

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

การเสนอรายงานผลการวิจัยเรื่อง การเปิดรับและทัศนคติเกี่ยวกับป้ายรณรงค์  
รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แบ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็น  
2 ตอนตามลำดับดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) โดย  
การหาค่าสถิติพื้นฐานคือ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย เพื่ออธิบาย

1. ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา  
อาชีพ รายได้ และประเภทของรถยนต์ที่ใช้

2. การเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

3. การจดจำป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

4. ความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

5. ทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

ตอนที่ 2 การทดสอบสมมติฐาน (Hypothesis Testing) โดยใช้สถิติดังนี้

1. การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product  
Moment Correlation Coefficient)

2. การเปรียบเทียบเพื่อหาความแตกต่างของค่าเฉลี่ยด้วยวิธี ที-เทส(t-test)

3. การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA)

4. ใช้การทดสอบความแตกต่างระหว่างคู่ตามวิธีของเชฟเฟ่ (Scheffe') เพื่อ  
หาความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของประชากรเป็นรายคู่ ในกรณีที่การวิเคราะห์ความแปรปรวนทาง  
เดียวมีนัยสำคัญทางสถิติ

## ตอนที่ 1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา

### 1. ข้อมูลด้านประชากร

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	300	75.0
หญิง	100	25.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายจำนวน 300 คน คิดเป็นร้อยละ 75.0 และเป็นเพศหญิงจำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
18-28 ปี	142	35.5
29-39 ปี	163	40.7
40-50 ปี	95	23.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีอายุอยู่ในช่วง 29-39 ปี จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 40.7 รองลงมาคือช่วงอายุ 18-28 ปี จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 และช่วงอายุที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือ 40-50 ปี จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 23.8

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้เข้าเรียน	5	1.2
ป.1-ป.6	107	26.8
ม.1-ม.3 หรือเทียบเท่า	94	23.5
ม.4-ม.6 บวช. ปกศ.ต้น หรือเทียบเท่า	45	11.2
อนุปริญญา บวส.ปวท.ปกศ.สูง	20	5.0
ปริญญาตรี	112	28.0
สูงกว่าปริญญาตรี	17	4.3
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 28.0 รองลงมาคือ ระดับ ป.1-ป.6 คิดเป็นร้อยละ 26.8 ลำดับที่ 3 คือผู้จบการศึกษาระดับ ม.1-ม.3 หรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 23.5

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	50	12.5
ข้าราชการ	100	25.0
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	100	25.0
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	50	12.5
พนักงานบริษัทเอกชน	50	12.5
อาชีพอิสระ/กิจการส่วนตัว	50	12.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากประกอบอาชีพข้าราชการและ  
 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวนเท่า ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 25.0 รองลงมาคือ  
 อาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ นักเรียน/นักศึกษา พนักงานบริษัทเอกชน และอาชีพ  
 อิสระ/กิจการส่วนตัว ซึ่งมีจำนวนเท่ากันคือ อาชีพละ 50 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 3,000 บาท	23	5.8
3,001-7,000 บาท	153	38.2
7,001-11,000 บาท	89	22.2
11,001-15,000 บาท	67	16.8
15,001-19,000 บาท	36	9.0
19,001-23,000 บาท	9	2.2
23,001-27,000 บาท	8	2.0
27,000 บาทขึ้นไป	15	3.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ค่อนข้างต่ำมากกว่าผู้มีรายได้สูง กล่าวคือ กลุ่มผู้มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 3,001-7,000 บาท ร้อยละ 38.2 รองลงมาคือ กลุ่มผู้มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 7,001-11,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.2 และกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือ กลุ่มที่มีรายได้ต่อเดือน 23,001-27,000 บาท มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประเภทของรถยนต์ที่ใช้

รถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนบุคคล	200	50.0
รถโดยสารส่วนบุคคล	100	25.0
รถโดยสารประจำทาง	100	25.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขับรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 50.0 และขับรถโดยสารส่วนบุคคลและรถโดยสารประจำทางจำนวนเท่า ๆ กันคือ ประเภทละ 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการจดจำป้ายรถรงค์  
รักษาวิწყจราชจร (ภาพรวม)

การจดจำ	จำนวน	ร้อยละ
มาก	268	67.0
ปานกลาง	98	24.5
น้อย	34	8.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จดจำป้ายรถรงค์รักษาวิწყจราชจร  
ได้จำนวนมาก (ประมาณ 8-10 บ้าย) คิดเป็นร้อยละ 67.0 รองลงมาคือ กลุ่มที่จดจำ  
บ้ายได้จำนวนปานกลาง (ประมาณ 6-7 บ้าย) คิดเป็นร้อยละ 24.5 และมีกลุ่มตัวอย่าง  
ส่วนน้อยที่จดจำบ้ายได้จำนวนไม่เกิน 5 บ้าย คิดเป็นร้อยละ 8.5

สถาบันวิศยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการจดจำป้ายรณรงค์  
รักษาวินัยจราจร (รายชื่อ)

ป้าย	การจดจำ					
	จำได้		จำไม่ได้		รวม	
	%	N	%	N	%	N
โครหว่า เป็นไอ้เข้ขวางคลอง จอดก่อนมีสิทธิ์ก่อน โขค 2 ชั้น	49.7	(199)	50.3	(201)	100	(400)
จากทุก สน.	59.8	(239)	40.2	(161)	100	(400)
พี่ ๆ เคยเห็นผมอะเปล่า	64.8	(259)	35.2	(141)	100	(400)
พี่ชาย่าทับหนู	72.2	(289)	27.8	(111)	100	(400)
ที่ให้ตรงก็จะเลี้ยว ที่ให้เลี้ยวก็จะตรง	32.7	(131)	67.3	(269)	100	(400)
ลูกโครหว่า	75.8	(303)	40.2	(97)	100	(400)
โอมเราหยุดแล้ว โจนท่านไม่หยุด	13.5	(54)	86.5	(346)	100	(400)
ซิดในหน้อยเพ่ แล้วพี่ละซิดซ้ายหรือยัง	20.0	(80)	80.0	(320)	100	(400)
เสียบคราวนี้ไม่ว่า เสียบคราวหน้าพี่จับแน่	55.7	(223)	44.3	(177)	100	(400)
มนุษย์อะไรเอ่ยชอบทำให้รถติด						
ก.มนุษย์กบ ข.มนุษย์เขียด ค.มนุษย์บาด	35.2	(141)	64.8	(259)	100	(400)

จากตารางที่ 8 พบว่า ป้ายที่กลุ่มตัวอย่างจดจำได้มากที่สุดคือ ป้าย "ลูกโครหว่า" มีผู้จดจำได้คิดเป็นร้อยละ 75.8 รองลงมาคือป้าย "พี่ชาย่าทับหนู" มีผู้จดจำได้คิดเป็นร้อยละ 72.2 และป้ายที่กลุ่มตัวอย่างจดจำได้น้อยที่สุดคือป้าย "โอมเราหยุดแล้ว โจนท่านไม่หยุด" คิดเป็นร้อยละ 13.5 ของจำนวนกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปริมาณการเปิดรับ  
ป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

ปริมาณการเปิดรับป้าย	จำนวน	ร้อยละ
ทุกวัน	218	54.5
เกือบทุกวัน	121	30.3
บางวัน	61	15.2
นาน ๆ ครั้ง	0	0.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 9 พบว่า ผู้ใช้รถส่วนใหญ่เห็นป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรทุกวัน คิดเป็นร้อยละ 54.5 รองลงมาคือ เห็นป้ายเกือบทุกวัน คิดเป็นร้อยละ 30.3 ส่วนกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุดตอบว่าเห็นป้ายบางวัน จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 15.2

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรมการเปิดรับ  
ป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

การอ่านข้อความอธิบายได้ภาพ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยอ่าน	49	12.2
อ่านบางป้าย/อ่านเฉพาะป้ายที่ไม่เข้าใจ	251	62.8
อ่านครบทั้ง 10 ป้าย	100	25.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อ่านบางป้ายหรืออ่านเฉพาะป้ายที่ไม่เข้าใจ เป็นกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 62.8 รองลงมาคือ กลุ่มที่อ่านครบทั้ง 10 ป้าย คิดเป็นร้อยละ 25.0 และกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือ กลุ่มที่ไม่เคยอ่านเลย คิดเป็นร้อยละ 12.3

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความประทับใจป้ายรณรงค์  
รักษาอนามัยจราจรที่ถูกต้อง (รายชื่อ)

ป้าย	ความประทับใจ					
	ประทับใจ		ไม่ประทับใจ		รวม	
	%	N	%	N	%	N
ใครทว่า เป็นไอ้เข้าวางคลอง จอดก่อนมีสิทธิ์ก่อน โชค 2 ชั้น	11.5	(46)	88.5	(354)	100.0	(400)
จากทุก สน.	17.3	(69)	82.7	(331)	100.0	(400)
พี่ ๆ เคยเห็นผมอะเปล่า	15.8	(63)	84.2	(337)	100.0	(400)
พี่ชาย่าทัมหนู	31.3	(125)	68.7	(275)	100.0	(400)
ที่ให้ตรงก็จะเลี้ยว ที่ให้เลี้ยวก็จะตรง	8.8	(35)	91.2	(365)	100.0	(400)
ลูกใครทว่า	33.8	(135)	66.2	(265)	100.0	(400)
โอมเราหยุดแล้ว โจนท่านไม่หยุด	2.3	(9)	97.7	(391)	100.0	(400)
จอดในหน่อยเพ่ แล้วพี่ละจอดซ้ายหรือยัง	2.3	(9)	97.7	(391)	100.0	(400)
เสียบคราวนี้ไม่ว่า เสียบคราวหน้าพี่จับแน่	19.0	(76)	81.0	(324)	100.0	(400)
มมนุษย์อะไรเอ่ยชอบทำให้รถติด						
ก.มนุษย์กบ ข.มนุษย์เขียด ค.มนุษย์บาด	10.0	(40)	90.0	(360)	100.0	(400)

จากตารางที่ 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างประทับใจป้าย "ลูกใครทว่า" มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 33.8 รองลงมาคือป้าย "พี่ชาย่าทัมหนู" คิดเป็นร้อยละ 31.3 สำหรับป้ายที่ กลุ่มตัวอย่างประทับใจน้อยที่สุดคือป้าย "โอมเราหยุดแล้ว โจนท่านไม่หยุด" และป้าย "จอดในหน่อยเพ่ แล้วพี่ละจอดซ้ายหรือยัง" คิดเป็นร้อยละ 2.3 เท่ากันทั้ง 2 ป้าย

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความเข้าใจความหมาย  
ของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร เมื่อเห็นป้ายเป็นครั้งแรก (ภาพรวม)

เข้าใจความหมายทันที	จำนวน	ร้อยละ
มาก	179	44.7
ปานกลาง	102	25.5
น้อย	119	29.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 12 พบว่า ครั้งแรกที่เห็นป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร กลุ่มตัวอย่าง  
ส่วนใหญ่สามารถเข้าใจความหมายของป้ายได้ทันที จำนวนประมาณ 8-10 ป้าย โดยไม่  
ต้องอ่านคำอธิบายได้ภาพ คิดเป็นร้อยละ 44.7 รองลงมาคือ เป็นกลุ่มที่สามารถเข้าใจ  
ความหมายของป้ายได้น้อย (ประมาณ 1-5 ป้าย) คิดเป็นร้อยละ 29.8 และกลุ่มที่น้อยที่สุด  
คือ กลุ่มที่เข้าใจความหมายของป้ายได้ประมาณ 5-6 ป้าย คิดเป็นร้อยละ 25.5

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร เมื่อเห็นป้ายเป็นครั้งแรก (รายชื่อ)

ป้าย	เข้าใจทันที		ต้องอ่านคำอธิบาย		รวม	
	%	N	%	N	%	N
โครหว่า เป็นไอ้เข้ขวางคลอง จอดก่อนมีสิทธิ์ก่อน โชค 2 ชั้น	11.5	(46)	88.5	(354)	100.0	(400)
จากทุก สน.	17.2	(69)	82.8	(331)	100.0	(400)
พี่ ๆ เคยเห็นผมอะ เบลา	15.8	(63)	84.2	(337)	100.0	(400)
พี่ชาย่าทับหนู	31.3	(125)	68.7	(275)	100.0	(400)
ที่ให้ตรงก็จะเลี้ยว ที่ให้เลี้ยวก็จะตรง	2.3	(9)	97.7	(391)	100.0	(400)
ลูกโครหว่า	10.0	(40)	90.0	(360)	100.0	(400)
โอมเราหยุดแล้ว โจนท่านไม่หยุด	2.3	(9)	97.7	(391)	100.0	(400)
คิดในหน่อยเพ่ แล้วพี่ละคิดซ้ายหรือยัง	8.8	(35)	91.2	(365)	100.0	(400)
เสียบคราวนี้พี่ไม่ว่า เสียบคราวหน้าพี่จับแน่	33.8	(135)	66.2	(265)	100.0	(400)
มนุษย์อะไรเอ๋ชอบทำให้รถติด						
ก.มนุษย์กับ ข.มนุษย์เขียด ค.มนุษย์บาด	19.0	(76)	81.0	(324)	100.0	(400)

จากตารางที่ 13 พบว่า ป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นเป็นครั้งแรกแล้วสามารถเข้าใจความหมายได้ทันที โดยไม่ต้องอ่านข้อความอธิบายได้ภาพคือป้าย "เสียบคราวนี้พี่ไม่ว่า เสียบคราวหน้าพี่จับแน่" คิดเป็นร้อยละ 33.8 รองลงมาคือป้าย "พี่ชาย่าทับหนู" คิดเป็นร้อยละ 31.3 และป้ายที่กลุ่มตัวอย่างเข้าใจน้อยที่สุดคือป้าย "ที่ให้ตรงก็จะเลี้ยว ที่ให้เลี้ยวก็จะตรง" และป้าย "โอมเราหยุดแล้ว โจนท่านไม่หยุด" ซึ่งมีผู้ตอบจำนวนเท่ากันคือ ร้อยละ 2.3

เมื่อพิจารณาจากระดับความเข้าใจความหมายของป้ายแล้ว พบว่า ผู้ใช้รถส่วนใหญ่จะต้องอ่านคำอธิบายก่อนจึงจะเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรได้

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความเข้าใจความหมาย  
ของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรที่ถูกต้อง (ภาพรวม)

ระดับความเข้าใจ	จำนวน	ร้อยละ
สูง	51	21.8
กลาง	162	40.5
ต่ำ	187	46.7
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 14 พบว่า ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความเข้าใจความหมาย  
ของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรที่ถูกต้องในระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 46.7 รองลงมามีความ  
เข้าใจในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 40.5 และมีความเข้าใจในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ  
12.8

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรที่ถูกต้อง (รายชื่อ)

ป้าย	จำนวน		จำนวน		รวม	
	ผู้ตอบถูก		ผู้ตอบผิด			
	%	N	%	N	%	N
ใครหว่า เป็นไอ้เข้ขวางคลอง	54.5	(218)	45.5	(182)	100.0	(400)
จอดก่อนมีสิทธิ์ก่อน โขล 2 ชั้น						
จากทุก สน.	67.7	(271)	32.3	(129)	100.0	(400)
พี ๆ เคยเห็นผมอะเบล่า	42.0	(168)	58.0	(232)	100.0	(400)
พี่ชาย่าทับหนู	58.5	(234)	41.5	(166)	100.0	(400)
ทีให้ตรงก็จะเลี้ยว ทีให้เลี้ยวก็จะตรง	74.0	(295)	26.0	(104)	100.0	(400)
ลูกใครหว่า	71.3	(285)	28.7	(115)	100.0	(400)
โอมเราหยุดแล้ว โจนท่านไม่หยุด	51.8	(207)	48.2	(193)	100.0	(400)
ชิตในหน้อยเพ่ แล้วพี่ละชิตซ้ายหรือยัง	45.0	(180)	55.0	(220)	100.0	(400)
เสียบคราวนี้ไม่ว่า เสียบคราวหน้าพี่จับแน่	32.0	(128)	68.0	(272)	100.0	(400)
มนุษย์อะไร เร่อยชอบทำให้รดติด						
ก.มนุษย์กบ ข.มนุษย์เขียด ค.มนุษย์บาท	58.3	(233)	41.7	(167)	100.0	(400)

จากตารางที่ 15 พบว่า ส่วนใหญ่จำนวนร้อยละ 50 ขึ้นไป ของกลุ่มตัวอย่าง จะเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์วินัยจราจรได้ถูกต้อง มีป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร ที่มีผู้เข้าใจความหมายได้ถูกต้องน้อยกว่าร้อยละ 50 อยู่ 3 ป้าย ได้แก่ป้าย

1. เสียบคราวนี้ไม่ว่า เสียบคราวหน้าพี่จับแน่ มีผู้เข้าใจได้ถูกต้องจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.0
2. พี ๆ เคยเห็นผมอะเบล่า มีผู้เข้าใจได้ถูกต้องร้อยละ 42
3. ชิตในหน้อยเพ่ แล้วพี่ละชิตซ้ายหรือยัง มีผู้เข้าใจถูกต้อง คิดเป็นร้อยละ 45.0



ตารางที่ 16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามทัศนคติต่อป้าย  
รณรงค์รักษาวินัยจราจร

ระดับทัศนคติ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับต่ำ (ทัศนคติที่ไม่ดี)	4	1.0
ระดับปานกลาง (ทัศนคติที่เป็นกลาง)	244	61.0
ระดับสูง (ทัศนคติที่ดี)	139	34.75
ระดับสูงมาก (ทัศนคติดีมาก)	13	3.25
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติเป็นกลางต่อป้ายรณรงค์  
รักษาวินัยจราจร คิดเป็นร้อยละ 61.0 รองลงมาคือ กลุ่มผู้มีทัศนคติเชิงบวกต่อป้ายรณรงค์  
วินัยจราจร คิดเป็นร้อยละ 34.75 และกลุ่มตัวอย่างส่วนน้อยเป็นผู้มีทัศนคติเชิงลบต่อป้าย  
คิดเป็นร้อยละ 14.2

เมื่อพิจารณาระดับทัศนคติโดยรวมต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขต  
กรุงเทพมหานครแล้ว พบว่า ผู้ใช้รถส่วนใหญ่มีทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 17 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นในการแก้ไข  
ปัญหาการจราจรด้วยการใช้ป้ายรถรางค์รักษาวินัยจราจร

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วย	334	83.5
ไม่เห็นด้วย	66	16.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 17 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการแก้ไขปัญหาการจราจร  
ด้วยการใช้ป้ายรถรางค์รักษาวินัยจราจร คิดเป็นร้อยละ 83.5 และกลุ่มที่ไม่เห็นด้วย คิดเป็น  
ร้อยละ 16.5

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเหตุผลที่เห็นด้วยกับการแก้ไขปัญหาการจราจรด้วยการใช้ป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

เหตุผลที่เห็นด้วย(เฉพาะผู้ที่ตอบว่าเห็นด้วย)	จำนวน	ร้อยละ
ป้ายช่วยเตือนสติแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนมิให้กระทำผิด		
กฏจราจร	158	39.50
ป้ายเป็นสิ่งแปลกใหม่ดูแล้วขบขันทำให้เพลิดเพลิน		
คลายเครียดได้	35	8.75
ป้ายทำให้คนมีความรู้เกี่ยวกับกฏจราจรหรือ		
ข้อห้ามบางอย่างมากขึ้น	57	14.25
ป้ายมีข้อความเสียดสี ประชดประชัน ทำให้คน		
เกิดความละอายไม่กล้าทำผิด	43	10.75
ดีกว่าไม่ทำอะไรเลย	41	10.25

จากตารางที่ 18 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เห็นด้วยกับการแก้ไขปัญหาการจราจรด้วยการใช้ป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรให้เหตุผลว่า ป้ายช่วยเตือนสติแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนมิให้กระทำผิดกฏจราจร ซึ่งเป็นเหตุผลที่มีผู้เลือกตอบมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.5 เหตุผลรองลงมาคือ ป้ายทำให้คนมีความรู้เกี่ยวกับกฏจราจรหรือข้อห้ามบางอย่างมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 14.25 และเหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างเลือกตอบน้อยที่สุดคือ ดีกว่าไม่ทำอะไรเลย คิดเป็นร้อยละ 10.25

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำนวนตามเหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขปัญหาคณาจารย์ด้วยการใช้ป้ายรณรงค์รักษาวินัยจรรยา

เหตุผลที่ไม่เห็นด้วย (เฉพาะผู้ที่ตอบว่าไม่เห็นด้วย)	จำนวน	ร้อยละ
เป็นการลงทุนที่สิ้นเปลือง ได้ประโยชน์ไม่คุ้ม	13	3.25
การไม่เคารพกฎจรรยา เป็นนิสัยที่แก้ได้ยาก		
การใช้ป้ายในการแก้ปัญหาจึงไม่ได้ผล	7	1.75
การติดตั้งป้ายริมถนนทำให้เกะกะกีดขวางการจราจร		
การสัญจรไปมา และทำให้ดูรกเกินไป	6	1.50
ป้ายใช้ภาษาไม่สุภาพ	1	0.25
ป้ายใช้ภาษากำกวม อ่านแล้วไม่เข้าใจความหมาย	3	0.75
ข้อความที่ใช้ในป้ายเป็นการประจานตนเองว่า		
ไม่มีวินัยจรรยา	2	0.50
การบลุกจิตสำนึกเกี่ยวกับวินัยจรรยาต้องใช้เวลานาน		
ลำพังการบอกกล่าวในระยะ เวลาอันสั้นจึงไม่ได้ผล	12	3.00
ถ้าหากใช้ป้ายอย่างเดียวไม่มีการเข้มงวดกวดขัน		
ในเรื่องการจับกุม การรณรงค์ก็จะไม่ได้ผล	14	3.50
คนอ่านป้ายมักจะอ่านผ่าน ๆ หรืออ่านด้วยความขบขัน		
มากกว่าที่จะเก็บมาคิดหรือจดจำใส่ใจ	8	2.00

จากตารางที่ 19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขปัญหาคณาจารย์ด้วยการใช้ป้ายรณรงค์รักษาวินัยจรรยาให้เหตุผลว่า ถ้าหากใช้ป้ายอย่างเดียวโดยไม่มีการเข้มงวดกวดขันในเรื่องการจับกุม การรณรงค์ก็จะไม่ได้ผล ซึ่งเป็นเหตุผลที่มีผู้เลือกตอบมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.50 เหตุผลรองลงมาคือ เป็นการลงทุนที่สิ้นเปลือง ได้ประโยชน์ไม่คุ้ม คิดเป็นร้อยละ 3.25 และเหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างเลือกตอบลำดับที่ 3 คือ การบลุกจิตสำนึกเกี่ยวกับวินัยจรรยาจำเป็นต้องใช้เวลานาน คิดเป็นร้อยละ 3.0

ตอนที่ 2 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ปริมาณการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถใน  
เขตกรุงเทพมหานครมีความสัมพันธ์กับการจดจำป้ายได้

ตารางที่ 20 แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างปริมาณการเปิดรับป้าย  
รณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครกับการจดจำป้ายได้

ตัวแปร	การจดจำป้าย	
	r	P
ปริมาณการเปิดรับป้าย	0.2361***	0.0000

\*\*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

จากตารางที่ 20 พบว่า ปริมาณการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้  
ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการจดจำป้ายได้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ  
ที่ระดับ 0.001 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 1 โดยความสัมพันธ์ที่พบเป็นความสัมพันธ์ทางบวก  
อยู่ในระดับต่ำ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สมมติฐานที่ 2 ผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่างกัน จะมีความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกัน

ตารางที่ 21 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์ รักษาวินัยจราจร จำแนกตามเพศ

เพศ	ความเข้าใจความหมายของป้าย		t	P
	$\bar{X}$ (ร้อยละ)	SD (ร้อยละ)		
ชาย (300)	0.54	17.0		
หญิง (100)	0.60	16.0	2.80**	0.006

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 21 พบว่า ผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครต่างเพศกัน มีความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 2 เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ย จะพบว่าเพศหญิงจะเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรมากกว่าเพศชาย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 22 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของความเข้าใจความหมายของป้าย  
จำแนกตามเพศ

อายุ	ความเข้าใจความหมายของป้าย		F	P	คู่ที่ต่างกัน
	$\bar{X}$ (ร้อยละ)	SD (ร้อยละ)			
(1) 18-28 ปี	57.75	17.0			(1) > (3)
(2) 29-39 ปี	55.64	17.0	3.1358*	0.0445	
(3) 40-50 ปี	52.13	16.0			

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 22 พบว่า ผู้ใช้รถที่มีอายุต่างกัน มีความเข้าใจความหมายของป้าย  
รณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตาม  
สมมติฐานที่ 2

เมื่อใช้วิธีทดสอบรายคู่ของ Scheffe แล้วพบว่า กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 18-28 ปี  
มีความเข้าใจความหมายของป้ายมากกว่ากลุ่มที่มีอายุระหว่าง 40-50 ปี คู่ที่เหลือนอกนั้น  
ความเข้าใจไม่แตกต่างกัน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 23 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์  
รักษาวินัยจราจรระหว่างกลุ่มที่มีระดับการศึกษาต่างกัน

ระดับการศึกษา	ความเข้าใจความหมายของป้าย		F	P	คู่ที่ต่างกัน
	$\bar{X}$ (ร้อยละ)	SD (ร้อยละ)			
(1) ไม่ได้เข้าเรียน	46.00	9.0			
(2) ป.1-ป.6	48.69	17.0			
(3) ม.1-ม.3 หรือเทียบเท่า	52.80	16.0			
(4) ม.4-ม.6 บวช บกศ.ต้น หรือเทียบเท่า	56.89	13.0	8.8052***	0.0000	
(5) อนุปริญญา บวส.บวท. บกศ.สูง	57.00	20.0			
(6) ปริญญาตรี	62.41	16.0			(6)>(2), (3)
(7) สูงกว่าปริญญาตรี	66.47	14.0			(7)>(2)

\*\*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

จากตารางที่ 23 พบว่า ผู้ใช้รถที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 2

เมื่อใช้วิธีทดสอบรายคู่ของ Scheffé แล้วพบว่า กลุ่มที่มีการศึกษาระดับ ป.1-ป.6 มีความเข้าใจความหมายของป้ายน้อยกว่ากลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี ส่วนกลุ่มที่มีการศึกษาระดับ ม.1-ม.3 หรือเทียบเท่า มีความเข้าใจความหมายของป้ายน้อยกว่ากลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี



ตารางที่ 24 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์  
รักษาวินัยจราจรระหว่างกลุ่มที่มีอาชีพต่างกัน

อาชีพ	ความเข้าใจความหมายของป้าย		F	P	คู่ที่ต่างกัน
	$\bar{X}$ (ร้อยละ)	SD (ร้อยละ)			
(1) นักเรียน/นักศึกษา	62.40	17.0			(1)>(3)
(2) ขับรถรับจ้าง	54.27	13.0			
(3) ขับรถโดยสารประจำทาง	50.52	15.0			
(4) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	53.51	16.0	6.5081***	0.0000	
(5) พนักงานบริษัทเอกชน	64.00	16.0			
(6) อาชีพอิสระ/กิจการส่วนตัว	54.80	16.0			

\*\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

จากตารางที่ 24 พบว่า ผู้ใช้รถที่มีอาชีพต่างกัน มีความเข้าใจความหมายของป้าย  
รณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 จึงเป็นไปตาม  
สมมติฐานที่ 2

เมื่อใช้วิธีทดสอบรายคู่ของ Scheffe แล้วพบว่า กลุ่มอาชีพขับรถโดยสาร  
ประจำทางมีความเข้าใจความหมายของป้ายน้อยกว่ากลุ่มนักเรียน/นักศึกษา และพนักงานบริษัท  
เอกชน ส่วนกลุ่มอาชีพขับรถรับจ้างมีความเข้าใจความหมายของป้ายน้อยกว่ากลุ่มพนักงานบริษัท  
เอกชน

ตารางที่ 25 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์  
รักษาวินัยจราจรระหว่างกลุ่มที่มีรายได้ต่างกัน

รายได้	ความเข้าใจความหมายของป้าย		F	P	คู่ที่ต่างกัน
	$\bar{X}$ (ร้อยละ)	SD (ร้อยละ)			
(1) 3,000 บาท	52.17	22.0			(1)<(8)
(2) 3,001-7,000 บาท	54.95	17.0			(2)<(8)
(3) 7,001-11,000 บาท	53.48	17.0			(3)<(8)
(4) 11,001-15,000 บาท	54.33	14.0			(4)<(8)
(5) 15,001-19,000 บาท	60.56	13.0	5.5189***		
(6) 19,001-23,000 บาท	55.56	19.0			
(7) 23,001-27,000 บาท	65.00	19.0			
(8) มากกว่า 27,000 บาท ขึ้นไป	78.00	10.0			

\*\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

จากตารางที่ 25 พบว่า ผู้ใช้รถที่มีรายได้ต่างกัน มีความเข้าใจความหมายของป้าย  
รณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 จึงเป็นไปตาม  
สมมติฐานที่ 2

เมื่อใช้วิธีทดสอบรายคู่ของ Scheffe' แล้วพบว่า กลุ่มที่มีรายได้ต่อเนื่องต่ำกว่า  
3,000 บาท, 3,001-7,000 บาท, 7,001-11,000 บาท และ 11,001-15,000 บาท  
มีความเข้าใจความหมายของป้ายน้อยกว่ากลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 27,000 บาทขึ้นไป

สมมติฐานที่ 3 ผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่างกัน จะมีทัศนคติต่อบ້วยรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกัน

ตารางที่ 26 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของทัศนคติต่อบ້วยรณรงค์รักษาวินัยจราจร จำแนกตามเพศ

เพศ	ทัศนคติต่อบ້วย		t	P
	$\bar{X}$	SD		
ชาย (300)	3.56	0.46	5.08***	0.0000
หญิง (100)	3.34	0.35		

\*\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

จากตารางที่ 26 พบว่า ผู้ใช้รถต่างเพศกัน มีทัศนคติต่อบ້วยรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 3 เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยแล้ว พบว่า เพศชายมีทัศนคติต่อบ້วยดีกว่าเพศหญิง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 27 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร  
ระหว่างกลุ่มที่มีอายุต่างกัน

อายุ	ทัศนคติต่อป้าย		t	P	คู่ที่ต่างกัน
	$\bar{X}$	SD			
(1) 18-28 ปี	3.40	0.43			
(2) 29-39 ปี	3.60	0.45	8.1260***	0.0003	(2) > (1)
(3) 40-50 ปี	3.52	0.43			

\*\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

จากตารางที่ 27 พบว่า ผู้ใช้รถที่มีอายุต่างกัน มีทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 3

เมื่อใช้วิธีทดสอบรายคู่ของ Scheffe' แล้วพบว่า กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 29-39 ปี มีทัศนคติเชิงบวกต่อป้ายมากกว่ากลุ่มที่มีอายุระหว่าง 18-28 ปี

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 28 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร  
ระหว่างกลุ่มที่มีระดับการศึกษาต่างกัน

ระดับการศึกษา	ทัศนคติต่อป้าย		F	P	คู่ที่ต่างกัน
	$\bar{X}$	SD			
(1) ไม่ได้เข้าเรียน	3.36	0.33			
(2) ป.1-ป.6	3.65	0.49			(2)>(6)
(3) ม.1-ม.3 หรือเทียบเท่า	3.63	0.47			(3)>(6)
(4) ม.4-ม.6 ปวช. ปกศ.ต้น หรือเทียบเท่า	3.50	0.47	7.2193***	0.0000	
(5) อนุปริญญา ปวส.ปวท. ปกศ.สูง	3.40	0.28			
(6)ปริญญาตรี	3.33	0.36			
(7)สูงกว่าปริญญาตรี	3.33	0.25			

\*\*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

จากตารางที่ 28 พบว่า ผู้ใช้รถที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีทัศนคติต่อป้ายรณรงค์  
รักษาวินัยจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 จึงเป็นไปตามสมมติฐาน  
ที่ 3

เมื่อใช้วิธีทดสอบรายคู่ของ Scheffe' แล้วพบว่า กลุ่มที่มีการศึกษาระดับ ป.1-  
ป.6 และระดับ ม.1-ม.3 หรือเทียบเท่า มีทัศนคติเชิงบวกต่อป้ายมากกว่ากลุ่มที่มีการศึกษา  
ระดับปริญญาตรี

ตารางที่ 29 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของทัศนคติต่อบ້ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร  
ระหว่างกลุ่มที่มีอาชีพต่างกัน

อาชีพ	ทัศนคติต่อบ້าย		F	P	คู่ที่ต่างกัน
	$\bar{X}$	SD			
(1) นักเรียน/นักศึกษา	3.35	0.38			
(2) ขับรถรับจ้าง	3.64	0.45			(2)>(1)
(3) ขับรถโดยสารประจำทาง	3.67	0.48	8.7583***	0.0000	(3)>(1)
(4) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	3.42	0.46			(4)<(3)
(5) พนักงานบริษัทเอกชน	3.34	0.31			(5)<(2),(3)
(6) อาชีพอิสระ/กิจการส่วนตัว	3.38	0.38			(6)<(2),(3)

\*\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

จากตารางที่ 29 พบว่า ผู้ใช้รถที่มีอาชีพต่างกัน มีทัศนคติต่อบ້ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 3

เมื่อใช้วิธีทดสอบรายคู่ของ Scheffe' แล้วพบว่า กลุ่มอาชีพขับรถรับจ้างและกลุ่มอาชีพขับรถโดยสารประจำทาง มีทัศนคติเชิงบวกต่อบ້ายมากกว่ากลุ่มนักเรียน/นักศึกษา กลุ่มพนักงานบริษัทเอกชน และกลุ่มอาชีพอิสระ/กิจการส่วนตัว ส่วนกลุ่มอาชีพขับรถโดยสารประจำทาง มีทัศนคติเชิงบวกต่อบ້ายมากกว่ากลุ่มรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ

ตารางที่ 30 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของทัศนคติต่อบ้ายรณรงค์รักษา  
วินัยจราจรระหว่างกลุ่มที่มีรายได้ต่างกัน

รายได้	ทัศนคติต่อบ้าย		F	P	คู่ที่ต่างกัน
	$\bar{X}$	SD			
(1) 3,000 บาท	3.33	0.47			
(2) 3,001-7,000 บาท	3.60	0.47			
(3) 7,001-11,000 บาท	3.51	0.48			
(4) 11,001-15,000 บาท	3.48	0.37	2.5318*	0.0148	ไม่พบความแตกต่างระหว่างคู่
(5) 15,001-19,000 บาท	3.46	0.42			
(6) 19,001-23,000 บาท	3.13	0.16			
(7) 23,001-27,000 บาท	3.40	0.34			
(8) มากกว่า 27,000 บาท ขึ้นไป	3.41	0.33			

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 30 พบว่า ผู้ใช้รถที่มีรายได้ต่างกัน มีทัศนคติต่อบ้ายรณรงค์รักษา  
วินัยจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 3  
เมื่อใช้วิธีทดสอบรายคู่ของ Scheffe แล้วไม่พบความแตกต่างระหว่างคู่

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สมมติฐานที่ 4 ปริมาณการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับทัศนคติต่อป้ายของผู้ใช้รถ

ตารางที่ 31 แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างปริมาณการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครกับทัศนคติต่อป้ายของผู้ใช้รถ

ตัวแปร	ทัศนคติต่อป้าย	
	r	P
ปริมาณการเปิดรับป้าย	-0.1000	0.046*

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 31 พบว่า ปริมาณการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์เชิงลบกับทัศนคติต่อป้ายของผู้ใช้รถ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 4 แต่ความสัมพันธ์ที่พบมีค่าต่ำมาก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย