

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 : ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามลักษณะทางประชากร ลักษณะทางสังคม ลักษณะทางเศรษฐกิจ และลักษณะทางสิ่งแวดล้อม โดยการหาค่าจำนวนและร้อยละ

ส่วนที่ 2 : ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง ที่มีปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุดังนี้คือ

1. ผลการวิเคราะห์ความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถแท็กซี่ในกลุ่มตัวอย่าง โดยการหาค่าจำนวนและร้อยละ
2. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านชีวิตสังคมที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ โดยใช้ ไค-สแควร์ (Chi Square) ทดสอบความเป็นอิสระของข้อมูล
3. ผลการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม โดยใช้ t-test
4. ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน โดยใช้สถิติ ANOVA (Analysis of Variance)
5. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ได้แก่ สภาพรถ การจราจรและถนน และทัศนวิสัย โดยการหาค่าจำนวนและ ร้อยละ

หมายเหตุ ข้อที่ 3 และข้อที่ 4 นำเสนอผลเฉพาะการทดสอบที่พบว่ามีความสำคัญทางสถิติเท่านั้น

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง  
การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ประกอบด้วยตารางที่ 4.1 ถึงตารางที่ 4.13 ดังนี้

ตารางที่ 4.1 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามลักษณะทางประชากร

ลักษณะทางประชากร	จำนวน	ร้อยละ
<b>เพศ</b>		
ชาย	648	100.0
หญิง	-	0.0
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>
<b>อายุ</b>		
น้อยกว่า 25 ปี	39	6.0
25- 45 ปี	525	81.0
46 - 65 ปี	83	12.8
มากกว่า 65 ปีขึ้นไป	1	0.2
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>
<b>สถานภาพสมรส</b>		
โสด	119	18.4
แต่งงานอยู่ด้วยกัน	384	59.3
แต่งงานแยกกันอยู่	96	14.8
หม้าย	15	2.3
หย่าร้าง แยกทาง	34	5.2
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 4.1 พบว่าในจำนวนผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เป็นเพศชาย มีอายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 25-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 81.0 และมีสถานภาพสมรสประมาณครึ่งหนึ่ง แต่งงานอยู่ด้วยกันกับภรรยา คิดเป็นร้อยละ 59.3

ตารางที่ 4.2 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามลักษณะทางสังคม

ลักษณะทางสังคม	จำนวน	ร้อยละ
<b>ระดับการศึกษาสูงสุด</b>		
ประถมศึกษา	345	53.2
มัธยมศึกษา	214	33.0
อนุปริญญาหรือปวส	59	9.1
ปริญญาตรี	28	4.3
สูงกว่าปริญญาตรี	2	0.4
รวม	648	100.0
<b>ภูมิลำเนาเดิม</b>		
ภาคเหนือ	28	4.3
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	415	64.1
ภาคกลาง	113	17.4
ภาคใต้	29	4.5
ภาคตะวันออก	15	2.3
กรุงเทพมหานคร	48	7.4
รวม	648	100.0
<b>จำนวนปีที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร</b>		
น้อยกว่า 1 ปี	9	1.4
1 - 5 ปี	146	22.5
6 - 10 ปี	136	21.0
มากกว่า 10 ปี	357	55.1
รวม	648	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการศึกษา ระดับประถมศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.2 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 33.0 ภูมิลำเนาเดิมส่วนใหญ่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คิดเป็นร้อยละ 64.1 จำนวนปีที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครประมาณครึ่งหนึ่งอยู่ในกรุงเทพมหานคร มานานกว่า 10 ปี คิดเป็น ร้อยละ 55.1

ตารางที่ 4.3 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปัจจัยด้านการประกอบอาชีพ  
 ชั้นรถแท็กซี่

ปัจจัยที่ศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
<b>ระยะเวลาในการประกอบอาชีพชั้นรถแท็กซี่</b>		
น้อยกว่า 1 ปี	62	9.6
1 - 5 ปี	388	59.9
6 - 10 ปี	83	12.8
มากกว่า 10 ปี	115	17.7
รวม	648	100.0
<b>จำนวนวันหยุดต่อเดือนโดยเฉลี่ย</b>		
ทุกวันไม่หยุดเลย	137	21.1
หยุด 1 วัน	34	5.2
หยุด 2 วัน	141	21.8
หยุด 3 วันหรือมากกว่า	336	51.9
รวม	648	100.0
<b>ระยะเวลาที่ขับรถต่อวัน</b>		
น้อยกว่า 8 ชั่วโมง	42	6.5
8 - 12 ชั่วโมง	594	91.7
13 - 17 ชั่วโมง	10	1.5
มากกว่า 17 ชั่วโมง	2	0.3
รวม	648	100.0

จากตารางที่ 4.3 พบว่าระยะเวลาในการประกอบอาชีพชั้นรถแท็กซี่ ส่วนมากอยู่ในช่วงระหว่าง 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 59.9 เวลาที่ขับใน 1 เดือน โดยเฉลี่ยประมาณครึ่งหนึ่ง หยุด 3 วัน หรือมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 51.9 และรองลงมาคือหยุด 2 วัน และขับทุกวันโดยไม่หยุดเลยในจำนวนใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ 21.8 และ 21.1 ตามลำดับ สำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการขับรถต่อวัน ส่วนใหญ่ขับวันละ 8-12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 91.7

ตารางที่ 4.4 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการมีอาชีพอื่นนอกเหนือจาก  
ขับรถแท็กซี่

ปัจจัยที่ศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
<b>การมีอาชีพอื่นนอกเหนือจากขับรถแท็กซี่</b>		
ไม่มี	544	83.9
มี	104	16.1
รวม	648	100.0
<b>อาชีพที่นอกเหนือจากการขับแท็กซี่ คือ</b>		
รับราชการ	12	11.5
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	9	8.7
รับจ้าง	59	56.8
กรรมกร	3	2.9
ทำไร่ ทำนา	2	1.9
ค้าขาย	17	16.3
ทำธุรกิจส่วนตัว	2	1.9
รวม	104	100.0
<b>จำนวนชั่วโมงทำงานอาชีพนั้น ๆ ต่อวัน</b>		
น้อยกว่า 8 ชั่วโมง	33	31.7
8 - 12 ชั่วโมง	70	67.4
13 - 17 ชั่วโมง	1	0.9
มากกว่า 17 ชั่วโมง	-	-
รวม	104	100.0
<b>ความพึงพอใจในอาชีพนั้น ๆ</b>		
ไม่มี	17	16.3
มี	87	83.7
รวม	104	100.0

จากตารางที่ 4.4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เพียงอย่างเดียว คิดเป็นร้อยละ 83.9 สำหรับอาชีพอื่นที่นอกเหนือจากการขับรถแท็กซี่คือ อาชีพรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 56.8 จำนวนชั่วโมงการทำงานในอาชีพอื่นต่อวันส่วนมากทำงานวันละ 8-12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 67.4 และกรณีมีอาชีพอื่นร่วมด้วย ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในการประกอบอาชีพนั้น ๆ คิดเป็นร้อยละ 83.7

ตารางที่ 4.5 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ร้อยละ
<b>รายได้ของอาชีพอื่นนอกเหนือจากการขับรถแท็กซี่ต่อเดือน</b>		
5,000 บาทหรือน้อยกว่า	25	24.0
5,001 - 10,000 บาท	41	39.4
10,001 - 15,000 บาท	29	27.9
15,001 - 20,000 บาท	4	3.9
มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป	5	4.8
<b>รวม</b>	<b>104</b>	<b>100.0</b>
<b>รายได้จากการขับรถแท็กซี่</b>		
<b>รายได้เฉลี่ยต่อวัน (หักค่าใช้จ่ายค่าเช่ารถและค่าน้ำมันแล้ว)</b>		
500 บาทหรือน้อยกว่า	577	89.0
501 - 1,000 บาท	68	10.5
1,001 - 1,500 บาท	2	0.3
มากกว่า 1,500 บาทขึ้นไป	1	0.2
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>
<b>รายได้เฉลี่ยต่อเดือน</b>		
5,000 บาทหรือน้อยกว่า	23	3.5
5,001 - 10,000 บาท	354	54.6
10,001 - 15,000 บาท	223	34.4
15,001 - 20,000 บาท	43	6.6
มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป	5	0.8
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>
<b>รายได้สุทธิ (อาชีพอื่นและการขับแท็กซี่) ต่อเดือน</b>		
5,000 บาทหรือน้อยกว่า	6	0.9
5,001 - 10,000 บาท	301	46.4
10,001 - 15,000 บาท	250	38.6
15,001 - 20,000 บาท	51	7.9
มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป	40	6.2
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 4.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือนจากอาชีพอื่นในระดับปานกลาง คือ ช่วงระหว่าง 5,001-10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.4 รายได้เฉลี่ยต่อวันจากการขับรถแท็กซี่พบมากที่สุด คือ 500 บาทหรือน้อยกว่า คิดเป็นร้อยละ 89.0 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนประมาณครึ่งหนึ่งอยู่ในช่วง 5,001-10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 54.6 รองลงมา อยู่ในช่วง 10,001-15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 34.4 สำหรับรายได้สุทธิ (อาชีพอื่นและขับรถแท็กซี่) เกือบประมาณครึ่งหนึ่งอยู่ในช่วง 5,001-10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 46.4 รองลงมาคือช่วง 10,001-15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 38.6

ตารางที่ 4.6 : จำนวน ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามลักษณะอาชีพอื่นก่อนมาขับรถแท็กซี่

อาชีพอื่นก่อนมาขับรถแท็กซี่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	63	9.7
รับราชการ	26	4.0
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	28	4.3
รับจ้าง	333	51.4
กรรมกร	56	8.6
ขับรถชนิดอื่น	86	13.3
ทำไร่ ทำนา	14	2.2
ค้าขาย	39	6.0
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	3	0.5
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ลักษณะอาชีพก่อนมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่ คือ อาชีพรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 51.4

ตารางที่ 4.7 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเหตุผลที่มาเข้ารับรถแท็กซี่

เหตุผลที่มาเข้ารับรถแท็กซี่	จำนวน	ร้อยละ
รายได้พอประมาณ	31	4.8
รายได้ดี	12	1.8
เป็นอาชีพอิสระ	287	44.4
ยังหาอาชีพอื่นที่ดีกว่าไม่ได้	69	10.6
ต้องการรายได้พิเศษ	48	7.5
รอดอยระหว่างทำนา ทำไร่	12	1.8
อิสระและรายได้พอประมาณ	166	25.6
อื่น ๆ (ชอบขับรถ มีโรคประจำตัว อยากหาประสบการณ์ สุขภาพดีกว่าทำอาชีพเดิม)	23	3.5
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 4.7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเกือบครึ่งหนึ่ง มาประกอบอาชีพเข้ารับรถแท็กซี่ เพราะเหตุผลที่ว่า เป็นอาชีพอิสระ คิดเป็นร้อยละ 44.4 รองลงมาคือเป็นอาชีพที่อิสระ และมีรายได้พอประมาณคิดเป็นร้อยละ 25.6



ตารางที่ 4.8 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการใช้ยาและสารเสพติด

การใช้ยาและสารเสพติด	จำนวน	ร้อยละ		
<b>สารหรือยาที่ใช้เป็นประจำ</b>				
ไม่ใช่	238	36.7		
ใช่	410	63.3		
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>		
<b>ลักษณะการใช้สารหรือยาดังกล่าว</b>				
ใช้ก่อนหรือขณะขับรถ	56	13.7		
ใช้หลังเลิกขับรถ	62	15.1		
ใช้ทั้งก่อนและหลังขับรถ	292	71.2		
<b>รวม</b>	<b>410</b>	<b>100.0</b>		
<b>ประเภทของยาหรือสารเสพติด</b>				
	<b>ไม่ใช่</b>		<b>ใช่</b>	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เครื่องดื่มประเภทชูกำลัง	459	70.8	189	29.2
เหล้า เบียร์	445	68.6	203	31.4
บุหรี่	395	60.9	253	39.1
ยาแก้ปวดที่เจือสารเสพติด	643	99.2	5	0.8
ยาบ้า ยาขยัน	645	99.5	3	0.5
ยานอนหลับ	648	100.0	0	0.0
กัญชา	647	99.8	1	0.2

จากตารางที่ 4.8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 63.3 มีการใช้ ยาและสารเสพติด และมักจะใช้ทั้งก่อนและหลังขับรถ คิดเป็นร้อยละ 71.2 สำหรับยาและสารเสพติดที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ใช้มากที่สุดคือ บุหรี่ คิดเป็นร้อยละ 39.1 รองลงมาคือ เหล้า เบียร์ และเครื่องดื่มประเภทชูกำลัง คิดเป็นร้อยละ 31.4 และ 29.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการตรวจสอบสภาพรถก่อนนำไปใช้

การตรวจสอบสภาพรถก่อนนำไปใช้	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยตรวจ	3	0.5
เคย นาน ๆ ครั้ง	12	1.8
ตรวจทุกครั้ง	633	97.7
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>
<b>สภาพของรถที่ตรวจ</b>		
ทุกอย่าง	604	93.6
เฉพาะจุดที่เห็นว่ามีผลสำคัญ	41	6.4
<b>รวม</b>	<b>645</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 4.9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากจะตรวจรถก่อนนำไปใช้ทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 97.7 โดยจะตรวจสอบสภาพรถทุกอย่างคิดเป็นร้อยละ 93.6

ตารางที่ 4.10 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประเภทของประกันภัยรถ

ประเภทของประกันภัยรถ	จำนวน	ร้อยละ
ชั้น 1	56	8.6
ชั้น 2	25	3.9
ชั้น 3	567	87.5
<b>รวม</b>	<b>648</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ประกันภัยของรถที่ส่วนใหญ่เป็นประเภทชั้น 3 คิดเป็นร้อยละ 87.5

ตารางที่ 4.11 : จำนวน ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้ เกี่ยวกับการขับซึรด ให้เกิดความปลอดภัย

ความรู้เกี่ยวกับการขับซึรด ให้เกิดความปลอดภัย	จำนวน	ร้อยละ
มี	500	77.2
ไม่มี	148	22.8
รวม	648	100.0

จากตารางที่ 4.11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีความรู้เกี่ยวกับการขับซึรดให้เกิดความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 77.2

ตารางที่ 4.12 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามบุคลิกภาพ

บุคลิกภาพ	จำนวน	ร้อยละ
เก็บตัว	224	34.5
แสดงตัว	232	35.9
เป็นกลาง	192	29.6
รวม	648	100.0

จากตารางที่ 4.12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีบุคลิกภาพแบบแสดงตัวและ บุคลิกภาพแบบเก็บตัว ในอัตราใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 35.9 และ 34.5

ตารางที่ 4.13 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปัญหาทางสุขภาพจิต

ปัญหาทางสุขภาพจิต	จำนวน	ร้อยละ
มี	203	31.3
ไม่มี	445	68.7
รวม	648	100.0

จากตารางที่ 4.13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากไม่มีปัญหาสุขภาพจิตคิดเป็นร้อยละ 68.7 แต่ที่มีปัญหาทางสุขภาพจิต คิดเป็นร้อยละ 31.3 ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนไม่น้อย

ส่วนที่ 2 : ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุ

การวิเคราะห์ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุ แบ่งเป็น

1. การวิเคราะห์ความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุ และประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถแท็กซี่ ประกอบด้วยตารางที่ 4.14 ถึงตารางที่ 4.15

2. การวิเคราะห์ปัจจัยด้านชีวิตสังคม ที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

ปัจจัยด้านต่าง ๆ ตามสมมติฐาน ประกอบด้วยตารางที่ 4.16 ถึงตารางที่ 4.22

ปัจจัยด้านต่าง ๆ นอกเหนือจากสมมติฐาน ประกอบด้วยตารางที่ 4.23 ถึง ตารางที่ 4.30

3. การวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ประกอบด้วยตารางที่ 4.31 ถึงตารางที่ 4.32

4. การวิเคราะห์ความแปรปรวน ประกอบด้วยตารางที่ 4.33 ถึงตารางที่ 4.36

5. การวิเคราะห์ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับรถประสบ - อุบัติเหตุ ประกอบด้วย ตารางที่ 4.37 ถึงตารางที่ 4.39

ตารางที่ 4.14 : ความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุในกลุ่มตัวอย่าง

การขับรถประสบอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	250	38.5
เคย	398	61.5
รวม	648	100.0

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่จากกลุ่มตัวอย่าง 648 ราย มีปัญหา การขับรถประสบอุบัติเหตุ 398 ราย คิดเป็นร้อยละ 61.5 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด

ตารางที่ 4.15 : จำนวน ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ  
ขณะขับรถแท็กซี่ (ในรอบปีที่ผ่านมา)

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
<b>จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ</b>		
1 ครั้ง	227	57.0
2 ครั้ง	118	29.7
มากกว่า 2 ครั้ง	53	13.3
<b>รวม</b>	<b>398</b>	<b>100.0</b>
<b>เดือนที่เกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้าย</b>		
มกราคม	29	7.3
กุมภาพันธ์	7	1.8
มีนาคม	4	1.0
เมษายน	38	9.6
พฤษภาคม	15	3.8
มิถุนายน	37	9.3
กรกฎาคม	5	1.2
สิงหาคม	25	6.3
กันยายน	4	1.0
ตุลาคม	48	12.0
พฤศจิกายน	61	15.3
ธันวาคม	125	31.4
<b>รวม</b>	<b>398</b>	<b>100.0</b>
<b>ช่วงเวลาในการเกิดอุบัติเหตุ</b>		
กลางวัน	113	28.4
กลางคืน	285	71.6
<b>รวม</b>	<b>398</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
<b>สภาพการณ์ของอุบัติเหตุ</b>		
รถชนคน	31	7.8
รถชนรถ	347	87.2
รถคว่ำ	8	2.0
รถตกถนน	9	2.3
รถชนทรัพย์สินสิ่งของ	3	0.7
<b>รวม</b>	<b>398</b>	<b>100.0</b>
<b>ลักษณะการขับขี่รถก่อนเกิดอุบัติเหตุ</b>		
ขับเร็ว	191	48.0
ขับช้า	98	24.6
ขับชิดคันข้างหน้า	41	10.3
ขับคร่อมช่องทาง	11	2.8
ขับช่องขวาสุด	13	3.3
ขับช้าและชิดคันหน้า	16	4.0
ขับเร็ว และคร่อมช่องทาง	2	0.5
ขับช้าและคร่อมช่องทาง	1	0.2
จอดรถอยู่	25	6.3
<b>รวม</b>	<b>398</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 4.15 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ขับรถประสบอุบัติเหตุจำนวน 1 ครั้ง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 57.0 เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในเดือนธันวาคม คิดเป็นร้อยละ 31.4 เวลาที่เกิดอุบัติเหตุมักเกิดในเวลากลางคืน คิดเป็นร้อยละ 71.6 สภาพการณ์ของ อุบัติเหตุที่พบมากที่สุด คือ รถชนรถ คิดเป็นร้อยละ 87.2 ลักษณะการขับขี่ ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ที่พบมากที่สุด คือ ขับเร็ว คิดเป็นร้อยละ 48.0

ตารางที่ 4.16 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

รายได้	กลุ่มตัวอย่างที่		รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
5,000 บาทหรือน้อยกว่า	1 (16.7)	5 (83.3)	6 (100.0)
5,001-10,000 บาท	110 (36.5)	191 (63.5)	301 (100.0)
10,001-15,000 บาท	97 (38.8)	153 (61.2)	250 (100.0)
15,001-20,000 บาท	19 (37.3)	32 (62.7)	51 (100.0)
มากกว่า 20,000 บาท ขึ้นไป	23 (57.5)	17 (42.5)	40 (100.0)

$$X^2 = 7.82759 \quad df = 4 \quad p > .05$$

จากตารางที่ 4.16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 5,000 บาท หรือน้อยกว่ามีแนวโน้มที่จะขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่น คิดเป็นร้อยละ 83.3 กลุ่ม และสำหรับกลุ่มที่มีรายได้สูงขึ้น มีแนวโน้มขับรถประสบอุบัติเหตุลดลง โดยกลุ่มที่มีรายได้ 5,001-10,000 บาท 15,001-20,000 บาท 10,001-15,000 บาท และมากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป มีการขับรถประสบอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 63.5, 62.7, และ 42.5 ตามลำดับ แต่ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05



ตารางที่ 4.17 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

ระดับการศึกษา	กลุ่มตัวอย่างที่	กลุ่มตัวอย่างที่	รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
ประถมศึกษา	129 (37.4)	216 (62.6)	345 (100.0)
มัธยมศึกษา	78 (36.4)	136 (63.6)	214 (100.0)
อนุปริญญาหรือปวส	28 (47.5)	31 (52.5)	59 (100.0)
ปริญญาตรี	14 (50.0)	14 (50.0)	28 (100.0)
สูงกว่าปริญญาตรี	1 (50.0)	1 (50.0)	2 (100.0)

$$X^2 = 6.22946 \quad df = 4 \quad p > .05$$

จากตารางที่ 4.17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา และประถมศึกษา มีแนวโน้มขับรถประสบอุบัติเหตุในอัตราใกล้เคียงกัน คือ คิดเป็นร้อยละ 63.6 และ 62.6 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่ระดับการศึกษาสูงขึ้น มีแนวโน้มขับรถประสบอุบัติเหตุลดลง กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่จบชั้นอนุปริญญาหรือปวส ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี มีการขับรถประสบอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 52.5, 50.0 และ 50.0 ตามลำดับ แต่ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.18 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาและสารเสพติดกับการขับรถ  
ประสบอุบัติเหตุ

การใช้ยาและ สารเสพติด	กลุ่มตัวอย่างที่	กลุ่มตัวอย่างที่	รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
ไม่ใช้	143 (60.1)	95 (39.9)	238 (100.0)
ใช้	107 (26.1)	303 (73.9)	410 (100.0)

$$X^2 = 67.39895 \quad df = 1 \quad p < .001$$

จากตารางที่ 4.18 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่จะมีการใช้ยาและสารเสพติดมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช้ยาและสารเสพติด กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่ขับรถประสบอุบัติเหตุมีการใช้ ยาและสารเสพติดคิดเป็นร้อยละ 73.9 เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มตัวอย่างไม่ใช้ยาและสารเสพติด ขับรถประสบอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 39.9 ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาและสารเสพติดกับการขับรถประสบอุบัติเหตุมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตารางที่ 4.19 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ในการขับซี้รด์แท็กซี่กับการขับรตประสบอุบัติเหตุ

ประสบการณ์ในการขับรตแท็กซี่	กลุ่มตัวอย่างที่	กลุ่มตัวอย่างที่	รวม
	ไม่เคยขับรตประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรตประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
น้อยกว่า 1 ปี	31 (50.0)	31 (50.0)	62 (100.0)
1-5 ปี	131 (33.7)	257 (66.3)	388 (100.0)
6-10 ปี	35 (42.2)	48 (57.8)	83 (100.0)
มากกว่า 10 ปี	53 (46.1)	62 (53.9)	115 (100.0)

$$X^2 = 10.39795 \quad df = 3 \quad p < .01$$

จากตารางที่ 4.19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับซี้รด์แท็กซี่ 1-5 ปี มีแนวโน้มที่จะเคยขับรตประสบอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างอื่น ๆ กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับซี้รด์แท็กซี่ 1-5 ปี เคยขับรตประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 66.3 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับซี้รด์แท็กซี่ 6-10 ปี มากกว่า 10 ปี และน้อยกว่า 1 ปี มีแนวโน้มขับรตประสบอุบัติเหตุ ลดลงคิดเป็นร้อยละ 57.8, 53.9 และ 50.0 ซึ่งความสัมพันธ์ ระหว่างประสบการณ์ในการขับซี้รด์แท็กซี่กับการขับรต ประสบอุบัติเหตุ มีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ .01

ตารางที่ 4.20 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัยกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

ความรู้เกี่ยวกับการ ขับขี่รถให้เกิดความ ปลอดภัย	กลุ่มตัวอย่างที่		รวม จำนวน
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
ไม่มี	27 (18.2)	121 (81.8)	148 (100.0)
มี	223 (44.6)	277 (55.4)	500 (100.0)

$$X^2 = 33.47862 \quad df = 1 \quad p < .001$$

จากตารางที่ 4.20 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับ การขับขี่รถให้เกิด ความปลอดภัย ขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มที่มีความรู้ กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มี ความรู้เกี่ยวกับ การขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 81.8 ในขณะที่ กลุ่มที่มี ความรู้ เคยขับรถประสบอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 55.4 ซึ่งความสัมพันธ์ ระหว่างความรู้เกี่ยวกับ การขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตารางที่ 4.21 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

บุคลิกภาพ	กลุ่มตัวอย่างที่		รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
เก็บตัว (Introvert)	139 (62.1)	85 (37.9)	224 (100.0)
แสดงตัว (Extrovert)	45 (19.4)	187 (80.6)	232 (100.0)

$$X^2 = 86.15790 \quad df = 1 \quad p < .001$$

จากตารางที่ 4.21 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีบุคลิกภาพแสดง ตัวมีแนวโน้มที่จะขับรถประสบอุบัติเหตุ สูงกว่ากลุ่มที่มีบุคลิกภาพเก็บตัว กล่าวคือ กลุ่มที่มีบุคลิกภาพแสดงตัวเคยขับรถประสบอุบัติเหตุ คิดเป็น ร้อยละ 80.6 ในขณะที่กลุ่มที่มีบุคลิกภาพเก็บตัว เคยขับรถประสบอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 37.9 ซึ่งความสัมพันธ์ ระหว่างบุคลิกภาพ กับการขับรถประสบอุบัติเหตุมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตารางที่ 4.22 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาทางสุขภาพจิตกับการขับรถ-  
ประสบอุบัติเหตุ

ปัญหาทาง สุขภาพจิต	กลุ่มตัวอย่างที่		รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
ไม่มี	233 (52.4)	212 (47.6)	445 (100.0)
มี	17 (8.3)	186 (91.7)	203 (100.0)

$$X^2 = 113.82049 \quad df = 1 \quad p < .001$$

จากตารางที่ 4.22 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาทางสุขภาพจิต เคยขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มที่ไม่มีปัญหาทางสุขภาพจิต กล่าวคือ กลุ่มที่มีปัญหาทางสุขภาพจิต เคยขับรถประสบอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 91.7 ในขณะที่กลุ่มที่ไม่มีปัญหาทางสุขภาพจิต เคยขับรถประสบอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 47.6 ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาสุขภาพจิตกับการขับรถประสบอุบัติเหตุมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตารางที่ 4.23 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

อายุ	กลุ่มตัวอย่างที่	กลุ่มตัวอย่างที่	รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
น้อยกว่า 25 ปี	13 (33.3)	26 (66.7)	39 (100.0)
25 ปี ขึ้นไป	237 (38.9)	372 (61.1)	609 (100.0)

$$X^2 = 0.48212 \quad df = 1 \quad p > .05$$

จากตารางที่ 4.23 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่า 25 ปี จะมีปัญหาในการขับรถประสบอุบัติเหตุร้อยละ 66.7 ซึ่งมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 25 ปี ขึ้นไป ที่มีปัญหาการขับรถประสบอุบัติเหตุ คือร้อยละ 61.1 แต่ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ไม่นับสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.24 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรส กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

สถานภาพสมรส	กลุ่มตัวอย่างที่	กลุ่มตัวอย่างที่	รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
โสด	44 (37.0)	75 (63.0)	119 (100.0)
แต่งงาน อยู่ด้วยกัน	153 (39.8)	231 (60.2)	384 (100.0)
แต่งงานแยกกันอยู่	36 (37.5)	60 (62.5)	96 (100.0)
หม้าย	4 (26.7)	11 (73.3)	15 (100.0)
หย่าร้าง	13 (38.2)	11 (61.8)	34 (100.0)

$$X^2 = 1.335650 \quad df = 4 \quad p > .05$$

จากตารางที่ 4.24 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสหม้าย มีแนวโน้มที่จะเคยขับรถประสบอุบัติเหตุ สูงกว่าในกลุ่มอื่นๆ กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสหม้าย เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 73.3 ในขณะที่ กลุ่มที่มีสถานภาพสมรสโสด แต่งาน แยกกันอยู่ หย่าร้าง และแต่งงานอยู่ด้วยกันเคยขับรถประสบอุบัติเหตุอัตราใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ 63.0, 60.2, 62.5 และ 61.8 ตามลำดับ แต่ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05



ตารางที่ 4.25 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างภูมิสำเนาเดิมกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

ภูมิสำเนา	กลุ่มตัวอย่างที่	กลุ่มตัวอย่างที่	รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ต่างจังหวัด	231 (38.5)	369 (61.5)	600 (100.0)
กรุงเทพมหานคร	19 (39.6)	29 (60.4)	48 (100.0)

$$X^2 = .02201 \quad df = 1 \quad p > .05$$

จากตารางที่ 4.25 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิสำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัดและกรุงเทพมหานคร มีแนวโน้มเคยขับรถประสบอุบัติเหตุในอัตราใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ 61.5 และ 60.4 ตามลำดับ แต่ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิสำเนาเดิมกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.26 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่าง จำนวนวันหยุดต่อเดือน กับการขับรถ  
ประสบอุบัติเหตุ

จำนวนวันหยุด ต่อเดือน	กลุ่มตัวอย่างที่	กลุ่มตัวอย่างที่	รวม จำนวน (ร้อยละ)
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ จำนวน (ร้อยละ)	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ จำนวน (ร้อยละ)	
ทุกวันไม่หยุดเลย	37 (27.0)	100 (73.0)	137 (100.0)
หยุด 1 วัน	16 (47.0)	18 (53.0)	34 (100.0)
หยุด 2 วัน	55 (39.0)	86 (61.0)	141 (100.0)
หยุด 3 วัน หรือ มากกว่า	142 (42.3)	194 (57.7)	336 (100.0)

$$X^2 = 10.70777 \quad df = 3 \quad p < .01$$

จากตารางที่ 4.26 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับรถทุกวันโดยไม่หยุดเลย มีแนวโน้มที่จะขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่ขับรถทุกวันโดยไม่หยุดเลยเคยขับรถประสบอุบัติเหตุถึงร้อยละ 73.0 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่หยุด 2 วัน หยุด 3 วัน หรือมากกว่า และหยุด 1 วัน เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 61.0, 57.7, และ 53.0 ตามลำดับ ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนวันหยุดต่อเดือนกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ตารางที่ 4.27 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการทำงานต่อวัน กับการขับรถ  
ประสบอุบัติเหตุ

ชั่วโมงการทำงาน ต่อวัน	กลุ่มตัวอย่างที่		รวม จำนวน (ร้อยละ)
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
น้อยกว่า 8 ชั่วโมง	11 (26.2)	31 (73.8)	42 (100.0)
8-12 ชั่วโมง	234 (39.4)	360 (60.6)	594 (100.0)
13-17 ชั่วโมง	4 (40.0)	6 (60.0)	10 (100.0)
มากกว่า 17 ชั่วโมง	1 (50.0)	1 (50.0)	2 (100.0)

$$X^2 = 3.00539 \quad df = 3 \quad p > .05$$

จากตารางที่ 4.27 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ทำงานน้อยกว่า 8 ชั่วโมง ต่อวัน มีแนวโน้มเคยขับรถประสบอุบัติเหตุสูงมากกว่ากลุ่มอื่นๆ ซึ่งชั่วโมงการทำงานที่มากขึ้น มีแนวโน้มจะขับรถประสบอุบัติเหตุลดลง แต่ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.28 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างการมีอาชีพอื่นนอกเหนือจากการขับรถแท็กซี่กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ

การมีอาชีพอื่น	กลุ่มตัวอย่างที่	กลุ่มตัวอย่างที่	รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ไม่มี	208 (37.7)	343 (62.3)	551 (100.0)
มี	42 (43.3)	55 (56.7)	97 (100.0)

$$X^2 = 1.07194 \quad df = 1 \quad p > .05$$

จากตารางที่ 4.28 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพอื่นนอกเหนือจากการขับรถแท็กซี่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เพียงอย่างเดียว แต่ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพอื่นนอกเหนือจากการขับรถแท็กซี่กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.29 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างการตรวจสภาพรถก่อนการขับขี่ กับการ  
ขับรถประสบอุบัติเหตุ

การตรวจสภาพรถ	กลุ่มตัวอย่างที่	กลุ่มตัวอย่างที่	รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ไม่เคยตรวจเลย	2 (66.7)	1 (33.3)	3 (100.0)
ตรวจบางครั้ง	- (0)	12 (100.0)	12 (100.0)
ตรวจทุกครั้ง	248 (39.2)	385 (60.8)	633 (100.0)

$$X^2 = 8.63202 \quad df = 2 \quad p < .05$$

จากตารางที่ 4.29 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ขับรถประสบอุบัติเหตุสูงสุดคือ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ตรวจสภาพรถบางครั้ง พบร้อยละ 100 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่ ตรวจสภาพรถทุกครั้ง และไม่เคยตรวจสภาพรถเลย เคยขับรถประสบอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 60.8 และ 33.3 ตามลำดับ ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างการตรวจสภาพรถกับการขับรถประสบอุบัติเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.30 : เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของการประกันภัยรถกับการขับรถ  
ประสบอุบัติเหตุ

ประเภทของการ ประกันภัยรถ	กลุ่มตัวอย่างที่	กลุ่มตัวอย่างที่	รวม
	ไม่เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	เคยขับรถประสบอุบัติเหตุ	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ชั้น 1	23 (41.0)	33 (59.0)	56 (100.0)
ชั้น 2	8 (32.0)	17 (68.0)	25 (100.0)
ชั้น 3	219 (38.6)	348 (61.4)	567 (100.0)

$$X^2 = 0.60396 \quad df = 2 \quad p > .05$$

จากตารางที่ 4.30 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกันภัยรถชั้น 2 ชั้น 3 และชั้น 1 มีโอกาส  
ขับรถประสบอุบัติเหตุใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 68.0, 61.4 และ 59.0 ตามลำดับ แต่ความ  
สัมพันธ์ระหว่างประเภทของประกันภัยรถ กับการขับรถประสบอุบัติเหตุ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่  
ระดับ .05

ตารางที่ 4.31 : เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยระหว่างความรู้ และสุขภาพจิต  
กับการมีอาชีพอื่นนอกเหนือจากการขับรถแท็กซี่

คะแนน	ไม่มีอาชีพอื่นร่วมด้วย		มีอาชีพอื่นร่วมด้วย		t
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	
คะแนนความรู้	9.85	1.66	9.57	1.71	1.56
คะแนนสุขภาพจิต	12.35	11.94	8.73	10.10	2.79**

\*\*  $p < .01$

จากตารางที่ 4.31 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีอาชีพอื่นร่วมด้วย มีค่าเฉลี่ยคะแนนสุขภาพจิตสูงกว่ากลุ่มที่มีอาชีพอื่นร่วมด้วย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 แต่มีค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้สูงกว่า อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.32 : เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยระหว่างความรู้ และสุขภาพจิตกับการใช้ยาและสารเสพติด

คะแนน	ไม่ใช้		ใช้		t
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	
คะแนนความรู้	10.03	1.64	9.68	1.67	2.66**
คะแนนสุขภาพจิต	7.91	10.33	14.16	12.12	-6.71**

\*\* p < .01

จากตารางที่ 4.32 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ และสุขภาพจิตระหว่างกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช้กับใช้ยาและสารเสพติด พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยกลุ่มที่ไม่ใช้ยาและสารเสพติด มีค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการขับรถให้เกิดความปลอดภัยสูงกว่า และค่าเฉลี่ยของคะแนนสุขภาพจิตต่ำกว่ากลุ่มที่ใช้ยาและสารเสพติด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05



ตารางที่ 4.33 : ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของ  
ค่าเฉลี่ยระหว่างคะแนนความรู้กับประสบการณ์ในการขับขี่รถ

ประสบการณ์ในการขับขี่	คะแนนความรู้			F	P
	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD		
น้อยกว่า 1 ปี	62	9.60	1.68		
1-5 ปี	388	9.73	1.63	3.5710	.0139**
6-10 ปี	83	9.74	1.67		
มากกว่า 10 ปี	115	10.26	1.70		

จากตารางที่ 4.33 พบว่า กลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ที่ต่างกันจะมีค่าคะแนนเฉลี่ยของความรู้แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยกลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า 10 ปี มีค่าเฉลี่ยสูงสุด

เมื่อทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ทีละคู่ ตามตารางที่ 4.34 พบว่า กลุ่มผู้มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า 10 ปี มีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้สูงกว่ากลุ่มผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 1-5 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นอกนั้น ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.34 : ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ของกลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่แตกต่างกัน

	น้อยกว่า 1 ปี (9.60)	1-5 ปี (9.73)	6-10 ปี (9.74)	มากกว่า 10 ปี (10.26)
น้อยกว่า 1 ปี	-	0.13	0.14	0.66
1-5 ปี		-	0.01	0.53
6-10 ปี			-	0.52
มากกว่า 10 ปี				-

ตารางที่ 4.35 : ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของ  
ค่าเฉลี่ยระหว่างคะแนนสุขภาพจิตกับจำนวนวันหยุดต่อเดือน

จำนวนวันหยุดต่อเดือน	คะแนนสุขภาพจิต			F	P
	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD		
ไม่มีวันหยุดเลย	137	14.29	11.89	2.8885	.0349
หยุด 1 วัน	34	12.62	12.63		
หยุด 2 วัน	141	11.63	11.85		
หยุด 3 วัน หรือมากกว่า	336	10.80	11.69		

จากตารางที่ 4.35 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนสุขภาพจิตของกลุ่มที่มีจำนวนวันหยุดที่ต่างกัน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่ขับรถทุกวันไม่หยุดเลย มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ กลุ่มที่หยุด 1 วันต่อเดือน

เมื่อทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยคะแนนสุขภาพจิต ตามตารางที่ 4.36 พบว่า กลุ่มที่ขับรถทุกวันไม่หยุดเลย มีค่าเฉลี่ยคะแนนสุขภาพจิตสูงกว่ากลุ่มที่มีวันหยุด 3 วันหรือมากกว่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นอกนั้นไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.36 : ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของคะแนนสุขภาพจิตของกลุ่มที่มีจำนวน  
วันหยุดต่อเดือนที่ต่างกัน

	หยุด 3 วันหรือ มากกว่า (10.80)	หยุด 2 วัน (11.63)	หยุด 1 วัน (12.62)	ไม่มี วันหยุดเลย (14.29)
หยุด 3 วันหรือมากกว่า	-	0.83	1.82	3.49
หยุด 2 วัน		-	0.99	2.66
หยุด 1 วัน			-	1.67
มากกว่า 10 ปี				-

สำหรับปัจจัยที่ผลการวิเคราะห์โดยใช้  $X^2$  test พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ การใช้ยาและสารเสพติด ประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย บุคลิกภาพ ปัญหาทางสุขภาพจิต จำนวนวันหยุดต่อเดือน และการตรวจสภาพรถ เมื่อนำค่าคะแนนดิบ ของปัจจัยที่เป็นตัวแปรแต่ละตัว มาวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ ตามลำดับ ของสหสัมพันธ์ พบปัจจัยที่เป็นตัวพยากรณ์การขับรดประสบอุบัติเหตุคือ สุขภาพจิต บุคลิกภาพ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย การใช้ยาและสารเสพติด ประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ และการตรวจสภาพรถ ตามลำดับ ซึ่งตัวแปรแต่ละตัวร่วมกันพยากรณ์ การขับรดประสบอุบัติเหตุ ได้ร้อยละ 38.1

ตารางที่ 4.37 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสภาพรถก่อนเกิดอุบัติเหตุ

สภาพของรถก่อนเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ปกติ	374	93.9
เบรคแตก	12	3.0
ยางรถแตก	7	1.8
สัญญาณไฟเสีย	2	0.5
เครื่องยนต์ขัดข้อง	3	0.8
รวม	398	100.0

จากตารางที่ 4.37 พบว่า ก่อนที่กลุ่มตัวอย่างขับรดประสบอุบัติเหตุ สภาพของรถปกติมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 93.9 ในขณะที่สภาพรถชำรุด เช่น เบรคแตก ยางรถแตก สัญญาณไฟเสีย เครื่องยนต์ขัดข้อง เป็นเพียงส่วนน้อยรวมกันคิดเป็นร้อยละ 6.1 เท่านั้น

ตารางที่ 4.38 : จำนวน ร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการจราจรและทางที่ประสบอุบัติเหตุ

การจราจรและทาง	จำนวน	ร้อยละ
<b>ลักษณะเครื่องหมายจราจร</b>		
ไม่มี	213	53.5
มี เล็กไป	11	2.8
มี ใหญ่ไป	4	1.0
มี ไม่ชัดเจน	29	7.3
มี ชัดเจน	141	35.4
รวม	398	100.0
<b>ลักษณะทาง</b>		
ทางตรง	251	63.1
ทางโค้ง	16	4.0
ทางแยก ทางร่วม	46	11.5
ถนนใหญ่	8	2.0
ทางลาดชัน	2	0.5
แคบ ถนนขอย	18	4.5
เขตสะพาน	8	2.0
วงเวียน	3	0.8
ติดกับทางรถไฟ	2	0.5
ทางแยกและถนนแคบ	3	0.8
ทางตรงและถนนใหญ่	39	9.8
ทางกลับรถ	2	0.5
รวม	398	100.0
<b>สภาพผิวถนน</b>		
ถนนเรียบ	337	84.7
เป็นหลุมบ่อ	32	8.0
ลื่น	20	5.0
ดินตกหล่น	9	2.3
รวม	398	100.0

## ตารางที่ 4.38 (ต่อ)

การจราจรและทาง	จำนวน	ร้อยละ
ความคุ้นเคยกับเส้นทาง		
คุ้นเคยเพราะมาเป็นประจำ	345	86.7
ไม่คุ้นเคยเพราะมานาน ๆ ครั้ง	45	11.3
ไม่คุ้นเคยเพราะไม่เคยมาเลย	8	2.0
รวม	398	100.0

จากตารางที่ 4.38 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเคยขับรถประสบอุบัติเหตุมากที่สุด บริเวณถนนตรงที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรคิดเป็นร้อยละ 53.5 ลำดับรองลงมาคือบริเวณถนนที่มีเครื่องหมายจราจรชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 35.4 ลักษณะทางที่ขับรถประสบอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ทางตรงคิดเป็นร้อยละ 63.1 สภาพผิวถนนเรียบคิดเป็นร้อยละ 84.7 และมักจะเป็นเส้นทางที่คุ้นเคยเพราะมาเป็นประจำคิดเป็นร้อยละ 86.7

## ตารางที่ 4.39 : จำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามทัศนวิสัยขณะเกิดอุบัติเหตุ

ทัศนวิสัยขณะเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
แจ่มใส	338	84.9
ฝนตกหนัก	24	6.0
มีควัน/ฝุ่น/หมอก	9	2.3
ไม่มีไฟฟ้า/มืด	22	5.5
แสงอาทิตย์ส่องตา	1	0.3
กำแพงบังทางเลี้ยว	2	0.5
ถนนลื่นเพราะท่อน้ำแตก	2	0.5
รวม	398	100.0

จากตารางที่ 4.39 พบว่ากลุ่มตัวอย่างขับรถประสบอุบัติเหตุมากที่สุดในขณะที่ทัศนวิสัยแจ่มใส คิดเป็นร้อยละ 84.9