

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายและข้อเสนอแนะ

การวิจัยนี้ต้องการวิเคราะห์หาความแตกต่างของปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยาที่มีผลต่อการเรียนรู้เนื้อหาสารที่สร้างขึ้นสำหรับป้องกันลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งศึกษาประสิทธิผลของการใช้เนื้อหาสารที่เร้าความกลัวในสื่อโทรทัศน์ ที่สร้างขึ้นสำหรับป้องกันลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

#### สมมติฐาน

1. ความแตกต่างของปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยามีผลทำให้เกิดความแตกต่างในระดับของการเรียนรู้สารที่สร้างขึ้นเพื่อลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์รวมทั้งระดับทัศนคติและระดับความตั้งใจในการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัย
2. ระดับของการเรียนรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ ทัศนคติและความตั้งใจในการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างส่วนมีค่าสูงขึ้น หลังจากการชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นสำหรับการป้องกันลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

ในการวิจัยได้ใช้การวิจัยแบบทดลอง โดยได้สร้างสื่อโทรทัศน์ที่มีเนื้อหาสารเร้าความกลัวเพื่อให้ผู้ชมหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ แล้วนำไปทดลองกับกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครที่มีอายุ 18 - 25 ปี จำนวน 48 คน ซึ่งสุ่มเลือกจากบัญชีรายชื่อ ( The List ) ของบริษัทวิจัยการตลาดแห่งหนึ่ง เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถามและแบบทดสอบ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างจะต้องทดสอบ 2 ครั้ง คือ ก่อนและหลังชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นแล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ด้วยสถิติชนิดต่าง ๆ คือการหาค่าร้อยละ การหาค่าความถี่ การวิเคราะห์ถดถอยแบบพหุคูณและการวิเคราะห์ Paired t - test เพื่อทดสอบสมมติฐานที่ตั้งไว้

## 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 / เดือน เป็นส่วนใหญ่
  - ข. ปัจจัยทางด้านจิตวิทยา
 

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขีรยนต์ 2 - 5 ปี ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน ครั้งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนของคนในครอบครัวส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย ๆ ครั้ง ส่วนใหญ่เคยให้สินบนกับจราจร ในเรื่องปัทสถานเกี่ยวกับจราจรนั้น ส่วนใหญ่เชื่อว่าอาจจะใช้ได้กับสังคมไทย แบบของบุคลิกภาพส่วนใหญ่เป็นแบบ A ของ Bortner และความเชื่อในเรื่องตำแหน่งการควบคุมนั้นส่วนใหญ่เป็นแบบภายใน
2. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ที่ศึกษา และการทดสอบสมมติฐาน
  - ก. การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1
 

“ ความแตกต่างของปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยามีผลทำให้เกิดความแตกต่างในระดับของการเรียนรู้สารที่สร้างขึ้นเพื่อลดอุบัติเหตุจากการขับขีรยนต์ รวมทั้งระดับทัศนคติและระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย “พบว่าระดับความรู้ ระดับทัศนคติ และระดับความตั้งใจ ก่อนการชมสื่อโทรทัศน์ไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยา สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้ ระดับทัศนคติและระดับความตั้งใจก่อนการชมสื่อโทรทัศน์นั้นพบว่าระดับความตั้งใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนการชมสื่อโทรทัศน์มีความสัมพันธ์กับ

ระดับทัศนคติก่อนการชมสื่อโทรทัศน์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนระดับความรู้ ทัศนคติและความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการชมสื่อโทรทัศน์นั้น พบว่า

- (1) ระดับความรู้หลังชมสื่อโทรทัศน์ไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางสังคมประชากรและปัจจัยทางจิตวิทยา
- (2) ระดับทัศนคติหลังการชมสื่อโทรทัศน์มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางสังคมประชากรเฉพาะระดับการศึกษาซึ่งเป็นไปในทิศทางลบ ( Beta = -0.2172 ) และมีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางจิตวิทยาเฉพาะเรื่องความเชื่อในตำแหน่งควบคุมซึ่งเป็นไปในทิศทางลบ ( Beta = -0.3252 ) และทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร ( Beta = 0.2874 ) นอกจากนี้ระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์ยังมีความสัมพันธ์กับระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์ด้วย ( Beta = 0.5383 )
- (3) ระดับความตั้งใจหลังชมสื่อโทรทัศน์มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางจิตวิทยาเพียงตัวเดียวคือ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของคนในครอบครัว ( Beta = 0.2564 ) นอกจากนี้ยังมีความสัมพันธ์โดยตรงกับระดับความรู้ ( Beta = 0.3235 ) และระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์ ( Beta = 0.5188 )

#### ข. การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2

“ระดับของการเรียนรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์ ทัศนคติและความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างล้วนมีค่าสูงขึ้น หลังจากชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นสำหรับลดอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร “พบว่าทั้งระดับความรู้ ทัศนคติ และความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย ภายหลังการชมสื่อโทรทัศน์ ล้วนแต่มีค่าสูงกว่าระดับความรู้ ทัศนคติและความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยก่อนการชมสื่อโทรทัศน์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

#### การอภิปรายผล

บทบาทของสื่อมวลชนในการเผยแพร่ข่าวสารและความรู้ในด้านต่าง ๆ นับวันจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความรู้ในด้านสาธารณสุข ในเรื่องของการณรงค์

ลดอุบัติภัยจากการขับขีรถยนต์นั้น ในปัจจุบันเราสามารถพบเห็นสปอตรณรงค์ในเรื่องดังกล่าวหลายสปอต แต่ทว่ายังไม่เคยมีการประเมินประสิทธิผลที่ได้รับว่าอยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจเพียงใด

การวิจัยนี้ มุ่งเน้นถึงกลยุทธ์การผลิตสาร ในลักษณะของสื่อโทรทัศน์ที่ทรงประสิทธิภาพ สำหรับใช้ในการรณรงค์ลดอุบัติภัยจากการขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งหวังว่าจะสามารถเปลี่ยนแปลงระดับความรู้ความเข้าใจทัศนคติและความตั้งใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติภัยรถยนต์ไปในทางที่ดีขึ้น

ผลการวิจัยพบว่าระดับความรู้ ทัศนคติและความตั้งใจในการขับขีรถยนต์อย่างปลอดภัยก่อนการชมสื่อโทรทัศน์ได้มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางสังคมประชากรและปัจจัยทางจิตวิทยาแต่ระดับความตั้งใจก่อนชมสื่อโทรทัศน์มีความสัมพันธ์กับระดับทัศนคติก่อนชมสื่อโทรทัศน์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ( $R^2=0.3223, \text{Beta}=0.5677$ ) นี่ย่อมแสดงว่าบุคคลที่มีความตั้งใจที่จะขับขีรถอย่างปลอดภัยย่อมต้องมีทัศนคติที่ดีต่อการหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติภัยรถยนต์นำมาก่อน

ภายหลังการชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นเพื่อการทดลองนี้พบว่าทั้งระดับความรู้ ทัศนคติและความตั้งใจมีค่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงว่าสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นสามารถก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในเรื่องของการเรียนรู้ ทัศนคติ และความตั้งใจในการขับขีรถอย่างปลอดภัยได้จริง และเมื่อวิเคราะห์หาลึกลงไปถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยอื่นๆที่อาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเช่น ปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยจิตวิทยา ก็พบว่า

1. ระดับความรู้ที่เปลี่ยนแปลงนั้นไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางสังคมประชากรและปัจจัยจิตวิทยาเลย นั้นย่อมหมายความว่าทุกๆคนในกลุ่มตัวอย่างไม่ว่าจะมีอายุ ระดับการศึกษา รายได้ สถานภาพสมรสหรือประสบการณ์การขับขีรถ ประสบการณ์การได้รับอุบัติภัยรถยนต์ฯลฯ เป็นอย่างไรก็ตาม ทุกคนต่างก็สามารถเรียนรู้เนื้อหาที่กล่าวถึงการป้องกันอุบัติภัยรถยนต์ที่มีอยู่ในสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นได้เท่าๆกัน

2. ระดับทัศนคติที่เปลี่ยนแปลงหลังจากการชมสื่อโทรทัศน์กลับมีความสัมพันธ์กับระดับการศึกษา ( $R^2=0.6039, \text{Beta}=-0.2172$ ) ความเชื่อมั่นในการขับขีรถยนต์ ( $R^2=0.6039, \text{Beta}=-0.3252$ ) และ ปทัสถานเกี่ยวกับกฎจราจร ( $R^2=0.6039, \text{Beta}=0.2874$ ) โดยระดับทัศนคติจะเปลี่ยนแปลงไปในทางลดลงหลังจากชมสื่อโทรทัศน์ในกลุ่มตัวอย่างที่มี

ระดับการศึกษาสูงกว่า แสดงว่าการที่จะเปลี่ยนแปลงทัศนคติในผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงๆ โดยใช้เนื้อหาสารที่เร้าความกลัวเพียงอย่างเดียวนั้นอาจได้ผลไม่เต็มที่นัก ควรจะสอดแทรกเนื้อหาที่แสดงความเป็นเหตุเป็นผลเข้าไปด้วย ในเรื่องของความเชื่อมั่นในการขับรถยนต์นั้น ผู้ที่มีลักษณะความเชื่อมั่นในการขับรถยนต์เป็นแบบภายใน (Internal Locus of Control) ซึ่งเชื่อว่าสิ่งต่างๆที่ตนได้รับหรือเกิดขึ้นกับตนนั้นไม่ว่าจะดีหรือไม่ดีก็ตามล้วนแล้วแต่เป็นผลจากการกระทำของตนเอง จะมีการเปลี่ยนแปลงของระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์สูงกว่าผู้ที่มีลักษณะความเชื่อมั่นในการขับรถยนต์เป็นแบบภายนอก (External Locus of Control) ซึ่งเชื่อว่าสิ่งต่างๆที่ตนได้รับหรือเกิดขึ้นกับตนนั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำของตนเอง แต่เกิดจากโชคเคราะห์หรืออิทธิพลของสิ่งต่างๆภายนอกตนเอง แสดงว่าผู้ที่มีลักษณะความเชื่อมั่นในการขับรถยนต์เป็นแบบภายในมีความพร้อมอยู่เสมอที่จะปรับเปลี่ยนทัศนคติของตนเองไปในทางที่ดีขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากการรู้จักใช้เหตุและผลในการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เมื่อได้ชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นสำหรับการทดลองนี้จึงทำให้ระดับทัศนคติมีค่าสูงขึ้น ตรงกันข้ามกับผู้ที่มีลักษณะความเชื่อมั่นในการขับรถยนต์เป็นแบบภายนอกซึ่งมักจะเหมารวมว่าสาเหตุของเหตุการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้นกับตนเองนั้นล้วนแล้วแต่เกิดจากอิทธิพลของสิ่งต่างๆภายนอกตนเอง ไม่เคยวิเคราะห์ถึงสาเหตุที่อาจมาจากการกระทำของตนเอง จึงเป็นการยากที่จะปรับเปลี่ยนทัศนคติในบุคคลเหล่านี้ ส่วนในเรื่องทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรนั้นพบว่าผู้ที่เชื่อว่ากฎระเบียบจราจรยังใช้ได้ในเมืองไทยนั้นจะมีการเปลี่ยนแปลงระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์สูงกว่าผู้ที่เชื่อว่ากฎจราจรใช้ไม่ได้สำหรับเมืองไทยซึ่งมีแนวโน้มในการจะปฏิบัติผิดกฎจราจรอยู่แล้วเป็นประจำ

สำหรับปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยาตัวอื่นๆ นั้นแม้จะไม่ได้มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับระดับทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยภายหลังการทดลอง แต่ก็มีแนวโน้มบางประการที่น่าสนใจดังนี้

**ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร** มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับระดับทัศนคติหลังการทดลอง ( $Beta_{in} = -0.1220$ ) กล่าวคือผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยครั้งหรือเป็นประจำจะมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงทัศนคติหลังการทดลองน้อยกว่าผู้ที่ไม่เคยฝ่าฝืนกฎจราจรหรือผู้ที่เคยฝ่าฝืนกฎจราจรนาน ๆ ครั้ง

**รายได้ของผู้ปกครอง** มีความสัมพันธ์ในทางลบกับระดับทัศนคติหลังการทดลองเช่นเดียวกัน ( $Beta_{in} = 0.0570$ ) กล่าวคือผู้ที่มีผู้ปกครองที่มีรายได้สูงๆจะมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยน้อยกว่าผู้ที่มีผู้ปกครองมีรายได้ต่ำกว่า ซึ่งก็ตรงกับเหตุการณ์ที่พบเห็นได้จริงๆในสังคม เช่น บุตรหลานของผู้ที่มีฐานะดี ส่วนใหญ่มักจะขับรถด้วยความเร็วสูง คึกคะนอง มักดัดแปลงรถให้เครื่องยนต์มีความแรงมากขึ้น

เพื่อนำมาแข่งขันกันในห้องถนน สร้างความรำคาญให้แก่ผู้อื่น ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของทั้งตนเองและผู้อื่น ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของทรัพย์สินที่อาจจะเกิดขึ้นเพราะผู้ปกครองมีรายได้เพียงพอที่จะซ่อมแซมรถยนต์ที่เสียหายนั้นได้

**อาชีพของผู้ปกครอง** มีความสัมพันธ์ในทางลบกับระดับทัศนคติในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย ( $Beta_{in} = -0.0002$ ) กล่าวคือผู้ที่มีผู้ปกครองประกอบอาชีพอิสระหรือมีกิจการส่วนตัวจะมีการเปลี่ยนแปลงระดับทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองน้อยกว่า ผู้ที่มีผู้ปกครองเป็นลูกจ้างบริษัทเอกชน รัฐบาล หรือ ทำงานในรัฐวิสาหกิจ เหตุผลในการอธิบายนั้นสามารถเชื่อมโยงไปถึงเรื่องรายได้ของผู้ปกครองได้ กล่าวคือผู้ที่มีผู้ปกครองมีกิจการส่วนตัวยอมมีรายได้สูงกว่าผู้ที่มีผู้ปกครองประกอบอาชีพอื่น ๆ ดังนั้นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยจึงเป็นไปในลักษณะเดียวกับปัจจัยทางสังคมประชากรในเรื่องรายได้ของผู้ปกครอง

**ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร** มีความสัมพันธ์ในทางลบกับระดับทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลอง ( $Beta_{in} = -0.0161$ ) กล่าวคือผู้ที่เคยให้สินบนแก่ตำรวจจราจรบ่อย ๆ มีระดับทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองสูงกว่าผู้ที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอยู่แล้ว ทั้งนี้ก็เนื่องจากผู้ที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอยู่แล้วนั้นจะมีระดับทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยซึ่งมีค่าค่อนข้างสูงอยู่แล้ว ดังนั้นระดับทัศนคติหลังการทดลองจึงมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากค่าเดิมไม่มากนัก ต่างจากผู้ที่ให้สินบนกับตำรวจจราจรบ่อยๆ ซึ่งเดิมมีระดับทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยค่อนข้างต่ำ แต่หลังจากได้ชมสื่อโทรทัศน์ที่ใช้สำหรับการทดลองนี้แล้วกลับมีระดับทัศนคติที่มีค่าสูงขึ้นอย่างชัดเจน

**เพศ** มีความสัมพันธ์ในทางลบกับระดับทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลอง ( $Beta_{in} = -0.0277$ ) กล่าวคือเพศหญิงมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองน้อยกว่าเพศชาย ทั้งนี้เนื่องจากระดับทัศนคติก่อนการทดลองมีค่าสูงกว่าในเพศชาย จึงทำให้การเปลี่ยนแปลงในระดับทัศนคติเห็นได้ไม่ชัดเจนเท่าในเพศชาย

สำหรับปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยาอื่นๆ ได้แก่ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน อายุ ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์ของคนในครอบครัว รายได้ อาชีพ แบบของบุคลิกภาพ และสถานภาพสมรส นั้นไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับระดับทัศนคติต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลอง ซึ่งในเรื่องอายุ อาชีพ สถานภาพสมรส และรายได้ ของกลุ่มตัวอย่างนั้นมีการกระจายค่อนข้างน้อยเพราะกลุ่มตัวอย่างที่คัดเลือกมาทำการทดลองนั้น

เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มเป้าหมายคือผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครที่มีอายุ 18-25 ปี อยู่แล้ว ทำให้ค่าระดับทัศนคติต่อการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองไม่แตกต่างกันอย่างชัดเจน สำหรับแบบของบุคลิกภาพซึ่งน่าจะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเปลี่ยนแปลงระดับทัศนคติต่อการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลอง กลับไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งผลการวิจัยนี้คล้ายคลึงกับที่เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์(2537,123)ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อ และทัศนคติต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถยนต์พบว่าบุคลิกภาพของผู้ขับขี่รถยนต์ไม่ว่าจะเป็นบุคลิกภาพแบบ A หรือแบบ B ต่างก็ไม่ใช้ตัวทำนายที่ดีของการใช้เข็มขัดนิรภัย เช่นเดียวกับผลจากการวิจัยนี้ คือแบบของบุคลิกภาพไม่มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงระดับทัศนคติต่อการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลอง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าคนไทยโดยทั่วไปนั้นบุคลิกภาพอาจแตกต่างกันในสถานการณ์ต่าง ๆ แต่เมื่อนั่งหลังพวงมาลัยในขณะที่ขับขี่รถยนต์แล้วบุคลิกภาพหรือนิสัยของคนทั้งหลายจะคล้ายๆกันหรือมีความแตกต่างกันไม่มากนัก กล่าวคือมักจะขับแบบไร้กฎระเบียบ และวินัย ทำอย่างไรก็ได้เพื่อให้ตนเองสามารถไปถึงจุดหมายปลายทางโดยเร็วที่สุด นอกจากนี้คนไทยก็มักมีนิสัยชอบเสี่ยงภัย ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของทั้งตนเอง และผู้อื่น

3. ระดับความตั้งใจในการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัยหลังชมสื่อโทรทัศน์ พบว่ามีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางสังคมประชากรและปัจจัยทางจิตวิทยาเพียงปัจจัยเดียวคือเรื่องประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของคนในครอบครัว( $R^2=0.6281, \text{Beta}=0.2564$ ) กล่าวคือผู้ที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของคนในครอบครัวมาก่อนจะมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงระดับความตั้งใจในการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัยสูงกว่าผู้ที่ไม่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของคนในครอบครัว ทั้งนี้อาจเนื่องจากได้มีโอกาสเรียนรู้ประสบการณ์ตรงจากญาติพี่น้องของตนเองว่าได้รับผลร้ายหรือความเสียหายอย่างไรบ้างจากการขับขี่รถยนต์ในลักษณะที่มีโอกาสเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ระดับความตั้งใจในการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัยหลังชมสื่อโทรทัศน์ยังมีความสัมพันธ์กับระดับทัศนคติหลังชมสื่อโทรทัศน์( $R^2=0.6281, \text{Beta}=0.5188$ ) และระดับความรู้หลังชมสื่อโทรทัศน์( $R^2=0.6281, \text{Beta}=0.3235$ ) ซึ่งทั้งหมดนี้สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องระดับขั้นของการเรียนรู้ (The Learning Hierarchy) ซึ่งให้ความสำคัญกับประสบการณ์การเรียนรู้ข้อมูลข่าวสารสืบเนื่องมาจากความเชื่อที่ว่าปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลต้องเริ่มต้นจากการให้ความรู้ที่พอเพียง จึงจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติหรือทำที่ต่อเรื่องนั้น จนเกิดแบบจำลองที่ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับลำดับผลกระทบในเรื่องนี้ออกเป็นรายละเอียด อาทิเช่น AIDA (Awareness - Interest - Desire - Action) หรือ The Innovation - Process (Awareness - Interest - Evaluation - Trial - Adoption) เป็นต้น โดยสื่อมวลชนดูเหมือนจะมีบทบาทอย่างสำคัญในการก่อให้เกิด

ความตระหนักรู้แก่มวลชนผู้รับสาร หรือให้การเรียนรู้ก่อนที่จะมีผลในส่วนขององค์ประกอบอื่น ๆ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยนี้ ที่ต้องการให้กลุ่มเป้าหมายเกิดการเรียนรู้ถึงอันตรายจากการขับรถยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอันดับแรก สำหรับปัจจัยทางจิตวิทยาตัวอื่นๆ รวมทั้งปัจจัยทางสังคมประชากร แม้จะไม่ได้มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลอง แต่ก็มีข้อนำสังเกตคือมีปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยาหลายๆตัวที่มีความสัมพันธ์ในทางลบกับระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลอง ได้แก่ ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ และสถานภาพสมรส ซึ่งสามารถให้คำอธิบายในรายละเอียดได้ดังนี้

**ประสบการณ์ในการขับรถยนต์** การที่ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มาหลายๆปีมีระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองต่ำกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์น้อยกว่านั้น อาจเนื่องจากผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มาเป็นเวลานาน ๆ มักจะมีความมั่นใจในฝีมือการขับรถของตนเองมากขึ้น บางครั้งจึงทำให้ความระมัดระวังและความตั้งใจในขณะขับขี่ลดน้อยลงเพราะการกระทำทุกอย่างในขณะขับรถกลายเป็นอัตโนมัติไปหมด

**ระดับการศึกษา** พบว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ากลับมีค่าระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองไม่สูงเท่าผู้ที่มีระดับการศึกษาดำกว่า ทั้งนี้อาจเนื่องจากเนื้อหาของสารในสื่อโทรทัศน์ที่ใช้ในการทดลองนี้มุ่งเน้นในเรื่องของความกลัวเป็นหลัก ส่วนเนื้อหาที่ชี้แจงแสดงเหตุผลต่าง ๆ นั้นมีอยู่ไม่มากนัก ซึ่งผลการวิจัยนี้ตรงกับงานวิจัยในเรื่องลักษณะการนำเสนอเนื้อหาสารเพื่อการชักจูง ที่กล่าวไว้ว่า วิธีการนำเสนอ ด้านเดียว (One-sided Argument) เช่นการใช้เนื้อหาที่กระตุ้นให้เกิดความกลัว (Fear Appeal) เหมาะสำหรับเนื้อหาที่มีข้อสรุปตายตัวอยู่แล้วและมักใช้กับผู้ที่มีระดับการศึกษาไม่สูงนัก ส่วนวิธีการนำเสนออีกรูปแบบหนึ่งคือ การนำเสนอสองด้าน (Two-sided Argument) ซึ่งมีลักษณะการนำเสนอเนื้อหาโดยมีการโต้แย้งกันทางความคิดเกิดขึ้น มีการสอดแทรกลักษณะเนื้อหาที่มีความเป็นเหตุเป็นผลเข้าไปด้วย วิธีการนี้เหมาะสำหรับผู้ชมที่ค่อนข้างจะมีการศึกษา และมีทิ่ทำที่จะโต้แย้งต่อข้อมูลได้ง่าย หรือผู้รับสารที่ค่อนข้างจะเป็นคนชี้สงสัย และเกรงว่าข้อมูลที่นำเสนอ จะเป็นการโฆษณาชวนเชื่อ (Lumsdaine and Janis, 1953 ; Sawyer, 1973)

**รายได้** ผู้ที่มีรายได้สูงกว่ามีค่าระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองต่ำกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำหรือไม่มีรายได้แม้จะไม่มีนัยสำคัญทางสถิติก็ตาม สาเหตุก็อาจเนื่องจากผู้ที่มีรายได้สูงๆ บางครั้งอาจมองไม่เห็นความสำคัญของทรัพย์สินต่างๆ



ที่ได้มาอย่างง่ายดาย เช่น รถยนต์ เพราะถ้าเกิดความเสียหายก็สามารถจ่ายเงินซ่อมแซมได้ โดยไม่ยากนักโดยลืมนึกไปว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ถ้าหากเกิดขึ้นกับชีวิต ถึงแม้จะมีรายได้มากแค่ไหนก็ไม่สามารถจะนำมาใช้ซ่อมแซมชีวิตได้ กลุ่มบุคคลเหล่านี้มักจะขับขี้อรถยนต์โดยขาดความระมัดระวังและขาดความรับผิดชอบทั้งต่อชีวิตของตนเองและชีวิตผู้อื่น

**อาชีพ** พบว่าผู้ที่ไม่มีอาชีพ (กำลังศึกษาอยู่) มีค่าของระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองสูงกว่าผู้ที่ประกอบอาชีพแล้ว แม้จะไม่มีนัยสำคัญทางสถิติอย่างชัดเจนก็ตาม นี่ย่อมแสดงว่าในกลุ่มผู้กำลังศึกษาอยู่นั้นมีแนวโน้มที่จะถูกชักจูงให้เปลี่ยนความตั้งใจในการขับรถยนต์แบบที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุไปสู่พฤติกรรมการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย ได้ง่ายกว่าผู้ที่ประกอบอาชีพแล้ว และสำหรับในกลุ่มผู้ที่ประกอบอาชีพแล้วยังพบว่าผู้ที่ประกอบอาชีพอิสระหรือเป็นเจ้าของกิจการ มีค่าระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองต่ำกว่าในผู้ประกอบอาชีพเป็นลูกจ้างของบริษัท เอกชน รัฐบาล หรือทำงานในรัฐวิสาหกิจ ซึ่งคำอธิบายก็เป็นในทำนองเดียวกับในเรื่องของรายได้

**สถานภาพสมรส** พบว่าค่าระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยในผู้ที่แต่งงานแล้วมีค่าต่ำกว่าในผู้ที่ยังโสด ซึ่งตรงกันข้ามกับงานวิจัยของเสริมศักดิ์ วิสาลาภรณ์ (2537) ซึ่งพบว่าผู้ที่มีครอบครัวแล้วมักจะมีแนวโน้มที่จะคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์สูงกว่าผู้ที่ยังโสด เหตุผลก็เนื่องมาจากมีการครอบครัวยุติที่ต้องรับผิดชอบจึงทำให้ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองเป็นสำคัญด้วย สาเหตุที่ทำให้ผลการวิจัยนี้แตกต่างออกไป อาจจะเนื่องมาจากการกระจายของกลุ่มตัวอย่างตามสถานภาพสมรสเป็นไปไม่ดัดนัก เพราะในกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี้อรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครที่สุ่มเลือกมาสำหรับงานวิจัยนี้มีผู้ที่แต่งงานแล้วเพียง 8 คนเท่านั้นในขณะที่มีผู้ที่ยังเป็นโสดถึง 40 คน

สำหรับปัจจัยทางสังคมประชากร และ ปัจจัยทางจิตวิทยาตัวอื่นๆที่เหลือ ได้แก่ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน อายุ ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร ความเชื่อมั่นในการขับรถยนต์ ปทัสถานเกี่ยวกับกฎจราจร แบบของบุคลิกภาพ รายได้ของผู้ปกครอง อาชีพของผู้ปกครอง ปฏิสัมพันธ์กับตำรวจจราจร และเพศ ล้วนแล้วแต่มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกับระดับความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองแต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

สาเหตุที่ระดับความรู้ ทักษะ และความตั้งใจในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยหลังการทดลองในกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางสังคมประชากร และปัจจัยทางจิตวิทยาเพียงไม่กี่ตัวนั้นอาจเนื่องมาจาก กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนไม่มากนักทำให้ลักษณะการกระจายตามปัจจัยต่างๆ

ทั้งทางด้านสังคมประชากร และทางด้านจิตวิทยา ยังไม่ดีพอ นอกจากนี้ ยังอาจมีสาเหตุจากข้อจำกัดของตัวแปรทดลองหรือสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้ในการทดลองนี้โดยเฉพาะ กล่าวคือสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นนี้ต้องการเน้นให้เห็นถึงความสูญเสียหรือผลร้ายที่เกิดขึ้น เนื่องจากการขับรถยนต์ด้วยความคึกคะนองซึ่งเป็นสิ่งที่วัยรุ่นชอบกระทำโดยใช้ การกระตุ้นเร้าความกลัวเป็นหลัก ปัญหาสำคัญจึงอยู่ที่ความหมายของคำว่า “ความคึกคะนอง” และ “ความกลัว” ว่าจะควรจะต้องสื่อความหมายออกมาอย่างไร และผู้รับสารแต่ละคนจะมีการตีความหมายของสารที่ได้รับออกมาแตกต่างกันอย่างไร

ในเรื่องของความคึกคะนองนั้น ได้ซักถามกลุ่มตัวอย่างทั้ง 48 คนหลังจากทำการทดลองเสร็จว่าภาพและเสียงที่พวกเขาได้เห็น และได้ยินจากสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นนี้ได้สื่อให้เข้าใจถึงพฤติกรรมการขับขีรถยนต์ด้วยความคึกคะนองมากน้อยเพียงใด กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าสื่อความหมายได้ค่อนข้างดีแล้ว กล่าวคือหลังจากชมสื่อโทรทัศน์แล้วเข้าใจว่าพฤติกรรมการขับรถแบบนี้มักจะพบเห็นในกลุ่มวัยรุ่นทั่วไปซึ่งมักจะขับรถด้วยความเร็วสูง ฉวัดเฉวียนไม่ยอมแพ้ผู้ขับรถยนต์คันอื่นๆ แต่ในการจะนำสื่อโทรทัศน์นี้ไปเผยแพร่จริงๆ ในกลุ่มเป้าหมายที่ใหญ่ขึ้นนั้นอาจจะต้องมาพิจารณาถึงภาพ และเสียงในสื่อดังกล่าวอีกครั้งว่าสามารถสื่อความหมายให้ผู้ชมได้เข้าใจถึงความหมายของ “ความคึกคะนอง” ได้ชัดเจนเพียงใด

ส่วนในเรื่อง “ความกลัว” หลังจากการชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นสำหรับการวิจัยนี้มีระดับความกลัวเป็นอย่างไร ได้นำสื่อดังกล่าวไปทดสอบก่อนนำมาทดลองจริง โดยนำไปให้นิสิตแพทย์ชั้นปีที่สี่ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตรจำนวน 20 คน ชมและอภิปรายในรายละเอียดหลังจากชมเสร็จแล้วว่าสื่อดังกล่าวสามารถกระตุ้นเร้าให้เกิดความกลัวได้มากน้อยเพียงใด ผลปรากฏว่าครั้งหนึ่งให้ความเห็นว่าสื่อดังกล่าวสามารถกระตุ้นเร้าให้ตนเองเกิดความกลัวได้ในระดับปานกลาง ส่วนอีกครึ่งหนึ่งที่เหลือให้ความเห็นว่า “ดูแล้วเฉยๆ ไม่ค่อยรู้สึกอะไร ดูแล้วยังไม่สะใจ ไม่โหดพอ อยากเห็นภาพที่เลอะๆ หรือน่ากลัวกว่านี้” แสดงว่าระดับการกระตุ้นเร้าความกลัวในผู้ชมแต่ละคนนั้น มีค่าไม่เท่ากัน ขึ้นกับประสบการณ์หรือภูมิหลังของแต่ละคน สำหรับนิสิตแพทย์ซึ่งต้องผ่านการเรียนวิชาทางการแพทย์มาหลาย ๆ วิชาเช่น กายวิภาคศาสตร์ซึ่งต้องทำการผ่าชำแหละศพเพื่อศึกษาอวัยวะต่างๆมาแล้วนั้น อาจจะมีความรู้สึกชินชากับภาพที่น่ากลัว ดังนั้นการชมสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นสำหรับงานวิจัยนี้อาจจะไม่สามารถกระตุ้นเร้าให้เกิดความกลัวได้ในระดับสูงมากนัก แต่ในกลุ่มเป้าหมายทั่วไป สื่อโทรทัศน์นี้อาจจะกระตุ้นเร้าให้เกิดความกลัวได้ในระดับสูงพอสมควร

อย่างไรก็ตามผลการวิจัยนี้ก็สามารนำไปเป็นแนวทางในการสร้างสื่อโทรทัศน์สำหรับบรรณรค์ลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลได้ดังนี้

1. ควรสอดแทรกรายละเอียดที่เป็นการชี้แจงแสดงเหตุผลลงไปนสื่อโทรทัศน์ที่สร้างขึ้นด้วยเพราะสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่มีระดับการศึกษาค่อนข้างสูงนั้น การใช้เนื้อหาสารที่เร้าความกลัวเพียงอย่างเดียวไม่สามารถจะโน้มน้าวจิตใจให้เปลี่ยนทัศนคติหรือพฤติกรรมได้

2. ควรเน้นเนื้อหาของสื่อโทรทัศน์ให้ผู้ชมทราบว่สาเหตุของอุบัติเหตุรถยนต์นั้นส่วนใหญ่มีสมาเหตุมาจากตัวผู้ขับขี่รถยนต์เอง มิใช่เกิดจากโชคเคราะห์ หรือสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายเป็นผู้บันดาลดังนั้นจึงควรใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษทุกครั้งที่ขับขี่รถยนต์

3. เน้นย้ำให้เห็นถึงโทษของการไม่เคารพและปฏิบัติตามกฎจราจร

4. ใช้เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการประสบอุบัติเหตุรถยนต์ของญาติหรือบุคคลอันเป็นที่รักของกลุ่มเป้าหมายรวมทั้งความสูญเสียที่ตามมา เป็นตัวกระตุ้นเร้าและจูงใจให้กลุ่มเป้าหมายละพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และในการที่จะลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถยนต์นั้น มีอาจสำเร็จได้ด้วยการใช้สื่อโทรทัศน์เพียงอย่างเดียวแต่จำเป็นต้องอาศัยมาตรการอื่นๆ รวมทั้งความร่วมมือจากกลุ่มบุคคล และหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ในที่นี้จะขอเสนอแนวทางในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุรถยนต์สองเขปดังนี้

1. การให้การศึกษอบรมแก่ประชาชนทุกระดับชั้น ตั้งแต่เด็กเล็กจนถึงประชาชนทั่วไป เพื่อให้มีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้ รวมทั้งให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety Consciousness)

2. การบังคับตามกฎหมายเพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัย รวมทั้งกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบต่อใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ และการใช้เข็มขัดนิรภัย

3. การวิศวกรรม โดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และใช้วิธีทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไข ทั้งสภาพของทางและสิ่งแวดล้อมของทาง และการปรับปรุงยานพาหนะ

### ข้อเสนอแนะ

1. ควรขยายผลการศึกษาลักษณะนี้ไปยังกลุ่มเป้าหมายอื่น ๆ เช่น กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ รถรับจ้าง รถบรรทุกสิบล้อ
2. ขยายขอบเขตของการวิจัย ลักษณะเดียวกันนี้ ไปทดลองกับกลุ่มทดลองอื่นๆ อีกหลาย ๆ กลุ่มเพื่อให้เป็นตัวแทนที่ดีขึ้นสำหรับกลุ่มประชากรผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร
3. ทำการวิจัยด้วยวิธีการแบบอื่นๆ เช่นการวิจัยเชิงสำรวจ การวิจัยเชิงคุณภาพ ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลทั้งทางกว้าง และทางลึกมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้สามารถเข้าใจปัญหาได้ชัดเจนขึ้น อันจะนำไปสู่การแก้ปัญหาได้อย่างถูกต้อง

### ข้อจำกัดในการวิจัย

ข้อจำกัดในการเลือกกลุ่มตัวอย่างจากบริษัทวิทยการตลาด ซึ่งอาจจะมิใช่ตัวแทนที่ดีของกลุ่มประชากรผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมดภาษาอังกฤษ