

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

เนื่องจากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ได้แบ่งการศึกษาวิจัยออกเป็น 2 ส่วน กล่าวคือ ส่วนที่หนึ่ง เป็นการศึกษาถึงกลยุทธ์ และการดำเนินการโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุราโดยศึกษาในรูปแบบของการวิเคราะห์โครงการจากเอกสารและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง และส่วนที่สองนั้น เป็นการศึกษาถึงประสิทธิผลของโครงการ โดยศึกษาในรูปแบบของการวิจัยเชิงสำรวจถึงการเปิดรับข่าวสารของโครงการ ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะภายหลังการดื่มสุราของกลุ่มตัวอย่าง ดังนั้น การนำเสนอผลการวิจัย จึงนำเสนอออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

#### ส่วนที่ 1 การศึกษากลยุทธ์และการดำเนินการโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา

การศึกษากลยุทธ์และการดำเนินการโครงการในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาจากการสัมภาษณ์ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการวางแผนและการดำเนินโครงการจำนวนทั้งสิ้น 5 ท่าน และจากเอกสารและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

##### การสัมภาษณ์

ในการดำเนินการสัมภาษณ์นั้น ผู้วิจัย มีแนวการสัมภาษณ์ (Interview Guide) โดยกำหนดประเด็นคำถามตามแนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนประชาสัมพันธ์ แบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอน

##### 1) ขั้นตอนการแสวงหาข้อมูล

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบการวางแผนประชาสัมพันธ์ของบริษัท เอ็มดีเค คอนซัลแทนส์ (ประเทศไทย) จำกัด นั้น พบว่า ข้อมูลที่ใช้สำหรับการวางแผนประชาสัมพันธ์ การเขียนข่าวและบทความ รวมถึงการกำหนดประเด็นข่าวประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ที่เผยแพร่

แพร่ทางสื่อมวลชนนั้น ได้มาจากสถาบันการแพทย์ ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ ทั้งสิ้น อาทิเช่น สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรประจำปี ความรู้เกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ และ โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น โดยคุณพรทิวา เฉลิมวิภาส ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของ สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุขเป็นผู้รวบรวมข้อมูลจากการรายงานของส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

## 2) ขั้นการวางแผนการประชาสัมพันธ์

สำหรับการวางแผนการประชาสัมพันธ์นี้ได้กำหนดเป็นประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

### - การกำหนดวัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ที่ใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานและวางแผนประชาสัมพันธ์นี้ มีการแบ่งเป็น 2 ส่วนตามหน่วยงานที่รับผิดชอบ กล่าวคือ สำหรับสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการที่ริเริ่มโครงการนี้ ได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้คือ

1. เพื่อสร้างกระแสให้ประชาชนและผู้ขับขี่ยานพาหนะมีจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุเกี่ยวข้องเนื่องกับการดื่มสุรา
2. เพื่อลดอัตราการเกิดและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่มีผลมาจากการดื่มสุรา
3. เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรที่มีผลมาจากการดื่มสุรา

ซึ่งจากการสัมภาษณ์คุณพรทิวา เฉลิมวิภาส และคุณวันรุ่ง แสนแก้วนั้น ถึงเหตุผลที่กำหนดวัตถุประสงค์ไว้เช่นนี้ เนื่องจากเป็นโครงการที่ริเริ่มโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งจะต้องเขียนข้อเสนอ (proposal) เพื่อขออนุมัติ ดังนั้น วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ จึงควรอ่านแล้วเห็นถึงความยิ่งใหญ่ของโครงการ และผลที่เกิดขึ้นควรจะเกี่ยวข้องข้องกับการดำเนินการเพื่อสังคม

ในขณะที่ทางบริษัท เอ็มดีเค คอนซัลแทนส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้วางแผนการประชาสัมพันธ์ ได้กำหนดวัตถุประสงค์คือ

1. เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงอันตรายจากการดื่มสุราที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจร

2. เพื่อสร้างกระแสให้ชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมพร้อมในการบังคับใช้กฎหมาย การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

โดยเจ้าหน้าที่ทั้งสามคนของบริษัท ให้ความเห็นที่ตรงกันในการกำหนดวัตถุประสงค์เช่นนี้ก็เพื่อ ต้องการสร้างความตระหนัก (Awareness) ให้เกิดขึ้นแก่คนในสังคม ซึ่งเป็นสิ่งที่การประชาสัมพันธ์ สามารถทำให้เกิดเป็นจริงขึ้นได้ ทั้งนี้ผู้วางแผนการประชาสัมพันธ์หวังที่จะให้เกิดการเปิดรับสาร และเกิดการพูดต่อกันไป (Word to word) โดยไม่ได้หวังถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

#### - แนวทาง กลยุทธ์ และกิจกรรมในโครงการ

ในส่วนนี้เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่ของบริษัท เอ็มดีเค คอนซัลแทนส์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยตรง จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการวางแผนดำเนินการทั้งสามคน ได้แก่ คุณเบญจวรรณ คุณนิตยา และรัชฎา ได้มีการปรึกษากันและกำหนดออกมาเป็นกลยุทธ์ของโครงการ ได้แก่ การใช้การส่งข่าวประชาสัมพันธ์แบบข่าวแจก (press release) ไปยังสื่อมวลชนต่าง ๆ เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการขนาดเล็ก มีงบประมาณไม่มากนัก และไม่เพียงพอที่จะไปซื้อเวลาของสื่อหรือพื้นที่ในสื่อต่าง ๆ

สำหรับกิจกรรมนั้น มีกิจกรรมหลักคือ การแถลงข่าวเปิดตัวโครงการ ซึ่งคุณเบญจวรรณ ให้เหตุผลว่าที่กำหนดกิจกรรมนี้เป็นอันดับแรกก็เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบว่าขณะนี้มีการดำเนินการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถดื่มสุราขึ้นแล้ว และเพื่อก่อให้เกิดความสนใจต่อประเด็นนี้ในประชาชนทั่วไป แล้วจึงตามมาด้วย การจัดประกวดโลโก้และคำขวัญ ซึ่งคุณเบญจวรรณ ได้ให้เหตุผลว่า เป็นการดึงให้ประชาชนซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการโครงการเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการ ซึ่งพบว่าประชาชนกลุ่มต่าง ๆ ให้ความร่วมมือในระดับหนึ่ง ต่อมาจึงจัดให้มีสัมมนาเรื่องบทบาทของสื่อมวลชน และคนบันเทิงในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถดื่มสุรา เป็นการดึงให้สื่อมวลชนและคนในวงการบันเทิงต่าง ๆ ซึ่งเป็นกลุ่มบุคคลที่มีศักยภาพในการเผยแพร่ข่าวสารไปยังประชาชนกลุ่มเป้าหมายได้สูง และประชาชนส่วนใหญ่ก็ให้ความสำคัญ และสนใจติดตามพฤติกรรมและการแสดงออกและคำพูดของคนกลุ่มนี้ ดังนั้นจึงดึงคนกลุ่มนี้เข้ามาร่วมในการดำเนินโครงการ เพื่อให้กลายเป็นกระบอกเสียงที่จะสื่อสารไปยังประชาชนกลุ่มเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ผลจากการสัมมนา จึงได้จัดให้มีการก่อตั้งชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับรถขณะเมาสุราขึ้น (ซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อเป็น "ชมรมเมาไม่ขับ") เพื่อให้มีตัวแทนอย่างเป็นทางการและเป็นแกนสำคัญในการดำเนินการ

รณรงค์ เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และการเพื่อให้ประชาชนที่สนใจได้มีโอกาสเข้าร่วมในการรณรงค์เพื่อแก้ไขปัญหาในสังคมไทย โดยการสมัครเป็นสมาชิกของชมรม หรือเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ที่ชมรมได้จัดขึ้น

#### - การเลือกใช้สื่อ

สื่อที่ใช้มากที่สุดในการดำเนินโครงการ คือสื่อหนังสือพิมพ์ ซึ่งคุณเบญจวรรณ และคุณนิตยา ให้ความเห็นในเรื่องนี้ว่า เหตุผลที่ใช้สื่อหนังสือพิมพ์มากกว่าสื่ออื่น ๆ นั้น เพราะเป็นสื่อที่มีความหลากหลาย สามารถแพร่กระจายไปได้กว้างไกล และที่สำคัญหนังสือพิมพ์ส่วนใหญ่จะมีหน้าหรือคอลัมน์ที่สามารถนำเสนอประเด็นหรือเรื่องราวเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้ ซึ่งการจะได้รับการเผยแพร่หรือไม่ก็ขึ้นอยู่กับว่าหนังสือพิมพ์ฉบับนั้น ๆ เห็นความสำคัญของข่าวที่บริษัทส่งไปหรือไม่ โดยที่สื่อวิทยุและโทรทัศน์นั้น ก็เป็นสื่อส่วนหนึ่งที่ถูกใช้ในการเผยแพร่ข่าวสาร และการดำเนินโครงการ เนื่องจากเป็นสื่อที่เข้าถึงประชาชนได้เป็นจำนวนมาก และเป็นสื่อที่มีความน่าสนใจ คือให้ทั้งภาพและเสียง ซึ่งคุณเบญจวรรณได้กล่าวถึงการเลือกใช้ทั้ง 2 ประเภทนี้ว่า เนื่องจากโครงการนี้มีงบประมาณในการดำเนินงานอย่างจำกัด จึงไม่มีงบประมาณเพียงพอสำหรับการซื้อเวลาของสื่อ ดังนั้นการที่ข่าวสารบางอย่าง เช่น การจัดสัมมนา หรือการดำเนินโครงการ ได้รับการเผยแพร่ผ่านสื่อทั้งสองประเภทนี้ได้ก็เพราะว่าสื่อเหล่านั้น ๆ เห็นความสำคัญของปัญหานี้เอง จึงให้การช่วยเหลือ โดยการเผยแพร่ข่าวสารให้ แต่อย่างไรก็ตาม ก็ไม่สามารถนำเสนออย่างต่อเนื่องได้เช่นเดียวกับสื่อหนังสือพิมพ์ เพราะการเผยแพร่ผ่านสื่อโทรทัศน์และวิทยุั้นควรจะเป็นประเด็นที่ชัดเจน มีความสดใหม่ ไม่ซ้ำกับรายการอื่น ๆ ที่นำเสนอไปแล้ว ดังนั้นการเผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อทั้ง 2 ประเภทนี้จึงน้อยกว่าสื่อหนังสือพิมพ์ ทั้งนี้โดยมีสื่อประเภทนิตยสารเป็นสื่อที่ได้รับการเผยแพร่น้อยที่สุด ทั้งนี้เพราะส่วนใหญ่ของนิตยสารนั้นจะมีคอลัมน์ประจำ และนิตยสารที่มีนโยบายหรือจุดยืนในประเด็นที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้นมีจำนวนน้อย ส่วนใหญ่เป็นนิตยสารเกี่ยวกับความบันเทิงมากกว่า ดังนั้น ข่าวสารที่เกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จึงเผยแพร่ผ่านนิตยสารน้อยกว่าสื่ออื่น ๆ

#### 3) ขั้นตอนการดำเนินการ

บริษัท เอ็มดีเค คอนซัลแทนส์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบทั้งสามท่านจะเป็นผู้ดำเนินการทั้งหมด อย่างไรก็ตามก่อนจะดำเนินการใด ๆ เช่น การส่งข่าว

ประชาสัมพันธุ์ไปยังสื่อมวลชน เจ้าหน้าที่ของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัยจะเป็นผู้ตรวจสอบ และพิจารณาความเหมาะสมของข่าวประชาสัมพันธุ์นั้น ๆ ก่อนที่จะนำไปเผยแพร่ หากเห็นว่าไม่ถูกต้องหรือไม่เหมาะสมก็จะทำการแก้ไขก่อนที่จะนำไปเผยแพร่

#### 4) ขั้นตอนการประเมินผล

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่าย พบว่า ไม่มีการทำการประเมินผลอย่างเป็นทางการ มีเพียงการประเมินจากการให้ความร่วมมือของกลุ่มเป้าหมายในกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ และจากการให้ความร่วมมือของสื่อมวลชนในการเผยแพร่ข่าวประชาสัมพันธุ์

นอกจากการสัมภาษณ์เกี่ยวกับการดำเนินการประชาสัมพันธุ์ใน 4 ขั้นตอนนี้แล้ว ผู้วิจัยยังได้ถามเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินโครงการ โดยเจ้าหน้าที่ของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์ กล่าวว่า ปัญหาสำคัญคือ การขาดงบประมาณในการดำเนินการ ทำให้เกิดความล่าช้า และความต่อเนื่องในการดำเนินการ และการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ในขณะที่เจ้าหน้าที่ของบริษัท เอ็มดีเค คอนซัลแทนส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้กล่าวถึงปัญหาในการดำเนินการหลายประเด็นด้วยกันคือ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลข่าวสารซึ่งทางสถาบันการแพทย์ ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย เป็นผู้จัดมาให้ นั้นมักจะช้ามาก และไม่ใช้ข้อมูลปัจจุบัน หลาย ๆ ครั้งคุณเบญจวรรณ จึงต้องขอข้อมูลจากหน่วยราชการอื่นที่เกี่ยวข้องเอง โดยไม่ผ่านสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของงบประมาณจำกัด ความล่าช้าของการดำเนินงานตามระบบราชการ และปัญหาในประเด็นที่เกี่ยวกับวิสัยทัศน์ของผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจในการดำเนินโครงการของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย ทำให้กิจกรรมหรือการดำเนินการที่กำหนดไว้ไม่สามารถเป็นไปตามแผนที่ตั้งไว้

สำหรับข้อมูลจากเอกสารและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น เทปวิดิทัศน์ คาสเซ็ทเทปนั้น ผู้วิจัยได้รวบรวมและกำหนดเป็นประเด็น (ดังรายละเอียดในภาคผนวก ก) สรุปได้ดังนี้

การดำเนินการโครงการประชาสัมพันธุ์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา  
การดำเนินโครงการประชาสัมพันธุ์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา และเพื่อ  
การดำเนินโครงการ บรรลุตามวัตถุประสงค์ได้ กอปรกับทางสถาบันฯ มีโครงการ อื่น ๆ ที่ต้อง

รับผิดชอบอยู่หลายโครงการ ดังนั้นทางสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการ จึงได้จ้างบริษัทเอกชนคือ บริษัท เอ็ม ดี เค คอนซัลแทนส์ (ประเทศไทย) จำกัด วางแผนและดำเนินการโครงการประชาสัมพันธ์นี้ ภายใต้การควบคุมดูแลของสถาบันการแพทย์ ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข

เนื่องจากโครงการประชาสัมพันธ์นี้ เป็นโครงการรณรงค์ที่จัดทำขึ้นโดยความดำริของหน่วยงานภาครัฐ และมีลักษณะโครงการเป็นโครงการรณรงค์แบบต่อเนื่อง (ตามการแบ่งประเภทของบุษบา สุธีร, 2530) ซึ่งมีการกำหนดวัตถุประสงค์ ให้กลุ่มเป้าหมายมีพฤติกรรมไปในแนวทางที่ต้องการอย่างค่อยเป็นค่อยไป ดังนั้น การดำเนินการโครงการประชาสัมพันธ์จึงได้กำหนดการประชาสัมพันธ์ออกเป็นระยะ เพื่อสะดวกแก่การกำหนดกลยุทธ์ในการประชาสัมพันธ์ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามเวลาและสถานการณ์ที่เอื้ออำนวย โดยในการวิเคราะห์การดำเนินการโครงการประชาสัมพันธ์ จะขอยกมาเฉพาะแผนการประชาสัมพันธ์ในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ซึ่งดำเนินการตั้งแต่ 1 กันยายน 2538-30 กันยายน 2539 เท่านั้น เนื่องจากในขณะที่ทำการศึกษา (มีนาคม 2540) ก็ยังมีการดำเนินโครงการ ในระยะที่ 3 อยู่ ซึ่งผู้วิจัยไม่สามารถนำมาวิเคราะห์ได้เนื่องจากจะต้องทำการ วิจัยเชิงสำรวจ ถึงการเปิดรับข่าวสารของโครงการ ควบคู่ไปด้วยการวิเคราะห์การดำเนินการโครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

แผนการประชาสัมพันธ์ระยะที่ 1 ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ 1 กันยายน 2538 - 31 มกราคม 2539

แผนการประชาสัมพันธ์ระยะที่ 2 ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2539 - 30 กันยายน 2539

#### แผนการประชาสัมพันธ์ระยะที่ 1

โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในการดื่มสุราระยะที่ 1 นั้น ได้กำหนดวัตถุประสงค์สำหรับแผนการระยะที่ 1 ไว้ดังนี้

- เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงอันตรายจากการดื่มสุราที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

- เพื่อสร้างกระแสให้ชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมพร้อมในการบังคับใช้กฎหมาย การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

- เพื่อปูพื้นฐานในการดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์ระยะที่ 2 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถที่เกิดจากการดื่มสุรา

เนื่องจากว่าการประชาสัมพันธ์ในระยะที่ 1 นี้ เป็นช่วงการดำเนินการในระยะเริ่มต้น และกำหนดเวลาไว้เพียง 5 เดือน ดังนั้น การดำเนินการของโครงการ จึงออกมาในรูปของการเผยแพร่โครงการ ให้เป็นที่รู้จักพร้อมทั้งการเสนอข่าวประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชน เพื่อให้ตระหนักถึงอันตรายจากการขับขี่ขณะเมาสุรา พร้อมทั้งการปูพื้นฐานเพื่อการดำเนินการประชาสัมพันธ์ในระยะที่ 2 ด้วย ดังนั้นการดำเนินการโครงการ ในระยะที่ 1 จึงยังไม่มีกิจกรรมใดที่เด่นชัดนัก ดังรายละเอียดต่อไปนี้

#### 1. การแถลงข่าวและแนะนำโครงการ

โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจากการดื่มสุรานั้น ได้ทำการแถลงข่าวเปิดตัวอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2538 ณ ห้องประชุม 1 ชั้น 1 อาคาร 1 ดิกรกรมการแพทย์กระทรวงสาธารณสุข นนทบุรี ในเวลา 10.00 น. โดยมีนายแพทย์ วิฑูร แสงสิงแก้ว ปลัดกระทรวงสาธารณสุข เป็นประธานการแถลงข่าว และได้เผยแพร่การแถลงข่าวเปิดตัวโครงการผ่านสื่อมวลชนประเภทต่าง ๆ ซึ่งเป็นกลยุทธ์หนึ่งที่จะแนะนำโครงการให้เป็นที่รู้จัก และสร้างความสนใจให้เกิดขึ้นแก่ประชาชนได้

#### 2. การจัดประกวดคำขวัญและโลโก้ของโครงการ

เพื่อเป็นการกระตุ้นความสนใจและให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในโครงการประชาสัมพันธ์ นอกจากนี้ยังสามารถนำคำขวัญและโลโก้ที่ชนะเลิศไปใช้ในโครงการในระยะต่อไปได้อีกด้วย ดังนั้นสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข จึงได้จัดการประกวดขึ้น โดยมี การประชาสัมพันธ์การประกวดเป็นครั้งแรกในการแถลงข่าวเปิดตัวโครงการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2538 หลังจากนั้นจึงใช้การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ ซึ่งเป็นสื่อที่ค่อนข้างถาวร (สามารถเก็บไว้อ่านได้นาน) เมื่อเทียบกับสื่อมวลชนแขนงอื่น ๆ เช่น วิทยุ และโทรทัศน์ อีกทั้งต้นทุนต่อหน่วยในการส่งสารโดยใช้สื่อหนังสือพิมพ์ เมื่อเทียบกับสื่อโทรทัศน์ และวิทยุแล้ว จะมีต้นทุนต่ำกว่ามากและสามารถให้รายละเอียดได้มากกว่าอีกด้วย

การจัดประกวดคำขวัญและโลโก้ของโครงการนี้ได้เปิดโอกาสให้กับนักเรียน นักศึกษาและประชาชนทั่วไปส่งผลงานเข้าประกวดโดยมีการแยกประเภทของผู้ส่งงาน เป็น 3 กลุ่มหลัก คือ กลุ่มเด็กนักเรียนระดับประถมศึกษา, นักเรียนมัธยมศึกษา และนิสิต นักศึกษา และบุคคลทั่วไป โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้ จะต้องเป็นคำขวัญ และโลโก้ ที่มีเนื้อหาทรงคุณค่าให้ประชาชนเกิดการตื่นตัวและตระหนัก ถึงอันตรายจากการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา โดยโลโก้ขนาดเอ 4 (กว้าง 8.5 x 11.5 นิ้ว) ใช้สีตามอิสระ และคำขวัญ มีความยาวประมาณ 10-15 คำ สำหรับรางวัลนั้น ประเภทนักศึกษาและบุคคลทั่วไปมูลค่ารวม 100,000 บาท มัธยมและอาชีวศึกษา 60,000 บาท ประถมศึกษา 40,000 บาท

### 3 การส่งข่าวประชาสัมพันธ์

ซึ่งถือได้ว่าเป็นกิจกรรมหลักของการดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์ในระยะที่ 1 โดยการส่งข่าวประชาสัมพันธ์นี้ ได้เน้นที่สื่อหนังสือพิมพ์มากที่สุดโดยผู้วิจัยได้รวบรวมจากการสัมภาษณ์ และข่าวประชาสัมพันธ์ ที่ส่งผ่านไปยังสื่อหนังสือพิมพ์ซึ่งเป็นสื่อหลักของการส่งข่าวประชาสัมพันธ์และมีการเก็บรวบรวมไว้ มาประมวล และสรุปประเด็นเนื้อหาไว้ (ดังแสดงในตารางที่ 62 ในภาคผนวก ก.)

#### แผนการประชาสัมพันธ์ระยะที่ 2

การดำเนินการประชาสัมพันธ์ในระยะนี้ ก็เป็นการต่อเนื่องมาจากระยะที่ 1 โดยได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้ ดังนี้

- เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงอันตรายจากการดื่มสุราที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจากราง
- เพื่อสร้างกระแสให้ชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมพร้อมในการบังคับใช้กฎหมายการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

โดยในโครงการประชาสัมพันธ์ ระยะที่ 2 นี้ ได้ใช้กลยุทธ์เช่นเดียวกับระยะที่ 1 นั่นก็คือการส่งข่าวประชาสัมพันธ์ และได้กำหนดกิจกรรมเพิ่มเติมจากระยะที่ 1 เพื่อให้ประชาชนกลุ่มเป้าหมายเข้ามามีส่วนร่วมอย่างจริงจังมากขึ้น ดังรายละเอียด ต่อไปนี้



1. การจัดสัมมนา เรื่อง "บทบาทของสื่อมวลชน และคนบันเทิงในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยาน" เหตุจากรถจักรยาน

เนื่องจากผู้ดำเนินการโครงการประชาสัมพันธ์ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของสื่อมวลชน และบุคคลในวงการบันเทิงที่จะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนในการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา จึงได้จัดการสัมมนาครั้งนี้ขึ้น เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2539 เวลา 8.30-16.00 น. ณ ห้องพินาแมช 8 โรงแรมนิโก้ มหานคร โดยมีปลัดกระทรวงสาธารณสุขเป็นประธาน ซึ่งในงานนี้ได้มีสื่อมวลชนเข้าร่วมจำนวนมาก ภายใต้การดูแลและประสานงานกับมูลนิธิดำรง พุฒตาล ซึ่งได้รับหน้าที่การประสานงานกับผู้เข้าสัมมนา รวมทั้งความร่วมมือจากกลุ่ม "ทีวีวาทีก้าวใหม่" นำโดยคุณกรรณิกา ธรรมเกษร ซึ่งให้ความร่วมมืออย่างดี โดยในการสัมมนานี้ ได้แบ่งการสัมมนาออกเป็น 4 ช่วง

1) การสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานอันมีผลเนื่องมาจากสุรา

ผู้ดำเนินรายการ คุณดำรง พุฒตาล

ผู้ให้สัมภาษณ์ 1. บุตรและภรรยา ส.ค.ต.ไชยวัฒน์ แสงสังข์

(เด็กชายอนุพงษ์ และนางวรางคณา แสงสังข์)

2. คุณปิยะรัตน์ จงปิยะเลิศ (นักจัดรายการประจำ จส.100)

2) การอภิปรายสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานในประเทศไทย

และแนวทางการแก้ไข

ผู้ดำเนินรายการ แพทย์หญิง ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์

ผู้อภิปราย

1. พอ.นพ.ทัญญู ปรัชญานนท์

2. รศ.นพ.ไพบุลย์ ปรัชญานนท์

3. รศ.นพ.ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล

4. อาจารย์สุวงศ์ วัฒนภู

3) การทดลองและสาธิตการวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดโดยวิธีวัดทางลมหายใจ ด้วยเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ซึ่งตำรวจได้ตั้งชื่อมา

4) การอภิปรายทั่วไป เรื่องแนวทางการดำเนินงานของกลุ่มเพื่อรณรงค์ไม่ขับขี่ยานพาหนะเมื่อเมาสุรา และการสนับสนุนที่โครงการจากภาครัฐ

นอกจากกิจกรรมข้างต้นแล้ว สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุขก็ได้ ทำพิธีมอบรางวัล แก่ผู้ชนะเลิศการประกวดคำขวัญ และโลโก้ในการสัมมนาครั้งนี้ด้วย

## 2. การก่อตั้ง "ชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับชี่ยานพาหนะเมื่อเมาสุรา"

เป็นกิจกรรมที่ต่อเนื่องมาจากการสัมมนา ซึ่งได้กำหนดให้มีกลุ่มที่เป็นตัวแทนในการณรงคิไม่ขับชี่ยานพาหนะเมื่อเมาสุรา โดยได้มีการเลือกประธานชมรมไปเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2539 ณ ห้องอัมพรพิमान ชั้น 4 โรงแรมนิกรโก มหานคร คือ คุณดำรง พุฒตาล โดยชมรมนี้จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นเป็นสื่อกลางในการหาแนวร่วมเพื่อแก้ไขปัญหายาอุบัติเหตุ และเพื่อกระตุ้นให้สังคมตื่นตัวที่จะร่วมกันรับผิดชอบแก้ปัญหายาอย่างจริงจัง โดยสมาชิกของชมรมจะได้รับสิทธิพิเศษ คือ สามารถรับบริการปรึกษา ปัญหาฉุกเฉินทางโทรศัพท์และรับทราบข่าวการเคลื่อนไหวเกี่ยวกับอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปัจจุบันนี้ (มีนาคม 2539) มีสมาชิกชมรมทั้งสิ้น 146 คน

## 3. การส่งข่าวประชาสัมพันธ์

เป็นการดำเนินงานหลักของโครงการประชาสัมพันธ์นี้ โดยการเลือกใช้สื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ ประกอบกัน โดยใช้สื่อหนังสือพิมพ์เป็นสื่อหลัก ซึ่งในการประชาสัมพันธ์ ระยะเวลาที่ 2 นี้ได้มีการใช้สื่อวิทยุ และโทรทัศน์ในการประชาสัมพันธ์มากขึ้นด้วย (ดังรายละเอียดในตารางที่ 63-65 ในภาคผนวก ก.)

จากการดำเนินการโครงการประชาสัมพันธ์ ทั้ง 2 ระยะเวลา นี้ จะเห็นได้ว่าโครงการประชาสัมพันธ์นี้เป็นโครงการขนาดเล็ก ไม่ได้มีงบประมาณมากนัก สำหรับการทดสอบโฆษณาเพื่อนำเสนอทางสื่อโทรทัศน์ และวิทยุ หรือการจัดกิจกรรมอื่น ๆ ที่มากกว่านี้ ดังนั้น การดำเนินการประชาสัมพันธ์จึงออกมาในรูปของการส่งข่าวสารประชาสัมพันธ์โดยเน้นที่สื่อหนังสือพิมพ์ เป็นสื่อหลัก รองลงมาคือ สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ และสื่อนิตยสาร สำหรับสื่อวิทยุ และโทรทัศน์นั้นเป็นสื่อที่ยากแก่การติดตามค้นคว้า และบางครั้งทางผู้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ก็ไม่ได้บันทึกเก็บไว้ในขณะที่สื่อนิตยสารก็มีการเผยแพร่เป็นจำนวนน้อยครั้งมาก ดังนั้นผู้วิจัยจึงไม่นำประเด็นมาสรุปไว้ แต่สำหรับสื่อหนังสือพิมพ์นั้น เป็นสื่อที่คงทนกว่าและสามารถติดตามค้นคว้าได้ง่ายกว่าประกอบกับผู้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ ได้มีการตัดเก็บข่าวสารต่าง ๆ เข้าแฟ้มไว้ ทำให้ผู้วิจัยสามารถนำมาวิเคราะห์ และกำหนดเป็นประเด็นต่าง ๆ ได้และเพื่อความสะดวกสำหรับการวิเคราะห์เนื้อหาสารของข่าวการประชาสัมพันธ์ ผู้วิจัยจึงได้นำการดำเนินการโครงการประชาสัมพันธ์ทั้ง 2 ระยะเวลา มานำเสนอรวมกัน ในรูปแบบของตารางและจำแนกข่าวการประชาสัมพันธ์ และสื่อหนังสือพิมพ์ที่ใช้เปรียบเทียบกับวัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ และแผนการประชาสัมพันธ์ทั้ง 2 ระยะเวลา ดังนี้

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบกิจกรรมในโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์  
สุรากับวัตถุประสงค์ในการดำเนินโครงการ และแผนการประชาสัมพันธ์ระยะที่ 1-2

กิจกรรม	วัตถุประสงค์ของโครงการ			วัตถุประสงค์ของแผนการประชาสัมพันธ์	
	ข้อที่ 1	ข้อที่ 2	ข้อที่ 3	ข้อที่ 1	ข้อที่ 2
1. การแถลงข่าวและแนะนำโครงการ	✓	-	-	✓	-
2. การจัดประกวดคำขวัญ และโลโก้ของโครงการ	✓	-	-	✓	-
3. การจัดสัมมนา "บทบาทของสื่อมวลชนและคนบันเทิงในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สุรา"	✓	-	-	✓	-
4. การก่อตั้ง "ชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับชี่ยานพาหนะเมื่อเมาสุรา"	✓	✓	✓	✓	-
5. การส่งข่าวประชาสัมพันธ์	✓	✓	✓	✓	✓

จากตารางที่ 6 พบว่า กิจกรรมที่ตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ของโครงการ ทั้ง 3 ข้อได้แก่ การก่อตั้ง "ชมรมคนรุ่นใหม่ ไม่ขับชี่ยานพาหนะเมื่อเมาสุรา" และกิจกรรมในการส่งข่าวประชาสัมพันธ์ นอกจากนี้แล้วกิจกรรมอื่น ๆ จะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ของโครงการ เท่านั้น ซึ่งได้แก่การแถลงข่าวและแนะนำโครงการ การจัดประกวดคำขวัญ และโลโก้ของโครงการ และการจัดสัมมนา "บทบาทของสื่อมวลชนและคนบันเทิงในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สุรา" สำหรับวัตถุประสงค์ของแผนการประชาสัมพันธ์นั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมการส่งข่าวประชาสัมพันธ์ เท่านั้น ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ทั้งข้อที่ 1 และ 2 ส่วนกิจกรรมที่เหลือ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพียงข้อเดียว ซึ่งได้แก่กิจกรรมในการแถลงข่าวและแนะนำโครงการ การจัดประกวดคำขวัญ และโลโก้ของโครงการ การจัดสัมมนา "บทบาทของสื่อมวลชน และคนบันเทิงในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สุรา" และการก่อตั้งชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับชี่ยานพาหนะเมื่อเมาสุรา

ตารางที่ 7 ลำดับชั้นของวัตถุประสงค์ จำแนกตามรายการกิจกรรม

กิจกรรม	วัตถุประสงค์ เพื่อเปลี่ยนแปลง ความรู้	วัตถุประสงค์ เพื่อเปลี่ยนแปลง ทัศนคติ	วัตถุประสงค์ เพื่อเปลี่ยนแปลง พฤติกรรม
1. การแถลงข่าวและแนะนำโครงการ	-	✓	-
2. การจัดประกวดคำขวัญ และโลโก้ ของโครงการ	-	✓	-
3. การจัดสัมมนา "บทบาทของสื่อ มวลชนและคนบันเทิงในการแก้ ปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากการดื่ม สุรา"	✓	✓	-
4. การก่อตั้ง "ชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับ ชี่ยานพาหนะเมื่อเมาสุรา"	-	✓	✓
5. การส่งข่าวประชาสัมพันธ์	✓	✓	-

จากตารางที่ 7 เมื่อศึกษากิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ จำแนกตามวัตถุประสงค์ตามแนวคิดในด้านลำดับชั้นของผลกระทบ (Hierarchy of Effect) ซึ่งแบ่งผลของการสื่อสารไว้ 3 ประการ คือ 1) วัตถุประสงค์ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความรู้ของผู้รับสาร 2) วัตถุประสงค์ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้รับสาร และ 3) วัตถุประสงค์ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้รับสาร จากการวิเคราะห์กิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการตามวัตถุประสงค์ข้างต้น พบว่า กิจกรรมที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความรู้ของผู้รับสารนั้น ได้แก่ การจัดสัมมนาทบทวนบทบาทของสื่อมวลชนและคนบันเทิงในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา และการส่งข่าวประชาสัมพันธ์ กิจกรรมที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้รับสาร ได้แก่ กิจกรรมทั้ง 5 กิจกรรมของโครงการ โดยกิจกรรมที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้รับสาร มีเพียงกิจกรรมเดียวคือ การก่อตั้ง "ชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับชี่ยานพาหนะเมื่อเมาสุรา"

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตามรายชื่อหนังสือพิมพ์ ตั้งแต่  
1 กันยายน 2538 - 30 กันยายน 2539

รายชื่อสิ่งพิมพ์	จำนวน	ร้อยละ
ไทยรัฐ	6	5.28
เดลินิวส์	5	4.39
ข่าวสด	4	3.51
มติชน	4	3.51
แนวหน้า	4	3.51
วิภูจักร	6	5.28
บ้านเมือง	8	7.02
ผู้จัดการรายวัน	11	9.65
สยามรัฐ	11	9.65
สยามโพสต์	10	8.77
สื่อธุรกิจ	4	3.51
รายวันสยาม	3	2.63
กรุงเทพธุรกิจ	5	4.39
ฐานเศรษฐกิจ	1	0.88
ไฟแนนเชียลเดย์	2	1.75
ไทยแลนด์ไทม์	3	2.63
บิสซิเนสเดย์	2	1.75
สยามบิสซิเนสนิวส์	2	1.75
บางกอกโพสต์	6	5.28
เดอะ เนชั่น	1	0.88
คู่แข่งรายวัน	3	2.63
อีคอนนิวส์	4	3.51

## ตารางที่ 8 (ต่อ)

รายชื่อสิ่งพิมพ์	จำนวน	ร้อยละ
ประชาชาติธุรกิจ	1	0.88
วไรตี้	1	0.88
Safety Journal	1	0.88
The Student Magazine	1	0.88
Student Weekly	2	1.75
คู่แข่งธุรกิจ	2	1.75
สยามธุรกิจ	1	0.88
รวม	114	100.00

จากตารางที่ 8 จะเห็นว่า เมื่อจำแนกตามรายชื่อสื่อหนังสือพิมพ์แล้ว หนังสือพิมพ์บ้านเมือง และผู้จัดการรายวัน มีความถี่สูงที่สุดในการลงข่าวประชาสัมพันธ์ของโครงการ คิดเป็นร้อยละ 9.65 รองลงมาคือ หนังสือพิมพ์สยามโพสต์ คิดเป็นร้อยละ 8.77 หนังสือพิมพ์วัฏจักรเป็นอันดับที่สาม คิดเป็นร้อยละ 7.02 ซึ่งหนังสือพิมพ์ส่วนใหญ่จะมีการเสนอข่าวประชาสัมพันธ์ในจำนวนที่ใกล้เคียงกันคือ 1-3 ข่าว โดยเฉลี่ย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของข่าวการประชาสัมพันธ์ที่เผยแพร่ทางสื่อหนังสือพิมพ์

ข่าวประชาสัมพันธ์	จำนวน	ร้อยละ
การแถลงข่าวและแนะนำโครงการ	6	3.75
การประกวดคำขวัญและโลโก้	16	10.00
การขยายเวลาการปิดรับสมัครการประกวดคำขวัญและ โลโก้	9	5.63
การตรวจวัดและอุปกรณ์การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ	5	3.13
การจัดตั้งศาลจราจร	1	0.63
สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มสูงขึ้นและกว่าร้อยละ 80 เกี่ยวข้องกับสุรา	29	18.13
ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่ผิดกฎหมายและ กฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุรา	8	5.00
โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรจากการ ดื่มสุราของผู้ขับขี่ยานพาหนะมาแล้วอย่าขับขี่ ยานพาหนะ	11	6.88
สถิติการดื่มสุราของคนไทยและความสัมพันธ์ระหว่าง ปริมาณแอลกอฮอล์กับการแสดงออกและโอกาส ในการเกิดอุบัติเหตุจราจร	5	3.13
ปฏิทินข่าวการจัดสัมมนา	15	9.38
รายละเอียดและผลของการสัมมนา	18	11.25
สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย และผล กระทบต่อสังคม	4	2.50
ภาพข่าวโลโก้และคำขวัญที่ได้รับการคัดเลือกใช้ในการ เผยแพร่ และการมอบรางวัล	11	6.88

## ตารางที่ 9 (ต่อ)

ข่าวประชาสัมพันธ์	จำนวน	ร้อยละ
การก่อตั้งชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับชี่ยานพาหนะเมื่อเมาสุรา	17	10.63
สัมภาษณ์บุคคลต่าง ๆ เกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อไม่ให้ขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา	4	2.50
ประเภทของยานพาหนะ และช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	1	0.63
รวม	160	100.00

จากตารางที่ 9 จะเห็นได้ว่า ข่าวประชาสัมพันธ์ ส่วนใหญ่ที่เผยแพร่ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์นั้น จะเป็นข่าวเกี่ยวกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มสูงขึ้น และกว่าร้อยละ 80 เกี่ยวข้องกับสุรา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.13 รองลงมาคือ ข่าวเกี่ยวกับการสัมมนาในแง่ของรายละเอียดและผลที่ได้จากการสัมมนาคิดเป็นร้อยละ 11.25 นอกจากนี้ จะเป็นข่าวประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการประกวดคำขวัญและโลโก้ คิดเป็นร้อยละ 10.00 โดยข่าวที่ได้รับการเผยแพร่น้อยที่สุด คือ การจัดตั้งศาลจราจรและ ประเภทของยานพาหนะ และช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 0.63 เท่านั้น



## ส่วนที่ 2 การศึกษาประสิทธิผลของโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุ จากรางการดื่มสุรา

การศึกษาประสิทธิผลของโครงการในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาในรูปแบบของการวิจัยเชิงสำรวจ โดยใช้การสัมภาษณ์เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้ การเปิดรับข่าวสารของโครงการ ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ภายหลังจากการดื่มสุราของกลุ่มตัวอย่างดังนั้น ผลการวิจัยที่ได้จากแบบสอบถามเหล่านี้ ผู้วิจัยได้นำเสนอเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิจัยที่นำมาอธิบายในเชิงพรรณนา ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาเกี่ยวกับลักษณะทางด้านประชากร เศรษฐกิจ ความสามารถและประสบการณ์เกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะ การเปิดรับข่าวสารของโครงการ ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่ยานพาหนะภายหลังจากการดื่มสุรา ซึ่งแสดงผลในรูปของร้อยละและค่าเฉลี่ย

ตอนที่ 2 ผลการวิจัยที่นำมาอธิบายในเชิงวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1-4 โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (ONE-WAY ANOVA) และ *t*-test เพื่อทดสอบความแตกต่าง และใช้สถิติสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson Product-Moment Correlation Coefficients) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารของโครงการ จากสื่อมวลชนและสื่ออื่น ๆ กับ ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม การขับขี่ยานพาหนะภายหลังจากการดื่มสุรา

สถาบันวิจัยประชากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา

### 1.1 ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ ความสามารถและประสบการณ์ เกี่ยวกับการขับ รื้อยานพาหนะ

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	303	77.7
หญิง	87	22.3
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจ ส่วนใหญ่จะเป็นเพศชาย คิดเป็น  
ร้อยละ 77.7

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
18 - 24 ปี	171	43.8
25 - 31 ปี	132	33.8
32 - 37 ปี	45	11.6
38 - 44 ปี	30	7.7
45 - 51 ปี	8	2.1
51 ปีขึ้นไป	4	1.0
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 18-24 ปี คิดเป็นร้อยละ 43.8 รองลงมาคือ อายุระหว่าง 25-31 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.8 โดยผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 51 ปี ขึ้นไปเป็นจำนวนที่น้อยที่สุด คือ ร้อยละ 1.0

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเรียนหนังสือ	7	1.8
ประถมศึกษา	19	4.9
มัธยมศึกษาตอนต้น	28	7.2
มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า	118	30.3
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	83	21.3
ปริญญาตรี	103	26.4
สูงกว่าปริญญาตรี	32	8.2
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 12 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือเทียบเท่า คือ ร้อยละ 30.3 รองลงมา ได้แก่ ผู้ที่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี คือ ร้อยละ 26.4 นอกนั้น คือผู้ที่มีการศึกษาในระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่า ร้อยละ 21.3 ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 8.2 ซึ่งใกล้เคียงกับผู้ที่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น คือร้อยละ 7.2 โดยมีผู้ที่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 4.9 ทั้งนี้ ผู้ที่ไม่เคยเรียนหนังสือเลยเป็นจำนวนน้อยที่สุด คือร้อยละ 1.8

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
นิสิต นักศึกษา	94	24.1
ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ	53	13.6
พนักงานบริษัทเอกชน	125	32.0
ค้าขาย / กิจการส่วนตัว	36	9.2
รับจ้างทั่วไป / งานบริการ	82	21.1
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 32.0 รองลงมา ได้แก่ นิสิต นักศึกษา ร้อยละ 24.1 ซึ่งใกล้เคียงกับอาชีพรับจ้างทั่วไป/งานบริการ ร้อยละ 21.1 โดยมีอาชีพ ค้าขาย/กิจการส่วนตัว เป็นจำนวนที่น้อยที่สุดคือ ร้อยละ 9.2

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ส่วนตัว

รายได้ส่วนตัว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 6,000 บาท	117	30.0
6,001 - 10,000 บาท	107	27.4
10,001 - 15,000 บาท	79	20.3
15,001 - 25,000 บาท	53	13.6
25,001 - 35,000 บาท	16	4.1
มากกว่า 35,001 บาท	18	4.6
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 6,000 บาท ร้อยละ 30.0 รองลงมา คือผู้มีรายได้ระหว่าง 6,001-10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 27.4 โดยผู้มีรายได้มากกว่า 35,001 บาท มีเพียงร้อยละ 4.6 และใกล้เคียงกับผู้มีรายได้ ระหว่าง 25,001-35,000 บาท ซึ่งเป็นจำนวนน้อยที่สุด คือร้อยละ 4.1

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประเภทยานพาหนะที่ขับขี่เป็นประจำ

ประเภทยานพาหนะ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์	195	50.0
รถยนต์	195	50.0
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 15 พบว่า ประเภทยานพาหนะที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่เป็นประจำ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์เป็นจำนวนที่เท่ากัน คือร้อยละ 50.0

ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความสามารถในการขี่รถจักรยานยนต์

ความสามารถในการขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ขี่ไม่ได้	81	20.8
ขี่ได้	309	79.2
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ สามารถขี่รถจักรยานยนต์ได้ถึงร้อยละ 79.2 ผู้ที่ไม่สามารถขี่รถจักรยานยนต์ได้มีเพียงร้อยละ 20.8 เท่านั้น

ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความสามารถในการขับรถยนต์

ความสามารถในการขับรถยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ขับไม่ได้	88	22.8
ขับได้	302	77.4
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สามารถขับรถยนต์ได้ถึงร้อยละ 77.4 โดยผู้ที่ไม่สามารถขับรถยนต์ได้มีเพียงร้อยละ 22.8 เท่านั้น

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการมีใบอนุญาตในการขี่รถจักรยานยนต์

การมีใบอนุญาตในการขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มี	168	43.1
มี	222	56.9
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 18 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตในการขี่รถจักรยานยนต์ คือ ร้อยละ 56.9 โดยมีผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตในการขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 43.1



ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการมีใบอนุญาตในการขับรถยนต์

การมีใบอนุญาตในการขับรถยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มี	146	37.4
มี	244	62.6
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตในการขับรถยนต์ คือร้อยละ 62.6 โดยผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตในการขับรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 37.4.

ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ในการขี่รถจักรยานยนต์

ประสบการณ์ในการขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 4 ปี	171	43.8
5-9 ปี	100	25.6
10-14 ปี	71	18.2
15-19 ปี	27	6.9
มากกว่า 20 ปี	21	5.4
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 24 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขี่รถจักรยานยนต์ น้อยกว่า 4 ปี คือ ร้อยละ 43.8 รองลงมา คือ 5-9 ปี คิดเป็นร้อยละ 25.6 โดยผู้ที่มีประสบการณ์ในการขี่รถจักรยานยนต์ 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.9 และใกล้เคียงกับผู้ที่มีประสบการณ์ในการขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 20 ปี ซึ่งเป็นจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 5.4.

ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ในการขับรถยนต์

ประสบการณ์ในการขับรถยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 4 ปี	232	59.5
5 - 9 ปี	86	22.1
10 - 14 ปี	43	11.0
15 - 19 ปี	10	2.6
มากกว่า 20 ปี	19	4.9
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 21 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ ในการขับรถยนต์น้อยกว่า 4 ปี คือร้อยละ 59.5 รองลงมา คือ 5-9 ปี โดยผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มากกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.9 และผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์ 15-19 ปี เป็นจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 2.6

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.2 การเปิดรับข่าวสารของโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความมากน้อยในการเปิดรับข่าวสาร การรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จากสื่อมวลชน

ความมากน้อยในการเปิดรับ	สื่อมวลชน			
	โทรทัศน์	วิทยุ	หนังสือพิมพ์	นิตยสาร
มากที่สุด	216 (55.4)	44 (11.3)	57 (14.8)	11 (2.8)
มาก	109 (27.9)	144 (36.9)	108 (27.7)	30 (7.7)
ปานกลาง	46 (11.8)	141 (36.2)	124 (31.8)	94 (24.1)
น้อย	16 (4.1)	45 (11.5)	80 (20.5)	161 (41.3)
ไม่เคยเลย	3 (0.8)	16 (4.1)	21 (5.4)	94 (24.1)
รวม	390 (100.0)	390 (100.0)	390 (100.0)	390 (100.0)

จากตารางที่ 22 พบว่า การเปิดรับข่าวสารของโครงการ ของกลุ่มตัวอย่างจากสื่อโทรทัศน์นั้น กลุ่มตัวอย่างได้เปิดรับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 55.4 รองลงมาคือผู้ที่เปิดรับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 11.8 โดยผู้ที่ไม่เคยเปิดรับข่าวสารโครงการ จากโทรทัศน์เลย เป็นจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 0.8 สำหรับวิทยุ นั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ จะเปิดรับข่าวสารของโครงการมาก คือ ร้อยละ 36.9 รองลงมา คือ ผู้ที่เปิดรับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 36.2 โดยผู้ที่ไม่เคยเปิดรับข่าวสาร จากวิทยุเลยเป็นจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 4.1 สำหรับหนังสือพิมพ์นั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ จะเปิดรับข่าวสารของโครงการ ปานกลางคือ ร้อยละ 31.8 รองลงมาคือ ผู้ที่เปิดรับข่าวสารมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.7 โดยผู้ที่ไม่เคยเปิดรับข่าวสารจากหนังสือพิมพ์เลยเป็นจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 5.4 สำหรับนิตยสารนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะเปิดรับข่าวสารของโครงการน้อย คือ ร้อยละ 41.3 รองลงมาคือผู้ที่เปิดรับข่าวสาร ปานกลางคิดเป็นร้อยละ 24.1 โดยผู้ที่เปิดรับข่าวสารของโครงการ มากที่สุดคิดเป็นจำนวนน้อยที่สุด คือร้อยละ 2.8

ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความมากน้อยในการเปิดรับข่าวสาร การรณรงค์ เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรจากสื่ออื่น ๆ

ความมากน้อยในการเปิดรับ	สื่ออื่น ๆ		
	โปสเตอร์	ป้ายโฆษณา	สื่อบุคคล
มากที่สุด	1 (0.3)	4 (1.0)	-
มาก	1 (0.3)	3 (0.8)	-
ปานกลาง	2 (0.5)	1 (0.3)	-
น้อย	2 (0.5)	6 (1.5)	2 (0.5)
ไม่เคยเลย	384 (98.5)	376 (96.4)	388 (99.5)
รวม	390 (100.0)	390 (100.0)	390 (100.0)

จากตารางที่ 23 พบว่าการเปิดรับข่าวสารของโครงการฯ จากโปสเตอร์นั้นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นผู้ที่ไม่เคยเปิดรับข่าวสารของโครงการฯ จากโปสเตอร์เลยคิดเป็นร้อยละ 98.5 รองลงมาคือผู้ที่เปิดรับน้อย และปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 0.5 ซึ่งใกล้เคียงกับผู้ที่เปิดรับข่าวสารมากและมากที่สุด ซึ่งเป็นจำนวนน้อยที่สุด คือร้อยละ 0.3 สำหรับป้ายโฆษณานั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คือผู้ที่ไม่เคยเปิดรับข่าวสารของโครงการฯ จากป้ายโฆษณาเลย คิดเป็นร้อยละ 96.4 รองลงมาคือผู้ที่เปิดรับน้อย คิดเป็นร้อยละ 1.5 โดยผู้ที่เปิดรับข่าวสารปานกลางนั้นเป็นจำนวนน้อยที่สุด คือร้อยละ 0.3 สำหรับการฟังจากบุคคลอื่นนั้นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คือ ผู้ที่ไม่เคยเปิดรับข่าวสารของโครงการฯ จากบุคคลอื่นเลย คิดเป็นร้อยละ 99.5 รองลงมาคือ ผู้ที่เปิดรับข่าวสารของโครงการน้อย และเป็นจำนวนน้อยที่สุดด้วย คือ ร้อยละ 0.5

ตารางที่ 24 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างในการเปิดรับ  
ข่าวสารการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา จำแนกตามประเภทของ  
สื่อมวลชน และสื่ออื่น ๆ

ประเภทของสื่อ	X	S.D.	ระดับการเปิดรับ
สื่อมวลชน	3.31	0.63	ปานกลาง
โทรทัศน์	4.33	0.63	สูง
วิทยุ	3.40	0.89	ปานกลาง
หนังสือพิมพ์	3.28	0.97	ปานกลาง
นิตยสาร	2.24	1.10	ต่ำ
สื่ออื่น ๆ	1.04	0.19	ต่ำมาก
โปสเตอร์	1.03	0.30	ต่ำมาก
ป้ายโฆษณา	1.09	0.50	ต่ำ
สื่อบุคคล	1.01	0.07	ต่ำมาก

