

พฤติกรรม "ดีมาแล้วซ้ำ" กับมาตรการการลงโทษที่เหมาะสม



นายพีรณัฐ ตันติจิตตานนท์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2551

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

"DRUNK DRIVING" BEHAVIOR AND THE OPTIMAL PUNISHMENT

Mr. Peeranat Tantichattanont

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Economics Program in Economics

Faculty of Economics

Chulalongkorn University

Academic Year 2008

Copyright of Chulalongkorn University

511049

หัวข้อวิทยานิพนธ์

พฤติกรรม "ดื่มแล้วขับ" กับมาตรการการลงโทษที่เหมาะสม

โดย

นายพีรณัฐ ตันติจิตตานนท์

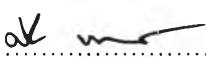
สาขาวิชา

เศรษฐศาสตร์

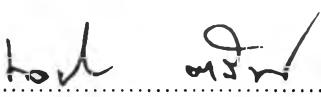
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

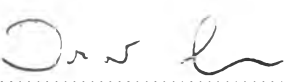
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วรเวศม์ สุวรรณระดา


คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นักศึกษานี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ



..... คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร. ตีรณ พงศ์มพัฒน์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. นวลน้อย ตีรรัตน์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วรเวศม์ สุวรรณระดา)


..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร. ศักดิ์สิทธิ์ ธนานิตยะอุดม)


..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ศาสตราจารย์ พ.ต.อ. พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว)

พีรณัฐ ดันดีจัตตานนท์ : พฤติกรรม “ดื่มแล้วขับ” กับมาตรการลงโทษที่เหมาะสม.
("Drunk Driving" Behavior and the Optimal Punishment)

อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผศ. ดร. วรเวศม์ สุวรรณระดา, 108 หน้า.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาถึงมาตรการการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรม “ดื่มแล้วขับ” ที่จะทำให้ความสูญเสียของทั้งสังคมน้อยที่สุด สำหรับมาตรการการลงโทษที่พิจารณาในที่นี้ ได้แก่ การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ และการกำหนดค่าปรับกับผู้ขับขี่ การศึกษานี้ใช้กรอบการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ โดยทำการสมมติพฤติกรรมของผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์ ตำรวจ และรัฐบาล ทั้งนี้ได้ใช้การรวบรวมข้อมูลและพารามิเตอร์จากแหล่งต่างๆ และนำมาสร้างสถานการณ์จำลอง (Simulation) เพื่อศึกษาและเสนอแนะแนวทางในการลดความสูญเสียจากพฤติกรรมดื่มแล้วขับดังกล่าว

ผลการศึกษาในเชิงทฤษฎี พบว่า (1) ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ดื่มแอลกอฮอล์จะพิจารณาต้นทุนของการดื่ม ซึ่งต้นทุนของการดื่มส่วนหนึ่งจะถูกกำหนดโดยความน่าจะเป็นที่จะถูกตำรวจจับ และการเสียค่าปรับ (2) การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์จะสามารถลดความสูญเสียได้มากกว่าการกำหนดค่าปรับ แต่การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์จะมีต้นทุนสูงกว่า (3) ในปัจจุบันตำรวจตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์น้อยกว่าที่ควรจะเป็น โดยจากการศึกษาเชิงทฤษฎีตำรวจควรตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเขตกรุงเทพมหานคร 11 ด้านต่ออาทิตย์ (4) การกำหนดค่าปรับในปัจจุบันยังอยู่ในระดับต่ำ จากการศึกษาเชิงทฤษฎีระดับค่าปรับที่เหมาะสม คือ 22,500 บาท (5) หากรัฐบาลให้งบประมาณสนับสนุนกับตำรวจ ตำรวจจะสามารถตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้มากขึ้น และการให้งบประมาณสนับสนุนโดยให้เป็นส่วนแบ่งของค่าปรับ รัฐบาลจะใช้งบประมาณน้อยกว่าการให้งบประมาณสนับสนุนแบบอื่น

สำหรับผลการศึกษาในเชิงประจักษ์ ได้ทำแบบสอบถามกับผู้ที่มีพฤติกรรมดื่มแล้วขับและถูกจับกุมประพฤติ เพื่อทดสอบสมมติฐานที่ว่ามาตรการการลงโทษจะมีผลในการลดพฤติกรรมดื่มแล้วขับหรือไม่ และวิเคราะห์ด้วยวิธีการทางเศรษฐมิติพบว่า การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น และการกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้นจะสามารถลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับได้อย่างมีนัยสำคัญ

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์.....
ปีการศึกษา 2551.....

ลายมือชื่อนิสิต.....
ลายมือชื่ออ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....

4985571029 : MAJOR ECONOMICS

KEYWORDS : OPTIMAL PUNISHMENT / DRUNK DRIVER/ FINES/ SURVEILLANCE POINTS/

PEERANAT TANTICHATTANONT : "DRUNK DRIVING" BEHAVIOR AND THE OPTIMAL PUNISHMENT. ADVISOR : ASST.PROF. WORAWET SUWANRADA,Ph.D., , 108 pp.

This dissertation aims to study, by means of economic framework, the optimal numbers of surveillance points and the rate of fines on drunk drivers of which could decrease social loss from "drunk driving" behavior. We consider the model, which assumes that drunk drivers response to the setting of surveillance points and the level of fine rate. The police finance the expenses for setting the surveillance points from the fines and/or subsidy from the government. We collected data and parameters from various sources to investigate and provide implications for policy makers to reduce the accidents throughout our simulation analysis.

Our findings show that; Firstly, drunk driver decision to consume alcohol is based on the cost of drinking which is comprised of probability charged and fines. Secondly, the surveillance points reduce the accidental losses more than fines do but the cost of the surveillance points is higher. Thirdly, nowadays the number of surveillance points and fine rate are too low actually so that surveillance points in Bangkok could be 11 points per week as well as the optimal fine rate is Baht 22,500. Finally, police can set more surveillance points from government subsidy. By increasing fine rate allocation to police government spend the lowest expenditure, compare with lump-sum subsidy and proportion in police expenditure

In addition we make questionnaire with the drivers who were arrested in "drunk driving" behavior to confirm the fact that the increase of surveillance points and fine rate could reduce drunk driving behavior statistically.

Field of Study : Economics.....

Student's Signature Peeranat Tantichattanont

Academic Year: 2008.....

Advisor's Signature Worawet Suwanrada

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี เนื่องจากได้รับความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก อาจารย์วราเวศม์ สุวรรณระดา อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ายิ่งในการให้คำปรึกษาและให้ข้อเสนอแนะ ตลอดจนข้อคิดเห็นที่ดีมี ประโยชน์หลายๆด้านในเชิงวิชาการอย่างเต็มที่ รวมทั้งเสนอแนะบทความและเอกสารที่มี ประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอาจารย์นวน้อย ตริรัตน์ ประธานสอบวิทยานิพนธ์และ อาจารย์วิชาเศรษฐศาสตร์สาขาการคลังสาธารณะ ผู้ที่จุดประกายให้ผมชอบและสนใจวิชา เศรษฐศาสตร์การคลังสาธารณะ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้ผมสนใจที่จะทำวิทยานิพนธ์นี้ ขอกราบ ขอบพระคุณศ. พ.ต.อ.พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว กรรมการสอบวิทยานิพนธ์และอาจารย์โรงเรียนนาย ร้อยตำรวจ ที่ให้ข้อเสนอแนะที่ดีและมีประโยชน์ และให้มุมมองด้านการจัดการจราจรต่างๆ ขอ กราบขอบพระคุณ อาจารย์ศักดิ์สิทธิ์ ธานิตยะอุดม กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ที่สละเวลาอันมีค่า ให้คำปรึกษาและให้ข้อเสนอแนะและ ให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผมอย่างมากในการทำงานวิจัยเชิง ทฤษฎี และขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านที่ได้สอนและประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้แก่ ผู้เขียน และคอยแนะนำสิ่งที่มีประโยชน์ให้กับผู้เขียนเสมอมา

ผู้เขียนขอขอบคุณ พ.ต.อ. สงคราม เสริมพักตร์ ที่ให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่อง การตรวจจับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ และให้คำแนะนำดีๆในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และ ขอขอบคุณมูลนิธิเมาไม่ขับที่ให้ความช่วยเหลือในการติดต่อประสานงานกรมคุมประพฤติในการ เก็บข้อมูล และขอขอบคุณสำนักงานกรมคุมประพฤติประจำศาลแขวงพระนครเหนือที่ให้ความ อนุเคราะห์และช่วยเหลือในการเก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นอย่างดี

ขอขอบคุณเพื่อนๆทุกคนที่คอยถามไถ่ และคอยเป็นกำลังใจรวมถึงให้คำปรึกษาและให้ ข้อคิดเห็นที่ดีอย่างมากมาย

ที่สำคัญ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณครอบครัวของผู้เขียนทุกคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งคุณ พ่อ คุณแม่ ที่คอยเป็นห่วงเป็นใย ให้กำลังใจและสนับสนุนทางการศึกษาที่ดีให้กับผู้เขียนตลอดมา

หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.1.1 สถานการณ์การดื่มแล้วขับในประเทศไทย.....	1
1.1.2 สถานการณ์การดื่มสุราในประเทศไทย.....	2
1.1.3 มาตรการในการลดการบริโภคสุรา.....	5
1.1.4 มาตรการในการลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ.....	7
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	10
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	10
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	10
1.5 ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลงานวิจัย.....	10
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	11
2.1 แนวคิดและทฤษฎี.....	11
2.1.1 ความไม่แน่นอน (Uncertainty).....	11
2.1.2 การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement).....	12
2.1.3 ระดับการลงโทษที่เหมาะสม (The optimal punishment).....	14
2.2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	15
2.2.1 งานศึกษาที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถที่เกิดจากผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราในประเทศไทย.....	15
2.2.2 งานศึกษาที่เกี่ยวกับบทลงโทษ.....	16
2.2.3 งานศึกษาที่เกี่ยวกับบทลงโทษในเรื่องดื่มแล้วขับ.....	19

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	23
3.1 การศึกษาเชิงทฤษฎี.....	23
3.1.1 ข้อสมมติและสมมติฐานในการศึกษา.....	23
3.1.2 แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา.....	23
3.1.3 ค่าพารามิเตอร์ที่ใช้ในการศึกษา และแหล่งที่มาของข้อมูล.....	38
3.2 การศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อทดสอบสมมติฐาน.....	41
3.2.1 ประชากร.....	41
3.2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	41
3.2.3 การออกแบบสอบถาม.....	41
3.2.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์.....	41
บทที่ 4 ผลการศึกษาเชิงทฤษฎี.....	44
4.1 ผลของการบังคับใช้กฎหมายกับปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์.....	44
4.2 ระดับการลงโทษที่เหมาะสม.....	46
4.2.1 จำนวนด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เหมาะสมภายใต้งบประมาณที่จำกัด.....	47
4.2.2 จำนวนด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เหมาะสมเมื่อได้รับงบประมาณสนับสนุน โดยรัฐบาล.....	56
4.2.3 ระดับการลงโทษที่เหมาะสมภายใต้ข้อจำกัด.....	59
บทที่ 5 ผลการศึกษาเชิงประจักษ์.....	61
5.1 ลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	61
5.1.1 ข้อมูลทั่วไป.....	61
5.1.2 ข้อมูลด้านการดื่มสุรา.....	67
5.1.3 ทศนคติของผู้ขับรถที่ดื่มสุราต่อการโฆษณาณรงค์ประชาสัมพันธ์.....	68
5.1.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดค่าปรับ และการตั้งด่านของตำรวจ.....	69
5.2 การวิเคราะห์ปัจจัยกำหนดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ.....	74
5.2.1 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเมื่อเพิ่มการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์.....	74
5.2.2 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเมื่อเพิ่มค่าปรับ.....	77
บทที่ 6 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	81
6.1 สรุปผลการศึกษา.....	81
6.2 ข้อเสนอแนะ.....	82

รายการอ้างอิง.....	83
ภาคผนวก.....	86
ภาคผนวก ก.....	87
ภาคผนวก ข.....	90
ภาคผนวก ค.....	94
ภาคผนวก ง.....	102
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	108

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.1	แสดงสถิติอุบัติเหตุจากรทางบกที่วราชาอาณาจักรปี พ.ศ. 2545 ถึง 2550.....	1
1.2	แสดงร้อยละของผู้ที่มีอายุ 11 ปีขึ้นไปที่ดื่มสุรา จำแนกตามการขับรถขณะมี เมา.....	2
3.1	แสดงตารางสรุปสมการที่ใช้วิเคราะห์ผลการศึกษาและคำอธิบาย.....	35
3.2	แสดงค่าพารามิเตอร์ที่ใช้ในการศึกษา และแหล่งที่มาของข้อมูล.....	38
3.3	แสดงตัวแปร คำอธิบาย และการลงข้อมูล.....	43
4.1	แสดงการเปรียบเทียบมูลค่าความเสียหายภายใต้การกำหนดค่าปรับในปัจจุบัน และจากการศึกษาตามทฤษฎี.....	60
5.1	แสดงจำนวนผู้เลิกพฤติกรรมการดื่มแล้วขับเมื่อกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้น.....	70
5.2	แสดงจำนวนผู้เลิกพฤติกรรมการดื่มแล้วขับเมื่อมีการตั้งด่านตรวจวัด แอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น.....	74
5.3	แสดงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเมื่อเพิ่มการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์.....	79
5.4	แสดงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเมื่อเพิ่มค่าปรับ.....	80
ก.1	แสดงอัตรากำหนด BAC ของผู้ขับขี่ในประเทศต่างๆ.....	88
ก.2	แสดงการเปรียบเทียบกฎหมาย "เมาแล้วขับ" ของประเทศต่างๆ.....	89
ค.1	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับทุกคนในสังคม เท่ากัน (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.5 ถึงภาพที่ 4.9).....	95
ค.2	แสดงมูลค่าความเสียหายของประชาชนที่ลดลง (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.10).....	96
ค.3	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับประชาชน และ ตำรวจไม่เท่ากัน (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.11).....	97
ค.4	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับประชาชน และผู้ขับ รถที่ดื่มสุรา (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.12).....	97
ค.5	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับแต่ละคนไม่เท่ากัน (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.13).....	98

ตารางที่	๗ หน้า
ค.6	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับแต่ละคนไม่เท่ากัน (ต่อ) (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.13)..... 98
ค.7	แสดงจำนวนด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่ตำรวจสามารถตั้งด่านได้ เมื่อได้ส่วนแบ่งค่าปรับเพิ่มขึ้น กรณีใช้เงินจนหมด (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.14)..... 99
ค.8	แสดงงบประมาณที่รัฐบาลใช้ในการสนับสนุนการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ มูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น และมูลค่าความเสียหายที่ลดลงจากการตั้งด่าน (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.15 ถึงภาพที่ 4.17)..... 100

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า	
1.1	แสดงสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ที่เมาสุรารต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด....	2
1.2	แสดงความถี่ในการดื่มสุรา.....	3
1.3	แสดงปริมาณรวมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (หน่วย: พันลิตร).....	4
1.4	แสดงรายได้จากการเก็บภาษีสุรา และภาษีเบียร์ตามปีงบประมาณ (หน่วย: ล้านบาท).....	4
3.1	แสดงผลของการบังคับใช้กฎหมาย.....	36
3.2	แสดงการหาระดับการลงโทษที่เหมาะสม.....	37
4.1	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับทุกคนในสังคมเท่ากัน.....	44
4.2	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับประชาชน และตำรวจ.....	45
4.3	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับประชาชน และผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์.....	46
4.4	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับแต่ละคนในสังคมไม่เท่ากัน.....	46
4.5	แสดงมูลค่าความเสียหายของประชาชน ต้นทุนในการตั้งด่านของตำรวจ และค่าปรับ.....	48
4.6	แสดงมูลค่าความเสียหายที่ลดลง เมื่อเพิ่มการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์.....	49
4.7	แสดงมูลค่าความเสียหายของสังคม กรณีความเสียหายของสังคม คือความเสียหายของประชาชน และต้นทุนในการตั้งด่านของตำรวจ.....	49
4.8	แสดงมูลค่าความเสียหายของสังคม กรณีความเสียหายของสังคม คือความเสียหายของประชาชน และค่าปรับที่ผู้ขับรถต้องเสีย.....	50
4.9	แสดงมูลค่าความเสียหายของสังคม กรณีความเสียหายของสังคม คือความเสียหายของประชาชน ต้นทุนในการตั้งด่านของตำรวจ และค่าปรับที่ผู้ขับรถต้องเสีย.....	51
4.10	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคมในกรณีต่างๆ.....	51

ภาพที่	ฐ หน้า
4.11	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับประชาชน และ ตำรวจ..... 53
4.12	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับประชาชน และผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์..... 54
4.13	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับแต่ละคนไม่เท่ากัน.. 55
4.14	แสดงความสัมพันธ์ของการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์กับจำนวนด่านตรวจวัด แอลกอฮอล์ที่สามารถตั้งได้ทั้งหมด..... 56
4.15	แสดงความเสียหายของทั้งสังคมกรณีรัฐบาลให้งบประมาณสนับสนุนกับตำรวจ. 57
4.16	แสดงการเปรียบเทียบงบประมาณสนับสนุนที่รัฐบาลให้กับตำรวจ..... 58
4.17	แสดงการเปรียบเทียบต้นทุน ผลได้ของการให้งบประมาณสนับสนุนกับมูลค่า ความเสียหายที่ลดลง..... 58
4.18	แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม..... 59
5.1	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามเพศ..... 61
5.2	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามอายุ..... 62
5.3	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการศึกษา..... 62
5.4	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามอาชีพ..... 63
5.5	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามรายได้..... 63
5.6	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามจำนวนปีที่ขับที่รถ..... 64
5.7	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขับรถก่อน การดื่มสุรา..... 64
5.8	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขับรถหลัง การดื่มสุรา..... 65
5.9	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามจำนวนครั้งที่เข้ามารับการอบรมที่ กรมคุมความประพฤติ..... 65
5.10	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ จรรยาที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุราในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา..... 66
5.11	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมภาย หลังจากการเกิดอุบัติเหตุจรรยา..... 66
5.12	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการดื่มสุรา..... 67

ภาพที่		หน้า
5.13	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความถี่ในการดื่มแล้วขับ.....	67
5.14	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ต่อปริมาณการดื่ม สถานที่ดื่ม และการตัดสินใจเปลี่ยนไปใช้บริการรถสาธารณะ.....	68
5.15	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ.....	68
5.16	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความคิดเห็นต่อการกำหนดค่าปรับเพิ่มขึ้นในระดับต่างๆ.....	69
5.17	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อปริมาณการดื่ม สถานที่ดื่ม และการตัดสินใจเปลี่ยนไปใช้บริการรถสาธารณะ.....	71
5.18	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ.....	72
5.19	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความคิดเห็นต่อการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้น.....	73