

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการ

ทางตาในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบ

มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

Factors Related to Risk Prevention Behaviors on Ocular Symtoms of The Taxi motorcyclist around Huachiewchalermprakiet University

นางสาวศินี ลีอากาศ¹, นายธวัชชัย กันตก, นางสาวภัทรวดี รอดบุญมา, นางสาวชนนา หมื่นสอาด, นายวีระพงศ์ เต็งฉ้วน, นางสาวนิลาวรรณ สุดใจ, นางสาวจากรวี ไทยแท้, นายสุรวิทย์ นันตะพร
คณะสาธารณสุขศาสตร์และสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

*E-mail: vasinee_pep@hotmail.co.th

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ โดยกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเป็น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ จำนวน 121 คนเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม และนำมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป สถิติที่ใช้วิเคราะห์ ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติ Chi-square เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 98.35 เป็นเพศชาย ร้อยละ 57.85 มีอายุตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป ร้อยละ 98.35 ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 51.24 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา ร้อยละ 52.07 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 83.47 มีอายุการทำงานต่ำกว่า 10 ปี ร้อยละ 57.85 มีชั่วโมงการทำงานตั้งแต่ 8 ชั่วโมง/วันขึ้นไป ร้อยละ 85.12 ไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 92.56 ครอบครัวไม่มีประวัติเป็นโรคประจำตัว ร้อยละ 57.85 สูบบุหรี่ และร้อยละ 62.81 ดื่มสุรา ร้อยละ 56.20 มีระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาอยู่ในระดับปานกลาง โดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยระดับการรับรู้อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 85.10 มีระดับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาอยู่ในระดับปานกลาง และโดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยระดับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาอยู่ในระดับปานกลาง ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านชั่วโมงการทำงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา อย่างมีนัยสำคัญ ($p\text{-Value} < 0.05$) โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 57.85 อยู่ในกลุ่มที่มีชั่วโมงการทำงานตั้งแต่ 8 ชั่วโมงต่อวันขึ้นไป และ ร้อยละ 55.37 มีระดับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา อยู่ในระดับปานกลาง-น้อย แสดงให้เห็นว่า การที่มีชั่วโมงการทำงานที่มากขึ้นทำให้ระดับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาลดลง และระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงของอาการทางตาอย่างมีนัยสำคัญ ($p\text{-Value} < 0.05$) โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 57.85 เป็นกลุ่มที่มีระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิด

อาการทางตา อยู่ในระดับปานกลาง-ไม่ดี และ ร้อยละ 54.54 มีระดับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา อยู่ในระดับปานกลาง-น้อย แสดงให้เห็นว่าการมีระดับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาที่น้อยลงทำให้ระดับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาลดลงเช่นกัน

ผลการวิจัยครั้งนี้สามารถเป็นแนวทางในการดำเนินกิจกรรมป้องกันความเสี่ยงโดยการให้ความรู้และสร้างความตระหนักเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาและเป็นการเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในผู้ประกอบการอาชีพขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อไป

คำสำคัญ : อาการทางตา / การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา / พฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา

Abstract

The cross-sectional descriptive research was designed for study the relationship between the factors related to preventive behaviors from risk on ocular symptoms of the taxi motorcyclists around Huachiew Chalermprakiet University. The study group was 121 subjects by used questionnaire for collect data and analyzed data using computer program. The statistics used for the analysis were frequency, percentage, mean and standard deviation. Chi-square was used to test the relationship between the variables studied.

Most sample were male 98.35% .The age was more than 41 years olds 57.85%.The Major job was motorcycle taxi 98.35% . The graduated from high school 51.24%. The income per month about 10,000 Baths /month. Working Experience lower than 10 years 83.47%. The hours of working more than 8 hours/days 57.85 % . Not congenital disease 85.12%. Smoking 57.85% and drink alcohols 62.81% . For risk to ocular symptoms perception level were medium level 56.20% and preventive behaviors from risk on ocular symptoms were medium level 85.10% .Overview of risk to ocular symptoms perception level for average were medium level (Mean = 98.79 ,SD =11.94) and risk preventive behaviors from risk on ocular symptoms were medium level (Mean = 46.74 ,SD =6.93). The result to test the relationship of variables showed that hours of working more than 8 hours/day related preventive behaviors level from risk on ocular symptoms were significant difference at p-Value <0.05 which most of the 57.85% working more than 8 hours/ day and 54.54% had preventive behaviors level from risk on ocular symptoms were medium to poor level showed that more hours of working to reduce preventive behaviors level from risk on ocular symptoms. For risk to ocular symptoms perception level related preventive behaviors level from risk on ocular symptoms were significant difference at p-Value <0.05 which most of the 57.85% had perception level to risk from ocular symptoms were medium to poor level and 54.54% had preventive behaviors from risk on ocular symptoms were medium to poor level showed that less perception level to risk from ocular symptoms to reduce preventive behaviors level from risk on ocular symptom, too.

The result for this study can implement to reduce risks behavior from ocular symptoms and for good quality of life in the taxi motorcyclists.

Keyword : Ocular symptoms / Risk to ocular symptoms perception / Preventive behaviors from risk on ocular symptoms

บทนำ

สภาวะตาบอดและสายตาลีอนรารวมทั้งโรคตาเป็นปัญหาสาธารณสุข จากการสำรวจภาวะตาบอด ใน ปีพ.ศ. 2549 -2550 พบว่าประชากรในประเทศไทยมีความชุกของตาบอดร้อยละ 0.59 และสายตาลีอนราร้อยละ 1.57 สาเหตุที่ตาบอดและสายตาลีอนรารคือต้อกระจก และต้อเนื้อที่ลามมาถึงรูม่านตาพบร้อยละ 2.53 หรือพบในประชากร 1,589,751 คน(คณะกรรมการพัฒนาระบบบริการที่ตอบสนองต่อปัญหาสุขภาพที่สำคัญ สาขาจักษุ,2556) โรคตา (Eye disease) คือ ความผิดปกติต่างๆที่เกิดขึ้นกับตา และอาจส่งผลถึงการมองเห็นของเราได้ อาการโรคตาที่สำคัญ คือ มีความผิดปกติในการมองเห็น เช่น เห็นภาพไม่ชัด เห็นภาพบิดเบี้ยว เห็นภาพแหงนไม่เต็มภาพ เห็นภาพซ้อน เห็นภาพแคบลงกว่าเดิม เช่น มองเห็นเฉพาะภาพตรงหน้าโดยเฉพาะเมื่อต้องใช้สายตา ซึ่งมักเป็นอาการจากสายตาคผิดปกติจากการหักเหของแสง (สายตาสั้นสายตายาว สายตาเอียง) หรือมีเนื้องอกในสมองปวดตา หรือมีสายตาคผิดปกติ มีขี้ตา เมื่อเกิดจากการติดเชื้อ เช่น โรคติดเชื้อดวงตา หรือมีการระคายเคืองต่อเยื่อตา เช่น ภาวะตาแห้ง หนักตากดใช้ ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดโรคตา คือ อายุ ยิ่งอายุสูงขึ้น โอกาสเกิดโรคทางตาจะสูงขึ้น ตาถูกแสงแดดจัดเรื่อรัง

ผู้ประกอบการอาชีพอิสระทั่วไป ได้แก่ จัดอยู่ในกลุ่มแรงงานนอกระบบ ซึ่งมีลักษณะงานที่มีโอกาสสัมผัสและได้รับผลกระทบกับปัจจัยเสี่ยงจากสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ทำให้เกิดอาการทางตา ได้แก่ การสัมผัสฝุ่นละอองการตีม่แอลกอฮอล์ การสูบบุหรี่ การพักผ่อนน้อยกว่า 8 ชั่วโมง (กษพรณ และคณะ , 2557) ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจัดเป็นแรงงานนอกระบบที่อยู่ในประเภทคนขับยานพาหนะรับจ้างบริการนอกระบบ (ตามความหมายของ International Labour Organization (ILO):2462) หรือแรงงานนอกระบบประเภทผู้ให้บริการและเป็นแรงงานนอกระบบกลุ่มหนึ่งที่มีเป็นจำนวนมาก (ชนาทิพย์, 2557) และเป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงจากสภาพแวดล้อมการทำงาน คือการรับสัมผัสฝุ่นละออง (กษพรณ และคณะ, 2557) สำหรับปัญหาจากสภาพแวดล้อมในการทำงานสัมผัสฝุ่น ละออง ควันกลิน คิดเป็นร้อยละ 17.8 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2554) กลุ่มแรงงานนอกระบบ เป็นกลุ่มอาชีพที่มีเวลาการทำงานที่ไม่แน่นอน มีปัญหาด้านความไม่ปลอดภัยที่เกิดจากการทำงาน มีสภาพแวดล้อมการทำงานที่ไม่เหมาะสม (ศิริประภา, 2554) และไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน (อนิรุจน์, 2548) นอกจากนั้นปัญหาของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างคือมีชั่วโมงการทำงานยาวนานหรือมากกว่า 8 ชั่วโมง (วิจิตร, 2550)

ความเข้าใจในประเด็นการรับรู้ภาวะเสี่ยงของบุคคลจะเป็นกุญแจสำคัญที่จะนำไปสู่การหากกลยุทธ์ในการป้องกันการสัมผัสปัจจัยอันตรายที่จะส่งผลต่อสุขภาพ (Powell, 2007) โดยกระบวนการรับรู้มี 2 แบบ คือ 1. การประเมินความน่ากลัวต่อสุขภาพ (Threat Appraisal) ประกอบด้วยตัวองค์ประกอบการรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค 2. การประเมินการทนรับสถานการณ์ (Coping Appraisal) ประกอบด้วย องค์ประกอบความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนอง และความคาดหวังในประสิทธิภาพตนเอง กระบวนการรับรู้ทั้ง 2 ข้อนี้ จะได้รับอิทธิพลจาก แหล่งข้อมูลข่าวสาร ดังนี้ คือ สิ่งแวดล้อม การพูดชักชวน การเรียนรู้จากการสังเกต และลักษณะของบุคคล (บุคลิกและประสบการณ์) ทำให้เกิดความตั้งใจจะปฏิบัติ และนำไปสู่การปฏิบัติ (เบญจมาศ สุขศรีเพ็ง,2557)ดังนั้นในขั้นตอนแรกของการส่งเสริมพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากสิ่งคุกคามทาง

สุขภาพในการประกอบอาชีพที่มีประสิทธิภาพ คือการศึกษาประเด็นการรับรู้ความ เสี่ยงจากการทำงานของบุคคล เพื่อใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากสิ่งคุกคามทางสุขภาพที่สอดคล้องกับระดับการรับรู้ภาวะเสี่ยง จากการทำงานของผู้ทำงาน

กลุ่มผู้ประกอบอาชีพช่างซีรจกรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ เป็นกลุ่มผู้ประกอบอาชีพในพื้นที่ อยู่ติดกับถนนเส้นทางหลักที่มีการจราจรคับคั่ง อยู่ใกล้กับแหล่งชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีมีการก่อสร้างอาคาร สร้างถนน อยู่เป็นระยะ ๆ ซึ่งสภาพแวดล้อมดังกล่าวเป็นแหล่งกำเนิดของฝุ่นละออง รวมทั้งมีโอกาสสัมผัสผิวกับควันจากยานพาหนะ ลม และแสงแดด ทั้งในระหว่างรอและขณะรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่ตลอดทั้งวัน จากการศึกษาของนักศึกษา ชั้นปีที่ 4 มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ (เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2560) โดยใช้แบบสอบถามข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับอาการแสดงทางตาที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในกลุ่มผู้ประกอบอาชีพช่างซีรจกรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ในรัศมี 1 กิโลเมตร จำนวนทั้งหมด 110 คน คิดเป็นร้อยละ 73.33 พบว่า ผู้ช่างซีรจกรยานยนต์รับจ้างที่มีปัญหาเกี่ยวกับอาการทางตา จำนวนทั้งหมด 57 คน คิดเป็นร้อยละ 51.81 จำแนกเป็น ผู้ที่มีอาการระคายเคืองตา จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 29.09 มีน้ำตาไหล จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 17.27 ตาแห้ง จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 17.27 ตาแดงจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 13.63 และคันตา จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 12.72 นอกจากนี้จากการสังเกตและสัมภาษณ์ข้อมูลพฤติกรรมเกี่ยวกับการช่างซีรจกรยานยนต์ พบว่า ผู้ช่างซีรที่มีอาการช่างซีรจกรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย หรือสวมหมวกนิรภัยแต่เปิดกระจกหมวกในขณะที่รับ-ส่งผู้โดยสาร ไม่สวมแว่นตากันแดด ใช้ผ้าผืนเดียวกันทำความสะอาดใบหน้าร่วมกับปิดทำความสะอาดเบาะรถ นั่งรอรับผู้โดยสารบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง และขณะนั่งรอไม่มีการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดปัญหาอาการทางตาได้

ดังนั้นทางคณะผู้วิจัยจึงเห็นถึงความสำคัญของปัญหาที่เกิดขึ้น จึงได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ช่างซีรจกรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติในรัศมี 1 กิโลเมตร ทางผู้วิจัยได้เลือก ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านการรับรู้ความเสี่ยง และพฤติกรรม การป้องกันตนเอง เป็นตัวแปรในการศึกษาความสัมพันธ์ในครั้งนี้ เพื่อนำผลวิจัยที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางให้ผู้ประกอบอาชีพช่างซีรจกรยานยนต์รับจ้าง นำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการเสริมสร้างพฤติกรรม การป้องกันความเสี่ยงจากการเกิดปัญหาของโรคอาการทางตาต่อไป

ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรม การป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ช่างซีรจกรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียว เฉลิมพระเกียรติ ช่วงระยะเวลาที่ศึกษาตั้งแต่เดือน สิงหาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2560 จำนวนกลุ่มประชากรที่ศึกษาเป็นผู้ช่างซีร จกรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติจำนวนทั้งหมด 150 คน คำนวณหาขนาดกลุ่ม ตัวอย่างและกำหนดค่าความคลาดเคลื่อน โดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ (Yamane) ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 121 คน โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ(Accidental sampling) เพื่อคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ช่างซีรจกรยานยนต์รับจ้าง เป็นอาชีพหลักทั้งหมดเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลการรับรู้ ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา พฤติกรรม การป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา โดยมีการนำไปทดสอบ ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาคอนบราคของข้อมูลมีค่ามากกว่า 0.7 และนำมาวิเคราะห์ข้อมูลโดย

ใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป สถิติที่ใช้วิเคราะห์ ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติ Chi-square เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษาโดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 98.35 เป็นเพศชาย ร้อยละ 57.85 มีอายุตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป ร้อยละ 98.35 ประกอบอาชีพ ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 51.24 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา ร้อยละ 52.07 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 83.47 มีอายุการทำงานต่ำกว่า 10 ปี และร้อยละ 57.85 มีชั่วโมงการทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมง/วัน ร้อยละ 85.12 ไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 92.56 ครอบครัวไม่มีประวัติเป็นโรคประจำตัว ร้อยละ 57.85 สูบบุหรี่ และ ร้อยละ 62.81 ดื่มสุรา ร้อยละ 56.20 มีการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาอยู่ในระดับปานกลาง ค่าคะแนนโดยเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (คะแนนเฉลี่ย = 98.79) ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ จำแนกตามระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา (n = 121)

ระดับ*	ช่วงคะแนน	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ดี	(\geq 99 คะแนน)	51	42.10
ปานกลาง	(63 – 98 คะแนน)	68	56.20
ไม่ดี	(27 – 62 คะแนน)	2	1.70
รวม		121	100.00

SD = 11.94 ,Min = 56 ,Max = 126

\bar{x} ของระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาทั้งหมด = 98.79 อยู่ในระดับปานกลาง

หมายเหตุ ; ประชา ฤาษุดกุล, 2553

ระดับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ส่วนใหญ่ร้อยละ 85.10 มีพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาอยู่ในระดับปานกลาง ค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (คะแนนเฉลี่ย = 46.74) ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ จำแนกตามระดับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา (n = 121)

ระดับ*	ช่วงคะแนน	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ดีมาก	(\geq 55 คะแนน)	13	10.70
ปานกลาง	(35 - 54 คะแนน)	103	85.10
น้อย	(15 - 34 คะแนน)	5	4.20
รวม		121	100.00

SD = 6.93 ,Min = 29 ,Max = 65

\bar{x} ของระดับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาทั้งหมด = 46.74 อยู่ในระดับปานกลาง

หมายเหตุ ; *ปารีชาติ ฉันทบุรณ์ตระกูล, 2553

ผลการทดสอบหาความสัมพันธ์ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ อายุการทำงาน อาชีพระดับการศึกษา โรคประจำตัว ประวัติการเกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลต่อดวงตา การพักผ่อน การสูบบุหรี่ และการดื่มสุรา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติอย่างมีนัยสำคัญ (p-value < 0.05) ส่วนปัจจัยส่วนบุคคลด้านชั่วโมงการทำงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติอย่างมีนัยสำคัญ (p-value = 0.007) โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 57.85 มีชั่วโมงการทำงานตั้งแต่ 8 ชั่วโมงต่อวันขึ้นไป และ ร้อยละ 55.37 มีระดับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา อยู่ในระดับปานกลาง-น้อย แสดงให้เห็นว่าผู้ที่มีชั่วโมงการทำงานที่มากขึ้นทำให้ระดับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาลดลง

ส่วนปัจจัยด้านการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value = 0.036) โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 57.85 มีระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา อยู่ในระดับปานกลาง-ไม่ดี และ ร้อยละ 54.54 มีระดับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา อยู่ในระดับปานกลาง-น้อย แสดงให้เห็นว่าผู้ที่มีระดับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาที่น้อยลงทำให้ระดับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาลดน้อยลง แสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลด้านชั่วโมงการทำงาน ระดับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา และพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

ปัจจัยข้อมูล ส่วนบุคคล	พฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยง ต่อการเกิดอาการทางตา (ร้อยละ)		Total (ร้อยละ)	X ²	df	p- value
	ปานกลาง- น้อย	มาก				
ชั่วโมงการทำงาน						
ต่ำกว่า 8 ชั่วโมง / วัน	41 (33.88)	10 (8.27)	51 (42.15)	7.223	1	0.007
8 ชั่วโมง/วันขึ้นไป	67 (55.37)	3 (2.48)	70 (57.85)			
ระดับการรับรู้						
ดี	42 (34.71)	9 (7.44)	51(42.15)	4.381	1	0.036

ปานกลาง - ไม่ดี	66 (54.54)	4 (3.31)	70 (57.85)
รวม	108 (89.25)	13 (10.75)	121(100)

หมายเหตุ : ค่า Pearson Chi-Square มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

สรุปและวิจารณ์ผล

การศึกษาวิจัยปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติส่วนใหญ่ ส่วนใหญ่ร้อยละ 98.35 เป็นเพศชาย ร้อยละ 57.85 มีอายุตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป ร้อยละ 98.35 ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 51.24 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา ร้อยละ 52.07 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 83.47 มีอายุการทำงานต่ำกว่า 10 ปี และร้อยละ 57.85 มีชั่วโมงการทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมง/วัน ร้อยละ 85.12 ไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 92.56 ครอบครัวไม่มีประวัติเป็นโรคประจำตัว ร้อยละ 57.85 สูบบุหรี่ และร้อยละ 62.81 ดื่มสุรา

การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาส่วนใหญ่ร้อยละ 56.20 อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) เท่ากับ 98.79 คะแนน จากคะแนนเต็ม 135 คะแนน ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 11.94 รองลงมาร้อยละ 42.10 มีการรับรู้ระดับดี และร้อยละ 1.70 มีการรับรู้ระดับไม่ดี ส่วนพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติส่วนใหญ่ร้อยละ 85.10 อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) เท่ากับ 46.74 คะแนน จากคะแนนเต็ม 75 คะแนน ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 6.93 รองลงมาร้อยละ 10.70 มีพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงอยู่ในระดับดีมาก และร้อยละ 4.20 มีพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงอยู่ในระดับน้อย

ผลการทดสอบหาความสัมพันธ์ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ อายุการทำงาน อาชีพระดับการศึกษา โรคประจำตัว ประวัติการเกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลต่อดวงตา การพักผ่อน การสูบบุหรี่ และการดื่มสุรา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติอย่างมีนัยสำคัญ ($p\text{-value} < 0.05$)

ส่วนปัจจัยส่วนบุคคลด้านชั่วโมงการทำงาน และปัจจัยด้านการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติอย่างมีนัยสำคัญ ($p\text{-value} = 0.007$ และ 0.036 ตามลำดับ) ซึ่งอภิปรายผลการศึกษาได้ ดังนี้

ชั่วโมงการทำงาน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$) เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่ทำงานตั้งแต่ 8 ชั่วโมงขึ้นไปมีระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง - น้อย ซึ่งมีจำนวนที่มากกว่ากลุ่มที่ทำงานน้อยกว่า 8 ชั่วโมง แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนชั่วโมงการทำงานมาก ทำให้มีระดับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาลดลง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กรวิกา ทาระ

สาร และจิตพรรณ ภูษากักตัก (2558) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แห่งหนึ่งของจังหวัดชลบุรีพบว่าปัจจัยส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 ได้แก่ ชั่วโมงทำงานล่วงเวลาโดยรวม ($r=0.194$, $p=0.029^*$)

ปัจจัยด้านการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณรอบมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ จากการศึกษาพบว่าการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาอย่างมีนัยสำคัญ ($p\text{-value}<0.05$) เนื่องจากส่วนใหญ่ร้อยละ 57.85 มีชั่วโมงการทำงานตั้งแต่ 8 ชั่วโมงต่อวันขึ้นไป และร้อยละ 55.37 มีระดับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตา อยู่ในระดับปานกลาง-น้อย แสดงให้เห็นว่าผู้ที่มีชั่วโมงการทำงานที่มากขึ้นทำให้ระดับพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาลดลง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของสอดคล้องกับงานวิจัยของ อัจฉริยา พงษ์นุ้มกุล (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยทำนายพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพเพื่อป้องกันโรคปอดจากสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า การรับรู้สมรรถนะของตนเองมีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับการปฏิบัติพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพเพื่อป้องกันโรคปอดจากสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับผลงานวิจัยของนายพันวุฒิ ชื่นบาล และคณะ (2556) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้ประโยชน์ของการดูแลสุขภาพตนเองต่างก็มีพฤติกรรมป้องกันโรคที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.05$) และสอดคล้องกับแนวคิดของ Pender 11 ได้กล่าวไว้ว่าการรับรู้สมรรถนะของตนเองเป็นการเชื่อมโยงความรู้ของแต่ละบุคคลกับความพยายามที่จะแก้ไขปัญหาต่างๆ เพื่อให้ตนเองรู้สึกดีต่อการปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อให้ตนเองมีสุขภาพที่ดีและเหมาะสม

ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

1. ควรนำผลการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนการพัฒนาพฤติกรรมป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. ควรส่งเสริมให้มีการจัดบริการสุขภาพเชิงรุกในกลุ่มผู้ประกอบอาชีพเหล่านี้ โดยการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการร่วมกัน และมีการเฝ้าระวัง สุขภาพอย่างต่อเนื่องและมีการสนับสนุนให้กลุ่มเป้าหมายเหล่านี้ได้รับรู้ถึงประโยชน์ในการดูแลสุขภาพตนเองเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางตาด้วยวิธีการต่างๆ ที่เหมาะสม เช่น จัดทำโปสเตอร์หรือจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดโรคอาการทางตา จัดกิจกรรมกลุ่มอาสาสมัครหรือจิตอาสาเพื่อคอยดูแลและจูงใจในการดูแลสุขภาพเกี่ยวกับปัญหาอาการทางตาในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น

ข้อเสนอในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาในกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ประกอบอาชีพอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสัมผัสปัจจัยที่ทำให้เกิดอาการปัญหาทางตา เช่น คนขับรถจักรยานยนต์รับส่งสินค้า คนขับรถสามล้อรับจ้าง และตำรวจจราจร เป็นต้น เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันต่อการเกิดอาการทางตาในอาชีพที่หลากหลาย
2. ควรมีการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงจากปัจจัยด้านอื่นๆ ที่อาจก่อให้เกิดโรคในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น พฤติกรรมการป้องกันความเสี่ยงจากปัจจัยด้านฝุ่นซึ่งอาจก่อให้เกิดความผิดปกติทางระบบทางเดินหายใจ เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กชพรรณ หนูชนะ, สรา อารมณ์, เอลิมชัย ชัยกิตติภรณ์, สุรินธร กลัมพากร. 2557. **ความเสี่ยงด้านสุขภาพในการทำงาน แรงงานนอกระบบในกรุงเทพมหานคร**. ประชุมวิชาการวิจัยบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 1759-1770.
- ขวัญใจ วงศกิตติรักษ์. **สภาวะตาบอด ตาเลือนราง และโรคตาที่เป็นปัญหาสาธารณสุขในเด็กไทยปี 2549 -2550**. วารสารวิจัยระบบสาธารณสุข 2555: 501 – 512.
- คณะกรรมการพัฒนาระบบบริการที่ตอบสนองต่อปัญหาสุขภาพที่สำคัญ. **แนวทางพัฒนาระบบบริการสุขภาพ 5 สาขาหลัก**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด; 2556.
- งานการพยาบาลผู้ป่วยพิเศษทั่วไป. **ต้อเนื้อและต้อลมโรคใกล้ตัวที่ควรรู้** [อินเทอร์เน็ต]. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่; 2556 [เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2560]. เข้าถึงได้จาก <http://www.med.cmu.ac.th>.
- จิ๋วเชาว์ ถาวร, ชวพรพรรณ จันทร์ประสิทธิ์, วรินทร์ณณ์ จรุงรุ่งโรจน์สกุล. **ภาวะสุขภาพตามความเสี่ยงจาก การทำงานของเกษตรกรปลูกหอมแดง ตำบลจำปาหวาย อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา**. พยาบาลสาร 2558; 2:34-44.
- ชนาทิพย์ มารมย์. **การสร้างเสริมสุขภาพของแรงงานนอกระบบ : มอเตอร์ไซค์, วัฒนธรรมและการพัฒนาสถาบันวิจัย ภาษาและวัฒนธรรมเอเชียมหาวิทยาลัยมหิดล** 2557: 1787-804.
- ตุลย์ ธีรอรุณ. **การมีส่วนร่วมทางการเมืองของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร** [วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพฯ
- ตรีอมร วิสุทธีศิริ, นายันพุดิ ชื่นบาล, พรเลขา บรรหารศุภวาท. **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร** [วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์; 2556.
- ณวพล กาญจนารัตน์, วชิรา สนธิไชย. **ความสัมพันธ์ระหว่างต้อเนื้อกับค่าสายตาเอียงที่กระจกตา**. วารสารจักษุ ธรรมศาสตร์ 1 2558; 1:57-61.
- ณัฐพงศ์ ปานศิริ. **การศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ ในโรงงานอุตสาหกรรม เขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี** [วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต]. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์; 2558.

- ประภาเพ็ญ สุวรรณ,สวิง สุวรรณ. **พหุติกรรมศาสตร์ พหุติกรรมสุขภาพ และสุขศึกษา**.พิมพ์ครั้งที่2. กรุงเทพฯ: เจ้าพระยาการพิมพ์; 2536.
- ภาควิชาจักษุวิทยา คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. **เทคโนโลยีล่าสุด ในการรักษาโรคตาด้วยเฟรมโต เลเซอร์**.วารสารจักษุกรรมศาสตร์2557;2:1-38.
- มนาวุฒิ เศลอนันต์.**การวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจของการจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร**.รหัสตีโอไอ:10.14458/UTCC.the.2005.8.
- เมตไทย.**ต้อเนื้อ(Pterygium) อาการ สาเหตุและการรักษาโรคต้อเนื้อ 5 วิธี** [อินเทอร์เน็ต].กรุงเทพฯ; 2560 [เข้าถึงเมื่อ 18 กันยายน 2560]. เข้าถึงได้จาก<https://medthai.com/ต้อเนื้อ/>.
- โรงพยาบาล ตา หู คอ จมูก.**ความรู้เรื่องตา** [อินเทอร์เน็ต].กรุงเทพฯ; 2560 [เข้าถึงเมื่อ 19 ตุลาคม 2560]. เข้าถึงได้จาก <http://www.eent.co.th>
- สกาวัฒน์ คุณวิศรุต.**โรคต้อกระจก**[อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ; 2557 [เข้าถึงเมื่อ 19 ตุลาคม 2560]. เข้าถึงได้จาก <http://www.haamor.com>
- สมาคมโรคเบาหวานแห่งประเทศไทย.**โรคเบาหวาน อาหารสำหรับโรคเบาหวาน**[อินเทอร์เน็ต].กรุงเทพฯ; 2552 [เข้าถึงเมื่อ 19 ตุลาคม 2560].เข้าถึงได้จาก<https://highlight.kapook.com/view/37791>
- สมใจ จางวาง,เทพกร พิทยภินัน,นิรชกร ชูดีพัฒนะ.**ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดูแลตนเอง เพื่อป้องกันโรคเบาหวานและความดันโลหิตสูงของประชาชนกลุ่มเสี่ยง**.วารสารเครือข่ายวิทยาลัยพยาบาลและการสาธารณสุขภาคใต้2559;1:110-28.
- สุรชาติพย์ รองสวัสดิ์. **ปัจจัยการรับรู้เรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ที่มีผลต่อพฤติกรรมในการทำงานของพนักงานปฏิบัติการ ประจำปีการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดเชียงใหม่**[วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยกรุงเทพ; 2554
- อัจฉริยา พงษ์นุ้มกุล. **ปัจจัยทำนายพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพเพื่อป้องกันโรคปอดจากสิ่งแวดล้อม ของผู้ประกอบการอาชีพช่างซ่อมมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร**.วารสารสาธารณสุขศาสตร์2557;1:79-92.
- Kitikul Leelawongs. **Concepts in Public Health Ophthalmology**.Thai Journal Of Public Health Ophthalmology2009;12:49-58.
- Tamakoshi A, Yuzawa M, Matsui M, Uyama M, Fujiwara NK, Ohno Y.**Smoking and nevascular form of age related macular degeneration in late middle aged males:finings from a case control study in japan**.Bristish Journal of ophthalmoogy1998;10:901-4.
- Hassan Hashemi,HaditRastad,Mohammad Hassan Emamian,AkbarFotouhi. **Meibomian gland dysfunction and its determinants in Iranian adults:A population-based study**. Contact Lens and Anterior Eye2017;4:213-6.
- R Behbehani,R C sergott,P J Savino. **Tobacco-alcoholamblyopia:amaculopathy**.Bristish Journal of ophthalmoogy2005;11:1543-4.