

การออกแบบโฆษณาณรงค์ป้องกันการหลับในขณะขับรถ
ADVERTISING CAMPAIGN DESIGN FOR ANTI-DROWSY DRIVING



นางสาวบุญวีร์ ธัญญาพิทักษ์

ศิลปนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศิลปกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชานิเทศศิลป์ ภาควิชานิเทศศิลป์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2560

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ใบอนุญาตศิลปนิพนธ์

การออกแบบโฆษณาณรงค์ป้องกันการหลับในขณะขับรถ
ADVERTISING CAMPAIGN DESIGN FOR ANTI-DROWSY DRIVING



นางสาวบุญยวีร์ ธัญญาพิทักษ์
Miss BUNYAWEE THANYAPITAK

ภาควิชาศิลปะ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
อนุมัติให้ศิลปนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศิลปกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาศิลปะ

อาจารย์ที่ปรึกษาศิลปนิพนธ์..... ..... วันที่ 30 พ.ค. 2561
(อาจารย์อภินันท์ สุ่มทุมพฤษ์)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อศิลปนิพนธ์	การออกแบบโฆษณาณรงค์ป้องกันการหลับในขณะที่ขับรถ ADVERTISING CAMPAIGN DESIGN FOR ANTI-DROWSY DRIVING
ชื่อ	นางสาวบุญยวีร์ ธัญญาพิทักษ์
สาขาวิชา	นิเทศศิลป์
ภาควิชา	นิเทศศิลป์
คณะ	สถาปัตยกรรมศาสตร์
ปีการศึกษา	2560
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์อภิรักษ์ สุ่มทุมพฤกษ์

บทคัดย่อ

ปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับรถแล้วหลับในนั้นสูงเป็นอันดับ 2 รองจากขับรถเร็ว แต่สื่อรณรงค์ในประเทศไทยที่เกี่ยวกับการหลับในยังมีออกมาให้เห็นน้อย โดยส่วนมากจะเป็นเรื่องขับรถเร็วและเมาไม่ขับมากกว่า โดยสาเหตุหลักของอาการหลับในนั้นเกิดจากอาการเหนื่อยล้าและพักผ่อนไม่เพียงพอ

จึงเป็นโอกาสที่ดีในการออกมารณรงค์แคมเปญที่กระตุ้นให้คนเห็นถึงความสำคัญและตระหนักถึงอันตรายจากการหลับในให้มากขึ้น ภายใต้แคมเปญรณรงค์ที่ชื่อว่า “ง่วงไม่ฝืน” ทั้งนี้แคมเปญรณรงค์การป้องกันการหลับในขณะที่ขับรถนี้มีกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ คนขับรถสาธารณะ(คนขับรถตู้) เพราะเล็งเห็นถึงความสำคัญของผลเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะมีมากกว่าหนึ่งชีวิต ไม่ใช่เพียงตัวคนขับอย่างเดียว แต่ยังรวมไปถึงผู้โดยสารอีกด้วย การออกแบบโฆษณาณรงค์ป้องกันการหลับในขณะที่ขับรถ “ง่วงไม่ฝืน” นี้มีจุดประสงค์หลักเพื่อบอกกับกลุ่มเป้าหมายว่า ไม่ไหวอย่าฝืนขับ คือ ให้รู้ตัวเองและประมาณตน ไม่ประมาทต่ออาการเพียงเล็กน้อยที่อาจส่งผลกระทบในวงกว้าง โดยตัวแคมเปญจะแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ออกมาในเวลาที่แตกต่างกัน เรียงกันตามลำดับดังนี้คือ 1. โฆษณาหนังสือ เพื่อสร้างความตระหนักกับรู้ปัญหา 2. โปสเตอร์รณรงค์ เพื่อบอกผลกระทบของการฝืนขับรถขณะง่วง 3. Innovation Product design เพื่อแก้ไขปัญหา ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถ

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณพ่อและแม่ผู้สนับสนุนงบประมาณในทุกๆด้าน ขอขอบคุณอาจารย์ทุกท่าน โดยเฉพาะอาจารย์ที่ปรึกษา ครูอภิรักษ์ สุมทุมพฤษ์(ครูโอ) และครูแดง ที่คอยให้คำชี้แนะ และปรึกษาตลอดการทำงาน ขอขอบคุณเพื่อนภาคฟิล์มที่มาช่วยเรื่องโปรดักชั่น ทำให้หนังออกมามีคุณภาพและได้รับคำชมมากมาย ขอขอบคุณรุ่นพี่และเพื่อนภาควิศวกร เครื่องยนต์ ที่ช่วยต่อวงจรในการทำ Innovation และให้คำปรึกษาเรื่องความเป็นไปได้ของอุปกรณ์ เพื่อนๆภาควิศวศิลป์อีกหลายๆคนที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการผลิตงาน ไม่ว่าจะมาเป็นช่วยทำฉาก เป็นนักแสดง ให้ยืมอุปกรณ์ ช่วยขนของ ที่ทำให้งานศิลปนิพนธ์นี้ออกมาเป็นรูปเป็นร่างสมบูรณ์ขนาดนี้ และสุดท้าย ขอขอบคุณ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภาควิชาศิลปะ

บุญยวีร์ ธัญญาพิทักษ์



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ.....	ก
กิตติกรรมประกาศ.....	ข
สารบัญ.....	ค
สารบัญภาพประกอบ.....	ง
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	1
1.3 ขอบเขตของโครงการ.....	2
1.4 แนวทางการบรรลุเป้าหมาย.....	2
2 การหลับใหล.....	3
2.1 สถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับใหล.....	3
2.2 อาการหลับใหล.....	4
2.3 หลักการสังเกตอาการหลับใหลเบื้องต้นขณะขับรถ.....	5
2.4 พฤติกรรมเสี่ยงต่อการหลับใหล.....	5
2.5 วิธีการแก่วงขณะขับรถ.....	6
2.6 สถิติการหลับใหลของรถสาธารณะ.....	6
2.7 สถิติในรถตู้.....	8
2.8 สาเหตุการเร่งทำรอบของรถตู้.....	9
2.9 กฎหมายของการขับซี้รถโดยสารสาธารณะ.....	11
2.10 กฎหมายด้านพนักงานขับรถโดยสาร.....	12
3 การวิเคราะห์และสรุปข้อมูลเบื้องต้น.....	13
3.1 กลุ่มเป้าหมาย.....	13
3.2 วิเคราะห์กลุ่มเป้าหมาย.....	13
3.3 วิเคราะห์แคมเปญ.....	13
3.4 ออกแบบกลยุทธ์การสร้างสรรค์ในงานโฆษณา.....	14
4 การออกแบบโฆษณา.....	15

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่	หน้า
4.1 สตอรี่บอร์ด.....	15
4.2 แบบร่างโปสเตอร์.....	17
4.3 แบบร่าง Innovation product design.....	18
4.4 แบบร่างสัญลักษณ์โครงการ.....	20
5 กระบวนการทำงาน.....	22
5.1 กระบวนการทำภาพยนตร์โฆษณา.....	22
5.2 กระบวนการทำโปสเตอร์.....	25
5.3 กระบวนการทำ Innovation product design.....	26
6 ผลงานจริง.....	29
6.1 สัญลักษณ์โครงการ.....	29
6.2 ภาพยนตร์โฆษณา.....	29
6.3 โปสเตอร์.....	31
6.4 ผลิตภัณฑ์ Innovation product design.....	32
6.5 Vedio ผลิตภัณฑ์ Innovation product design.....	33
7 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	45
บรรณานุกรม.....	46
ประวัติผู้วิจัย.....	47

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพประกอบ

ภาพที่	หน้า	
2.1	สถิติรายปีของอุบัติเหตุจากการขับรถกลับใน	3
2.6	สถิติสาเหตุหลักอุบัติเหตุ รถโดยสารสาธารณะ	6
4.1	ภาพแบบร่างสตอรี่บอร์ด ครั้งที่ 1	15
4.1	ภาพแบบร่างสตอรี่บอร์ด ครั้งที่ 2	16
4.2.1	ภาพแบบร่างโปสเตอร์ แบบที่ 1	17
4.2.2	ภาพแบบร่างโปสเตอร์ แบบที่ 2	17
4.2.3	ภาพแบบร่างโปสเตอร์ แบบที่ 3	18
4.3.1	ภาพแบบร่างสัญลักษณ์ของชื่อ Innovation product design	18
4.3.2	ภาพแบบร่าง Idea board ของ Innovation product design	19
4.3.3	ภาพแบบร่าง Innovation product design	19
4.3.4	ภาพแบบร่าง Innovation product design	20
4.4	ภาพแบบร่างสัญลักษณ์โครงการ	20
4.4	ภาพแบบร่างสัญลักษณ์โครงการ	21
5.1.1	ภาพคุณรณพีร์ ตูลวรรณะ	22
5.1.2	ภาพเหล่านักแสดงประกอบ	22
5.1.3	ภาพนักแสดงและผู้ถ่ายทำภาพยนตร์โฆษณา	23
5.1.4	ภาพแบบร่างวงล้อที่ใช้ถ่ายทำโฆษณา	23
5.1.5	ภาพวงล้อที่ใช้ถ่ายทำโฆษณา	23
5.1.6	ภาพชุดนักแสดงหลัก	24
5.1.7	ภาพฉากถ่ายทำภาพยนตร์โฆษณา	24
5.2.1	เตรียมภาพเพื่อการตัดต่อ Photoshop ของโปสเตอร์แบบที่ 1	25
5.2.2	เตรียมภาพเพื่อการตัดต่อ Photoshop ของโปสเตอร์แบบที่ 2	25
5.2.3	เตรียมภาพเพื่อการตัดต่อ Photoshop ของโปสเตอร์แบบที่ 3	26
5.3.1	ภาพสิ่งซื้ออุปกรณ์สำหรับทำผลิตภัณฑ์	26
5.3.2	ภาพต่อวงจรเซนเซอร์ภายใน โดยวิศวกร	27
5.3.3	ภาพออกแบบสัญลักษณ์ผลิตภัณฑ์	27
5.3.4	ภาพไฟล์ปริ้นลายของผลิตภัณฑ์	27
5.3.5	ภาพผลิตภัณฑ์ที่ตัวออกแบบไว้แบบเสร็จสมบูรณ์	28
5.3.6	ภาพสตอรี่บอร์ดเตรียมถ่ายวิดีโอพีธีเซนต์ตัวผลิตภัณฑ์	28
6.1	ภาพสัญลักษณ์โครงการ	29
6.2	ภาพเนื้อเรื่องภาพยนตร์โฆษณา Life Mission	30

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่	หน้า
6.3.1 ภาพโปสเตอร์ ทำยรถเป็นหัวเตียงนอนบนถนน	31
6.3.2 ภาพโปสเตอร์ กันชนเป็นหัวเตียงนอนบนถนน	31
6.3.3 ภาพโปสเตอร์ ต้นไม้ข้างทางเป็นหัวเตียงนอนบนถนน	32
6.4.1 ภาพผลิตภัณฑ์ Innovation product design	32
6.4.2 ภาพไฟล์ปรีนกล่องผลิตภัณฑ์ Innovation product design	33
6.5.1 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 1	33
6.5.2 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 2	34
6.5.3 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 3	34
6.5.4 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 4	35
6.5.5 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 5	35
6.5.6 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 6	36
6.5.7 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 7	36
6.5.8 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 8	37
6.5.9 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 9	37
6.5.10 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 10	38
6.5.11 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 11	38
6.5.12 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 12	39
6.5.13 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 13	39
6.5.14 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 14	40
6.5.15 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 15	40
6.5.16 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 16	41
6.5.17 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 17	41
6.5.18 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 18	42
6.5.19 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 19	42
6.5.20 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 20	43
6.5.21 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 21	43
6.5.22 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 22	44

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของโครงการ

ประเทศไทยมีสถิติการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในโลก ปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับรถแล้วหลับในนั้นสูงเป็นอันดับ 2 รองจากขับรถเร็ว แต่สื่อรณรงค์ในประเทศไทยที่เกี่ยวกับการหลับในยังมีออกมาให้เห็นน้อย โดยส่วนมากจะเป็นเรื่องขับรถเร็วและเมาไม่ขับมากกว่า โดยสาเหตุหลักของอาการหลับในนั้นเกิดจากอาการเหนื่อยล้าและการพักผ่อนไม่เพียงพอ

จึงเป็นโอกาสที่ดีในการออกมารณรงค์แคมเปญที่กระตุ้นให้คนเห็นถึงความสำคัญและตระหนักถึงอันตรายจากการหลับในให้มากขึ้น ภายใต้แคมเปญรณรงค์ที่ชื่อว่า “ง่วงไม่ฝืน” ทั้งนี้แคมเปญรณรงค์การป้องกันการหลับในขณะขับรถนี้ มีกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ คนขับรถสาธารณะ(คนขับรถตู้) เพราะเล็งเห็นถึงความสำคัญของผลเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะมีมากกว่าหนึ่งชีวิต ไม่ใช่เพียงตัวคนขับอย่างเดียว แต่ยังรวมไปถึงผู้โดยสารอีกด้วย

เนื่องจากอาการหลับในเกิดจากความผิดปกติของร่างกายเมื่อนอนน้อย จะส่งผลให้การตอบสนองของร่างกายลดลงและมีสมาธิที่ลดลงตามไปด้วย โดยเฉพาะการขับรถในเส้นทางยาวไกล หรือการจราจรที่มีรถหนาแน่นติดขัด ก็จะทำให้เกิดปัญหาหรือเกิดอุบัติเหตุได้บ่อยขึ้นมากไปอีก เนื่องจากสถานการณ์เช่นนี้บังคับให้คนขับรถต้องนั่งอยู่กับที่ในระยะเวลาหลายๆ และต้องเพ่งสมาธิอยู่ที่ถนนเพียงอย่างเดียว การหลับใน หรือ การหลับเป็นระยะสั้นๆ เพียงหนึ่งหรือสองวินาที อาจเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า “Microsleep” อาการที่ว่าเป็นปรากฏการณ์ที่อยู่ระหว่างการ หลับและการตื่น ที่คนรอบข้างจะไม่สามารถสังเกตเห็นได้เลยว่าคนๆ นั้นกำลังอยู่ในภาวะ Microsleep อยู่เพราะ หากพิจารณาจากลักษณะภายนอกแล้ว คนที่มีอาการดังกล่าวดูจะยังคงดูเหมือนคนปกติ เพียงแต่สมมตมองนั้นไม่สั่งงานไปชั่วขณะหนึ่ง ซึ่งทำให้เกิดปัญหาหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนตามมานั่นเอง ซึ่งคนขับรถสาธารณะมีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นได้สูงเพราะต้องขับรถในระยะทางไกลและยาวนาน ทำให้หากมีคนเห็นความสำคัญ และมาแก้ไขปัญหานี้ได้ก็จะช่วยลดอุบัติเหตุและช่วยชีวิตคนได้มากขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1.2.1 ศึกษารูปแบบของการทำโฆษณาณรงค์เพื่อกลุ่มเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 1.2.2 ศึกษาอาการหลับใน ลักษณะอาการและผลกระทบ
- 1.2.3 ออกแบบสื่อโฆษณาครบวงจร ทั้งภาพยนตร์ โปสเตอร์ และผลิตภัณฑ์เพื่อแก้ไขปัญหา
- 1.2.4 เพื่อกระตุ้นความตระหนัก และลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากหลับในให้น้อยลง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.3 ขอบเขตของโครงการ

- 1.3.1 สัญลักษณ์โครงการ
- 1.3.2 โฆษณาภาพยนตร์หนึ่งสั้น ความยาว 1.30 นาที
- 1.3.3 โปสเตอร์ 3 แผ่น
- 1.3.4 Innovation product design
 - ตัว Product design คือ ปกอกเข็มขัดนิรภัย ชื่อ siren safety belt
 - Packaing design กล่องใส่ปกอกเข็มขัดนิรภัย
 - Vedio present product design ความยาว 1 นาที

1.4 แนวทางการบรรลุเป้าหมาย

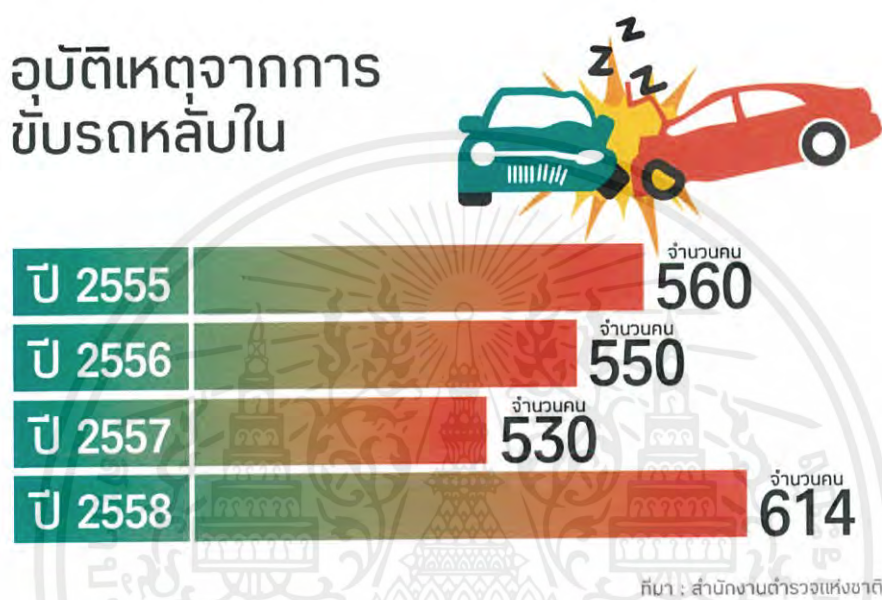
- 1.4.1 ศึกษาและรวบรวมข้อมูล
 - 1 ลงพื้นที่เพื่อศึกษา สํารวจพฤติกรรม นิสัย ของคนขับรถตู้
 - 2 ศึกษาข้อมูลของอาการหลับใน ผลข้างเคียง และผลกระทบ ระดับความร้ายแรง
 - 3 ศึกษาแนวทางการออกแบบสื่อโฆษณาเพื่อให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย
 - 4 ศึกษาการออกแบบ Innovation product design เพื่อใช้แก้ไขปัญหา
- 1.4.2 วิเคราะห์และสรุปข้อมูลเบื้องต้น
 - 1 สรุป Insight ของคนขับรถตู้และแตกเป็นไอเดีย
 - 2 วางแนวทางการออกสื่อโฆษณาทั้งแคมเปญ
 - 3 ออกแบบสื่อโฆษณาหนึ่งสั้น
 - 4 ออกแบบสื่อโปสเตอร์
 5. ออกแบบ Innovation product design
- 1.4.3 ออกแบบและพัฒนาแบบร่าง
- 1.4.4 ตรวจสอบผลเมื่อออกแบบกับกลุ่มเป้าหมาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

การหลับใน

2.1 สถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับใน



ภาพที่ 2.1 สถิติรายปีของอุบัติเหตุจากการขับรถหลับใน

ที่มา : <http://www.bltbangkok.com/article/info/10/160>

อุบัติเหตุจากการจราจร ทำให้คนไทยมีอัตราการเสียชีวิตสูงถึง 36.2 คนต่อประชากรแสนคน จากการจัดอันดับขององค์การอนามัยโลก แม้ว่าสาเหตุหลักในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของคนไทยจะ มาจากการดื่มสุราและการขับรถเร็วเกินกำหนดทั้งที่มีการรณรงค์จากภาครัฐอย่างต่อเนื่อง โดยสถิติ เมื่อช่วงเทศกาลปีใหม่ 7 วันอันตรายที่ผ่านมา อุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับใน ถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 5 โดยปี 2559 ช่วง 29 ธ.ค. 58 - 4 ม.ค. 59 มีจำนวน ร้อยละ 2.84 และปี 2560 ช่วง 29 ธ.ค. 59 -4 ม.ค. 60 มีจำนวน ร้อยละ 2.53 ก็จัดว่าเป็นภัยเงียบที่ห้ามมองข้ามโดยเด็ดขาด

สถิติอุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคมแต่ละปีมีสาเหตุมาจากอาการหลับในถึงร้อยละ 4.6 ของ ทั้งหมด เป็นตัวเลขที่ไม่น้อยเลยทีเดียวหากคำนวณจากอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นในประเทศ และต้อง นับกันทุกๆวัน ทุกๆเดือน ตัวเลขในแต่ละปีไม่ต่ำกว่า 650 – 700 ครั้ง นอกจากจะทำให้ทรัพย์สินของเราเสียหาย เสียโอกาสและเวลา บางรายอาจหมายถึงชีวิตและครอบครัว

การหลับในเป็นอาการหลับขณะที่ยังเปิดอยู่ แต่ไม่รับรู้ภาพเบื้องหน้า อาจเกิดขึ้น ในระยะเวลาสั้นๆ เพียงไม่เกิน 10 วินาที นพ.มนูญ ลีเชวงวงศ์ ประธานกรรมการทรวงออย่าขับ ใน พระอุปถัมภ์สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอเจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ มูลนิธิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รามาธิบดี พบว่า ในประเทศไทย ผู้ขับขีมากกว่า 50% เคยหลับในขณะที่ขับรถ ซึ่งอันตรายมาก

ในต่างประเทศมีทฤษฎีที่ชื่อว่า Heinrich Triangle Theory โดย ไฮน์ริช วิศวกรของ Travelers Insurance ในเมืองฮาร์ตฟอร์ด ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้รวบรวมและประมวลสถิติจนเป็นทฤษฎีอธิบายการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสรุปคร่าวๆ คือ

- 2.1.1 ทุกๆ 2 ล้านการกระทำที่ไม่ปลอดภัย รวมถึงการเล่นมือถือ การล่นสายตาจากถนน การหันไปหยิบของเบาหลัง การกินข้าวขณะขับรถ การแต่งหน้าขณะขับรถ ฯลฯ
- 2.1.2 ส่งผลให้เกิด 240,000 เหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุ
- 2.1.3 ในจำนวนนี้มี 20,000 เหตุการณ์ที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย
- 2.1.4 มี 400 เหตุการณ์ที่ได้รับบาดเจ็บมากและในที่สุดจะมี 1 การเสียชีวิต

2.2 อาการหลับใน

หลับใน (Sleep without closing eyes) อาจเรียกว่า การหลับใน(ใจ) หรือ อาการที่คล้ายๆ กับหลับแต่ตาสังมียอยู่ เป็น การนอนหลับในระยะเวลาอันสั้นประมาณ 1 - 2 นาที อาการหลับในจึง คือ การหลับในขณะที่ตาสังเปิดอยู่ เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาสั้นๆไม่เกิน 10 วินาที สภาพหลับๆตื่นๆ สามารถปลุกได้ง่าย การขับรถที่ใช้เวลานานเกินไปนั้นนานๆด้วยท่าที่ไม่ถูกต้องอาจทำให้เกิดความเมื่อยล้าสะสม หรือขับในช่วงเวลาบ่ายๆอาจทำให้เกิดความอ่อนเพลีย ดังนั้น หากพักผ่อนมาน้อยก่อนขับรถอาจเกิดอาการหลับในได้

การนอนหลับ เป็นสภาวะหนึ่งของร่างกายที่เคลื่อนไหวต่างๆ จะลดลงพร้อมทั้งการรับรู้ต่อโลกภายนอกก็จะลดลงจนเกือบจะหมด แต่ก็สามารถที่จะตื่นกลับมารับรู้ตัวได้อย่างง่ายภายใน 1-2 นาทีเท่านั้น นักวิทยาศาสตร์ยังหาคำตอบไม่ได้ว่า ทำไมเราจึงต้องนอนด้วย แต่เชื่อแน่ว่า การนอนหลับ เป็นสิ่งที่จำเป็นและสำคัญสำหรับชีวิต เราทุกคนจะรู้สึกสดชื่น มีเรี่ยวมีแรงหลังจากได้นอนเต็มอิ่ม นั่นคือ การนอนหลับได้ทำหน้าที่ของมันโดยสมบูรณ์แล้ว วงจรการนอนหลับจะแบ่งออกได้เป็น 2 วงจรเกิดขึ้นสลับกันไปในแต่ละคืน

วงจรแรก เรียกว่า NREM Sleep : Non-rapid eye movement sleep วงจร NREM เป็นวงจรที่เกี่ยวกับการหลับที่จะลึกลงไปเรื่อยๆ แบ่งออกเป็น 4 ระยะ ตั้งแต่หลับตื้นไปจนถึงหลับลึก

วงจรที่สอง เรียกว่า REM Sleep : Rapid eye movement sleep วงจร REM เป็นวงจรที่กล้ามเนื้อต่างๆ ของร่างกายแทบจะหยุดการทำงานกันหมด ยกเว้น หัวใจ, กระบังลมเพื่อการหายใจ, กล้ามเนื้อตา และกล้ามเนื้อเรียบ เช่น หลอดเลือดและลำไส้

การนอนหลับ ของเราจะเริ่มด้วยวงจร NREM ก่อนแล้วจึงเกิดวงจร REM สลับกันไปเรื่อยๆ โดยในครั้งแรกมักจะเป็นวงจร NREM เป็นส่วนใหญ่ ส่วนครั้งคืนหลังมักจะเป็น REM ความฝันที่เกิดขึ้น เป็นเรื่องเป็นราวจะเกิดในวงจร REM ดังนั้นเราจึงมักจะพบว่าเราฝันบ่อยตอนเข้ามิด และคนเรามีโอกาสหลับในระหว่างการขับรถได้เสมอ และต้องเคยรู้สึกง่วงนอนในขณะที่ขับรถ โดยเฉพาะใน

ช่วงเวลาที่รถติดหรือวิ่งทางไกลมากๆ ดังนั้น สาเหตุของอาการหลับในมักเกิดจาก

2.2.1 การอดนอน

การนอนน้อยหรือนอนไม่พอดำกว่า 7 ชั่วโมงต่อวัน เพิ่มความเสี่ยงในการเกิดภาวะหลับใน เพราะสมองส่วนฮาลามัสอาจหยุดทำงานสั้น ๆ ชั่วคราว ส่งผลให้เกิดความง่วงกระตั้นหัน (Sleep Attack) จีบหลับไม่รู้ตัว ไม่ตอบสนองต่อการรับรู้จนเกิดภาวะหลับในได้ นอกจากนี้ยังทำให้น้ำหนักเพิ่ม เกิดภาวะซึมเศร้า หลอดเลือดสมองตีบ เรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ช้าลง หากอดนอนเรื้อรังในระยะยาว

2.2.2 นอนไม่เป็นเวลา

นอนดึกตื่นสาย ส่งผลเสียต่อร่างกาย คือ ฮอรโมนเกิดการเปลี่ยนแปลง รู้สึกอ่อนเพลีย นอนไม่เต็มอิ่ม เช่น เข้านอนตี 4 ตื่นนอนเที่ยงวัน คุณภาพการนอนไม่ดีเท่ากับเข้านอน 4 ทุ่ม ตื่นนอน 6 โมงเช้า เป็นต้น

2.2.3 เวลาเข้านอนเปลี่ยนไปเปลี่ยนมา

ส่งผลให้สมองงงและเกิดความเครียด เพราะปกติสมองจะจำเวลานอนและเกิดความง่วงในเวลานั้น ถ้าเปลี่ยนเวลาเข้านอนบ่อย ๆ จะทำให้เวลานอนไม่ง่วง นอนน้อยลง หลับไม่เต็มอิ่ม เช่น ช่วงวันหยุดเสาร์อาทิตย์เข้านอนดึกมากหลังตี 2 ตื่น 9 โมงเช้า ส่วนวันธรรมดาเข้านอน 4 ทุ่ม ตื่นนอนตี 5 เป็นต้น

2.2.4 กรรมพันธุ์

ส่งผลให้บางคนอยู่ในกลุ่มนอนยาว (Long Sleepers) มีความต้องการนอนนานถึง 10 ชั่วโมงจึงจะสดชื่น หรือบางคนอยู่ในกลุ่มนอนระยะสั้น (Short Sleepers) เพียง 4-5 ชั่วโมงก็ตื่นมาได้ อย่างสดชื่น แต่พบได้ในจำนวนน้อยมาก ดังนั้นหากไม่มั่นใจควรปรึกษาแพทย์ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการนอน

2.3 หลักการสังเกตอาการหลับในเบื้องต้น ขณะขับรถ

2.3.1 หาวบ่อยๆ และแสดงอาการอย่างต่อเนื่อง

2.3.2 ใจลอยเริ่มไม่ค่อยมีสมาธิขณะขับรถ

2.3.3 จำไม่ค่อยได้ว่าขับผ่านอะไรมา

2.3.4 หนึ่งตาปรือ ขับรถส่ายไปส่ายมา

2.4 พฤติกรรมเสี่ยงต่อการหลับใน

หากเกิดสัญญาณเตือนดังต่อไปนี้ อาจบ่งบอกว่าคุณเสี่ยงหลับใน

2.4.1 ตื่นตอนเช้าไม่สดชื่นอยากนอนต่อ

2.4.2 ง่วงเหงาหาวนอนบ่อย ๆ ต่อเนื่องระหว่างวัน

2.4.3 มีน้ีรชะ มองภาพไม่ชัด ตาปรือ รู้สึกลืมตาไม่ขึ้น มองข้ามสัญญาณไฟจราจร

2.4.4 ขาดสมาธิในการทำกิจกรรมต่าง ๆ โดยเฉพาะการขับขี่ที่ไม่สามารถควบคุมเส้นทางได้

2.4.5 เมื่ออยู่หนึ่ง ๆ เผลอหลับแบบไม่รู้ตัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.6 อ่อนเพลีย เหนื่อยล้า ภาระงานกระจาย

2.5 วิธีการแก้ง่วงขณะขับรถ

- 2.5.1 เคี้ยวหมากฝรั่ง ลองพกติดรถเอาไว้บ้างหากท่านรู้ว่าทำงานหนักพักผ่อนน้อย การมีอวัยวะส่วนอื่นขยับอยู่บ่อยๆช่วยให้ไม่เกิดอาการง่วงซึม
- 2.5.2 ผลไม้รสเปรี้ยวช่วยกระตุ้นประสาทให้ตื่นตัว ทำให้ท่านสดชื่น
- 2.5.3 น้ำเย็นๆในขวดหรือน้ำแข็ง ใช้ลูบหน้าและประคบไว้ที่คอ
- 2.5.4 ชวนคนข้างๆคุย หากมีคนข้างจ๋อนั่งมาด้วยกันในรถจะทำให้ท่านไม่่ง่วงโดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืน การมีบทสนทนาที่สนุกสนานอยู่ตลอดช่วยให้ไม่ใจลอยแล้วตาปรือ
- 2.5.5 เปิดเพลงจังหวะเร็วๆ หลีกเลี่ยงเพลงช้าจะทำให้ท่านง่วงขึ้นไปอีก
- 2.5.6 แวะปั๊ม ล้างหน้าล้างตา ตีหมาแพะ หรือถ้าไม่ไหวจริงๆท่านจะจับไปเลยก็ได้
- 2.5.7 พักคนและรถทุก ๆ 2 ชั่วโมง
- 2.5.8 จับพักประมาณ 5-45 นาที ช่วยลดโอกาสเกิดหลับใน แต่ต้องเลือกสถานที่ที่ปลอดภัย
- 2.5.9 หากไปหลายคนสลับกันขับเพื่อไม่ให้เหนื่อยล้าจนเกินไป
- 2.5.10 งดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เพราะเพิ่มโอกาสเกิดภาวะหลับใน
- 2.5.11 ระวังเรื่องการทานยาที่อาจทำให้ง่วง เช่น ยาแก้แพ้ ยาแก้ปวด ยากลัยเคียด เป็นต้น
- 2.5.12 ถ้าเลี้ยงได้ควรขับรถในช่วงกลางวันมากกว่าช่วงดึกหรือใกล้เช้า

2.6 สถิติการหลับในของรถสาธารณะ

สาเหตุหลักอุบัติเหตุ รถโดยสารสาธารณะ		
สาเหตุ		ร้อยละ
ขับรถเร็วเกินกำหนด		46
หลับใน		13
ขับตัดหน้าระยะกระชั้นชิด		11
ขับตามหลังระยะกระชั้นชิด		4
ห้ามล้อขำรุค		4
แซงในที่คับขัน		4
ฝนตก ถนนลื่น		3
ไม่ชำนาญทาง		2
อื่นๆ		13

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ภาพที่ 2.6 สถิติสาเหตุหลักอุบัติเหตุ รถโดยสารสาธารณะ
ที่มา : <http://www.bltbangkok.com/article/info/10/160>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สังคมในปัจจุบันเป็นสังคมที่ไม่มีการนอนหลับมีคนทำงานตลอด 24 ชม. คนส่วนใหญ่โดยเฉพาะในเมืองใหญ่นอนหลับพักผ่อนไม่เพียงพอ บางคนด้วยความจำเป็นทางการหาเลี้ยงชีพต้องทำงานวันละ 15-16 ชั่วโมง บางคนทำงานหนักตั้งแต่จันทร์ถึงศุกร์ วันหยุดแทนที่จะนอนพักผ่อนให้เพียงพอ กลับตื่นแต่เช้ามืดเพื่อไปตีกอล์ฟหรือไปเที่ยวดึกๆ ถึงจะกลับบ้าน นักเรียนเตรียมสอบเข้ามหาวิทยาลัยจะอดหลับอดนอนอ่านหนังสือ วัยรุ่นหลายคนทำงานและเรียนไปด้วยทำให้มีโอกาสสูงที่จะอดนอน กิจกรรมต่างๆ เช่นดูทีวี เล่นคอมพิวเตอร์ ส่งข้อความ และอ่านโซเชียลมีเดีย คุยโทรศัพท์ จะไปแย่งเวลานอนหลับทำให้การนอนไม่พอเพียง

นอกจากนี้คนที่ทำงานเป็นกะ ที่ต้องเปลี่ยนเวลานอนจากกลางวันเป็นกลางคืน กลางคืนเป็นกลางวัน สลับไปสลับมา มีผลต่อคุณภาพของการนอนหลับ ทำให้ช่วงเวลาดื่นมากกว่าคนที่ทำงานตามเวลาปกติ

เมื่อคนที่อดนอนติดต่อกันหลาย ๆ วัน การอดนอนจะสะสมไปเรื่อย ๆ สมองจะเรียกร้องให้ชดใช้เวลากการนอนคืนเมื่อมีโอกาส ไม่แปลกเลยที่เห็นเด็กวัยรุ่นที่อดนอนในวันธรรมดา วันหยุดเขาจะนอนต่อเนื่องรวดเดียว 14-15 ชั่วโมง เนื่องจากร่างกายต้องชดใช้หนี้ที่ติดไว้ เนื่องจากการอดนอนในวันธรรมดา ถ้าไม่นอนเพิ่มขึ้นเพื่อชดเชยเวลาที่นอนน้อยไปคนที่อดนอนจะรู้สึกง่วง และบางครั้งจะงีบหลับโดยที่ไม่สามารถควบคุมตัวเองได้ เช่นเผลอหลับในห้องประชุม ระหว่างฟังเล็กเซอร์ แต่ที่น่ากลัวที่สุดคือหลับขณะทำงานกับเครื่องจักร หรือหลับขณะขับรถ เพราะจะเป็นอันตรายทั้งต่อตัวเองและชีวิตผู้อื่น

คนที่อดนอนมักจะง่วงมากเวลาหลังมือเที่ยงช่วงบ่าย 2 ถึงบ่าย 4 หรือเวลาดึกๆ หลังเที่ยงคืนถึง 7 โมงเช้า เวลานี้เป็นเวลาเดียวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์เกิดจากการหลับใน เคยมีผู้ศึกษาว่าถ้านอนเพียง 4 ชั่วโมง แล้วขับรถมีผลต่อการขับรถเหมือนกับการดื่มแอลกอฮอล์ที่ระดับ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งในทางกฎหมายถือว่าเมา และถ้าไม่ได้นอนทั้งวันทั้งคืนแล้วขับรถจะเหมือนกับการดื่มแอลกอฮอล์ที่ระดับ 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และหากคนที่อดนอนดื่มแอลกอฮอล์เพียง 1 แก้ว ถึงแม้ว่าจะไม่ทำให้ระดับแอลกอฮอล์สูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะมีผลต่อประสิทธิภาพในการขับรถเหมือนกับคนที่ไม่อดนอนดื่มแอลกอฮอล์ถึง 6 แก้ว แอลกอฮอล์เป็นสารเคมีที่มีฤทธิ์กดระบบประสาทเหมือนกับยากล่อมประสาทและยานอนหลับ ถ้าดื่มไปมากๆ จะทำให้ง่วงและหลับได้

รถจักรยานยนต์และการเมาแล้วขับอาจจะเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งตลอดกาลของอุบัติเหตุบนท้องถนน แต่รถบรรทุกหรือรถโดยสารขนาดใหญ่คือที่มาของอุบัติเหตุครั้งใหญ่ที่สร้างความเสียหายและสูญเสียจำนวนมาก

จากสถิติโดยหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Thairoads) ในรอบ 5 ปี ตั้งแต่ปี 2555-2559 รถตู้ 10,000 คันที่วิ่งสู่อำเภอในในแต่ละวันจะมีอย่างน้อย 2,000 คันเกิดอุบัติเหตุ และในจำนวนนี้จะมีคนขับรถบรรทุกอย่างน้อย 50 คน ไม่ได้กลับไปหาครอบครัวอันเป็นที่รัก

เราอาจตำหนิพฤติกรรมของคนขับรถตู้บางคนที่ขับรถด้วยความเร็วและประมาทหวาดเสียว แต่จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกประจำเดือนของกรมขนส่งทางบกพบว่า ‘การหลับใน’ จะสลับเอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หมุนเวียนขึ้นมาเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งอยู่อย่างสม่ำเสมอ

สถิติล่าสุดช่วง 7 วันอันตรายในเทศกาลปีใหม่ 2561 ที่ผ่านมา มีรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุรวม 38 ครั้ง โดยมี ‘การหลับใน’ เป็นที่มา 5 ครั้ง ฟังดูอาจจะน้อย แต่จากข้อมูลพบอีกว่าอุบัติเหตุครั้งใหญ่สุดเกิดจากคนขับหลับใน เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 13 ราย

พรหมมินทร์ กัณธิยะ ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) เปิดเผยว่า หลายปีที่ผ่านมา ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการเร่งทำรอบของคนขับรถโดยสารสาธารณะ การทำงานแบบไม่หยุดพักมาขับรถแล้วเกิดหลับใน ได้สร้างความเสียหายทั้งครอบครัวและทรัพย์สินอย่างมหาศาล เพราะเวลาที่วูบหลับในเพียง 3-5 วินาที รถจะวิ่งโดยปราศจากการควบคุมกว่า 100 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางมีความเสี่ยงที่จะวิ่งไปชนประสานงากับรถคันอื่น ต้นไม้ เด็ก หรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่นๆ ซึ่งเป็นเรื่องที่อันตรายและเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วมาก

2.7 สถิติในรถตู้

ปี 2558 มีรถตู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 98 ครั้ง ตาย 104 คน บาดเจ็บ 847 คน เฉลี่ยแล้วสัปดาห์หนึ่งจะมีคนตาย 2 คน เจ็บอีกเกือบ 10 ราย อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแบ่งเป็นรถตู้ส่วนบุคคลหรือรถแท็กซี่ 68 ครั้ง เสียชีวิต เสียชีวิต 77 ราย บาดเจ็บกว่า 596 ราย เป็น รถตู้ประจำทางวิ่งต่างจังหวัด (รวม บขส.) 26 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 19 ราย บาดเจ็บ 220 ราย และเป็นรถตู้ประจำทางในกรุงเทพฯ (รวม ขสมก.) จำนวน 4 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 8 ราย บาดเจ็บ 31 ราย”

พักผ่อนไม่เพียงพอจนเป็นสาเหตุของการหลับใน เนื่องจากต้องขับรถรับผู้โดยสารติดต่อกันหลายวัน และในวันเกิดเหตุยังได้ขับรถตู้ออกจากกรุงเทพฯ เมื่อเวลาประมาณ 05.00 น. ถึงจันทบุรีเวลา 10.00 น. โดยใช้เวลาในการขับรถรวม 5 ชั่วโมง และได้พักเพียง 1 ชั่วโมง ก่อนจะขับรถคิวต่อไปออกจากจังหวัดจันทบุรี ในเวลา 11.00 น.

ซึ่งควรจะให้มีการพักผ่อนที่มากกว่านี้ แต่เนื่องจากส่วนใหญ่คนขับรถตู้มักจะไม่ค่อยมีเงินเดือน และมีรายได้เป็นเที่ยว รวมทั้งเปอร์เซ็นต์จากจำนวนผู้โดยสาร ดังนั้น คนขับจึงมักเร่งขับเพื่อทำเที่ยวให้ได้มาก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ ขณะที่อุปกรณ์การป้องกันในรถก็น่าจะมีมากกว่านี้” นายศิวกร กล่าว

ก่อนเกิดเหตุเวลา 20.00 น. (23ก.ค.) ตนได้ไปทำงานมาและไปแวะพักผ่อนที่บ้านเพื่อนที่ จ.สระบุรี ก่อนจะตื่นขึ้นมาเวลา 03.00 น. ขับรถกลับบ้านย่านรามอินทราเพื่อรับลูกไปส่งที่โรงเรียน ระหว่างทางตนเกิดอาการวูบก่อนจะหลับไปและรู้สึกตัวอีกทีตอนรถชนแล้ว ซึ่งตนยอมรับผิดว่าเกิดอาการหลับในจนทำให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว

รายงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง “สถิติอุบัติเหตุรถตู้และรถโดยสารขนาดใหญ่ ปีงบประมาณ 2559” ปรากฏว่า เป็นอุบัติเหตุรถตู้โดยสารทุกประเภทจำนวน 1,063 ครั้ง เป็นอุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่จำนวน 841 ครั้ง ขณะเดียวกัน สาเหตุสำคัญที่ทำให้รถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจากรายงานของกรมการขนส่งทางบก ส่วนใหญ่เป็นรายย่อย มีงบการลงทุนจำกัด เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จนละเอียดกระบวนการดูแลรักษา ตรวจสอบสภาพรถ ขณะเดียวกันยังพยายามเร่งให้ผู้ขับขี่ทำรอบให้มากที่สุด เพื่อผลตอบแทนที่คุ้มค่า

“การเดินรถที่มีประสิทธิภาพควรมีระบบควบคุมกำกับเข้มแข็ง โดยเฉพาะการสกัดรายย่อย หากผู้ประกอบการไม่พร้อมจริงที่จะพัฒนาและดูแลความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร ไม่ควรปล่อยให้เข้ามา มีระบบกำกับอันตราย เช่น ติดตั้งจีพีเอส ตรวจสอบการทำรอบ ชั่วโมงขับรถ มีการตรวจสอบกรณีกระทำผิด หรือเกิดอุบัติเหตุ มีทะเบียนประวัติประวัติผู้ประกอบการ และ กำหนดมาตรการชัดเจน เช่น หยุดให้บริการชั่วคราวหรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการ มีการชดเชย รถตู้ที่ถูกยกเลิก เพื่อป้องกันไม่ให้ กลับไปเป็น “รถเถื่อน” รวมทั้งส่งเสริม “ผู้โดยสาร” ให้มีส่วนร่วม ช่วยกำกับติดตาม “พฤติกรรมเสี่ยงคนขับด้วย” ระบุจุดบอดชัดเจนว่าสาเหตุสำคัญที่ทำให้รถตู้โดยสารทุกวันนี้มี “ทางรอด” เหลือน้อยลงกว่าเดิม เป็นผลมาจากรูปแบบของรถตู้ที่เปลี่ยนไป คือ นอกจากจะมีทางออกเพียงด้านเดียวแล้ว กระจกยังเปิดหรือเลื่อนไม่ได้อีกต่างหาก “ทุกวันนี้ ผู้โดยสารที่นั่งอยู่ทั้งหมด ถ้าประตูบานเดียวตรงนั้นเปิดไม่ได้ ก็จะไม่มีประตูฝั่งไหนอีกเลยที่เปิดได้ ประตูหลังก็เปิดไม่ออก ตัวกระจกเองก็เหมือนกัน ไปดูได้เลยครับว่าเปิดไม่ได้ เลื่อนไม่ได้ ผู้โดยสารไม่สามารถมุดออกมาได้

กรมการขนส่งควรเปลี่ยนลักษณะรถที่จะเอามาทำรถตู้โดยสาร คือ ปรับให้ “ประตูสไลด์” ต้องมี 2 บาน ส่วน “ประตูด้านหลัง” ตัวเปิดควรอยู่ข้างบน และ “กระจกด้านข้าง” ทั้งหมดควรจะใช้แบบรถตู้รุ่นเดิม คือ เป็นบานเลื่อน เลื่อนไปเลื่อนมาได้ เพื่อให้คนมุดออกมาได้เวลาเกิดอุบัติเหตุ นี่เป็นครั้งที่ 2 ใน จ.ชลบุรี แล้ว ที่เกิดอุบัติเหตุครั้งใหญ่แบบนี้”

มาตรฐานข้อบังคับของกรมขนส่งทางบกแล้ว จะเห็นว่าใช้เวลาเดินทางมากกว่าที่กำหนด โดยในลายลักษณ์อักษรระบุไว้อย่างชัดเจนว่า “ขับรถ 4 ชั่วโมง ต้องพัก 1 ชั่วโมง” แต่รถตู้คันเกิดอุบัติเหตุคันนี้กลายเป็น “ขับรถ 5 ชั่วโมง พักครึ่งชั่วโมง - 1 ชั่วโมง”

2.8 สาเหตุการเร่งทำรอบของรถตู้

รถตู้ที่วิ่งๆ กันอยู่ส่วนใหญ่ในตอนนี้มีสภาพไม่ต่างอะไรไปจาก “รถเมล์สาย 8” ที่ขึ้นชื่อว่าถูกร้องเรียนเรื่องการขับขีมากที่สุดแถมยังครองแชมป์รถเมล์ยัดเยียดมาหลายยุคหลายสมัย นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ บอกเลยว่า การเร่งทำรอบเป็นปัญหาเรื้อรังและทับถมกันมาหลายขั้นตอน จนผลกระทบมาถึงที่ตัวผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถตู้สาธารณะในที่สุด

“ปัจจัยแรกคือ เขาไม่ได้เป็นเจ้าของรถ อาจจะเป็นรถที่ไปเช่ามา ทำให้มีต้นทุนที่ต้องผ่อนส่งรายวันหรือรายเดือน, ปัจจัยที่สองคือ ส่วนใหญ่แล้วผู้โดยสารแต่ละวันจะมีคนเยอะตอนช่วงเช้ากับช่วงเย็น ช่วงกลางวันจะน้อย เพราะฉะนั้น จะทำให้ทุกวินอยู่ในอาการเดียวกันคือ ช่วงเช้ากับเย็นจะขับเร็วเป็นพิเศษเพราะมีผู้โดยสารรออยู่เยอะ เป็นช่วงพีคของการเดินทาง, ปัจจัยที่สามคือ การแข่งขันกันเองระหว่างวินรถตู้ เพราะบางสายมีเปิดให้รถตู้จากหลายเจ้ามาวิ่ง ทำให้ต้องแข่งรับลูกค้ากันเอง

และปัจจัยที่สี่ที่น่าจะเป็นไปได้ที่ทำให้คนขับรถตู้ต้องเร่งทำรอบก็คือ แรงบีบจากฝั่งผู้ประกอบการ เพราะบางรายที่ไม่ได้อยู่ในระบบจะกำหนดเงื่อนไขหรือกติกาการจ่ายเงินที่ต่างออกไป โดยกำหนดเอา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไว้เลยว่าจะจ่ายเงินให้ตามจำนวนผู้โดยสาร ยกตัวอย่างง่ายๆ อย่าง “รถเมล์สาย 8” ซึ่งเป็นรถร่วมฯ (รถเมล์เอกชนร่วมบริการ ขสมก.) ที่เขาต้องมีพฤติกรรมการขับขาดแซงซ้ายแซงขวาแบบนั้น ก็เพราะสาย 8 เขามีการตกลงเอาไว้ว่าจะจ่ายเงินกันตามจำนวนผู้โดยสารแถมยังมีรถร่วมฯ ที่เข้ามาให้บริการด้วยกันทั้งหมด 3 บริษัท เพราะฉะนั้น เวลาเขาปล่อยรถจากอยู่ ปล่อยรถจากบริษัท A ออกมา แล้วก็ปล่อยรถจากบริษัท B ออกมา พอถึงช่วงกลางๆ ของวัน สองบริษัทก็มาเจอกัน และเนื่องจากคนขับเขาไม่ได้มีเงินเดือนประจำ เงินเดือนเลยขึ้นอยู่กับค่าโดยสารอย่างเดียว ทำให้ต้องแข่งกันแย่งผู้โดยสารจนต้องขับเร็วและเร่งทำรอบ มันก็คล้ายกับกรณีของรถตู้ในกรณีที่กำลังพูดถึงกันตอนนี้ ถ้าผู้ประกอบการรถตู้ยื่นกติกาไว้ว่า ถ้าใครจะมาวิ่งวันนี้ ค่าตอบแทนขึ้นอยู่กับหัวผู้โดยสาร ไม่ได้จ้างเป็นเงินเดือน แต่ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารกี่คนและวิ่งได้กี่รอบ มันเลยทำให้เขาต้องพยายามทำรอบ

จากผลการศึกษาออกมาระบุไว้เลยว่า 94 เปอร์เซ็นต์ของรถตู้ทั้งหมดที่วิ่งอยู่เป็นรายย่อย ผู้ประกอบการมีรถแค่คันเดียวหรือ 2 คัน แล้วอาศัยจ้างคนขับมาขับ ผลัดกันขับแล้ววิ่งให้ได้อบอวนที่สุด มันจะไม่เหมือนกับผู้ประกอบการรายใหญ่อย่าง “นครชัย” ที่มีรถเยอะและคนขับจำนวนที่เพียงพอให้หมุนเวียนกันได้ ปัญหา มันก็เลยเป็นอย่างที่เห็น มันเป็นวงจรที่เป็นปัญหาอยู่ ถ้ายังไม่เข้าไปแก้ความน่ากลัวก็จะเกิดขึ้นตามมาอย่างที่กระหู่เขียนเตือนไว้ นั่นแหละครับ คือคนขับรถตู้ก็ต้องเร่งขับให้เร็ว พอขับนานๆ ก็จะอ่อนล้า การอ่อนล้าก็เป็นที่มาของการหลับใน จนอาจจะต้องใช้ตัวช่วยอื่นๆ ถ้าจะหาทางแก้ในเรื่องนี้ เราอาจจะต้องถอยกลับมาตั้งหลักก่อน ประการแรก การยื่นจดทะเบียนผู้ประกอบการต้องเข้มงวด เอาผู้ประกอบการที่พร้อมจริงๆ มาให้บริการ ต้องมีจำนวนรถมากพอที่จะให้บริการได้ ไม่ใช่มีรถแค่คัน 2 คันก็อนุญาตแล้ว มันทำให้เกิดความเสี่ยง

ประการที่สอง เราต้องใส่ใจเรื่องความปลอดภัยเข้าไป ต้องมีการตรวจสอบเที่ยวการขับ ลงเวลาการขับของแต่ละคนไว้ คนขับทุกคนไม่มีสิทธิขับเกินเวลา ถ้าขับเกินจะต้องโดนปรับ ถ้าใส่ใจเรื่องนี้เข้าไปได้ก็จะควบคุมง่ายมากขึ้น และประการที่สาม เราอาจจะต้องหันกลับมามองเรื่องการเอารถกลับมารวิ่งในเส้นทางที่ผู้โดยสารต้องการใช้บริการเยอะ ยิ่งงะการเอารถกลับมาวิ่งก็สร้างความปลอดภัยได้มากกว่ารถตู้ แล้วค่อยให้รถตู้ไปรับในเส้นทางที่คนใช้น้อยๆ แทน”

รองผู้จัดการท่ารถตู้ เผยประสบการณ์ว่า ทางบริษัทได้จัดซื้อกล้องวงจรปิดมาติดตั้งภายในตัวรถกว่า 51 ตัว เพื่อตรวจสอบว่าไซเฟอร์ซ์บรลเร็วหรือประมาทหรือไม่ ในเส้นทางที่ขับไปนั้น มีคนขึ้น-ลงกี่คน แต่ด้วยความที่คนขับรถไม่ต้องการให้ทางบริษัทพบความผิด จึงตั้งใจแกล้งทำให้กล้องวงจรปิดของรถตู้เสีย ด้วยวิธีต่างๆ นานา ไม่ว่าจะเป็นเอาน้ำราดสายไฟให้วงจรเสีย เป็นต้น ซึ่งทางบริษัทก็ต้องเป็นผู้รับภาระซ่อมแซม และรับผิดชอบในเรื่องค่าใช้จ่ายทั้งหมด สุดท้ายก็ต้องยกเลิกการใช้การใช้กล้องวงจรปิดไป

ส่วย ได้โต๊ะ ชาวรถตู้ต้องจ่ายใคร ? 1 ใน 3 บุคคลที่ทีมข่าวสัมภาษณ์ยอมเล่าว่า ทางบริษัทจำเป็นต้องจ่ายส่วยให้กับตำรวจทางหลวง เนื่องจากรถตู้เป็นรถประเภทที่ต้องวิ่งในเลนซ้ายสุดเท่านั้น หากวิ่งเลนขวาจะผิดกฎหมายทันที ทางบริษัทจึงจำเป็นต้องจ่ายเงิน เสมือนเป็นค่าเคลียร์ทางให้แก่ตำรวจ เพราะด้วยความที่ผู้โดยสารต้องการความรวดเร็ว ฉะนั้น ไม่ว่าจะวินใดก็ตามจึงไม่สามารถวิ่งแต่เลนซ้ายไปได้ตลอดทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เปิดรายได้ ส่องกระเป๋าเงินคนขับรถตู้ รายได้ของคนขับรถตู้จากการเดินทางนั้น ขึ้นอยู่กับระยะทางว่าใกล้ไกลเพียงแค่นั้น แต่สำหรับท่ารถตู้ราชบุรี ให้ค่าจ้างโชเฟอร์ตกขาละ 100-120 บาท (ขับจากราชบุรีไปอนุสาวรีย์ได้ขาละ 120 บาท ขับจากราชบุรีไปสายใต้ได้ 100 บาท) ซึ่ง 2 ขา เท่ากับ 1 เทียว และในหนึ่งวันจะสามารถวิ่งได้ 2 เทียวเป็นอย่างนี้ แต่ถ้าเป็นช่วงเทศกาลก็จำเป็นต้องวิ่งถี่ขึ้น

2.9 กฎหมายของการขับขี่รถโดยสารสาธารณะ

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาว่าด้วยกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ว่าด้วยอำนาจตามความในมาตรา 6 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ตามข้อกฎหมายกำหนดไว้ดังนี้

ข้อที่ 1 ในกฎกระทรวงนี้ "งานขนส่งทางบก" หมายความว่า การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือ สิ่งของด้วยยานพาหนะขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสัตว์ที่เจ็บป่วย และการขนส่งในงานดับเพลิงหรืองานบรรเทาสาธารณภัย

ข้อ 2 ให้นายจ้างกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกินแปดชั่วโมง

ข้อ 3 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะทำงานล่วงเวลาเว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้างในกรณีที่ได้รับคามยินยอมจากลูกจ้างตามวรรคหนึ่งแล้ว นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุหรือปัญหาการจราจร

ข้อ 4 ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะมีเวลาพักติดต่อกันวันหนึ่งไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมง หลังจากลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะได้ทำงานมาแล้วไม่เกินสี่ชั่วโมงนายจ้างและลูกจ้างตามวรรคหนึ่งอาจตกลงกันให้มีเวลาพักรั้งหนึ่งน้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงก็ได้แต่ต้องไม่น้อยกว่าครึ่งละยี่สิบนาที และเมื่อรวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่าวันละหนึ่งชั่วโมง

ข้อ 5 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะเริ่มต้นทำงานในวันทำงานถัดไปก่อนครบระยะเวลาสิบชั่วโมงหลังจากสิ้นสุดการทำงานในวันทำงานที่ล่วงมาแล้ว

ข้อ 6 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างในงานขนส่งทางบกทำงานล่วงเวลา ในวันทำงานและทำงานล่วงเวลาในวันหยุด ให้นายจ้างจ่ายค่าตอบแทนเป็นเงินเท่ากับอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงในวันทำงานตามจำนวนชั่วโมงที่ทำ เว้นแต่นายจ้างตกลงจ่ายค่าล่วงเวลาหรือค่าล่วงเวลาในวันหยุดให้แก่ลูกจ้างดังกล่าว

การกำหนดเวลาหยุดพักระหว่างปฏิบัติงานที่เหมาะสมในการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นคือ ในชั่วโมงของการทำงานจำนวน 9 ชั่วโมงของการขับรถจะต้องแบ่งช่วงเวลาเมื่อเริ่มต้นขับรถไปแล้วจำนวน 2 ชั่วโมง ให้ทำการหยุดพักระหว่างทางจำนวน 15 นาที จากนั้นทำการขับรถต่อไปอีกจำนวน 2 ชั่วโมงจะต้องหยุดพักจำนวน 30 นาที และทำการขับรถต่อไปในช่วงระยะเวลา 4.5 ชั่วโมง ซึ่งกฎและข้อบังคับนี้เป็นกรหยุดพักที่ถูกต้องและเหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและรักษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพร่างกายของคนขับให้อยู่ในสภาวะที่ประเมินตนเองได้ อีกรูปแบบของการแบ่งช่วงเวลาพักที่ไม่ถูกต้องดังแสดงไว้ในรูปที่ 2 คือเมื่อเริ่มต้นทำการขับรถไปแล้วจำนวน 2 ชั่วโมง จึงทำการหยุดพักจำนวน 30 นาที และทำการขับรถต่อจำนวน 2 ชั่วโมง จากนั้นหยุดพักจำนวน 15 นาที และจึงขับต่อไปในระยะเวลา 4.5 ชั่วโมง ซึ่งเป็นวิธีการที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายและข้อบังคับ

2.10 กฎหมายด้านพนักงานขับรถโดยสาร

- 2.10.1 จัดให้มีการตรวจสุขภาพพนักงานขับรถโดยสาร อย่างต่อเนื่อง
- 2.10.2 พนักงานขับรถโดยสาร ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์โดยเคร่งครัด
- 2.10.3 พนักงานขับรถโดยสาร ต้องไม่เสพสารเสพติดที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาทและไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ทั้งก่อนและขณะปฏิบัติหน้าที่
- 2.10.4 จัดให้มีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจ พนักงานขับรถโดยสาร ก่อนการปฏิบัติหน้าที่ทั้งต้นทางและปลายทางอย่างต่อเนื่อง
- 2.10.5 จัดให้มีพนักงานขับรถโดยสาร ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกโดยเคร่งครัด
- 2.10.6 การจัดพนักงานขับรถโดยสาร ให้ปฏิบัติหน้าที่ต้องคำนึงถึงความชำนาญในเส้นทางเดินรถ
- 2.10.7 พนักงานขับรถโดยสารต้องมีสุขภาพแข็งแรงไม่เจ็บป่วยหรือจิตใจอ่อนความสามารถในขณะปฏิบัติหน้าที่
- 2.10.8 พนักงานขับรถโดยสาร ต้องมีการพักผ่อนที่เพียงพอก่อนการปฏิบัติหน้าที่
- 2.10.9 สนับสนุนให้มีการนำเครื่องมือ เช่น GPS มาใช้ในการควบคุมความเร็ว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

การวิเคราะห์และสรุปข้อมูลเบื้องต้น

3.1 กลุ่มเป้าหมาย (targets)

เนื่องจากโครงการออกแบบสื่อโฆษณาณรงค์ป้องกันการหลับในขณะขับรถ มีจุดประสงค์ คือ การสร้างความตระหนักให้กับสังคมได้ทราบถึงปัญหาและความสำคัญของอาการหลับในที่เกิดบนท้องถนน และเพื่อช่วยลดอุบัติเหตุให้ลดน้อยลง จึงได้แบ่งกลุ่มเป้าหมาย ออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

3.1.1 กลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ คนขับรถตู้ เพราะเป็นรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุดในประเทศไทย แต่ก็ยังไม่ได้มีมาตรการหรือการป้องกันที่ช่วยให้ผู้โดยสารรู้สึกปลอดภัยขึ้น

3.1.2 กลุ่มเป้าหมายรอง ได้แก่กลุ่มคนขับรถสาธารณะทั่วไป ไม่ว่าจะเป็น รถทัวร์ รถแท็กซี่ รถเมย์ เป็นต้น เพราะการขับรถ คือ อาชีพของพวกเขา และขับตลอดวันจึงเสี่ยงไม่ได้หากเกิดอากาศสว่างหรือหลับในตามมาจากการพักผ่อนไม่เพียงพอ อีกทั้งผลกระทบของกลุ่มเหล่านี้ไม่ได้เกิดแค่กับตัวคนขับเพียงอย่างเดียว แต่ยังเกิดกับผู้โดยสารด้วย

3.2 วิเคราะห์กลุ่มเป้าหมาย (target analysis)

คนไทยโดยทั่วไปยังไม่ทราบว่าคนขับรถตู้ที่ไม่มีเงินเดือน เงินทุกบาททั้งสตางค์นั้นขึ้นอยู่กับรอบ จึงได้มีข่าวให้เห็นบ่อยๆว่า รถตู้ชอบทำรอบแล้วไปเกิดอุบัติเหตุต่างๆ และเนื่องจากปัญหาเหล่านี้มีหลายปัจจัย ไม่ได้ขึ้นอยู่กับตัวคนขับอย่างเดียว แต่ยังมีผู้ประกอบการให้เช่ารถตู้ อีกทั้งมีการแข่งขันกันเองระหว่างวิน จึงยิ่งทำให้คนขับรถตู้เสี่ยงไม่ได้ที่จะทำรอบ ดังนั้นเมื่อพวกเขาเร่งทำรอบ ก็ทำให้เกิดการพักผ่อนที่ไม่เพียงพอต่อมา ส่งผลให้เกิดอาการหลับในและอุบัติเหตุตามมาภายหลัง อีกทั้งนิสัยของคนขับรถตู้เอง โดยส่วนใหญ่ก็จะคิดว่าตัวเองไหว ขับมานาน ขับประจำ แค่นี้ไม่เป็นไร ซึ่งอาการหลับในเป็นอาการที่เกิดโดยเราไม่รู้ตัว จึงอยากให้คนขับรถตู้กล้าที่จะยอมรับความจริง ไม่ใช่ฝืนขับต่อเพราะคิดว่าตัวเองไหว

3.3 วิเคราะห์แคมเปญ (Campaign Analysis)

ด้วยพฤติกรรมและอุปนิสัยของคนขับรถตู้ จากการศึกษา หาข้อมูลและวิเคราะห์ออกมานั้น บ่งบอกว่า พวกเขาสนใจตัวเองที่สุด เพราะเงินจากการทำรอบ คือ เงินเลี้ยงชีวิตพวกเขา ดังนั้น จึงควรออกแบบสื่อโฆษณา เพื่อพูดกับเขาในเรื่องภาระหน้าที่ หรือเข้าใจเขามากกว่า เพราะหากนำประเด็นอื่นที่อาจมีผล เช่น เอาใจเขามาใส่ใจเรา ให้นึกถึงมุมมองผู้โดยสารบ้าง หรือคิดว่าตัวเองเป็นผู้โดยสารบ้าง เขาก็จะไม่สนใจเท่าไร เพราะห่างไกลจากตัวเขาเกินไป และควรตั้งประเด็นที่ว่า เขาอยู่แล้ว แต่ไม่ทำ มาสะท้อนผลให้เห็นว่า สิ่งที่มีงงข้ามหรือละเลยนั้น ผลมันร้ายแรงแค่ไหน เพราะคนพวกนี้เขามักเคยชิน คิดว่าไม่เป็นไร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4 ออกแบบกลยุทธ์การสร้างสรรค์ในงานโฆษณา (Creative Strategy)

กลยุทธ์การสร้างสรรค์ในงานโฆษณา จะเป็นการกำหนดข้อความที่จะสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมาย โดยต้องการให้เป็นข้อความที่เข้าใจง่ายที่สุดว่า ให้รู้ตัวเมื่อว่าง อย่าฝืนขับ ประโยคว่า

“ไม่ไหวอย่าฝืนขับ”

3.4.1 ภาพยนตร์โฆษณา ในภาพยนตร์โฆษณาจะมีลีลาการนำเสนอที่ใช้อารมณ์ความรู้สึก ให้ผู้รับชมเกิดความรู้สึกงุนงงและน่าติดตาม โดยใช้สิ่งจูงใจให้เกิดความตระหนักต่อปัญหาที่เกิดขึ้น เป็นภาพยนตร์โฆษณาเชิงเปรียบเทียบ

3.4.2 โปสเตอร์ ภาพในโปสเตอร์จะพูดต่อจากภาพยนตร์โฆษณา ว่าหากยังฝืนขับต่อขณะว่าง ภาพที่เห็นคืออะไร ประสาทก่อนเกินอาการหลับในแสดงอาการแบบไหน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายตระหนักถึงผลเสียของการฝืนขับรถต่อ

3.4.3 Innovation product design จุดประสงค์หลัก คือ การช่วยป้องกันการเกิดการอุบัติเหตุ เป็นการเตือนก่อนคนขับรถจะหลับใน โดยการรวบรวมข้อมูลทางการแพทย์และใช้เทคโนโลยีมาประยุกต์กับอุปกรณ์ที่อยู่ชีวิตประจำวันของคนขับรถตู้ และทำสื่อวิดีโอ พิธีชนต์ออกมาเพื่ออธิบายหลักการทำงานและการใช้งาน เพื่อให้ผู้ใช้งานได้ทราบ

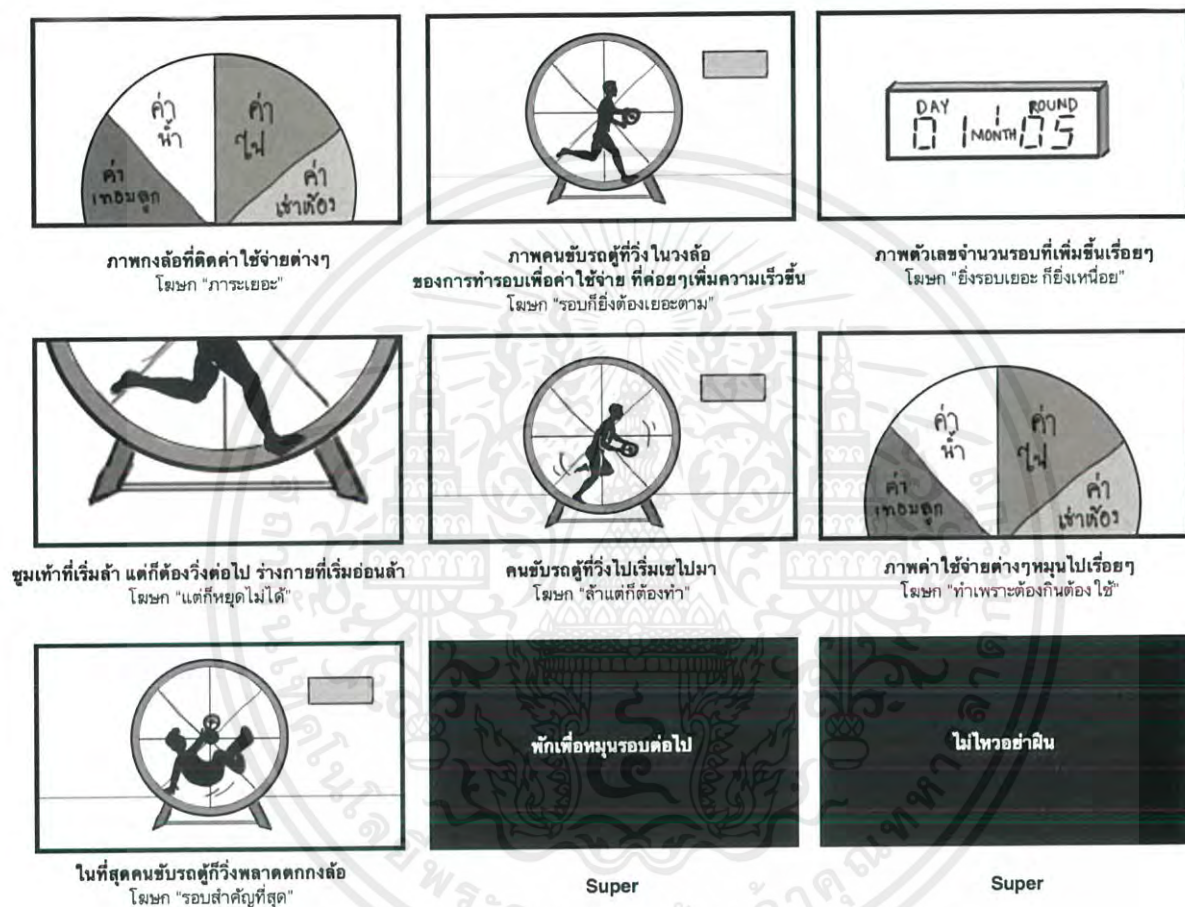


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

การออกแบบโฆษณา

4.1 สตอรี่บอร์ด



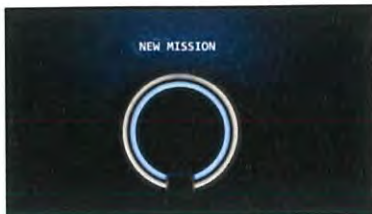
ภาพที่ 4.1 ภาพแบบร่างสตอรี่บอร์ด ครั้งที่ 1

ตัวละครหลัก คือ คนขี้นรถตู้ที่วิ่งทำรอบ แต่เปรียบเทียบการทำรอบเหมือน ภารกิจในชีวิตประจำวัน โดยไอเดียชื่อ อยู่เพื่อรอบต่อไป มาจาก Insight ที่ว่า การทำรอบสำคัญที่สุด เพราะมันคือเงินทุกบาทที่ใช้เลี้ยงชีวิตของเขา โดยการสนใจแต่การทำรอบทำให้ลืมนึกถึงความสำคัญ และละเลยการพักผ่อนที่เพียงพอไป ภาพยนต์เรื่องนี้จึงต้องการบอกกับกลุ่มเป้าหมายว่า ก่อนจะไปใช้นี้ในชีวิตตัวเอง ควรใช้นี้ร่างกายก่อน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



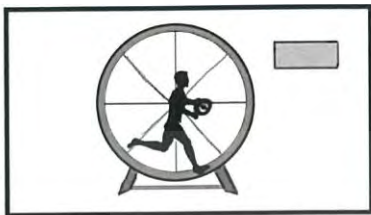
เสียงเสียเงินขึ้น



ไฟภารกิจขึ้นพร้อมกับงล้อปรากฏ



พระเอกเดินขึ้นงล้อ



พระเอกวิ่งบนงล้อเพื่อปั่นให้ค่าไฟลดลง



ค่าไฟลดลงจนเหลือ0 (เสียงMission clear)



(เสียงเสียเงินขึ้น) ภารกิจใหม่ขึ้นมา



ล้อหมุนค่อยๆหยุดพร้อมผู้โดยสารลงจากรถ และเปลี่ยนผู้โดยสารขึ้นมาใหม่



ระหว่างรอผู้โดยสารลงก็แกะลูกอมกินแก้กังวล



วิ่งทำรอบต่อ



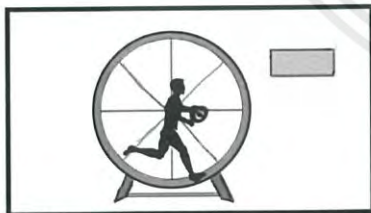
พระเอกเริ่มล้าเลยตบหน้าตัวเอง ให้รีเฟรชขึ้น



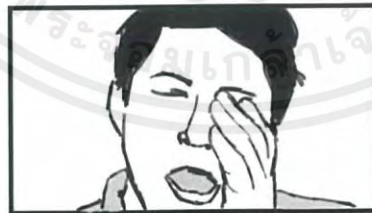
(เสียงเสียเงินขึ้น) ภารกิจใหม่ขึ้นมา



พระเอกพูด "เอาวะเพื่อลูก" พร้อมกับโตปก้าแพ



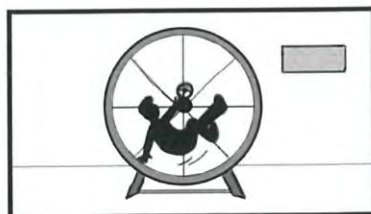
วิ่งปั่นทำรอบต่อ แต่เริ่มวิ่งแบบเหนื่อย เอียงเหมือนจะล้มบ้าง



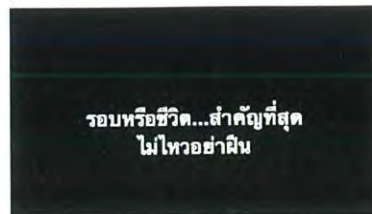
พระเอกหาวแต่ก็พยายามตบหน้า ลูบหน้าตัวเอง



แต่ก็ทนความง่วงไม่ไหว ตาค่อยๆปิด



ภาพลวงจากงล้อ



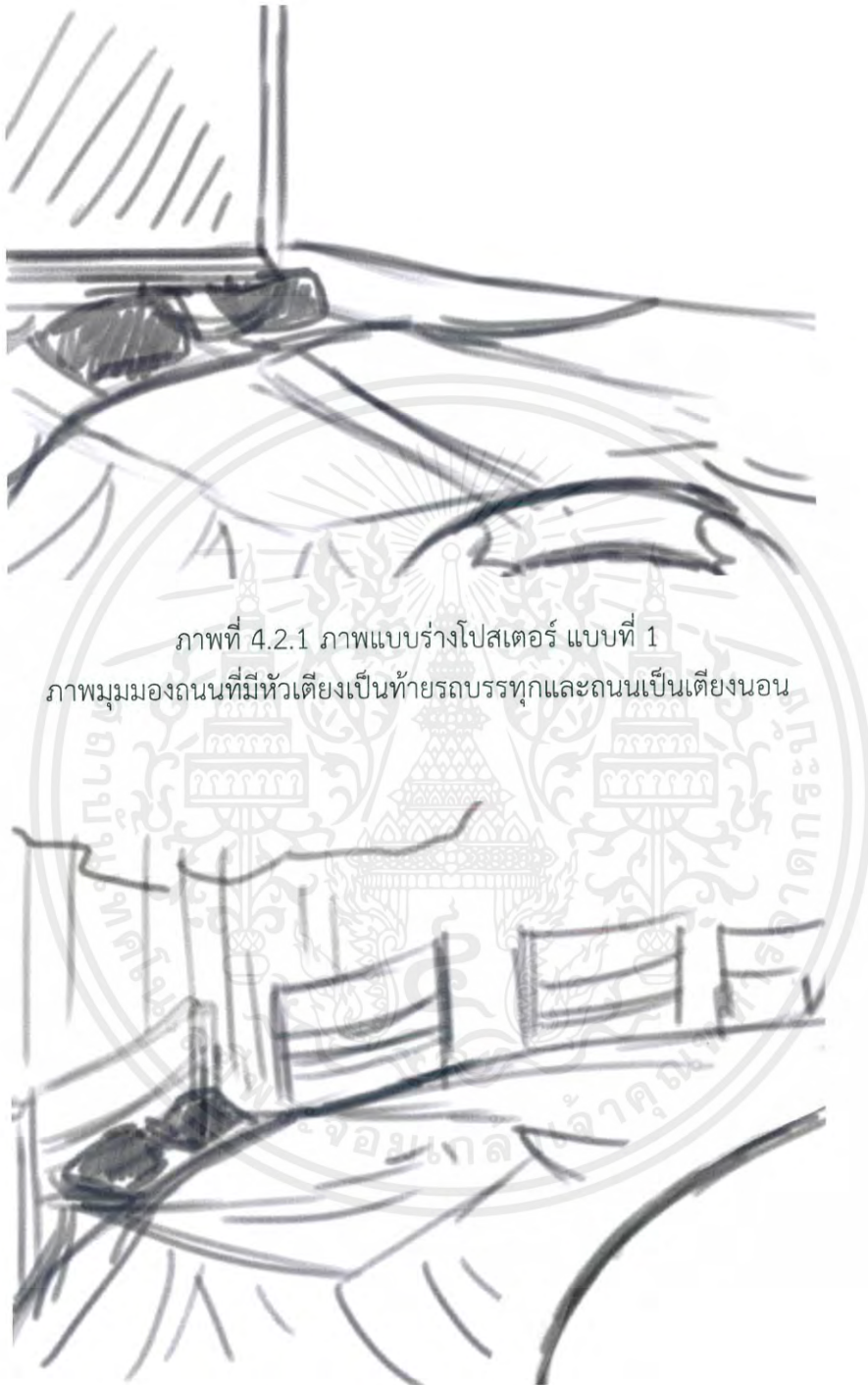
Copy ขึ้น



ภาพรับยาที่ช่องรับยา (เสียงเสียเงินขึ้น)

ภาพที่ 4.1 ภาพแบบร่างสตอรี่บอร์ด ครั้งที่ 2 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

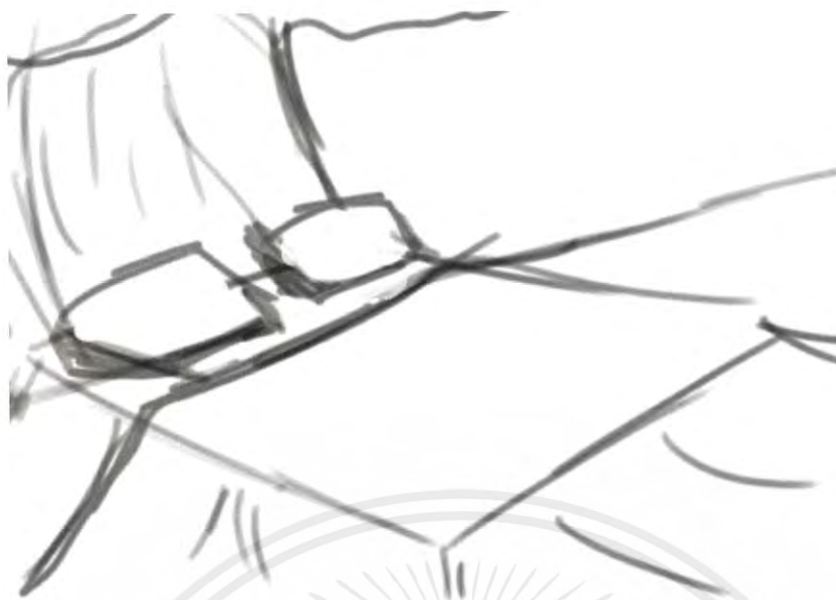
4.2 แบบร่างโปสเตอร์



ภาพที่ 4.2.1 ภาพแบบร่างโปสเตอร์ แบบที่ 1
ภาพมุมมองถนนที่มีหัวเตียงเป็นทำยรถบรรทุกและถนนเป็นเตียงนอน

ภาพที่ 4.2.2 ภาพแบบร่างโปสเตอร์ แบบที่ 2
ภาพมุมมองถนนที่มีหัวเตียงเป็นที่กันชนข้างทางและถนนเป็นเตียงนอน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.2.3 ภาพแบบร่างโปสเตอร์ แบบที่ 3
ภาพมุมมองถนนที่มีหัวเตียงเป็นที่ต้นไม้ข้างทางและถนนเป็นเตียงนอน

4.3 แบบร่าง Innovation product design



ภาพที่ 4.3.1 ภาพแบบร่างสัญลักษณ์ของชื่อ Innovation product design

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.3.2 ภาพแบบร่าง Idea board ของ Innovation product design



ภาพที่ 4.3.3 ภาพแบบร่าง Innovation product design

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.3.4 ภาพแบบร่าง Innovation product design

4.4 แบบร่างสัญลักษณ์โครงการ โครงการใช้ชื่อว่า ง่วงไม่ฝืน รณรงค์ป้องกันการหลับในขณะขับรถ



ภาพที่ 4.4 ภาพแบบร่างสัญลักษณ์โครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.4 ภาพแบบร่างสัญลักษณ์โครงการ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

กระบวนการทำงาน

5.1 กระบวนการทำภาพยนตร์โฆษณา



ภาพที่ 5.1.1 ภาพคุณ รณพีร์ ตูลวรธรณะ
นักแสดงในภาพยนตร์โฆษณา



ภาพที่ 5.1.2 ภาพเหล่านักแสดงประกอบ
นักแสดงในภาพยนตร์โฆษณา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.1.3 ภาพนักแสดงและผู้ถ่ายทำภาพยนตร์โฆษณา



ภาพที่ 5.1.4 ภาพแบบร่างวงล้อที่ใช้ถ่ายทำโฆษณา



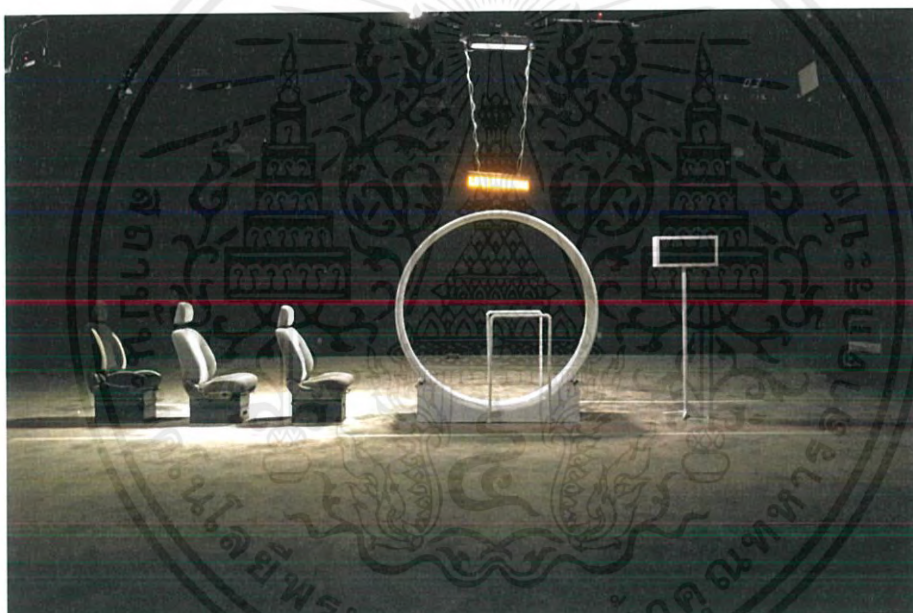
ภาพที่ 5.1.5 ภาพวงล้อที่ใช้ถ่ายทำโฆษณา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

US-DS-02



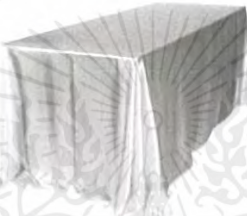
ภาพที่ 5.1.6 ภาพชุดนักแสดงหลัก



ภาพที่ 5.1.7 ภาพฉากถ่ายทำภาพยนตร์โฆษณา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2 กระบวนการโปสเตอร์



ภาพที่ 5.2.1 เตรียมภาพเพื่อการตัดต่อ Photoshop ของโปสเตอร์แบบที่ 1



ภาพที่ 5.2.2 เตรียมภาพเพื่อการตัดต่อ Photoshop ของโปสเตอร์แบบที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.2.3 เตรียมภาพเพื่อการตัดต่อ Photoshop ของโปสเตอร์แบบที่ 3

5.3 กระบวนการทำ Innovation product design

รายการสินค้าในตะกร้า

สินค้า	จำนวน	จำนวน	ราคารวม
Arduino (R3) + Free USB Cable	2	+	54 บาท
Active Buzzer module 3.3V	2	+	70 บาท
DMX Master Sensor Module + Free Electrode Pad	1	+	1,400 บาท
Power Adapter 12V 1A	1	+	75 บาท
Electrocardiogram (ECG) Heart Rate Monitor Kit ADXL34	1	+	450 บาท
5V Jumper Male to Female (40 x 30cm)	1	+	65 บาท
5V Jumper Male to Male (40 x 30cm)	1	+	65 บาท
ส่งค่าเงินมัดจำ			รวมส่งค่ามัดจำ
			2,755 บาท

เลือกสินค้าทั้งหมด

เลือกวิธีการจัดส่งสินค้า

ภาพที่ 5.3.1 ภาพสั่งซื้ออุปกรณ์สำหรับทำผลิตภัณฑ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.3.2 ภาพต่อวงจรเซนเซอร์ภายใน โดยวิศวกร



ภาพที่ 5.3.3 ภาพออกแบบสัญลักษณ์ผลิตภัณฑ์



ภาพที่ 5.3.4 ภาพไฟล์ปริ๊นลายของผลิตภัณฑ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.3.5 ภาพผลิตภัณฑ์ที่ตัวออกแบบไว้แบบเสร็จสมบูรณ์



ภาพที่ 5.3.6 ภาพสตอรี่บอร์ดเตรียมถ่ายวิดีโอพรีเซนท์ตัวผลิตภัณฑ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 6

ผลงานจริง

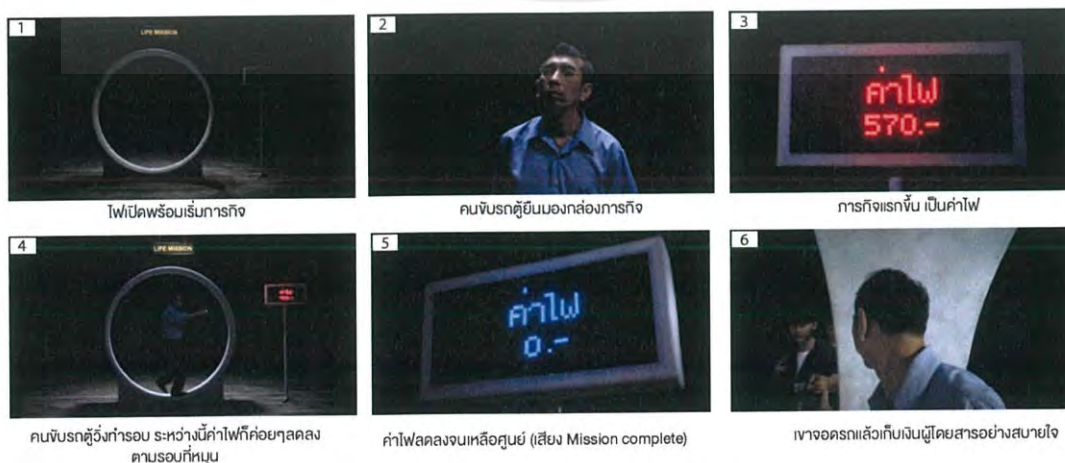
6.1 สัญลักษณ์โครงการ

สัญลักษณ์โครงการ คือ ชื่อของโครงการ ง่วงไม่ฝัน โดยจะถูกนำไปใช้ในสื่อต่างๆ ของโครงการ



ภาพที่ 6.1 ภาพสัญลักษณ์โครงการ

6.2 ภาพยนตร์โฆษณา



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

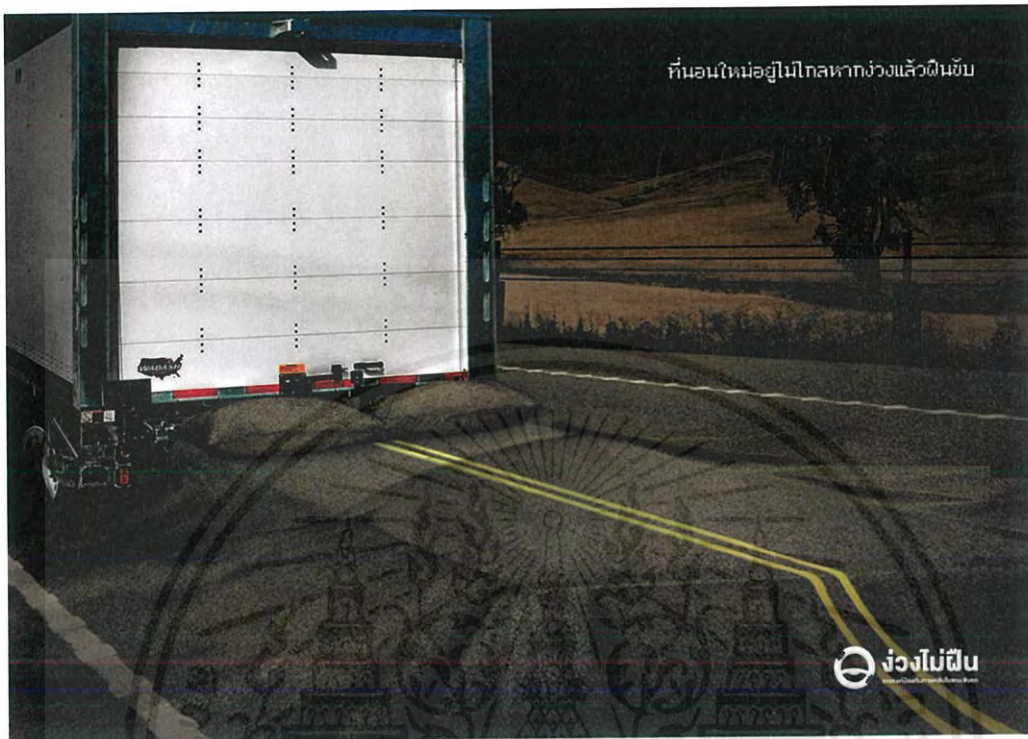


ภาพที่ 6.2 ภาพเนื้อเรื่องภาพยนตร์โฆษณา Life Mission

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.3 โปสเตอร์

หลังจากที่ผ่านกระบวนการทำทั้งหมดครบทั้ง 3 โปสเตอร์แล้ว ก็สามารถนำไปพิมพ์ลงกระดาษ ขนาด A3 ได้

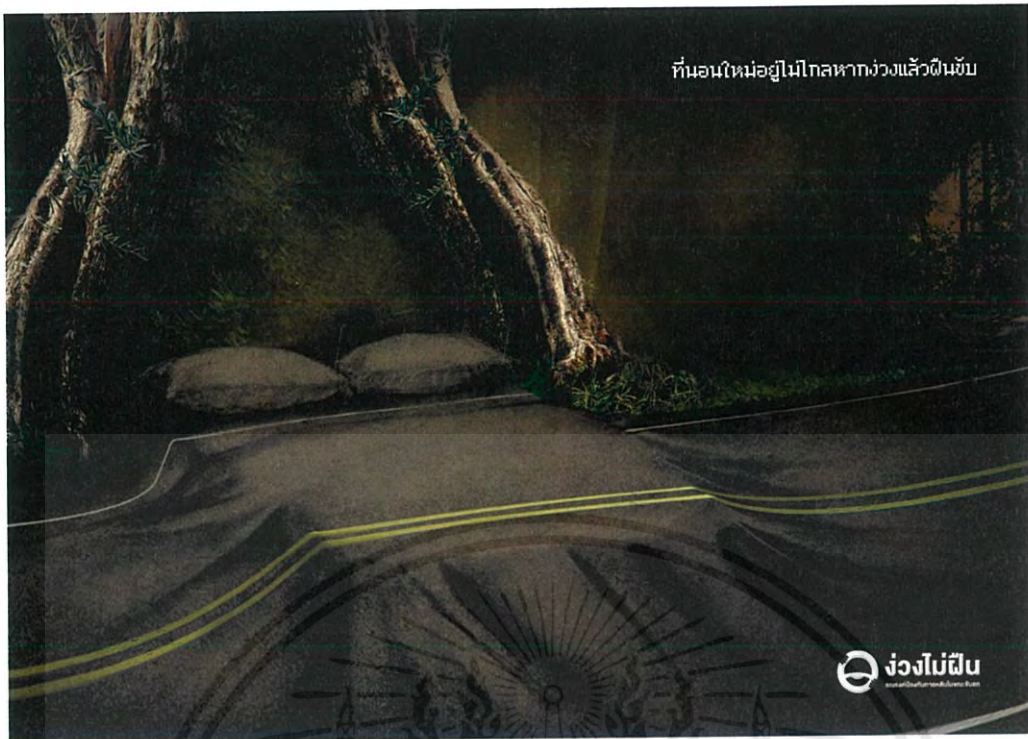


ภาพที่ 6.3.1 ภาพโปสเตอร์ ทำยรถเป็นหัวเตียงนอนบนถนน



ภาพที่ 6.3.2 ภาพโปสเตอร์ กั้นชนเป็นหัวเตียงนอนบนถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.3.3 ภาพโปสเตอร์ ต้นไม้ข้างทางเป็นหัวเตียงนอนบนถนน

6.4 ผลิตภัณฑ์ Innovation product design



ภาพที่ 6.4.1 ภาพผลิตภัณฑ์ Innovation product design

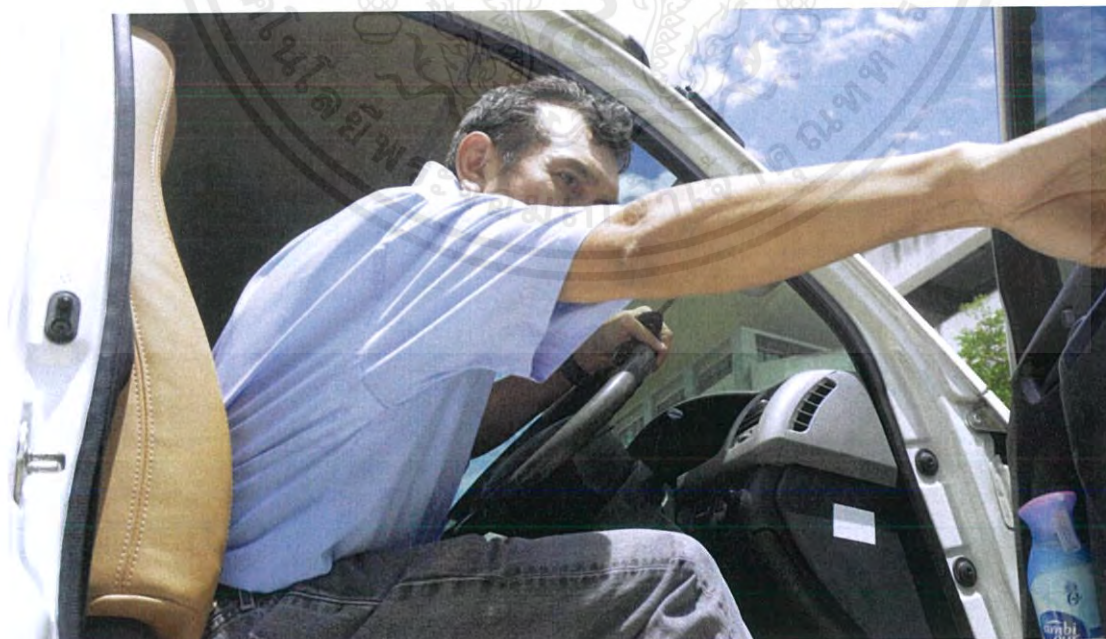
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.4.2 ภาพไฟล์ปรินต์กล่องผลิตภัณฑ์ Innovation product design

6.5 Vedio ผลิตภัณฑ์ Innovation product design

6.5.1 ตัวละครหลักคือคนขับรถตู้ขึ้นกำลังขึ้นรถและปิดประตู



ภาพที่ 6.5.1 ภาพจากวิดีโอพรีเซนท์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.2 สัญลักษณ์โครงการขึ้น ขณะที่คนขับรถกำลังคาดเข็มขัดนิรภัย



ภาพที่ 6.5.2 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 2

6.5.3 บรรยากาศการจราจรในกรุงเทพฯ



ภาพที่ 6.5.3 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.4 คำอธิบายชั้นบอกสถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย



ภาพที่ 6.5.4 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 4

6.5.5 คำอธิบายชั้นบอกสถิติอุบัติเหตุในประเทศไทยเกี่ยวกับรถสาธารณะ



ภาพที่ 6.5.5 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.6 คำอธิบายขึ้นบอกลักษณะอุบัติเหตุในประเทศไทยเกี่ยวกับรถสาธารณะ



ภาพที่ 6.5.6 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนท์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 6

6.5.7 คนขับรถตู้ที่ขับรถทุกวัน เลียงไม่ได้ที่จะเกิดอาการร่วงขณะขับรถ



ภาพที่ 6.5.7 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนท์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 7

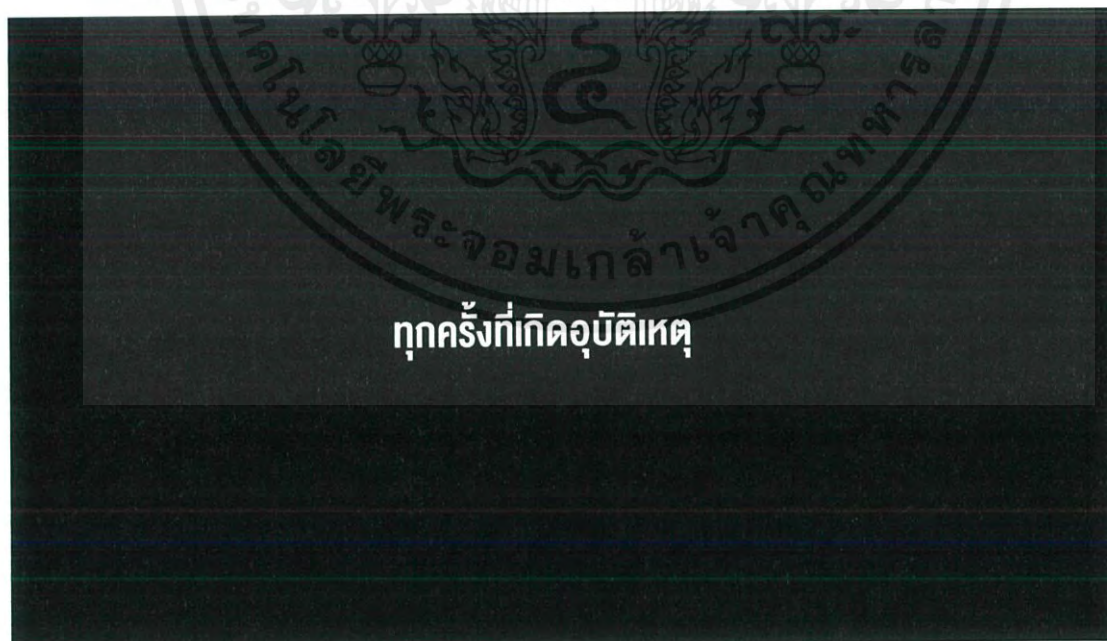
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.8 ภาพวีดีโออุบัติเหตุจริงที่เคยเกิดขึ้นกับรถตู้



ภาพที่ 6.5.8 ภาพจากวิดีโอพีริเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 8

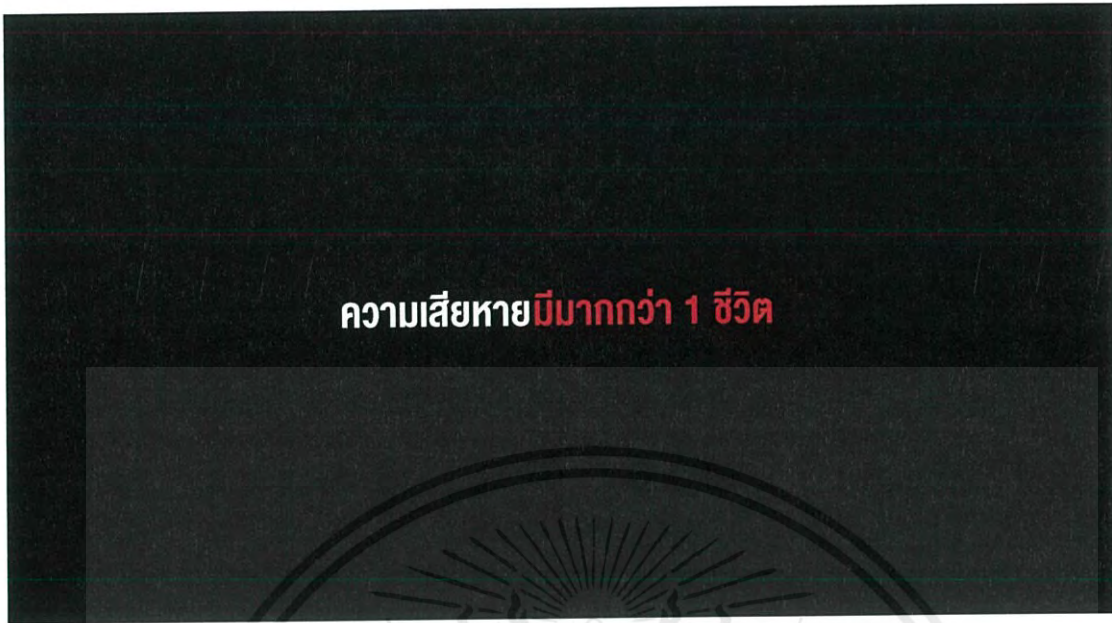
6.5.9 คำบรรยายขึ้น



ภาพที่ 6.5.9 ภาพจากวิดีโอพีริเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.10 คำบรรยายขึ้น



ภาพที่ 6.5.10 ภาพจากวิดีโอพีเรนธ์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 10

6.5.11 สัญลักษณ์ผลิตภัณฑ์ขึ้น



ภาพที่ 6.5.11 ภาพจากวิดีโอพีเรนธ์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 11

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.12 ภาพผลิตภัณฑ์ ปกอกเข็มขัดนิรภัย Siren safety belt



ภาพที่ 6.5.12 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 12

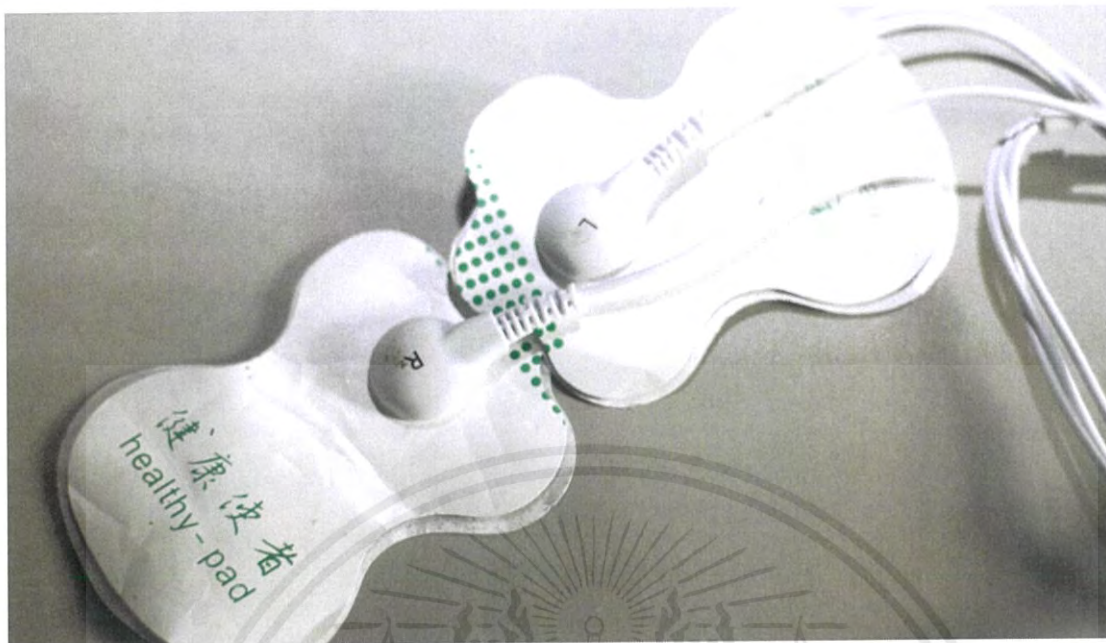
6.5.13 ภาพรูตซิปออกเพื่อให้เห็นวงจรข้างในปกอกเข็มขัดนิรภัย



ภาพที่ 6.5.13 ภาพจากวิดีโอพรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 13

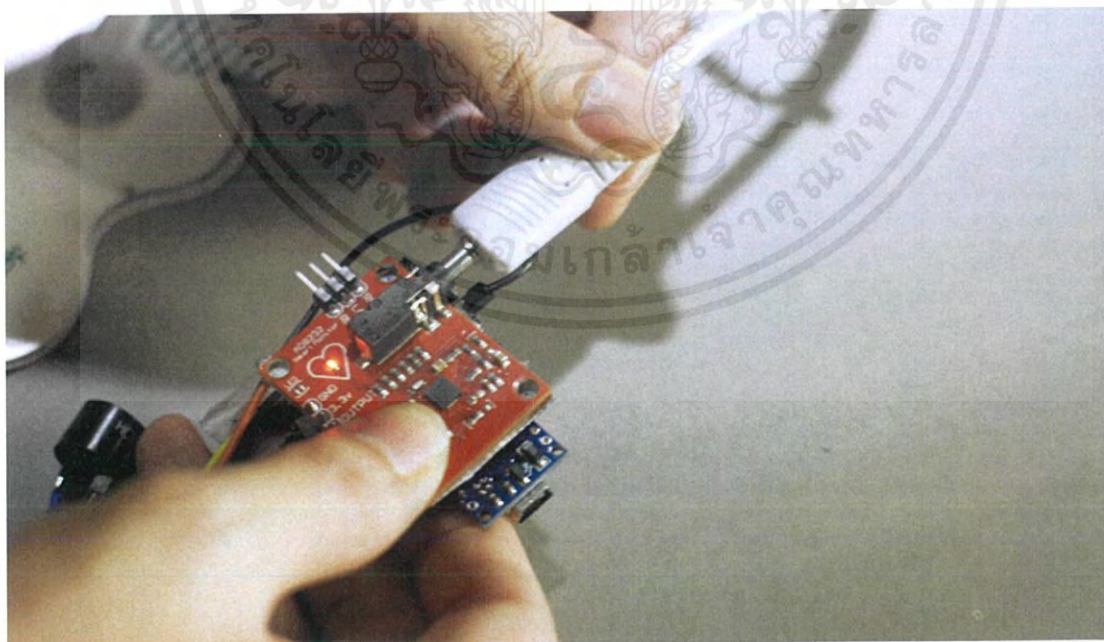
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.14 สายวัดคลื่นหัวใจ



ภาพที่ 6.5.14 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนท์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 14

6.5.15 วงจรใช้วัดสัญญาณอัตราการเต้นของหัวใจและกล้ามเนื้อ



ภาพที่ 6.5.15 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนท์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 15

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.16 ภาพอธิบายการทำงานของปลอกเข็มขัดนิรภัย



ภาพที่ 6.5.16 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนท์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 16

6.5.17 ภาพคลื่นสัญญาณขณะตื่น



ภาพที่ 6.5.17 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนท์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 17

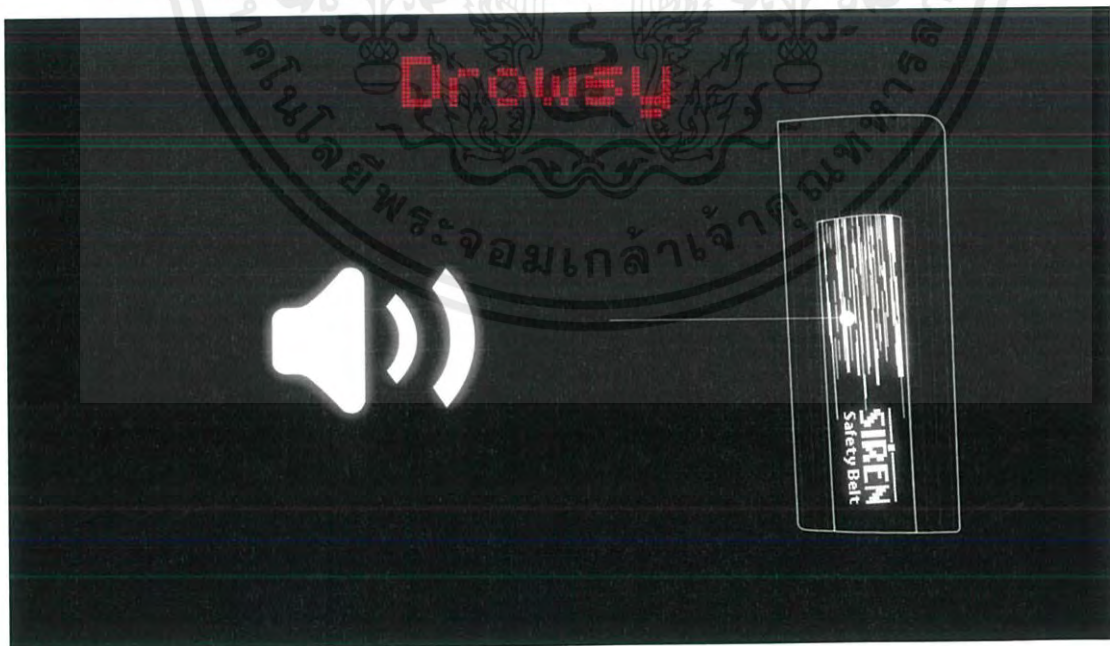
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.18 ภาพคลื่นสัญญาณเมื่อวงจะหลับ



ภาพที่ 6.5.18 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 18

6.5.19 ภาพ Motion graphic เมื่อหลับจะมีเสียงปลุกให้ตื่น



ภาพที่ 6.5.19 ภาพจากวิดีโอฟรีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 19

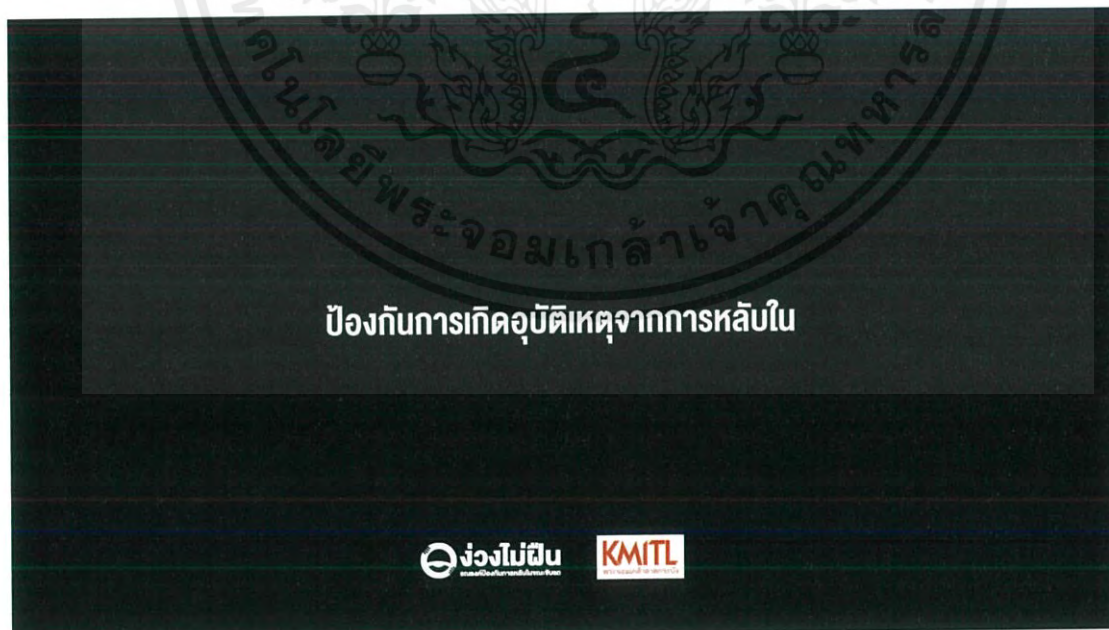
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.20 คนขับรถตู้สะดุ้งตื่นจากเสียงปลุกของปลอกเข็มขัดนิรภัย



ภาพที่ 6.5.20 ภาพจากวิดีโอพีเร็นท์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 20

6.5.21 คำบรรยายขึ้น



ภาพที่ 6.5.21 ภาพจากวิดีโอพีเร็นท์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 21

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.22 ภาพผลิตภัณฑ์ ปกเข็มขัดนิรภัย Siren safety belt



ภาพที่ 6.5.22 ภาพจากวิดีโอพิธีเซนต์ผลิตภัณฑ์ภาพที่ 22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 7

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การดำเนินศิลปนิพนธ์ออกแบบสื่อโฆษณาณรงค์ป้องกันการหลับในขณะขับรถในรถสาธารณะ มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาระหว่างการทำงานดังนี้

การทำงานโฆษณาแนวความคิดสำคัญมาก ควรวิเคราะห์ปัญหา, กลุ่มเป้าหมาย และ จุดประสงค์ให้ดี เพื่อให้ได้แนวความคิดที่สามารถครอบคลุมไปได้ในหลายๆสื่อ แล้วเมื่อได้ขอบเขตแล้วก็ควรวางแผนแบ่งเวลางานแต่ละชิ้นให้เหมาะสม คิดเผื่อเวลาที่มีบางงานเกิดข้อบกพร่องและต้องแก้ไข หากไม่เผื่อเวลาเอาไว้บ้าง อาจทำให้ไม่มีเวลาทำงานในชิ้นอื่นๆ ที่สำคัญ คือ ควรให้ความสำคัญและเวลาของแต่ละชิ้นงานในแคมเปญให้เท่ากัน อย่างเช่นที่พบในงานศิลปนิพนธ์ชิ้นนี้ เมื่อให้เวลากับภาพยนตร์โฆษณา และตัวผลิตภัณฑ์ Innovation product design มากเกินไป ทำให้สัดส่วนการทำงานของโปรแกรมน้อยลง และทำให้ไม่สามารถแก้ไขให้ออกมาได้อย่างที่ตั้งใจไว้

โดยสรุปแล้ว การดำเนินศิลปนิพนธ์ออกแบบสื่อรณรงค์ป้องกันการหลับในขณะขับรถในรถสาธารณะ สามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่น และมีประสิทธิภาพ กลุ่มเป้าหมายเกิดความตระหนัก และเข้าใจถึงข้อความที่ต้องการจะสื่อสารได้

บรรณานุกรม

โรงพยาบาลกรุงเทพ เข้าถึงได้จาก : <https://www.bangkokhospital.com/index.php/th/diseases-treatment/be-careful-microsleep> (วันที่ค้นข้อมูล : 2 เมษายน 2561).

สถาบันยานยนต์ thailand automotive institute เข้าถึงได้จาก : http://www.thaiauto.or.th/2012/th/news/news-detail.asp?news_id=3165 (วันที่ค้นข้อมูล : 2 เมษายน 2561).

รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 ระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม 2560 ถึง 3 มกราคม 2561 [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : <https://thestandard.co/guardian-system/> (วันที่ค้นข้อมูล : 2 เมษายน 2561).

มติชนออนไลน์. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : https://www.matichon.co.th/local/news_415103 (วันที่ค้นข้อมูล : 2 เมษายน 2561).

Best-Living-life [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : <http://www.bltbangkok.com/article/info/10/160> (วันที่ค้นข้อมูล : 2 เมษายน 2561).



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้วิจัย



ชื่อ - ชื่อสกุล
ที่อยู่

บุญยวีร์ วัฒนวิทย์
601/72 อาคารซี คอนโดลุมพินี วิลล์ ศูนย์วัฒนธรรม
ถ.ประชาอุทิศ แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ
10310

การติดต่อ

E - mail : Bunyawee.wee@gmail.com
Tel : 099 - 391 - 5614

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2549 (ปีการศึกษา 2548) ประถมศึกษา โรงเรียนวิทย์มาลาเปียง
พ.ศ. 2555 (ปีการศึกษา 2554) โรงเรียนเฉลิมขวัญสตรี
พ.ศ. 2559 (ปีการศึกษา 2558) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้