



บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

สื่อมวลชนเป็นสถาบันหนึ่งในสังคมที่นับวันจะทวีบทบาท และความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยบทบาทหน้าที่หลักสำคัญประการหนึ่งก็คือ การผลิตและเผยแพร่ข่าวสารความรู้ที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนในสังคม โดยเฉพาะความรู้ทางด้านสาธารณสุขที่สื่อมวลชนสนใจพยายามนำมาเสนอและเผยแพร่สู่ประชาชน ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีการปฏิบัติตนที่ถูกต้องรวมทั้งหลีกเลี่ยงพฤติกรรมไม่พึงประสงค์ที่อาจเป็นผลร้ายต่อสุขภาพอนามัย ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนได้มีคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นโดยทั่วหน้า ในบางครั้งหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องก็ได้พึ่งอาศัยสื่อมวลชนในการรณรงค์ทางการสื่อสารเผยแพร่ความรู้ที่เป็นประโยชน์ไปยังมวลชนเพื่อนำไปสู่การปรับเปลี่ยนทางทัศนคติและพฤติกรรมไปในทิศทางที่ไม่เกิดผลร้ายแก่ตนเองและบุคคลในครอบครัวโดยจัดทำเป็นโครงการเข้าถึงมวลชนที่มีวัตถุประสงค์แตกต่างกันไป อาทิ การรณรงค์ป้องกันการสูบบุหรี่ การรณรงค์ป้องกันโรคหัวใจและการรณรงค์ป้องกันการแพร่กระจายของโรคเอดส์

ในประเทศโลกที่สามนั้น สื่อมวลชนถือเป็นตัวจักรสำคัญอันหนึ่งที่มีส่วนช่วยในการพัฒนาประเทศ ทั้งในแง่การพัฒนาทางสังคม วัฒนธรรมและทางเศรษฐกิจ โดยสามารถมีอิทธิพลต่อความเชื่อ ทัศนคติ พฤติกรรมและทักษะของประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ โดยเฉพาะบทบาทหน้าที่ในการช่วยระดมทรัพยากรมนุษย์ ด้วยการยกระดับความหวังและแรงบันดาลใจเกิดความรู้ความเข้าใจในมาตรฐานและคุณภาพของการใช้ชีวิต รวมไปถึงความรู้สึกในการมีส่วนร่วมร่วมกับสถานการณ์แวดล้อมของโลกในด้านต่างๆ (Teheranian, Hakinzadeh และ Visale, 1988 : อ้างถึงในเสถียร เชยประทีป, 2539) โดยเฉพาะอย่างยิ่งความรู้ในด้านสาธารณสุข ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนของประเทศเหล่านี้สามารถหลุดพ้นจากวงจรอุบาทว์ของความจน เจ็บ โง่ กลายเป็นทรัพยากรมนุษย์ที่ทรงคุณค่าของประเทศ ถ้าหากพิจารณาปัญหาสาธารณสุขในบรรดาประเทศโลกที่สามที่กำลังอยู่ในช่วง

ระยะของการพัฒนา จะพบว่าได้มีการนำวิทยาการแขนงต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้ในการนำประเทศไปสู่ความเจริญก้าวหน้าทั้งในด้านเศรษฐกิจ การศึกษา การสาธารณสุขหรือการคมนาคมจนอาจกล่าวได้ว่าวิวัฒนาการของปัญหาสาธารณสุข ในเรื่องของโรคระบาดติดต่อและโรคติดเชื้อ เช่น ไข้มาเลเรีย โรคเรื้อน โรคระบบทางเดินอาหาร ซึ่งเคยเป็นปัญหาที่คร่าชีวิตประชาชนได้ลดความรุนแรงลง แต่อย่างไรก็ตาม ความเจริญก้าวหน้าของสังคมปัจจุบันกลับก่อให้เกิดสาเหตุการตายที่สำคัญของประชากรในประเทศเหล่านี้ไปเป็นการแพร่ระบาดของชนิดใหม่ของภัยต่อชีวิต ที่เกิดจากฝีมือมนุษย์ด้วยกันอันเป็นผลข้างเคียงของการพัฒนานั้นก็คือ "อุบัติเหตุ" (Accidents)

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึงเหตุการณ์ ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจหรือไม่คาดคิดมาก่อนจนเป็นผลให้เกิดความสูญเสียขึ้น โดยความสูญเสียดังกล่าวอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. ความสูญเสียที่มองเห็นได้ ซึ่งได้แก่ ความเสียหายแก่ทรัพย์สิน อันตรายต่อร่างกายและจิตใจ รวมไปถึงชีวิต ค่ารักษาพยาบาล ค่าทำศพ ค่าชดเชยระหว่างเจ็บป่วย
2. ความสูญเสียที่มองไม่เห็นในทางจิตใจ ซึ่งเป็นความสูญเสียทางอ้อม คือ ค่าของความเศร้าสลด หรือความรู้สึกเป็นทุกข์ ถ้าผู้สูญเสียเป็นพ่อ แม่ ผู้ซึ่งเป็นลูกก็ย่อมจะต้องตกอยู่ในสภาพบ้านแตกหรือแม้แต่ความเศร้าโศกของพ่อแม่ที่ต้องสูญเสียลูกไปในวัยอันไม่สมควร

ค่าของความสูญเสียที่มองเห็นได้นั้น เมื่อเทียบกับค่าของความสูญเสียที่มองไม่เห็นดังกล่าว ก็ย่อมเป็นสิ่งที่สามารถทดแทนคืนได้เพราะเป็นเพียงเรื่องทางวัตถุ ผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยจอห์นฮอปกินส์ ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้ ซึ่งปรากฏว่าค่าของความสูญเสียที่มองเห็นได้นี้มีผู้ให้ความสำคัญเพียงร้อยละ 6 เท่านั้น แต่ค่าของความสูญเสียที่มองไม่เห็นหรือมีผลกระทบต่อความรู้สึกจิตใจ ได้รับความสำคัญจากผู้ตอบถึงร้อยละ 94 โดยมีผู้เปรียบเทียบว่าความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่นั่นเสมือนก้อนภูเขาน้ำแข็งทั่วโลก ส่วนที่มองเห็นหรือส่วนที่ลอยอยู่เหนือน้ำมีเพียงส่วนน้อย แต่ส่วนที่มองไม่เห็นหรือส่วนที่จะอยู่ในน้ำมีขนาดใหญ่โตเท่าภูเขา นอกจากความสูญเสียดังกล่าว ยังทำให้เกิดความสูญเสียทาง

เศรษฐกิจและสังคมตลอดจนความมั่นคงของชาติอีกด้วย เพราะรัฐต้องลงทุนเป็นจำนวนมาก เพื่อให้การศึกษา อบรม และในเรื่องของการดูแลสุขภาพอนามัยสำหรับเด็กและเยาวชน รวมทั้งในคนหนุ่มสาว เพื่อหวังจะได้บุคลากรที่มีคุณภาพมาเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ แต่ก็ต้องมาคำนวณชีวิตก่อนวัยอันสมควร หหมดโอกาสที่จะได้รับใช้ประเทศชาติ

การที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นตลอดเวลาอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของมนุษย์ ทำให้คนจำนวนมากเริ่มมีความเชื่อกันอย่างผิด ๆ ว่า อุบัติเหตุเป็นสิ่งบันดาลของพระเจ้าเบื้องบน (Act of Gods) หรือถูกกำหนดจากโชคชะตา หรือพรหมลิขิต ซึ่งมนุษย์ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เพราะเมื่อ "คนถึงที่ตายก็ต้องตาย" จึงได้ปล่อยปละละเลยให้อุบัติเหตุเกิดซ้ำแล้วซ้ำเล่า จนเป็นปัญหาเรื้อรังทับทวีขึ้นเป็นลำดับ ทั้งที่องค์การอนามัยโลกถือว่า อุบัติเหตุเป็นโรคระบาดร้ายแรงชนิดหนึ่งซึ่งสามารถป้องกันได้ เช่นเดียวกับโรคระบาดอื่น ๆ และได้มีการพิสูจน์แล้วในอารยประเทศว่ามนุษย์ในโลกปัจจุบันสามารถป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุให้ลดน้อยลงได้โดยได้เกิดแนวคิดทางวิชาการต่าง ๆ ซึ่งรวมกันเรียกว่า วิทยาศาสตร์การป้องกัน อุบัติเหตุ (Accident Preventive Science) หรืออาจเรียกในชื่ออื่น ๆ ว่า การป้องกันควบคุมการบาดเจ็บ (Injury Prevention) สวัสดิศึกษา (Safety Education) อุบัติเหตุวิทยา (Accidentology) วิทยาศาสตร์ความปลอดภัย (Safety Science) สุขศึกษา (Health Education) เป็นต้น (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2531)

ในบรรดาอุบัติเหตุทั้งหมดนั้น อุบัติเหตุบนท้องถนนนับว่ามีอุบัติการณ์สูงที่สุด ซึ่งนับเป็นปัญหาที่ทำให้บรรดาประเทศที่กำลังพัฒนาทั้งหลาย ต้องประสบกับการสูญเสียทางเศรษฐกิจและทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งถือเป็นทรัพยากรที่มีค่ามากที่สุดในแต่ละปีเป็นจำนวนไม่น้อย บทบาทของสื่อมวลชนในการช่วยแก้ปัญหาสาธารณสุขในประเทศเหล่านี้เริ่มมีความชัดเจนขึ้นตั้งแต่ศตวรรษที่ 1980 หลังจากการค้นพบโรคเอดส์ สื่อมวลชนทั้งโทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์และนิตยสารต่างให้ความสำคัญในการรายงานข่าวเกี่ยวกับโรคเอดส์ มีการรณรงค์ให้ประชาชนทั่วทุกวงการให้ความร่วมมือกันในการรณรงค์ป้องกันการแพร่กระจายของโรคเอดส์กันอย่างจริงจัง หากแต่อุบัติเหตุซึ่งนับเป็นสาเหตุหลักที่คร่าชีวิตของประชาชนเป็นอันดับต้น ๆ และมีอัตราการตายเป็นแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปีกลับมิได้รับ ความสนใจจากสื่อมวลชนในบรรดาประเทศกำลังพัฒนาเท่าที่ควร ทั้งที่เป็นสาเหตุที่สามารถป้องกันได้

โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าหากมีการณรงค์ด้วยการร่วมมือกันอย่างจริงจังผ่านสื่อมวลชนทุกประเภท

ในเรื่องของการณรงค์ผ่านสื่อมวลชนนั้น โทรทัศน์ได้รับการพิจารณาว่าเป็นสื่อที่มีพลังอำนาจในการเข้าถึงมวลชนที่มีข้อได้เปรียบกว่าช่องทางการสื่อสารประเภทอื่น ๆ ทุกชนิด โดยที่สามารถให้ความเข้าใจในเนื้อหาสารได้ด้วยการจูงใจทั้งภาพและเสียง อันจะทำให้การสื่อสารมีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมายได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้โทรทัศน์ยังสามารถสื่อสารไปยังมวลชนผู้รับสารได้คราวละมาก ๆ ในเวลาเดียวกันด้วยความรวดเร็ว เช่น การเสนอข่าวด่วน เมื่อเกิดการระบาดของโรคติดต่อร้ายแรงเพื่อให้ประชาชนได้รับทราบและสามารถเตรียมตัวป้องกันได้อย่างทันท่วงที นอกจากนี้ยังมีการถ่ายทอดรายการสดต่าง ๆ ที่ทำให้ผู้รับสารเกิดความรู้สึกว่าได้เข้ามีส่วนร่วมในเหตุการณ์ นอกจากนี้โทรทัศน์ยังมีคุณสมบัติในการสร้างความเข้าใจให้เกิดขึ้นกับผู้รับสารอย่างรวดเร็วเพราะสมอมนุษย์ย่อมไม่สามารถจะเก็บข้อมูลที่เป็นคำพูดไว้ได้มากมาย เมื่อได้ยินเสียงพูดพร้อมภาพก็ย่อมเกิดปฏิกิริยาตอบสนองได้อย่างรวดเร็วตามไปด้วย ในปัจจุบันนี้โทรทัศน์จึงเพิ่มบทบาทเข้าไปเกี่ยวข้องกับสถาบันต่าง ๆ ทางสังคมมากขึ้น (อรณพ เรียรถาวร , 2520) ดังนั้น การเผยแพร่ความรู้หรือการณรงค์ในเรื่องต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการณรงค์ทางสาธารณสุข จึงสามารถเข้าไปถึงคนทุกระดับชั้นทางเศรษฐกิจและสังคม โดยผ่านทางสื่อโทรทัศน์ โดยที่ประชาชนสามารถนำความรู้ที่ได้รับจากโทรทัศน์ไปประยุกต์ใช้กับการดำรงชีวิตในสังคม เพื่อการมีสุขภาพที่ดีขึ้น ยิ่งในประเทศที่กำลังพัฒนาทั้งหลาย ถ้าหากได้มีการวางแผนการใช้สื่อโทรทัศน์ สำหรับการณรงค์ทางสาธารณสุขอย่างถูกต้องเหมาะสมแล้ว ก็อาจทำให้อุบัติการณ์ของโรคภัยต่าง ๆ ที่สามารถป้องกันได้ลดจำนวนลงอย่างแน่นอน

สำหรับประเทศไทย ปัญหาสาธารณสุขก็คงไม่ต่างไปจากบรรดาประเทศที่กำลังพัฒนาอื่น ๆ นั่นก็คืออัตราของการเกิดอุบัติเหตุยังคงเป็นสาเหตุการตายสำคัญของประชากรทั้งประเทศ โดยเลื่อนจากอันดับ 3 ขึ้นมาเป็นอันดับ 2 รองจากโรคหัวใจ และนับวันแต่จะมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 สาเหตุการตาย 5 อันดับแรก ในรอบ 5 ปี (กระทรวงสาธารณสุข, 2536)

สาเหตุการตาย	2532		2533		2534		2535		2536	
	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา
โรคหัวใจ	27,452	49.5	28,924	51.3	31,003	54.7	32,131	56.0	33,898	85.5
อุบัติเหตุ	19,482	35.1	23,634	41.9	25,852	45.6	27,811	48.5	30,599	52.7
มะเร็งทุกชนิด	20,385	36.8	22,154	39.3	23,332	41.2	24,961	43.5	26,132	45.0
ความดันโลหิตสูงและโรคหลอดเลือดในสมอง	7,966	14.4	8,445	15.0	9,035	15.9	9,709	16.9	9,496	16.4
การบาดเจ็บจากการฆ่าตัวตายถูกฆ่าและอื่นๆ	9,034	16.3	8,621	15.3	8,386	14.8	8,732	15.2	8,553	14.7

ในบรรดาอุบัติเหตุทั้งหมดนี้ พบว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนมีอุบัติการณ์สูงสุดเป็นอันดับ 4 - 6 ของสาเหตุการตายทั้งหมดในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา โดยร้อยละ 90 มีสาเหตุจากตัวผู้ขับขี่รถยนต์เองซึ่งมักจะขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและส่วนใหญ่ของผู้เสียชีวิตมักอยู่ในวัยหนุ่มสาวช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี (กระทรวงสาธารณสุข, 2536) สำหรับผู้ที่ไม่ถึงกับต้องเสียชีวิต เพียงแต่ได้รับบาดเจ็บ หรือมีฉะนั้นอาจบาดเจ็บจนเกิดความพิการ (Disabling Injuries) ซึ่งกลายเป็นปัญหาสำคัญมากกว่าการบาดเจ็บถึงตาย (Fatal Injuries) เสียอีก ในประเทศไทยนั้นประมาณร้อยละ 13 ของคนพิการพบว่ามีสาเหตุที่สืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนน นอกจากนั้น ผลพวงจากอุบัติเหตุดังกล่าวยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก โดยพบว่าในปี พ.ศ.2537 มีทรัพย์สินเสียหายสืบเนื่องทั้งสิ้น 403.831 ล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของธนาคารโลกที่พบว่า ประเทศไทยเราต้องประสบกับสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนแต่เพียงอย่างเดียว ปีละประมาณ 10,000 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 1 - 2 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (GNP) (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2537)

ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว โดยได้เริ่มบรรจุแผนป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติบางส่วนเข้าไปในแผนพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2524 - พ.ศ.2529) โดยได้กำหนดนโยบายและแผนหลักไว้อย่างแน่นอนเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุให้น้อยลงโดยเร็ว แต่เนื่องจากในปัจจุบันได้มีหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้ามามีบทบาทเกี่ยวข้องกับการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุอยู่หลายหน่วยงานดำเนินงานอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของหลายกระทรวง เช่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กรมตำรวจ และกระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น ซึ่งแต่ละหน่วยงานก็ได้ทำการป้องกันอุบัติเหตุในวงจำกัดตามอำนาจหน้าที่ของตนเท่านั้น จึงเป็นผลให้ไม่สามารถจะป้องกันอุบัติเหตุได้ในวงกว้างครบทั้งระบบในภาพรวม รัฐบาลในยุคนี้จึงเล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องจัดตั้งหน่วยงานกลางขึ้นในสำนักนายกรัฐมนตรี โดยมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2523 เพื่อให้เข้ามาช่วยขจัดปัญหาดังกล่าวให้หมดสิ้นไป โดยให้ชื่อหน่วยงานนี้ว่า "คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ" มีชื่อย่อว่า "กปอ." และมีชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า "National Safety Council of Thailand" (NSCT) โดยมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และประกอบด้วย

เจ้าหน้าที่ระดับปลัดกระทรวง หรืออธิการบดีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดอยู่ในคณะกรรมการชุดนี้ เพื่อที่จะให้สามารถปฏิบัติภารกิจ ในด้านป้องกันอุบัติภัยได้อย่างรวดเร็ว จับไวทันต่อเหตุการณ์ เนื่องจากเรื่องของอุบัติภัยนั้นอาจเกิดขึ้นได้ทุกเวลา การดำเนินการแก้ไขย่อมไม่อาจรั้งรอได้ ดังนั้นการใช้มาตรการป้องกันแก้ไขโดยผ่านระบบราชการอย่างที่เคยปฏิบัติมาในอดีตจึงไม่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุนี้รัฐบาลยังได้ประกาศระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่อง คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติขึ้น เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2526 รวมทั้งบรรจุแผนป้องกันอุบัติภัยเข้าไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 และฉบับที่ 6 เพื่อให้คณะกรรมการชุดนี้สามารถปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นประโยชน์แก่ประชาชนได้อย่างเต็มที่ ซึ่งหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ดังกล่าวนี้จะปรากฏให้เห็นอยู่ทั่วไปในต่างประเทศมาเป็นเวลานานแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร อังกฤษ ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปแม้แต่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และเกาหลี ก็เห็นความสำคัญของหน่วยงานดังกล่าวมานานพอสมควรเช่นกัน ซึ่งต่างก็ได้พิสูจน์ให้เห็นอย่างเด่นชัดมาแล้วในทุกประเทศว่า หน่วยงานนี้สามารถป้องกันและลดอุบัติภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีหน้าที่ 3 ประการหลัก คือ กำหนดนโยบายและแผนหลักในการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ ช่วยประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งดำเนินการประเมินผลเพื่อนำมาแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงานให้ดีขึ้น โดยนำวิชาการซึ่งเรียกว่า วิทยาศาสตร์ความปลอดภัย (Safety Science) มาใช้ด้วยความช่วยเหลือสนับสนุนจากอารยประเทศต่าง ๆ ซึ่งเคยมีประสบการณ์ในเรื่องนี้ โดยที่ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 รัฐบาลไทยก็ได้มี นโยบายส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการป้องกันอุบัติภัยให้มากที่สุด จนเป็นเหตุให้ภาคเอกชนสมาคม มูลนิธิ ได้มีการรวมตัวกันจัดตั้งสมาคมป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (สปอ.) ขึ้น เพื่อเข้ามาช่วยเสริมงานของ กปอ. ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้รัฐบาลยังมีนโยบายประสานการป้องกันอุบัติภัยเพิ่มเข้าไว้ในแผนปฏิบัติการ สาธารณสุขมูลฐานของ กระทรวงสาธารณสุขและแผนความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ) ของ 4 กระทรวงหลัก (กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์) พร้อมทั้งได้มีการสร้างสื่อรณรงค์ลดอุบัติภัยต่าง ๆ รวมทั้งอุบัติภัยการจราจรบนท้องถนนขึ้น เพื่อเผยแพร่ผ่านสื่อโทรทัศน์ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เช่น รายการปลอดภัยไว้ก่อน รวมทั้งรายการถนน

สีขาว ซึ่งได้รับการอุปถัมภ์จากบริษัทเอกชน แต่แม้กระนั้น ในปัจจุบันสถิติการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนก็ยังไม่มีความโน้มที่ลดลงให้เห็นได้อย่างเป็นที่น่าพอใจ

ปัญหาสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการรณรงค์เพื่อป้องกันหรือลดภัยจากการขับขี่รถยนต์ทั้งจากภาครัฐหรือเอกชนอาจเป็นเพราะการขาดวางแผนการสร้างและการใช้สื่อที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องรวมถึงการวิจัยประเมินผลกระทบจากเนื้อหาสาร หรือ appeal ที่ใช้และการวิเคราะห์สถานการณ์สภาพแวดล้อมในการใช้สื่อกับผู้รับสารกลุ่มเป้าหมายอย่างละเอียดทุกขั้นตอน ทั้งนี้เพื่อให้การโน้มน้าวใจดังกล่าวสามารถส่งผลให้ประชาชนผู้รับสารเกิดความรู้สึกคล้อยตามจนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนแก้ไขลักษณะนิสัยความเคยชินในการใช้รถและถนนที่เป็นภัยแก่ผู้อื่นไปในทิศทางที่พึงประสงค์ตามเป้าหมายของโครงการ

นอกจากนี้แล้ว การสื่อสารเพื่อส่งเสริมให้เกิดกระบวนการเรียนรู้เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมในเรื่องที่เกี่ยวกับสุขภาพอนามัย และความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน ในต่างประเทศส่วนใหญ่พบว่า เนื้อหาสารที่ทำให้การเร้าอารมณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด คือ “สารที่เร้าความกลัว” (Fear Drive Model) โดยที่ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างระดับของความกลัวกับการยอมรับเนื้อหาสารจะเป็นรูปตัว U หัวกลับนั่นคือการเร้าให้ผู้รับสารเกิดความกลัวมากเกินไป จะก่อให้เกิดแรงกดดันทางจิตใจจนเป็นผลให้ลดความรู้สึกคล้อยตามหรือยอมรับสารไปในที่สุด ดังนั้น สารที่กระตุ้นให้เกิดความกลัวในระดับปานกลางหรือพอเหมาะเท่านั้นที่สามารถนำไปสู่การปรับเปลี่ยนทางทัศนคติและพฤติกรรมได้สูงสุด (Leventhal & Cameron, 1994)

ดังนั้นงานวิจัยเรื่อง “การประเมินประสิทธิผลสื่อโทรทัศน์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร” จึงต้องการที่จะศึกษาประสิทธิผลของวิดิทัศน์ที่ผลิตขึ้นโดยการใช้เนื้อหาสารที่เร้าความกลัวเพื่อนำไปเผยแพร่แก่ประชาชนผ่านสื่อโทรทัศน์ในอันที่จะช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมทั้งการวิเคราะห์ถึงกระบวนการรับรู้และตีความหมายสาร กระบวนการสื่อความหมายในองค์ประกอบของสารในเชิงสัญลักษณ์ที่สร้างขึ้น ทั้งนี้เพื่อช่วยให้ได้แนวทางการรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ทรงประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและสามารถนำวิดิทัศน์ที่สร้างขึ้นดังกล่าวนี้ไปเผยแพร่ผ่านช่อง

ทางอื่น ๆ โดยไม่จำกัดเฉพาะเพียงช่องทางของสื่อโทรทัศน์เพียงเท่านั้น หากแต่สามารถนำไปเผยแพร่ผ่านสื่อบุคคลในการให้การอบรมแก่กลุ่มเป้าหมายเป็นกลุ่มย่อย ๆ ในรายที่เคยมีประสบการณ์ในการทำผิดกฎจราจรมาน้อยต่างกันไป

ปัญหานำวิจัย

1. ผลของการเรียนรู้เนื้อหาสาระเกี่ยวกับภัยจากการขับขี่รถยนต์มีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยทางสังคมประชากรและ ปัจจัยทางจิตวิทยาอย่างไรบ้าง
2. การใช้สารซึ่งเร้าความกลัวผ่านสื่อโทรทัศน์มีประสิทธิผลต่อทัศนคติและความตั้งใจในการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อลดอุบัติเหตุอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมประชากร และจิตวิทยากับการเรียนรู้เนื้อหาสาระที่สร้างขึ้นสำหรับป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล
2. เพื่อศึกษาประสิทธิผลของการใช้สารที่เร้าความกลัวต่อทัศนคติและความตั้งใจในการแสดงพฤติกรรมขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลอย่างปลอดภัย

สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยทางสังคมประชากรและทางจิตวิทยามีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับระดับของการเรียนรู้สารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์
2. ระดับของการเรียนรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ ทัศนคติต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ และความตั้งใจที่จะปฏิบัติตาม เพื่อป้องกันลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ในกลุ่มตัวอย่างหลังการชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นล้วนมีค่าสูงขึ้น

ขอบเขตของการวิจัย

การทดสอบประสิทธิผลของสารที่สร้างขึ้นเพื่อณรงค์ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
กับกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีรถยนต์ส่วนตัว

นิยามศัพท์

1. อุบัติภัยบนท้องถนน หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นขณะขับขี่รถยนต์โดยไม่ได้คาดไว้ล่วงหน้ามาก่อน อันอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ การตายและความเสียหายแก่ทรัพย์สิน
2. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล หมายถึง บุคคลที่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และเป็นเจ้าของรถส่วนบุคคล
3. สาร หมายถึง เนื้อหาข้อความซึ่งเกี่ยวกับความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนนและแนวทางการแก้ไข นำเสนอในรูปแบบของสโปดโฆษณาทางวิดีโอเทป โดยใช้การเร้าอารมณ์ให้เกิดความกลัว เพื่อการยอมรับการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมในการขับรถให้ปลอดภัยมากขึ้น
4. ประสิทธิภาพ หมายถึง การเปลี่ยนแปลงความรู้ ทักษะและความตั้งใจในการที่จะลงมือปฏิบัติ เพื่อหลีกเลี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน
5. ปัจจัยทางจิตวิทยา หมายถึง ทักษะที่มีต่อการขับรถเร็ว ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน การฝ่าฝืนกฎจราจร ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร ปทัสถานเกี่ยวกับกฎระเบียบจราจร แบบของบุคลิกภาพ และความเชื่อในตำแหน่งการควบคุม (Locus of Control)
 - 5.1 ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ หมายถึงจำนวนปีที่ขับรถยนต์มาแล้ว
 - 5.2 ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน หมายถึงในช่วงระยะเวลาที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลมานั้นเคยประสบอุบัติเหตุบ้างหรือไม่ ถ้าเคย เคยกี่ครั้ง
 - 5.3 ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร หมายถึงความบ่อยครั้งที่ฝ่าฝืนกฎจราจร
 - 5.4 ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร หมายถึงความบ่อยครั้งของพฤติกรรมต่าง ๆ กับตำรวจจราจร ถ้าทำผิดกฎจราจร

5.5 ปทัสถานเกี่ยวกับกฎระเบียบจรรยา หมายถึงความคิดเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความต่าง ๆ ที่กล่าวถึงความเชื่อต่าง ๆ ของคนไทยเกี่ยวกับกฎระเบียบจรรยา

5.6 แบบของบุคลิกภาพ หมายถึงลักษณะพฤติกรรมแสดงออกของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล แบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ

5.6.1 บุคลิกภาพแบบ A เป็นลักษณะของบุคคลที่ชอบการแข่งขัน ไม่ผิคนัด เร่งร้อน มีความเชื่อมั่นในตนเองสูง เชื่อความสามารถในการขับรถจึงมักชอบขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดทำงานหลาย ๆ อย่างในขณะเดียวกัน ทำงานรวดเร็วเก็บความรู้สึกได้

5.6.2 บุคลิกภาพแบบ B เป็นลักษณะของบุคคลที่ตรงกันข้ามกับบุคลิกภาพแบบ A

แบบของบุคลิกภาพในการวิจัยนี้วัดโดยแบบวัด Type A-Type Scale-Test ของ Bortner (Bortner. 1966 : 87 - 91)

5.7 ตำแหน่งในการควบคุม (Locus of Control) หมายถึงการที่ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลเชื่อว่าชีวิตของตนเองนั้นขึ้นอยู่กับกระทำของตนเอง หรือขึ้นกับสิ่งแวดล้อมที่ไม่อาจควบคุมได้ การเชื่ออำนาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

5.7.1 การควบคุมจากภายใน (Internal Locus of Control) เป็นความเชื่อของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ว่า สิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นนั้น เกิดมาจากการกระทำของตนเองไม่ว่าจะดีหรือไม่ดีก็ตาม โดยเฉพาะ ุบัติภัยที่เกิดขึ้นสามารถเป็นสิ่งที่ควบคุมได้

5.7.2 การควบคุมจากภายนอก (External Locus of Control) เป็นความเชื่อของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ว่าอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นนั้น ไม่ได้เกิดจากการกระทำของตนเอง หากแต่เกิดจากโชคเคราะห์ หรือดวงชะตากำหนด

6. ระดับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน หมายถึง ระดับความรู้ความเข้าใจในเรื่องของสาเหตุการเกิด และการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถยนต์บนท้องถนนรวม

ทั้งผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นติดตามมาจะส่งผลต่อเศรษฐกิจและสังคมทางครอบครัว และประเทศชาติ รวมถึงความสูญเสียชีวิตและสมรรถภาพร่างกาย

7. **ทัศนคติ** หมายถึง ความชอบหรือไม่ชอบ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับการเสี่ยง พฤติกรรมที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในขณะขับรถยนต์ เช่น หลีกเสี่ยง การขับรถเร็ว การดื่มสุราก่อนการขับรถยนต์

8. **ความตั้งใจ** หมายถึง ความมุ่งมั่นที่จะละเลิกหรือเสี่ยงพฤติกรรมที่มีโอกาสเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในขณะขับรถยนต์

9. **ปัจจัยด้านประชากรสังคม (Socio Demographic Factors)** หมายถึง คุณลักษณะ ส่วนตัวของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา สถานภาพการทำงานและรายได้

9.1 **สถานภาพสมรส** หมายถึงภาวะการแต่งงานของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลแบ่งออกเป็น โสด สมรส

9.2 **ระดับการศึกษา** หมายถึงวุฒิการศึกษาสูงสุดของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลแบ่งออกเป็นมัธยมศึกษาตอนปลาย (หรือปวช.) อนุปริญญา (ปวส.) ปริญญาตรีหรือสูงกว่า

9.3 **อาชีพ** หมายถึงลักษณะและประเภทของงานที่ประกอบในปัจจุบัน แบ่งออกเป็น กำลังศึกษา ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ เอกชน ค้าขาย

9.4 **รายได้** หมายถึงรายรับก่อนการหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในแต่ละเดือน อาจเป็นรายได้ประจำ เช่น เงินเดือน โบนัสหรือรายได้พิเศษ สามารถแบ่งได้เป็นช่วง ๆ คือ

- น้อยกว่า 5,000 บาทต่อเดือน
- 5,000 - 9,999 บาทต่อเดือน
- 10,000 - 19,999 บาทต่อเดือน
- 20,000 - 29,999 บาทต่อเดือน

โดยพิจารณาทั้งรายได้ของตัวเอง และรายได้ของพ่อแม่ หรือผู้ปกครองด้วย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เสนอแนะแนวทางการสร้างสาร เพื่อรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งสามารถนำไปเผยแพร่ผ่านสื่อโทรทัศน์หรือผ่านช่องทางอื่น ๆ ได้ ในโอกาสต่อไป
2. เพื่อกระตุ้นและปลูกจิตสำนึกให้ประชาชน และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเพื่อการปรับเปลี่ยนทัศนคติหรือพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุไปในทางที่ดีขึ้น
3. เพื่อสร้างความสนใจในบทบาทของการสื่อสารทางสังคมกับการรณรงค์เข้าถึงมวลชนเพื่อลดอุบัติเหตุชนิดอื่น ๆ ต่อไป