



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย

จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี

Assessment of willingness to pay reduces losses from

drunk driving behavior A case study of Surat Thani

Province

(สัญญาเลขที่65-10068-17)

โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์มโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ณัชชารีย์ ทวีหิรัญรัฐกิจ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัตติยาภรณ์ รอดสีเสน

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

แผนงานศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.)

คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

กันยายน 2566

(สัญญาเลขที่65-10068-17)

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ การประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจาก
พฤติกรรมกรมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี
(สัญญาเลขที่65-10068-17)

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์มนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ณัชชารีย์ ทวีหิรัญรัฐกิจ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัตติยาภรณ์ รอดสีเสน

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบริบท ความคิดเห็นของประชาชนและสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จากรายงานดัชนีความเสี่ยงต่อปัญหาต่อปัญหาแอลกอฮอล์ของแต่ละจังหวัด ปี 2564 พบว่า จังหวัดสุราษฎร์ธานีมีสัดส่วนร้อยละ 24.8 ของการดื่มแล้วขับ สถานที่ที่ดื่มนอกบ้าน คือ ร้าน ร้อยละ 30.7 ประเพณี/คอนเสิร์ต/งานเลี้ยง ร้อยละ 50.3 ส่งผลกระทบเกี่ยวกับผู้ที่ดื่มและขับที่ได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุ ร้อยละ 7 ความชุกของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนจากการดื่มของผู้อื่น ร้อยละ 0.6 และเคยตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจขณะขับหรือโดยสาร ร้อยละ 5.3 (พลเทพ วิจิตรคุณากร และอริย์ ตันอารีย์, 2564) งานวิจัยนี้จึงศึกษาเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของการให้ร้านจำหน่ายต่อการรับผิดชอบสังคม รวมถึงประชาชนทั่วไปในการลดความเสี่ยงที่จะสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ ด้วยวิธีการวิเคราะห์ผ่านทางเครื่องมือทางด้านเศรษฐศาสตร์ โดยการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างประชาชนทั่วไป 400 คน และกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 100 ราย สถิติที่ใช้เพื่อการวิเคราะห์ ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สมการถดถอยในแบบจำลองโลจิต (Logit Model) และ Indirect Method Contingent Method (CVM) ผลการศึกษา สรุปได้ดังนี้

- 1.มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายของประชาชน เท่ากับ 69.70 บาทต่อเดือนต่อคน มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ เท่ากับ 1,709,595,96 บาทต่อคน มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายผู้ประกอบการร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เท่ากับ 221.87 บาทต่อเดือนต่อคน มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ เท่ากับ 5,602,777.78 บาทต่อคน
2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตัวแปรเพศ พบว่า เพศหญิงมีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่าเพศชายประมาณ 10.57 เท่า ตัวแปรรายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน (บาท) พบว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน 25,001-35,000 บาท มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ประมาณ 2.85 เท่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน 35,001-45,000 บาท มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ประมาณ 3.47 เท่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ตั้งแต่ 55,001 บาทขึ้นไป มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ประมาณ 7.37 เท่า และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตัวแปรระดับการศึกษา พบว่า ระดับการศึกษาปริญญาตรีหรือสูงกว่าปริญญาตรี มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า ระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเทียบเท่าอนุปริญญาตรี/ปวส. 3.25 เท่า

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

1. ควรมีพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะครอบคลุมตลอด 24 ชั่วโมง หรือรองรับกลุ่มคนมาแล้ว ขับ เช่น ในช่วงงานบุญประเพณีระดับหมู่บ้าน ตำบล ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ในการเพิ่มปริมาณรถขนส่งสาธารณะที่อำนวยความสะดวก หรืออาจใช้แนวคิดตัวอย่างของประเทศสหรัฐอเมริกาโดยการแชร์รถโดยให้ทางเลือกแทนการขับรถหลังดื่ม โดยเฉพาะในตอนกลางคืนและวันหยุดสุดสัปดาห์ประเทศสหรัฐอเมริกา

2. ช่องว่างเกี่ยวกับด้านความรู้ข้อมูลและทัศนคติ ของประเทศไทยที่ไม่ได้มีการตั้งด่านตลอด 24 ชั่วโมง ควรมีมาตรการในการรองรับการตรวจจับผู้กระทำความผิดมาแล้วขับอย่างเคร่งครัด

3. หลักแนวคิดเศรษฐศาสตร์มุ่งกำหนดความรับผิดชอบเพื่อจูงใจให้หยุดความเสียหายเป็นการล่วงหน้า (ex ante) เพื่อลดความเสียหายและลดต้นทุนแก่สังคมให้น้อยที่สุดรวมถึงหลักการผู้ก่อเป็นผู้จ่ายช่วยแก้ปัญหาความล้มเหลวของตลาด (market failure) ทั้งนี้ ในส่วนของผู้ประกอบการและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดพฤติกรรมการมาแล้วขับ โดยผลจากงานวิจัย พบว่าหากสถานประกอบการ ผู้ขายร่วมช่วยกันดูแล ผู้ดื่มจะได้มีส่วนกระตุ้นและการตัดสินใจในการขับหลังจากดื่มลดลง มีข้อคิดเห็นว่าทุกคนควรมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดผลกระทบจากสาเหตุมาแล้วขับ มีค่าเฉลี่ย 3.93 ระดับมาก ดังนั้น ควรให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการช่วยดูแล หรือมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบสังคม ลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้น

4. จากผลการวิจัยผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายจากพฤติกรรมการมาแล้วขับ พบว่ามูลค่าความเต็มใจจะจ่ายของประชาชน เท่ากับ 69.70 บาทต่อเดือนต่อคน มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เท่ากับ 221.87 บาทต่อเดือนต่อคน พบว่า บุคคลยินดีที่จะเพิ่มค่าใช้จ่ายของตนเองเพื่อให้เกิดการลดพฤติกรรมการมาแล้วขับที่เกิดขึ้นในสังคม ซึ่งสะท้อนภาคประชาชนและผู้ประกอบการมีความกังวลจากผลกระทบที่นำมาสู่ความสูญเสียจากพฤติกรรมการมาแล้วขับ

5. ผลการประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ ซึ่งเป็นมูลค่าของความปลอดภัยของสมาชิกในสังคมเพื่อลดความเสี่ยงต่อสุขภาพจะมีผลต่อตนเองและผู้อื่น เป็นข้อมูลที่บุคคลยอมรับเพื่อแลกเปลี่ยนกับความเสี่ยงในการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่ลดลง ผลการวิจัย พบว่ามูลค่าของชีวิตเชิงสถิติของประชาชน เท่ากับ 1,709,595,96 บาทต่อคน มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติของผู้ประกอบการ เท่ากับ 5,602,777.78 บาทต่อคน ดังนั้นสะท้อนถึงความกังวล การเกิดปัญหาในสังคม และการยินดีที่จะป้องกันความเสี่ยงลดผลกระทบจากพฤติกรรมการมาแล้วขับ

6. จากผลการวิจัย สามารถนำค่าความเต็มใจจะจ่ายมาจัดสรรหรือดำเนินการรวบรวม ทั้งนี้ต้องมีการทำการประชาภิปรายร่วมอีกครั้งเพื่อสมทบทุนในการป้องกันพฤติกรรมการมาแล้วขับ เช่น การจัดระบบบริการสาธารณะอัจฉริยะ การจัดที่พักเพื่ออำนวยความสะดวกผู้มีอาการเมเมา หรือการเเย้วยาเสพติด ผลกระทบจากการมาแล้วขับที่เหมาะสมจากผู้ที่เกี่ยวข้อง (ผู้ประกอบการร้านค้า)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบริบท ความคิดเห็นของประชาชนและสถานประกอบการ จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานีเท่ากับ 400 คน และกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยใช้กลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 100 ราย สถิติที่ใช้เพื่อการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สมการถดถอยในแบบจำลองลอจิสติก (Logit Model) และ Indirect Method Contingent Method (CVM)

ผลการศึกษา พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ความรู้และการรับรู้ ผลกระทบการเมาไปในเชิงบวก คือ ในข้อคำถามทั้ง 10 ข้อ และทัศนคติ มีค่าเฉลี่ยในระดับมากกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมาไปในเชิงบวกที่มีค่าร้อยละของความถูกต้องไม่สูงมากนักในข้อคำถามทั้ง 10 ข้อ กลุ่มตัวอย่างจะตอบคำถามได้ ถูกต้อง ร้อยละ 57.00 – 69.00 ทัศนคติมีค่าเฉลี่ยในระดับมาก ค่าความเต็มใจจะจ่าย พบว่าค่าเฉลี่ยของประชาชน เท่ากับ 69.70 บาทต่อเดือนต่อคน และมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ เท่ากับ 1,709,595,96 บาทต่อคน ส่วนค่าความเต็มใจจะจ่ายของกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เท่ากับ 221.87 บาทบาทต่อคน มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ เท่ากับ 5,602,777.78 บาทต่อคน และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า เพศหญิงมีโอกาสดำเนินใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่าเพศชายประมาณ 10.57 เท่า ตัวแปรรายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน (บาท) พบว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน 25,001-35,000 บาท, 35,001-45,000 บาท, ตั้งแต่ 55,001 บาท ขึ้นไป มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ประมาณ 2.85, 3.47 และ 7.37 เท่า ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า ระดับการศึกษาปริญญาตรีหรือสูงกว่าปริญญาตรี มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า ระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเทียบเท่า อนุปริญญาตรี/ปวส. 3.25 เท่า

คำสำคัญ : เต็มใจจะจ่าย, มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ, เมาแล้วขับ

Abstract

The objective of the research is to study the context of public opinion and establishments selling alcoholic beverages towards drunk driving in Surat Thani Province. To evaluate the willingness to pay and statistical life value of drunk driving behavior in Surat Thani Province and to study factors related to willingness to pay to reduce losses from drunk driving behavior in Surat Thani Province. The data used in this research is data obtained from interviews with a sample of the general public in Surat Thani Province equal to 400 people and entrepreneurs and shops selling alcoholic beverages in Surat Thani Province using a sample size of 100 cases. Statistics used for analysis are frequency, percentage, mean, standard deviation, Regression equations in logistic regression models (Logit Model) and Indirect Method Contingent Method (CVM)

The results of the study found that most people in Surat Thani Province have knowledge and perception of the positive effects of being drunk, and their attitudes are at a high average level. As for entrepreneurs and stores that sell alcoholic beverages, they have knowledge and perception of the positive effects of being drunk with a not very high percentage of accuracy. The sample group answered the questions correctly 57.00% - 69.00. The attitude is average at a high level. The willingness to pay value was found to be the average of people equal to 69.70 baht per month per person. And the statistical value of people's lives is equal to 1,709,595,96 baht per person. As for the willingness to pay of entrepreneurs and stores selling alcoholic beverages, it is 221.87 baht per month per person. The statistical value of life is 5,602,777.78 baht per person. and Factors that are related to the willingness to pay to reduce losses from drunk driving behavior among the general public in Surat Thani Province, it was found that females are approximately more likely to be willing to pay to reduce losses from drunk driving behavior than males 10.57 times. The variable monthly net income of the household (baht) was found to be the net monthly income of the household. 25,001- 35,000 baht, 35,001- 45,000 baht, from 55,001 baht and up, there is a greater chance of being willing to pay to reduce losses from drunk driving behavior than if the household's net monthly income is less than 5,001-15,000 baht, approximately 2.85, 3.47, and 7.37 times, respectively. As for the group of entrepreneurs in Surat Thani Province, it was found that the education level was bachelor's degree or higher than bachelor's degree. They are more likely to be willing to pay to reduce losses from drunk driving behavior. Education level lower than or equivalent to Associate's Degree/Vocational Certificate. 3.25

Keyword: Willingness to pay, statistical value of life, drunk driving.

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณการสนับสนุนทุนการวิจัยจากกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ภายใต้โครงการ ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.) ปีงบประมาณ 2565 รองศาสตราจารย์ ดร.นพ.อุดมศักดิ์ แซ่โง้ว ที่ปรึกษาโครงการวิจัย รวมถึงผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่สละเวลาในการให้ข้อมูลในการให้ข้อมูล ขอขอบพระคุณรวมถึงผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่สละเวลาให้คำปรึกษาให้งานวิจัยนี้ลุล่วงและได้ผลเชิงนโยบายที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ขอขอบคุณผู้ช่วยนักวิจัยทุกท่านที่ทำให้งานสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ผู้ช่วยศาสตราจารย์มโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์และคณะ

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
สารบัญ	(1)
สารบัญตาราง	(3)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย	3
ขอบเขตของโครงการวิจัย	3
กรอบแนวความคิดในการวิจัย	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
นิยามศัพท์เฉพาะ	5
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง/การทบทวนวรรณกรรม	6
การมาแล้วดับของประเทศไทย	6
บริบทพื้นที่และภัยจากการคมนาคมจังหวัดสุราษฎร์ธานี	11
ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง	12
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	27
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	36
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	36
รูปแบบการวิจัย	42
การสร้างเครื่องมือที่ใช้การวิจัย	42
การเก็บรวบรวมข้อมูล	44
การจัดกระทำและวิเคราะห์ข้อมูล	45
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	47
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	53
ผลการวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	53
ผลการวิเคราะห์บริบท ความคิดเห็นของประชาชนการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการมาแล้วดับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	57
ผลการวิเคราะห์บริบท ความคิดเห็นของสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการมาแล้วดับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	64
ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมมาแล้วดับของกลุ่มประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	69

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	
ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายกลุ่มสถานประกอบการและ ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	71
ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย จากพฤติกรรมกรรมการมาแล้วซ้ำในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	73
บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	78
สรุปผลการวิจัย	78
อภิปรายผลการวิจัย	80
ข้อเสนอแนะในการวิจัย	87
บรรณานุกรม	89
ภาคผนวก	93

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 ระดับแอลกอฮอล์กับปฏิกิริยาของร่างกาย	8
2.2 ความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	9
2.3 สถานการณ์มาแล้วขับเปรียบเทียบกับความรับผิดชอบในต่างประเทศ	10
2.4 ตารางสถิติสถานการณ์ภัยจากคมนาคม ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2565 ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี	12
2.5 ความเป็นไปได้ของเหตุการณ์ของข้อมูลจากคำถามแบบ Double Bound	18
2.6 สรุปรงานวิจัยในประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์ตัวแปรที่นำมาพัฒนา แบบสอบถามในการวิจัย	33
2.7 สรุปรงานวิจัยต่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์ตัวแปรที่นำมาพัฒนา แบบสอบถามในการวิจัย	34
3.1 การกำหนดสัดส่วนของประชากรและกลุ่มตัวอย่างประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	37
3.2 เปรียบเทียบเหตุผลการเลือกกลุ่มตัวอย่างระหว่างประชาชนทั่วไปกับ เฉพาะนักดื่ม/นักดื่มแล้วขับ	41
3.3 ค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าของกลุ่มประชาชนจำนวน 100 ตัวอย่าง	44
3.4 ค่าความเต็มใจที่จะจ่ายกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีจำนวน 10 ตัวอย่าง	45
3.5 ค่าขอบเขตบนและค่าขอบเขตล่างของกลุ่มประชาชน	46
3.6 ค่าขอบเขตบนและค่าขอบเขตล่างกลุ่มสถานประกอบการและ ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	47
3.7 ความเป็นไปได้ของเหตุการณ์ของข้อมูลจากคำถามแบบ Double Bound	48
3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล	49
4.1 ผลการวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลทั่วไปกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	54
4.2 ลักษณะข้อมูลทั่วไปกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	56
4.3 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์กลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	57

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.4 ค่าใช้จ่ายการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับของกลุ่มประชาชนทั่วไป จังหวัดสุราษฎร์ธานี	60
4.5 ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไป ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	61
4.6 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	63
4.7 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย	64
4.8 ค่าใช้จ่ายการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับของกลุ่มผู้ประกอบการ จังหวัดสุราษฎร์ธานี	65
4.9 ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	66
4.10 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติการเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	68
4.11 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำนวนตามจำนวนเงินราคาเริ่มต้นที่เสนอ และการตอบสนองราคาเสนอครั้งสอง	69
4.12 ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของประชาชน ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	70
4.13 ผลการวิเคราะห์มูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไป ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	71
4.14 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการจำนวนตามจำนวนเงินราคาเริ่มต้น ที่เสนอและการตอบสนองราคาเสนอครั้งสอง	71
4.15 ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของประชาชน ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	72
4.16 ผลการวิเคราะห์มูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	73
4.17 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	74
4.18 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	76

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
5.1 เปรียบเทียบผลการวิจัยมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายลดพฤติกรรมการเมาแล้วขับ	83
5.2 เปรียบเทียบผลการวิจัยการประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติการเมาแล้วขับ	84
5.3 ผลการวิจัยมูลค่าความเต็มใจจะจ่าย เปรียบเทียบงบประมาณโครงการอำนวยความสะดวกลดภัยต้นทุนจากแอลกอฮอล์เฉลี่ยต่อ 1 ครั้วเรือนไทย (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) และด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์และอุบัติเหตุการจราจรทางบก	86

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 สถานที่นักดื่มนิยมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากที่สุด 3 อันดับแรก	2
1.3 กรอบแนวคิด	4
2.1 แผนที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี	11
2.2 การตั้งคำถามปลายปิดเสนอ 2 ราคา	18
2.3 กราฟแสดงถึงความยินดีที่จะจ่าย	20

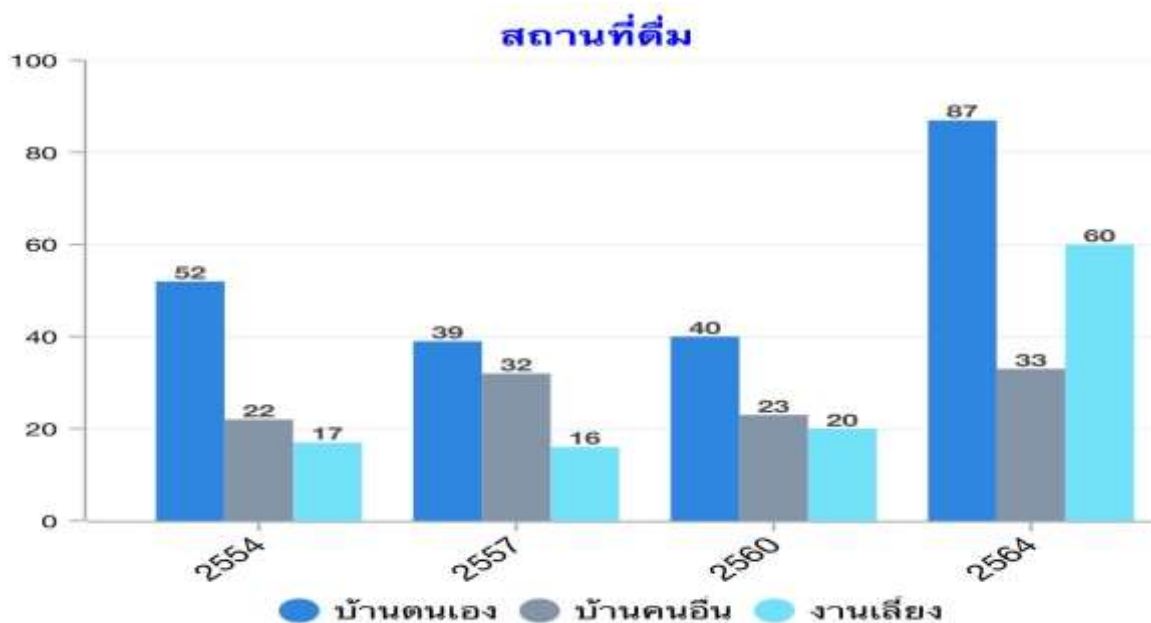
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อให้เกิดผลเสียต่อร่างกาย และ ผลกระทบต่าง ๆ ต่อครอบครัวและสังคม หากดื่มในปริมาณที่มากเกินไป ทำให้ร่างกายและจิตใจผิดปกติไปจากเดิม ไปจนกระทั่งการเป็นโรคพิษสุราเรื้อรัง นอกจากนี้ แอลกอฮอล์ยังเป็นปัจจัยเสี่ยงของความเจ็บป่วยต่าง ๆ เช่น โรคตับแข็ง โรคของระบบหัวใจและหลอดเลือด โรคมะเร็ง และโรคทางจิตประสาท เป็นต้น และส่งผลต่อสังคมจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนหากผู้บริโภคดื่มแล้วขับ ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียจากอุบัติเหตุ สร้างความสูญเสียทั้งด้านร่างกาย จิตใจทั้งต่อผู้ประสบเหตุและครอบครัว รวมทั้งสร้างผลกระทบต่อสังคม เศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีมูลค่าเฉลี่ยต่อปีประมาณ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ซึ่งสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นพฤติกรรม การขับขีของผู้ขับขีเอง เช่น ขับเร็ว และเมาแล้วขับ (รุ่งนภา คำผาง, 2564) อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งที่ทำให้เกิดการสูญเสียปีสุขภาวะจากการตายก่อนวันอันควรและความบกพร่องทางสุขภาพในประชากรชายไทย โดยคิดร้อยละ 10.1 ของการสูญเสียปีสุขภาวะทั้งหมด ที่สำคัญ คือ อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งที่ทำให้เกิดการสูญเสียปีสุขภาวะในกลุ่มอายุ 15-29 ปี ทั้งในเพศชายและเพศหญิง โดยคิดเป็นร้อยละ 29.4 และ 12.0 ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรร้อยละ 10.5 เป็นผู้ดื่มสุราโดยดื่มภายใน 6 ชั่วโมง ก่อนเกิดเหตุ ผู้ดื่มเหล่านี้นส่วนใหญ่เป็นนักดื่มหนัก รายงานคดีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2563 พบว่า เป็นคดีเมาสุราขณะขับรถ 66,219 คดี (ร้อยละ 2.1 ของคดีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 3,117,420 คดี) (สุกัญญา สมะดอเล้า, 2565)

จากรายงานเกี่ยวกับสถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีการเปลี่ยนแปลงไปตามการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 (COVID-19) และโครงสร้างของประชากร พบว่าพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีประเด็นสถิติที่พบว่า มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่บ้านของคนอื่น และในการสำรวจพฤติกรรมด้านสุขภาพของประชากร พ.ศ. 2564 พบว่า นักดื่มปัจจุบันถึงร้อยละ 59.84 เคยดื่มสุราที่สถานที่จัดงานเทศกาลประเพณี/คอนเสิร์ต/งานเลี้ยงในที่สาธารณะ โดยส่วนใหญ่ได้เครื่องดื่มฟรีจากงานหรือผู้จัดงาน (ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, 2565) และพบว่าในปี 2564 มีสถิติที่เพิ่มสูงกว่า ปี พ.ศ. 2554, 2557, และ 2560 ดังภาพ



ภาพประกอบที่ 1.1 สถานที่ที่นักดื่มนิยมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากที่สุด 3 อันดับแรก
ที่มา: ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, 2565

เมื่อพิจารณาสุราฐานนี้ หลังสถานการณ์ปกติใหม่ในเดือนกรกฎาคม 2565 เศรษฐกิจของจังหวัดมีการขยายตัวจากอุปทาน จากภาคบริการ ภาคอุตสาหกรรม และภาคเกษตรกรรม ส่วนด้านอุปสงค์ขยายตัวตามการบริโภคภาคเอกชน เนื่องจากการแพร่ระบาด ของโรคโควิด-19 เริ่มปรับตัวดีขึ้น และมีการผ่อนคลายมาตรการต่าง ๆ ทำให้ธุรกิจเริ่มเปิดดำเนินการได้ปกติ (สำนักงานการคลังสุราฐานนี้, 2565) โดยอย่างยิ่งในร้านอาหาร และสถานบันเทิง ได้เปิดบริการและมีจำนวนที่เพิ่มขึ้น ทั้งในการรองรับนักท่องเที่ยว ประชาชนในจังหวัด รวมถึงการกลับมาเรียนแบบปกติของนักศึกษา จากรายงานดัชนีความเสี่ยงต่อปัญหาต่อปัญหาแอลกอฮอล์ของแต่ละจังหวัด ปี 2564 พบว่า จังหวัดสุราฐานนี้มีสัดส่วนร้อยละ 24.8 ของการดื่มแล้วขับ สถานที่ที่ดื่มนอกบ้าน คือ ร้าน ร้อยละ 30.7 ประเพณี/คอนเสิร์ต/งานเลี้ยง ร้อยละ 50.3 ส่งผลกระทบเกี่ยวกับผู้ที่ดื่มและขับที่ได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุ ร้อยละ 7 ความชุกของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนจากการดื่มของผู้อื่น ร้อยละ 0.6 และเคตตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจขณะขับหรือโดยสาร ร้อยละ 5.3 (พลเทพ วิจิตรคุณากร และอชิป ต้นอารีย์, 2564) ซึ่งจะสถิติแสดงถึงในพื้นที่จังหวัดสุราฐานนี้ยังคงมีพฤติกรรมเมาแล้วขับ ซึ่งทั้งนี้ในงานวิจัยที่ผ่านมา ๆ มาในประเทศไทยมีการสำรวจเกี่ยวกับการเมาแล้วขับ เช่น จากผู้โดยสาร จากผู้ที่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับ ชุมชน แต่พบว่าการศึกษาเกี่ยวกับร้านค้าสถานประกอบการในการลดผลกระทบจากผู้ที่มีส่วนในพฤติกรรมเมาแล้วขับ หรือประชาชนทั่วไป ในลดความเสี่ยงที่จะสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับยังคงเป็นช่องว่างในการลดการเมาแล้วขับ ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงศึกษาเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของการให้ร้านจำหน่ายต่อการรับผิดชอบสังคม รวมถึงประชาชนทั่วไปในการลดความเสี่ยงที่จะสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับ ด้วยวิธีการวิเคราะห์ผ่านทางเครื่องมือทางด้านเศรษฐศาสตร์ เพื่อนำมาสู่แนวทาง ข้อเสนอแนะ รวมถึงการใช้เครื่องมือเศรษฐศาสตร์การคลังต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาบริบท ความคิดเห็นของประชาชนและสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราฐานนี้

2. เพื่อประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตของสถานที่ทำวิจัย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

2. ขอบเขตของประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา กลุ่มผู้ประชาชนทั่วไป โดยใช้กลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 400 คน กับกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยใช้กลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 100 ราย

3. ขอบเขตของเนื้อหา

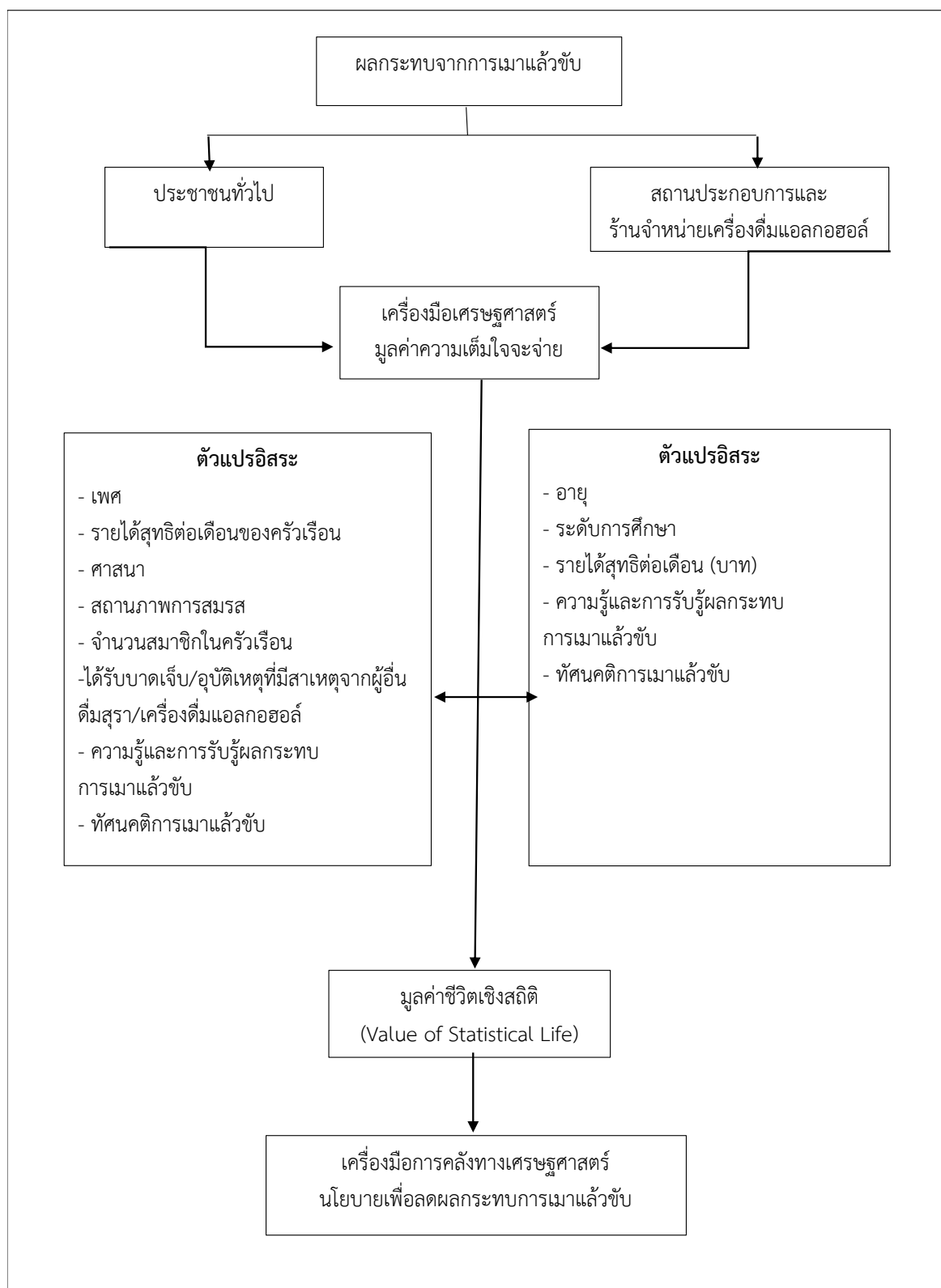
3.1 เพื่อศึกษาบริบท ความคิดเห็นของประชาชนและสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

3.2 ผลประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

3.3 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

4. ขอบเขตของระยะเวลา ระยะเวลาในการศึกษา 12 เดือน

1.4 กรอบแนวความคิดในการวิจัย



ภาพประกอบที่ 1.2 กรอบแนวคิด

ตัวแปรที่ศึกษา ตัวแปรตาม คือ มูลค่าความเต็มใจจะจ่าย และมูลค่าชีวิตเชิงสถิติ

ตัวแปรอิสระที่ศึกษา สามารถจำแนกเป็น 2 ส่วน จากประชากรที่ใช้ศึกษา คือ

1. ประชาชนทั่วไป ประกอบด้วย ตัวแปรเพศ รายได้สุทธิต่อเดือน (บาท) ศาสนา สถานภาพ การสมรส จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้อื่นดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมา และ ทักษะการเมาแล้วขับ

2. สถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประกอบด้วย ตัวแปรอายุ ระดับการศึกษา รายได้สุทธิต่อเดือน (บาท) ความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมา และ ทักษะการเมาแล้วขับ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการวิจัยเป็นการสร้างองค์ความรู้ใหม่ในข้อมูลระดับจังหวัด เนื่องจากในการทบทวนวรรณกรรมเบื้องต้น ในระดับจังหวัดและระดับประเทศยังไม่ได้มีการสำรวจและทำวิจัยเกี่ยวกับการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่าย รวมถึงมูลค่าชีวิตเชิงสถิติ จากประชาชนทั่วไปในการลดความสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ รวมถึงสถานประกอบการ เพื่อสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม หรือแนวทางเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับ โดยผลจากการวิจัยจะเป็นแนวทางในการสำรวจมูลค่าระดับประเทศ การกำหนดนโยบายหรือ มาตรการทางการคลังต่อไป

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

ผู้ประกอบการ หมายถึง เจ้าของจุดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในลักษณะที่อนุญาตให้ลูกค้านั่งดื่ม ในร้านได้และมีใบอนุญาตให้จัดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ประชาชน หมายถึง ประชากรตามทะเบียนราษฎรในระดับจังหวัดสุราษฎร์ธานีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ความเต็มใจจะจ่าย หมายถึง วิธีการทางอ้อมที่ใช้หลักการของการประเมินสถานการณ์สมมติขึ้นเพื่อให้ ผู้ตอบแบบสอบถามได้ประมวลผลจากสถานการณ์จำลอง เพื่อทำความเข้าใจและตระหนักถึงผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อผลประโยชน์ในอนาคต

มูลค่าชีวิตเชิงสถิติ หมายถึง มูลค่าปริมาณเงินที่กลุ่มตัวอย่างพึงพอใจที่จะจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตจากการเมาแล้วขับ โดยในการศึกษากำหนดให้ร้อยละการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงในการเสียชีวิต เท่ากับ 50 % ตามนโยบายของรัฐบาลปฎิญาณามอสโก

เมาแล้วขับ หมายถึง การขับรถในขณะที่ร่างกายมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ซึ่งเกินกว่ากฎหมายกำหนด

เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หมายถึง สุราตามกฎหมายว่า ด้วยสุรา แต่ไม่รวมถึงยา วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตลอดจนยาเสพติด ให้โทษตามกฎหมาย

เขตเทศบาล หมายถึง ท้องถิ่นซึ่งได้มีพระราชกฤษฎีกาออกตามความในพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 จัดตั้งขึ้นเป็นเทศบาลและพระราชบัญญัติเปลี่ยนแปลงฐานะของสุขาภิบาลเป็นเทศบาล พ.ศ.2542 จัดตั้งเป็นเทศบาลตำบล

นอกเขตเทศบาล หมายถึง พื้นที่นอกเขตเทศบาลทั้งหมดหรือที่เรียกว่า หมู่บ้าน

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง/การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง/การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้ ประกอบไปด้วย

- 2.1 การเมาแล้วขับของประเทศไทย
- 2.2 บริบทพื้นที่และภัยจากการคมนาคมจังหวัดสุราษฎร์ธานี
- 2.3 ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง
- 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 การเมาแล้วขับของประเทศไทย

ในปี พ.ศ. 2541 มีการเปิดตลาดเสรีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้ความนิยมในการดื่มของคนไทยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุเมาแล้วขับคิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 7.8 ของอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ถือว่าเป็นตัวเลขที่สูงที่สุดในรอบทศวรรษ การรณรงค์เมาไม่ขับในประเทศไทยวิวัฒนาการดังนี้

1. ปีพ.ศ. 2539 เกิดชมรมเมาไม่ขับ โดยเกิดจากความร่วมมือร่วมใจจากภาคประชาชน แคนนำปัจจุบันได้จดทะเบียนเป็นมูลนิธิเมาไม่ขับ
2. ปีพ.ศ. 2540 เริ่มมีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้เมาแล้วขับครั้งแรกในประเทศไทย ท่ามกลางปัญหา มากมายโดยเฉพาะการต่อต้านจากกลุ่มผู้ค้า และ สถานประกอบการ
3. ปี พ.ศ. 2544 ก่อตั้งเครือข่ายเหยื่อเมา แล้วขับ
4. ปี พ.ศ. 2546 มูลนิธิเมาไม่ขับได้ร่วมประชุมกับ ศาลแขวงพระนครเหนือจัดโครงการนำร่องเมาไม่ขับกลับบ้านปลอดภัยโดยใช้มาตรการคุมประพฤติ เข้ามาเป็นเงื่อนไขกับผู้ที่ถูกพิพากษาในคดีเมาแล้ว ขับ
5. ปีพ.ศ. 2549 มีการผลักดันให้ออกกฎหมาย ห้ามสถานบริการน้ำมันจำหน่ายสุราเพราะจากผลสำรวจพบว่าลูกค้าร้อยละ 99.90 เป็นผู้ใช้รถ และกว่าร้อยละ 60 มีพฤติกรรมการซื้อเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ดื่มระหว่างเดินทาง ทั้งผู้ขับขี และ ผู้ร่วมทางโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาวปี 2549 ผลักดันให้มีการแก้ไขกฎหมาย กำหนดให้รถสาธารณะมีแอลกอฮอล์เป็นศูนย์
6. ปีพ.ศ. 2550 มีการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติ จราจรทางบกเพิ่มโทษผู้ที่เมาแล้วขับ
7. ปีพ.ศ. 2551 กระทรวงยุติธรรมเสนอแก้ไข ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกกรณีผู้ขับขี่ยานพาหนะปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์โดยไม่มี เหตุอันควรให้สันนิษฐานว่าเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น อยู่ในระหว่างรอบรรจุเข้าวาระของสภารัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งเกิดจากการเมาแล้วขับ จึงได้ผลักดัน แผนแม่บทศูนย์อำนวยการความปลอดภัย ทางถนนและมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพ ควบคู่ไปกับการปรับปรุงระบบรถ โดยสภาสาธารณะให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย พร้อมทั้งมีระบบการเฝ้าระวังผู้ประสบเหตุด้วย ความรวดเร็วและเป็นธรรมนอกจากนี้รัฐบาล ยังได้ประกาศวาระแห่งชาติ ทศวรรษแห่งการสร้างความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นการ ดำเนินการตาม “ปฏิญญามอสโก” ที่ประกาศให้ ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็น “ทศวรรษแห่งความ ปลอดภัยทางถนน” และทุกประเทศสมาชิก องค์การสหประชาชาติจะต้องร่วมมือกันลดความ สูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนนให้ได้อย่างน้อย ร้อยละ 50

ทั้งนี้ประเทศไทยได้มีการปรับมาตรการการเมาแล้วขับ โดยมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 , พ.ศ. 2550 และมีส่วนเพิ่มเติมในปีพ.ศ. 2565 โดยพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ได้ระบุ

ห้าม มิให้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา หรือของมึนเมาอื่น ๆ และมีการเพิ่มโทษให้หนักขึ้น กับ พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 โดยได้กำหนดโทษของการดื่มแล้วขับ แบ่งตามข้อหา ได้ดังนี้

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

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

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

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

และเมื่อช่วงสิ้นปี 2565 ที่ผ่านมา รัฐบาลได้ออกมาตรการและกฎหมายจราจรใหม่เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากการเมาแล้วขับ ระบุว่า ในกรณีเมาแล้วขับระบุว่า บุคคลทั่วไปที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 mg% และผู้ที่อายุต่ำกว่า 20 ปี หรือมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 mg% ถือว่าเมาแล้วขับ หากปฏิเสธการเป่าตรวจวัดแอลกอฮอล์ ถือว่าเท่ากับเมา กฎหมาย พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ได้มีการเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดซ้ำกรณี เมาแล้วขับ โดยกำหนดบทลงโทษผู้เมาแล้วขับ ดังนี้

1. ทำผิดครั้งแรก อัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับ 5,000 - 20,000 บาท
2. ทำผิดซ้ำข้อหา เมาแล้วขับ ภายใน 2 ปี นับแต่วันกระทำความผิดครั้งแรก เพิ่มโทษเป็นจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับ 50,000 - 100,000 บาท โดยศาลจะลงโทษจำคุก และปรับด้วย พร้อมถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
3. เมาแล้วขับทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ เสียชีวิต โทษสูงสุด 10 ปี ปรับ 200,000 บาท และเพิกถอนใบอนุญาตขับรถทันที

การตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ปัจจุบันมีวิธีการตรวจหาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดได้ 3 วิธีหลัก คือ 1. ทางลมหายใจ โดยการเป่าลมออกจากปากเข้าไปในเครื่องตรวจตัวเลขที่อยู่บนเครื่องจะบอกระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg%) 2. ทางเลือดโดยตรง 3. ทางปัสสาวะ เหตุที่ต้องมีกฎหมายบังคับเพื่อลดการเมาแล้วขับเนื่องจากปัจจัยเสี่ยงจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีฤทธิ์กดประสาท ส่งผลให้การรับรู้ภาพ แสง สี และสัญญาณต่าง ๆ ช้าลง ขอบเขตการมองเห็นแคบลงและไม่ชัดเจน การคาดคะเนและการกระเหย่งห่างผิดพลาด หากขับรถจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขับขี่ ทำให้มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอันตราย

ตารางที่ 2.1 ระดับแอลกอฮอล์กับปฏิกิริยาของร่างกาย

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)	ปฏิกิริยาทางร่างกาย
50-60	ตัดสินใจช้าลง อยู่ในอาการมึนเมา
80-100	เสียการทรงตัว พูดไม่ชัด บังคับยานพาหนะลำบาก

110-120	ทรงตัวลำบาก คิดและตัดสินใจช้าลงอย่างเห็นได้ชัด
140-150	มองเห็นภาพเลือนลาง พูดไม่ชัด ใช้มือ แขนขาไม่ถนัด
200	มีอาการโซเซ โง่งเงง ทรงตัวไม่ได้ เดินไม่ตรง
300	มีนเมาอย่างหนัก มึนงง ไม่รู้เรื่อง มีสติเหลือน้อยมาก
400	สลบ หมดสติ ไม่รู้สึกตัว
500	สลบลึก
600	เสียชีวิต เนื่องจากภาวะหัวใจล้มเหลว

เพื่อป้องกันอันตรายจากการดื่มแล้วขับ ห้ามดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ทั้งช่วงก่อนและขณะขับรถ เพราะแอลกอฮอล์มีฤทธิ์กดประสาทเหมือนยานอนหลับ ทำให้ผู้ดื่มหลับ ไม่สนิท เมื่อตื่นขึ้นมาจึงมีอาการง่วงนอนหรือเมาค้าง หากขับรถจะมีอาการ วูบหลับหรือหลับใน ความสามารถในการตัดสินใจแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และประสิทธิภาพในการขับรถลดลง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากขึ้น โดยเฉพาะหากอดนอนแล้วดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แม้ดื่มเพียง เล็กน้อย ก็ส่งผลให้เกิดอาการง่วงนอนมากกว่าผู้ที่อดนอนเพียงอย่างเดียว หากดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ห้ามขับรถด้วยตนเองอย่างเด็ดขาด ควรให้เพื่อนที่ไม่ดื่มขับแทน ใช้บริการรถแท็กซี่หรือรถโดยสาร สาธารณะจะปลอดภัยมากกว่า กรณีไม่มีเพื่อนร่วมทาง ควรจอดรถในบริเวณ ที่ปลอดภัย เช่น จุดพักรถริมทาง สถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น รอจนสร้างเมา จึงค่อยขับรถกลับบ้านตาม ความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ดังตาราง

ตารางที่ 2.2 ความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)	โอกาสเกิดอุบัติเหตุเทียบกับ ผู้ที่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์
20	มีผลต่อความสามารถในการขับรถเพียงเล็กน้อย และ ส่งผลกระทบบต่อเฉพาะบางคนเท่านั้นใกล้เคียงกัน
50	ความสามารถในการขับรถลดลงร้อยละ 8 เริ่มก่อให้เกิดอันตรายในขณะขับรถ คิดเป็น 2 เท่า
80	ความสามารถในการขับรถลดลงร้อยละ 12 ส่งผลต่อสมรรถภาพในการขับรถของผู้ขับขีทุกราย คิดเป็น 3 เท่า
100	ความสามารถในการขับรถลดลงร้อยละ 15 ผู้ขับขีมีพฤติกรรมการขับรถที่เสี่ยงอันตราย คิดเป็น 6 เท่า
150	ความสามารถในการขับรถลดลงร้อยละ 33 คิดเป็น 40 เท่ามากกว่า 200 ความสามารถในการขับรถลดลงตามสัดส่วนของ ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เพิ่มสูงขึ้นมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงมากกว่า 40 เท่า

ช่องว่างเมาแล้วขับประเทศไทย

แนวการวิเคราะห์หลักเศรษฐศาสตร์ มุ่งกำหนดความรับผิดชอบเพื่อจูงใจให้หยุดความเสียหายเป็นการล่วงหน้า (ex ante) เพื่อลดความเสียหายและลดต้นทุนแก่สังคมให้น้อยที่สุดผู้บุกเบิก ทั้งนี้เศรษฐศาสตร์มีแนวคิดผลกระทบภายนอกด้านลบ ถือว่าผู้ก่ออรรถาเฉพาะต้นทุนส่วนตัว (Private Cost) ยังไม่รวมความ

เสียหายแก่ผู้อื่น รัฐต้องบังคับให้เขาจ่ายค่าปรับเพื่อชดเชยความเสียหายจำนวนหนึ่ง ซึ่งเมื่อรวมกับต้นทุนส่วนตัวของเขาแล้ว ถึงจะเท่ากับ “ต้นทุนทางสังคม” (Social Cost) รวมถึงหลักการผู้ก่อเป็นผู้จ่ายช่วยแก้ปัญหาความล้มเหลวของตลาด (market failure) ใช้ในการคิดต้นทุนที่ไม่สามารถตีราคาได้ตามวิถีทางตลาดเพื่อสะท้อนถึงต้นทุนทางสังคมอย่างแท้จริง ทำให้มีการผลิตและบริการทำลาย กระทั่งผู้อื่น หากพิจารณากลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องมีส่วนได้ส่วนเสียกับพฤติกรรมการเมาแล้วขับ (ดื่มอย่างรับผิดชอบ) พบว่ามีกลุ่มที่เกี่ยวข้องคือ ผู้ดื่ม (เมาแล้วขับ) ผู้ร่วมโดยสาร ผู้ผลิตเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายแอลกอฮอล์ เจ้าภาพงานเลี้ยงสังสรรค์ และผู้ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับ ควรมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบสังคม ลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้น สำหรับประเทศไทยมีการสำรวจ วิจัยเกี่ยวกับการเมาแล้วขับในประเด็นที่หลากหลาย แต่พบว่าการศึกษเกี่ยวกับร้านค้าสถานประกอบการในการลดผลกระทบจากผู้ที่มีส่วนในพฤติกรรมเมาแล้วขับ หรือประชาชนทั่วไป ในลดความเสี่ยงที่จะสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับยังคงเป็นช่องว่างในการลดการเมาแล้วขับ ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงศึกษาเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของการให้ร้านจำหน่ายต่อการรับผิดชอบต่อสังคม รวมถึงประชาชนทั่วไปในการลดความเสี่ยงที่จะสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับ ด้วยวิธีการวิเคราะห์ผ่านทางเครื่องมือทางด้านเศรษฐศาสตร์ คือการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่าย

ตารางที่ 2.3 สถานการณ์เมาแล้วขับเปรียบเทียบกับความรับผิดชอบต่อในต่างประเทศ

ประเทศไทยในปัจจุบัน			ความรับผิดชอบต่อ ในต่างประเทศ	แนวทางส่งเสริม ประเทศไทย
สถานการณ์	การเยียวยา คุ้มครอง	ช่องว่าง		
- จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเมาแล้วขับและมีปริมาณของแอลกอฮอล์เกินกว่า 0.15mg/L ปี 2565 จำนวน 7,849 ราย - การกระทำผิดซ้ำของผู้ที่เมาแล้วขับ - มีผู้โดยสารร่วมนั่งด้วยกับผู้เมาแล้วขับ - ช่วงเทศกาลจะเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับเพิ่มขึ้น - การเมาแล้วขับจากงานเลี้ยงสังสรรค์ ประเพณี (มีเจ้าภาพ) - มีพรบ.เกี่ยวกับการจำหน่ายปรับร้านค้าที่จำหน่ายให้คนที่เมาจนครองสติไม่ได้	- ผู้ผลิต ผู้ขายเสียภาษีให้กับรัฐบาล รัฐบาลนำไปบริหารจัดการ - รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ (ต้นทุนสังคม) - ผู้กระทำผิด (เมาแล้วขับ) เยียวยาคุ้มครอง - ผู้ขายสามารถผลักดันภาระค่าธรรมเนียมไปยังผู้ดื่ม	- ความรับผิดชอบจากร้านค้า - ความรับผิดชอบจากผู้โดยสารร่วม - ใช้วิธีการสุ่มตรวจจับ - รถโดยสารสาธารณะที่เอื้ออำนวย - ที่พักสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อพักลดอาการเมามา - เจ้าภาพงานเลี้ยงสังสรรค์ไม่มีส่วนร่วมรับผิดชอบจากการจัดงาน	- ทวีปยุโรป, อเมริกา กฎหมาย Dram Shop liability หรือ Social liability (รับผิดชอบต่อผู้ดื่มเพียงคนเดียว) - ญี่ปุ่นมีกฎหมายครอบคลุมถึงผู้ที่ให้เครื่องดื่มดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับและผู้ที่นั่งรถไปกับผู้ขับที่เมา - สิงคโปร์เจ้าของสถานบันเทิงจัดหารถแท็กซี่ให้ลูกค้าที่เมา - เกาหลีใต้เอาผิดนายจ้างที่ไม่ควบคุมลูกจ้างให้ปฏิบัติตาม	สามารถนำค่าความเต็มใจจะจ่ายมาจัดสรรหรือดำเนินการรวบรวมทั้งนี้ต้องมีการทำการศึกษาวิจัยร่วมอีกครั้งเพื่อสมทบทุนในการป้องกันพฤติกรรมเมาแล้วขับ เช่น การจัดระบบบริการสาธารณะ อัจฉริยะ การจัดการที่พักรับรองอำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่มีอาการเมาหรือการเยียวยาชดเชยผลกระทบจากการเมาแล้วขับที่เหมาะสมจากผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น

ภัยจากการคมนาคม (Transportation)

จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นจังหวัดใหญ่มีขนาดประชากรและพื้นที่เป็นอันดับต้น ๆ ของภาคใต้ มีการเติบโต ด้านเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นประตูสู่ภาคใต้ โดยถนนสายหลัก คือทางหลวงหมายเลขที่ 41 เป็นสายกลางสู่ภาคใต้ทั้งหมด ทางหลวงหมายเลข 401 เป็นเส้นทางเลียบริมฝั่งตะวันออก และทางหลวงหมายเลข 44 (ถนนเขาทเทิร์น) เลียบตะวันตกสู่ฝั่งทะเลอันดามัน ข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พบว่า จังหวัดสุราษฎร์ธานีอัตราผู้เสียชีวิตอยู่ในระดับสูง การบาดเจ็บและเสียชีวิตกระจายตัวอยู่ในทุก พื้นที่ การบาดเจ็บส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยทั้งรถ ถนน และคน ร่วมกัน โดยรถจักรยานยนต์ และการไม่สวมหมวกนิรภัย การใช้ความเร็ว และการใช้สุราเป็นสาเหตุการตายสูงสุด โดยสถิติการเกิดภัยจากคมนาคม ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปรากฏตามตาราง ดังนี้

ตารางที่ 2.4 ตารางสถิติสถานการณ์ภัยจากคมนาคม ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2564 ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ปี พ.ศ.	จำนวนของการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ความเสียหาย		
		มูลค่า (บาท)	บาดเจ็บ (คน)	เสียชีวิต (คน)
2559	3,624	770,835,702	3,727	319
2560	3,193	671,357,100	3,271	318
2561	3,486	808,255,430	3,571	307
2562	3,432	625,784,118	3,446	353
2563	3,156	800,000,000	3,143	329
2564	3,064	1,012,411,980	3,027	361

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุราษฎร์ธานี

2.3 ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 แนวคิดของแบบจำลองทางเลือก

เป็นหนึ่งในเทคนิคที่ใช้ในการคำนวณหาความเต็มใจที่จะจ่าย หรือความเต็มใจที่จะได้รับค่าชดเชยเมื่อปริมาณและ/หรือคุณภาพของสินค้าเปลี่ยนแปลง โดยการสมมติสถานการณ์ที่เสมือนจริง เพื่อให้ตัวแทนผู้บริโภค/ประชาชนตัดสินใจเลือกทางเลือกที่ผู้ตอบชอบมากที่สุดในการใช้ทรัพยากรโดยอยู่บนพื้นฐานของคุณลักษณะต่าง ๆ และมีทางเลือกตั้งแต่ 2 ทางเลือกขึ้นไป ประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างตัดสินใจเลือกจะถูกรวบรวมไว้ในชุดทางเลือกโดยอรรถประโยชน์ของแต่ละทางเลือกจะเป็นผลรวมของอรรถประโยชน์ในแต่ละคุณลักษณะของทางเลือก ดังนั้นผู้ตอบจะเลือกทางเลือกที่ได้รับอรรถประโยชน์สูงสุด หรือมีผลรวมของอรรถประโยชน์มากกว่าทางเลือกอื่น ๆ เมื่อผู้ตอบเลือกทางเลือกต่าง ๆ แล้วต่อมาจะแปลอรรถประโยชน์ที่ได้จากทางเลือกต่าง ๆ ในชุดทางเลือกให้เป็นความน่าจะเป็นที่จะเลือก ที่อยู่ในรูปแบบ Logit transformation ขั้นตอนการประเมินมูลค่าด้วยแบบจำลองทางเลือกมีดังนี้ (Hensher, Rose and Greene, 2005)

1. ศึกษาและทำความเข้าใจประเด็นและสถานการณ์ที่จะทำการวิจัยอย่างละเอียดเพื่อสรุปว่าต้องการประเมินค่าสิ่งใดหรือคุณลักษณะ (Attributes) ใด
2. หาจำนวนทางเลือก (Refining the List of Alternatives) จำแนกคุณลักษณะ (Refining the List of Attributes) และระดับของคุณลักษณะทั้งหมด (Refining the List of Attribute Levels)

3. พิจารณา Experimental Design รูปแบบหนึ่งของ Design ที่ใช้กันอย่างกว้างขวาง คือ Full Factorial Design ซึ่งหลักการคือการหาจำนวนทางเลือกทั้งหมด (All Possible Treatment Combinations) ซึ่งเป็นผลคูณของระดับต่าง ๆ ในแต่ละคุณลักษณะ

4. กำหนดกลุ่มตัวอย่างจำนวน และวิธีการเก็บข้อมูลที่เหมาะสม

5. กำหนดจำนวนทางเลือกและระดับต่าง ๆ ของคุณลักษณะที่ต้องการเสนอต่อผู้ตอบแบบสอบถาม โดยพิจารณาจากจำนวนทางเลือกทั้งหมด

6. เลือกวิธีการทางเศรษฐมิติที่จะนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

7. ออกแบบแบบสอบถาม

8. ดำเนินการเก็บข้อมูล

9. วิเคราะห์ข้อมูล

10. ตรวจสอบความสามารถในการประมาณค่าของแบบจำลอง

11. ประยุกต์ใช้แบบจำลองในการประเมินมูลค่าขั้นตอนในการศึกษา

ทั้งนี้ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์ในการใช้แนวคิดแบบจำลองทางเลือกเพื่อศึกษาปัจจัยทางด้านคุณลักษณะของทางเลือกมีอิทธิพลอย่างไรต่อการตัดสินใจเลือกจ่ายเงินสมทบกองทุนเพื่อนำไปใช้สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการจัดกิจกรรม กองทุน หรือนโยบายเศรษฐศาสตร์การคลังเพื่อสนับสนุนการลดความสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

2.3.2 แนวคิดวิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่า (Contingent Valuation Method :CVM)

CVM เป็นการประเมินค่าสินค้าและบริการที่ไม่มีการซื้อขายในตลาด โดยสอบถามประชาชนโดยตรงถึงความเต็มใจที่จะจ่าย (WTP) ภายใต้สถานการณ์จำลอง (hypothetical question) ตั้งข้อสมมติฐานความเต็มใจที่จะจ่ายของแต่ละบุคคลขึ้นอยู่กับรายได้ สภาพแวดล้อม/ทรัพยากรธรรมชาติที่เปลี่ยนแปลงไป และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น อายุ เพศ การศึกษา อาชีพ แนวคิดวิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่าเป็นการประเมินราคาสินค้าที่ไม่ผ่านตลาด (เรณู สุขารมณ. 2541) คือ สินค้าส่วนใหญ่มักเป็นสินค้าสาธารณะทุกคนมีสิทธิ์ใช้ร่วมกัน นอกจากนี้ยังเป็นการประเมินถึงผลกระทบภายนอก (Externalities) ที่ไม่มีตลาดรองรับ เช่น มลพิษทางน้ำ ทางเสียง ทางอากาศ วิธีการนี้สามารถช่วยวัดค่าออกมาเป็นรูปตัวเงิน โดยการสอบถามจำนวนเงินที่กลุ่มตัวอย่างที่เลือกขึ้นมาเป็นตัวแทนของประชากรเต็มใจจะจ่าย เพื่อสนับสนุนโครงการในการแก้ไขปัญหาสินค้าสาธารณะ ในการสำรวจของวิธี CVM เป็นการถามบุคคลด้วยคำถามที่ทำให้บุคคลต้องบอกระดับประโยชน์หรือโทษในรูปของมูลค่าที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงที่กำลังเกิดขึ้นจริงหรือสมมติขึ้น ในการประเมินสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทตามคำถามที่ใช้กับกลุ่มตัวอย่าง นั่นคือ

1 มูลค่าความเต็มใจจะจ่าย (Willingness to Pay: WTP) เป็นการสอบถามจำนวนเงินที่ผู้ตอบแบบสอบถามเต็มใจที่จะจ่าย เพื่อเป็นการป้องกันสิทธิ์ให้ดำรงอยู่

2 มูลค่าความเต็มใจที่จะรับการชดเชย (Willingness to Accept Compensation : WTAC) เป็นการสอบถามจำนวนเงินที่ผู้ตอบแบบสอบถามเต็มใจที่จะรับ เพื่อเป็นการขายสิทธิ์ที่ตนเองมีอยู่

ทั้งนี้ค่าความเต็มใจที่จ่ายได้รับการยอมรับจากนักเศรษฐศาสตร์ในการนำมาใช้ประเมินมูลค่าความเสี่ยงที่มีต่อชีวิตของบุคคลเนื่องจากเป็นวิธีการประเมินมูลค่าของการเปลี่ยนแปลงอัตราความเสี่ยงที่มีต่อชีวิตของคนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งที่มีขนาดของการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยและมูลค่างกลางเป็นมูลค่าที่ได้จาก

การประเมินจากค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงที่จะสูญเสียของกลุ่มที่ได้รับผลกระทบ (Landefeld and Seskin, 1982)

วิธีการประเมินค่าโดยการสัมภาษณ์โดยตรง (Contingent Valuation Method : CVM) นั้น เป็นวิธีที่ใช้คำถามจากการสำรวจเพื่อแสดงให้เห็นถึงพึงพอใจของบุคคล ในการสำรวจของวิธี CVM เป็นการถามบุคคลด้วยคำถามที่ทำให้บุคคลต้องบอกระดับประโยชน์หรือโทษในรูปของมูลค่าที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงที่กำลังเกิดขึ้นจริงหรือสมมติขึ้น (Hypothetical Markets) คำถามที่ใช้ในการศึกษาอาจจะถามในลักษณะของความเต็มใจที่จ่าย หรือความเต็มใจที่จะยอมรับเงินชดเชย วิธี CVM เป็นวิธีที่มีความคล่องตัวสูง เพราะสามารถนำมาใช้ประเมินการเปลี่ยนแปลงได้หลายประเภทที่มีผลต่อมนุษย์และประชาชนสามารถให้คำตอบได้ว่ามีความรู้สึกร้อย่างไรต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นก็จะสามารถใช้วิธี CVM ในการประเมินได้ ดังนั้น วิธี CVM จึงสามารถนำมาดัดแปลงให้สอดคล้องกับการประเมินมูลค่าภายใต้สถานการณ์ที่ต่างกันออกไป วิธีการดัดแปลงเพื่อให้วิธี CVM สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้กับเหตุการณ์ต่าง ๆ กระทำโดยการปรับลักษณะของคำถามที่ใช้ในการสำรวจทัศนคติของประชาชนให้ตรงกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น วิธี CVM ใช้ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทัศนคติของประชาชน ดังนั้นจึงเป็นวิธีที่ต้องมีการออกแบบแบบสอบถาม ทดสอบแบบสอบถาม ทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนตามการสุ่มตัวอย่าง และท้ายสุด คือ การนำผลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นมาวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือทางสถิติ ด้วยเหตุนี้ วิธี CVM จึงใช้เวลาในการศึกษามากและเป็นวิธีที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการเก็บตัวอย่าง การสร้างสถานการณ์สมมติ (Hypothetical Market) ถือว่าเป็นหัวใจสำคัญมากของการสำรวจ CVM เพราะจะเป็นการให้ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้วิจัยต้องการประเมินมูลค่า ควรระบุให้ชัดเจนเพื่อป้องกันความสับสนเกี่ยวกับหลาย ๆ ประเด็นไม่ว่าจะเป็น

1). วิธีการที่ผู้ตอบจะจ่ายเงิน (Vehicle Payment) วิธีที่จะเลือกใช้ต้องเหมาะสมกับงานวิจัย มิฉะนั้นคำตอบที่ได้จะไม่มีความน่าเชื่อถือ เช่น ให้จ่ายเป็นภาษีเงินได้เพิ่มขึ้น หรือให้ร่วมบริจาคเข้ากองทุน/มูลนิธิ

2). สถานการณ์ของตลาดเทียมที่สร้างขึ้น ทำอย่างไรจึงจะถ่ายทอดความคิดของผู้วิจัยที่ต้องการให้ผู้ตอบเปิดเผยข้อมูลที่แท้จริงออกมา เพราะค่า WTP ของนั้นเป็นค่าที่ผู้ตอบเองไม่เคยนึกถึงมาก่อน

3). ควรเตือนให้ผู้ตอบตระหนักถึงข้อจำกัดด้านรายได้ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาความเอนเอียงของข้อมูล (Bias) และพยายามให้ผู้ตอบคล้อยตามสถานการณ์ที่สมมติขึ้นว่าสถานการณ์ดังกล่าวคล้ายกับเกิดขึ้นจริงและค่า WTP ที่ตอบมานั้นจะทำให้รายได้สุทธิของผู้ตอบลดลง

ส่วนประกอบในการตั้งคำถามเพื่อประเมินค่าความเต็มใจจ่าย

1. **ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม (Socio-Economics)** เป็นส่วนที่เกี่ยวกับรายได้ อาชีพ อายุ เพศ พื้นฐานการศึกษาและอื่น ๆ ที่เป็นเรื่องส่วนตัว ข้อมูลส่วนนี้จะนำมาใช้เป็นตัวแปรอิสระที่จะตรวจสอบว่าปัจจัยใดบ้างที่มีนัยสำคัญทางสถิติกำหนดขนาดของ WTP ซึ่งจะช่วยในการเสนอแนะเชิงนโยบายต่อไป อย่างไรก็ตามพบว่าคำถามเหล่านี้เป็นเรื่องส่วนตัว ซึ่งผู้ตอบบางคนอาจหลีกเลี่ยงไม่ตอบเพราะกลัวเรื่องภาษีรายได้ และโดยธรรมชาติของงานสำรวจ CVM ที่เป็นการสร้างสถานการณ์เพื่อให้ตอบค่า WTP ซึ่งจะมีโอกาสที่จะเกิดจุดอ่อนในเรื่องปัญหาความน่าเชื่อถือของข้อมูลที่ได้มาจากการสำรวจ นักเศรษฐศาสตร์ที่เชี่ยวชาญด้าน CVM จึงแนะนำให้ทำการตรวจสอบคุณภาพของข้อมูลด้วยการทดสอบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้เป็นตัวแทนของประชากรหรือไม่ โดยนำข้อมูลที่ได้ในส่วนที่สองนี้มาเปรียบเทียบกับข้อมูลสำมะโนประชากร ถ้าพบว่าไม่สอดคล้องกับข้อมูลสำมะโนประชากรจะต้องทำการปรับข้อมูล

2. **ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ต้องการประเมินค่า** เพื่อตรวจสอบระดับความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับสินค้านั้น ๆ เพราะการรู้จักหรือมีความคุ้นเคยกับสินค้าน่าจะมีส่วนกำหนดขนาดของค่า WTP จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่

ผู้วิจัยต้องศึกษารายละเอียดของสินค้าเพื่อให้เข้าใจคุณลักษณะของสินค้า ทั้งนี้ควรให้ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางช่วยเหลือทางด้านเทคนิคก่อนการสำรวจภาคสนาม

ประเภทของ CVM

CVM แบ่งตามลักษณะของคำถามที่สมมติขึ้นเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. CVM ที่มีลักษณะคำถามเปิด (Open-ended) CVM แบบนี้จะถามผู้ถูกสัมภาษณ์ว่ามีความเต็มใจที่จะจ่ายเท่าใดเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ได้แสดงความเต็มใจที่จะจ่ายมากที่สุด ต่อการเปลี่ยนแปลงที่ต้องการศึกษา การตั้งคำถามลักษณะนี้ผู้ถูกสัมภาษณ์ค่อนข้างจะตอบยาก ดังนั้นจึงมีโอกาสนี้ผู้ถูกสัมภาษณ์จะไม่ตอบค่อนข้างมาก หรืออาจตอบค่าความเต็มใจที่จะจ่ายมากกว่าหรือน้อยกว่าความเป็นจริง ในการศึกษาด้วยวิธี CVM แบบคำถามเปิด ต้องทดสอบสมการ Willingness to Pay Function (WTP) หรือ Willingness to Accept Function (WTAC) ว่าเป็นสมการที่มีคุณสมบัติทางสถิติที่เชื่อถือได้เพียงใด ต่อมาได้มีการพัฒนาคำถามแบบเปิด ด้วยการตั้งคำถามและให้ประชาชนเลือกตอบจากบัตรที่ระบุมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายหลาย ๆ มูลค่า ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนได้มีทางเลือกที่หลากหลายมากขึ้น จากนั้นให้ผู้ถูกสัมภาษณ์เลือกบัตรเพียงใบเดียว แต่ถ้าผู้ถูกสัมภาษณ์คิดว่าบัตรที่มีให้เลือกไม่สนองตอบต่อค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของเขา ก็สามารถบอกค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเองได้ วิธีการแบบนี้จะช่วยให้สามารถตอบได้ง่ายขึ้น

2. CVM ที่มีลักษณะคำถามปิด (Close-Ended) ในการสำรวจความคิดเห็นต่อการตั้งคำถามเปิด โดยให้ประชาชนพยายามนึกมูลค่าขึ้นมาเองตามที่คิดว่าผลกระทบนั้นมีความสำคัญเพียงใด เป็นวิธีที่ผู้ตอบคำถามต้องใช้เวลาคิดนานเพื่อที่จะให้ได้ตัวเลขที่ตรงกับระดับความสำคัญของสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ในใจ เมื่อเป็นเช่นนี้ผู้ตอบคำถามบางคนอาจให้ความสำคัญกับการตอบคำถามน้อยลง หรือตอบมูลค่าที่ไม่ตรงกับความเป็นจริง เพราะไม่ทราบว่าจะคิดมูลค่าผลกระทบมาได้อย่างไร ด้วยเหตุนี้ จึงมีการพัฒนาวิธีการสำรวจทัศนคติของประชาชน เพื่อให้ประชาชนแสดงออกถึงระดับความสำคัญของผลกระทบได้อย่างสมเหตุสมผลมากยิ่งขึ้น วิธีเหล่านี้ ได้แก่ การตั้งคำถามแบบปิด

2.1 คำถามแบบปิดโดยเสนอราคาเดียว Close-Ended Single Bid CVM เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบว่าเต็มใจจะจ่ายหรือไม่จ่าย

2.2 คำถามปิดโดยการเสนอราคาสองราคา (Double Bounded Close-Ended CVM) เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบว่าเต็มใจจ่ายหรือไม่ ตามราคาที่เสนอมา ให้ โดยขั้นตอนของการเสนอราคา คือ

- ถ้าผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบว่าเต็มใจที่จะจ่าย ให้เพิ่มราคาที่เสนอขึ้นเป็นสองเท่าของราคาที่เสนอครั้งแรกและถามผู้ถูกสัมภาษณ์อีกครั้งว่ายังเต็มใจที่จะจ่ายอยู่อีกหรือไม่

- ถ้าผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบว่าไม่เต็มใจที่จะจ่าย ให้ลดราคาที่เสนอลงครึ่งหนึ่งของราคาที่เสนอครั้งแรกและถามผู้ถูกสัมภาษณ์อีกครั้งว่ายังเต็มใจที่จะจ่ายอยู่อีกหรือไม่

2.3 การจัดเตรียมโครงการหรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องสิ่งแวดล้อมที่ต้องการประเมินมูลค่าไว้หลายๆ โครงการ (Contingent Ranking Approach) เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ลำดับความสำคัญ หรือความคุ้มค่าของโครงการหรือสถานการณ์ ผู้ศึกษาต้องกำหนดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและตัวเลขมูลค่าสมมติ เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์จัดลำดับได้ว่าโครงการหรือสถานการณ์ใดมีความคุ้มค่ามากที่สุด และมีความคุ้มค่ารองลงมา

2.4 การถามผู้ถูกสัมภาษณ์ว่ามีความเต็มใจที่จะจ่ายจำนวน X บาท (Bidding Game Question) เป็นวิธีการถามผู้ถูกสัมภาษณ์ว่ามีความเต็มใจที่จะจ่ายเงินจำนวน X หรือไม่ในการปรับปรุง ถ้าผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบว่าเต็มใจที่จะจ่าย ให้ถามผู้ถูกสัมภาษณ์ด้วยคำถามแบบเดียวกันแต่เพิ่มราคาให้สูงขึ้น และทำซ้ำจนกระทั่งผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบว่าไม่มีความเต็มใจที่จะจ่ายอีกต่อไป โดยราคาที่มากที่สุดที่ผู้ถูกสัมภาษณ์

ตอบว่าเต็มใจที่จะจ่าย คือ ความเต็มใจที่จะจ่ายมากที่สุดนั่นเอง และในทางกลับกันถ้าผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบว่าไม่เต็มใจที่จะจ่ายให้ลดราคาลงเรื่อย ๆ ผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบว่าไม่เต็มใจที่จะจ่าย ให้ลดราคาลงเรื่อย ๆ จนผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบว่าเต็มใจที่จะจ่ายอีกครั้ง

2.5 การถามผู้ถูกสัมภาษณ์ว่าเปลี่ยนแปลงระดับของกิจกรรมอย่างไร (Contingent Activity Questions) เป็นการถามเพื่อสนองต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านสิ่งแวดล้อม ถ้ากิจกรรมดังกล่าวสามารถแสดงได้ในรูปของแบบจำลองทางพฤติกรรมอื่น ๆ เช่น แบบจำลองอุปสงค์ของต้นทุนในการเดินทาง หรือแบบจำลองพฤติกรรมในการป้องกัน ซึ่งวิธีการประเมินมูลค่าทางอ้อมแบบนี้สามารถนำมาใช้เพื่อวัดค่าความเต็มใจที่จะจ่ายได้

ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นในได้มี 3 ประเภท ดังนี้

1. Scenario Misspecification เป็นความผิดพลาดที่อาจเกิดจากหลายสาเหตุ เช่น ความผิดพลาดทางทฤษฎีซึ่งเกิดจากการที่นักวิจัยอธิบายลักษณะเรื่องราวที่ผิดพลาดไปจากความเป็นจริงหรือจากทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ จึงทำให้ค่าที่ผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบไม่ได้สะท้อนค่าที่แท้จริงแม้ว่าผู้ถูกสัมภาษณ์จะทราบข้อเท็จจริงก็ตาม หรือความผิดพลาดจากวิธีการ ซึ่งเกิดจากการที่ผู้วิจัยไม่สามารถทำให้ผู้ถูกสัมภาษณ์เข้าใจได้อย่างถูกต้องตามที่นักวิจัยเข้าใจเพราะเหตุผลบางประการ เช่น นิยามของศัพท์ที่ใช้ในคำถาม เป็นต้น ซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความน่าเชื่อถือ และความถูกต้องในการใช้ CVM

2. Implied Value Cues เกิดจากการที่ผู้ถูกสัมภาษณ์ไม่คุ้นเคยหรือไม่ชัดเจนกับคำถามหรือปัญหาที่ถูกถาม จึงพยายามหาสัญญาณที่ช่วยให้เขาสามารถเลือกมูลค่าได้ถูกต้อง เช่น ในกรณีของ Bidding Game ที่ก่อให้เกิดปัญหาที่เรียกว่า Starting Point Bias เพราะต้องตอบจุดเริ่มต้นของความเต็มใจที่จะจ่ายที่ถูกถามในครั้งแรก เป็นต้น ค่าที่ได้ในกรณีนี้จะก่อให้เกิดความเบี่ยงเบนไป หรืออาจเกิดจากรายการที่ไม่เกี่ยวข้องก็ได้

3. Incentive to Misrepresent Values เกิดจากรายการที่กำหนดขึ้นเพื่อหามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายไม่ก่อให้เกิดแรงจูงใจที่จะตอบตามความเป็นจริง ซึ่งความคลาดเคลื่อนแบบนี้เป็น Strategic Bias แบบหนึ่ง เพราะเกิดจากการที่ผู้ถูกสัมภาษณ์เป็น Free rider และเกรงว่าผลลัพธ์ที่ตอบจะมีผลจริง ๆ แทนที่จะเป็นการสมมติ

มาตรฐานและรูปแบบการประเมินด้วยวิธี CVM

1. กำหนดขนาดของผลกระทบในสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งเป็นผลกระทบที่ผู้ถามและผู้ตอบเข้าใจตรงกัน โดยควรมีความชัดเจนว่าใครเป็นผู้ได้รับผลกระทบ และจะวัดมูลค่าประเภทใด และมูลค่าที่จะทำการประเมินจะต้องวัดออกมาในเชิงปริมาณได้พร้อมทั้งระบุระยะเวลาที่จะทำการศึกษา

2. Focus Group ควรมีการทำ Focus Group โดยเลือกให้กระจายครอบคลุมทุกอาชีพ ทุกกลุ่มรายได้ ทุกกลุ่มอายุ และทุกกลุ่มระดับการศึกษา แบบสอบถามที่ดีควรครอบคลุมประเด็นข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับ Reference Group ผู้วิจัยอาจจะเลือกตัวแทนของกลุ่มคนที่อยู่ในประชากรมาประชุมร่วมกัน จำนวนคนอาจจะใช้ 10-20 คน

3. จำนวนแบบสอบถาม ควรมีการสำรวจทัศนคติของประชาชนประมาณ 600 ตัวอย่างขึ้นไป โดยทั่วไป จำนวนตัวอย่างยิ่งมากจะยิ่งลดความแปรปรวนของค่าเฉลี่ยของ WTP โดยพิจารณาได้จากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

4. สมการ WTP/WTC ควรประกอบด้วยตัวแปร 3 กลุ่ม คือ 1) การสร้างสถานการณ์สมมติหรือตลาดเทียม 2) ข้อมูลเศรษฐกิจ-สังคม และ 3) ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ต้องประเมินค่า

การวิเคราะห์ข้อมูลและแบบจำลอง

การประเมินมูลค่าในรูปแบบ Double Bounded Closed-Ended CVM คำตอบที่ได้ในส่วนของการตัดสินใจจะเป็นไปได้ 4 ทางเลือก คือ

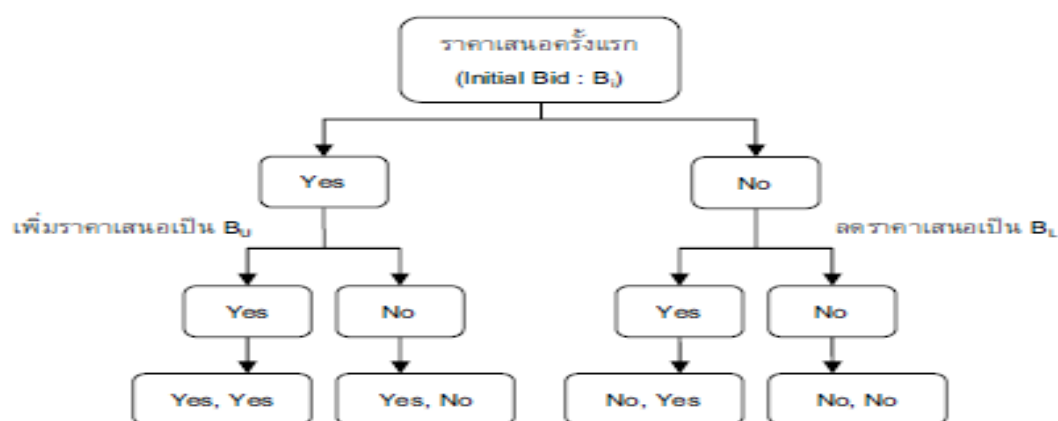
Yes, Yes (YY: ความเต็มใจจะจ่ายในราคาเสนอครั้งแรกและราคาเสนอครั้งที่สอง)

Yes, No (YN: ความเต็มใจจะจ่ายในราคาเสนอครั้งแรกและไม่มี ความเต็มใจจะจ่ายในราคาเสนอครั้งที่สอง)

No, Yes (NY: ไม่มี ความเต็มใจจะจ่ายในราคาเสนอครั้งแรกแต่มี ความเต็มใจจะจ่ายในราคาเสนอครั้งที่สอง)

No, No (NN: ไม่มี ความเต็มใจจะจ่ายในราคาเสนอครั้งแรกและราคาเสนอครั้งที่สอง)

สำหรับงานวิจัยนี้จะใช้เทคนิคในการตั้งคำถามแบบปลายปิดแบบ Double Bounded Close-Ended เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ออกมา มีความน่าเชื่อถือมากที่สุดวิธีการนี้เป็นการตั้งคำถามว่า ผู้ตอบเต็มใจจะจ่ายเงินเป็นจำนวน B บาท ถ้าผู้ตอบว่าใช่ให้เพิ่มราคาเสนอเป็นสองเท่าของราคา B ก่อนหน้า (Bu) แล้วให้ตอบว่าใช่หรือไม่ ในทางกลับกันถ้าตอบว่าไม่ให้ลดราคาลงมาครึ่งหนึ่งของราคา B (BL)



ภาพประกอบที่ 2.2 การตั้งคำถามปลายปิดเสนอ 2 ราคา

ที่มา : เรณู สุขารมณ์. (2541)

แบบจำลองที่นำมาใช้ในเทคนิค CVM คือ แบบจำลองถดถอยของคาเมรอน เรียกว่า “Censored Logistic Regression Model :CLR Model” ทั้งนี้ค่าความเต็มใจจะจ่ายนั้นไม่สามารถทราบค่าที่แท้จริง ทราบแต่ค่าขอบเขตล่าง (Lower) และค่าขอบเขตบน (Upper) สามารถเขียนเป็นสมการ คือ

$$WTP = X\beta + \mu$$

โดยที่ WTP คือ ค่าความเต็มใจที่จะจ่าย

X คือ ตัวแปรอิสระที่กำหนดขนาดของค่าความเต็มใจจะจ่าย

β คือ ค่าสัมประสิทธิ์ตัวแปรอิสระ

μ คือ ค่าความคลาดเคลื่อน

จากสมการดังกล่าวสามารถประมาณค่าด้วยวิธี Maximum Likelihood estimation โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ จะได้ค่า B และ σ ต่อมาใช้ค่าทั้งสองคำนวณหาค่าเฉลี่ยและค่ามัธยฐานของ WTP ได้ข้อมูลออกมา 4 เหตุการณ์ ดังตารางดังนี้

ตารางที่ 2.5 ความเป็นไปได้ของเหตุการณ์ของข้อมูลจากคำถามแบบ Double Bound

Bid ครั้งแรก	Bid ครั้งที่ 2	ความเป็นไปได้	Lower	Upper
Xx	2xx	Pr(Yes, Yes)	2xx	∞

		Pr(Yes,No)	Xx	2xx
	1/2xx	Pr(No,Yes)	1/2xx	xx
		Pr(No,No)	0	1/2xx

สมการที่จะนำมาประมาณค่าความน่าจะเป็นสูงสุด คือฟังก์ชันความน่าจะเป็นรวมกันทุกเหตุการณ์ เป็นผลคูณความน่าจะเป็นของทุกเหตุการณ์แสดงได้ดังนี้

$$L = \text{Pr}(\text{yes},\text{yes})\text{Pr}(\text{Yes},\text{No}) \text{Pr}(\text{No},\text{Yes}) \text{Pr}(\text{No},\text{No})$$

โดยที่

$\text{Pr}(\text{yes},\text{yes})$ คือ ค่าความน่าจะเป็นของผู้ตอบเต็มใจจะจ่าย ณ ราคาเสนอครั้งแรก และราคาเสนอครั้งที่สอง

$\text{Pr}(\text{Yes},\text{No})$ คือ ค่าความน่าจะเป็นของผู้ตอบเต็มใจจะจ่าย ณ ราคาเสนอครั้งแรก แต่ไม่มีความเต็มใจจะจ่ายราคาเสนอครั้งที่สอง

$\text{Pr}(\text{No},\text{Yes})$ คือ ค่าความน่าจะเป็นของผู้ตอบไม่มีความเต็มใจจะจ่าย ณ ราคาเสนอครั้งแรก แต่มีความเต็มใจจะจ่ายราคาเสนอครั้งที่สอง

$\text{Pr}(\text{No},\text{No})$ คือ ค่าความน่าจะเป็นของผู้ตอบไม่มีความเต็มใจจะจ่าย ณ ราคาเสนอครั้งแรก และราคาเสนอครั้งที่สอง

ทั้งนี้สามารถแปลงสมการข้างต้นเป็นสมการ Log likelihood Function เพื่อนำไปประมาณค่าความน่าจะเป็นสูงสุดด้วย Maximum Likelihood Estimation ดังสมการต่อไปนี้

$$\ln L = \sum_{i=1}^n [l_{yy} \ln P_i^{yy} + l_{yn} \ln P_i^{yn} + l_{ny} \ln P_i^{ny} + l_{nn} \ln P_i^{nn}]$$

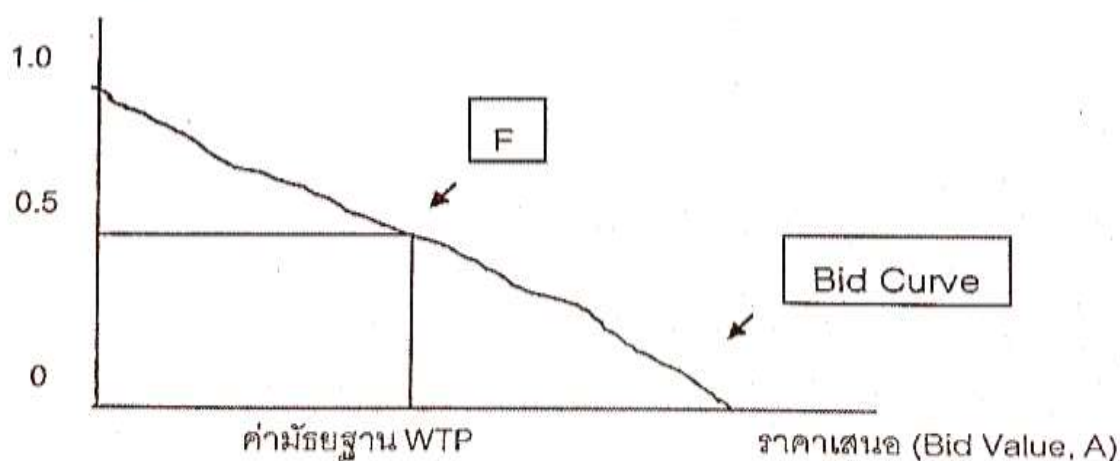
โดยที่ $l_{yy}, l_{yn}, l_{ny}, l_{nn}$ คือตัวแปรที่ชี้วัดค่า WTP ที่แท้จริง

แบบจำลองเศรษฐกิจของ Contingent Valuation Method (CVM)

จากคำถามแบบ Double Bounded Closed – ended สามารถนำข้อมูลมาประมาณค่า เพื่อหา รูปแบบของฟังก์ชันการแจกแจงความน่าจะเป็นสะสม (Cumulative Distribution Function: c.d.f.) แล้วนำไปคำนวณหาค่าเฉลี่ยของ WTP (Willingness to pay) และค่าความแปรปรวนของค่าเฉลี่ย WTP ได้ (เรณูสุขารมณ, 2541)

ถ้ากำหนดให้ $G(A)$ เป็น c.d.f ซึ่งแสดงความน่าจะเป็นที่ผู้ตอบเต็มใจจะจ่ายน้อยกว่า A ซึ่งเป็นราคาเสนอครั้งแรก (นั่นคือ ผู้ตอบคนนี้จะ ไม่เต็มใจที่จะจ่าย A บาท) เพราะฉะนั้นสามารถเขียนฟังก์ชันความน่าจะเป็นที่เขาคนนี้จะจ่าย A บาท หรือสูงกว่า A บาทได้เป็น $F(A) = 1-G(A)$

สัดส่วนผู้ตอบ Yes



ภาพประกอบที่ 2.3 กราฟแสดงถึงความเต็มใจที่จะจ่าย

พื้นที่ใต้ Bid curve รวมกันเป็นค่าเฉลี่ย WTP จากกราฟเป็นการแสดงถึงความเต็มใจที่จะจ่าย โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่เต็มใจจ่ายมาก และกลุ่มที่เต็มใจจ่ายน้อย ที่จุด E สามารถอธิบายได้ว่าผู้ตอบเต็มใจที่จะจ่ายในสัดส่วนร้อยละ 50 ในจำนวนเงินเท่ากับค่ามัธยฐานและอีกร้อยละ 50 ปฏิเสธที่จะไม่จ่ายในจำนวนเงินดังกล่าว

ค่าเฉลี่ย WTP หาได้จากการรวมพื้นที่ใต้ฟังก์ชันความน่าจะเป็นที่ผู้ตอบเต็มใจจะจ่าย A บาท โดยใช้สัญลักษณ์ $\pi(A)$ แทนค่าอนุพันธ์ที่หนึ่งของ $G(A)$, $G'(A) = \pi(A)$ สมการคำนวณค่า $E(WTP)$ หรือค่าความคาดหวังที่จะจ่าย

$$E(WTP) = \int_a^b A \pi(A) dA ; a=0 \text{ และ } b > 0$$

ถ้าให้ค่า WTP เป็นบวก (คือค่า $a = 0$) เขียนเป็นสมการให้ได้ว่า

$$E(WTP) = \int_0^{\infty} [1 - G(A)] dA$$

แบบจำลองวิเคราะห์การถดถอย

แบบจำลองการวิเคราะห์นี้ได้ถูกพัฒนาภายใต้ชื่อ Censored Logistic Regression Model (CLR Model) ค่าที่ได้จากแบบจำลองเป็นลักษณะของตัวแปรสุ่มต่อเนื่อง ซึ่งจะทราบค่า WTP ที่แท้จริงจากค่าที่อยู่ระหว่าง Lower Bound กับค่า Upper Bound ซึ่งถูกกำหนดโดยเวกเตอร์ของตัวแปรอิสระ (x_i) มีสมการดังนี้ (Cameron, 1988)

$$WTP = X\beta + \mu$$

โดยที่

WTP	คือ $n \times 1$ เวกเตอร์
X	คือ $n \times k$ matrix ของตัวแปรอิสระที่กำหนดขนาดของ WTP ตลอดจนค่าคงที่
β	คือ $k \times 1$ เวกเตอร์ของ Unknown Parameter
μ	คือ $n \times 1$ เวกเตอร์ของ Random Error Term

โดยสมมติให้มีการกระจายแบบปกติและมีค่าความแปรปรวนคงที่แทนด้วย $N(0, \sigma^2 I)$ โดยที่ $I = n \times 1$ เวกเตอร์ของตัวแปรชี้วัดค่า WTP แท้จริง และค่าจะเป็น 1 ถ้าค่า WTP ที่แท้จริงมีค่าเท่ากับหรือมากกว่า Threshold A_i แต่ถ้าค่าเป็น 0 ค่า WTP ที่แท้จริงน้อยกว่าค่า Threshold A_i ฉะนั้นค่าความน่าจะเป็นที่

WTP จะเท่ากับหรือมากกว่า A_i แล้วหารด้วยค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน σ ได้ค่าความน่าจะเป็นของค่าสถิติ Z ดังนี้

กรณีตอบ Yes

$$\Pr(WTP \geq A_i/X_i) = \Pr(Z_i \geq (A_i - X'_i \beta)/\sigma) = 1 - \Phi(A_i - X'_i \beta/\sigma)$$

กรณีตอบ No

$$\Pr(WTP \leq A_i/X_i) = \Pr(Z_i \leq (A_i - X'_i \beta)/\sigma) = \Phi(A_i - X'_i \beta/\sigma)$$

โดย Φ เป็นฟังก์ชันการกระจายสะสมของค่าความเต็มใจจ่ายมาตรฐาน

กรณีผู้ตอบ n คน เป็นอิสระจากกัน จะได้ความน่าจะเป็นของ WTP เท่ากับ n ชุด เมื่อประมาณการด้วยสมการ Maximum Likelihood จะได้ลักษณะสมการดังนี้

$$\ln L = \sum_{i=1}^n (I \ln(1 - \frac{\Phi(A_i - X'_i \beta)}{\sigma}) + (1 - I) \ln(\frac{\Phi(A_i - X'_i \beta)}{\sigma})) \Phi$$

วิธีการประมาณค่า Double Bounded Logit Model

เป็นการใช้คำถามที่มีการถาม 2 รอบ โดยรอบแรกเป็นค่าเริ่มต้น (Initial Bid; A) ถ้าผู้ตอบ เต็มใจที่จะจ่าย ผู้ถามจะเพิ่มราคาขึ้นเป็นสองเท่า และผู้ตอบจะต้องตอบอีกครั้งหนึ่ง ในทำนองเดียวกันถ้าผู้ตอบ ไม่เต็มใจที่จะจ่าย ผู้ถามจะลดราคาลงเป็นสองเท่า และผู้ตอบจะต้องตอบอีกครั้งหนึ่ง โดยมีฟังก์ชันอรรถประโยชน์สูงสุด ดังนี้

$$WTP_i = \alpha - pA_i + \lambda'Z_i + \varepsilon_i \text{ โดยที่ } i = 1 \dots n$$

WTP คือ ความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้บริโภคคนที่ i มี 4 ทางเลือก คือ YY YN NY NN

A_i คือ ระดับราคาของผู้บริโภคคนที่ i เลือก

λ' คือ Row vector ของสัมประสิทธิ์ของตัวแปร Z_i

Z_i คือ Column vector ของปัจจัยอื่น ๆ ที่กำหนดความเต็มใจจ่ายของผู้บริโภคคนที่ i

ε_i คือ Error Term

ดังนั้น สามารถสรุปความน่าจะเป็นในแต่ละเหตุการณ์ได้ ดังนี้

กรณีตอบ YY สมการ คือ $Pr^{YY}(A^\mu) = \frac{1}{1 + e^{-(\alpha - pA^\mu + \lambda'Z)}}$

กรณีตอบ YN สมการ คือ $Pr^{YN}(A, A^\mu) = \frac{1}{1 + e^{-(\alpha - pA^\mu + \lambda'Z)}} - \frac{1}{1 + e^{-(\alpha - pA + \lambda'Z)}}$

กรณีตอบ NY สมการ คือ $Pr^{NY}(A, A^I) = \frac{1}{1 + e^{-(\alpha - pA + \lambda'Z)}} - \frac{1}{1 + e^{-(\alpha - pA^I + \lambda'Z)}}$

กรณีตอบ NN สมการ คือ $Pr^{NN}(A^I) = \frac{1}{1 + e^{-(\alpha - pA^I + \lambda'Z)}}$

นำมาเขียนเป็นสมการ Log – Likelihood Function ได้ดังนี้

$$\ln L = \sum_{i=1}^n (I_{Di=YY} \ln Pr^{YY}(A^\mu) + I_{Di=YN} \ln Pr^{YN}(A, A^\mu) + I_{Di=NY} \ln Pr^{NY}(A^I) + I_{Di=NN} \ln Pr^{NN}(A^I))$$

จากนั้นนำสมการไปประมาณการด้วยวิธี Maximum Likelihood Function โดยได้พารามิเตอร์ α , p , λ' เพื่อนำไปคำนวณค่าความเต็มใจจ่ายสูงสุด โดยเฉลี่ย สมการ

$$WTP_{max} = \frac{\alpha^* + \lambda'Z^*}{p}$$

2.3.3 แนวคิดทางทฤษฎีการประเมินมูลค่าชีวิตเชิงสถิติ Value of a Statistical Life (VSL)

การประเมินมูลค่าของชีวิตมนุษย์ดูขัดกับหลักจริยธรรมที่ว่าชีวิตมนุษย์ไม่สามารถประเมินมูลค่าได้แต่นัก เศรษฐศาสตร์พยายามหาวิธีอธิบายเนื่องจากการตัดสินใจนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพต้องอาศัยการวิเคราะห์ต้นทุนผลประโยชน์ (Cost-Benefit Analysis) โดยเฉพาะนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความตาย เช่น นโยบายเกี่ยวกับทางด้านสุขภาพ ด้านมลภาวะ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีอาหารและยา และด้านอุบัติเหตุ การจราจร เป็นต้น ดังนั้น การประเมินมูลค่าชีวิตมนุษย์ที่ได้รับประโยชน์จากการหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจเกิด ความตายได้โดยกล่าวว่าชีวิตมนุษย์ถือเป็นทุนชนิดหนึ่ง กล่าวว่เมื่อเกิดการตายถือว่าเป็นมูลค่าการสูญเสียทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อประเมินมูลค่ามูลค่าชีวิตออกมาเป็นตัวเงินอาศัยแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ 2 แนวคิดคือ

1. แนวคิด Human Capital Method เป็นหลักในการประเมินความเสียหายที่มีสาเหตุจากการเจ็บป่วยหรือความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากความตายในรูปของการสูญเสียรายได้ ซึ่งใช้หลักของผลิตภาพที่ลดลง (Decrease's productivity) อาศัยพื้นฐานจากรายได้ที่คาดว่าจะได้รับของตัวบุคคล (Individual Expected Income) ที่จะสูญเสียไปเมื่อเกิดการเจ็บป่วยหรือการตาย จะนิยมประเมินค่าในกรณีที่มีการตายหรือการเจ็บป่วยเกิดขึ้นแล้ว รวมถึงพิจารณาด้านทุนความเจ็บป่วย (Cost of Illness Approach : COI) หรือค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลที่จะไม่เกิดขึ้นหากความเสี่ยงที่จะเจ็บป่วยลดลง วิธีประเมินมูลค่าทำโดยอาศัยข้อมูลรายได้สุทธิของบุคคลที่เสียชีวิตและรายได้ที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตรวมถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลโดยจะต้อง นำมาคิดลดให้เป็นมูลค่าในปัจจุบัน

2. แนวคิด Individual Preference Method อาศัยการตัดสินใจเลือกของมนุษย์เพื่อรักษาอรรถประโยชน์สูงสุดภายใต้เงื่อนไข

การประเมินมูลค่าของชีวิตมนุษย์ตามแนวคิดเศรษฐศาสตร์ที่ตรงกับความหมายของมูลค่าของชีวิตมนุษย์มากที่สุด คือ **แนวคิดการประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ** ที่พัฒนาบนพื้นฐานวิธีการความเต็มใจที่จะจ่ายที่ว่า บุคคลเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงที่จะสูญเสียชีวิต โดยมูลค่าจะถูกประเมินจากความเต็มใจที่จะจ่าย กล่าวคือ การประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ (VSL) เป็นเพียงการกำหนดมูลค่า/จำนวนเงินที่บุคคลเต็มใจที่จะแลกกับการเปลี่ยนแปลงโอกาสในการมีชีวิตรอด (Probability of survival) ในทางทฤษฎีมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติของบุคคล สามารถอธิบายได้ด้วยความคาดหวังของอรรถประโยชน์ส่วนบุคคล คือ

$$E(U) = P \cdot U(c)$$

โดยที่ $E(u)$ = ค่าคาดหวังของอรรถประโยชน์

P = โอกาสหรือความน่าจะเป็นในการมีชีวิตรอด

$U(c)$ = ฟังก์ชันอรรถประโยชน์ที่ขึ้นอยู่กับบริบท

เมื่อพิจารณาการเต็มใจแลกเปลี่ยนการบริโภคกับโอกาสในการมีชีวิตรอดในสัดส่วนของอรรถประโยชน์จากการบริโภคต่อค่าคาดหวังจากอรรถประโยชน์ส่วนเพิ่ม ดังนั้นเมื่อทำการ Total differentiate แล้วกำหนดให้ $dE(u) = 0$ จะได้ว่า

$$\frac{dU}{dP} = \frac{-U(c)}{P dU/dc} = \frac{-U(c)}{P U'(c)}$$

จากสมการแสดงให้เห็นว่า ถ้าบุคคลมีโอกาสนในการมีชีวิตรอดลดลง/สูงขึ้น มูลค่าของชีวิตของบุคคลคนนี้จะสูงขึ้น/ต่ำลง (โอกาสในการมีชีวิตรอดจะแปรผกผันกับมูลค่าของชีวิต) นอกจากนี้มูลค่าของชีวิตยังขึ้นอยู่กับฟังก์ชันอรรถประโยชน์ของบุคคล ซึ่งความแตกต่างนี้ทำให้มูลค่าของชีวิตของแต่ละบุคคลแตกต่างกัน ปัจจัยที่มีผลต่อฟังก์ชันอรรถประโยชน์ของบุคคล ก็ย่อมมีผลต่อมูลค่าของชีวิตด้วยเช่นเดียวกัน และยังมีผลทำให้มูลค่าของชีวิตของบุคคลมีความแตกต่างกัน เช่น สภาพแวดล้อมของครอบครัว สังคม เป็นต้น เช่นเดียวกับการบริโภคและรายได้จะแปรผันกับมูลค่าของชีวิต เนื่องจากบุคคลเต็มใจที่จะแลกเปลี่ยนการบริโภคและรายได้กับโอกาสในการมีชีวิตรอด เช่น ถ้าบุคคลลดการบริโภคหรือรายได้เพื่อแลกกับโอกาสที่จะสูญเสียชีวิตลดลง ก็จะทำให้มูลค่าของชีวิตมีค่าสูงขึ้น เป็นต้น

วิธีการประเมินมูลค่าของชีวิตตามแนวคิดการประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ มีวิธีการหลักอยู่ 3 วิธี คือ

1. Compensating wages หรือ Wage compensating differentials เป็นวิธีการประเมินที่เป็นการแลกเปลี่ยนระหว่างความปลอดภัยในการทำงานกับค่าจ้างที่ได้รับ ส่วนใหญ่นิยมนำมาใช้ศึกษาในกรณีของตลาดแรงงาน หลักการโดยทั่วไปของวิธีการนี้ คือเมื่อกำหนดให้มีคนงาน 2 คนที่มีลักษณะเหมือนกันทุกประการ และมีงานที่เหมือนกันให้เลือกทำ 2 ประเภท แต่มีความแตกต่างในเรื่องของความเสี่ยงที่จะสูญเสียชีวิตจากการทำงานและค่าจ้าง ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากกรณีข้างต้น คือ แรงงานที่ทำงานที่มีความเสี่ยงสูงกว่าจะได้รับค่าจ้างดังกล่าว สามารถนำมาคำนวณหามูลค่าของชีวิตในกรณีที่มีความเสี่ยงจากการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บได้

2. Risk tradeoffs in consumption เป็นวิธีการที่บุคคลเต็มใจที่จะแลกเปลี่ยนความปลอดภัยหรืออันตรายกับเงินที่ใช้เพื่อการบริโภคสินค้า/ บริการ เพื่อเปลี่ยนแปลงโอกาสความน่าจะเป็นของความปลอดภัยและอันตราย

3. Contingent market เป็นการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงที่จะสูญเสียชีวิตกับจำนวนเงินที่เต็มใจที่จะจ่าย วิธีการนี้จะแตกต่างจากวิธีการข้างต้นทั้งสองวิธี โดยวิธีการนี้จะออกแบบเหตุการณ์จำลองแล้วนำไปสอบถามบุคคลที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง/กลุ่มประชากรที่สนใจศึกษา ว่าเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงที่จะสูญเสียชีวิตของตนเองหรือไม่ ดังนั้นเมื่อนำมาประยุกต์ใช้กับวิธีการความเต็มใจที่จะจ่าย นิยมทำในกรณีที่มีผลประโยชน์เกิดขึ้นโดยวัดความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อให้ได้รับอรรถประโยชน์ที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ WTA เหมาะจะใช้ในกรณีที่เกิดการเสียประโยชน์โดยวัดการเต็มใจรับการชดเชยเพื่อทดแทนอรรถประโยชน์ที่เสียไป ดังนั้นการประเมินมูลค่าชีวิตเชิงสถิติในรูปแบบของอรรถประโยชน์ที่เปลี่ยนแปลงโดยอาศัยหลักในการประเมิน WTP โดยมีแบบจำลองอย่างง่ายดังสมการ

$$VSL = \Delta WTP / \Delta p$$

โดยที่ VSL คือ มูลค่าชีวิตเชิงสถิติ (Value of a Statistical Life)

ΔWTP คือความเต็มใจที่จะจ่ายที่เปลี่ยนแปลงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

Δp คือความเสี่ยงที่สามารถเปลี่ยนแปลงให้ลดลงได้

กล่าวคือมูลค่าชีวิตเชิงสถิตินั้น เท่ากับความเต็มใจที่จะจ่ายที่มากขึ้นต่อความเสี่ยงต่อสุขภาพที่สามารถลดลงได้

2.3.4 แนวคิดเศรษฐศาสตร์สวัสดิการ

สวัสดิการของสังคม (Social welfare) ขึ้นอยู่กับระดับความพอใจของบุคคลในสังคมรวมกัน แม้ว่า การรวมสวัสดิการของสังคมจะมีปัญหาหลายประการ แต่ก็ถือว่ามีความจำเป็นในการวัดการเปลี่ยนแปลงของ

ระดับความพอใจของบุคคลในสังคม (Boadway & Bruce ,1993) การวัดค่าของสวัสดิการของสังคมที่เปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากสินค้าและบริการมี 4 วิธี คือ

1. Compensating Variation (CV) คือการวัดค่าของจำนวนเงินเต็มใจจ่ายสูงสุด เพื่อการบริโภคในสถานการณ์ที่ดีขึ้น (ในกรณี Welfare gain) หรือค่าของจำนวนเงินต่ำสุดที่เต็มใจจะยอมรับกับสถานการณ์ที่แย่ลง (ในกรณีที่ Welfare loss) โดยที่ CV เป็นการวัดสวัสดิการผู้บริโภค ณ ระดับ Utility เดิม

2. Equivalent Variation (EV) คือ ค่าของจำนวนเงินต่ำสุดที่ผู้บริโภคจะเต็มใจยอมรับเพื่อละทิ้งโอกาสในการบริโภค ณ สถานการณ์ใหม่ (ในกรณีที่ Welfare gain) หรือจำนวนเงินสูงสุดที่จะเต็มใจจ่ายเพื่อหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น (ในกรณีที่ Welfare loss) สำหรับ EV เป็นการวัดสวัสดิการผู้บริโภค ณ ระดับ Utility ใหม่

3. Compensating Surplus (CS) เป็นการวัดมูลค่าจำนวนเงินเต็มใจจ่ายสูงสุดเพื่อการบริโภคในสถานการณ์ที่ดีขึ้น (ในกรณีที่ Welfare gain) หรือค่าของจำนวนเงินต่ำสุดที่เต็มใจจะยอมรับกับสถานการณ์ที่แย่ลง (ในกรณีที่ Welfare loss) อาจกล่าวได้ว่า CS เป็นการวัดมูลค่าส่วนต่างระหว่างระดับราคาของผู้บริโภคเต็มใจจ่ายสูงสุดกับระดับราคาของผู้บริโภคจ่ายจริง

4. Equivalent Surplus เป็นการวัดความแตกต่างแนวตั้งระหว่าง Indifference Curves เช่นเดียวกับ CS โดยการวัด ES เป็นการวัดมูลค่าความเต็มใจจะรับต่ำสุด หากไม่มีการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น (ในกรณีที่ Welfare gain) หรือจำนวนเงินสูงสุดที่จะเต็มใจจ่ายเพื่อหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น (ในกรณีที่ Welfare loss)

เศรษฐศาสตร์สวัสดิการตามแนวคิดของฮิกซ์ (Hicksian Welfare) มีความเกี่ยวข้องกับการประมาณค่าความเต็มใจจ่าย (Willingness To Pay) และความเต็มใจรับ (Willingness To Accept) ทั้งนี้อาจกล่าวได้ว่า CV และ EV มีความสัมพันธ์กับค่า WTP และ WTA ในการหามูลค่าให้กับสินค้าสาธารณะนั้นจะทำให้สังคมได้ตระหนัก ถึงคุณค่าและความมีจำกัดของทรัพยากรโดยในงานวิจัยนี้ใช้วิธีการประเมินค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อให้เกิดความตระหนักถึงคุณค่าและความมีจำกัดของมูลค่าชีวิตของประชาชนและลดผลกระทบจากการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ

2.3.5 แนวคิดเกี่ยวกับทางเลือกสาธารณะ

แนวคิดเกี่ยวกับทางเลือกสาธารณะ (Public Choice) ได้ถูกพัฒนามาเป็นสาขาหนึ่ง เพื่อใช้ ในการศึกษาปัญหาสำคัญที่มีปรากฏการณ์ที่กลไกตลาดไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะกลไกตลาดอย่างเสรีที่ไม่สามารถเข้าไปแก้ไขปัญหาคอขวดความไม่เท่าเทียมกันในการเข้าถึงสินค้าและบริการ ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงได้เข้าไปทำหน้าที่ในการจัดหาสินค้าและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพควบคู่ ไปกับการทำหน้าที่ของกลไกตลาดเดิมที่เป็นอยู่ ด้วยเหตุนี้การนำแนวคิดทางกลไกตลาดมาใช้ในการพัฒนาการบริการภาครัฐ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประโยชน์สาธารณะ ครอบคลุมศาสตร์ ต่าง ๆ ทั้งเศรษฐศาสตร์ บริหารธุรกิจ นิติศาสตร์ รัฐศาสตร์ และรัฐประศาสนศาสตร์ สังคมวิทยา จิตวิทยาและเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

หลักการพื้นฐานของแนวคิดเกี่ยวกับทางเลือกสาธารณะ

หน่วยราชการควรแข่งขันในการจัดหาสินค้าและบริการให้แก่ประชาชนที่เป็นลูกค้า และไม่ควรผูกขาดสินค้าและบริการ ตลอดจนตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของกลุ่มผลประโยชน์ ทั้งนี้จะเห็น ได้ว่าสาเหตุที่ระบบราชการไม่สามารถเป็นตัวแทนของข้อเรียกร้องของประชาชนแต่ละคนได้ ก็เพราะ ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของกลุ่มผลประโยชน์ประการหนึ่ง ด้วยเหตุนี้จึงขาดความกระตือรือร้นในการ ปรับปรุงบริการของตนเพราะขาดคู่แข่ง ประชาชนผู้เป็นลูกค้าของหน่วยงานของรัฐบาลจึงได้รับการ บริการที่ไม่ดีเท่าที่ควร ฉะนั้นจึงควรนำ

แนวคิดทางเลือกสาธารณะมาใช้โดยให้หน่วยงานราชการต้องฟังกลไกของตลาดในการจัดหาสินค้าและบริการให้แก่ประชาชน ซึ่งจะทำให้ประชาชนมีโอกาสเลือก บริโภคสินค้าและบริการของรัฐบาล และราคาถูกลงอีกด้วย

แนวคิดทางเลือกสาธารณะ (Public Choice) เป็นแนวคิดที่สามารถพิจารณาได้ทั้งใน ลักษณะที่กว้าง และลักษณะเฉพาะ เนื่องจากเป็นแนวคิดที่ได้รับอิทธิพลมาจากทฤษฎีทางด้านเศรษฐศาสตร์ซึ่งสามารถแยก มุมมองในการศึกษาได้ในมุมมองที่กว้างและมุมมองที่เฉพาะเจาะจงโดย สามารถทำความเข้าใจแนวคิด ทางเลือกสาธารณะ กล่าวคือ ทางเลือกสาธารณะคือแนวคิดที่นำเอาหลักการทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการ ศึกษาการวินิจฉัยสั่งการที่ไม่ได้อยู่ในส่วนของตลาดซึ่งหมายถึงส่วนของภาครัฐ หากค่อนข้างเฉพาะเจาะจง ทางเลือกสาธารณะ คือ การมุ่งเอาความรู้เกี่ยวกับ พฤติกรรมของตลาด (Market Behavior) อธิบายถึง พฤติกรรมการตัดสินใจที่เกิดขึ้น ในส่วนของภาครัฐ ตลอดจนมุ่งที่จะนำเอากลไกของตลาดมาปรับปรุงเพื่อให้ การตัดสินใจในส่วนของภาครัฐ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

แนวทางเลือกสาธารณะที่สำคัญ 8 ประการ

1. ทางเลือกสาธารณะยอมรับในฐานคติที่ว่า ปัจเจกบุคคลเป็นหน่วยพื้นฐานในการ วิเคราะห์ เช่นเดียวกับการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ซึ่งหมายความว่าปัจเจกบุคคลไม่ว่าจะเป็น ผู้ปกครองหรือผู้อยู่ใต้ การปกครองย่อมจะมีลักษณะคล้ายคลึงกันคือ มีความเห็นแก่ตัว มีความมี เหตุผลและต้องการทางเลือกที่ให้ ประโยชน์แก่ตนมากที่สุด แต่มักเป็นไปภายใต้ข้อจำกัดของ สถานการณ์และข้อมูลที่มีอยู่

2. ทางเลือกสาธารณะตระหนักว่า ปัจเจกบุคคลเหล่านั้นมักจะใช้อำนาจทางการเมือง แสวงหา ผลประโยชน์ให้แก่ตนเองโดยไม่คำนึงถึงผลเสียที่อาจเกิดขึ้นกับบุคคลอื่นซึ่งพฤติกรรม การตัดสินใจที่มีข้อ สมมติฐานจากหลักทางเศรษฐศาสตร์ในลักษณะนี้จำเป็นต้องอิงหลักทางเศรษฐศาสตร์ที่เน้นการแข่งขัน และการถ่วงดุลซึ่งกันและกันมาประกอบในการแก้ไขปัญหา

3. เนื่องจากโครงสร้างของการกระจายอำนาจตามรัฐธรรมนูญเน้นหลักของการถ่วงดุล ซึ่งกันและกัน ดังนั้น สมรรถนะของแต่ละบุคคลตลอดจนขององค์การของรัฐจึงถูกจำกัดหรือขึ้นอยู่กับสมรรถนะของบุคคล หรือองค์การอื่น ๆ ด้วย ทั้งนี้ภารกิจในการจัดและแก้ไขรูปแบบการบริหารตาม แนวทางของทางเลือก สาธารณะจึงควรมีลักษณะที่ส่งเสริมให้แต่ละบุคคลในแต่ละตำแหน่ง ไม่ว่าจะเป็นบุคคลที่ดีหรือไม่ดีและแต่ละ องค์การจำเป็นต้องทำการตัดสินใจให้เป็นไปในรูปแบบของหลัก เหตุผลและสามารถสนองตอบต่อความ ต้องการของประชาชนให้ได้มากที่สุด

4. ทางเลือกสาธารณะตระหนักว่าการจัดหาสินค้าและบริการสาธารณะย่อมขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจ ของกลุ่มที่มีหลากหลายและขึ้นอยู่กับความเป็นไปได้ทางการเมืองของเรื่องแต่ละเรื่อง

5. ทางเลือกสาธารณะยอมรับในความแตกต่างกันของสินค้าและบริการสาธารณะแต่ละ ประเภท ความแตกต่างเหล่านี้จำเป็นที่จะต้องอาศัยวิธีการบริหารองค์การ (Organization Arrangement) ที่แตกต่างกัน

6. ทางเลือกสาธารณะ ตระหนักว่าระบบบริหารขนาดใหญ่ที่ใช้การจัดสายการบังคับบัญชา ลดหลั่น กันลงไปโดยให้ข้าราชการผู้ปฏิบัติงานรับผิดชอบต่อศูนย์รวมอำนาจเพียงแห่งเดียว จะมีผลทำให้ระบบบริหาร นั้นไม่สามารถที่จะสนองตอบต่อความต้องการที่หลากหลายของประชาชนและสภาพแวดล้อมได้

7. ทางเลือกสาธารณะเห็นว่าระบบบริหารในลักษณะลดหลั่นการดังกล่าวทำให้การ ให้บริการของรัฐ เป็นไปอย่างไม่ประหยัด ลำช้า หรืออีกนัยหนึ่ง ไม่อาจบรรลุประสิทธิภาพในการใช้ ทรัพยากรได้อย่างเต็มที่

8. ทางเลือกสาธารณะเชื่อว่าการจัดระบบของการจัดองค์การแบบกระจายอำนาจและมี หลายศูนย์ อำนาจมีความคาบเกี่ยวซับซ้อนหรือแข่งขันซึ่งกันและกันในหลาย ๆ ระดับและภายในเขตปกครองเดียวกัน จะ

เป็นเงื่อนไขอย่างสำคัญที่จะทำให้ระบบนั้นสามารถสนองต่อความต้องการ ของผู้บริโภคที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสภาพแวดล้อมได้ ดังนั้น ฐานคิดที่สำคัญของแนวคิดทางเลือกสาธารณะ จึงเป็นการให้ความสำคัญกับปัจเจกกับบุคคล การกระจายอำนาจ การส่งเสริมการแข่งขัน การตัดสินใจตามหลักเหตุผลประสิทธิภาพ สูงสุดในการใช้ทรัพยากรการยอมรับความแตกต่างและการตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน ที่หลากหลาย

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Dennis Petrie, Christopher Doran & Anthony Shakeshaft. (2011). Willingness to pay to reduce alcohol-related harm in Australian rural communities. มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบประโยชน์ของการแทรกแซงเพื่อลดการใช้แอลกอฮอล์ในทางที่ผิด มูลค่าเงินเป็นตัวชี้วัดหนึ่งที่สามารถดึงออกมาได้โดยใช้ความเต็มใจที่จะจ่าย (WTP) โดยสำรวจความเต็มใจจะจ่ายของครัวเรือนเพื่อลดอันตรายที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ในชุมชนชนบท 20 แห่งของออสเตรเลีย ได้ข้อมูลจากแบบสอบถามทางไปรษณีย์และแบบตัวต่อตัว ผลการวิจัยพบว่าผู้ที่ดื่มสุรากับเพื่อนหรือครอบครัวมากเกินไปเต็มใจจ่ายเพิ่มเพื่อลดอันตรายที่เกิดจากแอลกอฮอล์ แต่ไม่มีหลักฐานบ่งชี้ถึงผู้ที่ก่อให้เกิดและประสบอันตรายจากแอลกอฮอล์มากที่สุด (การดื่มที่ความถี่และความเข้มข้นสูง) มี WTP ที่สูงขึ้น การค้นพบนี้สามารถเปรียบเทียบได้กับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทรกแซงเพื่อพิจารณาว่าสิ่งเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะส่งเสริมสวัสดิการ

Preeda Chaturabong, Kunnawee Kanitpong & Piyapong Jiwattanakulpaisarn (2011) ทำการศึกษาเรื่อง Analysis of Costs of Motorcycle Accidents in Thailand by Willingness-to-Pay Method มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินต้นทุนอุบัติเหตุ วิธีนี้ใช้เพื่อประเมินมูลค่าที่บุคคลจะจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงในการเสียชีวิต ค่าใช้จ่ายของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นจุดสนใจ เนื่องจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย แบบสอบถามถูกออกแบบมาเพื่อกำหนดจำนวนเงินที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์แต่ละคนจะจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สัมภาษณ์ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 1 พันสี่ร้อยคนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ผลการวิจัยพบว่า มูลค่าสถิติชีวิตและมูลค่าความเสียหายทางสถิติอยู่ในช่วง 5.5 – 7.0 ล้านบาท (0.17 ล้านดอลลาร์ ถึง 0.21 ล้านดอลลาร์) และ 2.6 – 3.4 ล้านบาท (0.08 ล้านดอลลาร์ ถึง 0.10 ล้านดอลลาร์) ตามลำดับ (1 เหรียญ = 32.5 บาทในปี 2554) อายุ เพศ อาชีพ รายได้ และการใช้หมวกกันน็อคเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความเต็มใจของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จะจ่ายเงินเพื่อลดความเสี่ยงในการเสียชีวิต

Sajjakaj Jomnonkwao, Panuwat Wisutwattanasak and Vatanavongs Ratanavaraha (2011). ทำการศึกษาเรื่อง Factors influencing willingness to pay for accident risk reduction among personal car drivers in Thailand ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ใกล้ด้านบนสำหรับอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก และมียานพาหนะที่จดทะเบียนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นทุกปี การได้รับความเห็นของผู้สัญจรทางถนนอาจช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยได้ การศึกษานี้พยายามทำความเข้าใจมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทย โดยใช้ความเต็มใจที่จะจ่ายเงินและกำหนดปัจจัยที่ส่งผลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายด้วยทฤษฎีพฤติกรรมที่วางแผนไว้ (TPB) การศึกษานี้ได้ข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามในการสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัวกับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล 1,650 รายในประเทศไทย ค่าเฉลี่ยความเต็มใจที่จะจ่าย (WTP) สำหรับการเสียชีวิตหรือลดการบาดเจ็บ 50% คือ 23.00 บาท/คน/การเดินทาง 50 กม. (0.74 ดอลลาร์สหรัฐ/คน/50 กม.) เรมูลค่าของสถิติชีวิต (VSL) โดยประเมินค่านี้ระหว่าง 815,385 ดอลลาร์สหรัฐฯ ถึง 872,942 ดอลลาร์สหรัฐฯ และมูลค่าความเสียหายทางสถิติ (VSI)

ระหว่าง 150,059 ดอลลาร์สหรัฐฯ ถึง 160,652 ดอลลาร์สหรัฐฯ โดยรวมแล้ว ความเสียหายของประเทศได้รับการประเมินที่ 4,701,981,170 เหรียญสหรัฐต่อปี จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อ WTP นั้น TPB ประกอบด้วยปัจจัยสี่ประการ ได้แก่ ทศคติของผู้บริโภค บรรทัดฐานส่วนตัว การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจเชิงพฤติกรรม การวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองสมการโครงสร้าง (SEM) พบว่าปัจจัยที่กล่าวถึงทั้งหมดมีความเกี่ยวข้องและมีอิทธิพลในเชิงบวกต่อ WTP ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทย โดยมีนัยสำคัญทางสถิติในช่วงความเชื่อมั่น 99% ($p < 0.01$) การศึกษานี้สามารถพัฒนาข้อเสนอแนะสำหรับองค์กรที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์ผลลัพธ์โดยเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาการจัดสรรงบประมาณและการพัฒนานโยบายความปลอดภัยทางถนนอันเนื่องมาจากทัศนคติของผู้ขับขี่เช่นเดียวกับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมหรือปัจจัยอื่น ๆ

Zhao Yang, Pan Liu & Xin Xu. (2016). Estimation of social value of statistical life using willingness-to-pay method in Nanjing, China มีวัตถุประสงค์หลักของการศึกษาค้นคว้านี้คือเพื่อประเมินคุณค่าทางสังคมของชีวิตทางสถิติในเมืองหนานจิงในประเทศจีน การสำรวจความพึงพอใจที่ระบุได้ดำเนินการเพื่อตรวจสอบความเต็มใจของผู้เดินทางที่จะจ่ายเงินเพื่อลดความเสี่ยงด้านการจราจร การสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัวได้ดำเนินการที่สถานี ศูนย์การค้า โรงเรียน และสวนสาธารณะในเขตต่าง ๆ ในเขตเมืองของหนานจิง ผู้ตอบแบบสอบถามถูกแบ่งออกเป็นสองกลุ่ม ได้แก่ ผู้ขับขี่รถยนต์และไม่ใช้ผู้ขับขี่รถยนต์ ทั้งแบบจำลองไบนารีลอจิทและลอจิทแบบผสมได้รับการพัฒนาสำหรับคนสองกลุ่ม ผลการวิจัย ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความเต็มใจจ่ายของประชาชนในการลดความเสี่ยง ได้แก่ รายได้ การศึกษา เพศ อายุ อายุการขับขี่ (สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์) อาชีพ ไม่ว่าจะเป็นค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บไปปรับปรุงอุปกรณ์รถส่วนตัว (สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์) อัตราการเสียชีวิตลดลงหรือไม่ และการเปลี่ยนแปลงค่าเดินทาง วิธีการจำลองการกระจายมูลค่าของชีวิตทางสถิติ (VSL) ตามแบบจำลอง logit แบบผสม VSL มีค่าเฉลี่ย 3,729,493 RMB (586,610 เหรียญสหรัฐ) โดยมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2,181,592 RMB (343,142 เหรียญสหรัฐ) สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ และค่าเฉลี่ย 3,281,283 หยวน (505,318) โดยมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2,376,975 หยวน (366,054) สำหรับผู้ที่ไม่ใช้รถยนต์ การใช้ระบบภาษีเพื่อแสดงการมีส่วนร่วมของกลุ่มรายได้ต่าง ๆ ที่มีต่อกองทุนทางสังคม มูลค่าทางสังคมของชีวิตทางสถิติถูกประมาณการไว้ มูลค่าทางสังคมเฉลี่ยของชีวิตทางสถิติพบว่าเป็น 7,184,406 หยวน (1,130,032)

A.P.Borges, A.Reis and J.Anios (2017) ทำการศึกษาเรื่อง Willingness to pay for other individuals' healthcare expenditures วัตถุประสงค์เพื่อประเมินความเต็มใจของผู้ตอบแบบสอบถามชาวโปรตุเกสที่จะจ่ายเงินสำหรับค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลของบุคคลอื่นผ่านการชำระเงินแบบไม่ต้องจ่ายเงินใช้แบบสอบถามที่ส่งถึงประชาชนทั่วไปได้รับการพัฒนาโดยมีผู้ตอบแบบสอบถาม 296 คน ผลการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ทำสัญญาประกันสุขภาพเต็มใจที่จะบริจาคมากกว่า และมูลค่าการบริจาคก็สูงขึ้น การมีการศึกษาระดับปริญญาสัมพันธ์กับความเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลของบุคคลอื่นที่ลดลง และความน่าจะเป็นที่ลดลงในการจ่ายเงินจำนวนมากขึ้น ซึ่งอาจเกี่ยวข้องกับการที่บุคคลต้องรับผิดชอบต่อการเลือกของตน เมื่อพิจารณาถึงพฤติกรรมเสี่ยงที่รายงานด้วยตนเอง ผู้ตอบแบบสอบถามที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีแนวโน้มที่จะเต็มใจจ่ายค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลของบุคคลอื่น และในสัดส่วนที่มากกว่า ในขณะที่ผู้สูบบุหรี่มีโอกาสน้อยที่จะจ่ายเงินจำนวนมากขึ้น ผลกระทบเหล่านี้ชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการรณรงค์ด้านสุขภาพกับความเชื่อทางสังคม ดูเหมือนว่าผู้ตอบแบบสอบถามจะสนใจที่จะหารือเกี่ยวกับเงินทุนด้านการรักษาพยาบาล เนื่องจากพวกเขากำลังที่จะเปิดเผยความเต็มใจที่จะ

จ่ายเงินสำหรับค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลของบุคคลอื่น นอกจากนี้ ลักษณะทางสังคมวิทยาของผู้ตอบแบบสอบถามและพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพยังมีบทบาทในความเต็มใจที่จะมีส่วนทำให้เกิดความผาสุกทางสังคมผ่านค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล ความแตกต่างที่สังเกตได้แสดงว่าไม่มีข้อตกลงเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบของสังคม

Ei Mon and et.al (2018) ทำการศึกษาเรื่อง Willingness to pay for mortality risk reduction for traffic accidents in Myanmar การวิจัยนี้จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการลดความเสี่ยงการเสียชีวิตโดยใช้วิธีเต็มใจจ่าย (WTP) สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์ และผู้โดยสารรถประจำทางในเมียนมาร์ การสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัวกับการประเมินมูลค่าที่อาจเกิดขึ้น และวิธีการแบบสอบถามบัตรชำระเงินถูกนำมาใช้สำหรับการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นแบบพหุคูณเพื่อกำหนดปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ WTP ค่ามัธยฐานและค่าเฉลี่ยของมูลค่าชีวิตทางสถิติ (VSL) ที่ได้คือ 118.062 ล้าน MMK (98,385 ดอลลาร์สหรัฐ) ถึง 162.854 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (135,712) ตามลำดับ ดังนั้น ค่าใช้จ่ายรวมของการเสียชีวิตจึงอยู่ที่ประมาณ 594.681 พันล้าน (495.567 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ถึง 820.296 พันล้านจ่อง (683.580 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ในปี 2558 นอกจากนี้ พบว่า WTP มีความเกี่ยวข้องกับอายุ สถานภาพครอบครัวอย่างมีนัยสำคัญ การศึกษา อาชีพ รายได้ส่วนบุคคล รายได้ครัวเรือน ยานพาหนะที่ใช้ การจราจร เมาแล้วขับ ประสบการณ์ส่วนตัว และการรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุจราจร การศึกษานี้อาจเป็นประโยชน์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดโดยการเลือกโครงการที่คุ้มค่าที่สุด การศึกษานี้จะช่วยในการตัดสินใจจัดสรรงบประมาณความปลอดภัยทางถนนและการพัฒนานโยบาย

S.Nembrinl and et.al. (2020) Willingness to pay for risky lifestyles: results from the Pay for Others (PAY4O) study, Italy มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินความเต็มใจของแต่ละบุคคลที่จะจ่ายสำหรับโรคที่เกิดจากวิถีชีวิตที่มีความเสี่ยง และตรวจสอบปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อความเต็มใจดังกล่าว ใช้วิธีการทำแบบสำรวจออนไลน์กับผู้ตอบแบบสอบถาม 821 คนในอิตาลี ผลการศึกษา พบว่า ผู้เข้าร่วมเห็นด้วยกับแนวคิดที่ว่าควรจัดให้มีการดูแลสุขภาพของประชาชนสำหรับปัญหาที่เกิดจากนิสัยการกินที่ไม่ดีและการใช้ชีวิตอยู่ประจำ (50.4%) ในขณะที่ผลการดูแลสุขภาพของพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ ไม่ควรได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากหน่วยงานบริการสุขภาพแห่งชาติของอิตาลี การศึกษาของเราให้ภาพรวมของความเต็มใจที่จะจ่ายให้กับประชากรที่อาศัยอยู่ในประเทศที่การจัดหาเงินทุนของบริการสุขภาพขึ้นอยู่กับภาษีที่เก็บภาษีทั่วไป ดังนั้นผลลัพธ์เหล่านี้อาจถูกทำให้เป็นแบบทั่วไป ด้วยความระมัดระวัง ในทุกประเทศที่บริการสุขภาพเสนอความคุ้มครองแบบครอบคลุมและดำเนินการโดยรัฐบาล แต่แน่นอนว่าจะไม่รวมถึงสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบการประกันสุขภาพตามตลาดหรือระบบประกันสังคม

Rong-Chang Jou and Li-Wun Syu (2021) ทำการศึกษาเรื่อง Drunk Drivers' Willingness to Use and to Pay for Designated Drivers มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจเกี่ยวกับการเมาแล้วขับ ความเข้าใจเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่กำหนดในมณฑลหนานโถวและเมืองไถจง และตรวจสอบความเต็มใจของผู้ขับขี่ที่เมาแล้วในการใช้และชำระค่าบริการขับรถที่กำหนด การศึกษานี้ดำเนินการแบบสำรวจแบบสอบถามเรื่องเมาแล้วขับของหลักสูตรอบรมการขับรถเมาแล้วขับและความปลอดภัยการจราจรจัดขึ้นที่สำนักงานยานยนต์ ผลการศึกษาพบว่าระหว่างการสำรวจความเข้าใจและประสบการณ์ของผู้ใช้ที่เมาแล้วขับกับการขับขี่ที่กำหนด ในขณะที่ 90% ของผู้ตอบแบบสอบถามรู้เกี่ยวกับเรื่องนี้ 90% ของผู้ตอบแบบสอบถามในหนานโถว และ 75% ของผู้ตอบแบบสอบถามในไถจงไม่เคยใช้ และแทบไม่มีบริการขับรถที่กำหนด ถูกนำเสนอในหนานโถว ความแตกต่างระหว่างความเต็มใจจ่ายและราคาอ้างอิงตามที่รัฐบาลรวมไว้ก่อนหน้านี้คือ 300-400 ดอลลาร์ไต้หวัน

ใหม่ ซึ่งบ่งชี้ว่าความเต็มใจจ่ายในปัจจุบันสูง จากผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรต่าง ๆ ได้แก่ อายุ เพศ รายได้ ภูมิหลังครอบครัว และประสบการณ์ในการขับขี่ที่กำหนด ส่งผลต่อความเต็มใจและความเต็มใจที่จะจ่ายเงินของผู้ขับขี่ที่มาแล้วในภูมิภาคเดียวกัน โครงสร้างทางเศรษฐกิจและประสบการณ์ของผู้ใช้ ทำให้เกิดความแตกต่างในระดับภูมิภาค ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางขับรถและความเต็มใจจ่ายแสดงให้เห็นว่าความเต็มใจจ่ายเพิ่มขึ้นตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องการจ่ายเงินโดยผู้ใช้ อย่างไรก็ตาม ไม่มีวิธีใดที่จะทราบได้ว่าค่าธรรมเนียมการขับขี่ที่กำหนดไว้ในปัจจุบันนั้นสอดคล้องกับราคาตลาดหรือไม่ มีเพียงความเต็มใจจ่ายของผู้คนเท่านั้นที่แตกต่างจากราคาที่โปรโมตในปัจจุบันอย่างมากตามการประมาณการ คนอายุน้อยที่มาแล้วขับขี่ยังเต็มใจจ่ายน้อยลงสำหรับคนขับที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งสอดคล้องกับข้อโต้แย้งที่นำเสนอในวรรณกรรม ซึ่งหมายความว่าคนหนุ่มสาวมีแนวโน้มที่จะขับรถหลังดื่มมากขึ้น นอกจากนี้ รายได้ที่สูงขึ้นยังทำให้มีความเต็มใจที่จะใช้บริการขับรถที่กำหนดและเต็มใจจ่ายมากขึ้น

Rong-Chang Jou and Yi-Hao Lu (2021) ทำการศึกษาเรื่อง Car/Motorbike Drivers' Willingness to Use and to Pay for Alcohol Interlock in Taiwan มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความเต็มใจของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เมา/มอเตอร์ไซด์ที่จะใช้และจ่ายค่าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อินเตอร์ลอค ข้อมูลได้มาจากการสำรวจจากการสุ่มตัวอย่างตามทางเลือกที่ดำเนินการในภาคกลางของไต้หวัน มีการแจกจ่ายแบบสอบถามให้กับผู้เข้าร่วมหลักสูตรการศึกษาเรื่องเมาแล้วขับและความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่วันที่ 17 สิงหาคม ถึง 26 ตุลาคม 2020 ผู้เมาแล้วขับทุกคนที่ถูกเพิกถอนใบขับขี่เพราะเมาแล้วขับจะได้รับคำสั่งให้เข้าร่วมหลักสูตรนี้ ก่อนการสำรวจ นักวิจัยได้อธิบายแบบสอบถาม แนะนำให้ผู้เข้าร่วมกรอกแบบสอบถาม จากนั้นจึงรวบรวมแบบสอบถามทั้งหมด ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เมาแล้วขับ การตระหนักรู้ถึงการติดขัดของแอลกอฮอล์และการเมาแล้วขับ รูปแบบการดื่มและการประเมินตนเองด้านสุขภาพก่อนและหลังการบังคับใช้การห้ามเมาแล้วขับ และตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยว การศึกษานี้ใช้แบบจำลองสองอุปสรรคในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อประเมินตัวแปรที่ส่งผลต่อผู้เมา/มอเตอร์ไซด์ ผลลัพธ์ระบุว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ถูกจัดประเภทโดยการทดสอบการระบุความผิดปกติจากการใช้แอลกอฮอล์ว่าเป็นผู้ดื่มที่มีความเสี่ยงสูงก่อนและหลังการบังคับใช้การห้ามเมาแล้วขับเต็มใจที่จะใช้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เชื่อมต่อกันและจ่ายราคาที่สูงขึ้น นอกจากนี้ ผู้ตอบแบบสำรวจที่มีการประเมินตนเองด้านสุขภาพลดลงก็เต็มใจที่จะใช้เครื่องเชื่อมแอลกอฮอล์และจ่ายในราคาที่สูงขึ้น การศึกษานี้เสนอแนะการเสนอเงินอุดหนุนสำหรับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อินเตอร์ลอคให้กับครอบครัวที่มีปัญหาทางการเงิน เพื่อเพิ่มอัตราการติดตั้งเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ เนื่องจากระยะเวลาปัจจุบันของการระงับและเพิกถอนใบอนุญาตนั้นยาวนานมาก เมาแล้วขับหลีกเลี่ยงการใช้และติดตั้งเครื่องเชื่อมแอลกอฮอล์โดยลดจำนวนการเดินทาง กล่าวอีกนัยหนึ่ง ความเต็มใจที่จะติดตั้งเครื่องเชื่อมแอลกอฮอล์อาจเพิ่มขึ้นโดยการลดระยะเวลาการระงับและถอนใบอนุญาต

Eva Rodríguez-Míguez and Jacinto Mosquera Nogueira (2022) ทำการศึกษาเรื่อง Willingness to pay vs lottery equivalent to value the impact of alcohol misuse on quality of life มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบของความผิดปกติของแอลกอฮอล์โดยใช้วิธีเทียบเท่า และความเต็มใจที่จะจ่าย (WTP) และคำนวณ WTP สำหรับ QALY (WTP-Q) ที่ได้มาจากค่าเหล่านี้ โดยใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 คน ผลการศึกษา พบว่า ผลกระทบโดยประมาณของเก๋ารัฐอยู่ในช่วงระหว่าง 0.91 ถึง 0.22 QALY และ ค่าความเต็มใจจะจ่ายสำหรับการหลีกเลี่ยงจะอยู่ระหว่าง 10,444 ถึง 4132 ยูโร WTP-Q จะแตกต่างกันไประหว่าง €11,473 ถึง €19,092 เมื่อใช้ค่าเฉลี่ยของรัฐ WTP-Q มีแนวโน้มลดลงตามความรุนแรง

สมัย โกรทินธาคม (2559) ทำการศึกษาเรื่อง ความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ : บทวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์กับกฎหมาย ผู้ศึกษาวิเคราะห์ปัญหากฎหมายด้วยหลักเศรษฐศาสตร์ ผ่าน

แนวคิดเรื่อง ผลกระทบภายนอกด้านลบ, หลักกฎหมายละเมิด, การก่อชองภัย หรือ เอื้อให้เกิดเหตุ ผู้ศึกษา ออกแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างว่า ควรกำหนดความรับผิดของผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่ จากนั้นได้ ทดสอบความคิดเห็นด้วยวิธี Binary Logistic Regression พบว่า ปัจจัยที่มีผลทำให้ผู้ตอบเห็นควรกำหนด ความรับผิดของผู้ขาย คือ ระดับการมีส่วนที่ผู้ขายทำให้เกิดความเสียหาย กล่าวคือ ถ้าระดับการมีส่วนที่ทำให้ เกิดความเสียหายจากการประเมิณของผู้ตอบ เพิ่มขึ้น 1 Scale มีโอกาสที่ผู้ตอบจะตัดสินใจให้ผู้ขาย ควรมีความ รับผิดเพิ่มขึ้น 2.67 เท่า เมื่อเทียบกับ ความเห็นว่าจะไม่ควรรับผิด ส่วนปัจจัย “ลักษณะการมีส่วนทำให้เกิดเหตุ” และ “สภาพการเอาใจใส่ของผู้ขาย” ไม่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการตัดสินใจให้ผู้ขายควรมีความรับผิด นอกจากนี้ ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่า กฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใน ปัจจุบัน มีข้อจำกัดใน การบังคับใช้ จึงเห็นควรเสนอให้มีการปรับปรุง รวมทั้งถ้าจะกำหนดความรับผิดทางแพ่งของผู้ขายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ในประเทศไทยนั้น มีช่องทางในการแก้ไขกฎหมายปัจจุบันได้

อรัชมน พิเชฐวรกุลและพรพล เทศทอง (2563) ทำการศึกษาเรื่องความรับผิดของผู้ประกอบการธุรกิจ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อสังคม ในปัจจุบันกฎหมายควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทยที่ เกี่ยวกับการกำหนดความผิดในเรื่องการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้แก่ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ที่กำหนดนิยามของคำว่าสุรารวมถึงการกำหนดในเรื่องของใบอนุญาตจำหน่ายสุรา พระราชบัญญัติ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์พ.ศ. 2551 ที่กำหนดถึงหน้าที่และความรับผิดของผู้ประกอบการ อาทิ มาตรการ ในการควบคุมสถานที่จำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มาตรการในการควบคุมลักษณะและวิธีการ จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตลอดจนมาตรการในการ ควบคุมการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ พระราชบัญญัติสถานบริการ พ.ศ. 2509 ที่กำหนดในเรื่องของใบอนุญาตประกอบสถานบริการรวมถึงหน้าที่ และความรับผิดของสถานบริการในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่ผู้ใช้บริการ การวิจัยชิ้นนี้เป็นการ วิจัยเอกสาร โดยศึกษาค้นคว้าเอกสารวิชาการต่าง ๆ ในทางกฎหมาย ภายในประเทศ (Domestic Law) และ นำมาเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายจากต่างประเทศอย่างประเทศ สหรัฐอเมริกาในส่วนของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย มลรัฐนิวยอร์ก มลรัฐอิลลินอยส์และประเทศฝรั่งเศสที่มี กฎหมายใกล้เคียงกันหรือแตกต่างกันแต่เป็นประโยชน์ ต่อแนวทางการผลักดันมาตรการทางกฎหมาย จากนั้นทำการสำรวจความคิดเห็นทางกฎหมายจากกลุ่ม ประชากรตัวอย่างจำนวน 500 คน ในพื้นที่จังหวัดพัทลุงด้วยวิธีการทำแบบสอบถาม (Questionnaire) เพื่อนำ ผลข้อมูลทางสถิติมาประมวลผลและวิเคราะห์ ผลนอกจากนี้ มีการจัดทำการสนทนากลุ่ม (Focus Group) ใน กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมาย นักวิชาการ และ กลุ่มผู้ประกอบการ รวมถึงประชาชนทั่วไป ผลการวิจัยพบว่า การ ควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย แม้มีกฎหมายที่ใช้บังคับแก่ผู้ประกอบการโดย กำหนดโทษสำหรับการขายสุราให้คนเมาที่ครองสติไม่ได้(มาตรา 40) ก็ตาม แต่ในปัจจุบันไม่พบคดีที่ผู้ขายขาย ให้บุคคลที่มีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้แต่อย่างใด อีกทั้ง หากเป็น กรณีที่ผู้ประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ให้แก่บุคคลที่มีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้แล้ว บุคคลนั้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ผู้ประกอบการจะต้องมีความรับผิดในฐานะเป็นผู้ก่อ ในกรณีที่การกระทำดังกล่าวของผู้ประกอบการนั้นเป็น สาเหตุที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งของความเสียหายนั้นด้วย รวมถึงควรมีความเข้มงวดมากขึ้นในการออกใบอนุญาต จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และควรมีมาตรการอื่นเพิ่มเติมนอกจากทางด้านกฎหมาย โดยการมีแบบ ประเมินความเมาของลูกค้าให้แก่ ผู้ประกอบการประเมินลักษณะของลูกค้าก่อนการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์

ณฐพันธ์ พักตรพิวและปรีดา พิชยาพันธ์ (2564) ทำการศึกษาเรื่อง การประเมินมูลค่าความเต็มใจที่จะ จ่ายเพื่อลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเมืองเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินมูลค่าความเต็ม ใจที่จะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเมืองเชียงใหม่ เพื่อศึกษามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย

มูลค่าชีวิตเชิงสถิติและความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในการเดินทางเป็นประจำ จากการศึกษาพบว่ามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของกลุ่มผู้เดินทางในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีค่าเฉลี่ยของ ค่ามัธยฐานเท่ากับ 1400 บาท และค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองรูปแบบการเดินทางเท่ากับ 1459 บาท มูลค่าชีวิตเชิงสถิติของกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นประจำ ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ มีค่าระหว่าง 9.211 และ 9.598 ล้านบาทต่อคน ปัจจัยทางด้านอายุ เพศ และระดับรายได้มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเมืองเชียงใหม่ จากผลการศึกษาที่ได้จะสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการประกอบการตัดสินใจเพื่อการวางแผนนโยบายป้องกันกาเกิดอุบัติเหตุ ประเมินความคุ้มค่าของโครงการที่เกี่ยวข้องกับถนนในอนาคต และยังสามารถสะท้อนให้เห็นความตระหนักถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุของประชากรในประเทศได้อีกด้วย

สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์ตัวแปรที่นำมาพัฒนาแบบสอบถามในการวิจัย งานวิจัยที่ศึกษาในประเทศไทย จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า มีงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จำนวน 5 เรื่อง ดังตาราง

ตารางที่ 2.6 สรุปงานวิจัยในประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์ตัวแปรที่นำมาพัฒนาแบบสอบถามในการวิจัย

ชื่อผู้วิจัย	เรื่องวิจัย	ผลของตัวแปร	ผลเต็มใจจ่าย/VSL
ปรีดา พิชยาพันธ์ สุริยุ โตมาก (2565)	การประเมินมูลค่าความสูญเสียของความพิการจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่	มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับอายุ เพศ การศึกษา รายได้ ระยะเวลาการรักษาและการรับรู้ความเสี่ยง	ผลการวิจัยพบว่ามูลค่าของการบาดเจ็บทางสถิติ: (VOSI) มีค่าประมาณตั้งแต่ 4,294,930 ถึง 5,700,000 บาท
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) (2560)	มูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจรจากพื้นที่ในจังหวัดสระบุรี	-	การประเมินความเต็มใจที่จะจ่ายในการลดอุบัติเหตุทางถนนของคนในพื้นที่พบว่า การเสียชีวิตมีมูลค่าเท่ากับประมาณ 10 ล้านบาท ในขณะที่การบาดเจ็บสาหัสมีมูลค่าเท่ากับประมาณ 3 ล้านบาท
ณัฐพนธ์ พักตรพิวและ ปรีดา พิชยา (2564)	การประเมินมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเมืองเชียงใหม่ 2564	อายุ เพศ และระดับรายได้มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญ	มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของกลุ่มผู้เดินทางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1400 บาท และค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองรูปแบบการเดินทางเท่ากับ 1459 บาท มูลค่าชีวิตเชิงสถิติของกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นประจำ ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ มีค่าระหว่าง 9.211 และ 9.598 ล้านบาทต่อคน
Preeda Chaturabong,	Analysis of Costs of Motorcycle Accidents in	อายุ เพศ อาชีพ รายได้ และการใช้หมวกกันน็อคเป็น	มูลค่าสถิติชีวิตและมูลค่าความเสียหายทางสถิติอยู่ในช่วง 5.5 – 7.0 ล้านบาท (0.17 ล้านดอลลาร์ ถึง 0.21 ล้าน

ชื่อผู้วิจัย	เรื่องวิจัย	ผลของตัวแปร	ผลเต็มใจจ่าย/VSL
Kunnawee Kantipong & Piyapong Jiwattanakulpaisarn (2011)	Thailand by Willingness-to-Pay Method	ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความเต็มใจของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จะจ่ายเงินเพื่อลดความเสี่ยงในการเสียชีวิต	ดอลลาร์) และ 2.6 – 3.4 ล้านบาท (0.08 ล้านบาทดอลลาร์ ถึง 0.10 ล้านบาทดอลลาร์) ตามลำดับ (1 เหรียญ = 32.5 บาทในปี 2554)
Sajjakaj Jomnonkwao, Panuwat Wisutwattanasak and Vatanavongs Ratanavaraha (2011)	Factors influencing willingness to pay for accident risk reduction among personal car drivers in Thailand	จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อ WTP ได้แก่ทัศนคติของผู้ขับขี่ บรรทัดฐานส่วนตัว การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจเชิงพฤติกรรม	ค่าเฉลี่ยความเต็มใจที่จะจ่าย (WTP) สำหรับการเสียชีวิตหรือลดการบาดเจ็บ 50% คือ 23.00 บาท/คน/การเดินทาง 50 กม. (0.74 ดอลลาร์สหรัฐ/คน/50 กม.) มูลค่าของสถิติชีวิต (VSL) โดยประเมินค่านี้ระหว่าง 815,385 ดอลลาร์สหรัฐฯ ถึง 872,942 ดอลลาร์สหรัฐฯ และมูลค่าความเสียหายทางสถิติ (VSI) ระหว่าง 150,059 ดอลลาร์สหรัฐฯ ถึง 160,652 ดอลลาร์สหรัฐฯ

สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์ตัวแปรที่นำมาพัฒนาแบบสอบถามในการวิจัย งานวิจัยที่ศึกษาในต่างประเทศ จากการทบทวนวรรณกรรม ดังตาราง

ตารางที่ 2.7 สรุปงานวิจัยต่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์ตัวแปรที่นำมาพัฒนาแบบสอบถามในการวิจัย

ชื่อผู้แต่ง	เรื่องวิจัย	ผลของตัวแปร	ผลเต็มใจจ่าย/VSL
Dennis Petrie, Christopher Doran & Anthony Shakeshaft.	Willingness to pay to reduce alcohol-related harm in Australian rural communities.	ผู้ที่ดื่มสุรากับเพื่อนหรือครอบครัวมากเกินไปเต็มใจจ่ายเพิ่มเพื่อลดอันตรายที่เกิดจากแอลกอฮอล์ แต่ไม่มีหลักฐานบ่งชี้ถึงผู้ที่ก่อให้เกิดและประสบอันตรายจากแอลกอฮอล์มากที่สุด (การดื่มที่ความถี่และความเข้มข้นสูง) มี WTP ที่สูงขึ้น	
Zhao Yang, Pan Liu & Xin Xu. (2016).	Estimation of social value of statistical life using willingness-to-pay method in Nanjing, China	รายได้ การศึกษา เพศ อายุ อายุการขับขี่ (สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์) อาชีพ ไม่ว่าจะเป็นค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บไปปรับปรุงอุปกรณ์รถส่วนตัว (สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์) อัตราการเสียชีวิตลดลงหรือไม่ และการเปลี่ยนแปลงค่าเดินทาง	มูลค่าของชีวิตทางสถิติ (VSL) มีค่าเฉลี่ย 3,729,493 RMB (586,610 เหรียญสหรัฐ)
A.P.Borges, A.Reis and J.Anio	Willingness to pay for other individuals' healthcare expenditures	ผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีแนวโน้มที่จะเต็มใจจ่ายค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลของบุคคลอื่น และในสัดส่วนที่มากกว่า	

ชื่อผู้แต่ง	เรื่องวิจัย	ผลของตัวแปร	ผลเต็มใจจ่าย/VSL
Ei Mon and et.al (2018)	Willingness to pay for mortality risk reduction for traffic accidents in Myanmar	มีความเกี่ยวข้องกับอายุ สถานภาพครอบครัวอย่างมีนัยสำคัญ การศึกษาอาชีพ รายได้ส่วนบุคคล รายได้ครัวเรือน ยานพาหนะที่ใช้ การจราจร เมาแล้วขับ ประสิทธิภาพส่วนตัว และการรับรู้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุจราจร	มูลค่าชีวิตทางสถิติ (VSL) ที่ได้คือ 118.062 ล้าน MMK (98,385 ดอลลาร์สหรัฐ) ถึง 162.854 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (135,712)
S.Nembrinl and et.al. (2020)	Willingness to pay for risky lifestyles: results from the Pay for Others (PAY4O) study, Italy	ความเต็มใจที่จะจ่ายให้กับประชากรที่อาศัยอยู่ในประเทศที่การจัดหาเงินทุนของบริการสุขภาพขึ้นอยู่กับภาษีทั่วไป	
Rong-Chang Jou and Li-Wun Syu (2021)	Drunk Drivers' Willingness to Use and to Pay for Designated Drivers	อายุ เพศ รายได้ ภูมิหลังครอบครัว และประสบการณ์ในการขับขีที่กำหนดระยะทางขับรถ ส่งผลต่อความเต็มใจ	
Rong-Chang Jou and Yi-Hao Lu (2021)	Car/Motorbike Drivers' Willingness to Use and to Pay for Alcohol Interlock in Taiwan	ผู้ดื่มที่มีความเสี่ยงสูงก่อนและหลังการบังคับใช้การห้ามเมาแล้วขับเต็มใจที่จะใช้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เชื่อมต่อกันและจ่ายราคาที่สูงขึ้น นอกจากนี้ ผู้ตอบแบบสำรวจที่มีการประเมินตนเองด้านสุขภาพพลดลงก็เต็มใจที่จะใช้เครื่องเชื่อมแอลกอฮอล์และจ่ายในราคาที่สูงขึ้น	
Eva Rodríguez-Míguez and Jacinto Mosquera Nogueira (2022)	Willingness to pay vs lottery equivalent to value the impact of alcohol misuse on quality of life		ค่าความเต็มใจจะจ่ายสำหรับการหลีกเลี่ยงจะอยู่ระหว่าง 10,444 ถึง 4132 ยูโร

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยเรื่องการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานีนั้นมีวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 รูปแบบการวิจัย
- 3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้การวิจัย
- 3.4 การจัดกระทำข้อมูล
- 3.5 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การสำรวจข้อมูลได้แบ่งประชากรเป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี กับกลุ่มสถานประกอบการและร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยในการสุ่มกลุ่มตัวอย่างดังนี้

1. กลุ่มผู้ประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จากรายงานสถิติ ปี พ.ศ. 2565 โดยมีประชากรเท่ากับ 1,073,663 คน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2565) โดยคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างได้จากการคำนวณกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการกำหนดขนาดตัวอย่างสำหรับการวิจัยในงานสาธารณสุข (บุญญพัฒน์ ไชย์เมล์, 2556) ใช้สูตรการประมาณสัดส่วน (ทราบประชากร) ดังนี้

$$n = \frac{NZ_{\alpha/2}^2 p(1-p)}{[e^2(N-1)] + [Z_{\alpha/2}^2 p(1-p)]}$$

โดยที่

- N คือ จำนวนประชากร เท่ากับ 13,294 ราย
- Z คือ ระดับความเชื่อมั่น เท่ากับ 1.96
- p คือ สัดส่วนความเสี่ยงต่อปัญหาแอลกอฮอล์ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี เท่ากับ 0.344
- e คือ ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ เท่ากับ 0.05

ขนาดตัวอย่างที่คำนวณได้เท่ากับ 346.65 ดังนั้น เพื่อป้องกันการคลาดเคลื่อนและสอดคล้องกับแนวคิดการประเมินมูลค่าเต็มใจจ่าย ผู้วิจัยจึงรวบรวมขนาดตัวอย่างเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ดังนั้นใช้กลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 400 กลุ่มตัวอย่าง โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage random sampling) เป็นการนำเอาวิธีการสุ่มตัวอย่างทุกแบบมาประยุกต์ใช้โดยแบ่งการสุ่มตัวอย่างออกเป็นหลายขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น โดยกำหนดตามพื้นที่ระดับจังหวัดเป็นในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล โดยใช้สถิติการกำหนดสัดส่วน และ

ขั้นตอนที่ 2 แบบชั้นเป็นระดับอำเภอของพื้นที่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีและใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย โดยเลือกตัวแทนของประชากรตามสัดส่วนตามพื้นที่ที่ได้กำหนดไว้ดังตาราง

ตารางที่ 3.1 การกำหนดสัดส่วนของประชากรและกลุ่มตัวอย่างประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ขั้นการสุ่ม	อำเภอ	พื้นที่	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
ขั้นตอนที่ 1	จังหวัดสุราษฎร์ธานี	จังหวัดสุราษฎร์ธานี	1,073,663	400
		ในเขตเทศบาล	442,548	165
		นอกเขตเทศบาล	631,115	235
ขั้นตอนที่ 2	ในเขตเทศบาล			

ชั้นการสุ่ม	อำเภอ	พื้นที่	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
	(165 คน)	เทศบาลนครสุราษฎร์ธานี	131,857	49
		เทศบาลตำบลวัดประตู่	19,782	7
		เทศบาลตำบลขุนทะเล	19,162	7
		เทศบาลตำบลกาญจนดิษฐ์	9,403	4
		เทศบาลตำบลท่าทองใหม่	7,121	3
		เทศบาลตำบลช้างซ้าย	11,134	4
		เทศบาลนครเกาะสมุย	67,448	25
		เทศบาลตำบลเกาะพะงัน	7,649	3
		เทศบาลตำบลตลาดไชยา	5,143	2
		เทศบาลตำบลพุมเรียง	7,858	3
		เทศบาลตำบลท่าชนะ	2,877	1
		เทศบาลตำบลท่าขนอน	1,847	1
		เทศบาลตำบลบ้านเขี้ยวหวาน	4,540	2
		เทศบาลตำบลบ้านตาขุน	2,372	1
		เทศบาลตำบลพนม	4,913	2
		เทศบาลตำบลคลองชะอุ่น	9,753	4
		เทศบาลตำบลท่าฉาง	4,646	2
		เทศบาลเมืองนาสาร	19,058	7
		เทศบาลตำบลบ้านนา	3,231	1
		เทศบาลตำบลเคียนซา	1,672	1
		เทศบาลตำบลบ้านเสด็จ	19,410	7
		เทศบาลตำบลเวียงสระ	9,321	3
		เทศบาลตำบลบ้านส้อง	17,555	7
		เทศบาลตำบลเขานิพนธ์	6,776	3
		เทศบาลตำบลทุ่งหลวง	11,231	4
		เทศบาลตำบลบางสวรรค์	4,157	2
		เทศบาลตำบลย่านดินแดง	2,353	1
		เทศบาลเมืองท่าข้าม	18,271	7
	นอกเขตเทศบาล (235 คน)			
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี)	19,015	7
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอกาญจนดิษฐ์)	81,451	30
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอดอนสัก)	24,915	9
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอเกาะพะงัน)	11,043	4
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอไชยา)	38,645	14
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอท่าชนะ)	51,817	19

ชั้นการสุ่ม	อำเภอ	พื้นที่	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอศรีรัตนนิคม)	42,319	16
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอบ้านตาขุน)	9,138	3
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอพนม)	24,465	9
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอท่าฉาง)	29,535	11
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอบ้านนาสาร)	50,723	19
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอบ้านนาเดิม)	20,842	8
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอเคียนซา)	27,672	10
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอพุนพิน)	75,295	28
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอชัยบุรี)	28,323	11
		นอกเขตเทศบาล (อำเภอวิภาวดี)	15,855	6

เกณฑ์คัดเข้า

1. เป็นประชาชนตามทะเบียนบ้านในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
2. ต้องเป็นผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 ขึ้นไป
3. ใน 1 ครอบครัวสามารถตอบแบบสอบถามได้เพียง 1 ท่านเท่านั้น เพื่อป้องกันมูลค่าผลการวิจัยนับซ้ำจากผลกระทบของแอลกอฮอล์
4. เป็นผู้ยินยอมให้สัมภาษณ์ข้อมูล ทั้งนี้ไม่ใช่เกิดจากภาวะจำยอม

เกณฑ์คัดออก

1. กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เต็มใจเข้าร่วมการศึกษา
 2. มีอายุต่ำกว่า 18 ปีขึ้นไป
 3. ไม่ได้เป็นประชาชนตามทะเบียนบ้านในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
2. กลุ่มสถานประกอบการและร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่าจากรายงานจำนวนใบอนุญาตจำหน่ายสุราที่ได้รับใบอนุญาตต่อประชากรหนึ่งพันคนของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ในปีพ.ศ. 2561 เท่ากับ 12.5 (พลเทพ วิจิตรคุณากรและคณะ, 2564) โดยที่ประชากรในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เท่ากับ 1,063,501 คน (กรมการปกครอง, 2561) ดังนั้น สถานประกอบการและร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ได้รับใบอนุญาตประมาณ 13,294 ราย การคำนวณกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการกำหนดขนาดตัวอย่างสำหรับการวิจัยในงานสาธารณสุข (บุญญพัฒน์ ไชย์เมล์, 2556) ใช้สูตรการประมาณสัดส่วน (ทราบประชากร) ดังนี้

$$n = \frac{NZ_{\alpha/2}^2 p(1-p)}{[e^2(N-1)] + [Z_{\alpha/2}^2 p(1-p)]}$$

โดยที่

- N คือ จำนวนประชากร เท่ากับ 13,294 ราย
- Z คือ ระดับความเชื่อมั่น เท่ากับ 1.96
- p คือ สัดส่วนความเสี่ยงต่อปัญหาแอลกอฮอล์ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี เท่ากับ 0.344
- e คือ ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ เท่ากับ 0.10

เมื่อแทนค่าสูตร คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้จำนวน 86.14 เพื่อป้องกันการคลาดเคลื่อนและสอดคล้องกับแนวคิดการประเมินมูลค่าเต็มใจจ่าย ผู้วิจัยจึงรวบรวมขนาดตัวอย่าง เท่ากับ 100 กลุ่มตัวอย่าง (ผู้ประกอบการ)

เกณฑ์คัดเข้า

1. เป็นสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่ได้รับใบอนุญาตจำหน่ายสุรา
2. ต้องเป็นผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 ขึ้นไป
3. สถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่อนุญาตให้ลูกค้าดื่มได้ภายในร้าน
4. เป็นผู้ยินยอมให้สัมภาษณ์ข้อมูล ทั้งนี้ไม่ใช่เกิดจากภาวะจำยอม

เกณฑ์คัดออก

1. กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เต็มใจเข้าร่วมการศึกษา
 2. มีอายุต่ำกว่า 18 ปี
 4. ไม่เกี่ยวข้องกับสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
 5. สถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตจำหน่ายสุรา
 6. สถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ไม่อนุญาตให้ลูกค้าดื่มได้ภายในร้าน
- ทั้งนี้ก่อนคัดผู้เข้าร่วมโครงการในการตอบแบบสอบถามนั้นเมื่อสุ่มกลุ่มตัวอย่างตามกลุ่มที่คัดเข้าแล้ว คณะผู้วิจัยจะชี้แจงและเชิญอาสาสมัครในการเข้าร่วมโครงการตามหลักจริยธรรมในมนุษย์รวมถึงต้องมีความยินยอมสมัครเข้าร่วมโครงการด้วยความสมัครใจผู้เข้าร่วมโครงการเมื่อรู้สึกไม่สบายใจสามารถออกจากโครงการได้ตลอดเวลาและไม่ก่อให้เกิดผลเสียต่ออาสาสมัครเข้าร่วมโครงการสามารถพักอาจเหนื่อยลำหรือเบื่อหน่ายต่อการให้สัมภาษณ์อาจไม่สบายใจในการตอบคำถามบางข้อซึ่งเป็นความรู้สึกในใจหรือเรื่องส่วนตัวหากอาสาสมัครไม่พร้อมที่จะให้ข้อมูลก็สามารถพักการสัมภาษณ์พนักงานสัมภาษณ์จะสอบถามประเด็นอื่นจนกว่าจะพร้อมให้ข้อมูลหรือจะยุติการให้สัมภาษณ์เมื่อไรก็ได้

อนึ่ง เหตุผลของการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในกรณีกลุ่มประชาชนทั่วไปจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่ใช้ศึกษา งานวิจัยนี้นั้น ทีมวิจัยได้ทบทวนวรรณกรรม เอกสารวิชาการ แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง หลักการวิจัยทางเศรษฐศาสตร์ ดังนั้นเหตุผลในการใช้กลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1. การเมาแล้วขับส่งผลกระทบต่อสังคมไม่ใช่เฉพาะกับนักดื่มเพียงอย่างเดียว ดังนั้น การศึกษาที่ครอบคลุมประชากรทั่วไปจึงสามารถสะท้อนถึงความเต็มใจของสังคมทั้งหมดที่จะจ่ายเพื่อลดปัญหา ผลกระทบจากการเมาแล้วขับ ทั้งนี้ปัญหาการเมาแล้วขับไม่ได้จำกัดเฉพาะกับนักดื่มหรือนักดื่มที่ขับรถ แต่ส่งผลกระทบต่อคนทุกกลุ่ม การเลือกกลุ่มตัวอย่างเฉพาะเจาะจงอาจทำให้ข้อมูลที่ได้ไม่ครอบคลุมทุกมิติของปัญหา การแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการกระทำของกลุ่มหนึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากประชากรส่วนใหญ่ การเลือกเฉพาะนักดื่มอาจไม่ได้ให้ข้อมูลที่สะท้อนถึงความเต็มใจจะจ่ายของประชากรทั้งหมด

2. กรณีผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับ อาจเป็นคนที่ไม่ได้ดื่มหรือขับรถ แต่ในเชิงเศรษฐศาสตร์ พบว่ากลุ่มคนเหล่านี้มีส่วนเกี่ยวข้องในการรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจและสังคมทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมถึงการเมาแล้วขับสร้างภาระทางการเงินให้กับทั้งระบบการรักษาพยาบาล การประกันภัย และค่าเสียหายอื่น ๆ ซึ่งเป็นภาระร่วมที่ประชาชนทั่วไปต้องรับผิดชอบ ดังนั้นการออกมาตรการทางกฎหมายหรือการเงินเพื่อแก้ปัญหการเมาแล้วขับ ประชาชนมีส่วนจำเป็น และหากนำมาใช้ต้องได้รับการสนับสนุนจากประชาชนทั่วไป ไม่ใช่เพียงกลุ่มนักดื่มเท่านั้น

3. การเป็นกลางและการลดอคติของการเลือกกลุ่มตัวอย่างในการดำเนินการวิจัย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความแม่นยำและไม่เกิดการบิดเบือน การคัดเลือกประชาชนทั่วไปช่วยลดอคติที่อาจเกิดจากกลุ่มนักดื่มที่อาจมีมุมมองที่ไม่สอดคล้องกับสังคมในวงกว้าง รวมถึงประชากรทั่วไปมีมุมมองที่หลากหลายเกี่ยวกับปัญหาการเมาแล้วขับ จึงช่วยให้การประเมินความเต็มใจจะจ่ายเพื่อลดปัญหานี้มีความแม่นยำและสมบูรณ์มากขึ้น

4. เหตุผลที่ไม่คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาเพียงเฉพาะกลุ่มที่เป็นนักดื่มหรือนักดื่มแล้วขับ เนื่องจากกลุ่มนักดื่มมีอคติและแรงจูงใจที่แตกต่างกัน เช่น อคติในการแสดงเจตนา กล่าวคือ นักดื่มหรือนักดื่มที่ขับรถอาจไม่เห็นด้วยหรือไม่เต็มใจที่จะจ่ายเพื่อแก้ปัญหาที่พวกเขาอาจเกี่ยวข้องโดยตรง ดังนั้น การเก็บข้อมูลจากกลุ่มนี้อาจไม่สะท้อนถึงมุมมองของสังคมทั้งหมด ประเด็นด้านแรงจูงใจทางเศรษฐศาสตร์ นักดื่มอาจมีความเต็มใจในการจ่ายต่ำเนื่องจากผลกระทบต่อกิจกรรมส่วนตัวของพวกเขา ซึ่งไม่สามารถสะท้อนมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ของการลดปัญหาการเมาแล้วขับในสังคมได้อย่างครบถ้วน

ตารางที่ 3.2 เปรียบเทียบเหตุผลการเลือกกลุ่มตัวอย่างระหว่างประชาชนทั่วไปกับเฉพาะนักดื่ม/นักดื่มแล้วขับ

ประเด็น	ประชาชนทั่วไป	เฉพาะนักดื่ม/นักดื่มแล้วขับ
การสะท้อนภาพรวมของปัญหา	สะท้อนภาพรวมของสังคมที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับ	สะท้อนเฉพาะกลุ่มที่มีพฤติกรรมเกี่ยวข้องกับปัญหา
การลดอคติในการตอบแบบสอบถาม	ลดอคติได้ดี เพราะประชากรมีหลากหลายมุมมอง	อคติจากกลุ่มที่ไม่ต้องการแก้ปัญหาหรือไม่อยากจ่าย
การสร้างการยอมรับในนโยบาย	สร้างการยอมรับในนโยบายจากคนส่วนใหญ่ของสังคม	สร้างการยอมรับจากกลุ่มที่จำกัดเท่านั้น
การสะท้อนความเต็มใจจะจ่ายที่แท้จริง	สะท้อนความเต็มใจจะจ่ายในระดับสังคม	สะท้อนเฉพาะความเต็มใจจะจ่ายของกลุ่มที่มีพฤติกรรมเกี่ยวข้อง
การครอบคลุมทุกกลุ่มที่ได้รับผลกระทบ	ครอบคลุมทุกกลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและทางอ้อม	ไม่ครอบคลุมถึงกลุ่มที่ไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์แต่ได้รับผลกระทบ

ดังนั้น การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนทั่วไปในการศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อแก้ปัญหาการเมาแล้วขับมีความสำคัญเพราะช่วยให้ได้มุมมองที่ครอบคลุมมากขึ้น ทั้งยังลดอคติและสะท้อนถึงมูลค่าที่แท้จริงที่สังคมเต็มใจจะจ่ายเพื่อแก้ไขปัญหา ขณะที่การเลือกเฉพาะนักดื่มหรือนักดื่มแล้วขับอาจทำให้ข้อมูลมีอคติและไม่ครอบคลุมทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับปัญหา

ส่วนเหตุผลการวิจัยที่ใช้กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร่วมด้วยในการวิจัยนี้ มีเหตุผลดังนี้

1. สถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นแหล่งหลักที่ก่อให้เกิดพฤติกรรม การเมาแล้วขับ เนื่องจากลูกค้าของสถานประกอบการเหล่านี้ คือ ผู้บริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงในการขับขี้นพาหนะหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การเก็บข้อมูลจากสถานประกอบการช่วยให้เข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ดื่มโดยตรง รวมถึงอาจได้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับแนวโน้มพฤติกรรม การขับขี้นหลังจากดื่ม เช่น เวลาในการดื่ม ปริมาณการดื่ม และพฤติกรรมเมื่อออกจากร้าน ซึ่งล้วนเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการประเมินการลดความเสี่ยง

2. การวิจัยเพื่อประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากการเมาแล้วขับ ต้องพิจารณาถึงมาตรการที่สามารถนำมาใช้ได้ สถานประกอบการหรือร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เช่น การกำหนด

กฎระเบียบที่เข้มงวดมากขึ้นเกี่ยวกับการจำหน่ายเครื่องดื่ม การให้บริการรถรับส่งหลังดื่ม หรือการติดตั้งมาตรการตรวจจับแอลกอฮอล์ภายในร้าน

3. การศึกษาความเต็มใจจ่าย ต้องการวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ประกอบการหรือเจ้าของร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประเด็นจะเกี่ยวข้องเนื่องกับการยืมดีลงทุน หรือจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงจากการเมาแล้วขับ จากลูกค้าที่ใช้บริการจากร้าน เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับแอลกอฮอล์ การให้ที่พักห้องพักเพื่อให้นักดื่มลดอาการมึนเมา หรือการให้บริการรถรับส่งฟรีหลังดื่ม เป็นต้น

4. การสร้างมาตรการเชิงรุกในการลดอุบัติเหตุ ข้อมูลจากกลุ่มสถานประกอบการยังสามารถใช้ในการสร้างแนวทางและมาตรการเชิงรุก เช่น การสร้างแคมเปญรณรงค์ร่วมกับสถานประกอบการเพื่อลดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ ซึ่งสถานประกอบการเป็นช่องทางที่สำคัญในการสื่อสารข้อมูลนี้ไปยังกลุ่มผู้บริโภคโดยตรง

ดังนั้น งานวิจัยจึงเลือกใช้ผู้ประกอบการหรือเจ้าของร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในการเก็บข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ในงานวิจัยนี้ด้วย เนื่องจากเป็นจุดเริ่มต้นของพฤติกรรมเมาแล้วขับ รวมถึงข้อมูลจากแหล่งนี้สะท้อนพฤติกรรมเสี่ยงได้โดยตรง

3.2 รูปแบบการวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบ cross-sectional study เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม สำหรับการประเมินทางเศรษฐศาสตร์นั้น ใช้วิธี CVM Contingent Valuation Method ในการประเมินมูลค่าต้นทุนที่จับต้องไม่ได้ ทั้งนี้ในส่วนแนวคิด CVM ในการรวบรวมข้อมูลนั้น จะมีการทดสอบแบบสอบถามเพื่อนำมาสู่ค่าความเต็มใจจ่าย (WTP) ของกลุ่ม ตัวอย่าง โดยในงานวิจัยนี้ได้ทำการทดสอบแบบสอบถาม (Pre-test) โดยใช้รูปแบบคำถามปลายเปิดจำนวน 10 ชุดในประชาชนทั่วไป และ 10 ชุดในกลุ่มสถานประกอบการ ทั้ง 2 กลุ่มตัวอย่าง เพื่อทดสอบหาจำนวนเงิน เริ่มต้น (Starting Bid) และทดสอบหาข้อบกพร่อง เพื่อปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความสมบูรณ์ และมีความชัดเจน ก่อนนำไปเก็บข้อมูลตัวอย่าง ซึ่งจากแบบสอบถามที่ทำการทดสอบผลการทดสอบแบบสอบถาม (Pre-test) จะใช้ค่าฐานนิยม (Mode) จากการทดสอบด้วยคำถามปลายเปิด ซึ่งใช้ในการกำหนดจำนวนเงินเริ่มต้นของค่าความเต็มใจจะจ่าย 4 ค่า (ตามแนวคิด CVM) และใช้ประเมินมูลค่าชีวิตเชิงสถิติในรูปแบบของ อรรถประโยชน์ที่เปลี่ยนแปลงโดยอาศัยหลักในการประเมิน WTP

3.3 การสร้างเครื่องมือการวิจัย

การสร้างแบบสอบถามเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถามใช้ในการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานีกับกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานีแบบสอบถามโดยแบ่งออกเป็น 4 ตอน รายละเอียดของแบบสอบถาม ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

ตอนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ

โดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

และกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แบบสอบถามโดยแบ่งออกเป็น 4 ตอน รายละเอียดของแบบสอบถาม ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย

ตอนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการมาแล้วซ้ำ

ตอนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมมาแล้วซ้ำโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

โดยมีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย สำหรับนำไปเก็บข้อมูลภาคสนาม ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษา รวบรวมข้อมูล เอกสาร ตำรา หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางการจัดทำเครื่องมือการวิจัย

ขั้นตอนที่ 2 นำข้อมูลที่ได้จาก ขั้นตอนที่ 1 นำมากำหนดกรอบแนวคิดการจัดทำแบบเก็บข้อมูลและแบบสอบถามเพื่อให้เหมาะสมกับการนำไปเก็บกลุ่มตัวอย่างของการวิจัย

ขั้นตอนที่ 3 จัดทำร่างแบบสอบถาม เพื่อนำไปเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิและคณะกรรมการพิจารณาด้านคุณธรรมจริยธรรม ในขั้นตอนนี้ได้ทดสอบความเที่ยงตรงแบบสอบถามจากผู้ทรงคุณวุฒิ (Validity) ประเมินจากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน โดยใช้วิธี IOC : Item Objective Congruence Index โดยกำหนดเกณฑ์ คือ

ให้คะแนน 1 หมายถึง เหมาะสม สอดคล้องตรงกับวัตถุประสงค์

ให้คะแนน 0 หมายถึง ไม่แน่ใจมีความสอดคล้องวัตถุประสงค์

ให้คะแนน -1 หมายถึง ไม่สอดคล้อง ไม่ตรงกับวัตถุประสงค์

แล้วนำมาคำนวณ ใช้สูตร คือ

ค่าดัชนีความสอดคล้อง = ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ/จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

กำหนดเกณฑ์การคัดเลือก

ค่า IOC คือ ค่า IOC = 1 เลือกใช้

ค่า IOC = 0.50 – 0.99 พิจารณาปรับปรุงเนื้อหา และ

ค่า IOC = ต่ำกว่า 0.50 ให้ตัดทิ้ง

ขั้นตอนที่ 4 นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดสอบ (Pre-test) กับกลุ่มตัวอย่าง และการประเมินค่าเริ่มต้นของมูลค่าความเต็มใจจ่าย (bid) เพื่อดูถึงคุณภาพรวมข้อบกพร่องของแบบเก็บข้อมูล ในขั้นตอนนี้ได้ใช้วิธีการหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามโดยผลการทดสอบมีค่าสัมประสิทธิ์ของความเชื่อถือได้ เท่ากับ 0.973 ซึ่งมีค่าเข้าใกล้ 1.00 แสดงว่า ข้อมูลในแบบสอบถามมีความเชื่อถือ

ขั้นตอนที่ 5 ปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องของแบบเก็บข้อมูลและแบบสอบถาม เพื่อพร้อมที่จะนำไปเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ประเภทของข้อมูล

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) คือ ข้อมูลที่ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมจากแหล่งที่มีผู้เก็บรวบรวมไว้แล้วด้านการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จากหนังสือเอกสารวิชาการ ตำรา อินเทอร์เน็ต เป็นต้น

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) คือ ข้อมูลที่ผู้วิจัยได้จากการเก็บรวบรวมจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างโดยใช้แบบสอบถาม ในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมินั้น ได้จัดทีมผู้ช่วยเพื่อเก็บข้อมูล และจะมีการอบรมทำความเข้าใจการได้มาซึ่งข้อมูลที่ต้องการและแม่นยำก่อนที่จะนำแบบสอบถามไปทดสอบ โดยจะ

ทดลองให้ผู้ช่วยเก็บข้อมูลก่อน (Pre-test) แล้วนำมาวิเคราะห์ปรับปรุงแก้ไขจุดด้อยทั้งแบบสอบถามและทีมผู้ช่วยเอง ก่อนที่จะทำการเก็บข้อมูลจริงที่นำมาใช้ในการวิจัย

ในการรวบรวมข้อมูลนั้นผลการทดสอบแบบสอบถามและการกำหนดจำนวนเริ่มต้นเพื่อนำมาสู่ความเต็มใจจ่ายของทั้งของประชาชน และผู้ประกอบการงานวิจัยนี้ได้ทำการทดสอบแบบสอบถาม (Pre-test) โดยใช้รูปแบบคำถามปลายเปิดจำนวน 100 ชุด กลุ่มตัวอย่างประชาชนและ จำนวน 10 ชุดสำหรับกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีเพื่อทดสอบหาจำนวนเงิน เริ่มต้น (Starting Bid) และทดสอบหาข้อบกพร่อง เพื่อปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความสมบูรณ์ และมีความชัดเจน ก่อนนำไปเก็บข้อมูลตัวอย่างซึ่งจากแบบสอบถามที่ทำการทดสอบ ทั้งนี้ผลการทดสอบแบบสอบถาม (Pre-test) พบว่า ความเต็มใจจะจ่ายของกลุ่มตัวอย่างประชาชนนั้นมีค่าตั้งแต่ปฏิเสธการจ่ายหรือจ่ายศูนย์บาทต่อเดือนจนถึงสูงสุด 500บาท ต่อเดือน โดยค่าฐานนิยม (Mode) ที่ใช้ในการกำหนดจำนวนเงินเริ่มต้นของค่าความเต็มใจจะจ่ายา ดังตารางที่3.2

ตารางที่ 3.3 ค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าของกลุ่มประชาชนจำนวน 100 ตัวอย่าง

จำนวนเงินเริ่มต้น	จำนวนผู้ตอบ
0	5
10	10
20	15
30	9
40	8
50	11
80	1
100	20
200	9
250	1
300	8
500	3

จากตารางที่ 3.3 พบว่า จำนวนผู้ที่ไม่เต็มใจจะจ่ายถึง 5 คน ส่วนเต็มใจจะจ่ายจำนวน 100 จำนวน 20 คน จ่าย20 บาทจำนวน 15 คน จ่าย50 บาทจำนวน 11 คน และจ่าย 10 บาท จำนวน 10 คน ดังนั้นในการกำหนดจำนวนเงินเริ่มต้นที่เสนอมูลค่าความเต็มใจจะจ่าย พบว่า ค่าฐานนิยม (Mode) ที่ใช้ในการกำหนดจำนวนเงินเริ่มต้นของความเต็มใจจะจ่าย มี 4 ค่า คือ 10,20,50 และ 100 บาทต่อเดือนโดยจะทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ตัวอย่าง

ส่วนความเต็มใจจะจ่ายของกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีนั้นมีค่าตั้งแต่จ่าย 10 บาทต่อเดือนจนถึงสูงสุด 1000บาท ต่อเดือน โดยค่าฐานนิยม (Mode) ที่ใช้ในการกำหนดจำนวนเงินเริ่มต้นของค่าความเต็มใจจะจ่าย มี 4 ค่า ดังตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 ค่าความเต็มใจที่จะจ่ายกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีจำนวน 10 ตัวอย่าง

จำนวนเงินเริ่มต้น	จำนวนผู้ตอบ
0	1
50	2
100	2
300	2
450	1
1000	2

จากตารางที่ 3.4 พบว่า เต็มใจจะจ่าย 50, 100, 300 และ 1000 บาท จำนวน 2 คน และ เต็มใจจะจ่าย 0 และ 450 บาท จำนวน 1 คน ดังนั้นในการกำหนดจำนวนเงินเริ่มต้นที่เสนอมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายพบว่า ค่าฐานนิยม (Mode) ที่ใช้ในการกำหนดจำนวนเงินเริ่มต้นของความเต็มใจจะจ่ายมี 4 ค่า คือ 50, 100, 300 และ 1000 บาทต่อเดือน โดยจะทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 100 ตัวอย่าง

3.5 การจัดทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการจัดทำและการวิเคราะห์ข้อมูลได้ใช้การกำหนดค่าขอบเขตล่างและค่าขอบเขตบนเพื่อที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้ค่าความเต็มใจจะจ่าย กลุ่มประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และกลุ่มผู้ประกอบการได้ดังนี้

การกำหนดค่าขอบเขตล่างและค่าขอบเขตบนของกลุ่มประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตามค่าความเต็มใจจะจ่ายเริ่มต้น ดังตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.5 ค่าขอบเขตบนและค่าขอบเขตล่างของกลุ่มประชาชน

จำนวนเงินราคาเสนอเริ่มต้น	ค่าขอบเขตล่าง(lower bound)	ค่าขอบเขตบน(Upper bound)
Bid 10		
Pr (yes,yes)	20	∞ ,Max
Pr (yes,no)	10	20
Pr (no,yes)	5	10
Pr (no,no)	0	5
Bid 20		
Pr (yes,yes)	40	∞ ,Max
Pr (yes,no)	20	40
Pr (no,yes)	10	20
Pr (no,no)	0	10
Bid 50		
Pr (yes,yes)	100	∞ ,Max

จำนวนเงินราคาเสนอเริ่มต้น	ค่าขอบเขตล่าง(lower bound)	ค่าขอบเขตบน(Upper bound)
Pr (yes,no)	50	100
Pr (no,yes)	25	50
Pr (no,no)	0	25
Bid 100		
Pr (yes,yes)	200	∞ ,Max
Pr (yes,no)	100	200
Pr (no,yes)	50	100
Pr (no,no)	0	50

ส่วนการกำหนดค่าขอบเขตล่างและค่าขอบเขตบนกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตามค่าความเต็มใจจะจ่ายเริ่มต้น ดังตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 ค่าขอบเขตบนและค่าขอบเขตล่างกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

จำนวนเงินราคาเสนอเริ่มต้น	ค่าขอบเขตล่าง(lower bound)	ค่าขอบเขตบน(Upper bound)
Bid 50		
Pr (yes,yes)	100	∞ ,Max
Pr (yes,no)	50	100
Pr (no,yes)	25	50
Pr (no,no)	0	25
Bid 100		
Pr (yes,yes)	200	∞ ,Max
Pr (yes,no)	100	200
Pr (no,yes)	50	100
Pr (no,no)	0	50
Bid 300		
Pr (yes,yes)	600	∞ ,Max
Pr (yes,no)	300	600
Pr (no,yes)	150	300
Pr (no,no)	0	150
Bid 1000		
Pr (yes,yes)	2000	∞ ,Max
Pr (yes,no)	1000	2000
Pr (no,yes)	500	1000
Pr (no,no)	0	500

3.6 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์และข้อมูลที่ใช้ตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1 เพื่อศึกษาบริบท ความคิดเห็นของประชาชน และสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ความถี่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ผล ข้อมูลในส่วนทัศนคติ ใช้มาตรการวัดลิเคิร์ต 5 ระดับเพื่อหาของประเด็นดังกล่าวข้างต้น โดยที่

5 คะแนน = มากที่สุด

4 คะแนน = มาก

3 คะแนน = ปานกลาง

2 คะแนน = น้อย

1 คะแนน = น้อยที่สุด

ความกว้างของอันตรภาคชั้น = (คะแนนสูงสุด-คะแนนต่ำสุด)/จำนวนชั้น

ดังนั้น $= (5-1)/5 = 0.8$

ความกว้างของอันตรภาคชั้นของค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 0.8 ซึ่งได้ค่ามาจากการคำนวณข้างต้น แล้วนำข้อมูลที่ได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยสามารถแปลความหมายได้ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 4.21 -5.00 หมายถึง มากที่สุด

คะแนนเฉลี่ย 3.41 -4.20 หมายถึง มาก

คะแนนเฉลี่ย 2.61 -3.40 หมายถึง ปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 1.81 - 2.60 หมายถึง น้อย

คะแนนเฉลี่ย 1.00 - 1.80 หมายถึง น้อยที่สุด

2. ผลมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

2.1 มูลค่าความเต็มใจจะจ่าย ได้อาศัยแนวคิดการสมมติสถานการณ์เพื่อใช้การประเมินมูลค่าในรูปแบบ Double Bounded Closed -Ended CVM ทั้งนี้ ขั้นตอนที่ 1 จากคำถามแบบเปิด ศึกษามูลค่าความเต็มใจจ่ายขั้นต้นทำการศึกษาและกำหนดมูลค่าเริ่มต้นโดยการแจกแจงความถี่ข้อมูล (Histogram) ซึ่งพิจารณาฐานนิยม (Mode) โดยค่าที่ได้นำไปใช้กำหนดคำถามแบบปิดแบบสอบถามขั้นต่อไป ขั้นตอนที่ 2 เมื่อใช้คำถามแบบปิด คำตอบที่ได้ในส่วนของการตัดสินใจจะเป็นไปได้ โดยความน่าจะเป็นแต่ละทางเลือกจะเป็นค่าจริงที่ได้จากการทำแบบสอบถามสามารถนำมาหามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายด้วยวิธี Nonparametric Statistics โดยเขียนเป็นสมการได้ดังนี้

$$\text{Prob (YY)} + \text{Prob (YN)} + \text{Prob (NY)} + \text{Prob (NN)} = 1$$

โดยที่

$$0 \leq \text{Prob (YY)} \leq 1, 0 \leq \text{Prob (YN)} \leq 1, 0 \leq \text{Prob (NY)} \leq 1, 0 \leq \text{Prob (NN)} \leq 1, \text{ จำแนกความเป็นไปได้ของ}$$

เหตุการณ์ของข้อมูลจากคำถามแบบ Double Bound ดังตาราง

ตารางที่ 3.7 ความเป็นไปได้ของเหตุการณ์ของข้อมูลจากคำถามแบบ Double Bound

Bid ครั้งแรก	Bid ครั้งที่ 2	ความเป็นไปได้	Lower	Upper
Xx	2xx	Pr(Yes, Yes)	2xx	∞
		Pr(Yes, No)	Xx	2xx
	1/2xx	Pr(No, Yes)	1/2xx	xx
		Pr(No, No)	0	1/2xx

จากนั้นใช้แบบจำลองที่นำมาใช้ในเทคนิค CVM คือ แบบจำลองถดถอยของคาเมรอน เรียกว่า “Censored Logistic Regression Model :CLR Model” ทั้งนี้ค่าความเต็มใจจะจ่ายนั้นไม่สามารถทราบค่าที่แท้จริง ทราบแต่ค่าขอบเขตล่าง (Lower) และค่าขอบเขตบน (Upper) สามารถเขียนเป็นสมการ คือ

$$WTP = X\beta + \mu$$

โดยที่

WTP คือ ค่าความเต็มใจที่จะจ่าย

X คือ ตัวแปรอิสระที่กำหนดขนาดของค่าความเต็มใจจะจ่าย

β คือ ค่าสัมประสิทธิ์ตัวแปรอิสระ

μ คือ ค่าความคลาดเคลื่อน

จากสมการดังกล่าวสามารถประมาณค่าด้วยวิธี Maximum Likelihood estimation จะได้ค่า B และ σ ต่อมาใช้ค่าทั้งสองคำนวณหาค่าเฉลี่ยและค่ามัธยฐานของ WTP

ทั้งนี้ในการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายใช้การวิเคราะห์สมการถดถอยแบบจำลอง Censored Regression Model ทำให้สามารถประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายได้ โดยมีสูตรการคำนวณค่าเฉลี่ยของความเต็มใจจ่าย (Mean Willingness to Pay) ของแต่ละรูปแบบการแจกแจงความน่าจะเป็นสะสมของความเต็มใจจ่าย ซึ่งเลือกใช้ฟังก์ชันการแจกแจงสะสม 3 แบบ คือ Lognormal Loglogistic และ Weibull โดยจะเลือกใช้ชนิดของฟังก์ชันการแจกแจงสะสมที่มีค่าสถิติ Log-likelihood ที่มีค่ามากที่สุด หรือติดลบน้อยที่สุด

2.2 มูลค่าชีวิตเชิงสถิติ

การประเมินมูลค่าชีวิตเชิงสถิติในรูปแบบของอรรถประโยชน์ที่เปลี่ยนแปลงโดยอาศัยหลักในการประเมิน WTP โดยมีแบบจำลองอย่างง่ายดังสมการ

$$VSL = \Delta WTP / \Delta p$$

โดยที่

VSL คือ มูลค่าชีวิตเชิงสถิติ (Value of a Statistical Life)

ΔWTP คือ ความเต็มใจที่จะจ่ายที่เปลี่ยนแปลงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจ

เกิดขึ้น

Δp คือ ความเสี่ยงที่สามารถเปลี่ยนแปลงให้ลดลงได้

3. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากเหตุการณ์การเผาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี การวิเคราะห์ใช้สมการถดถอยเชิงพหุคูณโลจิสติกโมเดลในการวิเคราะห์ผลทั้งนี้

แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์

การวิเคราะห์ใช้สมการถดถอยเชิงพหุคูณโลจิสติกโมเดลในการวิเคราะห์ผล คือ

$$Y = \beta_0 + \beta_i X_i + \dots + \beta_n X_n + u_i$$

ตัวแปรตาม Y คือ การเต็มใจจะจ่าย มีเต็มใจมีค่าเท่ากับ 1 และ ไม่มีเต็มใจ มีค่าเท่ากับ 0

ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย

β_0 คือ ค่าคงที่ (Constant) ของสมการถดถอยและเป็นจุดตัด (Intercept) ของสมการ

- β_i คือ ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย (Regression Coefficient) ของตัวแปรอิสระแต่ละตัว
 X_i คือ ค่าของตัวแปรอิสระ
 n คือ จำนวนตัวแปรอิสระในสมการถดถอย
 μ คือ ค่าความคลาดเคลื่อน
 i คือ ตัวอย่างที่ $i = 1, 2, 3, \dots, n$

ดังนั้นในการศึกษาจึงกำหนดแบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์และคำอธิบายความหมายของตัวแปรอิสระต่าง ๆ จำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1. แบบจำลองประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายกลุ่มตัวอย่างประชาชน คือ

$$WTP_{population} = \beta_0 + \beta_1 gender + \beta_2 income + \beta_3 religion + \beta_4 status + \beta_5 member + \beta_6 accident + \beta_7 knowledge + \beta_8 attitude$$

โดยที่

$\beta_1 gender$	คือ	เพศชายเป็นตัวแปรหุ่น โดย 1 = เพศชาย และ 0 = เพศหญิง
$\beta_2 income$	คือ	รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน (บาท) เป็นตัวแปรเชิงปริมาณ
$\beta_3 religion$	คือ	ศาสนา เป็นตัวแปรหุ่น โดย 1 = พุทธ และ 0 = ศาสนาอื่น ๆ
$\beta_4 status$	คือ	สถานภาพการสมรส เป็นตัวแปรหุ่น โดย 1 = โสด และ 0 = สถานภาพการสมรสอื่น ๆ
$\beta_5 member$	คือ	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ
$\beta_6 accident$	คือ	ได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้อื่นดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นตัวแปรหุ่น โดย 1 = ไม่เคยและ 0 = เคย
$\beta_7 knowledge$	คือ	ระดับความรู้ข้อกฎหมายการเมาแล้วขับเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ
$\beta_8 attitude$	คือ	ทัศนคติด้านผลกระทบการเมาแล้วขับเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ

2. แบบจำลองประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

$$WTP_{entrepreneur} = \beta_0 + \beta_1 age + \beta_2 edu + \beta_3 income + \beta_4 knowledge + \beta_5 attitude$$

$\beta_1 age$	คือ	อายุ (ปี) เป็นตัวแปรเชิงปริมาณ
$\beta_2 edu$	คือ	ระดับการศึกษาสูงสุด ประกอบด้วยต่ำกว่าหรือเทียบเท่าอนุปริญญาตรี/ปวส. และปริญญาตรีหรือสูงกว่าปริญญาตรี
$\beta_3 income$	คือ	รายได้สุทธิต่อเดือน (บาท) เป็นตัวแปรเชิงปริมาณ
$\beta_4 knowledge$	คือ	ระดับความรู้ข้อกฎหมายการเมาแล้วขับเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ
$\beta_5 attitude$	คือ	ทัศนคติด้านผลกระทบการเมาแล้วขับเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ

ทั้งนี้ได้ใช้ค่า Odds Ratio แสดงโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ว่าเป็นกี่เท่าของโอกาสที่จะไม่เกิดเหตุการณ์
ทั้งนี้สามารถสรุปการวิเคราะห์ข้อมูลดังตารางที่ 3.8

ตารางที่ 3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล

วัตถุประสงค์	เทคนิคที่ใช้	กลุ่มตัวอย่าง	เครื่องมือใช้วิจัย	สถิติ
1. เพื่อศึกษาบริบท ความคิดเห็นของ ประชาชนและสถาน ประกอบ การ จำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ต่อการ เมาแล้วขับในจังหวัด สุราษฎร์ธานี	แบบสอบถาม และ คำถามปลายปิด และปลายเปิด	ป ร ะ ช า ช น ใน จังหวัดสุราษฎร์ ธานีและสถาน ประกอบ การ จำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์	แบบสอบถาม	ความถี่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ค่า เบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. เพื่อประเมินมูลค่า ความเต็มใจจะจ่าย และมูลค่าชีวิตเชิง สถิติจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับใน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	มูลค่าความเต็มใจ จะจ่ายและมูลค่า ชีวิตเชิงสถิติ	ป ร ะ ช า ช น ใน จังหวัดสุราษฎร์ ธานีและสถาน ประกอบ การ จำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์	แบบสอบถาม	ค่าเฉลี่ย มัธยฐาน ค่าร้อยละ ฐาน นิยม ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน และ วิธีการทางอ้อม Indirect Method Contingent Method (CVM)
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ มีความสัมพันธ์กับค่า ความเต็มใจจ่ายเพื่อ ลดการสูญเสียจาก พฤติกรรมการเมา แล้วขับในจังหวัดสุ ราษฎร์ธานี	ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์	ป ร ะ ช า ช น ใน จังหวัดสุราษฎร์ ธานีและสถาน ประกอบ การ จำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์	แบบสอบถาม	สมการถดถอยใน แบบจำลอง ถดถอยโลจิตติก (Logit Model)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการสำรวจข้อมูลในงานวิจัยประกอบด้วย กลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี กับกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีด้วยแบบสอบถาม ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ คือ เพื่อศึกษาบริบท ความคิดเห็นของประชาชนและสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี การวิเคราะห์ผลการวิจัย ประกอบด้วยประเด็นดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
2. ผลการวิเคราะห์บริบท ความคิดเห็นของประชาชนการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
3. ผลการวิเคราะห์บริบท ความคิดเห็นของสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
4. ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการมาแล้วขับของกลุ่มประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
5. ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
6. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

4.1 ผลการวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ตัวอย่าง คือ กลุ่มประชาชนทั่วไป และกลุ่มผู้ประกอบการ ดังนี้

4.1.1 ผลการวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลทั่วไปกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบไปด้วยข้อมูล เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ศาสนา สถานภาพการสมรส สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามในครัวเรือน จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ผลการวิเคราะห์ ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ผลการวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลทั่วไปกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
1.เพศ		
หญิง	236	59.00
ชาย	164	41.00

ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
2.อายุ		
ต่ำกว่า 20-29 ปี	52	13.00
30-39 ปี	178	44.50
40-49 ปี	39	9.75
50 ขึ้นไป	131	32.75
3.ระดับการศึกษา		
มัธยมตอนต้น	39	9.75
มัธยมตอนปลาย/ปวช.	117	29.25
อนุปริญญาตรี/ปวส.	32	8.00
ปริญญาตรี	74	18.50
สูงกว่าปริญญาตรี	138	34.50
4.อาชีพ		
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	15	3.75
ธุรกิจส่วนตัว	115	28.75
เกษตรกร/รับจ้าง	230	57.50
พนักงานบริษัทเอกชน	40	10.00
5.รายได้สุทธิต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม		
ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท	312	78.00
15,001-25,000 บาท	60	15.00
25,001 ขึ้นไป	28	7.00
6.รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน		
ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท	90	22.50
15,001-25,000 บาท	81	20.25
25,001-35,000 บาท	24	6.00
35,001-45,000 บาท	52	13.00
45,001-55,000 บาท	39	9.75
ตั้งแต่ 55,001 บาทขึ้นไป	114	28.50
7. ศาสนา		
พุทธ	378	94.50
อิสลาม	22	5.50
8. สถานภาพการสมรส		
โสด	339	84.75
สมรส หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่	61	15.25
9.สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามในครัวเรือน		
หัวหน้าครอบครัว	23	5.75

ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว	28	7.00
บุตร-ธิดา ของหัวหน้าครอบครัว	317	79.25
ญาติของหัวหน้าครอบครัว	31	7.75
10.จำนวนสมาชิกในครัวเรือน		
1-3 คน	293	73.25
4-6 คน	107	26.75

จากตาราง ลักษณะข้อมูลทั่วไปกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า เพศหญิง ร้อยละ 59.00 และเพศชาย ร้อยละ 41.00 อายุ 30-39 ปี ร้อยละ 44.50 รองลงมา 50 ขึ้นไป ร้อยละ 32.75 และ 40-49 ปี ร้อยละ 9.75 ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 34.50 รองลงมา มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 29.25 และต่ำกว่าประถมศึกษา ร้อยละ 0.25 อาชีพเกษตรกร/รับจ้าง ร้อยละ 57.50 ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 28.75 รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.75 รายได้สุทธิต่อเดือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ร้อยละ 78.00 รองลงมา 15,001-25,000 บาท ร้อยละ 15.00 และ ตั้งแต่ 55,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 7.00 รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ตั้งแต่ 55,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 28.50 รองลงมา ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ร้อยละ 22.50 และ 25,001-35,000 บาท ร้อยละ 6.00 ศาสนาพุทธ ร้อยละ 94.50 รองลงมา อิสลาม ร้อยละ 5.50 สถานภาพการสมรส โสด ร้อยละ 84.75 และสมรส หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ ร้อยละ 15.25 สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามในครัวเรือนบุตร-ธิดา ของหัวหน้าครอบครัว ร้อยละ 79.25 รองลงมา ญาติของหัวหน้าครอบครัว ร้อยละ 7.75 และหัวหน้าครอบครัว ร้อยละ 5.75 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน 1-3 คน ร้อยละ 73.25 และ 4-6 คน ร้อยละ 26.75

4.1.2 ผลการวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลทั่วไปกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบไปด้วยข้อมูล เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส รายได้สุทธิต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม รายได้จากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สุทธิต่อเดือน(หลังหักภาษีแล้ว) ศาสนา ผลการวิเคราะห์ ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ลักษณะข้อมูลทั่วไปกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
1.เพศ		
หญิง	29	29.00
ชาย	71	71.00
2.อายุ		
ต่ำกว่า 30-39 ปี	27	27.00
40-49 ปี	33	33.00
50-59 ปี ขึ้นไป	40	25.00

ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
3.ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าหรือเทียบเท่าอนุปริญาตรี/ปวส.	68	68.00
ปริญาตรีหรือสูงกว่าปริญาตรี	32	32.00
4. สถานภาพการสมรส		
โสด	84	84.00
สมรส	16	16.00
5.รายได้หลักสุทธิต่อเดือน		
ต่ำกว่า 15,001-25,000 บาท	30	30.00
25,001-35,000 บาท	21	21.00
35,001-45,000 บาทขึ้นไป	49	49.00
6.รายได้จากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สุทธิต่อเดือน(หลังหักภาษีแล้ว)		
5,001-15,000 บาท	37	37.00
15,001-25,000 บาท	27	27.00
25,001-35,000 บาท ขึ้นไป	36	36.00

จากตาราง พบว่า กลุ่มตัวอย่างเพศชาย ร้อยละ 71.00 และหญิง ร้อยละ 29.00 อายุ 40-49 ปี ร้อยละ 33.00 ต่ำกว่า 30-39 ปี ร้อยละ 27.00 และ 50-59 ปีขึ้นไป ร้อยละ 25.00 ระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเทียบเท่าอนุปริญาตรี/ปวส. ร้อยละ 68.00 และปริญาตรีหรือสูงกว่าปริญาตรี ร้อยละ 32.00 สถานภาพโสด ร้อยละ 84.00 และสมรส ร้อยละ 16.00 รายได้หลักสุทธิต่อเดือน 35,001-45,000 บาทขึ้นไป ร้อยละ 49.00 รองลงมาต่ำกว่า 15,001-25,000 บาท ร้อยละ 30.00 และ 25,001-35,000 บาท ร้อยละ 21.00 รายได้จากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สุทธิต่อเดือน (หลังหักภาษีแล้ว) 5,001-15,000 บาท ร้อยละ 37.00 รองลงมา 25,001-35,000 บาท ขึ้นไป ร้อยละ 36.00 และ 15,001-25,000 บาท ร้อยละ 27.00

4.2 ผลการวิเคราะห์บริบท ความคิดเห็นของประชาชนจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

4.2.1 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย พฤติกรรมการดื่มใน 12 เดือนที่ผ่านมา ความถี่ในการดื่ม ประเภทแอลกอฮอล์ที่ดื่ม ประเภทร้านที่ซื้อ พฤติกรรมการเมาแล้วขับ ค่าใช้จ่ายการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ ผลการวิเคราะห์ ดังนี้

ตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์กลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์	ความถี่	ร้อยละ
ใน 12 เดือนที่ผ่านมาดื่มแอลกอฮอล์		
ดื่ม	209	52.25

พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์	ความถี่	ร้อยละ
ไม่ดื่ม	191	47.75
ใน 30 วันที่แล้วดื่มบ่อยครั้ง		
ไม่ดื่มใน 30 วันที่แล้ว	98	46.89
ทุกวัน (7/สัปดาห์)	37	17.70
เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์)	17	8.13
วันเว้นวัน (3-4 วัน/สัปดาห์)	20	9.57
ทุกสัปดาห์ (1- 2 วัน/สัปดาห์)	37	17.70
ประเภทแอลกอฮอล์ที่ดื่ม		
สุราผสมน้ำผลไม้/สุราผสมน้ำหวาน	104	9.13
เหล้าปั่น	187	16.42
ไวน์คูลเลอร์	68	5.97
เบียร์	173	15.19
สุราสี/สุราแดง	134	11.76
สุราแช่พื้นบ้าน	68	5.97
ไวน์องุ่น/แชมเปญ/ไวน์ผลไม้	181	15.89
ยาตองเหล้า/สุราจีน	168	14.75
สุราขาว/สุรากลั่นชุมชน	56	4.92
12 เดือนที่ผ่านมาซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ร้านชำ	54	18.06
ร้านมินิมาร์ท	57	19.06
ร้านยาตองและซุ้มเหล้า	45	15.05
ร้านขายอาหารตามสั่ง	41	13.71
สวนอาหาร ภัตตาคาร รีสอร์ท โรงแรม	37	12.37
ร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง)	26	8.70
ร้านขายเครื่องดื่มประเภทนมและกาแฟ	39	13.04
12 เดือนที่ผ่านมาท่านดื่มแอลกอฮอล์		
บ้านตนเอง	51	17.83
บ้านคนอื่น	39	13.64
ร้านอาหาร	56	19.58
ผับ บาร์ คาราโอเกะ	21	7.34
งานเลี้ยง เช่น งานแต่งงาน งานศพ	48	16.78
งานบุญประเพณีวัฒนธรรม	44	15.38
งานรื่นเริง เช่น คอนเสิร์ต	27	9.44
12 เดือนที่ผ่านมาท่านเคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้าน		
เคยไปดื่ม	282	70.50
ไม่เคยไปดื่ม	118	29.50

พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์	ความถี่	ร้อยละ
การขับขี้นหลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ไม่ขับขี้นยานพาหนะทันที	42	10.50
ขับขี้นยานพาหนะทันที	358	89.50
วิธีการเดินทางกลับบ้านเมื่อดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน/ที่อื่น ๆ		
เดินเท้า	24	20.00
รถจักรยานยนต์/รถยนต์	50	42.67
รถรับจ้าง/รถโดยสารสาธารณะ	31	25.83
อาศัยโดยสารกับเพื่อน/คนรู้จัก	15	12.50
เหตุผลที่เดินทางกลับหลังจากดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้านด้วยการขับรถโดยตนเอง		
ที่พักอาศัยอยู่ห่างไกล	35	33.98
ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ	35	33.98
ประหยัดค่าใช้จ่าย	2	1.94
ไม่อยากจอดยานพาหนะส่วนตัวทิ้งไว้	7	6.80
คิดว่าตนเองสามารถขับขี้นยานพาหนะของตนเองได้	24	23.30
ใน 12 เดือนที่แล้วได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของตนเอง		
เคย	10	2.50
ไม่เคย	390	97.50
ใน 12 เดือนที่แล้วได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของผู้อื่น		
เคย	28	7.00
ไม่เคย	372	93.00
เหตุที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม <u>การเมาแล้วขับของผู้อื่น</u>		
นั่งบนรถที่ผู้ขับดื่มแอลกอฮอล์	16	57.14
นั่งบนรถที่ผู้ขับไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์แต่คู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์	1	3.57
นั่งบนรถทั้งผู้ขับและคู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์	8	28.57
นั่งบนรถไม่แน่ใจว่าผู้ขับ คู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์	2	7.14
ไม่ได้นั่งบนรถ (เดินบนถนน / ทางเท้า) และถูกรถชนที่ผู้ขับดื่มแอลกอฮอล์เฉี่ยวชน	1	3.57

จากตาราง พบว่า พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ใน 12 เดือนที่ผ่านมา ดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 52.25 และไม่ได้ดื่ม ร้อยละ 47.75 พฤติกรรมการดื่มใน 30 วันที่ผ่านมา พบว่า ไม่ได้ดื่ม ร้อยละ 46.89 รองลงมา ดื่มทุกวัน (7/สัปดาห์) ทุกสัปดาห์ (1- 2 วัน/สัปดาห์) ร้อยละ 17.70 และ 1-3 วัน ร้อยละ 1.44 ประเภทแอลกอฮอล์ที่ดื่มเป็นไวน์องุ่น/แชมเปญ/ไวน์ผลไม้ ร้อยละ 15.89 รองลงมา ยาดองเหล้า/สุราจีน ร้อยละ 14.75 และสุรา

ขาว/สุรากลั่นผสมชน ร้อยละ 4.92 สถานที่ซื้อแอลกอฮอล์ ร้านมินิมาร์ท ร้อยละ 19.06 ร้านชำ ร้อยละ 18.06 และร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์ คาราโอเกะ (สถานบันเทิง) ร้อยละ 8.70 สถานที่ดื่มแอลกอฮอล์ร้านอาหาร ร้อยละ 19.58 รองลงมา บ้านตนเอง 17.83 และผับ บาร์ คาราโอเกะ ร้อยละ 7.34 เคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้าน ร้อยละ 70.50 ไม่เคยร้อยละ 29.50 พฤติกรรมการเมาแล้วขับ พบว่า ขับขี่ยานพาหนะทันที ร้อยละ 89.50 และ ไม่ขับขี่ยานพาหนะทันที ร้อยละ 10.50 พาหนะที่ใช้รถจักรยานยนต์/รถยนต์ ร้อยละ 46.67 รองลงมาได้รับจ้าง/รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 25.83 และอาศัยโดยสารกับเพื่อน/คนรู้จัก ร้อยละ 12.50 เหตุผลที่เดินทางกลับหลังจากดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้านด้วยการขับรถโดยตนเอง ที่พักอาศัยอยู่ห่างไกลและไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ ร้อยละ 33.98 คิดว่าตนเองสามารถขับขี่ยานพาหนะของตนเองได้ ร้อยละ 23.30 และ ประหยัดค่าใช้จ่าย ร้อยละ 1.94 ใน 12 เดือนที่แล้วไม่เคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของตนเองสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถ/รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 97.50 และ เคย ร้อยละ 2.50 ใน 12 เดือนที่แล้วไม่เคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราของผู้อื่น/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถ/รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 93.00 และ เคย ร้อยละ 7.00 สาเหตุที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของผู้อื่น คือ นั่งบนรถที่ผู้ขับดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 57.14 รองลงมานั่งบนรถทั้งผู้ขับและคู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 28.57 ไม่ได้นั่งบนรถ (เดินบนถนน / ทางเท้า) และถูกรถชนที่ผู้ขับดื่มแอลกอฮอล์เฉี่ยวชน ร้อยละ 3.57

จากพฤติกรรมการพฤติกรรมการเมาแล้วขับของกลุ่มตัวอย่างประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ส่งผลต่อการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุทั้งจากตนเองสุราและการเมาแล้วขับของผู้อื่น ส่งผลต่อการเกิดค่าใช้จ่าย ต้นทุนจากการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุ ทั้งนี้ได้นำมาวิเคราะห์โดยใช้แนวคิดต้นทุนเศรษฐศาสตร์ ประกอบด้วย ต้นทุนทางตรง (ค่าใช้จ่ายทางตรงทางการแพทย์, รายได้ที่ลดลงของตนเอง, รายได้ของผู้เฝ้าไข้ที่ต้องดูแล, ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม/ ชดใช้ทรัพย์สินที่เสียหาย, ค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องคดี) และต้นทุนทางอ้อม (ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทางการแพทย์, ค่าเสียโอกาสขาดงานของตนเอง, ค่าเสียโอกาสขาดงานของผู้เฝ้าไข้) ผลการวิเคราะห์ ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 ค่าใช้จ่ายการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับของกลุ่มประชาชนทั่วไปจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ค่าใช้จ่าย	ต้นทุนทางตรง	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ต้นทุนทางอ้อม	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ
สาเหตุจากตนเอง	ค่าใช้จ่ายทางตรงทางการแพทย์	1182	7.86	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทางการแพทย์	6,000	46.91
	รายได้ที่ลดลงของตนเอง	1,900	12.64	ค่าเสียโอกาสขาดงานของตนเอง	2,540	19.86
	รายได้ของผู้เฝ้าไข้ที่ต้องดูแล	2,250	14.97	ค่าเสียโอกาสขาดงานของผู้เฝ้าไข้	4,250	33.23
	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม/ ชดใช้ทรัพย์สินที่เสียหาย	9,700	64.53			
รวม		15,032	100		12,790	100

ค่าใช้จ่าย	ต้นทุนทางตรง	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ต้นทุนทางอ้อม	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ
สาเหตุการ เมาแล้วขับ ของผู้อื่น	ค่าใช้จ่ายทางตรงทาง การแพทย์	1,789.29	33.36	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ ไม่ใช่ทางการแพทย์	1,377.14	28.36
	รายได้ที่ลดลงของ ตนเอง	1,933.33	36.04	ค่าเสียโอกาสขาด งานของตนเอง	1,346.15	27.72
	รายได้ของผู้เฝ้าใช้ที่ต้อง ดูแล	1,641.67	30.60	ค่าเสียโอกาสขาด งานของผู้เฝ้าใช้	2,133.33	43.93
รวม		5,364.28	100		4,856.62	

จากตาราง พบว่า ค่าใช้จ่ายการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับของกลุ่มประชาชนทั่วไป จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยที่สาเหตุตนเอง พบว่า ต้นทุนทางตรงเฉลี่ย 15,032 บาทต่อคน และต้นทุนทางอ้อมเฉลี่ย 12,790 บาทต่อคน รวมเฉลี่ย 27,822 บาทต่อคน และสาเหตุการเมาแล้วขับของผู้อื่นต้นทุนทางตรงเฉลี่ย 5,364.28 บาทต่อคน ต้นทุนทางอ้อมเฉลี่ย 4,856.62 บาทต่อคน รวมเฉลี่ย 15077.52 บาทต่อคน

4.2.2. ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไป ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบไปด้วย คำถามเกี่ยวกับความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมา และทัศนคติ การเมา ดังนี้

ตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปใน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

คำถาม	ถูก		ผิด	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจุบันในประเทศไทยใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551	290	72.50	110	27.50
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	277	69.25	123	30.75
ผู้ขับซึ่รถหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย	296	74.00	104	26.00
ประกันสามารถเรียกร้องชดเชยสินไหมได้แม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดจากพฤติกรรมเมาแล้วขับ	296	74.00	104	26.00
หากมีการกระทำผิดซ้ำจากกรณีเมาแล้วขับจะไม่มีบทลงโทษเพิ่มขึ้นในประเทศไทย	272	68.00	128	32.00
หากกรณีการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์มีโทษปรับเงินมากกว่า 1,000 บาท	275	68.75	125	31.25
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่นมีโทษปรับและจำคุก	269	67.25	131	32.75

คำถาม	ถูก		ผิด	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
หากเมาแล้วขับแล้วทำให้ผู้อื่นเสียชีวิตจะต้องระวางโทษมากกว่า 15 ปี	273	68.25	127	31.75
หากทำงานในหน่วยงานภาครัฐเมื่อถูกจับกุมข้อหาเมาแล้วขับไม่สามารถทำงานในหน่วยงานนั้นได้	275	68.75	125	31.25
การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์สามารถทดสอบด้วยลมหายใจ ปัสสาวะ เลือด ได้	318	79.50	82	20.50

จากตาราง พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมาไปในเชิงบวก คือ ในข้อคำถามทั้ง 10 ข้อ กลุ่มตัวอย่างจะตอบคำถามได้ ถูกต้อง ร้อยละ 67.25 – 79.50 โดยข้อคำถามที่ตอบถูกต้องมากที่สุด คือ การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์สามารถทดสอบด้วยลมหายใจ ปัสสาวะ เลือด ได้ ร้อยละ 79.50 รองลงมา ผู้ขับขี่รถหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย และประกันสามารถเรียกร้องชดเชยสินไหมได้แม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ (เฉลี่ยค่าตอบผิด) ร้อยละ 74.00 และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่นมีโทษปรับและจำคุก ร้อยละ 67.25

ตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ประเด็น	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
การมีจุดตรวจเมาขับที่ตรวจเข้มบนถนนก็ช่วย ป้องปรามพฤติกรรมดื่ม/เมาขับ และผลกระทบได้	3.92	.831	มาก
การที่ผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับซ้ำ ควรถูกตัดสินโทษจำคุกอย่างเดียว โดยไม่ควรมีการรอลงอาญาหรือรอการกำหนดโทษ	3.95	.878	มาก
หน่วยงานทั้งภาครัฐ-เอกชน-ภาคสังคม มีมาตรการหรือข้อกำหนดกับพนักงาน/บุคลากรในสังกัด มิให้กระทำความผิด ดื่ม/เมาขับ	3.77	.716	มาก
การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับ ตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้	3.78	.708	มาก
รัฐควรมีการจัดการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการเดินทางของบุคคลในช่วงเวลา กลางคืน	3.78	.696	มาก
การจัดระเบียบทางสังคมเป็นหนึ่งในปัจจัยที่มีความสำคัญต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ	3.79	.666	มาก
กฎหมายประเด็นเมาแล้วขับและการบังคับใช้ที่ไม่เข้มงวด ไม่สม่ำเสมอ ส่งเสริมพฤติกรรมดื่มแล้วขับ	3.85	.662	มาก

ประเด็น	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
ทุกคนควรมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดผลกระทบจากสาเหตุเมาแล้วขับ	3.93	.721	มาก
ทุกคนควรมีส่วนร่วมในการจ่ายค่าธรรมเนียม เพื่อการดูแลป้องกันผลจากการเมาแล้วขับ	3.78	.860	มาก
ควรมีบริการ ที่พักชั่วคราวสำหรับผู้ดื่มที่ไม่สามารถเดินทางกลับได้ซึ่งสนับสนุนโดยภาคประชาชน ภาครัฐและสถานประกอบการ	3.82	.680	มาก

ผลการวิเคราะห์ทัศนคติการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า การที่ผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับซ้ำ ควรถูกตัดสินโทษจำคุกอย่างเดียว โดยไม่ควรมีการรอลงอาญาหรือรอการกำหนดโทษ มีค่าเฉลี่ย 3.95 ระดับมาก รองลงมาทุกคนควรมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดผลกระทบจากสาเหตุเมาแล้วขับ มีค่าเฉลี่ย 3.93 ระดับมาก และหน่วยงานทั้งภาครัฐ-เอกชน-ภาคสังคม มีมาตรการหรือข้อกำหนดกับพนักงาน/บุคลากรในสังกัด มิให้กระทำความผิด ดื่ม/เมาขับ มีค่าเฉลี่ย 3.77 ระดับมาก

4.3 ผลการวิเคราะห์บริบท ความคิดเห็นของสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

4.3.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่ายในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย เขตพื้นที่ตั้งร้านค้า ประเภทร้าน ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่จำหน่าย การได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการเมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่นสุรา สาเหตุที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับของผู้อื่น

ตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย

ข้อมูล	ความถี่	ร้อยละ
เขตพื้นที่ตั้งร้านค้า		
เขตเทศบาล	72	72.00
นอกเขตเทศบาล	28	28.00
ประเภทของร้านค้า		
ร้านชำ	40	40.00
ร้านมินิมาร์ท	32	32.00
ร้านยาตอมและซุ้มเหล้า	6	6.00
ร้านขายอาหารตามสั่ง	2	2.00
สวนอาหาร ภัตตาคาร รีสอร์ท โรงแรม	10	10.00
ร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง)	4	4.00
ร้านลูกผสม	6	6.00
ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่จำหน่าย		
สุรา (เหล้าสี เหล้าขาว)	97	32.88
เบียร์	97	32.88

ข้อมูล	ความถี่	ร้อยละ
ไวน์	88	29.83
ยาตองหรือสุราแช่พื้นเมือง	5	1.69
คอกเทล	4	1.36
เหล้าปั่น	4	1.36
ใน 12 เดือนที่แล้วได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของตนเอง		
เคย	4	4.00
ไม่เคย	96	96.00
ใน 12 เดือนที่แล้วได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของผู้อื่น		
เคย	5	5.00
ไม่เคย	95	95.00
เหตุที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของผู้อื่น		
นั่งบนรถที่ผู้ขับดื่มแอลกอฮอล์	1	20.00
นั่งบนรถที่ผู้ขับไม่ดื่มแอลกอฮอล์แต่คู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์	1	20.00
นั่งบนรถทั้งผู้ขับและคู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์	3	60.00

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่ายเขตพื้นที่ตั้งร้านค้า พบว่า เขตเทศบาล ร้อยละ 72.00 และนอกเขตเทศบาล ร้อยละ 28.00 ประเภทร้านค้า ร้อยละ 40.00 รองลงมาร้านมินิมาร์ท ร้อยละ 32.00 และร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง) ร้อยละ 4.00 ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ที่จำหน่ายสุรา (เหล้าสี เหล้าขาว) และเบียร์ ร้อยละ 32.88 รองลงมาไวน์ ร้อยละ 29.83 และ คอกเทล เหล้าปั่น ร้อยละ 1.36 ใน 12 เดือน ผู้ประกอบการไม่เคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของตนเอง ร้อยละ 96.00 เคย ร้อยละ 4.00 ได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของผู้อื่น ไม่เคย ร้อยละ 95.00 เคย ร้อยละ 5.00 สาเหตุที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม**การเมาแล้วขับของผู้อื่น**นั่งบนรถทั้งผู้ขับและคู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 60.00 และนั่งบนรถที่ผู้ขับดื่มแอลกอฮอล์กับนั่งบนรถที่ผู้ขับไม่ดื่มแอลกอฮอล์แต่คู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 20.00

จากพฤติกรรม**การเมาแล้วขับ**กลุ่มผู้ประกอบการพบว่า ได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของตนเองและ ผู้อื่นมีต้นทุนเศรษฐศาสตร์จากการเมาแล้วขับ ดังนี้

ตารางที่ 4.8 ค่าใช้จ่ายการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับของกลุ่มผู้ประกอบการจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ค่าใช้จ่าย	ต้นทุนทางตรง	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ต้นทุนทางอ้อม	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ
สาเหตุจากการที่ตนเอง	ค่าใช้จ่ายทางตรงทางการแพทย์	1,550.00	9.77	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทางการแพทย์	2,400.00	37.80
	รายได้ที่ลดลงของตนเอง	2,666.67	16.81	ค่าเสียโอกาสขาดงานของตนเอง	1,950.00	30.71

ค่าใช้จ่าย	ต้นทุนทางตรง	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ต้นทุนทางอ้อม	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ
	รายได้ของผู้เฝ้าไข้ที่ต้องดูแล	775.00	4.88	ค่าเสียโอกาสขาดงานของผู้เฝ้าไข้	2,000.00	31.50
	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม/ ชดใช้ทรัพย์สินที่เสียหาย	10,875.00	68.54			
รวม		15,866.67	100.00		6,350.00	100.00
สาเหตุการมาแล้วขับของผู้อื่น	ค่าใช้จ่ายทางตรงทางการแพทย์	2,850.00	36.31	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทางการแพทย์	3,500.00	47.40
	รายได้ที่ลดลงของตนเอง	2,000.00	25.48	ค่าเสียโอกาสขาดงานของตนเอง	2,133.33	28.89
	รายได้ของผู้เฝ้าไข้ที่ต้องดูแล	3,000.00	38.22	ค่าเสียโอกาสขาดงานของผู้เฝ้าไข้	1,750.00	23.70
รวม		7,850.00	100.00		7,383.33	100.00

จากตาราง พบว่า ค่าใช้จ่ายการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุจากการมาแล้วขับของผู้ประกอบการจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยที่สาเหตุตนเอง พบว่า ต้นทุนทางตรงเฉลี่ย 15,866.67 บาทต่อคน และต้นทุนทางอ้อมเฉลี่ย 6,350.00 บาทต่อคน รวมเฉลี่ย 22,216.67 บาทต่อคน และสาเหตุการมาแล้วขับของผู้อื่นต้นทุนทางตรงเฉลี่ย 7,850.00 บาทต่อคน ต้นทุนทางอ้อมเฉลี่ย 7,383.33 บาทต่อคน รวมเฉลี่ย 15,233.33 บาทต่อคน

4.3.2 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบไปด้วย คำถามเกี่ยวกับความรู้และการรับรู้ผลกระทบการมา แล้วทัศนคติการมา ดังนี้

ตารางที่ 4.9 ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับความรู้และการรับรู้ผลกระทบการมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

คำถาม	ถูก		ผิด	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะต้องขออนุญาตและต่อใบอนุญาตประจำปี	69	69.00	31	31.00
สามารถจำหน่ายแอลกอฮอล์ในเทศกาล งานบุญประเพณีต่าง ๆ ได้	69	69.00	31	31.00
มีการกำหนดเวลาการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ ระหว่าง 11.00 -14.00 น. และ ตั้งแต่ 17.00 ถึง 24.00 น.	68	68.00	32	32.00
สามารถส่งเสริมการขายชวนเชิญลูกค้าใช้บริการเกี่ยวกับแอลกอฮอล์ผ่านช่องทางโซเชียลมีเดีย เช่น Tiktok facebook ได้	57	57.00	43	43.00

คำถาม	ถูก		ผิด	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
หากมีการโฆษณาในลักษณะให้ข้อมูลความรู้เชิงสร้างสรรค์สังคมสามารถทำได้	61	61.00	39	39.00
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	60	60.00	40	40.00
สามารถขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่บุคคลที่มีอายุมากกว่า 20 ปีบริบูรณ์ แม้ว่าบุคคลนั้นมีอาการเมามาจนครองสติไม่ได้	58	58.00	42	42.00
สามารถดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นอกสถานที่และพื้นที่สาธารณะโดยไม่จำเป็นต้องมีการขออนุญาต	65	65.00	35	35.00
ผู้ขับขี่รถหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย	56	56.00	44	44.00
ไม่สามารถจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในวันเข้าพรรษา วันวิสาขบูชา วันอาสาฬหบูชา วันมาฆบูชา และวันพระ (แรม/ขึ้น 8 ค่ำ และแรม/ขึ้น 15 ค่ำ) ของไทยในทุก ๆ เดือน	61	61.00	39	39.00

จากตาราง พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมาไปในเชิงบวกที่มีค่าร้อยละของความถูกต้องไม่สูงมากนัก คือ ในข้อคำถามทั้ง 10 ข้อ กลุ่มตัวอย่างจะตอบคำถามได้ ถูกต้อง ร้อยละ 57.00 – 69.00 โดยข้อคำถามที่ตอบถูกต้องมากที่สุด คือ การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะต้องขออนุญาตและต่อใบอนุญาตประจำปี และสามารถจำหน่ายแอลกอฮอล์ในเทศกาล งานบุญประเพณีต่าง ๆ ได้ ร้อยละ 69.00 รองลงมา มีการกำหนดเวลาการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ ระหว่าง 11.00 -14.00 น. และ ตั้งแต่ 17.00 ถึง 24.00 น. ร้อยละ 68.00 และผู้ขับขี่รถหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมายร้อยละ 57.20

ตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติการเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ประเด็น	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
การกำหนดความรับผิดชอบแก่ผู้ขายจะทำให้วัฒนธรรมการกินดื่มสร้างสรรค์เปลี่ยนและเป็นการลดทอนเสรีภาพของผู้ขายและผู้ดื่ม	4.26	.643	มากที่สุด
ปัจจัยหลักของอุบัติเหตุจราจรบนถนน คือ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์	4.12	.475	มาก
ช่วงเทศกาลเป็นสาเหตุของการทำให้เกิดอุบัติเหตุเนื่องจากมีรถขับขึ้นถนนเป็นจำนวนมาก กว่าสาเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์	4.15	.623	มาก
การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับ ตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้	4.18	.623	มาก

ประเด็น	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
ควรเพิ่มข้อบังคับในพ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมชดใช้	3.92	.833	มาก
ผู้เกี่ยวข้องทั้งคนดื่มคนขายต้องตระหนักถึงการมีส่วนร่วมรับภาระหากเกิดความเสียหายต่อผู้อื่น	3.82	.921	มาก
การให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทดสอบความเมาสุราของลูกค้าเป็นเรื่องที่ควรกระทำ	4.18	.684	มาก
รัฐควรมีการจัดการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการเดินทางของบุคคลในช่วงเวลา กลางคืน	4.13	.658	มาก
ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรจัดที่พัก/ห้องพักสำหรับผู้มีภาระเมาให้สร้างมาแล้วค่อยขับรถ	3.93	.738	มาก
หากลูกค้าขับรถกลับบ้าน ระหว่างทางถ้าขับชนรถคันอื่นผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต้องร่วมรับผิดชอบผู้เสียหาย	3.58	1.032	มาก

ผลการวิเคราะห์ทัศนคติการเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า การกำหนดความรับผิดชอบผู้ขายจะทำให้วัฒนธรรมการกินดื่มสังสรรค์เปลี่ยนและเป็นการลดทอนเสรีภาพของผู้ขายและผู้ดื่ม ค่าเฉลี่ย 4.26 ระดับมากที่สุด รองลงมา การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับ ตั้งแต่ คนขายคนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้และการให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทดสอบความเมาสุราของลูกค้าเป็นเรื่องที่ควรกระทำ ค่าเฉลี่ย 4.18 ระดับมาก และหากลูกค้าขับรถกลับบ้าน ระหว่างทางถ้าขับชนรถคันอื่นผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต้องร่วมรับผิดชอบผู้เสียหายมีค่าเฉลี่ย 3.58 ระดับมาก

4.4 ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ผลการวิเคราะห์จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำนวนตามจำนวนเงินราคาเริ่มต้นที่เสนอและการตอบสนองราคาเสนอครั้งที่สอง จากการเก็บจากกลุ่มตัวอย่าง 400 ตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนเงินเริ่มต้นของค่าความเต็มใจจะจ่ายเป็น 4 ชุด คือ 10 บาทต่อเดือน 20 บาทต่อเดือน 50 บาทต่อเดือน และ 100 บาทต่อเดือน ซึ่งเป็นค่าจากการทดสอบแบบสอบถาม (Pre-test) จำนวน 100 ชุด ในการคำนวณนิยามของค่าความเต็มใจจะจ่าย ทั้งนี้ผลของค่าความเต็มใจจะจ่ายเป็น ดังนี้

ตารางที่ 4.11 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำนวนตามจำนวนเงินราคาเริ่มต้นที่เสนอและการตอบสนองราคาเสนอครั้งที่สอง

จำนวนเงินราคาเสนอเริ่มต้น	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามและการตอบสนองราคาเสนอครั้งที่สอง				
	จำนวนทั้งหมด	Yes,Yes	Yes,No	No,Yes	No,No
10 บาท/เดือน	100	63	17	9	12
	(100)	(63.00)	(17.00)	(9.00)	(12.00)

20 บาท/เดือน	100	54	17	15	14
	(100)	(54.00)	(17.00)	(15.00)	(14.00)
50 บาท/เดือน	100	17	11	29	43
	(100)	(17.00)	(11.00)	(29.00)	(43.00)
100 บาท/เดือน	100	66	34	0	0
	(100)	(66.00)	(34.00)	(00.00)	(00.00)

จากตาราง 4.11 พบว่า จำนวนเงินราคาเสนอเริ่มต้น 10 บาท/เดือน มีผู้ตอบแบบสอบถาม 63 ตัวอย่าง จำนวนเงิน 20 บาท /เดือน จำนวน 54 ตัวอย่าง จำนวน 50 บาท/เดือน จำนวน 17 ตัวอย่าง และ 100 บาท/เดือน จำนวน 66 ตัวอย่าง หากผู้ตอบแบบสอบถามยอมรับราคาเริ่มต้นผู้สัมภาษณ์จะเพิ่มจำนวนเงินขึ้นเป็นสองเท่าของราคาเสนอเริ่มต้น โดยจากการสำรวจแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามยอมรับราคาเสนอเริ่มต้นเป็น 10 บาท/เดือน และยอมรับราคาเสนอขั้นที่ 2 คือ 20 บาท/เดือน คิดเป็น ร้อยละ 17.00 และเมื่อราคาเสนอเริ่มต้นเป็น 20 บาท/เดือน 50 บาท/เดือนและ 100บาทต่อเดือน ผู้ตอบแบบสอบถามจะยอมรับราคาเสนอขั้นที่สองลดลง คิดเป็นร้อยละ 17.00, 17.00 และ 34.00 ตามลำดับ โดยผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายจากพฤติกรรมการมาแล้วซ้ำของประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ดังตาราง

ตารางที่ 4.12 ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายจากพฤติกรรมการมาแล้วซ้ำของประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ค่าทางสถิติ	ผลการคำนวณ
Intercept (β)	4.2440
Scale (σ)	0.0359
Median WTP	69.66
Mean WTP	69.70
95% Confidence Interval for Mean WTP	64.95-74.77
Log likelihood	-1614.9424

หมายเหตุ: การแจกแจงความน่าจะเป็นแบบ Log-normal มีสูตรคำนวณค่าเฉลี่ยความเต็มใจจ่าย คือ $e^{\mu+0.5\sigma^2}$ และสูตรคำนวณค่ามัธยฐาน คือ e^{μ}

ในการศึกษาเลือกใช้แบบจำลองค่าความเต็มใจจะจ่ายของฟังก์ชันการแจกแจงแบบสะสม lognormal โดยใช้ค่าอนันต์ (∞) แทนค่าขอบบน และใช้ศูนย์ (0) แทนค่าขอบล่าง ซึ่งมีค่าความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากค่าสถิติ Maximum Likelihood Estimation มากที่สุดหรือ ตีลบน้อยที่สุด ทั้งนี้เมื่อแทนค่า Intercept (β) และ Scale (σ) ในสมการหาค่าความเต็มใจจะจ่าย พบว่าค่าเฉลี่ยของประชาชน เท่ากับ 69.70บาทต่อเดือนต่อคน และมีช่วงความเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยของค่าความเต็มใจจะจ่าย ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 อยู่ระหว่าง 64.95-74.77 บาทต่อเดือนต่อคน

ผลการวิเคราะห์มูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี การประเมินมูลค่าชีวิตเชิงสถิติในรูปแบบของอรรถประโยชน์ที่เปลี่ยนแปลงโดยอาศัยหลักในการประเมิน WTP ดังนี้

การประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติโดยในจังหวัดสุราษฎร์ธานีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากถนนต่อประชากร 100,000 คน พบว่าในปี 2563 เท่ากับ 10.44 และในปี 2564 เท่ากับ 11.47 แสดงถึงอัตราเสี่ยงเท่ากับ 1.03 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน จากสูตรจึงประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ คือ $VSL = 69.70 - 0 / 0.0000103$ เท่ากับ 6,766,990.29 บาทต่อคน

ทั้งนี้ หากประมาณการจากอัตราการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงจากอุบัติเหตุของนโยบายของรัฐบาลปฏิญญาโมสโกจากในปี 2564 เท่ากับ 7.92 ดังนั้นที่ 50 เปอร์เซนต์จึงมีค่าเท่ากับ 3.96 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน จากสูตรจึงประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ คือ $VSL = 69.70 - 0 / 0.0000396$ เท่ากับ 1,709,595,96 บาทต่อคน ดังตาราง

ตารางที่ 4.13 ผลการวิเคราะห์มูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

อัตราการเสียชีวิต	ค่าความเต็มใจจะจ่าย (ΔWTP)	ความเสี่ยงที่สามารถเปลี่ยนแปลงให้ลดลงได้ (Δp)	มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ (VSL)
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากถนนต่อประชากร 100,000 คน ปี 2563 เทียบกับ ปี 2564	69.70	0.0000103	6,766,990.29 บาทต่อคน
อัตราการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงจากอุบัติเหตุของนโยบายของรัฐบาลปฏิญญาโมสโกจากในปี 2564	69.70	0.0000396	1,709,595,96 บาทต่อคน

4.5 ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตารางที่ 4.14 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการ จำนวนตามจำนวนเงินราคาเริ่มต้นที่เสนอ และการตอบสนองราคาเสนอครั้งที่สอง

จำนวนเงินราคาเสนอเริ่มต้น	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามและการตอบสนองราคาเสนอครั้งที่สอง				
	จำนวนทั้งหมด	Yes, Yes	Yes, No	No, Yes	No, No
50 บาท/เดือน	25	10	2	4	9
	(100)	(40.00)	(8.00)	(16.00)	(36.00)
100 บาท/เดือน	25	3	3	10	9
	(100)	(12.00)	(12.00)	(40.00)	(36.00)
300 บาท/เดือน	25	8	3	6	8
	(100)	(32.00)	(12.00)	(24.00)	(32.00)

จำนวนเงินราคาเสนอเริ่มต้น	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามและการตอบสนองราคาเสนอครั้งที่สอง				
	จำนวนทั้งหมด	Yes,Yes	Yes,No	No,Yes	No,No
1000 บาท/เดือน	25	0	2	3	20
	(100)	(00.00)	(8.00)	(12.00)	(80.00)

จากตาราง 4.14 พบว่า จำนวนเงินราคาเสนอเริ่มต้น 50 บาท/เดือน มีผู้ตอบแบบสอบถาม 10 ตัวอย่าง จำนวนเงิน 100 บาท /เดือน จำนวน 3 ตัวอย่าง จำนวน 300 บาท/เดือน จำนวน 8 ตัวอย่าง และ 1000 บาท/เดือน จำนวน 0 ตัวอย่าง หากผู้ตอบแบบสอบถามยอมรับราคาเริ่มต้นผู้สัมภาษณ์จะเพิ่มจำนวนเงินขึ้นเป็นสองเท่าของราคาเสนอเริ่มต้น โดยจากการสำรวจแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามยอมรับราคาเสนอเริ่มต้นเป็น 50 บาท/เดือน และยอมรับราคาเสนอครั้งที่ 2 คือ 100 บาท/เดือน คิดเป็น ร้อยละ 8.00 และเมื่อราคาเสนอเริ่มต้นเป็น 100 บาท/เดือน 300 บาท/เดือนและ 1000บาทต่อเดือน ผู้ตอบแบบสอบถามจะยอมรับราคาเสนอครั้งที่สอง คิดเป็นร้อยละ 12.00, 12.00 และ 8.00 ตามลำดับ

ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายจากพฤติกรรมการมาแล้วซ้ำของผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตารางที่ 4.15 ผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายจากพฤติกรรมการมาแล้วซ้ำของกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ค่าทางสถิติ	ผลการคำนวณ
Intercept (β)	5.4021
Scale (σ)	0.0749
Median WTP	221.75
Mean WTP	221.87
95% Confidence Interval for Mean WTP	191.55-256.99
Log likelihood	-306.6855

หมายเหตุ: การแจกแจงความน่าจะเป็นแบบ Log-normal มีสูตรคำนวณค่าเฉลี่ยความเต็มใจจ่าย คือ $e^{\mu+0.5\sigma^2}$ และสูตรคำนวณค่ามัธยฐาน คือ e^{μ}

ในการศึกษาเลือกใช้แบบจำลองค่าความเต็มใจจะจ่ายของฟังก์ชันการแจกแจงแบบสะสม lognormal โดยใช้ค่าอนันต์ (∞) แทนค่าขอบบน และใช้ศูนย์ (0) แทนค่าขอบล่าง ซึ่งมีค่าความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากค่าสถิติ Maximum Likelihood Estimation มากที่สุดหรือ ตีคลบน้อยที่สุด ทั้งนี้เมื่อแทนค่า Intercept (β) และ Scale (σ) ในสมการหาค่าความเต็มใจจะจ่าย พบว่าค่าเฉลี่ยของผู้ประกอบการ เท่ากับ 221.87 บาทต่อเดือนต่อคน และมีช่วงความเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยของค่าความเต็มใจจะจ่าย ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 อยู่ระหว่าง 191.55-256.99บาทต่อเดือนต่อคน

ผลการวิเคราะห์มูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการมาแล้วซ้ำของกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

การประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติโดยในจังหวัดสุราษฎร์ธานีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากถนนต่อประชากร 100,000 คน พบว่าในปี 2563 เท่ากับ 10.44 และในปี 2564 เท่ากับ 11.47 แสดงถึงอัตราเสี่ยงเท่ากับ 1.03 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน จากสูตรจึงประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ คือ $VSL = 221.87 - 0 / 0.0000103$ เท่ากับ 21,540,776.70 บาทต่อคน

ทั้งนี้ หากประมาณการจากอัตราการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงจากอุบัติเหตุของนโยบายของรัฐบาลปฎิญาณมอสโกจากในปี 2564 เท่ากับ 7.92 ดังนั้นที่ 50 เปอร์เซนต์จึงมีค่าเท่ากับ 3.96 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน จากสูตรจึงประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ คือ $VSL = 221.87 - 0 / 0.0000396$ เท่ากับ 5,602,777.78 บาทต่อคน ดังตาราง

ตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์มูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

อัตราการเสียชีวิต	ค่าความเต็มใจ จะจ่าย (ΔWTP)	ความเสี่ยงที่สามารถ เปลี่ยนแปลงให้ลดลงได้ (Δp)	มูลค่าของชีวิต เชิงสถิติ (VSL)
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากถนน ต่อประชากร 100,000 คน ปี 2563 เทียบกับปี 2564	221.87	0.0000103	21,540,776.70 บาทต่อคน
อัตราการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงจาก อุบัติเหตุของนโยบายของรัฐบาล ปฎิญาณมอสโกจากในปี 2564	221.87	0.0000396	5,602,777.78 บาทต่อคน

4.6 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

4.6.1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรม
การมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตัวแปร	OR	95%CI	p-value	LR test
เพศ				0.000*
ชาย	1			
หญิง	10.57	5.97, 18.68	0.000*	
รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน (บาท)				0.011**
ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท	1			
15,001-25,000 บาท	0.96	0.44, 2.04	0.908	
25,001-35,000 บาท	2.85	1.29, 6.31	0.010*	
35,001-45,000 บาท	3.47	1.31, 9.19	0.012**	
45,001-55,000 บาท	1.99	0.63, 6.26	0.240	
ตั้งแต่ 55,001 บาทขึ้นไป	7.37	2.69, 20.14	0.000*	
ศาสนา				0.370
ศาสนาพุทธ	1			
ศาสนาอิสลาม	3.18	0.38, 26.53	0.286	
สถานภาพการสมรส				0.077
โสด	1			
สมรส หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่	1.95	0.77, 4.98	0.161	
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน				0.542
1-3 คน	1			
4-6 คน	0.87	0.45, 1.67	0.675	
ได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้อื่นดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์				0.140
ไม่เคย	1			
เคย	0.48	0.18, 1.25	0.133	

ตัวแปร	OR	95%CI	p-value	LR test
ความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ				0.878
คะแนนเฉลี่ยต่ำกว่า 5 คะแนน	1			
คะแนนเฉลี่ยไป 5 คะแนนขึ้นไป	1.07	0.58, 1.96	0.816	
ทัศนคติการเมาแล้วขับ				0.587
คะแนนเฉลี่ยต่ำกว่า 3.5 คะแนน	1			
คะแนนเฉลี่ยไป 3.5 คะแนนขึ้นไป	1.11	0.60, 2.07	0.722	

ที่มา : จากการวิเคราะห์ข้อมูล

หมายเหตุ * แทนมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

** แทนมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

*** แทนมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.10

จากตาราง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตัวแปรเพศ พบว่า เพศหญิงมีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่าเพศชายประมาณ 10.57 เท่า ตัวแปรรายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน (บาท) พบว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน 25,001-35,000 บาท มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ประมาณ 2.85 เท่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน 35,001-45,000 บาท มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ประมาณ 3.47 เท่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ตั้งแต่ 55,001 บาทขึ้นไป มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ประมาณ 7.37 เท่า

4.6.2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มสถานประกอบการและร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตารางที่ 4.18 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตัวแปร	OR	95%CI	p-value	LR test
อายุ				0.250
ต่ำกว่า 30-39 ปี	1			

ตัวแปร	OR	95%CI	p-value	LR test
40-49 ปี	1.91	0.59,6.21	0.280	
50-59 ปี ขึ้นไป	2.14	0.58,7.88	0.252	
ระดับการศึกษา				0.021**
ต่ำกว่าหรือเทียบเท่าอนุปริญาตรี/ปวส.	1			
ปริญาตรีหรือสูงกว่าปริญาตรี	3.25	1.13, 9.37	0.029**	
รายได้รายได้สุทธิต่อเดือน (บาท)				0.115
ต่ำกว่า 15,001-25,000 บาท	1			
25,001-35,000 บาท	0.47	0.13, 1.70	0.250	
35,001-45,000 บาทขึ้นไป	0.45	0.15, 1.33	0.148	
ความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมา				0.143
คะแนนเฉลี่ยต่ำกว่า 5 คะแนน	1			
คะแนนเฉลี่ยไป 5 คะแนนขึ้นไป	0.49	0.19, 1.27	0.141	
ทัศนคติการเมาแล้วขับ				0.129
คะแนนเฉลี่ยต่ำกว่า 3.5 คะแนน	1			
คะแนนเฉลี่ยไป 3.5 คะแนนขึ้นไป	4.15	0.63, 27.45	0.139	

ที่มา : จากการวิเคราะห์ข้อมูล

หมายเหตุ * แทนมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

** แทนมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

*** แทนมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.10

จากตาราง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตัวแปรระดับการศึกษา พบว่า ระดับการศึกษาปริญาตรีหรือสูงกว่าปริญาตรี มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับมากกว่า ระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเทียบเท่าอนุปริญาตรี/ปวส. 3.25 เท่า

บทที่ 5

สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้การประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี ดังนั้นในบทนี้จะเป็นสรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะการวิจัยทั้งหมด จำแนกตามวัตถุประสงค์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. สรุปผลการวิจัย
2. อภิปรายผลการวิจัย
3. ข้อเสนอแนะในการวิจัย

สรุปผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้สรุปผลการวิจัยโดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 กลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า เพศหญิง ร้อยละ 59.00 อายุ 30-39 ปี ร้อยละ 44.50 ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 34.50 อาชีพเกษตรกร ร้อยละ 50.75 รายได้สุทธิต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม 5,001-15,000 บาท ร้อยละ 76.25 รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ตั้งแต่ 55,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 28.50 ศาสนาพุทธ ร้อยละ 94.50 สถานภาพการสมรสโสด ร้อยละ 84.75 สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามในครัวเรือนบุตร-ธิดา ของหัวหน้าครอบครัว ร้อยละ 79.25 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน 1-3 คน ร้อยละ 73.25

พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ใน 12 เดือนที่ผ่านมา ดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 52.25 พฤติกรรมการดื่มใน 30 วันที่ผ่านมา พบว่า ไม่ดื่ม ร้อยละ 46.89 ประเภทแอลกอฮอล์ที่ดื่มเป็นไวน์องุ่น/แชมเปญ/ไวน์ผลไม้ ร้อยละ 15.89 สถานที่ซื้อแอลกอฮอล์ ร้านมินิมาร์ท ร้อยละ 19.06 สถานที่ดื่มแอลกอฮอล์ร้านอาหาร ร้อยละ 19.58 เคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้าน ร้อยละ 70.50

พฤติกรรมการเมาแล้วขับ พบว่า ขับขี้นานพาหนะทันที ร้อยละ 89.50 พาหนะที่ใช้รถยนต์ ร้อยละ 30.00 เหตุผลที่เดินทางกลับหลังจากดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้านด้วยการขับรถโดยตนเอง ที่พักอาศัยอยู่ห่างไกลและไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ ร้อยละ 33.98 12 เดือนที่แล้วไม่เคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของตนเองสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 97.50 ใน 12 เดือนที่แล้วไม่เคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราของผู้อื่น/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 93.00 สาเหตุที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของผู้อื่น คือ นั่งบนรถที่ผู้ขับดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 57.14 ค่าใช้จ่ายการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับของกลุ่มประชาชนทั่วไปจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยที่สาเหตุตนเองเฉลี่ย 27,822 บาทต่อคน และสาเหตุการเมาแล้วขับของผู้อื่นเฉลี่ย 15077.52 บาทต่อคน

1.2 กลุ่มสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานีพบว่า เพศชาย ร้อยละ 71.00 อายุ 40-49 ปี ร้อยละ 33.00 ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 42.00 สถานภาพโสด ร้อยละ 84.00 รายได้หลักสุทธิต่อเดือน 15,001-25,000 บาท ร้อยละ 22.00 รายได้จากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สุทธิต่อเดือน (หลังหักภาษีแล้ว) 5,001-15,000 บาท ร้อย

ละ 37.00 ลักษณะการจำหน่ายเขตพื้นที่ตั้งร้านค้า พบว่า เขตเทศบาลร้อยละ 72.00 ประเภทร้านค้า ร้อยละ 40.00 ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่จำหน่ายสุรา (เหล้าสี เหล้าขาว) และเบียร์ ร้อยละ 32.88

ผู้ประกอบการไม่เคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของตนเอง ร้อยละ 96.00 ไม่เคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มของผู้อื่น ร้อยละ 95.00 เคย สาเหตุที่ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้อื่นนั่งบนรถทั้งผู้ขับและคู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 60.00 ค่าใช้จ่ายการได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับของผู้ประกอบการจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยที่สาเหตุตนเอง เฉลี่ย 22,216.67 บาทต่อคน และสาเหตุการเมาแล้วขับของผู้อื่น ต้นทุนทางตรงเฉลี่ย 15,233.33 บาทต่อคน

2. สรุป บริบท ความคิดเห็นของประชาชนและสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

2.1 สรุป บริบท ความคิดเห็นของประชาชนต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมาไปในเชิงบวก คือ ในข้อคำถามทั้ง 10 ข้อ กลุ่มตัวอย่างจะตอบคำถามได้ ถูกต้อง ร้อยละ 67.25 – 79.50 โดยข้อคำถามที่ตอบถูกต้องมากที่สุด คือ การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์สามารถทดสอบด้วยลมหายใจ ปัสสาวะ เลือด ได้ ร้อยละ 79.50 ทักษะการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า การที่ผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับซ้ำ ควรถูกตัดสินโทษจำคุกอย่างเดียว โดยไม่ควรมีการรอลงอาญาหรือรอการกำหนดโทษ มีค่าเฉลี่ย 3.95 ระดับมาก รองลงมาทุกคนควรมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดผลกระทบจากสาเหตุเมาแล้วขับ มีค่าเฉลี่ย 3.93 ระดับมาก และหน่วยงานทั้งภาครัฐ-เอกชน-ภาคสังคม มีมาตรการหรือข้อกำหนดกับพนักงาน/บุคลากรในสังกัด มีให้กระทำความผิด ดื่ม/เมาขับ มีค่าเฉลี่ย 3.77 ระดับมาก

2.2 สรุป บริบท ความคิดเห็นของประชาชนและสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมาไปในเชิงบวกที่มีค่าร้อยละของความถูกต้องไม่สูงมากนัก คือ ในข้อคำถามทั้ง 10 ข้อ กลุ่มตัวอย่างจะตอบคำถามได้ ถูกต้อง ร้อยละ 57.00 – 69.00 โดยข้อคำถามที่ตอบถูกต้องมากที่สุด คือ การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะต้องขออนุญาตและต่อใบอนุญาตประจำปี และสามารถจำหน่ายแอลกอฮอล์ในเทศกาล งานบุญประเพณีต่าง ๆ ได้ ร้อยละ 69.00 ทักษะการเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า การกำหนดความรับผิดชอบผู้ขายจะทำให้วัฒนธรรมการกินดื่มสังสรรค์เปลี่ยนและเป็นการลดรอนเสีภาพของผู้ขายและผู้ดื่ม ค่าเฉลี่ย 4.26 ระดับมากที่สุด รองลงมา การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับ ตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้และการให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทดสอบความเมาสุราของลูกค้าเป็นเรื่องที่ควรกระทำ ค่าเฉลี่ย 4.18 ระดับมาก และหากลูกค้าขับรถกลับบ้านระหว่างทางถ้าขับชนรถคันอื่นผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต้องร่วมรับผิดชอบผู้เสียหายมีค่าเฉลี่ย 3.58 ระดับมาก

3. สรุปมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายของประชาชน เท่ากับ 69.70บาทต่อเดือนต่อคน มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ เท่ากับ 1,709,595,96 บาทต่อคน มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เท่ากับ 221.87 บาทต่อเดือนต่อคน มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ เท่ากับ 5,602,777.78บาทต่อคน

4. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

4.1 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มประชาชนทั่วไปในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตัวแปรเพศ พบว่า เพศหญิงมีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่าเพศชายประมาณ 10.57 เท่า ตัวแปรรายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน (บาท) พบว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน 25,001-35,000 บาท มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ประมาณ 2.85 เท่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน 35,001-45,000 บาท มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ประมาณ 3.47 เท่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ตั้งแต่ 55,001 บาทขึ้นไป มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท ประมาณ 7.37 เท่า

4.2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับกลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตัวแปรระดับการศึกษา พบว่า ระดับการศึกษาปริญญาตรีหรือสูงกว่าปริญญาตรี มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า ระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเทียบเท่าอนุปริญญาตรี/ปวส. 3.25 เท่า

อภิปรายผลการวิจัย

การอภิปรายผลการวิจัย นำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. จากผลการวิจัยในวัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาบริบท ความคิดเห็นของประชาชนและสถานประกอบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับพฤติกรรมการเมาแล้วขับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างจะตัดสินใจขับชียานพาหนะทันที ร้อยละ 89.50 เช่นเดียวกันกับผลการวิจัยของภานุพงศ์ สีหามาศย์ (2559) พบว่ามีพฤติกรรมขับชียานพาหนะทันที หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คิดเป็นร้อยละ 54.3 จากผลการวิจัยดังกล่าวแสดงถึงพฤติกรรมการเมาแล้วขับที่อยู่ในระดับที่สูง และบุคลิกมีพฤติกรรมในการกระทำการเมาแล้วขับ แม้ว่าจะทราบถึงผลกระทบ (ผลเสีย) ที่ตามมา ทั้งนี้อาจมีเหตุผลในการประกอบในการตัดสินใจกระทำพฤติกรรมดังกล่าว เนื่องจากประเทศไทยรวมถึงจังหวัดสุราษฎร์ธานี ยังคงมีช่องว่างในหลายส่วนจากการป้องกันพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กล่าวคือ บุคคลจะเลือกขับชียานพาหนะไปทันทีเพื่อที่จะกลับสู่ที่พักหรือบ้านพัก ทั้งนี้เนื่องจากสะดวก และจากผลการวิจัยยังพบว่าสัดส่วนของพาหนะที่ใช้ คือ รถยนต์ ร้อยละ 30.00 ซึ่งมีทั้งความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทางสอดคล้องกับงานวิจัยของRong-Chang Jou and Yi-Hao Lu (2021) พบว่ากลุ่มผู้ขับชียานพาหนะเมาแล้วขับจะเป็นกลุ่มรถยนต์มีสัดส่วนมากกว่ากลุ่มรถจักรยานยนต์ และการวิจัยของ Antti Impinen and et al. (2011) พบว่าการครอบครองรถยนต์มีความสัมพันธ์กับโอกาสเมาแล้วขับที่สูงขึ้น รวมถึงงานวิจัยของEmir Smailović and et al (2019) พบว่าปัจจัยเสี่ยงในการขับชียานพาหนะภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์ของผู้ขับชียานพาหนะบางประเภทหลังจากการพัฒนาแบบจำลองการทำนายสำหรับผู้ขับชียานพาหนะเมาแล้วขับ ได้ทำการทดสอบแบบจำลองกับกลุ่มผู้ขับชียานพาหนะ 3 กลุ่ม ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และจักรยาน แบบจำลองการทำนายที่มีความน่าจะเป็นมากกว่า 50% พบว่า 77% ของผู้ขับชียานพาหนะอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ และในบริบทการดื่มแอลกอฮอล์นอกที่พัก จะพบว่า สืบเนื่องมาจากการอนุญาตประเพณี การสังสรรค์ พบปะนัดเจอกัน โดยในงานวิจัย

ยังพบว่าเหตุผลที่เดินทางกลับหลังจากดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้านด้วยการขับรถโดยตนเอง เนื่องจากที่พักอาศัยอยู่ห่างไกลและไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ ร้อยละ 33.98 ทั้งนี้จะเป็นจุดที่ต้องพัฒนาของสังคมไทย คือ การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ ครอบคลุมตลอด 24 ชั่วโมง หรือการรองรับกลุ่มคนเมาแล้วขับ เช่น ในช่วงงานบุญประเพณีระดับหมู่บ้าน ตำบล ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ในการเพิ่มปริมาณรถขนส่งสาธารณะที่อำนวยความสะดวกกับงานวิจัยของรุ่งนภา คำผาง (2564) พบว่าระบบสนับสนุนพฤติกรรมดื่มไม่ขับในชนบทหรือพื้นที่ที่ไม่ใช่เมืองใหญ่ ไม่มีรถสาธารณะ รถรับจ้าง หรือการบริการเรียกผู้ขับที่ไม่ดื่มโดย มีค่าตอบแทนทำให้ผู้ดื่มไม่มีทางเลือกมากนักจึงยอมเสี่ยงขับรถกลับบ้านแม้จะดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ไปแล้ว ส่วนในเมืองใหญ่ แม้จะมีบริการเรียกผู้ขับที่ไม่ดื่มโดยมีค่าตอบแทนแล้ว แต่การบริการยังไม่ครอบคลุม ผู้ใช้บริการมีความกังวลด้านความปลอดภัย และราคาที่ยังสูงเกินไปจนผู้ดื่มไม่สามารถ เข้าถึงบริการเหล่านั้นได้อย่างทั่วถึง และในประเทศสหรัฐอเมริกา Michael L. Anderson และ Lucas W. Davis พบว่า การแชร์รถ โดยให้ทางเลือกแทนการขับรถหลังดื่ม จะช่วยลดปัญหาการจราจรที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะในตอนกลางคืนและวันหยุดสุดสัปดาห์ประเทศสหรัฐอเมริกา นอกจากการวิจัยนี้มีการวัดองค์ความรู้เกี่ยวกับข้อกฎหมายการเมาขับและทัศนคติความรู้และการรับรู้ผลกระทบการเมาไปในเชิงบวกมีค่าร้อยละของความถูกต้องไม่สูงมากนัก คือ ในข้อคำถามทั้ง 10 ข้อ กลุ่มตัวอย่างจะตอบคำถามได้ ถูกต้อง ร้อยละ 57.00 – 69.00 เมื่อพิจารณาจากผลการวิจัยและช่องว่างเกี่ยวกับด้านความรู้ข้อกฎหมายและทัศนคติ พบว่า ประเด็นช่องว่างทางกฎหมายของประเทศไทยที่ไม่ได้มีการตั้งด่านตลอด 24 ชั่วโมง ในทุกพื้นที่โดยในผลการวิจัยในข้อคำถามเกี่ยวกับการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์สามารถทดสอบด้วยลมหายใจ ปัสสาวะ เลือด กลุ่มตัวอย่างตอบถูกถึง ร้อยละ 79.50 แต่หากว่าไม่มีการตั้งด่านหรือการตรวจ ผู้ที่มีพฤติกรรมการเมาแล้วขับคงหาช่องทางในการหลบหลีก เช่น ในสื่อโซเชียลมีเดียจะมีเพจเกี่ยวกับตั้งด่านบอกด้วย สอดคล้องกับงานวิจัยของ Frank A Sloan, Lindsey Morgan Eldred and Yanzhi Xu (2014) พบว่าผู้ดื่มและผู้ขับชื้อค่อนข้างมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย รวมถึงผลการวิจัยอดีตก็ แก้ววงษา และ สัญญพงศ์ ลิ้มประเสริฐ (2558) พบว่า ยังมีช่องว่างให้ผู้ขับขณะเมาสุราสามารถฝ่าฝืนหลักเหลียงไม่ยอมเป่าลมหายใจตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และการฝ่าฝืนมีโทษปรับ รวมถึงอุปกรณ์เทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์มีจำนวนไม่เพียงพอ ที่มีอยู่ส่วนใหญ่จะมีสภาพเก่าและชำรุด ขาดการนำระบบการบันทึกคะแนนตัดแต้ม ยึดใบขับขี่มาใช้อย่างจริงจัง ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ และ ผลการวิจัยของภานุพงศ์ สีหามาศย์ (2559) พบว่าการบังคับใช้กฎหมายต้องมีความครอบคลุมและเข้มงวดเพื่อให้ประชาชนมีความเกรงกลัวต่อข้อบังคับใช้กฎหมาย และสามารถป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากเมาแล้วขับได้ ในปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มงวดและทั่วถึง นอกจากนี้ ช่องว่างของการเมาแล้วขับเกี่ยวกับทัศนคดียังคงมี แม้ว่าผลการวิจัยจะมีทัศนคติไปในเชิงบวก แต่พฤติกรรมยังคงมีการกระทำอยู่ เช่นในข้อคำถามหากมีการนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับมารับผิดชอบ ตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้และการให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทดสอบความเมาสุราของลูกค้าเป็นเรื่องที่ควรกระทำ ค่าเฉลี่ย 4.18 ระดับมาก ซึ่งในประเด็นนี้ประเทศไทยยังไม่มีมีการดำเนินการที่ชัดเจนในการร่วมมือกันของทั้งคนขาย คนดื่ม ในการลดหรือป้องกันเมาแล้วขับ หากมีความร่วมมือกันโดยให้สถานประกอบการเป็นผู้รับผิดชอบร่วมด้วยและช่วยสอดส่องดูแล กลุ่มเสี่ยงระดับปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่ากำหนด จัดสถานที่ให้พัก ก่อนที่จะเดินทางกลับ ย่อมเป็นส่วนช่วยในลดผลกระทบจากการเมาแล้วขับ ซึ่งจากงานวิจัยของรุ่งนภา คำผาง (2564) พบว่าผู้ดื่มมีทัศนคติต่อการดื่มแล้วขับแตกต่างจากการเมาแล้วขับ และเชื่อว่าหากดื่มแต่ไม่เมายังสามารถขับ ดังนั้นหากมีสถานประกอบการ ผู้ขายร่วมช่วยกันดูแล ผู้ดื่มจะได้มีส่วนกระตุ้นและการตัดสินใจในการขับหลังจากดื่ม

ลดลง ดังผลการวิจัยในประเด็นข้อคำถามทุกคนควรมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดผลกระทบจากสาเหตุเมาแล้วขับ มีค่าเฉลี่ย 3.93 ระดับมาก

2. วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายและมูลค่าชีวิตเชิงสถิติจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

จากผลการวิจัยการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานีจากกลุ่มประชาชนทั่วไปและกลุ่มของผู้ประกอบการ พบว่า มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายของประชาชนเท่ากับ 69.70 บาทต่อเดือนต่อคน มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เท่ากับ 221.87 บาทต่อเดือนต่อคน เห็นได้ว่าการเพิ่มค่าใช้จ่ายของประชาชนหรือกลุ่มผู้ประกอบการจากรายจ่ายทั่วไปที่มีภาระที่ต้องรับผิดชอบแล้วนั้น ผลการวิจัยพบว่า บุคคลเต็มใจที่จะเพิ่มค่าใช้จ่ายของตนเองเพื่อให้เกิดการลดพฤติกรรมการเมาแล้วขับที่เกิดขึ้นในสังคม อาจมีผลกระทบที่ทำให้เกิดความสูญเสียตามมาได้จากการเกิดช่องว่างในสังคมไทย (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) จากการเมาแล้วขับ โดยกลุ่มคนที่ดื่มแอลกอฮอล์เองทั้งนี้จากการศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) พบว่าอุบัติเหตุทางถนนมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ต้องดูแลในโรงพยาบาลถึงปีละ 150,000-200,000 คน ซึ่ง ในจำนวนนี้ร้อยละ 4.6 มีความพิการทางร่างกาย เท่ากับมีผู้พิการรายใหม่ 7,000-13,000 คนต่อปี คิดเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมประมาณการไว้สูงถึง ปีละกว่า 545,000 ล้านบาท โดยจากมูลค่าที่สูญเสีย ดังกล่าว บุคคลในสังคมตระหนักผลของการสูญเสียจากผลงานวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ จึงพบว่าบุคคลในสังคมเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ ซึ่งเป็นพฤติกรรมส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ดังตาราง

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบผลการวิจัยมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายลดพฤติกรรมการเมาแล้วขับ

ผู้วิจัย	ปี	มูลค่าความเต็มใจจะจ่าย (บาท/ราย)
พัทธรา ลีพหรรค์และคณะ	2555	ครัวเรือนเต็มใจจะจ่ายแผนสนับสนุนสสส. แผนสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและอุบัติภัย 1,476 ล้านบาทและแผนควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 1,335 ล้านบาท
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ)	2560	ความเต็มใจที่จะจ่ายในการลดอุบัติเหตุทางถนนของคนในพื้นที่สระบุรี เท่ากับประมาณ 10 ล้านบาท
ณัฐพนธ์ พักตรพิว และ ปรีดา พิชยาพันธ์	2564	มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของกลุ่มผู้เดินทางในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีค่าเฉลี่ยของค่ามัธยฐานเท่ากับ 1,400 บาท
Sajjakaj Jomnonkwao , Panuwat Wisutwattanasak, Vatanavongs Ratanavaraha	2021	ความเต็มใจที่จะจ่าย (WTP) โดยเฉลี่ยสำหรับการลดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บ 50% อยู่ที่ 23.00 บาท/คน/การเดินทาง 50 กม. (0.74 ดอลลาร์สหรัฐฯ/คน/การเดินทาง 50 กม.)
Rong-Chang Jou and Li-Wun Syu	2021	ในประเทศไต้หวันเต็มใจจ่าย 597 ดอลลาร์สหรัฐฯ
Eva Rodríguez-Míguez and Jacinto Mosquera Nogueira	2022	ค่าความเต็มใจจะจ่ายสำหรับการหลีกเลี่ยงจะอยู่ระหว่าง 10,444 ถึง 4132 ยูโร 10,444 ถึง 4,132 ยูโร

นอกจากนี้ในการวิจัยได้ประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติเป็นมูลค่าของความปลอดภัย มีค่าเท่ากับผลรวมของความเต็มใจจ่ายเงินของสมาชิกในสังคมเพื่อลดความเสี่ยงต่อสุขภาพจะมีผลต่อตนเองและผู้อื่น ซึ่งนำมาประเมินมูลค่าผลกระทบเชิงสุขภาพ เป็นวิธีการประมาณมูลค่าอาศัยข้อมูลจำนวนเงินที่บุคคลในกลุ่มตัวอย่างเต็มใจจ่ายหรือยอมรับเพื่อแลกเปลี่ยนกับความเสี่ยงในการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่ลดลง ผลการวิจัยในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่ามูลค่าของชีวิตเชิงสถิติของประชาชน เท่ากับ 1,709,595,96 บาทต่อคน มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติของผู้ประกอบการ เท่ากับ 5,602,777.78 บาทต่อคน ดังนั้น สะท้อนถึงความกังวล และการเต็มใจที่จะป้องกันชีวิตของตัวบุคคลเพื่อให้ผลกระทบจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ ซึ่งควรสอดคล้องกับข้อเสนอแนะงานวิจัยของสมัย โกรทินธาคม (2559) การจัดตั้งกองทุนเยียวยาผู้เสียหาย เป็นแนวทางหนึ่ง อาจช่วยให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยจำนวนหนึ่ง เหมือนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่ง ปัจจุบันได้ชดเชยเยียวยาแก่ผู้เสียหายเป็นการทั่วไป แต่ก็ได้ชดเชยเยียวยากรณีผู้ประสบเหตุจากผู้มีเงินมาแล้วขับเป็นการเฉพาะ ดังนั้น ควรมีการระงับเงินส่วนหนึ่งมาจากค่าปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายและภาษีสรรพสามิต มาจัดตั้งเป็นกองทุน และควรจัดสรรไปในการบำบัดหรือฟื้นฟูสภาพผู้ติดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และยังคงมีงานวิจัยทั้งในและต่างประเทศเกี่ยวกับการประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติจากการเมาแล้วขับดังตาราง

ตารางที่ 5.2 เปรียบเทียบผลการวิจัยการประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติการเมาแล้วขับ

ผู้วิจัย	ปี	มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ
ปรีดา จาตุรพงศ์, กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล	2555	บริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑลมูลค่าชีวิต (Value Of Statistical Life) และ มูลค่าผู้บาดเจ็บ (Value Of Statistical Injury) อยู่ในช่วง 5.5 ถึง 7 ล้านบาท และ 2.6 ถึง 3.4 ล้านบาท
ณัฐพนธ์ พักตรผิว และ ปรีดา พิชยาพันธ์	2564	มีค่าระหว่าง 9.211 และ 9.598 ล้านบาทต่อคน
ปรีดา พิชยาพันธ์ และสุริยุ โตมาก	2565	มีค่าประมาณตั้งแต่ 4,294,930 ถึง 5,700,000 บาท
Preeda Chaturabong, Kunnawee Kantipong & Piyapong Jiwattanakulpaisarn	2011	มูลค่าสถิติชีวิตและมูลค่าความเสียหายทางสถิติ อยู่ในช่วง 5.5 – 7.0 ล้านบาท (0.17 ล้านดอลลาร์ ถึง 0.21 ล้านดอลลาร์) และ 2.6 – 3.4 ล้านบาท (0.08 ล้านดอลลาร์ ถึง 0.10 ล้านดอลลาร์) ตามลำดับ (1 เหรียญ = 32.5 บาทในปี 2554)
Zhao Yang , Pan Liu and Xin Xu	2016	ประมาณมูลค่าทางสังคมของชีวิตทางสถิติ มูลค่าทางสังคมโดยเฉลี่ยของชีวิตทางสถิติพบว่าอยู่ที่ 7,184,406 หยวน (1,130,032 ดอลลาร์)
Ei Mon, Sajjakaj Jomnonkwao, Buratin Khampirat, Thaned Satiennam, Vatanavongs Ratanavaraha	2018.	104.167 ล้าน MMK (86,805 ดอลลาร์สหรัฐ) ถึง 195.771 ล้าน MMK (163, 142 ดอลลาร์สหรัฐ)

ผู้วิจัย	ปี	มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ
Sajjakaj Jomnonkwao , Panuwat Wisutwattanasak, Vatanavongs Ratanavaraha	2021	มูลค่าของชีวิตทางสถิติ (VSL) โดยประเมินว่าจะอยู่ระหว่าง 815,385 ดอลลาร์สหรัฐฯ ถึง 872,942 ดอลลาร์สหรัฐฯ
Anteneh Afework Mekonnen, Abebe Dress Beza and Tibor Sipos	2022	53.52 ล้าน ETB (1.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)

3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จากผลการวิจัยพบว่า

- ตัวแปรเพศ มีตัวแปรเพศ พบว่า เพศหญิงมีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่าเพศชายประมาณ 10.57 เท่า สอดคล้องกับงานวิจัยของ Rong-Chang Jou and Li-Wun Syu (2011) งานวิจัย Zhao Yang , Pan Liu , Xin Xu (2016) รวมถึงงานวิจัยของณฐพนธ์ พักตรพิวและปรีดา พิทยาพันธ์ (2564) งานวิจัยเพศ มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเมืองเชียงใหม่ สุริยุ โตมาก (2565) ที่มีผลต่อความเต็มใจจะจ่าย เพื่อลดความสูญเสียของความพิการจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และปรีดา จาตุรพงศ์, กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล (2555) เป็นปัจจัยสำคัญในการพิจารณาการเต็มใจจ่ายของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เพื่อลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บรุนแรง

- ตัวแปรรายได้ต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม (income) หากมีรายได้เพิ่มขึ้น มีโอกาสหรือความเป็นไปได้ที่จะตัดสินใจจ่ายเพิ่มขึ้น (รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน 25,001-35,000 บาท, 35,001-45,000 บาท, ตั้งแต่ 55,001 บาทขึ้นไป มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่ารายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน ต่ำกว่า 5,001-15,000 บาท) หมายถึงหากมีรายได้เพิ่มขึ้นจะเต็มใจจะจ่ายเพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีของอุปสงค์ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ เมื่อผู้มีรายได้สูงขึ้น จะเต็มใจที่จะจ่ายเพิ่มขึ้นในการบริโภคสินค้าและบริการ ทั้งนี้ในกรณีนี้ คือ การลดความเสี่ยงจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ ทั้งนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ Zhao Yang, Pan Liu and Xin Xu (2016) พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อความเต็มใจจ่ายของประชาชนในการลดความเสี่ยง) การลดลงของอัตราการเสียชีวิตหรือไม่ และการเปลี่ยนแปลงค่าเดินทาง และณฐพนธ์ พักตรพิว และ ปรีดา พิทยาพันธ์ (2564) ระดับรายได้มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเมืองเชียงใหม่ สุริยุ โตมาก (2565) มีความสัมพันธ์แบบมีนัยสำคัญกับปัจจัยที่มีผลต่อความเต็มใจจะจ่าย เพื่อลดความสูญเสียของความพิการจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และในส่วนของผู้ประกอบการ พบว่า ระดับการศึกษา ระดับการศึกษาปริญญาตรีหรือสูงกว่าปริญญาตรี มีโอกาสเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับมากกว่า ระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเทียบเท่าอนุปริญญาตรี/ปวส. 3.25 เท่า สอดคล้องกับงานวิจัยของ Rong - Chang Jou and Li - Wun Syu (2011) ปัจจัยที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อความเต็มใจจ่ายของประชาชนในการลดความเสี่ยง

อนึ่ง จากผลการวิจัยเมื่อนำผลการวิจัยมูลค่าความเต็มใจจะจ่าย เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับระหว่างงบประมาณโครงการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ต้นทุนจากแอลกอฮอล์เฉลี่ยต่อ 1 ครั้วเรือนไทย (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดนโยบาย หรือมาตรการนำมูลค่าของค่าความเต็มใจจะจ่ายนำมาใช้ในการลดการป้องกันปัญหาการเมาแล้วขับ ทั้งนี้ข้อมูลดังตาราง

ตารางที่ 5.3 ผลการวิจัยมูลค่าความเต็มใจจะจ่าย เปรียบเทียบงบประมาณโครงการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ต้นทุนจากแอลกอฮอล์เฉลี่ยต่อ 1 ครั้วเรือนไทย (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) และด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์และอุบัติเหตุการจราจรทางบก

มูลค่าความเต็มใจจะจ่าย (บาท)			ต้นทุนจาก แอลกอฮอล์เฉลี่ยต่อ 1 ครั้วเรือนไทย (2561)	งบประมาณ โครงการอำนวยความสะดวก ด้านคมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์
ประชาชน	ผู้ประกอบการและ ร้านจำหน่าย เครื่องดื่ม	รวม ประมาณ		
69.70 /เดือน/คน ประมาณมูลค่า 36,332,171	221.87 /เดือน/คน ประมาณมูลค่า 2,949,540	39,281,710.28	364,624,867.5	28,336,000

จากตาราง เปรียบเทียบระหว่างมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายกับงบประมาณที่ใช้ในการป้องกันการเมาแล้วขับและต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์จากการเมาแล้วขับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับงบประมาณที่ใช้ หากพบว่างบประมาณที่ใช้ไม่เพียงพอในการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก และต้นทุนจากแอลกอฮอล์จังหวัดสุราษฎร์ธานี รัฐอาจจำเป็นต้องเพิ่มงบประมาณหรือปรับปรุงนโยบายการใช้จ่าย รวมถึงมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายแสดงให้เห็นว่า ประชาชนมีความเต็มใจที่จะสนับสนุนมาตรการหรือโครงการบางอย่าง เช่น การเพิ่มจุดตรวจแอลกอฮอล์ การจัดบริการรถรับส่งหลังดื่ม หรือการเพิ่มความเข้มงวดของกฎหมาย หากประชาชนเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อมาตรการเหล่านี้มากขึ้น การนำมูลค่านี้นี้มาพื้นฐานในการสร้างมาตรการเชิงรุก จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการลดการเมาแล้วขับหากประชาชนพร้อมที่จะจ่ายเพื่อโครงการรณรงค์หรือบริการที่ลดอุบัติเหตุจากเมาแล้วขับ รัฐบาลอาจพิจารณาจัดสรรทรัพยากรมากขึ้นสำหรับโครงการเหล่านี้ หรืออาจพิจารณาให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการสนับสนุนโครงการ

ข้อเสนอแนะการวิจัย

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

1. จากผลการวิจัยพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับพฤติกรรมการเมาแล้วขับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างจะตัดสินใจขับขี่ยานพาหนะทันที ร้อยละ 89.50 สืบเนื่องจากประเทศไทย (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) ยังคงมีช่องว่างในหลายส่วนจากการป้องกันพฤติกรรมการเมาแล้วขับ และจากผลการวิจัยพบว่า เนื่องจากที่พักอาศัยอยู่ห่างไกลและไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ ร้อยละ 33.98 ทั้งนี้จะเป็นจุดที่ต้องพัฒนาของสังคมไทย คือ การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ ครอบคลุมตลอด 24 ชั่วโมง หรือการรองรับกลุ่มคนเมาแล้วขับ เช่น ในช่วงงานบุญประเพณีระดับหมู่บ้าน ตำบล ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ในการเพิ่มปริมาณรถขนส่งสาธารณะที่อำนวยความสะดวก หรืออาจใช้แนวคิดตัวอย่างของประเทศสหรัฐอเมริกาโดยการแชร์รถโดยให้ทางเลือกแทนการขับรถหลังดื่ม โดยเฉพาะในตอนกลางคืนและวันหยุดสุดสัปดาห์ประเทศสหรัฐอเมริกา

2. จากผลการวิจัย พบว่า ช่องว่างเกี่ยวกับด้านความรู้ข้อมูลกฎหมายและทัศนคติ ของประเทศไทยที่ไม่ได้มีการตั้งด่านตลอด 24 ชั่วโมง ในทุกพื้นที่โดยในผลการวิจัยในข้อคำถามเกี่ยวกับการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์สามารถทดสอบด้วยลมหายใจ ปัสสาวะ เลือด กลุ่มตัวอย่างตอบถูกต้องถึง ร้อยละ 79.50 แต่ทว่าไม่มีการตั้งด่านหรือการตรวจ ผู้ที่มีพฤติกรรมการเมาแล้วขับคงหาช่องทางในการหลบหลีก เช่น ในสื่อโซเชียลมีเดียจะมีเพจเกี่ยวกับตั้งด่านบอกด้วย ดังนั้น ควรมีมาตรการในการรองรับการตรวจจับผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับอย่างเคร่งครัด

3. หลักแนวคิดเศรษฐศาสตร์มุ่งกำหนดความรับผิดชอบเพื่อมุ่งให้หยุดความเสียหายเป็นการล่วงหน้า (ex ante) เพื่อลดความเสียหายและลดต้นทุนแก่สังคมให้น้อยที่สุดรวมถึงหลักการผู้ก่อเป็นผู้จ่ายช่วยแก้ปัญหาความล้มเหลวของตลาด (market failure) ทั้งนี้ ในส่วนของผู้ประกอบการและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดพฤติกรรมการเมาแล้วขับ โดยผลจากงานวิจัย พบว่าหากสถานประกอบการ ผู้ขายร่วมช่วยกันดูแล ผู้ดื่มจะได้มีส่วนกระตุ้นและการตัดสินใจในการขับหลังจากดื่มลดลง มีข้อคิดเห็นว่าทุกคนควรมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดผลกระทบจากสาเหตุเมาแล้วขับ มีค่าเฉลี่ย 3.93 ระดับมาก ดังนั้น ควรให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการช่วยดูแล หรือมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบสังคม ลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้น

4. จากผลการวิจัยผลการประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ พบว่า มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายของประชาชน เท่ากับ 69.70 บาทต่อเดือนต่อคน มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เท่ากับ 221.87 บาทต่อเดือนต่อคน เห็นได้ว่าการเพิ่มค่าใช้จ่ายของประชาชนหรือกลุ่มผู้ประกอบการจากรายจ่ายทั่วไปที่มีภาระที่ต้องรับผิดชอบแล้วนั้น ผลการวิจัยพบว่า บุคคลเต็มใจที่จะเพิ่มค่าใช้จ่ายของตนเองเพื่อให้เกิดการลดพฤติกรรมการเมาแล้วขับที่เกิดขึ้นในสังคม ดังนั้นความเป็นไปได้ในการจัดเพื่อนำมาสู่การลดมูลค่าความสูญเสียมีความเป็นไปได้ และยังสะท้อนถึงทั้งภาคประชาชนและผู้ประกอบการมีความกังวลจากผลกระทบที่นำมาสู่ความสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ

5. ผลการประเมินมูลค่าของชีวิตเชิงสถิติ ซึ่งเป็นมูลค่าของความปลอดภัยของสมาชิกในสังคมเพื่อลดความเสี่ยงต่อสุขภาพจะมีผลต่อตนเองและผู้อื่น เป็นข้อมูลที่บุคคลยอมรับเพื่อแลกเปลี่ยนกับความเสี่ยงในการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่ลดลง ผลการวิจัย พบว่ามูลค่าของชีวิตเชิงสถิติของประชาชน เท่ากับ 1,709,595,96 บาทต่อคน มูลค่าของชีวิตเชิงสถิติของผู้ประกอบการ เท่ากับ 5,602,777.78 บาทต่อคน ดังนั้นสะท้อนถึงความกังวล และการเต็มใจที่จะป้องกันชีวิตของตัวบุคคลเพื่อให้ผลกระทบจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ

6. จากผลการวิจัย สามารถนำค่าความเต็มใจจะจ่ายมาจัดสรรหรือดำเนินการรวบรวม ทั้งนี้ต้องมีการทำการประชาสัมพันธ์ร่วมอีกครั้งเพื่อสมทบทุนในการป้องกันพฤติกรรมการเมาแล้วขับ เช่น การจัดระบบบริการสาธารณะอัจฉริยะ การจัดที่พักเพื่ออำนวยความสะดวกผู้มีอาการเมา หรือการเยียวยาชดเชยผลกระทบจากการเมาแล้วขับที่เหมาะสมจากผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประกอบการร้านค้า หรือกลุ่มประชาชนทั่วไป

ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

1. การศึกษาโดยใช้รูปแบบการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนเพื่อบริหารจัดการ หากมีการสะสมทุน (ค่าความเต็มใจจะจ่าย) ในการป้องกันพฤติกรรมการเมาแล้วขับ
2. การศึกษาแนวทางส่งเสริมและพัฒนากิจการเก็บเพื่อลดพฤติกรรมการเมาแล้วขับเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในสังคม
2. การประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อการลดพฤติกรรมการเมาแล้วขับโดยประเมินโดยใช้พื้นที่ศึกษาทั้งประเทศเพื่อนำมาสู่การเสนอนโยบายและการพิจารณาจากจัดเก็บจากภาครัฐ
3. การประเมินความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์โครงการสวัสดิการสาธารณะรองรับผู้เมาแล้วขับ เช่น การประเมินความคุ้มค่า การประเมินผลกระทบทางสังคม (SROI)

บรรณานุกรม

A.P.Borges, A.Reis and J.Anios. (2017). Willingness to pay for other individuals' healthcare expenditures. *Public Health*. 144: 64-69

Anteneh Afework Mekonnen, Abebe Dress Beza, and Tibor Sipos. (2022). Estimating the Value of Statistical Life in a Road Safety Context Based on the Contingent Valuation Method. *Journal of Advanced Transportation*. 2022(11):1-15.

Antti Impinen, Pia Mäkelä, Karoliina Karjalainen, Jari Haukka, Tomi Lintonen, Pirjo Lillsunde, Ossi Rahkonen, Aini Ostamo. (2011). The Association between Social Determinants and Drunken Driving: A 15-Year Register-based Study of 81,125 Suspects. *Alcohol Alcohol*. 46(6): 721-728.

Dennis Petrie, Christopher Doran & Anthony Shakeshaft. (2011). Willingness to pay to reduce alcohol-related harm in Australian rural communities. *Expert Rev Pharmacoecon Outcomes Res*. 11(3):351-63.

Donghwa Chung, Yanfang Meng. (2014). Willingness to reduce alcohol consumption predicted by short-form video exposure, media involvement, psychological bias, and cognitive factor. *Health Psychology*. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2024.1213539>

Ei Mon, Sajjakaj Jomnonkwao, Buratin Khampirat, Thaned Satiennam, Vatanavongs Rat anavaraha. (2018). Willingness to pay for mortality risk reduction for traffic accidents in Myanmar. *Accident Analysis & Prevention*. 118:18-28.

Emir Smailović, Krsto Lipovac, Dalibor Pešić and Boris Antić. (2019). Factors associated with driving under the influence of alcohol. *Traffic Inj Prev*. 20(4):343-347.

Eva Rodríguez-Míguez and Jacinto Mosquera Nogueira. (2022). Willingness to pay vs lottery equivalent to value the impact of alcohol misuse on quality of life. *Expert Rev Pharmacoecon Outcomes Res*. 22(5):835-844.

Frank A Sloan, Lindsey Morgan Eldred and Yanzhi Xu. (2014). The Behavioral Economics of Drunk Driving. *PubMed. Journal of Health Economics* 35C(1):64-81.

Jones-Lee, M.W. (1987). The economic value of life: a comment. *Economica*. 54 (215): 397-400.

Matthew J. Bellamy. (2022). Business Against Drunk Driving: The Neoliberal State, Labatt Brewery, and the Creation of the “Responsible Drinker”. *Enterprise & Society*. 24(2): 522 - 545

Per-Olov Johansson. (2002). The Value of a Statistical Life: Theoretical and Empirical Evidence. *Applied Health Economics and Health Policy*. 1(1):33-41.

Preeda Chaturabong, Kunnawee Kanitpong and Piyapong Jiwattanakulpaisarn. (2011). Analysis of Costs of Motorcycle Accidents in Thailand by Willingness-to-Pay Method. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*. 2239:56-63.

Rong-Chang Jou & Li-Wun Syu. (2021). Drunk Drivers' Willingness to Use and to Pay for Designated Drivers. *Sustainability*. 13(10):5362.

Rong-Chang Jou and Yi-Hao Lu. (2021). Car/Motorbike Drivers' Willingness to Use and to Pay for Alcohol Interlock in Taiwan. *Int J Environ Res Public Health*. 18(21):11516

S.Nembrini and et.al. (2020) Willingness to pay for risky lifestyles: results from the Pay for Others (PAY4O) study, Italy. *Public Health*. 182: 179-184.

Sajjakaj Jomnonkwao, Panuwat Wisutwattanasak and Vatanavongs Ratanavaraha (2011). Factors influencing willingness to pay for accident risk reduction among personal car drivers in Thailand. *PLoS One*. 29;16(11):e0260666.

Sukharomana, Renu. (1998). Willingness to Pay for Groundwater Protection: Differences Between Contingent Valuation and Averting Expenditure Methods. Ph. D. Dissertation, Department of Agricultural Economic, University of Nebraska Lincoln, USA.

Zhao Yang, Pan Liu & Xin Xu. (2016). Estimation of social value of statistical life using willingness-to-pay method in Nanjing, China. *Accid Anal Prev*. 95(Pt B):308-316.

เรณู สุขารมณ์. (2541). วิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินค่าสินค้าไม่ผ่านตลาด. *วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์*. 16 (4): 87-117.

ชมพูนุท โกสลากร เพิ่มพูนวิวัฒน์และคณะ. (2563). *วัยคนองกับพฤติกรรมความเสี่ยงในอุบัติเหตุทางถนน*. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

ณัฐพนธ์ พักตรผิวและปรีดา พิษยาพันธ์. (2564). *การประเมินมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเมืองเชียงใหม่*. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 26.

ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์. (2537). *ความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุภัยจราจร*. สมุดปกขาวที่ตีพิมพ์. ฉบับที่ 9 เดือนกรกฎาคม สถาบันเพื่อการวิจัยและพัฒนาแห่งประเทศไทย

ปรีดา จาตุรพงศ์ กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล. (2555). *การวิเคราะห์มูลค่าอุบัติเหตุจราจรยานยนต์ในประเทศไทยโดยวิธี Willingness-To-Pay*. การประชุมวิชาการ การขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ : 7.

พรณี สุรินทชัย. (2557). การเกิดอุบัติเหตุจราจรและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดพะเยา. *วารสารการพยาบาลการสาธารณสุขและการศึกษา*. 3-14.

พลเทพ วิจิตรคุณากร และอริบ ต้นอารีย์. (2564). รายงานสถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์รายจังหวัด พ.ศ.2564. สงขลา. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา .

พลเทพ วิจิตรคุณากรและคณะ. (2564). *การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความหนาแน่นของจุดจำหน่ายสุราและพฤติกรรมการบริโภคสุราในวัยรุ่นไทย ปี พ.ศ. 2550-2560 โดยใช้ Spatiotemporal analysis Spatiotemporal analysis of association between alcohol outlet density and teenage drinking behaviors in Thailand: 2007-2017*. สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข.

พัทธรา ลิฬหวรรณค์และคณะ. (2555). *การประเมินผลลัพธ์ของการดำเนินมาตรการสร้างเสริมสุขภาพ : การประเมินความเต็มใจจ่ายของครัวเรือนต่อมาตรการสร้างเสริมสุขภาพของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)*. โครงการประเมินเทคโนโลยีและนโยบายด้านสุขภาพ สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข.

ภาณุพงศ์ สีหามาตย์. (2559). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้กระทำผิดกรณีมีเมา เครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ในขณะขับขี่ยานพาหนะ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบาย สังคม คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และสรารัตน์ ฉายพงษ์. (2564). การศึกษาปัจจัยพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการ เกิดอุบัติเหตุทางถนน. *วารสารชุมชนวิจัย*. 15(3): 30-42.

รุ่งนภา คำผาง. (2565). *การสังเคราะห์ผลการศึกษาระดับต้นแล้วซ้ำในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564*. สงขลา. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา. *วารสารรังสิตบัณฑิตศึกษาในกลุ่มธุรกิจและสังคมศาสตร์*. 1(1): 128-136.

สมัย โกรทินธาคม สาวิตรี อัมณางค์กรชัย และคำณวน อึ้งชูศักดิ์. (2566). การขยายเวลาเปิดสถาน บริการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และข้อเสนอเพื่อลดผลกระทบ. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*. 32(6): 1162-1164.

สมัย โกรทินธาคม. (2559). *ความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ : บทวิเคราะห์ทาง เศรษฐศาสตร์กับกฎหมาย*. ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต (สหวิทยาการ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สาวิตรี อัมณางค์กรชัยและคณะ. (2565). สถานการณ์การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปัจจุบัน สถานที่ซื้อและดื่มสุรา เศรษฐฐานะของผู้ดื่มตลอดจนนักดื่มไทยในสถานการณ์โควิด 19. สงขลา. ศูนย์วิจัย ปัญหาสุรา

สุกัญญา สมะดอเล้าะ. (2565). *ปริมาณการดื่มสุราส่งผลกระทบต่อสุขภาพสังคมเศรษฐกิจและ สิ่งแวดล้อมอย่างไร*. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา. สงขลา. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา

สุริยุ โตมาก. (2565). *การประเมินมูลค่าความสูญเสียของความพิการจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ใน จังหวัดเชียงใหม่*. [ปริญาโท, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่]. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. บัณฑิตวิทยาลัย,เชียงใหม่.

อดิศักดิ์ แก้ววงษา และ สันญพงค์ ลิ้มประเสริฐ. (2558). ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้าน การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจนครบาล6.

อรัชมน พิเชฐวรกุลและพรพล เทศทอง. (2563). ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการธุรกิจเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ต่อสังคม. สงขลา. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา

อัศวพงศ์ อันทอง. (2553). มูลค่าความเสียหายของชีวิตประชาชนในพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำป่าไหลหลาก และ ดินโคลน. *วารสารเศรษฐศาสตร์ประยุกต์*. 17 (1): 113-131.

ภาคผนวก



แบบสอบถามงานวิจัย

เรื่องการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย
จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี
(ประชาชนทั่วไป)

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้ สร้างขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

ตอนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

ตอนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ โดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ ถือว่าเป็นความลับ ผู้วิจัยจะทำการประมวลผลข้อมูลและนำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และผลการศึกษาก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด จึงขอความอนุเคราะห์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริง เพื่อให้ผลของการศึกษาตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

นางมโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

อาจารย์ประจำวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ

มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง

แบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าข้อความหรือระบุข้อความ หรือตัวเลขในช่องว่างที่เว้นไว้

1. เพศ ☐ 1. หญิง ☐ 2. ชาย
2. อายุ.....ปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด ☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษา
☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
☐ 5. อนุปริญญา/ปวส. ☐ 6. ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า
☐ 7. อื่น ๆ.....
4. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม ☐ 1. รับราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ☐ 2. ธุรกิจส่วนตัว
☐ 3. เกษตรกร ☐ 4. รับจ้าง
☐ 5. แม่บ้านหรือข้าราชการบำนาญ ☐ 6. พนักงานบริษัทเอกชน
5. รายได้สุทธิต่อเดือนของท่าน (หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
6. รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน(หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
7. ศาสนา ☐ 1. พุทธ ☐ 2. คริสต์
☐ 3. อิสลาม ☐ 4. อื่น ๆ
8. สถานภาพการสมรส ☐ 1. โสด ☐ 2. สมรส
☐ 3. หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ ☐ 4. อื่น ๆ
9. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามในครัวเรือน ☐ 1. หัวหน้าครอบครัว ☐ 2. คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว
☐ 3. บุตร-ธิดา ของหัวหน้าครอบครัว ☐ 4. ญาติของหัวหน้าครอบครัว
☐ 5. ลูกจ้าง ☐ 6. อื่น ๆ.....
10. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....คน

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

12. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่
- ☐ 1.ดื่ม ☐ 2.ไม่ดื่ม
13. หากท่านดื่มใน 30 วันที่แล้วท่านดื่มบ่อยครั้งเพียงไร
- ☐ 1. ไม่ดื่มใน 30 วันที่แล้ว ☐ 2.ทุกวัน (7/สัปดาห์)
- ☐ 3.เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) ☐ 4.วันเว้นวัน (3-4 วัน/สัปดาห์)
- ☐ 5. ทุกสัปดาห์ (1- 2 วัน/สัปดาห์) ☐ 6. 1-3 วันใน 30 วันที่แล้ว
14. ประเภทแอลกอฮอล์ที่ดื่ม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1.สุราผสมน้ำผลไม้/สุราผสมน้ำหวาน ☐ 2. เหล้าปั่น
- ☐ 3.ไวน์คูลเลอร์ ☐ 4.เบียร์
- ☐ 5.สุราสี/สุราแดง ☐ 6.สุราแช่พื้นบ้าน
- ☐ 7.ไวน์องุ่น/แชมเปญ/ไวน์ผลไม้ ☐ 8.ยาตองเหล้า/สุราจีน
- ☐ 9.สุราขาว/สุรากลั่นชุมชน ☐ 10. อื่น ๆ.....
15. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1. ร้านชำ ☐ 2. ร้านมินิมาร์ท
- ☐ 3.ร้านยาตองและซุ้มเหล้า ☐ 4. ร้านขายอาหารตามสั่ง
- ☐ 5.สวนอาหาร ภัตตาคาร รีสอร์ท โรงแรม ☐ 6.ร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง)
- ☐ 7.ร้านขายเครื่องดื่มประเภทนมและกาแฟ ☐ 8. อื่น ๆ.....
16. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1.บ้านตนเอง ☐ 2. บ้านคนอื่น
- ☐ 3.ร้านอาหาร ☐ 4. ผับ บาร์ คาราโอเกะ
- ☐ 5.งานเลี้ยง เช่น งานแต่งงาน งานศพ ☐ 6. งานบุญประเพณีวัฒนธรรม
- ☐ 7.งานรื่นเริง เช่น คอนเสิร์ต ☐ 8. อื่น ๆ.....
17. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านเคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้านหรือไม่
- ☐ 1. ไม่เคยไปดื่ม ☐ 2. เคยไปดื่ม
18. หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ท่านมีพฤติกรรมนี้
- ☐ 1. ขับขี่ยานพาหนะทันที ☐ 2. ไม่ขับขี่ยานพาหนะทันที
19. หากท่านเคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้านท่านวิธีการเดินทางกลับบ้านอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1.เดินเท้า ☐ 2. รถจักรยานยนต์
- ☐ 3. รถยนต์ ☐ 4. รถรับจ้าง/รถโดยสารสาธารณะ

- [illegible]

- ☐ 1. ไม่เคย

- ☐ 1. นั่งบนรถที่ผู้ขับตี้มแอลกอฮอล์
- ☐ 2. นั่งบนรถที่ผู้ขับไม่ตี้มแอลกอฮอล์แต่คู่กรณีตี้มแอลกอฮอล์
- ☐ 3. นั่งบนรถทั้งผู้ขับและคู่กรณีตี้มแอลกอฮอล์
- ☐ 4. นั่งบนรถไม่แน่ใจว่าผู้ขับ คู่กรณีตี้มแอลกอฮอล์
- ☐ 5. ไม่ได้นั่งบนรถ (เดินบนถนน / ทางเท้า) และถูกรถชนที่ผู้ขับตี้มแอลกอฮอล์เฉี่ยวชน

- | ครั้งที่ | คำปรึกษาพยาบาล (บาท/ครั้ง) | | | | | | การสูญเสียผลผลิตภาพจากการทุพพลภาพ | | ทรัพย์สินเสียหาย | การฟ้องร้อง | | จำนวนวันที่หยุดงาน |
|----------|---------------------------------|--|--------------------------|---------------------------------|--|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--------------------|--------------------|
| | ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล | | | นอกโรงพยาบาล | | | | | | ดำเนินคดี | | |
| | ค่าใช้จ่ายทางตรงทาง
การแพทย์ | ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทาง
การแพทย์ | จำนวนวันที่ต้องขาดงานของ | ค่าใช้จ่ายทางตรงทาง
การแพทย์ | ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทาง
การแพทย์ | จำนวนวันที่ต้องขาดงานของ | รายได้ที่ลดลงของ
ตนเอง | รายได้ของผู้ปกครอง
ที่ต้องดูแล | ค่าใช้จ่ายในการ
ซ่อมแซม/ชดเชย | ค่าใช้จ่ายทางตรง
วันที่ต้องขาด | จำนวนวันที่ต้องขาด | |

			ผู้เฝ้าใช้ (ถ้ามี)			ผู้เฝ้าใช้ (ถ้ามี)			ทรัพย์สินที่ เสียหาย		งานของ ผู้ดูแล	

27. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาสมาชิกในครอบครัวของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม
การเมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

☐ 1. ไม่เคย

☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง

28. ค่าใช้จ่ายของสมาชิกในครอบครัวที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การ
เมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่น

ครั้งที่	คำรักษาพยาบาล (บาท/ครั้ง)						การสูญเสียผลผลิตภาพ จากการทุพพลภาพ		ทรัพย์สิน เสียหาย	การฟ้องร้อง		จำนวน วันที่ ต้อง หยุด งาน
	ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล			นอกโรงพยาบาล						ดำเนินคดี		
	ค่าใช้จ่าย ทางตรง ทาง การแพทย์	ค่าใช้จ่าย ทางตรงที่ ไม่ใช่ทาง การแพทย์	จำนวน วันที่ ต้องขาด งานของ ผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	ค่าใช้จ่าย ทางตรง ทาง การแพทย์	ค่าใช้จ่าย ทางตรงที่ ไม่ใช่ทาง การแพทย์	จำนวน วันที่ ต้องขาด งานของ ผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	รายได้ ที่ ลดลง ของ ตนเอง	รายได้ของ ผู้ปกครอง ที่ต้องดูแล	ค่าใช้จ่าย ในการ ซ่อมแซม/ ชุดใช้ ทรัพย์สินที่ เสียหาย	ค่าใช้จ่าย ทางตรง	จำนวน วันที่ ต้อง ขาด งานของ ผู้ดูแล	

ส่วนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

คำชี้แจง: แบบสอบถามในส่วนนี้เป็นคำถามเกี่ยวกับบริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมา
แล้วขับ

1. ท่านคิดว่าข้อความต่อไปนี้ ถูกหรือผิด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ในข้อที่คิดว่า ถูก และ × ในข้อที่คิดว่าผิด

คำถาม	คำตอบ
ปัจจุบันในประเทศไทยใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551	
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	
ผู้ขับขี่รถหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย	
ประกันสามารถเรียกร้องชดเชยสินไหมได้แม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ	
หากมีการกระทำผิดซ้ำจากกรณีเมาแล้วขับจะไม่มีบทลงโทษเพิ่มขึ้นในประเทศไทย	
หากกรณีการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์มีโทษปรับเงินมากกว่า 1,000 บาท	
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่นมีโทษปรับและจำคุก	
หากเมาแล้วขับแล้วทำให้ผู้อื่นเสียชีวิตจะต้องระวางโทษมากกว่า 15 ปี	

คำถาม	คำตอบ
หากทำงานในหน่วยงานภาครัฐเมื่อถูกจับกุมข้อหาเมาแล้วขับไม่สามารถทำงานในหน่วยงานนั้นได้	
การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์สามารถทดสอบด้วยลมหายใจ ปัสสาวะ เลือด ได้	

2. ข้อมูลด้านผลกระทบการเมาแล้วขับ

ต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนอุบัติเหตุทางถนนนอกจากจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยแล้ว ยังทำให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย การเสียชีวิตจากและบาดเจ็บทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลกระทบต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ อุบัติเหตุยังก่อให้เกิดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร เป็นต้น กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข คำนวณการสูญเสียทางเศรษฐกิจปี 2566 กรณีเกิดผู้พิการรายใหม่จากอุบัติเหตุทางถนนตามข้อมูลสถิติในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2560 - พ.ศ.2564) โดยคิดภาพรวมความสูญเสียทางเศรษฐกิจ แบ่งตามระดับความรุนแรง ดังนี้ เสียชีวิต 511,515 ล้านบาท บาดเจ็บรุนแรง (IPD) 158,669 ล้านบาท บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 144,957 ล้านบาท พิกัด 306,156 ล้านบาท นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยอายุขัยสั้นลงและสูญเสียทางเศรษฐกิจ 12 ล้านล้านบาท อุบัติเหตุทางถนนยังมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ต้องดูแลในโรงพยาบาลถึงปีละ 150,000-200,000 คน ซึ่ง ในจำนวนนี้ร้อยละ 4.6 มีความพิการทางร่างกาย เท่ากับมีผู้พิการรายใหม่ 7,000-13,000 คนต่อปี คิดเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ประเมินการไว้สูงถึงปีละกว่า 545,000 ล้านบาท ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นับเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ฉุดรั้งขีดความสามารถพัฒนาประเทศ

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนมาจากพฤติกรรม การขับขี่โดยเฉพาะ “ดื่มแล้วขับ” ด้วยฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ซึ่งทำให้ความสามารถในการขับช้าลง ความมั่นใจทำให้ขาดสติ คึกคะนอง ประมาท ฯลฯ อุบัติเหตุทางถนนเกิดสูงขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ สรุป 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่ 2566 (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566) มีคดีจำนวนทั้งสิ้น 8,923 คดี จำแนกเป็นคดีขับรถขณะเมาสุรา 8,567 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.01 เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 มีจำนวน 7,868 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 699 คดี คิดเป็นร้อยละ 8.88 ขณะที่ 7 วันอันตรายในเทศกาลสงกรานต์ 2566 (11-17 เม.ย. 2566) มียอดสะสม 8,869 คดี จำแนกเป็น คดีขับรถขณะเมาสุรา 8,575 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.69 เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติคดีขับรถขณะเมาสุราในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 มีจำนวน 7,141 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1,434 คดี คิดเป็นร้อยละ 20.08

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจากการดื่มแล้วขับในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องให้ความสำคัญ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่**ทุกภาคส่วน**จะต้องร่วมมือกัน เพื่อเผชิญหน้ากับความท้าทายนี้ร่วมกัน **ทุกคนต้องรับผิดชอบในการลดเว้นจากการดื่มแล้วขับ** เพื่อมุ่งไปสู่สังคมซึ่งมีอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยลง

ที่มา: <https://www.thaipbs.or.th/news/content/323233>

จากข้อความด้านบน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับข้อความต่อไปนี้

ทัศนคติ	ความคิดเห็น (เห็นด้วย)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การมีจุดตรวจเมาขับที่ตรวจเข้มบนถนนก็ช่วย ป้อง ปรามพฤติกรรมดื่ม/เมาขับและผลกระทบได้					
การที่ผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับซ้ำ ควรถูกตัดสิน โทษจำคุกอย่างเดียว โดยไม่ควรมีการรอลงอาญา หรือรอการกำหนดโทษ					
หน่วยงานทั้งภาครัฐ-เอกชน-ภาคสังคม มีมาตรการ หรือข้อกำหนดกับพนักงาน/บุคลากรในสังกัด มิให้ กระทำความผิด ดื่ม/เมาขับ					
การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับ ตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการ เกิดอุบัติเหตุลงได้					
รัฐควรมีการจัดการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการ เดินทางของบุคคลในช่วงเวลากลางคืน					
การจัดระเบียบทางสังคมเป็นหนึ่งในปัจจัยที่มี ความสำคัญต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ					
กฎหมายประเดิมเมาแล้วขับและการบังคับใช้ที่ไม่ เข้มงวด ไม่สม่ำเสมอ ส่งเสริมพฤติกรรมดื่มแล้วขับ					
ทุกคนควรมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดผล กระทบจากสาเหตุเมาแล้วขับ					
ทุกคนควรมีส่วนร่วมในการจ่ายค่าธรรมเนียม เพื่อ การดูแลป้องกันผลจากการเมาแล้วขับ					
ควรมีบริการ ที่พักชั่วคราวสำหรับผู้ดื่มที่ไม่สามารถ เดินทางกลับได้ซึ่งสนับสนุนโดยภาคประชาชน ภาครัฐและสถานประกอบการ					

ส่วนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

คำชี้แจงแบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดสำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ จึงเรียนขอความอนุเคราะห์ ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจเป็นพิเศษ และคำนึงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงผลกระทบที่ท่านเคยได้รับจากปัญหาการเมาแล้วขับและข้อจำกัดทางการเงินของท่านด้วย

เงื่อนไขในการจ่ายค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับ

1. จำนวนเงินที่จะจ่ายนั้น ไม่ควรเกินกว่ารายได้ต่อเดือน
2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับเป็นอัตรา บาท/เดือน
3. การจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเพื่อแก้ปัญหาการเมาแล้วขับจะทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีเงินเพื่อการจับจ่ายใช้สอยลดลง
4. ค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับที่จัดเก็บได้นำไปใช้สนับสนุนการแก้ปัญหาในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี
5. ค่าธรรมเนียมที่ได้ จะมีการจัดการอย่างเป็นธรรม และโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
6. รูปภาพประกอบ ก่อนตอบแบบสอบถาม

ส

จากผู้ประกอบการ

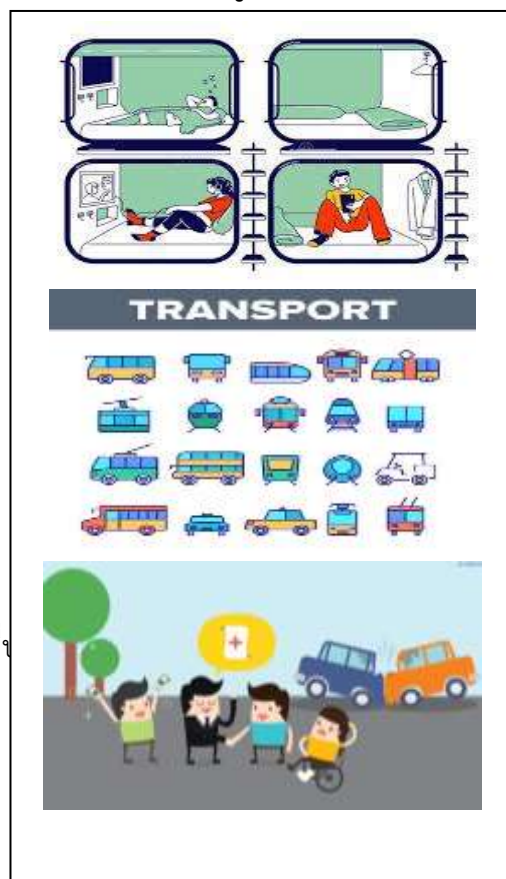


มีการ
จัดการ

ปัญหา
เมาแล้วขับ

นเสียจากการดื่มของผู้ที่
ขับหรือไม่
เพราะ

จากผู้ประกอบการ



2. ถ้ามีการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัญหาการเมาแล้วขับ โดยจัดเป็นกองทุนเพื่อสนับสนุนการแก้ปัญหา เช่น จัดห้องพักสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อให้สร้างเมา จัดระบบการขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวยต่อผู้ที่มีอาการมึนเมา มีการชดเชยจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับที่คุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น เป็นต้น อันจะส่งผลให้ลดการเกิดปัญหาจากการเมาแล้วขับลง ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายร่วมสมทบเป็นค่าธรรมเนียม จำนวน 10 บาท/เดือน หรือไม่

☐ 1.เต็มใจที่จะจ่าย



ถ้าเพิ่มเป็น 20 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

☐ 2.ไม่เต็มใจที่จะจ่าย



ถ้าลดเป็น 5 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

3. หากมีการเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะในการจัดการปัญหาเมาแล้วขับจริง ท่านคิดว่าควรมีการจัดเก็บผ่านทางช่องทางใด

☐ 1.จ่ายเป็นเงินสดเก็บรายเดือน

☐ 2. หักจากเงินเดือน ณ ที่จ่าย

☐ 3. เก็บรวมกับบิลค่าน้ำประปา

☐ 4. เก็บรวมกับบิลค่าไฟฟ้า

☐ 5. เก็บบิลแยกเฉพาะ

☐ 6. อื่น ๆ

4. หน่วยงานใดที่ท่านต้องการให้เข้ามาจัดการกับรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการเมาแล้วขับ

☐ 1. สสส.

☐ 2. หน่วยงานราชการท้องถิ่น

☐ 3. มูลนิธิ

☐ 4. องค์กรอิสระ

☐ 5. อื่น ๆ

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....



แบบสอบถามงานวิจัย
เรื่องการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย
จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี
(ประชาชนทั่วไป)

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้ สร้างขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

ตอนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

ตอนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ โดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ ถือว่าเป็นความลับ ผู้วิจัยจะทำการประมวลผลข้อมูลและนำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และผลการศึกษจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด จึงขอความอนุเคราะห์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริง เพื่อให้ผลของการศึกษาตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

นางมโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์
 อาจารย์ประจำวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ
 มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง

แบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าข้อความหรือระบุข้อความ หรือตัวเลขในช่องว่างที่เว้นไว้

1. เพศ ☐ 1. หญิง ☐ 2. ชาย
2. อายุ.....ปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด ☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษา
☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
☐ 5. อนุปริญญา/ปวส. ☐ 6.ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า
☐ 7.อื่น ๆ.....
4. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม ☐ 1.รับราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ☐ 2.ธุรกิจส่วนตัว
☐ 3.เกษตรกร ☐ 4.รับจ้าง
☐ 5. แม่บ้านหรือข้าราชการบำนาญ ☐ 6. พนักงานบริษัทเอกชน
5. รายได้สุทธิต่อเดือนของท่าน (หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
6. รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน(หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
7. ศาสนา ☐ 1. พุทธ ☐ 2. คริสต์
☐ 3. อิสลาม ☐ 4. อื่น ๆ
8. สถานภาพการสมรส ☐ 1. โสด ☐ 2.สมรส
☐ 3. หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ ☐ 4. อื่น ๆ
9. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามในครัวเรือน ☐ 1.หัวหน้าครอบครัว ☐ 2.คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว
☐ 3.บุตร-ธิดา ของหัวหน้าครอบครัว ☐ 4.ญาติของหัวหน้าครอบครัว
☐ 5.ลูกจ้าง ☐ 6.อื่น ๆ.....
10. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....คน

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

12. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่
- ☐ 1.ดื่ม ☐ 2.ไม่ดื่ม
13. หากท่านดื่มใน 30 วันที่แล้วท่านดื่มบ่อยครั้งเพียงไร
- ☐ 1. ไม่ดื่มใน 30 วันที่แล้ว ☐ 2.ทุกวัน (7/สัปดาห์)
- ☐ 3.เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) ☐ 4.วันเว้นวัน (3-4 วัน/สัปดาห์)
- ☐ 5. ทุกสัปดาห์ (1- 2 วัน/สัปดาห์) ☐ 6. 1-3 วันใน 30 วันที่แล้ว
14. ประเภทแอลกอฮอล์ที่ดื่ม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1.สุราผสมน้ำผลไม้/สุราผสมน้ำหวาน ☐ 2. เหล้าปั่น
- ☐ 3.ไวน์คูลเลอร์ ☐ 4.เบียร์
- ☐ 5.สุราสี/สุราแดง ☐ 6.สุราแช่พื้นบ้าน
- ☐ 7.ไวน์องุ่น/แชมเปญ/ไวน์ผลไม้ ☐ 8.ยาตองเหล้า/สุราจีน
- ☐ 9.สุราขาว/สุรากลั่นชุมชน ☐ 10. อื่น ๆ.....
15. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1. ร้านชำ ☐ 2. ร้านมินิมาร์ท
- ☐ 3.ร้านยาตองและซุ้มเหล้า ☐ 4. ร้านขายอาหารตามสั่ง
- ☐ 5.สวนอาหาร ภัตตาคาร รีสอร์ท โรงแรม ☐ 6.ร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง)
- ☐ 7.ร้านขายเครื่องดื่มประเภทนมและกาแฟ ☐ 8. อื่น ๆ.....
16. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1.บ้านตนเอง ☐ 2. บ้านคนอื่น
- ☐ 3.ร้านอาหาร ☐ 4. ผับ บาร์ คาราโอเกะ
- ☐ 5.งานเลี้ยง เช่น งานแต่งงาน งานศพ ☐ 6. งานบุญประเพณีวัฒนธรรม
- ☐ 7.งานรื่นเริง เช่น คอนเสิร์ต ☐ 8. อื่น ๆ.....
17. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านเคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้านหรือไม่
- ☐ 1. ไม่เคยไปดื่ม ☐ 2. เคยไปดื่ม
18. หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ท่านมีพฤติกรรมนี้
- ☐ 1.ขับชี่ยานพาหนะทันที ☐ 2.ไม่ขับชี่ยานพาหนะทันที
19. หากท่านเคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้านท่านวิธีการเดินทางกลับบ้านอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1.เดินเท้า ☐ 2. รถจักรยานยนต์
- ☐ 3.รถยนต์ ☐ 4. รถรับจ้าง/รถโดยสารสาธารณะ
- ☐ 5.อาศัยโดยสารกับเพื่อน/คนรู้จัก ☐ 6. อื่น ๆ.....

20. เหตุผลที่ท่านเดินทางกลับหลังจากดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้านด้วยการขับรถโดยตนเอง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ☐ 1. ที่พักอาศัยอยู่ห่างไกล
 ☐ 2. ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ
- ☐ 3. ประหยัดค่าใช้จ่าย
 ☐ 4. ไม่อยากจอดยานพาหนะส่วนตัวทิ้งไว้
- ☐ 5. คิดว่าตนเองสามารถขับขี่ยานพาหนะของตนเองได้

21. ใน 12 เดือนที่แล้วเคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถ/รถจักรยานยนต์หรือไม่

- ☐ 1. ไม่เคย ☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง

22. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอุบัติเหตุสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์

[illegible]

23. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของ
ผู้อื่นหรือไม่

- [illegible]

24. เหตุที่ท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของผู้อื่น (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ☐ 1. นั่งบนรถที่ผู้ขับตีมีแอลกอฮอล์
- ☐ 2. นั่งบนรถที่ผู้ขับไม่ตีมีแอลกอฮอล์แต่คู่กรณีตีมีแอลกอฮอล์
- ☐ 3. นั่งบนรถทั้งผู้ขับและคู่กรณีตีมีแอลกอฮอล์
- ☐ 4. นั่งบนรถไม่แน่ใจว่าผู้ขับ คู่กรณีตีมีแอลกอฮอล์
- ☐ 5. ไม่ได้นั่งบนรถ (เดินบนถนน / ทางเท้า) และถูกรถชนที่ผู้ขับตีมีแอลกอฮอล์เฉี่ยวชน

25. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้อื่น

ครั้งที่	คำปรึกษาพยาบาล (บาท/ครั้ง)						การสูญเสียผลิตภาพจากการทุพพลภาพ	ทรัพย์สินเสียหาย	การฟ้องร้องดำเนินคดี	จำนวนวันที่ต้องหยุดงาน
	ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล			นอกโรงพยาบาล						
	ค่าใช้จ่ายทางตรง	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ถูกต้อง	จำนวนวันที่ต้องขาด	ค่าใช้จ่ายทางตรง	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ถูกต้อง	จำนวนวันที่ต้องขาด				

	ทาง การแพทย์	ไม่ใช่ทาง การแพทย์	งานของ ผู้เฝ้าใช้ (ถ้ามี)	ทาง การแพทย์	ไม่ใช่ทาง การแพทย์	งานของ ผู้เฝ้าใช้ (ถ้ามี)	ของ ตนเอง		ชดใช้ ทรัพย์สินที่ เสียหาย		ขาด งานของ ผู้ดูแล	

26. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาสมาชิกในครอบครัวของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม
การเมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

☐ 1. ไม่เคย

☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง

27. ค่าใช้จ่ายของสมาชิกในครอบครัวที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การ
เมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่น

ครั้งที่ ที่	คำปรึกษาพยาบาล (บาท/ครั้ง)						การสูญเสียผลิตภาพ จากการทุพพลภาพ		ทรัพย์สิน เสียหาย	การฟ้องร้อง ดำเนินคดี		จำนวน วันที่ ต้อง หยุด งาน
	ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล			นอกโรงพยาบาล			รายได้ ที่ ลดลง ของ ตนเอง	รายได้ของ ผู้ปกครอง ที่ต้องดูแล	ค่าใช้จ่าย ในการ ซ่อมแซม/ ชดใช้ ทรัพย์สินที่ เสียหาย	ค่าใช้จ่าย ทางตรง	จำนวน วันที่ ต้อง ขาด งานของ ผู้ดูแล	
	ค่าใช้จ่าย ทางตรง ทาง การแพทย์	ค่าใช้จ่าย ทางตรงที่ ไม่ใช่ทาง การแพทย์	จำนวน วันที่ ต้องขาด งานของ ผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	ค่าใช้จ่าย ทางตรง ทาง การแพทย์	ค่าใช้จ่าย ทางตรงที่ ไม่ใช่ทาง การแพทย์	จำนวน วันที่ ต้องขาด งานของ ผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)						

ส่วนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

คำชี้แจง: แบบสอบถามในส่วนนี้เป็นคำถามเกี่ยวกับบริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

1. ท่านคิดว่าข้อความต่อไปนี้ ถูกหรือผิด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ในข้อที่คิดว่า ถูก และ × ในข้อที่คิดว่าผิด

คำถาม	คำตอบ
ปัจจุบันในประเทศไทยใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551	
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	
ผู้ขับขี่รถหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย	
ประกันสามารถเรียกร้องชดเชยสินไหมได้แม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ	
หากมีการกระทำผิดซ้ำจากกรณีเมาแล้วขับจะไม่มีบทลงโทษเพิ่มขึ้นในประเทศไทย	
หากกรณีการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์มีโทษปรับเงินมากกว่า 1,000 บาท	
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่นมีโทษปรับและจำคุก	

คำถาม	คำตอบ
หากเมาแล้วขับแล้วทำให้ผู้อื่นเสียชีวิตจะต้องระวางโทษมากกว่า 15 ปี	
หากทำงานในหน่วยงานภาครัฐเมื่อถูกจับกุมข้อหาเมาแล้วขับไม่สามารถทำงานในหน่วยงานนั้นได้	
การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์สามารถทดสอบด้วยลมหายใจ ปัสสาวะ เลือด ได้	

2. ข้อมูลด้านผลกระทบการเมาแล้วขับ

ต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนอุบัติเหตุทางถนนนอกจากจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยแล้ว ยังทำให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย การเสียชีวิตจากและบาดเจ็บทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลกระทบต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ อุบัติเหตุยังก่อให้เกิดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร เป็นต้น กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข คาดการณ์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจปี 2566 กรณีเกิดผู้พิการรายใหม่จากอุบัติเหตุทางถนนตามข้อมูลสถิติในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2560 - พ.ศ.2564) โดยคิดภาพรวมความสูญเสียทางเศรษฐกิจ แบ่งตามระดับความรุนแรง ดังนี้ เสียชีวิต 511,515 ล้านบาท บาดเจ็บรุนแรง (IPD) 158,669 ล้านบาท บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 144,957 ล้านบาท พิกัด 306,156 ล้านบาท นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยอายุชดเชยสั้นลงและสูญเสียทางเศรษฐกิจ 12 ล้านล้านบาท อุบัติเหตุทางถนนยังมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ต้องดูแลในโรงพยาบาลถึงปีละ 150,000-200,000 คน ซึ่ง ในจำนวนนี้ร้อยละ 4.6 มีความพิการทางร่างกาย เท่ากับมีผู้พิการรายใหม่ 7,000-13,000 คนต่อปี คิดเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ประเมินการไว้สูงถึงปีละกว่า 545,000 ล้านบาท ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นับเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ฉุดรั้งขีดความสามารถพัฒนาประเทศ

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนมาจากการพฤติกรรม การขับขี่โดยเฉพาะ “**ดื่มแล้วขับ**” ด้วยฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ซึ่งทำให้ความสามารถในการขับลดลง ความมั่นใจทำให้ขาดสติ คึกคะนอง ประมาท ฯลฯ อุบัติเหตุทางถนนเกิดสูงขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ สรุป 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่ 2566 (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566) มีคดีจำนวนทั้งสิ้น 8,923 คดี จำแนกเป็นคดีขับรถขณะเมาสุรา 8,567 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.01 เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 มีจำนวน 7,868 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 699 คดี คิดเป็นร้อยละ 8.88 ขณะที่ 7 วันอันตรายในเทศกาลสงกรานต์ 2566 (11-17 เม.ย. 2566) มียอดสะสม 8,869 คดี จำแนกเป็น คดีขับรถขณะเมาสุรา 8,575 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.69 เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติคดีขับรถขณะเมาสุราในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 มีจำนวน 7,141 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1,434 คดี คิดเป็นร้อยละ 20.08

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจากการดื่มแล้วขับในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องให้ความสำคัญ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่**ทุกภาคส่วน**จะต้องร่วมมือกัน เพื่อเผชิญหน้ากับความท้าทายนี้ร่วมกัน **ทุกคนต้องรับผิดชอบในการงดเว้นจากการดื่มแล้วขับ** เพื่อมุ่งไปสู่สังคมซึ่งมีอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยลง

ที่มา: <https://www.thaipbs.or.th/news/content/323233>

จากข้อความด้านบน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับข้อความต่อไปนี้

ทัศนคติ	ความคิดเห็น (เห็นด้วย)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การมีจุดตรวจเมาขับที่ตรวจเข้มบนถนนก็ช่วย ป้อง ปรามพฤติกรรมดื่ม/เมาขับและผลกระทบได้					
การที่ผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับซ้ำ ควรถูกตัดสิน โทษจำคุกอย่างเดียว โดยไม่ควรมีการรอลงอาญา หรือรอการกำหนดโทษ					
หน่วยงานทั้งภาครัฐ-เอกชน-ภาคสังคม มีมาตรการ หรือข้อกำหนดกับพนักงาน/บุคลากรในสังกัด มิให้ กระทำความผิด ดื่ม/เมาขับ					
การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับ ตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการ เกิดอุบัติเหตุลงได้					
รัฐควรมีการจัดการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการ เดินทางของบุคคลในช่วงเวลากลางคืน					
การจัดระเบียบทางสังคมเป็นหนึ่งในปัจจัยที่มี ความสำคัญต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ					
กฎหมายประเดิมเมาแล้วขับและการบังคับใช้ที่ไม่ เข้มงวด ไม่สม่ำเสมอ ส่งเสริมพฤติกรรมดื่มแล้วขับ					
ทุกคนควรมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดผล กระทบจากสาเหตุเมาแล้วขับ					
ทุกคนควรมีส่วนร่วมในการจ่ายค่าธรรมเนียม เพื่อ การดูแลป้องกันผลจากการเมาแล้วขับ					
ควรมีบริการ ที่พักชั่วคราวสำหรับผู้ดื่มที่ไม่สามารถ เดินทางกลับได้ซึ่งสนับสนุนโดยภาคประชาชน ภาครัฐและสถานประกอบการ					

ส่วนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

คำชี้แจงแบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดสำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ จึงเรียนขอความอนุเคราะห์ ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจเป็นพิเศษ และคำนึงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงผลกระทบที่ท่านเคยได้รับจากปัญหาการเมาแล้วขับและข้อจำกัดทางการเงินของท่านด้วย

เงื่อนไขในการจ่ายค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับ

1. จำนวนเงินที่จะจ่ายนั้น ไม่ควรเกินกว่ารายได้ต่อเดือน
2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับเป็นอัตรา บาท/เดือน
3. การจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเพื่อแก้ปัญหาการเมาแล้วขับจะทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีเงินเพื่อการจับจ่ายใช้สอยลดลง
4. ค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาเมาแล้วขับที่จัดเก็บได้นำไปใช้สนับสนุนการแก้ปัญหาในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี
5. ค่าธรรมเนียมที่ได้ จะมีการจัดการอย่างเป็นธรรม และโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
6. กรุณาประกอบ ก่อนตอบแบบสอบถาม

ส

จากผู้ประกอบการ

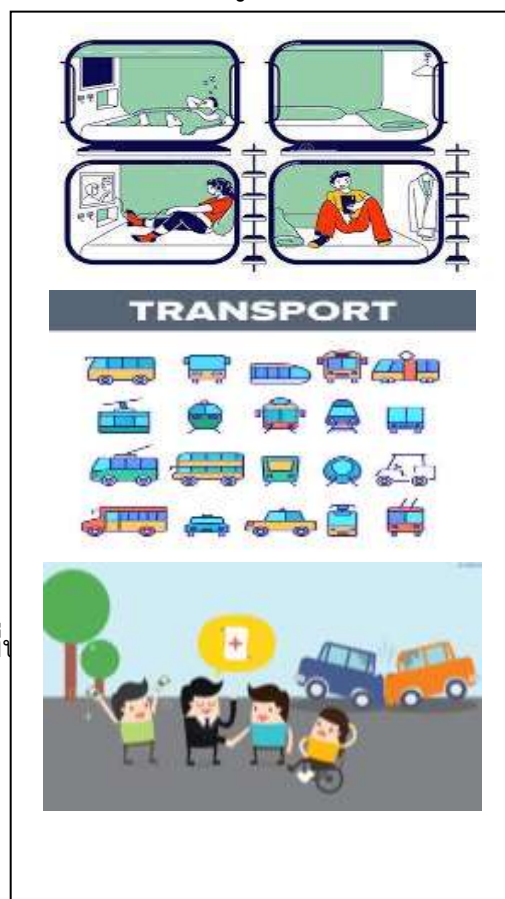


มีการ
จัดการ

ปัญหา
เมาแล้วขับ

นเสียจากการดื่มของผู้ที่
ขับหรือไม่
เพราะ

จากผู้ประกอบการ



2. ถ้ามีการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัญหาการเมาแล้วขับ โดยจัดเป็นกองทุนเพื่อสนับสนุนการแก้ปัญหา เช่น จัดห้องพักสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อให้สร้างเมา จัดระบบการขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวยต่อผู้ที่มีอาการมึนเมา มีการชดเชยจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับที่คุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น เป็นต้น อันจะส่งผลให้ลดการเกิดปัญหาจากการเมาแล้วขับลง ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายร่วมสมทบเป็นค่าธรรมเนียม จำนวน 20 บาท/เดือน หรือไม่

☐ 1.เต็มใจที่จะจ่าย

☐ 2.ไม่เต็มใจที่จะจ่าย

ถ้าเพิ่มเป็น 40 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

ถ้าลดเป็น 10 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

3. หากมีการเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะในการจัดการปัญหาเมาแล้วขับจริง ท่านคิดว่าควรมีการจัดเก็บผ่านทางช่องทางใด

☐ 1.จ่ายเป็นเงินสดเก็บรายเดือน

☐ 2. หักจากเงินเดือน ณ ที่จ่าย

☐ 3. เก็บรวมกับบิลค่าน้ำประปา

☐ 4. เก็บรวมกับบิลค่าไฟฟ้า

☐ 5. เก็บบิลแยกเฉพาะ

☐ 6. อื่น ๆ

4. หน่วยงานใดที่ท่านต้องการให้เข้ามาจัดการกับรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการเมาแล้วขับ

☐ 1. สสส.

☐ 2. หน่วยงานราชการท้องถิ่น

☐ 3. มูลนิธิ

☐ 4. องค์กรอิสระ

☐ 5. อื่น ๆ

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....



แบบสอบถามงานวิจัย
เรื่องการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย
จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี
(ประชาชนทั่วไป)

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้ สร้างขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

ตอนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

ตอนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ โดยวิธี
 สร้างสถานการณ์สมมติ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ ถือว่าเป็นความลับ ผู้วิจัยจะทำการประมวลผลข้อมูลและนำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และผลการศึกษาก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด จึงขอความอนุเคราะห์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริง เพื่อให้ผลของการศึกษาตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

นางมโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

อาจารย์ประจำวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ
 มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง

แบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าข้อความหรือระบุข้อความ หรือตัวเลขในช่องว่างที่เว้นไว้

1. เพศ ☐ 1. หญิง ☐ 2. ชาย
2. อายุ.....ปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด ☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษา
☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
☐ 5. อนุปริญญา/ปวส. ☐ 6.ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า
☐ 7.อื่น ๆ.....
4. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม ☐ 1.รับราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ☐ 2.ธุรกิจส่วนตัว
☐ 3.เกษตรกร ☐ 4.รับจ้าง
☐ 5. แม่บ้านหรือข้าราชการบำนาญ ☐ 6. พนักงานบริษัทเอกชน
5. รายได้สุทธิต่อเดือนของท่าน (หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
6. รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน(หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
7. ศาสนา ☐ 1. พุทธ ☐ 2. คริสต์
☐ 3. อิสลาม ☐ 4. อื่น ๆ
8. สถานภาพการสมรส ☐ 1. โสด ☐ 2.สมรส
☐ 3. หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ ☐ 4. อื่น ๆ
9. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามในครัวเรือน ☐ 1.หัวหน้าครอบครัว ☐ 2.คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว
☐ 3.บุตร-ธิดา ของหัวหน้าครอบครัว ☐ 4.ญาติของหัวหน้าครอบครัว
☐ 5.ลูกจ้าง ☐ 6.อื่น ๆ.....
10. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....คน

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

12. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่
☐ 1.ดื่ม ☐ 2.ไม่ดื่ม
13. หากท่านดื่มใน 30 วันที่แล้วท่านดื่มบ่อยครั้งเพียงไร
☐ 1. ไม่ดื่มใน 30 วันที่แล้ว ☐ 2.ทุกวัน (7/สัปดาห์)
☐ 3.เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) ☐ 4.วันเว้นวัน (3-4 วัน/สัปดาห์)

- 5. ทุกสัปดาห์ (1- 2 วัน/สัปดาห์) ○6. 1-3 วันใน 30 วันที่แล้ว
14. ประเภทแอลกอฮอล์ที่ดื่ม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- 1.สุราผสมน้ำผลไม้/สุราผสมน้ำหวาน ○2. เหล้าปั่น
○3.ไวน์คูลเลอร์ ○4.เบียร์
○5.สุราสี/สุราแดง ○6.สุราแช่พื้นบ้าน
○7.ไวน์องุ่น/แชมเปญ/ไวน์ผลไม้ ○8.ยาตองเหล้า/สุราจีน
○9.สุราขาว/สุรากลั่นชุมชน ○10.อื่น ๆ.....
15. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- 1. ร้านชำ ○2. ร้านมินิมาร์ท
○3.ร้านยาตองและซุ้มเหล้า ○4. ร้านขายอาหารตามสั่ง
○5.สวนอาหาร ภัตตาคาร รีสอร์ท โรงแรม ○6.ร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง)
○7.ร้านขายเครื่องดื่มประเภทนมและกาแฟ ○8.อื่น ๆ.....
16. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- 1.บ้านตนเอง ○2. บ้านคนอื่น
○3.ร้านอาหาร ○4. ผับ บาร์ คาราโอเกะ
○5.งานเลี้ยง เช่น งานแต่งงาน งานศพ ○6. งานบุญประเพณีวัฒนธรรม
○7.งานรื่นเริง เช่น คอนเสิร์ต
○8.อื่น ๆ.....
17. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านเคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้านหรือไม่
- 1. ไม่เคยไปดื่ม ○2. เคยไปดื่ม
18. หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ท่านมีพฤติกรรมนี้
- 1.ขับขี่ยานพาหนะทันที ○2.ไม่ขับขี่ยานพาหนะทันที
19. หากท่านเคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้านท่านวิธีการเดินทางกลับบ้านอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- 1.เดินเท้า ○2. รถจักรยานยนต์
○3.รถยนต์ ○4. รถรับจ้าง/รถโดยสารสาธารณะ
○5.อาศัยโดยสารกับเพื่อน/คนรู้จัก ○6. อื่น ๆ.....
20. เหตุผลที่ท่านเดินทางกลับหลังจากดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้านด้วยการขับรถโดยตนเอง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- 1. ที่พักอาศัยอยู่ห่างไกล ○2. ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ
○3. ประหยัดค่าใช้จ่าย ○4. ไม่อยากจอดยานพาหนะส่วนตัวทิ้งไว้
○5. คิดว่าตนเองสามารถขับขี่ยานพาหนะของตนเองได้

21. ใน 12 เดือนที่แล้วเคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถ/รถจักรยานยนต์หรือไม่

○ 1.ไม่เคย

○2. เคย จำนวน.....ครั้ง

22. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอุบัติเหตุ สาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์

[illegible]

23. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการมาแล้วขับของ
ผู้อื่นหรือไม่

○ 1.ไม่เคย

○2. เคย จำนวน.....ครั้ง

24. เหตุที่ท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของผู้อื่น (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ☐ 1. นั่งบนรถที่ผู้ขับตี้มแอลกอฮอล์
- ☐ 2. นั่งบนรถที่ผู้ขับไม่ตี้มแอลกอฮอล์แต่คู่กรณีตี้มแอลกอฮอล์
- ☐ 3. นั่งบนรถทั้งผู้ขับและคู่กรณีตี้มแอลกอฮอล์
- ☐ 4. นั่งบนรถไม่แน่ใจว่าผู้ขับ คู่กรณีตี้มแอลกอฮอล์
- ☐ 5. ไม่ได้นั่งบนรถ (เดินบนถนน / ทางเท้า) และถูกรถชนที่ผู้ขับตี้มแอลกอฮอล์เฉี่ยวชน

26. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้อื่น

[illegible]

27. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาสมาชิกในครอบครัวของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

☐ 1. ไม่เคย

☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง

28. ค่าใช้จ่ายของสมาชิกในครอบครัวที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่น

ครั้งที่	คำรักษาพยาบาล (บาท/ครั้ง)						การสูญเสียผลผลิตภาพจากการทุพพลภาพ		ทรัพย์สินเสียหาย	การฟ้องร้องดำเนินคดี		จำนวนวันที่ต้องหยุดงาน
	ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล			นอกโรงพยาบาล			รายได้ที่ลดลงของ	รายได้อื่นๆที่ต้องดูแล	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม/ชุดใช้ทรัพย์สินที่เสียหาย	ค่าใช้จ่ายทางตรง	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้ดูแล	
	ค่าใช้จ่ายทางตรงทาง	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทาง	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	ค่าใช้จ่ายทางตรงทาง	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทาง	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)						

ส่วนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

คำชี้แจง: แบบสอบถามในส่วนนี้เป็นคำถามเกี่ยวกับบริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

1. ท่านคิดว่าข้อความต่อไปนี้ ถูกหรือผิด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ในข้อที่คิดว่า ถูก และ × ในข้อที่คิดว่าผิด

คำถาม	คำตอบ
ปัจจุบันในประเทศไทยใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551	
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	
ผู้ขับขี่รถหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายนับว่าผิดกฎหมาย	
ประกันสามารถเรียกร้องชดเชยสินไหมได้แม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ	
หากมีการกระทำผิดซ้ำจากกรณีเมาแล้วขับจะไม่มีบทลงโทษเพิ่มขึ้นในประเทศไทย	
หากกรณีการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์มีโทษปรับเงินมากกว่า 1,000 บาท	
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่นมีโทษปรับและจำคุก	
หากเมาแล้วขับแล้วทำให้ผู้อื่นเสียชีวิตจะต้องระวางโทษมากกว่า 15 ปี	
หากทำงานในหน่วยงานภาครัฐเมื่อถูกจับกุมข้อหาเมาแล้วขับไม่สามารถทำงานในหน่วยงานนั้นได้	
การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์สามารถทดสอบด้วยลมหายใจ ปัสสาวะ เลือด ได้	

2. ข้อมูลด้านผลกระทบการเมาแล้วขับ

ต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนอุบัติเหตุทางถนนนอกจากจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยแล้ว ยังทำให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย การเสียชีวิตจากและบาดเจ็บทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลกระทบต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ อุบัติเหตุยังก่อให้เกิดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร เป็นต้น กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข คาดการณ์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจปี 2566 กรณีเกิดผู้พิการรายใหม่จากอุบัติเหตุทางถนนตามข้อมูลสถิติในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2560 - พ.ศ.2564) โดยคิดภาพรวมความสูญเสียทางเศรษฐกิจ แบ่งตามระดับความรุนแรง ดังนี้ เสียชีวิต 511,515 ล้านบาท บาดเจ็บรุนแรง (IPD) 158,669 ล้านบาท บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 144,957 ล้านบาท พิกัด 306,156 ล้านบาท นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยอายุขัยสั้นลงและสูญเสียทางเศรษฐกิจ 12 ล้านล้านบาท อุบัติเหตุทางถนนยังมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ต้องดูแลในโรงพยาบาลถึงปีละ 150,000-200,000 คน ซึ่ง ในจำนวนนี้ร้อยละ 4.6 มีความพิการทางร่างกาย เท่ากับมีผู้พิการรายใหม่ 7,000-13,000 คนต่อปี คิดเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ประมาณการไว้สูงถึงปีละกว่า 545,000 ล้านบาท ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นับเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ฉุดรั้งขีดความสามารถพัฒนาประเทศ

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนมาจากพฤติกรรม การขับขี่โดยเฉพาะ “ดื่มแล้วขับ” ด้วยฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ซึ่งทำให้ความสามารถในการขับลดลง ความเมื่อยล้าทำให้ขาดสติ คึกคะนอง ประมาท ฯลฯ อุบัติเหตุทางถนนเกิดสูงขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ สรุป 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่ 2566 (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566) มีคดีจำนวนทั้งสิ้น 8,923 คดี จำแนกเป็นคดีขับรถขณะเมาสุรา 8,567 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.01 เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 มีจำนวน 7,868 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 699 คดี คิดเป็นร้อยละ 8.88 ขณะที่ 7 วันอันตรายในเทศกาลสงกรานต์ 2566 (11-17 เม.ย. 2566) มียอดสะสม 8,869 คดี จำแนกเป็น คดีขับรถขณะเมาสุรา 8,575 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.69 เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติคดีขับรถขณะเมาสุราในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 มีจำนวน 7,141 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1,434 คดี คิดเป็นร้อยละ 20.08

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจากการดื่มแล้วขับในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องให้ความสำคัญ จึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่**ทุกภาคส่วน**จะต้องร่วมมือกัน เพื่อเผชิญหน้ากับความท้าทายนี้ร่วมกัน **ทุกคนต้องรับผิดชอบในการงดเว้นจากการดื่มแล้วขับ** เพื่อมุ่งไปสู่สังคมซึ่งมีอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยลง

ที่มา: <https://www.thaipbs.or.th/news/content/323233>

จากข้อความด้านบน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับข้อความต่อไปนี้

ทัศนคติ	ความคิดเห็น (เห็นด้วย)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การมีจุดตรวจเมาขับที่ตรวจเข้มบนถนนก็ช่วย ป้อง ปรามพฤติกรรมดื่ม/เมาขับและผลกระทบได้					
การที่ผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับซ้ำ ควรถูกตัดสิน โทษจำคุกอย่างเดียว โดยไม่ควรมีการรอลงอาญา หรือรอการกำหนดโทษ					
หน่วยงานทั้งภาครัฐ-เอกชน-ภาคสังคม มีมาตรการ หรือข้อกำหนดกับพนักงาน/บุคลากรในสังกัด มิให้ กระทำความผิด ดื่ม/เมาขับ					
การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับ ตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการ เกิดอุบัติเหตุลงได้					
รัฐควรมีการจัดการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการ เดินทางของบุคคลในช่วงเวลากลางคืน					
การจัดระเบียบทางสังคมเป็นหนึ่งในปัจจัยที่มี ความสำคัญต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ					
กฎหมายประเดิมเมาแล้วขับและการบังคับใช้ที่ไม่ เข้มงวด ไม่สม่ำเสมอ ส่งเสริมพฤติกรรมดื่มแล้วขับ					
ทุกคนควรมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดผล กระทบจากสาเหตุเมาแล้วขับ					
ทุกคนควรมีส่วนร่วมในการจ่ายค่าธรรมเนียม เพื่อ การดูแลป้องกันผลจากการเมาแล้วขับ					
ควรมีบริการ ที่พักชั่วคราวสำหรับผู้ดื่มที่ไม่สามารถ เดินทางกลับได้ซึ่งสนับสนุนโดยภาคประชาชน ภาครัฐและสถานประกอบการ					

ส่วนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

คำชี้แจงแบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดสำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ จึงเรียนขอความอนุเคราะห์ ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจเป็นพิเศษ และคำนึงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงผลกระทบที่ท่านเคยได้รับจากปัญหาการเมาแล้วขับและข้อจำกัดทางการเงินของท่านด้วย

เงื่อนไขในการจ่ายค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับ

1. จำนวนเงินที่จะจ่ายนั้น ไม่ควรเกินกว่ารายได้ต่อเดือน
2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับเป็นอัตรา บาท/เดือน
3. การจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเพื่อแก้ปัญหาการเมาแล้วขับจะทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีเงินเพื่อการจับจ่ายใช้สอยลดลง
4. ค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาเมาแล้วขับที่จัดเก็บได้นำไปใช้สนับสนุนการแก้ปัญหาในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี
5. ค่าธรรมเนียมที่ได้ จะมีการจัดการอย่างเป็นธรรม และโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
6. กรุณาประกอบ ก่อนตอบแบบสอบถาม

ส

จากผู้ประกอบการ

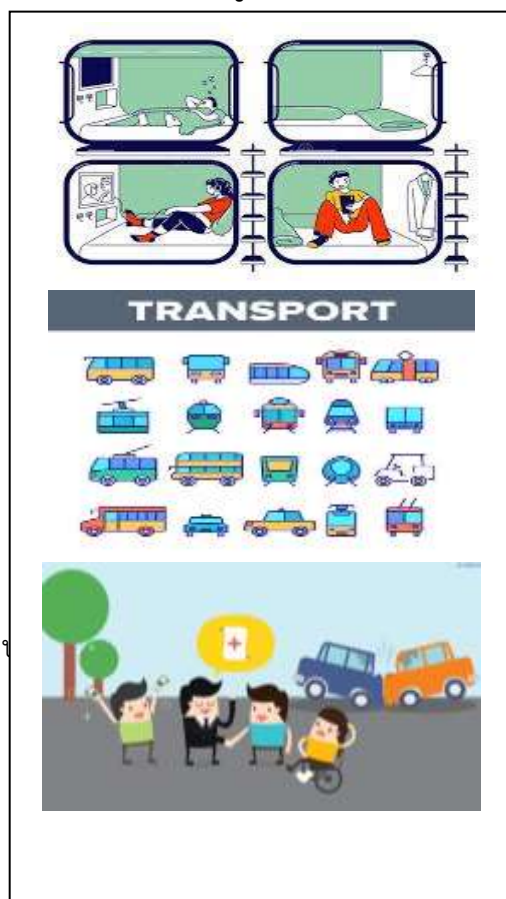


มีการ
จัดการ

ปัญหา
เมาแล้วขับ

นเสียจากการดื่มของผู้ที่
ขับหรือไม่
เพราะ

จากผู้ประกอบการ



2. ถ้ามีการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัญหาการเมาแล้วขับ โดยจัดเป็นกองทุนเพื่อสนับสนุนการแก้ปัญหา เช่น จัดห้องพักสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อให้สร้างเมา จัดระบบการขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวยต่อผู้ที่มีอาการมึนเมา มีการชดเชยจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับที่คุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น เป็นต้น อันจะส่งผลให้ลดการเกิดปัญหาจากการเมาแล้วขับลง ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายร่วมสมทบเป็นค่าธรรมเนียม จำนวน 50 บาท/เดือน หรือไม่

☐ 1.เต็มใจที่จะจ่าย



ถ้าเพิ่มเป็น 100 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

☐ 2.ไม่เต็มใจที่จะจ่าย



ถ้าลดเป็น 25 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

3. หากมีการเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะในการจัดการปัญหาเมาแล้วขับจริง ท่านคิดว่าควรมีการจัดเก็บผ่านทางช่องทางใด

☐ 1.จ่ายเป็นเงินสดเก็บรายเดือน

☐ 2. หักจากเงินเดือน ณ ที่จ่าย

☐ 3. เก็บรวมกับบิลค่าน้ำประปา

☐ 4. เก็บรวมกับบิลค่าไฟฟ้า

☐ 5. เก็บบิลแยกเฉพาะ

☐ 6. อื่น ๆ

4. หน่วยงานใดที่ท่านต้องการให้เข้ามาจัดการกับรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการเมาแล้วขับ

☐ 1. สสส.

☐ 2. หน่วยงานราชการท้องถิ่น

☐ 3. มูลนิธิ

☐ 4. องค์กรอิสระ

☐ 5. อื่น ๆ

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....



แบบสอบถามงานวิจัย
เรื่องการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย
จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี
(ประชาชนทั่วไป)

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้ สร้างขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

ตอนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

ตอนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ โดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ ถือว่าเป็นความลับ ผู้วิจัยจะทำการประมวลผลข้อมูลและนำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และผลการศึกษจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด จึงขอความอนุเคราะห์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริง เพื่อให้ผลของการศึกษาตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

นางมโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์
 อาจารย์ประจำวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ
 มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง

แบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าข้อความหรือระบุข้อความ หรือตัวเลขในช่องว่างที่เว้นไว้

1. เพศ ☐ 1. หญิง ☐ 2. ชาย
2. อายุ.....ปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด ☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษา
☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
☐ 5. อนุปริญญา/ปวส. ☐ 6.ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า
☐ 7.อื่น ๆ.....
4. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม ☐ 1.รับราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ☐ 2.ธุรกิจส่วนตัว
☐ 3.เกษตรกร ☐ 4.รับจ้าง
☐ 5. แม่บ้านหรือข้าราชการบำนาญ ☐ 6. พนักงานบริษัทเอกชน
5. รายได้สุทธิต่อเดือนของท่าน (หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
6. รายได้สุทธิต่อเดือนของครัวเรือน(หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
7. ศาสนา ☐ 1. พุทธ ☐ 2. คริสต์
☐ 3. อิสลาม ☐ 4. อื่น ๆ
8. สถานภาพการสมรส ☐ 1. โสด ☐ 2.สมรส
☐ 3. หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ ☐ 4. อื่น ๆ
9. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามในครัวเรือน ☐ 1.หัวหน้าครอบครัว ☐ 2.คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว
☐ 3.บุตร-ธิดา ของหัวหน้าครอบครัว ☐ 4.ญาติของหัวหน้าครอบครัว
☐ 5.ลูกจ้าง ☐ 6.อื่น ๆ.....
10. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....คน

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

12. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่
- ☐ 1.ดื่ม ☐ 2.ไม่ดื่ม
13. หากท่านดื่มใน 30 วันที่แล้วท่านดื่มบ่อยครั้งเพียงไร
- ☐ 1. ไม่ดื่มใน 30 วันที่แล้ว ☐ 2.ทุกวัน (7/สัปดาห์)
- ☐ 3.เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) ☐ 4.วันเว้นวัน (3-4 วัน/สัปดาห์)
- ☐ 5. ทุกสัปดาห์ (1- 2 วัน/สัปดาห์) ☐ 6. 1-3 วันใน 30 วันที่แล้ว
14. ประเภทแอลกอฮอล์ที่ดื่ม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1.สุราผสมน้ำผลไม้/สุราผสมน้ำหวาน ☐ 2. เหล้าปั่น
- ☐ 3.ไวน์คูลเลอร์ ☐ 4.เบียร์
- ☐ 5.สุราสี/สุราแดง ☐ 6.สุราแช่พื้นบ้าน
- ☐ 7.ไวน์องุ่น/แชมเปญ/ไวน์ผลไม้ ☐ 8.ยาตองเหล้า/สุราจีน
- ☐ 9.สุราขาว/สุรากลั่นชุมชน ☐ 10. อื่น ๆ.....
15. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1. ร้านชำ ☐ 2. ร้านมินิมาร์ท
- ☐ 3.ร้านยาตองและซุ้มเหล้า ☐ 4. ร้านขายอาหารตามสั่ง
- ☐ 5.สวนอาหาร ภัตตาคาร รีสอร์ท โรงแรม ☐ 6.ร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง)
- ☐ 7.ร้านขายเครื่องดื่มประเภทนมและกาแฟ ☐ 8. อื่น ๆ.....
16. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านดื่มแอลกอฮอล์จากที่ไหนบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1.บ้านตนเอง ☐ 2. บ้านคนอื่น
- ☐ 3.ร้านอาหาร ☐ 4. ผับ บาร์ คาราโอเกะ
- ☐ 5.งานเลี้ยง เช่น งานแต่งงาน งานศพ ☐ 6. งานบุญประเพณีวัฒนธรรม
- ☐ 7.งานรื่นเริง เช่น คอนเสิร์ต ☐ 8. อื่น ๆ.....
17. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านเคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้านหรือไม่
- ☐ 1. ไม่เคยไปดื่ม ☐ 2. เคยไปดื่ม
18. หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ท่านมีพฤติกรรมนี้
- ☐ 1. ขับขี่ยานพาหนะทันที ☐ 2. ไม่ขับขี่ยานพาหนะทันที
19. หากท่านเคยไปดื่มแอลกอฮอล์ที่ร้าน / ที่อื่น ๆ นอกบ้านท่านวิธีการเดินทางกลับบ้านอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ 1.เดินเท้า ☐ 2. รถจักรยานยนต์
- ☐ 3. รถยนต์ ☐ 4. รถรับจ้าง/รถโดยสารสาธารณะ

- [illegible]

26. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของผู้อื่น

ครั้งที่	คำปรึกษาพยาบาล (บาท/ครั้ง)						การสูญเสียผลิตภาพจากการทุพพลภาพ		ทรัพย์สินเสียหาย	การฟ้องร้องดำเนินคดี		จำนวนวันที่ต้องหยุดงาน
	ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล			นอกโรงพยาบาล			รายได้ที่ลดลง	รายได้ของผู้ปกครองที่ต้องดูแล	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม/ค่าใช้	ค่าใช้จ่ายทางตรง	จำนวนวันที่ต้อง	
	ค่าใช้จ่ายทางตรง	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ทาง	จำนวนวันที่ต้องขาด	ค่าใช้จ่ายทางตรง	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ทาง	จำนวนวันที่ต้องขาด						
	การแพทย์	การแพทย์	งานของ	การแพทย์	การแพทย์	งานของ						

			ผู้เฝ้าใช้ (ถ้ามี)			ผู้เฝ้าใช้ (ถ้ามี)	ของ ตนเอง		ทรัพย์สินที่ เสียหาย		งานของ ผู้ดูแล	

27. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาสมาชิกในครอบครัวของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม
การเมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

☐ 1. ไม่เคย

☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง

28. ค่าใช้จ่ายของสมาชิกในครอบครัวที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การ
เมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่น

ครั้งที่	คำปรึกษาพยาบาล (บาท/ครั้ง)						การสูญเสียผลผลิตภาพ		ทรัพย์สิน	การฟ้องร้อง		จำนวนวันที่ต้องหยุดงาน
	ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล			นอกโรงพยาบาล			จากการทุพพลภาพ		เสียหาย	ดำเนินคดี		
	ค่าใช้จ่ายทางตรงทาง การแพทย์	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทาง การแพทย์	จำนวนวันที่ต้องขาด งานของ ผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	ค่าใช้จ่ายทางตรงทาง การแพทย์	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทาง การแพทย์	จำนวนวันที่ต้องขาด งานของ ผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	รายได้ที่ลดลงของ ตนเอง	รายได้ของผู้ปกครอง ที่ต้องดูแล	ค่าใช้จ่ายในการ ซ่อมแซม/ชุดใช้ ทรัพย์สินที่เสียหาย	ค่าใช้จ่ายทางตรง	จำนวนวันที่ต้องขาด งานของ ผู้ดูแล	

ส่วนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

คำชี้แจง: แบบสอบถามในส่วนนี้เป็นคำถามเกี่ยวกับบริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมา
แล้วขับ

1. ท่านคิดว่าข้อความต่อไปนี้ ถูกหรือผิด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ในข้อที่คิดว่า ถูก และ × ในข้อที่คิดว่าผิด

คำถาม	คำตอบ
ปัจจุบันในประเทศไทยใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551	
การดื่มสุรามีได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	
ผู้ขับที่รบกวนหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย	
ประกันสามารถเรียกร้องชดเชยสินไหมได้แม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ	
หากมีการกระทำผิดซ้ำจากกรณีเมาแล้วขับจะไม่มีบทลงโทษเพิ่มขึ้นในประเทศไทย	
หากกรณีการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์มีโทษปรับเงินมากกว่า 1,000 บาท	

คำถาม	คำตอบ
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลอื่นมีโทษปรับและจำคุก	
หากเมาแล้วขับแล้วทำให้ผู้อื่นเสียชีวิตจะต้องระวางโทษมากกว่า 15 ปี	
หากทำงานในหน่วยงานภาครัฐเมื่อถูกจับกุมข้อหาเมาแล้วขับไม่สามารถทำงานในหน่วยงานนั้นได้	
การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์สามารถทดสอบด้วยลมหายใจ ปัสสาวะ เลือด ได้	

2. ข้อมูลด้านผลกระทบการเมาแล้วขับ

ต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนอุบัติเหตุทางถนนนอกจากจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยแล้ว ยังทำให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย การเสียชีวิตจากและบาดเจ็บทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลกระทบต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ อุบัติเหตุยังก่อให้เกิดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร เป็นต้น กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข คำนวณความสูญเสียทางเศรษฐกิจปี 2566 กรณีเกิดผู้พิการรายใหม่จากอุบัติเหตุทางถนนตามข้อมูลสถิติในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2560 - พ.ศ.2564) โดยคิดภาพรวมความสูญเสียทางเศรษฐกิจ แบ่งตามระดับความรุนแรง ดังนี้ เสียชีวิต 511,515 ล้านบาท บาดเจ็บรุนแรง (IPD) 158,669 ล้านบาท บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 144,957 ล้านบาท พิการ 306,156 ล้านบาท นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยอายุขัยสั้นลงและสูญเสียทางเศรษฐกิจ 12 ล้านล้านบาท อุบัติเหตุทางถนนยังมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ต้องดูแลในโรงพยาบาลถึงปีละ 150,000-200,000 คน ซึ่ง ในจำนวนนี้ร้อยละ 4.6 มีความพิการทางร่างกาย เท่ากับมีผู้พิการรายใหม่ 7,000-13,000 คนต่อปี คิดเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ประเมินการไต่สูงถึงปีละกว่า 545,000 ล้านบาท ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นับเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ฉุดรั้งขีดความสามารถพัฒนาประเทศ

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนมาจากพฤติกรรม การขับขี่โดยเฉพาะ “ดื่มแล้วขับ” ด้วยฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ซึ่งทำให้ความสามารถในการขับลดลง ความมั่นใจทำให้ขาดสติ คึกคะนอง ประมาท ฯลฯ อุบัติเหตุทางถนนเกิดสูงขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ สรุป 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่ 2566 (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566) มีคดีจำนวนทั้งสิ้น 8,923 คดี จำแนกเป็นคดีขับรถขณะเมาสุรา 8,567 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.01 เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 มีจำนวน 7,868 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 699 คดี คิดเป็นร้อยละ 8.88 ขณะที่ 7 วันอันตรายในเทศกาลสงกรานต์ 2566 (11-17 เม.ย. 2566) มียอดสะสม 8,869 คดี จำแนกเป็น คดีขับรถขณะเมาสุรา 8,575 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.69 เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติคดีขับรถขณะเมาสุราในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 มีจำนวน 7,141 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1,434 คดี คิดเป็นร้อยละ 20.08

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจากการดื่มแล้วขับในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องให้ความสำคัญ จึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ทุกภาคส่วนจะต้องร่วมมือกัน เพื่อเผชิญหน้ากับความท้าทายนี้ร่วมกัน ทุกคนต้องรับผิดชอบในการงดเว้นจากการดื่มแล้วขับ เพื่อมุ่งไปสู่สังคมซึ่งมีอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยลง

ที่มา: <https://www.thaipbs.or.th/news/content/323233>

จากข้อความด้านบน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับข้อความต่อไปนี้

ทัศนคติ	ความคิดเห็น (เห็นด้วย)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การมีจุดตรวจเมาขับที่ตรวจเข้มบนถนนก็ช่วย ป้อง ปรามพฤติกรรมดื่ม/เมาขับและผลกระทบได้					
การที่ผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับซ้ำ ควรถูกตัดสิน โทษจำคุกอย่างเดียว โดยไม่ควรมีการรอลงอาญา หรือรอการกำหนดโทษ					
หน่วยงานทั้งภาครัฐ-เอกชน-ภาคสังคม มีมาตรการ หรือข้อกำหนดกับพนักงาน/บุคลากรในสังกัด มิให้ กระทำความผิด ดื่ม/เมาขับ					
การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับ ตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการ เกิดอุบัติเหตุลงได้					
รัฐควรมีการจัดการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการ เดินทางของบุคคลในช่วงเวลากลางคืน					
การจัดระเบียบทางสังคมเป็นหนึ่งในปัจจัยที่มี ความสำคัญต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ					
กฎหมายประเดิมเมาแล้วขับและการบังคับใช้ที่ไม่ เข้มงวด ไม่สม่ำเสมอ ส่งเสริมพฤติกรรมดื่มแล้วขับ					
ทุกคนควรมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดผล กระทบจากสาเหตุเมาแล้วขับ					
ทุกคนควรมีส่วนร่วมในการจ่ายค่าธรรมเนียม เพื่อ การดูแลป้องกันผลจากการเมาแล้วขับ					
ควรมีบริการ ที่พักชั่วคราวสำหรับผู้ดื่มที่ไม่สามารถ เดินทางกลับได้ซึ่งสนับสนุนโดยภาคประชาชน ภาครัฐและสถานประกอบการ					

ส่วนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

คำชี้แจงแบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดสำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ จึงเรียนขอความอนุเคราะห์ ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจเป็นพิเศษ และคำนึงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงผลกระทบที่ท่านเคยได้รับจากปัญหาการเมาแล้วขับและข้อจำกัดทางการเงินของท่านด้วย

เงื่อนไขในการจ่ายค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับ

1. จำนวนเงินที่จะจ่ายนั้น ไม่ควรเกินกว่ารายได้ต่อเดือน
2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับเป็นอัตรา บาท/เดือน
3. การจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเพื่อแก้ปัญหาการเมาแล้วขับจะทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีเงินเพื่อการจับจ่ายใช้สอยลดลง
4. ค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาเมาแล้วขับที่จัดเก็บได้นำไปใช้สนับสนุนการแก้ปัญหาในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี
5. ค่าธรรมเนียมที่ได้ จะมีการจัดการอย่างเป็นธรรม และโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
6. รูปภาพประกอบ ก่อนตอบแบบสอบถาม

ส

จากผู้ประกอบการ

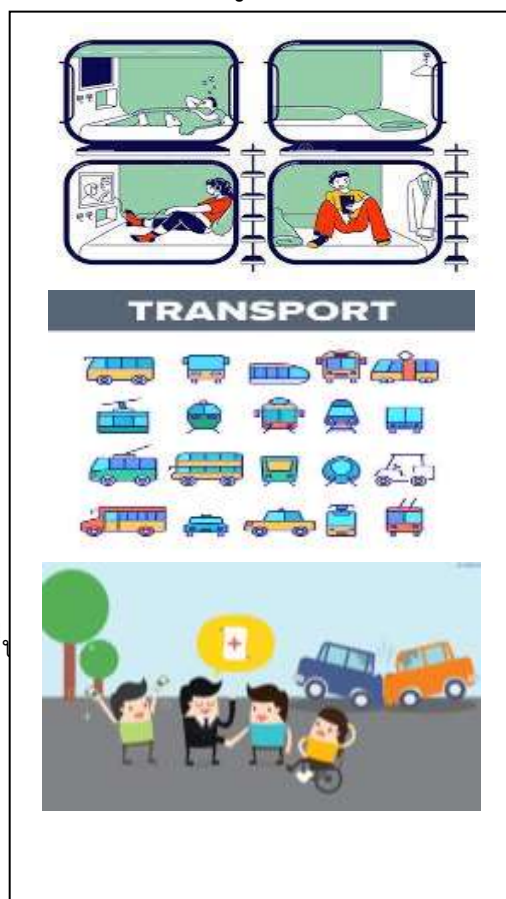


มีการ
จัดการ

ปัญหา
เมาแล้วขับ

นเสียจากการดื่มของผู้ที่
ขับหรือไม่
เพราะ

จากผู้ประกอบการ



2. ถ้ามีการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัญหาการเมาแล้วขับ โดยจัดเป็นกองทุนเพื่อสนับสนุนการแก้ปัญหา เช่น จัดห้องพักสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อให้สร้างเมา จัดระบบการขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวยต่อผู้ที่มีอาการมึนเมา มีการชดเชยจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับที่คุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น เป็นต้น อันจะส่งผลให้ลดการเกิดปัญหาจากการเมาแล้วขับลง ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายร่วมสมทบเป็นค่าธรรมเนียม จำนวน 100 บาท/เดือน หรือไม่

☐ 1.เต็มใจที่จะจ่าย



ถ้าเพิ่มเป็น 200 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

☐ 2.ไม่เต็มใจที่จะจ่าย



ถ้าลดเป็น 50 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

3. หากมีการเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะในการจัดการปัญหาเมาแล้วขับจริง ท่านคิดว่าควรมีการจัดเก็บผ่านทางช่องทางใด

☐ 1.จ่ายเป็นเงินสดเก็บรายเดือน

☐ 2. หักจากเงินเดือน ณ ที่จ่าย

☐ 3. เก็บรวมกับบิลค่าน้ำประปา

☐ 4. เก็บรวมกับบิลค่าไฟฟ้า

☐ 5. เก็บบิลแยกเฉพาะ

☐ 6. อื่น ๆ

4. หน่วยงานใดที่ท่านต้องการให้เข้ามาจัดการกับรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการเมาแล้วขับ

☐ 1. สสส.

☐ 2. หน่วยงานราชการท้องถิ่น

☐ 3. มูลนิธิ

☐ 4. องค์กรอิสระ

☐ 5. อื่น ๆ

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....



แบบสอบถามงานวิจัย
เรื่องการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย
จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี
(ผู้ประกอบการ)

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้ สร้างขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย

ตอนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

ตอนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ ถือว่าเป็นความลับ ผู้วิจัยจะทำการประมวลผลข้อมูลและนำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และผลการศึกษจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด จึงขอความอนุเคราะห์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริง เพื่อให้ผลของการศึกษาตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

นางมโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์
 อาจารย์ประจำวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ
 มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง

แบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าข้อความหรือระบุข้อความ หรือตัวเลขในช่องว่างที่เว้นไว้

1. เพศ ☐ 1. หญิง ☐ 2. ชาย
2. อายุ.....ปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด ☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษาปีที่.....
☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
☐ 5. อนุปริญญา/ปวส. ☐ 6.ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า
☐ 7.อื่น ๆ.....
4. สถานภาพการสมรส ☐ 1. โสด ☐ 2.สมรส
☐ 3. หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ ☐ 4. อื่น ๆ
5. รายได้หลักสุทธิต่อเดือนของท่าน (หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
6. รายได้จากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สุทธิต่อเดือนของท่าน(หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย

7. ที่ตั้งของร้านค้า ตำบล.....อำเภอ.....
8. เขตพื้นที่ตั้งร้านค้า
☐ 1. เขตเทศบาล ☐ 2. นอกเขตเทศบาล
- 9.ประเภทของร้านค้า
☐ 1. ร้านชำ ☐ 2. ร้านมินิมาร์ท
☐ 3.ร้านยาตองและซุ้มเหล้า ☐ 4. ร้านขายอาหารตามสั่ง
☐ 5.สวนอาหาร ภัตตาคาร รีสอร์ท โรงแรม ☐ 6.ร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง)
☐ 7.ร้านขายเครื่องดื่มประเภทนมและกาแฟ ☐ 8.ร้านลูกผสม
11. ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่จำหน่าย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ 1. สุรา (เหล้าสี เหล้าขาว) ☐ 2. เบียร์
☐ 3.ไวน์ ☐ 4. ยาตองหรือสุราแช่พื้นเมือง
☐ 5. คอกเทล ☐ 6. เหล้าปั่น
12. ใน 12 เดือนที่แล้วเคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์หรือไม่
☐ 1.ไม่เคย ☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง
13. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอุบัติเหตุสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์

17. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาสมาชิกในครอบครัวของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

○ 1.ไม่เคย

○2. เคย จำนวน.....ครั้ง

18. ค่าใช้จ่ายของสมาชิกในครอบครัวที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่น

[illegible]

19. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาลูกค้าที่ใช้บริการของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การ
เมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

○ 1.ไม่เคย

○2. เคย จำนวน.....ครั้ง

20. ค่าใช้จ่ายของท่านที่เกี่ยวข้องกับลูกค้าที่มาใช้บริการร้านของท่านที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่น

[illegible]

ส่วนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

คำชี้แจง: แบบสอบถามในส่วนนี้เป็นคำถามเกี่ยวกับบริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ ท่านคิดว่าข้อความต่อไปนี้ ถูกหรือผิด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ที่คิดว่า ถูก และ × ในข้อที่คิดว่าผิด

คำถาม	คำตอบ
การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะต้องขออนุญาตและต่อใบอนุญาตประจำปี	
สามารถจำหน่ายแอลกอฮอล์ในเทศกาล งานบุญประเพณีต่าง ๆ ได้	
มีการกำหนดเวลาการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ ระหว่าง 11.00 -14.00 น. และ ตั้งแต่ 17.00 ถึง 24.00 น.	
สามารถส่งเสริมการขายชวนเชิญลูกค้าใช้บริการเกี่ยวกับแอลกอฮอล์ผ่านช่องทางโซเชียลมีเดีย เช่น Tiktok facebook ได้	
หากมีการโฆษณาในลักษณะให้ข้อมูลความรู้เชิงสร้างสรรค์สังคมสามารถทำได้	
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	
สามารถขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่บุคคลที่มีอายุมากกว่า 20 ปีบริบูรณ์ แม้ว่าบุคคลนั้นมีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้	
สามารถดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นอกสถานที่และพื้นที่สาธารณะโดยไม่จำเป็นต้องมีการขออนุญาต	
ผู้ขับซึ่รหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย	
ไม่สามารถจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในวันเข้าพรรษา วันวิสาขบูชา วันอาสาฬหบูชา วันมาฆบูชา และวันพระ (แรม/ขึ้น 8 ค่ำ และแรม/ขึ้น 15 ค่ำ) ของไทยในทุก ๆ เดือน	

2. ข้อมูลด้านผลกระทบการเมาแล้วขับ

ต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนอุบัติเหตุทางถนนนอกจากจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยแล้ว ยังทำให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย การเสียชีวิตจากและบาดเจ็บทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลกระทบต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ อุบัติเหตุยังก่อให้เกิดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร เป็นต้น กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข คาดการณ์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจปี 2566 กรณีเกิดผู้พิการรายใหม่จากอุบัติเหตุทางถนนตามข้อมูลสถิติในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2560 - พ.ศ.2564) โดยคิดภาพรวมความสูญเสียทางเศรษฐกิจ แบ่งตามระดับความรุนแรง ดังนี้ เสียชีวิต 511,515 ล้านบาท บาดเจ็บรุนแรง (IPD) 158,669 ล้านบาท บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 144,957 ล้านบาท พิกัด 306,156 ล้านบาท นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยอายุขัยสั้นลงและสูญเสียทางเศรษฐกิจ 12 ล้านล้านบาท อุบัติเหตุทางถนนยังมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ต้องดูแลในโรงพยาบาลถึงปีละ 150,000-200,000 คน ซึ่ง ในจำนวนนี้ร้อยละ 4.6 มีความพิการทางร่างกาย เท่ากับมีผู้พิการรายใหม่ 7,000-13,000 คนต่อปี คิดเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ประเมินการไว้สูงถึงปีละกว่า 545,000 ล้านบาท ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นับเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ฉุดรั้งขีดความสามารถพัฒนาประเทศ

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนมาจากพฤติกรรม การขับซัดโดยเฉพาะ “ดื่มแล้วขับ” ด้วยฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ซึ่งทำให้ความสามารถในการขับซัดลดลง ความเมินเมาทำให้ขาดสติ คึกคะนอง ประมาท ฯลฯ อุบัติเหตุทางถนนเกิดสูงขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ สรุป 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่ 2566 (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566) มีคดีจำนวนทั้งสิ้น 8,923 คดี จำแนกเป็นคดีขับรถขณะเมาสุรา 8,567 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.01 เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 มีจำนวน 7,868 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 699 คดี คิดเป็นร้อยละ 8.88 ขณะที่ 7 วันอันตรายในเทศกาลสงกรานต์ 2566 (11-17 เม.ย. 2566) มียอดสะสม 8,869 คดี จำแนกเป็น คดีขับรถขณะเมาสุรา 8,575 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.69 เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติคดีขับรถขณะเมาสุราในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 มีจำนวน 7,141 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1,434 คดี คิดเป็นร้อยละ 20.08

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจากการดื่มแล้วขับในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องให้ความสำคัญ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่**ทุกภาคส่วน**จะต้องร่วมมือกัน เพื่อเผชิญหน้ากับความท้าทายนี้ร่วมกัน **ทุกคนต้องรับผิดชอบในการงดเว้นจากการดื่มแล้วขับ** เพื่อมุ่งไปสู่สังคมซึ่งมีอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยลง

ที่มา: <https://www.thaipbs.or.th/news/content/323233>

จากข้อความด้านบน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับข้อความต่อไปนี้

ทัศนคติ	ความคิดเห็น (เห็นด้วย)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การกำหนดความรับผิดชอบผู้ขายจะทำให้วัฒนธรรมการกินดื่มสังสรรค์เปลี่ยนและเป็นการลดทอนเสรีภาพของผู้ขายและผู้ดื่ม					
ปัจจัยหลักของอุบัติเหตุจราจรบนถนน คือ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์					
ช่วงเทศกาลเป็นสาเหตุของการทำให้เกิดอุบัติเหตุเนื่องจากมีรถขับขึ้นถนนเป็นจำนวนมาก กว่าสาเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์					
การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีมาแล้วขับตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้					
ควรเพิ่มข้อบังคับในพ.ร.บ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมชดใช้					
ผู้เกี่ยวข้องทั้งคนดื่มคนขายต้องตระหนักถึงการมีส่วนร่วมรับภาระหากเกิดความเสียหายต่อผู้อื่น					
การให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทดสอบความเมาสุราของลูกค้าเป็นเรื่องที่ควรกระทำ					
รัฐควรมีการจัดการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการเดินทางของบุคคลในช่วงเวลากลางคืน					
ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรจัดที่พัก/ห้องพักสำหรับผู้มีการเมามาให้สร้างเมาแล้วค่อยขับรถ					
หากลูกค้าขับรถกลับบ้าน ระหว่างทางถ้าขับชนรถคันอื่นผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต้องร่วมรับผิดชอบผู้เสียหาย					
ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรมีส่วนร่วมในการจ่ายค่าธรรมเนียม เพื่อการดูแลป้องกันผลจากการเมาแล้วขับ					

ส่วนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

คำชี้แจงแบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดสำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ จึงเรียนขอความอนุเคราะห์ ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจเป็นพิเศษ และคำนึงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงผลกระทบที่ท่านเคยได้รับจากปัญหาการเมาแล้วขับและข้อจำกัดทางการเงินของท่านด้วย

เงื่อนไขในการจ่ายค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับ

1. จำนวนเงินที่จะจ่ายนั้น ไม่ควรเกินกว่ารายได้ต่อเดือน
2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับเป็นอัตรา บาท/เดือน
3. การจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเพื่อแก้ปัญหาการเมาแล้วขับจะทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีเงินเพื่อการใช้จ่ายใช้สอยลดลง
4. ค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาเมาแล้วขับที่จัดเก็บได้นำไปใช้สนับสนุนการแก้ปัญหาในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี
5. ค่าธรรมเนียมที่ได้ จะมีการจัดการอย่างเป็นธรรม และโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
6. คุณภาพประกอบ ก่อนตอบแบบสอบถาม

สถานการณ์ก่อนเก็บค่าธรรมเนียม
จากผู้ประกอบการ



มีการ
จัดการ

ปัญหา
เมาแล้วขับ

สถานการณ์หลังมีการเก็บค่าธรรมเนียม
จากผู้ประกอบการ



1. ในฐานะที่ท่านเป็นบุคคลหนึ่งที่มีส่วนได้ส่วนเสียจากการดื่มของผู้ที่ประพฤติมาแล้วจับท่านเต็มใจจะจ่ายค่าธรรมเนียมในการจัดการปัญหาการเมาแล้วขับหรือไม่

☐ 1.เต็มใจจ่าย ☐ 2.ไม่เต็มใจจ่าย เพราะ

.....

2. ถ้ามีการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัญหาการเมาแล้วขับ โดยจัดเป็นกองทุนเพื่อสนับสนุนการแก้ปัญหา เช่น จัดห้องพักสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อให้สร้างเมา จัดระบบการขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวยต่อผู้ที่มีอาการมึนเมา มีการชดเชยจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับที่คุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น เป็นต้น อันจะส่งผลให้ลดการเกิดปัญหาจากการเมาแล้วขับลง ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายร่วมสมทบเป็นค่าธรรมเนียม จำนวน 50 บาท/เดือน หรือไม่

☐ 1.เต็มใจที่จะจ่าย



ถ้าเพิ่มเป็น 100 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

☐ 2.ไม่เต็มใจที่จะจ่าย



ถ้าลดเป็น 25 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

3. หากมีการเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะในการจัดการปัญหาเมาแล้วขับจริง ท่านคิดว่าควรมีการจัดเก็บผ่านทางช่องทางใด

- | | |
|--|--|
| ☐ 1.จ่ายเป็นเงินสดเก็บรายเดือน | ☐ 2. หักจากเงินเดือน ณ ที่จ่าย |
| ☐ 3. เก็บรวมกับบิลค่าน้ำประปา | ☐ 4. เก็บรวมกับบิลค่าไฟฟ้า |
| ☐ 5. เก็บบิลแยกเฉพาะ | ☐ 6. อื่นๆ |

4. หน่วยงานใดที่ท่านต้องการให้เข้ามาจัดการกับรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการเมาแล้วขับ

- | | |
|---------------------------------------|---|
| ☐ 1. สสส. | ☐ 2. หน่วยงานราชการท้องถิ่น |
| ☐ 3. มูลนิธิ | ☐ 4. องค์กรอิสระ |
| ☐ 5. อื่น ๆ | |

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....



แบบสอบถามงานวิจัย
เรื่องการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย
จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี
(ผู้ประกอบการ)

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้ สร้างขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย

ตอนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

ตอนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ ถือว่าเป็นความลับ ผู้วิจัยจะทำการประมวลผลข้อมูลและนำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และผลการศึกษจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด จึงขอความอนุเคราะห์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริง เพื่อให้ผลของการศึกษาตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

นางมโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์
 อาจารย์ประจำวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ
 มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง

แบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าข้อความหรือระบุข้อความ หรือตัวเลขในช่องว่างที่เว้นไว้

1. เพศ ☐ 1. หญิง ☐ 2. ชาย
2. อายุ.....ปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด ☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษาปีที่.....
☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
☐ 5. อนุปริญญา/ปวส. ☐ 6.ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า
☐ 7.อื่น ๆ.....
4. สถานภาพการสมรส ☐ 1. โสด ☐ 2.สมรส
☐ 3. หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ ☐ 4. อื่น ๆ
5. รายได้หลักสุทธิต่อเดือนของท่าน (หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
6. รายได้จากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สุทธิต่อเดือนของท่าน(หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย

7. ที่ตั้งของร้านค้า ตำบล.....อำเภอ.....
8. เขตพื้นที่ตั้งร้านค้า ☐ 1. เขตเทศบาล ☐ 2. นอกเขตเทศบาล
- 9.ประเภทของร้านค้า ☐ 1. ร้านชำ ☐ 2. ร้านมินิมาร์ท
☐ 3.ร้านยาตองและซุ้มเหล้า ☐ 4. ร้านขายอาหารตามสั่ง
☐ 5.สวนอาหาร ภัตตาคาร รีสอร์ท โรงแรม ☐ 6.ร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง)
☐ 7.ร้านขายเครื่องดื่มประเภทนมและกาแฟ ☐ 8.ร้านลูกผสม
11. ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่จำหน่าย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ 1. สุรา (เหล้าสี เหล้าขาว) ☐ 2. เบียร์
☐ 3.ไวน์ ☐ 4. ยาตองหรือสุราแช่พื้นเมือง
☐ 5. คอกเทล ☐ 6. เหล้าปั่น

12. ใน 12 เดือนที่แล้วเคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถ/รถจักรยานยนต์หรือไม่

○ 1.ไม่เคย

○2. เคย จำนวน.....ครั้ง

13. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอุบัติเหตุสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์

[illegible]

14. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการมาแล้วขับของ
ผู้อื่นหรือไม่

○ 1. ไม่เคย

○2. เคย จำนวน.....ครั้ง

15. เหตุที่ท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของผู้อื่น (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

○1. นั้บบรรถที่ผู้ขับค้มแอลกอฮอล

○2. นั่งบนรถที่ขับไม่เต็มแอลกอฮอล์แต่ครั้นดื่มแอลกอฮอล์

○3. นั่งบนรถทั้งผู้ขับและคู่กรณีตีแอลกอฮอล์

○4. นั่งบนรถไม่แน่ใจว่าผู้ขับ คำนวณตีลมแอลกอฮอล์

○5. ไม่ได้นั่งบนรถ (เดินบนถนน / ทางเท้า) และถูกรถชนที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์เผลวชน

16. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของเพื่อน

[illegible]

17. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาสมาชิกในครอบครัวของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม
การเมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

○ 1.ไม่เคย

○2. เคย จำนวน.....ครั้ง

18. ค่าใช้จ่ายของสมาชิกในครอบครัวที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่น

[illegible]

19. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาลูกค้าที่ใช้บริการของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การ
เมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

○ 1.ไม่เคย

○2. เคย จำนวน.....ครั้ง

20. ค่าใช้จ่ายของท่านที่เกี่ยวข้องกับลูกค้าที่มาใช้บริการร้านของท่านที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม**การเมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่น**

[illegible]

ส่วนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

คำชี้แจง: แบบสอบถามในส่วนนี้เป็นคำถามเกี่ยวกับบริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ ท่านคิดว่าข้อความต่อไปนี้ ถูกหรือผิด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ที่คิดว่า ถูก และ × ในข้อที่คิดว่าผิด

คำถาม	คำตอบ
การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะต้องขออนุญาตและต่อใบอนุญาตประจำปี	
สามารถจำหน่ายแอลกอฮอล์ในเทศกาล งานบุญประเพณีต่าง ๆ ได้	
มีการกำหนดเวลาการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ ระหว่าง 11.00 -14.00 น. และ ตั้งแต่ 17.00 ถึง 24.00 น.	
สามารถส่งเสริมการขายชวนเชิญลูกค้าใช้บริการเกี่ยวกับแอลกอฮอล์ผ่านช่องทางโซเชียลมีเดีย เช่น Tiktok facebook ได้	
หากมีการโฆษณาในลักษณะให้ข้อมูลความรู้เชิงสร้างสรรค์สังคมสามารถทำได้	
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	
สามารถขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่บุคคลที่มีอายุมากกว่า 20 ปีบริบูรณ์ แม้ว่าบุคคลนั้นมีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้	
สามารถดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นอกสถานที่และพื้นที่สาธารณะโดยไม่จำเป็นต้องมีการขออนุญาต	
ผู้ขับซึ่รหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย	
ไม่สามารถจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในวันเข้าพรรษา วันวิสาขบูชา วันอาสาฬหบูชา วันมาฆบูชา และวันพระ (แรม/ขึ้น 8 ค่ำ และแรม/ขึ้น 15 ค่ำ)ของไทยในทุก ๆ เดือน	

2. ข้อมูลด้านผลกระทบการเมาแล้วขับ

ต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนอุบัติเหตุทางถนนนอกจากจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยแล้ว ยังทำให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย การเสียชีวิตจากและบาดเจ็บทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลกระทบต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ อุบัติเหตุยังก่อให้เกิดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร เป็นต้น กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข คาดการณ์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจปี 2566 กรณีเกิดผู้พิการรายใหม่จากอุบัติเหตุทางถนนตามข้อมูลสถิติในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2560 - พ.ศ.2564) โดยคิดภาพรวมความสูญเสียทางเศรษฐกิจ แบ่งตามระดับความรุนแรง ดังนี้ เสียชีวิต 511,515 ล้านบาท บาดเจ็บรุนแรง (IPD) 158,669 ล้านบาท บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 144,957 ล้านบาท พิกัด 306,156 ล้านบาท นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยอายุขัยสั้นลงและสูญเสียทางเศรษฐกิจ 12 ล้านล้านบาท อุบัติเหตุทางถนนยังมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ต้องดูแลในโรงพยาบาลถึงปีละ 150,000-200,000 คน ซึ่ง ในจำนวนนี้ร้อยละ 4.6 มีความพิการทางร่างกาย เท่ากับมีผู้พิการรายใหม่ 7,000-13,000 คนต่อปี คิดเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ประเมินการไว้สูงถึงปีละกว่า 545,000 ล้านบาท ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นับเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ฉุดรั้งขีดความสามารถพัฒนาประเทศ

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนมาจากการพฤติกรรม การขับซัดโดยเฉพาะ “ดื่มแล้วขับ” ด้วยฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ซึ่งทำให้ความสามารถในการขับซัดลดลง ความมั่นใจทำให้ขาดสติ คึกคะนอง ประมาท ฯลฯ อุบัติเหตุทางถนนเกิดสูงขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ สรุป 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่ 2566 (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566) มีคดีจำนวนทั้งสิ้น 8,923 คดี จำแนกเป็นคดีขับรถขณะเมาสุรา 8,567 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.01 เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 มีจำนวน 7,868 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 699 คดี คิดเป็นร้อยละ 8.88 ขณะที่ 7 วันอันตรายในเทศกาลสงกรานต์ 2566 (11-17 เม.ย. 2566) มียอดสะสม 8,869 คดี จำแนกเป็น คดีขับรถขณะเมาสุรา 8,575 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.69 เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติคดีขับรถขณะเมาสุราในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 มีจำนวน 7,141 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1,434 คดี คิดเป็นร้อยละ 20.08

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจากการดื่มแล้วขับในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องให้ความสำคัญ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่**ทุกภาคส่วน**จะต้องร่วมมือกัน เพื่อเผชิญหน้ากับความท้าทายนี้ร่วมกัน **ทุกคนต้องรับผิดชอบในการงดเว้นจากการดื่มแล้วขับ** เพื่อมุ่งไปสู่สังคมซึ่งมีอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยลง

ที่มา: <https://www.thaipbs.or.th/news/content/323233>

จากข้อความด้านบน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับข้อความต่อไปนี้

ทัศนคติ	ความคิดเห็น (เห็นด้วย)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การกำหนดความรับผิดชอบผู้ขายจะทำให้วัฒนธรรมการกินดื่มสังสรรค์เปลี่ยนและเป็นการลดทอนเสรีภาพของผู้ขายและผู้ดื่ม					
ปัจจัยหลักของอุบัติเหตุจราจรบนถนน คือ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์					
ช่วงเทศกาลเป็นสาเหตุของการทำให้เกิดอุบัติเหตุเนื่องจากมีรถขับขึ้นบนถนนเป็นจำนวนมาก กว่าสาเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์					
การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีมาแล้วจับตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้					
ควรเพิ่มข้อบังคับในพ.ร.บ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมชดใช้					
ผู้เกี่ยวข้องทั้งคนดื่มคนขายต้องตระหนักถึงการมีส่วนร่วมรับภาระหากเกิดความเสียหายต่อผู้อื่น					
การให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทดสอบความเมาสุราของลูกค้าเป็นเรื่องที่ควรกระทำ					
รัฐควรมีการจัดการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการเดินทางของบุคคลในช่วงเวลากลางคืน					
ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรจัดที่พัก/ห้องพักสำหรับผู้มีเมามาให้สร้างเมาแล้วค่อยขับรถ					
หากลูกค้าขับรถกลับบ้าน ระหว่างทางถ้าขับชนรถคันอื่นผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต้องร่วมรับผิดชอบผู้เสียหาย					
ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรมีส่วนร่วมในการจ่ายค่าธรรมเนียม เพื่อการดูแลป้องกันผลจากการเมาแล้วขับ					

ส่วนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

คำชี้แจงแบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดสำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ จึงเรียนขอความอนุเคราะห์ ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจเป็นพิเศษ และคำนึงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงผลกระทบที่ท่านเคยได้รับจากปัญหาการเมาแล้วขับและข้อจำกัดทางการเงินของท่านด้วย

เงื่อนไขในการจ่ายค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับ

1. จำนวนเงินที่จะจ่ายนั้น ไม่ควรเกินกว่ารายได้ต่อเดือน
2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับเป็นอัตรา บาท/เดือน
3. การจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเพื่อแก้ปัญหาการเมาแล้วขับจะทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีเงินเพื่อการใช้จ่ายใช้สอยลดลง
4. ค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาเมาแล้วขับที่จัดเก็บได้นำไปใช้สนับสนุนการแก้ปัญหาในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี
5. ค่าธรรมเนียมที่ได้ จะมีการจัดการอย่างเป็นธรรม และโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
6. คุณภาพประกอบ ก่อนตอบแบบสอบถาม

สถานการณ์ก่อนเก็บค่าธรรมเนียม
จากผู้ประกอบการ



มีการ
จัดการ

ปัญหา
เมาแล้วขับ

สถานการณ์หลังมีการเก็บค่าธรรมเนียม
จากผู้ประกอบการ



1. ในฐานะที่ท่านเป็นบุคคลหนึ่งที่มีส่วนได้ส่วนเสียจากการดื่มของผู้ที่ประพฤติมาแล้วซ้ำท่านเต็มใจจะจ่ายค่าธรรมเนียมในการจัดการปัญหาการเมาแล้วซ้ำหรือไม่

☐ 1.เต็มใจจ่าย ☐ 2.ไม่เต็มใจจ่าย เพราะ

.....

2. ถ้ามีการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัญหาการเมาแล้วซ้ำ โดยจัดเป็นกองทุนเพื่อสนับสนุนการแก้ปัญหา เช่น จัดห้องพักสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อให้สร้างเมา จัดระบบการขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวยต่อผู้ที่มีอาการมึนเมา มีการชดเชยจากผู้ที่รับผลกระทบจากการเมาแล้วซ้ำที่คุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น เป็นต้น อันจะส่งผลให้ลดการเกิดปัญหาจากการเมาแล้วซ้ำลง ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายร่วมสมทบเป็นค่าธรรมเนียม จำนวน 100 บาท/เดือน หรือไม่

☐ 1.เต็มใจที่จะจ่าย



ถ้าเพิ่มเป็น 200 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

☐ 2.ไม่เต็มใจที่จะจ่าย



ถ้าลดเป็น 50 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

3. หากมีการเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะในการจัดการปัญหาเมาแล้วซ้ำจริง ท่านคิดว่าควรมีการจัดเก็บผ่านทางช่องทางใด

- | | |
|--|--|
| ☐ 1.จ่ายเป็นเงินสดเก็บรายเดือน | ☐ 2. หักจากเงินเดือน ณ ที่จ่าย |
| ☐ 3. เก็บรวมกับบิลค่าน้ำประปา | ☐ 4. เก็บรวมกับบิลค่าไฟฟ้า |
| ☐ 5. เก็บบิลแยกเฉพาะ | ☐ 6. อื่นๆ |

4. หน่วยงานใดที่ท่านต้องการให้เข้ามาจัดการกับรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการเมาแล้วซ้ำ

- | | |
|---------------------------------------|---|
| ☐ 1. สสส. | ☐ 2. หน่วยงานราชการท้องถิ่น |
| ☐ 3. มูลนิธิ | ☐ 4. องค์กรอิสระ |
| ☐ 5. อื่น ๆ | |

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....



แบบสอบถามงานวิจัย

เรื่องการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย
จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี
(ผู้ประกอบการ)

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้ สร้างขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย

ตอนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

ตอนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ ถือว่าเป็นความลับ ผู้วิจัยจะทำการประมวลผลข้อมูลและนำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และผลการศึกษจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด จึงขอความอนุเคราะห์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริง เพื่อให้ผลของการศึกษาตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

นางมโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

อาจารย์ประจำวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ

มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง

แบบสอบในส่วนนี้ เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าข้อความหรือระบุข้อความ หรือตัวเลขในช่องว่างที่เว้นไว้

1. เพศ ☐ 1. หญิง ☐ 2. ชาย
2. อายุ.....ปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด ☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษาปีที่.....
☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
☐ 5. อนุปริญญา/ปวส. ☐ 6.ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า
☐ 7.อื่น ๆ.....
4. สถานภาพการสมรส ☐ 1. โสด ☐ 2.สมรส
☐ 3. หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ ☐ 4. อื่น ๆ
5. รายได้หลักสุทธิต่อเดือนของท่าน (หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
6. รายได้จากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สุทธิต่อเดือนของท่าน(หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย

7. ที่ตั้งของร้านค้า ตำบล.....อำเภอ.....
8. เขตพื้นที่ตั้งร้านค้า
☐ 1. เขตเทศบาล ☐ 2. นอกเขตเทศบาล
- 9.ประเภทของร้านค้า
☐ 1. ร้านชำ ☐ 2. ร้านมินิมาร์ท
☐ 3.ร้านยาตองและซุ้มเหล้า ☐ 4. ร้านขายอาหารตามสั่ง
☐ 5.สวนอาหาร ภัตตาคาร รีสอร์ท โรงแรม ☐ 6.ร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง)
☐ 7.ร้านขายเครื่องดื่มประเภทนมและกาแฟ ☐ 8.ร้านลูกผสม
11. ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่จำหน่าย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ 1. สุรา (เหล้าสี เหล้าขาว) ☐ 2. เบียร์
☐ 3.ไวน์ ☐ 4. ยาตองหรือสุราแช่พื้นเมือง
☐ 5. คอกเทล ☐ 6. เหล้าปั่น
12. ใน 12 เดือนที่แล้วเคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์หรือไม่
☐ 1.ไม่เคย ☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง
13. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอุบัติเหตุสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์

ครั้งที่	คำรักษาพยาบาล (บาท/ครั้ง)						การสูญเสียผลผลิตภาพจากการทุพพลภาพ		ทรัพย์สินเสียหาย	การฟ้องร้องดำเนินคดี		จำนวนวันที่ต้องหยุดงาน
	ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล			นอกโรงพยาบาล								
	ค่าใช้จ่ายทางตรงทางแพทย์	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทางการแพทย์	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้เฝ้าใช้ (ถ้ามี)	ค่าใช้จ่ายทางตรงทางการแพทย์	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทางการแพทย์	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้เฝ้าใช้ (ถ้ามี)	รายได้ที่ลดลงของตนเอง	รายได้ของผู้ปกครองที่ต้องดูแล	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม/ชดใช้ทรัพย์สินที่เสียหาย	ค่าใช้จ่ายทางตรง	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้ดูแล	

14. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของผู้อื่นหรือไม่

☐ 1. ไม่เคย

☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง

15. เหตุที่ท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของผู้อื่น (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. นั่งบนรถที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์

☐ 2. นั่งบนรถที่ผู้ขับขี่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์แต่คู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์

☐ 3. นั่งบนรถทั้งผู้ขับขี่และคู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์

☐ 4. นั่งบนรถไม่แน่ใจว่าผู้ขับขี่ คู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์

☐ 5. ไม่ได้นั่งบนรถ (เดินบนถนน / ทางเท้า) และถูกรถชนที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์เฉี่ยวชน

16. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของผู้อื่น

ครั้งที่	คำรักษาพยาบาล (บาท/ครั้ง)						การสูญเสียผลิตภาพจากการทุพพลภาพ		ทรัพย์สินเสียหาย	การฟ้องร้องดำเนินคดี		จำนวนวันที่ต้องหยุดงาน
	ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล			นอกโรงพยาบาล			รายได้ที่ลดลงของตนเอง	รายได้ของผู้ปกครองที่ต้องดูแล	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม/ชดใช้ทรัพย์สินที่เสียหาย	ค่าใช้จ่ายทางตรง	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้ดูแล	
	ค่าใช้จ่ายทางตรงทาง การแพทย์	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทาง การแพทย์	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของ ผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	ค่าใช้จ่ายทางตรงทาง การแพทย์	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทาง การแพทย์	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของ ผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)						

17. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาสมาชิกในครอบครัวของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

[illegible]

○2. เคย จำนวน.....ครั้ง

[illegible]

ส่วนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

คำชี้แจง: แบบสอบถามในส่วนนี้เป็นคำถามเกี่ยวกับบริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ ท่านคิดว่าข้อความต่อไปนี้ ถูกหรือผิด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ที่คิดว่า ถูก และ × ในข้อที่คิดว่าผิด

คำถาม	คำตอบ
การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะต้องขออนุญาตและต่อใบอนุญาตประจำปี	
สามารถจำหน่ายแอลกอฮอล์ในเทศกาล งานบุญประเพณีต่าง ๆ ได้	
มีการกำหนดเวลาการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ ระหว่าง 11.00 -14.00 น. และ ตั้งแต่ 17.00 ถึง 24.00 น.	
สามารถส่งเสริมการขายชวนเชิญลูกค้าใช้บริการเกี่ยวกับแอลกอฮอล์ผ่านช่องทางโซเชียลมีเดีย เช่น Tiktok facebook ได้	
หากมีการโฆษณาในลักษณะให้ข้อมูลความรู้เชิงสร้างสรรค์สังคมสามารถทำได้	
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	
สามารถขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่บุคคลที่มีอายุมากกว่า 20 ปีบริบูรณ์ แม้ว่าบุคคลนั้นมีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้	
สามารถดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นอกสถานที่และพื้นที่สาธารณะโดยไม่จำเป็นต้องมีการขออนุญาต	
ผู้ขับซึ่รหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย	
ไม่สามารถจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในวันเข้าพรรษา วันวิสาขบูชา วันอาสาฬหบูชา วันมาฆบูชา และวันพระ (แรม/ขึ้น 8 ค่ำ และแรม/ขึ้น 15 ค่ำ) ของไทยในทุก ๆ เดือน	

2. ข้อมูลด้านผลกระทบการมาแล้วขับ

ต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนอุบัติเหตุทางถนนนอกจากจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยแล้ว ยังทำให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย การเสียชีวิตจากและบาดเจ็บทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลกระทบต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ อุบัติเหตุยังก่อให้เกิดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร เป็นต้น กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุข คาดการณ์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจปี 2566 กรณีเกิดผู้พิการรายใหม่จากอุบัติเหตุทางถนนตามข้อมูลสถิติในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2560 - พ.ศ.2564) โดยคิดภาพรวมความสูญเสียทางเศรษฐกิจแบ่งตามระดับความรุนแรง ดังนี้ เสียชีวิต 511,515 ล้านบาท บาดเจ็บรุนแรง (IPD) 158,669 ล้านบาท บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 144,957 ล้านบาท พิกัด 306,156 ล้านบาท นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยอายุชดสั้นลงและสูญเสียทางเศรษฐกิจ 12 ล้านล้านบาท

อุบัติเหตุทางถนนยังมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ต้องดูแลในโรงพยาบาลถึงปีละ 150,000-200,000 คน ซึ่ง ในจำนวนนี้ร้อยละ 4.6 มีความพิการทางร่างกาย เท่ากับมีผู้พิการรายใหม่ 7,000-13,000 คนต่อปี คิดเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ประมาณการไว้สูงถึง ปีละกว่า 545,000 ล้านบาท ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นับเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ลดขีดความสามารถพัฒนาประเทศ

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนมาจากพฤติกรรม การขับขี่โดยเฉพาะ **“ดื่มแล้วขับ”** ด้วยฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ซึ่งทำให้ความสามารถในการขับลดลง ความมั่นใจทำให้ขาดสติ คึกคะนอง ประมาท ฯลฯ อุบัติเหตุทางถนนเกิดสูงขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ สรุป 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่ 2566 (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566) มีคดีจำนวนทั้งสิ้น 8,923 คดี จำแนกเป็น คดีขับรถขณะเมาสุรา 8,567 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.01 เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 มีจำนวน 7,868 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 699 คดี คิดเป็นร้อยละ 8.88 ขณะที่ 7 วันอันตรายในเทศกาลสงกรานต์ 2566 (11-17 เม.ย. 2566) มียอดสะสม 8,869 คดี จำแนกเป็น คดีขับรถขณะเมาสุรา 8,575 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.69 เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติคดีขับรถขณะเมาสุราในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 มีจำนวน 7,141 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1,434 คดี คิดเป็นร้อยละ 20.08

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจากการดื่มแล้วขับในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องให้ความสำคัญ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่**ทุกภาคส่วน**จะต้องร่วมมือกัน เพื่อเผชิญหน้ากับความท้าทายนี้ร่วมกัน **ทุกคนต้องรับผิดชอบในการลดเว้นจากการดื่มแล้วขับ** เพื่อมุ่งไปสู่สังคมซึ่งมีอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยลง

ที่มา: <https://www.thaipbs.or.th/news/content/323233>

จากข้อความด้านบน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับข้อความต่อไปนี้

ทัศนคติ	ความคิดเห็น (เห็นด้วย)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การกำหนดความรับผิดชอบผู้ขายจะทำให้วัฒนธรรมการกินดื่มสังสรรค์เปลี่ยนและเป็นการลดทอนเสรีภาพของผู้ขายและผู้ดื่ม					
ปัจจัยหลักของอุบัติเหตุจราจรบนถนน คือ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์					
ช่วงเทศกาลเป็นสาเหตุของการทำให้เกิดอุบัติเหตุเนื่องจากมีรถขับขึ้นบนถนนเป็นจำนวนมาก กว่าสาเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์					
การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีมาแล้วขับ ตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้					
ควรเพิ่มข้อบังคับในพ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมชดใช้					
ผู้เกี่ยวข้องทั้งคนดื่มคนขายต้องตระหนักถึงการมีส่วนร่วมรับภาระหากเกิดความเสียหายต่อผู้อื่น					
การให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทดสอบความเมาสุราของลูกค้าเป็นเรื่องที่ควรกระทำ					
รัฐควรมีการจัดการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการเดินทางของบุคคลในช่วงเวลากลางคืน					
ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรจัดที่พัก/ห้องพักสำหรับผู้มีภาระเมาให้สร้างมาแล้วค่อยขับรถ					
หากลูกค้าขับรถกลับบ้าน ระหว่างทางถ้าขับชนรถคันอื่นผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต้องร่วมรับผิดชอบผู้เสียหาย					
ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรมีส่วนร่วมในการจ่ายค่าธรรมเนียม เพื่อการดูแลป้องกันผลจากการเมาแล้วขับ					

ส่วนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

คำชี้แจงแบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดสำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ จึงเรียนขอความอนุเคราะห์ ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจเป็นพิเศษ และคำนึงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงผลกระทบที่ท่านเคยได้รับจากปัญหาการเมาแล้วขับและข้อจำกัดทางการเงินของท่านด้วย

เงื่อนไขในการจ่ายค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับ

1. จำนวนเงินที่จะจ่ายนั้น ไม่ควรเกินกว่ารายได้ต่อเดือน
2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับเป็นอัตรา บาท/เดือน
3. การจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเพื่อแก้ปัญหาการเมาแล้วขับจะทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีเงินเพื่อการใช้จ่ายใช้สอยลดลง
4. ค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับที่จัดเก็บได้นำไปใช้สนับสนุนการแก้ปัญหาในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี
5. ค่าธรรมเนียมที่ได้ จะมีการจัดการอย่างเป็นธรรม และโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
6. คุณภาพประกอบ ก่อนตอบแบบสอบถาม

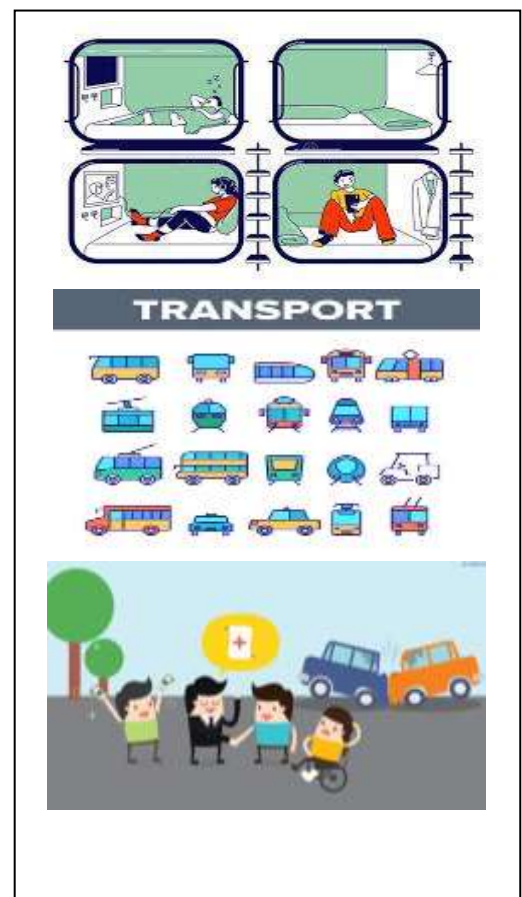
สถานการณ์ก่อนเก็บค่าธรรมเนียม
จากผู้ประกอบการ



มีการ
จัดการ

ปัญหา
เมาแล้วขับ

สถานการณ์หลังมีการเก็บค่าธรรมเนียม
จากผู้ประกอบการ



1. ในฐานะที่ท่านเป็นบุคคลหนึ่งที่มีส่วนได้ส่วนเสียจากการดื่มของผู้ที่ประพฤติมาแล้วซ้ำท่านเต็มใจจะจ่ายค่าธรรมเนียมในการจัดการปัญหาการเมาแล้วซ้ำหรือไม่

☐ 1.เต็มใจจ่าย ☐ 2.ไม่เต็มใจจ่าย เพราะ.....

2. ถ้ามีการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัญหาการเมาแล้วซ้ำ โดยจัดเป็นกองทุนเพื่อสนับสนุนการแก้ปัญหา เช่น จัดห้องพักสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อให้สร้างเมา จัดระบบการขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวยต่อผู้ที่มีอาการมึนเมา มีการชดเชยจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วซ้ำที่คุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น เป็นต้น อันจะส่งผลให้ลดการเกิดปัญหาจากการเมาแล้วซ้ำลง ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายร่วมสมทบเป็นค่าธรรมเนียมจำนวน 300 บาท/เดือน หรือไม่

☐ 1.เต็มใจที่จะจ่าย

☐ 2.ไม่เต็มใจที่จะจ่าย

ถ้าเพิ่มเป็น 600 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

ถ้าลดเป็น 150 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่
☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

3. หากมีการเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะในการจัดการปัญหาเมาแล้วซ้ำจริง ท่านคิดว่าควรมีการจัดเก็บผ่านทางช่องทางใด

- | | |
|--|--|
| ☐ 1.จ่ายเป็นเงินสดเก็บรายเดือน | ☐ 2. หักจากเงินเดือน ณ ที่จ่าย |
| ☐ 3. เก็บรวมกับบิลค่าน้ำประปา | ☐ 4. เก็บรวมกับบิลค่าไฟฟ้า |
| ☐ 5. เก็บบิลแยกเฉพาะ | ☐ 6. อื่นๆ |

4. หน่วยงานใดที่ท่านต้องการให้เข้ามาจัดการกับรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการเมาแล้วซ้ำ

- | | |
|---------------------------------------|---|
| ☐ 1. สสส. | ☐ 2. หน่วยงานราชการท้องถิ่น |
| ☐ 3. มูลนิธิ | ☐ 4. องค์กรอิสระ |
| ☐ 5. อื่น ๆ | |

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....



แบบสอบถามงานวิจัย

เรื่องการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย
จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี
(ผู้ประกอบการ)

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้ สร้างขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสีย
จากพฤติกรรมการเมาแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย

ตอนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

ตอนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับโดยวิธี
สร้างสถานการณ์สมมติ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ ถือว่าเป็นความลับ ผู้วิจัยจะทำการประมวลผลข้อมูลและนำเสนอ
ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และผลการศึกษจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด จึงขอ
ความอนุเคราะห์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริง เพื่อให้ผลของการศึกษาตรงกับ
ข้อเท็จจริงมากที่สุด

นางมโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

อาจารย์ประจำวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ

มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง

แบบสอบในส่วนนี้ เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าข้อความหรือระบุข้อความ หรือตัวเลขในช่องว่างที่เว้นไว้

1. เพศ ☐ 1. หญิง ☐ 2. ชาย
2. อายุ.....ปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด ☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษาปีที่.....
☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
☐ 5. อนุปริญญา/ปวส. ☐ 6.ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า
☐ 7.อื่น ๆ.....
4. สถานภาพการสมรส ☐ 1. โสด ☐ 2.สมรส
☐ 3. หย่า/หม้าย/แยกกันอยู่ ☐ 4. อื่น ๆ
5. รายได้หลักสุทธิต่อเดือนของท่าน (หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน
6. รายได้จากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สุทธิต่อเดือนของท่าน(หลังหักภาษีแล้ว)..... บาทต่อเดือน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลสถานประกอบการ ลักษณะการจำหน่าย

7. ที่ตั้งของร้านค้า ตำบล.....อำเภอ.....
8. เขตพื้นที่ตั้งร้านค้า
☐ 1. เขตเทศบาล ☐ 2. นอกเขตเทศบาล
- 9.ประเภทของร้านค้า
☐ 1. ร้านชำ ☐ 2. ร้านมินิมาร์ท
☐ 3.ร้านยาตองและซุ้มเหล้า ☐ 4. ร้านขายอาหารตามสั่ง
☐ 5.สวนอาหาร ภัตตาคาร รีสอร์ท โรงแรม ☐ 6.ร้านนั่งดื่ม ผับ บาร์คาราโอเกะ (สถานบันเทิง)
☐ 7.ร้านขายเครื่องดื่มประเภทนมและกาแฟ ☐ 8.ร้านลูกผสม
11. ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่จำหน่าย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ 1. สุรา (เหล้าสี เหล้าขาว) ☐ 2. เบียร์
☐ 3.ไวน์ ☐ 4. ยาตองหรือสุราแช่พื้นเมือง
☐ 5. คอกเทล ☐ 6. เหล้าปั่น
12. ใน 12 เดือนที่แล้วเคยได้รับบาดเจ็บ/อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์หรือไม่
☐ 1.ไม่เคย ☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง
13. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอุบัติเหตุสาเหตุจากการที่ท่านดื่มสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถยนต์/รถจักรยานยนต์

ครั้งที่	คำรักษาพยาบาล (บาท/ครั้ง)						การสูญเสียผลผลิตภาพจากการทุพพลภาพ		ทรัพย์สินเสียหาย	การฟ้องร้องดำเนินคดี		จำนวนวันที่ต้องหยุดงาน
	ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล			นอกโรงพยาบาล								
	ค่าใช้จ่ายทางตรงทางการแพทย์	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทางการแพทย์	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	ค่าใช้จ่ายทางตรงทางการแพทย์	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทางการแพทย์	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	รายได้ที่ลดลงของตนเอง	รายได้ของผู้ปกครองที่ต้องดูแล	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม/ชดใช้ทรัพย์สินที่เสียหาย	ค่าใช้จ่ายทางตรง	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้ดูแล	

14. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาท่านเคยได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของผู้อื่นหรือไม่

☐ 1. ไม่เคย

☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง

15. เหตุที่ท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของผู้อื่น (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. นั่งบนรถที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์

☐ 2. นั่งบนรถที่ผู้ขับขี่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์แต่คู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์

☐ 3. นั่งบนรถทั้งผู้ขับขี่และคู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์

☐ 4. นั่งบนรถไม่แน่ใจว่าผู้ขับขี่ คู่กรณีดื่มแอลกอฮอล์

☐ 5. ไม่ได้นั่งบนรถ (เดินบนถนน / ทางเท้า) และถูกรถชนที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์เฉี่ยวชน

16. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของผู้อื่น

ครั้งที่	คำรักษาพยาบาล (บาท/ครั้ง)						การสูญเสียผลผลิตภาพจากการทุพพลภาพ		ทรัพย์สินเสียหาย	การฟ้องร้องดำเนินคดี		จำนวนวันที่ต้องหยุดงาน
	ในโรงพยาบาล/สถานพยาบาล			นอกโรงพยาบาล								
	ค่าใช้จ่ายทางตรงทางการแพทย์	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทางการแพทย์	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	ค่าใช้จ่ายทางตรงทางการแพทย์	ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ไม่ใช่ทางการแพทย์	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้เฝ้าไข้ (ถ้ามี)	รายได้ที่ลดลงของตนเอง	รายได้ของผู้ปกครองที่ต้องดูแล	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม/ชดใช้ทรัพย์สินที่เสียหาย	ค่าใช้จ่ายทางตรง	จำนวนวันที่ต้องขาดงานของผู้ดูแล	

17. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาสมาชิกในครอบครัวของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

☐ 1. ไม่เคย

☐ 2. เคย จำนวน.....ครั้ง

18. ค่าใช้จ่ายของสมาชิกในครอบครัวที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การเมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่น

[illegible]

19. ใน 12 เดือนที่ผ่านมาลูกค้าที่ใช้บริการของท่านได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรม การ
เมาแล้วขับของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่

○ 1. ไม่เคย

○2. เคย จำนวน.....ครั้ง

20. ค่าใช้จ่ายของท่านที่เกี่ยวข้องกับลูกค้าที่มาใช้บริการร้านของท่านที่เกิดจากได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการขับรถจากพฤติกรรมการเมาแล้วขับของตนเอง/ผู้อื่น

[illegible]

ส่วนที่ 3 บริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ

คำชี้แจง: แบบสอบถามในส่วนนี้เป็นคำถามเกี่ยวกับบริบท ความคิดเห็น ทศนคติ การรับรู้ผลกระทบการเมาแล้วขับ ท่านคิดว่าข้อความต่อไปนี้ ถูกหรือผิด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ที่คิดว่า ถูก และ × ในข้อที่คิดว่าผิด

คำถาม	คำตอบ
การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะต้องขออนุญาตและต่อใบอนุญาตประจำปี	
สามารถจำหน่ายแอลกอฮอล์ในเทศกาล งานบุญประเพณีต่าง ๆ ได้	
มีการกำหนดเวลาการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ ระหว่าง 11.00 -14.00 น. และ ตั้งแต่ 17.00 ถึง 24.00 น.	
สามารถส่งเสริมการขายชวนเชิญลูกค้าใช้บริการเกี่ยวกับแอลกอฮอล์ผ่านช่องทางโซเชียลมีเดีย เช่น Tiktok facebook ได้	
หากมีการโฆษณาในลักษณะให้ข้อมูลความรู้เชิงสร้างสรรค์สังคมสามารถทำได้	
การดื่มสุราไม่ได้ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง	
สามารถขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่บุคคลที่มีอายุมากกว่า 20 ปีบริบูรณ์ แม้ว่าบุคคลนั้นมีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้	
สามารถดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นอกสถานที่และพื้นที่สาธารณะโดยไม่จำเป็นต้องมีการขออนุญาต	
ผู้ขับซึ่รหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย	
ไม่สามารถจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในวันเข้าพรรษา วันวิสาขบูชา วันอาสาฬหบูชา วันมาฆบูชา และวันพระ (แรม/ขึ้น 8 ค่ำ และแรม/ขึ้น 15 ค่ำ)ของไทยในทุก ๆ เดือน	

2. ข้อมูลด้านผลกระทบการมาแล้วขับ

ต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนอุบัติเหตุทางถนนนอกจากจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยแล้ว ยังทำให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย การเสียชีวิตจากและบาดเจ็บทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลกระทบต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ อุบัติเหตุยังก่อให้เกิดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร เป็นต้น กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุข คาดการณ์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจปี 2566 กรณีเกิดผู้พิการรายใหม่จากอุบัติเหตุทางถนนตามข้อมูลสถิติในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2560 - พ.ศ.2564) โดยคิดภาพรวมความสูญเสียทางเศรษฐกิจแบ่งตามระดับความรุนแรง ดังนี้ เสียชีวิต 511,515 ล้านบาท บาดเจ็บรุนแรง (IPD) 158,669 ล้านบาท บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 144,957 ล้านบาท พิกัด 306,156 ล้านบาท นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยอายุชดเชยสั้นลงและสูญเสียทางเศรษฐกิจ 12 ล้านล้านบาท

อุบัติเหตุทางถนนยังมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ต้องดูแลในโรงพยาบาลถึงปีละ 150,000-200,000 คน ซึ่ง ในจำนวนนี้ร้อยละ 4.6 มีความพิการทางร่างกาย เท่ากับมีผู้พิการรายใหม่ 7,000-13,000 คนต่อปี คิดเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ประมาณการไว้สูงถึง ปีละกว่า 545,000 ล้านบาท ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นับเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ลดขีดความสามารถพัฒนาประเทศ

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนมาจากพฤติกรรม การขับขี่โดยเฉพาะ **“ดื่มแล้วขับ”** ด้วยฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ซึ่งทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง ความมั่นใจทำให้ขาดสติ คึกคะนอง ประมาท ฯลฯ อุบัติเหตุทางถนนเกิดสูงขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ สรุป 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่ 2566 (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566) มีคดีจำนวนทั้งสิ้น 8,923 คดี จำแนกเป็น คดีขับรถขณะเมาสุรา 8,567 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.01 เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 มีจำนวน 7,868 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 699 คดี คิดเป็นร้อยละ 8.88 ขณะที่ 7 วันอันตรายในเทศกาลสงกรานต์ 2566 (11-17 เม.ย. 2566) มียอดสะสม 8,869 คดี จำแนกเป็น คดีขับรถขณะเมาสุรา 8,575 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.69 เมื่อเปรียบเทียบสถิติคดีขับรถขณะเมาสุราในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 มีจำนวน 7,141 คดี พบว่า คดีขับรถขณะเมาสุรา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1,434 คดี คิดเป็นร้อยละ 20.08

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจากการดื่มแล้วขับในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องให้ความสำคัญ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่**ทุกภาคส่วน**จะต้องร่วมมือกัน เพื่อเผชิญหน้ากับความท้าทายนี้ร่วมกัน **ทุกคนต้องรับผิดชอบในการลดเว้นจากการดื่มแล้วขับ** เพื่อมุ่งไปสู่สังคมซึ่งมีอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยลง

ที่มา: <https://www.thaipbs.or.th/news/content/323233>

จากข้อความด้านบน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับข้อความต่อไปนี้

ทัศนคติ	ความคิดเห็น (เห็นด้วย)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การกำหนดความรับผิดชอบผู้ขายจะทำให้วัฒนธรรมการกินดื่มสังสรรค์เปลี่ยนและเป็นการลดทอนเสรีภาพของผู้ขายและผู้ดื่ม					
ปัจจัยหลักของอุบัติเหตุจราจรบนถนน คือ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์					
ช่วงเทศกาลเป็นสาเหตุของการทำให้เกิดอุบัติเหตุเนื่องจากมีรถขับขึ้นถนนเป็นจำนวนมาก กว่าสาเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์					
การนำผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเกี่ยวกับคดีมาแล้วขับตั้งแต่ คนขาย คนดื่ม และคนนั่งรถสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้					
ควรเพิ่มข้อบังคับในพ.ร.บ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมชดใช้					
ผู้เกี่ยวข้องทั้งคนดื่มคนขายต้องตระหนักถึงการมีส่วนร่วมรับภาระหากเกิดความเสียหายต่อผู้อื่น					
การให้ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทดสอบความเมาสุราของลูกค้าเป็นเรื่องที่ควรกระทำ					
รัฐควรมีการจัดการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการเดินทางของบุคคลในช่วงเวลากลางคืน					
ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรจัดที่พัก/ห้องพักสำหรับผู้มีภาระเมาให้สร้างมาแล้วค่อยขับรถ					
หากลูกค้าขับรถกลับบ้าน ระหว่างทางถ้าขับชนรถคันอื่นผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต้องร่วมรับผิดชอบผู้เสียหาย					
ผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรมีส่วนร่วมในการจ่ายค่าธรรมเนียม เพื่อการดูแลป้องกันผลจากการเมาแล้วขับ					

ส่วนที่ 4 ประเมินมูลค่าความเต็มใจจ่ายเพื่อลดการสูญเสียจากพฤติกรรมเมาแล้วขับโดยวิธีสร้างสถานการณ์สมมติ

คำชี้แจงแบบสอบถามในส่วนนี้ เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดสำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ จึงเรียนขอความอนุเคราะห์ ขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจเป็นพิเศษ และคำนึงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงผลกระทบที่ท่านเคยได้รับจากปัญหาการเมาแล้วขับและข้อจำกัดทางการเงินของท่านด้วย

เงื่อนไขในการจ่ายค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับ

1. จำนวนเงินที่จะจ่ายนั้น ไม่ควรเกินกว่ารายได้ต่อเดือน
2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาการเมาแล้วขับเป็นอัตรา บาท/เดือน
3. การจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเพื่อแก้ปัญหาการเมาแล้วขับจะทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีเงินเพื่อการใช้จ่ายใช้สอยลดลง
4. ค่าธรรมเนียมในการแก้ปัญหาเมาแล้วขับที่จัดเก็บได้นำไปใช้สนับสนุนการแก้ปัญหาในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี
5. ค่าธรรมเนียมที่ได้ จะมีการจัดการอย่างเป็นธรรม และโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
6. คุณภาพประกอบ ก่อนตอบแบบสอบถาม

สถานการณ์ก่อนเก็บค่าธรรมเนียม
จากผู้ประกอบการ



มีการ
จัดการ

ปัญหา
เมาแล้วขับ

สถานการณ์หลังมีการเก็บค่าธรรมเนียม
จากผู้ประกอบการ



1. ในฐานะที่ท่านเป็นบุคคลหนึ่งที่มีส่วนได้ส่วนเสียจากการดื่มของผู้ที่ประพฤติมาแล้วขับท่านเต็มใจจะจ่ายค่าธรรมเนียมในการจัดการปัญหาการเมาแล้วขับหรือไม่

- ☐ 1.เต็มใจจ่าย ☐ 2.ไม่เต็มใจจ่าย เพราะ

.....

2. ถ้ามีการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัญหาการเมาแล้วขับ โดยจัดเป็นกองทุนเพื่อสนับสนุนการแก้ปัญหา เช่น จัดห้องพักสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อให้สร้างเมา จัดระบบการขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวยต่อผู้ที่มีอาการมึนเมา มีการชดเชยจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับที่คุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น เป็นต้น อันจะส่งผลให้ลดการเกิดปัญหาจากการเมาแล้วขับลง ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายร่วมสมทบเป็นค่าธรรมเนียม จำนวน 1000 บาท/เดือน หรือไม่

☐ 1.เต็มใจที่จะจ่าย

☐ 2.ไม่เต็มใจที่จะจ่าย

ถ้าเพิ่มเป็น 2000 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่

- ☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

ดการปัญหาเมาแล้ว

ถ้าลดเป็น 500 บาท ต่อเดือน ท่านมีความเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่

- ☐ 1.เต็มใจ ☐ 2.ไม่เต็มใจ

☐ 1.จ่ายเป็นเงินสดเก็บรายเดือน

☐ 2. หักจากเงินเดือน ณ ที่จ่าย

☐ 3. เก็บรวมกับบิลค่าน้ำประปา

☐ 4. เก็บรวมกับบิลค่าไฟฟ้า

☐ 5. เก็บบิลแยกเฉพาะ

☐ 6. อื่นๆ

4. หน่วยงานใดที่ท่านต้องการให้เข้ามาจัดการกับรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการเมาแล้วขับ

☐ 1. สสส.

☐ 2. หน่วยงานราชการท้องถิ่น

☐ 3. มูลนิธิ

☐ 4. องค์กรอิสระ

☐ 5. อื่น ๆ

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

