 2nd ed. USA: Lewis Publishers; 2000.
26. Garcia AM, Boix P, Canosa C. Why do worker behave unsafely at work? Determinants of safe work practices in industry workers. *Occup Environ Med* 2004; 61; 239-46.
27. มณฑา เก่งการพานิช, ลักษณ์ เต็มศิริกุลชัย, นวรัตน์ สุทธิพงศ์, กนิษฐา จันทร์ฉาย, ยูวัฒน์ อยู่ชา, ปิยะมากรณ์ โล่ห์ทวีมงคล. พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของคนขับรถตู้บริเวณแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร. *วารสารสุโขศึกษา* 2546; 26(95):14-25.
28. Dembe AE, Erickson JB, Delbos RG, Banks SM. The impact of overtime and long hours on occupational injury and illnesses: new evidence from the United States. *Occup Environ Med* 2005; 62: 588-97.

**Abstract**    **Accident-risk Behaviors and Related Factors among Seafood Canning Workers**

**Chuima Punlamai\***, **Thanee Kaewthummanukul\*\***, **Wanpen Songkham\*\***

\*Faculty of Medicine, Prince of Songkla University, \*\*Faculty of Nursing, Chiang Mai University

*Journal of Health Science* **2008; 17:129-38.**

The main purpose of this correlational descriptive study was to examine accident-risk behaviors and related factors among seafood canning workers. The study sample comprised 366 workers in a production line from February to March, 2007. The research instrument was an interview form. The main results demonstrated that the study sample (75.40%) had accident-risk behaviors at a moderate level. Considering each aspect of accident-risk behaviors of the samples, non-advocacy of personal protective equipment (38.80%), incorrect use of machine/equipment (43.17%), and irregular observance of work safety regulations (63.39%) were at moderate levels. Regarding related factors, it was found that attitudes of preventive accidents (43.44%), job satisfaction (30.87%), and environmental factors (70.77%) of the sample were at a moderate level. It was also found that accident-risk behaviors had a statistically significant relationship with attitudes of preventive accidents ( $r_s = -0.31$ ), job satisfaction ( $r_s = -0.17$ ), and environmental factors ( $r_s = -0.23$ ) ( $p < 0.01$ ). The results of this study indicated that seafood canning workers have accident-risk behaviors especially not following the work safety regulations of works. An effective plan for prevention and reduction of occupational accidents, resulting in safer working environment, is critical. Occupational health nurses as well as occupational and environmental health related institutions should recognize the significance of factors related to accident-risk behaviors such as an improvement of working process and environment to increase workers' job satisfaction.

**Key words:** accident-risk behaviors, related factors, workers, seafood canning