

HOT ISSUE



ตุลาคม 2562

จัดระเบียบบีกไบค์ : การสร้างความปลอดภัยในการขับขี่



สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
ตาวนโหลดเอกสารใต้ที่
<http://www.parliament.go.th/library>

จัดระเบียบบิ๊กไบค์ : การสร้างความปลอดภัยในการขับขี่

อารียา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทยนั้น รถจักรยานยนต์เป็นรถที่ครองแชมป์ในการเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจุบันประเทศไทยถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับที่สองของโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 36.2 และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน

ประเทศไทยยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตราย มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดในโลก โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ซึ่งตามรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ปี 2015 ชี้ว่า ในกลุ่มประชาชนในไทยทุก 100,000 คน จะมี 26.3 คนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ เป็นอัตราสูงที่สุดในโลก ครองอันดับหนึ่งของประเทศกลุ่มอาเซียน โดยมีประเทศมาเลเซีย กัมพูชา ลาว ครองอันดับสองถึงสี่ ตามลำดับ สถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านไม่น้อยกว่าสองเท่า (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561) เนื่องจากจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ได้รับความนิยม ด้วยเหตุผลของราคาที่จับต้องได้สำหรับผู้มีรายได้ไม่สูงนัก สะดวกสบายสำหรับการเดินทางในเส้นทางที่มีการจราจรติดขัด จึงมีความคล่องตัวสูง ประกอบกับค่าเชื้อเพลิงและบำรุงรักษาไม่แพง (“ไทย’แชมป์คนตายเพราะจักรยานยนต์มากสุดในโลก ดับเฉลี่ยวันละ 15 ศพ,” 2560) โดยในปี 2561 ยอดขายรถจักรยานยนต์ในไทยพุ่งสูงถึง 1,788,323 คัน ขณะที่ยอดขายรถยนต์อยู่ที่ 1,039,158 คันเท่านั้น และในปี 2562 เพียงไตรมาสแรก (เดือน ม.ค.-มี.ค.) ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์สูงถึง 531,417 คัน (เอ็มวีฟอร์ต, 2562)

| ประเทศ | อัตราการเสียชีวิต/แสนคน |
|-------------|-------------------------|
| ไทย | 36.2 |
| เวียดนาม | 24.5 |
| มาเลเซีย | 24.0 |
| เมียนมา | 20.3 |
| กัมพูชา | 17.4 |
| ติมอร์ | 16.6 |
| อินโดนีเซีย | 15.3 |
| ลาว | 14.3 |
| ฟิลิปปินส์ | 10.5 |
| สิงคโปร์ | 3.6 |

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา จักรยานยนต์ที่เป็นที่นิยมคงจะหนีไม่พ้น บิ๊กไบค์ (Bigbike) จักรยานยนต์ที่มีรูปลักษณะโฉบเฉี่ยว เท่ และเป็นที่ยอดนิยมของผู้รักความเร็ว แต่ขณะเดียวกันก็มีข่าวอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์ประเภทนี้อยู่บ่อยครั้ง ซึ่งเกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งก็ทวีความรุนแรงทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เองและผู้ใช้ถนนร่วมกัน อีกทั้งผู้ขับขี่ก็มียุ่่น้อยลง เกิดคำถามเกี่ยวกับความเหมาะสมในการขับขี่ทั้งด้านอายุ สภาพถนนและสภาพการจราจร จนถึงการกำหนดใบขับขี่ประเภทใหม่ ขนาดเครื่องยนต์ที่เข้าข่ายจักรยานยนต์ที่ต้องทำใบอนุญาตขับขี่เฉพาะ เพื่อจำแนกกลุ่มผู้ขับขี่ให้มีความเฉพาะในด้านทักษะเพื่อการขับขี่ มิใช่ใครก็ได้ที่จะขับรถบิ๊กไบค์ได้ ซึ่งเป็นอันตรายทั้งตัวผู้ขับขี่และผู้ใช้งาน ปัญหาของอุบัติเหตุจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นทุกวันนี้ เกิดจากการที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้รับการอบรมให้ความรู้ในการขับขี่อย่างถูกต้องเหมาะสมที่เพียงพอต่อการไปขับขี่จริงบนถนน

ประเภทบิ๊กไบค์

บิ๊กไบค์ คือ จักรยานยนต์ที่มีขนาดใหญ่กว่าจักรยานยนต์ทั่ว ๆ ไป หรือที่เรียกกันจนติดปากว่าสี่สูบ ขนาดของจักรยานยนต์ที่มีขนาดใหญ่ คือ ขนาดของเครื่องยนต์ เฟรม ล้อและยางของรถ รถที่เรียกว่า บิ๊กไบค์ จะมีความจุของเครื่องยนต์ตั้งแต่ 250cc ขึ้นไปจนถึง 2400cc ซึ่งในแต่ละรุ่นแต่ละยี่ห้อจะมีรูปแบบของเครื่องยนต์ และระบบส่งกำลังที่แตกต่างกันออกไปซึ่งจะมีตั้งแต่สูบเดียว ถึง 6 สูบ และจัดวางอยู่ในรูปแบบของสูบเรียง และสูบ V ในส่วนระบบส่งกำลังก็จะมีตั้งแต่ระบบที่ใช้โซ่ ใช้เพลาลูกเบี้ยว และใช้สายพาน จัดแบ่งตามรูปแบบการใช้งานของผู้ขับขี่ ตามที่เว็บไซต์เอ็มสปีดให้ข้อมูล ไว้ว่า

SPORT BIKE (สปอร์ตไบค์) จักรยานยนต์สปอร์ต ภาพลักษณ์เน้นความชัดเจนในเรื่องของออกแบบที่ดูสปอร์ต อีกทั้งความแรงของเครื่องยนต์อยู่ในระดับสูง ซึ่งมีหลายระดับให้เลือกใช้ ส่วนใหญ่มีความคล่องตัวและความหรุหราบ น้ำหนักค่อนข้างเบา สำหรับสปอร์ตไบค์ที่ได้รับความนิยมจะมีหลายรุ่น ประกอบด้วย สปอร์ตไบค์รุ่นเล็ก 100-399cc ขนาดกลาง 400-999cc ขนาดใหญ่ตั้งแต่ 1000cc ขึ้นไป
TOURING BIKE (ทัวร์ไบค์) บิ๊กไบค์สไตล์ทัวร์ริ่ง เน้นการใช้งานในระยะทางไกล มีเบาะนั่งขนาดใหญ่ ซ่อนได้สองคน มีกระเป๋านอกประสงค์ เครื่องยนต์มีหลากหลายขนาด แต่ส่วนใหญ่จะเป็นขนาดกลางขึ้นไปเพื่อการเดินทาง การทรงตัวมีช่วงล่างที่นุ่มนวล คล่องตัวและขับขี่สบายกว่าบิ๊กไบค์ประเภทอื่น ๆ
ไซส์กลาง ขนาด 400-999cc ไซส์ใหญ่ 1000cc ขึ้นไป

CHOPPER or CRUISER BIKE (ชอปเปอร์ หรือ ครุยเซอร์ไบค์) เป็นจักรยานยนต์แนวชอปเปอร์ โดยส่วนใหญ่จะมีความคลาสสิก จักรยานยนต์ประเภทนี้เน้นดีไซน์เป็นหลัก โดดเด่นด้านความงาม เครื่องยนต์มีตั้งแต่ขนาดกลางไปจนถึงขนาดใหญ่

NAKED BIKE (เน็คเก็ตไบค์) เป็นบิ๊กไบค์ทรงสตรีทที่ได้รับความนิยมอย่างมากในปัจจุบัน ออกแบบสวยงาม เป็นการใช้ความสปอร์ตและความสตรีทดีไซน์เผยให้เห็นโครงสร้างและเครื่องยนต์อย่างเด่นชัด เครื่องยนต์มีหลายขนาดตั้งแต่ขนาดเล็กไปจนถึงขนาดใหญ่

ENDURO BIKE (เอ็นดูโร่ไบค์) Bigbike ที่เน้นการลุยแบบวิบาก มีความสูงค่อนข้างมาก มีหลายขนาด เครื่องยนต์ สามารถลุยทั้งดิน น้ำ หิน โคลน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ น้ำหนักค่อนข้างเบา รูปทรงบางแต่แข็งแรง ไม่นิยมการใช้งานกับสภาพถนนเรียบ ๆ

MOTARD BIKE (โมตาร์ดไบค์) เป็นรถจักรยานยนต์คล้ายเอ็นดูโร่ จะเน้นการใช้งานบนทางเรียบ แต่ก็สามารถลุยกับสภาพถนนที่เป็นดินเรียบ ๆ ฝุ่นเรียบ ๆ ได้เช่นกัน มีความนุ่มนวลและสามารถเกาะถนนได้เป็นอย่างดี มีหลากหลายขนาด

DUAL PURPOSE BIKE (ดual พอร์โพส ไบค์) Bigbike ถูกครึ่งระหว่างโมตาร์ดและเอ็นดูโร่ เรียกว่าผสมผสานสมรรถนะที่ใช้บนท้องถนนได้เป็นอย่างดีและสามารถทัวร์วิ่งได้ในคราวเดียว มีเครื่องยนต์หลายแบบ มีล้อขนาดใหญ่ดีไซน์ปราดเปรียว มีกระเป๋าสัมภาระ

SCOOTER BIKE (สกู๊ตเตอร์ไบค์) ประเภทนี้มีหลายรุ่นด้วยกันที่ได้รับความนิยมเป็นสกู๊ตเตอร์เครื่องยนต์ขนาดเล็กขึ้นไป มีเบาะนั่งขนาดใหญ่ ใช้ระบบเกียร์อัตโนมัติ ไม่เน้นความแรงของเครื่องยนต์ แต่เน้นการขับขี่ที่สบายเป็นหลัก

MOTOCROSS BIKE (โมโตครอสไบค์) เป็น Bigbike แนววิบากไว้ใช้ในการแข่งขันรถจักรยานยนต์วิบากเป็นหลัก ไม่นิยมใช้วิ่งขับขึ้นท้องถนนเนื่องจากอุปกรณ์ต่าง ๆ จะไม่ครบ เช่น ไฟหน้า หรือมาตรวัดความเร็ว เพราะอุปกรณ์เหล่านี้ไม่สำคัญในการใช้แข่งขัน เครื่องยนต์มีหลากหลายขนาดใช้ขนาดใหญ่มากเพื่อการลุยที่ดี มีน้ำหนักเบาแต่แข็งแรง มีถังน้ำมันขนาดเล็ก มีช่วงล่างที่แข็งแรง (“บิกไบค์มีกี่ประเภท,” 2561)

ปัญหาของบิกไบค์ที่พบในปัจจุบัน

1. การเลือกซื้อประเภทรถที่ไม่ตรงกับความต้องการใช้งาน ซึ่งผู้ขับขี่ควรทราบความเหมาะสมของตนเองกับประเภทของบิกไบค์ เพราะมีหลายประเภท ควรซื้อตามวัตถุประสงค์การใช้งาน ซึ่งคนส่วนใหญ่ไม่ศึกษาหรือบางคนเลือกซื้อเพราะความชอบ ดังนั้นต้องพิจารณาว่าเราใช้งานในด้านใดก่อนตัดสินใจ

2. ไม่มีการแยกใบขับขี่ตามจำนวนเครื่องยนต์ (cc) ซึ่งในต่างประเทศจะมีการแบ่งประเภทของใบขับขี่ไปตาม cc เครื่องยนต์ที่สูงขึ้น และปัจจุบันไม่ได้จำแนกใบขับขี่รถประเภทบิกไบค์ ออกจากใบขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทอื่น ๆ

3. ขาดการอบรมเรื่องวินัยในการขับขี่ร่วมกับผู้ขับขี่คนอื่นบนท้องถนน ไม่ว่าจะเรื่องของการรักษาความเร็วหรือมารยาทในการขับขี่เป็นหมู่คณะ สถาบันที่เปิดสอนจะเน้นเรื่องของการควบคุมรถมากกว่า ดังนั้น ควรเน้นเรื่องการใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งเป็นกติกามารยาทในการใช้ถนน (“บิกไบค์ไม่เหมาะกับถนนไทย!!” ผ่า 2 ล้อ มรณะผ่านกูรูชาซิ่ง,” 2562)

4. ผู้ขับขี่รถบิกไบค์ควรเป็นผู้ที่มีทักษะการขับขี่สูง มีประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ ผ่านการฝึกฝน และมีอายุ 30 ปีขึ้นไป เพราะจะมีวุฒิภาวะในการตัดสินใจสูงกว่า ซึ่งจะก่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่มากยิ่งขึ้น

5. สภาพถนนไม่เหมาะสม ถนนประเทศไทยมีความเสี่ยงตลอดสองข้างทาง เนื่องจากมีชุมชนตลอดเส้นทาง บิกไบค์ซึ่งเป็นรถที่มีขนาดใหญ่ ต้องการการทรงตัวสูง หากนำมาใช้ในเมืองที่มีอุโมงค์ มีสะพานทางโค้ง ถือว่าอันตรายมาก รถบิกไบค์จึงเหมาะกับถนนประเภทแยกเลน การขับขี่ที่จะต้องใช้ความเร็วสูงไม่สามารถใช้ได้จริง เพราะถนนไม่ได้ออกแบบไว้ให้เอื้อต่อการขับขี่ ดังจะเห็นได้จากกรณีรื้อวากัน ทางโค้ง อีกทั้งการนำมาขับบนถนนที่มีขอบทาง มีกั้นชนที่มีระยะห่างจากถนนแค่ 1 เมตร มีโอกาสสูงที่อุปกรณ์รถ เช่น ที่พักเท้า ที่เหยียบ ขาดั่ง อาจเกี่ยวและกระแทกไหล่ทาง ซึ่งเสี่ยงต่อการทำให้รถพลิกคว่ำได้ (วันเพ็ญ พุทธานนท์, 2562)

กฎหมายเกี่ยวกับอุปกรณ์ในการขับขี่และการขออนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์

กระทรวงคมนาคม มีความกังวลกับปัญหาดังกล่าว จึงมีการตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจแก้ไขปัญหาจากรถจักรยานยนต์ โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดให้มีการแก้ไขปัญหาและวางมาตรการความปลอดภัยเพื่อลดสถิติอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์อย่างเร่งด่วน เนื่องจากร้อยละ 74 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมาตรการที่จะผลักดันกับรถจักรยานยนต์คือ มาตรการด้านใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจจะต้องทบทวนใบขับขี่โดยแบ่งแยกประเภทใบขับขี่ตามขนาดของเครื่องยนต์ ทบทวนคุณสมบัติและวิธีการสอบใบขับขี่ตามชนิดของรถจักรยานยนต์และผ่านการอบรมเพื่อทดสอบทักษะพิเศษในการควบคุมรถสำหรับรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ (“บิ๊กไบค์ มีจุ! คมนาคมเล็งออกมาตรการใหม่ ห้ามแข่ง-ต้องทดสอบเหมือนนักบิน,” 2562)

ในประเทศไทยการอบรมสำหรับผู้ที่ต้องการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นมีเพียง 4 ชั่วโมงซึ่งเพิ่งได้รับการปรับปรุงเพิ่มจากเดิมเพียงแค่ 1 ชั่วโมง เมื่อไม่กี่ปีมานี้ แตกต่างกับประเทศญี่ปุ่น ซึ่งต้องมีการเรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการสอบ ทั้งการอบรมภาคทฤษฎี 26 ชั่วโมง และการอบรมทักษะการขับขี่รถแยกตามประเภทของรถออกเป็น รถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 125cc ต้องฝึกขับไม่น้อยกว่า 12 ชั่วโมง รถขนาด 125-400cc ต้องผ่านการอบรมทักษะการขับขี่ไม่น้อยกว่า 19 ชั่วโมง และรถขนาด 400cc ขึ้นไป ต้องผ่านการอบรมไม่น้อยกว่า 36 ชั่วโมง จึงจะได้รับอนุญาตให้ออกมาขับขี่ได้อย่างปลอดภัย ดังนั้นจำนวนชั่วโมงสำหรับการอบรมทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ ในประเทศไทยควรมีการกำหนดมาตรฐานให้สอดคล้องกับขนาดของเครื่องยนต์ที่เครื่องยนต์มีสมรรถนะสูง ย่อมหมายถึงความแรงและความเร็วของรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ ซึ่งผู้ขับขี่จะต้องมีทักษะในระดับสูงเพื่อควบคุมรถ ไม่เฉพาะการขับขี่ในทางเรียบเท่านั้นแต่จะต้องสามารถควบคุมในสถานการณ์คับขันได้ด้วย

กฎหมายเรื่องอุปกรณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จำเป็นคือการใส่หมวก แต่ในต่างประเทศทั้งในยุโรปและสหรัฐอเมริกาใช้กฎที่จะปฏิบัติตามหรือไม่ปฏิบัติตามก็ได้ คือ AGATT (All Gear The Time : สวมชุดและอุปกรณ์ตลอดเวลาในการขับขี่) ซึ่งย้ำว่าไม่ใช่กฎหมายที่มีผลบังคับใช้และบทลงโทษแก่ผู้ไม่ปฏิบัติตาม ใช้การจำแนกตามอายุและขนาดลูกสูบรถ (cc) ระดับ AM-Moped : อายุ 16+ : รถประเภทสปีดเตอร์ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือขนาดลูกสูบไม่เกิน 50cc ระดับ A1 : อายุ 17+ : ไม่เกิน 125cc และไม่เกิน 14.7 แรงม้า ระดับ A2 : อายุ 19+ : มากกว่า 395cc แต่ไม่เกิน 47 แรงม้า และระดับ A : อายุ 21+ : มอเตอร์ไซค์ขนาด 47 แรงม้าขึ้นไป โดยใช้การทดสอบตามระดับอายุ แต่ถ้าอายุเกินกฎก็จะใช้การสอบใบอนุญาตครั้งเดียวเมื่ออายุครบ 24 ปี โดยสามารถทดสอบไต่จากระดับ AM จนเป็นระดับ A โดยมีอายุเพียง 21 แต่หากไม่เคยสอบมาก่อนต้องอายุ 24 ปี จึงจะสอบได้ โดยจะต้องมีการสอบปฏิบัติเบื้องต้นและทฤษฎีแค่ครั้งเดียวเหมือนกับประเทศไทย (CBT : Compulsory Basic Training และ Theory Test) ส่วนการเลื่อนขั้นนั้นเป็นการสอบเหมือนกับการสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์ในไทย เพียงแต่เพิ่มหลักสูตรการเลี้ยว การยกรถและทักษะอื่น ๆ ที่จำเป็นสำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์ cc สูง ๆ และจะต้องสอบกับทางรัฐตั้งแต่ขั้นระดับ AM หรือสอบครั้งเดียวที่ระดับ A ก็สามารถทำได้ (Department for Transport , 2015)

จากการกำหนดกฎการขับขี่รถจักรยานยนต์ในต่างประเทศที่ตั้งกัตัวอย่างและในประเทศอังกฤษหรือญี่ปุ่น จะพบว่าการจำกัดอายุในการขับขี่ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทยโดยสิ้นเชิง ที่ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไปสามารถทำได้เมื่อมีอายุ 15 ปี สามารถใช้ได้กับรถจักรยานยนต์ทุกประเภท เป็นเหตุผลที่ปัจจุบันนักขี่บิ๊กไบค์ ใหม่ๆจะมีอายุน้อยลง จึงสอดคล้องกับมาตรการด้านใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จะต้องจำแนกไบค์ประเภทประเภทบิ๊กไบค์ ออกจากไบค์ประเภทจักรยานยนต์ทั่วไป

บทสรุปและความเห็นของผู้ศึกษา

การดำเนินมาตรการต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคมนั้น ถือว่ามาถูกทางแล้วทั้งการจำแนกประเภทไบค์ขี่กับจักรยานยนต์แต่ละประเภท การอบรมทักษะอันมีความจำเป็นเฉพาะสำหรับผู้ขี่รถจักรยานยนต์ประเภทบิ๊กไบค์

1) ประเทศไทยมีความนิยมใช้รถจักรยานยนต์สูง ดังนั้นมาตรการบังคับใช้กฎหมายกับรถประเภทนี้จะต้องมีความเข้มงวด ทั้งอายุผู้ขับขี่ การต่อภาษีรถยนต์และกฎระเบียบ เนื่องจากปัจจุบันจะเห็นรถจักรยานยนต์ขี่ชี่ย้อนศร หรือแม้แต่รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ที่ขี่บนถนนที่ไม่อนุญาตรถประเภทรถจักรยานยนต์ใช้การขี่บนสะพานหรือลอดอุโมงค์ข้ามแยกอยู่เสมอ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้

2) กำหนดมาตรฐานโรงเรียนสอนและอบรมการขี่บิ๊กไบค์ที่มีมาตรฐานสากล การขี่รถจักรยานยนต์ประเภทบิ๊กไบค์ แต่ถ้าจะให้เป็นการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยควรสนับสนุนให้ผู้ขี่รถจักรยานยนต์ทุกประเภทต้องผ่านหลักสูตรการอบรมขี่รถจักรยานยนต์มืออาชีพ (Professional Riding Skill Program) ซึ่งเป็นการอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ทั้งภายในและภายนอกสถานที่ เพื่อเพิ่มทักษะการขี่สำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการประกอบอาชีพ ซึ่งปัจจุบันเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งการให้บริการขนส่งสาธารณะ ธุรกิจบริการจัดส่งอาหาร จัดส่งเอกสาร ฯลฯ ล้วนใช้จักรยานยนต์เพื่อความคล่องตัวในการให้บริการ ความรวดเร็วจึงควรมาพร้อมความปลอดภัยและจิตสำนึกการใช้ถนนร่วมกัน

3) การกำหนดอายุในการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีกระบอกสูบรวมกันไม่เกิน 110 ลูกบาศก์เซนติเมตร (cc) นั้น ผู้ขอไบค์ขี่รถจักรยานยนต์ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์ สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีกระบอกสูบมากกว่า 110cc ซึ่งรวมถึงรถจักรยานยนต์ประเภทบิ๊กไบค์ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ ดังนั้นจึงหมายความว่า ผู้ที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป จึงจะสามารถมีไบค์ขี่รถจักรยานยนต์ได้ แต่จะขี่รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดไม่เกิน 110cc เท่านั้น ไม่สามารถขี่รถที่มีเครื่องยนต์เกินนี้ได้ แต่ทั้งนี้สำหรับรถจักรยานยนต์ประเภทบิ๊กไบค์ที่กำหนดอายุที่ 18 ปีบริบูรณ์นั้น จะต้องคำนึงถึงวุฒิภาวะในการขับขี่ที่ยังเป็นข้อกังวลเมื่อเทียบกับเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับขี่ในต่างประเทศ

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

'ไทย' แชมป์คนตายเพราะจักรยานยนต์มากสุดในโลก ดับเฉลี่ยวันละ 15 ศพ. (23 พฤษภาคม 2560). **ไทยรัฐออนไลน์**.

สืบค้น 5 สิงหาคม 2562 จาก <https://www.thairath.co.th/news/foreign/949640>

บิ๊กไบค์ มีจุค! คมนาคมเล็งออกมาตรการใหม่ ห้ามแข่ง-ต้องทดสอบเหมือนนักบิน. (24 กันยายน 2562).

ข่าวสดออนไลน์. สืบค้น 25 กันยายน 2562 จาก https://www.khaosod.co.th/economics/news_2916912

บิ๊กไบค์ มีกี่ประเภท มีอะไรบ้าง แล้วแตกต่างกันอย่างไร. (15 ตุลาคม 2561). สืบค้น 1 กรกฎาคม 2562 จาก <https://mtpspeed.com>

'บิ๊กไบค์'ไม่เหมาะกับถนนไทย!!' ผ่า 2 ล้อมรณะผ่านกูรูขาซิ่ง. (8 กรกฎาคม 2562). **ผู้จัดการออนไลน์**. สืบค้น 31 กรกฎาคม 2562 จาก <https://mgronline.com/live/detail/9620000065053>

พิสิษฐ์ วงศ์เจริญธนา. (2561). **การออกไปขับขี่จักรยานยนต์บิ๊กไบค์**. สืบค้น 31 กรกฎาคม 2562 จาก <https://ldpthailand.org/th/2018/10/>

ยอดการผลิต จำหน่าย และส่งออกรถจักรยานยนต์ กุมภาพันธ์ 2562. (25 มีนาคม 2562). สืบค้น 6 สิงหาคม 2562 จาก <https://www.mreport.co.th/news/statistic-and-ranking/084-Automotive-Bicycle-Production-Thailand>

ยอดการผลิต จำหน่าย และส่งออกรถจักรยานยนต์ มกราคม 2562. (24 กุมภาพันธ์ 2562). สืบค้น 6 สิงหาคม 2562 จาก <https://www.mreport.co.th/news/statistic-and-ranking/108-Automotive-Bicycle-Production-Thailand>

ยอดการผลิต จำหน่าย และส่งออกรถจักรยานยนต์ มีนาคม 2562. (26 เมษายน 2562). สืบค้น 6 สิงหาคม 2562 จาก <https://www.mreport.co.th/news/statistic-and-ranking/074-Automotive-Bicycle-Production-Thailand>

วันเพ็ญ พุทธานนท์. (2562). **เดือน “บิ๊กไบค์” ไม่เหมาะสมกับถนนที่เสี่ยงสูงโดยเฉพาะในเมือง ชง “เข้มงวด” กฎหมายคุมความเร็ว**. สืบค้น 6 สิงหาคม 2562 จาก <https://www.thebangkokinsight.com/183430/>
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2561). **รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560**. กรุงเทพฯ: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.

ภาษาต่างประเทศ

Department for Transport. (2015, October 1). **Annex 2. Motorcycle licence requirements Information and rules about motorcycle licence requirements**. Retrieved August 7, 2019 from <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/annex-2-motorcycle-licence-requirements>