จากตารางที่ 24 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์จากสื่อมวลชนใน  
ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.31 โดยมีการเปิดรับจากสื่อโทรทัศน์มากที่สุด คิดเป็นค่า  
เฉลี่ย 4.33 รองลงมาคือ สื่อวิทยุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.40 และสื่อหนังสือพิมพ์ และนิตยสารตาม  
ลำดับค่าเฉลี่ยคือ 3.28 และ 2.24 สำหรับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์จากสื่ออื่น ๆ นั้นพบว่า  
มีระดับการเปิดรับต่ำมากคือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.04 โดยเปิดรับจากสื่อป้ายโฆษณามากที่สุด โดย  
มีค่าเฉลี่ยเพียง 1.09 ซึ่งใกล้เคียงกับสื่อโปสเตอร์ และสื่อบุคคลซึ่งมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ 1.03  
และ 1.01 ตามลำดับ

ตารางที่ 25 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่มึนเมาจากสื่อมวลชนและสื่ออื่น ๆ

ระดับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ (X)	จำนวน	ร้อยละ
การเปิดรับข่าวสารต่ำมาก (1.00-1.50)	18	4.6
การเปิดรับข่าวสารต่ำ (1.51-2.50)	344	88.2
การเปิดรับข่าวสารปานกลาง (2.51-3.50)	28	7.2
การเปิดรับข่าวสารสูง (3.51-4.50)	-	-
การเปิดรับข่าวสารสูงมาก (4.51-5.00)	-	-
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 25 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คือ ผู้ที่มีการเปิดรับข่าวสารต่ำ คิดเป็นร้อยละ 88.2 รองลงมาคือ ผู้ที่มีการเปิดรับข่าวสารปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 7.2 โดยผู้ที่เปิดรับข่าวสารต่ำมาก เป็นจำนวนน้อยที่สุด คือร้อยละ 4.6 ทั้งนี้ไม่มีกลุ่มตัวอย่าง คนใดเลยที่มีการเปิดรับข่าวสารในระดับสูง และสูงมาก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 28 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามหน่วยงานที่คิดว่ารับผิดชอบการ  
ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

หน่วยงาน	คำตอบ			รวม
	ใช่	ไม่ใช่	ไม่ตอบ	
สำนักงานป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	158(40.0)	174(44.6)	60(15.4)	390(100.0)
สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและ สาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข	53(13.6)	277(71.0)	60(15.4)	390(100.0)
กองสารนิเทศ กรมตำรวจ	159(40.8)	171(43.8)	60(15.4)	390(100.0)

จากตารางที่ 28 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คิดว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ  
ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คือกองสารนิเทศ กรมตำรวจ คิดเป็นร้อยละ  
40.8 ซึ่งใกล้เคียงกับสำนักงานป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี คือร้อยละ 40.0 โดย  
ผู้ที่คิดว่าสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ และสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข เป็นผู้รับผิดชอบ  
การประชาสัมพันธ์ นั้น เป็นจำนวนน้อยที่สุดคือ ร้อยละ 13.6 ทั้งนี้มีผู้ไม่ตอบ คิดเป็นร้อยละ 15.4

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 27 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข่าวสารที่ได้รับจากสื่อโทรทัศน์

ข่าวสารที่ได้รับ	การได้รับข่าวสาร		รวม
	ได้	ไม่ได้รับ	
อันตรายจากการขับขี่ยานพาหนะ	332 (85.1)	58 (14.9)	390(100.0)
สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถในประเทศไทยและผลกระทบต่อสังคม	137 (35.1)	253 (64.9)	390(100.0)
สถิติและข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจากการดื่มสุรา	156 (40.0)	234 (60.0)	390(100.0)
การนำเข้าและการดื่มสุราของคนไทย	116 (29.7)	274 (70.3)	390(100.0)
ปริมาณการดื่มสุราที่เหมาะสมก่อนการขับขี่ยานพาหนะ	97 (24.9)	293 (75.1)	390(100.0)
ความรู้เกี่ยวกับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์และเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ	111 (28.5)	279 (71.5)	390(100.0)
การประกวดคำขวัญและโลโก้	78 (20.0)	312 (80.0)	390(100.0)
การสัมมนาบทบาทของสื่อมวลชนและคนบันเทิงในการลดอุบัติเหตุจากรถจากการดื่มสุรา	116 (29.7)	274 (70.3)	390(100.0)
การก่อตั้งชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา	62 (15.9)	328 (84.1)	390(100.0)

จากตารางที่ 27 พบว่าข่าวสารที่กลุ่มตัวอย่างได้รับจากโทรทัศน์ มากที่สุดคือ อันตรายจากการขับขี่ยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 85.1 รองลงมา คือ สถิติและข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจากการดื่มสุราคิดเป็นร้อยละ 40.0 ส่วนข่าวสารที่กลุ่มตัวอย่างได้รับจากโทรทัศน์เป็นอันดับที่ 3 คือ สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถในประเทศไทย และผลกระทบต่อสังคมโดยข่าวสารจากโทรทัศน์ที่กลุ่มตัวอย่างได้รับน้อยที่สุดคือ การก่อตั้งชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 15.9



ตารางที่ 28 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข่าวสารที่ได้รับจากสื่อวิทยุ

ข่าวสารที่ได้รับ	การได้รับข่าวสาร		รวม
	ได้	ไม่ได้รับ	
อันตรายจากการขับขี้นขณะเมาสุรา	157 (40.3)	233 (59.7)	390(100.0)
สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยและ ผลกระทบต่อสังคม	102 (26.2)	288 (73.8)	390(100.0)
สถิติและข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการ ดื่มสุรา	90 (23.1)	300 (76.9)	390(100.0)
การนำเข้าและการดื่มสุราของคนไทย	56 (14.4)	334 (85.6)	390(100.0)
ปริมาณการดื่มสุราที่เหมาะสมก่อนการขับขี้น ยานพาหนะ	50 (12.8)	340 (87.2)	390(100.0)
ความรู้เกี่ยวกับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ และเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์สำหรับผู้ ขับขี้นยานพาหนะ	81 (15.6)	329 (84.4)	390(100.0)
การประกวดคำขวัญและโลโก้	78 (20.0)	312 (80.0)	390(100.0)
การสัมมนาบทบาทของสื่อมวลชนและคนบันเทิง ในการลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา	55 (14.1)	335 (85.9)	390(100.0)
การก่อตั้งชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับขี้นยานพาหนะ ขณะเมาสุรา	60 (15.4)	330 (84.6)	390(100.0)

จากตารางที่ 28 พบว่า ข่าวสารที่กลุ่มตัวอย่างที่รับจากวิทยุมากที่สุด คือ อันตรายจากการขับขี้นขณะเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 40.0 รองลงมาคือ สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย และผลกระทบต่อสังคม คิดเป็นร้อยละ 26.2 ส่วนอันดับที่ 3 คือ ข่าวสารเกี่ยวกับสถิติ และข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา คิดเป็นร้อยละ 23.1 โดยข่าวสารจากวิทยุที่กลุ่มตัวอย่างได้รับน้อยที่สุด คือ การสัมมนาบทบาทของสื่อมวลชน และคนบันเทิงในการลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา คิดเป็นร้อยละ 14.1

ตารางที่ 29 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข่าวสารที่ได้รับจากหนังสือพิมพ์

ข่าวสารที่ได้รับ	การได้รับข่าวสาร		รวม
	ได้	ไม่ได้รับ	
อันตรายจากการขับซึ้ขณะเมาสุรา	150 (38.5)	240 (61.5)	390(100.0)
สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยและ ผลกระทบต่อสังคม	105 (26.9)	285 (73.1)	390(100.0)
สถิติและข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการ ดื่มสุรา	129 (33.1)	261 (66.9)	390(100.0)
การนำเข้าและการดื่มสุราของคนไทย	108 (27.7)	282 (72.3)	390(100.0)
ปริมาณการดื่มสุราที่เหมาะสมก่อนการขับซึ้ ยานพาหนะ	59 (15.1)	331 (84.9)	390(100.0)
ความรู้เกี่ยวกับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ และเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์สำหรับผู้ ขับซึ้ยานพาหนะ	71 (18.2)	319 (81.8)	390(100.0)
การประกวดคำขวัญและโลโก้	78 (20.0)	312 (80.0)	390(100.0)
การสัมมนาบทบาทของสื่อมวลชนและคนบันเทิง ในการลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา	57 (14.6)	333 (85.4)	390(100.0)
การก่อตั้งชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับซึ้ยานพาหนะ ขณะเมาสุรา	47 (12.1)	343 (87.9)	390(100.0)

จากตารางที่ 29 พบว่า ข่าวสารที่กลุ่มตัวอย่างได้รับจากหนังสือพิมพ์มากที่สุดคือ  
อันตรายจากการขับซึ้ขณะเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 38.5 รองลงมาคือ สถิติและข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ  
จราจรจากการดื่มสุรา คิดเป็นร้อยละ 33.1 ส่วนข่าวสารที่กลุ่มตัวอย่างได้รับจากหนังสือพิมพ์  
ในลำดับต่อมาคือ สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย และผลกระทบต่อสังคมโดยข่าวสาร  
จากหนังสือพิมพ์ที่กลุ่มตัวอย่างได้รับน้อยที่สุดคือ การก่อตั้งชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับซึ้ยาน  
พาหนะขณะเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 12.1

ตารางที่ 30 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข่าวสารที่ได้รับจากสื่อนิตยสาร

ข่าวสารที่ได้รับ	การได้รับข่าวสาร		รวม
	ได้	ไม่ได้รับ	
อันตรายจากการขับขี่ขณะเมาสุรา	26 (6.7)	364 (93.3)	390(100.0)
สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถจักรยานในประเทศไทยและผลกระทบต่องสังคม	16 (4.1)	374 (95.9)	390(100.0)
สถิติและข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานดื่มสุรา	38 (9.7)	352 (90.3)	390(100.0)
การนำเข้าและการดื่มสุราของคนไทย	58 (14.4)	334 (85.6)	390(100.0)
ปริมาณการดื่มสุราที่เหมาะสมก่อนการขับขี่ยานพาหนะ	42 (10.8)	348 (89.2)	390(100.0)
ความรู้เกี่ยวกับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์และเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ	41 (10.5)	349 (89.5)	390(100.0)
การประกวดคำขวัญและโลโก้	36 (9.2)	354 (90.8)	390(100.0)
การสัมมนาบทบาทของสื่อมวลชนและคนบันเทิงในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานดื่มสุรา	34 (8.7)	356 (91.3)	390(100.0)
การก่อตั้งชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา	38 (9.7)	352 (90.3)	390(100.0)

จากตารางที่ 30 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ค่อยได้รับข่าวสารจากนิตยสารมากเท่าใดนัก โดยข่าวสารที่กลุ่มตัวอย่างได้รับจากนิตยสารมากที่สุดคือ การนำเข้าและการดื่มสุราของคนไทย คิดเป็นร้อยละ 14.4 รองลงมาคือ ปริมาณการดื่มสุราที่เหมาะสมก่อนการขับขี่ยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 10.8 ซึ่งใกล้เคียงกับข่าวสารในเรื่องความรู้เกี่ยวกับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ และเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์ สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ คือร้อยละ 10.5 โดยข่าวสารจากนิตยสารที่กลุ่มตัวอย่างได้รับน้อยที่สุดคือ สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถจักรยานในประเทศไทย และผลกระทบต่องสังคม คิดเป็นร้อยละ 4.1

ตารางที่ 31 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการเข้าร่วมกิจกรรมในโครงการ  
ประชาสัมพันธ์ เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานตีมือ

กิจกรรม	การเข้าร่วมกิจกรรม		รวม
	เข้าร่วม	ไม่เข้าร่วม	
การประกวดคำขวัญ	22 (5.6)	368 (94.4)	390(100.0)
การประกวดโลโก้	9 (2.3)	381 (97.7)	390(100.0)
การสัมมนาบทบาทของสื่อมวลชนและคน บันเทิงในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน ตีมือ	10 (2.6)	380 (97.4)	390(100.0)
การสมัครเป็นสมาชิกชมรมคนรุ่นใหม่ไม่ขับซึ ยานพาหนะขณะเมาสุรา	12 (3.1)	378 (96.9)	390(100.0)
รวม	53 (3.40)	1,507(96.60)	1,560(100.0)

จากตารางที่ 31 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากไม่ได้เข้าร่วมในกิจกรรมใดเลย โดยกิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมมากที่สุดคือ การประกวดคำขวัญ คิดเป็นร้อยละ 5.6 รองลงมาคือ การสมัครเป็นสมาชิกชมรมคนรุ่นใหม่ ไม่ขับซึยานพาหนะขณะเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 3.1 ซึ่งใกล้เคียงกับการเข้าร่วมการสัมมนาบทบาทของสื่อมวลชน และคนบันเทิงในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานตีมือ คิดเป็นร้อยละ 2.6 โดยกิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมน้อยที่สุดคือ การประกวดโลโก้ คิดเป็นร้อยละ 2.3

ตารางที่ 32 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเหตุผลในการเข้าร่วมกิจกรรม

เหตุผล	จำนวน	ร้อยละ
อยากมีส่วนร่วมในการรณรงค์ลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุราคิดว่ามีประโยชน์ต่อสังคม	11	2.9
โรงเรียนหรือหน่วยงานบังคับ	6	1.5
เห็นแก่ของรางวัล	1	0.3
เข้าร่วมโดยบังเอิญ	1	0.3
ไม่ตอบ	371	95.2
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 32 พบว่า เหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมกิจกรรมของโครงการ มากที่สุด คือ อยากมีส่วนร่วมในการรณรงค์ลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา และคิดว่าเป็นกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อสังคม คิดเป็นร้อยละ 2.9 รองลงมาคือ โรงเรียนหรือหน่วยงานบังคับ คิดเป็นร้อยละ 1.5 โดยเหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมกิจกรรมน้อยที่สุดคือ การเข้าร่วมโดยบังเอิญและเห็นแก่รางวัล อย่างไรก็ตามกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงเหตุผลในการเข้าร่วมกิจกรรม เป็นจำนวนถึงร้อยละ 95.2

ตารางที่ 33 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายการโทรทัศน์ ที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับ การรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

รายการ	การได้รับข่าวสาร		รวม
	ได้รับ	ไม่ได้รับ	
บ้านเลขที่ 5	181 (46.4)	209 (53.6)	390(100.0)
เจาะใจ	168 (43.1)	222 (56.9)	390(100.0)
ครบเครื่องเรื่องผู้หญิง	63 (16.2)	327 (83.8)	390(100.0)
โชว์ใหม่บายศศิธร	64 (16.4)	328 (83.6)	390(100.0)
มอร์นิ่ง ทอล์ค	40 (10.3)	350 (89.7)	390(100.0)
ช่วยกันดูแล	70 (17.9)	320 (82.1)	390(100.0)
กฎแห่งกรรม	42 (10.8)	348 (89.2)	390(100.0)
ไทยสกายทีวี	50 (12.8)	340 (87.2)	390(100.0)
สายธรรมอิสลาม	7 (1.8)	383 (8.2)	390(100.0)
เจียด	6 (1.5)	384 (98.5)	390(100.0)
เจาะสนาม	1 (0.3)	389 (99.7)	390(100.0)
ไอทีวี	2 (0.5)	388 (99.5)	390(100.0)
ไอพีทีวี	3 (0.8)	387 (99.2)	390(100.0)
โฆษณาเหล้ายี่ห้อหนึ่ง	11 (2.8)	379 (97.2)	390(100.0)
สี่มุมสแควร์	2 (0.5)	388 (99.5)	390(100.0)
จำไม่ได้	2 (0.5)	388 (99.5)	390(100.0)

จากตารางที่ 33 พบว่า รายการโทรทัศน์ที่กลุ่มตัวอย่างรับชมและได้รับข่าวสารเกี่ยวกับ การรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ รายการบ้านเลขที่ 5 คิดเป็น ร้อยละ 46.4 รองลงคือ รายการเจาะใจ คิดเป็นร้อยละ 43.1 โดยรายการเจาะสนามเป็นรายการที่ กลุ่มตัวอย่างรับชมและได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการรณรงค์น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.3

ตารางที่ 34 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานีวิทยุที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

สถานีวิทยุ	การได้รับข่าวสาร		รวม
	ได้รับ	ไม่ได้รับ	
F.M. 88 MHz	122 (31.3)	268 (68.7)	390(100.0)
F.M. 89 MHz	1 (0.3)	389 (99.7)	390(100.0)
F.M. 90 MHz	2 (0.5)	388 (99.5)	390(100.0)
F.M. 90.5 MHz	51 (13.1)	339 (86.9)	390(100.0)
F.M. 91 MHz	83 (21.3)	307 (78.7)	390(100.0)
F.M. 91.5 MHz	74 (19.0)	316 (81.0)	390(100.0)
F.M. 92.5 MHz	31 (7.9)	359 (92.1)	390(100.0)
F.M. 93.5 MHz	2 (0.5)	388 (99.5)	390(100.0)
F.M. 97.5 MHz	37 (9.5)	353 (90.5)	390(100.0)
F.M. 98 MHz	1 (0.3)	389 (99.7)	390(100.0)
F.M. 100 MHz	225 (57.7)	105 (42.3)	390(100.0)
F.M. 100.5 MHz	68 (17.4)	322 (82.6)	390(100.0)
F.M. 101.5 MHz	29 (7.4)	361 (92.6)	390(100.0)
F.M. 104.5 MHz	12 (3.1)	378 (96.9)	390(100.0)
F.M. 105 MHz	15 (3.8)	375 (96.2)	390(100.0)
จำไม่ได้	3 (0.8)	387 (99.2)	390(100.0)

จากตารางที่ 34 พบว่า สถานีวิทยุที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ F.M. 100 MHz คิดเป็นร้อยละ 57.7 รองลงมาคือ F.M. 88 MHz คิดเป็นร้อยละ 31.3 โดยสถานีวิทยุที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการรณรงค์น้อยที่สุด คือ F.M.98 MHz คิดเป็นร้อยละ 0.3

ตารางที่ 35 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายชื่อหนังสือพิมพ์ที่ได้รับข่าวสาร  
เกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรางจากการดื่มสุรา

รายชื่อหนังสือพิมพ์	การได้รับข่าวสาร		รวม
	ได้รับ	ไม่ได้รับ	
ไทยรัฐ	259 (68.4)	131 (33.6)	390(100.0)
ข่าวสด	168 (43.1)	222 (56.9)	390(100.0)
บ้านเมือง	45 (11.5)	345 (88.9)	390(100.0)
สยามโพสต์	19 (4.9)	371 (95.1)	390(100.0)
ไฟแนนเชียลเดย์	6 (1.5)	384 (98.5)	390(100.0)
เดลินิวส์	205 (52.6)	185 (47.4)	390(100.0)
แนวหน้า	84 (21.5)	306 (78.5)	390(100.0)
ผู้จัดการรายวัน	18 (4.6)	372 (95.4)	390(100.0)
สื่อธุรกิจ	10 (2.6)	380 (97.4)	390(100.0)
ไทยแลนด์ไทม์	7 (1.8)	383 (98.2)	390(100.0)
มติชน	99 (25.4)	291 (74.6)	390(100.0)
วิภูจักร	46 (11.8)	344 (88.2)	390(100.0)
สยามรัฐ	21 (5.4)	369 (94.6)	390(100.0)
รายวันสยาม	10 (2.6)	380 (97.4)	390(100.0)
กรุงเทพธุรกิจ	19 (4.9)	371 (95.1)	390(100.0)
สยามกีฬา	2 (0.5)	388 (99.5)	390(100.0)
ฐานเศรษฐกิจ	2 (0.5)	388 (99.5)	390(100.0)
ประชาชาติธุรกิจ	80 (20.5)	310 (79.5)	390(100.0)

จากตารางที่ 35 พบว่า หนังสือพิมพ์ที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรางจากการดื่มสุรามากที่สุดคือ ไทยรัฐ คิดเป็นร้อยละ 68.4 รองลงมาคือ เดลินิวส์ คิดเป็นร้อยละ 52.6 โดยหนังสือพิมพ์ที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารการรณรงค์น้อยที่สุดคือ สยามกีฬา และฐานเศรษฐกิจ คิดเป็นร้อยละ 0.5



ตารางที่ 36 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายชื่อนิคมสารที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรา

รายชื่อนิคมสาร	การได้รับข่าวสาร		รวม
	ได้รับ	ไม่ได้รับ	
คู่แข่งธุรกิจ	41 (10.5)	349 (89.5)	390(100.0)
ผู้จัดการวิคเอนด์	17(4.4)	373 (95.6)	390(100.0)
อีคอนนิวส์	8 (2.1)	382 (97.9)	390(100.0)
สยามธุรกิจ	31 (7.9)	359 (92.1)	390(100.0)
G.M.	1 (0.3)	389 (99.7)	390(100.0)
นิคมสารยานยนต์ต่างๆ	3 (0.8)	387 (99.2)	390(100.0)

จากตารางที่ 36 พบว่า นิคมสารที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดคือ คู่แข่งธุรกิจคิดเป็นร้อยละ 10.5 รองลงมาคือสยามธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 7.9 โดยนิคมสารที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการรณรงค์น้อยที่สุดคือ G.M. คิดเป็นร้อยละ 0.3

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 1.3 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 37 จำนวนและค่าเฉลี่ย ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จำแนกตามรายข้อคำถาม

	ข้อคำถาม	จำนวนผู้ตอบ ถูก (ร้อยละ)	ค่าเฉลี่ย ร้อยละ	S.D.
1	การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิตและบาดเจ็บนั้น พบว่า 40-90% เกี่ยวข้องกับการดื่มสุรา	324 (83.1)	83	0.38
2	รถยนต์ส่วนบุคคล (รถเก๋ง) เป็นยานพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงที่สุด	140 (35.9)	38	0.48
3	ประชาชนที่มีอายุระหว่าง 15-19 ปี เป็นผู้ที่เสียชีวิตจากการเมาสุรา แล้วขับขี่ยานพาหนะเป็นสถิติสูงที่สุด	188 (48.2)	48	0.50
4	เบียร์เป็นเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ คิดเป็นอัตราส่วนร้อยละสูงที่สุด	237 (60.8)	61	0.49
5	การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายทำได้ 2 วิธี	108 (27.7)	28	0.45
6	จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่ามีอัตราของผู้ที่เสียชีวิตประมาณชั่วโมงละ 2 คน	232 (59.5)	60	0.49
7	หากท่านไม่ต้องการทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาสุรา ท่านสามารถดื่มสุราได้อย่างมากที่สุด 3 แก้ว (โดยผสมแก้วละ 1 ฝา) ต่อชั่วโมงสำหรับผู้หญิง และดื่มสุราได้อย่างมากที่สุด 6 แก้ว (โดยผสมแก้วละ 1 ฝา) ต่อชั่วโมงสำหรับผู้ชาย	143 (36.7)	37	0.48

ตารางที่ 37 (ต่อ)

	ข้อความ	จำนวนผู้ตอบ ถูก(ร้อยละ)	ค่าเฉลี่ย ร้อยละ	S.D.
8	ภายหลังจากดื่มสุราเป็นเวลา 5 นาที ก็สามารถตรวจหาระดับของปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายได้	280 (66.7)	68	0.47
9	หากท่านต้องการดื่มสุราแล้วเมาช้ากว่าปกติ วิธีการที่ได้ผลมากที่สุดคือ รับประทานอาหารพร้อม ๆ กับการดื่มสุรา	118 (30.3)	30	0.46
10	ตามกฎหมายนั้น ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาสุราเกินกว่ากฎหมายกำหนดไว้ จะต้องถูกปรับตั้งแต่ 1,000-15,000 บาท	87 (22.3)	22	0.42

จากตารางที่ 37 พบว่า ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุดคือ การเกิดอุบัติเหตุจากรถที่ผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บ พบว่า 40-80% เกี่ยวข้องกับการดื่มสุรา คิดเป็นร้อยละ 83.1 รองลงมาคือ ข้อคำถามว่าภายหลังจากดื่มสุราเป็นเวลา 5 นาที ก็สามารถตรวจหาระดับของปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายได้ คิดเป็นร้อยละ 66.7 โดยข้อคำถามที่มีผู้ตอบถูกน้อยที่สุดคือ ตามกฎหมายนั้น ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาสุราเกินกว่ากฎหมายกำหนดไว้จะต้องถูกปรับตั้งแต่ 1,000-15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.3

ตารางที่ 38 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร  
จากการดื่มสุรา

ระดับความรู้ (ค่าร้อยละ)	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำ (0 - 49)	163	41.8
ความรู้ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ (50 - 59)	99	25.4
ความรู้ปานกลาง (60 - 69)	74	19.0
ความรู้ดี (70 - 79)	39	10.0
ความรู้ดีมาก (80 - 100)	15	3.8
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 38 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุราต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำ คิดเป็นร้อยละ 41.8 รองลงมาคือ ผู้ที่มีความรู้ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำ คิดเป็นร้อยละ 25.4 โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับความรู้ดีมากเป็นจำนวนที่น้อยที่สุดคือ มีเพียงร้อยละ 3.8 เท่านั้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 1.4 ทักษะการรับมือกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 39 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จำแนกตามรายข้อความทัศนคติ

ข้อความทัศนคติ	X	S.D..
<b>ทัศนคติในเชิงบวก</b>		
1. ควรมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่ยานพาหนะ เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	4.24	0.82
2. การดื่มสุรานั้นจะทำให้ร่างกายของท่านเกิดการฝึกคะนองมากกว่าปกติ สามารถนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้	4.22	0.90
3. เมื่อท่านรู้สึกเมา ท่านไม่ควรขับขี่ยานพาหนะกลับบ้านเอง เพราะอาจเกิดอันตรายได้	4.20	0.89
4. ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาสุรามีโอกาสทำความผิดได้มากกว่าคนปกติ	4.13	0.90
<b>ทัศนคติในเชิงลบ</b>		
1. การเมาสุรา ไม่ได้มีผลต่อความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะ	3.80	1.30
2. การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ช่วยทำให้ท่านผ่อนคลายความเครียด และแก้ปัญหาได้	3.39	1.07
3. การขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราไม่ใช่ปัญหาใหญ่ในสังคมที่จะต้องทำการรณรงค์แก้ไข	3.67	1.20
4. การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นปัญหาเฉพาะของคนที่ดื่มสุราไม่ได้มีผลกระทบต่อบุคคลอื่นในสังคม	3.91	1.16

จากตารางที่ 39 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยของระดับทัศนคติสูงที่สุดในข้อความว่า ควรมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่ยานพาหนะ เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุจราจร จากการดื่มสุรา โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.24 รองลงมาคือ ข้อความว่า การดื่มสุรานั้นจะทำให้ร่างกายของท่านเกิดการตีกระหนุงมากกว่าปกติ สามารถนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 สำหรับข้อความทัศนคติที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือ การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ช่วยทำให้ท่านผ่อนคลายความเครียด และแก้ปัญหาได้ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 40 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับทัศนคติต่ออุบัติเหตุจราจรจาก  
การดื่มสุรา

ระดับทัศนคติ (X)	จำนวน	ร้อยละ
ทัศนคติในเชิงลบอย่างมาก (1.00 - 1.50)	-	-
ทัศนคติในเชิงลบ (1.51 - 2.50)	7	1.8
ทัศนคติปานกลาง (2.51 - 3.50)	76	19.5
ทัศนคติในเชิงบวก (3.51 - 4.50)	268	68.7
ทัศนคติในเชิงบวกอย่างมาก (4.51 - 5.00)	39	10.0
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 40 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติในเชิงบวก คิดเป็นร้อยละ 68.7 รองลงมาคือ ผู้ที่มีทัศนคติปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 19.5 โดยผู้ที่มีทัศนคติในเชิงลบเป็นจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.8 ทั้งนี้ไม่มีกลุ่มตัวอย่างใดเลยมีทัศนคติในเชิงลบอย่างมาก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 1.5 พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ภายหลังจากดื่มสุรา

ตารางที่ 41 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประเภทของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางเพื่อไปดื่มสุรา และความบ่อยครั้งในการใช้

ยานพาหนะ	ความบ่อยครั้ง				
	เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคยเลย
รถจักรยานยนต์ส่วนตัว	70 (17.9)	35 (9.0)	57 (14.6)	65 (16.7)	163 (41.8)
รถยนต์ส่วนตัว	83 (21.3)	53 (13.6)	52 (13.3)	61 (15.6)	141 (36.2)
รถรับจ้าง เช่น แท็กซี่	37 (9.5)	45 (11.5)	57 (14.6)	53 (13.6)	198 (50.8)
รถของเพื่อน	-	3 (0.8)	4 (1.0)	3 (0.8)	380 (97.4)
รถโดยสารประจำทาง	1 (0.3)	-	-	2 (0.3)	388 (99.5)
เดิน	-	2 (0.5)	1 (0.3)	-	387 (99.2)

จากตารางที่ 41 เมื่อจำแนกตามประเภทของยานพาหนะและความบ่อยครั้งในการใช้พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยใช้รถจักรยานยนต์ส่วนตัว เพื่อไปดื่มสุรา คิดเป็นร้อยละ 41.8 รองลงมาคือผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนตัวเป็นประจำคิดเป็นร้อยละ 17.9 โดยผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนตัวเพื่อไปดื่มสุราบ่อยครั้งนั้น เป็นจำนวนน้อยที่สุดคือ ร้อยละ 9.0 สำหรับรถยนต์ส่วนตัวนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยใช้รถยนต์ส่วนตัวเพื่อไปดื่มสุรา คิดเป็นร้อยละ 36.2 รองลงมาคือ ผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 21.3 โดยผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นบางครั้งเป็นจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 13.3 สำหรับรถรับจ้างนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยใช้รถรับจ้างเพื่อไปดื่มสุราเลย คิดเป็นร้อยละ 36.2 รองลงมาคือ ผู้ที่ใช้รถรับจ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 14.6 โดยผู้ที่ใช้รถรับจ้างเพื่อไปดื่มสุราเป็นประจำนั้นเป็นจำนวนที่น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 9.5 สำหรับการใช้รถของเพื่อนหรือไปพร้อมกับเพื่อนนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยทำเลยคิดเป็นร้อยละ 97.4 รองลงมาคือ ผู้ที่ไปรถของเพื่อนบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 1.0 โดยผู้ที่ไปรถของเพื่อนบ่อยครั้งและนาน ๆ ครั้งเป็นจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.8 สำหรับการใช้รถโดยสารประจำทางเพื่อไปดื่มสุรานั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยทำเลย คิดเป็นร้อยละ 99.5 รองลงมาคือ ผู้ที่ใช้รถโดยสารประจำทางเป็นประจำและนาน ๆ ครั้งถึงใช้ คิดเป็นร้อยละ 0.3 สำหรับการเดินเพื่อไปดื่มสุรานั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยเดินไปเลย คิดเป็นร้อยละ 99.2 รองลงมาคือ ผู้ที่ใช้การเดินไปบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 0.5 โดยผู้ที่ใช้การเดินเพื่อไปดื่มสุราเป็นบางครั้งเป็นจำนวนน้อยที่สุด คือ เพียงร้อยละ 0.3



ตารางที่ 42 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของพฤติกรรมกรับชี่ยานพาหนะภายหลังการดื่มสุรา

พฤติกรรม	X	S.D.	ระดับพฤติกรรม
ให้คนอื่นไปด้วยขับแทน	250	1.44	ปลอดภัยต่ำ
หาวิธีทำให้สร้างเมา เช่น ดื่มของร้อน	227	1.44	ปลอดภัยต่ำ
จอดรถไว้แล้วนั่งรถเพื่อนหรือเรียกรถรับจ้าง	1.78	1.31	ปลอดภัยต่ำ
นั่งพักผ่อน	204	1.34	ปลอดภัยต่ำ
หาที่พักค้างคืนในบริเวณที่ใกล้กับสถานที่ดื่มสุรา	1.08	0.39	ปลอดภัยต่ำที่สุด (ต้องแก้ไข)
ขับชี่ยานพาหนะไปเลย	291	1.45	ปลอดภัยปานกลาง
การประสูอุบัติเหตุจากการขับชี่ขณะเมาสุรา	4.78	0.81	ปลอดภัยสูงที่สุด
การขับชี่ขณะเมาสุรารายหลังการเกิดอุบัติเหตุ	285	1.17	ปลอดภัยปานกลาง

จากตารางที่ 42 พบว่า พฤติกรรมกรับชี่ยานพาหนะภายหลังการดื่มสุราของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นระดับพฤติกรรมที่ปลอดภัยต่ำโดยจำแนกตามรายพฤติกรรมได้ดังนี้ การให้คนอื่นที่ไปด้วยขับแทน มีค่าเฉลี่ยเพียง 2.50 ซึ่งถือได้ว่ามีระดับพฤติกรรมปลอดภัยต่ำ การหาวิธีทำให้สร้างเมาเช่น ดื่มของร้อนก่อนการขับชี่ยานพาหนะภายหลังการดื่มสุรา มีค่าเฉลี่ยเพียง 2.27 ซึ่งถือว่ามีระดับพฤติกรรมปลอดภัยต่ำ การจอดรถไว้แล้วนั่งรถเพื่อนหรือเรียกรถรับจ้าง มีค่าเฉลี่ยเพียง 1.78 ซึ่งถือว่ามีระดับพฤติกรรมปลอดภัยต่ำ การนั่งพักผ่อนก่อนการขับชี่ยานพาหนะมีค่าเฉลี่ยเพียง 2.04 ซึ่งถือว่ามีระดับพฤติกรรมปลอดภัยต่ำเช่นกัน การหาที่พักค้างคืนในบริเวณที่ใกล้กับสถานที่ดื่มสุรา มีค่าเฉลี่ยของการปฏิบัติเพียง 1.08 ซึ่งถือว่ามีระดับพฤติกรรมปลอดภัยต่ำที่สุด สำหรับการขับชี่ยานพาหนะไปเลยภายหลังการดื่มสุรานั้น พบว่ามีค่าเฉลี่ย 2.91 ซึ่งถือว่ามีระดับพฤติกรรมปลอดภัยปานกลาง ส่วนการประสูอุบัติเหตุจากการขับชี่ขณะเมาสุรานั้น มีค่าเฉลี่ยสูงถึง 4.78 ซึ่งถือว่ามีพฤติกรรมปลอดภัยสูงที่สุด กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ค่อยได้รับอุบัติเหตุจากการขับชี่ขณะเมาสุรา และสำหรับระดับพฤติกรรมของการขับชี่ขณะเมาสุรารายหลังจากเคยได้รับอุบัติเหตุแล้วนั้นพบว่ามีค่าเฉลี่ย 2.85 ซึ่งถือว่ามีระดับพฤติกรรมปลอดภัยปานกลาง กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างประมาณครึ่งหนึ่งยังคงขับชี่ขณะเมาสุราถึงแม้ว่าจะเคยได้รับอุบัติเหตุมาแล้ว

ตารางที่ 43 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ  
ภายหลังการดื่มสุรา

ระดับพฤติกรรม (X)	จำนวน	ร้อยละ
ปฏิบัติปลอดภัยต่ำที่สุด (1.00 - 1.50)	34	8.7
ปฏิบัติปลอดภัยต่ำ (1.51 - 2.50)	214	54.9
ปฏิบัติปลอดภัยปานกลาง (2.51 - 3.50)	136	34.9
ปฏิบัติปลอดภัยสูง (3.51 - 4.50)	5	1.3
ปฏิบัติปลอดภัยสูงที่สุด (4.51 - 5.00)	1	0.3
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 43 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นผู้ที่มีระดับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะภายหลังการดื่มสุราปลอดภัยต่ำ คิดเป็นร้อยละ 54.9 รองลงมา คือ ผู้ที่มีพฤติกรรมปฏิบัติคนปลอดภัยปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 34.9 โดยผู้ที่มีพฤติกรรมการปฏิบัติคนปลอดภัยสูงที่สุดเป็นจำนวนที่น้อยที่สุด คือมีเพียงร้อยละ 0.3

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 44 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขียานพาหนะ  
ขณะเมาสุรา

การขับขียานพาหนะขณะเมาสุรา	จำนวน	ร้อยละ
เป็นประจำ	94	24.1
บ่อยครั้ง	65	16.7
บางครั้ง	82	21.0
นาน ๆ ครั้ง	74	19.0
ไม่เคยทำเลย	75	19.2
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 44 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะขับขียานพาหนะขณะเมาสุรา เป็น  
ประจำ คิดเป็นร้อยละ 24.1 รองลงมาคือ ผู้ที่ขับขียานพาหนะขณะเมาสุราบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ  
21.0 โดยผู้ที่ขับขียานพาหนะขณะเมาสุราบ่อยครั้งเป็นจำนวนน้อยที่สุดคือ ร้อยละ 16.7

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 45 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเหตุผลที่ใช้ในการขับขี่ยานพาหนะ  
ขณะเมาสุรา

เหตุผล	จำนวน	ร้อยละ
ต้องกลับบ้าน	60	15.4
กลัวรถหาย	9	2.3
ผู้ที่ไปด้วยไม่สามารถขับขี่แทนได้	22	5.6
มั่นใจในตนเองว่ามีสติอยู่ สามารถขับขี่ได้	74	19.0
ดึกคะนอง / ซ้ำส	9	2.3
ระยะทางจากที่พักกับสถานที่ดื่มสุราไม่ไกลกันมากนัก	2	0.5
ไม่อยากให้คนอื่นมาขับขี่ยานพาหนะของเรา	3	0.8
หารถรับจ้างลำบาก	1	0.3
ไม่ตอบ	210	53.8
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 45 พบว่า เหตุผลส่วนใหญ่ที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา คือ มั่นใจในตนเองว่ามีสติอยู่ สามารถขับขี่ได้ คิดเป็นร้อยละ 19.0 รองลงมาคือ ต้องกลับบ้าน คิดเป็นร้อยละ 15.4 โดยการหารถรับจ้างลำบาก เป็นจำนวนน้อยที่สุดคือ เพียงร้อยละ 0.3 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ตอบคำถามนี้ คิดเป็นร้อยละ 53.8

ตารางที่ 46 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ  
เนื่องจากการขับซึ้ชณะเมาสตรา

ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	327	83.8
1-2 ครั้ง	51	13.1
3-4 ครั้ง	6	1.5
5-6 ครั้ง	1	0.3
มากกว่า 6 ครั้ง	5	1.3
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 46 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ เนื่องจากการขับซึ้ชณะเมาสตราเลยคิดเป็นร้อยละ 83.8 รองลงมาคือ ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุเนื่องจากการขับซึ้ชณะเมาสตรา เพียง 1-2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 13.1 โดยผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุเนื่องจากการขับซึ้ชณะเมาสตรา 5-6 ครั้ง เป็นจำนวนน้อยที่สุด คือเพียงร้อยละ 0.3 เท่านั้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 47 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
<b>สาเหตุอันดับที่ 1</b>		
การทำงานของร่างกายช้าลง	6	1.5
การตัดสินใจผิดพลาด / ช้าลง	12	3.1
อารมณ์ในขณะที่ขับที่แปรปรวน	11	2.8
การคาดคะเนระยะผิดพลาด	11	2.8
เกิดอาการง่วง หลับ	14	3.6
คิดคะนองมากกว่าปกติ	4	1.0
ไม่ตอบ	332	85.1
<b>รวม</b>	<b>380</b>	<b>100.0</b>
<b>สาเหตุอันดับที่ 2</b>		
การทำงานของร่างกายช้าลง	10	2.6
การตัดสินใจผิดพลาด / ช้าลง	12	3.1
อารมณ์ในขณะที่ขับที่แปรปรวน	3	0.8
การคาดคะเนระยะผิดพลาด	13	3.3
เกิดอาการง่วง หลับ	4	1.0
คิดคะนองมากกว่าปกติ	2	0.5
ไม่ตอบ	346	88.7
<b>รวม</b>	<b>380</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 47 (ต่อ)

สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
<b>สาเหตุอันดับที่ 3</b>		
การทำงานของร่างกายช้าลง	5	1.3
การตัดสินใจผิดพลาด / ช้าลง	11	2.8
อารมณ์ในขณะที่ขับที่แปรปรวน	5	1.3
การคาดคะเนระยะผิดพลาด	11	2.8
เกิดอาการง่วง หลับ	4	1.0
ตีกระนองมากกว่าปกติ	1	0.3
ไม่ตอบ	353	90.5
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 47 เมื่อแจกสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกเป็นอันดับที่ 1 อันดับ ที่ 2 และอันดับที่ 3 พบว่า สำหรับสาเหตุอันดับที่ 1 นั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ตอบคำถาม คิดเป็นร้อยละ 85.1 สำหรับผู้ที่ตอบคำถามนั้น อันดับที่ 1 คือ เกิดอาการง่วงหลับ คิดเป็นร้อยละ 3.6 รองลงมาคือ การตัดสินใจผิดพลาดช้าลง คิดเป็นร้อยละ 3.1 โดยคำตอบที่ว่าตีกระนองมากกว่า ปกติ เป็นจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.0 สำหรับสาเหตุอันดับที่ 2 นั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่ตอบคำถามคิดเป็นร้อยละ 88.7 สำหรับผู้ที่ตอบคำถามนั้น อันดับที่ 1 คือ การคาดคะเนระยะผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 3.3 รองลงมาคือ การตัดสินใจผิดพลาด ช้าลง คิดเป็นร้อยละ 3.1 โดยคำตอบที่ ว่า ตีกระนองมากกว่าปกติเป็นจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.5 สำหรับสาเหตุอันดับที่ 3 นั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ตอบคำถาม คิดเป็นร้อยละ 90.5 สำหรับผู้ที่ตอบคำถามนั้น อันดับที่ 1 คือ การตัดสินใจผิดพลาดช้าลง และการคาดคะเนระยะผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 2.8 รองลงมา คือ การทำงานของร่างกายช้าลง คิดเป็นร้อยละ 1.3 โดยคำตอบที่ว่าตีกระนองมากกว่าปกติ เป็น จำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.3

ตารางที่ 48 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะขณะ  
เมาสุรา ภายหลังจากการประสบอุบัติเหตุ

พฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา	จำนวน	ร้อยละ
เป็นประจำ	9	2.3
บ่อยครั้ง	14	3.6
บางครั้ง	20	5.1
นาน ๆ ครั้ง	13	3.3
ไม่เคยทำเลย	5	1.3
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	329	84.4
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 48 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรจากการ  
ดื่มสุรา คิดเป็นร้อยละ 84.4 แต่สำหรับผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรานั้น กลุ่ม  
ตัวอย่างส่วนใหญ่ยังคงขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุราเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 5.1 รองลงมาคือ  
ผู้ที่ขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุราม่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 14 ซึ่งใกล้เคียงกับผู้ขับชี่ยานพาหนะ  
ขณะเมาสุรานาน ๆ ครั้งคือ ร้อยละ 13 โดยกลุ่มตัวอย่างที่เป็นจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้ที่หลังจาก  
ประสบอุบัติเหตุจากการเมาสุราแล้วขับชี่ยานพาหนะ จะเป็นผู้ไม่เคยขับชี่ยานพาหนะขณะเมา  
สุราอีกเลยซึ่งมีเพียงร้อยละ 1.3 เท่านั้น



ตารางที่ 49 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเหตุผลที่ยังคงขับขียานพาหนะขณะ  
เมาสุราต่อไป

เหตุผล	จำนวน	ร้อยละ
มั่นใจในตนเองว่าสามารถขับขีได้	14	3.8
จำเป็นต้องกลับบ้าน	11	2.8
คิดเป็นนิสัย	7	1.8
ดึกคะนอง / เมามากไม่รู้สีกตัว	3	0.8
ผู้ที่ไปด้วยไม่สามารถขับขีแทนได้	2	0.5
บ้านกับสถานที่ดื่มสุราไม่ไกลกันมาก	-	-
หารถรับจ้างลำบาก	1	0.3
ไม่ตอบ	352	90.3
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 49 พบว่า เหตุผลส่วนใหญ่ที่กลุ่มตัวอย่างยังคงขับขียานพาหนะขณะเมาสุราต่อไปคือมีความมั่นใจในตนเองว่าสามารถขับขีได้ คิดเป็นร้อยละ 3.8 รองลงมาคือ ความจำเป็นต้องกลับบ้าน คิดเป็นร้อยละ 2.8 โดยเหตุผลที่เป็นจำนวนน้อยที่สุดคือ การหารถรับจ้างลำบาก ซึ่งมีเพียงร้อยละ 0.3 เท่านั้น ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้ตอบคำถามนี้ คิดเป็นร้อยละ 90.3

ตารางที่ 50 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเหตุผลที่ไม่ขับขียานพาหนะขณะเมาสุราอีกต่อไป

เหตุผล	จำนวน	ร้อยละ
กลัวเกิดอุบัติเหตุอีก	5	1.3
เสียค่าใช้จ่ายซ่อมรถ	-	-
ไม่อยากทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ	-	-
ทุกข้อข้างต้น	1	0.2
ไม่ตอบ	384	98.5
รวม	390	100.0

จากตารางที่ 50 พบว่า เหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ขับขียานพาหนะขณะเมาสุราอีกต่อไปคือ กลัวการเกิดอุบัติเหตุอีก คิดเป็นร้อยละ 1.3 เหตุผลรองลงมา คือเสียค่าใช้จ่ายซ่อมรถ ไม่อยากให้ผู้อื่นบาดเจ็บ และกลัวว่าจะเกิดอุบัติเหตุอีก คิดเป็นร้อยละ 0.2 ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่ได้ตอบคำถามนี้ คิดเป็นร้อยละ 98.5

สถาบันวิจัยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานในการวิจัย เป็นดังนี้

สมมติฐานที่ 1 "ประชาชนที่มีลักษณะทางประชากรต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ต่าง ๆ" สมมติฐานข้อนี้สามารถแบ่งย่อยออกเป็น

1.1 เพศ ต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ต่างกัน

ตารางที่ 51 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	X	S.D.	t value
ชาย	303	2.17	0.33	0.34
หญิง	87	2.16	0.27	

จากตารางที่ 51 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชายกับเพศหญิง มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคือ ไม่ว่าเป็นชายหรือหญิง ไม่มีผลต่อการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.1

## 1.2 อายุต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ต่างกัน

ตารางที่ 52 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	X	S.D.	F
18 - 24 ปี	172	2.17	0.31	0.16
25 - 31 ปี	132	2.19	0.28	
32 - 37 ปี	45	2.14	0.321	
38 - 44 ปี	30	2.11	0.40	
45 - 51 ปี	8	2.28	0.53	
มากกว่า 51 ปีขึ้นไป	4	1.81	0.52	
รวม	390	2.17	0.32	

จากตารางที่ 52 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.2

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 1.3 การศึกษาต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ต่างกัน

ตารางที่ 53 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ จำแนกตามการศึกษา

การศึกษา	จำนวน	X	S.D.	F
ไม่เคยเรียนหนังสือ	7	2.05	0.57	1.47
ประถมศึกษา	19	2.14	0.48	
มัธยมศึกษาตอนต้น	28	2.12	0.34	
มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า	118	2.16	0.33	
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	83	2.25	0.30	
ปริญญาตรี	103	2.14	0.29	
สูงกว่าปริญญาตรี	32	2.13	0.23	
รวม	380	2.17	0.32	

จากตารางที่ 53 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงว่าไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.3

#### 1.4 อาชีพต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ต่างกัน

ตารางที่ 54 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	X	S.D.	F
นิสิต นักศึกษา	94	2.19	0.32	0.44
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	53	2.15	0.32	
พนักงานบริษัทเอกชน	125	2.15	0.30	
ค้าขายกิจการส่วนตัว	36	2.14	0.28	
รับจ้างทั่วไป/งานบริการ	82	2.20	0.37	
รวม	390	2.17	0.32	

จากตารางที่ 54 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.4

### 1.5 รายได้ส่วนตัวต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ต่างกัน

ตารางที่ 55 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ จำแนกตามรายได้ส่วนตัว

รายได้ส่วนตัว	จำนวน	X	S.D.	F
น้อยกว่า 6,000 บาท	117	2.14	0.34	1.71
6,001 - 10,000 บาท	107	2.23	0.30	
10,001 - 15,000 บาท	79	2.17	0.33	
15,001 - 25,000 บาท	53	2.11	0.34	
25,001 - 35,000 บาท	16	2.16	0.21	
มากกว่า 35,001 บาท	18	2.08	0.24	
รวม	390	2.17	0.32	

จากตารางที่ 55 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ส่วนตัว ต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.5

1.8 ประเภทยานพาหนะที่ขับขี่เป็นประจำต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ  
โครงการ ต่างกัน

ตารางที่ 58 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ จำแนกตาม  
ประเภทยานพาหนะที่ขับขี่เป็นประจำ

ประเภทยานพาหนะ	จำนวน	X	S.D.	t value
รถจักรยานยนต์	195	2.21	0.30	2.34*
รถยนต์	195	2.13	0.34	

$p < 0.05$

จากตารางที่ 58 พบว่าเมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ  
โครงการ แยกตามประเภทยานพาหนะที่ขับขี่เป็นประจำ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทาง  
สถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.8

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



1.7 ประสบการณ์ในการซื้อรถจักรยานยนต์ต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ  
โครงการ ต่างกัน

ตารางที่ 57 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ จำแนกตาม  
ประสบการณ์ในการซื้อรถจักรยานยนต์

ประสบการณ์ในการ ซื้อรถจักรยานยนต์	จำนวน	X	S.D.	F
น้อยกว่า 4 ปี	171	2.16	0.33	0.40
5-9 ปี	100	2.20	0.30	
10-14 ปี	71	2.16	.30	
15-19 ปี	27	2.14	.35	
มากกว่า 20 ปี	21	2.15	.42	
รวม	390	2.17	.32	

จากตารางที่ 57 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการซื้อรถจักรยานยนต์ แยก  
ต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  
.05 แสดงว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.7

1.8 ประสพการณ์ในการขับขียานพาหนะชนิดต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ต่างกัน

ตารางที่ 58 เปรียบเทียบความแตกต่าง ของการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ จำแนกตาม  
ประสพการณ์ในการขับรถยนต์

ประสพการณ์ในการ ขับรถยนต์	จำนวน	X	S.D.	F
น้อยกว่า 4 ปี	232	2.17	.33	0.52
5-9 ปี	88	2.19	.27	
10-14 ปี	43	2.15	.29	
15-19 ปี	10	2.16	.22	
มากกว่า 20 ปี	19	2.07	.51	
รวม	390	2.17	.32	

จากตารางที่ 58 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสพการณ์ในการขับรถยนต์ต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.8

สมมติฐานข้อที่ 2 “การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์”

ตารางที่ 59 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน ระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการและความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ตัวแปร	ค่าสหสัมพันธ์กับความรู้
พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร	-0.0078

จากตารางที่ 59 พบว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และไม่ปฏิบัติตามสมมติฐานข้อที่ 2

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สมมติฐานข้อที่ 3 "การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถการดื่มสุรามีความสัมพันธ์กับทัศนคติต่ออุบัติเหตุจากรถการดื่มสุรา"

ตารางที่ 60 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน ระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการและทัศนคติต่ออุบัติเหตุจากรถการดื่มสุรา

ตัวแปร	ค่าสหสัมพันธ์กับทัศนคติ
การเปิดรับข่าวสาร	-0.2226***

\*\*\*  $p < 0.001$

จากตารางที่ 60 พบว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ มีความสัมพันธ์ทางลบกับทัศนคติต่ออุบัติเหตุจากรถการดื่มสุรา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างต่ำ คือ -0.2226 และเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 3

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สมมติฐานข้อที่ 4 "การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการประชสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุรามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะภายหลังการดื่มสุรา"

ตารางที่ 61 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน ระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการและพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะภายหลังการดื่มสุรา

ตัวแปร	ค่าสหสัมพันธ์กับกับพฤติกรรม
การเปิดรับข่าวสาร	0.004

จากตาราง 61 พบว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะภายหลังการดื่มสุราอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และไม่  
เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย