



**ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับ
ในพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดนครราชสีมา**

**People's Attitudes Towards Implementing a Don't Drink and Drive Policy
in Muang District Nakhon Ratchasima Province**

ปัญญา สุทธิยुทธิ

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการปกครอง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสยาม

พุทธศักราช 2565

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยสยาม



ชื่อเรื่อง (ภาษาไทย) ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัด
นครราชสีมา
(ภาษาอังกฤษ) People's Attitudes Towards Implementing a Don't Drink and Drive Policy
in Muang District Nakhon Ratchasima Province

นามผู้วิจัย (ภาษาไทย) นายปัญญา สุทธิยุทธ์
(ภาษาอังกฤษ) Mr.Panya Suttiyut

รหัสประจำตัวนักศึกษา 6417900002

สาขา การปกครอง

คณะ บัณฑิตวิทยาลัยสาขารัฐศาสตร์

ปีการศึกษา 2565

สารนิพนธ์ฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจากบัณฑิตวิทยาลัยสาขารัฐศาสตร์แล้ว

อาจารย์ที่ปรึกษา

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิตภา ธิรศิริกุล)

เมื่อวันที่ ๒๕ / ๗.๖ / ๒๕๖๕

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชาญชัย จิตรเหล่าอาพร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย สาขารัฐศาสตร์

วันที่ ๒๕ เดือน ๗.๖ พ.ศ. ๒๕๖๕

บทคัดย่อ

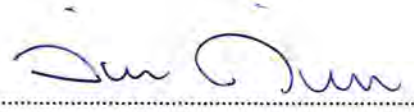
ชื่อเรื่อง : ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดนครราชสีมา

โดย : นายปัญญา สุทธิยุทธ์

ชื่อปริญญา : รัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขา : การปกครอง

อาจารย์ที่ปรึกษาประจำตัวนักศึกษา :



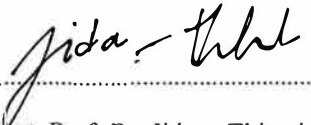
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิตภา ธิรศิริกุล)

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคล และความสัมพันธ์ระหว่างอิทธิพลของสื่อมวลชนกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เพื่อเสนอแนวทางการเสริมสร้างทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ) จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 385 ตัวอย่าง และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการทางสถิติ

ผลการศึกษา พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 และทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09 ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า เพศ และอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ระดับการศึกษาและรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ และอิทธิพลของสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ในการดำเนินนโยบายควรมีการณรงค์เกี่ยวกับโครงการเมาไม่ขับอย่างสม่ำเสมอ และควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

คำสำคัญ: ทศนคติของประชาชน, นโยบายเมาไม่ขับ, จังหวัดนครราชสีมา

Abstract

Title : People's Attitudes Towards Implementing a Don't Drink and Drive Policy
 in Muang District Nakhon Ratchasima Province
By : Panya Suttiyut
Degree : Master of Political Science (Government)
Major : Political Science (Government)
Advisor : 

 (Asst. Prof. Dr. Jidapa Thirasirikul)

The research aimed to compare personal factors and the relationship between the influence of the mass media and people's attitudes towards implementing a "Don't Drink and Drive" policy in Muang district of Nakhon Ratchasima Province, and to propose guidelines for enhancing people's attitudes towards implementing a "Don't Drink and Drive" policy in the Muang district of Nakhon Ratchasima Province. The research utilized quantitative research method and collected data from 400 samples of Muang district Nakhon Ratchasima Province, by employing a questionnaire.

The results of the study found that opinions about the influence of mass media as a whole were at a high level with an average of 3.68 and the attitudes of the people towards the implementation of "Don't Drink and Drive" policy in Muang district of Nakhon Ratchasima Province as a whole was at a high level with an average of 4.09. The hypothesis testing revealed that sex and age were not related to people's attitudes towards the implementation of "Don't Drink and Drive" policy at the statistical significance level of 0.05, which did not satisfy the hypothesis. Level of education and average monthly income were related to people's attitudes towards the implementation of "Don't Drink and Drive" policy in Muang district at the statistical significance level of 0.05, which satisfied the hypothesis. Finally, the influence of the mass media was related to the attitudes towards the implementation of "Don't Drink and Drive" policy in Muang district at the statistical significance level of 0.05, which satisfied the hypothesis. Recommendations from the research were that the campaign under "Don't Drink and Drive" policy should be implemented continuously and the law should be strictly enforced.

Keyword: attitudes, Don't Drink and Drive policy, Nakhon Ratchasima Province

Approved by

.....

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงและสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิตาภา ภิรศิริกุล และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชาญชัย จิตรเหล่าอาพร ที่กรุณาให้คำปรึกษา ชี้แนะ แก้ไข และปรับปรุง สารนิพนธ์เล่มนี้อย่างเต็มกำลัง ด้วยความเมตตาโดยตลอด

ขอกราบขอบพระคุณทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชา ทั้งในเรื่องของควมมีคุณธรรม จริยธรรม การดำรงชีวิตให้เป็นสุข รวมทั้งคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อผู้วิจัยเสมอมา

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ นคร สุทธิยุทธ์ คุณแม่ ดร.ศิรินันท์ ทิพย์เจริญ และครอบครัว ที่ให้ความรัก ความห่วงใย รวมถึงกำลังใจแก่ผู้วิจัยเสมอมา

ประโยชน์อันพึงได้รับจากสารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขออุทิศคุณความดีมอบเป็นสิ่งบูชาแด่ บพพการี และอาจารย์ ซึ่งเป็นผู้วางรากฐานการศึกษาให้แก่ผู้วิจัย รวมถึงผู้มีพระคุณทุกท่านที่ช่วยเป็น แรงบันดาลใจให้ผู้วิจัยสำเร็จการศึกษาครั้งนี้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	(ก)
ABSTRACT.....	(ข)
กิตติกรรมประกาศ.....	(ค)
สารบัญ.....	(ง)
สารบัญตาราง.....	(ฉ)
สารบัญรูปภาพ.....	(ช)
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.4 ประโยชน์ที่ได้รับ.....	3
1.5 นิยามศัพท์.....	4
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง การนำนโยบายไปปฏิบัติ.....	6
2.2 นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับมูลนิธิเมาไม่ขับ.....	12
2.3 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา.....	24
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	29
2.5 กรอบแนวคิด.....	35
2.6 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ.....	36
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	
3.1 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	38
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	38
3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	39
3.4 การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	41
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	42
3.6 การใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	43

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิจัย	
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล.....	46
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน.....	48
4.3 ผลการทดสอบสมมติฐาน.....	52
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	57
5.2 อภิปรายผลการวิจัย.....	59
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	60
บรรณานุกรม.....	62
ภาคผนวก.....	64
ประวัติผู้วิจัย.....	70

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างโดยจำแนกตามเพศ.....	46
4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ.....	46
4.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา.....	47
4.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน.....	47
4.5 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน.....	48
4.6 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบาย ไม่จับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา.....	49
4.7 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยด้านเพศ.....	52
4.8 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยด้านอายุ.....	52
4.9 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยด้านระดับการศึกษา.....	53
4.10 แสดงการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยด้านระดับการศึกษา.....	53
4.11 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน.....	54
4.12 แสดงการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน.....	54
4.13 การวิเคราะห์อิทธิพลของสื่อมวลชนกับการดำเนินนโยบายไม่จับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา.....	55
4.14 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน.....	55

สารบัญภาพ

ตารางที่	หน้า
2.1 กรอบแนวความคิดในการวิจัย.....	35



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบการคมนาคม มาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ในการปฏิรูปการ พัฒนาประเทศเพื่อเชื่อมโยงและสร้างบูรณาภาพเหนือดินแดนของประเทศสยาม อันเป็นประโยชน์ ทางการเมือง รวมทั้งการสร้างประโยชน์ในทางเศรษฐกิจและสังคม การพัฒนาประเทศที่เกิดขึ้นได้ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ โดยเฉพาะระบบการคมนาคมขนส่งของ ประเทศมาโดยตลอด ดังจะเห็นได้จาก แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ พ.ศ.2504 เรื่อยมาจนถึง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ.2560-2564 ที่มีแผนการพัฒนาเชื่อมโยง ระบบคมนาคมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และ ทางอากาศ รวมทั้งการเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ รวมถึง การเชื่อมโยงกับระบบการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนน อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการพัฒนา ประเทศในด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รวมถึง ยานพาหนะอื่นๆ จึงทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ได้อย่าง กว้างขวาง อีกทั้งผลจากการเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจจึงส่งผลให้ความต้องการใช้ ยานพาหนะในการขนส่งมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดผลกระทบที่ตามมา หลายประการ อาทิ ปัญหาการจราจรติดขัด การก่อกมลภาวะทางอากาศจากของเสียที่ปล่อยออกมา จากยานพาหนะ ซึ่งรวมถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น

ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน กล่าวได้ว่า เป็นปัญหาที่ส่งผลสำคัญอย่างยิ่งเพราะนำไปสู่การ สูญเสียชีวิต ทรัพย์สิน การทุพพลภาพ ของผู้ก่ออุบัติเหตุ รวมทั้งต่อผู้เสียหายที่ได้รับผลจากอุบัติเหตุ ดังกล่าว ดังพบว่า สถานการณ์อุบัติเหตุจากการขับขี่ยานยนต์ จากข้อมูลของสำนักงานตำรวจ แห่งชาติบ่งชี้ว่า มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุหลายหมื่นครั้งในแต่ละปี และมีผู้เสียชีวิตนับหมื่นราย ซึ่ง ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการเมาแล้วขับ นอกจากนี้ มีคนไทยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรเข้ามารักษา ตัวใน โรงพยาบาลเฉลี่ยสูงถึงชั่วโมงละ 6 คน และที่แพทย์ไม่สามารถช่วยชีวิตไว้ได้เฉลี่ยชั่วโมงละ 2 คน ส่งผลให้ภาคประชาสังคมและภาครัฐได้ร่วมมือกันจนนำไปสู่การจัดตั้งมูลนิธิเมาไม่ขับ และ การพัฒนาโครงการรณรงค์เมาไม่ขับขึ้น นับตั้งแต่ พ.ศ.2539 เป็นต้นมา (มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2565, ออนไลน์)

นอกจากนั้น ภาครัฐได้มีการประกาศใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมิให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ในสถานะมึนเมาสุรา อาทิ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา หากฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ “ กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณีดังต่อไปนี้ มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” เป็นต้น แต่อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาจากสถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศใน พ.ศ.2565 พบว่า ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงมิถุนายน มีจำนวนผู้เสียชีวิตกว่า 7,000 คน มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 385,282 คน (ข้อมูลจาก มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2565, ออนไลน์) จากสถิติการใช้รถของจังหวัดนครราชสีมา มีจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 (สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา, 2560) จำนวนทั้งสิ้น 1,327,115 คัน แบ่งออกเป็นจำนวนรถยนต์ จำนวน 1,269,710 คัน และรถจักรยานยนต์ จำนวน 713,299 คัน จากข้อมูลการกระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์มีผู้ฝ่าฝืน 13,564 ราย และมีรายได้ค่าปรับรวม 3,442,400 บาท

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น การศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดนครราชสีมา จึงมีความสำคัญ และก่อให้เกิดประโยชน์สำหรับนำไปประกอบการกำหนดมาตรการต่างๆ ที่จะช่วยส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ความสำคัญและปฏิบัติตาม นโยบายเมาไม่ขับ เพื่อความปลอดภัยอย่างแท้จริง และดำเนินการให้นโยบายดังกล่าวเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

1.2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอิทธิพลของสื่อมวลชนกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

1.2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษา ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งการวิจัยครั้งนี้จะเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการศึกษา เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาจะได้นำมาปรับปรุงแก้ไข และพัฒนาการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม และเกิดประสิทธิภาพมากที่สุด

1.3.2 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมา โดยการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อที่จะใช้เป็นตัวแทนประชากร เนื่องจากผู้วิจัย ไม่สามารถทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมา ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากร ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% และยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 5% ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ขนาดตัวอย่างสำหรับการวิจัย จะทำการเก็บแบบสอบถามทั้งสิ้น 385 ตัวอย่าง วิธีการสุ่มตัวอย่างที่จะเลือกใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ คือ การสุ่มตัวอย่างแบบความน่าจะเป็น Probability Sampling และแบบความไม่น่าจะเป็น Non Probability Sampling ซึ่งผู้วิจัยคาดว่าจะวิเคราะห์ข้อมูล โดยการใช้การวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

1.3.3 ขอบเขตด้านสถานที่

พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษางานวิจัยครั้งนี้ คือ พื้นที่ในจังหวัดนครราชสีมา

1.3.4 ขอบเขตด้านระยะเวลาในการศึกษา

การศึกษานี้มีระยะเวลาในการศึกษาตั้งแต่เดือน พฤษภาคม – สิงหาคม พ.ศ. 2565

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 ได้ข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

1.4.2 ได้ข้อมูลทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา สำหรับประมวลเป็นข้อเสนอแนะทางการพัฒนา

1.4.3 ได้นำเสนอข้อมูลที่ได้จากการศึกษาไปปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามนโยบายขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนในส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในจังหวัดนครราชสีมา

1.5 นิยามศัพท์

รถจักรยานยนต์ หรือรถมอเตอร์ไซค์ (Motor-cycle หรือ Motor-bike) หมายถึง ยานพาหนะสองล้อ ที่ใช้เครื่องยนต์หรือมอเตอร์ในการขับเคลื่อน ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมา

พฤติกรรมรถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครราชสีมา ที่จะต้องมีความรู้เกี่ยวกับหลักปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับขี่ และจิตสำนึกในความปลอดภัยในการขับขี่ มีความพร้อมทางสภาวะด้านร่างกาย สภาวะด้านจิตใจ และสภาวะด้านสติปัญญา

นโยบาย หมายถึง แนวทางการดำเนินงานขององค์กรภาครัฐและหน่วยงานสนับสนุนนอกภาครัฐที่ผลักดันให้มีการเสนอ นโยบายเมาไม่ขับ เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนในจังหวัดนครราชสีมาขึ้น

การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การนำนโยบายเมาไม่ขับ เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ให้สำเร็จลุล่วง ตามเป้าหมายนโยบายขององค์กรภาครัฐและหน่วยงานสนับสนุนนอกภาครัฐที่ผลักดันให้มีการเสนอ นโยบายเมาไม่ขับ

อิทธิพลของสื่อมวลชน หมายถึง ความร่วมมือของทุกองค์กรและทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่ทำหน้าที่ สนับสนุน ส่งเสริม การประชาสัมพันธ์และการณรงค์ในเชิงนโยบายผ่านสื่อต่างๆ เพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของการนำนโยบายเมาไม่ขับเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา หมายถึง ปัจจัยในด้านต่างๆ ที่มีผลต่อการบรรลุเป้าหมายนโยบายของการนำนโยบายเมาไม่ขับเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ประกอบด้วย (1) วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน (2) ทรัพยากรของนโยบาย (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย (4) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และ (5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง

(1) วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน หมายถึง นโยบายต้องมีวัตถุประสงค์ที่เป็นรูปธรรมและมีมาตรฐานที่ชัดเจน

(2) ทรัพยากรของนโยบาย หมายถึง สิ่งที่ต้องใช้ในการดำเนินนโยบาย เช่น งบประมาณ หรือสิ่งจูงใจอื่น ๆ ซึ่งต้องมีเพียงพอ

(3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย

(4) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง คุณลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ การควบคุมการบังคับบัญชา ความอยู่รอดขององค์กร ความสัมพันธ์ที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการกับผู้กำหนดนโยบาย

(5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง หมายถึง ความพร้อมของบริบทของนโยบาย เช่น การสนับสนุนของมติมหาชนและกลุ่มผลประโยชน์ ความเข้าใจถึงความสำคัญของนโยบาย โดยเฉพาะการยอมรับหรือปฏิเสธนโยบาย และระดับความเข้มข้นของการตอบสนอง เช่น การยอมรับหรือปฏิเสธดังกล่าวมีระดับมากน้อยเพียงใด



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาในครั้งนี้ ผู้ทำการวิจัยได้ศึกษาและค้นคว้า แนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนผลงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้ใช้แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 2.1 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง การนำนโยบายไปปฏิบัติ
- 2.2 นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับมุลนิธิเมาไม่ขับ
- 2.3 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
- 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.5 กรอบแนวคิดการวิจัย
- 2.6 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

2.1 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง การนำนโยบายไปปฏิบัติ

เมื่อมีการกำหนดนโยบายแล้ว จะต้องมีการนำนโยบายเหล่านั้นไปปฏิบัติให้บังเกิดผลตามเจตนารมณ์ที่ได้กำหนด ซึ่งนักวิชาการหลายท่าน ได้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

Bardach (1980 อ้างถึงใน นพลักษณ์ ธนสรณ์ไชยภัทร, 2554: 7) ได้อธิบายว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็น กระบวนการทางการเมือง และเป็นเกมส์คล้ายกับการต่อสู้ โดยให้คำนิยามว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติ คือกระบวนการของกลยุทธ์ เกี่ยวกับการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งการบรรลุเป้าหมายของกลุ่ม ซึ่งเป้าหมายนี้อาจสอดคล้องหรือไปกันได้หรือไปกันไม่ได้กับเป้าหมายตามอำนาจ (Mandate) ของนโยบาย

Jones (1977: 118) มองว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ ปฏิบัติการระหว่างการกำหนดจุดหมายและการกระทำที่มุ่งไปสู่เป้าหมายหรือจุดหมายนั้น

Meter and Horn (1975 อ้างถึงใน นพลักษณ์ ธนสรณ์ไชยภัทร, 2554: 7) อธิบายว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การดำเนินการโดยบุคคลหรือกลุ่มบุคคลทั้งในภาครัฐ และภาคเอกชน โดยมุ่งหมายที่จะสร้างความสำเร็จตามวัตถุประสงค์จากการตัดสินใจในการดำเนินนโยบายที่ได้กำหนดไว้ก่อนหน้านั้นแล้วด้วยการทำให้เป็นรูปธรรม

เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ (2551 อ้างถึงใน บพิศ รัตนบุรี, 2552: 9) อธิบายว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ ก็คือ กระบวนการ หลักการที่กฎหมายผ่านสภา หรือนโยบายได้รับการอนุมัติ เป็นกิจกรรม

ของการนำนโยบายที่อยู่ในรูปของกฎหมาย นโยบายระเบียบ คำสั่งหรือรูปแบบอื่น ๆ ไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นกระบวนการที่อยู่ระหว่างการก่อรูปนโยบายและผลลัพธ์

นพลักษณ์ ธนสรณ์ไชยภัทร (2554: 8) สรุปว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การแปลงวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบายให้เป็นแนวทาง หรือแผนงาน หรือโครงการในรูปของกิจกรรมให้เป็นรูปธรรมประกอบด้วย การจัดหา ทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อดำเนินการให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ การวางแผนโครงการเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนด การออกแบบองค์การและการดำเนินงานให้เป็นไปตามแนวทางการดำเนินงาน โครงการที่กำหนดไว้ อีกทั้งยังระบุถึงความสำคัญของการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า ประกอบด้วย

(1) ความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อผู้ตัดสินใจนโยบาย กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

(2) การนำนโยบายไปปฏิบัติมุ่งเน้น ความคุ้มค่าของการใช้ทรัพยากร เนื่องจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด

(3) ความก้าวหน้าในการพัฒนาประเทศ ขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

(4) การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่สำคัญในกระบวนการนโยบายสาธารณะ ทั้งนี้ ขั้นตอนในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ พิจารณาจากขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

(1) ขั้นตอนผลิตนโยบาย (การตัดสินใจ) เกี่ยวกับหน่วยงานที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติ

(2) ขั้นตอนการปฏิบัติตามของกลุ่มเป้าหมายตามการตัดสินใจนโยบาย

(3) ขั้นตอนผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากการตัดสินใจของหน่วยปฏิบัติ

(4) ขั้นตอนการรับรู้ผลกระทบของผู้ตัดสินใจ

(5) ขั้นตอนประเมินผลของระบบการเมืองเกี่ยวกับกฎหมายเพื่อการปรับปรุง

ตัวแบบที่ใช้ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

การศึกษานโยบายที่ถูกลำดับไปปฏิบัติ นั้น เมื่อพิจารณางานวิชาการของ สมบัติ ชำรงชัยวงศ์ (2551) และ วรเดช จันทรศร (2548) ซึ่งได้รวบรวมตัวแบบของการนำนโยบายไปปฏิบัติจากนักวิชาการต่างๆ โดยมีตัวแบบที่สำคัญ อาทิ

(1) ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล

ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผลนั้นให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพในการวางแผน และการควบคุมการดำเนินงานตามนโยบาย ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ หน่วยงานที่มีบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานให้บรรลุตามความมุ่งหมายของนโยบายที่กำหนดไว้ จะต้องนำ

ทรัพยากรทางการบริหารมาดำเนินงาน โดยเน้นวัตถุประสงค์เป็นหลัก ดังนั้น ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ จึงต้องเข้าใจความมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน เพื่อนำไปกำหนดภารกิจและ มอบหมายงานให้แก่ฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ ทั้งนี้ต้องกำหนดมาตรฐานให้แก่ ผู้ปฏิบัติงาน มีระบบวัดผลการปฏิบัติงาน และระบบการให้คุณ ให้โทษที่สัมพันธ์กันอย่างเหมาะสม ระบบการวางแผนงานและการควบคุมผลงานที่ดีนี้ มีความสำคัญต่อความสำเร็จในการนำนโยบาย ไปปฏิบัติ

(2) ตัวแบบทางการจัดการ

ตัวแบบทางการจัดการนั้นให้ความสำคัญกับสมรรถนะขององค์การที่รับผิดชอบในการ นำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งสมรรถนะขององค์การเกี่ยวข้องกับ 5 ปัจจัย ได้แก่

ประการแรก โครงสร้างขององค์การที่เหมาะสมกับภาระงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน ตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย

ประการที่สอง ภายในองค์การต้องประกอบด้วยบุคลากรซึ่งมีความรู้ความสามารถในด้าน ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการ และ/หรือด้านเทคนิคอย่างเพียงพอ

ประการต่อมา งบประมาณในการดำเนินงานตามนโยบายต้องได้รับการสนับสนุนอย่าง เพียงพอ

ประการที่สี่ องค์การยังต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ ประการสุดท้าย สถานที่ที่ใช้ดำเนินงานต้องเอื้อต่อการดำเนินงานตามนโยบาย

(3) ตัวแบบทางการเมือง

ตัวแบบทางการเมือง ตั้งอยู่บนฐานคติที่เห็นว่า ผลการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับ ความสามารถในการเจรจาต่อรองของผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับนโยบายนั้นๆ ในฐานะผู้มีส่วนได้และผู้มีส่วนเสียประโยชน์จากการจัดสรรสิ่งที่มีคุณค่า (เช่น งบประมาณ ทรัพยากร) ให้แก่สังคมโดยฝ่าย การเมือง ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำนโยบายไปปฏิบัติ บุคลิกภาพ ความรู้ความสามารถ สถานะ อำนาจและทรัพยากรของหน่วยงาน ความสามารถในการต่อรองของผู้ซึ่งเป็นตัวแทนของ หน่วยงาน ความสัมพันธ์ของผู้ซึ่งเป็นตัวแทนของหน่วยงาน ในลักษณะของการสนับสนุนจาก ปัจจัยภายนอกหน่วยงาน ได้แก่ สื่อมวลชน นักการเมือง หัวหน้าหน่วยงานอื่นๆ กลุ่มอิทธิพล กลุ่ม ผลประโยชน์ และบุคคลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย

(4) ตัวแบบกระบวนการ

ตัวแบบกระบวนการ เป็นการศึกษากำหนดนโยบายไปปฏิบัติในมิติของกระบวนการนำ นโยบายไปปฏิบัติมีหลายวิธีการ และแต่ละวิธีการอาจเหมาะสมกับการวิเคราะห์ เพื่อวัตถุประสงค์ ประการใดประการหนึ่ง การศึกษากระบวนการการนำนโยบายไปปฏิบัติส่วนใหญ่ช่วยสร้างความ

เข้าใจบางส่วน โดยมักใช้วิธีการนิยามแนวความคิดของกระบวนการการนำนโยบายไปปฏิบัติ ที่เชื่อมแนวความคิดกับกิจกรรมของนโยบายเข้าด้วยกัน ประกอบกับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความซับซ้อน เทคนิคการคำนวณความน่าจะเป็นที่ใช้คาดคะเนผลของนโยบาย และเทคนิคที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาการดำเนินงาน ก็ไม่สามารถสร้างความเข้าใจกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติในลักษณะภาพรวม เพราะยังไม่มีกรอบทั่วไปที่จะสามารถพรรณนา และอธิบายกระบวนการในการนำนโยบายไปปฏิบัติทั้งกระบวนการได้ชัดเจน การนำปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานบางตัวที่มีความสำคัญมาใช้ในการศึกษา ทำให้มุมมองของการศึกษาขาดความสมบูรณ์ และไม่สามารถสร้างมุมมองแบบภาพรวม จากข้อจำกัดที่กล่าวมาข้างต้น Alexander (1985 อ้างถึงใน วรเดช จันทรศร. 2540) ได้เสนอตัวแบบกระบวนการ เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนตัวแบบให้สอดคล้องกับแต่ละสถานการณ์ ตัวแบบนี้สามารถสะท้อนความหลากหลายของบริบทของนโยบายระดับต่างๆ ของการปฏิบัติงานตามนโยบาย ปัจจัยต่างๆ ในขั้นตอนของการก่อตัวของนโยบาย รวมทั้งการกำหนดนโยบายที่มีผลต่อเนื่องถึงตัวนโยบาย ระเบียบกฎเกณฑ์ แผนงาน/โครงการในขั้นตอนการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยพิจารณาจาก

ประการแรก ปัจจัยกระตุ้น หมายถึง การตระหนักหรือรับรู้ในปัญหาที่เพิ่งเกิดใหม่หรือปัญหาของนโยบายที่กำลังดำเนินงานอยู่ การวิเคราะห์ปัญหาตลอดจนการระบุวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ต้องการยกวาง หรือต้องการปรับเปลี่ยนวัตถุประสงค์เดิมของนโยบายที่กำลังดำเนินงาน

ประการที่สอง การนิยามวัตถุประสงค์ของนโยบายหนึ่งๆ ที่ต้องการยกวางแล้ว จะมีการกำหนดวิธีการดำเนินงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์นั้นๆ

ประการที่สาม แผนงาน คือ ชุดของกิจกรรม/การกระทำ ทรัพยากร สถานที่ดำเนินงาน เพื่อดำเนินการกับประชากรกลุ่มเป้าหมายที่จะได้รับประโยชน์จากการดำเนินกิจกรรมเหล่านั้น

ประการที่สี่ การปฏิบัติ คือ กลุ่มของกิจกรรมเพื่อดำเนินงานให้วัตถุประสงค์ของแผนงานประสิทธิผลตามที่กำหนดไว้

ทั้งนี้ขั้นตอนต่างๆ ในตัวแบบกระบวนการ ได้รับผลกระทบจากลักษณะบางประการของขั้นตอนที่กล่าวมาแล้ว แต่ละขั้นตอนไม่ได้เสร็จสิ้นเฉพาะในขั้นตอนนั้นๆ และอาจถูกกั้นด้วยปัจจัยต่างๆ เช่น เทคนิคการวิเคราะห์นโยบายเทคนิคหนึ่งอาจนำมาใช้ในขั้นตอนของกระบวนการนโยบายมากกว่า 1 ขั้นตอน ได้แก่ เทคนิคเคลฟี เป็นต้น ความซับซ้อนของปัจจัยต่างๆ ย่อมมีผลต่อกระบวนการนโยบายโดยรวม แต่ตัวแบบกระบวนการช่วยแสดงให้เห็นความต่อเนื่องเชื่อมโยงของขั้นตอนต่างๆ ในกระบวนการตามลำดับ ในแต่ละจุดเชื่อมโยงระหว่างขั้นตอนอาจมีการพิจารณาทางเลือกอื่นที่เป็นไปได้ในทุกจุดเชื่อมโยงในกระบวนการ นอกเหนือจากนี้ยังใช้วิเคราะห์

ปฏิสัมพันธ์ที่ซับซ้อนในกระบวนการกำหนดนโยบาย จุดเชื่อมโยงของแต่ละขั้นตอนและผลย้อนกลับที่เกิดขึ้นตลอดกระบวนการ

จากตัวแบบทั้งหมดข้างต้น สรุปได้ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติกับผลการปฏิบัติงานมีด้วยกัน 5 ตัวแปร ประกอบด้วย

(1) วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน หมายถึง นโยบายต้องมีวัตถุประสงค์ที่เป็นรูปธรรม และมีมาตรฐานที่ชัดเจน

(2) ทรัพยากรของนโยบาย หมายถึง สิ่งที่ต้องใช้ในการดำเนินนโยบาย เช่น งบประมาณ หรือสิ่งจูงใจอื่นๆ ซึ่งต้องมีเพียงพอ

(3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย

(4) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง คุณลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ การควบคุมการบังคับบัญชา ความอยู่รอดขององค์กร ความสัมพันธ์ที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการกับผู้กำหนดนโยบาย

(5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง หมายถึง ความพร้อมของบริบทของนโยบาย เช่น การสนับสนุนของมติมหาชนและกลุ่มผลประโยชน์ ความเข้าใจถึงความสำคัญของนโยบาย โดยเฉพาะการยอมรับหรือปฏิเสธนโยบาย และระดับความเข้มข้นของการตอบสนอง เช่น การยอมรับหรือปฏิเสธดังกล่าวมีระดับมากน้อยเพียงใด

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ปัจจัยกำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้น สุภชัย ยาวะประภาส (2545: 101) พบว่ามีปัจจัยหลายประการที่กำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติปัจจัยเหล่านี้ ได้แก่

- (1) ลักษณะของนโยบายนั้นๆ
- (2) วัตถุประสงค์ของนโยบาย
- (3) ความเป็นไปได้ทางการเมือง
- (4) ความเป็นไปได้ทางเทคโนโลยี
- (5) ความพอเพียงของทรัพยากร
- (6) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ
- (7) ทศนคติของผู้ที่นำนโยบายไปปฏิบัติ
- (8) กลไกภายในหน่วยงานหรือระหว่างหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

ปัจจัยทั้งหมดข้างต้นต่างมีความเกี่ยวข้องต่อกันและกัน กล่าวคือ วัตถุประสงค์ของนโยบาย ต้องมีความชัดเจนสะท้อนถึงความต้องการที่แท้จริงของทุกฝ่ายที่มีส่วนได้ส่วนเสียจาก นโยบาย ทั้งนี้ลักษณะของนโยบายแต่ละประเภทย่อมมีวัตถุประสงค์ที่ต่างกันไปพร้อมๆ กับระดับ ความเป็นไปได้ในทางการเมืองต่อการแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งนโยบายที่ส่งผลกระทบต่อ คนส่วนใหญ่และต้องการความเร่งด่วนในการแก้ไขย่อมที่ทุกฝ่ายจะเห็นพ้องต่อการแปลงหรือนำ นโยบายนั้นๆ ไปสู่การปฏิบัติได้ง่าย และหากมีความพร้อมทางด้านทรัพยากรที่จำเป็นต่อการนำ นโยบายไปปฏิบัติ ทัศนคติที่ดีของผู้ปฏิบัติ และรวมถึงกลไกความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ทั้ง หน่วยงานภายในและภายนอก ย่อมมีส่วนอย่างยิ่งต่อการเกื้อหนุนให้นโยบายที่ถูกกำหนดขึ้นแล้ว สามารถบรรลุผลจริงในทางปฏิบัติได้

ขณะที่ กล้า ทองขาว (2548 อ้างถึงใน บพิช รัตนบุรี, 2552: 19) ได้ศึกษากระบวนการนำ นโยบายและแผนไปปฏิบัติมีตัวแปรหลากหลายที่ส่งผลให้เห็นนโยบายที่นำไปปฏิบัติประสบความสำเร็จหรือล้มเหลว ซึ่งมีทั้งตัวแปรทางการเมืองและตัวแปรทางการบริหาร ตัวแปรต่าง ๆ เหล่านี้จะแสดงอิทธิพลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติมากน้อยแตกต่างกัน บางตัวแปรมีอิทธิพลโดยตรงบางตัวแปรอาจมีอิทธิพลโดยอ้อม และตัวแปรต่าง ๆ ดังกล่าวมีการรวมกันเป็นกลุ่มหรือชุดดังนี้

- (1) ชุดตัวแปรด้านเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบาย
- (2) ชุดตัวแปรกำหนดภารกิจและมอบหมายงาน
- (3) ชุดตัวแปรสมรรถนะขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ
- (4) ชุดตัวแปรมาตรการสนับสนุนจากส่วนกลางและท้องถิ่น
- (5) ชุดตัวแปรมาตรการกำกับ ตรวจสอบประเมินผล และการกระตุ้นเสริมแรง

จากการศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรสาเหตุทั้ง 5 ประการ ที่มีอิทธิพลหรือตัวแปรตามที่เป็นผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ พบว่าตัวแปรด้านความชัดเจนในเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เป็นตัวแปรที่ส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ คล้ายกับตัวแปรด้านการกำหนดภารกิจและการมอบหมายงานและตัวแปรการสนับสนุนจากส่วนกลางและท้องถิ่นและความผูกพัน ส่วนตัวแปรสมรรถนะขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติและตัวแปรมาตรการกำกับตรวจสอบประเมินผล และกระตุ้นเสริมแรง มีความสัมพันธ์หรืออิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยตรง

2.2 นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับมูลนิธิมาไม่ขับ

เมื่อพิจารณาระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ. 2564 มีสาระสำคัญประกอบด้วย

1. ระเบียบนี้ ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2564 เป็นต้นไป โดยให้ยกเลิกระเบียบฉบับเก่าทั้งหมด คือ ยกเลิก ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ. 2538 และที่แก้ไขเพิ่มเติมถึงฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2550)

2. กำหนดความหมายคำว่า "อุบัติเหตุ" หมายความว่า ภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุเนื่องจากการทำงาน หรือจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเคสสถานหรือในที่สาธารณะ หรือจากอุบัติเหตุเนื่องจากการจราจรทางน้ำ ทางอากาศ หรือทางบก แต่ไม่หมายความรวมถึงอุบัติเหตุทางถนน

3. ให้มี คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ หรือ กปอ. มีหน้าที่และอำนาจดังนี้

- 1) เสนอนโยบาย มาตรการ และแนวทางเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุต่อคณะรัฐมนตรี
- 2) เสนอแนะแนวทางปฏิบัติ และประสานงานระหว่างหน่วยงานของรัฐซึ่งรับนโยบายที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้ว ไปดำเนินการ
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะและให้ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐ และปัญหาข้อขัดข้องต่างๆ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุเสนอต่อนายกรัฐมนตรี
- 4) เสนอความเห็นและข้อสังเกตต่อนายกรัฐมนตรีเกี่ยวกับการให้มีกฎหมาย หรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
- 5) ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบาย มาตรการ และแนวทางเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
- 6) แต่งตั้งที่ปรึกษาเพื่อพิจารณา ให้คำปรึกษา และปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่ กปอ. มอบหมาย
- 7) ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุตามที่ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรี
- 8) แต่งตั้งที่ปรึกษาหรือคณะอนุกรรมการ เพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่ กปอ. มอบหมาย

4. องค์ประกอบของ กปอ. ประกอบด้วย

- 1) นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ
- 2) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นรองประธานกรรมการ
- 3) กรรมการโดยตำแหน่ง ดังนี้

- 3.1) ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
- 3.2) ปลัดกระทรวงกลาโหม
- 3.3) ปลัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
- 3.4) ปลัดกระทรวงคมนาคม
- 3.5) ปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
- 3.6) ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 3.7) ปลัดกระทรวงมหาดไทย
- 3.8) ปลัดกระทรวงแรงงาน
- 3.9) ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
- 3.10) ปลัดกระทรวงสาธารณสุข
- 3.11) ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
- 3.12) อธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง
- 3.13) อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
- 3.14) ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 3.15) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

4) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้งจากผู้มีประสบการณ์หรือมีผลงานด้านการป้องกันอุบัติภัย จำนวนไม่เกิน 4 คน

5) อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยให้แต่งตั้งข้าราชการในกรมไม่เกิน 2 คน เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

5. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย หรือ ปก. ทำหน้าที่ สำนักงานเลขานุการของ กปอ. โดยมีหน้าที่ ดังนี้

1) เป็นหน่วยงานกลางด้านการเสนอแนะแนวทางปฏิบัติในการป้องกันอุบัติภัย รวมทั้งการประสานงาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานปฏิบัติทั้งภาครัฐและเอกชน แล้วรายงานต่อ กปอ.

2) สนับสนุนและส่งเสริมงานวิชาการ และเผยแพร่งานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติภัย และสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการฝึกอบรม การประชุม หรือสัมมนาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัย

3) เป็นศูนย์กลางข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับอุบัติภัย

4) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านการป้องกันอุบัติภัยของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือตามที่ได้รับมอบหมาย

5) ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่ กปอ. มอบหมาย

6. ผู้รักษาการตามระเบียบนี้คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ทั้งนี้สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (2554) นโยบายการจัดการอุบัติเหตุแห่งชาติ นับเป็นก้าวสำคัญของการจัดระบบป้องกันระดับช่วยเหลือและกู้ภัย อันเกิดจากอุบัติเหตุเป็นที่พึงปรารถนาของคนไทยในอนาคต ซึ่งนโยบายการจัดการอุบัติภัยแห่งชาตินี้ มุ่งเน้นให้ภาคเอกชน ประชาชน และชุมชน เข้ามามีส่วนร่วม ตั้งแต่การดำเนินการด้านการวางแผนการปฏิบัติ และการติดตามผล มีการปรับปรุงการบริหารจัดการของหน่วยรัฐ ให้เกิดความคล่องตัว การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การปรับปรุงระบบการวางแผน การป้องกัน การเตรียมพร้อม การสารสนเทศ และการศึกษาอบรม เพื่อให้สามารถป้องกันอุบัติภัย เมื่อยังไม่เกิดขึ้น และระงับเหตุ เมื่อเกิดได้อย่างแท้จริง

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย ของนโยบายการจัดการอุบัติภัยแห่งชาติ

1. เพื่อเป็นนโยบายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยึดถือเป็นกรอบแนวทางในการนำไปจัดทำแผนงาน และปฏิบัติการ
2. เพื่อให้การดำเนินงานป้องกันและระงับอุบัติภัยของชาติเป็นเอกภาพ และมี ประสิทธิภาพ
3. เพื่อปรับกระบวนการ และกลไกการบริหารจัดการด้านการป้องกัน และระงับอุบัติภัย ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น
4. เพื่อเสริมสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานพัฒนาการป้องกันและระงับอุบัติภัย

เป้าหมาย

การกำหนดเป้าหมาย เพื่อเป็นเครื่องชี้วัดผลการพัฒนา และการเปลี่ยนแปลงที่ได้เกิดขึ้นตามข้อกำหนดในนโยบายจัดการด้านอุบัติภัยแห่งชาติ ดังนี้

1. พัฒนาระบบการวางแผน การป้องกัน การเตรียมความพร้อม และการปฏิบัติงานกู้ภัยของหน่วยงานทุกระดับ ให้มีความสอดคล้องประสานเปลี่ยนไปในทิศทางเดียวกันอย่างเป็นเอกภาพ และมีประสิทธิภาพ
2. เตรียมพร้อมทั้งในการป้องกัน การระงับกู้ภัย และการช่วยเหลือทางการแพทย์ แก่ผู้ประสบภัย ให้มีการประสานและร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน และระงับอุบัติภัยอย่างใกล้ชิด ทั้งก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัยและภายหลังที่ภัยผ่านพ้นไปแล้ว
3. พัฒนาระบบการบริหารและจัดการ ด้านข้อมูล ข่าวสารและสารสนเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายภายในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสามารถใช้อีข้อมูลร่วมกันได้

4. เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลอุบัติเหตุ ให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ ประชาชนและสาธารณะอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง ทั้งสนับสนุนให้ผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม จัดระบบป้องกันอุบัติเหตุในบริเวณอาคาร และสถานประกอบการของตน

5. พัฒนาและปรับปรุงองค์กรของรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน และระงับอุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และมีบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญในด้านการป้องกัน และระงับอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชน และชุมชนได้เป็นอย่างดี

6. พิจารณาทบทวนกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง กับการจัดการอุบัติเหตุ ให้มีผลบังคับใช้ ตลอดจนพัฒนาให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

7. สร้างและพัฒนาชุมชนให้มีศักยภาพ ในการมีส่วนร่วมสู่การปฏิบัติในพื้นที่

8. จัดตั้งหน่วยงานกลาง รับผิดชอบการรวบรวม ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อกำหนดแนวทางและมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ การฝึกอบรมด้านการจัดการอุบัติเหตุ ตลอดจนจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการบรรเทาสาธารณภัยขึ้นทั้งในส่วนกลาง ภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น

9. ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจ มีจิตสำนึกความปลอดภัยและตระหนักถึง ความสำคัญของการป้องกันตนเองจากความเสี่ยง ที่อาจจะเกิดขึ้น เนื่องจากอุบัติเหตุต่างๆ

10. จัดระบบบริการสังคมด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการป้องกัน และเตรียมพร้อมเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นการเสริมสร้างขวัญกำลังใจของประชาชน

ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการอุบัติเหตุแห่งชาติ

1. การพัฒนาด้านการจัดการประกอบด้วย การปรับปรุงประสิทธิภาพของหน่วยงานกลาง ในการแปลงแผนการป้องกัน และระงับอุบัติเหตุไปสู่การปฏิบัติ โดยแบ่งออกเป็น หน่วยงานกำกับ นโยบาย แผนงาน และการประสานนโยบายและแผน และหน่วยงานวางแผนการเตรียมความพร้อม การปฏิบัติงานกู้ภัย และการประสานการปฏิบัติการ การปรับกระบวนการบริหาร จัดการไปสู่การปฏิบัติโดยการแปลงแผนสู่การปฏิบัติด้วยระบบการจัดการพื้นที่ กับภารกิจของ หน่วยงานและการมีส่วนร่วม การเชื่อมโยงระหว่างแผนงาน แผนเงิน และแผนคน การกระจายอำนาจในระบบกลไก การบริหารของรัฐ การประสานงานปรับปรุงข้อกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับ การจัดการอุบัติเหตุ การมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน และการพัฒนาระบบการติดตามผลและประเมินผลการจัดทำระบบฐานข้อมูลการสร้างความยืดหยุ่น การพัฒนาดัชนีชี้วัด การมีส่วนร่วมและการเผยแพร่

2. การพัฒนาด้านการเตรียมความพร้อม การวางแผนและการปฏิบัติการกู้ภัย ประกอบด้วย การพัฒนาระบบการวางแผน โดยเน้นกำหนดมาตรการด้านการป้องกัน เพื่อลด ผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ไว้ใน กระบวนการวางแผน

และการจัดทำโครงการพัฒนาต่างๆ การเตรียมความพร้อมในการระงับ ช่วยเหลือ และกู้ภัย การกำหนดมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย และการพัฒนาระบบสารสนเทศ

3. การพัฒนาด้านการศึกษาและฝึกอบรม ประกอบด้วย การพัฒนาระบบการศึกษา เพื่อสนับสนุนการจัดการอุบัติเหตุการพัฒนาศักยภาพบุคลากร ด้านบริการอุบัติเหตุและการบริหารจัดการโครงสร้างองค์กรและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน

แนวทางการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย

การดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย และเป็นไปตามเป้าหมายทั้งสามด้าน ต้องอาศัยแนวทางการจัดการแบบเครือข่ายเป็นหลัก ทั้งนี้เนื่องจากการจัดการอุบัติเหตุเป็นงานที่มีความกว้างขวาง ต้องมีหน่วยงานทั้งภาครัฐองค์กรเอกชน องค์กรประชาชน รวมทั้งชุมชน ประชาชนโดยทั่วไป เข้ามา มีบทบาทและมีส่วนร่วม เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามเป้าหมายและบรรลุผล ซึ่งต้องอาศัยการประสานงาน ทั้งในด้านการวางแผน การประสานแผน การระดมทรัพยากรและความร่วมมือ รวมทั้งมีการปรับเปลี่ยนเป็นระยะ ๆ ตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป เพื่อให้การปฏิบัติการป้องกันและการดำเนินการแก้ไขอุบัติเหตุ เกิดประสิทธิผลมากที่สุด และสอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ

จากแนวทางและนโยบายดังกล่าวจะเห็นว่า การบริหารจัดการด้านการป้องกันอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุ นอกจากต้องมีความร่วมมือจากหลายๆ ฝ่ายแล้ว การเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับข้อมูลสารสนเทศ และการศึกษาและวิเคราะห์สภาพของผู้มารับบริการของแต่ละหน่วยงาน มีความจำเป็นอย่างยิ่ง ในการนำมาใช้ เพื่อการวางแผนงาน จัดกิจกรรม รมรงค์และนำมาเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการศึกษาวิจัยเชิงลึก หรือให้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายต่อไป

การจัดกลุ่มปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

กระทรวงสาธารณสุข (2544: 12) กลุ่มปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีรายละเอียดดังนี้

1. การจัดกลุ่มปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ คือ ผู้ที่เป็นตัวการเกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับ และควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่างๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยจากผลการศึกษาด้านปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีตัวแปรที่มีผลต่อระดับ ความรุนแรงของอุบัติเหตุทั้งหมด 6 ตัวแปร ดังต่อไปนี้ คือ

1.1 การดื่มของมึนเมาหรือการใช้สารเสพติด คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมามาจากการดื่มของมึนเมาประเภทต่างๆ เช่น การดื่มสุรา เบียร์ และไวน์ หรือการใช้สารเสพติด เช่น ยา กล่อมประสาท (ยาบ้า) ที่ออกฤทธิ์ข้างเคียง ทำให้เกิดอาการมีเมามา ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความเสี่ยงต่อการ

เกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ ที่ไม่มีเมมา เพราะจะทำให้ประสาทการรับรู้ และการตัดสินใจช้าลง ซึ่งมีผลทำให้การควบคุมการขับรถลดประสิทธิภาพลง

1.2 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ ขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วสูง หรือมี การควบคุมรถที่ไม่เหมาะสม เช่น การเบรกการเลี้ยวการใช้สัญญาณไฟ การแซง การใช้ความเร็ว การขับรถผิดช่องทาง และการเลี้ยวกลับรถ เป็นต้น รวมถึงไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณ ไฟจราจรป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร กฎจราจร และการใช้สัญญาณไฟของยานพาหนะ ทำให้มี ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากผู้ขับขี่ อาจจะบังคับรถ ไปในทิศทางหรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เช่น การฝ่าไฟแดง การเลี้ยวกลับรถในบริเวณ ห้ามเลี้ยว และการขับรถย้อนศร เป็นต้น พฤติกรรมการขับรถที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ด้วยความระมัดระวัง เนื่องจากผู้ขับขี่ อาจจะบังคับรถไปในทิศทาง หรือตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.3 สภาวะด้านร่างกาย คือ ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะขณะร่างกายขาดความพร้อมในการควบคุมดูแล เนื่องจากร่างกายอ่อนเพลีย จากการขับรถเป็นเวลานาน และการพักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่มีโอกาสหลับใน หรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาวะร่างกายปกติ หรือในอีกอย่างหนึ่งคือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีโรคประจำตัว เช่น โรคไต โรคปอด และ โรคลมชัก ก็จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ ที่มีสภาวะร่างกายปกติ เมื่อกำเริบขึ้นมาในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ หรืออีกกรณีหนึ่ง คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความผิดปกติทางร่างกายด้านต่างๆ เช่น ระบบการได้ยินบกพร่อง และความผิดปกติทางสายตา ก็จะทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีภาวะร่างกายปกติ เนื่องจากผู้ขับขี่ อาจไม่สามารถประเมินสถานการณ์ขณะขับขี่ยานพาหนะได้ไม่ถูกต้อง เนื่องจากความผิดปกติ ทางร่างกาย

1.4 สภาวะด้านจิตใจ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีสภาวะทางจิตใจที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ชอบการต่อสู้แข่งขัน ชอบความก้าวร้าว ความเชื่อมั่นในตัวเองสูง มีความเครียด ขาดความยับยั้งชั่งใจ และมีความผิดปกติทางจิต ทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า ผู้ขับขี่ที่มีสภาวะด้านจิตใจที่ปกติ เนื่องจากกลุ่มคนเหล่านี้มีแนวโน้ม ที่จะขับขี่ยานพาหนะด้วย ความประมาทเลินเล่อ

1.5 สภาวะด้านสติปัญญา คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีปัญหาด้านประสาทการรับรู้ ซึ่งประกอบด้วย การมองเห็น การได้ยิน และการประเมินความเสี่ยงขณะขับรถต่อสถานการณ์ต่างๆ ปัญหาดังกล่าว จะทำให้ผู้ขับขี่ เกิดความผิดพลาดในการควบคุมการขับรถ ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้มีประสาทการรับรู้ที่ดี สาเหตุดังกล่าวเป็นผลมาจากปัจจัยสำคัญดังนี้ ผู้ขับขี่

ขับรถขณะมีเมฆ ลักษณะทางกายภาพของถนนที่ไม่ดีมีสิ่งบดบังสายตา เช่น บริเวณทางโค้ง มีสิ่งก่อสร้างหรือต้นไม้บดบังการมองเห็น ทำให้มองไม่เห็นรถที่วิ่งสวนมา ทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เป็นอย่างมาก ถนนที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ทำให้มีปัญหาต่อการมองเห็นของผู้ขับขี่ การสวมหมวกนิรภัยที่ไม่มีคุณภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้การมองเห็นและได้ยินที่ไม่ดีพอ จึงมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก

1.6 ลักษณะนิสัยและทัศนคติ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีพื้นฐานมาจากกลุ่มคนที่มี ค่านิยมและทัศนคติที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ เช่น ค่านิยมชอบเสี่ยงภัย ค่านิยมของการแข่งขัน และค่านิยมของที่ชอบใช้ความรุนแรงในการแก้ปัญหา เพื่อตอบสนองความกลัวของตนเอง ผู้ขับขี่ที่มีค่านิยมดังกล่าวจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่มาก เพราะพฤติกรรมดังกล่าว จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ไม่มีความเสี่ยง

2. การจัดกลุ่มปัจจัยด้านพาหนะที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุยานพาหนะ เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ดีและเพียงพอ และยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบ และบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน ตัวแปรเหล่านี้อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งนั้น ตัวแปรที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีกล่าวไว้ 4 ตัวแปร ดังนี้

2.1 อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย คือ อุปกรณ์ที่ช่วยป้องกัน หรือลดความรุนแรงใน ขณะเกิดอุบัติเหตุลง เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และผู้โดยสารที่อยู่ภายในยานพาหนะ ดังนั้น ยานพาหนะที่ได้มาตรฐาน ควรมีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยอย่างเพียงพอ เช่น หมวกนิรภัย เข็มขัด นิรภัย ถุงลมนิรภัย และเก้าอี้นิรภัยสำหรับเด็ก เป็นต้น โดยในปัจจุบันรถที่ผลิตใหม่มักมีอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยอย่างครบครัน แต่ในกรณีของรถรุ่นเก่า อาจมีอุปกรณ์ความปลอดภัยเพียงบางประเภท ซึ่งจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ซึ่งให้เห็นว่าอุปกรณ์เหล่านี้ สามารถช่วยลดหรือป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ควรจะมี ได้แก่

2.1.1 หมวกนิรภัย ทำหน้าที่ 2 อย่างคือ ป้องกันแรงกดดันที่เกิดจากความเร็ว หน้าที่ประการที่สอง คือ ป้องกันกะโหลกศีรษะ จากผลการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร และการใช้หมวกนิรภัย โดยงานวิจัยของ TDRI พบว่า การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและอัตราการตายลงได้ อย่างมีนัยสำคัญ ร้อยละ 40 ในประเทศไทย กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่ เลือกหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบเปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัย แบบปิดเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

2.1.2 เข็มขัดนิรภัย จากผลการศึกษาในสหรัฐอเมริกา พบว่า หลังการออกกฎหมาย ให้ใช้เข็มขัดนิรภัยกันอย่างจริงจัง ผู้บาดเจ็บที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะต้องรักษาตัวอยู่ใน

โรงพยาบาล สูงกว่าผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยถึง 2 เท่า และสถิติอุบัติเหตุในสหราชอาณาจักร ภายหลังการออกกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย พบว่า อุบัติเหตุของการบาดเจ็บต่อใบหน้าลดลง จากร้อยละ 20.90 ลงเหลือร้อยละ 5.90

2.1.3 ถุงลมนิรภัยถึงแม้จะมีเข็มขัดนิรภัยที่ออกแบบมาดีที่สุด ก็ไม่สามารถปกป้องส่วนศีรษะ และออกจากการบาดเจ็บได้ทั้งหมด จากการชนทางด้านหน้าอย่างรุนแรง โดยถุงลมนิรภัย จะช่วยดูดซับพลังงานการกระแทกระหว่างร่างกายส่วนบนของผู้โดยสาร และพวงมาลัย รถอุปกรณ์แผงควบคุม หรือกระจกหน้า

2.1.4 เก้าอี้นิรภัยสำหรับเด็กในสหรัฐอเมริกา กำหนดมาตรฐานเก้าอี้นิรภัยสำหรับเด็กไว้ว่า จะต้องออกแบบให้ติดตั้งสายรัดนิรภัย ที่ตักหรือมีสายรัดลำตัวเหนือเอว ควบคู่กันด้วย

2.2 สภาพอุปกรณ์พื้นฐาน คือ ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ของยานพาหนะที่พร้อมใช้งานอย่างเหมาะสม เช่น กระจกมองหลัง ไฟหน้า ไฟเบรก ไฟท้าย ไฟเลี้ยว ไฟฉุกเฉิน ยางรถ ระบบปั้มน้ำฝน ระบบห้ามล้อ และการห่อหุ้มขณะบรรทุกไม่มิดชิด ทำให้อาจมีวัตถุตกลงบนผิวจราจร หรืออาจบดบังการมองเห็นของผู้ขับขี่ ที่ขับตามหลังมา ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เป็นต้น อุปกรณ์เหล่านี้ เป็นองค์ประกอบที่สำคัญ ที่ยานพาหนะทุกคนพึงจะมีเป็นองค์ประกอบพื้นฐาน หากยานพาหนะขาดอุปกรณ์พื้นฐานเหล่านี้ อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

2.3 การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ คือ ยานพาหนะที่มีการดัดแปลง และใช้งานผิดประเภท อาทิเช่น มีการปรับแต่งยานพาหนะให้แปลกไปจากบริษัทผู้ผลิต จนขาดความปลอดภัย เช่น การนำรถจักรยานยนต์มาใช้ในการลากจูง การพ่วงรถ การใช้ไฟสปอร์ตไลท์ติดแทนไฟรด การนำรถปิกอัพ (รถเพื่อการพาณิชย์) ซึ่งออกแบบให้ใช้ในวัตถุประสงค์ในการบรรทุกของ แต่กลับนำมาใช้ความเร็วเหมือนรถส่วนบุคคล ซึ่งรถปิกอัพจะมีความสามารถในการรักษาสมดุลของรถที่ความเร็วต่ำกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล เป็นต้น การใช้งานในลักษณะดังกล่าว ส่งผลให้เกิดการลดลงของมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ อันอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

2.4 การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง ยานพาหนะมีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไปเกินบรรทุกสูง หรือยื่นออกมาเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป อาจสร้างผลต่อสมดุลการทรงตัว รวมถึงความสามารถในการควบคุมรถเสียไป เช่น การเลี้ยว การเบรก เป็นต้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ

3. การจัดกลุ่มปัจจัยด้านถนน ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตัวแปรที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่มีการกล่าวไว้ถึง 11 ตัวแปร ดังนี้

3.1 จำนวนช่องทางจราจร คือ จำนวนช่องทางเดินรถที่จัดแบ่งสำหรับการเดินรถ โดยทำสัญลักษณ์ด้วยการตีเส้นแบ่งช่องทางจราจร และเครื่องหมายบนผิวทาง เช่น ลูกศร เป็นต้น จากสถิติอุบัติเหตุจราจรกองวิศวกรรมจราจรกรมทางหลวง พบว่า สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกขนาดใหญ่บนทางหลวง 2 ช่องจราจร เกิดขึ้นมากกว่าบนทางหลวง 4 ช่องจราจร

3.2 ความกว้างของผิวจราจร คือ พื้นที่ของผิวทางที่ยานพาหนะสามารถวิ่งได้อย่างปลอดภัย ความกว้างผิวจราจร ระหว่าง 3.40-3.70 เมตร เป็นความกว้างที่เหมาะสมที่สุดสำหรับถนนขนาด 2 ช่องจราจร บริเวณนอกเมือง เนื่องจากมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำ และมีความสมดุลระหว่างการไหลของการจราจรกับความปลอดภัยต่อการจราจรมากที่สุด และถนนที่มีผิวจราจรกว้าง น้อยกว่า 3.00 เมตรนั้น มีอิทธิพลทำให้การเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้ง มีรถเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งคัน

3.3 แนวกั้นกลางถนน คือ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือด้านความปลอดภัย ที่กั้นสำหรับถนนที่แบ่งการจราจรเป็นสองทิศทาง ในบริเวณที่เป็นจุดอันตราย เช่น บริเวณทางโค้ง จุดอับสายตา และทางแยก เป็นต้น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนทางกัน เพื่อป้องกันการชนกันทางด้านหน้าแบบประสานงา นอกจากนี้ยังช่วยกรองแสงไฟจากรถที่วิ่งสวนทางมาได้ด้วย

3.4 ไหล่ทาง คือ พื้นที่ด้านข้างของผิวทางที่อยู่ด้านนอกทั้งสองข้าง และยังมีได้จัดทำเป็นทางเท้า ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการจราจรไหล่ทางที่มีขนาดกว้าง 0.00-2.00 เมตร จะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง สำหรับไหล่ทางที่มีความกว้างมากกว่า 2.50 เมตร จะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพียงเล็กน้อย หรือในกรณีถนนซึ่งเป็นทางด่วน จำเป็นต้องจัดให้มีช่องถนนลูกฉินไว้ สำหรับขบวนยานที่เสียหายจนแล่นไม่ได้ การสร้างไหล่ทางควรให้ปลอดภัยจากต้นไม้ และสิ่งกีดขวางให้มากที่สุด

3.5 อุปกรณ์กั้นขวางทาง คือ อุปกรณ์ที่ติดตั้ง เพื่อป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุ วิ่งออกนอกถนน โดยทั่วไปจะติดตั้งไว้บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย เช่น บริเวณทางโค้ง สะพาน และจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ ตัวอย่างของอุปกรณ์กั้นขวางทางเพื่อความปลอดภัย เช่น ราวกั้น เป็นต้น

3.6 อุปกรณ์ควบคุมจราจร ประกอบด้วย

3.6.1 เครื่องหมายจราจร คือ เครื่องมือบอกข้อมูลด้านการห้าม การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ขับขี่รถใช้ถนน เพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยลักษณะของเครื่องหมายจราจร จำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของเครื่องหมายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า ที่จะสามารถมองเห็นได้ชัด ต้องมีความชัดเจน ไม่ลบเลือนหายไป ตัวอย่างเครื่องหมายจราจร เช่น ทางม้าลาย เส้นแบ่งช่องทางจราจร เส้นแบ่งทิศทางเดินรถ ลูกศร และข้อความเตือนต่างๆ เป็นต้น

3.6.2 ป้ายจราจร คือ เครื่องหมายที่ช่วยบอกข้อมูลด้านการห้าม การบังคับ การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัย มากขึ้น โดยลักษณะของป้ายจราจรจำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังกัดได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของป้ายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้า ที่จะสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ต้องมีความชัดเจน ไม่ลบเลือนหายไป ตัวอย่างป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายห้ามเลี้ยว เป็นต้น

3.6.3 ระบบสัญญาณไฟจราจร คือ เครื่องมือจัดระบบการจราจร ที่มีความสำคัญ โดยเฉพาะ บริเวณทางแยกที่มีปริมาณยานพาหนะมากถึงจุดที่ต้องติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร โดยตำแหน่งการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรให้ผู้ขับขี่และคนเดินเท้า สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนและต้องไม่ถูกลบบังจากสภาพแวดล้อมอื่นๆ เช่น กิ่งไม้

3.7 สิ่งอำนวยความสะดวกคนเดินเท้า คือ อุปกรณ์หรือเครื่องมือด้านความปลอดภัยที่จัดเตรียมไว้ สำหรับคนเดินเท้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจราจร เช่น ทางเท้า ทางข้าม (สะพานลอย) และสัญญาณไฟคนเดินข้าม เป็นต้น

3.8 ลักษณะทางกายภาพ คือ ลักษณะการออกแบบทางเรขาคณิตที่สมบูรณ์ ถูกต้อง และเหมาะสมในด้านความปลอดภัย เช่น ระยะมองเห็นที่ปลอดภัย การเปลี่ยนแนวโค้งทั้งแนวราบและแนวตั้ง ความลาดชันของถนน และรัศมีทางโค้ง เป็นต้น

3.9 สภาพถนน คือ ความสมบูรณ์ ของถนนมีความเหมาะสมกับการใช้งานหรือมีข้อบกพร่อง เช่น ผิวถนนมีความเสียดทานน้อย ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนขาดและถนนกำลังซ่อมบำรุง เป็นต้น ข้อบกพร่องต่างๆ เหล่านี้อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

3.10 ไฟฟ้าแสงสว่าง เพื่อให้แสงสว่างแก่ผู้ขับขี่ในเวลากลางคืน โดยพิจารณาว่าความสว่างบนถนนในบริเวณนั้น เพียงพอสำหรับการมองเห็นคนหรือสัตว์ข้ามถนน หรือไม่ รวมถึงในบริเวณที่เป็นจุดอันตรายด้วย ซึ่งถ้าความสว่างบนถนนเพียงพอ สามารถช่วยลดอุบัติเหตุลง เนื่องจากผู้ขับขี่จะเปิดไฟสูงน้อยลง

3.11 สภาพพื้นผิวถนน คือ สภาพผิวทางขณะเกิดอุบัติเหตุ เช่น ถนนลื่น มีโคลนทราย ดิน หรือน้ำมันบนผิวจราจร อันเป็นผลมาจากทั้งธรรมชาติและจากมนุษย์

4. การจัดกลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ สิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน โดยส่วนใหญ่แล้ว จะเกิดจากตัวแปรทางธรรมชาติ เป็นสำคัญ เช่น ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่ สภาพดินฟ้าอากาศ นอกจากนี้ยังเกิดจากการกระทำของมนุษย์ด้วย เช่น การเผาไฟ การปลูกสร้างสิ่งบดบังสายตา เป็นต้น โดยแบ่งออกได้เป็น 3 ตัวแปร ดังนี้

4.1 อุปสรรคทางธรรมชาติ คือ สิ่งที่เป็นทอนความสามารถในการจับจ่ายให้ลดลง ที่มีผลมาจากอุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น ฝนตก มีหมอกปกคลุม หรือมีฝุ่นมาก ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ทำให้ทัศนวิสัยผู้ขับขี่ลดลงทั้งสิ้น และอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

4.2 อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน คือ สิ่งที่เป็นทอนความสามารถในการจับจ่ายให้ลดลง ที่มีผลมาจากการกระทำของคน เช่น การเผาขยะหรือหญ้าริมทาง ทิ้งคางจากท่อไอเสียรถยนต์ การติดตั้งป้ายโฆษณา บดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

4.3 สิ่งกีดขวางจราจร คือ วัตถุที่ล่วงหล่นบนผิวจราจร รถจอดกีดขวางทางจราจร (รถเสียและรถที่จอดตามข้างทาง) การปิดถนนเพื่อซ่อมบำรุงโดยไม่มีป้ายหรือสื่ออื่นๆ บอกผู้ขับขี่อย่างชัดเจน คนเดินข้ามหรือขี่รถจักรยานข้ามถนน และสัตว์เดินข้ามถนน เป็นต้น

ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ

สาริต อินตา (2546: 11) อุบัติเหตุก่อให้เกิดการสูญเสียขึ้นได้หลายทาง ดังนี้

1. ความสูญเสียทางกาย ในที่นี้หมายถึง ผู้ประสบอุบัติเหตุ ถึงแก่ชีวิต
2. ความสูญเสียทางจิตและสังคม เป็นความสูญเสีย ที่ไม่อาจเห็นได้ด้วยตาเรา เพราะเป็นนามธรรม ขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือของสังคมนั้นๆ ความสูญเสียทางจิตและสังคมนี้ ได้แก่ ความเจ็บปวด ความเสียใจ ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว การเสียขวัญ การเสียชีวิต จิตฟั่นเฟือน การถูกตัดออกจากสังคม และการถูกทอดทิ้งให้โดดเดี่ยว เป็นต้น

3. ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติ ได้มีการประเมินออกมาเป็นจำนวนเงินหลายพันล้านบาท และนอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ทำให้เสียเวลาฟ้องร้องเป็นคดีความ เสียเวลาในการทำงาน เสียรายได้ รวมทั้งเป็นผลให้การจราจรติดขัดด้วย ในบางครั้งสามารถแบ่งความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ ออกเป็น 2 ประเภท คือ

- 3.1 ความสูญเสียโดยตรง ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้ได้รับบาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าทำศพ ค่าชดเชยในระหว่างเจ็บปวด ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เหล่านี้เป็นต้น

- 3.2 ความสูญเสียทางอ้อม เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการช่วยผู้บาดเจ็บ และวิเคราะห์สาเหตุการหยุดชะงักของโรงงานชั่วคราว เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผลิตภัณฑ์ที่ต้องเสียหาย ในระหว่างเครื่องจักรหยุดทำงาน หากมีการตายและการพิการเกิดขึ้น ต้องคำนึงการลงทุนสูญเสียค่า ที่ได้ให้การศึกษาอบรม และการอนามัยให้แก่ผู้ตาย และผู้พิการ การสูญเสียโอกาสของคนตายและพิการในการหารายได้ต่อไป รวมทั้งการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวด ความเศร้าโศก เสียใจของครอบครัวและผู้เป็นที่รัก ซึ่งประเมินค่ามิได้

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

วิภาวี เกียรติศิริ (2542) มีแนวคิดเกี่ยวกับมาตรการที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรนั้นมีหลัก 3 ประการ คือ

1. แนวทางการแก้ไขด้านวิศวกรรม (Engineering) ได้แก่ การปรับปรุงด้านสภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความปลอดภัย โดยการปรับปรุงทางด้านวิศวกรรมความปลอดภัย วิศวกรรมจราจร และวิศวกรรมอุตสาหกรรม ได้แก่ การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรการแก้ไขป้ายจราจร การสร้างถนน และรถยนต์ที่มีมาตรฐานมีการใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย เครื่องจักรกลที่มีอุปกรณ์ป้องกันอันตราย

2. แนวทางการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เช่น กฎหมายจราจร กฎหมายความปลอดภัย กฎหมายแรงงาน รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้หมวกนิรภัย การตรวจสภาพรถ

3. แนวทางการให้การศึกษาอบรม (Education) คือการให้การศึกษาแก่ประชาชนทุกระดับ ตั้งแต่อนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา ให้รู้ว่าอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ และจะป้องกันอย่างไร จำเป็นต้องมีการศึกษา เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ปลูกฝังความมีระเบียบวินัย ในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกวิธีและปลอดภัย ในทั้ง 3 แนวทางนี้ Education มีความสำคัญที่สุดเพราะถึงแม้จะพัฒนาหรือปรับปรุง ทั้ง Engineering และ Enforcement ไปมากมายเพียงใดก็ตาม แต่หากประชาชนยังขาดสำนึกในการเคารพกฎจราจร ตลอดจนความปลอดภัยบนท้องถนน ก็เป็นสิ่งที่ลำบาก และยุ่งยากที่จะแก้ไข

อย่างไรก็ดี จากข้างต้นนับว่ามีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์มูลนิธิเมาไม่ขับ ซึ่งความคาดหวังของมูลนิธิเมาไม่ขับนั้นเป็นผู้นำในการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจร ที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา โดยมีแนวทางการดำเนินงาน 4 ประการ ได้แก่

1. การผลักดันให้มีกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมายที่มีผลในการปฏิบัติเพื่อลดพฤติกรรมเมาแล้วขับ โดยมูลนิธิได้ผลักดันกฎหมายเพื่อควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์แล้วไปขับขี่ยานพาหนะ เช่น การห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่สถานบริการเชื้อเพลิง การควบคุมการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำผิดกฎจราจรจากการดื่มแอลกอฮอล์ อาทิ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา หากฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ “ กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณี ดังต่อไปนี้ มี

ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” เป็นต้น

2. การรณรงค์เพื่อให้เกิดกระแสว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับไม่เป็นที่ยอมรับของสังคมไทย โดยเฉพาะนับแต่ยังเป็นชมรมเมาไม่ขับนั้น ทางชมรมมีแนวคิดที่จะสร้างกระแสการตื่นตัวและภาพจำของคำว่า "เมาไม่ขับ" โดยไม่ต้องซื้อโฆษณาตามสื่อ จึงใช้วิธีต่าง ๆ นานา เช่น ขอความอนุเคราะห์ประชาสัมพันธ์กิจกรรมของชมรม จากนั้นทางชมรมเห็นว่าสติ๊กเกอร์เป็นสื่อที่ราคาถูกและอยู่คงทนที่สุด ชมรมจึงขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานต่าง ๆ สนับสนุนการทำสติ๊กเกอร์พิมพ์ข้อความ "เมาไม่ขับ" เพื่อแจกจ่ายแก่คนทั่วไป และระดมอาสาสมัครนำสติ๊กเกอร์ไปติดบนรถมูลนิธิกล่าวว่านับแต่เปิดตั้งชมรมมา มีรถที่ติดสติ๊กเกอร์ดังกล่าวมากถึง 3 ล้านคัน

3. การสนับสนุนให้เกิดเครือข่าย และการมีส่วนร่วมในการรณรงค์เมาไม่ขับ ครอบคลุมทั่วประเทศ โดยมูลนิธิได้สร้างเครือข่ายเพื่อบูรณาการการทำงานและรณรงค์อย่างต่อเนื่อง เช่น กลุ่มแท็กซี่อาสาส่งคนเมากลับบ้าน กลุ่มเหยื่อจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการเมาแล้วขับ กลุ่มผู้ขับรถสาธารณะ กลุ่มผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง กลุ่มนักศึกษาเมาไม่ขับ ในสถาบันการศึกษาต่าง ๆ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ นอกจากนี้ยังมีภาคีเครือข่ายในต่างประเทศอีกด้วย เช่น เครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับประเทศลาว มาเลเซีย ญี่ปุ่น ตลอดจนมูลนิธิรณรงค์การเมาไม่ขับด้วยวิธีการต่าง ๆ นานาเพื่อลดยอดผู้ได้รับผู้กระแทกจากอุบัติเหตุจากการดื่มสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะ เช่น เข้าร่วมวันโลกร่ำลึงถึงผู้สูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน การเรียกร้องให้ภาครัฐมีมาตรการต่อกลุ่มผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเนื่องจากการเมาสุรา เป็นต้น

4. การพัฒนามูลนิธิเมาไม่ขับ และบุคลากรให้เข้มแข็ง โดยต่อมาเมื่อมีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพแล้ว ทางมูลนิธิยังได้เป็นส่วนสำคัญในการรณรงค์ร่วมกันอีกด้วย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

จังหวัดนครราชสีมาเดิมเป็นเมืองโบราณในอาณาจักรไทย ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอสูงเนิน ห่างจากตัวเมืองปัจจุบัน 31 กิโลเมตร เรียกว่า "เมืองโคราฆะปุระ" หรือ "โคราฆ" กับ "เมืองเสมา" ซึ่งทั้ง 2 เมือง เคยเจริญรุ่งเรือง ในสมัยขอม แต่ในปัจจุบันเป็นเมืองร้างตั้งอยู่ริมลำตะคอง โดยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1 โปรดเกล้าฯ ให้ยกฐานะเป็น

เมืองชั้นเอก ผู้สำเร็จราชการเมืองมัยศ เป็นเจ้าพระยา โดย เจ้าพระยานครราชสีมาคนแรก ชื่อ ปิ่น ณ ราชสีมา และในรัชกาลนี้เมืองนครราชสีมา ได้นำช้างเผือก 2 เชือก ขึ้นน้อมเกล้าถวาย ต่อมา ในปี พ.ศ.2369 ในสมัยรัชกาลที่ 3 เจ้าอนุวงศ์ ผู้ครองเมืองเวียงจันทน์ ก่อการกบฏ ยกกองทัพ มาตีเมืองนครราชสีมาและกวาดต้อน พลเมือง ไปเป็นเชลย คุณหญิงโม (ภรรยาปลัดเมือง นครราชสีมา (พระสุริยเดชวิเศษ ฤทธิพิศวิชัย)) ผู้รักษาเมือง แสร้งทำกลัวเกรงและประจบเอาใจ ทหารลาว เมื่อถูกกวาดต้อนมาถึงทุ่งสัมฤทธิ์ในเขตอำเภอพิมาย ก็หยุดพักกลางทางพอได้โอกาส คุณหญิงโม ก็จัดกองทัพโจมดีกองทัพเวียงจันทน์ แดกพ่ายไป วิจารณ์ที่ คุณหญิงโม ได้ประกอบขึ้นนี้ รัชกาลที่ 3 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ สถาปนา คุณหญิงโม ดำรงฐานันดรศักดิ์เป็น "ท้าวสุรนารี" ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้โปรดเกล้าฯ ให้รวบรวมหัวเมืองในเขตที่ราบสูงให้นครราชสีมาเป็นที่ว่าการมณฑลลาวกลาง ในปีพ.ศ.2434 จนกระทั่งหลังเปลี่ยนแปลงการปกครองในวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2475 จึงได้ยกเลิกมณฑล และให้นครราชสีมาเป็นจังหวัดหนึ่งของไทย

ขนาดที่ตั้งและอาณาเขต

จังหวัดนครราชสีมาตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บนที่ราบสูงโคราช ละติจูด 15 องศาเหนือ ลองจิจูด 102 องศาตะวันออก สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 187 เมตร ตัวจังหวัดอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร โดยทางรถยนต์ 255 กิโลเมตร และโดยทางรถไฟ 264 กิโลเมตร มีพื้นที่ 20,493.964 ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ 12,808,728 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 12.12 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้ ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดชัยภูมิ และจังหวัดขอนแก่น ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครนายก และจังหวัดสระแก้ว ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดขอนแก่น และ ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี

ลักษณะภูมิประเทศ

สภาพภูมิประเทศของจังหวัดมีทั้งที่เป็นภูเขาสูง ที่ราบลุ่ม พื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้น และพื้นที่ ลูกคลื่นลอนลึก ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 4 บริเวณ คือ

1) บริเวณเทือกเขาและที่สูงทางตอนใต้ของจังหวัดมีความสูงจากระดับน้ำทะเลมากกว่า 250 เมตร อยู่ในบริเวณอำเภอปากช่อง อำเภอปักธงชัย อำเภอวังน้ำเขียว อำเภอครบุรีและอำเภอเสิงสาง เทือกเขานี้เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำลำธารหลายสายที่ไหลไปทางตะวันออกของภาค ได้แก่ แม่น้ำมูล ลำแชะ ลำพระเพลิง และลำปลายมาศ พื้นที่ระหว่างเทือกเขาส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นลูกคลื่นลอนลึกและ ลูกคลื่นลอนตื้น ตอนล่างของหุบเขามีความลาดชันค่อนข้างมาก ทำให้มีการ ชะล้างพังทลายของหน้าดินในบริเวณนี้ค่อนข้างสูง

2) บริเวณที่สูงทางตอนกลางของจังหวัดมีความสูงจากระดับน้ำทะเล 200 -250 เมตร อยู่ในเขตอำเภอด่านขุนทด อำเภอสีคิ้ว อำเภอเทพารักษ์ อำเภอพระทองคำ ตอนล่างของอำเภอโนนไทย อำเภอขามทะเลสอ อำเภอเมือง อำเภอสูงเนิน ตอนบนของอำเภอปักธงชัยและอำเภอครบุรี อำเภอโชคชัย อำเภอหนองบุญมาก อำเภอจักราช และอำเภอเสิงสาง ลักษณะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นลูกคลื่นลอนตื้นยกเว้นบริเวณใกล้เชิงเขามีลักษณะเป็นพื้นที่ลูกคลื่นลอนลึก พื้นที่บางส่วนเป็นที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำไหลผ่านหลายสาย ได้แก่ ลำแชะ ลำพระเพลิง ลำตะคอง ลำน้ำมูลและลำจักราช

3) พื้นที่ลูกคลื่นทางตอนเหนือของจังหวัด มีความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 200 เมตร อยู่ในเขตอำเภอขามสะแกแสง ตอนบนของอำเภอโนนไทย อำเภอกง ทางทิศตะวันตกของอำเภอบัวใหญ่ อำเภอบ้านเหลื่อม อำเภอห้วยแถลง และอำเภอชุมพวง อำเภอลำทะเมนชัย มีลักษณะเป็นพื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้นที่สูงสลับที่นา บางตอนเป็นพื้นที่ราบลุ่มบริเวณริมฝั่งแม่น้ำลำเชียงไกร และลำปลายมาศ

4) บริเวณที่ราบลุ่มทางตอนเหนือของจังหวัด มีความสูงจากระดับน้ำทะเลน้อยกว่า 200 เมตร อยู่ในเขตอำเภอบัวใหญ่ อำเภอกง อำเภอโนนสูง อำเภอประทาย อำเภอพิมาย อำเภอสีดา อำเภอบัวลาย และอำเภอเมืองยาง มีลักษณะเป็นพื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้นและมีที่ราบลุ่มบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ

อำเภอเมืองนครราชสีมา

เมืองนครราชสีมา เป็นอำเภอหนึ่งในจำนวนอำเภอทั้งหมด 32 อำเภอของจังหวัดนครราชสีมา เป็นที่ตั้งของศาลากลางจังหวัด และหน่วยงานราชการต่าง ๆ และเป็น

ศูนย์กลางความเจริญของจังหวัด มีพื้นที่ทั้งหมด 755.6 ตร.กม. มีประชากร (2564) ทั้งหมด 466,098 คน โดยมีที่ตั้งที่ว่าการอำเภอเมืองนครราชสีมา ถนนสรรพสิทธิ์ ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ห่างจากกรุงเทพมหานครโดยทางรถยนต์ประมาณ 259 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับอำเภอข้างเคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอโนนไทยและอำเภอโนนสูง

ทิศตะวันออก ติดต่อกับอำเภอเฉลิมพระเกียรติ

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอโชคชัยและอำเภอปักธงชัย

ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอสูงเนินและอำเภอยางชุมน้อย

ลักษณะพื้นที่โดยทั่วไปของอำเภอเมืองนครราชสีมา ตั้งอยู่ทางตอนกลางของจังหวัดนครราชสีมา โดยแบ่งสภาพพื้นที่ดังนี้คือ บริเวณพื้นที่ทางตอนใต้ของอำเภอ มีลักษณะพื้นที่เป็นลูกคลื่นลอนลาดชัน ลาดเอียงจากทิศใต้ไปทางทิศเหนือ และบริเวณทางตอนใต้ก่อนไปทางทิศตะวันตก เป็นพื้นที่ป่าสงวนห้วยยางครอบคลุมพื้นที่ ในเขตตำบลไชยมงคล ตำบลหนองจะบก ตำบลบ้านใหม่ และตำบลโคกกรวด ส่วนบริเวณพื้นที่ตอนล่างมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีคลองลำตะคอง คลองส่งน้ำชลประทานและเป็นที่ตั้งของเขตเทศบาลนครนครราชสีมา และส่วนบริเวณทางตอนเหนือมีลักษณะพื้นที่เกือบราบถึงราบ

อำเภอเมืองนครราชสีมาแบ่งเขตการปกครองย่อยออกเป็น 25 ตำบล 234 หมู่บ้าน ได้แก่ ในเมือง โปธิ์กลาง หนองจะบก โคนสูง มะเรียง หนองระเวียง ปรุใหญ่ หมื่นไวย พลกรัง หนองไผ่ล้อม หัวทะเล บ้านเกาะ บ้านใหม่ พุดชา บ้านโพธิ์ จอหอ โคนกรวด ไชยมงคล หนองบัวศาลา สุรนารี สีมุม ตลาด พะเนา หนองกระทุ่ม และหนองไข่น้ำ

นอกจากนี้ อำเภอเมืองนครราชสีมามีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรวมทั้งสิ้น 27 แห่ง แบ่งตามรูปแบบการบริหารและจัดการ 2 รูปแบบคือ เทศบาล และอบต. (อบต.) เทศบาลมีทั้งสิ้น 16 แห่ง แบ่งเป็น เทศบาลนครจำนวน 1 แห่ง และเทศบาลตำบลจำนวน 15 แห่ง ส่วนอบต.มีทั้งสิ้น 11 แห่ง ซึ่งบริหารในพื้นที่ตำบลนอกเขตเทศบาล

ทั้งนี้ภายในอำเภอเมืองนครราชสีมา มีสถานีตำรวจ 6 แห่ง ประกอบด้วย กองบังคับการตำรวจภูธรภาค 3 สถานีตำรวจภูธรเมืองนครราชสีมา สถานีตำรวจภูธรโพธิ์กลาง สถานีตำรวจภูธรจอหอ สถานีตำรวจภูธรพลกรัง และสถานีตำรวจภูธรมะเรียง โดย

มีหน่วยกู้ภัย มูลนิธิพุทธธรรม 31 (กู้ภัยสุก 31) และมูลนิธิสว่างเมตตาธรรมสถาน (กู้ภัยสว่างเมตตา) ทำงานสนับสนุน รวมทั้งสถาบันอุดมศึกษาของรัฐและเอกชน อีก 14 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน (ศูนย์กลางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นครราชสีมา) มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตนครราชสีมา มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย มหาปชาบดีเถรีวิทยาลัย และศูนย์การศึกษาโคราช สถาบันบัณฑิตพัฒนศิลป์ (วนศ.นครราชสีมา) วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครราชสีมา มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล วิทยาลัยนครราชสีมา วิทยาลัยเทคโนโลยีพนมวันท์ สถาบันการเรียนรู้เพื่อปวงชน ศูนย์การเรียนรู้จังหวัดนครราชสีมา วิทยาลัยพิชญบัณฑิต นครราชสีมา วิทยาลัยพุทธศาสนานานาชาติ วิทยาเขตนครราชสีมา และสถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ หน่วยการเรียนรู้ทางไกลจังหวัดนครราชสีมา

อีกทั้งอำเภอเมืองนครราชสีมาเป็นศูนย์กลางคมนาคมและการขนส่ง โดยเป็นชุมทางสำหรับการติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออก โดยใช้เส้นทางรถยนต์ ถนนสายหลักที่ใช้ติดกับจังหวัด อำเภอใกล้เคียง

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 หรือ ถนนมอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา (ให้บริการบางส่วนช่วงเทศกาล)

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เส้นทางสระบุรี-นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย ใช้สำหรับติดต่อกับจังหวัดในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 290 หรือ ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา เป็นทางหลวงแผ่นดินเส้นหนึ่งที่มีลักษณะเป็นวงแหวนรอบตัวเมืองนครราชสีมา (เปิดให้บริการบางส่วน)

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 205 (ถนนสุรนารายณ์) เส้นทางนครราชสีมา-ชัยภูมิ-ลพบุรี ใช้สำหรับติดต่อกับจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางและภาคกลาง

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 224 (ถนนนครราชสีมา-โชคชัย) เส้นทางนครราชสีมา-อุบลราชธานี ใช้สำหรับติดต่อกับจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ถนนนครราชสีมา-จักราช) เส้นทางนครราชสีมา-บุรีรัมย์-อุบลราชธานี ใช้ติดต่อกับจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 (ถนนนครราชสีมา-กบินทร์บุรี) เส้นทางนครราชสีมา-ฉะเชิงเทรา ใช้สำหรับติดต่อกับจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออก

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2162 เส้นทางอำเภอเมืองนครราชสีมา-อำเภอห้วยแถลง ใช้สำหรับติดต่อกับอำเภอจักราชและอำเภอห้วยแถลง

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2198 เส้นทางตำบลโคกสูง-อำเภอลำทะเมนชัย ใช้สำหรับติดต่อกับอำเภอเมืองนครราชสีมาและอำเภอลำทะเมนชัย

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนี้ ได้ทำการศึกษาผลงานที่มีความเกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ และใกล้เคียงกับการศึกษาวิจัย เรื่องการนำนโยบายมาไม่ขับเพื่อการขับเคลื่อนท้องถิ่นของประชาชนไปปฏิบัติในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ดังนี้

บดินทร์ เดชาบูรณานนท์ (2565) ศึกษาเรื่อง การรณรงค์สื่อสารทางการตลาดในสื่อออนไลน์เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ จากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) วิเคราะห์เนื้อหาในสื่อรณรงค์สื่อสารทางการตลาดในสื่อออนไลน์เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2) ศึกษาการรับรู้ของผู้ชมในสื่อรณรงค์สื่อสารทางการตลาดในสื่อออนไลน์เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ผลของการวิจัยพบว่า 1) เนื้อหาที่ปรากฏในโฆษณาที่เผยแพร่ในสื่อออนไลน์ประกอบด้วย แก่นและโครงเรื่องซึ่งเป็นการรณรงค์ให้ลดการเมาแล้วขับเพื่อลดอุบัติเหตุ โดยเริ่มจากการเมาแล้วขาดสติทำให้เกิดอุบัติเหตุ การกำหนดตัวละครให้เป็นบุคคลธรรมดาทั่วไป การใช้ฉากบนท้องถนน โดยใช้แสงโทนมืดให้ความรู้สึกหดหู่และสิ้นหวัง การใช้สัญลักษณ์พิเศษโดยใช้ภาพการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เช่น ภาพของรถยนต์เสียหลัก ภาพกระจกหน้ารถยนต์แตก นอกจากนี้ยังใช้มุมมองการเล่าเรื่องจากบุคคลที่ 1 ซึ่งเป็นผู้ถูกกระทำโดยตรงเพื่อให้คนรู้สึกถึงอารมณ์ตัวละครและมีอารมณ์ร่วมไปกับภาพยนตร์ โดยที่รูปแบบการเล่า

เรื่องเป็นการจำลองเหตุการณ์ในชีวิตจริง เพื่อสื่อว่าอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับสามารถเกิดขึ้นได้ทุกที่ทุกเวลา สำหรับจุดมุ่งใจเรื่องความกลัวเป็นความกลัวจากการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน กลัวที่จะเกิดกับตัวเองหรือคนใกล้ตัว 2) ผู้ชมส่วนใหญ่รับรู้ถึงใจความหลักของโฆษณาที่ผู้ผลิตต้องการสื่อสารในเชิงลบ โดยเหตุผลที่ต้องมีสื่อโฆษณาในการรณรงค์ในลักษณะเช่นนี้ เพราะต้องการเน้นย้ำสำหรับผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับจักรยานพาหนะ จะส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุบนท้องถนนที่สามารถเกิดขึ้นได้กับตนเองและผู้อื่น และเพื่อให้ผู้ชมที่บริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กลัวบทลงโทษจากการกระทำที่ผิดกฎหมาย

เฉลิมฤทธิ์ สามาดี, บัณฑิต ขวาโยธา และปรีชา พันธุ์สีดา (2564) ศึกษาเรื่องมาตรการในการบังคับใช้ทางกฎหมาย กรณีศึกษาเมาสุราแล้วขับรถ บนท้องถนน เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษามาตรการการลงโทษผู้ขับรถขณะเมาสุราให้ชัดเจน 2) เพื่อศึกษามาตรการในการบังคับใช้ของกฎหมายอาญา และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในการบังคับใช้กฎหมาย กรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเอกสาร โดยผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยมีกฎหมายที่ลงโทษผู้กระทำความผิดเทียบเท่าสากลแล้ว กฎหมายไทยที่บังคับใช้ในการควบคุมปัญหาการดื่มสุราแล้วขับรถบนท้องถนน โดยการควบคุมการจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อีกทั้งดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้มีมาตรการลงโทษที่รุนแรงขึ้น สำหรับความผิดในการดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ขับจักรยานพาหนะหรือผู้ที่กระทำความผิดซ้ำนั้น บทกฎหมายได้บัญญัติเพิ่มโทษแก่ผู้ขับจักรยานพาหนะในขณะเมาสุรา อันจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถขณะเมาสุรา เพราะผู้กระทำความผิดอาจสังเกตเห็นได้ว่าการขับรถในขณะมีนเมาสุรา อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองและผู้อื่น เห็นว่าการเพิ่มอัตราโทษทางกฎหมายให้สูงขึ้น ย่อมเป็นการแก้ไขปัญหาเพื่อยับยั้งการกระทำความผิดซ้ำได้ การแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุส่วนหนึ่งมาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถขณะมีนเมาสุรา เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ซึ่งกฎหมายยังมีอัตราลงโทษไม่เหมาะสมกับลักษณะของผู้กระทำความผิด จึงเสนอให้มีการปรับปรุงแก้ไข

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อลงโทษผู้ขับขี่ให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและทัศนคติไม่กระทำการขับขี่ในขณะเมาสุราและไม่ให้กลับมากระทำผิดซ้ำอีก

อิสเรศ คำแหง และปาริชาติ สถาปิตานนท์ (2563) ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสารทัศนคติและการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลของมูลนิธิเมาไม่ขับ โดยศึกษาการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ศึกษาการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ ผลการวิจัยพบว่า (1) การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับทัศนคติเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาล และความสัมพันธ์ดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง (2) การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาล และความสัมพันธ์ดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ (3) ทัศนคติเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับ กิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลและความสัมพันธ์ดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ

พงศ์ปิยะ ยอดสุรางค์ (2560) ศึกษาเรื่อง มาตรการบังคับทางกฎหมาย กรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์ เพื่อการศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับมาตรการบังคับทางกฎหมายการลงโทษ การแก้ไขปรับปรุง และการตรากฎหมาย เพื่อบังคับทางกฎหมายกับผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึงศึกษากฎหมายของต่างประเทศเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทยที่ยังเป็นปัญหาข้อเท็จจริง ได้แก่ ปัญหาผู้ขับขี่ไม่ให้ความร่วมมือกับพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ตรวจวัดหาระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยอ้างว่าตนเองไม่ได้เมาสุรา หรือการตั้งจุดตรวจปฏิบัติไม่ถูกต้องตามระเบียบหลักการตั้งจุดตรวจ รวมทั้งประเด็นข้อกฎหมาย ได้แก่ ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีผู้

ข้อบัญญัติฉบับนี้ในขณะเมาสุรา มาตรการลงโทษผู้ขี้ขลาดในขณะเมาสุรา ปัญหาผู้ขี้ขลาด ไม่ยินยอมตรวจวัดแอลกอฮอล์ โดยผู้ขี้ขลาดยินยอมเสียค่าปรับในข้อหา ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ไม่ได้กำหนดเวลาการกักตัว ผู้ขี้ขลาดที่แน่นอน ชัดเจน ปัญหากฎหมายสองฉบับให้อำนาจพนักงานสอบสวนไม่เท่ากัน ซึ่งจากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร และเสนอประเด็นเพิ่มเติม อาจเป็นอีกแนวทางหนึ่งในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะมีผลในการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เป็นสาเหตุหลักจากการขี้ขลาดในขณะเมาสุรา

หทัยรัตน์ สนสกุล และวราเดช จันทร์ศร (2560) ศึกษาเรื่อง การนำพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมมาแล้วขับ) ไปสู่การปฏิบัติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ขี้ขลาดและปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ขี้ขลาดในการปฏิบัติตามนโยบายการใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมมาแล้วขับ) จังหวัดปทุมธานี โดยใช้แบบสอบถามแบบมีโครงสร้าง จำนวน 920 ตัวอย่าง ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก(เมมาแล้วขับ) มี 4 รูปแบบ ซึ่งพฤติกรรมตั้งใจไม่ปฏิบัติตาม พรบ.และถูกดำเนินคดีพบมากที่สุด รองลงมา ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพรบ.และไม่เคยถูกดำเนินคดี, ตั้งใจปฏิบัติตามพรบ.แต่ถูกดำเนินคดี และตั้งใจปฏิบัติตามพรบ.อย่างเคร่งครัด ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถทั้ง 4 รูปแบบ วิเคราะห์ ด้วย Stepwise multiple regression analysis พบว่า 1. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่และการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถที่ตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด 2. การใช้อำนาจตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถที่ตั้งใจปฏิบัติตาม พรบ.แต่ถูกดำเนินคดี 3. มาตรการ, สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ และบทลงโทษของพระราชบัญญัติส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพรบ. และไม่เคยถูกดำเนินคดี 4.การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่, การสนับสนุนของผู้นำท้องที่, สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ และการใช้อำนาจตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพรบ. แต่ถูกดำเนินคดี ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในการนำนโยบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ ได้แก่ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ และการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ มีผลต่อการตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

ของผู้ใช้รถ ข้อเสนอแนะเพื่อให้ผู้ใช้รถตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ต้องส่งเสริม และพัฒนาให้เจ้าหน้าที่ในพื้นที่ดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว เพียงพอและครอบคลุม รวมทั้งผู้นำท้องถิ่นที่ต้องให้ความร่วมมือและน่านโยบายไปปฏิบัติในท้องถิ่นอย่างจริงจัง

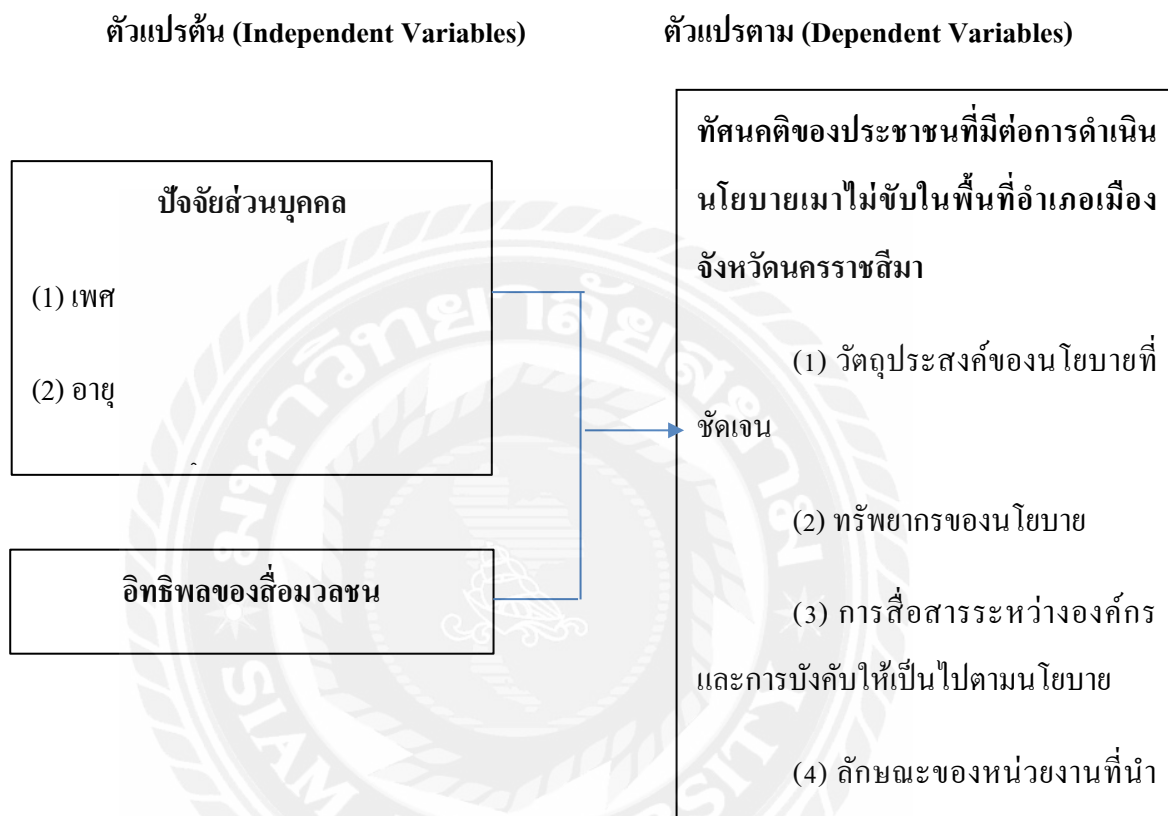
จันทร์ฉาย โยธาใหญ่ และคณะ (2559) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมดื่มไม่ขับและปัจจัยที่เกี่ยวข้องของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษา กลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนระดับชั้น ปวช.1-3 ที่สมัครใจเข้าร่วมการศึกษาจำนวน 615 ราย ของวิทยาลัยเทคนิคและโรงเรียนอาชีวะ 7 แห่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป และแบบสอบถามพฤติกรรมดื่มไม่ขับและปัจจัยที่คาดว่าจะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับ ได้แก่ ความรู้ และทัศนคติเกี่ยวกับการดื่มไม่ขับ การรับรู้อิทธิพลของพ่อแม่ อิทธิพลของเพื่อน อิทธิพลของกฎหมายกฎจราจร และอิทธิพลของสื่อต่างๆ ทั้งนี้ผลการศึกษาพบว่าในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 50.73 ไม่เคยมีพฤติกรรมดื่ม/เมาขณะขับจักรยานยนต์ ร้อยละ 26.50 ขับจักรยานยนต์ขณะมีเมานานๆ ครั้ง ร้อยละ 16.10 ขับจักรยานยนต์ขณะมีเมาเป็นบางครั้ง ผลการวิเคราะห์สถิติถดถอยโลจิสติกพบว่าทัศนคติ อิทธิพลของพ่อแม่ และอิทธิพลของเพื่อนสามารถทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับจักรยานยนต์ได้ 2.12 เท่า 2.00 เท่า และ 2.01 เท่า ตามลำดับ และพบว่าปัจจัยทั้ง 3 ตัวนี้ร่วมกันทำนายการเกิดพฤติกรรมดื่มไม่ขับจักรยานยนต์ในกลุ่มตัวอย่างได้ร้อยละ 15.2 โดยผลการศึกษานี้สามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการส่งเสริมพฤติกรรมดื่มไม่ขับจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียนในสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่และควรมีการศึกษาหาปัจจัยอื่นๆ ที่จะช่วยทำนายพฤติกรรมนี้ได้เพิ่มเติม

อุษา บิ๊กกินส์ (2557) ศึกษาเรื่อง การรณรงค์เพื่อแก้ปัญหาพฤติกรรมเมาแล้วขับจักรยานยนต์ของวัยรุ่น โดยใช้วิธีผสมผสานทั้งวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ โดยผลการวิจัยพบว่า มีปัจจัยด้านพฤติกรรมเมาแล้วขับของวัยรุ่นอยู่ 4 ประการดังนี้ ปัจจัยทางด้านประชากรศาสตร์ กลุ่มวัยรุ่นชายที่มีความเสี่ยงในการเมาแล้วขับอายุระหว่าง 15-

25 ปี พักอาศัยอยู่ที่หอพักกับเพื่อน บัณฑิตทางด้านจิตวิทยา วัยรุ่นชายชอบความท้าทาย และเสี่ยงซึ่งเป็นสาเหตุของการเมาแล้วขับ บัณฑิตด้านพฤติกรรม วัยรุ่นที่ติดเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์จะไม่กลัวการเมาแล้วขับ บัณฑิตด้านสังคมและวัฒนธรรม เพื่อนเป็นกลุ่มที่มี อิทธิพลมากที่สุดที่ทำให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เมาแล้วขับ พฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ที่เมาแล้วขับ วัยรุ่นเปิดรับโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ตมากที่สุด พวกเขารับรู้ข้อความจาก สติกเกอร์ บิลบอร์ด โปสเตอร์ และโทรทัศน์ พวกเขาสนใจการกระตุ้นความกลัวผ่านสื่อ ดังนั้น ควรมีวิธีการแก้ปัญหา 2 วิธี คือ การขับเคลื่อนนโยบาย และการสื่อสารสาธารณะ ได้แก่ ประชาสัมพันธ์โครงการและกิจกรรมต่างๆทางเว็บไซต์ การนำเสนอข่าวการขับ รถขณะมีนเมาและการใช้การรณรงค์สื่อสารการตลาด การรณรงค์ข้อมูลข่าวสาร และการรณรงค์ด้วยการประกาศโฆษณาในบริการสาธารณะ การรณรงค์เมาไม่ขับอย่างมีประสิทธิภาพควรใช้วิธีที่เรียกว่า การรณรงค์ด้วยการประกาศโฆษณาในบริการ สาธารณะ การรณรงค์ควรประกอบด้วย การใช้อารมณ์ขัน ทำให้ตลกใจ แนะนำสั่งสอน และใช้บุคคลที่มีชื่อเสียง

2.5 กรอบแนวคิดการวิจัย

ในการทำวิจัย เรื่อง ทักษะคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีกรอบแนวความคิดในการวิจัย ดังนี้



ภาพที่ 2.1 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

ตัวแปรในการวิจัย ประกอบด้วย

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย (1) เพศ (2) อายุ (3) ระดับการศึกษา และ (4) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และอิทธิพลของสื่อมวลชน

ตัวแปรตาม ได้แก่ ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ประกอบด้วย (1) วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน (2) ทรัพยากรของนโยบาย (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย (4) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และ (5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง

สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 เพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 อายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 อิทธิพลของสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน

2.6 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

นโยบาย หมายถึง แนวทางการดำเนินงานขององค์กรภาครัฐและหน่วยงานสนับสนุนนอกภาครัฐที่ผลักดันให้มีการเสนอ นโยบายเมาไม่ขับ เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนในจังหวัดนครราชสีมาขึ้น

การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การนำนโยบายเมาไม่ขับ เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ให้สำเร็จลุล่วง ตามเป้าหมายนโยบายขององค์กรภาครัฐและหน่วยงานสนับสนุนนอกภาครัฐที่ผลักดันให้มีการเสนอ นโยบายเมาไม่ขับ

อิทธิพลของสื่อมวลชน หมายถึง ความร่วมมือของทุกองค์กรและทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่ทำหน้าที่ สนับสนุน ส่งเสริม การประชาสัมพันธ์และการณรงค์ในเชิงนโยบายผ่านสื่อต่างๆ เพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของการนำ นโยบายเมาไม่ขับเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา หมายถึง ปัจจัยในด้านต่างๆ ที่มีผลต่อการบรรลุเป้าหมายนโยบายของการนำ นโยบายเมาไม่ขับเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ประกอบด้วย (1) วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน (2) ทรัพยากรของนโยบาย (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย (4) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และ (5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง

- (1) วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน หมายถึง นโยบายต้องมีวัตถุประสงค์ที่เป็นรูปธรรมและมีมาตรฐานที่ชัดเจน
- (2) ทรัพยากรของนโยบาย หมายถึง สิ่งที่ต้องใช้ในการดำเนินนโยบาย เช่น งบประมาณ หรือสิ่งจูงใจอื่นๆ ซึ่งต้องมีเพียงพอ
- (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย
- (4) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง คุณลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ การควบคุมการบังคับบัญชา ความอยู่รอดขององค์กร ความสัมพันธ์ที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการกับผู้กำหนดนโยบาย
- (5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง หมายถึง ความพร้อมของบริบทของนโยบาย เช่น การสนับสนุนของมติมหาชนและกลุ่มผลประโยชน์ ความเข้าใจถึงความสำคัญของนโยบาย โดยเฉพาะการยอมรับหรือปฏิเสธนโยบาย และระดับความเข้มข้นของการตอบสนอง เช่น การยอมรับหรือปฏิเสธดังกล่าวมีระดับมากน้อยเพียงใด

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

3.1 วิธีการวิจัย

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.4 การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูลจัดทำ

3.6 การใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 วิธีการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อใช้ในการศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ผู้วิจัยไม่สามารถทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมาได้ ดังนั้น ผู้วิจัย จึงระบุประชากรเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่นอน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากร ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% และยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 5% จึงใช้สมการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างประชากร (Sample Size for estimating the population proportion) กัลยา วานิชย์บัญชา (2556) ดังนี้

$$n = \frac{Z^2}{4e^2}$$

เมื่อ n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง (Sample Size)

Z = ค่าระดับความเชื่อมั่นมาตรฐานที่นิยมใช้ 95%

e = ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับให้เกิดขึ้นได้ร้อยละ 0.05 (The Allowable error)

ดังนั้น z จะเท่ากับ 1.96 (The standard normal value corresponding to the selected level of confidence)

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{1.96^2}{4*(0.05)^2} = 384.16$$

จากสูตรการคำนวณจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีค่าเท่ากับ 385 คน

การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยดำเนินการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-Stage Sampling) คือ

ขั้นตอนที่ 1 ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยเลือกจากพื้นที่ในจังหวัดนครราชสีมา กระจายตามพื้นที่เก็บข้อมูล และจำนวนตัวอย่างที่ต้องการเก็บข้อมูล

ขั้นตอนที่ 2 ใช้วิธีการสุ่มแบบสะดวก (Convenience Random Sampling) เป็นการเก็บกลุ่มตัวอย่างที่จับจี้รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมา ตามแต่ละพื้นที่และตามจำนวนที่ได้กำหนดไว้

3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ จะใช้เครื่องมือในการวิจัย คือ แบบสอบถาม (Questionnaires) โดยแบ่งแบบสอบถาม ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปซึ่งเป็นปัจจัยส่วนบุคคลของผู้จับจี้รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมา ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ได้แก่ (1) วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน (2) ทรัพยากรของนโยบาย (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตาม

นโยบาย (4) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และ (5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง

โดยใช้มาตรวัดระดับทัศนคติด้วยวิธี Likert Scale วัดจากตัวแปรที่กำหนดขึ้นตามแบบสอบถาม โดยแต่ละคำถามจะมีคำตอบให้เลือกตามลำดับความสำคัญ แบ่งเป็น 5 ระดับคะแนน คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ก่อนข้างเห็นด้วย เห็นด้วยปานกลาง ไม่ค่อยเห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ซึ่งเกณฑ์การเฉลี่ยระดับความสำคัญ ใช้สูตรคำนวณกว้างของชั้น ศิริชัย พงษ์วิชัย (2551) ดังนี้

ค่าเฉลี่ยที่วัดได้	ระดับความคิดเห็น
4.21 – 5.00	มากที่สุด
3.41 – 4.20	มาก
2.61 – 3.40	ปานกลาง
1.81 – 2.60	น้อย
1.00 – 1.80	น้อยที่สุด

เกณฑ์เฉลี่ยระดับความคิดเห็นของปัจจัยเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายมาไม่خابในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา และปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย สามารถกำหนดได้ดังนี้

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมอื่นๆ เป็นการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายมาไม่خابในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ที่ต้องการให้แก้ไขปรับปรุง หรือต้องการเสนอแนะเพิ่มเติม

3.4 การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการตรวจสอบเครื่องมือผู้วิจัยได้ดำเนินการดังนี้

1. ตรวจสอบ โดยการนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จ นำส่งอาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณา ตรวจสอบความถูกต้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจแก่ผู้ตอบแบบสอบถาม และเหมาะสม ซึ่งให้ตรงกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการทำวิจัยในครั้งนี้

2. การตรวจสอบความเที่ยงตรง IOC ขั้นตอนการตรวจสอบมีดังนี้คือ

2.1 ผู้เชี่ยวชาญเทียบแผนผังการสร้างคำถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นกับกรอบแนวคิด ซึ่งรายชื่อผู้เชี่ยวชาญในการประเมินเครื่องมือแบบสอบถาม ประกอบด้วย

1. รศ.ดร.วิมลภ วัฒนรัตน์ มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์
2. ดร.พงษ์สันต์ ต้นหยง มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม
3. ดร.บุรินทร์ สันติสาสน์ มหาวิทยาลัยสยาม

2.2 ผู้เชี่ยวชาญพิจารณาข้อคำถามเทียบวัตถุประสงค์ในการวัด โดยให้คะแนน ดังนี้

+1 หมายความว่า แน่ใจ ข้อคำถามสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวัด

0 หมายความว่า ไม่แน่ใจ ว่าข้อคำถามสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวัด

-1 หมายความว่า แน่ใจว่า ข้อคำถามไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวัด

3. นำคะแนนที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญ หาค่า IOC รายข้อจากสูตร

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IOC = ค่าดัชนีความสอดคล้อง

R = คะแนนความเห็นของผู้เชี่ยวชาญของแต่ละท่าน

N = จำนวนผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด

การตัดสินค่าดัชนีความสอดคล้องตามเกณฑ์ต่อไปนี้ (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2544, น.240 ; อุทุมพร จามรมาน 2541 น. 67)

1) ข้อคำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) มีค่าตั้งแต่ 0.50 ถึง 1.00 แสดงว่าข้อคำถามนั้นเป็นตัวแทนของวัตถุประสงค์ที่ต้องการวัด สามารถนำไปทดสอบของการใช้งานได้

2) ข้อคำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) มีค่าน้อยกว่า 0.50 แสดงว่าข้อคำถามไม่เป็นตัวแทนของวัตถุประสงค์ที่ต้องการวัด ต้องทำการปรับปรุง หรือ ตัดข้อคำถามนี้ทิ้ง

3) ข้อคำถามที่มีค่าดัชนีวัดความสอดคล้อง (IOC) อยู่ระหว่าง 0.71-1.00 ถือว่าผ่านเกณฑ์การทดสอบ

จากการตรวจค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ของคำถามแล้ว ได้นำมาปรับปรุงตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ โดยปรับปรุงเนื้อหาของคำถามแต่ละข้อให้มีความเหมาะสมตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยต่อไป

4. การทดสอบหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยการนำแบบสอบถามที่ผ่านการทดสอบมาหาค่าความเชื่อมั่น โดยการใช้ค่าคำนวณค่าสัมประสิทธิ์ (Cronbach's Alpha Coefficient) (α - Coefficient) โดยใช้สูตรของครอนบัก (Cronbach, 1990, p. 204) เป็นการทดสอบโดยประมวลผลผ่านโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ วิธีการทดสอบกระทำโดยการทดลอง นำแบบสอบถามไปเก็บข้อมูลจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 30 ตัวอย่าง หลังจากนั้นจึงนำแบบสอบถามที่ทดลองทำแล้ว ไปตรวจสอบคำตอบในแบบสอบถามวิเคราะห์ความเชื่อมั่น โดยใช้สถิติ และพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ของคำถามในแต่ละด้าน

เกณฑ์การพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (α) มีค่าอยู่ระหว่าง $0 < \alpha < 1$ ความเชื่อมั่นสำหรับงานวิจัยประเภทต่างๆ โดย Nunnally (1978) เสนอว่า

- ค่า (α) มากกว่า และเท่ากับ 0.7 สำหรับงานวิจัยเชิงสำรวจ (Exploratory Research)
- ค่า (α) มากกว่า และเท่ากับ 0.8 สำหรับงานวิจัยพื้นฐาน (Basic Research)
- ค่า (α) มากกว่า และเท่ากับ 0.9 สำหรับการตัดสินใจ (Important Research)

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้ ใช้ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลประมาณ 4 สัปดาห์ โดยผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปให้กลุ่มตัวอย่างที่ต้องการสอบถามข้อมูล จำนวน 385 ตัวอย่าง โดยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้ คือ การจัดเตรียมแบบสอบถาม ที่จะใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง และนำแบบสอบถามไปสอบถามกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมา กระจายการเก็บข้อมูลในแต่ละพื้นที่ กระจายข้อมูลส่วนตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมา และเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม มาตรวจสอบความถูกต้อง กำหนดเลขที่แบบสอบถาม และกำหนดรหัสเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ต่อไป ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นการวัดทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีดังนี้

1. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น และรวบรวมแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่างๆ ที่สามารถใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

2. รวบรวมสาระและเนื้อหาต่างๆ ที่ได้จากงานวิจัย เช่น หนังสือทางวิชาการ เอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลออนไลน์ เพื่อนำมาสร้างแบบสอบถามที่เกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา โดยกำหนดขอบเขต และเนื้อหาให้ครอบคลุมจุดมุ่งหมาย

3.6 การใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเรียบร้อยแล้ว และนำแบบสอบถามที่ได้รับทั้งหมดมา ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม จะนำข้อมูลจากแบบสอบถามมาลงรหัส และทำการ ตรวจสอบข้อมูลที่ได้รับมาตรวจสอบความถูกต้อง หลังจากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้รับมาวิเคราะห์ ข้อมูล โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปประมวลค่าทางสถิติ เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลทาง สถิติและประมวลผลข้อมูล ตามจุดมุ่งหมายของการศึกษาวิจัย

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ การวิเคราะห์โดยใช้หลักสถิติเชิงพรรณนา (Description Statistics) ในการวิเคราะห์โดยใช้สถิติประกอบด้วยความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้ในการวิเคราะห์วัดระดับ ความคิดของผู้ตอบแบบสอบถาม และจัดทำตารางข้อมูล เพื่อหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ต่างๆ ในเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) และสรุปข้อเสนอแนะที่ได้จากการตอบแบบสอบถาม โดยสามารถจำแนกการวิเคราะห์แต่ละส่วนตามแบบสอบถาม ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นการสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป เกี่ยวกับพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน มาวิเคราะห์ โดยการแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 2 อิทธิพลของสื่อมวลชนเป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับทัศนคติของ ประชาชน โดยการนำมาหาค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการ ดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา โดยการนำมาหาค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมอื่นๆ เป็นการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับใน พื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ที่ต้องการให้แก้ไขปรับปรุง หรือต้องการเสนอแนะเพิ่มเติม โดยการแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage)

การวิเคราะห์และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลและการตรวจสอบความเที่ยงตรง และความน่าเชื่อถือของแบบสอบถามแล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อหาค่าทางสถิติ ดังนี้

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) เป็นสถิติที่ใช้ในการสรุปบรรยายซึ่งค่าสถิติที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequencies Distribution) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) ค่าความถี่ (Frequencies) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่ออธิบายลักษณะประชากรศาสตร์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

2. สถิติอ้างอิง (Inferential Statistic) เป็นสถิติที่อ้างอิงผลการวิเคราะห์จากกลุ่มตัวอย่างไปยังกลุ่มประชากรเพื่อการทดสอบสมมติฐาน โดยสถิติที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ การทดสอบค่า t-Test การทดสอบความแปรปรวน One-Way ANOVA และการทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Moment Product Correlation)

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 385 ชุด ซึ่งผู้วิจัยสามารถนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ตามลำดับหัวข้อดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

ตอนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ใช้สัญลักษณ์ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

n	คือ	จำนวนตัวอย่าง
\bar{X}	คือ	ค่าเฉลี่ย (mean)
SD	คือ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation)
*	คือ	ความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
Sig.	คือ	ค่าสถิติแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

4.1 ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่างที่ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ซึ่งนำเสนอวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้จำนวน และร้อยละ ดังแสดงในตารางที่ 4.1 ถึงตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	256	66.5
หญิง	113	29.4
เพศทางเลือก	16	4.2
รวม	385	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 256 คน คิดเป็นร้อยละ 66.5 รองลงมาคือเพศหญิง จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 29.4 และ เพศทางเลือก จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
18-30 ปี	75	19.5
31-45 ปี	183	47.5
46-60 ปี	85	22.1
61 ปีขึ้นไป	42	10.9
รวม	385	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-45 ปี จำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 รองลงมาคืออายุระหว่าง 46-60 ปี จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 22.1 อายุระหว่าง

18-30 ปี จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 และอายุ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน ม.3	42	10.9
ม.6 - อนุปริญญา	234	60.8
ปริญญาตรีขึ้นไป	109	28.3
รวม	385	100.0

จากตารางที่ 4.3 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับม.6 - อนุปริญญา มากที่สุด จำนวน 234 คน คิดเป็นร้อยละ 60.8 รองลงมาคือ ปริญญาตรีขึ้นไป จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 28.3 และไม่เกิน ม.3 จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 15,000 บาท	91	23.6
15,001-30,000 บาท	230	59.7
30,001 บาทขึ้นไป	64	16.6
รวม	385	100.0

จากตารางที่ 4.4 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 15,001-30,000 บาท จำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 59.7 รองลงมาคือรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 15,000 บาท จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 23.6 บาท และ 30,001 บาทขึ้นไป จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 16.6 ตามลำดับ

4.2 ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน โดยการวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานดังแสดงในตารางที่ 4.5 ซึ่งกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนค่าเฉลี่ยดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.21-5.00	กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด
ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20	กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นมาก
ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40	กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 1.81-2.60	กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นน้อย
ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80	กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน

n = 385				
อิทธิพลของสื่อมวลชน	\bar{x}	SD	ระดับ	อันดับ
หลายหน่วยงานช่วยกันทำสื่อรณรงค์เรื่องเมาไม่ขับ	4.16	1.23	มาก	1
พบเห็นสื่อสติกเกอร์คำว่า “เมาไม่ขับ” ได้บ่อยครั้ง	4.03	1.09	มาก	2
ได้ยินประโยค “เมาไม่ขับ” จากบุคคลรอบข้างเสมอ	3.90	1.01	มาก	3
พบคลิปหรือวิดีโอสั้นเกี่ยวกับเมาไม่ขับผ่านสื่อออนไลน์	3.07	0.68	ปาน	5
เสมอ			กลาง	
สื่อ “เมาไม่ขับ” ช่วยกระตุ้นเตือนการขับขี่หลังดื่มสุรา	3.25	0.81	ปาน	4
เสมอ			กลาง	
รวม	3.68	0.73	มาก	

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า หลายหน่วยงานช่วยกันทำสื่อรณรงค์เรื่องเมาไม่ขับ มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.16 รองลงมาคือ พบเห็นสื่อสติกเกอร์คำว่า “เมาไม่ขับ” ได้บ่อยครั้ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.03 ได้ยินประโยค “เมาไม่ขับ” จากบุคคลรอบข้างเสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 สื่อ “เมาไม่ขับ” ช่วยกระตุ้นเตือนการขับขี่หลังดื่มสุราเสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.25 และ พบคลิปหรือวิดีโอสั้นเกี่ยวกับเมาไม่ขับผ่านสื่อออนไลน์เสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.07

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบาย
 เมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

n = 385

ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา				
วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน	\bar{x}	SD	ระดับ	อันดับ
โครงการเมาไม่ขับเป็นความร่วมมือทั้งจากภาครัฐและ เอกชน	4.21	0.41	มาก ที่สุด	2
เป้าหมายของโครงการเมาไม่ขับคือลดอุบัติเหตุจากการ ดื่มสุรา	4.16	0.61	มาก	3
โครงการเมาไม่ขับเป็นนโยบายที่ช่วยลดการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ	4.28	0.65	มาก ที่สุด	1
รวม	4.22	0.47	มาก ที่สุด	
ทรัพยากรของนโยบาย	\bar{x}	SD	ระดับ	อันดับ
มีหลายหน่วยงานให้การสนับสนุนการดำเนินโครงการ เมาไม่ขับ	4.37	0.49	มาก ที่สุด	2
มีกองทุนของรัฐและเอกชนสนับสนุนงบประมาณในการ รณรงค์โครงการเมาไม่ขับ	3.01	1.58	ปาน กลาง	3
มีบุคลากรทั้งจากภาครัฐและเอกชนมีส่วนร่วมในการ รณรงค์โครงการเมาไม่ขับ	4.64	0.52	มาก ที่สุด	1
รวม	4.01	0.61	มาก	

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบาย
เมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา (ต่อ)

n = 385				
การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตาม นโยบาย	\bar{x}	SD	ระดับ	อันดับ
มีอาสาสมัครเข้าร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการรณรงค์ ในโครงการเมาไม่ขับเสมอ	4.21	0.41	มากที่สุด	2
เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าใจถึงเป้าหมายการบังคับใช้กฎหมาย แก่ผู้ดื่มสุราแล้วขับอย่างชัดเจน	4.16	0.61	มาก	3
เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ดื่มสุราแล้วขับชึ่ อย่างเคร่งครัด	4.28	0.65	มากที่สุด	1
รวม	4.22	0.47	มากที่สุด	
ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ	\bar{x}	SD	ระดับ	อันดับ
องค์กรพัฒนาเอกชนมีบทบาทช่วยเหลือในการรณรงค์ ตามโครงการเมาไม่ขับ	4.37	0.49	มากที่สุด	2
เจ้าหน้าที่ภาครัฐมีบทบาทเข้าร่วมการรณรงค์ตาม โครงการเมาไม่ขับช่วงเทศกาลหยุดยาวเสมอ	3.01	1.58	ปาน	1
เจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการกับ ผู้ดื่มสุราแล้วขับชึ่	4.64	0.52	มากที่สุด	3
รวม	4.01	0.61	มาก	
เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง	\bar{x}	SD	ระดับ	อันดับ
บุคคลทุกชนชั้นทางเศรษฐกิจต่างต้องให้ความสำคัญกับ การดื่มสุราแล้วไม่ขับชึ่ยานพาหนะ	4.70	0.46	มากที่สุด	1
สังคมมีบทบาทสำคัญในการแก้ไขปัญหาเพื่อป้องกันผู้ ดื่มสุราแล้วขับชึ่	4.24	0.43	มากที่สุด	2
การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดช่วยทำให้โครงการ เมาไม่ขับบรรลุผลสำเร็จได้	3.06	0.28	ปาน กลาง	3
รวม	4.00	0.24	มาก	
ระดับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบาย เมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา	4.09	0.34	มาก	

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09 และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน กับด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 รองลงมาคือ ด้านทรัพยากรของนโยบาย กับด้านลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.01 และด้านเงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง มีค่าเท่ากับ 4.00

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาปัจจัยของทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา พบว่า

วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า โครงการมาไม่ขับเป็นนโยบายที่ช่วยลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด เท่ากับ 4.28 รองลงมาคือ โครงการมาไม่ขับเป็นความร่วมมือทั้งจากภาครัฐและเอกชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21 และเป้าหมายของโครงการมาไม่ขับคือลดอุบัติเหตุจากการดื่มสุรา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16

ทรัพยากรของนโยบาย เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า มีบุคลากรทั้งจากภาครัฐและเอกชนมีส่วนร่วมในการรณรงค์โครงการมาไม่ขับ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด เท่ากับ 4.64 รองลงมาคือ มีหลายหน่วยงานให้การสนับสนุนการดำเนินโครงการมาไม่ขับ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.37 และมีกองทุนของรัฐและเอกชนสนับสนุนงบประมาณในการรณรงค์โครงการมาไม่ขับ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.01

การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ดื่มสุราแล้วขับจ้อย่างเคร่งครัด มีค่าเฉลี่ยสูงสุด เท่ากับ 4.28 รองลงมาคือ มีอาสาสมัครเข้าร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการรณรงค์ในโครงการมาไม่ขับเสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21 และเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าใจถึงเป้าหมายการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ดื่มสุราแล้วขับจ้อย่างชัดเจน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16

ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการกับผู้ดื่มสุราแล้วขับจี้ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด เท่ากับ 4.64 รองลงมาคือ องค์กรพัฒนาเอกชนมีบทบาทช่วยเหลือในการรณรงค์ตามโครงการมาไม่ขับ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.37 และ เจ้าหน้าที่ภาครัฐมีบทบาทเข้าร่วมการรณรงค์ตามโครงการมาไม่ขับช่วงเทศกาลหยุดยาวเสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.01

เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า บุคคลทุกชนชั้นทางเศรษฐกิจต่างต้องให้ความสำคัญกับการดื่มสุราแล้วไม่ขับจี้ยานพาหนะ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด เท่ากับ 4.70 รองลงมาคือ สังคมมีบทบาทสำคัญในการแก้ไขปัญหาเพื่อป้องกันผู้ดื่มสุราแล้วขับจี้

มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.24 และการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดช่วยให้โครงการเมาไม่ขับ บรรลุผลสำเร็จได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.06

4.3 ตอนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

4.3.1 การทดสอบความแตกต่างระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

ตารางที่ 4.7 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยด้านเพศ

ANOVA	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.41	2.00	0.20	1.72	0.18
ภายในกลุ่ม	45.29	382.00	0.12		
รวม	45.69	384.00			

จากตารางที่ 4.7 พบว่า เพศที่ต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.8 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยด้านอายุ

ANOVA	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.89	3.00	0.30	2.51	0.06
ภายในกลุ่ม	44.81	381.00	0.12		
รวม	45.69	384.00			

จากตารางที่ 4.8 พบว่า อายุที่ต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.9 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยด้านระดับการศึกษา

ANOVA	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2.69	2.00	1.35	11.95	0.00
ภายในกลุ่ม	43.00	382.00	0.11		
รวม	45.69	384.00			

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.10 แสดงการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยด้านระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ไม่เกิน ม.3	ม.6 – อนุปริญา	ปริญาตรีขึ้นไป
ไม่เกิน ม.3		*0.00	*0.00
ม.6 – อนุปริญา			
ปริญาตรีขึ้นไป			

หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.10 เมื่อดำเนินการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยด้านระดับการศึกษา ด้วยวิธีการของ LSD พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาไม่เกิน ม.3 กลุ่ม ม.6 ถึง อนุปริญา และ กลุ่มปริญาตรีขึ้นไป มีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Sig. = 0.00 และ 0.00 ตามลำดับ)

ตารางที่ 4.11 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ANOVA	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2.73	2.00	1.36	12.13	0.00
ภายในกลุ่ม	42.97	382.00	0.11		
รวม	45.69	384.00			

จากตารางที่ 4.11 พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายมาไม่จับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.12 แสดงการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ไม่เกิน 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,001 บาทขึ้นไป
ไม่เกิน 15,000 บาท		*0.04	*0.05
15,001-30,000 บาท			*0.05
30,001 บาทขึ้นไป			

หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.12 เมื่อดำเนินการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้วยวิธีการของ LSD พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 15,000 บาท กลุ่ม 15,001-30,000 บาท และกลุ่ม 30,001 บาทขึ้นไป กับกลุ่ม 15,001-30,000 บาท และกลุ่ม 30,001 บาทขึ้นไป มีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายมาไม่จับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Sig. = 0.04, 0.05 และ 0.05 ตามลำดับ)

4.3.2 การวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตาม

การวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตาม เป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอิทธิพลของสื่อมวลชนกับการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา โดยวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ด้วยเทคนิคสหสัมพันธ์เพียร์สัน (r) ดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 การวิเคราะห์อิทธิพลของสื่อมวลชนกับการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา		
	(r)	Sig.
อิทธิพลของสื่อมวลชน	.33	0.05

หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.13 เมื่อดำเนินการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอิทธิพลของสื่อมวลชนกับการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา โดยวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ด้วยเทคนิคสหสัมพันธ์เพียร์สัน (r) พบว่า อิทธิพลของสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาในระดับต่ำ ($r = 0.33$) ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.14 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

ตัวแปรตามสมมติฐาน	ค่าการทดสอบสมมติฐาน (Sig.)	ผลการทดสอบสมมติฐาน
เพศ	0.18	ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน
อายุ	0.06	ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน
ระดับการศึกษา	0.00	เป็นไปตามสมมติฐาน
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	0.00	เป็นไปตามสมมติฐาน
อิทธิพลของสื่อมวลชน	0.05	เป็นไปตามสมมติฐาน

จากตารางที่ 14 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า

สมมติฐานที่ 1 เพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 อายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 5 อิทธิพลของสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง "ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา" โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคล และความสัมพันธ์ระหว่างอิทธิพลของสื่อมวลชนกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เพื่อเสนอแนวทางการเสริมสร้างทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา โดยในการวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการทางสถิติ

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

5.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 256 คน คิดเป็นร้อยละ 66.5 มีอายุระหว่าง 31-45 ปี จำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 มีการศึกษาระดับม.6 - อนุปริญญา มากที่สุด จำนวน 234 คน คิดเป็นร้อยละ 60.8 และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 15,001-30,000 บาท จำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 59.7

5.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า หลายหน่วยงานช่วยกันทำสื่อณรงค์เรื่องเมาไม่ขับ มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.16

5.1.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

ผลการวิเคราะห์ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา พบว่า ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09 และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน กับด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 รองลงมาคือ ด้านทรัพยากรของนโยบาย กับด้านลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.01 และด้านเงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง มีค่าเท่ากับ 4.00

5.1.4 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 เพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งไม่ปฏิบัติตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 อายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งไม่ปฏิบัติตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 5 อิทธิพลของสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา” ผู้วิจัยจะอภิปรายในแต่ละตัวแปรต้นตามตัวแปรที่เป็นไปตามสมมติฐานดังต่อไปนี้

ปัจจัยด้านระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจากประชาชนในแต่ละระดับการศึกษามีการรับรู้และให้ความสนใจต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับนั้นแตกต่างกัน ขณะเดียวกันแต่ละกลุ่มของระดับการศึกษาก็มองตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุที่มีผลกระทบในระยะยาวแตกต่างกัน เช่น ความพิการ การบาดเจ็บสาหัส และการเสียชีวิต และทรัพย์สิน เป็นต้น โดยต้องเน้นนำเสนอสื่อต่างๆ ที่ช่วยกระตุ้นอารมณ์ให้รู้สึกถึงผลที่ตามมาจากการดื่มของมึนเมาให้มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ อุษา บิ๊กกินส์ (2557) ศึกษาเรื่อง การรณรงค์เพื่อแก้ปัญหาพฤติกรรมเมาแล้วขับรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการขับซึ่รถจักรยานยนต์ในขณะมึนเมา และพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ขณะมึนเมา พฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ที่เมาแล้วขับ วัยรุ่นเปิดรับโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ตมากที่สุด พวกเขารับรู้ข้อความจากสติกเกอร์ บิลบอร์ด โปสเตอร์ และโทรทัศน์ พวกเขาสนใจการกระตุ้นความกลัวผ่านสื่อ

ปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจากกลุ่มผู้มีรายได้เฉลี่ยแต่ละกลุ่มนั้นมีการใช้ยานพาหนะที่ต่างกัน โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อยจึงเลือกใช้ยานพาหนะสาธารณะซึ่งมีค่าโดยสารที่ถูกและมีผู้รับผิดชอบในการขับขี่ที่ต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์และข้อบังคับของกรมการขนส่งทางบกอย่างเคร่งครัด กลุ่มผู้มีรายได้น้อยจึงอาจให้ความสำคัญกับประเด็นการขับซึ่ยานพาหนะหลังการดื่มแอลกอฮอล์ต่างจากกลุ่มผู้ที่มีรายได้สูงกว่า การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจึงเป็นแนวทางที่สำคัญต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับให้ประสบความสำเร็จ ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ เฉลิมฤทธิ์ สามาคี บัณฑิต ขวาโยธา และปรีชา พันธุ์สีดา (2564) ศึกษาเรื่อง มาตรการในการบังคับใช้ทางกฎหมาย กรณีศึกษาเมาสุราแล้วขับรถ บนท้องถนน เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พบว่า ปัจจัยด้านรายได้มีผลกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย

ปัจจัยด้านอิทธิพลของสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจาก ถึงแม้ว่าสื่อมวลชนในปัจจุบันมีหลากหลายรูปแบบก็ตาม แต่การรณรงค์ในประเด็นตามนโยบายเมาไม่ขับ ซึ่งมีหลายภาคส่วนเข้าร่วมสนับสนุนต่อภาครัฐนั้น ต่างก็มักเร่งระดมการประชาสัมพันธ์ในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวเป็นหลัก อิทธิพลของสื่อจึงอาจไม่ต่อเนื่องเพียงพอต่อการกระตุ้นผู้ขับขี่มากนัก กระทั่งอาจเห็นว่า ควรให้ความสำคัญต่อการขับขี่โดยไม่ดื่มของมึนเมาในช่วงที่มีเทศกาลเท่านั้น จึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดตลอดเวลา ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ อิศเรศ คำแหง และปาริชาติ สถาปิตานนท์ (2563) ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิดและการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลของมูลนิธิเมาไม่ขับ พบว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับทักษะคิดเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาล และความสัมพันธ์ดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับต่ำ กับการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาล และ ทักษะคิดเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับ กิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลและความสัมพันธ์ดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

5.3.1.1 หน่วยงานภาครัฐควรพิจารณากฎหมายจราจรข้อบังคับที่ใช้กับผู้ขับขี่ที่มีระดับค่าแอลกอฮอล์สูงเกินกฎหมายกำหนด โดยเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้มาตรการและบทลงโทษที่ชัดเจน เด็ดขาด สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

5.3.1.2 ต้องมีนโยบายในการรณรงค์ตามสื่อต่างๆ ให้สอดคล้องและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายอย่างต่อเนื่องด้วยสื่อที่หลากหลาย ไม่นั้นเฉพาะช่วงเทศกาลวันหยุดยาว หรือเทศกาลทางศาสนาเท่านั้น

5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

5.3.2.1 หน่วยงานภาครัฐควรเพิ่มงบประมาณในการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับโครงการเมาไม่ขับ โดยควรขอการรับการสนับสนุนและสร้างความร่วมมือกับบริษัทหรือองค์กรเอกชนในการรณรงค์ตามโครงการเมาไม่ขับอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ถึงกลุ่มเป้าหมายอย่างทั่วถึง

5.3.2.2 หน่วยงานภาครัฐจำเป็นต้องสร้างเครือข่ายการทำงานทั้งในการป้องกัน และปราบปรามผู้กระทำความผิดด้วยมาตรการตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

5.3.2.1 การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเพื่อสำรวจความคิดเห็นเป็นหลัก จึงใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบอื่นเข้าร่วมด้วยผ่านวิจัยเชิงคุณภาพ เช่น การสนทนา การสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์ ทั้งผู้ที่กระทำผิดและผู้ที่ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาเพื่อให้ได้รับข้อมูลที่ครอบคลุมและชัดเจนมากยิ่งขึ้น

5.3.2.2 ควรมีการศึกษาถึงสาเหตุ ผลกระทบ และแนวทางแก้ไขทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนานโยบายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



บรรณานุกรม

- กล้า ทองขาว. (2548). *การนำนโยบายและแผนการศึกษาไปปฏิบัติ: แนวคิดทฤษฎีและแนวทางการดำเนินงาน*. นนทบุรี: สำนักวิชาการมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- กล้า ทองขาว. (2534). *การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ: กรณีศึกษานโยบายรณรงค์เพื่อการรู้หนังสือแห่งชาติ*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาคุษฎีบัณฑิต สาขาการบริหารการพัฒนา). กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- กล้า วานิชย์ปัญญา. (2556). *การวิเคราะห์สถิติ: สถิติสำหรับการบริหารและวิจัย*. กรุงเทพฯ: ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จันทร์ฉาย โยธาใหญ่ และคณะ. (2559). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่. *พยาบาลสาร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่*, 43(5), 11-22.
- เฉลิมฤทธิ์ สามาดี, บัณฑิต ขวาโยธา และปรีชา พันธุ์สีดา. (2564). มาตรการในการบังคับใช้ทางกฎหมาย กรณีศึกษาเมาสุราแล้วขับรถ บนท้องถนน เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. *วารสารวิชาการ ปัญญาปณิธาน*, 6(1), 147-160.
- นพลักษณ์ ธนสรณ์ไชยภัทร. (2554). *ปัญหาและมาตรการในการดำเนินงานของคณะกรรมการกองทุนหมู่บ้าน: กรณีศึกษามูลนิธิบ้านทับสูง หมู่ที่ 6 ตำบลบ่อทอง อำเภอบ่อทอง จังหวัดชลบุรี*. (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการบริหารจัดการ). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- บดินทร์ เดชาบูรณานนท์. (2565). การรณรงค์สื่อสารทางการตลาดในสื่อออนไลน์เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ จากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. *วารสารวิชาการเซาธ์อีสท์บางกอก (สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์)*, 8(1), 50-61.
- บพิธ รัตนบุรี. (2552). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการให้บริการแบบศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ไปปฏิบัติ* ศึกษากรณี สำนักงานเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร. (สารนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาพัฒนาสังคม). กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- พงศ์ปิยะ ยอดสุรางค์. (2560). มาตรการบังคับทางกฎหมาย กรณีผู้ขับขี้อขับรถในขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. *วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร*, 7(2), 49-63.

- วรเดช จันทรศร. (2548). *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*. กรุงเทพฯ: สหાયบล็อกลและการพิมพ์.
- วิภาวี เกียรติศิริ. (2542). *สวัสดิศึกษา*. กรุงเทพฯ: สถาบันราชภัฏเพชรบุรีวิทยาเขตกรณ.
- ศิริชัย พงษ์วิชัย. (2551). *การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมบัติ ชำรงชัยวงศ์. (2551). *นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์ และกระบวนการ*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เสมาธรรม .
- สำนักนายกรัฐมนตรี. (2564). *ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2564*. กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี.
- สุรสิทธิ์ วัชรขจร. (2549). *นโยบายสาธารณะเบื้องต้น*. กรุงเทพฯ: บริษัทธนเศรษฐ (1999) พรินต์ติ้งจำกัด.
- หทัยรัตน์ สนสกุล และวรเดช จันทรศร. (2560). การนำพระราชบัญญัติจราจรทางบก (มาแล้วขับ) ไปสู่การปฏิบัติ. *วารสารวิชาการสถาบันวิทยาการจัดการแห่งแปซิฟิก*, 4(2), 45-57.
- อิศเรศ คำแหง และปาริชาติ สถาปิตานนท์. (2563). การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิดและการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลของมูลนิธิตีมาแล้วขับ. *สุทธิปริทัศน์*, 24(75), 115-140.
- อุษา บิ๊กกินส์. (2557). การรณรงค์เพื่อแก้ปัญหาพฤติกรรมมาแล้วขับรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น. *วารสารนิเทศศาสตร์และนวัตกรรม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์*, 1(1), 69-84.
- Cronbach, L.J. (1990). *Essentials of psychological testing*. (5th ed.). New York: Harper & Row.
- Global Road Safety partnership. (2007). *Drinking and driving: A road safety manual for decision-makers and practitioners*. Geneva: GRSP.
- Jones, Charles. (1977). *An introduction to the study of public policy*. Massachusetts: Duxbury Press.
- Lu, X., and Pas, E.I. (1999). Socio-Demographics, activity participation and travel behavior. *Transportation Research*, 33(1), 1-18.
- Van Horn, Carl E. (1979). *Policy implementation in federal system, national goals and local implementors*. Lexington, Massachusetts: Health and Company.



ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม



แบบสอบถาม

เรื่อง ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง
จังหวัดนครราชสีมา

คำแนะนำ

- โปรดทำเครื่องหมาย “ถูก (✓)” ลงในช่องว่าง ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน
- แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- เพศ ชาย หญิง เพศทางเลือก
- อายุ 18-30 ปี 31-45 ปี 46-60 ปี 61 ปีขึ้นไป
- ระดับการศึกษา ไม่เกิน ม.3 ม.6 ถึงอนุปริญญา ปริญญาตรีขึ้นไป
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ไม่เกิน 15,000 บาท 15,001-30,000 บาท 30,001 บาทขึ้นไป

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชน

ข้อ	คำถาม	ระดับความคิดเห็น					ลง รหัส
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
1	หลายหน่วยงานช่วยกันทำสื่อรณรงค์เรื่องเมาไม่ขับ						
2	พบเห็นสื่อสติกเกอร์คำว่า “เมาไม่ขับ” ได้บ่อยครั้ง						
3	ได้ยินประโยค “เมาไม่ขับ” จากบุคคลรอบข้างเสมอ						

ข้อ	คำถาม	ระดับความคิดเห็น					ลง รหัส
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
4	พบคลิปหรือวิดีโอสั้นเกี่ยวกับเมาไม่ขับ ผ่านสื่อออนไลน์เสมอ						
5	สื่อ “เมาไม่ขับ” ช่วยกระตุ้นเตือนการ ขับที่หลังดื่มสุราเสมอ						

ส่วนที่ 3 ทักษะคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัด
นครราชสีมา

ข้อ	คำถาม	ระดับทัศนคติ					ลง รหัส
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
	วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน						
6	โครงการเมาไม่ขับเป็นความร่วมมือทั้งจาก ภาครัฐและเอกชน						
7	เป้าหมายของโครงการเมาไม่ขับคือลด อุบัติเหตุจากการดื่มสุรา						
8	โครงการเมาไม่ขับเป็นนโยบายที่ช่วยลด การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ						
	ทรัพยากรของนโยบาย						
9	มีหลายหน่วยงานให้การสนับสนุนการ ดำเนินโครงการเมาไม่ขับ						
10	มีกองทุนของรัฐและเอกชนสนับสนุน งบประมาณในการรณรงค์โครงการเมาไม่ ขับ						

ข้อ	คำถาม	ระดับทัศนคติ					ลง รหัส
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
11	มีบุคลากรทั้งจากภาครัฐและเอกชนมีส่วนร่วมในการรณรงค์โครงการเมาไม่ขับ						
	การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย						
12	มีอาสาสมัครเข้าร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการรณรงค์ในโครงการเมาไม่ขับเสมอ						
13	เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าใจถึงเป้าหมายการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ดื่มสุราแล้วจับกุมอย่างชัดเจน						
14	เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ดื่มสุราแล้วจับกุมอย่างเคร่งครัด						
	ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ						
15	องค์กรพัฒนาเอกชนมีบทบาทช่วยเหลือในการรณรงค์ตามโครงการเมาไม่ขับ						
16	เจ้าหน้าที่ภาครัฐมีบทบาทเข้าร่วมการรณรงค์ตามโครงการเมาไม่ขับช่วงเทศกาลหยุดยาวเสมอ						
17	เจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการกับผู้ดื่มสุราแล้วจับกุม						
	เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง						
18	บุคคลทุกชนชั้นทางเศรษฐกิจต่างต้องให้ความสำคัญกับการดื่มสุราแล้วไม่ขับขี่ยานพาหนะ						
19	สังคมมีบทบาทสำคัญในการแก้ไขปัญหาเพื่อป้องกันผู้ดื่มสุราแล้วจับกุม						

ข้อ	คำถาม	ระดับทัศนคติ					ลง รหัส
		น้อย ที่สุด (1)	น้อย (2)	ปาน กลาง (3)	มาก (4)	มาก ที่สุด (5)	
20	การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดช่วย ทำให้โครงการเมาไม่ขับบรรลุผลสำเร็จได้						

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณมา ณ ที่นี้

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล : ปัญญา สุทธิยุทธ์
วัน เดือน ปีเกิด : 2 มีนาคม 2538
ที่อยู่ปัจจุบัน : 41/95-96 ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

วุฒิการศึกษา

ระดับปริญญาตรี : ร.บ. (รัฐศาสตร์)
มหาวิทยาลัยปทุมธานี
ระดับปริญญาโท : ร.ม. บัณฑิตวิทยาลัย สาขารัฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยสยาม ปีการศึกษา 2564

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

ตำแหน่ง : ผู้ประกอบการ
สถานที่ทำงาน : โรงคั่วกาแฟ เมาทนต์ โกท (Mountain Goat)

การนำเสนองานวิจัย

ปัญญา สุทธิยุทธ์ และ ผศ.ดร.จิตภา ธีรศิริกุล. (2565). ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม, 9(2).