

การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ
ของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

Exposure to Road Accident News Affecting Driving Behavior of
Facebook Users in Bangkok



การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ
ของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

Exposure to Road Accident News Affecting Driving Behavior of
Facebook Users in Bangkok



การค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการสื่อสารเชิงกลยุทธ์

มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ปีการศึกษา 2562



©2564

ราชันย์ ตะมาริต

สงวนลิขสิทธิ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
อนุมัติให้การค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการสื่อสารเชิงกลยุทธ์

เรื่อง การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้
เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้วิจัย ราชันย์ ตะมาริต

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร.พรพรหม ชมงาม)

ผู้เชี่ยวชาญ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.องอาจ สิงห์ลำพอง)

(อาจารย์ วิรัตน์ รัตตากร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

18 กรกฎาคม 2563

ราชันย์ ตะมาริต. ปริญญาโทศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาการสื่อสารเชิงกลยุทธ์), กรกฎาคม 2563, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขต กรุงเทพมหานคร (66 หน้า)

อาจารย์ที่ปรึกษา: รองศาสตราจารย์ ดร.พรพรหม ชมงาม

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขต กรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วย ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient: r) ผลการวิจัย พบว่า

1. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ด้านความต้องการ ด้านทัศนคติและค่านิยม ด้านเป้าหมาย ด้านความสามารถ ด้านการใช้ประโยชน์ ด้านลักษณะข่าวสาร ด้านสภาวะ ด้านประสบการณ์และนิสัย ทุกด้านโดยรวมอยู่ในระดับมาก
2. พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ด้านพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง และด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง
3. ความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การเปิดรับข่าวสาร ด้านความต้องการ ด้านทัศนคติและค่านิยม ด้านเป้าหมาย ด้านความสามารถ ด้านการใช้ประโยชน์ ด้านลักษณะข่าวสาร ด้านสภาวะ และด้านประสบการณ์และนิสัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร ในด้านพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน พฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก พฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

คำสำคัญ: การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุ, พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ, ผู้ใช้เฟซบุ๊ก

Tamarid, R. M.Com.Arts (Strategic Communication), July 2020, Graduate School,
Bangkok University

Exposure to Road Accident News Affecting Driving Behavior of Facebook Users in
Bangkok (66 pp.)

Advisor: Assoc. Pro. Pornprom Chomngam, Ph.D.

ABSTRACT

This research aims to study exposure to road accident news of Facebook users, driving behavior of Facebook users in Bangkok, and the relationship between exposure to road accident news and driving behavior of Facebook users in Bangkok. The sampling group used in the research is 400 Facebook users. The research instrument is a questionnaire. The used statistics consist of frequency, percentage, mean, standard deviation, and correlation coefficient: r . The research found the following:

1. Exposure to road accident news of Facebook users - the overall level of needs, attitude and value, goal, skill, utilization, type of news, environment, and experience and personality are high.
2. Driving behavior of Facebook users - the overall level of standard driving behavior is high. The overall level of driving behavior having a positive inclination and driving behavior having a negative inclination are medium.
3. Relationship between exposure to road accident news and driving behavior of Facebook users in Bangkok - needs, attitude and value, goal, skill, utilization, type of news, environment, and experience and personality have a correlation with driving behavior of Facebook users in terms of standard driving behavior, driving behavior having a positive inclination, and driving behavior having a negative inclination with statistical significance at the level of 0.05.

Keywords: Exposure to road news, Driving behavior, Facebook User

กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระในครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์.ดร.พรพรหม ชมงาม อาจารย์ที่ปรึกษาในการค้นคว้าอิสระซึ่งได้ให้ความรู้ การชี้แนะแนวทาง การศึกษา ตรวจสอบ และแก้ไขข้อบกพร่องในงาน ตลอดจนการให้คำปรึกษาซึ่งเป็นประโยชน์ในการวิจัยงานวิจัยครั้งนี้มีความสมบูรณ์ครบถ้วนสำเร็จไปได้ด้วยดี รวมถึงอาจารย์ท่านอื่น ๆ ที่ได้ถ่ายทอดวิชาความรู้ให้ และสามารถนำวิชาการต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง มาไว้ ณ โอกาสนี้

ราชันย์ ตะมาริต



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ณ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
1.3 ขอบเขตการวิจัย	2
1.4 คำถามนำวิจัย	2
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ	3
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร	5
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน	8
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ	10
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้เฟซบุ๊ก	17
2.5 กรอบแนวคิดงานวิจัย	19
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	
3.1 รูปแบบการวิจัย	20
3.2 ประชากร / กลุ่มตัวอย่าง	20
3.3 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย	21
3.4 เครื่องมือการวิจัย	22
3.5 การสร้าง และตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ	24
3.6 การรวบรวมข้อมูล	25

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	26
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	27
ตอนที่ 2 การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน	32
ตอนที่ 3 พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ	40
ตอนที่ 4 การทดสอบสมมติฐาน	43
บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการวิจัย	47
5.2 การอภิปรายผล	50
5.3 ข้อเสนอแนะ	54
บรรณานุกรม	56
ภาคผนวก	59
ประวัติผู้เขียน	66
เอกสารข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้สิทธิ์ในรายงานการค้นคว้าอิสระ	

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1: แสดงค่าความถี่ ร้อยละ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	27
ตารางที่ 4.2: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร อุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านความต้องการ	32
ตารางที่ 4.3: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร อุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านทัศนคติและค่านิยม	33
ตารางที่ 4.4: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร อุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านเป้าหมาย	34
ตารางที่ 4.5: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร อุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านความสามารถ	35
ตารางที่ 4.6: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร อุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านการใช้ประโยชน์	36
ตารางที่ 4.7: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร อุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านลักษณะข่าวสาร	37
ตารางที่ 4.8: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร อุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านสภาวะ	38
ตารางที่ 4.9: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร อุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านประสบการณ์และนิสัย	39
ตารางที่ 4.10: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน	40
ตารางที่ 4.11: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก	41
ตารางที่ 4.12: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ	42

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.13: แสดงผลการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับข่าวสาร

กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

43



สารบัญภาพ

ภาพที่ 2.1: กรอบแนวความคิด



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกในปี 2562 มีจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศรวมทั้งสิ้น 40,385,957 คัน จากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นในทุกปีเฉลี่ยร้อยละ 3 ส่งผลให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรืออุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนสูงขึ้นตาม จากการสำรวจสถิติผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากปี 2560 จนถึงปี 2562 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสะสมทั้งสิ้น 12,062 คน, บาดเจ็บ 678,306 คน รวมทั้งสิ้น 688,368 ราย (“ข้อมูลรับแจ้งอุบัติเหตุ”, 2563) ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนนี้ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งโดยตรงคือชีวิตของคนไทย รวมทั้งทำลายทรัพย์สินและเศรษฐกิจของประเทศไทยคิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจราวห้าแสนล้านบาทต่อปี (“อุบัติเหตุทางถนนความเสียหาย”, 2560) สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมักเกิดจากพฤติกรรม การขับขี่บนท้องถนนของแต่ละบุคคล ที่แตกต่างกันจากทัศนคติที่มาจาก การเรียนรู้ ประสบการณ์ และบุคลิกลักษณะของแต่ละบุคคล ที่ส่งผลทำให้มีพฤติกรรม การขับขี่บนท้องถนนที่ก่อให้เกิดอันตราย เช่น ใช้ความเร็วสูงในการขับขี่ ความไม่พร้อมของผู้ขับขี่ มีอาการง่วงนอน ความเครียด ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ป้ายเตือน ป้ายห้าม ข้อกำหนดต่าง ๆ บนท้องถนน ความไม่พร้อมของรถยนต์ไม่ตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ไม่ว่าจะเป็นการพูดคุยโทรศัพท์ หรือใช้อินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่บนท้องถนน

จากผลสำรวจพบว่าในประเทศไทยมีผู้ใช้อินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์มือถือประมาณ 55 ล้านคน โดยมี 50 ล้านคน ใช้เฟซบุ๊กเป็นประจำ เฉลี่ยวันละ 3 ชั่วโมง 11 นาทีต่อวัน (We Are Social & Hootsuite, 2020) จากความสะดวกสบายและความรวดเร็วของอินเทอร์เน็ตในปัจจุบันทำให้ประชาชนส่วนใหญ่หันมาเปิดรับข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางเฟซบุ๊ก เนื่องจากสามารถเข้าถึงข่าวสารได้ตลอดเวลา หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนจึงต้องสมัครเป็นสมาชิกเฟซบุ๊ก เพื่อเป็นช่องทางการประชาสัมพันธ์หน่วยงานและแจ้งข่าวสาร ทำให้ปัจจุบันมีหน่วยงานที่ต้องการแจ้งข่าวสารเกี่ยวกับการจราจร อุบัติเหตุ และขอความช่วยเหลือเหตุด่วนเหตุฉุกเฉิน ใช้เฟซบุ๊กเป็นช่องทางหลักในการเผยแพร่ข่าวสาร โดยหน่วยงานหลักด้านข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนได้แก่ จส.100 และ สวพ. FM 91 ทั้ง 2 หน่วยงาน เริ่มจากการแจ้งข่าวสารผ่านคลื่นวิทยุเป็นหลักก่อนเนื่องจากผู้รับข่าวสารส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่กำลังขับขี่ยานพาหนะ แต่หลังจากเฟซบุ๊ก มีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก ทำให้ทั้ง 2 หน่วยงานสมัครสมาชิกเฟซบุ๊ก เพื่อใช้เป็นอีกช่องทางในการเผยแพร่ข่าวสาร ทำให้มีผู้ติดตามเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนผ่านช่องทางเฟซบุ๊ก ของทั้ง 2 หน่วยงานเป็นจำนวนมาก โดย JS100 Radio มีผู้ติดตามทั้งสิ้น 1,413,632 ราย, เฟซบุ๊ก ข่าวจราจร สวพ.FM91 ที่มีผู้ติดตามทั้งสิ้น 1,115,162 ราย

อย่างไรก็ตามการที่หน่วยงานต่าง ๆ ใช้งานเฟซบุ๊กเพื่อเผยแพร่ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจนถึงผู้รับข่าวสารนั้น หากใช้อย่างถูกต้องและเหมาะสมจะมีประโยชน์มาก เพราะจะส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยและไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้อื่น ผู้วิจัยจึงเห็นถึงความสำคัญของการเปิดรับข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อนำผลวิจัยที่ได้ไปใช้ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการแนะนำแนวทางที่ถูกต้องในการเสนอข่าวสารอุบัติเหตุที่จะส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.2.1 เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร
- 1.2.2 เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร
- 1.2.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

1.3 ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาเฉพาะการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนผ่านช่องทางเฟซบุ๊ก โดยกำหนดกลุ่มประชากรตัวอย่าง เป็นประชาชนทั้งเพศชาย-หญิง ที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปี ขึ้นไปและเป็นผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น

1.4 คำถามนำวิจัย

- 1.4.1 การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไร
- 1.4.2 พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไร
- 1.4.3 การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานครอย่างไร

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.5.1 ทำให้ทราบถึงการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

1.5.2 ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมกรรมการขับเคลื่อนพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

1.5.3 ทำให้ทราบถึงการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับเคลื่อนพาหนะอย่างไร

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

การเปิดรับข่าวสาร หมายถึง การเปิดรับข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนผ่านช่องทางเฟซบุ๊ก (Facebook) ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ใช้เฟซบุ๊ก หมายถึง กลุ่มบุคคลที่สมัครเป็นสมาชิกของเว็บไซต์ที่ให้บริการสื่อสังคมที่ชื่อว่าเฟซบุ๊ก ที่ก่อตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2547 โดยนักศึกษามหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด (Harvard University) จำนวน 3 คน เปิดบริการผ่านคอมพิวเตอร์ให้นักศึกษาในมหาวิทยาลัยของตนได้ติดต่อกัน ต่อมาสมาชิกก็ขยายวงออกไปเป็นนักศึกษาจากมหาวิทยาลัยอื่น นักเรียนชั้นมัธยม และในที่สุดก็เป็นประชาชนทั่วไป การเข้าเป็นสมาชิกเฟซบุ๊กไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ผู้สมัครใหม่เพียงแต่สมัครเป็นสมาชิกตามเงื่อนไขที่กำหนด เว็บไซต์นี้มีบริการต่าง ๆ เช่น มีบริการเผยแพร่และรับข้อมูลส่วนบุคคลและข่าวสารต่าง ๆ และสามารถโต้ตอบกับสมาชิกรายอื่นได้ ปัจจุบันมีผู้ใช้งานทั่วโลกจำนวนกว่า 2,200 ล้านคน ในเมืองไทยมีผู้ใช้งานกว่า 48 ล้านคน

ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน หมายถึง ข่าวสารของอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะ ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดความสูญเสีย บาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหาย เป็นเหตุการณ์ ที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบของ ภาพถ่าย ภาพเคลื่อนไหว ตัวอักษร ที่สื่อให้รู้เรื่องราวข้อเท็จจริง ข้อมูล โดยผ่านช่องทางเฟซบุ๊ก

พฤติกรรมการขับเคลื่อนพาหนะ หมายถึง การแสดงออกหรือการกระทำใด ๆ ของบุคคลที่เกิดขณะใช้ยานพาหนะ อาทิ รถยนต์ จักรยานยนต์ ในการตอบสนองต่อสิ่งเร้า จากประสบการณ์ด้านความรู้ความสามารถของบุคคลนั้น และได้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมตลอดเวลา ซึ่งอาจจะเป็นการกระทำกิจกรรมต่าง ๆ รวมทั้งกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคลและกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายนอก

พฤติกรรมการขับเคลื่อนพาหนะ ประกอบด้วยองค์ประกอบต่อไปนี้

1.1 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร หมายถึง ความรู้เกี่ยวกับหลักปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับเคลื่อนพาหนะ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร ที่เป็นกฎหมายหลักในการบังคับควบคุมการจราจรให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความเป็นระเบียบ

1.2 เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับเคลื่อนพาหนะ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดจิตสำนึกในความปลอดภัยในการขับเคลื่อนพาหนะของผู้ขับขี่ ซึ่งจะมีผลต่อการปฏิบัติตนทางด้านความปลอดภัยได้อย่างถูกต้อง

1.3 ความพร้อมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ หมายถึง สภาวะกาย และสภาวะจิตผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

1.3.1 สภาวะกาย ได้แก่ การรับรู้เกี่ยวกับความเหนื่อยล้า การดื่มแอลกอฮอล์ การเจ็บป่วยและกินยา ที่มีผลต่อการขับขี่ยานพาหนะ

1.3.2 สภาวะจิต ได้แก่ ความกดดันต่าง ๆ ทางจิตใจ ความวิตกกังวล ความเศร้า อารมณ์โมโห

1.4 การปฏิบัติในการขับขี่ยานพาหนะ หมายถึง การกระทำที่แสดงออกภายนอกให้ผู้อื่นมองเห็น และสามารถประเมินได้ตามหลักปฏิบัติในการขับขี่ยานพาหนะ ได้แก่ การแซงหรือผ่านขึ้นหน้า การออกรถ - การเลี้ยวรถ - การกลับรถ การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน การปฏิบัติตามสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความเร็วของการขับขี่ยานพาหนะ



บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่องการเปิดรับข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานครมีผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการทำวิจัยดังนี้

- 2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้เฟซบุ๊ก

2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร

ปัจจุบันเป็นสังคมแห่งข้อมูลข่าวสารที่มีความรวดเร็วมาก ข้อมูลต่าง ๆ สามารถค้นหาได้ อย่างง่ายดาย และปฏิเสธไม่ได้ว่าข้อมูลเหล่านั้นมีความจำเป็นอย่างมากในชีวิตประจำวัน ทั้งเรื่องการทำงาน การเรียน หรือเรื่องส่วนตัวก็ตาม ข้อมูลข่าวสารจึงเป็นตัวช่วยในการตัดสินใจในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของบุคคล การเปิดรับข้อมูลข่าวสารช่วยให้บุคคลมีความรู้ความเข้าใจในสภาพแวดล้อมรอบตัวได้ดีขึ้น ทำให้ผู้เปิดรับข่าวสารมีความทันสมัยทันเหตุการณ์อยู่ตลอดเวลา แต่อย่างไรก็ตาม บุคคลมักจะเลือกรับข่าวสารเฉพาะที่ตนเองสนใจหรือแค่บางส่วนที่ตนเองคิดว่าเป็นประโยชน์และมีความสำคัญต่อตนเองเท่านั้น โดยไม่เลือกที่จะเปิดรับข่าวสารทั้งหมด และการเลือกรับข่าวสารในแต่ละบุคคลเป็นตัวอย่างถึงพฤติกรรมในการสื่อสารของบุคคลนั้น ๆ ซึ่งเป็นไปตามสภาพจิตวิทยาและพฤติกรรมส่วนบุคคล โดย โจเซฟ ที แคลปเปอร์ (Klapper, 1960, p. 19-25) ได้กล่าวไว้ว่ากระบวนการเลือกรับข่าวสารหรือเปิดรับข่าวสารเปรียบเสมือนเครื่องกรองข่าวสารในการรับรู้ของมนุษย์ซึ่งประกอบด้วยการกลั่นกรอง

4 ชั้นตามลำดับดังต่อไปนี้

1. การเลือกเปิดรับ (Selective Exposure) เป็นขั้นแรกในการเลือกช่องทางการสื่อสาร บุคคลจะเลือกเปิดรับสื่อและข่าวสารจากแหล่งสารที่มีอยู่ด้วยกันหลายแหล่ง เช่น การเลือกซื้อหนังสือพิมพ์ใดหนังสือพิมพ์หนึ่ง เลือกเปิดวิทยุกระจายเสียงสถานีใดสถานีหนึ่งตามความสนใจ เลือกเปิดช่องรายการโทรทัศน์ช่องใดช่องหนึ่งตามความต้องการหรือความสนใจของตนเอง โดยเป็นไปตามทักษะความถนัดของบุคคลนั้น ๆ เช่นบางคนถนัดฟังมากกว่าอ่าน ก็จะชอบฟังวิทยุ ดูโทรทัศน์มากกว่าอ่านหนังสือ เป็นต้น

2. การเลือกให้ความสนใจ (Selective Attention) ผู้เปิดรับข่าวสารมีแนวโน้มที่จะเลือกสนใจข่าวจากแหล่งใดแหล่งหนึ่งโดยมักเลือกตามความคิดเห็น ความสนใจของตน เพื่อสนับสนุนทัศนคติเดิมที่มีอยู่และหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่สอดคล้องกับความรู้ความเข้าใจหรือทัศนคติเดิมที่มีอยู่แล้ว เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดภาวะทางจิตใจที่ไม่สมดุลหรือความไม่สบายใจของตนเองที่เรียกว่า (Cognitive Dissonance)

3. การเลือกรับรู้และตีความหมาย (Selective Perception and Interpretation) เมื่อบุคคลเปิดรับข้อมูลข่าวสารแล้ว ก็เชื่อว่าจะรับรู้ข่าวสารทั้งหมดตามเจตนาของผู้ส่งสารเสมอไป เพราะคนเรามักเลือกรับรู้และตีความหมายสารแตกต่างกันไปตามความสนใจ ทัศนคติ ประสบการณ์ ความเชื่อ ความต้องการ ความคาดหวัง แรงจูงใจ สภาวะทางร่างกายหรือสภาวะทางอารมณ์ และจิตใจ ฉะนั้นแต่ละคนอาจตีความเฉพาะข่าวสารที่สอดคล้องกับลักษณะส่วนบุคคลดังกล่าว นอกจากนี้จะทำให้ข่าวสารบางส่วนถูกตัดทิ้งไป ยังมีการบิดเบือนข่าวสารให้เป็นในทิศทางเป็นที่น่าพอใจของแต่ละตามความพอใจของแต่ละบุคคลอีกด้วย

4. การเลือกจดจำ (Selective Retention) บุคคลจะเลือกจดจำข่าวสารในส่วนที่ตรงกับ ความสนใจ ความต้องการ ทัศนคติ ของตนเอง และมักจะลืมหรือไม่นำไป ถ่ายทอดต่อในส่วนที่ตัวเองไม่สนใจ ไม่เห็นด้วย หรือเรื่องที่ขัดแย้งค้ำกับความคิดของตนเอง ข่าวสารที่คนเราเลือกจดจำนั้น มักมีเนื้อหาที่ช่วยส่งเสริม หรือสนับสนุนความรู้สึกรู้สึกดี ทัศนคติ ค่านิยม หรือความเชื่อของแต่ละคนที่มีอยู่เดิม ให้มีความมั่นคงชัดเจนยิ่งขึ้น และเปลี่ยนแปลงยากขึ้น เพื่อที่จะนำไปให้ประโยชน์ในอนาคตต่อไป ส่วนหนึ่งอาจนำไปใช้เมื่อเกิดความรู้สึกขัดแย้ง และมีสิ่งที่ทำให้ไม่สบายใจขึ้น

จะเห็นได้ว่าด้วยการตัดสินใจในการเปิดรับข่าวสารต่าง ๆ ของแต่ละบุคคลเป็นไปตามพฤติกรรม ความเชื่อ ทัศนคติ ค่านิยม และความคิดเห็นส่วนบุคคล ทำให้เทคโนโลยีด้านต่าง ๆ เกิดการพัฒนา และพยายามตอบสนองให้ตรงกับความต้องการของบุคคล ในกรณีของเฟซบุ๊กที่พัฒนาสื่อสังคมเพื่อใช้เป็นเครื่องมือเชื่อมต่อกันในสังคมเข้าไว้ด้วยกัน ความพยายามของเฟซบุ๊กที่ต้องการตอบสนองกระบวนการติดต่อสื่อสารในสังคมในทุก ๆ รูปแบบ เช่น การแชทหรือการสนทนาระหว่างบุคคลหรือกลุ่มบุคคล

การลงรูปภาพประกอบคำบรรยายเพื่อแสดงความรู้สึกของผู้ใช้งาน หรือการแสดงความคิดเห็นต่าง ๆ ใน เฟซบุ๊กนั้น ล้วนตอบสนองความต้องการของคนในสังคมที่ชื่นชอบสื่อสังคม หรือการได้รับข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ อย่างรวดเร็วผ่านสื่อสังคม

สำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคลนั้น ฮันท์ และ รูเบน (Hunt, T. & Ruben, B.D., 1993, p. 65) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคลไว้ดังนี้

1. ความต้องการ (Need) ปัจจัยที่สำคัญที่สุดปัจจัยหนึ่งในกระบวนการเลือกของมนุษย์ทั้งความต้องการทางกายและใจ ทั้งความต้องการระดับสูงและความต้องการระดับต่ำ เราเลือกตอบสนองความต้องการของเรา เพื่อให้ได้ข่าวสารที่ต้องการ เพื่อการยอมรับในสังคม เพื่อความพอใจ ฯลฯ

2. ทักษะและค่านิยม (Attitude and Values) ทักษะ คือความชอบและมีใจโน้มเอียงต่อเรื่องต่าง ๆ ส่วนค่านิยม คือหลักพื้นฐานที่เรายึดถือ เป็นความรู้สึกที่ว่าเราควรทำหรือไม่ควรทำอะไร ในการมีความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมและคน ซึ่งทักษะและค่านิยมมีอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการเลือกรับข่าวสาร การเลือกตีความหมายและการเลือกจดจำ

3. เป้าหมาย (Goal) มนุษย์ทุกคนมีเป้าหมาย กำหนดเป้าหมายในการดำเนินชีวิต อาชีพ การเข้าสังคม เป้าหมายของกิจกรรมต่าง ๆ ที่เรากำหนดขึ้นนี้จะมอิทธิพลต่อการเลือกใช้สื่อ การเลือกรับข่าวสาร การเลือกตีความหมาย และการเลือกจดจำเพื่อสนองเป้าหมายของตน

4. ความสามารถ (Capability) ความสามารถของเราเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งรวมทั้งความสามารถด้านภาษามีอิทธิพลต่อเราในการเลือกรับข่าวสาร เลือกตีความหมาย และเลือกจดจำเนื้อหาข่าวนั้น

5. การใช้ประโยชน์ (Utility) กล่าวโดยทั่วไปแล้ว เราจะให้ความสนใจและใช้ความพยายามในการที่จะเข้าใจ และจดจำข่าวสารที่เราสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

6. ลักษณะในการสื่อสาร (Communication Style) การเป็นผู้รับสารของเรานั้นส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะในการสื่อสารของเรา คือ ความชอบและไม่ชอบสื่อบางประเภท เช่น บางคนชอบฟังวิทยุ บางคนชอบดูโทรทัศน์ บางคนชอบอ่านหนังสือพิมพ์ ฯลฯ

7. สภาวะ (Context) สภาวะในที่นี้หมายถึง สถานที่ บุคคล และเวลาที่อยู่ในสถานการณ์การสื่อสาร สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้มีอิทธิพลต่อการเลือกของผู้รับสาร การมีคนอื่นอยู่ด้วย มีอิทธิพลตรงต่อการเลือกใช้สื่อและข่าวสาร การเลือกตีความหมายและเลือกจดจำข่าวสาร การที่เราต้องถูกมองว่าเป็นอย่างไร การที่เราคิดว่าคนอื่นมองเราอย่างไร และการที่คิดว่าคนอื่นคิดว่าเราอยู่ในสถานการณ์อะไร ล้วนแต่มีอิทธิพลต่อการเลือกของเรา

8. ประสบการณ์และนิสัย (Experience and Habit) ในฐานะของผู้รับสาร ผู้รับสารแต่ละคนมีนิสัยการรับสารอันเป็นผลมาจากประสบการณ์ในการรับข่าวสารของเรา เราพัฒนาความชอบสื่อชนิดใดชนิดหนึ่ง ดังนั้นเราจึงเลือกใช้สื่อชนิดใดชนิดหนึ่ง สนในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ตีความหมายอย่างใดอย่างหนึ่ง และเลือกจดจำเรื่องใดเรื่องหนึ่ง

อย่างไรก็ตามแม้ว่าบุคคลจะมีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารที่แตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ในการเปิดรับข่าวสารที่แตกต่างกัน และมีความต้องการในการเปิดรับข่าวสารที่แตกต่างกันนั้น แต่

โดยทั่วไปแล้วบุคคลจะทำการเปิดรับข่าวสารอยู่ 3 ลักษณะ (ดวงฤทัย พงศ์ไพฑูรย์, 2544, หน้า 13-14) คือ

1. การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชน โดยผู้รับสารมีความคาดหวังจากสื่อมวลชนว่า การบริโภคข่าวสารจะช่วยตอบสนองความต้องการของเขาได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติหรือเปลี่ยนลักษณะนิสัย เปลี่ยนพฤติกรรมบางอย่างได้ โดยการเลือกบริโภคสื่อมวลชนนั้นจะขึ้นอยู่กับความต้องการหรือแรงจูงใจของผู้รับสารเอง เพราะบุคคลแต่ละคนย่อมมีวัตถุประสงค์และความตั้งใจในการใช้ประโยชน์แตกต่างกันไป

2. การเปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคล โดยสื่อบุคคล หมายถึง ตัวบุคคลผู้ให้นำข่าวสารจากบุคคลหนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่ง โดยอาศัยการติดต่อระหว่างบุคคล (Interpersonal Communication) ที่จะมีปฏิสัมพันธ์ต่อบริเวณกัน สื่อบุคคลนี้มีประโยชน์อย่างมากในกรณีที่ผู้ส่งสารหวังผลให้ผู้รับสารมีความเข้าใจกระจ่างชัดและตัดสินใจรับสารได้อย่างมั่นใจยิ่งขึ้น ซึ่งการสื่อสารระหว่างบุคคลนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้ (เสถียร เขยประทับ, 2525)

2.1 การติดต่อโดยตรง (Direct Contact) เป็นการเผยแพร่ข่าวสารเพื่อสร้างความเข้าใจ หรือชักจูงโน้มน้าวใจโดยตรง

2.2 การติดต่อโดยกลุ่ม (Group Contact of Community Public) โดยกลุ่มจะมีอิทธิพลต่อบุคคลส่วนรวม ช่วยให้การสื่อสารของบุคคลบรรลุเป้าหมายได้ เพราะกลุ่มมีความสนใจมุ่งไปในทิศทางใด บุคคลส่วนใหญ่ในกลุ่มก็จะมี ความสนใจในทางนั้นด้วย

3. การเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจ โดยสื่อเฉพาะกิจ หมายถึง สื่อที่ถูกผลิตขึ้นมา โดยมีเนื้อหาสาระที่เฉพาะเจาะจงและมีจุดมุ่งหมายหลักอยู่ที่ผู้รับสารเฉพาะกลุ่ม (ประมะ สตะเวทิน, 2532) ตัวอย่างของสื่อเฉพาะกิจเช่น จุลสาร แผ่นพับ โปสเตอร์ ใบบลิ้ว คู่มือ นิทรรศการ เป็นต้น

กล่าวโดยสรุปในการเปิดรับข่าวสารของแต่ละบุคคลนั้น ประกอบไปด้วย กระบวนการเลือกรับข้อมูลข่าวสารหรือเปิดรับข่าวสารที่มีการกลั่นกรอง มีปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสาร และลักษณะของข่าวสารที่บุคคลเปิดรับ จากการวิจัยเรื่องการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร มีผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น ผู้ใช้เฟซบุ๊กจะต้องมีการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อน ถึงจะส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน ผู้วิจัยจึงได้นำทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับสารมากล่าวถึงด้วย

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน

อุบัติเหตุ หมายถึง ภัยอันตราย จากการขาดความสำนึกของความปลอดภัยเกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจกระทำโดยประมาท เลินเล่อ ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม รีบร้อน เหน็ดเหนื่อย

และง่วงนอน อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นกับตนเอง ครอบครัว ญาติมิตร เพื่อนร่วมงานและประชาชนทั่วไป (“แนวทางการป้องกัน”, 2553)

อุบัติเหตุบนท้องถนน หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนจากยานพาหนะทุกชนิดที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ ผู้ใช้ยานพาหนะ ผู้เดินเท้า จากสถิติของกรมทางหลวง ในปี 2562 พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือการขับรถเร็ว รองลงมาคือการขับรถระยะระยะกระชั้นชิด กาญจนกรอง สุธังคะ (2559) กล่าวว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน แบ่งได้ 2 ประการคือ

1. ความบกพร่องของคน หรือผู้ใช้ทาง ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 85 ประกอบด้วย

1.1 ผู้ขับขี่ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุด สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับขี่ด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ขาดความชำนาญในการขับขี่ มีความผิดปกติทางด้านร่างกายและจิตใจขาดความรู้ในเรื่องกฎแห่งความปลอดภัยเมาสุรา และเสพยาบ้า เป็นต้น

1.2 คนโดยสารและคนเดินเท้าไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดความระมัดระวัง ไม่ข้ามถนนตรงทางข้ามหรือสะพานลอย ไม่ข้ามถนนเมื่อรถติดไฟแดง ห้อยโหนหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกนอกตัวรถ

2. สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 15 ได้แก่ สภาพของถนน ขาดรถบกพร่อง สภาพของถนนไม่มีมาตรฐาน สภาพดินฟ้าอากาศที่ทัศนวิสัยไม่ดี กฎระเบียบของจราจรที่ไม่ชัดเจนและไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบัน

ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน หมายถึง สิ่งสื่อความหมายให้รู้เรื่องราวข้อเท็จจริง ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน ไม่ว่าจะจัดทำไว้ในรูปของเอกสาร แฟ้ม รายงาน หนังสือ ภาพถ่าย การบันทึกภาพหรือเสียง หรือวิธีอื่นใดที่ทำให้สิ่งที่บันทึกไว้ปรากฏได้

ประเภทของข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ผู้ใช้เฟซบุ๊กได้รับนั้น อาจจำแนกได้จากลักษณะของข่าวที่สื่อความหมายออกมา ได้ดังนี้

1. ภาพถ่าย เป็นข่าวสารอุบัติเหตุที่มีลักษณะเป็นภาพที่ถ่ายจากเหตุการณ์จริง สถานที่จริง สิ่งที่ปรากฏในภาพจึงเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจริงไม่ได้มีการจัดฉากหรือทำท่าเพื่อการถ่ายภาพ เนื่องจากข่าวสารที่เป็นภาพถ่าย ณ ที่เกิดเหตุ สามารถสื่อความหมายและให้รายละเอียดของข่าว สร้างอารมณ์ความรู้สึกและดึงดูดความสนใจต่อผู้รับสารได้เป็นอย่างดี อาจมีคำอธิบายถึงเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่ต้องมาก

2. ภาพเคลื่อนไหว เป็นข่าวสารอุบัติเหตุที่มีลักษณะภาพเคลื่อนไหวที่บรรจุเนื้อหาสั้น ๆ หรืออาจตัดตอนมาบางช่วงเฉพาะที่สำคัญ ซึ่งโดยมากมีความยาวไม่เกิน 3-5 นาที โดยจะเป็นไฟล์ที่มีรูปแบบการบีบอัดข้อมูลที่แตกต่างกันไป เช่น .wma, .flv, .mp4 เป็นต้น แหล่งที่มาของ

ภาพเคลื่อนไหวหรือวิดีโอคลิปของข่าวสารอุบัติเหตุในปัจจุบันส่วนใหญ่มาจากอุปกรณ์ประเภทพกพา เช่น โทรศัพท์มือถือเคลื่อนที่ (Smart phone), แท็บเล็ตพีซี (Tablet PC), กล้องบันทึกวิดีโอขนาดเล็กติดกับยานพาหนะ ที่มีความสามารถในการถ่ายวิดีโอได้โดยมีคุณภาพไม่ด้อยไปกว่าอุปกรณ์บันทึกที่มีขนาดใหญ่ สะดวกในการบันทึกและจัดเก็บ โดยเมื่อบันทึกวิดีโอแล้วสามารถเผยแพร่ออกสู่สาธารณะได้สะดวกผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ เช่น อีเมลล์, ยูทูบ และ เฟซบุ๊ก

3. ตัวอักษร เป็นข่าวสารอุบัติเหตุที่มีลักษณะเป็นตัวอักษรเรียงกัน ส่วนใหญ่จะเป็นอุบัติเหตุที่ไม่สามารถเผยแพร่ภาพได้ หรือเป็นเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เพิ่งเกิดขึ้นแต่อาจส่งผลกระทบต่อ จึงต้องรีบเผยแพร่ข่าวสารอุบัติเหตุในลักษณะของตัวหนังสือออกไปก่อน

โดยคุณสมบัติของข่าวสารอุบัติเหตุที่ดีประกอบไปด้วย (“การรายงานข่าวอุบัติเหตุ”, 2558)

1. ความถูกต้อง ต้องเป็นข่าวสารที่ถูกต้อง มีการตรวจซ้ำในเรื่องสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อ บุคคลนั้น เช่น ชื่อ, อายุ มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมในการจะเผยแพร่ออกไปว่าจะส่งผลกระทบต่อ บุคคลนั้นอย่างไรบ้าง

2. ความสมดุล หมายถึง การเน้นหนักในข้อเท็จจริง และความสมบูรณ์ครบถ้วนของ ข้อเท็จจริงที่แสวงหามาได้ รู้จักเลือกและลำดับความสำคัญของข้อเท็จจริงให้ถูกต้อง

3. ความเป็นกลาง หมายถึง ข่าวสารอุบัติเหตุที่ผู้เผยแพร่จะต้องไม่เอาตัวเองไปเกี่ยวข้องในแง่ของความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบ ไม่ลำเอียง เผยแพร่ข่าวด้วยความเที่ยงตรงเป็นกลาง

4. ความชัดเจนและกระชับ หมายถึง ข่าวสารอุบัติเหตุที่ควรจะ สั้น กระชับ ชัดเจน ใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย ไม่อ้อมค้อมวกวน มีความทันต่อเวลา เพราะข่าวสารอุบัติเหตุไปถึงผู้รับสาร ได้เร็วเท่าไรยิ่งดี เพราะอาจจะมีผลกระทบต่อบุคคลอื่น เพื่อที่จะได้มีการเตรียมการและรับมือกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

กล่าวโดยสรุป ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน สามารถจำแนกได้ตามลักษณะของข่าวได้แก่ ภาพถ่าย, วิดีโอเคลื่อนไหว, ตัวอักษร และมีคุณสมบัติของข่าวสารอุบัติเหตุที่ดีคือ ความถูกต้อง ความสมดุล ความเป็นกลาง ความชัดเจนและกระชับ อีกทั้งยังเป็นตัวแปรต้นในการทำวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัย จึงได้นำแนวคิดเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมากล่าวถึงด้วย

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมกรับชี้ยานพาหนะ

2.3.1 ความหมายของพฤติกรรมมนุษย์

Hilgard & Bower (1966) ได้ให้คำนิยามว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกชนิดของ สิ่งมีชีวิตที่สังเกตได้โดยบุคคลอื่นและการแสดงออกของพฤติกรรมนั้น จะชี้ให้เห็นถึงความเป็นปัจเจกบุคคลในการปรับตัวต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงลักษณะที่ส่งผลไปยังการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์ (2534) ได้สรุปความหมายของคำว่าพฤติกรรม หมายถึง ปฏิกริยา หรือกิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิต จะสังเกตเห็นได้หรือไม่ได้ก็ตาม โดยบุคคลมีพฤติกรรมที่หลากหลายทั้งส่วนที่เป็นลักษณะภายนอกที่สังเกตเห็นได้ง่ายและพฤติกรรมภายในที่สังเกตเห็นได้ยาก ลักษณะที่หลากหลายดังกล่าวส่งผลให้บุคคลแสดงออกต่างกันในแต่ละสถานการณ์และช่วงเวลา ดังนั้นสามารถแบ่งพฤติกรรมได้เป็นสองลักษณะได้แก่

พฤติกรรมภายใน หมายถึง ปฏิกริยาหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคล รวมทั้งความคิด ความรู้สึก ทศนคติ ความเชื่อ และค่านิยม

พฤติกรรมภายนอก หมายถึง ปฏิกริยาหรือการกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็น ได้ด้วยการพูด การกระทำ กิริยาท่าทางของบุคคล

สุรพงษ์ โสธนะเสถียร (2533) ได้ให้ความหมายของ พฤติกรรม คือ การกระทำหรือพฤติกรรมใด ๆ ของคนเราโดยส่วนใหญ่จะเป็นการแสดงออกของบุคคล โดยมีพื้นฐานที่มาจากความรู้ และทัศนคติของบุคคลนั้น ๆ ซึ่งการที่บุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน เนื่องจากการมีความรู้และทัศนคติที่แตกต่างกัน การเปิดรับสื่อที่ต่างกันจะทำให้มีประสบการณ์ที่สั่งสมมาต่างกัน จึงทำให้มีผลกระทบถึงพฤติกรรมบุคคล

ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่าพฤติกรรม หมายถึง ปฏิกริยาหรือการกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาทั้งภายในจิตใจตนเองหรือแสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็น ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้กระทำ ด้วยสาเหตุหรือจุดมุ่งหมายอื่น โดยลักษณะท่าทางกิริยาอาการอาจแตกต่างกันไป ล้วนแต่จะต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจประกอบด้วยอารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำ พฤติกรรมนั้น ๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคราวเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

2.3.2 แนวคิดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

Lund & O'Neill (1986) ได้ให้ความหมาย พฤติกรรมการขับขี่ไว้อย่างกว้าง ๆ ว่า เป็นการควบคุมยานพาหนะของผู้ขับขี่ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายที่ผู้ขับขี่ต้องการ โดยการกระทำนี้ของผู้ขับขี่เป็นสิ่งซึ่งสามารถสังเกตได้

Harvey et al. (1975) ได้อธิบายความหมายของพฤติกรรมการขับขี่ในแงุ่มุมที่เป็นความผิดพลาดของผู้ขับขี่ว่า เป็นการกระทำ หรือการกระทำที่บกพร่องบางอย่างในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่เป็นผลให้ตัวเองหรือผู้ใช้ถนน หรือทั้งตัวเองและผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ ต้องเพิ่มความระมัดระวังขึ้น

สำหรับการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการขับขี่ในแง่มูมอื่น ๆ เช่น พฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย (Safe Driving Behavior) นิสัยการขับขี่ที่น่ารังเกียจ (Poor Driving Habits) และ พฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยง (Risky Driving Behavior) เป็นต้น มักจะมีการกำหนดขอบเขต มิติ หรือ ทิศทางของพฤติกรรมตามความสนใจของผู้ศึกษา จะไม่ได้ระบุถึงความหมายที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม เมื่อได้พิจารณาถึงจุดมุ่งหมายของการศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขี่ในแต่ละแง่มุมดังกล่าว ประกอบกับ แนวทางของการให้ความหมายที่ได้เสนอไว้ข้างต้น สามารถสรุปภาพรวมของพฤติกรรมกรรมการขับขี่ คือ การประพฤตินิสัยปฏิบัติลักษณะต่าง ๆ ของผู้ขับขี่ในการขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะของตน จาก การศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาพบว่าสามารถแบ่งประเภทของพฤติกรรมกรรมการขับขี่ทั้งที่เป็นการแบ่ง ประเภทการขับขี่โดยตรง และที่เป็นการแบ่งประเภทของผู้ขับขี่ต่างก็ใช้พฤติกรรมในการขับขี่ และ การแบ่งประเภทของผู้ขับขี่คือสิ่งเดียวกัน ดังนั้นจึงสามารถแบ่งประเภทของพฤติกรรมกรรมการขับขี่ไว้ ดังนี้ (Risser, 1985)

พฤติกรรมกรรมการขับขี่มาตรฐาน (Standard of Driving Behavior) เป็นพฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่ ถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ก่อให้เกิดอันตรายขึ้นในสถานการณ์ปกติทั่วไป

พฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่เบนไปในทางบวก (Positive Deviations of Driving Behavior) คือ พฤติกรรมกรรมการขับขี่ในอุดมคติที่ทำให้ไม่เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดความ ปลอดภัยต่อจราจรสูงสุด ซึ่งในบางสถานการณ์ของการขับขี่ พฤติกรรมที่เป็นมาตรฐานก็ก่อให้เกิด อันตรายได้ เช่น ในการขับผ่านรถโดยสารประจำทางที่จอดเทียบป้ายจอดรถ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรม การขับขี่เบนไปทางบวกจะชะลอความเร็วของรถเพราะเขาจะคำนึงว่าบางทีอาจมีผู้โดยสารข้ามออกมา ทางด้านหน้าของรถโดยสารนั้น เป็นต้น

พฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางลบ (Negative Deviations of Driving Behavior) เป็นการ ขับขี่ที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือกฎระเบียบและเป็นอันตรายซึ่งมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดี (Good Drivers' Behavior) หมายถึงผู้ขับขี่ที่มีคุณลักษณะที่ ประกอบด้วย ความเอาใจใส่ ความมีมารยาท และสุขุมเยือกเย็น ใ้ความเข้าใจร่วมกันระหว่างตัว บุคคลและขีดความสามารถของรถ ล่วงรู้สาเหตุที่แท้จริงของสิ่งที่ปรากฏขึ้น ซึ่งคุณลักษณะเหล่านี้เป็นส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ความเป็นระเบียบและลดความเสี่ยงพฤติกรรมที่ก่อให้เกิด อุบัติเหตุ เพิ่มความคล่องตัวของสภาพจราจร

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ดี (Bad Drivers Behavior) เป็นคุณลักษณะที่ตรงกันข้ามกับ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดีและเป็นผู้ขับขี่ที่มักมีนิสัยชอบขับขี่ในลักษณะฝ่าฝืนกฎระเบียบ สัญญาณ จราจรเป็นสาเหตุต่อความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ หมายถึง การกระทำใด ๆ ของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจนได้รับบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิต

นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการการจักระบบการจราจร กองพัฒนาระบบการจราจร (จิรพัฒน์ โชติกไกร, 2531) ได้ทำการรวบรวมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะไว้ว่า สมรรถภาพของแต่ละคนมีความแปรปรวนแตกต่างกันขึ้นอยู่กับ อายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย เช่น ดื่มของมีแอลกอฮอล์ กินยาเสพติด ทำกิจกรรมอื่นร่วมกับการขับรถ หรือขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานหลายชั่วโมง และสภาพแวดล้อมของทางที่ขับรถผ่านไป

2.3.3 พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่

การกระทำใด ๆ ของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจนได้รับบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิต ซึ่งพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่โดยการขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ และการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่จักรยานยนต์สูงสุด (นวลอนงค์ บุญจรรยาศิลป์, 2546) จากการศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงด้านการจราจรของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในประเทศไทย คือ การไม่เคยสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ธนินิ เขียวอยู่, 2546) และพฤติกรรมเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร พบว่าพฤติกรรม การขับขี่ที่เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ การขับขี่ด้วยความประมาท เช่น การขับขี่ด้วยความมั่นใจมากเกินไป ขับรถเร็วเกินไป ขาดความชำนาญ ใจร้อน ขับขี่ด้วยความเร็วสูง ไม่เคารพกฎจราจร (จุฬารักษ์ โสตะ, 2546) นอกจากนี้พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของวัยรุ่น พบว่าวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมชอบเสี่ยงอันตราย เนื่องจากแรงผลักดันภายในให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยงในระดับหนึ่งของวัยรุ่นซึ่งสูงกว่าวัยอื่น ทั้งนี้อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่น แรงผลักดันจากเพื่อน และความเครียดอื่น ๆ พฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นที่พบได้ในสถานการณ์การขับขี่ปกติ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นชิด การเบรกระชั้นชิด เป็นต้น (Sümer, 2006) ดังนั้นสามารถสรุปปัจจัยที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยได้กำหนดปัจจัยที่น่าจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ได้แก่

2.3.3.1 บุคลิกภาพ

McCrae & Costa Jr (1995) ได้อธิบายเกี่ยวกับบุคลิกภาพที่มีความสัมพันธ์กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่า บุคลิกภาพ เป็นลักษณะการแสดงออกในรูปของแบบแผนแนวคิด ความรู้สึก และการแสดงพฤติกรรมที่แสดงออกซ้ำ ๆ กันเป็นลักษณะเฉพาะแต่ละบุคคลโดยลักษณะบุคลิกภาพของผู้ขับขี่ที่มักพบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ ผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะชอบค้นหาความตื่นเต้น ทำทาย มักจะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ขาดเฝ้า สนุกสนาน ชอบความเสี่ยง และความตื่นเต้น ผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะก้าวร้าวและไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคม มักแสดงออกด้วยการขับขี่ด้วยความเร็วสูงและชอบฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะเห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมเป็นสำคัญจะมีความห่วงใยผู้อื่นขณะขับขี่จึงมีความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น

Ulle & Rundmo (2003) ได้ให้ข้อสรุปจากการทบทวนวรรณกรรมว่า บุคลิกภาพ แม้ว่าจะไม่ใช่ตัวชี้วัดโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ แต่พบว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ บุคลิกภาพลักษณะต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่

1. บุคลิกภาพลักษณะชอบค้นหาความตื่นเต้นท้าทาย (Sensation seeking) คือ พฤติกรรมชอบความตื่นเต้นบางคนต้องการความท้าทายที่หลากหลาย โดยเกิดจากความตั้งใจและมีความพึงพอใจต่อการค้นหาความเสี่ยงโดยผู้ที่ชอบความท้าทายสูงจะไวต่อความรู้สึกภายในของตนเอง และพยายามที่จะเพิ่มความตื่นเต้นเท่านั้น ด้วยปฏิกริยาของตนกับสภาพแวดล้อมเพื่อเป็นการหาประสบการณ์ใหม่ ๆ ที่ตื่นเต้นและค่อนข้างเสี่ยงอันตราย (Zuckerman, 1979) ผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะชอบความตื่นเต้นท้าทายส่วนใหญ่จะมีความสัมพันธ์ด้านบวกกับการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ และมีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยง (Zuckerman, 1979) การศึกษาในวัยรุ่นที่ขับขี่ยานยนต์พบว่าวัยรุ่นที่มีบุคลิกภาพลักษณะชอบค้นหาความตื่นเต้นท้าทาย เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่สูงและเป็นกลุ่มที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงด้วย โดยจะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ขาดความระมัดระวัง ขาดความยั้งคิด ชอบความเสี่ยงในการขับขี่จึงมักจะขับขี่ด้วยความเร็วสูง ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และชอบการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ยานยนต์ด้วย (Iversen & Rundmo, 2002)

2. บุคลิกภาพลักษณะก้าวร้าว (Aggression) เป็นลักษณะของผู้ขับขี่ที่มีลักษณะไวต่อสิ่งเร้า ได้ง่ายโดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งจะมีพฤติกรรมการต่อต้านหรือก้าวร้าวต่อผู้ขับขี่อื่นจึงเป็นเหตุให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง นอกจากนี้ มักมีการขับขี่ด้วยอารมณ์โกรธและมีความโกรธที่รุนแรง จึงมักแสดงออกด้วยพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงในชีวิตประจำวัน เช่น การขับขี่แบบใจร้อน การฝ่าฝืนกฎจราจร การขับขี่ด้วยความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด การขับรถแข่งกับรถคันอื่นหรือขับรถเข้าไปในเขตหวงห้าม เป็นต้น นอกจากนี้ยังพบว่ามีรายงานการขับขี่ด้วยความโกรธบ่อยในสภาพการณ์ขับขี่ และสัมพันธ์กับการชนในการขับขี่ (Deffenbacher et al, 2003)

3. บุคลิกภาพลักษณะไม่ปฏิบัติตามกฎ/ระเบียบของสังคม (Normlessness) คือ ลักษณะของผู้ขับขี่ที่สันนิษฐานว่าเป็นผู้ที่จะไม่ปรับปรุงพฤติกรรมทางสังคมโดยเฉพาะพฤติกรรมด้านการจราจร โดยพบว่ามักจะทำผิดกฎจราจรอยู่เสมอ และพบว่ามีความสัมพันธ์กับการมีทัศนคติที่เสี่ยงและพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงในสภาพการณ์ของการจราจร (Ulle & Rundmo, 2003) การศึกษาของ Iversen & Rundmo (2002) พบว่าผู้ที่มีลักษณะไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคมจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรและเกือบจะเกิดอุบัติเหตุจราจร เพราะกลุ่มนี้จะมีการยอมรับในการฝ่าฝืนกฎจราจรและไม่สนใจว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายหรือไม่

4. บุคลิกภาพลักษณะมีความวิตกกังวล (Anxiety) Ullé & Rundmo (2003)

อธิบายว่า ลักษณะความวิตกกังวลแม้จะไม่ใช่ว่าชีวิตโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่แต่ผู้ขับขี่ที่มีลักษณะความวิตกกังวลแสดงถึงความกลัวการเกิดอุบัติเหตุจากรากรการขับขี่ซึ่งจึงมีความระมัดระวังในการขับขี่ จึงทำให้ มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ต่ำ อย่างไรก็ตาม Oltedal & Rundmo (2006) พบว่าผู้ที่มีลักษณะความวิตกกังวลสูงมาก ๆ แสดงถึงความตึงเครียดและหงุดหงิดใจ ส่วนผู้ขับขี่ที่มีความวิตกกังวลต่ำมาก ๆ แสดงถึงความสงบผ่อนคลายและมีสมาธิ ซึ่งอาจมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ได้

5. บุคลิกภาพลักษณะเห็นแก่ประโยชน์ของผู้อื่นเป็นสำคัญ (Altruism) เป็นลักษณะของผู้ขับขี่ที่มีความเสียสละเห็นแก่ประโยชน์ของผู้อื่นมากกว่าตนเอง มีความเห็นอกเห็นใจผู้อื่นในสภาพการจราจรมีความตระหนักต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น ผู้ขับขี่ที่มีบุคลิกภาพเห็นแก่ประโยชน์ผู้อื่นเป็นสำคัญจึงเป็นลักษณะของผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่ำ (Ullé & Rundmo, 2003)

จะเห็นว่าบุคลิกภาพแต่ละลักษณะมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น ลักษณะความก้าวร้าว ลักษณะความไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคมและลักษณะความชอบค้นหาความตื่นเต้นท้าทาย ซึ่งผู้ขับขี่ที่มีบุคลิกภาพลักษณะต่าง ๆ เหล่านี้จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อย ตรงข้ามกับผู้ขับขี่ที่มีบุคลิกภาพลักษณะเห็นแก่ผู้อื่นเป็นสำคัญจะมีความระมัดระวังในการขับขี่ เนื่องจากห่วงใยในความปลอดภัยของผู้อื่นในการจราจร จึงทำให้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่ำ

2.3.3.2 ทักษะคิดต่อโอกาสเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจราจร

Sümer (2006) ได้อธิบายเกี่ยวกับทัศนคติว่า ทัศนคติ (Attitude) เป็นสิ่งสำคัญในการทำให้คนแสดงพฤติกรรมออกมาเช่น บางคนชอบสงคราม แต่บางคนเกลียดสงคราม หรือบางคนชอบบุหรี บางคนเกลียดบุหรี เป็นต้น จึงกล่าวได้ว่า การรู้ทัศนคติของคนสามารถทำนายพฤติกรรมที่คนจะแสดงออกเป็นการรู้ไว้ก่อนเพื่อหาทางป้องกันและแก้ไขได้ในระยะเวลาที่ผ่านมา ทัศนคติจึงเป็นหัวข้อที่ถูกนักจิตวิทยาสังคมนำมาศึกษากันมาก

West & Hall (1997) ได้อธิบายเกี่ยวกับทัศนคติที่มีความสัมพันธ์กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่า เป็นลักษณะความรู้สึก ความเชื่อของผู้ขับขี่ที่มีต่อโอกาสเสี่ยงของตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงในการจราจร เช่น พฤติกรรมการขับขี่ที่ก้าวร้าว การขับขี่ด้วยความเร็วสูง ผู้ขับขี่วัยรุ่นที่มีทัศนคติว่าตนมีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบ่อยจะมีบุคลิกภาพชอบค้นหาความตื่นเต้นท้าทายและไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคม จะมีพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติชอบการขับขี่ฝืนกฎจราจร และชอบใช้ความเร็วในการขับขี่จะมี

ลักษณะการขับชี่ด้วยความใจร้อนและมีการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ก่อนขับชี่จึงนำไปสู่พฤติกรรมเสี่ยงและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร (Ulle & Rundmo, 2003)

2.3.3.3 การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร

การศึกษาเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรพบว่าสิ่งที่เป็นตัวกำหนดว่าผู้ขับชี่มีการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย a) ผู้ขับชี่รู้ถึงความเป็นไปได้ที่จะเกิดอันตรายในสภาพการณ์ในการจราจร และ b) ผู้ขับชี่รู้ถึงความสามารถของตนเอง ในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้จากสภาพการณ์ที่เป็นอยู่จริงที่อาจจะเปลี่ยนเป็นการเกิดอุบัติเหตุ (Gregersen 1996, Rosenstock 2005, อ้างใน นวลอนงค์ บุญจรรยาศิลป์, 2546) กล่าวว่าการรับรู้ โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับชี่ยานพาหนะแสดงถึงบทบาทที่สำคัญในการขับชี่ที่ปลอดภัยของผู้ขับชี่ ตัวอย่างเช่น ในวัยรุ่นผู้ขับชี่ยานพาหนะมีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ การรู้ถึงวิธีการที่จะหลีกเลี่ยงจากความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำด้วย ดังนั้นจึงให้ความระมัดระวังต่ออันตรายที่อาจเกิดขึ้นน้อยเช่นกัน Rosenstock (1974) ได้สรุปการรับรู้ที่มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุจราจร คือ เป็นลักษณะการรับรู้ของผู้ขับชี่เกี่ยวกับโอกาสที่จะมีส่วนเกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุได้ในอนาคต และความกังวลว่าตนเองจะได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร มีฐานความคิดจากรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพจากแบบจำลอง Deery (1999) ได้อธิบายว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรหรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับชี่จะแสดงถึงความสามารถในการประเมินอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในสถานการณ์จราจรและสามารถป้องกันตนเองจากอันตรายในการจราจรได้ ทำให้พฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุลดลง ดังนั้นผู้ขับชี่ที่มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ต่ำจะไม่ระมัดระวังในการขับชี่ จึงมีการขับชี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มากและเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และการยอมรับความเสี่ยงของผู้ขับชี่แสดงถึงจุดเริ่มต้นของการขับชี่ที่มีความเสี่ยงเพราะการยอมรับความเสี่ยงเป็นพื้นฐานของความเสี่ยงต่าง ๆ หรือเป็นสิ่งที่กระตุ้นรูปแบบของการขับชี่ที่ผู้ขับชี่เห็นว่า เป็นความเสี่ยงที่เจตนาจะให้ดำเนินต่อไปเพราะคิดว่าไม่เกิดอันตรายต่อตนเอง อีกทั้งผู้ขับชี่เห็นว่าการขับชี่มีความสำคัญและมีความจำเป็นในกิจวัตรประจำวันจากรูปแบบการขับชี่ดังกล่าวมีเหตุผลหลายอย่างที่เป็นสิ่งบ่งบอกว่าผู้ขับชี่อาจได้รับความเสี่ยงคือ

1. ผู้ขับชี่มีลักษณะบ่งบอกต่อการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ดีนั่นคือ มีการรับรู้ว่าการขับชี่ด้วยความเร็วค่อนข้างสูงยังไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความผิดพลาดในการตัดสินใจต่อระยะทางที่จะเหยียบเบรกในขณะที่คนเดินข้ามถนน เป็นต้น ซึ่งอาจเนื่องมาจากผู้ขับชี่มีการประเมินความสามารถของตนเองในการจัดการปัญหาที่อาจเกิดขึ้น ในขณะที่ขับชี่ไว้สูงเกินไป

2. ผู้ขับขีมีลักษณะทักษะที่ไม่ดีตัวอย่าง เช่น ขณะมีคนเดินข้ามถนนผู้ขับขีจะใช้เวลานานในการตัดสินใจที่จะลดความเร็วลงด้วยเหตุนี้การตัดสินใจที่จะปล่อยคันเร่งหรือเหยียบเบรกจึงช้าลง

3. ผู้ขับขีมีลักษณะการยอมรับความเสี่ยงสูง คือมีการรับรู้การขับขีด้วยความเร็วสูงอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งที่เหมาะสมและไม่เสี่ยงอันตราย เป็นต้น

กล่าวโดยสรุป พฤติกรรมการขับขียานพาหนะของแต่ละบุคคลเกิดขึ้นแตกต่างกัน จาก ทศนคติ ที่มาจากการเรียนรู้และประสบการณ์ บุคลิกลักษณะเฉพาะของแต่ละบุคคล การทบทวนวรรณกรรมทำให้มีความเข้าใจถึงพฤติกรรมมนุษย์และพฤติกรรมการขับขียานพาหนะเพื่อนำไปสู่คำถามนำวิจัยมากยิ่งขึ้น

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้เฟซบุ๊ก

จากกระแสความนิยมเฟซบุ๊กที่มียอดผู้ใช้งานทั่วโลกกว่า 2,200 ล้านคน ผู้คนทั่วโลกรู้จักและเป็นสมาชิกเฟซบุ๊ก มีจำนวนยอดผู้ใช้งานเพิ่มขึ้นทุกปี ในปี 2562 ประเทศไทยมีผู้ใช้เฟซบุ๊กทั้งหมด 50 ล้านบัญชี คิดเป็นร้อยละ 72.5 ของประชากรทั้งประเทศ โดยแบ่งเป็นเพศชาย 25 ล้านบัญชี เพศหญิง 25 ล้านบัญชี ผู้ใช้งานเฟซบุ๊กกลุ่มใหญ่คือ ช่วงอายุ 18-24 ปี และ 25-34 ปี คิดเป็นร้อยละ 62 ของผู้ใช้งานเฟซบุ๊กทั้งหมด มีการใช้งานโดยเฉลี่ย 3 ชั่วโมง 11 นาทีต่อวัน โดยกรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่มีผู้ใช้เฟซบุ๊กมากเป็นอันดับ 1 ของโลก (We Are Social & Hootsuite, 2019)

จากจำนวนผู้ใช้เฟซบุ๊กที่มีจำนวนมากทำให้องค์กรต่าง ๆ ทั้งที่แสวงหาผลกำไรและไม่แสวงหาผลกำไร เริ่มหันมาทำการตลาด โฆษณา ประชาสัมพันธ์และสื่อสารผ่านทางเฟซบุ๊กมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเล็งเห็นว่าสามารถใช้เฟซบุ๊กเป็นเครื่องมือทางการสื่อสารที่สามารถเข้าถึงผู้ใช้งานได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งการสื่อสารผ่านเฟซบุ๊กที่มีเครื่องมืออันเป็นประโยชน์ต่อองค์กรต่าง ๆ ที่รู้จักกันในนามของ “เฟซบุ๊กแฟนเพจ” (Facebook fan page)

Taylor et al. (2011) ได้อธิบายว่า เฟซบุ๊กแฟนเพจนั้นสามารถเปรียบได้กับหน้าตาขององค์กรบน เฟซบุ๊กที่สามารถสร้างได้ฟรี ไม่เสียค่าใช้จ่าย โดยในการเริ่มต้นสร้างแฟนเพจองค์กรต่าง ๆ ควรมีการตั้งชื่อให้ผู้ใช้งานมีการจดจำได้ง่าย ประกอบกับควรมีการใช้รูปโปรไฟล์ (Profile) ที่สอดคล้อง และตรงกับชื่อขององค์กร ซึ่งอาจจะเป็นได้ทั้งรูปโลโก้ (Logo) หรือสัญลักษณ์ต่าง ๆ ที่สามารถสื่อถึงองค์กรได้เป็นอย่างดี รวมถึงรายละเอียดต่าง ๆ บนแฟนเพจก็ควรเป็นรายละเอียดที่มีความชัดเจนเกี่ยวกับตัวองค์กร ซึ่งการสร้างแฟนเพจนั้นนับได้ว่าเป็นประโยชน์ต่อองค์กรได้เป็นอย่างดี เนื่องจากแฟนเพจสามารถที่จะทำหน้าที่ทางการสื่อสารกับผู้บริโภคผ่านหน้าแฟนเพจได้ นอกจากนี้แฟนเพจยังสามารถให้ข้อมูลได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ และสามารถสื่อสารได้ตลอดเวลาอีกด้วย

จึงทำให้แฟนเพจสามารถสื่อสารข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ได้อย่างมีความสดใหม่ ทันต่อเหตุการณ์มากกว่าสื่อประเภทอื่น และยังก่อให้เกิดเป็นพฤติกรรมในการมีส่วนร่วมในการสื่อสารได้อีกด้วย ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นพฤติกรรมหลักๆ ได้ดังนี้

1. การกดไลค์ หรือการกดถูกใจ (Like) หมายถึง การที่ผู้ใช้งานแฟนเพจแสดงความถูกใจข้อความที่ถูกโพสต์ลงบนแฟนเพจนั้น ๆ
2. การแสดงความคิดเห็น (Comment) หมายถึง การที่ผู้ใช้งานแฟนเพจมีการแสดงความคิดเห็นด้วยการเขียนข้อความโต้ตอบต่อข้อความที่ถูกโพสต์ลงบนหน้าแฟนเพจนั้น ๆ
3. การแบ่งปัน (Share) หมายถึง การที่ผู้ใช้งานแฟนเพจมีการแสดงการมีส่วนร่วมด้วยการบอกต่อหรือส่งข้อความที่ถูกโพสต์ลงบนหน้าแฟนเพจนั้น ๆ ไปยังกลุ่มผู้ใช้งานอื่น เนื่องจากเห็นว่าเป็นข้อความที่มีสาระสำคัญที่ควรค่าแก่การบอกต่อ
4. การโพสต์ (Post) หมายถึง การที่ผู้ใช้งานแฟนเพจมีการแสดงข้อมูล หรือแสดงความคิดเห็นผ่านการโพสต์ข้อความที่สามารถเป็นได้ทั้ง ตัวอักษร (Text) ภาพนิ่ง (Photo) ภาพเคลื่อนไหว (Animation) ภาพวิดีโอ (Video) หรือลิงก์ (Link) ต่าง ๆ

พันจันทร์ ธนวัฒน์เสถียร (2557) ได้กล่าวถึงเฟซบุ๊กในส่วนของเพจไว้ว่า เป็นรูปแบบบริการหนึ่งในเฟซบุ๊ก ซึ่งเป็นพื้นที่นำเสนอธุรกิจ สินค้า บุคคล หรือองค์กร โดยไม่มีค่าใช้จ่ายและลักษณะที่ทุกคนจะสามารถคลิกที่ปุ่มถูกใจ (Like) บนหน้าเพจ เพื่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกได้ทันที โดยไม่ต้องรอการตอบรับจากผู้ดูแล และสามารถรับสมาชิกได้จำนวนไม่จำกัด โดยสมาชิกเหล่านี้สามารถได้รับข่าวสาร โปรโมชัน หรือกิจกรรมต่าง ๆ ได้ตลอดเวลาจึงทำให้แฟนเพจ เป็นเครื่องมือที่จะสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมายได้อย่างรวดเร็ว ทำให้องค์กรต่าง ๆ นำไปใช้เพื่อเผยแพร่ข่าวสาร

ข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้รับความสนใจจากผู้ใช้งานเฟซบุ๊ก จากจำนวนยอดผู้ติดตามในแต่ละแฟนเพจที่มีมากกว่า 1 ล้านคน โดยเฟซบุ๊กแฟนเพจเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีผู้ติดตามเป็นจำนวนมากได้แก่

1. แฟนเพจ JS100radio มีผู้ติดตามจำนวน 1,448,655 ราย โดยเริ่มต้นจากที่เป็นสถานีวิทยุสำหรับรายงานข่าวสารจราจรผ่านคลื่นวิทยุ FM100 หลังจากที่เฟซบุ๊กเป็นที่นิยมในประเทศไทยทางคลื่นวิทยุจึงได้สร้างเฟซบุ๊กแฟนเพจขึ้นมา เพื่อใช้เป็นอีกหนึ่งช่องทางในการแจ้งข่าวสารการจราจร และข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน

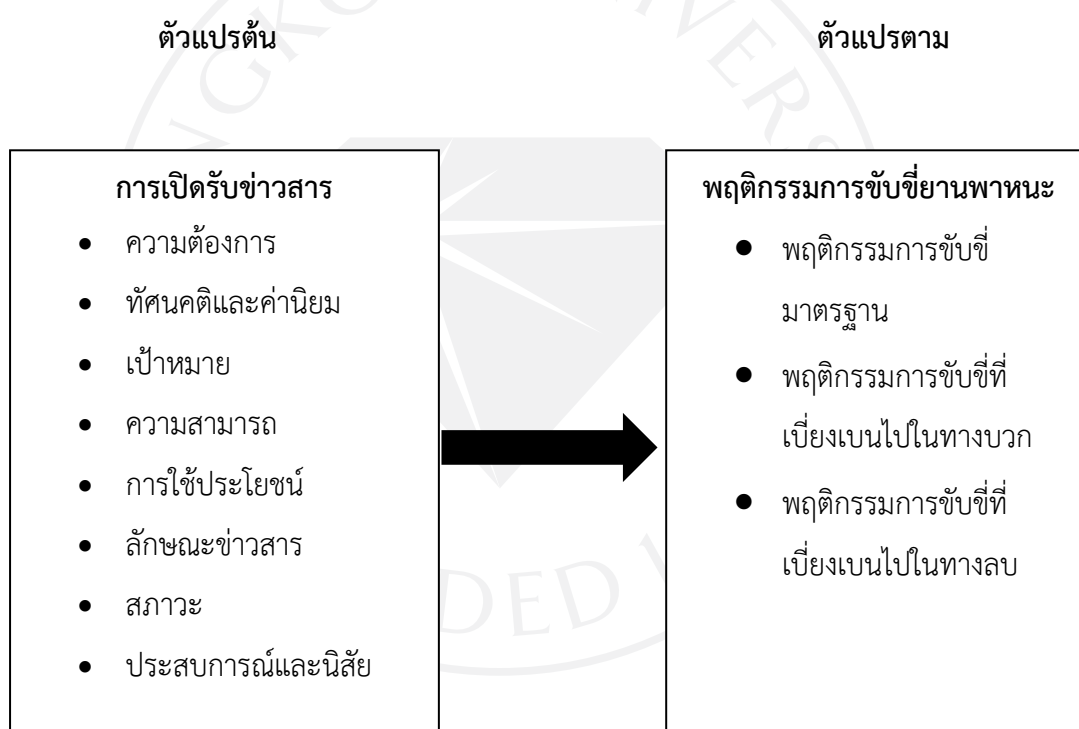
2. แฟนเพจ FM91trafficpro มีผู้ติดตามจำนวน 1,128,386 ราย จากที่เป็นสถานีวิทยุสำหรับรายงานข่าวสารจราจรผ่านคลื่นวิทยุ FM91 ทางสถานีวิทยุได้หันมาสร้างแฟนเพจ เพื่อเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการกระจายข่าวสาร ที่สามารถข่าวสารได้ทั้งในรูปแบบภาพและวิดีโอ

กล่าวโดยสรุปจากจำนวนผู้ใช้เฟซบุ๊กที่มีเป็นจำนวนมากในประเทศไทยทำให้องค์กรต่างๆ หันมาใช้เฟซบุ๊กเป็นช่องทางในการสื่อสารผ่านเฟซบุ๊กแฟนเพจ บางองค์กรใช้เป็นช่องทางสื่อสารหลัก

บางองค์กรใช้เป็นอีกหนึ่งช่องทางสื่อสารนอกเหนือจากช่องทางสื่อสารหลักที่มีมาก่อนหน้านั้นแล้ว เพื่อให้กระจายข่าวสารออกไปได้มากที่สุด และเข้ากับพฤติกรรมของผู้บริโภคในปัจจุบันที่หันมาเปิดรับข่าวสารผ่านช่องทางเฟซบุ๊ก ข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นอีกหนึ่งประเภทข่าวสารที่ได้มีการสื่อสารผ่านช่องทางเฟซบุ๊กแฟนเพจและมีผู้ติดตามเป็นจำนวนมาก ผู้วิจัยจึงได้นำแนวคิดเกี่ยวกับการใช้เฟซบุ๊กมากล่าวถึงด้วย

2.5 กรอบแนวคิดงานวิจัย

ภาพที่ 2.1: กรอบแนวความคิด



บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยมีระเบียบวิธีวิจัยในการศึกษา ดังนี้

- 3.1 รูปแบบการวิจัย
- 3.2 ประชากร / กลุ่มตัวอย่าง
- 3.3 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย
- 3.4 เครื่องมือการวิจัย
- 3.5 การสร้าง และตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ
- 3.6 การรวบรวมข้อมูล
- 3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 รูปแบบการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร” เป็นการการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ที่มุ่งหาข้อเท็จจริงและข้อสรุปเชิงปริมาณ เน้นการใช้ข้อมูลที่เป็นตัวเลขเป็นหลักฐาน ยืนยันความถูกต้องของข้อค้นพบ และสรุปต่าง ๆ ด้วยการใช้เครื่องมือที่มีความเป็นปรนัยในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม

3.2 ประชากร / กลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 25,000,000 ราย

การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง ผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยกำหนดความเชื่อมั่นที่ระดับ 95% และความผิดพลาดสูงสุดที่ยอมรับได้ 5% โดยมีรายละเอียดการคำนวณ ดังนี้ (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2546)

$$n = \frac{z_{1-\alpha/2}^2}{4e^2}$$

กำหนดให้	n	แทน ขนาดกลุ่มตัวอย่าง
	z	แทน ระดับความเชื่อมั่น (โดยในการศึกษานี้กำหนดให้เท่ากับ 95%)
	e	แทน ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับให้เกิดขึ้นได้ (โดยในที่นี้กำหนดให้เท่ากับ 0.05)

คำนวณได้ดังนี้

$$n = (1.96)^2 / 4(0.05)^2 = 384.16 \text{ หรือประมาณ } 385 \text{ คน}$$

ได้ขนาดตัวอย่างจำนวน 385 คน

ดังนั้น จึงได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างเป็น 385 คน และสำรองจำนวนตัวอย่างไว้ 15 คน รวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เป็น 400 คน โดยใช้การสุ่มกลุ่มตัวอย่างตามสะดวก (convenience sampling) โดยเป็นใครก็ได้ในกลุ่ม (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2546)

3.3 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

ผู้วิจัยมีขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยเรื่อง “การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร” ดังนี้

3.3.1 ศึกษาเอกสาร โดยการทบทวนวรรณกรรม แนวทฤษฎี และผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย และการสร้างแบบสอบถาม

3.3.2 สร้างแบบสอบถามโดยการกำหนดประเด็น และขอบเขตของข้อความให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และกรอบแนวคิดในการวิจัย

3.3.3 สร้างแบบสอบถามฉบับร่าง เสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อตรวจสอบความครอบคลุมของเนื้อหา และความถูกต้องของการใช้สำนวนภาษา และขอเสนอแนะพร้อมทั้งการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องตามคำแนะนำ

3.3.4 นำแบบสอบถามที่ได้จากการตรวจสอบแล้ว ไปทดลองกับข้อมูลจากผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 ตัวอย่าง เพื่อทดสอบความเชื่อมั่น สำหรับเกณฑ์การให้ระดับค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมืออยู่ในช่วง 0-1 แบ่งได้ ดังนี้ (เกียรติสุตา ศรีสุข, 2552)

0.00-0.20 หมายถึง เครื่องมือที่ใช้วัดไม่มีความเชื่อมั่น หรือมีความเชื่อมั่นต่ำมาก

0.21-0.40 หมายถึง เครื่องมือที่ใช้วัดมีความเชื่อมั่นต่ำ

0.41-0.70 หมายถึง เครื่องมือที่ใช้วัดมีความเชื่อมั่นปานกลาง

0.80 ขึ้นไป หมายถึง เครื่องมือที่ใช้วัดมีความเชื่อมั่นสูง

3.3.5 นำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแล้ว ไปเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4 เครื่องมือการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเรื่อง “การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรม การขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร” คือ แบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ที่ตอบแบบสอบถามใช้สอบถามเกี่ยวกับข้อมูลประชากรศาสตร์ โดยมีลักษณะเป็นคำถามปลายปิด ได้แก่

1. เพศ
2. อายุ
3. วุฒิการศึกษา
4. รายได้ต่อเดือน
5. ท่านใช้เวลาในการเล่นเฟซบุ๊กนานเท่าไร / วัน
6. ช่วงเวลาที่ท่านใช้เฟซบุ๊กเป็นประจำ
7. ท่านขับขี่ยานพาหนะเป็นประจำ
8. ท่านใช้ยานพาหนะ
9. ท่านขับขี่ยานพาหนะประมาณ

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ใช้สอบถามเพื่อวัด ลักษณะการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน จำนวน 8 ด้าน ได้แก่ ความต้องการ ทัศนคติและ ค่านิยม เป้าหมาย ความสามารถ การใช้ประโยชน์ ลักษณะข่าวสาร สภาวะ และประสบการณ์และ นิสัย โดยผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกได้เพียงคำตอบเดียว มีลักษณะแบบสอบถามเป็นข้อ คำถามแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) แบ่งออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่

- 5 หมายถึง มีผลต่อการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด
- 4 หมายถึง มีผลต่อการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมาก
- 3 หมายถึง มีผลต่อการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนปานกลาง
- 2 หมายถึง มีผลต่อการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อย
- 1 หมายถึง มีผลต่อการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อยที่สุด

เกณฑ์การแบ่งระดับคะแนนของแบบสอบถาม จะมีการนำคะแนนของแบบสอบถามแต่ละข้อ มาแจกแจงความถี่ และหาค่าคะแนน จากนั้นจึงแบ่งระดับคะแนนเป็น 5 ระดับ โดยคำนวณจากสูตร ดังนี้ (ชูศรี วงศ์รัตน์, 2541)

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนอันตรภาคชั้น}}$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เกณฑ์แปลผลตามช่วงคะแนน ซึ่งคะแนนต่ำสุดในแต่ละข้อ เท่ากับ 1 คะแนน และคะแนนสูงสุดในแต่ละข้อ เท่ากับ 5 คะแนน

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{5 - 1}{5} = 0.8$$

ผู้วิจัยได้คำนวณความกว้างของอันตรภาคชั้นตามสูตรคำนวณดังกล่าวมาแล้วได้ค่าคะแนนเฉลี่ยของการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยมีเกณฑ์การแปลความหมายของคะแนนเฉลี่ยในแบบสอบถามในแต่ละด้าน ได้แก่

คะแนนเฉลี่ย	การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน
4.21 – 5.00	มากที่สุด
3.41 – 4.20	มาก
2.61 – 3.40	ปานกลาง
1.81 – 2.60	น้อย
1.00 – 1.80	น้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ใช้สอบถามเพื่อวัดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ จำนวน 3 ด้าน ได้แก่ พฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน พฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก และพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ โดยผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกได้เพียงคำตอบเดียว มีลักษณะแบบสอบถามเป็นข้อคำถามแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) แบ่งออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่

- 5 หมายถึง มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะมากที่สุด
- 4 หมายถึง มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะมาก
- 3 หมายถึง มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะปานกลาง

2 หมายถึง มีผลต่อพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะน้อย

1 หมายถึง มีผลต่อพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะน้อยที่สุด

เกณฑ์การแบ่งระดับคะแนนของแบบสอบถาม จะมีการนำคะแนนของแบบสอบถามแต่ละข้อ มาแจกแจงความถี่ และหาค่าคะแนน จากนั้นจึงแบ่งระดับคะแนนเป็น 5 ระดับ โดยคำนวณจากสูตร ดังนี้ (ชูศรี วงศ์รัตน์, 2541)

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนอันตรภาคชั้น}}$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เกณฑ์แปลผลตามช่วงคะแนน ซึ่งคะแนนต่ำสุดในแต่ละข้อ เท่ากับ 1 คะแนน และคะแนนสูงสุดในแต่ละข้อ เท่ากับ 5 คะแนน

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{5 - 1}{5} = 0.8$$

ผู้วิจัยได้คำนวณความกว้างของอันตรภาคชั้นตามสูตรคำนวณดังกล่าวมาแล้วได้ค่าคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะ โดยมีเกณฑ์การแปลความหมายของคะแนนเฉลี่ยในแบบสอบถามในแต่ละด้าน ได้แก่

คะแนนเฉลี่ย	พฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะ
4.21 – 5.00	มากที่สุด
3.41 – 4.20	มาก
2.61 – 3.40	ปานกลาง
1.81 – 2.60	น้อย
1.00 – 1.80	น้อยที่สุด

3.5 การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

3.5.1 ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้น ไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณาถึงความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ความเหมาะสมของภาษา (Wording) และนำมาปรับปรุงแก้ไข

แบบสอบถามตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา ให้มีความเหมาะสม ก่อนทำการศึกษาและเก็บข้อมูลจริงต่อไป

3.5.2 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 ชุด หลังจากนั้นนำแบบสอบถามมาหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha-Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach) หาค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ (Reliability) เกณฑ์การพิจารณาค่าความเชื่อมั่น Garrett เสนอว่า ค่าตั้งแต่ 0.71 ขึ้นไป มีความเชื่อมั่นสูง โดยค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยกำหนดเกณฑ์การแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

0.00 – 0.20	ความเชื่อมั่นต่ำมาก/ไม่มีเลย
0.21 – 0.40	ความเชื่อมั่นต่ำ
0.41 – 0.70	ความเชื่อมั่นปานกลาง
0.71 – 1.00	ความเชื่อมั่นสูง

ผลลัพธ์ที่ได้มีค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามชุดนี้ภาพรวมเท่ากับ .827 อยู่ในเกณฑ์มีความเชื่อมั่นสูง และพบว่า การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ภาพรวม .832 อยู่ในเกณฑ์มีความเชื่อมั่นสูง พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ภาพรวม .719 อยู่ในเกณฑ์มีความเชื่อมั่นสูง ดังนั้นจึงใช้แบบสอบถามนี้ในการเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัยต่อไปได้

3.6 การรวบรวมข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร” มีกระบวนการรวบรวมข้อมูลดังนี้

3.6.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยใช้แบบสอบถามที่สร้างขึ้นในขั้นตอนของการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม ดังนี้

3.6.1.1 ผู้วิจัยจัดทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูล จัดสร้างแบบสอบถามออนไลน์ และกระจายแบบสอบถามออนไลน์ จำนวนแฟนเพจละ 80 ชุด ไปยังแฟนเพจที่มีการเผยแพร่ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน จำนวน 5 แฟนเพจ ได้แก่

1. ศูนย์ข่าว จราจร (สด)
2. ข่าวด่วน จราจร อุบัติเหตุ
3. 1197 สายด่วนจราจร
4. สถานีจราจรเพื่อสังคม FM99.5
5. ตำรวจจราจรโครงการพระราชดำริ กองบังคับการตำรวจจราจร

3.6.1.2 เมื่อผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลและรวบรวมแบบสอบถามออนไลน์ได้ครบถ้วนตามจำนวนที่กำหนดทั้งหมดแล้ว จึงมีการนำมาตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของแบบสอบถาม จากนั้นนำมาวิเคราะห์ข้อมูลตามขั้นตอนต่อไป

3.6.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้โดยใช้วิธีการศึกษาค้นคว้าจากวิทยานิพนธ์ เอกสารทางวิชาการ ผลงานการวิจัยจากหน่วยงานต่าง ๆ เช่น สำนักงานสถิติแห่งชาติ ห้องสมุดมหาวิทยาลัยต่าง ๆ และอื่น ๆ รวมทั้งสืบค้นข้อมูลเพิ่มเติมจาก Internet และ Website ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีความน่าเชื่อถือ

3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยกำหนดสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงอนุมานมีรายละเอียด ดังนี้

3.6.1 สถิติเชิงพรรณนา (descriptive statistics) ได้แก่

3.6.1.1 ค่าความถี่ และค่าร้อยละ ใช้อธิบายตัวแปรด้านคุณลักษณะทางประชากร ได้แก่ เพศ อายุ วุฒิการศึกษา รายได้ต่อเดือน ท่านใช้เวลาในการเล่นเฟซบุ๊กนานเท่าไร / วัน ช่วงเวลาที่ท่านใช้เฟซบุ๊กเป็นประจำ ท่านขี้ขายนพาหนะเป็นประจำ ท่านใช้ยานพาหนะ และท่านขี้ขายนพาหนะประมาณ

3.6.1.2 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ใช้อธิบายตัวแปรการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขี้ขายนพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

3.6.2 สถิติเชิงอนุมาน (inferential statistics) ในการทดสอบสมมติฐาน สถิติที่ใช้คือ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient: r) ซึ่งเป็นการทดสอบ ความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการขี้ขายนพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่อง “การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร” โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร 2) เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร 3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร มีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ

ตอนที่ 4 การทดสอบสมมติฐาน

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1: แสดงค่าความถี่ ร้อยละ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	136	34.0
หญิง	264	66.0
รวม	400	100.0

(ตารางมีต่อ)

ตารางที่ 4.1 (ต่อ): แสดงค่าความถี่ ร้อยละ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	97	24.3
20-30 ปี	160	40.0
31-40 ปี	72	18.0
41-50 ปี	39	9.8
51 ปี ขึ้นไป	32	8.0
รวม	400	100.0
3. วุฒิการศึกษา		
ประถมศึกษา	8	2.0
มัธยมศึกษาตอนต้น	12	3.0
มัธยมศึกษาตอนปลาย	19	4.8
ปวช.	33	8.3
ปวส.	80	20.0
ปริญญาตรี	224	56.0
ปริญญาโท	20	5.0
อื่นๆ ได้แก่ ปริญญาเอก	4	1.0
รวม	400	100.0

(ตารางมีต่อ)

ตารางที่ 4.1 (ต่อ): แสดงค่าความถี่ ร้อยละ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
4. รายได้ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 15,000 บาท	28	7.0
15,001 – 20,000 บาท	68	17.0
20,001 – 30,000 บาท	160	40.0
30,001 – 40,000 บาท	72	18.0
40,001 – 50,000 บาท	52	13.0
50,001 – 60,000 บาท	16	4.0
60,001 – 70,000 บาท	4	1.0
รวม	400	100.0
5. เวลาในการเล่นเฟซบุ๊ก		
น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	76	19.0
1-2 ชั่วโมง	80	20.0
2-3 ชั่วโมง	184	46.0
มากกว่า 4 ชั่วโมง	60	15.0
รวม	400	100.0
6. ช่วงเวลาที่ใช้เฟซบุ๊กเป็นประจำ		
01.00 น. – 06.59 น.	20	5.0
07.00 น. - 12.59 น.	80	20.0
13.00 น. - 18.59 น.	92	23.0
19.00 น. - 24.59 น.	208	52.0
รวม	400	100.0

(ตารางมีต่อ)

ตารางที่ 4.1 (ต่อ): แสดงค่าความถี่ ร้อยละ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
7. การขับขี่ยานพาหนะ		
ใช่	220	55.0
ไม่ใช่	180	45.0
รวม	400	100.0
8. การใช้ยานพาหนะ		
รถจักรยานยนต์	192	48.0
รถยนต์	208	52.0
รวม	400	100.0
9. ระยะเวลาในการขับขี่ยานพาหนะ		
น้อยกว่า 1 ปี	32	8.0
1-3 ปี	56	14.0
3-5 ปี	120	30.0
มากกว่า 5 ปี	192	48.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่เป็นผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขต กรุงเทพมหานคร จำนวน 400 ตัวอย่าง จำแนกตาม เพศ อายุ วุฒิการศึกษา รายได้ต่อเดือน เวลาในการเล่นเฟซบุ๊ก ช่วงเวลาที่ใช้เฟซบุ๊กเป็นประจำ การขับขี่ยานพาหนะ การใช้ยานพาหนะ และ ระยะเวลาในการขับขี่ยานพาหนะ ได้ดังนี้

เพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง มีจำนวน 264 คน คิดเป็นร้อยละ 66.0 และเพศชาย จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0

อายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีอายุ 20-30 ปี จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 อันดับสอง อายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 24.3 อันดับสาม อายุ 31-40 ปี จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18.0 อันดับสี่ อายุ 41-50 ปี จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.8 และอันดับสุดท้าย อายุ 51 ปี ขึ้นไป จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 8.0

วุฒิการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีวุฒิการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 224 คน คิดเป็นร้อยละ 56.0 อันดับสอง ปวส. จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 อันดับสาม ปวช. จำนวน 33

คน คิดเป็นร้อยละ 8.3 อันดับสี่ ปริญญาโท จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 อันดับห้า มัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 4.8 อันดับหก มัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 อันดับเจ็ด ประถมศึกษา จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 และอันดับสุดท้าย อื่น ๆ ได้แก่ ปริญญาเอก จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0

รายได้ต่อเดือน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีรายได้ต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 อันดับสอง 30,001-40,000 บาท จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18.0 อันดับสาม 15,001 – 20,000 บาท จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 อันดับสี่ 40,001 – 50,000 บาท จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 13.0 อันดับห้า ต่ำกว่า 15,000 บาท จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0 อันดับหก 50,001 – 60,000 บาท จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0 และอันดับสุดท้าย 60,001 – 70,000 บาท จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0

เวลาในการเล่นเฟซบุ๊ก พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีเวลาในการเล่นเฟซบุ๊ก 2-3 ชั่วโมง จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 อันดับสอง 1-2 ชั่วโมง จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 อันดับสาม น้อยกว่า 1 ชั่วโมง จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 และอันดับสุดท้าย มากกว่า 4 ชั่วโมง จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0

ช่วงเวลาที่ใช้เฟซบุ๊กเป็นประจำ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีช่วงเวลาที่ใช้เฟซบุ๊กเป็นประจำ 19.00 น. - 24.59 น. จำนวน 208 คน คิดเป็นร้อยละ 52.0 อันดับสอง 13.00 น. - 18.59 น. จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 23.0 อันดับสาม 07.00 น. - 12.59 น. จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 และอันดับสุดท้าย 01.00 น. - 06.59 น. จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0

การซบซึ้นยานพาหนะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการใช้ซบซึ้นยานพาหนะ จำนวน 220 คน คิดเป็นร้อยละ 55.0 และ ไม่ใช้ จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0

การใช้จ่ายยานพาหนะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ การใช้จ่ายยานพาหนะคือรถยนต์ จำนวน 208 คน คิดเป็นร้อยละ 52.0 และ รถจักรยานยนต์ จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 48.0

ระยะเวลาในการซบซึ้นยานพาหนะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระยะเวลาในการซบซึ้นยานพาหนะมากกว่า 5 ปี จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 48.0 อันดับสอง 3-5 ปี จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 อันดับสาม 1-3 ปี จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 และอันดับสุดท้าย น้อยกว่า 1 ปี จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 8.0

ตอนที่ 2 การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน

ตารางที่ 4.2: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านความต้องการ

ด้านความต้องการ	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ใช้เฟซบุ๊กเพื่อติดตามข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน	3.82	0.76	มาก
การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กจะทำให้ไม่ตกข่าว	3.62	0.86	มาก
คนส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กเช่นเดียวกัน	3.57	0.90	มาก
รวม	3.67	0.84	มาก

จากตารางที่ 4.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านความต้องการ โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.84 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้เฟซบุ๊กเพื่อติดตามข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.76 อันดับสอง การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กจะทำให้ไม่ตกข่าว อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.62 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.86 และอันดับสุดท้าย คนส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊ก เช่นเดียวกัน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.57 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.90

ตารางที่ 4.3: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านทัศนคติและค่านิยม

ด้านทัศนคติและค่านิยม	\bar{X}	S.D.	แปลผล
สนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นกับพาหนะแบบเดียวกับที่ใช้อยู่	3.71	0.83	มาก
จะแสดงความคิดเห็นต่อข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนตามที่เข้าใจมากกว่าสาเหตุที่แท้จริง	3.91	0.71	มาก
สนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีการแสดงความคิดเห็นและส่งต่อเป็นจำนวนมาก	3.49	0.90	ปานกลาง
รวม	3.70	0.81	มาก

จากตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านทัศนคติและค่านิยม โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.70 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.81 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกจะแสดงความคิดเห็นต่อข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนตามที่เข้าใจมากกว่าสาเหตุที่แท้จริง อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.91 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.71 อันดับสอง สนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นกับพาหนะแบบเดียวกับที่ใช้อยู่ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.71 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.83 และสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีการแสดงความคิดเห็นและอันดับสุดท้าย ส่งต่อเป็นจำนวนมาก อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.49 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.90

ตารางที่ 4.4: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านเป้าหมาย

ด้านเป้าหมาย	\bar{X}	S.D.	แปลผล
เลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนเนื่องซบซึ่ยานพาหนะเป็นประจำ	3.43	0.84	ปานกลาง
เลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กเนื่องจากมีความรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์	3.41	0.88	ปานกลาง
เลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กเพื่อนำไปเล่าให้คนใกล้ชิดท่านฟัง	3.75	0.69	มาก
รวม	3.53	0.81	มาก

จากตารางที่ 4.4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านเป้าหมาย โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.53 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.81 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกเลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กเพื่อนำไปเล่าให้คนใกล้ชิดท่านฟัง อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.75 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.69 อันดับสอง เลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนเนื่องซบซึ่ยานพาหนะเป็นประจำ อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.43 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.84 และอันดับสุดท้าย เลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กเนื่องจากมีความรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์ อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.41 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.88

ตารางที่ 4.5: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านความสามารถ

ด้านความสามารถ	\bar{X}	S.D.	แปลผล
อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นใครเป็นคนผิดจากการอ่านข้อความที่มีการแสดงความคิดเห็น	3.64	0.74	มาก
ทำความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนแสดงความคิดเห็นหรือส่งต่อ	3.75	0.81	มาก
ยังจำข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมากได้	3.60	0.79	มาก
รวม	3.66	0.78	มาก

จากตารางที่ 4.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านความสามารถ โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.66 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.78 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกทำความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนแสดงความคิดเห็นหรือส่งต่อ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.75 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.81 อันดับสอง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นใครเป็นคนผิดจากการอ่านข้อความที่มีการแสดงความคิดเห็น อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.74 และอันดับสุดท้าย ยังจำข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมากได้ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.79

ตารางที่ 4.6: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านการใช้ประโยชน์

ด้านการใช้ประโยชน์	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีประโยชน์ทำให้ขี้ขี้ด้วยความระมัดระวังมากขึ้น	3.76	0.62	มาก
จะส่งต่อข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่คิดว่ามีประโยชน์ให้กับเพื่อนหรือคนรู้จัก	3.71	0.59	มาก
ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนทำให้เป็นหัวข้อสนทนาในสังคม	3.64	0.60	มาก
รวม	3.70	0.60	มาก

จากตารางที่ 4.6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านการใช้ประโยชน์ โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.70 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.60 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีประโยชน์ทำให้ขี้ขี้ด้วยความระมัดระวังมากขึ้น อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.62 อันดับสอง จะส่งต่อข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่คิดว่ามีประโยชน์ให้กับเพื่อนหรือคนรู้จัก อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.71 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.59 และอันดับสุดท้าย ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนทำให้เป็นหัวข้อสนทนาในสังคม อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.60

ตารางที่ 4.7: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านลักษณะข่าวสาร

ด้านลักษณะข่าวสาร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
สนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพถ่าย	3.66	0.62	มาก
สนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพเคลื่อนไหว	3.59	0.65	มาก
เลือกสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพถ่ายหรือภาพเคลื่อนไหวเท่านั้น	3.68	0.63	มาก
รวม	3.64	0.63	มาก

จากตารางที่ 4.7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านลักษณะข่าวสาร โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.63 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกเลือกสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพถ่ายหรือภาพเคลื่อนไหวเท่านั้น อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.63 อันดับสอง สนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพถ่าย อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.66 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.62 และอันดับสุดท้าย สนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพเคลื่อนไหว อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.59 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.65

ตารางที่ 4.8: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านสภาวะ

ด้านสภาวะ	\bar{X}	S.D.	แปลผล
อายุมีผลต่อการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน	3.69	0.64	มาก
จะสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดในบริเวณที่สัญจรผ่านเป็นประจำ	3.67	0.68	มาก
มักจะตรวจสอบข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนผ่านเฟซบุ๊กก่อนออกเดินทาง	3.46	0.81	มาก
รวม	3.61	0.71	มาก

จากตารางที่ 4.8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านสภาวะ โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.61 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.71 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกอายุมีผลต่อการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.64 อันดับสอง จะสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดในบริเวณที่สัญจรผ่านเป็นประจำ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.68 และอันดับสุดท้าย มักจะตรวจสอบข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนผ่านเฟซบุ๊กก่อนออกเดินทาง อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.46 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.81

ตารางที่ 4.9: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านประสบการณ์และนิสัย

ด้านประสบการณ์และนิสัย	\bar{X}	S.D.	แปลผล
จะหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุเพิ่มเติมจากช่องทางอื่น ๆ หลังจากได้รับข่าวสารจากเฟซบุ๊ก	3.74	1.02	มาก
ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ได้รับจากเฟซบุ๊กมีความน่าเชื่อถือ	3.65	1.02	มาก
จะเลือกรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กแฟนเพจที่มีผู้ติดตามจำนวนมากเท่านั้น	3.56	1.09	มาก
รวม	3.65	1.04	มาก

จากตารางที่ 4.9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านประสบการณ์และนิสัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 มีค่า S.D. เท่ากับ 1.04 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกจะหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุเพิ่มเติมจากช่องทางอื่น ๆ หลังจากได้รับข่าวสารจากเฟซบุ๊ก อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.74 มีค่า S.D. เท่ากับ 1.02 อันดับสอง ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ได้รับจากเฟซบุ๊กมีความน่าเชื่อถือ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 มีค่า S.D. เท่ากับ 1.02 และอันดับสุดท้าย จะเลือกรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กแฟนเพจที่มีผู้ติดตามจำนวนมากเท่านั้น อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.56 มีค่า S.D. เท่ากับ 1.09

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ

ตารางที่ 4.10: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน

ด้านพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ก่อนออกรถมองกระจกข้างและกระจกหลังก่อนเสมอ	3.93	0.87	มาก
เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้นจะลดความเร็ว	3.92	1.02	มาก
กลับรถในที่ที่มีป้ายให้กลับรถได้เท่านั้นแม้ว่าจะระยะทางจะไกลออกไป	4.04	1.16	มาก
คาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งแม้ว่าจะขับขี่ในระยะใกล้ๆ	3.71	0.85	มาก
ชะลอความเร็วเมื่อผ่านย่านชุมชนโรงเรียน และทางม้าลาย	3.75	0.79	มาก
รวม	3.87	0.94	มาก

จากตารางที่ 4.10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.94 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลับรถในที่ที่มีป้ายให้กลับรถได้ เท่านั้นแม้ว่าจะระยะทางจะไกลออกไป อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 มีค่า S.D. เท่ากับ 1.16 อันดับสอง ก่อนออกรถมองกระจกข้างและกระจกหลังก่อนเสมอ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.93 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.87 อันดับสาม เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้นจะลดความเร็ว อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.92 มีค่า S.D. เท่ากับ 1.02 อันดับสี่ชะลอความเร็วเมื่อผ่านย่านชุมชนโรงเรียน และทางม้าลาย อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.75 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.79 และอันดับสุดท้าย คาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งแม้ว่าจะขับขี่ในระยะใกล้ ๆ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.71 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.85

ตารางที่ 4.11: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก

ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก	\bar{X}	S.D.	แปลผล
เมื่อเกิดฝนตกหนักท่านหยุดรถหรือหาที่หลบฝน	3.85	0.83	มาก
หลีกเลี่ยงการรับประทานยาที่มีฤทธิ์ทำให้ง่วงซึมก่อนขับขี่ ยานพาหนะ	3.89	0.89	มาก
ให้ทางกับรถที่เปิดสัญญาณไฟขอทาง	2.99	0.89	ปานกลาง
เว้นระยะห่างจากรถคันหน้ามากขึ้นเมื่อขับขี่ในสภาพถนนที่เปียกชื้น	3.16	0.94	ปานกลาง
ให้สัญญาณก่อนจะจอดหรือหยุดข้างทาง	3.00	0.85	ปานกลาง
รวม	3.38	0.88	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ พฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.38 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.88 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกหลีกเลี่ยง การรับประทานยาที่มีฤทธิ์ทำให้ง่วงซึมก่อนขับขี่ยานพาหนะ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.89 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.89 อันดับสอง เมื่อเกิดฝนตกหนักท่านหยุดรถหรือหาที่หลบฝน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.85 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.83 อันดับสามเว้นระยะห่างจากรถคันหน้ามากขึ้นเมื่อขับขี่ ในสภาพถนนที่เปียกชื้น อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.16 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.94 อันดับ สี่ให้สัญญาณก่อนจะจอดหรือหยุดข้างทาง อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.00 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.85 และอันดับสุดท้ายให้ทางกับรถที่เปิดสัญญาณไฟขอทาง อยู่ในระดับปานกลาง มี ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.99 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.89

ตารางที่ 4.12: แสดงค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ

ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ	\bar{X}	S.D.	แปลผล
เมื่อถนนว่างมักจะขับรถด้วยความเร็วสูง	3.55	0.95	มาก
เมื่อถึงทางเลี้ยวถ้าไม่มีรถอื่นตามมาก็สามารถเลี้ยวได้	3.10	0.85	ปานกลาง
มักขับขี่ยานพาหนะเกิน 4 ชั่วโมงโดยไม่หยุดพัก	3.46	0.89	ปานกลาง
มักคุยโทรศัพท์ขณะขับรถ	3.14	0.87	ปานกลาง
เมื่อจะแซงรถคันหน้า ขับรถแซงด้านซ้าย	3.47	0.71	ปานกลาง
รวม	3.34	0.85	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ พฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.34 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.85 เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรก เมื่อถนนว่างมักจะ ขับรถด้วยความเร็วสูง อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.95 อันดับสอง เมื่อ จะแซงรถคันหน้า ขับรถแซงด้านซ้าย อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.71 อันดับสามมักขับขี่ยานพาหนะเกิน 4 ชั่วโมงโดยไม่หยุดพัก อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.46 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.89 อันดับสี่มักคุยโทรศัพท์ขณะขับรถ อยู่ในระดับปานกลาง มี ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.14 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.87 และอันดับสุดท้ายเมื่อถึงทางเลี้ยวถ้าไม่มีรถอื่นตามมาก็ สามารถเลี้ยวได้ อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.10 มีค่า S.D. เท่ากับ 0.85

ตอนที่ 4 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

สามารถเขียนสมมติฐานได้ดังนี้

H_0 : การเปิดรับข่าวสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 : การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

สถิติที่ใช้ในการทดสอบ จะใช้การทดสอบด้วยการวิเคราะห์ค่าความสัมพันธ์ทดสอบด้วยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Correlation) จะยอมรับ สมมติฐาน (H_1) ก็ต่อเมื่อค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติมีค่าน้อยกว่า 0.05 ผลการทดสอบสมมติฐาน มีดังนี้

ตารางที่ 4.13: แสดงผลการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับข่าวสาร กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

การเปิดรับข่าวสาร	พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร					
	พฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน		พฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก		พฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ	
	r	Sig.	r	Sig.	r	Sig.
ด้านความต้องการ	.326	.000	.422	.000	.359	.000
ด้านทัศนคติและค่านิยม	.396	.000	.451	.000	.321	.000
ด้านเป้าหมาย	.337	.000	.375	.000	.347	.000
ด้านความสามารถ	.445	.000	.394	.000	.303	.000
ด้านการใช้ประโยชน์	.093	.042	.185	.000	.137	.006
ด้านลักษณะข่าวสาร	.127	.011	.120	.016	.114	.023

(ตารางมีต่อ)

ตารางที่ 4.13 (ต่อ): แสดงผลการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับข่าวสาร กับพฤติกรรม
การขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

การเปิดรับข่าวสาร	พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขต กรุงเทพมหานคร					
	พฤติกรรมการขับขี่ ี่มาตรฐาน		พฤติกรรมการขับขี่ ี่ที่เบี่ยงเบนไปใน ทางบวก		พฤติกรรมการขับขี่ที่ เบี่ยงเบนไปในทาง ลบ	
	r	Sig.	r	Sig.	r	Sig.
ด้านสภาวะ	.271	.000	.269	.000	.289	.000
ด้านประสบการณ์และนิสัย	.401	.000	.300	.000	.294	.000

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.13 แสดงผลการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับข่าวสาร กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า มีค่า Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า ยอมรับสมมติฐานหลัก (H_1) และปฏิเสธสมมติฐานรอง (H_0) หมายความว่า การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสามารถอธิบายความสัมพันธ์เป็นรายคู่ได้ดังนี้

การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์ด้านความต้องการ กับพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน ในระดับ ต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq .05$, $r = .326$)

การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์ด้านความต้องการ กับพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก ในระดับ ต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq .05$, $r = .422$)

การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์ด้านความต้องการ กับพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ ในระดับ ต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq .05$, $r = .359$)

การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์ด้านทัศนคติและค่านิยม กับพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน ในระดับ ต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq .05$, $r = .396$)

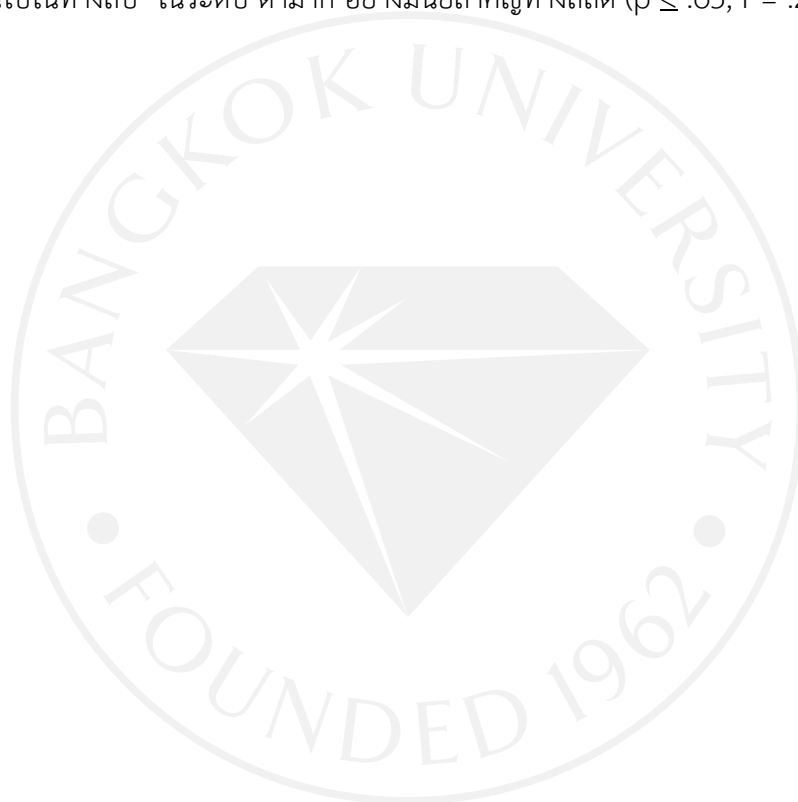
การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์ด้านทัศนคติและค่านิยม กับพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก ในระดับ ต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq .05$, $r = .451$)

การปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์ด้านสภาวะกับพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ ในระดับ ต่ำมาก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq .05$, $r = .289$)

การปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์ด้านประสบการณ์และนิสัยกับพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน ในระดับ ต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq .05$, $r = .401$)

การปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์ด้านประสบการณ์และนิสัยกับพฤติกรรมการขับขี่ที่ เบี่ยงเบนไปในทางบวก ในระดับ ต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq .05$, $r = .300$)

การปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์ด้านประสบการณ์และนิสัยกับพฤติกรรมการขับขี่ที่ เบี่ยงเบนไปในทางลบ ในระดับ ต่ำมาก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq .05$, $r = .294$)



บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง “การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร” โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร 2) เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร 3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร มีผลการสรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษา ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขต กรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 20-30 ปี มีวุฒิการศึกษาปริญญาตรี รายได้ต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท มีเวลาในการเล่นเฟซบุ๊ก 2-3 ชั่วโมง โดยช่วงเวลาที่ใช้เฟซบุ๊กเป็นประจำส่วนใหญ่อยู่ในช่วงเวลา 19.00น.-24.59น. นอกจากนี้ยังพบว่ากลุ่มตัวอย่างใช้ขับขี่ ยานพาหนะ เป็นรถยนต์ และมีระยะเวลาในการขับขี่ยานพาหนะมากกว่า 5 ปี

จากการศึกษา การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน สามารถแยกเป็นรายด้าน ได้ดังนี้

1. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านความต้องการ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่างใช้เฟซบุ๊กเพื่อติดตามข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน อันดับสอง กลุ่มตัวอย่างการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กจะทำให้ไม่ตกข่าว และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่าง คนส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊ก เช่นเดียวกัน

2. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านทัศนคติและค่านิยม โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่างจะแสดงความคิดเห็นต่อข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนตามที่เข้าใจมากกว่าสาเหตุที่แท้จริง อันดับสอง กลุ่มตัวอย่างสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นกับพาหนะแบบเดียวกับที่ใช้อยู่ และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่าง สนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีการแสดงความคิดเห็น ส่งต่อเป็นจำนวนมาก

3. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านเป้าหมาย โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่างเลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กเพื่อนำไปเล่าให้คนใกล้ชิดที่ทานฟัง อันดับสอง กลุ่มตัวอย่างเลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบน

ท้องถิ่นเนื่องข้อชี้ยานพาหนะเป็นประจำ และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่าง เลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจาก เฟซบุ๊กเนื่องจากมีความรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์

4. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านความสามารถ โดยรวมอยู่ในระดับ เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่างให้ความสนใจเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนแสดงความคิดเห็นหรือส่งต่อ อันดับสองกลุ่มตัวอย่าง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นใครเป็นคนผิดจากการอ่านข้อความที่มีการแสดงความคิดเห็น และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่าง ยังจำข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมากได้

5. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านการใช้ประโยชน์ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่าง ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีประโยชน์ทำให้ข้อชี้ด้วยความระมัดระวังมากขึ้น อันดับสองกลุ่มตัวอย่าง จะส่งต่อข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่คิดว่ามีประโยชน์ให้กับเพื่อนหรือคนรู้จัก และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่าง ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนทำให้เป็นหัวข้อสนทนาในสังคม

6. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านลักษณะข่าวสาร โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่างเลือกสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพถ่ายหรือภาพเคลื่อนไหวเท่านั้น อันดับสองกลุ่มตัวอย่าง สนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพถ่าย และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่าง สนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพเคลื่อนไหว

7. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านสภาวะ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่างอายุมีผลต่อการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน อันดับสองกลุ่มตัวอย่าง จะสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดในบริเวณที่สัญจรผ่านเป็นประจำ และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่าง มักจะตรวจสอบข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนผ่านเฟซบุ๊กก่อนออกเดินทาง

8. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านประสบการณ์และนิสัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่างจะหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุเพิ่มเติมจากช่องทางอื่น ๆ หลังจากได้รับข่าวสารจากเฟซบุ๊ก อันดับสองกลุ่มตัวอย่าง ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ได้รับจากเฟซบุ๊กมีความน่าเชื่อถือ และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่าง จะเลือกรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กแฟนเพจที่มีผู้ติดตามจำนวนมากเท่านั้น

จากการศึกษา พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ สามารถแยกเป็นรายด้าน ได้ดังนี้

1. พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่างกลับรถในที่ที่มีป้ายให้กลับรถได้เท่านั้น แม้ว่าระยะทางจะไกลออกไป อันดับสองกลุ่มตัวอย่าง ก่อนออกรถมองกระจกข้างและกระจกหลัง ก่อนเสมอ อันดับสามกลุ่มตัวอย่าง เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้นจะลดความเร็ว อันดับสี่กลุ่มตัวอย่างชะลอความเร็วเมื่อผ่านย่านชุมชนโรงเรียน และทางม้าลาย และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่างคาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งแม้ว่าจะขับขี่ในระยะใกล้ ๆ

2. พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่างหลีกเลี่ยงการรับประทานยาที่มีฤทธิ์ทำให้ง่วงซึมก่อนขับขี่ยานพาหนะ อันดับสองกลุ่มตัวอย่าง เมื่อเกิดฝนตกหนัก ท่านหยุดรถหรือหาที่หลบฝน อันดับสามกลุ่มตัวอย่างเว้นระยะห่างจากรถคันหน้ามากขึ้นเมื่อขับขี่ในสภาพถนนที่เปียกชื้น อันดับสี่กลุ่มตัวอย่างให้สัญญาณก่อนจะจอดหรือหยุดข้างทาง และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่างให้ทางกับรถที่เปิดสัญญาณไฟขอทาง

3. พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อจำแนกเป็นรายข้อแล้ว พบว่า อันดับแรกกลุ่มตัวอย่าง เมื่อถนนว่างมักจะขับรถด้วยความเร็วสูง อันดับสองกลุ่มตัวอย่าง เมื่อจะแซงรถคันหน้า ขับรถแซงด้านซ้าย อันดับสามกลุ่มตัวอย่างมักขับขี่ยานพาหนะเกิน 4 ชั่วโมงโดยไม่หยุดพัก อันดับสี่กลุ่มตัวอย่างมักคุยโทรศัพท์ขณะขับรถ และอันดับสุดท้ายกลุ่มตัวอย่างเมื่อถึงทางเลี้ยวถ้าไม่มีรถอื่นตามมาก็สามารถเลี้ยวได้

เมื่อทดสอบสมมติฐาน สามารถสรุปสมมติฐาน ได้ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การเปิดรับข่าวสาร ด้านความต้องการ ด้านทัศนคติและค่านิยม ด้านเป้าหมาย ด้านความสามารถ ด้านการใช้ประโยชน์ ด้านลักษณะข่าวสาร ด้านสภาวะ และด้านประสบการณ์และนิสัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร ในด้านพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน พฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก พฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.2 การอภิปรายผล

จากการศึกษา การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน สามารถแยกเป็นรายด้าน ได้ดังนี้

1. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านความต้องการ โดยรวมอยู่ในระดับมาก พบว่า ผู้ใช้เฟซบุ๊ก มีการใช้เพื่อติดตามข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน อีกทั้งมีการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กจะทำให้ไม่ตกข่าว และคนส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊ก เช่นเดียวกัน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ จูฟาภรณ์ โสตะ (2546) นอกจากนี้ พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของวัยรุ่น พบว่าวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมชอบเสี่ยงอันตราย เนื่องจากแรงผลักดันภายในให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยงในระดับหนึ่งของวัยรุ่นซึ่งสูงกว่าวัยอื่น อีกทั้งยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ ฮันท์ และ รูเบน (Hunt, T. and Ruben, B.D., 1993) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคลไว้ดังนี้ ความต้องการ (Need) ปัจจัยที่สำคัญที่สุดปัจจัยหนึ่งในกระบวนการเลือกของมนุษย์ทั้งความต้องการทางกายและใจ ทั้งความต้องการระดับสูงและความต้องการระดับต่ำ เราเลือกตอบสนองความต้องการของเรา เพื่อให้ได้ข่าวสารที่ต้องการ เพื่อการยอมรับในสังคม เพื่อความพอใจ

2. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านทัศนคติและค่านิยม โดยรวมอยู่ในระดับมาก พบว่า ผู้ใช้เฟซบุ๊กจะแสดงความคิดเห็นต่อข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนตามที่เราสนใจมากกว่าสาเหตุที่แท้จริง อีกทั้งมีความสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นกับพาหนะแบบเดียวกับที่ใช้อยู่ และสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีการแสดงความคิดเห็นและส่งต่อเป็นจำนวนมาก ซึ่งสอดคล้องกับงานแนวคิดของ ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคลไว้ดังนี้ ทัศนคติและค่านิยม (Attitude and Values) ทัศนคติ คือความชอบและมีใจโน้มเอียงต่อเรื่องต่าง ๆ ส่วนค่านิยม คือหลักพื้นฐานที่เรายึดถือ เป็นความรู้สึกที่เราควรทำหรือไม่ควรทำอะไรในการมีความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมและคน ซึ่งทัศนคติและค่านิยมมีอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการเลือกรับข่าวสาร การเลือกตีความหมายและการเลือกจดจำ อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวคิดของ ดวงฤทัย พงศ์ไพฑูริย์, 2544: 13-14 พบว่า การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชน โดยผู้รับสารมีความคาดหวังจากสื่อมวลชนว่า การบริโภคข่าวสารจะช่วยตอบสนองความต้องการของเขาได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติหรือเปลี่ยนลักษณะนิสัย เปลี่ยนพฤติกรรมบางอย่างได้ โดยการเลือกบริโภคสื่อมวลชนนั้นจะขึ้นอยู่กับความต้องการหรือแรงจูงใจของผู้รับสารเอง เพราะบุคคลแต่ละคนย่อมมีวัตถุประสงค์และความตั้งใจในการใช้ประโยชน์แตกต่างกันไป

3. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านเป้าหมาย โดยรวมอยู่ในระดับมาก พบว่า ผู้ใช้ เฟซบุ๊กเลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนเพื่อนำไปเล่าให้คนใกล้ชิดฟัง อีกทั้งเลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนเนื่องขบขี่ยานพาหนะเป็นประจำ และเลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กเนื่องจากมีความรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์ ซึ่งสอดคล้องกับงานแนวคิดของ

ฮันท์ และ รูเบน (Hunt, T and Ruben, B.D., 1993) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคล เป้าหมาย (Goal) มนุษย์ทุกคนมีเป้าหมาย กำหนดเป้าหมายในการดำเนินชีวิต อาชีพ การเข้าสังคม เป้าหมายของกิจกรรมต่าง ๆ ที่เรากำหนดขึ้นนี้จะมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้สื่อ การเลือกข่าวสาร การเลือกตีความหมาย และการเลือกจดจำเพื่อสนองเป้าหมายของตน อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวความคิดของ พันจันท์ ธนวัฒน์เสถียร (2555) ได้กล่าวถึงเฟซบุ๊กในส่วนของเพจไว้ว่า เป็นรูปแบบบริการหนึ่งในเฟซบุ๊ก ซึ่งเป็นพื้นที่นำเสนอธุรกิจ สินค้า บุคคล หรือองค์กร โดยไม่มีค่าใช้จ่ายและลักษณะที่ทุกคนจะสามารถคลิกที่ปุ่มถูกใจ (Like) บนหน้าเพจ เพื่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกได้ทันที โดยไม่ต้องรอกการตอบรับจากผู้ดูแล และสามารถรับสมาชิกได้จำนวนไม่จำกัด โดยสมาชิกเหล่านี้สามารถได้รับข่าวสาร โปรโมชัน หรือกิจกรรมต่าง ๆ ได้ตลอดเวลาจึงทำให้แฟนเพจ เป็นเครื่องมือที่จะสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมายได้อย่างรวดเร็ว ทำให้องค์กรต่าง ๆ นำไปใช้เพื่อเผยแพร่ข่าวสาร

4. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านความสามารถ โดยรวมอยู่ในระดับมาก พบว่า ผู้ใช้เฟซบุ๊กทำความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนแสดงความคิดเห็นหรือส่งต่อ อีกทั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นใครเป็นคนผิดจากการอ่านข้อความที่มีการแสดงความคิดเห็น และยังจำข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมากได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานแนวความคิดของ ฮันท์ และ รูเบน (Hunt, T. & Ruben, B.D., 1993) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคล พบว่า ความสามารถ (Capability) ความสามารถของเราเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งรวมทั้งความสามารถด้านภาษามีอิทธิพลต่อเราในการเลือกรับข่าวสาร เลือกตีความหมาย และเลือกจดจำเนื้อหาข่าวนั้น อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวความคิดของ สุรพงษ์ โสชนะเสถียร (2533) ได้ให้ความหมายของ พฤติกรรม คือ การกระทำหรือพฤติกรรมใด ๆ ของคนเราโดยส่วนใหญ่จะเป็นการแสดงออกของบุคคล โดยมีพื้นฐานที่มาจากความรู้และทัศนคติของบุคคลนั้น ๆ ซึ่งการที่บุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน เนื่องจากการมีความรู้และทัศนคติที่แตกต่างกัน การเปิดรับสื่อที่ต่างกันจะทำให้มีประสบการณ์ที่สั่งสมมาต่างกัน จึงทำให้มีผลกระทบถึงพฤติกรรมบุคคล

5. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านการใช้ประโยชน์ โดยรวมอยู่ในระดับมาก พบว่า ข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีประโยชน์ทำให้ซับซ้อนด้วยความระมัดระวังมากขึ้น ซึ่งจะส่งต่อข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่คิดว่ามีประโยชน์ให้กับเพื่อนหรือคนรู้จัก และข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนทำให้เป็นหัวข้อสนทนาในสังคม ซึ่งสอดคล้องกับงานแนวความคิดของ ฮันท์ และ รูเบน (Hunt, T. & Ruben, B.D., 1993) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคล พบว่า การใช้ประโยชน์ (Utility) กล่าวโดยทั่วไปแล้ว เราจะให้ความสนใจและใช้ความพยายามในการที่จะเข้าใจและจดจำข่าวสารที่เราสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวความคิดของ ดวงฤทัย พงศ์ไพฑูรย์ (2544) พบว่า การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชน โดยผู้รับสารมีความคาดหวังจากสื่อมวลชน

ว่า การบริโภคข่าวสารจะช่วยตอบสนองความต้องการของเขาได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติหรือเปลี่ยนลักษณะนิสัย เปลี่ยนพฤติกรรมบางอย่างได้ โดยการเลือกบริโภคสื่อมวลชนนั้นจะขึ้นอยู่กับความต้องการหรือแรงจูงใจของผู้รับสารเอง เพราะบุคคลแต่ละคนย่อมมีวัตถุประสงค์และความตั้งใจในการใช้ประโยชน์แตกต่างกันไป

6. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านลักษณะข่าวสาร โดยรวมอยู่ในระดับมาก พบว่า ผู้ใช้เฟซบุ๊กเลือกสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพถ่ายหรือภาพเคลื่อนไหวเท่านั้น อีกทั้งสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพถ่าย และสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพเคลื่อนไหว ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ ฮิลการ์ด เออร์เนสและโบเวอร์ (Hilgard & Bower, 1966) ได้ให้คำนิยามว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิตที่สังเกตได้โดยบุคคลอื่น และการแสดงออกของพฤติกรรมนั้น จะชี้ให้เห็นถึงความเป็นปัจเจกบุคคลในการปรับตัวต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงลักษณะที่ส่งผลไปยังการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวคิดของ สุรพงษ์ โสธนะเสถียร (2533) ได้ให้ความหมายของ พฤติกรรม คือ การกระทำหรือพฤติกรรมใด ๆ ของคนเราโดยส่วนใหญ่จะเป็นการแสดงออกของบุคคล โดยมีพื้นฐานที่มาจากความรู้และทัศนคติของบุคคลนั้น ๆ ซึ่งการที่บุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน เนื่องจากการมีความรู้และทัศนคติที่แตกต่างกัน การเปิดรับสื่อที่ต่างกันจะทำให้มีประสบการณ์ที่สั่งสมมาต่างกัน จึงทำให้มีผลกระทบต่อพฤติกรรมบุคคล

7. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านสภาวะ โดยรวมอยู่ในระดับมาก พบว่า ผู้ใช้เฟซบุ๊กมีอายุที่มีผลต่อการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน อีกทั้งจะสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดในบริเวณที่สัญจรผ่านเป็นประจำ และมักจะตรวจสอบข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนผ่านเฟซบุ๊กก่อนออกเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ ฮันท์ และ รูเบน (Hunt, T. & Ruben, B.D., 1993) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคล พบว่า สภาวะ (Context) สภาวะในที่นี้หมายถึง สถานที่ บุคคล และเวลาที่อยู่ในสถานการณ์การสื่อสาร สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้มีอิทธิพลต่อการเลือกของผู้รับสาร การมีคนอื่นอยู่ด้วย มีอิทธิพลตรงต่อการเลือกใช้สื่อและข่าวสาร การเลือกตีความหมายและเลือกจดจำข่าวสาร การที่เราต้องถูกมองว่าเป็นอย่างไร การที่เราคิดว่าคนอื่นมองเราอย่างไร และการที่คิดว่าคนอื่นคิดว่าเราอยู่ในสถานการณ์อะไร ล้วนแต่มีอิทธิพลต่อการเลือกของเรา อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวคิดของ สุรพงษ์ โสธนะเสถียร (2533) ได้ให้ความหมายของ พฤติกรรม คือ การกระทำหรือพฤติกรรมใด ๆ ของคนเราโดยส่วนใหญ่จะเป็นการแสดงออกของบุคคล โดยมีพื้นฐานที่มาจากความรู้และทัศนคติของบุคคลนั้น ๆ ซึ่งการที่บุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน เนื่องจากการมีความรู้และทัศนคติที่แตกต่างกัน การเปิดรับสื่อที่ต่างกันจะทำให้มีประสบการณ์ที่สั่งสมมาต่างกัน จึงทำให้มีผลกระทบต่อพฤติกรรมบุคคล

8. การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้านประสบการณ์และนิสัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก พบว่า ผู้ใช้เฟซบุ๊กจะหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุเพิ่มเติมจากช่องทางอื่น ๆ หลังจากได้รับข่าวสารจากเฟซบุ๊ก อีกทั้งข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ได้รับจากเฟซบุ๊กมีความน่าเชื่อถือ และจะเลือกรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กแฟนเพจที่มีผู้ติดตามจำนวนมากเท่านั้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ฮันท์ และ รูเบน (Hunt, T. & Ruben, B.D., 1993) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคล พบว่า ประสบการณ์และนิสัย (Experience and Habit) ในฐานะของผู้รับสาร ผู้รับสารแต่ละคนมีนิสัยการรับสารอันเป็นผลมาจากประสบการณ์ในการรับข่าวสารของเรา เราพัฒนาความชอบสื่อชนิดใดชนิดหนึ่ง ดังนั้นเราจึงเลือกใช้สื่อชนิดใดชนิดหนึ่ง สนในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ติความหมายอย่างใดอย่างหนึ่ง และเลือกจดจำเรื่องใดเรื่องหนึ่ง อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวคิดของ ดวงฤทัย พงศ์ไพฑูริย์ (2544) พบว่า การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชน โดยผู้รับสารมีความคาดหวังจากสื่อมวลชนว่า การบริโภคข่าวสารจะช่วยตอบสนองความต้องการของเขาได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติหรือเปลี่ยนลักษณะนิสัย เปลี่ยนพฤติกรรมบางอย่างได้ โดยการเลือกบริโภคสื่อมวลชนนั้นจะขึ้นอยู่กับความต้องการหรือแรงจูงใจของผู้รับสารเอง เพราะบุคคลแต่ละคนย่อมมีวัตถุประสงค์และความตั้งใจในการใช้ประโยชน์แตกต่างกันไป

จากการศึกษา พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ สามารถแยกเป็นรายด้าน ได้ดังนี้

1. พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก พบว่า ผู้ใช้เฟซบุ๊กกลับรถในที่ที่มีป้ายให้กลับรถได้เท่านั้นแม้ว่าจะระยะทางจะไกลออกไป อีกทั้งก่อนออกกรมองกระจกข้างและกระจกหลังก่อนเสมอ และเมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้นจะลดความเร็ว ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Harvey et al. (1975) ได้อธิบายความหมายของพฤติกรรมการขับขี่ในแง่มุมที่เป็นความผิดพลาดของผู้ขับขี่ว่า เป็นการกระทำ หรือการกระทำที่บกพร่องบางอย่างในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่เป็นผลให้ตัวเองหรือผู้ใช้ถนน หรือทั้งตัวเองและผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ ต้องเพิ่มความระมัดระวังขึ้น อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวคิดของ ธนินี เขียวอยู่ (2546) และพฤติกรรมเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร พบว่าพฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ การขับขี่ด้วยความประมาท เช่น การขับขี่ด้วยความมั่นใจมากเกินไป ขาดความชำนาญ ใจร้อน ขับขี่ด้วยความเร็วสูง ไม่เคารพกฎจราจร

2. พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง พบว่า ผู้ใช้เฟซบุ๊กหลีกเลี่ยงการรับประทานยาที่มีฤทธิ์ทำให้ง่วงซึมก่อนขับขี่ยานพาหนะ อีกทั้งเมื่อเกิดฝนตกหนักทำอันตรายหรือหาที่หลบฝน และเว้นระยะห่างจากรถคันหน้ามากขึ้นเมื่อขับขี่ในสภาพถนนที่เปียกชื้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ จุฬารัตน์ โสตะ (2546) นอกจากนี้พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของวัยรุ่น พบว่าวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมชอบเสี่ยงอันตราย เนื่องจากแรงผลักดันภายในให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยงในระดับหนึ่งของวัยรุ่นซึ่งสูงกว่าวัยรุ่นอื่น ทั้งนี้อาจมีแรง

เสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่น แรงผลักดันจากเพื่อน และความเครียดอื่น ๆ พฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นที่พบได้ในสถานการณ์การขับขี่ปกติ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นชิด การเบรกระชั้นชิด เป็นต้น อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวคิดของ Gregersen (1996), Rosenstock (2005), นวลอนงค์ บุญจรรยาศิลป์ (2546) กล่าวว่า การรับรู้ โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะแสดงถึงบทบาทที่สำคัญในการขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ ตัวอย่างเช่น ในวัยรุ่นผู้ขับขี่ยานพาหนะมีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ การรู้ถึงวิธีการที่จะหลีกเลี่ยงจากความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำด้วย ดังนั้นจึงให้ความระมัดระวังต่ออันตรายที่อาจเกิดขึ้นน้อยเช่นกัน

3. พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง พบว่า ผู้ใช้เฟซบุ๊กเมื่อถนนว่างมักจะขับรถด้วยความเร็วสูงน้อยลง อีกทั้งเมื่อจะแข่งรถคันหน้า จะไม่ขับรถแข่งด้านซ้าย และมักขับขี่ยานพาหนะเกิน 4 ชั่วโมงโดยหยุดพัก ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Rosenstock (1974) ได้สรุปการรับรู้ที่มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุจราจร คือ เป็นลักษณะการรับรู้ของผู้ขับขี่เกี่ยวกับโอกาสที่จะมีส่วนเกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุได้ในอนาคต และความกังวลว่าตนเองจะได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร มีฐานความคิดจากรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพจากแบบจำลอง อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวคิดของ Health Belief Model Deery (1999) ได้อธิบายว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรหรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับขี่จะแสดงถึงความสามารถในการประเมินอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในสถานการณ์จราจรและสามารถป้องกันตนเองจากอันตรายในการจราจรได้ ทำให้พฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุลดลง

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

5.3.1.1 ควรมีการพัฒนาในด้านของทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะควรจะเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการพัฒนาการสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย

5.3.1.2 การปรับปรุงกฎหมายให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษทัณฑ์ที่เหมาะสม จะเป็นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยให้ผู้ขับขี่เกิดความรู้สึกผิดหรือเกรงกลัวความผิดทางกฎหมายที่มีบทลงโทษ และมีผลกระทบต่อผู้กระทำความผิด ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกิดความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น

5.3.1.3 การทำหน้าที่สร้างจิตสำนึกที่ดีในการขับขี่ปลอดภัย หลีกเลี่ยงพฤติกรรม การขับขี่ด้วยอารมณ์ตระหนกในผลร้ายของอุบัติเหตุ ช่วยนำเสนอข่าวที่ส่งเสริมคุณธรรมทำให้ผู้ขับขี่ เกิดจิตสำนึกในความรับผิดชอบ

5.3.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

5.3.2.1 ควรทำการศึกษา การวิจัยเชิงคุณภาพในการเก็บข้อมูลเชิงลึก อาทิ การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เพื่อให้เข้าใจพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานครมากยิ่งขึ้น ควบคู่ไปกับการแจกแบบสอบถาม

5.3.2.2 ควรทำการศึกษา เพิ่มเติมเกี่ยวกับตัวแปรอื่นๆ ในการวิจัย ที่อาจส่งผลต่อการวิจัยที่ชัดเจนขึ้น เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนขึ้น และสามารถนำมาพัฒนาปรับปรุง พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลมากที่สุด



บรรณานุกรม

- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2546). *การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กาญจน์กรอง สุธังคะ. (2559). *การศึกษามิวัตถูประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์* (รายงานการวิจัย). นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- เกียรติสุดา ศรีสุข. (2552). *ระเบียบวิธีวิจัย*. เชียงใหม่: ครองช่าง.
- แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ*. (2553). สืบค้นจาก <http://www.disaster.go.th/>.
- จิรพัฒน์ โชติกไกร. (2531). *วิศวกรรมกรรมทาง (Highway Engineering)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- จุฬารัตน์ โสตะ. (2546). *กลยุทธ์การพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ*. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ชูศรี วงศ์รัตน์. (2541). *เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: เทพนิรมิต.
- ดวงฤทัย พงศ์ไพฑูรย์. (2544). *การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ และทัศนคติเกี่ยวกับเพศศึกษาของวัยรุ่นในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธนินี เขียวอยู่. (2546). *พฤติกรรมเสี่ยงของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในโรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา*. วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- นวลอนงค์ บุญจรรยาศิลป์. (2546). *พฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพของวัยรุ่นไทย และการพัฒนาโปรแกรมการป้องกัน* (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ประมะ สตะเวทิน. (2532). *หลักนิเทศศาสตร์*. กรุงเทพฯ: ภาพพิมพ์.
- พันจันทร์ ธนวัฒน์เสถียร. (2557). *Line Instagram Facebook*. กรุงเทพฯ: ชิมพลีฟาย.
- ข้อมูลรับแจ้งอุบัติเหตุทางถนนสะสม*. (2563). สืบค้นจาก <http://www.thairsc.com/>
- การรายงานข่าวอุบัติเหตุบนท้องถนนเชิงสร้างสรรค์*. (2558). สืบค้นจาก <http://www.roadsafetythai.org/>
- อุบัติเหตุทางถนนความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย*. (2560). สืบค้นจาก https://tdri.or.th/2017/08/econ_traffic_accidents/
- เสถียร เขยประทับ. (2525). *การสื่อสารและการพัฒนา* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- สมจิตต์ สุพรรณทัศน์. (2534). การวิจัยทางสุขศึกษาและพฤติกรรมสุขภาพ.
วารสารสุขศึกษา, 14(55), 1-9.
- สุรพงษ์ โสธนะเสถียร. (2533). *การสื่อสารกับสังคม*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Costa, P.T., Jr. and R.R. McCrae. (1995). Primary Traits of Eysenck's P-E-N System: Three-and Five-Factor Solution. *Journal of Personality and Social Psychology*, 69, 308-317.
- Deery, H.A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225-236.
- Gregersen, N. P. (1996). Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 28(2), 229-241.
- Harvey, C., Jenkins, D. and Summer, R. (1975). *Driver Error Supplementary Report 149 UC*. Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne.
- Hilgard, E.R., & Bower, G. H. (1966). *Theories of learning* (3rd ed.). New York: Appleton Century-Crofts.
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33(8), 1251-1263.
- Deffenbacher, Jerry L., Randal T. Petrilli., Rebekah S. Lynch., Eugene R. Oetting. (2003). The Driver's Angry Thoughts Questionnaire: A Measure of Angry Cognitions When Driving. *Cognitive Therapy and Research*, 27, 383-402.
- Klapper, Joseph T. (1960). *The Effect of Mass communication*. New York: Free Press.
- Lund, A., Brian, N. (1986). Perceived risks and driving behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 183, 67-70.
- Oltedal, S., & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behavior and accident involvement. *Safety Science*, 44(7), 621-628.
- Risser, R. (1985). Behavior in traffic conflict situations. *Accident Analysis and Prevention*, 17(2), 179-197.

- West Robert and Hall Jane. (1997). The Role of Personality and Attitudes in Traffic Accident Risk. *An International Review*, 46(3), 253-264.
- Rosenstock, I. M. (1974). Historical originals of the health belief model. *Health Education Quarterly*, 15(2), 75-138.
- Sümer, N., Ozkan (2006). Asymmetric relationship between driving and safety skills. *Accident Analysis and Prevention*, 38(4), 703-711.
- Taylor, D. G., Levin, J. D., & Strutton, D. (2011). Friends, fans, and followers: Do ads work on social network. *Journal of Advertising Research*, 51(1), 258-275.
- Todd Hunt & Brent D. Ruben. (1993). *Mass Communication: Producers and Consumers*. New York: Harper College.
- Ulle, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427-443.
- We Are Social & Hootsuite. (2020, February 19). Retrieved March 11, 2020 from <https://adaddicth.com/knowledge/digital-thailand-2020>
- Zuckerman M. (1979). Sensation seeking and psychopathology. *Psychiatry Research*, 1(3), 255-264.



แบบสอบถาม
การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ
ของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้เป็นงานวิจัยของนักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาการสื่อสารเชิงกลยุทธ์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊กในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกอบด้วย 3 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย “✓” ลงใน ตามความเป็นจริง

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ ต่ำกว่า 20 ปี
 20-30 ปี
 31-40 ปี
 41-50 ปี
 51 ปี ขึ้นไป
3. วุฒิการศึกษา ประถมศึกษา ปวส.
 มัธยมศึกษาตอนต้น ปริญญาตรี
 ปวช. ปริญญาโท
 มัธยมศึกษาตอนปลาย อื่นๆ (.....)
4. รายได้ต่อเดือน ต่ำกว่า 15,000 บาท 40,001 – 50,000 บาท
 15,001 – 20,000 บาท 50,001 – 60,000 บาท
 20,001 – 30,000 บาท 60,001 – 70,000 บาท
 30,001 – 40,000 บาท มากกว่า 70,000 บาท

ขึ้นไป

5. ท่านใช้เวลาในการเล่นเฟซบุ๊กนานเท่าไร / วัน

1. น้อยกว่า 1 ชั่วโมง 2. 1-2 ชั่วโมง 3. 2-3 ชั่วโมง 4. มากกว่า 4 ชั่วโมง

6. ช่วงเวลาที่ท่านใช้เฟซบุ๊กเป็นประจำ

1. 01.00น.-06.59น. 2. 07.00น.-12.59น.

3. 13.00น.-18.59น. 4. 19.00น.-24.59น.

7. ท่านขยับเขยื้อนพาหนะเป็นประจำ ใช่ ไม่ใช่

8. ท่านใช้ยานพาหนะ รถจักรยานยนต์ รถยนต์

9. ท่านขยับเขยื้อนพาหนะประมาณ

1. น้อยกว่า 1 ปี 2. 1-3 ปี 3. 3-5 ปี 4. มากกว่า 5 ปี

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย “✓” ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นท่านมากที่สุด

การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน	มากที่สุด 5	มาก 4	ปานกลาง 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
ความต้องการ					
1. ท่านใช้เฟซบุ๊กเพื่อติดตามข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน					
2. ท่านคิดว่าการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กจะทำให้ท่านไม่ตกข่าว					
3. ท่านคิดว่าคนส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กเช่นเดียวกัน					
ทัศนคติและค่านิยม					
4. ท่านจะสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นกับพาหนะแบบเดียวกับที่ท่านใช้อยู่					
5. ท่านจะแสดงความคิดเห็นต่อข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนตามที่ท่านเข้าใจมากกว่าสาเหตุที่แท้จริง					

การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน	มากที่สุด 5	มาก 4	ปานกลาง 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
6. ท่านสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีการแสดงความคิดเห็นและส่งต่อเป็นจำนวนมาก					
เป้าหมาย					
7. ท่านเลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนเนื่องจากท่านขี้ขลาดเป็นประจํา					
8. ท่านเลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจาก เฟซบุ๊กเนื่องจากมีความรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์					
9. ท่านเลือกเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจาก เฟซบุ๊กเพื่อนำไปเล่าให้คนใกล้ชิดท่านฟัง					
ความสามารถ					
10. ท่านตัดสินใจว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นใครเป็นคนผิดจากการอ่านข้อความที่มีการแสดงความคิดเห็น					
11. ท่านทำความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนแสดงความคิดเห็นหรือส่งต่อ					
12. ท่านยังจำข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมากได้					
การใช้ประโยชน์					
13. ท่านคิดว่าข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีประโยชน์ทำให้ท่านขี้ขลาดด้วยความระมัดระวังมากขึ้น					
14. ท่านจะส่งต่อข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ท่านคิดว่ามีประโยชน์ให้กับเพื่อนหรือคนรู้จัก					

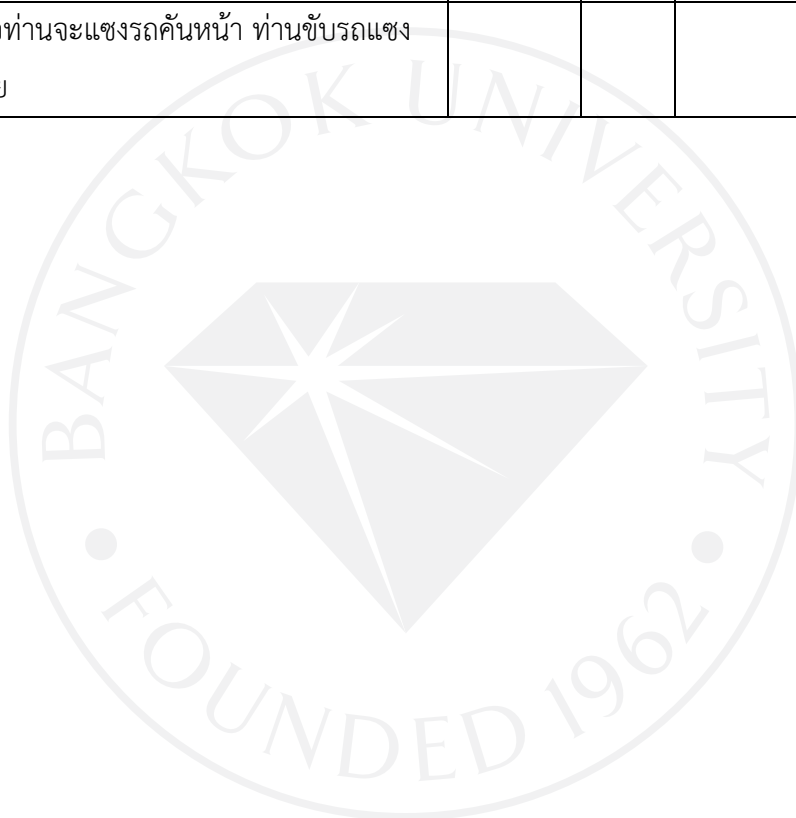
การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน	มากที่สุด 5	มาก 4	ปานกลาง 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
15. ท่านคิดว่าข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนทำให้เป็นหัวข้อสนทนาในสังคม					
ลักษณะข่าวสาร					
16. ท่านสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพถ่าย					
17. ท่านสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพเคลื่อนไหว					
18. ท่านเลือกสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นภาพถ่ายหรือภาพเคลื่อนไหวเท่านี้					
สภาวะ					
19. ท่านคิดว่าอายุมีผลต่อการเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนน					
20. ท่านจะสนใจข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดในบริเวณที่ท่านสัญจรผ่านเป็นประจำ					
21. ท่านมักจะตรวจสอบข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนผ่านเฟซบุ๊กก่อนออกเดินทาง					
ประสบการณ์และนิสัย					
22. ท่านจะหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข่าวสารอุบัติเหตุเพิ่มเติมจากช่องทางอื่นๆ หลังจากได้รับข่าวสารจากเฟซบุ๊ก					
23. ท่านคิดว่าข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ได้รับจากเฟซบุ๊กมีความน่าเชื่อถือ					
24. ท่านจะเลือกรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเฟซบุ๊กแฟนเพจที่มีผู้ติดตามจำนวนมากเท่านั้น					

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมกรับขี่ยานพาหนะ

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย “✓” ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

พฤติกรรมกรับขี่ยานพาหนะ	มากที่สุด 5	มาก 4	ปานกลาง 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
พฤติกรรมกรับขี่มาตรฐาน					
1. ก่อนออกรถท่านมองกระจกข้างและกระจก หลังก่อนเสมอ					
2. เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านจะลดความเร็ว					
3. ท่านกลับรถในที่ที่มีป้ายให้กลับรถได้เท่านั้น แม้ว่าระยะทางจะไกลออกไป					
4. ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัย ทุกครั้งแม้ว่าจะขี่ในระยะใกล้ๆ					
5. ท่านชะลอความเร็วเมื่อผ่านย่านชุมชน โรงเรียน และทางม้าลาย					
พฤติกรรมกรับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางบวก					
6. เมื่อเกิดฝนตกหนักท่านหยุดรถหรือหาที่หลบ ฝน					
7. ท่านหลีกเลี่ยงการรับประทานยาที่มีฤทธิ์ทำ ให้ง่วงซึมก่อนขี่ยานพาหนะ					
8. ท่านให้ทางกับรถที่เปิดสัญญาณไฟขอทาง					
9. ท่านเว้นระยะห่างจากรถคันหน้ามากขึ้นเมื่อ ขี่ในสภาพถนนที่เปียกชื้น					
10. ท่านให้สัญญาณก่อนจะจอดหรือหยุดข้าง ทาง					
พฤติกรรมกรับขี่ที่เบี่ยงเบนไปในทางลบ					
11. เมื่อถนนว่างท่านมักจะขี่รถด้วยความเร็ว สูง					

พฤติกรรมกรับชี่ยานพาหนะ	มากที่สุด 5	มาก 4	ปานกลาง 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
12. เมื่อถึงทางเลี้ยวถ้าไม่มีรถอื่นตามมาก็สามารถเลี้ยวได้					
13. ท่านมักขับชี่ยานพาหนะเกิน 4 ชั่วโมงโดยไม่หยุดพัก					
14. ท่านมักคุยโทรศัพท์ขณะขับรถ					
15. เมื่อท่านจะแข่งรถคั่นหน้า ท่านขับรถแข่งด้านซ้าย					



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล	นายราชันย์ ตะมาริต
อีเมล	Rachan.tama@bumail.net
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี, บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
ประสบการณ์ทำงาน	2563 : ตำแหน่งหัวหน้าส่วนกลยุทธ์การตลาด ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) 2560 – 2563 : Associate Digital Planning Director, Mindshare (Thailand)



มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้สิทธิสารนิพนธ์

วันที่ 6 เดือน มกราคม พ.ศ. 2564

ข้าพเจ้า (นาย/นาง/นางสาว) ราชันย์ ตะมาริต อยู่บ้านเลขที่ 10/91
ซอย ลาซาล 10 ถนน สุขุมวิท 105 ตำบล/แขวง บางนา
อำเภอ/เขต บางนา จังหวัด กรุงเทพฯ รหัสไปรษณีย์ 10260
เป็นนักศึกษาของมหาวิทยาลัยกรุงเทพ รหัสประจำตัว 7620300678

ระดับปริญญา ตรี โท เอก

หลักสูตร นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา การสื่อสารเชิงกลยุทธ์ คณะ นิเทศศาสตร์

ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “**ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ**” ฝ่ายหนึ่ง และ

มหาวิทยาลัยกรุงเทพ ตั้งอยู่เลขที่ 9/1 หมู่ 5 ถนนพหลโยธิน ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี 12120 ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “**ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ**” อีกฝ่ายหนึ่ง

ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ และ ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ ตกลงทำสัญญากันโดยมีข้อความดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิขอรับรองว่าเป็นผู้สร้างสรรค์และมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในงานสารนิพนธ์

หัวข้อ การเปิดรับข่าวสารอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้เฟซบุ๊ก
..... ในเขตกรุงเทพมหานคร

ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยกรุงเทพ
(ต่อไปนี้เรียกว่า “**สารนิพนธ์**”)

ข้อ 2. ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิตกลงยินยอมให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ ใช้สิทธิโดยปราศจากค่าตอบแทนและไม่มีกำหนดระยะเวลา ในการนำสารนิพนธ์ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงการทำซ้ำ ดัดแปลง เผยแพร่ต่อสาธารณชน ให้เช่าต้นฉบับหรือสำเนา งานให้ประโยชน์ในสารนิพนธ์แก่ผู้อื่น อนุญาตให้ผู้อื่นใช้สิทธิโดยจะกำหนดเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่ก็ได้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน หรือการกระทำอื่นใดในลักษณะทำนองเดียวกัน

ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิมีวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลของผู้
อนุญาตให้ใช้สิทธิ เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้สิทธิในสารนิพนธ์ ของผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ
ตลอดไป โดยข้าพเจ้าในฐานะผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ ตกลงยินยอมให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิทำการจัดเก็บ
รวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าวของข้าพเจ้าได้

ข้อ 3. หากกรณีมีข้อขัดแย้งในปัญหาสิทธิในสารนิพนธ์ ระหว่างผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิกับบุคคลภายนอกก็ดี หรือระหว่างผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิกับบุคคลภายนอกก็ดี หรือมีเหตุขัดข้องอื่นๆ เกี่ยวกับลิขสิทธิ์ อันเป็นเหตุ ให้ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิไม่สามารถดำเนินงานนั้นออกทำซ้ำ เผยแพร่ หรือโฆษณาได้ ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิยินยอม รับผิดชอบและชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิในความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้นแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้ สิทธิทั้งสิ้น

สัญญานี้ทำขึ้นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน คู่สัญญาได้อ่านและเข้าใจข้อความในสัญญานี้โดยตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อไว้ต่อหน้าพยานเป็นสำคัญ และเก็บไว้ฝ่ายละฉบับ

ลงชื่อ _____ ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ
(นายราชฉณย์ ตะมาริต)

ลงชื่อ _____ ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ
(ดร.อัญฉิภา จุลพิสิฐ)
ผู้อำนวยการสำนักหอสมุดและพื้นที่การเรียนรู้

ลงชื่อ _____ พยาน
(รองศาสตราจารย์ ดร.รัตนสุดา ปุณณะหิตานนท์)
ผู้อำนวยการหลักสูตร/ผู้รับผิดชอบหลักสูตร

ลงชื่อ _____ พยาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริวรรณ รุจิพงษ์)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย