

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิเคราะห์และการนำเสนอผลของการวิจัยเรื่อง “การศึกษาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยที่เกิดขึ้นกับแรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพารา” นำเสนอในรูปตารางประกอบคำบรรยาย และภาพประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 8 ส่วนดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทางธุรกิจของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปที่เกิดขึ้นกับแรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพารา

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลระดับโอกาสการเกิด ระดับความเสียหาย และแนวทางป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับแรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพารา

4.4 ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ

4.5 ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ

4.6 ผลการเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจ

4.7 ผลการเปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจ

ลำดับต่อไปนี้ผู้วิจัยจะได้นำเสนอผลของการวิจัยโดยเรียงลำดับการนำเสนอทั้ง 7 ส่วนดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทางธุรกิจของผู้ตอบแบบสอบถาม

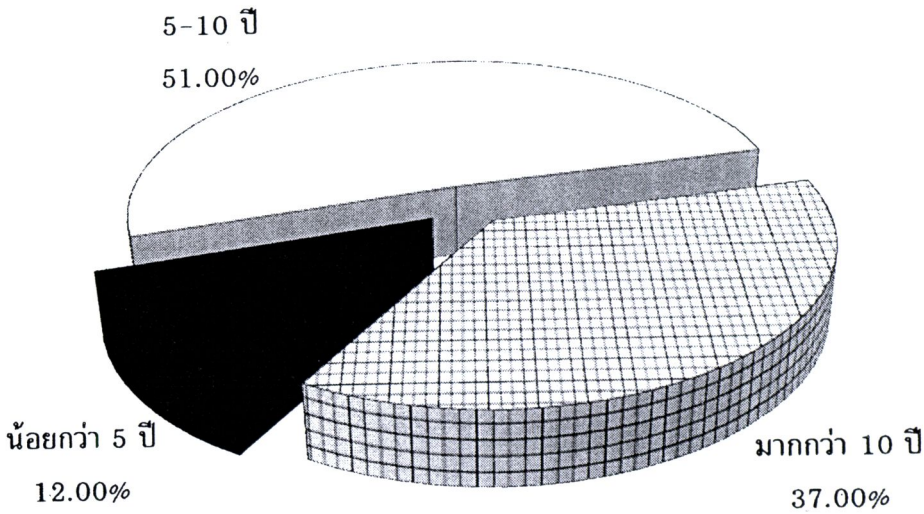
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทางธุรกิจอุตสาหกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-list) มีข้อคำถามจำนวน 2 ข้อดังนี้

4.1.1 สถานภาพทางธุรกิจอุตสาหกรรมด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทางธุรกิจอุตสาหกรรมด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-1 และภาพที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 จำนวนและค่าร้อยละของระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

ระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ปี	24	12.00
5-10 ปี	102	51.00
มากกว่า 10 ปี	74	37.00
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-1 ค่าร้อยละของระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

จากตารางที่ 4-1 และภาพที่ 4-1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ก่อตั้งธุรกิจมาเป็นเวลา 5-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 51.00 รองลงมาได้แก่ มากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.00 และ น้อยกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 12.00 ตามลำดับ

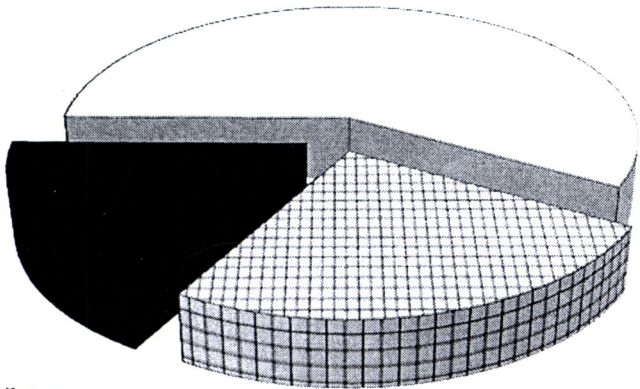
4.1.2 สถานภาพทางธุรกิจอุตสาหกรรมด้านขนาดของธุรกิจ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทางธุรกิจอุตสาหกรรมด้านขนาดของธุรกิจปรากฏผลดังตารางที่ 4-2 และภาพที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 จำนวนและค่าร้อยละของขนาดธุรกิจ

ขนาดของธุรกิจ	จำนวน	ร้อยละ
ขนาดเล็ก (คนงานไม่เกิน 50 คน)	34	17.00
ขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน)	116	58.00
ขนาดใหญ่ (คนงาน 200 คนขึ้นไป)	50	25.00
รวม	200	100.00

ขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน)
58.00%



ขนาดเล็ก (คนงานไม่เกิน 50 คน)
17.00%

น้อยกว่า 5 ปีขนาดใหญ่
(คนงาน 200 คนขึ้นไป)
25.00%

ภาพที่ 4-2 ค่าร้อยละของขนาดของธุรกิจ

จากตารางที่ 4-2 และภาพที่ 4-2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจที่มีขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน) คิดเป็นร้อยละ 58.00 รองลงมาได้แก่ ขนาดใหญ่ (คนงาน 200 คนขึ้นไป) คิดเป็นร้อยละ 25.00 และขนาดเล็ก (คนงานไม่เกิน 50 คน) คิดเป็นร้อยละ 17.00 ตามลำดับ

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปที่เกิดกับแรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพารา

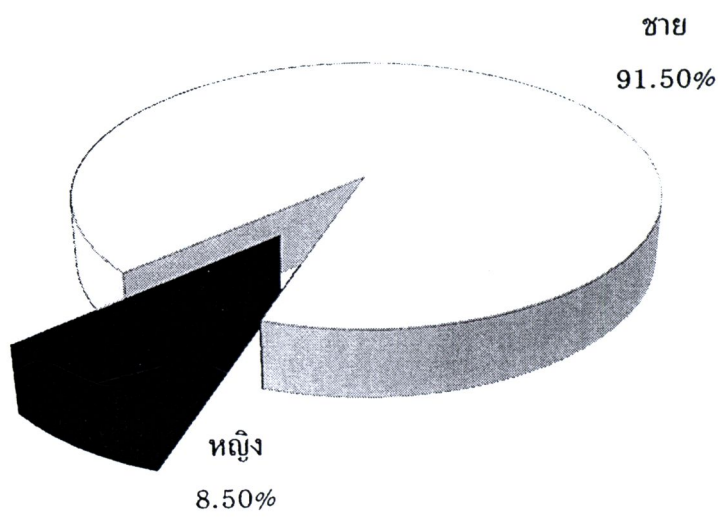
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปที่เกิดกับแรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพาราลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-list) มีข้อคำถามจำนวน 16 ข้อดังนี้

4.2.1 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านเพศของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านเพศของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุปรากฏผลดังตารางที่ 4-3 และภาพที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านเพศของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

เพศของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	183	91.50
หญิง	17	8.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-3 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านเพศของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

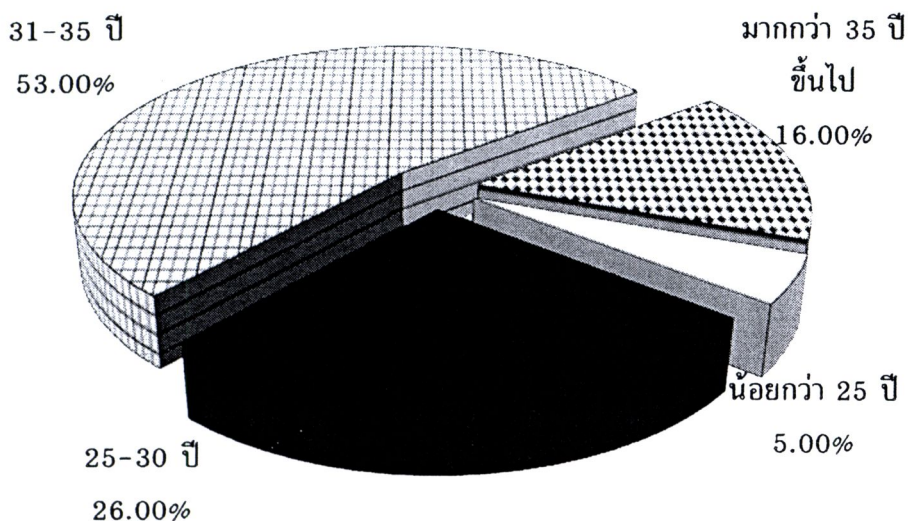
จากตารางที่ 4-3 และภาพที่ 4-3 พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในองค์กร ส่วนใหญ่เกิดกับเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 91.50 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 8.50

4.2.2 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-4 และภาพที่ 4-4

ตารางที่ 4-4 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

อายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 25 ปี	10	5.00
25-30 ปี	52	26.00
31-35 ปี	106	53.00
มากกว่า 35 ปีขึ้นไป	32	16.00
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-4 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 4-4 และภาพที่ 4-4 พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในองค์กร ส่วนใหญ่เกิดกับแรงงานที่มีอายุ 31-35 ปี คิดเป็นร้อยละ 53.00 รองลงมาได้แก่ อายุ 25-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.00 อายุมากกว่า 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.00 และอายุน้อยกว่า 25 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.00 ตามลำดับ

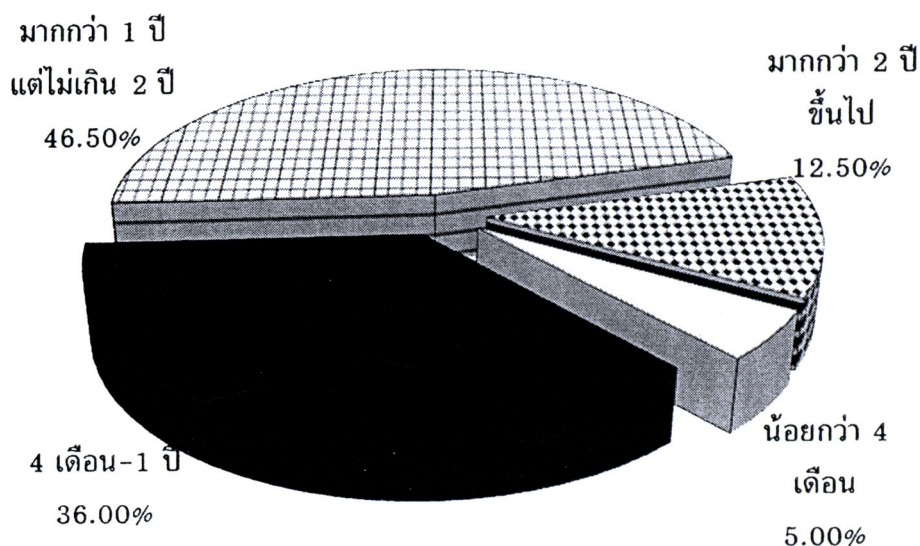
4.2.3 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-5 และภาพที่ 4-5

ตารางที่ 4-5 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

อายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 4 เดือน	10	5.00
4 เดือน-1 ปี	72	36.00
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี	93	46.50
มากกว่า 2 ปีขึ้นไป	25	12.50
รวม	200	100.00





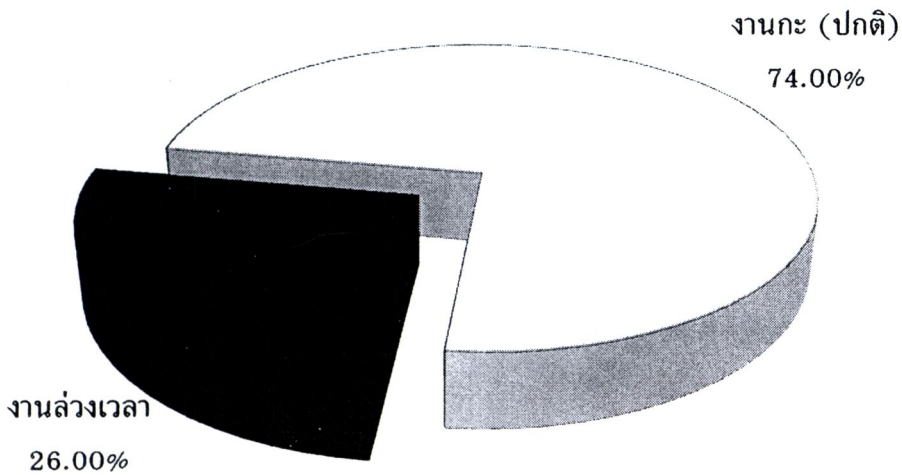
ภาพที่ 4-5 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 4-5 และภาพที่ 4-5 พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในองค์กร ส่วนใหญ่เกิดกับแรงงานที่มีอายุงานมากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี คิดเป็นร้อยละ 46.50 รองลงมาได้แก่ อายุงาน 4 เดือน-1 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.00 อายุงานมากกว่า 2 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 12.50 และอายุงานน้อยกว่า 4 เดือน คิดเป็นร้อยละ 5.00 ตามลำดับ

4.2.4 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านประเภทของการเข้างานที่ประสบอุบัติเหตุ
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านประเภทของการเข้างานที่ประสบอุบัติเหตุ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-6 และภาพที่ 4-6

ตารางที่ 4-6 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านประเภทของการเข้างานที่ประสบอุบัติเหตุ

ประเภทของการเข้างานที่ประสบอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
งานกะ (ปกติ)	148	74.00
งานล่วงเวลา	52	26.00
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-6 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านประเภทของการเข้างานที่ประสบอุบัติเหตุ

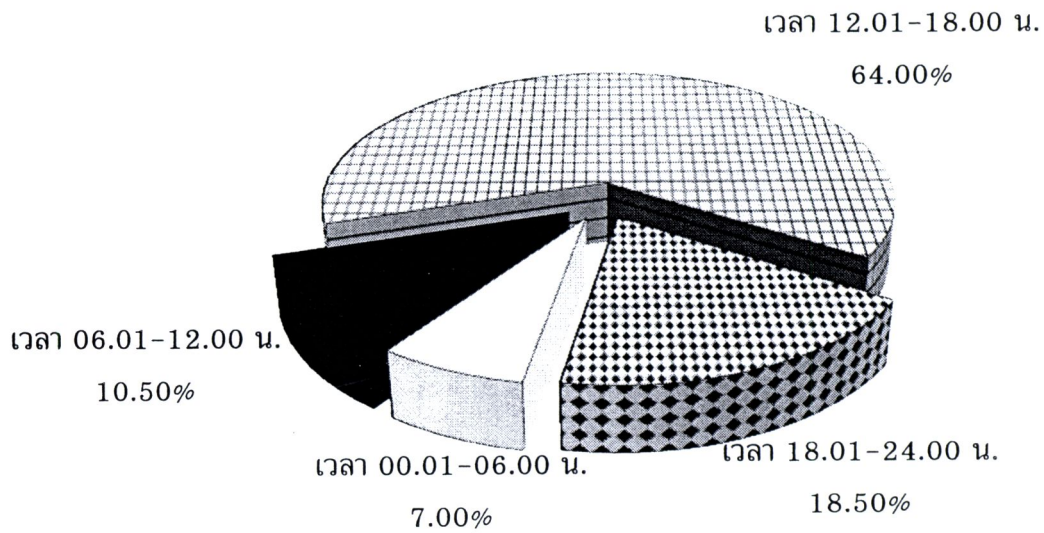
จากตารางที่ 4-6 และภาพที่ 4-6 พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในองค์กร ส่วนใหญ่เกิดกับแรงงานที่เข้างานประเภทงานกะ (ปกติ) คิดเป็นร้อยละ 74.00 และงานล่วงเวลา คิดเป็นร้อยละ 26.00

4.2.5 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุปรากฏผลดังตารางที่ 4-7 และภาพที่ 4-7

ตารางที่ 4-7 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
เวลา 00.01- 06.00 น.	14	7.00
เวลา 06.01-12.00 น.	21	10.50
เวลา 12.01-18.00 น.	128	64.00
เวลา 18.01-24.00 น.	37	18.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-7 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

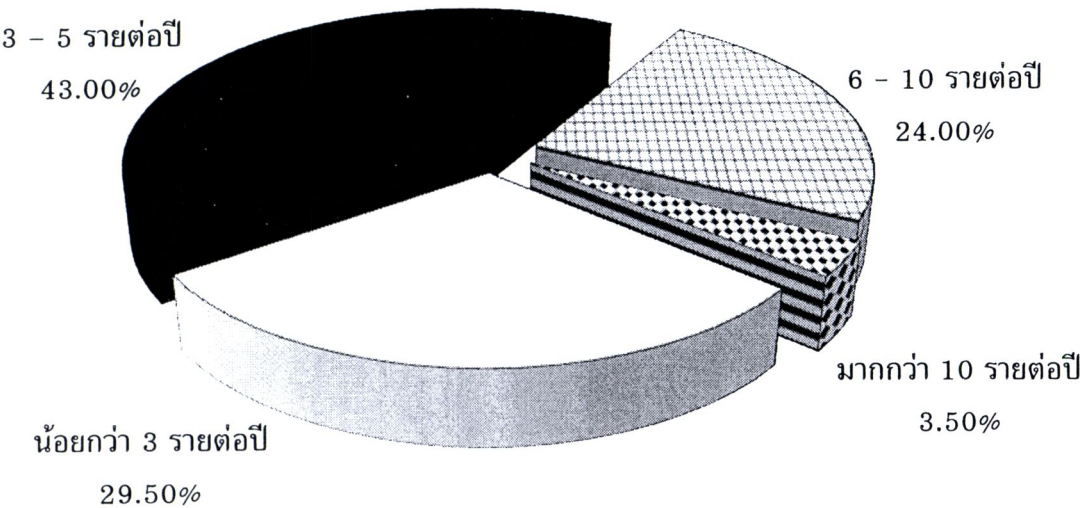
จากตารางที่ 4-7 และภาพที่ 4-7 พบว่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุด ได้แก่ เวลา 12.01-18.00 น. คิดเป็นร้อยละ 64.00 รองลงมาได้แก่ เวลา 18.01-24.00 น. คิดเป็นร้อยละ 18.50 เวลา 06.01-12.00 น. คิดเป็นร้อยละ 10.50 และเวลา 00.01-06.00 น. คิดเป็นร้อยละ 7.00ตามลำดับ

4.2.6 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านจำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปี

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านจำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปี ปรากฏผลดังตารางที่ 4-8

ตารางที่ 4-8 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านจำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปี

จำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปี	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 3 รายต่อปี	59	29.50
3-5 รายต่อปี	86	43.00
6-10 รายต่อปี	48	24.00
มากกว่า 10 รายต่อปี	7	3.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-8 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านจำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปี

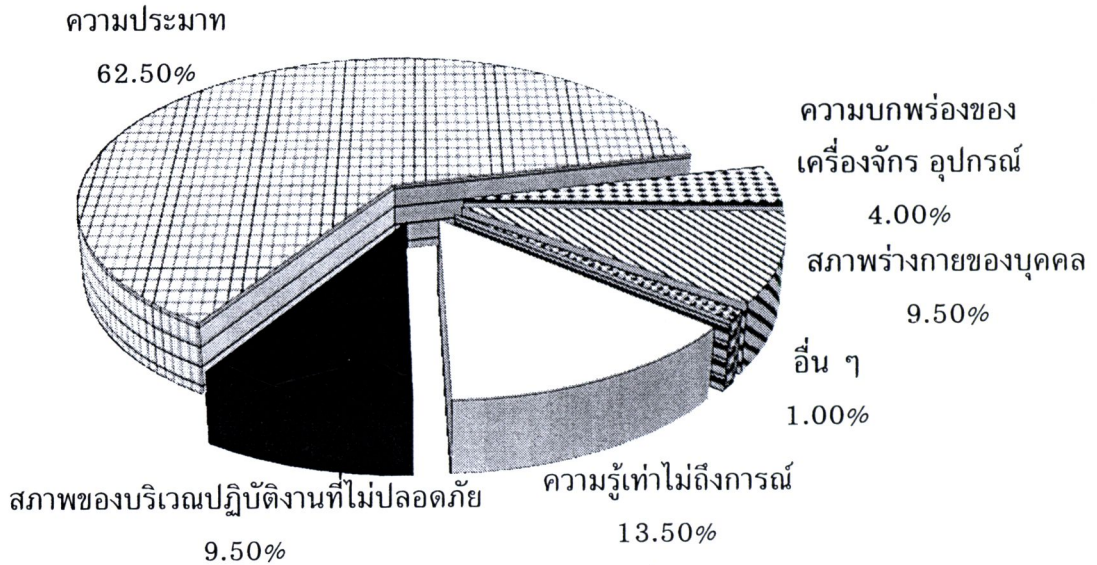
จากตารางที่ 4-8 และภาพที่ 4-8 พบว่า ในองค์กรมีแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ย 3-5 รายต่อปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.00 รองลงมาได้แก่ น้อยกว่า 3 รายต่อปี คิดเป็นร้อยละ 29.50 จำนวน 6-10 รายต่อปี คิดเป็นร้อยละ 24.00 และมากกว่า 10 รายต่อปีมีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.50 ตามลำดับ

4.2.7 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-9

ตารางที่ 4-9 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์	27	13.50
สภาพร่างกายของบุคคล	19	9.50
ความประมาท	125	62.50
ความบกพร่องของเครื่องจักร อุปกรณ์	8	4.00
สภาพของบริเวณปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย	19	9.50
อื่นๆ	2	1.00
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-9 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

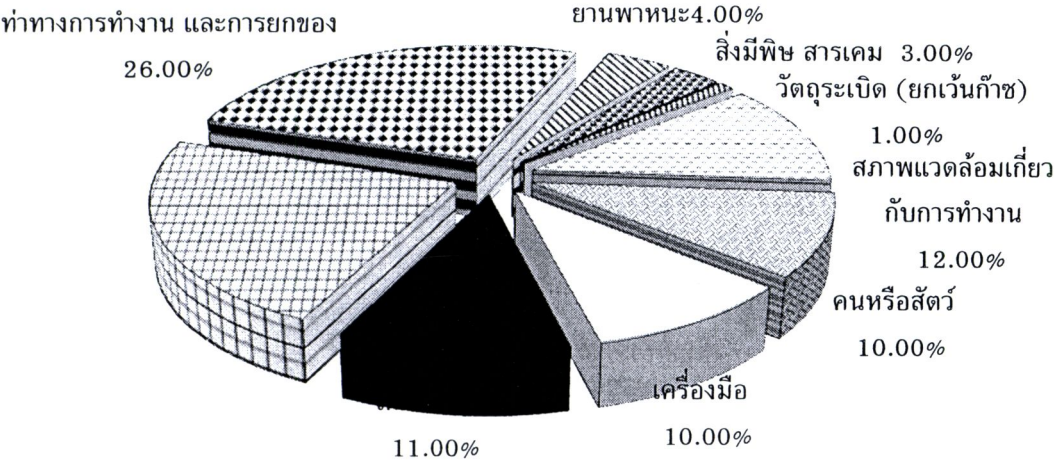
จากตารางที่ 4-9 และภาพที่ 4-9 พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ ความประมาท คิดเป็นร้อยละ 62.50 รองลงมาได้แก่ ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ คิดเป็นร้อยละ 13.50 สภาพร่างกายของบุคคลและสภาพของบริเวณปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 9.50 ความบกพร่องของเครื่องจักร อุปกรณ์คิดเป็นร้อยละ 4.00 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 1.00 ตามลำดับ

4.2.8 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-10 และภาพที่ 4-10

ตารางที่ 4-10 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

สิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
เครื่องมือ	20	10.00
เครื่องจักร	22	11.00
วัตถุหรือสิ่งของ	46	23.00
ท่าทางการทำงาน และการยกของ	52	26.00
ยานพาหนะ	8	4.00
สิ่งมีพิษ สารเคมี	6	3.00
วัตถุระเบิด (ยกเว้นก๊าซ)	2	1.00
สภาพแวดล้อมเกี่ยวกับการทำงาน	24	12.00
คนหรือสัตว์	20	10.00
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-10 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสิ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 4-10 และภาพที่ 4-10 พบว่า สิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ ทำางการทำงาน และการยกของ คิดเป็นร้อยละ 26.00 รองลงมาได้แก่ วัตถุหรือสิ่งของ คิดเป็นร้อยละ 23.00 สภาพแวดล้อมเกี่ยวกับการทำงาน คิดเป็นร้อยละ 12.00 เครื่องจักรคิดเป็นร้อยละ 11.00 เครื่องมือและคนหรือสัตว์คิดเป็นร้อยละ 10.00 ยานพาหนะคิดเป็นร้อยละ 4.00 สิ่งมีพิษ สารเคมีคิดเป็นร้อยละ 3.00 และวัตถุระเบิด (ยกเว้นก๊าซ) คิดเป็นร้อยละ 1.00 ตามลำดับ

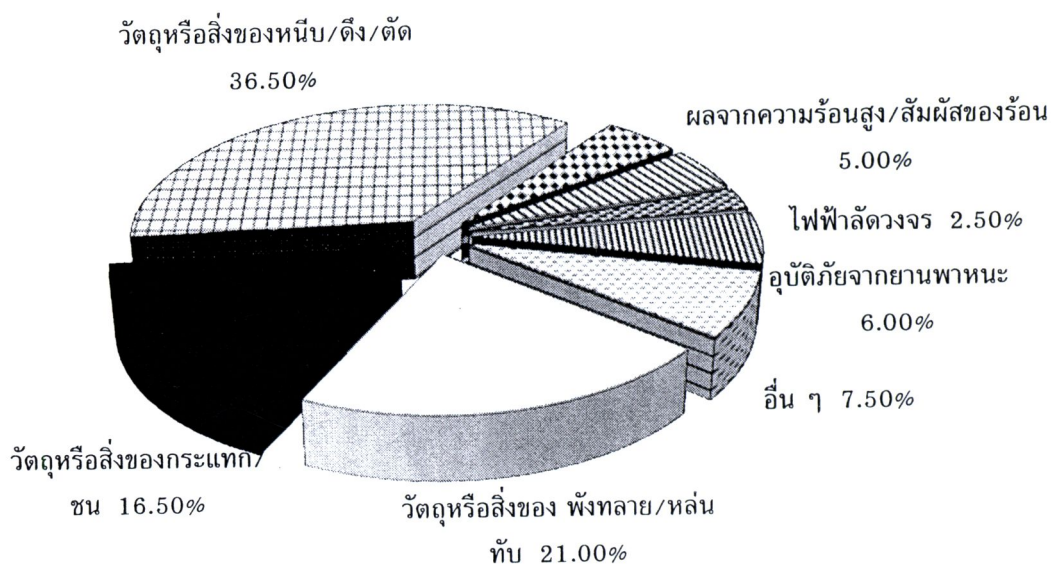
4.2.9 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสาเหตุที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสาเหตุที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-11 และภาพที่ 4-11

ตารางที่ 4-11 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสาเหตุที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ

สาเหตุที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
วัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ	42	21.00
วัตถุหรือสิ่งของกระแทก/ชน	33	16.50
วัตถุหรือสิ่งของหนีบ/ดิ่ง/ตัด	73	36.50
สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	10	5.00
ผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน	10	5.00
ไฟฟ้าลัดวงจร	5	2.50
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ	12	6.00
อื่นๆ	15	7.50
รวม	200	100.00

สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี
5.00%



ภาพที่ 4-11 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านสาเหตุที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 4-11และภาพที่ 4-11 พบว่า สาเหตุที่แรงงานประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ วัตถุหรือสิ่งของหนีบ/ตึง/ตัด คิดเป็นร้อยละ 36.50 รองลงมาได้แก่ วัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ คิดเป็นร้อยละ 21.00 วัตถุหรือสิ่งของกระแทก/ชน คิดเป็นร้อยละ 16.50 อื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 7.50 อุบัติเหตุจากยานพาหนะคิดเป็นร้อยละ 6.00 สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมีและผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อนคิดเป็นร้อยละ 5.00 และไฟฟ้าลัดวงจร คิดเป็นร้อยละ 2.50 ตามลำดับ

4.2.10 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอวัยวะที่เกิดอุบัติเหตุ

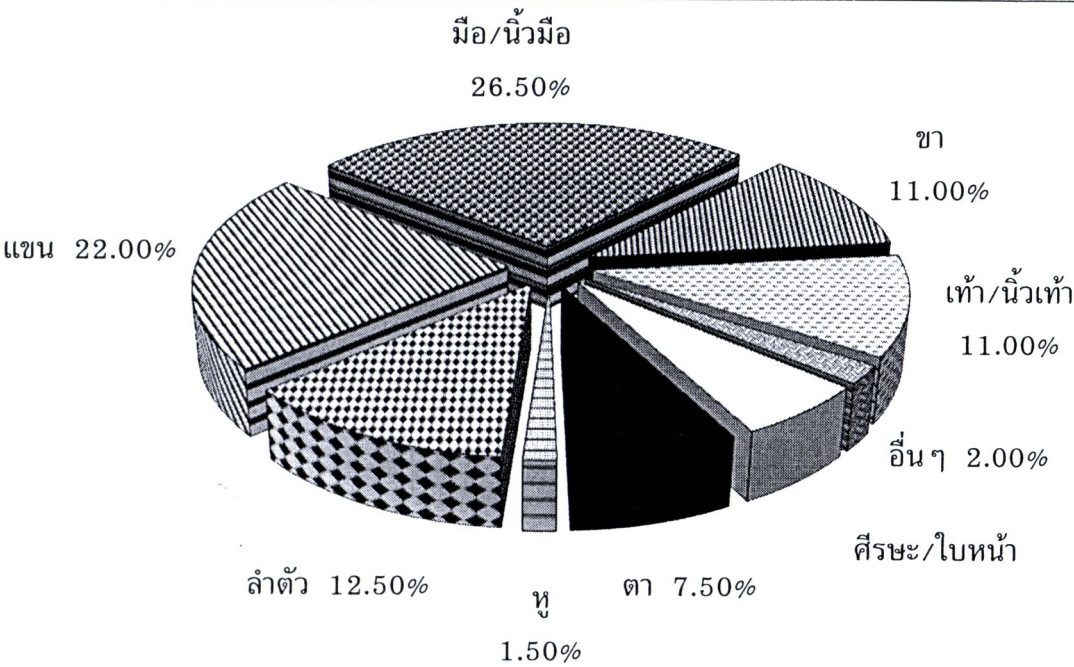
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอวัยวะที่เกิดอุบัติเหตุปรากฏผลดังตารางที่ 4-12 และภาพที่ 4-12

ตารางที่ 4-12 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอวัยวะที่เกิดอุบัติเหตุ

อวัยวะที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ศีรษะ/ใบหน้า	12	6.00
ตา	15	7.50
หู	3	1.50
ลำตัว	25	12.50
แขน	44	22.00
มือ/นิ้วมือ	53	26.50

ตารางที่ 4-12 (ต่อ)

อวัยวะที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ขา	22	11.00
เท้า/นิ้วเท้า	22	11.00
อื่นๆ	4	2.00
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-12 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านอวัยวะที่เกิดอุบัติเหตุ

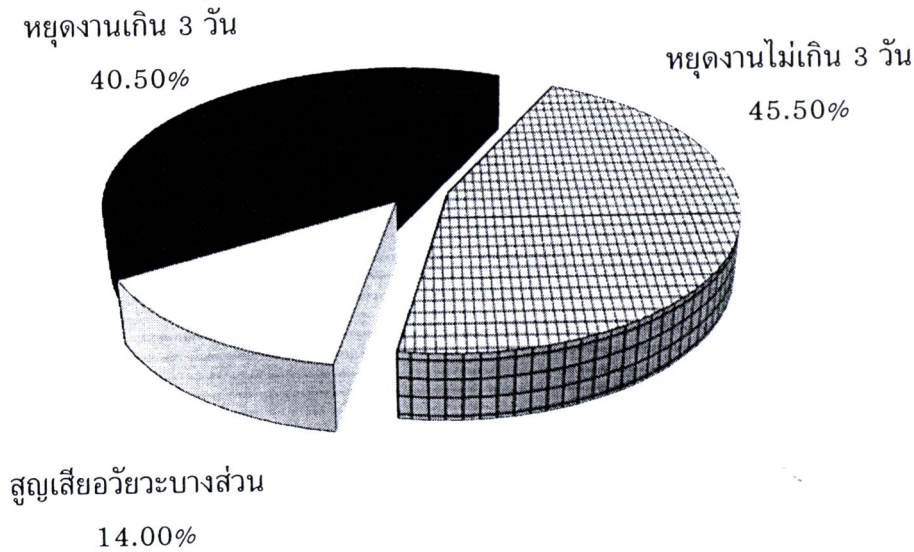
จากตารางที่ 4-12 และภาพที่ 4-12 พบว่า อวัยวะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ มือ/นิ้วมือ คิดเป็นร้อยละ 26.50 รองลงมาได้แก่ แขน คิดเป็นร้อยละ 22.00 ลำตัว คิดเป็นร้อยละ 12.50 ขาและเท้า/นิ้วเท้าคิดเป็นร้อยละ 11.00 เท่ากันตาคิดเป็นร้อยละ 7.50 ศีรษะ/ใบหน้าที่คิดเป็นร้อยละ 6.00 อื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 2.00 และหู คิดเป็นร้อยละ 1.50 ตามลำดับ

4.2.11 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านความร้ายแรงของอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านความร้ายแรงของอุบัติเหตุ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-13 และภาพที่ 4-13

ตารางที่ 4-13 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านความร้ายแรง
ของอุบัติเหตุ

ความร้ายแรงของอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
สูญเสียอวัยวะบางส่วน	28	14.00
หยุดงานเกิน 3 วัน	81	40.50
หยุดงานไม่เกิน 3 วัน	91	45.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-13 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านความร้ายแรงของอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 4-13 และภาพที่ 4-13 พบว่า ความร้ายแรงของอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ หยุดงานไม่เกิน 3 วัน คิดเป็นร้อยละ 45.50 รองลงมาได้แก่ หยุดงานเกิน 3 วัน คิดเป็นร้อยละ 40.50 และสูญเสียอวัยวะบางส่วน คิดเป็นร้อยละ 14.00 ตามลำดับ

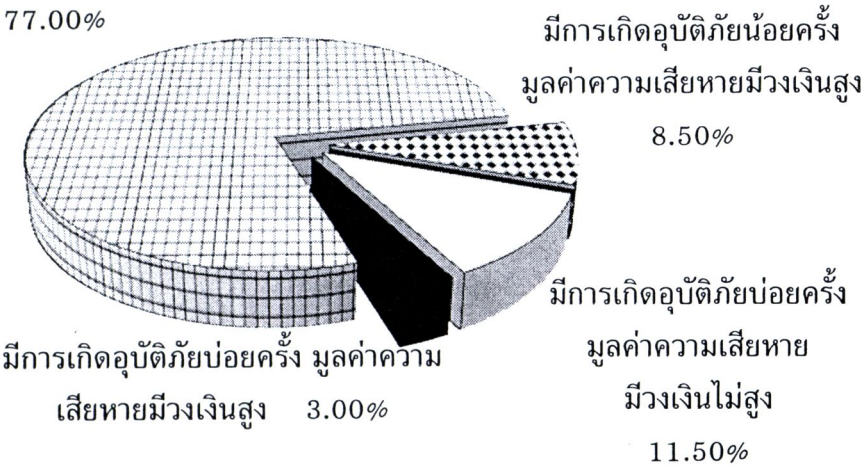
4.2.12 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านโอกาสและมูลค่าความเสียหายต่อปีที่เกิดจากการที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านโอกาสและมูลค่าความเสียหายต่อปีที่เกิดจากการที่แรงงานประสบอุบัติเหตุปรากฏผลดังตารางที่ 4-14 และภาพที่ 4-14

ตารางที่ 4-14 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านโอกาสและมูลค่าความเสียหายต่อปีที่เกิดจากการที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ

โอกาสและมูลค่าความเสียหายต่อปีที่เกิดจากการที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มูลค่าความเสียหายมีวงเงินไม่สูง	23	11.50
มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มูลค่าความเสียหายมีวงเงินสูง	6	3.00
มีการเกิดอุบัติเหตุน้อยครั้ง มูลค่าความเสียหายมีวงเงินไม่สูง	154	77.00
มีการเกิดอุบัติเหตุน้อยครั้ง มูลค่าความเสียหายมีวงเงินสูง	17	8.50
รวม	200	100.00

มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มูลค่าความเสียหายมีวงเงินไม่สูง



ภาพที่ 4-14 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านโอกาสและมูลค่าความเสียหายต่อปีที่เกิดจากการที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ

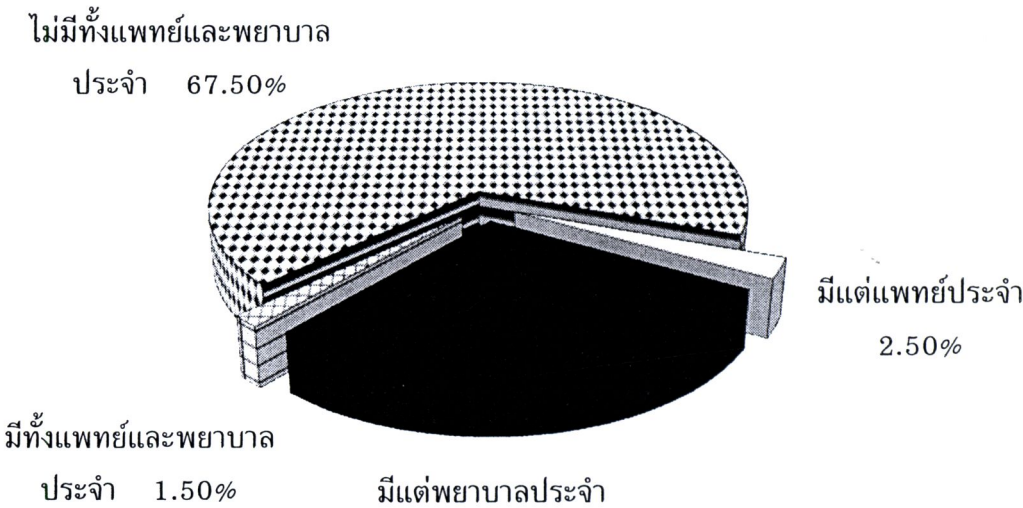
จากตารางที่ 4-14 และภาพที่ 4-14 พบว่า โอกาสและมูลค่าความเสียหายต่อปีที่เกิดจากการที่แรงงานประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มูลค่าความเสียหายมีวงเงินไม่สูง คิดเป็นร้อยละ 77.00 รองลงมาได้แก่ มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มูลค่าความเสียหายมีวงเงินไม่สูง คิดเป็นร้อยละ 11.50 มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มูลค่าความเสียหายมีวงเงินสูง คิดเป็นร้อยละ 8.50 และมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มูลค่าความเสียหายมีวงเงินสูง คิดเป็นร้อยละ 3.00 ตามลำดับ

4.2.13 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการมีแพทย์หรือพยาบาลประจำ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการมีแพทย์หรือพยาบาลประจำปรากฏผลดังตารางที่ 4-15 และภาพที่ 4-15

ตารางที่ 4-15 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการมีแพทย์หรือพยาบาลประจำ

การมีแพทย์หรือพยาบาลประจำ	จำนวน	ร้อยละ
มีแต่แพทย์ประจำ	5	2.50
มีแต่พยาบาลประจำ	57	28.50
มีทั้งแพทย์และพยาบาลประจำ	3	1.50
ไม่มีทั้งแพทย์และพยาบาลประจำ	135	67.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-15 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการมีแพทย์หรือพยาบาลประจำ

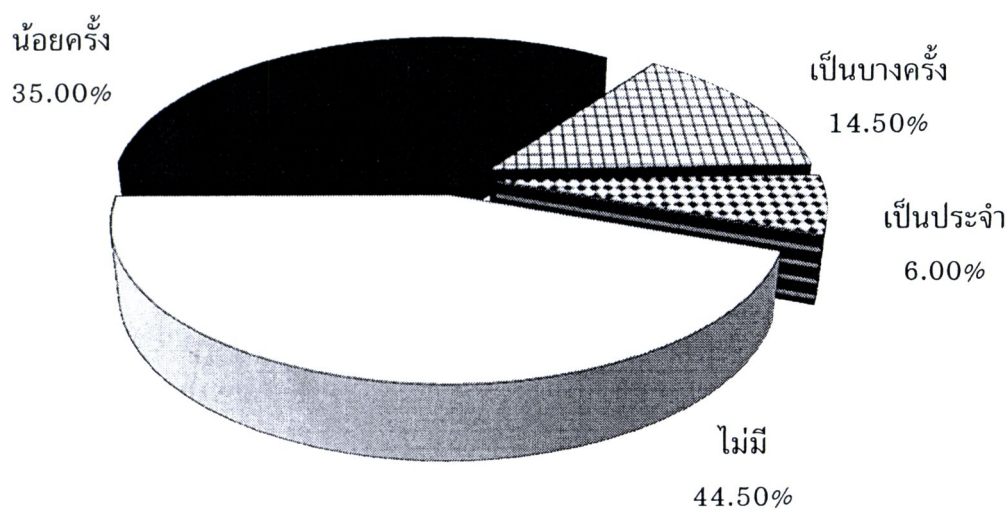
จากตารางที่ 4-15 และภาพที่ 4-15 พบว่าในองค์กรของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีทั้งแพทย์และพยาบาลประจำ คิดเป็นร้อยละ 67.50 รองลงมาได้แก่ มีแต่พยาบาลประจำ คิดเป็นร้อยละ 28.50 มีแต่แพทย์ประจำคิดเป็นร้อยละ 2.50 และมีทั้งแพทย์และพยาบาลประจำ คิดเป็นร้อยละ 1.50 ตามลำดับ

4.2.14 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นปรากฏผลดังตารางที่ 4-16 และภาพที่ 4-16

ตารางที่ 4-16 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

การจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	80	44.50
น้อยครั้ง	70	35.00
เป็นบางครั้ง	29	14.50
เป็นประจำ	12	6.00
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-16 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

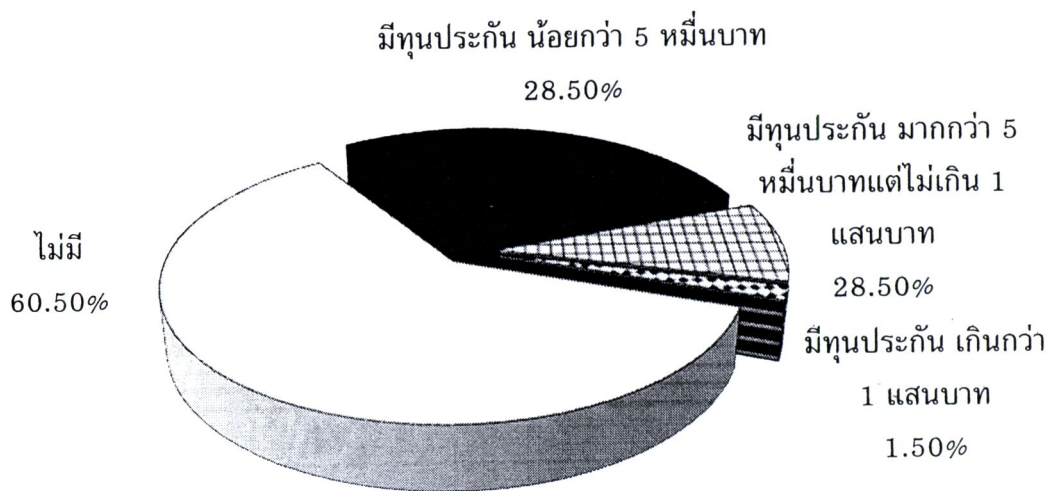
จากตารางที่ 4-16 และภาพที่ 4-16 พบว่า ในองค์กรของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น คิดเป็นร้อยละ 44.50 รองลงมาได้แก่ มีการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นน้อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 35.00 เป็นบางครั้งคิดเป็นร้อยละ 14.50และมีการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นเป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 6.00 ตามลำดับ

4.2.15 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการทำประกันอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการทำ ประกันอุบัติเหตุปรากฏผลดังตารางที่ 4-17 และภาพที่ 4-17

ตารางที่ 4-17 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการทำประกันอุบัติเหตุ

การทำประกันอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	121	60.50
มีทุนประกันน้อยกว่า 5 หมื่นบาท	57	28.50
มีทุนประกันมากกว่า 5 หมื่นบาทแต่ไม่เกิน 1 แสนบาท	19	9.50
มีทุนประกันเกินกว่า 1 แสนบาท	3	1.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-17 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านการทำประกันอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 4-17 และภาพที่ 4-17 พบว่า ในองค์กรของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีการทำประกันอุบัติเหตุให้กับพนักงาน คิดเป็นร้อยละ 60-50 รองลงมาได้แก่ มีการทำประกันอุบัติเหตุให้กับพนักงานทุนประกันน้อยกว่า 5 หมื่นบาท คิดเป็นร้อยละ 28.50 มีการทำประกันอุบัติเหตุให้กับพนักงานทุนประกันมากกว่า 5 หมื่นบาทแต่ไม่เกิน 1 แสนบาท คิดเป็นร้อยละ 9.50และมีการทำประกันอุบัติเหตุให้กับพนักงานทุนประกันเกินกว่า 1 แสนบาท คิดเป็นร้อยละ 1.50ตามลำดับ

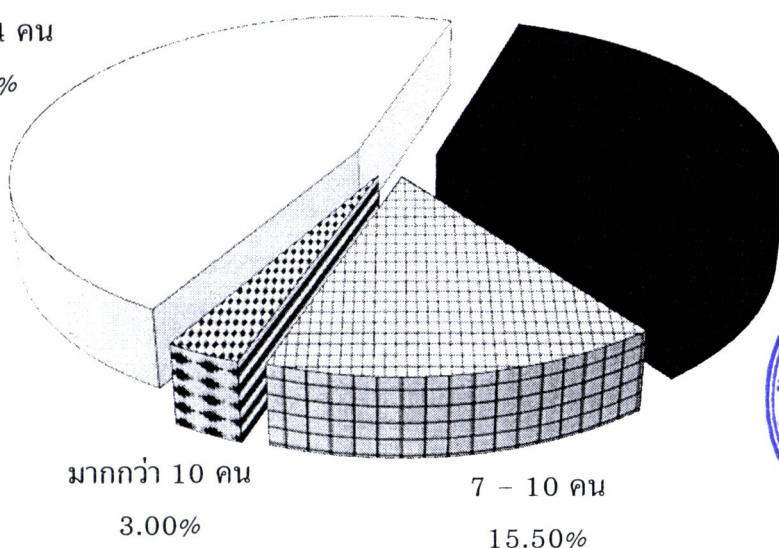
4.2.16 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ปรากฏผลดังตารางที่ 4-18 และภาพที่ 4-18

ตารางที่ 4-18 จำนวนและค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

จำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 4 คน	93	46.50
4-6 คน	70	35.00
7-10 คน	31	15.50
มากกว่า 10 คน	6	3.00
รวม	200	100.00

น้อยกว่า 4 คน
46.50%



4 - 6 คน
35.00%



มากกว่า 10 คน
3.00%

7 - 10 คน
15.50%

ภาพที่ 4-18 ค่าร้อยละของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

จากตารางที่ 4-18 และภาพที่ 4-18 พบว่า ในองค์กรของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยน้อยกว่า 4 คน คิดเป็นร้อยละ 46.50 รองลงมาได้แก่ มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย 4-6 คน คิดเป็นร้อยละ 35.00 มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย 7-10 คนคิดเป็นร้อยละ 15.50 และมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยมากกว่า 10 คน คิดเป็นร้อยละ 3.00 ตามลำดับ

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลระดับโอกาสการเกิด ระดับความเสียหาย และแนวทางป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดกับแรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพารา

การวิเคราะห์ข้อมูลระดับโอกาสการเกิด ระดับความเสียหาย และแนวทางป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดกับแรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพาราโดยแบ่งเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) แบบสอบถามเกี่ยวกับระดับความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) และส่วนสุดท้ายเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทาง

ป้องกันอุบัติเหตุ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-list) มีข้อความจำนวน 7 ข้อดังนี้

4.3.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุเป็นรายชื่อ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-19

ตารางที่ 4-19 ค่าเฉลี่ยค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลผลของระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุเป็นรายชื่อ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	$\bar{X}$	S.D	แปลผล
โดยภาพรวม	1.64	.384	มีโอกาสเกิดปานกลาง
วัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ	2.05	.768	มีโอกาสเกิดปานกลาง
วัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน	2.04	.742	มีโอกาสเกิดปานกลาง
วัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัด	2.04	.749	มีโอกาสเกิดปานกลาง
ผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน	1.43	.606	มีโอกาสเกิดน้อย
สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	1.32	.616	มีโอกาสเกิดน้อย
ไฟฟ้าลัดวงจร	1.20	.413	มีโอกาสเกิดน้อย
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ	1.36	.586	มีโอกาสเกิดน้อย

จากตารางที่ 4-19 พบว่าการเกิดอุบัติเหตุโดยภาพรวมมีระดับโอกาสการเกิดอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.64 เมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อสามารถเรียงลำดับค่าคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ดังนี้

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่มีระดับโอกาสการเกิดอยู่ในระดับน้อย ผลของการวิจัยไม่พบการเกิดอุบัติเหตุที่อยู่ในเกณฑ์คะแนนเฉลี่ยในระดับนี้

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่มีระดับโอกาสการเกิดอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ วัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ ($\bar{X}=2.05$) วัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน ($\bar{X}=2.04$) และวัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัด ($\bar{X}=2.04$) ตามลำดับ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่มีระดับโอกาสการเกิดอยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน ($\bar{X}=1.43$) อุบัติเหตุจากยานพาหนะ ($\bar{X}=1.36$) สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี ($\bar{X}=1.32$) และไฟฟ้าลัดวงจร ($\bar{X}=1.20$) ตามลำดับ

4.3.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุเป็นรายชื่อ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-20

ตารางที่ 4-20 ค่าเฉลี่ยค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลผลของระดับความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุเป็นรายข้อ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	$\bar{X}$	S.D	แปลผล
โดยภาพรวม	2.59	.462	ความเสียหายระดับปานกลาง
วัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ	2.75	.709	ความเสียหายระดับปานกลาง
วัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน	2.80	.711	ความเสียหายระดับปานกลาง
วัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัด	3.23	.766	ความเสียหายระดับปานกลาง
ผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน	2.46	.832	ความเสียหายระดับน้อย
สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	2.36	.914	ความเสียหายระดับน้อย
ไฟฟ้าลัดวงจร	2.10	.823	ความเสียหายระดับน้อย
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ	2.43	.865	ความเสียหายระดับน้อย

จากตารางที่ 4-20 พบว่าการเกิดอุบัติเหตุโดยภาพรวมมีระดับความเสียหายอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.59 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อสามารถเรียงลำดับค่าคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ดังนี้

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่มีระดับความเสียหายอยู่ในระดับมากที่สุดผลของการวิจัยไม่พบการเกิดอุบัติเหตุที่อยู่ในเกณฑ์คะแนนเฉลี่ยในระดับนี้

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่มีระดับความเสียหายอยู่ในระดับมาก ผลของการวิจัยไม่พบการเกิดอุบัติเหตุที่อยู่ในเกณฑ์คะแนนเฉลี่ยในระดับนี้

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่มีระดับความเสียหายอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่วัตถุหรือสิ่งของหนีบ/ดิ่ง/ตัด ($\bar{X}$ =3.23) วัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน ($\bar{X}$ =2.80) และวัตถุหรือสิ่งของพังทลาย/หล่นทับ ($\bar{X}$ =2.75) ตามลำดับ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่มีระดับความเสียหายอยู่ในระดับน้อยได้แก่ ผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน ($\bar{X}$ =2.46) อุบัติเหตุจากยานพาหนะ ($\bar{X}$ =2.43) สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี ($\bar{X}$ =2.36) และไฟฟ้าลัดวงจร ($\bar{X}$ =2.10) ตามลำดับ

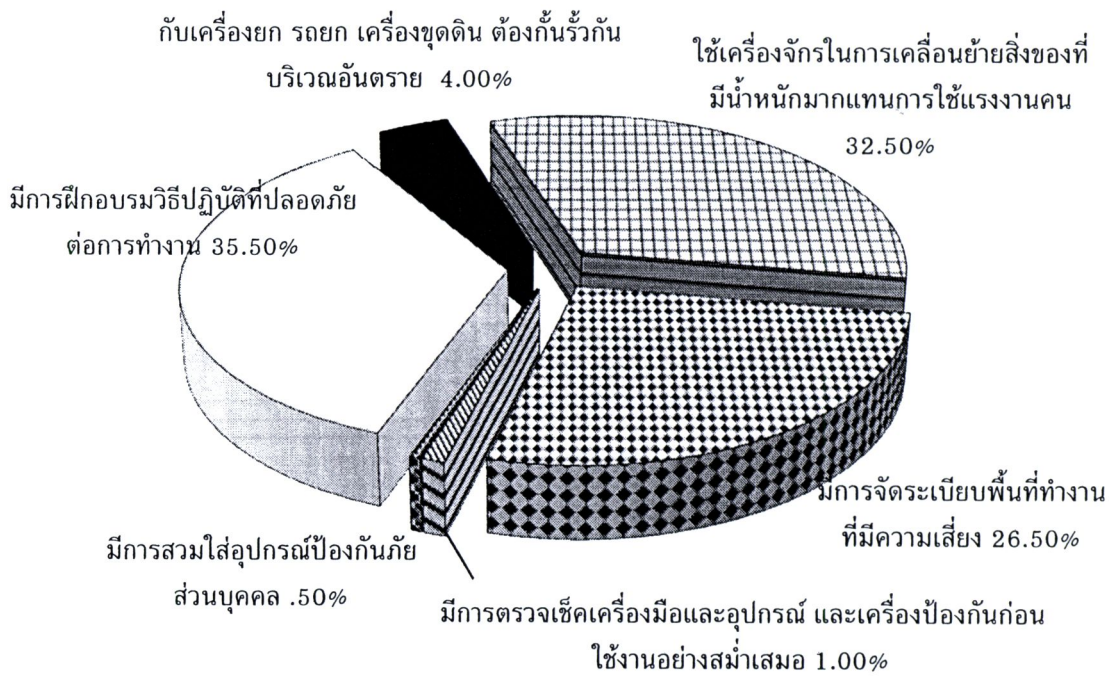
ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่มีระดับความเสียหายอยู่ในระดับน้อยที่สุด ผลของการวิจัยไม่พบการเกิดอุบัติเหตุที่อยู่ในเกณฑ์คะแนนเฉลี่ยในระดับนี้

4.3.3 แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของพังทลาย/หล่นทับ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-21 และภาพที่ 4-19

ตารางที่ 4-21 จำนวนและค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของพังทลาย/หล่นทับ

แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของพังทลาย/หล่นทับ	จำนวน	ร้อยละ
มีการฝึกอบรมวิธีปฏิบัติที่ปลอดภัยต่อการทำงาน	71	35.50
เมื่อปฏิบัติงานกับเครื่องยก รถยก เครื่องขุดดิน ต้องกันรั้วกันบริเวณอันตราย	8	4.00
ใช้เครื่องจักรในการเคลื่อนย้ายสิ่งของที่มีน้ำหนักมากแทนการใช้แรงงานคน	65	32.50
มีการจัดระเบียบพื้นที่ทำงานที่มีความเสี่ยง	53	26.50
มีการตรวจเช็คเครื่องมือและอุปกรณ์ และเครื่องป้องกันก่อนใช้งานอย่างสม่ำเสมอ	2	1.00
มีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล	1	.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-19 ค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ

จากตารางที่4-21 และภาพที่ 4-19 พบว่า แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของพังทลาย/หล่นทับส่วนใหญ่ คือ มีการฝึกอบรมวิธีปฏิบัติที่ปลอดภัยต่อการทำงาน คิดเป็นร้อยละ 35.50 รองลงมาได้แก่ ใช้เครื่องจักรในการเคลื่อนย้ายสิ่งของที่มีน้ำหนักมากแทนการใช้แรงงานคน คิดเป็นร้อยละ 32.50 มีการจัดระเบียบพื้นที่ทำงานที่มีความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ

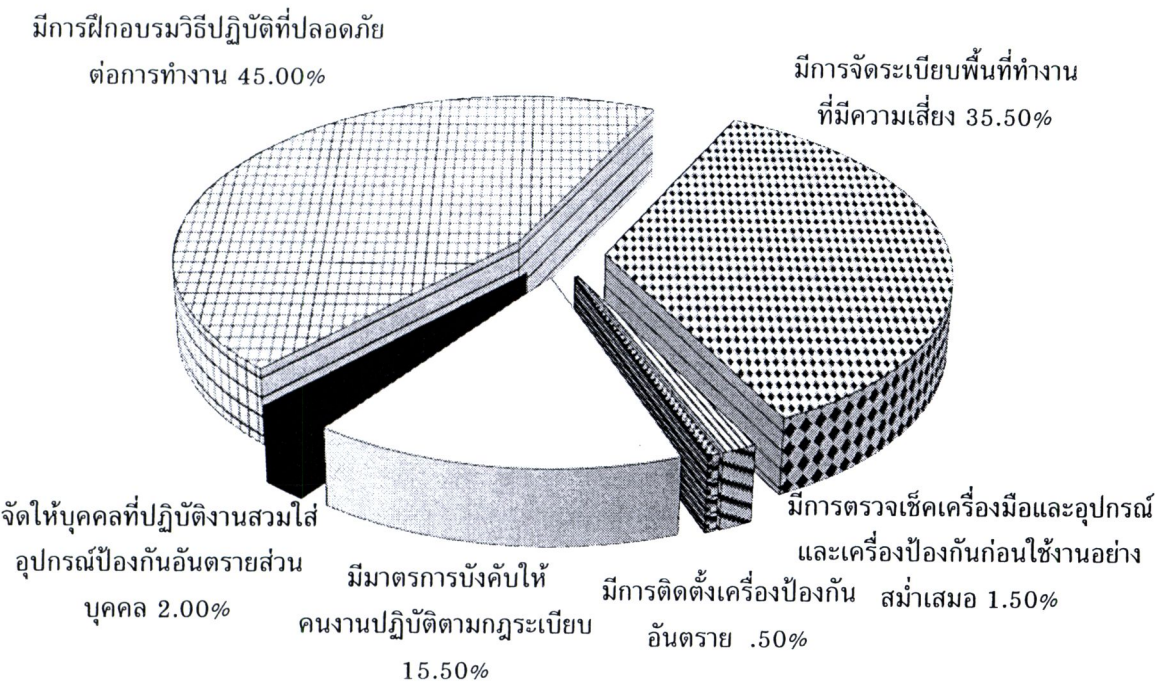
26.50 เมื่อปฏิบัติงานกับเครื่องยก รถยก เครื่องขุดดิน ต้องกันรั้วกันบริเวณอันตรายคิดเป็นร้อยละ 4.00 มีการตรวจเช็คเครื่องมือและอุปกรณ์ และเครื่องป้องกันก่อนใช้งานอย่างสม่ำเสมอคิดเป็นร้อยละ 1.00 และมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ .50 ตามลำดับ

4.3.4 แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน ปรากฏผลดังตารางที่ 4-22 และภาพที่ 4-20

ตารางที่ 4-22 จำนวนและค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของกระแทก/ชน

แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน	จำนวน	ร้อยละ
มีมาตรการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบ	31	15.50
จัดให้บุคคลที่ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคล	4	2.00
มีการฝึกอบรมวิธีปฏิบัติที่ปลอดภัยต่อการทำงาน	90	45.00
มีการจัดระเบียบพื้นที่ทำงานที่มีความเสี่ยง	71	35.50
มีการตรวจเช็คเครื่องมือและอุปกรณ์ และเครื่อง ป้องกันก่อนใช้งานอย่างสม่ำเสมอ	3	1.50
มีการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตราย	1	.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-20 ค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน

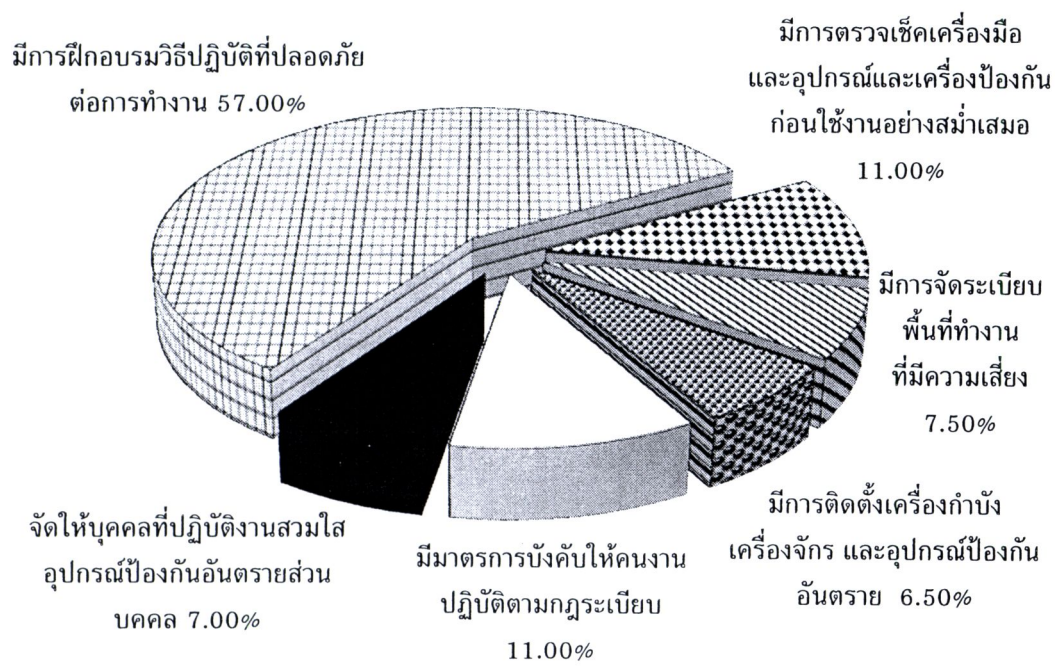
จากตารางที่ 4-22 และภาพที่ 4-20 พบว่า แนวทางป้องกันอุบัติเหตุหรือสิ่งของ กระแทก/ชนส่วนใหญ่ คือ มีการฝึกอบรมวิธีปฏิบัติที่ปลอดภัยต่อการทำงาน คิดเป็นร้อยละ 45.00 รองลงมาได้แก่ มีการจัดระเบียบพื้นที่ทำงานที่มีความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 35.50 มีมาตรการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบคิดเป็นร้อยละ 15.50 จัดให้บุคคลที่ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลคิดเป็นร้อยละ 2.00 มีการตรวจเช็คเครื่องมือและ อุปกรณ์ และเครื่องป้องกันก่อนใช้งานอย่างสม่ำเสมอคิดเป็นร้อยละ 1.50 และมีการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตราย คิดเป็นร้อยละ .50 ตามลำดับ

4.3.5 แนวทางป้องกันอุบัติเหตุหรือสิ่งของ หนีบ/ดึง/ตัด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางป้องกันอุบัติเหตุหรือสิ่งของ หนีบ/ดึง/ตัด ปรากฏผลดังตารางที่ 4-23 และภาพที่ 4-21

ตารางที่ 4-23 จำนวนและค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุหรือสิ่งของหนีบ/ดึง/ตัด

แนวทางป้องกันอุบัติเหตุหรือสิ่งของ หนีบ/ดึง/ตัด	จำนวน	ร้อยละ
มีมาตรการบังคับให้คนงานปฏิบัติตาม กฎระเบียบ	22	11.00
จัดให้บุคคลที่ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคล	14	7.00
มีการฝึกอบรมวิธีปฏิบัติที่ปลอดภัยต่อการทำงาน	114	57.00
มีการตรวจเช็คเครื่องมือและอุปกรณ์ และเครื่อง ป้องกันก่อนใช้งานอย่างสม่ำเสมอ	22	11.00
มีการจัดระเบียบพื้นที่ทำงานที่มีความเสี่ยง	15	7.50
มีการติดตั้งเครื่องกำบังเครื่องจักร และอุปกรณ์ ป้องกันอันตราย	13	6.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-21 ค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดึง/ตัด

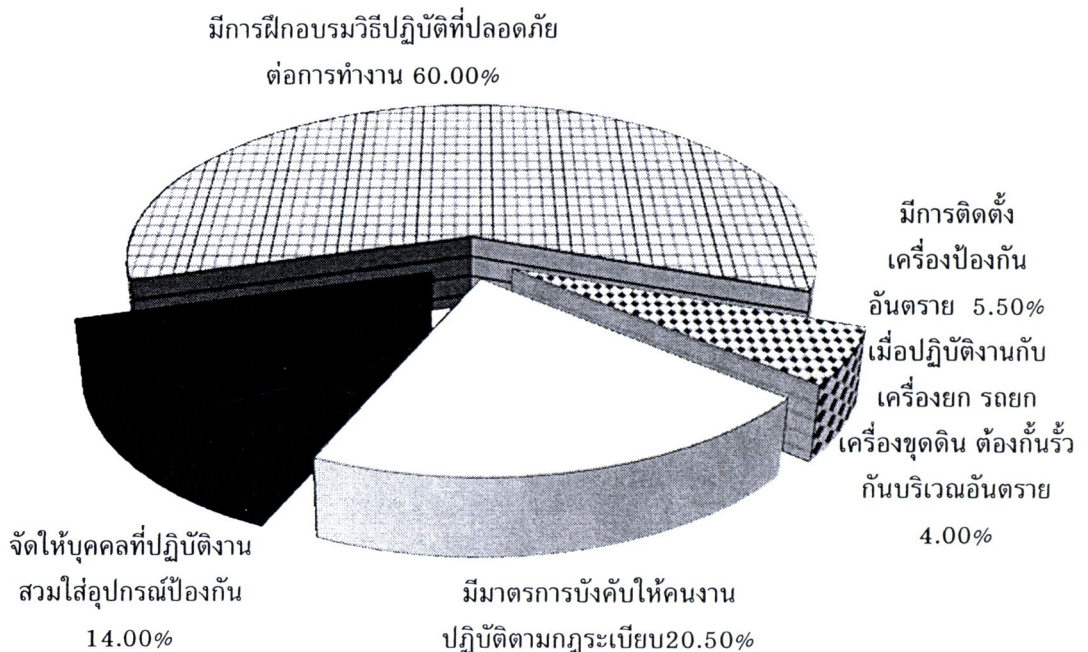
จากตารางที่ 4-23 และภาพที่ 4-21พบว่า แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดึง/ตัดส่วนใหญ่ คือ มีการฝึกอบรมวิธีปฏิบัติที่ปลอดภัยต่อการทำงาน คิดเป็นร้อยละ 57.00 รองลงมาได้แก่ มีมาตรการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบและมีการตรวจเช็คเครื่องมือและอุปกรณ์ และเครื่องป้องกันก่อนใช้งานอย่างสม่ำเสมอคิดเป็นร้อยละ 11.00 เท่ากัน มีการจัดระเบียบพื้นที่ทำงานที่มีความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 7.50 จัดให้บุคคลที่ปฏิบัติงานสวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลคิดเป็นร้อยละ 7.00 และมีการติดตั้งเครื่องกำบังเครื่องจักรและอุปกรณ์ป้องกันอันตราย คิดเป็นร้อยละ 6.50 ตามลำดับ

4.3.6 แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อนปรากฏผลดังตารางที่ 4-24 และภาพที่ 4-22

ตารางที่ 4-24 จำนวนและค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน

แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน	จำนวน	ร้อยละ
มีมาตรการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบ	41	20.50
จัดให้บุคคลที่ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน	28	14.00
มีการฝึกอบรมวิธีปฏิบัติที่ปลอดภัยต่อการทำงาน	120	60.00
มีการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตราย	11	5.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-22 ค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน

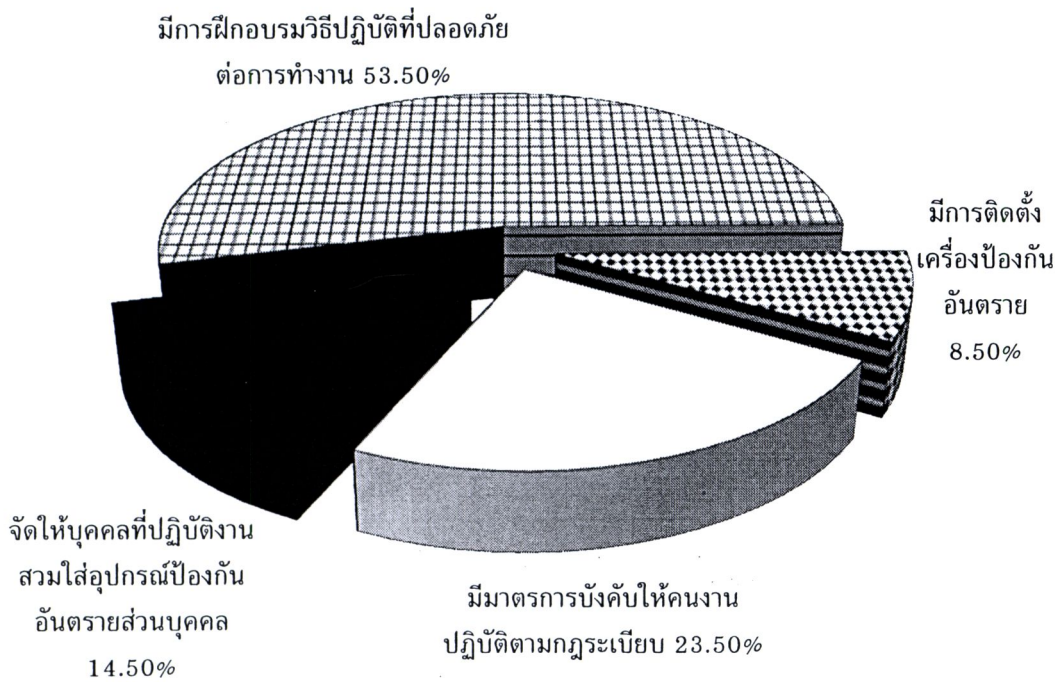
จากตารางที่ 4-24 และภาพที่ 4-22 พบว่า แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อนส่วนใหญ่ คือ มีการฝึกอบรมวิธีปฏิบัติที่ปลอดภัยต่อการทำงาน คิดเป็นร้อยละ 60.00 รองลงมาได้แก่ มีมาตรการการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบคิดเป็นร้อยละ 20.50 จัดให้บุคคลที่ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันคิดเป็นร้อยละ 14.00 และมีการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตราย คิดเป็นร้อยละ 5.50 ตามลำดับ

4.3.7 แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี ปรากฏผลดังตารางที่ 4-25 และภาพที่ 4-23

ตารางที่ 4-25 จำนวนและค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี

แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	จำนวน	ร้อยละ
มีมาตรการการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบ	37	23.50
จัดให้บุคคลที่ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล	29	14.50
มีการฝึกอบรมวิธีปฏิบัติที่ปลอดภัยต่อการทำงาน	107	53.50
มีการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตราย	17	8.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-23 ค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี

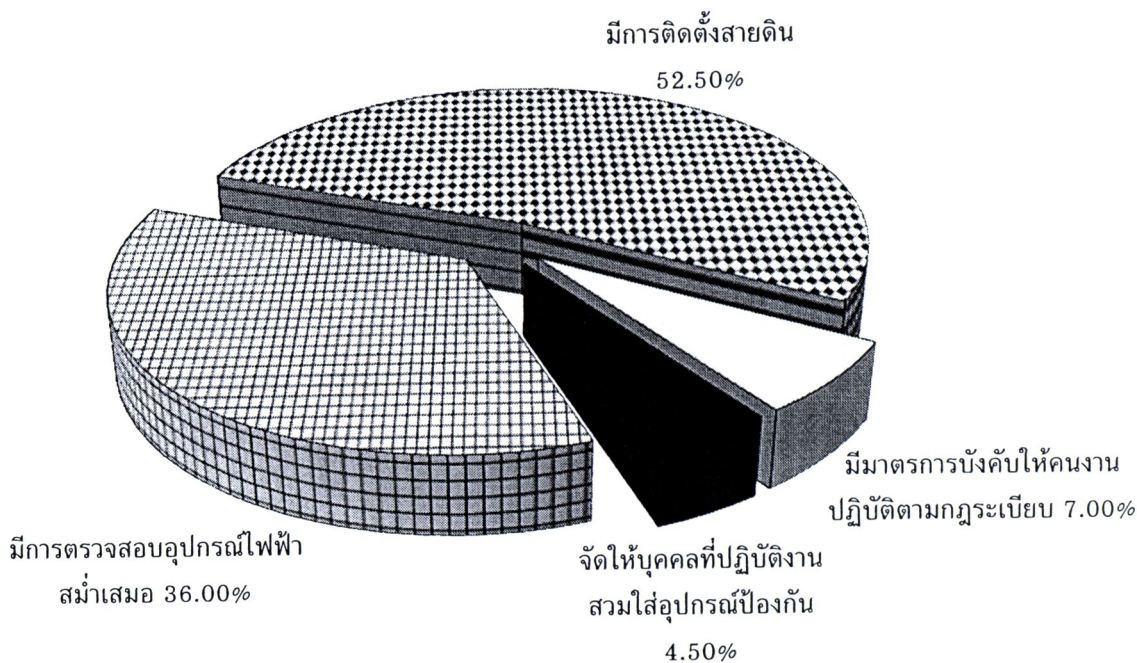
จากตารางที่ 4-25 และภาพที่ 4-23 พบว่า แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมีส่วนใหญ่ คือ มีการฝึกอบรมวิธีปฏิบัติที่ปลอดภัยต่อการทำงาน คิดเป็นร้อยละ 53.50 รองลงมาได้แก่ มีมาตรการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบคิดเป็นร้อยละ 23.50 จัดให้บุคคลที่ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลคิดเป็นร้อยละ 14.50 และมีการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตราย คิดเป็นร้อยละ 8.50 ตามลำดับ

4.3.8 แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านไฟฟ้าลัดวงจร

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านไฟฟ้าลัดวงจรปรากฏผลดังตารางที่ 4-26 และภาพที่ 4-23

ตารางที่ 4-26 จำนวนและค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านไฟฟ้าลัดวงจร

แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านไฟฟ้าลัดวงจร	จำนวน	ร้อยละ
มีมาตรการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบ	14	7.00
จัดให้บุคคลที่ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน	9	4.50
มีการตรวจสอบอุปกรณ์ไฟฟ้าสม่ำเสมอ	72	36.00
มีการติดตั้งสายดิน	105	52.50
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-24 ค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านไฟฟ้าลัดวงจร

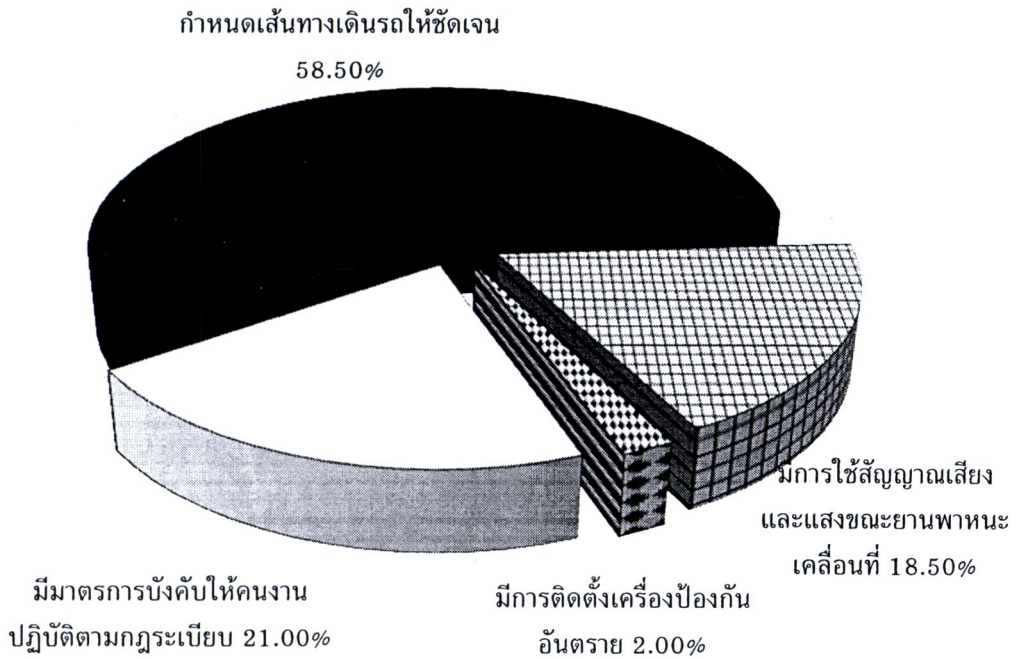
จากตารางที่ 4-26 และภาพที่ 4-24 พบว่า แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านไฟฟ้าลัดวงจรส่วนใหญ่ คือ มีการติดตั้งสายดิน คิดเป็นร้อยละ 52.50 รองลงมาได้แก่ มีการตรวจสอบอุปกรณ์ไฟฟ้าสม่ำเสมอคิดเป็นร้อยละ 36.00 มีมาตรการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบคิดเป็นร้อยละ 7.00 และจัดให้บุคคลที่ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน คิดเป็นร้อยละ 4.50 ตามลำดับ

4.3.9 แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะปรากฏผลดังตารางที่ 4-27 และภาพที่ 4-24

ตารางที่ 4-27 จำนวนและค่าร้อยละของสถานประกอบการจำแนกตามแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะ

แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะ	จำนวน	ร้อยละ
มีมาตรการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบ	42	21.00
กำหนดเส้นทางเดินรถให้ชัดเจน	117	58.50
มีการใช้สัญญาณเสียง และแสงขณะยานพาหนะเคลื่อนที่	37	18.50
มีการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตราย	4	2.00
รวม	200	100.00



ภาพที่ 4-25 ค่าร้อยละของแนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะ

จากตารางที่ 4-27 และภาพที่ 4-25 พบว่า แนวทางป้องกันอุบัติเหตุด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะส่วนใหญ่ คือ กำหนดเส้นทางเดินรถให้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 58.50 รองลงมาได้แก่ มีมาตรการบังคับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบคิดเป็นร้อยละ 21.00 มีการใช้สัญญาณเสียงและแสงขณะยานพาหนะเคลื่อนที่คิดเป็นร้อยละ 18.50 และมีการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตรายคิดเป็นร้อยละ 2.00 ตามลำดับ

4.4 ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านลักษณะของการจัดตั้งธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจและด้านขนาดของธุรกิจ มีจำนวน 2 หัวข้อตามลักษณะของการจัดตั้งธุรกิจ ดังนี้

4.4.1 ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-28

ตารางที่ 4-28 ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ โดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม	P-Value
เพศของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ	.460
อายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ	.029*
อายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ	.002*
ประเภทของการเข้างานที่ประสบอุบัติเหตุ	.712
ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	.378
จำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปี	.005*
สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	.034*
สิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	.043*
สาเหตุที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ	.125
อวัยวะที่เกิดอุบัติเหตุ	.021*
ความร้ายแรงของอุบัติเหตุ	.065
โอกาสและมูลค่าความเสียหายต่อปีที่เกิดจากการที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ	.278
การมีแพทย์หรือพยาบาลประจำ	.022*
การจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	.126
การทำประกันอุบัติเหตุ	.015*
จำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย	.011*

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-28 พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 9 ประเด็น ได้แก่ อายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ อายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุจำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุอวัยวะที่เกิดอุบัติเหตุการมีแพทย์หรือพยาบาลประจำการทำประกันอุบัติเหตุและจำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

ลำดับต่อไปนี้ผู้วิจัยขอเสนอลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำนวน 9 ประเด็น ที่มีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

4.4.1.1 อายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านอายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กร

4.4.1.7 การมีแพทย์หรือพยาบาลประจำ

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านการมีแพทย์หรือพยาบาลประจำกับสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านการมีแพทย์หรือพยาบาลประจำมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4.1.8 การทำประกันอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านการทำประกันอุบัติเหตุกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านการทำประกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4.1.9 จำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยกับสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4.2 ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-29

ตารางที่ 4-29 ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ โดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม	P- Value
เพศของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ	.338
อายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ	.000*
อายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ	.000*
ประเภทของการเข้างานที่ประสบอุบัติเหตุ	.133
ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	.195
จำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปี	.000*
สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	.432
สิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	.242

ตารางที่ 4-29 (ต่อ)

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม	P-Value
สาเหตุที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ	.407
อวัยวะที่เกิดอุบัติเหตุ	.195
ความร้ายแรงของอุบัติเหตุ	.071
โอกาสและมูลค่าความเสียหายต่อปีที่เกิดจากการที่แรงงานประสบอุบัติเหตุ	.440
การมีแพทย์หรือพยาบาลประจำ	.000*
การจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	.000*
การทำประกันอุบัติเหตุ	.000*
จำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย	.000*

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-29 พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 7 ประเด็น ได้แก่ อายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุอายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุจำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปีการมีแพทย์หรือพยาบาลประจำการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นการทำประกันอุบัติเหตุและจำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

ลำดับต่อไปนี้ผู้วิจัยขอเสนอลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำนวน 7 ประเด็น ที่มีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ

4.4.2.1 อายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านอายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านอายุของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4.2.2 อายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านอายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านอายุงานของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4.2.3 จำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปี

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านจำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปีกับสถานภาพ

ทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านจำนวนแรงงานที่ได้รับอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยต่อปีมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4.2.4 การมีแพทย์หรือพยาบาลประจำ

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านการมีแพทย์หรือพยาบาลประจำกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านการมีแพทย์หรือพยาบาลประจำมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4.2.5 การจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4.2.6 การทำประกันอุบัติเหตุ

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านการทำประกันอุบัติเหตุกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านการทำประกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4.2.7 จำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไปภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.5 ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านลักษณะของการจัดตั้งธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจและด้านขนาดของธุรกิจ มีจำนวน 2 หัวข้อตามลักษณะของการจัดตั้งธุรกิจ ดังนี้

4.5.1 ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-30

ตารางที่ 4-30 ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม	P-Value
ด้านวัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ	.183
ด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน	.056
ด้านวัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัด	.047*
ด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน	.553
ด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	.902
ด้านไฟฟ้าลัดวงจร	.006*
ด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะ	.000*

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-30 พบว่า แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 3 ประเด็น ได้แก่ ด้านวัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัดด้านไฟฟ้าลัดวงจรและด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะ

ลำดับต่อไปนี้ผู้วิจัยขอเสนอแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำนวน 3 ประเด็น ที่มีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

4.5.1.1 แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัด

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านวัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัดกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่า แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านวัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัดมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.5.1.2 แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้านไฟฟ้าลัดวงจร

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านไฟฟ้าลัดวงจรกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่า แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านไฟฟ้าลัดวงจรมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.5.1.3 แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะ

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่า แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.5.2 ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-31

ตารางที่ 4-31 ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ

แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม	P-Value
ด้านวัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ	.002*
ด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน	.028*
ด้านวัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัด	.088
ด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน	.133
ด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	.176
ด้านไฟฟ้าลัดวงจร	.109
ด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะ	.012*

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-31 พบว่า แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 3 ประเด็น ได้แก่ ด้านวัตถุหรือสิ่งของพังทลาย/หล่นทับด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชนและด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะ

ลำดับต่อไปนี้ผู้วิจัยขอเสนอแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำนวน 3 ประเด็น ที่มีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ

4.5.2.1 แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้านวัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านวัตถุหรือสิ่งของพังทลาย/หล่นทับกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านวัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.5.2.2 แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือสิ่งของกระแทก/ชน

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชนกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านวัตถุหรือสิ่งของกระแทก/ชนมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.5.2.3 แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะ

ผลการวิเคราะห์ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะกับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านอุบัติเหตุจากยานพาหนะมีความสัมพันธ์กับสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.6 ผลการเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจ

การเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านลักษณะของการจัดตั้งธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจและด้านขนาดของธุรกิจ ใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (ANOVA) ในกรณีพบความแตกต่างเป็นรายกลุ่ม ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่อีกครั้งโดยใช้วิธีการของ Scheffe

4.6.1 ผลการเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-32

ตารางที่ 4-32 ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	F- Value	P- Value
โดยภาพรวม	2.254	.108
วัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ	.355	.702
วัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน	4.063	.019*
วัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัด	2.221	.111
ผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน	.409	.665
สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	1.280	.280
ไฟฟ้าลัดวงจร	.557	.574
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ	1.554	.214

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-32 ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้เปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่าระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมโดยภาพรวมไม่มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ .05 และเมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้านพบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 1 ด้าน ได้แก่ ด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน ผู้วิจัยจึงได้ทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ Scheffe

4.6.2.1 เปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านวัตถุ หรือสิ่งของ กระแทก/ชนจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-33

ตารางที่ 4-33 ค่าเฉลี่ยในการเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชนจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

ระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ	μ	น้อยกว่า 5 ปี	5 – 10 ปี	มากกว่า 10 ปี
		2.38	1.92	2.09
น้อยกว่า 5 ปี	2.38	-	.46*	.29
5 – 10 ปี	1.92		-	-.17
มากกว่า 10 ปี	2.09			-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-33 เมื่อทดสอบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชนจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจพบว่า ธุรกิจที่ก่อตั้งมาเป็นระยเวลาน้อยกว่า 5 ปี มีระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัย ด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชนมากกว่าธุรกิจที่ก่อตั้งมาเป็นระยะเวลา 5-10ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.6.3 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-34

ตารางที่ 4-34 ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุภัย	F- Value	P- Value
โดยภาพรวม	3.989	.020*
วัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ	6.513	.002*
วัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน	5.587	.004*

ตารางที่ 4-34 (ต่อ)

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	F-Value	P-Value
วัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ตึง/ตัด	1.903	.152
ผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน	.021	.979
สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	1.582	.208
ไฟฟ้าลัดวงจร	5.938	.003*
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ	3.009	.052

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-34 ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้เปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมโดยภาพรวมมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และเมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้านพบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับด้านวัตถุหรือสิ่งของกระแทก/ชน และด้านไฟฟ้าลัดวงจร ผู้วิจัยจึงได้ทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ Scheffe

4.6.3.1 เปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม โดยภาพรวม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-35

ตารางที่ 4-35 ค่าเฉลี่ยในการเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมโดยภาพรวม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ

ขนาดของธุรกิจ	μ	ขนาดเล็ก (คนงาน ไม่เกิน 50 คน)	ขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน)	ขนาดใหญ่ (คนงาน 200 คนขึ้นไป)
		1.80	1.59	1.63
ขนาดเล็ก (คนงานไม่เกิน 50 คน)	1.80	-	.21*	.17
ขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน)	1.59		-	-.04
ขนาดใหญ่ (คนงาน 200 คนขึ้นไป)	1.63			-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-35 เมื่อทดสอบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมโดยภาพรวม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ธุรกิจที่มีขนาดเล็ก (คนงานไม่เกิน 50 คน) มีระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุโดยภาพรวม มากกว่าธุรกิจที่มีขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.6.3.2 เปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม ด้านวัตถุ หรือ สิ่งของพังทลาย/หล่นทับ จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-36

ตารางที่ 4-36 ค่าเฉลี่ยในการเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจ
อุตสาหกรรม ด้านวัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ จำแนกตามสถานภาพ
ทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ

ขนาดของธุรกิจ	μ	ขนาดเล็ก (คนงาน ไม่เกิน 50 คน)	ขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน)	ขนาดใหญ่ (คนงาน 200 คนขึ้นไป)
		2.41	1.91	2.14
ขนาดเล็ก (คนงานไม่เกิน 50 คน)	2.41	-	.50*	.27
ขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน)	1.91		-	-.23
ขนาดใหญ่ (คนงาน 200 คนขึ้นไป)	2.14			-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 38 เมื่อทดสอบระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม ด้านวัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ธุรกิจที่มีขนาดเล็ก (คนงานไม่เกิน 50 คน) มีระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ด้านวัตถุหรือ สิ่งของพังทลาย/หล่นทับมากกว่าธุรกิจที่มีขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.6.3.3 เปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม ด้านวัตถุ หรือสิ่งของกระแทก/ชนจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-37

ตารางที่ 4-37 ค่าเฉลี่ยในการเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยภายในองค์กรธุรกิจ
อุตสาหกรรม ด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชนจำแนกตามสถานภาพทาง
ธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ

ขนาดของธุรกิจ	μ	ขนาดเล็ก (คนงาน ไม่เกิน 50 คน)	ขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน)	ขนาดใหญ่ (คนงาน 200 คนขึ้นไป)
		2.41	1.94	2.02
ขนาดเล็ก(คนงานไม่เกิน 50 คน)	2.41	-	.47*	.39
ขนาดกลาง(คนงาน 51-200 คน)	1.94		-	-.08
ขนาดใหญ่(คนงาน 200 คนขึ้นไป)	2.02			-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-37 เมื่อทดสอบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม
ด้านวัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า
ธุรกิจที่มีขนาดเล็ก (คนงานไม่เกิน 50 คน) มีระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัย ด้านวัตถุหรือสิ่งของ
กระแทก/ชนมากกว่าธุรกิจที่มีขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่
ระดับ.05

4.6.3.4 เปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมด้าน
ไฟฟ้าลัดวงจรจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-38

ตารางที่ 4-38 ค่าเฉลี่ยในการเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยภายในองค์กรธุรกิจ
อุตสาหกรรม ด้านไฟฟ้าลัดวงจรจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาด
ของธุรกิจ

ขนาดของธุรกิจ	μ	ขนาดเล็ก (คนงานไม่ เกิน 50 คน)	ขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน)	ขนาดใหญ่ (คนงาน 200 คนขึ้น ไป)
		1.41	1.17	1.12
ขนาดเล็ก(คนงานไม่เกิน 50 คน)	1.41	-	.24*	.29*
ขนาดกลาง(คนงาน 51-200 คน)	1.17		-	.05
ขนาดใหญ่(คนงาน 200 คนขึ้นไป)	1.12			-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-38 เมื่อทดสอบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุภัยภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม
ด้านไฟฟ้าลัดวงจร จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจ ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ธุรกิจที่มีขนาดเล็ก

(คนงานไม่เกิน 50 คน) มีระดับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ด้านไฟฟ้าลัดวงจรมากกว่าธุรกิจที่มีขนาดกลาง (คนงาน 51-200 คน) และธุรกิจที่มีขนาดใหญ่ (คนงาน 200 คนขึ้นไป) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.7 ผลการเปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม
จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจ

การเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านลักษณะของการจัดตั้งธุรกิจ ด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจและด้านขนาดของธุรกิจ ใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (ANOVA) ในกรณีพบความแตกต่างเป็นรายกลุ่ม ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่อีกครั้งโดยใช้วิธีการของ Scheffe

4.7.1 ผลการเปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-39

ตารางที่ 4-39 ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายใน
องค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลา
การก่อตั้งธุรกิจ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	F-Value	P-Value
โดยภาพรวม	1.289	.278
วัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ	.384	.681
วัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน	.868	.422
วัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัด	.108	.897
ผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน	3.668	.027*
สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	4.198	.016*
ไฟฟ้าลัดวงจร	1.763	.174
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ	.569	.567

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-39 ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้เปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่า ระดับความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม โดยภาพรวมไม่มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ.05 และเมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้านพบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 2 ด้าน ได้แก่ ด้านผลจาก

ความร้อนสูง/สัมผัสของร้อนและด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี ผู้วิจัยจึงได้ทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ Scheffe

4.7.1.1 เปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม ด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อนจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-40

ตารางที่ 4-40 ค่าเฉลี่ยในการเปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม ด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อนจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

ระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ	μ	น้อยกว่า 5 ปี	5 – 10 ปี	มากกว่า 10 ปี
		2.83	2.34	2.51
น้อยกว่า 5 ปี	2.83	-	.49*	.32
5 – 10 ปี	2.34		-	-.17
มากกว่า 10 ปี	2.51			-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-40 เมื่อทดสอบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม ด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อนจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่า ธุรกิจที่ก่อตั้งมาเป็นระยเวลานานน้อยกว่า 5 ปีมีระดับความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุ ด้านผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อนมากกว่าธุรกิจที่ก่อตั้งมาเป็นระยะเวลา 5-10 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.7.1.2 เปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม ด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมีจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-41

ตารางที่ 4-41 ค่าเฉลี่ยในการเปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม ด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมีจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ

ระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ	μ	น้อยกว่า 5 ปี	5 – 10 ปี	มากกว่า 10 ปี
		2.75	2.21	2.46
น้อยกว่า 5 ปี	2.75	-	.54*	.29
5 – 10 ปี	2.21		-	-.25
มากกว่า 10 ปี	2.46			-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-41 เมื่อทดสอบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม ด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมีจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านระยะเวลาการก่อตั้งธุรกิจ พบว่า ธุรกิจที่ก่อตั้งมาเป็นระยะเวลาน้อยกว่า 5 ปีมีระดับความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุด้านสัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมีมากกว่าธุรกิจที่ก่อตั้งมาเป็นระยะเวลา 5-10 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.7.2 ผลการเปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-42

ตารางที่ 4-42 ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายใน
องค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	F-Value	P-Value
โดยภาพรวม	1.516	.222
วัตถุหรือสิ่งของ พังทลาย/หล่นทับ	1.712	.183
วัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชน	.888	.413
วัตถุหรือสิ่งของ หนีบ/ดิ่ง/ตัด	.035	.965
ผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน	2.704	.069
สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	.007	.993
ไฟฟ้าลัดวงจร	2.979	.053
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ	.364	.696

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-42 ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้เปรียบเทียบความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรม จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจพบว่า ระดับความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมจำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจด้านขนาดของธุรกิจโดยภาพรวมและรายด้านไม่มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ .05