



รายงานการศึกษา

เรื่อง การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการ
แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตเทศบาลตำบลเตีต
อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร

จัดทำโดย

นายวรุฒิ พละบุตร
รหัสประจำตัวนักศึกษา 17

เอกสารฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาอบรม
หลักสูตร นักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 15
ระหว่างวันที่ 7 มกราคม - 5 เมษายน 2562
ปีงบประมาณ 2562

สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

คำนำ

เอกสารการศึกษาฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 15 สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย วิทยาเขตปทุมธานี ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการวิจัยการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตเทศบาลตำบลเด็ด อำเภอมะนังยโสธร จังหวัดยโสธร เพื่อให้ทราบถึงระดับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พร้อมทั้งนำผลการศึกษาเสนอต่อหน่วยงานต้นสังกัด คือ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดยโสธร เพื่อใช้เป็นข้อมูล แนวทางในการขยายผลการศึกษาไปยังศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนท้องถิ่นอื่นในพื้นที่รับผิดชอบในการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ต่อไป

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ คณะกรรมการที่ปรึกษา ตลอดจนคณะผู้บริหารวิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย วิทยาเขตปทุมธานี ผู้อำนวยการและคณะเจ้าหน้าที่โครงการนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 15 ที่ให้ความรู้ แนะนำ ขอขอบคุณอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในสังกัดศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเทศบาลตำบลเด็ด อำเภอมะนังยโสธร จังหวัดยโสธร ที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้และที่ให้ความกรุณาในการจัดเก็บแบบสอบถามซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการจัดทำงานวิจัย

วรุณี พละบุตร
มีนาคม 2562

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษานี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาจาก ผศ.ดร.กังสดาล เชาววิวัฒน์กุล อาจารย์ที่ปรึกษา นักศึกษาหลักสูตรนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 15 ที่กรุณาให้คำแนะนำ คำปรึกษา และชี้แนะแนวทางครั้งนี้ด้วยดี ทำให้รายงานการศึกษานี้สำเร็จได้อย่างสมบูรณ์

ผู้วิจัย ขอขอบพระคุณคณะกรรมการที่ปรึกษา คณะผู้บริหารวิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยวิทยาเขตปทุมธานี ผู้อำนวยการโครงการ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่กรุณาเอื้อเฟื้อข้อมูล และนักวิชาการทุกท่านที่ผู้ศึกษาวิจัยได้นำผลงานมาอ้างอิงประกอบการศึกษา

ขอขอบพระคุณอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในสังกัดศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเทศบาลตำบลเด็ด อำเภอมืองยโสธร จังหวัดยโสธร ที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ และที่ให้ความกรุณาในการจัดเก็บแบบสอบถามซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการจัดทำงานวิจัย

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานการศึกษานี้ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตเทศบาลตำบลเด็ด อำเภอมืองยโสธร จังหวัดยโสธร หรืออาจใช้เป็นแนวทางในการวิจัยต่อไป คุณความดีอันใดที่เกิดจากการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยขอมอบแต่บิดา มารดา คณาจารย์ และผู้ที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนผู้วิจัยด้วยดีตลอดมา

วรวิฑูมิ พละบุตร

มีนาคม 2562

บทสรุปผู้บริหาร

การศึกษาวิจัย เรื่อง การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตเทศบาลตำบลเดิด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร โดยมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 2) เพื่อศึกษาปัจจัยเหตุที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 3) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ในการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในเขตเทศบาลตำบลเดิด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร จำนวน 67 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ใช้ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ใช้สถิติ t-test ในการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของกลุ่ม 2 กลุ่ม และใช้สถิติ F-test ในการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยที่มากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป

ผลการศึกษาพบว่า

1. อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับปานกลาง
2. อายุ ระดับการศึกษา การประกอบอาชีพ รายได้ การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน และความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ไม่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ส่วนระยะเวลาการเป็นอาสาสมัคร การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ และการได้รับสนับสนุนด้านสังคม มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
3. ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่เกิดจากการขาดความร่วมมือจากประชาชนในชุมชน ประชาชนไม่ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และการขาดการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่กับชุมชน
4. แนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่ชุมชน ได้แก่ การส่งเสริมให้ประชาชนในชุมชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน การรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนให้กับประชาชนอย่างต่อเนื่อง และการส่งเสริมความร่วมมือและการประสานงานระหว่าง อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ประชาชนในชุมชน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน อย่างต่อเนื่อง

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทสรุปผู้บริหาร	ค
สารบัญ	(1)
สารบัญตาราง	(3)
สารบัญแผนภูมิ	(5)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 หัวข้อการวิจัยและปัญหาการวิจัย	1
1.2 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
2.1 แนวคิด ทฤษฎีการมีส่วนร่วม	5
2.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน	10
2.3 แนวความคิด แผนและนโยบาย กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)	12
2.4 แนวคิด เกี่ยวกับวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (5 Es)	18
2.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	19
บทที่ 3 กรอบแนวคิดและวิธีการดำเนินการวิจัย	22
3.1 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาวิจัย	22
3.2 สมมติฐานที่ใช้ในการศึกษาวิจัย	23
3.3 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ	24
3.4 ประชากรในการวิจัย	25
3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล	26
3.6 การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ	28

	หน้า
บทที่ 3 (ต่อ)	
3.7 การเก็บรวบรวมข้อมูล	28
3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล	29
3.9 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	29
บทที่ 4 ผลการศึกษา	30
4.1 ลักษณะปัจจัยภูมิหลังของประชากร	31
4.2 การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	33
4.3 การรับรู้ข่าวสาร	37
4.4 ความรู้ ความเข้าใจ	38
4.5 ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม	40
4.6 การทดสอบสมมติฐาน	42
4.7 ความคิดเห็น ปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะ	50
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	52
5.1 สรุปผลการศึกษา	52
5.2 อภิปรายผล	55
5.3 ข้อเสนอแนะ	57
บรรณานุกรม	59
ภาคผนวก	62
ประวัติผู้ศึกษาวิจัย	74

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 แสดงลักษณะปัจจัยภูมิหลังของประชากร	32
4.2 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	33
4.3 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการมีส่วนร่วมด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน	34
4.4 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการมีส่วนร่วมด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน	35
4.5 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการมีส่วนร่วมด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย	36
4.6 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	38
4.7 แสดงรายละเอียดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	39
4.8 แสดงรายละเอียดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)	40
4.9 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการได้รับสนับสนุน	40
4.10 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ	41
4.11 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการได้รับสนับสนุนด้านสังคม	42
4.12 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างอายุกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	43
4.13 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างระดับการศึกษากับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	43
4.14 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยระหว่างอาชีพกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	44
4.15 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามการประกอบอาชีพ	44
4.16 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างรายได้กับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	45
4.17 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	45
4.18 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยระหว่างระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	46

ตารางที่	หน้า
4.19 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามระยะเวลาการเป็นอาสาสมัคร	46
4.20 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างการรับข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	47
4.21 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	48
4.22 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	48
4.23 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยระหว่างการได้รับสนับสนุนด้านวัตถุกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	49
4.24 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามการได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ	49
4.25 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยระหว่างการได้รับสนับสนุนด้านสังคมกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	50
4.26 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามการได้รับสนับสนุนด้านสังคม	50

(5)

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
3.1 แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย	23

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หัวข้อการวิจัย/ปัญหาการวิจัย

1.1.1 หัวข้อการวิจัย : การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตเทศบาลตำบลเต็ต อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร

1.1.2 โจทย์การวิจัย : อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างไร

1.2 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาที่ส่งผลทั้งทางตรง และทางอ้อมต่อสังคมไทย อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิต บาดเจ็บและพิการของประชากรไทย ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วตามความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เป็นสาเหตุการเสียชีวิตสูงอันดับที่สองรองจากปัญหาเรื่องโรคหัวใจของประชาชนคนไทย แต่ในหลายๆจังหวัดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการสูญเสียชีวิตมากเป็นอันดับหนึ่ง และหากการพิจารณาผู้ที่ประสบอุบัติเหตุที่มีอายุน้อยกว่า 40 ปี ซึ่งอยู่ในวัยของการสร้างตัว สร้างครอบครัว สร้างสังคม จึงเป็นเหตุให้สูญเสียโอกาสและเวลาในการสร้างผลผลิต (Potential Years Of Life Lost) ของชาติอย่างมากมายมหาศาล และผลกระทบที่เกิดตามมาภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ มีทั้งในด้านแง่ของจิตใจของครอบครัวผู้สูญเสีย ด้านสาธารณสุข ด้านสังคม ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐกิจ และอีกมากมายเหลือคณานับ อุบัติเหตุทางถนนนับว่าเป็นปัญหาของประเทศกำลังพัฒนาทั่วไป ซึ่งมีใช่เพียงประเทศไทยเท่านั้น จึงมีผู้สรุปว่านี่คืออาการของ “โรคแห่งการพัฒนา” โรคซึ่งเกิดจากการพัฒนา เพราะการมุ่งเน้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเร่งผลิตรายได้ด้านอุตสาหกรรมในทุกด้านเพื่อให้เกิดการบริโภค เมื่อเกิดการบริโภคก็จะให้ก่อเกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆตามไปด้วย รถยนต์ก็เป็นผลผลิตอย่างหนึ่งในภาคอุตสาหกรรม ที่เป็นปัจจัยหลักที่ช่วยให้เกิดการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และรถยนต์เองก็ได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของคนเราอย่างมีอาจหลีกเลี่ยงได้ ทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ดังสถิติของจำนวนรถใหม่ที่จะจดทะเบียนเมื่อปี พ.ศ.2560 รวมรถทุกประเภท 2,972,682 คัน ซึ่งในปี พ.ศ.2559 มีจำนวนรถใหม่ที่จะจดทะเบียน รวมรถทุกประเภท 2,875,336 คัน (ที่มา : รายงานประจำปี 2560 กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม) เมื่อจำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้น และการขยายตัวทางด้านสาธารณสุขขั้นพื้นฐาน คือ ถนนมีการก่อสร้างมากยิ่งขึ้น โดยปริมาณถนนทุกประเภทที่มีอยู่ในประเทศไทย ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ.2544 มีความยาวรวมกัน 227,940 กิโลเมตร (ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม) และการใช้รถใช้ถนนมาก

ยิ่งขึ้นตามอัตราการเพิ่มของจำนวนประชากร จึงทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นตามไปด้วย เฉพาะในปี พ.ศ.2558 (ข้อมูลรวมทั้งประเทศ) มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 19,480 คน (ที่มา : รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี 2557-2558) คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 93,504 ล้านบาท คิดค่าสูญเสียตามแนวทางการประเมินของสถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย(TDRI) ผู้เสียชีวิต 1 คน ต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณ 4,800,000 บาท (อ้างถึงใน 1 ขวบปี ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ให้อะไรกับประชาชน , 2547 ; 12) ในส่วนของจังหวัดยโสธร เฉพาะในปี พ.ศ.2560 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 150 คน หากคิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจเท่ากับ 720,000,000 บาท (ที่มา : ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากข้อมูลบูรณาการ 3 ฐาน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดยโสธร) และจากการวิเคราะห์ข้อมูลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สำนักนายกรัฐมนตรี อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจะเพิ่มขึ้นก็เปอร์เซ็นต์ในแต่ละปี คิดจากตัวแปร 3 ตัวแปรหลักมาใช้ในการวิเคราะห์ความน่าจะเป็น คือ การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ ความยาวของถนน และการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร จึงทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจะเพิ่มสูงขึ้นในทุกปี เพราะว่าตัวแปรทั้ง 3 มีอัตราการเพิ่มขึ้นทุกปี

จากสภาพการณ์ความรุนแรงและการสูญเสียดังกล่าวซึ่งไม่มีแนวโน้มที่จะลดลง และในหลายรัฐบาลที่ผ่านมา ก็มีมาตรการต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แต่การบูรณาการความร่วมมือในการทำงานเพื่อลดปัญหาดังกล่าวยังขาดความชัดเจน และรัฐบาลได้มีการวางแผนโดยกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จึงมีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 33/2546 เรื่องจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2546 โดยมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรีเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ ซึ่งแนวความคิดในการจัดตั้งคือการบูรณาการการทำงานจากหลายด้าน ประกอบด้วยด้านผู้เชี่ยวชาญฝ่ายวิชาการ ด้านกลั่นกรองยุทธศาสตร์และด้านการจัดทำยุทธศาสตร์ โดยแต่งตั้งคณะกรรมการจากหลายส่วนราชการที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน เช่นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย ฯลฯ และได้กำหนดวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยมีคำย่อว่า “ 5 Es ” โดยแบ่งออกเป็นยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย(Enforcement) , ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) , ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service) , ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education , Public Relation & Participation) และด้านการประเมินผล และพัฒนาระบบข้อมูล (Evaluation)

ตามแนวคิดยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education , Public Relation & Participation) จึงเป็นแนวทางในการสร้างเครือข่ายในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา ดังเช่น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ได้มีโครงการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) และชุมชนร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ เพื่อให้อาสาสมัครในชุมชนมีส่วนร่วมในการณรงค์และหาแนวทางป้องกันเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ท้องถิ่นของตน ซึ่งในส่วนของจังหวัดได้แต่งตั้งให้ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัย

ทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) มีหน้าที่ อำนาจการวางแผนการปฏิบัติงาน และบูรณาการหน่วยงานต่างๆและเครือข่ายภาคเอกชน อาสาสมัคร ในการมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัด

ผู้ศึกษาในฐานะที่เป็นเจ้าหน้าที่ในสังกัดสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดยโสธร กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และได้รับคำสั่งมอบหมาย หน้าที่ในการปฏิบัติงานผู้ช่วยเลขานุการสำนักงานศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ยโสธร จึงมีความสนใจที่จะศึกษาการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) และ ปัจจัยที่ทำให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) มีส่วนร่วมเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาและ จูงใจให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มากขึ้น

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3.1 เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

1.3.2 เพื่อศึกษาปัจจัยด้านภูมิหลัง ปัจจัยด้านการรับรู้ข่าวสาร ปัจจัยด้านความรู้ ความเข้าใจ และปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคมที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัย ฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

1.3.3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่าย พลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามปัจจัยด้านภูมิหลัง ปัจจัยด้านการ รับรู้ข่าวสาร ปัจจัยด้านความรู้ ความเข้าใจ และปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม

1.3.4 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ในการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่าย พลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านแนวคิด

ทำการศึกษาด้านแนวคิดของการมีส่วนร่วม ต่อยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ทางถนน 5 ด้าน (5 Es) คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการบริการ ทางการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ด้านการประเมินผลและ พัฒนาระบบข้อมูล โดยทำการศึกษาตัวแปรปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัย ฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งประกอบด้วย ปัจจัยภูมิหลัง ได้แก่ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมและระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกัน ภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ปัจจัยด้านการรับรู้ข่าวสารและความรู้ ได้แก่ การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ อุบัติเหตุทางถนน ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน และความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ บทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) และปัจจัยด้านการจูงใจ ได้แก่ การ ได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ และการได้รับสนับสนุนด้านสังคม

1.4.2 ขอบเขตด้านเวลาในการศึกษา

ผู้วิจัยจะเริ่มเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในช่วงเดือนเดือนมกราคม พ.ศ.2562 และในส่วนของ การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามจากกลุ่มตัวอย่างจะเริ่มต้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ.2562

1.4.3 ขอบเขตด้านหน่วยประชากรและพื้นที่ในการศึกษา

ขอบเขตด้านหน่วยประชากรในการศึกษา ที่ผู้วิจัยจะได้ทำการศึกษา คือ ทำการศึกษาอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) เฉพาะในเขตเทศบาลตำบลเดิด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ได้รับทราบถึงระดับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

1.5.2 ได้รับทราบถึงปัจจัยเหตุต่างๆ ที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

1.5.3 ได้รับทราบถึงปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

1.5.4 ผลการศึกษาในครั้งนี้สามารถใช้เป็นข้อมูลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในเขตพื้นที่อื่นๆ ที่มีสภาพพื้นที่ใกล้เคียงกับเทศบาลตำบลเดิด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “ การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตเทศบาลตำบลเด็ด อำเภอมะนังยโสธร จังหวัดยโสธร ” เป็นการศึกษาถึงปัจจัยด้านต่างๆที่จะมีผลต่อ ระดับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ต่อการแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนของเทศบาลตำบลเด็ด อำเภอมะนังยโสธร จังหวัดยโสธร ซึ่งในส่วนนี้ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาค้นคว้าเบื้องต้นเพื่อรวบรวมแนวคิดและตั้งสมมติฐานในการวิจัย โดยศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แนวคิด ทฤษฎีการมีส่วนร่วม

- ความหมายการมีส่วนร่วม
- รูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วม
- ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม
 - 1) ทฤษฎีการเกลี้ยกล่อมมวลชน (Mass Persuation)
 - 2) ทฤษฎีการระดมสร้างขวัญของคนในชาติ (National Morale)
 - 3) ทฤษฎีการสร้างความรู้รักชาตินิยม (Nationalism)
 - 4) ทฤษฎีการสร้างผู้นำ (Leadership)
 - 5) ทฤษฎีการใช้วิธีและระบบทางการบริหาร (Administrative and Method)
- ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม

2. แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน

3. แนวความคิด แผนและนโยบาย กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

4. แนวคิด เกี่ยวกับวิสัยทัศน์ และยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (5 Es)

5. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วม

2.1.1 ความหมายของการมีส่วนร่วม

Reeders (1963:39 อ้างถึงใน รัตนะ จันทรนพรัตน์,2543 ; 7) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ดังนี้คือ การมีส่วนร่วม หมายถึง การมีส่วนร่วมในการปะทะสังสรรค์ทางสังคม ซึ่งรวมทั้งการมีส่วนร่วมของปัจเจกบุคคล และการมีส่วนร่วมของกลุ่ม

องค์การสหประชาชาติ (1975 : 4 อ้างถึงใน จุฑารัตน์ วุฒิสุมบุรณ์, 2538 ; 17) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ว่า เป็นกระบวนการเกี่ยวกับการกระทำและเกี่ยวข้องกับมวลชนในระดับต่างๆ ดังนี้

- ในกระบวนการตัดสินใจ ซึ่งตัดสินใจเกี่ยวกับจุดประสงค์ทางสังคม และการจัดสรรทรัพยากร
- ในการกระทำโดยสมัครใจต่อกิจกรรมและโครงการ

Erwin (1976 : 138 อ้างถึงใน สมปอง มั่งคอง, 2545 ; 4) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมว่า การพัฒนาแบบมีส่วนร่วมคือ กระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ร่วมคิด ตัดสินใจ แก้ปัญหาของตนเอง เน้นการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องอย่างแข็งขันของประชาชน ให้ความสำคัญสร้างสรรค์ และความชำนาญของประชาชนแก้ไขปัญหา ร่วมกับการใช้วิทยาการที่เหมาะสมและสนับสนุนติดตามการปฏิบัติงานขององค์การและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

ยุวัฒน์ วุฒิเมธี (2536 : 20) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการคิด การตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติและร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่างๆ อันมีผลกระทบถึงตัวประชาชนเอง การที่สามารถทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาชนบทเพื่อแก้ไขปัญหา ขณะเดียวกันต้องยอมรับความจริงที่ว่ามนุษยศาสตร์สามารถพัฒนาได้ต้องมีโอกาสและได้รับการชี้แนะที่ถูกต้อง

2.1.2 รูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วม

Cohen and Uphoff (1980 อ้างถึงใน วันเพ็ญ วอกลาง, 2534 ; 15) ได้กำหนดกรอบพื้นฐานเพื่อการอธิบายและวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในแง่ของรูปแบบของการมีส่วนร่วมโดยแบ่งออกได้เป็น 4 รูปแบบ คือ

1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) ซึ่งอาจเป็นการตัดสินใจตั้งแต่ระยะเริ่ม การตัดสินใจในช่วงของกิจกรรมและการตัดสินใจในการดำเนินกิจกรรม
2. การมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรม (Implementation) ซึ่งอาจเป็นในรูปแบบของการเข้าร่วมโดยให้มีการสนับสนุนทางด้านทรัพยากร การเข้าร่วมในการบริหารและการร่วมมือ รวมทั้งการเข้าร่วมในการร่วมแรงร่วมใจ
3. การเข้าร่วมในการรับผลประโยชน์ (Benefits) ซึ่งเป็นผลประโยชน์ ทั้งด้านวัตถุ ทางสังคม หรือโดยส่วนตัว
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) ซึ่งนับเป็นการควบคุม และตรวจสอบการดำเนินกิจกรรมทั้งหมด และเป็นการแสดงถึงการปรับตัวในการมีส่วนร่วม

กรรณิกา ชมดี (2524 : 13) ได้สรุปรูปแบบของการมีส่วนร่วมออกเป็น 10

รูปแบบ

1. การมีส่วนร่วมในการประชุม
2. การมีส่วนร่วมออกเงิน
3. การมีส่วนร่วมเป็นกรรมการ
4. การมีส่วนร่วมเป็นผู้นำ

5. การมีส่วนร่วมสัมภาษณ์
6. การมีส่วนร่วมเป็นผู้ชักชวน
7. การมีส่วนร่วมเป็นผู้บริจาค
8. การมีส่วนร่วมเป็นผู้ริเริ่ม
9. การมีส่วนร่วมเป็นผู้ใช้แรงงานหรือเป็นลูกจ้าง
10. การมีส่วนร่วมออกวัสดุอุปกรณ์

2.1.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

อำนาจ อนันตชัย (2527 : 126 – 130) ได้กล่าวถึง ทฤษฎีการมีส่วนร่วม 5 ทฤษฎีซึ่งสรุปความได้ดังต่อไปนี้คือ

1. ทฤษฎีการเกลี้ยกล่อมมวลชน (Mass Persuasion)

Maslow (1954 อ้างถึงในสมพงษ์ อิทธิมิชัย ,2544 : 7) กล่าวว่า การเกลี้ยกล่อม หมายถึง การใช้คำพูดหรือการเขียนเพื่อมุ่งให้เกิดความเชื่อถือและการกระทำ ซึ่งการเกลี้ยกล่อมมีประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาการขัดแย้งในการปฏิบัติงานและถ้าจะทำให้เกิดผลดีผู้เกลี้ยกล่อมจะต้องมีศิลปะในการสร้างความสนใจในเรื่องที่จะเกลี้ยกล่อมให้เข้าใจแจ่มแจ้ง ให้เกิดศรัทธาตรงกับความ ต้องการของผู้ถูกเกลี้ยกล่อมโดยเฉพาะในเรื่องของความ ต้องการของตนตามหลักทฤษฎี ของ (Hierarchy of Needs) คือ ความต้องการของตนเป็นไปตามลำดับจากน้อยไปหามาก มีทั้งหมด 5 ระดับ ดังนี้คือ

1. ความต้องการทางด้านสรีระวิทยา (Physiological Needs) เป็นความต้องการขั้น พื้นฐานของมนุษย์ (Survival Needs) ได้แก่ ความต้องการในเรื่องอาหาร น้ำ เครื่องนุ่งห่มที่อยู่อาศัย ยารักษาโรคและความต้องการทางเพศ เป็นต้น

2. ความต้องการความมั่นคงปลอดภัยของชีวิต (Safety and Security Needs) ได้แก่ ความต้องการที่จะอยู่อย่างมีความปลอดภัยจากการถูกทำร้ายร่างกาย หรือถูกขโมยทรัพย์สิน หรือความมั่นคงในการทำงาน และการมีชีวิตอยู่อย่างมั่นคงในสังคม

3. ความต้องการทางด้านสังคม (Social Needs) ได้แก่ ความต้องการความรัก ความต้องการที่จะให้สังคมยอมรับว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของสังคม

4. ความต้องการจะมีเกียรติยศชื่อเสียง (Self Esteem Needs) ได้แก่ ความภาคภูมิใจความต้องการดีเด่นในเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่จะให้ได้รับการยกย่องจากบุคคลอื่น ความต้องการด้านนี้เป็นความต้องการระดับสูงที่เกี่ยวกับความมั่นใจตนเองในเรื่องของความรู้ ความสามารถ และ ความสำคัญของบุคคล

5. ความต้องการความสำเร็จแห่งตน (Self Actualization Needs) เป็นความต้องการในระดับสูงสุดซึ่งเป็นความต้องการที่อยากจะให้เกิดความสำเร็จในทุกสิ่งทุกอย่างตามความนึกคิดของตนเองเพื่อจะพัฒนาตนเองให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ ความต้องการนี้จึงเป็นความต้องการพิเศษของบุคคล (Self Actualization Needs) ที่จะพยายามผลักดันชีวิตของตนเองให้เป็นแนวทางที่ดีที่สุดตามที่ตนคาดหวังไว้

จากทฤษฎีดังกล่าวพอสรุปได้ว่า การเกลี้ยกล่อมเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะนำไปสู่ การมี

ส่วนร่วมของประชาชนได้โดยเฉพาะถ้าการเกลี้ยกล่อมนั้นเป็นเรื่องที่ตรงกับความต้องการพื้นฐานที่เกิดจากความพึงพอใจของมนุษย์แล้ว ก็ย่อมจะส่งผลให้เกิดการมีส่วนร่วมได้ในที่สุด

2. ทฤษฎีการระดมสร้างขวัญของคนในชาติ (National Morale)

คนเรามีความต้องการทางกายและใจ ถ้าคนมีขวัญดีผลการทำงานก็จะสูงตามไปด้วย แต่ถ้าขวัญไม่ดีผลงานก็จะต่ำไปด้วย ทั้งนี้เนื่องจากว่าขวัญเป็นสถานการณ์ทางจิตใจที่แสดงออกในรูปพฤติกรรมต่าง ๆ นั่นเอง การจะสร้างขวัญให้ดีต้องพยายามสร้างทัศนคติที่ดีต่อผู้ร่วมงาน เช่น การไม่เอาเรียดเอาเปรียบ ให้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับงาน เปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็น เป็นต้น และเมื่อใดก็ตามถ้าคนทำงานมีขวัญดีจะเกิดมีความสำนึกในการรับผิดชอบอันจะเกิดผลดีแก่หน่วยงาน ทั้งในส่วนที่เป็นขวัญส่วนบุคคลและขวัญของกลุ่ม

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าขวัญของคนเราโดยเฉพาะคนมีขวัญที่ดีนั้น ย่อมเป็นปัจจัยหนึ่งที่น่าไปสู่การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ได้เช่นกัน

3. ทฤษฎีการสร้างความรู้สึกชาตินิยม (Nationalism)

ปัจจัยกระบวนการหนึ่งที่น่าไปสู่การมีส่วนร่วม คือ การสร้างความรู้สึกชาตินิยมให้เกิดขึ้น ซึ่งหมายถึงความรู้สึกเป็นตัวของตัวเองที่จะอุทิศหรือเน้นค่านิยมเรื่องผลประโยชน์รวมของชาติ มีความพอใจในชาติของตัวเอง พอใจเกียรติภูมิ จงรักภักดีผูกพันต่อท้องถิ่น

4. ทฤษฎีการสร้างผู้นำ (Leadership)

การสร้างผู้นำจะช่วยจูงใจให้ประชาชนทำงานด้วยความเต็มใจ เพื่อบรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ร่วมกัน ทั้งนี้เพราะผู้นำเป็นปัจจัยสำคัญของการรวมกลุ่มคนจูงใจให้คนไปยังเป้าประสงค์ โดยทั่วไปแล้วผู้นำอาจจะมีทั้งผู้นำที่ดีเรียกว่า ผู้นำปฏิฐาน (positive leader) ผู้นำพลวัต คือ เคลื่อนไหวนำทำงานอยู่เสมอ (dynamic leader) และผู้นำทางไม่มีกิจไม่มีผลงานสร้างสรรค์ที่เรียกว่า ผู้นำนิเสธ (negative leader)

ผลงานของการใช้ทฤษฎีการสร้างผู้นำ จึงทำให้เกิดการระดมความร่วมมือปฏิบัติงานอย่างมีขวัญ งานมีคุณภาพ มีความริเริ่มสร้างสรรค์ และร่วมรับผิดชอบ ดังนั้นการสร้างผู้นำที่ดีย่อมจะนำไปสู่การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ด้วยดีนั่นเอง

5. ทฤษฎีการใช้วิธีและระบบทางการบริหาร (Administrative and Method)

การใช้ระบบบริหารในการระดมความร่วมมือเป็นวิธีหนึ่งที่ย่าง เพราะใช้กฎหมายระเบียบ แบบแผนเป็นเครื่องมือในการดำเนินการ แต่อย่างไรก็ตามผลของความร่วมมือยังไม่มีระบบใดดีที่สุดในเรื่องการใช้บริหาร เพราะธรรมชาติของคน ถ้าทำงานตามความสมัครใจอย่างตั้งใจ ไม่มีใครบังคับก็จะทำงานด้วยความรัก แต่ถ้าไม่ควบคุมเลยก็ไม่เป็นไปตามนโยบายและความจำเป็นร่วมกันของรัฐ เพราะการใช้ระบบบริหารเป็นการให้ปฏิบัติตามนโยบายเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมาย

ทั้งนี้ยังมีทฤษฎีอื่นอีกที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมอีกเช่น ทฤษฎีกระทำการทางสังคม (Theory Of Social Action) ซึ่ง Parsons (1951 อ้างถึงใน สมพงษ์ อธิมีชัย, 2544 ; 9) ได้สร้างทฤษฎีนี้ขึ้นและได้อธิบายการกระทำของมนุษย์ (Action Of Human) จะขึ้นอยู่กับ บุคลิกภาพของแต่ละบุคคล (Personality) ระบบสังคมที่บุคคลนั้นเป็นสมาชิกอยู่ (Social System) และ

วัฒนธรรม (Culture) ในสังคมที่บุคคลนั้นเป็นสมาชิกอยู่โดยวัฒนธรรมจะเป็นตัวกำหนดเกี่ยวกับความคิดหรือความเชื่อ (Ideas or Belief) ความสนใจ (Primary Of Interest) ระบบค่านิยมของตัวบุคคล (System Of Value Orientation)

2.1.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม

Vroom (1964 อ้างถึงใน สุภาพร วัฒนานคร, 2544:40) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม ซึ่งประกอบด้วย

1. มีความตั้งใจที่จะมีส่วนร่วมในการทำงาน
2. ร่วมคิดหาและสร้างรูปแบบ และวิธีการพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาของชุมชนหรือสร้างสรรค์สิ่งใหม่ที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน หรือสนองความต้องการของชุมชน
3. ร่วมวางนโยบายหรือวางแผน หรือโครงการ หรือกิจกรรมเพื่อจัด และแก้ปัญหาและสนองความต้องการของชุมชน
4. ร่วมตัดสินใจในการใช้ทรัพยากรที่มีจำกัดให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม
5. ร่วมจัดหรือปรับปรุงระบบบริหารงานพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ
6. การลงทุนในกิจกรรมโครงการของชุมชนตามขีดความสามารถของตนเอง และหน่วยงาน
7. ร่วมปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการและกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้
8. ร่วมควบคุมติดตามประเมินผล และบำรุงรักษาโครงการ และกิจกรรมที่ได้ทำไป ทั้งโดยเอกชนและรัฐให้ใช้ประโยชน์ได้ตลอดกาล

นรินทร์ จงวุฒิเวศย์ (2527 อ้างถึงในทวีทอง หงษ์วิวัฒน์ , 2527 : 183) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมได้แก่

1. ความศรัทธาที่มีต่อความเชื่อถือบุคคลสำคัญ และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ทำให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ เช่น การลงแขก การบำเพ็ญประโยชน์
2. ความเกรงใจบุคคลที่เคารพนับถือหรือมีเกียรติยศ ตำแหน่งทำให้ประชาชนเกิดความเกรงใจที่จะมีส่วนร่วมด้วย ทั้งๆที่ยังไม่มีศรัทธาหรือความเต็มใจอย่างเต็มใจอย่างเต็มเปี่ยมที่จะกระทำ เช่นผู้ใหญ่ออกปากขอแรงผู้น้อยช่วยแรง
3. อำนาจบังคับที่เกิดจากบุคคลที่มีอำนาจเหนือกว่าทำให้ประชาชนถูกบังคับให้มีส่วนร่วมในการกระทำต่างๆ เช่นบีบบังคับให้ทำงานเยี่ยงทาส ฯลฯ

Reeders,(Monographed,1963 : 2 อ้างถึงใน จุฑารัตน์ วุฒิสมาบุรณ์,2538 ; 25) ได้สรุปปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการรักษาการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ 11 ประการ ดังนี้

1. การปฏิบัติตนให้คล้ายตามความเชื่อพื้นฐาน กล่าวคือ บุคคลและกลุ่มบุคคลดูเหมือนกันจะเลือกแบบวิธีการปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องและคล้ายคลึงกับความเชื่อพื้นฐานของตนเอง
- 2.มาตรฐานคุณค่าบุคคลและกลุ่มบุคคลดูเหมือนกันจะปฏิบัติในลักษณะที่สอดคล้องกับมาตรฐานคุณค่าของตนเอง

3. เป้าหมายบุคคลและกลุ่มบุคคลดูเหมือนจะส่งเสริมปกป้อง และรักษาเป้าหมายของตนเอง

4. ประสบการณ์ที่ผิดปกติธรรมดา พฤติกรรมของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลบางครั้ง มีรากฐานมาจากประสบการณ์ที่ผิดปกติธรรมดา

5. ความคาดหวัง บุคคลและกลุ่มบุคคลจะประพฤติตามแบบที่ตนคาดหวังว่า จะต้องประพฤติในสถานการณ์เช่นนั้น ทั้งยังชอบปฏิบัติต่อผู้อื่นในลักษณะที่ตนคาดหวังจากผู้อื่นด้วยเช่นกัน

6. การมองแต่ตัวเอง บุคคลแต่ละกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ซึ่งคิดว่าตัวเองควรกระทำเช่นนั้น

7. การบีบบังคับ บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ด้วยความรู้สึกว่าตนถูกบีบบังคับให้ทำ

8. นิสัยและประเพณี บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ซึ่งเรามีนิสัยชอบกระทำเมื่ออยู่ในสถานการณ์นั้น ๆ

9. โอกาส บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะเข้ามามีส่วนร่วมในรูปแบบการปฏิบัติของสังคม โดยเฉพาะในทางที่เกี่ยวข้องกับจำนวนและชนิดของโอกาส ซึ่งโครงสร้างของสังคมเอื้ออำนวยเข้ามามีส่วนร่วมกันในการกระทำเช่นนั้นเท่าที่พวกเขาได้รับรู้มา

10. ความสามารถ บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะเข้ามามีส่วนร่วมกันในกิจกรรมบางอย่างที่ตนเห็นว่าสามารถทำในสิ่งที่ต้องการให้เขาทำในสถานการณ์เช่นนั้น

11. การสนับสนุน บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะเริ่มปฏิบัติเมื่อเขารู้สึกว่าเขาได้รับการสนับสนุนที่ดีพอให้กระทำการเช่นนั้น

จากความหมายการมีส่วนร่วมของประชาชน พอสรุปได้ว่า การเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการคิด การตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติและร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่างๆ อันมีผลกระทบต่อตัวประชาชนเอง และต้องมีความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ยังมีทฤษฎีอื่นอีกที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมอีกเช่น ทฤษฎีกระทำการทางสังคม การได้รับสนับสนุนทางสังคมในรูปแบบต่างๆ ซึ่งมีผลต่อปัจจัยการมีส่วนร่วม

2.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน

ปาหนัน บุญทรง (2522:126) กล่าวว่า ความพึงพอใจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้มนุษย์มีความสุข เมื่อบุคคลไม่มีความพึงพอใจ จึงต้องแสวงหา และก่อให้เกิดความตึงเครียด ความเบื่อหน่ายขึ้น เมื่อความต้องการไม่ประสบความสำเร็จ การตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานของร่างกายจึงมีความสัมพันธ์กับความเครียด หากความต้องการพื้นฐานได้รับการตอบสนอง จะมีผลให้เกิดความพึงพอใจในงานน้อย ยังผลให้เกิดความเครียดสูง

เทพวัลย์ สุชาติ (2530 : 42) กล่าวว่า ความพึงพอใจในการทำงาน หมายถึง ความรู้สึกหรือความคิดในทางบวกของบุคคลที่มีผลต่อการปฏิบัติงาน

ธงชัย สันติวงษ์ (2523 : 359) กล่าวว่า ความพึงพอใจในการทำงาน หมายถึง การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมองเห็นช่องทางหรือโอกาสที่ตนจะสามารถตอบสนองแรงจูงใจที่ตนมีอยู่แล้ว

ก็จะทำให้ความพึงพอใจของเขาดีขึ้น หรืออยู่ในระดับสูง หากฝ่ายบริหารจัดคนทำงานให้มีโอกาสตอบสนองแรงจูงใจของตนแล้ว ความพึงพอใจของคนทำงานจะสูง และผลงานก็จะดีขึ้นไปด้วย

Good (1973 อ้างถึงในอดุลย์ วรรณชาติ ,2545 : 10) อธิบายว่า ความพึงพอใจในงานหมายถึงคุณภาพหรือระดับความพึงพอใจ ซึ่งเป็นผลมาจากความสนใจและทัศนคติของบุคคลที่มีต่องานนั้น ๆ

Strauss & Sayles (1973 อ้างถึงในอดุลย์ วรรณชาติ ,2545 : 10) ได้ให้ทรรศนะของความพึงพอใจในการปฏิบัติงานว่าเป็นความรู้สึกพอใจในงานที่ทำ และมีความเต็มใจที่จะทำงานดังกล่าวนี้ เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ขององค์กร บุคคลจะมีความรู้สึกพึงพอใจในงานก็ต่อเมื่องานนั้นให้ประโยชน์ตอบแทนทั้งทางด้านวัตถุและจิตใจ และจะตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานของบุคคลได้เช่นกัน

Yoder (1958 อ้างถึงในอดุลย์ วรรณชาติ ,2545 : 10) กล่าวว่า ความพึงพอใจในการทำงานเป็นผลรวมของ ความรู้สึกของคนงานว่ามีความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบในสภาวะต่าง ๆ จากการทำงานว่ามีระดับมากน้อยเพียงใด

Beach (1965 อ้างถึงในอดุลย์ วรรณชาติ ,2545 : 10) ได้แสดงความเห็นว่า ความพึงพอใจในการทำงานเป็นความพึงพอใจร่วมกันของคนงานแต่ละคนที่ได้รับจากผลงาน เพื่อนร่วมงาน ผู้บังคับบัญชา หน่วยงานและสิ่งแวดล้อม ซึ่งองค์ประกอบดังกล่าวนี้จะมีความสัมพันธ์กับความปลอดภัย ความพึงพอใจและความสุขที่ได้รับของคนงาน ซึ่งสอดคล้องกับ Secord Backman (1964 : 391) กล่าวว่า ความพึงพอใจจากผลงานที่กระทำสำเร็จ บางคนพึงพอใจเนื่องจากลักษณะของการปฏิบัติงานและบางคนพอใจเนื่องจากเพื่อนร่วมงาน (ศรีรัช เกตุเมือง, 2537 : 7 – 8)

ความหมายของความพึงพอใจที่ผู้ศึกษา ได้ยกมาให้เห็นดังกล่าวข้างต้นนั้นผู้ศึกษามีความเห็นว่าเป็นว่า ความพึงพอใจจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อความต้องการของคนได้รับการตอบสนองแล้วแต่วิธีการตอบสนองความต้องการของคนนั้นขึ้นอยู่กับวิธีการจูงใจที่เหมาะสมเพื่อให้บุคลากรเกิดความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ฉะนั้นการจูงใจจึงมีความสำคัญมากที่สุด ดังที่ สมพงษ์ เกษมสิน (2517 อ้างถึงใน อดุลย์ วรรณชาติ,2545 ; 11) กล่าวไว้ว่า การจูงใจเป็นวิธีการที่จะชักนำพฤติกรรมผู้อื่นให้แสดงออกมาหรือปฏิบัติตามความประสงค์ พฤติกรรมของคนจะเกิดขึ้นได้ก็ต้องมีแรงจูงใจ เหตุนี้แรงจูงใจจึงเป็นเรื่องเกี่ยวกับสิ่งเร้าหรือสิ่งจูงใจ ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า การจูงใจ หมายถึงความพยายามที่จะชักจูงให้ผู้อื่นแสดงออกหรือปฏิบัติตาม สิ่งจูงใจ สิ่งจูงใจอาจมีได้ทั้งจากภายในและภายนอกบุคคลนั้น ๆ เอง แต่มูลเหตุจูงใจอันสำคัญของคน คือ ความต้องการ(Needs)

ความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของทัศนคติต่องาน (Job Satisfaction as Job Attitude) ทัศนคตินี้เชื่อว่า ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานเป็นความรู้สึกของพนักงานเกี่ยวกับงาน และความรู้สึกของคนงานนับว่าเป็นส่วนหนึ่งของทัศนคติต่องานตามคำของ Rosenberg & Holland (1960) ที่กล่าวว่า ทัศนคติหรือเจตคตินั้น ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ

1. ส่วนที่เป็นความเข้าใจ (Cognitive Component) กล่าวคือ เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรู้สึกที่มีต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง

2. ส่วนที่เกี่ยวกับอารมณ์หรือความรู้สึก (Affective Component) เป็นส่วนหนึ่งที่เป็นอารมณ์หรือความรู้สึกที่เขาได้มีความรู้หรือมีความเข้าใจอยู่ก่อน หรือเป็นความรู้ความเข้าใจที่เขาจะรู้

3. ส่วนที่เกี่ยวกับการกระทำหรือพฤติกรรม (Behavioral Component) ก็จะเป็นเรื่องความรู้ความเข้าใจที่พนักงานได้คิดเกี่ยวกับงาน ซึ่งอาจเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับเงินเดือน เพื่อนร่วมงาน หัวหน้างานหรือตัวงานที่ทำส่วนที่เป็นอารมณ์หรือความรู้สึกในทัศนคติก็จะเป็นเรื่องของความรู้สึกที่คนงานมีต่องานหรือสิ่งที่เกี่ยวข้องกับงาน เช่น ชอบหรือไม่ชอบหัวหน้างาน หรือเป็นความพอใจหรือไม่พอใจกับเงินเดือนที่ได้รับ ดังนั้น ถ้าจะกล่าวโดยรวม ๆ คือความรู้สึกที่ดีต่องานก็หมายความว่า พนักงานมีความสุขหรือความพอใจในงานที่ทำความเข้าใจหรือความคิดเกี่ยวกับงานร่วมกับความรู้สึกที่ดียอมนำไปสู่การปฏิบัติงานที่ดี มีประสิทธิภาพในการทำงาน ซึ่งถือว่าเป็นส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ที่เป็นส่วนทัศนคติ

จากความหมายและความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ที่มีความหมายหลายอย่างนี้พอสรุปได้ว่า ความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน หมายถึง ความรู้สึกนึกคิด ความต้องการทางด้านจิตใจที่สนองต่อองค์ประกอบและสิ่งต่าง ๆ ที่ได้มาจากการปฏิบัติงานและผู้ปฏิบัติงานซึ่งชอบยินดีกับสิ่งนั้น หรือทัศนคติที่ดีของบุคคลที่มีต่อการปฏิบัติงานก็จะเสียสละทั้งร่างกายแรงใจ และสติปัญญาต่องานนั้นมาก การที่บุคคลจะมีความพึงพอใจในการปฏิบัติงานมากหรือน้อยนั้นก็ขึ้นอยู่กับความต้องการของแต่ละบุคคลและองค์ประกอบที่เป็นสิ่งจูงใจที่มีอยู่ในงานนั้นด้วย

2.3 แนวความคิด แผนและนโยบาย กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

2.3.1 ประวัติการพัฒนาอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในประเทศไทย

ศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนกลาง กรมการปกครอง (2537 : 25-29) ได้กล่าวถึงประวัติการพัฒนาอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในประเทศไทยไว้ สรุปได้ว่า ในประเทศไทยได้เคยมีประชาชนเข้าร่วมช่วยเหลือในกิจการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในด้านช่วยป้องกันและบรรเทาภัยทางอากาศแล้ว ตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่ 2 และมีกฎหมายรองรับการเข้าร่วมของประชาชนในครั้งนั้น คือ พระราชบัญญัติป้องกันภัยทางอากาศ พ.ศ. 2484 มาตรา 32 บัญญัติว่า “ให้มีสันนิบาตช่วยป้องกันและบรรเทาภัยทางอากาศขึ้นสันนิบาตหนึ่ง มีสภาพเป็นนิติบุคคลภายใต้ความควบคุมดูแลของกระทรวงกลาโหม มีวัตถุประสงค์ที่จะแนะนำ ฝึกฝน อบรมให้ประชาชนรู้จักหน้าที่ปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาภัยทางอากาศและจัดหาผู้ช่วยเหลือและอุปกรณ์ในการป้องกันและบรรเทาภัยทางอากาศ

มาตรา 36 บัญญัติว่า “..สมาชิกทุกคนมีหน้าที่ปฏิบัติตามข้อบังคับของสันนิบาตโดยเคร่งครัดและมีสิทธิแต่งเครื่องแบบหรือประดับเครื่องหมาย”

มาตรา 36 บัญญัติว่า “ ในกรณีซ่อมป้องกันภัยทางอากาศและในกรณีฉุกเฉินให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม มีอำนาจแต่งตั้งสมาชิกของสันนิบาตหรือบุคคลอื่นใดที่มีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกหรือการตรวจดับเพลิง หรือกิจการอื่นใดแล้วแต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมจะเห็นสมควร และให้บุคคลเช่นนี้มีฐานะเป็นเจ้าพนักงาน”

ดังนั้น การเป็นสมาชิกสันนิบาตช่วยป้องกันและบรรเทาภัยทางอากาศในครั้งนั้น น่าจะถือได้ว่าเป็นครั้งแรกที่ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจการด้านการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในประเทศไทยเป็นในรูปอาสาสมัครที่เข้ามาช่วยเหลือประเทศชาติในยามคับขัน เกิดขึ้นจากความเสียสละโดยแท้ และจากการได้ฟังจากผู้ที่มีส่วนร่วมในครั้งนั้น ทราบว่า

อาสาสมัครสันนิบาตฯ ได้ช่วยแบ่งเบาภาระของเจ้าหน้าที่ในด้านการบรรเทาภัยทางอากาศได้อย่างมาก และสมาชิกอาสาสมัครได้ทำงานอย่างเต็มที่เป็นที่น่ายกย่องสรรเสริญเป็นอย่างยิ่ง

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ผ่านพ้นไป สันนิบาตช่วยป้องกันภัยทางอากาศก็ซบเซาลง เนื่องจากสถานการณ์ได้กลับเข้าสู่สภาพปกติ อันนี้ น่าจะเป็นผลชี้ให้เห็นว่า เมื่อบ้านเมืองอยู่ในสภาพปกติไม่มีสงครามประกอบทั้งสภาพภูมิศาสตร์ของประเทศไทยไม่มีภัยธรรมชาติรุนแรง เช่น ภูเขาไฟระเบิด แผ่นดินไหว ประชาชนจึงขาดความกระตือรือร้นในการเตรียมการป้องกันภัยซึ่งในความเป็นจริงแล้วยังมีภัยอื่นที่อาจเกิดขึ้นได้และนำภัยพิบัติอย่างร้ายแรงได้เสมอ

อาสาสมัครที่มีลักษณะคล้ายกับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ได้รับการกระตุ้นอีกครั้งหนึ่ง และได้มีการฝึกอบรมอย่างกว้างขวาง โดยกองบังคับการตำรวจดับเพลิง ซึ่งได้จัดตั้งขึ้นโดยใช้ชื่อว่า “อาสาสมัครบรรเทาสาธารณภัย” เมื่อปี พ.ศ. 2521 การฝึกเน้นด้านการป้องกันและระงับอัคคีภัย การช่วยเหลือผู้ประสบภัย การปฐมพยาบาล

ในปี พ.ศ. 2519 กองป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กรมการปกครอง ได้พิจารณาเห็นว่า ในสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งภายในและภายนอกประเทศ อยู่ในภาวะไม่ปลอดภัย โดยในประเทศไทยได้มีสงครามภายในเกิดขึ้น คือ การก่อการร้าย การปลุกระดม การโฆษณาชวนเชื่อ และการลอบทำร้ายเจ้าหน้าที่ในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ประกอบกับภัยธรรมชาติต่าง ๆ ในแต่ละปี ก็ได้ทำลายทรัพย์สินทั้งของรัฐบาลและของเอกชน อันเนื่องมาจากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลขาดประสิทธิภาพในการแก้ไขรวมทั้งขาดความร่วมมือจากประชาชนด้วย

จากสถานการณ์ที่กล่าวข้างต้น กองป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กรมการปกครองจึงเห็นความสำคัญว่าน่าจะได้มีการฝึกอบรมราษฎรขึ้น เพื่อให้มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับภัย ต่าง ๆ ที่จะมีมาอันเนื่องจากการโจมตีของข้าศึก ตลอดจนภัยต่าง ๆ ที่จะมีมาอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติ เพื่อฝึกให้ราษฎรผู้อาสาสมัครมีความรู้ ความเข้าใจในการป้องกันและระงับอัคคีภัย ที่บังเกิดขึ้น นอกจากนี้ยังจะได้มีอาสาสมัครฝ่ายพลเรือนคอยเป็นกำลังสำคัญที่จะสามารถเรียกกระดมกำลังให้ช่วยป้องกันหรือบรรเทาภัยต่าง ๆ เมื่อเกิดเหตุการณ์ขึ้น และได้ดำเนินการภายใต้ข้อสั่งการกระทรวงมหาดไทย มีการออกระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยหน่วยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2520 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการฝึกอบรมและกำหนดคุณสมบัติ วิธีการ ภารกิจ สิทธิและหน้าที่ของ อปพร. ให้เป็นแนวทางเดียวกันทั่วประเทศ

ในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลได้มี ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยไทยอาสาป้องกันชาติ พ.ศ. 2521 ประกาศใช้วันที่ 4 กันยายน พ.ศ.2521 ได้รวมกลุ่มอาสาสมัครรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้ง อปพร. ด้วย ใช้ชื่อว่า “ไทยอาสาป้องกันชาติ”

ในปี พ.ศ. 2522 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติ ชื่อว่า “พระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2522” ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม พ.ศ.2522 ซึ่งได้กำหนดให้มีการจัดตั้งหน่วยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)ขึ้นทุกเขตในกรุงเทพมหานคร และ ทุกอำเภอทั่วราชอาณาจักรเพื่อช่วยเหลือในการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน จากนั้นกระทรวงมหาดไทย ได้ร่วมกับจังหวัด อำเภอและเทศบาลต่าง ๆ ก็ได้เริ่มมีการฝึกอบรม อปพร. มาเรื่อยจนกระทั่งกระทรวงมหาดไทย ได้กำหนดระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยหน่วยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2531 ขึ้น และได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2531 จึงทำให้การดำเนินงานเกี่ยวกับ อปพร. เป็นไปอย่างมีระบบ และมีกฎหมายรองรับอย่างถูกต้องตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน

2.3.2 แนวคิดและหลักการเกี่ยวกับงานอาสาสมัคร

สมพร เทพสิทธา (2541 อ้างถึงในภาณุภักดิ์ อาวีชนากร ,2548 ; 7) ได้กล่าวถึงงานอาสาสมัครไว้ ในข้อคิดเกี่ยวกับสังคม สรุปได้ดังนี้

1. ความหมายของคำว่าอาสาสมัคร

อาสาสมัคร (Volunteer) หมายถึง ผู้ที่สมัครใจทำงานเพื่อประโยชน์แก่ประชาชน และสังคม โดยไม่หวังผลตอบแทนเป็นเงิน โดยคุณสมบัติของอาสาสมัคร มี 3 ประการ คือ (1) ทำงานด้วยความสมัครใจ ไม่ใช่ด้วยการบังคับหรือเพราะเป็นเจ้าหน้าที่ (2) เป็นงานเพื่อประโยชน์แก่ประชาชนและสังคมหรือสาธารณประโยชน์ (3) ทำโดยไม่หวังผลตอบแทนเป็นเงิน ผลตอบแทนที่อาสาสมัครได้รับ คือ ความสุข ความภูมิใจ ที่ได้ปฏิบัติงานที่เป็นประโยชน์แก่ประชาชน สังคม และประเทศชาติ อาสาสมัครในอุดมคติ คือ อาสาสมัครที่ปฏิบัติงานด้วยจิตและวิญญาณของอาสาสมัคร (Spirit of Volunteerism) เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ มีคุณธรรมของอาสาสมัคร เช่น สังคหัตถ์ 4 (ทาน ปิยวาจา อตถจริยา สมานัตตตา)

2. บทบาทของอาสาสมัคร

อาสาสมัครมีบทบาทหน้าที่สำคัญในงานสังคมสงเคราะห์ การแก้ไขปัญหาสังคมและการพัฒนาสังคม เป็นกำลังสำคัญขององค์การเอกชนและรัฐบาล ที่ช่วยเหลือผู้ประสบปัญหาความทุกข์ยากเดือดร้อนประเภทต่าง ๆ เช่น ผู้เจ็บป่วยตามโรงพยาบาลผู้ประสบสาธารณภัย ช่วยแก้ปัญหาสังคม เช่น ปัญหายาเสพติด ปัญหาอาชญากรรม และช่วยในการพัฒนาสังคม เช่น การพัฒนาชุมชน การพัฒนาชนบท การส่งเสริมความมั่นคงของชาติ

พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าโสมสวลีพระวรราชทินนิตตามาตุ ได้มีพระราชดำรัสในพิธีเปิดงานวันอาสาสมัครปี 2532 ที่จัดโดยสภาสังคมสงเคราะห์ฯ มีข้อความที่สำคัญดังนี้ “ปัจจุบันอาสาสมัคร ได้มีบทบาทสำคัญยิ่ง ในการบำเพ็ญประโยชน์ให้แก่สังคมส่วนรวม ทั้งในด้านการสงเคราะห์ผู้ประสบความทุกข์ยากเดือดร้อน การแก้ไขปัญหาสังคม การพัฒนาสังคม การบริหาร

องค์การสังคมสงเคราะห์และองค์การพัฒนาสังคม รวมทั้งการป้องกันประเทศและรักษาความมั่นคงของชาติ งานเหล่านี้เป็นงานหนัก เป็นงานที่ต้องทุ่มเททั้งเวลา กำลังกาย กำลังสติปัญญา กำลังทรัพย์ไปปฏิบัติ โดยไม่หวังผลตอบแทนใด ๆ ในรูปของสิ่งของหรือเงินทอง แต่อาสาสมัครก็เต็มใจทำด้วยใจรัก ด้วยความเสียสละอย่างสูง ทั้งนี้ก็ด้วยจิตใจที่เป็นกุศล ที่เปี่ยมไปด้วยความเมตตากรุณาปรารถนาที่จะให้ผู้อื่นมีความสุข พ้นจากความทุกข์และด้วยอุดมคติอันสูงส่งที่มุ่งจะธำรงสถาบันชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ไว้ให้มั่นคงสืบไป ท่านทั้งหลายผู้เป็นอาสาสมัครจึงควรจะได้ภาคภูมิใจที่ได้ปฏิบัติงานอันมีประโยชน์ยิ่งนี้ แม้ความดีของท่านอาจไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลายแก่คนอื่นและสาธารณชน แต่การทำงานเพื่องานและการทำความดีเพื่อความดีนั้น ย่อมจะมีคุณค่าอยู่ในตัวเอง ซึ่งเป็นผลตอบแทนทางจิตใจแท้ ๆ และเมื่อใดที่ท่านรำลึกถึงท่านจะมีความสุขขมิ้นใจได้เต็มเปี่ยมเมื่อนั้น”

3. ประเภทของอาสาสมัคร

องค์การ United way ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นองค์การเอกชนซึ่งทำหน้าที่ในการรณรงค์หาเงินนำมาจัดสรรให้แก่องค์การสังคมสงเคราะห์ต่าง ๆ ได้แบ่งอาสาสมัครออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) อาสาสมัครบริหาร (Administrative Volunteer) ได้แก่อาสาสมัครที่ทำหน้าที่ในการบริหาร คือ เป็นกรรมการอำนวยการหรือกรรมการบริหารในองค์การเอกชน

2) อาสาสมัครบริการ (Service Volunteer) ได้แก่อาสาสมัครที่ทำหน้าที่ในการให้บริการ เช่น ในการสงเคราะห์ผู้ประสบปัญหาความทุกข์ยากเดือดร้อน

ในประเทศไทยมีอาสาสมัครหลายประเภทที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานของทางราชการ และองค์การเอกชน อาทิ

1) อาสาภาคชาตของสภาภาคชาติไทย ซึ่งตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2484 ด้วยความริเริ่มของหม่อมงามจิตต์ บุรฉัตร

2) อาสาสมัครของมูลนิธิราชประชานุเคราะห์

3) อาสาสมัครบรรเทาสาธารณภัยของกองตำรวจดับเพลิง กรมตำรวจและสมาคมบรรเทาสาธารณภัย

4) ไทยอาสาป้องกันชาติ (ทส.ปช.) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยไทยอาสาป้องกันชาติ

5) อาสาสมัครรักษาดินแดน ตาม พ.ร.บ. กองอาสารักษาดินแดน ฯ

6) อาสาสมัครป้องกันฝ่ายพลเรือน ตาม พ.ร.บ. ป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ฯ

7) อาสาสมัครทหารพราน ของกองทัพบก

8) อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) ของกระทรวงสาธารณสุข

9) อาสาสมัครคุมประพฤติ ของกรมคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม

10) อาสาสมัครประชาสงเคราะห์ ของกรมประชาสงเคราะห์ และสมาคมอาสาสมัครประชาสงเคราะห์

11) อาสาพัฒนาชุมชน (อช.) ของกรมการพัฒนาชุมชน

12) อาสาสมัครพิทักษ์วัฒนธรรมของสำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ

13) แพทย์อาสาสมัคร ของมูลนิธิแพทย์อาสาสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี (พอ.สว.)

14) แท็กซี่อาสาสมัคร อาสาสมัครสงเคราะห์และบริการ อาสาสมัครติดตามผลผู้เลิกยาเสพติด อาสาสมัครแผ่นดินธรรมแผ่นดินทอง อาสาสมัครส่งเสริมความมั่นคงแห่งชาติ อาสาสมัครรณรงค์หาทุน ผู้นำเยาวชนอาสาสมัคร อาสาสมัครพิทักษ์พระพุทธศาสนาของสภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย

15) สตรีอาสาสมัครรักษาดินแดน (สอ.รต.) ของสมาคมสตรีอาสาสมัครรักษาดินแดน

16) อาสาสมัครของสมาคมสมาพันธ์ ซึ่งเป็นองค์การที่มุ่งป้องกันการฆ่าตัวตาย

17) อาสาสมัครประชาสัมพันธ์ประจำหมู่บ้าน ของกรมประชาสัมพันธ์

จากอาสาสมัครประเภทต่าง ๆ ที่กล่าวมา อาจแบ่งอาสาสมัครออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 4 ประเภท ดังนี้

1) ประเภทสงเคราะห์ผู้มีปัญหา อาทิ อาสาภาคชาติ แพทย์อาสาสมัคร อาสาสมัครบรรเทาสาธารณภัย อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน อาสาสมัครติดตามผล ผู้เลิกติดยาเสพติด

2) ประเภทแก้ไขปัญหา อาทิ แท็กซี่อาสาสมัคร อาสาสมัครคุมประพฤติ อาสาสมัครต่อต้านยาเสพติด

3) ประเภทพัฒนาสังคม อาทิ อาสาสมัครแผ่นดินธรรมแผ่นดินทอง อาสาสมัครพิทักษ์วัฒนธรรม อาสาพัฒนาชุมชน อาสาสมัครพิทักษ์พระพุทธศาสนา

4) ประเภทรักษาความมั่นคงของชาติ อาทิ ไทยอาสาป้องกันชาติ อาสาสมัครรักษาดินแดน อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อาสาสมัครรณรงค์หาทุน และอาสาสมัครที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นกรรมการอำนวยการและกรรมการบริหารในองค์การเอกชนต่าง ๆ

2.3.3 แผนและนโยบายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการสาธารณภัยและอาสาสมัคร

1.แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 – 2564) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2559 : 4) หลักการสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ข้อ 2 ยึด “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” มุ่งสร้างคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดีสำหรับคนไทยพัฒนาคนให้มีความเป็นคนที่สมบูรณ์มีวินัย ใฝ่รู้ มีความรู้ มีทักษะ มีความคิดสร้างสรรค์ มีทัศนคติที่รับผิดชอบต่อสังคม มีจริยธรรมและคุณธรรม พัฒนาคนทุกช่วงวัยและเตรียมความพร้อมเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างมีคุณภาพ รวมถึงการสร้างคนให้ใช้ประโยชน์และอยู่กับสิ่งแวดล้อมอย่างเกื้อกูล อนุรักษ์ ฟื้นฟู ใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม (2559 : 70) ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนผ่านการสื่อสารสาธารณะที่เหมาะสมตามกลุ่มเป้าหมายให้มีการปรับพฤติกรรมที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้อื่น รวมทั้งมีการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ

2. แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2558:13) คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติได้กำหนดกรอบนโยบายการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติไว้ว่า การพัฒนาและส่งเสริมการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย ด้วยการป้องกัน การลดผลกระทบและการเตรียมความพร้อมให้มีประสิทธิภาพ โดยการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้เป็นชุมชนปลอดภัย และการส่งเสริมให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาการจัดการ เพื่อให้เกิดการรับรู้และปรับตัวต่อผลกระทบจากสาธารณภัยนำไปสู่การจัดการอย่างยั่งยืน

2.3.4 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1) พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 บัญญัติไว้ ดังนี้ มาตรา 41 อาสาสมัคร ให้ผู้อำนวยการจัดให้มีอาสาสมัครในพื้นที่ที่รับผิดชอบ เพื่อช่วยเหลือ เจ้าหน้าที่พนักงานในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ผู้อำนวยการมอบหมาย และตามที่กำหนดในระเบียบของกระทรวงมหาดไทย

2) ระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ.2553 ประกาศ ณ วันที่ 14 กันยายน พ.ศ.2553 เป็นแนวปฏิบัติให้กับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน โดยให้ปลัดกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามระเบียบนี้ และให้มีอำนาจตีความและวินิจฉัยปัญหา กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเพื่อดำเนินการให้เป็นตามระเบียบนี้ ในการบริหารงานกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนแบ่งการบริหารงานออกเป็นศูนย์ อปพร.ตามระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2553 ได้ให้ความหมาย "ศูนย์ อปพร." หมายถึง ศูนย์อปพร. กลาง /ศูนย์ อปพร. เขต /ศูนย์ อปพร. จังหวัด /ศูนย์ อปพร.เมืองพัทยา/ ศูนย์ อปพร.เทศบาล/ ศูนย์ อปพร. องค์การบริหารส่วนตำบล อาจจะกล่าวได้ว่าเป็นการจัดโครงสร้างตามพื้นที่ ใน 3 ระดับ คือ ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น ดังนี้

1) ส่วนกลางมี ศูนย์ อปพร. กลาง เป็นหน่วยงานส่วนกลาง มีหน้าที่กำกับ ควบคุม ดูแล วางระเบียบแบบแผนในการปฏิบัติงาน และส่งการไปยังศูนย์ อปพร. ในระดับภูมิภาค

2) ส่วนภูมิภาค ได้แก่ ศูนย์ อปพร. เขต ศูนย์ อปพร. จังหวัด และศูนย์ อปพร. กรุงเทพมหานคร มีหน้าที่ให้การสนับสนุน ประสานงานระหว่างส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น

3) ส่วนท้องถิ่น ได้แก่ ศูนย์ อปพร.อำเภอ / กิ่งอำเภอ ศูนย์ อปพร.เทศบาลนคร/เทศบาลเมือง เทศบาลเมืองพัทยา/ ศูนย์ อปพร. เขตในกรุงเทพมหานคร /ศูนย์ อปพร. เทศบาลตำบล และศูนย์ อปพร. อบต. มีหน้าที่ช่วยเหลือ สนับสนุนการทำงานเจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาในเขตพื้นที่ที่อาสาสมัครสังกัดให้ผู้อำนวยการศูนย์ จัดให้ อปพร. เข้ามามีส่วนร่วมในรูปของคณะกรรมการประสานงานศูนย์ อปพร. โดยจัดตั้งและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการประสานงานศูนย์ อปพร. ให้เป็นไปตามที่ศูนย์ อปพร. กลาง กำหนด และให้จัดตั้งฝ่ายต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- 1) ฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- 2) ฝ่ายรักษาความสงบเรียบร้อย
- 3) ฝ่ายสงเคราะห์ผู้ประสบภัย
- 4) ฝ่ายปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัย
- 5) ฝ่ายอื่น ๆ ตามความจำเป็น

2.3.5 บทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

1. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช (2544 : 405) กล่าวไว้เกี่ยวกับอาสาสมัครที่มีบทบาทชัดเจนในการจัดการสาธารณภัย ในส่วนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ซึ่งเป็นอาสาสมัครที่จัดตั้งโดยรัฐบาล มีบทบาทหน้าที่ ดังนี้

- 1) การป้องกันภัย จัดเตรียมการป้องกันสาธารณภัยที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่
- 2) การระงับภัยและช่วยเหลือผู้ประสบภัย สนับสนุนกำลังในการอพยพเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัยไปอยู่ในที่ปลอดภัยทำการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและประสาน กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งต่อผู้บาดเจ็บเข้ารับการรักษายาบาลที่ถูกต้อง และร่วมกับเจ้าหน้าที่ในการฝึกซ้อมช่วยเหลือผู้ประสบภัย
- 3) การรักษาความสงบเรียบร้อย รักษาความปลอดภัยการจราจรตั้งแต่ระยะเกิดภัย พิบัติจนถึงผู้อำนวยการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเขตท้องที่จะสั่งให้เลิกปฏิบัติ
- 4) การสงเคราะห์ผู้ประสบภัย สำนวความเสียหาย และความต้องการของผู้ประสบภัยในพื้นที่ โดยเข้าไปปฏิบัติงานให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว และฟื้นฟูบูรณะสิ่งที่เสียหายให้สามารถใช้งานได้เท่าที่จำเป็นในระยะแรก

2. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2547 : 49-51) กล่าวถึงหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ว่า มีขอบเขตกว้างขวางมาก และจะเป็นขุมกำลังสำคัญในการดำเนินการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในเขตพื้นที่รับผิดชอบรวมทั้งสนับสนุนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้กับพื้นที่ใกล้เคียง ใน 3 ระยะ คือ

- 1) ก่อนเกิดภัย โดยสอดส่องดูแลสิ่งผิดปกติที่เกิดขึ้น สำนวตรวจสอบจุดเสี่ยงภัยเตรียมความพร้อมด้านวัสดุและระบบการแจ้งเตือนภัย เป็นแกนนำในการสร้างจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย ฝึกระวังเหตุ สร้างสัมพันธ์มิตร ความร่วมมือของประชาชนตั้งแต่ในภาวะปกติ และอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมาย
 - 2) ขณะเกิดภัย ร่วมปฏิบัติการในการบรรเทาภัย ระดมความร่วมมือจากประชาชนในการบรรเทาภัย และปฏิบัติการอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมาย
 - 3) เมื่อภัยผ่านพ้นไปแล้ว ช่วยปฏิบัติงานด้านการสงเคราะห์ผู้ประสบภัยช่วยฟื้นฟูสิ่งที่ได้รับความเสียหายให้กลับคืนสภาพโดยรวดเร็ว และช่วยระดมความช่วยเหลือจากประชาชน
- จากที่กล่าวมาข้างต้น อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จึงเป็นอาสาสมัครภาคประชาชนที่มีบทบาทสำคัญในการมีส่วนร่วมดำเนินการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยต่างๆ ร่วมกับภาครัฐ

2.4 แนวคิด เกี่ยวกับวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (5 Es)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สำนักนายกรัฐมนตรี เมื่อปี พ.ศ.2546 ได้กำหนดวิสัยทัศน์ และยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยมีคำย่อว่า “ 5 Es ” โดยแบ่งออกเป็นยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ประกอบด้วย

1) ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและมีความต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ทำให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร ซึ่งมีมาตรการใช้ดำเนินการที่สำคัญ คือ มาตรการ 1ร. 2ส. 3ข. 4ม. หรือ 10 รสขม (1 ร. คือ การขับรถด้วยความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด) (2 ส. ประกอบด้วย ขับรถย้อนศร และ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร) (3 ข. ประกอบด้วย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย, ไม่มีใบขับขี่ และ แชนจ์ในที่คับขัน) (4 ม. ประกอบด้วย เมาสุรา , ไม่สวมหมวกนิรภัย ,มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ)

2) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) เป็นยุทธศาสตร์ด้านการเร่งปรับปรุงแก้ไขถนนทางหลวง และทางหลวงชนบท ที่มีลักษณะเป็นอันตรายและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ทางโค้ง ทางแยก ป้ายสัญญาณ ป้ายเตือน ป้ายบอกทาง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในบริเวณดังกล่าว

3) ยุทธศาสตร์ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service) เป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับการรักษาพยาบาลประชาชนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในที่เกิดเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ได้รับบาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ

4) ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education , Public Relation & Participation) เป็นยุทธศาสตร์เน้นการให้ความรู้ ความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนที่มีความปลอดภัยให้แก่ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนรวมทั้งประชาชนโดยทั่วไปให้ได้รับทราบซึ่งจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อมุ่งสร้างความรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชน และมุ่งเน้นสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมภาคประชาชน องค์กรภาคเอกชน มูลนิธิต่างๆ อาสาสมัคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

5) ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล และพัฒนาระบบข้อมูล (Evaluation) เป็นมาตรการจัดระบบประเมินผลเพื่อสามารถควบคุมสั่งการ และแสดงผลชี้วัดการปฏิบัติงานตามมาตรการต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนใช้ประโยชน์ในการกำหนดนโยบายและสั่งการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

จากที่กล่าวมาข้างต้น ยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย จำนวน 5 ด้าน จึงเป็นยุทธศาสตร์ที่ต้องมีการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้ประสบผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

2.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนนี้ได้มีการประมวลเอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในเรื่องที่ศึกษานี้ ซึ่งได้มีการประมวลผลงานวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในด้านต่างๆ และอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

อดุลย์ วรรณชาติ (2545 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน(อสม.) ในการควบคุมป้องกันโรคไข้เลือดออก : ศึกษากรณีอำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี” ผลการศึกษาพบว่า ประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 29-50 ปี การได้รับการสนับสนุนของอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) อยู่ในระดับสูง การได้รับข้อมูลข่าวสารมากที่สุดคือจากเจ้าหน้าที่ อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน

(อสม.)มีความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติการงานควบคุมป้องกันโรคไข้เลือดออก ในระดับสูง มีคะแนนทัศนคติในการควบคุมป้องกันโรคไข้เลือดออกในระดับสูง การมีส่วนร่วมอยู่ในระดับสูง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วม คือ การได้รับสนับสนุน อายุ ระยะเวลา อาชีพ และในส่วนของปัจจัยที่ไม่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วม คือ เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส

จิตตนา บุญดิเรก (2554 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของคณะกรรมการชุมชนในการพัฒนาเทศบาลสู่ “เมืองน่าอยู่” กรณีศึกษาเทศบาลเมืองสัตหีบ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี” จากการศึกษาพบว่า กรรมการชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมโครงการเมืองน่าอยู่ ในระดับปานกลาง การได้รับข้อมูลข่าวสารมีผลต่อการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการชุมชนที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมไปสู่เมืองน่าอยู่

มนต์ธิณี อัสวพรรณ ราย (2556 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครสาธารณสุขในการดูแลสุขภาพผู้สูงอายุ ศึกษาเฉพาะกรณีเขตเทศบาลเมืองบ้านสวน อำเภอมือง จังหวัดชลบุรี” ผลการศึกษาพบว่า มีส่วนร่วมในระดับมาก โดยเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่ามีส่วนร่วมในด้านการร่วมรับผลประโยชน์เป็นอันดับแรก รองลงมาคือด้านการปฏิบัติงานตามแผนงาน ด้านการวางแผนและตัดสินใจ และด้านการติดตามและประเมินผลเป็นอันดับสุดท้าย ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วม พบว่า อาสาสมัครสาธารณสุขที่มีช่วงอายุ 30-45 ปี มีส่วนร่วมมากกว่าช่วงอายุอื่น อาสาสมัครสาธารณสุขที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีหรือเทียบเท่ามีส่วนร่วมมากกว่ากลุ่มอื่น อาสาสมัครสาธารณสุขที่มีสถานภาพสมรสมีส่วนร่วมมากกว่ากลุ่มอื่น อาสาสมัครสาธารณสุขที่มีอาชีพรับจ้างมีส่วนร่วมมากกว่ากลุ่มอื่น อาสาสมัครสาธารณสุขที่มีรายได้ต่อเดือน (ก่อนหักค่าใช้จ่าย) มากกว่า 10,000 บาท มีส่วนร่วมมากกว่ากลุ่มอื่น และอาสาสมัครสาธารณสุขที่มีระยะเวลาปฏิบัติงานถึงปัจจุบัน

จิราวรรณ ตาลช่วง (2558 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การบริหารจัดการองค์การอาสาสมัคร : อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)” จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งเสริมการเข้าร่วมเป็นอาสาสมัครของสมาชิก ศูนย์อปพร. เทศบาลนครรังสิต คือ การชักชวนจากอาสาสมัครรุ่นพี่ และจากการได้รับการอบรมหลักสูตร ยุว อปพร. เป็นอาสาสมัครส่วนราชการ มีบทบาทสนับสนุนการทำงานเพิ่มศักยภาพให้กับเจ้าหน้าที่ในองค์กรภาครัฐ ปฏิบัติงานเฉพาะประเด็นเป็นอาสาสมัครระยะยาว การบริหารจัดการงานอาสาสมัคร ของ ศูนย์ อปพร. เทศบาลนครรังสิต มีการวางแผนที่ชัดเจนเป็นระบบ การคัดเลือกอาสาสมัครมีความเคร่งครัดในกฎระเบียบที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งมีการวางแผนการแก้ไขอุปสรรคที่จะอาจเกิดขึ้น มีการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับบริบทการทำงานในพื้นที่ มีการจัดระบบการใช้งาน สมาชิกอปพร.ที่ชัดเจน ยุติธรรมทั่วถึงเพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งในการทำหน้าที่ และให้ความสำคัญกับการยกย่องเชิดชูเกียรติ และการจัดสวัสดิการให้กับสมาชิก เพื่อเสริมสร้างกำลังใจ และทดแทนเมื่อสมาชิกเจ็บป่วยซึ่งครอบคลุมไปถึงครอบครัวสมาชิก ด้านการบริหารองค์การมีการจัดโครงสร้างการทำงานให้ของสมาชิกอปพร. ทุกคน มีส่วนร่วมโดยทั่วถึงและยุติธรรม มีการจัดสรรทรัพยากรที่เพียงพอในการปฏิบัติงาน เช่น เครื่องมือ อุปกรณ์ พาหนะ เบี้ยเลี้ยง ฯลฯ เพื่อไปสู่เป้าหมายการปฏิบัติงาน

ธีรยุทธ์ ลีโคตร (2558 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอกอสุ่มพิสัย จังหวัดมหาสารคาม” ผลการศึกษาพบว่า บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนในชุมชนบ้านแพง มีทั้งหมดทั้ง 7 ด้าน คือ ด้านบทบาทด้านหน้าที่ของชุมชน บทบาทด้านการรณรงค์/ประชาสัมพันธ์ บทบาทด้านการฝึกอบรมให้ความรู้ บทบาทด้านการแจ้งข่าว บทบาทด้านการแก้ไข บทบาทด้านการประสานงาน และบทบาทด้านการสร้างเครือข่าย เมื่อพิจารณาในภาพรวมของบทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน มีระดับการปฏิบัติในระดับปานกลาง

ณัฐธิตา รุ่งรัตนพิทักษ์ (2559 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การวิเคราะห์ปัจจัยจูงใจในนโยบายว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กรณีศึกษา เขตบางคอแหลม” จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยจูงใจในนโยบายว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เขตบางคอแหลม ประกอบด้วย 1) ปัจจัยอนามัย (Hygiene Factors) และ 2) ปัจจัยจูงใจ (Motivation Factors) โดยรวมของทั้ง 2 ปัจจัยอยู่ในระดับมากเมื่อพิจารณาแต่ละปัจจัยพบว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุส่งผลต่อความคิดเห็นต่อปัจจัยอนามัยว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) สำหรับปัจจัยจูงใจ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน ไม่ส่งผลให้ความคิดเห็นด้านปัจจัยจูงใจแตกต่างกันและเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรายด้านและรายข้อด้านปัจจัยจูงใจ ในนโยบายว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เขตบางคอแหลม พบว่า ปัจจัยอนามัย (Hygiene Factors) ด้านสภาพแวดล้อมในการทำงานมีอิทธิพลต่อความต้องการในการเข้ามาเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) และปัจจัยจูงใจ (Motivation Factors) พบว่า ความก้าวหน้า มีอิทธิพลต่อความต้องการในการเข้ามาเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

ชนาธิป ธนระรัช และ ภัครดา ฉายอรุณ (2559 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมทางการเมืองของนิสิต ระดับปริญญาตรีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมทางการเมืองของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยลักษณะพื้นฐาน คือ ชั้นปีที่กำลังศึกษา และขณะที่กำลังศึกษา มีผลต่อการมีส่วนร่วมทางการเมืองโดยภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญ ในแต่ละด้านพบว่า ปัจจัยชั้นปีที่กำลังศึกษาและขณะที่กำลังศึกษามีผลต่อการมีส่วนร่วมทางการเมือง ด้านการมีส่วนร่วมในระดับภายนอกมหาวิทยาลัยอย่างมีนัยสำคัญ และพบว่า ปัจจัยขณะที่กำลังศึกษามีผลต่อการมีส่วนร่วมทางการเมือง ด้านการมีส่วนร่วมในระดับภายในมหาวิทยาลัยอย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่ความรู้ทางการเมือง ไม่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมทางการเมืองในภาพรวมและรายด้านทั้ง 2 ด้าน อย่างมีนัยสำคัญ จากผลการศึกษาจึงพบว่า ความแตกต่างในเรื่อง เพศ อายุ ภูมิภาค และฐานะทางครอบครัว ไม่ก่อให้เกิดความแตกต่างกันของทัศนคติทางการเมืองแบบประชาธิปไตย

บทที่ 3

กรอบแนวคิดและวิธีการดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้นำเอาแนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาประมวลผลและกำหนดตัวแปร เพื่อใช้ในการศึกษาการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัย โดยแยกเป็นหัวข้อดังนี้

1. กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาวิจัย
2. สมมติฐานที่ใช้ในการศึกษาวิจัย
3. นิยามปฏิบัติการ
4. ประชากรในการวิจัย
5. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
6. การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ
7. การเก็บรวบรวมข้อมูล
8. การวิเคราะห์ข้อมูล
9. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ผู้ศึกษาได้แบ่งตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาออกเป็น ตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม ดังนี้

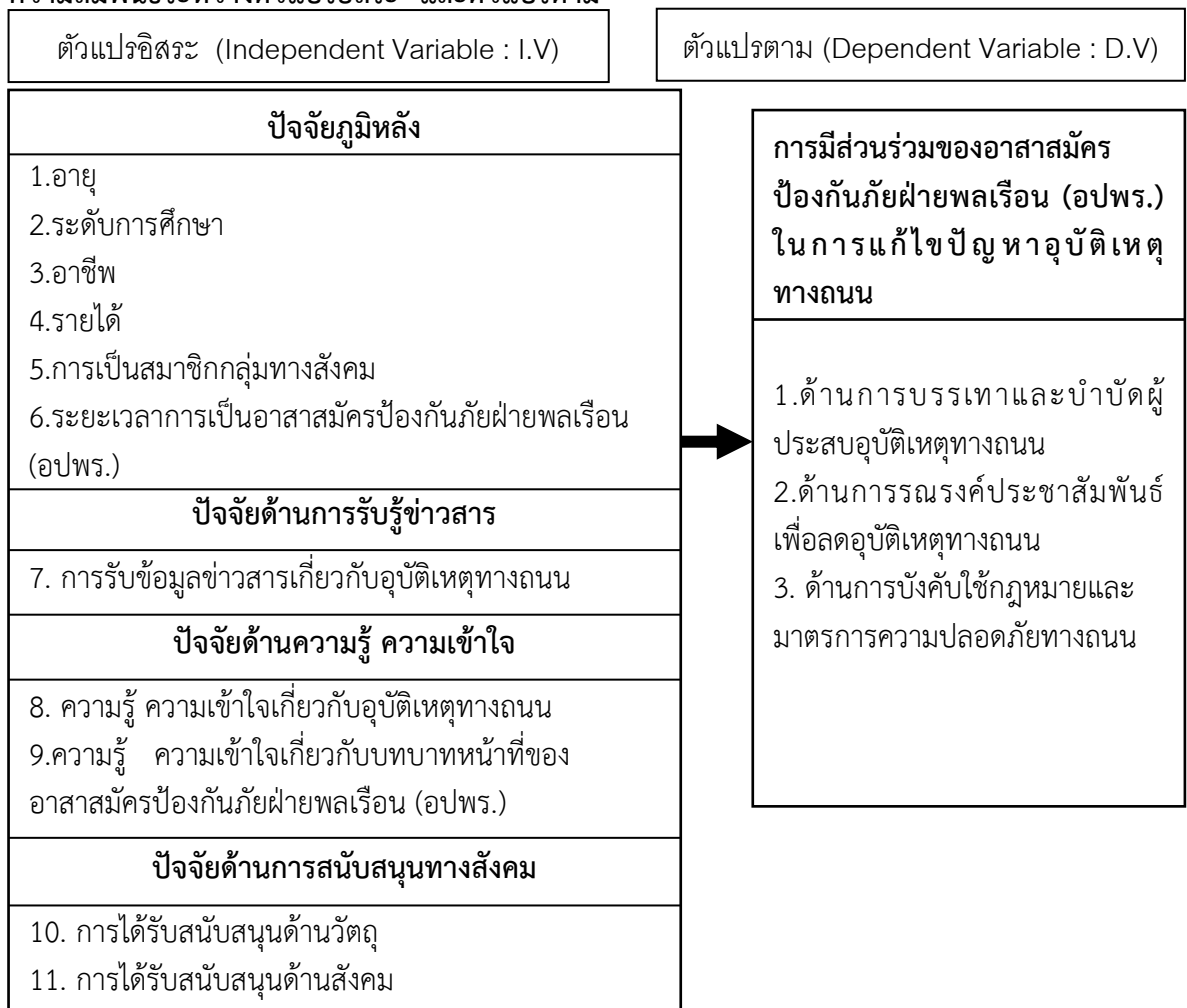
1. ตัวแปรอิสระ (Independent Variable : I.V) ประกอบด้วย
 - 1.1 ปัจจัยด้านภูมิหลัง ประกอบด้วย
 - 1) อายุ
 - 2) ระดับการศึกษา
 - 3) อาชีพ
 - 4) รายได้
 - 5) การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม
 - 6) ระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)
 - 1.2 ปัจจัยด้านการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน
 - 1.3 ปัจจัยด้านความรู้ ความเข้าใจ ประกอบด้วย
 - 1) ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน
 - 2) ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัย

ฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

- 1.3 ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม
 - 1) การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ
 - 2) การได้รับสนับสนุนด้านสังคม
2. ตัวแปรตาม (Dependent Variable : D.V) คือ การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

แผนภูมิที่ 3.1 แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม



3.2 สมมติฐานที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

จากกรอบแนวคิดผู้ศึกษานำเอาตัวแปรที่ใช้ในการศึกษามาตั้งสมมติฐานในการศึกษาดังนี้

3.2.1 อายุของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.2.2 ระดับการศึกษาของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.2.3 อาชีพของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.2.4 รายได้ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.2.5 การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.2.6 ระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.2.7 การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.2.8 ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.2.9 ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาท หน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.2.10 การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.2.11 การได้รับสนับสนุนด้านสังคมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

3.3 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

ปัจจัยภูมิหลัง หมายถึง ข้อมูลส่วนบุคคลของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ผู้ให้ข้อมูลกับแบบสอบถาม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ได้รับทราบเรื่องปัญหาอุบัติเหตุทางถนน การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ มาตรการการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากสื่อสารมวลชนสาขาต่างๆ และการได้รับข้อมูลข่าวสารรูปแบบอื่น เช่น โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ โซเชียลมีเดีย เอกสารราชการ การแจ้งข่าวสารจากเจ้าหน้าที่ จากเพื่อนบ้านญาติพี่น้อง จากศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง ความรู้ ความเข้าใจในความหมายของอุบัติเหตุทางถนน ความสำคัญของปัญหา ปัจจัยเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบของปัญหาด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การบำบัดรักษาทางการแพทย์ แนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาท หน้าที่ ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) หมายถึง ความรู้ ความเข้าใจในความหมายของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) บทบาท หน้าที่ และภารกิจของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ระเบียบกฎหมายและพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง

การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ หมายถึง การสนับสนุนจากภาครัฐ หรือภาคเอกชนที่เป็นไปในลักษณะรูปแบบของวัตถุ หรือสิ่งที่มองเห็นเป็นรูปธรรมที่กระตุ้นให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) เกิดความรู้สึกว่าได้รับการสนับสนุนที่ดีพอและต้องการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย การได้รับฝึกอบรมให้ความรู้ การได้ร่วมประชุม การให้งบประมาณดำเนินการ การได้รับสนับสนุนเครื่องแต่งกาย วัสดุอุปกรณ์ การได้รับสวัสดิการ สิทธิ และกฎหมายคุ้มครอง การไปศึกษาดูงาน

การได้รับสนับสนุนด้านสังคม หมายถึง การสนับสนุนจากภาครัฐ หรือภาคเอกชนที่เป็นไปในลักษณะที่เป็นนามธรรมที่กระตุ้นให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) เกิดความรู้สึกว่าได้รับการสนับสนุนที่ดีพอและต้องการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ การรับการยกย่องชมเชยการปฏิบัติงาน การได้รับเสนอชื่อเพื่อเป็น สมาชิก อปพร.ดีเด่น การให้โอกาสในการแสดงความคิดเห็น การได้รับมอบหมายให้เป็นตัวแทน

การมีส่วนร่วม หมายถึง การดำเนินการของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ตามยุทธศาสตร์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย ด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการความปลอดภัย

อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) หมายถึง ประชาชนทั่วไปที่มีคุณสมบัติตามระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยหน่วยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ.2553 และต้องผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรจัดตั้งเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) เพื่อการส่งใช้ช่วยเหลือทางราชการในด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และภัยด้านความมั่นคง

อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนหรือคาดคิดไว้ก่อนล่วงหน้า ซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต บาดเจ็บ และทรัพย์สิน

ด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การเข้าร่วมดำเนินการยุทธศาสตร์ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน

ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การเข้าร่วมดำเนินการในยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

ด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย หมายถึง การเข้าร่วมดำเนินการในยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและพัฒนาระบบข้อมูลยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร

3.4 ประชากรในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง “ การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ” กลุ่มประชากรเป้าหมายที่จะศึกษา คือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในเขตเทศบาลตำบลติด อำเภอมะนัง จังหวัดยะลา ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลล่าสุด ณ สิ้นเดือนเมษายน 2561 มีจำนวนทั้งสิ้น 335 คน และกลุ่มตัวอย่าง (Sample) โดยการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้เกณฑ์ประชากรเป็นหลักร้อย ใช้กลุ่มตัวอย่าง

20 เปอร์เซนต์ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในเขตพื้นที่เทศบาล ตำบลเค็ด อำเภอมะนังยโสธร จังหวัดยโสธร จำนวนทั้งสิ้น 67 คน

3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

ในการศึกษาเรื่องนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1) การศึกษาจากเอกสาร (Documentary Study) ได้แก่ ข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าหนังสือ วารสาร เอกสารทางวิชาการ ภาคนิพนธ์ รายงานการวิจัย ระเบียบกฎหมาย ตลอดจนรายงานการประชุม เอกสารทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดขอบเขตการศึกษาและประกอบการสร้างแบบสอบถาม

2) การศึกษาจากภาคสนาม (Field Study) โดยการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการวิจัย เป็นแบบสอบถามชนิดผสมระหว่างแบบปลายปิด (Closed End Question) และแบบปลายเปิด (Opened End Question) โดยได้แบ่งออก 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามด้านปัจจัยภูมิหลังของตัวอย่างประชากร เป็นแบบสอบถามข้อมูลลักษณะทั่วไปของประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิ การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ระยะเวลาเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จำนวน 7 ข้อ

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามด้านการรับรู้ข่าวสาร แบบวัดการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน มีจำนวน 8 ข้อ แบบวัดมีลักษณะของมาตราประเมินค่า (Rating Scale) มีตัวเลือกตอบ 4 ระดับ โดยกำหนดการให้คะแนนดังนี้

บ่อยครั้ง	ให้คะแนน	4	คะแนน
ค่อนข้างบ่อย	ให้คะแนน	3	คะแนน
ไม่ค่อยได้รับ	ให้คะแนน	2	คะแนน
ไม่เคยได้รับ	ให้คะแนน	1	คะแนน

โดยมีเกณฑ์การพิจารณาคะแนน การได้รับข้อมูลข่าวสาร คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1-4 แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ

ระดับรับข้อมูลข่าวสารมาก คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 3.00 – 4.00

ระดับรับข้อมูลข่าวสารปานกลาง คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 2.00 – 2.99

ระดับรับข้อมูลข่าวสารน้อย คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.99

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามด้านความรู้ ความเข้าใจ แบ่งออกเป็น 2 ตอน ประกอบด้วย แบบวัดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน และแบบวัดความรู้ ความเข้าใจบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

ตอนที่ 1 แบบวัดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน มีจำนวนทั้งหมด 15 ข้อ ลักษณะของคำถามมีให้เลือกคำตอบ 2 ระดับ คือ ใช่ ไม่ใช่ ดังนั้นการให้คะแนนจะกำหนดดังนี้

คำตอบถูก	ให้คะแนน	1	คะแนน
คำตอบผิด	ให้คะแนน	0	คะแนน

ในแบบวัดได้แบ่งเป็นข้อผิด 2 ข้อ คือข้อ 6,11 นอกนั้นเป็นคำตอบถูกต้องทั้งสิ้น โดยจะมีการพิจารณาแบ่งระดับความรู้ ความเข้าใจ คิดเป็นเฉลี่ย 2 ระดับ คือ

ระดับความรู้ ความเข้าใจสูง มีค่าคะแนนที่ได้ตั้งแต่ 12 คะแนนขึ้นไป

ระดับความรู้ ความเข้าใจต่ำ มีค่าคะแนนที่ได้ต่ำกว่า 12 คะแนน

ตอนที่ 2 แบบวัดความรู้ ความเข้าใจบทบาท หน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) มีจำนวนทั้งหมด 13 ข้อ ลักษณะของคำถามมีให้เลือกคำตอบ 2 ระดับ คือ ใช่ ไม่ใช่ ดังนั้นการให้คะแนนจะกำหนดดังนี้

คำตอบถูก	ให้คะแนน	1	คะแนน
คำตอบผิด	ให้คะแนน	0	คะแนน

ในแบบวัดได้แบ่งเป็นข้อผิด 3 ข้อ คือข้อ 7,10,12 นอกนั้นเป็นคำตอบถูกต้องทั้งสิ้น โดยมีเกณฑ์การพิจารณาแบ่งระดับความรู้ ความเข้าใจ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2 ระดับ คือ

ระดับความรู้ ความเข้าใจสูง มีค่าคะแนนที่ได้ตั้งแต่ 11 คะแนนขึ้นไป

ระดับความรู้ ความเข้าใจต่ำ มีค่าคะแนนที่ได้ต่ำกว่า 11 คะแนน

ส่วนที่ 4 ด้านการสนับสนุนทางสังคม การได้รับสนับสนุนทั้งด้านวัตถุและด้านสังคม มีจำนวนทั้งหมด 10 ข้อ แบบวัดนี้มีลักษณะของมาตราประเมินค่า (Rating Scale) มีตัวเลือกตอบ 4 ระดับ โดยกำหนดคะแนน ดังนี้

มาก	ให้คะแนน	4	คะแนน
ปานกลาง	ให้คะแนน	3	คะแนน
น้อย	ให้คะแนน	2	คะแนน
ไม่เคย	ให้คะแนน	1	คะแนน

โดยมีเกณฑ์การพิจารณาคะแนน การได้รับสนับสนุน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1 - 4 แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ

ระดับได้รับสนับสนุนมาก คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 3.00 – 4.00

ระดับได้รับสนับสนุนปานกลาง คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 2.00 – 2.99

ระดับได้รับสนับสนุนน้อย คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.99

ส่วนที่ 5 การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แบ่งออกเป็น 3 ตอน ตอนที่ 1 ด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ตอนที่ 2 ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ตอนที่ 3 ด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย มีจำนวนทั้งหมด 22 ข้อ แบบวัดนี้มีลักษณะของมาตราประเมินค่า (Rating Scale) มีตัวเลือกตอบ 4 ระดับ โดยกำหนดการให้คะแนนดังนี้

ทุกครั้ง	ให้คะแนน	4	คะแนน
เป็นประจำ	ให้คะแนน	3	คะแนน
นานๆครั้ง	ให้คะแนน	2	คะแนน
ไม่เคย	ให้คะแนน	1	คะแนน

โดยมีเกณฑ์การพิจารณาคะแนน การมีส่วนร่วม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1-4 คะแนน แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ

ระดับการมีส่วนร่วมสูง คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 3.00 – 4.00

ระดับการมีส่วนร่วมปานกลาง คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 2.00 – 2.99

ระดับการมีส่วนร่วมต่ำ คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.99

ส่วนที่ 6 ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะของการมีส่วนร่วมของอาสาสมัคร ป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

3.6 การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ

3.6.1 สร้างแบบสอบถามตามแนวคิดทฤษฎีที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า และ สอบถามให้ได้นี้อาสาสมัคร เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

3.6.2 นำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้ว เสนออาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบในเรื่อง การวัดการตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity) พร้อมทั้งขอคำแนะนำเพื่อไปปรับปรุงก่อนนำไป ทดลองใช้ (Try out) กับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในกลุ่มตัวอย่างที่จะการศึกษา

3.6.3 ทดสอบ (Pre-test) ค่าความเชื่อมั่นโดยนำแบบสอบถามไปสัมภาษณ์ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในเขตอำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร เป็นกลุ่มตัวอย่าง ที่มีคุณสมบัติเช่นเดียวกับกลุ่มประชากรที่จะทำการศึกษาจริง จำนวน 30 คน โดยใช้วิธีการสุ่ม อย่างง่าย (Simple Random Sampling) แล้วนำมาคำนวณหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) เพื่อหา ค่า Alpha เพื่อนำไปใช้ศึกษาในภาคสนาม โดยค่าความเชื่อมั่นที่ได้ คือ ด้านการรับรู้ข่าวสาร ค่า Alpha = 0.892 ด้านการได้รับสนับสนุน ค่า Alpha = 0.870 ด้านการมีส่วนร่วมของอาสาสมัคร ป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ค่า Alpha = 0.923

3.7 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการวิจัย กำหนดให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ตามที่เลือกเป็นผู้ตอบแบบสอบถามดังกล่าว วิธีดำเนินการดังนี้ คือ

1) ทำหนังสือจากสถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ถึงนายกเทศมนตรีตำบลเดิด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร เพื่อชี้แจงรายละเอียดและขอความร่วมมือในการประสานงานกับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในสังกัดความรับผิดชอบในการเก็บข้อมูลครั้งนี้

2) ทำความเข้าใจกับผู้ช่วยเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแบบสอบถามและวิธีการเก็บข้อมูล

3) ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ประชากรเป้าหมายตามที่กำหนด ใช้เวลา ในการเก็บข้อมูลประมาณ 2 เดือน คือช่วงเดือน กุมภาพันธ์ และเดือนมีนาคม พ.ศ.2562

4) ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของแบบสอบถาม จากที่ได้ข้อมูลมาแล้ว โดยตรวจสอบทั้งในพื้นที่และสำนักงาน แล้วนำไปรหัสเพื่อวิเคราะห์ข้อมูล

3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล

ประมวลผลและทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for the Social Sciences)

3.9 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ใช้ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่อการจัดเรียงข้อมูลเป็นหมวดหมู่ และยังทำให้ทราบถึงลักษณะพื้นฐานทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างรวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน(อปพร.)ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

2) สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ใช้สถิติ t-test ในการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของกลุ่ม 2 กลุ่ม และใช้สถิติ F-test ในการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยที่มากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป ซึ่งทั้งหมดเป็นสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานที่กำหนดไว้ข้างต้น

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตเทศบาลตำบลเต็ด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร ครั้งนี้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 6 ตอน ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้มาจากการใช้แบบสอบถามนำไปสอบถามจากตัวอย่างประชากร จำนวน 67 คน แล้วนำข้อมูลจากภาคสนามมารอกข้อมูลลงในโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) ดังรายละเอียดผลการศึกษาจะได้นำเสนอตามลำดับดังนี้ คือ

1. ลักษณะของปัจจัยภูมิหลังของประชากร นำเสนอเชิงพรรณนา ประกอบตารางใช้ค่าร้อยละ
2. การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย 3 ด้าน คือ ด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย นำเสนอเชิงพรรณนา ประกอบตาราง ใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
3. ด้านการรับรู้ข่าวสาร คือ การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน นำเสนอเชิงพรรณนาประกอบตารางใช้ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
4. ด้านความรู้ ความเข้าใจ ประกอบด้วย 2 ด้าน คือ ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาท หน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) นำเสนอเชิงพรรณนาประกอบตารางใช้ค่าร้อยละ
5. การได้รับสนับสนุน ประกอบด้วย 2 ด้าน คือ การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุและการได้รับสนับสนุนด้านสังคม นำเสนอเชิงพรรณนาประกอบตารางใช้ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
6. การทดสอบสมมติฐานเสนอความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ กับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน สถิติที่ใช้ คือ T-Test ในการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของกลุ่ม 2 กลุ่ม และใช้สถิติ F-Test ในการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยที่มากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป
7. ความคิดเห็น ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน นำเสนอเชิงพรรณนา

4.1 ลักษณะปัจจัยภูมิหลังของประชากร

ประชากรตัวอย่าง คือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่มีอายุ ตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ในเขตเทศบาลตำบลเค็ด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร จำนวน 67 คน ที่ตอบ แบบสอบถามการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตเทศบาลตำบลเค็ด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร ซึ่งมี ข้อมูลด้านปัจจัยภูมิหลังเกี่ยวกับ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิในรอบปี การเป็นสมาชิก กลุ่มทางสังคมอื่นๆ และระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

อายุ จากการศึกษาประชากร 67 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 41 ปี ถึง 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 46.30 รองลงมาคือช่วงอายุ 31 ปี ถึง 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.30 อายุตั้งแต่ 50 ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 17.90 และช่วงอายุ 18 ปี ถึง 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.50 ตามลำดับ

ระดับการศึกษา จากการศึกษาประชากร 67 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ใน ระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 34.30 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น คิดเป็นร้อยละ 31.30 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 25.40 และตัวอย่างประชากรที่มีการศึกษา ในระดับอนุปริญญา/ปวส./ปกศ.สูง และระดับปริญญาตรี มีจำนวนต่ำสุด คิดเป็นร้อยละ 4.50 เท่ากัน

ประกอบอาชีพ จากการศึกษาประชากร 67 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ เกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 56.70 รองลงมาคือรับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 17.90 อาชีพค้าขาย คิด เป็นร้อยละ 11.90 อาชีพข้าราชการ คิดเป็นร้อยละ 7.50 และอาชีพอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 6.00 ตามลำดับ

รายได้สุทธิในรอบปี จากการศึกษาประชากร 67 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่รายได้สุทธิใน รอบปีที่ผ่านมา คือ มากกว่า 20,000 บาท ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 32.80 รองลงมาคือ รายได้อยู่ ระหว่าง 5,000 บาท ถึง 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.40 รายได้อยู่ระหว่าง 10,001 บาท ถึง 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 17.90 รายได้น้อยกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 14.90 และในส่วน รายได้ที่อยู่ระหว่าง 15,001 บาท ถึง 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 9.00 ตามลำดับ

การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมอื่นๆ จากการศึกษาประชากร 67 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมอื่นๆ นอกเหนือจากอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อาทิเช่น อสม. คณะกรรมการชุมชน กรรมการสหกรณ์เครดิตยูเนียน คิดเป็นร้อยละ 58.20 และไม่เป็น สมาชิกกลุ่มทางสังคมอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 41.80 ตามลำดับ

ระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จากการศึกษา ประชากร 67 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงระยะเวลา 1 ปี ถึง 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 55.20 รองลงมามากกว่า 7 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 28.40 และอยู่ในช่วงระยะเวลา 4 ปี ถึง 6 ปี คิดเป็น ร้อยละ 16.40 ตามลำดับ (รายละเอียดตามตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.1 แสดงลักษณะปัจจัยภูมิหลังของประชากร

ข้อมูลพื้นฐานของประชากร		จำนวน (N = 67)	ร้อยละ (100.00)
อายุ			
	18-30 ปี	3	4.5
	31-40 ปี	21	31.3
	41-50 ปี	31	46.3
	มากกว่า 50 ปีขึ้นไป	12	17.9
ระดับการศึกษา			
	ประถมศึกษา	23	34.3
	มัธยมศึกษาตอนต้น	21	31.3
	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	17	25.4
	อนุปริญญา/ปวส./ปกศ.สูง	3	4.5
	ปริญญาตรี	3	4.5
ประกอบอาชีพ			
	เกษตรกร	38	56.7
	รับจ้างทั่วไป	12	17.9
	ค้าขาย	8	11.9
	รับราชการ	5	7.5
	อื่นๆ	4	6.0
รายได้สุทธิในรอบปีที่ผ่านมา			
	น้อยกว่า 5,000 บาท	10	14.9
	5,000-10,000 บาท	17	25.4
	10,001-15,000 บาท	12	17.9
	15,001-20,000 บาท	6	9.0
	มากกว่า 20,000 บาท ขึ้นไป	22	32.8
การเป็นสมาชิกกลุ่ม			
	ทางสังคมอื่น		
	ไม่เป็น	28	41.8
	เป็น	39	58.2

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลพื้นฐานของประชากร	จำนวน (N = 67)	ร้อยละ (100.00)
ระยะเวลาเป็นสมาชิก อปพร.		
ตั้งแต่ 1 ปี ลงมา	37	55.2
2 ปี - 3 ปี	11	16.4
ตั้งแต่ 4 ขึ้นไป	19	28.4

4.2 การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

จากการศึกษา พบว่า การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในภาพรวมปรากฏว่าระดับการมีส่วนร่วมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.73 โดยมีด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย มีระดับการมีส่วนร่วมสูงกว่าด้านอื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.80 (รายละเอียดตามตาราง ที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

การมีส่วนร่วม	Mean	s	ระดับการมีส่วนร่วม
1.ด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน	2.71	0.71	ปานกลาง
2.ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน	2.67	0.68	ปานกลาง
3.ด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย	2.80	0.71	ปานกลาง
ภาพรวม	2.73	0.70	ปานกลาง

4.2.1 ด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

ผลจากการศึกษา การมีส่วนร่วมในด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) พบว่า การเข้ารับการฝึกอบรมวิธีการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเบื้องต้น มีส่วนร่วมสูงกว่าด้านอื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.00 รองลงมา คือ การเข้าร่วมประชุมกับเครือข่ายบรรเทาสาธารณภัยเพื่อหาแนวทางร่วมกันในการให้ความ

ช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.99 และการมีส่วนร่วมในระดับที่ต่ำกว่าด้านอื่นๆ คือ การมีส่วนร่วมบริจาคทรัพย์สิน เงินทองในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.31 และผลจากการศึกษาปรากฏว่า การมีส่วนร่วมในด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.71 (รายละเอียดตามตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการมีส่วนร่วมด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

การมีส่วนร่วม	Mean	s	ระดับการมีส่วนร่วม
1.ร่วมกับเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุที่ส่งโรงพยาบาล	2.75	0.86	ปานกลาง
2.บริจาคทรัพย์สิน เงินทองในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ	2.31	0.84	ปานกลาง
3.เข้ารับการฝึกอบรมวิธีการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเบื้องต้น	3.00	0.87	สูง
4.ร่วมประชุมกับเครือข่ายบรรเทาสาธารณภัยเพื่อหาแนวทางร่วมกันในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ	2.99	0.93	ปานกลาง
5.ร่วมซ้อมแผนการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุกับเครือข่ายบรรเทาสาธารณภัย	2.79	1.02	ปานกลาง
6.ร่วมติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผล ประสิทธิภาพระบบการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุของหน่วยกู้ชีพ	2.42	1.11	ปานกลาง
รวม	2.71	0.71	ปานกลาง

4.2.2 ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

ผลจากการศึกษา การมีส่วนร่วมในด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) พบว่า การร่วมกิจกรรม รณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อกระตุ้นให้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีส่วนร่วมสูงกว่าด้านอื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.07 รองลงมาคือ การร่วมแจ้งข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนผ่านสื่อสารมวลชนที่มีอยู่ในพื้นที่และชุมชน และการแจ้งข้อมูลเตือนพื้นที่เสี่ยงภัยต่อการอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กับประชาชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.97 เท่ากัน และการมีส่วนร่วมในระดับที่ต่ำกว่าด้านอื่นๆ คือ การร่วมเป็นวิทยากรให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยกับ เยาวชน นักเรียน นักศึกษา และประชาชนทั่วไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.00 และผลจากการศึกษาปรากฏว่า การมีส่วนร่วมในด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.67 (รายละเอียดตามตารางที่ 4.4) ตารางที่ 4.4 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการมีส่วนร่วมด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

การมีส่วนร่วม	Mean	s	ระดับการมีส่วนร่วม
1.ร่วมกิจกรรมรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ เพื่อกระตุ้นให้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	3.07	0.82	สูง
2.ร่วมแจ้งข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนผ่านสื่อสารมวลชนที่มีอยู่ในพื้นที่และชุมชน	2.97	0.84	ปานกลาง
3.แจ้งข้อมูลเตือนพื้นที่เสี่ยงภัยต่อการ อุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่ที่กับประชาชน	2.97	0.80	ปานกลาง
4.ร่วมประชุมวางแผนเพื่อเสนอแนวทางการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ	2.67	0.94	ปานกลาง
5.ร่วมบริจาคเงินทอง วัสดุอุปกรณ์ เพื่อใช้ในการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน	2.34	0.93	ปานกลาง
6.ร่วมเป็นวิทยากรให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยกับ เยาวชน นักเรียน นักศึกษา และประชาชนทั่วไป	2.00	1.04	ปานกลาง
รวม	2.67	0.68	ปานกลาง

4.2.3 ด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย

ผลจากศึกษา การมีส่วนร่วมในด้านการบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการความปลอดภัย ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) พบว่า การร่วมรายงานข้อมูลการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และอื่นๆเมื่อมีการร้องขอ มีส่วนร่วมสูงกว่าด้านอื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.27 รองลงมาคือ การร่วมติดตาม ตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.13 และการมีส่วนร่วมในระดับที่ต่ำกว่าด้านอื่นๆ คือ การร่วมเป็นที่เล็งในการดูแลผู้กระทำผิดกฎจราจรแล้วถูกสั่งให้ทำงานเพื่อบำเพ็ญประโยชน์ต่อสาธารณะ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.90 และผลจากการศึกษาปรากฏว่า การมีส่วนร่วมในด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัยของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.80 (รายละเอียดตามตารางที่ 4.5) ตารางที่ 4.5 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการมีส่วนร่วมด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย

การมีส่วนร่วม	Mean	s	ระดับการมีส่วนร่วม
1.ร่วมปฏิบัติงานจุดตรวจ กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สาธารณสุข และส่วนอื่นๆ ในการบังคับใช้กฎหมายให้ความรู้ แนะนำ ตักเตือนผู้ขับขี่ใช้ถนนให้ตระหนัก ถึงความปลอดภัย	3.09	0.91	สูง
2.ร่วมการสำรวจและปรับปรุงถนนที่เป็นจุดเสี่ยง จุดอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในพื้นที่และชุมชน	2.86	1.06	ปานกลาง
3.ร่วมบริจาควัสดุอุปกรณ์ เงินทองในการจัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายสัญญาณเตือน ในจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในชุมชน	2.47	1.04	ปานกลาง
4.ร่วมประชุมวางแผนเพื่อเสนอแนวทางการในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนกับเจ้าหน้าที่	2.89	1.04	ปานกลาง
5.ร่วมรายงานข้อมูลการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และอื่นๆเมื่อมีการร้องขอ	3.27	0.81	สูง
6.ติดตาม ตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์	3.13	0.95	สูง

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

การมีส่วนร่วม	Mean	s	ระดับการมีส่วนร่วม
7.ร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการกับชาวบ้านในการหาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนในชุมชน	3.00	0.90	สูง
8.ร่วมปฏิบัติหน้าที่จราจร ในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ	3.00	0.89	สูง
9.ร่วมตรวจจับปรับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ตามมาตรการ 10 รสขม. กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.45	1.08	ปานกลาง
10.ร่วมเป็นพี่เลี้ยงในการดูแลผู้กระทำผิดทางถนน กฎจราจรแล้วถูกสั่งให้ทำงานเพื่อบำเพ็ญประโยชน์ต่อสาธารณะ	1.90	1.00	ต่ำ
รวม	2.80	0.71	ปานกลาง

4.3 การรับข้อมูลข่าวสาร

จากการศึกษา การรับรู้ข่าวสารของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) พบว่า การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.80 (รายละเอียดตามตารางที่ 4.6)

ผลจากการศึกษา การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน พบว่า การรับข้อมูลข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์อยู่ในระดับที่มากกว่าด้านอื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.12 รองลงมาคือ การรับข้อมูลข่าวสารจากสื่อวิทยุมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.01 และการรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทางถนนในระดับที่น้อยที่สุดกว่าด้านอื่นๆ คือ การรับข้อมูลข่าวสารจากเอกสารทางราชการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.24 จากการศึกษพบว่า การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลางโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.80 (รายละเอียดตามตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน

การรับข้อมูลข่าวสาร	Mean	s	ระดับ
การรับข้อมูลข่าวสาร			
1.การรับข้อมูลข่าวจากสื่อวิทยุ	3.01	1.04	มาก
2.การรับข้อมูลข่าวจากสื่อโทรทัศน์	3.12	0.77	มาก
3.การรับข้อมูลข่าวจากสื่อหนังสือพิมพ์	2.85	0.84	ปานกลาง
4.การรับข้อมูลข่าวจากสื่อออนไลน์	2.70	0.70	ปานกลาง
5.การรับข้อมูลข่าวจากเอกสารราชการ	2.24	1.04	ปานกลาง
6.การรับข้อมูลข่าวจากกิจกรรมรณรงค์ ของเจ้าหน้าที่	2.64	1.05	ปานกลาง
7.การรับข้อมูลข่าวจากศูนย์ อปพร.	2.78	1.10	ปานกลาง
8.การรับข้อมูลข่าวจากเพื่อนบ้าน ญาติ พี่น้อง เพื่อนร่วมงาน	2.99	0.73	ปานกลาง
รวม	2.80	0.72	ปานกลาง

4.4 ความรู้ ความเข้าใจ

จากการศึกษา ความรู้ ความเข้าใจของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) พบว่า ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน อยู่ในเกณฑ์สูง คิดเป็นร้อยละ 68.70 และ ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อยู่ในเกณฑ์สูง คิดเป็นร้อยละ 62.70 (รายละเอียดตามตารางที่ 4.7 และ 4.8)

4.4.1 ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน

เมื่อพิจารณาความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จากการตั้งคำถามจำนวน 15 ข้อ ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างได้คะแนนความรู้ ความเข้าใจโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 12 คะแนน เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนต่ำ (คะแนนรวมต่ำกว่า 12 คะแนน) และ กลุ่มที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนสูง (คะแนนรวมตั้งแต่ 12 คะแนนขึ้นไป) ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนสูง คิดเป็นร้อยละ 68.70 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนต่ำ คิดเป็นร้อยละ 31.30 ตามลำดับ (รายละเอียดตามตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7 แสดงรายละเอียดค่าร้อยละความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทางถนน

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
1. กลุ่มที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนต่ำ (1 – 11 คะแนน)	21	31.30
2. กลุ่มที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนสูง (12 คะแนนขึ้นไป)	46	68.70
รวม	67	100

4.4.2 ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

เมื่อพิจารณาความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จากการตั้งคำถามจำนวน 13 ข้อ ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างได้คะแนนความรู้ความเข้าใจโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 11 คะแนน เมื่อแยกเป็นกลุ่มที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ต่ำ (คะแนนรวมต่ำกว่า 11 คะแนน) และ กลุ่มที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน(อปพร.) สูง (คะแนนรวมตั้งแต่ 11 คะแนนขึ้นไป) ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) สูง คิดเป็น ร้อยละ 62.70 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ต่ำ คิดเป็นร้อยละ 37.30 ตามลำดับ (รายละเอียดตามตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8 แสดงรายละเอียดค่าร้อยละความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
1.กลุ่มที่มีความรู้ ความเข้าใจบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ต่ำ (1 – 10 คะแนน)	25	37.30
2.กลุ่มที่มีความรู้ ความเข้าใจบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) สูง (11 คะแนนขึ้นไป)	42	62.70
รวม	67	100

4.5 ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม

จากการศึกษา พบว่า การได้รับสนับสนุน ในภาพรวมปรากฏว่า ระดับการได้รับสนับสนุนอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.51 โดยการได้รับสนับสนุนด้านสังคม มีระดับการได้รับสนับสนุนมากกว่า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.62 และการได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.41 ตามลำดับ (รายละเอียดตามตาราง ที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการได้รับสนับสนุน

การได้รับสนับสนุน	Mean	s	ระดับการได้รับสนับสนุน
1.การสนับสนุนด้านวัตถุ	2.41	0.67	ปานกลาง
2.การสนับสนุนด้านสังคม	2.62	0.86	ปานกลาง
ภาพรวม	2.51	0.76	ปานกลาง

4.5.1 การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ

ผลจากการศึกษา การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) พบว่า การได้รับการฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆที่เกี่ยวกับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) มากกว่าด้านอื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21 รองลงมาคือ การได้รับสนับสนุน เครื่องแต่งกาย

อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.58 และการได้รับสนับสนุนด้านวัตถุในระดับที่น้อยที่สุดกว่าด้านอื่นๆ คือ การไปศึกษาดูงาน ศูนย์ อปพร.อื่นๆทั้งในและนอกเขตจังหวัด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.01 และผลจากการศึกษาปรากฏว่า การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.41 (รายละเอียดตามตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.10 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ

การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ	Mean	s	ระดับการได้สนับสนุน
1. การฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆที่เกี่ยวกับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)	3.21	0.75	มาก
2.การได้รับสนับสนุนเครื่องแต่งกายอาสาสมัครป้องกันฝ่ายพลเรือน (อปพร.)	2.58	0.82	ปานกลาง
3.การได้รับงบประมาณวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือต่างๆในการใช้กับภารกิจการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน	2.20	1.06	ปานกลาง
4. การได้รับค่าตอบแทน สนับสนุนการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ กรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น	2.04	0.94	ปานกลาง
5.การไปศึกษาดูงาน ศูนย์ อปพร.อื่นๆทั้งในและนอกเขตจังหวัด	2.01	0.97	ปานกลาง
รวม	2.41	0.67	ปานกลาง

4.5.2 การได้รับสนับสนุนด้านสังคม

ผลจากการศึกษา การได้รับสนับสนุนด้านสังคม ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) พบว่า การได้รับขอคำแนะนำ/คำปรึกษาในด้านต่างๆเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรม/การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มากกว่าด้านอื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.03 รองลงมาคือ การให้คำชมเชยกว้างขวางในผลการดำเนินกิจกรรมต่างๆของงานอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) มีค่าเฉลี่ย

เท่ากับ 2.94 และการได้รับสนับสนุนด้านสังคมในระดับที่น้อยที่สุดกว่าด้านอื่นๆ คือ การได้รับเสนอชื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ดีเด่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.71 และผลจากการศึกษาปรากฏว่า การได้รับสนับสนุนด้านสังคม ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.62 (รายละเอียดตามตารางที่ 4.11) ตารางที่ 4.11 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยและระดับการได้รับสนับสนุนด้านสังคม

การได้รับสนับสนุนด้านสังคม	Mean	s	ระดับการได้สนับสนุน
1.การได้รับเสนอชื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ดีเด่น	1.71	1.15	น้อย
2.การให้โอกาสในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับงานอาสาสมัครป้องกันภัยพลเรือน (อปพร.) ด้านต่างๆ	2.55	1.17	ปานกลาง
3.การให้คำชมเชย ยกย่องในผลการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆของงานอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)	2.94	0.94	ปานกลาง
4.การได้รับมอบหมายให้เป็นตัวแทนศูนย์ อปพร. เพื่อดำเนินการกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับส่วนอื่นๆ	2.85	1.06	ปานกลาง
5.การได้รับขอคำแนะนำ/คำปรึกษาในด้านต่างๆเกี่ยวกับการดำเนินงาน/การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	3.03	0.90	มาก
รวม	2.62	0.86	ปานกลาง

4.6 การทดสอบสมมติฐาน

การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แยกวิเคราะห์ห้ข้อได้ 2 ปัจจัย คือ

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย อายุ ระดับการศึกษา การประกอบอาชีพ รายได้ การเป็นกลุ่มสมาชิกทางสังคม และระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)
2. ปัจจัยด้านสังคมและจิตวิทยา ได้แก่ การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาท หน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ และการได้รับสนับสนุนด้านสังคม

สำหรับสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานนั้นใช้สถิติ T-Test และ F-Test ในการทดสอบสมมติฐานทั้ง 11 สมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 อายุของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลักษณะของอายุกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 18 ปี ถึง 40 ปี มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.29) สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 41 ปี ขึ้นไป (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.16) และจากการทดสอบโดยวิธี t-test พบว่าค่า $t = 0.712$ ที่ระดับ Sig. = 0.479 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน คือ อายุของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 1

ตารางที่ 4.12 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างอายุกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

อายุ	N	Mean	s	t	Sig. (2-tailed)
อายุตั้งแต่ 40 ปีลงไป	24	2.29	0.69	0.712	0.479
อายุตั้งแต่ 41 ปี ขึ้นไป	43	2.16	0.72		
รวม	67				

สมมติฐานที่ 2 ระดับการศึกษาของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกันมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลักษณะของระดับการศึกษากับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.11) ต่ำกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาตั้งแต่ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย /ปวช. ขึ้นไป (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.39) และจากการทดสอบโดยวิธี t-test พบว่าค่า $t = -1.540$ ที่ระดับ Sig. = 0.128 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน คือ ระดับการศึกษาของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 2

ตารางที่ 4.13 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างระดับการศึกษากับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ระดับการศึกษา	N	Mean	S.D	t	Sig. (2-tailed)
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	44	2.11	0.72	- 1.540	0.128
ตั้งแต่มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	23	2.39	0.66		
รวม	67				

สมมติฐานที่ 3 อาชีพของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกันมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลักษณะของ อาชีพกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพเกษตรกรกรรม มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.10 ค้าขาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.37 รับจ้างทั่วไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.08 ข้าราชการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.80 อาชีพอื่นๆ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.50 และจากการทดสอบโดยวิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way analysis of variance or ANOVA) f-test พบว่าค่า $f = 1.492$ ที่ระดับ Sig. = 0.216 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน คือ อาชีพของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 3

ตารางที่ 4.14 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยระหว่างอาชีพกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนน

อาชีพ	N	Mean	s
เกษตรกรกรรม	38	2.10	0.99
ค้าขาย	8	2.37	0.74
รับจ้างทั่วไป	12	2.08	0.79
รับราชการ	5	2.80	0.45
อื่นๆ	4	2.50	0.58
รวม	67	2.37	0.71

ตารางที่ 4.15 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามการประกอบอาชีพ

แหล่งความแปรปรวน	D.F	Sum of Squares	Mean Squares	F Ratio	F Prop
ระหว่างกลุ่ม	2	2.904	0.726	1.492	0.216
ภายในกลุ่ม	62	30.171	0.487		
รวม	64	33.075			

สมมติฐานที่ 4 รายได้ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกันมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลักษณะของรายได้กับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ตั้งแต่ 15,000 บาทลงมา มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.26) สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ตั้งแต่ 15,001 บาทขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.14) และจากการทดสอบโดยวิธี

t-test พบว่าค่า $t = 0.645$ ที่ระดับ $\text{Sig.} = 0.521$ จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน คือ รายได้ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 4

ตารางที่ 4.16 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างรายได้กับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

รายได้	N	Mean	s	t	Sig. (2-tailed)
ตั้งแต่ 15,000 บาท ลงมา	39	2.26	0.72	0.645	0.521
ตั้งแต่ 15,001 บาท ขึ้นไป	28	2.14	0.71		
รวม	67				

สมมติฐานที่ 5 การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกันมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลักษณะของ การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.11) ต่ำกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เป็นสมาชิกทางสังคม มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.28) และจากการทดสอบโดยวิธี t-test พบว่าค่า $t = -0.997$ ที่ระดับ $\text{Sig.} = 0.322$ จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน คือ การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 5

ตารางที่ 4.17 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

การเป็นสมาชิก	N	Mean	s	t	Sig. (2-tailed)
ไม่เป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม	28	2.11	0.74	-0.997	0.322
เป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม	39	2.28	0.69		
รวม	67				

สมมติฐานที่ 6 ระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลักษณะของระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครตั้งแต่ 1 ปี ลงมา มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 1.97 กลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาการเป็นอาสาสมัคร

ตั้งแต่ 2 ปี ถึง 3 ปี มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.45 และกลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครตั้งแต่ 4 ปีขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.53 และจากการทดสอบโดยวิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way analysis of variance or ANOVA) f-test พบว่าค่า $f = 5.219$ ที่ระดับ $\text{Sig.} = 0.008$ จึงเป็นไปตามสมมติฐาน คือ ระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 6

ตารางที่ 4.18 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยระหว่างระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ระยะเวลา	N	Mean	s
เป็นอาสาสมัครตั้งแต่ 1 ปี ลงมา	37	1.97	0.69
เป็นอาสาสมัครตั้งแต่ 2 ปี ถึง 3 ปี	11	2.45	0.69
เป็นอาสาสมัครตั้งแต่ 4 ปี ขึ้นไป	19	2.53	0.61
รวม	67	2.32	0.66

ตารางที่ 4.19 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามระยะเวลาการเป็นอาสาสมัคร

แหล่งความแปรปรวน	D.F	Sum of Squares	Mean Squares	F Ratio	F Prop
ระหว่างกลุ่ม	2	4.638	2.319	5.219	0.008
ภายในกลุ่ม	64	28.437	0.444		
รวม	66	33.075			

สมมติฐานที่ 7 การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลักษณะของ การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.00 ถึง 2.99) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 1.97 และกลุ่มตัวอย่างที่รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย ตั้งแต่ 3.00 ขึ้นไป) จะมีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.41 และจากการทดสอบโดยวิธี t-test พบว่าค่า $t = -2.634$ ที่ระดับ Sig. = 0.011 จึงเป็นไปตามสมมติฐาน คือ การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 7

ตารางที่ 4.20 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยระหว่างการรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

การรับข้อมูลข่าวสาร	N	Mean	s	t	Sig. (2-tailed)
ระดับปานกลาง	30	1.97	0.76	-2.634	0.011
ระดับมาก	37	2.41	0.60		
รวม	67				

สมมติฐานที่ 8 ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนระดับสูง (ตั้งแต่ 12 คะแนนขึ้นไป) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.22 สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนระดับต่ำ (ต่ำกว่า 12 คะแนนลงมา) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.19 และจากการทดสอบโดยวิธี t-test พบว่าค่า $t = -0.143$ ที่ระดับ Sig. = 0.887 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน คือ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 8

ตารางที่ 4.21 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ของอาสาสมัครกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ระดับความรู้ ความเข้าใจ	N	Mean	s	t	Sig. (2-tailed)
ความรู้ ความเข้าใจสูง	46	2.22	0.73	-0.143	0.887
ความรู้ ความเข้าใจต่ำ	21	2.19	0.68		
รวม	67				

สมมติฐานที่ 9 ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัคร ป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่กับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ระดับสูง (ตั้งแต่ 11 คะแนนขึ้นไป) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.12 ต่ำกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ระดับต่ำ (ต่ำกว่า 11 คะแนนลงมา) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.36 และจากการทดสอบโดยวิธี t-test พบว่าค่า $t = 1.356$ ที่ระดับ Sig. = 0.180 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน คือ ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 9

ตารางที่ 4.22 แสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ระดับความรู้ ความเข้าใจ	N	Mean	s	t	Sig. (2-tailed)
ความรู้ ความเข้าใจสูง	42	2.12	0.77	1.356	0.180
ความรู้ ความเข้าใจต่ำ	25	2.36	0.57		
รวม	67				

สมมติฐานที่ 10 การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลักษณะของ การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการสนับสนุนด้านวัตถุในระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย ตั้งแต่ 1.99 ลงไป) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 1.85 กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการสนับสนุนด้านวัตถุในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย ระหว่าง 2.00 ถึง 2.99) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วม

ร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.34 และกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการสนับสนุนด้านวัตถุในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย ตั้งแต่ 3.00 ขึ้นไป) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.39 และจากการทดสอบโดยวิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way analysis of variance or ANOVA) f-test พบว่าค่า $f = 4.025$ ที่ระดับ Sig. = 0.023 จึงเป็นไปตามสมมติฐาน คือ การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 10

ตารางที่ 4.23 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยระหว่างการได้รับสนับสนุนด้านวัตถุของอาสาสมัครกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน

การได้รับสนับสนุน	N	Mean	s
ระดับน้อย	20	1.85	0.75
ระดับปานกลาง	19	2.34	0.61
ระดับมาก	18	2.39	0.70
รวม	67	2.19	0.69

ตารางที่ 4.24 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามการได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ

แหล่งความแปรปรวน	D.F	Sum of Squares	Mean Squares	F Ratio	F Prop
ระหว่างกลุ่ม	2	3.695	1.848	4.025	0.023
ภายในกลุ่ม	64	29.380	0.459		
รวม	66	33.075			

สมมติฐานที่ 11 การได้รับสนับสนุนด้านสังคมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน

จากผลการทดสอบสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ลักษณะของ การได้รับสนับสนุนด้านสังคมกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการสนับสนุนด้านสังคมในระดับน้อย (ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 1.99 ลงไป) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.75 กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการสนับสนุนด้านสังคมในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.00 ถึง 2.99) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 1.82 และกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการสนับสนุนด้านสังคมในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย ตั้งแต่ 3.00 ขึ้นไป) มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 2.37 และจากการทดสอบโดยวิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way analysis of variance or ANOVA) f-test พบว่าค่า $f = 6.438$ ที่ระดับ Sig. = 0.003 จึง

เป็นไปตามสมมติฐาน คือ การได้รับสนับสนุนด้านสังคมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 11

ตารางที่ 4.25 แสดงรายละเอียดค่าเฉลี่ยระหว่างการได้รับสนับสนุนด้านสังคมของอาสาสมัครกับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

การได้รับสนับสนุน	N	Mean	s
ระดับน้อย	4	2.75	0.50
ระดับปานกลาง	22	1.82	0.66
ระดับมาก	41	2.37	0.66
รวม	67	2.21	0.71

ตารางที่ 4.26 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามการได้รับสนับสนุนด้านสังคม

แหล่งความแปรปรวน	D.F	Sum of Squares	Mean Squares	F Ratio	F Prop
ระหว่างกลุ่ม	2	5.540	2.770	6.438	0.003
ภายในกลุ่ม	64	27.535	0.430		
รวม	66	33.075			

4.7 ความคิดเห็น ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ

จากแบบสอบถามปลายเปิดของกลุ่มประชากรตัวอย่างจำนวน 67 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็น จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 65.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ได้ทำการสรุปรวมกลุ่มของความคิดเห็น ปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะจากมากไปหาน้อยตามลำดับ

4.7.1 ความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

1. เจ้าหน้าที่ที่บังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎจราจร และช่วยให้ลดอุบัติเหตุทางถนนลงได้

2. ภาครัฐต้องรณรงค์ ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกให้กับประชาชน ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อย่างต่อเนื่อง

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบในด้านวิศวกรรมจราจร เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ต่างๆ ต้องหมั่นดูแลสภาพถนนในความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ให้มีความพร้อมและมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากที่สุด

4. ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณให้ชุมชนในการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของตัวงบประมาณ หรือ เครื่องมือ อุปกรณ์ที่เกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาอุบัติเหตุทางถนน

4.7.2 ปัญหาอุปสรรค ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่และชุมชน

1. ชุมชนยังขาดสำนึกของการมีส่วนร่วมในการร่วมมือแก้ไขปัญหา ผู้นำชุมชนยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่และชุมชน

2. ประชาชนในพื้นที่ขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง ยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นที่ไม่ค่อยเคารพกฎจราจร และมีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้อื่นในชุมชน

3. สภาพทางกายภาพของถนนในพื้นที่ชุมชน มักจะชำรุดเสียหาย เป็นหลุมบ่อ บ้ายจราจรที่ใช้ตีถนนและบังคับการใช้รถ ใช้ถนนไม่มีความพร้อมในจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

4.7.3 ข้อเสนอแนะ แนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่และชุมชน

1. ชุมชนร่วมกันวางมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่ชุมชนของตนและชุมชนใกล้เคียง โดยการประชุม และร่วมกันวางแผนตัดสินใจของประชาชนในชุมชน พร้อมให้มีการประชุมประจำเดือนของชุมชนเพื่อทราบปัญหา อุปสรรคและแนวทางแก้ไข อย่างสม่ำเสมอ

2. ชุมชนร่วมกับเจ้าหน้าที่ จัดตั้งจุดตรวจในจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนการใช้รถใช้ถนนต่อวันเป็นจำนวนมาก เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้มีความระมัดระวัง ไม่ประมาท และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยการสนธิกำลังของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ร่วมกับเจ้าหน้าที่ อาสาสมัครประชาชนในชุมชน และจัดตั้งจุดตรวจอย่างต่อเนื่อง

3. ชุมชนเผยแพร่ข่าวสารความรู้ ความเข้าใจ และกิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนให้กับประชาชนในชุมชนเป็นประจำ เพื่อสร้างจิตสำนึก และตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา โดยผ่านหอกระจายข่าวชุมชน วิทยุชุมชน หรือสื่ออื่นๆตามความเหมาะสม

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง “ การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ” มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ศึกษาปัจจัยเหตุที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งศึกษาปัญหาและอุปสรรค ในการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งทำการศึกษาในเขตจังหวัดเทศบาลตำบลเดิด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร

กลุ่มประชากรตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในเขตเทศบาลตำบลเดิด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร โดยการสุ่มตัวอย่างประชากรจากอำเภอต่างๆ และกลุ่มตัวอย่าง (Sample) ได้มาจากการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accident Sampling) ซึ่งเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลเดิด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร จำนวน 67 คน จากจำนวนทั้งสิ้น 335 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลคือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งมีทั้งหมด 6 ส่วน เป็นแบบสอบถามชนิดผสมระหว่างแบบปลายปิด (Closed End Question) และแบบปลายเปิด (Opened End Question) สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย สถิติวิเคราะห์ ได้แก่ t-test และ f-test ผลการวิเคราะห์ได้นำเสนอในรูปแบบของความเรียงและตาราง ซึ่งสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

5.1.1 ลักษณะข้อมูลทั่วไป

จากการศึกษาพบว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ส่วนใหญ่จะมีอายุอยู่ระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 46.30 รองลงมาจะเป็นกลุ่มอายุระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.30 เมื่อพิจารณาของระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีระดับการศึกษาคือ ระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 34.30 รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น คิดเป็น ร้อยละ 31.30 ในส่วนของการประกอบอาชีพของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร คิดเป็นร้อยละ 56.70 รองลงมา คือ รับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 17.90 ส่วนใหญ่มีรายได้สุทธิในรอบปีที่ผ่านมา คือมากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 32.80 รองลงมา คือ รายได้ระหว่าง 5,000 ถึง 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.40 ในส่วนของการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมอื่นๆ นั้น พบว่า ส่วนใหญ่เป็นสมาชิกกลุ่มสังคมอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 58.20 และมีเพียงร้อยละ 41.80 เท่านั้นที่ไม่เป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมอื่นๆ และระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ส่วนใหญ่ เป็นอาสาสมัครตั้งแต่ 1 ปี ลงมา คิดเป็นร้อยละ 55.20 รองลงมา คือ ช่วงเวลามากกว่า 4 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 28.40

ในเรื่องการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน พบว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.80 การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจากสื่อโทรทัศน์มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.12 รองลงมา คือการได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อวิทยุ มีค่าเฉลี่ย 3.01 และส่วนการได้รับข้อมูลข่าวสารจากเอกสารทางราชการมีระดับน้อยที่สุดคือ มีค่าเฉลี่ย 2.24

ในเรื่องความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พบว่า ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ ความเข้าใจ อยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 68.70 มีเพียงร้อยละ 31.30 เท่านั้นที่มีความรู้ ความเข้าใจในระดับที่ต่ำ

ในเรื่องความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ ความเข้าใจสูง คิดเป็นร้อยละ 68.70 และ ในกลุ่มที่มีความรู้ ความเข้าใจต่ำ คิดเป็นร้อยละ 37.30

ในเรื่องการได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 2.41 ซึ่งได้รับการสนับสนุนในด้านการฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆ ที่เกี่ยวกับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21 รองลงมา คือ การได้รับสนับสนุนเครื่องแต่งกายอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ค่าเฉลี่ย 2.58 และที่ได้รับการสนับสนุนน้อยที่สุดคือ การไปศึกษาดูงานศูนย์ อปพร.อื่นๆ ทั้งในและนอกเขตจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 2.01

ในเรื่องการได้รับสนับสนุนด้านสังคม ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 2.62 ส่วนใหญ่การได้รับขอคำแนะนำ/คำปรึกษาในด้านต่างๆเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรม / การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เป็นด้านที่ได้รับการสนับสนุนมากที่สุด มีค่าเฉลี่ย 3.03 รองลงมา คือ การให้คำชมเชย ยกย่องในผลการดำเนินกิจกรรมต่างๆของงานอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) มีค่าเฉลี่ย 2.94 และที่ได้รับการสนับสนุนน้อยที่สุดคือ การได้รับเสนอชื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ดีเด่น มีค่าเฉลี่ย 1.71

ในเรื่องการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในภาพรวมมีระดับของการมีส่วนร่วมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.73 การศึกษาพบว่า ด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย มีระดับการมีส่วนร่วมสูงสุด มีค่าเฉลี่ย 2.80 กิจกรรมการร่วมรายงานข้อมูลการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์และอื่นๆ เมื่อมีการร้องขอ มีส่วนร่วมสูงสุด มีค่าเฉลี่ย 3.27 รองลงมา ด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน มีค่าเฉลี่ย 2.71 กิจกรรมการเข้ารับการฝึกอบรมวิธีการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเบื้องต้น มีส่วนร่วมสูงสุด มีค่าเฉลี่ย 3.00 และด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน มีส่วนร่วมต่ำสุด มีค่าเฉลี่ย 2.67 กิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อกระตุ้นให้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีส่วนร่วมสูงสุด มีค่าเฉลี่ย 3.07 ตามลำดับ

ระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) พบว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่มีระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครตั้งแต่ 4 ปี ขึ้นไปซึ่งเป็นกลุ่มที่มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมสูงกว่ากลุ่มระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครที่ระยะเวลาน้อยกว่า เนื่องจากกลุ่มระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครจะมีประสบการณ์ ในการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนร่วมกับหน่วยงานอื่นๆในพื้นที่ชุมชนมากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของอดุลย์วรรณชาติ (2545 :บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่องการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) ในการควบคุมป้องกันโรคไข้เลือดออก :ศึกษากรณีอำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมในการควบคุมป้องกันโรคไข้เลือดออกของอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) คือ ระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครสาธารณสุข

การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน พบว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในระดับมากจะมีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมสูงกว่ากลุ่มประชากรตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสาร ในระดับปานกลางและน้อย เนื่องจากการรับข้อมูลข่าวสารที่มากย่อมทำให้เกิดจิตสำนึกและการตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาจึงส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ จิตตนา บุญดีเรก (2554 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของคณะกรรมการชุมชนในการพัฒนาเทศบาลสู่ “เมืองน่าอยู่” กรณีศึกษาเทศบาลเมืองสัตหีบ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี” จากการศึกษาพบว่า การได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างสม่ำเสมอมีผลต่อการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการชุมชน

การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ พบว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ได้รับการสนับสนุนด้านวัตถุในระดับมาก จะมีค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมสูงกว่ากลุ่มประชากรตัวอย่างที่ได้รับการสนับสนุนด้านวัตถุในระดับปานกลาง และน้อย เนื่องจากอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ได้รับการสนับสนุนด้านวัตถุ ซึ่งประกอบไปด้วยวัตถุที่เป็นทั้งในรูปแบบนามธรรมและรูปธรรม จะมีความพร้อมในการดำเนินงานมากกว่าจึงมีส่วนร่วมสูง ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ มนต์ิณี อัสวพรรณราย (2556 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครสาธารณสุขในการดูแลสุขภาพผู้สูงอายุ ศึกษาเฉพาะกรณีเขตเทศบาลเมืองบ้านสวน อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี” ผลการศึกษาพบว่า มีส่วนร่วมในระดับมาก โดยเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่ามีส่วนร่วมในด้านการร่วมรับผลประโยชน์เป็นอันดับแรก

การได้รับสนับสนุนด้านสังคม พบว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ได้รับการสนับสนุนด้านสังคมในระดับมากจะมีค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมสูงกว่า กลุ่มประชากรตัวอย่างที่ได้รับการสนับสนุนด้านสังคมในระดับปานกลาง และน้อย เนื่องจากอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่ได้รับการสนับสนุนด้านสังคม ซึ่งเป็นไปในรูปแบบการยอมรับ ยกย่องเชิดชู การให้เกียรติในสังคม จะมีความพร้อมในการดำเนินงานมากกว่าจึงมีส่วนร่วมสูง ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ มนต์ิณี อัสวพรรณราย (2556 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครสาธารณสุขในการดูแลสุขภาพผู้สูงอายุ ศึกษาเฉพาะกรณีเขตเทศบาลเมืองบ้านสวน อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี” ผลการศึกษาพบว่า มีส่วนร่วมในระดับมาก โดยเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่ามีส่วนร่วมในด้านการร่วมรับผลประโยชน์เป็นอันดับแรก

ส่วนปัจจัยที่ไม่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วม ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา การประกอบอาชีพ รายได้ การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน และความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ ญัตติกรรณิศา รุ่งรัตนพิทักษ์ (2559 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ การวิเคราะห์ปัจจัยจูงใจในนโยบายว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กรณีศึกษา เขตบางคอแหลม ” พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน ไม่ส่งผลให้ความคิดเห็นด้านปัจจัยจูงใจแตกต่างกัน และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ ชนาธิป ธาระรัช และ ภัครดา ฉายอรุณ (2559 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมทางการเมืองของนิสิตระดับปริญญาตรีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน พบว่า ความรู้ทางการเมือง ไม่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมทางการเมืองในภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญ และยังพบว่า ความแตกต่างในเรื่อง เพศ อายุ ภูมิลำเนาเดิม และฐานะทางครอบครัว ไม่ก่อให้เกิดความแตกต่างกันของทัศนคติทางการเมืองแบบประชาธิปไตย

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนวทางในการให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ดังต่อไปนี้

5.3.1 ข้อเสนอแนะในทางปฏิบัติ

1) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ต้องพยายามดำเนินการในเชิงรุกเกี่ยวกับการจัดส่งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ให้กับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ เกิดจิตสำนึกและตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุ และต้องกระทำอย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอ ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ของภาครัฐและภาคเอกชน เช่น โทรทัศน์ วิทยุโดยเฉพาะวิทยุชุมชนเห็นควรจัดช่วงเวลาการนำเสนอข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนให้กับชุมชน หนังสือพิมพ์ การจัดทำวารสารเกี่ยวกับด้านต่างๆของอุบัติเหตุทางถนนเป็นรายเดือนแล้วจัดส่งให้ศูนย์ อปพร. อย่างสม่ำเสมอ และสื่ออื่นๆตามความเหมาะสม การจัดฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง กฎจราจร การปฐมพยาบาลและทักษะการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน โดยผ่านงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรืองบประมาณพัฒนาจังหวัด เพื่อให้ครอบคลุมทุกพื้นที่อำเภอและตำบล

2) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเป็นหน่วยงานแรกในการจัดการสาธารณสุขในพื้นที่ ต้องให้การสนับสนุนทั้งด้านวัตถุ และด้านสังคม ดังนี้

2.1 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จัดตั้งงบประมาณประจำปี เพื่อให้การสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ อปพร. ในชุมชน เช่น สถานที่การจัดตั้งสำนักงาน เครื่องมือ อุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน สวัสดิการต่างๆ ค่าตอบแทน ค่ารักษาพยาบาลหากเกิดขึ้นขณะปฏิบัติงาน และเพื่อใช้เป็นองค์กรในการเรียนรู้เรื่องสาธารณภัย อุบัติภัยในพื้นที่ชุมชน

2.2 การจัดงบประมาณสนับสนุนการฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

2.3 การจัดทำโครงการประชุมประชาคม อปพร. ระดับศูนย์ อปพร. ระดับอำเภอและจังหวัด เป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อการสร้างเสริมความเข้มแข็งและเครือข่ายการจัดการสาธารณสุขร่วมกันของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ได้อย่างครอบคลุมทุกพื้นที่

2.4 การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานให้รับทราบแก่สาธารณชน การให้การยกย่องเชิดชู การให้รับทราบถึงเกียรติยศและการมีคุณค่าในการเสียสละต่อสังคม โดยการจัดให้มีการประกวดมอบวุฒิบัตรเชิดชูเกียรติอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ดีเด่นระดับอำเภอทุกปี และมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ทั้งระดับท้องถิ่น ระดับจังหวัดและระดับประเทศ

2.5 ในส่วนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งปัจจุบันยังขาดบุคลากรในระดับอำเภอในการประสานงานและรวบรวมข้อมูลสาธารณสุขต่างๆในระดับอำเภอ ผู้ศึกษาจึงมีความคิดเห็นว่ากรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยควรมีการกำหนดนโยบาย เพื่อสร้างเครือข่ายองค์กรระดับอำเภอโดยสนับสนุนงบประมาณหรือนโยบายข้อสั่งการแนวทางการดำเนินงานให้กับศูนย์ อปพร. ระดับอำเภอเพื่อปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในระดับจังหวัด

2.6 ในการฝึกอบรมหลักสูตรจัดตั้งอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จัดช่วงตารางเวลาการฝึกอบรม เพื่อนำเอาอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่มีประสบการณ์ในการช่วยเหลืองานสังคมด้านต่างๆ มาเล่าประสบการณ์ของการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ให้กับผู้เข้ารับการฝึกอบรม เพื่อสร้างกำลังใจและ ความภาคภูมิใจในการเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป

1) ควรนำตัวแปรอื่นเข้ามาทำการทดสอบสมมติฐาน การมีส่วนร่วมในการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เช่น ตัวแปรในเรื่อง ภูมิลำเนา ซึ่งจะสามารถแสดงถึงความเป็นเจ้าของพื้นที่ และความผูกพันที่มีต่อพื้นที่ ระยะเวลาการเข้ามาตั้งถิ่นฐาน เพศ สถานภาพสมรส เข้ามาเป็นตัวแปรอิสระทางด้านปัจจัยภูมิหลัง ปัจจัยด้านทัศนคติของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) และปัจจัยด้านความคาดหวังต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของภาครัฐ เข้ามาเป็นตัวแปรอิสระทางด้านสังคมและจิตวิทยา

2) ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ของภาครัฐที่ร่วมกันดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ศึกษาในเรื่องของความคิดเห็น ความคาดหวัง การจูงใจและทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ทราบปัจจัยในด้านต่างๆ ที่ จะส่งผลในการมีส่วนร่วมของเจ้าหน้าที่กับเครือข่ายภาคประชาชน

บรรณานุกรม

- กองส่งเสริมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย,กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย,
กระทรวงมหาดไทย. 2558. คู่มือปฏิบัติงานอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน.
กรุงเทพมหานคร : ศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนกลาง.
- ภาณุละ อาริชากร .2548. แนวทางการพัฒนาศูนย์ อปพร.องค์การบริหารส่วนตำบล :
ศึกษากรณี ศูนย์ อปพร.องค์การบริหารส่วนตำบลนาเพียง อำเภอกุสุมาลย์ จังหวัด
สกลนคร. เอกสารการศึกษาหลักสูตรนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย วิทยาลัย
ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- จิตตนา บุญดีเรก .2554. การมีส่วนร่วมของคณะกรรมการชุมชนในการพัฒนาเทศบาลสู่
เมืองน่าอยู่ : กรณีศึกษาเทศบาลเมืองสัตหีบ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี . ภาคนิพนธ์
ปริญญาโทบริหารบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จิราวรรณ ตาลช่วง . 2558 . การบริหารจัดการองค์การอาสาสมัคร : อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่าย
พลเรือน (อปพร.) . ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชนาธิป ธาระรัช และ ภักครดา ฉายอรุณ .2559 . ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมทางการเมืองของนิสิต
ระดับปริญญาตรีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน ภาคนิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน .
- ณัฐฐิตา รุ่งรัตนพิทักษ์ . 2559 . การวิเคราะห์ปัจจัยจูงใจในนโยบายว่าด้วยกิจการอาสาสมัคร
ป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน :
กรณีศึกษา เขตบางคอแหลม . ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ .
- ธีรยุทธ ลีโคตร . 2558 . บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
: กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอกุสุมาลย์ จังหวัดมหาสารคาม . มหาวิทยาลัย
มหาสารคาม .
- อดุลย์ วรรณชาติ.2545. การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน
(อสม.) ในการควบคุมป้องกันโรคไข้เลือดออก : ศึกษากรณีอำเภอเขมราฐ จังหวัด
อุบลราชธานี . ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

เอกสารทางราชการ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 – 2564)

แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

ระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ.2553

หนังสือสั่งการของกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย ที่ มท 0810.5/ว 2208 ลงวันที่ 2 ธันวาคม 2557 เรื่อง การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2558

คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 33/2546 ลงวันที่ 31 มกราคม 2546 เรื่อง จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (5 Es)

ภาษาอังกฤษ

Brech.1965. **The Principles and Practices of Management.** London : Longman.

Cohen , John M, and Uphoff, Norman T.1980. “**Participation Place in Rural Development** :Seeking Clarity Through Specificity” , World Development. Vol.8.

Erwin , William. 1976. **Participation Management : Concept, Theory and Implementation.** Atlanta,G. : Georgia State University.

Good. 1973. **Dictionary of Education.** (3 r. ed.). New York : McGraw-Hill Book Company.

Maslow , Abraham M. 1954.**Motivation and Personality.** New York : Harper and Row Publishers.

Reeder.1963. **Somend Aspects of the Information Social Participation of Fram Families in New York State.** New York : Cornell University.

Strauss & Sayles.1973. **Personnel : The Human Problem of Management** (2 nd.ed.).

Engle Wood Cliffs, New Jersey : Prentice - Hall. United Nation. 1975 .**Popular Participation in Decission Making for Development.** New York : United Nation Publication.

Vroom , V.H. 1964. **Work and Motivation** .New York : Wiley and Sons,Inc.

Yoder.1958. **Handbook of Personnel Management and Industrial Psychology**
New York : McGraw-Hill Book Company.

ภาคผนวก

แบบสอบถาม

เรื่อง การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตเทศบาลตำบลเค็ด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามชุดนี้เป็นเครื่องมือใช้เก็บข้อมูลเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน : ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตเทศบาลตำบลเค็ด อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร เพื่อประกอบการศึกษาตามหลักสูตรนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 15 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

2. ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามฉบับนี้ ถือเป็นความลับ ไม่ต้องเขียนชื่อ – สกุล ลงในแบบสอบถาม ดังนั้น กรุณาตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงและครบทุกข้อ ซึ่งคำตอบที่ได้จะไม่มีผลต่อตัวท่านแต่อย่างใด

3. แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งเป็น 6 ตอน ดังนี้คือ

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามด้านปัจจัยภูมิหลังของตัวอย่างประชากร เป็นแบบสอบถามข้อมูลลักษณะทั่วไปของประชากร

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามด้านการรับรู้ข่าวสาร แบบวัดการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามด้านความรู้ ความเข้าใจ แบ่งออกเป็น 2 ตอน ประกอบด้วย แบบวัดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน และแบบวัดความรู้ ความเข้าใจบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

ส่วนที่ 4 ด้านการสนับสนุนทางสังคม การได้รับสนับสนุนทั้งด้านวัตถุและด้านสังคม

ส่วนที่ 5 การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แบ่งออกเป็น 3 ตอน

ส่วนที่ 6 ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะของการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

วรุฒิ พละบุตร

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

สังกัดสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดยโสธร

หลักสูตร นักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 15

สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

แบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความในแต่ละข้อ แล้วเลือกทำเครื่องหมาย ลงในช่อง หรือ
ระบุข้อความลงในช่องว่างตามความเป็นจริงที่เกี่ยวกับท่าน

- เพศ ชาย หญิง
- ปัจจุบันท่านมีอายุ
 18 - 30 ปี 31 - 40 ปี
 41 - 50 ปี มากกว่า 50 ปีขึ้นไป
- ท่านสำเร็จการศึกษาสูงสุดระดับ
 ไม่ได้เรียน ประถมศึกษา
 มัธยมศึกษาตอนต้น อนุปริญญา/ปวส./ปกศ.สูง
 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ปริญญาตรี
 สูงกว่าปริญญาตรี
- ท่านประกอบอาชีพอะไร
 เกษตรกรรม (ทำนา ทำสวน ทำไร่ เลี้ยงสัตว์) ค้าขาย
 ธุรกิจเอกชน (พนักงาน บริษัท ห้างร้าน)
รับจ้างทั่วไป
 รับราชการ(ระบุ).....
 อื่นๆ(ระบุ).....
- ท่านมีรายได้สุทธิในรอบปีที่ผ่านมา
 น้อยกว่า 5,000 บาท 5,000-10,000 บาท
 10,001-15,000 บาท 15,001-20,000 บาท
 มากกว่า 20,000 บาท ขึ้นไป
- ท่านเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมอื่นๆ บ้างหรือไม่ นอกเหนือจากอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)
 ไม่เป็น เป็น (ระบุ).....
- ท่านเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) เป็นระยะเวลา(ระบุ).....ปี

ส่วนที่ 2 การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน

ที่	ข้อความ	บ่อยครั้ง	ค่อนข้างบ่อย	ไม่ค่อยได้รับ	ไม่เคยได้รับ
1	ท่านรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจากสื่อวิทยุบ่อยครั้งเพียงใด				
2	ท่านรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจากสื่อโทรทัศน์บ่อยครั้งเพียงใด				
3	ท่านรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจากสื่อหนังสือพิมพ์บ่อยครั้งเพียงใด				
4	ท่านรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจากสื่อสังคมออนไลน์บ่อยครั้งเพียงใด				
5	ท่านรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจากเอกสารทางราชการบ่อยครั้งเพียงใด				
6	ท่านรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจากกิจกรรมรณรงค์ของเจ้าหน้าที่บ่อยครั้งเพียงใด				
7	ท่านรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจากศูนย์ อปพร.บ่อยครั้งเพียงใด				
8	ท่านรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจากทางเพื่อนบ้าน เพื่อนร่วมงานญาติพี่น้องบ่อยครั้งเพียงใด				

ส่วนที่ 3 ด้านความรู้ ความเข้าใจ แบ่งออกเป็น 2 ตอน

ตอนที่ 1 ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความในแต่ละข้อ แล้วเลือกทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตรงกับความรู้ ความเข้าใจของท่าน

ที่	ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
1	อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนหรือคาดคิดไว้ก่อนล่วงหน้า ซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต บาดเจ็บ และทรัพย์สิน		
2	ปัจจัยเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย 4 ปัจจัยพื้นฐาน คือ ปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ปัจจัยด้านรถยนต์ และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม		
3	อุบัติเหตุทางถนน เป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของคนไทยอันดับสองรองจากโรคหัวใจ		

ที่	ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
4	หน่วยงานหลักในการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด คือ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และสำนักงานตำรวจภูธรจังหวัด		
5	การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ ความยาวของถนนและการเพิ่มขึ้นของประชากร ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพิ่มขึ้น		
6	ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เป็นปัญหาเฉพาะส่วนบุคคล ไม่ส่งผลกระทบต่อสังคม		
7	พฤติกรรมเสี่ยงสูงสุด ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ เมาสุรา แล้วขับ ยวดยานพาหนะ		
8	การตั้งจุดตรวจยวดยานพาหนะที่เดินทางตามเส้นทางต่างๆ ถือว่าเป็นวิธีการหนึ่งในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน		
9	การป้องกันพฤติกรรมของคนในสังคมให้ตระหนักถึงการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านต่างๆที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ เรียกว่า การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน		
10	การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มงวด ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงได้		
11	ระบบบริการแพทย์ฉุกเฉิน เป็นส่วนหนึ่งของการรักษาพยาบาล ไม่ใช่ส่วนหนึ่งของวิธีการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน		
12	คำที่ว่าอุบัติเหตุทางถนน คือ “โรคแห่งการพัฒนา” มาจากการมุ่งเน้นพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ		
13	ชุมชน หรือหมู่บ้าน สามารถจัดส่งหน่วยอาสาสมัครเข้าร่วมในการรณรงค์และหาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่ท้องถิ่นของตนได้		
14	มาตรการ 10 รสขม. เป็นมาตรการการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน		
15	รถจักรยานยนต์ เป็นประเภทของยานพาหนะ ที่มีสถิติในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าประเภทอื่น		

ตอนที่ 2 ความรู้ ความเข้าใจ บทบาท หน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

คำชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความในแต่ละข้อ แล้วเลือกทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตรงกับความรู้ ความเข้าใจของท่าน

ที่	ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
1	อาสาสมัคร หมายความว่า บุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสมัครใจ และไม่มีผู้ใดบังคับข่มขู่ โดยไม่หวังผลประโยชน์ หรือสิ่งตอบแทนแต่ประการใด		
2	ภัยฝ่ายพลเรือน คือ ภัยอันตรายที่เกิดต่อชีวิตของประชาชน หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชนหรือรัฐ ได้แก่ อัคคีภัย वादภัย อุทกภัย ภัยทางอากาศ และการก่อวินาศกรรม		

ที่	ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
3	หน่วยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) แบ่งออกเป็น 4 ฝ่าย		
4	ฝ่ายป้องกันและบรรเทาภัย มีหน้าที่ ตรวจสอบตรา สอดส่อง พื้นที่เสี่ยงภัย		
5	สมาชิก อปพร. สังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ตนมีภูมิลำเนาอยู่		
6	สมาชิก อปพร. มีหน้าที่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้อำนวยการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน		
7	สมาชิก อปพร. มีวาระการเป็นสมาชิกรวม 4 ปี		
8	การจะได้จัดตั้งเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ต้องผ่านการฝึกอบรมระยะเวลา 5 วัน		
9	สมาชิก อปพร. มีสิทธิใช้อาวุธปืนของทางราชการในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษร		
10	สมาชิก อปพร. ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 17 ปีบริบูรณ์		
11	การปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของสมาชิก อปพร. ตามคำสั่งโดยชอบกฎหมาย จะได้รับสิทธิและการคุ้มครองตามที่ระเบียบและกฎหมายกำหนด		
12	สมาชิก อปพร. สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ทั่วราชอาณาจักรโดยไม่ต้องมีการร้องขอจากศูนย์ อปพร. อื่น		
13	สัญลักษณ์มือขวา ในเครื่องหมาย อปพร. หมายถึง การให้การป้องกันช่วยเหลือ และ บรรเทาภัย		

ส่วนที่ 4 ด้านการสนับสนุนทางสังคม

คำชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความในแต่ละข้อ แล้วเลือกทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด

ข้อความ	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่เคย
1.การได้รับสนับสนุนด้านวัตถุ 1.1 การฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆที่เกี่ยวกับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) 1.2 การได้รับสนับสนุนเครื่องแต่งกายอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) 1.3 การได้รับงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือต่างๆ ในการใช้กับภารกิจการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน 1.4 การได้รับค่าตอบแทน สนับสนุนการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ กรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น 1.5 การไปศึกษาดูงาน ศูนย์ อปพร. อื่นๆทั้งในและนอกเขตจังหวัด				

ข้อความ	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่เคย
2. การได้รับสนับสนุนด้านสังคม 2.1 การได้รับเสนอชื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ดีเด่น 2.2 การให้โอกาสในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับงานอาสาสมัครป้องกันภัยพลเรือน (อปพร.) ด้านต่างๆ 2.3 การให้คำชมเชย ยกย่องในผลการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆของงานอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) 2.4 การได้รับมอบหมายให้เป็นตัวแทนศูนย์ อปพร. เพื่อดำเนินการกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับส่วนอื่นๆ 2.5 การได้รับขอคำแนะนำ/คำปรึกษาในด้านต่างๆเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรม/การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน				

ส่วนที่ 5 การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความในแต่ละข้อ แล้วเลือกทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม			
	ทุกครั้ง	เป็นประจำ	นานๆครั้ง	ไม่เคย
1. ด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน 1.1 ร่วมกับเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุนำส่งโรงพยาบาล 1.2 บริจาคทรัพย์สิน เงินทองในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ 1.3 เข้ารับการฝึกอบรมวิธีการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเบื้องต้น 1.4 ร่วมประชุมกับเครือข่ายบรรเทาสาธารณภัยเพื่อหาแนวทางร่วมกันในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ 1.5 ร่วมซ้อมแผนการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุกับเครือข่ายบรรเทาสาธารณภัย 1.6 ร่วมติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผลประสิทธิภาพระบบการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุของหน่วยกู้ชีพ				

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม			
	ทุกครั้ง	เป็นประจำ	นานๆ ครั้ง	ไม่เคย
<p>2. ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>2.1 ร่วมกิจกรรม รณรงค์ ประชาสัมพันธ์ เพื่อกระตุ้นให้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>2.2 ร่วมแจ้งข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนผ่านสื่อสารมวลชนที่มีอยู่ในพื้นที่และชุมชน</p> <p>2.3 แจ้งข้อมูลเตือนพื้นที่เสี่ยงภัยต่อการอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กับประชาชน</p> <p>2.4 ร่วมประชุมวางแผนเพื่อเสนอแนวทางการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ</p> <p>2.5 ร่วมบริจาคเงินทอง วัสดุอุปกรณ์เพื่อใช้ในการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>2.6 ร่วมเป็นวิทยากรให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยกับเยาวชน นักเรียน นักศึกษาและประชาชนทั่วไป</p>				
<p>3. ด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย</p> <p>3.1 ร่วมปฏิบัติงานจุดตรวจ กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สาธารณสุข และส่วนอื่นๆ ในการบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้ แนะนำ ตักเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนให้ตระหนักถึงความปลอดภัย</p> <p>3.2 ร่วมการสำรวจและปรับปรุงถนนที่เป็นจุดเสี่ยงจุดอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในพื้นที่และชุมชน</p> <p>3.3 ร่วมบริจาควัสดุอุปกรณ์ เงินทองในการจัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายสัญญาณเตือน ในจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในชุมชน</p> <p>3.4 ร่วมประชุมวางแผนเพื่อเสนอแนวทางการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนกับเจ้าหน้าที่</p> <p>3.5 ร่วมรายงานข้อมูลการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และอื่นๆเมื่อมีการร้องขอ</p>				

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม			
	ทุกครั้ง	เป็นประจำ	นานๆ ครั้ง	ไม่เคย
<p>3.6 ติดตาม ตรวจสอบผลการดำเนินการตาม มาตรการการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์</p> <p>3.7 ร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการกับชาวบ้านในการ หาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนใน ชุมชน</p> <p>3.8 ร่วมปฏิบัติหน้าที่จราจร ในการใช้รถใช้ถนนของ ประชาชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ</p> <p>3.9 ร่วมตรวจจับปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ตามมาตรการ 10 รสขม. กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ</p> <p>3.10 ร่วมเป็นที่เล็งในการดูแลผู้กระทำความ ผิด กฎจราจรแล้วถูกสั่งให้ทำงานเพื่อบำเพ็ญประโยชน์ต่อ สาธารณะ</p>				

ส่วนที่ 6 ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะ การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

1. ท่านคิดว่าปัญหาและอุปสรรค ในแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่และ ชุมชนของท่าน คืออย่างไรบ้าง

- 1.).....
- 2.).....
- 3.).....

2. ท่านมีข้อเสนอแนะ แนวทางในแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่และชุมชน ของท่าน อย่างไร

- 1.).....
- 2.).....
- 3.).....

3. ข้อคิดเห็นอื่นๆ.....

.....

.....ขอขอบคุณเป็นอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม.....

ประวัติผู้ศึกษาวิจัย

ชื่อ – สกุล	นายวรวิทย์ พละบุตร
วัน เดือน ปี เกิด	29 สิงหาคม 2513
สถานที่เกิด	จังหวัดอุบลราชธานี
ประวัติการศึกษา	
ปริญญาตรี	ศิลปศาสตรบัณฑิต (ศ.ศ.บ.) (เอกการจัดการทั่วไป) สถาบันราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง จังหวัดราชบุรี
ปริญญาโท	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (ศ.ศ.ม.) (เอกพัฒนาสังคม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
ประวัติการรับราชการ	
ปี 2539	ตำแหน่ง นายช่างโยธา 2 สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบทจังหวัดราชบุรี
ปี 2549	ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6 ว ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 7 สกลนคร
ปี 2551	ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 ว สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี
ปี 2551	ตำแหน่ง นักวิเคราะห์วิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี
ปี 2552 – ปัจจุบัน	ตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดยโสธร