

## บทที่ 4

### ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

#### ผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี้ออกกำลังกายของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในโรงพยาบาลศูนย์ภาคใต้ โดยนำเสนอผลการวิจัยตามลำดับดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
2. ระดับการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเองและพฤติกรรมการขับขี้ออกกำลังกายของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
3. เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี้ออกกำลังกายของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

#### ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาทั้งหมด 360 คน เป็นผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 180 คน และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 180 คน เป็นเพศชายและเพศหญิงในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ เพศชาย 184 คน (ร้อยละ 51.1) เพศหญิง 176 คน (ร้อยละ 48.9) กลุ่มที่มีอายุ 21 - 30 ปี (ร้อยละ 46.7) มีรวมกันเกือบครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด และพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ร้อยละ 24.2) มีอาชีพรับจ้างมากที่สุด (ร้อยละ 36.9) และไม่มีใบอนุญาตขับขี้ออกกำลังกาย (ร้อยละ 62.8) สำหรับผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี้ออกกำลังกาย ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี้ออกกำลังกายมาเป็นเวลา 1 - 10 ปี (ร้อยละ 34.2) โดยมีค่าเฉลี่ยของจำนวนปีที่ได้ใบอนุญาตขับขี้ออกกำลังกายเท่ากับ 1.96 ปี

กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 67.8) มีอายุ 21 - 30 ปี (ร้อยละ 44.4) มีการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 6 (ร้อยละ 31.1) มีอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 40.6) และไม่มีใบอนุญาตขับขี้ออกกำลังกาย (ร้อยละ 65) สำหรับผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี้ออกกำลังกาย ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี้ออกกำลังกายมาเป็นเวลา 1 - 10 ปี (ร้อยละ 32.8) (ตาราง 1)

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 65.6) มีอายุ 21 - 30 ปี (ร้อยละ 48.9) มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 29.4) มีอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 33.3) และไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 60.6) สำหรับผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มาเป็นเวลา 1 - 10 ปี (ร้อยละ 35.5) (ตาราง 1)

เมื่อทดสอบความแตกต่างของกลุ่มตัวอย่างด้วยการทดสอบไคสแควร์ (chi-square test) พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และกลุ่มที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ไม่มีความแตกต่างกันในด้านลักษณะข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับ อายุ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และจำนวนปีที่ได้ใบขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่มีความแตกต่างกันในด้านลักษณะ ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับเพศ การศึกษา และอาชีพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

#### ตาราง 1

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแตกต่างของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพหลัก และใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (N = 360).

ข้อมูลทั่วไป	ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ	ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บ	$\chi^2$
	(n=180)	(n=180)	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
เพศ			40.02**
ชาย	122 (67.8)	62 (34.4)	
หญิง	58 (32.2)	118 (65.6)	
อายุ			2.19 <sup>ns</sup>
( $\bar{X}$ = 25.08, SD = 6.98)			
15 - 20 ปี	63 (35.0)	50 (27.8)	
21 - 30 ปี	80 (44.4)	88 (48.9)	
31 - 40 ปี	37 (20.6)	42 (23.3)	

\*\* p < .01, <sup>ns</sup> p > .05

ตาราง 1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ	ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บ	$\chi^2$
	(n=180)	(n=180)	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
ระดับการศึกษา			28.69**
ประถมศึกษาปีที่ 6	56 (31.1)	25 (13.9)	
มัธยมศึกษาตอนต้น	33 (18.3)	36 (20.0)	
มัธยมศึกษาตอนปลาย	46 (25.6)	41 (22.8)	
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	20 (11.1)	23 (12.8)	
ปริญญาตรี	20 (11.1)	53 (29.4)	
อื่น ๆ (ปวส.)	5 (2.8)	2 (1.1)	
อาชีพหลัก			17.89**
นักเรียน/นักศึกษา	46 (25.6)	51 (28.3)	
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	14 (7.8)	37 (20.6)	
รับจ้าง	73 (40.6)	60 (33.3)	
ค้าขาย	14 (7.8)	15 (8.3)	
เกษตรกรรวม	23 (12.8)	14 (7.8)	
งานบ้าน/ไม่ทำงาน	10 (5.6)	3 (1.7)	
ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์			.76 <sup>ns</sup>
ไม่มีใบขับขี่	117 (65.0)	109 (60.6)	
มีใบขับขี่	63 (35.0)	71 (39.4)	
มีใบขับขี่ 1-10 ปี	59 (32.8)	64 (35.5)	
มีใบขับขี่ 11-20 ปี	4 (2.2)	7 (3.9)	
( $\bar{X}$ = 1.96, SD = 3.73)			

\*\* p < .01, <sup>ns</sup> p > .05

ระดับการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

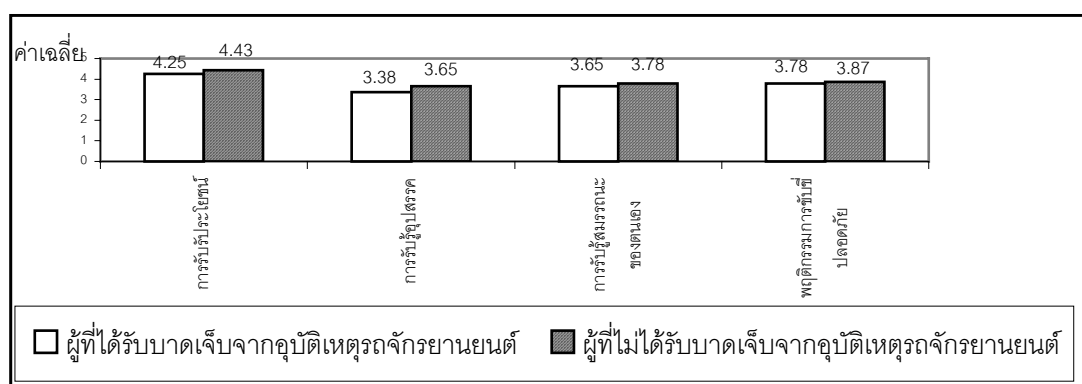
กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้

ประโยชน์ของการขับที่ปลอดภัยระดับสูง ( $\bar{X} = 4.25$ ,  $SD = .31$ ) การรับรู้อุปสรรคของการขับที่ปลอดภัยระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.38$ ,  $SD = .57$ ) การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.65$ ,  $SD = .51$ ) พฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยระดับดี ( $\bar{X} = 3.78$ ,  $SD = .45$ ) ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ของการขับที่ปลอดภัยระดับสูง ( $\bar{X} = 4.43$ ,  $SD = .35$ ) การรับรู้อุปสรรคของการขับที่ปลอดภัยระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.65$ ,  $SD = .53$ ) การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยระดับสูง ( $\bar{X} = 3.78$ ,  $SD = .60$ ) และมีพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยระดับดี ( $\bar{X} = 3.87$ ,  $SD = .54$ ) (ตาราง 2 และภาพ 3)

ตาราง 2

ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ( $N = 360$ ).

ตัวแปร	ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ (n = 180)			ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บ (n = 180)		
	$\bar{X}$	SD	ระดับ	$\bar{X}$	SD	ระดับ
การรับรู้ประโยชน์	4.25	.31	สูง	4.43	.35	สูง
การรับรู้อุปสรรค	3.38	.57	ปานกลาง	3.65	.53	ปานกลาง
การรับรู้สมรรถนะของตนเอง	3.65	.51	ปานกลาง	3.78	.60	สูง
พฤติกรรมการขับที่ปลอดภัย	3.78	.45	ดี	3.87	.54	ดี



ภาพ 3

เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เนื่องมาจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบคุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม พบว่ามีความแตกต่างของเพศ อาชีพ และการศึกษา จึงได้นำตัวแปรดังกล่าวข้างต้นมาวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (analysis of covariance; ANCOVA) เพื่อนำไปสู่ข้อสรุปที่ถูกต้องว่าความแตกต่างของการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นผลมาจากประสมการณ์การได้รับอุบัติเหตุ โดยไม่ได้ถูกรบกวนจากความแตกต่างของเพศ อาชีพ และการศึกษา ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 ( $F = 11.69$ ,  $F = 7.78$  ตามลำดับ) ส่วนการรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่มีความแตกต่างกันในทั้งสองกลุ่ม (ตาราง 3)

### ตาราง 3

เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ภายหลังการควบคุมตัวแปรเพศ อาชีพ และการศึกษา ( $N = 360$ ).

ตัวแปร	Sum of Square	df	Mean Square	F
การรับรู้ประโยชน์	080.56	1	080.56	11.69 **
การรับรู้อุปสรรค	147.18	1	147.18	00.78 **
การรับรู้สมรรถนะของตนเอง	000.05	1	000.05	00.003 <sup>ns</sup>
พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย	97.36	1	097.36	0.76 <sup>ns</sup>

<sup>ns</sup>  $p > .05$ , \*\*  $p < .01$

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เมื่อควบคุมตัวแปรด้านเพศ อาชีพ และการศึกษา ด้วยการใช้วิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม จำแนกเป็นรายข้อ พบว่า

มีความแตกต่างในเรื่องการไม่ขับรถขณะที่มีน้ำมันมาช่วยลดอุบัติเหตุบนถนนได้ การใส่เสื้อผ้าที่มองเห็นชัดในเวลากลางคืน เช่น สีขาว ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุขณะขับที่รถจักรยานยนต์. และการตรวจสภาพยางและระบบเบรคช่วยลดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < .05$ ) และมีความแตกต่างในเรื่องการให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเลี้ยว/จอด/แซง/ชะลอ/หยุดรถช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากการชนกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < .01$ ) (ตาราง 4)

#### ตาราง 4

เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เมื่อควบคุมตัวแปรด้านเพศ อาชีพ และการศึกษา ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม จำแนกเป็นรายข้อ ( $N = 360$ ).

การรับรู้ประโยชน์	Sum of Square	df	Mean Square	F
1. การขับที่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชมในเขตชุมชนทำให้ปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น.	6.719E-02	1	6.719-02	00.114 <sup>ns</sup>
2. การให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเลี้ยว/จอด/แซง/ชะลอ/หยุดรถช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากการชนกัน	4.340	1	4.340	16.705**
3. การไม่ขับรถขณะที่มีน้ำมันมาช่วยลดอุบัติเหตุบนถนนได้	1.329	1	1.329	04.949*
4. การใส่เสื้อผ้าที่มองเห็นชัดในเวลากลางคืน เช่น สีขาวช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุขณะขับที่รถจักรยานยนต์	2.123	1	2.123	04.005*
5. การเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนเส้นทางในระยะกระชั้นชิดทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	1.348.	1	01.348.	02.587 <sup>ns</sup>
6. การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะ	0.591	1	0.591	01.807 <sup>ns</sup>
7. การตรวจสภาพยางและระบบเบรคช่วยลดอุบัติเหตุ	1.377	1	1.377	4.163*
8. การขับรถเมื่อสภาพร่างกายไม่พร้อม เช่น อ่อนเพลีย เวียนศีรษะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น	1.598	1	1.598	3.276 <sup>ns</sup>

<sup>ns</sup>  $p > .05$ , \*  $p < .05$ ; \*\*  $p < .01$

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เมื่อควบคุมตัวแปรด้านเพศ อาชีพ และการศึกษา ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมจำแนกเป็นรายข้อ พบว่ามีความแตกต่างในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยทำให้ความสามารถในการมองเห็นลดลง การสวมหมวกนิรภัยทำให้ความสามารถในการได้ยินลดลง และเมาไม่ขับเป็นสิ่งที่ปฏิบัติได้ยากอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < .05$ ) และมีความแตกต่างกันในเรื่องการนำรถไปตรวจสภาพทำให้เสียเวลาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < .01$ ) (ตาราง 5)

#### ตาราง 5

เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เมื่อควบคุมตัวแปรด้านเพศ อาชีพ และการศึกษา ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม จำแนกเป็นรายข้อ ( $N = 360$ ).

การรับรู้อุปสรรค	Sum of Square	df	Mean Square	F
1. การขับขี่รถหลังรับประทานยาที่ทำให้ง่วง เช่น ยาแก้หวัด ยาลดน้ำมูกไม่เป็นอันตราย	1.555	1	1.555	1.177 <sup>ns</sup>
2. หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานมีราคาแพง	2.842E-02	1	2.842E-02	.030 <sup>ns</sup>
3. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ความสามารถในการมองเห็นลดลง	3.777	1	3.777	4.190*
4. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ความสามารถในการได้ยินลดลง	5.326	1	5.326	5.310*
5. การเปิดไฟหน้าตอนกลางวันทำให้สิ้นเปลืองแบตเตอรี่โดยไม่จำเป็น	1.924	1	1.924	1.698 <sup>ns</sup>
6. การขับขี่ด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนด ทำให้ถึงที่หมายช้าหรือกีดขวางเส้นทางจราจร	7.592E-04	1	7.592E-04	.001 <sup>ns</sup>
7. การนำรถไปตรวจสภาพทำให้เสียเวลา	6.524	1	6.524	8.752**
8. เมาไม่ขับเป็นสิ่งที่ปฏิบัติได้ยาก	6.315	1	6.315	4.867*

<sup>ns</sup>  $p > .05$ , \*  $p < .05$ ; \*\*  $p < .01$

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เมื่อควบคุมตัวแปรด้านเพศ อาชีพ และการศึกษา ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมจำแนกเป็นรายข้อ พบว่า ไม่มีความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้สมรรถนะของตนเองของทั้งสองกลุ่ม (ตาราง 6)

ตาราง 6

เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เมื่อควบคุมตัวแปรด้านเพศ อาชีพ และการศึกษา ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม จำแนกเป็นรายข้อ (N = 360).

การรับรู้สมรรถนะของตนเอง	Sum of Square	df	Mean Square	F
1. ท่านสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกิน 60 กม./ชม.ในเขตชุมชนเมือง	2.670	1	2.670	2.258 <sup>ns</sup>
2. ท่านสามารถประเมินได้ว่าเครื่องยนต์มีความผิดปกติ	.685	1	.685	0.836 <sup>ns</sup>
3. ท่านจะปฏิเสธเพื่อน เมื่อเพื่อนชวนท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งกันขณะถนนว่าง	.411	1	.411	.230 <sup>ns</sup>
4. ท่านจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงรถคันหน้าในบริเวณถนนที่มีเครื่องหมายห้ามแซงบนพื้นกลางถนน	1.643E-04	1	1.643E-04	.000 <sup>ns</sup>
5. ท่านจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันการได้รับบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ	2.003	1	2.003	2.021 <sup>ns</sup>
6. ท่านจะไม่คุยโทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	.355	1	.355	.297 <sup>ns</sup>
7. ท่านสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วสูงในทางโค้งได้ โดยไม่เกิดอุบัติเหตุจนได้รับบาดเจ็บ	3.048	1	3.048	2.485 <sup>ns</sup>
8. เมื่อท่านมีอาการเมาสุราท่านสามารถขับขี่รถได้โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ	.683	1	.683	.660 <sup>ns</sup>

<sup>ns</sup> p > .05



เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เมื่อควบคุมตัวแปรด้านเพศ อาชีพ และการศึกษา ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมจำแนกเป็นรายข้อ พบว่า มีความแตกต่างในด้านการตรวจสภาพรถข้อการตรวจไฟทุกดวงของรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานก่อนขับขี่ และด้านการมีมารยาทในการขับขี่และการปฏิบัติตามกฎจราจรอื่นๆ ข้อการขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเมื่อไม่มีรถจากทิศทางอื่นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < .05$ ) และมีความแตกต่างในด้านการสวมหมวกนิรภัยข้อสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถแม้แต่ในระยะทางใกล้ๆ การเลือกสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบที่ได้มาตรฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < .01$ )

#### ตาราง 7

เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เมื่อควบคุมตัวแปรด้านเพศ อาชีพ และการศึกษา ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม จำแนกเป็นรายข้อ ( $N = 360$ ).

พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย	Sum of Square	df	Mean Square	F
<u>1.การมีร่างกายและจิตใจพร้อมที่จะขับขี่</u>				
1.1 ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเจ็บป่วย เช่น มีไข้ปวดศีรษะ	.456	1	.456	1.061 <sup>ns</sup>
1.2 ท่านพูดคุยกุญแจออกอย่างพลัดพลัดกับคนซ้อนท้ายขณะที่ท่านเป็นผู้ขับขี่	.887	1	.887	1.545 <sup>ns</sup>
1.3 ท่านหนีฝนขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่ท่านง่วง	9.464E-02	1	9.464E-02	.230 <sup>ns</sup>
<u>2 การตรวจสภาพรถ</u>				
2.1 ท่านตรวจไฟทุกดวงของรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานก่อนขับขี่	5.438	1	5.438	4.058*
2.2 ท่านตรวจสอบสภาพลมยางและสภาพของเบรคคลัทซ์ ให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่	.718	1	.718	.578 <sup>ns</sup>
2.3 ท่านตรวจดูระดับน้ำมันเชื้อเพลิง/น้ำมันเครื่องก่อนขับขี่	5.171E-02	1	5.171E-02	.044 <sup>ns</sup>
2.4 ท่านนำรถไปตรวจสภาพตามกำหนดทุกปี	1.135	1	1.135	.629 <sup>ns</sup>

<sup>ns</sup>  $p > .05$ , \*  $p < .05$

ตาราง 7 (ต่อ)

พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย	Sum of Square	df	Mean Square	F
<u>3.การสวมหมวกนิรภัย</u>				
3.1 ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถแม้แต่ในระยะทางใกล้ๆ	16.280	1	16.280	11.888**
3.2 ท่านสวมใส่สายรัดคางหมวกนิรภัยให้กระชับ	7.694E-02	1	7.694E-02	.064 <sup>ns</sup>
3.3 ท่านเลือกสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบที่ได้มาตรฐาน	14.639	1	14.639	9.804**
3.4 ท่านเปลี่ยนหมวกนิรภัยใหม่เมื่อหมวกนิรภัยเก่าชำรุด	1.384	1	1.384	1.017 <sup>ns</sup>
<u>4. การไม่ดื่มสุราและยาที่มีผลต่อจิตประสาท</u>				
4.1 ท่านหลีกเลี่ยงสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ผสมก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์	1.399	1	1.399	.882 <sup>ns</sup>
4.2 ท่านไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อรับประทานยาที่ทำให้หึ่งงนอน เช่น ยาแก้หวัด อดน้ำมูก	3.521E-02	1	3.521E-02	.020 <sup>ns</sup>
4.3 ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อท่านรู้สึกว่ายังไม่เมาหรือเมาไม่มากหลังจากดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	.156	1	.156	.116 <sup>ns</sup>
<u>5. การมีมารยาทในการขับขี่และการปฏิบัติตามกฎจราจรอื่นๆ</u>				
5.1 ท่านให้สัญญาณไฟเมื่อขับรถแซงรถคันหน้า	1.403	1	1.403	1.200 <sup>ns</sup>
5.2 ท่านให้เพื่อนนั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน	1.968	1	1.968	2.448 <sup>ns</sup>
5.3 ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงมากกว่า 80 กม./ชม.เมื่อถนนเรียบและถนนว่าง	1.521E-02	1	1.521E-02	.019 <sup>ns</sup>
5.4 ท่านขับขี่รถด้วยมือข้างเดียวอีกข้างหนึ่งถือของอย่างอื่น หรือพูดโทรศัพท์ขณะขับขี่	.128	1	.128	.201 <sup>ns</sup>
5.5 ท่านชะลอความเร็วลงเมื่อเห็นคนข้ามถนน	.266	1	.266	.365 <sup>ns</sup>

<sup>ns</sup> p > .05, \*\* p < .01

ตาราง 7 (ต่อ)

พฤติกรรมกำรขับขีปลดอคภัย	Sum of Square	df	Mean Square	F
5.6 ท่านเลี้ยวรถโดยให้สัญญาณก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร	4.022	1	4.022	3.662 <sup>ns</sup>
5.7 ท่านเลี้ยวรถ/แซง/คั่นหน้า/ขับขีรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	1.667	1	1.667	2.519 <sup>ns</sup>
5.8 ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเมื่อไม่มีรถจากทิศทางอื่น	1.935	1	1.935	4.260*
5.9 ท่านขับขีรถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าทั้งกลางวันและกลางคืน	.189	1	.189	.176 <sup>ns</sup>

<sup>ns</sup> p > .05, \* p < .05

#### การอภิปรายผล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมกำรขับขีปลดอคภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในภาคใต้ ผู้วิจัยขออภิปรายผลในประเด็นสำคัญดังนี้

#### ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 67.8) เนื่องจากเพศชายมีลักษณะของอารมณ์และความคิดที่มีความเชื่อมั่นและกล้าที่จะกระทำพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขีรถจักรยานยนต์มากกว่าผู้หญิง และเป็นเพศที่ชอบความโลดโผน ทำท่ายเสี่ยงตาย จึงมักออกไปตระเวนนอกบ้านบ่อยๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับขีรถด้วยความเร็วสูง การขับขีรถขณะมีเมเมา การไม่สวมหมวกนิรภัย และการฝ่าฝืนกฎจราจร (ทิพาพร, อุไรพร, และพรธณวดี, 2542) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมาที่มักพบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย (ปรากรม, จันทรเพ็ญ, อรุณ, วิพุธ และวินัย, 2537; สุรภา, 2543; ศรีสมร, 2539; สมจิตร, กนกพร, เบญจมาศ, สงบ, อรุณ และนิตยา, 2546) โดยที่เพศเป็นปัจจัยส่วนบุคคลด้านชีวภาพที่มีอิทธิพลโดยตรงต่ออารมณ์และความคิดที่เฉพาะกับพฤติกรรมและพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ

(Pender, 2002) ดังนั้น เพศจึงมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัย การศึกษาที่ผ่านมา พบว่า ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่เป็นผู้ชายมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุประมาณ 2 เท่าของผู้หญิง (วีรศักดิ์, 2545; วรวิทย์, 2544) แต่ผลการศึกษาของสุภาวลัย (2543) พบว่า ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่มีเพศต่างกันจะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน ส่วนในผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์พบว่า ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง เนื่องจากผู้หญิงมีพฤติกรรมในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยกว่าผู้ชาย จากการศึกษาที่ผ่านมา พบว่า ผู้หญิงมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ชาย (บัญชา, 2538; นุปผา, 2541) ประกอบกับกลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นญาติหรือผู้ดูแลผู้ป่วย ซึ่งการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า ผู้ดูแลส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง (จันทร์หา, 2547; วนิตา, 2547; สุตศิริ, 2541) อาจเนื่องจากพื้นฐานค่านิยมและการปลูกฝังของสังคมและวัฒนธรรมของไทยมีความคาดหวังว่าผู้หญิงต้องเป็นมารดาและภรรยาที่ดี ดังนั้นการดูแลคนในครอบครัวที่เจ็บป่วยจึงเป็นหน้าที่ที่ผู้หญิงต้องรับผิดชอบ (Nilmanat, 2001) เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของเพศระหว่างสองกลุ่ม พบว่า มีความแตกต่างกัน ซึ่งเพศเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้มีพฤติกรรมการขับซึ่ที่แตกต่างกัน กล่าวคือ เพศชายจะมีอารมณ์ร้อน วู่วาม ชอบความเสี่ยง ทำความหยาบ มีความมั่นใจและกล้าที่จะขับรดด้วยความเร็วมากกว่าเพศหญิง (บัญชา, 2538) ดังนั้นโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจึงมีมากกว่า

อายุ พบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่มีอายุ 21 - 30 ปี รองลงมาอายุ 15 - 20 ปี ซึ่งเป็นช่วงที่เปลี่ยนผ่านจากวัยรุ่นไปเป็นผู้ใหญ่ จึงมีลักษณะที่ผสมผสานของสองวัย กล่าวคือ มีความรักอิสระ คึกคะนอง ต้องการค้นพบสิ่งใหม่ๆ เป็นระยะทดลองเพื่อหาแนวทางชีวิตที่ตนต้องการในการสร้างความเชื่อมั่นเพื่อที่จะพัฒนาไปเป็นผู้ใหญ่ (ประภาเพ็ญ และสง่า, 2534; ศรีเรือน, 2540) ประกอบกับมีลักษณะใจร้อน ขาดความระมัดระวัง รอบคอบและมีประสบการณ์ในการขับซึ่น้อย (สุภาวลัย, 2543) จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อายุอยู่ในช่วง 15 - 29 ปี (สุรภา, 2543; ศรีสมร, 2539; สมจิตร, กนกพร, เบญจมาศ, สงบ, อรุณ และนิตยา, 2546; ทิพาพร, อุไรพร และพรรณวดี, 2542) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็กวัยรุ่นจะมีพฤติกรรมการแข่งขันมากกว่าวัยอื่น (ฐิติพน, 2542) ซึ่งจะเห็นได้ว่า อายุของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์จะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ (บัญชา, 2538; วรณา, 2542) กล่าวคือ ผู้ขับซึ่ที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับซึ่ที่มีอายุมากกว่า และอายุที่เพิ่มขึ้นทุกๆ 1 ปี ทำให้แนวโน้มในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลดลงประมาณร้อยละ 20 จากปีก่อนหน้านี้ 1 ปี (วีรศักดิ์, 2545) แต่การศึกษาของสุมาดา (2540) พบว่า อายุไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับซึ่ในเรื่องของการฝ่าฝืนกฎจราจร และจากการศึกษาในผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของเฉลิมขวัญ (2541) พบว่า อายุ

ที่ต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน ในการศึกษาครั้งนี้ไม่มีความแตกต่างของอายุในผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

**ระดับการศึกษา** พบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 6 และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี เมื่อทดสอบความแตกต่างของระดับการศึกษาระหว่างสองกลุ่มพบว่ามีความแตกต่างของระดับการศึกษา เนื่องจากในกลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นผู้ที่มีระดับการศึกษาที่สูงกว่า ทำให้มีโอกาสได้รับความรู้ มีมุมมองที่กว้างกว่า มีความสามารถในการเพิ่มพูนความรู้ พัฒนาทักษะ และประสบการณ์มากกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ซึ่งมีระดับการศึกษาต่ำกว่า กล่าวคือ การได้รับความรู้จากการศึกษาในชั้นเรียนทำให้เกิดการเรียนรู้ซึ่งเป็นกระบวนการที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (สุปรียา, 2544) ซึ่งมีผลทำให้ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยบางข้อดีกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยผู้ที่มีความรู้สูงมีพฤติกรรมการขับขี่รถดีกว่าผู้ที่มีความรู้ต่ำ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง (บัญญัติ, 2538) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักมีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 6 (วนิดา, 2534; สุรภา, 2543; สมจิตร, กนกพร, เบญจมาศ, สงบ, อรุณ และ นิตยา, 2546) แต่การศึกษาของเฉลิมขวัญ (2541) และสุวีวัลย์ (2547) พบว่า ระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และสุภาวลัย (2543) พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา/ต่ำกว่ามีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่ากลุ่มมัธยมศึกษา-อนุปริญญาและกลุ่มปริญญาตรี/สูงกว่า อาจเนื่องมาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการเรียนรู้จากการปฏิสัมพันธ์จากกลุ่มเพื่อน สื่อมวลชน ชุมชน และประสบการณ์จนเกิดความเข้าใจในวิธีการขับขี่ที่ปลอดภัยและนำมายึดถือปฏิบัติในชีวิตประจำวัน

**อาชีพ** ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาชีพรับจ้างเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นวัยเรียนและวัยทำงานซึ่งต้องใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน สอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง (บัญญัติ, 2538; สุดา, 2539; สุรภา, 2543; สมจิตร, กนกพร, เบญจมาศ, สงบ, อรุณ และนิตยา, 2546; ศรีสมร, 2539; ทิพาพร, อุไรพร และพรธนา, 2542) โดยที่อาชีพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (สุวีวัลย์, 2547) กล่าวคือ ผู้ที่มีอาชีพรับราชการ ค้าขาย เกษตรกร จะมีพฤติกรรม

การขับชี่รตดีกว่าผู้ที่มีอาชีพรับจ้าง แต่เฉลิมขวัญ (2541) พบว่า ผู้ขับชี่รตจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บที่มีอาชีพต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน เมื่อทดสอบความแตกต่างของอาชีพระหว่างสองกลุ่มพบว่า มีความแตกต่างของอาชีพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของอาชีพในผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จะพบว่า มีอาชีพรับจ้าง นักเรียน/นักศึกษา และรับราชการ ตามลำดับ ในขณะที่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาชีพ รับจ้าง นักเรียน/นักศึกษา และเกษตรกรรม ตามลำดับ ลักษณะดังกล่าวอาจจะมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับระดับการศึกษาที่ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีระดับการศึกษาที่สูงกว่า ซึ่งความแตกต่างทางด้านอาชีพทำให้มีโอกาสในการเลือกการรับรู้ได้แตกต่างกัน ทำให้ระดับการรับรู้ต่างๆ ไม่เหมือนกัน และการทำความเข้าใจในเรื่องราวสถานการณ์ที่เกิดขึ้นแตกต่างกันด้วย (บัญญัติ, 2538) ซึ่งจะมีผลต่อพฤติกรรมการขับชี่รตปลอดภัยของผู้ขับชี่รตจักรยานยนต์

ใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์และจำนวนปีที่ได้ใบขับชี่รต ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับชี่รตจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์ (ร้อยละ 62.8) กลุ่มที่มีใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์มีจำนวนปีที่ได้ใบขับชี่รตเฉลี่ย 1.96 ปี เนื่องจากผู้ขับชี่รตจักรยานยนต์ยังไม่ตระหนักในความสำคัญของการมีใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์ ประกอบกับการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ตำรวจยังไม่ทั่วถึง ทำให้มีการขับชี่รตจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์ โดยที่ผู้ขับชี่รตจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ได้รับความรู้เรื่องกฎจราจรจากประสบการณ์การขับรถมากกว่า การสอบใบขับชี่รตและแหล่งความรู้อื่นๆ (ปรากฏ, จันทรเพ็ญ, อรุณ, วิพุธ และวินัย, 2537) สอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมาที่พบว่า ผู้ขับชี่รตจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์ (พิภพ, 2543; สมจิตร, กนกพร, เบญจมาศ, สงบ, อรุณ และนิตยา, 2546; ศรีสมร, 2539) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบความรู้เรื่องกฎจราจรพบว่า ผู้ที่มีใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์จะมีความรู้เรื่องกฎจราจรดีกว่าผู้ที่ไม่ได้มีใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์ เนื่องจากการได้รับความรู้ที่ถูกต้องจากการอบรมก่อนสอบใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์ ทำให้มีการปฏิบัติในการขับชี่รตได้อย่างปลอดภัย เพราะความรู้จะทำให้เกิดความเข้าใจ เกิดแรงจูงใจที่จะปฏิบัติ และก่อให้เกิดความสามารถในการปฏิบัติ (สุภาวลัย, 2541) ส่วนชัยยงค์ (2533) พบว่า นักเรียนที่มีใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์กับนักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์มีทัศนคติในการขับชี่รตจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

จะเห็นได้ว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความแตกต่างกันในเรื่องเพศ ระดับการศึกษา และอาชีพ ส่วนอายุและการมีใบอนุญาตขับชี่รตจักรยานยนต์ไม่มีความแตกต่างกัน โดยที่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 21 - 30 ปี ระดับการศึกษาประถมศึกษาปีที่ 6 อาชีพรับจ้าง และไม่มีใบ

อนุญาตขับชีรถจักรยานยนต์ โดยที่ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 21 - 30 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรี อาชีพรับจ้าง และไม่มีใบอนุญาตขับชีรถจักรยานยนต์ ซึ่งเพศ ระดับการศึกษา และอาชีพเป็นตัวแปรร่วมที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีผลต่อการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับชีรถจักรยานยนต์ของทั้งสองกลุ่ม

*การรับรู้ประโยชน์ของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์*

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้ประโยชน์ของการขับชีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของเฉลิมขวัญ (2541) และ สุริวัลย์ (2547) ที่พบว่า ผู้ขับชีรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันตนเองขณะขับชีรถจักรยานยนต์ในระดับสูง สามารถอธิบายได้ว่า ในปัจจุบันมีการรณรงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนกันอย่างแพร่หลาย ผู้ขับชีรถจักรยานยนต์ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการประชาสัมพันธ์จากหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องมากมายจนเกิดความตระหนักในความสำคัญของการขับชีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย จึงรับรู้ถึงประโยชน์ในการปฏิบัติพฤติกรรมขับชีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยที่การรับรู้ประโยชน์ของการขับชีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เป็นความเชื่อของบุคคลโดยคาดหวังประโยชน์ที่จะได้รับภายหลังปฏิบัติพฤติกรรมสุขภาพ หรืออาจกล่าวได้ว่าการรับรู้ประโยชน์เป็นการรับรู้ที่บุคคลรับรู้ว่าการกระทำนั้นจะมีประโยชน์ต่อตนเอง และจะเป็นแรงเสริมทำให้บุคคลเกิดแรงจูงใจในการปฏิบัติพฤติกรรมนั้น (Pender, 2002)

เมื่อเปรียบเทียบรับรู้ประโยชน์ของการขับชีรถจักรยานยนต์ในทั้งสองกลุ่มโดยควบคุมตัวแปรเรื่องเพศ การศึกษา และอาชีพ พบว่า ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้ประโยชน์สูงกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 อธิบายได้ว่า ผู้ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุอาจจะมีพฤติกรรมเดิมที่ปลอดภัยอยู่ก่อนแล้ว มีความระมัดระวังในการขับชีรถจักรยานยนต์หรือเห็นผลดีของการขับชีรถจักรยานยนต์มากกว่าจึงไม่เกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุมีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วสูง การฝ่าฝืนกฎจราจร การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับรถขณะมีเมเมาเป็นพฤติกรรมที่เกิดจากการมีปัญหในเรื่องการนึกคิด ครอบแนวคิด ทศนคติ และการพัฒนาบุคลิกภาพตั้งแต่เด็ก ซึ่งสัดส่วนของคนที่เกิดอุบัติเหตุจำนวนมากเป็นคนที่ม่ลักษณะของบุคลิกภาพที่ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ไม่มีวินัย ก้าวร้าว (จิตยา, 2547) และจะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ (วนิดา, 2534) จึงอาจทำให้มีการรับรู้ถึงประโยชน์ของการขับชีรถจักรยานยนต์น้อยกว่า เมื่อพิจารณาจากข้อ พบว่า ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้ประโยชน์สูงกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ในด้านการมีร่างกายและจิตใจพร้อมจะขับชี้เรื่องการใส่เสื้อผ้าที่มองเห็นชัดในเวลากลางคืน เช่น สีขาว ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุขณะขับชี้รถจักรยานยนต์ ด้านการตรวจสภาพรถ เรื่องการตรวจสภาพ ยางและระบบเบรกช่วยลดอุบัติเหตุ ด้านการไม่ดื่มสุราและยาที่มีผลต่อจิตประสาทเรื่องการไม่ขับรถ ขณะที่มีเมเมาช่วยลดอุบัติเหตุบนถนนได้ และด้านการมีมารยาทในการขับชี้และการปฏิบัติตาม กฎจราจรอื่นๆ เรื่องการให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเลี้ยว/จอด/แซง/ชะลอ/หยุดรถช่วยป้องกันอุบัติเหตุ จากการชนกัน ซึ่งการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการขับชี้ปลอดภัยที่กล่าวมาข้างต้นเป็นพฤติกรรมที่ ทำให้ผู้ขับชี้รถจักรยานยนต์มีความปลอดภัยในการขับชี้รถมากยิ่งขึ้น

#### *การรับรู้อุปสรรคของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์*

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มี การรับรู้อุปสรรคของการขับชี้ปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง แสดงว่า ผู้ขับชี้รถจักรยานยนต์ รับรู้ ว่ายังมีสิ่งกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคในการกระทำพฤติกรรมการขับชี้ปลอดภัย จึงมีโอกาสที่จะ หลีกเลี่ยงพฤติกรรมขับชี้ปลอดภัยนั้นๆ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสุริวัลย์ (2547) โดยการรับรู้ อุปสรรคเป็นความเชื่อว่าเป็นสิ่งกีดขวางที่ทำให้ไม่สามารถกระทำพฤติกรรมขับชี้ปลอดภัยได้ ทำให้ ผู้ขับชี้หลีกเลี่ยงที่จะปฏิบัติพฤติกรรมขับชี้ปลอดภัย ผลที่ตามมาคือมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้มาก ขึ้น โดยที่การรับรู้อุปสรรคของการขับชี้ปลอดภัยเป็นการรับรู้ที่บุคคลรับรู้ว่าการกระทำนั้นจะทำให้ ตนเองเกิดความยากลำบากหรือไม่สะดวกสบาย ซึ่งอาจเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นจริงหรือเป็นสิ่งที่บุคคล คาดคิดก็ได้ มีผลต่อความตั้งใจที่จะปฏิบัติพฤติกรรมและแรงจูงใจของบุคคลให้หลีกเลี่ยงที่จะปฏิบัติ พฤติกรรมการขับชี้ปลอดภัย (Pender, 2002) การรับรู้อุปสรรคของการขับชี้ปลอดภัยเป็นตัวแปรที่ สามารถทำนายพฤติกรรมการขับชี้ปลอดภัยได้ดีที่สุด ( $R^2 = 0.173$ ) (นิรมัย, 2539)

เมื่อเปรียบเทียบการรับรู้อุปสรรคของทั้งสองกลุ่มโดยควบคุม เพศ การศึกษา และอาชีพด้วย สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม พบว่า การรับรู้อุปสรรคของการขับชี้ปลอดภัยมีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 กล่าวคือ ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มี การรับรู้อุปสรรคของการขับชี้ปลอดภัยต่ำกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องการสวมหมวกนิรภัยทำความเข้าใจความสามารถในการมองเห็นลดลง การสวมหมวก นิรภัยทำให้ความสามารถในการได้ยินลดลง และเมาไม่ขับเป็นสิ่งที่ปฏิบัติได้ยาก การนำรถไปตรวจ สภาพทำให้เสียเวลา แสดงว่าผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความเชื่อหรือคิด ว่าพฤติกรรมดังกล่าวเป็นอุปสรรคในการกระทำพฤติกรรมการขับชี้ปลอดภัยน้อยกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จากการที่ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เชื่อว่าการ



สวมหมวกนิรภัย การตรวจสภาพรถ และการไม่ขับรถขณะมีเมฆมาเป็นอุปสรรคในการขับที่น้อยกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จึงทำให้ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์สามารถปฏิบัติพฤติกรรมดังกล่าวได้ในชีวิตประจำวัน ซึ่งจะช่วยไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

*การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์*

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยอยู่ในระดับสูง อธิบายได้ว่าการที่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้สมรรถนะของตนเองต่ำกว่าผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์แสดงว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จะมีโอกาสหรือมีแนวโน้มจะมีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับที่สูงกว่าผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยที่การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยเป็นความเชื่อมั่นว่าตนเองมีความสามารถที่จะปฏิบัติกิจกรรมหรือแสดงพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยนั้นๆ ได้หรือเชื่อว่าตนเองจะกระทำได้สำเร็จ ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีบทบาทสำคัญต่อพฤติกรรมของบุคคลที่จะยก ระดับสุขภาพของตนเองให้ดีขึ้น โดยจะมีผลจูงใจให้เกิดพฤติกรรมโดยตรงตามความคาดหวัง (Pender, 2002) จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า การรับรู้สมรรถนะของตนเองสามารถทำนายพฤติกรรมสร้างเสริมสุขภาพได้ โดยนำไปประยุกต์ใช้ในกลุ่มนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (พัฒนา, 2540) และกลุ่มผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (ณัฐสุภานัน, 2543) พบว่า หลังการสร้างเสริมสมรรถนะของตนเองในการขับที่รถจักรยานยนต์ผู้ขับที่รถจักรยานยนต์มีการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับที่ ปลอดภัย กล่าวคือ ผู้ที่มีการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยสูงจะมีพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยสูงด้วย

เมื่อเปรียบเทียบการรับรู้สมรรถนะของตนเองของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการควบคุมตัวแปรเรื่องเพศ การศึกษา และ อาชีพด้วยสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งอธิบายได้ว่า อาจเนื่องมาจากการรับรู้สมรรถนะของตนเองจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประสบการณ์ต่างๆ ที่

ได้รับเกี่ยวกับเรื่องนั้นๆ ด้วย โดยปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้สมรรถนะของตนเอง ได้แก่ ความสำเร็จของการกระทำ การได้เห็นประสบการณ์ของผู้อื่น การชักจูงด้วยคำพูด และความตื่นตัวของอารมณ์ (Bandura, 1997) ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่า การที่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บเป็นผู้ป่วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นญาติผู้ป่วยอยู่ในสิ่งแวดล้อมเดียวกัน ได้มีการรับฟังข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุใกล้เคียงกัน จึงอาจทำให้ทั้งสองกลุ่มมีการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกัน

### พฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยอยู่ในระดับดี ซึ่งอธิบายได้ว่า อาจเป็นผลมาจากการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องจากหน่วยงานทั้งรัฐบาลและเอกชน ตลอดจนการใช้กฎหมายบังคับ และผู้ขับขี่สังเกตเห็นถึงผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุในด้านต่างๆ ที่มีผลทำให้เกิดความสูญเสียในชีวิต และทรัพย์สินผู้ขับขี่จึงมีความระมัดระวังในการขับขี่รถ และมีการกระทำพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้นในการดำเนินชีวิตประจำวัน สอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมาของบัญชา (2538) สุวีวัลย์ (2547) และเอี่ยมพร (2538) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรม การขับขี่ในระดับดี โดยที่พฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยเป็นพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพที่เป็นความสามารถที่แท้จริงของบุคคลในการปฏิบัติกิจกรรมอย่างต่อเนื่องเพื่อผลในการส่งเสริมสุขภาพ (Pender, 1987) พฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยเป็นผลลัพธ์ของการกระทำซึ่งเป็นจุดสุดท้ายที่บุคคลนำมาผสมผสานเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนการดำเนินชีวิตทำให้บุคคลมีประสบการณ์สุขภาพในทางบวก (Pender, 1996) คือ ทำให้ผู้ขับขี่มีความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจเนื่องมาจากปัจจัยอื่นอย่างเช่น สภาพถนน สภาพอากาศ สภาพร่างกาย และการตัดสินใจของผู้ขับขี่ในขณะนั้นด้วย

เมื่อเปรียบเทียบพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยในทั้งสองกลุ่มโดยควบคุมตัวแปรเรื่องเพศ การศึกษา และอาชีพด้วยสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม พบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกับผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 อธิบายได้ว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มอยู่ในสภาพแวดล้อมเดียวกัน การได้เห็นสภาพผู้ป่วยอุบัติเหตุ การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยในระยะเวลาและสถานการณ์เดียวกัน อาจทำให้เกิดการรับรู้ใกล้เคียงกันด้วย และเหตุผลอีกประการหนึ่งก็คือ จากการศึกษาที่ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้

อุปสรรคดีกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จึงทำให้ตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับตนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งได้แก่ การบาดเจ็บ ค่าใช้จ่ายต่างๆ ทำให้เห็นความสำคัญหรือประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย มีการรับรู้ว่าเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ในส่วนของความเชื่อมั่นว่าตนเองสามารถที่จะปฏิบัติพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยมีความใกล้เคียงกันหรือไม่แตกต่างกัน จึงอาจส่งผลให้มีพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยที่ไม่ต่างกัน การศึกษาครั้งนี้สอดคล้องกับพานทิพย์ (2542) ญัฐพล (2544) วรรณมา (2542) สุวีวัลย์ (2547) และเอี่ยมพร (2538) ที่พบว่า การได้รับอุบัติเหตุไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ กล่าวคือ การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน และผลการศึกษาครั้งนี้ขัดแย้งกับการศึกษาของบุปผา (2542) บัญชา (2538) เฉลิมขวัญ (2541) และสุภาวลัย (2543) พบว่า ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เนื่องจากผู้ที่ไม่เคยได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นผู้ที่มีตระหนักถึงประโยชน์หรือผลดีของการขับขี่ปลอดภัย มีความระมัดระวังในการขับขี่จึงไม่เกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่ผู้ที่เคยได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อาจมีลักษณะที่มีพฤติกรรมเสี่ยงอยู่ก่อนแล้ว ไม่ว่าจะเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจร การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การขับรถยนต์ขณะมีเม้า จึงอาจมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ถึงแม้ว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยโดยรวมไม่แตกต่างกับผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แต่เมื่อวิเคราะห์เพิ่มเติมโดยพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยดีกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในด้านการตรวจสภาพรถในเรื่องการตรวจไฟทุกดวงของรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานก่อนขับขี่ ด้านการสวมหมวกนิรภัยในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถแม้แต่ในระยะทางใกล้ๆ และการเลือกสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบที่ได้มาตรฐาน ด้านการมีมารยาทในการขับขี่และการปฏิบัติตามกฎจราจรอื่นๆ ในเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเมื่อไม่มีรถจากทิศทางอื่น ซึ่งพฤติกรรม การตรวจสภาพรถและการสวมหมวกนิรภัยเป็นพฤติกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและช่วยลด ความรุนแรงของการบาดเจ็บ ส่วนการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรโดยการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเป็น พฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บได้ง่าย (ตาราง 7)

จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี แต่ก็ยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งนี้ อาจเนื่องมาจาก ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัยในเรื่องการไม่ขับรถ

ขณะที่มีเงินมาช่วยลดอุบัติเหตุบนถนนได้ การใส่เสื้อผ้าที่มองเห็นชัดในเวลากลางวัน เช่น สีขาว ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุขณะขี่รถจักรยานยนต์. การให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเลี้ยว/จอด/แซง/ชะลอ/หยุดรถช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากการชน และการตรวจสภาพยางและระบบเบรคช่วยลดอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และมีการรับรู้อุปสรรคของการขี่ที่ปลอดภัยในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยทำให้ความสามารถในการมองเห็นลดลง การสวมหมวกนิรภัยทำให้ความสามารถในการได้ยินลดลง แม้มันจะเป็นสิ่งที่ปฏิบัติได้ยาก และการนำรถไปตรวจสภาพทำให้เสียเวลาสูงกว่าผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ประกอบกับมีพฤติกรรมการขี่ที่ด้านการตรวจสภาพรถเรื่องการตรวจไฟทุกดวงของรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานก่อนขี่ ด้านการมีมารยาทในการขี่และการปฏิบัติตามกฎจราจรอื่นๆ ในเรื่องการขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเมื่อไม่มีรถจากทิศทางอื่น และด้านการสวมหมวกนิรภัยในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเมื่อขี่รถแม้แต่ในระยะทางใกล้ๆ การเลือกสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบที่ได้มาตรฐานน้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งการตรวจสภาพรถก่อนขี่ การมีมารยาทในการขี่และการปฏิบัติตามกฎจราจร การสวมหมวกนิรภัย และการไม่ขับรถขณะที่มีเงินเมา เป็นพฤติกรรมสำคัญที่ทำให้ผู้ขี่รถจักรยานยนต์มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และจะทำให้ผู้ขี่รถจักรยานยนต์ดำรงไว้ซึ่งสุขภาพและคุณภาพชีวิตที่ดี