

การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจร  
ของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร

ว่าที่พันตำรวจตรีหญิง อรนุช งามขาว

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย


วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์พัฒนาการ ภาควิชาการประชาสัมพันธ์  
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2543

ISBN 974-13-0090-5

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

MEDIA EXPOSURE, KNOWLEDGE, ATTITUDE AND COMPLIANCE WITH  
TRAFFIC RULES AMONG PEDESTRIANS IN BANGKOK



POL.MAJ. ORRANUCH NGAMKHAO

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Arts in Development Communication

Department of Public Relations

Faculty of Communication Arts

Chulalongkorn University

Academic Year 2000

ISBN 974-13-0090-5

หัวข้อวิทยานิพนธ์                      การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจรของ  
ประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร  
โดย    ว่าที่พันตำรวจตรีหญิง อรนุช งามขาว  
สาขาวิชา                                    นิเทศศาสตร์พัฒนาการ  
อาจารย์ที่ปรึกษา                          รองศาสตราจารย์ ดร.ปรมะ สตะเวทิน

---

คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยเป็นส่วน  
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

.....คณบดีคณะนิเทศศาสตร์  
( รองศาสตราจารย์ จุมพล รอดคำดี )

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ  
( รองศาสตราจารย์ ดร. ธนวัติ บุญลี้อ )

.....อาจารย์ที่ปรึกษา  
( รองศาสตราจารย์ ดร. ปรมะ สตะเวทิน )

.....กรรมการ  
( อาจารย์ ดร. วิเชียร เกตุสิงห์ )

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อรนุช งามขาว ,ว่าที่พันตำรวจตรีหญิง :การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร. (MEDIA EXPOSURE , KNOWLEDGE , ATTITUDE AND COMPLIANCE WITH TRAFFIC RULES AMONG PEDESTRIANS IN BANGKOK) อ. ที่ปรึกษา : รศ.ดร. ประมะ สตะเวทิน. 112 หน้า. ISBN 974-13-0090-5.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 408 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือแบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ ซึ่งประมวลผลโดยคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS

ผลของการวิจัยพบว่า

1. การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
2. การเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร
3. การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร
5. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร
6. ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร
7. ตัวแปรที่สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ดีที่สุด คือ ทัศนคติ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา.....การประชาสัมพันธ์.....

สาขาวิชา.....นิเทศศาสตร์พัฒนาการ.....

ปีการศึกษา.....2543.....

ลายมือชื่อนิสิต.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

# # 4285317328 : MAJOR DEVELOPMENT COMMUNICATION

KEY WORD : MEDIA EXPOSURE/KNOWLEDGE/ATTITUDE/COMPLIANCE/PEDESTRIANS

ORRANUCH NGAMKHAO,POL.MAJ. : MEDIA EXPOSURE, KNOWLEDGE, ATTITUDE AND COMPLIANCE WITH TRAFFIC RULES AMONG PEDESTRIANS IN BANGKOK.

THESIS ADVISOR : ASSO.PROF.PARAMA SATAWEDIN. Ph.D, 112 PP. ISBN 974-13-0090-5

The purpose of this research was to study the correlation among media exposure, knowledge, attitude and compliance with traffic rules of pedestrians in Bangkok Metropolis. Questionnaires were used to collect the data from 408 samples. Frequency, percentage, mean , Pearson's product moment correlation coefficient and multiple regression were employed for the analysis of the data. SPSS program was used for data processing.

The results of the study were as follows :

1. Exposure to mass media and specialized media correlated with knowledge of traffic rules.
2. Exposure to specialized media correlated with attitude toward traffic rules.
3. Exposure to mass media and specialized media correlated with compliance with traffic rules
4. Knowledge of traffic rules did not correlate with attitude toward traffic rules.
5. Knowledge of traffic rules correlated with compliance with traffic rules.
6. Attitude toward traffic rules correlated with compliance with traffic rules.
7. The variable that could best explain compliance with traffic rules was the attitude toward the traffic rules.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Department.....of Public Relations..... Student's signature.....

Field of study.....Development Communication Advisor's signature.....

Academic year.....2000..... Co-advisor's signature.....

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้บรรลุผลสำเร็จเรียบร้อยไปได้ด้วยดีตลอดมา ก็เพราะความกรุณาจากท่านอาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร.ปรมะ สตะเวทิน ซึ่งเป็นผู้ที่ยกย่องให้คำปรึกษา แนะนำ และชี้แนะข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์สำหรับการทำวิจัย รวมทั้งท่านอาจารย์ ดร.วิเชียร เกตุสิงห์ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ให้ความรู้และคำปรึกษาในเรื่องสถิติที่ใช้ในการวิจัย และยังมีท่านอาจารย์ รองศาสตราจารย์ ดร.ธนวดี บุญลือ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ท่านได้สละเวลาอันมีค่าในการช่วยเหลือเรื่องการสอบ ซึ่งข้าพเจ้าต้องกราบขอบพระคุณทุกท่านที่กล่าวถึงไว้ ณ โอกาสนี้

กราบขอบพระคุณบิดา มารดาผู้ให้กำเนิดข้าพเจ้า ขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ผู้ร่วมงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติทุกคนที่คอยให้ข้อมูลต่างๆ มาโดยตลอด อีกทั้งเพื่อนร่วมสถาบันการศึกษาที่คอยติดตามส่งข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ให้และสุดท้ายที่สำคัญต้องขอขอบคุณตัวใหญ่ผู้อยู่เบื้องหลังที่เป็นแรงบันดาลใจ เป็นกำลังใจให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จทั้งการเรียนและการวิจัยในครั้งนี้

ว่าที่พันตำรวจตรีหญิง อรุณช งามขาว

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
<b>บทที่</b>	
<b>1    บทนำ.....</b>	<b>1</b>
ความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
ปัญหำนำการวิจัย.....	5
สมมติฐานการวิจัย.....	5
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	6
ขอบเขตของการวิจัย.....	7
นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง.....	7
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
<b>2.    แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....</b>	<b>9</b>
แนวคิดเกี่ยวกับสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ.....	9
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร.....	14
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทักษะคติและพฤติกรรม (KAP).....	18
แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม.....	29
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	33
<b>3.    ระเบียบวิธีวิจัย.....</b>	<b>38</b>
ประชากร.....	38
ขนาดกลุ่มตัวอย่าง.....	38
การเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....	38
ตัวแปรในการวิจัย.....	40

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
	เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล..... 41
	การทดสอบเครื่องมือ..... 42
	เกณฑ์การให้คะแนน..... 43
	การเก็บรวบรวมข้อมูล..... 45
	การวิเคราะห์ข้อมูล..... 46
4.	ผลการวิจัย..... 47
	ตอนที่ 1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา..... 48
	ข้อมูลด้านประชากร..... 48
	การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณสื่อมวลชน สื่อบุคคล และสื่อเฉพาะกิจ..... 57
	ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ..... 60
	ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ..... 62
	การปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณ..... 65
	ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐาน..... 68
5.	สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ..... 73
	สรุปผลการวิจัย..... 74
	อภิปรายผล..... 76
	ข้อเสนอแนะทั่วไป..... 84
	ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัย..... 85
	รายการอ้างอิง..... 86
	ภาคผนวก..... 91
	ภาคผนวก ก. แบบสอบถาม..... 92
	ภาคผนวก ข. พระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก พ.ศ.2522..... 102
	ภาคผนวก ค. การแบ่งเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร..... 111
	ประวัติผู้เขียน..... 112



## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1. แสดงสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ปี 2540.....	1
2. แสดงสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ปี 2541.....	2
3. แสดงสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ปี 2542.....	3
4. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ.....	48
5. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ.....	49
6. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส.....	50
7. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา.....	51
8. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ.....	52
9. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้.....	53
10. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการมีภูมิฐานะ/อาศัย/ปฏิบัติงาน ในกรุงเทพมหานคร.....	54
11. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการเคยเป็นผู้กระทำ ให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเท้า.....	55
12. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการที่เคยได้รับอุบัติเหตุ จากการเดินเท้า.....	56
13. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความบ่อยครั้งในการ เปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรจากสื่อต่างๆ.....	57
14. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการเปิดรับข่าวสาร จากสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ.....	59
15. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบถูกในแต่ละข้อเกี่ยวกับ กฎจราจร.....	60
16. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับ กฎจราจร.....	61
17. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับของทัศนคติเกี่ยวกับ กฎจราจรเป็นรายข้อ.....	62

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
18. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับของทัศนคติเกี่ยวกับ กฎจราจร.....	64
19. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับของการปฏิบัติ ตามกฎจราจรเป็นรายชื่อ.....	65
20. แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับของการปฏิบัติ ตามกฎจราจร.....	67
21. แสดงค่าสหสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารกับความรู้.....	68
22. แสดงค่าสหสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารกับทัศนคติ.....	69
23. แสดงค่าสหสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารกับการปฏิบัติ.....	70
24. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจร.....	71
25. แสดงค่าสหสัมพันธ์ ถดถอยพหุคูณระหว่างทัศนคติ ความรู้ และสื่อเฉพาะกิจ กับการปฏิบัติตามกฎจราจร.....	72

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความสำคัญของปัญหา :

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่กำลังขยายตัวในทุกๆด้าน โดยเฉพาะทางด้านการคมนาคมและการขนส่งมวลชน ซึ่งการขยายตัวด้านนี้เองก่อให้เกิดปัญหาใหญ่ด้านการจราจร เพราะยังมีการขยายตัวและการพัฒนาด้านการคมนาคมของเมืองมากขึ้นเท่าใด อุบัติเหตุเนื่องมาจากการจราจรก็ย่อมเกิดตามมามากขึ้นเท่านั้น และอุบัติเหตุก็นำมาซึ่งความสูญเสียทั้งทางด้านทรัพย์สิน อันตรายต่อร่างกายและจิตใจ รวมไปถึงชีวิต นอกจากนี้ยังทำให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสังคม สำหรับในปัจจุบันประชาชนมีความเสี่ยงภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด และปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งก็คือ ปัญหาของประชาชนคนเดินเท้าที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (ดังตารางสถิติคดีจราจรที่แสดงในตารางที่ 1 – 3 : ตารางสถิติคดีจราจรของปี 2540 – 2542)

### ตารางที่ 1 : ตารางสถิติคดีจราจรของปี 2540

#### สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ปี 2540

#### The Situation of Traffic Accidents for the Whole Nation in 1997

คน/ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	Damage to Person / Vehicle	จำนวน(คัน) Total
1. คนเดินเท้า	Pedestrian	4,210
2. รถจักรยาน	Bicycle	1,311
3. รถสามล้อ	Tricycle	522
4. รถจักรยานยนต์	Motorcycle	41,939
5. รถสามล้อเครื่อง	Tuk Tuk	2,187
6. รถยนต์นั่ง	Private Car	42,103
7. รถโดยสารเล็ก(ตู้)	Van	3,524
8. รถบรรทุกขนาดเล็ก(ปิคอัพ)	Pickup Truck	25,484
9. รถโดยสารขนาดใหญ่	Bus	4,414

คน/ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	Damage to Person / Vehicle	จำนวน(คัน) Total
10. รถบรรทุก 6 ล้อ	Truck	3,794
11. รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า	Heavy Truck	5,708
12. รถอีแต๋น	Farm Vehicle	309
13. แท็กซี่	Taxi	4,210
14. อื่นๆ	Other	1,157

ตารางที่ 2 : ตารางสถิติคดีจราจรของปี 2541  
สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ปี 2541  
The Situation of Traffic Accidents for the Whole Nation in 1998

คน/ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	Damage to Person / Vehicle	จำนวน(คัน) Total
1. คนเดินเท้า	Pedestrian	3,673
2. รถจักรยาน	Bicycle	1,319
3. รถสามล้อ	Tricycle	500
4. รถจักรยานยนต์	Motorcycle	37,414
5. รถสามล้อเครื่อง	Tuk Tuk	1,717
6. รถยนต์นั่ง	Private Car	36,538
7. รถโดยสารเล็ก(ตู้)	Van	2,975
8. รถบรรทุกขนาดเล็ก(ปิคอัพ)	Pickup Truck	22,472
9. รถโดยสารขนาดใหญ่	Bus	3,717
10. รถบรรทุก 6 ล้อ	Truck	3,157
11. รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า	Heavy Truck	4,102
12. รถอีแต๋น	Farm Vehicle	282
13. แท็กซี่	Taxi	4,476
14. อื่นๆ	Other	1,408

ตารางที่ 3 : ตารางสถิติคดีจราจรของปี 2542  
สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ปี 2542

The Situation of Traffic Accidents for the Whole Nation in 1999

คน/ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	Damage to Person / Vehicle	จำนวน(คัน) Total
1. คนเดินเท้า	Pedestrian	3,839
2. รถจักรยาน	Bicycle	1,425
3. รถสามล้อ	Tricycle	434
4. รถจักรยานยนต์	Motorcycle	34,943
5. รถสามล้อเครื่อง	Tuk Tuk	1,775
6. รถยนต์นั่ง	Private Car	29,863
7. รถโดยสารเล็ก(ตู้)	Van	3,168
8. รถบรรทุกขนาดเล็ก(ปิคอัพ)	Pickup Truck	20,707
9. รถโดยสารขนาดใหญ่	Bus	3,343
10. รถบรรทุก 6 ล้อ	Truck	2,666
11. รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า	Heavy Truck	3,774
12. รถอีแต๋น	Farm Vehicle	385
13. แท็กซี่	Taxi	3,654
14. อื่นๆ	Other	1,272

ที่มา : เว็บไซต์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ [www.police.go.th](http://www.police.go.th)

จากตารางสถิติคดีจราจรจะพบว่า ปัญหาที่สำคัญเห็นเด่นชัดอันดับแรกที่เป็นสาเหตุของการก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรคือ ปัญหาของประชาชนคนเดินเท้า ที่มีสาเหตุสืบเนื่องมาจากการไม่ประพฤติปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ได้แก่ การไม่ใช้ทางข้ามทางเท้า ทางเดินเท้าข้างถนน ทางข้ามถนน(ทางม้าลาย) สะพานลอย อุโมงค์สำหรับคนข้าม และสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม เพราะการที่มีการวางของบนทางเท้า เช่น พ้อค้า แม่ค้า หาบเร่ แผงลอย ขอทาน และสิ่งกีดขวางอื่น ๆ ผนวกกับการที่ คนไทยส่วนใหญ่มักมีนิสัยและทัศนคติส่วนตน ชอบความสะดวกถือเอาความสบายของตนเองเป็นใหญ่ โดยไม่คำนึงถึงผลเสียที่จะเกิดขึ้นกับตนเองและสังคมส่วนรวม

ประชาชนคนเดินเท้าจะมีพื้นฐานความรู้และลักษณะนิสัยที่ได้รับการฝึกอบรมตลอดจนการหล่อหลอมกันมาในอดีตต่างกัน บางคนได้รับอิทธิพลที่ไม่ดีแบบตัวใครตัวมันมา ก็พยายามที่จะรักษาผลประโยชน์ของตัวเองไว้อย่างเหนียวแน่น โดยเฉพาะในสังคมที่ทุกคนต้องแข่งขัน จนทำให้ขาดวินัยและการใช้ทางอย่างถูกต้อง อีกทั้งถ้ามองในแง่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็ยังไม่มีการรณรงค์เข้มงวดกวดขัน กับผู้กระทำการอันฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเต็มที่และต่อเนื่อง มักจะเข้มงวดเป็นระยะๆ เมื่อรัฐบาลมีนโยบายให้เร่งรัดกวดขันการกระทำความผิด ข้อมูลข่าวสารที่ประชาชนคนเดินเท้าได้รับจึงไม่ต่อเนื่องสม่ำเสมอ และการเลือกรับข่าวสารของแต่ละคนก็ต่างกัน อุบัติเหตุและความสูญเสียที่เกิดขึ้น เนื่องจากประชาชนคนเดินเท้าที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรจึงเป็นปัญหาของการจราจรที่เกิดขึ้นอย่างรุนแรงมาจนถึงทุกวันนี้ และกฎจราจรก็คือกฎแห่งความปลอดภัย ดังนั้นจึงควรปลูกฝังให้ประชาชนทุกคนมีส่วนร่วมในปัญหา นอกจากนี้คนขับรถแล้วกลุ่มบุคคลที่ต้องคำนึงถึงคือประชาชนคนเดินเท้า

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยเล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาที่เกิดขึ้น ในด้านการจราจรในส่วนของการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานครรวมทั้งประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้

#### วัตถุประสงค์ :

1. เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าใน กรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร
4. เพื่อศึกษาการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร
5. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร
6. เพื่อศึกษาตัวแปรที่สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานครได้ดีที่สุด



### ปัญหานำการวิจัย :

1. ประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานครมีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรอย่างไร
2. ประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานครมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอย่างไร
3. ประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานครมีทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรอย่างไร
4. ประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานครมีการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างไร
5. การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้ามีความสัมพันธ์กันหรือไม่
6. ตัวแปรใดมีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้ามากที่สุด

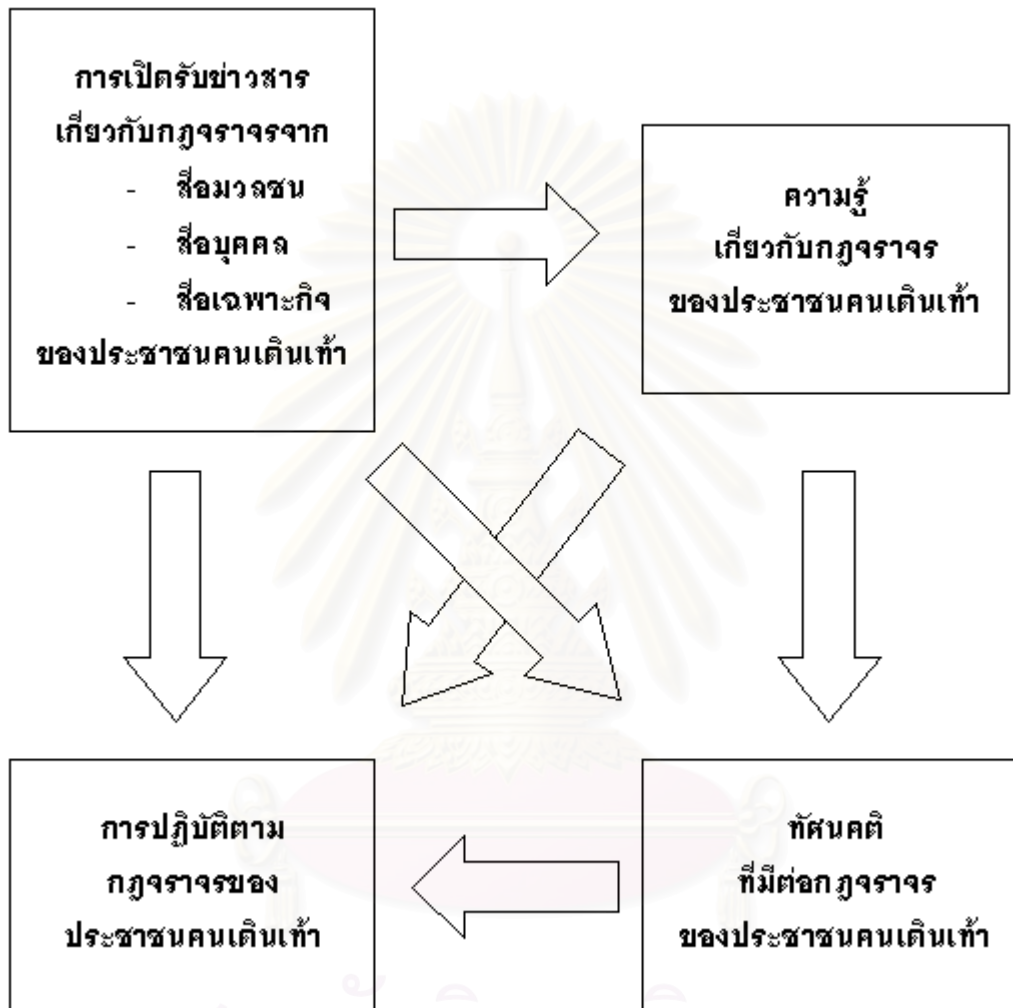
### สมมติฐานการวิจัย :

1. การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า
2. การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า
3. การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า
5. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า
6. ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า
7. การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรสามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าได้ดีที่สุด

## กรอบแนวความคิดในการวิจัย

## FRAME WORK

แสดงตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย





## ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มุ่งที่จะศึกษาถึงประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจร

## นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

**การเปิดรับข่าวสาร** หมายถึง ความบ่อยครั้งของประชาชนคนเดินเท้าในการพูดคุย อ่าน ดู ฟังเพื่อการรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร จาก

- สื่อมวลชน ได้แก่ วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และนิตยสาร
- สื่อบุคคล ได้แก่ สมาชิกในครอบครัว เพื่อนบ้าน เพื่อนร่วมงาน หรือเพื่อนร่วมสถาบันการศึกษา เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร
- สื่อเฉพาะกิจ ได้แก่ เว็บไซต์การเผยแพร่ข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรต่างๆ ของกองบังคับการตำรวจจราจร [www.thaitrafficpolice.com](http://www.thaitrafficpolice.com) , คู่มือกฎหมายจราจร พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 1-5) พ.ศ.2522 ถึง 2538 , แผ่นป้ายหรือโปสเตอร์รณรงค์วินัยจราจร และแผ่นพับประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกฎจราจรที่ประชาชนควรรู้และปฏิบัติ

**ความรู้** หมายถึง ความจำ ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎจราจรตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 ลักษณะ 13 คนเดินเท้า มาตรา 103 ถึง มาตรา 110 และลักษณะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับคนเดินเท้า

**ทัศนคติ** หมายถึง ความรู้สึกนึกคิด ความเชื่อ ความคิดเห็นของประชาชนคนเดินเท้าที่มีต่อกฎจราจรตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 ลักษณะ 13 คนเดินเท้า มาตรา 103 ถึง มาตรา 110 และลักษณะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับคนเดินเท้า

**การปฏิบัติตามกฎจราจร** หมายถึง การประพฤติและปฏิบัติตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 13 คนเดินเท้า มาตรา 103 ถึงมาตรา 110 และลักษณะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับคนเดินเท้า

**คนเดินเท้า** หมายถึง คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

1. เพื่อนำข้อค้นพบที่ได้จากการวิจัยมาเป็นแนวทางในการพัฒนา การวางนโยบายและแผนงานด้านการประชาสัมพันธ์การใช้ทางข้ามและทางเท้าให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจร ในการแก้ไขปัญหาจราจรให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด

2. ผลการวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์สำหรับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการให้ข้อมูลและการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครเกิดความรู้สึกรู้สึกและความเข้าใจที่ดีในการประพฤติปฏิบัติตามกฎหมายจราจร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจรของ ประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยจะใช้แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้ เป็นแนวทางในการศึกษา

1. แนวคิดเกี่ยวกับสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทักษะคติและพฤติกรรม(KAP)
4. แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### แนวคิดเกี่ยวกับสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ

ปรมะ สตะเวทิน (2531 : 65) ให้ความหมายว่า “ การสื่อสาร คือ กระบวนการของการถ่ายทอดสารจากบุคคลฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเรียกว่าผู้ส่งสารไปยังบุคคลอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่าผู้รับสารโดยผ่านสื่อ”

โดยทั่วไปการสื่อสารมีองค์ประกอบสำคัญอย่างน้อย 4 อย่างคือ แหล่งข่าวสาร (Source) ข่าวสาร (Message) ผู้รับ (Receiver) ช่องทางข่าวสาร (Channel) ซึ่งได้แก่ (Maxwell McCombs and Lee B. Becker, 1979 : 75-76 อ้างถึงใน วิริยา ฐวสิน, 2534: 17-18)

1. **ปัจจัยของผู้สื่อสาร** มี 4 ประการ ที่จะมีผลต่อการเพิ่มหรือลดประสิทธิผลของการสื่อสาร คือ ทักษะในการสื่อสาร ทักษะคติ ความรู้ สถานภาพในสังคม และวัฒนธรรมนั้น ๆ

2. **ปัจจัยของผู้รับสาร** คนเราสามารถเป็นได้ทั้งผู้ส่งสารและผู้รับสาร ในขณะหนึ่งเป็นผู้ส่งสาร ในอีกขณะหนึ่งเป็นผู้รับสาร ดังนั้น ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพของผู้รับสาร จึงประกอบด้วย ทักษะในการสื่อสาร ทักษะคติ ความรู้ และสถานภาพในสังคมและวัฒนธรรม

3. **ปัจจัยของสาร** ปัจจัยที่มีส่วนกำหนดประสิทธิผลของสารและประสิทธิผลของการสื่อสาร มี 3 ประการ คือ รหัสสาร (Message Code) เนื้อหาสาร (Message Content) และการจัดสาร (Message treatment)

4. **ปัจจัยของสื่อ** สื่อเป็นตัวเชื่อมผู้ส่งสาร และผู้รับสารเข้าด้วยกันทำให้ผู้ส่งสาร ทำการสื่อสารไปยังผู้รับได้ ในการสื่อสารนั้นผู้ส่งสารจำเป็นต้องมีสื่อและเลือกใช้สื่อเพื่อนำสารไปสู่ผู้รับสาร ประสิทธิภาพของสื่อย่อมมีอิทธิพลต่อประสิทธิผลของการสื่อสาร

สื่อจำแนกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. **สื่อมวลชน (Mass Media)** หมายถึง “สื่อที่สามารถที่จะเข้าถึงกลุ่มผู้รับที่มีจำนวนมากได้อย่างรวดเร็ว เป็นการเพิ่มพูนความรู้ แพร่กระจายข่าวสาร รวมทั้งเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่ไม่พึงปรารถนาได้” (Rogers and Shoemaker, 1971: 145)

และได้กล่าวถึงคุณสมบัติที่ดี 3 ประการ ของสื่อมวลชน คือ

1. สามารถเผยแพร่ข่าวสารไปสู่ประชาชนจำนวนมากได้ในเวลาที่รวดเร็ว
2. สามารถให้ความรู้และข่าวสารแก่ประชาชนได้เป็นอย่างดี
3. สามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่ไม่พึงปรารถนาได้

โจเซฟ ที แคลปเปอร์ (Joseph T. Klapper, 1960: 15-49) ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และพฤติกรรมของประชาชนไว้ดังนี้

1) สื่อมวลชนไม่ได้มีอิทธิพลต่อประชาชนโดยตรง แต่จะมีอิทธิพลโดยอ้อม ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ดังนี้

1.1) ความมีใจโน้มเอียง คือ ประชาชนจะมีความคิดเห็น ค่านิยม และความโน้มเอียงที่จะประพฤติปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งอยู่ก่อนที่จะมาสัมผัสกับสื่อมวลชน

1.2) การเลือกรับสาร ประชาชนจะเลือกรับสารที่สอดคล้องกับความคิดเห็นและความสนใจของตน และจะเลือกตีความหมายของสารตามความเชื่อ และ ค่านิยมที่ตนมีอยู่เดิม

1.3) อิทธิพลของบุคคล บางครั้งข่าวสารจากสื่อมวลชนจะผ่านสื่อบุคคล หรือผู้นำความคิดเห็นก่อนจะไปถึงประชาชน ผู้นำความคิดเห็นมักสอดแทรกความรู้สึกนึกคิดของตนเข้าไปด้วย ทำให้มีอิทธิพลต่อความคิดของประชาชนอยู่มาก

1.4) กลุ่มและบรรทัดฐานของกลุ่ม

1.5) ระบบสื่อมวลชน

2) สื่อมวลชนจะเป็นเพียงแรงเสริม (Reinforcement) ที่สนับสนุนทัศนคติ รสนิยม ความมีใจโน้มเอียง ตลอดจนแนวโน้มด้านพฤติกรรมของประชาชนให้เข้มแข็งขึ้น และพร้อมที่จะแสดงออกมา เมื่อมีแรงจูงใจหรือมีโอกาสเหมาะสม

3) สื่อมวลชนอาจเปลี่ยนแปลงทัศนคติของประชาชนได้เพียงเล็กน้อย และมักเป็นทัศนคติที่ยังไม่พึงปรารถนา การเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่พึงปรารถนาหรือเปลี่ยนไปในทางตรงกันข้ามนั้นเป็นไปได้ยาก อาจเปลี่ยนได้บ้าง แต่ต้องใช้เวลา และบุคคลต้องได้รับข่าวสารเพียงพอ

อย่างไรก็ตามอิทธิพลของสื่อมวลชนในด้านการเปลี่ยนแปลงจะเกิดขึ้น ก็ต่อเมื่อบุคคลมีความโน้มเอียงที่จะเปลี่ยนแปลงอยู่ก่อนแล้ว

4) สื่อมวลชน สามารถสร้างทัศนคติให้แก่ประชาชนได้ ในกรณีทีบุคคลไม่เคยมีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับสิ่งนั้นมาก่อน และได้รับสารที่เสนอเรื่องราวในแนวเดียวกันบ่อยๆ เป็นอิทธิพลในลักษณะสะสม ไม่ใช่อิทธิพลที่ก่อให้เกิดผลทันทีทันใด

สื่อมวลชนอีกความหมายหนึ่งคือ “สื่อที่สามารถนำสารจากผู้ส่งสารไปสู่ผู้รับสารที่ประกอบด้วยคนจำนวนมากได้อย่างรวดเร็วภายในเวลาที่ใกล้เคียงกันหรือในเวลาเดียวกัน โดยทั่วไปแล้วสื่อที่เรียกว่าสื่อมวลชน ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ นิตยสาร และภาพยนตร์ (ปรมะ สตะเวทิน, 2540: 134-135)

เบททิงเฮาส์ (Bettinghaus, 1968: 180) กล่าวว่า สื่อมวลชนเป็นเพียงตัวเสริมความเชื่อถือและทัศนคติที่มีอยู่เดิม ให้ฝังแน่นมากกว่าจะเปลี่ยนแปลงทัศนคติอย่างสิ้นเชิง แต่อาจเปลี่ยนแปลงการรับรู้ได้บ้างในขอบเขตจำกัดของประสบการณ์ ฉะนั้น สื่อมวลชนจึงเป็นเพียงแหล่งความคิด และเป็นผู้วางแนวทางในการเปลี่ยนแปลงเท่านั้น กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างมนุษย์นั้นเป็นผลจากการติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคลแบบเห็นหน้าเห็นตากันทั้งสิ้น

**2. สื่อบุคคล (Personal Media)** หมายถึง ตัวบุคคลที่นำพาข่าวสารจากบุคคลหนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่ง โดยอาศัยการติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคล 2 คน หรือ มากกว่า 2 คนขึ้นไป (เสถียร เขยประทับ, 2528 : 28)

แคทซ์ และ ลาร์ซาร์สเฟลด์ (Katz and Lazarsfeld, 1955: 43) เห็นว่าการสื่อสารระหว่างบุคคลมีผลต่อการทำให้ผู้รับสารยอมรับที่จะเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และยอมรับที่จะให้ความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรมต่างๆมากที่สุด ฉะนั้น สื่อบุคคลจึงมีความสำคัญมากกว่าสื่อมวลชนในชั้นสูงใจ ส่วนสื่อมวลชนจะมีความสำคัญกว่าในชั้นของการให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง และอาจมีผลบ้างในการสร้างทัศนคติในเรื่องที่บุคคลยังไม่เคยรับรู้มาก่อน

สำหรับปัจจัยที่ทำให้การติดต่อสื่อสารโดยผ่านสื่อบุคคลที่มีประสิทธิภาพในการเปลี่ยนทัศนคติของบุคคลมากกว่าการติดต่อสื่อสาร โดยผ่านสื่อมวลชนตามแนวคิดของ ลาร์ซาร์สเฟลด์และคณะ (Lazarsfeld et al., 1968: 97) มี 4 ประการ คือ

1. การติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคล สามารถจัดการเลือกรับสารของผู้ฟังได้ เนื่องจากการหลีกเลี่ยงการสนทนา หรือรับฟังเป็นได้ยากกว่าการรับข่าวสารจากสื่อมวลชน ซึ่งผู้รับสารหลีกเลี่ยงไม่รับฟังเนื้อหาที่ขัดแย้งกับทัศนคติและความเชื่อของตน หรือเรื่องที่ตนไม่สนใจได้ง่าย

2. การติดต่อสื่อสารแบบเผชิญหน้า เปิดโอกาสให้ผู้ส่งสารสามารถปรับปรุง หรือเปลี่ยนแปลงเนื้อหาที่ใช้สนทนากันได้ในเวลาอันรวดเร็ว ถ้าหากเนื้อหาที่สนทนานั้นได้รับการต่อต้านจากคู่สนทนา

3. การติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคลนั้น จะมีลักษณะง่ายๆ เป็นกันเอง จึงง่ายต่อการชักจูงใจให้คล้อยตาม

4. ผู้รับสารส่วนใหญ่มักจะเชื่อถือในข้อตัดสินใจ และความคิดเห็นของผู้ที่เขารู้จัก และนับถือ มากกว่าบุคคลที่เขาไม่เคยรู้จักมาก่อน แล้วมาติดต่อสื่อสาร

โรเจอร์ส และ ชูเมคเกอร์ (Rogers with Shoemaker, 1971: 252-253) ได้กล่าวถึงประสิทธิภาพของสื่อบุคคลไว้ ดังนี้

1. สามารถทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข่าวสารแบบบุคคลวิถึ ถ้าผู้รับสารไม่เข้าใจสารก็สามารถไต่ถามหรือขอข่าวสารเพิ่มเติมจากแหล่งสารได้ในเวลาอันรวดเร็ว ส่วนผู้ส่งสารก็สามารถปรับปรุงแก้ไขสารที่ส่งออกไปให้เข้ากับความต้องการและความเข้าใจของผู้รับสารได้ในเวลาอันรวดเร็วเช่นเดียวกัน การที่ช่องทางการสื่อสารระหว่างบุคคลมีระดับของปฏิริยาตอบสนอง (Feedback) สูงทำให้สามารถลดอุปสรรคของการสื่อสารที่เกิดจากการเลือกรับสาร เลือกแปลหรือเลือกจำสารได้ เนื่องจากสภาพการณ์ที่เห็นหน้ากันบีบบังคับให้ต้องรับสารนั้นไม่ว่าผู้รับสารจะมีความรู้สึกหรือทัศนคติต่อผู้ส่งสารหรือสารอย่างไรก็ตาม

2. สามารถจูงใจบุคคลให้เปลี่ยนแปลงทัศนคติที่ฝังรากลึกได้

### เปรียบเทียบลักษณะความแตกต่างที่สำคัญระหว่างสื่อมวลชนและสื่อบุคคล

โรเจอร์ส และ ชูเมคเกอร์ (Rogers with Shoemaker, 1971: 252-253)

คุณลักษณะ	สื่อบุคคล	สื่อมวลชน
การไหลของข่าวสาร	มีแนวโน้มเป็นแบบบุคคลวิถึ	มีแนวโน้มที่จะเป็นแบบเอกัวิถึ
ลักษณะการสื่อสาร	มีลักษณะแบบตัวต่อตัว	ไม่มีลักษณะแบบตัวต่อตัว
ปริมาณของปฏิริยาตอบสนองในขณะที่ทำการสื่อสาร	สูง	ต่ำ
ความสามารถในการลดกระบวนการเลือกในทางจิตวิทยาโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเลือกรับสาร	สูง	ต่ำ
ความเร็วในการสื่อสารไปยังผู้รับสารจำนวนมากๆ	ค่อนข้างช้า	ค่อนข้างเร็ว
ผลที่อาจเกิดขึ้น	การก่อตัวของทัศนคติและการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ	การเปลี่ยนแปลงความรู้



โรเจอร์ส (Rogers, 1978: 291) ได้กล่าวเปรียบเทียบประสิทธิภาพของสื่อมวลชน และสื่อบุคคลไว้ว่า จากผลการวิจัยต่าง ๆ พบว่า สื่อมวลชนสามารถเปลี่ยนแปลงการรับรู้ ซึ่งหมายถึง การเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่การสื่อสารระหว่างบุคคลนั้นมี ประสิทธิภาพมากกว่า เมื่อวัตถุประสงค์ของผู้ส่งสารอยู่ที่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ เพราะข่าวสาร ที่ถ่ายทอดออกจากสื่อมวลชนอย่างเดียว ไม่สามารถก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่ฝังแน่น หรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้

**3. สื่อเฉพาะกิจ (Specialized Media)** นอกจากสื่อมวลชนและสื่อ บุคคลแล้ว ยังมีสื่ออีกประเภทหนึ่งที่ใช้ถ่ายทอดข่าวสารไปยังมวลชน บุคคล หรือกลุ่มชน สร้างขึ้นเพื่อใช้ติดต่อกับกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ เรียกว่า สื่อเฉพาะกิจ (Specialized Media) ได้แก่ สื่อประเภทโสตทัศนูปกรณ์ (Audio Visual Media) และสื่อสิ่งพิมพ์ (Printed Media)

ในเรื่องของการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างสื่อบุคคลกับสื่อเฉพาะ กิจ ชรามม์ (Schramm, 1973: 156) กล่าวไว้ว่า จากหลักฐานที่ปรากฏชี้ให้เห็นว่า การโน้มน้าว ใจโดยการเผชิญหน้า (Face-to-Face) จะมีประสิทธิผลมากกว่าการโน้มน้าวใจด้วยสื่อเฉพาะกิจ (Specialized Media) ประเภทโสตทัศนูปกรณ์ (Audio-Visual Media) และสิ่งพิมพ์ (Printed Media)

นอกจากนี้ อาดัมส์ (Adams, 1971: 71) ได้กล่าวถึงความสำคัญของสื่อ เฉพาะกิจไว้ดังนี้ คือ สื่อเฉพาะกิจจัดว่ามีความสำคัญต่อการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูล เพราะสื่อ เฉพาะกิจเป็นสื่อที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ การใช้สื่อเฉพาะกิจ เป็นการให้ความรู้และข่าวสารที่เป็นเรื่องราวเฉพาะอย่าง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย (Target Audience) ที่กำหนดไว้แน่นอน ตัวอย่างสื่อเฉพาะกิจ ได้แก่ การจัดพิมพ์เอกสาร จุลสาร แผ่นพับ หรือ แผ่นปลิวออกเผยแพร่ ซึ่งอาจจะจัดส่งไปยังกลุ่มเป้าหมายโดยทางไปรษณีย์ (Direct Mail) นอกจากนี้ การปิดโปสเตอร์ตามชุมชนต่างๆ การจัดนิทรรศการ การสาธิต (Demonstration) ก็เป็นการ ใช้สื่อเฉพาะกิจที่มีประสิทธิภาพในการรณรงค์เผยแพร่ประดิษฐ์กรรมแปลกๆ และทันสมัยใน สังคมนั้นๆ

จากทฤษฎีการสื่อสารที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าควรจะต้องมีการใช้สื่อ มวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ ในการเผยแพร่ข่าวสารให้กับประชาชนคนเดินเท้า เนื่องจากสื่อ แต่ละประเภทมีจุดเด่นและจุดด้อยต่างกัน ในการก่อให้เกิดความรู้ เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

ตลอดจนการมีส่วนร่วมในการที่จะประพฤติปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งทฤษฎีนี้จะเป็นประโยชน์สำหรับวิจัยครั้งนี้ในการศึกษาว่าสื่อแต่ละประเภท ซึ่งมีคุณสมบัติแตกต่างกันในการถ่ายทอดข้อมูลข่าวสาร สื่อชนิดใดที่มีอิทธิพลและมีประสิทธิภาพในการถ่ายทอดข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร เพื่อให้ประชาชนคนเดินเท้าเกิดความรู้ความเข้าใจ จนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และเกิดการปฏิบัติตามกฎจราจรมากที่สุด หรืออาจต้องใช้สื่อหลายๆชนิดประกอบกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล

### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร

การสื่อสารเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตมนุษย์ มนุษย์เป็นสัตว์สังคมที่ต้องอาศัยการแลกเปลี่ยนความรู้ ข่าวสาร และประสบการณ์ซึ่งกันและกัน ทั้งนี้เพื่อจะได้มีความรู้ความเข้าใจ จูงใจ หรือมีอิทธิพลต่อเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน การที่จะบรรลุสิ่งเหล่านี้ได้ จำเป็นต้องอาศัยการสื่อสาร (เสถียร เขยประทับ, 2542 : 19)

เชอริ (Cherry, 1978: 30) กล่าวว่า การสื่อสารของมนุษย์เป็นการกระทำร่วมกัน (An Act of Sharing) กันนั่นเอง การกระทำร่วมกันนี้จะก่อให้เกิดความเข้าใจร่วมกัน ซึ่งจะนำไปสู่การตัดสินใจและกระทำกิจกรรมที่ประสานสอดคล้องกัน

ชาร์ลส์ เค อัทคิน (Charles K. Atkin, 1973: 208) กล่าวว่า บุคคลที่เปิดรับข่าวสารมากยิ่งมีหูตากว้างไกล มีความรู้ความเข้าใจในสภาพแวดล้อม และเป็นคนที่ทันสมัยทันเหตุการณ์กว่าบุคคลที่เปิดรับข่าวสารน้อย

เลอเนอร์ (Lerner, 1958: 56) ให้คำจำกัดความการเปิดรับสื่อมวลชนว่า หมายถึง อัตราส่วนของประชาชนที่มีวิทยุ จำนวนจำหน่ายหนังสือพิมพ์และจำนวนผู้นั่งดูภาพยนตร์ต่อประชาชน 1,000 คน

โรเจอร์ส และสเวนนิ่ง (Rogers and Sevenning, 1969: 3) ขยายแนวคิดเกี่ยวกับการเปิดรับสื่อมวลชนให้กว้างขวางออกไปอีก โดยให้คำนิยามว่าสื่อมวลชนนั้นคลุมถึงสื่อห้าประเภทคือ หนังสือพิมพ์ ภาพยนตร์ วิทยุ นิตยสาร และโทรทัศน์ เหตุนี้ดัชนีในการวัดการเปิดรับสื่อมวลชน ในความหมายของเขาทั้งสอง จึงต้องประกอบด้วยจำนวนรายการวิทยุที่รับฟังต่อสัปดาห์ การอ่านหนังสือพิมพ์ต่อสัปดาห์ ภาพยนตร์ที่ดูต่อปี และอื่นๆ



แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารมีอยู่หลายทฤษฎีแต่ที่สำคัญ ได้แก่ ทฤษฎีเกี่ยวกับกระบวนการในการเลือกรับสาร (Selective Processes) ซึ่งประกอบด้วย การกลั่นกรอง 3 ชั้น ดังนี้ (Joseph T.Klapper, 1960: 19-25)

### 1. การเลือกเปิดรับ (Selective Exposure)

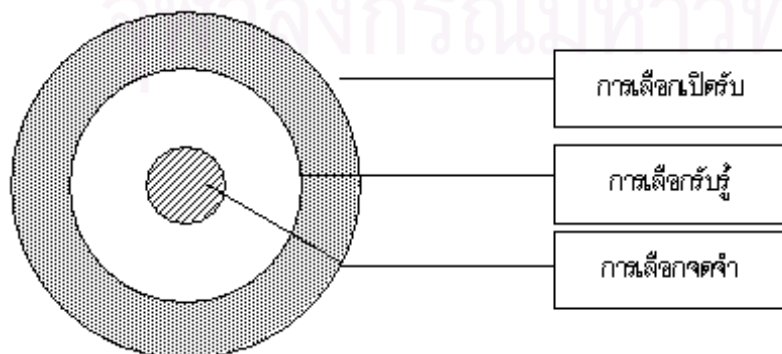
หมายถึง แนวโน้มที่ผู้รับสารจะเลือกสนใจหรือเปิดรับข่าวสารที่สอดคล้องกับความคิดเห็น ความสนใจที่มีอยู่เดิม และพยายามหลีกเลี่ยงข่าวสารที่ไม่สอดคล้องกับทัศนคติและความคิดเห็นเดิมของตน ทั้งนี้ เพราะการได้รับข่าวสารที่ไม่สอดคล้องกับความรู้ ความเข้าใจ หรือทัศนคติที่มีอยู่เดิม จะก่อให้เกิดภาวะความไม่สมดุลทางจิตใจที่เรียกว่า "Cognitive Dissonance" ซึ่งบุคคลอาจลดภาวะความไม่สมดุลนี้ได้โดยการเปลี่ยนทัศนคติ ความรู้ หรือพฤติกรรม การแสดงออก หรือเลือกสรรเฉพาะข่าวสารที่สอดคล้องกับความคิดเห็นเดิมของตน

### 2. การเลือกรับรู้ (Selective Perception)

เมื่อบุคคลเลือกเปิดรับข่าวสารจากแหล่งใดแหล่งหนึ่งแล้ว ผู้รับสารจะเลือกรับรู้หรือเลือกตีความหมายของสารนั้นตามทัศนคติ ประสบการณ์ ความเชื่อ ความต้องการ ความคาดหวัง แรงจูงใจ สภาวะร่างกาย หรือสภาวะอารมณ์ในขณะนั้น เป็นต้น ดังนั้น ผู้รับสารจะ ตีความผิดพลาด หรือบิดเบือนข่าวสารให้มีทิศทางที่ตนเองพึงพอใจ ให้สอดคล้องกับความคิดเห็น ความสนใจ หรือทัศนคติที่มีอยู่เดิม

### 3. การเลือกจดจำ (Selective Retention)

เป็นแนวโน้มในการเลือกจดจำข่าวสารเฉพาะส่วนที่ตรงกับความสนใจ ความต้องการ ทัศนคติ ฯลฯ ของตนเองและมักจะลืมในส่วนที่ตนเองไม่สนใจ เรื่องที่ขัดแย้งหรือเรื่องที่ค้านกับความคิดเห็นของตนเอง ดังนั้น การเลือกจดจำเนื้อหาของสารที่ได้รับ จึงเป็นการช่วยเสริมทัศนคติ หรือความเชื่อเดิมของผู้รับสารให้มีความมั่นคงยิ่งขึ้นและเปลี่ยนแปลงยากขึ้น กล่าวคือ ความพร้อมที่จะจดจำสารของผู้รับสารจึงมักเกิดขึ้นกับคนที่พร้อมจะเข้าใจ และพร้อมที่จะลืมสำหรับคนที่ไม่พร้อมจะเข้าใจ ดังนั้น กระบวนการเลือกสรรของมนุษย์จึงเปรียบเสมือนเครื่องกรอง (Filters) ข่าวสารในการรับรู้ของมนุษย์เรา ซึ่งสามารถแสดงได้ดังนี้



สำหรับปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความแตกต่างในการเลือกสรรข่าวสารของมนุษย์ ได้มีผู้เสนอไว้หลายแนวทาง คือ

เดอเฟลอร์ (DeFleur, 1966: 102) ได้กล่าวถึงตัวแปรแทรก (Intervening Variables) ที่มีอิทธิพลในกระบวนการสื่อสารมวลชนระหว่างผู้ส่งสารกับผู้รับสาร โดยเน้นให้เห็นว่าข่าวสารมิได้ไหลผ่านจากสื่อมวลชนถึงผู้รับสารและเกิดผลโดยตรงทันที แต่มีปัจจัยบางอย่างที่เกี่ยวข้องกับตัวผู้รับสารแต่ละคน เช่น ปัจจัยทางจิตวิทยาและสังคมที่จะมีอิทธิพลต่อการรับข่าวสารนั้นทำให้เกิดผลไม่เหมือนกับหรือไม่เป็นไปตามเจตคติของผู้ส่งสาร ทฤษฎีสำคัญของเดอเฟลอร์เกี่ยวกับเรื่องนี้มีด้วยกัน 3 ทฤษฎี ดังนี้

1. ทฤษฎีความแตกต่างระหว่างบุคคล (Individual Differences Theory) เป็นทฤษฎีที่ชี้ให้เห็นว่าผู้รับสารแต่ละคนนั้นมีความแตกต่างกันในทางจิตวิทยา เช่น ทักษะคิด ค่านิยม และความเชื่อ ทำให้ความสนใจในการเปิดรับข่าวสารหรือตีความหมายข่าวสารจากสื่อมวลชนแตกต่างกัน หลักการพื้นฐานเกี่ยวกับทฤษฎีความแตกต่างระหว่างปัจเจกบุคคลมี ดังนี้

- 1) มนุษย์เรามีความแตกต่างกันมากในองค์ประกอบทางจิตวิทยาส่วนบุคคล
- 2) ความแตกต่างนี้บางส่วนมาจากลักษณะแตกต่างทางชีวภาค หรือทางร่างกายของแต่ละบุคคล แต่ส่วนใหญ่แล้วจะมาจากความแตกต่างที่เกิดจากการเรียนรู้
- 3) มนุษย์ซึ่งถูกชูปเลี้ยงภายใต้สภาพการณ์ต่างๆ จะเปิดรับความคิดเห็นแตกต่างกันไป
- 4) การเรียนรู้สิ่งแวดล้อมทำให้เกิดทัศนคติ ค่านิยม และความเชื่อที่รวมเป็นลักษณะทางจิตวิทยาส่วนบุคคลที่แตกต่างกันไป

2. ทฤษฎีกลุ่มสังคม (Social Categories Theory) ทฤษฎีนี้กล่าวไว้ว่าบุคคลที่มีลักษณะทางสังคมคล้ายกันจะแสดงพฤติกรรมการสื่อสารคล้ายคลึงกัน พฤติกรรมการสื่อสารนี้ได้แก่ การเปิดรับสื่อ ความพอใจในสื่อ และอุปนิสัยการใช้สื่อร่วมกัน เป็นต้น สำหรับลักษณะทางสังคมที่สำคัญนั้น ได้แก่ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ เชื้อชาติ ศาสนา อายุ เพศ ฯลฯ

3. ทฤษฎีความสัมพันธ์ทางสังคม (Social Relations Theory) เป็นทฤษฎีที่กล่าวถึงความสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างผู้รับสารกับบุคคลอื่นในสังคมในลักษณะของกลุ่มปฐมภูมิ หรือกลุ่มทุติยภูมิ โดยกลุ่มปฐมภูมิซึ่งเป็นความสัมพันธ์ใกล้ชิดในหมู่เพื่อนสนิท เพื่อนร่วมงาน หรือสมาชิกในครอบครัว และวงศาคนญาติจะมีอิทธิพลต่อผู้รับสารมากกว่ากลุ่มทุติยภูมิซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความใกล้ชิดน้อยกว่า ข่าวสารต่างๆ ที่ได้รับจากสื่อมวลชนมักจะถูกรับรู้หรือตีความโดยมี

อิทธิพลของกลุ่มหรือบุคคลในกลุ่มเข้ามาเกี่ยวข้องกับเสมอ เช่น การที่ปัจเจกบุคคลจะเชื่อข่าวสารจากโฆษณาใดหรือไม่ นั่น มักจะได้รับอิทธิพลจากการปรึกษาหารือไต่ถามเพื่อนฝูงหรือผู้ใกล้ชิด อิทธิพลที่มีผลต่อการรับรู้ข่าวสารในลักษณะนี้เราเรียกว่า “อิทธิพลของบุคคล” (Personal Influence)

วิลเบอร์ ชแรมม์ (Wilbur Schramm, 1973: 56) ได้กล่าวถึง องค์ประกอบที่มีบทบาทสำคัญต่อการเลือกสรรของมนุษย์ ได้แก่

1. ประสบการณ์ ประสบการณ์ทำให้ผู้รับสารแสวงหาข่าวสารแตกต่างกัน
2. การประเมินสาระประโยชน์ของข่าวสาร ผู้รับสารจะแสวงหาข่าวสารเพื่อสนองจุดประสงค์ของตนอย่างใดอย่างหนึ่ง
3. ภูมิหลังที่แตกต่างกัน ทำให้บุคคลที่มีความสนใจต่างกัน
4. การศึกษาและสภาพแวดล้อมทำให้มีความแตกต่างในพฤติกรรมการเลือก รับสื่อและเนื้อหาข่าวสาร
5. ความสามารถในการรับสารซึ่งเกี่ยวกับสภาพร่างกายและจิตใจ ทำให้ พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารของบุคคลแตกต่างกัน
6. บุคลิกภาพทำให้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ การโน้มน้าวจิตใจและพฤติกรรมของผู้รับสาร
7. อารมณ์ สภาพทางอารมณ์ของผู้รับสาร จะทำให้ผู้รับสารเข้าใจความหมายของข่าวสาร หรืออาจเป็นอุปสรรคต่อความเข้าใจความหมายของข่าวสารก็ได้
8. ทัศนคติจะเป็นตัวกำหนดท่าทีของการรับและตอบสนองต่อสิ่งเร้า หรือข่าวสารที่ได้พบและการที่ผู้รับสารแต่ละคน มีพฤติกรรมในการเลือกรับสื่อและข่าวสาร จอห์น ซี เมอร์ริล และ โลเวนสไตน์ (John C. Merrill and Lowenstein, 1971: 134-135 อ้างถึงใน ชวรัตน์ เชิดชัย, 2527: 170-174) กล่าวว่า มีปัจจัยหลายประการที่เป็นแรงผลักดันให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งได้มีการใช้สื่อ ดังนี้
  1. ความเหงา เป็นเหตุผลทางจิตวิทยาโดยตรงที่ว่า ปกติคนเราย่อมไม่ชอบที่จะอยู่ตามลำพัง เนื่องจากเกิดความรู้สึกสับสน วิดกกังวล หวาดกลัว และการเมินเฉยจากสังคม จึงชอบหรือพยายามที่รวมกลุ่มเพื่อสังสรรค์กับผู้อื่น เมื่อไม่สามารถติดต่อสังสรรค์กับบุคคลได้โดยตรง สิ่งที่ดีที่สุด คือ การอยู่กับสื่อต่างๆ ที่ใช้ในการสื่อสาร
  2. ความอยากรู้อยากเห็นในสิ่งต่างๆ ที่เกิดขึ้น ปกติมนุษย์จะอยากรู้อยากเห็นโดยเริ่มจากสิ่งที่อยู่ใกล้ตัวที่สุด ไปจนถึงสิ่งที่อยู่ห่างตัวเองมากที่สุด ซึ่งสื่อต่างๆ ถือเอาความอยากรู้อยากเห็นเป็นหลักในการเสนอข่าวสารต่างๆ

3. ประโยชน์ใช้สอยของตนเอง ในฐานะที่เป็นผู้รับข่าวสารจึงต้องแสวงหา และใช้ข่าวสารบางอย่างที่จะใช้เป็นประโยชน์แก่ตนเอง เพื่อช่วยให้ความคิดของตนเองบรรลุผล เพื่อให้ข่าวสารที่ได้มาเสริมสร้างทัศนคติเดิมของตนเอง

4. ลักษณะเฉพาะของสื่อ สื่อแต่ละชนิดมีลักษณะเฉพาะตัวแตกต่างกันไป ทำให้ผู้รับข่าวสารแต่ละคนแสวงหาและได้ประโยชน์จากแต่ละสื่อไม่เหมือนกัน ทั้งนี้ เพราะผู้รับข่าวสาร แต่ละคนย่อมหันเข้าหาลักษณะเฉพาะอย่างจากสื่อที่จะสนองความต้องการ และทำให้อตนเองเกิดความพึงพอใจ

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร มีประโยชน์ในการวิจัยครั้งนี้เนื่องจากสามารถอธิบายเกี่ยวกับความแตกต่างของสาเหตุที่คนแต่ละคนจะรับหรือไม่รับข้อมูลข่าวสาร ที่ได้รับการถ่ายทอดมาจากผู้ส่งสารได้เป็นอย่างดี ซึ่งเมื่อพิจารณาอย่างถ่องแท้แล้วจะเห็นว่าการเปิดรับข่าวสารของคนนั้นจะต้องเชื่อมโยงกับความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติของคนด้วย

### **แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม (KAP)**

ทฤษฎีนี้ เป็นทฤษฎีที่ให้ความสำคัญกับตัวแปร 3 ตัว คือ ความรู้ (Knowledge) ทัศนคติ (Attitude) และการยอมรับปฏิบัติ (Practice) ของผู้รับสารอันอาจมีผลกระทบต่อสังคมต่อไป จากการรับสารนั้น ๆ การเปลี่ยนแปลงทั้งสามประเภทนี้ จะเกิดขึ้นในลักษณะต่อเนื่อง กล่าวคือ เมื่อผู้รับสารได้รับสารก็จะทำให้เกิดความรู้ เมื่อเกิดความรู้ขึ้น ก็จะไปมีผลทำให้เกิดทัศนคติ และขั้นสุดท้าย คือการก่อให้เกิดการกระทำ ทฤษฎีนี้อธิบายการสื่อสารหรือสื่อมวลชนว่าเป็นตัวแปรต้นที่สามารถเป็นตัวนำการพัฒนาเข้าไปสู่ชุมชนได้ ด้วยการอาศัย KAP เป็นตัวแปรตามในการวัดความสำเร็จของการสื่อสารเพื่อการพัฒนา (สุรพงษ์ โสธนะเสถียร, 2533: 118)

จะเห็นได้ว่า สื่อมวลชนมีบทบาทสำคัญในการนำข่าวสารต่าง ๆ ไปเผยแพร่เพื่อให้ประชาชนในสังคมได้รับทราบว่าจะมีปัญหาคืออะไร เมื่อประชาชนได้รับทราบข่าวสารนั้น ๆ ย่อมก่อให้เกิดทัศนคติและเกิดพฤติกรรมต่อไป ซึ่งมีลักษณะสัมพันธ์กันเป็นลูกโซ่เป็นที่ยอมรับกันว่า การสื่อสารมีบทบาทสำคัญในการดำเนินโครงการต่าง ๆ ให้บรรลุผลสำเร็จตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ การที่คนเดินเท้ามีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎจราจรได้ก็ต้องอาศัยการสื่อสารเป็นเครื่องมืออันสำคัญในการเพิ่มพูนความรู้ สร้างทัศนคติที่ดีและเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทางที่เหมาะสม โดยผ่านสื่อชนิดต่าง ๆ ไปยังประชาชนกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งต้องประกอบด้วย (สุรพงษ์ โสธนะเสถียร, 2533 : 120-121)

**ความรู้ (Knowledge)** เป็นการรับรู้เบื้องต้น ซึ่งบุคคลส่วนมากจะได้รับผ่านประสบการณ์โดยการเรียนรู้จากการตอบสนองต่อสิ่งเร้า(S-R) แล้วจัดระบบเป็นโครงสร้างของความรู้ที่ผสมผสานระหว่างความจำ(ข้อมูล)กับสภาพจิตวิทยาด้วยเหตุนี้ความรู้จึงเป็นความจำที่เลือกสรรซึ่งสอดคล้องกับสภาพจิตใจของตนเอง ความรู้จึงเป็นกระบวนการภายใน อย่างไรก็ตาม ความรู้ก็อาจ ส่งผลต่อพฤติกรรมที่แสดงออกของมนุษย์ได้ และผลกระทบที่ผู้รับสารเชิงความรู้ในทฤษฎีการสื่อสารนั้นอาจปรากฏได้จากสาเหตุ 5 ประการคือ

1. การตอบข้อสงสัย (Ambiguity Resolution) การสื่อสารมักจะทำให้เกิดความ สับสนให้สมาชิกในสังคม ผู้รับสารจึงมักแสวงหาสารสนเทศโดยการอาศัยสื่อทั้งหลายเพื่อตอบ ข้อสงสัยและความสับสนของตน
2. การสร้างทัศนคติ (Attitude Formation) ผลกระทบเชิงความรู้ต่อการปลูกฝังทัศนคติ ส่วนมากนิยมใช้กับสารสนเทศที่เป็นนวัตกรรม เพื่อสร้างทัศนคติให้คนยอมรับการแพร่ นวัตกรรมนั้น ๆ (ในฐานะความรู้)
3. การกำหนดวาระ (Agenda Setting) เป็นผลกระทบเชิงความรู้ที่สื่อกระจายออกไปเพื่อให้ประชาชนตระหนักและผูกพันกับประเด็นวาระที่สื่อกำหนดขึ้น หากตรงกับภูมิหลังของปัจเจกชนและค่านิยมของสังคมแล้ว ผู้รับสารก็จะเลือกสารสนเทศนั้น
4. การพอกพูนระบบความเชื่อ (Expansion of Belief System) การสื่อสารสังคม มักกระจายความเชื่อ ค่านิยม และอุดมการณ์ด้านต่าง ๆ ไปสู่ประชาชนจึงทำให้ผู้รับสารรับทราบระบบความเชื่อที่หลากหลายและลึกซึ้งไว้ในความเชื่อของตนมากขึ้นไปเรื่อย ๆ
5. การรู้แจ้งต่อค่านิยม (Value Clarification) ความขัดแย้งในเรื่องค่านิยมและอุดมการณ์เป็นภาวะปกติของสังคม สื่อมวลชนที่นำเสนอข้อเท็จจริงในประเด็นเหล่านี้ ย่อมทำให้ประชาชนผู้รับสารเข้าใจถึงค่านิยมเหล่านั้นแจ่มชัดขึ้น

คาร์เตอร์ วี กู๊ด (Carter V. Good, 1973: 325 อ้างใน โสภิตสุดา มงคลเกษม, 2539 : 42 ) กล่าวว่า ความรู้เป็นข้อเท็จจริง (facts) ความจริง (truth) เป็นข้อมูลที่มนุษย์ได้รับและเก็บรวบรวมจากประสบการณ์ต่างๆ การที่บุคคลยอมรับหรือปฏิเสธสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้อย่างมีเหตุผล บุคคลควรจะต้องรู้เรื่องเกี่ยวกับสิ่งนั้นเพื่อประกอบการตัดสินใจ นั่นก็คือบุคคลจะต้องมีข้อเท็จจริงหรือข้อมูล ต่างๆ ที่สนับสนุนและให้คำตอบข้อสงสัยที่บุคคลมีอยู่ ชี้แจงให้บุคคลเกิดความเข้าใจ และทัศนคติที่ดีต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง รวมทั้งเกิดความตระหนัก ความเชื่อ และค่านิยมต่างๆ ด้วย



ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520: 16) กล่าวว่า ความรู้ เป็นพฤติกรรมขั้นต้น ซึ่งผู้เรียน เพียงแต่จำได้ อาจจะเป็นโดยการนึกได้หรือโดยการมองเห็นหรือได้ยิน จำได้ ความรู้ขั้นนี้ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎ โครงสร้าง และวิธีการแก้ปัญหาเหล่านี้

เบนจามิน เอส บลูม (Benjamin S. Bloom, 1967: 271) ได้ให้ความหมายของความรู่ว่า ความรู้เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการระลึกถึงเฉพาะเรื่อง หรือเรื่องทั่วไป ระลึกถึงวิธีการกระบวนการหรือสถานการณ์ต่างๆโดยเน้นความจำ

1. ความรู้ ทำให้ทราบถึงความสามารถในการจำและการระลึกถึงเหตุการณ์หรือประสบการณ์ที่เคยพบมาแล้ว แบ่งออกเป็น

- ก. ความรู้เกี่ยวกับเนื้อหาวิชาโดยเฉพาะ
- ข. ความรู้เกี่ยวกับวิธีและการดำเนินการที่เกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง
- ค. ความรู้เกี่ยวกับการรวบรวมแนวความคิดและโครงสร้าง

2. ความเข้าใจ ทำให้ทราบถึงความสามารถในการใช้สติปัญญาและทักษะเบื้องต้น แบ่งออกเป็น

ก. การแปลความ คือการแปลจากแบบหนึ่งไปสู่อีกแบบหนึ่ง โดยรักษาความหมายได้ถูกต้อง

ข. การตีความ คือขยายจากเนื้อหาเดิมด้วยการสร้างขึ้นด้วยรูปแบบใหม่

- 3. การนำไปใช้
- 4. การวิเคราะห์
- 5. การสังเคราะห์
- 6. การประเมินค่า

แพทริก เมเรดิธ (Patrick Meredith, 1961: 10) ได้พูดถึงความรู้ว่า จำเป็นต้องมีองค์ประกอบ 2 ประการ คือ ความเข้าใจ (Understanding) และการคงอยู่ (Retaining) เพราะความรู้ หมายถึง ความสามารถจดจำได้ในบางสิ่งบางอย่างที่เราเข้าใจมาแล้ว

เบอร์กูท (Burgoon, 1974: 64) และ ริเวอร์, ปีเตอร์สัน และ เจนเซิน (River, Peterson and Jensen 1971: 283 อ้างถึงใน ประมะ สตะเวทิน, 2540: 116-117) ได้กล่าวถึง การศึกษาหรือความรู้ (Knowledge) ว่าเป็นลักษณะอีกประการหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อผู้รับสาร ดังนั้น คนที่ได้รับการศึกษาในระดับที่ต่างกัน ในยุคสมัยที่ต่างกัน ในระบบการศึกษาที่ต่างกัน ในสาขาวิชาที่ต่างกัน จึงย่อมมีความรู้สึกรู้คิด อุดมการณ์ และความต้องการที่แตกต่างกันไป คนที่มีการศึกษาสูงหรือมีความรู้ดี จะได้เปรียบอย่างมากในการที่จะเป็นผู้รับสารที่ดี เพราะคนเหล่านี้มี

ความรู้กว้างขวางในหลายเรื่อง มีความเข้าใจศัพท์มากและมีความเข้าใจสารได้ดี แต่คนเหล่านี้มักจะเป็นคนที่ไม่ค่อยเชื่ออะไรง่ายๆ

การเกิดความรู้ไม่ว่าระดับใดก็ตาม ย่อมมีความสัมพันธ์กับความรู้สึกนึกคิดซึ่งเชื่อมโยงกับการเปิดรับข่าวสารของบุคคลนั่นเอง รวมไปถึงประสบการณ์และลักษณะทางประชากร (การศึกษา เพศ อายุ ฯลฯ) ของแต่ละคนที่เป็นผู้รับข่าวสาร ถ้าประกอบกับการที่บุคคลมีความพร้อมในด้านต่างๆ เช่น มีการศึกษา มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร ก็มีโอกาที่จะมีความรู้ในเรื่องนี้ และสามารถเชื่อมโยงความรู้นั้นเข้ากับสภาพแวดล้อมได้ สามารถระลึกได้รวบรวมสาระสำคัญเกี่ยวกับกฎจราจร รวมทั้งสามารถวิเคราะห์ สังเคราะห์ รวมทั้งประเมินผลได้ต่อไป และเมื่อประชาชนเกิดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่ว่าจะในระดับใดก็ตาม สิ่งที่เกิดตามมาก็คือ **ทัศนคติ** ความคิดเห็นในลักษณะต่างๆ (दारवाररररर ररररररर, 2542 : 41)

**ทัศนคติ (Attitude)** โรเจอร์ส (Rogers, 1978: 208-209) ได้กล่าวถึง ทัศนคติว่าเป็นดัชนีชี้ว่าคุณคนนั้นคิดและรู้สึกอย่างไรกับคนรอบข้างวัตถุหรือสิ่งแวดล้อมตลอดจนสถานการณ์ต่างๆ โดยทัศนคตินั้นมีรากฐานมาจากความเชื่อที่อาจส่งผลถึงพฤติกรรมในอนาคตได้ ทัศนคติจึงเป็นเพียงความพร้อมที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้า และเป็นมิติของการประเมินเพื่อแสดงความชอบหรือไม่ชอบต่อประเด็นหนึ่ง ๆ ซึ่งถือเป็นการสื่อสารภายในบุคคล (Intrapersonal communication) ที่เป็นผลกระทบมาจากการรับสาร อันจะมีผลต่อพฤติกรรมต่อไป (สุรพงษ์โสภณะเสถียร, 2533 : 122)

กอร์ดอน ออลพอร์ท (Gordon Allport, 1935: 810) ได้กล่าวสรุปว่า ทัศนคติเป็นสภาพความพร้อมของสมองและประสาทที่จัดไว้เป็นระเบียบโดยอาศัยประสบการณ์เข้าช่วย ซึ่งจะมีผลหรือมีอิทธิพลโดยตรงต่อการตอบสนองของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่างๆ หรือประสบการณ์ต่างๆ ทั้งหมด ซึ่งมีส่วนเกี่ยวกับบุคคล นั้น

จี เมอร์ฟี, แอล เมอร์ฟี และ ที นิวโคม (G. Murphy, L. Murphy and T. Newcomb, 1973: 887) ให้ความหมายว่า หมายถึง ความชอบ หรือไม่ชอบ ฟังใจ หรือไม่ฟังใจที่บุคคลแสดงออกมาต่อสิ่งต่างๆ

เครช และ ครัทช์ฟิลด์ (Kreesh and Crutchfield, 1969: 11) ให้ความหมายว่า ทัศนคติเป็นผลรวมของกระบวนการที่ก่อให้เกิดสภาพการจูงใจ อารมณ์ยอมรับ และเกี่ยวพันความรู้ ซึ่งกระบวนการเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของประสบการณ์ของบุคคล

### การเกิดทัศนคติ

ทัศนคติเป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้ (Learning) จากแหล่งทัศนคติ (Source of Attitude) ต่าง ๆ ที่มีอยู่มากมาย และแหล่งที่ทำให้คนเกิดทัศนคติที่สำคัญ คือ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520: 64-65)

1. ประสบการณ์เฉพาะอย่าง (Specific Experience) เมื่อบุคคลมีประสบการณ์เฉพาะอย่างต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดในทางที่ดีหรือไม่ดี จะทำให้เขาเกิดทัศนคติต่อสิ่งนั้นไปในทางที่ดีหรือไม่ดีจะทำให้เขาเกิดทัศนคติต่อสิ่งนั้นไปในทิศทางที่เขาเคยมีประสบการณ์มาก่อน
2. การติดต่อสื่อสารจากบุคคลอื่น (Communication from others) จะทำให้เกิดทัศนคติจากการรับรู้ข่าวสารต่างๆจากผู้อื่นได้ เช่น เด็กที่ได้รับการสั่งสอนจากผู้ใหญ่จะเกิดทัศนคติต่อการกระทำต่างๆ ตามที่เคยรับรู้มา
3. สิ่งที่เป็นแบบอย่าง (Models) การเลียนแบบผู้อื่นทำให้เกิดทัศนคติขึ้นได้ ตัวอย่างเช่น เด็กที่เคารพเชื่อฟังพ่อแม่จะเลียนแบบการแสดงท่าชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งหนึ่งตามไปด้วย
4. ความเกี่ยวข้องกับสถาบัน (Institutional Factors) ทัศนคติหลายอย่างของบุคคลเกิดขึ้นเนื่องจากความเกี่ยวข้องกับสถาบัน เช่น ครอบครัว โรงเรียน หรือ หน่วยงาน เป็นต้น

### ลักษณะของทัศนคติ

1. ทัศนคติเป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้หรือประสบการณ์ของแต่ละคน มิใช่เป็นสิ่งที่ติดตัวมาแต่กำเนิด
2. ทัศนคติเป็นสภาพทางจิตใจที่มีอิทธิพลต่อการคิดและการกระทำของบุคคลเป็นอันมาก
3. ทัศนคติเป็นสภาพทางจิตใจที่มีความถาวรพอสมควร ทั้งนี้เนื่องจากแต่ละบุคคลต่างก็ได้รับอันเนื่องมาจากอิทธิพลของสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ

### ประเภทของทัศนคติ

บุคคลสามารถแสดงทัศนคติได้ 3 ประการด้วยกัน คือ

1. ทัศนคติเชิงบวก เป็นทัศนคติที่ชักนำให้บุคคลแสดงออก มีความรู้สึกหรืออารมณ์จากสภาพจิตใจได้ตอบในด้านดีต่อบุคคลอื่น หรือเรื่องราวหนึ่งเรื่องราวใด รวมทั้งหน่วยงานองค์การสถาบัน และการดำเนินกิจการขององค์การและอื่น ๆ
2. ทัศนคติเชิงลบ เป็นทัศนคติที่สร้างความรู้สึกเป็นไปในทางเสีย ไม่ได้รับความเชื่อถือ หรือไว้วางใจ อาจมีความเคลือบแคลงระแวงสงสัย รวมทั้งเกลียดชังต่อบุคคลใด



บุคคลหนึ่ง เรื่องราวหรือปัญหาใดปัญหาหนึ่ง หรือหน่วยงาน องค์กร สถาบัน และการดำเนินกิจการขององค์กร สถาบัน องค์กร และอื่น ๆ

3. ทศนคติที่บุคคลไม่แสดงความคิดเห็นในเรื่องราว หรือปัญหาใดปัญหาหนึ่งต่อบุคคลหน่วยงาน สถาบัน องค์กรและอื่น ๆ โดยสิ้นเชิง

ทศนคติทั้ง 3 ประเภทนี้ บุคคลอาจจะมีเพียงประการเดียว หรือหลายประการกันก็ได้ ขึ้นอยู่กับความมั่นคงในเรื่องความเชื่อ ความรู้สึกนึกคิด หรือค่านิยมอื่น ๆ ที่มีต่อบุคคล สิ่งของการกระทำ หรือสถานการณ์ เป็นต้น ยิ่งถ้าทศนคติของบุคคลแต่ละบุคคลถูกกระตุ้นให้แสดงออกมาในรูปของความเห็นร่วมกัน ก็จะเป็น “ประชามติ” ไป

### กระบวนการเปลี่ยนแปลงทศนคติ

เฮอริเบริท ซี เคลแมน (Herbert C. Kelman, Compliance, 1967: 469) ได้อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงทศนคติ โดยที่ความเชื่อที่ทศนคติอย่างเดียวกัน อาจเกิดในตัวบุคคลด้วยวิธีที่ต่างกัน จากความคิดนี้ Kelman ได้แบ่งกระบวนการเปลี่ยนแปลงทศนคติออกเป็น 3 ประการ

#### 1. การยินยอม (Compliance)

การยินยอมจะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลรับสิ่งที่มีอิทธิพลต่อตัวเอง และมุ่งหวังในบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีอิทธิพลเกิดความพึงพอใจ โดยที่ตัวเองไม่ได้เชื่อ หรือเห็นด้วยกับสิ่งนั้น แต่ที่ยอมทำตามเพราะคาดหวังว่าจะได้รับรางวัลหรือการยอมรับจากคนอื่น เป็นลักษณะของการปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมของบุคคลในสังคม การยอมทำตามนี้เป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงทศนคติ ซึ่งพลังที่ผลักดันให้บุคคลยอมทำตามจะเป็นอย่างไรนั้นก็ขึ้นอยู่กับความมากน้อยหรือความรุนแรงของรางวัลและการลงโทษ

#### 2. การเลียนแบบ (Identification)

การเลียนแบบ เป็นภาวะที่เกิดขึ้นเมื่อบุคคลยอมรับสิ่งเร้าหรือสิ่งกระตุ้น โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีหรือที่พึงพอใจระหว่างตัวเองกับบุคคลหรือกลุ่มคนอื่น บุคคลจะรับเอาบทบาททั้งหมดของคนอื่นมาเป็นของตนเอง หรือแลกเปลี่ยนบทบาทซึ่งกันและกัน บุคคลจะเชื่อในสิ่งที่ตัวเองเลียนแบบแต่ไม่รวมถึง เนื้อหาและรายละเอียดในการเลียนแบบ ทศนคติของบุคคลจะเปลี่ยนไปมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับสิ่งเร้าที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

### 3. ความต้องการจะเปลี่ยน (Internalization)

เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นเมื่อบุคคลยอมรับสิ่งที่มีอิทธิพลเหนือกว่า ซึ่งตรงกับความต้องการภายในค่านิยมของเขา พฤติกรรมที่เปลี่ยนไปในลักษณะนี้จะสอดคล้องกับค่านิยมที่บุคคลมีอยู่เดิม ความพึงพอใจที่ได้จะขึ้นอยู่กับเนื้อหารายละเอียดของพฤติกรรมนั้น ๆ

เซอร์เมอร์ฮอร์น, ฮันท์ และออสบอร์น (Schemerhorn, Hunt and Osborn, 1988: 80-81 อ้างถึงใน เสริมศักดิ์ วิชาสาทรณ์ และคณะ , 2537: 13) ได้อธิบายถึงองค์ประกอบที่สำคัญของทัศนคติไว้ 3 ประการ คือ

#### 1. องค์ประกอบที่เกี่ยวกับปัญญา (Cognitive Component)

องค์ประกอบที่เกี่ยวกับปัญญา คือ ความเชื่อ และค่านิยมของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ความเชื่อและค่านิยมดังกล่าวนี้จะมีขึ้นก่อนการเกิดทัศนคติของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

#### 2. องค์ประกอบที่เกี่ยวกับอารมณ์ความรู้สึก (Affective Component)

องค์ประกอบที่เกี่ยวกับความรู้สึกจะเป็นความรู้สึกเฉพาะของบุคคล ที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นผลเนื่องมาจากความเชื่อและค่านิยมที่บุคคลมีต่อสิ่งนั้นๆ ความรู้สึกที่เกิดขึ้นดังกล่าวนี้ก็คือ ทัศนคติที่แท้จริงของบุคคล

#### 3. องค์ประกอบที่เกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavioral Component)

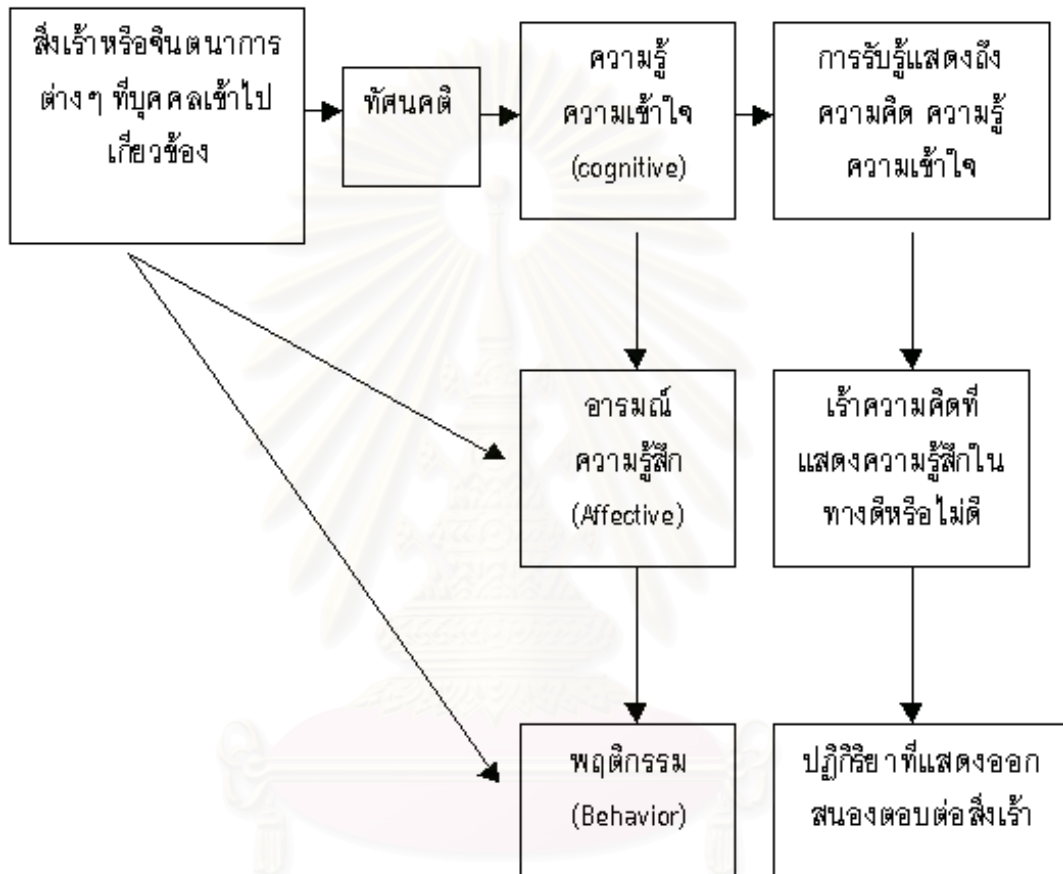
องค์ประกอบที่เกี่ยวกับพฤติกรรม คือ เจตนารมณ์ของบุคคลที่จะแสดง พฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งออกมาตามความรู้สึกของบุคคลนั้นๆ เจตนารมณ์ที่เกิดขึ้นนี้เป็นผลเนื่องมาจาก ทัศนคติของบุคคลต่อสิ่งดังกล่าวนั่นเอง

จะเห็นได้ว่าถ้าบุคคลไม่มีความเข้าใจ หรือมีแนวความคิดซึ่งเรียกว่า "Concept" เกี่ยวกับสิ่งใดก็จะไม่สามารถมีทัศนคติต่อสิ่งนั้นได้ การที่บุคคลมีทัศนคติต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดต่างหากก็เนื่องจากบุคคลมีความเข้าใจหรือมีแนวความคิดซึ่งเรียกว่า "Concept" ต่างกัน

ดังนั้น ส่วนประกอบทางด้านความคิดหรือความรู้ ความเข้าใจ จึงนับได้ว่าเป็นส่วนประกอบขั้นพื้นฐานของทัศนคติ และส่วนประกอบนี้จะเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับความรู้สึกของบุคคลอาจออกมาในรูปแบบแตกต่างกันทั้งในทางบวกและทางลบซึ่งขึ้นอยู่กับประสบการณ์ และการเรียนรู้ของความรู้สึกที่เกิดขึ้น ที่มีต่อวัตถุหรือปรากฏการณ์นั้น ๆ เป็นสำคัญ

จากที่กล่าวมาทั้งหมดในเรื่องของส่วนประกอบของทัศนคติ สามารถแสดงเป็นแผนภูมิได้ดังนี้

**แผนภาพแสดง  
ส่วนประกอบของทัศนคติ**



ที่มา : Milton J. Rosenberg and Carl I. Hovland. Attitude Organization and Change. New Haven, Yale University Press, 1960. p.3. (อ้างถึงใน ปาริฉัตร มั่นคง, 2534: 24-25)

นอกจากนี้ยังมีนักวิชาการได้ให้ความคิดเห็นว่ สิ่งที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคตินั้น เริ่มต้นด้วยองค์ประกอบที่สำคัญอันหนึ่ง คือ แหล่ง(Source)ของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ อาจจะเป็นบุคคลคนเดียว กลุ่มบุคคล หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ หรือสิ่งที ก่อให้เกิดทัศนคติโดยตรง โดยทั่วไป แหล่งข่าวต่าง ๆ จะมีลักษณะที่แตกต่างกันในด้านต่าง ๆ เช่น ความสามารถ ความเป็นที่ดึงดูดความสนใจ ความคุ้นเคย ความเป็นมิตร จากการศึกษาพบว่า แหล่งข่าวที่มีความสามารถ มีความคุ้นเคย สามารถดึงดูดความสนใจและมีอำนาจ จะีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติมากกว่าแหล่งข่าวที่ไม่มีคุณสมบัติเหล่านี้ นอกจากนี้องค์ประกอบ

อื่น ๆ เช่น เนื้อหาของข่าวสาร (ควรพิจารณาถึงภาษา ความยากง่าย ค่าที่ใช้ ฯลฯ) และตัวผู้รับ (เช่น ทักษะในการสื่อความหมาย ทักษะคิด ความรู้ระบบสังคม เป็นต้น) ก็เป็นองค์ประกอบในการก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ (สุภาพงษ์ วรรวยทอง, 2535 : 18)

**พฤติกรรม (Behavior)** เป็นการแสดงออกของบุคคลโดยมีพื้นฐานมาจากความรู้และทัศนคติ แตกต่างกัน ความแตกต่างของความรู้และทัศนคติเกิดขึ้น เพราะความแตกต่างในการเปิดรับสื่อ และความแตกต่างในการแปลความสารที่ตนได้รับจึงก่อให้เกิดประสบการณ์สิ่งสมที่ต่างกัันอันมีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล โดยทั่วไปการสื่อสารเพื่อการโน้มน้าวพฤติกรรมนั้นสามารถเกิดขึ้นได้ทุกระดับ ตั้งแต่ปัจเจกชนคนข้างเคียง(กลุ่ม)ไปจนถึงระดับสังคม(สถานการณ์) การโน้มน้าวพฤติกรรมในทุกระดับของการสื่อสารสังคม อาจผ่านสื่อโดยอาศัยวิธีการดังนี้ (สุภาพงษ์ ไสธนะเสถียร, 2533 : 123-124)

1. การปลุกเร้าอารมณ์ (Emotional Arousal) เพื่อให้เกิดความตื่นเต้นเร้าใจ ในการติดตามไม่ว่าด้วยภาพหรือเสียง เช่น บรรยากาศในการประกาศปฏิวัติรัฐประหาร
2. การเห็นอกเห็นใจ (Sympathy) ด้วยการแสดงความอ่อนโยน เสียสละและความกรุณาปราณี ยอมแพ้เพื่อความเป็นพระก็อาจโน้มน้าวใจผู้คนให้ยอมรับได้ เช่น คนไปลงคะแนนเสียงเลือกตั้งให้ก็เพราะเห็นผู้สมัครคนนั้นถูกโจมตีจากผู้สมัครคนอื่น ๆ
3. การสร้างแบบอย่างขึ้นในใจ (Internalized Norms) เป็นการสร้างมาตรฐานอย่างหนึ่งขึ้นเพื่อให้มาตรฐานนั้นปลูกศรัทธาและเป็นตัวอย่างแก่ผู้รับสารที่จะต้องปฏิบัติตาม
4. การให้รางวัล (Reward) เช่น การลด แลก แจก แถม ในการโฆษณา เพื่อเป็นการจูงใจให้เลือกซื้อสินค้ายี่ห้อนั้น ๆ

และผลของการโน้มน้าวใจด้วยวิธีการข้างต้น ก่อให้เกิดพฤติกรรมพื้นฐาน 2 แบบ คือ

1. กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมใหม่ ๆ หรือให้มีพฤติกรรมที่ต่อเนื่อง (Activation)
2. หยุดยั้งพฤติกรรมเก่า (Deactivation)

ทั้งการกระตุ้นและการหยุดยั้ง เป็นพฤติกรรมพื้นฐานที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมอื่น ๆ ตามมา เช่น การตัดสินใจวินิจฉัยต่อประเด็นปัญหา การจัดหายุทธวิธีดำเนินงานและการสร้างพฤติกรรมเพื่อส่วนรวม

ปกิจ พรหมายน (2531: 29) ได้กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรือตอบสนองของมนุษย์ต่อสถานการณ์หนึ่งสถานการณ์ใด หรือสิ่งกระตุ้นต่างๆ โดยการกระทำนั้น

เป็นไปโดยมีจุดมุ่งหมายและเป็นไปอย่างไม่รู้สึกรู้สีกตัว และไม่ว่าสิ่งมีชีวิตและบุคคลอื่นสามารถสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม

พฤติกรรมจึงเป็นกิจกรรมต่างๆ ซึ่งบุคคลแสดงออกโดยผู้อื่นอาจเห็นได้ง่าย เช่น การยิ้ม การเดิน หรือผู้อื่นอาจเห็นได้ยากต้องใช้เครื่องมือช่วย เช่น การเต้นของหัวใจ พฤติกรรมทุกอย่างที่บุคคลแสดงออก ผลจากการเลือกปฏิบัติตอบสนองที่เห็นว่าเหมาะสมที่สุดตามสถานการณ์นั้นๆ (เพ็ญจันทร์ สุทธิพิเชษฐกุล, 2534 : 32)

นักมานุษยวิทยา ได้ให้ข้อสรุปเกี่ยวกับพลังที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของมนุษย์ไว้ดังนี้ (ประจวบ อินออด, ม.ป.ป. : 1-2 อ้างถึงใน เพ็ญจันทร์ สุทธิพิเชษฐกุล, 2534: 33)

1. มนุษย์แต่ละคนมีแรงขับและพลังที่จะประพฤติปฏิบัติเพื่อความอยู่รอดและมั่นคงแห่งชีวิตอันเป็นความจำเป็นพื้นฐานของสัตว์ทั้งหลาย
2. มนุษย์แต่ละคนเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมที่หล่อหลอมรอบตัว จึงมักจะต้องปฏิบัติไปตามครรลองของสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายส่วนตัว
3. พลังของสังคมที่มีอิทธิพลมากที่สุด ได้แก่ ครอบครัว เพื่อนบ้าน
4. ความจำเป็นเบื้องต้นของชีวิตมนุษย์ และประสบการณ์ได้หล่อหลอมให้เกิดเป็นรูปแบบของมนุษย์แต่ละคนที่เรียกว่า บุคลิกภาพ
5. แม้ว่ามนุษย์แต่ละคนจะมีบุคลิกภาพของตนเองก็ตาม เมื่อมนุษย์รวมกันอยู่ในกลุ่มเดียวกันมีผลประโยชน์ร่วมกันภายในสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกัน ก็ย่อมเกิดเป็นบุคลิกภาพของกลุ่มขึ้นได้ ซึ่งจะมีผลต่อการแสดงออกของกลุ่มด้วย
6. มนุษย์จะมีสัญลักษณ์ในการสื่อความหมายที่เขามีต่อโลกรอบตัวออกมาในรูปแบบต่างๆ ซึ่งสามารถสืบไปถึงพลังภายในที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมนั้นๆได้

โรเซนเบิร์ก และ โฮฟแลนด์ (Rosenberg and Hovland, 1960: 1-14 อ้างถึงใน อารยา ศุภุทธมงคล, 2535: 30) กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรม (behavior) เป็นการเปลี่ยนแปลงการกระทำที่สามารถสังเกตเห็นได้ การเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรมนี้เป็นไปได้ค่อนข้างยาก แต่หากผู้ส่งสารสามารถทำให้ผู้รับสารเปลี่ยนแปลงความรู้หรือการรับรู้ได้ การเปลี่ยนแปลงนี้จะเป็นพื้นฐานให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในภายหน้าได้ เมื่อรับสารที่โน้มน้าวใจต่อๆ ไป

ยังมีทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในเรื่องความรู้ ทศนคติและพฤติกรรมที่น่าสนใจอีกอันหนึ่งคือ ทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรม (Theories of Attitude and Behavior Change) ซึ่งกล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงทัศนคติขึ้นอยู่กับความรู้ ความเข้าใจดี ทศนคติ ก็จะเปลี่ยนแปลง และเมื่อทัศนคติเปลี่ยนแปลงแล้ว ก็จะมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทั้ง 3 อย่างนี้ มี



ความเชื่อมโยงต่อกัน ฉะนั้นในการที่จะให้มีการยอมรับปฏิบัติในสิ่งใดต้องพยายามเปลี่ยนทัศนคติเสียก่อนโดยให้ความรู้

นอกจากทฤษฎีความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรม สามารถใช้วัดความสำเร็จในการพัฒนาประชาชนดังที่กล่าวมาแล้วนั้นทฤษฎีนี้ยังเป็นทฤษฎีที่ใกล้เคียงกับการเผยแพร่นวัตกรรมโดยมีส่วนสนับสนุนซึ่งกันและกันและมีนักวิชาการหลายท่าน ที่มักเห็นว่าทฤษฎีทั้งสองเป็นทฤษฎีเดียวกัน เนื่องจากเป็นส่วนเสริมกันเพราะการเผยแพร่สามารถเป็นตัวแปรต้น ในขณะที่ความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรม เป็นตัวแปรตาม กล่าวคือ การเผยแพร่เน้นกลไกของการยอมรับสาร (นวัตกรรม) ของผู้รับสาร เมื่อรับสารแล้วจะเกิดผลกระทบอย่างไร ด้วยเหตุนี้ ความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรม จึงเป็นผลที่สามารถวัดได้จากการเผยแพร่ (สุรพงษ์ ไสธนะเสถียร, 2533 : 119)

### ช่องว่างของความรู้ ทัศนคติ และการยอมรับปฏิบัติ

โรเจอร์ส (Rogers, 1971 : 288-289 อ้างใน สุวรรณิ โปธิศรี, 2535 : 42-43) เรียกว่าช่องว่างของความรู้ ทัศนคติ และการยอมรับปฏิบัติหรือ KAP – gap และได้อธิบายว่าทัศนคติกับพฤติกรรมของบุคคลนั้นไม่สัมพันธ์กันอย่างต่อเนื่องเสมอไป กล่าวคือเมื่อการสื่อสารก่อให้เกิดความรู้และทัศนคติ ในทางบวกต่อสิ่งที่เผยแพร่แล้ว แต่ในขั้นการยอมรับปฏิบัติอาจมีผลในทางตรงกันข้ามก็ได้ ถึงแม้ว่าโดยส่วนใหญ่เมื่อบุคคลมีทัศนคติอย่างไรแล้ว จะมีความโน้มเอียงที่จะปฏิบัติตามทัศนคติของตนก็ตาม แต่พฤติกรรมเช่นนี้จะไม่เกิดขึ้นเสมอไป ทั้งนี้เพราะในบางกรณีอาจเกิด KAP-gap ขึ้นได้ กล่าวโดยสรุปก็คือ ในกรณีทั่วไปเมื่อบุคคลมีความรู้ ทัศนคติเช่นไร จะแสดงพฤติกรรมไปตามความรู้และทัศนคติที่มีอยู่นั้นคือ K (Knowledge) A (Attitude) P (Practice) จะเกิดขึ้นอย่างสอดคล้องกันหรือสัมพันธ์กัน แต่จะไม่เกิดขึ้นเสมอไปในทุกกรณีไป

ในการเปิดช่องว่างของความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติ KAP-gap นี้ โรเจอร์ส (Rogers, 1983 : 289 – 290) ได้เสนอวิธีแก้ไข 4 วิธีการ คือ

1. การให้ความรู้เกี่ยวกับวิธีการใช้ให้มากขึ้นกล่าวคือ ต้องให้ความรู้เกี่ยวกับวิธีการให้กลุ่มเป้าหมายเข้าใจอย่างแท้จริงถึงวิธีการใช้หรือการปฏิบัติต่อสิ่งที่เผยแพร่ให้
2. ให้คำแนะนำในการปฏิบัติ ซึ่งสามารถทำได้โดยใช้เจ้าหน้าที่ส่งเสริมเข้าไปติดต่อกับสมาชิกที่ต้องการรับนวัตกรรม โดยให้คำแนะนำอย่างใกล้ชิด

3. โดยการให้รางวัลแก่ผู้ที่ยอมรับนวัตกรรม หรือยอมรับปฏิบัติเพื่อเป็นการจูงใจแก่สมาชิกอื่น ๆ ที่ยังไม่ยอมรับ

4. โดยการใช้กลยุทธ์ในการโน้มน้าวใจ โดยวิธีการใช้สื่อบุคคลที่เป็นเจ้าหน้าที่ส่งเสริมผู้นำทางความคิดเข้าไปติดต่อกับสมาชิกหรือกลุ่มเพื่อนฝูงเพื่อโน้มน้าวจิตใจสมาชิกให้เกิดการยอมรับปฏิบัติอีกต่อหนึ่ง

### แนวความคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม (Concept of Participation)

การมีส่วนร่วมของประชาชนในกิจกรรมต่าง ๆ นั้นเริ่มมีมาตั้งแต่สมัยที่มนุษย์เริ่มอยู่ด้วยกันเป็นชุมชน ซึ่งเกิดได้หลายลักษณะ หลายรูปแบบ และหลายวัตถุประสงค์ซึ่งนักวิชาการหลายท่านได้ให้คำนิยามคำว่า “การมีส่วนร่วม” ตามวัตถุประสงค์ของเนื้อหาที่เน้นตามความสนใจของตน ดังเช่น

องค์การสหประชาชาติ (United Nation, 1978 : 4) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนในฐานะที่เป็นกระบวนการในการพัฒนาว่าคือ การเข้าร่วมอย่างกระตือรือร้น และมีพลังของประชาชนในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- ในกระบวนการตัดสินใจเพื่อกำหนดเป้าหมายของสังคมและการจัดสรรทรัพยากร เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย
- ในการปฏิบัติตามแผนการหรือโครงการต่าง ๆ โดยความสมัครใจ

รูสโซ (Rousseau, 1972: 21 อ้างถึงใน บุญชัย เกิดปัญญาวัฒน์, 2535: 89) ได้เขียนทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม (A Participation Theory of Democracy) ไว้ดังนี้

1. การมีส่วนร่วมต้องอยู่บนพื้นฐานของเสรีภาพในการตัดสินใจว่าจะเลือกในการมีส่วนร่วมหรือไม่ที่สำคัญคือจะต้องไม่มีใครเป็นนายใคร หรือเป็นนายแห่งชีวิตใคร
2. กระบวนการมีส่วนร่วมนั้นจะต้องอยู่บนพื้นฐานของความเสมอภาค และความสามารถพึ่งพาตนเอง ซึ่งจะทำให้เกิดการตระหนัก รับรู้ในความสำคัญของการมีส่วนร่วมของตนเอง

ทางสังคมวิทยา สัจญญา สัจญญาวิวัฒน์ (สัจญญา สัจญญาวิวัฒน์, 2523: 28) กล่าวว่า การมีส่วนร่วม หมายถึง พฤติกรรมอันประกอบไปด้วยการร่วมและการสมยอมประพฤติตามพฤติกรรมคาดหวังของกลุ่มทางการและไม่ใช่ทางการ ดังนั้น การมีส่วนร่วมของประชาชนในความหมายนี้ คือการที่ประชาชนก่อให้เกิดสิ่งต่าง ๆ ร่วมกันนั่นเอง

ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมทางจิตวิทยา (Active Participation of Theory) มีผลการวิจัยจิตวิทยาสังคมบางเรื่องเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทัศนคติได้ให้ข้อเสนอแนะว่า “การเปลี่ยนแปลงทัศนคติและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ทำให้เกิดขึ้นได้โดยการสร้างสถานการณ์ให้เกิดการมีส่วนร่วมในกลุ่มบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ” การทำให้สมาชิกกลุ่มมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การเกิดความรู้สึกผูกพันต่อเรื่องนั้น และมีส่วนในการปฏิบัติ จะทำให้บุคคลกลุ่มชุมชนเกิดความรู้สึกว่าคนได้ลงทุนให้ความคิดเห็น การตัดสินใจและอุทิศพลังงานทุกอย่างเมื่อให้ได้มาซึ่งวิธีการแก้ปัญหา นั้น ๆ ซึ่งมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของตนเอง เทคนิคในการก่อให้เกิดการมีส่วนร่วม เช่น การกระตุ้นให้เกิดแรงจูงใจหรือการให้แรงเสริม (Rienforcement)

วิลเลียม ดับบลิว รีเดอร์ (William W. Reeder, 1989: 27 อ้างถึงใน บุญชัย เกิดปัญญาวัฒน์, 2535 : 80) กล่าวว่า การมีส่วนร่วม หมายถึง การมีส่วนร่วมในการปะทะสังสรรค์ทางสังคม ซึ่งรวมทั้งการมีส่วนร่วมของปัจเจกบุคคล และการมีส่วนร่วมของทุกกลุ่ม

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (2525: 35 อ้างถึงใน ทวีทอง หงษ์วิวัฒน์, 2527: 183) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่า หมายถึง การเกี่ยวข้องทางด้านจิตใจและอารมณ์ของบุคคลหนึ่งในสถานการณ์กลุ่ม ซึ่งผลของการเกี่ยวข้องดังกล่าวเป็นเหตุเร้าใจให้กระทำการบรรลุจุดมุ่งหมายของกลุ่มนั้น ทั้งทำให้เกิดความรู้สึกร่วมรับผิดชอบกับกลุ่มดังกล่าวด้วย

แนวความคิดเกี่ยวกับการที่ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนนั้นได้บังเกิดขึ้นกับชุมชนต่างๆ ทั่วโลก ซึ่งการมีส่วนร่วมเกิดจากแนวคิด 3 ประการ คือ (นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์, 2535: 41 อ้างถึงใน ทวีทอง หงษ์วิวัฒน์, 2527 : 182 – 183)

1. ความสนใจและความห่วงกังวลร่วมกัน ซึ่งเกิดจากความสนใจและความห่วงกังวลของบุคคล ซึ่งบังเอิญพ้องต้องกัน กลายเป็นความสนใจและความห่วงกังวลร่วมกันของส่วนรวม
  2. ความเดือดร้อน และความไม่พึงพอใจร่วมกันที่มีต่อสถานการณ์ที่เป็นอยู่นั้นลงมือกระทำร่วมกัน
  3. การตกลงใจร่วมกันที่จะเปลี่ยนแปลงกลุ่มหรือชุมชนไปในทิศทางที่ปรารถนา การตัดสินใจร่วมกันนี้ จะต้องรุนแรงมากพอที่จะทำให้เกิดความคิดริเริ่มกระทำ การที่สนองตอบความเห็นชอบของคนส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกักิจกรรมนั้น
- อย่างไรก็ตาม การมีส่วนร่วมยังอาจเกิดจากแนวคิดอื่น ๆ เช่น
1. ความศรัทธาที่มีต่อความเชื่อที่บุคคลสำคัญและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทำให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรม ต่าง ๆ เช่น การบำเพ็ญประโยชน์



2. ความเกรงใจที่มีต่อบุคคลที่เคารพนับถือมีเกียรติยศตำแหน่ง ทำให้ประชาชนเกิดความเกรงใจที่จะมีส่วนร่วมด้วยทั้ง ๆ ที่ยังไม่มีคุณศรัทธา หรือความเต็มใจอย่างเต็มเปี่ยมที่จะกระทำ เช่น ผู้ใหญ่ออกปากขอให้ช่วย

3. อำนาจบังคับ ที่เกิดจากบุคคลที่มีอำนาจเหนือกว่าทำให้ประชาชนถูกบีบบังคับให้มีส่วนร่วมในการกระทำต่าง ๆ เช่น บีบบังคับให้ทำงาน

การมีส่วนร่วม เป็นได้ทั้งวิธีการซึ่งนำไปสู่การพัฒนา และเป็นเป้าหมายของการพัฒนา กล่าวคือ การมีส่วนร่วมเป็นหนึ่งในกระบวนการที่ขาดไม่ได้ในการบรรลุเป้าหมายของการพัฒนา ซึ่งได้มีผู้พยายามแยกแยะการมีส่วนร่วมของประชาชนในมิติต่าง ๆ หลายประการ เช่น

แนวคิดการมีส่วนร่วมของ อัฟฮอฟ (Uphoff, 1981 : 10-11) แบ่งพิจารณาการมีส่วนร่วมเป็น 2 นัย คือ มิติของการมีส่วนร่วมและบริบทหรือสภาพเงื่อนไข สถานการณ์ ซึ่งแวดล้อมการมีส่วนร่วมในแง่มิติ แบ่งออกเป็น 3 ประเด็น คือ

1. ประเภทของการมีส่วนร่วมซึ่งแบ่งออกเป็นการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในการปฏิบัติงาน ในการรับผลของกิจกรรม และในการประเมินผล

2. ผู้มีส่วนร่วม ผู้มีส่วนร่วมในกิจกรรมตามข้อ 1. อาจเป็นบุคคลภายในหรือบุคคลภายนอกชุมชนก็ได้ ประเด็นที่น่าสนใจ คือ ลักษณะสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้มีส่วนร่วมดังกล่าว

3. วิธีการเข้าร่วม พิจารณาได้จากสาเหตุจูงใจ ลักษณะการร่วม ขอบเขต ระยะเวลา หรือลักษณะกิจกรรมที่เข้าร่วม ตลอดจนผลของการเข้าร่วม

ในแง่บริบท หรือเงื่อนไขสภาพแวดล้อมพิจารณาได้ 2 ส่วน คือ

1. สภาพแวดล้อมในแง่ตัวโครงการ ได้แก่ ส่วนที่นำเข้าลักษณะประโยชน์ที่ได้รับ และรูปแบบของโครงการ

2. สภาพแวดล้อมอื่นซึ่งกระทบกิจกรรม ได้แก่ สภาพแวดล้อมในอดีต ตลอดจนประสบการณ์ของผู้เกี่ยวข้อง สภาพแวดล้อมทางกายภาพ ธรรมชาติและสภาพแวดล้อมทางสังคม หนึ่งใน อัฟฮอฟ (Uphoff 1981: 12) ได้แสดงมิติการมีส่วนร่วมได้ ดังแผนภาพกรอบการวิเคราะห์การมีส่วนร่วม (อัฟฮอฟ)

### กรอบการวิเคราะห์การมีส่วนร่วม (Uphoff)



ที่มา: Norman Uphoff, "Farmers Participation in Project. Formulation, Design and Operation," paper prepared for Second Annual Agricultural Sector Symposium, Washington, D.C., January 5-9, 1981

## งานวิจัยเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารกับความรู้ ทัศนคติ และการมีส่วนร่วม

### งานวิจัยในต่างประเทศ

แคลปเปอร์ (Klapper, 1960) ได้ทำการศึกษาและสรุปงานวิจัยที่สำคัญเกี่ยวกับอิทธิพลของการสื่อสารมวลชน และสรุปให้เห็นถึงความสามารถของการสื่อสารมวลชนในการที่จะเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และพฤติกรรมของบุคคลว่า โดยปกติการสื่อสารมวลชน ไม่ใช่สาเหตุที่สำคัญเพียงประการเดียวที่จะทำให้เกิดผลในผู้รับสาร แต่จะทำหน้าที่ร่วมกันหรือมีปัจจัยหรืออิทธิพลที่เป็นตัวกลางอื่น ๆ มากกว่าและประสิทธิภาพของการสื่อสารมวลชนขึ้นอยู่กับลักษณะต่าง ๆ ของการสื่อสาร แหล่งสาร หรือสถานการณ์ต่างๆ ของการสื่อสารด้วย

ไดโคโน (Diokno, 1973) ได้ศึกษาวิธีการสื่อสารเกี่ยวกับการวางแผนครอบครัว โดยเลือกสตรีที่สมรสแล้ว 142 คน มาเป็นกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ในด้านข่าวสารนั้นสตรีชอบสื่อบุคคลมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ วิทยุ โทรทัศน์ และวิทยุกระจายเสียง ตามลำดับ

คาสติลโล (Castillo, 1979) ได้สรุปผลงานของผู้ที่ศึกษาเกี่ยวกับช่องทางการติดต่อสื่อสาร (Channel) และแหล่งความรู้ทางการเกษตร ที่เกษตรกรได้รับแหล่งข่าวที่เป็นตัวบุคคลที่สำคัญ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ส่งเสริมเพื่อนบ้านและญาติ นอกจากนี้เขายังพบว่าเกษตรกรที่ไม่ได้รับการส่งเสริมโดยตรงจากเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ จะได้ข่าวสารจากวิทยุมากที่สุด และเป็นที่ยอมรับของเกษตรกรมากกว่าเอกสารหรือหนังสือพิมพ์

เฟลิป คอร์เซนเนีย วันดา เดล โทโร และเจมส์ กานดีโน (Faelipe Korzenny, Wandadel Toro and James Gandino, 1987) ได้ศึกษาเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชนประเภทต่าง ๆ ที่มีต่อความรู้ ทัศนคติ และความเห็นในด้านข่าวสารต่างประเทศของชาวอเมริกัน พบว่าการเปิดรับข่าวต่างประเทศทางโทรทัศน์มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับความรู้ด้านข่าวต่างประเทศของประชาชนและหนังสือพิมพ์มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับข่าวต่างประเทศ

## งานวิจัยในประเทศ

พรพิมล วรดิถก (2524) ศึกษาพฤติกรรมการรับข่าวสารที่มีผลต่อการปลูกกาแฟของเกษตรกร ในท้องที่กิ่งอำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร ผลการศึกษาปรากฏว่า การรับข่าวสารจากสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ มีผลต่อการยอมรับแตกต่างกัน สื่อบุคคลมีผลมากที่สุด รองลงมาคือ สื่อเฉพาะกิจ ส่วนสื่อมวลชนไม่มีผลต่อการยอมรับเลย

ดวงทิพย์ วรพันธ์ (2525) ศึกษากลยุทธ์การใช้สื่อเพื่อปลูกฝัง โภชนาศึกษาแก่สตรีชนบท จังหวัดสุพรรณบุรี พบว่า สตรีที่เปิดรับสื่อจากการปลูกฝังโภชนาศึกษา ซึ่งได้แก่ สื่อมวลชน สื่อบุคคล และสื่อเฉพาะกิจ มีความรู้ ทักษะคติ และการปฏิบัติการด้านโภชนาการดีกว่าสตรี ที่ไม่เปิดรับสื่อดังกล่าว

จินดา คุ่มกิตติชัย (2532) ศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารกับความร่วมมือของประชาชนในการปลูกต้นไม้ที่ดินสาธารณะประโยชน์ ศึกษาเฉพาะกิจกรรมประชาชนในเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา พบว่า ประชาชนในเขตเกษตรกรก้าวหน้ารับฟังเรื่องการปลูกต้นไม้ที่ดินสาธารณะประโยชน์จากวิทยุและเสียงตามสายน้อยกว่าประชาชนในเขตเกษตรกรรมล่าหลังแต่มีความรู้เรื่องการปลูกต้นไม้ในที่ดินสาธารณะประโยชน์มากกว่าประชาชนในเขตเกษตรกรรมล่าหลัง พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์ทางลบกับการให้ความร่วมมือ ในการปลูกต้นไม้ และอิทธิพลของสื่อต่อความเข้าใจและการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการ มีความสัมพันธ์ทางลบกับการให้ความร่วมมือในการปลูกต้นไม้ในที่ดินสาธารณะประโยชน์

ต้องฤดี ปุณณกัณฑ์ (2534) ศึกษาการเปิดรับการสื่อสารกับการพัฒนาความรู้ ทักษะคติ และพฤติกรรมของประชาชนตามโครงการขยายฐานประชาธิปไตยสู่ปวงชน ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่าปริมาณการเปิดรับการสื่อสารจากสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับความรู้ของประชาชน แต่ปริมาณการเปิดรับการสื่อสารระหว่างบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ของประชาชน พบว่าปริมาณการเปิดรับการสื่อสารทั้งจากสื่อมวลชน และจากการสื่อสารระหว่างบุคคลมีความสัมพันธ์กับทักษะคติของประชาชน ปริมาณการเปิดรับข่าวสารทั้งจากสื่อมวลชนและจากการสื่อสารระหว่างบุคคล มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งของประชาชน

มัทธนา มาศมาลัย (2534) ศึกษาบทบาทสื่อมวลชนและสื่อบุคคลต่อการมีส่วนร่วมทางการเมืองของสตรี ศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอพรหมคีรี จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่าการเปิดรับสื่อมวลชนและสื่อบุคคลมีความสัมพันธ์กับความรู้ทางด้านข่าวสารการเมือง แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมทางการเมืองของสตรี

ศรีธรรม์ โรจน์สุพจน์ (2534) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการใช้สื่อมวลชนกับความรู้เรื่องสิ่งแวดล้อมของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ พบว่าการอ่านหนังสือพิมพ์และการดูโทรทัศน์ทั้งแบบเจาะจงและแบบทั่วไปมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้เรื่องสิ่งแวดล้อม แต่การอ่านหนังสือพิมพ์แบบเจาะจงมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้เรื่องสิ่งแวดล้อมสูงกว่าการอ่านหนังสือพิมพ์แบบทั่วไป และการดูโทรทัศน์แบบเจาะจงมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้เรื่องสิ่งแวดล้อมสูงกว่าการดูโทรทัศน์แบบทั่วไป

พิสิฐฐ์ บุญไชย (2535) ได้ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้ของกรรมการสภาตำบล ศึกษาเฉพาะกรณีภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง พบว่า ระดับความสนใจข่าวสารการได้รับทราบเรื่องการอนุรักษ์ป่าไม้ทางสื่อมวลชน และความสนใจต่อโครงการอนุรักษ์ป่าไม้มีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้ คือ กลุ่มที่ได้รับทราบเรื่องการอนุรักษ์ป่าไม้ทาง สื่อมวลชนจะมีระดับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้มากกว่ากลุ่มที่ได้รับน้อยกว่า

บุษบา ภู่อกุล (2536) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสื่อ ความรู้ ทักษะคติ และการมีส่วนร่วมในการรักษาทรัพยากรป่าไม้ประชาชนในหมู่บ้านป่าไม้ อำเภอวัฒนานคร จังหวัดปราจีนบุรี พบว่าพฤติกรรมการเปิดรับสื่อเกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความรู้เกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้ของประชาชนในหมู่บ้านป่าไม้ ส่วนพฤติกรรมการเปิดรับสื่อเกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้ของประชาชนในหมู่บ้านป่าไม้ และพฤติกรรมการเปิดรับสื่อเกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้ของประชาชนในหมู่บ้านป่าไม้

สุวารีย์ วงศ์วัฒนา (2536) ได้ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารกับความรู้ ความตระหนักและการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของชุมชนชาวแพ จังหวัดพิษณุโลก พบว่า พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับความตระหนักและการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



สุภารักษ์ จูตระกูล (2537) ได้ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารกับความรู้ ทักษะ และ การมีส่วนร่วมในการทิ้งขยะแยกประเภทเพื่อการหมุนเวียนกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ (Recycle) ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์กับ ความรู้ ทักษะ และ การมีส่วนร่วมเกี่ยวกับการทิ้งขยะแยกประเภทเพื่อการหมุนเวียนกลับมาใช้ ประโยชน์ใหม่

เกรียงชัย เหลืองภัทรเชวง (2540) ได้ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และ การมีส่วนร่วมในระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมของพนักงานในโรงงาน กลุ่มบริษัท มินิแบ (ประเทศไทย) พบว่า การเปิดรับข่าวสารเรื่องระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมจากโทรทัศน์ แผ่นพับ และปฏิทินบริษัท มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม, การเปิดรับ ข่าวสารมีความสัมพันธ์กับทักษะเรื่องระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมและการเปิดรับข่าวสารมี ความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม

ดวงตา พิริยานนท์ (2540) ได้ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ และทักษะ ของประชาชนกับการยอมรับการทิ้งมูลฝอยแยกประเภทในเขตทดลองโครงการรณรงค์การแยก ประเภทมูลฝอย พบว่า การเปิดรับข่าวสารจากเพื่อน/เพื่อนร่วมอาชีพ มีความสัมพันธ์กับความรู้ ในเรื่องการทิ้งมูลฝอยแยกประเภท , แต่ความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่มี ต่อการทิ้งมูลฝอยแยกประเภท

อลิสา วีรพัฒน์กุล (2540) ได้ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความ ตระหนัก และการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร พบว่า การ เปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากวิทยุมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้เกี่ยวกับการจราจร และการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากเจ้าหน้าที่ทางราชการมีความสัมพันธ์เชิงลบกับ ความรู้เกี่ยวกับการจราจร , การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และเพื่อนร่วมงานหรือเพื่อนร่วมสถาบันการศึกษา มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความตระหนักใน การปฏิบัติตามกฎจราจร , การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากโทรทัศน์ และเพื่อนร่วมงาน หรือเพื่อนร่วมสถาบันการศึกษามีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจร , ความรู้เกี่ยว กับการจราจรมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจราจร แต่ไม่มีความ สัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร , ความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจราจร มีความสัมพันธ์ เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจร



ดาราวรรณ ศรีสุกใส (2542) ได้ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีผลต่อความรู้ ทักษะคิด และการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความรู้เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสและทักษะคิดต่อโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากผลงานวิจัยข้างต้นส่วนใหญ่ พบว่า ผู้ที่มีการเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ จะมีความรู้ ทักษะคิดและการปฏิบัติที่ดีกว่าผู้ที่ไม่เปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชน สื่อบุคคล และสื่อเฉพาะกิจเลย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร” ครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เป็นการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ โดยใช้การวัดแบบครั้งเดียว (One-Shot Descriptive Study) ด้วยการใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และประมวลผลข้อมูลโดยเครื่องคอมพิวเตอร์โปรแกรม SPSS

#### ประชากร

ประชากรที่ศึกษา คือ ผู้ที่มีภูมิลำเนา/อาศัย/ปฏิบัติงานอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมียอดรวมทั้งผู้ที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านและไม่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน จำนวน 7,042,114 คน (ที่มา : รายงานผลการสำรวจการย้ายถิ่นของประชากร พ.ศ. 2542 สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี)

#### ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างใช้ตารางสำเร็จรูปของ Taro Yamane ซึ่งกำหนดว่าจำนวนประชากรมากกว่า 100,000 คนขึ้นไป จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ เมื่อยอมให้มีความคลาดเคลื่อนได้ 5% (ระดับความเชื่อมั่น 95%) อย่างต่ำจะเท่ากับ 400 คน (Taro Yamane หน้า 886 อ้างถึงใน วิเชียร เกตุสิงห์, 2541: 24)

การศึกษาในครั้งนี้กำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างไว้ เท่ากับ 408 คน

#### การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ใช้วิธีการเลือกแบบหลายขั้นตอน (Multi – stage Sampling) ดังต่อไปนี้

1. สุ่มเลือกเขตในกรุงเทพมหานครจากจำนวนทั้งหมด 50 เขต ที่แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 6 กลุ่ม ( ที่มา : สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ) โดยสุ่มเลือกกลุ่มละ 2 เขตจะได้ทั้งหมด 12 เขต

2. แต่ละเขตกำหนดตัวอย่างจำนวน 34 คน
3. ในจำนวนกลุ่มตัวอย่างของแต่ละเขตจะแบ่งเป็นเพศหญิง 17 คน และ เพศชาย 17 คน
4. ในแต่ละเขตไปแจกแบบสอบถามบริเวณทางข้าม ทางเท้า ทางเดินเท้าข้างถนน ทางม้าลาย สะพานลอย อุโมงค์สำหรับคนข้าม บริษัท ห้างร้าน ห้างสรรพสินค้า สถานที่ราชการ ที่มีประชาชนหนาแน่นโดยวิธีสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental sampling) จนได้กลุ่มตัวอย่างครบตามจำนวนที่ผู้วิจัยต้องการ โดยในแต่ละเขตมีจำนวนกลุ่มตัวอย่างดังนี้

ลำดับ	เขต	จำนวนรวม (คน)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง(คน)	
			เพศหญิง	เพศชาย
<b><u>กลุ่มรัตนโกสินทร์</u></b>				
1	เขตดุสิต	34	17	17
2	เขตปทุมวัน	34	17	17
<b><u>กลุ่มเจ้าพระยา</u></b>				
3	เขตดินแดง	34	17	17
4	เขตบางนา	34	17	17
<b><u>กลุ่มบูรพา</u></b>				
5	เขตดอนเมือง	34	17	17
6	เขตบางกะปิ	34	17	17
<b><u>กลุ่มกรุงธนใต้</u></b>				
7	เขตราชบุรีบูรณะ	34	17	17
8	เขตคลองสาน	34	17	17
<b><u>กลุ่มศรีนครินทร์</u></b>				
9	เขตมีนบุรี	34	17	17
10	เขตประเวศ	34	17	17
<b><u>กลุ่มกรุงธนเหนือ</u></b>				
11	เขตบางพลัด	34	17	17
12	เขตตลิ่งชัน	34	17	17
	<b>รวม</b>	<b>408</b>	<b>204</b>	<b>204</b>

## ตัวแปรในการวิจัย

จากสมมติฐานของการวิจัยทั้ง 7 ข้อ ได้กำหนดตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในการวิจัยครั้งนี้ ดังต่อไปนี้

**สมมติฐานข้อที่ 1** การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรอิสระ** คือ การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรตาม** คือ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**สมมติฐานข้อที่ 2** การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรอิสระ** คือ การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรตาม** คือ ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**สมมติฐานข้อที่ 3** การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรอิสระ** คือ การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรตาม** คือ การปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**สมมติฐานข้อที่ 4** ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรอิสระ** คือ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรตาม** คือ ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**สมมติฐานข้อที่ 5** ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรอิสระ** คือ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรตาม** คือ การปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**สมมติฐานข้อที่ 6** ทศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรอิสระ** คือ ทศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า

**ตัวแปรตาม** คือ การปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า

**สมมติฐานข้อที่ 7** การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณสามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้าได้ดีที่สุด

**ตัวแปรอิสระ** คือ การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ, ความรู้, และทศนคติ

**ตัวแปรตาม** คือ การปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณ

### **เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล**

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามตัวแปรที่ต้องการศึกษา โดยแบ่งโครงสร้างของแบบสอบถามออกเป็น 5 ส่วน เป็นแบบสอบถามชนิดปลายปิดทั้งหมดจำนวน 53 ข้อ โดยมีรายละเอียดดังนี้

**ส่วนที่ 1** เป็นคำถามที่เกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา รายได้ และสถานภาพสมรส จำนวน 9 ข้อ

**ส่วนที่ 2** เป็นคำถามที่เกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร ได้แก่ การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณจากสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ มี 5 ตัวเลือก จำนวน 12 ข้อ

**ส่วนที่ 3** เป็นคำถามที่เกี่ยวกับการวัดความรู้ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณตาม พ.ร.บ. จรรยาบรรณทางบก พ.ศ.2522 ลักษณะ 13 คนเดินเท้า มาตรา 103 ถึงมาตรา 110 และลักษณะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับคนเดินเท้า มี 4 ตัวเลือก จำนวน 12 ข้อ

**ส่วนที่ 4** เป็นคำถามที่วัดทศนคติของประชาชน ได้แก่ ความรู้สึกนึกคิดของประชาชนคนเดินเท้าที่มีต่อข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ ลักษณะเป็นแบบปลายปิด 5 ตัวเลือก จำนวน 10 ข้อ

**ส่วนที่ 5** เป็นคำถามที่วัดการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณประชาชนคนเดินเท้า ลักษณะ คำถามเป็นแบบปลายปิด 5 ตัวเลือก จำนวน 10 ข้อ

## การทดสอบเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบหาความตรง (Validity) และความเที่ยง (Reliability) ของแบบสอบถามดังนี้

1. นำแบบสอบถามไปหาความตรง (Validity) โดยนำแบบสอบถามที่ได้เรียบเรียงแล้วไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งได้แก่ อาจารย์ที่ปรึกษา นักวิชาการ เป็นผู้ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) และความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ (wording) เพื่อขอคำแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขและคัดเลือกเฉพาะข้อที่มีความตรงแล้วนำไปใช้ในการเก็บข้อมูลจริง

2. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดสอบหาความเที่ยง (Reliability) โดยนำไปทดลองใช้ (try-out) กับประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างแต่มีลักษณะเช่นเดียวกับกลุ่มตัวอย่างจริงตามสถานที่ต่างๆ ตามพื้นที่แหล่งชุมชน ซึ่งทดลองเก็บข้อมูลจำนวน 30 ชุด(คน) เพื่อนำค่าที่ได้มาหาค่าความเที่ยง ซึ่งค่าของความเที่ยงเป็นดังต่อไปนี้

ค่าความเที่ยงในส่วนของการเปิดรับข่าวสาร	=	0.7941
ค่าความเที่ยงในส่วนของความรู้	=	0.7735
ค่าความเที่ยงในส่วนของทัศนคติ	=	0.8146
ค่าความเที่ยงในส่วนของการปฏิบัติตามกฎจราจร	=	0.7812

## การเปิดรับข่าวสาร

เป็นแบบสอบถามชนิดมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ใช้สูตร Coefficient Alpha ของ Cronbach คือ

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left( 1 - \frac{\sum V_i}{V_t} \right)$$

k	คือ จำนวนข้อ
V <sub>i</sub>	คือ ความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ
V <sub>t</sub>	คือ ความแปรปรวนของคะแนนรวมทุกข้อ



## ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยา

การคำนวณหาค่าความเชื่อถือได้ ใช้สูตร คูเดอร์ ริชาร์ดสัน (Kuder Richardson's Method) สำหรับแบบทดสอบที่มีการให้คะแนนแต่ละข้อเป็น 0,1 ใช้สูตรดังนี้

$$KR_{21} = r_{tt} = \frac{k}{k-1} \left( 1 - \frac{\bar{X}(k-\bar{X})}{KS^2} \right)$$

- k คือ จำนวนข้อ  
 $S^2$  คือ ความแปรปรวนของคะแนนรวมทั้งฉบับที่ได้จากการทดสอบ  
 $\bar{X}$  คือ คะแนนเฉลี่ยรวมทั้งฉบับที่ได้จากการทดสอบ

### เกณฑ์การให้คะแนน

1. การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ เกี่ยวกับกฎจรรยา โดยวัดความบ่อยครั้งในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาจากสื่อต่างๆ มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ทุกวัน	=	5 คะแนน มีความสนใจเปิดรับข่าวสารมาก
สัปดาห์ละ 5 - 6 ครั้ง	=	4 คะแนน มีความสนใจเปิดรับข่าวสารค่อนข้างมาก
สัปดาห์ละ 3 - 4 ครั้ง	=	3 คะแนน มีความสนใจเปิดรับข่าวสารปานกลาง
สัปดาห์ละ 1 - 2 ครั้ง	=	2 คะแนน มีความสนใจเปิดรับข่าวสารค่อนข้างน้อย
ไม่เคยเลย	=	1 คะแนน ไม่เคยเปิดรับข่าวสารเลย

โดยมีเกณฑ์การแบ่งระดับการเปิดรับข่าวสารจากสื่อทุกชนิดออกเป็น

ระดับต่ำมาก	หมายถึง	มีค่าเฉลี่ยของการเปิดรับข่าวสาร ต่ำกว่า 1.50
ระดับต่ำ	หมายถึง	มีค่าเฉลี่ยของการเปิดรับข่าวสาร 1.50 – 2.49
ระดับปานกลาง	หมายถึง	มีค่าเฉลี่ยของการเปิดรับข่าวสาร 2.50 – 3.49
ระดับสูง	หมายถึง	มีค่าเฉลี่ยของการเปิดรับข่าวสาร 3.50 – 4.49
ระดับสูงมาก	หมายถึง	มีค่าเฉลี่ยของการเปิดรับข่าวสาร 4.50 – 5.00

## 2. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ลักษณะ 13 คนเดินเท้า มาตรา 103 ถึงมาตรา 110 และลักษณะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับคนเดินเท้า จากคำถามจำนวน 12 ข้อ ถ้าผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบถูกต้องจะได้ 1 คะแนน และถ้าตอบผิดจะได้ 0 คะแนน แล้วนำมาจัดระดับความรู้ แบ่งเกณฑ์เป็น 3 ระดับ โดยพิจารณาจากคะแนนรวมที่ได้ดังนี้

ความรู้ต่ำ	คือ ผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่า 7	คะแนน
ความรู้ปานกลาง	คือ ผู้ที่ได้คะแนนระหว่าง 7-8	คะแนน
ความรู้สูง	คือ ผู้ที่ได้คะแนนสูงกว่า 8	คะแนน

## 3. ทักษะเกี่ยวกับกฎจราจร

ในการวัดทักษะคิดจำนวน 10 ข้อ โดยมาตรารัดแบบ Likert Scale ทั้งเชิงลบและเชิงบวก เพื่อให้สอดคล้องกับการตัดสินใจของผู้ตอบแบบสอบถามจึงกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

	เชิงบวก	เชิงลบ
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	1
เห็นด้วย	4	2
ไม่แน่ใจ	3	3
ไม่เห็นด้วย	2	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	5

โดยมีเกณฑ์การวัดทักษะคิดเกี่ยวกับกฎจราจรออกเป็น 5 ระดับ คือ

มีทักษะคิดเชิงลบมาก	หมายถึง	มีค่าเฉลี่ยของทักษะคิด	ต่ำกว่า 1.50
มีทักษะคิดเชิงลบ	หมายถึง	มีค่าเฉลี่ยของทักษะคิดอยู่ระหว่าง	1.50 – 2.49
มีทักษะคิดเป็นกลาง	หมายถึง	มีค่าเฉลี่ยของทักษะคิดอยู่ระหว่าง	2.50 – 3.49
มีทักษะคิดเชิงบวก	หมายถึง	มีค่าเฉลี่ยของทักษะคิดอยู่ระหว่าง	3.50 – 4.49
มีทักษะคิดเชิงบวกมาก	หมายถึง	มีค่าเฉลี่ยของทักษะคิดอยู่ระหว่าง	4.50 – 5.00

#### 4. การปฏิบัติตามกฎจราจร

เป็นการวัดการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยวัดความบ่อยครั้งในการฝ่าฝืนกฎจราจร

ไม่เคยกระทำเลย	5	คะแนน
กระทำ 1 – 2 ครั้ง	4	คะแนน
กระทำ 3 – 4 ครั้ง	3	คะแนน
กระทำ 5 – 6 ครั้ง	2	คะแนน
กระทำมากกว่านั้น	1	คะแนน

โดยมีเกณฑ์การแบ่งระดับการปฏิบัติตามกฎจราจร 5 ระดับ คือ

ระดับต่ำมาก	หมายถึง	ค่าเฉลี่ยของการปฏิบัติตามกฎจราจรน้อยกว่า	1.50
ระดับต่ำ	หมายถึง	ค่าเฉลี่ยของการปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ระหว่าง	1.50 – 2.49
ระดับปานกลาง	หมายถึง	ค่าเฉลี่ยของการปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ระหว่าง	2.50 – 3.49
ระดับสูง	หมายถึง	ค่าเฉลี่ยของการปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ระหว่าง	3.50 – 4.49
ระดับสูงมาก	หมายถึง	ค่าเฉลี่ยของการปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ระหว่าง	4.50 – 5.00

#### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีการแจกแบบสอบถามให้กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้เวลาทั้งสิ้นประมาณ 3 สัปดาห์ จนสามารถรวบรวมแบบสอบถามได้ครบตามจำนวนที่ต้องการ

สำหรับการแจกแบบสอบถามผู้วิจัยทำการแจกโดย ลงพื้นที่แจกแบบสอบถามด้วยตนเอง บริเวณพื้นที่แหล่งชุมชนโดยสุ่มเลือกเขตในกรุงเทพมหานครจากจำนวนทั้งหมด 50 เขต ที่แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 6 กลุ่ม ( ที่มา : สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ) โดยสุ่มเลือกกลุ่มละ 2 เขต จะได้ทั้งหมด 12 เขต คือ 1.กลุ่มรัตนโกสินทร์ ได้แก่ เขตดุสิต , เขตปทุมวัน , 2. กลุ่มเจ้าพระยา ได้แก่ เขตดินแดง , เขตบางนา , 3. กลุ่มบูรพา ได้แก่ เขตดอนเมือง , เขตบางกะปิ , 4. กลุ่มกรุงธนใต้ ได้แก่ เขตราชบุรีบูรณะ , เขตคลองสาน , 5. กลุ่มศรีนครินทร์ ได้แก่

เขตมีนบุรี , เขตประเวศ และ 6. กลุ่มกรุงธนเหนือ ได้แก่ เขตบางพลัด , เขตตลิ่งชัน ที่บริเวณทางข้าม ทางเท้า ทางเดินเท้าข้างถนน ทางม้าลาย สะพานลอย อุโมงค์สำหรับคนข้าม บริษัทห้างร้าน ห้างสรรพสินค้า สถานที่ราชการ ที่มีประชาชนหนาแน่นในเขตกรุงเทพมหานคร

### การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS และสถิติในการวิเคราะห์ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Method) เพื่ออธิบายลักษณะกลุ่ม ตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยหาค่าร้อยละ (Percent) คะแนนเฉลี่ย (Mean) และนำเสนอข้อมูลด้วยตารางแจกแจงความถี่ (Frequency)

2. การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 1-6 ในการวิเคราะห์เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม ใช้สถิติ Pearson's Product Moment Correlation Coefficient สำหรับสมมติฐานข้อที่ 7 ใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อหาตัวแปรที่สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้มากที่สุด

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร” จะนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับดังนี้

**ตอนที่ 1** ผลการวิจัยที่นำมาอธิบายในเชิงพรรณนา ได้แก่ ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาในเรื่องเกี่ยวกับลักษณะทางด้านประชากร ปริมาณการเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ ความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งแสดงผลเป็นร้อยละ และ ค่าเฉลี่ย

**ตอนที่ 2** ผลการวิจัยที่นำมาอธิบายในเชิงวิเคราะห์ตามสมมติฐานข้อ 1 – 6 เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งได้แก่ การหาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารกับความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ในการหาตัวแปรที่มีประสิทธิภาพในการอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าได้ดีที่สุด ตามสมมติฐานข้อที่ 7

## ตอนที่ 1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนาแสดงลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

### 1.1 ข้อมูลด้านประชากร

#### เพศ

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	204	50.0
หญิง	204	50.0
รวม	408	100.0

จากตารางที่ 4 ในการวิจัยนี้ใช้กลุ่มตัวอย่างเพศชายและเพศหญิงจำนวนเท่ากัน คือ กลุ่มละ 204 คน รวม 408 คน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## อายุ

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
12-15	46	11.3
16-25	138	33.8
26-35	114	27.9
36-45	79	19.4
46-55	24	5.9
สูงกว่า 55 ปี	7	1.7
รวม	408	100.0

จากตารางที่ 5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 16-25 ปี คือ ร้อยละ 33.8 รองลงมาได้แก่ ผู้มีอายุตั้งแต่ 26-35 ปี คือ ร้อยละ 27.9 , อายุตั้งแต่ 36-45 ปี คือ ร้อยละ 19.4 ส่วนอายุสูงกว่า 55 ปี มีจำนวนน้อยที่สุดคือ ร้อยละ 1.7

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สถานภาพสมรส

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	279	68.4
สมรส	122	29.9
หย่า	5	1.2
คู่สมรสเสียชีวิต	2	0.5
รวม	408	100.0

จากตารางที่ 6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยังเป็นโสด คือ ร้อยละ 68.4 รองลงมา คือ ผู้สมรสแล้ว คือ 29.9 ส่วนคู่สมรสเสียชีวิตมีจำนวนน้อยที่สุด คือร้อยละ 0.5

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ระดับการศึกษา

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้เรียน	0	0
ประถมศึกษา	8	2.0
มัธยมศึกษาตอนต้น	44	10.8
มัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช.	117	28.7
อนุปริญญา, ปวส.	53	13.0
ปริญญาตรี	162	39.7
สูงกว่าปริญญาตรี	23	5.6
อื่นๆ	1	0.2
รวม	408	100.0

จากตารางที่ 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คือ ร้อยละ 39.7 รองลงมา ได้แก่ ผู้ที่มีการศึกษาระดับ มัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช. คือ ร้อยละ 28.7 ส่วนระดับการศึกษาอื่นๆ น้อยที่สุด คือ ร้อยละ 0.2

ศูนย์บริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## อาชีพ

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน นิสิต นักศึกษา	140	34.3
รับราชการ	132	32.4
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	42	10.3
พนักงานบริษัท หรือภาคเอกชน	51	12.5
ค้าขายและธุรกิจส่วนตัว	26	6.4
รับจ้างทั่วไป	17	4.2
แม่บ้าน	0	0
อื่นๆ	0	0
รวม	408	100.0

จากตาราง 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นิสิต นักศึกษา คือ ร้อยละ 34.3 รองลงมา ได้แก่ รับราชการ คือ ร้อยละ 32.4 ส่วนอาชีพรับจ้างทั่วไปมีจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 4.2 และไม่มีอาชีพแม่บ้านเลย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## รายได้

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	77	18.9
ต่ำกว่า 5,000.- บาท	70	17.2
5,001-10,000 บาท	105	25.7
10,001-15,000 บาท	78	19.1
15,001-20,000 บาท	45	11.0
20,001-25,000 บาท	19	4.7
25,001-30,000 บาท	9	2.2
สูงกว่า 30,000.- บาท	5	1.2
รวม	408	100.0

จากตารางที่ 9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง 5,001-10,000 บาท คือ ร้อยละ 25.7 รองลงมา มีรายได้ระหว่าง 10,001-15,000 บาท คือ ร้อยละ 19.1 ส่วนรายได้สูงกว่า 30,000 บาท ซึ่งมีจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 1.2

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ระยะเวลาที่มีภูมิลำเนา/อาศัย/ปฏิบัติงานในกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามที่มีภูมิลำเนา/อาศัย/ปฏิบัติงานในกรุงเทพมหานคร

ระยะเวลาที่มีภูมิลำเนา/อาศัย/ปฏิบัติงานใน กรุงเทพมหานคร	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	9	2.2
1-5 ปี	61	15.0
6-10 ปี	113	27.6
มากกว่า 10 ปี	225	55.2
รวม	408	100.0

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีภูมิลำเนา/อาศัย/ปฏิบัติงานในกรุงเทพมหานครมากกว่า 10 ปี คือ ร้อยละ 55.2 รองลงมาคือ 6-10 ปี คือ ร้อยละ 27.6 มีภูมิลำเนา/อาศัย/ปฏิบัติงานในกรุงเทพมหานครน้อยกว่า 1 ปี มีจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 2.2

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## เคยเป็นผู้กระทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเท้า

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามที่เคยเป็นผู้กระทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเท้า

เคยเป็นผู้กระทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเท้า	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	296	72.7
1-2 ครั้ง	57	13.8
3-4 ครั้ง	29	7.1
5-6 ครั้ง	4	1.0
มากกว่า 6 ครั้ง	22	5.4
รวม	408	100.0

จากตารางที่ 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยเป็นผู้กระทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเท้า ร้อยละ 72.7 รองลงมาเคยกระทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเท้า 1-2 ครั้ง ร้อยละ 13.8 ส่วนเคยเป็นผู้กระทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเท้า 5-6 ครั้ง เป็นจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 1.0

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## เคยได้รับอุบัติเหตุจากการเดินเท้า

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการเดินเท้า

เคยได้รับอุบัติเหตุจากการเดินเท้า	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	190	46.6
1-2 ครั้ง	108	26.5
3-4 ครั้ง	58	14.2
5-6 ครั้ง	10	2.5
มากกว่า 6 ครั้ง	42	10.3
รวม	408	100.0

จากตารางที่ 12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการเดินเท้า ร้อยละ 46.6 รองลงมาเคยได้รับอุบัติเหตุจากการเดินเท้า 1-2 ครั้ง ร้อยละ 26.5 ส่วนเคยได้รับอุบัติเหตุจากการเดินเท้า 5-6 ครั้ง เป็นจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 2.5

## 1.2 การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรจากสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความบ่อยครั้งในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรจากสื่อต่างๆ

ความบ่อยครั้งในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร							
ประเภทของสื่อ	ทุกวัน	สัปดาห์ละ 5-6 ครั้ง	สัปดาห์ละ 3-4 ครั้ง	สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	ไม่เคยเลย	$\bar{X}$	ระดับการเปิดรับข่าวสาร
วิทยุ	44 (10.6)	32 (7.9)	51 (12.5)	145 (35.6)	136 (33.4)	2.27	ต่ำ
โทรทัศน์	58 (14.2)	37 (9.1)	52 (12.7)	120 (29.4)	141 (34.6)	2.39	ต่ำ
หนังสือพิมพ์	42 (10.1)	30 (7.4)	43 (10.6)	112 (27.5)	181 (44.5)	2.11	ต่ำ
	สัปดาห์ละครั้ง	2 สัปดาห์ครั้ง	3 สัปดาห์ครั้ง	นานกว่านั้น	ไม่เคยเลย		
นิตยสาร	66 (16.0)	14 (3.4)	17 (4.2)	67 (16.5)	244 (60.0)	1.99	ต่ำ
<b>รวมสื่อมวลชน</b>						<b>2.19</b>	<b>ต่ำ</b>
	ทุกวัน	สัปดาห์ละ 5-6 ครั้ง	สัปดาห์ละ 3-4 ครั้ง	นานกว่านั้น	ไม่เคยเลย	$\bar{X}$	ระดับการเปิดรับข่าวสาร
สมาชิกในครอบครัว	37 (9.1)	28 (6.9)	137 (33.6)	140 (34.3)	66 (16.2)	2.58	ปานกลาง
เพื่อนบ้าน	13 (3.2)	16 (3.9)	109 (26.7)	153 (37.5)	117 (28.7)	2.15	ต่ำ
เพื่อนร่วมงานหรือร่วมสถาบันการศึกษา	24 (5.9)	30 (7.4)	128 (31.4)	150 (36.6)	76 (18.7)	2.45	ต่ำ
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	5 (1.2)	4 (1.0)	43 (10.4)	80 (19.5)	276 (67.9)	1.48	ต่ำ
<b>รวมสื่อบุคคล</b>						<b>2.17</b>	<b>ต่ำ</b>

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ประเภทของสื่อ	ทุกวัน	สัปดาห์ ละ 5-6 ครั้ง	สัปดาห์ ละ 3-4 ครั้ง	สัปดาห์ ละ 1-2 ครั้ง	ไม่เคย เลย	$\bar{x}$	ระดับการ เปิดรับ ข่าวสาร
เว็บไซต์	1 (.2)	1 (.2)	3 (.7)	45 (11.0)	358 (87.7)	1.14	ต่ำมาก
	บ่อยมาก	บ่อย	ปานกลาง	นานๆ ครั้ง	ไม่เคย เลย		
คู่มือกฎหมาย จรรยา	3 (.7)	5 (1.2)	60 (14.7)	165 (40.4)	175 (42.9)	1.76	ต่ำมาก
แผ่นป้าย / โปสเตอร์	45 (11.1)	94 (23.1)	148 (36.1)	99 (24.3)	22 (5.4)	3.10	ปานกลาง
ดู/อ่านแผ่นพับ	9 (2.2)	52 (12.7)	116 (28.4)	167 (40.9)	64 (15.7)	2.45	ต่ำ
รวมสื่อเฉพาะ กิจ						2.11	ต่ำ

จากตารางที่ 13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาจากสื่อต่างๆ ในระดับต่ำถึงต่ำมาก มีเพียงการเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจประเภทแผ่นป้าย / โปสเตอร์เท่านั้นที่มีการเปิดรับระดับปานกลาง

ซึ่งถ้าแบ่งเป็นกลุ่มสื่อจะสามารถอธิบายได้ ดังนี้

การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนอยู่ในระดับต่ำทั้งหมดในทุกๆ สื่อ

สำหรับการเปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลาง เฉพาะจากสมาชิกในครอบครัวเท่านั้น นอกนั้นอยู่ในระดับต่ำ

ส่วนการเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจอยู่ในระดับปานกลางเฉพาะจากแผ่นป้าย / โปสเตอร์ นอกนั้นอยู่ในระดับต่ำถึงต่ำมาก

เมื่อนำการเปิดรับข่าวสารจากสื่อประเภทต่างๆ มาจัดแบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ ต่ำมาก ต่ำ ปานกลาง สูง และสูงมาก ตามเกณฑ์คะแนนที่ได้กล่าวไปแล้วปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการเปิดรับข่าวสาร จากสื่อมวลชน สื่อบุคคล และสื่อเฉพาะกิจ

ระดับการเปิดรับข่าวสารจาก สื่อมวลชน สื่อบุคคล และสื่อเฉพาะกิจ	สื่อมวลชน		สื่อบุคคล		สื่อเฉพาะกิจ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำมาก	146	35.8	102	25.0	94	23.0
ต่ำ	130	31.9	205	50.2	234	57.4
ปานกลาง	91	22.3	85	20.8	78	19.1
สูง	33	8.1	13	3.2	2	0.5
สูงมาก	8	2.0	3	0.7	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>408</b>	<b>100.0</b>	<b>408</b>	<b>100.0</b>	<b>408</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจอยู่ในระดับต่ำ คือ ร้อยละ 50.2 และ 57.4 ตามลำดับ และการเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนอยู่ในระดับต่ำมาก คือ ร้อยละ 35.8

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 1.3 ความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติตามกฎจราจร

#### ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบถูกในแต่ละข้อ

ความรู้	ผู้ที่ตอบถูก	
	จำนวน	ร้อยละ
1. การกระทำด้วยประการใดๆ บนทางเท้าหรือทางใดๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร มีอัตราโทษ	162	40
2. การเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร มีอัตราโทษ	175	43
3. คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์เห็นรถฉุกเฉินในขณะปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบหรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ไม่ให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อน มีอัตราโทษ	192	47
4. ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ คนเดินเท้าไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง มีอัตราโทษ	219	54
5. คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุม คนเดินเท้าไม่ปฏิบัติตามไฟสัญญาณที่ปรากฏต่อหน้า มีอัตราโทษ	171	42
6. ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถ ให้ปฏิบัติโดยเดินริมทาง	212	52
7. กฎหมายห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม ภายในระยะไม่เกินกี่เมตรนับจากทางข้าม	156	38
8. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถให้คนเดินเท้าปฏิบัติดังนี้	366	90
9. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวควรกระทำทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย ยกเว้น	256	63



ตารางที่ 15 (ต่อ)

ความรู้	ผู้ที่ตอบถูก	
	จำนวน	ร้อยละ
10. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และปฏิบัติดังนี้	292	72
11. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทาง	285	70
12. ลักษณะใดที่เป็นการกีดขวางการจราจรของคนเดินเท้าตามกฎหมาย	338	83

จากตารางที่ 15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างตอบคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของคนเดินเท้าเมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถ ได้ถูกต้องมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 90 รองลงมาคือ ลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรของคนเดินเท้าตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 83 อันดับสุดท้ายคือ กฎหมายห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม ภายในระยะไม่เกินกี่เมตรนับจากทางข้าม คิดเป็นร้อยละ 38

จากความรู้ในเรื่องต่างๆ ในตารางข้างต้นนั้น เมื่อนำมาจัดระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ได้ผลตามตารางที่ 16

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ระดับความรู้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำ	97	23.8
ปานกลาง	138	33.8
สูง	173	42.4
รวม	408	100.0

$$\bar{X} = 6.49$$

จากตารางที่ 16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับสูง คือ ร้อยละ 42.4 รองลงมาคือความรู้ระดับปานกลาง คือร้อยละ 33.8 และมีส่วนน้อยที่มีความรู้ในระดับต่ำ คือร้อยละ 23.8

### ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร

ตารางที่ 17 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับของทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร

ทัศนคติ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ค่าเฉลี่ย $\bar{X}$ (1-5)	ระดับทัศนคติ
1. กฎจราจรมีไว้เพื่อช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	226 (55.4)	150 (36.8)	24 (5.9)	4 (1.0)	4 (1.0)	4.45	เชิงบวก
2. สัญญาณจราจรไฟแดงสำหรับห้ามคนข้ามถนนถ้าเปิดนานเกินไปคนก็ควรข้ามถนนได้ เมื่อเห็นว่าปลอดภัย	49 (12.0)	134 (32.8)	63 (15.4)	104 (25.5)	58 (14.2)	3.03	เป็นกลาง
3. เมื่อมีสัญญาณห้ามคนข้าม แต่ไม่มีตำรวจอยู่ที่ป้อมยาม เราข้ามถนนได้ถ้าเห็นว่าปลอดภัย	16 (3.9)	85 (20.8)	64 (15.7)	154 (37.7)	89 (21.8)	2.47	เชิงลบ
4. การที่จะให้คนรักษากฎจราจรอย่างจริงจัง ต้องมีบทลงโทษ	6 (1.5)	7 (1.7)	32 (7.8)	170 (41.7)	193 (47.3)	1.68	เชิงลบ
5. นอกจากกฎจราจรสำหรับคนเดินเท้าที่มีใช้อยู่ในปัจจุบันแล้ว ท่านเชื่อว่ายังไม่มีกฎอื่นๆที่ใช้ได้ผลเท่า	13 (3.2)	45 (11.0)	146 (35.8)	151 (37.0)	53 (13.0)	2.54	เป็นกลาง
6. เมื่อต้องเดินทางโดยใช้ทางข้ามทางเท้าที่มีสิ่งกีดขวางท่านจะเกิดความรำคาญและคิดว่าไม่สมควรมีสิ่งเหล่านี้	9 (2.2)	35 (8.6)	47 (11.5)	172 (42.2)	145 (35.5)	2.00	เชิงลบ
7. ท่านคิดว่าถ้าท่านจะข้ามถนน ท่านจะข้ามบริเวณทางข้ามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น	4 (1.0)	19 (4.7)	90 (22.1)	169 (41.4)	126 (30.9)	2.03	เชิงลบ

ตารางที่ 17 (ต่อ)

ทัศนคติ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ค่าเฉลี่ย $\bar{X}$ (1-5)	ระดับทัศนคติ
8. เมื่อเวลาท่านกำลังจะข้ามถนนด้วยความเร่งรีบ และเห็นสัญญาณไฟแดงสำหรับคนข้าม ท่านจะหงุดหงิดและเกิดความคิดต่อต้านในใจเสมอ	51 (12.5)	122 (29.9)	117 (28.7)	87 (21.3)	31 (7.6)	3.18	เป็นกลาง
9. เมื่อท่านกำลังเดินข้ามถนนบริเวณทางข้ามท่านจะมีความมั่นใจว่าท่านจะปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเสมอ	12 (2.9)	48 (11.8)	166 (40.7)	130 (31.9)	52 (12.7)	2.60	เป็นกลาง
10. ท่านคิดว่าสัญญาณไฟจราจรไม่ช่วยให้คนเดินเท้าข้ามถนนได้ปลอดภัยเสมอไป	14 (3.4)	53 (13.0)	83 (20.3)	196 (48.0)	62 (15.2)	2.41	เชิงลบ

จากตารางที่ 17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติในเชิงบวกเกี่ยวกับกฎจราจรเพียง 1 ข้อ คือในเรื่องกฎจราจรมีไว้เพื่อช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งมีค่าเฉลี่ย 4.45 ทัศนคติที่เป็นกลางมีจำนวน 4 ข้อ ในเรื่องการที่กำลังจะข้ามถนนด้วยความเร่งรีบและเห็นสัญญาณไฟแดงสำหรับคนข้ามจะเกิดอาการหงุดหงิดและเกิดความคิดต่อต้านในใจเสมอ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.18 และอันดับสุดท้ายที่มีทัศนคติในเชิงลบมีจำนวน 5 ข้อ ในเรื่องการที่จะให้คนรักษากฎจราจรอย่างจริงจังต้องมีบทลงโทษ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.68

โดยกลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติในเรื่องกฎจราจรมีไว้เพื่อช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด และในเรื่องการที่จะให้คนรักษากฎจราจรอย่างจริงจังต้องมีบทลงโทษน้อยที่สุด

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับของทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร

ระดับทัศนคติ	จำนวน	ร้อยละ
เชิงลบ	158	38.7
เป็นกลาง	247	60.5
เชิงบวก	3	0.7
<b>รวม</b>	<b>408</b>	<b>100.0</b>

$$\bar{X} = 3.24$$

จากตารางที่ 18 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติที่เป็นกลาง คือร้อยละ 60.5 รองลงมาทัศนคติในเชิงลบ คือร้อยละ 38.7 และส่วนน้อยจะเป็นเชิงบวก คือร้อยละ 0.7

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### การปฏิบัติตามกฎจราจร

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับของการปฏิบัติตามกฎจราจร

การปฏิบัติตามกฎจราจร	ไม่เคย กระทำ	เคย กระทำ 1-2 ครั้ง	เคย กระทำ 1-2 ครั้ง	เคย กระทำ 1-2 ครั้ง	เคย กระทำ มาก กว่า นั้น	ค่า เฉลี่ย $\bar{X}$ (1-5)	ระดับ การ ปฏิบัติ
1. ท่านปฏิบัติตามกฎจราจรและ เครื่องหมายหรือสัญญาณเกี่ยวกับ จราจรทุกอย่าง	270 (66.2)	43 (10.5)	45 (11.0)	41 (10.0)	9 (2.2)	4.28	สูง
2. เมื่อมีโอกาสท่านเคยแนะนำ ญาติ พี่ น้อง เพื่อน และคนรู้จัก ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรด้วย	173 (42.4)	41 (10.0)	69 (16.9)	94 (23.0)	31 (7.6)	3.57	สูง
3. ท่านเคยร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจร โดยไม่ต้องถูก ขอร้องในทุกกรณีเพื่อรักษาไว้ซึ่ง การปฏิบัติตามกฎจราจร	130 (31.9)	40 (9.8)	53 (13.0)	85 (20.8)	100 (24.5)	3.04	ปาน กลาง
4. ท่านเคยถูกปรับจากเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจร เมื่อเวลาไม่ข้าม ถนนในทางข้าม ทางม้าลายหรือ สะพานลอย	368 (89.0)	29 (7.1)	12 (2.9)	3 (.7)	1 (.2)	1.17	ต่ำมาก
5. เมื่อท่านเห็นผู้อื่นข้ามถนนนอก ทางข้าม ท่านมักจะข้ามถนน นอกทางข้ามด้วยเสมอ	182 (44.6)	163 (33.3)	33 (8.1)	12 (2.9)	42 (10.3)	2.12	ต่ำ
6. ท่านเคยแจกจ่ายหรือเรียไรใน ทางเดินรถ หรือออกไปกลางทาง ที่เป็นการกีดขวางการจราจร	356 (87.3)	21 (5.1)	21 (5.1)	8 (2.0)	2 (.5)	1.23	ต่ำมาก

ตารางที่ 19 (ต่อ)

การปฏิบัติตามกฎจราจร	ไม่เคย กระทำ	เคย กระทำ 1-2 ครั้ง	เคย กระทำ 1-2 ครั้ง	เคย กระทำ 1-2 ครั้ง	เคย กระทำ มาก กว่า นั้น	ค่า เฉลี่ย $\bar{x}$ (1-5)	ระดับ การ ปฏิบัติ
7. ท่านเคยเดินข้ามถนนตัดหน้ารถ ที่ได้รับสัญญาณไฟเขียวและ กำลังแล่นมาอย่างรวดเร็ว	330 (80.9)	53 (13.0)	16 (3.9)	6 (1.5)	3 (.7)	1.28	ต่ำมาก
8. ท่านเคยเห็นรถดูเงินและเคยได้ ยินเสียงสัญญาณไซเรน ซึ่งทำ ให้ท่านต้องหยุดเดินและหลบชิด ขอบทางก่อน	161 (39.5)	24 (5.9)	51 (12.5)	107 (26.2)	65 (15.9)	3.27	ปาน กลาง
9. ท่านเคยเดินแถว เดินเป็นขบวน แห่ หรือเดินเป็นขบวนใดๆ ใน ลักษณะที่เป็นการกีดขวางการ จราจร	259 (63.5)	79 (19.4)	34 (8.3)	11 (2.7)	25 (6.1)	1.69	ต่ำ
10. ท่านไม่เคยมองไฟเขียว ไฟแดง ซึ่งเป็นสัญญาณจราจรเวลาข้าม ถนนเลย นอกจากดูถนนว่ารถ ว่างอย่างเดียวท่านก็ข้าม	292 (71.6)	70 (17.2)	24 (5.9)	9 (2.2)	13 (3.2)	1.48	ต่ำมาก

จากตารางที่ 19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติอยู่ในระดับสูงในเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจรและเครื่องหมายหรือสัญญาณเกี่ยวกับจราจรทุกอย่าง และโอกาสที่เคยแนะนำญาติ พี่น้อง เพื่อน และคนรู้จักให้ปฏิบัติตามกฎจราจรด้วย คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.28 และ 3.57 ตามลำดับ และมีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ในเรื่องการเห็นรถดูเงินและได้ยินเสียงสัญญาณไซเรนซึ่งทำให้หยุดเดินหรือหลบชิดขอบทาง และเคยร่วมมือกับเจ้าหน้าที่จราจรโดยไม่ต้องถูกขอร้อง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.27 และ 3.04 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือเป็นกลุ่มตัวอย่างที่มีการปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ในระดับที่ต่ำถึงต่ำมาก



โดยกลุ่มตัวอย่างเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจรและเครื่องหมายหรือสัญญาณเกี่ยวกับจราจรทุกอย่างมากที่สุด และเคยถูปรับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเมื่อเวลาไม่ข้ามถนนในทางข้าม ทางม้าลายหรือสะพานลอยน้อยที่สุด

ตารางที่ 20 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับของการปฏิบัติตามกฎจราจร

ระดับการปฏิบัติตามกฎจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำมาก	1	.2
ต่ำ	1	.2
ปานกลาง	89	21.8
สูง	262	64.2
สูงมาก	55	13.5
<b>รวม</b>	<b>408</b>	<b>100.0</b>

$$\bar{X} = 4.15$$

จากตารางที่ 20 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ในระดับสูง คือ ร้อยละ 64.2 รองลงมามีการปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง คือร้อยละ 21.8 และส่วนน้อยจะอยู่ในระดับต่ำและต่ำมาก ในจำนวนที่เท่ากันคือร้อยละ 0.2

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐาน

### 2.1 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 ที่ว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า

ตารางที่ 21 แสดงค่าสหสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารกับความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ

การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ	จำนวน	ค่าสหสัมพันธ์กับความรู้	p
สื่อมวลชน	408	.1531*	0.002
สื่อบุคคล	408	.0668	0.178
สื่อเฉพาะกิจ	408	.2147*	0.000

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 21 พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1

กล่าวคือ การที่ประชาชนคนเดินเท้าเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจมาก ประชาชนคนเดินเท้าก็จะมีความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมาก ถ้าประชาชนคนเดินเท้าเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจน้อย ประชาชนคนเดินเท้าก็จะมีความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณน้อย

แต่ค่าสหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำและต่ำมาก ดังนั้น ความสัมพันธ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

ส่วนการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณจากสื่อบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ

## 2.2 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2 ที่ว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

ตารางที่ 22 แสดงค่าสหสัมพันธ์ ระหว่างการเปิดรับข่าวสารกับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร

การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร	จำนวน	ค่าสหสัมพันธ์กับทัศนคติ	p
สื่อมวลชน	408	.0133	0.789
สื่อบุคคล	408	.0316	0.524
สื่อเฉพาะกิจ	408	.1018*	0.040

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 22 พบว่า การเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2

กล่าวคือ ถ้าประชาชนคนเดินเท้ามีการเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจมาก ประชาชนคนเดินเท้าก็จะมีทัศนคติที่ดี ถ้าประชาชนคนเดินเท้ามีการเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจน้อย ประชาชนคนเดินเท้าก็จะมีทัศนคติที่ไม่ดี

แต่ค่าสหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำมาก ดังนั้นความสัมพันธ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

ส่วนการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรจากสื่อมวลชนและสื่อบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 2.3 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 3 ที่ว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

ตารางที่ 23 แสดงค่าสหสัมพันธ์ ระหว่างการเปิดรับข่าวสารกับการปฏิบัติตามกฎจราจร

การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร	จำนวน	ค่าสหสัมพันธ์กับการปฏิบัติ	P
สื่อมวลชน	408	.1138*	0.022
สื่อบุคคล	408	.0821	0.098
สื่อเฉพาะกิจ	408	.1891*	0.000

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 23 พบว่า การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 3

กล่าวคือ ประชาชนคนเดินเท้ามีการเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจมาก ประชาชนคนเดินเท้าก็จะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรมาก ถ้าประชาชนคนเดินเท้ามีการเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจน้อย ประชาชนคนเดินเท้าก็จะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรน้อย แต่ค่าสหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำมาก ดังนั้นความสัมพันธ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

ส่วนการเปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2.4 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4 ที่ว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า  
 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 5 ที่ว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า  
 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 6 ที่ว่าทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

ตารางที่ 24 แสดงค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจร

ตัวแปร	จำนวน	ความรู้		ทัศนคติ		การปฏิบัติ	
		ค่าสหสัมพันธ์	P	ค่าสหสัมพันธ์	p	ค่าสหสัมพันธ์	p
ความรู้	408	-	-	0.0489	0.324	0.2402*	0.000
ทัศนคติ	408					0.2807*	0.000
การปฏิบัติ	408						

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 24 พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4 แต่ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 5

กล่าวคือ ถ้าประชาชนคนเดินเท้าที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก ประชาชนคนเดินเท้าก็จะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรมาก ถ้าประชาชนคนเดินเท้ามีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย ประชาชนคนเดินเท้าก็จะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรน้อย

แต่มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำดังนั้นความสัมพันธ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ส่วนทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 6

กล่าวคือถ้าประชาชนคนเดินเท้ามีทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับกฎจราจร ประชาชนคนเดินเท้าก็จะมี การปฏิบัติตามกฎจราจรมาก ถ้าประชาชนคนเดินเท้ามีทัศนคติที่ไม่ดีเกี่ยวกับกฎจราจร ประชาชนคนเดินเท้าก็จะมี การปฏิบัติตามกฎจราจรน้อย

แต่มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำดังนั้นความสัมพันธ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

## 2.5 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 7 ที่ว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรสามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าได้ดีที่สุด

ตารางที่ 25 แสดงค่าสหสัมพันธ์ ถดถอยพหุคูณระหว่างทัศนคติ ความรู้ และสื่อเฉพาะกิจกับการปฏิบัติตามกฎจราจร

ตัวแปร	R	R <sup>2</sup>	R <sup>2</sup> ที่เพิ่ม ขึ้น	สปส.ถดถอย		T	p
				B	Bata		
ทัศนคติ	0.281	0.079	0.079	0.4	0.259	5.586*	0.000
ความรู้	0.361	0.130	0.051	0.067	0.202	4.282*	0.000
สื่อเฉพาะกิจ	0.379	0.144	0.014	0.125	0.119	2.522*	0.012
ค่าคงที่	-	-	-	2.151	-	8.392*	0.000

F = 22.5913 (P < .05)

จากตารางที่ 25 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ พบว่า มีตัวแปรที่สามารถอธิบายความแปรปรวนของการปฏิบัติตามกฎจราจร ได้อย่างมีนัยสำคัญเพียง 3 ตัวแปร โดยมีความสำคัญตามลำดับ คือ ทัศนคติ ความรู้และการเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจ โดยพบว่า ตัวแปรทั้งสามตัวแปรร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า ได้ประมาณร้อยละ 14.4 แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า เฉพาะตัวแปรทัศนคติเพียงตัวเดียวก็สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าได้ถึงครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 7.9) ของที่อธิบายได้โดยสามตัวแปรร่วมกัน เมื่อเพิ่มตัวแปรอีกสองตัวจะทำให้อธิบายผลได้ผลมากขึ้นอีกร้อยละ 5.1 และ 1.4 ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ตัวแปรที่อธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ดีที่สุด คือ ทัศนคติ ไม่ใช่การ เปิดรับข่าวสาร จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 7



## บทที่ 5

### สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะและการปฏิบัติตามกฎจราจรของ ประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย ดังนี้

1. เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร
4. เพื่อศึกษาการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร
5. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร
6. เพื่อศึกษาตัวแปรที่สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานครได้ดีที่สุด

ลักษณะของการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาคือ ประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 408 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ร้อยละ (Percentage) คะแนนเฉลี่ย (Mean) โดยใช้ตารางแจกแจงความถี่ (Frequency) เพื่อใช้อธิบายข้อมูลส่วนตัว ความรู้ ทักษะ การปฏิบัติตามกฎจราจรและการเปิดรับข่าวสารของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนการทดสอบสมมติฐานนั้น ใช้การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ในการวิเคราะห์

คลังข้อมูลวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สรุปผลการวิจัย

### 1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

1.1 ลักษณะทางประชากร กลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็นเพศชาย และเพศหญิง ในจำนวนที่เท่ากันส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 16-25 ปี เป็นโสด ยังเป็นนักเรียน นิสิต นักศึกษา การศึกษาระดับปริญญาตรี มีรายได้ระหว่าง 5,001-10,000 บาทต่อเดือน อาศัยในกรุงเทพมหานครมากกว่า 10 ปี ส่วนใหญ่ไม่เคยเป็นผู้กระทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเท้า และไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการเดินเท้า

1.2 การเปิดรับข่าวสาร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารอยู่ในระดับต่ำ ทั้งจากสื่อมวลชน สื่อบุคคล และสื่อเฉพาะกิจ

ในประเภทสื่อมวลชน นั้นพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรจากโทรทัศน์มากที่สุด รองลงมาเป็นวิทยุ หนังสือพิมพ์และนิตยสาร ตามลำดับ

ในประเภทสื่อบุคคล นั้นพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรจากสมาชิกในครอบครัว รองลงมาเป็นเพื่อนร่วมงานหรือเพื่อนร่วมสถาบันการศึกษา เพื่อนบ้าน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตามลำดับ

ในประเภทสื่อเฉพาะกิจ นั้นพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรจากแผ่นป้าย/โปสเตอร์ รองลงมา ดู/อ่านแผ่นพับ คู่มือกฎหมายจราจร และเว็บไซต์ ตามลำดับ

1.3 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับสูง รองลงมา ได้แก่ ระดับปานกลาง และต่ำ ตามลำดับ

1.4 ทักษะคติเกี่ยวกับกฎจราจร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติเป็นกลาง รองลงมา มีทัศนคติในเชิงลบ และเชิงบวก ตามลำดับ

1.5 การปฏิบัติตามกฎจราจร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามกฎจราจรระดับสูง รองลงมา ได้แก่ ระดับปานกลาง สูงมาก ต่ำ และต่ำมาก ตามลำดับ

### 2. การวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐาน

**สมมติฐานข้อที่ 1 :** ที่ว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

**ทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 :** เป็นไปตามสมมติฐาน

โดยการเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแต่การเปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

**สมมติฐานข้อที่ 2 :** ที่ว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า

**ทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2 : เป็นไปตามสมมติฐาน**

โดยการเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ แต่การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ

**สมมติฐานข้อที่ 3 :** การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า

**ทดสอบสมมติฐานข้อที่ 3 : เป็นไปตามสมมติฐาน**

โดยการเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณ แต่การเปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณ

**สมมติฐานข้อที่ 4 :** ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า

**ทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4 : ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน**

ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า

**สมมติฐานข้อที่ 5 :** ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า

**ทดสอบสมมติฐานข้อที่ 5 : เป็นไปตามสมมติฐาน**

ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 5

**สมมติฐานข้อที่ 6 :** ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า

**ทดสอบสมมติฐานข้อที่ 6 : เป็นไปตามสมมติฐาน**

ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 6

**สมมติฐานข้อที่ 7 :** การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรสามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าได้ดีที่สุด

**ทดสอบสมมติฐานข้อที่ 7 :** ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

พบว่า ทักษะคติ สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ดีที่สุด จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 7

## อภิปรายผล

**สมมติฐานข้อที่ 1** การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับความรู้อันเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

จากผลการวิจัยพบว่า การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจเท่านั้นที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้อันเกี่ยวกับกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยค่าสหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำมาก ดังนั้น ความสัมพันธ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้นซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1 แต่การเปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้อันเกี่ยวกับกฎจราจร ซึ่งจากผลการวิจัย (ตารางที่ 13) พบว่า ประชาชนคนเดินเท้าส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร จากสื่อเฉพาะกิจประเภทแผ่นป้าย/โปสเตอร์มากที่สุด ส่วนสื่อมวลชนนั้นมีการเปิดรับจากสื่อประเภทโทรทัศน์มากที่สุด

สอดคล้องกับงานวิจัยของ คาสติลโล (Castillo, 1979) ที่ศึกษาเกี่ยวกับช่องทางการติดต่อสื่อสารและแหล่งความรู้ทางการเกษตรที่เกษตรกรได้รับแหล่งข่าวที่เป็นตัวสำคัญ พบว่าเกษตรกรที่ไม่ได้รับการส่งเสริมโดยตรงจากเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ จะได้ข่าวสารจากวิทยุมากที่สุด

และงานวิจัยของ เฟลิป คอร์เซนเนีย วันดาเดล โทโร และเจมส์ การ์ดิโน (Faelipe Korzeny, Wandadel Toro and James Gandino, 1987) ที่ศึกษาเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชนประเภทต่างๆ ที่มีต่อความรู้ ทักษะคติ และความเห็นในด้านข่าวสารต่างประเทศของชาวอเมริกัน พบว่าการเปิดรับข่าวต่างประเทศทางโทรทัศน์มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับความรู้อันด้านข่าวต่างประเทศของประชาชน

และสอดคล้องกับผลการวิจัยดังต่อไปนี้

ต้องฤดี ปุณณกัณฑ์ (2534) ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสารกับการพัฒนาความรู้ ทักษะคติ และพฤติกรรมของประชาชนตามโครงการขยายฐานประชาธิปไตยสู่ปวงชนศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า ปริมาณการเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับความรู้ของประชาชน แต่ปริมาณการเปิดรับข่าวสารระหว่างบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ของประชาชน

ศรีธรรม์ โรจน์สุพจน์ (2534) ศึกษาเรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อีเมลชอนกับความรูเรื่องสิ่งแวดล้อมของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า การอ่านหนังสือพิมพ์และการดูโทรทัศน์ซึ่งเป็นสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้เรื่องสิ่งแวดล้อม

บุษบา ภูสกุล (2536) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการเปิดรับสื่อ ความรู้ ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมในการรักษาทรัพยากรป่าไม้ของประชาชนในหมู่บ้านป่าไม้ อำเภอวัฒนานคร จังหวัดปราจีนบุรี พบว่า พฤติกรรมการเปิดรับสื่อเกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความรู้เกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้ของประชาชนในหมู่บ้านป่าไม้

สุวารีย์ วงศ์วัฒนา (2536) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารกับความรู ความตระหนัก และการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของชุมชนชาวแพ จังหวัดพิษณุโลก พบว่า พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

เกรียงชัย เหลืองภัทรเชวง (2540) ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติและการมีส่วนร่วมในระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมของพนักงานในโรงงาน กลุ่มบริษัท มินิแบร์ (ประเทศไทย) พบว่า การเปิดรับข่าวสารเรื่องระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม จากโทรทัศน์ แผ่นพับ และปฏิทินบริษัท มีความสัมพันธ์กับ ความรูเรื่องระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม

อลิสสา วีรพัฒน์กุล (2540) ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร พบว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากวิทยุซึ่งเป็นสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้เกี่ยวกับการจราจร และการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากเจ้าหน้าที่ทางราชการซึ่งเป็นสื่อบุคคลมีความสัมพันธ์เชิงลบกับความรู้เกี่ยวกับการจราจร

ดาราวรรณ ศรีสุกใส (2542) ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีผลต่อความรู้ ทัศนคติ และการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความรู้เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จึงแสดงให้เห็นว่า ข้อมูลข่าวสารเป็นตัวจักรสำคัญในการที่จะพัฒนาคนให้เกิดองค์ความรู้เพิ่มมากขึ้น สร้างสมและเก็บเกี่ยวประสบการณ์จากความรู้ต่างๆ ที่ได้รับ เพื่อนำไปใช้ปฏิบัติต่อไป เช่นเดียวกับประชาชนคนเดินเท้าที่ได้มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร และจดจำนำไปปฏิบัติอย่างถูกต้อง ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในอนาคต



## สมมติฐานข้อที่ 2 การเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

จากผลการวิจัยพบว่า การเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรเท่าที่น้อยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยค่าสหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำมาก ดังนั้น ความสัมพันธ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2 ส่วนการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรจากสื่อมวลชนและสื่อบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร (ตารางที่ 22)

สอดคล้องกับแนวคิดของ โจเซฟ ที แคลปเปอร์ (Joseph T. Klapper, 1960: 15-49) ที่กล่าวว่า สื่อมวลชนอาจเปลี่ยนแปลงทัศนคติของประชาชนได้เพียงเล็กน้อย และมักเป็นทัศนคติที่ยังไม่ฝังรากลึก การเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่ฝังรากลึกหรือเปลี่ยนไปในทางตรงกันข้ามนั้นเป็นไปได้ยาก อาจเปลี่ยนได้บ้าง แต่ต้องใช้เวลาและบุคคลต้องได้รับข่าวสารเพียงพอ อย่างไรก็ตามอิทธิพลของสื่อมวลชนในด้านการเปลี่ยนแปลงจะเกิดขึ้น ก็ต่อเมื่อบุคคลมีความโน้มเอียงที่จะเปลี่ยนแปลงอยู่ก่อนแล้ว

และสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ดวงทิพย์ วรพันธ์ (2525) ศึกษาพฤติกรรมการใช้สื่อเพื่อปลูกฝังโภชนาการศึกษแก่สตรีชนบท จังหวัดสุพรรณบุรี พบว่า สตรีที่เปิดรับสื่อจากการปลูกฝังโภชนาการ ซึ่งได้แก่ สื่อเฉพาะกิจ มีทัศนคติดีกว่าสตรีที่ไม่เปิดรับสื่อดังกล่าว

เกรียงชัย เหลืองภัทรเชวง (2540) ได้ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ทัศนคติและการมีส่วนร่วมในระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมของพนักงานในโรงงาน กลุ่มบริษัทมินิแบ (ประเทศไทย) พบว่า การเปิดรับข่าวสารเรื่องระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมจากแผ่นพับและปฏิทินบริษัทมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเรื่องระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม

จึงแสดงให้เห็นว่า การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า และการที่มีความสัมพันธ์กับสื่อเฉพาะกิจก็เนื่องจาก สื่อเฉพาะกิจนั้นจัดว่ามีความสำคัญต่อการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูล เพราะสื่อเฉพาะกิจเป็นสื่อที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ การใช้สื่อเฉพาะกิจเป็นการให้ความรู้และข่าวสารที่เป็นเรื่องราวเฉพาะอย่าง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย (Target Audience) ที่กำหนดไว้แน่นอน ( อาดัมส์ (Adams), 1971 : 71) โดยกลุ่มเป้าหมายในกิจกรรมนี้คือประชาชนคนเดินเท้า

## สมมติฐานข้อที่ 3 การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า



ผลการวิจัย พบว่า การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจรเท่านั้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยค่าสหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำมาก ดังนั้น ความสัมพันธ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 3 ส่วนการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรจากสื่อบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร (ตารางที่ 23)

สอดคล้องกับแนวคิดของ โจเซฟ ที แคลปเปอร์ (Joseph T. Klapper, 1960: 15-49) ที่ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับอิทธิพลของสื่อมวลชนต่อพฤติกรรมของประชาชนว่าสื่อมวลชนจะเป็นแรงเสริมด้านพฤติกรรมของประชาชนให้เข้มแข็งขึ้นและพร้อมที่จะแสดงออกมาเมื่อมีแรงจูงใจหรือมีโอกาสเหมาะสม และปกติมนุษย์จะอยากรู้อยากเห็นโดยเริ่มจากสิ่งที่อยู่ใกล้ตัวที่สุดไปจนถึงสิ่งที่อยู่ห่างตัวเองมากที่สุด ซึ่งสื่อเฉพาะกิจจะเป็นสื่อที่อยู่ใกล้ชิดกับประชาชนคนเดินเท้าที่เดินทางอยู่บนท้องถนนมากที่สุด จึงสามารถที่จะถ่ายทอดและมีอิทธิพลต่อประชาชนกลุ่มเป้าหมายได้เป็นอย่างดี

และสอดคล้องกับผลงานวิจัยดังต่อไปนี้

ดวงทิพย์ วรพันธ์ (2525) ที่ศึกษากลยุทธ์การใช้สื่อเพื่อปลูกฝังโภชนาศึกษาแก่สตรีชนบท จังหวัดสุพรรณบุรี พบว่า สตรีที่เปิดรับสื่อจากการปลูกฝังโภชนาศึกษา ซึ่งได้แก่สื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจ มีการปฏิบัติการด้านโภชนาการดีกว่าสตรีที่ไม่เปิดรับสื่อดังกล่าว

ต้องฤดี ปุณณกันต์ (2534) ที่ศึกษาการเปิดรับข่าวสารกับการพัฒนาความรู้ทัศนคติและพฤติกรรมของประชาชนตามโครงการขยายฐานประชาธิปไตยสู่ปวงชน ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า ปริมาณการเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งของประชาชน

พิสิฐฐ์ บุญไชย (2535) ได้ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้ของกรมการสภาพตำบล ศึกษาเฉพาะกรณีภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง พบว่า ระดับความสนใจข่าวสารได้รับทราบเรื่องการอนุรักษ์ป่าไม้ทางสื่อมวลชน และความสนใจต่อโครงการอนุรักษ์ป่าไม้มีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้ คือ กลุ่มที่ได้รับทราบเรื่องการอนุรักษ์ป่าไม้ทางสื่อมวลชน จะมีระดับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้มากกว่ากลุ่มที่ได้รับน้อยกว่า

อลิสา วีรพัฒนกุล (2540) ได้ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนักและการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร พบว่าการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากโทรทัศน์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจร

ดังนั้น จึงแสดงให้เห็นว่าการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า โดยเฉพาะสื่อเฉพาะกิจประเภทแผ่นป้าย/โปสเตอร์และสื่อมวลชนประเภทโทรทัศน์ที่สามารถถ่ายทอดและสะท้อนให้เห็นถึงการ

ปฏิบัติที่ถูกต้องตามกฎหมาย เน้นย้ำถึงผลเสียที่จะได้รับถ้าไม่มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง และการเปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณก็เนื่องจากผู้รับสารส่วนใหญ่มักจะเชื่อถือในข้อตัดสินใจและความคิดเห็นของผู้ที่เขารู้จักและนับถือ มากกว่าบุคคลที่เขาไม่เคยรู้จักมาก่อนแล้วมาติดต่อสื่อสาร ผู้รับสารจะมีความศรัทธาต่อความเชื่อถือบุคคลสำคัญและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ มีความเกรงใจที่จะมีส่วนร่วมปฏิบัติและถูกอำนาจบังคับที่เกิดจากบุคคลที่มีอำนาจเหนือกว่าตน (ทวีทอง หงษ์วิวัฒน์, 2527: 183) ดังนั้น ประชาชนคนเดินเท้าที่เปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคลก็ไม่จำเป็นต้องมีการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณด้วย

#### **สมมติฐานข้อที่ 4 ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า**

ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4 (ตารางที่ 24)

ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์และคณะ (เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์และคณะ, 2537: 13) ที่กล่าวว่าถ้าบุคคลไม่มีความเข้าใจหรือมีแนวคิดซึ่งเรียกว่า “Concept” เกี่ยวกับความรู้ที่ได้รับก็ไม่สามารถมีทัศนคติต่อสิ่งนั้นได้ ดังนั้นจึงไม่จำเป็นเสมอไปว่าความรู้จะก่อให้เกิดทัศนคติซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎี KAP (Knowledge-Attitude-Practice) ของ โรเจอร์ส (Rogers, 1978) ที่ได้อธิบายไว้ว่า “ในกรณีทั่วไปนั้นเมื่อบุคคลมีความรู้ มีทัศนคติ ก็แสดงพฤติกรรมไปตามนั้น แต่จะไม่เกิดทุกกรณีไป คือ ถ้าเกิดความไม่สอดคล้องสัมพันธ์กันของความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรม แล้วก็จะเกิดภาวะที่เรียกว่า ช่องว่างของความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรม หรือ KAP-GAP”

และสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ

ดวงตา พิริยานนท์ (2540) ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ และทัศนคติของประชาชนกับการยอมรับการทิ้งมูลฝอยแยกประเภทในเขตทดลองโครงการรณรงค์การแยกประเภทมูลฝอย พบว่า ความรู้ในเรื่องการทิ้งมูลฝอยแยกประเภทไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการทิ้งมูลฝอยแยกประเภท

#### **สมมติฐานข้อที่ 5 ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณของประชาชนคนเดินเท้า**

ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยมีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำและความสัมพันธ์เป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 5 (ตารางที่ 24)

ความรู้เป็นการรับรู้เบื้องต้น ซึ่งบุคคลส่วนมากจะได้รับผ่านประสบการณ์โดยการเรียนรู้จากการตอบสนองต่อสิ่งเร้า (S-R) แล้วจัดระบบเป็นโครงสร้างของความรู้ที่ผสมผสานระหว่างความจำ (ข้อมูล) กับสภาพจิตวิทยา (สุรพงษ์ โสธนะเสถียร, 2533: 120-121) ความรู้เป็นกระบวนการภายในอาจส่งผลต่อพฤติกรรมที่แสดงออกของมนุษย์ได้ เช่น การปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าก็มีผลมาจากการได้รับความรู้ในเบื้องต้นผ่านกระบวนการสื่อสารเพื่อให้เกิดการกระทำขึ้นมาให้เห็น

และสอดคล้องกับผลงานวิจัยดังต่อไปนี้

พิสิฐฐ์ บุญไชย (2535) ได้ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้ของกรมการสภาพตำบล ศึกษาเฉพาะกรณีภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งพบว่า ระดับความสนใจข่าวการได้รับทราบเรื่องการอนุรักษ์ป่าไม้ทางสื่อมวลชน และความสนใจต่อโครงการอนุรักษ์ป่าไม้มีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้ คือ กลุ่มที่ได้รับทราบเรื่องการอนุรักษ์ป่าไม้ทางสื่อมวลชนจะมีระดับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้มากกว่ากลุ่มที่ได้รับน้อยกว่า

สุภารักษ์ จูตระกูล (2537) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารกับความรู้ทัศนคติและการมีส่วนร่วมในการทิ้งขยะแยกประเภทเพื่อการหมุนเวียนกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่พบว่า ความรู้มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับการทิ้งขยะแยกประเภทเพื่อการหมุนเวียนกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่

จึงแสดงให้เห็นว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า

#### **สมมติฐานข้อที่ 6 ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า**

ผลการวิจัยพบว่า ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 โดยมีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ และความสัมพันธ์ดังกล่าวเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 6 (ตารางที่ 24)

สอดคล้องกับแนวคิดของ สุรพงษ์ โสธนะเสถียร (สุรพงษ์ โสธนะเสถียร, 2533: 122) ที่กล่าวว่าทัศนคติเป็นดัชนีชี้ว่าบุคคลนั้นคิดและรู้สึกอย่างไรกับคนรอบข้าง วัตถุหรือสิ่งแวดล้อม ตลอดจนสถานการณ์ต่างๆ โดยทัศนคตินั้นมีรากฐานมาจากความเชื่อที่อาจส่งผลถึงพฤติกรรมในอนาคตได้ การที่ประชาชนคนเดินเท้าจะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง

เหมาะสมก็ย่อมจะต้องมีความคิดตรึกตรองถึงการกระทำของตนเองด้วยสามัญสำนึกที่มีพื้นฐานที่ดีมาก่อนและจะปฏิบัติด้วยความเต็มใจ ไม่ฝืนฝืนต่อกฎจรรยาที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

สอดคล้องกับผลงานวิจัยดังนี้

สุภารักษ์ จูตระกูล (2537) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารกับความรู้ทัศนคติและการมีส่วนร่วมในการทิ้งขยะแยกประเภทเพื่อการหมุนเวียนกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ พบว่า ทัศนคติมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับการทิ้งขยะแยกประเภทเพื่อการหมุนเวียนกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ด้วย

และผลการวิจัยของ อลิสา วีรพัฒน์กุล (2540) ได้ศึกษาเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนักและการปฏิบัติตามกฎจรรยาของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร พบว่า ความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจรรยาที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจรรยา

จึงแสดงให้เห็นว่า ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจรรยาที่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจรรยาของประชาชนคนเดินเท้า ถึงแม้ว่าจะเป็นเพียงส่วนน้อย แต่ก็ส่งผลต่อเนื่องกันต่อๆ มาได้เช่นกัน

**สมมติฐานข้อที่ 7 การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาสามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจรรยาของประชาชนคนเดินเท้าได้ดีที่สุด**

ผลการวิจัยพบว่า ทัศนคติมีประสิทธิภาพในการอธิบายการปฏิบัติตามกฎจรรยาได้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 7.9 (จากตารางที่ 25) จึงปฏิเสธสมมติฐานข้อที่ 7 แสดงว่า ประชาชนคนเดินเท้ามีทัศนคติในเชิงบวกจะมีการปฏิบัติตามกฎจรรยาบางส่วนผู้ที่ทัศนคติในเชิงลบจะมีการปฏิบัติตามกฎจรรยาน้อยด้วย

ความรู้เป็นตัวแปรอีกตัวหนึ่งที่มีประสิทธิภาพในการอธิบายการปฏิบัติตามกฎจรรยาคิดเป็นร้อยละ 5.1 กล่าวคือ ผู้ที่มีความรู้ในเรื่องกฎจรรยาจะมีการปฏิบัติตามกฎจรรยา ผู้ที่มีความรู้ในเรื่องกฎจรรยาน้อยจะมีการปฏิบัติตามกฎจรรยาน้อย

ส่วนการเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจเป็นตัวแปรอีกตัวหนึ่งที่มีประสิทธิภาพในการอธิบายการปฏิบัติตามกฎจรรยาคิดเป็นร้อยละ 1.4 กล่าวคือ ผู้ที่เปิดรับข่าวสารประเภทสื่อเฉพาะกิจจะเป็นผู้ที่มีปฏิบัติตามกฎจรรยามากกว่าผู้ที่ไม่เปิดรับข่าวสารประเภทสื่อเฉพาะกิจเลย

สอดคล้องกับงานการวิจัยของ แคลปเปอร์ (Klapper, 1960) สรุปให้เห็นถึงความสามารถของการสื่อสารมวลชนในการที่จะเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และพฤติกรรมของบุคคลว่า

โดยปกติการสื่อสารมวลชนไม่ใช่สาเหตุที่สำคัญเพียงประการเดียวที่จะทำให้เกิดผลในผู้รับสาร แต่จะทำหน้าที่ร่วมกับปัจจัยอื่นในการอธิบายพฤติกรรมของผู้รับสารได้

ทั้งนี้ การที่ทัศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร ความรู้ และการเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจ เป็น 3 ตัวแปรที่สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ก็เนื่องจาก ทัศนคติเป็นสภาพทางจิตใจที่มีอิทธิพลต่อการคิดและการกระทำของแต่ละคน (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520: 64-65) และองค์ประกอบที่เกี่ยวกับพฤติกรรม ก็คือ เจตนากรรมของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งออกมาตามความรู้สึกของบุคคลนั้นๆ เจตนากรรมที่เกิดขึ้นนี้เป็นผลเนื่องมาจากทัศนคติของบุคคลต่อสิ่งที่กระทำ

ส่วนความรู้เป็นการรับรู้เบื้องต้น ซึ่งบุคคลส่วนมากจะได้รับผ่านประสบการณ์โดยการเรียนรู้จากการตอบสนองต่อสิ่งเร้า (S-R) แล้วจัดระบบโครงสร้างของความรู้ที่ผสมผสานระหว่างความจำ (ข้อมูล) กับสภาพจิตวิทยา ความรู้จึงเป็นกระบวนการภายในที่อาจส่งผลต่อพฤติกรรมที่แสดงออกของมนุษย์ได้ และความรู้นั้นก็เป็พฤติกรรมขั้นต้นด้วย (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520: 16)

สำหรับการเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจที่เป็นตัวแปรที่สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ก็เนื่องจากสื่อเฉพาะกิจเป็นสื่อที่สามารถใช้ถ่ายทอดข่าวสารไปยังมวลชนบุคคล หรือกลุ่มชน สร้างขึ้นเพื่อใช้ติดต่อกับกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ การโน้มหน้าใจโดยการเผชิญหน้า (Face-to-Face) จะมีประสิทธิภาพผลมากกว่าสื่อประเภทอื่นๆ เพราะสื่อเฉพาะกิจเป็นสื่อที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ การใช้สื่อเฉพาะกิจเป็นการให้ความรู้ข่าวสารที่เป็นเรื่องราวเฉพาะอย่าง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย (Target Audience) ที่กำหนดไว้แน่นอน (Adams, 1971: 71) เช่น การปิดแผ่นป้าย/โปสเตอร์ตามชุมชนต่างๆ ได้เข้าถึงประชาชนกลุ่มเป้าหมายได้มากกว่า

และการที่การเปิดรับข่าวสารไม่สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้เนื่องจาก พฤติกรรมเป็นการแสดงออกของบุคคลโดยมีพื้นฐานมาจากความรู้และทัศนคติแตกต่างกัน ความแตกต่างกันของความรู้และทัศนคติเกิดขึ้น เพราะความแตกต่างในการเปิดรับสื่อ และความแตกต่างในการแปลความสารที่ตนได้รับ (สุรพงษ์ ไสยณะเสถียร, 2533: 123-124)



## ข้อเสนอแนะทั่วไป

### 1. จากผลการวิจัยพบว่า

ประชาชนคนเดินเท้ามีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรจากสื่อต่างๆ อยู่ในระดับต่ำและต่ำมาก ซึ่งสาเหตุเป็นเพราะสื่อส่วนใหญ่มีการนำเสนอข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรน้อยมาก ดังนั้น จึงควรมีการนำเสนอข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจรในสื่อต่างๆ ให้มากยิ่งขึ้นและกระทำอย่างต่อเนื่องในทุกๆ สื่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสื่อเฉพาะกิจประเภทแผ่นป้าย/โปสเตอร์ ซึ่งเป็นสื่อที่มีการเปิดรับมากที่สุด เนื่องจากประชาชนคนเดินเท้าเดินทางอยู่บนท้องถนนและทางเดินเท้าอยู่เป็นประจำ สื่อเหล่านี้จึงสามารถเผยแพร่ให้ประชาชนได้รับทราบข่าวสารต่างๆ อยู่เป็นประจำด้วย เช่น สถิติของความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นต้น รองลงมา คือ สื่อมวลชนประเภทโทรทัศน์ เพราะคนจะสามารถจดจำตัวอย่างที่ดีได้จากภาพที่นำมาเผยแพร่ให้ปรากฏต่อสายตาสาธารณชนทางโทรทัศน์ เช่น กฎจราจรที่ถูกต้องสำหรับคนเดินเท้าในปัจจุบัน เป็นต้น

### 2. จากผลการวิจัยพบว่า

ในส่วนของความรู้นั้น ประชาชนคนเดินเท้าน้อยกว่าร้อยละ 50 ไม่มีความรู้เกี่ยวกับข้อกฎหมายที่ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม ภายในระยะไม่เกินกึ่งเมตรนับจากทางข้าม , อัตราโทษเนื่องจากการกระทำด้วยประการใดๆ บนทางเท้าหรือทางใดๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร, อัตราโทษเนื่องจากการเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่หรือเดินเป็นขบวนใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร, อัตราโทษเนื่องจากการที่คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์เห็นรถฉุกเฉินในขณะปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบหรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ไม่ให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อน และอัตราโทษเนื่องจากคนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้าไม่ปฏิบัติตามไฟสัญญาณที่ปรากฏต่อหน้า สื่อประเภทต่างๆ จึงควรมุ่งเน้นการให้ความรู้ในเรื่องต่างๆ เหล่านี้ให้มากยิ่งขึ้นเพราะเป็นเรื่องที่ควรจดจำและนำไปปฏิบัติ สำหรับทัศนคติ ประชาชนคนเดินเท้าจะมีทัศนคติในเรื่องการที่จะให้คนรักษากฎจราจรอย่างจริงจังต้องมีบทลงโทษต่ำ จึงเห็นว่า การนำบทลงโทษมาบังคับใช้มากเกินไปก็ไม่ได้ช่วยให้คนเดินเท้ามีการปฏิบัติตามกฎจราจรได้เสมอไป เพราะอาจมีคนฝ่าฝืนกฎหมายกระทำผิดกฎจราจรได้โดยไม่สนใจหรืออาจทำเป็นละเลยเสียก็เป็นได้ ดังนั้น จึงควรให้ความสำคัญในเรื่องการชี้ให้เห็นถึงอันตรายและผลเสียหายที่จะเกิดขึ้นต่อตนเองและส่วนรวมมากกว่า และส่วนของการปฏิบัติตามกฎจราจร ประชาชนคนเดินเท้ามีการปฏิบัติตามกฎจราจรที่อยู่ในเกณฑ์ดีอยู่แล้ว สิ่งที่ต้องปลูกฝังก็คือการรักษาและปฏิบัติตามกฎจราจรให้มากยิ่งขึ้น



### 3. จากผลการวิจัยพบว่า

การเปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคลโดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการการจราจรทางบก คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ควรเห็นความสำคัญในส่วน of เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งนอกเหนือจากการปฏิบัติงานตามหน้าที่ปกติแล้ว ยังควรส่งเสริมให้มีหน้าที่ในการเผยแพร่ความรู้ มีการจูงใจให้คนเดินเท้าปฏิบัติตามกฎจราจร ในฐานะที่มีภารกิจส่วนใหญ่อยู่บนท้องถนนเหมือนกัน ซึ่งควรจัดให้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยการ จัดให้มีการฝึกอบรมในวิธีการถ่ายทอดความรู้ให้กับประชาชน ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในท้องที่รับผิดชอบจัดโครงการหรือกิจกรรมรณรงค์การใช้ถนนสำหรับคนเดินเท้า จัดให้ประชาชนในท้องที่ของตนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการหรือกิจกรรมนั้นๆ เพื่อให้ประชาชนเกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรมากยิ่งขึ้นและสามารถนำความรู้ที่ได้รับนั้นนำไปปฏิบัติให้ถูกต้อง

### ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัย

1. ควรมีการศึกษาตัวแปรอื่นที่อาจมีผลต่อความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติตาม กฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า เช่น ความตระหนักของ คนเดินเท้า เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการสื่อสารให้เกิดประสิทธิภาพ
2. ควรมีการศึกษาในรายละเอียดของทัศนคติ เช่น ความคิดเห็น , ความพึงพอใจ ซึ่งเป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลมากในการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้า เพื่อนำมาแก้ไขปรับปรุงให้ประชาชนคนเดินเท้ามีการปฏิบัติที่เหมาะสมต่อไป
3. ควรมีการศึกษาเฉพาะกรณีของสื่อใดสื่อหนึ่ง โดยเฉพาะสื่อเฉพาะกิจ ซึ่งได้แก่ แผ่นป้าย/โปสเตอร์ ที่ผลการวิจัยพบว่า มีการเปิดรับข่าวสารจากสื่อแผ่นป้าย/โปสเตอร์เกี่ยวกับกฎจราจรมากที่สุด เพื่อนำมาวิเคราะห์ประสิทธิผลของสื่อในแง่ต่างๆ เช่น การออกแบบสื่อที่มีลักษณะสะท้อนให้เห็นถึงพิษภัยในการเดินทางบนท้องถนนของคนเดินเท้า สถานที่ที่เป็นจุดเด่นสะดุดตาสำหรับคนเดินเท้าเพื่อใช้เผยแพร่สื่อเหล่านี้ หรือสื่อโทรทัศน์และวิทยุที่สามารถเป็นตัวกลางเชื่อมโยงความรู้สึกที่เหมือนจริงออกมาให้ประชาชนคนเดินเท้าได้เห็นและได้ยิน
4. ควรมีการศึกษาในรายละเอียดของสื่อ เนื้อหาของสื่อ(Content) กลยุทธ์และวิธีการสื่อ และวิธีการศึกษา โดยทำ Focus Group เพื่อให้คิดหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้วย
5. ควรมีวิธีการศึกษาที่นอกเหนือจากการใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ โดยอาจใช้วิธีการสัมภาษณ์ การสังเกต หรือวิธีการอื่นๆ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ให้รายละเอียดมากยิ่งขึ้น

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- เกรียงชัย เหลืองภัทรเชวง. การเปิดรับสาร ความรู้ ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมในระบบการจัดการ สิ่งแวดล้อมของพนักงานในโรงงานกลุ่มบริษัทมินิแบ (ประเทศไทย). วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- จินดา คุ่มกิตติชัย. พฤติกรรมการเปิดรับสารกับความร่วมมือของประชาชนในการปลูกต้นไม้ใน ดินสาธารณะประโยชน์ศึกษาเฉพาะกรณีประชาชนในเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา. วิทยานิพนธ์ ปริญญา มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.
- ชวรัตน์ เชิดชัย. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการสื่อสารมวลชน. กรุงเทพมหานคร: บพิธการพิมพ์, 2527.
- ดวงตา พิริยานนท์. การเปิดรับข่าวสาร ความรู้และทัศนคติของประชาชนกับการยอมรับการทิ้ง มูลฝอยแยกประเภทในเขตทดลองโครงการรณรงค์การแยกประเภทมูลฝอย. วิทยานิพนธ์ ปริญญา มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- ดวงทิพย์ วรพันธ์. กลยุทธ์การใช้สื่อเพื่อปลูกฝังโภชนาการแก่สตรีชนบท จังหวัดสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.
- ดาราวรรณ ศรีสุกใส. การเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีผลต่อ ความรู้ ทัศนคติ และการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยา นิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- ต้องฤดี ปุณณกันต์. การเปิดรับการสื่อสารกับการพัฒนาความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมของ ประชาชนตามโครงการขยายฐานประชาธิปไตยสู่ปวงชน ศึกษาเฉพาะกรณีจังหวัด พระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- ทวีทอง หงส์วิวัฒน์. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์ศึกษา นโยบายสาธารณสุข มหาวิทยาลัยมหิดล, 2537.
- บุญชัย เกิดปัญญาวัฒน์. ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อกระบวนการประเมินผลกระทบล ี่แวดล้อม. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535.

- บุษบา ภูสกุล. การศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสื่อ ความรู้ ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้ของประชาชนในหมู่บ้านป่าไม้: ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอวัฒนานคร จังหวัดปราจีนบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- ปกิจ พรหมายน. ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สิ่งแวดล้อม) บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2531.
- ปรมะ สตะเวทิน, หลักนิเทศศาสตร์ ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.
- ปรมะ สตะเวทิน, การสื่อสารมวลชน: กระบวนการและทฤษฎี. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัดภาพพิมพ์, 2541.
- ปรมะ สตะเวทิน, หลักนิเทศศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัดภาพพิมพ์, 2540.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ, ทัศนคติ: การวัดการเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช, 2526.
- พรพิมล วรดิถก. พฤติกรรมการรับข่าวสารที่มีผลต่อการยอมรับการปลูกกาแฟของเกษตรกร กิ่งอำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.
- พัชนี เขยจรรยา, เมตตา วิวัฒนานุกูล และถิรนนท์ อนุวัชศิริวงศ์. แนวคิดหลักนิเทศศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: บริษัท เอลโล่การพิมพ์(1988) จำกัด, 2538.
- พิสิฐฐ์ บุญไชย. การมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้ ของกรมการสภาพัฒนาการ ศึกษาเฉพาะกรณีภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.
- เพ็ญจันทร์ สุทธิพิเชษฐกุล. ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเปิดรับสื่อ ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการรณรงค์เพื่อการไม่สูบบุหรี่: การศึกษาเฉพาะกรณีข้าราชการกรุงเทพ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทวารสารศาสตรมหาบัณฑิต (สื่อสารมวลชน) บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.
- มัทธนา มาศมาลัย. บทบาทสื่อมวลชนและสื่อบุคคลต่ออากรมีส่วนร่วมทางการเมืองของสตรีศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอพรหมคีรี จังหวัดนครศรีธรรมราช. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- วิเชียร เกตุสิงห์, การวิจัยเชิงปฏิบัติ. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2541.

- วิริยา ภูวสิน. การรับข่าวสารเกี่ยวกับยาฆ่าแมลงจากสื่อมวลชนของพนักงานขับรถ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.). วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.
- ศรีธรณี โรจน์สุพจน์. ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้สื่อมวลชนกับความรู้เรื่องสิ่งแวดล้อมของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534
- สัญญา สัญญาวิวัฒน์. การพัฒนาชุมชน. พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช, 2523.
- สุภาพงษ์ ระรอยทรง. การศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสาร ความรู้ และทัศนคติต่อการเสนอข่าวต่างประเทศทางสื่อมวลชนของประชาชนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.
- สุภารักษ์ จุตระกุล. พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารกับความรู้ ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมในการทิ้งขยะแยกประเภทเพื่อการหมุนเวียนกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่(Recycle) ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
- สุรพงษ์ ไสธนะเสถียร. การสื่อสารกับสังคม. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- สุวรรณณี โปธิศรี. การเปิดรับสื่อ ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมในการป้องกันโรคเอดส์ของผู้ปกครองนักเรียนระดับประถมศึกษาปีที่ 6 เขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.
- สุวารีย์ วงศ์วัฒนา. พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารกับความรู้ ความตระหนักและการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของชุมชนชาวแพ จังหวัดพิษณุโลก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- เสถียร เขยประทับ. การสื่อสารกับการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร : เจ้าพระยาการพิมพ์, 2528.
- เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์ และคณะ. เข้มขันนิรภัย : ความเชื่อ ทัศนคติและการใช้. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2537.
- อลิสา วีรพัฒน์กุล. การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

- Atkin, Charles K. and Garramone, G. The Role of Foreign News Coverage in Adolescent Political Socialization. Paper presented at the Association for Education in Journalism and Mass Communication Convention, Corvallis, OR ; 1983.
- Burgoon, Michael. Approaching Speech/Communication. New York: Holt, Rinehart, and Winston, Inc., 1974.
- Castillo, Celia T. "Beyond Manila : Philipines Rural Problems in Perspective," University Of the Philipines at Los Banos College, Laguna, Philipines, 1979. (Mimeographed)
- Diokno, Glorie R. "Communication of Family Planning Methods," M.A. Thesis 1971. In List of Thesis 1971. Singapore : Amic, 1973.
- Katz, Elihu and Paul F.Lazarsfeld. The Effects of Mass Communication. New York : The Free Press, 1960.
- Klapper, Joseph T. The Effect of Mass Communication. New York : The Free Press, 1960.
- Kozenny, Felipe., Del Toro, Wanda, and Gandino, James, "International News Media Exposure Knowledge, and Attitudes". Journal of Broadcasting and Electronic Media. Volume 31, Number 1, Winter 1987.
- McCombs, Maxwell and Becker, Lee B. Using Mass Communication Theory Ny : prentice Hall, 1979 : 75-76.
- Rivers, William L. Theodore Peterson and Jay W. Jensen. The Mass Media and Modern Society. San Francisco: Rinehart Press, 1971.
- Rogers, Evertt M. and Shoemaker, Floyed F. Communication of Innovations : A Cross – Cultural Approach. New York : The Free Press, 1971.
- Rogers, Everett M. Communication Channels. Handbook of Communication. Chicago : Rand McNelly, 1978.
- Rogers, Everett M. Communication Strategies for Family Planning. New York : The Free Press , 1973.

- Rogers, Everett M. Diffusion of Innovation. New York : The Free Press, 1983.
- Rosenberg, Milton J. and Hovland, Carl I. Attitude Organization and Change. New Harven, Yale University Press, 1960.
- Schramm, Wilbur. Channels and Audiences in Handbook of Communication. Chicago : Rand McNelly College Publishing Company, 1973 : 121-122.
- Schramm, Wilbur. Mass Media and National Development. California : Stanford University Press, 1964 : 75.
- Uphoff, Norman. Farmers Participation in Project Formulation, Design and Operation. Paper Prepared For Second Annual Agricultural Sector Symposive, Washington, D.C. January 5-9, 1981.

[www.bma.go.th](http://www.bma.go.th)

[www.nso.go.th](http://www.nso.go.th)

[www.police.go.th](http://www.police.go.th)



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 5. อาชีพ

- |                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| 1. นักเรียน นิสิต นักศึกษา | 2. รับราชการ                   |
| 3. พนักงานรัฐวิสาหกิจ      | 4. พนักงานบริษัท หรือ ภาคเอกชน |
| 5. ค้าขายและธุรกิจส่วนตัว  | 6. รับจ้างทั่วไประบุ.....      |
| 7. แม่บ้าน                 | 8. อื่นๆ ระบุ.....             |

## 6. รายได้ต่อเดือนโดยประมาณ

- |                        |                        |
|------------------------|------------------------|
| 1. ไม่มีรายได้         | 2. ต่ำกว่า 5,000.-บาท  |
| 3. 5,001 – 10,000 บาท  | 4. 10,001 – 15,000 บาท |
| 5. 15,001 – 20,000 บาท | 6. 20,001 – 25,000 บาท |
| 7. 25,001 – 30,000 บาท | 8. สูงกว่า 30,000.-บาท |

## 7. ท่านอยู่หรือทำงานในเขตกรุงเทพมหานครมานานประมาณ

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| 1. น้อยกว่า 1 ปี | 2. 1 - 5 ปี      |
| 3. 6 - 10 ปี     | 4. มากกว่า 10 ปี |

## 8. ท่านเคยเป็นผู้กระทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเท้า (ไม่ว่าจะกรณีใดๆก็ตาม)

- |                    |                |
|--------------------|----------------|
| 1. ไม่เคย          | 2. 1 – 2 ครั้ง |
| 3. 3 – 4 ครั้ง     | 4. 5 – 6 ครั้ง |
| 5. มากกว่า 6 ครั้ง |                |

## 9. ท่านเคยได้รับอุบัติเหตุจากการเดินเท้า (ไม่ว่าจะกรณีใดๆก็ตาม)

- |                    |                |
|--------------------|----------------|
| 1. ไม่เคย          | 2. 1 – 2 ครั้ง |
| 3. 3 – 4 ครั้ง     | 4. 5 – 6 ครั้ง |
| 5. มากกว่า 6 ครั้ง |                |

ส่วนที่ 2 การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณสื่อมวลชน สื่อบุคคลและสื่อเฉพาะกิจ  
**การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชน** โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่เป็นคำตอบของท่าน

ข้อความ	ทุกวัน	สัปดาห์ ละ 5-6 ครั้ง	สัปดาห์ ละ 3-4 ครั้ง	สัปดาห์ ละ 1-2 ครั้ง	ไม่เคย เลย
1. ท่านเคยฟังข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยา บรรณวิทยุบ่อยครั้งเพียงใด ถ้าฟัง จากรายการ..... สถานี.....					
2. ท่านเคยดูข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยา บรรณโทรทัศน์บ่อยครั้งเพียงใด ถ้าดู จากรายการ..... สถานี.....					
3. ท่านเคยอ่านข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยา บรรณหนังสือพิมพ์บ่อยครั้งเพียงใด ถ้าอ่าน จากคอลัมน์..... หนังสือพิมพ์.....					
4. ท่านเคยอ่านข่าวสารเกี่ยวกับกฎจรรยา บรรณนิตยสารบ่อยครั้งเพียงใด ถ้าอ่าน..... จากคอลัมน์..... นิตยสาร.....					

การเปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคล โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่เป็นคำตอบของท่าน

ข้อความ	ทุกวัน	สัปดาห์ ละ 5-6 ครั้ง	สัปดาห์ ละ 3-4 ครั้ง	นาน กว่า นั้น	ไม่เคย เลย
1. ท่านเคยพูดคุยเกี่ยวกับข่าวสารเรื่อง กฎหมายกับสมาชิกในครอบครัว บ่อยครั้งเพียงใด					
2. ท่านเคยพูดคุยเกี่ยวกับข่าวสารเรื่อง กฎหมายกับเพื่อนบ้าน บ่อยครั้งเพียงใด					
3. ท่านเคยพูดคุยเกี่ยวกับข่าวสารเรื่อง กฎหมายกับเพื่อนร่วมงานหรือร่วมสถาบันการศึกษาของท่านบ่อยครั้งเพียงใด					
4. ท่านเคยพูดคุยเกี่ยวกับข่าวสารเรื่อง กฎหมายกับเจ้าหน้าที่ตำรวจบ่อยครั้งเพียงใด					

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจ โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่เป็นคำตอบของท่าน

ข้อความ	ทุกวัน	สัปดาห์ ละ 5-6 ครั้ง	สัปดาห์ ละ 3-4 ครั้ง	สัปดาห์ ละ 1-2 ครั้ง	ไม่เคย เลย
1. ท่านเคยดูเว็บไซต์ที่เผยแพร่ข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร ได้แก่ <a href="http://www.thaitrafficpolice.com">www.thaitrafficpolice.com</a> บ่อยครั้งเพียงใด					
ข้อความ	บ่อยมาก	บ่อย	ปาน กลาง	นานๆ ครั้ง	ไม่เคย เลย
2. ท่านเคยอ่านคู่มือกฎหมายจราจร พ.ร.บ. จราจรทางบก(ฉบับที่ 1-5) พ.ศ.2522 ถึง 2538 บ่อยครั้งเพียงใด					
3. ท่านเคยดู/เห็นแผ่นป้ายหรือโปสเตอร์ รณรงค์วินัยจราจรบ่อยครั้งเพียงใด					
4. ท่านเคยดู/อ่านแผ่นพับประชาสัมพันธ์เผยแพร่กฎจราจรที่ประชาชนควรรู้และควรปฏิบัติบ่อยครั้งเพียงใด					



### ส่วนที่ 3 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อความที่ถูกต้อง

1. การกระทำด้วยประการใดๆ บนทางเท้าหรือทางใด ๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร มีอัตราโทษ

\_\_\_\_\_ 1. ปรับไม่เกิน 200.-บาท

\_\_\_\_\_ 2. ปรับไม่เกิน 300.-บาท

\_\_\_\_\_ 3. ปรับไม่เกิน 400.-บาท

\_\_\_\_\_ 4. ปรับไม่เกิน 500.-บาท

2. การเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร มีอัตราโทษ

\_\_\_\_\_ 1. ปรับไม่เกิน 200.-บาท

\_\_\_\_\_ 2. ปรับไม่เกิน 300.-บาท

\_\_\_\_\_ 3. ปรับไม่เกิน 400.-บาท

\_\_\_\_\_ 4. ปรับไม่เกิน 500.-บาท

3. เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์เห็นรถฉุกเฉินในขณะปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบหรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ไม่ให้รถฉุกเฉินผ่านมาก่อน มีอัตราโทษ

\_\_\_\_\_ 1. ปรับไม่เกิน 200.-บาท

\_\_\_\_\_ 2. ปรับไม่เกิน 300.-บาท

\_\_\_\_\_ 3. ปรับไม่เกิน 400.-บาท

\_\_\_\_\_ 4. ปรับไม่เกิน 500.-บาท

4. ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ คนเดินเท้าไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง มีอัตราโทษ
- \_\_\_\_\_ 1. ปรับไม่เกิน 200.-บาท  
 \_\_\_\_\_ 2. ปรับไม่เกิน 300.-บาท  
 \_\_\_\_\_ 3. ปรับไม่เกิน 400.-บาท  
 \_\_\_\_\_ 4. ปรับไม่เกิน 500.-บาท
5. คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุม คนเดินเท้าไม่ปฏิบัติตามไฟสัญญาณที่ปรากฏต่อหน้า มีอัตราโทษ
- \_\_\_\_\_ 1. ปรับไม่เกิน 200.-บาท  
 \_\_\_\_\_ 2. ปรับไม่เกิน 300.-บาท  
 \_\_\_\_\_ 3. ปรับไม่เกิน 400.-บาท  
 \_\_\_\_\_ 4. ปรับไม่เกิน 500.-บาท
6. ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถ ให้ปฏิบัติโดยเดินริมทาง
- \_\_\_\_\_ 1. ด้านขวาของตน  
 \_\_\_\_\_ 2. ด้านซ้ายของตน  
 \_\_\_\_\_ 3. ด้านขวาของรถ  
 \_\_\_\_\_ 4. ด้านซ้ายของรถ
7. กฎหมายห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม ภายในระยะไม่เกินกี่เมตรนับจากทางข้าม
- \_\_\_\_\_ 1. 50 เมตร  
 \_\_\_\_\_ 2. 100 เมตร  
 \_\_\_\_\_ 3. 150 เมตร  
 \_\_\_\_\_ 4. 200 เมตร
8. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถ ให้คนเดินเท้าปฏิบัติดังนี้
- \_\_\_\_\_ 1. หยุดรออยู่บนทางเท้า  
 \_\_\_\_\_ 2. รีบข้ามอย่างรวดเร็วทันที  
 \_\_\_\_\_ 3. รอจังหวะโดยไม่ต้องหยุดรอก็สามารถข้ามได้  
 \_\_\_\_\_ 4. ให้ข้ามเป็นกลุ่มใหญ่ๆพร้อมๆกัน

9. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมีได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย ยกเว้น
- \_\_\_\_\_ 1. กำลังข้ามทางเดินรถให้ข้ามตามปกติ
- \_\_\_\_\_ 2. กำลังข้ามทางเดินรถให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว
- \_\_\_\_\_ 3. กำลังจะข้ามทางเดินรถให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว
- \_\_\_\_\_ 4. กำลังจะข้ามทางเดินรถให้ข้ามทางเดินรถตามปกติ
10. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และปฏิบัติดังนี้
- \_\_\_\_\_ 1. ข้ามบริเวณไหนก็ได้
- \_\_\_\_\_ 2. ต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม
- \_\_\_\_\_ 3. ต้องข้ามเฉพาะสะพานลอยเท่านั้น
- \_\_\_\_\_ 4. ข้ามตามคนอื่น ๆ
11. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทาง
- \_\_\_\_\_ 1. ให้คนเดินเท้าข้ามทางข้ามได้เลย
- \_\_\_\_\_ 2. ให้คนเดินเท้าเตรียมที่จะข้ามทางข้ามนั้น
- \_\_\_\_\_ 3. ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น
- \_\_\_\_\_ 4. ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามบริเวณที่มีสัญญาณจราจร
12. ลักษณะใดที่เป็นกรกีดขวางการจราจรของคนเดินเท้าตามกฎหมาย
- \_\_\_\_\_ 1. แถวหรือขบวนของผู้ชุมนุมประท้วง
- \_\_\_\_\_ 2. แถวทหารหรือตำรวจที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน
- \_\_\_\_\_ 3. แถวหรือขบวนแห่ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด
- \_\_\_\_\_ 4. แถวหรือขบวนของนักเรียนของโรงเรียนต่างๆที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรแล้ว

## ส่วนที่ 4 ทศนคติเกี่ยวกับกฎจราจร

### คำถามปลายปิด

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องขวามือที่เป็นคำตอบของท่าน

ข้อความ	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง
1. กฎจราจรมีไว้เพื่อช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบน ท้องถนน					
2. สัญญาณจราจรไฟแดงสำหรับห้ามคนข้ามถนนถ้า เปิดนานเกินไปคนก็ควรข้ามถนนได้ เมื่อเห็นว่า ปลอดภัย					
3. เมื่อมีสัญญาณห้ามคนข้าม แต่ไม่มีตำรวจอยู่ที่ป้อม ยาม เราข้ามถนนได้ถ้าเห็นว่าปลอดภัย					
4. การที่จะให้คนรักษากฎจราจรอย่างจริงจัง ต้องมีบท ลงโทษ					
5. นอกจากกฎจราจรสำหรับคนเดินเท้าที่มีใช้ใน ปัจจุบันแล้ว ท่านเชื่อว่ายังมีกฎอื่นๆที่ใช้ได้ผลเท่า					
6. เมื่อต้องเดินทางโดยใช้ทางข้าม ทางเท้าที่มีสิ่งกีด ขวางท่านจะเกิดความรำคาญและคิดว่าไม่สมควรมี สิ่งเหล่านี้					
7. ท่านคิดว่าถ้าท่านจะข้ามถนน ท่านจะข้ามบริเวณ ทางข้ามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น					
8. เมื่อเวลาท่านกำลังจะข้ามถนนด้วยความเร่งรีบและ เห็นสัญญาณไฟแดงสำหรับคนข้ามท่านจะหงุดหงิด และเกิดความคิดต่อต้านในใจเสมอ					
9. เมื่อท่านกำลังเดินข้ามถนนบริเวณทางข้ามท่านจะมี ความมั่นใจว่าท่านจะปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนท้อง ถนนเสมอ					
10. ท่านคิดว่าสัญญาณไฟจราจรไม่ได้ช่วยให้คนเดิน เท้าข้ามถนนได้ปลอดภัยเสมอไป					

## ส่วนที่ 5 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

โปรดทำเครื่องหมาย  ในช่องขวามือที่เป็นคำตอบของท่าน

ข้อความ	ไม่เคย กระทำ เลย	กระทำ 1-2 ครั้ง	กระทำ 3-4 ครั้ง	กระทำ 5-6 ครั้ง	กระทำ มาก กว่า ๕ นั้น
1. ท่านปฏิบัติตามกฎจราจรและเครื่องหมายหรือสัญญาณเกี่ยวกับจราจรทุกอย่าง					
2. เมื่อมีโอกาสท่านเคยแนะนำญาติ พี่ น้อง เพื่อน และคนรู้จักให้ปฏิบัติตามกฎจราจรด้วย					
3. ท่านเคยร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยไม่ต้องถูกขอร้องในทุกกรณีเพื่อรักษาไว้ซึ่งการปฏิบัติตามกฎจราจร					
4. ท่านเคยถูกปรับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เมื่อเวลาไม่ข้ามถนนในทางข้าม ทางม้าลายหรือสะพานลอย					
5. เมื่อท่านเห็นผู้อื่นข้ามถนนนอกทางข้าม ท่านมักจะข้ามถนนนอกทางข้ามด้วยเสมอ					
6. ท่านเคยแจกจ่ายหรือเรียไร่ในทางเดินรถ หรือออกไปกลางทางที่เป็นการกีดขวางการจราจร					
7. ท่านเคยเดินข้ามถนนตัดหน้ารถที่ได้รับสัญญาณไฟเขียวและกำลังแล่นมาอย่างรวดเร็ว					
8. ท่านเคยเห็นรถฉุกเฉินและเคยได้ยินเสียงสัญญาณไซเรนซึ่งทำให้ท่านต้องหยุดเดินและหลบชิดขอบทางก่อน					
9. ท่านเคยเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร					
10. ท่านไม่เคยมองไฟเขียว ไฟแดงซึ่งเป็นสัญญาณจราจรเวลาข้ามถนนเลย นอกจากดูถนนว่าว่างอย่างเดียว ท่านก็ข้าม					

## ภาคผนวก ข.

### พระราชบัญญัติ

จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

#### ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๒๒

เป็นปีที่ ๓๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

**มาตรา ๑** พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒”

**มาตรา ๒** พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

**มาตรา ๓** ให้ยกเลิก

- (๑) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช ๒๔๗๗
- (๒) พระราชบัญญัติจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๘
- (๓) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พุทธศักราช ๒๔๘๑
- (๔) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ.๒๕๐๘
- (๕) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๙ ลงวันที่ ๒ มกราคม พ.ศ.๒๕๑๕

**มาตรา ๔** ในพระราชบัญญัตินี้

(๑) “การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือ คนที่จูงขี่ หรือได้ ด้อนสัตว์

(๒) “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้งสะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอม ให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรได้ ประกาศเป็นทางการตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ



(๓) “ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้ หรือเหนือพื้นดิน

(๔) “ช่องเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

(๕) “ช่องเดินรถประจำทาง” หมายความว่า ช่องเดินรถกำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด

(๖) “ทางเดินรถทางเดียว” หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับขี่เข้าไปในทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(๗) “ขอบทาง” หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ

(๘) “ไหล่ทาง” หมายความว่า พื้นที่ทำติดจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า

(๙) “ทางร่วมทางแยก” หมายความว่า พื้นที่ทำทางเดินรถ แต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน

(๑๐) “วงเวียน” หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจรหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

(๑๑) “ทางเท้า” หมายความว่า พื้นที่ทำไว้สำหรับคนเดินซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน

(๑๒) “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทางและให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย

(๑๓) “เขตปลอดภัย” หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นได้ชัดเจนทุกเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดก่อนจะข้ามทางต่อไป

(๑๔) “ที่คับขัน” หมายความว่า ที่ที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวาง หรือในที่ซึ่งมองหรือทราบไว้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย

(๑๕) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟ และรถราง

(๑๖) “รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

(๑๗) “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

- (๑๘)“รถจักรยาน” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีใช้การลากเข็น
- (๑๙)“รถฉุกเฉิน” หมายความว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาคและราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีให้ใช้ไฟ สัญญาณแสงสว่างวาบ หรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่กำหนดให้
- (๒๐)“รถบรรทุก” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์
- (๒๑)“รถบรรทุกคนโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน
- (๒๒)“รถโรงเรียน” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน
- (๒๓)“รถโดยสารประจำทาง” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง
- (๒๔)“รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน
- (๒๕)“รถลากจูง” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับลากจูงหรือเครื่องมือการเกษตรหรือเครื่องมือการก่อสร้าง โดยตัวรถนั้นเองมิได้ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ
- (๒๖)“รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง
- (๒๗)“มาตรฐานแท็กซี่” หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสารของรถแท็กซี่โดยอาศัยระยะทางหรือเวลาการใช้รถโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่
- (๒๘)“ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ
- (๒๙)“คนเดินเท้า” หมายความว่า คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้สำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย
- (๓๐)“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย
- (๓๑)“ผู้เก็บค่าโดยสาร” หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสาร และผู้ดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกทุกคนโดยสาร
- (๓๒)“ใบอนุญาตขับขี่” หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง
- (๓๓)“สัญญาณจราจร” หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้ามือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูงขี่ หรือไถด้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น



.....  
 .....  
 .....

**มาตรา ๑๐๑** ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องแต่งกายและมีเครื่องหมายเย็บติด หรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย  
 ลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศของอธิบดีใช้

บังคับ

**มาตรา ๑๐๒** เมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควรให้ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ใน  
 ท้องที่ใดต้องจอดพักรถ ณ สถานที่ใดเป็นการเฉพาะก็ให้กระทำได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา  
 ในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ให้ระบุท้องที่ และวิธีการเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดพักรถด้วย

### ลักษณะ ๑๓

#### คนเดินเท้า

**มาตรา ๑๐๓** ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่  
 ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน

**มาตรา ๑๐๔** ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอก  
 ทางข้าม

**มาตรา ๑๐๕** คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคน  
 เดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้าดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อไฟสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมึรูปหรือข้อความเป็นการห้ามมิให้คนเดินเท้า  
 เดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้า บนเกาะทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย เว้นแต่  
 ทางใดที่ไม่มีทางเท้าให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง

(๒) เมื่อไฟสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมึรูปหรือข้อความเป็นการอนุญาตให้คนเดิน  
 เท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้

(๓) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทางให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัยแต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

**มาตรา ๑๐๖** คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้าม หรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทางให้ปฏิบัติดังนี้

(๑) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านใดของทางให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม

(๒) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทางห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น

(๓) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันหรือไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทางให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบทางเท้าบนเกาะ แบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถในทางข้าม ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

**มาตรา ๑๐๗** คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางที่มีพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรให้ปรากฏไม่ว่าจะเป็นสัญญาณด้วยมือและแขน หรือเสียงสัญญาณนกหวีด ให้ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐๖ โดยอนุโลม

**มาตรา ๑๐๘** ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใด ๆ ในลักษณะเป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่

(๑) เป็นแถวทหารหรือตำรวจ ที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน

(๒) แถวหรือขบวนแห่หรือขบวนใด ๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

**มาตรา ๑๐๙** ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางเท้าหรือทางใด ๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุอันสมควร

**มาตรา ๑๑๐** ห้ามมิให้ผู้ใดซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรียไรในทางเดินรถ หรือออกไปกลางทางโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือเป็นการกีดขวางการจราจร

## จรรยาบรรณ

## พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉ.1-4) พ.ศ.2522-2535

ฐานความผิด/ข้อหา	มาตรา	อัตราโทษ
<b>ลักษณะที่ 17</b> <b>รถฉุกเฉิน</b>		
<p>64. เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์เห็นรถฉุกเฉินในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงสว่างหรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ไม่ให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนโดยปฏิบัติดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สำหรับคนเดินเท้าต้องหยุดและหลบให้ชิดขอบทางหรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัยหรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด</p> <p>(2) .....</p> <p>(3) .....</p>	<p>ม.148</p> <p>ฝ่าฝืน ม.76</p>	<p>* ปรับไม่เกิน 500.-</p>
<b>ลักษณะที่ 13</b> <b>คนเดินเท้า</b>		
<p>93. ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ คนเดินเท้าไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถ ไม่เดินริมทางด้านขวาของตน</p>	<p>ม.147</p> <p>ฝ่าฝืน ม.103</p>	<p>* ปรับไม่เกิน 200.-</p>
<p>94. คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม ภายในระยะไม่เกิน 100 เมตร นับจากทางข้าม</p>	<p>ม.147</p> <p>ฝ่าฝืน ม.104</p>	<p>* ปรับไม่เกิน 200.-</p>



ฐานความผิด/ข้อหา	มาตรา	อัตราโทษ
<p>95. คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ไม่ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมียุโรปหรือข้อความ ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือในเขตปลอดภัย (เว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้า ให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง)</p> <p>(2) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมียุโรปหรือข้อความ เป็นการอนุญาตให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้</p> <p>(3) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว กระทั่งทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัยแต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว</p>	<p>ม.147</p> <p>ฝ่าฝืน ม.105</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p> <p>(3)</p>	<p>* ปรับไม่เกิน 200.-</p>
<p>96. คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้าม หรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทางไม่ปฏิบัติดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ให้รถหยุดทางด้านใดของทางให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม</p> <p>(2) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ให้รถผ่านทางด้านใดของทางห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น</p> <p>(3) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันหรือไฟสีเขียว กระทั่งทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้าม ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว</p>	<p>ม.147</p> <p>ฝ่าฝืน ม.106</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p> <p>(3)</p>	

ฐานความผิด/ข้อหา	มาตรา	อัตราโทษ
97. คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางที่มีพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรให้ปรากฏ ไม่ว่าจะ เป็นสัญญาณด้วยมือและแขน หรือเสียงสัญญาณนกหวีด ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 106 โดยอนุโลม	ม.148 ฝ่าฝืน ม.107	* ปรับไม่เกิน 500.-
98. เดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร (เว้นแต่ (1) เป็นแถวทหารหรือตำรวจ ที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน (2) แถวหรือขบวนแห่หรือขบวนใดๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด)	ม.148 ฝ่าฝืน ม.108	* ปรับไม่เกิน 500.-
99. กระทำด้วยประการใดๆ บนทางเท้าหรือทางใดๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุอันสมควร	ม.148 ฝ่าฝืน ม.109	* ปรับไม่เกิน 500.-
100. ซ้ำ ขาย แจกจ่าย หรือเรียไรในทางเดินรถหรือออกไปกลางทางโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือเป็นการกีดขวางการจราจร	ม.148 ฝ่าฝืน ม.110	* ปรับไม่เกิน 500.-

## ภาคผนวก ค.

เขตการปกครองของกรุงเทพมหานครแบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม : สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

กลุ่มรัตนโกสินทร์	กลุ่มเจ้าพระยา
1. เขตบางซื่อ	27.เขตดินแดง
2. เขตดุสิต	28.เขตห้วยขวาง
3. เขตพญาไท	29.เขตวัฒนา
4. เขตราชเทวี	30.เขตคลองเตย
5. เขตปทุมวัน	31.เขตบางนา
6. เขตพระนคร	32.เขตพระโขนง
7. เขตป้อมปราบฯ	33.เขตสาทร
8. เขตสัมพันธวงศ์	34.เขตบางคอแหลม
9. เขตบางรัก	35.เขตยานนาวา
กลุ่มบูรพา	กลุ่มกรุงธนใต้
10.เขตดอนเมือง	36.เขตบางขุนเทียน
11.เขตหลักสี่	37.เขตบางบอน
12.เขตสายไหม	38.เขตจอมทอง
13.เขตบางเขน	39.เขตราชพฤกษ์
14.เขตจตุจักร	40.เขตทุ่งครุ
15.เขตลาดพร้าว	41.เขตธนบุรี
16.เขตบึงกุ่ม	42.เขตคลองสาน
17.เขตบางกะปิ	43.เขตบางแค
18.เขตวังทองหลาง	
กลุ่มศรีนครินทร์	กลุ่มกรุงธนเหนือ
19.เขตสะพานสูง	44.เขตบางพลัด
20.เขตมีนบุรี	45.เขตตลิ่งชัน
21.เขตคลองสามวา	46.เขตบางกอกน้อย
22.เขตหนองจอก	47.เขตบางกอกใหญ่
23.เขตลาดกระบัง	48.เขตภาษีเจริญ
24.เขตประเวศ	49.เขตหนองแขม
25.เขตสวนหลวง	50.เขตทวีวัฒนา
26.เขตคันนายาว	

## ประวัติผู้เขียน

ว่าที่พันตำรวจตรีหญิง อรุณช งามขาว สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี ปริญญาบริหารธุรกิจบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง เมื่อปี 2530 เคยทำงานที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเริ่มบรรจุเข้ารับราชการตำรวจเมื่อปี 2535 โดยได้รับการแต่งตั้งยศเป็นว่าที่ร้อยตำรวจตรีหญิง ตำแหน่ง รองสารวัตร งานการเงินและพัสดุ ฝ่ายอำนวยการ กองวินัย สำนักงานกำลังพล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (เดิมเป็นกรมตำรวจ) เข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโท ปริญญาโทเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ สาขาวิชานิติศาสตร์พัฒนาการ (ภาคนอกเวลาราชการ) ในภาคต้นปีการศึกษา 2542 ในขณะที่มียศเป็นร้อยตำรวจเอกหญิง ตำแหน่ง รองสารวัตร งาน 2 กองกำกับการอำนวยการ กองวินัย สำนักงานกำลังพล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จนกระทั่งเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2543 ได้รับการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งสูงขึ้น โดยได้รับการแต่งตั้งยศเป็น ว่าที่พันตำรวจตรีหญิง ตำแหน่ง สารวัตร งาน 5 กองกำกับการ 1 กองสวัสดิการ สำนักงานกำลังพล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย