

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
ของนักศึกษา คณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี
Factors associated with safe motorcycle riding skills of students,
Faculty of Allied Health Sciences, Pathum thani University

สิทธิชัย สิงห์สุ^{1*}, นิชาภัทร เพ่งพัฒน์¹ และกนกวรรณ ม่วงพูล¹
¹คณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี

Sittichai Singusu^{1}, Nichaphat Pengput¹, & Kanokwan Muangphun¹*
Faculty of Allied Health Sciences, Pathum Thani University
** Corresponding author: sittichai.s@ptu.ac.th*

Received: 20 August 2025; Revised: 11 October 2025; Accepted: 16 October 2025; Published: 20 September 2025

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา คณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 146 คน ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ความรู้การใช้กฎจราจร มีค่า KR20 เท่ากับ 0.85 และ ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าความเชื่อมั่น 0.88 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และวิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยใช้สถิติไคสแควร์

ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยด้านความรู้ มีความสัมพันธ์กับทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถใช้เป็นแนวทางกำหนดนโยบายการส่งเสริมความรู้ในการใช้กฎจราจรอย่างปลอดภัยในมหาวิทยาลัยให้นักศึกษา เพื่อสร้างความตระหนักในการขับขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ซึ่งจะนำไปสู่การมีทักษะการขับขี่จักรยานยนต์ที่ดีและปลอดภัยของนักศึกษาต่อไป

คำสำคัญ: ความรู้การใช้กฎจราจร, ทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย, นักศึกษา

Abstract

This cross-sectional study aimed to examine factors associated with safe motorcycle riding skills among students of the Faculty of Allied Health Sciences, Pathum Thani University. The sample group consisted of 146 individuals. Data were collected using a questionnaire that included personal information, knowledge of traffic laws (with a KR20 of 0.85), and motorcycle riding skills (with a reliability of 0.88). The data were analyzed using descriptive statistics, including frequency,

percentage, and standard deviation, and the chi-square statistic was used to analyze relationships.

The study found that the knowledge factor was statistically and significantly associated with students' safe motorcycle riding skills (p -value < 0.05). The research findings indicate that relevant agencies can use this as a guideline to establish policies that promote knowledge of safe traffic laws within the university, raising students' awareness of safe motorcycle riding. This in turn will lead to better and safer riding skills among students.

Keywords: Knowledge of traffic rules, safe motorcycle riding skills, students

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก จากการรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ปี 2018 พบว่า ปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนน ทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก 1.25 ล้านคน เป็น 1.35 ล้านคนในช่วงเพียงสามปีที่ผ่านมา ซึ่งเท่ากับวันละ 3,700 คน และเป็นสาเหตุอันดับ 1 ที่คร่าชีวิตของเด็กและเยาวชนทั่วโลก โดยครึ่งของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ จักรยาน และคนเดินถนน สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยนั้นติด 1 ใน 10 ของประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุดของโลก ซึ่งประเทศไทยเป็นอันดับ 9 ของโลก และมีผู้เสียชีวิต 22,491 รายต่อปี อีกทั้งมีอัตราการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับที่หนึ่งของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและมีการเสียชีวิต มากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ (World Health Organization, 2018)

การขับขี่โดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมภายในประเทศ สะดวกต่อการขับขี่ คล่องตัวและรวดเร็ว อย่างไรก็ตามการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับตามหลังรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด การขับชี่ย้อนศร เป็นปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิด ความรุนแรงจากอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ชนกัน ล้มเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ทำให้ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงมากขึ้นโดยเฉพาะบริเวณศีรษะ สาเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เนื่องจาก ทำให้มองเห็นไม่ชัดเจน ทำให้เสียทรงผม และไม่สะดวกในการพกพา อย่างไรก็ตามความรู้ทัศนคติที่ดีจะส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมเสี่ยงในระดับต่ำ การให้ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้เพิ่มขึ้นและทำให้มีการเปลี่ยนแปลงให้พฤติกรรมในขับขี่อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้นเมื่อเทียบกับกลุ่มที่ไม่ได้ให้ความรู้ (ชุติมา เจริญใจ, และคณะ, 2559)

จากการสังเกตพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานีในช่วงก่อนทำวิจัย 1 ภาคเรียน พบว่า ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ไม่

ปลอดภัย เช่น การขับชี่ย้อนศร การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย และขับชี่ด้วยความเร็ว เป็นต้น

ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทักษะในการขับชี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาคณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

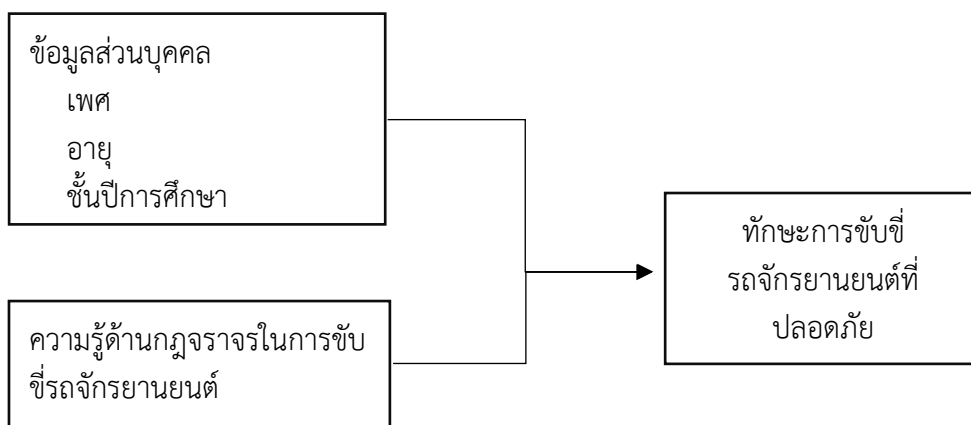
เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะส่วนบุคคล ความรู้ กับทักษะในการขับชี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาคณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี

กรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional study) ตามแนวคิดทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร พฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ตัวแปรต้น

ตัวแปรตาม



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีการดำเนินวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional study) โดยกำหนดตัวแปรต้น ได้แก่ 1) คุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง 2) ความรู้ด้านกฎจราจรในการขับชี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาปริญญาตรี คณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี ตัวแปรตาม ได้แก่ ทักษะในการขับชี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา คณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ นักศึกษาปริญญาตรี คณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2567 จำนวน 235 คน คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของเครซีและมอร์แกน (Krejcie & Morgan, 1970) ได้กลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 146 คน สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยกำหนดคุณสมบัติของผู้แบบสอบของการวิจัย โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกได้แก่ 1) เป็นผู้จบซึ่งจรรยาบรรณมาเรียนที่มหาวิทยาลัย 2) ยินยอมเข้าร่วมการวิจัย 3) สามารถสื่อสารและตอบแบบสอบถามได้

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เป็นแบบสอบถามมี 3 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ ชั้นปีการศึกษา การเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความรู้การใช้กฎจราจร ประกอบด้วยแบบสอบถามจำนวน 10 ข้อ เป็นแบบให้เลือกตอบคือ ถูกได้ 1 คะแนน และ ผิดได้ 0 คะแนน ให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียงคำตอบเดียว แปลผลคะแนนโดยใช้เกณฑ์การแบ่งระดับขั้นตามเกณฑ์ ของบลูม (Bloom, 1971) แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้ ความรู้ระดับสูง คะแนนร้อยละ 80 -100, ความรู้ระดับปานกลาง คะแนนร้อยละ 60 -79 และความรู้ระดับต่ำ คะแนนร้อยละ 0 -59

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามทักษะการขับซึ่งรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย แบบสอบถามจำนวน 20 ข้อ ลักษณะ 3 ตัวเลือก คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบางครั้ง ไม่เคยปฏิบัติเลย จำนวน 20 ข้อ การแปลผล แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับดี ระดับปานกลาง และระดับไม่ดี ตามแนวคิดของเบสท์ (Best John W, 1977) ระดับสูงสุดค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.33 – 5.00 ระดับปานกลางค่าคะแนนเฉลี่ย 1.67 – 3.32 และระดับต่ำค่าคะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.66

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

แบบสอบถามนี้พัฒนาขึ้นเองโดยผู้วิจัย ซึ่งผ่านการตรวจสอบคุณสมบัติของเครื่องมือ ด้วยการหา ค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา (Validity) จากผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 คน โดยเลือกข้อที่มีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) เท่ากับ 0.67-1.00 ขึ้นไป และนำไปใช้ทดลองเก็บข้อมูลเพื่อหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม กับกลุ่มนักศึกษาที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง โดยทดลองเก็บข้อมูลกับกลุ่มนักศึกษาที่ศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 30 คน ได้ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามด้านทักษะการขับซึ่งรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 0.88 และแบบสอบถามความรู้ ได้ค่า KR 20 เท่ากับ 0.85

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงระหว่าง 24 กรกฎาคม 2567 ถึง 25 กันยายน 2567 โดยการแจกแบบสอบถามตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่คัดเลือกแล้ว จำนวน 146 คน และนำข้อมูลมาตรวจสอบความถูกต้องและจัดทำข้อมูลโดยลงรหัสในแบบสอบถามจนครบถ้วนสมบูรณ์

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปในการวิเคราะห์ข้อมูล วิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมานด้วยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยใช้สถิติ Chi - Square test

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 92.47 กำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 1 และชั้นปีที่ 2 จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 28.81 มีประวัติเคยเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 56.85 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง (n = 146)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
หญิง	135	92.47
ชาย	11	7.53
ชั้นปีการศึกษา		
ปี 1	41	28.10
ปี 2	41	28.10
ปี 3	39	26.70
ปี 4	22	17.10
ประวัติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์		
เคย	63	56.85
ไม่เคย	63	43.15

2. ผลการวิเคราะห์ระดับความรู้และทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา พบว่า ความรู้ส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี (ร้อยละ 56.20, $\bar{X}$ = 6.46, S.D.= 1.72) และทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 77.40, $\bar{X}$ = 2.21, S.D.= 0.42) รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ระดับความรู้ และทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา (n = 146)

ตัวแปร	ระดับคะแนน			$\bar{X}$ (S.D.)
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
ความรู้	82 (56.20)	64 (43.80)	0 (0.00)	6.46 (1.72)
ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์	32 (21.90)	113 (77.40)	1 (7.00)	2.21 (0.42)

3. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา คณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี จากการวิเคราะห์โดยใช้สถิติไคสแควร์ (Chi-square) ปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า เพศ ชั้นปีการศึกษา การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ผ่านมา ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา คณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี ในส่วนปัจจัยด้านความรู้ด้านกฎจราจร มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา คณะสหเวชศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี (p -value < 0.001) รายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n =146)

ตัวแปรอิสระ	ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์	
	χ^2	P-value
เพศ	0.187	0.91
ชั้นปีการศึกษา	5.513	0.48
การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	0.961	0.61
ความรู้	32.775	0.001*

* P-value < 0.05

อภิปรายผล

1. ปัจจัยการวิเคราะห์ระดับความรู้และทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ความรู้ส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี (ร้อยละ 56.20, M= 6.46, S.D.= 1.72) สอดคล้องกับการศึกษาของ ขนิษฐา ยอดไทร และคณะ (2568) ระดับความรู้มีความสัมพันธ์ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษา ขนิษฐา ยอดไทร และคณะ (2568) ได้ศึกษาพฤติกรรมการ

ข้อชี้แจงการขออนุญาตที่ปลอดภัยของนักศึกษา พบว่าจากข้อมูลระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ในการข้อชี้แจงการขออนุญาต พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 92.4 มีความรู้ในระดับสูง รวมไปถึงทักษะการข้อชี้แจงการขออนุญาตของนักศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 77.40, $\bar{X}$ = 2.21, S.D. = 0.42) สอดคล้องกับการศึกษาของ มนต์นาถ เกิดสุข และคณะ (2562) ระดับทักษะการข้อชี้แจงการขออนุญาตของนักศึกษา สอดคล้องกับการศึกษา กฤษณา แก้วพิพัฒน์ และคณะ (2562) ซึ่งได้ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการข้อชี้แจงการขออนุญาตของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏ ราชนครินทร์ พบว่านักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการข้อชี้แจงการขออนุญาตส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง มีจำนวน 156 คน คิดเป็นร้อยละ 47.70 โดยภาพรวมมีระดับความรู้อยู่ในระดับความคิดเห็นที่ดี และมีระดับทักษะการข้อชี้แจงการขออนุญาต โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง

2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทักษะในการข้อชี้แจงการขออนุญาตที่ปลอดภัยของนักศึกษา ได้แก่ เพศ ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับทักษะในการข้อชี้แจงการขออนุญาตที่ปลอดภัยของนักศึกษา สอดคล้องกับการศึกษาของ Setyowati et al (2024) ได้ศึกษาพฤติกรรมการข้อชี้แจงที่เสี่ยงของนักศึกษามหาวิทยาลัยในประเทศอินโดนีเซีย พบว่าการวิเคราะห์ทางสถิติพบว่า เพศไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ (ค่า $p > 0.05$) ซึ่งแสดงว่าเพศไม่ได้มีบทบาทสำคัญต่อพฤติกรรมการข้อชี้แจงอย่างปลอดภัย

นอกจากนี้ ปัจจัยด้านความรู้ด้านกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับทักษะในการข้อชี้แจงการขออนุญาตที่ปลอดภัยของนักศึกษา สอดคล้องกับการศึกษาของ ธวัชชัย เอกสันติ และคณะ (2564) ได้ศึกษาความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการข้อชี้แจงกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการข้อชี้แจงการขออนุญาตของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏ นครราชสีมา พบว่า ความรู้และทักษะ และพฤติกรรมการข้อชี้แจงมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการข้อชี้แจงการขออนุญาต อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$) ในระดับน้อย ($r = 0.302, 0.278$ และ 0.379 ตามลำดับ)

การนำผลการวิจัยไปใช้

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าปัจจัยด้านความรู้ มีความสัมพันธ์กับกับทักษะการข้อชี้แจงการขออนุญาตที่ปลอดภัยของนักศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนดนโยบายการส่งเสริมความรู้ในการใช้กฎจราจรอย่างปลอดภัยในมหาวิทยาลัยให้นักศึกษา เพื่อสร้างความตระหนักในการข้อชี้แจงการขออนุญาตอย่างปลอดภัย ซึ่งจะนำไปสู่การมีทักษะการข้อชี้แจงการขออนุญาตที่ดีและปลอดภัยของนักศึกษาต่อไป

บรรณานุกรม

- กฤษณา แก้วพิพัฒน์, วัฒน์ บุญกอบ, จันทร์จारी เกตุมาโร และเกษม ชูรัตน์. (2562). พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์. **วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ**, 12(1): 216-224.
- ธวัชชัย เอกสันติ, กมลทิพย์ ลมไธสง, นิศารัตน์ มุลกระโทก มุลกระโทก, อนุสา ชินราชศิริ และกัญญา ฤทธิ์แปลก. (2564). พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา. **วารสารมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล**, 34(2): 151-162.
- ชนิษฐา ยอดไทร, ยัสมี สาแม้ง, รุสมาลีน สอหมาน, อามีเนาะ ตาสา และอดิศักดิ์ หวานใจ. (2568). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่. ใน การประชุมวิชาการหาดใหญ่วิชาการระดับชาติและนานาชาติ ครั้งที่ 16. (1314-1326). สงขลา: มหาวิทยาลัยหาดใหญ่.
- Best, J. W. (1977). **Research in Education**. New Jersey: Prentice Hall Inc.
- Bloom B. (1971). **Mastery learning**. New York: Holt, Rinehart & Winston New York: David McKay.
- Krejcie, R.V., & D.W. Morgan. (1970). Determining Sample Size for Research Activities. **Educational and Psychological Measurement**, 30(3): 607 – 610.
- Setyowati, D. L, Setyaningsih, Y., Suryawati, C. & Lestantyo, D. (2024). Assessment of Risky Riding Behaviors Using the Motorcycle Rider Behavior Questionnaire (MRBQ) among University Students. **The Open Public Health Journal**, 17: e18749445281252.