

รายงานวิจัย

โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสาร
ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

โดย

ดร. นิตยา ศรีสุข¹

ดร. นุชนาถ วิชิต¹

ดร. สุรพร ชุมแดง¹

¹คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ได้รับทุนสนับสนุนจาก

ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)



พฤศจิกายน 2564

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการวิจัยโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และตรวจสอบความสอดคล้องของโมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลของปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยสารส่วนใหญ่มีลักษณะใกล้เคียงกับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของประชาชนโดยทั่วไป อาทิ อายุที่เริ่มดื่ม สาเหตุการดื่ม สอดคล้องกับรายงานผลการสำรวจพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของคนไทยที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามโครงการวิจัยได้เติมช่องว่างขององค์ความรู้เกี่ยวกับลักษณะเฉพาะของการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยสาร อาทิ ข้อมูลส่วนบุคคล รถที่ขับ ช่วงเวลาที่ขับ ช่วงเวลาที่ดื่ม การรับรู้ผลกระทบในด้านต่างๆ ประวัติการเคยทำผิดหรือและการรับรู้ผลกระทบในด้านต่างๆ การวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสาร พบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -0.54 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ผลกระทบ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.87 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ผลผลิตจากงานวิจัยนำไปสู่การผลักดันเชิงนโยบายระดับท้องถิ่น ภูมิภาคหรือประเทศในการป้องกันหรือลดการขับขี้อวดภัยในมิติสังคมและวัฒนธรรม โดยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. จากศึกษาพบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ และจากงานวิจัยก่อนหน้านี้พบว่าความผูกพันต่อครอบครัวในระดับมาก จะมีพฤติกรรมการดื่มสุราในระดับน้อย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสถาบันครอบครัวมีความสำคัญต่อพฤติกรรมการขับรถ ดังนั้นจึงควรส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้มีความรักความผูกพัน อย่างเข้มแข็งเพื่อลดปัญหาการเมาแล้วขับ นำมาสู่การลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

2. ความเชื่อทางสังคมและบรรทัดฐานทางสังคม เป็นปัจจัยอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ดังนั้นการสร้างบรรทัดฐานทางสังคมที่เชื่อว่าการขับขณะมีเมมาสุราเป็นสาเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนและเป็นเรื่องร้ายแรง กฎหมายการห้ามขับขณะมีเมมาสุรา เป็นสิ่งที่ต้องตระหนักและสมควรปฏิบัติ ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นที่ต้องมีการสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่และประชาชนทั่วไปให้เป็นบรรทัดฐานทางสังคม

3. กลุ่มพนักงานขับรถโดยสารรับรู้ผลกระทบของพฤติกรรมดื่มแล้วขับที่เกิดกับผู้โดยสารในความรับผิดชอบมากที่สุด การรณรงค์หรือป้องกันพฤติกรรมดื่มแล้วขับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนจึงควรต้องยื่นข้อเสนอ ประชาสัมพันธ์ จัดกิจกรรมหรือโครงการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำสื่อที่ทำให้พนักงานขับรถโดยสารระลึกไว้เสมอว่า เขาต้องรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้โดยสาร หรือแสดงให้เห็นผลเสียหายที่จะเกิดกับผู้โดยสาร โดยมีการจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

4. ผลการวิจัยชี้ให้เห็นการรับรู้ผลกระทบด้านกฎหมาย หรือความเกรงกลัวต่อกฎหมายคล้ายกับงานวิจัยที่ผ่านมาคือกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้ผลกระทบด้านนี้น้อยที่สุด จึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด หรือโทษที่เหมาะสม รวมไปถึงกฎหมายการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

อย่างไรก็ตาม งานวิจัยมีข้อจำกัดในช่วงของระยะเวลาการเก็บข้อมูลซึ่งมีการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งอาจส่งผลต่อพฤติกรรมขับรถของพนักงานที่ต่างจากในสภาวะปกติ และข้อจำกัดด้านตัวผู้ตอบเองที่อาจมีความกังวลต่อสิทธิในการปฏิบัติงาน ซึ่งผู้วิจัยได้ให้สิทธิ์แก่ผู้ตอบแบบสอบถามอย่างอิสระ

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่อง “โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี” สำเร็จลุล่วงลงได้ด้วยความกรุณาของ ศาสตราจารย์ ดร.พญ. สาวิตรี อึ้งฉ่างค์กรชัย ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ให้ทุนสนับสนุน และให้ข้อคิดเห็น คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินการวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณ คุณทักษญา สรรเพ็ชญ์ ที่อำนวยความสะดวกและให้คำแนะนำในที่เกี่ยวข้องทำให้ งานวิจัยลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบคุณ ผู้ช่วยวิจัยทุกท่านที่ช่วยเก็บรวบรวมข้อมูลจากพนักงานขับรถโดยสารในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ขอขอบคุณพนักงานขับรถโดยสารทุกท่านที่เสียสละเวลาในการตอบแบบสอบถาม

คณะผู้วิจัย
พฤศจิกายน 2564

บทคัดย่อ

โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสาร ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ดร. นิตยา ศรีสุข¹

ดร. นุชนาถ วิจิต¹

ดร. สุวีรพร ชุมแดง¹

คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก โดยเฉพาะพฤติกรรมดื่มแล้วขับหรือเมาแล้วขับ เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งนำไปสู่ความเสียหายทั้งต่อบุคคล เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าการขับขณะมีเมมาเป็นหนึ่งในสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในผู้ขับรถโดยสาร การศึกษาวิจัยที่ผ่านมาส่วนมากเป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับที่เป็นความสัมพันธ์ทางตรง การศึกษาวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อการตรวจสอบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุทั้งที่ส่งผลโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อพฤติกรรมกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับเพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ

กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยผู้ที่ขับซีรโดยสารประเภท รถจักรยานยนต์ รถเก๋งส่วนบุคคล (แท็กซี่) รถตู้ รถตุ๊กตุ๊ก รถสองแถว รถเมล์ รถทัวร์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 391 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิ และทดสอบความเชื่อมั่นโดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) เท่ากับ 0.90 วิเคราะห์ความสอดคล้องของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุด้วยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM)

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 78.01) ส่วนใหญ่อยู่ด้วยกันโดยไม่ได้สมรส (ร้อยละ 30.43) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 – 15,000 บาท (ร้อยละ 31.71) ส่วนใหญ่เป็นพนักงานขับรถโดยสารประเภท ขับรถมอเตอร์ไซค์ และรถตู้ (ร้อยละ 29.41) โดยมีช่วงเวลาที่ขับไม่แน่นอน (ร้อยละ 50.13) และไม่เคยมีประวัติการทำผิดหรือถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับการขับรถมาก่อน (ร้อยละ 82.10) โดยเริ่มดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ครั้งแรก เมื่ออายุเฉลี่ย 19.83 ปี (S.D. = 5.11) ประเภทของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ดื่มเป็นประจำวัน คือ เบียร์ (ร้อยละ 63.17) สาเหตุเพื่อสังสรรค์กับเพื่อนเข้าสังคม (ร้อยละ 68.54) ส่วนมากดื่มในวันหยุด (ร้อยละ 65.47) และไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถขณะเมาสุรา (ร้อยละ 90.28)

จากการวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารพบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -0.54 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ผลกระทบ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.87 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสารแสดงให้เห็นว่าปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับแต่ก็ยังมีช่องว่างขององค์ความรู้ในการรับรู้ผลกระทบที่จะนำไปสู่การตัดสินใจขับหรือไม่ขับซึ่งสามารถนำไปสู่การขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

ABSTRACT

A causal model of drink driving behavior among the public transport driver in Surat Thani Province

Nittaya Srisuk, PhD.¹

Nutchanath Wichit, PhD.¹

Sureeporn Chumdaeng, PhD.¹

Faculty of Nursing, Surat Thani Rajabhat University

Road accidents are a global problem particularly drink driving behavior that is a major cause of accidents. Such problem leads individual and country problem such as economy loss and social problems. Previous studies found that drink driving is the main cause of accidents in the public transport driver. However, most of prior studies were focused at factors affecting drink driving behavior as a direct effect. This study therefore aims to examine the causal model of drink-driving or non-drinking driving behavior among the public transport driver both directly and indirectly affects in order to systematic solutions.

The sample were 391 public transport drivers who drove motorcycle, personal cars (taxi), vans, tuk-tuks, minibuses, buses, and tour buses in Surat Thani Province. Data were collected using a questionnaire that was assessed for content validity by 3 qualified experts. Reliability was tested by using Cronbach's Alpha Coefficient of 0.90. The Structural Equation Model (SEM) was used to identify a causal model of drink driving behavior among the public transport driver.

The results revealed that most of the samples were male (78.01 %), mostly living together with partner without marriage (30.43%). Average monthly income 10,001 – 15,000 baht (31.71%). Most of them were drivers of a motorcycle and a van (29.41%), with flexible working period (50.13%) and no previous history of offender or prosecution for driving (82.10%), most drives started drinking habits at an average age of 19.83 years (SD = 5.11), the type of alcoholic beverage consumed daily was beer (63.17%), reason for drinking was socializing with friends (68.5%), mostly drinking on holidays (65.47%), and never had an accident due to drink driving (90.28 percent).

The results of the Structural Equation Model (SEM) indicated that sociocultural factors directly influenced drink-driving or non-driving driving behavior at -0.54 effect size with statistical significance at 0.01 . Moreover, sociocultural factors directly influenced the perception of the impact at 0.87 effect size with a statistically significant at 0.01 .

A causal model of drink-driving or non-driving behavior among the public transport driver shows that sociocultural factors directly influence drink driving or non-driving driving behaviors, but there are also the knowledge gaps between perception of the impact and driving or not driving decisions behavior, which can lead to policy making.

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร.....	ก
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่	
1 บทนำ.....	
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	1
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	2
นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง.....	2
2 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	3
ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ.....	3
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	4
กรอบแนวคิดการวิจัย.....	5
สมมติฐานตามกรอบแนวคิด.....	5
3 ระเบียบวิธีการวิจัย.....	6
ประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....	6
นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง.....	6
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	8
การทดสอบเครื่องมือ.....	9
การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง.....	9
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	10
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	10

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4 ผลการวิจัย.....	11
ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	11
ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	13
ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการควบคุมตนเองและปัจจัย ทางด้านสังคมวัฒนธรรม.....	16
ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้ผลกระทบจากการ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	16
ตอนที่ 5 การตรวจสอบข้อมูลก่อนการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง.....	17
ตอนที่ 6 การวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับ ของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	21
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	29
สรุปผลการวิจัย.....	29
อภิปรายผล.....	29
ส่วนที่ 1 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของ พนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี.....	29
ส่วนที่ 2 โมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลของ ปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การ รับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อ พฤติกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ.....	32
ข้อเสนอแนะ.....	37
ข้อจำกัดของการวิจัย.....	38
เอกสารอ้างอิง.....	39
ภาคผนวก.....	42
แบบสอบถามงานวิจัย.....	43

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
4.1	จำนวน และร้อยละ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	11
4.2	จำนวน และร้อยละของพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	14
4.3	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงมาตรฐาน ค่าต่ำสุด และค่าสูงสุด ของพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	15
4.4	คะแนนเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการควบคุมตนเองปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม.....	16
4.5	คะแนนเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้ผลกระทบ.....	17
4.6	ค่าสถิติพรรณนาลักษณะของตัวแปร.....	17
4.7	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างตัวแปรสังเกตได้.....	20
4.8	ดัชนีความสอดคล้องของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (หลังปรับโมเดล).....	23
4.9	อิทธิพลทางตรง อิทธิพลทางอ้อม และอิทธิพลรวมของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (หลังปรับโมเดล).....	24
4.10	ค่าน้ำหนักองค์ประกอบของตัวแปรสังเกตได้.....	27

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	5
4.1 โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถ โดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (หลังปรับโมเดล).....	22

รายงานวิจัย

โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสาร
ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

โดย

ดร. นิตยา ศรีสุข¹

ดร. นุชนาถ วิชิต¹

ดร. สุรพร ชุมแดง¹

¹คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ได้รับทุนสนับสนุนจาก

ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)



พฤศจิกายน 2564

สรุปผลการศึกษา : โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสาร
ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

“ดื่มแล้วขับหรือไม่ขับ การศึกษาในกลุ่มผู้ขับรถโดยสาร”

ข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถโดยสารในสังคมไทยถึงแม้จะมีให้เห็นได้ไม่บ่อยนัก แต่เมื่อเกิดขึ้นแต่ละครั้ง ก่อให้เกิดความสูญเสียที่น่าสะเทือนใจเป็นอย่างมาก ชีวิตของผู้โดยสารที่ต้องมาประสบเหตุโดยไม่คาดคิดรวมทั้งตัวผู้ขับเอง ความสูญเสียที่เกิดขึ้นในบางครั้งไม่ได้ส่งผลเสียหายเฉพาะต่อบุคคล แต่ยังนำไปสู่ความเสียหายต่อ เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ กรมทางหลวงระบุความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรของรถโดยสารของประเทศ ไทยคิดเป็นมูลค่าครั้งละประมาณ 2.3 ล้านบาท จเรย์ พูลผล (2558) ระบุว่า การขับขณะมีเมามาเป็น 1 ในสาเหตุ หลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในผู้ขับรถโดยสาร ยิ่งไปกว่านั้น พบว่าร้อยละ 54 ของผู้ขับรถโดยสารประจำทางดื่ม แอลกอฮอล์ (Chaiard, Jirawan, Benjamas,Wanpen, 2019) และร้อยละ 11 ดื่มเป็นประจำทุกวัน ส่งผลทำให้ คุณภาพการนอนหลับลดลง 2.7 เท่าซึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในที่สุด การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้ว ขับจากการศึกษาที่ผ่านมาพบปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมเมาแล้วขับ อย่างไรก็ตามยังมีช่องว่างขององค์ความรู้ถึง พฤติกรรมการดื่มแล้วขับในกลุ่มผู้ขับรถโดยสาร นอกจากนี้การศึกษาที่ผ่านมาเป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อ พฤติกรรมแสดงความสัมพันธ์ทางเดียว และยังขาดตัวแปรที่สำคัญ ได้แก่ ความรู้สึกรับผิดชอบของผู้ขับรถโดยสาร ต่อผู้โดยสาร ซึ่งยังไม่ทราบว่ามีปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวส่งผลโดยตรงหรือโดยอ้อม

การศึกษามอเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุ ราษฎร์ธานี ในมิติด้านสังคมวัฒนธรรม เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และตรวจสอบความสอดคล้องของโมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพล ของ ปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรม การขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ในกลุ่มตัวอย่างจำนวน 391 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศ ชาย (78%) มีสถานภาพอยู่ด้วยกัน (ไม่ได้สมรส) (30%) ส่วนใหญ่ไม่มีบุตร (62%) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 – 15,000 บาท (31%) ประเภทรถโดยสารที่ขับมากที่สุดได้แก่รถมอเตอร์ไซด์ และรถตู้เท่ากัน (30%) ช่วงเวลาที่ ขับไม่แน่นอน (50%) ส่วนน้อยมีประวัติการทำผิดหรือถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับการขับรถ (17%) ส่วนใหญ่ไม่มีโรค ประจำตัว (93%) เริ่มดื่มแอลกอฮอล์ที่อายุเฉลี่ย 19 ปี ส่วนใหญ่ดื่มเมื่อมีงานเลี้ยงสังสรรค์ หรือนานๆ ครั้ง ประมาณร้อยละ 70 (ดื่มทุกวัน หรือ 2-3 วันต่อสัปดาห์) (20%) ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่พนักงานขับรถ โดยสารดื่มมากที่สุดอันดับ 1 คือเบียร์ (63%)

นอกจากงานวิจัยจะช่วยเติมองค์ความรู้เกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของพนักงานขับรถโดยสารแล้ว ประเด็นที่น่าสนใจคือพฤติกรรมการดื่มแล้วตัดสินใจขับหรือไม่ขับโดย 56% ให้คำตอบว่าเขามีแนวโน้มจะขับรถเมื่อรู้สึกสนุกสนานครั้งนึ่ง โดยมึคะแนนเฉลี่ย 2.67 (SD=2.84) จากคะแนนเต็มสิบคะแนน ผู้ที่ตอบ 5 ขึ้นไป 34.52% และ 46% มีแนวโน้มขับเมื่อรู้สึกเมาโดยมึคะแนนเฉลี่ย 1.45 (SD=1.91) และมีผู้ที่ตอบ 5 ขึ้นไป 38 คน (10%) ซึ่งคนกลุ่มน้อยเหล่านี้อาจเป็นกลุ่มที่ต้องเฝ้าระวัง หากมีการขับรถในขณะที่ต้องรับผิดชอบต่อชีวิตผู้โดยสาร หรือแม้แต่วิตของผู้ขับเองซึ่งถึงแม้จะเกิดได้ไม่บ่อยแต่หากเกิดขึ้นแล้วส่งผลให้เกิดความสูญเสียเป็นอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ในการวิจัยครั้งนี้ให้คำตอบว่าดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงวันหยุดหรือหลังเลิกงาน

การวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับหรือไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสาร พบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -0.54 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ผลกระทบ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.87 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 อย่างไรก็ตามพบว่าการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มแอลกอฮอล์มีขนาดอิทธิพลอย่างไม่มีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ เมื่อพิจารณาอย่างละเอียดพบว่ากลุ่มผู้ขับรถโดยสารรับรู้ผลกระทบจากพฤติกรรมดื่มสุราแล้วขับมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านการทะเลาะวิวาท ด้านอุบัติเหตุ และด้านกฎหมาย ตามลำดับ แต่ยังมีช่องว่างในการนำไปสู่การตัดสินใจขับหรือไม่ขับซึ่งหากพิจารณาด้วยความเป็นจริงโดยทั่วไปจะเห็นว่าคนไทยส่วนใหญ่รับทราบว่าการดื่มแอลกอฮอล์ส่งผลกระทบต่อในด้านต่างๆ แต่มีความย้อนแย้งในพฤติกรรมการกระทำคือไม่สามารถทำให้เลิกดื่มหรือดื่มแอลกอฮอล์ลดลงได้เนื่องจากความเชื่อที่ฝังรากลึกมานานว่าการดื่มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องปกติ (สาวิตรี อัจฉางค์กรชัย, 2562)

การศึกษานำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ได้แก่

1. จากศึกษาพบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ และจากงานวิจัยก่อนหน้าพบว่าความผูกพันต่อครอบครัวในระดับมาก จะมีพฤติกรรมการดื่มสุราในระดับน้อย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสถาบันครอบครัวมีความสำคัญต่อพฤติกรรมการขับรถ ดังนั้นจึงควรส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้มีความรักความผูกพัน อย่างเข้มแข็งเพื่อลดปัญหาการเมาแล้วขับ นำมาสู่การลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

2. ความเชื่อทางสังคมและบรรทัดฐานทางสังคม เป็นปัจจัยอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ดังนั้นการสร้างบรรทัดฐานทางสังคมที่เชื่อว่าการขับขณะมีเมาสุราเป็นสาเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนและเป็นเรื่องร้ายแรง กฎหมายการห้ามขับขณะมีเมาสุรา เป็นสิ่งที่ต้องตระหนักและสมควรปฏิบัติ ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นต้องมีการสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่และประชาชนทั่วไปให้เป็นบรรทัดฐานทางสังคม

3. กลุ่มพนักงานขับรถโดยสารรับรู้ผลกระทบของพฤติกรรมดื่มแล้วขับที่เกิดกับผู้โดยสารในความรับผิดชอบมากที่สุด การรณรงค์หรือป้องกันพฤติกรรมดื่มแล้วขับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนจึงควรต้องยื่นข้อเสนอ ประชาสัมพันธ์ จัดกิจกรรมหรือโครงการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำสื่อที่ทำให้พนักงานขับรถโดยสารระลึกไว้เสมอว่า เขาต้องรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้โดยสาร หรือแสดงให้เห็นผลเสียหายที่จะเกิดกับผู้โดยสาร โดยมีการจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

4. ผลการวิจัยชี้ให้เห็นการรับรู้ผลกระทบด้านกฎหมาย หรือความเกรงกลัวต่อกฎหมายคล้ายกับงานวิจัยที่ผ่านมาคือกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้ผลกระทบด้านนี้น้อยที่สุด จึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด หรือโทษที่เหมาะสม รวมไปถึงกฎหมายการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

รายการอ้างอิง

จเรย์ พูลผล. (2558). *การศึกษาความปลอดภัยรถตู้โดยสารภาคใต้*. คณะวิศวกรรมศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี กรุงเทพมหานคร.

สาวิตรี อึ้งฉางค์กรชัย. (2562). *ข้อเท็จจริงและตัวเลขเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย พ.ศ. 2559-2561*.

กรุงเทพฯ: สหมิตรพัฒนาการพิมพ์.

Chaiard, Jindarat, et al. (2019). Factors associated with sleep quality of Thai intercity bus drivers. *Industrial health*, 57, 596-603.

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการวิจัยโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และตรวจสอบความสอดคล้องของโมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลของปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยสารส่วนใหญ่มีลักษณะใกล้เคียงกับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของประชาชนโดยทั่วไป อาทิ อายุที่เริ่มดื่ม สาเหตุการดื่ม สอดคล้องกับรายงานผลการสำรวจพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของคนไทยที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามโครงการวิจัยได้เติมช่องว่างขององค์ความรู้เกี่ยวกับลักษณะเฉพาะของการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยสาร อาทิ ข้อมูลส่วนบุคคล รถที่ขับ ช่วงเวลาที่ขับ ช่วงเวลาที่ดื่ม การรับรู้ผลกระทบในด้านต่างๆ ประวัติการเคยทำผิดหรือและการรับรู้ผลกระทบในด้านต่างๆ การวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสาร พบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -0.54 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ผลกระทบ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.87 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ผลผลิตจากงานวิจัยนำไปสู่การผลักดันเชิงนโยบายระดับท้องถิ่น ภูมิภาคหรือประเทศในการป้องกันหรือลดการขับขี้อวดภัยในมิติสังคมและวัฒนธรรม โดยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. จากศึกษาพบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ และจากงานวิจัยก่อนหน้านี้พบว่าความผูกพันต่อครอบครัวในระดับมาก จะมีพฤติกรรมการดื่มสุราในระดับน้อย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสถาบันครอบครัวมีความสำคัญต่อพฤติกรรมการขับรถ ดังนั้นจึงควรส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้มีความรักความผูกพัน อย่างเข้มแข็งเพื่อลดปัญหาการเมาแล้วขับ นำมาสู่การลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

2. ความเชื่อทางสังคมและบรรทัดฐานทางสังคม เป็นปัจจัยอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ดังนั้นการสร้างบรรทัดฐานทางสังคมที่เชื่อว่าการขับขณะมึนเมาสุราเป็นสาเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนและเป็นเรื่องร้ายแรง กฎหมายการห้ามขับขณะมึนเมาสุรา เป็นสิ่งที่ต้องตระหนักและสมควรปฏิบัติ ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นที่ต้องมีการสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่และประชาชนทั่วไปให้เป็นบรรทัดฐานทางสังคม

3. กลุ่มพนักงานขับรถโดยสารรับรู้ผลกระทบของพฤติกรรมดื่มแล้วขับที่เกิดกับผู้โดยสารในความรับผิดชอบต่อมากที่สุด การรณรงค์หรือป้องกันพฤติกรรมดื่มแล้วขับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนจึงควรต้องยื่นข้อเสนอ ประชาสัมพันธ์ จัดกิจกรรมหรือโครงการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำสื่อที่ทำให้พนักงานขับรถโดยสารระลึกไว้เสมอว่า เขาต้องรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้โดยสาร หรือแสดงให้เห็นผลเสียหายที่จะเกิดกับผู้โดยสาร โดยมีการจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

4. ผลการวิจัยชี้ให้เห็นการรับรู้ผลกระทบด้านกฎหมาย หรือความเกรงกลัวต่อกฎหมายคล้ายกับงานวิจัยที่ผ่านมาคือกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้ผลกระทบด้านนี้น้อยที่สุด จึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด หรือโทษที่เหมาะสม รวมไปถึงกฎหมายการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

อย่างไรก็ตาม งานวิจัยมีข้อจำกัดในช่วงของระยะเวลาการเก็บข้อมูลซึ่งมีการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งอาจส่งผลต่อพฤติกรรมขับรถของพนักงานที่ต่างจากในสภาวะปกติ และข้อจำกัดด้านตัวผู้ตอบเองที่อาจมีความกังวลต่อสิทธิในการปฏิบัติงาน ซึ่งผู้วิจัยได้ให้สิทธิ์แก่ผู้ตอบแบบสอบถามอย่างอิสระ

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่อง “โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี” สำเร็จลุล่วงลงได้ด้วยความกรุณาของ ศาสตราจารย์ ดร.พญ. สาวิตรี อึ้งฉางค์กรชัย ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ให้ทุนสนับสนุน และให้ข้อคิดเห็น คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินการวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณ คุณทักษญา สรรเพ็ชญ์ ที่อำนวยความสะดวกและให้คำแนะนำในที่เกี่ยวข้องทำให้ งานวิจัยลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบคุณ ผู้ช่วยวิจัยทุกท่านที่ช่วยเก็บรวบรวมข้อมูลจากพนักงานขับรถโดยสารในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ขอขอบคุณพนักงานขับรถโดยสารทุกท่านที่เสียสละเวลาในการตอบแบบสอบถาม

คณะผู้วิจัย
พฤศจิกายน 2564

บทคัดย่อ

โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสาร ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ดร. นิตยา ศรีสุข¹

ดร. นุชนาถ วิจิต¹

ดร. สุวีรพร ชุมแดง¹

¹คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก โดยเฉพาะพฤติกรรมดื่มแล้วขับหรือเมาแล้วขับ เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งนำไปสู่ความเสียหายทั้งต่อบุคคล เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าการขับขณะมีเมมาเป็นหนึ่งในสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในผู้ขับรถโดยสาร การศึกษาวิจัยที่ผ่านมาส่วนมากเป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับที่เป็นความสัมพันธ์ทางตรง การศึกษาวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อการตรวจสอบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุทั้งที่ส่งผลโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อพฤติกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับเพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ

กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยผู้ขับขี่รถโดยสารประเภท รถจักรยานยนต์ รถเก๋งส่วนบุคคล (แท็กซี่) รถตู้ รถตุ๊กตุ๊ก รถสองแถว รถเมล์ รถทัวร์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 391 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิ และทดสอบความเชื่อมั่นโดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) เท่ากับ 0.90 วิเคราะห์ความสอดคล้องของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุด้วยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM)

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 78.01) ส่วนใหญ่อยู่ด้วยกันโดยไม่ได้สมรส (ร้อยละ 30.43) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 – 15,000 บาท (ร้อยละ 31.71) ส่วนใหญ่เป็นพนักงานขับรถโดยสารประเภท ขับรถมอเตอร์ไซค์ และรถตู้ (ร้อยละ 29.41) โดยมีช่วงเวลาที่ขับไม่แน่นอน (ร้อยละ 50.13) และไม่เคยมีประวัติการทำผิดหรือถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับการขับรถมาก่อน (ร้อยละ 82.10) โดยเริ่มดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ครั้งแรก เมื่ออายุเฉลี่ย 19.83 ปี (S.D. = 5.11) ประเภทของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ดื่มเป็นประจำวัน คือ เบียร์ (ร้อยละ 63.17) สาเหตุเพื่อสังสรรค์กับเพื่อนเข้าสังคม (ร้อยละ 68.54) ส่วนมากดื่มในวันหยุด (ร้อยละ 65.47) และไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถขณะเมาสุรา (ร้อยละ 90.28)

จากการวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารพบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -0.54 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ผลกระทบ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.87 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสารแสดงให้เห็นว่าปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับแต่ก็ยังมีช่องว่างขององค์ความรู้ในการรับรู้ผลกระทบที่จะนำไปสู่การตัดสินใจขับหรือไม่ขับซึ่งสามารถนำไปสู่การขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

ABSTRACT

A causal model of drink driving behavior among the public transport driver in Surat Thani Province

Nittaya Srisuk, PhD.¹

Nutchanath Wichit, PhD.¹

Sureeporn Chumdaeng, PhD.¹

Faculty of Nursing, Surat Thani Rajabhat University

Road accidents are a global problem particularly drink driving behavior that is a major cause of accidents. Such problem leads individual and country problem such as economy loss and social problems. Previous studies found that drink driving is the main cause of accidents in the public transport driver. However, most of prior studies were focused at factors affecting drink driving behavior as a direct effect. This study therefore aims to examine the causal model of drink-driving or non-drinking driving behavior among the public transport driver both directly and indirectly affects in order to systematic solutions.

The sample were 391 public transport drivers who drove motorcycle, personal cars (taxi), vans, tuk-tuks, minibuses, buses, and tour buses in Surat Thani Province. Data were collected using a questionnaire that was assessed for content validity by 3 qualified experts. Reliability was tested by using Cronbach's Alpha Coefficient of 0.90. The Structural Equation Model (SEM) was used to identify a causal model of drink driving behavior among the public transport driver.

The results revealed that most of the samples were male (78.01 %), mostly living together with partner without marriage (30.43%). Average monthly income 10,001 – 15,000 baht (31.71%). Most of them were drivers of a motorcycle and a van (29.41%), with flexible working period (50.13%) and no previous history of offender or prosecution for driving (82.10%), most drives started drinking habits at an average age of 19.83 years (SD = 5.11), the type of alcoholic beverage consumed daily was beer (63.17%), reason for drinking was socializing with friends (68.5%), mostly drinking on holidays (65.47%), and never had an accident due to drink driving (90.28 percent).

The results of the Structural Equation Model (SEM) indicated that sociocultural factors directly influenced drink-driving or non-driving driving behavior at -0.54 effect size with statistical significance at 0.01 . Moreover, sociocultural factors directly influenced the perception of the impact at 0.87 effect size with a statistically significant at 0.01 .

A causal model of drink-driving or non-driving behavior among the public transport driver shows that sociocultural factors directly influence drink driving or non-driving driving behaviors, but there are also the knowledge gaps between perception of the impact and driving or not driving decisions behavior, which can lead to policy making.

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร.....	ก
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่	
1 บทนำ.....	
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	1
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	2
นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง.....	2
2 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	3
ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ.....	3
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	4
กรอบแนวคิดการวิจัย.....	5
สมมติฐานตามกรอบแนวคิด.....	5
3 ระเบียบวิธีการวิจัย.....	6
ประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....	6
นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง.....	6
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	8
การทดสอบเครื่องมือ.....	9
การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง.....	9
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	10
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	10

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4 ผลการวิจัย.....	11
ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	11
ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	13
ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการควบคุมตนเองและปัจจัย ทางด้านสังคมวัฒนธรรม.....	16
ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้ผลกระทบจากการ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	16
ตอนที่ 5 การตรวจสอบข้อมูลก่อนการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง.....	17
ตอนที่ 6 การวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับ ของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	21
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	29
สรุปผลการวิจัย.....	29
อภิปรายผล.....	29
ส่วนที่ 1 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของ พนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี.....	29
ส่วนที่ 2 โมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลของ ปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การ รับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อ พฤติกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ.....	32
ข้อเสนอแนะ.....	37
ข้อจำกัดของการวิจัย.....	38
เอกสารอ้างอิง.....	39
ภาคผนวก.....	42
แบบสอบถามงานวิจัย.....	43

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
4.1	จำนวน และร้อยละ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	11
4.2	จำนวน และร้อยละของพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	14
4.3	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงมาตรฐาน ค่าต่ำสุด และค่าสูงสุด ของพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	15
4.4	คะแนนเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการควบคุมตนเองปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม.....	16
4.5	คะแนนเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้ผลกระทบ.....	17
4.6	ค่าสถิติพรรณนาลักษณะของตัวแปร.....	17
4.7	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างตัวแปรสังเกตได้.....	20
4.8	ดัชนีความสอดคล้องของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (หลังปรับโมเดล).....	23
4.9	อิทธิพลทางตรง อิทธิพลทางอ้อม และอิทธิพลรวมของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (หลังปรับโมเดล).....	24
4.10	ค่าน้ำหนักองค์ประกอบของตัวแปรสังเกตได้.....	27

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	5
4.1 โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถ โดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (หลังปรับโมเดล).....	22

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกและเป็นที่ยอมรับกันว่าพฤติกรรมดื่มแล้วขับหรือเมาแล้วขับเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งนำไปสู่ความเสียหายทั้งต่อบุคคล เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ อุบัติเหตุที่มีรถยนต์โดยสารเข้ามามีส่วนร่วมด้วยมักจะก่อให้เกิดความสูญเสียด้านเศรษฐกิจและสังคมมากกว่าอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะชนิดอื่น (ถิรยุทธ ลิมานนท์, ภาวัต ไชยชาวนาทิก, อลงกรณ์ โสภภาพันธุ์, วรลักษณ์ สุวรรณ, 2557) กรมทางหลวงระบุความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรของรถโดยสารของประเทศไทยคิดเป็นมูลค่าครั้งละประมาณ 2.3 ล้านบาท (กรมทางหลวง, 2550). จเรย์ พูลผล (2558) พบว่าการขับขณะมีเมมาเป็น 1 ในสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถตู้โดยสาร ยิ่งไปกว่านั้น Chaiard, Jirawan, Benjamas, Wanpen (2019) พบว่าร้อยละ 54 ของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 11 ดื่มเป็นประจำทุกวัน ส่งผลทำให้คุณภาพการนอนหลับลดลง 2.7 เท่า ซึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในที่สุด การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับจากการศึกษาที่ผ่านมาพบปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมเมาแล้วขับ อย่างไรก็ตามจากการทบทวนวรรณกรรมยังมีช่องว่างขององค์ความรู้ถึงพฤติกรรมการดื่มแล้วขับในกลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสาร นอกจากนี้การศึกษาที่ผ่านมาเป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมแสดงความสัมพันธ์ทางเดียว และยังขาดตัวแปรที่สำคัญ ได้แก่ ความรู้สึกรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถโดยสารต่อผู้โดยสาร ซึ่งยังไม่ทราบว่าการปัจจัยต่างๆดังกล่าวส่งผลโดยตรงหรือโดยอ้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งต้องศึกษาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุที่จะนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
2. เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องของโมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลของ ปัจจัยทางด้านสังคม วัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรมกรรมการขับแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีโมเดลความสัมพันธ์ของพฤติกรรมกรรมการดื่มไม่ขับหรือดื่มแล้วขับของผู้ขับรถโดยสารของจังหวัดสุราษฎร์ธานีนำไปสู่ต้นแบบของโมเดลผู้ขับรถโดยสารในภาคใต้ หรือในระดับประเทศ ทำให้ทราบปัจจัยที่มีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมและระดับอิทธิพล เพื่อนำไปสู่การผลักดันเชิงนโยบายระดับท้องถิ่น ภูมิภาค หรือประเทศ ในการป้องกันหรือรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย ในมิติสังคมและวัฒนธรรม

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี” มีแนวคิดที่เกี่ยวข้องคือทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ของการเกิดอุบัติเหตุ สามารถเชื่อมโยงได้กับปรัชญาความปลอดภัยของ H.W. Heinrich (1941) เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุได้ โดยกล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบเทียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ได้แก่

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background)
2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person)
3. การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions)
4. อุบัติเหตุ (Accident)
5. การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages)

สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคน เช่น สภาพครอบครัวฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น ทักษะคิดต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง พฤติกรรมชอบเสี่ยงมักง่าย ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งจะทำการก่อให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือความสูญเสียตามมา ทฤษฎีโดมิโนนี้ มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ (Accident Chain)

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน หากจะป้องกันไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่อุบัติเหตุก็คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุ โดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยออกไปอุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น ส่วนการที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่า เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้ว

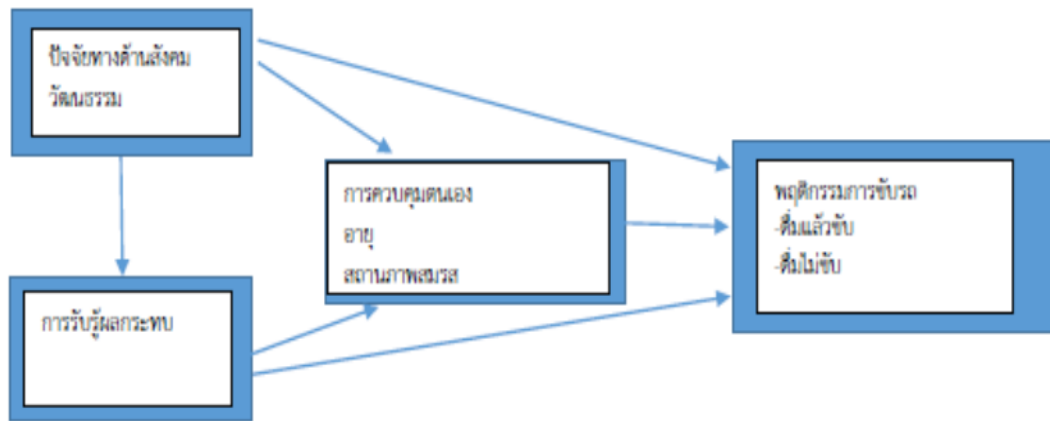
2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนวรรณกรรมภายในประเทศโดยการใช้คำค้นที่เกี่ยวข้องผ่านฐานระบบข้อมูลงานวิจัยของไทย งานวิจัยหรือบทความวิชาการที่ตีพิมพ์ระดับชาติและในระดับนานาชาติ พบว่ามีงานวิจัยที่ศึกษาพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์เป็นจำนวนมาก แต่เมื่อใช้คำค้นที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ พฤติกรรมเมาไม่ขับพบการศึกษาจำนวนไม่มากนัก โดยส่วนใหญ่ศึกษาสาเหตุและปัจจัยของการพฤติกรรมเมาแล้วขับ ซึ่งผู้วิจัยนำเสนอโดยแบ่งได้เป็น 1) การศึกษาในกลุ่มผู้ที่ได้กระทำผิดคดีเมาแล้วขับและได้รับการคุกคามความประพฤติ โดยพบว่าปัจจัยต่างๆ ปัจจัยด้านความคิดเห็นว่า ประเพณีต่าง ๆ ในท้องถิ่นมีส่วนสนับสนุน ส่งเสริมการดื่มสุรา ปัจจัยทางด้านการควบคุมตนเอง และปัจจัยทางด้านความผูกพันทางสังคม ได้แก่ ความผูกพันต่อครอบครัว ความเชื่อทางสังคม และความผูกพันทางสังคมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของ เช่นเดียวกับปัจจัยด้านการรับรู้ถึงผลกระทบของการดื่มแอลกอฮอล์เกี่ยวกับสาเหตุแห่งการเกิดอุบัติเหตุ และพบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้กระทำผิดในกรณีเมาแล้วขับชียานพาหนะ (กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์, 2557; ภาณุพงศ์ สีหามาตย์, 2560) 2) การศึกษาพฤติกรรมเมาแล้วขับในบุคคลทั่วไปมีรายงานผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยเสี่ยง (Risk Factors) ที่มีผลต่อการเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ปัจจัยด้านจิตวิทยา ปัจจัยด้านพฤติกรรม ปัจจัยด้านสังคมแล้ววัฒนธรรม พฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิท (อุษา บิ๊กกินส์, 2560) 3) การศึกษาในกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถโดยสาร พบเพียงการศึกษาของ Chaillard, Deeluea, Suksatit, Songkham (2019) ที่ศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับคุณภาพการนอนหลับของพนักงานขับรถโดยสารระหว่างจังหวัด พบว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้คุณภาพการนอนหลับลดลง 2.7 เท่า ซึ่งทำให้การขับรถไม่มีประสิทธิภาพและเกิดอุบัติเหตุในที่สุด นอกจากนี้ยังมีการทบทวนวรรณกรรมเพื่อเสนอแนะแนวทางเพื่อลดอุบัติเหตุของไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่ในขณะเมาสุรา โดยรายงานสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากผู้ขับขี่เมาสุราเนื่องจากการดื่มทำให้ผู้ขับขี่ขาดสติสัมปชัญญะ เกิดความตึกคะนอง ขาดความระมัดระวัง สมรรถนะการขับขี่ลดลง ตาพร่ามัวมองไม่ชัด การตัดสินใจลดลง การสั่งการของสมองและจิตใจช้าลง และนำเสนอสาระทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับ (จรัสพงศ์ คลังกรณ์ และสมเดช มุงเมือง, 2562)

