

บทที่ 4

ผลการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิจัยที่ได้จากการศึกษาถึง พฤติกรรมของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร ได้แบ่งการนำเสนอข้อมูลออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการประสบอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

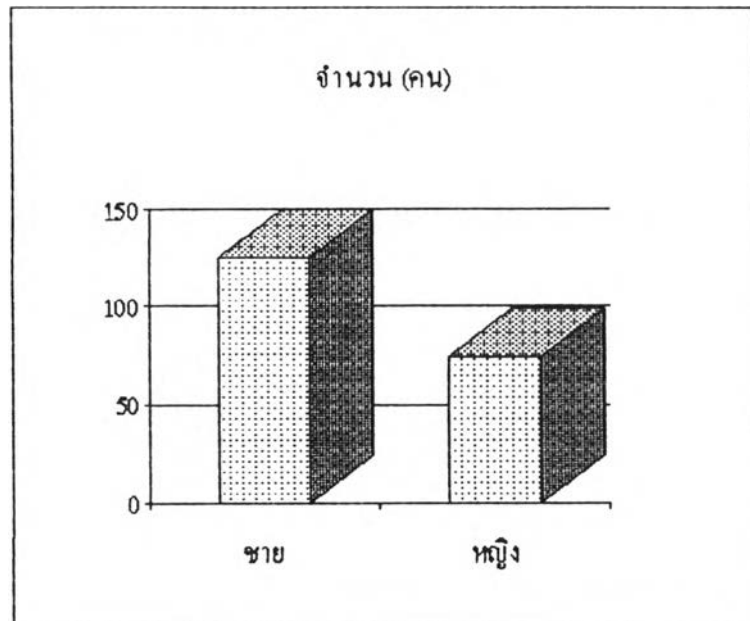
1. เพศ

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 200 คน เป็นชายคือ 125 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 เป็นหญิง 75 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	125	62.50
หญิง	75	37.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ



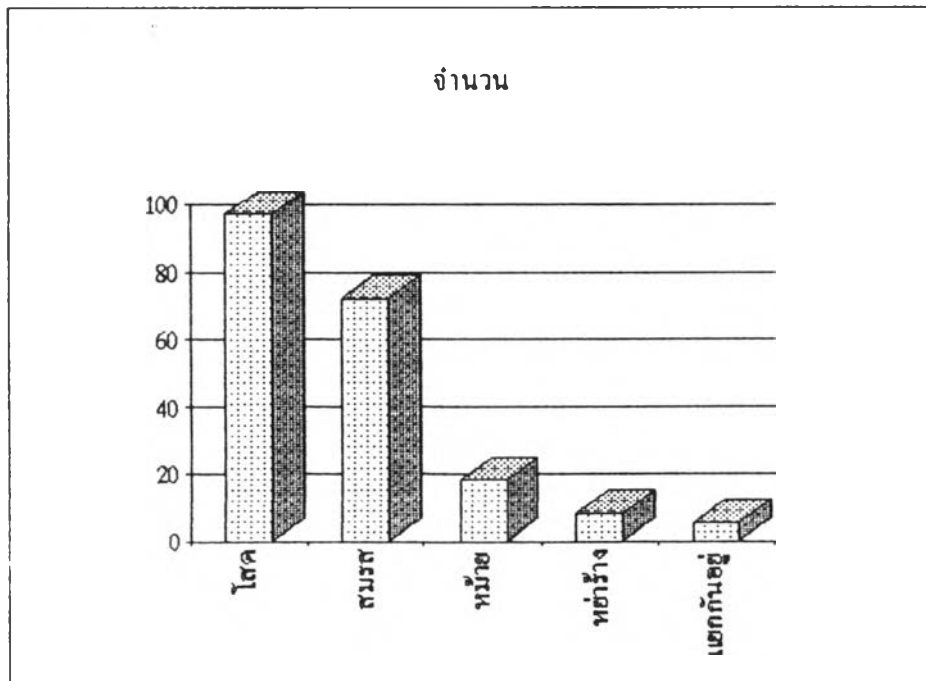
2. สถานภาพสมรส

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น โสด คิดเป็นจำนวน 97 คน หรือร้อยละ 48.5 รองลงมาสมรสแล้ว 72 คน หรือร้อยละ 36.0 นอกนั้นหย่าร้าง เป็นหม้าย และแยกกันอยู่ คิดเป็นจำนวน 18, 8 และ 5 คน หรือร้อยละ 9.0, 4.0, 2.5 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	97	48.50
สมรส	72	36.00
หม้าย	18	9.00
หย่าร้าง	8	4.00
แยกกันอยู่	5	2.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส



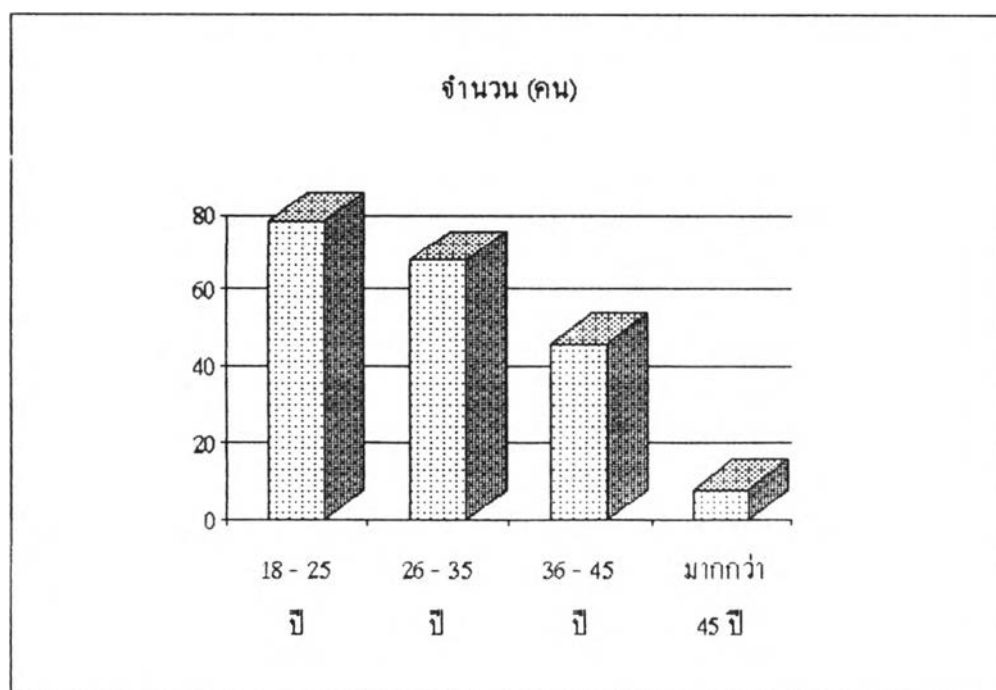
3. อายุ

พบว่า อายุของกลุ่มตัวอย่างผู้จับจืดชนิดส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 18 - 25 ปี คือ 78 คน คิดเป็นร้อยละ 39.0 รองลงมาจะมีอายุระหว่าง 26 - 35 ปี, 36 - 45 ปี และ มากกว่า 45 ปี ขึ้นไป จำนวน 68, 46 และ 8 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 34.0, 23.0 และ 4.0 ตามลำดับ ตามที่แสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
18 - 25 ปี	78	39.00
26 - 35 ปี	68	34.00
36 - 45 ปี	46	23.00
มากกว่า 45 ปี ขึ้นไป	8	4.00
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกอายุ



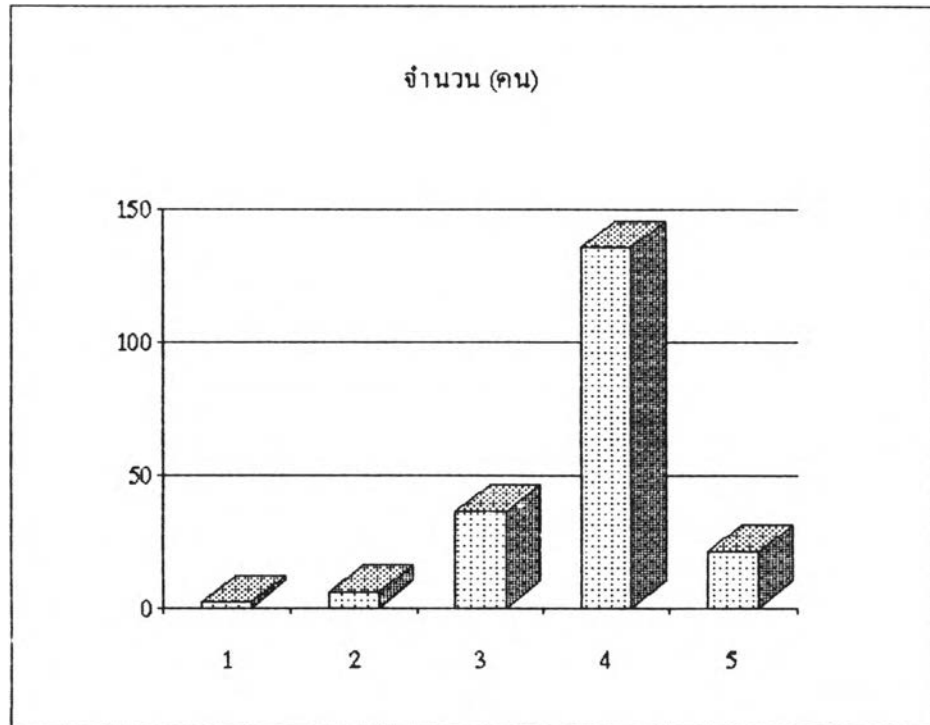
4. ระดับการศึกษา

จากการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับปริญญาตรี รองลงมาคือ มัธยมศึกษาตอนปลาย, สูงกว่าปริญญาตรี, มัธยมศึกษาตอนต้น และประถมศึกษา คิดเป็นจำนวน 135, 36, 21, 6 และ 2 คนตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 67.5, 18.0, 10.5, 3.0 และ 1.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	2	1.00
มัธยมศึกษาตอนต้น	6	3.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย	36	18.00
ปริญญาตรี	135	67.50
สูงกว่าปริญญาตรี	21	10.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา



* 1 = ประถมศึกษา, 2 = มัธยมศึกษาตอนต้น, 3 = มัธยมศึกษาตอนปลาย,
4 = ปริญญาตรี, 5 = สูงกว่าปริญญาตรี

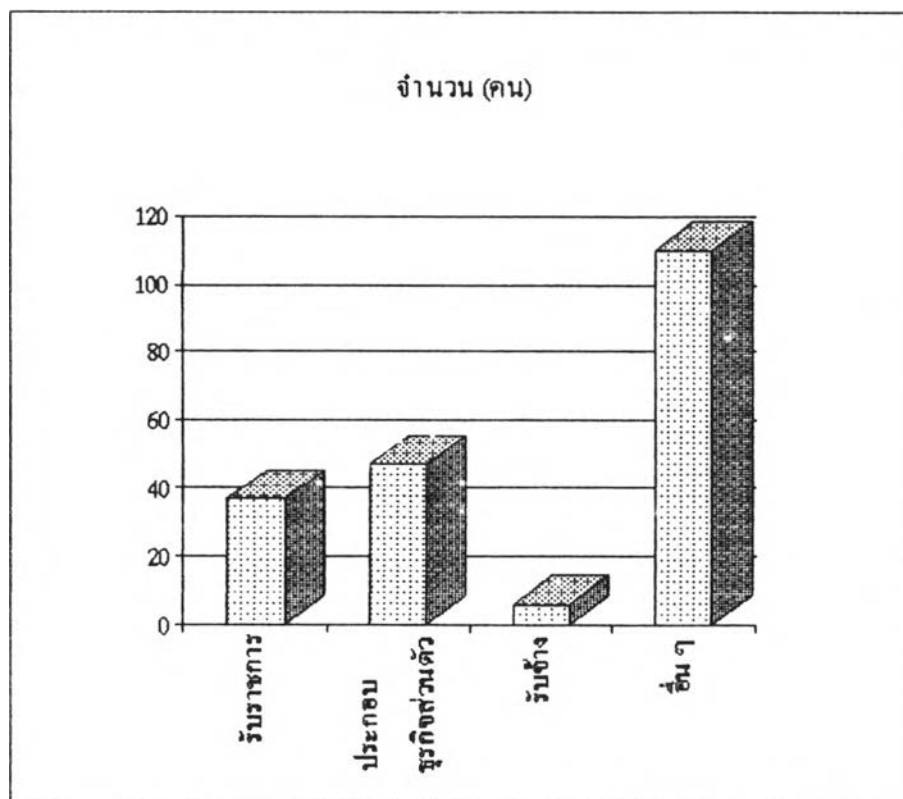
5. อาชีพ

กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 200 คน มีอาชีพดังนี้ คือ รับราชการ, ประกอบธุรกิจส่วนตัว, รับจ้าง, และมีอาชีพอื่น ๆ จำนวน 37, 47, 6, และ 110 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 18.5, 23.5, 3.0 และ 55.0 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รับราชการ	37	18.50
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	47	23.50
รับจ้าง	6	3.00
อื่นๆ	110	55.00
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ



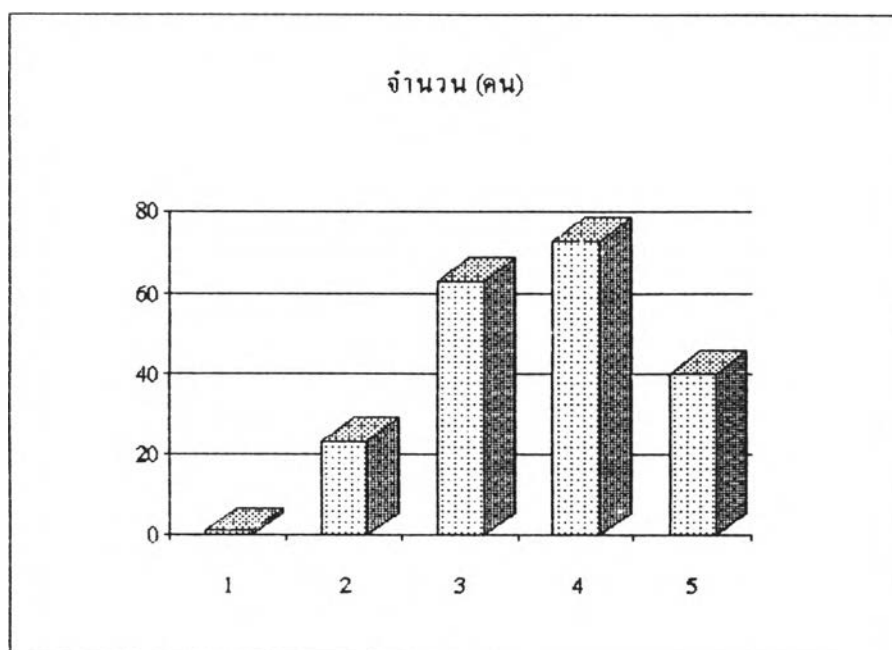
6. รายได้

จากตารางพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีรายได้เดือนละ ไม่เกิน 6,000 บาท จำนวน 1 คน หรือร้อยละ 0.5 ส่วนที่มีรายได้เดือนละ 6,001 - 9,000 บาท และ 9,001 - 12,000 บาท จำนวนคือ 23, 63 คน หรือร้อยละ 11.5, 31.5 นอกนั้นมีรายได้เดือนละ 12,001 - 15,000 บาท และ มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 73 และ 40 คน หรือร้อยละ 36.5 และ 20.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้

รายได้ (เดือน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 6,000 บาท	1	0.50
6,001 - 9,000 บาท	23	11.50
9,001 - 12,000 บาท	63	31.50
12,001 - 15,000 บาท	73	36.50
มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป	40	20.00
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้



* 1 = ไม่เกิน 6,000 บาท, 2 = 6,001 - 9,000 บาท, 3 = 9,001 - 12,000 บาท,
4 = 12,001 - 15,000 บาท, 5 = มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป

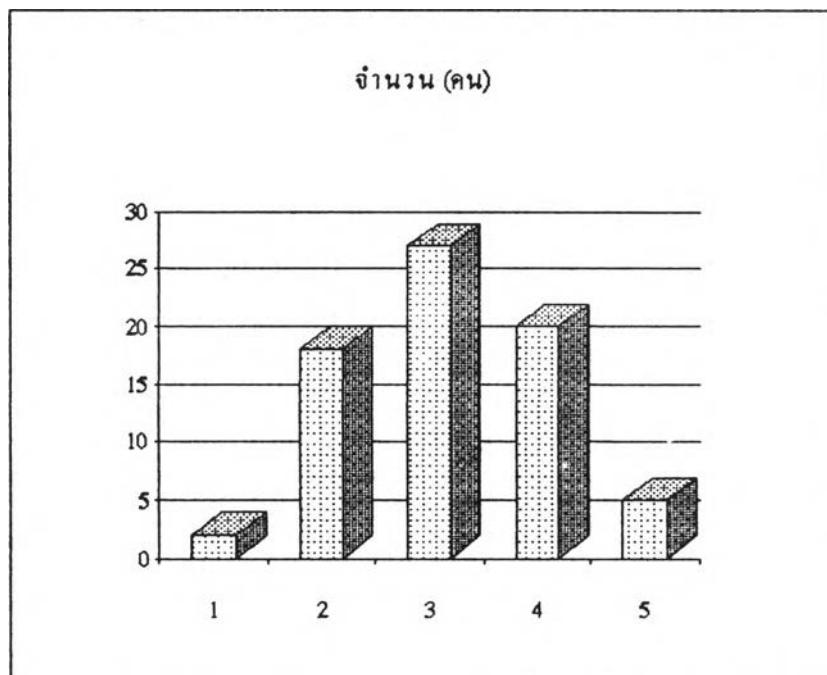
7. รายได้คู่สมรส

จากการพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีคู่สมรสมีจำนวนทั้งสิ้น 72 คน คู่สมรสมีรายได้เดือนละ 6,001 - 9,000 บาท และ 9,001 - 12,000 บาท จำนวนคือ 2, 18 คน หรือร้อยละ 2.8, 25.0 นอกนั้นมีรายได้เดือนละ 12,001 - 15,000 บาท และ มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 27 และ 20 คน หรือร้อยละ 37.5 และ 27.8 ส่วนที่ไม่มีรายได้มีจำนวน 5 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 6.9 ดังแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ผู้สมัคร

รายได้ (เดือน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
6,001 - 9,000 บาท	2	2.80
9,001 - 12,000 บาท	18	25.00
12,001 - 15,000 บาท	27	37.50
มากกว่า 15,000 บาทขึ้นไป	20	27.80
ไม่มีรายได้	5	6.90
รวม	72	100.00

แผนภูมิที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ผู้สมัคร



* 1 = 6,001 - 9,000 บาท, 2 = 9,001 - 12,000 บาท, 3 = 12,001 - 15,000 บาท,
4 = มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป, 5 = ไม่มีรายได้

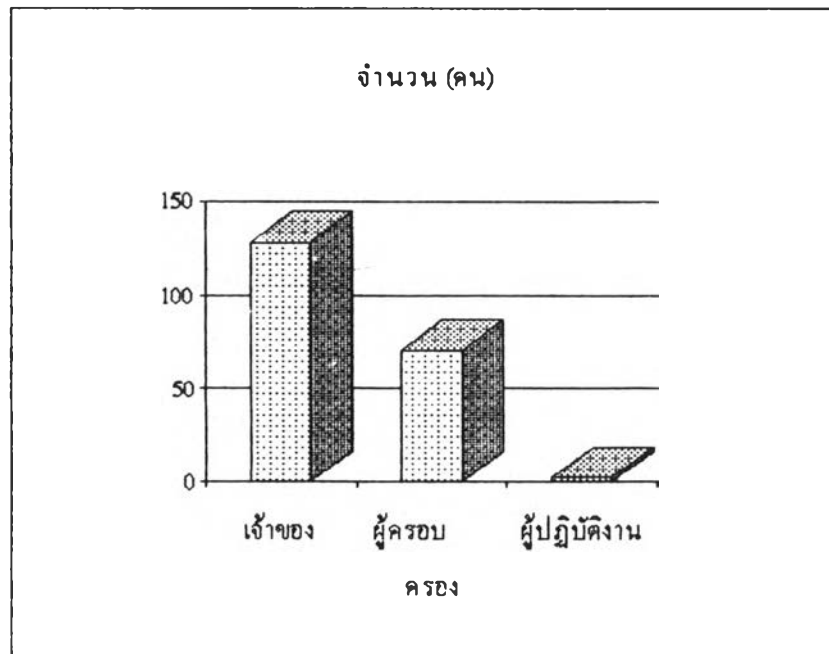
8. สถานะการใช้รถยนต์

จากกลุ่มตัวอย่างพบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในสถานะเป็นเจ้าของมีมากที่สุดถึง 128 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 64.0 รองลงมาเป็นผู้ครอบครอง 70 คน หรือร้อยละ 35.0 ส่วนที่เป็นผู้ปฏิบัติงานมีเพียง 2 คนหรือร้อยละ 1 ดังแสดงในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานะการใช้รถยนต์

สถานะการใช้รถยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เจ้าของ	128	64.00
ผู้ครอบครอง	70	35.00
ผู้ปฏิบัติงาน	2	1.00
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานะการใช้รถยนต์



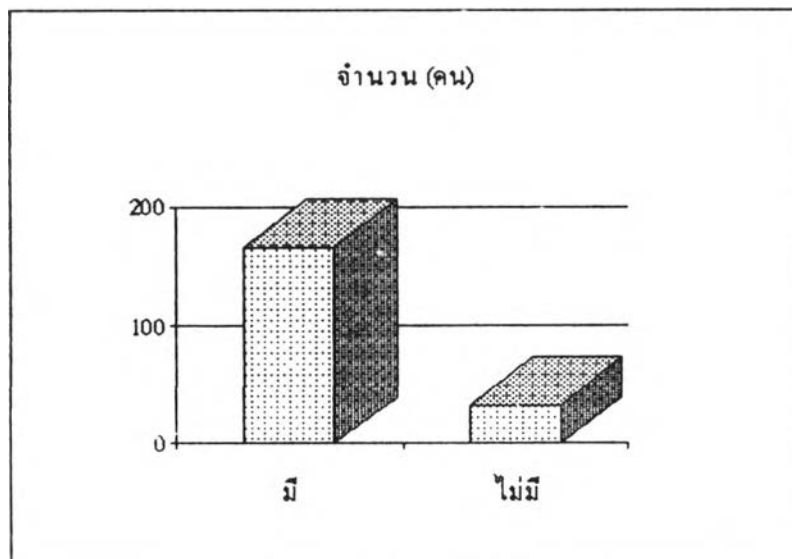
๑. การประกันภัย

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการประกันภัยอื่น ๆ นอกเหนือจากการประกันภัยบุคคลที่ 3 ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถถึง 167 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 83.5 ส่วนที่ไม่มีการประกันภัยอื่น ๆ นอกเหนือจากการประกันภัยบุคคลที่ 3 ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 33 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 6.5 ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการประกันภัย

การประกันภัย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มี	167	83.50
ไม่มี	33	6.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการประกันภัย



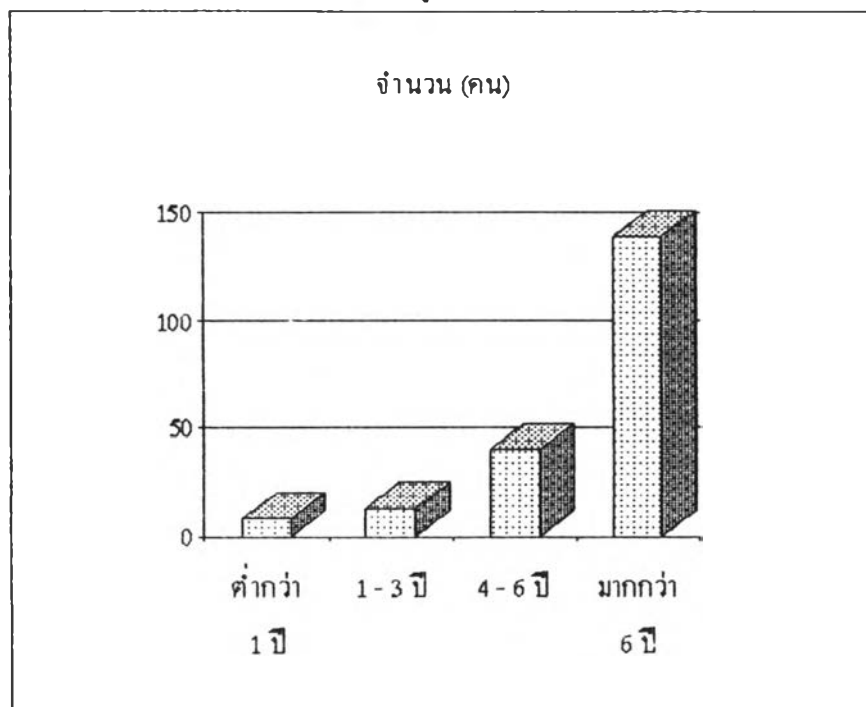
10. ประสิทธิภาพในการขับขีรณต์ในกรุงเทพมหานคร

ผู้ขับขีรณต์ส่วนใหญ่มีประสพการณ์ในการขับขีรณต์ในเขตกรุงเทพมหานครมาแล้วเป็นระยะเวลามากกว่า 6 ปี ขึ้นไป จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 69.5 รองลงมามีประสพการณ์ในการขับขีรณต์ในเขตกรุงเทพมหานครแล้วเป็นระยะเวลา 4 - 6 ปี, 1 - 3 ปี และค้ำกว่า 1 ปี จำนวน 40, 13 และ 8 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 20.0, 6.5 และ 4.0 ตามล่ำดับ ค้งแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสพการณ์ในการขับขีรณต์ในกรุงเทพมหานคร

การประกันถึช	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ค้ำกว่า 1 ปี	8	4.00
1 - 3 ปี	13	6.50
4 - 6 ปี	40	20.00
มากกว่า 6 ปี ขึ้นไป	139	69.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่
รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



11. ความรู้เรื่องกฎจราจร

จากแบบสอบถามในการวัดระดับความรู้เรื่องกฎจราจร คำนวณค่าเฉลี่ยจำนวนทั้งสิ้น 10 ข้อ โดยมีกำหนดระดับการให้คะแนนดังนี้ หากตอบถูกให้คะแนนข้อละ 1 คะแนน หากตอบผิดให้คะแนนข้อละ 0 คะแนน ผลการสอบถามพบว่า มีผู้ที่ได้คะแนนสูงสุด คือ 10 คะแนน และมีคะแนนต่ำสุดที่ 4 คะแนน คิดเป็นคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 7.440 (S.D. = 1.193) ดังแสดงในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนความรู้เรื่องกฎจราจร

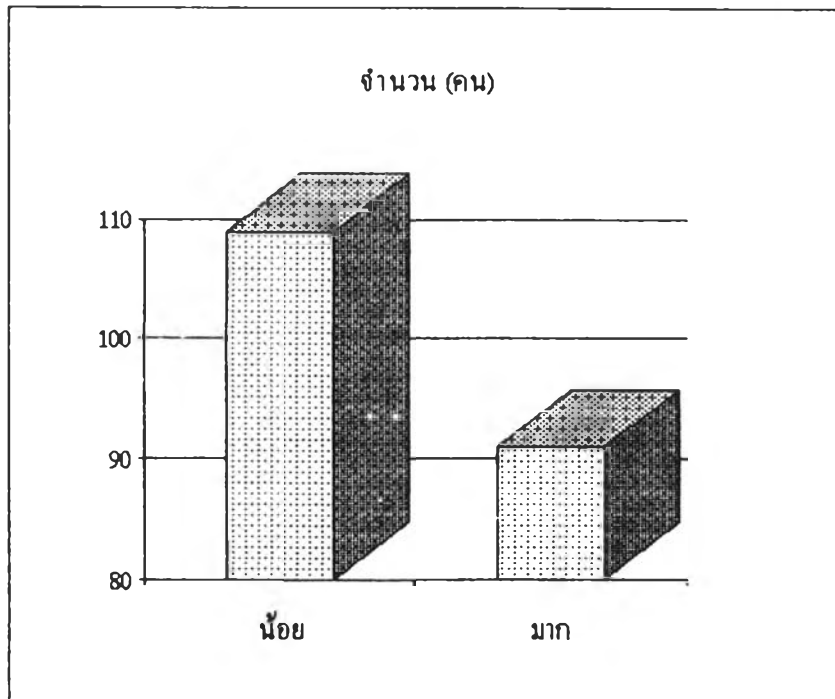
คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4.00	2	1.00
5.00	9	4.50
6.00	22	11.00
7.00	76	38.00
8.00	61	30.50
9.00	17	8.50
10.00	13	6.50
รวม	200	100.00

จากคะแนนที่ได้ในการทำแบบสอบถามสามารถแบ่งผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจร กับผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจรได้ โดยกำหนดว่า ผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย คือต่ำกว่า 7.440 เป็นผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย ซึ่งมีทั้งสิ้น 109 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 54.5 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมากมีทั้งสิ้น 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 ดังแสดงในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เรื่องกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	109	54.50
มาก	91	45.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เรื่องกฎจราจร



12. พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

จากแบบสอบถามเพื่อในการวัดเรื่องการฝ่าฝืนกฎจราจรด้วยชุดคำถามจำนวน 10 ข้อ ซึ่งได้แบ่งคำตอบออกเป็น 3 ระดับ คือ น้อย บ่อย และบ่อยมาก โดยมีการกำหนดให้คะแนนในคำตอบแต่ละข้อ เป็น 1, 2 และ 3 คะแนนตามลำดับ ละใช้สัญลักษณ์ ก, ข และ ค เป็นสัญลักษณ์ที่จะเป็นตัวแทนถึงระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรไว้ดังนี้

การฝ่าฝืนกฎจราจร	คะแนน	สัญลักษณ์ที่ใช้แทนค่า
น้อย	1	ก
บ่อย	2	ข
บ่อยมาก	3	ค

ค่าดัชนีของการฝ่าฝืนการจราจรในแต่ละข้อ คำนวณจาก

$$(ก \times 1) + (ข \times 2) + (ค \times 3)$$

จากการศึกษาและวิเคราะห์พบว่า ค่าดัชนีของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในลักษณะต่าง ๆ ทั้ง 10 ข้อ พบว่ามีผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องหุ้รคอสัญญาณไฟจราจร ล้ำเส้นแนวมากที่สุด โดยมีค่าดัชนีสูงสุดคือ 294 คะแนน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1.470 ส่วนเรื่องที่มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยที่สุด คือการขับรถยนต์ขณะเมาสุรา โดยมีค่าดัชนีเพียง 217 คะแนน มีค่าเฉลี่ย 1.085 ดังแสดงในตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลำดับการฝ่าฝืนกฎจราจร

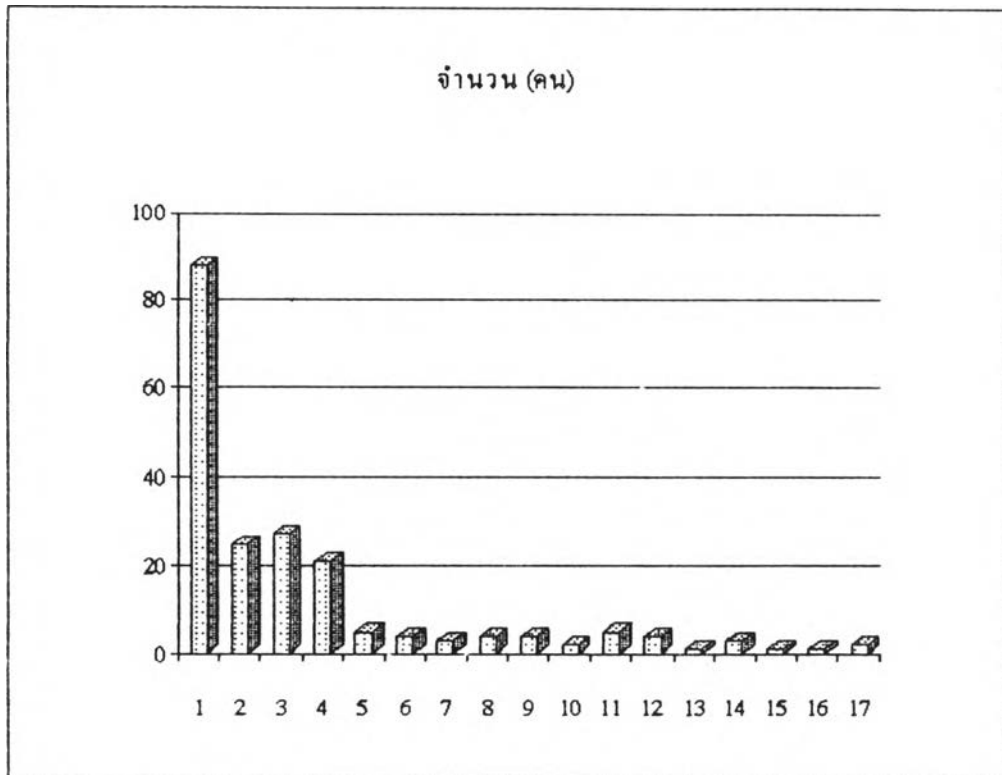
ลำดับที่	การฝ่าฝืนกฎจราจร	ค่าดัชนี	ค่าเฉลี่ย	S.D.
1	หุ้รคอสัญญาณไฟจราจรตามแนวเส้น	294	1.470	0.601
2	ขับรถยนต์หรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ	265	1.325	0.584
3	กลับรถที่ทางร่วมทางแยกเมื่อไม่มีเครื่องหมายจราจรบอกไว้	264	1.320	0.519
4	ขับรถยนต์โดยไม่ให้สัญญาณก่อนการเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทางเดิน	261	1.305	0.532
5	แซงรถในที่คับขัน	252	1.260	0.523
6	ขับแซงรถคันอื่น ๆ โดยหุ้รสัญญาณจราจรบนผิวทาง	250	1.250	0.468
7	ขับรถยนต์แซงซ้าย	244	1.220	0.541
8	รถจักรยานยนต์ของท่านมีเสียงดังผิดปกติ	222	1.110	0.386
9	หุ้รรถหรือจอดรถในที่ห้ามจอด	222	1.110	0.359
10	ขับรถยนต์ขณะเมาสุรา	217	1.085	0.313

ส่วนการศึกษาและวิเคราะห์ในเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยภาพรวมของผู้ขับขี่รถยนต์แต่ละคน จะมีการนำคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรในแต่ละข้อมารวมกันแล้ววิเคราะห์ ซึ่งพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ได้คะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงที่สุดมี 2 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 1.0 คือ ได้คะแนน 27 คะแนน ที่ได้คะแนนต่ำสุดมี 88 คนหรือร้อยละ 44.0 คือได้ 10 คะแนน และมีคะแนนเฉลี่ยที่ 12.455 คะแนน (S.D. = 3.747) ดังแสดงในตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนการดำเนินงาน

คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
10	88	44.00
11	25	12.50
12	27	13.50
13	21	10.50
14	5	2.50
15	4	2.00
16	3	1.50
17	4	2.00
18	4	2.00
19	2	1.00
20	5	2.50
21	4	2.00
22	1	0.50
24	3	1.50
25	1	0.50
26	1	0.50
27	2	1.00
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจร

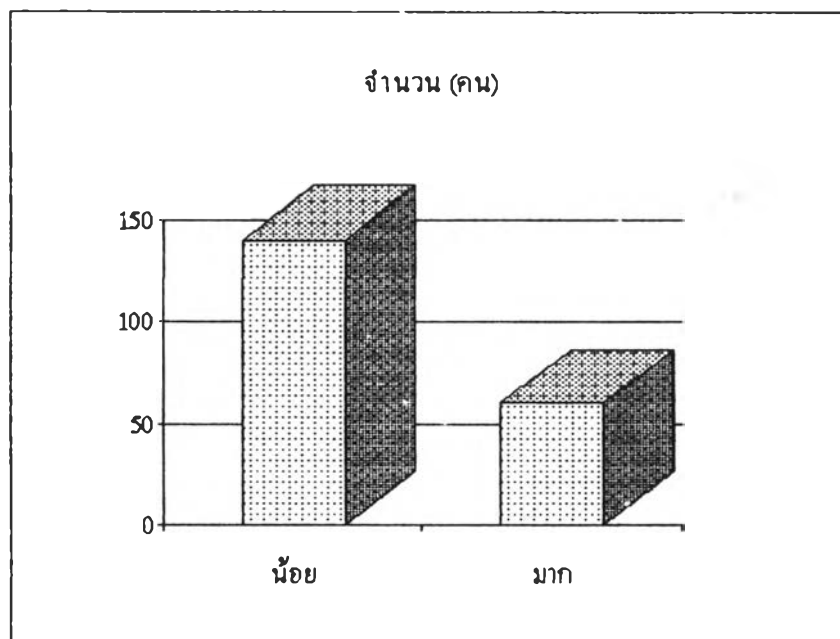


และจากค่าเฉลี่ยจึงสามารถจัดกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองระดับ โดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง พบว่า ผู้ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยหรือมีคะแนนต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ย คือ 12.455 มีจำนวนทั้งสิ้น 140 คน หรือร้อยละ 70.0 ส่วนผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากคือมีคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย มีทั้งสิ้น 60 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	140	70.00
มาก	60	30.00
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.13 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจร



ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการประสบอุบัติเหตุ

จากแบบสอบถามเพื่อในการวัดเรื่องการประสบอุบัติเหตุด้วยชุดคำถามจำนวน 10 ข้อ ซึ่งได้แบ่งคำตอบออกเป็น 3 ระดับ คือ น้อย บ่อย และบ่อยมาก โดยมีการกำหนดให้คะแนนในคำตอบแต่ละข้อ เป็น 1, 2 และ 3 คะแนนตามลำดับ และใช้สัญลักษณ์ ก, ข และ ค เป็นสัญลักษณ์ที่จะเป็นตัวบอกถึงระดับการประสบอุบัติเหตุไว้ ดังนี้

อุบัติเหตุ	คะแนน	สัญลักษณ์ที่ใช้แทนค่า
น้อย	1	ก
บ่อย	2	ข
บ่อยมาก	3	ค

ค่าดัชนีของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละข้อ คำนวณจาก

$$(ก \times 1) + (ข \times 2) + (ค \times 3)$$

จากการศึกษาและวิเคราะห์พบว่า ค่าดัชนีของการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถชนคนในลักษณะต่าง ๆ ทั้ง 10 ข้อ พบว่ามีผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยการเบียดชนรถที่ขับขี่ทางค้ำข้างมากที่สุด โดยมีค่าดัชนีสูงสุดคือ 209 คะแนน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1.700 ส่วนเรื่องที่มีผู้ประสบอุบัติเหตุ น้อยที่สุด คือ การประสบอุบัติเหตุ ในขั้นรุนแรงจนมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสเสียชีวิตหรือเสียทรัพย์สินคิดเป็นเงินจำนวนมาก คือมีค่าดัชนีเพียง 209 คะแนน มีค่าเฉลี่ย 1.045 ดังแสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลำดับการเกิดอุบัติเหตุ

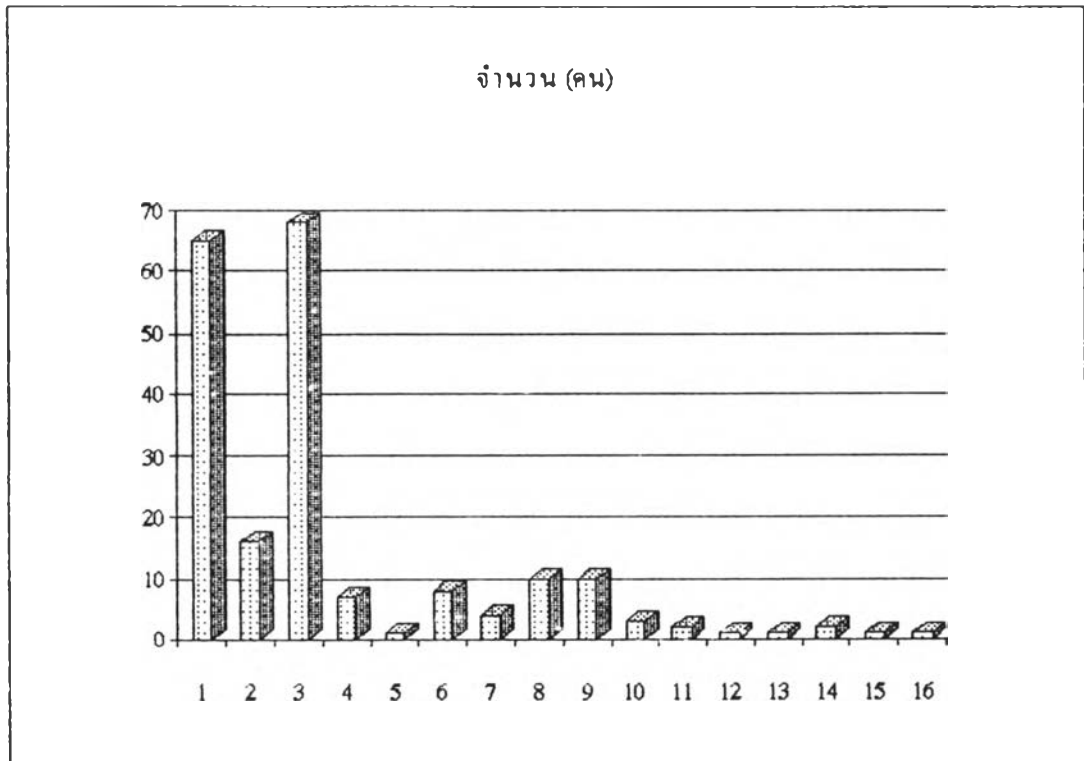
ลำดับที่	การเกิดอุบัติเหตุ	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย	S.D.
1	ประสบอุบัติเหตุ โดยการใช้รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ทางด้านข้าง	340	1.700	0.511
2	ประสบอุบัติเหตุเนื่องจากการชนท้าย	316	1.580	0.534
3	ประสบอุบัติเหตุเนื่องจากการเปลี่ยนช่องทาง	249	1.245	0.465
4	ประสบอุบัติเหตุในลักษณะการชนประสานงา	247	1.235	0.470
5	ประสบอุบัติเหตุในชั้นไม่รุนแรงจนทรัพย์สินเสียหายเพียงเล็กน้อย หรือมีผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย	244	1.220	0.427
6	ประสบอุบัติเหตุจนมีการพลิกคว่ำ	244	1.220	0.439
7	ประสบอุบัติเหตุเนื่องจากการเฉี่ยวหลักแฉลบขบวนรถคันอื่น	238	1.190	0.441
8	ประสบอุบัติเหตุเนื่องจากการชนคนเดินเท้า	224	1.120	0.369
9	ประสบอุบัติเหตุจากการหักหลบรถ หรือสิ่งกีดขวาง	216	1.080	0.307
10	ประสบอุบัติเหตุในชั้นรุนแรงจนมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสเสียชีวิตหรือเสียหายทรัพย์สินคิดเป็นเงินจำนวนมาก	209	1.045	0.231

ส่วนการศึกษาและวิเคราะห์ในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุ โดยภาพรวมของผู้ขับขี่รถยนต์แต่ละคน จะมีการนำคะแนนการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละข้อมารวมกันแล้ววิเคราะห์ จึงพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ได้คะแนนสูงที่สุดมี 1 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.5 คือ ได้คะแนน 28 คะแนน ที่ได้คะแนนต่ำสุดมี 65 คนหรือร้อยละ 32.5 คือ ได้ 10 คะแนน และมีคะแนนเฉลี่ยที่ 12.635 คะแนน (S.D. = 3.354) ดังแสดงในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนการเกิดอุบัติเหตุ

คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
10	65	32.50
11	16	8.00
12	68	34.00
13	7	3.50
14	1	0.50
15	8	4.00
16	4	2.00
17	10	5.00
18	10	5.00
19	3	1.50
20	2	1.00
22	1	0.50
25	1	0.50
25	2	1.00
26	1	0.50
28	1	0.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนการเกิดอุบัติเหตุ

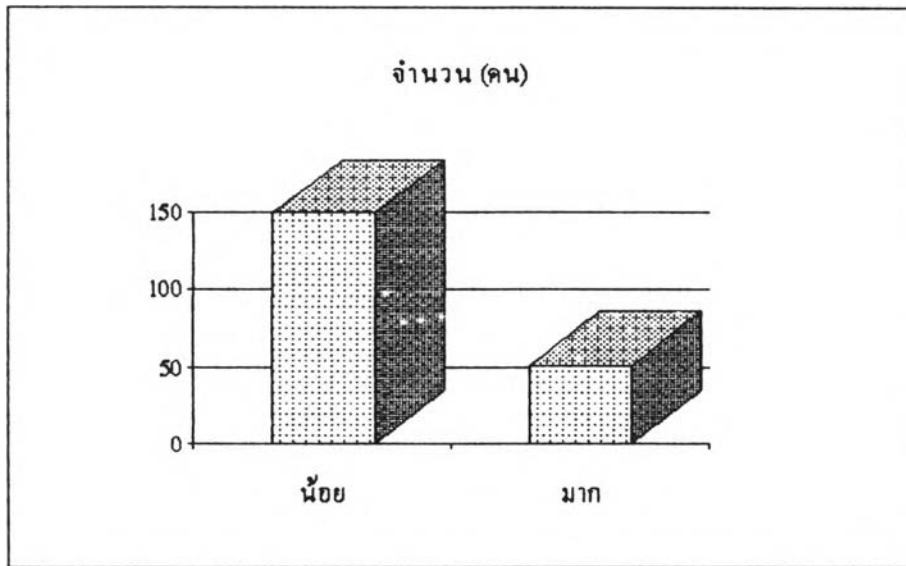


และจากค่าเฉลี่ยจึงสามารถจัดกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองระดับ โดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง พบว่า ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อยหรือมีคะแนนต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ย คือ 12.635 มีจำนวนทั้งสิ้น 149 คน หรือร้อยละ 74.5 ส่วนผู้ที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากคือมีคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย มีทั้งสิ้น 51 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 ดังแสดงในตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการเกิดอุบัติเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	149	74.50
มาก	51	25.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการเกิดอุบัติเหตุ



จากการให้กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหาราจรของกรุงเทพมหานครว่าควรเน้นด้านใดมากที่สุด โดยให้จัดลำดับความสำคัญซึ่งพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ได้จัดลำดับให้ การแก้ไขปัญหาราจร โดยการกวดขันการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร เป็นมาตรการการแก้ไขปัญหาราจรที่ควรเน้นมากที่สุด ถึงร้อยละ 59.5 ดังแสดงในตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการจัดลำดับการแก้ไขปัญหาราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร

การแก้ไขปัญหาราจร	ลำดับความสำคัญ					
	ลำดับ ที่ 1	ลำดับ ที่ 2	ลำดับ ที่ 3	ลำดับ ที่ 4	ลำดับ ที่ 5	ไม่จัด ลำดับ
กวดขันการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจร	119.0 (59.5)	31.0 (15.5)	20.0 (10.0)	10.0 (5.0)	10.0 (5.0)	10.0 (5.0)
กวดขันพฤติกรรมและจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎ จราจรอย่างเคร่งครัด	31.0 (15.5)	75.0 (37.5)	64.0 (32.0)	10.0 (5.0)	10.0 (5.0)	10.0 (5.0)
สร้างถนน, ตัดถนน และจัดหาที่จอดรถเพิ่มขึ้น	20.0 (10.0)	-	10.0 (5.0)	31.0 (15.5)	109.0 (54.5)	30.0 (15.0)
จัดระบบขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ	10.0 (5.0)	75.0 (37.5)	64.0 (32.0)	10.0 (5.0)	10.0 (5.0)	10.0 (5.0)
ควบคุมปริมาณรถ	10.0 (5.0)	10.0 (5.0)	10.0 (5.0)	119.0 (59.5)	41.0 (20.5)	10.0 (5.0)
อื่น ๆ	10.0 (5.0)	10.0 (5.0)	10.0 (5.0)	20.0 (10.0)	20.0 (10.0)	130.0 (65.0)

จากการให้กลุ่มตัวอย่างเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร โดยให้มีการจัดลำดับ 5 ลำดับนั้น ผู้วิจัยได้ให้น้ำหนักคะแนนในการจัดลำดับ ดังนี้

การแก้ไขปัญหาราจร	คะแนน	สัญลักษณ์ที่ใช้แทนค่า
ลำดับที่ 1	5	ก
ลำดับที่ 2	4	ข
ลำดับที่ 3	3	ค
ลำดับที่ 4	2	ง
ลำดับที่ 1	1	จ
ไม่จัดลำดับ	0	ฉ

ค่าดัชนีของการแก้ไขปัญหาราจรในแต่ละข้อ คำนวณจาก

$$(ก \times 5) + (ข \times 4) + (ค \times 3) + (ง \times 2) + (จ \times 1) + (ฉ \times 0)$$

ผลจากการให้คะแนนน้ำหนักพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ เห็นว่ามาตรการในการแก้ไขปัญหาราจรที่ควรเน้นมากที่สุดคือ การกวคชันพฤติกรรมและจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รองลงมาควรกวคชันการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และมีการควบคุมปริมาณรถคันรายละเอียคที่แสดงในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 20 การจัดลำดับตามน้ำหนักคะแนน จำแนกตามมาตรการการแก้ไขปัญหาจราจร

ลำดับ	การแก้ไขปัญหาจราจร	ค่าดัชนี	ค่าเฉลี่ย	S.D.
1	ควบคุมปริมาณรถ	741	3.71	1.275
2	สร้างถนน, คัดถนน และจัดหาที่จอดรถเพิ่มขึ้น	719	3.59	1.936
3	จัดระบบขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ	506	2.53	1.027
4	กวดขันการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	331	1.66	1.197
5	กวดขันพฤติกรรมและจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	230	1.42	1.187
6	อื่น ๆ	240	1.20	1.838

ส่วนที่ 3 การจัดระเบียบข้อมูล

ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานในการวิจัยครั้งนี้ 9 สมมติฐาน การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยได้จัดหมวดหมู่ของตัวแปรที่ใช้ในการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุไว้ดังนี้

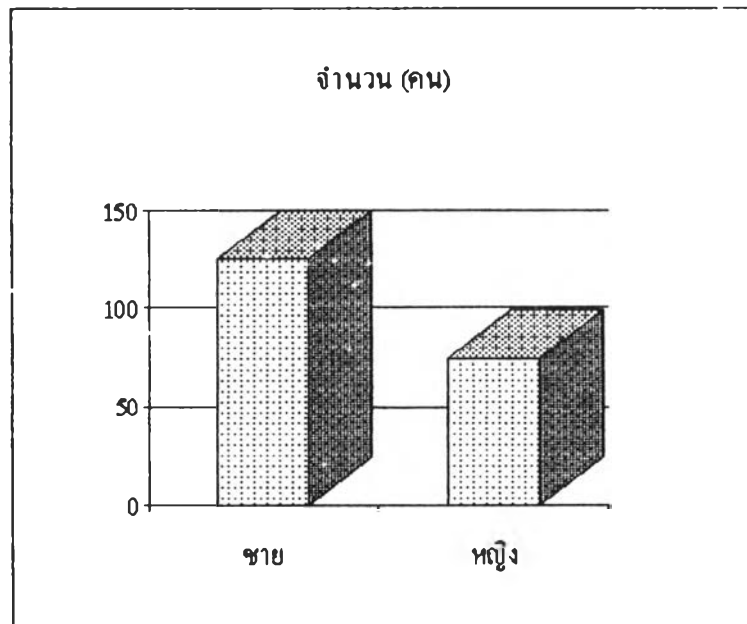
1. เพศ

แบ่งออกเป็นชายคือ 125 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 และ เป็นหญิง 75 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	125	62.50
หญิง	75	37.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ



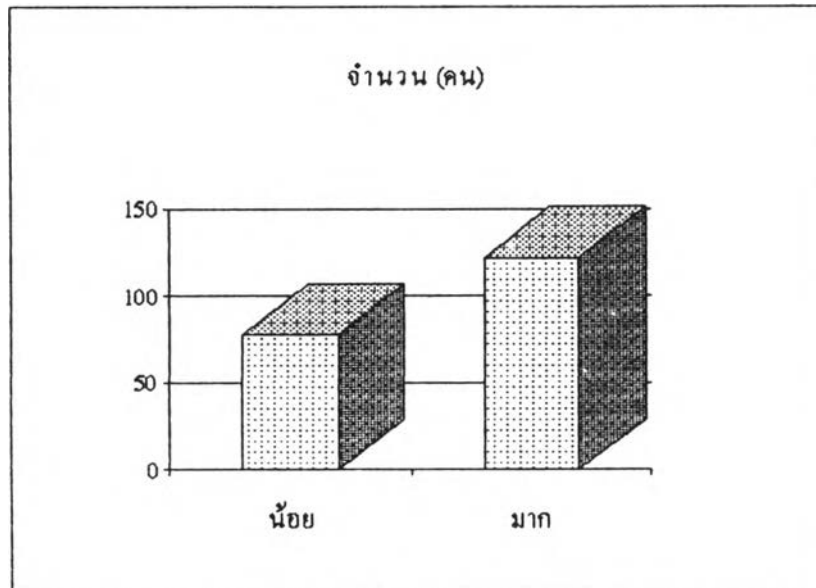
2. อายุ

แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่อายุน้อย คือผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 - 25 ปี ซึ่งมีจำนวน 78 คน หรือร้อยละ 39.0 และผู้ที่มีอายุมาก คือ ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 26 ปี ขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 122 คน หรือร้อยละ 61.0 ดังตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	78	39
มาก	122	41
รวม	200	100

แผนภูมิที่ 4.17 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มอายุ



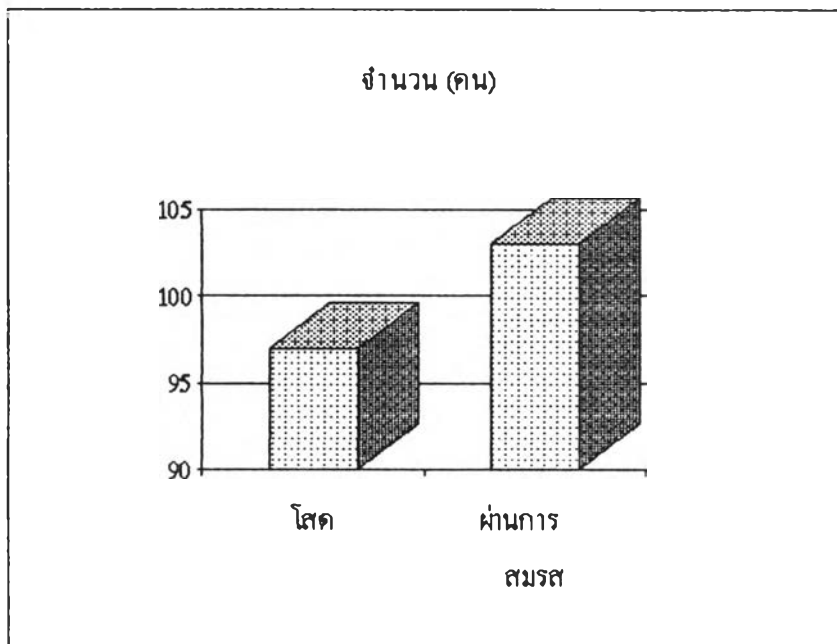
3. สถานภาพสมรส

แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่เป็น โสด ซึ่งมีจำนวน 97 คน หรือร้อยละ 48.5 และผู้ที่ผ่านการสมรสแล้ว คิดเป็นจำนวน 103 คน หรือร้อยละ 51.5 ดังตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มสถานภาพการสมรส

สถานภาพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	97	48.50
สมรส	103	51.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มสถานภาพ



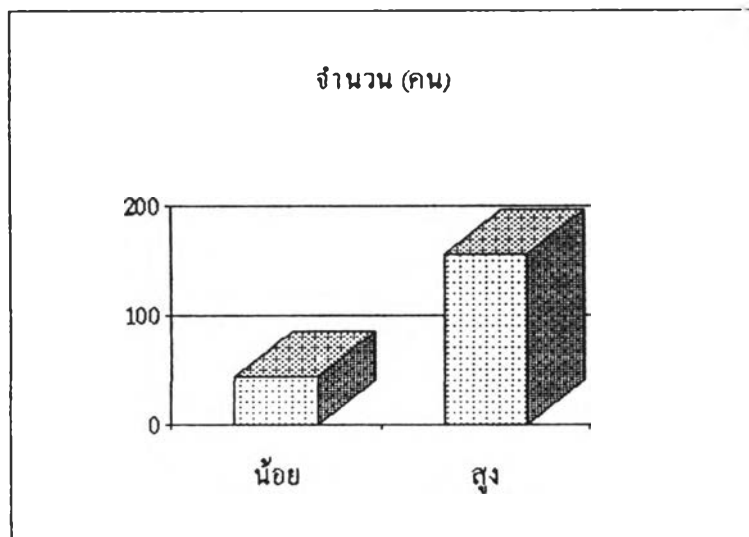
4. ระดับการศึกษา

แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย คือผู้ที่ไม่ได้เรียนและมีระดับการศึกษาถึงระดับมัธยมศึกษา ซึ่งมีจำนวน 44 คน หรือร้อยละ 22.0 และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง คือ ผู้ที่มีระดับการศึกษามากกว่ามัธยมศึกษาขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 156 คน หรือร้อยละ 78.0 ดังตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	44	22
สูง	156	78
รวม	200	100

แผนภูมิที่ 4.19 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มระดับการศึกษา



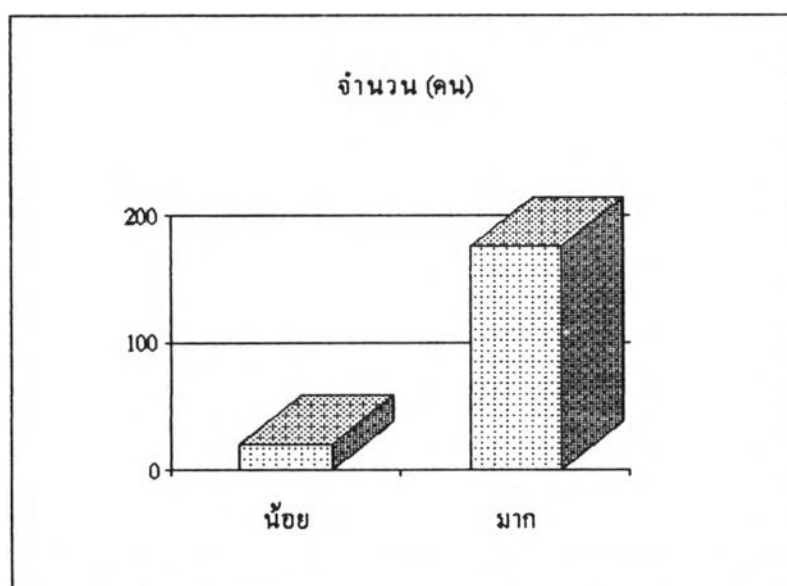
5. รายได้

แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่มีรายได้น้อย คือผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 9,001 บาทต่อเดือน ซึ่งมีจำนวน 24 คน หรือร้อยละ 12.0 และผู้ที่มีรายได้สูง คือ ผู้ที่มีรายได้ตั้งแต่ 9,001 บาทต่อเดือน ขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 176 คน หรือร้อยละ 98.0 คำนวณที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มรายได้

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	21	12
สูง	176	98
รวม	200	100

แผนภูมิที่ 4.20 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มรายได้



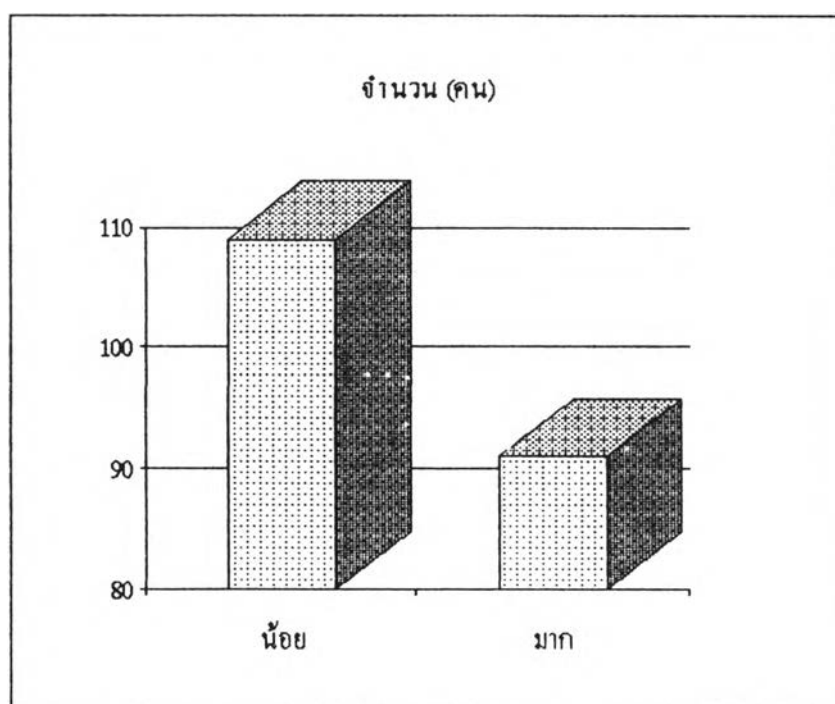
6. ความรู้เรื่องกฎจราจร

แบ่งผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรออกเป็นผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย ซึ่งมีทั้งสิ้น 109 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 54.5 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมากมีทั้งสิ้น 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 ดังแสดงในตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เรื่องกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	21	12
สูง	176	98
รวม	200	100

แผนภูมิที่ 4.21 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เรื่องกฎจราจร



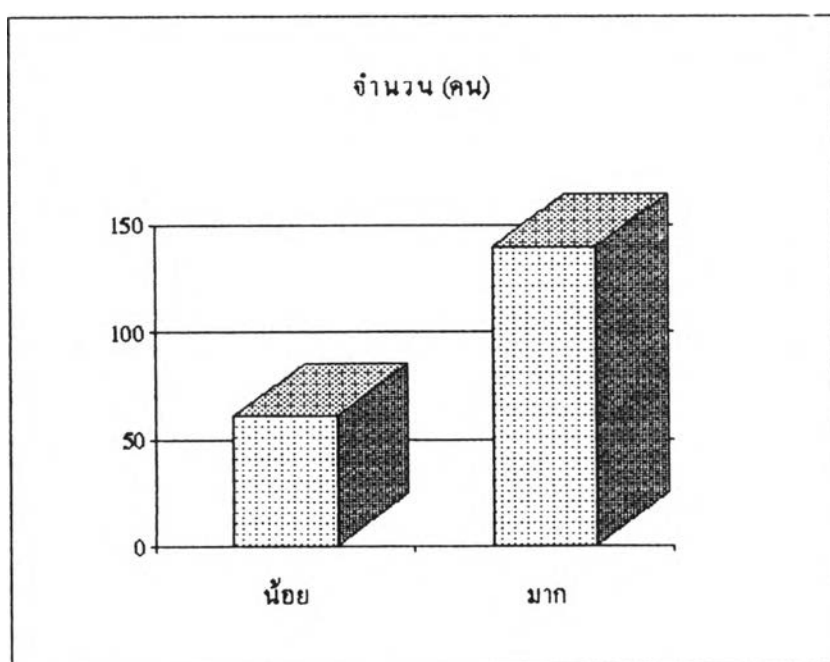
7. ประสิทธิภาพการขับชีรอนต์

แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรอนต์น้อย คือ ผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรอนต์ตั้งแต่ 6 ปี ลงมาซึ่งมีทั้งสิ้น 61 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 30.5 และผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรอนต์สูงคือ มีประสิทธิภาพการขับรอนต์มากกว่า 6 ปี มีทั้งสิ้น 139 คน คิดเป็นร้อยละ 69.5 ดังตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มประสิทธิภาพการขับชี

ประสิทธิภาพการขับรอนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	61	30.50
สูง	139	69.50
รวม	200	100.00

แผนภูมิที่ 4.22 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มประสิทธิภาพการขับชี



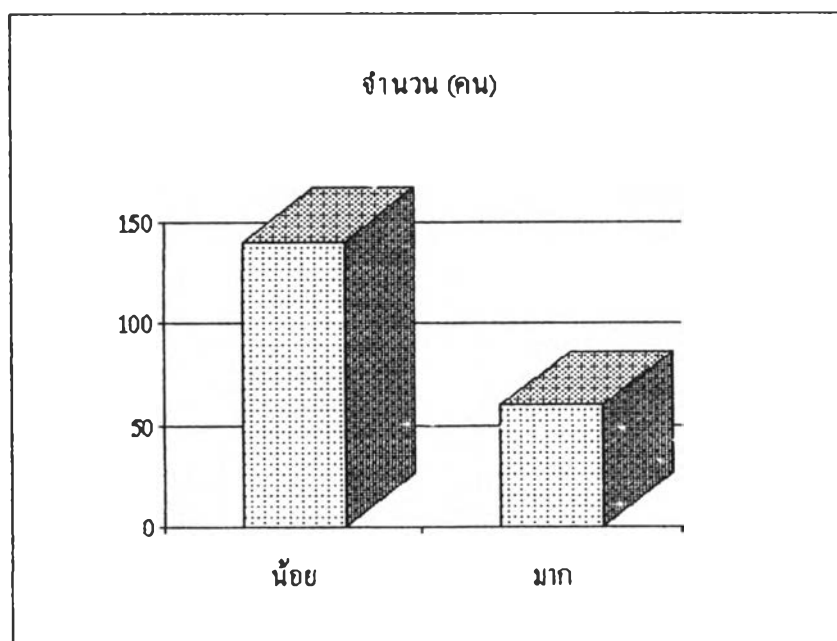
๕. พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

แบ่งออกเป็นผู้ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวนทั้งสิ้น 140 คน หรือร้อยละ 70.0 ส่วนผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก มีทั้งสิ้น 60 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	140	70
สูง	60	30
รวม	200	100

แผนภูมิที่ 4.23 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจร



ส่วนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1. ผู้ขับขี่เพศชายจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่เพศหญิง

ตารางที่ 4.29 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของเพศผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
ชาย	125	1.20	0.40	- 2.22	0.03
หญิง	75	1.35	0.40		

จากตารางที่ 4.29 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องเพศ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 แสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่เป็นชายจะประสบอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ขับขี่ที่เป็นหญิง ทำให้ยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า ผู้ขับขี่เพศชายจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่เพศหญิง

กล่าวคือ ตัวแปร “เพศ” มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่เพศชายจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่เพศหญิง ทั้งนี้เนื่องมาจากเพศชายมักจะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าหญิง เช่น การขับซิ่งขณะเมาสุรา การเสพยาเสพติดให้โทษ การขับซิ่งเป็นระยะเวลานานเนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ หรือประกอบอาชีพ และปริมาณของผู้ขับซิ่งรถ เพศชายมีมากกว่าเพศหญิง

จากการศึกษา เมื่อ ค.ศ. 1968 ในประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เป็นเพศชายมีทั้งหมดร้อยละ 59 และอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นทั้งหมดร้อยละ 75 เป็นเพศชาย จึงเป็นอัตราที่สูงกว่าเพศหญิงถึง 1.3 เท่า (วิจิตร บุญยะโทตระ และคณะ 2529: 11)

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับขี่เพศชายจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่เพศหญิง

สมมติฐานที่ 2. ผู้ขับที่มีอายุน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีอายุมาก

ตารางที่ 4.30 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของอายุผู้ขับที่รับผิดชอบเหตุการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจร

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	78	1.26	0.44	0.04	0.98
มาก	122	1.25	0.44		

จากตารางที่ 4.30 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องอายุ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า ผู้ขับที่มีอายุน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจร ไม่แตกต่างกับผู้มีอายุมาก ปฏิเสธสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่าผู้ขับที่มีอายุน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีอายุมาก

กล่าวคือ ตัวแปร “อายุ” ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย หรือมาก ไม่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับที่มีอายุน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีอายุมาก

แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย ผู้วิจัยได้กำหนดไว้ที่อายุ 18 - 25 ปี การจัดกลุ่มอาจมีความกว้างมากเกินไป จึงทำให้ไม่สามารถมองเห็นความแตกต่างกันของการเกิดอุบัติเหตุระหว่างกลุ่มผู้มีอายุน้อย กับอายุมากได้ และจากการศึกษาของ สุนทร จินประสาธ และอร่าม ลัมกระภูด ที่ทำการศึกษาศาเหตุการตายของผู้ประสบอุบัติเหตุที่ไปรับการรักษาตัวที่ โรงพยาบาลศิริราช ระหว่างปี 2520 - 2522 พบว่า ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุที่มีอัตราการตายสูงอันดับหนึ่งอยู่ในช่วงอายุ 20 - 29 ปี รองลงมาคือช่วงอายุ 10 - 19 ปี และ 31 - 39 ปี ตามลำดับ โดยผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 30 ปีขึ้นไป ประสบอุบัติเหตุน้อยกว่ากลุ่มอื่น ๆ และจากรายงานของสหรัฐอเมริกา ผู้ประสบอุบัติเหตุมากมีอายุอยู่ในช่วง 14 - 31 ปี

สมมติฐานที่ 3. ผู้ขับขี่ที่เป็น ไส้จะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว

ตารางที่ 4.31 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของสถานภาพผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

สถานภาพสมรส	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
โสด	97	1.27	0.45	0.41	0.68
สมรส	103	1.24	0.43		

จากตารางที่ 4.31 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องสถานภาพ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ขอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_1) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่เป็น ไส้จะประสบอุบัติเหตุจากรไม่แตกต่างกับผู้แต่งงานแล้ว ปฏิเสธสมมติฐานทางเลือก (H_0) ที่ว่าผู้ขับขี่ที่เป็น ไส้จะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว

กล่าวคือ ตัวแปร “สถานภาพการสมรส” ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า สถานภาพการสมรสของผู้ขับขี่ ไส้ หรือแต่งงานแล้ว ไม่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากร

ศิริวรรณ จันทรวโรจน์ ได้ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์สถิติผู้ปวยอุบัติเหตุจากร จากโรงพยาบาลพบว่า ไม่ว่าจะผู้ปวยจะเป็น ไส้ หรือแต่งงานแล้วก็ตาม ลักษณะการเสี่ยงต่ออุบัติเหตุในแต่ละสถานภาพไม่แตกต่างกัน

ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับขี่ที่เป็น ไส้จะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว

สมมติฐานที่ 4. ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาค่ำจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีการศึกษาสูง

ตารางที่ 4.32 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของระดับการศึกษาผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	44	1.41	0.50	2.41	0.02
มาก	156	1.21	0.41		

จากตารางที่ 4.32 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องระดับการศึกษา ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาค่ำจะประสบอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้มีการศึกษาสูง และทำให้ยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาค่ำจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีการศึกษาสูง

กล่าวคือ ตัวแปร “การศึกษา” มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาค่ำจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาสูง ทั้งนี้ เนื่องจากการจัดเวลาทางสังคมผู้ที่มีการศึกษาสูงและต่ำ มีความแตกต่างกัน ความมีจิตสำนึกรับผิดชอบต่อตนเองและสังคม การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และการตัดสินใจ ย่อมจะแตกต่างกัน ผู้ที่มีการศึกษาสูง หรือมีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า ความสามารถในการขับขี่และการตัดสินใจในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ย่อมทำได้ดีกว่าผู้มีการศึกษาน้อย

จากการศึกษาอุบัติเหตุบนทางด่วนของประเทศไต้หวัน พบว่าพื้นฐานของการศึกษาของผู้ขับขี่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จากจำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น ร้อยละ 18.90 มาจากผู้มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 18.10 มาจากผู้มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 43.40 มาจากผู้มีการศึกษาระดับประถมศึกษา (Lein 1980 : 11)

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาค่ำจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีการศึกษาสูง

สมมติฐานที่ 5. ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีรายได้สูง

ตารางที่ 4.33 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของรายได้ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	24	1.88	0.34	8.69	0.00
มาก	176	1.17	0.38		

จากตารางที่ 4.33 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องรายได้ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อทดสอบ (H_0) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจร ไม่แตกต่างกับ ผู้มีรายได้มาก และทำให้ยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีรายได้มาก

กล่าวคือ ตัวแปร “รายได้” มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีรายได้มาก ทั้งนี้เนื่องจากผู้ที่มีรายได้น้อย จะต้องเร่งรีบในการทำงานหาเงินเพื่อให้พอกับรายจ่ายของครอบครัว ดังนั้นการเดินทางก็จะเร่งรีบตามไปด้วย และการเดินทางที่มีความเร่งรีบนั้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นจึงมีสูงกว่าผู้ที่เดินทางโดยไม่เร่งรีบ

ศิริวรรณ จันทรวโรจน์ ศึกษาวิเคราะห์สถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรจากโรงพยาบาล พบว่าผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรที่เข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล กลุ่มผู้มีอาชีพรับจ้างมีจำนวนมากที่สุด รองลงมาคือกลุ่มนักเรียน นักศึกษา

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีรายได้มาก

สมมติฐานที่ 6. ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก

ตารางที่ 4.34 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	109	1.40	0.49	5.95	0.00
มาก	91	1.07	0.27		

จากตารางที่ 4.34 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องความรู้เรื่องกฎจราจร ปรากฏว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก

กล่าวคือ ตัวแปร “ความรู้เรื่องกฎจราจร” มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก ทั้งนี้ เนื่องจากผู้มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย โอกาสที่จะขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร เนื่องจากการไม่รู้จะมีมากและจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจร

วรพจน์ หาญหะ (อังกาโน ชัยพจน์ หาญหะ, 2536) ศึกษาเรื่องบทบาทของผู้ขับขี่ต่อปัญหาอุบัติเหตุจราจร ในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางเขน ผลการวิจัยพบว่าความไม่รู้เรื่องกฎจราจรเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และปัญหาการจราจรติดขัดมากกว่าผู้มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก

สมมติฐานที่ 7. ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรามากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก

ตารางที่ 4.35 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การขับขี่	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	61	1.49	0.50	4.77	0.00
มาก	139	1.51	0.36		

จากตารางที่ 4.35 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครปรากฏว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อทดสอบ (H_0) ที่ว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรามากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรามากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก

กล่าวคือ ตัวแปร “ประสบการณ์ในการขับขี่” มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรามากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย ความเชื่อมั่นในการขับขี่จะมีน้อย เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้าในการขับขี่อาจไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันท่วงที และเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

จากการศึกษาของ D. Jenkins เกี่ยวกับการขับขี่รถ พบว่า ผู้ขับขี่ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่มาใหม่ จะได้รับอุบัติเหตุจากรามากกว่าที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาบ้างแล้ว

ดังนั้น จึงเป็นไปได้ตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรามากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก

สมมติฐานที่ 8. ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย

ตารางที่ 4.36 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	140	1.06	0.25	-10.06	0.00
มาก	60	1.70	0.46		

จากตารางที่ 4.36 พบว่า จากการทดสอบค่าเฉลี่ยในเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจะประสบอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย

กล่าวคือ ตัวแปร “พฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจร” มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ทั้งนี้ เนื่องจากการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร และรัฐบาลได้ทำการรณรงค์กวาดล้างวินัยจราจรผู้ไร้รถใช้ถนนอย่างเต็มที่ กำลังความสามารถแล้วแต่ก็ยังมิผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรและประสบอุบัติเหตุอยู่เสมอ

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย