

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การประเมินประสิทธิผลของการใช้เนื้อหาสารที่เร้าความกลัวในสื่อโทรทัศน์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากกัชชี่รยยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร” เป็นการวิจัยแบบทดลองโดยกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วยผู้ขับขี่รยยนต์ส่วนบุคคลที่มีรยยนต์เป็นของตนเอง อายุ 18 - 25 ปี และอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร จากหลากหลายอาชีพ กลุ่มตัวอย่างจะต้องตอบแบบทดสอบก่อนและหลังชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้น โดยเฉพาะสำหรับการวิจัยนี้ และนำผลที่ได้มาเปรียบเทียบกัน สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ตามลำดับ ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา โดยแสดงผลเป็นร้อยละและค่าเฉลี่ย

1.1 ลักษณะของปัจจัยทางประชากรสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ อาชีพของผู้ปกครอง รายได้ของผู้ปกครอง

1.2 ลักษณะของปัจจัยทางจิตวิทยาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมกัชชี่รยยนต์ ได้แก่ ประสบการณ์ในการขับขี่รยยนต์ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนทั้งของตนเองและของบุคคลในครอบครัว ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร ปทัสถานเกี่ยวกับกฎระเบียบจราจร แบบของบุคลิกภาพ และความเชื่อมั่นในการขับขี่รยยนต์ (Locus of Control)

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้การวิเคราะห์ค่าสถิติ ดังนี้

2.1 สมมติฐานข้อที่ 1 ใช้การวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางประชากรสังคม ปัจจัยทางจิตวิทยา ระดับการเรียนรู้สารที่สร้างขึ้นทัศนคติและความตั้งใจที่จะขับขี่รยยนต์อย่างปลอดภัย

2.2 สมมติฐานข้อที่ 2 ใช้การวิเคราะห์ Paired t- test เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการเรียนรู้ ทัศนคติ และความตั้งใจในการขับขี่รยยนต์อย่างปลอดภัย ระหว่างก่อนและหลังการชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นเพื่อการวิจัยนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนาโดยแสดงผลเป็นร้อยละ และค่าเฉลี่ย

1.1 ข้อมูลด้านลักษณะประชากรสังคม (รายละเอียดตารางที่ 4.1)

การวิเคราะห์ข้อมูลด้านลักษณะทางประชากรสังคม เป็นการวิเคราะห์เกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีรถยนต์เป็นของตนเอง อายุ 18 - 25 ปี ในเขตกรุงเทพมหานคร ทางด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ อาชีพตลอดจนรายได้ของผู้ปกครอง ปรากฏผลการวิเคราะห์ ดังนี้

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง โดยการหาค่าร้อยละ จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ อาชีพของผู้ปกครอง และรายได้ของผู้ปกครอง

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	
เพศ	ชาย	32	66.7
	หญิง	16	33.3
	รวม	48	100.0
อายุ	18-20 ปี	20	41.7
	21-23 ปี	18	37.5
	24-25 ปี	10	20.8
	รวม	48	100.0
สถานภาพสมรส	โสด	40	83.3
	สมรส	8	16.7
	รวม	48	100.0
ระดับการศึกษา	มัธยมตอนปลาย หรือ ปวช.	11	22.9
	อนุปริญญา หรือ ปวส.	11	22.9
	ปริญญาตรี หรือ สูงกว่า	26	54.2
	รวม	48	100.0
อาชีพ	กำลังศึกษาอยู่	26	54.2
	เอกชน	15	31.3
	รับราชการ	1	2.1
	รัฐวิสาหกิจ	2	4.2
	อิสระหรือเจ้าของกิจการ	4	8.3

ตารางที่ 2 (ต่อ) การวิเคราะห์ข้อมูลด้านลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง โดยการหาค่าร้อยละ จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ อาชีพของผู้ปกครอง และรายได้ของผู้ปกครอง

	ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
		รวม	48
รายได้/เดือน	ต่ำกว่า 5,000 บาท	22	45.8
	5,000 - 9,999 บาท	14	29.2
	10,000 - 19,999 บาท	10	20.8
	มากกว่า 20,000 บาท	2	4.2
	รวม	48	100.0
อาชีพของผู้ปกครอง	เอกชน	24	50.0
	รับราชการ	8	16.7
	รัฐวิสาหกิจ	6	12.5
	อิสระหรือเจ้าของกิจการ	10	20.8
	รวม	48	100.0
รายได้ของผู้ปกครอง/เดือน	ต่ำกว่า 5,000 บาท	5	10.4
	5,000 - 9,999 บาท	16	33.3
	10,000 - 19,999 บาท	26	54.2
	มากกว่า 20,000 บาท	1	2.1
	รวม	48	100.0

จากตารางที่ 2 สามารถวิเคราะห์ลักษณะทางประชากรสังคมของกลุ่มตัวอย่างได้ ดังนี้

1. เพศ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 66.7 ที่เหลือเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 33.3 อัตราส่วนระหว่างเพศชายกับเพศหญิงเป็น 2 : 1 ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ในแต่ละปี ของกรมตำรวจซึ่งมีอัตราส่วนของเพศชายต่อหญิงเป็น 2 : 1

2. อายุ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีอายุกระจายอยู่ในช่วง 18-20 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 41.7 รองลงไปคือช่วงอายุ 21-23 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.5

3. สถานภาพสมรส พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยังเป็นโสด คิดเป็นร้อยละ 83.3 ที่เหลือแต่งงานแล้ว คิดเป็นร้อยละ 16.7

4. ระดับการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า คิดเป็นร้อยละ 54.2 ที่เหลือกำลังศึกษาอยู่ในระดับมัธยมตอนปลายหรือ ปวช. และอนุปริญญา หรือ ปวส. จำนวนเท่า ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 22.9

5. อาชีพ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ คิดเป็นร้อยละ 54.2 รองลงไป ประกอบอาชีพในหน่วยงานเอกชน คิดเป็นร้อยละ 31.3

6. รายได้ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 45.8 ทั้งนี้เพราะส่วนใหญ่ยังคงศึกษาอยู่ รองลงไปมีรายได้ 5,000 - 9,999 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 29.2

7. อาชีพของผู้ปกครอง พบว่าผู้ปกครองของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพในหน่วยงานเอกชน คิดเป็นร้อยละ 50 รองลงไปคือประกอบอาชีพอิสระ หรือเป็นเจ้าของกิจการ คิดเป็นร้อยละ 20.8

8. รายได้ของผู้ปกครอง พบว่าส่วนใหญ่มีรายได้ 10,000 - 19,999 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 54.2 รองลงไปคือ 5,000 - 9,999 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 33.3

1.2 ข้อมูลด้านลักษณะปัจจัยทางจิตวิทยาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขีรถยนต์ (รายละเอียดตารางที่ 3)

การวิเคราะห์ข้อมูลด้านลักษณะปัจจัยทางจิตวิทยาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขีรถยนต์ เป็นการวิเคราะห์เกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีรถยนต์เป็นของตนเอง อายุ 18 - 25 ปี ในเขตกรุงเทพมหานคร ทางด้าน ประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนทั้งของตนเองและของบุคคลในครอบครัว ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร แบบของบุคลิกภาพ และความเชื่อมั่นในการขับรถยนต์ (Locus of Control)

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านลักษณะปัจจัยทางจิตวิทยาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการ
 ขับขี่รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง โดยหาค่าร้อยละ จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถ
 ยนต์ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนของตนเอง ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ
 บนท้องถนนของคนในครอบครัว ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร
 ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร ปทัสถานเกี่ยวกับกฎระเบียบจราจร แบบของบุคลิกภาพ
 และความเชื่อมั่นในการขับรถยนต์

	ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์	< 1 ปี	5	10.4
	1 - 3 ปี	14	29.2
	3 - 5 ปี	19	39.6
	> 5 ปี	10	20.8
	รวม	48	100.0
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน	ไม่เคย	13	27.1
	เคย	35	72.9
	รวม	48	100.0
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนของคนในครอบครัว	ไม่มี	24	50.0
	มี	24	50.0
	รวม	48	100.0
ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร	ไม่เคย	7	14.6
	นาน ๆ ครั้ง	9	18.8
	บ่อยครั้ง	23	47.9
	เป็นประจำ	9	18.8
	รวม	48	100.0
ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร	ให้สินบน	12	25.0
	อาจจะให้สินบน	16	33.3
	ปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจร	20	41.7
	รวม	48	100.0

ตารางที่ 3 (ต่อ) การวิเคราะห์ข้อมูลด้านลักษณะปัจจัยทางจิตวิทยาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง โดยหาค่าร้อยละ จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนของตนเอง ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนของคนในครอบครัว ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร ปทัสถานเกี่ยวกับกฎระเบียบจราจร แบบของบุคลิกภาพ และความเชื่อมั่นในการขับขี่รถยนต์

ตัวแปร		จำนวน	ร้อยละ
ปทัสถานเกี่ยวกับกฎจราจร	ใช้ไม่ได้	10	20.8
	อาจจะใช้ได้บ้าง	34	70.8
	ใช้ได้	4	8.3
	รวม	48	100.0
แบบของบุคลิกภาพ (Bortner)	แบบ A	27	56.3
	แบบ B	21	43.8
	รวม	48	100.0
ความเชื่อมั่นเรื่องตำแหน่งการควบคุม	ภายใน	37	77.1
	ภายนอก	11	22.9
	รวม	48	100.0

จากตารางที่ 4.2 สามารถวิเคราะห์ลักษณะปัจจัยทางจิตวิทยาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ได้ดังนี้

1. ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์นาน 3 - 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.6 รองลงไปคือ 1 - 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.2
2. ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุบนท้องถนน คิดเป็นร้อยละ 72.9
3. ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนของคนในครอบครัว พบว่าครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง มีประสบการณ์เกี่ยวกับการได้รับอุบัติเหตุบนท้องถนนของคนในครอบครัว คิดเป็นร้อยละ 50

4. ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 47.9 รองลงไป คือ เคยฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นประจำและนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 18.8 เท่ากัน
5. ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยให้สินบนแก่ตำรวจจราจร คิดเป็นร้อยละ 41.7 รองลงไปคือมีแนวโน้มว่าจะให้สินบนแก่ตำรวจจราจร คิดเป็นร้อยละ 33.3
6. ปทัสถานเกี่ยวกับกฎจราจร พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คิดว่ากฎจราจร อาจจะใช้ได้ สำหรับการใช้เป็นมาตรการในการป้องกันลดอุบัติเหตุบนท้องถนน คิดเป็นร้อยละ 70.8 รองลงไปคิดว่า ใช้ได้ ดีสำหรับการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน คิดเป็นร้อยละ 20.8
7. แบบของบุคลิกภาพ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีบุคลิกภาพเป็นแบบ A ของ Bortner คิดเป็นร้อยละ 56.3 ที่เหลือมีบุคลิกภาพเป็นแบบ B ของ Bortner
8. ความเชื่อในเรื่องตำแหน่งการควบคุม พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีลักษณะความเชื่อในเรื่องตำแหน่งการควบคุมเป็นแบบภายใน นั่นคือ เชื่อว่าสิ่งต่าง ๆ ที่ตนได้รับหรือเกิดขึ้นกับตนนั้น เกิดจากการกระทำของตนเอง มิใช่จากโชค หรือเคราะห์ คิดเป็นร้อยละ 77..1

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

2.1 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1

“ความแตกต่างของปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยามีผลทำให้เกิดความแตกต่างในระดับการเรียนรู้สารที่สร้างขึ้น เพื่อป้องกันลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์”

ใช้วิธีการวิเคราะห์ถดถอยแบบพหุคูณ(Multiple Regression Analysis)ประเภท Stepwise เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปร ซึ่งจากการวิเคราะห์สามารถแสดงผลให้เห็นได้ ดังนี้

ตารางที่ 4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคมประชากรและจิตวิทยา ระดับความรู้และทัศนคติก่อนชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นสำหรับการวิจัยนี้ กับ ระดับความตั้งใจในการขั้บรยยนต์อย่างปลอดภัยก่อนชมสื่อโทรทัศน์

ตัวแปรตาม : ระดับความตั้งใจในการขั้บรยยนต์อย่างปลอดภัยก่อนชมสื่อโทรทัศน์

ตัวแปรอิสระ	B	Beta(in)	Significant T
ระดับทัศนคติก่อนชมสื่อโทรทัศน์	0.4032	0.5677	0.0000*
ระดับความรู้ก่อนชมสื่อโทรทัศน์	-	-0.0745	0.5822
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน	-	0.1204	0.3287
อายุ	-	-0.1272	0.3060
ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร	-	0.0496	0.6882
ประสบการณ์ในการขั้บรยยนต์	-	-0.2280	0.0705
ระดับการศึกษา	-	-0.2312	0.0697
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของคนในครอบครัว	-	-0.1662	0.1753
รายได้	-	-0.1030	0.4026
ความเชื่อมั่นในการขั้บรยยนต์	-	0.2008	0.1023
ปทั้สถานเกี่ยวกับกฎจราจร	-	0.0603	0.6531
อาชีพ	-	-0.1670	0.1716
แบบของบุคลิกภาพ	-	-0.0436	0.7236
รายได้ของผู้ปกครอง	-	-0.0718	0.5606
อาชีพของผู้ปกครอง	-	0.0740	0.5519
ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร	-	0.0473	0.7047
เพศ	-	0.0088	0.9436
สถานภาพสมรส	-	-0.0242	0.8451

• Multiple R = 0.5677, $R^2 = 0.3223$, $F = 21.8728$ $P^* < 0.05$

จากตารางที่ 4 พบว่า ระดับทัศนคติก่อนชมสื่อโทรทัศน์มีความสัมพันธ์กับระดับความตั้งใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ก่อนชมสื่อโทรทัศน์ถึง ร้อยละ 56.77 โดยมีค่าของความสัมพันธ์เท่ากับ 0.4032 (ค่า B) และสามารถอธิบายการผันแปรของระดับความตั้งใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนชมสื่อโทรทัศน์ ได้ร้อยละ 32.23 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนตัวแปรอิสระอื่น ๆ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความตั้งใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนสื่อโทรทัศน์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสามารถแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับทัศนคติก่อนชมสื่อโทรทัศน์ และระดับความตั้งใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนชมสื่อโทรทัศน์ในรูปแบบการได้ ดังนี้

$$\begin{aligned} & \text{ระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยก่อนชมสื่อโทรทัศน์} \\ & = 19.7053 + 0.4032 (\text{ระดับทัศนคติก่อนชมสื่อโทรทัศน์}) \end{aligned}$$

จากการวิเคราะห์ทางสถิติดังกล่าว จึงสามารถสรุปได้ว่า ระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยก่อนชมสื่อโทรทัศน์มีความสัมพันธ์กับระดับทัศนคติในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยก่อนชมสื่อโทรทัศน์ ส่วนตัวแปรอิสระอื่น ๆ ไม่ว่าจะป็นปัจจัยทางสังคมประชากร หรือปัจจัยทางจิตวิทยาแล้วแต่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยก่อนชมสื่อโทรทัศน์

ตารางที่ 5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคมประชากรและจิตวิทยา ระดับความรู้เกี่ยวกับการขบรยนต์อย่างปลอดภัยหลังชมสื่อโทรทัศน์ กับระดับทัศนคติในการขบรยนต์อย่างปลอดภัยหลังชมสื่อโทรทัศน์

ตัวแปรตาม : ระดับทัศนคติในการขบรยนต์อย่างปลอดภัยหลังชมสื่อโทรทัศน์

ตัวแปรอิสระ	B	Beta(in)	Significant T
ระดับการศึกษา	-0.9586	-0.2172	0.0415*
ความเชื่อมั่นในการขบรยนต์	-2.8018	-0.3252	0.0030*
ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร	1.9806	0.2874	0.0102*
ระดับความรู้หลังชมสื่อโทรทัศน์	-	0.1419	0.2831
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน	-	0.0951	0.3933
อายุ	-	0.0218	0.8991
ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร	-	-0.1220	0.3831
ประสบการณ์ในการขบรยนต์	-	0.0458	0.7794
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของคนในครอบครัว	-	0.1271	0.2560
รายได้	-	0.1031	0.4684
อาชีพ	-	0.0615	0.5958
แบบของบุคลิกภาพ	-	0.0804	0.4610
รายได้ของผู้ปกครอง	-	-0.0570	0.5810
อาชีพของผู้ปกครอง	-	-0.0002	0.9984
ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร	-	-0.0161	0.8932
เพศ	-	-0.0277	0.7846
สถานภาพสมรส	-	0.0564	0.5911

Multiple R = 0.7771, $R^2 = 0.6039$, $F = 16.3890$ $P^* < 0.05$

จากตารางที่ 5 พบว่า ระดับการศึกษา ความเชื่อมั่นในการขบรยนต์ และทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร มีความสัมพันธ์โดยรวมกับระดับทัศนคติในการขบรยนต์อย่างปลอดภัยหลังชมสื่อโทรทัศน์ถึงร้อยละ 77.71 โดยมีค่าของความสัมพันธ์เท่ากับ -0.9586 สำหรับระดับการศึกษา เท่ากับ -2.8018 สำหรับความเชื่อในเรื่องตำแหน่งการควบคุม และเท่ากับ 1.9806 สำหรับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร

ตัวแปรทั้ง 3 ตัว มีความสามารถโดยรวมที่จะอธิบายการผันแปรของระดับทัศนคติในการขั้บรยณด้อย่างปลอดคภัยหลังชมสื่อโทรทัศนได้ถึงร้อยละ 60.39 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยที่ระดับการศึกษาสามารถอธิบายการผันแปรของระดับทัศนคติหลังชมโทรทัศนได้ร้อยละ 21.72 ความเชื่อในเรื่องตำแหน่งการควบคุมสามารถอธิบายการผันแปรของระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศนได้ร้อยละ 32.52 และปทัสถานเกี่ยวกับกฎจราชรสามารถอธิบายการผันแปรของระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศนได้ร้อยละ 28.74 ส่วนตัวแปรอิสระอื่น ๆ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติและสามารถเขียนสมการแสดงความสัมพันธ์ได้ ดังนี้

ระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน

$$\begin{aligned}
 &= 23.8225 - 0.9586 (\text{ระดับการศึกษา}) \\
 &\quad - 2.8018 (\text{ความเชื่อมั่นในการขั้บรยณด}) \\
 &\quad + 1.9806 (\text{ปทัสถานเกี่ยวกับกฎจราชร})
 \end{aligned}$$

ตารางที่ 6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคมประชากรและจิตวิทยา ระดับความรู้ และทัศนคติในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังชมสื่อโทรทัศน์ กับระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังชมสื่อโทรทัศน์

ตัวแปรตาม :ระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังชมสื่อโทรทัศน์

ตัวแปรอิสระ	B	Beta(in)	Significant T
ระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์	0.4060	0.5188	0.0000*
ระดับความรู้หลังชมสื่อโทรทัศน์	1.0441	0.3235	0.0020*
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของคนในครอบครัว	1.4531	0.2564	0.0093*
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน	-	0.0490	0.6448
อายุ	-	0.0190	0.8513
ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร	-	0.1576	0.1515
ประสบการณ์ในการขับรถยนต์	-	-0.0039	0.9697
ระดับการศึกษา	-	-0.0562	0.6079
รายได้	-	-0.0148	0.8798
ความเชื่อมั่นในการขับรถยนต์	-	0.0834	0.3868
ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร	-	0.0988	0.3499
อาชีพ	-	-0.1276	0.1728
แบบของบุคลิกภาพ	-	0.0382	0.7061
รายได้ของผู้ปกครอง	-	0.0203	0.8341
อาชีพของผู้ปกครอง	-	0.0414	0.6663
ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร	-	0.0996	0.3307
เพศ	-	0.0082	0.9309
สถานภาพสมรส	-	-0.0908	0.3537

Multiple R = 0.7925, $R^2 = 0.6281$, $F = 24.7715$ $P < 0.05$

จากตารางที่ 6 พบว่า ระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์ ระดับความรู้หลังชมสื่อโทรทัศน์ และประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของคนในครอบครัวมีความสัมพันธ์โดยรวมกับระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์ถึงร้อยละ 79.25 โดยมีค่าของความสัมพันธ์เท่ากับ 0.4060 สำหรับระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์ เท่ากับ 1.0441 สำหรับระดับความรู้หลังชมสื่อโทรทัศน์ และ เท่ากับ 1.4531 สำหรับประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของคน

ในครอบครัว

ตัวแปรทั้ง 3 ตัว มีความสามารถโดยรวมที่จะอธิบายการผันแปรของระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์ ได้ถึงร้อยละ 62.81 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยที่ระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์สามารถอธิบายการผันแปรของระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์ได้ร้อยละ 51.88 ระดับความรู้หลังชมสื่อโทรทัศน์สามารถอธิบายการผันแปรของระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์ได้ร้อยละ 32.35 และประสพการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของคนในครอบครัวสามารถอธิบายการผันแปรของระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์ได้ร้อยละ 25.64 ส่วนตัวแปรอื่น ๆ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสามารถเขียนสมการแสดงความสัมพันธ์ได้ ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์} = & 15.9599 + 0.4060 (\text{ระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์}) \\ & + 1.0441 (\text{ระดับความรู้หลังชมสื่อโทรทัศน์}) \\ & + 1.4531 (\text{ประสพการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของ} \\ & \text{คนในครอบครัว}) \end{aligned}$$

2.2 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2

“ระดับของการเรียนรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ ทัศนคติต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์และความตั้งใจที่จะปฏิบัติตามเพื่อป้องกันลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ในกลุ่มตัวอย่างหลังการชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นล้วนมีค่าสูงขึ้น”

ใช้วิธีวิเคราะห์ Paired t - test เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการเรียนรู้ ทัศนคติ และความตั้งใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ ในกลุ่มตัวอย่าง ระหว่าง ก่อนและหลังชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นเพื่อการวิจัยนี้ ซึ่งจากการวิเคราะห์สามารถแสดงผลให้เห็นได้ ดังนี้

ตารางที่ 7 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างระดับการเรียนรู้ก่อนและหลังชมสื่อโทรทัศน์

ตัวแปร	จำนวน	Mean \pm SD	t	DF	P
ระดับการเรียนรู้ก่อนชมสื่อโทรทัศน์	48	6.1458 \pm 1.091			
			-14.99	47	0.000*
ระดับการเรียนรู้หลังชมสื่อโทรทัศน์	48	8.2500 \pm 0.887			

จากตารางที่ 7 พบว่า ระดับความรู้ก่อนและหลังชมสื่อโทรทัศน์มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างระดับทัศนคติก่อนและหลังชมสื่อโทรทัศน์

ตัวแปร	จำนวน	Mean \pm SD	t	DF	P
ระดับทัศนคติก่อนชมสื่อโทรทัศน์	48	47.2292 \pm 3.586			
			-18.89	47	0.000
					*
ระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์	48	51.7292 \pm 3.660			

จากตารางที่ 8 พบว่าระดับทัศนคติก่อนและหลังการชมสื่อโทรทัศน์มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 9 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างระดับความตั้งใจในการขับรถอย่างปลอดภัยก่อนและหลังชมสื่อโทรทัศน์

ตัวแปร	จำนวน	Mean \pm SD	t	DF	P
ระดับความตั้งใจก่อนชมสื่อโทรทัศน์	48	38.7500 \pm 2.547			
ระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์	48	43.3958 \pm 2.864	-15.72	47	0.000*

จากตารางที่ 9 พบว่าระดับความตั้งใจในการขับรถอย่างปลอดภัยก่อนและหลังชมสื่อโทรทัศน์มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สรุปผลการวิจัย

1. การวิเคราะห์ลักษณะเบื้องต้นของตัวแปรอิสระ

ก. ปัจจัยทางด้านสถานภาพทางสังคมประชากร

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยมีอัตราส่วนเพศชายต่อเพศหญิง เท่ากับสองต่อหนึ่ง อายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 18 - 20 ปี ส่วนใหญ่ยังเป็นโสด ระดับการศึกษาส่วนใหญ่คือปริญญาตรีหรือสูงกว่า ส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ และมีรายได้ต่ำกว่า 5,000 / เดือน อาชีพของผู้ปกครองส่วนใหญ่คือทำงานในบริษัทเอกชน และมีรายได้ 10,000-19,999 บาท / เดือนเป็นส่วนใหญ่

ข. ปัจจัยทางด้านจิตวิทยา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับรถ 2 - 5 ปี ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน ครั้งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างเคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนของคนในครอบครัว ส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย ๆ ครั้ง ส่วนใหญ่เคยให้สินบนกับจราจรในเรื่องปทัสถานเกี่ยวกับจราจรนั้นส่วนใหญ่เชื่อว่าอาจจะใช้ได้กับสังคมไทย แบบของบุคลิกภาพส่วนใหญ่เป็น แบบ A ของ Bortner และความเชื่อในเรื่องตำแหน่งการควบคุมนั้นส่วนใหญ่เป็นแบบภายใน

2. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ที่ศึกษา และการทดสอบ

สมมติฐาน

ก. การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1

“ ความแตกต่างของปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยามี ผลทำให้เกิดความแตกต่างในระดับของการเรียนรู้สารที่สร้างขึ้น เพื่อลดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถยนต์ รวมทั้งระดับทัศนคติ และระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย “

พบว่าระดับความรู้ ระดับทัศนคติและระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยก่อนการชมสื่อโทรทัศน์ไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางสังคมประชากรและปัจจัยทางจิตวิทยา สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้ ระดับทัศนคติและระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยก่อนการชมสื่อโทรทัศน์ นั้น พบว่าระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยก่อนการชมสื่อโทรทัศน์มีความสัมพันธ์กับระดับทัศนคติก่อนการชมสื่อโทรทัศน์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนระดับความรู้ ทัศนคติและความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการชมสื่อโทรทัศน์นั้น พบว่า

- (1) ระดับความรู้หลังชมสื่อโทรทัศน์ไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางสังคมประชากรและปัจจัยทางจิตวิทยา
- (2) ระดับทัศนคติหลังการชมสื่อโทรทัศน์มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางสังคมประชากรเฉพาะระดับการศึกษาซึ่งเป็นไปในทิศทางลบ (Beta = -0.2172) และมีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางจิตวิทยาเฉพาะเรื่องความเชื่อในตำแหน่งควบคุมซึ่งเป็นไปในทิศทางลบ (Beta = -0.3252) และทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร (Beta = 0.2874) นอกจากนี้ระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์ ยังมีความสัมพันธ์กับระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์ด้วย (Beta = 0.5383)
- (3) ระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางจิตวิทยาเพียงตัวเดียวคือ ประสิทธิภาพเกี่ยวกับอุบัติเหตุของคนในครอบครัว (Beta =0.2564) นอกจากนี้ยังมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ ระดับความรู้(Beta=0.3235) และทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์ (Beta = 0.5188)

ข. การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2

“ระดับของการเรียนรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ทัศนคติและความตั้งใจในการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างล้วนมีค่าสูงขึ้น หลังจากชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นสำหรับลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร “พบว่าทั้งระดับความรู้ ทัศนคติ และความตั้งใจในการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัย ภายหลังจากชมสื่อโทรทัศน์ ล้วนแต่มีค่าสูงกว่าระดับความรู้ทัศนคติและความตั้งใจในการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัยก่อนการชมสื่อโทรทัศน์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05