

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่อง "การเปิดรับและทัศนคติเกี่ยวกับป้ายรณรงค์รักษาอนามัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร" เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ทำการวิจัยในครั้งนี้คือ ผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุระหว่าง 18-50 ปี และเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์จากกรมการขนส่งทางบกแล้ว จากผลการสำรวจล่าสุด (ปี 2539) โดยกองวางแผนทรัพยากรมนุษย์ พบว่า ประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ 38 เขตของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่ในช่วงอายุดังกล่าวมีจำนวน 4,847,000 คน (ที่มา : กองวางแผนทรัพยากรมนุษย์ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีเปิดตารางสำเร็จของ Taro Yamane (Taro Yamane อ้างใน วิเชียร เกตุสิงห์, 2534) จากจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร 4,847,000 คน ต้องการความเชื่อมั่น 95% ความผิดพลาดไม่เกิน 5% ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 400 คน โดยใช้วิธีเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi - Stage Sampling) ซึ่งมีรายละเอียดตามลำดับขั้นตอนต่อไปนี้

1. ใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

โดยพิจารณาจากปริมาณการจราจรในบริเวณแหล่งธุรกิจ 20 จุดทั่วกรุงเทพมหานคร ระหว่างเวลา 07.00 ถึง 20.00 นาฬิกา ซึ่งจะใช้ปริมาณรถยนต์ที่อยู่ใน 10 อันดับแรก เป็นเกณฑ์ในการเลือกเขต แต่เนื่องจากใน 10 อันดับแรกนี้มีเขตพญาไทซ้ำกันถึง 2 ครั้ง จึงต้องใช้ปริมาณรถในอันดับที่ 11 และ 12 แทน

1. แยกวิทยุ ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	160,291	คัน
2. แยกผ่านพิภพ ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	123,303	คัน
3. แยกพระรามสี่ ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	120,115	คัน
4. แยกราชเทวี ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	114,343	คัน
5. อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	112,614	คัน
6. แยกปทุมวัน ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	106,722	คัน
7. แยกพญาไท ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	98,565	คัน
8. ทางด่วนดินแดง ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	95,463	คัน
9. แยกโรงพยาบาลสงฆ์ ปริมาณการจราจร โดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	92,131	คัน
10. แยกสาทรเหนือถนนสุรศักดิ์ ปริมาณการจราจร โดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	92,093	คัน
11. แยกคอกวัว ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	88,154	คัน
12. แยกพระรามที่ 9 ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	86,268	คัน
13. แยกราชประสงค์ ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	84,971	คัน
14. แยกอภิบาล-สุขุมวิท ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	84,454	คัน
15. อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ปริมาณการจราจร โดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	84,917	คัน
16. แยกเฉลิมไทย ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	83,856	คัน
17. แยกจตุรเมียง ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	83,280	คัน

18. แยกผ่านฟ้าฯ ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	82,780	คัน
19. แยกประตูน้ำ ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	82,317	คัน
20. แยกสามเหลี่ยมดินแดง ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน	ประมาณ	80,579	คัน

ที่มา : นสพ. ฐานเศรษฐกิจ, 2538

จากข้อมูลดังกล่าวทำให้ได้เขตที่จะไปเก็บข้อมูล ดังนี้

- | | |
|-----------------|-----------------|
| 1.1 เขตเพลินจิต | 1.6 เขตปทุมวัน |
| 1.2 เขตป้อมปราบ | 1.7 เขตห้วยขวาง |
| 1.3 เขตคลองเตย | 1.8 เขตบางรัก |
| 1.4 เขตราชเทวี | 1.9 เขตพระนคร |
| 1.5 เขตพญาไท | 1.10 เขตดินแดง |

สำหรับจำนวนตัวอย่างในแต่ละเขต กำหนดไว้เขตละ 40 คน

2. ในแต่ละเขตที่ถูกกำหนดให้เป็นจุดเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้แบ่งประเภทของผู้ใช้รถยนต์ออกเป็น 3 กลุ่ม คือ ผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล ผู้ขับรถโดยสารส่วนบุคคล และผู้ขับรถโดยสารประจำทาง

3. ใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) โดย

- กลุ่มผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล ผู้วิจัยจะไปเก็บข้อมูลตามหน่วยงานต่าง ๆ ที่อยู่ในเขตดังกล่าว
- กลุ่มคนขับรถโดยสารส่วนบุคคล ผู้วิจัยเก็บข้อมูลตามปั้มน้ำมันที่อยู่ในเขตดังกล่าว
- กลุ่มคนขับรถโดยสารประจำทาง ผู้วิจัยเก็บข้อมูลที่ต้นสายของรถโดยสารประจำทางสายต่าง ๆ ที่มีเส้นทางเดินรถผ่านเขตดังกล่าว

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้จำแนกตัวแปรออกตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ 4 ข้อ ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1 ปริมาณในการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครมีความสัมพันธ์กับการจดจำป้ายได้

ตัวแปรอิสระ : ปริมาณในการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถ

ตัวแปรตาม : การจดจำป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรได้ของผู้ใช้รถ

สมมติฐานข้อที่ 2 ผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่างกัน จะมีความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกัน

ตัวแปรอิสระ : เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ของผู้ใช้รถ

ตัวแปรตาม : ความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถ

สมมติฐานข้อที่ 3 ผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่างกัน จะมีทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกัน

ตัวแปรอิสระ : เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ของผู้ใช้รถ

ตัวแปรตาม : ทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถ

สมมติฐานข้อที่ 4 ปริมาณการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับทัศนคติต่อป้ายของผู้ใช้รถ

ตัวแปรอิสระ : ปริมาณการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถ

ตัวแปรตาม : ทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามจำนวน 1 ชุด ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างขึ้นโดยการศึกษาจากหนังสือและเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย ซึ่งแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาเป็นแบบสอบถามชนิดปลายปิด โดยแบ่งโครงสร้างของแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 9 ข้อ

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการเปิดรับและการจดจำป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร จำนวน 4 ข้อ

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับความเข้าใจในการสื่อความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร จำนวน 20 ข้อ

ส่วนที่ 4 เป็นคำถามเกี่ยวกับทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร จำนวน 19 ข้อ

การทดสอบเครื่องมือ

เมื่อหาค่าความเชื่อถือได้ (Reliability) ของเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ปรากฏดังนี้

- ข้อคำถามที่ใช้วัดความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรที่ถูกต้อง จำนวน 10 ข้อ ค่าความเชื่อถือได้ เท่ากับ 0.73

- ข้อคำถามที่ใช้วัดทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร จำนวน 19 ข้อ ค่าความเชื่อถือได้ เท่ากับ 0.71

การเก็บรวบรวมข้อมูล

หลังจากการแก้ไขแบบสอบถามแล้ว ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยจำนวน 4 คน ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการอบรมผู้ช่วยวิจัยให้เข้าใจในแบบสอบถาม และวัตถุประสงค์ของการวิจัยเป็นอย่างดีแล้ว ได้ออกทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชาชนกลุ่มตัวอย่างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถาม

เกณฑ์การให้คะแนน

ผู้วิจัยได้ตั้ง เกณฑ์การให้คะแนนในการวัดตัวแปรดังต่อไปนี้

1. การเปิดรับและการจดจำป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร
 - 1.1 การเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

การวัดตัวแปรเกี่ยวกับปริมาณในการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร มีการให้คะแนน ดังนี้

นาน ๆ ครั้ง	=	1 คะแนน
บางวัน	=	2 คะแนน
เกือบทุกวัน	=	3 คะแนน
ทุกวัน	=	4 คะแนน

1.2 การจดจำป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

การวัดตัวแปรเกี่ยวกับจำนวนของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรที่ผู้ใช้รถจดจำได้ มีการให้คะแนน ดังนี้

จำได้ 1 บ้าย	=	1 คะแนน	จำได้ 6 บ้าย	=	6 คะแนน
จำได้ 2 บ้าย	=	2 คะแนน	จำได้ 7 บ้าย	=	7 คะแนน
จำได้ 3 บ้าย	=	3 คะแนน	จำได้ 8 บ้าย	=	8 คะแนน
จำได้ 4 บ้าย	=	4 คะแนน	จำได้ 9 บ้าย	=	9 คะแนน
จำได้ 5 บ้าย	=	5 คะแนน	จำได้ 10 บ้าย	=	10 คะแนน

2. ความเข้าใจในการสื่อความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

การวัดตัวแปรเกี่ยวกับความเข้าใจในการสื่อความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเข้าใจความหมายของป้ายแต่ละป้ายถูกต้องหรือไม่ กำหนดการให้คะแนนของ

ผู้ที่ตอบผิด	จะได้	0	คะแนน
ผู้ที่ตอบถูก	จะได้	1	คะแนน

3. ทศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

การวัดตัวแปรเกี่ยวกับทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร วัดจากข้อความจำนวน 16 ข้อ โดยใช้มาตราวัดแบบ Likert Scale ทั้งเชิงลบ (1 2 3 4 5) และเชิงบวก (5 4 3 2 1)

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	=	2 คะแนน
ไม่แน่ใจ	=	3 คะแนน
เห็นด้วย	=	4 คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	5 คะแนน

เกณฑ์การแปลความหมาย

การแปลความหมายของตัวแปรความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร จะนำค่าเฉลี่ยของกลุ่มมาแบ่งตามเกณฑ์โดยใช้หาจากผลรวมและผลต่างของค่าเฉลี่ยและครึ่งหนึ่งของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมาพิจารณา เพื่อแปลความหมายดังนี้

มากกว่า	$\bar{X} + 0.5 S.D$	ความหมาย	สูง
อยู่ระหว่าง	$\bar{X} \pm 0.5 S.D$	ความหมาย	ปานกลาง
น้อยกว่า	$\bar{X} - 0.5 S.D$	ความหมาย	ต่ำ

การแปลความหมายของตัวแปรทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

คะแนนอยู่ในช่วง	1-1.49	ความหมาย	ลบอย่างมาก
	1.50-2.49	ความหมาย	ลบ
	2.50-3.49	ความหมาย	เป็นกลาง
	3.50-4.49	ความหมาย	บวก
	4.50-5.00	ความหมาย	บวกอย่างมาก

การวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอข้อมูล

1. แบบการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Method)

โดยการหาค่าสถิติพื้นฐานคือ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และนำเสนอข้อมูลโดยตาราง เพื่ออธิบายข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่างในเรื่องต่อไปนี้

- ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และประเภทของรถยนต์ที่ใช้

- การเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาอนามัยจราจร
- การจดจำป้ายรณรงค์รักษาอนามัยจราจร
- ความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาอนามัยจราจร
- ทศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาอนามัยจราจร

2. แบบการวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Method)

- การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)
- การเปรียบเทียบเพื่อหาความแตกต่างของค่าเฉลี่ยด้วยวิธี ที-เทส (t-test)
- การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA)
- ใช้การทดสอบความแตกต่างระหว่างคู่ตามวิธีของเชฟเฟ้ (Scheffé) เพื่อหาความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของประชากรเป็นรายคู่ ในกรณีที่การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวมีนัยสำคัญทางสถิติ

การประมวลผลข้อมูล

เมื่อเก็บข้อมูลมาเรียบร้อยแล้ว ทำการตรวจสอบข้อมูล แล้วจึงนำไปประมวลผลข้อมูลโดยใช้โปรแกรม SPSS/PC+ เพื่อคำนวณค่าสถิติต่างๆ ตามที่กำหนดไว้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย