

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา สรุปลวิเคราะห์ข้อมูลและรายงานผลการศึกษาด้วยตารางและภาพกราฟปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษา

สัญลักษณ์และอักษรย่อที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

N	แทน	จำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่าง
M	แทน	ค่าเฉลี่ย
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยของผลรวมยกกำลังสองของค่าความเบี่ยงเบน
SD	แทน	ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
SS	แทน	ผลรวมยกกำลังสองของค่าความเบี่ยงเบน
S^2	แทน	ค่าความแปรปรวน
t	แทน	สถิติที่ใช้ทดสอบกรณีการแจกแจงแบบ t
r	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์
F	แทน	สถิติที่ใช้ทดสอบกรณีการแจกแจงแบบ F
**	แทน	นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01
*	แทน	นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานข้อที่ 1 ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา มีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

ตัวแปร	(1)	(2)	(3)
วินัยในตนเอง (1)	-	-.221**	-.296**
การเกิดอุบัติเหตุ (2)	-	-	.309**
การถูกจับกุมฯ (3)	-	-	-

จากตารางที่ 3 การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา พบว่า ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนมีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = $-.221^{**}$ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และมีความสัมพันธ์ทางลบกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรด้วย โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = $-.296^{**}$ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 หมายความว่านักเรียนที่มีวินัยในตนเองสูง มีการเกิดอุบัติเหตุและถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำ และผลการศึกษายังพบว่า การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรอีกด้วย โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = $.309^{**}$ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 หมายความว่านักเรียนที่มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์มากก็จะมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากตามไปด้วย

ดังนั้น จึงวิเคราะห์เปรียบเทียบความมีวินัยในตนเองรายด้านกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา เพื่อจัดลำดับความสำคัญของความมีวินัยในตนเองแต่ละด้านของนักเรียนที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองรายด้านของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

ตัวแปร	(1)	(2)	(3)
วินัยในตนเอง 5 ด้าน	(1)	-	-
- ด้านความเชื่อมั่น		-0.155**	-0.201**
- ด้านความรับผิดชอบ		-0.116*	-0.185**
- ด้านความเป็นผู้นำ		-0.091*	-0.098*
- ด้านความซื่อสัตย์		-0.204**	-0.293**
- ด้านความอดทน		-0.218**	-0.251**
การเกิดอุบัติเหตุ	(2)	-	
การถูกจับกุมฯ	(3)		-

จากตารางที่ 4 การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองรายด้านกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา พบว่า ความมีวินัยในตนเองของนักเรียนทุกด้านมีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยพบความสัมพันธ์รายด้านเรียงจากความสัมพันธ์สูงไปต่ำ ดังนี้

ความมีวินัยในตนเองด้านความซื่อสัตย์มีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = -0.204^{**} และมีความสัมพันธ์ทางลบกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรสูงที่สุด โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = -0.293^{**} อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ความมีวินัยในตนเองด้านความอดทนมีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = -0.218^{**} และมีความสัมพันธ์ทางลบกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรค่อนข้างสูง โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = -0.251^{**} อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ความมีวินัยในตนเองด้านความเชื่อมั่นมีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = -0.115^{**} และมีความสัมพันธ์ทางลบกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = -0.201^{**} อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ความมีวินัยในตนเองด้านความรับผิดชอบมีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = $-.116^*$ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และมีความสัมพันธ์ทางลบกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = $-.185^{**}$ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ความมีวินัยในตนเองด้านความเป็นผู้นำมีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = $-.091^*$ และมีความสัมพันธ์ทางลบกับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร โดยมีค่าความสัมพันธ์ (r) = $-.098^*$ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สรุปความมีวินัยในตนเองของนักเรียนด้านความซื่อสัตย์และความอดทน มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด และความมีวินัยในตนเองที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ต่ำที่สุดคือด้านความเป็นผู้นำ

สมมติฐานข้อที่ 2 ปัจจัยส่วนบุคคลและความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลามีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ระหว่างเพศ, ช่วงชั้นที่ศึกษา, ประสบการณ์การขับขี่, การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และระดับความมีวินัยในตนเอง

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา ระหว่างเพศ

ตัวแปร		N	M	SD	t	sig
การเกิดอุบัติเหตุ	ชาย	195	1.4325	.6070	1.414	.158
	หญิง	290	1.3609	.5014		
การถูกจับกุมฯ	ชาย	195	2.0256	.8336	3.505**	.001
	หญิง	290	1.7741	.6780		

จากตารางที่ 5 การศึกษาการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา จำแนกตามเพศพบว่า ทั้งเพศชายและเพศหญิง มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยนักเรียนเพศชายถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษา

ตัวแปร	N	M	SD	t	sig
การเกิดอุบัติเหตุ ช่วงชั้นที่ 3	224	1.4025	.5733	.479	.632
	ช่วงชั้นที่ 4	261	1.3787		
การถูกจับกุมฯ ช่วงชั้นที่ 3	224	1.8308	.7782	-1.204	.229
	ช่วงชั้นที่ 4	261	1.9134		

จากตารางที่ 6 การศึกษาการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา จำแนกตามช่วงชั้นการศึกษา พบว่า นักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และนักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 4 มีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

โดยนักเรียนทั้งระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 มีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ได้ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 7 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาตามประสบการณ์การขับขี่

ตัวแปร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
การเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	.213	2	.106	.355	.702
	ภายในกลุ่ม	144.525	482	.300		
	รวม	144.737	484			
การถูกจับกุมฯ	ระหว่างกลุ่ม	6.399	2	3.199	5.740**	.003
	ภายในกลุ่ม	268.645	482	.557		
	รวม	275.043	484			

จากตารางที่ 7 การศึกษาการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา จำแนกตามประสบการณ์การขับขี่ พบว่า นักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่แตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากการทดสอบการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรรายคู่ พบว่า มี 1 คู่ที่มีความแตกต่างกัน ได้แก่ นักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่ำกว่า 2 ปี กับนักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 4 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี Scheffe ดังแสดงในตารางที่ 8

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบรายคู่การถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรระหว่างนักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่แตกต่างกันด้วยวิธี Scheffe

ประสบการณ์การขับขี่	(1) (M = 1.6104)	(2) (M = 1.8452)	(3) (M = 1.9490)
ต่ำกว่า 2 ปี (1)	-	-.2348	-.3385*
ระหว่าง 3 – 4 ปี (2)	-	-	-.1037
มากกว่า 4 ปี (3)	-	-	-

จากตารางที่ 8 นักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 4 ปี มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรมากกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่ำกว่า 2 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 9 เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา ระหว่างการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่

ตัวแปร	N	M	SD	t	sig	
การเกิดอุบัติเหตุ	มีใบอนุญาตขับขี่	76	1.3421	.5227	-0.826	.409
	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	409	1.3985	.5514		
การถูกจับกุมฯ	มีใบอนุญาตขับขี่	76	1.7434	.6900	-1.663	.097
	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	409	1.8998	.7634		

จากตารางที่ 9 การศึกษาการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา จำแนกตามการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า นักเรียนทั้งกลุ่มที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักเรียนทั้งกลุ่มที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 10 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาตามระดับความมีวินัยในตนเอง

ตัวแปร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
การเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	5.792	2	2.896	10.046**	.000
	ภายในกลุ่ม	138.946	482	.288		
	รวม	144.737	484			
การถูกจับกุมฯ	ระหว่างกลุ่ม	20.453	2	10.277	19.361**	.000
	ภายในกลุ่ม	254.590	482	.528		
	รวม	275.043	484			

จากตารางที่ 10 การศึกษาการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา จำแนกตามระดับความมีวินัยในตนเอง พบว่า นักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองแตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากการทดสอบการเกิดอุบัติเหตุรายคู่ พบว่า มีความแตกต่างกันทั้ง 3 คู่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 จึงวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี Scheffe ดังแสดงในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 เปรียบเทียบรายคู่การเกิดอุบัติเหตุระหว่างนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองแตกต่างกันด้วยวิธี Scheffe

ระดับความมีวินัย ในตนเอง	(1) (M = 1.1932)	(2) (M = 1.3840)	(3) (M = 1.5909)
ระดับสูง (1)	-	-.1907*	-.3977*
ระดับปานกลาง (2)	-	-	-.2069*
ระดับต่ำ (3)	-	-	-

จากตารางที่ 11 นักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองสูงมีการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับปานกลางและระดับต่ำ และนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองปานกลางมีการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

และจากการทดสอบการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรรายคู่ พบว่า มีความแตกต่างกัน 2 คู่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 จึงวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี Scheffe ดังแสดงในตารางที่ 12

ตารางที่ 12 เปรียบเทียบรายคู่การถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรระหว่างนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองแตกต่างกันด้วยวิธี Scheffe

ระดับความมีวินัย ในตนเอง	(1) (M = 1.6406)	(2) (M = 1.8206)	(3) (M = 2.3260)
ระดับสูง (1)	-	-.1801	-.6854*
ระดับปานกลาง (2)	-	-	-.5053*
ระดับต่ำ (3)	-	-	-

จากตารางที่ 12 นักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองสูงมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับต่ำ และนักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองปานกลางมีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรต่ำกว่านักเรียนที่มีระดับความมีวินัยในตนเองระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานข้อที่ 3 มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

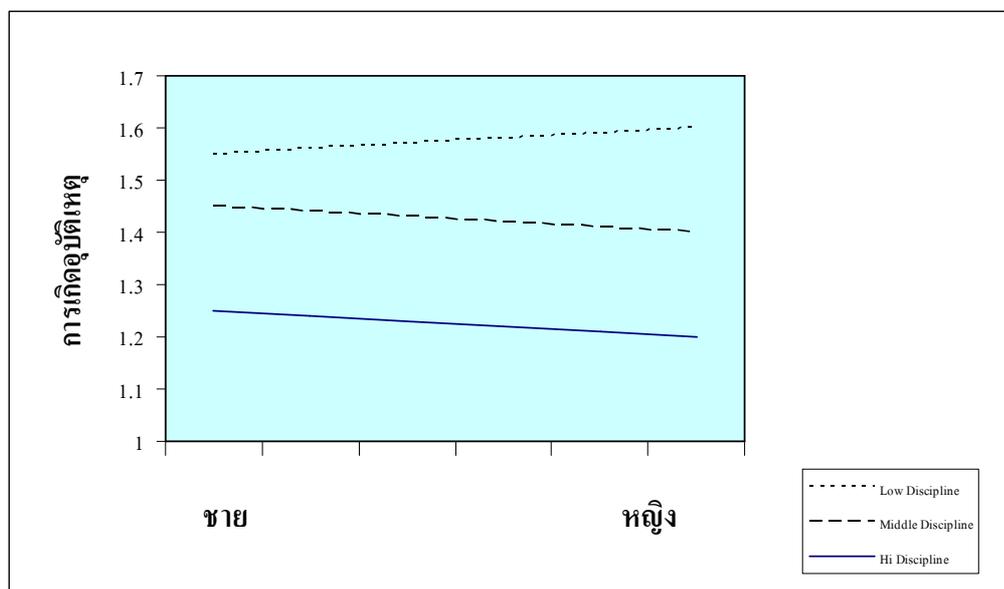
ตารางที่ 13 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
เพศของนักเรียน	.0668	1	.0668	.231	.631
วินัยในตนเอง	4.936	2	2.468	8.530**	.000
เพศ X วินัย	.201	2	.101	.347	.707
ความคลาดเคลื่อน	138.592	479	.289	-	-
รวม	1081.389	485	-	-	-

จากตารางที่ 13 การศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา พบว่า เพศกับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีเพศต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังแสดงในภาพที่ 4

ภาพที่ 4 กราฟปฏิสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

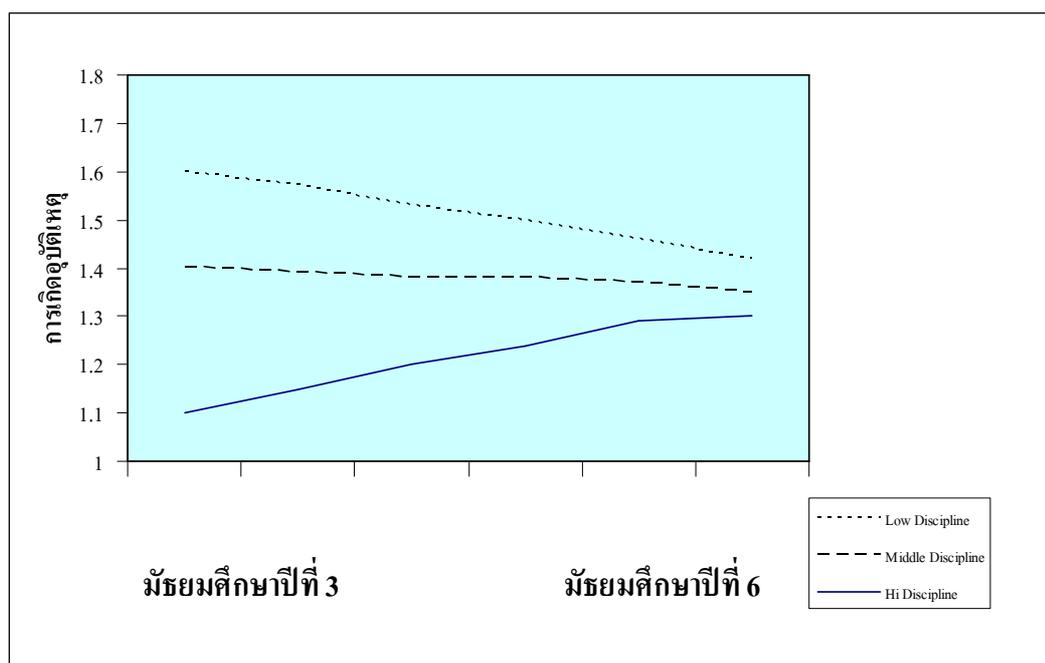


ตารางที่ 14 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
ช่วงชั้นที่ศึกษา	.0483	1	.0483	.169	.681
วินัยในตนเอง	6.054	2	3.027	10.584**	.000
ช่วงชั้นที่ศึกษา X วินัย	1.900	2	.950	3.321*	.037
ความคลาดเคลื่อน	136.981	479	.286	-	-
รวม	1081.389	485	-	-	-

จากตารางที่ 14 การศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์พบว่า ช่วงชั้นที่ศึกษาของนักเรียนกับความมีวินัยในตนเองมีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ดังแสดงในภาพที่ 5 โดยนักเรียนที่ศึกษาช่วงชั้นที่ 3 และมีความมีวินัยในตนเองต่ำ มีการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่น

ภาพที่ 5 กราฟปฏิสัมพันธ์ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา



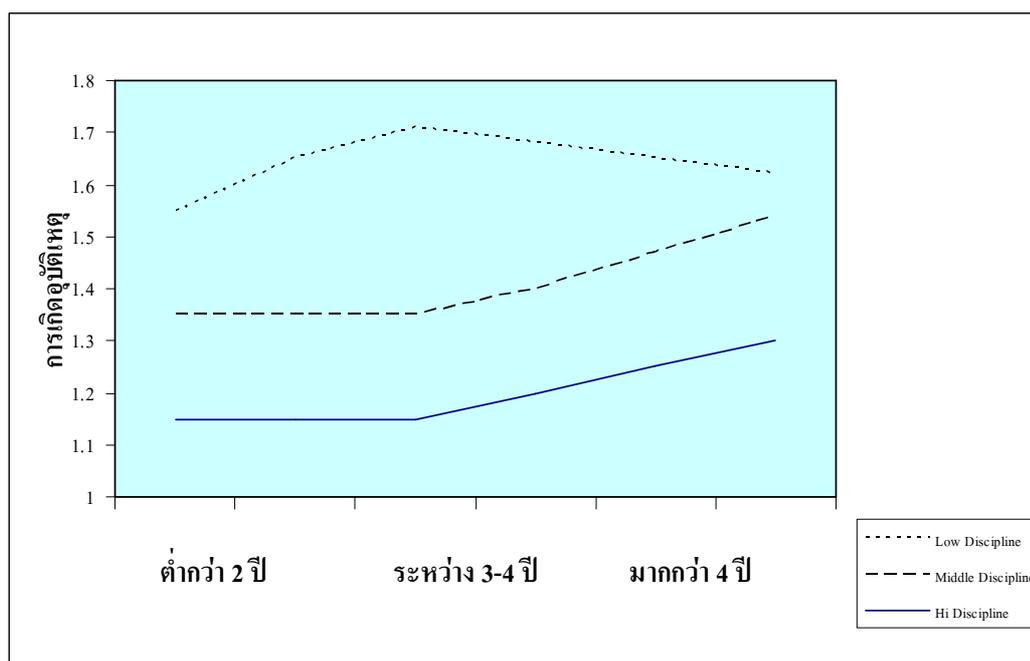
ตารางที่ 15 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่กับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
ประสบการณ์การขับขี่	.101	2	.0504	.174	.841
วินัยในตนเอง	4.964	2	2.482	8.546**	.000
ประสบการณ์ X วินัย	.574	4	.143	.494	.740
ความคลาดเคลื่อน	138.244	476	.290	-	-
รวม	1081.389	485	-	-	-

จากตารางที่ 15 การศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่กับความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ประสบการณ์การขับขี่ของนักเรียนระดับมัศึกษากับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่ที่ต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่ต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังแสดงในภาพที่ 6

ภาพที่ 6 กราฟปฏิสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่กับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา



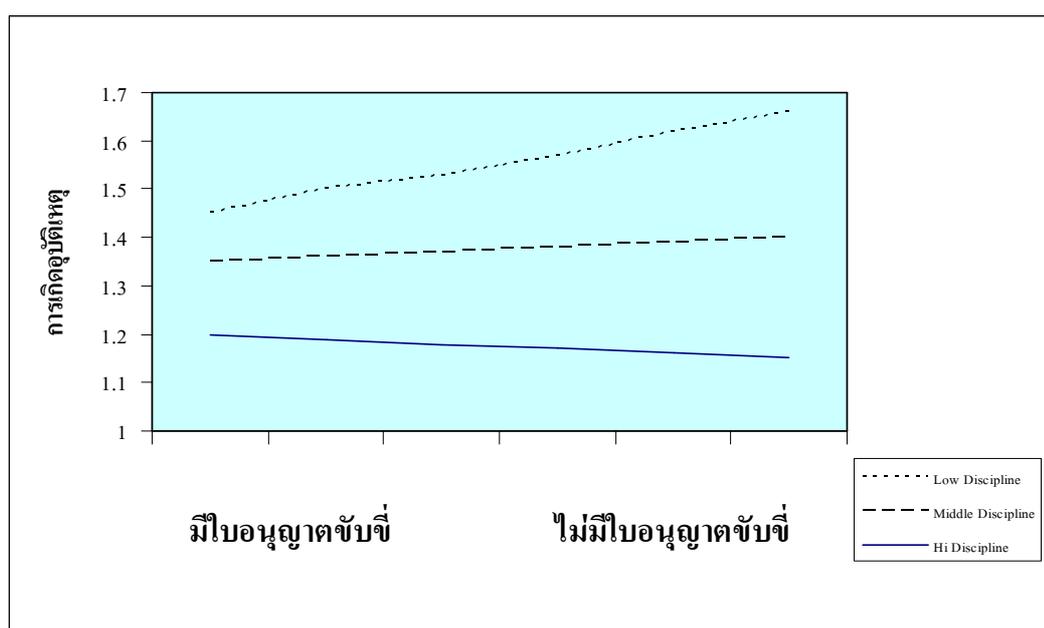
ตารางที่ 16 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างการมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่กับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	.124	1	.124	.428	.513
วินัยในตนเอง	1.259	2	.630	2.174	.115
การมี/ไม่มี X วินัย	.167	2	.0837	.289	.749
ความคลาดเคลื่อน	138.694	479	.290	-	-
รวม	1081.389	485	-	-	-

จากตารางที่ 16 การศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลาต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ความมีวินัยในตนเองกับการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา ไม่มีปฏิสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .115 ดังแสดงในภาพที่ 7

ภาพที่ 7 กราฟปฏิสัมพันธ์ระหว่างการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่กับความมีวินัยในตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา



จากสมมติฐานข้อที่ 3 มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ผลการศึกษาเพื่อทดสอบสมมติฐาน พบว่า ปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตาม เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา พบว่าความมีวินัยในตนเองและช่วงชั้นที่ศึกษามีปฏิสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานข้อที่ 4 มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

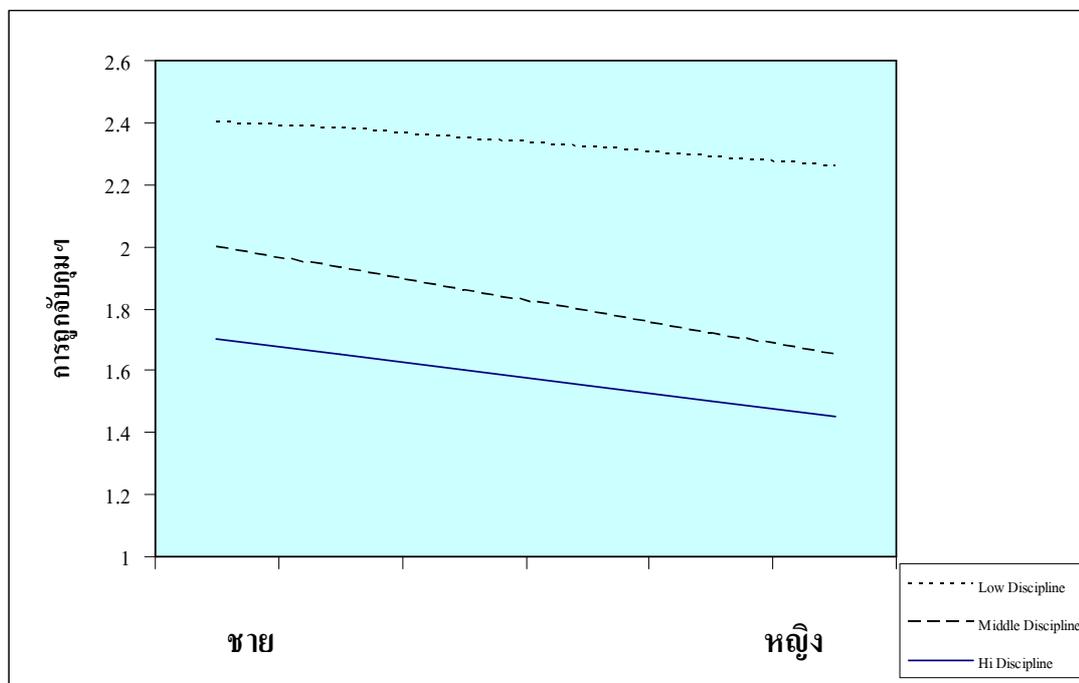
ตารางที่ 17 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
เพศของนักเรียน	1.479	1	1.479	2.829	.093
วินัยในตนเอง	17.157	2	8.578	16.411**	.000
เพศ X วินัย	.301	2	.151	.288	.750
ความคลาดเคลื่อน	250.388	479	.523	-	-
รวม	1980.590	485	-	-	-

จากตารางที่ 17 การศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา พบว่า เพศกับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีเพศต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังแสดงในภาพที่ 8

ภาพที่ 8 กราฟปฏิสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา



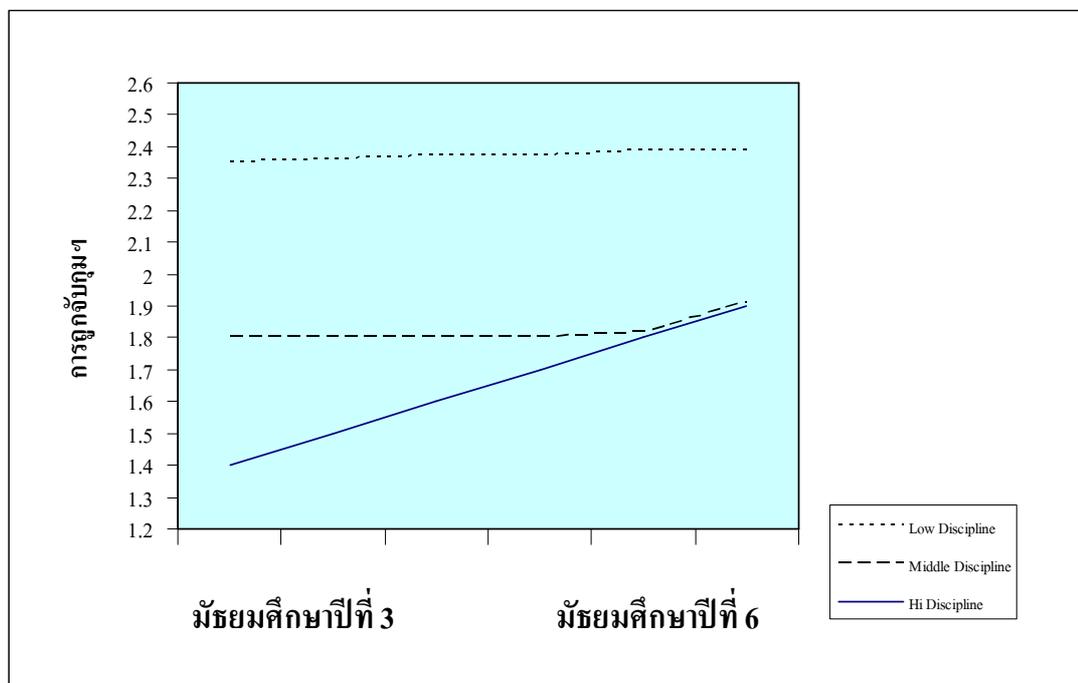
ตารางที่ 18 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
ช่วงชั้นที่ศึกษา	1.867	1	1.867	3.550	.060
วินัยในตนเอง	20.649	2	10.325	19.630**	.000
ช่วงชั้นที่ศึกษา X วินัย	1.740	2	.870	1.654	.192
ความคลาดเคลื่อน	251.938	479	.526	-	-
รวม	1980.590	485	-	-	-

จากตารางที่ 18 การศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา พบว่า ช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

เมื่อพิจารณาผลการศึกษาหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ศึกษาช่วงชั้นที่ต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังแสดงในภาพที่ 9

ภาพที่ 9 กราฟปฏิสัมพันธ์ระหว่างช่วงชั้นที่ศึกษากับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา



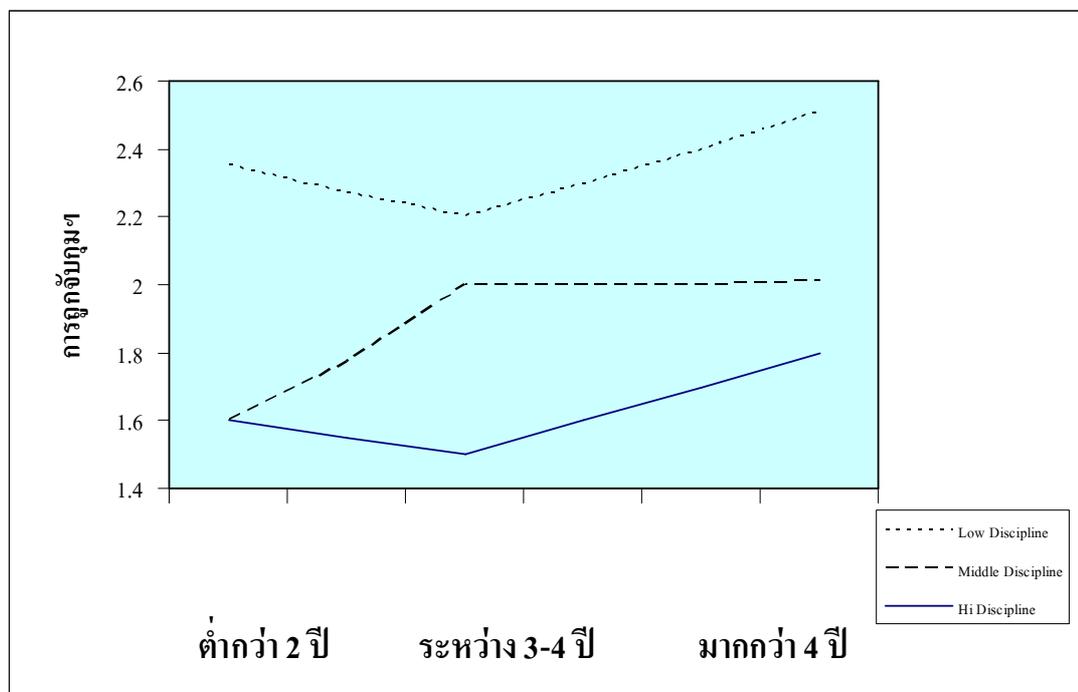
ตารางที่ 19 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
ประสบการณ์การขับขี่	2.131	2	1.065	2.051	.130
วินัยในตนเอง	16.603	2	8.301	15.981**	.000
ประสบการณ์ X วินัย	1.540	4	.385	.741	.564
ความคลาดเคลื่อน	247.256	476	.519	-	-
รวม	1980.590	485	-	-	-

จากตารางที่ 19 การศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา พบว่า ประสบการณ์การขับขี่กับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่ที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังแสดงในภาพที่ 10

ภาพที่ 10 กราฟปฏิสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่กับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา



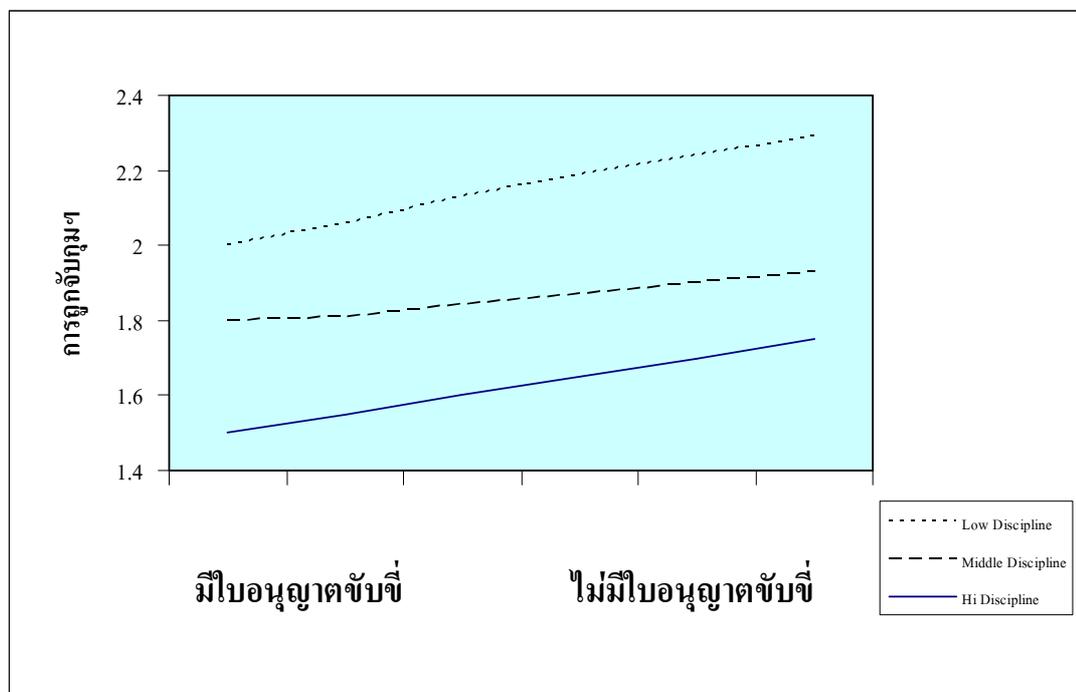
ตารางที่ 20 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างการมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	1.176	1	1.176	2.223	.137
วินัยในตนเอง	4.111	2	2.055	3.886*	.021
การมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ X วินัย	.530	2	.265	.501	.606
ความคลาดเคลื่อน	253.373	479	.529	-	-
รวม	1980.590	485	-	-	-

จากตารางที่ 20 การศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา พบว่า การมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์กับความมีวินัยในตนเองไม่มีปฏิสัมพันธ์ต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผลหลัก (main effect) พบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาทั้งที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ส่วนระดับความมีวินัยในตนเองที่แตกต่างกัน มีการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังแสดงในภาพที่ 11

ภาพที่ 11 กราฟปฏิสัมพันธ์ระหว่างการมี/ไม่มีใบอนุญาตขับขี่กับความมีวินัยในตนเองต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา



จากสมมติฐานข้อที่ 4 มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคลต่อการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจร ผลการศึกษาเพื่อทดสอบสมมติฐาน พบว่าปฏิสัมพันธ์ระหว่างความมีวินัยในตนเองกับปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตาม เพศ ช่วงชั้นที่ศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดสงขลา ไม่มีปฏิสัมพันธ์กับการถูกจับกุมเนื่องจากการกระทำผิดกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์