

Original Article

นิพนธ์ต้นฉบับ

อุบัติเหตุจราจรของคนขับรถบรรทุก : ความเสี่ยงที่ถูกพราง

ประคอง ชื่นวัฒนา

คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำความเข้าใจชุดความคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การประกอบสร้างของชุดความคิด และเงื่อนไขเชิงบริบทที่หล่อหลอม ซึ่งประกอบด้วย ประสบการณ์การขับรถในชีวิตประจำวัน ภูมิหลังทางสังคมวัฒนธรรมของคนขับรถบรรทุก และระบบธุรกิจการขนส่งและการประกันอุบัติเหตุจราจร โดยใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยเทคนิคการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม ผู้ให้ข้อมูลหลักคือคนขับรถบรรทุก 17 คน ศึกษาระหว่างเดือนธันวาคม ถึงพฤษภาคม 2549 การศึกษาพบว่าคนขับรถบรรทุกให้คุณค่าและความหมายของอุบัติเหตุจราจรว่า เป็นเสมือนส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของการขับรถบรรทุก เป็นเหตุการณ์ปกติธรรมดาที่เกิดขึ้นกับอาชีพ ซึ่งไม่สามารถป้องกันได้ โดยที่อุบัติเหตุจราจรนี้ไม่มีผลกระทบต่อตรงถึงชีวิตของคนขับ เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของตัวรถบรรทุกที่มีขนาดใหญ่กว่ารถของผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ นอกจากนี้กลไกการทำหน้าที่ของระบบธุรกิจการขนส่ง และการประกันภัยที่เข้ามาบริหารจัดการเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรยังช่วยตอกย้ำความหมายของอุบัติเหตุจราจรว่าไม่ใช่เป็นเรื่องที่ร้ายแรง โดยผ่านวิธีการ “เคลียร์” ของตัวแทนจากบริษัทประกันภัยและเจ้าพนักงานกิจการรถบรรทุก ทำให้คนขับรถบรรทุกมีวิธีคิดว่า ความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรทุกอย่างสามารถชดเชยได้ เจ้าพนักงานกิจการรถบรรทุก ตัวรถ และระบบประกันภัยเป็นบริบทที่เปรียบเสมือนเกราะป้องกันคนขับรถให้พ้นจากผลกระทบต่าง ๆ จากอุบัติเหตุจราจร ในขณะที่ผู้ขับขี่อื่น ๆ จำเป็นต้องตระหนักและพยายามหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจราจร กระบวนการหล่อหลอมชุดความคิดดังกล่าวส่งผลให้คนขับรถบรรทุกติดอยู่กับดักของพฤติกรรมที่ตนเองก็ตระหนักว่าเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจร ดังนั้นจึงเสนอแนะว่า การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มผู้ขับรถบรรทุกนั้นจำเป็นต้องก้าวพ้นจากการมุ่งเน้นควบคุมตัวปัจเจก โดยควรดำเนินการปรับระบบโครงสร้างที่หล่อเลี้ยงชุดความคิดที่ส่งผลให้พฤติกรรมที่เสี่ยงของคนขับรถบรรทุกดำรงอยู่ ทั้งระบบธุรกิจที่มุ่งหวังผลกำไรจนขาดสำนึกต่อส่วนรวม การทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการก่อรูปวัฒนธรรมแห่งการ “เคลียร์” ที่เกิดขึ้นจากวิธีการดำเนินธุรกิจของเจ้าพนักงานกิจการรถบรรทุกและบริษัทประกันภัยต่าง ๆ

คำสำคัญ: อุบัติเหตุจราจร, ความเสี่ยง, คนขับรถบรรทุก, เจ้าพนักงาน, ระบบประกันภัย

บทนำ

ปัจจุบัน อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของโลกซึ่งทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างสูง อีกทั้งมีแนวโน้มทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น

โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา องค์การอนามัยโลก (World Health Organization)⁽¹⁾ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยระบุว่าอุบัติเหตุจราจรจะเลื่อนอันดับจากสาเหตุของความพิการและ

การเสียชีวิตของโลกอันดับที่ 9 ขึ้นสู่อันดับที่ 3 ใน พ.ศ. 2563 หากประเทศที่เกี่ยวข้องยังไม่ดำเนินการป้องกันแก้ไข

แม้ว่ารัฐบาลไทยได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ. 2526 โดยมีการก่อตั้งหน่วยงานหลักขึ้นรับผิดชอบในการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรนับจากคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยแห่งชาติจนถึงศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน หากแต่จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตยังคงสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสุขภาพ เศรษฐกิจ และสังคมมากขึ้นเป็นลำดับ ดังเห็นได้จากอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรของประชากร 8 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2530 ซึ่งเพิ่มสูงขึ้นจนเป็น 28 ต่อประชากรแสนคน ใน พ.ศ. 2538-2539 และแม้จะลดลงในช่วงประเทศไทยประสบปัญหาทางเศรษฐกิจใน พ.ศ. 2541 โดยมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจร 13 ต่อประชากรแสนคน แต่หลังจากนั้นอัตราการตายของประชากรอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรก็เพิ่มสูงมากขึ้นอีกใน พ.ศ. 2542-2543 และค่อนข้างคงที่ใน พ.ศ. 2544-2545 โดยมีอัตราการตายอยู่ระหว่าง 21-22 ต่อประชากรแสนคน⁽²⁾

จึงไม่ประสบผลสำเร็จในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยเฉพาะประเด็นปัญหาในส่วนของผู้ขับขี่ซึ่งเป็นปัจจัยสาเหตุหนึ่งในสามปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร อันได้แก่ คน ยาน-พาหนะ และถนน^(1,3-6) ทั้งที่หน่วยงานของรัฐและองค์กรเอกชนต่างร่วมมือกันป้องกันอุบัติเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร และการบาดเจ็บรุนแรง รวมทั้งสร้างเสริมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยด้วยมาตรการด้านการให้ความรู้และการมีส่วนร่วม (education and participation) และมาตรการทางด้านกฎหมาย (law enforcement) งานวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาถึงชุดความคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรของคนขับรถบรรทุก กลุ่มผู้ขับขี่ที่ได้รับการกล่าว

ขานจากสังคมว่ามีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในลักษณะต่าง ๆ⁽⁷⁻⁹⁾ การประกอบสร้างของชุดความคิดดังกล่าว และเงื่อนไขเชิงบริบทที่หล่อหลอมชุดความคิดดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อช่วยอธิบายถึงการดำรงอยู่ของพฤติกรรมที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจร

วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) ซึ่งใช้เทคนิคการสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth interview) และการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (non-participatory observation) ในการเก็บข้อมูล โดยผู้ให้ข้อมูลหลักคือ คนขับรถบรรทุกจำนวน 17 คน เนื่องจากเป็นกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีคุณลักษณะที่มักเป็นฝ่ายก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร กล่าวคือ เป็นเพศชาย จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นหรือต่ำกว่าอาชีพขับรถ และขับรถตั้งแต่ 5 วันต่อสัปดาห์ขึ้นไป⁽⁷⁾ รวมทั้งเป็นกลุ่มคนขับรถที่ได้รับการกล่าวขานจากสังคมว่ามีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูงในลักษณะของการขับรถเร็ว นำหวาดเสียว ฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการแข่งในบริเวณห้ามแข่ง รวมทั้งมีการเสพยาบ้าหรือเหล้า⁽⁸⁻¹²⁾ ดื่มสุรา

เกณฑ์การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ เป็นลูกจ้างที่รับจ้างขับรถบรรทุก มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตตำบลบ้านน้าน้อย อำเภอโกกแง (ชื่อสมมติ) จังหวัดนครปฐม เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร ทั้งนี้เพื่อให้ผู้วิจัยสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ กับประเด็นการศึกษาได้ครอบคลุม ซึ่งแม้ว่าในตำบลบ้านน้าน้อยแห่งนี้จะมีคนขับรถบรรทุกอาศัยอยู่ 53 คนก็ตาม แต่มี 17 คนที่ยินยอมให้ข้อมูลต่าง ๆ เป็นคนขับรถบรรทุกทุกวัน 4 คน คนขับรถบรรทุกทราย 5 คน คนขับรถบรรทุกต่อคอนกรีต 4 คน และคนขับรถที่บรรทุกทั้งดินและทราย 4 คน เวลาที่ใช้ในการเก็บข้อมูลนาน 6 เดือน (เดือนธันวาคม ถึงพฤษภาคม 2549) โดยได้

วิเคราะห์ข้อมูลไปพร้อม ๆ กับการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนในประเด็น ที่ศึกษา เมื่อข้อมูลถึงจุดอิ่มตัว (saturated) กล่าวคือ ไม่มีข้อมูลประเด็นใหม่เพิ่มเติม จึงหยุดการเก็บข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการแบบอุปนัย (inductive method)

ผลการศึกษา

คนขับรถบรรทุกผู้ให้ข้อมูลหลักทั้งหมด 17 คน เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 20 ถึง 48 ปี มีการศึกษาระดับประถมศึกษา 15 คน และระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 2 คน สมรสและมีบุตรแล้ว 14 คน สมรสแล้วแต่ยังไม่มียุตร 3 คน มีประสบการณ์การขับรถบรรทุกนานตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 15 คน มีคนขับรถบรรทุกเพียง 2 คนเท่านั้นที่มีประสบการณ์การขับรถบรรทุกน้อยกว่า 5 ปี โดยมีประสบการณ์การขับรถบรรทุก 3 ปี 1 คน และ 1 ปี 1 คน

เงื่อนไขเชิงบริบทที่หล่อหลอมชุดวิธีคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรของคนขับรถบรรทุก

ผลการวิจัยพบว่า ชุดวิธีคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรของคนขับรถบรรทุกนั้นเป็นผลพวงของประสบการณ์ต่าง ๆ ในอดีตที่มีส่วนในการหล่อหลอมวิถีการดำเนินชีวิตและชุดวิธีคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรในปัจจุบัน โดยเส้นทางชีวิตที่ผ่านมาของคนขับรถบรรทุกมักจะต้องเผชิญกับเรื่องราวต่าง ๆ คือ

1. เส้นทางและวิธีการก้าวเข้าสู่อาชีพขับรถบรรทุก

คนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มาจากครอบครัวที่มีฐานะยากจน ซึ่งทำให้ต้องดิ้นรนหาเลี้ยงตนเองและครอบครัวภายหลังจาเรียนจบการศึกษาเพียงระดับประถมศึกษา มีเพียงคนขับรถบรรทุก 2 คน ในจำนวน 17 คนเท่านั้นที่มีโอกาสศึกษาต่อจนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนต้น

การก้าวเข้าสู่การขายแรงงานในวัยเด็ก ซึ่งไม่มีความรู้ รวมทั้งไม่มีความสามารถด้านใดเป็นพิเศษ ทำให้การก้าวเดินบนเส้นทางสายอาชีพเป็นไปในลักษณะ

ของการขายแรงงาน เช่น การทำงานในไร่ สถานบริการเชื้อเพลิง รถบรรทุก หรืออยู่ซ่อมรถ

การขับรถบรรทุกเป็นอาชีพหนึ่งที่คนยากจนและมีวุฒิการศึกษาเพียงระดับประถมศึกษาส่วนใหญ่ใฝ่ฝันเนื่องจากรายได้จากการขับรถบรรทุกมักจะมากกว่าการทำงานอย่างอื่น เช่น ลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม กรรมกรก่อสร้าง ถึงแม้จะไม่มีข้อกำหนดทางด้านการศึกษา แต่ก็มิใช่เรื่องง่ายสำหรับคนที่ต้องการจะยึดเป็นอาชีพนัก เนื่องจากเจ้าของกิจการรถบรรทุกมักต้องการผู้ที่มีคุณสมบัติสำคัญอย่างน้อย 2 ประการคือ มีใบอนุญาตขับขี่และมีประสบการณ์การขับรถบรรทุก

วิธีที่คนขับรถบรรทุก (ในปัจจุบัน) ส่วนใหญ่นำมาใช้เตรียมตัวเพื่อให้สามารถประกอบอาชีพได้ตามความตั้งใจ คือ การเป็นเด็กทำรถบรรทุก และหัดฝึกฝนทักษะในการขับขี่และควบคุมรถบรรทุกในระหว่างนั้น จนกระทั่งอายุครบ 20 ปี ซึ่งมีสิทธิ์สอบใบอนุญาตขับขี่และจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ จึงสามารถเป็น “คนขับรถบรรทุก” ได้อย่างเป็นทางการ ในขณะที่คนที่ต้องการเป็นคนขับรถบรรทุกบางคนมีเพียงใบอนุญาตขับขี่ แต่ไม่เคยมีประสบการณ์การขับรถบรรทุกอย่างจริงจัง ก็จะใช้เทคนิคการทิ้งช่วงเวลาหลังจากได้รับใบอนุญาตขับขี่ไว้ช่วงระยะหนึ่ง อาจเป็นระยะเวลา 1 ปี หรือมากกว่า หรือน้อยกว่านั้นเล็กน้อย เพื่อหลอกเจ้าของกิจการรถบรรทุกให้เข้าใจว่าตนเองมีประสบการณ์การขับรถบรรทุกในระหว่างนั้น

2. เงื่อนไขของการประกอบอาชีพในปัจจุบัน

การขับรถบรรทุกก็เป็นเหมือนเช่นงานรับจ้างอื่นทั่วๆ ไปที่ลูกจ้างจะต้องทำงานตามเงื่อนไขของนายจ้างหรือเถ้าแก่ แม้จะรู้ว่าเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น การขับรถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ หรือภายใต้เงื่อนไขของเวลาที่กำกับให้ต้องเร่งรัดให้ได้จำนวนเที่ยวตามที่เถ้าแก่กำหนดและรายได้ที่ขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวของการวิ่งรถ แต่คนขับรถบรรทุกต้องยอมรับสภาพความเสี่ยงต่าง ๆ นี้เพื่อแลกกับรายได้ที่จะต้องนำไปจุนเจือครอบครัวของตน เหล่านี้ล้วนเป็นบริบททาง

สังคมที่ประกอบสร้างชุดวิธีคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถ และพฤติกรรมรถบรรทุกที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากรถ

1. รถบรรทุก: เครื่องมือที่เลือกไม่ได้

ในฐานะลูกจ้าง คนขับรถบรรทุกมีหน้าที่ต้องนำสินค้าไปส่งยังสถานที่ในเวลาที่กำหนด แม้ว่าในบางครั้งรถบรรทุกเหล่านี้มีสภาพที่ไม่เหมาะสม แต่ด้วยเงื่อนไขการจ้างและความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจ คนขับรถบรรทุกจึงจำเป็นต้องขับรถที่เสื่อมสภาพ ในสภาพการณ์เช่นนี้ คนขับรถบรรทุกตระหนักดีว่าทั้งตนเองและผู้โดยสารคนอื่น ๆ อาจตกเป็นเหยื่อของอุบัติเหตุจากรถอันเนื่องมาจากความไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์ได้ตลอดเวลา ดังเช่น รัตน์ (ชื่อสมมติ) คนขับรถบรรทุกทราย กล่าวถึงสภาพรถบรรทุกที่ขับอยู่ว่า

“เบรกของผมอันนี้มันสึกเยอะ ทีนี้ต้องขับเรื่อย ๆ จะไปใจร้อนไม่ได้...ต้องระวัง รถเก่าเนาะ รถเราไม่ค่อยเต็มร้อยอย่างรถใหม่เขา เนี่ย...ก็ถามเขา (เจ้าแก) วันนั้นไปเติมน้ำมัน ไปเจอเขา เขาให้เปลี่ยนลมเบรกใหม่ แต่บังเอิญผ้าเบรกมันหมดด้วย เขาก็เลยให้รอเอาไว้ทำทีเดียวเลย...ไกล ๆ เอาอยู่ แต่ถ้าใครขวางก็รีบร้อย”

2. เวลา: ตัวกำกับการทำงานที่เข้มงวด

เนื่องจากเจ้าแกมักจ่ายค่าจ้างตามจำนวนเที่ยวที่คนขับรถบรรทุกสามารถขับรถนำสินค้าไปส่งยังปลายทางได้สำเร็จ ซึ่งหมายความว่าหากคนขับรถบรรทุกสามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวได้มากขึ้น รายได้ก็จะเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน ด้วยลักษณะงานที่มีเงื่อนไขของรายได้เข้ามาผูกติดอยู่กับเวลาเช่นนี้ คนขับรถบรรทุกบางคนซึ่งต้องการให้ได้เงินค่าจ้างมากขึ้นจึงมักย่นระยะเวลาในการขับรถแต่ละเที่ยวให้น้อยลงด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น การใช้ความเร็วมากขึ้น การไม่ชะลอความเร็วในเวลาที่ต้องการการขับรถในช่องทางจราจรด้านขวาที่กฎหมายไม่อนุญาต

นอกจากนี้การที่รัฐอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถส่วนหนึ่งในการใช้พื้นที่ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยจำกัดเวลาให้รถบรรทุกแล่นรถได้เฉพาะบางช่วงเวลา ยังเป็นอีกเงื่อนไขหนึ่งที่ทำให้คนขับรถ

บรรทุกต้องใช้ความเร็วเพิ่มขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการ “ติดเวลา” อยู่ในกรุงเทพมหานคร โดยการ “ติดเวลา” นอกจากจะทำให้คนขับรถบรรทุกได้จำนวนเที่ยวและค่าเที่ยวน้อยลงแล้ว คนขับรถบรรทุกบางคนที่ยังไม่สามารถกลับไปนอนพักที่บ้าน ต้องเสียเวลารอจนถึงเวลาที่รัฐอนุญาตให้รถบรรทุกแล่นได้อีกครั้ง

แม้ว่าการขับรถบรรทุกจะได้รับค่าจ้างในแต่ละวันสูงกว่าการรับจ้างรายวันประเภทอื่น ๆ ซึ่งมักจะได้รับค่าจ้างตามอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (อัตราสูงสุดในขณะเก็บข้อมูล คือ 191 บาท) ในขณะที่คนขับรถบรรทุกมักจะได้รับค่าจ้างอย่างน้อยวันละ 400 บาท (ถ้าสามารถขับรถได้ตามเงื่อนไขการว่าจ้าง) แต่จากการศึกษาพบว่า คนขับรถบรรทุกต้องทำงานหนักมากกว่าการรับจ้างรายวันประเภทอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน โดยต้องขับรถวันละไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมง อาจเป็นเวลากลางวันตลอดทั้งวัน เช่นในกรณีบรรทุกดิน หรือขับรถตลอดทั้งคืนเช่นในกรณีบรรทุกทราย หรือกลางคืนบ้าง กลางวันบ้าง ในการบรรทุกท่อคอนกรีต ซึ่งมักแก้ไขอาการอ่อนเพลียและง่วงนอนจนหลับในด้วยการเปลี่ยนอิริยาบถจากการนั่งขับรถเฉย ๆ ไปเป็นการเดินเคาะยางรอบรถบ้าง การเช็ดกระจกหน้ารถบ้าง หรือด้วยวิธีการอื่น ๆ สุดแล้วแต่ว่าคนขับรถบรรทุกแต่ละคนจะมีวิธีการอย่างไร รวมไปถึงการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของคาเฟอีน เช่น กาแฟกระป๋อง เครื่องดื่มประเภทชูกำลังต่าง ๆ ดังเช่น แมว (ชื่อสมมติ) คนขับรถบรรทุกดินพูดถึงความง่วงและการแก้ไขปัญหานี้ว่า

“บางทีดีสามครั้งต้องไปเอาดินอะไรอย่างนี้...ก็เอาแค่สามเที่ยว ถ้ามันน้อยกว่านั้นมันก็ไม่พอจะกิน ไทนด์ด้วย (ชื่อเครื่องดื่มชูกำลังชนิดหนึ่ง) มั่งกาแฟมั่ง ง่วงก็ต้องกิน ไม่งินไปไมไหวอีก มันขับทางยาว...ขับตรงนี่ ถ้าเราไม่ทำ เราก็ไม่พอจะกินอีก ใช้จ่ายเยอะนะวัน ๆ นึง บางทีไปกลับนะ...ขาไปก็ (ชื่อเครื่องดื่มชูกำลัง) ขวดนึง ขากลับขวดนึง บางทีมันง่วง...ไมไหว ต้องกิน (ชื่อเครื่องดื่มชูกำลัง) มันไมกินเราก็กินไมไหว แซ่เย็นนะ กินแล้วตามันโล่งไปได้อีกพักนึง”

