

ถาม พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยกำหนดให้เป็นตัวแปรตาม

## 6. กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรทราบ

6.1 กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณทางบกที่ใช้ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ ปี พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับที่ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ สาระสำคัญของบางมาตราที่เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ มีดังนี้ (วสันต์ ธีรานุรักษ์, 2530 : 1-60 อ้างถึงในชัยยงค์ ผ่องแผ้ว, 2530 : 23-25)

### 6.1.1 การใช้รถ

1) รถจักรยานยนต์ที่นำมาวิ่งบนถนนนั้น ต้องมีสภาพที่แข็งแรงมั่นคง สภาพสมบูรณ์ อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้เอง และคนอื่น ๆ

2) การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ รถจักรยานยนต์ต้องมีโคมไฟหน้ารถ และโคมไฟท้ายรถ โคมไฟหน้ารถต้องมีทั้งไฟแสงพุ่งไกลและไฟแสงพุ่งต่ำ ส่วนโคมไฟท้ายรถ ได้แก่ โคมไฟท้าย โคมไฟหยุด และโคมไฟส่องทะเบียบนรถ โคมไฟท้ายรถต้องส่องแสงสว่างพร้อมกับโคมไฟหน้ารถ เว้นแต่โคมไฟหยุดต้องส่องแสงสว่างเมื่อใช้ห้ามล้อ สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถจักรยานยนต์ และห้ามผู้ขับขี่ใช้ไฟแสงสัญญาณวิบวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร

3) การบรรทุก รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง แต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างให้บรรทุกของไม่เกิน 150 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง

6.1.2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

### 6.1.3 การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้ทางเดินรถ ดังนี้

1) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

2) รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วช้า หรือใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกันนั้น ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้าย

3) ห้ามขับที่รถจักรยานยนต์ ขณะหย่อนความสามารถในการขับรถขณะเมาสุราหรือสิ่งอื่น

4) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏสัญญาณจากเสียงรถไฟหรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟว่ารถไฟกำลังแล่นผ่าน

5) ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับรถในช่องทางเดินรถประจำทางที่เจ้าหน้าที่กำหนด

#### 6.1.4 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถ

1) ขับที่รถจักรยานยนต์ ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดโดยทั่วไปในเขตเทศบาลใช้ความเร็ว 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง และนอกเขตเทศบาลใช้ความเร็ว 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง

2) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องลดความเร็วของรถ เมื่อจะเลี้ยว ให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ หรือเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางร่วม ทางข้าม เส้นให้รถหยุด วงเวียน บนสะพาน เิงสะพาน เนินเขา ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือมีหมอก คว้น ฝุ่น ฝน

6.1.5 การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยกหรือวงเวียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องปฏิบัติดังนี้

1) ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วม ทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางแยกนั้นผ่านไปก่อน แต่ถ้าถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใด มีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับไปก่อน

2) ในกรณีที่วงเวียนใดติดตั้งสัญญาณไฟจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น แต่ถ้าหากไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายดังกล่าว เมื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนด้านขวาของคนขับไปก่อน

3) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ออกจากทางส่วนบุคคล เมื่อจะขับรุดผ่านหรือเลี้ยว  
สู่ทางเดินรถที่ตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดิน  
รุดผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรุดต่อไปได้

6.1.6 ผู้ขับขี่ต้องขับรุดในทางเดินรถด้านซ้าย ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่า  
ที่จะทำได้ และตามปกติต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ

6.1.7 ห้ามแข่งผู้อื่น ในกรณีต่อไปนี้

1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในแนวโค้ง เว้นแต่จะมี  
เครื่องหมายจราจรให้แข่งได้

2) ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน  
ทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

3) เมื่อมีหมอก ฝุ่น หรือควันหนาจัด จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้า  
ได้ในระยะ 60 เมตร

4) เมื่อเข้าที่คับขัน

6.1.8 การเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะกลางถนน ให้ขับรุดอ้อมไปทางด้านซ้าย  
ของวงเวียนหรือเกาะนั้น

6.1.9 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารต้องนั่งคล่อมบนยานที่จัดไว้ และคน  
โดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้าย

6.1.10 ห้ามมิให้น้ำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงมาใช้ เช่น ห้ามมิให้ถอด หรือทะลวงท่อพัก  
ไอเสียจนเกิดเสียงดัง

6.1.11 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสาร ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดย  
เฉพาะ (หมวกนิรภัย) เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่และโดยสารรถจักรยานยนต์

6.1.12 ห้ามมิให้แข่งรถบนถนน นอกจากจะมีหนังสืออนุญาตจากเจ้าพนักงาน  
จราจร

## 6.2 การจอดรถและการหยุดรถ

ก่อนหยุดรถควรมองถนนให้ดีเสียก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงดับเครื่องยนต์โดย  
บิดคันเร่งน้ำมันย่นขึ้นให้เครื่องเบาลงแล้วจึงดับเครื่อง หรือจอดด้วยวิธีลดความเร็ว โดยลด  
ความเร็วและเปลี่ยนเกียร์ให้ต่ำลง แล้วจึงใช้ทั้งเบรคหน้าและเบรคหลังเพื่อที่จะให้จอดอย่าง  
นิ่มนวล ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนาน

ชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะไม่เกิน 25 เซนติเมตร หรือจอดตรงตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ท้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าว และห้ามมิให้จอดรถในกรณีต่อไปนี้ (ประจวบ สมพงค์ และคณะ, 2525 : 44)

- 1) บนทางเดิน
- 2) บนสะพานหรืออุโมงค์
- 3) ในทางร่วมแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก
- 4) ในทางข้ามหรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม
- 5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ
- 6) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง
- 7) ในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร
- 8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน
- 9) ช้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
- 10) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ
- 11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง
- 12) ในที่คับขัน
- 13) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง และเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร
- 14) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
- 15) ในลักษณะขัดขวางการจราจร

### 6.3 เครื่องหมายจราจร

กรมทางหลวง (2531 : 3-5 อ้างถึงในปีพ.ศ. 2541 : 22-24) ได้กำหนดเครื่องหมายจราจรตามหลักสากล จัดทำเป็นแผ่นป้ายสำหรับควบคุม แนะนำ และให้ข้อมูลข่าวสาร ให้ความสะดวกในการเดินทางสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน สิ่งที่ยุ้ขับขี่ควรทราบมีดังนี้

### 6.3.1 ชนิดของป้าย แบ่งออกเป็น 3 ชนิด

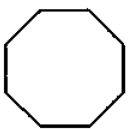
1) ป้ายบังคับ (Regulatory Signs) เป็นป้ายซึ่งแสดงกฎจราจร เฉพาะพื้นที่นั้น ๆ ใช้เพื่อบังคับ และควบคุมการจราจรมีผลบังคับตามกฎหมาย

2) ป้ายเตือน (Warning Signs) เพื่อเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ทราบถึงลักษณะสภาพทางจราจรข้างหน้าซึ่งต้องระมัดระวัง

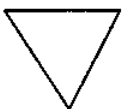
3) ป้ายแนะนำ (Guide Signs) เป็นป้ายแนะนำผู้ใช้ทางให้เดินทางไปสู่จุดหมายอย่างถูกต้องสะดวก ปลอดภัย ได้แก่ ป้ายบอกเลขสายทางและทิศทาง ป้ายแสดงเครื่องหมายทางหลวง ป้ายระยะทาง ป้ายบอกสถานที่สำคัญ และสถานบริการต่าง ๆ

6.3.2 ลักษณะของป้ายจราจร ป้ายจราจรมีลักษณะเป็นไปตามมาตรฐาน ที่เกี่ยวกับรูปร่าง สี ขนาด เครื่องหมาย สัญลักษณ์ ตัวเลข ตัวอักษร และเส้นขอบป้าย ดังนี้

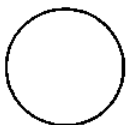
#### 1) รูปร่างของป้ายจราจร



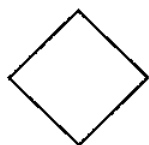
รูปแปดเหลี่ยม (Octagon Shape) ใช้เฉพาะป้ายหยุด



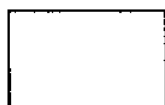
รูปสามเหลี่ยมด้านเท่า (Equilateral Triangle Shape) มุมชี้ลง ใช้เฉพาะป้ายให้ทาง



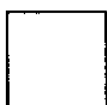
รูปกลม (Round Shape) ใช้เฉพาะป้ายบังคับ



รูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสตั้งมุมขึ้น (Diamond Shape) ใช้เฉพาะป้ายเตือน



รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า (Rectangular Shape) ใช้เฉพาะป้ายแนะนำ และป้ายเตือนบางแบบ



รูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส (Square Shape) ใช้เฉพาะป้ายแนะนำ และป้ายเตือนความเร็ว



รูปสามเหลี่ยมหน้าจั่ว (Isosceles Shape) มุมชี้ไปทางซ้ายใช้เฉพาะป้ายเขตห้ามแข่ง

## 2) สีของป้ายจราจร

ก. ป้ายบังคับ โดยทั่วไปใช้สีขาว เส้นขอบป้าย เส้นขีดกลางใช้สีแดง  
เครื่องหมาย สัญลักษณ์ตัวเลขและตัวอักษรบนป้ายใช้สีดำ

### ยกเว้น

ป้ายห้ามจอด	พื้นป้ายสีน้ำเงิน	เส้นขอบป้ายและเส้นขีดกลางใช้สีแดง
ป้ายหยุด	พื้นป้ายสีแดง	เส้นขอบป้าย และตัวอักษรใช้สีขาว
ป้ายสุดเขตบังคับ	พื้นป้ายสีขาว	เส้นขอบป้ายและเส้นขีดกลางใช้สีดำ

ข. ป้ายเตือน โดยทั่วไปใช้สีเหลืองเป็นพื้น เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย สัญลักษณ์ตัวเลขและตัวอักษรบนป้ายใช้สีดำ

ป้ายเตือน เกี่ยวเนื่องกับงานก่อสร้าง และงานบำรุงทาง ใช้พื้นที่สีแดง (Orange) เส้นขอบเครื่องหมาย สัญลักษณ์ ตัวเลข และตัวอักษรบนป้ายใช้สีดำ

ค. ป้ายแนะนำ ป้ายแนะนำมี 2 ประเภท คือ

- ป้ายแนะนำทั่วไป มี 4 แบบ คือ

แบบที่ 1 พื้นป้ายสีขาว เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวเลข ตัวอักษร และสัญลักษณ์ ใช้สีดำ

แบบที่ 2 พื้นป้ายสีน้ำเงิน เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวเลข และตัวอักษรใช้สีขาว สัญลักษณ์ใช้สีขาวหรือสีอื่นที่กำหนดเฉพาะป้าย

แบบที่ 3 พื้นป้ายสีน้ำเงิน ภาพสัญลักษณ์สีน้ำเงินบรรจุในรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสสีขาว เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวเลข และตัวอักษรใช้สีขาว (ป้ายแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ)

แบบที่ 4 พื้นป้ายสีขาว ภาพสัญลักษณ์สีขาวบรรจุในรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสสีน้ำตาล เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวเลข และตัวอักษรใช้น้ำตาล (ป้ายแหล่งท่องเที่ยวโบราณสถาน)

- ป้ายแนะนำพิเศษหรือใช้ติดตั้งบนทางหลวงพิเศษ มี 2 แบบ คือ

แบบที่ 1 พื้นป้ายสีเขียว เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวอักษรใช้สีขาว และสัญลักษณ์ ใช้สีขาว

แบบที่ 2 พื้นป้ายสีน้ำเงิน เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวเลข ตัวอักษรใช้สีขาว และสัญลักษณ์ ใช้สีขาว หรือสีอื่นที่กำหนดเฉพาะป้าย

#### 6.3.4 เครื่องหมายจราจรที่ควรทราบ

เครื่องหมายจราจรมีมากมายหลายแบบ เป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน ที่จะต้องศึกษา ทำความเข้าใจ และปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดความเรียบร้อยและสามารถลดหรือป้องกันอุบัติเหตุได้มาก ตัวอย่างเครื่องหมายจราจร ได้แก่ (ประจวบ สมพงษ์ และคณะ, 2525 : 42-43)

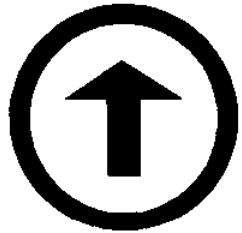
## 1. เครื่องหมายบังคับ



ให้หยุดรถ นับตั้งแต่บริเวณทางตัด หรือทางแยก ผู้ขับที่  
จะต้องหยุดรถก่อนถึงทางตัด หรือทางแยกนั้น ๆ โดยไม่ให้  
ล้ำปากทางหรือแนวเส้นขวางที่กำหนดไว้



ห้ามนำรถเข้าไปในที่ติดเครื่องหมายห้ามเข้า



ให้เดินรถไปตามทางลูกศรชี้ ห้ามเดินรถย้อนทางลูกศรชี้



ห้ามกลับรถไม่ว่าโดยวิธีใด



ให้รถเลี้ยวไปทางซ้ายทางเดียว ห้ามเลี้ยวขวาหรือตรงไป

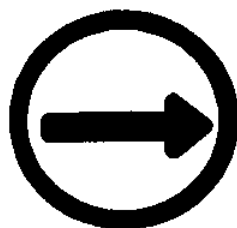




ห้ามเลี้ยวซ้าย



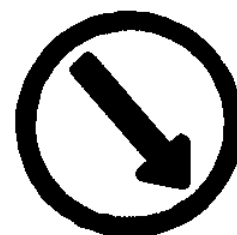
เดินรถทางเดียวไปทางซ้าย



เดินรถทางเดียวไปทางขวา



ป้ายให้ชิดซ้าย

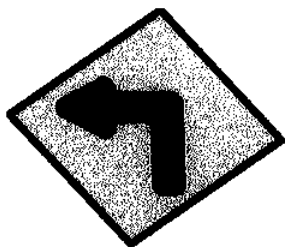


ป้ายให้ชิดขวา

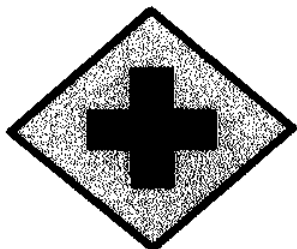


ห้ามรถจักรยาน

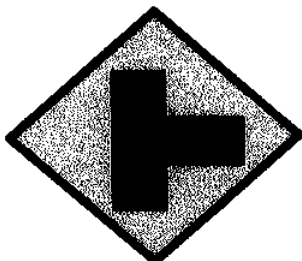
2. เครื่องหมายให้ระวังอันตราย ให้ขับรถช้าลงและเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง ไม่ควรแซงรถอื่น



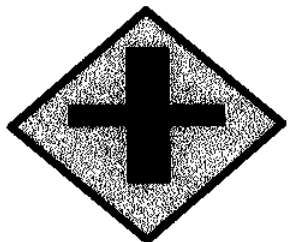
เลี้ยวซ้าย



ทางเอกตัดกัน



ทางเอกตัดกัน



ทางโทแยกทางเอก

### 3. สัญญาณไฟจราจร



หยุด ให้รถหยุดหลังเส้นขาวที่ทางแยก



หยุด อย่าออกรถจนกว่าจะมีไฟเขียวเปิดขึ้น



ให้ออกรถไปได้ ถ้าบริเวณทางแยกว่างแล้ว ระวังถ้าจะเลี้ยวขวาหรือซ้าย ต้องหยุดให้ทางแก่คนเดินเท้าที่กำลังข้ามถนน



หยุดรถที่เส้นขาวปากทางแยก ถ้ารถแล่นผ่านเส้นทางแยกไปแล้ว มีไฟเหลืองก็ให้ไปได้ แต่อย่าเร่งความเร็วแข่งไฟเหลือง

กฎหมายและระเบียบจราจร เป็นเครื่องมือที่ช่วยควบคุมการกระทำของมนุษย์ปฏิบัติตนได้ถูกต้อง และเป็นมาตรการที่สำคัญยิ่งในการป้องกันอุบัติเหตุ (ประกาศเพ็ญสุวรรณ, 2525 : 14) ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรนำไปสร้างเป็นข้อคำถามในแบบสอบถาม และกำหนดให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเป็นตัวแปรอิสระ

## 7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้รวบรวมและนำมากำหนดตัวแปร โดยแยกตามตัวแปร ดังนี้

### 7.1 เพศ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

วนิดา เมธาลักษณ์ (2534 : 94) ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ : ศึกษาเฉพาะกรณีโรงพยาบาลในสังกัดกรุงเทพมหานคร โดยการสัมภาษณ์และใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากผู้เข้ารับการรักษาพยาบาล ณ วชิรพยาบาล โรงพยาบาลกลาง โรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ และโรงพยาบาลตากสิน กรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 ราย พบว่า เพศชายประสบอุบัติเหตุร้อยละ 95.0 เช่นเดียวกัน สมจินดา ชมพูนุช (2535 : 76) ได้ทำการศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ณ โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ ทำการเก็บข้อมูลจากผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจักรยานยนต์ระหว่างเดือนตุลาคม-ธันวาคม 2534 จำนวน 399 ราย พบว่าเพศชายก่อให้เกิดอุบัติเหตุในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 97.5

บัญชา มณีคำ (2538 : 110) ศึกษาเรื่องแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่างได้จากการสุ่มแบบหลายขั้นตอน จากทุกอำเภอ จำนวน 447 คน พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีเพศต่างกัน จะมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และวนิดา พันธุ์สอาด (2535 : 67) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยด้านจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา กรุงเทพมหานคร โดยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 394 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ผลการศึกษา พบว่านักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 แต่มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน ซึ่งแตกต่างกับการศึกษาของ ชัยยงค์ ผ่องแผ้ว (2532 : 75) ศึกษาเรื่องสวัสดินิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จังหวัดราชบุรี โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบผสม ใช้แบบสอบถามและทดสอบนักเรียน จำนวน 320 คน ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนชายและนักเรียนหญิงมีสวัสดินิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน สวัสดินิสัยในการ

ขับชี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง พฤติกรรมในการขับชี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย (ชัยยงค์ ผ่องแผ้ว, 2532 : 12)

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพศน่าจะมีความสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำเพศมากำหนดเป็นตัวแปรอิสระ

## 7.2 อายุ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

ทรงกิจ อติวานิชย์พงศ์ และคณะ (2531 : 28) ได้ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในจังหวัดภูเก็ต พบว่ากลุ่มอายุที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุด คือ 20-29 ปี ร้อยละ 42.7 ส่วนวิทยา ชาติบัญญัติชาชัย และคณะ (2540 : 27) ได้จัดทำทะเบียนผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจร ที่โรงพยาบาลขอนแก่น พบว่า กลุ่มอายุที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุด คือ 20-29 ปี ร้อยละ 42.7

บัญชา มณีคำ (2538 : 110) ศึกษาพบว่า ผู้ขับชี่ที่มีอายุต่างกัน จะมีพฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 สำหรับ วิสุทธิ์ อริยภิญโญ (2539 : 77) ศึกษาเรื่องตัวแปรทางจิตและสถานการณ์ในการขับชี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ของผู้ขับชี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากผู้ขับชี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร จำนวน 601 คน ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับชี่ที่อายุมาก จะมีพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยมากกว่าผู้ขับชี่ที่มีอายุน้อย ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 136) ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจ เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้ที่เข้ารับบริการที่ห้องฉุกเฉิน จำนวน 105 คน ผลการศึกษาพบว่า อายุต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง อายุน่าจะมีความสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำอายุมากำหนดเป็นตัวแปรอิสระ

### 7.3 ระดับการศึกษา งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

จากการศึกษาของวนิดา เมธาลักษณ (2534 : 90) พบว่าส่วนใหญ่การศึกษาของผู้ขับซีรด์จักรยานยนต์ อยู่ในระดับประถมศึกษา ร้อยละ 39.0

บัญญัติ มณีคำ (2538 : 110) พบว่า ผู้ขับซีรด์ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีพฤติกรรมในการขับซีรด์จักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 136) พบว่า ระดับการศึกษาต่างกัันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ระดับการศึกษาน่าจะมีความสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำระดับการศึกษา มากำหนดเป็นตัวแปรอิสระ

### 7.4 ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

วนิดา พันธุ์สอาด (2535 : 37) ศึกษาพบว่านักเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากรถทางบก กับนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากรถทางบก มีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกแตกต่างกัน

ส่วนเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 144) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับซีรด์จักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ พบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ บัญญา มณีคำ (2538 : 110) พบว่า กลุ่มผู้ขับซีรด์จักรยานยนต์ที่มีจำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับซีรด์จักรยานยนต์แตกต่างกัน

สำหรับ สุจิตรา หัดเที่ยง (2535 : 101) ศึกษา เรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับซีรด์จักรยานยนต์ โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบมีระบบจากผู้ขับซีรด์จักรยานยนต์ที่มาต่อทะเบียนที่สำนักงานขนส่งจังหวัดพิษณุโลก จำนวน 400 คน ผลการศึกษาพบว่า จำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุของผู้ขับซีรด์จักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประสพการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ น่าจะมีความสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำประสพการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มากำหนดเป็นตัวแปรอิสระ

## 7.5 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

✓ ชัยยงค์ ผ่องแผ้ว (2532 : 75) พบว่านักเรียนที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีสวัสดินิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

✓ สำหรับกิตติ พุฒิกานนท์ (2531 : 61) ศึกษา เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไปและกลับโรงเรียน ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างนักเรียนแบบชั้นภูมิ จำนวน 225 คน พบว่า นักเรียนที่อยู่นอกเขตเทศบาลมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกับนักเรียนที่อยู่ในเขตเทศบาล และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ เช่นเดียวกันกับการศึกษาของ รัมภา หทัยธรรม (2538 : 32) ซึ่งศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจังหวัดสมุทรสาคร พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

✓ ส่วนการศึกษาของ กำไล ศรีชัยศรี (2536 : 85) ซึ่งศึกษาการเปรียบเทียบปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดสระบุรี พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ และผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 3.42 เท่าของผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมากกว่าเกณฑ์เฉลี่ย

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน่าจะมีความสำคัญต่อที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ผู้วิจัยจึงนำมากำหนดเป็นตัวแปรอิสระ

## 7.6 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

### ด้านการขับขี่

✓ ชัยยงค์ ผ่องแผ้ว (2532 : 112) ศึกษาพบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดปราจีนบุรี มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยอยู่ในระดับดี

เอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ (2538 : 79) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมปลายในจังหวัดชลบุรี เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ผลการศึกษาพบว่า การปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดี

เช่นเดียวกับเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 135) ทำการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับดี

ส่วนวนิดา พันธุ์สอาด (2535 : 67) ศึกษาพบว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ในเขตกรุงเทพมหานคร มีพฤติกรรมด้านการปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกอยู่ในระดับปานกลาง

รัมภา หทัยธรรม (2538 : 85-86) ศึกษาพบว่า พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุต่ำกว่าเกณฑ์ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุสูงกว่าเกณฑ์ เท่ากับ 7.24

#### -ด้านยานพาหนะ

รัมภา หทัยธรรม (2538 : 82) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดสมุทรสาคร พบว่า การตรวจสภาพรถมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ที่ไม่ตรวจเช็คสภาพรถเป็นประจำ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 1.82 เท่าของผู้ที่ตรวจเช็ครถเป็นประจำ

กำไล ตรียชัยศรี (2536 : 84) ศึกษาพบว่า ความบกพร่องของรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความบกพร่อง เสี่ยงเป็น 2.8 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีความบกพร่อง

วนิดา เมธาลักษณ (2534 : 98) ศึกษาพบว่า ผู้ที่ไม่เคยตรวจเช็ครถเลย ทำให้ได้รับบาดเจ็บมากกว่าผู้ที่ตรวจเช็ครถเป็นประจำ นอกจากนี้ยังพบว่า การตรวจเช็ครถมีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ

อนันต์ ตันมุขยกุล (2538 : 28 อ้างถึงในวนิดา เมธาลักษณ, 2534 : 24-25) ศึกษาพบว่า ถ้ารถมีสภาพสมบูรณ์ทั้งคันโดยเฉพาะระบบห้ามล้อ เครื่องยนต์ ยาง สัญญาณไฟถูกต้องตามกฎหมาย ความสมบูรณ์จากการดูแลรักษา เป็นปัจจัยสำคัญในการลดอุบัติเหตุได้

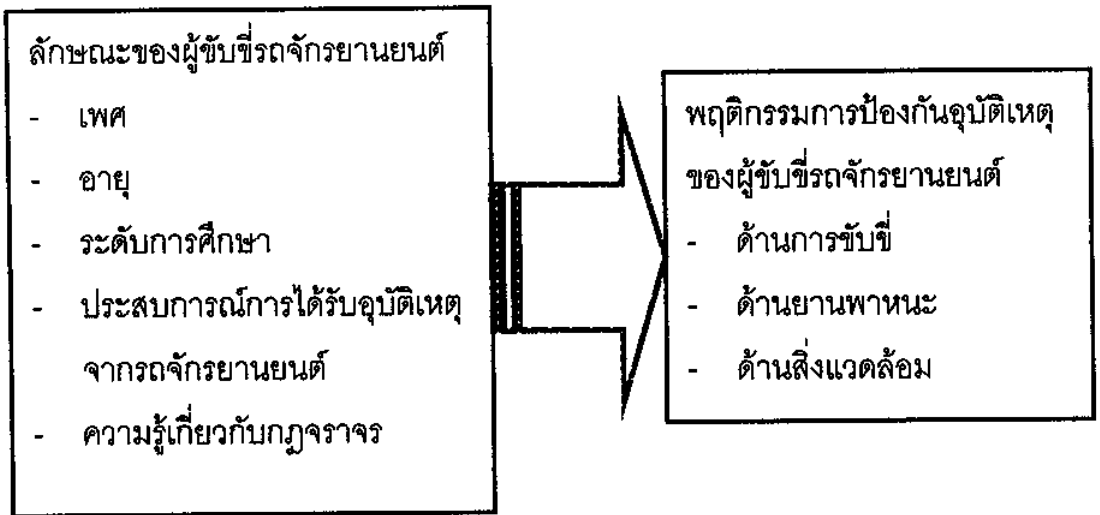


วนิดา กำจัดด้สกร (2529 : 105 อ้างถึงในวนิดา เมธาลักษณ์, 2534 : 25) ศึกษาพบว่า การดูแลรักษารถเป็นปัจจัยสำคัญ รถที่ไม่ได้รับการตรวจเช็คเป็นประจำหรือจะเช็คเมื่อรถเกิดขัดข้องนั้น เกิดอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 51.7 ในขณะที่รถที่ได้รับการตรวจเช็คเป็นประจำ เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 48.3

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากำหนดเป็นตัวแปรตาม

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถนำมาสร้างกรอบแนวคิดได้ดังนี้

ภาพประกอบ 2 กรอบแนวคิดในการทำวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี



### วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปัตตานี
2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จากตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

## สมมติฐานการวิจัย

1. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
- ✓ 2. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
- ✓ 3. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
4. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และผู้ขับขี่ที่ไม่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน
5. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน

## ความสำคัญและประโยชน์ของการวิจัย

### 1. ด้านความรู้

1.1 ทราบระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี

1.2 ทราบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ จากตัวแปรเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

### 2. ด้านการนำไปใช้ เป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ดังนี้

2.1 เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ฝึกอบรม เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ และมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มากขึ้น

2.2 เพื่อกำหนดนโยบาย วางแผนป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุครั้งต่อไป

2.3 เป็นแนวทางในการพิจารณาอนุญาตใบขับขีรถจักรยานยนต์

2.4 เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยพฤติกรรมการป้องกันด้านอื่น ๆ ต่อไป

## ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตเนื้อหา การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เป็นการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จากตัวแปรเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
2. ประชากร การวิจัยครั้งนี้ศึกษาเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี ที่นำไปคู่มือจดทะเบียนรถจักรยานยนต์มาชำระภาษีประจำปี ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดปัตตานีและยินดีให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี
3. ตัวแปรที่ศึกษา ตัวแปรที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ มีดังนี้
  - 3.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่
    - เพศ
    - อายุ
    - ระดับการศึกษา
    - ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
    - ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
  - 3.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
    - ด้านการขับขี่
    - ด้านยานพาหนะ
    - ด้านสิ่งแวดล้อม

## ข้อตกลงเบื้องต้น

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ วัดจากแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น และถือว่าข้อมูลที่ได้เป็นตัวแทนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง

## นิยามศัพท์เฉพาะ

**รถจักรยานยนต์** หมายถึง รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์ มีล้อ 2 ล้อ ถ้ามีพ่วงข้าง มีล้อเพิ่มอีกไม่เกิน 1 ล้อ

**ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์** หมายถึง ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยอาจเป็นเจ้าของรถหรือไม่ใช่ก็ได้ ที่นำไปคู่มือจดทะเบียนรถจักรยานยนต์มาชำระภาษีประจำปี ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดปัตตานี

**อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์** หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่คาดคิดมาก่อนว่าจะก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย และทรัพย์สินเสียหาย

**ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์** หมายถึง การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง เริ่มตั้งแต่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้จนถึงปัจจุบัน โดยไม่คำนึงว่าเป็นอุบัติเหตุรุนแรงหรือเล็กน้อย

**กฎหมายจราจร** หมายถึง ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมทั้งกฎกระทรวง ประกาศเจ้าพนักงานจราจร

**เครื่องหมายจราจร** หมายถึง เครื่องหมายใด ๆ ที่ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขับขี่ เพื่อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น ๆ

**ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร** หมายถึง ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร สัญญาณจราจร กฎหมายจราจร ซึ่งจะนำไปสู่การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย วัดผลจากแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ความรู้สูง ความรู้ปานกลาง และความรู้ต่ำ

**พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ** หมายถึง การกระทำหรือแสดงออกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับการป้องกัน รักษาและส่งเสริมสุขภาพ เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุ วัดได้จากแบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ 3 ด้าน คือ ด้านการขับขี่ ด้านยานพาหนะ และด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- **ด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์** หมายถึง การกระทำทุกอย่างที่ผู้ขับขี่ปฏิบัติก่อนขับรถ ขณะขับขี่ ซึ่งสามารถสังเกตเห็นได้ เช่น การเตรียมตัว การออกรถ การปฏิบัติตามกฎจราจร การหยุดรถ และการจอดรถ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในด้านการขับขี่รถ

จักรยานยนต์ ซึ่งวัดได้จากแบบสอบถาม ผลที่ได้แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ การป้องกันอุบัติเหตุด้านการขับขี่ในระดับดี ปานกลาง และต่ำ

- ด้านยานพาหนะ หมายถึง การกระทำทุกอย่างที่ผู้ขับขี่ปฏิบัติเกี่ยวกับการดูแลรักษาสภาพรถ ทราบหน้าที่ของอุปกรณ์ประจำรถ เพื่อให้รถและอุปกรณ์ประจำรถมีความสมบูรณ์อยู่เสมอ ให้อุปกรณ์ได้ถูกต้องเหมาะสม เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในขณะที่รถจักรยานยนต์ วัดได้จากแบบสอบถาม ผลที่ได้แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ การป้องกันอุบัติเหตุด้านยานพาหนะในระดับดี ปานกลาง และต่ำ

- ด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง การกระทำทุกอย่างที่ผู้ขับขี่เตรียมตัว คาดการณ์ไว้ล่วงหน้า และปฏิบัติให้เหมาะสมสอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม เช่น ถนน แสงสว่าง หมอก ควัน ฝุ่น ฝน และสภาพพื้นที่ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในขณะที่รถจักรยานยนต์ โดยวัดได้จากแบบสอบถาม ผลที่ได้แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ การป้องกันอุบัติเหตุด้านสิ่งแวดล้อมในระดับดี ปานกลาง และต่ำ