



บทความสำหรับเผยแพร่

ปัจจัยทำนายการเรียกใช้บริการคนขับรถเพื่อลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ ในพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร

Predicting Factors of Using Chauffeur Service for Reduce

a Drink Driving Behavior in Bangkok

ได้รับทุนสนับสนุนจากศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.)

โดย ชนินทร์ จักรภพโยธิน และ ศุภามณ จันท์สกุล

องค์การอนามัยโลกหรือ WHO รายงานสถานการณ์โลกในด้านความปลอดภัยทางถนน เมื่อปี พ.ศ. 2561 (World Health Organization, 2018) ว่า การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลกเกิดในกลุ่มประเทศรายได้ต่ำ-ปานกลาง (Shahram และคณะ, 2019) และประมาณการว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนจะเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ของคนทั่วโลกในอีก 10 ปี ข้างหน้า (อุษา บิ๊กกันส์, 2556) จากฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของปี พ.ศ. 2556 พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปี และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562)

สำหรับประเทศไทยมีประมาณการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอยู่ที่ 32.7 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน (60 คนต่อวัน) คิดเป็นจำนวนเฉลี่ยปีละ 22,491 คน เป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับ 2 ของโลก อันดับหนึ่งในทวีปเอเชียและในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562) ซึ่งปัญหาอุบัติเหตุทางการจราจรเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสาธารณสุข สังคม และเศรษฐกิจของไทยอย่างมาก โดยอุบัติเหตุทางการจราจรเป็นสาเหตุ การบาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตอันดับ 2 ของชายไทย และอันดับ 3 ของหญิงไทยรองจากโรคมะเร็งและโรค ในระบบหัวใจและหลอดเลือด (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2557 อ้างถึงใน จันท์ฉาย โยธาใหญ่ และคณะ , 2559)

จากข้อมูลรายงานสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2559 พบว่า สาเหตุหลักที่เป็นอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ คือ จากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สูงถึง 39.1% (ภาณุพงศ์ สีหามาตย์, 2559) และจากกรมคุม

ประพุดิตรายงานปี 2558 ระบุว่า ในรอบระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา มีคดีมาแล้วนับเข้าสู่การคุมประพฤติเป็นอันดับที่ 2 ของคดีที่เข้าสู่การคุมความประพฤติทั้งหมด (เทอดศักดิ์ เดชคง, 2561) ซึ่งปัญหาที่นับแล้วนับถือเป็นอาชญากรรมที่จัดอยู่ในประเภทอาชญากรรมต่อมาตรฐานทางศีลธรรมหรืออาชญากรรมไม่มีผู้เสียหาย (Crimes against the moral order/Victimless crime) เป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียมากกับตัวของผู้กระทำผิดเอง ส่งผลถึงครอบครัว คนใกล้ชิด และผู้บริสุทธิ์ ที่ได้รับอันตรายตกเป็นเหยื่อที่เกิดจากการขับขี่รถขณะมึนเมา (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2551) และในช่วงเทศกาลต่างๆ โดยเฉพาะเทศกาลวันปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ มีสัดส่วนของการดื่มแล้วขับเพิ่มสูงขึ้นเป็น 2 เท่าจากช่วงเวลาอื่นๆ โดยจังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตติด 1 ใน 10 อันดับจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุดจากข้อมูลปี พ.ศ. 2559-2561 ในช่วงเทศกาลสงกรานต์คือ จังหวัดกรุงเทพมหานคร นครราชสีมาและเชียงใหม่ (กรมการขนส่งทางบก, มปป)

ทั้งนี้ประเทศไทยได้มีความพยายามในการแก้ไขปัญหาที่ดื่มแล้วขับ เช่น มีการประกาศแผนแม่บทความปลอดภัยบนถนน พ.ศ. 2561-2564 ในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตเหลือ 18 คนต่อประชากร 100,000 คนในปี 2564 ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ 4 ข้อ ได้แก่ การปฏิรูประบบการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างยั่งยืน ประเทศไทยดินแดนแห่งความปลอดภัยในการคมนาคม และ ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย (World Health Organization, 2020) แต่การแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติยังไม่ค่อยเห็นผลนัก ซึ่งจากการสำรวจของศูนย์เอแบคโพล (ABAC Poll) ที่สำรวจว่า ทำไมปัญหาอุบัติเหตุจราจรเมาแล้วขับของไทยไม่ลดลง พบว่า สาเหตุหลักเป็นเพราะ 1.ตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เติบโตมากขึ้น 2. มีการบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล 3. คนไทยยังมีความเชื่อว่าการเมาแล้วขับไม่ใช่เรื่องอันตรายอะไร 4. เมาแล้วยังขับได้ และ 5.บทลงโทษไม่รุนแรง (อุษา บิ๊กกินส์, 2556) รวมถึงการแก้ไขปัญหาที่ผ่านเน้นการลด เลิกการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การควบคุมพฤติกรรม การบังคับ การลงโทษ ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาวิจัย และเผยแพร่ข้อมูล อันจะเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาการดื่มแล้วขับอีกทางเลือกหนึ่ง โดยเน้นการลดปัญหาการดื่มแล้วในลักษณะของการให้ความช่วยเหลือ หาทางออกให้กับคนที่ยังมีพฤติกรรมขับรถไปดื่มแอลกอฮอล์ ให้สามารถกลับบ้านได้อย่างปลอดภัย เพราะการแก้ไขปัญหาไม่ได้มีวิธีใดที่ดีที่สุด (No one best way) เราต้องมีวิธีการจัดการกับปัญหาที่เหมาะสมกับคนแต่ละกลุ่ม (Best Fit) ซึ่งการมีทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัย จะทำให้การขับขี่ปลอดภัยอันเนื่องมาจากแอลกอฮอล์ลดลง (Dills and Mulholland; 2016, Greenwood and Wattal; 2015, และ Huseth; 2012) โดยการศึกษาวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยทำนายที่มีอิทธิพลต่อการเรียกใช้บริการคนขับรถเพื่อลดปัญหาการดื่มไม่ขับในพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร และ 2) ศึกษาผลที่เกิดขึ้นจากการเรียกใช้บริการคนขับรถในพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร

โดยใช้การวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed methodology) แบบแผนคู่ขนาน (Concurrent Parallel Design) เก็บข้อมูลทั้งวิธีวิจัยเชิงคุณภาพและวิธีวิจัยเชิงปริมาณพร้อมกัน การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) จากแบบสอบถามออนไลน์ ใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ได้ทั้งหมด 286 คน และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สมการถดถอยโลจิสติก (Logistic Regression) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มผู้ให้บริการ และกลุ่มผู้ที่มีพฤติกรรมขับรถไปดื่มแอลกอฮอล์ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ใช้วิธีการเลือก

ตัวอย่างแบบแบบเจาะจง (Purposive Sampling) และบอลหิมะ (Snowball) จำนวน 30 คน ประกอบด้วย ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) เป็นกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ดื่มแอลกอฮอล์ จำนวน 20 คน และ กลุ่มผู้ให้บริการคนขับรถให้ จำนวน 10 คน จากบริษัทผู้ให้บริการคนขับรถ 2 บริษัท

ผลการศึกษาพบว่า ความคาดหวังด้านการบริการ และปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรมส่งผลต่อการตัดสินใจเรียกใช้บริการคนขับรถ โดยถ้าผู้ดื่มแอลกอฮอล์มีความคาดหวังด้านการบริการของผู้ให้บริการเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจะมีโอกาสตัดสินใจใช้บริการคนขับรถให้เพิ่มขึ้น 1.016 เท่าของผู้ดื่มแอลกอฮอล์ที่ตัดสินใจไม่ใช้บริการคนขับรถให้ และหากผู้ดื่มแอลกอฮอล์ได้รับปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรมเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจะมีโอกาสตัดสินใจใช้บริการคนขับรถให้เพิ่มขึ้น 5.135 เท่าของผู้ดื่มแอลกอฮอล์ที่ตัดสินใจไม่ใช้บริการคนขับรถให้ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ค่า B, ค่า Exp(B) และสถิติทดสอบวอลด์ (Wald statistic) ในการวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิสติก (n=286)

Step	Variables	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	1.343	.146	84.385	1	.000***	3.831
Step 1	Constant	-3.411	1.384	6.077	1	.014**	.033
	อายุ (age)	-.021	.020	1.133	1	.287	.979
	สถานะทางเศรษฐกิจ (income)	.000	.000	.691	1	.406	1.000
	ปริมาณการดื่ม (volume)	-.165	.158	1.084	1	.298	.848
	สถานที่ดื่ม (place)	-.154	.091	2.873	1	.090	.857
	ความคาดหวังด้านการบริการของผู้ให้บริการคนขับรถให้ (per_score)	.016	.008	3.849	1	.050**	1.016
	ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม (soc_total)	1.636	.279	34.273	1	.000***	5.135
	ปัจจัยด้านจิตวิทยา (psy_total)	-.537	.293	3.350	1	.067	.585

* Sig.<.05, ** Sig. < .01, *** Sig.< .001

ส่วนการตรวจสอบความน่าเชื่อถือได้ของสมการโลจิสติก เมื่อนำตัวแปรอิสระเข้าสมการทำนาย (step 1) แบบ Enter พบว่า เปอร์เซ็นต์ความถูกต้องของการทำนายมีค่าสูงขึ้น โดยสมการถดถอยโลจิสติกสามารถทำนายได้ถูกต้องร้อยละ 84.9 ดังตารางที่ 2 สามารถเขียนสมการทำนายได้ดังนี้

$$\hat{Y} = -3.411 + .021 \text{ อายุ} + .000 \text{ สถานะทางเศรษฐกิจ} - .165 \text{ ปริมาณการดื่ม} - .154 \text{ สถานที่ดื่ม} + .016* \text{ ความคาดหวังด้านการบริการของผู้ให้บริการคนขับรถให้} + 1.636^{**} \text{ ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม} - .537 \text{ ปัจจัยด้านจิตวิทยา}$$

ตารางที่ 2 เปอร์เซ็นต์ความถูกต้องของการทำนายในการวิเคราะห์สมการถดถอยโลจิสติก (n=286)

Step	Observed	Predicted		Percentage Correct
		ไม่ใช่	ใช่	
Step 0	ไม่ใช่	0	59	.0
	ใช่	0	226	100.0
Overall Percentage				79.3
Step 1	ไม่ใช่	23	36	39.0
	ใช่	7	219	96.9
Overall Percentage				84.9

ส่วนผลการศึกษาเรื่อง ผลที่เกิดขึ้นจากการเรียกใช้บริการคนขับรถในพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร พบว่า ส่วนใหญ่พฤติกรรมการดื่มเหมือนเดิม (ร้อยละ 70.9) รองลงมาคือ ปริมาณการดื่มในแต่ละครั้งเพิ่มมากขึ้น ร้อยละ 16.1 ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ผลที่เกิดขึ้นจากการเรียกใช้บริการคนขับรถในพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานครของกลุ่มตัวอย่าง (n=31)

ผลที่เกิดขึ้นจากการเรียกใช้บริการคนขับรถให้	จำนวน (n)	ร้อยละ (%)
ปริมาณการดื่มในแต่ละครั้งเพิ่มมากขึ้น	5	16.1
ความถี่ในการดื่มเพิ่มมากขึ้น	2	6.4

พฤติกรรมการณ์เหมือนเดิม	22	70.9
ปริมาณการตึมน้อยกว่าเดิม	1	3.2
อื่นๆ	1	3.2

ข้อเสนอแนะในการวิจัย ได้แก่ 1) ส่งเสริมบริการเรียกคนขับรถทั้งในกรุงเทพฯ และเมืองใหญ่อื่นๆ ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับสูง เช่น เชียงใหม่ นครราชสีมา เป็นต้น 2) ปลุกฝังการใช้รถ ใช้นอนอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมที่เป็นรูปธรรมและเป็นระบบตั้งแต่ในครอบครัว สถานศึกษา และสื่อมวลชน 3) สร้างทางออกและสิ่งสนับสนุนการลดพฤติกรรมการณ์ไม่ขับ เช่น การสร้างระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุม ไม่แพง จัดโซนนิ่งให้สถานบันเทิงต่างๆ อยู่ในโซนที่สะดวกในการคมนาคม ส่งเสริมการสร้างที่พักใกล้สถานบันเทิง 4) แก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ให้ทำงานมีประสิทธิภาพและเข้มงวดมากขึ้น 5) การส่งเสริมโครงการเกี่ยวกับเมาไม่ขับ และการเลิกเหล้าอย่างต่อเนื่องต่อไป

รายการอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. *สรุปรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2559 – 2561*.

[อินเทอร์เน็ต]. ไม่ปรากฏปีพิมพ์ [เข้าถึงเมื่อ 19 มกราคม 2564]. เข้าถึงจาก:

[https://data.go.th/dataset/259c3fda-7e98-43ad-b7ad-](https://data.go.th/dataset/259c3fda-7e98-43ad-b7ad-f4d286e8eb5a/resource/0c72bb5e-24f6-4b2f-8379-2d0fba0a3bc0/download/2561-songkran.pdf)

[f4d286e8eb5a/resource/0c72bb5e-24f6-4b2f-8379-2d0fba0a3bc0/download/2561-](https://data.go.th/dataset/259c3fda-7e98-43ad-b7ad-f4d286e8eb5a/resource/0c72bb5e-24f6-4b2f-8379-2d0fba0a3bc0/download/2561-songkran.pdf)
[songkran.pdf](https://data.go.th/dataset/259c3fda-7e98-43ad-b7ad-f4d286e8eb5a/resource/0c72bb5e-24f6-4b2f-8379-2d0fba0a3bc0/download/2561-songkran.pdf)

จันทร์ฉาย โยธาใหญ่, สุจิตรา เทียนสวัสดิ์, วารุณี พองแก้ว, อัจฉรา สุคนธสรพร, สุภารัตน์ วังศรีคุณ. (2559).

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับของนักเรียน สังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่.

พยาบาลสาร, 43: 11-22.

จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย. (2551). *สังคมวิทยาอาชญากรรม (Sociology of Crime)*. กรุงเทพมหานคร:

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เทอดศักดิ์ เดชคง. (2561). การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิดในคดีเมาขับด้วยเทคนิคการสนทนาสร้าง

แรงจูงใจ โดยพนักงานคุมประพฤติ. *รายงานวิจัยและการประยุกต์ใช้ประสิทธิภาพการสนทนาสร้าง*

แรงจูงใจต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในผู้ถูกคุมความประพฤติคดีเมาแล้วขับของสำนักงานคุม

ประพฤติกรุงเทพมหานคร, 1-12.

ภานุพงศ์ สีหามาตย์. (2559). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดมีนเมาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์*

ในขณะขับขี่ยานพาหนะ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. [วิทยานิพนธ์]. กรุงเทพมหานคร:

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2562). *รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561*.
- อุษา บิ๊กกินส์. (2556). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร. *วารสารสุทธิปริทัศน์*, 27(82): 41-53.
- Dills, Angela K. and Mulholland, Sean E.. (2017). Ride-Sharing, Fatal Crashes, and Crime (November 29, 2017). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2783797> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2783797>
- Greenwood, Brad and Wattal, Sunil. (2015). Show Me the Way to Go Home: An Empirical Investigation of Ride Sharing and Alcohol Related Motor Vehicle Homicide (January 29, 2015). Fox School of Business Research Paper No. 15-054, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2557612> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2557612>
- Huseth, Andrea. (2012). Alcohol-Impaired Driving: Common Practices and Performance. 10.13140/RG.2.1.4235.2803.
- Shahram Heydari , Adrian Hickford , Rich McIlroy, Jeff Turner and Abdulgafoor M. Bachani. (2019). Road Safety in Low-Income Countries: State of Knowledge and Future Directions. *Sustainability*, 11, 6249; doi:10.3390/su11226249
- World Health Organization. (2020). *Thailand's status against 12 Global Road Safety Performance Targets; Review of Thailand's status against voluntary global targets for road safety risk factors and service delivery mechanism*. World Health Organization Country Office for Thailand. Thailand.
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety*. Geneva: Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.