



พฤติกรรมกรรมการขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา วิทยาลัยนครราชสีมา
 BEHAVIORS OF SAFE BIKE RIDING AMONG THE RIDERS OF
 UNDERGRADUATE, NAKHONRATCHASIMA COLLEGE

ณฤดี พูลเกษม¹ วาสนา วิลานูวัฒน์² รัฐพล พรหมโคตร³ พิมพ์จันทร์นภา แก้วคา⁴
 รุ่งนภา มะโรจน์ดี⁵ และ ธีรภัทร์ ปราณี⁶

^{1,2,3,4,5,6} อาจารย์ประจำหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย,
 วิทยาลัยนครราชสีมา

*ผู้รับผิดชอบบทความ : wasana@nmc.ac.th

Naruedee Poonkasem¹ Wassana Wilainuwat² Ratthaphon Phromkot³

Pimchannapa Kaewkham⁴ Rungnapha Dark Malong⁵ and Teeraphat Pranee⁶

^{1,2,3,4,5,6} Lecturer-Bachelor of Science Program in Occupational Health and Safety,
 Nakhonratchasima College

*Corresponding author: wasana@nmc.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา เพื่อศึกษาระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ระดับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขี่รถจักรยานยนต์ และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและพฤติกรรมความปลอดภัยในการขี่รถจักรยานยนต์นักศึกษาในวิทยาลัยนครราชสีมา กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรีวิทยาลัยนครราชสีมาที่ขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 101 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือแบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's product moment correlation)

ผลการศึกษาพบว่า 1) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบกอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 75.25 2) พฤติกรรมการขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.52$, S.D.=.66) และมากที่สุด เรียงตามลำดับดังนี้ ด้านใบอนุญาตขับขี่ อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X}=4.56$, S.D.=.46) ด้านเมาไม่ขับ อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X}=4.52$, S.D.=.32) ด้านสวมหมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.10$, S.D.=.69) ด้านการใช้ความเร็วตามที่กำหนด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.02$, S.D.=.55) และด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.08$, S.D.=.75) และ 3) ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและพฤติกรรมกรรมการขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาปริญญาตรี วิทยาลัยนครราชสีมา ไม่มีความสัมพันธ์กัน ซึ่งอาจเป็นผลมาจากปัจจัยด้านระยะทางในการเดินทางมาวิทยาลัยและการไม่ตระหนักถึงความรุนแรงของอันตรายที่เกิดขึ้น

Received : 30 January 2021

Revised : 28 June 2021

Accepted : 28 June 2021

Online publication date : 30 June 2021

คำสำคัญ : พฤติกรรมการขับขี่ / พฤติกรรมความปลอดภัย / ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

Abstract

This descriptive research aimed to study, the level of knowledges of traffic law according to the land traffic act, the level for behaviors of safe bike riding, and the relationship between knowledge about traffic law and behaviors of safe bike riding among students, Nakhonratchasima College. The samples were 101 of undergraduate students who riding a bike, Nakhonratchasima College. The research instruments were questionnaires. The statistics used for data analysis were frequency, percentage, mean, standard deviation and Pearson's product moment correlation.

The results of the study showed that: The samples were the knowledge about traffic rule according to the land traffic act score at a moderate level, 75.25 percent. The overall of the safety behaviors for bike riding of the research samples were at the high and highest level, the driver's license at the highest level ($\bar{X} = 4.56$, S.D.=.46), the don't drive drunk at the highest level ($\bar{X}=4.52$, S.D.=.32), the wearing a helmet at a high level ($\bar{X}=4.10$, S.D.=.69), the fast riding as required by law was a high level ($\bar{X}=4.02$, S.D.=.55), and bike safety ($\bar{X} = 4.08$, S.D.=.75). There was no correlation between knowledge of traffic rules and behaviors of safe bike riding among undergraduate students, Nakhonratchasima College, this may be due to the factor of distance traveled to college and ignorance for the severity of the accident hazard.

Keywords: Driving Behavior / Safety Behavior / Knowledge of Traffic Rule in Driving

บทนำ

ปัจจุบันการใช้รถจักรยานยนต์มีความสำคัญในการดำเนินชีวิต เนื่องจากมีความคล่องตัวสามารถขับเคลื่อนไปยังที่ต่าง ๆ ได้อย่างไม่จำกัดและมีความคล่องตัวสูง ราคาไม่แพง การดูแลและค่าบำรุงรักษาตลอดจนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงถูกเมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่น จึงส่งผลให้รถจักรยานยนต์มีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559-2562 คือ 1,914,131 คัน 2,001,130 คัน 1,942,494 คัน และ 1,876,710 คัน ตามลำดับและในขณะเดียวกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ก็มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าร้อยละ 95 เกิดจากปัจจัยด้านพฤติกรรมส่วนบุคคล การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มวัยรุ่นช่วงอายุ 18-22 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์สูง เนื่องจากเป็นช่วงวัยที่ชอบความตื่นเต้นท้าทายและต้องการหาประสบการณ์ที่มีความเสี่ยง จึงมีพฤติกรรม



การขับขี่ด้วยความประมาท รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์และการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนด (กาญจน์กรรณ สว่างคง, 2558)

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกปี พ.ศ. 2562 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งสิ้น จำนวน 132,696 ครั้ง เฉลี่ยเดือนละ 11,058 ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.82 เมื่อเปรียบเทียบกับ ปี พ.ศ. 2561 จำนวน (99,908 ครั้ง) โดยเดือนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ เดือนเมษายนและประเภทรถที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ จำนวน 34,164 ครั้ง (ร้อยละ 25.75) รองลงมา คือ รถยนต์ จำนวน 27,286 ครั้ง (ร้อยละ 20.56) และรถบรรทุกเล็ก (ปิกอัพ) จำนวน 16,157 ครั้ง (ร้อยละ 12.18) ตามลำดับ ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามพื้นที่ในเขตอำนาจของหน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2562 พบว่า เขตพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ กองบัญชาการตำรวจภูธร ภาค 3 (นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ โยธธร ศรีสะเกษ สุรินทร์ อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี) เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 44,636 ครั้ง (ร้อยละ 33.64) มีรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 12,627 ครั้ง (กรมการขนส่งทางบก, 2562)

จังหวัดนครราชสีมา เป็นเมืองศูนย์กลางทางด้านธุรกิจ อุตสาหกรรม การบริการ การศึกษาศูนย์ราชการและการคมนาคมที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการศึกษาซึ่งมีความสำคัญอย่างมากในยุคปัจจุบัน และจังหวัดนครราชสีมาก็เป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่มีสถานศึกษาเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นโรงเรียน สถาบันอาชีวศึกษา วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย จึงส่งผลให้มีวัยรุ่นซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำนวนมาก และจากการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักศึกษา พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง เนื่องจากมีความสะดวกสบาย คล่องตัวรวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่าย และนักศึกษาเหล่านี้เคยประสบอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ร้อยละ 20 ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุที่พบสูงที่สุด คือ รถประเภทต่าง ๆ มาเฉี่ยวชน รองลงมา คือ การเกิดอุบัติเหตุด้วยตนเองโดยส่วนใหญ่พบว่ามีการได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยมีผลถลอกจนถึงการบาดเจ็บขั้นรุนแรง คือ มีอาการปวดบวมของร่างกาย และผลกระทบต่อศีรษะ เป็นต้น (แผนพัฒนาจังหวัดนครราชสีมา, 2562)

วิทยาลัยนครราชสีมา เป็นสถาบันการศึกษาที่เปิดการเรียนการสอนให้กับนักศึกษาในระดับปริญญาตรี จนถึงระดับปริญญาเอก โดยมีนักศึกษาจากหลายพื้นที่เข้ามาศึกษาและส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางมาเรียนในแต่ละวัน นักศึกษาส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากมีช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี และจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารวิทยาลัยนครราชสีมา พบว่า ในอดีตที่ผ่านมาเคยมีการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์กับนักศึกษาของวิทยาลัยนครราชสีมาตั้งแต่บาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงขั้นเสียชีวิต ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาปริญญาตรี วิทยาลัยนครราชสีมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป

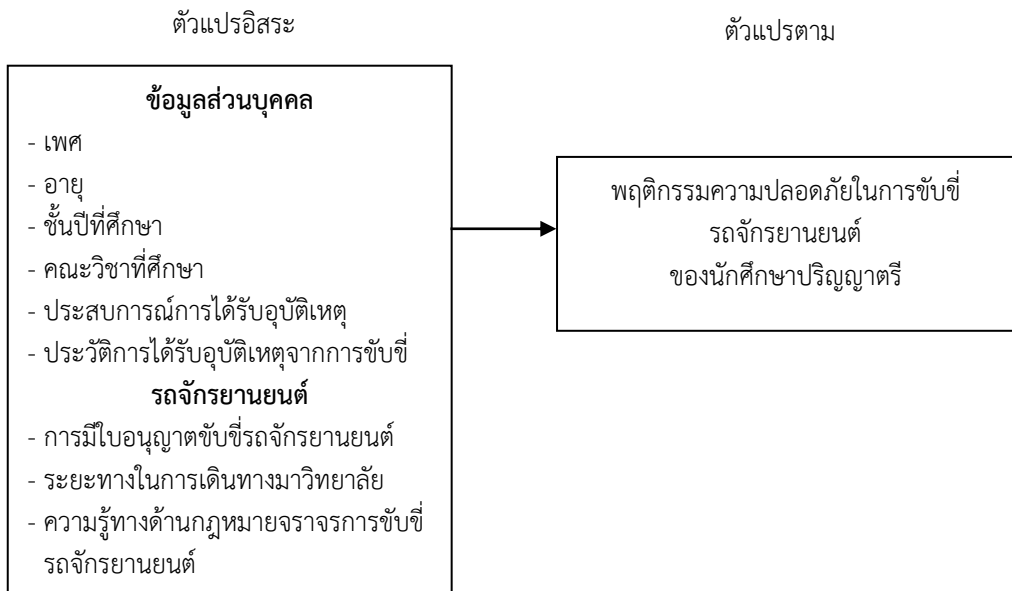


วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความรู้ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี วิทยาลัยนครราชสีมา เกี่ยวกับกฎจราจรตาม พระราชบัญญัติกฎจราจรทางบก
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี วิทยาลัยนครราชสีมา
3. เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี วิทยาลัยนครราชสีมา

กรอบแนวคิดของการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทาง และสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัยโดย ได้เสนอตามลำดับ ดังนี้ 1) ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ 2) พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ 3) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง



ภาพประกอบที่ 1 กรอบแนวคิดของการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากร คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี ภาคปกติ วิทยาลัยนครราชสีมาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์และกำลังศึกษาอยู่ในปีการศึกษา 2562 ทุกชั้นปี

กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรีภาคปกติ วิทยาลัยนครราชสีมา ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางมาเรียนกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรในการคำนวณ กรณีที่ไม่ทราบขนาดประชากรที่แน่นอนแต่ทราบค่าสัดส่วนของประชากร (สูตรของคอคแรน (Cochran, 1977 อ้างในธีรวิทย์ เอกะกุล, 2543))



$$n = \frac{p(1-p)Z^2}{e^2}$$

- n แทน ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
- Z แทน ค่า Z ที่ระดับความเชื่อมั่นหรือระดับนัยสำคัญ
ระดับความเชื่อมั่น 95 % หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 มีค่า Z=1.96
- P แทน ค่าสัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากรที่ (P = 0.07) สัดส่วนของคนที่มีพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย (บัณฑิต ตั้งกมลศรี, 2559)
- e แทน ระดับความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ยอมรับได้หรือระดับของ เป็นความแตกต่างระหว่างสัดส่วนของประชากร (e = .05)

$$n = \frac{0.07 \times 0.93 \times 1.96^2}{0.05^2} = 100.03$$

ได้ตัวอย่างจำนวน 101 คน

วิธีการสุ่มเพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่าง ใช้การสุ่มแบบแบ่งชั้น แยกเป็นคณะ (Stratified random sampling) และการสุ่มอย่างง่าย (Simple random sampling) จากจำนวนนักศึกษาภาคปกติทั้งหมด 8 คณะ ได้แก่ คณะสาธารณสุขศาสตร์และเทคโนโลยีสุขภาพ คณะแพทย์แผนจีน คณะวิทยาศาสตร์การแพทย์ คณะบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ คณะเทคนิคการแพทย์ คณะสารสนเทศศาสตร์ และคณะศึกษาศาสตร์ จากกลุ่มตัวอย่างได้ทั้งหมด 101 คน จากนั้นเก็บข้อมูลในแต่ละคณะ ๆ ละ 13 คน โดยใช้วิธีการจับฉลาก มีกำหนด การคัดเข้า คัดออก ดังนี้

เกณฑ์การคัดเข้า

กำหนดคุณสมบัติของประชากรที่ต้องการเมื่อหน่วยประชากรใดที่มีคุณสมบัติที่กำหนด จึงนำมาเป็นกลุ่มตัวอย่าง

1. เป็นนักศึกษาระดับปริญญาตรี ภาคปกติ ที่กำลังศึกษาอยู่ปีการศึกษา 2562
2. เป็นผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง

เกณฑ์การคัดออก

เป็นผู้ไม่ได้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ชั้นปี การศึกษา คณะวิชาที่ศึกษา ประสบการณ์ในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และระยะทางในการเดินทางมาวิทยาลัย เป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีจำนวน 10 ข้อ โดยแต่ละข้อให้เลือกตอบ ถูก ผิด และผู้ศึกษาได้กำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนน ดังนี้ (บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์ , 2549)



- ถูกให้ 1 คะแนน
- ผิดให้ 0 คะแนน

การแปลความหมายของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร แบ่งเป็น 3 ระดับโดยอ้างอิงเกณฑ์ระดับคะแนน ของ Bloom (B. , 1971) ดังนี้

- คะแนนร้อยละ 80-100 หมายถึง มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ระดับสูง
- คะแนนร้อยละ 60-79 หมายถึง มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ระดับปานกลาง
- คะแนนร้อยละ 0- 59 หมายถึง มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ระดับต่ำ

ตอนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย 1) เมาไม่ขับ 2) สวมหมวกนิรภัย 3) มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย 4) ใบขับขี่ 5) การใช้ความเร็วตามที่กำหนด โดยมีคำถามพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมาย จำนวน 25 ข้อ ลักษณะคำถามแบบ ลิเคิร์ตสเกล (Likert scale) 5 ระดับ 1 คะแนน หมายถึง ระดับพฤติกรรมการขับขีน้อยที่สุด จนถึง 5 คะแนน หมายถึง ระดับพฤติกรรมการขับขี้น้อยที่สุด และแปลผลโดยใช้ค่าเฉลี่ย

4.21-5.00	หมายถึง	ระดับพฤติกรรมมากที่สุด
3.41-4.20	หมายถึง	ระดับพฤติกรรมมาก
2.61-3.40	หมายถึง	ระดับพฤติกรรมปานกลาง
1.81-2.60	หมายถึง	ระดับพฤติกรรมน้อย
1.00-1.80	หมายถึง	ระดับพฤติกรรมน้อยที่สุด

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

การวิเคราะห์เชิงเนื้อหาจากผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่านและมีค่าดัชนีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ (index of item objective congruence: IOC) มีค่าเท่ากับ 0.60 และผ่านการทดสอบความเชื่อมั่น แบบสอบถามในภาพรวมทั้งฉบับ (Reliability) เท่ากับ 0.73

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง และแบบสอบถามให้ตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาภาคปกติ วิทยาลัยนครราชสีมา จำนวน 1 ชุด และแบบสอบถามมาตรวจสอบความถูกต้องเพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ทางสถิติต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ด้วยสถิติ จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ด้วยสถิติ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's product moment correlation)

สรุปผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปและลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ชั้นปีการศึกษา คณะวิชาที่ศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และระยะทางในการเดินทางมาวิทยาลัย


ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปและลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล	จำนวน(คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	34	33.66
หญิง	67	66.34
2. อายุ		
18 ปี	3	2.97
19 ปี	7	6.93
20 ปี	20	19.80
21 ปี	39	38.60
มากกว่า 21 ปี	21	31.68
3. ชั้นปีการศึกษา		
ชั้นปีที่ 1	5	4.95
ชั้นปีที่ 2	22	21.78
ชั้นปีที่ 3	38	37.62
ชั้นปีที่ 4	36	35.64
4. คณะวิชาที่ศึกษา		
คณะสาธารณสุขศาสตร์	30	29.70
คณะแพทย์แผนจีน	4	3.96
คณะวิทยาศาสตร์การแพทย์	23	22.77
คณะบริหารธุรกิจ	2	1.98
คณะนิติศาสตร์	6	5.94
คณะเทคนิคการแพทย์	19	18.81
คณะสารสนเทศศาสตร์	2	1.98
คณะศึกษาศาสตร์	15	14.85
5. ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 1 ปี	6	5.94
2-3 ปี	8	7.92
4-5 ปี	17	16.83
6-7 ปี	19	18.81
8-9 ปี	15	14.85
10-11 ปี	19	18.81
มากกว่า 11 ปี	17	16.83



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล	จำนวน(คน)	ร้อยละ
6. ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์		
เคย	65	64.36
ไม่เคย	36	35.64
7. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
มี	81	80.20
ไม่มี	20	19.80
8. ระยะทางในการเดินทางมาวิทยาลัย		
1-5 กิโลเมตร	77	76.24
6-10 กิโลเมตร	16	15.84
11-20 กิโลเมตร	6	5.94
มากกว่า 20 กิโลเมตร	2	1.98

จากตารางที่ 1 พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 66.34 มีอายุ 21 ปี มากที่สุด ร้อยละ 38.60 การศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 4 มากที่สุด ร้อยละ 35.64 คณะที่ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือ คณะสาธารณสุขศาสตร์ ร้อยละ 29.70 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด อยู่ 2 ระดับ คือ 6-7 ปี และ 10-11 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.81 มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด คือ เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 64.36 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 80.20 ระยะทางในการเดินทางมาวิทยาลัยมากที่สุดคือ อยู่ในระหว่าง 1-5 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 76.24

ระดับความรู้ของนักศึกษาปริญญาตรีภาคปกติวิทยาลัยนครราชสีมา เกี่ยวกับกฎจราจรตาม พระราชบัญญัติ กฎจราจรทางบก

ตารางที่ 2 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ระดับความรู้	ร้อยละของคะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับสูง	80-100	9	8.91
ระดับปานกลาง	60-79	76	75.25
ระดับต่ำ	0-59	16	15.84
รวม		101	100.00

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรตาม พระราชบัญญัติ กฎจราจรทางบก พบว่า ความรู้ เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 75.25 มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร อยู่ในระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 15.84 และมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยที่สุด อยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 8.91



ระดับพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาปริญญาตรี ภาคปกติ วิทยาลัยนครราชสีมา

ตารางที่ 3 ระดับพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมกำรขับขี่	\bar{X}	S.D.
ด้านเมาไม่ขับ	4.52	.32
ด้านการใช้ความเร็วตามที่กำหนด	4.02	.55
ด้านกำรสวมหมวกนิรภัย	4.10	.69
ด้านใบอนุญาตขับขี่	4.56	.46
ด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	4.08	.75
รวม	4.25	.66

จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นระดับพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาปริญญาตรี ภาคปกติ วิทยาลัยนครราชสีมา โดยภาพรวม พบว่า พฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.52$, S.D.=.66) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับ มากที่สุด เรียงตามลำดับ ดังนี้ ด้านใบอนุญาตขับขี่ อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X}=4.56$, S.D.=.46) ด้านเมาไม่ขับ อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X}=4.52$, S.D.=.32) ด้านสวมหมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.10$, S.D.=.69) ด้านการใช้ความเร็วตามที่กำหนด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.02$, S.D.=.55) และด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.08$, S.D.=.75)

ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาปริญญาตรี วิทยาลัยนครราชสีมา

ตารางที่ 5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์

ตัวแปร	ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	
	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	p-value
พฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์	.05	.05

n=101

จากตารางที่ 5 พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาปริญญาตรี วิทยาลัยนครราชสีมา ไม่มีความสัมพันธ์กัน โดยมีค่า p-value .05

อภิปรายผล

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ในกรณีศึกษาในนักศึกษาภาคปกติ วิทยาลัยนครราชสีมา พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 75.25 (ความรู้ข้อที่ 5 มีนักศึกษาตอบผิดมากที่สุดคือ หมวกนิรภัยที่กฎหมายกำหนดมี 2 ประเภท คือ แบบปิดเต็มหน้า และแบบครึ่งใบ ซึ่งเป็นข้อที่ผิด แสดงว่านักศึกษาส่วนใหญ่ไม่ได้ศึกษา



- การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก
<http://sutir.sut.ac.th:8080/sutir/bitstream/123456789/5898/2/Fulltext>.
- ขจี ดวงจักร ฌ อยู่ธยา. (2562). “พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน”. วารสารพยาบาลตำรวจ. ปีที่ 11 ฉบับที่ 1. หน้า 163-164.
- ธีรยุทธ์ ลีโคตร. (2558). **บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน**. รายงานการวิจัย : มหาสารคาม.
- ธีรวุฒิ เอกะกุล. (2543). “ระเบียบวิธีวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. อุบลราชธานี : สถาบันราชภัฏอุบลราชธานี”. วารสารการเมืองการปกครอง. หน้า 112-129.
- วิจิตร บุญยะโหดระ และ อำนวย นาคแก้ว. (2536). “การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์การเกิดอุบัติเหตุ”. รายงานการวิจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. กรุงเทพมหานคร : พิทักษ์อักษร.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2527). **อุบัติเหตุ**. (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพมหานคร : นวกิจการพิมพ์. **อุบัติเหตุ**.
- อสิสา จันทร์เรือง. (2545). **ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดสุพรรณบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน. มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- Bloom, B. . (1971). **Mastery learning**. New York: Holt, Rinehart & Winston.
- Chiu. Wen-Ta0. (2018). **Epidemiology of head injury in Hualien County, Taiwan**. [Online]. Available from <http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>. On 8 February 2020.
- Decicco, Ingrid Moberg. (2016). **Traffic Safty and Connotative Meanings. of 18 to 22Year Old Drivers**. Dissertation On Doctor of Philosophy in Health Education. Columbia University.
- Pearson, K. (1920). “Notes on the history of correlation”. **Biometrika**. Vol. 13 No. 1, pp 25-45.