



บทที่ 5

ผลการศึกษาเชิงประจักษ์

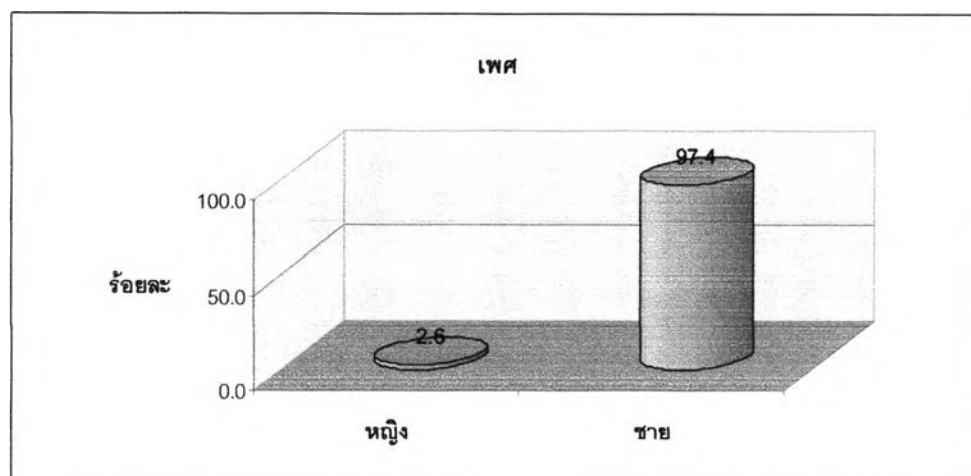
จากผลการศึกษาเชิงทฤษฎีที่ว่า การบังคับใช้กฎหมายจะสามารถลดปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์ลง เพื่อยืนยันว่าผลการศึกษาเชิงทฤษฎี จึงทำแบบสอบถามเพื่อทดสอบผลการศึกษาเชิงทฤษฎีดังกล่าว โดยในบทนี้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถาม และการวิเคราะห์ปัจจัยกำหนดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ

5.1 ลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นผู้ขับรถที่ถูกจับกุมประพบัติเนื่องจากความผิดฐานเมาแล้วขับ ที่สำนักงานกรมคุมประพฤติประจำศาลแขวงพระนครเหนือ โดยใช้การบรรยายสถิติในเชิงพรรณนา ผู้ตอบแบบสอบถามมีทั้งสิ้น 153 ราย มีลักษณะต่างๆ ดังนี้

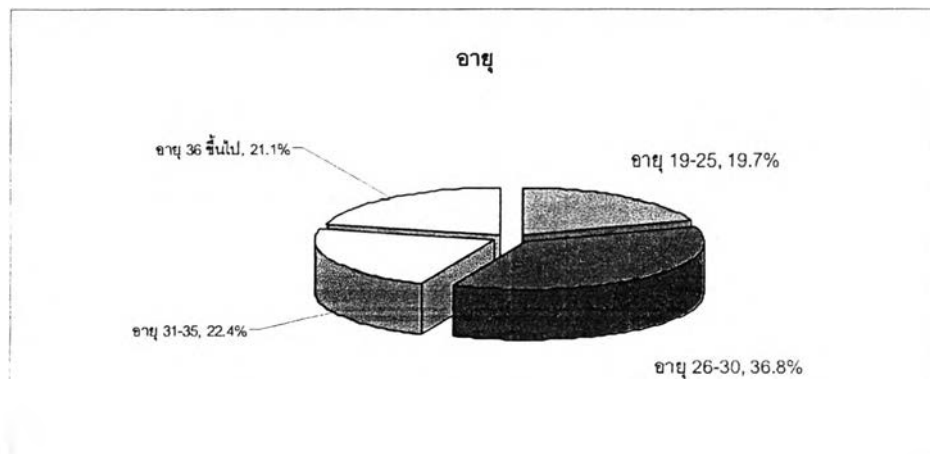
5.1.1 ข้อมูลทั่วไป

ภาพที่ 5.1 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามเพศ



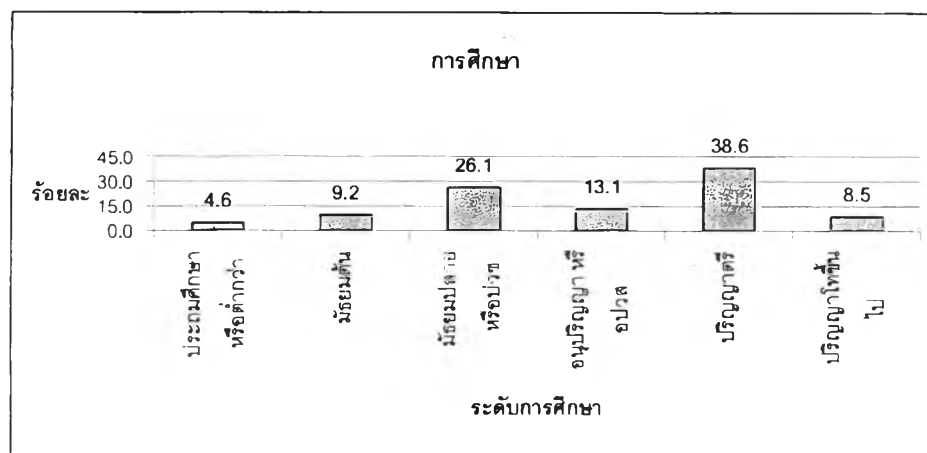
จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวน 153 ตัวอย่าง มีผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชาย 149 คน คิดเป็นร้อยละ 97.4 และเป็นเพศหญิง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.6

ภาพที่ 5.2 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามอายุ



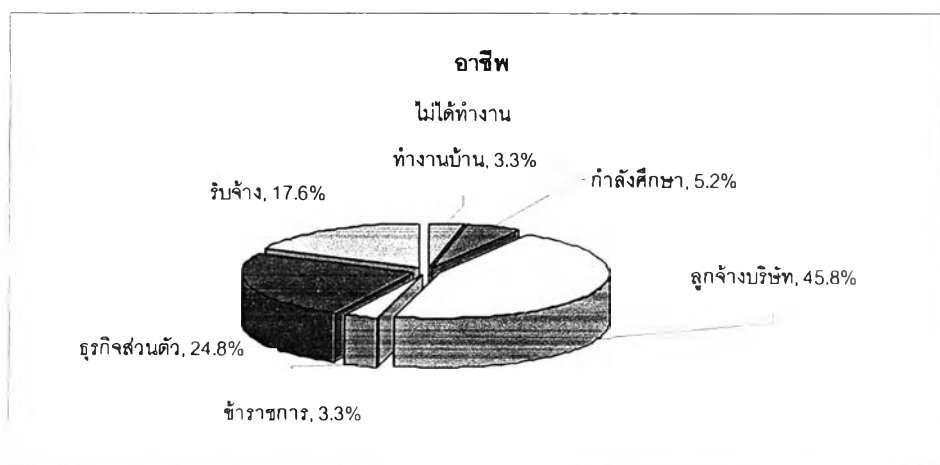
อายุของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด พบว่ามีอายุตั้งแต่ 19-53 ปี โดยมีอายุเฉลี่ยที่ 31 ปี เมื่อพิจารณาตามช่วงอายุ พบว่าช่วงอายุ 19-25 ปี มีจำนวนทั้งสิ้น 30 คน คิดเป็นร้อยละ 19.7 ขณะที่ช่วงอายุ 26-30 ปี มีจำนวนสูงที่สุดคือ 30 คน คิดเป็นร้อยละ 36.8 ช่วงอายุระหว่าง 31-35 ปี มีจำนวนทั้งสิ้น 34 คน คิดเป็นร้อยละ 22.4 และช่วงอายุ 36 ปีขึ้นไป มีจำนวนทั้งสิ้น 32 คน คิดเป็นร้อยละ 21.1

ภาพที่ 5.3 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการศึกษา



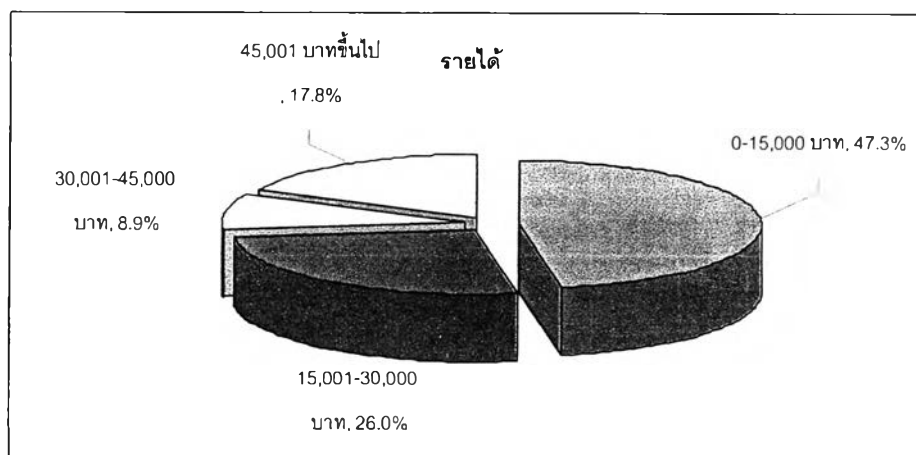
ในด้านการศึกษา เมื่อแบ่งพิจารณาตามระดับการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษา มีจำนวนน้อยที่สุด คือ มีเพียงร้อยละ 4.6 เท่านั้น ในขณะที่การศึกษาระดับปริญญาตรีมีส่วนสูงที่สุด คือ ร้อยละ 38.6 ตามด้วยระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (26.1%) อนุปริญญา (13.1%) มัธยมศึกษาตอนต้น (9.2%) และระดับปริญญาโทขึ้นไป (8.5%)

ภาพที่ 5.4 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามอาชีพ



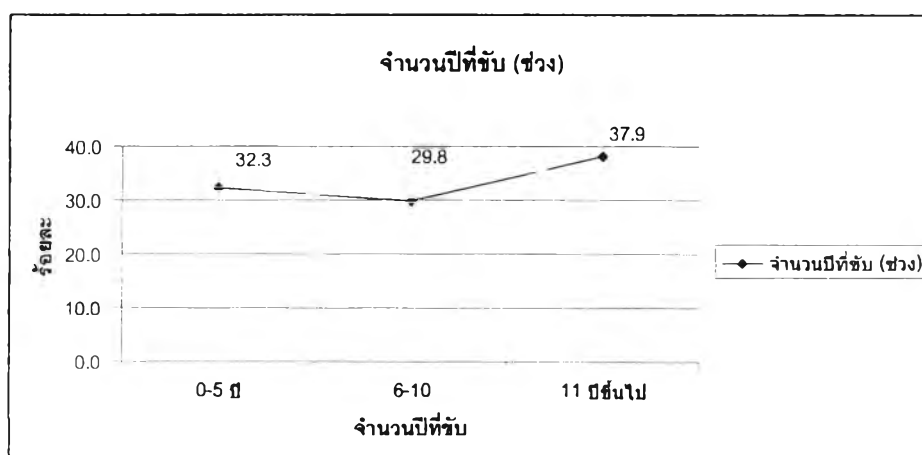
เมื่อพิจารณากลุ่มอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่เป็นลูกจ้างบริษัทเอกชน มีจำนวนทั้งสิ้น 70 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.8 รองลงมาเป็นการประกอบธุรกิจส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ 24.8 และอาชีพรับจ้างซึ่ง คิดเป็นร้อยละ 17.6 และกำลังศึกษาอยู่ คิดเป็นร้อยละ 5.2 และผู้ประกอบอาชีพรับราชการ จะมีสัดส่วนน้อยที่สุดซึ่งมีสัดส่วนเท่ากับผู้ที่ไม่ได้ทำงาน หรือทำงานบ้าน คิดเป็นร้อยละ 3.3

ภาพที่ 5.5 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามรายได้



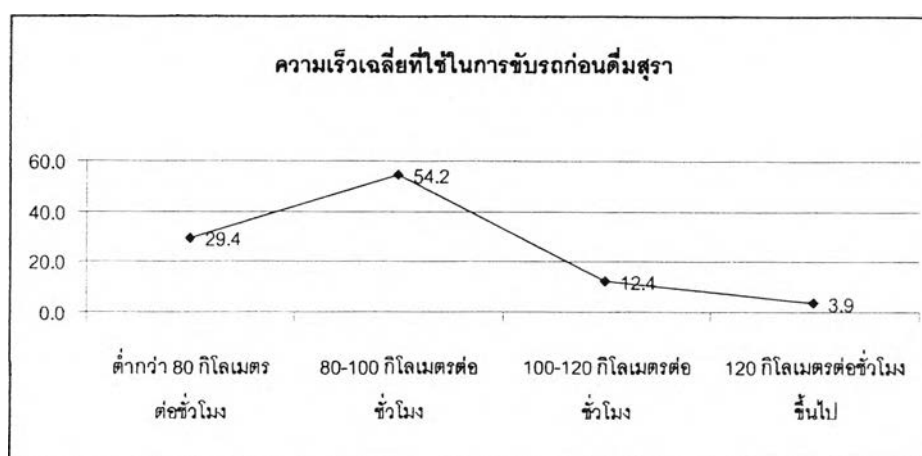
รายได้ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด พบว่ามีถึงร้อยละ 47.3 ที่มีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท รองลงมาเป็นกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ตั้งแต่ 15,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 26 และรายได้ 45,001 บาทขึ้นไป คิดเป็น ร้อยละ 17.8 และกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 30,001-45,000 บาท มีสัดส่วนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 8.9

ภาพที่ 5.6 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามจำนวนปีที่ขับซึ่งรถ



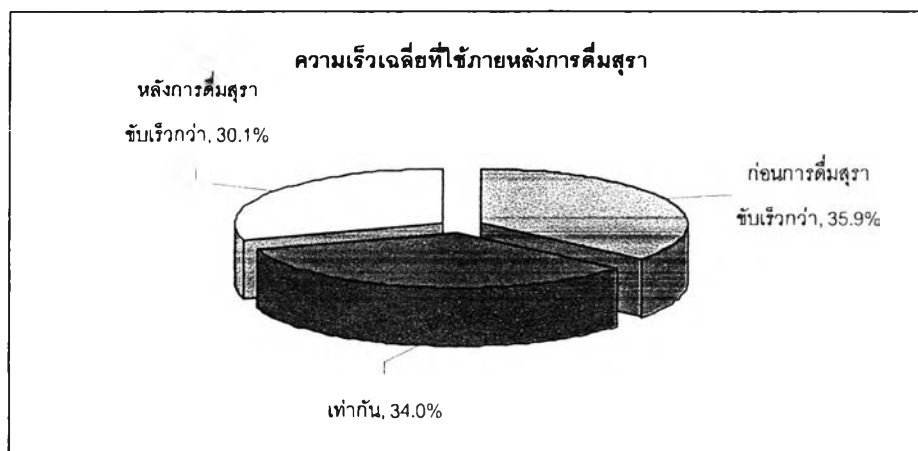
จำนวนปีที่ผู้ตอบแบบสอบถามขับรถ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมาก ขับรถมากกว่า 11 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 37.9 และขับรถจำนวน 0-5 ปี มีสัดส่วนร้อยละ 32.3 และขับรถจำนวน 6-10 ปีมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 29.8

ภาพที่ 5.7 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขับรถก่อนการดื่มสุรา



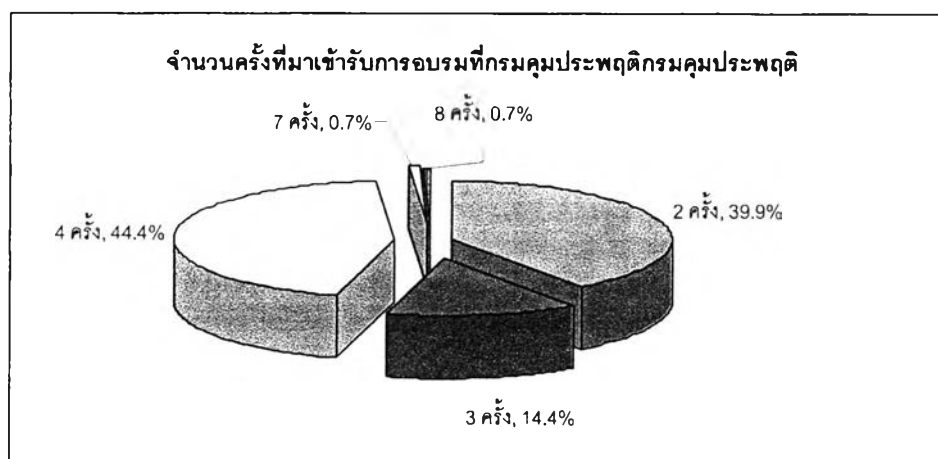
สำหรับความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขับรถก่อนการดื่มสุรา ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ขับรถด้วยความเร็วเฉลี่ย 80-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีจำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 54.2 รองลงมาขับรถด้วยความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (29.4%) ความเร็วเฉลี่ย 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (12.4%) และความเร็วเฉลี่ย 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป (3.9%)

ภาพที่ 5.8 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขับรถหลังการดื่มสุรา



ทั้งนี้ความเร็วเฉลี่ยที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ภายหลังการดื่มสุรา ส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามจะใช้ความเร็วของการขับรถก่อนการดื่มสุราเร็วกว่าหลังการดื่มสุรา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35.9 ซึ่งใกล้เคียงกับความเร็วของการขับรถก่อนการดื่มสุราที่เท่ากับหลังการดื่มสุรา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34 ส่วนผู้ขับรถที่ใช้ความเร็วของการขับรถภายหลังการดื่มสุราเร็วกว่าก่อนการดื่มสุรา คิดเป็นร้อยละ 30.1

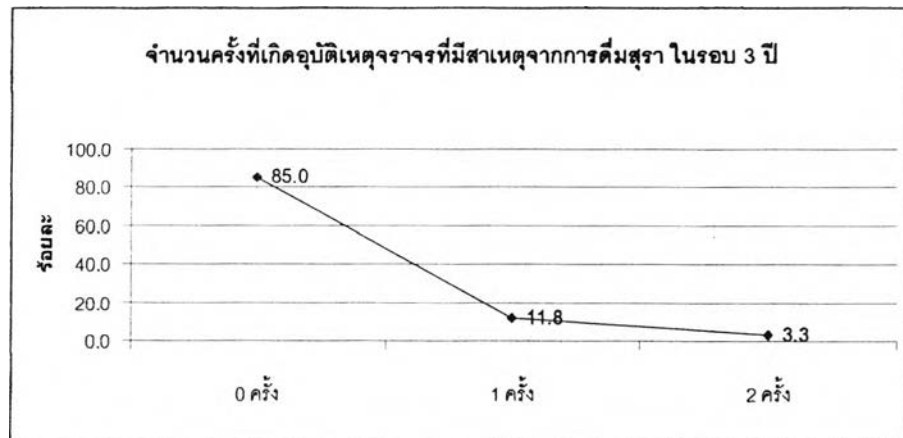
ภาพที่ 5.9 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามจำนวนครั้งที่เข้ามารับการอบรมที่กรมคุมความประพฤติ



เมื่อพิจารณาจำนวนครั้งที่ผู้ตอบแบบสอบถามมาเข้ารับการอบรมที่กรมคุมประพฤติพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มาเข้ารับการอบรมที่กรมคุมประพฤติทั้งหมด 4 ครั้ง จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 44.4 ตามด้วยมาเข้ารับการอบรมจำนวน 2 ครั้ง จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 39.9 และมาเข้ารับการอบรมจำนวน 3 ครั้ง จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 14.4 และจำนวน

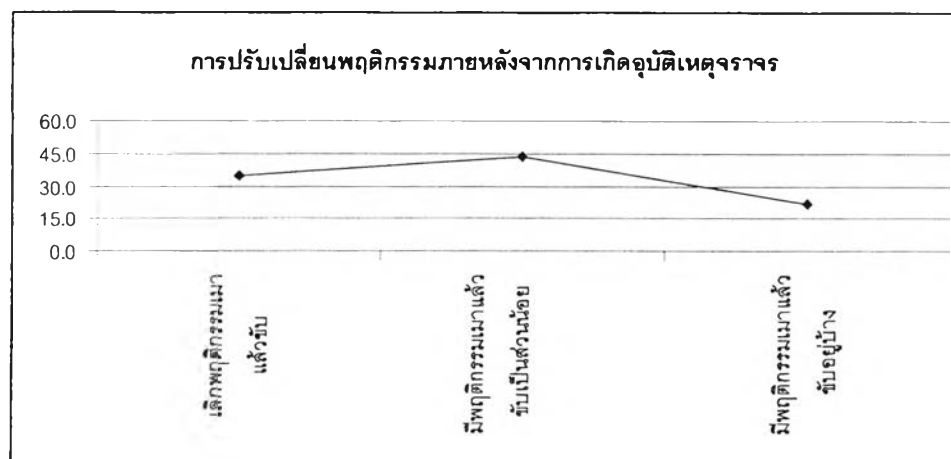
ผู้ตอบแบบสอบถามที่มาเข้ารับการอบรมที่กรมคุมประพฤติ 7 และ 8 ครั้ง จำนวนเท่ากัน คือร้อยละ 0.7

ภาพที่ 5.10 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุราในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา



จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุราในรอบ 3 ปีที่ผ่านมาของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด พบว่ามีถึงร้อยละ 85 ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลย ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา มีจำนวน 23 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 15 โดยเป็นผู้ที่ประสบอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ร้อยละ 11.8 ส่วนที่เหลือร้อยละ 3.3 ประสบอุบัติเหตุ 2 ครั้ง

ภาพที่ 5.11 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร

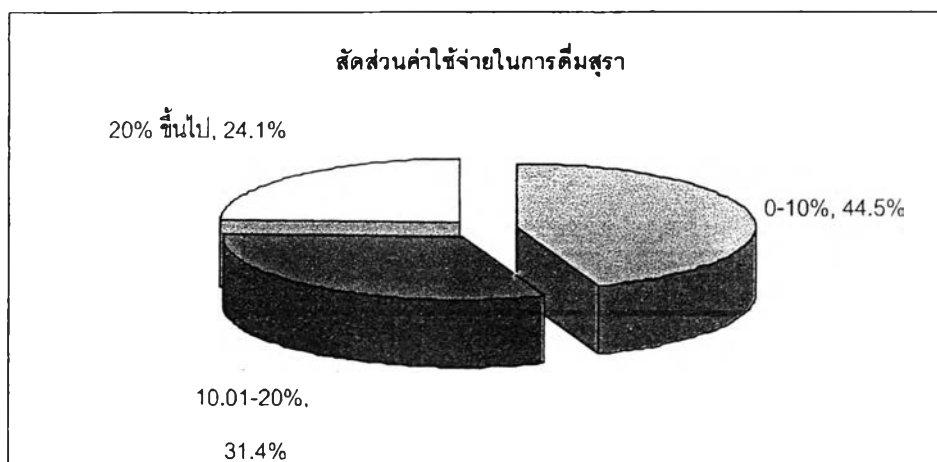


ทั้งนี้การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรามี 8 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 34.8 ที่เลิกพฤติกรรมมาดื่มแล้ว ส่วนที่เหลือร้อยละ 65.2 มี

สัดส่วนร้อยละ 43.5 ที่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับเป็นส่วนน้อย และสัดส่วนร้อยละ 22.7 ที่ยังมีพฤติกรรมเมาแล้วขับอยู่บ้าง

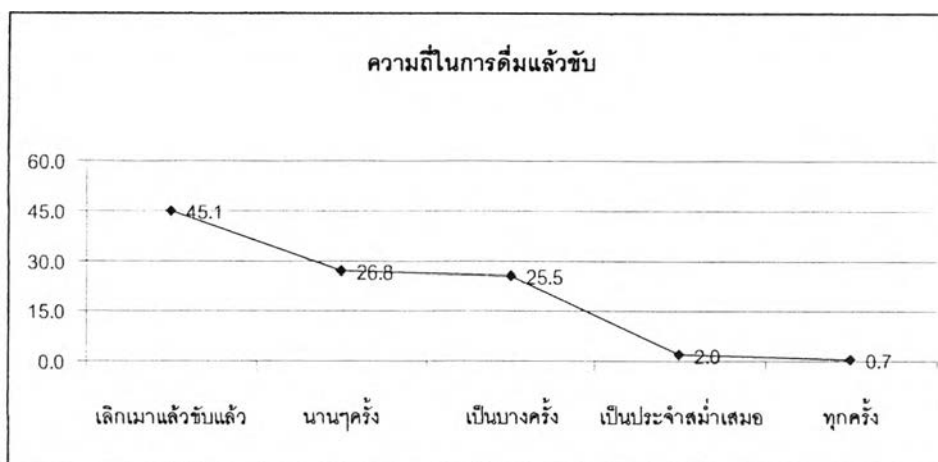
5.1.2 ข้อมูลด้านการดื่มสุรา

ภาพที่ 5.12 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการดื่มสุรา



ในด้านรายจ่ายที่ใช้ในการดื่มสุรา พบว่ามีจำนวนร้อยละ 24.1 ที่ใช้รายจ่ายในการดื่มสุรามากกว่าร้อยละ 20 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดื่มสุรต่ำกว่ร้อยละ 10 ของรายได้ต่อเดือนมีสัดส่วนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 44.5 ที่เหลือร้อยละ 31.4 เป็นผู้มีรายจ่ายในการดื่มสุรา 10.01-20% ของรายได้ทั้งหมด

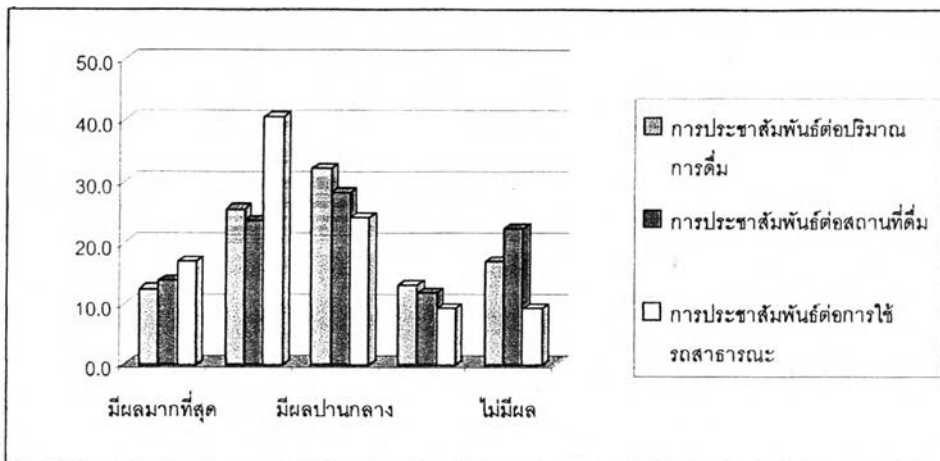
ภาพที่ 5.13 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความถี่ในการดื่มแล้วขับ



จากกลุ่มตัวอย่าง 153 คน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลิกพฤติกรรมการดื่มแล้วขับแล้ว คิดเป็นร้อยละ 45.1 ตามด้วยการดื่มแล้วขับนานๆครั้ง ร้อยละ 26.8 ซึ่งมีสัดส่วนใกล้เคียงกับการดื่มแล้วขับเป็นบางครั้งคิดเป็นร้อยละ 25.5 ตามด้วยการดื่มแล้วขับเป็นประจำสม่ำเสมอ (2%) และดื่มแล้วขับทุกครั้ง (0.7%)

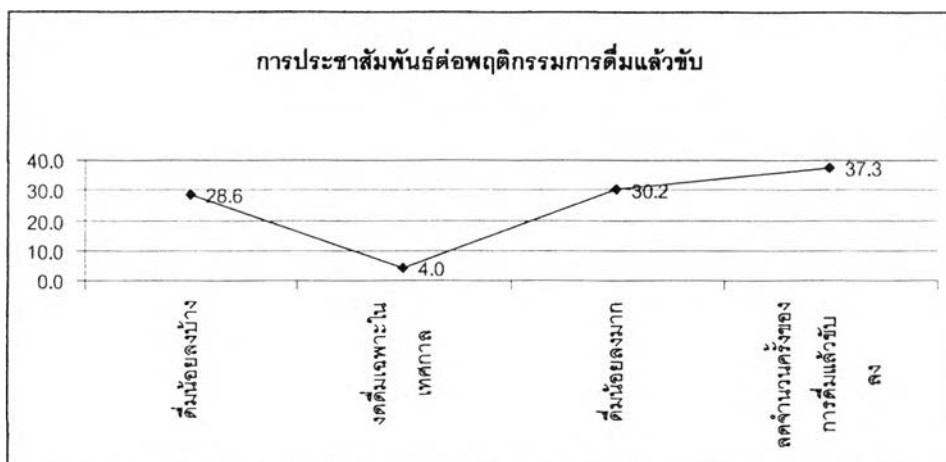
5.1.3 ทศนคติของผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์ต่อการโฆษณาณรงค์ประชาสัมพันธ์

ภาพที่ 5.14 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ต่อปริมาณการดื่ม สถานะที่ดื่ม และการตัดสินใจเปลี่ยนไปใช้บริการรถสาธารณะ



เมื่อสอบถามถึงทัศนคติของผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์ต่อการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ในหัวข้อต่างๆ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ไม่มีผลแต่อย่างใดต่อปริมาณการดื่ม 26 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 17 และการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลน้อยต่อปริมาณการดื่มคิดเป็นร้อยละ 13.1 ซึ่งใกล้เคียงกับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลอย่างมากต่อปริมาณการดื่ม คิดเป็นร้อยละ 12.4 ส่วนการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลปานกลางต่อปริมาณการดื่ม คิดเป็นร้อยละ 32 ตามด้วยการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลมากต่อปริมาณการดื่ม ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.5

ภาพที่ 5.15 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ



เมื่อพิจารณาการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ลดจำนวนครั้งของการดื่มแล้วขับคิดเป็นร้อยละ 38.1 ตามด้วยการดื่มสุราในปริมาณที่

ลดลงเป็นอย่างมาก (29.4%) ซึ่งใกล้เคียงกับการลดปริมาณการดื่มสุราลงบ้าง (28.5%) และการงดดื่มในช่วงเทศกาล (4.0%)

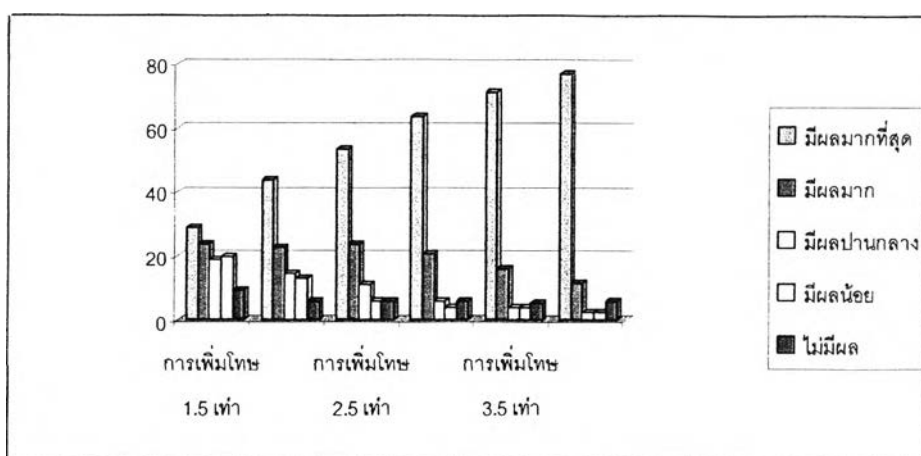
สำหรับผลของการโฆษณาประชาสัมพันธ์ต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมจากการดื่มสุรารอบบ้านมาเป็นการดื่มสุราในบ้าน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ตอบว่ามีผลปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 28.1 ซึ่งใกล้เคียงกับมีผลมาก (23.5%) และไม่มีผล (22.9%) ตามด้วยมีผลมากที่สุด (13.7%) และมีผลน้อย (11.8%)

การประชาสัมพันธ์ต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมจากการดื่มแล้วขับเป็นการใช้รถสาธารณะ พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่ตอบว่า การประชาสัมพันธ์ไม่มีผลแต่อย่างใด ซึ่งเท่ากับกลุ่มตัวอย่างที่ตอบว่ามีผลน้อย คิดเป็นร้อยละ 9.2 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ตอบว่ามีผลปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 24.2 มีผลมาก คิดเป็นร้อยละ 40.5 และมีผลมากที่สุด ร้อยละ 17.0

5.1.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดค่าปรับ และการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ของตำรวจ

5.1.4.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดค่าปรับ

ภาพที่ 5.16 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความคิดเห็นต่อการกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้นในระดับต่างๆ



ได้มีการสอบถามว่าในปัจจุบันซึ่งกำหนดค่าปรับ 4,000 บาท หากมีการกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้นพฤติกรรมของผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์ภายหลังจากมีการกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้นในระดับต่างๆว่าผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์จะเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มแล้วขับอย่างไร ได้ผลดังนี้

ในกรณีที่ตำรวจกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้น 1.5 เท่า (คิดค่าปรับ 6,000 บาท) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่ามีผลมากที่สุด ร้อยละ 28.8 ตามด้วยมีผลมาก ร้อยละ 23.5 มีผลปานกลาง ร้อยละ 19.0 มีผลน้อย ร้อยละ 19.6 และไม่มีผล ร้อยละ 9.2

ในกรณีที่ตำรวจกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้น 2 เท่า (คิดค่าปรับ 8,000 บาท) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่ามีผลมากที่สุด ร้อยละ 43.8 ตามด้วยมีผลมาก ร้อยละ 22.9 มีผลปานกลาง ร้อยละ 14.4 มีผลน้อย ร้อยละ 13.1 และไม่มีผลจำนวนน้อยที่สุดคิดเป็น ร้อยละ 5.9 จำนวนเท่ากันที่สัดส่วน ร้อยละ 5.9

เมื่อสอบถามว่า หากตำรวจกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้น 2.5 เท่า (คิดค่าปรับ 10,000 บาท) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่ามีผลมากที่สุดคิดเป็น ร้อยละ 53.6 ตามด้วยมีผลมาก ร้อยละ 23.5 มีผลปานกลาง ร้อยละ 11.1 มีผลน้อยและไม่มีผลมีสัดส่วนที่เท่ากันที่ ร้อยละ 5.9

และหากตำรวจกำหนดค่าปรับเพิ่ม 3 เท่า (คิดค่าปรับ 12,000 บาท) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่ามีผลมากที่สุดคิดเป็น ร้อยละ 63.4 ตามด้วยมีผลมาก ร้อยละ 20.9 มีผลปานกลางและไม่มีผลมีสัดส่วนที่เท่ากันที่ ร้อยละ 5.9 และมีผลน้อย ร้อยละ 3.9

สำหรับการเพิ่มโทษ 3.5 เท่า (คิดค่าปรับ 14,000 บาท) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่ามีผลมากที่สุดคิดเป็น ร้อยละ 71.2 ตามด้วยมีผลมาก ร้อยละ 15.7 มีผลปานกลาง และมีผลน้อยมีสัดส่วนที่เท่ากันที่ ร้อยละ 3.9 และไม่มีผล ร้อยละ 5.2

เมื่อสอบถามถึงการเพิ่มโทษ 4 เท่า (คิดค่าปรับ 16,000 บาท) ผู้ตอบแบบสอบถามมากตอบว่ามีผลมากที่สุดคิดเป็น ร้อยละ 77.1 ตามด้วยมีผลมาก ร้อยละ 11.8 มีผลปานกลาง และมีผลน้อยมีสัดส่วนที่เท่ากันที่ ร้อยละ 2.6 และไม่มีผล ร้อยละ 5.9

หากทำการพิจารณาถึงผลของการกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้น พบว่า มีผลให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลิกพฤติกรรมการดื่มแล้วขับเป็นอย่างมากในช่วงแรกของการเพิ่มค่าปรับ และจะมีผลลดลงในช่วงหลัง ดังตารางที่ 5.1

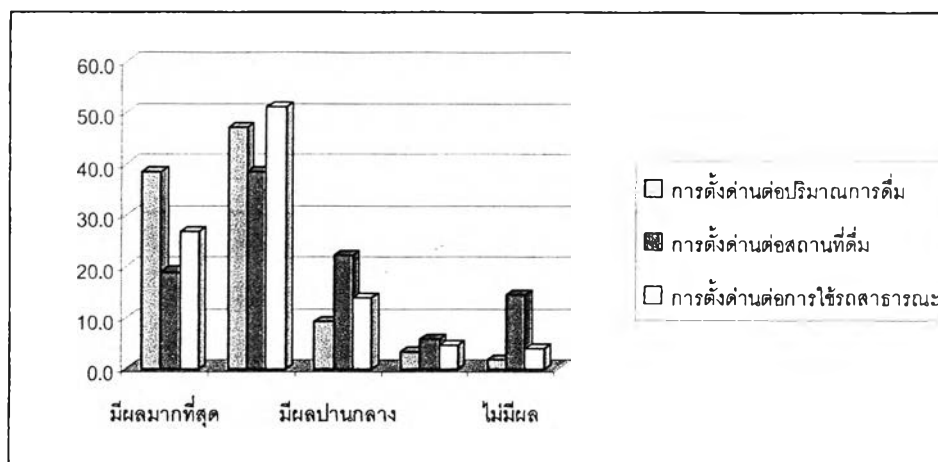
ตารางที่ 5.1 แสดงจำนวนผู้เลิกพฤติกรรมการดื่มแล้วขับเมื่อกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้น

การเพิ่มโทษ (จำนวนเท่า)	ผู้ที่เลิกพฤติกรรมการ ดื่มแล้วขับ	ร้อยละของผู้ที่เลิกพฤติกรรมการ ดื่มแล้วขับเมื่อค่าปรับเพิ่มขึ้น
1.5	44	-
2.0	67	52.3%
2.5	82	22.4%
3.0	98	19.5%
3.5	109	11.2%
4.0	118	8.3%

จากตารางที่ 5.1 เมื่อมีการเพิ่มค่าปรับครั้งละ 2,000 บาท ผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์จะมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม โดยเลิกพฤติกรรมการดื่มแล้วซ้บลง 52% 22% 19% 11% และ 8% ตามลำดับ

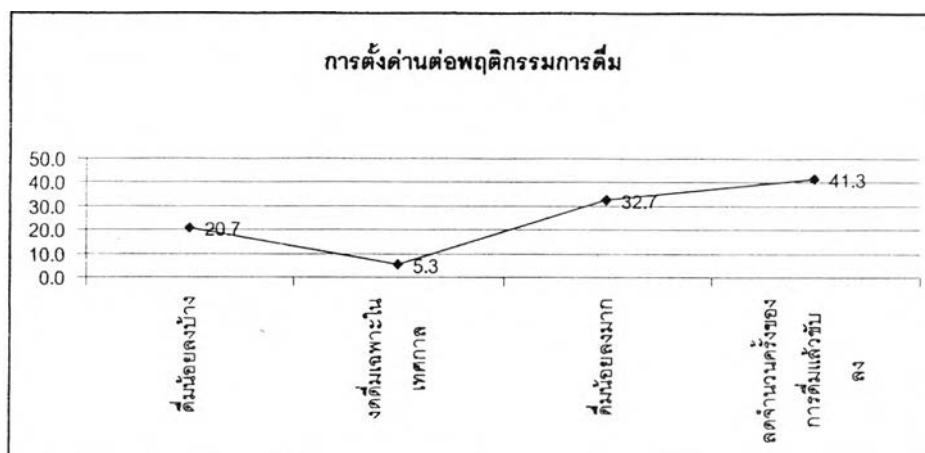
5.1.4.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์

ภาพที่ 5.17 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อปริมาณการดื่ม สถานที่ดื่ม และการตัดสินใจเปลี่ยนไปใช้บริการรถสาธารณะ



เมื่อสอบถามถึงความคิดเห็นของผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์ต่อการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ ในหัวข้อต่างๆ พบว่ากลุ่มตัวอย่างตอบว่าการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่มีผลแต่อย่างใดต่อปริมาณการดื่มน้อยที่สุด โดยมีจำนวน 3 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.0 และการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์มีผลน้อยต่อปริมาณการดื่มในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ 3.3 ตามด้วยการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์มีผลปานกลางต่อปริมาณการดื่ม (9.2%) มีผลมากที่สุด (38.6%) และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ตอบว่าการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์มีผลมากต่อปริมาณการดื่ม คิดเป็นร้อยละ 47.1

ภาพที่ 5.18 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการตั้งด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ



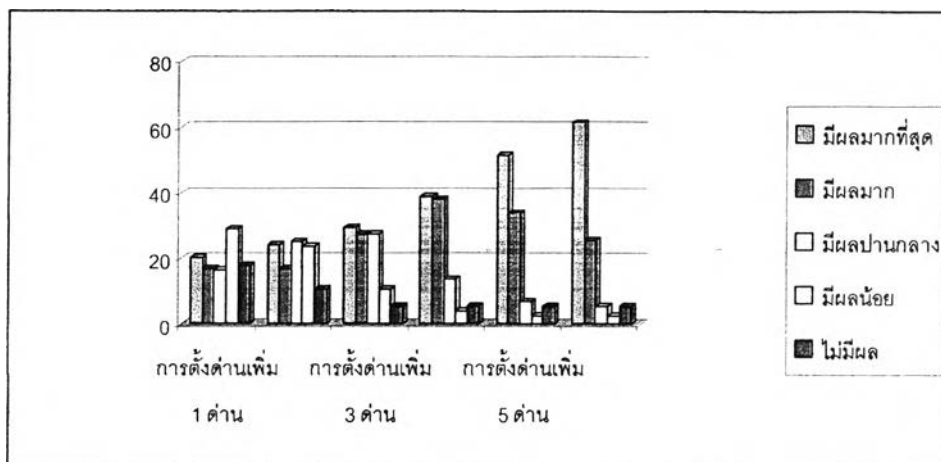
เมื่อพิจารณาการตั้งด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากลดจำนวนครั้งของการดื่มแล้วขับคิดเป็น ร้อยละ 41.3 ตามด้วยการดื่มในปริมาณที่ลดลง โดยมีผู้ดื่มน้อยลงมาก คิดเป็นร้อยละ 32.7 และดื่มน้อยลงบ้างร้อยละ 20.7 และการงดดื่มในช่วงเทศกาล ร้อยละ 5.3

สำหรับผลของการตั้งด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมจากการดื่มสุรานอกบ้านมาเป็นการดื่มสุราในบ้าน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ตอบว่ามีผลมาก มีจำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 38.6 ตามด้วยมีผลปานกลาง (22.2%) มีผลมากที่สุด (19.0%) ไม่มีผล (14.4%) และมีผลน้อย (5.9%)

การตั้งด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมจากการดื่มแล้วขับเป็นการใช้รถสาธารณะพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม 78 ราย ตอบว่ามีผลมาก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 51.0 และมีกลุ่มตัวอย่างที่ตอบว่า การตั้งด้านไม่มีผลทำให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจากการดื่มแล้วขับมาใช้รถสาธารณะ ร้อยละ 3.9 ซึ่งใกล้เคียงกับผู้ตอบแบบสอบถามที่ตอบว่ามีผลน้อย (4.6%) ตามด้วยมีผลปานกลาง (13.7%) มีผลมากที่สุด (26.8%)

ได้มีการสอบถามว่าในปัจจุบันซึ่งตำรวจท้องที่ทำการตั้งด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์สัปดาห์ละประมาณ 2 ด้าน หากในแต่ละสัปดาห์ตำรวจแต่ละท้องที่มีการเพิ่มด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ขึ้น พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ภายหลังจากมีการตั้งด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นด้วย จำนวนด้านที่แตกต่างกันว่าผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์จะเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มแล้วขับอย่างไร ได้ผลดังนี้

ภาพที่ 5.19 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความคิดเห็นต่อการตั้งด่าน
ตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้น



ในกรณีที่ตำรวจเพิ่มด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ 1 ด่าน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่าการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นมีผลน้อย คิดเป็นร้อยละ 28.8 ตามด้วยมีผลมากที่สุดร้อยละ 20.3 ไม่มีผล (17.6%) มีผลมาก (17.0%) และมีผลปานกลาง (16.3%)

ในกรณีที่ตำรวจเพิ่มด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ 2 ด่าน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่าการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นมีผลปานกลางน้อย คิดเป็นร้อยละ 24.8 ซึ่งใกล้เคียงกับมีผลมากที่สุด (24.2%) มีผลน้อย (23.5%) ตามด้วยมีผลมาก (17.0%) และไม่มีผล (10.5%)

เมื่อสอบถามว่าในกรณีที่ตำรวจเพิ่มด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ 3 ด่าน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่าการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นมีผลมากที่สุด (29.4%) ซึ่งใกล้เคียงกับมีผลมาก และมีผลปานกลาง (27.5%) ตามด้วยมีผลน้อย (10.5%) และไม่มีผล (5.2%)

และหากตำรวจตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพิ่ม 4 ด่าน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่าการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นมีผลมากที่สุดร้อยละ 39.2 ซึ่งใกล้เคียงกับมีผลมาก (37.9%) ตามด้วยมีผลปานกลาง (13.7%) ไม่มีผล (5.2%) และมีผลน้อย (3.9%)

เมื่อสอบถามถึงการตำรวจตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น 5 ด่าน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่าการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นมีผลมากที่สุดร้อยละ 51.6 มีผลมาก ร้อยละ 34.0 ตามด้วยมีผลปานกลาง (6.5%) ซึ่งใกล้เคียงกับไม่มีผล (5.2%) กับมีผลน้อย (2.6%)

สำหรับการตำรวจตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น 6 ด่าน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากตอบว่าการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นมีผลมากที่สุดร้อยละ 61.4 มีผลมาก ร้อยละ 25.5 ส่วนมีผลปานกลางกับไม่มีผลจะมีสัดส่วนที่เท่ากัน (5.2%) และมีผลน้อย (2.6%)

หากทำการพิจารณาถึงผลของการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น พบว่า มีผลให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลิกพฤติกรรมการดื่มแล้วขับเพิ่มขึ้นในช่วงแรกของการเพิ่มการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ และจะมีผลลดลงในช่วงหลัง ดังตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 แสดงจำนวนผู้เลิกพฤติกรรมการดื่มแล้วขับเมื่อมีการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น

จำนวนด่านที่เพิ่มขึ้น	ผู้ที่เลิกพฤติกรรม การดื่มแล้วขับ	ร้อยละของผู้ที่เลิกพฤติกรรมการ ดื่มแล้วขับเมื่อตั้งด่านเพิ่มขึ้น
1	31	-
2	37	19.4%
3	45	21.6%
4	60	33.3%
5	79	31.7%
6	94	19.0%

จากตารางที่ 5.2 เมื่อมีการเพิ่มจำนวนด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ ผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์ จะมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม โดยเลิกพฤติกรรมการดื่มแล้วขับลง 19% 21% 33% 31% และ 18% ตามลำดับ

5.2 การวิเคราะห์ปัจจัยกำหนดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ

การวิเคราะห์ปัจจัยกำหนดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ จะใช้แบบจำลอง Panel Least Square และ Multinomial Logistic เนื่องจากตัวแปรตามเป็นตัวแปรคุณภาพที่มีมากกว่า 2 ค่า ใน การศึกษานี้จะใช้ตัวแปรตามคือ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ เมื่อมีการเพิ่มการ ลงโทษในระดับต่างๆ คือ การเพิ่มการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ และการกำหนดค่าปรับ สำหรับ ปัจจัยที่นำมาศึกษา ได้แก่ ปัจจัยด้านต้นทุน ปัจจัยด้านรายได้ และด้านข้อมูลทั่วไป ในการศึกษา ปัจจัยการกำหนดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับดังกล่าว จะแบ่งหัวข้อการศึกษาออกเป็น 2 หัวข้อ ดังนี้

5.2.1 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเมื่อเพิ่มการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์

ในการศึกษาจะแยกปัจจัยกำหนดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับเป็น 2 สมการ คือ สมการ Panel Least Square และ Multinomial Logistic โดยแบ่งกลุ่มปัจจัยเป็น 3 กลุ่มปัจจัย คือ ปัจจัย ด้านต้นทุน ได้แก่ จำนวนด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ของตำรวจ รายจ่ายที่ใช้ในการบริโภค แอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมด ส่วนปัจจัยด้านรายได้ คือปัจจัยที่มีผลต่อรายได้ของผู้ตอบ แบบสอบถาม ได้แก่ อาชีพ และรายได้ สำหรับปัจจัยด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ และอายุ

5.2.1.1 ผลการศึกษาจากการประมาณด้วยสมการ Panel Least Square

ปัจจัยด้านต้นทุน

จำนวนด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ของตำรวจ มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ หมายความว่า เมื่อมีการตั้งด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์มากขึ้นจะทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับลดลง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 99 เนื่องจากการตั้งด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นจะทำให้ความน่าจะเป็นในการถูกจับของผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์สูงขึ้น จึงเป็นการเพิ่มต้นทุนในการดื่มสุราของผู้ขับรถ

รายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมด มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ นั่นคือ เมื่อสัดส่วนรายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมดเพิ่มขึ้น จะทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับลดลง เนื่องจากการที่สัดส่วนรายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมดสูงขึ้น เมื่อกำหนดให้รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามคงที่ จะเกิดจากราคาแอลกอฮอล์สูงขึ้น ดังนั้นการที่ระดับราคาแอลกอฮอล์สูงขึ้น จึงเป็นการเพิ่มต้นทุนในการดื่มสุราของผู้ขับรถ

ปัจจัยด้านรายได้

รายได้จะมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ หมายความว่า เมื่อมีรายได้เพิ่มขึ้นทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับเพิ่มขึ้น เนื่องจากหากมีรายได้สูงแล้วย่อมมีความสามารถในการบริโภคแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น พฤติกรรมการดื่มแล้วขับจึงสูงขึ้น

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ประกอบอาชีพจะ มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ โดยผู้ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวจะมีแนวโน้มที่จะลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับมากที่สุด อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 99 สำหรับรองลงมา ได้แก่ ผู้ประกอบลูกจ้างเอกชน รับจ้าง และรับราชการ อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 95 และ ร้อยละ 90 ตามลำดับ

ปัจจัยด้านข้อมูลทั่วไป

เพศชายจะมีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับมากกว่าเพศหญิง อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 95 สำหรับอายุจะมีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ นั่นคือ ผู้ที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับน้อย

5.2.1.2 ผลการศึกษาจากการประมาณด้วยสมการ Multinomial

Logistic

ปัจจัยด้านต้นทุน

จำนวนด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ของตำรวจ มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ หมายความว่า เมื่อมีการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์มากขึ้นจะทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับลดลง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 99 เนื่องจากการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นจะทำให้ความน่าจะเป็นในการถูกจับของผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์สูงขึ้น จึงเป็นการเพิ่มต้นทุนในการดื่มสุราของผู้ขับรถ

รายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมด มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ นั่นคือ เมื่อสัดส่วนรายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมดเพิ่มขึ้น จะทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับลดลง เนื่องจากการที่สัดส่วนรายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมดสูงขึ้น เมื่อกำหนดให้รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามคงที่ จะเกิดจากราคาแอลกอฮอล์สูงขึ้น ดังนั้นการที่ระดับราคาแอลกอฮอล์สูงขึ้น จึงเป็นการเพิ่มต้นทุนในการดื่มสุราของผู้ขับรถ

ปัจจัยด้านรายได้

รายได้จะมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ หมายความว่า เมื่อมีรายได้เพิ่มขึ้นทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับเพิ่มขึ้น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 90 เนื่องจากหากมีรายได้สูงแล้วย่อมมีความสามารถในการบริโภคแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น พฤติกรรมการดื่มแล้วขับจึงสูงขึ้น

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ประกอบอาชีพจะ มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ โดยผู้ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวจะมีแนวโน้มที่จะลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับมากที่สุด อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 99 สำหรับรองลงมา ได้แก่ ผู้ประกอบอาชีพรับราชการ ลูกจ้างเอกชน และรับจ้างอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 90 ร้อยละ 95 และ ร้อยละ 90 ตามลำดับ

ปัจจัยด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศชายจะมีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับมากกว่าเพศหญิง อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 99 สำหรับอายุจะมีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ นั่นคือ ผู้ที่มีอายุมากจะมีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับน้อย

5.2.2 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเมื่อเพิ่มค่าปรับ

ในการศึกษาจะแยกปัจจัยกำหนดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับเป็น 2 สมการ คือ สมการ Panel Least Square และ Multinomial Logistic

5.2.2.1 ผลการศึกษาจากการประมาณด้วยสมการ Panel Least Square

ปัจจัยด้านต้นทุน

ระดับค่าปรับที่กำหนดขึ้น มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ หมายความว่า เมื่อมีการกำหนดค่าปรับสูงขึ้นจะทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับลดลง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 99 เนื่องจากการกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้นจะทำให้ต้นทุนในการดื่มสุราของผู้ตอบแบบสอบถามสูงขึ้น

รายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมด มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 99 นั่นคือ เมื่อสัดส่วนรายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมดเพิ่มขึ้น จะทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับลดลง เนื่องจากการที่สัดส่วนรายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมดสูงขึ้น เมื่อกำหนดให้รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามคงที่ จะเกิดจากราคาแอลกอฮอล์สูงขึ้น ดังนั้น การที่ระดับราคาแอลกอฮอล์สูงขึ้น จึงเป็นการเพิ่มต้นทุนในการดื่มสุราของผู้ขับรถ

ปัจจัยด้านรายได้

รายได้จะมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ หมายความว่า เมื่อมีรายได้เพิ่มขึ้นทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับเพิ่มขึ้น เนื่องจากหากมีรายได้สูงแล้วย่อมมีความสามารถในการบริโภคแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น พฤติกรรมการดื่มแล้วขับจึงสูงขึ้น

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ประกอบอาชีพจะ มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ โดยผู้ประกอบอาชีพรับราชการจะมีแนวโน้มที่จะลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับมากที่สุด อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 90 สำหรับรองลงมา ได้แก่ ผู้ประกอบอาชีพรับจ้าง ธุรกิจส่วนตัว และ ลูกจ้างเอกชน

ปัจจัยด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศชายจะมีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับมากกว่าเพศหญิง อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 90 สำหรับอายุจะมีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่นร้อยละ 99 นั่นคือ ผู้ที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับน้อย

5.2.2.2 ผลการศึกษาจากการประมาณด้วยสมการ Multinomial

Logistic

ปัจจัยด้านต้นทุน

ระดับค่าปรับที่กำหนดขึ้น มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ หมายความว่า เมื่อมีการกำหนดค่าปรับสูงขึ้นจะทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับลดลง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 99 เนื่องจากการกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้นจะทำให้ต้นทุนในการดื่มสุราของผู้ตอบแบบสอบถามสูงขึ้น

รายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมด มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 90 นั่นคือ เมื่อสัดส่วนรายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมดเพิ่มขึ้น จะทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับลดลง เนื่องจากการที่สัดส่วนรายจ่ายที่ใช้ในการบริโภคแอลกอฮอล์ต่อรายได้ทั้งหมดสูงขึ้น เมื่อกำหนดให้รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามคงที่ จะเกิดจากราคาแอลกอฮอล์สูงขึ้น ดังนั้น การที่ระดับราคาแอลกอฮอล์สูงขึ้น จึงเป็นการเพิ่มต้นทุนในการดื่มสุราของผู้ขับรถ

ปัจจัยด้านรายได้

รายได้จะมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 95 หมายความว่า เมื่อมีรายได้เพิ่มขึ้นทำให้พฤติกรรมการดื่มแล้วขับเพิ่มขึ้น เนื่องจากหากมีรายได้สูงแล้วย่อมมีความสามารถในการบริโภคแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น พฤติกรรมการดื่มแล้วขับจึงสูงขึ้น

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ประกอบอาชีพจะ มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ โดยผู้ประกอบอาชีพรับราชการจะมีแนวโน้มที่จะลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับมากที่สุด อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 90 สำหรับรองลงมา ได้แก่ ผู้ประกอบอาชีพรับจ้าง ธุรกิจส่วนตัว และ ลูกจ้างเอกชน

ปัจจัยด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศชายจะมีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับมากกว่าเพศหญิง อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 90 สำหรับอายุจะมีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติด้วยความเชื่อมั่นร้อยละ 99 นั่นคือ ผู้ที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับน้อย

ตารางที่ 5.3 แสดงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเมื่อเพิ่มการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์

Dependent Variable: <i>behav_po</i>				Dependent Variable: <i>behav_po</i>			
Method: Panel Least Squares				Method: ML - Ordered Logit (Quadratic hill climbing)			
variable	coef.		t-stat	variable	coef.		z-stat
<i>incre_police</i>	-0.297	***	-12.440	<i>incre_police</i>	-0.488	***	-11.678
<i>alc_per_inc</i>	-0.094		-1.528	<i>alc_per_inc</i>	-0.022		-0.222
<i>income</i>	0.053		1.086	<i>income</i>	0.127	*	1.642
<i>pri_employ</i>	-0.529	**	-2.322	<i>pri_employ</i>	-0.748	*	-2.168
<i>gov_employ</i>	-0.569	*	-1.740	<i>gov_employ</i>	-0.940	*	-1.789
<i>self_employ</i>	-0.638	***	-2.658	<i>self_employ</i>	-1.049	***	-2.859
<i>hire_employ</i>	-0.531	**	-2.132	<i>hire_employ</i>	-0.665	*	-1.761
<i>sex</i>	0.592	**	2.335	<i>sex</i>	1.491	***	2.880
<i>age</i>	-0.007		-1.044	<i>age</i>	-0.006		-0.539
CONSTANT	4.809	***	9.969	Limit Points			
				LIMIT_2:C(12)	-3.538	***	-4.297
R-squared			0.194	LIMIT_3:C(13)	-2.206	***	-2.693
Adjusted R-squared			0.183	LIMIT_4:C(14)	-1.261		-1.548
Log likelihood			-1277.560	LIMIT_5:C(15)	-0.118		-0.145
Akaike info criterion			3.161				
Schwarz criterion			3.230	Pseudo R-squared			0.078
Hannan-Quinn criter.			3.187	Log likelihood			-1099.924
Durbin-Watson stat			1.934	Akaike info criterion			2.733
Observation			153	Schwarz criterion			2.819
Cross-sections included			6	Hannan-Quinn criter.			2.766
				Observation			816

***, **, * มีระดับนัยสำคัญที่ 99, 95, 90 ตามลำดับ

เพศหญิง และผู้ที่ไม่ได้ทำงานเป็นตัวเทียบ

ตารางที่ 5.4 แสดงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเมื่อเพิ่มค่าปรับ

Dependent Variable: <i>behav_fine</i>				Dependent Variable: <i>behav_fine</i>			
Method: Panel Least Squares				Method: ML - Ordered Logit (Quadratic hill climbing)			
variable	coef.		t-stat	variable	coef.		z-stat
<i>incre_fine</i>	-0.0001	***	-9.165	<i>incre_fine</i>	-0.0002	***	-9.865
<i>alc_per_inc</i>	-0.226	***	-3.640	<i>alc_per_inc</i>	-0.251	*	-2.406
<i>income</i>	0.059		1.217	<i>income</i>	0.167	*	2.041
<i>pri_employ</i>	-0.177		-0.769	<i>pri_employ</i>	-0.314		-0.872
<i>gov_employ</i>	-0.680	*	-2.066	<i>gov_employ</i>	-1.608	*	-2.443
<i>self_employ</i>	-0.161		-0.667	<i>self_employ</i>	-0.353		-0.921
<i>hire_employ</i>	-0.387		-1.543	<i>hire_employ</i>	-0.620		-1.537
<i>sex</i>	0.647	*	2.535	<i>sex</i>	1.339	*	2.520
<i>age</i>	-0.019	***	-2.946	<i>age</i>	-0.036	***	-3.041
CONSTANT	3.913	***	8.059	Limit Points			
				LIMIT_2:C(12)	-2.860	***	-3.358
R-squared			0.136	LIMIT_3:C(13)	-1.875	**	-2.213
Adjusted R-squared			0.124	LIMIT_4:C(14)	-1.205		-1.423
Log likelihood			-1282.858	LIMIT_5:C(15)	-0.158		-0.186
Akaike info criterion			3.174	Pseudo R-squared			0.072
Schwarz criterion			3.243	Log likelihood			-943.244
Hannan-Quinn criter.			3.200	Akaike info criterion			2.349
Durbin-Watson stat			1.780	Schwarz criterion			2.435
Observation			153	Hannan-Quinn criter.			2.382
Cross-sections included			6	Observation			816

***, **, * มีระดับนัยสำคัญที่ 99, 95, 90 ตามลำดับ

เพศหญิง และผู้ที่ไม่ได้ทำงานเป็นตัวเทียบ