

บทที่ 5

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง” ปรากฏผลการวิจัย ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) โดยการหาค่าสถิติพื้นฐานคือ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่ออธิบาย

1.1 ภูมิหลังของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อัตราเงินเดือน ช่วงเวลาที่ขับรถบรรทุกในการขนส่งสินค้าให้กับบริษัทต้นสังกัด และ การให้รางวัลหรือการลงโทษในการขับรถยนต์ส่งจากบริษัทต้นสังกัด

1.2 ปริมาณความถี่ในการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาจากสื่อต่างๆ

1.3 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมา

1.4 ความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา

1.5 พฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา

ตอนที่ 2 การทดสอบสมมติฐาน (Hypothesis testing) โดยใช้สถิติทดสอบ ได้แก่ การทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยโดยใช้ t-test การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) และการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparisons) แบบ LSD เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1-4 และการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) เพื่อหาค่าความสัมพันธ์ในการทดสอบสมมติฐานข้อ 5-7

ตอนที่ 1 ภูมิหลังของประชากร

ผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นภูมิหลังของประชากร อันได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน ช่วงเวลาที่ขับรถบรรทุกในการขนส่งสินค้าให้กับบริษัทต้นสังกัด และ การให้รางวัลหรือการลงโทษในการขับรถยนต์ส่งจากบริษัทต้นสังกัด โดยนำเสนอเป็นจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง ตามตารางที่ 5.1 – 5.2

ตารางที่ 5.1

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิหลัง

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
อายุ		
18 – 25 ปี	41	10.25
26 – 35 ปี	180	45.00
36 – 45 ปี	125	31.25
46 – 55 ปี	48	12.00
56 ปีขึ้นไป	6	1.50
รวม	400	100.00
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษาปีที่ 4 – 6	176	44.00
มัธยมศึกษาปีที่ 1 – 3	84	21.00
มัธยมศึกษาปีที่ 4 – 6 / ปวช.	135	33.75
ปริญญาตรี	4	1.00
อื่นๆ	1	0.25
รวม	400	100.00
สถานภาพสมรส		
โสด	88	22.00
สมรส	269	67.25
หม้าย	5	1.25
แยกกันอยู่	30	7.50
หย่าร้าง	8	2.00
รวม	400	100.00

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)
แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิหลัง

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
น้อยกว่า 5,000 บาท	27	6.75
5,001 – 6,000 บาท	20	5.00
6,001 – 7,000 บาท	71	17.75
7,001 – 8,000 บาท	118	29.50
8,001 บาทขึ้นไป	164	41.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 5.1 ช่วงอายุของกลุ่มตัวอย่างที่มากที่สุดคือ มีอายุระหว่าง 26 – 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.00 รองลงมาคือ มีอายุ 36 – 45 ปี ร้อยละ 31.25

ในด้านระดับการศึกษา ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างที่มากที่สุดคือ จบการศึกษาระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 – 6 คิดเป็นร้อยละ 44.00 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 4 – 6 หรือ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 33.75

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 67.25 รองลงมาคือ โสด ร้อยละ 22.00

ส่วนระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่กลุ่มตัวอย่างได้รับมากที่สุดคือ 8,001 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 41.00 รองลงมาคือ 7,001 – 8,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 29.50

ตารางที่ 5.2

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงเวลา

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ช่วงเวลาที่ขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า (ตอบได้มากกว่า 1 ช่วงเวลา)		
04.01 น. – 07.00 น.	74	6.32
07.01 น. – 10.00 น.	200	17.09
10.01 น. – 13.00 น.	246	21.03
13.01 น. – 16.00 น.	199	17.01
16.01 น. – 19.00 น.	136	11.62
19.01 น. – 22.00 น.	138	11.79
22.01 น. – 01.00 น.	92	7.86
01.01 น. – 04.00 น.	85	7.26
รวม	1,170	100.00
การให้รางวัลหรือการลงโทษในการขับรถขนส่งสินค้า		
จากบริษัทต้นสังกัด	287	71.75
เคย	113	28.25
ไม่เคย		
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 5.2 ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างขับรถบรรทุกขนส่งสินค้าให้กับบริษัทต้นสังกัดมากที่สุดคือ ช่วงเวลาระหว่าง 10.00 น. – 13.00 น. คิดเป็นร้อยละ 21.03 รองลงมาคือ ช่วงเวลาระหว่าง 07.00 น. – 10.00 น. คิดเป็นร้อยละ 17.09

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เคยได้รับรางวัลหรือการลงโทษในการขับรถขนส่งจากบริษัทต้นสังกัด คิดเป็นร้อยละ 71.75

ตอนที่ 2

การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา

การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาจาก สื่อโทรทัศน์ สื่อวิทยุ สื่อหนังสือพิมพ์ สื่อนิตยสาร แผ่นพับ/คู่มือ สติกเกอร์ ป้ายโฆษณา ป้ายสลับนข้อความ (ป้ายไฟ) และ กิจกรรมรณรงค์ ตามตารางที่ 5.3 และ ความสามารถในการยกตัวอย่าง ชุดโฆษณาประชาสัมพันธ์เมาไม่ขับที่จำได้ ตามตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.3

แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่
ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาจากสื่อต่างๆ

การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ เมาไม่ขับจากสื่อต่างๆ		ความถี่ในการเปิดรับสื่อ			Mean	SD
		มาก	ปานกลาง	น้อย		
สื่อโทรทัศน์	ความถี่	280	76	44	2.59	0.68
	ร้อยละ	(70.00%)	(19.00%)	(11.00%)		
สื่อวิทยุ	ความถี่	184	136	80	2.26	0.77
	ร้อยละ	(46.00%)	(34.00%)	(20.00%)		
สื่อหนังสือพิมพ์	ความถี่	166	92	142	2.06	0.88
	ร้อยละ	(41.50%)	(23.00%)	(35.50%)		
สื่อนิตยสาร	ความถี่	20	112	268	1.38	0.58
	ร้อยละ	(5.00%)	(28.00%)	(67.00%)		
สื่อแผ่นพับ / คู่มือ	ความถี่	44	146	210	1.59	0.68
	ร้อยละ	(11.00%)	(36.50%)	(52.50%)		
สื่อสติ๊กเกอร์	ความถี่	202	108	90	2.28	0.81
	ร้อยละ	(50.50%)	(27.00%)	(22.50%)		
สื่อป้ายโฆษณา	ความถี่	242	102	56	2.47	0.73
	ร้อยละ	(60.50%)	(25.50%)	(14.00%)		
สื่อป้ายสลับข้อความ	ความถี่	96	104	200	1.74	0.82
	ร้อยละ	(24.00%)	(26.00%)	(50.00%)		
สื่อกิจกรรมรณรงค์	ความถี่	98	174	128	1.93	0.75
	ร้อยละ	(24.50%)	(43.50%)	(32.00%)		
รวม	ความถี่	148	117	135	2.03	0.74
	ร้อยละ	(37.00%)	(29.17%)	(33.83%)		

จากตารางที่ 5.3 เมื่อพิจารณาสื่อรวมทุกประเภทแล้วพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความถี่ในการเปิดรับสื่อมาก โดยมีค่าระดับคะแนนของการเปิดรับอยู่ที่ 2.03 และเมื่อพิจารณาเป็นรายสื่อพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมามากที่สุดจากสื่อโทรทัศน์ โดยมีค่าเฉลี่ย 2.59 รองลงมาคือ สื่อป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ โดยมีค่าเฉลี่ย 2.47 อันดับสามคือ สื่อสติ๊กเกอร์ โดยมีค่าเฉลี่ย 2.28 โดยกลุ่มตัวอย่างมีความถี่ในการเปิดรับสื่อทั้งสามสื่อดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์มาก

ตารางที่ 5.4

แสดงจำนวน ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความสามารถในการจดจำชุดโฆษณา
ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการรณรงค์ต่อต้านการบริโภคขณะมีเมามาจากสื่อต่างๆ

ความสามารถในการจดจำชุดโฆษณาประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ต่อต้านการบริโภคขณะมีเมามา	จำนวนตัวอย่าง (N)	ร้อยละ (%)
สามารถจดจำชุดโฆษณาได้ 1 ตัวอย่างขึ้นไป	316	79
ไม่สามารถจดจำได้	84	21

จากตารางที่ 5.4 พบว่าจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่สามารถ
จดจำชุดโฆษณาประชาสัมพันธ์การรณรงค์ต่อต้านการบริโภคขณะมีเมามา ได้อย่างน้อย 1 ตัวอย่าง
ขึ้นไป เป็นจำนวน 316 ราย คิดเป็นร้อยละ 79 และมีประชากรที่ไม่สามารถยกตัวอย่างชุดโฆษณา
สัมพันธ์ได้เลย มีจำนวน 84 ราย คิดเป็นร้อยละ 21

ชุดโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่ประชากรส่วนใหญ่จดจำได้คือ ภาพยนตร์โฆษณา
ทางโทรทัศน์ชุด “ซ่า”

ตอนที่ 3

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและโทษภัยของการบริโภคขณะมีเมามา

ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายควบคุมผู้เมาแล้วขับ และโทษภัยของการดื่มเครื่องดื่ม
แอลกอฮอล์แล้วขับรถ ของผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง ปรากฏผลดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.5
แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและโทษภัย
ของการขับรถขณะมึนเมา

ระดับความรู้ (คะแนนคำตอบ)	มาก (11-16)	ปานกลาง (6-10)	น้อย (1-5)	ไม่มี (0)	รวม
จำนวนกลุ่มตัวอย่าง	390	10	0	0	400
เปอร์เซ็นต์ (%)	(97.50%)	(2.50%)	(0.00%)	(0.00%)	(100.00%)

ตารางที่ 5.6
แสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
ระดับเกณฑ์ความรู้เรื่องกฎหมาย และโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา

การวัดความรู้	ตอบถูก	ตอบผิด	Mean	SD	เกณฑ์
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้ความสามารถในการ ขับขี่ยานพาหนะลดลง	396 (99.00%)	4 (1.00%)	0.99	0.10	มาก
แม้จะดื่มสุราก่อนขับรถ แต่ถ้ายังสามารถมองเห็นถนน ชัดเจนแสดงว่าขับรถได้เป็นปกติ	331 (82.75%)	69 (17.25%)	0.83	0.38	มาก
การดื่มสุราจนรู้สึกคึกคักกะนอง สนุกสนาน ก็ถือได้ว่า เมาสุราแล้ว	306 (76.50%)	94 (23.50%)	0.77	0.42	มาก
สถิติอุบัติเหตุจากการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีมากกว่า อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ	290 (72.50%)	110 (27.50%)	0.73	0.45	ปาน กลาง
ผู้ที่เมาสุราจะขับรถในอัตราเร็วไม่คงที่ หยุดรถ ไม่ถูกจังหวะ คาดคะเนผิด อันตราย	393 (98.25%)	7 (1.75%)	0.98	0.13	มาก
ในอาชีพขับรถบรรทุกสินค้าแล้ว แม้ว่าเมาสุราเพียงใด แต่จะไม่สามารถนอนพักได้เนื่องจากทำให้เสียเวลา และอาจทำให้ส่งสินค้าได้ไม่ทัน	359 (89.75%)	41 (10.25%)	0.90	0.30	มาก

ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

แสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
ระดับเกณฑ์ความรู้เรื่องกฎหมาย และโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา

การวัดความรู้	ตอบถูก	ตอบผิด	Mean	SD	เกณฑ์
เมื่อท่านขับรถปกติ แล้วมีรถคันอื่นขับส่ายไปส่ายมา เกาะกะถนน การเมาแล้วขับอาจเป็นสาเหตุหนึ่ง	364 (91.00%)	36 (9.00%)	0.91	0.29	มาก
เมาแล้วขับทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน	396 (99.00%)	4 (1.00%)	0.99	0.12	มาก
มูลนิธิเมาไม่ขับคือมูลนิธิหลักในการรณรงค์เรื่อง ไม่ให้คนเมาออกมาขับรถ	322 (80.50%)	78 (19.50%)	0.81	0.40	มาก
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ มีความผิดตามกฎหมาย	397 (99.25%)	3 (0.75%)	0.99	0.09	มาก
มาตรการลงโทษผู้เมาแล้วขับ คือการยึดใบขับขี่เท่านั้น	341 (85.25%)	59 (14.75%)	0.85	0.36	มาก
ด้านตรวจน้ำหนักบรรทุกนอกจากตรวจน้ำหนักแล้ว ยังมีการตรวจระดับแอลกอฮอล์ด้วยในบางด้าน	383 (95.75%)	17 (4.25%)	0.96	0.20	มาก
การเป่าลมหายใจด้วยเครื่องตรวจวัดระดับ แอลกอฮอล์ ถ้ามากกว่า 50 ม.ก.% ขึ้นไป ต้องถูกดำเนินคดี	392 (98.00%)	8 (2.00%)	0.98	0.14	มาก
ค่าปรับจากการเมาแล้วขับคือปรับไม่เกิน 1,000 บาท อัตราเดียวเท่านั้น	330 (82.50%)	70 (17.50%)	0.83	0.38	มาก
การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์มีทั้งหมด 3 วิธีคือ ทางลมหายใจ ทางเลือดโดยตรง และ ทางปัสสาวะ	371 (92.75%)	29 (7.25%)	0.93	0.26	มาก
มาตรการควบคุมการเมาแล้วขับ เป็นกฎหมาย ที่ไม่ได้รับความสนใจจากภาคีรัฐบาลเท่าที่ควร	262 (65.50%)	138 (34.50%)	0.66	0.48	ปาน กลาง
รวม	347 (86.86%)	53 (13.25%)	0.88	0.28	มาก

จากตารางที่ 5.5 และ 5.6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความรู้เกี่ยวกับโทษภัยของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถและกฎหมายควบคุมผู้เมาแล้วขับโดยรวมอยู่ในเกณฑ์มาก โดยมีถึงร้อยละ 97.5 จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด และ มีค่าเฉลี่ยที่ระดับ 0.88 เมื่อพิจารณาการวัดระดับความรู้เป็นรายข้อพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้มากที่สุดกับข้อความที่ว่า "การดื่มเครื่องดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถมีความผิดทางกฎหมาย" "การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้ความสามารถในการขับที่ยานพาหนะลดลง" และ "เมาแล้วขับทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน" โดยทั้ง 3 ข้อความมีค่าเฉลี่ย 0.99 อันดับสองคือ "ผู้ที่เมาสุราจะขับรถในอัตราเร็วไม่คงที่ หยุดรถไม่ถูกจังหวะ คาดคะเนผิด อันตราย" และ "การเป่าลมหายใจด้วยเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ถ้าพบว่ามีค่ามากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไปต้องถูกดำเนินคดี" โดยทั้ง 2 ข้อความมีค่าเฉลี่ย 0.98 อันดับสามคือ "ด้านตรวจน้ำหนักรถบรรทุกนอกจากตรวจน้ำหนักแล้ว ยังมีการตรวจระดับแอลกอฮอล์ด้วยในบางด่าน" มีค่าเฉลี่ย 0.96 และข้อความที่กลุ่มตัวอย่างตอบผิดมากที่สุดคือการเห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "มาตรการควบคุมการเมาแล้วขับเป็นกฎหมายที่ไม่ได้รับความสนใจจากภาค รัฐบาลเท่าที่ควร" ซึ่งเป็นข้อความที่ผิด มีค่าเฉลี่ย 0.66

ตอนที่ 4

ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งต่อการขับรถขณะมีเมามา

ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งต่อการขับรถขณะมีเมามา
แสดงผลได้ดังตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7

แสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชากรจำแนกตามระดับความคิดเห็นต่อการขับขานมะลิ

ความคิดเห็น	ระดับความคิดเห็น						Mean	SD	ระดับ
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด				
ท่านคิดว่ากฎหมายควบคุมคนเมาแล้วจำเป็นเพียงเลือกระดาษ (โทษเบา)	43 (10.75%)	45 (11.25%)	88 (22.00%)	91 (22.75%)	133 (33.25%)		3.57	1.34	เห็นด้วย
ถ้าท่านถูกจับข้อหาเมาแล้วขับจะอายมาก	207 (51.75%)	90 (22.50%)	59 (14.75%)	16 (4.00%)	28 (7.00%)		4.08	1.21	เห็นด้วย
เนื่องจากเป็นพฤติกรรมง่าย ๆ ที่หลีกเลี่ยงได้									
ท่านจะรู้สึกเสียหน้าถ้าปฏิเสธเพื่อเพื่อนชวนให้ดื่มเหล้า แม้กกำลังจะออกปฏิบัติงานขับรถ	7 (1.75%)	9 (2.25%)	47 (11.75%)	27 (6.75%)	310 (77.50%)		4.56	0.91	เห็นด้วย มาก
ท่านคิดว่าไม่ควรมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ตามด่านตรวจ เพราะทำให้ท่านเสียเวลา	2 (0.50%)	15 (3.75%)	35 (8.75%)	81 (20.25%)	267 (66.75%)		4.49	0.84	เห็นด้วย มาก
เวลาท่านรอคนล้างเสียงของขึ้นรถ ท่านคิดว่าสามารถฆ่าเวลาด้วยการดื่มเหล้าได้	0 (0.00%)	7 (1.75%)	59 (14.75%)	52 (13.00%)	282 (70.50%)		4.52	0.81	เห็นด้วย มาก
ท่านคิดว่าถ้ามีคนขับสำรวจไว้ตลอด	1 (0.25%)	6 (1.50%)	48 (12.00%)	53 (13.25%)	292 (73.00%)		4.57	0.78	เห็นด้วย มาก
ท่านจะดื่มเหล้าได้ เพราะถ้าเมาเกินไปเสียหน้า									
เนื่องจากการติดเวลารถเข้าเมืองมีระยะเวลาสั้น ดังนั้น ช่วงเวลาว่างนั้น ท่านคิดว่าจะดื่มเหล้าได้	4 (1.00%)	16 (4.00%)	32 (8.00%)	49 (12.25%)	299 (74.75%)		4.56	0.88	เห็นด้วย มาก
ท่านคิดว่าหากที่จะส่งของได้ทันตามเวลาที่กำหนด ควรดื่มเหล้าเพื่อให้การตัดสินใจดีขึ้น ขับรถได้เร็ว	0 (0.00%)	1 (0.25%)	29 (7.25%)	18 (4.50%)	352 (88.00%)		4.80	0.57	เห็นด้วย มาก

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

แสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชากรจำแนกตามระดับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์เข้ามา

ความคิดเห็น	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ระดับ
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
ท่านคิดว่าการดื่มแล้วขับเป็นเรื่องปกติ	4 (1.00%)	3 (0.75%)	34 (8.50%)	33 (8.25%)	326 (81.5%)	4.69	0.74	เห็นด้วย มาก
รวม	30 (7.44%)	21 (5.33%)	48 (11.97%)	47 (11.67%)	254 (63.58%)	4.43	0.90	เห็นด้วย มาก

จากตารางที่ 5.7 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีนเมาโดยรวมแล้วอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.43 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับความคิดเห็นที่อยู่ในระดับสูงมากที่สุดคือกลุ่มตัวอย่างไม่เห็นด้วยมากที่สุดกับข้อความที่ว่า “การที่จะส่งของได้ทันตามเวลาที่กำหนด ควรดื่มเหล้าเพื่อการตัดสินใจดีขึ้น ขับรถได้เร็ว” มีค่าเฉลี่ย 4.80 อันดับสองคือ กลุ่มตัวอย่างไม่เห็นด้วยมากที่สุดกับข้อความที่ว่า “การดื่มแล้วขับเป็นเรื่องปกติ” มีค่าเฉลี่ย 4.69 อันดับสามคือ กลุ่มตัวอย่างไม่เห็นด้วยมากที่สุดกับข้อความที่ว่า “ถ้ามีคนขับสำรองไว้ผลัดจะดื่มเหล้าได้เพราะถ้าเมาก็เปลี่ยนกับขับ” มีค่าเฉลี่ย 4.57 และ ความคิดเห็นที่มีระดับค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยน้อยที่สุดกับข้อความที่ว่า “กฎหมายควบคุมคนเมาแล้วขับมีบทลงโทษเบา ไม่น่าเชื่อถือ” มีค่าเฉลี่ย 3.57

ตอนที่ 5

พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง

ระดับพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง แสดงผลได้ดังตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5.8
แสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชากร จำแนกตาม
ระดับพฤติกรรมหลักเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา

การวัดพฤติกรรม	ทำ	ไม่ทำ	Mean	SD	ระดับ เกณฑ์
ท่านมักดื่มสุราในเวลาวางระหว่างรอรถเข้าเมือง	347 (86.75%)	53 (13.25%)	0.87	0.34	ดีมาก
ท่านคอยดักเตือนเพื่อนร่วมงานของท่าน เมื่อพบว่ามีการดื่มสุราก่อนขับรถทำงาน	341 (85.25%)	59 (14.75%)	0.85	0.36	ดีมาก
ท่านไม่ขับรถยนต์มีนเมาเพราะบริษัทท่าน ออกกฎหมายมีบทลงโทษ	362 (90.50%)	38 (9.50%)	0.91	0.29	ดีมาก
ท่านให้ความสนใจติดตามข่าวสารอุบัติเหตุ จากการเมาแล้วขับ	382 (95.50%)	18 (4.50%)	0.96	0.21	ดีมาก
ท่านไม่ดื่มก่อนขับเพราะเกรงกลัวมาตรการ ลงโทษทางกฎหมายต่อผู้เมาแล้วขับ	390 (97.50%)	10 (2.50%)	0.98	0.16	ดีมาก
ท่านไม่ขับรถยนต์มีนเมาเพราะตระหนักว่า ไม่ปลอดภัยต่อตนเองและผู้อื่น	399 (99.75%)	1 (0.25%)	1.00	0.05	ดีมาก
ท่านจะดื่มสุราเพื่อคลายเครียดจากความรู้สึก ที่ต้องรับผิดชอบต่อสินค้าที่บรรทุก	392 (98.00%)	8 (2.00%)	0.98	0.14	ดีมาก
ท่านจะดื่มสุราก่อนขับเฉพาะเที่ยวที่ขับรถเปล่า (ไม่มีสินค้าบรรทุก)	375 (93.75%)	25 (6.25%)	0.94	0.24	ดีมาก
รวม	374 (93.38%)	27 (6.63%)	0.93	0.22	ดีมาก

จากตารางที่ 5.8 กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา โดยรวมแล้วอยู่ในระดับดีมากมีค่าเฉลี่ย 0.93 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการตอบคำถามวัดพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาถูกมากที่สุด โดยพฤติกรรมที่กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติมากที่สุดคือ “ท่านไม่ขับรถยนต์มีนเมาเพราะตระหนักว่าไม่ปลอดภัยต่อตนเองและผู้อื่น” มีค่าเฉลี่ย 1.00 อันดับสองคือ “ท่านไม่ดื่มก่อนขับเพราะเกรงกลัวมาตรการลงโทษทางกฎหมายต่อผู้เมาแล้วขับ” และ “ท่านจะดื่มสุราเพื่อคลายเครียดจากความรู้สึกที่ต้องรับผิดชอบสินค้าที่บรรทุก” โดยทั้งสองข้อควมามีค่าเฉลี่ย 0.98 อันดับสามคือ “ท่านให้ความสนใจติดตามข่าวสารอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ” มีค่าเฉลี่ย 0.96 และพฤติกรรมที่กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติตามน้อยที่สุดคือ “ท่านคอยตักเตือนเพื่อนร่วมงานเมื่อพบว่ามีอาการดื่มสุราก่อนขับรถทำงาน” โดยมีค่าเฉลี่ย 0.85 ซึ่งยังคงจัดอยู่ในเกณฑ์ดีมาก

ตอนที่ 6 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานข้อ 1 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันจะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน

1.1 อายุแตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.9

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาอายุกับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F	Sig
18 – 25 ปี	41	17.08	3.75	7.42	.000
26 – 35 ปี	180	19.14	3.26		
36 – 45 ปี	125	18.02	3.66		
46 – 55 ปี	48	17.81	3.38		
56 ปีขึ้นไป	6	14.00	2.45		
รวม	400	18.29	3.50		

ตารางที่ 5.10

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของความแตกต่างในการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา จำแนกตามภูมิหลังด้านอายุ

อายุ	การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา				
	18 - 25 ปี	26 - 35 ปี	36 - 45 ปี	46 - 55 ปี	56 ปีขึ้นไป
18 - 25 ปี	-	-	-	-	แตกต่าง
26 - 35 ปี	-	-	แตกต่าง	แตกต่าง	แตกต่าง
36 - 45 ปี	-	-	-	-	แตกต่าง
46 - 55 ปี	-	-	-	-	แตกต่าง
56 ปีขึ้นไป	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกันจะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยแล้วพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

จากตารางที่ 5.10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุแตกต่างกันจะเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันทั้งหมด 6 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 18-25 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 56 ปีขึ้นไป กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 26-35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 36-45 ปี กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 26 - 35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 46-55 ปี กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 26-35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 56 ปีขึ้นไป และ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 46-55 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 56 ปีขึ้นไป

1.2 ระดับการศึกษาแตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถ
ขณะมีนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.11

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของลักษณะภูมิหลังด้านระดับการศึกษา
กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีนเมา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
ประถมศึกษาปีที่ 4-6	176	17.63	3.47	4.96	.002
มัธยมศึกษาปีที่ 1-3	84	18.64	3.30		
มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	135	18.94	3.67		
ปริญญาตรี	4	21.75	3.30		
อื่นๆ	1	18.00	-		
รวม	400	18.29	3.52		

ตารางที่ 5.12

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของการเปิดรับข่าวสาร
การรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีนเมา จำแนกตามภูมิหลังด้านระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีนเมา				
	ประถมศึกษา ปีที่ 4-6	มัธยมศึกษา ปีที่ 1-3	มัธยมศึกษา ปีที่ 4-6	ปริญญาตรี	อื่นๆ
ประถมศึกษาปีที่ 4-6	-	แตกต่าง	แตกต่าง	แตกต่าง	-
มัธยมศึกษาปีที่ 1-3	-	-	-	-	-
มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	-	-	-	-	-
ปริญญาตรี	-	-	-	-	-
อื่นๆ	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.11 พบว่า ระดับการศึกษาต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

จากตารางที่ 5.12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาแตกต่างกันจะเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันทั้งหมด 3 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นที่การศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นที่การศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นที่การศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นที่การศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 และกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นที่การศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นที่การศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี

1.3 สถานภาพสมรสแตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.13
แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของของภูมิลำเนาหลังด้านสถานภาพสมรส
กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมา

สถานภาพสมรส	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
โสด	88	18.06	3.88	0.48	.750
สมรส	269	18.37	3.42		
หม้าย	5	19.80	2.78		
แยกกันอยู่	30	18.13	3.36		
หย่าร้าง	8	17.50	2.93		
รวม	400	18.29	3.50		

จากตารางที่ 5.13 พบว่า สถานภาพสมรสแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมาไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมาไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

1.4 ระดับรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการ
บริโภคไขมันเมามากแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.14
แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาตามระดับรายได้ต่อเดือน
กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการบริโภคไขมันเมามาก

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
น้อยกว่า 5,000 บาท	27	17.52	3.39	0.44	.781
5,001 – 6,000 บาท	20	18.55	3.78		
6,001 – 7,000 บาท	71	18.06	3.02		
7,001 – 8,000 บาท	118	18.25	3.54		
8,001 บาทขึ้นไป	164	18.50	3.67		
รวม	400	18.29	3.50		

จากตารางที่ 5.14 พบว่า ระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสาร
การรณรงค์ต่อต้านการบริโภคไขมันเมามากไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ
กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับรายได้แตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการบริโภค
ไขมันเมามากไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

1.5 การได้รับรางวัลหรือถูกลงโทษในการขับรถให้บริษัทต้นสังกัดแตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.15

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาหลังด้านการได้รับรางวัลหรือลงโทษในการขับรถให้บริษัทต้นสังกัดกับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมา

การได้รับรางวัล หรือลงโทษ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
เคย	287	18.32	3.43	0.10	.747
ไม่เคย	113	18.19	3.70		
รวม	400	18.29	3.50		

จากตารางที่ 5.15 พบว่า การได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมาไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือกลุ่มตัวอย่างที่การได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมาไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อ 2 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกัน

2.1 อายุแตกต่างกันมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.16

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาตามอายุ
กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
18 - 25 ปี	41	12.17	3.19	9.94	.000
26 - 35 ปี	180	14.32	1.34		
36 - 45 ปี	125	14.32	1.50		
46 - 55 ปี	48	13.79	1.98		
56 ปีขึ้นไป	6	12.90	2.01		
รวม	400	18.29	3.50		

ตารางที่ 5.17

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของระดับความรู้
เรื่องกฎหมาย และโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา จำแนกตามภูมิลำเนาตามอายุ

อายุ	ความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา				
	18 - 25 ปี	26 - 35 ปี	36 - 45 ปี	46 - 55 ปี	56 ปีขึ้นไป
18 - 25 ปี	-	แตกต่าง	แตกต่าง	-	-
26 - 35 ปี	-	-	-	-	-
36 - 45 ปี	-	-	-	-	-
46 - 55 ปี	-	-	-	-	-
56 ปีขึ้นไป	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยแล้วพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุแตกต่างกัน จะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

จากตารางที่ 5.17 พบว่า ตัวกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกันทั้งหมด 2 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 26-35 ปี และกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 36-45 ปี

2.2 ระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.18

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาหลังด้านระดับการศึกษา กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F	Sig
ประถมศึกษาปีที่ 4-6	176	14.03	1.80	0.63	.639
มัธยมศึกษาปีที่ 1-3	84	14.11	1.40		
มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	135	14.16	1.59		
ปริญญาตรี	4	13.50	2.65		
อื่นๆ	1	12.00	-		
รวม	400	14.08	1.66		

จากตารางที่ 5.18 พบว่า ระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

2.3 สถานภาพสมรสแตกต่างกันมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มึนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.19

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิหลังด้านสถานภาพสมรส
กับความรู้เรื่องกฎหมาย และโทษภัยของการขับรถยนต์มึนเมา

สถานภาพสมรส	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
โสด	88	13.35	1.72	7.12	.000
สมรส	269	14.80	0.45		
หม้าย	5	14.33	1.60		
แยกกันอยู่	30	13.67	1.24		
หย่าร้าง	8	14.63	2.00		
รวม	400	14.08	1.66		

จากตารางที่ 5.19 พบว่า สถานภาพสมรสแตกต่างกัน จะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มึนเมาแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มึนเมาแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 5.20

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของความรู้เรื่องกฎหมาย
และโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา จำแนกตามภูมิภาคหลังด้านสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	ความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา				
	โสด	สมรส	หม้าย	แยกกันอยู่	หย่าร้าง
โสด	-	แตกต่าง	แตกต่าง	-	-
สมรส	-	-	-	-	-
หม้าย	-	-	-	แตกต่าง	-
แยกกันอยู่	-	-	-	-	-
หย่าร้าง	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.20 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมาย และโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกันทั้งหมด 3 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดกับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรส กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดกับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพหม้าย และ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพหม้าย กับ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพแยกกันอยู่

2.4 ระดับรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการ
ขับรถขณะมึนเมา

ตารางที่ 5.21

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาตามระดับรายได้ต่อเดือน
กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
น้อยกว่า 5,000 บาท	27	12.15	1.83	11.16	.000
5,001 – 6,000 บาท	20	14.13	1.71		
6,001 – 7,000 บาท	71	14.21	1.25		
7,001 – 8,000 บาท	118	14.37	1.59		
8,001 บาทขึ้นไป	164	14.40	1.76		
รวม	400	14.08	1.66		

จากตารางที่ 5.21 พบว่า ระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน จะมีความรู้เรื่อง
กฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ
กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน มีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถ
ขณะมึนเมาแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 5.22

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของความรู้เรื่องกฎหมาย และโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา จำแนกตามภูมิหลังด้านระดับรายได้ต่อเดือน

ระดับรายได้	ความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมา				
	น้อยกว่า 5,000 บาท	5,001 – 6,000 บาท	6,001 – 7,000 บาท	7,001 – 8,000 บาท	8,001 บาท ขึ้นไป
น้อยกว่า 5,000 บาท	-	แตกต่าง	แตกต่าง	แตกต่าง	แตกต่าง
5,001 – 6,000 บาท	-	-	-	-	-
6,001 – 7,000 บาท	-	-	-	-	-
7,001 – 8,000 บาท	-	-	-	-	-
8,001 บาทขึ้นไป	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.22 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกันทั้งหมด 4 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาทกับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 5,001 – 6,000 บาท กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาทกับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 6,001 – 7,000 บาท กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 7,001 – 8,000 บาท และกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือน 8,001 บาทขึ้นไป

2.5 การได้รับรางวัลหรือถูกลงโทษในการขับรถให้บริษัทต้นสังกัดแตกต่างกัน
จะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมีเมามาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.23

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิหลังด้านการได้รับรางวัล
หรือลงโทษในการขับรถให้บริษัทต้นสังกัด กับความรู้เรื่องกฎหมาย
และโทษภัยของการขับรถขณะมีเมามา

การได้รับรางวัล หรือลงโทษ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
เคย	287	14.00	1.58	2.03	.155
ไม่เคย	113	14.27	1.82		
รวม	400	14.08	1.66		

จากตารางที่ 5.23 พบว่า การได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกัน มีความรู้เรื่อง
กฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมีเมามาไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05
นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่การได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารการณรงค์
ต่อต้านการขับรถขณะมีเมามาไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อ 3 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์น้ำมันแตกต่างกัน

3.1 อายุแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์น้ำมันแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.24

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาตามอายุ
กับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์น้ำมัน

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
18 – 25 ปี	41	4.31	0.48	3.18	.014
26 – 35 ปี	180	4.41	0.43		
36 – 45 ปี	125	4.53	0.48		
46 – 55 ปี	48	4.39	0.44		
56 ปีขึ้นไป	6	4.07	0.62		
รวม	400	4.43	0.46		

จากตารางที่ 5.24 พบว่า ระดับอายุแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์น้ำมันแตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยแล้วพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์น้ำมันแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 5.25

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของความคิดเห็น
ต่อการขับรรถนะมินเมา จำแนกตามภูมิหลังด้านอายุ

อายุ	ความคิดเห็นต่อการขับรรถนะมินเมา				
	18 - 25 ปี	26 - 35 ปี	36 - 45 ปี	46 - 55 ปี	56 ปีขึ้นไป
18 – 25 ปี	-	-	แตกต่าง	-	-
26 – 35 ปี	-	-	แตกต่าง	-	-
36 – 45 ปี	-	-	-	-	แตกต่าง
46 – 55 ปี	-	-	-	-	-
56 ปีขึ้นไป	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.25 พบว่า ตัวกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรรถนะมินเมาแตกต่างกันทั้งหมด 3 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 36-45 ปี กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 26-35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 36-45 ปี และ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 36-45 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 56 ปีขึ้นไป

3.2 ระดับการศึกษาแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรณณะมีนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.26

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลัษณะหลังด้านระดับการศึกษา
กับความคิดเห็นต่อการขับรณณะมีนเมา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
ประถมศึกษาปีที่ 4-6	176	4.49	0.47	2.97	.019
มัธยมศึกษาปีที่ 1-3	84	4.42	0.42		
มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	135	4.36	0.46		
ปริญญาตรี	4	3.89	0.74		
อื่นๆ	1	4.40	-		
รวม	400	4.43	0.46		

จากตารางที่ 5.26 พบว่า ระดับการศึกษาต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรณณะมีนเมาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีจะมีความคิดเห็นต่อการขับรณณะมีนเมาแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 5.27

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของความคิดเห็น
ต่อการขับรถยนต์มีเนมา จำแนกตามภูมิหลังด้านระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนมา				
	ประถมศึกษา ปีที่ 4-6	มัธยมศึกษา ปีที่ 1-3	มัธยมศึกษา ปีที่ 4-6	ปริญญาตรี	อื่นๆ
ประถมศึกษาปีที่ 4-6	-	-	แตกต่าง	แตกต่าง	-
มัธยมศึกษาปีที่ 1-3	-	-	-	แตกต่าง	-
มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	-	-	-	แตกต่าง	-
ปริญญาตรี	-	-	-	-	-
อื่นๆ	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.27 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีเนมาแตกต่างกันทั้งหมด 4 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี และกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี

3.3 สถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรณณะมีนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.28
แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิหลังด้านสถานภาพสมรส
กับความคิดเห็นต่อการขับรณณะมีนเมา

สถานภาพสมรส	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
โสด	88	4.04	0.71	11.85	.000
สมรส	269	4.53	0.60		
หม้าย	5	4.52	0.44		
แยกกันอยู่	30	4.29	0.44		
หย่าร้าง	8	4.05	0.28		
รวม	400	4.43	0.46		

จากตารางที่ 5.28 พบว่า สถานภาพสมรสแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อการขับรณณะมีนเมาแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรณณะมีนเมาแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 5.29

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของความคิดเห็น
ต่อการรับประทานมินเมา จำแนกตามภูมิหลังด้านสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	ความคิดเห็นต่อการรับประทานมินเมา				
	โสด	สมรส	หม้าย	แยกกันอยู่	หย่าร้าง
โสด	-	แตกต่าง	-	แตกต่าง	-
สมรส	-	-	-	แตกต่าง	-
หม้าย	-	-	-	-	-
แยกกันอยู่	-	-	-	-	-
หย่าร้าง	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.29 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีคิดเห็นต่อการรับประทานมินเมาแตกต่างกันทั้งหมด 3 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดกับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรส กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดกับกลุ่มตัวอย่างมีสถานภาพแยกกันอยู่ และ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรส กับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพแยกกันอยู่

3.4 ระดับรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์น้ำมันมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.30
แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาหลังด้านระดับรายได้ต่อเดือน
กับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์น้ำมันมา

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
น้อยกว่า 5,000 บาท	27	4.36	0.64	1.49	.204
5,001 – 6,000 บาท	20	4.32	0.62		
6,001 – 7,000 บาท	71	4.46	0.50		
7,001 – 8,000 บาท	118	4.37	0.38		
8,001 บาทขึ้นไป	164	4.48	0.44		
รวม	400	4.43	0.46		

จากตารางที่ 5.30 พบว่าระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์น้ำมันมาไม่แตกต่างกันที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์น้ำมันมาไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

3.5 การได้รับรางวัลหรือถูกลงโทษในการขับรถให้บริษัทต้นสังกัดแตกต่างกันจะมี
ความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.31
แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาหลังด้านการได้รับรางวัลหรือลงโทษ
ในการขับรถให้บริษัทต้นสังกัดกับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา

การได้รับรางวัล หรือลงโทษ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
เคย	287	4.46	0.42	4.42	.036
ไม่เคย	113	4.35	0.54		
รวม	400	4.43	0.46		

จากตารางที่ 5.31 พบว่า การได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็น
ต่อการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่การได้
รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน จึงยอมรับ
สมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อ 4 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน

4.1 อายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.32

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาอายุ
กับพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
18 – 25 ปี	41	7.12	1.01	9.13	.000
26 – 35 ปี	180	7.55	0.80		
36 – 45 ปี	125	7.66	0.62		
46 – 55 ปี	48	7.00	0.83		
56 ปีขึ้นไป	6	7.17	0.75		
รวม	400	7.47	0.81		

จากตารางที่ 5.32 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยแล้วพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 5.33

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของระดับความรู้พฤติกรรม
หลักเลี้ยงการขับรณณะมีนเมาจำแนกตามภูมิหลังด้านระดับอายุ

อายุ	พฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรณณะมีนเมา				
	18 - 25 ปี	26 - 35 ปี	36 - 45 ปี	46 - 55 ปี	56 ปีขึ้นไป
18 - 25 ปี	-	-	แตกต่าง	-	-
26 - 35 ปี	-	-	-	แตกต่าง	-
36 - 45 ปี	-	-	-	แตกต่าง	-
46 - 55 ปี	-	-	-	-	-
56 ปีขึ้นไป	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.33 พบว่าตัวกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรณณะมีนเมาแตกต่างกันทั้งหมด 3 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 36-45 ปี กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 26-35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 46-55 ปี และ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 36-45 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 46-55 ปี

4.2 ระดับการศึกษาแตกต่างกันมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับถ่ายขณะมีนมแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.34
แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาหลังด้านระดับการศึกษา
กับพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับถ่ายขณะมีนม

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F	Sig
ประถมศึกษาปีที่ 4-6	176	7.64	0.72	6.12	.000
มัธยมศึกษาปีที่ 1-3	84	7.55	0.81		
มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	135	7.25	0.96		
ปริญญาตรี	4	7.00	0.85		
อื่นๆ	1	7.21	-		
รวม	400	7.33	0.81		

จากตารางที่ 5.34 พบว่า ระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับถ่ายขณะมีนมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับถ่ายขณะมีนมแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 5.35

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของพฤติกรรมหลักเลี้ยง
การขับรรถณะมีนเมา จำแนกตามภูมิหลังด้านระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	พฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรรถณะมีนเมา				
	ประถมศึกษา ปีที่ 4-6	มัธยมศึกษา ปีที่ 1-3	มัธยมศึกษา ปีที่ 4-6	ปริญญาตรี	อื่นๆ
ประถมศึกษาปีที่ 4-6	-	-	-	แตกต่าง	-
มัธยมศึกษาปีที่ 1-3	-	-	-	แตกต่าง	-
มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	-	-	-	-	-
ปริญญาตรี	-	-	-	-	-
อื่นๆ	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.35 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรรถณะมีนเมาแตกต่างกันทั้งหมด 2 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี และกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี

4.3 สถานภาพสมรสแตกต่างกันมีพฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรถขณะมีเมมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.36
แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิหลังด้านสถานภาพสมรส
กับพฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรถขณะมีเมมา

สถานภาพสมรส	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
โสด	88	6.80	0.99	5.63	.000
สมรส	269	7.55	0.71		
หม้าย	5	7.44	0.87		
แยกกันอยู่	30	7.40	1.34		
หย่าร้าง	8	7.63	1.06		
รวม	400	7.47	0.80		

จากตารางที่ 5.36 พบว่า สถานภาพสมรสแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรถขณะมีเมมาแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันมีพฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรถขณะมีเมมาแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 5.37

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของพฤติกรรมหลักเลี้ยง
การขับรรถนะมีนเมา จำแนกตามภูมิหลังด้านสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	พฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรรถนะมีนเมา				
	โสด	สมรส	หม้าย	แยกกันอยู่	หย่าร้าง
โสด	-	แตกต่าง	-	แตกต่าง	-
สมรส	-	-	-	-	-
หม้าย	-	-	-	-	-
แยกกันอยู่	-	-	-	-	-
หย่าร้าง	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.37 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรรถนะมีนเมาแตกต่างกันทั้งหมด 2 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสด กับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรส และ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสด กับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพแยกกันอยู่

4.4 ระดับรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีระดับรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีพฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรถยนต์มีเงินแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.38

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิหลังด้านระดับรายได้ต่อเดือนกับพฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรถยนต์มีเงิน

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	F	Sig
น้อยกว่า 5,000 บาท	27	7.13	0.92	8.75	.000
5,001 – 6,000 บาท	20	7.40	0.82		
6,001 – 7,000 บาท	71	7.60	0.72		
7,001 – 8,000 บาท	118	7.68	0.67		
8,001 บาทขึ้นไป	164	7.70	0.67		
รวม	400	7.47	0.80		

ตารางที่ 5.39

แสดงการเปรียบเทียบแบบพหุคูณ (Multiple comparison) แบบ LSD ของพฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรถยนต์มีเงิน จำแนกตามภูมิหลังด้านระดับรายได้ต่อเดือน

ระดับรายได้	พฤติกรรมหลักเลี้ยงการขับรถยนต์มีเงิน				
	น้อยกว่า 5,000 บาท	5,001 – 6,000 บาท	6,001 – 7,000 บาท	7,001 – 8,000 บาท	8,001 บาทขึ้นไป
น้อยกว่า 5,000 บาท	-	-	-	-	แตกต่าง
5,001 – 6,000 บาท	-	-	-	-	-
6,001 – 7,000 บาท	-	-	-	-	แตกต่าง
7,001 – 8,000 บาท	-	-	-	-	แตกต่าง
8,001 บาทขึ้นไป	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 5.38 พบว่า ระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการชำระหนี้เงินมาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการชำระหนี้เงินมาแตกต่างกันจึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

จากตารางที่ 5.39 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการชำระหนี้เงินมาแตกต่างกันทั้งหมด 3 คู่ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาทกับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 8,001 บาทขึ้นไป กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 6,001 – 7,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 8,001 บาทขึ้นไป และ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 7,001 – 8,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือน 8,001 บาทขึ้นไป

4.5 การได้รับรางวัลหรือถูกลงโทษในการชำระหนี้ให้บริษัทต้นสังกัดแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการชำระหนี้เงินมาแตกต่างกัน

ตารางที่ 5.40

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของภูมิลำเนาในการได้รับรางวัลหรือลงโทษในการชำระหนี้ให้บริษัทต้นสังกัดกับพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการชำระหนี้เงินมา

การได้รับรางวัลหรือ ลงโทษ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
เคย	287	7.59	0.75	21.86	.000
ไม่เคย	113	7.18	0.87		
รวม	400	7.47	0.81		

จากตารางที่ 5.40 พบว่า การได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการชำระหนี้เงินมาแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกันมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการชำระหนี้เงินมาแตกต่างกันจึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อ 5 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อการขับรณรงค์มะพร้าวของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งมีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถขณะมีเมา

ตารางที่ 5.41

แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเมาจากความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถขณะมีเมา

ประเภทสื่อ	ระดับความรู้		
	จำนวน	R	P
โทรทัศน์	400	-0.009	0.859
วิทยุ	400	-0.042	0.397
หนังสือพิมพ์	400	-0.012	0.814
นิตยสาร	400	-0.196	0.000*
แผ่นพับ / คู่มือ	400	-0.187	0.000*
สติ๊กเกอร์	400	-0.215	0.000*
ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่	400	-0.159	0.000*
ป้ายไฟรถบรรทุก	400	-0.075	0.136
กิจกรรมรณรงค์	400	-0.351	0.000*
รวม	400	-0.136	0.245

จากตารางที่ 5.41 เมื่อพิจารณาการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเมาจากกลุ่มตัวอย่างจากสื่อต่างๆ ในภาพรวมแล้ว พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถขณะมีเมาจากอย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

แต่เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทสื่อพบว่า กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแล้วมีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมาอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05 โดยมีความสัมพันธ์เชิงลบอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับต่ำมาก ซึ่งสื่อที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดคือกิจกรรมรณรงค์ รองลงมาคือ สติกเกอร์ และนิตยสาร ตามลำดับ ส่วนสื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับแล้วไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมา ได้แก่ สื่อโทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ และป้ายไฟสลับข้อความ

สมมติฐานข้อ 6 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา

ตารางที่ 5.42

แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเากับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา

ประเภทสื่อ	ความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา		
	จำนวน	R	P
โทรทัศน์	400	-0.166	0.001*
วิทยุ	400	-0.079	0.115
หนังสือพิมพ์	400	-0.164	0.001*
นิตยสาร	400	-0.046	0.362
แผ่นพับ / คู่มือ	400	-0.019	0.703
สติกเกอร์	400	-0.009	0.859
ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่	400	-0.243	0.000*
ป้ายไฟสลับข้อความ	400	-0.124	0.013*
กิจกรรมรณรงค์	400	-0.129	0.010*
รวม	400	-0.077	0.229

จากตารางที่ 5.42 เมื่อพิจารณาการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อการขับรถยนต์
มีนเมาของกลุ่มตัวอย่างจากสื่อต่างๆ ในภาพรวมแล้ว พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็น
ต่อการขับรถยนต์มีนเมาอย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

แต่เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทสื่อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการ
รณรงค์ต่อการขับรถยนต์มีนเมาแล้วมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา
อย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05 โดยมีความสัมพันธ์เชิงลบอยู่ในระดับต่ำถึงต่ำมาก ซึ่งสื่อที่มีความ
สัมพันธ์มากที่สุด ได้แก่ ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ รองลงมาคือ โทรทัศน์ และ หนังสือพิมพ์
ตามลำดับ ส่วนสื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับแล้วไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นของการขับรถยนต์
มีนเมา ได้แก่ วิทยุ นิตยสาร แผ่นพับหรือคู่มือ และ สติกเกอร์

สมมติฐานข้อ 7 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อการขับรถยนต์มีนเมาของ
ผู้ประกอบการที่ขับรถบรรทุกขนส่งมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา

ตารางที่ 5.43

แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
ต่อการขับรถยนต์มีนเมากับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา

ประเภทสื่อ	พฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา		
	จำนวน	R	P
โทรทัศน์	400	-0.381	0.000*
วิทยุ	400	-0.018	0.723
หนังสือพิมพ์	400	-0.379	0.000*
นิตยสาร	400	-0.226	0.000*
แผ่นพับ / คู่มือ	400	-0.084	0.095
สติกเกอร์	400	-0.230	0.000*
ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่	400	-0.031	0.530
ป้ายไฟสลับข้อความ	400	-0.177	0.000*
กิจกรรมรณรงค์	400	-0.001	0.977
รวม	400	-0.085	0.258

จากตารางที่ 5.43 เมื่อพิจารณาการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์ มินเมาของกลุ่มตัวอย่างจากสื่อต่างๆ ในภาพรวมแล้ว พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลักเลี่ยงการขับรถยนต์มินเมาอย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

แต่เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทสื่อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มินเมาแล้วมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลักเลี่ยงการขับรถยนต์มินเมาอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05 โดยมีความสัมพันธ์เชิงลบอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำมาก ซึ่งสื่อที่มีความสัมพันธ์มากที่สุด ได้แก่ โทรทัศน์ รองลงมาคือหนังสือพิมพ์ และสติกเกอร์ ตามลำดับ ส่วนสื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับแล้วไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลักเลี่ยงการขับรถยนต์มินเมา ได้แก่ วิทย์ แผ่นพับหรือคู่มือ ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ และกิจกรรมรณรงค์