

### บทที่ 3

#### ผลการวิจัย

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในบทนี้ จะกล่าวถึงสัญลักษณ์และอักษรย่อที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล เกณฑ์ที่ใช้ในการแปลผล ลำดับขั้นการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล และผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

#### ข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี จำนวน 500 คน

#### สัญลักษณ์และอักษรย่อในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อความสะดวกในการนำเสนอและแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูล อีกทั้งเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน ผู้วิจัยจึงได้กำหนดสัญลักษณ์ และอักษรย่อในการนำเสนอข้อมูล ดังนี้

N	แทน	ขนาดหรือจำนวนกลุ่มตัวอย่าง
$\bar{X}$	แทน	ค่าเฉลี่ย
S.D.	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
t	แทน	ค่าการแจกแจงแบบที
F	แทน	ค่าการแจกแจงแบบเอฟ
SSb	แทน	ผลรวมกำลังสองของค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่ม
SSw	แทน	ผลรวมกำลังสองของค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่ม
SSt	แทน	ผลรวมกำลังสองของทั้งหมด
MSb	แทน	ความแปรปรวนระหว่างกลุ่ม
MSw	แทน	ความแปรปรวนภายในกลุ่ม
df	แทน	ชั้นความเป็นอิสระ
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $p < .05$ )
**	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ( $p < .01$ )
***	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ( $p < .001$ )

## เกณฑ์การแปลผล

เกณฑ์ที่ใช้ในการแปลผลสำหรับการวิจัย มีดังนี้

1. เกณฑ์การแบ่งระดับคะแนนของตัวแปรอิสระ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร โดยได้ดัดแปลงมาจากหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลการศึกษา แบ่งเป็น 3 ระดับ (เสรี ลาขโรจน์, 2537 : 68) ดังนี้

คะแนนดิบ (ร้อยละ)	ระดับความรู้
0 – 11 (0 - 55)	ต่ำ
12 – 15 (60 - 75)	ปานกลาง
16 – 20 (80 - 100)	สูง

2. เกณฑ์การแบ่งระดับคะแนนตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ การป้องกันด้านการขับขี่ การป้องกันด้านยานพาหนะ และการป้องกันด้านสิ่งแวดล้อม แบ่งคะแนนโดยใช้ค่าสัมบูรณ์ กำหนดเป็น 3 ระดับ ดังนี้

คะแนน	ระดับการป้องกัน
1.00 – 1.50	ต่ำ
1.51 – 2.50	ปานกลาง
2.51 – 3.00	ดี

## การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

1. คุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง เป็นข้อมูลเกี่ยวกับคุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ นำเสนอเป็นจำนวน และร้อยละ
2. การวิเคราะห์ค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
3. การเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ตามคุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร โดยการใช้การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบค่าเอฟ (F-test) และทดสอบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยโดยวิธีของ เชฟเฟ้ (Scheffé Method)

## ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ ขั้วที่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี มีดังต่อไปนี้

### 1. คุณลักษณะของประชากรกลุ่มตัวอย่าง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับคุณลักษณะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รายละเอียด ดังตาราง 3

ตาราง 3 จำนวน และร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>เพศ</b>		
ชาย	388	77.60
หญิง	112	22.40
<b>รวม</b>	<b>500</b>	<b>100.00</b>
<b>อายุ</b>		
ต่ำกว่า 25 ปี	127	25.40
25-45 ปี	306	61.20
45 ปี ขึ้นไป	67	13.40
<b>รวม</b>	<b>500</b>	<b>100.00</b>
<b>ระดับการศึกษา</b>		
ประถมศึกษา/ต่ำกว่า	151	30.20
มัธยมศึกษา-อนุปริญญา	259	51.80
ปริญญาตรี/สูงกว่า	90	18.00
<b>รวม</b>	<b>500</b>	<b>100.00</b>
<b>ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์</b>		
เคยได้รับ	250	50.00
ไม่เคยได้รับ	250	50.00
<b>รวม</b>	<b>500</b>	<b>100.00</b>

จากตาราง 3 คุณลักษณะทั่วไปของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 500 คน เพศชาย ร้อยละ 77.60 เพศหญิง ร้อยละ 22.40 ส่วนใหญ่ มีอายุ ระหว่าง 25-45 ปี ร้อยละ 61.20 รองลงมาคือ อายุต่ำกว่า 25 ปี ร้อยละ 25.40 และอายุ 45 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 13.40 สำหรับระดับการศึกษานั้น ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา - อนุปริญญา ร้อยละ 51.80 รองลงมาคือประถมศึกษา/ต่ำกว่า ร้อยละ 30.20 และปริญญาตรี/สูงกว่า ร้อยละ 18.00 เมื่อพิจารณาประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะเห็นได้ว่ามีผู้ที่เคยได้รับและไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ มีจำนวนเท่ากัน คือร้อยละ 50.00

## 2. การวิเคราะห์ค่าสถิติพื้นฐาน

2.1 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ดังตาราง 4

ตาราง 4 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	$\bar{X}$	S.D.	การแปลผล
โดยภาพรวม	14.25	3.15	ระดับปานกลาง

จากตาราง 4 จะเห็นได้ว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง

2.2 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังตาราง 5

ตาราง 5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่  
รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	$\bar{X}$	S.D.	การแปลผล
ด้านการขับขี่	2.71	.16	ระดับดี
ด้านยานพาหนะ	2.57	.34	ระดับดี
ด้านสิ่งแวดล้อม	2.66	.21	ระดับดี
โดยภาพรวม	2.65	.20	ระดับดี

จากตาราง 5 จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุโดยภาพรวมอยู่ในระดับดี เมื่อมองเป็นรายด้าน พบว่าพฤติกรรมการป้องกันด้านการขับขี่ ด้านยานพาหนะ และด้านสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับดีเช่นกัน

### 3. การเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

3.1 เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามตัวแปรเพศ ดังตาราง 6

ตาราง 6 ผลการทดสอบค่าที (t-test) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุระหว่างเพศชายกับเพศหญิง

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	เพศ				t
	ชาย		หญิง		
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.	
ด้านการขับขี่	2.71	.16	2.72	.15	-.57
ด้านยานพาหนะ	2.57	.34	2.55	.35	.65
ด้านสิ่งแวดล้อม	2.65	.21	2.68	.20	-1.53
โดยภาพรวม	2.65	.20	2.65	.19	-.10

จากตาราง 6 จะเห็นได้ว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เพศชายและเพศหญิง ทั้งในภาพรวมและรายด้าน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1

3.2 เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ตามตัวแปรอายุ ดังตาราง 7

ตาราง 7 ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มอายุ ต่ำกว่า 25 ปี, 25-45 ปี และ 45 ปี ขึ้นไป

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ด้านการขับขี่	ระหว่างกลุ่ม	2	1.50	.75	32.53***
	ภายในกลุ่ม	497	11.44	.02	
	รวม	499	12.94		
ด้านยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	2	2.37	1.19	10.44*
	ภายในกลุ่ม	497	56.47	.11	
	รวม	499	58.84		
ด้านสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	2	.93	.47	11.16**
	ภายในกลุ่ม	497	20.78	.04	
	รวม	499	21.71		
โดยภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	2	1.67	.83	23.18***
	ภายในกลุ่ม	497	17.85	.04	
	รวม	499	19.51		

\*  $p < .05$ , \*\*  $p < .01$ , \*\*\*  $p < .001$

จากตาราง 7 จะเห็นได้ว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี, 25-45 ปี และมากกว่า 45 ปี ขึ้นไป มีพฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้ขับซึ่ที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุด้านการขับซึ่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ด้านยานพาหนะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และในด้านสิ่งแวดล้อมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

เพื่อให้ทราบว่พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มอายุใดแตกต่างกัน จึงทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ โดยวิธีของเชฟเฟ้ (Scheffé Method) ผลการทดสอบดังตาราง 8, 9, 10 และ 11

ตาราง 8 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุด้านการขับซึ่ ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุต่างกัน

อายุ		ต่ำกว่า 25 ปี	25-45 ปี	45 ปี ขึ้นไป
	$\bar{X}$	2.63	2.72	2.81
ต่ำกว่า 25 ปี	2.63	-	0.09***	0.18***
25-45 ปี	2.72			0.09***
มากกว่า 45 ปี ขึ้นไป	2.81			

$p < .001$

จากตาราง 8 จะเห็นได้ว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 45 ปี ขึ้นไป มีพฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุในด้านการขับซึ่ดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี และกลุ่มอายุ 25-45 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 สำหรับกลุ่มอายุ 25-45 ปี มีพฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุด้านการขับซึ่ดีกว่ากลุ่มอายุ ต่ำกว่า 25 ปี อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .001 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2

ตาราง 9 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุด้านยานพาหนะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุต่างกัน

อายุ		ต่ำกว่า 25 ปี	25-45 ปี	45 ปี ขึ้นไป
	$\bar{X}$	2.47	2.58	2.70
ต่ำกว่า 25 ปี	2.47	-	0.11*	0.23*
25-45 ปี	2.58			0.12*
มากกว่า 45 ปี ขึ้นไป	2.70			

\*  $p < .05$

จากตาราง 9 จะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 45 ปี ขึ้นไป มีพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในด้านยานพาหนะ ดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี และกลุ่มอายุ 25-45 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สำหรับกลุ่มอายุ 25-45 ปี มีพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุด้านยานพาหนะดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2

ตาราง 10 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุต่างกัน

อายุ		ต่ำกว่า 25 ปี	25-45 ปี	45 ปี ขึ้นไป
	$\bar{X}$	2.59	2.66	2.73
ต่ำกว่า 25 ปี	2.59	-	0.07**	0.14**
25-45 ปี	2.66			0.07
มากกว่า 45 ปี ขึ้นไป	2.73			

\*\*  $p < .01$



จากตาราง 10 จะเห็นได้ว่าผู้ขับซีรคจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 25-45 ปี และกลุ่มอายุ 45 ปี ขึ้นไป มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในด้านสิ่งแวดล้อม ดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 2 ส่วนกลุ่มอายุอื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อ 2

ตาราง 11 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในภาพรวมของผู้ขับซีรคจักรยานยนต์ที่มีอายุต่างกัน

อายุ		ต่ำกว่า 25 ปี	25-45 ปี	45 ปี ขึ้นไป
	$\bar{X}$	2.57	2.66	2.76
ต่ำกว่า 25 ปี	2.57	-	0.09***	0.19***
25-45 ปี	2.66			0.09
มากกว่า 45 ปี ขึ้นไป	2.76			

\*\*\*  $p < .001$

จากตาราง 11 จะเห็นได้ว่าผู้ขับซีรคจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 25-45 ปี และกลุ่มอายุ 45 ปี ขึ้นไป มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในภาพรวม ดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 2 ส่วนกลุ่มอายุอื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2

3.3 เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับซีรคจักรยานยนต์ ตามตัวแปรระดับการศึกษา ดังตาราง 12

ตาราง 12 ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มที่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษา/ต่ำกว่า, มัธยมศึกษา-อนุปริญญา และปริญญาตรี/สูงกว่า

พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุ	แหล่งความ แปรปรวน	df	SS	MS	F
ด้านการขับขี่	ระหว่างกลุ่ม	2	.41	.21	8.16*
	ภายในกลุ่ม	497	12.53	.03	
	รวม	499	12.94		
ด้านยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	2	1.79	.90	7.80***
	ภายในกลุ่ม	497	57.05	.12	
	รวม	499	58.84		
ด้านสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	2	.16	.08	1.85
	ภายในกลุ่ม	497	21.55	.04	
	รวม	499	21.71		
โดยภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	2	.64	.32	8.40*
	ภายในกลุ่ม	497	18.87	.04	
	รวม	499	19.51		

\*  $p < .05$ , \*\*\*  $p < .001$

จากตาราง 12 จะเห็นได้ว่าผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา/ต่ำกว่า, มัธยมศึกษา-อนุปริญญา และปริญญาตรี/สูงกว่า มีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และเมื่อ พิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติ กรรมการป้องกันอุบัติเหตุด้านการขับขี่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 และ การป้องกันในด้านยานพาหนะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ส่วนด้าน สิ่งแวดล้อมไม่มีความแตกต่างกัน

เพื่อให้ทราบว่าคุณลักษณะการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของกลุ่ม ระดับการศึกษาใดแตกต่างกัน จึงทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ โดยวิธีของเซฟเฟ (Scheffé Method) ผลการทดสอบดังตาราง 13 และ 14

ตาราง 13 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุด้านการขับขี่ ของผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน

ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษา- อนุปริญญา	ปริญญาตรี/ สูงกว่า	ประถมศึกษา /ต่ำกว่า
$\bar{X}$	2.68	2.72	2.75
มัธยมศึกษา-อนุปริญญา	-	0.03	0.06*
ปริญญาตรี/สูงกว่า			0.03
ประถมศึกษา/ต่ำกว่า			

\*  $p < .05$

จากตาราง 13 จะเห็นได้ว่าผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในกลุ่มระดับการศึกษาประถมศึกษา/ต่ำกว่า มีพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุในด้านการขับขี่ ต่ำกว่ากลุ่มมัธยมศึกษา-อนุปริญญา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 3 สำหรับ กลุ่มอื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อ 3

ตาราง 14 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในภาพรวม  
ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน

ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษา- อนุปริญญา	ปริญญาตรี/ สูงกว่า	ประถม ศึกษา/ต่ำกว่า
$\bar{X}$	2.63	2.63	2.70
มัธยมศึกษา-อนุปริญญา	-	0.01	0.08*
ปริญญาตรี/สูงกว่า			0.07*
ประถมศึกษา/ต่ำกว่า			

$p < .05$

จากตาราง 14 จะเห็นได้ว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีระดับการศึกษา  
ประถมศึกษา/ต่ำกว่า มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในภาพรวม ต่ำกว่ากลุ่มมัธยมศึกษา-  
อนุปริญญา และกลุ่มปริญญาตรี/สูงกว่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไป  
ตามสมมติฐานข้อ 3 ส่วนกลุ่มอื่น ๆ ไม่มีความแตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อ 3

สำหรับพฤติกรรมการป้องกันด้านยานพาหนะนั้น เมื่อทดสอบความแตกต่างของ  
ค่าเฉลี่ยรายคู่แล้ว พบว่าไม่มีความแตกต่างกัน

3.4 เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ตามตัว  
แปรประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ดังตาราง 15

ตาราง 15 ผลการทดสอบค่าที (t-test) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ระหว่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถ จักรยานยนต์กับผู้ขับขี่ที่ไม่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ

พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ				t
	มีประสบการณ์		ไม่มีประสบการณ์		
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.	
ด้านการขับขี่	2.69	.16	2.73	.16	-3.22*
ด้านยานพาหนะ	2.54	.35	2.59	.34	-1.84
ด้านสิ่งแวดล้อม	2.64	.21	2.67	.21	-1.29
โดยภาพรวม	2.63	.20	2.67	.19	-2.61*

\*  $p < .05$

จากตาราง 15 จะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในด้านการขับขี่ดีกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (จึงมีผลทำให้การป้องกันอุบัติเหตุในภาพรวมแตกต่างกันด้วย) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 4 ส่วนด้านยานพาหนะและด้านสิ่งแวดล้อม ไม่มีความแตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อ 4

3.5 เปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามตัวแปรความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ดังตาราง 16

ตาราง 16 ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์  
ระหว่าง กลุ่มที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรระดับต่ำ, ระดับปานกลาง และระดับสูง

พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุ	แหล่งความ แปรปรวน	df	SS	MS	F
ด้านการขับขี่	ระหว่างกลุ่ม	2	.02	.01	.33
	ภายในกลุ่ม	497	12.92	.03	
	รวม	499	12.94		
ด้านยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	2	.24	.12	1.01
	ภายในกลุ่ม	497	58.60	.12	
	รวม	499	58.84		
ด้านสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	2	.07	.04	.83
	ภายในกลุ่ม	497	21.64	.04	
	รวม	499	21.71		
โดยภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	2	.01	.004	.11
	ภายในกลุ่ม	497	19.50	.04	
	รวม	499	19.51		

จากตาราง 16 จะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎ  
จราจร ในระดับต่ำ, ระดับปานกลาง และระดับสูง มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในภาพ  
รวมและในรายด้าน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อ 5