

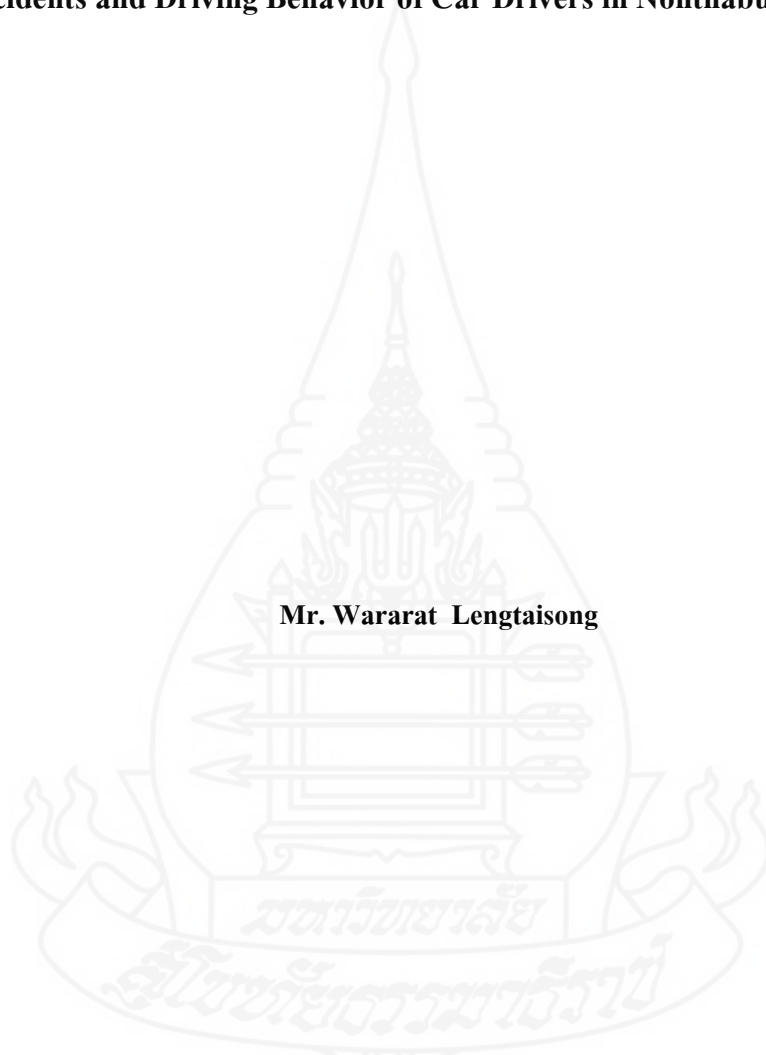
การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะเกี่ยวกับการป้องกันและลด
อุบัติเหตุยานยนต์และพฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล
ในเขตจังหวัดนนทบุรี



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทสาขาสถาปัตยกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
พ.ศ. 2561

**Media Exposure, Knowledge and Attitude towards Preventing Motor Vehicle
Accidents and Driving Behavior of Car Drivers in Nonthaburi Province**

Mr. Wararat Lengtaisong



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Communication Arts
School of Communication Arts
Sukhothai Thammathirat Open University

2018

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิดเกี่ยวกับการป้องกันและ
ลดอุบัติเหตุยานยนต์และพฤติกรรมกำบังของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล
ในเขตจังหวัดนนทบุรี

ชื่อและนามสกุล นายวรารัตน์ เต็งไธสง


สาขาวิชา นิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช


อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์ ดร.บุษบา สุธีธร
2. รองศาสตราจารย์ไพบูรณ์ คะเชนทรพรรค

วิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2562

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นิษฐา ทรุ่นเกษม)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.บุษบา สุธีธร)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ไพบูรณ์ คะเชนทรพรรค)


..... ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.วรางคณา จันทร์ทอง)

ชื่อวิทยานิพนธ์ การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิดเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุ
ยานยนต์และพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตจังหวัดนนทบุรี
ผู้วิจัย นายวราธิ์ เล็งไรสง รหัสนักศึกษ 2551500073 **ปริญญา** นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา (1) รองศาสตราจารย์ ดร.บุษบา สุธีธร (2) รองศาสตราจารย์ไพบูรณ์ คะเชนทรพรรค์
ปีการศึกษา 2561

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (1) การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร (2) ความรู้ (3) ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ (4) พฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี (5) ความสัมพันธ์ระหว่าง ลักษณะประชากร กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร (6) ความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร กับ ความรู้ (7) ความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้กับทักษะคิด และ (8) ความสัมพันธ์ระหว่าง ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ กับพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี จำนวน 400 คน โดยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที การทดสอบไคสแควร์ และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน

ผลการวิจัย พบว่า (1) กลุ่มตัวอย่างมีการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารในระดับต่ำ สื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับมากที่สุดคือ โทรทัศน์ (2) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับปานกลาง (3) กลุ่มตัวอย่างมีทักษะคิดเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ในระดับมาก (4) กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการขับขี่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนในระดับปานกลาง (5) ลักษณะทางประชากรด้านอายุ การศึกษา และอาชีพ มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร (6) การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร มีความสัมพันธ์กับ ความรู้ (7) ความรู้ ไม่มีความสัมพันธ์กับทักษะคิด และ (8) ทักษะคิด ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับขี่ที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

คำสำคัญ การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด พฤติกรรมการขับขี่ ผู้ขับขี่รถยนต์
นั่งส่วนบุคคลในเขตจังหวัดนนทบุรี

Thesis title: Media Exposure, Knowledge and Attitude towards Preventing Motor Vehicle Accidents and Driving Behavior of Car Drivers in Nonthaburi Province

Researcher: Mr. Wararat Lengtaisong; **ID:** 2551500073;

Degree: Master of Communication Arts;

Thesis advisors: (1) Dr. Bussaba Suteetorn, Associate Professor;

(2) Paiboon Kachentaraphan, Associate Professor; **Academic year:** 2018

Abstract

The objectives of this research were to study: (1) exposure to news of drivers in Nonthaburi Province; (2) their knowledge of safe driving; (3) their attitudes about preventing motor vehicle accidents; (4) their driving behavior; (5) the relationships between demographic factors and drivers' exposure to news; (6) the relationship between drivers' exposure to news and their knowledge of safe driving; (7) the relationships between drivers' level of knowledge about safe driving and their attitudes about road safety; and (8) the relationships between drivers' attitudes and their driving behavior.

This was a survey research. The sample population was 400 passenger car drivers in Nonthaburi Province, chosen through multi-stage sampling. Data were collected using a questionnaires and statistically analyzed using frequency, percentage, mean, standard deviation, t test, chi square and Pearson's correlated coefficient.

The results showed that (1) Most of the samples were exposed to news at a low level and the media they were exposed to the most was TV. (2) Most of the samples had a medium level of knowledge about preventing motor vehicle accidents. (3) Most of the samples had a highly positive attitude about preventing motor vehicle accidents. (4) Most of the samples had a medium level of risky (likely to induce accidents) driving behavior. (5) The demographic factors of age, educational level and occupation were correlated to exposure to news. (6) Exposure to news was correlated to knowledge of preventing motor vehicle accidents. (7) Knowledge of preventing motor vehicle accidents was not correlated to attitudes about preventing traffic accidents. (8) Attitude about preventing motor vehicle accidents was not correlated to risky driving behavior.

Keywords: Media exposure, Exposure to news, Knowledge, Attitude, Driving behavior, Passenger car drivers in Nonthaburi Province

กิตติกรรมประกาศ

การทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์ ดร.บุษบา สุธีธร รองศาสตราจารย์ไพบูรณ์ คะเชนทร์พรรค อาจารย์ประจำ สาขานิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่ได้ให้คำแนะนำและติดตามการทำวิทยานิพนธ์อย่างใกล้ชิด ตลอดมานับตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จเรียบร้อยสมบูรณ์ ขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์นิษฐา หรุ่นเกษม อาจารย์ประจำ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ที่ได้กรุณามาเป็นประธานกรรมการสอบ วิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของท่านคณาจารย์เป็นอย่างยิ่ง

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อสถิตย์ และ คุณแม่สายทอง เล็งไชสง ผู้เป็นบิดา และ มารดา ซึ่งได้ส่งเสริมสนับสนุนในการศึกษาเล่าเรียน ขอบพระคุณ พี่ๆ น้องๆ ทุกท่านที่เป็น กำลังใจและให้คำปรึกษาเสมอมา ขอบพระคุณเจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข เจ้าหน้าที่สำนักงาน ขนส่งกรุงเทพฯ เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี และผู้ขับชี่รถยนต์นั่ง ในเขตจังหวัด นนทบุรี ทุกท่านที่ได้เสียสละเวลาและให้ความร่วมมือให้ข้อมูลในการตอบแบบสอบถาม

นอกจากนี้ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คณาจารย์สาขาวิชานิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ผู้อำนวยการสำนักงานควบคุมโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี ผู้อำนวยการสำนักงานสถิติแห่งชาติ และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ทุกท่านที่ได้กรุณาให้การสนับสนุนช่วยเหลือและให้กำลังใจตลอดมา

วราวัธ เล็งไชสง

กันยายน 2562

สารบัญ

| | หน้า |
|---|------|
| บทคัดย่อภาษาไทย | ง |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ | จ |
| กิตติกรรมประกาศ | ฉ |
| สารบัญตาราง | ฅ |
| สารบัญภาพ | ฉ |
| บทที่ 1 บทนำ | 1 |
| ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา | 1 |
| ประเด็นปัญหาการวิจัย | 6 |
| วัตถุประสงค์การวิจัย | 6 |
| กรอบแนวคิดการวิจัย | 8 |
| สมมติฐานการวิจัย | 9 |
| ขอบเขตของการวิจัย | 9 |
| นิยามศัพท์เฉพาะ | 9 |
| ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 11 |
| บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง | 12 |
| แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร | 12 |
| แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ | 17 |
| แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ | 20 |
| แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม | 25 |
| แนวคิดและทฤษฎี KAP Model | 29 |
| แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับลักษณะทางประชากร | 32 |
| งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 34 |
| บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย | 43 |
| ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง | 43 |
| การสุ่มตัวอย่าง | 44 |
| เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย | 45 |
| องค์ประกอบของแบบสอบถาม | 46 |

สารบัญ (ต่อ)

| | หน้า |
|--|------|
| การแปลความหมาย..... | 50 |
| การเก็บรวบรวมข้อมูล..... | 52 |
| การวิเคราะห์ข้อมูล..... | 53 |
| สมมติฐาน และตัวแปรในการวิจัย..... | 53 |
| บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล..... | 56 |
| ตอนที่ 1 ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์..... | 56 |
| ตอนที่ 2 การเปิดรับสื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์..... | 60 |
| ตอนที่ 3 การเปิดรับเนื้อหาข่าวสารการป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์..... | 61 |
| ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์..... | 63 |
| ตอนที่ 5 ทักษะคิดเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์..... | 66 |
| ตอนที่ 6 พฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี..... | 68 |
| ตอนที่ 7 การทดสอบสมมติฐาน..... | 70 |
| บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ..... | 84 |
| สรุปผลการวิจัย..... | 84 |
| อภิปรายผล..... | 87 |
| ข้อเสนอแนะ..... | 91 |
| บรรณานุกรม..... | 94 |
| ภาคผนวก..... | 99 |
| ก ตารางแสดงข้อมูลสถิติสาเหตุของอุบัติเหตุยานยนต์..... | 100 |
| ข แนวคิดเรื่องกฎหมายจราจรในการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์..... | 106 |
| ค รายนามผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย..... | 116 |
| ง แบบสอบถามเพื่อการวิจัย..... | 118 |
| ประวัติผู้วิจัย..... | 128 |

สารบัญตาราง

| | หน้า |
|--|------|
| ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวน และร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม เพศ..... | 56 |
| ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวน และ ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม อายุ..... | 57 |
| ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวน และ ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม ระดับการศึกษา..... | 57 |
| ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวน และร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม อาชีพ..... | 58 |
| ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวน และ ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม รายได้ ต่อเดือน..... | 59 |
| ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การเปิดรับสื่อ ที่นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับการป้องกัน และลดอุบัติเหตุยานยนต์..... | 60 |
| ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ที่มีเนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์..... | 61 |
| ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวน และร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม ระดับความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี..... | 63 |
| ตารางที่ 4.9 แสดง จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม จำนวน ที่ตอบถูก และตอบผิดเกี่ยวกับความรู้ในเรื่องของสาเหตุอุบัติเหตุยานยนต์..... | 64 |
| ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม ทักษะที่มีต่อการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์..... | 66 |
| ตารางที่ 4.11 แสดงร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรม การขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน ในเขตจังหวัดนนทบุรี..... | 68 |
| ตารางที่ 4.12 แสดงการเปรียบเทียบระหว่าง เพศกับการเปิดรับสื่อ การป้องกัน และลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่..... | 70 |
| ตารางที่ 4.13 แสดง จำนวน ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแตกต่าง ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศกับการเปิดรับสื่อ แต่ละประเภท ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่..... | 71 |

สารบัญตาราง (ต่อ)

| | หน้า |
|---|------|
| ตารางที่ 4.14 แสดงการเปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุ ยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ จำแนกตามเพศ..... | 72 |
| ตารางที่ 4.15 แสดงการเปรียบเทียบ การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ จำแนกตามอายุ..... | 72 |
| ตารางที่ 4.16 แสดงการเปรียบเทียบ การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ จำแนกตามการศึกษา..... | 73 |
| ตารางที่ 4.17 แสดงการเปรียบเทียบ การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ จำแนกตามอาชีพ..... | 74 |
| ตารางที่ 4.18 แสดงการเปรียบเทียบ การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ จำแนกตามรายได้..... | 74 |
| ตารางที่ 4.19 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลด อุบัติเหตุยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามลักษณะทางประชากร..... | 75 |
| ตารางที่ 4.20 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์กับความรู้ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่..... | 80 |
| ตารางที่ 4.21 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ในเรื่องการป้องกัน และลดอุบัติเหตุยานยนต์กับทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกัน และลดอุบัติเหตุยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่..... | 80 |
| ตารางที่ 4.22 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกัน และลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่..... | 81 |
| ตารางที่ 4.23 แสดงผลสรุปการทดสอบสมมติฐานการวิจัย..... | 82 |

สารบัญภาพ

| | หน้า |
|--|------|
| ภาพที่ 1.1 กราฟแสดงแนวโน้มอัตราอุบัติเหตุ การตาย และการบาดเจ็บ ต่อจำนวนประชากรยานพาหนะที่จดทะเบียนในประเทศไทย ระหว่างปี 2553 - 2560..... | 3 |
| ภาพที่ 1.2 แสดงกรอบแนวคิดการวิจัย..... | 8 |
| ภาพที่ 3.1 แสดงขนาดของกลุ่มตัวอย่าง..... | 45 |



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุ ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2554 หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด ความบังเอิญเป็น มักใช้เฉพาะ เหตุร้ายที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด, เหตุร้ายที่บังเอิญเกิดขึ้น (พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2554. สืบค้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2562, จากเว็บไซต์ <http://www.royin.go.th/dictionary/>)

อุบัติเหตุ นั้น เป็นสิ่งที่ป้องกันได้ถ้าไม่ประมาท โดยการการรับรู้ องค์กรความรู้ ในเรื่องของการป้องกันและลดอุบัติเหตุ การมีทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุ และมีพฤติกรรมที่ไม่เสี่ยงอันตราย อุบัติเหตุที่สำคัญมากประการหนึ่งคือ อุบัติเหตุยานยนต์ที่ส่งผลกระทบต่อบุคคลผู้ที่ได้ประสบอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ จนถึงขนาดสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

1.1 สถานการณ์อุบัติเหตุยานยนต์ ในโลก

การบาดเจ็บเป็นปัญหาที่สำคัญที่ทำให้เกิด การเจ็บป่วย เสียชีวิต พิการ ก่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และสังคมทั่วโลก โดยเฉพาะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน องค์กรอนามัยโลกประมาณการว่าในแต่ละวันจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 3,000 คน คาดการณ์ว่าระหว่าง พ.ศ. 2543 - 2563 ประเทศที่มีรายได้สูงจะมีการเสียชีวิตจากการจราจรลดลงประมาณ ร้อยละ 30 แต่จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางถ้าปราศจากการดำเนินการแก้ไขปัญหาก็เหมาะสม (แนวทางการตรวจราชการกระทรวงสาธารณสุข ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน . สืบค้น เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2562, จากเว็บไซต์ http://plan.ddc.moph.go.th/monitoring61/Documents/3_แนวทาง%20RTI.pdf.)

ข้อมูลรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 (Global Status Report on Road Safety 2018) ซึ่งเป็นรายงานฉบับล่าสุดขององค์กรอนามัยโลก (World Health Organization; WHO, 20 ธันวาคม 2561) พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่ 9 ของโลก จำนวน 22,491 คน ลดลงจากเดิม 2,000 คน ในขณะที่

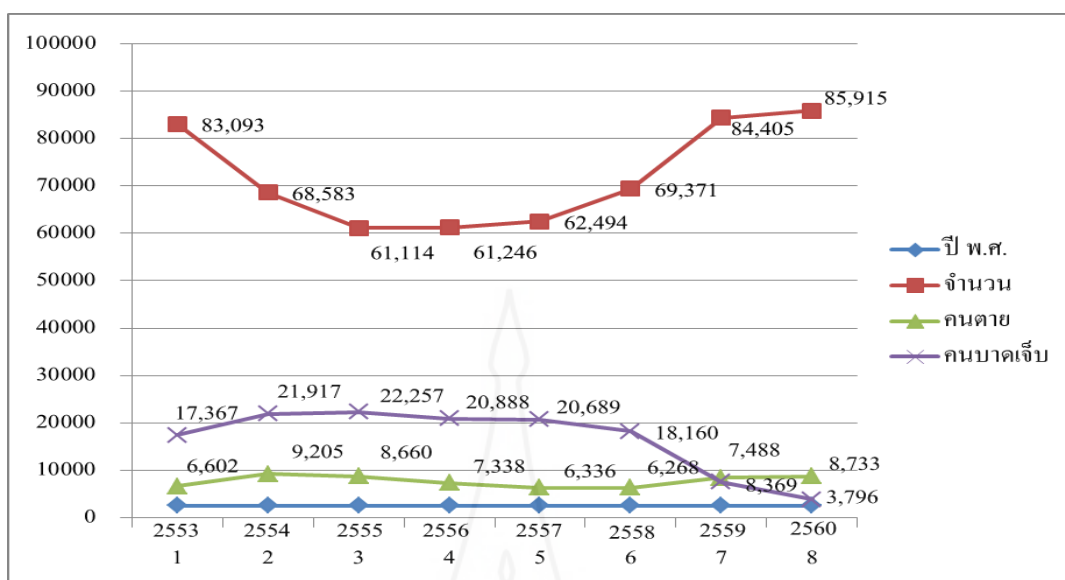
เมื่อ 3 ปีที่ผ่านมา มีผู้เสียชีวิต ปีละ 24,326 คน สูงเป็นอันดับที่ 2 ของโลก ถึงแม้ว่าสถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตจะลดลงแต่จำนวนผู้เสียชีวิตยังอยู่ที่ 60 คนต่อวัน โดยเฉพาะการบาดเจ็บ ที่มีสาเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนนั้น เป็นประเด็นปัญหาที่สำคัญที่ทำให้เกิดการเจ็บป่วย เสียชีวิต พิการ และก่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมทั่วทุกแห่งในโลก (ที่มา: สำนักข่าวไทยพีบีเอส. 20 ธันวาคม 2561. ไทย "แชมป์โลก" ตายอุบัติเหตุมอเตอร์ไซค์ - ภาพรวมขยับอันดับ 9. สืบค้นเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2562, จากเว็บไซต์ (<https://news.thaipbs.or.th/content/276427>))

1.2 สถานการณ์อุบัติเหตุยานยนต์ ในอาเซียน

องค์การอนามัยโลกได้ รายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของโลก พ.ศ. 2556 จากการสำรวจ 180 ประเทศทั่วโลก พบว่าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นอัตราร้อยละ 17.3 ต่อประชากรแสนคน โดยประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการตายเป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคนี้ และจากรายงานดังกล่าวได้ประมาณการว่า มีอัตราการตาย 36.2 รายต่อแสนประชากร (ประมาณ 24,237 คน) ประเทศไทยยังคงเป็นอันดับ 1 ของเอเชีย และอาเซียนที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด และในปีงบประมาณ 2560 ที่ผ่านมา จากข้อมูลมรณะบัตร พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่ 19.21 ต่อประชากรแสนคน (แนวทางการตรวจราชการกระทรวงสาธารณสุข ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน . สืบค้นเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2562, จากเว็บไซต์ http://plan.ddc.moph.go.th/monitoring61/Documents/3_แนวทาง%20RTL.pdf.)

1.3 สถานการณ์อุบัติเหตุยานยนต์ ในประเทศไทย

สถิติอุบัติเหตุจราจรประเทศไทย จากการรวบรวมข้อมูลของศูนย์ข้อมูลสารสนเทศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุ ในปี 2553 จำนวน 83,093 ราย หลังจากนั้นแนวโน้มลดลง จนกระทั่งปี 2560 กลับพบว่าเกิดจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็น 85,915 ราย สำหรับความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว พบว่ามีผู้เสียชีวิตในปี 2553 จำนวน 6,602 คน หลังจากนั้นแนวโน้มลดลง จนกระทั่งปี 2560 กลับพบว่ามียังจำนวนคนสูญเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 8,733 คน และในขณะเดียวกันการได้รับบาดเจ็บของผู้ใช้ทาง พบว่ามีผู้บาดเจ็บ 17,367 คน หลังจากนั้นแนวโน้มลดลง จนกระทั่งปี 2560 พบว่ามีจำนวนคนบาดเจ็บลดลงเหลือ 3,796 คน (รายงานประจำปี อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน 2560, น.7)



ภาพที่ 1.1 กราฟแสดงแนวโน้มอัตราอุบัติเหตุ การตาย และการบาดเจ็บ ต่อจำนวนประชากรยานพาหนะที่จดทะเบียนในประเทศไทย ระหว่างปี 2553 - 2560

การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากรถยนต์ประเภท รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อร้อยละ 29.41 รองลงมาคือ รถยนต์นั่ง ร้อยละ 28.22 และ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 16.90 ตามลำดับ สาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากสาเหตุสำคัญ 3 สาเหตุ คือ (1) ความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง ร้อยละ 87.76 (2) ความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยอ้อม ร้อยละ 8.17 และ (3) ความบกพร่องเนื่องจากรถ ร้อยละ 3.29 โดยสาเหตุที่เป็นสาเหตุหลักสำคัญที่สุดคือ “ความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง” และความบกพร่องของผู้ขับขี่ที่พบมากที่สุดก็คือเรื่อง “ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด” ร้อยละ 75.07 (รายงานประจำปี อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน 2560, น. 71, 113)

ถึงแม้สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยจากช่วงที่ผ่านมาจะลดลงแล้วก็ตามแต่อุบัติเหตุจราจรในประเทศได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ กล่าวได้ว่า คนไทยมีความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรค่อนข้างสูง อุบัติเหตุทางถนนนอกจากส่งผลกระทบต่อผู้ประสบภัยแล้วยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยอย่างมหาศาลจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บทั้งทางกายและใจทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียและส่งผลต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ

จากสภาพการณ์ อุบัติเหตุยานยนต์ ซึ่งให้เห็นถึงบทบาทและความสำคัญ ของสื่อมวลชน ในการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ซึ่งมีหน่วยงานภาครัฐ อาทิ ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย สำนักงานควบคุมโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี กรมการขนส่งทางบก สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) อาทิ มูลนิธิ ชมรม “เมาไม่ขับ” ภาคเอกชน และ ภาคประชาชน ได้ทำการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุยานยนต์ตลอดมา

ประเทศไทยมีนโยบายการกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานอุบัติเหตุทาง ถนน คือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ไม่เกิน 10 คนต่อประชากรแสนคน ภายใน พ.ศ. 2563 โดยในส่วนของกระทรวงสาธารณสุขได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน อุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศ และสอดคล้องกับเป้าหมายของการพัฒนา ที่ยั่งยืน 17 เป้าหมาย โดยหนึ่งในเป้าหมายนั้น คือ (เป้าหมายที่ 3 ข้อ 3.6) ลดอัตราการเสียชีวิตและ การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2563 การกำหนดให้ลดจำนวนการ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน ถือเป็นก้าวครั้งสำคัญต่อประเด็นความปลอดภัยทาง ถนน สะท้อนให้เห็นถึงการยอมรับมากขึ้นว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เป็น สาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตของคนทั่วโลก (แนวทางการตรวจราชการกระทรวง สาธารณสุข ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน. สืบค้นเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2562, จากเว็บไซต์ [http://plan.ddc.moph.go.th/monitoring61/Documents/3_แนวทาง% 20RTI.pdf](http://plan.ddc.moph.go.th/monitoring61/Documents/3_แนวทาง%20RTI.pdf).)

1.4 สถานการณ์อุบัติเหตุยานยนต์ ในเขตจังหวัดนนทบุรี

จังหวัดนนทบุรี เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในเขตปริมณฑลและมีอาณาเขตติดต่อกับ กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย ในอดีตประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ ด้านเกษตรกรรม เช่น การทำนาข้าว และ การทำสวน โดยเฉพาะสวนผลไม้ที่มีชื่อเสียงที่สุด ของประเทศ คือ สวนทุเรียน ในปัจจุบัน ความเจริญด้านเทคโนโลยี การเพิ่มจำนวนประชากร และการขยายตัวของเศรษฐกิจได้เข้ามามีบทบาทและส่งผลกระทบต่อลักษณะทางภูมิศาสตร์และ วัฒนธรรมของจังหวัดนนทบุรีจนมีลักษณะที่เปลี่ยนแปลงไป การขยายตัวของหน่วยงานราชการ เช่น กระทรวงยุติธรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงพาณิชย์ และ สำนักงานสลากกินแบ่ง รัฐบาล การจัดตั้งมหาวิทยาลัย โรงเรียน และ โรงพยาบาล ทั้งองค์กรภาครัฐและภาคเอกชน โครงการหมู่บ้านจัดสรร บริษัท ห้างสรรพสินค้า และ โรงแรม การก่อตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ที่สำคัญอีกหลายแห่ง ในอำเภอบางใหญ่ และ อำเภอบางบัวทอง ดังนั้นสังคมเกษตรกรรม

ในจังหวัดนนทบุรีจึงมีลักษณะที่เปลี่ยนแปลง ไปสู่สังคมอุตสาหกรรมเนื่องด้วยผลกระทบดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งลักษณะของผลกระทบเหล่านี้มีผลอย่างยิ่งต่อการจราจรในเขตจังหวัดนนทบุรี กล่าวคือ เกิดความหนาแน่นของการจราจรทางบกจากจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น การขยายตัวจากเมืองหลวงเข้าสู่เขตปริมณฑลได้ทำให้มีการตัดถนนเพิ่มเส้นทางการคมนาคมขนส่งให้มากขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับความแออัดของการจราจรที่พลุกพล่านจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งเกิดจากการย้ายถิ่นที่อยู่อาศัยของคนกรุง และการเกิดชุมชนแห่งใหม่ทางการตลาด เช่น การเพิ่มแหล่งจับจ่ายใช้สอย ร้านอาหารสำหรับการรับประทานนอกบ้านหลายแห่งตามศูนย์ราชการและเอกชน จากปรากฏการณ์ทั้งหมดที่กล่าวมาทำให้สามารถคาดการณ์ได้ว่าสิ่งเหล่านี้จะเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น

จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกของตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2556 - 2560 จังหวัดนนทบุรีมีจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น คือจำนวนอุบัติเหตุ 2,472 แห่ง จำนวนคนตายและคนบาดเจ็บ 2,350 ราย และพบว่า สาเหตุสำคัญที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจาก ความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง ความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยอ้อม และความบกพร่องเนื่องจากรถ ซึ่งเป็นไปในลักษณะที่มีความสัมพันธ์กับสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงที่ได้เสนอแล้วในข้างต้น (ตำรวจภูธร จังหวัดนนทบุรี รายงานสถิติจังหวัดนนทบุรี สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2561, น.144)

แนวทางหนึ่งที่จะช่วยลดอุบัติเหตุยานยนต์ได้คือ การให้ความรู้ สร้างทัศนคติ ที่ถูกต้องกับผู้ขับขี่ให้มี พฤติกรรม ที่เหมาะสมในการขับขี่ยานยนต์

จากสถิติอุบัติเหตุยานยนต์ในจังหวัดนนทบุรีที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นทั้งๆ ที่หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน มีการรณรงค์ และการประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์มาโดยตลอด ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับ การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตจังหวัดนนทบุรี ซึ่งผลจากการวิจัยจะสามารถนำไปเป็นข้อมูลเพื่อการพัฒนาการประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภารกิจในการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาปัญหาวิจัยในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

2. ประเด็นปัญหาการวิจัย

- 2.1 ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีการเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ อย่างไร
- 2.2 ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ อย่างไร
- 2.3 ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ อย่างไร
- 2.4 ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีพฤติกรรม การขับขี่อย่างไร
- 2.5 ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีการ เปิดรับสื่อ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน หรือไม่
- 2.6 การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์มีความสัมพันธ์กับความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ หรือไม่
- 2.7 ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับ ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ หรือไม่
- 2.8 ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับขี่ อย่างไร

3. วัตถุประสงค์การวิจัย

- 3.1 เพื่อศึกษา การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี
- 3.2 เพื่อศึกษา ระดับความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี
- 3.3 เพื่อศึกษา ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี
- 3.4 เพื่อศึกษา พฤติกรรม การขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

3.5 เพื่อศึกษา ความสัมพันธ์ ระหว่าง ลักษณะทางประชากร กับ การเปิดรับ
เนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขต
จังหวัดนนทบุรี

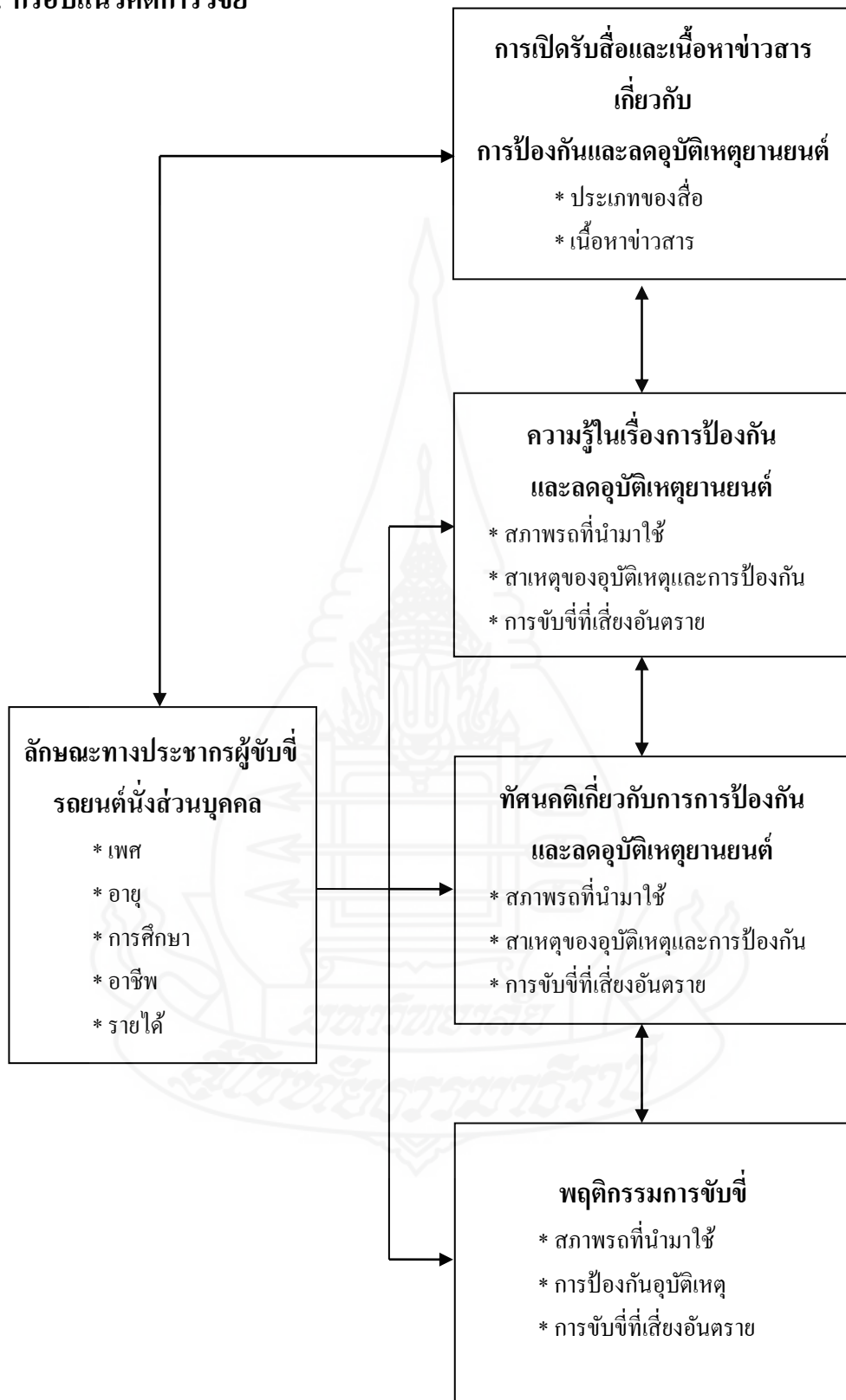
3.6 เพื่อศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร กับ ความรู้ ในเรื่อง
การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

3.7 เพื่อศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ กับ ทักษะการป้องกันและ
ลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

3.8 เพื่อศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่าง ทักษะการป้องกันและลดอุบัติเหตุ
ยานยนต์ กับ พฤติกรรม การขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี



4. กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1.2 แสดงกรอบแนวคิดการวิจัย

5. สมมติฐานการวิจัย

5.1 ลักษณะทางประชากรของผู้ขับขี่ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ที่แตกต่างกัน

5.2 ลักษณะทางประชากร ของ ผู้ขับขี่ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

5.3 การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

5.4 ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับ ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

5.5 ทักษะคิด เกี่ยวกับการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรม การขับขี่

6. ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่อง “การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี” ผู้วิจัยศึกษาขอบเขตการวิจัยดังนี้

6.1 ขอบเขตด้านเวลา การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือน ธันวาคม 2561 - มกราคม 2562

6.2 ขอบเขตด้านประชากร ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในจังหวัดนนทบุรี ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 541,551 คน (ที่มา: สถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถสะสม จำแนกตามประเภทใบอนุญาต ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี)

7. นิยามศัพท์เฉพาะ

7.1 การเปิดรับสื่อ หมายถึง การที่ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งในเขตจังหวัดนนทบุรี ได้เปิดรับเนื้อหาข่าวสารการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ผ่านสื่อประเภทต่างๆ 9 ประเภท ได้แก่สื่อ 1) โทรทัศน์ 2) วิทยุกระจายเสียง 3) อินเทอร์เน็ต 4) หนังสือพิมพ์ 5) นิตยสาร 6) กิจกรรมการรณรงค์ 7) แผ่นพับ / ใบปลิว 8) แผ่นป้ายนอกสถานที่ 9) หนังสือคู่มือการขับขี่ปลอดภัย

7.2 การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร หมายถึง การที่ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งในเขตจังหวัดนนทบุรี ได้เปิดรับเนื้อหาข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง “การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์” ได้แก่

เนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับรถที่นำมาใช้

เนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับสาเหตุอุบัติเหตุและการป้องกัน

เนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับการขับรถที่เสี่ยงอันตราย

7.3 ความรู้ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ หมายถึง การที่ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งในเขตจังหวัดนนทบุรี เรียนรู้ และจดจำได้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ประกอบด้วย

ความรู้ เกี่ยวกับรถที่นำมาใช้

ความรู้ เกี่ยวกับสาเหตุอุบัติเหตุและการป้องกัน

ความรู้ เกี่ยวกับการขับรถที่เสี่ยงอันตราย

7.4 ทักษะเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ หมายถึง ความคิดเห็น หรือความรู้สึกลึกซึ้งของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มีต่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ประกอบด้วย

ทัศนคติ / ความคิดเห็น เกี่ยวกับรถที่นำมาใช้

ทัศนคติ / ความคิดเห็น เกี่ยวกับสาเหตุอุบัติเหตุและการป้องกัน

ทัศนคติ / ความคิดเห็น เกี่ยวกับการขับรถที่เสี่ยงอันตราย

7.5 พฤติกรรม การขับขี่ หมายถึง ความบ่อยครั้ง ในการขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ จากการขับขี่บนท้องถนน ซึ่งมีผลกระทบต่ออัตราการเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน ได้แก่

พฤติกรรม ความบ่อยครั้ง ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในด้านรถที่นำมาใช้

พฤติกรรม ความบ่อยครั้ง ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในด้านสาเหตุอุบัติเหตุ

และการป้องกัน

พฤติกรรม ความบ่อยครั้ง ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในด้านการขับรถที่เสี่ยง

อันตราย

7.6 ลักษณะทางประชากร หมายถึง ลักษณะเฉพาะบุคคล ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ของผู้ขับขี่ในเขตจังหวัดนนทบุรี

8. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลจากการวิจัยครั้งนี้สามารถนำไปเป็นฐานข้อมูลในการนำเสนอต่อผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชนเพื่อทำการ แก้ไข และ ปรับปรุง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานยนต์บนท้องถนนต่อไป



บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี” ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นกรอบแนวคิดเชิงทฤษฎี ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทักษะคิด
4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม
5. แนวคิดและทฤษฎี KAP Model
6. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับลักษณะทางประชากร
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร

1.1 ความหมาย

โรเจอร์ แอนด์ เซเวนนิ่ง (Rogers and Sevenning, 1969: 3) ให้นิยาม การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ว่า การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร คือ การที่บุคคลทั่วไปเปิดรับเนื้อหาข่าวสารจากสื่อมวลชนประเภทต่างๆ โดยสื่อมวลชนจะแบ่งออกเป็น 5 ประเภท คือ สื่อหนังสือพิมพ์ สื่อภาพยนตร์ สื่อวิทยุ สื่อนิตยสาร และสื่อโทรทัศน์

ผลของการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ทำให้ผู้ที่เปิดรับมีความรู้ความเข้าใจในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในสังคมนั้น ๆ มากกว่าผู้ที่ไม่เปิดรับเนื้อหาข่าวสาร และ การตัดสินใจว่าจะเลือกรับเนื้อหาข่าวสารจากสื่อมวลชนใด ขึ้นอยู่กับ การพิจารณาเปรียบเทียบว่า ประโยชน์ที่จะได้รับคุ้มค่างับสิ่งที่เสียไป เช่น เวลา ค่าใช้จ่าย หรือไม่ หากผู้รับคิดว่าคุ้มค่างี้จะเลือกเปิดรับเนื้อหาข่าวสารจากสื่อมวลชนนั้น ๆ

นับจากอดีต มนุษย์มีการเลือกรับข่าวสารมาโดยตลอด โดยเฉพาะในโลกปัจจุบันที่มี ข้อมูลเนื้อหาข่าวสารหลากหลายและมากมายมหาศาล ซึ่งมนุษย์ไม่สามารถเปิดรับพร้อมกันได้ทั้งหมด ในคราวเดียวเนื่องจากความสามารถและเวลาที่จำกัด เมื่อผู้รับสารต้องการจะเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ต่างๆ ที่มีอยู่มากมายเช่นนี้ ผู้รับสารจึงมีการเลือกรับเนื้อหาข่าวสารตามความต้องการของตน

1.2 กระบวนการในการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร

ธนกร สุโกภาค (2554, น. 8) อธิบายถึง กระบวนการในการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ของบุคคลนั้น ผู้รับสารจะมีกระบวนการในการเลือกสรรสาร หรือเลือกเปิดรับเนื้อหาข่าวสารจากสื่อ ต่างๆ ดังนี้

1. การเลือกเปิดรับ หรือ การเลือกสนใจ (Selective Exposure, Attention) หมายถึง ผู้รับสารมีแนวโน้มที่จะเลือกสนใจ หรือเลือกเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร จากแหล่งใดแหล่งหนึ่งที่มีอยู่ ด้วยกันหลายต่อหลายแหล่ง ตามความต้องการ และความสนใจ เพื่อนำมาใช้แก้ไขปัญหา หรือ สนองความต้องการของตน โดยปกติแล้วนั้น บุคคลจะเลือกใช้สื่อที่เสนอเนื้อหาข่าวสารและ ความคิดเห็นที่สอดคล้องกันกับ ความคิด หรือ ทักษะคติ ของตนเอง เพราะโดยธรรมชาติแล้ว บุคคลย่อมมีความต้องการที่จะ ปกป้อง รักษา และส่งเสริม ความคิด หรือ ทักษะคติ เกี่ยวกับตนเอง โดยบุคคลมักจะแสวงหาข่าวสารเพื่อสนับสนุน รักษา ปกป้องความคิดเห็นเดิมที่มีอยู่ และหลีกเลี่ยง เนื้อหาข่าวสารที่ขัดแย้งกับความรู้สึกนึกคิดเดิมของตนเอง ทั้งนี้เพราะการได้รับเนื้อหาข่าวสาร ใหม่ๆ ที่ไม่ลงรอยหรือสอดคล้องกับความรู้สึก ความเข้าใจ หรือความคิดเห็นเดิมที่มีอยู่แล้ว จะเกิด ภาวะจิตใจไม่สมดุลหรือไม่สบายใจที่เรียกว่า “Cognitive Dissonance”

2. การเลือกรับรู้ และการเลือกการตีความหมาย (Selective Interpretation) หลังจากที่ บุคคลเลือกรับเนื้อหาข่าวสาร เลือกให้ความสนใจต่อสารแล้ว บุคคลยังเลือกรับรู้และเลือกตีความ สารที่ได้ด้วย บุคคลจะเลือกรับรู้และเลือกตีความหมายของข่าวสารที่ได้รับตามประสบการณ์ ความรู้ ความเชื่อ ความเห็น ความต้องการ และแรงจูงใจของตนในขณะนั้น

3. การเลือกจดจำ (Selective Retention) บุคคลจะมีแนวโน้มการเลือกจดจำเนื้อหา ข่าวสารเฉพาะส่วนที่ตรงกับความสนใจ ความต้องการ ความคิดเห็น ฯลฯ ของตน เข้าไว้เป็น ประสบการณ์เพื่อนำไปใช้ในโอกาสต่อไป และมักจะลืมในส่วนที่ตนเองไม่สนใจหรือไม่เห็นด้วย ได้ง่ายกว่า

1.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร

สุภวัฒน์ สงวนนาม (2557, น. 10) อธิบายถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับ เนื้อหาข่าวสารว่า การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. ความต้องการ (Need) ปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในกระบวนการเลือก คือ ความต้องการ ทุกๆ คนย่อมมีความต้องการที่แตกต่างกันออกไป บ้างก็มีระดับความต้องการมาก บ้างก็มีระดับความต้องการน้อย ย่อมเป็นตัวกำหนดการเลือก เพื่อให้เกิดการตอบสนองความต้องการ เพื่อให้ได้เนื้อหาข่าวสารตามต้องการ เพื่อแสดงรสนิยม เพื่อการยอมรับในสังคม เพื่อความพอใจ ฯลฯ

2. ทักษะคิดและค่านิยม (Attitude and values) ทักษะคิดคือความชอบและมีใจโน้มเอียง ต่อเรื่องต่างๆ ส่วนค่านิยม คือพื้นฐานที่เรายึดถือ เป็นความรู้สึกที่ว่าเรา ควรกระทำ หรือไม่กระทำอะไร ในการที่มีความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมและคน ซึ่งทักษะคิด และ ค่านิยม มีอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการเลือกใช้สื่อมวลชน การเลือกเนื้อหาข่าวสาร การเลือกตีความ และการเลือกจดจำ

3. เป้าหมาย (Goal) มนุษย์ทุกคนมีเป้าหมายและกำหนดเป้าหมายของตนในการดำเนินชีวิต ทั้งในเรื่องอาชีพ การเข้าสมาคม การพักผ่อน เป้าหมายของกิจกรรมต่างๆ ที่เรากำหนดขึ้นนี้จะมามีอิทธิพลต่อการเลือกใช้สื่อมวลชน การเลือกเนื้อหาข่าวสาร การเลือกตีความหมาย และเลือกจดจำเพื่อสนองเป้าหมายของตน

4. ความสามารถ (Capability) ความสามารถของเราเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่ง รวมทั้งความสามารถในด้านภาษามีอิทธิพลต่อเราในการที่จะเลือกรับเนื้อหาข่าวสาร การเลือกตีความ และเลือกเก็บเนื้อหาของข่าวนั้นไว้

5. การใช้ประโยชน์ (Utility) กล่าวโดยทั่วไปแล้ว เราจะให้ความสนใจและใช้ความพยายามในการที่จะเข้าใจ และจดจำเนื้อหาข่าวสารที่เราสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้

6. ลีลาในการสื่อสาร (Communication style) การเป็นผู้รับสารของเรานั้น ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับลีลาในการสื่อสารของเรา คือ ความชอบหรือไม่ชอบสื่อบางประเภท ดังนั้นคนเราจึงชอบฟังวิทยุ บางคนชอบดูโทรทัศน์ บางคนชอบอ่านหนังสือพิมพ์ นิตยสาร ฯลฯ

7. สภาวะ (Context) สภาวะในที่นี้หมายถึงสถานที่ บุคคล และเวลาที่อยู่ในสถานการณ์ การสื่อสารสิ่งต่างๆเหล่านี้ มีอิทธิพลต่อการเลือกของผู้รับสาร การมีคนอื่นอยู่ด้วย มีอิทธิพลโดยตรงต่อการเลือกใช้สื่อและเนื้อหาข่าวสาร การเลือกตีความหมาย การเลือกจดจำ ข่าวสาร การที่เราถูกมองว่าเป็นอย่างไร การที่คิดว่าคนอื่นมองเราอย่างไร เราเชื่อว่าคนอื่นคาดหวังอะไรจากเรา และการที่คิดว่าคนอื่นคิดว่าเราอยู่ในสถานการณ์อะไร ล้วนแต่มีอิทธิพลต่อการเลือกของเรา

8. ประสบการณ์และนิสัย (Experience and habit) ในฐานะของผู้รับสารแต่ละคน พัฒนานิสัยการรับสารอันเป็นผลมาจากประสบการณ์ ในการรับเนื้อหาข่าวสารของเรา เราพัฒนาความชอบสื่อชนิดใดชนิดหนึ่ง รายการประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังนั้นเราจึงเลือกสื่อใดสื่อหนึ่ง สนใจเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ตีความหมายอย่างใดอย่างหนึ่ง และเลือกจดจำเรื่องใดเรื่องหนึ่ง

1.3 องค์ประกอบการเปิดรับข่าวสาร

ณัฐริศสา ทรัพย์คงเจริญ (2557, น. 44) อธิบายว่า เนื้อหาข่าวสารที่เข้าถึงความสนใจของผู้รับสารได้มากจะเป็นตัวกำหนดความสำเร็จของการสื่อสารที่จะทำให้ผู้รับสารเกิดความรู้ ความเข้าใจ มีความคิดเห็น และพฤติกรรมไปในแนวทางที่ผู้รับสารปรารถนาและกล่าวถึงองค์ประกอบที่มีบทบาทสำคัญต่อกระบวนการเลือกสรรของมนุษย์ ได้แก่

1. ประสบการณ์ ทำให้ผู้รับสารแสวงหาเนื้อหาข่าวสารที่แตกต่างกัน
2. การประเมินสาระประโยชน์ของข่าวสาร ผู้รับสารจะแสวงหาเนื้อหาข่าวสารเพื่อสนองจุดประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งของตน
3. ภูมิหลังที่แตกต่างกัน ทำให้บุคคลมีความสนใจที่แตกต่างกัน
4. การศึกษาและสภาพแวดล้อม ทำให้มีความแตกต่างในพฤติกรรมการเลือกรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร
5. ความสามารถในการรับสื่อ ซึ่งเกี่ยวกับสภาพร่างกาย และจิตใจที่ทำให้พฤติกรรมกรเปิดรับเนื้อหาข่าวสารของบุคคลแตกต่างกัน
6. บุคลิกภาพ ทำให้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงความคิดเห็น การโน้มน้ำใจ และพฤติกรรมของผู้รับสาร
7. อารมณ์ สภาพทางอารมณ์ของผู้รับสารจะทำให้ผู้รับเข้าใจความหมายของเนื้อหาข่าวสาร หรืออาจเป็นอุปสรรคของความเข้าใจความหมายของเนื้อหาข่าวสารได้
8. ทักษะคิด จะเป็นตัวกำหนดท่าทีของการรับและการตอบสนองต่อสิ่งเร้า หรือข่าวสารที่ได้พบเกี่ยวกับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารนั้น ชแรมม์ กล่าวถึงหลักการทั่วไปของการเลือกความสำคัญของข่าวสารว่าขึ้นอยู่กับการใช้ความพยายามน้อยที่สุด และผลก็จะได้ ซึ่งอยู่ในรูปของสูตรการเลือกรับเนื้อหาข่าวสาร ดังนี้

$$\text{การเลือกรับเนื้อหาข่าวสาร} = \frac{\text{สิ่งตอบแทนที่คาดหวัง}}{\text{ความพยายามที่ต้องการ}}$$

แสดงสูตรการเลือกรับเนื้อหาข่าวสาร

จากสูตรข้างต้นจะเห็นได้ว่า คนเรามีแนวโน้มที่จะเปิดรับเนื้อหาข่าวสารที่ใช้ความพยายามน้อย เช่น เนื้อหาข่าวสารต่างๆ ที่อยู่ใกล้ตัว สามารถเลือกรับได้ง่ายและมีสารประโยชน์ต่อตนเอง ในการเลือกนั้นอาจมีสาเหตุอื่นๆ อีก เช่น ประสบการณ์ต่างๆ ความสามารถในการประเมินสาร ประโยชน์ของเนื้อหาข่าวสาร ตลอดจน สภาวะทางสังคม และจิตใจ ของแต่ละคนด้วย

1.4 วัตถุประสงค์ของการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร

สุรพงษ์ โสธนะเสถียร (2533, น. 40 - 44) ได้จำแนกวัตถุประสงค์ของการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารไว้ 4 ประการ ดังนี้

1. เพื่อการรับรู้ (Cognition) หมายถึง การที่ผู้รับสารต้องการข่าวสารเพื่อสนองตอบความต้องการพื้นฐานของมนุษย์ในด้านความอยากรู้ และความต้องการ การยอมรับว่าตนเองเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ดังนั้น จำเป็นต้องเข้าใจส่วนประกอบของสังคม โดยการรับรู้เนื้อหาข่าวสารผ่านสื่อมวลชนในรูปแบบหลักต่างๆ กันคือ

1.1 เนื้อหาข่าวสาร ไม่ว่าจะ เป็นภายในหรือภายนอกสังคม

1.2 ความรู้ ไม่ว่าจะ เป็นความรู้ด้านวิชาการ หรือความรู้รอบตัว

1.3 ความบันเทิง ในทุกแบบ

2. เพื่อความหลากหลาย (Diversions) ทั้งนี้เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของมนุษย์ในรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป ดังนี้

2.1 กระตุ้น อารมณ์ เป็นการเปิดรับสื่อ เพื่อแสวงหาความเข้าใจ ความสนุกสนาน ความตื่นเต้น ทั้งนี้เพื่อลดความเบื่อหน่ายในชีวิตประจำวัน

2.2 การพักผ่อน เป็นการเปิดรับสื่อเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียดที่มากเกินไป หรือลดความเร่งรีบในชีวิตประจำวันให้น้อยลง

3. เพื่ออรรถประโยชน์ทางสังคม (Social Utility) หมายถึง ความจำเป็นของบุคคลที่ต้องการเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ดังนั้น การเปิดรับสื่ออาจเป็นการแสดงถึงการยอมรับการสมาคมในสังคม และความผูกพันต่อผู้อื่น ซึ่งอาจแสดงออกได้ดังนี้

3.1 การใช้ภาษาร่วมสมัย ซึ่งผู้รับสารอาจเปิดรับสื่อเพื่อต้องการความทันสมัย โดยแสดงออกถึงการใช้ภาษา เช่น คำพูด และความเข้าใจต่อคำนิยามใหม่ๆ เพื่อแสดงออกถึงกลุ่มเดียวกัน โดยสื่อมวลชนจะเป็นสะพานเชื่อมของคนกลุ่มเหล่านั้น การใช้ภาษาร่วมสมัยมักปรากฏได้ชัดเจนในกลุ่มวัยรุ่นกับการโฆษณา เป็นต้น

3.2 สื่อมวลชนสัมพันธ์ ในสังคมที่ก้าวหน้ามากขึ้นนี้ คนเรายังมีความรู้สึกโดดเดี่ยว ทั้งนี้เนื่องมาจากเวลาที่มีอยู่จำกัด ได้ถูกนำไปใช้เพื่อการแข่งขันและการประกอบอาชีพ มนุษย์เป็นสัตว์สังคมที่ต้องการสังคม แต่การสมาคมกับมนุษย์ด้วยกันนั้น ถูกจำกัดลงด้วยสังคมที่ก้าวหน้า

แบบอุตสาหกรรม มนุษย์มักจะมีสื่อมวลชนเป็นเพื่อนแทน หรืออย่างน้อยก็แสวงหาสื่อมวลชนด้วยการหามิตร เช่น สังคมในชุมชนเมือง อย่างเช่น กรุงเทพมหานคร เป็นต้น ที่ประชากรส่วนใหญ่ต้องอาศัยสื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ และอินเทอร์เน็ต มากกว่าการคบเพื่อนบ้านด้วยกัน

4. การผลจากสังคม (Withdrawal) มีลักษณะตรงกันข้ามกันเพื่อประโยชน์ทางสังคม กล่าวคือ ในการเปิดรับสื่อหรือเข้าหาสื่อ นั้น ก็เป็นการหลีกเลี่ยงงานประจำที่สร้างความเบื่อหน่ายแก่ชีวิต จึงทำให้คนรีบเร่งในการทำงาน และเพื่อที่จะเข้าหาสื่อเพื่อความบันเทิงใจ เช่น การเปิดรับชมรายการทางโทรทัศน์ เป็นต้น

จากแนวความคิดต่างๆ ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นเกี่ยวกับการเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสารของผู้รับสาร จะเห็นได้ว่าเนื้อหาข่าวสารเป็นปัจจัยสำคัญในการนำมาประกอบการตัดสินใจของบุคคล ยิ่งบุคคลเกิดความไม่แน่ใจเกี่ยวกับเรื่องใดย่อมต้องการเนื้อหาข่าวสารมากยิ่งขึ้นเท่านั้น โดยไม่จำกัดว่าจะเปิดรับเนื้อหาข่าวสารนั้นๆ จากสื่อประเภทใด แต่ทั้งนี้บุคคลจะเปิดรับเนื้อหาข่าวสารเฉพาะเรื่องที่ทำให้ความสนใจเท่านั้น เนื่องจากเนื้อหาข่าวสารในปัจจุบันมีมากมายเกินกว่าที่ผู้รับสารจะสามารถรับได้ทั้งหมด จึงทำให้เกิดกระบวนการเลือกรับสารที่แตกต่างกันออกไปตามลักษณะของบุคคลนั้นๆ และวัตถุประสงค์หรือความต้องการที่จะเปิดรับเนื้อหาข่าวสารของแต่ละบุคคลที่แตกต่างกันย่อมทำให้มีพฤติกรรมในการเปิดรับสื่อที่แตกต่างกันไปด้วย

สำหรับงานวิจัยครั้งนี้จึงสนใจ การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับความรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์ ในเขตจังหวัดนนทบุรี ว่ามีความแตกต่างกันตามสภาพลักษณะบุคคลหรือไม่ เพื่อประโยชน์ ในการวางแผนการสื่อสาร ให้สอดคล้องกับ ความสนใจ และการเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสารที่แตกต่างกัน ตามลักษณะบุคคลต่อไป

2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้

2.1 ความหมายของความรู้

ความรู้ ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2546, น. 232) ให้ความหมายไว้ว่า สิ่งที่สั่งสมมาจากการศึกษา เล่าเรียน การค้นคว้า หรือประสบการณ์ รวมทั้ง ความสามารถเชิงปฏิบัติ และทักษะ ความเข้าใจ หรือสารสนเทศที่ได้รับมาจากประสบการณ์ สิ่งที่ได้รับมาจากการได้ยิน ได้ฟัง ได้คิด หรือการปฏิบัติ

เบนจามิน บลูม (Benjamin S. Bloom, 1976) ได้อธิบายความหมายของความรู้ว่า หมายถึง ความสามารถในการจดจำ และระลึกถึงเรื่องราวต่าง ๆ ทั้งเรื่องราวทั่วไปและเรื่องราว

เฉพาะ ออกมา โดยความรู้จะออกมาได้อย่างถูกต้อง แม่นยำ เพียงใดขึ้นกับว่าบุคคลนั้น ได้รับรู้ และจดจำเอาไว้อย่างไร ก็จะระลึกเรื่องราวนั้น ออกมาตามลักษณะนั้น

2.2 ระดับของความรู้

บลูมและคณะ ได้จำแนกพฤติกรรมด้านความรู้ว่า ความรู้ด้านพุทธิพิสัย (Cognitive Domain) เกี่ยวข้องกับความรู้ การจดจำข้อเท็จจริงต่างๆ รวมทั้งการพัฒนาความสามารถและทักษะด้านสติปัญญา เพื่อประกอบการตัดสินใจ อันประกอบด้วยความสามารถด้านต่างๆ จากระดับง่าย ๆ ไปสู่ระดับที่มีความสลับซับซ้อน จำแนกเป็น 6 ระดับ ดังนี้

1. ความรู้ หมายถึง การเรียนรู้ที่เน้นถึงการจำและการระลึกได้ (Knowledge) ถึงความคิด วัตถุ และ ปรากฏการณ์ต่างๆ ซึ่งเป็นความจำที่เริ่มจากสิ่งง่ายๆ ที่เป็นอิสระแก่กัน ไปจนถึงความจำในสิ่งที่ยู่ยากซับซ้อนและมีความสัมพันธ์ระหว่างกัน เป็นความสามารถในการจำหรือระลึกถึงเรื่องราว และประสบการณ์ต่างๆ ที่ได้รับรู้มา ความรู้สามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับคือ

1.1 ความรู้เฉพาะเจาะจง

1.2 ความรู้เฉพาะเกี่ยวกับวิธีเฉพาะอย่าง

1.3 ความรู้เกี่ยวกับความคิดรวบยอดในเนื้อเรื่อง

2. ความเข้าใจ หรือ ความคิดรวบยอด (Comprehension) เป็นความสามารถหรือทักษะทางสติปัญญาในการทำความเข้าใจกับข่าวสารที่ได้รับ การขยายความรู้ ความจำ ให้กว้างออกไปจากเดิมอย่างสมเหตุสมผล การแสดงพฤติกรรมเมื่อเผชิญ กับสื่อความหมาย ความสามารถในการแปลความหมาย และการสรุปหรือการขยายความสิ่งใดสิ่งหนึ่ง แบ่งเป็น 3 ระดับคือ

2.1 การแปลความหมาย

2.2 การตีความหมาย

2.3 การขยายความหมาย

3. การนำไปปรับใช้ (Application) เป็นความสามารถในการนำความรู้ความเข้าใจหรือความคิดรวบยอดในการนำเอกสารหลักการ และสาระสำคัญต่างๆ หรือเรื่องใดๆ ที่มีอยู่เดิมไปแก้ปัญหาที่แปลกใหม่ของเรื่องนั้น โดยการใช้ความรู้ต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิธีการกับความคิดรวบยอดมาผสมผสานกับความสามารถในการแปลความหมาย การสรุปหรือการขยายความสิ่งนั้นไปใช้ในสถานการณ์จริง

4. การวิเคราะห์ (Analysis) เป็นความสามารถและทักษะที่สูงกว่าความเข้าใจ การนำไปปรับใช้จะมีลักษณะเป็นการแยกแยะเรื่องราวที่สมบูรณ์ หรือสิ่งที่จะพิจารณาให้กระจายออกเป็นส่วนย่อยหรือเป็นส่วนประกอบสำคัญๆ ที่มีความสัมพันธ์กัน รวมทั้งการสืบค้นความสัมพันธ์ของส่วนต่างๆ เพื่อค้นหาความสัมพันธ์ของแต่ละส่วนดูว่าส่วนประกอบปลีกย่อย

นั้นสามารถเข้ากันได้หรือไม่ อันจะช่วยให้เกิดความเข้าใจต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดอย่างแท้จริง แบ่งเป็น 3 ระดับคือ

- 4.1 การวิเคราะห์องค์ประกอบ
- 4.2 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์
- 4.3 การวิเคราะห์หลักดำเนินการ

5. การสังเคราะห์ (Synthesis) เป็นความสามารถในการผสมผสาน รวบรวม ส่วนประกอบย่อยๆ หรือส่วนใหญ่อยู่มาก เข้าด้วยกัน เพื่อให้เป็นเรื่องราวอันหนึ่งอันเดียวกัน เช่น การนำเอาไฮโดรเจน ผสม กับน้ำ ก็จะได้ออกซิเจน เป็นต้น การสังเคราะห์จะมีลักษณะของการเป็น กระบวนการรวบรวมสิ่งที่แตกต่างกันเข้าไว้ด้วยกัน และจัดเรียงเรียงเพื่อสร้างรูปแบบหรือโครงสร้างที่ยังไม่ชัดเจนขึ้นมาก่อนเพื่อให้เกิดเป็นสิ่งใหม่ อันเป็นกระบวนการที่ต้องอาศัยความคิดสร้างสรรค์ ภายในขอบเขตของสิ่งที่กำหนดให้ แบ่งเป็น 3 ระดับคือ

- 5.1 การสังเคราะห์เพื่อการสื่อสารถ่ายทอด
- 5.2 การสังเคราะห์เพื่อวางแผนหรือเสนอโครงการดำเนินการ
- 5.3 การสังเคราะห์หลักดำเนินการ

6. การประเมินผล (Evaluation) เป็นความสามารถในการตัดสินเกี่ยวกับคุณค่าของ สิ่งของหรือ ความคิด ผลงาน คำนิยม คำตอบ เนื้อหาสาระ และวิธีการ ทั้งในเชิงปริมาณ และ คุณภาพ เพื่อวัตถุประสงค์บางอย่าง ซึ่งต้องมีเกณฑ์ที่เหมาะสมสำหรับใช้เป็นมาตรฐานในการ ประเมิน จัดได้ว่าเป็นขั้นตอนที่สูงที่สุดที่ต้องใช้ความรู้ความเข้าใจ การนำไปปรับใช้ การวิเคราะห์ และการสังเคราะห์ เข้ามาพิจารณาประกอบกันเพื่อทำการประเมินผลสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยที่เกณฑ์ในการ พิจารณาตัดสิน กำหนดขึ้นเอง หรือผู้อื่นกำหนด แบ่งเป็น 2 ระดับคือ

- 6.1 ตัดสินใจโดยใช้เกณฑ์ภายในเหตุการณ์
- 6.2 ตัดสินใจโดยใช้เกณฑ์ภายนอกเหตุการณ์

ระดับของความรู้ คือความรู้ที่มีอย่างมากมายรอบๆ ตัวเรา และสามารถจัดแบ่ง ออกได้เป็น 4 ระดับ (มนตรี จุฬาวัดนทล, 2537, น. 17) ดังต่อไปนี้

ระดับแรก ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับสิ่งรอบๆ ตัวเรา ซึ่งสามารถรับรู้ได้ โดยประสาท สัมผัส มองเห็น ได้ยิน ดมกลิ่น และลิ้มรสได้ เช่น ความร้อน - ความเย็น ความมืด - ความสว่าง เสียงดัง - เสียงดัง กลิ่นหอม - กลิ่นเหม็น และรสเค็ม - รสหวาน เป็นต้น ความรู้ในระดับนี้อาจ เรียกว่า ความรู้รู้สึก

ระดับที่สอง ได้แก่ ความรู้ด้านภาษา ซึ่งจะทำได้ให้อ่าน และเขียนหนังสือได้ ฟัง เข้าใจ ฟังวิทยุ และดูโทรทัศน์รู้เรื่อง ตลอดจนมีภูมิปัญญาท้องถิ่น ที่ได้สะสมและตกทอดกันมา

ระดับที่สาม ได้แก่ ความรู้ด้านวิชาการ ซึ่งได้จากการศึกษาเล่าเรียน ทำให้คิดเลขเป็น คำนวณดอกเบี้ยได้ ออกแบบอาคารได้ เขียนบทละครได้ ใช้คอมพิวเตอร์เป็น รู้กฎหมาย บ้านเมือง รู้จักกฎเกณฑ์ทางฟิสิกส์ คณิตศาสตร์ เคมี และชีววิทยา วินิจฉัยโรค และรู้วิธีการรักษาโรค เป็นต้น ความรู้วิชาการเหล่านี้ มักจะต้องเรียนรู้จากครู อาจารย์ เอกสาร ตำราทางวิชาการ หรือผู้ที่รู้เรื่องนั้นมาก่อน

ระดับที่สี่ ได้แก่ ความรู้ใหม่ เป็นความรู้ที่ไม่เคยมีอยู่มาก่อน ได้มาโดยการค้นคว้าวิจัย การคิดค้นกระบวนการใหม่ และควรจัดหาแนวทางในการนำความรู้ใหม่ไปใช้ให้เป็นประโยชน์ เพื่อให้เกิดการพัฒนา

จากความหมาย และคำนิยามดังกล่าว พอจะสรุปได้ว่า ความรู้ คือ สิ่งที่มีมนุษย์สร้าง ผลิต ความหมาย ความจริง ความคิด ความเชื่อ โดยใช้ ข้อเท็จจริง ข้อคิดเห็น ตรรกะ แสดงผ่านภาษา เครื่องหมาย และสื่อต่างๆ โดยการเรียนรู้ มีความเข้าใจ คิตรวบยอด นำไปปรับใช้ วิเคราะห์ สังเคราะห์ ประเมินผล ตามเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ เป็นไปตามผู้สร้าง

3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ

ทัศนคติ ถือเป็นองค์ประกอบอย่างหนึ่งที่สำคัญในการดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคล และควรให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเนื่องจาก ทัศนคติ เป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงความรู้สึกนึกคิดของมนุษย์ได้เป็นอย่างดี การที่บุคคลจะมีทัศนคติต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่งหรือต่อสิ่งต่างๆ ใดๆ ก็ตามมักจะขึ้นอยู่กับประสบการณ์ หรือความคิดเห็นของบุคคลนั้นๆ การศึกษาในเรื่อง ทัศนคติ ได้มีนักวิชาการให้คำนิยามหรือความหมายต่างๆ ไว้ เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการสรุปเป็นองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องในรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 ความหมายของทัศนคติ

ทัศนคติ (Attitude) หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของบุคคล ที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือความโน้มเอียงที่เกิดจากการเรียนรู้ ในการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นไปในทิศทางที่สม่ำเสมอ โดยมีองค์ประกอบในการเกิดทัศนคติ 3 ส่วนคือ

1. ส่วนของความเข้าใจ (Cognitive Component)
2. ส่วนของความรู้สึก (Affective Component)
3. ส่วนของพฤติกรรม (Behavior Component)

ทัศนคติ อาจเกิดขึ้นจากการตอบสนองความต้องการของบุคคล นั่นคือ สิ่งใดตอบสนองความต้องการของตนได้ บุคคลนั้นก็จะมีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งนั้น หากสิ่งใดตอบสนอง

ความต้องการของตนไม่ได้ บุคคลนั้นก็จะมิตศนคติที่ไม่ดีต่อสิ่งนั้น การได้เรียนรู้ความจริงต่างๆ อาจโดยการอ่าน หรือจากคำบอกเล่าของผู้อื่นก็ได้ ฉะนั้น บางคนจึงอาจเกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อผู้อื่น จากการฟังคำติฉินที่ใครๆ มาบอกไว้ก่อนก็ได้ การเข้าไปเป็นสมาชิกหรือสังกัดกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง คนส่วนมากมักยอมรับเอาทัศนคติของกลุ่มมาเป็นของตน หากทัศนคตินั้นไม่ขัดแย้งกับทัศนคติของตนเกินไป ทัศนคติส่วนสำคัญกับบุคลิกภาพของบุคคลนั้นด้วย คือผู้ที่มิบุคลิกภาพสมบูรณ์มักมองผู้อื่นในแง่ดี ส่วนผู้ปรับตัวยากจะมีทัศนคติในทางตรงกันข้าม คือ มักมองว่ามีคนคอยอิจฉาหรือคิดร้ายต่างๆ ต่อตน

เสรี วงษ์มณฑา (2542, น. 106) ได้กล่าวว่า “คำว่า Attitude ในภาษาไทยนั้นมีหลายคำ เช่น ทัศนคติ เจตคติ ท่าที ความรู้สึก แต่ในความหมายของศัพท์นั้น คือความพร้อมที่จะปฏิบัติ (Readiness to Act) ถ้าเรามีความรู้สึกหรือทัศนคติในเชิงบวก เราก็จะปฏิบัติออกมาในเชิงบวก แต่ถ้าเรามีความรู้สึกหรือทัศนคติในเชิงลบ เราก็จะปฏิบัติออกมาในเชิงลบ” ดังนั้น ทัศนคติ จึงมีลักษณะ ดังนี้

1. ทัศนคติเชิงบวก (Positive Act) การปฏิบัติออกมาในเชิงบวก (Act Positive)
2. ทัศนคติเชิงลบ (Negative Act) การปฏิบัติออกมาในเชิงลบ (Act Negative)

พัศตร์ศุภางค์ ศรีสวัสดิ์ (2554, น. 11) ให้นิยามว่า ได้ให้ความเห็นเรื่อง ทัศนคติว่าอาจเกิดขึ้นจากสิ่งต่างๆ ดังนี้

เกิดจากการเรียนรู้ เช่นเด็กเกิดใหม่ จะได้รับการอบรมสั่งสอนเกี่ยวกับวัฒนธรรมและประเพณีจาก บิดา มารดา ทั้งโดยทางตรง และทางอ้อม ตลอดจนได้เห็นแนวทางการปฏิบัติของพ่อแม่แล้วรับมาปฏิบัติตามต่อไป

เกิดจากความสามารถในการแยกแยะความแตกต่าง คือแยกสิ่งใด ที่ดี ไม่ดี เช่นผู้ใหญ่ กับ เด็ก จะมีการกระทำที่แตกต่างกัน

เกิดจากประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ซึ่งแตกต่างกันออกไป เช่น บางคนมีทัศนคติไม่ดีต่อครู เพราะเคยตำหนิตน แต่บางคนมีทัศนคติที่ดีต่อครูคนเดียวกันนั้น เพราะเคยชมตบเสริม

เกิดจากการเลียนแบบ หรือรับเอาทัศนคติของผู้อื่นมาเป็นของตน เช่น เด็กอาจรับทัศนคติของบิดามารดา หรือครูที่ตนชอบ มาเป็นทัศนคติของตนได้

สรุปได้ว่า ทัศนคติ คือความรู้สึกนึกคิด อารมณ์ จิตใจ ที่มีปฏิกริยาโน้มเอียงในรูปแบบหรือลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อสภาวะการณ์ที่แวดล้อมไปในลักษณะต่างๆ ทั้ง เชิงบวก และเชิงลบ ซึ่งส่งผลกระทบต่อให้บุคคล มีการแสดงท่าทีหรือพฤติกรรม ทั้งเชิงบวก และเชิงลบออกมาด้วยเช่นกัน

3.2 องค์ประกอบของทัศนคติ

องค์ประกอบที่สำคัญของทัศนคติมี 3 ประการ คือ

3.2.1 องค์ประกอบด้านความรู้ (Cognitive Component) เป็นองค์ประกอบเกี่ยวกับความรู้ ความเข้าใจ หรือความเชื่อถือ ของบุคคล ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หากบุคคลมีความรู้หรือเชื่อว่าสิ่งใดดี ก็จะมีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งนั้น ในทางตรงกันข้าม หากมีความรู้สึกมาก่อนว่าสิ่งใดไม่ดี ก็มักจะมีทัศนคติไปในทางที่ไม่ดีต่อสิ่งนั้น

3.2.2 องค์ประกอบด้านความรู้สึก (Affective Component) เป็นองค์ประกอบด้านความรู้สึกของบุคคลซึ่งมีอารมณ์เข้ามาเกี่ยวข้องเมื่อได้มีการรับรู้ ความรู้ ความเข้าใจ นั่นคือหากบุคคลใดมีความรู้สึกรักหรือชอบพอใจ ในบุคคลใด หรือสิ่งใด ก็จะมีความรู้สึกในด้านบวก ช่วยให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อบุคคลนั้นหรือสิ่งนั้น ในทางตรงกันข้าม หากบุคคลใดมีความรู้สึกเกลียดหรือไม่ชอบพอในบุคคลใดหรือสิ่งใดก็จะมีความรู้สึกในด้านลบ ทำให้เกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อบุคคลนั้นหรือสิ่งนั้น ไปด้วย

3.2.3 องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (Behavior Component) เป็นองค์ประกอบที่มุ่งเน้นเกี่ยวกับการกระทำ หรือพฤติกรรมของบุคคลที่แสดงออกมา เกิดจากความรู้และความรู้สึกที่บุคคลนั้นมีอยู่ เมื่อเกิดสิ่งเร้าก็จะเกิดปฏิกิริยาอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น เมื่อมีความรู้สึกชื่นชอบใครก็มีความนิยม ชื่นชม หรือ ศรัทธา บุคคลนั้น เป็นการสนองตอบต่อสิ่งเร้าคือพร้อมที่จะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดลงไป

3.3 การเกิดทัศนคติ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526, น. 64 - 65) การเกิดทัศนคติมีความจำเป็นที่จะต้องอาศัยองค์ประกอบต่างๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง เนื่องจากทัศนคติเป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้ (Learning) จากแหล่งทัศนคติ (Source of Attitude) ต่างๆ ที่มีอยู่มากมาย และแหล่งที่ทำให้คนเกิดทัศนคติที่สำคัญ ได้สรุปไว้ ดังนี้

3.3.1 ประสบการณ์เฉพาะอย่าง (Specific Experience) เมื่อบุคคลมีประสบการณ์เฉพาะอย่างต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดในทางที่ดีหรือไม่ดี จะทำให้เขาเกิดทัศนคติต่อสิ่งนั้นไปในทางที่ดีหรือไม่ดี จะทำให้เขาเกิดทัศนคติต่อสิ่งนั้นไปในทิศทางที่เขาเคยมีประสบการณ์มาก่อน

3.3.2 การติดต่อสื่อสารจากบุคคลอื่น (Communication from others) จะทำให้เกิดทัศนคติจากการรับรู้เนื้อหาข่าวสารต่างๆ จากผู้อื่นได้ เช่น เด็กที่ได้รับการสั่งสอนจากผู้ใหญ่จะเกิดทัศนคติต่อการกระทำต่างๆ ตามที่เคยรับรู้มา

3.3.3 สิ่งที่เป็นแบบอย่าง (Models) การเลียนแบบผู้อื่นทำให้เกิดทัศนคติขึ้นได้ เช่น เด็กที่เคารพเชื่อฟังพ่อแม่จะเลียนแบบการแสดงท่าทางที่ชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดตามไปด้วย

3.3.4 ความเกี่ยวข้องกับสถาบัน (Institutional Factors) ทักษะคติหลายอย่างของบุคคลเกิดขึ้นเนื่องจากความเกี่ยวข้องกับสถาบัน เช่น ครอบครัว โรงเรียน หรือหน่วยงาน เป็นต้น

3.4 การก่อตัวของทัศนคติ

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดทัศนคติ และอธิบายว่าการเกิดทัศนคติประกอบด้วยองค์ประกอบหลักได้แก่

3.4.1 ปัจจัยส่วนบุคคล (Personal Factors) เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับเรื่องของสรีระหรือร่างกายอันเป็นองค์ประกอบทางชีววิทยา เช่น การเลือกสวมใส่เครื่องนุ่งห่มที่เหมาะสมกับตนเองให้ดูดีมีสง่าเพื่อความมั่นใจในตนเอง

3.4.2 ปัจจัยสภาพแวดล้อม (Environment Factors) สภาพแวดล้อม มีความสำคัญต่อการเกิดทัศนคติ ซึ่งสามารถจำแนกได้ ดังนี้

1) **ปัจจัยปฐมภูมิ** เป็นประสบการณ์โดยตรงที่บุคคลนั้นได้มีโอกาส พบเห็น ได้อ่าน ได้ยิน

2) **ปัจจัยหตุยภูมิ** เป็นสิ่งที่บุคคลได้รับการถ่ายทอดมาจาก ครอบครัว สถาบัน ศาสนา สถาบันการศึกษา กลุ่มสังคมต่างๆ

ปัจจัยเหล่านี้มีผลต่อทัศนคติของบุคคลที่เก็บสะสมไว้ในจิตใจและท่าทีของบุคคลจะแสดงทัศนคติในเรื่องนั้นๆ ออกมาในรูปแบบของความคิดเห็น ซึ่งเป็นการสะท้อนทัศนคติของบุคคลที่สามารถแสดงออกมาทั้งในรูปแบบของ วจนะภาษา (Verbal Communication) ซึ่งเป็นการแสดงออกโดยการใช้ถ้อยคำด้วยภาษาพูด ภาษาเขียน หรือ อวจนะภาษา (Nonverbal Communication) โดยการใช้กิริยาท่าทางต่างๆ

3.5 หน้าที่และกลไกของทัศนคติ

พิรัชย์ภณ แสงทอง (2551, น. 16) กล่าวถึง หน้าที่และกลไกของทัศนคติ (The Function of Attitudes) ว่าทัศนคติจะทำหน้าที่เป็นกลไกที่สำคัญ 4 ประการดังนี้ คือ

3.5.1 หน้าที่ในเชิงอรรถประโยชน์ (Utilitarian function) ทัศนคติมีหน้าที่หลักในการชี้แนะให้บุคคลเห็นถึงคุณประโยชน์ที่จะได้รับสำหรับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในเชิงบวก หรือหลีกเลี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในเชิงลบ

3.5.2 หน้าที่ในเชิงคุณค่าหรือค่านิยม (Value - Expressive function) ทัศนคติสามารถแสดงถึงภาพลักษณ์ความสำคัญของตัวบุคคลหรือคุณค่าที่บุคคลให้ความสำคัญ สะท้อนให้เห็นถึงค่านิยมต่าง ๆ ในลักษณะที่จำเพาะเจาะจงยิ่งขึ้น

3.5.3 หน้าที่ในเชิงป้องกันตน (Ego Defensive function) ทักษะคิดทำหน้าที่ปกป้องกันตนของบุคคลจากการถูกคุกคามโดยความกังวลต่างๆ โดยโฆษณาสามารถแสดงภาพของหน้าที่ของทักษะคิดดังกล่าวผ่านจุดมุ่งใจที่ใช้ความกลัวซึ่งแสดงถึงการไม่ได้รับการยอมรับจากสังคมรอบข้าง ด้วยการมีทักษะคิดที่ถือว่าตนนั้นเหนือกว่าผู้อื่น

3.5.4 หน้าที่ในเชิงความรู้ (Knowledge function) ทักษะคิดมีหน้าที่ช่วยบุคคลในการจัดการกับข้อมูลต่างๆ ที่บุคคลรับเข้ามา โดยจะมีการจัดหมวดหมู่ของข้อมูล และทิ้งข้อมูลที่ไม่เกี่ยวข้องออกไปเพื่อลดความสับสนที่อาจจะเกิดขึ้น เป็นมาตรฐานที่ตัวบุคคลจะสามารถใช้ประเมินและทำความเข้าใจกับสภาพแวดล้อมของความรู้ที่มีอยู่รอบตัวบุคคล

3.6 การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

การที่มนุษย์จะสามารถเกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งของมนุษย์ได้นั้น มีความจำเป็นที่จะต้องอาศัยกระบวนการเปลี่ยนแปลงในระดับต่างๆ ด้วยกันอยู่ 3 ระดับ ซึ่ง (จุมพล รอดคำดี, 2532, น. 34) ได้สรุปไว้ดังนี้

3.6.1 การเปลี่ยนแปลงความคิด สิ่งที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความคิดดังกล่าวได้นั้น จะมาจากข้อมูลเนื้อหาข่าวสารใหม่ ซึ่งอาจมาจากสื่อมวลชน และสื่ออื่นๆ

3.6.2 การเปลี่ยนแปลงความรู้สึก การเปลี่ยนแปลงในระดับนี้จะอาศัยประสบการณ์ หรือความประทับใจ หรือสิ่งที่ทำให้เกิดความสะเทือนใจ เป็นต้น

3.6.3 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เป็นการเปลี่ยนแปลงวิธีการดำเนินชีวิตในสังคมซึ่งไปมีผลต่อบุคคล ทำให้ต้องปรับพฤติกรรมเดิมเสียใหม่

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526, น. 5) กล่าวว่า “ทัศนคติของบุคคล สามารถถูกทำให้เปลี่ยนแปลงได้หลายวิธี อาจโดยการ ได้รับข้อมูลเนื้อหาข่าวสาร จากผู้อื่น หรือจากสื่อต่างๆ ข้อมูลเนื้อหาข่าวสารที่ได้รับจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง องค์ประกอบของทัศนคติในส่วนของ การรับรู้เชิงแนวคิด (Cognitive Component) และเมื่อองค์ประกอบส่วนใดส่วนหนึ่งเปลี่ยนแปลง องค์ประกอบส่วนอื่นจะมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงด้วย กล่าวคือเมื่อองค์ประกอบของทัศนคติในส่วนของ การรับรู้เชิงแนวคิด เปลี่ยนแปลง จะทำให้องค์ประกอบ ในส่วนของอารมณ์ (Affective Component) และองค์ประกอบในส่วนของ พฤติกรรม (Behavioral Component) เปลี่ยนแปลงไปด้วย”

การเปลี่ยนแปลงทัศนคติของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งนั้นมีความจำเป็นที่จะต้องเริ่มการเปลี่ยนแปลงความคิดของบุคคลต่อสิ่งนั้นก่อน เมื่อสามารถเปลี่ยนความคิดของบุคคลได้แล้ว ก็จะเป็นที่มาของการเปลี่ยนแปลงความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้นๆ หากบุคคลมีทัศนคติในเชิงลบ และเมื่อสามารถทำการเปลี่ยนแปลงความรู้สึกของบุคคลต่อสิ่งนั้นจากความรู้สึกในเชิงลบมาเป็น

ความรู้สึกในเชิงบวกได้แล้ว ก็จะเป็นที่มาของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้นในที่สุดโดยปริยาย

กล่าวโดยสรุป “ทัศนคติ” คือ ปฏิกริยาระหว่างร่างกายและจิตใจของบุคคลที่เกิดจาก ประสบการณ์ การสื่อสาร แบบอย่าง และสถาบัน ส่งผลกระทบต่อ อารมณ์ ความรู้สึกนึกคิด และความโน้มเอียง ไปสู่ปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งในลักษณะของ ท่าที หรือการแสดงออกทางพฤติกรรม ต่อ บุคคล สิ่งของ ในสภาพแวดล้อม หรือสถานการณ์ต่างๆ โดยทัศนคติที่แสดงออกมาอาจเป็นในรูปแบบของ ทัศนคติเชิงบวก และเชิงลบ พึงพอใจ และไม่พึงพอใจ การเกิดทัศนคติจึงสะท้อนให้เห็นว่าการที่บุคคลจะแสดงออกต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้นั้นจะต้องอาศัยองค์ประกอบใดเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องบ้าง และส่งผลให้ความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่แสดงออกมาในทางพฤติกรรมต่างๆ ทำให้ทราบได้ว่าบุคคลนั้นๆ มีความรู้สึกนึกคิดอย่างไร กับสิ่งต่างๆ เหล่านั้น

การเปลี่ยนแปลงทัศนคติขึ้นอยู่กับความรู้ คือถ้าหากมีความรู้ความเข้าใจดีทัศนคติก็จะเปลี่ยนแปลง และเมื่อทัศนคติเปลี่ยนแปลงแล้ว ก็จะมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ทั้ง 3 อย่างนี้มีความเชื่อมโยงต่อกัน ฉะนั้น ในการที่จะให้มีการยอมรับหรือปฏิเสธในสิ่งใด ต้องพยายามเปลี่ยนทัศนคติเสียก่อน

การศึกษาเรื่อง “การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี” ผู้วิจัยได้นำเอาทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติ เพื่อศึกษาทัศนคติของประชากรกลุ่มเป้าหมายว่ามีทัศนคติต่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ในเชิงบวก หรือเชิงลบ อย่างไร

4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม

4.1 ความหมาย พฤติกรรม (Behavior) มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้หลากหลาย ดังนี้

พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (พ.ศ. 2540) พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ หรือจากความคิดของบุคคลที่ตอบสนองต่อสิ่งเร้า ภายนอก และ ภายใน จิตใจ อาจทำกระทำไป โดยรู้ตัว และ ไม่รู้ตัว อาจเป็นพฤติกรรมที่พึงประสงค์ และ ไม่พึงประสงค์ ผู้อื่นอาจสังเกตการณ์การกระทำนั้นได้ และสามารถใช้เครื่องมือทดสอบได้

พจนานุกรมลองแมน (Longman) ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรมไว้ว่า “เป็นการกระทำหรือการตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ในการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นภายในหรือภายนอก รวมทั้งกิจกรรมการกระทำต่างๆ ที่เป็นไปอย่างมีจุดมุ่งหมาย สังเกตเห็นได้ หรือเป็นกิจกรรมการกระทำต่างๆ ที่ได้ผ่านการใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปอย่าง‘ไม่รู้ตัว’” (Robert M. Goldenson, 1984)

สุรพงษ์ โสชนะเสถียร (2533, น. 123) ได้ให้ความหมายว่า พฤติกรรม เป็นการแสดงออกของบุคคล โดยมีพื้นฐานมาจากการมีความรู้ และทัศนคติของบุคคล การที่บุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกันในการแปลความสารที่ตนเองได้รับ จึงก่อให้เกิดประสบการณ์ที่ผสมที่แตกต่างกัน อันมีผลกระทบต่อพฤติกรรมของบุคคล

อรวรรณ ปิรันธน์โอวาท (2537, น. 39) ได้ให้ความหมายว่า พฤติกรรมใดๆ ของบุคคลส่วนใหญ่ตามปกติแล้วมักเกิดขึ้นจากทัศนคติของบุคคลนั้น ทัศนคติจึงเปรียบเสมือนเครื่องควบคุมการกระทำของบุคคล ดังนั้น เพื่อให้เข้าใจถึงพฤติกรรมส่วนใหญ่ของคนเรา จึงจำเป็นต้องศึกษาในเรื่องทัศนคติอย่างลึกซึ้ง

4.2 องค์ประกอบของพฤติกรรม

อรรถพล กิตติธนาชัย (2555, น. 12) กล่าวถึงพฤติกรรมว่าเป็นกิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ เป็นสิ่งที่อาจสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้ สามารถแบ่งพฤติกรรมได้เป็น 3 ส่วน ดังนี้

4.2.1 พฤติกรรมด้านพุทธิพิสัย/ความรู้ (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้เกี่ยวข้องกับความรู้ ความจำ ข้อเท็จจริง การพัฒนาความสามารถ ทักษะทางสติปัญญา การใช้วิจารณญาณเพื่อประกอบการตัดสินใจ โดยเริ่มต้นจากความรู้ในระดับต่างๆ และเพิ่มการใช้ความคิดและพัฒนาสติปัญญาเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จัดจำแนกตามลำดับขั้นจากง่ายไปยาก ดังต่อไปนี้

1) **ความรู้ ความจำ (Knowledge)** เป็นพฤติกรรมขั้นต้นเกี่ยวกับความจำได้ หรือระลึกได้

2) **ความเข้าใจ (Comprehention)** เป็นพฤติกรรมที่ต่อเนื่องมาจากความรู้ คือ จะต้องมีความรู้ก่อนถึงจะเข้าใจได้ ความเข้าใจนี้จะแสดงออกมาในรูปของการแปลความตีความ และคาดคะเน

3) **การนำไปใช้ (Application)** เป็นการนำเอาวิชาการ ทฤษฎี กฎเกณฑ์ และแนวคิดต่างๆ ไปใช้

4) การวิเคราะห์ (Analysis) เป็นขั้นที่บุคคลมีความสามารถ และมีทักษะ ในการจำแนกเรื่องราวที่สมบูรณ์ใดๆ ออกเป็นส่วนย่อยและมองเห็นความสัมพันธ์อย่างแน่ชัด ระหว่างส่วนประกอบที่รวมเป็นปัญหา หรือสถานการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง

5) การสังเคราะห์ (Synthesis) เป็นความสามารถของบุคคลในการรวบรวม ส่วนย่อยๆ เข้าเป็นส่วนรวมที่มีโครงสร้างใหม่ มีความชัดเจน และมีคุณภาพสูงขึ้น

6) การประเมินผล (Evaluation) เป็นความสามารถของบุคคลในการวินิจฉัยดี ราคาส่งของต่างๆ โดยมีกฎเกณฑ์ที่ช่วยประเมินค่านี้ อาจเป็นกฎเกณฑ์ที่บุคคลสร้างขึ้น มา หรือมีอยู่แล้วก็ตาม

4.2.2 พฤติกรรมด้านเจตคติ จิตพิสัย / ทักษะ / ค่านิยม / ความรู้สึกชอบ (Affective Domain) เป็นกระบวนการทางด้านจิตใจ อารมณ์ ความรู้สึก ความสนใจ ทักษะการให้คุณค่า การปรับปรุงค่านิยม การแสดงคุณลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ รวมไปถึง ความเชื่อ ความรู้สึกของ บุคคล ที่มีต่อสิ่งต่างๆ กัน จะบอกแนวโน้มของบุคคล ในการกระทำพฤติกรรมได้ ดังนี้

1) การรับ หรือ การให้ความสนใจ (Receiving or Attending) เป็นขั้นที่บุคคล ถูกกระตุ้นให้ทราบว่าเหตุการณ์ หรือสิ่งเร้าบางอย่างเกิดขึ้น และบุคคลนั้นมีความยินดี หรือมีภาวะ จิตใจพร้อมที่จะรับ หรือให้ความสนใจต่อสิ่งเร้า นั้น ในการยอมรับนี้ ประกอบด้วย ความตระหนัก ความยินดีที่ควรรับ และการเลือกรับ

2) การตอบสนอง (Responding) เป็นขั้นที่บุคคลถูกจูงใจให้เกิดความรู้สึก ผูกมัดต่อสิ่งเร้า เป็นเหตุให้บุคคลพยายามทำให้เกิดปฏิกิริยาตอบสนอง พฤติกรรมขั้นนี้ ประกอบด้วย ความยินยอม ความเต็มใจ และความพอใจที่จะตอบสนอง

3) การให้ค่านิยม (Valuing) เป็นขั้นที่บุคคลมีปฏิกิริยาซึ่งแสดงให้เห็นว่า บุคคลนั้นยอมรับ ว่าเป็นสิ่งที่มีคุณค่าสำหรับตนเอง และได้นำไปพัฒนาเป็นของตนอย่างแท้จริง พฤติกรรมขั้นนี้ส่วนมากใช้คำว่า “ค่านิยม” ซึ่งการเกิดค่านิยมนี้ประกอบด้วย การยอมรับ ความชอบ และการผูกมัดค่านิยมเข้ากับตนเอง

4) การจัดกลุ่ม (Organization) เป็นขั้นที่บุคคลจัดระบบของค่านิยมต่างๆ ให้เข้ากลุ่ม โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างค่านิยม ในการจัดกลุ่มนี้ประกอบด้วย การสร้าง แนวความคิดเกี่ยวกับค่านิยม และการจัดระบบของค่านิยม

5) การแสดงลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ (Characterization by a Value or Complex) พฤติกรรมขั้นนี้ถือว่าบุคคลมีค่านิยมหลายชนิด และจัดอันดับของค่านิยมเหล่านั้นจากดี ที่สุด พฤติกรรมเหล่านี้จะเป็นตัวคอยควบคุมพฤติกรรมของบุคคล พฤติกรรมในขั้นนี้ประกอบด้วย การวางแนวทางการปฏิบัติ และการแสดงลักษณะที่จะปฏิบัติตามแนวทางที่เขากำหนด

4.2.3 พฤติกรรมด้านทักษะพิสัย (Psychomotor Domain) พฤติกรรมด้านนี้เป็น การปฏิบัติที่บุคคลแสดงออกมาเกี่ยวกับการใช้ความสามารถที่แสดงออกมาทางร่างกายและ สังเกตเห็นได้ พฤติกรรมด้านนี้สามารถประเมินผลได้ง่าย เป็นพฤติกรรมขั้นสุดท้ายที่บุคคลปฏิบัติ ออกมาโดยมี ด้านความรู้ และด้านทัศนคติ เป็นตัวช่วยให้เกิด พฤติกรรมด้านปฏิบัติที่ถูกต้อง แต่กระบวนการในการจะก่อให้เกิดพฤติกรรมด้านนี้ จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลา และการตัดสินใจ หลายขั้นตอน นักวิชาการต่างเชื่อว่ากระบวนการทางการศึกษาสามารถช่วยให้เกิดพฤติกรรม การปฏิบัติได้ ดังนี้

1) **ขั้นเลียนแบบ (Imitating)** เป็นขั้นเริ่มต้นการเรียนรู้ด้านทักษะของมนุษย์ โดยมิผู้กระทำให้ดู และทำไปทีละขั้น และอาจมีการช่วยเหลือในขณะปฏิบัติ

2) **ขั้นการทำโดยยึดแบบ (Patterning)** เป็นความสามารถในการปฏิบัติด้วย ตัวเองตามแบบที่กำหนด ตามแนวคำเนิการหรือคำชี้แจง ผู้ปฏิบัติอาจทำด้วยการลองผิดลองถูก ด้วยตนเอง อาจช้าและไม่ถูกต้องทีเดียวในตอนแรก

3) **ขั้นการทำด้วยความชำนาญ (Mastering)** เป็นความสามารถในการปฏิบัติ ได้ด้วยความถูกต้องแม่นยำเหมาะสมกับเวลา โดยไม่มีการช่วยเหลือ ไม่มีการชี้แจง ไม่มีการแนะนำ ไม่มีการทำให้ดู หรือไม่มีการให้ดูแบบใดๆ เพียงแต่กำหนดหัวเรื่องหรือวิธีการให้ว่าจะให้ทำอะไร โดยเน้นความถูกต้อง รวดเร็ว ความอดทน ความแน่นอน

4) **ขั้นการทำในสถานการณ์ต่างๆ (Applying)** เป็นความสามารถในการปฏิบัติ ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม กับเวลาในสถานการณ์ใหม่ หรือสถานการณ์อื่นๆ ที่นอกเหนือไปจากที่ เคยทำมาแล้ว โดยไม่มีการช่วยเหลือ ไม่มีการแนะนำขั้นตอน หรือการปฏิบัติใดๆ จากผู้อื่น โดยเน้น การกำหนดทักษะที่ต้องใช้ในการแก้ปัญหา

5) **ขั้นแก้ปัญหาได้โดยฉับพลัน (Improving)** เป็นความสามารถในการปฏิบัติ เพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้าโดยฉับพลัน ซึ่งอาจเป็นการแก้ไข ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ขยาย ยืดหยุ่น เสนอ สอดแทรก สิ่งใหม่เข้าไปกับทักษะเดิมที่มีมาก่อน โดยเน้นการหาวิธีการปฏิบัติใหม่ เพื่อให้ เหมาะสมกับสถานการณ์นั้นๆ

สรุปแนวคิดที่เกี่ยวกับพฤติกรรมว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำต่างๆ ของบุคคลจากแรงผลักดัน หรือ สิ่งเร้าภายนอก ส่งผลต่อความคิดที่อยู่ภายในจิตใจ หรือ ทัศนคติ ของบุคคลนั้น ซึ่งสามารถสังเกตได้ เช่น กิริยาอาการต่างๆ และสังเกตไม่ได้ เช่น การปกปิดกิริยา อาการต่างๆ การกระทำหรือพฤติกรรมใดๆ ของมนุษย์ส่วนใหญ่ตามปกติมักเกิดจากทัศนคติของ บุคคลผู้นั้น ทัศนคติจึงเป็นเสมือนเครื่องควบคุมการกระทำของบุคคล พฤติกรรมส่วนใหญ่ของคน

ถูกควบคุมด้วยทัศนคติของบุคคลนั้น ถ้าหากต้องการพยากรณ์และควบคุมพฤติกรรมของคนเราต้องศึกษาเรื่องทัศนคติอย่างกว้างขวางลึกซึ้ง

วาสนา สายเสมา (2548, น. 7) ได้ให้นิยามของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ยานยนต์ไว้ว่า การที่ผู้ขับขี่ประพฤติปฏิบัติในลักษณะต่างๆ ที่แสดงถึงความระมัดระวังในการขับขี่ แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะก่อนขับขี่ ได้แก่ การตรวจสภาพรถ อุปกรณ์ของรถ การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ดื่มสุรา และระยะขับขี่ ได้แก่ การขับขี่รถโดยปฏิบัติตามกฎจราจร การขับขี่รถด้วยความระมัดระวัง ไม่ขับขี่ในขณะที่เสี่ยงอันตราย และการมีมารยาทในการขับขี่ยานยนต์

จากความหมายของพฤติกรรมที่กล่าวมา ผู้วิจัยจึงได้นิยามความหมายพฤติกรรมการขับขี่ ในการศึกษาี้ หมายถึง การแสดงออกถึง พฤติกรรมเสี่ยง ในการการขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่ส่งผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ ประกอบด้วย การไม่เตรียมความพร้อมก่อนการขับขี่ คือไม่ตรวจสภาพรถก่อนการขับขี่ยานยนต์ การดื่มสุราหรือสิ่งมีเ็นเมา ก่อนการขับขี่ยานยนต์ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การขับขี่ด้วยความระมัดระวัง การขับขี่ในลักษณะที่เสี่ยงอันตราย และการเสียมารยาทในการขับขี่

5. แนวคิดและทฤษฎี KAP Model

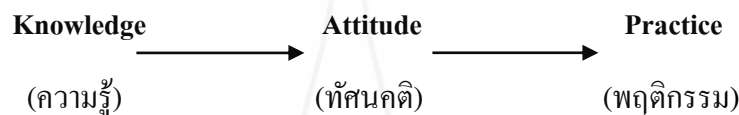
สุรพงษ์ โสธนะเสถียร (2533) กล่าวว่า KAP เป็นแนวคิดที่ให้ความสำคัญกับตัวแปร 3 ตัว คือ ความรู้ (Knowledge) ทัศนคติ (Attitude) และการยอมรับปฏิบัติ / พฤติกรรม (Practice) ของผู้รับสาร อันอาจมีผลกระทบต่อสังคมต่อไป ทั้งนี้เนื่องจากการยอมรับจากผู้รับสารนั้นๆ ซึ่งเป็นแนวคิดที่เริ่มนิยมศึกษาในปี ค.ศ. 1950 และแนวคิดนี้ถูกอ้างตั้งแต่ปี ค.ศ. 1971 โดยเป็นการศึกษาที่เน้นผลกระทบของการสื่อสารต่อตัวผู้รับสารอันจะสะท้อนถึงพฤติกรรมสื่อสารโดยละเอียดของผู้รับสารที่มักถูกละเลยในการศึกษาการสื่อสารก่อนหน้านี้

สรัลสม พัฒนะคุหา (2550, 60 - 61) กล่าวถึง แนวคิดและทฤษฎี KAP Model ที่เรียกว่า KAP นี้ว่า “ทฤษฎี ความรู้ ทัศนคติ และการยอมรับปฏิบัติของผู้รับสาร” ทฤษฎี KAP นี้ให้ความสำคัญกับตัวแปร 3 ตัว คือ ความรู้ (knowledge) ทัศนคติ (Attitude) พฤติกรรม (Practice) ของผู้รับสาร ที่อาจจะมีผลกระทบต่อสังคม โดยมีหลักการว่า การเปลี่ยนแปลงทัศนคติขึ้นอยู่กับความรู้ ถ้ามีความรู้ความเข้าใจดีทัศนคติก็จะเปลี่ยน เมื่อทัศนคติเปลี่ยนแปลงแล้ว จะมีการยอมรับปฏิบัติ หรืออาจกล่าวได้ว่า เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ทั้งความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม ซึ่งจะมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง ทัศนคติ และพฤติกรรม สามารถนำมาเป็นเครื่องมือในการศึกษาด้านการสื่อสาร สามารถนำการพัฒนาไปสู่ชุมชนได้ โดยการศึกษา

ความรู้ (knowledge) ทักษะ (Attitude) และพฤติกรรม (Practice) ของผู้รับสารว่าเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ เพราะอะไร นอกจากนี้ยังศึกษาถึงความสัมพันธ์ในลักษณะสายโซ่ที่เริ่มจากความรู้ไปสู่ทักษะและกลายเป็นพฤติกรรมต่อไป

5.1 ทฤษฎีนี้เป็นทฤษฎีที่ให้ความสำคัญกับ 3 ตัวแปร คือ

- 1) ความรู้ / ความเข้าใจ (Knowledge)
- 2) ทักษะ / ความเชื่อ (Attitude)
- 3) พฤติกรรม / การยอมรับปฏิบัติของผู้รับ (Practice)



สุรพงษ์ โสธนะเสถียร (2533, 120) กล่าวว่า บุคคลส่วนมากมักจะรับรู้ผ่านประสบการณ์ แล้วจึงจัดอันดับระบบโครงสร้างของความรู้แล้วมาผสมผสาน ระหว่างความจำกับจิตวิทยา ความรู้จึงเป็นความจำที่เลือกสรรให้สอดคล้องกับสภาพจิตใจของตน ซึ่งความรู้ทำให้ผู้ศึกษาได้รู้ถึงความรู้ทักษะในการจำ ระลึกเหตุการณ์ และประสบการณ์ที่เคยพบมา

นอกจากนี้ยังได้มีการศึกษาของนักวิชาการหลายท่านซึ่งให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมอีก เช่น สวัสดิ์ พัฒนภูหา (2550: 62 - 63) กล่าวถึงแนวคิดของแนนซี ชวาทซ์ (Nancy E. Schwartz) ในเรื่องการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลว่า ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติตัวในรูปแบบ 4 ประการ ดังนี้

5.2 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

5.2.1 ทักษะ เป็นตัวกลางที่ทำให้เกิด การเรียนรู้ และการปฏิบัติ ดังนั้นความรู้มีความสัมพันธ์กับทักษะ และมีผลต่อการปฏิบัติ

5.2.2 ความรู้ และ ทักษะ มีความสัมพันธ์กัน และทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา

5.2.3 ความรู้ และ ทักษะ ต่างทำให้เกิดการปฏิบัติได้ โดยที่ความรู้และทักษะไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน

5.2.4 ความรู้ มีผลต่อ การปฏิบัติ ทั้งทางตรง และ ทางอ้อม

จาก KAP จะเห็นได้ว่า ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเป็นสิ่งแรกที่ต้องทำให้เกิดขึ้นก่อนเพื่อสร้างทักษะ ความเชื่อ แล้วทักษะหรือความรู้ที่ถูกต้องที่เกิดขึ้นจะเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมแสดงออก ด้วยการให้ความร่วมมือหรือปฏิเสธความร่วมมือ

ดังนั้นการสื่อสารประชาสัมพันธ์แต่ละครั้งต้องให้ความรู้ความเข้าใจที่ชัดเจนเพื่อส่งผลถึงความรู้สึก และพฤติกรรมในอนาคต

5.3 แนวคิดเกี่ยวกับ ช่องว่างของ ความรู้ ทักษะ และ การยอมรับปฏิบัติ (KAP - GAP)

แต่อย่างไรก็ตาม จากการศึกษา พบว่า ทักษะ อาจไม่นำไปสู่ พฤติกรรม เสมอไป ซึ่งในแนวคิดนี้เรียกว่า ช่องว่างของ ความรู้ ทักษะ และการยอมรับปฏิบัติ หรือ KAP - GAP และได้อธิบายว่า ความรู้ ทักษะ กับ พฤติกรรม ของบุคคลนั้น ไม่สัมพันธ์กันอย่างต่อเนื่องเสมอไป กล่าวคือ เมื่อการสื่อสารก่อให้เกิด ความรู้ และ ทักษะ ในทางบวกต่อสิ่งเร้าหรือนวัตกรรมแล้ว แต่ในขั้นของการยอมรับปฏิบัติอาจมีผลตรงกันข้ามก็ได้ ถึงแม้ว่าโดยส่วนใหญ่ที่เมื่อบุคคลมี ทักษะอย่างไรแล้ว จะมีความโน้มเอียงที่จะปฏิบัติตามทักษะของตนก็ตาม แต่พฤติกรรมเช่นนี้จะไม่เกิดขึ้นเสมอไป ทั้งนี้เพราะในบางกรณีอาจเกิด KAP - GAP ขึ้นได้

อรวรรณ ปิลาญ์โอวาท (2537, น. 45) กล่าวถึงแนวคิดของ Zimbardo และ Leippe (1970) ซึ่งได้อธิบายถึงสาเหตุที่ทำให้ ทักษะ ไม่นำไปสู่ พฤติกรรม ซึ่งพอสรุปได้ ดังนี้

5.3.1 สาเหตุที่ทำให้ ความรู้ ทักษะ ไม่นำไปสู่ พฤติกรรม

1) การเห็นความสำคัญในตัวคนอื่น (Significant Others) เนื่องจากมนุษย์เป็น สัตว์สังคม ในสถานการณ์ที่มีผู้อื่นอยู่ด้วยคนเหล่านั้นจะเป็นแรงกดดันให้เรากระทำตามคนหมู่มาก ซึ่งคนหมู่มากในที่นี้อาจจะเป็นไปได้ตั้งแต่คนแปลกหน้าซึ่งไม่สลักสำคัญอะไรเลยกับเรา ไปจนถึง สมาชิกในครอบครัว เราอาจจำเป็นต้องซื้อบัตรราคาแพงแสนแพงเพื่อไปดูลูกสาวเต้นบัลเลต์ เราอาจจะต้องมีสีหน้าสดชื่นยิ้มแย้มที่สุดเมื่อชมการแสดงต่างๆ ที่เราอาจจะไม่ชอบบัลเลต์ เราจะต้องฝืนใจไปรับประทานอาหารแฮมเบอร์เกอร์ถ้าเพื่อนฝูงหมู่มากต้องการเช่นนั้นต่างๆ ที่เราไม่ชอบ

2) ความไม่คงเส้นคงวาของบุคคลในบางครั้ง (Time Inconsistencies) บางครั้งเราอาจจะยุ่งมาก หรือมีหลายสิ่งหลายที่ต้องทำในเวลาเดียวกัน หรืออาจจะมีเป้าหมายอย่างอื่นที่ต้องการบรรลุผล ซึ่งทำให้พฤติกรรมของเราไม่สอดคล้องกับทักษะของเรา ตัวอย่างเช่น เราอาจจะเป็นนักอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ปกติเราชอบแยกขยะเปียก ขยะแห้ง ขยะรีไซเคิลได้ นี่คือนโยบายของเรา แต่อาจจะมีบางคราวที่พฤติกรรมของเรา คือรวมขยะไว้ในถุงเดียว อาจจะเป็น เพราะมีงานยุ่งประดังเข้ามา เช่น ต้องเตรียมตัวสอบ ต้องเตรียมรายงานการประชุม ต้องทำงานบ้าน อื่นๆ ฯลฯ เช่นนี้ ทักษะของเราต่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมก็ไม่นำไปสู่พฤติกรรมได้

5.3.2 วิธีการปิดช่องว่างของ ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม (KAP - GAP)

มีวิธีการแก้ไข 4 วิธีการ ดังต่อไปนี้

1) การให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้ให้มากขึ้น กล่าวคือ ต้องให้ความรู้เกี่ยวกับ วิธีการให้กลุ่มเป้าหมายเข้าใจอย่างแท้จริง ถึงวิธีการใช้ หรือ ปฏิบัติต่อสิ่งที่เผยแพร่ ให้นั้น

2) การให้คำแนะนำในการปฏิบัติ ซึ่งสามารถทำได้โดยใช้ผู้นำทางความคิด เข้าไปติดต่อสมาชิก โดยให้คำแนะนำอย่างใกล้ชิด

3) การให้รางวัลแก่ผู้ที่ยอมรับปฏิบัติ เพื่อเป็นการจูงใจให้แก่สมาชิกอื่นๆ ที่ยังไม่ยอมรับ

4) การใช้กลยุทธ์ในการโน้มน้าวใจ โดยวิธีการใช้สื่อบุคคล ที่เป็นผู้นำทางความคิด เข้าไปติดต่อสมาชิก หรือกลุ่มเพื่อนฝูง เพื่อโน้มน้าวใจสมาชิก ให้เกิดการยอมรับและปฏิบัติตามอีกต่อหนึ่ง

ในบางครั้ง เมื่อความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม ไม่ได้เป็นไปในทิศทางเดียวกันนี้ โดยอิทธิพลความบ่อยครั้งของการนำเสนอข่าวสารเพื่อให้ผู้ฟังคุ้นเคย นั้น (Reception to Create Familiarity) สามารถจะนำไปสู่พฤติกรรมปฏิบัติตามได้

กล่าวโดยสรุป คือ ในกรณีทั่วไป เมื่อบุคคล มีความรู้ และทักษะดี อย่างไร ก็จะมาแสดง พฤติกรรม ไปตามความรู้ และทักษะดี ที่มีอยู่ นั่นคือ KAP (Knowledge), (Attitude), (Practice) จะเกิดขึ้นอย่างสอดคล้องกัน หรือสัมพันธ์กัน แต่จะไม่เกิดขึ้นเสมอไปในทุกกรณี ตามหลักแนวคิดทฤษฎี ช่องว่างของ ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม (KAP - GAP)

6. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับลักษณะทางประชากร

ตามแนวความคิดเกี่ยวกับลักษณะทางประชากรศาสตร์ (Demography Approach) การสื่อสารนั้นไม่ว่าจะเป็นการเลือกใช้สื่อหรือการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารข้อมูลจากสื่อต่างๆ ปัจจัยด้านผู้รับสารนับว่าเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญที่จะทำให้การสื่อสารเกิดประสิทธิภาพขึ้นได้ ดังนั้น การส่งข่าวสารอย่างมีประสิทธิภาพจึงต้องคำนึงถึงปัจจัยอันเกี่ยวข้องกับผู้รับสารหลายประการ ซึ่งได้สมมติฐานว่า มวลชนผู้รับสารที่อยู่ในกลุ่มลักษณะประชากรเดียวกันจะมีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน ส่วนคนที่มีลักษณะทางประชากรที่ต่างกันจะมีลักษณะทางจิตวิทยาที่แตกต่างกัน แนวคิดเกี่ยวกับลักษณะประชากรจะเห็นว่าผู้รับสารแต่ละบุคคลจะมีคุณลักษณะเฉพาะตัวแตกต่างกัน วิธีการที่ดีที่สุดในการวิเคราะห์ผู้รับสารที่เป็นมวลชน คือการจำแนกผู้รับสารออกเป็นกลุ่ม ได้แก่ อายุ เพศ การศึกษา ฐานะทางสังคมและสถานะทางเศรษฐกิจ (ปรมะ สตะเวทิน, 2541: 105 - 109) ดังนี้

6.1 เพศ (Sex) ความแตกต่างทางเพศทำให้บุคคลมีพฤติกรรมติดต่อสื่อสารที่แตกต่างกันกล่าวคือ บุคคลจะมีความแตกต่างกันไปทั้งในด้าน กายภาพ บุคลิกภาพ และลักษณะนิสัยใจคอ ผู้หญิง กับ ผู้ชาย จะมีความแตกต่างกันในเรื่องของ ความคิด ค่านิยม และทัศนคติ ทั้งนี้ เพราะสังคมและวัฒนธรรม กำหนดบทบาทและกิจกรรมของคนทั้งสองเพศไว้แตกต่างกัน ผู้หญิงจะมี

ความอ่อนไหวหรือเจ้าอารมณ์ (Emotional) ส่วนผู้ชายจะใช้เหตุผลมากกว่าผู้หญิง และสามารถจดจำเนื้อหาข่าวสารได้มากกว่าผู้หญิง แต่ผู้หญิงเป็นเพศที่ยังถึงจิตใจของคนได้ดีกว่าผู้ชาย เป็นต้น

6.2 อายุ (Age) เป็นปัจจัยที่ทำให้คนมีความแตกต่างกันในเรื่องของความคิดและพฤติกรรม บุคคลที่มีอายุมากจะมีพฤติกรรมตอบสนองต่อการติดต่อสื่อสารต่างจากบุคคลที่มีอายุน้อย และบุคคลที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมตอบสนองต่อการติดต่อสื่อสารเปลี่ยนไปเมื่อตนเองมีอายุมากขึ้น จึงเห็นได้ว่าปัจจัยด้านอายุของผู้รับสารจะมีอิทธิพลกับการสื่อสาร ทั้งนี้เป็นเพราะเป็นสิ่งที่กำหนดความแตกต่างในเรื่องของความยากง่ายในการชักจูง โดยคนที่มีวัยต่างกันจะมีความต้องการในสิ่งต่างๆ แตกต่างกันไป คนที่อายุน้อยมักจะมีความคิดเสรีนิยม ชี้ดถืออุดมการณ์และมองโลกในแง่ดีมากกว่าคนที่อายุมาก สาเหตุที่มีความแตกต่างกันเนื่องมาจากคนที่ต่างรุ่นต่างวัยกันมีประสบการณ์ชีวิตแตกต่างกัน ลักษณะการใช้สื่อมวลชนก็ต่างกัน คนที่มีอายุมากมักใช้สื่อเพื่อแสวงหาข่าวสารหนักๆ มากกว่าเพื่อความบันเทิง

สรุปได้ว่า อายุของผู้รับสารจะมีอิทธิพลกับการรับรู้สื่อประชาสัมพันธ์ซึ่งอาจออกมาในรูปของความสนใจ ความเชื่อ หรือพฤติกรรมการรับรู้เนื้อหาข่าวสารของผู้รับสื่อ

6.3 การศึกษา (Education) เป็นลักษณะสำคัญที่มีอิทธิพลต่อผู้รับสาร คนที่มีการศึกษาจะเป็นผู้รับสารที่ดีเนื่องจากมีความรู้กว้างขวางในหลายๆ เรื่องและสามารถเข้าใจสารได้ดี ส่งผลให้คนที่มีการศึกษาสูงสามารถ เลือกใช้สื่อมากกว่า และได้เปรียบกว่า คนที่มีการศึกษาต่ำ และคนที่มีการศึกษาสูงมักใช้สื่อประเภทสิ่งพิมพ์ ในขณะที่คนที่มีการศึกษาต่ำมักจะใช้สื่อประเภท วิทยุ โทรทัศน์ และภาพยนตร์

จึงสรุปได้ว่า การศึกษาเป็นตัวแปรสำคัญต่อการสื่อสารของผู้รับสาร และมีผลงานวิจัยหลายเรื่องชี้ให้เห็นว่าการศึกษาของผู้รับสารทำให้ผู้รับสารมีพฤติกรรมการสื่อสารต่างกันออกไป ดังนั้นคนที่ได้รับการศึกษาในระดับที่ต่างกัน ยุคสมัยที่ต่างกัน ระบบการศึกษาแตกต่างกัน สาขาวิชาที่แตกต่างกัน มีความรู้สึกรู้จักคิด อุดมการณ์ และความต้องการที่แตกต่างกันไป

6.4 สถานะทางสังคมและเศรษฐกิจ (Social and Economic Status) หมายถึง สถานะทางเศรษฐกิจและสังคมทำให้คนมีวัฒนธรรมที่ต่างกัน คนที่มีอาชีพต่างกันย่อมมองโลกมีแนวความคิด มีอุดมการณ์ และมีค่านิยม ต่อสิ่งต่างๆ แตกต่างกันไป อาชีพ รายได้ และความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ที่แสดงถึงสถานะทางการเงินของบุคคลหรือครอบครัวและมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการใช้จ่ายในการรับสื่อ และรับรู้เนื้อหาข่าวสาร เนื่องจากผู้ที่มีรายได้สูงมักจะใช้สื่อมวลชนมาก และมักจะใช้สื่อมวลชนเพื่อแสวงหาเนื้อหาข่าวสารหรือเรื่องราวหนักๆ

จากแนวคิดและทฤษฎีดังกล่าว ผู้วิจัยได้ใช้ลักษณะทางประชากรผู้ขับขี่ ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ มาเป็นแนวทางในการศึกษาถึง พฤติกรรมการเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะ ทักษะ ทักษะ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัย การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎี หลักการ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และการศึกษาเปรียบเทียบค่าความแตกต่าง และความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรลักษณะประชากร กับการเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ดังนี้

7.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปิดรับสื่อ และการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์

สร้อยสม พัฒนะกูหา (2550) “การประเมินผลสื่อเพื่อการประชาสัมพันธ์มูลนิธิเมาไม่ขับ” เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ในรูปแบบของการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ซึ่งใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ในการเก็บข้อมูลเพียงครั้งเดียว และให้ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้กรอกเอง กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Sampling) ด้วยวิธีการจับฉลาก ได้กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 400 คน จากพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด 5 เขต ได้แก่ เขต บางคอแหลม ดินแดง สะพานควาย ราชเทวี และสาทร

ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับสื่อก่อนข้างน้อย สื่อที่กลุ่มตัวอย่างไม่เคยเปิดรับเลย ได้แก่ สื่อวิทยุทัศน์ ร้อยละ 39.5 ด้านการเปิดรับข่าวสารส่วนใหญ่อยู่ที่ 1 - 2 วัน / สัปดาห์ การทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความแตกต่างกันด้านเพศ มีการรับรู้สื่อประชาสัมพันธ์โครงการเมาไม่ขับ ไม่แตกต่างกัน แต่ในส่วนของความแตกต่างด้าน อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน การรับรู้สื่อประชาสัมพันธ์โครงการเมาไม่ขับ กลับพบว่า แตกต่างกันทางประชากรด้านเพศ มีการรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์โครงการเมาไม่ขับ ไม่แตกต่างกัน แต่ในส่วนของความแตกต่างด้าน อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน มีการรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์โครงการเมาไม่ขับ กลับพบว่า แตกต่างกัน โดยมีค่านัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ด้านทักษะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่งกับข้อมูลข่าวสาร โดยเฉพาะข้อมูลที่ว่า การเดินทางโดยยานพาหนะ

ซึ่งผู้ขับขี่เครื่องคัมแอลกอฮอล์เป็นสิ่งที่ไม่ควรกระทำ (ค่าเฉลี่ยระดับคะแนน 4.55) ด้านพฤติกรรม พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมหลังจากรับรู้ข้อมูลข่าวสาร โดยเฉพาะข้อมูลที่ว่า พฤติกรรมการตักเตือนการคัมเครื่องคัมแอลกอฮอล์ของผู้ที่จะต้องขับรถ (ค่าเฉลี่ยระดับคะแนน 2.93) ขณะเดียวกัน กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ขีวคยานพาหนะและคัมเครื่องคัมแอลกอฮอล์ส่วนใหญ่จะเปลี่ยนแปลง พฤติกรรมหลังจากรับรู้ข้อมูลข่าวสาร โดยเฉพาะข้อมูลที่ว่า พฤติกรรมไม่นำรถส่วนตัวไปเมื่อทราบล่วงหน้าว่าจะคัมเครื่องคัมแอลกอฮอล์

ฉัฐริสตา ทัพย์คงเจริญ (2557) “การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วม ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติคืนพื้นผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ” ศึกษาโดยใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) รวบรวมข้อมูลจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ใช้ตัวแทน 5 เขต ได้แก่ เขตบางซื่อ เขตลาดพร้าว เขตดอนเมือง เขตมีนบุรี และเขตดินแดง จำนวนตัวอย่าง 400 ราย สุ่มตัวอย่างแบบ หลายขั้นตอน (Multi - Stage Simple Sampling) ด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ พรรณนา (Descriptive Statistic) สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic) ได้แก่การทดสอบค่า t (t-test) และสถิติ ทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 หากพบความ แตกต่างจึงทำการจำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธี Scheffe

ผลการวิจัยพบว่า การเปิดรับข่าวสารโครงการปฏิบัติคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับ ปานกลาง มีทัศนคติ ต่อโครงการปฏิบัติ คืนพื้นผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมในระดับปานกลาง และมีส่วนร่วม ในโครงการปฏิบัติคืนพื้นผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับ น้อย ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการโดยรวม ไม่แตกต่างกัน ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มี ทัศนคติ ต่อโครงการ ปฏิบัติคืนพื้นผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” โดยรวม ไม่แตกต่างกัน และ มีส่วนร่วม ในโครงการปฏิบัติคืนพื้นผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” โดยรวม ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

อิศเรศ คำแหง (2553) การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานครกับกิจกรรมการณรงค์ในช่วงเทศกาลของมูลนิธิเมาไม่ขับ” ศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขต กรุงเทพมหานครกับกิจกรรมการณรงค์ในช่วงเทศกาลของมูลนิธิเมาไม่ขับ ซึ่งประชากรของการ วิจัยครั้งนี้คือประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีอายุตั้งแต่ 15 - 60 ปี โดยใช้แบบสอบถามในการ เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 450 คน การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน จากประชาชนในเขต

กรุงเทพมหานคร ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน ซึ่งประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป

ผลการวิจัยพบว่า การเปิดรับข่าวสาร เกี่ยวกับกิจกรรมการณรงค์ในช่วงเทศกาล มีความสัมพันธ์เชิงบวก กับ ทศนคติ เกี่ยวกับกิจกรรมการณรงค์ในช่วงเทศกาล การเปิดรับข่าวสาร เกี่ยวกับกิจกรรมการณรงค์ในช่วงเทศกาล มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการมีส่วนร่วม เกี่ยวกับกิจกรรมการณรงค์ในช่วงเทศกาล ทศนคติ เกี่ยวกับกิจกรรมการณรงค์ในช่วงเทศกาล มีความสัมพันธ์เชิงบวก กับ การมีส่วนร่วม เกี่ยวกับกิจกรรมการณรงค์ในช่วงเทศกาล

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับการณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้นทำให้เห็นได้ว่า การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับการณรงค์โดยเฉพาะ การศึกษา พฤติกรรมการเปิดรับสื่อ ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นประเด็นสำคัญที่งานวิจัยส่วนใหญ่ให้ความสนใจ ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นแนวทางในการใช้สื่อให้เข้าถึงกลุ่มผู้ขับขี่ ส่วนในงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแปรในเรื่องของการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารเป็นหนึ่งในตัวแปรตามที่สนใจศึกษา โดยจะศึกษาทั้งในประเด็นของเนื้อหาที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ประเภทของสื่อ และความสัมพันธ์ของการเปิดรับ กับ ลักษณะทางประชากร เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร ของกลุ่มตัวอย่างต่อไป

7.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ ความรู้ ทศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่

สุพรรณิ ทับทิมใส และมูทิตา ลิพรม (2556) “การศึกษาความรู้ ทศนคติ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี” ศึกษาในเรื่องความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี ทศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี ที่มีผลเกี่ยวเนื่องกันในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี ทุกคณะ ทุกชั้นปีที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้วิธีสุ่มแบบเป็นระบบจำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

ผลการวิจัย พบว่า ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานีส่วนใหญ่มี ความรู้ เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับ สูง ร้อยละ 89.8 รองลงมา มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 12.3 ด้าน ทศนคติ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี ส่วนใหญ่มี

ทัศนคติ ในการขับขีรถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ระดับ สูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานีส่วนใหญ่ มีทัศนคติที่เห็นด้วยอย่างยิ่ง กับข้อคำถาม การขับขี ที่ขาดความระมัดระวังย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ด้านพฤติกรรมเสี่ยง ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขีรถจักรยานยนต์ จากการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนด เกณฑ์การตัดสิน แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ผลปรากฏว่า กลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขีรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่อยู่ในระดับปรับปรุง ร้อยละ 0.5 โดยมีคะแนนอยู่ระหว่าง 35 - 70 คะแนน ส่วนกลุ่มที่มี พฤติกรรมเสี่ยง ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขีรถจักรยานยนต์ ที่ในระดับ พอใช้ ร้อยละ 50.5 โดยมีคะแนนอยู่ระหว่าง 71 - 106 คะแนน สำหรับกลุ่มที่มี พฤติกรรมเสี่ยง ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ในระดับ ดี ร้อยละ 49.0 โดยมีคะแนนอยู่ระหว่าง 107 - 142 คะแนน

งานวิจัยดังกล่าวทำให้เห็นได้ว่า แม้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับ สูง แต่เมื่อพิจารณา พฤติกรรมการขับขีรถ กลับพบว่า มีพฤติกรรมการขับขี และ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในระดับ ปานกลาง หรือ พอใช้ ถึงร้อยละ 50.5

พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ (2555) “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี” ศึกษา ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ระดับความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา และความสัมพันธ์ของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา โดยทำการศึกษาวินิจฉัยเชิงวิเคราะห์แบบย้อนหลัง (Retrospective study) ในกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มศึกษา คือนักศึกษาระดับปริญญาตรี ที่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ในปี พ.ศ. 2552 และกลุ่มควบคุม คือนักศึกษาระดับปริญญาตรี ซึ่งเป็นผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ แต่ไม่เกิดอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ. 2552 เป็นนักศึกษาเพศเดียวกัน และสำนักวิชาเดียวกัน กับกลุ่มศึกษา อายุแตกต่างกันไม่เกิน 1 ปี โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา สถิติ Chi - square test หรือ Fisher's Exact และ Multiple logistic regression

ผลการวิจัย พบว่า นักศึกษาที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ เป็นเพศหญิง ร้อยละ 50.5 อายุเฉลี่ย 20.11 ± 1.48 ปี ระดับความรู้ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา พบว่า คะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีของกลุ่มศึกษา (ค่าเฉลี่ย = 14.3) มีความแตกต่างกับกลุ่มควบคุม (ค่าเฉลี่ย = 15.1) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.015$) โดยกลุ่มศึกษามีความรู้ที่อยู่ในระดับ ดี ปานกลาง และน้อย ร้อยละ 3.0, 51.1

และ 45.5 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มควบคุมมีระดับความรู้อยู่ในระดับ ดี ปานกลาง และ น้อย มีค่าร้อยละ 6.9, 49.5 และ 43.6 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาถึงระดับความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ในภาพรวมของนักศึกษาทั้งสองกลุ่ม พบว่าร้อยละ 40 ยังคงมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับ น้อย ทักษะคิด เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ของกลุ่มศึกษาและกลุ่มควบคุมมีค่า ไม่แตกต่างกัน โดยกลุ่มศึกษา มีทัศนคติเชิงบวก และเชิงลบ ต่อความปลอดภัยในการขับขี่ ร้อยละ 97 และ 3 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มควบคุม มีทัศนคติเชิงบวก และเชิงลบ ต่อความปลอดภัยในการขับขี่ ร้อยละ 95 และ 5 ตามลำดับ พฤติกรรม เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักศึกษาและกลุ่มควบคุมมีค่า ไม่แตกต่างกัน โดยกลุ่มศึกษา มีพฤติกรรมที่ดี และไม่ดี เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ ร้อยละ 44.6 และ 55.4 ตามลำดับ โดยกลุ่มควบคุม มีพฤติกรรมที่ดี และไม่ดี เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ ร้อยละ 53.5 และ 46.5 ตามลำดับ ถึงแม้ว่า พฤติกรรม เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักศึกษาและกลุ่มควบคุมมีค่า ไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่านักศึกษายังคงมี พฤติกรรม เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ ร้อยละ 50

งานวิจัยดังกล่าวชี้ให้เห็นได้ว่า แม้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทั้งกลุ่มศึกษาและกลุ่มควบคุมจะมีทัศนคติเชิงบวก ร้อยละ 95 แต่ก็ยังพบว่ากลุ่มตัวอย่างยังคงมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ ร้อยละ 50

กาญจนากรอง สุอังคะ และคณะ (2558) “การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์” ศึกษา พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา ได้พิจารณาจากสัดส่วนจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการเดินทางในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กลุ่มตัวอย่างคือ นักศึกษาในสถาบันอาชีวศึกษา ทุกระดับการศึกษา ในจังหวัดนครราชสีมา สุรินทร์ และชัยภูมิ จำนวน 933 คน โดยใช้แบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นสำหรับการวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้าง หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในแบบจำลองสมมติฐาน และปัจจัยที่มีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อ พฤติกรรมเสี่ยง ในการเกิดอุบัติเหตุ

ผลจากการวิจัย คือ ปัจจัยด้าน ทักษะคิด ในการขับขี่ของผู้ขับขี่ มีอิทธิพลโดยตรง และเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลโดยตรงต่อ พฤติกรรม เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ของวัยรุ่นที่ใช้รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย ทักษะคิดต่อการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทักษะคิดต่อการใช้ความเร็วในการขับขี่ และทัศนคติต่อการขับขี่ด้วยความสีกะนอง ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ มีทัศนคติ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความสีกะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มี พฤติกรรมการขับขี่ที่ เสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุ สูง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้นพบว่า มีทั้งความความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันและ ทั้งที่พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กัน คือกลุ่มตัวอย่างที่ถึงแม้มีความรู้มากแต่ก็อาจสรุปได้ว่าจะ มีพฤติกรรมสอดคล้องกับความรู้ที่มี และในเรื่องของความสอดคล้องด้านทัศนคติที่ส่งผลต่อ พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ยังพบอีกว่าถึงแม้กลุ่มตัวอย่างจะ มีทัศนคติเชิงบวกแต่ก็ยังคงมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ จึงทำให้ผู้วิจัยมี ความสนใจที่จะศึกษาในเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและ ลดอุบัติเหตุยานยนต์ กับพฤติกรรมขับขี่ ของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ว่าจะมีลักษณะเช่นไร

7.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย ลักษณะทางประชากร กับพฤติกรรม ในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

นัชรศม์ สุทธิบุญวัฒน์ (2555) “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครราชสีมา” ศึกษา พฤติกรรมการปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา โดยปัจจัยที่นำมา ศึกษา ประกอบด้วยปัจจัยด้าน เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ และการรับรู้กฎหมาย จราจร เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล ในการศึกษากระทำโดยเก็บ รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของประชากรเขตเทศบาลนครราชสีมา จำนวน 398 คน โดยใช้แบบสอบถาม ดำเนินการในช่วงเดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2555 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ t - test, F - test, Anova และทำการเปรียบเทียบรายคู่โดยใช้วิธีของ LSD (Least Square Difference)

ผลการวิจัย พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลนครราชสีมา มีพฤติกรรมการปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี ซึ่งสามารถเปรียบเทียบ ตามปัจจัยต่างๆ ได้ดังนี้ 1) แยกตามเพศ พบว่า เพศหญิง มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้ดีกว่า เพศชาย คือด้าน การใช้โทรศัพท์มือถือ และเมาสุรา (เมาแล้วขับ) 2) แยกตามอายุ พบว่า กลุ่มอายุ ระหว่าง 26 - 40 ปี มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้ดีกว่า กลุ่มอื่นๆ 3) แยกตามประสบการณ์ การขับขี่ พบว่า กลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ยานยนต์น้อยกว่า 1 ปี มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร น้อยกว่า กลุ่มที่มีประสบการณ์น้อยกว่า 1 ปีขึ้นไป 4) แยกตามการศึกษา พบว่า กลุ่มที่มีการศึกษาต่ำ กว่า ม.6 มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ด้านการพกใบอนุญาตขับขี่ น้อยกว่า กลุ่มที่มีระดับ การศึกษาตั้งแต่ ม.6 ขึ้นไป 5) แยกตามการรับรู้กฎการขับขี่ยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่า ผู้ที่เคยอดรมกฎ

การขับข้ออย่างปลอดภัย จะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรในทุกด้านดีกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับการอบรม จากผลการวิจัยดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า ประชาชนในเขตเทศบาลนครราชสีมา มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี แต่ควรมีการจัดกิจกรรม ส่งเสริม รณรงค์ ให้ความรู้ ด้านมาตรการ (3 ม. 1ข. 1ร.) และการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพิ่มขึ้น เนื่องจากผลการศึกษาบ่งชี้ว่า ผู้ที่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายจราจรจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่าผู้ที่ไม่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายจราจร

วิภาพรรณ ฉิม (2551) “พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา” ศึกษา พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา และเปรียบเทียบ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายตามตัวแปรต่างๆ เช่น เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการรับรู้ ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ คือ นิสิตระดับปริญญาตรีของมหาวิทยาลัยบูรพา จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย แบบสอบถาม และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ t - test, One - way ANOVA และทำการเปรียบเทียบรายคู่โดยใช้วิธีของ LSD

ผลการวิจัย พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา โดยภาพรวมแล้วอยู่ในระดับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ค่อนข้างดี โดยพิจารณาแยก และเรียงลำดับการปฏิบัติตามมาตรการการบังคับใช้กฎหมายได้ ดังนี้ พฤติกรรมการปฏิบัติที่ดี คือ การไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเมาสุรา พฤติกรรมปฏิบัติที่ค่อนข้างดี คือ การเปิดสัญญาณไฟหน้า และไฟเลี้ยวขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด การสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางให้กระชับขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ พฤติกรรมที่ไม่ดี คือ การไม่มีใบอนุญาตขับขี่ติดตัวขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และการคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ใช้อุปกรณ์เสริม (Bluetooth, small talk) ในการคุย ในส่วนของผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร พบว่า นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา ที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรแตกต่างกัน นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา ที่มีประสบการณ์ต่างกัน มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรแตกต่างกัน นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา ที่มีการรับรู้ต่างกัน มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรแตกต่างกัน แต่ นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา ที่มี อายุ คณะ/สาขา ต่างกัน มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ดังนั้นจากผลการวิจัย แนะนำว่าควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริม หลักสูตร จัดรณรงค์ให้ความรู้ด้านมาตรการ 3 ม. 1ข. 1ร. เพื่อให้ นิสิตสามารถนำไปปฏิบัติได้ ถูกต้อง ควรกระตุ้นให้นิสิตเกิดความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยแจกเอกสาร แผ่นพับ จัดกิจกรรมให้นิสิตมีส่วนร่วมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยให้ข้อมูล

ข่าวสารเกี่ยวกับการขับชั้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา เพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์ของนิสิต

ผลจากการวิจัยเห็นได้ว่าปัจจัยลักษณะทางประชากรด้าน เพศ ประสบการณ์ การขับชั้ และการรับรู้เนื้อหาข่าวสาร ของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรแตกต่างกัน แต่ปัจจัยลักษณะทางประชากรด้าน อายุ และ คณะ / สาขา ของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน กลับมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรไม่แตกต่างกัน

อัญชณา แจ่มแสงทอง (2554) “ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับชั้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมือง จังหวัดจันทบุรี” ศึกษา พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับชั้รถจักรยานยนต์ ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี และศึกษาความสัมพันธ์และความสามารถในการทำนาย ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยด้านครอบครัว ต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับชั้รถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่าง เป็นเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จำนวน 369 ราย ซึ่งเลือกโดยการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย จากนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี ที่สามารถขับชั้รถจักรยานยนต์ได้ โดยเก็บข้อมูลระหว่างเดือน พฤษภาคม ถึงเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2555 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจำนวน 1 ฉบับ และทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยการหาค่า ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน และการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน

ผลการวิจัย พบว่า นักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับ มาก นักเรียนมีความเชื่ออำนาจภายในตน และการควบคุมอารมณ์ อยู่ในระดับ ปานกลาง และมีปัจจัยด้านครอบครัว ซึ่งประกอบด้วย การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุ การกวดขันดูแลพฤติกรรมอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร โดยรวมอยู่ในระดับ มาก ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ของเด็กนักเรียน การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร โดยครอบครัว มีความสัมพันธ์ ทางบวก กับ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับชั้รถจักรยานยนต์ ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี โดยตัวแปร การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การควบคุมอารมณ์ การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และการเป็นเพศ ชาย ตามลำดับ สามารถร่วมกันทำนาย พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับชั้รถจักรยานยนต์ ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาล

เมืองจันทบุรี ได้ร้อยละ 46.2 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.01 และ พบว่า ปัจจัยและลักษณะทางประชากร ด้าน อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และ รายได้ บิดามารดาและผู้ปกครอง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และ ประสบการณ์การขับขี่ ของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน แต่กลุ่มตัวอย่างกลับมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ส่วนปัจจัยลักษณะทางประชากรด้าน เพศ ผลการศึกษา ความเชื่ออำนาจภายในตน และ การควบคุมอารมณ์ ของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกันนั้น ทำให้มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน เป็นไปตามสมมติฐาน ทำให้เห็นว่า ปัจจัยและลักษณะทางประชากรด้าน เพศ ผลการศึกษา ความเชื่ออำนาจภายในตน และ การควบคุมอารมณ์ ของกลุ่มตัวอย่าง มีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ในเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านครอบครัว พบว่า การเป็นต้นแบบ การกวดขันดูแลพฤติกรรม การสนับสนุนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุของบุตรของครอบครัว ล้วนมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง และปัจจัยที่ทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง คือปัจจัยส่วนบุคคล กับปัจจัยด้านครอบครัว พบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง โดยเฉพาะการทำนายปัจจัยด้านครอบครัวนั้นมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างสูงสุด และส่งผลให้เด็กนักเรียนนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับ มาก

จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องทำให้เห็นได้ว่า การลดอุบัติเหตุยานยนต์ให้ได้ผลดีนั้น เกี่ยวข้องกับการเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร การมีความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับวิธีการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และการมีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่ ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าวของผู้ขับขี่ในเขตจังหวัดจันทบุรี เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรณรงค์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ในเขตจังหวัดจันทบุรีต่อไป

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี” เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) การวิจัยโดยเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงสำรวจ (Survey Research) ผู้วิจัยได้ทำการกำหนดขั้นตอนการวิจัย ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากร

ประชากรที่ทำการศึกษา คือผู้ขับขี่รถยนต์นั่งทั้งหมดในเขตจังหวัดนนทบุรี จำนวน 541,551 คน (ข้อมูลจากสถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถสะสม จำแนกตามประเภทใบอนุญาต ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี)

1.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ คือผู้ขับขี่รถยนต์นั่งในเขตจังหวัดนนทบุรี จำนวน 400 คน ในกรณีที่ทราบจำนวนประชากร ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจะได้จากสูตรการคำนวณของ ทาโร่ ยามานะ (Yamane, 1967)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

n คือ ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

N คือ จำนวนประชากรที่ทราบ = 541,551 คน

e คือ ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ = 0.05 %

แทนค่า $n = \frac{541,551}{1 + 541,551(0.05)^2} = \frac{541,551}{1,354.88} = 399.70$

จะได้ ขนาดกลุ่มตัวอย่าง = 399.70 คน

2. การสุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีเลือกสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi Stage Random Sampling) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

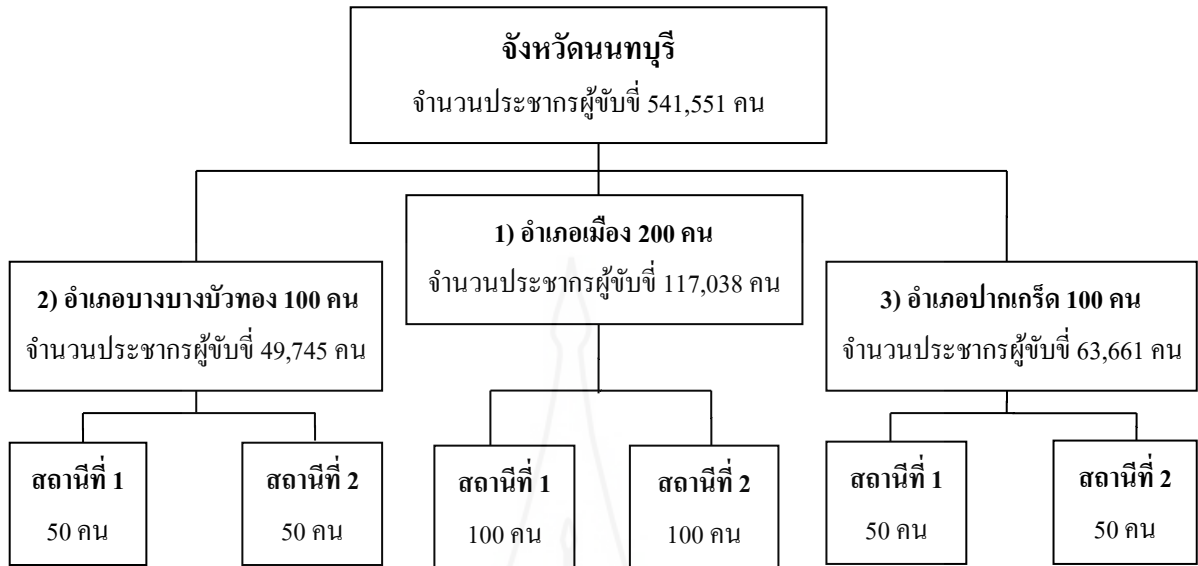
2.1 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

1. การเลือกอำเภอ 3 อำเภอ ในเขตจังหวัดนนทบุรี โดยวิธีการจับสลาก ได้ดังนี้
1) อำเภอเมือง 2) อำเภอบางบัวทอง และ 3) อำเภอปากเกร็ด

2. เลือกเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างซึ่งมาใช้สถานีบริการน้ำมันในแต่ละอำเภอตามสัดส่วนประชากรผู้ขับขี่ยานยนต์ทั้งในแต่ละอำเภอ โดยแต่ละอำเภอจะเก็บจากสถานีบริการน้ำมันสองแห่ง คือ 1) บ.ปตท.จำกัด (มหาชน) 2) บ.บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) เนื่องจาก ข้อมูลจาก กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน ระบุว่า ในปี พ.ศ. 2560 บริษัทผู้ค้าน้ำมันทั้งสองแห่งเป็นผู้ค้าน้ำมันที่มีส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับแรกและอันดับสองของประเทศ (สถิติกรมธุรกิจพลังงาน. สืบค้นเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2562, จากเว็บไซต์ <http://www.doeb.go.th/2016/stat.html>.)

3. ขนาดของกลุ่มตัวอย่างต่อสถานีบริการน้ำมันแต่ละอำเภอ เก็บตามสัดส่วนกระจายกันทั้ง 2 สถานีบริการน้ำมันตามสัดส่วนผู้ขับขี่รถยนต์นั่งในแต่ละอำเภอ กล่าวคือ

- 3.1 อำเภอเมือง เก็บจำนวน 200 คน สถานีบริการน้ำมันละ 100 คน
- 3.2 อำเภอบางบัวทอง เก็บจำนวน 100 คน สถานีบริการน้ำมันละ 50 คน
- 3.3 อำเภอปากเกร็ด เก็บจำนวน 100 คน สถานีบริการน้ำมันละ 50 คน



ที่มา : สถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถสะสม จำแนกตามประเภทใบอนุญาต
ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี

ภาพที่ 3.1 แสดงขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

| | | |
|----------------|-------------------------|--|
| อำเภอเมือง | ได้แก่สถานีบริการน้ำมัน | 1) บ. ปตท. จำกัด (มหาชน) 2) บ. บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) |
| อำเภอบางบัวทอง | ได้แก่สถานีบริการน้ำมัน | 1) บ. ปตท. จำกัด (มหาชน) 2) บ. บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) |
| อำเภอปากเกร็ด | ได้แก่สถานีบริการน้ำมัน | 1) บ. ปตท. จำกัด (มหาชน) 2) บ. บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) |

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี” ครั้งนี้ใช้ แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นคำถามปลายปิด และคำถามปลายเปิด

ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือวิจัยที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

- 3.1 ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ข้อมูลจากเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 3.2 กำหนดแนวคิดในการวิจัย
- 3.3 กำหนดวัตถุประสงค์ เนื้อหา และออกแบบ โครงสร้างแบบสอบถาม
- 3.4 กำหนดรูปแบบของคำถาม
- 3.5 เขียนคำถามเป็นข้อและรวบรวมจัดเป็นตอน พร้อมคำชี้แจง
- 3.6 ตรวจสอบความถูกต้องให้ตรงกับวัตถุประสงค์

3.7 นำแบบสอบถามเสนอที่ปรึกษาพิจารณา ตรวจสอบ ปรับปรุงแก้ไข จากนั้นให้ผู้เชี่ยวชาญที่ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน พิจารณาตรวจสอบความตรงของเนื้อหา (Content Validity) โดยพิจารณาคำดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถาม IOC แล้วนำแบบสอบถามมาปรับปรุงแก้ไข นำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบและปรับปรุงไปทดลองกับประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง ที่สถานีบริการน้ำมัน 3 แห่ง ในเขตจังหวัดนนทบุรี จำนวน 30 คน เพื่อตรวจสอบการใช้ภาษา การใช้คำถาม การสื่อความหมายว่าเหมาะสมตรงกันหรือไม่ นำแบบสอบถามที่ทดลองใช้มาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น ของแบบสอบถาม เพื่อหาความเชื่อมั่นของเนื้อหาแบบสอบถาม ด้วยค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach) ค่าความน่าเชื่อถือของ การเปิดรับสื่อ = 0.881 การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร = 0.903 ความรู้ (kr 20) = 0.798 ทศนคติ = 0.977 และพฤติกรรม = 0.839 ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่มีความน่าเชื่อถือได้

3.8 นำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแก้ไขแล้วไป ใช้เก็บข้อมูลกับประชากรกลุ่มตัวอย่างจริง

4. องค์ประกอบของแบบสอบถาม

แบ่งได้เป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับลักษณะทางประชากร

ได้แก่ 1) เพศ 2) อายุ 3) การศึกษา 4) อาชีพ 5) รายได้

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับประเภทของสื่อ ที่มีการเปิดรับ 9 ข้อ ดังนี้

- 1) โทรทัศน์
- 2) วิทยุกระจายเสียง
- 3) อินเทอร์เน็ต
- 4) หนังสือพิมพ์

- 5) นิติยสาร
- 6) กิจกรรมการรณรงค์
- 7) แผ่นพับ/ใบปลิว
- 8) แผ่นป้ายนอกสถานที่
- 9) คู่มือการขับขี่ปลอดภัย

ตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร

การเปิดรับเนื้อหาข่าวสารมีเนื้อหาเกี่ยวกับสาเหตุและการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เสี่ยงอันตราย 12 ข้อ และคำถามเกี่ยวกับประเภทสื่อที่มีการเปิดรับสื่อประเภทต่างๆ 9 ข้อ ดังนี้

คำถามเกี่ยวกับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับสาเหตุ และการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เสี่ยงอันตราย ดังนี้

- 1) การขับรถเร็ว เกินกว่ากฎหมายกำหนด
- 2) การขับรถตัดหน้า ในระยะกระชั้นชิด
- 3) การพักผ่อนไม่เพียงพอ ขณะขับรถ
- 4) การดื่ม เสพ ของมึนเมา
- 5) การไม่ให้สัญญาณจราจร
- 6) สภาพรถที่ขับขี่บกพร่อง เช่น อุปกรณ์ ห้ามล้อเสื่อมสภาพ ยางรถยนต์แตก
- 7) การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร
- 8) การขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด
- 9) ขาดความชำนาญในการขับขี่ และความทึ่กคะนอง
- 10) การบรรทุกเกินอัตรากำลังของรถ
- 11) การขับขี่ทางโค้ง
- 12) การขับรถฝ่าฝน

ตอนที่ 4 คำถาม ความรู้

ความรู้ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ของผู้ขับขี่ 12 ข้อ เป็นคำถามที่พัฒนาจากความรู้ที่จำเป็นเพื่อการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยจากคู่มือเตรียมสอบเพื่อขอใบอนุญาตเป็นผู้ประจํารถ (ผู้ขับรถ) ของกรมการขนส่งทางบก ประกอบด้วยความรู้ 3 ด้าน ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับรถที่นำมาใช้ ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกัน และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่เสี่ยงอันตราย

โดยสร้างเป็นคำถามให้ผู้ตอบเลือกว่าข้อความที่สร้างขึ้นนี้เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุยานยนต์หรือไม่ ดังนี้

- 1) การขับรถเร็วด้วยอัตราความเร็วนอกเขตเทศบาลเกิน 90 กม. ต่อชั่วโมง
 - 2) การขับแซงรถเข้าทางด้านซ้ายในขณะที่รถคันข้างหน้ากำลังหยุดหรือเลี้ยวขวา
 - 3) การขับรถในขณะที่วงนอบบนสภาพถนนที่เรียบ โล่ง กว้าง และการจราจรไม่คับคั่ง
 - 4) ผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในเลือด 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ในขณะที่ขับรถ
 - 5) ผู้ขับขี่ต้องเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางคืนเพื่อให้เห็นสิ่งกีดขวางในระยะทาง 150 เมตร ขึ้นไป
 - 6) การนำรถที่ไม่ได้ชำระภาษีประจำปีมาขับขี่บนถนนส่วนบุคคล
 - 7) เมื่อปรากฏไฟสีเหลืองถ้าผู้ขับขี่ขับเลยเส้นให้หยุดไปแล้วให้ขับผ่านต่อไปได้
 - 8) การขับขี่โดยทิ้งระยะห่างจากรถคันหน้าในระยะที่หยุดรถได้เมื่อจำเป็น
 - 9) ผู้ขับรถที่ไม่ชำนาญเส้นทางและไม่สังเกตเครื่องหมายจราจร
 - 10) การขับรถที่บรรทุกสิ่งของเกินความกว้างของตัวรถ
 - 11) การขับแซงรถในขณะที่เข้าทางโค้ง ทางชัน
 - 12) การขับรถฝ่าสายฝนโดยใช้ความเร็วเท่ากับคันหน้าและได้เปิดไฟท้าย
- กระพริบทั้งสองด้าน

ตอนที่ 5 คำถามเกี่ยวกับทัศนคติ

คำถามเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ขับขี่ยานยนต์ เป็นคำถามเพื่อวัดความโน้มเอียงในการปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่ในการขับขี่ยานยนต์ 12 ข้อ ในประเด็นต่างๆ ดังนี้

- 1) การขับรถเร็ว เกินกว่ากฎหมายกำหนด เป็นสิ่งไม่ควรทำ
- 2) การขับรถตัดหน้า ในระยะกระชั้นชิด เท่ากับการแซงรถผิดกฎหมาย
- 3) อุบัติเหตุเกิดขึ้นเมื่อ พักผ่อนไม่เพียงพอแล้วขับรถ
- 4) เมื่อดื่ม เสพ ของมีเมา ในขณะที่ขับรถ จะทำให้การตอบสนองช้าลง
- 5) การไม่ให้สัญญาณในระหว่างขับขี่ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- 6) การขับรถที่สภาพไม่สมบูรณ์ มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้
- 7) การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร เป็นสิ่งที่ไม่ควรทำอย่างยิ่ง
- 8) การขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด เกิดความเสี่ยงที่จะชนท้ายรถคันหน้าได้
- 9) การขับขี่ด้วยความทึบคะนอง มักส่งผลเสียต่อการควบคุมยานพาหนะ

- 10) การขับรถที่บรรทุกเกินอัตรา มักส่งผลเสียต่อสมรรถนะของยานพาหนะ
- 11) ก่อนการเข้าโค้งให้ลดความเร็วลง เพื่อการควบคุมรถไม่ให้แหกโค้ง
- 12) การฝาดสายฝนถนนลื่น รถอาจเสียหลักและเกิดอันตราย

ตอนที่ 6 คำถามเกี่ยวกับ พฤติกรรม การขับขี่

คำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่ 12 ข้อ ได้แก่

- 1) ท่านมักขับรถด้วยความเร็ว บางครั้งเกินกว่ากฎหมายกำหนด
- 2) ท่านเคยขับรถตัดหน้า ในระยะกระชั้นชิด ในขณะที่เร่งรีบเพื่อให้ทันเวลา
- 3) ท่านจะหยุดรถแล้วพักในกรณีที่อยู่สี่กักรหว่างขับรถ
- 4) ท่านเลือกที่จะขับรถเองแทนการใช้รถรับจ้าง แม้ในวันที่ท่านดื่มเครื่องดื่ม

แอลกอฮอล์

- 5) การหยุดรถ หรือการเปลี่ยนช่องจราจร ท่านให้สัญญาณก่อนเสมอ
- 6) ท่านมักตรวจสอบสภาพรถ ก่อนการใช้รถเพื่อเดินทางไกล
- 7) ท่านจะฝาดฝืนสัญญาณจราจร เมื่อเห็นว่าถนนโล่งและไม่มีรถเข้ามาบนทาง

แยก

- 8) ท่านมักขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด เพื่อจี้ท้ายรถคันหน้าให้หลบเข้า

ด้านซ้าย

- 9) ท่านชอบขับรถด้วยความเร็วสูง และรู้สึกสนุกสนานหากได้ประลองความเร็ว

กับคันอื่น

- 10) ท่านบรรทุกของใส่รถจนเกินพิกัด
- 11) เมื่อเข้าโค้งอันตราย ท่านจะชะลอรถเพื่อควบคุมความเร็ว
- 12) เมื่อขับรถฝาดสายฝน ท่านจะลดความเร็วลงและเปิดไฟให้สัญญาณ

ตอนที่ 7 ข้อเสนอแนะ 3 ข้อ

- 1) สื่อที่ควรใช้ในการรณรงค์
- 2) เนื้อหาที่ควรเน้นเพื่อลดอุบัติเหตุ
- 3) ปัจจัยสำคัญที่สุดที่ท่านเห็นว่า รัฐควรดำเนินการเพื่อจะช่วยเหลือปัญหา

อุบัติเหตุยานยนต์

5. การแปลความหมาย

5.1 การเปิดรับสื่อ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ในเขตจังหวัดนนทบุรี โดยการให้คะแนนความถี่ในการเปิดรับสารจากสื่อต่างๆ กำหนดค่าคะแนนที่ 6 ระดับ ดังนี้

| | | |
|---|---------|------------|
| 5 | หมายถึง | มากที่สุด |
| 4 | หมายถึง | มาก |
| 3 | หมายถึง | ปานกลาง |
| 2 | หมายถึง | น้อย |
| 1 | หมายถึง | น้อยที่สุด |
| 0 | หมายถึง | ไม่เคยเลย |

ผลรวมของคะแนนความถี่การเปิดรับจากผู้ที่มีการเปิดรับจากสื่อ 9 ชนิด ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจะนำมาหาค่าเฉลี่ย และแปลความหมายของการเปิดรับสื่อการป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์เป็น 5 กลุ่ม ตามระดับพฤติกรรมกรเปิดรับสื่อเพื่อใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

| | | |
|-------------|---------|--------------------------------|
| 4.10 - 5.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมกรเปิดรับสื่อสูงมาก |
| 3.10 - 4.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมกรเปิดรับสื่อสูง |
| 2.10 - 3.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมกรเปิดรับสื่อปานกลาง |
| 1.10 - 2.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมกรเปิดรับสื่อต่ำ |
| 0.00 - 1.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมกรเปิดรับสื่อต่ำมาก |

5.2 การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ในเขตจังหวัดนนทบุรี โดยการให้คะแนนความถี่ในการเปิดรับข้อมูลข่าวสาร กำหนดค่าคะแนนที่ 6 ระดับ ดังนี้

| | | |
|---|---------|------------|
| 5 | หมายถึง | มากที่สุด |
| 4 | หมายถึง | มาก |
| 3 | หมายถึง | ปานกลาง |
| 2 | หมายถึง | น้อย |
| 1 | หมายถึง | น้อยที่สุด |
| 0 | หมายถึง | ไม่เคยเลย |

ผลรวมของคะแนนความถี่การเปิดรับจากผู้ที่มีการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร 12 ข้อของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจะนำมาหาค่าเฉลี่ย และแปลความหมายของการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์เป็น 5 กลุ่ม ตามระดับพฤติกรรมการเปิดรับสื่อเพื่อใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

| | | |
|-------------|---------|---|
| 4.10 - 5.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารสูงมาก |
| 3.10 - 4.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารสูง |
| 2.10 - 3.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารปานกลาง |
| 1.10 - 2.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารต่ำ |
| 0.00 - 1.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารต่ำมาก |

5.3 ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ เป็นแบบวัดความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์ จำนวน 12 ข้อ โดยให้คะแนน ตอบถูก = 1 คะแนน และ ตอบผิด = 0 คะแนน โดยนำผลรวมของคะแนนที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างมาประเมินหาค่าเฉลี่ย โดยใช้เกณฑ์การประเมินดังนี้

| | |
|-------------------------------|---|
| กลุ่มที่ได้คะแนน 9 - 12 คะแนน | เป็นกลุ่มที่มีความรู้ในระดับ <u>มาก</u> |
| กลุ่มที่ได้คะแนน 5 - 8 คะแนน | เป็นกลุ่มที่มีความรู้ในระดับ <u>ปานกลาง</u> |
| กลุ่มที่ได้คะแนน 0 - 4 คะแนน | เป็นกลุ่มที่มีความรู้ในระดับ <u>น้อย</u> |

5.4 ทักษะ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีข้อคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นที่มีต่อการป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์ โดยให้กลุ่มตัวอย่างประเมินความคิดเห็นที่มีต่อข้อคำถามจำนวน 12 ข้อ โดยกำหนดค่าคะแนนทักษะที่ 5 ระดับ ดังนี้

| | | |
|---|---------|--------------------|
| 5 | หมายถึง | เห็นด้วยมากที่สุด |
| 4 | หมายถึง | เห็นด้วยมาก |
| 3 | หมายถึง | เห็นด้วยปานกลาง |
| 2 | หมายถึง | เห็นด้วยน้อย |
| 1 | หมายถึง | เห็นด้วยน้อยที่สุด |

ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างจะนำมาหาค่าเฉลี่ย และแปลความหมาย ทักษะ ที่มีต่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ เป็น 5 กลุ่ม ตามระดับทักษะที่วัดได้เพื่อใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

| | | |
|-------------|---------|-----------------------------|
| 4.21 - 5.00 | หมายถึง | มีทัศนคติเห็นด้วยมากที่สุด |
| 3.41 - 4.20 | หมายถึง | มีทัศนคติเห็นด้วยมาก |
| 2.61 - 3.40 | หมายถึง | มีทัศนคติเห็นด้วยปานกลาง |
| 1.81 - 2.60 | หมายถึง | มีทัศนคติเห็นด้วยน้อย |
| 1.00 - 1.80 | หมายถึง | มีทัศนคติเห็นด้วยน้อยที่สุด |

5.5 พฤติกรรม ในการขับขี่ มีข้อความเกี่ยวกับระดับ ความบ่อยครั้งของ พฤติกรรมเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่บนท้องถนน โดยให้กลุ่มตัวอย่างประเมินพฤติกรรมของตนในการขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ด้วยข้อความจำนวน 12 ข้อ โดยกำหนดค่าคะแนนวัดระดับพฤติกรรมที่ 5 ระดับ ดังนี้

| | | |
|---|---------|-----------------|
| 5 | หมายถึง | บ่อยที่สุด |
| 4 | หมายถึง | บ่อยมาก |
| 3 | หมายถึง | ปานกลาง |
| 2 | หมายถึง | น้อยครั้ง |
| 1 | หมายถึง | น้อยครั้งที่สุด |

ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างจะนำมาหาค่าเฉลี่ย และแปลความหมายพฤติกรรมเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ เป็น 5 กลุ่ม ตามระดับพฤติกรรมที่วัดได้ เพื่อใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

| | | |
|-------------|---------|----------------------------|
| 4.21 - 5.00 | หมายถึง | มีพฤติกรรมเสี่ยงมากที่สุด |
| 3.41 - 4.20 | หมายถึง | มีพฤติกรรมเสี่ยงมาก |
| 2.61 - 3.40 | หมายถึง | มีพฤติกรรมเสี่ยงปานกลาง |
| 1.81 - 2.60 | หมายถึง | มีพฤติกรรมเสี่ยงน้อย |
| 1.00 - 1.80 | หมายถึง | มีพฤติกรรมเสี่ยงน้อยที่สุด |

6. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี” ก่อนที่จะแจกแบบสอบถามผู้วิจัยสอบถามผู้ขับขี่ก่อนว่าเป็นผู้ขับขี่ที่พักอาศัยอยู่ในจังหวัดนนทบุรีหรือไม่ ถ้าได้คำตอบว่าใช่ ผู้วิจัยจะถามความสนใจในการตอบแบบสอบถามแล้ว

จึงแจกแบบสอบถามให้กับ ผู้ขับขี่รถยนต์นั่ง ที่มาใช้บริการในสถานีบริการน้ำมัน รอให้ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งนั้นตอบคำถามเองเสร็จเรียบร้อยแล้วจึงขอเรียกเก็บคืนแบบสอบถามในทันที

เมื่อรวบรวมข้อมูลเรียบร้อยแล้ว เริ่มจากการตรวจสอบความสมบูรณ์และคัดเลือกแบบสอบถาม ตรวจสอบและให้คะแนนคำถามแต่ละข้อแล้วจึงวิเคราะห์โดยนำข้อมูลแบบสอบถามมาลงรหัสและประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป และสถิติที่ต้องการ จัดทำตารางวิเคราะห์แปลความหมาย และสรุปผลวิจัยดังต่อไปนี้

7. การวิเคราะห์ข้อมูล

7.1 สถิติพรรณนา คือสถิติพื้นฐานการวิเคราะห์ข้อมูลแจกแจงหรืออธิบายลักษณะทั่วไปของข้อมูลหรือตัวแปรในการวิจัย โดยใช้ตารางแจกแจง ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่ออธิบาย ได้ดังนี้

7.1.1 ข้อมูลด้านประชากร

7.1.2 การเปิดรับสื่อ และการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

7.1.3 ความรู้ ทัศนคติ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์และ พฤติกรรม การขับขี่

7.2 สถิติอนุมาน ใช้ในการทดสอบสมมติฐานเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.5 โดยใช้สถิติ t - test, F - test หรือ ANOVA และ การทดสอบ ไค - สแควร์ และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ แบบเพียร์สัน เพื่อทดสอบความแตกต่าง และหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ กับตัวแปรตาม ตามสมมติฐานการวิจัย

8. สมมติฐาน และตัวแปรในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้มีตัวแปรและสถิติที่ใช้แบ่งตามสมมติฐาน ได้ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1

ลักษณะทางประชากร ของผู้ขับขี่ยานยนต์ในเขตจังหวัดนนทบุรี ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และ รายได้ ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรม การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ลักษณะทางประชากร ของผู้ขับขี่ในเขตจังหวัดนนทบุรี

ตัวแปรตาม ได้แก่ การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

สถิติที่ใช้ ลักษณะทางประชากรของผู้ขับขี่ยานยนต์ในเขตจังหวัดนนทบุรี ได้แก่ เพศ (ใช้สถิติ t - test) อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ ที่แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน (ใช้สถิติ F - test หรือ ANOVA)

สมมติฐานข้อที่ 2

ลักษณะทางประชากร ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และ รายได้ ของผู้ขับขี่ในเขต จังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ลักษณะทางประชากร

ตัวแปรตาม ได้แก่ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

สถิติที่ใช้ การหาค่าความสัมพันธ์ ไค-สแควร์

สมมติฐานข้อที่ 3

การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร

ตัวแปรตาม ได้แก่ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

สถิติที่ใช้ การหาค่าสหสัมพันธ์ แบบเพียร์สัน

สมมติฐานข้อที่ 4

ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับ ทักษะคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตัวแปรตาม ได้แก่ ทักษะคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

สถิติที่ใช้ การหาค่าสหสัมพันธ์ แบบเพียร์สัน

สมมติฐานข้อที่ 5

ทักษะคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรม การขับขี่

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ทักษะคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

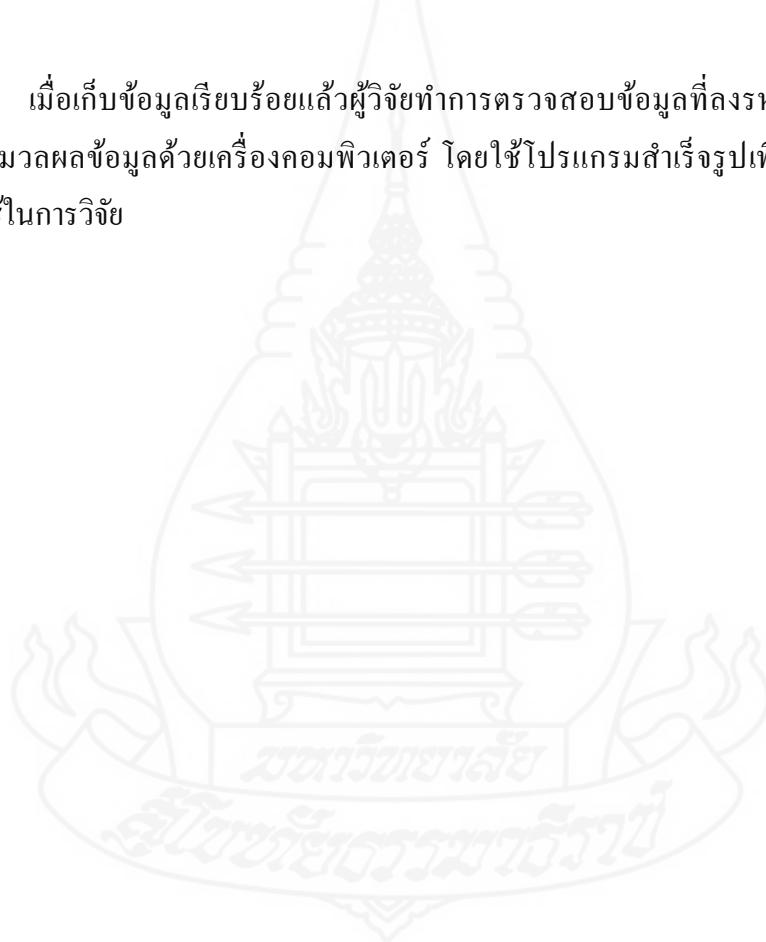
ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรม การขับขี่

สถิติที่ใช้ การหาค่าสหสัมพันธ์ แบบเพียร์สัน

ผู้วิจัยใช้สถิติ สหสัมพันธ์ แบบเพียร์สัน (Pearson Correlation) เพื่อวิเคราะห์หาค่าความสัมพันธ์ ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม โดยระดับการยอมรับ หรือ ปฏิเสธสมมติฐาน คือ 0.05 ซึ่งมีเกณฑ์ในการแปลผล ดังนี้

| | | |
|---------------------------|---|-----------------------|
| ± 0.81 ถึง ± 1.00 | = | มีความสัมพันธ์สูงมาก |
| ± 0.61 ถึง ± 0.80 | = | มีความสัมพันธ์สูง |
| ± 0.41 ถึง ± 0.60 | = | มีความสัมพันธ์ปานกลาง |
| ± 0.21 ถึง ± 0.40 | = | มีความสัมพันธ์ต่ำ |
| ± 0.01 ถึง ± 0.20 | = | มีความสัมพันธ์ต่ำมาก |

เมื่อเก็บข้อมูลเรียบร้อยแล้วผู้วิจัยทำการตรวจสอบข้อมูลที่ลงรหัส (encode) แล้วจึงนำมาประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อคำนวณหาค่าสถิติต่างๆ ที่ใช้ในการวิจัย



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี” เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน และสามารถนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล 7 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 2 การเปิดรับสื่อในการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ได้แก่ สื่อมวลชน

ตอนที่ 3 การเปิดรับเนื้อหาข่าวสารการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตอนที่ 4 ความรู้ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตอนที่ 5 ทักษะคิดเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตอนที่ 6 พฤติกรรมการขับขี่

ตอนที่ 7 การทดสอบสมมติฐานการวิจัย

ตอนที่ 1 ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอนการสุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ สามารถสรุปลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่างได้ตามตารางที่ 4.1 - 4.5 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวน และร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม เพศ

| เพศ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------|------------|--------|
| ชาย | 227 | 56.8 |
| หญิง | 173 | 43.2 |
| รวม | 400 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศชาย ร้อยละ 56.8 และ เพศหญิง ร้อยละ 43.2

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวน และ ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม อายุ

| อายุ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|---------------------|------------|--------|
| 18 - 29 ปี | 102 | 25.5 |
| 30 - 39 ปี | 108 | 27.0 |
| 40 - 49 ปี | 110 | 27.5 |
| 50 - 59 ปี | 34 | 8.5 |
| มากกว่า 60 ปีขึ้นไป | 46 | 11.5 |
| รวม | 400 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 40 - 49 ปี ร้อยละ 27.5 ใกล้เคียงกับ กลุ่มอายุ 30 - 39 ปี ร้อยละ 27.0 อายุ 18 - 29 ปี ร้อยละ 25.5 อายุ มากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 11.5 และ อายุ 50 - 59 ปี ร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวน และ ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม ระดับการศึกษา

| ระดับการศึกษา | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------------|------------|--------|
| ประถมศึกษา | 21 | 5.2 |
| มัธยมศึกษาตอนต้น | 23 | 5.8 |
| มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. | 76 | 19.0 |
| อนุปริญญา / ปวส. | 47 | 11.8 |
| ปริญญาตรี | 181 | 45.2 |
| สูงกว่าปริญญาตรี | 52 | 13.0 |
| รวม | 400 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 181 คน ร้อยละ 45.2 รองลงมาคือมีระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. ร้อยละ 19.0 ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 13.0 ระดับการศึกษา อนุปริญญา / ปวส. ร้อยละ 11.8 ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 5.8 และระดับการศึกษา ประถมศึกษา ร้อยละ 5.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวน และร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม อาชีพ

| อาชีพ | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|--------------------|------------|--------------|
| ข้าราชการ | 33 | 8.2 |
| ค้าขาย | 34 | 8.5 |
| เกษตรกร | 10 | 2.5 |
| พนักงานรัฐวิสาหกิจ | 22 | 5.5 |
| รับจ้าง/ลูกจ้าง | 34 | 8.5 |
| พนักงานบริษัทเอกชน | 44 | 11.0 |
| นักศึกษา | 80 | 20.0 |
| ธุรกิจส่วนตัว | 99 | 24.8 |
| เกษียณ/ว่างงาน | 44 | 11.0 |
| รวม | 400 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีอาชีพ ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 24.8 รองลงมาคือมีอาชีพ นักศึกษา ร้อยละ 20.0 อาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน และ เกษียณ/ว่างงาน ร้อยละ 11.0 อาชีพ ค้าขาย และ รับจ้าง/ลูกจ้าง ร้อยละ 8.5 อาชีพ ข้าราชการ ร้อยละ 8.2 อาชีพ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 5.5 อาชีพ และอาชีพ เกษตรกรรม ร้อยละ 2.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวน และ ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม รายได้ ต่อเดือน

| รายได้ต่อเดือน | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|---------------------------|------------|--------------|
| ต่ำกว่า 9,000 บาท | 16 | 4.0 |
| 9,001 - 10,000 บาท | 85 | 21.2 |
| 10,001 - 15,000 บาท | 169 | 42.2 |
| 15,001 - 20,000 บาท | 39 | 9.8 |
| 20,001 - 25,000 บาท | 38 | 9.5 |
| มากกว่า 25,000 บาท ขึ้นไป | 53 | 13.2 |
| รวม | 400 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือน 10,001 - 15,000 บาท ร้อยละ 42.2 รองลงมาคือ รายได้ต่อเดือน 9,001 - 10,000 บาท ร้อยละ 21.2 รายได้ต่อเดือน มากกว่า 25,000 บาท ขึ้นไป ร้อยละ 13.2 รายได้ต่อเดือน 15,001 - 20,000 บาท ร้อยละ 9.8 รายได้ต่อเดือน 20,001 - 25,000 บาท ร้อยละ 9.5 รายได้ต่อเดือน ต่ำกว่า 5,000 บาท ร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 การเปิดรับสื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง
จำแนกตาม การเปิดรับสื่อ ที่นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุยานยนต์

| การเปิดรับสื่อ | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | ค่าเฉลี่ย \bar{X} | ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน \overline{SD} | การแปลผล |
|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------------|---|----------|
| | มากที่สุด | มาก | ปานกลาง | น้อย | น้อยที่สุด | ไม่เคย เปิดรับ | | | |
| | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | | | |
| โทรทัศน์ | 30.0 (120) | 59.8 (239) | 9.5 (38) | .5 (2) | - | .2 (1) | 4.17 | .711 | สูงมาก |
| วิทยุ | 40.8 (163) | 45.0 (180) | 10.0 (40) | 1.2 (5) | - | 3.0 (12) | 4.16 | 1.007 | สูงมาก |
| อินเทอร์เน็ต | 45.0 (180) | 33.0 (132) | 13.5 (54) | 1.8 (7) | .2 (1) | 6.5 (26) | 4.02 | 1.298 | สูง |
| หนังสือพิมพ์ | 29.5 (118) | 36.5 (146) | 19.8 (79) | 5.8 (23) | 1.0 (4) | 7.5 (30) | 3.66 | 1.367 | สูง |
| นิตยสาร | .5 (2) | 1.0 (4) | 5.2 (21) | 4.5 (18) | 3.2 (13) | 85.5 (342) | .35 | .926 | ต่ำมาก |
| กิจกรรม | 1.5 (6) | 3.5 (14) | 6.2 (25) | 6.8 (27) | 1.2 (5) | 80.8 (323) | .55 | 1.217 | ต่ำมาก |
| แผ่นพับ | 1.0 (4) | 2.2 (9) | 7.2 (29) | 8.8 (35) | 5.0 (20) | 75.8 (303) | .58 | 1.153 | ต่ำมาก |
| แผ่นป้าย | 1.2 (5) | 6.8 (27) | 19.2 (77) | 46.5 (186) | 3.2 (13) | 23.0 (92) | 1.87 | 1.231 | ต่ำ |
| คู่มือขับขี่ | 1.2 (5) | 6.0 (24) | 11.2 (45) | 12.5 (50) | 11.8 (47) | 57.2 (229) | 1.01 | 1.376 | ต่ำ |
| การเปิดรับสื่อโดยรวม | | | | | | | 2.26 | 1.142 | ต่ำ |

n = 400

จากตารางที่ 4.6 พบว่า การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ในภาพรวมอยู่ในระดับ ต่ำ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.26 เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า สื่อที่มีการเปิดรับในระดับ สูงมาก ได้แก่ สื่อ โทรทัศน์ และวิทยุ โดยมีค่าเฉลี่ย 4.17 และ 4.16 ตามลำดับ สำหรับ อินเทอร์เน็ต และ หนังสือพิมพ์ จัดเป็นสื่อที่มีการเปิดรับในระดับ สูง ค่าเฉลี่ย 4.02 และ 3.66 ตามลำดับ นอกจากนี้ พบว่า สื่อประเภท แผ่นป้าย และ คู่มือขับขี่ มีการเปิดรับในระดับต่ำ มีค่าเฉลี่ย 1.87 และ 1.01 สำหรับสื่อประเภทที่เหลือ ได้แก่ สื่อ แผ่นพับ กิจกรรม และ นิตยสาร จัดเป็นสื่อที่มีการเปิดรับในระดับ ต่ำมาก โดยนิตยสาร จัดเป็นสื่อที่มีผู้ไม่เคยเปิดรับมากที่สุด

ตอนที่ 3 การเปิดรับเนื้อหาข่าวสารการป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ที่มีเนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

| การเปิดรับ เนื้อหา ข่าวสาร | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | ค่าเฉลี่ย \bar{X} | ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน \overline{SD} | การแปลผล |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------------|---|----------|
| | มากที่สุด | มาก | ปานกลาง | น้อย | น้อยที่สุด | ไม่เคย เปิดรับ | | | |
| | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | | | |
| 1.การขับรถ เร็วเกินกว่า อัตรา กฎหมาย กำหนด | 36.2 (145) | 57.8 (231) | 2.5 (10) | .2 (1) | - | 3.2 (13) | 4.20 | .937 | สูงมาก |
| 2.การขับรถ ตัดหน้า ในระยะ กระชั้นชิด | 34.8 (139) | 39.0 (156) | 8.8 (35) | 1.0 (4) | .5 (2) | 16.0 (64) | 3.58 | 1.707 | สูง |
| 3.การพักผ่อน ไม่เพียงพอ ในขณะที่ขับรถ | 34.8 (139) | 32.0 (125) | 11.8 (47) | 2.2 (9) | - | 19.2 (77) | 3.41 | 1.817 | สูง |

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

| การเปิดรับ เนื้อหา ข่าวสาร | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | ค่าเฉลี่ย \bar{X} | ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน $\frac{SD}{}$ | การแปลผล |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------------|---|----------|
| | มากที่สุด | มาก | ปานกลาง | น้อย | น้อยที่สุด | ไม่เคย เปิดรับ | | | |
| | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | | | |
| 4.การดื่ม ของมีนเมา แล้วขับรถ | 25.8 (103) | 32.8 (131) | 17.2 (69) | 2.5 (10) | .2 (1) | 21.5 (86) | 3.17 | 1.819 | สูง |
| 5.การไม่ให้ สัญญาณ ในขณะที่ขับรถ | 4.2 (17) | 7.2 (29) | 13.8 (55) | 7.2 (29) | .8 (3) | 66.8 (267) | 1.07 | 1.620 | ต่ำ |
| 6.สภาพรถ บกพร่อง แล้วนำไป ขับขี่ | .8 (3) | 4.5 (18) | 7.0 (28) | 7.8 (31) | .2 (1) | 79.8 (319) | 0.59 | 1.229 | ต่ำมาก |
| 7.การฝ่าฝืน สัญญาณ ในขณะที่ขับรถ | 3.8 (15) | 5.8 (23) | 22.5 (90) | 24.5 (98) | .2 (1) | 43.2 (173) | 1.58 | 1.536 | ต่ำ |
| 8.การขับขี่รถ ในระยะ กระชั้นชิด | 3.8 (15) | 7.8 (31) | 12.8 (51) | 10.2 (41) | 2.0 (8) | 63.5 (254) | 1.11 | 1.594 | ต่ำ |
| 9.ความถี่ คนอง ในขณะที่ขับรถ | 3.2 (13) | 7.2 (29) | 16.0 (64) | 8.5 (34) | 2.8 (11) | 62.2 (249) | 1.13 | 1.584 | ต่ำ |
| 10.การ บรรทุกเกิน อัตรากำลัง ของรถ | 2.0 (8) | 6.8 (27) | 11.2 (45) | 16.5 (66) | 1.8 (7) | 61.8 (247) | 1.06 | 1.471 | ต่ำ |
| 11.การขับรถ เข้าทางโค้ง | 4.0 (16) | 8.2 (33) | 25.0 (100) | 32.8 (131) | 4.0 (16) | 26.0 (104) | 1.97 | 1.423 | ต่ำ |
| 12.การขับรถ ฝ้ายาฝน | 3.5 (14) | 11.8 (47) | 16.0 (64) | 16.0 (64) | 4.8 (19) | 48.0 (192) | 1.49 | 1.631 | ต่ำ |
| การเปิดรับเนื้อหาข่าวสารโดยรวม | | | | | | | 2.02 | 1.530 | ต่ำ |

n = 400

จากตารางที่ 4.7 พบว่า การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ในภาพรวมอยู่ในระดับ ต่ำ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.02 เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ข้อที่มีการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารในระดับ สูงมาก ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด มีค่าเฉลี่ย 4.20 ลำดับข้อที่มีการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารในระดับสูง ได้แก่ การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด การพักผ่อนไม่เพียงพอในขณะที่ขับรถ และการดื่มของมึนเมาแล้วขับรถ มีค่าเฉลี่ย 3.58, 3.41 และ 3.17 และพบว่า ข่าวสารที่มีผู้ไม่เคยเปิดรับมากที่สุดคนนั้นคือ สภาพรถที่บกพร่องแล้วนำไปขับขี่ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยในระดับ ต่ำมาก คือ 0.59

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

การวิเคราะห์ความรู้ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี โดยแสดงเป็นค่าความถี่ และร้อยละ ของระดับความรู้ ในตารางตามผลปรากฏที่แสดงในตารางที่ 4.8 - 4.10 ดังนี้

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวน และร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม ระดับความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

| ระดับความรู้ | จำนวน (คน) | ร้อยละ | |
|-------------------------------------|--------------|---------|----------|
| ความรู้ในระดับมาก (9 - 12 คะแนน) | 46 | 11.5 | |
| ความรู้ในระดับปานกลาง (5 - 8 คะแนน) | 306 | 76.5 | |
| ความรู้ในระดับน้อย (0 - 4 คะแนน) | 48 | 12.0 | |
| $\bar{X} = 6.90$ | S.D. = 0.453 | Min = 2 | Max = 12 |

n = 400

จากตารางที่ 4.8 - 4.9 พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรีส่วนใหญ่ มีความรู้ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์อยู่ในระดับ ปานกลาง ร้อยละ 76.5 รองลงมาคือ มีความรู้ในระดับ น้อย ร้อยละ 12.0 และ มีความรู้ในระดับ มาก ร้อยละ 11.5 มีค่าเฉลี่ยโดยรวมเท่ากับ 6.90 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.453 คะแนนสูงสุดที่ได้คือ 12 คะแนน และคะแนนต่ำสุดที่ได้คือ 2 คะแนน ทั้งนี้เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ในตารางที่ 4.9 พบว่า

ตารางที่ 4.9 แสดง จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม จำนวน ที่ตอบถูกและตอบผิด เกี่ยวกับความรู้ในเรื่องของสาเหตุอุบัติเหตุยานยนต์

| ความรู้ในเรื่องของสาเหตุอุบัติเหตุยานยนต์ | ตอบถูก | | ตอบผิด | |
|--|--------|--------|--------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| 1. ขับรถเร็วด้วยอัตราความเร็วนอกเขตเทศบาลเกิน 90 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง | 348 | 87.0 | 52 | 13.0 |
| 2. ขับแซงรถเข้าทางด้านซ้ายในขณะที่รถคันหน้ากำลังหยุด รอเลี้ยวขวา | 321 | 80.2 | 79 | 19.8 |
| 3. ขับรถในขณะง่วงนอนบนสภาพถนนที่เรียบ โลง กว้าง และการจราจรไม่คับคั่ง | 287 | 71.8 | 113 | 28.2 |
| 4. ผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในเลือด 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ในขณะที่ขับรถ | 275 | 68.8 | 125 | 31.2 |
| 5. ผู้ขับขี่ต้องเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางคืนเพื่อให้เห็นสิ่งที่กีดขวางในระยะทาง 150 ม. ขึ้นไป | 204 | 51.0 | 196 | 49.0 |
| 6. นำรถที่ไม่ได้ชำระภาษีประจำปีมาขับขี่บนถนนส่วนบุคคล | 218 | 54.5 | 182 | 45.5 |
| 7. เมื่อปรากฏไฟสีเหลืองถ้าผู้ขับขี่ขับเลยเส้นให้หยุดไปแล้วให้ขับผ่านต่อไปได้ | 256 | 64.0 | 144 | 36.0 |
| 8. ขับขี่โดยทิ้งระยะห่างจากรถคันหน้าในระยะที่หยุดรถได้เมื่อจำเป็น | 267 | 66.8 | 133 | 33.2 |
| 9. ผู้ขับรถที่ไม่ชำนาญเส้นทาง และไม่สังเกตเครื่องหมายจราจร | 250 | 62.5 | 150 | 37.5 |

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

| ความรู้ในเรื่องของสาเหตุอุบัติเหตุยานยนต์ | ตอบถูก | | ตอบผิด | |
|--|--------|--------|--------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| 10. การขับรถที่บรรทุกสิ่งของเกินความกว้างของตัวรถ | 255 | 63.8 | 145 | 36.2 |
| 11. การขับแข่งรถในขณะที่เข้าทางโค้ง ทางชัน | 282 | 70.5 | 118 | 29.5 |
| 12. เมื่อขับรถฝ่าสายฝนใช้ความเร็วเท่ากับคันหน้า และเปิดไฟท้ายกระพริบทั้งสองด้าน | 240 | 60.0 | 160 | 40.0 |

n = 400

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความรู้เกี่ยวกับสาเหตุอันเป็นที่มาของอุบัติเหตุยานยนต์ในเรื่อง ขับรถเร็วด้วยอัตราความเร็วนอกเขตเทศบาลเกิน 90 กม.ต่อชั่วโมง มากที่สุด ร้อยละ 87.0 รองลงมาได้แก่ ความรู้ในเรื่อง ขับแข่งรถเข้าทางด้านซ้ายในขณะที่รถคันข้างหน้ากำลังหยุดหรือเลี้ยวขวา ร้อยละ 80.2 ขับรถในขณะที่ง่วงนอนบนสภาพถนนที่เรียบ โล่ง กว้าง และการจราจรไม่คับคั่ง ร้อยละ 71.8 การขับแข่งรถในขณะที่เข้าทางโค้งทางชัน ร้อยละ 70.5 ผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือด 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในขณะที่ขับรถ ร้อยละ 68.8 ขับขี่โดยทิ้งระยะห่างจากรถคันหน้าในระยะที่หยุดรถได้เมื่อจำเป็น ร้อยละ 66.8 เมื่อปรากฏไฟสีเหลืองให้ผู้ขับขี่เลยเส้นให้หยุดไปแล้วให้ขับผ่านต่อไปได้ ร้อยละ 64.0 การขับรถที่บรรทุกสิ่งของเกินความกว้างของตัวรถ ร้อยละ 63.8 ผู้ขับรถที่ไม่ชำนาญเส้นทาง และไม่สังเกตเครื่องหมายจราจร ร้อยละ 62.5 เมื่อขับรถฝ่าสายฝนโดยใช้ความเร็วเท่ากับคันหน้าและได้เปิดไฟท้ายกระพริบทั้งสองด้าน ร้อยละ 60.0 นำรถที่ไม่ได้ชำระภาษีประจำปีมาขับขี่บนถนนส่วนบุคคล ร้อยละ 54.5 และ ผู้ขับขี่ต้องเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางคืนเพื่อให้เห็นสิ่งกีดขวางในระยะทาง 150 ม. ขึ้นไป ร้อยละ 51.0 ตามลำดับ

ตอนที่ 5 ทักษะเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง
จำแนกตาม ทักษะ ที่มีต่อการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

| ทักษะเกี่ยวกับ การป้องกัน และลดอุบัติเหตุ ยานยนต์ | เห็นด้วย มากที่สุด | เห็นด้วย มาก | เห็นด้วย ปานกลาง | เห็นด้วย น้อย | เห็นด้วย น้อยที่สุด | ค่าเฉลี่ย \bar{X} | ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน \overline{SD} | การแปลผล |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------------|------------------------|---|-----------|
| | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | | | |
| 1. การขับรถเร็วเกินกว่า กฎหมายกำหนด เป็นสิ่งไม่ควรทำ | 72.8 (291) | 18.2 (73) | 8.0 (32) | 1.0 (4) | - | 4.63 | .674 | มากที่สุด |
| 2. การตัดหน้าระยะ กระชั้นชิดเท่ากับแซงรถ ผิดกฎหมาย | 62.8 (251) | 28.8 (115) | 8.5 (34) | - | - | 4.54 | .647 | มากที่สุด |
| 3. อุบัติเหตุมักเกิดขึ้น เมื่อพักผ่อนไม่เพียงพอ แล้วขับรถ | 47.8 (191) | 33.5 (134) | 17.2 (69) | 1.5 (6) | - | 4.28 | .797 | มากที่สุด |
| 4. เมื่อดื่ม / เสพของมึนเมา ในขณะที่ขับรถจะทำให้การ ตอบสนองช้าลง | 39.5 (158) | 38.5 (154) | 19.8 (79) | 2.2 (9) | - | 4.15 | .813 | มาก |
| 5. การไม่ให้สัญญาณ ระหว่างขับอาจทำให้เกิด อุบัติเหตุ | 26.0 (104) | 38.5 (154) | 31.5 (126) | .8 (14) | .5 (2) | 3.86 | .862 | มาก |
| 6. ขับรถที่มีสภาพไม่ สมบูรณ์ มีผลทำให้เกิด อุบัติเหตุได้ | 18.0 (72) | 41.5 (166) | 35.2 (141) | 5.0 (20) | .2 (1) | 3.72 | .824 | มาก |
| 7. การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร เป็นสิ่งที่ไม่ควรทำอย่างยิ่ง | 30.0 (120) | 30.0 (120) | 29.2 (117) | 10.5 (42) | .2 (1) | 3.79 | .997 | มาก |
| 8. การขับตามหลังในระยะ กระชั้นชิดเกิดความเสียดังที่ จะชนท้ายรถคันหน้าได้ | 30.2 (121) | 33.8 (135) | 23.5 (94) | 12.0 (48) | .5 (2) | 3.81 | 1.015 | มาก |
| 9. การขับด้วยความคลึก คะนองมักส่งผลเสียต่อการ ควบคุมรถ | 28.0 (112) | 34.2 (137) | 28.8 (115) | 7.5 (30) | 1.5 (6) | 3.80 | .982 | มาก |

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

| ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | เห็นด้วยมากที่สุด | เห็นด้วยมาก | เห็นด้วยปานกลาง | เห็นด้วยน้อย | เห็นด้วยน้อยที่สุด | ค่าเฉลี่ย \bar{X} | ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน $\frac{SD}{}$ | การแปลผล |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------------|---------------------------------------|------------|
| | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | | | |
| 10. การขับขี่รถที่บรรทุกเกินอัตรามักส่งผลเสียต่อสมรรถนะของรถ | 26.0 (104) | 36.0 (144) | 26.8 (107) | 10.2 (41) | 1.0 (4) | 3.76 | .985 | มาก |
| 11. ก่อนการขับรถเข้าทางโค้งให้ลดระดับความเร็วลงเพื่อควบคุมไม่ให้แหกโค้ง | 38.0 (152) | 25.5 (102) | 26.2 (105) | 10.0 (40) | .2 (1) | 3.91 | 1.029 | มาก |
| 12. การขับรถฝ่าสายฝนทำให้ถนนลื่นรถอาจเสียหลักและเกิดอันตราย | 28.5 (114) | 34.5 (138) | 27.2 (109) | 8.2 (33) | 1.5 (6) | 3.80 | .993 | มาก |
| ทัศนคติโดยรวม | | | | | | 4.03 | 0.884 | มาก |

n = 400

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ผู้ขับขี่ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ที่ถูกต้องในระดับ มาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.03 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเห็นได้ว่า ผู้ขับขี่ที่มี ทัศนคติ เห็นด้วยมากที่สุด ในประเด็นของสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดเป็นสิ่งไม่ควรทำ การตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดเท่ากับการแซงรถผิดกฎหมาย และ อุบัติเหตุมักเกิดขึ้นเมื่อพักผ่อนไม่เพียงพอแล้วขับรถ มีค่าเฉลี่ย 4.63, 4.54 และ 4.28 รองลงมาคือ เมื่อดื่ม / เสพของมีนเมาในขณะที่ขับรถจะทำให้การตอบสนองช้าลง ก่อนการขับรถเข้าทางโค้งให้ลดระดับความเร็วลงเพื่อการควบคุมไม่ให้แหกโค้ง การไม่ให้สัญญาณในระหว่างขับขี่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ การขับขี่ตามหลังในระยะกระชั้นชิดเกิดความเสี่ยงที่จะชนรถคันหน้าได้ การขับขี่ด้วยความกึกก่นองมักส่งผลเสียต่อการควบคุมยานพาหนะ การขับรถฝ่าสายฝนทำให้ถนนลื่นรถอาจเสียหลักและเกิดอันตราย การฝ่าฝืนสัญญาณจราจรเป็นสิ่งที่ไม่ควรทำอย่างยิ่ง การบรรทุกเกินอัตรามักส่งผลเสียต่อสมรรถนะของยานพาหนะ และการขับขี่รถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ พบว่า มีทัศนคติ เห็นด้วย อยู่ในระดับ มาก และมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.15, 3.91, 3.86, 3.81, 3.80, 3.80, 3.79, 3.76 และ 3.72 ตามลำดับ

ตอนที่ 6 พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

ตารางที่ 4.11 แสดงร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง
จำแนกตามพฤติกรรม การขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน
ในเขตจังหวัดนนทบุรี

| พฤติกรรมการขับขี่ | น้อยที่สุด | น้อยมาก | ปานกลาง | น้อยครั้ง | น้อยครั้ง ที่สุด | ค่าเฉลี่ย \bar{X} | ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน $\frac{SD}{}$ | การ แปลผล พฤติกรรม (เสี่ยง) |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------------|---|--------------------------------------|
| | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | | | |
| 1. ท่านมักขับรถเร็ว บางครั้งเกินกว่ากฎหมาย กำหนด | 20.8 (83) | 38.2 (153) | 20.3 (81) | 13.0 (52) | 7.8 (31) | 3.51 | 1.180 | มาก |
| 2. ท่านเคยขับรถตัดหน้า ระยะกระชั้นชิดในขณะที่เร่งรีบเพื่อให้ทันเวลา | 10.3 (41) | 26.8 (107) | 46.5 (186) | 12.5 (50) | 4.0 (16) | 3.27 | .945 | ปานกลาง |
| 3. ท่านจะหยุดรถแล้วพัก ในกรณีารู้สึกง่วงระหว่าง ขับรถ | 6.8 (27) | 20.0 (80) | 50.0 (200) | 16.0 (64) | 7.3 (29) | 3.03 | .960 | ปานกลาง |
| 4. ท่านเลือกจะขับรถเอง แทนใช้รถรับจ้าง แม้ในวันที่ท่านดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ | 11.0 (44) | 17.3 (69) | 33.33 (133) | 29.0 (116) | 9.5 (38) | 2.91 | 1.131 | ปานกลาง |
| 5. ในการหยุดรถหรือ เปลี่ยนช่องจราจรท่านจะ ให้สัญญาณก่อนเสมอ | 5.2 (21) | 22.8 (91) | 35.3 (141) | 20.5 (82) | 16.3 (65) | 2.80 | 1.121 | ปานกลาง |
| 6. ท่านมักตรวจสอบสภาพรถ ก่อนการใช้รถเพื่อเดิน ทางไกล | 7.0 (28) | 17.5 (70) | 40.8 (163) | 20.8 (83) | 14.0 (56) | 2.83 | 1.093 | ปานกลาง |
| 7. ท่านจะฝ่าฝืนสัญญาณ จราจร เมื่อเห็นว่าถนนโล่ง และไม่มีรถเข้ามาบนทาง แยก | 9.3 (37) | 26.8 (107) | 36.0 (144) | 19.3 (77) | 8.8 (35) | 3.09 | 1.184 | ปานกลาง |

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

| พฤติกรรมการขับขี่ | บ่อยที่สุด | บ่อยมาก | ปานกลาง | น้อยครั้ง | น้อยครั้งที่สุด | ค่าเฉลี่ย \bar{X} | ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน SD | การ แปลผล พฤติกรรม (เสี่ยง) |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | ร้อยละ (จำนวนคน) | | | |
| 8. ท่านมักขับตามหลังผู้อื่น ระยะกระชั้นชิด เพื่อจี้ท้าย รถคันหน้าให้หลบเข้า ด้านซ้าย | 10.5 (42) | 27.3 (109) | 33.5 (134) | 21.5 (86) | 7.3 (29) | 3.12 | 1.089 | ปานกลาง |
| 9. ท่านขับรถด้วยความเร็ว สูงและรู้สึกสนุกหากได้ ประลองความเร็วกับรถ อื่นๆ | 9.3 (37) | 25.5 (102) | 43.5 (174) | 14.3 (57) | 7.5 (30) | 3.15 | 1.024 | ปานกลาง |
| 10. ท่านบรรทุกของใส่รถ จนเกินพิกัดของตัวรถ | 10.0 (40) | 22.3 (89) | 38.5 (154) | 20.8 (83) | 8.5 (34) | 3.05 | 1.082 | ปานกลาง |
| 11. เมื่อข้างหน้าเป็นโค้ง อันตราย ท่านจะชะลอรถ เพื่อควบคุมความเร็ว | 1.3 (5) | 13.5 (54) | 33.3 (133) | 38.0 (152) | 14.0 (56) | 2.50 | .937 | น้อย |
| 12. เมื่อท่านขับรถฝ่าสาย ฝนท่านจะลดความเร็วลง และเปิดไฟให้สัญญาณ | 3.8 (15) | 8.3 (33) | 30.3 (121) | 29.3 (117) | 28.5 (114) | 2.30 | 1.082 | น้อย |
| พฤติกรรมการขับขี่โดยรวม | | | | | | 2.96 | 1.069 | ปานกลาง |

n = 400

จากตารางที่ 4.11 จากตารางที่ 4.10 พบว่า พฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนน ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับ ปานกลาง มีค่าเฉลี่ยโดยรวม 2.96 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า พฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับ มาก ได้แก่พฤติกรรม ขับรถเร็วบางครั้งเกินกว่ากฎหมายกำหนด มีค่าเฉลี่ย 3.51 และพบว่า ข้อที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับ ปานกลาง ได้แก่ พฤติกรรม ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ขับขี่ด้วยความกึกคะนอง ขับจี้ท้ายรถผู้อื่นในระยะกระชั้นชิด ขับฝ่าฝืนสัญญาณจราจร บรรทุกของใส่รถจนเกินพิกัด รู้สึกง่วงระหว่างขับรถ ขับรถในวันที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่ให้สัญญาณไฟจราจรในระหว่างขับขี่ และ ตรวจสภาพรถ

ก่อนการจับขี้ มีค่าเฉลี่ย 3.27, 3.15, 3.12, 3.09, 3.05, 3.03, 2.91, 2.83 และ 2.80 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือคือ พฤติกรรม ขับรถฝ่าสายฝน และ ขับรถเข้าทางโค้ง นั้นพบว่า มีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับ น้อย และมีค่าเฉลี่ย 2.30 และ 2.50

ตอนที่ 7 การทดสอบสมมติฐาน

การศึกษาเรื่อง “การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี” มีสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ จำนวน 5 ข้อ ในการทดสอบสมมติฐานนี้ได้กำหนดให้มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ดังตารางที่ 4.12 - 4.19 และระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และ 0.05 ในตารางที่ 4.20 - 4.29 ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1

ลักษณะทางประชากร ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการเปิดรับสื่อ การป้องกัน และลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อ 1.1

ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรีที่มี เพศ แตกต่างกันมีการ เปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.12 แสดงการเปรียบเทียบระหว่าง เพศกับการเปิดรับสื่อ การป้องกัน และลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่

| เพศ | การเปิดรับสื่อ | | จำนวนประชากรผู้ขับขี่ทั้งหมด |
|-----------------|----------------|----------------|------------------------------|
| | เปิดรับสื่อ | ไม่เปิดรับสื่อ | |
| ชาย จำนวน (คน) | 215 | 12 | 227 |
| ร้อยละ | (94.7) | (5.3) | (100) |
| หญิง จำนวน (คน) | 159 | 14 | 173 |
| ร้อยละ | (91.9) | (8.1) | (100) |
| รวม จำนวน (คน) | 374 | 26 | 400 |
| ร้อยละ | (100) | (100) | (100) |

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ประชากรผู้ขับขี่ เพศชาย มีการ เปิดรับสื่อ การป้องกัน และลดอุบัติเหตุยานยนต์ 215 คน ซึ่งมากกว่า ประชากรผู้ขับขี่ เพศหญิง ที่เปิดรับสื่อการป้องกัน และลดอุบัติเหตุยานยนต์ 159 คน ประชากรผู้ขับขี่ที่เปิดรับสื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ทั้ง เพศชาย และ เพศหญิง โดยรวมมีจำนวน 374 คน

ตารางที่ 4.13 แสดง จำนวน ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแตกต่างระหว่างปัจจัย ส่วนบุคคลด้านเพศกับการเปิดรับสื่อ แต่ละประเภทของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่

| เพศ | ชาย | | หญิง | | t | Sig |
|-----------------|-----------|-------|-----------|-------|------|------|
| | n = 227 | | n = 173 | | | |
| | \bar{X} | SD | \bar{X} | SD | | |
| 1. โทรทัศน์ | 4.14 | .725 | 4.21 | .693 | .320 | .859 |
| 2. วิทยุ | 4.15 | 1.068 | 4.17 | .924 | .850 | .217 |
| 3. อินเทอร์เน็ต | 4.07 | 1.237 | 3.97 | 1.376 | .442 | .287 |
| 4. หนังสือพิมพ์ | 3.66 | 1.355 | 3.67 | 1.385 | .930 | .560 |
| 5. นิตยสาร | 0.37 | .953 | 0.32 | .890 | .613 | .354 |
| 6. กิจกรรม | 0.52 | 1.206 | 0.60 | 1.233 | .516 | .191 |
| 7. แผ่นพับ | 0.59 | 1.173 | 0.57 | 1.127 | .808 | .673 |
| 8. แผ่นป้าย | 1.87 | 1.211 | 1.87 | 1.260 | .996 | .283 |
| 9. คู่มือขับขี่ | 1.08 | 1.398 | 0.92 | 1.347 | .280 | .523 |

n = 400

Sig < 0.05

จากตารางที่ 4.13 พบว่า การเปิดรับสื่อ โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต และ หนังสือพิมพ์ ของ ชาย และ หญิง ไม่มีความแตกต่างกัน (อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05) โดย หญิง เปิดรับสื่อ โทรทัศน์ วิทยุ และ หนังสือพิมพ์ มากกว่า ชาย ในขณะที่ ชาย เปิดรับสื่อ อินเทอร์เน็ต มากกว่า หญิง

ผลการศึกษการเปิดรับข่าวสารจาก สื่อ ประเภทอื่นๆ ไม่มีความแตกต่างกัน ระหว่าง หญิง และ ชาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ตารางที่ 4.14 แสดงการเปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | SD | t | P-Value |
|------|-----|-----------|------|------|---------|
| ชาย | 227 | 4.23 | .904 | .757 | .450 |
| หญิง | 173 | 4.16 | .981 | | |

n = 400

จากตารางที่ 4.14 ผลการทดสอบ พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มี เพศ ต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานย่อยข้อ 1.2

ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ต่างกัน

ตารางที่ 4.15 แสดงการเปรียบเทียบ การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ จำแนกตามอายุ

| ค่าความแปรปรวน | SS. | df | MS. | F | Sig. |
|----------------|---------|-----|------|------|------|
| ระหว่างกลุ่ม | 3.177 | 4 | .794 | .903 | .462 |
| ภายในกลุ่ม | 347.421 | 395 | .880 | | |
| รวม | 350.597 | 399 | | | |

Sig < 0.05

ผลการศึกษาดังตารางที่ 4.15 การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว ระหว่างอายุกับการเปิดรับสื่อ พบว่า อายุ ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานย่อยข้อ 1.3

ผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มี การศึกษา แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.16 แสดงการเปรียบเทียบ การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ จำแนกตามการศึกษา

| ค่าความแปรปรวน | SS. | df | MS. | F | Sig. |
|----------------|---------|-----|------|------|------|
| ระหว่างกลุ่ม | 3.225 | 5 | .645 | .731 | .600 |
| ภายในกลุ่ม | 347.373 | 394 | .882 | | |
| รวม | 350.597 | 399 | | | |

Sig < 0.05

ผลการศึกษาดังตารางที่ 4.16 พบว่า การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว ระหว่าง การศึกษา กับ การเปิดรับสื่อ พบว่า การศึกษา ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานย่อยข้อ 1.4

ผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มี อาชีพ แตกต่างกัน มีการ เปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.17 แสดงการเปรียบเทียบ การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์
ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ จำแนกตามอาชีพ

| ค่าความแปรปรวน | SS. | df | MS. | F | Sig. |
|----------------|---------|-----|-------|-------|------|
| ระหว่างกลุ่ม | 9.211 | 8 | 1.151 | 1.319 | .232 |
| ภายในกลุ่ม | 341.387 | 391 | .873 | | |
| รวม | 350.597 | 399 | | | |

Sig < 0.05

ผลการศึกษาตามตารางที่ 4.17 พบว่า การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียวระหว่าง อาชีพ กับ การเปิดรับสื่อ พบว่า อาชีพ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานย่อยข้อ 1.5

ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มี รายได้ แตกต่างกัน มีการ เปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.18 แสดงการเปรียบเทียบ การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์
ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ จำแนกตามรายได้

| ค่าความแปรปรวน | SS. | df | MS. | F | Sig. |
|----------------|---------|-----|-------|-------|------|
| ระหว่างกลุ่ม | 7.231 | 5 | 1.446 | 1.659 | .143 |
| ภายในกลุ่ม | 343.367 | 394 | .871 | | |
| รวม | 350.598 | 399 | | | |

Sig < 0.05

ผลการศึกษาดงตามตารางที่ 4.18 การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว ระหว่าง รายได้กับการเปิดรับสื่อ พบว่า รายได้ ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผลการศึกษาดงตามตารางที่ 4.15 - 4.18 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย และการทดสอบแปรปรวนแบบทางเดียวระหว่าง ลักษณะประชากร กับ การเปิดรับสื่อ พบว่า ลักษณะประชากร ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน กล่าวคือ โครงการรณรงค์การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ที่ผ่านมานั้น ได้ทำในลักษณะเป็นภาพรวม โดยไม่ได้เน้นไปที่กลุ่มเป้าหมายใดเป้าหมายหนึ่ง มีผลทำให้กลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกันเปิดรับสื่อการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานข้อที่ 2

ลักษณะทางประชากร ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ มีความสัมพันธ์กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตารางที่ 4.19 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามลักษณะทางประชากร

| การเปิดรับ เนื้อหาข่าวสาร (ปัจจัย) | มากที่สุด ร้อยละ (จำนวนคน) | มาก ร้อยละ (จำนวนคน) | ปานกลาง ร้อยละ (จำนวนคน) | น้อย ร้อยละ (จำนวนคน) | น้อยที่สุด ร้อยละ (จำนวนคน) | ไม่เคยเปิดรับ ร้อยละ (จำนวนคน) | รวม | ไคสแควร์ | P |
|--|----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------|----------|-------|
| เพศ | | | | | | | | | |
| 1. ชาย | 45.4 (103) | 33.9 (77) | 13.7 (31) | 1.3 (3) | 0.4 (1) | 5.3 (12) | 100 (227) | 2.663 | 0.752 |
| 2. หญิง | 44.5 (77) | 31.8 (55) | 13.3 (23) | 2.3 (4) | 0.0 (0) | 8.1 (14) | 100 (173) | | |

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

| การเปิดรับ เนื้อหาข่าวสาร (ปัจจัย) | มากที่สุด ร้อยละ (จำนวนคน) | มาก ร้อยละ (จำนวนคน) | ปานกลาง ร้อยละ (จำนวนคน) | น้อย ร้อยละ (จำนวนคน) | น้อยที่สุด ร้อยละ (จำนวนคน) | ไม่เคยเปิดรับ ร้อยละ (จำนวนคน) | รวม | ไคสแควร์ | P |
|--|----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------|----------|--------|
| อายุ | | | | | | | | | |
| 1.18 - 29 ปี | 49.0 (50) | 38.2 (39) | 8.8 (9) | 1.0 (1) | 0.0 (0) | 2.9 (3) | 100 (102) | 50.561 | 0.000* |
| 2.30 - 39 ปี | 50.9 (55) | 27.8 (30) | 16.7 (18) | 2.8 (3) | 0.0 (0) | 1.9 (2) | 100 (108) | | |
| 3.40 - 49 ปี | 41.8 (46) | 33.6 (37) | 15.5 (17) | 0.9 (1) | 0.0 (0) | 8.2 (9) | 100 (110) | | |
| 4.50 - 59 ปี | 47.1 (16) | 41.2 (14) | 8.8 (3) | 0.0 (0) | 0.0 (0) | 2.9 (1) | 100 (34) | | |
| 5.มากกว่า 60 | 28.3 (13) | 26.1 (12) | 15.2 (7) | 4.3 (2) | 2.2 (1) | 23.9 (11) | 100 (46) | | |
| การศึกษา | | | | | | | | | |
| 1.ประถมศึกษา | 23.8 (5) | 28.6 (6) | 14.3 (3) | 4.8 (1) | 4.8 (1) | 23.8 (5) | 100 (21) | 40.702 | 0.025* |
| 2.มัธยมศึกษา | 39.1 (9) | 34.8 (8) | 8.2 (2) | 4.3 (1) | 0.0 (0) | 13.0 (3) | 100 (23) | | |
| 3.ม.ปลาย / ปวช. | 43.4 (33) | 35.5 (27) | 15.8 (12) | 0.0 (0) | 0.0 (0) | 5.3 (4) | 100 (76) | | |
| การศึกษา | | | | | | | | | |
| 4.อนุปริญญา / ปวส. | 55.3 (26) | 23.4 (11) | 12.8 (6) | 2.1 (1) | 0.0 (0) | 6.4 (3) | 100 (47) | | |
| 5.ปริญญาตรี | 45.3 (82) | 34.3 (62) | 14.4 (26) | 1.7 (3) | 0.0 (0) | 4.4 (8) | 100 (181) | | |
| 6.สูงกว่า ป.ตรี | 48.1 (25) | 34.6 (18) | 9.6 (5) | 1.9 (1) | 0.0 (0) | 5.8 (3) | 100 (52) | | |

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

| การเปิดรับ เนื้อหาข่าวสาร (ปัจจัย) | มากที่สุด ร้อยละ (จำนวนคน) | มาก ร้อยละ (จำนวนคน) | ปานกลาง ร้อยละ (จำนวนคน) | น้อย ร้อยละ (จำนวนคน) | น้อยที่สุด ร้อยละ (จำนวนคน) | ไม่เคยเปิดรับ ร้อยละ (จำนวนคน) | รวม | ไคสแควร์ | P |
|--|----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------|----------|--------|
| อาชีพ | | | | | | | | | |
| 1.ข้าราชการ | 51.5 (17) | 33.3 (11) | 9.1 (3) | 6.1 (2) | 0.0 (0) | 0.0 (0) | 100 (33) | 65.856 | 0.006* |
| 2.ค้าขาย | 52.9 (18) | 32.4 (11) | 14.7 (5) | 0.0 (0) | 0.0 (0) | 0.0 (0) | 100 (34) | | |
| 3.เกษตรกรกรรม | 50.0 (5) | 20.0 (2) | 20.0 (2) | 0.0 (0) | 0.0 (0) | 10.0 (1) | 100 (10) | | |
| 4.พนักงานรัฐฯ | 45.5 (10) | 22.7 (5) | 22.7 (5) | 0.0 (0) | 0.0 (0) | 9.1 (2) | 100 (22) | | |
| 5.รับจ้าง | 47.1 (16) | 35.3 (12) | 14.7 (5) | 0.0 (0) | 0.0 (0) | 2.9 (1) | 100 (34) | | |
| 6.ทำงานบริษัท | 36.4 (16) | 43.2 (19) | 13.6 (6) | 2.3 (1) | 0.0 (0) | 4.5 (2) | 100 (44) | | |
| 7.นักศึกษา | 48.8 (39) | 37.5 (30) | 11.3 (9) | 1.3 (1) | 0.0 (0) | 1.3 (1) | 100 (80) | | |
| 8.ธุรกิจส่วนตัว | 47.5 (47) | 31.3 (31) | 13.1 (13) | 1.0 (1) | 0.0 (0) | 7.1 (7) | 100 (99) | | |
| 9.ว่างงาน | 27.3 (12) | 25.0 (11) | 13.6 (6) | 4.5 (2) | 2.3 (1) | 27.3 (12) | 100 (44) | | |
| รายได้ (บาท) | | | | | | | | | |
| 1.ต่ำกว่า 9,000 | 18.8 (3) | 31.3 (5) | 25.0 (4) | 6.3 (1) | 0.0 (0) | 18.8 (3) | 100 (16) | 36.336 | 0.067 |
| 2.9,001-15,000 | 44.7 (38) | 35.3 (30) | 5.9 (5) | 3.5 (3) | 1.2 (1) | 9.4 (8) | 100 (85) | | |
| 3.15,001-20,000 | 45.0 (76) | 31.4 (53) | 18.9 (32) | 0.0 (0) | 0.0 (0) | 4.7 (8) | 100 (169) | | |

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

| การเปิดรับ เนื้อหาข่าวสาร (ปีจจัย) | มากที่สุด ร้อยละ (จำนวนคน) | มาก ร้อยละ (จำนวนคน) | ปานกลาง ร้อยละ (จำนวนคน) | น้อย ร้อยละ (จำนวนคน) | น้อยที่สุด ร้อยละ (จำนวนคน) | ไม่เคยเปิดรับ ร้อยละ (จำนวนคน) | รวม | ไคสแควร์ | P |
|--|----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-------------|----------|---|
| 4.20,001-25,000 | 61.5 (24) | 23.1 (9) | 5.1 (2) | 2.6 (1) | 0.0 (0) | 7.7 (3) | 100 (39) | | |
| 5.25,001-30,000 | 39.5 (15) | 44.7 (17) | 10.5 (4) | 2.6 (1) | 0.0 (0) | 2.6 (1) | 100 (38) | | |
| 6.มากกว่า 30,000 | 45.3 (24) | 34.0 (18) | 13.2 (7) | 1.9 (1) | 0.0 (0) | 5.7 (3) | 100 (53) | | |

N = 400

สมมติฐานย่อยที่ 2.1

เพศ ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

จากตารางที่ 4.19 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง เพศ กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขีรถยนต์นั่ง ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานย่อยที่ 2.2

อายุ ของผู้ขับขีรถยนต์ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

จากตารางที่ 4.19 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง อายุ กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขีรถยนต์นั่ง ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

สมมติฐานย่อยที่ 2.3

การศึกษา ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

จากตารางที่ 4.19 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง การศึกษา กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ของกลุ่มตัวอย่าง ผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานย่อยที่ 2.4

อาชีพ ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

จากตารางที่ 4.19 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง อาชีพ กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ของกลุ่มตัวอย่าง ผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

สมมติฐานย่อยที่ 2.5

รายได้ ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

จากตารางที่ 4.19 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง รายได้ กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ของกลุ่มตัวอย่าง ผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการทดสอบ พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่าง ลักษณะทางประชากร กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร พบว่า ลักษณะทางประชากรด้าน อายุ การศึกษา และอาชีพ ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กัน (อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01, 0.05 และ 0.01) โดยพบว่า ประชากรผู้ขับขี ที่มีอายุระหว่าง 30 - 39 ปี การศึกษาในระดับ ปวส. หรือ อนุปริญญา และอาชีพค้าขาย มีการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มากที่สุด ส่วนปัจจัยด้าน เพศ และรายได้ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ กล่าวคือ ปัจจัยลักษณะทางประชากรด้าน อายุ การศึกษา และอาชีพ ของผู้ขับขีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

สมมติฐานข้อที่ 3

การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตารางที่ 4.20 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์กับความรู้ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่

| ตัวแปร | การเปิดรับข่าวสาร |
|---|------------------------|
| | ค่าสหสัมพันธ์เพียร์สัน |
| ความรู้ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | - .12* |

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.20 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ กับ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า มีความสัมพันธ์กันในระดับ ต่ำมาก และเป็นไปในทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานข้อที่ 4

ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับ ทักษะคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

ตารางที่ 4.21 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์กับทักษะคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่

| ตัวแปร | ความรู้ |
|---|----------------------------|
| | ค่าสหสัมพันธ์เพียร์สัน (r) |
| ทักษะคติเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | - .007 |

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.21 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ กับ ทักษะคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานข้อที่ 5

ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

ตารางที่ 4.22 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่

| ตัวแปร | ทัศนคติ |
|-------------------|----------------------------|
| | ค่าสหสัมพันธ์เพียร์สัน (r) |
| พฤติกรรมการขับขี่ | .015 |

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.22 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ กับ พฤติกรรม การขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผลการทดสอบ พบว่า การเปิดรับเนื้อหาข่าวสารการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ในระดับ ต่ำมาก และพบว่า ความรู้ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ไม่มีความสัมพันธ์กับ ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และพบว่า ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับขี่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานในการวิจัยทั้ง 4 ข้อ ปรากฏว่ามีสมมติฐานที่ยอมรับและปฏิเสธ ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.23 แสดงผลสรุปการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

| สมมติฐานการวิจัย | ผลการทดสอบ |
|--|----------------|
| 1. ผู้ขับขี่ที่มีลักษณะประชากร คือ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และ รายได้ ที่แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน | |
| 1.1 ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มี เพศ แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน | ปฏิเสธสมมติฐาน |
| 1.2 ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มี อายุ แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน | ปฏิเสธสมมติฐาน |
| 1.3 ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มี การศึกษา แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน | ปฏิเสธสมมติฐาน |
| 1.4 ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มี อาชีพ แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน | ปฏิเสธสมมติฐาน |
| 1.5 ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มี รายได้ แตกต่างกัน มีการเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แตกต่างกัน | ปฏิเสธสมมติฐาน |
| 2. ลักษณะทางประชากรผู้ขับขี่ ในเขตจังหวัดนนทบุรี คือ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และ รายได้ มีความสัมพันธ์กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | |
| 2.1 เพศ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | ปฏิเสธสมมติฐาน |
| 2.2 อายุ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | ยอมรับสมมติฐาน |
| 2.3 การศึกษา ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | ยอมรับสมมติฐาน |
| 2.4 อาชีพ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | ยอมรับสมมติฐาน |

ตารางที่ 4.23 (ต่อ)

| สมมติฐานการวิจัย | ผลการทดสอบ |
|---|----------------|
| 2.5 รายได้ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | ปฏิเสธสมมติฐาน |
| 3. การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | ยอมรับสมมติฐาน |
| 4. ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับ ทักษะเกี่ยวกับการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ | ปฏิเสธสมมติฐาน |
| 5. ทักษะ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรม การขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี | ปฏิเสธสมมติฐาน |



บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี” ผู้วิจัยสนใจศึกษาถึง การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ซึ่งมีความสำคัญต่อการรณรงค์เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจากผลกระทบเนื่องมาจากสาเหตุของอุบัติเหตุยานยนต์ในการจราจรในเขตจังหวัดนนทบุรี

1. สรุปผลการวิจัย

1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (1) การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร (2) ความรู้ (3) ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ (4) พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี (5) ความสัมพันธ์ระหว่าง ลักษณะประชากร กับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร (6) ความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร กับ ความรู้ (7) ความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ กับ ทักษะคิด และ (8) ความสัมพันธ์ระหว่าง ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ กับ พฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

1.2 วิธีดำเนินการวิจัย

เป็นรูปแบบของการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยการวัดตัวแปรเพียงครั้งเดียว และใช้เครื่องมือเป็นแบบสอบถาม ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่ได้มาแล้ว นำมาวิเคราะห์เพื่อหาข้อสรุปผลการวิจัยที่ได้จากการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป จำนวน 400 คน ที่ได้มาจากการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการประสานงานติดต่อผู้ที่รับผิดชอบงานฝ่ายการประชาสัมพันธ์ในด้านการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์บนท้องถนนจากการจราจร

คือเจ้าพนักงานวิชาการของสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี กรมการขนส่งกรุงเทพมหานครเขต จตุจักร (ส่วนกลาง) สำนักงานสถิติแห่งชาติ กรมทางหลวง ฝ่ายการจราจรสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสำนักงานควบคุมโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรวบรวมข้อมูล ทางวิชาการการจราจร เพื่อขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและอำนวยความสะดวกในการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยนี้ รวมถึงสถานีบริการน้ำมันต่างๆ ในเขตจังหวัดนนทบุรี คือ สถานีบริการ น้ำมันในเขต อำเภอเมืองนนทบุรี อำเภอบางใหญ่ และ อำเภอบางบัวทอง ที่อำนวยความสะดวกและ อนุญาตให้ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามไปยังกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการ เก็บแบบสอบถามด้วยตนเองกับผู้ช่วยวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่ออธิบายตัวแปรหรือข้อมูลเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่างคือ ข้อมูลด้านประชากร การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ และทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

การวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติอนุมาน (Inferential Statistic) เป็นสถิติที่ใช้ใน การทดสอบสมมติฐาน คือการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยใช้ สถิติ t - test, ANOVA, Chi - Square และสหสัมพันธ์เพียร์สัน เพื่อทดสอบหาค่าความสัมพันธ์ และ ความแตกต่าง ระหว่างตัวแปรต้น และตัวแปรตาม

1.3 ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์เป็นดังนี้

1.3.1 การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า การเปิดรับสื่อประเภทต่างๆ ที่เกี่ยวกับ การป้องกันและ ลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ในภาพรวมอยู่ใน ระดับ ต่ำ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.66 เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ข้อที่มีการเปิดรับในระดับ สูง ได้แก่ สื่อ โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต และ หนังสือพิมพ์ โดยมีค่าเฉลี่ย 4.17, 4.16, 4.02 และ 3.66 ตามลำดับ และพบว่า สื่อนิตยสาร เป็นสื่อที่มีผู้ไม่เคยเปิดรับมากที่สุด

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารตามประเภทเนื้อหาเกี่ยวกับการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ พบว่า ในภาพรวมมีการเปิดรับอยู่ในระดับ ต่ำ เมื่อพิจารณาเป็น รายข้อ พบว่า เนื้อหาที่มีการเปิดรับข่าวสารในระดับ สูง ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมาย กฎหมายกำหนด การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด และ การพักผ่อนไม่เพียงพอในขณะที่ขับรถ มีค่าเฉลี่ย 4.20, 3.58 และ 3.41

1.3.2 ระดับความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์นั่ง ในเขตจังหวัดนนทบุรี ส่วนใหญ่ มีความรู้ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์อยู่ในระดับ ปานกลาง ร้อยละ 76.5 รองลงมาคือ มีความรู้อยู่ในระดับ น้อย ร้อยละ 12.0 และ มีความรู้ในระดับ มาก เพียงร้อยละ 11.5 มีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้โดยรวม เท่ากับ 6.90 จากคะแนนเต็ม 12 คะแนน

1.3.3 ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า กลุ่มตัวอย่างมี ทักษะคิด โดยรวมเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ในระดับ มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็น การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด และการพักผ่อนไม่เพียงพอในขณะที่ขับรถ เป็นเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมี ทักษะคิด เห็นด้วยมากที่สุด ว่าเป็น พฤติกรรม ที่ไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.3.4 พฤติกรรม การขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า มีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ ในระดับ ปานกลาง พฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับ มาก ได้แก่ การขับรถเร็วบางครั้งเกินกว่ากฎหมายกำหนด มีค่าเฉลี่ย 3.51 และพบว่า พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับ ปานกลาง ได้แก่ การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด การขับขี่ด้วยความกึกคะนอง และการขับตามหลังผู้อื่น ระยะกระชั้นชิด เป็นต้น ส่วนพฤติกรรม การขับรถฝ่าสายฝน และ การขับรถเข้าทางโค้ง พบว่า เป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับ น้อย

1.3.5 ความสัมพันธ์ระหว่าง ลักษณะทางประชากร กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร พบว่า ลักษณะทางประชากรด้าน อายุ การศึกษา และอาชีพ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี กับพฤติกรรมการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มีความสัมพันธ์กัน (ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01, 0.05 และ 0.01) โดยพบว่า ประชากรผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 30 - 39 ปี การศึกษาในระดับ ปวส. หรือ อนุปริญญา และอาชีพ ค้าขาย มีการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ มากที่สุด ส่วนการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ กับปัจจัยด้าน เพศ และรายได้ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

1.3.6 ความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ กับ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า มีความสัมพันธ์กัน ในทางตรงกันข้ามแบบ ต่ำมาก ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

1.3.7 ความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ กับทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

1.3.8 ความสัมพันธ์ระหว่าง ทัศนคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ กับพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

2. อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง การเปิดรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีข้อค้นพบและสามารถอภิปรายผลได้ดังต่อไปนี้

2.1 การเปิดรับสื่อ และ เนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ในเขตจังหวัดนนทบุรี

ในภาพรวม พบว่า การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี อยู่ในระดับต่ำ โดยสื่อที่มีการเปิดรับในระดับสูง มีเพียง โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต และหนังสือพิมพ์ ทั้งนี้ อาจเกิดจากการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุยานยนต์มักใช้การรณรงค์ผ่านสื่อดังกล่าวมากกว่าสื่อประเภทอื่นๆ เนื่องจากสามารถเข้าถึงประชาชนจำนวนมากได้พร้อมกัน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีการใช้รถยนต์บนท้องถนนจำนวนมาก นอกจากนั้นในการเลือกใช้สื่อเพื่อนำเสนอเนื้อหาข่าวสารของโครงการรณรงค์ ยังมีได้จำกัดเป็นกลุ่มเฉพาะ แต่เป็นการเผยแพร่ในลักษณะการใช้สื่อมวลชนที่เข้าถึงทุกกลุ่มประชากร ดังนั้นจากการเปรียบเทียบความแตกต่างในเรื่อง การเปิดรับสื่อ การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ตามลักษณะทางประชากร ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ พบว่า ไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัฐริศสา ทรัพย์คงเจริญ (2557) ที่พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน

ในด้านปัจจัย ลักษณะทางประชากร ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ได้แก่ อายุ การศึกษา และอาชีพ กับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ พบว่า มีความสัมพันธ์กัน เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ หมายความว่า ปัจจัย

ด้าน อายุ การศึกษา และอาชีพ นั้น เป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลกับ การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกัน และลดอุบัติเหตุยานยนต์ ดังที่ ปรมะ สตะเวทิน (2541: 105 - 109) กล่าวว่า อายุ เป็นปัจจัยที่ทำให้ คนมีความแตกต่างกันในเรื่องของความคิดและพฤติกรรม บุคคลที่มีอายุมากจะมีพฤติกรรม ตอบสนองต่อการติดต่อสื่อสารต่างจากบุคคลที่มีอายุน้อย และบุคคลที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรม ตอบสนองต่อการติดต่อสื่อสารเปลี่ยน ไปเมื่อตนเองมีอายุมากขึ้น จึงเห็นได้ว่าปัจจัยด้าน อายุของผู้รับสารมีอิทธิพลกับการสื่อสาร สาเหตุที่มีความแตกต่างกันเนื่องมาจากคนที่ต่างรุ่นต่าง วัยกันจะมีประสบการณ์ชีวิตแตกต่างกัน ลักษณะการใช้สื่อมวลชนก็ต่างกัน คนที่มีอายุมากมักใช้ สื่อเพื่อแสวงหาข่าวสารหนักๆ มากกว่าเพื่อความบันเทิง และปัจจัยด้าน การศึกษา เป็นลักษณะ สำคัญที่มีอิทธิพลต่อผู้รับสาร คนที่มีการศึกษาจะเป็นผู้รับสารที่ดีเนื่องจากมีความรู้กว้างขวางใน หลายๆ เรื่องและสามารถเข้าใจสารได้ดี ส่งผลให้คนที่มีการศึกษาสูงสามารถ เลือกใช้สื่อ มากกว่า และได้เปรียบกว่า คนที่มีการศึกษาน้อย และคนที่มีการศึกษาสูงมักใช้สื่อประเภทสื่อ สิ่งพิมพ์ ในขณะที่คนที่มีการศึกษาน้อยมักจะใช้สื่อประเภท วิทยุ โทรทัศน์ และภาพยนตร์ อีกทั้งปัจจัยด้าน อาชีพ ที่บ่งบอกถึง ศักยภาพ สถานะ และความสามารถ ของบุคคล ซึ่งมีอิทธิพล ต่อ พฤติกรรมในการเลือกรับสื่อ และการรับรู้เนื้อหาข่าวสาร ด้วยเช่นกัน

2.2 ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

จากผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัด นนทบุรีส่วนใหญ่ มีความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์อยู่ในระดับ ปานกลาง และพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความรู้ หรือ มีการตอบได้อย่าง ถูกต้องในเรื่องสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ ได้แก่ การขับเร็วด้วยอัตราความเร็วนอกเขต เทศบาลเกิน 90 กม.ต่อชั่วโมง มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ความรู้ในเรื่อง การขับแซงรถเข้าทางด้าน ซ้ายในขณะที่รถคันข้างหน้ากำลังหยุดหรือเลี้ยวขวา และ ขับรถในขณะที่ง่วงนอนบนสภาพถนนที่ เรียบ โลง กว้าง และการจราจรไม่คับคั่ง ข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีการตอบผิดมากที่สุด เป็นเรื่องของ การใช้สัญญาณไฟ คือการที่ผู้ขับขี่ต้องเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางคืนเพื่อให้เห็นสิ่งกีดขวางใน ระยะทาง 150 เมตร ขึ้นไป ทั้งนี้ อาจเกิดจากความไม่แน่ใจเกี่ยวกับระยะทางที่กำหนดไว้ 150 เมตร เป็นตัวเลขที่ผู้ขับขี่อาจจำไม่ได้ ทำให้มีการตอบผิด ถึงร้อยละ 49 นอกจากนี้ผลการวิจัยนี้ ยังแตกต่างจากงานวิจัยของ สุพรรณิ ทับทิมใส และ มุกดา ลิพรม (2556) ที่พบว่า นักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรธานี ส่วนใหญ่ มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับ สูง จำนวน 359 คน ร้อยละ 89.8 รองลงมา มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับ ปานกลาง จำนวน 41 คน ร้อยละ 12.3

ทั้งนี้ ความแตกต่างของผลที่ได้ อาจเนื่องมาจากความแตกต่างด้าน ลักษณะทางประชากร ของกลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยทั้งสอง มีความแตกต่างกัน ก็เป็นไปได้

2.3 ทักษะการป้องกันการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีทักษะการป้องกันการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ที่ถูกต้องโดยรวมในระดับ สูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเห็นได้ว่า ผู้ขับขี่ที่มี ทักษะการเห็นด้วยมากที่สุด ในประเด็นของสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดเป็นสิ่งไม่ควรทำ การตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด เท่ากับการแซงรถผิดกฎหมาย และ อุบัติเหตุมักเกิดขึ้นเมื่อพักผ่อนไม่เพียงพอแล้วขับรถ สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุพรรณิ ทับทิมใส และ มุกิตา ลีพรม (2556) ที่พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานีส่วนใหญ่มีทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์ระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานีส่วนใหญ่มีทัศนคติที่เห็นด้วยอย่างยิ่งกับข้อคำถามที่ว่า การขับขี่ที่ขาดการระมัดระวังย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างแม้จะมีความเห็นด้วยมาก เกี่ยวกับการป้องกันการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แต่ความรู้ และพฤติกรรม กลับอยู่ในระดับ ปานกลาง หมายความว่า ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ยังขาดความรู้ ความเข้าใจ ในการป้องกันการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ นอกจากนั้น การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การป้องกันการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง ยังอยู่ในระดับ ต่ำ อีกด้วย

2.4 พฤติกรรม การขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ขับขี่ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ โดยรวมในระดับ ปานกลาง พฤติกรรมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับ มาก ได้แก่ การขับรถเร็วบางครั้งเกินกว่ากฎหมายกำหนด และพบว่า พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับ ปานกลาง คือพฤติกรรม การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด การขับขี่ด้วยความลึกลับและ การขับตามหลังผู้อื่นระยะกระชั้นชิด ส่วนพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับ น้อย ได้แก่ การขับรถฝ่าสายฝน และการขับรถเข้าทางโค้ง สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุพรรณิ ทับทิมใส และ มุกิตา ลีพรม (2556) ที่พบว่า แม้ว่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับสูง แต่เมื่อพิจารณาพฤติกรรมการขับขี่รถกลับพบว่า มีพฤติกรรมการขับขี่และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในระดับ ปานกลาง หรือพอใช้ ถึงร้อยละ 50.5 ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า พฤติกรรม ในการใช้รถใช้ถนนของกลุ่มตัวอย่าง ยังมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ โดยรวมในระดับ ปานกลาง

2.5 จากผลการวิจัยที่พบความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์ นึ่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี

2.5.1 ผลการวิจัย พบว่า การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร การ ป้องกันและลดอุบัติเหตุ ยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นึ่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี มีความสัมพันธ์กับ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ในระดับความสัมพันธ์ ต่ำมาก และเป็นไปในทิศทาง ตรงกันข้าม กล่าวคือ การที่กลุ่มตัวอย่างมีการ เปิดรับเนื้อหา ข่าวสารมาก ไม่ได้เป็นตัวแปรบ่งชี้ว่า กลุ่มตัวอย่าง จะมี ความรู้ ที่ถูกต้อง เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แสดงให้เห็นได้ว่า กลุ่มตัวอย่าง มีการเลือกเปิดรับ และเลือกจดจำ เฉพาะเรื่องที่ตนเองสนใจ ตามแนวคิดกระบวนการ เลือกเปิดรับสารของ แคลปเปอร์ (Klapper, 2005: 51) ซึ่งกล่าวว่า บุคคลมีแนวโน้มที่จะจดจำเนื้อหา ข่าวสารเฉพาะส่วน ที่ความสนใจ ความต้องการ และความคิดเห็นของตน ผลงานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นได้ ว่า เนื้อหาข่าวสารที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับ ได้ผ่านกระบวนการเลือกจดจำและไม่พัฒนาไปสู่ระดับการ จดจำได้ เพียงแต่อยู่ในขั้นของการได้เคยมีประสบการณ์ เปิดรับความรู้ เกี่ยวกับเรื่องนั้นๆ แต่ไม่อาจ จดจำ และนำไปสู่ขั้นเกิดพฤติกรรมได้

2.5.2 ผลการวิจัย พบว่า ความรู้ ของผู้ขับขี่รถยนต์นึ่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัด นนทบุรี ไม่มีความสัมพันธ์กับ ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ เนื่องจาก ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์นึ่งส่วนบุคคล ในเขต จังหวัดนนทบุรี ไม่ได้เกิดขึ้นมาจาก ความรู้ ในการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ แต่มา จากแหล่งความรู้ด้านอื่น เช่น คำตักเตือน คำบอกกล่าว และ คำบอกเล่า ของ ครอบครัว ครู อาจารย์ หรือการค้นคว้าเนื้อหาสาระสำคัญ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ด้วยตนเอง สอดคล้อง กับงานวิจัยของ อัญชญา แจ่มแสงทอง (2554) จากการศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้าน ครอบครัว กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง พบว่า การเป็นต้นแบบ และ การกวาดขันดูแลพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ กล่าวคือเด็กที่มี ผู้ปกครองเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุมาก จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ดีกว่า ยังมีงานวิจัยของ พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ (2555) ที่ศึกษา “ปัจจัยที่มี ความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี สุรนารี” พบว่า ทักษะคิด เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ ของกลุ่มศึกษา และกลุ่มควบคุม มีค่าไม่ แตกต่างกัน โดยกลุ่มศึกษา มีทักษะคิดเชิงบวก และเชิงลบ ต่อความปลอดภัยในการขับขี่ ร้อยละ 97 และ 3 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มควบคุม มีทักษะคิดเชิงบวก และเชิงลบ ต่อความปลอดภัยในการขับขี่

ร้อยละ 95 และ 5 ตามลำดับ ทักษะคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ของนักศึกษาทั้ง 2 กลุ่ม คือ กลุ่มควบคุม และกลุ่มศึกษา พบว่า มีทักษะคิดเชิงบวก และเชิงลบ ต่อความปลอดภัยในการขับขี่ ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

2.5.3 ผลการวิจัย พบว่า พฤติกรรม ในการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี ไม่มีความสัมพันธ์กับ ทักษะคิด เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ Zimbardo และ Leippe (1970 อ้างถึงใน อรรถวรรณ ปิณฑิโรวาท, 2537: 45) ได้อธิบายเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้ ทักษะคิด ไม่นำไปสู่ พฤติกรรม ว่า อาจเกิดจากความไม่คงเส้นคงวาของบุคคลในบางครั้ง ซึ่งจากผลวิจัยเห็นได้ว่า พฤติกรรม ที่กลุ่มตัวอย่างมีการกระทำที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แม้จะมี ทักษะคิด ที่ไม่เห็นด้วยกับ พฤติกรรม การขับขี่ในลักษณะดังกล่าวก็ตาม อาจเป็นผลสืบเนื่องจากสภาพแวดล้อมในการขับขี่ในขณะนั้นๆ ของผู้ขับขี่ เช่น การเร่งรีบต้องไปให้ทันเวลากำหนด เวลาค้นหาหมาย ทำให้กลุ่มตัวอย่างจำเป็นต้องมี พฤติกรรม ที่ไม่สอดคล้องกับ ทักษะคิด ของตนที่มี อีกทั้งการตรวจจับความเร็วของการขับรถในประเทศไทย ยังมีได้มีความเคร่งครัดในการตรวจจับอย่างเข้มงวด ทำให้ พฤติกรรม ของผู้ขับขี่ มักเปลี่ยนแปลงไปตามความเข้มงวดของการตรวจจับ มากกว่าจะเกิดจาก จิตสำนึก ในการขับขี่ ที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่

3. ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะที่สามารถนำไปบูรณาการปฏิบัติการ นำเสนอ ในการรณรงค์ และการประชาสัมพันธ์ โดยองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในภาครัฐบาล ภาคเอกชน และภาคประชาชน รวมถึงแนวทางในการศึกษาค้นคว้าด้านวิชาการ การทำวิจัย และด้านยุทธศาสตร์ การนำไปประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติ ต่อยอด และขยายผลเพิ่มเติม เพื่อให้ได้องค์ความรู้และแนวทางปฏิบัติใหม่ในเชิงเจาะลึก ดังนี้

3.1 เนื้อหา การประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ ที่ควรเน้นเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

จากผลการศึกษา พบว่า แม้กลุ่มตัวอย่างจะมีทักษะคิดที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ในระดับสูง แต่ก็ยังพบว่ามีพฤติกรรมการขับขี่และการใช้รถใช้ถนนในหลายกรณี ซึ่งแสดงว่า แม้จะรู้ว่าเป็นการกระทำหรือพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมแต่ก็ยังคงปฏิบัติอยู่ ไม่ว่าจะเป็นการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด เป็นต้น ดังนั้น การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์จึงควรมุ่งเน้นไปที่การประชาสัมพันธ์อย่างสร้างสรรค์

การโน้มน้าวใจให้ยึดปฏิบัติตาม โดยความร่วมมือร่วมใจในการปลูกฝังจิตสำนึก ในเรื่อง 1) ความรู้เกี่ยวกับรถที่นำมาใช้ ได้แก่ การตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ และการไม่บรรทุกสิ่งของเกินอัตราของรถ 2) ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกัน ได้แก่ การไม่ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด การไม่ขับรถในขณะง่วงนอน การไม่ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ การให้สัญญาณไฟจราจร การไม่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร การขับขี่โดยทิ้งระยะห่างจากรถคันหน้า และการไม่ขับขี่ด้วยความกึกก้อง และ 3) ความรู้เกี่ยวกับการขับรถที่เสี่ยงอันตราย ได้แก่ การควบคุมความเร็วในการขับขี่เข้าทางโค้ง และการขับรถฝาดสายฝนด้วยความระมัดระวัง

3.2 สื่อที่ควรใช้เพื่อส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

นอกจากการใช้สื่อโทรทัศน์และวิทยุกระจายเสียงซึ่งเป็นสื่อมวลชนในรูปแบบที่มีการออกอากาศแบบเดิมแล้ว ควรมุ่งเน้นในการใช้ “สื่ออินเทอร์เน็ต” ซึ่งเป็นสื่อมวลชน และเป็น การสื่อสารสาธารณะ ในช่องทาง “สื่อสังคมออนไลน์” ที่มีอยู่แล้วให้มากขึ้น เช่น หน้ากระดานใน (Facebook Page) ของ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) มูลนิธิเมาไม่ขับ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือไปจากสื่อ โทรทัศน์ และวิทยุ เพราะพฤติกรรมการเปิดรับเนื้อหาข่าวสารที่เปลี่ยนไป ของคนรุ่นใหม่ซึ่งให้ความสนใจกับสื่ออินเทอร์เน็ตมากกว่าสื่อด้านอื่นๆ

3.3 ปัจจัยสำคัญที่สุดที่เห็นว่ารัฐบาลควรดำเนินการเพื่อจะช่วยป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุยานยนต์

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ ในด้านการเปิดรับสื่อ และเนื้อหาข่าวสาร ดังนั้น เพื่อให้การรณรงค์ประสบความสำเร็จ หน่วยงาน ควรมีการวางแผนการรณรงค์ โดยวางแผนการบูรณาการสื่อทุกประเภทเพื่อนำเสนอเนื้อหาที่สามารถให้ความรู้ สร้างทัศนคติที่ถูกต้อง และนำเสนอพฤติกรรมที่เหมาะสม ในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของผู้ขับขี่ ในเรื่อง ความรู้เกี่ยวกับรถที่นำมาใช้ ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกัน และความรู้เกี่ยวกับการขับรถที่เสี่ยงอันตราย ไปพร้อมกับการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัดควบคู่กัน

3.4 จากผลการวิจัย ผู้วิจัย มีข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่จะทำการวิจัยต่อไป ดังนี้

1. ควรวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อหารูปแบบ และเนื้อหา การนำเสนอที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพในการรณรงค์ เพื่อให้สามารถ ออกแบบแผนการรณรงค์ และ ออกแบบเนื้อหา ได้อย่างเหมาะสม

2. ศึกษากลุ่มตัวอย่างเฉพาะ ที่พบว่าเป็นปัญหา และสาเหตุสำคัญ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการใช้รถใช้ถนนมากที่สุด เช่น รถมอเตอร์ไซค์ (รถจักรยานยนต์) หรือกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการทำให้เกิดอุบัติเหตุ ที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก เช่น กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ ผู้ขับรถโดยสาร และผู้ขับรถบรรทุก เป็นต้น



บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2561). *เตรียมความพร้อมก่อนขอรับใบอนุญาตขับรถ*. สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.
- _____. (2560). *ถนนสายสวัสดิภาพ*. สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.
- _____. (2559). *ถนนแห่งความปลอดภัย*. สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.
- กระทรวงพลังงาน. (2560). *สถิติกรมธุรกิจพลังงาน*. สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2562, จาก <http://www.doeb.go.th/2016/stat.html>.
- กระทรวงสาธารณสุข. (2560). *อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน: แนวทางการตรวจราชการกระทรวงสาธารณสุข ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560*. สืบค้นเมื่อ 26 มิถุนายน 2562, จาก http://plan.ddc.moph.go.th/monitoring61/Documents/3_แนวทาง%20RTI.pdf.
- กาญจน์กรอง สุอังคะ, และคณะ. (2558). *การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์*. โครงการวิจัย, สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- จุมพล รอดคำดี. (2532). *สื่อมวลชนเพื่อการพัฒนา*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จุฬาวัดนทล มนตรี. (2537). *ระบบการวิจัยและพัฒนาประเทศไทย*. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนงานวิจัย (สกว.).
- ณัฐริศสา ทรัพย์คงเจริญ. (2557). *การเปิดรับข่าวสาร ที่สนใจ และมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, กรุงเทพฯ.
- ตำรวจภูธร จังหวัดนนทบุรี. (2560). *อุบัติเหตุจราจรทางบกและความเสียหาย พ.ศ. 2556 - 2560: รายงานสถิติจังหวัดนนทบุรี 2561*. สำนักงานสถิติจังหวัดนนทบุรี. จังหวัดนนทบุรี: สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม.
- ธนกร สุโกภาค. (2554). *การเปิดรับการรับรู้ข่าวสารและพฤติกรรมการตัดสินใจใช้บริการสินค้าทรวงของบริษัททรู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศาสตรมหาบัณฑิตไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, นนทบุรี.

- นัชรศัม ชูหิรัญญ์วัฒน์. (2555). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกรปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครราชสีมา*. โครงการงานของการศึกษาตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ประมะ สตะเวทิน. (2541). *การสื่อสารมวลชน: กระบวนการและทฤษฎี*. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : ภาพพิมพ์.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2526). *ทัศนคติ: การวัด การเปลี่ยนแปลง และพฤติกรรมอนามัย*. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์.
- พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา, และคณะ. (2555). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี*. โครงการวิจัย, สาขาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย สำนักวิชาแพทยศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก. (2560). *กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๑ พ.ศ. ๒๕๖๐ ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒*. ประกาศในราชกิจจานุเบกษา. เล่ม ๑๓๔ ตอนที่ ๕๕ ก ฉบับที่ ๒๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐) หน้า ๑ - ๒ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐.
- _____. (2522). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒*. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.
- พัคตร์ศุภางค์ ศรีสวัสดิ์. (2554). *ความสัมพันธ์ระหว่างความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) กับภาพลักษณ์ขององค์กรเครือซีเมนต์ไทย (SCG) ในมุมมองผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, ปทุมธานี.
- พิรัชย์ภณ แสงทอง. (2551). *ทัศนคติ และพฤติกรรม ของผู้ใช้บริการที่มีต่อธุรกิจระบบขนส่ง และกระจายสินค้าของ บริษัท ชูชูโย (ประเทศไทย) จำกัด*. (สารนิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพฯ.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2554). *อุบัติเหตุ*. สืบค้นเมื่อ 19 กันยายน 2562, จาก <http://www.royin.go.th/dictionary/>.
- _____. (2546). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๒*. กรุงเทพฯ : นานมีบุ๊คส์.
- _____. (2540). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๐*. กรุงเทพฯ : อักษรเจริญทัศน์.

- วาศนา สายเสมา. (2548). *พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม*. (ปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยศิลปากร, นครปฐม.
- วิภาพรรณ ถิม. (2551). *พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา. (ปัญหาพิเศษตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์)*. มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- สร้อยสม พัฒนะภูหา. (2550). *การประเมินผลสื่อเพื่อการประชาสัมพันธ์นิสิตไม่ขับ*. รายงานโครงการเฉพาะบุคคลวารสารศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการจัดการการสื่อสาร ภาครัฐและเอกชน คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สำนักข่าวไทยพีบีเอส. (2561, 20 ธันวาคม). *ไทย "แชมป์โลก" ดายอุบัติเหตุมอเตอร์ไซค์ – ภาพรวมขยับ อันดับ 9*. สืบค้นเมื่อ 26 มิถุนายน 2562, จาก <https://news.thaipbs.or.th/content/276427>.
- _____. (2560, 4 มกราคม). *เปิดบทลงโทษกฎหมายใหม่ “เมาแล้วขับ”*. สืบค้นเมื่อ 27 มิถุนายน 2562, จาก <https://news.thaipbs.or.th/content/259284>.
- สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี. (2561). *สถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถสะสม จำแนกตามประเภทใบอนุญาต พ.ศ.๒๕๖๑: ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561*. จังหวัดนนทบุรี: ฝ่ายวิชาการ สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี.
- สุพรรณิ ทับทิมใส, และ มุกิตา ลิขธรรม. (2556). *การศึกษาความรู้ ทักษะคิด และพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี*. รายงานการวิจัย, สาขาวิทยาศาสตร์สุขภาพ, มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี.
- สุภวัฒน์ สงวนนาม. (2557). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเลือกรับชมรายการข่าวของ สถานีโทรทัศน์ของผู้ชมในเขตกรุงเทพมหานคร*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเนชั่น, ลำปาง.
- สุรพงษ์ โสชนะเสถียร. (2533). *การโฆษณาหาเสียงกับพฤติกรรมเลือกตั้ง*. กรุงเทพฯ : ประสิทธิ์ ภัณฑ์แอนด์พริ้นติ้ง.
- _____. (2533). *การสื่อสารกับสังคม*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เสรี วงษ์มณฑา. (2542). *การวิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภค*. กรุงเทพฯ : ซีระฟิล์มและไซเท็กซ์.
- โสมสุดา ไกรสิงห์สม. (2560). *อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน: รายงานประจำปี (2560)*. กรุงเทพฯ : กลุ่มสถิติสารสนเทศ สำนักอำนาจความปลอดภัย กรมทางหลวง.

- อรรถพล กิตติชนาชัย. (2555). *พฤติกรรมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่สัมพันธ์ต่อสมรรถนะของนักเรียน โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร ฝ่ายมัธยม*. (สารนิพนธ์ปริญญาการศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์).
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพฯ.
- อรรณณ ปิรันธน์โอภาท. (2537). *การสื่อสารเพื่อการโน้มน้าวใจ*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อัญชณา แจ่มแสงทอง. (2554). *ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมือง จังหวัดจันทบุรี*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, นนทบุรี.
- อิศเรศ คำแหง. (2553). *การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครกับกิจกรรมการรณรงค์ในช่วงเทศกาลของมูลนิธิเมาไม่ขับ*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์).
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- Bloom, Benjamin S. (1976). *Mastery Learning: Theory and Practice*. New York: Holt Rinehart and Winston.
- Goldenson, Robert M. (1984). *Longman Dictionary of Psychology and Psychiatry*. New York: Longman.
- Klapper. (2005). *Transactional Model of Communication: Foundation of Communication Theory*. USA: Haper and Row, Publishers Inc.
- Rogers, Everett M and Sevenning, Lynne. (1969). *Modernization Among Peasants. The Impact of Communication*. New York: Holt Richart and Winston.
- Yamane, Taro. (1967). *Statistics: An Introductory Analysis (2nd ed.)*, New York: Harpet & Row.



ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

สภามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร



ภาคผนวก ก

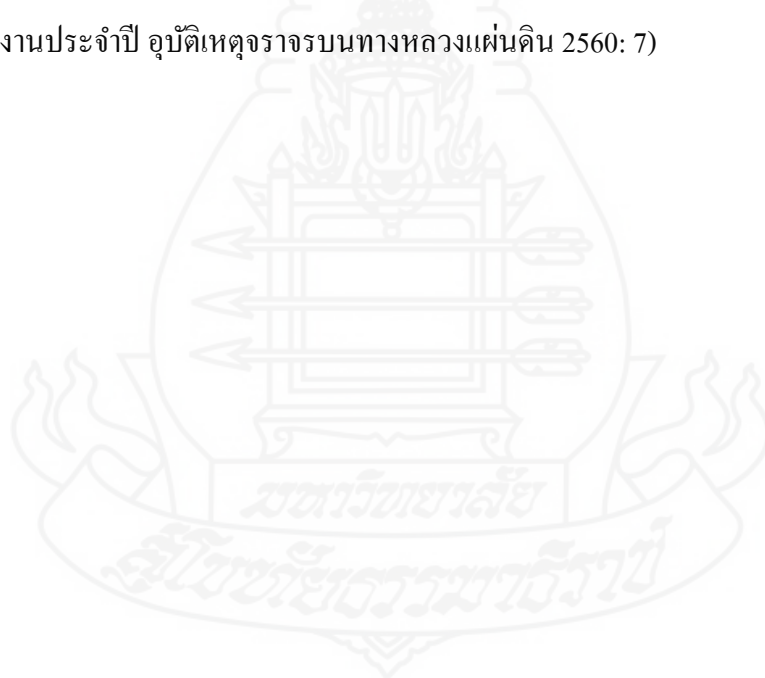
ตารางแสดงข้อมูลสถิติสาเหตุของอุบัติเหตุยานยนต์

ตารางแสดงข้อมูลสถิติสาเหตุของอุบัติเหตุยานยนต์

**ตารางที่ 1.1 ตารางแสดงแนวโน้มอัตราอุบัติเหตุ การตาย และการบาดเจ็บ ต่อจำนวนประชากร
ยานพาหนะจดทะเบียนในประเทศไทย ระหว่างปี 2553 - 2560**

| อุบัติเหตุ Accident | แหล่งข้อมูล Data Source | ปี | | | | | | | |
|------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 2553 (1) | 2554 (2) | 2555 (3) | 2556 (4) | 2557 (5) | 2558 (6) | 2559 (7) | 2560 (8) |
| จำนวน Number | ตำรวจ Police | 83,093 (100) | 68,583 (100) | 61,114 (100) | 61,246 (100) | 62,494 (100) | 69,371 (100) | 84,405 (100) | 85,915 (100) |
| คนตาย Death | ตำรวจ Police | 6,602 (100) | 9,205 (100) | 8,660 (100) | 7,338 (100) | 6,336 (100) | 6,268 (100) | 8,369 (100) | 8,733 (100) |
| คนบาดเจ็บ Injury | ตำรวจ Police | 17,367 (100) | 21,917 (100) | 22,257 (100) | 20,888 (100) | 20,689 (100) | 18,160 (100) | 7,488 (100) | 3,796 (100) |

ที่มา: (รายงานประจำปี อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน 2560: 7)



ตารางที่ 1.2 ตารางเรียงลำดับประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุจากมากไปหาน้อยข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง
ประจำปี 2560 (The accident occurred on highways that involved road users from high to low level in 2017.)

| ลำดับที่ Number | ประเภทผู้ใช้ทาง Road User | จำนวน Number | ร้อยละ Percentage |
|--------------------|---|-----------------|----------------------|
| 1 | รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ (Light truck (Pickup Truck)) | 7,074 | 29.41 |
| 2 | รถยนต์นั่ง (Passenger Car) | 6,787 | 28.22 |
| 3 | รถจักรยานยนต์ (Motorcycle) | 4,064 | 16.90 |
| 4 | รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ (รถพ่วง) (Trailer) | 1,854 | 7.71 |
| 5 | อื่นๆ (Other) | 918 | 3.82 |
| 6 | รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อไม่เกิน 10 ล้อ (Heavy truck (6 wheel Truck)) | 839 | 3.94 |
| 7 | รถบรรทุก 6 ล้อ (Medium truck (6 wheel Truck)) | 747 | 3.11 |
| 8 | รถปิคอัพโดยสาร (Passenger Pickup) | 715 | 2.97 |
| 9 | รถตู้ (Van) | 441 | 1.83 |
| 10 | รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy Bus) | 269 | 1.12 |
| 11 | คนเดินเท้า (Pedestrian) | 198 | 0.82 |
| 12 | รถจักรยาน (Bicycle) | 63 | 0.26 |
| 13 | รถสามล้อเครื่อง (Motorized tricycle) | 64 | 0.27 |
| 14 | รถอีแต๋น (Farm Vehicle) | 17 | 0.07 |
| 15 | รถสามล้อ (Tricycle) | 3 | 0.01 |
| Total | รวม | 24,053 | 100 |

ที่มา: (รายงานประจำปี อุบัติเหตุจากรถบนทางหลวงแผ่นดิน 2560: 11)

ตารางที่ 13 ตารางสรุปสาเหตุของอุบัติเหตุบนทางหลวงเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยจำแนกตามเหตุ 2560

(Traffic Accident type on Highways from high to low level by causes in 2017.)

| สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ Accident Causes | ลักษณะการชน (Collision Type) | | | | | รวม Total | % |
|---|------------------------------|---------------------|----------------------------------|-----------------------------------|------------|---------------|--------------|
| | ชนคน เดินเท้า | อุบัติเหตุ บนทาง | อุบัติเหตุ นอกทาง บนทางตรง | อุบัติเหตุ นอกทาง บนทางโค้ง | อื่นๆ | | |
| 1. ความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง Direct human causes | 177 | 6,114 | 5,491 | 2,080 | 124 | 13,986 | 87.76 |
| - ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด Violating speed limit | 123 | 4,519 | 5,238 | 1,998 | 85 | 11,963 | 75.07 |
| - มีการตัดหน้าระยะกระชั้นชิด Suddenly cutting in | 52 | 1,193 | 172 | 18 | 19 | 1,454 | 9.12 |
| - แชนจ์รถผิดกฎหมาย Illegal overtaking | - | 128 | 9 | 4 | 1 | 142 | 0.89 |
| - ขับรถไม่เปิดไฟ / ไม่ใช่แสงสว่างตามกำหนด Failure to headlights / Use proper headlight beam | - | 7 | 1 | - | - | 8 | 0.05 |
| - ไม่ให้สัญญาณชะลอ / เลี้ยว Failure to give signal when slowing down or marking a turn | - | 56 | 4 | - | 11 | 71 | 0.45 |
| - ไม่ให้สัญญาณเข้าจอดหรือออกจากที่จอดเลี้ยว Failure to give signal when parking or having parking area | - | 16 | 1 | - | 4 | 21 | 0.13 |
| - ไม่ให้สิทธิรถที่มาก่อนผ่านทาง เช่น ทางแยก Failure to yield the right of way | - | 18 | - | - | - | 18 | 0.11 |
| - รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟที่ กำหนด Failure to use proper warning device when vehicle disable on high ways | - | 15 | 1 | - | - | 16 | 0 |
| - ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก Disregarding stop sign at intersection | - | 6 | - | - | - | 6 | 0.04 |
| - ไม่ขับรถในช่องทางเดินซ้ายสุดในถนนที่มี 4 ช่องทาง Failure to keep left on 4 lane highways | - | 7 | 2 | 1 | 1 | 11 | 0.07 |
| - ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร Disregarding traffic light / traffic sign | 2 | 124 | 12 | - | 2 | 140 | 0.88 |
| - ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น Unskilled driver | - | 25 | 51 | 59 | 1 | 136 | 0.85 |

| สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ Accident Causes | ลักษณะการชน (Collision Type) | | | | | รวม Total | % |
|--|------------------------------|---------------------|----------------------------------|-----------------------------------|------------|---------------|-------------|
| | ชนคน เดินเท้า | อุบัติเหตุ บนทาง | อุบัติเหตุ นอกทาง บนทางตรง | อุบัติเหตุ นอกทาง บนทางโค้ง | อื่นๆ | | |
| 2. ความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยอ้อม Indirect human causes | 12 | 266 | 837 | 184 | 3 | 1,302 | 8.17 |
| - เมาสุรา Drunkenness | 11 | 98 | 119 | 47 | 1 | 276 | 1.73 |
| - หลับใน Drowsiness | 1 | 168 | 718 | 137 | 2 | 1,026 | 6.44 |
| 3. ความบกพร่องเนื่องจากรถ | 1 | 123 | 288 | 101 | 11 | 524 | 3.29 |
| - บรรทุกเกินอัตรา Vehicle overloading | - | 7 | 10 | 5 | - | 22 | 0.14 |
| - อุปกรณ์บกพร่อง Vehicle defects | 1 | 116 | 278 | 96 | 11 | 502 | 3.15 |
| - อื่นๆ Other | - | 48 | 50 | 12 | 14 | 124 | 0.78 |
| รวม (Total) | 190 | 6,551 | 6,666 | 2,377 | 152 | 15,936 | 100 |

ที่มา: (รายงานประจำปี อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน 2560: 71)



ตารางที่ 1.4 สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก และความเสียหาย พ.ศ. 2556 - 2560

(Road Traffic Accident Casualty and Property Damage: 2013 - 2017)

| อุบัติเหตุการจราจรทางบก | 2556 (2013) | 2557 (2014) | 2558 (2015) | 2559 (2016) | 2560 (2017) |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------|
| จำนวนอุบัติเหตุ (แห่ง) | 1,649 | 2,246 | 2,246 | 1,026 | 2,472 |
| จำนวนคนตายและคนบาดเจ็บ | 1,103 | 1,320 | 696 | 1,590 | 2,350 |
| - ตาย | 69 | 92 | 583 | 149 | 154 |
| - บาดเจ็บ | 1,034 | 1,228 | 113 | 1,441 | 2,196 |
| ทรัพย์สินเสียหาย (บาท) | 46,369,394 | 50,893,897 | 36,404,185 | 21,572,000 | - |
| สาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ | - | - | - | - | - |
| - ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด | 1,957 | 431 | 350 | 369 | 433 |
| - ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด | 282 | 568 | 224 | 424 | 381 |
| - ฝ่าฝืนป้ายหยุด | 48 | 88 | 16 | 23 | 18 |
| - ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร | 64 | 64 | 44 | 39 | 20 |
| - ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว | 183 | 257 | 144 | 203 | 151 |
| - บรรทุกเกินพิกัด | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| - ขับรถไม่ชำนาญ | 58 | 66 | 80 | 58 | 57 |
| - อุปกรณ์ชำรุด | 3 | 3 | 14 | 18 | 14 |
| - เมาสุรา | 27 | 8 | 56 | 47 | 12 |
| - หลับใน | 2 | 3 | 34 | 20 | 15 |
| - อื่นๆ | 45 | 44 | 511 | 885 | 1,094 |

ที่มา: (ตำรวจภูธร จังหวัดนนทบุรี รายงานสถิติจังหวัดนนทบุรี สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2561: 144)

Source: Nonthaburi Provincial Police Statistical Report National Statistical Office, 2018: 144



ภาคผนวก ข

แนวคิดเรื่องกฎหมายจราจรในการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

กฎหมายจราจร ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

แนวคิดเรื่องกฎจราจรและการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

สิ่งที่สำคัญที่สุดในการการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่ยานยนต์คือความปลอดภัย ผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีความรู้และความไม่ประมาทในเรื่องการใช้รถใช้ถนนด้วย ประกอบด้วยความรู้ 3 หลักใหญ่ๆ (คู่มือถนนสายสวัสดิภาพ กรมการขนส่งทางบก: 2560, 38 - 65) ได้แก่

1. ความรู้เกี่ยวกับรถที่นำมาใช้
2. ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุอุบัติเหตุและการป้องกัน
3. ความรู้เกี่ยวกับการขับรถที่เสี่ยงอันตราย

1. ความรู้เกี่ยวกับรถที่นำมาใช้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดเกี่ยวกับรถที่จะนำมาใช้ ดังนี้

1.1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

1.1.1 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

1.1.2 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ในทางเดินรถ

1.1.3 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ

1.1.4 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึง หรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

1.1.5 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีล้อหรือส่วนสัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยางมาใช้ในทางเดินรถ เว้นแต่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร

1.1.6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุนควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษามาใช้ในทางเดินรถ

1.2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

เมื่อขับรถเข้าสู่ทางร่วมทางแยก ท่านต้องให้สัญญาณไฟทุกครั้งที่ต้องการเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา

1.2.1 เมื่อผู้ขับรถคันอื่นให้สัญญาณไฟขอใช้ช่องจราจรกับท่าน ท่านควรให้สัญญาณตอบรับโดยชะลอความเร็ว และเว้นระยะให้รถคันนั้นสามารถเปลี่ยนช่องจราจรเข้ามาได้

1.2.2 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็น คน รถ หรือ สิ่งกีดขวาง ในทางได้โดยชัดเจน ภายใต้อายุไม่เกิน 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกระทรวง

1.2.3 รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณโดยเฉพาะ ดังต่อไปนี้

(1) เสียงแตร สำหรับรถยนต์ หรือ รถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

(2) เสียงระฆัง สำหรับรถม้า แลให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร

(3) เสียงกระดิ่ง สำหรับรถจักรยานและให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ส่วนรถอื่นนอกจากที่กล่าวข้างต้น ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(4) การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็น หรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

1.3 การบรรทุก

ผู้ขับขี่รถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล สังกัด ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (เตรียมความพร้อมก่อนขอรับใบอนุญาตขับรถ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กรกฎาคม 2561 หน้า 25)

2. ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุอุบัติเหตุและการป้องกัน

สาเหตุของอุบัติเหตุ อุบัติเหตุเกิดจากสาเหตุ 4 ประการ ได้แก่ คน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม แต่ส่วนใหญ่แล้วมากกว่าร้อยละ 80 เกิดจากความบกพร่องของคน สาเหตุที่สำคัญคือ การขับรถเร็ว ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด หลับใน และ เมาสุรา / ยาบ้า (ถนนสายสวัสดิภาพ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก หน้า 38 - 47)

2.1 การขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด การใช้ความเร็วตามกฎหมายจราจร

(ถนนแห่งความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก หน้า 10)

ตารางที่ 4 พระราชบัญญัติการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวง พ.ศ. 2535

| พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงชนบท | ความเร็วในการเดินรถไม่ เกินชั่วโมงละ |
|---|---|
| ๑. รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ | ๕๐ กม. |
| ๒. รถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง หรือรถยนต์สามล้อ | ๖๐ กม. |
| ๓. รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม ไม่ว่าจะลากจูงรถพ่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร | ๘๐ กม. |

รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมือง เขตเทศบาล ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกเขตไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถกระบะน้ำหนักกรรวมบรรทุกไม่เกิน 1,200 กิโลกรัม ในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมือง เขตเทศบาล ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกเขตไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากมีป้ายกำหนดความเร็วอยู่ข้างทางให้ปฏิบัติตามป้ายกำหนด

2.2 ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด / แข่งรถผิดกฎหมาย

การตัดหน้าระยะกระชั้นชิดเป็นการแข่งรถที่ผิดกฎหมาย การแข่งรถอย่างปลอดภัยคือผู้ขับรถควรให้สัญญาณก่อนแซง เร่งความเร็วแซงขึ้นไป เว้นระยะห่างก่อนให้สัญญาณไฟบอกกลับเข้าช่องจราจรเดิม

2.3 ขับขี่ในระยะกระชั้นชิด

การขับรถจี้ท้ายรถคันหน้าเป็นพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถชนท้ายรถคันหน้าได้ในกรณีที่รถคันหน้านั้นเหยียบเบรกกะทันหันเพราะรถข้างหน้าอีกคันก็เบรกกะทันหันด้วยเช่นกัน

สิ่งที่ควรรู้เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่

ความเร็ว และ ระยะเบรก

2.3.1 ที่ความเร็ว 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะเบรกที่จะใช้อย่างน้อยที่สุด คือ 7 เมตร

2.3.2 ที่ความเร็ว 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะเบรกที่จะใช้อย่างน้อยที่สุด คือ 18 เมตร

2.3.3 ที่ความเร็ว 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะเบรกที่จะใช้อย่างน้อยที่สุด คือ 34 เมตร

2.3.4 ที่ความเร็ว 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะเบรกที่จะใช้อย่างน้อยที่สุด คือ 54 เมตร

2.3.5 ที่ความเร็ว 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะเบรกที่จะใช้อย่างน้อยที่สุด คือ 80 เมตร

2.4 กลับใน

ร้อยละ 28 ของผู้ขับรถอาชีพยอมรับว่าเคยง่วงถึงขั้นหลับใน โดยร้อยละ 55 จะง่วงหลังขับรถนานกว่า 4 ชั่วโมงขึ้นไป และมีถึงร้อยละ 69 เคยเกิดอุบัติเหตุเกิดจากความง่วง เนื่องจาก การอดนอน นอนไม่พอ สูงมากถึงร้อยละ 90 แพทย์ได้ให้คำแนะนำวิธีป้องกันการหลับในที่ต้องระวังไว้ ดังนี้ (ถนนแห่งความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก หน้า 10) คือ

วิธีป้องกันไม่ให้เกิดการหลับในที่ดียที่สุด คือ

2.4.1 ผู้ที่ขับรถทุกคนต้องนอนให้เพียงพอ อย่างน้อย 7 - 8 ชั่วโมง

2.4.2 เข้านอนเป็นเวลา ตื่นเป็นเวลา

2.4.3 เมื่ออดนอน วันถัดไปต้องนอนชดเชย เพื่อป้องกันการอดนอนสะสม ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่สุดของความง่วงหรือหลับใน

2.4.4 ในกรณีที่มีปัญหาในการนอน เช่น อ้วนมาก นอนกรน หรือ ง่วงนอนบ่อย ควรปรึกษาแพทย์เพื่อหาทางแก้ไข

2.4.5 ขณะขับรถควรหยุดพักทุก 2 ชั่วโมง หรือทุกๆ 150 กิโลเมตร

2.4.6 หลีกเลี่ยงยาที่ทำให้เกิดความง่วง งดแอลกอฮอล์คืนก่อนขับรถและขณะขับรถ

2.4.7 ถ้าหากเกิดอาการง่วงนอนทั้งก่อนหรือขณะขับรถ อย่าฝืนขับรถโดยเด็ดขาด นอนให้เต็มตา หรือจอดรถจับหลับสัก 15 - 30 นาที ก่อนที่จะขับรถออกไป

2.5 เมล็ดสุรา

หลังจากที่ประเทศไทยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์สูงเป็นอันดับที่ 2 ของโลกในปี 2560 ทำให้รัฐบาลพยายามที่จะแก้ไขปัญหาเพื่อสวัสดิภาพของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะสาเหตุจากการเมาแล้วขับ จนกระทั่งในวันที่ 4 มกราคม 2560 คณะรัฐมนตรีจึงได้อนุมัติร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับใหม่และมีการเพิ่มโทษเรื่องเมาแล้วขับ (ที่มา: สำนักข่าวไทยพีบีเอส. 4 มกราคม 2560. เปิดบทลงโทษกฎหมายใหม่ “เมาแล้วขับ”. สืบค้นเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2562, จากเว็บไซต์ <https://news.thaipbs.or.th/content/259284>)

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๑) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณี ดังต่อไปนี้ มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน ๒๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

- (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
- (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้คือ โดยที่การขับรถในขณะที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นเป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีผลทำให้ประสิทธิภาพในการควบคุมยานพาหนะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยหรือมีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เพียงพอ แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็มีความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดลงได้ สมควรกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ดังกล่าว เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

โดยร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับใหม่มีการกำหนดฐานความผิดที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมื่อดลอดจนปรับโทษขึ้นหรือโทษเดิมในแต่ละฐานสรุปได้ ดังนี้

2.5.1 ความผิดฐานขับขี่ขณะมีเมเมา

2.5.2 ความผิดฐานขับขี่ขณะมีเมเมาจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

2.5.3 ความผิดฐานข่มขู่ขณะมีนเมาจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส

2.5.4 ความผิดฐานข่มขู่ขณะมีนเมาจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

2.5.1 ความผิดฐานข่มขู่ขณะมีนเมา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น”

มีโทษ จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 10,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่และยึดรถที่ใช้ไม่เกินเจ็ดวัน (ปรับโทษขึ้น)

2.5.2 ความผิดฐานข่มขู่ขณะมีนเมาจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ การบาดเจ็บแบ่งออกเป็นสองแบบ คือ

1) บาดเจ็บทางกาย

2) บาดเจ็บทางจิตใจ การบาดเจ็บทางจิตใจ เช่น การบาดเจ็บทางสมอง การทำงานของสมอง หรือระบบประสาท ทำให้มีผลกระทบทางจิตใจทำให้ สลบ ความจำเสื่อม มีสติพินเพื่อน เป็นลมชัก เป็นต้น

มีโทษ จำคุกตั้งแต่ 1-5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000 - 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (คงโทษเดิม)

2.5.3 ความผิดฐานข่มขู่ขณะมีนเมาจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส

การข่มขู่ขณะมีนเมาจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส เช่น การเมาแล้วขับ จากนั้นไปชนคนจนเป็นอันตรายสาหัส ประมวลกฎหมายอาญากำหนดให้ “อันตรายสาหัส” มีทั้งหมดด้วยกัน 8 ประการ คือ

1) ลื่นขาด หูหนวก ตาบอด หรือ เสียขานประสาท (ประสาทรับกลิ่น) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือเสียความสามารถสืบพันธุ์ (ยังมีอวัยวะอยู่ แต่ใช้การไม่ได้)

2) เสียขา แขน เท้า มือ และนิ้ว รวมถึงการเสียอวัยวะอื่น

3) หน้าเสียโฉม

4) แท้งลูก (ทารกตายในท้อง)

5) จิตพิการอย่างติดตัว หรือมีอาการทางจิตที่รักษาไม่หาย

6) ทุพพลภาพ หรือป่วยเจ็บเรื้อรัง (อาจจะต้องเป็นอย่างนั้นไปตลอดชีวิต)

7) ทุพพลภาพ หรือทนทุกข์ทรมานเกิน 20 วัน (ทำกิจกรรมทั่วไปตามปกติไม่ได้เกิน 20 วัน)

มีโทษ จำคุกตั้งแต่ 2 - 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000 - 120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (โทษมาแล้วซ้ำชนิดนี้จะหนักกว่าชนคนบาดเจ็บธรรมดา ตามข้อ 2.) (คงโทษเดิม)

2.5.4 ความผิดฐานซ้ำซึ่งขณะมีเมฆาจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

กรณีนี้คือ เมฆาแล้วซ้ำ จากนั้นก็ไปชนคนตาย กรณีคนถูกชนบาดเจ็บแล้วไปตายที่โรงพยาบาลก็เข้าฐานนี้เหมือนกัน สำหรับอัตราโทษเมฆาแล้วซ้ำจนชนคนตายแต่เดิมไม่มีการปรับเปลี่ยน

มีโทษ จำคุกตั้งแต่ 3 - 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 - 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (คงโทษเดิม)

3. ความรู้เกี่ยวกับการขับรถที่เสี่ยงต่ออันตราย

การขับรถที่เสี่ยงอันตรายจะมีสถานะภาพความเสี่ยงต่อสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่สูงกว่าในสถานการณ์อื่นๆ (ถนนสายสวัสดิภาพ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก หน้า 38 - 45) ดังนี้

3.1 การขึ้นทางลาดชันหรือเนินเขา

การขึ้นที่สูงต้องใช้เกียร์ที่เหมาะสม โดยรักษาให้รอบเครื่องยนต์อยู่ที่ประมาณ 2,000-3,000 รอบต่อนาที ซึ่งรอบช่วงนี้จะทำให้กำลังจุดลากดีที่สุด การใช้รอบเครื่องยนต์สูงๆ กำลังการไต่ทางชันจะไม่ดี สิ้นเปลืองน้ำมัน และเครื่องยนต์สึกหรอโดยไม่จำเป็น

3.2 การลงทางลาดชันหรือเนินเขา

ห้ามดับเครื่องยนต์ ปลดเกียร์ว่าง หรือเหยียบคลัตช์ค้างไว้ในระหว่างการลงเขาอย่างเด็ดขาด เพราะจะทำให้รถเสียการทรงตัวจนกระทั่งควบคุมรถไม่ได้ ต้องใช้เกียร์ต่ำกว่าปกติเพื่อหน่วงความเร็วของรถไว้ และใช้เบรกลดความเร็วเป็นระยะๆ การใช้เบรกลดความเร็วอย่างต่อเนื่องเป็นเวลานานอาจจะทำให้ผ้าเบรกไหม้ได้

3.3 การขับรถบนทางโค้ง

เพื่อรักษาการทรงตัวของรถ ให้ลดความเร็วก่อนที่จะเข้าโค้ง และเริ่มเร่งความเร็วตั้งแต่กึ่งกลางโค้งเป็นต้นไป จนกระทั่งออกพ้นจากทางโค้ง ขณะอยู่ในโค้งไม่ควรใช้เบรกอย่างรุนแรง เพราะจะเกิดการฝืนโค้ง ห้ามปลดเกียร์ว่างหรือเหยียบคลัตช์ระหว่างการเข้าโค้ง เพราะรถจะเกิดแรงเหวี่ยง ทำให้หลุดออกจากโค้ง

3.4 การขับรถฝ้ายฝน

3.4.1 ใช้ความเร็วต่ำกว่าปกติ เลือกความเร็วของที่ปิดน้ำฝนให้เหมาะสมกับปริมาณน้ำฝน และในระดับที่เรามองเห็นทางข้างหน้าได้ชัดเจนที่สุด

3.4.2 เมื่อกระจกหน้าสกปรก ฉีดน้ำล้างกระจกให้สะอาดอยู่เสมอ หากมีคราบน้ำมันติดบนกระจก จะทำให้การมองเห็นพร่ามัว น้ำฉีดล้างกระจกที่ผสมน้ำยาทำความสะอาดจะช่วยให้ทัศนวิสัยดีขึ้น

1) การหาที่แวะจอดเพื่อเช็ดกระจกทำความสะอาดกระจก น่าจะเป็นทางเลือกที่ดีกว่าการทนขับไปอย่างนั้น

2) กระจกคาน้ำส้วมจะทำให้การทำความสะอาดคราบน้ำมันบนกระจกได้ดีกว่าผ้า

3) เมื่อมีฝ้ายเกาะบนกระจก ควรเปิดสวิตช์ไฟละลายฝ้าย ถ้าไม่มีระบบ การปรับอุณหภูมิของเครื่องปรับอากาศให้มีอุณหภูมิใกล้เคียงกับภายนอก หรือเปิดอากาศภายนอกเข้ามาภายในรถ จะช่วยลดการเกิดฝ้ายให้น้อยลงได้

4) ให้เปิดไฟส่องทางกรณีฝนตกหนัก ห้ามใช้ไฟกระพริบฉุกเฉิน

3.5 การขับรถฝ้ายหมอก

3.5.1 หมอกทำให้ทัศนวิสัยเลวลง ควรเปิดไฟหน้าทันที เพื่อส่งสัญญาณให้รถคันอื่นทราบ และควรหมั่นตรวจสอบไฟหน้าและไฟท้าย (ไฟสูง-ต่ำ) ให้อยู่ในสภาพดี พร้อมทั้งจะใช้งานได้ในทุกขณะ ไฟตัดหมอก หรือ Fog Lamp จะช่วยในการส่องสว่างมากขึ้น เมื่อมีหมอกลองจัดควรเปิดไฟตัดหมอกเพื่อให้รถที่วิ่งสวนมาหรือวิ่งตามหลังเห็นได้ชัดในระยะไกลมากขึ้น และควรปิดไฟตัดหมอกทันทีที่รถสวนมาในระยะที่มองเห็นไฟหน้าของรถที่สวนมาได้ชัดเจน เพราะจะทำให้คนขับรถที่สวนมาแสบตาหรือตาพร่ามัวชั่วขณะซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เมื่อต้องขับรถฝ้ายหมอกเป็นระยะทางไกลๆ จำเป็นต้องทำความสะอาดกระจก และคอมไฟด้วย

3.5.2 ควรลดความเร็วกว่าปกติ ความเร็วที่เหมาะสม คือ ต้องสามารถหยุดรถได้ทันในระยะที่มองเห็น คือ ให้อยู่ในระยะที่สามารถมองเห็น ไฟท้ายของรถคันหน้า รักษาระยะห่างให้ปลอดภัย และพอเหมาะ และควรเปิดไฟแฉับหน้า หรือบีบแตรให้มากกว่าปกติ

3.5.3 การขับรถในหมอกนานๆ จะทำให้รู้สึกอ่อนเพลียมากกว่าปกติ เพราะต้องเพิ่มความระมัดระวังในการขับรถมากขึ้นจนทำให้เกร็งเครียด ซิพจรและหัวใจเต้นแรง หากเกิดความอ่อนล้าในขณะที่ขับขี่ ระหว่างทางมักจะมีจุดพักรถหรือจุดชมวิว ควรแวะจอดพักเพื่อพักรถ เปิดฝากระโปรงให้เครื่องยนต์เย็นตัวลง และเติมน้ำในหม้อน้ำหล่อเย็น ผ่อนคลายยึดเส้นยึดสายเรียกความสดชื่นด้วยการดื่มน้ำหรือกาแฟ และนั่งพักผ่อนอย่างน้อยที่สุด ไม่ควรต่ำกว่า 20 นาที จากนั้นค่อยเดินทางต่อด้วยความเร็วที่เหมาะสม รวมถึงต้องตั้งสติให้ดีต่อไปด้วย

3.6 เมื่อขับรถลุยน้ำ

ในกรณีที่อยู่ตัวก่อนว่าจะต้องขับรถลุยน้ำท่วม จะต้องรู้ล่วงหน้า และรู้ด้วยว่าน้ำนั้นลึกพอจะลุยผ่านไปได้ ป้อนกันน้ำเข้าห้องเครื่องยนต์จากหน้ากระบังรถโดยการนำผ้ามาผูกติดกับกระจังหน้ารถ ที่สำคัญควรหาท่อหรือสายยางใดๆ มาครอบกับปลายท่อไอเสียให้ยกขึ้นเหนือน้ำเพื่อให้ระบายไอเสีย แล้วจึงสามารถวิ่งลุยน้ำท่วมนั้นไปได้

3.7 ลึกคะนอง/ขาดความชำนาญ

เนื่องจากการขาดความรู้ความชำนาญเป็นผลเนื่องมาจากการที่ไม่ได้มีการฝึกอบรม การได้รับความรู้ หรือเปิดรับความรู้ และไม่มีใบอนุญาตขับรถ

ความรู้ในคู่มือเตรียมความพร้อมก่อนขอใบอนุญาตขับรถดังกล่าวมาจึงจัดเป็นความรู้ที่ผู้ขับขี่ยานยนต์ จะต้องรับรู้ และมีการปฏิบัติ งานวิจัยครั้งนี้จึงวัดกลุ่ม ความรู้ ที่ต้องการศึกษาจากผู้ขับขี่รถยนต์นั่ง ในเขตจังหวัดนนทบุรี ว่ามีความรู้ที่ถูกต้องในประเด็นสำคัญหลัก 3 ประเด็น ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับรถที่นำมาใช้ ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุอุบัติเหตุและการป้องกัน และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถยนต์ที่เสี่ยงอันตรายมาก น้อยเพียงไร

ภาคผนวก ค

รายนามผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย



รายนามผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

1. ชื่อ ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุกานดา วรรณัฐพงศ์
 สถานที่ทำงาน สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
 วุฒิการศึกษา ศศ.บ. (สื่อสารมวลชน) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 นศ.ม. (การหนังสือพิมพ์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 ตำแหน่ง อาจารย์ประจำ สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

2. ชื่อ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. เสาวณี ชินนาลอง
 สถานที่ทำงาน สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
 วุฒิการศึกษา ว.บ. (วิทยุโทรทัศน์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2538
 นศ.ม. (สื่อสารมวลชน) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2543
 Ph.D. Science Communication University of Leeds, UK 2558
 ตำแหน่ง อาจารย์ประจำ สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

3. ชื่อ รองศาสตราจารย์อภิษฎา อยู่ในธรรม
 สถานที่ทำงาน สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
 วุฒิการศึกษา ศศ.บ. (ภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2526
 ว.ม. (สื่อสารมวลชน) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2535
 ตำแหน่ง อาจารย์ประจำ สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช



ภาคผนวก ง
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

แบบสอบถาม

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
2. การเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการสื่อสารในทุกๆ ด้านที่เกี่ยวข้องกับการเปิดรับ สื่อ / เนื้อหาข่าวสาร ความรู้ ทักษะคติ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในเขตจังหวัดนนทบุรี
3. โปรดตอบคำถามให้ครบทุกข้อ โดยทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง () ตามระดับความคิดเห็นให้ตรงมากที่สุด ข้อมูลต่างๆ เหล่านี้ถือเป็นความลับ ไม่มีผลเกี่ยวกับตัวท่านแต่ผลการวิจัยในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณชนอย่างยิ่ง

แบบสอบถามในการวิจัยครั้งนี้แบ่งเป็น 5 ตอนดังนี้

- ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับ ข้อมูล ลักษณะทางประชากร ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล
- ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับ ข้อมูล การเปิดรับสื่อ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล
- ตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับ ข้อมูล การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล
- ตอนที่ 4 คำถามเกี่ยวกับ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์
- ตอนที่ 5 คำถามเกี่ยวกับ ทักษะคติ เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์
- ตอนที่ 6 คำถามเกี่ยวกับ พฤติกรรม การขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล
- ตอนที่ 7 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

คำแนะนำ: โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง () หรือเติมข้อความตามความเป็นจริง
ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทางประชากรผู้ขับขี่

1. เพศ () 1. ชาย () 2. หญิง

2. อายุ () 1) 18 - 29 ปี () 2) 30 - 39 ปี () 3) 40 - 49 ปี
() 4) 50 - 59 ปี () 5) 60 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

() 1. ประถมศึกษา () 2. มัธยมศึกษาตอนต้น () 3. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. () 4. ปวส.

() 5. ปริญญาตรี () 6. สูงกว่าปริญญาตรี

4. อาชีพของท่าน

- | | | |
|---------------------------------------|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. ข้าราชการ | <input type="checkbox"/> 4. พนักงานรัฐวิสาหกิจ | <input type="checkbox"/> 7. นักศึกษา |
| <input type="checkbox"/> 2. ค้าขาย | <input type="checkbox"/> 5. รับจ้าง/ลูกจ้าง | <input type="checkbox"/> 8. ธุรกิจส่วนตัว |
| <input type="checkbox"/> 3. เกษตรกรรม | <input type="checkbox"/> 6. พนักงานบริษัท | <input type="checkbox"/> 9. เกษียณ /ว่างงาน |

5. รายได้ของท่านต่อเดือน

() 1) ต่ำกว่า 9,000 บาท () 2) 9,001 - 15,000 บาท () 3) 15,001 - 20,000 บาท

() 4) 20,001 - 25,000 บาท () 5) 25,001 - 30,000 บาท () 6) มากกว่า 30,000 บาท

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับสื่อ

คำถาม ท่าน เปิดรับสื่อ ประเภทต่างๆ ที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ ต่อไปนี้
มาก / น้อย เพียงใด หรือไม่

| | | | | |
|------------------|------------|-----|---------|-----------------------|
| ถ้าท่านเลือกช่อง | มากที่สุด | (5) | หมายถึง | ท่านเปิดรับมากที่สุด |
| | มาก | (4) | หมายถึง | ท่านเปิดรับมาก |
| | ปานกลาง | (3) | หมายถึง | ท่านเปิดรับปานกลาง |
| | น้อย | (2) | หมายถึง | ท่านเปิดรับน้อย |
| | น้อยที่สุด | (1) | หมายถึง | ท่านเปิดรับน้อยที่สุด |
| | ไม่เคย | (0) | หมายถึง | ท่านไม่เคยเปิดรับเลย |

| ท่านเคย อ่าน / ฟัง / หรือเห็น ข้อมูลของสื่อ ที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์ จากสื่อเหล่านี้ มากน้อยเพียงไร หรือไม่ | ระดับมากน้อย | | | | | |
|---|------------------|------------|--------------------|-------------|-----------------------|---------------|
| | มากที่สุด (5) | มาก (4) | ปาน กลาง (3) | น้อย (2) | น้อย ที่สุด (1) | ไม่เคย (0) |
| 1. โทรทัศน์ | | | | | | |
| 2. วิทยุกระจายเสียง | | | | | | |
| 3. อินเทอร์เน็ต | | | | | | |
| 4. หนังสือพิมพ์ | | | | | | |
| 5. นิตยสาร | | | | | | |
| 6. กิจกรรมเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุที่ หน่วยงานต่างๆ ดำเนินการ | | | | | | |
| 7. แผ่นพับ / ใบปลิว | | | | | | |
| 8. แผ่นป้ายนอกสถานที่ | | | | | | |
| 9. คู่มือการขับขี่ปลอดภัย | | | | | | |

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร

คำถาม ประเด็น การเปิดรับเนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ มาก / น้อย เพียงใด หรือไม่

| ท่านเคย อ่าน ฟัง หรือเห็น เนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ ดังต่อไปนี้ หรือไม่ มากน้อยเพียงไร | ระดับมากน้อย | | | | | |
|--|------------------|------------|--------------------|-------------|-----------------------|---------------|
| | มากที่สุด (5) | มาก (4) | ปาน กลาง (3) | น้อย (2) | น้อย ที่สุด (1) | ไม่เคย (0) |
| 1. การขับรถเร็ว เกินกว่ากฎหมายกำหนด | | | | | | |
| 2. การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด | | | | | | |
| 3. การพักผ่อนไม่เพียงพอ ขณะขับรถ | | | | | | |
| 4. การดื่ม/เสพของมึนเมาแล้วขับรถ | | | | | | |
| 5. การไม่ให้สัญญาณจราจร | | | | | | |
| 6. สภาพรถที่ขับซิปบกพร่อง เช่น อุปกรณ์ ห้ามล้อ เสื่อมสภาพ ยางรถยนต์แตก ฯลฯ | | | | | | |
| 7. การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร | | | | | | |
| 8. การขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด | | | | | | |
| 9. คีคะนอง/ขาดความชำนาญในการขับขี่ | | | | | | |
| 10. การบรรทุกเกินอัตรากำลังของรถ | | | | | | |
| 11. การขับขี่ทางโค้ง | | | | | | |
| 12. การขับรถฝ่าฝน | | | | | | |

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับ ความรู้ ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุยานยนต์

| ข้อความต่อไปนี้ เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุยานยนต์ ใช่ หรือ ไม่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
|---|-----|--------|
| 1. ขับรถเร็วด้วยอัตราความเร็วนอกเขตเทศบาลเกิน 90 กม. ต่อชั่วโมง | | |
| 2. ขับแข่งรถเข้าทางด้านซ้าย ในขณะที่รถคันข้างหน้ากำลังหยุดหรือเลี้ยวขวา | | |
| 3. ขับรถในขณะที่วงนอนบนสภาพถนนที่เรียบ โล่ง กว้าง และการจราจรไม่คับคั่ง | | |
| 4. ผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในเลือด 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ในขณะที่ขับรถ | | |
| 5. ผู้ขับขี่ต้องเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางคืนเพื่อให้เห็นสิ่งกีดขวางในระยะทาง 150 ม. ขึ้นไป | | |
| 6. นำรถที่ไม่ได้ชำระภาษีประจำปีมาขับขี่บนถนนส่วนบุคคล | | |
| 7. เมื่อปรากฏไฟสีเหลืองถ้าผู้ขับขี่ขับเลยเส้นให้หยุดไปแล้วให้ขับผ่านต่อไปได้ | | |
| 8. ขับขี่โดยทิ้งระยะห่างจากรถคันหน้าในระยะที่หยุดรถได้เมื่อจำเป็น | | |
| 9. ผู้ขับรถที่ไม่ชำนาญเส้นทาง และไม่สังเกตเครื่องหมายจราจร | | |
| 10. การขับรถที่บรรทุกสิ่งของเกินความกว้างของตัวรถ | | |
| 11. การขับแข่งรถในขณะที่เข้าทางโค้ง ทางชัน | | |
| 12. เมื่อขับรถฝ่าสายฝนโดยใช้ความเร็วเท่ากับคันหน้าและได้เปิดไฟท้ายกระพริบทั้งสองด้าน | | |

ตอนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในประเด็นต่างๆ

| ท่านเห็นด้วยกับข้อความดังต่อไปนี้ มาก - น้อย เพียงไร | ระดับทัศนคติ | | | | |
|--|-----------------------|-----------------|---------------------|------------------|------------------------|
| | เห็นด้วย มากที่สุด | เห็นด้วย มาก | เห็นด้วย ปานกลาง | เห็นด้วย น้อย | เห็นด้วย น้อยที่สุด |
| 1. การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เป็นสิ่งไม่ควรทำ | | | | | |
| 2. การตัดหน้าระยะกระชั้นชิด เท่ากับการแข่งรถ ผิดกฎหมาย | | | | | |
| 3. อุบัติเหตุมักเกิดขึ้นเมื่อ พักผ่อนไม่เพียงพอ แล้วขับรถ | | | | | |
| 4. เมื่อดื่ม / เสพของมึนเมาในขณะที่ขับรถ จะ ทำให้การตอบสนองช้าลง | | | | | |
| 5. การไม่ให้สัญญาณในระหว่างขับขี่ อาจทำ ให้เกิดอุบัติเหตุ | | | | | |
| 6. ขับขี่รถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ มีผลทำให้เกิด อุบัติเหตุได้ | | | | | |
| 7. การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร เป็นสิ่งไม่ควร ทำอย่างยิ่ง | | | | | |
| 8. การขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด เกิด ความเสี่ยงที่จะชนท้ายรถคันหน้าได้ | | | | | |
| 9. การขับขี่ด้วยความคลั่งคะนอง มักส่งผล เสียต่อการควบคุมรถ | | | | | |

| ท่านเห็นด้วยกับข้อความดังต่อไปนี้ มาก - น้อย เพียงไร | ระดับทัศนคติ | | | | |
|---|-----------------------|-----------------|---------------------|------------------|------------------------|
| | เห็นด้วย มากที่สุด | เห็นด้วย มาก | เห็นด้วย ปานกลาง | เห็นด้วย น้อย | เห็นด้วย น้อยที่สุด |
| 10. การขับรถที่บรรทุกเกินอัตรา มักส่งผลเสีย ต่อสมรรถนะของรถ | | | | | |
| 11. ก่อนการขับรถเข้าทางโค้งให้ลดระดับ ความเร็วลงเพื่อควบคุมไม่ให้แหกโค้ง | | | | | |
| 12. การขับรถฝ่าสายฝนทำให้ถนนลื่น รถอาจ เสียหลักและเกิดอันตราย | | | | | |

ตอนที่ 6 คำถามเกี่ยวกับพฤติกรรม การขับขี่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในประเด็นต่างๆ

| พฤติกรรมการขับขี่ | ระดับความบ่อยครั้งของพฤติกรรม | | | | |
|--|-------------------------------|-------------|-------------|---------------|---------------------|
| | บ่อย ที่สุด | บ่อย มาก | ปาน กลาง | น้อย ครั้ง | น้อยครั้ง ที่สุด |
| 1. ท่านมักขับรถด้วยความเร็ว บางครั้งเกิน กว่ากฎหมายกำหนด | | | | | |
| 2. ท่านเคยขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด ในขณะที่เร่งรีบเพื่อให้ทันเวลา | | | | | |
| 3. ท่านจะหยุดรถแล้วพัก ในกรณีที่รู้สึกง่วง ระหว่างขับรถ | | | | | |
| 4. ท่านเลือกจะขับรถเองแทน การใช้รถรับจ้าง แม้ในวันที่ท่านดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสม แอลกอฮอล์ | | | | | |

| พฤติกรรมการขับขี่ | ระดับความบ่อยครั้งของพฤติกรรม | | | | |
|--|-------------------------------|---------|---------|-----------|-----------------|
| | บ่อยที่สุด | บ่อยมาก | ปานกลาง | น้อยครั้ง | น้อยครั้งที่สุด |
| 5. ในการหยุดรถ หรือการเปลี่ยนช่องจราจร ท่านให้สัญญาณก่อนเสมอ | | | | | |
| 6. ท่านมักตรวจสอบสภาพรถ ก่อนการใช้รถเพื่อเดินทางไกล | | | | | |
| 7. ท่านจะฝ่าฝืนสัญญาณจราจร เมื่อเห็นว่าถนนโล่งและไม่มีรถเข้ามาบนทางแยก | | | | | |
| 8. ท่านมักขับตามหลังผู้อื่นในระยะใกล้ชิด เพื่อจี้ท้ายรถคันหน้าให้หลบเข้าด้านซ้าย | | | | | |
| 9. ท่านชอบขับรถด้วยความเร็วสูง และรู้สึกสนุกหากได้ประลองความเร็วกับรถอื่นๆ บนท้องถนน | | | | | |
| 10. ท่านบรรทุกของใส่รถจนเกินพิกัดของตัวรถ | | | | | |
| 11. เมื่อข้างหน้าเป็นโค้งอันตราย ท่านจะชะลอรถเพื่อควบคุมความเร็ว | | | | | |
| 12. เมื่อท่านขับรถฝ่าสายฝน ท่านจะลดความเร็วลงและเปิดไฟให้สัญญาณ | | | | | |

ตอนที่ 7 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

1. เนื้อหาการประชาสัมพันธ์การรณรงค์ที่ควรเน้นเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

เกี่ยวกับสภาพรถที่นำมาใช้.....

.....

เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกัน.....

.....

เกี่ยวกับการขับขี่ที่เสี่ยงอันตราย.....

.....

2. สื่อที่ควรใช้เพื่อส่งเสริมการประชาสัมพันธ์การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุยานยนต์

โทรทัศน์.....ความบ่อยครั้ง.....

อินเทอร์เน็ต.....ความบ่อยครั้ง.....

วิทยุกระจายเสียง.....ความบ่อยครั้ง.....

นิตยสาร.....ความบ่อยครั้ง.....

หนังสือพิมพ์.....ความบ่อยครั้ง.....

กิจกรรม.....ความบ่อยครั้ง.....

แผ่นพับ.....ความบ่อยครั้ง.....

แผ่นป้าย.....ความบ่อยครั้ง.....

หนังสือคู่มือขับขี่.....ความบ่อยครั้ง.....

3. ปัจจัยสำคัญที่สุดที่ท่านเห็นว่ารัฐบาลควรดำเนินการเพื่อจะช่วยเหลือป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุ

ยานยนต์

การส่งเสริมการดำเนินการขับเคลื่อนด้านกฎหมายของรัฐบาล.....

.....

การส่งเสริม ด้านการรณรงค์.....

.....

การส่งเสริมด้าน การประชาสัมพันธ์.....

.....

การส่งเสริมด้านงบประมาณ ของภาครัฐบาล และภาคเอกชน.....

.....

ประวัติผู้วิจัย

| | |
|-------------------------|--|
| ชื่อ | นายวรารัธ เล็งไธสง |
| วัน เดือน ปีเกิด | 30 สิงหาคม 2512 |
| สถานที่เกิด | ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี |
| ประวัติการศึกษา | นิเทศศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช พ.ศ. 2553 |
| สถานที่ทำงาน | สำนักงาน / บ้านเลขที่ 40 / 4 หมู่ที่ 1 ถนนบางกรวย-ไทรน้อย ตำบลบางกร่าง อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี |
| ตำแหน่ง | เจ้าของธุรกิจส่วนตัว ในกิจการเผยแพร่และจัดจำหน่าย ตำรากฎหมาย ของบิดา นายสถิตย์ เล็งไธสง |

