

บทที่ 1

บทนำ



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาประเทศในระยะเวลาที่ผ่านมา มีผลทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างคั่งเนื่อง มีการติดต่อสื่อสารและการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว ประชาชนที่อาศัยอยู่ในขมเมือง และประชาชนที่ประกอบอาชีพในภาคอุตสาหกรรมมีส่วนเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในวิถีการดำเนินชีวิต สภาพาสุขภาพ พฤติกรรมอนามัย และรูปแบบความต้องการบริการสาธารณสุขของประชาชนในประเทศโดยรวม ซึ่งจากการดำเนินงานพัฒนาสาธารณสุขที่ผ่านมทางทั้งทางด้านบริการ ส่งเสริมสุขภาพ ป้องกันโรค และฟื้นฟูสภาพ ได้ก่อให้เกิดผลดีต่อสุขภาพอนามัยที่สำคัญและชัดเจน คือ อายุคาดเฉลี่ยเมื่อแรกเกิด (Life expectancy at Birth) เพิ่มขึ้น อัตราการตาย (Crude death rate) ลดลง โรคติดต่อที่เป็นปัญหาร้ายแรงของไทยในอดีต เช่น ไข้ทรพิษ ได้ถูกกวาดล้างจนเกือบหมดสิ้นไป ส่วนโรคติดต่ออื่น ๆ เช่น คอติบ ไอกรน โปลิโอ ก็ลดลงอย่างมาก แต่ปัญหาสุขภาพอนามัยของคนไทยในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบไปตามสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่มีความสลับซับซ้อนมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดในด้านสภาพาสุขภาพอนามัย คือ ประชาชนตายเนื่องจากโรคไม่ติดต้อมีแนวโน้มที่สูงขึ้น เช่น โรคมะเร็ง โรคหัวใจและหลอดเลือด อุบัติเหตุ โรคเบาหวาน ความดัน โรคโลหิตจาง (กระทรวงสาธารณสุข, สำนักนโยบายและแผน, 2539)

โดยเฉพาะอุบัติเหตุ พบว่า อัตราการตายจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จาก 31.1 ต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ.2532 เป็น 61.5 ต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ.2538 ซึ่งเป็นสาเหตุการตายอันดับที่ 2 รองจากโรคหัวใจ และจากการพิจารณาถึงอัตราการบาดเจ็บและตายของประชากรอุบัติเหตุทุกประเภท พบว่า อุบัติเหตุจากรถเป็นสาเหตุสำคัญของการป่วยและตายของประชากรเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ การพลัดตกหกล้ม และอุบัติเหตุในการประกอบอาชีพ ในโรงงานอุตสาหกรรมตามลำดับ (กระทรวงสาธารณสุข, กรมการแพทย์, 2539)

อุบัติเหตุ (Accident) องค์การอนามัยโลก หรือ The World Health Organization (WHO) ได้ให้ความหมายว่า "An event, independent of the will of man, caused by a quickly action extraneous manifestation itself by injury to body or mine" และพจนานุกรม

ฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ. 2530 ให้ความหมายอุบัติเหตุว่า “เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด, ความบังเอิญเป็น” (กระทรวงสาธารณสุข, กรมการแพทย์, 2539)

จังหวัดภูเก็ต เป็นจังหวัดเล็ก ๆ เป็นจังหวัดเดียวที่มีพื้นที่แยกออกจากแผ่นดินใหญ่ ประกอบด้วยเกาะ 33 เกาะ มีพื้นที่ทั้งหมด 370.034 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 3 อำเภอ 17 ตำบล 102 หมู่บ้าน มีประชากรจำนวน 226,243 คน (สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2540) ในอดีตประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพอุตสาหกรรมเหมืองแร่ คิงกุกและเกษตรกรรม ต่อมาในปี พ.ศ.2529 จังหวัดภูเก็ตได้รับการส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว และได้รับการพัฒนาเรื่อยมาจนกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมระดับนานาชาติ มีชื่อเสียงระดับโลก ประชาชนจึงหันมาประกอบอาชีพในธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นอาชีพหลัก ส่งผลให้มีการเคลื่อนย้ายของประชากรเข้า-ออกเป็นจำนวนมากเพื่อประกอบอาชีพธุรกิจการท่องเที่ยว ค่าขายแรงงาน และมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติหลั่งไหลเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตเป็นจำนวนมาก และเพิ่มขึ้นจากจำนวน 2,094,661 คน ในปี พ.ศ.2536 เพิ่มขึ้นเป็น 4,502,033 คน ในปี พ.ศ.2540 (สำนักงานการท่องเที่ยวเขตภาคใต้, 2540)

จากการพัฒนาของธุรกิจการท่องเที่ยวทำให้จังหวัดภูเก็ตมีความหนาแน่นของประชากรสูงขึ้น ปริมาณชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นด้วย จากรายงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต พบว่า ปี พ.ศ.2540 มีจำนวนรถทั้งสิ้น 165,506 คัน เพิ่มขึ้นจากจำนวน 83,863 คัน ในปี พ.ศ.2533 ซึ่งประเภทของรถที่มีจำนวนมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 79.67 ของจำนวนรถทั้งหมด (สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต, 2534, 2540) การเพิ่มของจำนวนรถดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อปัญหาภาวะเป็นพิษทางสิ่งแวดล้อมและปัญหาทางด้านสุขภาพอนามัย โดยเฉพาะปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ตเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากที่เคยเกิดขึ้นประมาณ 10 คนต่อวันในปี พ.ศ.2528 เพิ่มขึ้นเป็น 25 คนต่อวันในปี พ.ศ.2533 และ 30 คนต่อวันในปี พ.ศ.2537 และอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรจากเฉลี่ย 4 คนต่อเดือนในปี พ.ศ.2528 เพิ่มขึ้นเป็น 8 คนต่อเดือนในปี พ.ศ.2531 และ 20 คนต่อเดือนในปี พ.ศ.2537 หรืออาจกล่าวได้ว่า ทุก ๆ 3 วัน จะมีคนตายจากอุบัติเหตุจราจรเท่ากับ 2 คน (สุวรรณา หล่อโลหการ และคณะ, 2538) นับเป็นการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์อย่างยิ่ง ทั้งนี้ เนื่องจากการเพิ่มของจำนวนรถทำให้ความหนาแน่นของการจราจรมีสูง จึงส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบกับความประมาทของผู้ขับขี่ที่ไม่ตระหนักและเอาใจใส่ต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งผู้ขับขี่รถ

ในจังหวัดภูเก็ตส่วนหนึ่งเป็นนักท่องเที่ยว อาจจะไม่มีความชำนาญในเส้นทางหรือไม่คุ้นเคยกับกฎจราจรในจังหวัดภูเก็ต จึงทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงขึ้นทุกปี ดังตาราง

ตาราง : สถิติอุบัติเหตุจราจรจังหวัดภูเก็ต เปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ. 2532-2540

พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ			จำนวนผู้เสียชีวิต		
	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	รวม	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	รวม
2532	541	5,214	5,755	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	161
2533	713	5,252	5,965	"	"	178
2534	642	3,680	6,328	"	"	166
2535	617	6,560	7,177	"	"	181
2536	635	6,615	7,253	"	"	192
2537	719	10,332	11,051	18	223	241
2538	639	10,275	10,914	28	184	212
2538	698	9,413	10,111	40	206	246
2540	532	9,346	9,878	46	189	235

แหล่งข้อมูล : สำนักงานตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต, 2537, 2540

จากตารางจะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ตมีจำนวนเพิ่มขึ้น จาก 5,755 ราย ในปี พ.ศ.2532 เป็น 11,051 ราย ในปี พ.ศ.2537 และลดลงเล็กน้อยเป็น 9,346 รายในปี พ.ศ.2540 และอัตราการตายก็สูงเช่นกัน คือ จาก 161 ราย ในปี พ.ศ.2532 เป็น 235 ราย ในปี พ.ศ.2540

หากพิจารณาจำนวนคนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า อุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ มีจำนวนเพิ่มขึ้นสูงกว่ารถยนต์ คือ ปี พ.ศ.2532 จำนวน 5,214 ราย คิดเป็นร้อยละ 90.60 ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด และเพิ่มขึ้นเป็น 9,346 ราย ในปี พ.ศ.2540 คิดเป็นร้อยละ 94.60 ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด ส่วนอัตราการตายอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ก็สูงกว่ารถยนต์เช่นกัน ใน ปี พ.ศ.2540 อัตราการตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เท่ากับ 189 ราย คิดเป็นร้อยละ 80.43 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด

ถ้าหาปริมาณการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ตนั้น จากการศึกษาของ ประภา นักรา พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ ร้อยละ 97.70 มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยพฤติกรรมเสี่ยงมากได้แก่ พุคคอกับรถคันอื่นขณะขับขี่ ร้อยละ 74.50 เมื่อมีธุระเร่งด่วนมากจะขับรถแซงซ้ายแซงขวาเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว ร้อยละ 64.00 ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยให้ที่นั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน ร้อยละ 61.80 และสวมเสื้อสีดำหรือสีเขียวขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน ร้อยละ 56.00 (ประภา นักรา, 2539)

อุบัติเหตุจากรถ นับเป็นปัญหาสำคัญของจังหวัดภูเก็ต และเป็นจังหวัดที่มีอัตราการป่วยและตายจากอุบัติเหตุจากรถสูงสุดใน 5 อันดับแรกของประเทศไทย โดยเฉพาะในปี พ.ศ.2535 จังหวัดภูเก็ตมีอัตราการป่วยของผู้ป่วยในจากอุบัติเหตุจากรถสูงสุด คือ 1026.99 ต่อประชากรแสนคน รองลงมาได้แก่จังหวัดนครนายก (933.76 ต่อประชากรแสนคน) จังหวัดสระบุรี (730.92 ต่อประชากรแสนคน) จังหวัดระยอง (726.00 ต่อประชากรแสนคน) และจังหวัดตราด (670.01 ต่อประชากรแสนคน) ตามลำดับ และมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุจากรถสูงเป็นอันดับที่ 2 รองจากจังหวัดชลบุรี คือ จังหวัดชลบุรี (72.67 ต่อประชากรแสนคน) จังหวัดภูเก็ต (64.18 ต่อประชากรแสนคน) จังหวัดสิงห์บุรี (63.68 ต่อประชากรแสนคน) จังหวัดระนอง (61.93 ต่อประชากรแสนคน) และจังหวัดระยอง (60.11 ต่อประชากรแสนคน) ตามลำดับ (ชไมพันธุ์ ตันติกาญณ์ และ กาญจนีย์ คำนาคแก้ว, 2537)

จากสถิติข้อมูลจำนวนอัตราการป่วยและอัตราการตายจากอุบัติเหตุจากรถของจังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวและยานพาหนะเพิ่มขึ้น ทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากรถสูงขึ้นด้วย จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจากรถก็เปรียบเสมือนโรค ๆ หนึ่งที่มีการแพร่ระบาดเหมือนโรคติดต่ออื่น ๆ ซึ่งปัจจุบันได้ก่อให้เกิดความเสียหาย ความสูญเสีย และปัญหาหลายด้านแก่จังหวัดภูเก็ต

1. ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ ในปีหนึ่ง ๆ จังหวัดภูเก็ตได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถอย่างมาก ทั้งทางด้านทรัพย์สิน รายได้ และการผลิตของผู้เสียชีวิตและพิการตลอดอายุขัย รวมทั้งส่งผลกระทบต่อบรรยากาศการท่องเที่ยวด้วย

จากรายงานสถิติค่าเสียหายของทรัพย์สินจากอุบัติเหตุจากรถของตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต พบว่า ปี พ.ศ.2538 เท่ากับ 19,407,947 บาท ปี พ.ศ.2539 เท่ากับ 10,555,000 บาท และ พ.ศ.2540 เท่ากับ 14,015,300 บาท (ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต : เอกสารอัดสำเนา) และหากพิจารณารายละเอียดด้านบุคคลของผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถแล้ว จากการศึกษาข้อมูลผู้ป่วยของ

สัมฤทธิ์ ศรีธำรงสวัสดิ์ และคณะ (2534) พบว่ากลุ่มอายุ 15-29 ปี เป็นกลุ่มที่ได้รับอุบัติเหตุจากรางสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 70 ของผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรางทั้งหมด ซึ่งเป็นวัยแรงงานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ และจากการศึกษาของสัมฤทธิ์ ศรีธำรงสวัสดิ์ และคณะเช่นกันยังพบว่า ในจำนวนผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจากราง ร้อยละ 75 เป็นชาวจังหวัดภูเก็ต ร้อยละ 20 เป็นชาวไทยต่างจังหวัดและร้อยละ 5 เป็นชาวต่างชาติ จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวก็ได้รับผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุจากรางเช่นกัน ทำให้นักท่องเที่ยวไม่มีความเชื่อมั่นในความปลอดภัย ส่งผลต่อภาพลักษณ์และบรรยากาศการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตเป็นอย่างยิ่ง

2. ปัญหาด้านสาธารณสุข อุบัติเหตุจากรางนอกจากจะเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมากแล้ว ยังเป็นปัญหาสำคัญทางด้านสาธารณสุขของจังหวัดภูเก็ตตามมาอีกด้วย

อัตราการครองเตียงของผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจากรางของจังหวัดภูเก็ตสูงเป็นอันดับ 2 รองจากการคลอด คือ การคลอดเท่ากับ 1,930.07 ต่อแสนประชากร ผู้ป่วยอุบัติเหตุจากรางเท่ากับ 1,031.29 ต่อแสนประชากร ซึ่งจะต้องใช้เตียงประมาณร้อยละ 30 สำหรับผู้ป่วยอุบัติเหตุจากราง และผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจากรางยังต้องใช้เวลาในการรักษาพยาบาลนานกว่าผู้ป่วยด้วยโรคอื่น ๆ ทั่วไป ทำให้เป็นภาระการดูแลของบุคลากรทางการแพทย์มากขึ้น ความเหน็ดเหนื่อยและความเครียดในการทำงานก็สูงขึ้นจนนำไปสู่การเกิดสมองไหลของบุคลากรทางการแพทย์สู่ภาคเอกชนสูงขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ตามมา ในแต่ละปีแพทย์และพยาบาลจะต้องรับผิดชอบดูแลผู้ป่วยเป็นจำนวนหลายพันคน ปี พ.ศ.2540 พบว่าอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรเท่ากับ 1 : 2,072 และพยาบาลวิชาชีพเท่ากับ 1 : 5,602 (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต , 2540)

3. ปัญหาสังคม เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรางขึ้น ผลที่ตามมาอย่างน้อยก็คือปัญหาการจากรางติดขัด ผู้ขับขี่ต้องเสียเวลานื่องจากรถติด โดยเฉพาะจังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่มีพื้นที่เป็นเกาะเล็ก ๆ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็จะส่งผลกระทบต่อปัญหาการจากรางติดขัดทันที และยังคงต้องเสียเวลาที่องร้องคดีความ จากรายงานของตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต พบว่า ปี พ.ศ.2538 มีคดีเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรางสูงถึง 1,009 คดี ปี พ.ศ.2539 มี 1,390 คดี และ ปี พ.ศ.2540 มี 949 คดี

นอกจากนี้ การบาดเจ็บที่ก่อให้เกิดความพิการยังเป็นปัญหาสำคัญกว่าการบาดเจ็บถึงตาย เพราะจะต้องได้รับการรักษาพยาบาล การฟื้นฟูสภาพร่างกาย การเลี้ยงดู ซึ่งต้องตกเป็นภาระแก่ครอบครัวและสังคม ส่งผลโดยตรงต่อการสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก

ด้วยสาเหตุที่จังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และมีจำนวนผู้ป่วย-ตายจากสาเหตุอุบัติเหตุจราจรสูง รวมถึงปัญหาและผลกระทบต่อด้านต่าง ๆ จากปัญหาอุบัติเหตุจราจรทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสาธารณสุข กระทรวงคมนาคมจึงได้เลือกจังหวัดภูเก็ตเป็นพื้นที่นำร่อง ดำเนินงานโครงการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยและการจัดระบบสารสนเทศด้านอุบัติเหตุจราจรทางถนน ภายใต้โครงการเงินกู้จากธนาคารโลกและธนาคารพัฒนาเอเซียเพื่อพัฒนาทางหลวง โดยว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาต่างชาติที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ทางด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร คือ SWE ROAD (Swedish National Road Consulting AB) และ AEC (Asian Engineering Consultants Corp.,Ltd.) ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ มกราคม 2540 - ธันวาคม 2542 ซึ่งมีโครงการในแต่ละสาขาดังนี้

1. โครงการวิเคราะห์และแก้ปัญหาจุดอันตรายบนถนนและทางหลวง
2. โครงการเพิ่มการตรวจตราด้านการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและตำรวจทางหลวงและการอบรมเทคนิคใหม่
3. โครงการฝึกอบรมด้านการจราจรสำหรับเด็กนักเรียน
4. โครงการตรวจสภาพยานพาหนะ
5. โครงการจัดระบบรายงานและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ
6. โครงการฝึกอบรมผู้ขับขี่
7. โครงการรณรงค์และประชาสัมพันธ์

จากแผนการดำเนินงาน โครงการนำร่องการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยและการจัดระบบสารสนเทศด้านอุบัติเหตุจราจร จะเห็นได้ว่ามีความพยายามที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้ครอบคลุมทุก ๆ ด้าน ทั้งทางด้าน การปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการจราจร (Engineering) การใช้มาตรการบังคับทางกฎหมาย (Enforcement) การให้ความรู้ (Education) และการรณรงค์ทางการสื่อสาร (Communication) ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาคือได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สำหรับนำไปประยุกต์ใช้แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่จังหวัดอื่นของประเทศไทยต่อไป

การศึกษากระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การดำเนินงานโครงการรณรงค์เพื่อการเปลี่ยนแปลงสังคมตามแนวคิดการตลาดเพื่อสังคม ซึ่งเป็นแนวคิดที่สำคัญในการออกแบบกลยุทธ์แผนรณรงค์เปลี่ยนแปลงสังคมเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสังคมในทิศทางและระดับที่สังคมต้องการ ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงด้านความคิด ความรู้ ตัก ทอดิกรรม หรือค่านิยม เพื่อเป็นพื้นฐานให้นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงในระดับโครงสร้างและหน้าที่ในระดับสังคมโดยรวม

การตลาดเพื่อสังคม (Social Marketing) ถือได้ว่าเป็นแนวคิดที่น่าสนใจที่จะทำการศึกษาเพราะเป็นทางเลือกหนึ่งในการพัฒนาสังคม เพื่อประโยชน์ของสมาชิกในสังคมเป็นหลัก ผู้วิจัยจึงเห็นสมควรศึกษาแนวคิดการตลาดเพื่อสังคมในกระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การดำเนินงานโครงการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานในจังหวัดภูเก็ต ซึ่งได้ดำเนินงานภายใต้โครงการนำร่องการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยและการจัดทำระบบสารสนเทศด้านอุบัติเหตุจากรถจักรยาน เพื่อศึกษาว่ามีการนำเอาแนวคิดการตลาดเพื่อสังคมมาประกอบกระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การสื่อสารโครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานในจังหวัดภูเก็ตหรือไม่ อย่างไร และแนวคิดใดที่มีประสิทธิภาพต่อกลยุทธ์การดำเนินงานที่สามารถเข้าถึงและได้รับการยอมรับจากกลุ่มเป้าหมาย ตลอดจนปัจจัยหรือเงื่อนไขทางสังคมที่ก่อให้เกิดการตลาดเพื่อสังคมที่มีประสิทธิภาพต่อการแก้ไขปัญหามอเตอร์ไซด์อุบัติเหตุ เพื่อนำผลการวิจัยไปพัฒนากระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การดำเนินงานโครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานให้มีประสิทธิภาพต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษากระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การสื่อสารโครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานในจังหวัดภูเก็ต
2. เพื่อศึกษานวัตกรรมการตลาดเพื่อสังคมในกระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การสื่อสารโครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานในจังหวัดภูเก็ต
3. เพื่อศึกษานวัตกรรมการตลาดเพื่อสังคมที่ส่งเสริมให้กลยุทธ์การสื่อสารโครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานสามารถเข้าถึงและได้รับการยอมรับจากกลุ่มเป้าหมายและปัจจัยที่ส่งเสริมให้การดำเนินงานสามารถเข้าถึงและได้รับการยอมรับ
4. เพื่อแสวงหานวัตทางการพัฒนากระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การดำเนินงานโครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานในจังหวัดภูเก็ตให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ปัญหำนำการวิจัย

1. มีกระบวนการวางแผนและกำหนดกลยุทธ์การสื่อสารเพื่อรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานในจังหวัดภูเก็ตด้านไหนบ้าง

2. กระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การสื่อสารเพื่อหวังปกป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ตมีการนำเอาแนวคิดการตลาดเพื่อสังคมมาใช้หรือไม่ อย่างไร

3. แนวคิดการตลาดเพื่อสังคมที่ส่งเสริมให้กลยุทธ์การสื่อสารเพื่อหวังปกป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ตสามารถเข้าถึงและได้รับการยอมรับจากกลุ่มเป้าหมายมีอะไรบ้าง และมีปัจจัยอะไรที่ส่งเสริมให้การดำเนินงานสามารถเข้าถึงและได้รับการยอมรับ

4. จะสามารถนำแนวคิดและกระบวนการวางแผนการตลาดเพื่อสังคมมาพัฒนากระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การดำเนินงานรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ตให้มีประสิทธิภาพได้อย่างไร

ขอบเขตการวิจัย

การวิจัย กลยุทธ์การสื่อสารเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางการจราจรในจังหวัดภูเก็ต ตามแนวคิดการตลาดเพื่อสังคมโครงการรณรงค์เปลี่ยนแปลงสังคมหรือโครงการสื่อสารเพื่อการพัฒนา เป็นการศึกษาแนวคิดการตลาดเพื่อสังคมในกระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การสื่อสารโครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต ภายใต้โครงการนำร่องการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยและการจัดทำระบบสารสนเทศด้านอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งดำเนินงานในจังหวัดภูเก็ต ระหว่าง พ.ศ. 2540 - 2541 เท่านั้น

นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

การตลาดเพื่อสังคม หมายถึง การออกแบบการสื่อสารเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การนำไปปฏิบัติและการควบคุม เพื่อให้ประชาชนเกิดการยอมรับแนวความคิด และนำไปปฏิบัติเพื่อลดจำนวนอัตราการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ รวมถึงการพิจารณาเรื่องการวางแผนสินค้า การวางราคา การสื่อสาร การจัดจำหน่ายและการวิจัยทางการตลาด

แนวคิดการตลาดเพื่อสังคม หมายถึง แนวคิดทางการตลาดในเชิงธุรกิจที่นำมาใช้ในกระบวนการวางแผนและกลยุทธ์การดำเนินงานโครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต

การตลาดเพื่อสังคมที่มีประสิทธิภาพ หมายถึง กฤษฎีการดำเนินงานโครงการ
รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถตามแนวคิดการตลาดเพื่อสังคมที่สามารถเข้าถึงและได้รับการยอมรับ
จากกลุ่มเป้าหมาย

ปัจจัยทางสังคม หมายถึง ปัจจัยที่ส่งเสริมให้การดำเนินงานการตลาดเพื่อสังคม
โครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถมีประสิทธิภาพ

กฤษฎีการสื่อสาร หมายถึง การสื่อสารเพื่อรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยทางการ
จรรยาในจังหวัดภูเก็ต

โครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถ หมายถึง โครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุ
จรรยาที่ดำเนินงานในจังหวัดภูเก็ตภายใต้โครงการนำร่อง การจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัย
และการจัดทำระบบสารสนเทศด้านความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจากรถบนถนน

อุบัติเหตุจากรถ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นขณะที่ใช้รถหรือใช้ถนน โดยไม่ได้
คาดล่วงหน้ามาก่อน อันอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ การตายและความเสียหายต่อทรัพย์สิน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลการวิจัย จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนากระบวนการวางแผนและกฤษฎีการดำเนินงานโครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ในจังหวัดภูเก็ตและพื้นที่อื่น
2. ผลการวิจัย จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนากระบวนการวางแผนและกฤษฎีการดำเนินงานโครงการสื่อสารเพื่อการพัฒนาหรือโครงการรณรงค์เปลี่ยนแปลงสังคม ในทิศทางและระดับที่สังคมต้องการ
3. ส่งเสริมการศึกษาวิจัยทางการตลาดเพื่อสังคม เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาแนวคิดหรือทฤษฎีทางด้านนิเทศศาสตร์พัฒนาการ