

**ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่
อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา**
**People's Attitudes towards Implementing Don't Drink and Drive Policy
in Muang District Nakhon Ratchasima Province**

ปัญญา สุทธิยุทธ์^{1*} และ จิดาภา ธีรศิริกุล²
(Panya Suttiyut and Jidapa Thirasirikul)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านสื่อมวลชนกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา และ เพื่อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ในการวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 385 ตัวอย่าง โดยวิธีการคัดเลือกแบบบังเอิญ และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว และเทคนิคการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านเพศ และอายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ปัจจัยส่วนบุคคลด้านระดับการศึกษาและรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ และปัจจัยด้านสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน เท่ากับ .33 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ข้อเสนอแนะจากการวิจัยเห็นว่า ควรมีการรณรงค์ตามโครงการเมาไม่ขับตลอดเวลา และมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

คำสำคัญ: ทัศนคติของประชาชน การดำเนินนโยบาย นโยบายเมาไม่ขับ

¹⁻²บัณฑิตวิทยาลัยสาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม กรุงเทพฯ 10160
Graduate School of Political Science, Siam University, Bangkok 10160

Corresponding author: scan_yourself@hotmail.com

ABSTRACT

The research aimed to study comparison of personal factors with people's attitudes towards implementing Don't Drink and Drive policy in Muang district Nakhon Ratchasima Province , to analyze the relationship between mass media factor and people's attitudes towards implementing Don't Drink and Drive policy in Muang district Nakhon Ratchasima Province, and to propose guidelines for enhancing people's attitudes towards implementing Don't Drink and Drive policy in the Muang district Nakhon Ratchasima Province. The research utilized quantitative research method and employed questionnaire to collect data from samples, 385 people of Muang district Nakhon Ratchasima Province, selected by accidental selection method. The statistical technique utilized in the study were One-way ANOVA and Pearson's Moment Product Correlation.

The results of the study found that personal factors, sex and age, were not related to people's attitudes towards the implementation of Don't Drink and Drive policy in Muang district Nakhon Ratchasima Province at the statistical significance level of 0.05 which did not satisfy the hypothesis. Personal factors, level of education and average monthly income, were related to people's attitudes towards the implementation of Don't Drink and Drive policy in Muang district Nakhon Ratchasima Province at the statistical significance level of 0.05 which satisfied the hypothesis. Finally, mass media factor was positively related to the attitudes towards the implementation of Don't Drink and Drive policy in Muang district Nakhon Ratchasima Province which Pearson's Moment Product Correlation was .33 at the statistical significance level of 0.05 that satisfied the hypothesis. Recommendations from the research were that the campaign under Don't Drink and Drive policy should implement continuously, and the law should strictly enforce.

Keywords: people's attitudes, policy implementation, Don't Drink and Drive policy

Article history:

Received 6 August 2022

Revised 20 November 2022

Accepted 24 November 2022

SIMILARITY INDEX = 6.97 %

1. บทนำ

ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบการคมนาคม มาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ในการปฏิรูปการพัฒนาประเทศ เพื่อเชื่อมโยงและสร้างบูรณาภาพเหนือดินแดนของประเทศไทย อันเป็นประโยชน์ทางการเมือง รวมทั้งการสร้างประโยชน์ในทางเศรษฐกิจและสังคม การพัฒนาประเทศที่เกิดขึ้นได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ โดยเฉพาะระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศมาโดยตลอด ดังจะเห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ พ.ศ.2504 เรื่อยมาจนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ.2560-2564 ที่มีแผนการพัฒนาเชื่อมโยงระบบคมนาคมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และ ทางอากาศ รวมทั้งการเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ รวมถึงการเชื่อมโยงกับระบบการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนน อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการพัฒนาประเทศในด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รวมถึงยานพาหนะอื่นๆ จึงทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ได้อย่างกว้างขวาง อีกทั้งผลจากการเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจจึงส่งผลให้ความต้องการใช้ยานพาหนะในการขนส่งมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดผลกระทบที่ตามมาหลายประการ อาทิ ปัญหาการจราจรติดขัด การก่อมลภาวะทางอากาศจากของเสียที่ปล่อยออกมาจากยานพาหนะ ซึ่งรวมถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น

ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน กล่าวได้ว่า เป็นปัญหาที่ส่งผลสำคัญอย่างยิ่งเพราะนำไปสู่การสูญเสียชีวิตทรัพย์สิน การทุพพลภาพ ของผู้ก่ออุบัติเหตุ รวมทั้งต่อผู้เสียหายที่ได้รับผลจากอุบัติเหตุดังกล่าว ดังพบว่าสถานการณ์อุบัติเหตุจากการขับขี่ยานยนต์ จากข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติบ่งชี้ว่า มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุหลายหมื่นครั้งในแต่ละปี และมีผู้เสียชีวิตนับหมื่นราย ซึ่งส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการเมาแล้วขับ นอกจากนี้ มีคนไทยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรเข้ามารักษาตัวใน โรงพยาบาลเฉลี่ยสูงถึงชั่วโมงละ 6 คน และที่แพทย์ไม่สามารถช่วยชีวิตไว้ได้เฉลี่ยชั่วโมงละ 2 คน ส่งผลให้ภาคประชาสังคมและภาครัฐได้ร่วมมือกันจนนำไปสู่การจัดตั้งมูลนิธิเมาไม่ขับ และการพัฒนาโครงการรณรงค์เมาไม่ขับขึ้น นับตั้งแต่ พ.ศ.2539 เป็นต้นมา นอกจากนี้ ภาครัฐได้มีการประกาศใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมิให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ในสภาวะมีเมามาสุรา อาทิ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 มาตรา 43 ซึ่งกำหนดโทษในการฝ่าฝืนขับซึ่รถขณะเมาสุรา กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดการตรวจวัดและปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับซึ่รถ รวมทั้งโทษอันเกิดจากการฝ่าฝืน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากสถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศใน พ.ศ.2565 พบว่า ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงมิถุนายน มีจำนวนผู้เสียชีวิตกว่า 7,000 คน มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 385,282 คน (ข้อมูลจาก มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2565)

นอกจากนั้น จากข้อมูลของหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (2565, ออนไลน์) ในช่วงพ.ศ.2560-2564 พบว่า ประเทศไทยมีจำนวนอุบัติเหตุทั่วประเทศ 85,805 ,103,261, 99,087, 93,326 และ 99,855 โดย ภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นภูมิภาคที่มีจำนวนอุบัติเหตุ 17,560, 40,169, 36,595, 28,922 และ 28,889 คิดเป็นร้อยละ 20.47, 39.19, 36.93, 30.99 และ 28.93 เมื่อเทียบกับจำนวนอุบัติเหตุทั่วประเทศ ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีสัดส่วนในอัตราที่สูงโดยเฉพาะในพ.ศ.2561 และ 2562 ทั้งนี้ ในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กล่าวได้ว่า จังหวัดนครราชสีมาเป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่ ที่มีเส้นทางถนนเส้นหลัก คือ ถนนมิตรภาพเชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยสถิติในการใช้รถของจังหวัดนครราชสีมา มีจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 (สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา, 2560) จำนวนทั้งสิ้น 1,327,115 คัน แบ่งออกเป็นจำนวนรถยนต์ จำนวน 1,269,710 คัน และรถจักรยานยนต์ จำนวน 713,299 คัน จากข้อมูลการกระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์มีผู้ฝ่าฝืน 13,564 ราย

และมีรายได้ค่าปรับรวม 3,442,400 บาท ขณะที่มียานอุบัติเหตุในช่วงพ.ศ.2560-2564 ดังนี้ 3,832, 11,414, 9,270, 7,054 และ 5,603 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 4.46, 11.05, 9.35, 7.56 และ 5.61 เมื่อเทียบกับจำนวนอุบัติเหตุทั่วประเทศ จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ปัญหาสำคัญของการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับนั้นต่างเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับนโยบายอย่างรอบด้าน ทั้งผู้ขับขี่และผู้บังคับใช้กฎหมาย รวมถึงเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่างๆ ตลอดจนถึงบทบาทสื่อต่างๆ เป็นต้น จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น การศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดนครราชสีมา จึงมีความสำคัญ และก่อให้เกิดประโยชน์สำหรับนำไปประกอบการกำหนดมาตรการต่างๆ ที่จะช่วยส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ความสำคัญและปฏิบัติตาม นโยบายเมาไม่ขับ เพื่อความปลอดภัยอย่างแท้จริง และดำเนินการให้นโยบายดังกล่าวเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา
2. เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านส่อมวลชนกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

2. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษานโยบายที่ถูกนำไปปฏิบัตินั้น เมื่อพิจารณาจากงานวิชาการของ สมบัติ อารังธัญวงศ์ (2551) และ วรเดช จันทรร (2548) ซึ่งได้รวบรวมรูปแบบของการนำนโยบายไปปฏิบัติจากนักวิชาการต่างๆ โดยมีตัวแบบที่สำคัญ อาทิ

1) **ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล** ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผลนั้นให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพในการวางแผน และการควบคุมการดำเนินงานตามนโยบาย ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ หน่วยงานที่มีบทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานให้บรรลุตามความมุ่งหมายของนโยบายที่กำหนดไว้ จะต้องนำทรัพยากรทางการบริหารมาดำเนินงานโดยเน้นวัตถุประสงค์เป็นหลัก ดังนั้น ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติจึงต้องเข้าใจความมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน เพื่อนำไปกำหนดภารกิจและมอบหมายงานให้แก่ฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ ทั้งนี้ต้องกำหนดมาตรฐานให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน มีระบบวัดผลการปฏิบัติงาน และระบบการให้คุณให้โทษที่สัมพันธ์กันอย่างเหมาะสมระบบการวางแผนงานและการควบคุมผลงานที่ดีนี้ มีความสำคัญต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2) **ตัวแบบทางด้านการจัดการ** ตัวแบบทางด้านการจัดการนั้นให้ความสำคัญกับสมรรถนะขององค์การที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งสมรรถนะขององค์การเกี่ยวข้องกับ 5 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยโครงสร้างขององค์การที่เหมาะสมกับภาระงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย ปัจจัยภายในองค์การต้องประกอบด้วยบุคลากรซึ่งมีความรู้ความสามารถในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการ และ/หรือด้านเทคนิคอย่างเพียงพอ ปัจจัยงบประมาณในการดำเนินงานตามนโยบาย ต้องได้รับการสนับสนุนอย่างเพียงพอ ปัจจัยความพร้อมด้านวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ ปัจจัยสถานที่ที่ใช้ดำเนินงานต้องเอื้อต่อการดำเนินงานตามนโยบาย

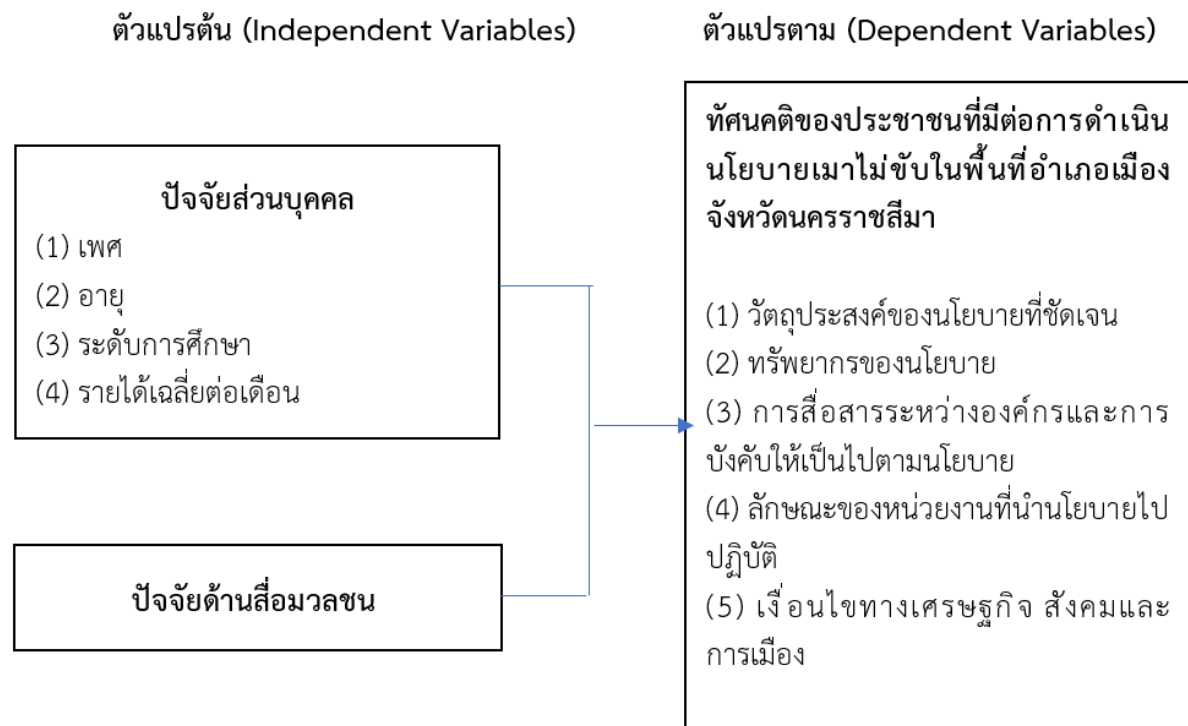
3) **ตัวแบบทางด้านการเมือง** ตัวแบบทางด้านการเมือง ตั้งอยู่บนฐานคติที่เห็นว่า ผลการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับความสามารถในการเจรจาต่อรองของผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับนโยบายนั้นๆ ในฐานะผู้มีส่วนได้และผู้มีส่วนเสียประโยชน์จากการจัดสรรสิ่งที่มีคุณค่า (เช่น งบประมาณ ทรัพยากร) ให้แก่สังคมโดยฝ่ายการเมือง ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำนโยบายไปปฏิบัติ บุคลิกภาพ ความรู้ความสามารถ สถานะ อำนาจและทรัพยากรของหน่วยงาน ความสามารถในการต่อรองของผู้ซึ่งเป็นตัวแทนของหน่วยงาน ความสัมพันธ์ของผู้ซึ่งเป็นตัวแทนของหน่วยงาน ในลักษณะของการสนับสนุนจากปัจจัยภายนอกหน่วยงาน ได้แก่ สื่อมวลชน นักการเมือง หัวหน้าหน่วยงานอื่นๆ กลุ่มอิทธิพล กลุ่มผลประโยชน์ และบุคคลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย

4) **ตัวแบบกระบวนการ** ตัวแบบกระบวนการ เป็นการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติในมิติของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติมีหลายวิธีการ และแต่ละวิธีการอาจเหมาะสมกับการวิเคราะห์ เพื่อวัตถุประสงค์ประการใดประการหนึ่ง ทั้งนี้การนำนโยบายไปปฏิบัติกับผลการปฏิบัติงานมีด้วยกัน 5 ตัวแปร ประกอบด้วย (1) วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน หมายถึง นโยบายต้องมีวัตถุประสงค์ที่เป็นรูปธรรมและมีมาตรฐานที่ชัดเจน (2) ทรัพยากรของนโยบาย หมายถึง สิ่งที่ต้องใช้ในการดำเนินนโยบาย เช่น งบประมาณ หรือสิ่งจูงใจอื่นๆ ซึ่งต้องมีเพียงพอ (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย (4) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง คุณลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ การควบคุมการบังคับบัญชา ความอยู่รอดขององค์กร ความสัมพันธ์ที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการกับผู้กำหนดนโยบาย และ (5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง หมายถึง ความพร้อมของบริบทของนโยบาย เช่น การสนับสนุนของมติมหาชนและกลุ่มผลประโยชน์ ความเข้าใจถึงความสำคัญของนโยบาย โดยเฉพาะการยอมรับหรือปฏิเสธนโยบาย และระดับความเข้มข้นของการตอบสนอง เช่น การยอมรับหรือปฏิเสธดังกล่าวมีระดับมากน้อยเพียงใด

จากตัวแบบที่ยกมาข้างต้น ในงานวิจัยครั้งนี้ จึงประยุกต์ปัจจัยสำคัญจากตัวแบบข้างต้นมากำหนดกรอบการวิจัย โดยตัวแปรต้น ประกอบด้วย ปัจจัยส่วนบุคคล และ ปัจจัยด้านสื่อมวลชน ขณะที่ตัวแปรตาม ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ประกอบด้วย (1) วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน (2) ทรัพยากรของนโยบาย (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย (4) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และ (5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง

กรอบแนวคิดในการทำวิจัย

ในการทำวิจัย เรื่อง ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีกรอบแนวความคิดในการวิจัย ดังนี้



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

3. วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ เป็นการวิจัยครั้งนี้จะเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการศึกษา เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมา โดยการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างเพื่อที่จะใช้เป็นตัวแทนประชากร เนื่องจากผู้วิจัย ไม่สามารถทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครราชสีมา ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากร ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% และยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 5% ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ ขนาดตัวอย่างสำหรับการวิจัย จะทำการเก็บแบบสอบถามทั้งสิ้น 385 ตัวอย่าง วิธีการสุ่มตัวอย่างที่จะเลือกใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ คือ การสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non Probability Sampling) โดยใช้วิธีการคัดเลือกแบบบังเอิญ (Accidental Selection) สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การทดสอบความแปรปรวน (One-Way ANOVA) และเทคนิคการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Moment Product Correlation) โดยการศึกษาครั้งนี้มีระยะเวลาในการศึกษา ตั้งแต่เดือน พฤษภาคม – กรกฎาคม พ.ศ. 2565

4. ผลการวิจัย

1) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

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

2) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านสื่อมวลชน

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านสื่อมวลชน พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านสื่อมวลชนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า หลายหน่วยงานช่วยกันทำสื่อรณรงค์เรื่องเมาไม่ขับ มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.16

3) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

ผลการวิเคราะห์ พบว่า ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติของประชาชนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09 และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน กับด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 รองลงมาคือ ด้านทรัพยากรของนโยบาย กับด้านลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.01 และด้านเงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง มีค่าเท่ากับ 4.00

4) ผลการทดสอบสมมติฐาน

ในการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า

สมมติฐานที่ 1 เพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ($F = 1.72$, $Sig = 0.18$) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 อายุที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ($F = 2.51$, $Sig = 0.06$) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ($F = 11.95$, $Sig = 0.00$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เมื่อดำเนินการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยด้านระดับการศึกษา ด้วยวิธีการของ LSD พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาไม่เกิน ม.3 กลุ่ม ม.6 ถึงอนุปริญญา และ กลุ่มปริญญาตรีขึ้นไป มีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($Sig. = 0.00$ และ 0.00 ตามลำดับ)

สมมติฐานที่ 4 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ($F = 12.13$, $Sig = 0.00$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยเมื่อดำเนินการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้วยวิธีการของ LSD พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 15,000 บาท กลุ่ม 15,001-30,000 บาท และกลุ่ม 30,001 บาทขึ้นไป กับกลุ่ม 15,001-30,000 บาท และกลุ่ม 30,001 บาทขึ้นไป มีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($Sig. = 0.04$, 0.05 และ 0.05 ตามลำดับ) ขณะที่ในการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านสื่อมวลชนกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบาย ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์

เชิงบวกกับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบาย โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน เท่ากับ .33 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

5. สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปและอภิปรายผล

ปัจจัยด้านระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจากประชาชนในแต่ละระดับการศึกษามีการรับรู้และให้ความสนใจต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับนั้นแตกต่างกัน ขณะเดียวกันแต่ละกลุ่มของระดับการศึกษาก็มองตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุที่มีผลกระทบในระยะยาวแตกต่างกัน เช่น ความพิการ การบาดเจ็บสาหัส และการเสียชีวิต และทรัพย์สิน เป็นต้น โดยต้องเน้นนำเสนอสื่อต่างๆ ที่ช่วยกระตุ้นอารมณ์ให้รู้สึกถึงผลที่ตามมาจากการดื่มของมึนเมาให้มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ อุษา บิ๊กกินส์ (2557) ซึ่งพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการขับชื้อรถจักรยานยนต์ขณะมึนเมา และพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์ขณะมึนเมา พฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ที่เมาแล้วขับ วัยรุ่นเปิดรับข้อมูลความรู้จากสื่อโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ตมากที่สุด

ปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจากกลุ่มผู้มียาได้เฉลี่ยแต่ละกลุ่มนั้นมีการใช้ยานพาหนะที่ต่างกัน โดยเฉพาะกลุ่มผู้มียาได้น้อยจึงเลือกใช้ยานพาหนะสาธารณะซึ่งมีค่าโดยสารที่ถูกและมีผู้รับผิดชอบในการขับชื้อที่ต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์และข้อบังคับของกรมการขนส่งทางบกอย่างเคร่งครัด กลุ่มผู้มียาได้น้อยจึงอาจให้ความสำคัญกับประเด็นการขับชื้อยานพาหนะหลังการดื่มแอลกอฮอล์ต่างจากกลุ่มผู้มียาได้สูงกว่า การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจึงเป็นแนวทางที่สำคัญต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับให้ประสบความสำเร็จ ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ เฉลินฤทธิ์ สามาดี บัณฑิต ขวโธยา และปรีชา พันธุ์สีดา (2564) พบว่า ประเทศไทยมีกฎหมายที่เข้มงวดในการแก้ไขป้องกันการดื่มสุราแล้วขับเทียบเท่ากับระดับสากล โดยมีการเพิ่มโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนการแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุส่วนหนึ่งมาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับชื้อรถขณะมึนเมาสุรา

ปัจจัยด้านปัจจัยด้านสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจาก ถึงแม้ว่าสื่อมวลชนในปัจจุบันมีหลากหลายรูปแบบก็ตาม แต่การรณรงค์ในประเด็นตามนโยบายเมาไม่ขับ ซึ่งมีหลายภาคส่วนเข้าร่วมสนับสนุนต่อภาครัฐนั้นต่างก็มุ่งเร่งระดมการประชาสัมพันธ์ในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวเป็นหลัก อิทธิพลของสื่อจึงอาจไม่ต่อเนื่องเพียงพอต่อการกระตุ้นผู้ขับชื้อมากนัก กระทั่งอาจเห็นว่า ควรให้ความสำคัญต่อการขับชื้อโดยไม่ดื่มของมึนเมาในช่วงที่มีเทศกาลเท่านั้น จึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดตลอดเวลา ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ อิศเรศ คำแหง และปาริชาติ สถาปิตานนท์ (2554) พบว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับทัศนคติเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลในระดับปานกลาง การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาล และความสัมพันธ์ดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ และทัศนคติเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับ กิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลและความสัมพันธ์ดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ

5.2 ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย

1. หน่วยงานภาครัฐควรพิจารณากฎหมายจราจรข้อบังคับที่ใช้กับผู้ขับขี่ที่มีระดับค่าแอลกอฮอล์สูงเกินกฎหมายกำหนด โดยเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้มาตรการและบทลงโทษที่ชัดเจน เด็ดขาด สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
2. ต้องมีนโยบายในการรณรงค์ตามสื่อต่างๆ ให้สอดคล้องและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายอย่างต่อเนื่องด้วยสื่อที่หลากหลาย ไม่นับเฉพาะช่วงเทศกาลวันหยุดยาว หรือเทศกาลทางศาสนาเท่านั้น

5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

1. การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเพื่อสำรวจความคิดเห็นเป็นหลัก จึงใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบอื่นเข้าร่วมด้วยผ่านวิจัยเชิงคุณภาพ เช่น การสนทนา การสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์ ทั้งผู้ที่กระทำผิดและผู้ที่ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาเพื่อให้ได้รับข้อมูลที่ครอบคลุมและชัดเจนมากยิ่งขึ้น
2. ควรมีการศึกษาถึงสาเหตุ ผลกระทบ และแนวทางแก้ไขทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายเมาไม่ขับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนานโยบายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- เฉลิมฤทธิ์ สามาดี บัณฑิต ขวโธธา และปรีชา พันธุ์สีดา. (2564). มาตรการในการบังคับใช้ทางกฎหมายกรณีศึกษาเมาสุราแล้วขับรถ บนท้องถนน เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. วารสารวิชาการปัญญาปณิธาน, 6 (1), 147-160.
- มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2565). ข่าวสารณสุขจับมือเมาไม่ขับเซฟโควิด เซฟอุบัติเหตุปีใหม่ 66 ขวณปช.ร่วมเป็นอาสาจราจร. [ออนไลน์] ค้นเมื่อ 15 มิถุนายน 2565 จาก <https://www.ddd.or.th/Contents/view/7941>
- วรเดช จันทรศร. (2548). ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: สหายบล็อกและการพิมพ์.
- สมบัติ อารังธัญวงศ์. (2551). นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์ และกระบวนการ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สมาธรรม.
- สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา. (2560). โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ 2560 รุ่นที่ 1. [ออนไลน์] ค้นเมื่อ 15 มิถุนายน 2565 จาก <http://www.dltkorat.go.th> > article
- หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน . (2565). สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดนครราชสีมา. [ออนไลน์]. ค้นเมื่อ 15 มิถุนายน 2565 จาก <http://trso.thairoads.org/statistic/provincial/29/P-SPI-A/P-SPI-A1/P-SPI-A1-01>
- อิสเรศ คำแหง และปาริชาติ สถาปิตานนท์. (2554). การเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติและการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครกับกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาลของมูลนิธิเมาไม่ขับ. สุทธิปริทัศน์มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 24 (75), 115-140.
- อุษา บิ๊กกินส์. (2557). การรณรงค์เพื่อแก้ปัญหาพฤติกรรมเมาแล้วขับรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น, วารสารนิเทศศาสตร์และนวัตกรรม นิต้า, 1 (1), 69-84.