

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากแบบสอบถามที่เก็บรวบรวมได้ นำมาตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้อง พบว่ามีจำนวน 320 ชุด จากนั้นผู้วิจัยได้ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติมาทำการวิเคราะห์ข้อมูล ปรากฏผลแสดงได้ดังนี้

4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	152	47.5
หญิง	168	52.5
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 52.5 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 47.5

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 20	2	0.6
21-25	33	10.3
26-30	36	11.2
31-35	52	16.2
36-40	62	19.4
41-45	55	17.2
46-50	42	13.1
มากกว่า 50	38	11.9
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 36-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 19.4 รองลงมาอายุ 41-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.2 อายุ 31-35 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.2 อายุระหว่าง 46 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 13.1 อายุระหว่างมากกว่า 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.9 อายุระหว่าง 26-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.2 อายุระหว่าง 21-25 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.3 อายุระหว่าง ไม่เกิน 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 0.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้เรียนหนังสือ	8	2.5
ป.6 หรือ ต่ำกว่า	79	24.7
ม.3 หรือ เทียบเท่า	52	16.2
ม.6 หรือ ปวช.	54	16.9
ปวส. หรือ อนุปริญญา	33	10.3
ปริญญาตรี	82	25.6
สูงกว่าปริญญาตรี	12	3.8
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 25.6 รองลงมาเป็นระดับการศึกษาชั้นป.6 หรือ ต่ำกว่า คิดเป็นร้อยละ 24.7 ระดับการศึกษา ม.6 หรือ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 16.9 ระดับการศึกษา ม.3 หรือ เทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 16.2 ระดับการศึกษา ปวส.หรือ อนุปริญญา คิดเป็นร้อยละ 10.3 ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 3.8 และไม่ได้เรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 2.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	105	32.8
สมรส	179	55.9
หม้าย	14	4.5
แยกกันอยู่	11	3.4
หย่าร้าง	11	3.4
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 55.9 รองลงมาโสด คิดเป็นร้อยละ 32.8 เป็นหม้าย คิดเป็นร้อยละ 4.4 แยกกันอยู่และหย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 3.4

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
เกษตรกร	13	4.1
รับจ้าง	116	36.2
ค้าขาย	5	1.6
ธุรกิจส่วนตัว	13	4.1
ข้าราชการ	9	2.8
พนักงานบริษัทเอกชน	150	46.9
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	6	1.9
นักเรียน / นักศึกษา	2	.6
เกษียณ	6	1.9
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 46.9 รองลงมาอาชีพรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 36.2 เกษตรกรและธุรกิจส่วนตัว คิดเป็น

ร้อยละ 4.1 อาชีพข้าราชการ คิดเป็นร้อยละ 2.8 อาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจและเกษียณ คิดเป็นร้อยละ 1.9 อาชีพนักเรียน / นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 0.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามชนิดของใบอนุญาตขับขี่ที่ท่านถือครอง

ชนิดของใบอนุญาตขับขี่ที่ท่านถือครอง	จำนวน	ร้อยละ
ใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราว	181	56.6
ใบอนุญาตขับรถยนต์ตลอดชีพ	80	25.0
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์	59	18.4
รวม	320	100.0

จากตาราง 4.6 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ถือใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ชั่วคราว คิดเป็นร้อยละ 56.6 รองลงมา เป็นใบอนุญาตขับรถยนต์ตลอดชีพ คิดเป็นร้อยละ 25.0 และใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 18.4

ตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาที่ถือครองใบอนุญาตขับรถยนต์

ระยะเวลาที่ถือครองใบอนุญาตขับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ตลอดชีพ	82	25.6
ต่ำกว่า 6 เดือน	16	5.0
6 เดือน - 1 ปี	12	3.8
1 - 3 ปี	20	6.2
3 - 5 ปี	102	31.9
5 ปีขึ้นไป	88	27.5
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.7 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ถือครองใบอนุญาตขับรถยนต์ระยะเวลา 3 - 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.9 รองลงมาระยะเวลาที่ถือครองใบอนุญาตขับรถยนต์ 5 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ

ละ 27.5 ระยะเวลาที่ถือครองใบอนุญาตขับรถตลอดชีพ คิดเป็นร้อยละ 25.6 ระยะเวลาที่ถือครองใบอนุญาตขับรถ 1-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.2 ระยะเวลาที่ถือครองใบอนุญาตขับรถต่ำกว่า 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 5.0 ระยะเวลาที่ถือครองใบอนุญาตขับรถ 6 เดือน – 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 3.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่ของท่าน

ประสบการณ์ในการขับขี่ของท่าน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 6 เดือน	12	3.8
6 เดือน – 1 ปี	9	2.8
1 – 3 ปี	23	7.2
3 – 5 ปี	34	10.6
5 – 10 ปี	77	24.1
10 – 20 ปี	94	29.4
20 – 30 ปี	56	17.5
มากกว่า 30 ปี	15	4.6
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 10-20 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.4 รองลงมา มีประสบการณ์ในการขับขี่ 5-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.1 ประสบการณ์ในการขับขี่ 20 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.5 ประสบการณ์ในการขับขี่ 3-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.6 ประสบการณ์ในการขับขี่ 1-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.2 ประสบการณ์ในการขับขี่ มากกว่า 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.7 ประสบการณ์ในการขับขี่ต่ำกว่า 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 3.8 และประสบการณ์ในการขับขี่ 6 เดือน – 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 2.8 ตามลำดับ

4.2 พฤติกรรมในการขับซีรยนต์/จักรยานยนต์ประจำวัน

ตารางที่ 4.9 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทของรถยนต์ที่ท่านขับอยู่ประจำ

ประเภทของรถยนต์ที่ท่านขับอยู่ประจำ	จำนวน	ร้อยละ
รถเก๋ง	111	34.7
รถกระบะ / ปิคอัพ	73	22.8
รถจักรยานยนต์	136	42.5
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ขับ ซีรยนต์ จักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 42.5 รองลงมา ขับรถเก๋ง อยู่ประจำ คิดเป็นร้อยละ 34.7 และขับรถกระบะ / ปิคอัพ อยู่ประจำ คิดเป็นร้อยละ 22.8

ตารางที่ 4.10 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามขับรถจำนวนครั้ง

ขับรถจำนวนครั้ง	จำนวน	ร้อยละ
เดือนละครั้งสองครั้ง	35	10.9
สัปดาห์ละ 1-3 วัน	49	15.3
สัปดาห์ละ 4-6 วัน	49	15.3
ทุกวัน	187	58.5
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.10 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ขับซีรยนต์ทุกวัน คิดเป็นร้อยละ 58.4 รองลงมาขับซีรยนต์สัปดาห์ละ 1-3 วันและสัปดาห์ละ 4-6 วัน/ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15.3 และเดือนละครั้งสองครั้ง คิดเป็นร้อยละ 10.9

ตารางที่ 4.11 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามส่วนใหญ่ขับขี่รถในเขต

ส่วนใหญ่ขับขี่รถในเขต	จำนวน	ร้อยละ
ในชุมชน	172	53.8
ในอำเภอ	76	23.8
นอกอำเภอ	72	22.4
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ขับขี่รถในเขตชุมชน คิดเป็นร้อยละ 53.8 รองลงมาขับขี่ในเขตอำเภอ คิดเป็นร้อยละ 23.8 และขับขี่ในเขตนอกอำเภอ คิดเป็นร้อยละ 22.4

ตารางที่ 4.12 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะทางที่ขับขี่ในหนึ่งวัน

ระยะทาง(กิโลเมตร)	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 20 กม.	139	43.4
21-60 กม.	111	34.7
61-100 กม.	52	16.3
101-200 กม.	16	5.0
200 กม.ขึ้นไป	2	0.6
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ในแต่ละวัน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ขับขี่ เป็นระยะทาง รวมโดยเฉลี่ยไม่เกิน 20 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 43.4 รองลงมาเป็นระยะทาง รวมโดยเฉลี่ย 21-60 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 34.7 ระยะทาง รวมโดยเฉลี่ย 61-100 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 16.2 ระยะทาง รวมโดยเฉลี่ย 101-200 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 5.0 ระยะทาง รวมโดยเฉลี่ย 200 กิโลเมตรขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 0.6 ส่วนที่สาม ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ในชีวิตประจำวัน

ตารางที่ 4.13 ความถี่ในการขับขีรถยนต์จำแนกตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	ความถี่ในการขับขีรถยนต์จำแนกตามเพศ			
	ขับขีเดือนละ ครั้ง-สองครั้ง	ขับขีสัปดาห์ ละ 1 - 3 วัน	ขับขีสัปดาห์ ละ 4 - 6 วัน	ขับขี ทุกวัน
ชาย	5	21	30	96
หญิง	30	28	19	91

ผลจากการทดสอบโดยใช้ Chi-square test พบว่าค่า χ^2 ที่ degree of freedom เท่ากับ 3 = 20.712 และค่า sig. = 0.000 < 0.05

ดังนั้นเพศต่างกันมีความถี่ในการขับขีรถยนต์แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.14 ความถี่ในการขับขีรถยนต์จำแนกตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถามกับสถานที่ขับขีรถยนต์

เพศ	สถานที่ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่		
	ในเขตชุมชน	ในอำเภอ	นอกอำเภอ
ชาย	70	38	44
หญิง	102	38	28

ผลจากการทดสอบโดยใช้ Chi-square test พบว่าค่า χ^2 ที่ degree of freedom เท่ากับ 2 = 8.731 และค่า sig. = 0.013 < 0.05

ดังนั้นเพศต่างกันมีพฤติกรรมในการขับขีรถยนต์ในสถานที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.15 ความถี่ในการขับขีรถยนต์จำแนกตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถามกับปัญหาเร่งด่วนที่รัฐควรแก้ไขอันดับแรก

เพศ	ปัญหาเร่งด่วนที่รัฐควรแก้ไขอันดับแรก			
	เมาแล้วขับ	ขับเร็ว	การไม่ปฏิบัติตาม กฎจราจร	อื่นๆ
ชาย	61	30	52	9
หญิง	84	26	53	5

ผลจากการทดสอบโดยใช้ Chi-square test พบว่าค่า χ^2 ที่ degree of freedom เท่ากับ 3 = 4.297 และค่า sig. = 0.231 > 0.05

ดังนั้นเพศต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาเร่งด่วนที่รัฐควรแก้ไขอันดับแรกไม่แตกต่างกัน

4. 3 ทศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ซึ่งทำให้มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานทศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ทศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ	\bar{X}	S.D	ระดับความสำคัญ
14. การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด	3.75	1.383	มีส่วนมาก
15. การขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร	3.76	1.524	มีส่วนมาก
16. การฝืนขับรถในขณะที่ทัศนวิสัยไม่ดีเช่นยามค่ำคีนหรือฝนตก	3.41	1.296	มีส่วนพอสมควร
17. การขับรถและใช้โทรศัพท์ไปด้วย	3.51	1.432	มีส่วนมาก
18. การขับรถและใช้ไลน์ไปด้วย	3.58	1.517	มีส่วนมาก
19. การขับรถและดูทีวีในรถไปด้วย	3.27	1.458	มีส่วนพอสมควร
20. การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟแก่ผู้อื่น	3.51	1.410	มีส่วนมาก
21. การขาดความชำนาญในเส้นทาง	3.32	1.296	มีส่วนพอสมควร
22. การฝืนขับรถในสภาวะที่ร่างกายท่านไม่พร้อม	3.33	1.441	มีส่วนพอสมควร

จากตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์ทศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ ที่มีส่วนในระดับมาก คือ การขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร (\bar{X} = 3.76) การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด (\bar{X} = 3.75) การขับรถและใช้ไลน์ไปด้วย (\bar{X} = 3.58) การขับรถและใช้โทรศัพท์ไปด้วย (\bar{X} = 3.51) การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟแก่ผู้อื่น (\bar{X} = 3.51) ส่วนปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ที่มีส่วนระดับปานกลาง คือ การฝืนขับรถในขณะที่ทัศนวิสัยไม่ดีเช่นยามค่ำคีนหรือฝนตก (\bar{X} = 3.41) การฝืนขับรถในสภาวะที่ร่างกายท่านไม่

พร้อม ($\bar{X} = 3.33$) การขาดความชำนาญในเส้นทาง ($\bar{X} = 3.32$) และการขับรถและดูทีวีในรถไปด้วย ($\bar{X} = 3.27$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.17 ปัจจัยเสี่ยงที่มีส่วนสำคัญในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ (พิจารณาจากค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยอันดับที่หนึ่งและอันดับที่สอง)

ปัจจัยเสี่ยงที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด	#ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุอันดับที่ 1	#ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุอันดับที่ 2	ค่าถ่วงน้ำหนัก
ก. การขับรถและทำอย่างอื่นไปด้วย	62	55	$2 \times 62 + 1 \times 55 = 179$
ข. การฝืนขับรถในภาวะที่ทัศนวิสัยไม่ดี	37	35	$2 \times 37 + 1 \times 35 = 109$
ค. การขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	141	51	$2 \times 141 + 1 \times 51 = 333$
ง. การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด	44	123	$2 \times 44 + 1 \times 123 = 211$
จ. การขาดความชำนาญในเส้นทางที่ขับรถ	21	31	$2 \times 21 + 1 \times 31 = 451$
ฉ. การฝืนขับรถในสภาวะที่ร่างกายท่านไม่พร้อม	15	25	$2 \times 15 + 1 \times 25 = 55$

หากกำหนดให้ปัจจัยเสี่ยงที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับที่หนึ่งมีน้ำหนักเท่ากับ 2 และปัจจัยเสี่ยงที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับที่สองมีน้ำหนักเท่ากับ 1 เราสามารถคำนวณหาค่าถ่วงน้ำหนัก ซึ่งจากตารางที่ 4.17 พบว่าปัจจัยเสี่ยงที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับที่หนึ่ง คือ การขาดความชำนาญในเส้นทางที่ขับรถ (ค่าถ่วงน้ำหนัก = 451) อันดับที่สอง คือ การขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (ค่าถ่วงน้ำหนัก = 333) อันดับสาม คือ การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด (ค่าถ่วงน้ำหนัก = 211)

ตารางที่ 4.18 กิจกรรมทำในขณะที่ขับรถที่มีส่วนจะทำให้มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ (พิจารณาจากค่าถ่วงน้ำหนักของทั้ง 4 อันดับ)

ปัจจัย	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	ค่าถ่วงน้ำหนัก
ขับรถและดูทีวีไปด้วย	89	64	165	1	$4 \times 89 + 3 \times 64 + 2 \times 165 + 1 \times 1 = 879$
ขับรถและโทรศัพท์ไปด้วย	115	107	96	1	$4 \times 115 + 3 \times 107 + 2 \times 96 + 1 \times 1 = 974$
ขับรถและเล่นไลน์ไปด้วย	112	147	57	1	$4 \times 112 + 3 \times 147 + 2 \times 57 + 1 \times 1 = 1,004$
อื่นๆ (โปรดระบุ)	4	2	2	23	$4 \times 4 + 3 \times 2 + 2 \times 2 + 1 \times 23 = 49$

ในการทำงานเดียวกันหากกำหนดให้กิจกรรมอันดับที่หนึ่งที่มีส่วนจะทำให้มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมีน้ำหนักเท่ากับ 4 กิจกรรมอันดับที่สองมีน้ำหนักเท่ากับ 3 กิจกรรมอันดับที่สามมีน้ำหนักเท่ากับ 2 กิจกรรมอันดับที่สี่มีน้ำหนักเท่ากับ 1 เราสามารถหาค่าถ่วงน้ำหนัก ซึ่งจาก ตารางที่ 4.18 พบว่าการขับรถและเล่นไลน์ไปด้วยมีส่วนสูงที่สุดที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ (ค่าถ่วงน้ำหนัก = 1,004) ตามด้วยการขับรถและโทรศัพท์ไปด้วย (ค่าถ่วงน้ำหนัก = 974) และตามด้วยขับรถและดูทีวีไปด้วย (ค่าถ่วงน้ำหนัก = 879)

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้

ปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้	\bar{x}	S.D	ระดับความสำคัญ
25. ผู้ขับชื้ออยู่ในภาวะมินเมา	4.08	1.256	สูง
26. ถนนชำรุดเสียหาย	3.73	1.064	สูง
27. ทางแคบ	3.53	1.108	สูง
28. ปริมาณรถมาก	3.65	1.156	สูง
29. การมีการประกันท้ายทำให้ผู้ขับชื้อประมาทมากขึ้น	3.31	1.441	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.19 ผลการวิเคราะห์ระดับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้ ระดับสูง คือ ผู้ขับชื้ออยู่ในภาวะมินเมา ($\bar{x} = 4.08$) รองลงมา ถนนชำรุดเสียหาย ($\bar{x} = 3.73$) ปริมาณรถมาก ($\bar{x} = 3.65$) ทางแคบ ($\bar{x} = 3.53$) และการมีการประกันท้ายทำให้ผู้ขับชื้อประมาทมากขึ้น ($\bar{x} = 3.31$)

4.4 ท่านมีการปฏิบัติตนอย่างไรเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4.20 จำนวนและร้อยละที่มีในการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุโดยสวมใส่เข็มขัดนิรภัยตลอดเวลา

สวมใส่เข็มขัดนิรภัยตลอดเวลา	จำนวน	ร้อยละ
ทำทุกครั้ง	178	55.6
ทำเป็นบางครั้ง	135	42.2
ไม่ได้ทำ	7	2.2
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.20 พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ ทำทุกครั้ง ในสวมใส่เข็มขัดนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 55.6 และรองมาทำเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 42.2 และไม่ได้ทำ คิดเป็นร้อยละ 2.2

ตารางที่ 4.21 จำนวนและร้อยละการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ หากฝนตกหนักหรือทัศนวิสัยไม่ดีท่านจะไม่ฝืนขับต่อไปแต่จะหยุดพัก

ฝนตกหนักหรือทัศนวิสัยไม่ดีจะไม่ฝืนขับต่อไป	จำนวน	ร้อยละ
ทำทุกครั้ง	145	45.3
ทำเป็นบางครั้ง	167	52.2
ไม่ได้ทำ	8	2.5
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.21 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ หากฝนตกหนักหรือทัศนวิสัยไม่ดีท่านจะไม่ฝืนขับต่อไปแต่จะหยุดพัก ทำเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 52.2 และรองมาทำทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 45.3 และไม่ได้ทำ คิดเป็นร้อยละ 2.5

ตารางที่ 4.22 จำนวนและร้อยละที่มีการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ จอctrถยามง่วงนอนเพื่อเปลี่ยนอิริยาบถหรือพักผ່อน

จอctrถยามง่วงนอน	จำนวน	ร้อยละ
ทำทุกครั้ง	145	45.3
ทำเป็นบางครั้ง	167	52.2
ไม่ได้ทำ	8	2.5
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.22 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ จอctrถยามง่วงนอนเพื่อเปลี่ยนอิริยาบถหรือพักผ່อน ทำเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 52.2 และรองมาทำทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 45.3 และไม่ได้ทำ คิดเป็นร้อยละ 2.5

ตารางที่ 4.23 จำนวนและร้อยละที่มีการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ ยามเทศกาลจะรีบไปล่วงหน้าก่อนผู้อื่นและรีบกลับก่อนผู้อื่น

ยามเทศกาลจะรีบไปล่วงหน้าก่อนผู้อื่นและรีบกลับก่อนผู้อื่น	จำนวน	ร้อยละ
ทำทุกครั้ง	155	48.4
ทำเป็นบางครั้ง	133	41.6
ไม่ได้ทำ	32	10.0
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.23 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ ยามเทศกาลท่านจะรีบไปล่วงหน้าก่อนผู้อื่นและรีบกลับก่อนผู้อื่น ทำทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 48.4 และรองมาทำเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 41.6 และไม่ได้ทำ คิดเป็นร้อยละ 10.0

ตารางที่ 4.24 จำนวนและร้อยละที่มีการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ หากร่างกายท่านไม่เอื้ออำนวยจะไม่ฝืนขับรถ

หากร่างกายไม่เอื้ออำนวยจะไม่ฝืนขับรถ	จำนวน	ร้อยละ
ทำทุกครั้ง	212	66.2
ทำเป็นบางครั้ง	76	23.8
ไม่ได้ทำ	32	10.0
รวม	320	100.0

จากตารางที่ 4.24 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ หากร่างกายไม่เอื้ออำนวยท่านจะไม่ฝืนขับรถ ทำทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 66.2 และรองมาทำเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 23.8 และไม่ได้ทำ คิดเป็นร้อยละ 10.0

ตารางที่ 4.25 มาตรการสำคัญที่สุดที่มีประสิทธิภาพในการลดจำนวนอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน (คิดจากค่าถ่วงน้ำหนักจากสองอันดับแรก)

มาตรการ	อันดับ 1	อันดับ 2	ค่าถ่วงน้ำหนัก
ก. มีตำรวจมากขึ้น มีอุปกรณ์วัดความเร็วให้แพร่หลายมากขึ้น	60	47	$2 \times 60 + 1 \times 47 = 167$
ข. ค่าปรับสูงขึ้น ยิ่งบ่อยครั้งโทษหนักถึงขั้นยึดใบขับขี่ หรือห้ามขับรถห้าปี	89	98	$2 \times 89 + 1 \times 98 = 276$
ค. ความเอาใจจริงเอาใจของเจ้าหน้าที่จราจรต่อการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย	140	97	$2 \times 140 + 1 \times 97 = 377$
ง. มีป้ายเตือนใจใช้ถ้อยคำที่ดูดี	31	78	$2 \times 31 + 1 \times 78 = 140$

หากกำหนดให้มาตรการสำคัญที่สุดอันดับที่หนึ่งในการลดจำนวนอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนมีน้ำหนัก = 2 มาตรการสำคัญที่สุดอันดับที่สองมีน้ำหนัก = 1 ตารางที่ 4.25 แสดงค่าถ่วงน้ำหนักซึ่งพบว่า ความเอาใจจริงเอาใจของเจ้าหน้าที่จราจรต่อการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย เป็นมาตรการที่สำคัญที่สุดในการลดจำนวนอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน (ค่าถ่วงน้ำหนัก = 377) ตามด้วยการมีมาตรการที่ให้มีการคิดค่าปรับสูงขึ้น ยิ่งบ่อยครั้งโทษหนักถึงขั้นยึดใบขับขี่ หรือห้ามขับรถห้าปี (ค่าถ่วงน้ำหนัก = 276)

ตารางที่ 4.26 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามในช่วงเทศกาลควรมีมาตรการใดที่สำคัญที่สุดในการลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

ช่วงเทศกาลควรมีมาตรการใดที่สำคัญที่สุดในการลดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ก. การควบคุมความเร็ว	80	25.0
ข. การควบคุมการเมาสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะ	115	35.9
ค. การจัดจุดแวะพักเป็นระยะๆ	57	17.8
ง. การควบคุมการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	49	15.4
ฉ. อื่นๆ (โปรดระบุ)	19	5.9
รวม	320	100.0

จากตาราง 4.26 พบว่า ควรให้ความสำคัญกับการควบคุมคนที่เมาสุราแล้วยังมาขับขี่ยานพาหนะเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 35.9 เป็นที่น่าสังเกตว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ยังเห็นว่า ไม่ควรห้ามการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ซึ่งเป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุเนื่องจากเป็นอิสระภาพส่วนบุคคล แต่หากดื่มแล้วยังมาขับรถ นั้นจะทำให้เป็นปัญหา

ตารางที่ 4.27 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามภาครัฐควรแก้ไขปัญหาใดโดยเร่งด่วนเป็นอันดับแรก เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ภาครัฐควรแก้ไขปัญหาใดโดยเร่งด่วนเป็นอันดับแรก	จำนวน	ร้อยละ
ก. เมาแล้วขับ	145	45.3
ข. ขับรถเร็ว	56	17.5
ค. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	105	32.8
ง. อื่นๆ (โปรดระบุ)	14	4.4
รวม	320	100.0

จากตาราง ที่ 4.27 พบว่า ปัญหาเร่งด่วนที่ควรแก้ไขอันดับแรก ได้แก่ การเมาสุราแล้วมาขับรถ ร้อยละ 45.3

4. 5 เปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้และปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

ตารางที่ 4.28 ทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้จำแนกตามเพศ

ทัศนคติ	t-statistic	Sig.	แปรผล
การขับรถเร็วเกินกฎหมาย	1.374	.179	ไม่มีความแตกต่าง
การขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร	1.028	.312	ไม่มีความแตกต่าง
การฝืนขับรถในขณะที่ทัศนวิสัยไม่ดีเช่นยามค่ำคืนหรือฝนตก	.266	.792	ไม่มีความแตกต่าง
การขับรถและโทรศัพท์ไปด้วย	1.516	.139	ไม่มีความแตกต่าง
การขับรถและใช้line ไปด้วย	1.055	.299	ไม่มีความแตกต่าง
การขับรถและดูทีวีในรถไปด้วย	1.070	.292	ไม่มีความแตกต่าง
การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟแก่ผู้อื่น	.666	.510	ไม่มีความแตกต่าง
การขาดความชำนาญในเส้นทาง	1.165	.252	ไม่มีความแตกต่าง
การฝืนขับรถในสภาวะที่ร่างกายไม่พร้อม	1.557	.129	ไม่มีความแตกต่าง

จากตารางที่ 4.28 แสดงให้เห็นว่าเพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ตารางที่ 4.29 ทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้จำแนกตามเพศ

ทัศนคติ	t-statistic	Sig.	แปรผล
21. ผู้ขับขี่อยู่ในภาวะมินเมา	.346	.732	ไม่มีความแตกต่าง
22. ถนนชำรุดเสียหาย	.942	.353	ไม่มีความแตกต่าง
23. ทางแคบ	1.76	.088	ไม่มีความแตกต่าง
24. ปริมาณรถมาก	.087	.931	ไม่มีความแตกต่าง
25. การมีการประกันท้ายทำให้ผู้ขับขี่ประมาทมากขึ้น	.974	.337	ไม่มีความแตกต่าง

จากตารางที่ 4.29 แสดงให้เห็นว่าเพศที่แตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ตารางที่ 4.30 ทักษะคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้จำแนกตามอายุ

ทักษะคติ	source	MSE	F	Sig.
การขับรถเร็วเกินกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	5.621	3.070	.004*
	ภายในกลุ่ม	1.831		
การขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร	ระหว่างกลุ่ม	5.336	2.366	.023*
	ภายในกลุ่ม	2.255		
การฝืนขับรถในขณะที่ทัศนวิสัยไม่ดีเช่นยาม ค่ำคืนหรือฝนตก	ระหว่างกลุ่ม	5.565	3.497	.001*
	ภายในกลุ่ม	1.592		
การขับรถและโทรศัพท์ไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	7.454	3.864	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.929		
การขับรถและใช้line ไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	8.363	3.862	.000*
	ภายในกลุ่ม	2.166		
การขับรถและดูทีวีในรถไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	5.074	2.462	.018*
	ภายในกลุ่ม	2.061		
การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟแก่ผู้อื่น	ระหว่างกลุ่ม	5.663	2.973	.005*
	ภายในกลุ่ม	1.905		
การขาดความชำนาญในเส้นทาง	ระหว่างกลุ่ม	4.994	3.111	.003*
	ภายในกลุ่ม	1.605		
การฝืนขับรถในสภาวะที่ร่างกายไม่พร้อม	ระหว่างกลุ่ม	6.957	3.538	.001*
	ภายในกลุ่ม	1.966		

จากตารางที่ 4.30 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกันมีทักษะคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้แตกต่างกันทุกข้อที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ตารางที่ 4.31 ทักษะคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้จำแนกตามอายุ

ทักษะคติ	source	MSE	F	Sig.
ผู้ขับขี่อยู่ในภาวะมีนเมา	ระหว่างกลุ่ม	4.745	3.151	.003*
	ภายในกลุ่ม	1.506		
ถนนชำรุดเสียหาย	ระหว่างกลุ่ม	2.907	2.660	.011*
	ภายในกลุ่ม	1.093		
ทางแคบ	ระหว่างกลุ่ม	4.381	3.787	.001*
	ภายในกลุ่ม	1.157		
ปริมาณรถมาก	ระหว่างกลุ่ม	3.890	3.040	.004*
	ภายในกลุ่ม	1.280		
การมีการประกันภัยทำให้ผู้ขับขี่ประมาทมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	5.807	2.914	.006*
	ภายในกลุ่ม	1.993		

จากตารางที่ 4.31 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกันมีทักษะคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้แตกต่างกันทุกข้อที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ตารางที่ 4.32 ทักษะคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้จำแนกตามระดับการศึกษา

ทักษะคติ	source	MSE	F	Sig.
การขับรถเร็วเกินกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	11.982	6.963	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.721		
การขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร	ระหว่างกลุ่ม	9.244	4.221	.000*
	ภายในกลุ่ม	2.190		
การฝืนขับรถในขณะที่ทัศนวิสัยไม่ดีเช่นยามค่ำคืนหรือฝนตก	ระหว่างกลุ่ม	18.035	13.209	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.365		
การขับรถและโทรศัพท์ไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	12.273	6.619	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.854		
การขับรถและใช้line ไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	14.690	7.117	.000*
	ภายในกลุ่ม	2.064		
การขับรถและดูทีวีในรถไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	12.759	6.635	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.923		

ตารางที่ 4.32 (ต่อ)

ทัศนคติ	source	MSE	F	Sig.
การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟแก้อื่น	ระหว่างกลุ่ม	6.053	3.170	.005*
	ภายในกลุ่ม	1.909		
การขาดความชำนาญในเส้นทาง	ระหว่างกลุ่ม	15.083	10.601	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.423		
การฝืนขับรถในสภาวะที่ร่างกายไม่พร้อม	ระหว่างกลุ่ม	23.379	14.020	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.668		

จากตารางที่ 4.32 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้แตกต่างกันทุกข้อที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ตารางที่ 4.33 ทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้จำแนกตามระดับการศึกษา

ทัศนคติ	source	MSE	F	Sig.
ผู้ขับขี่อยู่ในภาวะมีนเมา	ระหว่างกลุ่ม	3.840	2.504	.022*
	ภายในกลุ่ม	1.534		
ถนนชำรุดเสียหาย	ระหว่างกลุ่ม	3.678	3.393	.003*
	ภายในกลุ่ม	1.084		
ทางแคบ	ระหว่างกลุ่ม	6.401	5.672	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.128		
ปริมาณรถมาก	ระหว่างกลุ่ม	7.832	6.460	.000**
	ภายในกลุ่ม	1.212		
การมีการประกันภัยทำให้ผู้ขับขี่ประมาทมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	5.812	2.899	.009*
	ภายในกลุ่ม	2.005		

จากตารางที่ 4.33 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้แตกต่างกันทุกข้อที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ตารางที่ 4.34 ทักษะคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้จำแนกตามอาชีพ

ทักษะคติ	source	MSE	F	Sig.
การขับรถเร็วเกินกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	7.759	4.400	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.763		
การขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร	ระหว่างกลุ่ม	11.643	5.589	.000*
	ภายในกลุ่ม	2.083		
การฝืนขับรถในขณะที่ทัศนวิสัยไม่ดีเช่นยามค่ำคืนหรือฝนตก	ระหว่างกลุ่ม	14.032	10.310	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.361		
การขับรถและโทรศัพท์ไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	18.259	11.180	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.633		
การขับรถและใช้line ไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	15.395	7.836	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.965		
การขับรถและดูทีวีในรถไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	12.952	7.008	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.848		
การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟแก่ผู้อื่น	ระหว่างกลุ่ม	10.571	5.984	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.767		
การขาดความชำนาญในเส้นทาง	ระหว่างกลุ่ม	14.630	10.864	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.347		
การฝืนขับรถในสภาวะที่ร่างกายไม่พร้อม	ระหว่างกลุ่ม	19.241	11.773	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.634		

จากตารางที่ 4.34 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพแตกต่างกันมีทักษะคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้แตกต่างกันทุกข้อที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ตารางที่ 4.35 ทศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้จำแนกตามอาชีพ

ทศนคติ	source	MSE	F	Sig.
ผู้ขับขี่อยู่ในภาวะมีนเมา	ระหว่างกลุ่ม	3.264	2.129	.033*
	ภายในกลุ่ม	1.534		
ถนนชำรุดเสียหาย	ระหว่างกลุ่ม	8.245	8.681	.000*
	ภายในกลุ่ม	.950		
ทางแคบ	ระหว่างกลุ่ม	8.592	8.275	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.038		
ปริมาณรถมาก	ระหว่างกลุ่ม	9.389	8.310	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.130		
การมีการประกันภัยทำให้ผู้ขับขี่ประมาทมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	15.124	8.688	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.741		

จากตารางที่ 4.35 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพแตกต่างกันมีทศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้แตกต่างกันทุกข้อที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ตารางที่ 4.36 ทศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ทศนคติ	source	MSE	F	Sig.
14. การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด	ระหว่างกลุ่ม	6.346	3.443	0.005*
	ภายในกลุ่ม	1.843		
15. การขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร	ระหว่างกลุ่ม	7.934	3.552	0.004*
	ภายในกลุ่ม	2.234		
16. การฝืนขับรถในขณะที่ทัศนวิสัยไม่ดีเช่นยามค่ำ ค่ำคืนหรือฝนตก	ระหว่างกลุ่ม	10.484	6.814	0.000*
	ภายในกลุ่ม	1.539		
17. การขับรถและใช้โทรศัพท์ไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	10.038	5.220	0.000*
	ภายในกลุ่ม	1.923		
18. การขับรถและใช้ไลน์ไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	10.458	4.815	0.000*
	ภายในกลุ่ม	2.172		

ตารางที่ 4.36 (ต่อ)

ทัศนคติ	source	MSE	F	Sig.
19. การขับรถและดูทีวีในรถไปด้วย	ระหว่างกลุ่ม	10.016	5.005	0.000*
	ภายในกลุ่ม	2.001		
20. การขับรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟแก่ผู้อื่น	ระหว่างกลุ่ม	4.864	2.505	0.030*
	ภายในกลุ่ม	1.942		
21. การขาดความชำนาญในเส้นทาง	ระหว่างกลุ่ม	5.793	3.589	0.004*
	ภายในกลุ่ม	1.614		
22. การฝืนขับรถในสภาวะที่ร่างกายท่านไม่พร้อม	ระหว่างกลุ่ม	9.490	4.848	0.000
	ภายในกลุ่ม	1.958		

จากตารางที่ 4.36 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่าง ที่มีระดับรายได้แตกต่างกันมี ทัศนคติเกี่ยวกับ ปัจจัยเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกันทุกข้อที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ตารางที่ 4.37 ทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ปัจจัยเสี่ยง	source	MSE	F	Sig.
25. ผู้ขับชื้ออยู่ในภาวะมินเมา	ระหว่างกลุ่ม	2.749	1.764	0.120
	ภายในกลุ่ม	1.558		
26. ถนนชำรุดเสียหาย	ระหว่างกลุ่ม	1.134	1.001	0.417
	ภายในกลุ่ม	1.133		
27. ทางแคบ	ระหว่างกลุ่ม	2.112	1.741	0.125
	ภายในกลุ่ม	1.214		
28. ปริมาณรถมาก	ระหว่างกลุ่ม	2.487	1.886	0.096
	ภายในกลุ่ม	1.319		
29. การมีการประกันภัยทำให้ผู้ขับชื้อประมาทมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	10.091	5.178	0.000*
	ภายในกลุ่ม	1.949		

จากตารางที่ 4.37 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่าง ที่มีระดับรายได้แตกต่างกันมีทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ไม่แตกต่างกันทุกข้อ ยกเว้นประเด็นการมีการประกันภัยที่ทำให้ผู้ขับขี่ประมาทมากขึ้นที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05