

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง "การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง" ได้มีวัตถุประสงค์การศึกษา ดังนี้

1. เพื่อศึกษาภูมิหลังของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลังของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งกับพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา
4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลังของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งกับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมา ความคิดเห็นต่อโทษของการขับรถยนต์มีนเมา และ พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง
5. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมา ความคิดเห็นต่อโทษของการขับรถยนต์มีนเมา และพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดระเบียบวิธีวิจัยเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ แบบวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ภาคตัดขวาง (Cross-Sectional Study) โดยวัดผลครั้งเดียว (One Shot Case Study) ผู้วิจัยได้เลือกกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่สังกัดบริษัทรับจ้างขนส่งสินค้าที่เป็นสมาชิกสมาคมขนส่งแห่งประเทศไทย จำนวน 400 คน โดยใช้วิธีคำนวณตามสูตรของ ทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane) จากจำนวนทั้งสิ้น 38,000 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือการนำแบบสอบถาม (Questionnaire) ไปสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่ออธิบายลักษณะทางภูมิหลังของประชากร การเปิดรับสื่อเกี่ยวกับโครงการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายควบคุมผู้เมาแล้วขับและโทษภัยของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ ความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา และพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา

สำหรับการทดสอบสมมติฐาน (Hypothesis Testing) ใช้สถิติทดสอบ ได้แก่ การทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ย โดยใช้ t-test การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) และการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

สรุปผลการศึกษา

ตอนที่ 1 ภูมิหลังของประชากร

จากการศึกษา กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 400 คน พบว่าช่วงอายุของกลุ่มตัวอย่างที่มากที่สุดคือ อายุระหว่าง 26 – 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.00 รองลงมาคือ อายุ 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

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

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยได้รับรางวัลหรือการลงโทษในการขับรถขนส่งจากบริษัทต้นสังกัด คิดเป็นร้อยละ 71.75

ตอนที่ 2 การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมา

จากการศึกษาพบว่า เมื่อพิจารณาสื่อรวมทุกประเภทแล้ว กลุ่มตัวอย่างจะมีความถี่ในการเปิดรับสื่อมาก โดยมีค่าระดับคะแนนของการเปิดรับอยู่ที่ 2.03 จากระดับคะแนนเต็ม 3.00 และเมื่อพิจารณาเป็นรายสื่อพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมาจากสื่อโทรทัศน์ โดยมีค่าเฉลี่ย 2.59 รองลงมาคือสื่อป้ายโฆษณาขนาดใหญ่

ใหญ่ โดยมีค่าเฉลี่ย 2.47 อันดับสามคือ สีสตีกเกอร์ โดยมีค่าเฉลี่ย 2.28 โดยกลุ่มตัวอย่างมีความถี่ในการเปิดรับสื่อทั้ง 3 สื่อดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์มาก

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่สามารถยกตัวอย่างชุดโฆษณาประชาสัมพันธ์การรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา ได้อย่างน้อย 1 ตัวอย่างขึ้นไป เป็นจำนวน 316 ราย คิดเป็นร้อยละ 79.00 และมีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่สามารถยกตัวอย่างชุดโฆษณาประชาสัมพันธ์ได้เลย มีจำนวน 84 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.00

ชุดโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยกตัวอย่างได้คือ ภาพยนตร์โฆษณาทางโทรทัศน์ชุด “ซ้ำ”

ตอนที่ 3 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมา

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายควบคุมผู้เมาแล้วขับและโทษภัยของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถยนต์อยู่ในเกณฑ์มาก โดยมีถึงร้อยละ 97.50 จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด และมีค่าเฉลี่ยที่ระดับ 0.88 จากคะแนนเต็ม 1.00 และเมื่อพิจารณาการวัดระดับความรู้เป็นรายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้มากที่สุดกับข้อความที่ว่า “การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถมีความผิดทางกฎหมาย” “การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง” และ “เมาแล้วขับทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน” โดยทั้ง 3 ข้อความมีค่าเฉลี่ย 0.99 อันดับสองคือ “ผู้ที่เมาสุราจะขับรถในอัตราเร็วไม่คงที่ หุ่ยตรงไม่ถูกจังหวะ คาดคะเนผิด อันตราย” และ “การเป่าลมหายใจด้วยเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ถ้าพบว่ามากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไปต้องถูกดำเนินคดี” โดยทั้ง 2 ข้อความมีค่าเฉลี่ย 0.98 อันดับสามคือ “ด้านตรวจเจ้าหน้าที่กรณบรรทุกนจากตรวจน้ำหนักรแล้ว ยังมีการตรวจระดับแอลกอฮอล์ด้วยในบางด้าน” มีค่าเฉลี่ย 0.96 และข้อความที่กลุ่มตัวอย่างตอบผิดมากที่สุดคือข้อความที่ว่า “มาตรการควบคุมการเมาแล้วขับเป็นกฎหมายที่ไม่มีใครได้รับความสนใจจากภาครัฐบาลเท่าที่ควร” มีค่าเฉลี่ย 0.66

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งต่อการขับรถยนต์มีนเมา

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีนเมาโดยรวมแล้วอยู่ในระดับเกณฑ์ดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.43 จากคะแนนเต็ม 5.00 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับความคิดเห็นที่อยู่ในระดับสูงมากที่สุดคือกลุ่มตัวอย่างไม่เห็นด้วยมากที่สุด

กับข้อความที่ว่า “การที่จะส่งของได้ทันตามเวลาที่กำหนด ควรดื่มเหล้าเพื่อการตัดสินใจดีขึ้น ขับรถได้เร็ว” มีค่าเฉลี่ย 4.80 อันดับสองคือ ข้อความที่ว่า “การดื่มแล้วขับเป็นเรื่องปกติ” มีค่าเฉลี่ย 4.69 อันดับสามคือ ข้อความที่ว่า “ถ้ามีคนขับสำรองไว้ผลัด จะดื่มเหล้าได้เพราะถ้าเมาก็เปลี่ยนกันขับ” มีค่าเฉลี่ย 4.57 และ ความคิดเห็นที่มีระดับค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยน้อยที่สุดกับข้อความที่ว่า “กฎหมายควบคุมคนเมาแล้วขับมีบทลงโทษเบา ไม่น่าเชื่อถือ” มีค่าเฉลี่ย 3.57

ตอนที่ 5 พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์เมินเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์เมินเมาโดยรวมแล้วอยู่ในระดับดีมากมีค่าเฉลี่ย 0.93 จากคะแนนเต็ม 1.00 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์เมินเมาที่กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติตามมากที่สุดคือ “ท่านไม่ขับรถยนต์เมินเมาเพราะตระหนักว่าไม่ปลอดภัยต่อตนเองและผู้อื่น” มีค่าเฉลี่ย 1.00 อันดับสองคือ “ท่านไม่ดื่มก่อนขับเพราะเกรงกลัวมาตราชั่งโทษทางกฎหมายต่อผู้เมาแล้วขับ” และ “ท่านจะดื่มสุราเพื่อคลายเครียดจากความรู้สึกที่ต้องรับผิดชอบสินค้าที่บรรทุก” โดยทั้งสองข้อความ มีค่าเฉลี่ย 0.98 อันดับสามคือ “ท่านให้ความสนใจติดตามข่าวสารอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ” มีค่าเฉลี่ย 0.96 และพฤติกรรมที่กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติตามน้อยที่สุดคือ “ท่านคอยดักเตือนเพื่อนร่วมงานเมื่อพบว่ามีคนดื่มสุราก่อนขับรถทำงาน” โดยมีค่าเฉลี่ย 0.85 ซึ่งยังคงจัดอยู่ในเกณฑ์ดีมาก

ตอนที่ 6 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานข้อ 1 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันจะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์เมินเมาแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานมีดังนี้

1.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกันจะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์เมินเมาแตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์เมินเามากที่สุดคือผู้มีระดับอายุ 26-35 ปี มีค่าเฉลี่ย 19.14 รองลงมาคือ ผู้ที่มีระดับอายุ 36-45 ปี มีค่าเฉลี่ย

18.02 และสำหรับระดับอายุที่กลุ่มตัวอย่างมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน มีดังต่อไปนี้

1.1.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 18-25 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 56 ปีขึ้นไป

1.1.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 26-35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 36-45 ปี

1.1.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 26 – 35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 46-55 ปี

1.1.4 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 26-35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 56 ปีขึ้นไป

1.1.5 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 46-55 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 56 ปีขึ้นไป

1.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเามากที่สุดคือผู้ที่มีพื้นการศึกษาอยู่ในระดับชั้นปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ย 21.75 รองลงมาคือ ผู้ที่มีพื้นการศึกษาอยู่ในระดับชั้น มัธยมศึกษาปีที่ 4-6 มีค่าเฉลี่ย 18.94 และระดับการศึกษาที่กลุ่มตัวอย่างมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน มีดังต่อไปนี้

1.2.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3

1.2.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6

1.2.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี

1.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

1.4 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

1.5 การได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อ 2 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานมีดังนี้

2.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเามากที่สุดคือผู้ที่มีระดับอายุ 26-35 ปี และ 36-45 ปี มีค่าเฉลี่ย 14.32 รองลงมาคือ ผู้ที่มีระดับอายุ 46-55 ปี มีค่าเฉลี่ย 13.79 และระดับอายุที่กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันมีดังต่อไปนี้

2.1.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 26-35 ปี

2.1.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 36-45 ปี

2.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมาไม่แตกต่างกันที่ระดับ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

2.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน จะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเามากที่สุดคือผู้ที่มีสถานภาพสมรส มีค่าเฉลี่ย 14.80 รองลงมาคือ ผู้ที่มีสถานภาพหย่าร้าง มีค่าเฉลี่ย 14.63 และสถานภาพสมรสที่กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน มีดังต่อไปนี้

2.3.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดกับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรส

2.3.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดกับกลุ่มตัวอย่างมีสถานภาพหม้าย

2.3.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพหม้าย กับ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพ

แยกกันอยู่

2.4 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน จะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถ

ขณะมีเนื้อมากที่สุดคือผู้ที่รายได้ต่อเดือน 8,001 บาทขึ้นไป มีค่าเฉลี่ย 14.40 รองลงมาคือ ผู้ที่มีรายได้ต่อเดือน 7,001-8,000 บาท มีค่าเฉลี่ย 14.37 และระดับรายได้ต่อเดือนที่กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีเนื้อมาแตกต่างกัน มีดังนี้

2.4.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 5,001 – 6,000 บาท

2.4.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 6,001 – 7,000 บาท

2.4.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 7,001 – 8,000 บาท

2.4.4 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือน 8,001 บาทขึ้นไป

2.5 กลุ่มตัวอย่างที่มีการได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกัน จะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีเนื้อมาไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อ 3 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนื้อมาแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานมีดังต่อไปนี้

3.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับอายุแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนื้อมาแตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนื้อมากที่สุดคือผู้ที่มีระดับอายุ 36-45 ปี มีค่าเฉลี่ย 4.53 รองลงมาคือ ผู้ที่มีระดับอายุ 26-35 ปี มีค่าเฉลี่ย 4.41 และระดับอายุที่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนื้อมาแตกต่างกัน มีดังนี้

3.1.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 36-45 ปี

3.1.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 26-35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 36-45 ปี

3.1.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 36-45 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 56 ปีขึ้นไป

3.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนื้อมาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มี

ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนมามากที่สุดคือผู้ที่มีพื้นการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 มีค่าเฉลี่ย 4.49 รองลงมาคือ ผู้ที่มีพื้นการศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 มีค่าเฉลี่ย 4.42 และ ระดับการศึกษาที่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนมาแตกต่างกัน มีดังนี้

3.2.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับ
กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6

3.2.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับ
กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี

3.2.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 กับ
กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี

3.2.4 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 กับ
กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี

3.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนมาแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนมามากที่สุดคือ ผู้ที่มีสถานภาพสมรส มีค่าเฉลี่ย 4.53 รองลงมาคือ ผู้ที่มีสถานภาพหม้าย มีค่าเฉลี่ย 4.52 และสถานภาพสมรสที่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนมาแตกต่างกัน มีดังนี้

3.3.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดกับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรส

3.3.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดกับกลุ่มตัวอย่างมีสถานภาพแยกกันอยู่

3.3.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสกับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพแยกกันอยู่

3.4 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนมาไม่แตกต่างกันที่ระดับ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

3.5 กลุ่มตัวอย่างที่มีการได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีเนมาแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อ 4 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมหลักเลี่ยงการขับรถยนต์มีเนมาแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานมีดังต่อไปนี้

4.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับอายุแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมหลักเลี่ยงการขับรถยนต์มีเนมาแตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมหลักเลี่ยงการขับรถยนต์มีเนมามากที่สุดคือผู้ที่มีระดับอายุ 36-45 ปี

มีค่าเฉลี่ย 7.66 รองลงมาคือ ผู้ที่มีระดับอายุ 26-35 ปี มีค่าเฉลี่ย 7.55 และระดับอายุที่กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน มีดังนี้

4.1.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 36-45 ปี

4.1.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 26-35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 46-55 ปี

4.1.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 36-45 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 46-55 ปี

4.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเามากที่สุดคือผู้ที่มีพื้นการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 มีค่าเฉลี่ย 7.64 รองลงมาคือ ผู้ที่มีพื้นการศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 มีค่าเฉลี่ย 7.55 และระดับการศึกษาที่กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน มีดังนี้

4.2.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี

4.2.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 กับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี

4.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเามากที่สุดคือผู้ที่มีสถานภาพสมรส มีค่าเฉลี่ย 7.55 รองลงมาคือ ผู้ที่มีสถานภาพหม้าย มีค่าเฉลี่ย 7.44 และสถานภาพที่กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน มีดังนี้

4.3.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดกับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรส

4.3.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดกับกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพ

แยกกันอยู่

4.4 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเามากที่สุดคือผู้ที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 8,001 บาทขึ้นไป มีค่าเฉลี่ย 7.70 รองลงมาคือผู้ที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 7,001-8,000 บาท

มีค่าเฉลี่ย 7.68 และระดับรายได้ที่กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน มีดังนี้

4.4.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 8,001 บาทขึ้นไป

4.4.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 6,001 – 7,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 8,001 บาทขึ้นไป

4.4.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 7,001 – 8,000 บาท กับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือน 8,001 บาทขึ้นไป

4.5 กลุ่มตัวอย่างที่มีการได้รับรางวัลหรือลงโทษแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อ 5 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งมีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถยนต์มีนเมา

ผลการทดสอบสมมติฐานมีดังนี้ เมื่อพิจารณาการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาของกลุ่มตัวอย่างจากสื่อต่างๆ ในภาพรวมแล้วพบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถยนต์มีนเมาอย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

แต่เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทสื่อพบว่ามีทั้งสื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแล้วมีความสัมพันธ์และไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถยนต์มีนเมาอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05

5.1 สื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแล้วมีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถยนต์มีนเมา ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ที่ตั้งไว้ มีดังต่อไปนี้ ตามลำดับ

5.1.1 กิจกรรมรณรงค์

5.1.2 สติกเกอร์

5.1.3 นิตยสาร

5.1.4 แผ่นพับ / คู่มือ

5.1.5 ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่

อย่างไรก็ตาม สื่อเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการ ขับรถขณะมีเมาน์ในเชิงลบอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับต่ำมาก ซึ่งสื่อที่มีความสัมพันธ์มากที่สุด คือกิจกรรมรณรงค์ รองลงมาคือ สติกเกอร์ และนิตยสาร ตามลำดับ

5.2 สื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเมาน์แล้ว ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมีเมาน์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 อันมีผลให้ปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ มีดังต่อไปนี้

5.2.1 ป้ายไฟสลัข้อความ

5.2.2 วิทยู

5.2.3 หนังสือพิมพ์

5.2.4 โทรทัศน์

สมมติฐานข้อ 6 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อการขับรถขณะมีเมาน์ของ ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมีเมาน์

ผลการทดสอบสมมติฐานมีดังนี้ เมื่อพิจารณาการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้าน การขับรถขณะมีเมาน์ของกลุ่มตัวอย่างจากสื่อต่างๆ ในภาพรวมแล้ว พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับ ความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมีเมาน์อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

แต่เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทสื่อพบว่า มีทั้งสื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสาร การรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเมาน์แล้วมีความสัมพันธ์ และไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมีเมาน์ อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

6.1 สื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเมาน์แล้ว มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมีเมาน์ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05 มีดังต่อไปนี้ ตามลำดับ

6.1.1 ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่

6.1.2 หนังสือพิมพ์

6.1.3 โทรทัศน์

6.1.4 กิจกรรมรณรงค์

6.1.5 ป้ายไฟสลัข้อความ

อย่างไรก็ตาม สื่อเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมีเมาน์ โดยมีความสัมพันธ์เชิงลบอยู่ในระดับต่ำถึงต่ำมาก ซึ่งสื่อที่มีความสัมพันธ์มากที่สุด ได้แก่ ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ รองลงมาคือ หนังสือพิมพ์ และโทรทัศน์ ตามลำดับ

6.2 สื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแล้ว ไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมาที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 อันมีผลให้ ปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ มีดังต่อไปนี้

6.2.1 วิทย์

6.2.2 นิตยสาร

6.2.3 แผ่นพับ / คู่มือ

6.2.4 สติกเกอร์

สมมติฐานข้อ 7 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา

ผลการทดสอบสมมติฐานมีดังนี้ เมื่อพิจารณาการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาของกลุ่มตัวอย่างจากสื่อต่างๆ ในภาพรวมแล้ว พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาอย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

แต่เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทสื่อ พบว่า มีทั้งสื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแล้วมีความสัมพันธ์และไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

7.1 สื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแล้ว มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ อย่างมีระดับนัยสำคัญที่ 0.05 มีดังต่อไปนี้ ตามลำดับ

7.1.1 โทรทัศน์

7.1.2 หนังสือพิมพ์

7.1.3 สติกเกอร์

7.1.4 นิตยสาร

7.1.5 ป้ายไฟสลัข้อความ

อย่างไรก็ตาม สื่อเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา โดยมีความสัมพันธ์เชิงลบอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำมาก ซึ่งสื่อที่มีความสัมพันธ์มากที่สุด หนังสือพิมพ์ ป้ายไฟสลัข้อความ และสติกเกอร์ ตามลำดับ

7.2 สื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแล้ว ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 อันมีผลให้ ปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ มีดังต่อไปนี้

7.2.1 ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่

7.2.2 วิทย์

7.2.3 กิจกรรมรณรงค์

อภิปรายผล

จากผลการศึกษาเรื่อง "การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเม้าของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง" ครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้อธิบายการทดสอบตามวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ ในเบื้องต้นคือ การศึกษาภูมิหลังของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง และพฤติกรรม การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเม้าของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง ซึ่งมีผลการวิจัย ดังนี้

ในส่วนของการศึกษาภูมิหลังของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง พบว่า ในด้านระดับอายุส่วนใหญ่จะมีระดับอายุอยู่ในช่วง 25-35 ปี และ 36-45 ปี ต่อเนื่องกัน ซึ่งช่วงอายุนี้ถือเป็นช่วงวัยทำงาน มีวุฒิภาวะในการตัดสินใจและมีความสามารถในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งในอาชีพขับรถโดยเฉพาะรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่อย่างรถบรรทุกขนส่ง

ในด้านระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี ทั้งนี้เพราะอาชีพการขับรถบรรทุกขนส่งใช้ความสามารถที่เกิดจากประสบการณ์ในการปฏิบัติงานจริงมากกว่าการศึกษาจากระบบการศึกษา

สำหรับภูมิหลังด้านสถานภาพสมรส ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งส่วนใหญ่สมรสแล้ว ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับตัวแปรด้านอายุ ที่ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุที่มีครอบครัว ส่วนภูมิหลังด้านรายได้ กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีรายได้ 8,001 บาทขึ้นไป โดยที่รายได้ของการขับรถบรรทุกขนส่งสินค้านั้น จะแปรผันตามจำนวนเที่ยวของการขับรถขนส่งสินค้า กล่าวคือ ถ้าผู้ขับรถบรรทุกขนส่งเพิ่มจำนวนเที่ยวในการขับรถบรรทุกขนส่งมากขึ้นเท่าใด จะทำให้รายได้เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น

สำหรับช่วงเวลาในการขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า จะพบว่ามิตลอดทั้งวันในเวลาที่แตกต่างกัน ทั้งนี้มักขึ้นอยู่กับลักษณะของสินค้าที่ทำการขนส่งและระยะทางในการขนส่งสินค้า เช่น สินค้าประเภทพืชผลทางการเกษตรต้องการความสด ใหม่ ให้ถึงมือผู้รับโดยเร็ว จึงต้องทำเวลาในการขนส่ง เป็นต้น สำหรับในเรื่องของระยะทางนั้นบางกรณีเป็นการขับรถจากต่างจังหวัดมายังกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีการห้ามรถบรรทุกเข้าเขตเมือง รถบรรทุกขนส่งสินค้าที่มาจากแต่ละ

จังหวัด จึงต้องออกจากท่าในเวลาที่แตกต่างกันไปเพื่อหลีกเลี่ยงการห้ามรถบรรทุกเข้าเขตเมืองด้วย ดังนั้นจึงต้องมีการเดินรถตลอดเวลา

ในด้านบริษัทต้นสังกัดของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่จะมีการให้รางวัลหรือลงโทษในการขับรถขนส่งสินค้า เช่น การให้เงินรางวัลโบนัสพิเศษปลายปีสำหรับพนักงานขับรถที่ไม่เกิดอุบัติเหตุหรือส่งพนักงานสำหรับผู้ขับรถเกิดอุบัติเหตุบ่อย ส่งของไม่ทันตามกำหนด เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการจูงใจให้พนักงานขับรถของบริษัททำงานอย่างมีประสิทธิภาพนั่นเอง

ในส่วนของการศึกษาการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งพบว่าผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งจะมีการเปิดรับข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์มากที่สุด สาเหตุหนึ่งอาจเป็นเพราะผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งจะใช้เวลาส่วนใหญ่ไปกับการขับรถ และเมื่อถึงช่วงเวลาพักผ่อน จึงเลือกเปิดรับสื่อที่เข้าถึงได้ง่ายที่สุด นั่นก็คือโทรทัศน์ อันเป็นสื่อที่สามารถรับชมได้ทุกเพศ ทุกวัย ไม่ต้องใช้ความสามารถในการอ่านออกเขียนได้เท่ากับสื่อประเภทอื่นๆ ซึ่งจะสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องการสื่อสารเพื่อการพัฒนาว่า สื่อมวลชนเป็นช่องทางการสื่อสาร โทรทัศน์เป็นสื่อหลักสื่อหนึ่ง ซึ่งเป็นสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถส่งข่าวสารไปยังบุคคลเป้าหมายได้พร้อมกันทั้งภาพและเสียง และยังสามารถส่งข่าวสารถึงบุคคลเป้าหมายได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ผู้วิจัยได้วัดความสามารถในการจดจำตัวอย่างสื่อโดยให้กลุ่มตัวอย่างยกตัวอย่างชุดภาพยนตร์โฆษณาประชาสัมพันธ์ที่เคยได้ยิน ได้ฟัง หรือพบเห็นตามป้ายโฆษณา หรือ สื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆ ซึ่งผลปรากฏว่าผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งส่วนใหญ่สามารถยกตัวอย่างได้ โดยส่วนมากจะสามารถยกตัวอย่างชุดโฆษณา “ซ่า” ที่ผลิตโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะชิ้นงานโฆษณาดังกล่าวมีเนื้อหาสาระที่จดจำง่าย อารมณ์ขัน และ สะท้อนจากวิถีชีวิตประจำวันที่เป็นเหตุการณ์จากการเมาแล้วขับรถ ทำให้ผู้รับสารเกิดความรู้สึกใกล้ชิดตัวนั่นเอง (ดูภาคผนวก)

สำหรับสื่อที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งเปิดรับรองลงมา ได้แก่ ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ และ สติกเกอร์ ตามลำดับ เนื่องจากเวลาส่วนใหญ่ของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งคือการขับรถบนท้องถนน ดังนั้น สื่อที่เข้าถึงผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งคือ ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ตามถนนหลัก รวมทั้งสติกเกอร์ที่ติดหลังรถคันอื่นๆ ซึ่งจัดได้ว่าเป็นสื่อเฉพาะกิจที่พบเห็นได้ตามถนนสายต่างๆ ที่ผู้ขับรถบรรทุกขนส่งขับผ่านนั่นเอง

ถึงแม้ผลการศึกษาจะพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการเปิดรับสื่อบางประเภทอยู่ในระดับปานกลางแต่พฤติกรรมการเปิดรับที่แท้จริงของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งย่อมเปิดรับสื่อผสมผสานกันไป เพราะการเปิดรับสารจากสื่อใดสื่อหนึ่งเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอ ไม่เข้าใจหรืออาจจดจำไม่ได้ทั้งหมด ดังนั้น การเปิดรับสื่อหลากหลายประเภทผสมผสานกันหรือเรียกว่า

การเปิดรับสื่อแบบผสมผสาน (Mix Media) จะสามารถช่วยทำให้ผู้รับสารเกิดประสิทธิภาพในการเปิดรับสื่อสูงสุด เป็นไปตามแนวคิดเรื่องการสื่อสารเพื่อการพัฒนาที่ว่าสื่อทุกประเภทสามารถนำมาใช้ในการพัฒนาได้ แต่การที่สื่อแต่ละประเภทมีขีดความสามารถที่จำกัด ทำให้ในการสื่อสารไม่ได้มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร (ปรมะ สตะเวทิน, 2539, น. 90) ดังนั้นการที่จะสื่อสารให้ได้ผลนั้นผู้ส่งสารจะต้องนำสื่อต่างๆ มาใช้ร่วมกันเป็นสื่อผสม เพื่อให้สื่อเหล่านั้นได้ทำหน้าที่ส่งเสริมสนับสนุนซึ่งกันและกันเป็นการชดเชยข้อจำกัดของกันและกัน กล่าวคือผู้ประกอบการอาชีพขับริดบรรทุกชนส่งจะได้รับความรู้ความเข้าใจอย่างสูงสุดเกี่ยวกับการรณรงค์ต่อต้านการขับริดขณะมีนเมาจึงต้องเกิดจากการเปิดรับสื่ออย่างผสมผสาน

ในส่วนของความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและโทษภัยของการขับริดขณะมีนเมานั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ในเรื่องดังกล่าวอยู่ในระดับดีมาก โดยข้อความที่มีค่าเฉลี่ยความรู้ของกลุ่มตัวอย่างมากที่สุด ดังผลการวิจัยที่แสดงในตารางที่ 5.6 คือ “การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับริดมีความผิดทางกฎหมาย” “การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้ความสามารถในการขับริดยานพาหนะลดลง” และ “เมาแล้วขับริดทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน” โดยสำหรับข้อความที่ว่า “การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้ความสามารถในการขับริดยานพาหนะลดลง” เป็นข้อความที่กลุ่มตัวอย่างอาจฟังคั่นหู ทำยโฆษณาสินค้าประเภทเหล้าหรือเบียร์ ที่ออกอากาศทางสื่อวิทยุและโทรทัศน์ จึงอาจทำให้กลุ่มตัวอย่างจดจำเนื้อหาสารได้จนกลายเป็นความรู้ นอกจากนี้สำหรับข้อความอื่นๆ ข้างต้นเป็นข้อความที่ผู้ขับริดบรรทุกสามารถเรียนรู้ได้จากประสบการณ์จริง โดยเฉพาะในการประกอบอาชีพขับริดบรรทุกชนส่งนี้การมีความรู้เรื่องกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติในการขับริด รวมทั้งโทษภัยของการขับริดขณะมีนเมานั้นควรมีมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่นๆ เนื่องจากต้องขับริดเป็นเวลานานและรับผิดชอบในสินค้าที่บรรทุกสูง ซึ่งในเรื่องนี้จะสอดคล้องกับแนวคิดหลักของการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์และความพึงพอใจว่าผู้รับสารตั้งใจแสวงหาข่าวสารเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ทางใดทางหนึ่ง เช่น เพื่ออาชีพการงาน เพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกซื้อ เพื่อควบคุมสถานการณ์ และเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการลงมือกระทำ (กาญจนา แก้วเทพ, 2543) ดังนั้นการที่ผู้ประกอบการอาชีพขับริดบรรทุกชนส่งมีระดับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับริดขณะมีนเมาอยู่ในเกณฑ์ดีมากนั้น อาจเป็นเพราะความรู้ในเรื่องดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อการทำงานในชีวิตประจำวัน ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีการใช้ประโยชน์และความพึงพอใจที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น

สำหรับความคิดเห็นต่อการขับริดขณะมีนเมานั้น ผู้ประกอบการอาชีพขับริดบรรทุกชนส่งมีความคิดเห็นอยู่ในเกณฑ์ดีมาก กล่าวคือเห็นด้วยกับข้อความในแบบสอบถามที่เป็นความคิดเห็นเชิงบวก และ ไม่เห็นด้วยกับข้อความที่เป็นข้อความเชิงลบ โดยข้อความที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดจากผลการวิจัยในตารางที่ 5.7 คือ “การที่จะส่งของได้ทันตามเวลาที่กำหนด ควรดื่มเหล้าเพื่อการ

ตัดสินใจดีขึ้น ขับรถเร็วขึ้น" ซึ่งข้อความนี้เป็นข้อความเชิงลบและมีผู้ไม่เห็นด้วยกับข้อความนี้มากที่สุด ซึ่งโดยปกติแล้ว อาชีพขับรถบรรทุกขนส่งต้องทำงานแข่งกับเวลา แต่จากข้อความนี้สามารถวัดความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างได้ว่า แม้ว่าจะต้องขับรถส่งสินค้าให้เร็วสักเพียงใด ก็ไม่คิดที่จะเลือกดื่มเหล้าเพื่อช่วยในการขับรถให้เร็วขึ้น อันอาจเกี่ยวเนื่องกับการที่กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับโทษภัยของการขับรถขณะมีเมามาทั้งทางร่างกายและผลทางกฎหมายจึงส่งผลให้มีความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมีเมามาอยู่ในเกณฑ์ที่ดีด้วยเช่นกัน ซึ่งจะสอดคล้องกับแนวคิดของซิมบาโดและเอบบีเซน (Zimbardo and Ebbesen) ที่ว่าทัศนคติประกอบไปด้วยองค์ประกอบสำคัญสามประการ และหนึ่งประการที่จะนำมาอธิบายส่วนทัศนคติความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งคือ องค์ประกอบทางด้านความรู้ ความรู้สึกนึกคิด (The cognitive component) อันเป็นความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ ทั่วไปทั้งสิ่งที่ชอบและไม่ชอบ หากบุคคลมีความรู้หรือความคิดว่าสิ่งใดดีมักจะมีทัศนคติดีต่อสิ่งนั้น หากมีความรู้มาก่อนว่าสิ่งใดไม่ดี ก็จะมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อสิ่งนั้น เป็นต้น ดังนั้นการที่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในเกณฑ์ดีมากอาจเป็นเพราะความรู้ที่มีมาก่อนนั่นเอง

ในด้านแนวโน้มพฤติกรรมหลักเสี่ยงการขับรถขณะมีเมานั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมหลักเสี่ยงการขับรถขณะมีเมามาอยู่ในระดับดีมาก โดยพฤติกรรมที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดจากตารางที่ 5.8 คือ "ท่านไม่ขับรถขณะมีเมามาเพราะตระหนักว่าไม่ปลอดภัยต่อตนเองและผู้อื่น" ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ขับรถบรรทุกขนส่งหลักเสี่ยงการขับรถขณะมีเมามาเนื่องจากมีความเป็นห่วงในความปลอดภัยของตนเอง รวมทั้งผู้อื่น ซึ่งอาจต่อเนื่องไปจนถึงความปลอดภัยในสินค้าที่บรรทุกมาด้วย โดยพฤติกรรมนี้เกิดขึ้นเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ทั้งจากการรณรงค์และ/หรือจากการพบเห็นความไม่ปลอดภัยหากเมาแล้วขับผ่านทางรถนำเสนอสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ว่าหากเมาแล้วขับจะเกิดอุบัติเหตุได้ทั้งต่อตนเองและผู้อื่น อันมีผลพวงมายังทัศนคติ ความคิดเห็น จึงทำให้เกิดพฤติกรรมดังกล่าวตามมา อันสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องพฤติกรรม ที่ว่าความรู้และทัศนคติมีความสัมพันธ์กันและทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา

สำหรับการอภิปรายผลการทดสอบสมมติฐาน ผู้วิจัยจะอภิปรายอย่างกระชับ โดยรวบรวมสมมติฐานเป็นประเด็นต่างๆ ดังนี้

ประเด็นที่ 1 มาจากสมมติฐานข้อที่ 1, 2, 3 และ 4

ประเด็นที่ 2 มาจากสมมติฐานข้อที่ 5, 6 และ 7

ประเด็นที่ 1 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันจะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเมา ความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถ

ขณะมีเนมา ความคิดเห็นต่อการขับรณขณะมีเนมา และ พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรณขณะมีเนมาแตกต่างกัน

1. อายุ

1.1 ผู้ประกอบอาชีพขับรณบรรทุกขนส่งที่มีอายุแตกต่างกันจะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรณขณะมีเนมาแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ ระดับอายุมีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรณขณะมีเนมาจากสื่อต่างๆ นั้นเอง โดยช่วงอายุที่มีความแตกต่างในการเปิดรับข่าวสารแตกต่างกับช่วงอายุอื่นๆ มากที่สุดคือกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับอายุอยู่ในช่วง 26-35 ปี และ 56 ปีขึ้นไป โดยเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.9 แล้ว พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับอายุอยู่ในช่วง 26-35 ปี จะมีค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรณขณะมีเนมามากที่สุด ส่วนผู้ที่มีอายุ 56 ปีขึ้นไป จะมีค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรณขณะมีเนมาน้อยที่สุด ทั้งนี้อาจมีสาเหตุมาจากในแต่ละช่วงอายุมีรสนิยมในการเลือกพักผ่อนแตกต่างกันไป เช่น กลุ่มอายุ 26-35 ปี จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรณขณะมีเนมาแตกต่างจากกลุ่มผู้ที่มีระดับอายุมากกว่า คือผู้ที่มีระดับอายุตั้งแต่ 36-56 ปีขึ้นไป ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะระดับอายุ 26-35 ปีเป็นช่วงอายุที่เริ่มมีครอบครัวและใช้เวลาในการพักผ่อนร่วมกับภรรยาและบุตร เช่น การดูโทรทัศน์ ร่วมกัน และสำหรับผู้ที่อยู่ในช่วงระดับอายุมากกว่า 56 ปีขึ้นไป จะมีการเปิดรับข่าวสารแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่า อันได้แก่ กลุ่มผู้ที่มีระดับอายุ 18-55 ปี ซึ่งอาจเป็นเพราะผู้ที่มีอายุ 56 ปีขึ้นไป อาจใช้เวลาพักผ่อนไปกับการพักผ่อนอย่างอื่นมากกว่า เช่น การนอนพัก เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของวิลเลียม ดี บรูคส์ (William D. Brooks, 1971, อ้างถึงใน ประมะสตะเวทิน, 2538, น. 113) กล่าวถึงการวิเคราะห์ห้วงเวลาผู้รับสารตามลักษณะทางประชากรศาสตร์ด้านอายุไว้ 3 ประการ คือ อายุเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้คนมีความแตกต่างกันในเรื่องความคิดและพฤติกรรม อายุเป็นสิ่งที่กำหนดความแตกต่างในเรื่องความยากง่ายในการชักจูงใจ และ กลุ่มคนที่มีอายุแตกต่างกันจะมีลักษณะของการใช้สื่อมวลชนแตกต่างกัน นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับทฤษฎีกลุ่มสังคม (Social categories theory) ซึ่ง เดอเฟลอร์ (DeFleur, 1988, p. 355) ได้กล่าวว่า บุคคลที่มีลักษณะทางสังคมอันได้แก่ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ ชาติพันธุ์ ศาสนา อายุ เพศ และ ภูมิฐานะคล้ายกันจะแสดงพฤติกรรมการสื่อสารคล้ายคลึงกัน พฤติกรรมการสื่อสารนี้ ได้แก่ การเปิดรับสื่อ ความพึงพอใจในสื่อ และอุปนิสัยการใช้สื่อร่วมกัน

1.2 ผู้ประกอบอาชีพขับรณบรรทุกขนส่งที่มีอายุแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรณขณะมีเนมาแตกต่างกันซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคืออายุมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรณขณะมีเนมา โดย

ระดับอายุที่มีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกับระดับอายุอื่นๆ มากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี โดยจะแตกต่างกับกลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 26-45 ปี โดยเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.16 แล้ว พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับอายุ 26-45 ปี จะมีค่าเฉลี่ยความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเามากที่สุดในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับอายุ 18-25 ปี จะมีค่าเฉลี่ยความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเาน้อยที่สุด ทั้งนี้อาจมีผลเนื่องมาจากกลุ่มอายุ 26-45 ปี เป็นกลุ่มช่วงอายุที่ทำงานขับรถบรรทุกขนส่งมากระยะหนึ่งแล้วและส่วนใหญ่มีภาระต้องเลี้ยงดูครอบครัวจึงจะมีความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินหรือการรักษาพยาบาลมากกว่าผู้ที่มึนเมาอายุน้อยกว่า ดังนั้นในกลุ่มช่วงอายุดังกล่าวนี้จึงขับรถระมัดระวังมากกว่า นอกจากนี้ ในอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งนั้นผู้ที่มึนเามากกว่าจะมีประสบการณ์ในการขับรถส่งสินค้ามากกว่า จึงมีโอกาสได้รับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยในการขับรถขณะมึนเามากกว่าผู้ที่มึนเอยอายุน้อยกว่า สอดคล้องกับแนวความคิดของ กู๊ด คาร์เตอร์ วิคเตอร์ (Good Carter Victor, 1973, p. 325) ที่กล่าวไว้ว่า ความรู้เป็นข้อเท็จจริง (Facts) ความจริง (Truth) กฎเกณฑ์และข้อมูลต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับและรวบรวมสะสมไว้จากมวลประสบการณ์ต่างๆ นอกจากนี้ผลการวิจัยในครั้งนี้ยังสอดคล้องกับงาน วิจัยของ ปกิจ พรหมายน (2531 อ้างถึงใน ไสภิตสุตา มงคลเกษม, 2539, น. 180) ที่ได้ศึกษาหาความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร และพบว่าความแตกต่างในเรื่องระดับอายุของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครก่อให้เกิดความแตกต่างในเรื่องความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีอายุ 40 ปีขึ้นไป เป็นกลุ่มที่มีความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรได้ถูกต้องมากที่สุด

1.3 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีอายุแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมึนเมาแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคืออายุมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมึนเมาเช่นเดียวกับที่มีผลต่อความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถขณะมึนเมา ทั้งนี้เนื่องจากความคิดเห็นจะสอดคล้องกับความรู้ตามที่ ซิมบาโด และคณะ (Zimbardo G Phillip & Ebbesen B Ebbe, 1977, p. 250) กล่าวไว้ว่า การเปลี่ยนแปลงทัศนคติขึ้นอยู่กับความรู้คือถ้ามีการเปลี่ยนแปลงความรู้ความเข้าใจ ทัศนคติก็จะมีการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย อันจะมีผลทำให้เกิดพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงตามมา สำหรับผลการวิจัยพบว่า ช่วงอายุที่มีความคิดเห็นแตกต่างกับกลุ่มช่วงอายุอื่นๆ มากที่สุด ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 36-45 ปี โดยจะแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 18-35 ปี และ 56 ปีขึ้นไป นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาตามตารางที่ 5.24 จะพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อการขับรถขณะ

มีนเมาสูงที่สุดคือกลุ่มผู้ที่มีช่วงอายุ 36-45 ปี เช่นกัน อันแสดงว่าช่วงวัยดังกล่าวมีความคิดเห็นอยู่ในเกณฑ์ดีกว่าผู้ที่มีระดับอายุอยู่ในช่วงอื่นๆ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะช่วงอายุดังกล่าวเป็นวัยกลางคนที่มีประสบการณ์พอสมควรแล้ว อีกทั้งมีวุฒิภาวะในการไตร่ตรองมากกว่ากลุ่มผู้ที่มีช่วงอายุน้อยกว่า และ สำหรับการที่กลุ่มอายุ 36-45 ปี มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา มากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า 56 ปีขึ้นไปนั้น อาจเป็นเพราะผู้ที่มีอายุ 56 ปีขึ้นไป อาจมีการทำงานมานานจนเกิดความล้า อีกทั้งช่วงอายุนี้ อาจมีการละเลยการตรวจเช็คเครื่องยนต์บ่อยลง ซึ่งจะ เป็นหน้าที่ของรุ่นลูกที่อยู่ในวัย 36-45 ปีมากกว่า จึงอาจมีผลทำให้มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมาน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 36-45 ปีนั่นเอง

1.4 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีอายุแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ อายุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมา เช่นเดียวกับที่อายุมีผลต่อความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมา รวมทั้งความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดเรื่องทัศนคติหรือความคิดเห็นที่ว่าทัศนคติเป็นดัชนีชี้ว่าบุคคลนั้นคิดและรู้สึกอย่างไรกับคนรอบข้าง วัตถุ และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนสถานการณ์ต่างๆ โดยทัศนคตินั้นมีรากฐานมาจากความเชื่อที่อาจส่งผลถึงพฤติกรรมในอนาคตได้ ประกอบกับแนวความคิดของ นอร์แมน เอล มูน (Norman L Munn, 1971, p. 71) ที่ได้กล่าวว่า ทัศนคติคือความรู้สึกและความคิดเห็นที่บุคคลมีต่อสิ่งของ บุคคล สถานการณ์ สถาบัน และ ข้อเสนอแนะใดๆ ในทางที่ยอมรับหรือปฏิเสธ ซึ่งมีผลให้บุคคลพร้อมที่จะแสดงปฏิกิริยาตอบสนองด้วยพฤติกรรมอย่างเดียวกันตลอด อย่างไรก็ตาม จากการวิจัยพบว่า ช่วงระดับอายุที่มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาที่แตกต่างกับระดับอายุอื่นๆ มากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุระหว่าง 36-45 ปี ซึ่งจะมีความแตกต่างกับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ในช่วง 18-25 ปี และ 46-55 ปี ซึ่งเมื่อพิจารณาจากผลการวิจัยในตารางที่ 5.32 แล้ว กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับอายุ 36-45 ปี จะมีค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมสูงที่สุด เช่นเดียวกับที่มีค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมาอยู่ในระดับดีกว่ากลุ่มอื่นๆ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะความตั้งใจในการทำงานหรือความระมัดระวังอาจมีมากกว่ากลุ่มที่มีระดับอายุ 18-25 ปี ซึ่งอาจยังขับรดด้วยความคึกคะนอง หรือกลุ่มที่มีระดับอายุ 46-55 ปี ซึ่งอาจขับมานานจนละเลยในพฤติกรรมได้บ้าง นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มตัวอย่างที่พฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาที่แตกต่างกันอีก 1 คู่ คือกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 26-35 ปี กับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 46-55 ปี โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 26-35 ปี จะมีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมที่สูงกว่าทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ผู้ที่มีอายุ 26-35 ปี อาจกำลังอยู่ในวัยสร้างเนื้อสร้างตัว เริ่มมีความเป็นผู้ใหญ่ที่รู้จักเลือกปฏิบัติในสิ่งที่ถูกต้องเพื่อความปลอดภัยของตนเอง ส่วนผู้ที่มีอายุ 46-55 ปี เป็นกลุ่มที่มีประสบการณ์มากกว่า จึงอาจมี

พฤติกรรมหลักเลี่ยงการขับรณขณะมีเมื่อน้อยกว่า ทั้งนี้อาจเป็นเพราะขับรณมานานพอสมควรทำให้อาจปล่อยปละละเลยได้บ้างเพราะถือว่าตนเองมีความชำนาญในการขับรณมานานพอสมควรแล้วนั่นเอง

2. ระดับการศึกษา

2.1 ผู้ประกอบอาชีพขับรณบรรทุกขนส่งที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรณขณะมีเมื่อนั้นแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรณขณะมีเมื่อนั้น โดยระดับการศึกษาที่มีการเปิดรับข่าวสารแตกต่างกับระดับการศึกษาอื่นๆ มากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นฐานการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 โดยจะแตกต่างจากผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่า อันได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ในช่วงมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 และ ปริญญาตรี นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาตามตารางที่ 5.11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรณขณะมีเมื่อนั้นน้อยที่สุด ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรณขณะมีเมื่อนั้นมากที่สุดคือกลุ่มผู้ที่มีพื้นฐานการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี รองลงมาคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 และ ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรณขณะมีเมื่อนั้นแปรผันตามระดับการศึกษานั้นเอง ซึ่งจากผลการวิจัยดังกล่าวนี้สามารถวิเคราะห์ได้ว่านอกจากการศึกษาจะเป็นดัชนีชี้ความสามารถในการอ่านออกเขียนได้แล้ว ยังอาจรวมถึงประสบการณ์ในการเรียนรู้เรื่องอันตรายจากการเมาแล้วขับจากการเรียนในระบบการศึกษา ดังนั้นจึงทำให้ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า มีความสนใจในการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์จากสื่อต่างๆ ในความถี่ที่มากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของวิลเบอร์ แชรรมม์ (Wilbur Lang Schramm, 1973) ที่กล่าวว่า การศึกษาและสภาพแวดล้อมเป็นองค์ประกอบที่มีบทบาทต่อการเลือกสรรของมนุษย์ ทำให้มีความแตกต่างในพฤติกรรมการเลือกรับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแนวคิดของเบอร์กู (Michael Burgoon, 1974, p. 64) และ ริเวอร์ ปีเตอร์สัน และ เจนเซน (River, Peterson and Jensen, 1971, p. 238 อ้างถึงใน ประมะ สตะเวทิน, 2538, น. 116-117) ที่กล่าวไว้ว่า คนที่ได้รับการศึกษาในระดับที่ต่างกันในยุคสมัยที่ต่างกัน ระบบการศึกษาที่ต่างกัน ในสาขาวิชาที่ต่างกัน ย่อมมีความรู้สึกนึกคิด อุดมการณ์ และความต้องการที่แตกต่างกันไป

2.2 ผู้ประกอบอาชีพขับรณบรรทุกขนส่งที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรณขณะมีเมื่อนั้นไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน กล่าวคือระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการ

ข้อบกพร่องมีนเมา ทั้งนี้อาจเป็นเพราะความรู้ที่ได้จะมาจากการที่ต้องข้อบกพร่องส่งสินค้าวันละหลาย ชั่วโมงหรือตลอดทั้งวัน ทำให้มีโอกาสเรียนรู้กฎหมายและโทษภัยของการข้อบกพร่องมีนเมาจากสื่อต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการฟังวิทยุ การพบเห็นสื่อรณรงค์ต่างๆ ตามท้องถนน รวมทั้งสื่อบุคคล เช่น การพูดคุย สนทนากับผู้อื่น โดยผู้ข้อบกพร่องทุกคนส่งอาจต้องการแสวงหาความรู้เหล่านี้เพื่อความปลอดภัยสำหรับอาชีพข้อบกพร่องทุกคนส่ง ดังนั้นพื้นฐานการศึกษาภาคบังคับจึงอาจไม่มีผลต่อความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการข้อบกพร่องมีนเอนั่นเอง สอดคล้องกับแนวความคิดของ เรียร์ศรี วิวิธสิริ (2527, น. 19-20 อ้างถึงใน โสภิตสุตา มงคลเกษม, 2539, น.183) ที่กล่าวว่า การเรียนรู้ในผู้ใหญ่เกิดจากประสบการณ์ธรรมชาติ (Natural Setting) คือเรียนรู้จากสภาพธรรมชาติที่อยู่ใกล้ตัว และยังสอดคล้องกับแนวความคิดของโรเจอร์ส (Rogers, 1978 อ้างถึงใน โสภิตสุตา มงคลเกษม, 2539, น. 181-182) ที่ได้ให้ความหมายของความรู้ไว้ว่า หมายถึงการรับรู้เบื้องต้นที่บุคคลส่วนมากได้รับผ่านประสบการณ์การเรียนรู้จากการตอบสนองต่อสิ่งเร้า (stimulus-response) และจัดระบบโครงสร้างของความรู้ที่ผสมผสานระหว่างความจำ (ข้อมูล) กับสภาพทางจิตวิทยาและด้วยเหตุนี้เองระดับการศึกษาของผู้ประกอบอาชีพข้อบกพร่องทุกคนส่งจึงไม่ใช่ตัวแปรที่มีผลทำให้มีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการข้อบกพร่องมีนเมาแตกต่างกัน

2.3 ผู้ประกอบอาชีพข้อบกพร่องทุกคนส่งที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันจะมีความ คิดเห็นต่อการข้อบกพร่องมีนเมาแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการข้อบกพร่องมีนเมา โดยระดับการศึกษาที่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการข้อบกพร่องมีนเมาแตกต่างกับกลุ่มระดับการศึกษาอื่นๆ มากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี โดยจะแตกต่างกับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้น การศึกษาอยู่ในระดับต่ำกว่า กล่าวคือ แตกต่างกับผู้ที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 และระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.26 แล้วจะพบว่าค่าเฉลี่ยของ ความคิดเห็นของผู้ที่มีพื้นการศึกษาระดับปริญญาตรีจะต่ำที่สุดในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีค่าเฉลี่ย สูงที่สุดคือกลุ่มที่มีพื้นฐานการศึกษาระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 รองลงมาคือ ชั้นมัธยมศึกษา ปีที่ 1-3 และมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีกลุ่มตัวอย่างที่มีความคิดเห็นต่อการ ข้อบกพร่องมีนเมาแตกต่างกันอีก 1 คู่ ได้แก่ ผู้ที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กับผู้ที่มีพื้นการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 โดยผู้ที่มีพื้นการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถม ศึกษปีที่ 4-6 จะมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อการข้อบกพร่องมีนเมามากกว่าผู้ที่มีพื้นการศึกษาใน ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 อันเป็นระดับชั้นที่สูงกว่าเช่นกัน ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าความคิดเห็นต่อ การข้อบกพร่องมีนเมา จะแปรผกผันกับระดับการศึกษานั้นเอง อันแสดงให้เห็นว่าการศึกษาสูง ไม่จำเป็นต้องมีความคิดเห็นต่อการข้อบกพร่องมีนเมาอยู่ในเกณฑ์ดีเสมอไป ดังที่ ประภาเพ็ญ

สุวรรณ (2520, น. 64-65) ได้กล่าวไว้ในแนวคิดเรื่องทัศนคติว่าทัศนคติ อาจมาจากการเรียนรู้จากแหล่งทัศนคติ (source of attitude) ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นประสบการณ์เฉพาะอย่าง (specific experience) การติดต่อสื่อสารกับบุคคลอื่น (communication from others) การเลียนแบบสิ่งที่เป็นแบบอย่าง (models) หรือ ความเกี่ยวข้องกับสถาบัน (institutional factors) เช่น บริษัท ต้นสังกัด ครอบครัว เป็นต้น

2.4 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีแนวโน้มแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีแนวโน้มเอง โดยจากการวิจัยพบว่ามีกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นฐานระดับการศึกษาที่มีพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีแนวโน้มแตกต่างกับผู้ที่มีพื้นฐานระดับการศึกษาอื่นๆ มากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นฐานการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี โดยมีพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีแนวโน้มแตกต่างจากกลุ่มที่มีระดับการศึกษาที่ต่ำกว่า คือ แตกต่างกับกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นฐานการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 และระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 โดยเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.34 แล้วจะพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นฐานการศึกษาในระดับชั้นปริญญาตรี จะมีค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมต่ำกว่าผู้ที่มีพื้นฐานการศึกษาที่ต่ำกว่า โดยผู้ที่มีพื้นฐานการศึกษาระดับชั้นปริญญาตรีจะมีค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีแนวโน้มที่สุด แต่ผู้ที่มีพื้นฐานการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 กลับมีค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีแนวโน้มสูงที่สุด รองลงมาคือผู้ที่มีพื้นฐานการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีแนวโน้มจะแปรผกผันกับระดับการศึกษานั้นเอง อย่างไรก็ตาม จากผลการวิจัยสามารถอธิบายได้จากแนวคิดของแชรรมม์และเลิร์นเนอร์ (Schramm & Lerner: 1973, p. 16) ที่กล่าวไว้ในแนวคิดเรื่องการสื่อสาร พัฒนาการว่าระบบการศึกษา (education system) เป็นสิ่งหนึ่งที่ช่วยผลักดันให้สารไหลเวียนไปสู่กลุ่มเป้าหมายตามเจตนารมณ์ของผู้ส่งสาร ซึ่งการศึกษามีทั้งในระบบและนอกระบบ โดยการศึกษาในระบบจะหมายถึงประสบการณ์การเรียนรู้ที่เกิดจากธรรมชาติ เช่น ประสบการณ์จากการเกิดอุบัติเหตุ การเลียนแบบสิ่งที่เป็นแบบอย่างที่ดี ฯลฯ ซึ่งแม้ว่าระบบการศึกษาจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไม่รวดเร็วเท่า การผลักดันจากการณรงค์เพื่อการพัฒนา (development campaign) และ จักรกลของระบบสังคม (engine) เช่น การผลักดันจากกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ แต่ระบบการศึกษาทั้งในและนอกระบบจะทำให้เกิดการพัฒนามั่นคงกว่าได้

3. สถานภาพสมรส

3.1 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีการเปิดรับข่าวสารการณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีแนวโน้มไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

กล่าวคือสถานภาพสมรสไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเปิดรับข่าวสารการณรงค์ต่อต้านการบริโภคขณะมีเมเา ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งมีความล่าช้าจากการบริโภคในลักษณะเดียวกัน จึงมีการเปิดรับข่าวสารในปริมาณไม่แตกต่างกันนัก ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.13 แล้วพบว่าค่าเฉลี่ยของความถี่ในการเปิดรับข่าวสารการณรงค์ต่อต้านการบริโภคขณะมีเมเาจากสื่อต่างๆ ของแต่ละกลุ่มมีความแตกต่างกันน้อยมาก ดังนั้นตัวแปรด้านสถานภาพสมรสจึงไม่มีผลต่อการเปิดรับข่าวสารการณรงค์ต่อต้านการบริโภคขณะมีเมเา

3.2 ผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการบริโภคขณะมีเมเาแตกต่างกันซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือสถานภาพสมรสมีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการบริโภคขณะมีเมเา โดยสถานภาพที่มีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยที่แตกต่างกับผู้ที่มีสถานภาพสมรสอื่นๆ มากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสด โดยจะแตกต่างกับผู้ที่มีสถานภาพสมรส และสถานภาพหม้าย ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.19 ประกอบแล้วพบว่า ผู้ที่มีสถานภาพโสดจะมีค่าเฉลี่ยความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการบริโภคขณะมีเมเาน้อยกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสและผู้ที่มีสถานภาพหม้าย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ที่มีสถานภาพสมรสจะคำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตนเพราะเป็นหัวหน้าครอบครัว ต้องเลี้ยงดูภรรยาและบุตร ส่วนผู้ที่มีสถานภาพโสดไม่มีครอบครัวต้องรับผิดชอบจึงอาจมีการแสวงหาความรู้ สำหรับผู้ที่มีสถานภาพหม้ายก็เช่นเดียวกัน อาจมีการแสวงหาความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการบริโภคขณะมีเมเามากกว่าผู้ที่มีสถานภาพโสด เนื่องจากอาจยังคงมีภาระที่ต้องเลี้ยงดูบุตรแต่เพียงผู้เดียว จึงทำให้คำนึงถึงความปลอดภัยในการประกอบอาชีพมากกว่าผู้ที่มีสถานภาพโสดนั่นเอง นอกจากนี้ยังมีกลุ่มตัวอย่างที่มีความแตกต่างของความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการบริโภคขณะมีเมเาอีก 1 คู่ คือ ผู้ที่มีสถานภาพหม้าย กับผู้ที่มีสถานภาพแยกกันอยู่ ทั้งนี้ซึ่งผู้ที่มีสถานภาพหม้ายจะมีค่าเฉลี่ยของความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการบริโภคขณะมีเมเาสูงกว่าผู้ที่มีสถานภาพแยกกันอยู่ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ที่มีสถานภาพแยกกันอยู่นั้น อาจอยู่ตัวคนเดียว ภาระการเลี้ยงดูเอาใจใส่บุตรอย่างใกล้ชิดจะอยู่ที่ภรรยามากกว่า ดังนั้นจึงอาจมีการแสวงหาความรู้เรื่องกฎหมายและโทษน้อยกว่าผู้ที่มีสถานภาพหม้าย ซึ่งอาจต้องเลี้ยงดูบุตรอย่างใกล้ชิด ส่งผลให้มีความต้องการแสวงหาความรู้ที่มากกว่า

3.3 ผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการบริโภคขณะมีเมเาแตกต่างกันซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือสถานภาพสมรสมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นต่อการบริโภคขณะมีเมเา โดยกลุ่มที่มีความคิดเห็นแตกต่างกับกลุ่มอื่นๆ มากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างมีสถานภาพแยกกันอยู่ โดยจะแตกต่างกับ

ผู้ที่มีสถานภาพโสด และ สถานภาพสมรส และอีก 1 คู่คือผู้ที่มีสถานภาพโสด จะมีความคิดเห็นต่อการชำระหนี้เงินมาแตกต่างกันจากผู้ที่มีสถานภาพสมรส ซึ่งเมื่อพิจารณาจากผลการวิจัยในตารางที่ 5.28 แล้วจะพบว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสมีค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นต่อการชำระหนี้เงินมามากที่สุด ซึ่งอาจเป็นผลเนื่องมาจากการมีพันธะที่ต้องเลี้ยงดูครอบครัวจึงคำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากกว่า นอกจากนี้อาจยังมีคนในครอบครัว เช่นภรรยาและบุตรคอยตักเตือนโน้มน้าวความคิดเห็นถึงข้อเสียของการชำระหนี้เงินมาก็เป็นได้ ซึ่งสำหรับสถานภาพโสดและแยกกันอยู่จะอยู่ตัวคนเดียว ไม่มีผู้คอยตักเตือน อันสอดคล้องกับแนวความคิดของ ประภาเพ็ญ สุวรรณ (อ้างแล้ว, น. 140) ที่กล่าวว่า ทศนคติ ความคิดเห็น ความรู้สึก เป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้จากแหล่งต่างๆ และแหล่งสำคัญสองในสี่แหล่งที่ทำให้คนเกิดทศนคติ คือ การติดต่อสื่อสารกับบุคคลอื่นๆ และความเกี่ยวข้องกับสถาบัน เช่น ครอบครัว เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานราชการ พนักงานร่วมบริษัท ฯลฯ

3.4 ผู้ประกอบอาชีพชำระหนี้บรรทุกชนสงฆ์ที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการชำระหนี้เงินมาแตกต่างกันซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ สถานภาพสมรสมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการชำระหนี้เงินมา โดยสถานภาพที่มีแนวโน้มพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการชำระหนี้เงินมาที่แตกต่างกับกลุ่มที่มีสถานภาพอื่นๆ มากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสด ซึ่งจะมีพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการชำระหนี้เงินมาแตกต่างจากผู้ที่มีสถานภาพสมรส และ ผู้ที่มีสถานภาพแยกกันอยู่ โดยเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.36 พบว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสจะมีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมอยู่ในเกณฑ์ดีมากที่สุด ทั้งนี้เพราะเหตุปัจจัยเดียวกับข้อ 3.2 และ 3.3 คือผู้ที่มีสถานภาพสมรสมีภาระครอบครัวต้องรับผิดชอบและมีคนในครอบครัวคอยตักเตือนนั่นเอง จึงมีพฤติกรรมระมัดระวัง หลีกเลี่ยงการชำระหนี้เงินมามากที่สุด ซึ่งสำหรับสถานภาพโสดและสถานภาพแยกกันอยู่ จะเป็นการอยู่ตัวคนเดียว ไม่มีภาระจึงอาจจะเลยในพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการชำระหนี้เงินมาได้บ้าง

4. ระดับรายได้ต่อเดือน

4.1 ผู้ประกอบอาชีพชำระหนี้บรรทุกชนสงฆ์ที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันจะมีการเปิดรับข่าวสารการณรงค์ต่อต้านการชำระหนี้เงินมาไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือระดับรายได้ไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเปิดรับข่าวสารการณรงค์ต่อต้านการชำระหนี้เงินมา ทั้งนี้เนื่องจากอาชีพชำระหนี้บรรทุกชนสงฆ์ต้องชำระเป็นเวลานาน เมื่อเสร็จจากงานผู้ชำระส่วนใหญ่จึงอาจต้องการพักผ่อนด้วยการเปิดรับสื่อในลักษณะเดียวกัน เช่น การเปิดรับสื่อโทรทัศน์ที่ไม่ต้องใช้ความสามารถในการเปิดรับสื่อมาก หรือ การฟังวิทยุในขณะชำระ อีกทั้งในปัจจุบันเครื่องรับสื่อมีให้เลือกหลายราคาซึ่งราคาขั้นต่ำไม่สูงมาก ดังนั้นผู้มีรายได้น้อยจึงสามารถ

จัดหาเครื่องรับสื่อเช่น โทรศัพท์วิทยุ รวมทั้ง หนังสือพิมพ์ได้เช่นเดียวกับผู้มีรายได้สูงกว่า ระดับรายได้จึงไม่มีผลต่อความถี่ในการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนมนั่นเอง

4.2 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนมนแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือระดับรายได้มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนมน โดยระดับรายได้ที่มีความรู้แตกต่างกับผู้ที่มีระดับรายได้อื่นๆ มากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท โดยจะแตกต่างจากผู้ที่มีระดับรายได้สูงกว่าทั้งหมด อันได้แก่ผู้ที่มีรายได้ 5,001 – 8,001 บาทขึ้นไป และเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.21 จะพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีค่าเฉลี่ยของความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนมนมากที่สุด คือกลุ่มผู้มีระดับรายได้ต่อเดือน 8,001 บาทขึ้นไป รองลงมาคือผู้ที่มีรายได้ 7,001-8,000 บาท 6,001-7,000 บาท และ 5,001-6,000 บาทตามลำดับ และผู้ที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท จะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนมนน้อยที่สุด กล่าวคือความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนมนจะแปรผันตามระดับรายได้ต่อเดือนนั่นเอง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ที่มีรายได้น้อยเป็นผู้ที่เพิ่งประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งได้ไม่นาน ซึ่งในอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งแล้วผู้ที่มีรายได้สูงคือผู้ที่ขับรถขนส่งสินค้าหลายเที่ยวหรือหลายรอบกะต่อวันและส่วนใหญ่ยังเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งมานานและมักมีสถานภาพสมรส จึงต้องหารายได้เลี้ยงดูภรรยาและบุตร

4.3 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนมนไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือรายได้ต่อเดือนไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนมน ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.30 แล้ว พบว่าค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนมนในแต่ละช่วงของรายได้ต่อเดือน จะไม่แตกต่างกันมากนัก โดยผู้ขับรถบรรทุกขนส่งที่มีรายได้เป็นจำนวนมากหรือน้อย ก็จะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนมนอยู่ในเกณฑ์ดีมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งสินค้าส่วนใหญ่มีพื้นฐานความคิดว่าจะต้องขับรถให้ได้ตามเป้าหมายและการทำจำนวนเที่ยวขนส่งให้มาก เพื่อให้มีรายได้ที่จะแปรผันตามจำนวนเที่ยวที่ขับรถขนส่งสินค้า ดังนั้นจึงเรียกได้ว่ามีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันเพราะอยู่ภายใต้สถานการณ์เดียวกันคือการประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งนั่นเอง

4.4 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีระดับรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนมนแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือรายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนมน โดยจากการวิจัย

พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ความแตกต่างของพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาแตกต่างจากกลุ่มผู้มีรายได้อื่นๆ มากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้อยู่ในระดับ 8,001 ขึ้นไป ซึ่งจะแตกต่างจากผู้ที่มีรายได้ต่อเดือน 6,001-8,000 บาท และ ผู้ที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะในแง่การปฏิบัติแล้ว ระดับรายได้ของการขับรถยนต์ทุกคนส่งจะเป็นไปในทิศทางเดียวกับความสามารถในการขับรถยนต์ได้หลายเที่ยว ดังนั้นผู้ที่มีรายได้สูงคือผู้ที่มีความตั้งใจในการขับรถยนต์ให้ได้จำนวนเที่ยวที่มาก จึงอาจขับระยะมัตระวังมากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อยกว่าหรือขับรถยนต์จำนวนเที่ยวน้อยกว่านั่นเอง จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มีนเมาอยู่ในระดับที่มากกว่า

5. การได้รับรางวัลหรือถูกลงโทษในการขับรถยนต์ให้บริษัทต้นสังกัด

5.1 ผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ทุกคนส่งที่มีการได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัดแตกต่างกันจะมีการเปิดรับข่าวสารการณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือการได้รับรางวัลหรือลงโทษไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ในการเปิดรับข่าวสารการณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะการเปิดรับข่าวสารการณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา เป็นกิจกรรมที่ผู้ขับรถยนต์ทุกคนส่งทำนอกบริษัท เช่น การเปิดรับข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์ วิทยุ ฯลฯ ดังนั้น ไม่ว่าผู้ขับรถยนต์ทุกคนส่งจะเคยหรือไม่เคยรับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัด จึงไม่มีผลต่อการเปิดรับข่าวสารการณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมา

5.2 ผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ทุกคนส่งที่มีการได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัดแตกต่างกันจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถยนต์มีนเมาไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือการได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัดไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษต่อการขับรถยนต์มีนเมา โดยในข้อนี้ผู้วิจัยขอวิเคราะห์ได้เป็น 2 แนวทาง คือในแต่ละบริษัทคนส่งอาจมีการให้ความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุอยู่แล้ว ซึ่งการให้ความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถยนต์มีนเมาเป็นส่วนหนึ่งของการให้ความรู้ นั่น ผู้ขับรถยนต์ทุกคนส่งส่วนใหญ่จึงสามารถตอบคำถามในช่วงความรู้ได้เท่าๆ กันโดยอยู่ในระดับเกณฑ์ดีมาก หรือ หากในบริษัทคนส่งไม่มีการให้ความรู้โดยตรงในเรื่องนี้กลุ่มผู้ขับรถยนต์ทุกคนส่งก็จะได้รับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถยนต์มีนเมาจากสื่อต่างๆ ซึ่งมักเปิดรับในช่วงเวลาว่าง เช่น โทรทัศน์ หรือในช่วงเวลาขับรถยนต์ทุกคนส่ง เช่น การฟังวิทยุ การเห็นป้ายสลับข้อความ ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ ฯลฯ ดังนั้น การได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัด จึงไม่มีผลต่อความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถยนต์มีนเมา

5.3 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีการได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัท ต้นสังกัดแตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มินิแมแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตาม สมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ การได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัด จะมีความสัมพันธ์กับ ความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มินิแม ซึ่งจากตารางที่ 5.31 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ทำงานอยู่ใน บริษัทต้นสังกัดที่มีการให้รางวัลหรือลงโทษในการขับรถให้บริษัทนั้นจะมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็น ที่สูงกว่า ซึ่งอาจเป็นเพราะการให้รางวัลหรือลงโทษเป็นกระบวนการสร้างแรงจูงใจ (motivation process) อย่างหนึ่ง ซึ่ง วิภาพร มาพบสุข (2546, น. 284) กล่าวถึงกระบวนการสร้างแรงจูงใจไว้ว่า การที่บุคคลได้รับรู้การที่คนใดคนหนึ่งได้รับรางวัลหรือลงโทษเป็นการทำให้รู้จักประเมินผลการ กระทำของตนเองแล้ว จะยอมควบคุมตนเองให้เกิดความพอใจในผลงานตนเอง และนำไปสู่การ เกิดแรงจูงใจภายในตนเอง (self-motivation) ซึ่งอาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติก่อนจะ ผลักดันให้เกิดพฤติกรรมออกมา ดังนั้น อาจสามารถนำมาอธิบายได้ว่าเมื่อพนักงานขับรถบรรทุก ขนส่งเห็นเพื่อนร่วมงานได้รับรางวัลจากบริษัทต้นสังกัด เช่น การได้รับเงินรางวัลโบนัสพิเศษ ปลายปี การขับตรงเวลา โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ แล้วทำให้ตนเองมีความตั้งใจที่จะได้รับรางวัล เช่นเดียวกันในปีถัดไป จึงปรับทัศนคติต่อการขับรถยนต์มินิแมว่าเป็นสิ่งที่ไม่ควรทำเพราะจะทำให้ไม่ได้รับรางวัลจากบริษัท แล้วยังถูกลงโทษ เช่น ได้รับคำสั่งถูกพักงาน เหมือนพนักงานบางคน ที่ถูกลงโทษจากการขับรถเกิดอุบัติเหตุบ่อย ดังนั้น พนักงานขับรถบรรทุกขนส่งที่ทำงานให้กับ บริษัทต้นสังกัดที่มีการให้รางวัลหรือลงโทษย่อมมีความคิดเห็นในเกณฑ์ดีกว่าพนักงานขับรถ บรรทุกขนส่งที่ทำงานให้กับบริษัทต้นสังกัดที่ไม่มีการให้รางวัลหรือลงโทษ

5.4 ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีการได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัท ต้นสังกัดแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มินิแมแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตาม สมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ การได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัด มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มินิแม และ เมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.40 แล้วจะพบว่า ผู้ที่ได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัด จะมีแนวโน้มพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์ มินิแมมากกว่าผู้ที่ได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัด เช่นเดียวกับผลการวิจัยความ สัมพันธ์ของการได้รับรางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัดกับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์ มินิแม ทั้งนี้สอดคล้องกับแนวความคิดของ การ์ดเนอร์ ลินเซ (Gardner Lindzey, 1965, p. 96) ที่เชื่อว่าทัศนคติเป็นพลังสำคัญให้คนเราแสดงพฤติกรรม นอกจากนี้พฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถ ยนต์มินิแมยังอาจเกิดจากกระบวนการแสดงพฤติกรรมเหมือนตัวอย่าง อันเป็นการลอกเลียนแบบ พฤติกรรมนั่นเอง (Reproduction process) (วิภาพร มาพบสุข, 2546, น. 259) ซึ่งต่อเนื่อง

มาจากกระบวนการจูงใจที่มีมาก่อนหน้านี้ กล่าวคือลอกเลียนแบบพฤติกรรมเพื่อนร่วมงานที่ขับรถบรรทุกขนส่งได้ดีจนได้รับรางวัลจากบริษัท นั่นเอง

ประเด็นที่ 2 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเม้าของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งมีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถขณะมีเม้า ความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมีเม้า และพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถขณะมีเม้า

1. การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเม้าของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งในภาพรวมไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยต่อการขับรถขณะมีเม้า ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเม้าจากสื่อต่างๆ โดยรวม ไม่มีผลต่อความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง

แต่เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทสื่อแล้วพบว่ายังมีสื่อบางประเภทที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเม้าแล้วมีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมีเม้า อันได้แก่กิจกรรมรณรงค์ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้มากที่สุด รองลงมาคือ สติกเกอร์ ซึ่งกิจกรรมรณรงค์น่าจะมีผลต่อความรู้มากที่สุด เป็นสื่อที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายมากที่สุด มีการใช้สื่อหลายชนิดผสมผสานกันในกิจกรรมนั้นๆ ไม่ว่าจะเป็นสื่อบุคคล การใช้สันทนากการเข้ามาช่วย เช่นการเล่นเกมส์ การแข่งขันต่างๆ หรือการใช้สัญลักษณ์ เช่น หุ่นมิสเตอร์ขวดเหล้า อันช่วยในการให้ความรู้ได้เป็นอย่างมาก ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องการรณรงค์ทางการสื่อสารว่าการรณรงค์จะเกี่ยวข้องกับชุดของกิจกรรมการสื่อสารที่มีการจัดการวางแผนการให้โดยสื่อมวลชนเป็นช่องทางการกระจายข้อมูลที่มีประสิทธิภาพสำหรับคนกลุ่มใหญ่ แต่อาจไม่สามารถสื่อสารให้บรรลุเป้าหมายของการรณรงค์ได้ ควรมีการใช้การสื่อสารระหว่างบุคคลเข้าเสริมเพื่อช่วยให้การสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมายมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้สำหรับสื่อสติกเกอร์ เป็นสื่อขนาดเล็กที่มีภาพสีสันสวยงามดึงดูดความสนใจได้ดี เนื้อหาสารในสื่อสติกเกอร์มักเป็นข้อความสั้นๆ มีสัมผัสคล้องจอง จดจำง่าย เช่น “เมาไม่ขับ” หรือเป็นสัญลักษณ์โลโก้สายคาดขวดเหล้า เป็นต้น สามารถเก็บไว้ศึกษาได้ ซึ่งสอดคล้องกับที่ กาญจนา แก้วเทพ (2543, น. 164) ได้กล่าวถึงสื่อเฉพาะกิจว่าเป็นสื่อที่ถูกผลิตขึ้นมาโดยมีเนื้อหาเฉพาะเจาะจง มีจุดมุ่งหมายหลักอยู่ที่ผู้รับสารเฉพาะกลุ่ม และยังเป็นการใช้เทคโนโลยีระดับกลาง ขนาดเล็ก และมีลักษณะกระจายอำนาจ ดังนั้นจึงอาจเป็นเหตุผลที่ทำให้สื่อเฉพาะกิจเหมาะสมกับการพัฒนามากกว่าสื่อมวลชน จึงอาจสามารถให้ความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถขณะมีเม้าได้ดีกว่าสื่อประเภทอื่นๆ อย่างไรก็ดี สื่อดังกล่าวอาจเป็นหนึ่งในช่องทางแสวงหาความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถขณะมีเม้าของกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง อย่างไรก็ตาม

ก็ดีจากผลการวิจัยในตารางที่ 5.41 พบว่า ความสัมพันธ์ของการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมากับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมาจะอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับต่ำและเป็นความสัมพันธ์เชิงลบ ซึ่งแสดงว่าสัมพันธ์กันในทิศทางตรงกันข้าม กล่าวคือแม้ว่าการเปิดรับข่าวสารจากสื่อต่างๆ จะไม่มากนักแต่กลุ่มตัวอย่างก็มีความรู้ในเรื่องดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ดีมาก ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งทำการขับรถเป็นอาชีพ ดังนั้นอาจมีการแสวงหาความรู้จากสื่ออื่นๆ ด้วย เช่น จากสื่อบุคคลด้วยการพูดคุยกับเพื่อนร่วมงาน หรือการอบรมโดยวิทยากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการให้ประโยชน์และความพึงพอใจที่ว่าผู้รับสารจะมีกระบวนการเลือกรับรู้ข่าวสารแตกต่างกันไปตามประสบการณ์ ความต้องการ ความเชื่อ ทศนคติ ความรู้สึกที่ไม่เหมือนกัน อันเป็นตัวกลางที่ทำให้อิทธิพลของสื่อทำงานอยู่ภายใต้การเลือกของผู้รับสาร ดังนั้นผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งจึงเลือกรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาจากสื่อที่ตนเองสามารถเข้าถึง หรือเข้าใจได้ง่ายนั่นเอง

2. การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งในภาพรวมไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาจากสื่อต่างๆ โดยรวม ไม่มีผลต่อความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา

เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทสื่อแล้วพบว่ามีสื่อบางประเภทที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาแล้วมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา โดยสื่อที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดคือ ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ รองลงมาคือโทรทัศน์ สำหรับป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ เป็นสื่อที่มักพบเห็นตามสี่แยกจุดต่างๆ บนท้องถนนทั่วไปหรือบนทางด่วน โดยเป็นสื่อที่เน้นกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ขับรถโดยเฉพาะ ซึ่งผู้ขับรถบรรทุกขนส่งสามารถพบเจอได้อยู่เสมอขณะขับรถผ่านเนื่องจากเป็นป้ายขนาดใหญ่เห็นได้ชัดเจน จึงสามารถให้ข้อมูลข่าวสารหรือสัญลักษณ์ที่เข้าใจได้ง่ายว่าไม่ควรขับรถยนต์มีนเมา โดยผู้ขับรถสามารถอ่านได้อย่างรวดเร็วและจดจำง่ายขณะรถติดหรือขับรถผ่าน สอดคล้องกับแนวความคิดของอาดัมส์ (Adams, 1971 อ้างถึงใน โสภิตสุตา มงคลเกษม, 2539, น. 201) ที่ได้กล่าวถึงความสำคัญของสื่อเฉพาะกิจไว้ว่า สื่อเฉพาะกิจมีความสำคัญต่อการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลเนื่องอีกทั้งยังเป็นสื่อที่จัดขึ้นเพื่อกิจกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดโดยเฉพาะ การใช้สื่อเฉพาะกิจเป็นการให้ความรู้และข่าวสารที่เป็นเรื่องราวเฉพาะอย่าง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย (target audience) แน่นนอน ดังนั้นป้ายโฆษณาขนาดใหญ่จึงเหมาะที่จะเผยแพร่สารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาสำหรับผู้ขับชื้อรถยนต์ประเภทต่างๆ บนท้องถนนเป็นอย่างยิ่ง สำหรับสื่อโทรทัศน์ อันเป็นสื่อที่ผู้ประกอบ

อาชีพขั้บรณบรรทุกชนสงมักเป็ดรับในเวลาว่างมากที่สุด ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5.3 แล้วพบว่าผู้ขั้บรณบรรทุกชนสงมีค่าเฉลี่ยของการเป็ดรับข่าวสารจากสื่อโทรทัศนสูงที่สุดคือ 2.59 ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่าเมื่อมีการเผยแพร่ข่าวสารบ่อยครั้ง ซ้ำๆ กัน ย่อมมีผลให้ผู้ขั้บรณบรรทุกชนสงเกิดความสนใจ มีความเข้าใจเกี่ยวกับประโยชน์ของการต่อต้านการขั้บรณณะมีนเมาซึ่งนับว่าเป็นขั้นตอนสำคัญในการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและความคิดเห็นในที่สุด ด้วยเหตุนี้ผู้ขั้บรณบรรทุกชนสงที่มีความบ่อยครั้งในการเป็ดรับข่าวสารจากสื่อโทรทัศนต่างกันจึงมีความคิดเห็นต่อการขั้บรณณะมีนเมาแตกต่างกัน อย่างไรก็ตามอย่างไรก็ดีจากผลการวิจัยในตารางที่ 5.42 พบว่า ความสัมพันธ์ของการเป็ดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขั้บรณณะมีนเมา กับความคิดเห็นต่อการขั้บรณณะมีนเมาจะอยู่ในระดับต่ำถึงระดับต่ำมากและเป็นความสัมพันธ์เชิงลบ ซึ่งแสดงว่าสัมพันธ์กันในทิศทางตรงกันข้าม กล่าวคือแม้ว่าการเป็ดรับข่าวสารจากสื่อต่างๆ จะไม่มากนักแต่กลุ่มตัวอย่างก็มีความคิดเห็นในเรื่องดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ดีมาก ทั้งนี้สามารถอธิบายได้จากทฤษฎีผลกระทบอันจำกัดของสื่อที่ว่าสื่อมวลชนไม่ใช่สาเหตุหลักในการสร้างผลกระทบ (cause) แต่เป็นเพียงปัจจัยเสริมหรือตัวแปรแทรกเท่านั้น (intervening/ reinforcement) และสำหรับกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขั้บรณบรรทุกชนสงนี้เรียกได้ว่าเป็นกลุ่มสังคม (social categories) ที่มีความแตกต่างของกลุ่มวัฒนธรรมย่อย กล่าวคือกลุ่มผู้ขั้บรณบรรทุกชนสง นอกจากจะขั้บรณเป็นอาชีพ ซึ่งต้องระมัดระวังในเรื่องการขั้บรณแล้ว ยังต้องมีความรับผิดชอบในสินค้าที่บรรทุกด้วย รวมทั้งต้องรักษาเวลาเนื่องจากความสดใหม่ของสินค้า และการห้ามเข้าเขตเมือง ดังนั้น การที่ผู้ขั้บรณบรรทุกชนสงมีความคิดเห็นอยู่ในเกณฑ์ดีมาก อาจเป็นเพราะว่ามีความยินยอม (compliance) ในแง่ของการปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมของบุคคลในสังคมนั่นเอง

3. การเป็ดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขั้บรณณะมีนเมาของผู้ประกอบอาชีพขั้บรณบรรทุกชนสงในภาพรวมไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลักเลียงการขั้บรณณะมีนเมาซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือการเป็ดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขั้บรณณะมีนเมาจากสื่อต่างๆ โดยรวม ไม่มีผลต่อพฤติกรรมหลักเลียงการขั้บรณณะมีนเมา

อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทสื่อแล้วพบว่ายังมีสื่อบางประเภทที่กลุ่มตัวอย่างเป็ดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขั้บรณณะมีนเมาแล้วมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลักเลียงการขั้บรณณะมีนเมา โดยสื่อที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดคือ สื่อโทรทัศนรองลงมาคือหนังสือพิมพ์ ในกรณีของสื่อโทรทัศน ดังที่กล่าวมาแล้วว่าเป็นสื่อที่เข้าใจง่าย ไม่ต้องใช้ความสามารถในการอ่านออกเขียนได้ และยังเห็นทั้งภาพและเสียง ดังนั้น การที่ผู้ประกอบอาชีพขั้บรณบรรทุกชนสงเป็ดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขั้บรณณะมีนเมาจากสื่อโทรทัศนแล้วมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลักเลียงการขั้บรณณะมีนเามากที่สุดนั้น อาจเป็นเพราะเหตุผลจากข้อดี

ของสื่อโทรทัศน์ดังกล่าวที่เห็นทั้งภาพและเสียง โดยเฉพาะชิ้นงานสื่อรณรงค์ที่มีการจัดฉากสภาพแวดล้อมให้ใกล้เคียงกับบรรยากาศในชีวิตจริงของกลุ่มตัวอย่าง จึงมีผลต่อพฤติกรรมได้มากนั่นเอง และจากผลการวิจัยในข้อ 2 ว่าโทรทัศน์มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมีเมฆ เช่นกันนั้น แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างได้เปิดรับข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์แล้วเกิดกระบวนการกลั่นกรองขึ้นภายในจนเป็นพฤติกรรมออกมา ตามขั้นตอนของกระบวนการเปิดรับข่าวสาร (Selective exposure process) ซึ่งเกิดจากการเลือกให้ความสนใจ (Principle of selective attention) กับสารการรณรงค์เมาไม่ขับที่เผยแพร่ทางโทรทัศน์ ซึ่งเมื่อเปิดรับข่าวสารแล้วจะผ่านขั้นตอนการเลือกรับรู้หรือตีความ (Principle of selective perception) ว่าสามารถเนื้อหาสาระที่เห็นทางโทรทัศน์สามารถนำไปปรับใช้เพื่อความปลอดภัยในอาชีพของตนได้ อันนำสู่หลักการเลือกจดจำ (Principle of selective recall) อันเป็นขั้นตอนสำคัญในการเปลี่ยนแปลงทัศนคติความคิดเห็น เลือกจดจำเฉพาะส่วนที่นำมาใช้ได้ จนเกิดเป็นการปฏิบัติตามมาในขั้นตอนสุดท้ายคือขั้นตอนของหลักการเลือกมีปฏิกิริยา (Principle of selective action) อย่างไรก็ตามกระบวนการนี้อาจเกิดขึ้นกับการเปิดรับสื่อประเภทอื่นๆ นอกเหนือจากโทรทัศน์ด้วย สำหรับสื่อหนังสือพิมพ์เป็นสื่อที่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งสามารถอ่านได้ตามสถานที่ต่างๆ เช่น ศูนย์บริการซ่อมรถบรรทุก จุดพักรถ ฯลฯ ซึ่งหนังสือพิมพ์รายวันนี้ มีหลายยี่ห้อให้เลือกและมีเนื้อหาข่าวให้เลือกอ่านมาก บางครั้งมีข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ ให้ผู้อ่านเห็นเป็นตัวอย่าง ที่มีการตีพิมพ์ทั้งภาพและคำบรรยาย อีกทั้งหน้าโฆษณาในหนังสือพิมพ์ยังมีขนาดใหญ่เมื่อมีการรณรงค์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์นี้ก็จะเห็นได้ชัดเจนอีกด้วย อย่างไรก็ตามจากผลการวิจัยในตารางที่ 5.43 พบว่าความสัมพันธ์ของการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเมฆกับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถขณะมีเมฆจะอยู่ในระดับต่ำถึงระดับต่ำมากและเป็นความสัมพันธ์เชิงลบ ซึ่งแสดงว่าสัมพันธ์กันในทิศทางตรงกันข้าม กล่าวคือแม้ว่าการเปิดรับข่าวสารจากสื่อต่างๆ จะไม่มากนักแต่กลุ่มตัวอย่างก็มีพฤติกรรมในเรื่องดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ดีมาก ทั้งนี้เพราะผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งต้องอาศัยความปลอดภัยในการขับรถเพื่อความมั่นคงในอาชีพดังที่กล่าวมาแล้วนั่นเอง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมของ เพ็ญจันทร์ สุทธิพิเชษฐกุล (2534, น. 32) ที่ได้กล่าวว่าพฤติกรรมทุกอย่างที่บุคคลแสดงออกนั้นมีผลมาจากการเลือกปฏิกิริยาตอบสนองที่เห็นว่าเหมาะสมที่สุดตามสถานการณ์นั้นๆ และยังสอดคล้องกับแนวความคิดของ ครอนบาช (Cronbach Lee Joseph, 1965, pp. 198-251) ที่อธิบายไว้ว่า พฤติกรรมของบุคคลเกิดขึ้นเพราะองค์ประกอบสำคัญคือสถานการณ์ (Situation) เป็นเหตุการณ์ที่เปิดโอกาสให้เลือกทำกิจกรรมเพื่อสนองความต้องการและการแปลความหมาย (Interpretation) ก่อนที่คนเราจะทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งลงไป จะต้องพิจารณาสถานการณ์ก่อนแล้วค่อยตัดสินใจเลือกวิธีการที่คาดว่าจะให้

ความพอใจมากที่สุด ดังนั้นพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีนเมาจึงอาจเกิดจากจิตสำนึกของผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ทุกคน ซึ่งมีความฝังลึกไปในรากฐานความคิดซึ่งถาวรกว่าการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์จากสื่อต่างๆ ซึ่งเป็นเพียงการตอกย้ำนั่นเอง

จากผลการวิจัยที่กล่าวมาทั้งหมดจะเห็นได้ว่า การเปิดรับข่าวสารการขับรถยนต์มีนเมาจากสื่อต่างๆ โดยรวมแล้ว จะไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมา ความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา และพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีนเมา และเมื่อพิจารณาแยกเป็นรายสื่อแล้ว สำหรับบางสื่อ เช่น สื่อโทรทัศน์ แม้ว่าจะมีการเปิดข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาจากผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ทุกคนมากที่สุด แต่กลับไม่มีผลต่อความรู้เรื่องกฎหมายและโทษจากการขับรถยนต์มีนเมา ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ทุกคนมีวัตถุประสงค์ในการเปิดรับข่าวสารจากโทรทัศน์แตกต่างกันออกไปจากการแสวงหาความรู้ ตามที่แมคคอมบส์ และเบคเคอร์ (McCombs Maxwell & Becker Lee B, 1979, pp. 75-76) กล่าวไว้ในทฤษฎีการเปิดรับข่าวสารว่า บุคคลจะใช้สื่อมวลชนเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเองแตกต่างกันออกไป เช่น เพื่อต้องการรู้เหตุการณ์ (surveillance) เพื่อช่วยตัดสินใจ (decision) เพื่อความบันเทิง (entertainment) ฯลฯ ซึ่ง กรณีของกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ทุกคนอาจเปิดรับข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์ โดยมีได้มีวัตถุประสงค์เพื่อความรู้ แต่อาจมีวัตถุประสงค์เพื่อความบันเทิงมากกว่า โทรทัศน์จึงไม่มีผลต่อความรู้ เป็นต้น จากตารางที่ 5.41, 5.42 และ 5.43 จะเห็นได้ว่า การเปิดรับข่าวสารจากสื่อส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ในเชิงลบกับความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรม และอยู่ในระดับต่ำ ทั้งๆ ที่จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรมอยู่ในเกณฑ์ดีมาก ซึ่งในประเด็นนี้อาจสรุปได้ว่า ตัวแปรอิสระที่มีผลต่อความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มีนเมา ความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มีนเมา และพฤติกรรมหลักเกี่ยวกับการขับรถยนต์มีนเอนั้น อาจมิได้มาจากการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มีนเมาผ่านสื่อต่างๆ หากแต่เกิดจากปัจจัยอื่นๆ เช่น ภูมิหลังของผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ทุกคน ซึ่งจากการวิจัยพบว่ามีตัวแปรภูมิหลังที่มีผลต่อความรู้ ความคิดเห็น และ พฤติกรรม เช่น อายุ สถานภาพสมรส หรือ การให้รางวัลหรือลงโทษจากบริษัทต้นสังกัด เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีกลุ่มผลกระทบ อันจำกัดของสื่อที่อธิบายตัวแปรแทรกซ้อนระหว่างผู้ส่งสารและผู้รับสาร อันได้แก่ ความแตกต่างระหว่างบุคคล ความแตกต่างทางสังคมของกลุ่มวัฒนธรรมย่อย และความสัมพันธ์ทางสังคม

กลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์ทุกคน ถือได้ว่าเป็นกลุ่มที่มีลักษณะเฉพาะตัวที่มี “ลักษณะรวมที่เหมือนกันบางประการ” ตามที่เดอเฟลอร์ (DeFleur, 1988, pp. 295-298) กล่าวไว้ในทฤษฎีความแตกต่างทางสังคมของวัฒนธรรมกลุ่มย่อย (Social Difference Theory) ว่าบุคคล

ที่มีลักษณะทางสังคมคล้ายคลึงกัน จะมีการแสดงพฤติกรรมการสื่อสารที่คล้ายคลึงกัน เป็นแบบเดียวกัน เรียกว่าเป็นกลุ่มสังคม (social categories) ดังนั้น การที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษของการขับรถขณะมึนเมา ความคิดเห็นต่อการขับรถขณะมึนเมา และ พฤติกรรมหลักเลี่ยงการขับรถขณะมึนเมา ที่ไม่ได้สัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมานั้น อาจเนื่องมาจากลักษณะเฉพาะของกลุ่มนี้ มีการขับรถเป็นอาชีพ ต้องรับผิดชอบในสินค้าที่บรรทุกให้ถึงที่หมายโดยปลอดภัย และส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครอบครัว จึงมีจิตสำนึกของการขับรถอย่างปลอดภัยอยู่แล้ว ดังนั้น การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมา จึงอาจไม่มีผลโดยตรงต่อกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งก็เป็นได้ หากแต่อาจมีผลต่อกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มอื่นๆ เนื่องจากการรณรงค์ต่อการขับรถขณะมึนเมา เป็นการรณรงค์พุ่งเป้าไปที่คนจำนวนมากหรือกลุ่มคนขนาดใหญ่ อันสอดคล้องกับแนวคิดการรณรงค์ทางการสื่อสารนั่นเอง

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยดังกล่าว มีข้อเสนอแนะว่า

1. การจัดทำสื่อรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมานั้น ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งส่วนใหญ่เห็นด้วยกับสื่อที่หน่วยงานต่างๆ ผลิตขึ้นเผยแพร่ โดยสื่อที่กลุ่มเป้าหมายเห็นว่าตรงกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งมากที่สุดคือสื่อสติกเกอร์ เนื่องจากเป็นสื่อเฉพาะกิจที่กลุ่มคนขับรถเห็นได้มากที่สุด นอกจากนี้ยังเห็นด้วยกับการจัดทำคู่มือแนะนำการหลีกเลี่ยงการขับรถขณะมึนเมา โดยเสนอแนะเพิ่มเติมว่าควรมีรูปภาพประกอบมากๆ เพื่อให้เข้าใจได้ง่ายพร้อมสอดแทรกอารมณ์ขันให้จดจำง่ายขึ้นด้วย คู่มือนี้ควรนำไปแจกตามด่านตรวจต่างๆ รวมทั้งจัดส่งไปยังบริษัทขนส่งทุกแห่ง จึงจะได้ประสิทธิผลมากที่สุด นอกจากการจัดทำสื่อแล้ว การรณรงค์ที่กลุ่มเป้าหมายเห็นว่าน่าจะเข้าถึงพวกตนมากที่สุดคือ การจัดบรรยายให้ความรู้ในเรื่องการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมาตามบริษัทขนส่งต่างๆ เพื่อให้คนขับรถทุกคนมีความรู้โดยทั่วถึง อย่างไรก็ตามกลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับความถี่ของการรณรงค์ว่า มักพบเห็นสื่อการรณรงค์ออกมามากในช่วงเทศกาล ซึ่งมีประสิทธิผลมาก แต่เพื่อให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด อยากให้มีความถี่ในการรณรงค์ตลอดทั้งปีอย่างต่อเนื่องทั้งโดยภาครัฐบาลและเอกชน

2. ในด้านกฎหมาย ข้อบังคับต่อผู้ขับรถขณะมึนเมา ทางผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งเห็นว่ารัฐบาลควรออกมาตรการอย่างจริงจังโดยห้ามผู้ดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์อื่นๆ

ขับรถโดยเด็ดขาด เนื่องจากปัจจุบันการบังคับใช้ยังหย่อนยานเกินไป รวมทั้งควรเพิ่มบทลงโทษให้รุนแรงขึ้น เช่น การเพิ่มค่าปรับ ระยะเวลาจำคุก หรือ เพิ่มมาตรการ เช่น การยึดรถคันที่ผู้เมาขับเป็นระยะเวลา 1 สัปดาห์ขึ้นไป เป็นต้น แต่ทั้งนี้สิ่งที่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งเห็นว่าควรปรับปรุงมากที่สุดคือ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจให้กดดันมากกว่านี้ไม่มีผลประโยชน์หรือเลือกปฏิบัติ และควรให้มีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในทุกด้านตรวจน้ำหนักบรรทุกทุก ด้านตรวจแอลกอฮอล์ที่มักตั้งเฉพาะช่วงเทศกาลก็อยากให้มีการตั้งทั้งปี หรืออย่างน้อยเฉพาะช่วงเงินเดือนออกทุกเดือน

3. ข้อเสนอแนะด้านพฤติกรรมกรหลีกเลี่ยงการขับรถขณะมีเมามา ผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งมีข้อเสนอแนะว่า พนักงานทุกคนห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (รวมทั้งยาสูบกำลังและยาเสพติดอื่นๆ เช่น ยาบ้า ยาขยัน ฯลฯ) ทั้งก่อนและระหว่างการทำงาน เนื่องจากหากเมาแล้วขับนอกจากจะทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่น สินค้าที่บรรทุก และภาพลักษณ์บริษัทต้นสังกัดแล้ว ยังไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยได้ด้วย นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าในอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งซึ่งต้องขับรถเป็นเวลายาวนานนั้น ผู้ขับต้องรักษาร่างกายให้แข็งแรงอยู่เสมอด้วยการพักผ่อน หรือออกกำลังกายในเวลาว่าง การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะทำให้ร่างกายยิ่งอ่อนแอลง

4. แม้ผลการวิจัยจะแสดงออกมาว่ากลุ่มผู้ขับรถบรรทุกขนส่งสินค้ามีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการเมาแล้วขับอยู่ในเกณฑ์ดีมาก แต่ถ้าหากขาดความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งการรณรงค์อย่างสม่ำเสมอ อาจทำให้กลุ่มผู้ขับรถบรรทุกขนส่งกลับมาเป็นกลุ่มเสี่ยงของการเมาแล้วขับอีกได้ ดังนั้นจึงต้องมีการรณรงค์ในทุกด้านพร้อมกันทั้งการสร้างจิตสำนึกและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เช่น การออกกฎหมายควบคุมคู่กับการปฏิบัติงานอย่างจริงจังของตำรวจผนวกกับการใช้สื่อชักจูงใจให้เลิกการเมาแล้วขับ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในอนาคต

1. ในการศึกษาครั้งนี้ได้ศึกษาเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่สังกัดบริษัทรับจ้างขนส่งเอกชนเท่านั้น จึงควรทำการศึกษาในกลุ่มผู้ขับรถบรรทุกอื่นๆ บ้าง เช่น ผู้ขับรถขนส่งสินค้ารับจ้างส่วนตัว นำมาเปรียบเทียบกับบ้าง ซึ่งกลุ่มผู้ขับรถบรรทุกรับจ้างส่วนตัวอาจไม่มีกฎของบริษัทเป็นข้อควบคุมพฤติกรรม

2. การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาในส่วนของผู้รับสาร (receiver) คือกลุ่มผู้ขับรถบรรทุกขนส่งที่สังกัดบริษัทรับจ้างขนส่งสินค้า ในครั้งต่อไปจึงน่าจะศึกษาในส่วนของผู้ส่งสาร (sender)

ผู้ส่งสาร (source) เพื่อให้ทราบว่าผู้ส่งสารมีความสำคัญต่อการเปิดรับข่าวสารมากน้อยเพียงใด หรือ ทำการศึกษาในส่วนเนื้อหาข่าวสาร (message) เพื่อให้ทราบว่าปริมาณข่าวสารมากน้อยเพียงใดและเนื้อหาประเด็นใดที่ผู้รับทราบทุกคนที่มีความต้องการมากที่สุด รวมถึงศึกษาสื่อหรือช่องทาง (channel) เพื่อให้ทราบว่า การส่งข่าวสารผ่านสื่อใดจะมีประสิทธิภาพมากที่สุด

3. จากผลการศึกษาในครั้งนี้ มีประเด็นที่เป็นการวิเคราะห์โดยการคาดคะเนจากผู้วิจัย ซึ่งน่าจะเป็นแนวทางสำหรับผู้วิจัยท่านอื่นๆ ที่จะนำไปศึกษาต่อว่าการคาดคะเนดังกล่าวจะเป็นจริงหรือไม่ เช่น กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีสถานภาพสมรสจะมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถขณะมึนเมามากกว่าผู้ที่มีสถานภาพโสด ทั้งนี้เพราะปัจจัยจากภาระความรับผิดชอบเลี้ยงดูภรรยาและบุตร จึงต้องมีความระมัดระวังในการขับรถมากกว่า ซึ่งเหตุผลนี้เชื่อถือได้หรือไม่ หรือผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งที่มีรายได้น้อยจะมีความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถขณะมึนเมาน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้มากกว่า เนื่องจากผู้ที่มีรายได้น้อยเป็นผู้ที่เพิ่งเริ่มทำงาน มีประสบการณ์น้อยกว่าผู้ที่มีรายได้สูงกว่านั้นเป็นเหตุผลที่เชื่อถือได้หรือไม่ เป็นต้น

4. ในการศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมาจากกลุ่มเสี่ยงอื่นๆ เช่น กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รถปิคอัพ และ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลด้วย

5. ในการศึกษาครั้งต่อไป อาจเน้นการวิจัยที่ผู้ตกเป็นเหยื่อของการเมาแล้วขับ ซึ่งเป็นประเด็นที่มูลนิธิเมาไม่ขับกำลังรณรงค์

6. ในอนาคตอาจทำการศึกษาโครงการรณรงค์อื่นๆ ที่น่าสนใจและเป็นประโยชน์ต่อกลุ่มผู้ขับรถบรรทุกขนส่ง เช่น การรณรงค์เพื่อการลดและป้องกันปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะ และ การรณรงค์ใช้ไบโอดีเซลแทนการใช้น้ำมันดีเซลในกิจการขนส่ง เป็นต้น