แม้คนขับรถบรรทุกจะรู้และพยายามทำทุกวิธีเพื่อไม่ให้่วงและหลับไปแล้ว แต่บางครั้งคนขับรถบรรทุกก็มีอาการหลับในในขณะที่ขับรถ ดังที่รติณ (ชื่อสมมติ) ซึ่งต้องขับรถบรรทุกทราดตลอดคืนเคยมีประสบการณ์นี้

“...บางทีก็ลงไปเซ็ดกระຈกบ้าง อะไรบ้าง เรื่อยเปื่อยไป พอตาสว่างแล้วค่อยไปต่อ บางที...นอกจากง่วงจริง ๆ ก็จอดนอนบ้าง ลักชั่วโมงครึ่งชั่วโมง แล้วก็ไปต่อ แต่ต้องดูเวลาด้วยนะเดี๋ยวไปไม่ทัน บางทีหลับเพลิน... ขนาดในกรุงเทพฯ ผมยังไปเคลิ้มเลย ยิ่งว่าตื่นมาอีกที เฮ้ ถึงไหนแล้ววะเนี่ย เราว่าเราไม่หลับนา... ผมนึกในใจนะเนี่ย ถึงไหนแล้วเนี่ย ต้องตั้งสติคิดว่าอยู่ตรงนั้น ๆ บางทีต้องรีบจอดลงลูบหน้า เดินรอบรถ ลักรอบสองรอบแล้วค่อยไปต่อ...บางคืนก็แกะเม็ดแดงจนปากแตกเลยนะ”

นอกจากนี้ “งานเร่ง” ยังเป็นอีกวิถีหนึ่งของคนขับรถบรรทุกซึ่งมีผลทั้งในแง่ของพฤติกรรมการทำงานและสภาพร่างกายของคนขับรถบรรทุก เมื่อมี “งานเร่ง” เจ้าแก๊งค์เจ้าของกิจการก็มักจะให้ได้จำนวนเที่ยวมากขึ้นเพื่อให้งานเสร็จภายในกำหนดเวลาที่ตนตกลงไว้กับลูกค้า คนขับรถบรรทุกซึ่งอยู่ในฐานะลูกจ้างจึงต้อง “เร่งตัวเอง” ให้ทันกับความรีบด่วนของงานซึ่งมีวิธีการที่หลากหลาย ทั้งการเพิ่มช่วงเวลากการขับรถในแต่ละวันให้นานขึ้น และพักผ่อนให้น้อยลง การลดเวลาในการขับรถแต่ละเที่ยวโดยการเร่งความเร็วให้เร็วขึ้น รวมไปถึงในบางครั้ง ต้องฝืนขับรถทั้งที่ป่วยหรือรู้สึกง่วงนอน

3. การเคลียร์: ภาระที่ไม่ต้องรับผิดชอบของคนขับรถบรรทุก

ภายใต้วิถีของการรับจ้างขับรถบรรทุกซึ่งมักเกี่ยวข้องกับเรื่องราวที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น สภาพรถที่ไม่ถูกต้องตามมาตรฐาน การบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักที่กำหนด มีวัตถุตกหล่นจากรถ (ดิน ทราด หรือน้ำหยด) เจ้าแก๊งค์เจ้าของกิจการรถบรรทุกจะอำนวยความสะดวกให้กับคนขับรถบรรทุกเพื่อให้สามารถไปส่งสินค้าได้โดยสะดวก ไม่ถูกตรวจจับ โดยการจ่าย “ส่วย”

ให้กับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่บนถนนเส้นที่รถบรรทุกต้องแล่นผ่าน

“...(เจ้าแก๊งค์) เขาก็ให้เลย (ชื่อหน่วยงานหน่วยงานหนึ่ง) เดือนละพัน อย่างกับ... (ชื่อหน่วยงานหน่วยงานหนึ่ง) เนี่ยเคลียร์ง่าย เดือนละสองพันห้าหรือสามพัน ตั้งแต่ออกจากนี้ไปยันนั่นแหละ...มันจับให้ไปเคลียร์ไว้ พอเคลียร์แล้วก็วิ่งสบาย มันไม่กวนหรือกมันเห็นป้ายก็ปล่อย”

เนื่องจากมีกฎหมายบังคับให้เจ้าแก๊งค์เจ้าของกิจการรถบรรทุกทำประกันภัยรถบรรทุกทุกคัน ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถ ไม่ว่าจะคนขับรถบรรทุกจะเป็นฝ่ายถูกหรือผิด ตัวแทนจากบริษัทประกันภัยจะเป็นตัวแทนของคนขับรถบรรทุกและเจ้าแก๊งค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับค่าเสียหายที่เกิดขึ้น โดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการทำประกันภัยว่าเป็นการทำประกันภัยประเภทที่ 1 หรือประเภทที่ 3 แม้ในกรณีที่กระทำผิดจนเป็นเหตุให้คู่กรณีเสียชีวิต คนขับรถบรรทุกซึ่งเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้การขนส่งสินค้าเป็นไปตามกำหนดก็มักจะได้รับความช่วยเหลือจากเจ้าแก๊งค์และเครือข่ายของเจ้าแก๊งค์อย่างคนตามรถ เพื่อนคนขับรถบรรทุก และตัวแทนจากบริษัทประกันภัย ช่วยให้ผู้ขับชื้อรอดพ้นจากการได้รับโทษตามกฎหมาย โดยมี 2 ขั้นตอนสำคัญ คือ

1. การช่วยให้คนขับรอดพ้นจากการจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยช่วยให้หลบหนีออกจากจุดเกิดเหตุและปกปิดข้อมูลและที่อยู่ของคนขับรถบรรทุก

2. การช่วยบรรเทาความผิดของคนขับ นอกจากบริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับญาติของผู้เสียชีวิตแล้ว เจ้าแก๊งค์ยังจะ “เคลียร์” กับญาติของผู้เสียชีวิตเพื่อไม่ให้ “เอาความ” ด้วยการชดใช้ความสูญเสียที่เกิดขึ้นด้วยเงินจำนวนหนึ่ง และติดต่อขอความช่วยเหลือทางด้านสำนวนคดีกับตำรวจผู้รับผิดชอบ ดังที่ศรี (ชื่อสมมติ) คนขับรถบรรทุกทราด ซึ่งเคยมีประสบการณ์ร่วมอยู่ในเหตุการณ์ที่เพื่อนคนขับรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุและคู่กรณีเสียชีวิต เล่าให้ฟังถึงความช่วยเหลือที่คนขับรถบรรทุกได้รับพร้อมทั้งแสดง

ความคิดเห็นว่า

“อย่างกับหนีนี... หนีกิไม่ไกลหรอก เราก็ขึ้นรถสิบล้อที่วิ่งงานด้วยกันนะนะ (เจ้าแก) เขาก็โทรฯ ไปบอกว่าเอ็งไปรับอ้ายคนนั้นที่ตรงนั้นตรงนี้ด้วยนะ เอากลับบ้านก่อน แล้วถ้าตายนี้... (เจ้าแก) เขาจะบอกว่าอ้ายคนขับบ้านอยู่ที่ไหนไม่รู้ เพิ่งมาสมัครขับ ผมก็ยังไม่ได้ดูใบขับขี่มันเลย มันว่ามันขับเป็น ผมก็ให้มันขับ เพิ่งมาขับวันแรกเลยนี่นะ ถ้าไม่ตายก็บอกว่า คนขับเดี๋ยวมา...”

“...อย่างเขาตายเนี่ย ประกันเราเนี่ยก็เสียให้เขาไปศพละก็หมิ่น ก็แสน แต่เรายังผิดอยู่ ที่เนี่ยก็เคลียร์กับเขาอีกทีหนึ่งได้ เคลียร์กับคนตาย... ญาติเขาเนาะ เพราะยังงี้เจ้าแกก็ต้องไปโปะให้อีกอยู่แล้ว... ตำรวจก็ยึดเหมือน กัน ต้องยึดอยู่แล้ว...ที่นี้เป็นอย่างนี้เหมือนกันหมดแหละ...”

การประกอบสร้างชุดวิธีคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถ

ภายใต้วิถีการเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกที่ต้องทำงานตามเงื่อนไขการทำงานในขณะเดียวกันก็เป็นเงื่อนไขที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถด้วย ทั้งสภาพรถที่ไม่สมบูรณ์ สภาพการบรรทุกที่มีบรรทุกสินค้าจนน้ำหนักบรรทุกเกินพิกัดของทางราชการ การให้ค่าจ้างโดยขึ้นอยู่กับปริมาณงานที่ทำได้ และการกำหนดปริมาณงานขั้นต่ำที่ทำให้ต้องขับรถวันละไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมง จึงมักเกิดอุบัติเหตุจากรถอยู่เนือง ๆ

ภายใต้ระบบการทำธุรกิจที่เจ้าแกเจ้าของกิจการรถบรรทุกวางเอาไว้เพื่อปกป้องผลประโยชน์ทางธุรกิจ ทั้งการประกันภัยรถบรรทุก และการ “เคลียร์” นอก ระบบโดยเจ้าแกเจ้าของกิจการรถบรรทุกเองเพื่อให้การขนส่งสินค้าสามารถดำเนินไปได้โดยไม่หยุดชะงักนานเกินไปจนเกิดความเสียหายทางธุรกิจ รวมทั้งความได้เปรียบทางด้านความปลอดภัยเหนือรถอื่น ๆ บนท้องถนนหากเกิดอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากโครงสร้างของรถที่มีทั้งความแข็งแรงและขนาดใหญ่และสูงกว่ารถ

ประเภทอื่น ๆ สำหรับคนขับรถบรรทุกซึ่งมักเรียกรถประเภทอื่น ๆ ว่า “รถเล็ก” แล้วลิ่งเหล่านี้ได้กลายมาเป็นเสมือนเกราะป้องกันคนขับรถบรรทุกจากผลกระทบจากอุบัติเหตุจากรถ

นอกจากการรับรู้ที่ตนเองจะปลอดภัยจากอุบัติเหตุจากรถแล้ว วิธีการบริการที่บริษัทประกันภัยรถยนต์ให้บริการกับลูกค้าที่รถประสบกับอุบัติเหตุโดยการทำหน้าที่เป็นตัวแทนลูกค้าเข้าไปจัดการเรื่องราวต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น นับตั้งแต่การเจรจาต่อรองกับบุคคลที่เกี่ยวข้องฝ่ายต่าง ๆ จนกระทั่งถึงการรับชดเชยค่าเสียหายให้กับคู่กรณีในกรณีที่รถบรรทุกเป็นฝ่ายผิด หรือเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่รถบรรทุกเป็นฝ่ายถูกนั้น มีผลทำให้ผู้ขับขี่ไม่ต้องเข้าไปมีส่วนรับผิดชอบใด ๆ กับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ

ในที่สุดแล้ว แม้วิถีชีวิตของการเป็นลูกจ้างจะมีเงื่อนไขการทำงานหลายประการที่เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถ แต่ระบบการปกป้องผลประโยชน์ทางธุรกิจของเจ้าแก เช่น การประกันภัยและการเคลียร์นอกระบบ ดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผลลัพธ์จากอุบัติเหตุจากรถไม่เป็นภาระของคนขับรถบรรทุก

ชุดวิธีคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถของคนขับรถบรรทุก

ในการปฏิบัติงานที่มีทั้งปัจจัยเอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถ และปัจจัยที่ทำให้คนขับรถบรรทุกไม่ค่อยได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้น ชุดวิธีคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถของคนขับรถบรรทุกมีลักษณะดังต่อไปนี้ คือ

1. รถบรรทุกกับการชน : ของคู่กัน

คนขับรถบรรทุกได้ให้ความหมายต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถว่าเป็นเรื่องปกติธรรมดาของการขับรถ เพราะเป็นเงื่อนไขทางอาชีพ (รับจ้างขับรถบรรทุก) ที่ต้องขับรถที่มีสภาพเพียง “ยังพอไปได้อยู่” สภาพการทำงานในลักษณะที่ยิ่งเร็วยิ่งดี รวมไปถึงเงื่อนไขการทำงานที่ขัดกับความต้องการหยุดพักของร่างกายเข้ามาเกี่ยวข้อง ด้วยเหตุที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้จากเงื่อนไขงานซึ่งในขณะเดียวกันก็เป็นเงื่อนไขที่เอื้อต่อการเกิด

อุบัติเหตุจรรยาจรด้วยนั้น “อุบัติเหตุจรรยาจร” ในทัศนะของตนจึงมีลักษณะโน้มเอียงไปในเชิงเป็นเหตุการณ์ที่อยู่เหนือการควบคุมของตนเอง กล่าวคือ ขึ้นอยู่กับการกำหนดและควบคุมของเค้าแก่

นอกจากนี้ วิธีคิดในเชิงว่าอุบัติเหตุจรรยาจรเป็นเหตุการณ์ที่อยู่เหนือการควบคุมนี้ยังถูกตอกย้ำให้มีความหนักแน่นยิ่งขึ้น จากการที่คนขับรถบรรทุกจำแนกสาเหตุของอุบัติเหตุออกเป็น “เขา-เรา” นอกจากความไม่เชื่อมั่นในฝ่าย “เรา” ว่าจะสามารถขับรถโดยไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจรรยาจรได้แล้ว (อันเนื่องมาจากเงื่อนไขทางอาชีพบีบบังคับ) ยังมีมุมมองต่ออุบัติเหตุจรรยาจรว่าเป็นเหตุการณ์ที่มีสาเหตุมาจาก “เขา” รถคันอื่น ตนจึงไม่สามารถเข้าไปควบคุมหรือแก้ไขสถานการณ์นั้นได้

2. อุบัติเหตุจรรยาจร : ความเสียหายของคนอื่น

แม้ว่าคนขับรถบรรทุกผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัยนี้จะมองเห็นว่าอาชีพของตนเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจรรยาจร หากแต่ความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจรรยาจรในความคิดของคนขับรถบรรทุกก็มีความหมายในลักษณะที่แตกต่างไปจากความหมายของรัฐและผู้เชี่ยวชาญทางด้านอุบัติเหตุจรรยาจร โดยคนขับรถบรรทุกไม่ได้มองเห็นว่าอุบัติเหตุจรรยาจรเป็นเรื่องเดียวกับอันตรายหรือความสูญเสียของผู้ประสบเหตุการณ์เช่นตนเอง

นอกจากลักษณะทางกายภาพของรถซึ่งมีขนาดใหญ่กว่ารถประเภทอื่น ๆ บนท้องถนน ทำให้คนขับรถบรรทุกรู้สึกมั่นใจในความปลอดภัยหากเกิดอุบัติเหตุจรรยาจร และระบบปกป้องผลประโยชน์ทางธุรกิจอย่างการประกันภัยรถบรรทุกและวิธีการจัดการ “เคลียร์” นอกกระบวนโดยเค้าแก่ซึ่งทำให้ผู้ขับไม่ต้องรับภาระความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้น ทั้งค่าซ่อมแซมรถ ค่าชดเชยการบาดเจ็บ หรือพิการ หรือเสียชีวิต ซึ่งนอกจากเป็นเสมือนกันชน (buffers) ที่ป้องกันไม่ให้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุจรรยาจรแล้ว สิ่งเหล่านี้ยังมีผลให้คนขับรถบรรทุกมีความคิดว่าความเสียหายหรือความสูญเสียจาก “อุบัติเหตุจรรยาจร” เป็นเรื่องของบริษัทประกันภัยเค้าแก่ และรถคู่กรณี ไม่ใช่ของตน

3. อุบัติเหตุจรรยาจร : ความเสี่ยงที่ต้องเลือก

แม้ว่าคนขับรถบรรทุกมีวิธีคิดว่า “อุบัติเหตุจรรยาจร” นั้นมิได้ก่อให้เกิดผลเสียกับชีวิตมากไปกว่าเป็นช่องทางในการทำงานก็ตาม แต่ในส่วนลึกของจิตใจของเหล่าคนขับรถบรรทุกก็ยังคงกังวลกับผลร้ายที่อาจเกิดขึ้นกับตนเอง โดยเฉพาะอันตรายที่อาจได้รับ

บนทางเลือกที่ไม่มีทางอื่นใดดีไปกว่าการรับจ้างขับรถบรรทุกซึ่งต้องเลือกเอา “ชีวิต” ในอนาคตเข้าแลกกับความอยู่รอดของตนเองและครอบครัวในปัจจุบัน ประกอบกับมีเงื่อนไขการทำงานที่ก่อให้เกิดความรู้สึกไม่มั่นใจในความสามารถควบคุมของตนเองไม่ว่าจะเป็นการบังคับรถบรรทุกไม่ให้ไปชนรถคันอื่นหรือป้องกันไม่ให้รถคันอื่นชน ทำให้คนขับรถบรรทุกพยายามปลดปล่อยความทุกข์ใจด้วยการยอมรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่างๆ กล่าวคือ สร้างคำอธิบายถึงภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นด้วยเรื่องของโชคเคราะห์ ดังที่พล (ชื่อสมมติ) คนขับรถบรรทุกท้อคอนกรีต มีความคิดเห็นต่อการขับรถบรรทุกว่า

“... คิดว่าทำกินที่ไหนถ้าคนมันถึงคราวอยู่ที่ไหนมันก็ตาย อย่าไปกลัวมันใช่หรือเปล่า เราก็ระวังของเราแค่นั้นแหละ มันเสี่ยงหน่อย...ธรรมดา มันก็มีเสี่ยงอุบัติเหตุบ้าง อะไรบ้าง คือเราไม่ชนเขา เขาก็ชนเรา มันก็มีมั่ง...นะ มันเสี่ยงอยู่แล้วขับรถเนี่ย มันอยู่ที่คราวด้วยคนมันถึงคราวอยู่ที่ไหนมันก็ตาย...ไม่จำเป็น ใช่หรือเปลวก็เลยเอา...ขับรถก็ยังมีดี เพราะเราไม่มีความรู้ นะ ไม่มีความรู้ เราคิดว่าเราทำกิน อยู่ไหนไม่จำเป็น”

ภายใต้ความสัมพันธ์เชิงแลกเปลี่ยนที่ดูเสมือนว่ามีความเสมอภาคระหว่างนายทุนกับแรงงาน โดยปราศจากการใช้อำนาจเข้าบังคับซึ่งกันและกัน ชุดวิธีคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจรรยาจรของคนขับรถบรรทุกได้ช่วยให้นายทุน เจ้าของกิจการรถบรรทุกสามารถสร้างผลกำไรได้มากขึ้นจากการเอารัดเอาเปรียบลูกจ้างอย่างคนขับรถบรรทุก และคนขับรถบรรทุกเหล่านี้เองก็ไม่มีรู้สึกกำลังถูกเอารัดเอาเปรียบและรวมพลังกันต่อต้านหรือ

เปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการทำงานที่เอารัดเอาเปรียบนี้ โดยการขึ้นค่าและส่งเสริมให้เหล่าคนขับรถบรรทุกในควบคุมมองเห็นว่าอุบัติเหตุจากรถเป็นเหตุการณ์ปกติของการขับรถบรรทุก ไม่อาจป้องกันได้โดยสมบูรณ์ เป็นเหตุการณ์ที่แทบจะไม่มีผลกระทบที่ร้ายแรงกับคนขับรถบรรทุก ในทางตรงข้ามกลับเป็นวิธีที่ช่วยให้ตนและครอบครัวอยู่รอดได้ คนขับรถบรรทุกจึงมองข้ามปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถและไม่ตั้งคำถามกับสภาพการทำงานที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถอย่างสภาพรถ หรืออะไหล่รถบางชิ้นที่ไม่ควรนำมาใช้งาน หากแต่ควรได้รับการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนใหม่ซึ่งจะทำให้ต้นทุนต้องใช้เงินทุนมากขึ้น การบรรทุกสินค้าให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้จนน้ำหนักบรรทุกเกินพิกัดที่ทางราชการกำหนด และยากแก่การควบคุมรถ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนได้ผลผลิตมากขึ้นโดยไม่ต้องจ่ายค่าแรงคนขับรถบรรทุกเพิ่มขึ้น และเงื่อนไขการให้ค่าจ้างตามจำนวนเที่ยว เพื่อโน้มน้าวให้คนขับรถบรรทุกขับรถให้ได้จำนวนเที่ยวมากที่สุดโดยไม่หยุดพักซึ่งจะทำให้ต้นทุนได้กำไรมากขึ้น

วิจารณ์

จากผลการวิจัยพบว่า ในมุมมองของคนขับรถบรรทุก “อุบัติเหตุจากรถ” มีลักษณะเป็นเหตุการณ์ที่อยู่คู่กับการขับรถบรรทุก โดยเป็นเสมือนเหตุพิบัติทางธรรมชาติอย่างพายุ หรือแผ่นดินไหว ซึ่งเกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอก ไม่สามารถป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นได้⁽¹³⁾ เป็นความเสียหายของคนอื่น และเป็นความเสี่ยงที่ต้องเลือกเพื่อความอยู่รอดของตนเองและครอบครัว โดยก่อตัวขึ้นจากบริบทแวดล้อมของวิธีการทำงานที่ขึ้นอยู่กับการกำหนดและควบคุมของเจ้าแก ดังนั้น เพื่อให้การแก้ไขปัญหาคู่รถอุบัติเหตุจากรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคนขับรถบรรทุก รัฐและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาคู่รถอุบัติเหตุจากรถจำเป็นต้องดำเนินการโดยคำนึงถึงประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ คือ

1. มุมมองที่รัฐและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาคู่รถอุบัติเหตุจากรถไม่ควรละเลย

เนื่องจากชุดวิธีคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถและพฤติกรรมรถบรรทุกที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากรถต่าง ๆ ของคนขับรถบรรทุกก่อตัวขึ้นมาด้วยบริบทของการทำงาน ดังนั้น รัฐและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาคู่รถอุบัติเหตุจากรถจึงควรทำความเข้าใจ “คน” หนึ่งในสามปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถในสถานะที่มีชีวิต ซึ่งมีความสัมพันธ์อยู่กับบริบททางสังคมอย่างแนบแน่น โดยไม่ควรมุ่งแก้ไขปัญหาคู่รถที่ตัวปัจเจกอย่างผู้ขับขี่ เพียงการให้ความรู้และการบังคับด้วยกฎหมาย โดยเพิกเฉยต่อเรื่องราวชีวิตอันสลับซับซ้อนของผู้ขับขี่ อย่างความจำเป็นในการทำมาหากิน และบริบททางสังคมที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของลือชัย ศรีเงินยวง และคณะ⁽¹⁴⁾ ที่พบว่าพฤติกรรมรถบรรทุกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นไปตามเงื่อนไขเชิงบริบทของการใช้รถ เช่น วัตถุประสงค์การใช้รถ เวลา สถานที่ในการใช้รถ ซึ่งแตกต่างกันไปตามกลุ่มเพศ วัย และอาชีพ ในกรณีของคนขับรถบรรทุก คือ วิธีการดำเนินธุรกิจของเจ้าแกกิจการรถบรรทุก วิธีการดำเนินธุรกิจของบริษัทประกันภัย การทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่รัฐผู้มีหน้าที่ควบคุมกฎหมายจากรถ

2. การดำเนินการตามกฎระเบียบอย่างจริงจังและต่อเนื่องของภาครัฐ

เพื่อเป็นการแก้ไขเงื่อนไขบางประการของการรับจ้างขับรถบรรทุกที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถ และมีผลในการประกอบสร้างชุดความคิดที่ว่าด้วยอุบัติเหตุจากรถของคนขับรถบรรทุก ที่ทำให้คนขับรถบรรทุกไม่ค่อยให้ความสำคัญกับเรื่องราวการเกิดอุบัติเหตุจากรถมากเท่ากับการเป็นวิธีในการทำมาหากิน รัฐและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาคู่รถอุบัติเหตุจากรถจำเป็นต้องดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ต่อไปนี้ อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

2.1 จากผลการศึกษาที่พบว่า เจ้าหน้าที่

ของรัฐผู้มีหน้าที่ควบคุมกฎระเบียบบนท้องถนนบางคน บางหน่วยงานละเลยการปฏิบัติหน้าที่ในการดูแลและควบคุมรถบรรทุกให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบโดยเคร่งครัด เช่น การบรรทุกสินค้าจนน้ำหนักบรรทุกเกินกำหนด เนื่องจากรับ “ส่วย” จากเจ้าแก่งเจ้าของกิจการรถบรรทุก ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสังคิต พิริยะรังสรรค์ และคณะ⁽¹⁵⁾ ที่พบว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐบางหน่วยงานรับ ส่วยจากผู้ประกอบธุรกิจขนส่งเพื่อความสะดวกในการ ประกอบธุรกิจ ดังนั้น รัฐควรมีมาตรการในการ ดูแลและควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในส่วนนี้อย่างเข้มงวดและจริงจังมากขึ้น

2.2 จากผลการศึกษาที่พบว่า คนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่ต้องขับรถในแต่ละวันไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมง โดยไม่มีคนขับรถเปลี่ยน ซึ่งคนขับรถบรรทุกเหล่านี้มักอ่อนเพลีย และเกิดความง่วงจนต้องหาวิธีการต่างๆ เพื่อบรรเทาอาการดังกล่าวอยู่เสมอ เช่น กับการศึกษา ของโยธิน แสงดี และพิมลพรรณ อิศรภักดี⁽⁸⁾ และ สุธดณิง พรรณพัฒน์⁽⁹⁾ หน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลและควบคุมการจ้างงานควรต้องเข้ามามีบทบาทดูแลและช่วยเหลือคนขับรถบรรทุก เพื่อช่วยให้สภาพการจ้างงานมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น เช่น การกำหนดเกณฑ์และควบคุมให้รถบรรทุกต้องมีคนขับรถ 2 คนสลับเปลี่ยนกัน ในกรณีที่เวลาการเดินทางระหว่างแหล่งสินค้ากับจุดส่งสินค้านานกว่าเวลาที่คนขับรถบรรทุกควรที่จะขับรถในแต่ละครั้ง ในขณะที่เดียวกันจะต้องดูแลและควบคุมไม่ให้คนขับรถบรรทุกได้รับค่าตอบแทนลดลงจากเดิมที่ได้รับอยู่ อันเนื่องมาจากมาตรการดังกล่าวด้วย

3. การป้องกันและแก้ไขชุดวิธีคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถของคนขับรถบรรทุก

จากผลการศึกษาครั้งนี้พบว่า คนขับรถบรรทุกไม่ค่อยได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุจากรถอันเนื่องมาจากการที่เจ้าแก่งเจ้าของกิจการรถบรรทุกและบริษัทประกันภัยเข้าไปเป็นกันชน และทำให้คนขับรถบรรทุกมีมุมมองว่า อุบัติเหตุจากรถเป็นความเสียหายของคนอื่น หน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐ ทั้งสำนักงาน

ตำรวจแห่งชาติ กรมการประกันภัย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ควรต้องทบทวนและกำหนดวิธีการดำเนินงานและเงื่อนไขของการประกันภัย ซึ่งควรต้องกำหนดให้คนขับรถบรรทุกเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบกับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้น โดยที่เหตุการณ์ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ส่อเจตนาการฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ตาม มาตรการที่จะกำหนดขึ้น ควรคำนึงถึงผลประโยชน์รอบ ๆ ด้านของคนขับรถบรรทุก ซึ่งเป็นบุคคลด้อยทรัพยากรและโอกาสในสังคมด้วย

นอกจากการกำหนดมาตรการให้คนขับรถบรรทุกเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบดังกล่าวแล้ว รัฐควรมีมาตรการในการจัดการกับระบบทุนที่อยู่เบื้องหลังซึ่งเป็นตัวกำหนดเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งต่อคนขับรถบรรทุกและผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ รวมถึงเป็นสิ่งที่อยู่เบื้องหลังที่ส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถให้ดำรงอยู่ด้วย

กิตติกรรมประกาศ

รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ *LIFE BEHIND THE WHEEL: ACCIDENT IN THE SHIELDED WORLD OF TRUCK DRIVERS* วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขา สังคมศาสตร์การแพทย์และสาธารณสุข คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล พ.ศ. 2550 ขอขอบคุณ รศ.ดร. ลือชัย ศรีเงินยวง, รศ.ดร. สังคิต พิริยะรังสรรค์ และ ผศ.ดร. สุพจน์ เด่นดวง คณะกรรมการที่ปรึกษา วิทยานิพนธ์

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. World report on road traffic injury prevention: summary. [serial online] 2004 [cited 2004 March 19]; Available from: URL: <http://www.who.int>
2. เจวดสรร นามวาท. สถานการณ์และผลกระทบของอุบัติเหตุจากรถในประเทศไทย. ใน: อภิชาติ เมฆมาสิน, บรรณาธิการ. วันอนามัยโลก: สำนักคิด ขับขี่ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ. พิมพ์

- ครั้งที่ 1. นนทบุรี: กระทรวงสาธารณสุข; 2547. หน้า 21-28.
3. Wetteland T, Lundebye S. Financing of road safety actions. [serial online] 1997 [cited 2004 March 30]; Available from: HRL: <http://www.worldbank.org>
4. ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. สถานการณ์. ใน: ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, บรรณาธิการ. ตำราโรคบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจร. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: โฮลิสติก; 2546. หน้า 6-9.
5. พัชรินทร์ ชมเดช, นงนุช ตันติธรรม, แท้จริง ศิริพานิช. การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ.2545. พิมพ์ครั้งที่ 1. นนทบุรี: สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ และสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข; 2545.
6. วิจิตร บุญยะโหดระ. อุบัติภัย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี; 2529.
7. วิจิตร บุญยะโหดระ, อำนวย นาคแก้ว. การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี; 2534.
8. โยธิน แสงดี, พิมพ์พรธม อิศรภักดี. พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถสลิปต่อการรับและแพร่เชื้อโรคเอดส์. พิมพ์ครั้งที่ 1. นครปฐม: สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล. 2534.
9. สุดคณิง พรรณพัฒน์. สลิปล้อกับยาม้า ศึกษาเฉพาะกรณีพนักงานขับรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ที่บรรทุกวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน ทราย (สารนิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต). คณะโบราณคดี. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยศิลปากร; 2535.
10. ขวลิศ สุขะสุวรรณ, สุรพงษ์ สุธรรมเกษม. การศึกษาวิจัยรายละเอียดของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกหนักและรถโดยสารขนาดใหญ่บนทางหลวง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: กองวิเคราะห์และวิจัย กรมทางหลวง; 2527.
11. บุญจำ ถิติปัญญา. ความรู้และพฤติกรรมในการขับรถของคนขับรถยนต์บรรทุก: ศึกษากรณีคนขับรถยนต์บรรทุกที่ขับรถผ่านหรือมีจุดต้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี (ภาคนิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิตพัฒนาสังคม). คณะพัฒนาสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย. กรุงเทพมหานคร: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์; 2538.
12. สมบัติ เมี้ยนละม้าย. ความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุบนทางหลวงของผู้ขับขี่รถบรรทุก: ศึกษาเฉพาะกรณีทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3 ช่วงอำเภอแกลง-จังหวัดจันทบุรี. (ภาคนิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิตพัฒนาสังคม). คณะพัฒนาสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย. กรุงเทพมหานคร: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์; 2540.
13. Lupton D. Risk. 1st ed. London: Routledge; 1999.
14. ลือชัย ศรีเงินยวง, จีรพร แฝ่วกิ่ง, จูรีรัตน์ กิจสมพร, ภาวณิ สุทธิเกษม. มิติเชิงสังคม วัฒนธรรมของการใช้หมวกนิรภัย: กรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม. พิมพ์ครั้งที่ 1. นนทบุรี: กองสุขศึกษา กระทรวงสาธารณสุข; 2546.
15. สังคิต พิริยะรังสรรค์, นवलน้อย ตริรัตน์, นพนนท์ วรรณเทพสกุล. คอร์รัปชัน: ข้าราชการ นักการเมือง และนักธุรกิจ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ; 2547.

Abstract **Truck Drivers' Road Traffic Accidents : Concealed Risk**

Prakong Chuenwattana

Faculty of Medicine Siriraj Hospital, Mahidol University

Journal of Health Science 2008; 17:SI262-72.

This qualitative study was aimed at improving understanding of the constructed mindsets and experiences of truck drivers' risks about road traffic accidents as well as contextual conditions instilling the mindsets and experiences, especially conditions of truck drivers' socio-cultural background, economy, and everyday life experiences, as well as transportation and accident insurance systems. Qualitative research procedures applied in this research were in-depth interviewing technique and non-participatory observation with 17 truck drivers as sample informants.

It was found in that road traffic accidents in a truck drivers' experience were regarded as something that could not be prevented and became normal. Truck drivers' work patterns combined with exhaustion, time competition and regular experiences with traffic accidents allowed truck drivers to come to terms with the accidents which were involuntarily difficult to avoid. Although accidents in truck drivers' opinions were serious, the severity did not directly affect their lives because they, themselves, were protected by a physical size of the truck as well as structural contexts of the transportation business and insurance deals with all accidents related problems. As a result, accidents could not bring about any negative consequences on truck drivers.

This study suggests that a solution to road traffic accidents should not be focused only on individuals, but government and concerned officials should also implement structural measures to change individuals' behaviors and mindsets to something different from their existing ones. In other words government officials' corruption should be negated in order to strictly implement concerned laws as well as better controls and ethics of private business, particularly shady 'deals' cut between transportation business and insurance companies.

Key words: road traffic accidents, risk, truck drivers, transportation businesses owners, transportation insurance