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่ามีตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการเมาแล้วขับ ได้แก่ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ปัจจัยด้านจิตวิทยา ปัจจัยด้านพฤติกรรม ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม (อุษา บิ๊กกินส์, 2560) ปัจจัยด้านการรับรู้ผลกระทบของการดื่มแอลกอฮอล์ (ภาณุพงศ์ สีหามาตย์, 2559) ปัจจัยความผูกพันทางสังคม ประกอบด้วย ความรู้สึกผูกพันต่อครอบครัว ความเชื่อทางสังคม และความผูกพันทางสังคม ประเพณีต่างๆ ในท้องถิ่น (กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์, 2557) โดยจะเห็นได้ว่าปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรมเป็นปัจจัยร่วมที่งานวิจัยที่ผ่านมาให้ความสำคัญ อย่างไรก็ตามยังพบช่องว่างขององค์ความรู้โดยที่ยังไม่เคยทำการศึกษาในกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถโดยสาร วิธีการวิจัยส่วนใหญ่เป็นเชิงหาความสัมพันธ์ทางเดียว และยังขาดตัวแปรปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับรถโดยสาร การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเฉพาะกลุ่มผู้ขับรถโดยสารซึ่งจะเป็นฐานข้อมูลของพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถโดยสารและแสดงความสัมพันธ์เชิงสาเหตุในมิติทาง

สังคมและวัฒนธรรมเพื่อต่อยอดองค์ความรู้ที่มีอยู่ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการนำไปสู่การพัฒนาในระดับนโยบาย

2.3 กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 2.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

2.4 สมมติฐานตามกรอบแนวคิด

1. ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสายแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับและมีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับโดยมีตัวแปร การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสเป็นตัวแปรส่งผ่าน
2. การรับรู้ผลกระทบมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสายแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับและมีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับโดยมีตัวแปร การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสเป็นตัวแปรส่งผ่าน
3. ปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางอ้อมต่อการรับรู้ผลกระทบซึ่งส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสายแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

3.1 ประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ พนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

การคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างในการวิเคราะห์ SEM เป็นเรื่องที่ซับซ้อนและยังไม่สามารถหาข้อสรุปที่สามารถใช้ได้ในทุกสถานการณ์ได้ (Muthén, & Muthén, 2002) โดย Hair, J. et al (2010) ระบุว่าขนาดตัวอย่างสำหรับการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างต้องไม่ต่ำกว่า 100 ตัวอย่าง และมีสัดส่วนจำนวนเท่าของขนาดตัวอย่างต่อจำนวนพารามิเตอร์ที่ ต้องการประมาณค่าเป็น 10-12 ตัวอย่าง ต่อ 1 พารามิเตอร์ (Hair, Anderson, Babin, & Black, 2010) ตามเทคนิคการใช้สถิติวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural equation 45 model: SEM) ซึ่งมีการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 5 เท่าถึง 20 เท่าของตัวแปรสังเกตได้ (Observe variable) (Ding, Velicer, & Harlow, 1995:119-143) เช่นเดียวกับ Nunnally & Bernstein (1967) แนะนำว่า ด้วย Rule of Thumb แล้ว อัตราส่วน 10 ต่อ 1 ตัวแปรสังเกตได้ จัดว่าเป็น Lower bound สำหรับจำนวนที่เหมาะสมของ Sample size โดยการวิจัยครั้งนี้มีตัวแปรที่สังเกตได้จำนวน 13 ตัวแปร ดังนั้นจำนวนกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยอย่างน้อย 260 คน

เกณฑ์การคัดเลือกเข้า คือ กลุ่มตัวอย่าง (Samples / Subjects) คือ

- 1) เป็นพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป
- 2) สามารถพูดคุยสื่อสารและเขียนอ่านภาษาไทยได้
- 3) ไม่เจ็บป่วยด้วยโรคที่เกี่ยวข้องกับสมองและระบบประสาท และ
- 4) ยินดีเข้าร่วมโครงการวิจัย

เกณฑ์การคัดออก คือ

- 1) ผู้ที่มีปัญหาทางด้านร่างกายและจิตใจอย่างรุนแรง และ
- 2) ผู้เข้าร่วมโครงการที่รู้สึกไม่สะดวกใจหรือไม่สบายใจในการให้ข้อมูล

3.2 นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี” มีนิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ผู้ขับรถโดยสาร หมายถึง ผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ รถเก๋งส่วนบุคคล (แท็กซี่) รถตู้ รถตุ๊กตุ๊ก รถสองแถว รถเมล์ รถทัวร์เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีโดยมีจุดหมายปลายทางทั้งในและนอกจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการสมรส รายได้ ประเภทรถโดยสารที่ขับ ช่วงเวลาที่ขับ ประวัติการทำผิดหรือถูกดำเนินคดีมาแล้วขับ ความคิดเห็นเกี่ยวกับประเพณีต่างๆ ของท้องถิ่นเกี่ยวกับการดื่มสุรา

พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ หมายถึง การกระทำหรือการแสดงออกถึงการดื่มแอลกอฮอล์ ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ สาเหตุของการดื่มแอลกอฮอล์ ลักษณะของการดื่มแอลกอฮอล์ ประเภทของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ความถี่ และปริมาณการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อครั้ง

การควบคุมตนเอง หมายถึงพฤติกรรมพื้นฐานของมนุษย์ที่มีต่อสถานการณ์ที่มากระทบต่อจิตใจในช่วงเวลาหนึ่ง ๆ ตามทฤษฎี Self-control theory ของ Gottfredson และ Hirsch โดยกล่าวว่าพฤติกรรมของคนเรามีแนวโน้มกระทำผิดได้เสมอหากขาดความยับยั้งชั่งใจ ความอดทนอดกลั้น รวมถึงการอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เสี่ยงมีโอกาสรกระทำผิด

ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม ได้แก่

1. ความผูกพันทางสังคม หมายถึง สายสัมพันธ์ที่มีต่อบุคคลอื่นในสังคม ประกอบด้วยความผูกพันต่อบิดามารดาหรือผู้ปกครองความยึดมั่นต่อการกระทำที่สังคมยอมรับการมีส่วนร่วมกับกิจกรรมที่สังคมยอมรับความเชื่อมั่นในบรรทัดฐานและค่านิยม

2. ความผูกพันต่อครอบครัว หมายถึง ลักษณะความสัมพันธ์ภายในครอบครัวมีความใกล้ชิด เชื้อพียง รักใคร่ นับถือ และเห็นถึงความคาดหวังของบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ตลอดจนรับเอามาเป็นแบบอย่างในการยึดถือปฏิบัติ

3. ความเชื่อมั่นทางสังคม หมายถึง ความเชื่อในบรรทัดฐานและค่านิยมของสังคม การยอมรับและเชื่อถือในความถูกต้องชอบธรรมของค่านิยมและบรรทัดฐานของสังคมว่าเป็นสิ่งถูกต้องและมีประโยชน์

4. ความผูกมัดทางสังคม หมายถึง การยึดมั่นต่อการกระทำที่สังคมยอมรับการดำเนินชีวิตตามทำนองคลองธรรมของสังคมเช่นการศึกษาเล่าเรียนการประกอบอาชีพที่สุจริตส่งผลให้ไม่ย่อกรกระทำผิดกฎหมาย

5. การมีส่วนร่วมกับกิจกรรมทางสังคม หมายถึงการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ที่เป็นที่ยอมรับในสังคม เช่นการเล่นกีฬาเล่นดนตรีหรือจัดตั้งกลุ่มสนทนาการต่างๆ

6. การรับรู้ผลกระทบ หมายถึง การรับรู้ถึงผลกระทบของพฤติกรรมมาแล้วขับ ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ การถูกจับกุมทางกฎหมาย การเกิดอุบัติเหตุ การเกิดการทะเลาะวิวาท ผลเสียต่อสุขภาพ และผลกระทบที่เกิดกับผู้โดยสารในความรับผิดชอบ

พฤติกรรมการขับรถ หมายถึง พฤติกรรมการขับรถรถจักรยานยนต์ รถเก๋งส่วนบุคคล (แท็กซี่) รถตู้ รถตุ๊กตุ๊ก รถสองแถว รถเมล์ รถทัวร์ โดยแบ่งเป็น

พฤติกรรมการดื่มไม่ขับ หมายถึง ผู้ขับขี่รถที่ดื่มแอลกอฮอล์และตัดสินใจไม่ขับรถเนื่องจากประสบกับอาการรู้สึกครึ้มศรีนสนุกสนานรื่นเริงเดินไม่ตรงทางโซเซเนื่องจากเสียการ ควบคุมระบบกล้ามเนื้อการเคลื่อนไหว การตัดสินใจช้าลงสมรรถภาพการมองเห็นลดลง สับสน ง่วงซึม ไม่ตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นต่างๆ พุดไม่ชัดการทำงานจากระบบต่างๆ ในร่างกายไม่ประสานกัน

พฤติกรรมดื่มแล้วขับ หมายถึง ผู้ขับขี่รถโดยสารที่ดื่มแอลกอฮอล์และมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดทางลมหายใจเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับดำเนินคดีในข้อหาขับรถขณะเมาสุราและศาลมีคำพิพากษาว่ามีความผิด แต่รอการลงโทษ หรือรอการกำหนดโทษ โดยกำหนดเงื่อนไขการคุมความประพฤติ หรือผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์และตัดสินใจขับขี่รถโดยสารในขณะที่รับรู้ว่าคุณเองประสบกับอาการ รู้สึกครึ้มครื้นสนุกสนานรื่นเริง เดินไม่ตรงทางโซเซเนื่องจากเสียการควบคุมระบบกล้ามเนื้อการเคลื่อนไหวการตัดสินใจช้าลงสมรรถภาพ การมองเห็นลดลง สับสนง่วงงมซึมไม่ตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นต่างๆ พูดไม่ชัด และการทำงานของระบบต่างๆ ในร่างกายไม่ประสานกัน

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยพัฒนาและปรับปรุงแบบสอบถามจากการวิจัยของกัลป์ลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์ (2557) เรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ เป็นแบบสอบถามจำนวน 65 ข้อ แบ่งเป็น 5 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส จำนวนบุตร รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประเภทรถโดยสารที่ขับ ช่วงเวลาที่ขับ ประวัติการทำผิดหรือถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับการขับรถ และโรคประจำตัว

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ได้แก่ อายุที่เริ่มดื่มครั้งแรก เป็นแบบระบุตัวเลข ความถี่ในการดื่ม ลักษณะคำตอบได้แก่ ประจำทุกวัน บ่อยครั้ง (2-3 วันต่อสัปดาห์) นานครั้ง (2-3 วันต่อเดือน) บางครั้ง (1 วันต่อเดือน) และ เมื่อมีงานเลี้ยงสรรคร์ ลักษณะคำตอบของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ดื่มเป็นประจำ โดยกลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ลักษณะคำตอบได้แก่ สาเหตุที่ดื่ม ช่วงเวลาที่ดื่ม ประวัติการประสบอุบัติเหตุจากการขับรถขณะเมาสุรา (ถ้ามี ระบุผลจากอุบัติเหตุทำให้บาดเจ็บเพียงใด)

ส่วนที่ 3 การควบคุมตนเอง เป็นคำถามเชิงบวก เช่น ท่านพอใจกับการใช้ชีวิตเรียบง่ายไม่เหวี่ยงเหว้า ท่านเป็นคนใจเย็นหงุดหงิดยาก ถ้าเลือกได้ท่านอยากทำอะไรที่ใช้ความคิดมากกว่าใช้กำลังกาย เป็นต้น และเชิงลบ เช่น เมื่อมีใครมาขู่หรือแหย่ท่านท่านก็จะโต้ตอบทันที เมื่อท่านโกรธจัดท่านมีอารมณ์รุนแรงและน่ากลัว ลักษณะคำตอบเป็น Likert scale 5 ระดับ ได้แก่ ตรงมากที่สุด (5) และตรงน้อยที่สุด (1)

ส่วนที่ 4 ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม เป็นแบบสอบถามความรู้สึกของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยคำถาม 4 ด้าน ด้านความผูกพันทางสังคมจำนวน 4 ข้อ ด้านความเชื่อทางสังคม จำนวน 1 ข้อ ด้านการผูกมัดทางสังคม จำนวน 13 ข้อ และด้านการเข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 2 ข้อ รวม 21 ข้อ ลักษณะคำตอบเป็น Likert scale 5 ระดับได้แก่ มากที่สุด (5) และน้อยที่สุด (1)

ส่วนที่ 5 การรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ได้แก่ ด้านอุบัติเหตุ ด้านกฎหมาย ด้านการทะเลาะวิวาท และด้านผู้โดยสาร ลักษณะคำตอบเป็น Liker scale 5 ระดับ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง (5) และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (1) รวมจำนวน 9 ข้อ

โดยการแปลผล ด้านที่ 3-5

การแปลความหมายของค่าเฉลี่ย ใช้เกณฑ์ที่กำหนด คือ

ค่าเฉลี่ย 4.21 - 5.00	หมายถึง มีคะแนนด้านนั้นอยู่ในระดับมากที่สุด
ค่าเฉลี่ย 3.41 - 4.20	หมายถึง มีคะแนนด้านนั้นอยู่ในระดับมาก
ค่าเฉลี่ย 2.61 - 3.40	หมายถึง มีคะแนนด้านนั้นอยู่ในระดับปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 1.81 - 2.60	หมายถึง มีคะแนนด้านนั้นอยู่ในระดับน้อย
ค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.80	หมายถึง มีคะแนนด้านนั้นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

3.4 การทดสอบเครื่องมือ

1. การทดสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) โดยการให้ผู้ทรงคุณวุฒิ พิจารณาตรวจสอบความถูกต้องในด้านเนื้อหาภาษาที่ใช้ และนำมาปรับปรุงแก้ไข อีกครั้งตามคำแนะนำ

2. ทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) โดยนำแบบสอบถามที่ได้ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาแล้วไปทดลองใช้กับพนักงานขับรถโดยสารที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 40 คน และนำข้อมูลจากการทดลองใช้มาวิเคราะห์ความเชื่อมั่น โดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปหาค่าความเชื่อมั่น ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคทั้งแบบสอบถาม เท่ากับ 0.90 นอกจากนี้แบบสอบถามส่วนที่ 3 ส่วนที่ 4 และส่วนที่ 5 เท่ากับ 0.76, 0.88 และ 0.71 ตามลำดับ

3.5 การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยชี้แจงผู้เข้าร่วมการวิจัยและหนังสือแสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมการวิจัยโดยได้รับการบอกกล่าวอย่างเต็มที่ให้ผู้เข้าร่วมวิจัยอ่านทำความเข้าใจ และแจ้งว่าผู้เข้าร่วมวิจัยสามารถถอนตัวหรือตเข้าร่วมวิจัยได้ทุกเมื่อ ผู้วิจัยจะไม่มีการบังคับหากผู้เข้าร่วมวิจัยไม่ต้องการให้ข้อมูล ข้อมูลส่วนตัวจะถูกเก็บรักษาไว้ ไม่เปิดเผยต่อสาธารณะเป็นรายบุคคลและไม่มีการแสดงชื่อหรือที่อยู่ของท่านแต่อย่างใด แต่จะรายงานผลการวิจัยเป็นข้อมูลส่วนรวม ผู้ที่มีสิทธิ์เข้าถึงข้อมูลของท่านจะมีเฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยนี้ คือ นักวิจัย หรืออาจจะมีคณะบุคคลบางกลุ่มเข้ามาตรวจสอบความถูกต้อง เช่น สถาบันที่มีหน้าที่ตรวจสอบคณะกรรมการจริยธรรมฯ เป็นต้น งานวิจัยครั้งนี้ผ่านการอนุมัติจริยธรรมการวิจัยจากคณะกรรมการวิจัยของมหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี เอกสารรับรองเลขที่ SRU-EC 2021/024 ลงวันที่ 7 เมษายน 2564

3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลมีขั้นตอน ดังต่อไปนี้

หลังผ่านการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ ผู้วิจัย

1. ทำหนังสือถึงสำนักงานขนส่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี กรมการขนส่งทางบก เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการจัดเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง
2. นักวิจัยลงพื้นที่ไปตามสถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดสุราษฎร์ธานี คิวรถภายในตลาดเกษตร 1 และตลาดเกษตร 2 และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อประชาสัมพันธ์เชิญชวนอาสาสมัครเข้าร่วมโครงการวิจัย โดยอธิบายวัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย วิธีการวิจัย กระบวนการ ขั้นตอน และวิธีการที่อาสาสมัครจะต้องปฏิบัติ หรือได้รับการปฏิบัติและค่าตอบแทนที่จะได้รับ
3. ให้ผู้เข้าร่วมวิจัยเซ็นยินยอมเข้าร่วมการวิจัย
4. ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ชุด ด้วยตนเอง
5. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามที่เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับรถโดยสารแบบต่อหน้าตามแบบสอบถาม

3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างด้วยสถิติเชิงพรรณนา โดยการแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percent)
2. การวิเคราะห์ความสอดคล้องของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเมาไม่ขับกับข้อมูลเชิงประจักษ์ด้วยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM) โดยใช้โปรแกรม AMOS ค่าสถิติที่ใช้ในการตรวจสอบความสอดคล้องของรูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุกับข้อมูลเชิงประจักษ์ คือ ดัชนี Goodness of fit index) ดัชนี Adjusted goodness of fit index) ดัชนี Comparative Fit Index Root Mean Square Error of Approximation, Standard Root Mean Square Residual ทั้งก่อนและหลังปรับรูปแบบความสัมพันธ์
3. วิเคราะห์ และนำเสนอ factor loading ตัวแปรหลักที่มีอิทธิพลต่อกัน และตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อตัวแปรหลัก เช่น ความผูกพันต่อครอบครัว ความเชื่อทางสังคม ความผูกมัดทางสังคม การเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม การควบคุมตนเอง ความคิดเห็นเกี่ยวกับประเพณีมีส่วนสนับสนุนส่งเสริมการดื่มสุราโดยสารที่มีต่อปัจจัยสังคมและวัฒนธรรม

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับ หรือดื่มแล้วไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และเพื่อตรวจสอบความสอดคล้องของโมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลของ ปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ผู้วิจัยได้ทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 391 คน จากผู้ที่ขับซีรคจักรยานยนต์ รถเก๋งส่วนบุคคล (แท็กซี่) รถตู้ รถตุ๊กตุ๊ก รถสองแถว รถเมล์ รถทัวร์ ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงที่มีการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ด้วยวิธีการเก็บแบบสอบถามในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส มีบุตร รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประเภทรถโดยสารที่ขับ ช่วงเวลาที่ขับ ประวัติการทำผิดหรือถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับการขับรถ และโรคประจำตัว การตัดสินใจขับรถภายหลังการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อรู้สึกครึ้นเครง สนุกสนาน รื่นเริง และการตัดสินใจขับรถภายหลังการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อมีอาการเดินไม่ตรงทาง ตัดสินใจช้าลง การมองเห็นลดลง สับสน ง่วงซึม พุดไม่ชัด โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน โดยได้ข้อมูลที่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ จำนวน 391 คน คิดเป็นร้อยละ 96.77 นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงมาตรฐาน (Standard deviation) ค่าต่ำสุด (Minimum) และค่าสูงสุด (Maximum) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 จำนวน และร้อยละ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	305	78.01
หญิง	86	21.99
รวม	391	100.00
สถานภาพสมรส		
โสด	106	27.11

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อยู่ด้วยกัน (ไม่ได้สมรส)	119	30.43
สมรส	114	29.16
หม้าย, หย่า, แยก	52	13.30
รวม	391	100.00
มีบุตร		
ไม่มี	244	62.41
1 คน	92	23.53
2 คน	41	10.49
3 คน	9	2.30
4 คน	4	1.02
5 คน	1	0.26
รวม	391	100.00
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
น้อยกว่าและเท่ากับ 5,000 บาท	32	8.18
5,001 – 10,000 บาท	107	27.37
10,001 – 15,000 บาท	124	31.71
15,001 – 20,000 บาท	30	7.67
20,001 – 25,000 บาท	76	19.44
มากกว่า 25,000 บาท	22	5.63
รวม	391	100.00
ประเภทรถโดยสารที่ขับ		
มอเตอร์ไซค์	115	29.41
รถสองแถว	69	17.65
รถบัส	21	5.37
รถตู้	115	29.41
รถยนต์รับจ้าง	64	16.37
อื่นๆ	7	1.79
รวม	391	100.00
ช่วงเวลาที่ขับ		
เช้า - เย็น	182	46.55
บ่าย - ค่ำ	11	2.81

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ค่า - เข้า	2	0.51
เวลาไม่แน่นอน	196	50.13
รวม	391	100.00
ประวัติการทำผิดหรือถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับการขับรถ		
เคย	70	17.90
ไม่เคย	321	82.10
รวม	391	100.00
โรคประจำตัว		
มี	26	6.65
ไม่มี	365	93.35
รวม	391	100.00

จากตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ รถเก๋งส่วนบุคคล (แท็กซี่) รถตู้ รถตุ๊กตุ๊ก รถสองแถว รถเมล์ รถทัวร์ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 391 คน มีรายละเอียด ดังนี้

เพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 305 คน คิดเป็นร้อยละ 78.01 มีสถานภาพอยู่ด้วยกัน (ไม่ได้สมรส) มากที่สุด จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 30.43 รองลงมาคือ สถานภาพสมรส จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 29.16 กลุ่มตัวอย่างไม่มีบุตร มากที่สุด จำนวน 244 คน คิดเป็นร้อยละ 62.41 โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 – 15,000 บาท มากที่สุด จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 31.71 ประเภทรถโดยสารที่ขับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างขับรถมอเตอร์ไซด์ และรถตู้ มากที่สุด จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 29.41 เท่ากัน ช่วงเวลาที่ขับ พบว่า ไม่แน่นอน มากที่สุด จำนวน 196 คน คิดเป็นร้อยละ 50.13 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยมีประวัติการทำผิดหรือถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับการขับรถ จำนวน 321 คน คิดเป็นร้อยละ 82.10 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว จำนวน 365 คน คิดเป็นร้อยละ 93.35

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประกอบด้วย ช่วงอายุที่เริ่มดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ครั้งแรก ความถี่ในการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประเภทของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ดื่มเป็นประจำวัน สาเหตุที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ช่วงเวลาที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และการประสพอุบัติเหตุอุบัติเหตุจากการขับรถขณะเมาสุรา โดยใช้ การแจกแจงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2 จำนวน และร้อยละของพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ความถี่ในการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ประจำทุกวัน	21	5.37
บ่อยครั้ง (2-3 วันต่อสัปดาห์)	55	14.07
นานๆ ครั้ง (2-3 วันต่อเดือน)	90	23.02
บางครั้ง (1 วันต่อเดือน)	29	7.42
เมื่อมีงานเลี้ยงสังสรรค์	196	50.13
รวม	391	100.00
ประเภทของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ดื่มเป็นประจำ*		
ไวน์	35	8.95
ยาดองเหล้า	41	10.49
เหล้าขาว	73	18.67
เหล้าสี	130	33.25
เบียร์	247	63.17
สาเหตุที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์*		
ทดลองดื่ม	10	2.56
กลุ่มใจ ผิดหวัง	24	6.14
อยากดื่ม	70	17.90
ดื่มตามเทศกาลวันสำคัญ	89	22.76
คลายเครียดจากการทำงาน	102	26.09
เพื่อนชวนดื่ม	121	30.95
สังสรรค์กับเพื่อนเข้าสังคม	268	68.54
ช่วงเวลา queดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์*		
ก่อนเริ่มงาน	10	2.56
ขณะทำงาน	14	3.58
หลังทำงาน	182	46.55
วันหยุด	256	65.47
การประสออุบัติเหตุอุบัติเหตจากการขับรถขณะเมาสุรา		
ไม่เคย	353	90.28
เคย	38	9.72

พฤติกรรมการณ์ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ผลจากอุบัติเหตุทำให้บาดเจ็บ		
บาดเจ็บเล็กน้อย	33	8.44
บาดเจ็บรุนแรง/ สาหัส	5	1.28
สูญเสียชีวิตบางส่วนหรือพิการ	0	0.00
ผลต่อผู้อื่นหรือคุณุณิทำให้เขาเหล่านั้นบาดเจ็บ		
บาดเจ็บเล็กน้อย	35	8.95
บาดเจ็บรุนแรง/ สาหัส	3	0.77
สูญเสียชีวิตบางส่วนหรือพิการ	0	0.00
รวม	391	100.00

* ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 4.2 พฤติกรรมการณ์ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ที่ขับขี่รถโดยสาร ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 391 คน มีรายละเอียดดังนี้

ความถี่ในการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อมีงานเลี้ยงสังสรรค์ มากที่สุด จำนวน 196 คน ประเภทของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ดื่มเป็นประจำวัน คือ เบียร์ มากที่สุด จำนวน 247 คน คิดเป็นร้อยละ 63.17 สาเหตุที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพราะสังสรรค์กับเพื่อนเข้าสังคม มากที่สุด จำนวน 268 คน คิดเป็นร้อยละ 68.54 ช่วงเวลาที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในวันหยุด มากที่สุด จำนวน 256 คน คิดเป็นร้อยละ 65.47 กลุ่มตัวอย่างไม่เคยประสบอุบัติเหตุอุบัติเหตุจากการขับรถขณะเมาสุรา มากที่สุด จำนวน 353 คน คิดเป็นร้อยละ 90.28 โดยผลจากอุบัติเหตุทำให้บาดเจ็บเล็กน้อย จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.44

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงมาตรฐาน ค่าต่ำสุด และค่าสูงสุด ของพฤติกรรมการณ์ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

พฤติกรรมการณ์ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	Mean	S.D.	Minimum	Maximum
อายุที่เริ่มดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ครั้งแรก	19.83	5.11	10	57

จากตารางที่ 4.3 พฤติกรรมการณ์ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ที่ขับขี่รถโดยสาร ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 391 คน พบว่าอายุที่เริ่มดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ครั้งแรก เมื่ออายุเฉลี่ย 19.83 ปี มีอายุสูงสุด 57 ปี และมีอายุต่ำสุด 10 ปี

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการควบคุมตนเองและปัจจัยทางด้านสังคม วัฒนธรรม

ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการควบคุมตนเอง และปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม ประกอบด้วย ความผูกพันทางสังคม ความเชื่อทางสังคม การผูกมัดทางสังคม การเข้าร่วมกิจกรรม โดยใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.4 คะแนนเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการควบคุมตนเองปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม

ปัจจัยด้านต่างๆ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
การควบคุมตนเอง	3.39	0.42	ปานกลาง
ปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรม			
ความผูกพันทางสังคม	4.43	0.81	มากที่สุด
ความเชื่อทางสังคม	3.55	0.61	มาก
การผูกมัดทางสังคม	3.21	0.45	ปานกลาง
การเข้าร่วมกิจกรรม	3.04	1.11	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.4 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการควบคุมตนเอง โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.56 เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับความผูกพันทางสังคม โดยรวม อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.43 ด้านความเชื่อทางสังคม โดยรวม อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 ด้านการผูกมัดทางสังคม โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21 และด้านการเข้าร่วมกิจกรรม โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.04

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์

ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประกอบด้วย ด้านอุบัติเหตุ ด้านกฎหมาย ด้านการทะเลาะวิวาท ด้านผู้โดยสาร โดยใช้ การแจกแจงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.5 คะแนนเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้ผลกระทบ

การรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
ด้านอุบัติเหตุ	3.61	0.65	มาก
ด้านกฎหมาย	3.39	0.53	ปานกลาง
ด้านการทะเลาะวิวาท	3.99	0.94	มาก
ด้านผู้โดยสาร	4.16	1.01	มาก

จากตารางที่ 4.5 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยรวม อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับระดับมาก 3 ด้าน และระดับปานกลาง 1 ด้าน โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ด้านผู้โดยสาร มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.16 รองลงมาคือ ด้านการทะเลาะวิวาท มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 ด้านอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.61 และด้านกฎหมาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 ตามลำดับ

ตอนที่ 5 การตรวจสอบข้อมูลก่อนการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง

5.1 การตรวจสอบข้อมูลก่อนการวิเคราะห์

การวิเคราะห์นี้เป็นการตรวจสอบการแจกแจงของข้อมูลของตัวแปรสังเกตได้ แต่ละตัวว่ามีการแจกแจงปกติ โดยผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนา ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ค่าเบ้ (Skewness) ความโด่ง (Kurtosis) (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) ดังนี้

ตารางที่ 4.6 ค่าสถิติพรรณนาลักษณะของตัวแปร

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	MIN	MAX	แปลผล	SK	KU
Self	3.39	0.42	2.12	4.53	ปานกลาง	0.26	-0.29
Age	42.87	13.06	19.00	75.00	-	0.24	-0.74
Status	0.40	0.49	0.00	1.00	-	0.39	-1.86
Soc1	4.43	0.81	1.00	5.00	มากที่สุด	-1.81	3.52
Soc2	3.55	0.61	2.20	5.00	มาก	0.54	-0.31
Soc3	3.21	0.45	1.78	4.56	ปานกลาง	0.05	0.30
Soc4	3.04	1.11	1.00	5.00	ปานกลาง	-0.12	-0.48
Per1	3.61	0.65	2.00	5.00	มาก	0.51	0.07
Per2	3.39	0.53	2.00	4.75	ปานกลาง	-0.03	-0.47

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	MIN	MAX	แปลผล	SK	KU
Per3	3.99	0.94	1.00	5.00	มาก	-0.56	-0.50
Per4	4.16	1.01	1.00	5.00	มาก	-1.02	0.30
Driving1	2.67	2.84	0.00	10.00	-	0.56	-0.96
Driving2	1.45	1.90	0.00	9.00	-	1.17	0.58

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ตัวแปรปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลางถึงมากที่สุด ($\bar{X} = 3.04 - 4.43$) ตัวแปรการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลางถึงมาก ($\bar{X} = 3.61 - 4.16$) ตัวแปรการควบคุมตนเอง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.39$) ส่วนตัวแปรอายุ ($\bar{X} = 42.87$) ตัวแปรสถานภาพสมรส ($\bar{X} = 0.40$) และตัวแปรพฤติกรรมดื่มแล้วขับ ($\bar{X} = 1.90$ และ $\bar{X} = 2.87$) ไม่สามารถแปลผลค่าเฉลี่ยได้เนื่องจากไม่ได้เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) และมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) อยู่ระหว่าง 0.42 - 13.06 แสดงให้เห็นว่าข้อมูลมีการกระจายอยู่ใกล้กับค่าเฉลี่ย

เมื่อพิจารณาค่าความเบ้ (Skewness) หรือความไม่สมมาตรของการแจกแจงในภาพรวม ซึ่งเป็นการตรวจสอบการแจกแจงปกติของข้อมูล โดยพิจารณาจากค่าความเบ้มีค่าอยู่ระหว่าง -3 ถึง +3 ที่แสดงถึงการแจกแจงปกติ (Kline, 2005 อ้างใน สุภมาส อังศุโชติ และคณะ, 2554) พบว่า ตัวแปร 5 ตัวที่มีอยู่ในแบบจำลอง มีการแจกแจงในลักษณะเบ้ซ้าย (ค่าความเบ้เป็นลบ) แสดงว่า ข้อมูลของตัวแปรทั้งหมดมีค่าคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย โดยมีค่าความเบ้อยู่ระหว่าง -0.03 ถึง -1.81 ส่วนอีก 8 ตัวแปร มีอยู่ในแบบจำลอง มีการแจกแจงในลักษณะเบ้ขวา (ค่าความเบ้เป็นบวก) แสดงว่า ข้อมูลของตัวแปรทั้งหมดมีค่าคะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย โดยมีค่าความเบ้อยู่ระหว่าง 0.05 ถึง 1.17

เมื่อพิจารณาค่าความโด่ง (Kurtosis) หรือความสูงของการแจกแจง พบว่า ตัวแปร 5 ตัวที่อยู่ในแบบจำลอง มีค่าความโด่งมากกว่าปกติ (Lepto Kurtic) โดยค่าความโด่งที่คำนวณได้จะมากกว่าศูนย์หรือมีค่าเป็นบวก แสดงว่า ข้อมูลของตัวแปรสังเกตได้ดังกล่าวมีการกระจายข้อมูลในลักษณะค่อนข้างโด่งหรือโค้งมาก หรือมีการกระจายของข้อมูลน้อย โดยมีค่าความโด่งอยู่ระหว่าง 0.07 ถึง 3.52 และตัวแปร 8 ตัวที่อยู่ในแบบจำลอง มีค่าความโด่งราบกว่าปกติ (Platy Kurtic) โดยค่าความโด่งที่คำนวณได้จะน้อยกว่าศูนย์หรือมีค่าเป็นลบ แสดงว่า ข้อมูลของตัวแปรสังเกตได้ดังกล่าวมีการกระจายข้อมูลในลักษณะค่อนข้างป้านหรือโค้งน้อย หรือมีการกระจายของข้อมูลมาก โดยมีค่าความโด่งอยู่ระหว่าง -0.29 ถึง -1.86

ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้

ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้โดยพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation) ทำให้ได้เมทริกซ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้ เพื่อทดสอบว่าตัวแปรต้องมีความสัมพันธ์กัน เพื่อวัตถุประสงค์หลักของการวิเคราะห์องค์ประกอบในการรวมกลุ่มของตัวแปรที่สัมพันธ์กัน ซึ่งการตรวจสอบว่าตัวแปรมีความสัมพันธ์กันมากหรือนั้น ผู้วิจัยใช้ค่าสถิติทดสอบ 2 ค่า คือ Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และสถิติ Bartlett's test of sphericity เพื่อทดสอบว่าตัวแปรสังเกตได้ทั้งหมดเป็นเมทริกซ์เอกลักษณ์ (Identity Matrix) หรือไม่ (สุภมาส อังศุโชติ และคณะ, 2554) ดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างตัวแปรสังเกตได้

	Self	Age	Status	Soc1	Soc2	Soc3	Soc4	Per1	Per2	Per3	Per4	Driving1	Driving2
Self	1.000												
Age	-0.083	1.000											
Status	-0.043	-0.183**	1.000										
Soc1	0.349**	-0.235**	0.010	1.000									
Soc2	0.388**	-0.095	0.066	0.323**	1.000								
Soc3	0.272**	-0.069	0.074	0.074	0.181**	1.000							
Soc4	0.118*	0.195**	-0.095	0.071	-0.171**	-0.112*	1.000						
Per1	0.346**	-0.155**	0.031	0.346**	0.485**	0.163**	-0.289**	1.000					
Per2	0.271**	0.006	0.007	0.149**	0.327**	0.092	0.178**	0.306**	1.000				
Per3	0.303**	-0.078	-0.054	0.319**	0.281**	0.018	0.109*	0.305**	0.440**	1.000			
Per4	0.342**	-0.046	-0.057	0.317**	0.374**	0.118*	-0.136**	0.366**	0.289**	0.432**	1.000		
Driving1	-0.222**	0.156**	-0.008	-0.326**	-0.340**	-0.176**	0.128*	-0.355**	-0.119*	-0.251**	-0.178**	1.000	
Driving2	-0.265**	0.145**	0.028	-0.427**	-0.354**	-0.164**	0.102*	-0.326**	-0.153**	-0.276**	-0.265**	0.789**	1.000

Bartlett's test of sphericity = 1340.679, df = 78, p = 0.000, KMO = 0.741

** p< 0.01, *p<0.05

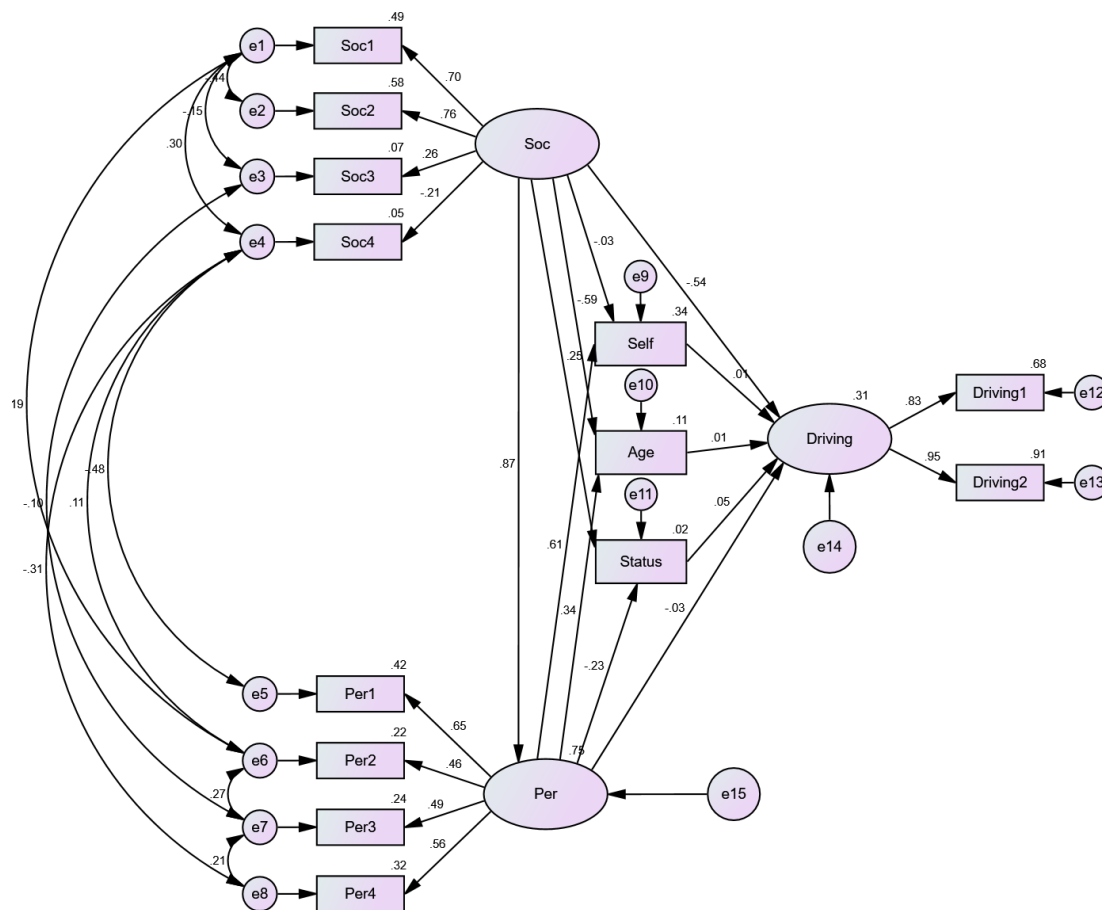
จากตารางที่ 4.7 พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้ จำนวน 32 คู่ มีความสัมพันธ์กัน และความสัมพันธ์ของตัวแปรมีทิศทางเดียวกัน มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อยู่ระหว่าง 0.102 ถึง 0.789 อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 ส่วนตัวแปรสังเกตได้ จำนวน 25 คู่ มีความสัมพันธ์กันและความสัมพันธ์ของตัวแปรมีทิศทางตรงกันข้าม มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อยู่ระหว่าง -0.112 ถึง -0.355 อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 ส่วนตัวแปรสังเกตได้ จำนวน 21 คู่ ไม่มีความสัมพันธ์กัน โดยตัวแปรสังเกตได้ที่มีความสัมพันธ์กันสูงมากที่สุด คือ การตัดสินใจขับรถภายหลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อรู้สึกครั่นคราง สนุกสนาน รื่นเริง (Driving1) กับ การตัดสินใจขับรถภายหลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อมีอาการเดินไม่ตรงทาง ตัดสินใจช้าลง การมองเห็นลดลง สับสน ง่วงซึม พุดไม่ชัด (Driving2) ($r = 0.789$) ส่วนตัวแปรคู่ที่มีความสัมพันธ์กันต่ำที่สุด คือ การเข้าร่วมกิจกรรม (Soc4) กับ การตัดสินใจขับรถภายหลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อมีอาการเดินไม่ตรงทาง ตัดสินใจช้าลง การมองเห็นลดลง สับสน ง่วงซึม พุดไม่ชัด (Driving2) ($r = 0.102$) แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้ทุกคู่ ในภาพรวม พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้ทุกคู่มีไม่ค่าเกิน 0.80 ความสัมพันธ์ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าตัวแปรสังเกตได้มีระดับความสัมพันธ์ไม่สูงมากนักไม่เกิดปัญหา Multicollinearity และตัวแปรสังเกตได้ทั้งหมดอยู่บนองค์ประกอบร่วมกัน ดังนั้น มีความเหมาะสมที่จะนำไปวิเคราะห์โมเดลสมการเชิงโครงสร้าง

เมื่อพิจารณาค่าสถิติ Bartlett's test of sphericity พบว่า มีค่าเท่ากับ 1340.679, $df = 78$ ($p = 0.000$) แสดงว่า เมทริกซ์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ไม่เป็นเมทริกซ์เอกลักษณ์ (Identity matrix) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ตัวแปรมีความสัมพันธ์กันอย่างเพียงพอที่จะสามารถนำไปวิเคราะห์องค์ประกอบได้ สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) ซึ่งมีค่าใกล้ 1 (0.741) แสดงให้เห็นว่าตัวแปรสังเกตได้มีความสัมพันธ์กัน เหมาะสมในการนำไปใช้ในการตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนกับโมเดลการวิจัยกับข้อมูลเชิงประจักษ์ต่อไป

ตอนที่ 6 การวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงาน ขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ผู้วิจัยวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างที่ถูกพัฒนามาจากแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนำมาบูรณาการเทียบเคียง เพื่อสร้างเป็นโมเดลในการศึกษา ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการวิเคราะห์เส้นทางความสัมพันธ์ตามโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย ตัวแปรแฝงภายนอก คือ ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม (Soc) และการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Per) และตัวแปรแฝงภายใน ได้แก่ ตัวแปรอายุ (Age) สถานภาพสมรส (Status) การควบคุมตนเอง (Self) และพฤติกรรมดื่มแล้วขับ (Driving) โดยโมเดลสมการโครงสร้างจากกรอบแนวคิดที่สร้างตามสมมติฐานนั้น ไม่สอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ดังนั้น

ผลการวิเคราะห์กรอบแนวคิดที่สร้างตามสมมติฐานนั้นต้องมีการปรับโมเดลโดยยอมให้ความคลาดเคลื่อนมีความสัมพันธ์กันได้ ซึ่งตรงกับสภาพความเป็นจริง ผู้วิจัยจึงปรับโมเดลเพื่อให้กรอบแนวคิดสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์โดยยอมให้ค่าความคลาดเคลื่อน (error variance) มีความสัมพันธ์กันได้ตามความเป็นจริง ค่าความคลาดเคลื่อนที่มีความสัมพันธ์กัน ดังภาพที่ 4.2 และตารางที่ 4.8-4.10



Chi-square=44.273,df=40,P-value=.296, Chi-square/df=1.107,
CFI=.997,GFI=.983, AGFI=.961, NFI=.967,TLI=.993,
RMSEA=.017, RMR=.005

ภาพที่ 4.1 โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (หลังปรับโมเดล)

ตารางที่ 4.8 ดัชนีความสอดคล้องของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (หลังปรับโมเดล)

ดัชนี	เกณฑ์วัด	ผลลัพธ์	สรุปผล
Chi -Square (χ^2)	$p > 0.05$	0.296	ผ่านเกณฑ์
χ^2/df	< 2	1.107	ผ่านเกณฑ์
GFI	≥ 0.95	0.983	ผ่านเกณฑ์
AGFI	≥ 0.90	0.961	ผ่านเกณฑ์
CFI	≥ 0.95	0.997	ผ่านเกณฑ์
TLI	≥ 0.95	0.993	ผ่านเกณฑ์
NFI	≥ 0.95	0.967	ผ่านเกณฑ์
RMR	< 0.05	0.017	ผ่านเกณฑ์
RMSEA	< 0.05	0.005	ผ่านเกณฑ์

จากตารางที่ 4.8 พบว่า โมเดลสมการโครงสร้างที่ปรับใหม่ (Modified Model) สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ แสดงว่ายอมรับสมมติฐานหลักที่ว่า โมเดลตามทฤษฎีสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ทั้งนี้ค่าสถิติไคสแควร์ (χ^2) มีค่าเท่ากับ 44.273 องศาอิสระ (df) มีค่าเท่ากับ 40 ค่า p -value มีค่าเท่ากับ 0.296 เกณฑ์คือ ต้องมีค่ามากกว่า 0.05 ค่าไคสแควร์สัมพันธ์ (χ^2/df) มีค่าเท่ากับ 1.107 เกณฑ์คือ ต้องมีค่าน้อยกว่า 2 เมื่อพิจารณาค่าความสอดคล้องจากดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (GFI) มีค่าเท่ากับ 0.983 เกณฑ์คือ ต้องมีค่ามากกว่า 0.95 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนที่ปรับแก้แล้ว (AGFI) มีค่าเท่ากับ 0.961 เกณฑ์คือ ต้องมีค่ามากกว่า 0.90 ค่าดัชนีวัดความสอดคล้องกลมกลืนเชิงสัมพันธ์ (CFI) มีค่าเท่ากับ 0.997 เกณฑ์คือ ต้องมีค่ามากกว่า 0.95 ค่าดัชนีที่แสดงการยอมรับของโมเดล (TLI) มีค่าเท่ากับ 0.993 เกณฑ์คือ ต้องมีค่ามากกว่า 0.95 และค่าดัชนีความสอดคล้องสัมพันธ์ (NFI) มีค่าเท่ากับ 0.967 เกณฑ์คือ ต้องมีค่ามากกว่า 0.95 ค่าดัชนีรากที่สองของค่าเฉลี่ยความคลาดเคลื่อนกำลังสองของการประมาณค่า (RMSEA) มีค่าเท่ากับ 0.017 เกณฑ์คือ ต้องมีค่าน้อยกว่า 0.05 และค่าดัชนีรากที่สองของค่าเฉลี่ยกำลังสองของส่วนเหลือ (RMR) มีค่าเท่ากับ 0.005 เกณฑ์คือ ต้องมีค่าน้อยกว่า 0.05

ตารางที่ 4.9 อิทธิพลทางตรง อิทธิพลทางอ้อม และอิทธิพลรวมของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (หลังปรับโมเดล)

ตัวแปรผล	Per			Self			Age			Status			Driving		
	DE	IE	TE	DE	IE	TE	DE	IE	TE	DE	IE	TE	DE	IE	TE
ตัวแปรสาเหตุ	DE	IE	TE	DE	IE	TE	DE	IE	TE	DE	IE	TE	DE	IE	TE
Soc	0.87**	-	0.87**	-0.03	0.53**	0.50**	-0.59**	0.30*	-0.29*	0.25*	-0.20*	0.05	-0.54**	-0.02	-0.56**
Per	-	-	-	0.61**	-	0.61**	0.34*	-	0.34*	-0.23*	-	-0.23*	-0.03	-0.00	-0.03
Self	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.01	-	0.01
Age	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.01	-	0.01
Status	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.05	-	0.05
ตัวแปรสังเกตได้	Soc1	Soc2	Soc3	Soc4	Per1	Per2	Per3	Per4	Driving1	Driving2					
ค่าความเที่ยง	0.49	0.58	0.07	0.05	0.42	0.22	0.24	0.32	0.68	0.91					
สมการโครงสร้าง		Per			Self			Age			Status			Driving	
R ²		0.75			0.34			0.11			0.02			0.31	
$\chi^2 = 44.273, df = 40, \chi^2/df = 1.107, p\text{-value} = 0.296, GFI = 0.983, AGFI = 0.961, TLI = 0.993, NFI = 0.967, CFI = 0.997, RMSEA = 0.017, RMR = 0.005$															
เมทริกซ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝง															
ตัวแปรแฝง	Soc	Per	Self	Age	Status	Driving									
Soc	1.00														
Per	0.37	1.00													
Self	0.47	0.44	1.00												
Age	-0.04	-0.09	-0.08	1.00											
Status	-0.01	-0.04	-0.04	-0.18	1.00										
Driving	-0.29	-0.35	-0.25	0.16	0.01	1.00									

** p< 0.01, *p<0.05

จากภาพที่ 4.1 ตารางที่ 4.8 และตารางที่ 4.9 พบว่า โมเดลตามทฤษฎีสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ทั้งนี้พิจารณาจากค่าสถิติไคสแควร์ (χ^2) มีค่าเท่ากับ 44.273 องศาอิสระ (df) มีค่าเท่ากับ 40 ค่า p -value มีค่าเท่ากับ 0.296 ค่าไคสแควร์สัมพัทธ์ (χ^2/df) มีค่าเท่ากับ 1.107 ค่าความสอดคล้องจากดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (GFI) มีค่าเท่ากับ 0.983 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนที่ปรับแก้แล้ว (AGFI) มีค่าเท่ากับ 0.961 ค่าดัชนีวัดความสอดคล้องกลมกลืนเชิงสัมพัทธ์ (CFI) มีค่าเท่ากับ 0.997 ค่าดัชนีที่แสดงการยอมรับของโมเดล (TLI) มีค่าเท่ากับ 0.993 และค่าดัชนีความสอดคล้องสัมพัทธ์ (NFI) มีค่าเท่ากับ 0.967 ค่าดัชนีรากที่สองของค่าเฉลี่ยความคลาดเคลื่อนกำลังสองของการประมาณค่า (RMSEA) มีค่าเท่ากับ 0.017 และค่าดัชนีรากที่สองของค่าเฉลี่ยกำลังสองของส่วนเหลือ (RMR) มีค่าเท่ากับ 0.005

เมื่อพิจารณาค่าความเที่ยงของตัวแปรสังเกตได้ พบว่า ตัวแปรสังเกตได้มีความเที่ยงอยู่ระหว่าง 0.05 – 0.91 โดยตัวแปรที่มีความเที่ยงสูงสุด คือ การตัดสินใจขับรถภายหลังการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อมีอาการเดินไม่ตรงทาง ตัดสินใจช้าลง การมองเห็นลดลง สับสน ง่วงซึม พุดไม่ชัด (Driving2) มีความเที่ยงเท่ากับ 0.91 รองลงมาคือ การตัดสินใจขับรถภายหลังการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อรู้สึกครึ่งแครง สนุกสนาน รื่นเริง (Driving1) มีความเที่ยงเท่ากับ 0.68 ส่วนตัวแปรที่มีความเที่ยงต่ำสุด คือ การเข้าร่วมกิจกรรม (Soc4) มีความเที่ยงเท่ากับ 0.05

สำหรับค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R^2) ของสมการโครงสร้างตัวแปรแฝงภายใน พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R^2) ของการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีค่าเท่ากับ 0.75 หรือตัวแปรในโมเดลสามารถอธิบายความแปรปรวนของการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Per) ได้ร้อยละ 75 ค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R^2) ของการควบคุมตนเอง มีค่าเท่ากับ 0.34 หรือตัวแปรในโมเดลสามารถอธิบายความแปรปรวนของการควบคุมตนเอง (Self) ได้ร้อยละ 34 ค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R^2) ของอายุ มีค่าเท่ากับ 0.11 หรือตัวแปรในโมเดลสามารถอธิบายความแปรปรวนของอายุ (Age) ได้ร้อยละ 11 ค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R^2) ของสถานภาพสมรส มีค่าเท่ากับ 0.02 หรือตัวแปรในโมเดลสามารถอธิบายความแปรปรวนของสถานภาพสมรส (Status) ได้ร้อยละ 2 และค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R^2) ของพฤติกรรมดื่มแล้วขับ มีค่าเท่ากับ 0.31 หรือตัวแปรในโมเดลสามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมดื่มแล้วขับ (Driving) ได้ร้อยละ 31

เมทริกซ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝง พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงมีค่าอยู่ระหว่าง -0.29 ถึง 0.47 โดยตัวแปรทุกคู่เป็นความสัมพันธ์แบบมีทิศทางเดียวกัน คือ มีความสัมพันธ์เป็นบวก โดยตัวแปรแฝงที่มีความสัมพันธ์กันปานกลาง ($0.4 < r < 0.6$) มีจำนวน 2 คู่ ส่วนตัวแปรแฝงที่มีความสัมพันธ์กันต่ำ ($r < 0.4$) มีจำนวน 13 คู่ โดยตัวแปรแฝงที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์มากที่สุดซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.47 ($r = 0.47$) คือ ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม (Soc) กับ การควบคุมตนเอง (Self) รองลงมา คือ การรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Per) กับ การควบคุมตนเอง (Self) มีค่า

สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.44 ($r = 0.44$) และปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม (Soc) กับ สถานภาพสมรส (Status) มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์น้อยที่สุดเท่ากับ -0.01 ($r = -0.01$) และสถานภาพสมรส (Status) กับ พฤติกรรมดื่มแล้วขับ (Driving) มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์น้อยที่สุดเท่ากับ 0.01 ($r = 0.01$)

เมื่อพิจารณาอิทธิพลทางตรง พบว่า ตัวแปรปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม (Soc) มีอิทธิพลทางตรงต่อ ตัวแปรการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Per) อายุ (Age) สถานภาพสมรส (Status) และ พฤติกรรมดื่มแล้วขับ (Driving) โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรง 0.87, -0.59, 0.25 และ -0.54 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่า อิทธิพลที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 แต่ตัวแปรปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม (Soc) มีอิทธิพล ทางตรงต่อตัวแปรการควบคุมตนเอง (Self) โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรง -0.03 ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่ไม่มีนัยสำคัญ ทางสถิติ

นอกจากนี้ตัวแปรปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม (Soc) มีอิทธิพลทางอ้อมต่อตัวแปรการควบคุมตนเอง (Self) อายุ (Age) สถานภาพสมรส (Status) โดยผ่านตัวแปรการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Per) มีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.53, 0.30 และ -0.20 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 แต่ตัวแปรปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม (Soc) มีอิทธิพลทางอ้อมต่อตัวแปรพฤติกรรมดื่มแล้วขับ (Driving) โดยผ่านตัวแปรการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Per) การควบคุมตนเอง (Self) อายุ (Age) และ สถานภาพสมรส (Status) โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรง -0.02 ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่ไม่มีนัยสำคัญ ทางสถิติ

และยังพบว่า ตัวแปรการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Per) มีอิทธิพลทางตรงต่อตัว แปรการควบคุมตนเอง (Self) อายุ (Age) และ สถานภาพสมรส (Status) โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรง 0.61, 0.34 และ -0.23 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 แต่ตัวแปรการรับรู้ ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Per) มีอิทธิพลทางตรงต่อตัวแปรพฤติกรรมดื่มแล้วขับ (Driving) โดย มีขนาดอิทธิพลทางตรง -0.03 ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ นอกจากนี้ ตัวแปรตัวแปรการรับรู้ ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Per) มีอิทธิพลทางอ้อมต่อตัวแปรพฤติกรรมดื่มแล้วขับ (Driving) โดย ผ่านตัวแปรการควบคุมตนเอง (Self) อายุ (Age) และ สถานภาพสมรส (Status) โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรง - 0.00 ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 4.10 ค่าน้ำหนักองค์ประกอบของตัวแปรสังเกตได้

ตัวแปรแฝง	ตัวสังเกตได้	B (λ)	SE	t-value	R ²
Driving	Driving1	0.83	-	-	0.68
	Driving2	0.95	0.06	13.80**	0.91
Soc	Soc1	0.70	-	-	0.49
	Soc2	0.76	0.08	9.65**	0.58
	Soc3	0.26	0.05	4.15**	0.07
	Soc4	-0.21	0.13	-3.30**	0.05
Per	Per1	0.65	-	-	0.42
	Per2	0.47	0.08	7.39**	0.22
	Per3	0.49	0.14	7.98**	0.24
	Per4	0.56	0.15	9.00**	0.32

** $p < 0.01$

จากตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ค่าน้ำหนักองค์ประกอบของตัวแปรสังเกตได้ของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่ปรับเปลี่ยน

องค์ประกอบพฤติกรรมดื่มแล้วขับ (Driving) ตัวแปรที่มีน้ำหนักสำคัญมากที่สุด คือ การตัดสินใจขับรถภายหลังการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อมีอาการเดินไม่ตรงทาง ตัดสินใจช้าลง การมองเห็นลดลง สับสน ง่วงซึม พุดไม่ชัด (Driving2) น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานเท่ากับ 0.95 และมีความแปรผันร่วมกันกับองค์ประกอบพฤติกรรมดื่มแล้วขับ ร้อยละ 91 รองลงมาคือ การตัดสินใจขับรถภายหลังการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อรู้สึกครั่นคราง สนุกสนาน รื่นเริง (Driving1) น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานเท่ากับ 0.83 และมีความแปรผันร่วมกันกับองค์ประกอบพฤติกรรมดื่มแล้วขับ ร้อยละ 68

องค์ประกอบปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม (Soc) ตัวแปรที่มีน้ำหนักสำคัญมากที่สุด คือ ความเชื่อทางสังคม (Soc2) น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานเท่ากับ 0.76 และมีความแปรผันร่วมกันกับองค์ประกอบปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม ร้อยละ 58 รองลงมาคือ ความผูกพันทางสังคม (Soc1) น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานเท่ากับ 0.70 และมีความแปรผันร่วมกันกับองค์ประกอบปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม ร้อยละ 49 การผูกมัดทางสังคม (Soc3) น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานเท่ากับ 0.26 และมีความแปรผันร่วมกันกับองค์ประกอบปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม ร้อยละ 7 และการเข้าร่วมกิจกรรม (Soc4) น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานเท่ากับ -0.21 และมีความแปรผันร่วมกันกับองค์ประกอบปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม ร้อยละ 5

องค์ประกอบการรับรู้ผลกระทบจากการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ (Per) ตัวแปรที่มีน้ำหนักสำคัญมากที่สุด คือ ด้านอุบัติเหตุ (Per1) น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานเท่ากับ 0.65 และมีความแปรผันร่วมกันกับองค์ประกอบการรับรู้ผลกระทบจากการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 42 รองลงมาคือ ด้านผู้โดยสาร (Per4) น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานเท่ากับ 0.56 และมีความแปรผันร่วมกันกับองค์ประกอบการรับรู้ผลกระทบจากการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 32 ด้านการทะเลาะวิวาท (Per3) น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานเท่ากับ 0.49 และมีความแปรผันร่วมกันกับองค์ประกอบการรับรู้ผลกระทบจากการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 24 และด้านกฎหมาย (Per2) น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานเท่ากับ 0.47 และมีความแปรผันร่วมกันกับองค์ประกอบการรับรู้ผลกระทบจากการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 22

สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสายแบบตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับและมีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับโดยมีตัวแปร การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสเป็นตัวแปรส่งผ่าน

ผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสายแบบตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -0.54 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แต่ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรม มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับ โดยมีตัวแปร การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสเป็นตัวแปรส่งผ่าน โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -0.02 อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 2 การรับรู้ผลกระทบมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสายแบบตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับและมีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับโดยมีตัวแปร การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสเป็นตัวแปรส่งผ่าน

ผลการวิเคราะห์พบว่า การรับรู้ผลกระทบมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสายแบบตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -0.03 อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่การรับรู้ผลกระทบ มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับ โดยมีตัวแปร การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสเป็นตัวแปรส่งผ่าน โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -0.00 อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางอ้อมต่อการรับรู้ผลกระทบซึ่งส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับ

ผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ผลกระทบ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.87 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี” ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเดือนเมษายน ถึงเดือนมิถุนายน 2564 ด้วยวิธีการสำรวจพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 391 คน ที่ขับรถประเภทโดยสารประเภทรถจักรยานยนต์ รถเก๋งส่วนบุคคล (แท็กซี่) รถตู้ รถตุ๊กตุ๊ก รถสองแถว รถเมล์ รถทัวร์เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีโดยมีจุดหมายปลายทางทั้งในและนอกจังหวัดสุราษฎร์ธานี

5.2 อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง “โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และตรวจสอบความสอดคล้องของโมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลของ ปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรม การขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ มีประเด็นอภิปรายตามวัตถุประสงค์การศึกษาในเรื่อง “โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี” โดยแบ่งเป็น 2 ตอน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ส่วนที่ 2 โมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลของ ปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ

ส่วนที่ 1 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยจำแนกประเภทรถโดยสารที่ขับพบว่า ร้อยละ 30 ขับรถมอเตอร์ไซด์ และรถตู้เท่ากัน ช่วงเวลาที่ขับเป็นเวลาไม่แน่นอนมากที่สุดร้อยละ 50 อาจเกิดจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นพนักงานขับรถตู้ ซึ่งปัจจุบันรถตู้รับจ้างได้รับความนิยมเพื่อใช้ในการ

ท่องเที่ยว หรือเหมาไปยังสถานที่ต่างๆ ตามความต้องการของผู้โดยสาร ช่วงระยะเวลาที่ขั้บจึงไม่แน่นอน เช่นเดียวกับรถมอเตอร์ไซด์ ซึ่งสามารถทำงานได้ตามความต้องการของตนเอง รองลงมาคือเข้า-เย็น ร้อยละ 46 เป็นเพศชายร้อยละ 78 เริ่มตี๋มที่อายุเฉลี่ย 19 ปี สอดคล้องกับผลการสำรวจข้อเท็จจริงและตัวเลขเครื่องตี๋ม แอลกอฮอล์ในประเทศไทย พ.ศ.2559-2561 (สาวิตรี อัจฉนวนวงศ์รัชช, 2562) ที่พบว่า อายุเฉลี่ยที่เริ่มตี๋มในเพศชาย คือ 19 ปี เมื่อพิจารณาความถี่ในการตี๋มพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ตี๋มเมื่อมีงานเลี้ยงสังสรรค์หรือนานๆ ครั้ง ประมาณร้อยละ 70 (ตี๋มทุกวัน หรือ 2-3 วันต่อสัปดาห์) คิดเป็นร้อยละ 20 อย่างไรก็ตามผลการวิจัยความถี่ในการตี๋มของพนักงานขับรถโดยสารยังไม่อาจเปรียบเทียบกับการศึกษาอื่นได้เนื่องจากการทบทวนวรรณกรรมยังไม่พบมีการศึกษาพฤติกรรมการตี๋มในพนักงานขับรถโดยสาร ผลการสำรวจข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถามในประเทศไทยพบว่า มีนักตี๋มหนักและนักตี๋มประจำลดลงเมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ. 2557 และปี พ.ศ.2560 ส่วนประเภทเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ที่พนักงานขับรถโดยสารตี๋มมากที่สุดอันดับ 1 คือเบียร์ คิดเป็นร้อยละ 63 รองลงมาคือเหล้าสี ร้อยละ 33 และเหล้าขาวร้อยละ 18 เมื่อเปรียบเทียบกับประเภทของเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ที่นักตี๋มปัจจุบันในประเทศไทยตี๋มในรอบ 12 เดือนที่ผ่านมาพบว่าเบียร์เป็นประเภทเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ที่ตี๋มบ่อยที่สุดในประเทศไทย ส่วนอันดับที่ 2 สำหรับแอลกอฮอล์ที่พนักงานขับรถโดยสารในภาคใต้นิยมตี๋มคือสุราสี ในขณะที่ภาคเหนือนอกจากเบียร์แล้วนักตี๋มโดยทั่วไปนิยมตี๋มสุราขาว (เนื้อแพรร เล็กเฟื่องฟู และคณะ) หรือสุราพื้นบ้านหรือเหล้าต้มซึ่งได้รับความนิยมในบางกลุ่ม (ศักดิ์ ทาคำ, 2558; พัชยา ชันทะรักษ์, ธีระวุธ ธรรมกุล และนิตยา เพ็ญศิริรักษา, 2563)

สาเหตุของการตี๋มแอลกอฮอล์โดยผู้ตอบสามารถเลือกได้มากกว่า 1 ข้อ พบว่าเนื่องมาจากต้องการสังสรรค์กับเพื่อนร้อยละ 68 รองลงมาคือและเพื่อนชวนตี๋ม ร้อยละ 31 สอดคล้องกับการศึกษาในประชากรกลุ่มอื่นๆ (อาทิ ชูชีพ ปัญญาณะ, 2553; เบญจมาศ เป็นบุญ, 2556; วณิช น้อยผล, 2560) ที่ไม่ใช่พนักงานขับรถโดยสาร เช่นกลุ่มแรงงานข้ามชาติ นักเรียนที่อายุ 12-18 ปี กลุ่มกำนันผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งจะเห็นได้ว่าสาเหตุของการตี๋มแอลกอฮอล์ของคนไทยส่วนใหญ่มีสาเหตุคล้ายๆ กัน ไม่ว่าจะเป็นในกลุ่มใด กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 18 มีประวัติเคยถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับรถ ฝ่าฝืน ทัศนคติ, สุริย์ฉาย พลวัน และคมสัน สุขมาก (2562) ศึกษาแนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับมาตรการในการควบคุมผู้ประกอบการกิจการรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งอาจมีความแตกต่างกับบริบทในการศึกษาครั้งนี้เนื่องจากประกอบด้วยกลุ่มตัวอย่างที่ขั้บทั้งรถตู้โดยสารและรถตู้รับจ้าง โดยพบว่าปัญหาการกำหนดนิยามของคำว่าผู้ประกอบการกิจการรถตู้โดยสารประจำทางยังไม่ชัดเจน ในขณะที่รถตู้รับจ้างทั่วไปก็เป็นธุรกิจส่วนบุคคล ไม่มีการควบคุม เช่นในเรื่องของชั่วโมงการทำงาน ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ไม่มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามการศึกษาครั้งนี้ยังไม่สามารถสรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยกระทำผิดเหล่านี้มีความเกรงกลัวหรือความคิดเห็นต่อกฎหมายหรือการเหมายแล้วขั้บในเชิงลึกอย่างไร

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 56 ให้ข้อมูลในการตอบแบบสอบถามถึงการมีแนวโน้มจะขับรถเมื่อรู้สึกสนุกสนาน ครั้นครัง โดยมีความเฉลี่ย 2.67 (SD=2.84) จากคะแนนเต็มสิบคะแนน ผู้ที่ตอบ 5 ขึ้นไป 135 คน 34.52 และ ร้อยละ 46 มีแนวโน้มขับเมื่อรู้สึกเมาโดยมีความเฉลี่ย 1.45 (SD=1.91) และมีผู้ที่ตอบ 5 ขึ้นไป 38 คนคิดเป็น ร้อยละ 9.71 ซึ่งคนกลุ่มน้อยเหล่านี้อาจเป็นกลุ่มที่ต้องเฝ้าระวัง หากมีการขับรถในขณะที่ต้องรับผิดชอบต่อชีวิต ผู้โดยสาร หรือแม้แต่ชีวิตของผู้ขับเองซึ่งถึงแม้จะเกิดได้ไม่บ่อยแต่หากเกิดขึ้นแล้วส่งผลให้เกิดความสูญเสียเป็น อย่างมาก นอกจากนี้ในการศึกษาครั้งนี้ยังพบว่า ผู้ขับรถโดยสารที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถขณะเมาสุรา ส่งผลให้ผู้อื่นหรือคู่กรณีบาดเจ็บเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 8.95 และทำให้ผู้อื่นหรือคู่กรณีบาดเจ็บรุนแรง หรือสาหัส คิดเป็นร้อยละ 0.77 ประเด็นผลกระทบของการดื่มแอลกอฮอล์ต่อผู้อื่น (Alcohol's harm to other) ข้อมูลการ สสำรวจผลกระทบการดื่มแอลกอฮอล์ต่อผู้อื่นซึ่งรวบรวมโดย อรทัย วลีวงศ์ ทักษพล ธรรมรังสี และ จินตนา จันท์ โคตรแก้ว (2557) พบว่า กลุ่มตัวอย่างประมาณร้อยละ 0.9 เคยได้รับประสบการณ์เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการ ดื่มของผู้อื่นในระยะเวลา 12 เดือนที่ผ่านมา การประเมินผลกระทบในเชิงเศรษฐศาสตร์ของการดื่มแอลกอฮอล์ที่ เกิดขึ้นทั้งต่อผู้ดื่มและต่อสังคม พบความสูญเสียต่อระบบบริการสุขภาพ ระบบยุติธรรม มูลค่าทรัพย์สินที่เสียหาย และการสูญเสียผลิตภาพของทำงาน คิดเป็นประมาณร้อยละ 1.99 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (Gross Domestic Product: GDP) (Thavorncharoensap et al., 2010) แต่นั่นคงยังเทียบไม่ได้กับความสูญเสียที่เกิด จากความเจ็บปวด ความทุกข์ทรมานทางใจ ซึ่งเป็นสิ่งที่จับต้องไม่ได้จากผู้ที่ต้องได้รับผลกระทบ ซึ่งในแง่นิติ เศรษฐศาสตร์ ซึ่งพิจารณาถึงโอกาสในการเกิดความเสียหายและขนาดของความเสียหาย เพื่อหาความเสียหายที่ แท้จริง (ปกป้อง ศรีสนิท, 2559) การขับรถขณะมีเมามา ถือเป็นความผิดที่มีมิติร้ายแรงมากและเกิดขึ้นบ่อยใน สังคมไทย หากปล่อยให้เกิดขึ้นบ่อยๆ ย่อมมีโอกาสส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรวมมากกว่า จึงสมควรลงโทษหนัก เพื่อยับยั้งความผิดนั้น

อย่างไรก็ตามเมื่อทบทวนวรรณกรรมและย้อนกลับมาองวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหาที่ได้รับ การเผยแพร่โดยนักวิชาการในประเทศไทยพบว่ายังมีปัญหาลูกหลายด้าน อาทิ มาตรการการลงโทษที่เบาเกินไป การลงโทษที่ไม่เป็นรูปธรรม กรณีมีผู้บาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจึงจะลงโทษจำคุก หรือปรับประมาณ 5,000-8,000 บาทเท่านั้น โดยไม่ขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ที่วัดได้ จรัสพงศ์ คลังกรม และ สมเด็จ มุงเมือง (2562) การศึกษา กรณีของมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางที่ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมดื่มสุรา หรือของมีเมามาโดย ปาลวัฒน์ แสนคำ, สุรีย์ฉาย พลวัน, คมสัน สุขมาก (2562) ได้ให้ข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไข เพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และเสนอแนะ ให้มีการออกกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์และความปลอดภัยของการประกอบการรถตู้โดยสาร สาธารณะ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ เนื่องจากพบว่ามาตรการในการควบคุมการเสพสุราหรือ ของมีเมามาขณะขับรถของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง มีการระบุโทษจำคุกและปรับ แต่กฎหมายมิได้ บัญญัติถึงการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์กรณีเป็นผู้ขับรถส่วนบุคคลและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และยังไม่ได้

บัญญัติโทษและความร้ายแรงถึงผลกระทบต่อสังคม ในขณะที่การศึกษากฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางในประเทศไทยก็พบปัญหาการเี่ยวยาและชดใช้ค่าเสียหายที่ล้ำซ้ำ ไม่เป็นธรรมและไม่เพียงพอ กรณีที่ประสบอุบัติเหตุจากการโดยสารรถประจำทาง (กนกลักษณ์ สารุการ, 2558) เช่นเดียวกัน สิ่งเหล่านี้ทำให้ประเด็น Alcohol's harm to other หรือการทำให้ผู้อื่นได้รับผลกระทบจากการดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทยจึงควรถูกหยิบยกมาเป็นประเด็นในการพิจารณา

ส่วนที่ 2 โมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลของ ปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ

การศึกษานี้ผู้วิจัยได้ตั้งสมมุติฐานตามกรอบแนวคิดการวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับไว้ 3 ข้อ ในที่นี้จะอภิปรายผลตามสมมุติฐานดังนี้

2.1 ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับและมีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับโดยมีตัวแปร การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสเป็นตัวแปรส่งผ่าน

จากการศึกษาพบว่าปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม มีอิทธิพลทางตรงต่อตัวแปรการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อายุ สถานภาพสมรส และพฤติกรรมดื่มแล้วขับ โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรง 0.87, -0.59, 0.25 และ -0.54 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 แต่ตัวแปรปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม มีอิทธิพลทางตรงต่อตัวแปรการควบคุมตนเอง โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรง -0.03 ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมซึ่งประกอบด้วยความผูกพันทางสังคม ความเชื่อทางสังคม การผูกมัดทางสังคม และการเข้าร่วมกิจกรรมมีส่วนสนับสนุนให้การรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งด้านอุบัติเหตุ ด้านกฎหมาย ด้านการทะเลาะวิวาท และด้านผู้โดยสารของพนักงานขับรถมากขึ้นด้วย แต่มีความสัมพันธ์ในทางผกผันกับอายุนั้นคือในพนักงานขับรถที่อายุมากขึ้นคะแนนการรับรู้ด้านปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมจะลดลง

นอกจากนี้ตัวแปรปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางอ้อมต่อตัวแปรการควบคุมตนเอง อายุ สถานภาพสมรส โดยผ่านตัวแปรการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.53, 0.30 และ -0.20 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 แต่ตัวแปรปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม มีอิทธิพลทางอ้อมต่อตัวแปรพฤติกรรมดื่มแล้วขับ โดยผ่านตัวแปรการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การควบคุมตนเอง อายุ และ สถานภาพสมรส (Status) โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรง -0.02 ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ สามารถอธิบายได้ว่าปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมส่งผลต่อการ

ควบคุมตนเองของพนักงานขับรถ และในพนักงานขับที่มีอายุมากขึ้นจะมีคะแนนการรับรู้ด้านปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมมากขึ้นด้วยถ้าพนักงานมีการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ความผูกพันทางสังคมระหว่างผู้ขับขี่กับบุตร ภรรยา สามี พ่อ แม่ เพื่อนหรือญาติพี่น้อง ความเชื่อทางสังคม การผูกมัดทางสังคม และการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ในสังคมนั้นมีผลโดยตรงต่อการตัดสินใจในการขับรถของพนักงานขับรถโดยสาร สอดคล้องกับการวิจัยของ กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์ (2557) ซึ่งได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติจากคดีเมาแล้วขับ พบว่า ปัจจัยด้านความผูกพันต่อครอบครัว ความเชื่อทางสังคม ความผูกมัดทางสังคม การควบคุมตนเอง และปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ความคิดเห็นเกี่ยวกับประเพณีในท้องถิ่น ต่อการดื่มสุรา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับผลการศึกษาของ อุษา บิ๊กกินส์ (2560) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับ พบว่าปัจจัยเสี่ยง (Risk Factors) ที่มีผลต่อการเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ปัจจัยด้านจิตวิทยา ปัจจัยด้านพฤติกรรม ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม พฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิท

ปัจจัยด้านความผูกพันต่อครอบครัว จากผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความผูกพันต่อครอบครัวโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.43$) โดยมีความผูกพันกับบุคคลในครอบครัว และญาติพี่น้องอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.44$ และ 4.36 ตามลำดับ) นอกจากนี้ยังพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีรักและห่วงใยบุคคลในครอบครัวอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.42$) และมีการคำนึงถึงความรู้สึกของบุคคลในครอบครัวก่อนที่จะทำอะไรลงไปในระดับมากที่สุดเช่นกัน ($\bar{X} = 4.50$) เมื่อความรู้สึกผูกพันต่อครอบครัวมาก ส่งผลให้มีโอกาสที่พนักงานขับรถจะมีพฤติกรรมการตัดสินใจในการขับภายหลังจากดื่มแอลกอฮอล์ร่น้อยลง มีความเกรงกลัวในการเกิดอุบัติเหตุ ถ้าความสัมพันธ์หรือความผูกพันของบุคคลในครอบครัวขาดความเหนียวแน่น ผูกพันและขาดความเห็นอกเห็นใจซึ่งกันและกันแล้ว จะทำให้คนเป็นอิสระที่จะกระทำผิด ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการกระทำผิดได้ง่าย (Travis Hirschi, 1969 อ้างจาก ชาญคณิต กฤตยา สุริยะมณี, 2554) เช่นเดียวกับการศึกษาของ พัชรพรรณ คูหา (2558) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของนักศึกษาหญิง พบว่าปัจจัยด้านครอบครัวมีความสัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของนักศึกษา และยังสอดคล้องกับการศึกษาของ กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์ (2557) พบว่าปัจจัยความผูกพันต่อครอบครัวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุรา ของผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 การศึกษานี้ยังพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานภาพอยู่ด้วยกัน (ไม่ได้สมรส) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.43 รองลงมาคือ สถานภาพสมรส จึงทำให้มีระดับความผูกพันในครอบครัวที่อยู่ในระดับมากที่สุด กับสามีหรือภรรยา เพราะฉะนั้นก่อนที่จะกระทำการใดๆ จึงคำนึงถึงสามี หรือภรรยา และพ่อ แม่ ญาติพี่น้องก่อน ส่งผลให้ผู้ขับรถโดยสารต้องไต่ตรองเป็นอย่างดีก่อนตัดสินใจขับรถในขณะมีเมา

ปัจจัยด้านความเชื่อทางสังคม จากผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อทางสังคมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.35$) โดยกลุ่มตัวอย่างยังมีความเชื่อว่า การขับรถยนต์มีนเมาสุราเป็นสาเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนในระดับมาก ($\bar{X} = 3.99$) กฎหมายการห้ามขับรถยนต์มีนเมาสุรา เป็นสิ่งที่ต้องตระหนักและสมควรปฏิบัติตามในระดับมาก ($\bar{X} = 4.08$) การดื่มสุราแล้วขับรถยนต์ยังเป็นเรื่องร้ายแรงในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.92$) และการตั้งด่านตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่รถเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุอีกทางหนึ่งในระดับมาก ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ภาณุพงศ์ สีหามาศย์ (2559) พบว่า ผู้กระทำผิดกรณีมีนเมาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะคิดว่าการดื่มเครื่องดื่มมีนเมาแล้วขับขี่เป็นสาเหตุแห่งการเกิดอุบัติเหตุ จะสร้างความเดือดร้อนต่อบุคคลอื่น และรับรู้ว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สมรรถภาพในการขับขี่ลดลง การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความครอบคลุมและเข้มงวดเพื่อให้ประชาชนมีความเกรงกลัวต่อข้อบังคับใช้กฎหมาย และสามารถป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากเมาแล้วขับได้ นอกจากนี้ อุษา บั้นกิ้นส์ (2560) ยังพบว่ากลุ่มวัยรุ่นกลัวความรุนแรงของบทลงโทษจึงทำให้ไม่ขับรถยนต์มีนเมา แต่ในขณะที่เดียวกันบางคนก็ไม่กลัวทำความผิด (เมาแล้วขับ) เพราะเจ้าหน้าที่ไม่ค่อยเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้สามารถหลบเลี่ยงได้ เช่นเดียวกับการศึกษาของ กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์ (2557) พบว่าปัจจัยความเชื่อทางสังคมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เพราะฉะนั้นถ้าคนเชื่อว่าการกฎหมายเป็นสิ่งที่ถูกต้อง ไม่ควรที่จะฝ่าฝืนได้ คนก็ไม่กระทำผิด หรือเชื่อว่าการกระทำของตัวเองส่งผลในทางด้านลบกับตัวเองและผู้อื่น และเป็นสิ่งที่สังคมไม่ยอมรับ คนก็จะตัดสินใจที่จะไม่กระทำสิ่งนั้น ดังทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned) ที่ได้อธิบายว่ามนุษย์เป็นผู้ที่มีเหตุผล มีการพิจารณาก่อนที่จะตัดสินใจว่าจะปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติพฤติกรรมใดๆ การที่บุคคลจะลงมือปฏิบัติอะไรจะต้องมีความตั้งใจมากก่อน และความตั้งใจมีอิทธิพลมาจากเจตคติต่อพฤติกรรมนั้น คือความเชื่อเกี่ยวกับผลกรรมและการประเมินคุณค่าของผลกรรมนั้น และบรรทัดฐานของสังคมหรือการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Ajzen, 2011) การศึกษาของ นิตยา กัทลิตระพันธ์ (2541) ยังสนับสนุนว่าถ้าเด็กในวัยรุ่น ปฏิบัติตามบรรทัดฐานของสังคม ก็จะไม่มีความเสี่ยงเบี่ยงเบนไปในทางเสพสุรา และปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดจากการเสพสุราก็จะไม่เกิดขึ้นตามมา

ปัจจัยด้านการผูกมัดทางสังคม จากผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการผูกมัดทางสังคมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.21$) โดยเห็นว่า แม้ตัวเองจะเมา แต่ก็ยังมีเป้าหมายในการดำเนินชีวิตให้ดียิ่งขึ้นในระดับมาก ($\bar{X} = 3.67$) มีความรับผิดชอบต่อครอบครัวในทุกๆด้านอย่างเต็มที่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.96$) ยังมีความมุ่งมั่นที่จะทำงานของท่านให้สำเร็จจนได้ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.55$) ต่อให้ดื่มเมามากเพียงใด วันรุ่งขึ้นก็ต้องไปทำงานให้ได้ ($\bar{X} = 2.46$) เช่นเดียวกับการศึกษาของ กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์ (2557) พบว่าปัจจัยด้านความผูกมัดทางสังคมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปัจจัยด้านการเข้าร่วมกิจกรรม จากผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการเข้าร่วมกิจกรรมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.04$) โดยพบว่าร่วมกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์กับชุมชนของพนักงานขับรถ การเป็นสมาชิกหน่วยงานที่ช่วยเหลือสังคม หรือองค์กรอาสาสมัครต่างๆ และเข้าร่วมกิจกรรมบำเพ็ญกุศลต่างๆ ของชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.15, 2.90$ และ 3.07 ตามลำดับ) ชัดแจ้งกับการศึกษาของ กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์ (2557) ที่พบพบว่าปัจจัยด้านการเข้าร่วมกิจกรรมไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติคดีมาแล้วซ้ำ

2.2 การรับรู้ผลกระทบมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสายแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับและมีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับโดยมีตัวแปร การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสเป็นตัวแปรส่งผ่าน

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า การรับรู้ผลกระทบมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสายแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และการรับรู้ผลกระทบ มีขนาดอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ โดยมีตัวแปร การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสเป็นตัวแปรส่งผ่าน โดยมีขนาดอิทธิพลอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ผลการศึกษาพบว่าการรับรู้ผลกระทบมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสายแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ จากศึกษาเกี่ยวกับการรับรู้ผลกระทบของการดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช่กลุ่มผู้ขับรถโดยสาร จึงมีข้อจำกัดในการเปรียบเทียบอภิปรายผลการศึกษา โดย กรชนก คล้อยตามวงศ์ และ อ้อมเดือน นิมนวล (2551) ศึกษาความรู้และการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มแอลกอฮอล์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากรพบว่าการรับรู้ผลของการดื่มแอลกอฮอล์ต่อสุขภาพของตนเองและต่อครอบครัวไม่มีความสัมพันธ์กับการดื่มแอลกอฮอล์ของนักศึกษา แต่มีความสัมพันธ์กับการตระหนักถึงการส่งผลกระทบต่อสังคม ซึ่งหากพิจารณาด้วยความเป็นจริงโดยทั่วไปจะเห็นว่าคนไทยส่วนใหญ่รับทราบว่าการดื่มแอลกอฮอล์ส่งผลกระทบในด้านต่างๆ แต่มีความย้อนแย้งในพฤติกรรมกระทำคือไม่สามารถทำให้เลิกดื่มหรือดื่มแอลกอฮอล์ลดลงได้เนื่องจากความเชื่อที่ฝังรากลึกมานานว่าการดื่มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องปกติ สอดคล้องกับผลการสำรวจและรายงานข้อเท็จจริงและตัวเลขเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย พ.ศ. 2559-2561 โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในปี 2560 จำนวน 5407 คนและจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามในปี 2561 จำนวน 5407 คน จาก 5 ภูมิภาคโดยผู้ตอบแบบสอบถามประมาณครึ่งหนึ่งคิดว่าการดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องปกติธรรมดา และร้อยละ 44.8 คิดว่าการดื่มเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการสังสรรค์โดยที่ผู้ตอบแบบสอบถามกว่าร้อยละ 70 เห็นด้วยว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นปัญหาของสังคมไทย (สาวิตรี อัจฉนวงศ์กรชัย, 2562) หากมองในด้านตัวเลขการรับรู้ผลกระทบในการวิจัยครั้งนี้พบว่า กลุ่มผู้ขับรถโดยสารรับรู้ผลกระทบจากพฤติกรรมดื่มสุราแล้วขับมากที่สุดโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16 รองลงมาคือ ด้านการทะเลาะวิวาท มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 ด้านอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.61 และด้านกฎหมาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 ตามลำดับ แต่มีช่องว่างในการนำไปสู่

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยเฉพาะการหาความเชื่อมโยงระหว่างความรู้สึกรับผิดชอบต่อผลกระทบด้านผู้โดยสารที่จะนำไปสู่พฤติกรรมการขับรถ เพื่อนำไปสู่การผลักดันหรือการดำเนินนโยบาย

การรับรู้ผลกระทบไม่มีอิทธิพลส่งผ่านหรืออิทธิพลทางอ้อมผ่านตัวแปร อายุ การควบคุมตนเอง และสถานภาพสมรสไปยังพฤติกรรมการขับรถโดยสาร แต่พบว่าการรับรู้ผลกระทบมีอิทธิพลทางตรงต่อการควบคุมตนเอง นั่นคือผู้ขับรถโดยสารที่รับรู้ผลกระทบจากการขับรถโดยสารขณะมีเมาส์ส่งผลหรือมีอิทธิพลต่อการควบคุมตนเอง การที่บุคคลจะลงมือทำอะไรโดยคำนึงว่าสิ่งเหล่านั้นอาจสร้างความเดือดร้อนต่อผู้อื่นอาจเป็นผลนำไปสู่การพยายามควบคุมตนเองเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบตามมา นอกจากนี้ยังพบว่าระดับการรับรู้ผลกระทบในบุคคลแต่ละวัยมีความแตกต่างกัน (พัชรี ใจการุณ, รัตนา บุญพา และ วิษณุ จันทร์สดี, 2561) เช่นเดียวกับการศึกษาครั้งนี้ การรับรู้ผลกระทบมีอิทธิพลหรือมีความสัมพันธ์กับอายุแต่เนื่องจากสมมติฐานการวิจัยไม่ได้มุ่งศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้แต่ละด้านกับอายุ จึงอาจยังไม่สามารถบอกได้ว่าการรับรู้ผลกระทบด้านใดมีความสัมพันธ์กับอายุ ช่วงใดมากที่สุด ซึ่งในอนาคตอาจเป็นประเด็นในการศึกษาต่อไปเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่สอดคล้องกับกลุ่มวัยหรือช่วงอายุของผู้ที่มีพฤติกรรมดื่มแอลกอฮอล์

2.3 ปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางอ้อมต่อการรับรู้ผลกระทบซึ่งส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ

การศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการรับรู้ผลกระทบโดยรวมอยู่ในระดับมาก คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 (SD=0.57) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารอยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีคะแนนเฉลี่ย 4.16 (SD=1.01) รองลงมาคือด้านการทะเลาะวิวาทมีคะแนนเฉลี่ย 3.99 (SD=0.94) และด้านอุบัติเหตุคะแนนเฉลี่ย 3.61 (SD=0.65) และด้านที่กลุ่มตัวอย่างรับรู้ผลกระทบน้อยที่สุดคือด้านกฎหมายคะแนนเฉลี่ย 3.39 (SD=0.53) ซึ่งแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างคำนึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้อื่นที่อยู่ในความรับผิดชอบซึ่งหมายความรวมถึงผู้โดยสาร บุคคลในครอบครัว ซึ่งเป็นจิตสำนึกสาธารณะที่ดีโดยทั่วไปที่ทุกคนพึงมี เช่นเดียวกับประเด็นการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุแห่งการทะเลาะวิวาท ประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างรับทราบผลกระทบด้านกฎหมายมีคะแนนเฉลี่ยน้อยที่สุด แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับผลกระทบด้านกฎหมายมากเท่าที่ควรหรือยังไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย อาทิ กนกลักษณ์ สารุการ (2558) ศึกษาแนวทางในการพัฒนากฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางพบว่ากฎหมายการคุ้มครองสิทธิ หรือการเยียวยาผู้โดยสารรถประจำทางยังไม่ครอบคลุมและเพียงพอ นอกจากนี้ปัจจุบันยังพบว่ารถตู้รับจ้างซึ่งเป็นที่ได้รับความนิยมก็ไม่ได้มีกฎหมายควบคุมทั้งผู้โดยสารและผู้ประกอบการส่วนบุคคล เช่นเดียวกับจรัสพงศ์ คลังกรณ์ และ สมเดช มุงเมือง (2562) และปาลวัฒน์ แสนคำ, สรียฉาย พลวัน และ คมสัน สุขมาก (2562) ที่ระบุว่ามาตรการลงโทษผู้ขับขี่ขณะเมาสุราในปัจจุบันเบาเกินไป ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างแท้จริง ผู้ขับขี่จำนวนมากยังฝ่าฝืนส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุตามมา

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ผลกระทบจากการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.87 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า ยังไม่มีผลงานวิจัยที่สนับสนุนว่าปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ผลกระทบจากการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ งานวิจัยส่วนใหญ่ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลหรือปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ในบุคคลวัยต่างๆ และการรับรู้ผลกระทบจากการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ต่อพฤติกรรมการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ของวัยต่างๆ (ชีวฮวย แซ่ลิ้ม, กนกพร หมูพยัคฆ์, และนันทวัน สุวรรณรูป, 2560; สุรเมศวร์ ฮาซิม, รัตนา เลิศสุวรรณศรี และรมิดา ศรีเหรา, 2560; พัชรี ใจการุณ, รัตนา บุญพา และวิษณุ จันทร์สดี, 2561) แต่ใกล้เคียงกับการศึกษาของ สุรเมศวร์ ฮาซิม, รัตนา เลิศสุวรรณศรี และรมิดา ศรีเหรา (2560) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลาย จังหวัดปทุมธานี พบว่า ปัจจัยจากบริบททางสังคม (social context) ได้แก่ การตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ของบุคคลใกล้ชิด และบรรทัดฐานทางสังคมต่อการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ ปัจจัยจากสิ่งแวดล้อมทางวัฒนธรรม (culture environment) ได้แก่ ทศนคติต่อการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ และค่านิยมในการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์มีผลต่อการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ ซึ่งอาจมีความคล้ายคลึงกับการศึกษาครั้งนี้ที่พบว่าปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรมนอกจากจะมีอิทธิพลต่อทัศนหรือค่านิยมในการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์แล้วยังมีอิทธิพลต่อการรับรู้ผลกระทบ แต่อย่างไรก็ตามการวิจัยครั้งนี้มุ่งไปถึงประเด็นของการตัดสินใจขับหรือไม่ขับเป็นผลลัพธ์สุดท้ายและพบว่า ถึงแม้กลุ่มตัวอย่างจะมีระดับปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรมอยู่ในระดับสูงและมีผลโดยตรงต่อการรับรู้ผลกระทบแต่ไม่ได้ส่งผลต่อพฤติกรรมการตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับ

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

1. จากศึกษาพบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรม ในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านความผูกพันทางสังคม ความเชื่อ ทางสังคม ความผูกมัดทางสังคมและการเข้าร่วมกิจกรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบตีแล้วขับหรือตีแล้วไม่ขับ ดังนั้นจึงควรนำประเด็นต่างๆ ที่กล่าวมานี้มาเป็นกลยุทธ์ในการรณรงค์เรื่องการเมาแล้วขับในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสาร
2. จากการศึกษาพบว่าพนักงานขับรถโดยสารประมาณร้อยละ 10 มีแนวโน้มที่จะขับรถโดยสาร ถึงแม้จะมีอาการเมา และมีประวัติเคยทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงควรมีมาตรการในการป้องกันไม่ให้บุคคลเหล่านี้เมาแล้วขับรถก่อนที่จะนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุ โดยในการศึกษาครั้งนี้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นพนักงานขับรถอิสระ เช่น รถตู้รับจ้าง มีช่วงเวลาในการขับรถที่ไม่แน่นอน จึงควรมีมาตรการเฝ้าระวัง หรือกฎหมายควบคุมเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่จะตามมา

3. กลุ่มพนักงานขับรถโดยสารรับรู้ผลกระทบของพฤติกรรมดื่มแล้วขับที่เกิดกับผู้โดยสารในความรับผิดชอบมากที่สุด การรณรงค์หรือป้องกันพฤติกรรมดื่มแล้วขับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน จึงควรต้องย้าเตือน ประชาสัมพันธ์ จัดกิจกรรมหรือโครงการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำสื่อที่ทำให้พนักงานขับรถโดยสารระลึกไว้เสมอว่า เขาต้องรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้โดยสาร หรือแสดงให้เห็นผลเสียหายที่จะเกิดกับผู้โดยสาร โดยมีการจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

4. ผลการวิจัยชี้ให้เห็นการรับรู้ผลกระทบด้านกฎหมาย หรือความเกรงกลัวต่อกฎหมายคล้ายกับงานวิจัยที่ผ่านมาคือกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้ผลกระทบด้านนี้น้อยที่สุด จึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด หรือโทษที่เหมาะสม รวมไปถึงกฎหมายการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

5. การพัฒนาโปรแกรมป้องกันพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับในกลุ่มผู้ขับรถโดยสารควรเน้นไปที่ปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบต่อผู้โดยสาร เนื่องจากผลการศึกษาพบว่าปัจจัยเหล่านี้มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเมาแล้วขับหรือไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสาร

5.3.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. กลุ่มพนักงานขับรถโดยสารให้คุณค่าของปัจจัยทางด้านมิติสังคมและวัฒนธรรมอยู่ในระดับสูง หรือมีแรงยึดเหนี่ยวในการใช้ชีวิต ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีอิทธิพลในระดับสูงต่อการรับรู้ผลกระทบที่จะตามมาในด้านต่างๆ แต่ยังมีช่องว่างของการนำไปสู่การตัดสินใจดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ นั่นคือการรับรู้ผลกระทบไม่สามารถรับประกันการดื่มแล้วไม่ขับได้ จึงควรมีการศึกษาเชิงคุณภาพ เพื่อหาคำตอบของปรากฏการณ์นี้

2. ศึกษาผลของโปรแกรมที่พัฒนาขึ้นจากสื่อที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านสังคมวัฒนธรรมและความรับผิดชอบด้านผู้โดยสารและเก็บข้อมูลในระยะยาว

5.4 ข้อจำกัดของการวิจัย

1. การวิจัยครั้งนี้มีข้อจำกัดในการแปลผลการวิจัยเนื่องจากในการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างต้องมีการเซ็นแสดงความยินยอมและมีคำตอบแทนในการวิจัยซึ่งใช้สำเนาบัตรประชาชนเป็นหลักฐาน กลุ่มตัวอย่างอาจมีความไม่สบายใจ (Bias) ในการตอบแบบสอบถามเนื่องจากเกรงว่าจะมีผลต่อการทำงาน อย่างไรก็ตามผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยได้ให้กลุ่มตัวอย่างอ่านเอกสารชี้แจงอย่างกระจ่าง และสามารถสอบถามได้ตลอดเวลา และชี้แจงให้มั่นใจว่าการตอบแบบสอบถามจะไม่มีผลต่อสิทธิใดๆ ที่กลุ่มตัวอย่างจะได้รับ

2. การเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้เป็นช่วงเวลาที่มีการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างในช่วงระยะเวลาที่ตอบแบบสอบถามซึ่งต่างจากในสถานการณ์ปกติ และมีข้อจำกัดในการเข้าถึงกลุ่มตัวอย่าง

เอกสารอ้างอิง

- กนกลักษณ์ สารุการ. (2558). แนวทางในการพัฒนากฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทาง. *วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย*, 7(2), 325-358.
- กรชนก คล้อยตามวงศ์ และ อ้อมเดือน นิมนวล. (2551). ความรู้และการรับรู้ถึงผลกระทบจากการตีมีแอลกอฮอล์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากร กรณีศึกษา วิทยาเขตสารสนเทศเพชรบุรี. ผลงานวิจัยนักศึกษาระดับปริญญาตรี หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์. (2557). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการตีมีสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติคดีเมาแล้วขับ. *Academic Services Journal Prince of Songkla University*, 25(2), 91-100.
- จรัสพงศ์ คลังกรณ์ และ สมเดช มุ่งเมือง. (2562). แนวทางเพื่อการลดอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับซัดในขณะเมาสุรา. *วารสารวิชาการ สถาบันวิทยาการจัดการแห่งแปซิฟิก*, 96-105.
- จเรย์ พูลผล. (2558). การศึกษาความปลอดภัยรถตู้โดยสารภาคใต้. คณะวิศวกรรมศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ชาญคณิต กฤตยา สุริยะมณี. (2554). ทฤษฎีอาชญาวิทยาร่วมสมัยกับการวิจัยทางด้านอาชญาวิทยาในปัจจุบัน. นนทบุรี: หินหยางการพิมพ์.
- ชีวฮวย แซ่ลิ้ม, กนกพร หมู่พยัคฆ์, และนันทวัน สุวรรณรูป. (2560). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ของวัยรุ่น. *วารสารพยาบาลสงขลานครินทร์*. 37(3), 25-36.
- นิตยา กัทสิระพันธ์. (2541). การศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงของเด็กในเมือง. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เนื้อแพรว เล็กเฟื่องฟู และคณะ. (2558). สถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ภาคเหนือ. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา.
- ถิรยุทธ ลิมานนท์ , ภาวัต ไชยชาณวาทิก, อลงกรณ์ โสภพานธุ์, วรลักษณ์ สุวรรณ. (2557) *การพัฒนาระบบการประเมินความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะระหว่างจังหวัดของประเทศไทย*. วิศวกรรมสารเกษมบัณฑิต, 4(2), 37-53.
- เบญจมาศ เป็นบุญ. (2559). พฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผลกระทบจากการตีมีแอลกอฮอล์ของแรงงานข้ามชาติ ในตลาดไทอำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี. *วารสารสังคมสงเคราะห์ศาสตร์*, 24(1), 135-152.
- ปาลวัฒน์ แสนคำ, สุรีย์ฉาย พลวัน และคมสัน สุขมาก. (2562). มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง. *วารสารการศึกษาและการพัฒนาสังคม*, 15(1), 145-155.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- พัชรพรรณ คุณา. (2558). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของนักศึกษาหญิงในมหาวิทยาลัย จังหวัดเชียงใหม่. การค้นคว้าแบบอิสระหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- พัชรใจการุณ, รัตนา บุญพา และ วิษณุ จันทร์สวด. (2561). การศึกษาการรับรู้ผลกระทบการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของวัยรุ่น วัยผู้ใหญ่ และวัยสูงอายุ ในชุมชนหนึ่งจังหวัดอุบลราชธานี. *วารสารคุณภาพชีวิตกับกฎหมาย*, 14(2). 53-65.
- พัชยา ชันทะรักษ์, อีระวุธ ธรรมกุล และนิตยา เพ็ญศิริรักษา. (2563). พฤติกรรมการบริโภคสุราของประชาชนในชุมชนที่มีการผลิตสุรากลั่นชุมชน ตำบลสะเอียบ อำเภอสอง จังหวัดแพร่. *วารสารวิชาการ สคร*, 26(3), 44-53.
- ภานุพงศ์ สีหามาตย์. (2559). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้กระทำผิดกรณีมีเมาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่ยานพาหนะ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสังคม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วนิชา น้อยผล และอารยา ผลธัญญา. (2560). ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของนักดื่มหน้าใหม่. *วารสารสวนปรุง*, 33(2), 115-133.
- สาวิตรี อัมณางค์กรชัย. (2562). *ข้อเท็จจริงและตัวเลขเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย พ.ศ. 2559-2561*. กรุงเทพฯ: สหมิตรพัฒนาการพิมพ์.
- สุรเมศวร์ ฮาซิม, รัตนา เลิศสุวรรณศรี และรมิดา ศรีเหรา. (2560). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลาย จังหวัดปทุมธานี. *Thai Journal of Science and Technology*. 6(1), 1-10.
- ศักดิ์ดา ทาคำ. (2558). *พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และคุณภาพชีวิตของประชาชนอายุ 20 ปี ขึ้นไป ตำบลบ้านเอื้อม อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง*. การค้นคว้าอิสระ หลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- อุษา บิ๊กกินส์. (2560). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร. สืบค้นจาก [http: File:///C:/Users/UNS_CT/Downloads/245085-ไฟล์บทความ-849017-1-10-20200720.pdf](http://File:///C:/Users/UNS_CT/Downloads/245085-ไฟล์บทความ-849017-1-10-20200720.pdf) วันที่ 18 มกราคม 2564
- อรทัย วลีวงศ์, ทักษพล ธรรมรังสี และจินตนา จันทร์โคตรแก้ว. (2557). ผลกระทบของการดื่มแอลกอฮอล์ต่อผู้อื่น: แนวคิด สถานการณ์และช่องว่างขององค์ความรู้. *วารสารวิจัยระบบบริการสาธารณสุข*. 8(2), 111-119.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- Ajzen, I. (2011). The theory of planned behavior: reactions and reflections. *Psychology & Health*, 9, 1113-1127.
- Chaiard, Jindarat, et al. (2019) Factors associated with sleep quality of Thai intercity bus drivers." *Industrial Health*, 2018-0168.
- Ding, L., Velicer, W. F., & Harlow, L. L. (1995). Effects of estimation methods, number of indicators per factor, and improper solutions on structural equation modeling fit indices. *Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal*, 2(2), 119-143.
- Hair, J., Anderson, R., Babin, B., & Black, W. (2010). *Multivariate data analysis: A global perspective*. Pearson Upper Saddle River: NJ.
- Muthén, L. K., & Muthén, B. O. (2002). How to use a Monte Carlo study to decide on sample size and determine power. *Structural Equation Modeling*, 9(4), 599-620.
- Nunnally, J., & Bernstein, I. (1967). *Berge JMt. Psychometric theory*: McGraw-Hill New York.
- Thavorncharoensap, M., Teerawattananon, Y., Yothasamut, J., Lertpitakpong, C., Thitiboonsuwan, K., & Neramitpitagkul, P. (2010). The economic costs of alcohol consumption in Thailand, 2006. *BMC public health*, 10(1), 1-12.

ภาคผนวก

แบบสอบถามงานวิจัย

โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสาร ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

คำชี้แจง

แบบสอบถามชุดนี้ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยเรื่อง “โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี” เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และตรวจสอบความสอดคล้องของโมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลของปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรมการขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ซึ่งคาดว่าจะประโยชน์ทางวิชาการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ที่สนใจ คำตอบของท่านมีคุณค่าอย่างยิ่งต่องานวิจัย ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลที่รับจากท่านเป็นความลับ จะไม่เป็นผลเสียหรืออันตรายกับท่าน โดยจะนำไปสรุปผลการวิจัยเป็นภาพรวมเท่านั้น

ขอให้ท่านเติมข้อความลงในช่องว่าง หรือทำเครื่องหมาย ลงใน ที่กำหนดให้ โดยให้ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด ข้อมูลทั้งหมดนี้จะถือว่าเป็นความลับสูงสุด และจะไม่มีการเปิดเผยข้อมูลส่วนตัวของท่านโดยเด็ดขาด

แบบสอบถามชุดนี้ ประกอบด้วยข้อมูล 5 ส่วน จำนวน 65 ข้อ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป จำนวน 12 ข้อ

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำนวน 6 ข้อ

ส่วนที่ 3 การควบคุมตนเอง จำนวน 17 ข้อ

ส่วนที่ 4 ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม ได้แก่ ด้านความผูกพันทางสังคม ด้านความเชื่อทางสังคม
ด้านการผูกมัดทางสังคม และด้านการเข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 21 ข้อ

ส่วนที่ 5 การรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ได้แก่ ด้านอุบัติเหตุ ด้านกฎหมาย
ด้านการทะเลาะวิวาท และด้านผู้โดยสาร จำนวน 9 ข้อ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- ชาย หญิง

2. อายุ.....ปี

3. ระดับการศึกษาสูงสุด

- ไม่ได้เรียนหนังสือ ประถมศึกษา
 มัธยมศึกษาตอนต้น มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
 อนุปริญญา/ปวส. ปริญญาตรี
 สูงกว่าปริญญาตรี ระบุ.....

4. สถานภาพสมรส

- โสด อยู่ด้วยกัน (ไม่ได้สมรส)
 สมรส หม้าย, หย่า, แยก

5. ท่านมีบุตรหรือไม่

- ไม่มี มี จำนวน.....คน

6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

- น้อยกว่าและเท่ากับ 5,000 บาท 5,001 – 10,000 บาท
 10,001 – 15,000 บาท 15,001 – 20,000 บาท
 20,001 – 25,000 บาท มากกว่า 25,000 บาท

7. ประเภทรถโดยสารที่ท่านขับ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- มอเตอร์ไซค์ รถสองแถว
 รถบัส รถตู้
 รถยนต์รับจ้าง อื่นๆ ระบุ.....

8. ช่วงเวลาที่ขับ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- เช้า - เย็น บ่าย - ค่ำ
 ค่ำ - เช้า เวลาไม่แน่นอน

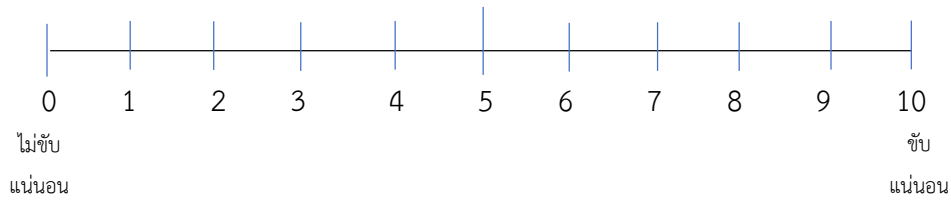
9. ประวัติการทำผิดหรือถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับการขับรถ

- เคย ไม่เคย

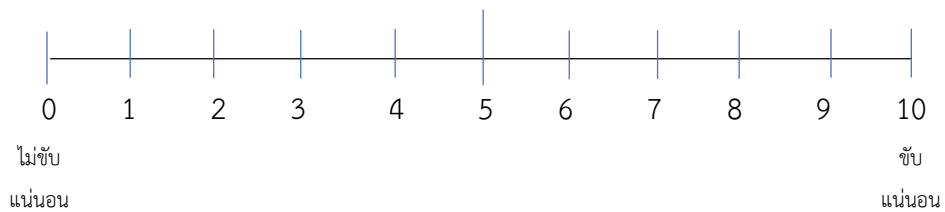
10. โรคประจำตัว

- ไม่มี มี ระบุ.....

11. ภายหลังจากการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์หากท่านรู้สึกคลื่นแรง สนุกสนาน รื่นเริง จากคะแนน 0 -10
จงเลือกระดับความเป็นไปได้ที่ท่านจะตัดสินใจขับรถ โดย 0 หมายถึง ไม่ขับแน่นอน และ 10 หมายถึง ขับแน่นอน



12. ภายหลังตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ หากท่านมีอาการเดินไม่ตรงทาง ตัดสินใจช้าลง การมองเห็นลดลง สับสน ง่วงซึม พุดไม่ชัด จากคะแนน 0 -10 จงเลือกระดับความเป็นไปได้ที่ท่านจะตัดสินใจขับรถ โดย
0 หมายถึง ไม่ขับแน่นอน และ 10 หมายถึง ขับแน่นอน



ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

1. ท่านเริ่มดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ครั้งแรกเมื่ออายุ..... ปี
2. ท่านดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บ่อยเพียงใด
 - ประจำทุกวัน
 - บ่อยครั้ง (2-3 วันต่อสัปดาห์)
 - นานๆ ครั้ง (2-3 วันต่อเดือน)
 - บางครั้ง (1 วันต่อเดือน)
 - เมื่อมีงานเลี้ยงสังสรรค์
3. ประเภทของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ท่านดื่มเป็นประจำวัน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 - เหล้าขาว
 - เบียร์
 - เหล้าสี
 - ไวน์
 - ยาดองเหล้า
 - อื่นๆระบุ.....
4. สาเหตุที่ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 - สังสรรค์กับเพื่อนเข้าสังคม
 - กลุ่มใจ ผิดหวัง
 - เพื่อนชวนดื่ม
 - ดื่มตามเทศกาลวันสำคัญ
 - คลายเครียดจากการทำงาน
 - อยากดื่ม
 - ทดลองดื่ม
 - อื่นๆระบุ.....
5. ช่วงเวลาที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 - ก่อนเริ่มงาน
 - ขณะทำงาน
 - หลังทำงาน
 - วันหยุด
6. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากอุบัติเหตุจากการขับรถขณะเมาสุราหรือไม่
 - ไม่เคย (ไม่ต้องตอบข้อ 6.1,6.2)
 - เคย (ตอบข้อ 6.1, 6.2)
 - 6.1 ผลจากอุบัติเหตุทำให้ท่านบาดเจ็บเพียงใด
 - บาดเจ็บเล็กน้อย
 - บาดเจ็บรุนแรง/ สาหัส
 - สูญเสียอวัยวะบางส่วนหรือพิการ
 - 6.2 ผลต่อผู้อื่นหรือคุณุณิทำให้เขาเหล่านั้นบาดเจ็บเพียงใด
 - บาดเจ็บเล็กน้อย
 - บาดเจ็บรุนแรง/ สาหัส
 - สูญเสียอวัยวะบางส่วนหรือพิการ

ส่วนที่ 3 การควบคุมตนเอง (Self-control)

ข้อความ	ตรงมากที่สุด	ตรงมาก	ตรงปานกลาง	ตรงน้อย	ตรงน้อยที่สุด
1. เมื่อมีใครมาขู่หรือต่อแยะท่าน ท่านก็จะโต้ตอบทันที					
2. ท่านชอบทำอะไรก็ตาม ที่ทำให้ท่านมีความสุขในขณะนั้นมากกว่าการคิดถึงผลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต					
3. ท่านชอบทำงานที่ง่ายๆ สบายๆ โดยหลีกเลี่ยงงานยากๆ					
4. ท่านพอใจ กับการใช้ชีวิตแบบเรียบง่าย ไม่หวือหวา					
5. ท่านชอบงานที่มันยาก เพราะเป็นการท้าทายความสามารถของท่าน					
6. ท่านชอบทำอะไรที่เสี่ยงๆ เพราะเชื่อมั่นในความสามารถของตนเอง					
7. ท่านชอบทำอะไรที่มันตื่นเต้นเร้าใจ โดยไม่สนใจว่าตนเองจะเดือดร้อนหรือไม่					
8. การผจญภัยที่ตื่นเต้นเร้าใจเป็นสิ่งสำคัญมากกว่า การคิดถึงความปลอดภัย					
9. ท่านเป็นคนใจเย็น หงุดหงิดยาก					
10. เมื่อท่านโมโห ท่านจะใช้เหตุผลมากกว่าใช้กำลัง					
11. เมื่อท่านโกรธจัด ท่านมีอารมณ์รุนแรงและน่ากลัว					
12. เมื่อท่านขัดแย้งอย่างรุนแรงกับผู้อื่น ท่านสามารถควบคุมสติได้					
13. ถ้าเลือกได้ ท่านอยากจะทำอะไรที่ใช้ความคิดมากกว่าจะใช้กำลังกาย					
14. ท่านชอบที่จะนั่งอ่านหนังสือหรือใช้ความคิดอยู่แต่ในห้อง					
15. ท่านรู้สึกว่าคุณมีพลังกำลัง ที่จะทำงานมากกว่าคนอื่นที่อายุรุ่นราวคราวเดียวกัน					

ข้อความ	ตรงมากที่สุด	ตรงมาก	ตรงปานกลาง	ตรงน้อย	ตรงน้อยที่สุด
16. ท่านจะคิดถึงคนอื่นก่อนเสมอ แม้ว่าตนเองจะเดือดร้อน					
17. เมื่อท่านทำให้ผู้อื่นอารมณ์เสีย ท่านจะคิดมากและวิตกกังวล					

ส่วนที่ 4 ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม

ข้อความ	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ความผูกมัดทางสังคม					
1. ท่านรู้สึกผูกพันกับบุคคลในครอบครัวเช่น พ่อ แม่ สามี ภรรยา					
2. ท่านรู้สึกผูกพันกับญาติพี่น้องของท่าน					
3. ท่านคำนึงถึงความรู้สึกของบุคคลในครอบครัวของท่านก่อนที่จะทำอะไรลงไป					
4. ท่านรักและห่วงใยบุคคลในครอบครัวของท่าน					
ความเชื่อทางสังคม					
5. กฎหมายของประเทศไทย โดยเฉพาะ พรบ. จราจรทางบก กรณีห้ามขับรถขณะมีเมาสุรา เป็นสิ่งที่ต้องตระหนักและสมควรปฏิบัติตาม					
6. การขับรถขณะมีเมาสุราเป็นสาเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน					
7. การตั้งด่านตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่รถเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุอีกทางหนึ่ง					
8. เมื่อเทียบกับการเสพยาเสพติดแล้วการดื่มสุรา ไม่ ทำลายชีวิตคนเราแต่อย่างใด					
9. เมื่อเทียบกับการเสพยาบ้า (เมทแอมเฟตามีน) แล้วขับรถ การดื่มสุราแล้วขับรถ ไม่ได้ เป็นเรื่องร้ายแรง					

ข้อความคำถาม	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ความผูกมัดทางสังคม					
10. ไม่เสียหายอะไร หากจะทำผิดกฎหมาย ตราบใดที่ท่านยังไม่ถูกจับกุม					
11. การดื่มสุราเพื่อการฉลอง สังสรรค์และสร้างมิตรภาพ ไม่มี อะไรเสียหาย					
12. ในงานเลี้ยงสังสรรค์สมควรที่จะต้องมีสุราด้วย					
13. ในงานประเพณีต่างๆ สมควรที่จะต้องมีสุราด้วย					
14. การดื่มสุรา ไม่ได้ เป็นเรื่องผิดศีลธรรมที่ร้ายแรง					
15. ต่อให้ดื่มเมามากเพียงใด วันรุ่งขึ้นท่านก็ต้องไปทำงานให้ได้					
16. แม้ท่านจะเมา ท่านก็ยังคงมีความมุ่งมั่นที่จะทำงานของท่านให้สำเร็จจนได้					
17. แม้ท่านจะเมา ท่านก็มีเป้าหมายในการดำเนินชีวิตให้ดียิ่งขึ้น					
18. แม้ท่านจะเมา ท่านก็ยังคงมีความรับผิดชอบต่อครอบครัวในทุกๆด้านอย่างเต็มที่					
การเข้าร่วมกิจกรรม					
19. ท่านร่วมกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์กับชุมชน					
20. ท่านเป็นสมาชิกหน่วยงานที่ช่วยเหลือสังคม หรือองค์กรอาสาสมัครต่างๆ					
21. ท่านเข้าร่วมกิจกรรมบำเพ็ญกุศลต่างๆ ของชุมชน					

ส่วนที่ 5 การรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ข้อความคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านอุบัติเหตุ					
1. การดื่มแอลกอฮอล์ทำให้สมรรถภาพในการขับขี่ลดลง					
2. ท่านคิดว่าการดื่มสุราแล้วขับขี่เป็นสาเหตุแห่งการเกิดอุบัติเหตุ					
3. ประกันภัยควรรับผิดชอบค่าเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุด้วยหากตรวจพบว่าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัม					
ด้านกฎหมาย					
4. ท่านเกรงกลัวบทลงโทษทางกฎหมายจากการเมาแล้วขับ					
5. บทลงโทษทางกฎหมายเกี่ยวกับการเมาแล้วขับของประเทศไทยเบาเกินไป					
6. การคุมประพฤติผู้ที่เมาแล้วขับเป็นระยะเวลา 1 ปี เป็นโทษที่หนักเกินไป					
7. กฎหมายในปัจจุบันสามารถป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการเมาแล้วขับได้					
ด้านการทะเลาะวิวาท					
8. การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุของการทะเลาะวิวาท					
ด้านผู้โดยสาร					
9. ชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารอยู่ในความรับผิดชอบของท่าน					

ขอขอบคุณทุกท่านสำหรับความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

