

ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนักศึกษา : กรณีศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก
Knowledge, attitudes, and risk behaviors in
motorcycle riding among university students : A case study
of a university in Phitsanulok Province

โสภิษฐา โพธิ์ประจำศีล (Sophistha Phoprajamsin)^{1,*}
พิษณุ อภิสมาจารย์โยธิน (Phitsanu Aphisamacharayothin)²

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก 2) เพื่อศึกษาทัศนคติที่มีต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก 3) เพื่อศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก 4) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาปริญญาตรีมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัด

¹คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร พิษณุโลก 65000

E-mail: sophisthap64@nu.ac.th

²คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร พิษณุโลก 65000

E-mail: Phitsanua@nu.ac.th

¹ Faculty of Social Sciences, Naresuan University, Phitsanulok, 6 5 0 0 0 ,
Thailand

² Faculty of Social Sciences, Naresuan University, Phitsanulok, 6 5 0 0 0 ,
Thailand

*Corresponding author, E-mail: sophisthap64@nu.ac.th

(Received : August 29, 2024; Revised : November 8, 2025; Accepted :
December 2, 2025)

พิษณุโลก ที่มีอายุ 20-24 ปี จำนวน 392 คน ใช้วิธีการสุ่มแบบอย่างง่าย โดยใช้แบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ได้แก่ สถิติความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน ผลการวิจัย พบว่า นักศึกษามีความรู้เรื่องต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 18.70$) มีทัศนคติเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเมาสุราเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.89$) มีพฤติกรรมเสี่ยงเรื่องขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.55$) และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า ความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง ส่วนทัศนคติมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ($r = 0.273$)

คำสำคัญ : ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่, ทัศนคติต่อการขับขี่, พฤติกรรมเสี่ยง, การไม่เคารพกฎจราจร

Abstract

The objectives of this research were 1) To study the knowledge of motorcycle traffic law compliance among university students at a university in Phitsanulok Province 2) To examine the attitudes toward lawful motorcycle riding among the students 3) To investigate the risk behaviors related to non-compliance with traffic laws among the students and 4) To study the relationships among knowledge, attitudes, and risky behaviors in motorcycle riding without traffic law compliance. The sample group consisted of 392 undergraduate students aged between 20 and 24 years from a university in Phitsanulok Province. The sample was selected through simple random sampling. Data were collected using a questionnaire and analyzed using descriptive and inferential statistics, including frequency, percentage, mean, standard deviation, and Pearson's correlation coefficient. The results revealed that the students' knowledge about always wearing helmets while riding motorcycles was at the highest level ($\bar{X} = 18.70$). Their attitude toward

the belief that riding a motorcycle under the influence of alcohol increases the risk of accidents was at a high level ($\bar{X}$ = 3.89). However, their risky behavior of riding a motorcycle without wearing a helmet was also at a high level ($\bar{X}$ = 3.55). The analysis of relationships showed that knowledge was not significantly correlated with risky behaviors, whereas attitude was found to have a statistically significant relationship with risky motorcycle riding behaviors at the 0.01 level (r = 0.273).

Keywords : Driving-Related Knowledge, Attitudes toward Driving, Risky Driving Behaviors, Non-Compliance with Traffic Laws

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันมีการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเสียชีวิตจำนวนมาก และส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนท้องถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สถานการณ์นี้ทำให้เกิดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในไทยสูงมาก คือ การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว การไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ การใช้โทรศัพท์ระหว่างขับขี่ และสาเหตุที่ทำให้เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ ชนท้ายรถคันอื่น การชนขณะเลี้ยวในบริเวณจุดตัดต่าง ๆ ซึ่งเกิดจากความพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนร้อยละ 40 (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2563, ออนไลน์) จากการเปรียบเทียบของยานพาหนะรถจักรยานยนต์ในปี 2567 มีสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของยานพาหนะจำแนกประเภทรถ คือ รถจักรยานยนต์สูงที่สุดถึงร้อยละ 78.07 รองลงมา คือ รถยนต์จำนวนร้อยละ 7.91 และไม่ระบุ ร้อยละ 14.02 (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2567, ออนไลน์) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ยังขาดการเรียนรู้ การคาดการณ์สถานการณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจึงได้มีการจัดตั้ง Global Status Reports on Safety 2023 ภายใต้องค์การอนามัยโลกที่ได้รายงานว่าคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 1.19 ล้านราย ระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 15 ต่อ 10,000 คน ของประชากรจำนวนร้อยละ 92 ที่เกิดในประเทศรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนร้อยละ 49 นอกจากนี้กลุ่มอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุด้วยรถจักรยานยนต์สูงสุด คือ กลุ่มอายุ 20-24 ปี (ธีรพล ชิงเกอร์, 2564, ออนไลน์)

และเป็นกลุ่มอายุที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดในปี 2566 เมื่อได้เทียบกับช่วงอายุอื่น ได้แก่ อายุ 1-14 ปี จำนวน 572 คน อายุ 15-19 ปี จำนวน 1,054 คน อายุ 20-24 ปี จำนวน 1,148 คน อายุ 25-29 ปี จำนวน 1,112 คน อายุ 30-34 ปี จำนวน 941 คน และอายุ 35 ปี ขึ้นไป จำนวน 901 คน (กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค, 2566, ออนไลน์)

การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ และจากผลสำรวจในมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งที่มีกลุ่มช่วงอายุ 20-24 ปี จำนวนมาก มีการใช้ยานพาหนะในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำต่อการเดินทางสถานที่ต่าง ๆ เช่น การไปเรียน การไปทำกิจกรรม มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และบาดเจ็บของนักศึกษาในเดือนตุลาคม 2566 ถึงเดือนธันวาคม 2566 โดยมีการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 7 ครั้ง และบาดเจ็บอีก 9 ราย ในการนับจำนวนการแจ้งอุบัติเหตุฉุกเฉินจากศูนย์แจ้งเหตุฉุกเฉินมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่ง พบว่าอุบัติเหตุมักเกิดจากการขับขี่อย่างประมาท หรือ พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จักรยานยนต์ที่ไม่เคารพกฎจราจร เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย ฝ่าฝืนกฎจราจรขณะขับขี่ ขับขี่ด้วยความเร็วสูง พฤติกรรมเหล่านี้ เป็นอันตรายต่อการจราจร เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มวัยรุ่นในช่วงอายุ 20-24 ปี ที่เป็นช่วงอายุมีอุบัติเหตุสูงสุด (มติชนออนไลน์, 2564, ออนไลน์) พฤติกรรมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน คือเกิดจากผู้ขับขี่ขาดทักษะและประสบการณ์ในการขับขี่ สภาพถนน และสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อการขับขี่ (ธีรพล ชิงเกอร์, 2564, ออนไลน์) ซึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการประเมินสถานการณ์ที่ผิดพลาดต่อการตัดสินใจ การควบคุมรถจักรยานยนต์ หรือการใช้เบรกเพื่อชะลอความเร็วหรือเพื่อหยุดอย่างรวดเร็ว (มติชนออนไลน์, 2564, ออนไลน์) ทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มวัยรุ่นที่มีความซื่อซื่อ และมีความมั่นใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความประมาท เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ ฝ่าฝืนกฎจราจรขณะขับขี่ และขับขี่ด้วยความเร็วสูง (กาญจน์กรรณ สุอังคะ, 2559, น. 2) การขับขี่เร็วเกินอัตราที่กำหนดตามมาตรการความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทำให้เกิดเป็นพฤติกรรมเสี่ยงและนำไปสู่ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ได้ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ โดยเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2559-2563 ศูนย์วิจัยได้ทำการตั้งเป้าไว้ที่ 1,000 เคส

ที่เกิดขึ้นจริง ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ การขับขี่รถจักรยานยนต์ชนกับวัตถุข้างทาง การเลี้ยวตัดกระแสจราจรทางตรง ณ จุดตัดต่าง ๆ เช่น จุดกลับรถ ทางแยก ทางเข้าออกซอย การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ทำผิดกฎจราจร จำนวนร้อยละ 32 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดจากการขับขี่ขณะมีเมา จำนวนร้อยละ 15 (ไทยโพสต์ออนไลน์, 2562, ออนไลน์) เกิดการบาดเจ็บรุนแรง ผู้ที่เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นจำนวนร้อยละ 66 (ชนะพงศ์ จินวงษ์, 2564, น. 72-73) การไม่ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยหรือกฎจราจรทำให้ผู้ขับขี่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

นอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุทำให้มีการสูญเสียที่คิดเป็นจำนวนเงินในการรักษาพยาบาลรายได้ต่อการเกิดอุบัติเหตุมากถึง 153,755 ล้านบาทต่อปี แม้มีการออกนโยบายควบคุมอุบัติเหตุต่าง ๆ แต่จำนวนการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตยังคงมีจำนวนเพิ่มขึ้น (กาญจน์กรรณ สว่างคะ, 2559, น. 1) ในการแก้ไขปัญหาจากความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จะลดพฤติกรรมเสี่ยง และป้องกันการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้แก่ มีสติขณะขับขี่ ไม่อยู่จุกอับสายตา ไม่เบียดรถคันอื่น คาดการณ์ เลี้ยวอย่างระวัง ระวังทางแยก เคารพกฎจราจร สวมหมวกนิรภัย การตรวจสอบสภาพรถ การควบคุมรถอย่างปลอดภัย การขับอย่างปลอดภัย รวมถึงการมีทัศนคติที่ดีต่อการขับขี่ สามารถถอยออกไปสู่การแก้ไขปัญหา ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน และลดการเสียชีวิตของผู้ขับขี่ รวมถึงการมีความรู้ตระหนักในเรื่องความปลอดภัย (ไทยพัฒนาประกันภัย, 2562, ออนไลน์) หากผู้ขับขี่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ถูกกฎจราจร หรือทัศนคติที่ไม่ดีต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และมีความเสี่ยงขณะขับขี่ ดังนั้นจำเป็นต้องเรียนรู้หลักสูตรกฎจราจร หรือการเข้าอบรม เพื่อเพิ่มทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุ หลบหลีกการชน การตัดสินใจ และการควบคุมรถเมื่ออยู่ในสถานการณ์เสี่ยง (มติชนออนไลน์, 2564, ออนไลน์)

จากจำนวนรายงานที่เกิดอุบัติเหตุในสถานศึกษาแห่งหนึ่งทำให้ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษา ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจรของนักศึกษา กรณีศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ไปเป็นความรู้และประโยชน์เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งตรงกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกัน

การมีสุขภาพที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย และตรงกับเป้าหมายย่อยที่ 3.6 ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับการขับซิริธจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก
2. เพื่อศึกษาทัศนคติที่มีต่อการขับซิริธจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก
3. เพื่อศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงในการขับซิริธจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก
4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับซิริธจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นวิจัยเชิงปริมาณ ทำการศึกษาที่มหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก ระหว่างเดือนธันวาคม 2566 ถึงเดือนพฤษภาคม 2567 ประชากร คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลกที่มีอายุ 20-24 ปี จำนวน 17,907 คน คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Yamane (1973, pp. 727-728) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 จำนวน 392 คน ใช้วิธีการสุ่มแบบอย่างง่าย โดยมีเกณฑ์คัดเข้า (Inclusion Criteria) คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก อายุ 20-24 ปี ผู้ที่มีประสบการณ์ขับซิริธจักรยานยนต์ และเกณฑ์คัดออก (Exclusion Criteria) คือ นักศึกษาที่ไม่สะดวกตอบแบบสอบถามจนแล้วเสร็จ ได้ทำการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และนำแนวคิดทฤษฎี KAP : ความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรม ของ Benjamin S. Bloom's Taxonomy (Bloom, Hastings, & Madaus, 1971, pp. 18-20) มาประยุกต์ใช้ ทำให้ได้ตัวแปรที่จะใช้ในการวิจัย ดังนี้

1. ตัวแปรต้น ได้แก่

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคล คือ เพศ อายุ ใบอนุญาตขับซิริธจักรยานยนต์ ประสบการณ์การขับซิริธจักรยานยนต์ ความถี่การขับซิริธจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุขับซิริธจักรยานยนต์

1.2 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎหมาย

1.3 ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎหมาย

2. ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎหมาย

โดยเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม และการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย $\bar{X}$ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และสถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

ผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลนักศึกษาปริญญาตรีมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก โดยจำแนกข้อมูล ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ตารางแสดงการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคล (n=392)	ความถี่	ร้อยละ
1. เพศ		
หญิง	152	38.8
ชาย	229	58.4
ไม่ระบุ	11	2.8
รวม	392	100
2. อายุ		
20 ปี	229	58.4
21 ปี	112	28.6
22 ปี	51	13.0
รวม	392	100
ข้อมูลส่วนบุคคล (n=392)	ความถี่	ร้อยละ
3. ใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์		
มี	228	58.6
ไม่มี	164	41.4
รวม	392	100

4. ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 6 เดือน	38	14.9
ไม่ถึง 1 ปี	26	10.1
1-3 ปี	77	29.4
4-5 ปี	176	30.2
มากกว่า 5 ปี	75	15.4
รวม	392	100
5. ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
1 ครั้งต่อสัปดาห์	53	13.5
2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์	29	7.4
4 - 5 ครั้งต่อสัปดาห์	53	13.5
ทุกวัน	257	65.6
รวม	392	100
6. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์		
1 ครั้ง	75	19.1
2-3 ครั้ง	79	20.2
มากกว่า 3 ครั้ง	10	2.5
ไม่เคย	228	58.2
รวม	392	100

2. การวิเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรอยู่ในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 93.50 โดยมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 18.70 คะแนน (คะแนนเต็ม 20 คะแนน) คิดเป็นร้อยละ 94.70 ซึ่งอยู่ในระดับมาก ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ตารางแสดงระดับความรู้เกี่ยวกับการขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร

ระดับความรู้เกี่ยวกับการขับชีร์ รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร	คะแนน	ความถี่	ร้อยละ
น้อยที่สุด	ต่ำกว่าร้อยละ 20	1	0.10
น้อย	ระหว่างร้อยละ 21-40	0	0.00
ปานกลาง	ระหว่างร้อยละ 41-60	2	0.60
มาก	ระหว่างร้อยละ 61-80	18	4.60
มากที่สุด	มากกว่าร้อยละ 81	371	94.70
รวม		392	100

$\bar{X} = 18.70$ (93.50%) (คะแนนเต็ม 20 คะแนน) ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุด S.D. = 1.45

3. การวิเคราะห์ทัศนคติที่มีต่อการขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร พบว่า นักศึกษาปริญญาตรีมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก ส่วนใหญ่มีทัศนคติที่มีต่อการขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.89 (S.D. = 0.58) ซึ่งหากพิจารณารายชื่อคำถามจะพบว่า เรื่องการขับชีร์ถจักรยานยนต์ ขณะเมาสุราเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ การติดกระจกมองหลังการขับชีร์ถจักรยานยนต์จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ การขับชีร์ถจักรยานยนต์ควรตรวจเช็คสภาพรถเพื่อลดการเสี่ยง อุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น การรู้กฎจราจรจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุได้ อยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.70, 4.66, 4.61 และ 4.55 (S.D. = 0.74, 0.67, 0.70 และ 0.68) ตามลำดับ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างคิดว่าการใช้สัญญาณเสียงแตรเมื่อจำเป็น เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การเปิดไฟเลี้ยวจะทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุ การขับชีร์ถจักรยานยนต์ต้องมีการประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งต่อไป อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.45, 4.41 และ 3.21 (S.D. = 0.78, 0.79 และ 1.45) ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่าง คิดว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้มีความมั่นใจในการขับชีร์ถจักรยานยนต์ การขับแข่งรถคันอื่นไม่ให้สัญญาณก่อนที่จะแซง ทำให้ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.99 และ 2.94 (S.D. = 1.48 และ 1.63) ตามลำดับ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างคิดว่าการขับย้อนศรจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.40 (S.D. = 1.61) ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ทศนคติที่มีต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎหมาย

คำถาม	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเมาสุราเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ	4.70	0.74	มากที่สุด
2. การติดกระจกมองหลังการขับขี่รถจักรยานยนต์จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ	4.66	0.67	มากที่สุด
3. การขับขี่รถจักรยานยนต์ควรตรวจเช็คสภาพรถ เพื่อลดการเสี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น	4.61	0.70	มากที่สุด
4. การรู้กฎหมายจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุได้	4.55	0.68	มากที่สุด
5. การใช้สัญญาณเสียงแตรเมื่อจำเป็น เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	4.45	0.78	มาก
6. การเปิดไฟเลี้ยวจะทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุ	4.41	0.79	มาก
7. การขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งต่อไป	3.21	1.45	มาก
8. การไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้ความมั่นใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์	2.99	1.48	ปานกลาง
9. การขับแข่งรถคันอื่น ไม่ให้สัญญาณก่อนที่จะแซง จะทำให้ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	2.94	1.63	ปานกลาง
10. การขับย้อนศรจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุ	2.40	1.61	น้อย
เฉลี่ยทศนคติต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์	3.89	0.58	มาก

4. การวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎหมาย พบว่า นักศึกษาปริญญาตรีมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลก ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 (S.D. = 0.61) ซึ่งหากพิจารณารายชื่อคำถามจะพบว่าเรื่องขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงรถในที่คับขัน ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่พกใบอนุญาตขับขี่ ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09, 3.92, 3.60, 3.58, 3.51, 3.51 (S.D. = 0.94, 1.16, 1.20, 1.24, 1.27 และ 1.26) ตามลำดับ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างคิดว่าขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วเกินอัตรากฎหมายกำหนด ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟจราจร ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเมาสุรา ขับขี่รถจักรยานยนต์ตกแต่ง

และดัดแปลงอยู่ในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.50, 3.37, 3.36, 3.08 (S.D. = 1.21, 1.28, 1.35 และ 1.36) ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ตารางแสดงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับรถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร

คำถาม	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย	4.09	0.94	มาก
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว	3.92	1.16	มาก
3. ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร	3.60	1.20	มาก
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงรถในที่คับขัน	3.58	1.24	มาก
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่พกใบอนุญาตขับขี่	3.51	1.27	มาก
6. ใช้โทรศัพท์มือถือถือในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์	3.51	1.26	มาก
7. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วเกินอัตรากฎหมายกำหนด	3.50	1.21	น้อย
8. ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟจราจร	3.37	1.28	น้อย
9. ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเมาสุรา	3.36	1.35	น้อย
10. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตกแต่งและดัดแปลง	3.08	1.36	น้อย
เฉลี่ยพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์	3.55	0.61	มาก

5. การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรซึ่งเป็นตัวแปรต้นกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร ซึ่งเป็นตัวแปรตาม ไม่มีความสัมพันธ์นัยยะทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (r) เท่ากับ 0.094 ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ระดับมาก นอกจากนี้ยัง พบว่า ทักษะที่มีต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร ซึ่งเป็นตัวแปรต้นกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเป็นตัวแปรตามมีความสัมพันธ์เชิงบวกอย่างมีนัยยะทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (r) เท่ากับ 0.273 ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ระดับมาก เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพ

กฎจราจร พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรกับทัศนคติที่มีต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์เช่นกัน ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ตารางแสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ ทัศนคติ และ พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตัวแปร (n = 392)	พฤติกรรมเสี่ยง ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ไม่เคารพกฎจราจร (Y)	ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ถูกกฎจราจร (X ₁)	ทัศนคติที่มี ต่อการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ถูกกฎจราจร (X ₂)
Y	1	0.094	0.273**
X ₁		1	0.001
X ₂			1

*มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01

บทสรุป

จากผลการวิจัย สามารถนำมาสรุปตามวัตถุประสงค์วิจัย ได้ดังนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรของนักศึกษา มหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลกอยู่ในระดับมากที่สุด
2. ทัศนคติที่มีต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจรของนักศึกษา มหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลกอยู่ในระดับมาก
3. พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจรของ นักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดพิษณุโลกอยู่ในระดับมาก
4. ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร ไม่มีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร แต่ทัศนคติที่มีต่อ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อการขับขี่ รถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจร

อภิปรายผล

ผู้วิจัยได้อภิปรายผลการวิจัยโดยพิจารณาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

ผลการศึกษา ความรู้เกี่ยวกับการขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร ทศนคติที่มีต่อการขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร พฤติกรรมเสี่ยงในการขับชีร์ถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร และความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทศนคติ และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับชีร์ถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร ซึ่งสามารถอภิปรายผล ได้ดังนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับการขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร อยู่ในระดับมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ กนกอร หลงกลาง และนุรายนา มะสารี (2563, น. 36) พบว่า มีความรู้เรื่องการขับชีร์ถจักรยานยนต์ที่รู้กฎจราจรอย่างปลอดภัย อยู่ในระดับมาก การที่มีความรู้การขับชีร์ถจักรยานยนต์ทำให้ทราบกฎจราจรขณะขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร สามารถอธิบายได้ว่า การที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร มีผลทำให้เกิดการขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร และรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุขณะขับชีร์ถจักรยานยนต์ เมื่อผู้ขับชีร์เห็นสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองผู้ขับชีร์ต้องชะลอความเร็ว และขับผ่านทางเดินอย่างระมัดระวัง ทำให้เกิดการเรียนรู้ต่อกฎจราจรและปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนด หรือมีประสบการณ์ต่อการขับชีร์ถจักรยานยนต์

2. ทศนคติที่มีต่อการขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร อยู่ในระดับมาก ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ นงคราญ ตาตะคำ (2558, น. 68-69) พบว่า การมีทศนคติในการขับชีร์ถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับที่ดี ของผู้ที่ขับชีร์ถจักรยานยนต์ที่ว่าด้วยการสวมหมวกนิรภัย หากสวมหมวกนิรภัยแล้วจะไม่ถูกปรับ และลดอาการบาดเจ็บช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรในการขับชีร์ถจักรยานยนต์ สามารถอธิบายได้ว่า ผู้ขับชีร์ส่วนใหญ่มีทศนคติที่มีต่อการขับชีร์ถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรต่อการสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดการบาดเจ็บศีรษะ และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในขณะที่ขับชีร์ถจักรยานยนต์

3. พฤติกรรมเสี่ยงในการขับชีร์ถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร อยู่ในระดับมาก ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ กัลยาณี พละทรัพย์ (2564, น. 112) พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงในการขับชีร์ถจักรยานยนต์ปลอดภัย อยู่ในระดับน้อย ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับชีร์ถจักรยานยนต์การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร สามารถอธิบายได้ว่า พฤติกรรมเสี่ยงในการขับชีร์ถจักรยานยนต์ คือ ไม่ทำตามกฎระเบียบการไม่ระมัดระวังในการขับชีร์ โดยมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับชีร์

รถจักรยานยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยพฤติกรรมเสี่ยงเกิดมาจากบุคคลในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มาจากสิ่งเร้าต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ความคิด ความรู้สึก และความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

4. ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ถูกกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร ซึ่งสอดคล้องกับวิจัยของ กนกอร หลงกลาง และนุรายนา มะสารี (2563, น. 36) พบว่า การมีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรเพิ่มขึ้น ทำให้ผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงไม่เคารพกฎจราจร มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎจราจร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ กัลยาณี พละทรัพย์ (2564, น. 112) พบว่า ผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร ในการไม่ปฏิบัติตามกฎเพิ่มขึ้นได้ โดยมีทัศนคติ การขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรที่ดี ทำให้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร ซึ่งสอดคล้องกับวิจัยของ ศิริพร สิทธิ (2565, น. 6-10) พบว่า การมีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจร ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกกฎจราจรที่ดี ทำให้เกิดความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎจราจรต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ครอบคลุมและปลอดภัย ซึ่งผลการศึกษาของการวิจัยแสดงให้เห็นว่าการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์การไม่เคารพกฎจราจรมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้นอกจากนี้ทฤษฎี KAP (Bloom, Hastings, & Madaus, 1971, pp. 18-20) สามารถสรุปได้ว่าการมีความรู้ส่งผลต่อการจัดการความคิดและพัฒนาทัศนคติของบุคคล ซึ่งทัศนคติเป็นผลมาจากการเรียนรู้ การรับรู้ และการประเมินข้อมูลที่ได้รับ โดยทัศนคติที่แตกต่างกันอาจเกิดจากแรงจูงใจที่หลากหลาย และสามารถส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งตรงกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันการมีสุขภาวะที่ดีและส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย และตรงกับเป้าหมายย่อยที่ 3.6 ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะที่ได้จากผลของการวิจัย

จากการศึกษา พบว่า ความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม และทัศนคติ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร ดังนั้นจึงควรมีการจัดทำสื่อออนไลน์ หรือคลิปวิดีโอ แก่นักศึกษาเพื่อส่งเสริมทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัย ไม่ขับซี่ย้อนศร และการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจรให้ปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ควรทำการศึกษาปัจจัยที่ลดผลกระทบที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

บรรณานุกรม

- กนกอร หลงกลาง, และนุรายนา มะสารี. (2563). *การศึกษาความรู้และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนิสิต มหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง* (รายงานผลการวิจัย). มหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง.
- กรมควบคุมโรค, กองป้องกันการบาดเจ็บ. (2566). *ข้อมูลสถิติจำแนกช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ปี 2566*. สืบค้น 12 มกราคม 2567, จาก <https://dip.ddc.moph.go.th/new/>
- กัลยาณี พลทรัพย์. (2564). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนโรงเรียนขามทะเลสอวิทยา อำเภอขามทะเลสอ จังหวัดนครราชสีมา. *วารสารธารณสุขมูลฐาน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ*, 36(2), 111-112.
- กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2559). *การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุการใช้อุปกรณ์จักรยานยนต์* (รายงานผลการวิจัย). นครราชสีมา: สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ไทยพัฒนาประกันภัยจำกัดมหาชน ออนไลน์. (2562). *9 เทคนิค ขับขี่มอเตอร์ไซด์อย่างปลอดภัย ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน*. สืบค้น 29 ธันวาคม 2566, จาก <https://www.thaipat.co.th/Blog/2699.aspx>

- ไทยโพสต์ออนไลน์. (2562). ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย แอลงความคืบหน้า "โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ". สืบค้น 11 มกราคม 2567, จาก <https://www.thaipost.net/>
- ธนะพงศ์ จินวงษ์. (2564). อุบัติเหตุทางถนน “ภัยเงียบ” ที่ยังอันตรายและท้าทายการจัดการ. *วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย*, 1(1), 72-73.
- ธีรพล ชิงเกอร์. (2564). เรียนรู้อุบัติเหตุทางถนนจากอดีต เพื่ออนาคตที่การตายและบาดเจ็บจะลดลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2573. สืบค้น 27 ธันวาคม 2566, จาก <https://www.sdgmovement.com/2021/04/11/50by30-reduce-halve-road-deaths-and-injuries-by-2030/>
- นงคราญ ตาตะคำ. (2558). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดน่าน (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- มติชนออนไลน์. (2564). ชี้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในไทย พบสาเหตุใหญ่เพราะขาดทักษะการขับขี่. สืบค้น 11 มกราคม 2567, จาก <https://dol.thaihealth.or.th/Media/Pdfview/2d25f671-407d-eb11-80ec-00155d09b41f>
- ศิริพร สิทธิ. (2565). ผลของโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจต่อการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จังหวัดเชียงใหม่. *วารสารสาธารณสุขล้านนา*, 18(2), 6-10.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2567). ข้อมูลสถิติผู้บาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2567. สืบค้น 26 มกราคม 2567, จาก <https://www.thairsc.com/>
- สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. (2563). ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. สืบค้น 27 ธันวาคม 2566, จาก <http://www.accident.or.th/>
- Bloom, B. S., Hastings, J. T., & Madaus, G. (1971). *Handbook on formative and summative evaluation of student learning*. New York: McGraw-Hill Book.
- Yamane, T. (1973). *Statistics: An introduction analysis*. New York: Harper & Row.