

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่อง "การประเมินประสิทธิผลของการใช้เนื้อหาสารที่เร้าความกลัวในสื่อโทรทัศน์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร" นี้ มุ่งความสนใจไปยังประสิทธิผลของการใช้เนื้อหาสารที่เร้าความกลัว และการค้นหาอิทธิพลของความแตกต่างในปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยาของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครที่มีผลต่อการเรียนรู้เนื้อหาสารที่สร้างขึ้น โดยดำเนินการศึกษาจากข้อมูลทางเอกสาร (Documentary Research) เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางในการสร้างสื่อโทรทัศน์และแบบทดสอบสำหรับการทดลอง หลังจากนั้นจึงทำการสร้างสื่อโทรทัศน์ดังกล่าว แล้วนำสื่อโทรทัศน์นั้นไปทำการทดลองในกลุ่มตัวอย่าง โดยมีการเก็บข้อมูลจากแบบทดสอบทั้งก่อนและหลังการชมสื่อโทรทัศน์ เพื่อนำไปวิเคราะห์ทางสถิติต่อไป

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยนี้ได้ใช้วิธีการทดลองแบบมีตัวแปรทดลองเป็นสื่อโทรทัศน์โดยให้กลุ่มตัวอย่างทำแบบทดสอบก่อนและหลังการชมสื่อโทรทัศน์ แล้วนำข้อมูลที่ได้ไปทำการวิเคราะห์ทางสถิติในส่วนที่เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุทั้งหลาย ประกอบการศึกษาค้นคว้าโดยใช้การวิเคราะห์ทางเอกสารมาเป็นแนวทางในการสร้างสื่อดังกล่าว

ในการทดลองนั้นได้ใช้ตัวทดลอง (Treatment) เป็นสื่อโทรทัศน์ที่มีเนื้อหาที่เร้าให้เกิดความกลัวโดยเน้นภาพและเสียงที่ตื้นตันเร้าใจ น่าสะพึงกลัวในขณะที่กำลังเกิดอุบัติเหตุและหลังจากเกิดอุบัติเหตุแล้ว โดยการสื่อสารเนื้อหาที่มีความหมายแสดงถึงความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ

รถยนต์ทั้งต่อผู้ขับขี่เองและต่อญาติพี่น้องเช่นภาพศพที่เสียชีวิตหลังเกิดอุบัติเหตุการขาดที่พึ่งพาของผู้ที่อยู่ข้างหลัง

ในสารดังกล่าวจะมีการชี้แจงแสดงเหตุผล (Rational Appeal) ถึงสาเหตุและแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ในตอนท้าย เช่น ควรเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ โดยการงดการเสพยาหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนและขณะขับขี่รถยนต์ รวมถึงการงดใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น โทรศัพท์มือถือ เครื่องรับโทรทัศน์ในรถยนต์ ฯลฯ ความยาวของสารประมาณ 30วินาทีและนำเสนอในรูปแบบของสปอตโฆษณา

ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถยนต์

ในปัจจุบัน คนไทยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุดในรอบ 20 ปี ที่ผ่านมาพบว่าคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น 600% โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ 20% โดยเป็นผู้ชายมากกว่าผู้หญิง 2 เท่า หากเปรียบเทียบอุบัติเหตุจากการเดินทางทุกประเภท พบว่า การนั่งรถยนต์จะมีโอกาสเสี่ยงสูงสุดโดยสูงกว่าเครื่องบิน 46 เท่า สูงกว่าการเดินทางด้วยเรือถึง 350 เท่า และสูงกว่ารถไฟ 37 เท่า หากเปรียบเทียบอุบัติเหตุระหว่างประเทศไทยกับประเทศอุตสาหกรรม เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย อังกฤษ พบว่า สถิติอุบัติเหตุจากรถยนต์ของประเทศดังกล่าวลดลงมากแต่ในประเทศไทยกลับสูงขึ้นทั้งจำนวนผู้บาดเจ็บ พิการและเสียชีวิต ที่น่าวิตกคือเด็กวัยรุ่น อายุ 15 - 24 ปี ตายมากที่สุด เฉลี่ยวันละ 11 คน โดยภาคกลางมีโอกาสตายสูงสุด 33 คนต่อประชากร 1 แสนคน , ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตายน้อยที่สุด 11 คนต่อประชากร 1 แสนคน, (วิฑูร แสงสิงแก้ว, 2539)

จากรายงานของคณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี (2538) ก็พบว่าผู้ป่วยที่เสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บ เนื่องจากอุบัติเหตุรถยนต์ย้อนหลัง ตั้งแต่ พ.ศ.2524 ถึง มิถุนายน 2538 มีจำนวนสูงสุดในช่วง อายุ 15 - 24 ปี เช่นเดียวกัน (ดูภาคผนวก ก ประกอบ)

การศึกษาทางระบบวิทยาของโรคติดเชื้อนั้นต้องศึกษาถึงปัจจัย 3 ประการ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ป่วย (Host) เชื้อโรค (Agent) และสภาวะแวดล้อม (Environment) .ในการศึกษาระบบวิทยาของอุบัติเหตุบนถนนก็เช่นกัน ควรศึกษาถึงปัจจัย 3 ประการ ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ได้แก่

ผู้บาดเจ็บ (Host) ผู้ใช้ถนน (Road Users) คนขับรถและคนเดินเท้า สิ่งที่เกี่ยวข้องให้เกิดการบาดเจ็บ (Agent) ได้แก่ ยานพาหนะ (Vehicles) ถนนและสภาวะแวดล้อม

มักจะกล่าวกันว่า ปัจจัยส่วนใหญ่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้แก่ คน (Human Factor) แต่ตามความเป็นจริงแล้ว อุบัติเหตุบนถนนเกิดจากปัจจัยร่วม เช่น อุบัติเหตุเกิดขึ้นขณะฝนตก ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คน (ขาดความชำนาญในการขับรถขณะฝนตก) ถนนลื่น และดอกยางของยางรถไม่ดี ทำให้รถไม่เกาะถนนหรือรถยางแตกทำให้เกิดรถคว่ำ ก็เกิดจากปัจจัยร่วมหลายปัจจัย เช่น สภาพทางรถไม่ดี หรือสภาพถนนไม่ดี (เป็นหลุมเป็นบ่อหรือมีของแหลม) และคนขับไม่ดี (ขับรถเร็วโดยขาดประสบการณ์ในการควบคุมรถ เมื่อเกิดยางแตก) เหล่านี้ เป็นต้น สรุปแล้วปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น มักจะเป็นปัจจัยร่วม แต่การที่จะโทษคนอื่นนั้น ทำได้ง่ายกว่าการค้นหาสาเหตุที่แท้จริง จึงได้มีการศึกษาพอสรุป ได้ว่า “ในคนขับรถที่อยู่ในสภาพพร้อม (Alert) นั้น หากมีเหตุการณ์ใด ๆ เกิดขึ้นเฉพาะหน้า คนขับจะสามารถแก้ไขเหตุการณ์ได้ภายใน 5 วินาที (Reaction time) หากมีร่องรอยหรือหลักฐานว่าคนขับ ได้ใช้ความพยายามแก้ไขสถานการณ์ภายใน 5 นาที (เช่น มีรอยเบรคบนพื้นถนนให้เห็น) แล้ว แต่อุบัติเหตุยังเกิดขึ้น ก็แสดงว่าเกิดจากปัจจัยอื่น เช่น ยางไม่ดี เบรคไม่ดี หรือถนนลื่น)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อคนขับ

1. อายุ (Age)
2. ประสบการณ์ (Experience)
3. สภาพร่างกาย (Physical Condition)
4. แอลกอฮอล์ (Alcohol)
5. ยา (Drugs)
6. สภาวะทางสังคม (Social Status)

6.1 อายุ

6.1.1 คนหนุ่ม

- พฤติกรรมชอบแสดงออก (Show-off Behavior)
- ความไม่อยู่นิ่ง (Restlessness)
- ความกระตือรือร้น (Enthusiasm)
- การขาดประสบการณ์ (Inexperience)

6.1.2 คนสูงอายุ

- หมดความจำมากขึ้น
- การตัดสินใจไม่ดี
- สายตา การได้ยิน และปฏิกิริยาโต้ตอบไม่ดี

6.2 การขาดประสบการณ์

6.2.1 การขาดประสบการณ์ในอุปกรณ์

- การฝึกหัดขับไม่เพียงพอ
- ไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ

6.2.2 การขาดประสบการณ์ในสภาวะแวดล้อม

- สภาวะดินฟ้าอากาศ
- สภาวะท้องถนน

6.3 สภาพร่างกาย

6.3.1 การเจ็บป่วย

6.3.2 แอลกอฮอล์

- แอลกอฮอล์ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงตายร้อยละ 50
- ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood Alcohol Level)
 - (ก) การดื่มเหล้าเพื่อสังคม (Responsible Drinking) 45 มก./100 มล. (0.045 มก.%)
 - (ข) การดื่มเสี่ยงภัย (Risky Drinking) 50 มก./100 มล. (0.050 มก.%)
 - (ค) การเมาเหล้า (Intoxicated) 100 มก./100 มล. (0.1 มก.%)

6.3.3 ยาเสพติด (Narcotics)

6.3.4 ปฏิกิริยาทางอารมณ์ (Emotional Response)

6.3.5 ร่างกายบกพร่อง เช่น พิกัด สายตาไม่ดี

6.3.6 โรคจิต (Psychosis)

จากสถิติของศูนย์ข้อมูลสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ กรมตำรวจ (2537) พบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุรถยนต์ที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล 4 อันดับแรก คือ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด (12,330 ราย), แชนจ์รถอย่างผิดกฎหมาย

(9,807 ราย), ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด (9,410 ราย) และฝ่าฝืนสัญญาณไฟหรือเครื่องหมายจราจร (6,900 ราย)

จากข้อมูลข้างต้นสามารถสรุปได้ว่าอุบัติเหตุรถยนต์เป็นปัญหาสำคัญของประเทศ ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้นทุกปี โดยผู้ชายมีอัตราการเสียชีวิตสูงกว่าผู้หญิงสองเท่า และช่วงอายุที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดคือ 15-24 ปี โดยสาเหตุสำคัญที่สุดก็คือการขับรถด้วยความคึกคะนอง และฝ่าฝืนกฎจราจร

ข้อสรุปข้างต้นทั้งหมดนำไปใช้เป็นเนื้อหาในการสร้างสื่อโทรทัศน์เพื่อรณรงค์ลดอุบัติเหตุจากการขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้เนื้อหาสาระที่เร้าความกลัว

สล็อตเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

กลุ่มเป้าหมาย : ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีรถเป็นของตนเองในเขตกรุงเทพมหานคร
อายุ 18-25 ปี

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้เกิดการตระหนักรู้ เข้าใจ และมีทัศนคติที่ถูกต้องเกี่ยวกับการป้องกันลดอุบัติเหตุจากการขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล รวมทั้งเกิดความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเองที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว

ความยาว : 30 วินาที

กลยุทธ์ที่ใช้ : 1. เปิดเรื่องด้วยภาพ เสียง และเนื้อหาที่กระตุ้นเร้าความสนใจชวนให้ติดตาม
2. ดำเนินเรื่องให้เกิดความกลัว อันจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติและความตั้งใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ต่อด้วยการให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขีรถยนต์
3. กระตุ้นย้ำให้เกิดความกลัวอีกครั้งหนึ่งในตอนท้ายของเรื่อง

ประเด็นเนื้อหา : ชี้ให้ผู้ชมมองเห็นว่า อุบัติภัยจากการขับขีรถยนต์สามารถเกิดขึ้นได้กับคน
 ทุกคนรวมทั้งตัวผู้ชมเอง โดยแสดงให้เห็นถึงอุบัติเหตุ และสาเหตุซึ่ง
ในสปอตชิ้นนี้จะเน้นเฉพาะสาเหตุที่เกิดจากการขับเร็วด้วยความ
คึกคะนอง นอกจากนี้ยังกล่าวถึงผลกระทบที่มีต่อตัวผู้ชมเองรวมทั้งญาติ
 พี่น้องที่อยู่ข้างหลัง พร้อมกับเสนอแนะแนวทางในการป้องกัน

SHOT	ภาพ	เสียง	เวลา (วินาที)
1	LS รถยนต์นั่งส่วนบุคคลวิ่ง ฉวัดเฉวียนด้วยความเร็ว สูง CUT	- เครื่องยนต์ส่งเสียงดังแสดงให้เห็น ทราบว่ารถวิ่งมาด้วยความเร็ว สูง - ดนตรีแสดงความตื่นเต้นเร้าใจ	
2	BCU มือซ้ายผู้ขับรถยนต์ เปลี่ยนเกียร์อย่างรวดเร็ว CUT	- เครื่องยนต์คำรามกึกก้อง - ดนตรีแสดงความตื่นเต้น	
3	BCU เท้าขวาผู้ขับรถยนต์ เหยียบคันเร่งจนมิด CUT	- เครื่องยนต์คำรามกึกก้อง - ดนตรีแสดงความตื่นเต้น	
4	BCU หน้าปัดรถยนต์ เข็มแสดงความเร็วเพิ่มขึ้นไป เรื่อยๆจนถึง 120-140กม./ชม. เข็มแสดงความเร็วรอบของรถ ยนต์กระดกขึ้นอย่างรวดเร็ว CUT	- เครื่องยนต์คำรามกึกก้อง - ดนตรีแสดงความตื่นเต้น	

SHOT	ภาพ	เสียง	เวลา (วินาที)
5	BCU หน้าปัดรถยนต์ หมุนภาพ หมุนกล้อง CUT	- เสียงรถยนต์เสียหลักเฉลบลง ข้างทาง	
6	ความมืด CUT	- กระจกแตกกระจาย	
7	FADE IN LS ชายวัยรุ่นตะเกียกตะกาย พยายามหาทางออกจาก รถยนต์ที่พังยับเยินและ เอียงอยู่ข้างถนนสาย เปลี่ยวในเวลากลางคืน มีฉากหลังเป็นถนน มอง เห็นแสงไฟของรถยนต์ วิ่งผ่านไปมา ZOOM IN	- ดนตรีแสดงความเจ็บเหงา ว่าเหว่ ท้อแท้ หมดหวัง	
8	CU ชายวัยรุ่นได้รับบาดเจ็บ สาหัส มีเลือดออกตาม ใบหน้าและลำตัว พยายาม ตะเกียกตะกายโบกมือ ขอความช่วยเหลือ ZOOM IN	- ดนตรีแสดงความเจ็บเหงา เศร้าสร้อยว่าเหว่ ท้อแท้ หมดหวัง	
9	BCU ชายวัยรุ่นแสดงสีหน้า เศร้าสร้อย หมดหวัง ZOOM OUT	- ดนตรีแสดงความเจ็บเหงา เศร้าสร้อยว่าเหว่ ท้อแท้ หมดหวัง	

SHOT	ภาพ	เสียง	เวลา (วินาที)
10	MS ชายวัยรุ่นค่อๆฟูบราบลง กับพื้นหญ้าข้างรถยนต์และ เสียชีวิตในที่สุด ZOOM OUT	- คนตรีแสดงความเจ็บเหงา เศร้าสร้อย ท้อแท้ หมดหวัง - บรรยาย"ความคึกคะนอง--- เพฆฆฆฆฆฆฆฆฆฆฆฆฆ---	
11	LS รถยนต์ที่เสียหายจาก อุบัติเหตุ (1) CUT	- คนตรีแสดงความตื่นเต้นเร้าใจ - บรรยาย"---ที่ยังทำให้อุบัติเหตุ จากรยนต์---	
12	LS รถยนต์ที่เสียหายจาก อุบัติเหตุ (2) CUT	- คนตรีแสดงความตื่นเต้นเร้าใจ - บรรยาย"---เป็นสาเหตุการตาย ที่สำคัญ---	
13	LS ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ รถยนต์ CUT	- คนตรีแสดงความเศร้าสร้อย หงอยเหงา - บรรยาย"---นำไปสู่จุดจบของ ชีวิต---	
14	MS ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ รถยนต์ CUT	- คนตรีแสดงความเศร้าสร้อย หงอยเหงา - บรรยาย"---ทิ้งความสูญเสี ไว้ให้กับผู้ที่อยู่เบื้องหลัง---	
15	BCU "หยุดคิดสักนิด---ก่อน ชีวิตจะสิ้น"	- คนตรีแสดงความเศร้า	

กลุ่มตัวอย่าง

ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีรถยนต์เป็นของตนเองอายุระหว่าง 18 - 25 ปี และอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครจากหลากหลายอาชีพ โดยให้มีจำนวนผู้หญิงน้อยกว่าผู้ชาย ทั้งนี้เนื่องจากสถิติผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ในแต่ละปีนั้นมักเป็นผู้ชายมากกว่าผู้หญิง โดยกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษามีจำนวนทั้งสิ้น 48 คน เป็นผู้หญิง 16 คน และผู้ชาย 32 คน (แยกตามอาชีพคือ ยังศึกษาอยู่และประกอบอาชีพแล้ว) โดยติดต่อกับบริษัทวิจัยการตลาดให้ดำเนินการเลือกกลุ่มตัวอย่างตามลักษณะที่กล่าวข้างต้น ด้วยวิธีการสุ่มจากบัญชีรายชื่อที่บริษัทมีอยู่

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

1. ตัวแปรภายนอก ได้แก่ตัวแปรทางสังคมประชากร (เพศ อายุ สถานภาพ สมรส รายได้ การศึกษา และอาชีพ)
2. ตัวแปรอิสระ ได้แก่
 - 2.1 ตัวแปรแทรกทางจิตวิทยา :- ประสิทธิภาพการขับรถยนต์, ประสิทธิภาพการได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์, ประสิทธิภาพเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร, ปทัสถานเกี่ยวกับกฎระเบียบจราจร แบบของบุคลิกภาพและความเชื่อมั่นในการควบคุม
 - 2.2 ตัวแปรทดลองคือสารที่สร้างขึ้นเพื่อการรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยมุ่งเป้าให้เกิด ความกลัวเป็นหลัก
3. ตัวแปรตาม ได้แก่
 - 3.1 ระดับความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน
 - 3.2 ทศนคติต่อการหลีกเลี่ยงพฤติกรรมจรรยาบรรณการขับรถที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน
 - 3.3 ความตั้งใจที่จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมจรรยาบรรณการขับรถที่เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุบน ท้องถนน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบการทดลอง โดยการใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทางสังคมประชากร และตัวแปรทางด้านจิตวิทยาเกี่ยวกับการขับรถยนต์ส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง และแบบทดสอบผลของความแตกต่างในระดับความรู้ ทักษะและความตั้งใจของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังการเปิดรับสารที่ใช้การเร้าความกลัวที่สร้างขึ้น

1 แบบสอบถาม ได้สร้างขึ้นให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวกับปัจจัยทางสังคมประชากร ได้แก่ ข้อมูลด้านอายุ เพศ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ (ให้เขียนตอบในแบบสอบถามก่อนดำเนินการทดลอง) และปัจจัยทางจิตวิทยาของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร ปทัสถานเกี่ยวกับกฎระเบียบจราจร แบบของบุคลิกภาพและความเชื่อในอำนาจควบคุม

2 แบบทดสอบ ประกอบด้วย

- 2.1** คำถามเกี่ยวกับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้แก่ ระดับความรู้ ความเข้าใจในเรื่องของสาเหตุการเกิดและการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ยานยนต์บนท้องถนนรวมทั้งผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นตามหลังอุบัติเหตุที่มีต่อครอบครัว เศรษฐกิจ สังคม และประเทศชาติ ความสูญเสียชีวิตและสมรรถภาพทางร่างกาย ถ้าตอบถูกได้ 1 คะแนน ตอบผิดได้ 0 คะแนน
- 2.2** คำถามเกี่ยวกับทัศนคติต่อการเลี่ยงพฤติกรรมที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในขณะที่ขับรถยนต์ เช่นหลีกเลี่ยงการขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด การแข่งในที่คับขัน การดื่มสุรา หรือการใช้ยากระตุ้นก่อนและขณะขับรถยนต์ รวมทั้งการใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในรถยนต์ เช่น โทรศัพท์มือถือหรือเครื่องรับโทรทัศน์

เครื่องมือวัดทั้งหมดได้สร้างขึ้นโดยประยุกต์จากแบบวัดทัศนคติชนิดมาตราประเมินค่าของลิเคิท (Likert Scale) ชนิด 5 ตัวเลือก คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียงคำตอบเดียว ตามความรู้สึก และความคิดเห็น ของตนที่มีต่อข้อความในแบบสอบถามแต่ละข้อ การตัดสินใจว่าทัศนคติของผู้ตอบตรงกับข้อความ นั้นมากน้อยเพียงใด ได้ถือเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

- ข้อความที่แสดงทัศนคติในทางบวก (Positive Statement) ให้คะแนน ดังนี้

ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้คะแนน 5 คะแนน
ตอบเห็นด้วย	ให้คะแนน 4 คะแนน
ตอบว่าไม่แน่ใจ	ให้คะแนน 3 คะแนน
ตอบว่าไม่เห็นด้วย	ให้คะแนน 2 คะแนน
ตอบว่าไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้คะแนน 1 คะแนน

- ข้อความที่แสดงทัศนคติในทางลบ (Negative Statement) ให้คะแนน ดังนี้

ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้คะแนน 1 คะแนน
ตอบเห็นด้วย	ให้คะแนน 2 คะแนน
ตอบไม่แน่ใจ	ให้คะแนน 3 คะแนน
ตอบไม่เห็นด้วย	ให้คะแนน 4 คะแนน
ตอบว่าไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้คะแนน 5 คะแนน

2.3 คำถามเกี่ยวกับความตั้งใจในการเสี่ยงพฤติกรรมการขับรถที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการ

เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ให้คะแนน 5 ระดับ คือ

- ข้อความใดที่แสดงความตั้งใจในทางบวก ให้คะแนน ดังนี้

ตอบว่าใช้มากที่สุด ให้คะแนน 5 คะแนน และคะแนนลดลงข้อละ 1 คะแนน ตามลำดับ คือ 4, 3, 2 ถ้าตอบว่าไม่ใช้มากที่สุด ให้คะแนน 1 คะแนน

- ข้อความใดที่แสดงความตั้งใจในทางลบ ให้คะแนน ดังนี้

ตอบว่าใช้มากที่สุด ให้คะแนน 1 คะแนน และเพิ่มขึ้น ข้อละ 1 คะแนน ตามลำดับ คือ 2, 3, 4 ถ้าตอบว่าไม่ใช้มากที่สุด ให้คะแนน 5 คะแนน

วิธีดำเนินการสร้างแบบสอบถามและแบบทดสอบ

การสร้างแบบสอบถามและแบบทดสอบที่ใช้ในการวิจัย ได้แบ่งเป็นขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

- (1) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- (2) กำหนดขอบเขตและโครงสร้างของเนื้อหาในแบบสอบถาม
- (3) สร้างข้อคำถามของแบบสอบถาม และกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน
- (4) นำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วให้แพทย์ผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุ ตรวจสอบและแก้ไข เพื่อให้มีความชัดเจนของภาษาและมีความตรงในเนื้อหา (Content Validity) แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไข ก่อนที่จะนำแบบสอบถามไปทดสอบ
- (5) ทดสอบแบบสอบถามในด้านความรู้ ทักษะ และความตั้งใจในการป้องกันอุบัติเหตุรถยนต์ โดยนำไปทดลองใช้กับนิสิตแพทย์ ชั้นปีที่ 4 คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ จำนวน 30 คน เพื่อดู ข้อบกพร่องของภาษาและนำไปวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS (Statistical Package for Social Science) เพื่อตรวจสอบหาค่าอำนาจจำแนก (Power of Discrimination) ของแบบสอบถามแต่ละข้อ และวิเคราะห์หาค่าความน่าเชื่อถือ (Reliability) ของแบบสอบถาม ดังรายละเอียด ต่อไปนี้

การวิเคราะห์หาค่าอำนาจจำแนกของข้อคำถามแต่ละข้อ ได้จากการนำคะแนนที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของนิสิตมาเรียงลำดับคะแนนจากคนที่ได้คะแนนสูงสุด จนถึงต่ำสุด และนำคะแนนร้อยละ 25 ของกลุ่มคะแนนสูง และร้อยละ 25 ของ กลุ่มคะแนนต่ำ มาทำการวิเคราะห์ด้วยสถิติ t - test ด้วยสูตร

$$t = \frac{X_H - X_L}{\sqrt{S_H^2/n_H + S_L^2/n_L}}$$

เมื่อ t คือ ค่าที่จะใช้ตัดสินว่าข้อคำถามนั้นมีอำนาจจำแนกอยู่ในเกณฑ์ใช้ได้หรือไม่

X_H , X_L คือ ค่าเฉลี่ยที่ได้จากกลุ่มสูงและกลุ่มต่ำ (เฉพาะข้อนั้น)
 S_H^2 , S_L^2 คือ ความแปรปรวนของคะแนนของกลุ่มสูงและกลุ่มต่ำ
 n_H , n_L คือ จำนวนผู้ตอบในกลุ่มสูงและต่ำ ตามลำดับ

ข้อคำถามที่มีค่า r ตั้งแต่ 1.75 ขึ้นไป ถือว่ามีค่าอำนาจจำแนกสูง อยู่ในเกณฑ์ที่ใช้ได้ (วิเชียร เกตุสิงห์, 2537)

สำหรับการวิเคราะห์หาค่าความน่าเชื่อถือ (Reliability) ของแบบสอบถาม ในหมวดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน ใช้สูตรของ Kuder - Richardson ซึ่งอาศัยค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมทั้งฉบับในการคำนวณ โดยมีสูตร ดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์ , 2537 : 115)

$$r_{tt} = \frac{k}{(k - 1)} \sqrt{\frac{1 - X(k - X)}{kS^2}}$$

r_{tt} = ค่าความเชื่อถือของแบบสอบถาม
 k = จำนวนข้อของแบบสอบถาม
 X = คะแนนเฉลี่ยรวมทั้งฉบับ
 S^2 = ค่าความแปรปรวนของคะแนนรวมทั้งฉบับ

ได้หาความน่าเชื่อถือของแบบสอบถามเกี่ยวกับความรู้ เท่ากับ .67

สำหรับการทดสอบความน่าเชื่อถือในส่วนของทัศนคติ และความตั้งใจในการเลี่ยงพฤติกรรมที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์นั้น ได้ใช้วิธีการหาค่าความเที่ยงตรงตามแบบสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha) หรือตามแบบของครอนบาค (Cronbach) (วิเชียร เกตุสิงห์, 2537 : 116) โดยมีสูตร ดังนี้

$$\alpha = \frac{k}{(k - 1)} \sqrt{\frac{1 - \sum v_i}{v_t}}$$

เมื่อ	α	คือ	ค่าความน่าเชื่อถือ
	k	คือ	จำนวนข้อ
	v_i	คือ	ความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ
	v_t	คือ	ความแปรปรวนของคะแนนรวมทุกข้อ

การทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถาม และแบบทดสอบ (Pretest)
2. เปิดสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นสำหรับงานวิจัยนี้ ให้กลุ่มตัวอย่างชม
3. ให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบทดสอบชุดเดิมอีกครั้งหนึ่ง (Posttest)

การวิเคราะห์ข้อมูล

- ข้อมูลจากแบบสอบถามและแบบทดสอบนำไปประมวลผลและวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for the Social Science)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทั่วไป โดยการคำนวณเป็นร้อยละ เช่น เพศ อายุ อาชีพ การศึกษา รายได้ ฯลฯ เสนอในรูปแบบตารางแบบร้อยละ
2. การทดสอบสมมติฐาน (Hypothesis Testing)
 - 2.1 ใช้การทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ย (t - test) เพื่อทราบผลการเปรียบเทียบระดับความรู้ ทักษะคิด และความตั้งใจในการป้องกันอุบัติเหตุ ก่อนและหลังการชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นสำหรับการวิจัยนี้

2.2 ใช้การวิเคราะห์ถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ

การนำเสนอข้อมูล

- การนำเสนอในรูปแบบตารางและการพรรณนาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและการทดสอบสมมติฐาน