



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ การศึกษาเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการดื่มแล้วขับ
กรณีศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราช

The behavioral economics of drunk driving :
Case study of Nakhon Si Thammarat Province
(สัญญาเลขที่61-02029-0088)

โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์มโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

นางสาวกชรดา ศิริผล

นางสาวจุฑารัตน์ มุขนาค

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

แผนงานศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.)

คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

พฤศจิกายน 2564

(สัญญาเลขที่61-02029-0088)

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ การศึกษาเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการดื่มแล้วขับ
กรณีศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราช
(สัญญาเลขที่61-02029-0088)

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์มโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

นางสาวกชรดา ศิริผล

นางสาวจุฑารัตน์ มุขนาค

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

แผนงานศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.)

คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

Final Report

The behavioral economics of drunk driving :
Case study of Nakhon Si Thammarat Province
(Contract no 61-02029-0088)

By

Asst. Prof. Manolee Sripaoraya Penpong

Kotcharada Siripol

Jutarat Muknak

Faculty of Management Sciences, Suratthani

Rajabhat University

This project was supported by

.....

Faculty of Medicine Prince of Songkla University

November, 2021

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการ การศึกษาเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการติ่มแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราช มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ติ่มแล้วขับ เพื่อศึกษาปัจจัยต่อการตัดสินใจติ่มแล้วขับ และเพื่อศึกษาพฤติกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจติ่มแล้วขับ ทั้งนี้การติ่มสุราและเครื่องติ่มแอลกอฮอล์ได้ส่งผลกระทบต่อปัญหาเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ นั่นคือ พฤติกรรมการติ่มแล้วขับ เนื่องจากส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากผู้ขับซึ่งมีการติ่มสุราหรือของมีนเมาไปด้วย ซึ่งผลที่ตามมาคือ บาดเจ็บ พิการ และสูญเสียชีวิต ในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่า สัดส่วนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุจากการติ่มแล้วขับ ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พบว่าเป็นลำดับที่สอง (ร้อยละ 1.523) รองจากจังหวัดสงขลา (ร้อยละ 3.904) (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2559) ดังนั้น ในการวิจัยนี้จึงใช้พื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราชในการศึกษา ซึ่งผลการศึกษา สรุปได้ดังนี้

1. ผลการศึกษาความรู้ความเข้าใจกฎหมาย กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีความรู้ความเข้าใจกฎหมาย โดยอย่างยิ่งในข้อคำถามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องติ่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และเกี่ยวกับในกรณีเมาแล้วขับจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท ตอบถูก ร้อยละ 93 ส่วนที่กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความรู้ในข้อคำถาม คือ ปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย ตอบถูกต้องเพียงร้อยละ 57 ส่วนการรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบจากการติ่มแล้วขับ พบว่ากลุ่มตัวอย่างรับรู้ผลกระทบ โดยมากที่สุดที่ประเด็นหากเมาแล้วขับอาจทำให้ผู้อื่นหรือตนเองเสียชีวิตได้ ร้อยละ 99.00 รองลงมาคือ หากเมาแล้วขับอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 89.00 และประเด็นการรับรู้ที่น้อยที่สุด คือ การติ่มเครื่องติ่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่น ร้อยละ 73.00

2. ปัจจัยต่อการตัดสินใจติ่มแล้วขับของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ปัจจัยพฤติกรรมการติ่ม (สังสรรค์กับเพื่อน/เข้าสังคม), ปัจจัยธรรมเนียมการติ่มของชุมชน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ส่วนปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (ครอบครัว) พฤติกรรมการติ่ม (อยากติ่ม) พฤติกรรมการติ่ม (กลุ่มใจ), พฤติกรรมการติ่ม (เพื่อนชวนติ่ม), การรับรู้ผลกระทบ ณ ระดับนัยสำคัญ .10

3. พฤติกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจติ่มแล้วขับ การวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการตัดสินใจติ่มแล้วขับ ได้สร้างสถานการณ์สมมติ 3 กรณี คือ **สถานการณ์สมมติที่ 1** เมื่อติ่มเครื่องติ่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักโดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะเลือกเดินทางรูปแบบใด ผลการศึกษา พบว่าความน่าจะเป็นในการเลือกรถจักรยานยนต์ในการเดินทางมากที่สุดเท่ากับ 0.8961 รองลงมา คือ รถยนต์ เท่ากับ 0.0945 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.0093 **สถานการณ์สมมติที่ 2** เมื่อติ่มเครื่องติ่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักของท่านและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่มีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับขี่ยานพาหนะ เลือกเดินทางรูปแบบใด ผลการศึกษา พบว่าความน่าจะเป็นในการเลือกรถยนต์ในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.99757 รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ เท่ากับ 0.00240 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.00003 **สถานการณ์สมมติที่ 3** เมื่อติ่มเครื่องติ่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักของและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์และมีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับขี่ยานพาหนะ (ผิดกฎหมาย) ผลการศึกษา ความน่าจะเป็นในการเลือกรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.8866 และน้อยที่สุด คือ การเดินเท้า ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.1134

ผลจากการวิจัยในการศึกษาพฤติกรรมเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจติ่มแล้วขับนั้นในการสร้างสถานการณ์สมมติ กลุ่มตัวอย่างจะมีพฤติกรรมการตัดสินใจเปลี่ยนแปลงไป หากมีการควบคุมพฤติกรรมด้วยข้อบังคับทางด้านกฎหมาย ดังสถานการณ์ที่ 2 ที่กำหนดให้ไม่มีข้อบังคับทางด้านกฎหมาย กลุ่มตัวอย่างยังคงเลือกตัดสินใจขับรถด้วยตนเอง แต่เมื่อมีข้อกำหนดใช้ในการบังคับพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง จะตัดสินใจเดินทางด้วยรถสาธารณะ แต่พบว่าในจังหวัดนครศรีธรรมราช ยังมีจุดด้อยที่ไม่ได้สนับสนุนให้ผู้ติ่มแล้วขับสามารถเดินทางได้ด้วยรถสาธารณะ นั่นคือมีปัญหาในช่วงเวลาการใช้บริการ หากไปติ่มร้านอาหาร หรือผับ บาร์ ซึ่งเป็นในช่วงเวลากลางคืน รถรับจ้างหรือรถโดยสารสาธารณะจะไม่มีให้บริการถ้ามีก็จะน้อยและไม่เพียงพอต่อการใช้บริการ หรือ กรณีต่างอำเภอรถโดยสารสาธารณะจะมีน้อยแทบจะไม่มีก็ได้ ซึ่งยังคงเป็นประเด็นในการตัดสินใจของกลุ่มตัวอย่างที่ยังคงเดินทางด้วยตนเองเมื่อติ่มสุราแล้ว

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควรส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเรื่องกฎหมายติ่มแล้วขับ รวมถึงควรสอดแทรกเนื้อหาในบทเรียนของเด็กและเยาวชน เพื่อสร้างความรู้ตั้งแต่ลูกนำมาสู่การถ่ายทอดในครอบครัว
2. มีการรณรงค์ให้ผู้ขับชี้ตระหนักถึงอันตรายจากการเมาแล้วขับอย่างต่อเนื่อง จากผลการวิจัยและการสัมภาษณ์จะพบประเด็นคำว่า “ไม่เป็นไร บ้านไม่ไกลขับไปนิดเดียวคงถึง” จะพบในผู้ที่มีการรับรู้ผลกระทบจากการเมาแล้วขับน้อย และขาดความตระหนัก ดังนั้นควรเพิ่มการรณรงค์สร้างความตระหนักถึงอันตรายจากการเมาแล้วขับ
3. ควรเพิ่มจุดตรวจในพื้นที่ตั้งแต่ระดับหมู่บ้าน ซึ่งจากผลการวิจัยจะพบว่าผู้ที่ตัดสินใจติ่มแล้วขับจะมีตั้งแต่กรณีติ่มเหล้าจากงานประเพณี งานมงคล เช่น งานแต่งงาน เมื่อเจอด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์จึงถูกจับกุม ดังนั้น เพื่อลดการติ่มแล้วขับควรมีจุดตรวจระดับหมู่บ้านเพื่อให้ประชาชนเกรงกลัวผลจากข้อบังคับจากกฎหมายและการติ่มแล้วขับจะลดลง
4. จากผลการวิจัยเกี่ยวกับการตัดสินใจติ่มแล้วขับ พบว่า เมื่อมีกรณีข้อบังคับทางด้านกฎหมายกลุ่มตัวอย่างจะเลือกตัดสินใจใช้ยานพาหนะประเภทรถสาธารณะและการเดินเท้าแทน ดังนั้นข้อกฎหมายเกี่ยวกับติ่มแล้วขับยังคงได้ผลในการลดและสร้างความเกรงกลัวในการกระทำความผิด ควรมีการปรับปรุงหรือการเพิ่มโทษการกระทำความผิดและมีการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ
5. ปัญหาและอุปสรรคที่พบจากการวิจัยของผู้ที่ตัดสินใจติ่มแล้วขับมีประเด็นเกี่ยวกับการใช้รถโดยสารสาธารณะเพื่อกลับบ้านหรือที่พัก จะมีน้อย ซึ่งรถโดยสารสาธารณะจะพบได้มากในพื้นที่ตัวเมืองแต่ในพื้นที่นอกเมืองจะหารถโดยสารสาธารณะหรือรถรับจ้างได้ยาก จึงเป็นที่มาในการตัดสินใจติ่มแล้วขับ ซึ่งควรหาแนวทางในการจัดเกี่ยวกับรถรับจ้างหรือรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่ให้ครอบคลุมและเพิ่มขึ้น
6. พฤติกรรมที่กลุ่มตัวอย่างตัดสินใจติ่มแล้วขับนั้นจะพบว่าสาเหตุมาจากพฤติกรรมการติ่มสังสรรค์กับเพื่อนในวันหยุดงาน ซึ่งส่วนใหญ่สถานที่ติ่ม คือ บ้านเพื่อน หรือร้านค้า ร้านอาหาร ดังนั้นเมื่อจะกลับบ้านหรือที่พักจะตัดสินใจขับรถกลับ ประเด็นนี้ควรสร้างรูปแบบเพื่อนำมาสู่การวางแผนการตัดสินใจเดินทางกลับ เช่น การสร้างสื่อประชาสัมพันธ์ การรณรงค์

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ติ่มแล้วขับ เพื่อศึกษาปัจจัยต่อการตัดสินใจติ่มแล้วขับ และเพื่อศึกษาพฤติกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจติ่มแล้วขับ ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากเก็บแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่าง ผู้ที่ถูกควบคุมความประพฤติติ่มแล้วขับในจังหวัดนครศรีธรรมราช 100 คน สถิติที่ใช้เพื่อการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าร้อยละ Logit regression และ Multinomial Logit Model

ผลการศึกษา พบว่า ความรู้ความเข้าใจกฎหมายตอบข้อคำถามรายข้อถูกตั้งแต่ ร้อยละ 72.00-93.00 และการรับรู้ผลกระทบต่อสังคมของผู้ติ่มแล้วขับ ในรายประเด็นพบว่า รับรู้ตั้งแต่ร้อยละ 73.00-99.00 สำหรับปัจจัยต่อการตัดสินใจติ่มแล้วขับ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจติ่มแล้วขับ คือ พฤติกรรมการติ่ม (สังสรรค์กับเพื่อน/เข้าสังคม) ปัจจัยธรรมเนียมการติ่มของชุมชน ที่ระดับนัยสำคัญ .05 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (ครอบครัว) พฤติกรรมการติ่ม (อยากติ่ม) พฤติกรรมการติ่ม (กลุ่มใจ), พฤติกรรมการติ่ม (เพื่อนชวนติ่ม), การรับรู้ผลกระทบ ณ ระดับนัยสำคัญ .10 ส่วนพฤติกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจติ่มแล้วขับ สถานการณ์สมมติที่ 1 เมื่อติ่มมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ผลการศึกษา พบว่าความน่าจะเป็นในการเลือกรถจักรยานยนต์ในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.8961 สถานการณ์สมมติที่ 2 มีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่มีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายเลือกเดินทางรถยนต์ในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.9976 สถานการณ์สมมติที่ 3 มีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์และมีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับขี่ยานพาหนะ (ผิดกฎหมาย) ความน่าจะเป็นในการเลือกรถโดยสารสาธารณะ เท่ากับ 0.8866

การลดพฤติกรรมการตัดสินใจเมาแล้วขับ ควรใช้กฎหมายติ่มแล้วขับอย่างเข้มงวดและการเคร่งครัดในการตรวจแอลกอฮอล์ระหว่างการขับ การให้ความรู้ข้อกฎหมายบทลงโทษเมาแล้วขับกับประชาชน การสร้างความตระหนักจากผลกระทบจากการติ่มแล้วขับ รวมถึงการจัดบริการรถโดยสารสาธารณะรองรับการติ่มแล้วขับ

คำสำคัญ : ติ่มแล้วขับ, พฤติกรรม, แอลกอฮอล์

Abstract

Abstract

This research aimed to: 1) study the knowledge and understanding of the law and the social impact of drink-driving drivers; 2) study the factors affecting the decision to drink and drive; and 3) study the economic behavior in the decision to drink and drive. The data collection used a questionnaire to ask a sample of 100 drink-driving behavior control people in Nakhon Si Thammarat Province. The statistics used for analysis were mean, standard deviation, percentage, Logit regression, and Multinomial Logit.

The results of the study revealed that the knowledge and understanding of the law answering each question correctly was from 72.00 - 93.00 percent. Regarding the perceptions of the social impact of drink-driving drivers, in each issue, it was found that the perception ranged from 73.00 - 99.00 percent. As for the factors affecting the decision to drink and drive, it was found that the factor affecting the decision to drink and drive was drinking behavior (Gathering with friends/socializing). Factors of community drinking habits are at a significant level of .05. Environmental factors (family), drinking behavior (want to drink), drinking behavior (worried), drinking behavior (Friend invites to drink), and perceived impact were at the level of significance .10. Regarding the economic behavior in the decision to drink and drive: Scenario 1: When the amount of drinking is not more than 50 milligrams percent, the study found that the probability of choosing a motorcycle to travel is the highest = .08961. Scenario 2 has an alcohol content of more than 50 milligrams percent. But there is no legal requirement for choosing to travel by car = .9976. Scenario 3: Alcohol content exceeds 50 milligram percent. But there is no legal requirement to drive a (illegal) vehicle. The probability of choosing a public bus is .8866.

To reduce drunk driving decision-making behavior, strict drinking and driving laws should be applied as well as strict alcohol testing during driving; educating the public on drunk driving penalties; and Raising awareness of the effects of drinking and driving including organizing public bus services for drinking and driving

Keywords: drink and drive, behavior, alcohol

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณการสนับสนุนทุนการวิจัยจากกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ภายใต้โครงการ ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.) ปีงบประมาณ 2564 ขอขอบคุณความอนุเคราะห์การเก็บข้อมูลงานวิจัยจากผู้อำนวยการคุมประพฤติจังหวัดนครศรีธรรมราช และขอขอบคุณคุณสุภาณี แทนมณีในการให้ความช่วยเหลือระหว่างเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย ทั้งผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่สละเวลาในการให้ข้อมูลในการให้ข้อมูล ขอขอบพระคุณรวมถึงผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่สละเวลาให้คำปรึกษาให้งานวิจัยนี้ลุล่วงและได้ผลเชิงนโยบายที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ขอขอบคุณผู้ช่วยนักวิจัยทุกท่านที่ทำให้งานสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ขอพระคุณบิดามารดาที่ให้ทุกสิ่งที่ดีสำหรับชีวิต รวมทั้งกำลังใจที่แสนดีจากครอบครัวเล็ก ๆ จากจำเอนรัฐวัฒน์ เพ็ญพงษ์และลูกสาวน้องฟอร์จูนลูกชายน้องจอมทัพ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์มนต์ลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์
ผู้วิจัย

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
สารบัญ	(1)
สารบัญตาราง	(3)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย	1
ขอบเขตของโครงการวิจัย	2
กรอบแนวความคิดในการวิจัย	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
นิยามศัพท์เฉพาะ	3
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง/การทบทวนวรรณกรรม	4
ข้อมูลเดิมแล้วซ้ำ	4
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	5
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	9
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	16
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	16
การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	17
การเก็บรวบรวมข้อมูล	18
การวิเคราะห์ข้อมูล	19
ระยะเวลาดำเนินการ	20
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	21
ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ตอบแบบสอบถาม	21
ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่ม สาเหตุการดื่ม	
ลักษณะการดื่ม ประเภทการดื่ม	22
ผลการวิเคราะห์ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	25
ผลการวิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วซ้ำ	27
ผลการวิเคราะห์ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วซ้ำ	29
ผลการวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการตัดสินใจมาแล้วซ้ำ	30
บทที่ 5 สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ	40
สรุปผลการวิจัย	40
อภิปรายผลการวิจัย	41
ข้อเสนอแนะในการวิจัย	43
บรรณานุกรม	44
ภาคผนวก	45

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 สถานที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	18
3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล	19
3.3 ระยะเวลาดำเนินการ	20
4.1 ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	21
4.2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของบุคคลในหอพัก	22
4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	25
4.4 ผลการวิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วขับ	27
4.5 การรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบจากการดื่มแล้วขับ	28
4.6 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ ด้วย logistic regression	29
4.7 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ ด้วย Multinomial Logistic regression	30
4.8 สัดส่วนของการเลือกใช้นายพาทณะในการเดินทางสถานการณ์สมมติที่ 1	31
4.9 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาทณะที่เดินทาง	32
4.10 แสดงอรรถประโยชน์จากรูปแบบการเดินทาง	33
4.11 แสดงความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	33
4.12 สัดส่วนจากตัวแปรในการศึกษาเกี่ยวกับการเลือกใช้นายพาทณะ	34
4.13 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาทณะที่เดินทาง	35
4.14 แสดงอรรถประโยชน์จากรูปแบบการเดินทาง	36
4.15 แสดงความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	36
4.16 ผลการวิเคราะห์สัดส่วนจากตัวแปรในการศึกษาเกี่ยวกับการเลือกใช้นายพาทณะ	37
4.17 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาทณะที่เดินทาง	38
4.18 แสดงอรรถประโยชน์จากรูปแบบการเดินทาง	39
4.19 แสดงความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	39

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

พฤติกรรมการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพ ครอบครัว อุบัติเหตุและอาชญากรรม ซึ่งมีผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ จากข้อมูลพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ปีพ.ศ. 2562 พบว่าประชากรไทยร้อยละ 7.04 เคยประสบปัญหาจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปัญหาที่พบ มากที่สุด คือ เกิดความรำคาญ โดยเฉพาะในกลุ่มนักดื่มประจำ นอกจากนี้ นักดื่มประจำยังประสบปัญหา ทางการเงินและปัญหาการทำงานอีกด้วย นักดื่มปัจจุบันที่เคยดื่มแล้วขับส่วนมากเป็นเพศชายเป็นเยวชน และเป็นนักดื่มประจำ ส่วนนักดื่มปัจจุบันที่เคยดื่มแล้วขับและได้รับอุบัติเหตุส่วนมากเป็นนักดื่มประจำเพศชาย และมีรายได้ต่ำ (วิทย์ วิชัยดิษฐ์และคณะ, 2562)

การดื่มสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ส่งผลกระทบต่อปัญหาเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ นั่นคือ พฤติกรรมการดื่มแล้วขับ เนื่องจากอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากจรรยาจรอย่างมากส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากผู้ขับขี่มีการดื่มสุรา หรือของมึนเมาไปด้วย ซึ่งผลที่ตามมาคือ บาดเจ็บ พิการ และสูญเสียชีวิต การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการขับรถลดลง เช่น การมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มีโอกาสเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุขึ้นเป็น 2 เท่า และการมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็น 6 เท่า และปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงถึง 40 เท่า จากสถิติปริมาณคดีขับรถขณะเมาสุราทั่วประเทศในช่วง 10 ปี พบว่า จากสถิติ จะเห็นได้ว่าคดีที่เกิดจากการขับรถขณะเมาสุรานั้นยังคงมีจำนวนที่ค่อนข้างสูง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2560 มีจำนวน 46,695 คดี แม้ว่าประเทศไทยจะมีข้อกำหนดบังคับเพื่อป้องกันผลเสียจากการดื่มแล้วขับแล้วก็ตาม นอกจากนี้เมื่อพิจารณาสาเหตุจากอุบัติเหตุทำให้มีผู้บาดเจ็บในปี 2560 ถึง 2562 สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุคือ เมาสุรา และจังหวัดที่มีจำนวนครั้งอุบัติเหตุสูงสุดในภาคใต้ คือจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นอันดับสี่ของประเทศ (กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน, 2563) ดังนั้นในโครงการวิจัยนี้ จะเป็นการศึกษาโดยใช้แนวคิดเศรษฐศาสตร์พฤติกรรม เพื่อศึกษาพฤติกรรมของบุคคลที่ตัดสินใจดื่มแล้วขับว่ามีสาเหตุมาจากปัจจัยด้านใด เช่น สังคม วัฒนธรรม องค์ความรู้ทางกฎหมายหรือผลกระทบที่ตามนั้นมีการรับรู้หรือไม่อย่างไร โดยใช้วิธีการศึกษาในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งพบว่าสัดส่วนคดีอุบัติเหตุจากรที่มีสาเหตุจากการดื่มแล้วขับ ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้พบว่าเป็นลำดับที่สอง (ร้อยละ 1.52) รองจากจังหวัดสงขลา (ร้อยละ 3.90) (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2559) เพื่อนำมาสู่แนวทางการแก้ปัญหาให้เกิดประสิทธิภาพ ลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับในสังคมไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วขับ
2. เพื่อศึกษาปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ
3. เพื่อศึกษาพฤติกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจดื่มแล้วขับ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตของสถานที่ทำวิจัย

จังหวัดนครศรีธรรมราช

1.3.2 ขอบเขตของประชากรที่ศึกษา

ผู้กระทำผิดดื่มแล้วขับในจังหวัดนครศรีธรรมราช

1.3.3 ขอบเขตของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้กระทำผิดดื่มแล้วขับในจังหวัดนครศรีธรรมราช 100 ตัวอย่าง

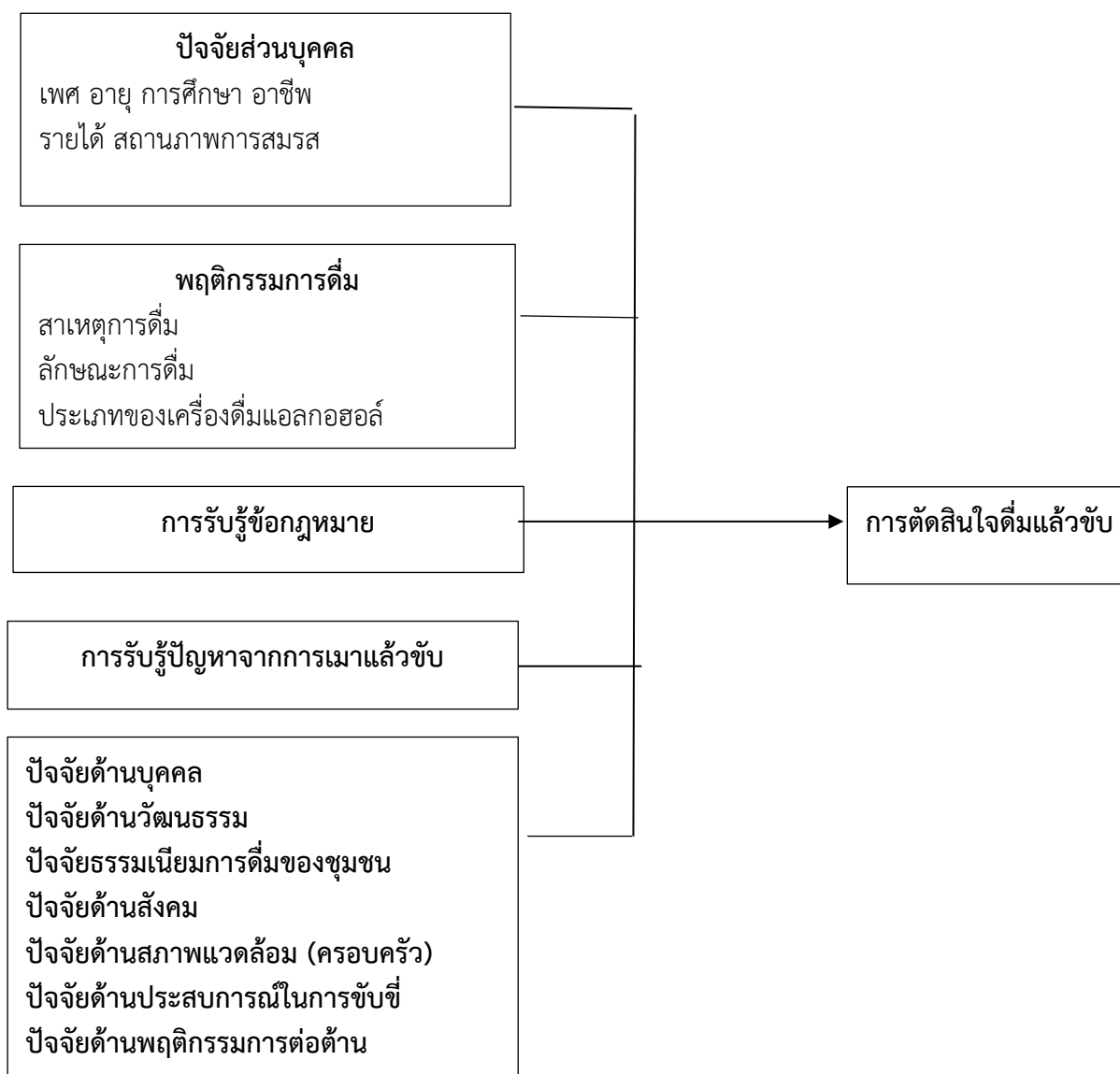
1.3.4 ขอบเขตของเนื้อหา

1. ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ตอบแบบสอบถาม
2. ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่ม สาเหตุการดื่ม ลักษณะการดื่ม ประเภทการดื่ม
3. ผลการวิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วขับ
4. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
5. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ
6. ผลการวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการตัดสินใจเมาแล้วขับ

1.3.5 ขอบเขตของระยะเวลา

ระยะเวลา 8 เดือนในการศึกษาตั้งแต่เดือน 1 มีนาคม 2564 – 30 ตุลาคม 2564

1.4 กรอบแนวความคิดในการวิจัย



ตัวแปรที่ศึกษา/นิยามศัพท์ (ควรสอดคล้องกับตัวแปรในกรอบแนวคิด)

ตัวแปรอิสระ

ปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการดื่ม ปัจจัยทางวัฒนธรรม ปัจจัยทางสังคม การรับรู้ข้อกฎหมาย การรับรู้ปัญหาจากการดื่มแล้วขับ

ตัวแปรตาม

การตัดสินใจดื่มแล้วขับ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการวิจัยทำให้ได้ข้อมูลเชิงลึกจากผู้ที่เคยประพฤติดื่มแล้วขับ ซึ่งได้ข้อมูลเกี่ยวกับการตัดสินใจ พฤติกรรมการดื่ม แรงส่งเสริมจากสังคม วัฒนธรรมในพื้นที่ รวมถึงข้อกฎหมาย การรับรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลกระทบที่ตามมาจากการดื่มแล้วขับ นำมาสู่การกำหนดนโยบายและแนวทางในการลดหรือป้องกันการดื่มแล้วขับ และลดความเสียหายต่อเศรษฐกิจและสังคมในประเทศ

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หมายถึง เครื่องดื่มประเภทสุราขาว สุรากลั่น เบียร์ ไวน์หรือแชมเปญ ไวน์คูลเลอร์ และเหล้าหมัก

ดื่มแล้วขับ หมายถึง ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ถ้าปริมาณแอลกอฮอล์จากการตรวจวัดจากเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์จะถือว่าเมาสุรา

เศรษฐศาสตร์พฤติกรรม หมายถึง การผนวกเอาแนวคิดจิตวิทยา และสังคมวิทยาเข้ามาใช้มุ่งศึกษาพฤติกรรมที่ขาดการไตร่ตรองจะเกิดขึ้นได้อย่างไร สามารถนำมาใช้ในการออกแบบนโยบายได้

คุมประพฤติ หมายถึง การสืบเสาะและพินิจ และการคุมความประพฤติผู้ถูกคุมความประพฤติให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามคำสั่งหรือหนังสือแจ้งของศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ รวมทั้งการใช้มาตรการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด

ปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด หมายถึง กรณีผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าเมาสุรา เว้นแต่ผู้ขับขี่มีอายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ หรือมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว หรือมีใบขับขี่สำหรับรถประเภทอื่น หรือไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือถูกพักใบอนุญาตขับขี่ ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าเมาสุรา

อรรถประโยชน์ หมายถึง ความพอใจที่บุคคลได้รับการบริโภคสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง

ความน่าจะเป็น หมายถึง การศึกษาความน่าจะเป็นว่าเป็นตัวเลขระหว่างศูนย์กับหนึ่ง ที่กำหนดให้กับเหตุการณ์ ความน่าจะเป็นที่เท่ากับศูนย์ก็คือ ไม่มีโอกาสที่เหตุการณ์นั้นจะเกิดขึ้น แต่ถ้าความน่าจะเป็นเท่ากับ 1 แสดงว่าเหตุการณ์เหล่านั้นเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอน

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง/การทบทวนวรรณกรรม

ข้อมูลตีพิมพ์แล้ว

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย (2557) กล่าวถึงการตีพิมพ์แล้ว ข้อ เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นกว่าร้อยละ 40 แม้ที่ผ่านมาจะมีการรณรงค์ลดอุบัติเหตุจากการตีพิมพ์แล้วอย่างต่อเนื่อง แต่สถิติอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการตีพิมพ์ เครื่องตีพิมพ์ แอลกอฮอล์กลับมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ในสัดส่วนที่สูงกว่าพฤติกรรมเสี่ยงด้านอื่น ๆ เพื่อลดอุบัติเหตุ และความสูญเสียจากการตีพิมพ์แล้ว กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ขอแนะข้อควรระวังเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงจากการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ การป้องกันอุบัติเหตุจากการตีพิมพ์แล้ว การหลีกเลี่ยงอันตรายจากผู้ตีพิมพ์แล้ว ดังนี้

ปัจจัยเสี่ยงจากการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์มีฤทธิ์กดประสาท ส่งผลให้การรับรู้ภาพ แสง สี และสัญญาณต่าง ๆ ช้าลง ขอบเขตการมองเห็นแคบลงและไม่ชัดเจน การคาดคะเนและการกะระยะทางผิดพลาด หากขับรถจะส่งผลต่อความสามารถในการขับขี่ ทำให้มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอันตราย อาทิ ขับรถ ในลักษณะคึกคะนองและไม่ป้องกันตนเอง มีอาการง่วงซึมและหลับใน ขณะขับรถ รวมถึงมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งแวดล้อมภายนอกช้ากว่าปกติ 8 เท่า ทำให้ไม่สามารถแก้ไขสถานการณ์เฉพาะหน้าเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ได้อย่างปลอดภัย จึงเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่รุนแรง โดยผู้ขับขี่ที่ตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ มีอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุสูงกว่า ผู้ขับขี่ที่ไม่ตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ถึง 6.6 เท่า และเสี่ยงต่อการเสียชีวิตสูงถึง 9.6 เท่า

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ส่งผลต่อปฏิกิริยาทางร่างกาย

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)	ปฏิกิริยาทางร่างกาย
50-60	ตัดสินใจช้าลง อยู่ในอาการมึนเมา
80-100	เสียการทรงตัว พูดไม่ชัด บังคับยานพาหนะลำบาก
110-120	ทรงตัวลำบาก คิดและตัดสินใจช้าลงอย่างเห็นได้ชัด
140-150	มองเห็นภาพเลือนลาง พูดไม่ชัด ใช้มือ แขนขาไม่ถนัด
200	มีอาการโซเซ โงงเงง ทรงตัวไม่ได้ เดินไม่ตรง
300	มึนเมาอย่างหนัก มึนงง ไม่รู้เรื่อง มีสติเหลือน้อยมาก
400	สลบ หมดสติ ไม่รู้สึกตัว
500	สลบลึก
600	เสียชีวิต เนื่องจากภาวะหัวใจล้มเหลว

ความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)	โอกาสเกิดอุบัติเหตุเทียบกับผู้ที่ไม่ตีพิมพ์แอลกอฮอล์
20	มีผลต่อความสามารถในการขับรถเพียงเล็กน้อย และส่งผลกระทบต่อเฉพาะบางคนเท่านั้นใกล้เคียงกัน
50	ความสามารถในการขับรถลดลงร้อยละ 8 เริ่มก่อให้เกิดอันตรายในขณะขับรถคิดเป็น 2 เท่า

80	ความสามารถในการขับรถลดลงร้อยละ 12 ส่งผลต่อสมรรถภาพในการขับของผู้ขับขี่ทุกราย คิดเป็น 3 เท่า
100	ความสามารถในการขับรถลดลงร้อยละ 15 ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมในการขับที่เสี่ยงอันตราย คิดเป็น 6 เท่า
150	ความสามารถในการขับรถลดลงร้อยละ 33 คิดเป็น 40 เท่ามากกว่า 200 ความสามารถในการขับรถลดลงตามสัดส่วนของ ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เพิ่มสูงขึ้นมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงมากกว่า 40 เท่า

ข้อควรปฏิบัติเพื่อป้องกันอันตรายจากการดื่มแล้วขับ ห้ามดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ทั้งช่วงก่อนและขณะขับรถ เพราะแอลกอฮอล์มีฤทธิ์กดประสาทเหมือนยานอนหลับ ทำให้ผู้ดื่มหลับ ไม่สนิท เมื่อตื่นขึ้นมาจึงมีอาการง่วงนอนหรือเมาค้าง หากขับรถจะมีอาการ วูบหลับหรือหลับในความสามารถในการตัดสินใจแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และประสิทธิภาพในการขับรถลดลง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากขึ้น โดยเฉพาะหากอดนอนแล้วดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แม้ดื่มเพียง เล็กน้อย ก็ส่งผลให้เกิดอาการง่วงนอนมากกว่าผู้ที่อดนอนเพียงอย่างเดียว หากดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ห้ามขับรถด้วยตนเองอย่าง เด็ดขาด ควรให้เพื่อนที่ไม่ดื่มขับแทน ใช้บริการรถแท็กซี่หรือรถโดยสาร สาธารณะจะปลอดภัยมากกว่า กรณีไม่มีเพื่อนร่วมทาง ควรจอดรถในบริเวณ ที่ปลอดภัย เช่น จุดพักรถริมทาง สถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น รอจนสร่างเมา จึงค่อยขับรถกลับบ้าน

ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ได้ระบุห้าม มิให้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา หรือของมึนเมาอื่น ๆ และมีการเพิ่มโทษให้หนักขึ้น กับ พ.ร.บ. จราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 โดยได้กำหนดโทษของการดื่มแล้วขับ แบ่งตามข้อหา ได้ดังนี้

เมาแล้วขับ หากผู้ใดเมาแล้วขับ มีโทษจำคุก 1 ปี ปรับตั้งแต่ 10,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ นอกจากนี้ศาลยังสามารถสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบขับขี่ ไปจนถึงยึดรถที่ใช้ไม่เกิน 7 วัน

เมาแล้วขับ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ ผู้ใดเมาแล้วขับ และเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตราย หรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายและจิตใจ มีโทษจำคุก 1-5 ปี ปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และศาลสามารถสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบขับขี่

เมาแล้วขับ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้ใดที่เมาแล้วขับรถชนผู้อื่นจนได้รับอันตรายสาหัส เช่น สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพ จะมีโทษจำคุก 2-6 ปี ปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และศาลสามารถสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบขับขี่

เมาแล้วขับ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แต่หากผู้ใดเมาแล้วขับรถไปชนผู้อื่นจนถึงแก่ความตาย มีโทษจำคุก 3-10 ปี ปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และศาลสามารถสั่งเพิกถอนใบขับขี่

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์พฤติกรรม

เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมซึ่งผนวกเอาแนวคิดทางจิตวิทยา (psychology) และสังคมวิทยา (sociology) เข้ามาใช้มุ่งศึกษาพฤติกรรมที่ขาดการไตร่ตรองดังกล่าวว่าเกิดขึ้นได้อย่างไร จากนั้นเราสามารถนำความรู้ที่ได้มาใช้ในการออกแบบนโยบายซึ่งรวมถึงนโยบายของเมืองการทำความเข้าใจเศรษฐศาสตร์

พฤติกรรมโดยเริ่มต้น ควรเริ่มจากการศึกษาว่าคนเรามีกระบวนการคิดเพื่อตัดสินใจอย่างไร เราอาจแบ่งกระบวนการคิด (cognitive systems) ออกเป็น 2 ระบบ ได้แก่ ระบบอัตโนมัติ (automatic system) และระบบไตร่ตรอง (reflective system)

ระบบอัตโนมัติเน้นใช้สัญชาตญาณ คือ เราตัดสินใจหรือกระทำสิ่งใดไปด้วยความรวดเร็วแบบไม่มีการไตร่ตรอง ดังนั้น ระบบนี้จึงมีลักษณะที่ควบคุมยาก (uncontrolled) ไม่ต้องพยายาม (effortless) เน้นความเกี่ยวข้องกับสิ่งรอบข้าง (associative) รวดเร็ว (fast) ไม่รู้สึกตัวที่กำลังคิดอยู่ (unconscious) และใช้ความชำนาญ (skilled)

ระบบไตร่ตรอง (reflective system) ระบบไตร่ตรองเน้นเน้นการคิดวิเคราะห์ คือเราต้องตั้งใจจึงจะสามารถตัดสินใจได้ถูกต้อง ระบบนี้จึงมีลักษณะที่เราสามารถควบคุมได้ (controlled) ใช้ความพยายาม (effortful) ใช้การอนุมาน (deductive) ทำได้ช้า (slow) รู้ตัวว่ากำลังคิดอยู่ (self-aware) และทำตามกฎเกณฑ์หรือหลักการ (rule-following)

นอกจากนี้ บุคคลยังมีข้อจำกัดในกระบวนการคิด นั่นคือ เรามีความสามารถที่จำกัดในการประมวลผลข้อมูล จำนวนการตัดสินใจที่ทำได้ การตัดสินใจในเวลาจำกัดรวมถึงความทรงจำ ยิ่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องมีมากและซับซ้อน จำนวนการตัดสินใจที่มีมาก มีเวลาให้กับสำหรับการตัดสินใจน้อย และมีความจำที่ไม่ดีนัก สิ่งเหล่านี้จะผลักดันให้เราหันไปใช้หลักการตัดสินใจแบบหยาบๆ (rule of thumbs) หรือการสุ่มเดา (randomness) มากขึ้น ทำให้การตัดสินใจของคนจำนวนมากมักใช้ระบบอัตโนมัติมากกว่าระบบไตร่ตรอง ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดในการตัดสินใจ นำไปสู่ผลเสียต่อทั้งสวัสดิการของผู้ตัดสินใจเองหรือต่อสังคมได้ง่ายขึ้น เราสามารถพิจารณากระบวนการตัดสินใจตามแนวคิดเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมได้จาก 3 ปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจ คือ (1) การรับรู้ (perception) (2) ความพึงพอใจ (preference) และ (3) สถาบัน (institution)

1. การรับรู้ (perception)

ประกอบด้วย 3 ประเด็นสำคัญคือ การให้ข่าวสารข้อมูล (information) การลวงตา (illusion) และการจัดฉาก (Framing) ในเชิงนโยบาย เราสามารถปรับเปลี่ยนการให้ข่าวสารข้อมูล การจัดฉากข้อมูล หรือแม้แต่การลวงตา เพื่อให้คนมีพฤติกรรมที่พึงประสงค์ได้ เช่น การใช้การทาเส้นทึบขวางถนนที่มีระยะห่างแคบลงเรื่อย ๆ เมื่อถึงโค้งอันตรายเพื่อลดความเร็วการขับรถ เป็นต้น

2. ความพึงพอใจ (preference)

ประกอบด้วย 4 ประเด็นสำคัญคือ การตัดสินใจโดยใช้เกณฑ์หยาบ ๆ (rules of thumbs) การกลัวการสูญเสีย (loss aversion) การมีความมั่นใจมากเกินไป (overconfidence) และสภาวะของจิตใจ (state of mind) การตัดสินใจโดยใช้เกณฑ์หยาบ ๆ นำไปสู่การตัดสินใจที่มีความลำเอียงต่อบางทางเลือกที่มักยึดโยงกับการเดาสุ่มหรือสัญชาตญาณมากเกินไป การกลัวการสูญเสีย นำไปสู่การยึดติดกับทางเลือกเดิม (status quo bias) การมีความมั่นใจมากเกินไปและสภาวะจิตใจที่ถูกสิ่งเร้ากระตุ้น ทำให้บุคคลมีพฤติกรรมเสี่ยง ขาดความระมัดระวัง และตัดสินใจโดยขาดการไตร่ตรอง ทำให้บุคคลมักเลือกตัดสินใจผิดพลาด อันจะเป็นผลเสียต่อตัวเองและสังคมได้ ในเชิงนโยบาย เราควรกระตุ้นเตือนและพยายามหลีกเลี่ยงโอกาสที่บุคคลจะต้องใช้ความพึงพอใจในสี่ลักษณะข้างต้น

3. สถาบัน (institution)

ประกอบด้วยองค์กร (organization) และกติกาการเล่นเกมส์ (rules of the game) ซึ่งหมายถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ บรรทัดฐาน วัฒนธรรม หรือประเพณีที่บุคคลที่เกี่ยวข้องยึดถือร่วมกัน ในแง่นี้ สถาบันจึงมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของคนอย่างหลีกเลี่ยงไม่พ้น รูปแบบความสัมพันธ์ของบุคคลกับสถาบันในทาง

เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมอาจแบ่งออกได้ 2 ประเภท คือ บรรทัดฐานของตลาด (market norms) และบรรทัดฐานของสังคม (social norms) บรรทัดฐานของตลาด เป็นปฏิสัมพันธ์ของคนในเชิงการแลกเปลี่ยน (exchange) ที่ชัดเจน เช่น ชั่วโมงแรงงานกับค่าจ้าง สินค้ากับราคาสินค้า ห้องเช่ากับค่าเช่า ต้นทุนและผลประโยชน์ นั่นคือ ความสัมพันธ์มีลักษณะพึ่งพาตนเอง เป็นเรื่องผลประโยชน์ส่วนบุคคล และตรงไปตรงมา พุดง่าย ๆ ก็คือ เราจะได้ในสิ่งที่เราจ่ายไป บรรทัดฐานของสังคม เป็นปฏิสัมพันธ์ของคนเป็นลักษณะพึ่งพาอาศัยกัน มักจะไม่มี การแลกเปลี่ยนทันที หรือหลายครั้งเราอาจไม่สนใจว่าจะได้อะไรตอบแทนเลยก็ได้ เช่น การช่วยเพื่อนบ้านขนของ การช่วยคนแก่ข้ามถนน การช่วยเหลือคนแปลกหน้าที่ประสบอุบัติเหตุ เป็นต้น ในเชิงนโยบาย การใช้แรงจูงใจทางสังคม เช่น การช่วยเหลือกัน การชมเชยและยอมรับ การทำความดี แทนที่จะใช้แรงจูงใจทางเศรษฐกิจ อาจให้ผลลัพธ์ที่ดีกว่าได้ เพราะความสัมพันธ์ทางสังคมตอบสนองด้านที่เป็นสัตว์สังคมของมนุษย์ที่ต้องการเป็นส่วนหนึ่งของสังคมหรือชุมชน

เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมเกิดจากความเบี่ยงเบนของพฤติกรรมจากสมมติฐาน “มนุษย์เศรษฐศาสตร์” (Economic Man) จากข้อสมมติพื้นฐานทางเศรษฐศาสตร์ที่กำหนดให้แต่ละปัจเจกบุคคลมีลักษณะเป็น “มนุษย์เศรษฐศาสตร์” นั้น พบว่า ในความเป็นจริงเกิดความเบี่ยงเบนของพฤติกรรม (Behavioral Deviations) โดย มีสาเหตุหลักจำแนกออกเป็น 3 ลักษณะได้ดังนี้

- 1) ความจำกัดของความสามารถการคิดและการรับรู้
- 2) ความเท่าเทียมและกฎของสังคม และ
- 3) ความพอใจและการควบคุมตนเอง

ซึ่งแต่ละสาเหตุสามารถอธิบายได้ ดังนี้ “มนุษย์เศรษฐศาสตร์ (Economic Man หรือ Homo Economic us)” เป็นแนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ซึ่งถูกใช้ ครั้งแรกโดย John Stuart Mill (1836) อ้างอิงจาก Persky J., 1995 มีความหมายว่า ปัจเจกบุคคลจะแสดงพฤติกรรมและการกระทำอย่างมีเหตุมีผล และมีความรู้อย่างสมบูรณ์อยู่บนรากฐานของความเห็นแก่ตัว (Self-interest) โดยพยายาม แสวงหาอรรถประโยชน์สูงสุดเฉพาะส่วนตน ความจำกัดของความสามารถการคิดและการรับรู้ ภายใต้ข้อจำกัดของความสามารถในการคิดและการรับรู้ไปสู่การตัดสินใจของมนุษย์ที่ทำให้เกิดความเบี่ยงเบนของพฤติกรรม ซึ่งสามารถแบ่งออกได้หลายรูปแบบดังต่อไปนี้

การตัดสินใจแบบคิดลัดและทางเลือกบนความไม่แน่นอน (Heuristic Judgement and Choice under Uncertainty): คนส่วนใหญ่มักจะไม่ประเมินโครงการที่มีความเสี่ยงและความไม่แน่นอนด้วยข้อมูลทางสถิติที่เหมาะสม กล่าวคือ บางเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่มีความเป็นไปได้ต่ำมาก เหตุการณ์นั้นมักจะถูก ละเลย ขณะที่บางเหตุการณ์ที่มีความเป็นไปได้ต่ำกลับให้น้ำหนักมากในการพิจารณา หรือแม้บางกรณี เหตุการณ์ที่มี ความเป็นไปได้สูงกลับให้ความสำคัญน้อย นอกจากนี้คนส่วนใหญ่มักจะใช้ตัวอย่างเพียงเล็กน้อย (Small Sample) เป็นตัวแทนของประชากรทั้งหมด ลักษณะดังกล่าวถูกเรียกว่าการตัดสินใจแบบคิดลัด (Heuristic Judgement) นำมาซึ่งความผิดพลาดที่เกิดจากการตัดสินใจ นอกจากนี้ในกรณีที่มีข้อมูลข่าวสารมากมายที่ บางส่วนขัดแย้งบางส่วนสอดคล้อง คนส่วนใหญ่ก็มีแนวโน้มตัดสินใจบนพื้นฐานของสิ่งที่จำได้ (Memorable Evidence)

ความลำเอียงสนับสนุนฝ่ายตน (Confirmatory Bias or Myside Bias): ความลำเอียงสนับสนุนฝ่ายตนเป็นหนึ่งรูปแบบของความลำเอียงความคิดและการรับรู้ (Cognitive Bias) ที่มีลักษณะในการแสวงหา ติความ และอ้างอิงในแนวทางที่จะสนับสนุนแนวคิด ความเชื่อ หรือสมมติฐานของตนที่ได้ตั้งไว้ก่อนแล้ว ผลกระทบการตีกรอบการรับรู้ (Framing Effect) : ความลำเอียงชนิดนี้แสดงให้เห็นว่าเมื่อมนุษย์มี การตีกรอบ

การรับรู้ภายใต้บริบทหนึ่งแล้วจะเลือกทางเลือกภายใต้กรอบที่ตนรับรู้แม้ว่าทางเลือกดังกล่าวจะ ให้ผลลัพธ์ไม่แตกต่างกัน

ความเชื่อมั่นเกินเหตุ (Overconfidence) : เป็นความลำเอียงในการตัดสินใจด้วยความมั่นใจในอัตวิสัยเกินเหตุ (Subjective Confidence) หรือมีแนวโน้มเชื่อมั่นอัตวิสัยเกินกว่าสิ่งที่เกิดขึ้น ทั้งนี้มนุษย์จะกระทำหรือตัดสินใจโดยอ้างอิงผลประโยชน์ กับบุคคลอื่นและมีลักษณะเกลียดความไม่เท่าเทียม ดังลักษณะต่าง ๆ ต่อไปนี้ ความพอใจส่วนรวม (Social Preference) : สมมติฐานหลักของทฤษฎีพื้นฐานเศรษฐศาสตร์อยู่ภายใต้การพิจารณาความพอใจของปัจเจกบุคคล (Individual Preference) ซึ่งแท้จริงแล้วพฤติกรรมของมนุษย์จะพิจารณาถึงบริบทอื่น ๆ ประกอบโดยเฉพาะความพอใจส่วนรวมของสังคม หรือสำนักทางสังคมร่วมด้วย ซึ่งแสดงถึงอรรถประโยชน์ของตนเองขึ้นอยู่กับอรรถประโยชน์ของผู้อื่นด้วยเช่นกัน พฤติกรรมเบี่ยงเบน เช่น พฤติกรรมเบี่ยงเบนในการเลือกเชิงเวลา (Time-Inconsistent Preference): สมมติฐานพื้นฐานของทฤษฎีเศรษฐศาสตร์กำหนดให้ความพอใจในแต่ละช่วงเวลาเป็นลักษณะคงที่ (Exponential Discounting) ซึ่งสามารถวัดได้จากค่าคิดลด (Discounting Factor) ของอรรถประโยชน์ปัจจุบันและอนาคต ความพอใจอ้างอิง (Reference Based Preferences) : เป็นพฤติกรรมที่จะสะท้อนให้เห็นว่า อรรถประโยชน์ไม่เพียงขึ้นอยู่กับสถานการณ์ปัจจุบันเท่านั้น แต่ยังขึ้นอยู่กับเปรียบเทียบกับการเปรียบเทียบในอดีตที่ผ่านมา หรือระดับที่อ้างอิง

ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utility Theory)

ทฤษฎีอรรถประโยชน์มีพื้นฐานมาจากหลักจิตวิทยา ที่กล่าวว่า มนุษย์เราจะทำตามความพึงพอใจของตนเอง ดังนั้น การซื้อสินค้าและบริการก็เกิดจากความพึงพอใจที่จะได้รับจากการซื้อสินค้าดังกล่าว ความพึงพอใจของผู้บริโภคแต่ละบุคคลที่มีต่อการบริโภคสินค้าและบริการ อรรถประโยชน์สามารถวัดค่าออกมาเป็นหน่วยตัวเลขได้ โดยที่จะมีค่ามากหรือน้อยขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการของผู้บริโภคที่มีต่อสินค้าชนิดนั้น กล่าวคือ เมื่อเรามีระดับความต้องการสินค้าและบริการชนิดนั้น ๆ มาก และเมื่อเราได้รับสินค้าและบริการนั้นในจำนวนที่มากเท่าไรเราก็จะมีระดับอรรถประโยชน์มากขึ้นเท่านั้น แต่ถ้ามีความต้องการสินค้าหรือบริการน้อย สินค้าหรือบริการนั้นจะให้อรรถประโยชน์น้อยด้วยเช่นกัน แต่อรรถประโยชน์ที่ผู้บริโภคได้รับนั้นไม่ได้เกี่ยวข้องกับประโยชน์ที่แท้จริงของสินค้าและบริการนั้นเสมอไป (Mankiw 2005)

อย่างไรก็ตาม สินค้าชนิดเดียวกันจำนวนเท่ากันอาจให้อรรถประโยชน์ต่างกันได้ในกรณีที่เวลาต่างกัน หรือผู้บริโภคต่างคนกัน ดังนั้นแม้ความพอใจจะสามารถวัดได้ แต่ก็ยังมีความแตกต่างระหว่างบุคคลอยู่ การจะพิจารณาเรื่องความพอใจ จึงต้องศึกษาผู้บริโภคคนใดคนหนึ่งว่า ผู้บริโภคคนนั้นจะตัดสินใจซื้อสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งมากหรือน้อย ซึ่งย่อมขึ้นอยู่กับอรรถประโยชน์หรือความพอใจที่เขาจะได้รับเป็นสำคัญ ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utility Theory) ในช่วงทศวรรษ 1870 ที่มีพัฒนาการของแนวคิดเกี่ยวกับอุปสงค์อุปถัมภ์ขึ้นมา นักเศรษฐศาสตร์ต่างเห็นว่า

(1) สิ่งที่อยู่เบื้องหลังความต้องการในการซื้อสินค้าและบริการนั้นนำมา ซึ่งความ พึงพอใจ (pleasure หรือ satisfaction) ให้ กับ ผู้บริโภคหรือที่เรียกกันว่า อรรถประโยชน์ (utility) ในทางเศรษฐศาสตร์

(2) ผู้บริโภคต้องการที่จะแสวงหาความพอใจสูงสุด ภายใต้รายได้หรืองบประมาณการใช้จ่ายที่มีอยู่จำกัด

(3) จากการศึกษาในยุคนี้พบว่า เมื่อมีการบริโภคมากขึ้นเท่าไร ความพึงพอใจที่ได้รับจากการบริโภคสินค้าเพิ่มขึ้นนั้นจะทำให้ ระดับความพึงพอใจของผู้บริโภคลดลง อันเป็นที่มาของแนวคิดอรรถประโยชน์

ความพอใจที่ผู้บริโภคหนึ่งได้รับจากการบริโภคสินค้านั้นเรียกว่า อรรถประโยชน์ (Utility) โดยอรรถประโยชน์รวม (Total Utility: TU) หมายถึงความพอใจทั้งหมดที่ได้จากการบริโภคสินค้านั้น ๆ ของผู้บริโภคหนึ่ง และ อรรถประโยชน์หน่วยสุดท้าย (Marginal Utility: MU) หมายถึงการเปลี่ยนแปลงของอรรถประโยชน์รวมที่เป็นผลมาจากการบริโภคสินค้านั้นในปริมาณที่เปลี่ยนแปลงไป ทฤษฎี อรรถประโยชน์นี้ตั้งอยู่ภายใต้สมมติฐานดังต่อไปนี้

- (1) ผู้บริโภคสามารถที่จะหารระดับความพึงพอใจในการบริโภคได้
- (2) ผู้บริโภคปรารถนาที่จะแสวงหาความพึงพอใจสูงสุด (maximum utility)
- (3) ผู้บริโภคมีรายได้ที่จำกัด
- (4) ระดับความพอใจของผู้บริโภคจะเป็นไปตามกฎการลดน้อยถอยลงของอรรถประโยชน์ส่วนเพิ่ม (law of diminishing marginal utility)

(5) ความพอใจสามารถวัดออกมาเป็นหน่วยได้ หรือที่เราเรียกว่า ordinal utility รสนิยมและความพึงพอใจ (Tastes and Preferences) Utility เป็นความรู้สึกของความรื่นรมย์ (pleasure) หรือความพึงพอใจ (satisfaction) ที่มาจากการบริโภคสินค้า เป็นสิ่งที่จับต้องไม่ได้เป็นนามธรรม (subjective)

อรรถประโยชน์ที่เรา ได้มาจากการบริโภคสินค้าและบริการนั้น ขึ้นอยู่กับความชอบหรือที่เรามักจะเรียกกันง่ายๆว่า รสนิยม (tastes) แน่แน่นอนว่าผู้บริโภคแต่ละคนย่อมจะมีรสนิยมแตกต่างกันออกไป รวมถึงแตกต่างกันในสินค้าแต่ละชนิดด้วยในแต่ละบุคคล คริวเรือน ภูมิภาค และประเทศ

ทฤษฎีอรรถประโยชน์กับการตัดสินใจเลือกการเดินทาง

ทฤษฎีอรรถประโยชน์ ทฤษฎีที่นิยมใช้เป็นพื้นฐานการศึกษาการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง คือ ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utility Function) โดยทฤษฎีอรรถประโยชน์ กล่าวว่า บุคคลจะเลือกบริโภคหรือเลือกสิ่งทีตนเองต้องการสิ่ง ๆ นั้นจะต้องให้อรรถประโยชน์สูงสุด (Maximum Utility) เช่น พอดีในสิ่งนั้นมากที่สุด สิ่งนั้นมีราคาถูกที่สุด เป็นต้น ทฤษฎีอรรถประโยชน์จึงสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการเดินทางและการขนส่งได้ คือ ผู้เดินทางจะเลือกเดินทางที่ให้ความสะดวกสบายมากที่สุด โดยคำนึงปัจจัยต่าง ๆ เช่น การเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง สมการอรรถประโยชน์สามารถแสดงได้

$$U_{in} = V_{in} + \epsilon_{in} \dots\dots\dots(1)$$

โดยที่

- U_{in} คือ อรรถประโยชน์หรือความพึงพอใจของคนที n ทีมีต่อทางเลือก i
- V_{in} คือ ส่วนของอรรถประโยชน์ทีบุคคล n รับรู้และเห็นได้
- ϵ_{in} คือ ส่วนของอรรถประโยชน์ทีไม่แน่นอนส่วนของอรรถประโยชน์ทีเห็นได้ V_{in} นี้ส่วนใหญจะกำหนดให้เป็นฟังก์ชันในรูปแบบดังสมการที 2

เนื่องจากส่วนอรรถประโยชน์ทีเป็นค่าไม่แน่นอน เช่น รสนิยม ไม่สามารถตรวจวัดได้ ทำให้ไม่สามารถระบุอย่างแน่นอนได้ว่า สิ่งใดจะให้อรรถประโยชน์สูงสุดแต่จะระบุได้ในรูปของความน่าจะเป็น (Probability) ทีทางเลือก i จากเซทของทางเลือกทั้งหมดของบุคคล n จะเลือกมีอรรถประโยชน์สูงสุด ถ้ากำหนดให้อรรถประโยชน์เป็นไปตามสมการที 1 และกำหนดให้เซทของทางเลือกเป็น C_n แล้ว จะได้ความน่าจะเป็นของบุคคล n จะเลือกทางเลือก i จากเซท C_n ดังสมการ 2

$$P_n(i) = Prob(U_{in} \geq U_{jn}; \forall j \in C_n, i \neq j) \dots\dots\dots(2)$$

สมการที่ 2 มีความหมายว่าความน่าจะเป็นของบุคคล n ที่จะเลือกทางเลือก i มีค่าเท่ากับ ความน่าจะเป็นที่อรรถประโยชน์ของทางเลือก i สำหรับบุคคล n มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับอรรถประโยชน์ i โดยที่ทุกทางเลือก j ซึ่งเป็นสมาชิกของเซต C_n

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากต่างประเทศ

PAUL J. and et.al. (1996) ทำการศึกษาเรื่อง Drinking and driving: drinking patterns and drinking problems. มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มซึ่งบ่งบอกถึงกิจกรรมที่ผู้ดื่มมีส่วนร่วมและการศึกษารูปแบบการดื่มที่บ่งบอกถึงแนวโน้มที่จะมีเมามากของแต่ละบุคคล วิธีการศึกษาใช้แบบจำลองทางทฤษฎีของความสัมพันธ์ของรูปแบบการดื่มและพฤติกรรมการดื่มสุรากับการดื่มและการขับรถใช้ข้อมูลแบบภาคตัดขวางจากการศึกษาอาการบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ในสหรัฐอเมริกา การรายงานตนเองเหล่านี้เกี่ยวข้องกับการวัดผลทางสังคมและประชากรของผู้ตอบ รูปแบบการดื่ม ความชอบในการดื่ม และกิจกรรมประจำวันของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลการวิจัยพบว่า การวัดรูปแบบการดื่มมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับความน่าจะเป็นของการดื่มและการขับรถ มาตรการทางเลือกของรูปแบบการดื่มในด้านความสามารถในการอธิบายการดื่มและการขับรถ เกณฑ์ความชอบเครื่องดื่มไม่สัมพันธ์กับมาตรการดื่มและขับ และการใช้สถานที่สำหรับดื่ม (บาร์และร้านอาหาร) บางแห่งมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับทั้งมาตรการดื่มและการขับรถ สรุปได้ว่าการสังเกตความแตกต่างทางสังคมและประชากรในการดื่มและการขับรถ เช่นที่เกี่ยวข้องกับเชื้อชาติและสถานภาพการสมรส เกิดจากความแตกต่างที่เกี่ยวข้องในรูปแบบการดื่มและพฤติกรรมการดื่ม

A C Wagenaar, P M O'Malley, and C La Fond. (2001). ทำการศึกษาเรื่อง Lowered legal blood alcohol limits for young drivers: effects on drinking, driving, and driving-after-drinking behaviors in 30 states. มีวัตถุประสงค์การศึกษานี้ประเมินผลกระทบต่อเครื่องดื่มและการขับรถด้วยการลดระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดที่อนุญาต (BAC) สำหรับผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 21 ปีใน 30 รัฐของสหรัฐอเมริการะหว่างปี 1984 ถึง 1998 วิธีการ: การวัดผลผลลัพธ์อยู่บนพื้นฐานของการรายงานตนเองจากข้าม ตัวอย่างแบบแบ่งส่วนของผู้อาวุโสในโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายมากกว่า 5,000 คนใน 30 รัฐที่สำรวจก่อนและหลังการบังคับใช้ข้อจำกัดของ BAC ในรัฐของตน ผลลัพธ์: ความถี่ในการขับรถหลังจากดื่มและขับรถหลังจากดื่ม 5 แก้วขึ้นไป ลดลง 19% และ 23% ตามลำดับ ขีดจำกัด BAC ที่ต่ำกว่าไม่ส่งผลต่อปริมาณการดื่มโดยรวมหรือจำนวนไมล์ที่ขับทั้งหมด สรุป: ผลประโยชน์ที่มีนัยสำคัญของข้อจำกัด BAC สำหรับเยาวชนที่ลดลงได้ปรากฏขึ้น แม้ว่าจะมีการจำกัดการเผยแพร่และการบังคับใช้กฎหมายใหม่

Andrew J. and et.al. (2003). ทำการศึกษาเรื่อง Alcohol Availability as a Predictor of Youth Drinking and Driving: A Hierarchical Analysis of Survey and Archival Data. มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างความหนาแน่นของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับการดื่มและการขับรถในวัยที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ตามที่รายงานด้วยตนเองในการสำรวจทางโทรศัพท์สองครั้งที่ดำเนินการในแคลิฟอร์เนีย วิธีการศึกษาใช้ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทางโทรศัพท์สองครั้งที่ดำเนินการโดยศูนย์วิจัยการป้องกัน และข้อมูลที่รวบรวมโดยกรมควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งแคลิฟอร์เนียและสำนักงานสำมะโนของสหรัฐฯ กลุ่มตัวอย่างสำหรับการสำรวจครั้งแรกประกอบด้วยวัยรุ่นอายุ 15 ถึง 20 ปีและคนหนุ่มสาวที่ติดต่อทางโทรศัพท์ โดยใช้การสุ่มเลขหมายของการแลกเปลี่ยนในเขตอ่าวซานฟรานซิสโก ข้อมูลการสำรวจชุดที่สองถูกเก็บรวบรวมโดยกลุ่มตัวอย่างแบบสุ่มของครัวเรือนทั่วแคลิฟอร์เนียในทำนองเดียวกัน และชุดย่อยของ Bay Area ก็ใช้สำหรับ

การวิเคราะห์นี้เช่นกัน ผลการศึกษา พบว่า ในระดับบุคคล ผู้ตอบแบบสำรวจที่มีอายุน้อยกว่ามีแนวโน้มที่จะรายงานเรื่องการดื่ม ขับรถ และขับชี่ยานพาหนะ ในขณะที่ผู้หญิงและชาวเอเชียไม่ค่อยรายงาน ที่ระดับโดยรวมหรือระดับเมือง ความหนาแน่นของร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งวัดจากจำนวนสถานประกอบการในและนอกสถานที่ที่ได้รับอนุญาตให้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีความเกี่ยวข้องกับทั้งการดื่มและการขับรถ และการชี่กับคนขับที่ดื่มสุรา ผลกระทบเหล่านี้ถูกกลั่นกรองโดยผลกระทบระดับบุคคลจำนวนหนึ่ง โดยผู้ตอบที่อายุน้อยกว่าและเพศหญิงมีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบจากความหนาแน่นของทางออก

Ralph Hingson and et.al (2002) ทำการศึกษาเรื่อง Age of drinking onset, driving after drinking, and involvement in alcohol related motor-vehicle crashes การศึกษานี้ประเมินว่าผู้ที่เริ่มดื่มตั้งแต่อายุน้อยมีแนวโน้มที่จะรายงานการเมาแล้วขับและมีส่วนร่วมในอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ตลอดชีวิตหรือไม่ แม้หลังจากควบคุมการวิเคราะห์เพื่อวินิจฉัยการติดสุราปีที่ดื่มแอลกอฮอล์ และลักษณะส่วนบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ตอบแบบสอบถามอายุเริ่มดื่มสุรา การสำรวจระดับชาติได้สอบถามผู้ตอบแบบสอบถาม 42,862 คนถึงอายุที่พวกเขาเริ่มดื่ม ว่าพวกเขาขับรถหลังจากดื่มมากเกินไปหรือไม่ และว่าพวกเขาอยู่ในอุบัติเหตุรถยนต์เพราะดื่มสุราหรือไม่ ซึ่งรายงานว่าเคยดื่มสุราตลอดชีวิต ยิ่งผู้ตอบอายุเริ่มดื่มเร็วขึ้นเท่าใด ก็ยังมีแนวโน้มมากขึ้นที่จะรายงานการขับรถหลังจากดื่มมากเกินไปและประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์เนื่องจากการดื่มของพวกเขา แม้จะปรับให้เข้ากับการวินิจฉัยการติดสุราในปัจจุบัน/ที่เคยแล้วก็ตาม จำนวนปีที่ตอบแบบสอบถาม การดื่ม ตลอดจนลักษณะและพฤติกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ตอบแบบสำรวจอายุที่เริ่มดื่ม โดยเฉพาะในกลุ่มคนที่ไม่เคยดื่มแอลกอฮอล์เลย ผู้ที่เริ่มดื่มในแต่ละกลุ่มอายุที่อายุต่ำกว่า 21 ปี ซึ่งสัมพันธ์กับผู้เริ่มตั้งแต่อายุ 21 ปีขึ้นไป มีแนวโน้มที่จะรายงานว่า “เคย” และ “ในปีที่ผ่านมา” อยู่ในผิดพลาดหลังจากดื่มมากเกินไป ประโยชน์ด้านความปลอดภัยการจราจรของการดื่มล่าช้าอาจขยายออกไปได้เกินกว่าอายุที่กฎหมายกำหนดคือ 21 ปี

Henry Wechsler and et.al (2003) ทำการศึกษาเรื่อง Drinking and driving among college students: The influence of alcohol-control policies วัตถุประสงค์เพื่อศึกษารายงานอัตราการดื่มสุราและปัญหาที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ รวมทั้งการดื่มและการขับรถในอัตราที่สูงนักศึกษา กลุ่มตัวอย่างระดับประเทศเพื่อตรวจสอบปัจจัยด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขับชี่ที่เกี่ยวกับแอลกอฮอล์ วิธีการสุ่มตัวอย่างของนักศึกษาเต็มเวลา (N=10,904) ที่เข้าร่วมกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนระดับประเทศของวิทยาลัย 4 ปีใน 39 รัฐ (n=119) ที่กรอกแบบสอบถามด้วยตนเอง แบบสอบถามตรวจสอบการขับชี่หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การขับรถหลังจากดื่ม ≥ 5 แก้ว และการชี่ด้วยคนขับที่สูงหรือเมา ข้อมูลระดับบุคคลเกี่ยวกับการขับรถหลังจากดื่ม ≥ 5 แก้ว เชื่อมโยงกับข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของนโยบายทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับรัฐ และการจัดอันดับของการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับ ผลการศึกษา พบว่า พฤติกรรมการดื่มและการขับรถเป็นที่แพร่หลายในหมู่นักศึกษากลุ่มน้อยและแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญในกลุ่มย่อยของนักเรียน นักศึกษาที่เข้าเรียนในวิทยาลัยในรัฐที่มีข้อจำกัดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดื่มของผู้เยาว์ การบริโภคในปริมาณมาก และการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับทำให้รายงานการดื่มและการขับรถน้อยลง

Guozhen Zhao and et.al (2010) ทำการศึกษาเรื่อง The Effects of Binge Drinking and Socio-Economic Status on Sober Driving Behavior มีวัตถุประสงค์เพื่อ เปรียบเทียบพฤติกรรมการขับชี่ที่มีสติสัมปชัญญะของประชากรทั่วไประหว่างผู้ที่ดื่มสุราและไม่ดื่มสุรา โดยคำนึงถึงระดับรายได้ของผู้ขับชี่ วิธีการศึกษาใช้แบบจำลองการขับชี่ดำเนินการด้วยการออกแบบ (ผู้ดื่มสุรากับผู้ที่ไม่ดื่มสุรา รายได้ต่ำเทียบกับรายได้สูง) ผู้เข้าร่วมหกสิบสองคนที่ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดถูกขอให้ใช้เครื่องจำลองการขับชี่ตามกฎหมายจราจร พฤติกรรมการขับชี่ของผู้เข้าร่วมในหลายแง่มุมถูกวัดในสถานการณ์การขับชี่ที่มี

สติสัมปชัญญะ เพื่อควบคุมผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยรบกวน ปัจจัยต่าง ๆ (เช่น อายุ เพศ ฯลฯ) ที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับพฤติกรรมการขับขี่ ทั้งหมดจึงถูกป้อนลงในการวิเคราะห์ความแปรปรวนหลายตัวแปร ผลการศึกษาพบว่าผลกระทบจากปฏิสัมพันธ์ที่มีนัยสำคัญระหว่างผลกระทบของการดื่มสุรากับระดับรายได้ การวิเคราะห์ระบุว่าผู้ดื่มสุราไม่ขึ้นกับระดับรายได้แสดงการเกินความเร็วและระยะเวลาในการเร่งความเร็วที่นานกว่าผู้ที่ไม่ดื่มสุราที่มีรายได้สูง บุคคลที่มีลักษณะไม่ดื่มสุราที่มีรายได้ต่ำก็มีพฤติกรรมเร่งรีบเช่นกัน

Frank A. Sloan, Lindsey M. Eldred and Yanzhi Xu. (2014). ทำการศึกษาเรื่อง The behavioral economics of drunk driving. ทั้งนี้เป็นการศึกษานักศึกษาว่าคุณลักษณะของนักดื่มและผู้ขับขี่ที่มีความสัมพันธ์กับเหตุผลที่ไม่สมบูรณ์หรือไม่ ความไร้เหตุผล โดยใช้ข้อมูลจากแปดเมืองในสหรัฐอเมริกา ใช้วิธีการพิจารณาว่าคนเมาแล้วขับนั้นแตกต่างจากที่อื่นหรือไม่ นักดื่มที่มีความสามารถในการรับรู้ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายในการขับขี่และการขาดความควบคุมตนเองในมาตรการอื่น ๆ ผลการวิจัย พบว่าคนเมาแล้วขับค่อนข้างมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและไม่แตกต่างกันในสองในสามมาตรการการศึกษาเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจ ความสามารถจากนักดื่มคนอื่น ๆ คนขับรถมีแนวโน้มที่จะวางแผนงานเกี่ยวกับการดื่มน้อยกว่าเช่นการเลือกผู้ขับขี่ที่กำหนดไว้ล่วงหน้าก่อนการดื่ม และมีความหุนหันพลันแล่นมากขึ้น นอกจากนี้พบว่าเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มความแตกต่างระหว่างอัตราคิดลดระยะสั้นและระยะยาวนั้นสูงกว่าสำหรับนักดื่มมากกว่านักดื่มอื่น ๆ

Jenni B. Teeters and James G. Murphy. (2015). ทำการศึกษาเรื่อง The Behavioral Economics of Driving After Drinking Among College Drinkers โดยการศึกษา พบว่าโดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษานี้มีจุดมุ่งหมายดังต่อไปนี้ คือ เพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้น เพื่อพิจารณาว่าอุปสงค์ลดลงตามสถานการณ์การขับขี่ที่สมมติหรือไม่ และเพื่อตรวจสอบว่าผู้ขับขี่ที่รายงานเมาแล้วขับในอดีตหรือไม่ โดยเก็บข้อมูลจากผู้เข้าร่วมเป็นนักศึกษา 419 คนที่รายงานการดื่มแอลกอฮอล์อย่างน้อย 1 วันที่ผ่านมา ผลการศึกษาพบว่าแบบจำลองการถดถอยโลจิสติกที่ควบคุมระดับการดื่มข้อมูลประชากรและการแสวงหาความรู้สึกผู้เข้าร่วมรายงานความเข้มข้นของความต้องการที่สูงขึ้น (ช่วงความเชื่อมั่น 95% [95% CI] [1.04, 2.34]) มีแนวโน้มที่จะเมาแล้วขับ นอกจากนี้ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมผู้เข้าร่วมเมาแล้วขับ พบว่า แสดงความต้องการที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญระหว่างมาตรฐานและในการขับขี่ แบบจำลองการถดถอยโลจิสติกแบบไบนารีที่มีความแปรปรวนร่วมเหมือนกัน ดังนั้นการเมาแล้วขับจะเกี่ยวข้องกับอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น ไม่ยืดหยุ่นและมีความไว้น้อยกว่าต่อสถานการณ์การขับขี่ที่สมมุติขึ้น

C.Potard and et.al. (2018). ทำการศึกษาเรื่อง Driving under the influence of alcohol and perceived invulnerability among young adults: An extension of the theory of planned behavior การศึกษานี้ทดสอบ Theory of Planned Behavior ในการขับรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ที่รวมเอาพฤติกรรมในอดีตและการรับรู้ของคนหนุ่มสาวชาวฝรั่งเศส ผู้เข้าร่วม (n=368, Mean Age=23.29, SD=3.69, Age Range 18–35) การรับรู้ถึงการควบคุม ความตั้งใจที่จะขับรถและดื่มสุรา และพฤติกรรมในอดีต ผลการศึกษาพบว่า แบบจำลองเพิ่มเติมนี้สามารถอธิบายความแปรปรวนของความตั้งใจเชิงพฤติกรรมได้ 52% ตามทฤษฎีความตั้งใจที่จะดื่มและขับรถได้รับการทำนายพฤติกรรมในอดีตและทัศนคติผลกระทบของการรับรู้ มีนัยสำคัญ จิตวิทยาเมื่ออิทธิพลโดยตรงต่อทัศนคติ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย

อุษา บั้นกิ้นส์ (2563) ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาปัจจัยที่มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่มีเมา และเพื่อศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมา ซึ่งใช้วิธีผสมผสานทั้งวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ผลการวิจัยพบว่า มีปัจจัยด้านพฤติกรรมเมาแล้วขับ ของวัยรุ่นอยู่ 4 ประการดังนี้ ปัจจัยทางด้านประชากรศาสตร์ กลุ่มวัยรุ่นชายที่มีความเสี่ยงในการเมาแล้วขับอายุ ระหว่าง 15-25 ปี พักอาศัยอยู่ที่หอพักกับเพื่อน ปัจจัยทางด้านจิตวิทยา วัยรุ่นชายชอบความท้าทายและเสี่ยงซึ่งเป็นสาเหตุของการเมา แล้วขับ ปัจจัยด้านพฤติกรรม วัยรุ่นที่ติดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะไม่กลัวการเมาแล้วขับ ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม เพื่อนเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลมากที่สุดที่ทำให้ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์เมาแล้วขับ พฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ที่เมาแล้วขับ วัยรุ่นเปิดรับโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ตมากที่สุด พวกเขารับรู้ ข้อความจาก สติกเกอร์ บิลบอร์ด โปสเตอร์ และโทรทัศน์ พวกเขาสนใจการ กระตุ้นความกลัวผ่านสื่อ ดังนั้น ควรมียุทธวิธี การแก้ปัญหา 2 วิธีคือ การขับเคลื่อนนโยบาย และการสื่อสารสาธารณะ ได้แก่ ประชาสัมพันธ์โครงการและ กิจกรรมต่าง ๆ ทางเว็บไซต์ การนำเสนอข่าว การขับรถขณะมีเมาและการใช้การรณรงค์สื่อสารการตลาด การรณรงค์ข้อมูลข่าวสาร และการ รณรงค์ด้วยการประกาศโฆษณาในบริการสาธารณะ การรณรงค์เมาไม่ขับ อย่างมีประสิทธิภาพควรใช้วิธีที่เรียกว่า การรณรงค์ด้วยการ ประกาศโฆษณาในบริการสาธารณะ การรณรงค์ ควรประกอบด้วย การใช้อารมณ์ขัน ทำให้ตกใจ แนะนำสั่งสอน และใช้บุคคลที่มีชื่อเสียง

ภาณุพงศ์ สีหามาศย์ (2559) ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้กระทำผิดกรณีมีเมาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้กระทำผิด กรณีมีเมาในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะในกรณีดื่มแล้วขับ ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จำนวน 70 คน ใช้แบบสอบถามเป็น เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์คือ ความถี่ ร้อยละ และสถิติที่ใช้ทดสอบ สมมติฐานคือ Chi-square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ผลการศึกษากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพื่อสังสรรค์กับเพื่อน ร้อยละ 65.7 ระบุว่าเริ่มมีอาการไม่ปกติขณะดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 54.3 ขับขี่ยานพาหนะทันที หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คิดเป็นร้อยละ 54.3 ส่วนใหญ่ดื่มเหล้า ร้อยละ 54.3 ระดับ แอลกอฮอล์ที่วัดได้คือ 50-70 มิลลิกรัม ร้อยละ 45.7 คิดว่าการดื่มเครื่องดื่มมีเมาแล้วขับซึ่งจะสร้าง ความเดือดร้อนต่อบุคคลอื่น ร้อยละ 87.1 และด้านการรับรู้พบว่า ส่วนใหญ่รับรู้ว่าการดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ทำให้สมรรถภาพในการขับขี่ยาลดลง ร้อยละ 95.7 โดยคิดว่าการดื่มสุราแล้วขับขี่ เป็นสาเหตุแห่งการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 97.1 และไม่เคยมีประวัติ การกระทำความผิดในกรณีดื่มแล้วขับ ร้อยละ 91.4 และรับรู้เกี่ยวกับโทษของการดื่มแล้วขับ คิดเป็นร้อยละ 100.0 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยด้านการรับรู้ถึงผลกระทบของการดื่มแอลกอฮอล์ เกี่ยวกับสาเหตุ แห่งการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้กระทำผิด ในกรณีมีเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะ

กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์ (2557) ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติ การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาระดับของพฤติกรรมการดื่มสุรา และ ปัจจัยที่มี ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ โดยศึกษาจาก ผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ ในเขตพื้นที่สำ นักงานคุมประพฤติจังหวัดนครราชสีมาและ สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดสุรินทร์ จำ นวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ สถิติการแจกค่าความถี่ ค่าอัตราส่วนร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์จำแนก

พหุ (Multiple Classification Analysis: MCA) ผลจากการศึกษาวิจัย พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราประกอบด้วย ปัจจัยด้านความคิดเห็นว่า ประเพณีต่าง ๆ ในท้องถิ่นมีส่วนสนับสนุนส่งเสริมการดื่มสุรา ปัจจัยทาง ด้านการควบคุมตนเอง และปัจจัยทางด้านความผูกพันทางสังคม ได้แก่ ความผูกพันต่อครอบครัว ความเชื่อทางสังคม และความผูกมัดทางสังคม มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุรา ของ ผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีมาแล้วซ้ำ ร้อยละ 58.6 (Multiple R = .586) ผลการวิจัยนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ดื่มสุราเมื่ออายุต่ำกว่า 18 ปี สะท้อนให้เห็น ถึงการเข้าสู่การเป็นนักดื่มสุราเร็วขึ้น อาจเป็นแนวในการนำ ไปสู่การป้องกันการเข้าสู่การเป็นนักดื่ม หน้าใหม่ในกลุ่มเด็กและเยาวชน ลด ละ เลิก การดื่มสุราอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ส่งเสริมให้ ครอบครัวมีบทบาทเป็นตัวอย่างที่ดีให้แก่สมาชิกในครอบครัวโดยการไม่ดื่มสุรา และอาศัยโรงเรียน สถาบันการศึกษาปลูกฝังให้ความรู้ให้เด็กและเยาวชนตระหนักถึงพิษภัยจากการดื่มสุรา

อดิศักดิ์ แก้ววงษาและสัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ (2558) ทำการศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรค ในการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถขณะเมาสุรา ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจนครบาล มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ในการปฏิบัติงาน ด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถขณะเมาสุรา ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 และเพื่อแสวงหาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถขณะเมาสุรา ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ กลุ่มผู้ทรงคุณวุฒิ ได้แก่ ผู้พิพากษา พนักงานอัยการ นายตำรวจระดับรองผู้ก กับการด้านจราจร จำนวน 6 ราย และกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (ผลัดตึก) จาก 8 สถานีตำรวจ จำนวน 24 ราย โดยมีแบบ สัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงวิเคราะห์เนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550) ยังมี ช่องว่างให้ผู้ขับรถขณะเมาสุราสามารถฝ่าฝืน หลีกเหลี่ยงไม่ยอมเป่าลมหายใจตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และการฝ่า ฝืนมีโทษปรับเพียงไม่เกินหนึ่งพันบาท แต่หากตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์สูงกว่ากฎหมายกำหนดจะมีโทษจำคุกไม่ เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำหรือปรับ อีกทั้งศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ขับขี้นั้นไม่น้อยกว่า 6 เดือน ส่วนกรณีตรวจวัดแล้วมีปริมาณแอลกอฮอล์สูงเกินกว่ากฎหมายกำหนดและเป็นการกระทำผิดครั้งแรก ผู้พิพากษาส่วนใหญ่จะพิจารณาลงโทษสถานเบา คือปรับ 5,000 – 20,000 บาท โทษจำคุกหรือลงอาญา 1 ปี โดยให้อยู่ใน การควบคุมของพนักงานคุมประพฤติ นอกจากนี้ยังพบว่าอุปกรณ์เทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์มีจำนวนไม่เพียงพอ ที่มีอยู่ส่วนใหญ่จะมีสภาพเก่าและชำรุด ขาดการนำระบบการบันทึกคะแนนตัดแต้ม ยึดใบขับขี่มา ใช้้อย่างจริงจัง ขาดระบบการตรวจสอบผู้กระทำผิดซ้ำในด้านสังคม ประเพณี วัฒนธรรมมีค่านิยมของการดื่มสุราใน เทศกาลต่าง ๆ ตลอดจนตามสถานบันเทิง เป็นต้น และที่สำคัญคือสังคม ในระบบอุปถัมภ์มีการใช้อภิสิทธิ์ชน ซึ่งเป็น เหตุแห่งการเลือกบังคับใช้กฎหมาย ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่ มีประสิทธิภาพเพียงพอ

มิณฑกานต์ สร้อยแสง และกิ่งกาญจน์ จงสุขไกล (2563) ทำการศึกษาเรื่อง การตอบสนองด้าน วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยงจังหวัดปทุมธานี งานวิจัย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยงจังหวัดปทุมธานีต่อ นโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน กลุ่มเป้าหมายสำหรับ การวิจัย คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ ถนน ใช้เกณฑ์ในการเลือกโดยประเมินจากผู้ที่มีการใช้รถใช้ถนนเป็น ประจำในช่วงอายุ 16-25 ปีในพื้นที่ ทำการศึกษา โดยการกำหนดรูปแบบการวิจัยแบ่งเป็น การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลกับกลุ่ม ประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปีทั้งชายและหญิงจำนวน 150 คน โดยใช้ วิธีสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก และ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา และการวิจัยเชิงคุณภาพ คือการศึกษา ภาคสนามโดยใช้การสัมภาษณ์แบบมี

โครงสร้าง ซึ่งกำหนดกลุ่มผู้ใช้ข้อมูล คือกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปี และเคยประสบอุบัติเหตุทางถนน ทั้งชายและหญิง รวมทั้งสิ้นจำนวน 8 คน พบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัย ของผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก ส่วนการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนที่อยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ด้านความเร็วในการขับขี่บนท้องถนน และด้านการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งการตอบสนองเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลมาจากครอบครัวและสังคม และการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ก็มาจากการไม่ปฏิบัติตามพฤติกรรมที่ปลอดภัย แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยควรกระทำในเด็กและเยาวชนเป็นอันดับแรกแต่ต้องสร้างบรรยากาศเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาวัฒนธรรมมีความปลอดภัยทางถนนกับคนทุกเพศทุกวัย และมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และอาศัยความร่วมมือจากทางภาครัฐโดยการบูรณาภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกิจด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ณภัวัต ลือคำร่า ทำการศึกษาเรื่องมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการป้องปรามผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการป้องปรามผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมา อย่างอื่น เนื่องจากปัจจุบันมีผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) เพิ่มมากขึ้นและเป็นการกระทำความผิดซ้ำซึ่งผู้กระทำเป็นบุคคลเดิมที่กระทำผิดมาก่อน และนับวันจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นโดยตลอด การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ และสาเหตุที่มีผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นและมีการกระทำความผิดซ้ำเนื่องจากว่า อัตราโทษที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 163 ตรี เป็นการกำหนดอัตราโทษตามความรุนแรงของ การกระทำ และโทษจำคุกถ้าหากว่าการกระทำผิดไม่รุนแรงมากนักและผู้กระทำมีความสำนึกผิดศาลมักจะใช้ดุลพินิจในการรอกการ ลงโทษหรือรอลงอาญา จากการตรวจวัดปริมาณของประเทศไทยชั้นต่ำสูงเกินไปไม่มีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ จึงสมควร ให้แก้ไขเพิ่มเติมหรือออกกฎหมายกระทรวง ให้ลดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจากโดยทั่วไป 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือ 20 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ทุกกรณี และการกำหนดอัตราโทษฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ควรกำหนดโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด และจำนวนครั้งที่กระทำความผิด เพื่อ เป็นมาตรการป้องปรามผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัย เรื่องการศึกษาเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการดื่มแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราชนี้ นั้นมีวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

- ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- การสร้างเครื่องมือที่ใช้การวิจัย
- การเก็บรวบรวมข้อมูล
- การจัดกระทำและวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

รูปแบบการวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบ cross-sectional study ใช้วิธีเก็บข้อมูลโดยแบบสอบถาม โดยการเข้าสัมภาษณ์ผู้ที่ถูกควบคุมความประพฤติดื่มแล้วขับที่โดนควบคุมประพฤติจากคดีดื่มแล้วขับในจังหวัดนครศรีธรรมราช และใช้กลุ่มเป้าหมาย 100 คนมีเกณฑ์การคัดเลือกดังนี้

เกณฑ์ในการคัดเลือก

เกณฑ์คัดเข้า

1. ต้องเป็นผู้ที่โดนควบคุมความประพฤติจากคดีดื่มแล้วขับ
2. เป็นผู้ยินยอมให้สัมภาษณ์ข้อมูล ทั้งนี้ไม่ใช่เกิดจากภาวะจำยอม

เกณฑ์คัดออก กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ยินดีเข้าร่วมการศึกษา

ในการกระบวนกรเก็บข้อมูลจะมีการความร่วมมือกับกรมควบคุมประพฤติโดยเลือกพื้นที่ในการศึกษาคือ จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งมีสถิติดื่มแล้วขับสูงในพื้นที่ภาคใต้ ก่อนคัดผู้เข้าร่วมโครงการในการตอบแบบสอบถามนั้นจะมีการชี้แจงในการเข้าร่วมโครงการตามหลักจริยธรรมในมนุษย์ รวมถึงต้องมีการยินยอมสมัครเข้าร่วมโครงการด้วยความสมัครใจ ผู้เข้าร่วมโครงการเมื่อรู้สึกไม่สบายใจสามารถออกจากโครงการได้ตลอดเวลาและไม่ก่อให้เกิดผลเสียต่ออาสาสมัครเข้าร่วมโครงการ

พื้นที่ ประชากร จำนวนขนาดตัวอย่าง และการเลือกตัวอย่าง

พื้นที่ที่ใช้การวิจัย คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ขนาดตัวอย่าง

งานวิจัยนี้ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคือผู้ที่ถูกควบคุมประพฤติกรณีดื่มแล้วขับในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช จากสถิติคดีควบคุมและสอดส่อง (ขับรถขณะเมาสุรา) ของสำนักงานคุมประพฤติ นครศรีธรรมราช ปีงบประมาณ 2559 จำนวน 219 ราย ทั้งนี้ในการคำนวณกลุ่มตัวอย่างใช้สูตรของยามาเน่

จำนวนกลุ่มตัวอย่างและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

วิธีการเลือกขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane, 1976 : 886) ด้วยวิธีการ
ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

กำหนดให้

- n = กลุ่มตัวอย่างที่คำนวณได้
 N = ประชากรตัวอย่างทั้งหมด
 e = ค่าคลาดเคลื่อนทางสถิติ (0.10)
 =68.65 ทั้งนี้ในการวิจัยนี้ใช้ตัวอย่างจำนวน 100 ราย

การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

ใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ได้กำหนดคุณสมบัติไว้คือต้องเป็นผู้ที่ถูกควบคุมประพฤติผิดมาแล้วซ้ำในจังหวัดนครศรีธรรมราช โดยต้องเป็นผู้ที่ยินดีตอบแบบสอบถามและให้ข้อมูล โดยข้อมูลจะเข้าสู่กระบวนการแปลผลโดยไม่ส่งผลเสียต่อผู้ตอบแบบสอบถาม โดยสถานที่ในการเข้าเก็บข้อมูล คือ เมื่อผู้ถูกคุมประพฤติไปรายตัวที่สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดนครศรีธรรมราช คณะผู้วิจัยจะชี้แจงและเชิญอาสาสมัครในการเข้าร่วมโครงการตามหลักจริยธรรมในมนุษย์และดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยแบบสอบถามของการวิจัย โดยสถานที่ในการสัมภาษณ์อาสาสมัครนั้นพนักงานสัมภาษณ์อาสาสมัครในสถานที่แยกเฉพาะตัวโดยไม่ให้บุคคลอื่นได้ยินซึ่งจะดำเนินการประสานไปยังสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดนครศรีธรรมราช

3.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้การวิจัย

เครื่องมือ/แบบเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถามใช้ในการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ โดยแบ่งออกเป็น 6 ตอน รายละเอียดของแบบสอบถาม ดังนี้

- ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ตอนที่ 2 พฤติกรรมการดื่ม สาเหตุการดื่ม ลักษณะการดื่ม ประเภทการดื่ม
- ตอนที่ 3 ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- ตอนที่ 4 การรับรู้ข้อกฎหมาย การรับรู้เกี่ยวกับการเมาแล้วขับ
- ตอนที่ 5 การรับรู้ปัญหาจากการเมาแล้วขับ
- ตอนที่ 6 เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการตัดสินใจเมาแล้วขับ

โดยมีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย สำหรับนำไปเก็บข้อมูลภาคสนาม ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษา รวบรวมข้อมูล เอกสาร ตำรา หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางการจัดทำเครื่องมือการวิจัย

ขั้นตอนที่ 2 นำข้อมูลที่ได้จาก ขั้นตอนที่ 1 นำมากำหนดกรอบแนวคิดการจัดทำแบบเก็บข้อมูลและแบบสอบถามเพื่อให้เหมาะสมกับการนำไปเก็บกลุ่มตัวอย่างของการวิจัย

ขั้นตอนที่ 3 จัดทำร่างแบบเก็บข้อมูลและแบบสอบถาม เพื่อนำไปเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิและคณะกรรมการพิจารณาด้านคุณธรรมจริยธรรม โดยงานวิจัยนี้ ได้ผ่านการรับรองจริยธรรมในมนุษย์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี รหัสโครงการ SRU-EC2021/067

ขั้นตอนที่ 4 นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดสอบ (Pretest) กับกลุ่มตัวอย่าง เพื่อดูถึงคุณภาพรวมข้อบกพร่องของแบบเก็บข้อมูล และแบบสอบถาม

ขั้นตอนที่ 5 ปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องของแบบเก็บข้อมูลและแบบสอบถาม เพื่อพร้อมที่จะนำไปเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ประเภทของข้อมูล

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) คือ ข้อมูลที่ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมจากแหล่งที่มีผู้เก็บรวบรวมไว้แล้วด้านการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ข้อมูลการดื่มแล้วขับจากหนังสือเอกสารวิชาการ วารสาร ตำรา อินเทอร์เน็ต ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นต้น

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) คือ ข้อมูลที่ผู้วิจัยได้จากการเก็บรวบรวมจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างโดยใช้แบบสอบถาม 100 ตัวอย่าง ในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมินั้น ได้จัดทีมผู้ช่วยเพื่อเก็บข้อมูล และจะมีการอบรมทำความเข้าใจการได้มาซึ่งข้อมูลที่ต้องการและแม่นยำก่อนที่จะนำแบบสอบถามไปทดสอบ โดยจะทดลองให้ผู้ช่วยเก็บข้อมูลก่อน (Pre-test) แล้วนำมาวิเคราะห์ปรับปรุงแก้ไขจุดด้อยทั้งแบบสอบถาม และทีมผู้ช่วยเอง ก่อนที่จะทำการเก็บข้อมูลจริงที่นำมาใช้ในการวิจัย

สถานที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ตารางที่ 3.1 สถานที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ช่วงเวลา (เดือน)	กิจกรรมการวิจัย	สถานที่
1	ศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิต่าง	มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี
1	พัฒนาแบบสอบถามและประเด็นสำหรับการสัมภาษณ์	จังหวัดสุราษฎร์ธานี
1	วางแผน กำหนดกลุ่มเป้าหมายก่อนลงพื้นที่ รวมถึงตรวจสอบความถูกต้องของเครื่องมือ และยื่นพิจารณาจริยธรรม	มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี
2-5	ลงพื้นที่เพื่อสำรวจข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม	จังหวัดนครศรีธรรมราช
6	วิเคราะห์/จัดทำรายงาน	มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี
6	จัดทำรูปเล่มฉบับสมบูรณ์/เผยแพร่ผลงาน	มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี วารสารที่เกี่ยวข้องในระดับชาติหรือนานาชาติ เวทีประชุมวิชาการระดับชาติหรือนานาชาติ

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ตารางที่ 3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

วัตถุประสงค์	เทคนิคที่ใช้	สถิติที่ใช้
เพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วขับ (สังคมวัฒนธรรม)	แบบสอบถามวัดความรู้ความเข้าใจ	ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
เพื่อศึกษาปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ	Model เศรษฐศาสตร์พฤติกรรม	Logit regression
เพื่อศึกษาพฤติกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจดื่มแล้วขับ	เศรษฐศาสตร์พฤติกรรม	Multinomial Logit Model

อนึ่งในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์นั้น ผู้วิจัยเลือกใช้สถิติเพื่อเข้าสู่การแปลผล Model โดยใช้สถิติ คือ Logit regression โดยมีกระบวนการในการเลือกตัวแปรปรับเข้าสู่โมเดลในการวิเคราะห์ข้อมูล คือใช้การวิเคราะห์พหุตัวแปร (Multivariate Analysis) เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์ของข้อมูลเพื่อใช้วิเคราะห์องค์ประกอบเพื่อสร้างตัวแปรใหม่ก่อนเข้าสู่การพัฒนาโมเดลในการแปลผลข้อมูล โดยมีขั้นตอนการวิเคราะห์ ดังนี้

ขั้นที่ 1 กำหนดตัวแปรสมการการถดถอยแบบ Binary Logistic

ขั้นที่ 2 ประมาณค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยด้วยเทคนิคของความเป็นไปได้สูงสุด Maximum Likelihood

ขั้นที่ 3 ตรวจสอบความเหมาะสมของตัวแปร ตรวจสอบประสิทธิภาพของพยากรณ์

ขั้นที่ 4 คัดเลือกตัวแปรอิสระเข้าไปในตัวแบบ โดยวิธี Backward Elimination

ขั้นที่ 5 ตรวจสอบค่าที่ผิดปกติและมีอิทธิพลสูงเป็นพิเศษ

ขั้นที่ 6 นำตัวแปรไปใช้พยากรณ์ตัวแปรตาม

ขั้นที่ 7 แปลความหมายของผลที่ได้

แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา คือ การเลือกรูปแบบการเดินทาง (Mode Choice) ของกลุ่มตัวอย่างโดยการพัฒนาแบบจำลองที่ได้จากการสำรวจ โดยใช้แนวคิดอรรถประโยชน์มาอธิบายพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทาง

โครงสร้างของแบบจำลอง

แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางในการศึกษาเป็นแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model) ที่ประกอบด้วยฟังก์ชันอรรถประโยชน์ของรูปแบบการเดินทางแต่ละประเภทที่พิจารณา และใช้การศึกษา รูปแบบการเดินทางมากกว่า 2 รูปแบบ นั่นคือ ใช้แบบจำลองโลจิสต์หลายทางเลือก (Multinomial Logit Model) เพื่อทำการศึกษการเลือกรูปแบบการเดินทาง โครงสร้างของแบบจำลอง ดังนี้

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการดื่มแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราชได้แบ่งการศึกษาตามวัตถุประสงค์เป็น 3 วัตถุประสงค์ คือ เพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วขับ เพื่อศึกษาปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ และเพื่อศึกษาพฤติกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจดื่มแล้วขับ ทั้งนี้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นดังนี้

- 4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 4.2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่ม สาเหตุการดื่ม ลักษณะการดื่ม ประเภทการดื่ม
- 4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- 4.4 ผลการวิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วขับ
- 4.5 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ
- 4.6 ผลการวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการตัดสินใจเมาแล้วขับ

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามประกอบไปด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ รายได้ ศาสนา จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ผลดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	95	95.00
หญิง	5	5.00
อายุ		
20-29	28	28.00
30-39	34	34.00
40-49	22	22.00
50-59	16	16.00
สถานภาพการสมรส		
โสด	57	57.00
สมรส	33	33.00
หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่	10	10.00
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	18	18.00
มัธยมศึกษาตอนต้น	40	40.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	23	23.00
อนุปริญญา/ปวส.	5	5.00
ปริญญาตรี	14	14.00

ตารางที่ 4.1 ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
อาชีพ		
ว่างงาน	26	26.00
รับจ้าง	45	45.00
เกษตรกร	29	29.00
รายได้		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	26	26.00
10,001-15,000 บาท	54	54.00
15,001-20,000 บาท	5	5.00
มากกว่า 20,000บาท	15	15.00
ศาสนา		
พุทธ	100	100.00
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน		
1-3 คน	37	37.00
4-6 คน	57	57.00
7-9 คน	6	6.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่าเป็นเพศชาย ร้อยละ 95.00 และเป็นเพศหญิงร้อยละ 5.00 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 34.00 รองลงมาอายุ 20-29 ปี ร้อยละ 28.00 และอายุ 50-59 ปี ร้อยละ 16.00 สถานภาพ โสด ร้อยละ 57.00 รองลงมาสมรส ร้อยละ 33.00 และหย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ ร้อยละ 10.00 ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 40.00 รองลงมามัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 23.00 และอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 5.00 อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 45.00 รองลงมาเกษตรกร ร้อยละ 29.00 และว่างงาน ร้อยละ 26.00 รายได้ระหว่าง 10,001-15,000 บาท ร้อยละ 54.00 รองลงมาต่ำกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 26.00 และ 15,001-20,000 บาท ร้อยละ 5.00 ศาสนาพุทธ ร้อยละ 100.00 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ระหว่าง 4-6 คน ร้อยละ 57.00 รองลงมา 1-3 คน ร้อยละ 37.00 และ 7-9 คน ร้อยละ 6.00

4.2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่ม สาเหตุการดื่ม ลักษณะการดื่ม ประเภทการดื่ม

ผลการวิเคราะห์ประกอบไปด้วยพฤติกรรมการดื่ม

ตารางที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

พฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
ปัจจุบันท่านยังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่		
ดื่ม	100	100.00
คุณเคยรู้สึกว่าคุณควรลดการดื่มของคุณหรือไม่		
ใช่	8	8.00
ไม่ใช่	92	92.00

ตารางที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

พฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
มีคนกวนใจคุณด้วยการวิจารณ์การดื่มของคุณหรือไม่		
ใช่	8	8.00
ไม่ใช่	92	92.00
คุณเคยรู้สึกแหย่หรือรู้สึกผิดเกี่ยวกับการดื่มของคุณหรือไม่		
ใช่	8	8.00
ไม่ใช่	92	92.00
คุณเคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นอย่างแรกในตอนเช้าเพื่อทำให้จิตใจสงบ		
ไม่ใช่	100	100.00
นิยมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเภท		
เหล้าสี	43	43.00
เหล้าขาว	18	18.00
เบียร์	51	51.00
ช่วงเวลาที่ท่านนิยมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
วันธรรมดา	30	30.00
วันเสาร์-อาทิตย์	18	18.00
วันหยุดงาน/วันหยุด/วันหยุดนักขัตฤกษ์	52	52.00
ค่าใช้จ่ายในการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 500 บาท	15	15.00
501-1,000 บาท	81	81.00
1,001-1,500 บาท	1	1.00
1,501-2,000 บาท	3	3.00
สาเหตุที่ดื่มแอลกอฮอล์		
สังสรรค์กับเพื่อน/เข้าสังคม	72	72.00
คลายเครียดจากการทำงาน/เรียน	32	32.00
กลุ่มใจ/ผิดหวัง		
อยากดื่ม	18	18.00
เพื่อนชวนดื่ม	37	37.00
ทดลองดื่ม	5	5.00
ดื่มตามเทศกาล/วันสำคัญ	23	23.00
ขณะดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
รับรู้ว่ามีอาการไม่ปกติ (ปวดหัว พวดจาไม่รู้เรื่อง ขาดสติ เป็นต้น)	77	77.00
ไม่รับรู้ว่ามีอาการไม่ปกติ (ปวดหัว พวดจาไม่รู้เรื่อง ขาดสติ เป็นต้น)	33	33.00

ตารางที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

พฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ขับขี่ยานพาหนะของตนเองกลับทันที ทั้งที่รู้ว่าตนเองมีอาการไม่ปกติ/ สมรรถภาพด้านการขับขี่ยานพาหนะลดลง	50	50.00
ไม่ขับขี่ยานพาหนะของตนเองหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทันที หยุดพัก เพื่อให้อาการไม่ปกติลดลงก่อน เพื่อให้สมรรถภาพในการขับขี่ยานพาหนะปกติ	50	50.00
ใน 30 วันที่แล้ว ซ้อม ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บ่อยครั้งเพียงไร		
ไม่ดื่ม 30 วันที่แล้ว	45	45.00
เกือบทุกวัน (5-6วัน/สัปดาห์)	8	8.00
วันเว้นวัน (3-4 วัน/สัปดาห์)	29	29.00
ทุกสัปดาห์ (1-2 วัน/สัปดาห์)	18	18.00
ใน 12 เดือนที่แล้วซื้อสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ่อยที่สุด		
ร้านขายของชำทั่วไป	41	41.00
ร้านสะดวกซื้อ	41	41.00
ผับ/บาร์/คาราโอเกะ	18	18.00
ใน 12 เดือนที่แล้วดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ่อยที่สุด		
บ้านตนเอง	36	36.00
บ้านคนอื่น	23	23.00
ร้านอาหาร	9	9.00
.ผับ/บาร์/คาราโอเกะ	18	18.00
งานเลี้ยง เช่นงานแต่งงาน งานศพ งานสโมสร	14	14.00
ใน 12 เดือนที่แล้วเคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการที่ท่านดื่ม สุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์ หรือไม่		
ไม่เคย	100	100.00
อาการหลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ไม่ขับขี่ยานพาหนะทันที	23	23.00
ขับขี่ยานพาหนะทันที	77	77.00
เหตุผลที่เมาแล้วขับ		
ที่พักอาศัยอยู่ห่างไกล	40	40.00
ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ	13	13.00
ประหยัดค่าใช้จ่าย	24	24.00
คิดว่าตนเองสามารถขับขี่ยานพาหนะของตนเองได้	23	23.00

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังคงดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 100.00 กลุ่มตัวอย่างรู้สึกว่าการดื่มไม่ควรลด ร้อยละ 92.00 ไม่มีบุคคลวิจารณ์การดื่ม ร้อยละ 92.00 ไม่ได้ความรู้สึกผิดเกี่ยวกับการดื่ม ร้อยละ 92.00 รวมถึงไม่ได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างแรกในตอนเช้า ร้อยละ 100.00 กลุ่มตัวอย่างนิยมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเภท เบียร์มากที่สุด ร้อยละ 51.00 ช่วงเวลาที่นิยมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ วันหยุดงาน/วันหยุด/วันหยุดนักขัตฤกษ์ ร้อยละ 52.00 ค่าใช้จ่ายในการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อเดือน ประมาณ 501-1,000 บาท ร้อยละ 81.00 สาเหตุที่ดื่มแอลกอฮอล์เนื่องจากสังสรรค์กับเพื่อน/เข้าสังคม ร้อยละ 72.00 เมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ระบุว่าเริ่มมีอาการไม่ปกติ (ปวดหัว พวดจาไม่รู้เรื่อง ขาดสติ เป็นต้น) ร้อยละ 77.00 หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 50 จะขับขี่ยานพาหนะของตนเองกลับทันที ทั้งที่รู้ว่าตนเองมีอาการไม่ปกติ/ สมรรถภาพด้านการขับขี่ยานพาหนะลดลง และไม่ขับขี่ยานพาหนะของตนเองหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทันที หยุดพัก เพื่อให้อาการไม่ปกติลดลงก่อน เพื่อให้สมรรถภาพในการขับขี่ยานพาหนะปกติ ร้อยละ 50.00 ความถี่ใน 30 วันที่ผ่านมา พบว่า การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มตัวอย่าง ไม่ดื่ม ร้อยละ 45.00 โดยซื้อสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จากร้านขายของชำทั่วไปและร้านสะดวกซื้อ ร้อยละ 41.89 สถานที่ดื่มคือ บ้านตนเอง ร้อยละ 36.00 นั้นหมายความว่าดื่มนอกสถานที่พักอาศัย ร้อยละ 64 การได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการที่ท่านดื่ม พบว่า ร้อยละ 100.00 เหตุผลที่ดื่มแล้วขับจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ที่พักอาศัยอยู่ห่างไกล ร้อยละ 40.00

4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

การวิเคราะห์ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีประเด็นในการวิเคราะห์ประกอบไปด้วย ด้านบุคคล ด้านวัฒนธรรม ด้านธรรมเนียมการดื่มของชุมชน ด้านสังคม ด้านสภาพแวดล้อม (ครอบครัว) ด้านประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมต่อต้าน ผลการวิเคราะห์ได้ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ด้านบุคคล			
การถูกชักชวนจากเพื่อนและไม่เคยปฏิเสธจะดื่ม	4.01	.703	มาก
ในกลุ่มเพื่อนการดื่มแอลกอฮอล์ถือเป็นที่ยอมรับกระทำ	4.16	.564	มาก
การดื่มแอลกอฮอล์ทำให้รู้สึกมีความมั่นใจ	4.08	.646	มาก
ด้านวัฒนธรรม			
เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบพิธีกรรมพื้นถิ่น	4.17	.805	มาก
การดื่มแอลกอฮอล์ตามเทศกาล งานบุญ	4.02	.568	มาก
เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใช้ในการฉลอง แสดงความยินดี หรือการทำกิจกรรมร่วมกัน เช่น ลงแขกเกี่ยวข้าว ปลูกพืชในสวน	4.17	.570	มาก

ตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ด้านธรรมเนียมการดื่มของชุมชน			
การดื่มแอลกอฮอล์เกิดปฏิสัมพันธ์ในชุมชน	4.33	.842	มากที่สุด
การดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สามารถสร้างความสัมพันธ์ในเครือญาติ	4.09	.637	มาก
ค่านิยมในการสร้างความสามัคคี	4.10	.644	มาก
ด้านสังคม			
การเข้าถึงร้านค้าที่จำหน่ายแอลกอฮอล์ได้ง่ายขึ้น	4.02	.710	มาก
เพื่อนหรือคนในชุมชนมีการตั้งวงดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ	4.08	.646	มาก
เพื่อนๆ วยเดียวกันก็ขับขีรถขณะมีเมมา	4.09	.653	มาก
ด้านสภาพแวดล้อม (ครอบครัว)			
สมาชิกในครอบครัวไม่ได้มีการห้ามการดื่มแอลกอฮอล์	4.16	.692	มาก
สมาชิกในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	4.16	.692	มาก
สมาชิกในครอบครัวเชื่อว่าการดื่มแอลกอฮอล์ทำให้เกิดการพบปะสังสรรค์ในครอบครัว	4.07	.756	มาก
ด้านประสบการณ์ในการขับขี่			
มีความชำนาญในการขี่รถ	4.32	.490	มากที่สุด
ไม่กลัวการเกิดอุบัติเหตุเมื่อเมาแล้วขับ	4.09	.653	มาก
เมาแล้วขับมาแล้วหลายครั้งไม่เกิดอุบัติเหตุ	4.10	.522	มาก
ด้านพฤติกรรมการต่อต้าน			
ชอบขับเร็วและเสี่ยง	4.17	.620	มาก
ไม่กลับถูกจับ/ปรับเพราะเมาแล้วขับ	4.01	.689	มาก
ชอบฝ่าฝืนกฎจราจร	4.02	.586	มาก

จากตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ด้านบุคคล พบว่า ในกลุ่มเพื่อนการดื่มแอลกอฮอล์ถือเป็นที่ยอมรับกระทำ ค่าเฉลี่ย 4.16 ระดับมาก รองลงมาการดื่มแอลกอฮอล์ทำให้รู้สึกมีความมั่นใจค่าเฉลี่ย 4.08 ระดับมาก และการถูกชักชวนจากเพื่อนและไม่เคยปฏิเสธจะดื่มค่าเฉลี่ย 4.01 ระดับมาก ด้านวัฒนธรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบพิธีกรรมพื้นถิ่นและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใช้ในการฉลอง แสดงความยินดี หรือการทำกิจกรรมร่วมกัน เช่น ลงแขกเกี่ยวข้าว ปลูกพืชในสวน ค่าเฉลี่ย 4.17 ระดับมากและการดื่มแอลกอฮอล์ตามเทศกาล งานบุญ ค่าเฉลี่ย 4.02 ระดับมาก ด้านธรรมเนียมการดื่มของชุมชน พบว่า การดื่มแอลกอฮอล์เกิดปฏิสัมพันธ์ในชุมชนค่าเฉลี่ย 4.33 ระดับมากที่สุด รองลงมาค่านิยมในการสร้างความสามัคคีค่าเฉลี่ย 4.10 ระดับมาก และการดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สามารถสร้างความสัมพันธ์ในเครือญาติค่าเฉลี่ย 4.09 ระดับมาก ด้านสังคมพบว่าเพื่อน ๆ วยเดียวกันก็ขับขีรถขณะมีเมมา ค่าเฉลี่ย 4.09 ระดับมาก รองลงมาเพื่อนหรือคนในชุมชนมีการตั้งวงดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำค่าเฉลี่ย 4.08 ระดับมากและการเข้าถึงร้านค้าที่จำหน่ายแอลกอฮอล์ได้ง่ายขึ้นค่าเฉลี่ย 4.02 ระดับมาก ด้านสภาพแวดล้อม (ครอบครัว) สมาชิกในครอบครัวไม่ได้มีการห้ามการดื่มแอลกอฮอล์และสมาชิกในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีค่าเฉลี่ย 4.16 ระดับมาก และสมาชิกในครอบครัวเชื่อว่าการดื่มแอลกอฮอล์ทำให้เกิดการพบปะสังสรรค์ในครอบครัวมีค่าเฉลี่ย 4.07 ระดับมาก ด้านประสบการณ์ในการขับขี่ มีความชำนาญในการขี่รถมีค่าเฉลี่ย 4.32 ระดับมากที่สุด รองลงมาเมาแล้ว

ซั้บมาแล้วหลายครั้บไม่เกิตอุบัติเหตุมี่ค่าเฉลี่ย4.10 ระดั้บมากและม่กั้วการเกิตอุบัติเหตุมื่อเมมาแล้วซั้บมีค่าเฉลี่ย 4.09 ระดั้บมาก ด้านพฤติกรรมการต่อต้าน พบว่า ชอบซั้บรลเร็วและเลี่งมีค่าเฉลี่ย 4.17 ระดั้บมากรองลงมาชอบฝ่าฝีนกฏจรรยาจรค่าเฉลี่ย 4.02 ระดั้บมาก และม่กั้ลั้บถูกจับ/ปรึ้บเพราะเมมาแล้วซั้บค่าเฉลี่ย 4.01 ระดั้บมาก

4.4 ผลการวิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วซั้บ

ผลการวิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วซั้บ ประกอบไปด้วย ข้อมูลการวิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจกฎหมายเกี่ยวกับดื่มแล้วซั้บและการรับรู้ผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วซั้บ ดังนี้

ตารางที่4.4 ผลการวิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วซั้บ

ความรู้ความเข้าใจกฎหมาย	คำตอบที่ถูกต้อง	ถูก	ผิด	รวม
ปัจจุบันในประเทศไทยใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551	ถูก	93 (93.00)	7 (7.00)	100 (100)
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการซั้บซั้ยานพาหนะลดลง	ผิด	72 (72.00)	28 (28.00)	100 (100)
ผู้ซั้บซั้รถหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน50 มิลลิกกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย	ถูก	57 (57.00)	43 (43.00)	100 (100)
เบียร์ 1 กระป๋อง (330 มิลลิกกรัม) ให้ปริมาณแอลกอฮอล์น้อยกว่า 50 มิลลิกกรัม	ถูก	86 (86.00)	14 (14.00)	100 (100)
ในกรณีเมาแล้วซั้บจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรึ้บ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท	ถูก	93 (93.00)	7 (7.00)	100 (100)
บทลงโทษของผู้ที่เมาแล้วซั้บแล้ว หากเกิดเหตุจนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจมีโทษ จำคุก 1-5 ปี ปรึ้บไม่เกิน 20,000 บาท	ผิด	74 (74.00)	26 (26.00)	100 (100)
บทลงโทษของผู้ที่เมาแล้วซั้บแล้ว หากเกิดเหตุจนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ จะพักใช้ใบอนุญาตซั้บซั้ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือถูกเพิกถอนไปเลย	ถูก	76 (76.00)	24 (24.00)	100 (100)
หากเมาแล้วซั้บและก่อให้เกิตความตายแก่บุคคลอื่น โทษจำคุก 3-10 ปี ปรึ้บ 60,000-200,000 บาท รวมทั้งเพิกถอนใบอนุญาตซั้บซั้	ถูก	77 (77.00)	23 (23.00)	100 (100)
หากมีการกระทำผิดซ้ำจากกรณีเมาแล้วซั้บจะมีบทลงโทษเพิ่มขึ้น	ผิด	71 (71.00)	29 (29.00)	100 (100)
กรณีการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์มีโทษปรับเงินมากกว่า 1,000 บาท	ผิด	72 (72.00)	28 (28.00)	100 (100)

ผลการวิเคราะห์ พบว่า จากข้อคำถามกลุ่มตัวอย่างจะตอบถูกเป็นส่วนใหญ่ โดยอย่างยิ่งในข้อคำถาม พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และเกี่ยวกับในกรณีเมาแล้วซั้บจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรึ้บ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท ตอบถูก ร้อยละ 93 ส่วนที่กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความรู้ในข้อคำถาม คือ ปริมาณแอลกอฮอล์เกิน50 มิลลิกกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย ตอบถูกต้องเพียงร้อยละ 57

ส่วนผลการวิเคราะห์การรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบจากการดื่มแล้วขับได้ผลดังตารางที่ 4.5
ตารางที่ 4.5 การรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบจากการดื่มแล้วขับ

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สมรรถภาพในการขับขี่ลดลง	85 (85.00)	15 (15.00)
การดื่มสุราแล้วขับชื้ออาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	85 (85.00)	15 (15.00)
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่น	73 (73.00)	27 (27.00)
รับรู้หรือไม่เกี่ยวกับการรณรงค์ในหัวข้อ ดื่มไม่ขับ	85 (85.00)	15 (15.00)
รับรู้หรือไม่ว่าถ้าระดับแอลกอฮอล์เกิน 50มิลลิกรัม เมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในส่วนของการประกันภัยรถยนต์ จะไม่รับผิดชอบค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายให้กับท่าน	75 (75.00)	25 (25.00)
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับสร้างความเดือดร้อนต่อบุคคลอื่น	88 (88.00)	12 (12.00)
ท่านมีคนรู้จัก เช่นญาติ แฟน เพื่อน ที่สามารถพาท่านกลับบ้านได้เมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	86 (86.00)	14 (14.00)
รับรู้หรือไม่ว่ามีโทษทางกฎหมายของการดื่มแล้วขับ	88 (86.00)	12 (12.00)
รับรู้หรือไม่ว่าหากเมาแล้วขับอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	89 (89.00)	11 (11.00)
รับรู้หรือไม่ว่าหากเมาแล้วขับอาจทำให้ผู้อื่นหรือตนเองเสียชีวิตได้	99 (99.00)	1 (1.00)

จากตาราง พบว่า การรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบจากการดื่มแล้วขับ พบว่ากลุ่มตัวอย่างรับรู้ผลกระทบโดยมากที่สุดในประเด็นหากเมาแล้วขับอาจทำให้ผู้อื่นหรือตนเองเสียชีวิตได้ ร้อยละ 99.00 รองลงมาคือ หากเมาแล้วขับอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 89.00 และประเด็นการรับรู้ที่น้อยที่สุด คือการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่น ร้อยละ 73.00

4.5 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ

การวิเคราะห์ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับได้จำแนกเป็น 2 กลุ่ม โดยกลุ่มแรกใช้สถิติในการแปลผลคือ logistic regression ประกอบด้วยตัวแปร ผลดังตารางที่ 5

ตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ ด้วย logistic regression

Factor	Coef.	Std. Err.	Z	$p > Z $	[95% Conf. Interval]	
เพศ	-0.44	1.32	-0.34	0.737	-3.02	2.14
สถานภาพการสมรส	-0.75	0.56	-1.33	0.183	-2.85	0.35
ระดับการศึกษา	0.19	0.76	0.25	0.806	-1.31	1.68
พฤติกรรมการดื่ม(สังสรรค์กับเพื่อน/เข้าสังคม)	-2.30	0.96	-2.40	0.016**	-4.18	-0.42
พฤติกรรมการดื่ม(กลุ่มใจผิดหวัง)	1.72	1.04	1.65	0.098*	-0.32	3.76
พฤติกรรมการดื่ม (อยากดื่ม)	-1.29	0.73	-1.76	0.078*	-2.73	0.15
พฤติกรรมการดื่ม (เพื่อนชวนดื่ม)	2.28	1.29	1.77	0.077*	-0.25	4.81
พฤติกรรมการดื่ม(ทดลองดื่ม)	1.07	0.89	1.30	0.184	-0.55	2.69
ประเภท(เหล้าสี)	-1.58	1.19	-1.38	0.168	-3.84	0.67
ประเภท(เหล้าขาว)	-1.19	0.89	-1.34	0.181	-2.94	0.55
ประเภท(เบียร์)	-1.61	1.19	-1.35	0.177	-3.95	0.73
ความรู้กฎหมาย	-0.11	0.59	-0.19	0.848	-1.27	1.04
การรับรู้ผลกระทบ	1.16	0.67	1.74	0.082*	-0.15	2.47
_cons	4.01	2.13	1.88	0.060*	-0.17	8.19

Log likelihood =-45.52393 LR chi2 = 37.92 Prob>chi2 =0.0003 Pseudo R2 =0.2940

หมายเหตุ: **ณ ระดับนัยสำคัญ .05

*ณ ระดับนัยสำคัญ .10

จากตารางพบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับคือ พฤติกรรมการดื่ม (สังสรรค์กับเพื่อน/เข้าสังคม) ที่ระดับนัยสำคัญ .05 และพฤติกรรมการดื่ม (อยากดื่ม) พฤติกรรมการดื่ม (กลุ่มใจผิดหวัง), พฤติกรรมการดื่ม (เพื่อนชวนดื่ม), การรับรู้ผลกระทบ ณ ระดับนัยสำคัญ .10

กลุ่มที่ 2 ประกอบด้วยตัวแปรปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านวัฒนธรรม ปัจจัยด้านธรรมเนียมของ การดื่มของชุมชน ปัจจัยด้านสังคม ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมครอบครัว ปัจจัยด้านประสบการณ์ขับขี่ และปัจจัยด้านพฤติกรรมการต่อต้าน โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์คือ Multinomial Logistic regression ผลดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ ด้วย Multinomial Logistic regression

Factor	Coef.	Std. Err.	Z	$p > Z $	[95% Conf. Interval]	
ปัจจัยด้านบุคคล	1.04	0.62	1.68	0.092*	-0.17	2.26
ปัจจัยด้านวัฒนธรรม	0.63	0.57	1.11	0.267	-0.49	1.75
ปัจจัยธรรมเนียมการดื่มของชุมชน	0.97	0.45	2.15	0.031**	0.09	1.85
ปัจจัยด้านสังคม	-0.82	0.59	-1.40	0.161	-1.98	0.33
ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (ครอบครัว)	-1.32	0.53	-2.49	0.013**	-2.36	-0.28
ปัจจัยด้านประสบการณ์ขับขี่	0.57	1.09	0.53	0.598	-1.56	2.71
ปัจจัยด้านพฤติกรรมการต่อต้าน	0.83	1.05	0.79	0.429	-1.22	2.88
_cons	-8.93	3.49	-2.56	0.011**	-15.77	-2.08
Log likelihood =-49.914353 LR chi2= 31.96 Prob>chi2= 0.0000 Pseudo R2=0.2425						

หมายเหตุ: **ณ ระดับนัยสำคัญ .05

*ณ ระดับนัยสำคัญ .10

จากตารางพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ คือ ปัจจัยด้านบุคคล ที่ระดับนัยสำคัญ .10 ปัจจัยธรรมเนียมการดื่มของชุมชน ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (ครอบครัว) ที่ระดับนัยสำคัญ .05

4.6 ผลการวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการตัดสินใจดื่มแล้วขับ

การวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการตัดสินใจดื่มแล้วขับ ได้สร้างสถานการณ์สมมติ 3 กรณี คือ **สถานการณ์สมมติที่ 1** เมื่อท่านได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักโดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ท่านจะเลือกเดินทางรูปแบบใด **สถานการณ์สมมติที่ 2** เมื่อท่านได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักของท่านและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่มีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับขี่ยานพาหนะ ท่านจะเลือกเดินทางรูปแบบใด และ**สถานการณ์สมมติที่ 3** เมื่อท่านได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับที่บ้านพักหรือสถานที่พักของท่านและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์และมีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับขี่ยานพาหนะ (ผิดกฎหมาย) ท่านจะเลือกเดินทางรูปแบบใด โดยผลการวิเคราะห์ ดังนี้

4.6.1 สถานการณ์สมมติที่ 1 ผลการวิเคราะห์ดังขั้นตอนต่อไปนี้

1. ผลการวิเคราะห์สัดส่วนจากตัวแปรในการศึกษากับการเลือกใช้ยานพาหนะ

จากตัวแปรที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลองของสถานการณ์สมมติที่ 1 จำนวน 11 ตัวแปร คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ รายได้ ความรู้กฎหมาย ผลกระทบ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย พฤติกรรมสถานที่ดื่มเหล้า และยานพาหนะที่ส่งผลต่อแบบจำลอง 3 ชนิด ด้วยกันคือรถยนต์/รถเก๋งส่วนบุคคล, รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง) พบว่ามีสัดส่วนของการเดินทางดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 สัดส่วนของการเลือกใช้ยานพาหนะในการเดินทางสถานการณ์สมมติที่ 1

ตัวแปร	สัดส่วนของการเลือกใช้ยานพาหนะ (ร้อยละ)		
	รถยนต์/รถเก๋ง ส่วนบุคคล	รถจักรยานยนต์ ส่วนบุคคล	รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง)
เพศ	37.00	39.00	16.00
อายุ	13.00	17.00	5.00
ระดับการศึกษา	17.00	17.00	5.00
สถานภาพการสมรส	23.00	22.00	10.00
อาชีพ	16.00	21.00	6.00
รายได้	20.00	22.00	10.00
ความรู้กฎหมาย	16.00	11.00	5.00
ผลกระทบ	21.00	21.00	12.00
เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	24.00	22.00	14.00
ค่าใช้จ่าย	19.00	33.00	16.00
พฤติกรรมสถานที่ดื่มเหล้า	13.00	15.00	7.00

จากตารางที่ 4.7 สัดส่วนของการเลือกใช้ยานพาหนะชนิดต่าง ๆ จะใช้ในการศึกษาอรรถประโยชน์จากการเดินทางที่ใช้ยานพาหนะรูปแบบต่าง ๆ โดยพบว่า รถยนต์/รถเก๋งส่วนบุคคล สัดส่วนของตัวแปรที่มากที่สุดคือเพศ รองลงมา คือเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และน้อยที่สุด คืออายุกับพฤติกรรมสถานที่ดื่มเหล้า ส่วนรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล พบว่าสัดส่วนตัวแปรที่สูงที่สุด คือ เพศ รองลงมาคือค่าใช้จ่าย และน้อยที่สุดคือความรู้กฎหมายและรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง) พบว่าสัดส่วนที่มากที่สุดคือ เพศกับค่าใช้จ่าย รองลงมา คือเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และน้อยที่สุด คืออายุ ระดับการศึกษา และความรู้กฎหมาย

การวิเคราะห์ตัวแปรที่สามารถอธิบายฟังก์ชันอรรถประโยชน์นั้น ได้ใช้รูปแบบการวิเคราะห์ตามแบบจำลองโลจิตหลายทางเลือก (Multinomial Logit Model) การเลือกตัวแปรที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลองได้นำเอาตัวแปรที่มีค่าระดับนัยสำคัญต่ำกว่า .10 มาใช้ในการพัฒนาแบบจำลอง ดังนั้นจากตาราง 3 ได้เลือกตัวแปรที่อธิบาย คือ

1. ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถยนต์ใช้ตัวแปร ความรู้กฎหมาย ดังสมการฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถยนต์ ดังนี้

$$U_{car} = -.52 + 1.48Knowledge \dots\dots\dots(5)$$

ดังนั้น หากอธิบายที่มีอิทธิพลต่ออรรถประโยชน์การใช้รถยนต์คือ คือ ความรู้กฎหมาย จะมีทิศทางเดียวกันกับอรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการเดินทางด้วยรถยนต์ ระดับนัยสำคัญ 0.10 กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้ทางด้านกฎหมายเพิ่มขึ้นจะมีอรรถประโยชน์จากการเดินทางด้วยรถยนต์เพิ่มขึ้นด้วย

2. ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถจักรยานยนต์ใช้ตัวแปรค่าใช้จ่ายดังสมการ 6 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถจักรยานยนต์ ดังนี้

$$U_{motorcycle} = -.61 + .0.79Expenses \dots\dots\dots(6)$$

จากสมการที่ 2 ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง คือ ค่าใช้จ่าย พบว่า การศึกษาจะมีทิศทางเดียวกันกับอรรถประโยชน์จากการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ระดับนัยสำคัญ .01 กลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจะมีอรรถประโยชน์จากการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นด้วย

3. ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง) เลือกใช้ตัวแปรค่าใช้จ่าย ดังสมการ 3 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง) ดังนี้

$$U_{public} = -1.81 + 1.42Expenses \dots\dots\dots(7)$$

อรรถประโยชน์จากการใช้รถโดยสาร พบว่า ค่าใช้จ่ายจะมีทิศทางเดียวกันกับอรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ ระดับนัยสำคัญ .01 กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจะมีอรรถประโยชน์จากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้นด้วย

ตารางที่ 4.9 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาหนะที่เดินทาง

ตัวแปร	ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาหนะที่เดินทาง		
	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	รถโดยสาร
_cons	-0.52 (0.071*)	-0.61 (0.060*)	-1.81 (0.090*)
เพศ	0.01 (0.995)	-0.87 (0.486)	0.11 (0.936)
อายุ	-0.43 (0.397)	-0.05 (0.979)	-0.26 (0.737)
ระดับการศึกษา	-1.70 (0.772)	-0.65 (0.349)	-0.89 (0.299)
สถานภาพการสมรส	-0.08 (0.863)	-0.62 (0.277)	-0.50 (0.464)
สถานภาพการสมรส	-0.08 (0.863)	-0.63 (0.277)	-0.50 (0.464)
อาชีพ	-0.57 (0.282)	0.14 (0.818)	1.07 (0.139)
รายได้	0.65 (0.234)	0.75 (0.233)	-0.69 (0.433)
ความรู้กฎหมาย	1.48 (0.081*)	-0.78 (0.146)	-0.23 (0.772)
ผลกระทบ	-0.46 (0.359)	0.44 (0.457)	0.69 (0.425)
เวลา	-0.10 (0.843)	0.26 (0.650)	0.87 (0.255)
ค่าใช้จ่าย	-0.53 (0.285)	0.79 (0.000***)	1.42 (0.004***)

ตารางที่ 4.9 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาหนะที่เดินทาง

ตัวแปร	ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาหนะที่เดินทาง		
	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	รถโดยสาร
พฤติกรรมสถานที่เดิม	0.33 (0.479)	0.20 (0.772)	-0.92 (0.188)
Prob>Chi2	0.4987	0.0001	0.0062

หมายเหตุ: *** ณ ระดับนัยสำคัญ .01

** ณ ระดับนัยสำคัญ .05

* ณ ระดับนัยสำคัญ .10

ผลการวิเคราะห์อรรถประโยชน์จากการเดินทางจากยานพาหนะชนิดต่าง ๆ

การศึกษาแบบจำลองได้เลือกรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะ 3 ชนิดเพื่อการเดินทาง คือ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถโดยสารสาธารณะ โดยมีอรรถประโยชน์ในการเดินทางจากยานพาหนะต่าง ๆ ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงอรรถประโยชน์จากรูปแบบการเดินทาง

ชนิดยานพาหนะ	อรรถประโยชน์จากรูปแบบการเดินทาง
รถยนต์	23.17
รถจักรยานยนต์	25.42
รถโดยสาร	20.85

จากตารางที่ 4.10 พบว่า อรรถประโยชน์จากการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด เท่ากับ 25.42 รองลงมาคือ รถยนต์ เท่ากับ 23.17 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร มีอรรถประโยชน์เท่ากับ 20.85

ผลการวิเคราะห์ความน่าจะเป็นที่จะเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้ใช้ความน่าจะเป็นในการศึกษา ได้ผลดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 แสดงความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ชนิดยานพาหนะ	ความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการเดินทาง
รถยนต์	0.0945
รถจักรยานยนต์	0.8961
รถโดยสาร	0.0093

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ความน่าจะเป็นในการเลือกรถจักรยานยนต์ในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.8961 รองลงมา คือ รถยนต์ เท่ากับ 0.0945 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.0093

4.6.1 สถานการณ์สมมติที่ 2 ผลการวิเคราะห์ดังขั้นตอนต่อไปนี้

1. ผลการวิเคราะห์สัดส่วนจากตัวแปรในการศึกษากับการเลือกใช้นานพาหนะ

จากตัวแปรที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลองของสถานการณ์สมมติที่ 2 จำนวน 9 ตัวแปร คือ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ รายได้ ความรู้ข้อกฎหมาย ผลกระทบ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง พฤติกรรมสถานที่เดิมและยานพาหนะที่ส่งผลต่อแบบจำลอง 3 ชนิด ด้วยกันคือรถยนต์/รถเก๋งส่วนบุคคล,

รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง) พบว่ามีสัดส่วนของการเดินทางดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 สัดส่วนจากตัวแปรในการศึกษากับการเลือกใช้ยานพาหนะ

ตัวแปร	สัดส่วนของการเลือกใช้ยานพาหนะ (ร้อยละ)		
	รถยนต์/รถเก๋งส่วนบุคคล	รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง)
อายุ	6.00	3.00	6.00
ระดับการศึกษา	8.00	2.00	7.00
สถานภาพการสมรส	8.00	5.00	7.00
อาชีพ	6.00	2.00	7.00
รายได้	6.00	3.00	6.00
ความรู้ข้อกฎหมาย	4.00	2.00	4.00
ผลกระทบ	9.00	2.00	7.00
เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	7.00	4.00	10.00
พฤติกรรมสถานที่ดื่มเหล้า	7.00	2.00	6.00

จากตารางที่ 4.12 สัดส่วนของการเลือกใช้ยานพาหนะชนิดต่าง ๆ จะใช้ในการศึกษาอรรถประโยชน์จากการเดินทางที่ใช้ยานพาหนะรูปแบบต่าง ๆ โดยพบว่า รถยนต์/รถเก๋งส่วนบุคคล สัดส่วนของตัวแปรที่มากที่สุด คือ ผลกระทบ รองลงมา คือ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส และน้อยที่สุด คือ ความรู้ข้อกฎหมาย ส่วนรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล พบว่าสัดส่วนตัวแปรที่สูงที่สุด คือ สถานภาพการสมรส รองลงมาคือ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และน้อยที่สุดคือ ระดับการศึกษา อาชีพ ความรู้ข้อกฎหมาย ผลกระทบ พฤติกรรมสถานที่ดื่มเหล้า และรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง) พบว่าสัดส่วนที่มากที่สุดคือ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง รองลงมา คือ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ ผลกระทบ และน้อยที่สุด คือ ความรู้กฎหมาย

ผลการวิเคราะห์ตัวแปรที่สามารถอธิบายฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการเดินทาง

การวิเคราะห์ตัวแปรที่สามารถอธิบายฟังก์ชันอรรถประโยชน์นั้น ได้ใช้รูปแบบการวิเคราะห์ตามแบบจำลองโลจิตหลายทางเลือก (Multinomial Logit Model) การเลือกตัวแปรที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลองได้นำเอาตัวแปรที่มีค่าระดับนัยสำคัญต่ำกว่า .10 มาใช้ในการพัฒนาแบบจำลอง ดังนั้นจากตาราง 3 ได้เลือกตัวแปรที่อธิบาย คือ

1. ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถยนต์ใช้ตัวแปรอายุ ผลกระทบ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ดังสมการฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถยนต์ ดังนี้

$$U_{car} = -.99 + 1.771Age + 0.93Effect - 2.19Time \dots\dots\dots(8)$$

ดังนั้น หากอธิบายที่มีอิทธิพลต่ออรรถประโยชน์การใช้รถยนต์คือ คือ อายุจะมีทิศทางเดียวกันกับอรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการเดินทางด้วยรถยนต์ ระดับนัยสำคัญ .05 กล่าวคือ อายุเพิ่มขึ้นจะได้รับอรรถประโยชน์จากการเดินทางด้วยรถยนต์ ส่วนผลกระทบจะมีทิศทางเดียวกันกับอรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการเดินทางด้วยรถยนต์ ระดับนัยสำคัญ .10 คือกลุ่มตัวอย่างเมื่อรับรู้ผลกระทบจากการเมาแล้วขับเพิ่มมีอรรถประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการเดินทางด้วยรถยนต์ และเวลาที่ใช้ในการเดินทางจะมีทิศทางตรงกันข้ามกับ

อรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการเดินทางด้วยรถยนต์ ระดับนัยสำคัญ .10 กล่าวคือ หากใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นจะมีอรรถประโยชน์จากการเดินทางลดลง

2. ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถจักรยานยนต์ใช้ตัวแปรการศึกษา และความรู้กฎหมายอรรถประโยชน์จากการใช้รถจักรยานยนต์ ดังนี้

$$U_{motorcycle} = -2.62 + 3.46Edu - 3.84Knowledge \dots\dots\dots(9)$$

จากสมการที่ 5 ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง คือ การศึกษา พบว่าการศึกษามีทิศทางเดียวกันกับอรรถประโยชน์จากการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ระดับนัยสำคัญ .10 กล่าวคือ การศึกษาในระดับที่เพิ่มขึ้นจะมีอรรถประโยชน์จากการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นและความรู้กฎหมายจะมีทิศทางตรงกันข้ามกับอรรถประโยชน์จากการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ระดับนัยสำคัญ .10 กล่าวคือ หากมีความรู้ทางด้านข้อกฎหมายเพิ่มขึ้นจะมีอรรถประโยชน์จากการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ลดลง

3. ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง) เลือกใช้ตัวแปรอายุ สถานภาพการสมรส ดังสมการ 10 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง) ดังนี้

$$U_{public} = -1.08 - 2.44.Age + 1.13Status \dots\dots\dots(10)$$

อรรถประโยชน์จากการใช้รถโดยสาร พบว่า อายุจะมีแปรผกผันกับอรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ ระดับนัยสำคัญ .05 กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างมีอายุที่มากขึ้นจะส่งผลต่ออรรถประโยชน์การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะลดลง ส่วนสถานภาพการสมรส จะมีแปรผันตรงกับอรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ ระดับนัยสำคัญ .10 กล่าวคือ สถานภาพการสมรสจะส่งผลต่ออรรถประโยชน์จากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 4.13 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาหนะที่เดินทาง

ตัวแปร	ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาหนะที่เดินทาง		
	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	รถโดยสาร
_cons	-0.99 (0.084*)	-2.62 (0.065*)	-1.08 (0.073*)
อายุ	1.77 (0.046**)	2.63 (0.113)	-2.44 (0.034**)
ระดับการศึกษา	-2.11 (0.161)	3.46 (0.058*)	-0.71 (0.387)
สถานภาพการสมรส	0.22 (0.827)	0.32 (0.433)	1.13 (0.097*)
อาชีพ	0.76 (0.418)	2.80 (0.349)	0.67 (0.303)

ตารางที่ 4.13 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาหนะที่เดินทาง

ตัวแปร	ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาหนะที่เดินทาง		
	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	รถโดยสาร
รายได้	0.54 (0.637)	-2.44 (0.375)	0.54 (0.434)
ความรู้กฎหมาย	0.79 (0.453)	-3.84 (0.051*)	-0.05 (0.941)
ผลกระทบ	0.93 (0.098*)	-1.70 (0.253)	-0.24 (0.735)
เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	-2.19 (0.075*)	1.22 (0.437)	0.54 (0.432)
พฤติกรรมสถานสถานที่ การดื่ม	-1.98 (0.133)	0.16 (0.897)	-0.09 (0.966)
Prob>Chi2	0.2277	0.2125	0.1805

หมายเหตุ: *** ณ ระดับนัยสำคัญ .01

**ณ ระดับนัยสำคัญ .05

*ณ ระดับนัยสำคัญ .10

ผลการวิเคราะห์อรรถประโยชน์จากการเดินทางจากยานพาหนะชนิดต่าง ๆ

การศึกษาแบบจำลองได้เลือกรูปแบบการเดินทาง คือ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถโดยสาร
สาธารณะ โดยมีอรรถประโยชน์ในการเดินทางจากยานพาหนะต่าง ๆ ดังตารางที่4.14

ตารางที่4.14 แสดงอรรถประโยชน์จากรูปแบบการเดินทาง

ชนิดยานพาหนะ	อรรถประโยชน์จากรูปแบบการเดินทาง
รถยนต์	2.73
รถจักรยานยนต์	-3.38
รถโดยสาร	-7.85

จากตารางที่ 4.14 พบว่า อรรถประโยชน์จากการใช้รถยนต์มากที่สุด เท่ากับ 2.73 รองลงมาคือ
รถจักรยานยนต์ เท่ากับ -3.38 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร มีอรรถประโยชน์เท่ากับ -7.85

ผลการวิเคราะห์ความน่าจะเป็นที่จะเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้ใช้ความน่าจะเป็นในการศึกษา ได้ผล
ดังตารางที่4.15

ตารางที่4.15 แสดงความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ชนิดยานพาหนะ	ความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการเดินทาง
รถยนต์	0.99757
รถจักรยานยนต์	0.00240
รถโดยสาร	0.00003

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ความน่าจะเป็นในการเลือกรถยนต์ในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.99757
รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ เท่ากับ 0.00240 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.00003

4.6.3 สถานการณ์สมมติที่ 3 ผลการวิเคราะห์ดังขั้นตอนต่อไปนี้

1. ผลการวิเคราะห์สัดส่วนจากตัวแปรในการศึกษากับการเลือกใช้ยานพาหนะ

จากตัวแปรที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลองของสถานการณ์สมมติที่ 3 จำนวน 10 ตัวแปร คือ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ รายได้ ความรู้ทางด้านกฎหมาย ผลกระทบ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย และพฤติกรรมสถานที่ดื่มเหล้าและยานพาหนะที่ส่งผลต่อแบบจำลอง 2 ชนิด ด้วยกันคือ รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง) และการเดินเท้า พบว่ามีสัดส่วนของการเดินทางดังตาราง 4.16

ตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์สัดส่วนจากตัวแปรในการศึกษากับการเลือกใช้ยานพาหนะ

ตัวแปร	สัดส่วนของการเลือกใช้ยานพาหนะ (ร้อยละ)	
	รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง)	การเดินเท้า
อายุ	6.00	24.0
ระดับการศึกษา	7.00	23.00
สถานภาพการสมรส	7.00	37.00
อาชีพ	7.00	31.00
รายได้	8.00	33.00
ความรู้ทางด้านกฎหมาย	13.00	11.00
ผลกระทบ	29.00	25.00
เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	10.00	38.00
ค่าใช้จ่าย	10.00	65.00
พฤติกรรมสถานที่ดื่มเหล้า	6.00	21.00

จากตารางที่ 4.16 สัดส่วนของการเลือกใช้ยานพาหนะชนิดต่าง ๆ จะใช้ในการศึกษาอรรถประโยชน์จากการเดินทางที่ใช้ยานพาหนะรูปแบบต่าง ๆ โดยพบว่า รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง) สัดส่วนของตัวแปรที่มากที่สุด คือ ผลกระทบ รองลงมา คือ ความรู้ทางด้านกฎหมาย และน้อยที่สุด คือ อายุ และพฤติกรรมสถานที่ดื่มเหล้า ส่วนการเดินเท้า พบว่าสัดส่วนตัวแปรที่สูงที่สุด คือ ค่าใช้จ่าย รองลงมาคือ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และน้อยที่สุดคือ ความรู้ทางด้านกฎหมาย

ผลการวิเคราะห์ตัวแปรที่สามารถอธิบายฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการเดินทาง

การวิเคราะห์ตัวแปรที่สามารถอธิบายฟังก์ชันอรรถประโยชน์นั้น ได้ใช้รูปแบบการวิเคราะห์ตามแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model) การเลือกตัวแปรที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลอง ได้นำเอาตัวแปรที่มีค่าระดับนัยสำคัญต่ำกว่า .10 มาใช้ในการพัฒนาแบบจำลอง ดังนั้น ได้เลือกตัวแปรที่อธิบาย คือ

1. ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถโดยสารสาธารณะใช้ตัวแปร เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ดังสมการฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการใช้รถยนต์ ดังนี้

$$U_{public} = -1.25 + 1.44Time \dots\dots\dots(11)$$

ดังนั้น หากอธิบายที่มีอิทธิพลต่ออรรถประโยชน์การใช้รถโดยสารสาธารณะ คือ เวลาที่ใช้ในการเดินทางจะมีทิศทางเดียวกันกับอรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ ระดับนัยสำคัญ .05 กล่าวคือหากเวลาที่ใช้ในการเดินทางเพิ่มขึ้นจะมีอรรถประโยชน์จากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น

2. ฟังก์ชันอรรถประโยชน์จากการเดินเท้าใช้ตัวแปรความรู้กฎหมายและเวลาที่ใช้ในการเดินทางอรรถประโยชน์ ดังนี้

$$U_{foot} = .33 + 0.86\text{Knowledge} + 0.03\text{Time} \dots\dots\dots(12)$$

จากสมการที่ 12 ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการเดินเท้า คือ ความรู้กฎหมาย พบว่า มีทิศทางเดียวกันกับอรรถประโยชน์จากการเดินทางโดยเดินเท้า ระดับนัยสำคัญ .10 นั่นคือ หากมีความรู้กฎหมายเพิ่มขึ้นจะมีอรรถประโยชน์จากการเดินทางโดยเดินเท้าเพิ่มขึ้น และเวลาจะแปรผกผันตรงกับอรรถประโยชน์จากการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ระดับนัยสำคัญ .01 กล่าวคือ หากใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นจะส่งผลต่ออรรถประโยชน์จากการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 4.17 ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาหนะที่เดินทาง

ตัวแปร	ฟังก์ชันอรรถประโยชน์สำหรับยานพาหนะที่เดินทาง	
	รถโดยสาร	การเดินเท้า
_cons	-1.25 (0.088*)	0.33 (0.026**)
อายุ	0.26 (0.599)	-0.70 (0.888)
ระดับการศึกษา	0.11 (0.855)	-0.04 (0.948)
สถานภาพการสมรส	-0.40 (0.390)	-0.06 (0.905)
อาชีพ	-0.29 (0.596)	-0.02 (0.975)
รายได้	0.92 (0.105)	-0.90 (0.131)
ความรู้กฎหมาย	-0.78 (0.101)	0.86 (0.085*)
ผลกระทบ	0.20 (0.693)	0.10 (0.849)
เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	1.44 (0.011**)	0.03 (0.009***)
สถานที่ตั้ง	0.50 (0.300)	-0.14 (0.769)
Prob>Chi2	0.0600	0.0898

หมายเหตุ: *** ฌ ระดับนัยสำคัญ .01

**ฌ ระดับนัยสำคัญ .05

*ฌ ระดับนัยสำคัญ .10

ผลการวิเคราะห์อรรถประโยชน์จากการเดินทางจากยานพาหนะชนิดต่าง ๆ

การศึกษาแบบจำลองได้เลือกรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะ 2 ชนิดที่ คือ รถโดยสารสาธารณะ และการเดินเท้า โดยมีอรรถประโยชน์ในการเดินทางจากยานพาหนะต่าง ๆ ดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 แสดงอรรถประโยชน์จากรูปแบบการเดินทาง

ชนิดยานพาหนะ	อรรถประโยชน์จากรูปแบบการเดินทาง
รถโดยสารสาธารณะ	13.19
การเดินเท้า	11.14

จากตารางที่ 4.18 พบว่า อรรถประโยชน์จากการใช้รถโดยสารสาธารณะมากที่สุด เท่ากับ 13.19 รองลงมาคือ การเดินเท้า เท่ากับ 11.14 ผลการวิเคราะห์ความน่าจะเป็นที่จะเลือกรูปแบบการเดินทาง

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการศึกษา ได้ใช้ความน่าจะเป็นในการศึกษา ได้ผลดังตาราง

ตารางที่ 4.19 แสดงความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ชนิดยานพาหนะ	ความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการเดินทาง
รถโดยสารสาธารณะ	0.8866
การเดินเท้า	0.1134

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ความน่าจะเป็นในการเลือกรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.8866 และน้อยที่สุด คือ การเดินเท้า ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.1134

บทที่ 5

สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการดื่มแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราชตั้งนั้นในบทนี้จะ เป็นสรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะการวิจัยทั้งหมดจำแนกตามวัตถุประสงค์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. สรุปผลการวิจัย
2. อภิปรายผลการวิจัย
3. ข้อเสนอแนะในการวิจัย

สรุปผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้สรุปผลการวิจัยโดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. สรุปผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่าเป็นเพศชาย ร้อยละ 95.00 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี สถานภาพ โสดร้อยละ 57.00 ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ40.00 อาชีพรับจ้าง ร้อยละ45.00 รายได้ระหว่าง 10,001-15,000 บาท ร้อยละ54.00 ศาสนาพุทธ ร้อยละ100.00 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ระหว่าง4-6 คนร้อยละ 57.00

2. สรุปความรู้ความเข้าใจกฎหมายและผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วขับ พบว่า

จากข้อคำถามกลุ่มตัวอย่างจะตอบถูกเป็นส่วนใหญ่ โดยอย่างยิ่งในข้อคำถามพระราชบัญญัติควบคุม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และเกี่ยวกับในกรณีเมาแล้วขับจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท ตอบถูก ร้อยละ 93 ส่วนที่กลุ่มตัวอย่างยังคงมีความรู้ในข้อคำถาม คือ ปริมาณแอลกอฮอล์ เกิน50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย ตอบถูกต้องเพียงร้อยละ 57 ส่วนการรับรู้เกี่ยวกับ ผลกระทบจากการดื่มแล้วขับ พบว่ากลุ่มตัวอย่างรับรู้ผลกระทบ โดยมากที่สุดในประเด็นหากเมาแล้วขับอาจ ทำให้ผู้อื่นหรือตนเองเสียชีวิตได้ ร้อยละ 99.00 รองลงมาคือ หากเมาแล้วขับอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 89.00 และประเด็นการรับรู้ที่น้อยที่สุด คือการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่น ร้อยละ 73.00

3. ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ คือ พฤติกรรมการ ดื่ม (สังสรรค์กับเพื่อน/เข้าสังคม) ปัจจัยธรรมเนียมการดื่มของชุมชน ที่ระดับนัยสำคัญ .05 ปัจจัยด้าน สภาพแวดล้อม (ครอบครัว) พฤติกรรมการดื่ม (อยากดื่ม) พฤติกรรมการดื่ม (กลุ่มใจ), พฤติกรรมการดื่ม (เพื่อนชวนดื่ม), การรับรู้ผลกระทบ ณ ระดับนัยสำคัญ .10

4. พฤติกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจดื่มแล้วขับ การวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการ ตัดสินใจดื่มแล้วขับ ได้สร้างสถานการณ์สมมติ 3 กรณี คือ**สถานการณ์สมมติที่ 1** เมื่อท่านได้ดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักโดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ท่านจะเลือกเดินทางรูปแบบใด ผลการศึกษา พบว่าความน่าจะเป็นในการเลือกรถจักรยานยนต์ในการเดินทาง มากที่สุด เท่ากับ 0.8961 รองลงมา คือ รถยนต์ เท่ากับ 0.0945 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร ความน่าจะเป็น เท่ากับ 0.0093 **สถานการณ์สมมติที่ 2** เมื่อท่านได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือ สถานที่พักของท่านและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่มีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายใน การขับขี่ยานพาหนะ ท่านจะเลือกเดินทางรูปแบบใด ผลการศึกษา พบว่าความน่าจะเป็นในการเลือกรถยนต์ใน

การเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.99757รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ เท่ากับ 0.00240 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.00003 **สถานการณ์สมมติที่ 3** เมื่อท่านได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักของท่านและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์และมีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับขี่ยานพาหนะ (ผิดกฎหมาย) ผลการศึกษา ความน่าจะเป็นในการเลือกรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.8866 และน้อยที่สุด คือ การเดินเท้า ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.1134

2. อภิปรายผลการวิจัย

1. ประเด็นความรู้ความเข้าใจกฎหมาย แม้ว่าจะตอบถูกเกินร้อยละ 50 แต่ยังมีบางประเด็นที่ความรู้ความเข้าใจยังน้อย และไม่ทราบข้อกฎหมายและยังคงหาช่องทางในการหลีกเลี่ยงข้อกฎหมาย เช่น การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง ตอบถูก ร้อยละ 72.00 นั้นแสดงถึงยังคงมีอีกร้อยละ 28 ยังคงไม่ทราบผลจากการดื่มสุราที่ทำให้การขับขี่ยานพาหนะลดลงและยังคงตัดสินใจเดินทางด้วยการขับรถด้วยตนเอง รวมถึงประเด็นกลุ่มตัวอย่างไม่ทราบถึงขนาดขีดจำกัดในการบริโภค เช่น ข้อคำถามผู้ขับขี่รถหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย กลุ่มตัวอย่างตอบถูกเพียงร้อยละ 57.00 นั้นแสดงถึงพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างยังคงมีการขับขี่หลังจากการดื่มแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ผลการวิจัยพบว่าพฤติกรรมการบริโภคของกลุ่มตัวอย่างมักจะดื่มหรือสังสรรค์กับเพื่อน โดยลักษณะการดื่มจะเป็นการดื่มในปริมาณถึงในระดับสูง เนื่องจากนาน ๆ ดื่มครั้งและมักดื่มในวันหยุดงาน ซึ่งแน่นอนในการดื่มจะมากกว่าปริมาณแอลกอฮอล์ 50 มิลลิกรัม รวมถึงสถานที่นิยมดื่มแอลกอฮอล์จะเป็นร้านอาหาร บ้านเพื่อน มากกว่าที่จะเลือกดื่มที่บ้านหรือที่พักของตนเอง เมื่อไม่มีด่านหรือการตรวจวัดแอลกอฮอล์เพื่อตรวจปริมาณเกินตามข้อบังคับของกฎหมายกลุ่มตัวอย่างยังคงใช้วิธีการเดินทางโดยตนเอง งานวิจัยของอดิศักดิ์ แก้ววงษาและสัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ พบว่า ในประเทศไทยจะขาดระบบการตรวจสอบผู้กระทำผิด เหตุแห่งการเลือกบังคับใช้กฎหมายทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ นอกจากนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ Frank A. Sloan, Lindsey M. Eldred and Yanzhi Xu. (2014) พบว่าคนเมาแล้วขับค่อนข้างมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและไม่แตกต่างจากนักดื่มคนอื่น ๆ คนขับรถมีแนวโน้มที่จะวางแผนงานเกี่ยวกับการดื่มน้อยกว่าเช่นการเลือกผู้ขับขี่ที่กำหนดไว้ล่วงหน้าก่อนการดื่ม และมีความหุนหันพลันแล่นมากขึ้น และงานวิจัยของ Henry Wechsler and et.al. (2003) พบว่า การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับทำให้รายงานการดื่มและการขับรถน้อยลงของกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ส่วนการรับรู้ผลกระทบต่อสังคมของผู้ดื่มแล้วขับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างรับรู้ถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สมรรถภาพในการขับขี่ลดลง ร้อยละ 85.00 สอดคล้องกับงานวิจัยของภานุพงศ์ สีหามาตย์ (2559) คิดว่าการดื่มเครื่องดื่มมีเมาแล้วขับจะสร้างความเดือดร้อนต่อบุคคลอื่น ร้อยละ 87.1 และด้านการรับรู้พบว่า ส่วนใหญ่รับรู้ว่าการดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ทำให้สมรรถภาพในการขับขี่ลดลง ร้อยละ 95.7 ถึงแม้ว่าจะเป็นส่วนใหญ่ที่รับรู้ผลกระทบต่อสังคม ก็ยังคงมีกลุ่มบุคคลที่ยังคงไม่รับรู้ถึงผลกระทบที่ตามมา จึงตัดสินใจว่าหากขับระหว่างมีเมาอาจไม่เจอด่านตรวจ อาจไม่ทำความเดือนร้อนกับบุคคลอื่น ซึ่งทำให้เป็นที่มาที่มีสถิติอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วเขาอยู่เสมอ ซึ่งเป็นข้อที่ควรระมัดระวังและเป็นจุดอ่อนของการสร้างจิตสาธารณะจิตสำนึกให้กับทุกคนในการรับรู้ถึงผลกระทบต่อสังคม

2. จากผลการวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับคือ พฤติกรรมการดื่ม (สังสรรค์กับเพื่อน/เข้าสังคม) และพฤติกรรมการดื่ม (เพื่อนชวนดื่ม) จากผลการวิจัยจะพบว่าพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ส่วนใหญ่มาจากการดื่มในช่วงวันหยุดหรือดื่มในงานประเพณี เช่นงานแต่ง ซึ่งเมื่อดื่มจะเป็นการสังสรรค์กับเพื่อนและการเข้าสังคม และเมื่อดื่มในลักษณะดังกล่าว

จะเป็นการตื่นนอนที่บ้านพักหรือร้านอาหาร ซึ่งเมื่อเมาแล้วพฤติกรรมของบุคคลก็จะกลับบ้าน หากไม่มีด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์หรือการรับรู้ผลกระทบก็จะตัดสินใจขับรถกลับบ้านพักซึ่งจากผลการวิจัยสอดคล้องกับงานของอุษา บิ๊กกินส์ พบว่าพฤติกรรมการเมาแล้วขับรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นมาจากปัจจัยเพื่อนเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลมากที่สุดที่ทำให้เมาแล้วขับ และปัจจัยธรรมเนียมการดื่มของชุมชน แปรผันตรงที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 อดีตศีกดิ์ แก้ววงษาและสัญญาพงศ์ ลิมประเสริฐ ที่พบว่าผู้กระทำผิดซ้ำในด้านสังคม ประเพณี วัฒนธรรมมีค่านิยมของการดื่มสุราใน เทศกาลต่าง ๆ ตลอดจนตามสถานบันเทิง เป็นต้น และงานวิจัยของ C.Potard and et.al. (2018). ความตั้งใจที่จะดื่มและขับรถได้รับการทำนายพฤติกรรมในอดีตและทัศนคติ ผลกระทบของการรับรู้ส่งผลต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ

ปัจจัยต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจดื่มแล้วขับ คือ พฤติกรรมการดื่ม (สังสรรค์กับเพื่อน/เข้าสังคม) ปัจจัยธรรมเนียมการดื่มของชุมชน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (ครอบครัว) พฤติกรรมการดื่ม (อยากดื่ม) พฤติกรรมการดื่ม (กลุ่มใจ), พฤติกรรมการดื่ม (เพื่อนชวนดื่ม), การรับรู้ ปัจจัยด้านบุคคล ผลกระทบที่แปรผันตรงที่ระดับนัยสำคัญ .10

4. พฤติกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจดื่มแล้วขับ ได้สร้างสถานการณ์สมมติ 3 กรณี คือ **สถานการณ์สมมติที่ 1** เมื่อได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักโดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ พบว่าความน่าจะเป็นในการเลือกรถจักรยานยนต์ในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.8961 ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างให้เหตุผลในการเลือกเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ พบว่าสะดวกและการเดินทางที่รวดเร็ว ประกอบกับสถานที่ที่ดื่มมักจะไม่ไกลจากบ้านมากนัก โดยปกติถ้ามีความรู้สึก ว่าดื่มไม่หนัก จะใช้ยานพาหนะเป็นรถจักรยานยนต์ของตนเองในการเดินทางกลับอยู่แล้ว และรองลงมา คือ รถยนต์ เท่ากับ 0.0945 เพราะโดยปกติในการใช้ยานพาหนะในชีวิตประจำวันจะเป็นรถยนต์ส่วนตัวอยู่แล้ว และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.0093 ซึ่งจากสถานการณ์ที่ 1 จะเห็นได้ว่าผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์แม้ว่าจะมีปริมาณไม่เกินกฎหมายกำหนดยังคงเลือกการขับรถ (ดื่มแล้วขับ) อยู่ ส่วน**สถานการณ์สมมติที่ 2** เมื่อท่านได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักของท่านและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่มีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับชี่ยานพาหนะ พบว่ายังคงมีโอกาสในการใช้ยานพาหนะส่วนตัวนั้นคือยังคงดื่มแล้วขับและที่น่่ากังวล คือ ปริมาณแอลกอฮอล์นั้นจะเกินที่อาจทำให้ผลกระทบจากการดื่มแล้วขับ แต่จากสถานการณ์จะพบว่าไม่มีข้อกำหนดบังคับจึงยังคงใช้วิธีการกลับบ้านพักหรือที่พักด้วยวิธีการขับรถด้วยตนเอง โดยผลการวิจัยเลือกรถยนต์ในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.99757 รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ เท่ากับ 0.00240 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.00003 ส่วน**สถานการณ์สมมติที่ 3** เมื่อท่านได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับที่บ้านพักหรือสถานที่พักของท่านและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์และมีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับชี่ยานพาหนะ (ผิดกฎหมาย) ผลการศึกษา ความน่าจะเป็นในการเลือกรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.8866 และน้อยที่สุด คือ การเดินเท้า ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.1134 ซึ่งเป็นการเดินทางในลักษณะดื่มไม่ขับโดยยานพาหนะชนิดอื่นไม่ส่งผลต่อการเดินทาง ซึ่งจะเห็นได้ว่าหากมีข้อกำหนดที่มีประสิทธิภาพจะสามารถนำมาใช้ในการผลักดันให้ประชาชนเดินทางเมื่อดื่มแอลกอฮอล์เกินปริมาณที่กำหนดได้ ดังนั้นผลจากการวิจัยในการศึกษาพฤติกรรมเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจดื่มแล้วขับนั้นในการสร้างสถานการณ์สมมติ กลุ่มตัวอย่างจะมีพฤติกรรมตัดสินใจเปลี่ยนแปลงไป หากมีการควบคุมพฤติกรรมด้วยข้อบังคับทางด้านกฎหมาย อย่างยิ่งสถานการณ์ที่ 2 ที่กำหนดให้ไม่มีข้อบังคับทางด้านกฎหมาย กลุ่มตัวอย่างยังคงเลือกตัดสินใจขับรถด้วยตนเอง แต่เมื่อมีข้อกำหนดมากำหนดใช้ในการบังคับพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง จะตัดสินใจในเดินทางด้วยรถสาธารณะแต่พบว่าในจังหวัดนครศรีธรรมราช ยังมีจุดด้อยที่ไม่ได้

สนับสนุนให้ผู้ที่มีตั๋วแล้วจะสามารถเดินทางได้ด้วยรถสาธารณะ นั่นคือมีปัญหาในช่วงเวลาการใช้บริการ เช่น หากไปดื่มร้านอาหาร หรือผับ บาร์ ซึ่งเป็นในช่วงเวลาที่เที่ยงคืน รถรับจ้างหรือรถโดยสารสาธารณะไม่มีให้บริการ หรือ กรณีต่างอำเภอรถโดยสารสาธารณะจะมีน้อยแทบจะไม่มีก็ว่าได้ ซึ่งยังคงเป็นประเด็นในการตัดสินใจของกลุ่มตัวอย่างที่ยังคงเดินทางด้วยตนเองเมื่อดื่มสุราแล้ว

3. ข้อเสนอแนะในการวิจัย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควรส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเรื่องกฎหมายดื่มแล้วขับ รวมถึงควรสอดแทรกเนื้อหาในบทเรียนของเด็กและเยาวชน เพื่อสร้างความรู้ตั้งแต่ลูกนำมาสู่การถ่ายทอดในครอบครัว
2. มีการรณรงค์ให้ผู้ขับชี้ตระหนักถึงอันตรายจากการเมาแล้วขับอย่างต่อเนื่อง จากผลการวิจัยและการสัมภาษณ์จะพบประเด็นคำว่า “ไม่เป็นไร บ้านไม่ไกลขับไปนิดเดียวคงถึง” จะพบในผู้ที่การรับรู้ผลกระทบจากการเมาแล้วขับน้อย และขาดความตระหนัก ดังนั้นควรเพิ่มการรณรงค์สร้างความตระหนักถึงอันตรายจากการเมาแล้วขับ
3. ควรเพิ่มจุดตรวจในพื้นที่ตั้งแต่ระดับหมู่บ้าน ซึ่งจากผลการวิจัยจะพบว่าผู้ที่ตัดสินใจดื่มแล้วขับจะมีตั้งแต่กรณีดื่มเหล้าจากงานประเพณี งานมงคล เช่น งานแต่งงาน เมื่อเจอด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์จึงถูกจับกุม ดังนั้น เพื่อลดการดื่มแล้วขับควรมีจุดตรวจระดับหมู่บ้านเพื่อให้ประชาชนเกรงกลัวผลจากข้อบังคับจากกฎหมายและการดื่มแล้วขับจะลดลง
4. จากผลการวิจัยเกี่ยวกับการตัดสินใจดื่มแล้วขับ พบว่า เมื่อมีกรณีข้อบังคับทางด้านกฎหมายกลุ่มตัวอย่างจะเลือกตัดสินใจใช้ยานพาหนะประเภทรถสาธารณะและการเดินเท้าแทน ดังนั้นข้อกฎหมายเกี่ยวกับดื่มแล้วขับยังคงได้ผลในการลดและสร้างความเกรงกลัวในการกระทำความผิด ควรมีการปรับปรุงหรือการเพิ่มโทษการกระทำผิดและมีการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ
5. ปัญหาและอุปสรรคที่พบจากการวิจัยของผู้ที่ตัดสินใจดื่มแล้วขับมีประเด็นเกี่ยวกับการใช้รถโดยสารสาธารณะเพื่อกลับบ้านหรือที่พัก จะมีน้อย ซึ่งรถโดยสารสาธารณะจะพบได้มากในพื้นที่ตัวเมืองแต่ในพื้นที่นอกเมืองจะหารถโดยสารสาธารณะหรือรถรับจ้างได้ยาก จึงเป็นที่มาในการตัดสินใจดื่มแล้วขับ ซึ่งควรหาแนวทางในการจัดเกี่ยวกับรถรับจ้างหรือรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่ให้ครอบคลุมและเพิ่มขึ้น
6. พฤติกรรมที่กลุ่มตัวอย่างตัดสินใจดื่มแล้วขับนั้นจะพบว่าสาเหตุมาจากพฤติกรรมการดื่มสังสรรค์กับเพื่อนในวันหยุดงาน ซึ่งส่วนใหญ่สถานที่ดื่ม คือ บ้านเพื่อน หรือร้านค้า ร้านอาหาร ดังนั้น เมื่อจะกลับบ้านหรือที่พักจะตัดสินใจขับรถกลับ ประเด็นนี้ควรสร้างรูปแบบเพื่อนำมาสู่การวางแผนการตัดสินใจเดินทางกลับ เช่น การสร้างสื่อประชาสัมพันธ์ การรณรงค์

ข้อเสนอแนะงานวิจัยต่อไป

1. การศึกษาในกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ซึ่งถือว่าเป็นกำลังแรงงานในการพัฒนาประเทศ เพื่อนำมาสู่การลดพฤติกรรมดื่มแล้วขับในกลุ่มนักเรียนนักศึกษา เช่น จากการเที่ยวสถานบันเทิงแล้วเลือกกลับบ้านหรือหอพัก เป็นต้น
2. การศึกษาเกี่ยวกับพัฒนาการวัดระดับแอลกอฮอล์ผ่านแอปพลิเคชัน เช่น เมื่อมีการดื่มแอลกอฮอล์นอกสถานที่ นักดื่มจะสามารถวัดระดับแอลกอฮอล์ได้ด้วยตนเอง และหากปริมาณเกินตามกฎหมายที่กำหนด จะได้ไม่เกิดการดื่มแล้วขับ

บรรณานุกรม

A C Wagenaar, P M O'Malley, and C LaFond. (2001). Lowered legal blood alcohol limits for young drivers: effects on drinking, driving, and driving-after-drinking behaviors in 30 states. **Am J Public Health**. 91(5): 801-804.

Andrew J. and et.at.al. (2003). Alcohol Availability as a Predictor of Youth Drinking and Driving: A Hierarchical Analysis of Survey and Archival Data. **Alcoholism clinical & experimental research**. 27(5): 835-840.

C. Potard and et.at.al. (2018). Driving under the influence of alcohol and perceived invulnerability among young adults: An extension of the theory of planned behavior. **Transportation Research**. 55: 38-46.

Frank A. Sloan, Lindsey M. Eldred and Yanzhi Xu. (2014). The behavioral economics of drunk driving. **Journal of Health Economics**. 35(2014) : 64-81

Guozhen Zhao and et.at.al. (2010). The Effects of Binge Drinking and Socio-Economic Status on Sober Driving Behavior. **Traffic Inj Prev**. 11(4):342-352

Henry Wechsler and et.at.al. (2003). Drinking and driving among college students: The influence of alcohol-control policies. **American Journal of Preventive Medicine**. 25(3): 212-218

Jenni B. Teeters and James G. Murphy. (2015). The Behavioral Economics of Driving After Drinking Among College Drinkers. **Volume39**. 5(39): 896-904

PAUL J. and et.at.al. (1996). Drinking and driving: drinking patterns and drinking problems. **ADDICTION**. 91(11):1637-1649.

Thurman Q. Jackson S. Zhao J. (1993). Drunk-Driving Research and Innovation: A Factorial Survey Study of Decisions To Drink and Drive. **Social Science Research**. 22(3). 245-264.

กัลป์ลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์. (2557). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติคดีเมาแล้วขับ. **วารสารวิทยบริการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์**. 25(2): 91-100

กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์. (2557). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติคดีเมาแล้วขับ. **วารสารวิทยบริการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์**. 25(2): 91-100

เทอดศักดิ์ เดชคงและคณะ. (2561). การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดในคดีเมาแล้วขับด้วยเทคนิคการสนทนาสร้างแรงจูงใจ โดยพนักงานคุมประพฤติ. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).

เทอดศักดิ์ เดชคงและคณะ. (2561). ประสิทธิภาพการสนทนาสร้างแรงจูงใจต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับของสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร. กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข.

ภาณุพงศ์ สีหามาตย์. (2559). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้กระทำผิดกรณีมีเมาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ขี้นยานพาหนะ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

มิณฑกานต์ สร้อยแสงและกิ่งกาญจน์จงสุขไกล. (2563). การตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยงจังหวัดปทุมธานี. วารสารมนุษยศาสตร์ ฉบับบัณฑิตศึกษา. 125-140

วิทย์ วิชัยดิษฐ์และคณะ. (2562). รายงานสถานการณ์ การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสังคมไทย ประจำปี พ.ศ. 2560. กรุงเทพมหานคร : สหมิตรพัฒนาการพิมพ์.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2559). สัดส่วนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุจากการเมาแล้วขับ แยกรายจังหวัด. สืบค้นจาก <http://trso.thairoads.org/statistic/watch/detail/173> เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2564.

สุรางค์ ศรีศีตมโนชญ์. (2560). การพัฒนาความร่วมมือของภาคีเครือข่ายในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาเมาแล้วขับจังหวัดภูเก็ต. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทาง สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.

อดิศักดิ์ แก้ววงษาและสัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ. (2558). ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถขณะเมาสุรา ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจนครบาล6. วารสารรังสิตบัณฑิตศึกษาในกลุ่มธุรกิจและสังคมศาสตร์. 1(1): 128- 136

อรทัย วลีวงศ์และคณะ. (2563). รายงานทบทวนข้อมูลวิชาการ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการป้องกันและจัดการปัญหาดื่มแล้วขับ : มาตรการตั้งจุดตรวจลมหายใจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่แบบสุ่ม (Random breath testing: RBT). สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ.

อุษา ปิ่นกิ้นส์. (2563). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร. วารสารสุทธิปริทัศน์. 27(82): 41-60

ภาคผนวก

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่องการศึกษาเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการดื่มแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราช

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้ สร้างขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในศึกษาเรื่องการศึกษาเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการดื่มแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราช ประกอบด้วย

- ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ตอนที่ 2 พฤติกรรมการดื่ม สาเหตุการดื่ม ลักษณะการดื่ม ประเภทการดื่ม
- ตอนที่ 3 ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- ตอนที่ 4 การรับรู้ข้อกฎหมาย การรับรู้เกี่ยวกับการเมาแล้วขับ
- ตอนที่ 5 การรับรู้ปัญหาจากการเมาแล้วขับ
- ตอนที่ 6 เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการตัดสินใจเมาแล้วขับ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ ถือว่าเป็นความลับ ผู้วิจัยจะทำการประมวลผลข้อมูลและนำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และผลการศึกษาจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด จึงขอความอนุเคราะห์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริง เพื่อให้ผลของการศึกษาตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

นางมโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

อาจารย์ประจำวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ
มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

คำชี้แจง

แบบสอบในส่วนนี้ เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ○ หน้าข้อความหรือระบุข้อความ หรือตัวเลขในช่องว่างที่เว้นไว้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ 1.ชาย 2.หญิง
2. อายุ.....ปี
3. สถานภาพการสมรส 1. โสด 2.สมรส
 3. หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ 4. อื่น ๆ.....
4. ระดับการศึกษาสูงสุด 1.ไม่ได้รับการศึกษา 2. ประถมศึกษา
 3. มัธยมศึกษาตอนต้น 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
 5. อนุปริญญา/ปวส. 6.ปริญญาตรี
 7.สูงกว่าปริญญาตรี
5. อาชีพ
 1.ว่างงาน 2. กำลังศึกษา
 3. นายจ้างผู้ประกอบการธุรกิจ 4. ลูกจ้างรัฐบาล
 5. ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ 6. ลูกจ้างเอกชน
 7. ข้าราชการ 8. พนักงานรัฐวิสาหกิจ
 9. รับจ้าง 10. เกษตรกร
 11. อื่น ๆ.....
6. รายได้สุทธิต่อเดือน.....บาท
7. ศาสนา
 1. พุทธ 2.คริสต์
 3. อิสลาม 4. อื่น ๆ
8. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....คน

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการดื่ม สาเหตุการดื่ม ลักษณะการดื่ม ประเภทการดื่มลักษณะการดื่ม

9. ปัจจุบันท่านยังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่
 1.ดื่ม 2.ไม่ดื่ม
10. คุณเคยรู้สึกว่าการลดการดื่มของคุณหรือไม่
 1.ใช่ 2.ไม่ใช่
11. มีคนกวนใจคุณด้วยการวิจารณ์การดื่มของคุณหรือไม่
 1.ใช่ 2.ไม่ใช่
12. คุณเคยรู้สึกแหย่หรือรู้สึกผิดเกี่ยวกับการดื่มของคุณหรือไม่
 1.ใช่ 2.ไม่ใช่
- 13.. คุณเคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นอย่างแรกในตอนเช้าเพื่อทำให้จิตใจสงบ
 1.ใช่ 2.ไม่ใช่

14. ท่านนิยมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใดบ้าง
1. เหล้าสี 2. ไวน์
3. เหล้าขาว 4. เครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์/คอกเทล
5. สุราพื้นบ้าน 6. เบียร์
7. ยาดอง 8. อื่น ๆ โปรดระบุ.....
15. ช่วงเวลาที่ท่านนิยมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
1. วันธรรมดา 2. วันศุกร์
3. วันเสาร์-วันอาทิตย์ 4. วันหยุดนักขัตฤกษ์
16. ค่าใช้จ่ายในการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อเดือน.....บาท
17. สาเหตุที่ท่านดื่มแอลกอฮอล์ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
1. สังสรรค์กับเพื่อน/เข้าสังคม 2. คลายเครียดจากการทำงาน/เรียน
3. กลุ้มใจ/ผิดหวัง 4. อยากรดื่ม
5. เพื่อนชวนดื่ม 6. ทดลองดื่ม
7. ดื่มตามเทศกาล/วันสำคัญ
18. ขณะดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
1. รับรู้ว่ามีอาการไม่ปกติ (ปวดหัว พุดจาไม่รู้เรื่อง ขาดสติ เป็นต้น)
2. ไม่รับรู้ว่ามีอาการไม่ปกติ (ปวดหัว พุดจาไม่รู้เรื่อง ขาดสติ เป็นต้น)
19. หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
1. ขับขี่ยานพาหนะของตนเองกลับทันที ทั้งที่รู้ว่าตนเองมีอาการไม่ปกติ/สมรรถภาพด้านการขับขี่ยานพาหนะลดลง
2. ไม่ขับขี่ยานพาหนะของตนเองหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทันที หยุดพักเพื่อให้อาการไม่ปกติลดลงก่อน เพื่อให้สมรรถภาพในการขับขี่ยานพาหนะปกติ
20. ใน 30 วันที่แล้ว ซ้อม ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บ่อยครั้งเพียงไร
1. ไม่ดื่ม 30 วันที่แล้ว 2. ทุกวัน (7วัน/สัปดาห์)
3. เกือบทุกวัน (5-6วัน/สัปดาห์) 4. วันเว้นวัน (3-4 วัน/สัปดาห์)
5. ทุกสัปดาห์ (1-2 วัน/สัปดาห์)
21. ใน 12 เดือนที่แล้วซื้อสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ่อยที่สุด
1. ร้านขายของชำทั่วไป 2. ร้านสะดวกซื้อ
3. ซูเปอร์มาร์เก็ตในห้างสรรพสินค้า 4. ร้านอาหาร
5. ผับ/บาร์/คาราโอเกะ
22. ใน 12 เดือนที่แล้วซื้อสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ่อยที่สุด
1. บ้านตนเอง 2. บ้านคนอื่น
3. ร้านอาหาร 4. ผับ/บาร์/คาราโอเกะ
5. งานเลี้ยง เช่นงานแต่งงาน งานศพ งานสโมสร
6. งานบุญประเพณีวัฒนธรรม
7. งานรื่นเริงที่เอกชนจัด เช่นงานคอนเสิร์ต

23. ใน 12 เดือนที่แล้วเคยถูกเจ้าพนักงานจราจรตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจขณะขับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์หรือไม่

1. เคย ระดับแอลกอฮอล์ที่วัดได้.....มิลลิกรัม
 2. ไม่เคย 3. จำไม่ได้

24. ท่านเคยต้องโทษในคดีเมาแล้วขับจำนวน..... ครั้ง

25. ใน 12 เดือนที่แล้วเคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์หรือไม่

1. ไม่เคย 2. เคย จำนวน.....ครั้ง

26. อาการหลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

1. ขับชี่ยานพาหนะทันที 2. ไม่ขับชี่ยานพาหนะทันที

27. เหตุผลที่เมาแล้วขับ

1. ที่พักอาศัยอยู่ห่างไกล 2. ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ
 3. ประหยัดค่าใช้จ่าย 4. ไม่อยากจอดชี่ยานพาหนะส่วนตัวทิ้งไว้
 5. คิดว่าตนเองสามารถขับชี่ยานพาหนะของตนเองได้

ตอนที่ 3 ปัจจัยการเข้าถึงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และตัดสินใจเมาแล้วขับ

ปัจจัย	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ด้านบุคคล					
การถูกชักชวนจากเพื่อนและไม่เคยปฏิเสธจะดื่ม					
ในกลุ่มเพื่อนการดื่มแอลกอฮอล์ถือเป็นที่ยอมรับกระทำ					
การดื่มแอลกอฮอล์ทำให้รู้สึกมีความมั่นใจ					
ด้านวัฒนธรรม					
เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบพิธีกรรมพื้นถิ่น					
การดื่มแอลกอฮอล์ตามเทศกาล งานบุญ					
เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใช้ในการฉลอง แสดงความยินดี หรือการทำกิจกรรมร่วมกัน เช่น ลงแขกเกี่ยวข้าว ปลูกพืชในสวน					
ด้านธรรมเนียมการดื่มของชุมชน					
การดื่มแอลกอฮอล์เกิดปฏิสัมพันธ์ในชุมชน					
การดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สามารถสร้างความสัมพันธ์ในเครือญาติ					
ค่านิยมในการสร้างความสามัคคี					
ด้านสังคม					
การเข้าถึงร้านค้าที่จำหน่ายแอลกอฮอล์ได้ง่ายขึ้น					
เพื่อนหรือคนในชุมชนมีการตั้งวงดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ					
เพื่อนๆ วยเดียวกันก็ขับชี่รถขณะมีเมา					

ปัจจัย	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ด้านสภาพแวดล้อม (ครอบครัว)					
สมาชิกในครอบครัวไม่ได้มีการห้ามการดื่มแอลกอฮอล์					
สมาชิกในครอบครัวดื่มเครื่องแอลกอฮอล์					
สมาชิกในครอบครัวเชื่อว่าการดื่มแอลกอฮอล์ทำให้เกิดการพบปะสังสรรค์ในครอบครัว					
ด้านประสบการณ์ในการขับขี่					
มีความชำนาญในการขับขี่					
ไม่กลัวการเกิดอุบัติเหตุเมื่อเมาแล้วขับ					
เมาแล้วขับมาแล้วหลายครั้งไม่เกิดอุบัติเหตุ					
ด้านพฤติกรรมการต่อต้าน					
ชอบขับเร็วและเสี่ยง					
ไม่กลับถูกจับ/ปรับเพราะเมาแล้วขับ					
ชอบฝ่าฝืนกฎจราจร					

ตอนที่ 4. การรับรู้ข้อกฎหมาย การรับรู้เกี่ยวกับการเมาแล้วขับ

คำชี้แจง: แบบสอบถามในส่วนนี้เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจการรับรู้ข้อกฎหมาย

1. ท่านคิดว่าข้อความต่อไปนี้ ถูกหรือผิด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ในข้อที่คิดว่า ถูก และ × ในข้อที่คิดว่าผิด

คำถาม	คำตอบ
ปัจจุบันในประเทศไทยใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551	
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	
ผู้ขับขี่รถหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายนับว่าผิดกฎหมาย	
เบียร์ 1 กระป๋อง (330 มิลลิกรัม) ให้ปริมาณแอลกอฮอล์น้อยกว่า 50 มิลลิกรัม	
ในกรณีเมาแล้วขับจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท	
บทลงโทษของผู้ที่เมาแล้วขับแล้ว หากเกิดเหตุจนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจมีโทษ จำคุก 1-5 ปี ปรับไม่เกิน 20,000 บาท	
บทลงโทษของผู้ที่เมาแล้วขับแล้ว หากเกิดเหตุจนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ จะพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือถูกเพิกถอนไปเลย	
หากเมาแล้วขับและก่อให้เกิดความตายแก่บุคคลอื่น โทษ จำคุก 3-10 ปี ปรับ 60,000-200,000 บาท รวมทั้งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	
หากมีการกระทำผิดซ้ำจากกรณีเมาแล้วขับจะมีบทลงโทษเพิ่มขึ้น	
กรณีการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์มีโทษปรับเงินมากกว่า 1,000 บาท	

ตอนที่ 5. การรับรู้ปัญหาจากการเมาแล้วขับ

คำชี้แจง โปรดพิจารณาสถานการณ์ต่อไปนี้ และทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สมรรถภาพในการขับขี่ลดลง		
การดื่มสุราแล้วขับซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ		
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่น		
ท่านรับรู้หรือไม่เกี่ยวกับการรณรงค์ในหัวข้อ ดื่มไม่ขับ		
ท่านรับรู้หรือไม่ว่าถ้าระดับแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัม เมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในส่วนของงานประกันภัยรถยนต์ จะไม่รับผิดชอบค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายให้กับท่าน		
ท่านคิดว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับสร้างความเดือดร้อนต่อบุคคลอื่นหรือไม่		
ท่านมีคนรู้จัก เช่นญาติ แฟน เพื่อน ที่สามารถพาท่านกลับบ้านได้เมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ท่านรับรู้หรือไม่ว่ามีโทษทางกฎหมายของการดื่มแล้วขับ		
ท่านรับรู้หรือไม่ว่าหากเมาแล้วขับอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้		
ท่านรับรู้หรือไม่ว่าหากเมาแล้วขับอาจทำให้ผู้อื่นหรือตนเองเสียชีวิตได้		

ตอนที่ 6. เศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการตัดสินใจมาแล้วซ้ำ

ข้อความในส่วนนี้จะเป็นการสร้างสถานการณ์สมมติ ให้ท่านตอบคำถามตามพฤติกรรมการตัดสินใจในการเดินทางเมื่อขี่มoped

สถานการณ์สมมติที่ 1:
 เมื่อท่านได้ขี่มopedและต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักโดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ท่านจะเลือกเดินทางรูปแบบใด

ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่าย

ประเภท	พาหนะที่ใช้เดินทางไป (ให้เรียงลำดับ 1,2,3...6 จากบ่อยครั้งที่สุดไปถึงน้อยที่สุด)	เวลาใช้ในการเดินทางทั้งหมดต่อครั้ง (นาที)	ค่าใช้จ่ายต่อครั้ง (บาท)
รถยนต์/รถเก๋งส่วนบุคคล		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
รถโดยสารสาธารณะ(แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง)		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
รถจักรยาน		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
การเดินเท้า		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
อื่นๆ.....		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท

เหตุผลสำคัญที่ท่านเลือกยานพาหนะเป็นอันดับแรกในการเดินทาง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="radio"/> 1.ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง | <input type="radio"/> 2.ความสะดวกสบายในการเดินทาง | <input type="radio"/> 3.รวดเร็ว | <input type="radio"/> 4.ความปลอดภัยในการเดินทาง |
| <input type="radio"/> 5.ระยะเวลาการเดินทาง | <input type="radio"/> 6. เวลาพักผ่อน | <input type="radio"/> 7.เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ | <input type="radio"/> 8.สัมภาระ |
| <input type="radio"/> 9.ระยะทาง | <input type="radio"/> 10.อื่นๆ..... | | |

สถานการณ์สมมติที่ 2:

เมื่อท่านได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักของท่านและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่มีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับขี่ยานพาหนะ ท่านจะเลือกเดินทางรูปแบบใด

ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่าย

ประเภท	พาหนะที่ใช้เดินทางไป (ให้เรียงลำดับ 1,2,3...6 จากบ่อยครั้งที่สุดไปถึงน้อยที่สุด)	เวลาใช้ในการเดินทางทั้งหมดต่อครั้ง (นาที)	ค่าใช้จ่ายต่อครั้ง (บาท)
รถยนต์/รถเก๋งส่วนบุคคล		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
รถโดยสารสาธารณะ(แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง)		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
รถจักรยาน		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
การเดินเท้า		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
อื่นๆ.....		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท

เหตุผลสำคัญที่ท่านเลือกยานพาหนะเป็นอันดับแรกในการเดินทาง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1.ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 2.ความสะดวกสบายในการเดินทาง 3.รวดเร็ว 4.ความปลอดภัยในการเดินทาง
 5.ระยะเวลาการเดินทาง 6. เวลาพักผ่อน 7.เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 8.สัมภาระ
 9.ระยะทาง 10.อื่นๆ.....

สถานการณ์สมมติที่ 3:

เมื่อท่านได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักของท่านและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์และมีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับขียานพาหนะ (ผิดกฎหมาย) ท่านจะเลือกเดินทางรูปแบบใด

ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่าย

ประเภท	พาหนะที่ใช้เดินทางไป (ให้เรียงลำดับ1,2,3...6จากบ่อยครั้งที่สุดไปถึงน้อยที่สุด)	เวลาใช้ในการเดินทางทั้งหมดต่อครั้ง (นาที)	ค่าใช้จ่ายต่อครั้ง (บาท)
รถยนต์/รถเก๋งส่วนบุคคล		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
รถโดยสารสาธารณะ(แท็กซี่, จักรยานยนต์รับจ้าง)		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
รถจักรยาน		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
การเดินเท้า		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท
อื่นๆ.....		ไป.....นาที กลับ.....นาที	ไป.....บาท กลับ.....บาท

เหตุผลสำคัญที่ท่านเลือกยานพาหนะเป็นอันดับแรกในการเดินทาง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1.ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 2.ความสะดวกสบายในการเดินทาง 3.รวดเร็ว 4.ความปลอดภัยในการเดินทาง
 5.ระยะเวลาการเดินทาง 6. เวลารอคอย 7.เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 8.สัมภาระ
 9.ระยะทาง 10.ข้อบังคับกฎหมาย 11.อื่น ๆ.....

