



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล จะแบ่งการนำเสนอออกเป็น 4 ตอนคือ

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป แยกออกเป็น

ก. สภาพทั่วไปเกี่ยวกับตัวเด็กนักเรียนผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มทดลองและเด็กนักเรียนที่เป็นกลุ่มควบคุม

ข. สภาพทางด้านเศรษฐกิจของครอบครัวเด็กนักเรียนทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลงในระดับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร ก่อนและหลังการเผยแพร่ เพื่อตอบสมมติฐานข้อที่ 1 และข้อที่ 2 แยกออกเป็น

ก. ผลการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในระดับความรู้ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

ข. การเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงในระดับความรู้ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

ค. ผลการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในด้านทัศนคติของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

ง. การเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงในด้านทัศนติระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ของเด็กนักเรียนกับการมีความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร เพื่อตอบสมมติฐานข้อที่ 3 และข้อที่ 4 แยกออกเป็น

ก. ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ทางด้านประชากรและทางด้านเศรษฐกิจกับการมีความรู้

ข. ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ทางด้านประชากรและทางด้านเศรษฐกิจสังคมกับการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเข้ารับการฝึกอบรมเรื่องความปลอดภัยจราจร

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

ก. ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของเด็กนักเรียนกลุ่มทดลอง และเด็กกลุ่มควบคุม

ตารางที่ 1 จำนวนร้อยละของกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม จำแนกตามเพศ

กลุ่ม	เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	หญิง	53	53.0
	ชาย	47	47.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	หญิง	54	54.0
	ชาย	46	46.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 1 พบว่า เด็กนักเรียนที่ตอบแบบสอบถามในกลุ่มทดลองเป็นเพศหญิงมากกว่าเล็กน้อยคือ ร้อยละ 53 ชายร้อยละ 47 ส่วนในกลุ่มควบคุมก็มีจำนวนเพศหญิงมากกว่าเพศชายเล็กน้อยเช่นกันคือ ร้อยละ 54 เพศหญิงร้อยละ 46

ตารางที่ 2 จำนวนร้อยละของกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม จำแนกตามอายุ

กลุ่ม	อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	7-9 ปี	48	48.0
	10-11 ปี	28	28.0
	12-14 ปี	24	24.00
	รวม	100	100.0
ควบคุม	7-9 ปี	34	34.0
	10-11 ปี	31	31.0
	12-14 ปี	25	25.00
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 2 พบว่า เด็กนักเรียนที่ตอบแบบสอบถามในกลุ่มทดลองมีอายุ 7-9 ปี มากที่สุดคือร้อยละ 48 รองลงมาคือ อายุ 10-12 ปี คิดเป็นร้อยละ 28 และอายุ 12-14 ปี คิดเป็นร้อยละ 24 ส่วนในกลุ่มควบคุมมีจำนวนเด็กนักเรียนที่มีอายุ 7-9 ปี มากที่สุดเช่นกันคือร้อยละ 34 รองลงมาคือ อายุ 10-11 ปี คิดเป็นร้อยละ 31 อายุ 12-14 ปี คิดเป็นร้อยละ 25

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3 จำนวนร้อยละของกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม แยกตามระดับการศึกษา

กลุ่ม	ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	ประถม 2	20	20.0
	ประถม 3	19	19.0
	ประถม 4	21	21.0
	ประถม 5	20	20.0
	ประถม 6	20	20.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	ประถม 2	20	20.0
	ประถม 3	19	19.0
	ประถม 4	21	21.0
	ประถม 5	20	20.0
	ประถม 6	20	20.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 3 ได้จัดให้ เด็กนักเรียนที่ตอบแบบสอบถามในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม แยกตามระดับการศึกษามีจำนวนใกล้เคียงกันมากคือ ชั้นประถมศึกษาปีที่ 2 ร้อยละ 20 ชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 ร้อยละ 19 ชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ร้อยละ 21 ชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 20 ชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ร้อยละ 20 เช่นกัน

ตารางที่ 4 จำนวนร้อยละของกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม แยกตามระดับคะแนนหรือเกรดเฉลี่ย

กลุ่ม	คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	ต่ำกว่า 3.0	37	37.0
	3.0	31	31.0
	สูงกว่า 3.0	32	32.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	ต่ำกว่า 3.0	33	33.0
	3.0	22	22.0
	สูงกว่า 3.0	45	45.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 4 พบว่า เมื่อจำแนกตามระดับคะแนนในกลุ่มทดลองมีจำนวนนักเรียนที่สอบได้เกรดเฉลี่ยต่ำกว่า 3.0 ร้อยละ 37 เกรดเฉลี่ย 3.0 ร้อยละ 31 และเกรดเฉลี่ยสูงกว่า 3.0 ร้อยละ 32 ส่วนในกลุ่มควบคุม มีนักเรียนที่สอบได้เกรดเฉลี่ยต่ำกว่า 3.0 ร้อยละ 33 สอบได้เกรดเฉลี่ย 3.0 ร้อยละ 22 และเกรดเฉลี่ยสูงกว่า 3.0 ร้อยละ 45

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5 จำนวนร้อยละของกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุมแยกตามประเภทของโรงเรียน

กลุ่ม	ประเภทของโรงเรียน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	รัฐบาล	61	61.0
	เอกชน	39	39.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	รัฐบาล	61	61.0
	เอกชน	39	39.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 5 จากการจัดให้กลุ่มทดลองมีจำนวนเท่ากับกลุ่มควบคุม ในกลุ่มทดลองจึงมีจำนวนนักเรียนจากโรงเรียนรัฐบาลเท่ากับกลุ่มควบคุม คือร้อยละ 61 และมีนักเรียนจากโรงเรียนเอกชนเท่ากับในกลุ่มควบคุม คือร้อยละ 39

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข. ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทางด้านเศรษฐกิจสังคมของครอบครัวเด็กนักเรียน

ตารางที่ 6 จำนวนร้อยละของบิดามารดาเด็กนักเรียนแยกตามสถานภาพการสมรส

กลุ่ม	สถานภาพการสมรสของบิดามารดา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	อยู่ด้วยกัน	75	75.0
	หย่าร้าง	25	25.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	อยู่ด้วยกัน	79	79.0
	หย่าร้าง	21	21.0
	รวม	100	100.0

เมื่อจำแนกเด็กตามสภาพการสมรสของบิดามารดาเด็กนักเรียนในกลุ่มทดลอง พบว่า เด็กที่บิดามารดาอยู่ด้วยกันมีจำนวนร้อยละ 75 บิดามารดาหย่าร้างร้อยละ 25 ส่วนในกลุ่มควบคุม บิดามารดาอยู่ด้วยกันร้อยละ 79 และบิดามารดาหย่าร้างอยู่ร้อยละ 21

ศูนย์วิทยุโทรพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 7 จำนวนร้อยละของบิดาเด็กนักเรียนแยกตามระดับการศึกษา

กลุ่ม	ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	ระดับประถมศึกษา	38	38.0
	ระดับมัธยมศึกษา	20	20.0
	ต่ำกว่าปริญญาตรี	8	8.0
	ปริญญาตรี	13	13.0
	สูงกว่าปริญญาตรี	10	10.0
	ไม่ทราบ	11	11.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	ระดับประถมศึกษา	51	51.0
	ระดับมัธยมศึกษา	23	23.0
	ต่ำกว่าปริญญาตรี	3	3.0
	ปริญญาตรี	19	19.0
	สูงกว่าปริญญาตรี	6	6.0
	ไม่ทราบ	11	11.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 7 พบว่า บิดาของเด็กนักเรียนส่วนใหญ่ในกลุ่มทดลองจบการศึกษาระดับประถมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 38 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาร้อยละ 20 เช่นเดียวกับบิดาของนักเรียนในกลุ่มควบคุมที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาร้อยละ 38 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 23 และไม่ทราบร้อยละ 11

ตารางที่ 8 จำนวนร้อยละของมารดาเด็กนักเรียนแยกตามระดับการศึกษา

กลุ่ม	ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	ระดับประถมศึกษา	51	51.0
	ระดับมัธยมศึกษา	16	16.0
	ต่ำกว่าปริญญาตรี	3	3.0
	ปริญญาตรี	15	15.0
	สูงกว่าปริญญาตรี	3	3.0
	ไม่ทราบ	12	12.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	ระดับประถมศึกษา	50	50.0
	ระดับมัธยมศึกษา	18	18.0
	ต่ำกว่าปริญญาตรี	4	4.0
	ปริญญาตรี	12	12.0
	สูงกว่าปริญญาตรี	6	6.0
	ไม่ทราบ	10	10.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 8 พบว่า การศึกษาของมารดาเด็กนักเรียนในกลุ่มทดลองส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 51 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 16 และน้อยที่สุดคือระดับสูงกว่าปริญญาตรีคิดเป็นร้อยละ 3 มีจำนวนเด็กที่ไม่ทราบการศึกษาของมารดา ร้อยละ 12

ในกลุ่มควบคุมพบว่ามารดาที่จบระดับประถมศึกษา มีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 50 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 18 และน้อยที่สุดคือระดับต่ำกว่าปริญญาตรีคิดเป็นร้อยละ 4 และร้อยละ 10 ไม่ทราบว่ามารดามีการศึกษาระดับใด

ตารางที่ 9 จำนวนร้อยละของบิดาแยกตามประเภทของอาชีพ

กลุ่ม	อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	รับราชการ	51	51.0
	ทำงานบริษัท, รัฐวิสาหกิจ	16	16.0
	ค้าขาย	27	27.0
	รับจ้าง	32	32.0
	อื่น ๆ	7	7.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	รับราชการ	27	27.0
	ทำงานบริษัท, รัฐวิสาหกิจ	18	18.0
	ค้าขาย	22	22.0
	รับจ้าง	40	40.0
	อื่น ๆ	1	1.0
	ไม่ทราบ	2	2.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 9 พบว่า บิดาของเด็กนักเรียนในกลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้างคิดเป็นร้อยละ 32 นอกนั้นมีอาชีพต่าง ๆ กันไป เช่น ค้าขาย รับราชการ ทำงานบริษัท เช่นเดียวกับในกลุ่มควบคุม บิดาของเด็กนักเรียนส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้างคิดเป็นร้อยละ 40 และร้อยละ 2 ไม่ทราบว่าบิดามีอาชีพอะไร

ตารางที่ 10 จำนวนร้อยละของมารดาแยกตามประเภทของอาชีพ

กลุ่ม	อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	รับราชการ	13	13.0
	ทำงานบริษัท, รัฐวิสาหกิจ	9	9.0
	ค้าขาย	25	25.0
	แม่บ้าน	27	27.0
	รับจ้าง	23	23.0
	อื่น ๆ	3	3.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	รับราชการ	16	16.0
	ทำงานบริษัท, รัฐวิสาหกิจ	9	9.0
	ค้าขาย	28	28.0
	รับจ้าง	29	29.0
	แม่บ้าน	15	15.0
	อื่น ๆ	3	3.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 10 พบว่า มารดาส่วนใหญ่ของเด็กในกลุ่มทดลองมีอาชีพค้าขายคิดเป็นร้อยละ 25 อาชีพต่าง ๆ กันไป เช่น รับจ้างร้อยละ 23 เป็นแม่บ้านร้อยละ 27 เป็นต้น ส่วนมารดาของเด็กนักเรียนในกลุ่มควบคุม พบว่า ส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้างคิดเป็นร้อยละ 29 รองลงมาคือ ค้าขายร้อยละ 28 รับราชการ 16 เป็นแม่บ้านร้อยละ 15 ทำงานบริษัทร้อยละ 9 และมีอาชีพอื่น ๆ เช่น ทำการเกษตร หัตถกรรม ฯลฯ ร้อยละ 3

ตารางที่ 11 จำนวนร้อยละของบิดาแยกตามประเภทของรายได้

กลุ่ม	รายได้/เดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	ต่ำกว่า 5,000 บาท	45	45.0
	5,001 - 10,000 บาท	34	34.0
	สูงกว่า 10,000 บาท	17	17.0
	ไม่ทราบ	4	4.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	ต่ำกว่า 5,000 บาท	52	52.0
	5,001 - 10,000 บาท	28	28.0
	สูงกว่า 10,000 บาท	15	15.0
	ไม่ทราบ	4	4.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 11 พบว่า บิดาของเด็กในกลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีรายได้ หรือผลประโยชน์เฉลี่ยต่อเดือน โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ต่ำกว่า 5,000 บาท ร้อยละ 49 รองลงมาคือ รายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 34 ที่มีรายได้สูงกว่า 10,000 บาทมีเพียงร้อยละ 17

ในกลุ่มควบคุมพบว่า บิดาส่วนใหญ่ก็มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท ร้อยละ 52 รองลงมาคือ 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 28 สูงกว่า 10,000 บาทมีเพียงร้อยละ 16 และร้อยละ 4 ไม่ทราบว่าบิดามีรายได้เท่าไร

ตารางที่ 12 จำนวนร้อยละของมารดาแยกตามประเภทของรายได้

กลุ่ม	รายได้/เดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทดลอง	ต่ำกว่า 5,000 บาท	79	79.0
	5,001 - 10,000 บาท	19	19.0
	สูงกว่า 10,000 บาท	2	2.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	ต่ำกว่า 5,000 บาท	77	77.0
	5,001 - 10,000 บาท	23	23.0
	สูงกว่า 10,000 บาท	-	0.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 12 พบว่า มารดาส่วนใหญ่ของเด็กในกลุ่มทดลองมีรายได้ค่อนข้างต่ำคือ ร้อยละ 79 มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน รองลงมาคือ รายได้ 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 19 และสูงกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 2

ส่วนมารดาในกลุ่มควบคุมก็พบว่า มารดาส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำเช่นเดียวกับ กลุ่มทดลองกล่าวคือ ร้อยละ 77 มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท รายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาท มีเพียงร้อยละ 23 และรายได้สูงกว่า 10,000 บาท ไม่มีเลย

ตารางที่ 13 จำนวนร้อยละของครอบครัวแยกตามการมีบ้านเป็นของตนเอง

กลุ่ม	การมีบ้านเป็นของตนเอง	จำนวน (ครอบครัว)	ร้อยละ
ทดลอง	เป็นของตนเอง	79	79.0
	เช่า	27	27.0
	อาศัยผู้อื่นอยู่	10	10.0
	ไม่ทราบ	2	2.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	เป็นของตนเอง	64	64.0
	เช่า	25	25.0
	อาศัยผู้อื่นอยู่	10	10.0
	ไม่ทราบ	1	1.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 13 พบว่า ในกลุ่มควบคุมร้อยละ 61 เป็นครอบครัวที่มีบ้านเป็นของตนเอง ส่วนจำนวนครอบครัวที่ไม่มีบ้านเป็นของตนเองต้องเช่าเขาอยู่มีจำนวนร้อยละ 27 อาศัยญาติอยู่ร้อยละ 10 มีเด็กที่ไม่ทราบร้อยละ 2

ในกลุ่มควบคุมพบว่า ร้อยละ 64 เป็นครอบครัวที่มีบ้านเป็นของตนเอง ร้อยละ 25 เช่าบ้านอยู่ ร้อยละ 10 อาศัยญาติอยู่ และไม่ทราบร้อยละ 1

ตารางที่ 14 จำนวนร้อยละของครอบครัวแยกตามการมีรถยนต์

กลุ่ม	การมีรถยนต์	จำนวน (ครอบครัว)	ร้อยละ
ทดลอง	มี	47	47.0
	ไม่มี	53	53.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	มี	54	54.0
	ไม่มี	46	46.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 14 พบว่า ครอบครัวนักเรียนที่มีรถยนต์นั่งส่วนตัวมีจำนวนร้อยละ 47 ไม่มีรถยนต์นั่งส่วนตัวร้อยละ 53 ส่วนใหญ่ในกลุ่มควบคุมจำนวนครอบครัวที่มีรถยนต์นั่งร้อยละ 54 และไม่มีรถร้อยละ 46

ตารางที่ 15 จำนวนร้อยละของครอบครัวแยกตามการมีโทรทัศน์

กลุ่ม	การมีโทรทัศน์	จำนวน (ครอบครัว)	ร้อยละ
ทดลอง	มี	87	87.0
	ไม่มี	13	13.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	มี	94	94.0
	ไม่มี	6	6.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 15 พบว่า ครอบครัวที่นักเรียนในกลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีโทรทัศน์ใช้ในบ้าน มีจำนวนถึงร้อยละ 87 ส่วนครอบครัวไม่มีโทรทัศน์ใช้คิดเป็นร้อยละ 13 เช่นเดียวกับในกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่มีโทรทัศน์ใช้คือ ร้อยละ 94 ส่วนบ้านที่ไม่มีโทรทัศน์ใช้มีเพียง ร้อยละ 6

ตารางที่ 16 จำนวนร้อยละของครอบครัวแยกตามการมีโทรทัศน์

กลุ่ม	การมีโทรทัศน์	จำนวน (ครอบครัว)	ร้อยละ
ทดลอง	มี	49	49.0
	ไม่มี	51	51.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	มี	53	53.0
	ไม่มี	47	47.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 16 ในกลุ่มทดลองครอบครัวที่มีโทรทัศน์ใช้คิดเป็นร้อยละ 49 ที่ไม่มีโทรทัศน์คิดเป็นร้อยละ 51 ส่วนในกลุ่มควบคุมจำนวนครอบครัวที่มีโทรทัศน์ใช้มีจำนวน ร้อยละ 53 และไม่มีโทรทัศน์มีจำนวนร้อยละ 47

ตารางที่ 17 จำนวนร้อยละของครอบครัวแยกตามการมีเครื่องปรับอากาศ

กลุ่ม	การมีเครื่องปรับอากาศ	จำนวน (ครอบครัว)	ร้อยละ
ทดลอง	มี	36	36.0
	ไม่มี	64	64.0
	รวม	100	100.0
ควบคุม	มี	28	28.0
	ไม่มี	72	72.0
	รวม	100	100.0

จากตารางที่ 17 พบว่า ครอบครัวของนักเรียนในกลุ่มทดลองมีเครื่องปรับอากาศใช้ร้อยละ 36 ไม่มีเครื่องปรับอากาศใช้ร้อยละ 64 ส่วนในกลุ่มควบคุมมีเครื่องปรับอากาศใช้เพียงร้อยละ 28 และไม่มีเครื่องปรับอากาศใช้ร้อยละ 72

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลงความรู้และทัศนคติที่เกี่ยวกับความปลอดภัยกับจรรยาบรรณก่อนและหลังการเผยแพร่ เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 และข้อที่ 2 แยกออกเป็น

ก. ผลการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในระดับความรู้ของกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม

ตารางที่ 18 แสดงความแตกต่างของค่าคะแนนเฉลี่ยของความรู้ระหว่างก่อนและหลังการอบรมเรื่องความปลอดภัยจรรยาบรรณ เฉพาะกลุ่มทดลอง

กลุ่ม	การอบรม	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t.
ทดลอง	หลังการอบรม		15.9091	3.127	
	ก่อนการอบรม	100	12.0303	2.569	13.04**

** P < .01

จากตารางที่ 18 พบว่า คะแนนเฉลี่ยของความรู้ของกลุ่มทดลองระหว่างก่อนและหลังการอบรม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 กล่าวคือ การฝึกอบรมทำให้ได้มีความรู้เรื่องความปลอดภัยจรรยาบรรณเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 19 แสดงความแตกต่างของค่าคะแนนเฉลี่ยของความรู้ระหว่างก่อนและหลังการอบรม เรื่องความปลอดภัยจราจร เฉพาะกลุ่มควบคุม

กลุ่ม	ความรู้	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t.
ควบคุม	หลังการอบรม		13.2000	2.089	5.92**
	ก่อนการอบรม	100	11.9500	2.371	

** P < .01

จากตารางที่ 19 พบว่า คะแนนเฉลี่ยของความรู้ของกลุ่มควบคุมระหว่างก่อนและหลังการอบรม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 กล่าวคือ เด็กนักเรียนกลุ่มที่ไม่ได้รับการอบรมก็มีความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรเพิ่มขึ้นเช่นกัน

ตารางที่ 20 แสดงความแตกต่างของค่าคะแนนเฉลี่ยของความรู้ที่เพิ่มขึ้นระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุมหลังการอบรม

กลุ่ม	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ยที่เพิ่ม	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t.
ทดลอง		3.8788	2.9598	7.22**
	100			
ควบคุม		1.2500	2.1100	

** P < .01

จากตารางที่ 20 พบว่า คะแนนเฉลี่ยของความรู้ที่เปลี่ยนแปลงไปในกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 กล่าวคือ เด็กนักเรียนที่ได้รับการอบรมเรื่องความปลอดภัยจราจร มีความรู้เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับการฝึกอบรม

ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1

ตารางที่ 21 แสดงความแตกต่างของค่าคะแนนเฉลี่ยในเรื่องของทัศนคติกลุ่มทดลองก่อนและหลังการอบรม

กลุ่ม	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t.
ทดลอง หลังการอบรม		4.1357	.351	
	100			3.81**
ก่อนการอบรม		4.0092	.343	

** P < .01

จากตารางที่ 21 พบว่า คะแนนเฉลี่ยของทัศนคติที่เปลี่ยนแปลง (เพิ่มขึ้น) ของกลุ่มทดลองก่อนและหลังการอบรม มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 กล่าวคือ การฝึกอบรมมีผลทำให้ทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น

ตารางที่ 22 แสดงความแตกต่างของค่าคะแนนเฉลี่ยในเรื่องของทัศนคติกลุ่มควบคุมก่อนและหลังการอบรม

กลุ่ม	การอบรม	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t.
ควบคุม	หลังการอบรม	100	43.0900	3.210	.68
	ก่อนการอบรม		42.8900	3.084	

จากตารางที่ 22 พบว่า คะแนนเฉลี่ยในเรื่องทัศนคติของกลุ่มควบคุมไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ กลุ่มที่ไม่ได้รับการอบรม เรื่องความปลอดภัยจราจรไม่มีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

ตารางที่ 23 แสดงความแตกต่างของค่าคะแนนเฉลี่ยในเรื่องทัศนคติที่เปลี่ยนแปลงระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม

กลุ่ม	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t.
		ที่เปลี่ยนแปลง		
ทดลอง	100	.2082	.418	3.66**
ควบคุม		.0200	.294	

** P < .01

จากตารางที่ 23 พบว่า คะแนนเฉลี่ยของทัศนคติที่เปลี่ยนแปลง (เพิ่มขึ้น) ของกลุ่มที่ได้รับการอบรม เรื่องความปลอดภัยจราจร แตกต่างกับกลุ่มที่ไม่ได้รับการอบรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ กลุ่มที่ได้รับการอบรมมีทัศนคติเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้รับการอบรม ไม่มีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ตัวแปรต่าง ๆ กับการมีความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร (เฉพาะกลุ่มทดลอง) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 3 แยกออกเป็น

ก. ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ กับการมีความรู้เพิ่มขึ้นในกลุ่มทดลอง

ตารางที่ 24 เปรียบเทียบความแตกต่างของความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรที่เพิ่มขึ้นจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t.
หญิง	53	3.7115	3.0120	0.59
ชาย	49	4.0638	2.9222	

1. เพศ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความรู้ที่เพิ่มขึ้นจำแนกตามเพศ พบว่าความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรที่เพิ่มขึ้นของนักเรียนหญิงและชาย ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 24

กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ความเป็นเด็กหญิงเด็กชาย ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 25 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามอายุเด็กนักเรียน

อายุ	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
7 - 9 ปี	48	4.3617	3.1926	1.1964
10 - 11 ปี	28	3.4286	2.6166	
12 - 14 ปี	24	3.4583	2.8281	

2. อายุ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างความรู้ที่เพิ่มขึ้น จำแนกตามกลุ่มอายุพบว่า ความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรที่เพิ่มขึ้น ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 ดังตารางที่ 25

กล่าวคือ อายุไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 26 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
ประถม 2	20	1.7368	2.2321	1.1937
ประถม 3	19	4.0000	4.1899	
ประถม 4	21	2.9048	2.5279	
ประถม 5	20	3.5000	2.6458	
ประถม 6	20	4.3500	2.8149	

3. ระดับการศึกษา เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความรู้ที่เพิ่มขึ้น จำแนกตามระดับการศึกษาพบว่า ความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรที่เพิ่มขึ้น ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 ดังตารางที่ 26

กล่าวคือ ระดับการศึกษาที่ต่างกัน ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 27 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามคะแนนเฉลี่ย

คะแนน (เกรดเฉลี่ย)	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
ต่ำกว่า 3.0	37	3.8108	2.9139	.0162
3.0	31	3.9032	3.3202	
สูงกว่า 3.0	32	3.9355	2.7195	

4. เกรดเฉลี่ย เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามเกรดเฉลี่ยของนักเรียน พบว่า นักเรียนที่มีเกรดเฉลี่ยแตกต่างกัน ความรู้ที่เพิ่มไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ การที่นักเรียนมีเกรดเฉลี่ยแตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 28 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามประเภทของโรงเรียน

ประเภทโรงเรียน	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t.
รัฐบาล	61	3.4833	2.4460	1.66
เอกชน	39	4.4872	3.5605	

5. ประเภทของโรงเรียน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้จำแนกตามประเภทของโรงเรียนรัฐบาลกับเอกชน พบว่า ความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรที่เพิ่มขึ้นไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ การที่นักเรียนมาจากโรงเรียนรัฐบาลหรือเอกชนไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัย

ตารางที่ 29 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามสภาพการสมรสของบิดามารดา

สภาพการสมรสของบิดามารดา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t.
อยู่ด้วยกัน	61	3.4833	2.4460	1.66
หย่าร้าง	39	4.4872	3.5605	

6. สภาพการสมรรถของบิตามารดา เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความรู้ที่เพิ่มขึ้น จำแนกตามสภาพการสมรรถของบิตามารดานักเรียน พบว่า สภาพการสมรรถต่างกัน ความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรที่เพิ่มขึ้น ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ตามตารางที่ 29

กล่าวคือ การที่ได้อยู่กับครอบครัวที่บิตามารดาอยู่ด้วยกัน หรืออยู่กับครอบครัวที่หย่าร้างก็ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 30 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการศึกษาของบิดา

ระดับการศึกษา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
ประถมศึกษา	38	3.9731	2.7557	0.6222
มัธยมศึกษา	20	4.6000	2.6036	
ต่ำกว่าปริญญาตรี	8	3.0000	1.9272	
ปริญญาตรี	13	4.1538	2.9678	
สูงกว่าปริญญาตรี	10	3.6667	2.6458	

7. การศึกษาของบิดา เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรกับการศึกษาของบิดาแล้ว พบว่า เด็กที่มีบิดามีการศึกษาต่างกัน ความรู้ที่เพิ่มขึ้น ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ตามตารางที่ 30

กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เด็กที่มีบิดามีความรู้น้อยหรือความรู้สูงมีความสามารถในการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 31 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการศึกษาของมารดา

ระดับการศึกษา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
ประถมศึกษา	51	3.7451	2.9789	0.5575
มัธยมศึกษา	16	4.3125	1.9568	
สูงกว่ามัธยมศึกษา	21	4.3125	2.2688	

8. การศึกษาของมารดา เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรกับการศึกษาของมารดาแล้ว พบว่า เด็กที่มีมารดามีการศึกษาต่างกัน ความรู้ที่เพิ่มขึ้นไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ตามตารางที่ 31

กล่าวคือ เด็กที่มีมารดามีความรู้มากหรือความรู้น้อยก็ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 32 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามอาชีพของบิดา

อาชีพของบิดา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
รับราชการ	18	2.3750	3.2838	2.1870
ทำงานบริษัท	16	4.3750	2.9183	
ค้าขาย	27	4.6538	3.3698	
รับจ้าง	39	3.8974	2.3708	

9. อาชีพของบิดา เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้ จำแนกตามประเภทของอาชีพบิดา พบว่า อาชีพที่ต่างกันความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรที่เพิ่มขึ้นไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ตามตารางที่ 32

กล่าวคือ การที่ได้กมีบิดาอาชีพแตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 33 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามอาชีพของมารดา

อาชีพของมารดา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
รับราชการ	13	3.4613	1.8536	0.1995
ทำงานบริษัท	9	3.8889	2.6667	
ค้าขาย	25	4.1200	2.9905	
รับจ้าง	23	4.1304	3.5201	
แม่บ้าน	27	3.5926	3.1896	

10. อาชีพของมารดา เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรกับอาชีพของมารดา พบว่า มารดามีอาชีพต่างกันความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรที่เพิ่มขึ้นไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ตามตารางที่ 33

กล่าวคือ การที่ได้กมีมารดาอาชีพแตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 34 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามรายได้ของบิดา

รายได้ของบิดา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
ต่ำกว่า 5,000 บาท	45	3.2000	3.1013	1.6213
5,000-10,000 บาท	34	4.2941	2.9184	
สูงกว่า 10,000 บาท	17	4.8235	2.5796	

11. รายได้ของบิดา เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรกับรายได้ของบิดา พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ตามตารางที่ 34

กล่าวคือ รายได้ที่แตกต่างกันของบิดาไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรของเด็กนักเรียน

ตารางที่ 35 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามรายได้ของมารดา

รายได้ของมารดา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
ต่ำกว่า 5,000 บาท	78	3.6667	2.9351	0.95
สูงกว่า 5,000 บาท	21	4.6667	2.9889	

12. รายได้ของมารดา เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจากรายได้ของมารดา พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 กล่าวคือ รายได้ที่แตกต่างกันของมารดาไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจากรายได้ของเด็กนักเรียน

ตารางที่ 36 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจากรายได้จากการมีบ้านเป็นของตนเอง

การมีบ้านเป็นของตนเอง	จำนวน (ครอบครัว)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
เป็นของตนเอง	61	4.2623	2.4826	4.1106**
เช่า	27	3.0000	3.5082	
อาศัยญาติหรือผู้อื่นอยู่	10	4.7000	2.7909	

** $P < .01$

13. การมีบ้านเป็นของตนเอง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความรู้เรื่องความปลอดภัยกับจรรยาที่เพิ่มขึ้นกับการมีบ้านเป็นของตนเอง พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ เด็กที่มีบิดามารดามีบ้านอยู่อาศัยเป็นของตนเอง กับเด็กที่บิดามารดาไม่มีบ้านเป็นของตนเอง มีความแตกต่างกันในการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจากรายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มที่อาศัยญาติหรือผู้อื่นอยู่มีแนวโน้มว่าจะมีความรู้เพิ่มขึ้นมากกว่าอีกสองกลุ่ม

ตารางที่ 37 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการมีรถยนต์

การมีรถยนต์	จำนวน(ครอบครัว)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
มี	47	3.9565	2.9360	.04
ไม่มี	53	3.9615	2.8282	

14. การมีรถยนต์ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้ จำแนกตามการมีรถยนต์ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

กล่าวคือ เด็กที่มีรถยนต์กับเด็กที่ไม่มีรถยนต์ ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 38 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการมีโทรทัศน์

การมีโทรทัศน์	จำนวน(ครอบครัว)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
มี	87	3.8605	3.0952	0.15
ไม่มี	13	4.0000	1.9149	

15. การมีโทรทัศน์ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้ จำแนกตามการมีโทรทัศน์ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ เด็กที่ทางบ้านมีโทรทัศน์หรือไม่มีโทรทัศน์ ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 39 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการมีโทรศัพท์

การมีโทรศัพท์	จำนวน(ครอบครัว)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
มี	49	3.8750	3.2981	0.01
ไม่มี	51	3.8824	2.6355	

16. การมีโทรศัพท์ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรที่เพิ่มขึ้นจำแนกตามการมีโทรศัพท์ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ เด็กที่มีโทรศัพท์กับเด็กที่ไม่มีโทรศัพท์ ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 40 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการมีเครื่องปรับอากาศ

การมีเครื่องปรับอากาศ	จำนวน(ครอบครัว)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
มี	36	3.9722	2.9712	0.23
ไม่มี	64	3.8254	2.9759	

17. การมีเครื่องปรับอากาศ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจากรวมการมีเครื่องปรับอากาศหรือไม่มีเครื่องปรับอากาศ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ เด็กที่ทางบ้านมีเครื่องปรับอากาศหรือไม่มีเครื่องปรับอากาศ ไม่มีผลต่อการเพิ่มความรู้เรื่องความปลอดภัยจากรวม

ข. ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรต่าง ๆ กับการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

ตารางที่ 41 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจากรวมจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
หญิง	47	1.5652	3.3310	0.84
ชาย	53	1.0000	3.2600	

1. เพศ จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของการเพิ่มทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจากรวมจำแนกตามเพศ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 40

กล่าวคือ ความเป็นเด็กชายเด็กหญิง ไม่มีผลต่อการเพิ่มทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจากรวม

ตารางที่ 42 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
7 - 9 ปี	48	1.7174	3.5066	1.1645
10-11 ปี	28	1.2143	3.3038	
12-14 ปี	24	0.4583	2.7659	

2. อายุ จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามอายุ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ อายุไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 43 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
ประถม 2	20	3.7222	4.6375	1.3026
ประถม 3	19	0.6316	1.6059	
ประถม 4	21	1.0952	3.3750	
ประถม 5	20	0.6000	3.8030	
ประถม 6	20	1.4000	2.0365	

3. ระดับการศึกษา จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ เรื่องความปลอดภัยจราจรจำแนกตามระดับการศึกษา พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ เมื่อเด็กที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 44 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร จำแนกตามคะแนนเฉลี่ย

เกรด	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
ต่ำกว่า 3.0	37	0.7838	3.8162	3.0338
ระดับ 3.0	31	2.6897	5.0079	
สูงกว่า 3.0	32	3.0313	3.4500	

4. คะแนนเฉลี่ย จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของทัศนคติ เรื่องความปลอดภัยจราจรที่เปลี่ยนแปลงไปจำแนกตามคะแนนเฉลี่ย พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ เด็กที่มีผลการเรียนแตกต่างกัน ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 45 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามประเภทของโรงเรียน

ประเภทโรงเรียน	จำนวนนักเรียน	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
รัฐบาล	61	1.4237	3.9005	0.58
เอกชน	39	1.0256	2.0709	

5. ประเภทของโรงเรียน จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของทัศนคติเรื่องความปลอดภัยจราจรที่เปลี่ยนแปลงไปจำแนกตามประเภทของโรงเรียน พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ การเด็กเรียนโรงเรียนรัฐบาลหรือเอกชนก็ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 46 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามสถานการณ์สมรรถของบิดามารดา

สถานการณ์สมรรถ	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
อยู่ด้วยกัน	75	1.1781	3.0384	0.44
หย่าร้าง	25	1.5200	3.9908	

6. สภาพการสมรสของบิดา จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของทัศนคติเรื่องความปลอดภัยจราจรที่เปลี่ยนแปลงไปจำแนกตามสภาพการสมรสของบิดามารดานักเรียน พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

กล่าวคือ เด็กนักเรียนที่บิดามารดาอยู่ด้วยกันหรือ หย่าร้างกัน ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 47 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรจำแนกตามระดับการศึกษาของบิดา

ระดับการศึกษา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
ประถมศึกษา	38	1.6486	4.2375	0.2485
มัธยมศึกษา	20	1.4737	2.4578	
ต่ำกว่าปริญญาตรี	8	0.6250	1.5059	
ปริญญาตรี	13	1.0769	2.4651	
สูงกว่าปริญญาตรี	10	0.4444	4.1567	

7. การศึกษาของบิดา จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรที่จำแนกตามการศึกษาของบิดา พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 47

กล่าวคือ การที่เด็กมีบิดามีการศึกษาต่างกัน ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 48 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามระดับการศึกษาของมารดา

ระดับการศึกษา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
ประถมศึกษา	49	2.0408	4.5778	0.3961
มัธยมศึกษา	16	3.0000	4.3359	
สูงกว่ามัธยมศึกษา	21	1.7619	3.9737	

8. การศึกษาของมารดา จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรที่จำแนกตามการศึกษาของมารดา พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 48

กล่าวคือ การที่เด็กมีมารดามีการศึกษาต่างกันไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 49 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามอาชีพของบิดา

อาชีพของบิดา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
รับราชการ	16	1.4375	5.0986	0.5412
ทำงานบริษัท	16	1.9375	2.3229	
ค้าขาย	27	2.8829	3.8464	
รับจ้าง	37	1.7297	4.4765	

9. อาชีพของบิดา จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรที่จำแนกตามอาชีพของบิดา พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 49

กล่าวคือ การที่ได้กมีบิดามีอาชีพต่างกัน ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 50 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามอาชีพของมารดา

อาชีพของมารดา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
รับราชการ	13	3.9231	2.9286	1.0701
ทำงานบริษัท	9	0.4444	4.9526	
ค้าขาย	25	1.8000	4.7081	
รับจ้าง	22	2.3182	5.2770	
แม่บ้าน	27	1.6667	2.7596	

10. อาชีพของมารดา จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรที่จำแนกตามอาชีพของมารดา พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 50

กล่าวคือ การที่ได้มีมารดามีอาชีพต่างกัน ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 51 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามรายได้ของบิดา

รายได้ของบิดา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
ต่ำกว่า 5.000 บาท	45	1.5333	3.6779	0.2879
5.000-10.000 บาท	34	1.0606	3.4726	
สูงกว่า 10.000 บาท	17	1.1769	1.8787	

11. รายได้ของบิดา เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรจำแนกตามรายได้ของบิดา พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 51

กล่าวคือ การที่ได้กมึบิดามีรายได้ต่างกัน ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 52 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรจำแนกตามรายได้ของมารดา

รายได้ของมารดา	จำนวน(คน)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	t
ต่ำกว่า 5,000 บาท	77	2.0390	4.1784	0.19
สูงกว่า 5,000 บาท	21	2.2381	4.3001	

12. รายได้ของมารดา เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรจำแนกตามรายได้ของมารดา พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 52

กล่าวคือ การที่ได้กมึมารดามีรายได้ต่างกัน ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 53 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามการมีบ้านเป็นของตนเอง

การมีบ้านเป็นของตนเอง	จำนวน(ครอบครัว)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F
เป็นของตัวเอง	61	1.2333	3.0162	0.0389
เช่า	27	1.2222	3.6934	
อาศัยผู้อื่นอยู่	10	1.6000	4.1687	

13. การมีบ้านเป็นของตนเอง จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการมีบ้านเป็นของตนเอง พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 53

กล่าวคือ การที่ได้มีบ้านเป็นของตัวเองหรือ ไม่มีบ้านเป็นของตัวเอง ไม่มีผลต่อ
เปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 54 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามการมีรถยนต์

การมีรถยนต์	จำนวน(ครอบครัว)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	t
มี	47	1.3191	2.9935	0.01
ไม่มี	51	1.2200	3.6044	

14. การมีรอยนต์ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ เกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการมีรอยนต์ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 54

กล่าวคือ การที่ได้กมีรอยนต์หรือ ไม่มีรอยนต์ ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 55 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการมีโทรทัศน์

การมีโทรทัศน์	จำนวน(ครอบครัว)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
มี	87	1.4941	3.2500	1.78
ไม่มี	13	-0.2308	3.2699	

15. การมีโทรทัศน์ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการมีโทรทัศน์ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 55

กล่าวคือ การที่ได้กมีโทรทัศน์หรือ ไม่มีโทรทัศน์ ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 56 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามการมีโทรศัพท์

การมีโทรศัพท์	จำนวน(ครอบครัว)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
มี	49	1.0816	2.6832	0.55
ไม่มี	51	1.4490	3.8191	

16. การมีโทรศัพท์ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการมีโทรศัพท์ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 56

กล่าวคือ การที่ได้มีโทรศัพท์หรือ ไม่มีโทรศัพท์ ไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตารางที่ 57 เปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร
จำแนกตามการมีเครื่องปรับอากาศ

การมีเครื่องปรับอากาศ	จำนวน(ครอบครัว)	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า t
มี	36	1.3333	2.3053	0.1552
ไม่มี	64	1.2258	3.7610	

17. การมีเครื่องปรับอากาศ เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรจำแนกตามการมีเครื่องปรับอากาศ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังตารางที่ 57

กล่าวคือ การที่ได้มีเครื่องปรับอากาศหรือไม่ ไม่มีผลต่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร

ตอนที่ 4 ทัศนคติเห็นของนักเรียนที่เข้ารับการอบรม

5.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการอบรม

ตารางที่ 58 จำนวนร้อยละของนักเรียนแยกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการอบรม

ความคิดเห็น	จำนวนนักเรียน	ร้อยละ
ทำให้ได้รับความรู้เรื่องความปลอดภัยจราจรเพิ่มขึ้น	10	10.0
ได้รับความสนุกสนาน	7	3.0
ได้รับทั้งความรู้และความสนุกสนาน	83	87.0
ไม่ได้อะไรเลย	-	-
รวม	100	100.0

จากตารางที่ 58 พบว่า นักเรียนที่เข้ารับการอบรมส่วนใหญ่คือร้อยละ 27 ตอบว่าได้รับทั้งความรู้และความสนุกสนาน ร้อยละ 10 ตอบว่าได้รับความรู้ และร้อยละ 7 ตอบว่าได้รับความสนุกสนาน ไม่มีใครเลยที่ตอบว่าไม่ได้อะไรเลยหรือน่าเบื่อหน่าย

5.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับเนื้อหาของการอบรม

ตารางที่ 59 จำนวนร้อยละของนักเรียนแยกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับเนื้อหาของการอบรมเรื่อง
ความปลอดภัยจราจร

ความคิดเห็น	จำนวนนักเรียน	ร้อยละ
เหมาะสมดีแล้ว	95	95.0
ควรเพิ่มเนื้อหาอีก	3	3.0
ควรลดเนื้อหาลง	2	2.0
รวม	100	100.0

จากตารางที่ 59 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับเนื้อหาของการอบรมเรื่องความปลอดภัยจราจรของนักเรียน ร้อยละ 95 คิดว่าเหมาะสมดีแล้ว ร้อยละ 3 บอกว่าควรเพิ่มเนื้อหาอีก และร้อยละ 2 บอกว่าควรลดเนื้อหาลง

5.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับภาษาที่ใช้ในการอบรม

ตารางที่ 60 จำนวนร้อยละของนักเรียนแยกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับภาษาที่ใช้ในการอบรม

ความคิดเห็น	จำนวนนักเรียน	ร้อยละ
เข้าใจดี	92	92.0
เข้าใจเป็นบางส่วน	5	5.0
ยากเกินไปไม่เข้าใจ	3	3.0
รวม	100	100.0

จากตารางที่ 60 พบว่า ความคิดเห็นของนักเรียนเกี่ยวกับภาษาที่ใช้ในการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร ร้อยละ 92 ตอบว่าเข้าใจได้ดีร้อยละ 5 ตอบว่าเข้าใจเป็นบางส่วน และร้อยละ 3 ตอบว่ายากเกินไปไม่ค่อยเข้าใจ

5.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับวิทยากรผู้บรรยาย

ตารางที่ 61 จำนวนร้อยละของนักเรียนแยกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับวิทยากร

ความคิดเห็น	จำนวนนักเรียน	ร้อยละ
อธิบายเข้าใจดี	96	96.0
เข้าใจเป็นบางส่วน	4	4.0
อธิบายไม่รู้เรื่องเลย	-	-
รวม	100	100.0

จากตารางที่ 61 พบว่า เด็กนักเรียนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับวิทยากรที่อบรมเรื่องความปลอดภัยจราจรดังนี้คือ ร้อยละ 96 ตอบว่าอธิบายได้เข้าใจดี ร้อยละ 4 บอกว่าเข้าใจเป็นบางส่วนและไม่มีใครที่ไม่รู้เรื่องเลย

5.5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับเทปโทรทัศน์ที่ใช้อบรม

ตารางที่ 62 จำนวนร้อยละของนักเรียนแยกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับเทปโทรทัศน์ที่ใช้อบรม

ความคิดเห็น	จำนวนนักเรียน	ร้อยละ
ดูแล้วได้รับความรู้	3	3.0
สนุกและได้รับความรู้	97	97.0
น่าเบื่อหน่ายเสียเวลา	-	-
รวม	100	100.0

จากตารางที่ 62 พบว่า นักเรียนร้อยละ 97 ตอบว่าดูเทปโทรทัศน์ที่ใช้อบรมแล้วสนุกและได้รับความรู้ ร้อยละ 3 ตอบว่าได้รับความรู้เพียงอย่างเดียวและไม่มีใครเลยที่ตอบว่าน่าเบื่อหน่ายหรือเสียเวลา

5.6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับเวลาที่ใช้ในการอบรม

ตารางที่ 63 จำนวนร้อยละของนักเรียนแยกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับเวลาที่ใช้อบรม

ความคิดเห็น	จำนวนนักเรียน	ร้อยละ
เหมาะสมดีแล้ว	93	93.0
ควรเพิ่มเวลา	7	7.0
ควรลดเวลาลง	1	1.0
รวม	100	100.0

จากตารางที่ 63 พบว่า นักเรียนร้อยละ 93 ตอบว่าเวลาที่ใช้ในการอบรมเรื่องความปลอดภัยจราจรเหมาะสมดีแล้ว ร้อยละ 7 ตอบว่าควรเพิ่มเวลาอีก และร้อยละ 1 ตอบว่าควรลดเวลาลงอีก

5.7 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการอบรมเพิ่มเติม

ตารางที่ 64 จำนวนร้อยละของนักเรียนแยกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับเวลาที่ใช้อบรม

ความคิดเห็น	จำนวนนักเรียน	ร้อยละ
ต้องการ	94	94.0
ไม่ต้องการ	2	2.0
เฉย ๆ	4	4.0
รวม	100	100.0

จากตารางที่ 64 พบว่า เด็กนักเรียนที่อบรมร้อยละ 94 ต้องการอบรมอีกร้อยละ 2 ไม่ต้องการแล้ว และร้อยละ 4 เฉย ๆ คือนักเรียนได้ไม่มากก็ได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.8 นอกจากการอบรมที่ผ่านจรรยาบรรณแล้วยังเคยได้รับความรู้เรื่องความปลอดภัยของ
กปอ. จากสื่อใดบ้าง

ตารางที่ 65 จำนวนร้อยละของนักเรียนแยกตามการรับข่าวสารของ กปอ.

สื่อ	จำนวนนักเรียน	ร้อยละ
โทรทัศน์	53	53.0
วิทยุ	2	2.0
หนังสือพิมพ์	2	2.0
โบสเตอร์, แผ่นพับ	8	8.0
หนังสือวิชาการ กปอ.	1	1.0
คุณครู	27	27.0
อื่น ๆ	7	7.0
รวม	100	100.0

จากตารางที่ 65 พบว่า นอกจากการอบรมที่ผ่านจรรยาบรรณแล้ว เด็กนักเรียนยังได้รับ
ข่าวสารที่เกี่ยวกับความปลอดภัยจรรยาบรรณของ กปอ. จากสื่อต่าง ๆ ดังนี้คือ โทรทัศน์ร้อยละ 53
รองลงมาคือ ครูสอนร้อยละ 27 โบสเตอร์กับแผ่นพับร้อยละ 8 วิทยุกับหนังสือพิมพ์เท่ากันคือ ร้อย
ละ 2 หนังสือวิชาการของ กปอ. ร้อยละ 1 และอื่น ๆ คือญาติ พี่น้อง เพื่อน ๆ ร้อยละ 7

5.9 การนำไปใช้กับชีวิตประจำวัน

ตารางที่ 66 จำนวนร้อยละของนักเรียนแยกตามการนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน

การนำไปใช้	จำนวนนักเรียน	ร้อยละ
ใช้มาก	88	88.0
ใช้น้อย	8	8.0
ไม่ได้ใช้เลย	3	3.0
ไม่ตอบ	1	1.0
รวม	100	100.0

จากตารางที่ 66 พบว่า หลังจากการอบรมแล้วเด็กนักเรียนส่วนใหญ่ คือร้อยละ 88 ได้นำไปใช้ปฏิบัติในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 8 นำไปใช้บ้างร้อยละ 3 ไม่ได้นำไปใช้กับชีวิตประจำวันเลย และไม่ตอบร้อยละ 1

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 67 จำนวนร้อยละของนักเรียนแยกตามการนำไปเผยแพร่

การนำไปใช้	จำนวนนักเรียน	ร้อยละ
เล่าให้เพื่อนฟัง	28	28.0
สอนญาติ, พี่น้อง	46	46.0
เล่าให้บิดา มารดาฟัง	13	13.0
เล่าให้ครูฟัง	2	2.0
อื่น ๆ	1	1.0
ไม่ได้เล่าให้ใครฟังเลย	8	10.0
ไม่ตอบ	2	2.0
รวม	100	100.0

จากตารางที่ 67 พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 46 ได้นำไปบอกเล่า สอนแก่ญาติพี่น้อง รองลงมาเล่าให้เพื่อนฟังร้อยละ 28 บอกเล่าแก่บิดามารดาร้อยละ 13 ครูร้อยละ 2 อื่น ๆ คือคนรับใช้ร้อยละ 1 ร้อยละ 8 ตอบว่าไม่ได้นำไปเล่าให้ใครฟังเลย และจำนวนร้อยละ 2 ไม่ตอบคำถาม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย