

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาวินิจฉัยเรื่อง พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารเพื่อเสริมสร้างวินัย
จรรยาของผู้ขับขีรถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร มีการนำเสนอผลการวิจัยเป็น
5 ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ขับขีรถยนต์
- ส่วนที่ 2 ความรู้ในกฎหมายจรรยาของผู้ขับขีรถยนต์
- ส่วนที่ 3 ทศนคติต่อผู้ถูกวิจัยเกี่ยวกับวินัยจรรยาของผู้ขับขีรถยนต์
- ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการขับขีรถยนต์ของผู้ขับขีรถยนต์
- ส่วนที่ 5 การเปิดรับข่าวสารของผู้ขับขีรถยนต์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐาน

ในส่วนของคุณข้อมูลพื้นฐาน ได้แบ่งการวิจัยออกเป็น 2 ตอน ได้แก่

1. ลักษณะทางประชากร ศึกษาในเรื่อง เพศ อายุ สถานภาพทาง
ครอบครัว ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ซึ่งตอนนี้นำเสนอผลการวิจัย ดัง
ตารางที่ 1 ตารางที่ 2 ตารางที่ 3 ตารางที่ 4 ตารางที่ 5 ตารางที่ 6
และตารางที่ 7

2. ลักษณะที่เกี่ยวข้องกับการขับขีรถยนต์ ศึกษาในเรื่อง สถานะการ
ใช้รถ การได้มาซึ่งรถยนต์ การประกันรถยนต์ อายุการขับขีรถ การได้มาซึ่งใบ
อนุญาตขับขีรถยนต์ และประเภทของใบอนุญาตขับขีรถยนต์ ซึ่งตอนนี้นำเสนอผลการ
วิจัย ดังตารางที่ 8 ตารางที่ 9 ตารางที่ 10 ตารางที่ 11 ตารางที่ 12
และตารางที่ 13

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ คือผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 250 คน ปรากฏว่าเป็นชายมากกว่าเป็นหญิงคือ มีเพศชาย 150 คน คิดเป็นร้อยละ 60.0 เพศหญิง 100 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	150	60.0
หญิง	100	40.0
รวม	250	100.0

อายุ ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 26-35 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.6 รองลงมา คือ อายุระหว่าง 36-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 27.6 อายุต่ำกว่า 25 ปี คิดเป็นร้อยละ 25.2 อายุระหว่าง 46-55 ปี คิดเป็นร้อยละ 12.4 และ น้อยที่สุด คือ อายุ 55 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 1.2 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 25 ปี	63	25.2
26-35 ปี	84	33.6
36-45 ปี	69	27.6
46-55 ปี	31	12.4
55 ปีขึ้นไป	3	1.2
รวม	250	100.0



สถานภาพทางครอบครัว ผู้จับฉัตรยนต์ที่มีสถานภาพโสดเท่ากับผู้ที่สมรสแล้ว โสด คิดเป็นร้อยละ 50.0 และสมรสแล้ว คิดเป็นร้อยละ 50.0 เช่นกัน สำหรับผู้ที่สมรสแล้ว พบว่า มีบุตร คิดเป็นร้อยละ 58.4 และไม่มีบุตร คิดเป็นร้อยละ 41.6 ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้จับฉัตรยนต์ จำแนกตามสถานภาพทางครอบครัว

สถานภาพทางครอบครัว	จำนวน	ร้อยละ
โสด	125	50.0
สมรส	125	50.0
รวม	250	100.0
มีบุตร	73	58.4
ไม่มีบุตร	52	41.6
รวม	125	100.0

ระดับการศึกษา ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 46.4 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย คิดเป็นร้อยละ 30.8 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น คิดเป็นร้อยละ 12.8 ระดับสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 6.8 และน้อยที่สุด คือระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 3.2 ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	8	3.2
มัธยมศึกษาตอนต้น	32	12.8
มัธยมศึกษาตอนปลาย	77	30.8
ปริญญาตรี	116	46.4
สูงกว่าปริญญาตรี	17	6.8
รวม	250	100.0

อาชีพ ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ ทำงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 32.0 รองลงมา เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 28.0 สำหรับอาชีพประกอบธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 50.0 เท่ากับนิสิต/นักศึกษา คือคิดเป็นร้อยละ 50.0 ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักศึกษา	50	20.0
ข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ	70	28.2
ทำงานบริษัทเอกชน	80	32.0
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	50	20.0
รวม	250	100.0

รายได้ ผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนใหญ่ มีรายได้อยู่ระหว่าง 8,001-15,000 บาทคิดเป็นร้อยละ 30.8 รองลงมาได้ต่ำกว่า 8,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 27.6 รายได้ระหว่าง 20,001-25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 15.2 รายได้ระหว่าง 15,001-20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 13.6 และรายได้ 25,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 12.8 ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ยานยนต์ จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 8,000 บาท	69	27.6
8,001-15,000 บาท	77	30.8
15,001-20,000 บาท	34	13.6
20,001-25,000 บาท	38	15.2
25,000 บาทขึ้นไป	32	12.8
รวม	250	100.0

สถานะการไ้รรถ ผู้ขับขีรถยนต์ที่อยู่ในฐานะเจ้าของ คิดเป็นร้อยละ 48.4 ผู้ครอบครอง คิดเป็นร้อยละ 43.2 และผู้ปฏิบัติงานคิดเป็นร้อยละ 8.4 ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ จำแนกตามสถานะการไ้รรถ

สถานะ	จำนวน	ร้อยละ
เจ้าของ	121	48.4
ผู้ครอบครอง	108	43.2
ผู้ปฏิบัติงาน	21	8.4
รวม	250	100.0

การได้มาซึ่งรถยนต์ ที่ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้อยู่ ได้มาโดยการผ่อนชำระ คิดเป็นร้อยละ 42.4 โดยการผ่อนชำระหมดแล้ว คิดเป็นร้อยละ 27.6 โดยการซื้อโดยเงินสด คิดเป็นร้อยละ 21.6 และโดยการปฏิบัติงาน คิดเป็นร้อยละ 8.4 ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ จำแนกตามการได้มาซึ่งรถยนต์

การได้มาซึ่งรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ซื้อโดยเงินสด	54	21.6
โดยการผ่อนชำระ	106	42.4
ผ่อนชำระหมดแล้ว	69	27.6
โดยการทำงาน	21	8.4
รวม	250	100.0

การประกันรถยนต์ (นอกเหนือจากการประกันภัยบุคคลที่ 3 ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ) ปรากฏว่า รถยนต์มีประกัน คิดเป็นร้อยละ 57.6 และไม่มีประกัน คิดเป็นร้อยละ 42.4 ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของรถยนต์ จำแนกตามการประกันรถยนต์

การประกันรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
มีประกัน	144	57.6
ไม่มีประกัน	106	42.4
รวม	250	100.0

อายุการจับที่รถยนต์ ผู้จับที่รถยนต์มีอายุการจับที่ ระหว่าง 1-5 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.2 รองลงมาคือระหว่าง 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 34.4 ระหว่าง 10 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 15.6 และน้อยกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.8 ดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของผู้จับที่รถยนต์ จำแนกตามอายุการจับที่

อายุการจับที่	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	27	10.8
1-5 ปี	98	39.2
6-10 ปี	86	34.4
10 ปีขึ้นไป	39	15.6
รวม	250	100.0

การได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ได้มาโดยการ
สอบด้วยความสามารถของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 84.4 โดยอาศัยความสนิทสนม
เป็นการส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 12.4 และ โดยการติดสินบนเจ้าพนักงานคิดเป็น
ร้อยละ 3.2 ดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ จำแนกตามการได้มาซึ่งใบ
อนุญาตขับรถยนต์

การได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ด้วยความสามารถของตนเอง	211	84.4
ติดสินบนเจ้าพนักงาน	8	3.2
อาศัยความสนิทสนมเป็นการส่วนตัว	31	12.4
รวม	250	100.0

ประเภทของใบอนุญาตขับรถยนต์ ผู้ขับี่รถยนต์ ส่วนใหญ่ถือใบอนุญาต
 ขับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ คิดเป็นร้อยละ 62.8 ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
 หนึ่งปี คิดเป็นร้อยละ 26.8 ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวคิดเป็นร้อยละ
 10.4 ดังตารางที่ 12

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของผู้ขับี่รถยนต์ จำแนกตามประเภทของใบ
 อนุญาตขับรถยนต์

ประเภท	จำนวน	ร้อยละ
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว	26	10.4
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลหนึ่งปี	67	26.8
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ	157	62.8
รวม	250	100.0

ส่วนที่ 2 ความรู้ในกฎจราจร

จากคำถามเกี่ยวกับความรู้ในกฎจราจร พบว่าผู้ขับขี่รถยนต์ มีระดับความรู้สูงมาก ในเรื่องอัตราความเร็วที่กำหนดของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 84.4

รองลงมาคือ มีระดับความรู้สูง ได้แก่ เรื่องเครื่องหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 77.6 เรื่องทางเดินรถทางเอก คิดเป็นร้อยละ 74.0 เรื่องระยะทางในการเปิดไฟหรือจุดโคมไฟไว้ที่รถในเวลากลางคืน คิดเป็นร้อยละ 72.8 เรื่องสัญญาณกรีด คิดเป็นร้อยละ 72.4 เรื่องช่องทางสำหรับแซง คิดเป็นร้อยละ 72.0 เรื่องระยะทางในการแซงรถ คิดเป็นร้อยละ 70.4 เรื่องระยะทางในการได้ยินของเสียงแตร คิดเป็นร้อยละ 63.6 เรื่องระยะทางในการห้ามกลับรถ คิดเป็นร้อยละ 61.2 เรื่องโคมไฟท้ายรถ คิดเป็นร้อยละ 61.2

ส่วนความรู้ในกฎจราจรที่ผู้ขับขี่รถยนต์ มีความรู้ต่ำที่สุด คือมีระดับความรู้ปานกลาง ได้แก่ เรื่องระยะทางในการห้ามจอดรถจากป้ายรถประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 58.0 และระยะทางในการให้สัญญาณก่อนการเลี้ยวเปลี่ยนช่องทาง เบารถ หยุครถ จอครถ คิดเป็นร้อยละ 53.6


โดยที่ความรู้เฉลี่ยรวมในกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ อยู่ในระดับความรู้เฉลี่ยรวมสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.92

ดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ จำแนกตามความรู้ในกฎจราจร

ความรู้ในกฎจราจร	จำนวนที่ ตอบถูกต้อง	ร้อยละ
ถ้าจะเลี้ยวซ้ายให้ผู้ขับขี่ขับรถเข้าช่องทางซ้าย ในระยะไม่น้อยกว่า 50 เมตร	156	62.4
ก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทาง เบารถ หยุด รถ จอดรถ ต้องให้สัญญาณมือหรือไฟสัญญาณก่อน ไม่น้อยกว่า 30 เมตร สัญญาณที่ใช้ต้องให้ผู้ขับขี่ รถคันอื่นเห็น ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร	134	53.6
จอดรถในเวลากลางวันหรือมีแสงสว่างไม่เพียง พอให้เห็นได้ในระยะ 150 เมตร ต้องเปิดไฟ หรือจุดโคมไฟไว้ที่รถนั้น	182	72.8
อัตราความเร็วของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขต กรุงเทพมหานคร ให้ขับไม่เกิน 80 กม./ชม.	211	84.4
บนถนนที่มีมากกว่า 2 ช่องทาง ช่องทางขวา สุดจะใช้สำหรับแซงเท่านั้น	180	72.0
ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามกลับรถเมื่อมีรถ วิ่งสวนหรือตามมาในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร	153	61.2
ห้ามจอดรถในระยะ 10 เมตร ก่อนถึงป้ายรถ ประจำทางและเลยไปอีก 5 เมตร	145	58.0
ห้ามจอดรถในระยะ 3 เมตร จากตู้ไปรษณีย์	156	62.4

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ความรู้ในกฎจราจร	จำนวนที่ ตอบถูกต้อง	ร้อยละ
เสียงแตรสำหรับรถยนต์ให้ไต่ยืนในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร	159	63.6
เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณหวีดยาวหนึ่งครั้งให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้	181	72.4
ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่น ในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ	176	70.4
ทางเดินรถที่มีป้ายหยุดหรือป้ายที่มีคำว่า "ให้ทาง" ติดตั้งไว้เป็นทางเดินรถทางเอก	185	74.0
โคมไฟท้ายรถมี 2 ประเภท คือ โคมไฟท้าย และโคมไฟหยุด	153	61.2
เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทบังคับและประเภทเตือน		
 จัดเป็นเครื่องหมายจราจร- ประเภทเตือน	194	77.6

ค่าเฉลี่ยรวม = 3.92

ส่วนที่ 3 ทศนคติต่อวินัยจราจร

จากคำถามเกี่ยวกับทศนคติต่อวินัยจราจร ของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่า การเสริมสร้างวินัยจราจร ต้องกระทำทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมาย และการปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกในตัวผู้ใช้รถใช้ถนนเอง ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 58.0 มีระดับทศนคติเชิงบวก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48

ปัจจุบันปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร เกิดจากสาเหตุหนึ่ง คือการขาดวินัยจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 56.8 มีระดับทศนคติเชิงบวก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40

ความมีวินัยจราจร อันเกิดจากจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นสิ่งที่ต้องการมากกว่าความมีวินัย อันเกิดจากความเกรงกลัวการถูกลงโทษ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 29.6 มีระดับทศนคติเชิงบวก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60

ปัจจุบันความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย อันมีผลต่อการบังคับ ลงโทษ ผู้ขาดวินัยจราจร มีความศักดิ์สิทธิ์เพียงพอแล้ว ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 32.0 มีระดับทศนคติปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.53

ปัจจุบันการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ความรู้ด้านกฎจราจร และบทลงโทษของรัฐ มีการประชาสัมพันธ์ แพร่หลายเพียงพอแล้ว ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 34.0 มีระดับทศนคติปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.72

การปลูกฝังการมีวินัยจราจร จำเป็นต้องมีตั้งแต่วัยเด็ก ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 50.0 มีระดับทศนคติเชิงบวก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34

นอกเหนือจากหน่วยงานของรัฐแล้ว สื่อมวลชนและภาคเอกชน ควรมีส่วนช่วยในการปลูกฝัง เสริมสร้างการมีวินัยจราจร ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 52.4 มีระดับทัศนคติเชิงบวก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.18

ผู้ขับขี่รถยนต์ขาดวินัยจราจร เนื่องจากการจราจรติดขัดมาก หากมีแต่รักษาวินัยและปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้ถึงที่หมายไม่ทันเวลา ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 34.8 มีระดับทัศนคติปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.88

ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ ขาดวินัยจราจร ดังนั้นจึงไม่มีประโยชน์ที่เราจะรักษาวินัยจราจร เพียงผู้เดียว ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 38.0 มีระดับทัศนคติปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.20

เจ้าหน้าที่จราจรไม่เห็นเมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ดังนั้นจึงฝ่าฝืนกฎจราจรได้ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 30.0 มีระดับทัศนคติปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.01

เจ้าหน้าที่จราจร ไม่บังคับหรือลงโทษตามกระบวนการเมื่อมีการฝ่าฝืนกฎจราจร ดังนั้นจึงทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ ไม่รักษาวินัยจราจร ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 37.6 มีระดับทัศนคติเชิงลบ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.36

โดยที่ทัศนคติเฉลี่ยรวมต่อวินัยจราจร ของผู้ขับขี่รถยนต์ อยู่ในระดับทัศนคติปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.42

ดังตารางที่ 14

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ยานยนต์ จำนวนตามทัศนคติต่อวินัย-
จรรยา

เนื้อหา	ระดับของทัศนคติ										ค่าเฉลี่ย	
	เห็นด้วย		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ปัจจุบันปัญหาการจรรยา												
ติดขัดในเขตกรุงเทพ												
มหานครเกิดจากสาเหตุ												
หนึ่งคือการขาดวินัยจรรยา-												
จรรยาของผู้ใช้รถใช้ถนน	142	56.8	79	31.6	19	7.6	8	3.2	2	0.8	4.40	
การเสริมสร้างวินัยจรรยา												
ต้องกระทำทั้งในด้าน												
บังคับใช้กฎหมายและการ												
ปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึก												
ในตัวผู้ใช้รถใช้ถนนเอง	145	58.0	85	34.0	17	6.8	3	1.2	-	-	4.48	
ความมีวินัยจรรยาอื่นเกิด												
จากจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้												
ถนนเป็นสิ่งที่ต้องการมากกว่า												
ความมีวินัยอื่นเกิดจากความ												
เกรงกลัว การถูกลงโทษ	74	29.6	60	24.0	71	28.4	32	12.8	13	5.2	3.60	

ตารางที่ 14 (ต่อ)

เนื้อหา	ระดับของทัศนคติ										ค่าเฉลี่ย
	เห็นด้วย		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย		
	อย่างยิ่ง		อย่างยิ่ง		อย่างยิ่ง		อย่างยิ่ง		อย่างยิ่ง		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ปัจจุบันความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายอันมีผลต่อการบังคับ ลงโทษผู้ขาดวินัยจรรยาบรรณมีความศักดิ์สิทธิ์เพียงพอลแล้ว	11	4.4	35	14.0	80	32.0	75	30.0	49	19.6	2.53
ปัจจุบันการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านกฎจราจรและบทลงโทษของรัฐมีการประชาสัมพันธ์แพร่หลาย เพียงพอลแล้ว	9	3.6	57	20.4	85	34.0	72	28.8	33	13.2	2.72
การปลูกฝังการมีวินัยจราจรจำเป็นต้องมีตั้งแต่ในวัยเด็ก	125	50.0	91	36.4	30	12.0	4	1.6	-	-	4.34
นอกเหนือจากหน่วยงานของรัฐแล้วสื่อมวลชนและภาคเอกชนควรมีส่วนช่วยในการปลูกฝังเสริมสร้างการมีวินัยจราจร	86	34.4	131	52.4	27	10.8	5	2.0	1	0.4	4.18

ตารางที่ 14 (ต่อ)

เนื้อหา	ระดับของทัศนคติ										ค่าเฉลี่ย
	เห็นด้วย		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ผู้ช่วยอธิบดีฯ ขาดวินัย											
จรรยาบรรณจากการ											
จรรยาบรรณวิชาชีพ											
มาตรฐานวิชาชีพและ											
ปฏิบัติตามกฎจรรยา											
ทำให้ถึงที่หมายไม่ทันเวลา	23	9.2	87	34.8	59	23.6	59	23.6	22	8.8	2.88
ผู้ช่วยอธิบดีฯ ส่วนใหญ่ขาด											
วินัยจรรยาบรรณนั้นจึงไม่มี											
ประโยชน์ที่เราจะรักษา											
วินัยจรรยาบรรณเพียงผู้เดียว	17	6.8	64	25.6	47	18.0	95	38.0	27	10.8	3.20
เจ้าหน้าที่จรรยาบรรณไม่เห็น											
เมื่อผู้ช่วยอธิบดีฯ ไม่ปฏิบัติ											
ตามกฎจรรยาบรรณนั้นจึง											
ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณได้	26	10.4	75	30.0	57	20.4	66	26.4	32	12.8	3.01

ตารางที่ 14 (ต่อ)

เนื้อหา	ระดับของทัศนคติ										ค่าเฉลี่ย
	เห็นด้วย		เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
เจ้าหน้าที่จราจรไม่บังคับหรือลงโทษตามกระบวน- การ เมื่อมีการฝ่าฝืนกฎ จราจรดังนั้นจึงทำให้ผู้ ขับขี่รถยนต์ไม่รักษาวินัย	64	25.6	94	37.6	46	18.4	30	12.0	16	6.4	2.36

ค่าเฉลี่ยรวม = 3.42

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

จากคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ ของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่า พฤติกรรม ดังต่อไปนี้

ขับรถพร้อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เคยปฏิบัติปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 40.4 มีระดับพฤติกรรมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.89

ขับรถขณะเมาสุรา ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ ไม่เคยปฏิบัติเลย คิดเป็นร้อยละ 44.4 มีระดับพฤติกรรมเชิงบวก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09

หยุดหรือจอดรถ ณ ที่ห้ามจอด ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เคยปฏิบัติปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 27.2 มีระดับพฤติกรรมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.80

แซงรถในที่คับขัน ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เคยปฏิบัติน้อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 29.2 มีระดับพฤติกรรมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.06

ขับรถโดยไม่ให้สัญญาณ ก่อนการเลี้ยว หรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เคยปฏิบัติน้อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.6 มีระดับพฤติกรรมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.00

ขับรถเกินกว่าอัตราความเร็วที่กำหนด ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เคยปฏิบัติปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 30.0 มีระดับพฤติกรรมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.78

ขับรถแซงซ้าย ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เคยปฏิบัติน้อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 37.6 มีระดับพฤติกรรมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39

กลับรถที่ทางร่วม ทางแยก เมื่อไม่มีเครื่องหมายจราจร บอกว่าให้กลับรถได้ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ ไม่เคยปฏิบัติเลย คิดเป็นร้อยละ 38.8 มีระดับพฤติกรรมเชิงบวก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80

ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร อย่างเคร่งครัด ผู้ขับขี่
รถยนต์ส่วนใหญ่ เคยปฏิบัติปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 29.6 มีระดับ
พฤติกรรมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.10

ขับรถโดยไม่หยุดรถ หลังเส้นให้รถหยุด เมื่อสัญญาณจราจรไฟสีเหลือง
ปรากฏ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ เคยปฏิบัติน้อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 32.4 มี
ระดับพฤติกรรมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.22

โดยที่พฤติกรรมเฉลี่ยรวม ในการขับขี่รถยนต์ของผู้ขับขี่รถยนต์ อยู่ใน
ระดับพฤติกรรมเฉลี่ยรวมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.18

ตั้งตารางที่ 15

ตารางที่ 15 (ต่อ)

พฤติกรรม	ระดับของความบ่อยครั้ง										
	บ่อยที่สุด		บ่อย		ปานกลาง		น้อยครั้ง		ไม่เคยเลย		ค่าเฉลี่ย
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
กลับรถได้	14	5.6	28	11.2	48	19.2	63	25.2	97	38.8	3.80
ขับรถโดยไม่ชิดซ้าย											
เมื่อขับช้า	33	13.2	51	20.4	85	34.0	63	25.2	18	7.2	2.92
ขับรถโดยไม่ปฏิบัติ											
ตามเครื่องหมายจราจร											
อย่างเคร่งครัด	24	9.6	54	21.6	74	29.6	68	27.2	30	12.0	3.10
ขับรถโดยไม่หยุดรถ											
หลังเส้นให้รถหยุด เมื่อ											
สัญญาณจราจรไฟสีเหลือง											
ปรากฏ	22	8.8	49	19.6	64	25.6	81	32.4	34	13.6	3.22

ค่าเฉลี่ยรวม = 3.18

ส่วนที่ 5 การเปิดรับข่าวสาร

ในส่วนของการเปิดรับข่าวสาร ได้แบ่งการวิจัยออกเป็น 2 ตอนได้แก่

1. ภูมิหลังการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับวินัยจราจร ศึกษาในเรื่อง การเคยหรือไม่เคยได้รับข่าวสาร แหล่งสาร และลักษณะเนื้อหาข่าวสาร ที่ผู้ขับขี่รถยนต์เคยได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยจราจร ซึ่งตอนนี้นำเสนอผลการวิจัย ดังตารางที่ 16 ตารางที่ 17 และตารางที่ 18

2. พฤติกรรมกรเปิดรับข่าวสาร ศึกษาในเรื่อง สื่อที่ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้ในการแสวงหาข้อมูล ข่าวสาร และอิทธิพลของสื่อ ที่มีต่อผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งตอนนี้นำเสนอผลการวิจัย ดังตารางที่ 19 และตารางที่ 20

การได้รับข่าวสารการเสริมสร้างวินัยจราจร ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่
เคยได้รับข่าวสารการเสริมสร้างวินัยจราจร คิดเป็นร้อยละ 96.8 และไม่
เคยได้รับข่าวสารด้านนี้ คิดเป็นร้อยละ 3.2 เท่านั้น ดังตารางที่ 16

ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ จำแนกตามการเคยได้รับ
ข่าวสารการเสริมสร้างวินัยจราจร

การได้รับข่าวสาร	จำนวน	ร้อยละ
เคย	242	96.8
ไม่เคย	8	3.2
รวม	250	100.0

แหล่งสาร ผู้ขับขี่ยนต์เคยได้รับข่าวสารการเสริมสร้างวินัยจราจร จาก โทรทัศน์ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 55.7 และวิทยุ คิดเป็นร้อยละ 54.1 ที่เหลือเป็นแหล่งสารอื่นๆ ดังตารางที่ 17

ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละของการได้รับข่าวสาร การเสริมสร้างวินัย-จราจร จำแนกตามแหล่งสาร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

แหล่งสาร	จำนวน	ร้อยละ
บ้าน	19	7.8
โรงเรียน	8	3.3
สถานที่ทำงาน	28	11.5
เพื่อน	36	14.8
วิทยุ	131	54.1
โทรทัศน์	135	55.7
หนังสือพิมพ์	17	7.0
นิตยสาร	11	4.5
เอกสาร สิ่งพิมพ์	10	4.1
แผ่นป้าย	24	9.9
โปสเตอร์	23	9.5
แผ่นพับ	19	7.8
สติ๊กเกอร์	39	16.1

ลักษณะเนื้อหา ข่าวสารผู้ขับขีรถยนต์ เคยได้รับข่าวสารการเสริมสร้างวินัยจราจรส่วนใหญ่ ได้รับเนื้อหาข่าวสารการเสริมสร้างวินัยจราจรที่มีลักษณะเป็นการขอความร่วมมือให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมาคือ การบอกกล่าว เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ด้านความรู้กฎหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 33.0 การกระตุ้นให้เกิดความตระหนักในโทษของการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 19.8 และการโน้มน้าวใจให้เห็นประโยชน์ของการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 18.5 ดังตารางที่ 18

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของข่าวสารการเสริมสร้างวินัยจราจร จำแนกตามลักษณะเนื้อหา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ลักษณะเนื้อหา	จำนวน	ร้อยละ
บอกกล่าว เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ด้านความรู้ กฎหมายจราจร	80	33.0
โน้มน้าวใจ ให้เห็นประโยชน์ของการปฏิบัติตาม กฎหมายจราจร	45	18.5
เกิดความตระหนักในโทษของการไม่ปฏิบัติตาม กฎหมายจราจร	48	19.8
ขอความร่วมมือให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตาม กฎหมายจราจร	109	45.0



การแสวงหาข้อมูล ข่าวสาร ผู้จับฉัตรยนต์ ใช้สื่อประเภทต่างๆ ใน
การแสวงหาข้อมูล ข่าวสาร ดังต่อไปนี้

บุคคลในครอบครัว ผู้จับฉัตรยนต์ส่วนใหญ่มีการแสวงหาเท่ากันระหว่าง
มากและพอสมควรคิดเป็นร้อยละ 26.8 เท่ากันมีระดับของการแสวงหาปานกลาง
โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.03

เพื่อน ผู้จับฉัตรยนต์ส่วนใหญ่ มีการแสวงหามาก คิดเป็นร้อยละ
38.4 เท่ากัน มีระดับของการแสวงหาปานกลาง โดยมีความเฉลี่ยเท่ากับ 3.44

วิทยุ ผู้จับฉัตรยนต์ส่วนใหญ่ มีการแสวงหามาก คิดเป็นร้อยละ 42.0
มีระดับของการแสวงหาสูง โดยมีความเฉลี่ยเท่ากับ 3.64

โทรทัศน์ ผู้จับฉัตรยนต์ส่วนใหญ่ มีการแสวงหามาก คิดเป็นร้อยละ
34.4 เท่ากัน มีระดับของการแสวงหาสูง โดยมีความเฉลี่ยเท่ากับ 3.58

หนังสือพิมพ์ ผู้จับฉัตรยนต์ส่วนใหญ่ มีการแสวงหามาก คิดเป็นร้อยละ
33.2 มีระดับของการแสวงหาปานกลาง โดยมีความเฉลี่ยเท่ากับ 3.27

นิตยสาร ผู้จับฉัตรยนต์ส่วนใหญ่ มีการแสวงหาพอสมควร คิดเป็นร้อยละ
34.0 มีระดับของการแสวงหาปานกลาง โดยมีความเฉลี่ยเท่ากับ 2.93

เอกสาร สิ่งพิมพ์ ผู้จับฉัตรยนต์ มีการแสวงหาน้อย คิดเป็นร้อยละ
34.4 มีระดับของการแสวงหาปานกลาง โดยมีความเฉลี่ยเท่ากับ 2.69

แผ่นป้าย ผู้จับฉัตรยนต์ มีการแสวงหาน้อย คิดเป็นร้อยละ 32.4 มี
ระดับของการแสวงหาปานกลาง โดยมีความเฉลี่ยเท่ากับ 2.76

โปสเตอร์ ผู้จับฉัตรยนต์ มีการแสวงหาพอสมควร คิดเป็นร้อยละ
31.2 มีระดับของการแสวงหาปานกลาง โดยมีความเฉลี่ยเท่ากับ 2.82

แผ่นพับ ผู้จับฉัตรยนต์ส่วนใหญ่ มีการแสวงหาพอสมควร คิดเป็นร้อยละ
32.8 เท่ากัน มีระดับของการแสวงหาปานกลาง โดยมีความเฉลี่ยเท่ากับ 2.57

สติ๊กเกอร์ ผู้จับฉัตรยนต์ส่วนใหญ่ มีการแสวงหาน้อย คิดเป็นร้อยละ
32 มีระดับของการแสวงหาปานกลาง โดยมีความเฉลี่ยเท่ากับ 2.74

สื่อที่ผู้จับปีรถยนต์ ใช้ในการแสวงหาข้อมูล ข่าวสาร มากที่สุด ได้แก่
วิทยุและโทรทัศน์ รองลงมาได้แก่ หนังสือพิมพ์ และบุคคลในครอบครัว
ดังตารางที่ 19

ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละที่แสดงให้เห็นถึงการแสวงหาข้อมูลข่าวสารของ
ผู้ขับขี่รถยนต์ จำแนกตามประเภทสื่อ

สื่อ	ระดับของการแสวงหา										ค่าเฉลี่ย
	มากที่สุด		มาก		พอสมควร		น้อย		น้อยที่สุด		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
<u>สื่อบุคคล</u>											
1. บุคคลในครอบครัว	30	12.0	67	26.8	67	26.8	54	21.6	32	12.8	3.03
2. เพื่อน	42	16.8	96	38.4	62	24.8	31	12.4	19	7.6	3.44
<u>สื่อมวลชน</u>											
3. วิทยุ	52	20.8	105	42.0	57	22.8	24	9.6	12	4.8	3.64
4. โทรทัศน์	57	22.8	86	34.4	66	26.4	29	11.6	12	4.8	3.58
5. หนังสือพิมพ์	37	14.8	83	33.2	70	28.0	32	12.8	28	11.2	3.27
6. นิตยสาร	21	8.4	59	23.6	85	34.0	52	20.8	33	13.2	2.93
<u>สื่อเฉพาะกิจ</u>											
7. เอกสาร สิ่งพิมพ์	17	6.8	40	16.0	75	30.0	86	34.4	32	12.8	2.69
8. แผ่นป้าย	18	7.2	46	18.4	75	30.0	81	32.4	30	12.0	2.76
9. โปสเตอร์	19	7.6	50	20.0	78	31.2	74	29.6	29	11.6	2.82
10. แผ่นพับ	13	5.2	33	13.2	82	32.8	78	31.2	44	17.6	2.57
11. สติกเกอร์	18	7.2	40	16.0	81	32.4	82	32.8	29	11.6	2.74

อิทธิพลของสื่อ ที่มีต่อผู้ขับขีรถยนต์ ได้แก่ สื่อประเภทต่างๆ ดังต่อไปนี้

บุคคลในครอบครัว ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลมาก คิดเป็นร้อยละ 31.6 มีระดับอิทธิพลของสื่อปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.22

เพื่อน ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลมาก คิดเป็นร้อยละ 35.9 มีระดับอิทธิพลของสื่อปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44

วิทยุ ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลมาก คิดเป็นร้อยละ 40.8 มีระดับอิทธิพลของสื่อสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64

โทรทัศน์ ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลมาก คิดเป็นร้อยละ 32.4 มีระดับอิทธิพลของสื่อสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.58

หนังสือพิมพ์ ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลมาก คิดเป็นร้อยละ 29.6 มีระดับอิทธิพลของสื่อปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21

นิตยสาร ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลน้อย คิดเป็นร้อยละ 36.0 มีระดับอิทธิพลของสื่อปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.72

เอกสาร สิ่งพิมพ์ ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลพอสมควร คิดเป็นร้อยละ 39.6 มีระดับอิทธิพลของสื่อปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.81

แผ่นป้าย ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลพอสมควร คิดเป็นร้อยละ 37.2 มีระดับอิทธิพลของสื่อปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.97

โปสเตอร์ ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลพอสมควร คิดเป็นร้อยละ 36.0 มีระดับอิทธิพลของสื่อปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.86

แผ่นพับ ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลพอสมควร คิดเป็นร้อยละ 36.4 มีระดับอิทธิพลของสื่อปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.78

สติ๊กเกอร์ ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่ามีอิทธิพลพอสมควร คิดเป็นร้อยละ 34.0 มีระดับอิทธิพลของสื่อปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.90

สื่อที่มีอิทธิพลต่อผู้ขับขีรถยนต์มากที่สุด ได้แก่ วิทยุและโทรทัศน์ รองลงมาได้แก่ เพื่อน บุคคลในครอบครัว และหนังสือพิมพ์

ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละ ที่แสดงให้เห็นอิทธิพลของสื่อต่อผู้ขับขี่ยานยนต์
จำแนกตามประเภทสื่อ

สื่อ	ระดับอิทธิพลของสื่อ										ค่าเฉลี่ย
	มากที่สุด		มาก		พอสมควร		น้อย		น้อยที่สุด		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
<u>สื่อบุคคล</u>											
1. บุคคลในครอบครัว	29	11.6	79	31.6	77	30.8	50	20.0	15	6.0	3.22
2. เพื่อน	38	15.2	89	35.6	83	33.2	27	10.8	13	5.2	3.44
<u>สื่อมวลชน</u>											
3. วิทยุ	46	18.4	102	40.8	76	30.4	20	8.0	6	2.4	3.64
4. โทรทัศน์	54	21.6	81	32.4	80	32.0	27	10.8	8	3.2	3.58
5. หนังสือพิมพ์	40	16.0	74	29.6	71	28.4	30	12.0	35	14.0	3.21
6. นิตยสาร	13	5.2	46	18.4	76	30.4	90	36.0	25	10.0	2.72
<u>สื่อเฉพาะกิจ</u>											
7. เอกสาร สิ่งพิมพ์	17	6.8	40	16.0	99	39.6	68	27.2	26	10.4	2.81
8. แผ่นป้าย	24	9.6	49	19.6	93	37.2	64	25.6	20	8.0	2.97
9. โปสเตอร์	19	7.6	48	19.2	90	36.0	66	26.4	27	10.8	2.86
10. แผ่นพับ	17	6.8	45	18.0	91	36.4	62	24.8	35	14.0	2.78
11. สติกเกอร์	20	8.0	49	19.6	85	34.0	79	31.6	17	6.8	2.90