รายงานการวิจัย

การใช้โมเดลสมการโครงสร้างและทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน เพื่อคาดการณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร: กรณีศึกษาเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา

Using Structural Equation Modeling and Theory of Planned Behavior in Predicting Traffic Rule Compliance Behavior: A Case Study of Motorcycle Riding Among Children and Youth in Songkhla Province

ดร.อิสระ ทองสามสี

รายงานวิจัยฉบับนี้ได้รับเงินอุดหนุนการวิจัยจากงบประมาณกองทุนวิจัย
มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา
พ.ศ. 2558

ชื่องานวิจัย การใช้โมเดลสมการโครงสร้างและทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเพื่อคาดการณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร: กรณีศึกษาเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา

ผู้วิจัย ดร.อิสระ ทองสามสี

คณะ มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

ปี 2558

บทคัดย่อ

ความนิยมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นในประเทศไทยมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ ซึ่งพบว่าร้อยละ 76 เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์และมักจะได้รับการบาดเจ็บอย่างรุนแรง การวิจัยครั้งนี้มุ่งคาดการณ์เจตนาเชิงพฤติกรรมและพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชน จำนวน 590 คน ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลาโดยใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเป็นหลัก การวิเคราะห์ข้อมูลใช้เทคนิคโมเดลสมการโครงสร้างกำลังสองน้อยที่สุดบางส่วนด้วยโปรแกรม SmartPLS 2.0 ผลการวิจัยพบว่าโมเดลสมการโครงสร้างตามรูปแบบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนสามารถอธิบายความแปรปรวนของเจตนาเชิงพฤติกรรมและพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ร้อยละ 77.6 และร้อยละ 65.3 ตามลำดับ

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

Research Title	Using Structural Equation Modeling and Theory of Planned Behavior in Predicting Traffic Rule Compliance Behavior: A Case Study of Motorcycle Riding Among Children and Youth in Songkhla Province
Researcher	Isara Tongsamsi (Ph.D.)
Faculty	Humanities and Social Sciences
Year	2015

Abstract

The increasing popularity of motorcycles in Thailand is a significant concern as motorcycle riders represent 76% of all road accidents and an even greater proportion of serious injuries. Theory of planned behavior (TPB) for the prediction of traffic rule compliance intentions and behaviors was examined in a sample of 590 children and youth in Songkhla province, Thailand. Partial least square structural equation modeling technique was conducted using SmartPLS 2.0 computer program. The TPB model explained 77.6% of the variance in compliance intentions and 65.3% of compliance behavior.

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการวิจัยฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจ และอธิบายความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลทางตรง อิทธิพลคั่นกลาง และอิทธิพลกำกับต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา ผลการวิจัยที่ได้นำไปตีพิมพ์เผยแพร่รูปแบบต่าง ๆ และนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแสวงหาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว

งานวิจัยเรื่องนี้สำเร็จได้ด้วยความร่วมมือของเด็กและเยาวชนในจังหวัดสงขลา ประโยชน์ที่ได้จากรายงานการวิจัยฉบับนี้ ผู้เขียนขอมอบให้บิดา มารดา ภรรยา บุตร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน

ดร.อิสระ ทองสามสี
คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
6 พฤศจิกายน 2560

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา
SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพ	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	2
สมมุติฐานการวิจัย	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
ขอบเขตการวิจัย	4
นิยามศัพท์เฉพาะ	5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
แนวคิดทฤษฎี	7
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	11
กรอบแนวคิดการวิจัย	17
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	20
รูปแบบการวิจัย	20
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	20
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	21
การรวบรวมข้อมูล	28
การวิเคราะห์ข้อมูล	28

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	31
สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล	31
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	34
บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	66
สรุปผล	66
อภิปรายผล	72
ข้อเสนอแนะ	75
บรรณานุกรม	77
ภาคผนวก	83
ประวัติผู้วิจัย	96

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

สารบัญตาราง

	หน้า
ตาราง 1 รายละเอียดงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร	13
ตาราง 2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	35
ตาราง 3 ข้อมูลทั่วไปของตัวแปรแฝงและตัวชี้วัด	39
ตาราง 4 ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด	41
ตาราง 5 ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมั่น	42
ตาราง 6 ผลการวิเคราะห์ความเที่ยงตรงเชิงจำแนกแบบ Cross Loading	43
ตาราง 7 ผลการวิเคราะห์ภาวะร่วมเส้นตรงเชิงพหุของตัวแปรแฝง	45
ตาราง 8 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลและระดับนัยสำคัญทางสถิติ	48
ตาราง 9 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องและค่าความสอดคล้องของการพยากรณ์	48
ตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ขนาดอิทธิพลและขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์	49
ตาราง 11 ผลการวิเคราะห์อิทธิพลคั่นกลาง	52
ตาราง 12 ผลการวิเคราะห์กลุ่มพหุ	56
ตาราง 13 ผลการวิเคราะห์อิทธิพลปฏิสัมพันธ์	63

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพประกอบ 1 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน	11
ภาพประกอบ 2 กรอบแนวคิดการวิจัย	19
ภาพประกอบ 3 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์	46
ภาพประกอบ 4 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงค่าสถิติทดสอบทีของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล และค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด	47
ภาพประกอบ 5 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ไปยังตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) โดยไม่มีตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) คั่นกลาง	51
ภาพประกอบ 6 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ไปยังตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) โดยมีตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) เป็นตัวแปรคั่นกลาง	52
ภาพประกอบ 7 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ในกลุ่มตัวอย่างเพศชาย	54
ภาพประกอบ 8 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ในกลุ่มตัวอย่างเพศหญิง	55
ภาพประกอบ 9 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) ไปยังตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) โดยมีอายุ (AGE) เป็นตัวแปรกำกับ	58
ภาพประกอบ 10 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) ไปยังตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) โดยมีอายุ (AGE) เป็นตัวแปรกำกับ	59

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพประกอบ 11 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ไปยังตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) โดยมีอายุ (AGE) เป็นตัวแปรกำกับ 60

ภาพประกอบ 12 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ไปยังตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) โดยมีอายุ (AGE) เป็นตัวแปรกำกับ 61

ภาพประกอบ 13 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ไปยังตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) โดยมีอายุ (AGE) เป็นตัวแปรกำกับ 62

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

บทที่ 1
บทนำ

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

อุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทยเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนไปเป็นจำนวนมาก แนวโน้มของปัญหาได้ทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นทุกขณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้ขับขี่ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นทรัพยากรมนุษย์ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ หากต้องมาเสียชีวิต บาดเจ็บ และทุพพลภาพก่อนวัยอันควรย่อมส่งผลต่อการพัฒนาประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังที่ปรากฏในสถิติอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย ปี พ.ศ.2557 พบว่า 10 อันดับประเภทยานพาหนะที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์ เดินเท้า รถปิคอัพ รถจักรยาน รถบรรทุก รถบัส รถสามล้อ รถอีแต๋น และรถซาเล้งสามล้อ ตามลำดับ โดย 10 จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุดจากอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ นครราชสีมา กรุงเทพมหานคร นครศรีธรรมราช สงขลา สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่ บุรีรัมย์ เพชรบูรณ์ ขอนแก่น และสุพรรณบุรี ตามลำดับ และ 10 จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุดจากอุบัติเหตุจราจรได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครศรีธรรมราช นครราชสีมา สุราษฎร์ธานี สงขลา ศรีสะเกษ ลำปาง เชียงราย ฉะเชิงเทรา และเชียงใหม่ ตามลำดับ (มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2557) นอกจากนี้ กลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุสูงที่สุดตามอายุ คือ อายุ 15-24 ปี เป็น 1 ใน 4 ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด ที่น่าสังเกตคือ มีจำนวนเด็กเล็กอายุต่ำกว่า 1 ปี รวมอยู่ในจำนวนผู้เสียชีวิตในระดับใกล้กับคนอายุ 85-89 ปีร่วมอยู่ด้วย (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2559)

จังหวัดสงขลาเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา การเมืองการปกครอง และการท่องเที่ยวของภาคใต้ตอนล่าง ปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และการขนส่งทางบกประเภทรถจักรยานยนต์เพิ่มปริมาณขึ้นพร้อม ๆ กับความเจริญและการขยายตัวของเมืองที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลาซึ่งนำไปสู่ปัญหาอุบัติเหตุจราจรตามมา ดังปรากฏจากสถิติการรับแจ้งคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทรถ ปีงบประมาณ 2550 ถึงปี 2556 ของจังหวัดสงขลา จำนวน 4,719 ราย พบว่า ประเภทรถที่รับแจ้งคดีอุบัติเหตุมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่รถจักรยานยนต์ จำนวน 2,299 ราย รองลงมาเป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) จำนวน 1,297 ราย และรถยนต์นั่ง จำนวน 792 ราย ตามลำดับ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2556) สอดคล้องกับสถิติการเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำแนกตามประเภทรถ ปีงบประมาณ 2557 ของสำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา จำนวน 17,403 ราย พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นประเภทรถที่มีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายมากที่สุด จำนวน 6,302 ราย รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จำนวน 6,202 ราย

รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล จำนวน 4,453 ราย รถอื่น ๆ จำนวน 236 ราย และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน จำนวน 210 ราย ตามลำดับ (สำนักงานขนส่งจังหวัด สงขลา, 2557)

จากเหตุผลดังที่กล่าวมาข้างต้นสามารถอธิบายปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยและไม่เคารพกฎจราจร และอาจหมายรวมถึงสภาพของรถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย อุบัติเหตุจราจรจึงน่าจะสามารถควบคุมและป้องกันได้เช่นเดียว กับปัญหาอาชญากรรมประเภทอื่น ๆ หากเข้าใจถึงพฤติกรรมการขับขี่ดังกล่าว การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจึงมุ่งคาดการณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลาโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุด้วยโมเดลสมการโครงสร้างและทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ผลลัพธ์ที่ได้จะไปสู่การกำหนดนโยบาย แผนงานและโครงการเพื่อควบคุมและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดสงขลาต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อสำรวจพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา

2. เพื่ออธิบายความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลทางตรง อิทธิพลคั่นกลาง และอิทธิพลกำกับต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา

สมมุติฐานการวิจัย

1. เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

2. การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

3. การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

4. เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

5. การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

6. เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอิทธิพลคั่นกลางความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

7. เพศมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

8. เพศมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

9. เพศมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

10. เพศมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

11. เพศมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

12. อายุมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

13. อายุมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

14. อายุมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

15. อายุมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

16. อายุมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้องค์ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลทางตรง อิทธิพลคั่นกลาง และอิทธิพลกำกับต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา

2. ผลงานวิจัยได้รับการตีพิมพ์เผยแพร่ในเอกสารประกอบการประชุมทางวิชาการ (Proceeding) ระดับชาติหรือนานาชาติ หรือในวารสารวิชาการระดับชาติ/นานาชาติในฐานข้อมูลที่ได้รับการยอมรับ อาทิ TCI Web of Science SCOPUS หรือฐานข้อมูลสากลอื่น ๆ เป็นต้น

3. นำผลการวิจัยไปเสนอกับกระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา มูลนิธิเมาไม่ขับ และสื่อมวลชนในประเด็นการคาดการณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา และการควบคุมและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจร

ขอบเขตการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา ได้แก่ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

2. ขอบเขตด้านกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างเป็นเด็กและเยาวชน อายุ 15-25 ปีบริบูรณ์ ซึ่งสามารถยื่นขอทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ โดยเคยขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครสงขลา หรือเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จำนวน 590 คนสำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ และจำนวน 20-30 คน สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ

3. ขอบเขตด้านพื้นที่ ได้แก่ จังหวัดสงขลา

4. ขอบเขตด้านเวลา ได้แก่ เดือนพฤศจิกายน 2558 ถึงเดือนพฤษภาคม 2560

5. ขอบเขตด้านตัวแปร

5.1 ตัวแปรแฝงภายนอก ได้แก่ เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

5.2 ตัวแปรแฝงภายใน ได้แก่ เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

5.3 ตัวแปรกำกับ ได้แก่ เพศ และอายุ

นิยามศัพท์เฉพาะ

เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา หมายถึง ความรู้สึกในเชิงบวกหรือลบที่มีต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยหรือสุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในประเด็นการขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ การมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด การไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ การขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว การขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง และการขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยเชื่อว่าหากแสดงพฤติกรรมดังกล่าวแล้วจะได้รับผลเชิงบวกก็จะมีแนวโน้มที่จะมีเจตคติที่ดีต่อพฤติกรรมนั้น ในทางตรงข้าม หากเชื่อว่าแสดงพฤติกรรมนั้นแล้วจะได้รับผลเชิงลบ ก็จะมีแนวโน้มที่จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา หมายถึง ความรู้สึกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่าบุคคลอื่นที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตตนต้องการหรือไม่ต้องการให้แสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ส่งผลต่อความปลอดภัยหรือสุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในประเด็นการขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ การมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด การไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ การขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว การขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง และการขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา หมายถึง การแปลความหมายจากสถานการณ์รอบข้างของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่าเป็นเรื่องยากหรือง่ายที่จะแสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ส่งผลต่อความปลอดภัยหรือสุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในประเด็นการขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ การมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด การไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ การขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการ

ปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว การขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง และการขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา หมายถึง ความเป็นไปได้หรือโอกาสของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จะแสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ส่งผลต่อความปลอดภัยหรือสุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในประเด็นการขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ การมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด การไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ การขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว การขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง และการขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา หมายถึง พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แสดงออกถึงการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ส่งผลต่อความปลอดภัยหรือสุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในประเด็นการขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ การมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด การไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ การขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว การขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง และการขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

บทที่ 2
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่องการใช้โมเดลสมการโครงสร้างและทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเพื่อคาดการณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร: กรณีศึกษาเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดสงขลา ผู้วิจัยได้นำเสนอเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามลำดับ ดังนี้

1. แนวคิดทฤษฎี
2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
3. กรอบแนวคิดการวิจัย

แนวคิดทฤษฎี

1. พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรและการขนส่งทางบก อันได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ทั้งนี้เพื่อสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่จะนำมาซึ่งความสูญเสียต่อชีวิตทั้งร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนและประเทศชาติ มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2560)

1.1 รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ (มาตรา 6 วรรค 2)

1.2 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มิได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่อง หมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 7)

1.3 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ (มาตรา 21)

1.4 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้ (มาตรา 22)

1.4.1 สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

1.4.2 สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

1.4.3 สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

1.4.4 สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน

1.4.5 สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

1.4.6 สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

1.4.7 ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

1.5 ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี (มาตรา 35 วรรค 2)

1.6 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 36)

1.7 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถไปในทิศทางที่จะเลี้ยวเปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพันหรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ (มาตรา 38)

1.8 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชันต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น (มาตรา 40)

1.9 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ ในขณะเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น ในลักษณะกีดขวางการจราจร โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถหรือกลับรถ บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น ในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น (มาตรา 43)

1.10 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (มาตรา 43 ทวิ)

1.11 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องนั่งคร่อมบนอานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่ง ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้ คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสาร หรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง (มาตรา 121)

1.12 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ (มาตรา 122)

2. ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (The Theory of Planned Behavior) เป็นทฤษฎีทางจิตวิทยาสังคมที่ใช้ทำนายพฤติกรรมของบุคคล ซึ่งพัฒนามาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned Action) การแสดงพฤติกรรมดังกล่าวมีทั้งพฤติกรรมเดี่ยว (Single Action) และกลุ่มของพฤติกรรม (Behavioral Categories) โดยทฤษฎีนี้สามารถนำไปใช้คาดการณ์และทำความเข้าใจพฤติกรรมมนุษย์ในสังคมได้เป็นอย่างดี (Ajzen, 2015; Ajzen & Sheikh, 2013; Ajzen, 2012; Ajzen, 2011; Ajzen, 1991) สาระสำคัญของทฤษฎีนี้ ได้แก่

2.1 พฤติกรรมของบุคคล (Behavior หรือ B) เกิดจากเจตนาเชิงพฤติกรรมหรือความตั้งใจแสดงพฤติกรรม (Intention หรือ I) โดยเป็นตัวบ่งบอกว่าบุคคลได้พยายามมากน้อยเพียงใดที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ยิ่งบุคคลมีความพยายามมาก โอกาสหรือความเป็นไปได้ที่จะแสดงพฤติกรรมย่อมมากตามไปด้วย

2.2 เจตนาเชิงพฤติกรรมขึ้นอยู่กับปัจจัยสามประการ ได้แก่ เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior หรือ AB) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm หรือ SN)

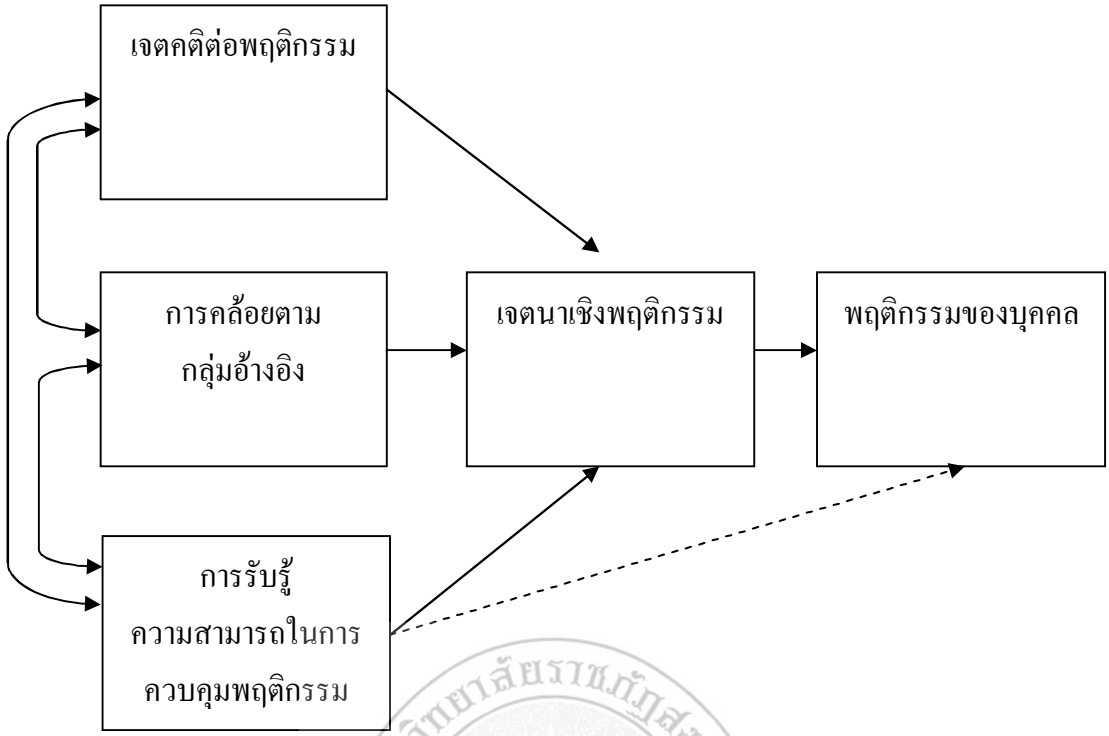
และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control หรือ PBC) ดังนี้

2.2.1 เจตคติต่อพฤติกรรมเป็นการประเมินทางบวกหรือลบต่อการแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับผลของพฤติกรรม (Behavioral Beliefs) หากบุคคลเชื่อว่าการแสดงพฤติกรรมจะนำไปสู่ผลทางบวก เขาก็จะมีเจตคติที่ดีต่อพฤติกรรม ในทางตรงกันข้าม หากบุคคลเชื่อว่าการแสดงพฤติกรรมจะนำไปสู่ผลทางลบ เขาก็จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น ในขณะเดียวกัน เจตคติต่อพฤติกรรมยังขึ้นอยู่กับการประเมินผลของพฤติกรรม (Evaluation of Consequences) อีกทางหนึ่งด้วยเช่นเดียวกัน

2.2.2 การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเป็นการรับรู้ว่าบุคคลอื่น ๆ ที่มีความสำคัญสำหรับตนต้องการหรือไม่ต้องการให้แสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง (Normative Beliefs) หากบุคคลเชื่อว่าคนอื่นที่สำคัญสำหรับตนคิดว่าเขาควรแสดงพฤติกรรม เขาก็มีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรม ในทางตรงกันข้าม หากบุคคลเชื่อว่าคนอื่นที่สำคัญสำหรับตนคิดว่าเขาไม่ควรแสดงพฤติกรรม เขาก็มีแนวโน้มที่จะไม่แสดงพฤติกรรมนั้น ในขณะเดียวกัน การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงยังขึ้นอยู่กับการรับรู้หรือแรงจูงใจของบุคคลว่าตนต้องแสดงพฤติกรรมตามกลุ่มอ้างอิง (Motivation to Comply) มากน้อยเพียงใดอีกทางหนึ่งด้วยเช่นเดียวกัน

2.2.3 การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมเป็นการรับรู้ของบุคคลว่าเป็นเรื่องยากหรือง่ายที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุม (Control Beliefs) ว่าตนมีโอกาสหรือทรัพยากรต่าง ๆ อาทิ ประสบการณ์ หรือข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นในการแสดงพฤติกรรมนั้นมากน้อยเพียงใด และยังขึ้นอยู่กับการรับรู้การควบคุม (Perceived Powers) ว่าตนมีปัจจัยบางอย่างที่สามารถสนับสนุนหรือเป็นอุปสรรคต่อการแสดงพฤติกรรมหรือไม่

2.3 เจตคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมเป็นบวกมากเท่าใด บุคคลย่อมมีเจตนาเชิงพฤติกรรมมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งส่งผลให้การทำนายพฤติกรรมมีความถูกต้องตามมา ด้วยเหตุนี้ เจตคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมจึงมีอิทธิพลร่วมกันต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม ในขณะเดียวกัน เจตนาเชิงพฤติกรรมก็มีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรม แต่ในบางกรณีที่บุคคลมีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมที่สอดคล้องกับความเป็นจริง อาจมีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ของบุคคลโดยตรง โดยไม่ต้องผ่านเจตนาเชิงพฤติกรรม ดังภาพประกอบ 1



ภาพประกอบ 1 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการนำเสนองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้อาศัยการสังเคราะห์วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยใช้วิธีการปริทัศน์แบบพรรณนา (Narrative Literature Review) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. การสืบค้นบทความวิจัยจากฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ SciVerse ScienceDirect และ Scopus โดยคำสำคัญสำหรับการสืบค้นคือคำว่า Motorcycle Riders และ Theory of Planned Behavior ในชื่อเรื่อง (Title) และบทคัดย่อ (Abstract) ของบทความวิจัย การคัดเลือกบทความวิจัยอาศัยหลักเกณฑ์ในการคัดเข้าและออก (Inclusion/ Exclusion Criteria) ที่กำหนดขึ้น โดยเกณฑ์ในการคัดเข้าได้แก่ บทความวิจัยที่ตีพิมพ์ตั้งแต่ปี ค.ศ.2010 เป็นต้นมา และมีคณะกรรมการพิจารณากลั่นกรองผลงานก่อนรับตีพิมพ์ ส่วนเกณฑ์ในการคัดออกได้แก่ บทความวิจัยที่มีรายละเอียดเฉพาะบทคัดย่อ และไม่ได้ตีพิมพ์เป็นภาษาอังกฤษ ได้บทความวิจัย จำนวน 15 เรื่อง

2. การสังเคราะห์บทความวิจัยนำเสนอในรูปของตารางการวิเคราะห์ข้อมูลแบบอภิมาน (Meta-Analytic Table) ในประเด็นผู้ทำวิจัย วิธีวิจัย กลุ่มตัวอย่าง ประเทศที่ทำวิจัย วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล วิธีวิเคราะห์ข้อมูล นัยสำคัญทางสถิติของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างเจตคติต่อพฤติกรรมกับเจตนาเชิงพฤติกรรม (AB→I) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงกับเจตนาเชิงพฤติกรรม (SN→I) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกับเจตนาเชิงพฤติกรรม (PBC→I) การรับรู้

ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกับพฤติกรรมของบุคคล (PBC→B) และเจตนาเชิงพฤติกรรมกับพฤติกรรมของบุคคล (I →B) ตัวแปรตามในการวิจัย และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ ดังตาราง 1 ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 ปีที่ตีพิมพ์เผยแพร่ ได้แก่ ค.ศ. 2017 จำนวน 2 เรื่อง ค.ศ.2016 จำนวน 3 เรื่อง ค.ศ.2015 จำนวน 1 เรื่อง ค.ศ.2014 จำนวน 1 เรื่อง ค.ศ.2012 จำนวน 5 เรื่อง ค.ศ.2011 จำนวน 2 เรื่อง และค.ศ. 2010 จำนวน 1 เรื่อง

2.2 วิธีวิจัยที่ใช้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจทั้ง 15 เรื่อง

2.3 กลุ่มตัวอย่างน้อยที่สุด จำนวน 103 คน และมากที่สุด จำนวน 4,929 คน

2.4 ประเทศที่ทำวิจัย ได้แก่ ฝรั่งเศส จำนวน 3 เรื่อง อิหร่าน จำนวน 2 เรื่อง สกอตแลนด์ สหราชอาณาจักร ตุรกี ออสเตรเลีย ไต้หวัน ไทย เวียดนาม อินโดนีเซีย และกัมพูชา ประเทศละ 1 เรื่อง

2.5 วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามออนไลน์ จำนวน 6 เรื่อง แบบสอบถาม จำนวน 4 เรื่อง แบบสอบถามทางไปรษณีย์ จำนวน 2 เรื่อง แบบสัมภาษณ์ จำนวน 2 เรื่อง และสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ จำนวน 1 เรื่อง

2.6 วิธีวิเคราะห์ข้อมูลใช้การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น จำนวน 9 เรื่อง และโมเดลสมการโครงสร้าง จำนวน 6 เรื่อง

2.7 ผลการวิจัยพบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมมีผลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม จำนวน 11 เรื่อง การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีผลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม จำนวน 9 เรื่อง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมมีผลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม จำนวน 9 เรื่อง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมมีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล จำนวน 6 เรื่อง และเจตนาเชิงพฤติกรรมมีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล จำนวน 8 เรื่อง

2.8 ตัวแปรตามในการวิจัย ได้แก่ พฤติกรรมของบุคคล จำนวน 9 เรื่อง และเจตนาเชิงพฤติกรรม จำนวน 6 เรื่อง

2.9 ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์มีค่ามากที่สุด คือ .75 (75%) และน้อยที่สุด คือ .04 (4%)

ตาราง 1 รายละเอียดงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

ผู้ทำวิจัย	วิธีวิจัย	กลุ่มตัวอย่าง (ผู้ขับขี่)	ประเทศที่ทำวิจัย	วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล	วิธีวิเคราะห์ข้อมูล	ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ					ตัวแปรตาม	R^2
						AB→I	SN→I	PBC→I	PBC→B	I →B		
Eyssartier, Meineri & Gueguen (2017)	เชิงสำรวจ	257 คน	ฝรั่งเศส	แบบสอบถามออนไลน์	การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น	Sig.	Sig.	NS	-	-	I	.54
Ghasemzadeha, Babazadeha, Allahverdipourb, Sadeghi-Bazarganic & Kouzekanani (2017)	เชิงสำรวจ	150 คน	อิหร่าน	แบบสัมภาษณ์	โมเดลสมการโครงสร้าง	NS	NS	NS	Sig.	NS	B	-
Lheureux, Auzoult, Charlois, Hardy-Massard & Minary (2016)	เชิงสำรวจ	642 คน	ฝรั่งเศส	แบบสอบถามออนไลน์	การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น	Sig.	Sig.	Sig.	Sig.	Sig.	B	.59

ตาราง 1 รายละเอียดงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (ต่อ)

ผู้ทำวิจัย	วิธีวิจัย	กลุ่มตัวอย่าง (ผู้ขับขี่)	ประเทศที่ทำวิจัย	วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล	วิธีวิเคราะห์ข้อมูล	ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ					ตัวแปรตาม	R^2
						AB→I	SN→I	PBC→I	PBC→B	I →B		
Tankasem, Satiennam & Satiennam (2016)	เชิงสำรวจ	362 คน	ไทย	แบบสอบถาม	โมเดลสมการโครงสร้าง	NS	Sig.	Sig.	-	-	I	.41
Trinha & Le (2016)	เชิงสำรวจ	288 คน	เวียดนาม	สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์	โมเดลสมการโครงสร้าง	Sig.	NS	Sig.	-	Sig.	B	-
Susilo, Joewono & Vandebona (2015)	เชิงสำรวจ	2,941 คน	อินโดนีเซีย	แบบสอบถาม	โมเดลสมการโครงสร้าง	Sig.	Sig.	Sig.	-	Sig.	B	-
Brijs, Brijs, Sann, Trinhm, Wets & Ruiter (2014)	เชิงสำรวจ	เยาวชน 344 คน	กัมพูชา	แบบสัมภาษณ์	การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น	Sig.	NS	Sig.	Sig.	Sig.	B	.75

ตาราง 1 รายละเอียดงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (ต่อ)

ผู้ทำวิจัย	วิธีวิจัย	กลุ่มตัวอย่าง (ผู้ขับขี่)	ประเทศที่ทำวิจัย	วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล	วิธีวิเคราะห์ข้อมูล	ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ					ตัวแปรตาม	R^2
						AB→I	SN→I	PBC→I	PBC→B	I →B		
Chorlton, Conner & Jamson (2012)	เชิงสำรวจ	4,929 คน	สหราช-อาณาจักร	แบบสอบถามทางไปรษณีย์	การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น	Sig.	NS	NS	-	-	I	.58
Leandro (2012)	เชิงสำรวจ	อายุ 18-30 ปี 210 คน	คอสตาริกา	แบบสอบถามออนไลน์	โมเดลสมการโครงสร้าง	NS	Sig.	NS	Sig.	Sig.	B	.68
Ozkan, Lajunen, Dogruyol, Yildirim & Coymak (2012)	เชิงสำรวจ	เพศชาย 451 คน	ตุรกี	แบบสอบถามออนไลน์	การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น	Sig.	Sig.	Sig.	Sig.	Sig.	B	.04
Palat & Delhomme (2012)	เชิงสำรวจ	103 คน	ฝรั่งเศส	แบบสอบถามออนไลน์	การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น	Sig.	Sig.	NS	-	-	I	.43

ตาราง 1 รายละเอียดงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (ต่อ)

ผู้ทำวิจัย	วิธีวิจัย	กลุ่มตัวอย่าง (ผู้ขับขี่)	ประเทศที่ทำวิจัย	วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล	วิธีวิเคราะห์ข้อมูล	ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ					ตัวแปรตาม	R^2
						AB→I	SN→I	PBC→I	PBC→B	I →B		
Tunnicliff, Watson, White, Hyde, Schonfeld & Wishart (2012)	เชิงสำรวจ	229 คน	ออสเตรเลีย	แบบสอบถามทางไปรษณีย์	การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น	NS	NS	Sig.	-	-	I	.13
Ali, Saeed, Ali & Haida (2011)	เชิงสำรวจ	130 คน	อิหร่าน	แบบสอบถาม	การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น	Sig.	Sig.	Sig.	Sig.	Sig.	B	.48
Chen & Chen (2011)	เชิงสำรวจ	350 คน	ไต้หวัน	แบบสอบถาม	โมเดลสมการโครงสร้าง	Sig.	NS	NS	NS	Sig.	B	-
Elliott (2010)	เชิงสำรวจ	110 คน	สกอตแลนด์	แบบสอบถามออนไลน์	การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น	Sig.	Sig.	Sig.	-	-	I	.43

หมายเหตุ Sig. หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติ, NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, R^2 หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์

กรอบแนวคิดการวิจัย

ผู้วิจัยพัฒนาโมเดลสมการโครงสร้างพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา โดยอาศัยทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนและผลที่ได้จากการสังเคราะห์วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งประกอบไปด้วยตัวแปรในการวิจัย ดังนี้

1. ตัวแปรแฝงภายนอก ได้แก่

1.1 เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา (AB) ประกอบไปด้วยตัวชี้วัด จำนวน 7 ตัวชี้วัด คือ ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (AB1) ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (AB2) ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (AB3) ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (AB4) ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (AB5) ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง(AB6) และตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (AB7)

1.2 การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา (SN) ประกอบไปด้วยตัวชี้วัด จำนวน 7 ตัวชี้วัด คือ ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (SN1) ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (SN2) ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (SN3) ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (SN4) ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (SN5) ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง(SN6) และตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (SN7)

1.3 การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา (PBC) ประกอบไปด้วยตัวชี้วัด จำนวน 7 ตัวชี้วัด คือ ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (PBC1) ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (PBC2)

ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (PBC3) ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (PBC4) ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (PBC5) ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง(PBC6) และตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (PBC7)

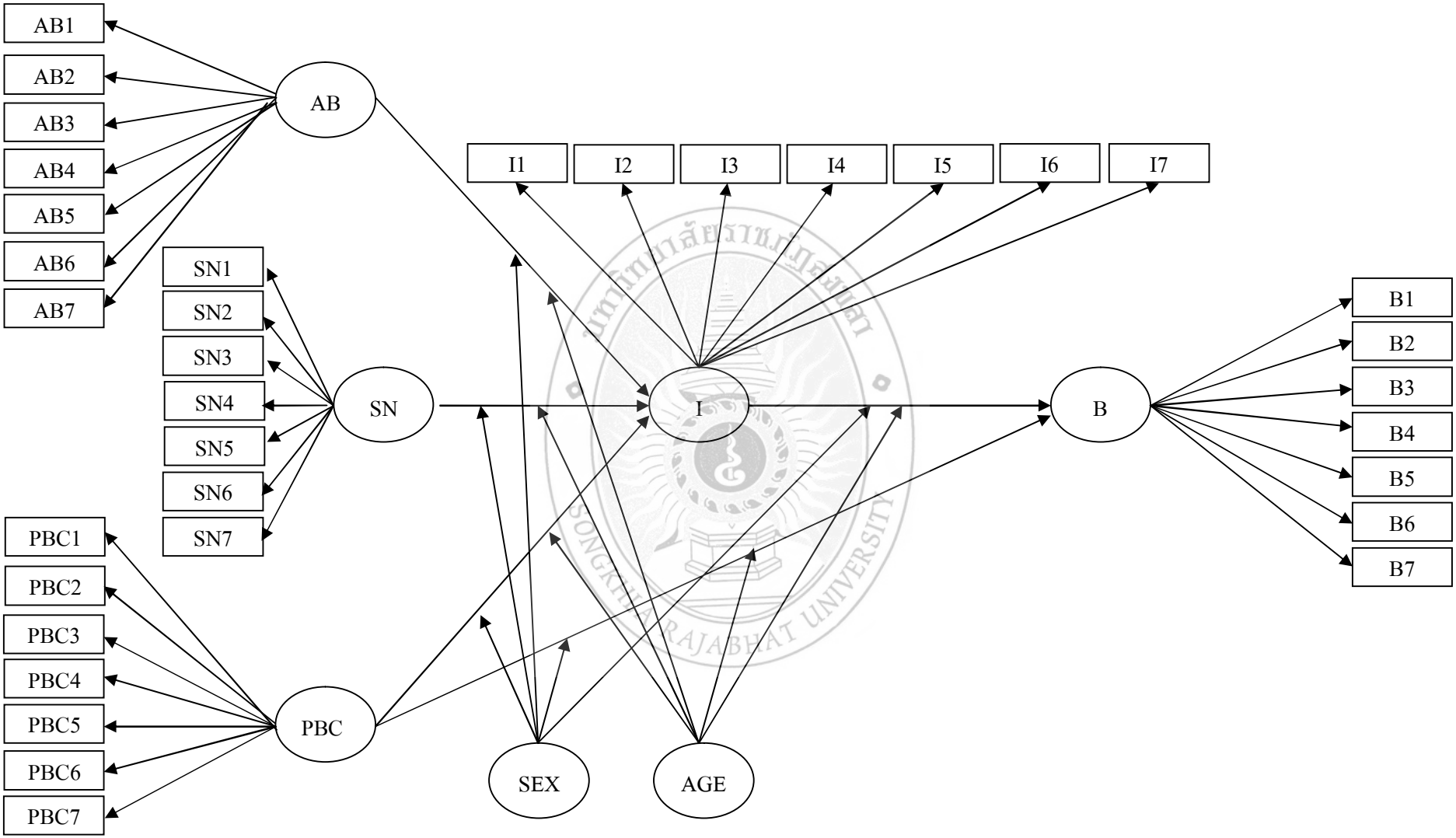
2. ตัวแปรแฝงภายใน ได้แก่

2.1 เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา (I) ประกอบไปด้วยตัวชี้วัด จำนวน 7 ตัวชี้วัด คือ ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (I1) ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (I2) ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการ จราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (I3) ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (I4) ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (I5) ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง(I6) และตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (I7)

2.2 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา (B) ประกอบไปด้วยตัวชี้วัด จำนวน 7 ตัวชี้วัด คือ ตัวชี้วัดฉันขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (B1) ตัวชี้วัดฉันขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (B2) ตัวชี้วัดฉันมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการ จราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (B3) ตัวชี้วัดฉันไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (B4) ตัวชี้วัดฉันขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (B5) ตัวชี้วัดฉันขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง (B6) และตัวชี้วัดฉันขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (B7)

3. ตัวแปรกำกับ ได้แก่ เพศ (SEX) และอายุ (AGE) ของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา

กรอบแนวคิดการวิจัยในรูปแบบโมเดลสมการโครงสร้าง ปรากฏดังภาพประกอบ 2



ภาพประกอบ 2 กรอบแนวคิดการวิจัย

บทที่ 3
วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องการใช้โมเดลสมการโครงสร้างและทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเพื่อคาดการณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร: กรณีศึกษาเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดสงขลา ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยตามขั้นตอน ดังนี้

1. รูปแบบการวิจัย
2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
4. การรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยแบบผสมผสานวิธีการเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ (Mixed Methods Research) โดยออกแบบวิจัยแบบลำดับขั้นเชิงอธิบาย (The Explanatory Sequential Design)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากร

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้เป็นเด็กและเยาวชน อายุ 15-25 ปีบริบูรณ์ ซึ่งสามารถยื่นขอทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ โดยเคยขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครสงขลา หรือเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

2. กลุ่มตัวอย่าง

เนื่องจากประชากรในการวิจัยครั้งนี้เป็นเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลาซึ่งเป็นประชากรแบบไม่จำกัด (Infinite Population) การกำหนดกลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยเชิงปริมาณจึงใช้เกณฑ์กำหนดกลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยที่ใช้เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลพหุตัวแปรในรูปแบบของโมเดลสมการโครงสร้างกำลังสองน้อยที่สุดบางส่วนของ Hair, Hult, Ringle & Sarstedt (2014) ที่พิจารณาจากอำนาจการทดสอบ (Level of Statistical Power) จำนวนสูงสุดของตัวแปรแฝงภายนอกที่ใช้ทำนายตัวแปรแฝงภายใน และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์และระดับนัยสำคัญที่ต้องการตรวจสอบ ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้กำหนดอำนาจการทดสอบไว้ที่ร้อยละ 80 จำนวนสูงสุดของตัวแปรแฝงภายนอกที่ใช้ทำนายตัวแปรแฝงภายใน คือ 3 ตัวแปร และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ที่ต้องการตรวจสอบ คือ .10 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .01 กลุ่มตัวอย่างจึงมีจำนวนอย่างน้อย 176 หน่วย แต่เพื่อป้องกันปัญหาการได้รับ

แบบสอบถามที่สมบูรณ์กลับคืนมาน้อย ผู้วิจัยจึงทำการสุ่มเพิ่มประมาณ 3-4 เท่าของขนาดกลุ่มตัวอย่าง ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจึงได้จัดเก็บแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 590 ฉบับ โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling)

ส่วนการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างโดยยึดวัตถุประสงค์ของการวิจัยเป็นหลักโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกกับเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา จำนวน 20-30 ราย โดยจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่แท้จริงจะขึ้นอยู่กับการที่ผู้วิจัยตระหนักว่าข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์มีความอิ่มตัวหรือสมบูรณ์เพียงพอ โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เพื่อช่วยเติมเต็มการวิจัยให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

3. การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง โดยผู้วิจัยได้ชี้แจงให้กลุ่มตัวอย่างทราบถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัย การปกปิดข้อมูลและการเก็บรักษาความลับ ขอความร่วมมือในการเข้าร่วมวิจัยด้วยความสมัครใจ อธิบายถึงสิทธิในการถอนตัวออกจากการวิจัยได้ทุกเวลา และการถอนตัวนั้นไม่มีผลเสียใด ๆ หากการเข้าร่วมวิจัยในครั้งนี้ทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามหรือผู้ถูกสัมภาษณ์เกิดความไม่สบายใจ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. ลักษณะของเครื่องมือ

1.1 แบบสอบถาม จำนวน 6 ตอน ดังนี้

1.1 ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 7 ข้อ

1.2 ตอนที่ 2 แบบสอบถามวัดเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 7 ข้อ

1.3 ตอนที่ 3 แบบสอบถามวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 7 ข้อ

1.4 ตอนที่ 4 แบบสอบถามวัดการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 7 ข้อ

1.5 ตอนที่ 5 แบบสอบถามวัดเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 7 ข้อ

1.6 ตอนที่ 6 แบบสอบถามวัดพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 7 ข้อ

1.2 แนวคำถามสำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 1 ข้อ

2. การสร้างเครื่องมือ

ข้อคำถามแต่ละข้อในแบบสอบถามตอนที่ 2-6 ปรับปรุงมาจากแบบสอบถามที่ใช้วัดพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ที่เคยขับขี่รถจักรยานยนต์ของ Watson, Tunnicliff, White, Schonfeld & Wishart (2007) ดังนี้

2.1 แบบสอบถามวัดเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีรายละเอียดดังนี้

คำถามข้อ 1 “เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Riding as safely as possible is important to me”

คำถามข้อ 2 “เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Handling my motorcycle skillfully is important to me”

คำถามข้อ 3 “เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Riding as safely as possible is important to me”

คำถามข้อ 4 “เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Refusing to ride if I am tired, affected by drugs or alcohol, or my judgment is impaired in any way is important to me”

คำถามข้อ 5 “เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Bending road rules to get through traffic is important to me”

คำถามข้อ 6 “เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Pushing my limits is important to me”

คำถามข้อ 7 “เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Performing stunts and/or riding at extreme speeds is important to me”

แบบสอบถามวัดเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ มีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ตอบ เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้ 5 คะแนน
ตอบ เห็นด้วย	ให้ 4 คะแนน
ตอบ ไม่แน่ใจ	ให้ 3 คะแนน
ตอบ ไม่เห็นด้วย	ให้ 2 คะแนน
ตอบ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้ 1 คะแนน

การแปลความหมายคะแนนเฉลี่ยของข้อคำถามแต่ละข้อ ใช้เกณฑ์ต่อไปนี้

คะแนนเฉลี่ย 4.51-5.00 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

คะแนนเฉลี่ย 3.51-4.50 หมายถึง เห็นด้วย

คะแนนเฉลี่ย 2.51-3.50 หมายถึง ไม่แน่ใจ

คะแนนเฉลี่ย 1.51-2.50 หมายถึง ไม่เห็นด้วย

คะแนนเฉลี่ย 1.00-1.50 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

2.2 แบบสอบถามวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีรายละเอียดดังนี้

คำถามข้อ 1 “บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Most people who are important to me would want me to ride as safely as possible”

คำถามข้อ 2 “บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Most people who are important to me would want me to handle my motorcycle skillfully”

คำถามข้อ 3 “บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Most people who are important to me would want me to always be 100% aware of the traffic and surrounding road environment”

คำถามข้อ 4 “บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Most people who are important to me would want me to refuse to ride if I am tired, affected by drugs or alcohol, or my judgment is impaired in any way”

คำถามข้อ 5 “บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Most people who are important to me would want me to bend road rules to get through traffic”

คำถามข้อ 6 “บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Most people who are important to me would want me to push my limits”

คำถามข้อ 7 “บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Most people who are important to me would want me to perform stunts and/or riding at extreme speeds”

แบบสอบถามวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ มีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ตอบ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้ 5 คะแนน

ตอบ เห็นด้วย ให้ 4 คะแนน

ตอบ ไม่แน่ใจ ให้ 3 คะแนน

ตอบ ไม่เห็นด้วย ให้ 2 คะแนน

ตอบ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้ 1 คะแนน

การแปลความหมายคะแนนเฉลี่ยของข้อคำถามแต่ละข้อ ใช้เกณฑ์ต่อไปนี้

คะแนนเฉลี่ย 4.51-5.00 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

คะแนนเฉลี่ย 3.51-4.50 หมายถึง เห็นด้วย

คะแนนเฉลี่ย 2.51-3.50 หมายถึง ไม่แน่ใจ

คะแนนเฉลี่ย 1.51-2.50 หมายถึง ไม่เห็นด้วย

คะแนนเฉลี่ย 1.00-1.50 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

2.3 แบบสอบถามวัดการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีรายละเอียดดังนี้

คำถามข้อ 1 “เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Whether or not I ride as safely as possible is completely within my control”

คำถามข้อ 2 “เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Whether or not I handle my motorcycle skillfully is completely within my control”

คำถามข้อ 3 “เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Whether or not I am always 100% aware of the traffic and surrounding road environment is completely within my control”

คำถามข้อ 4 “เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Whether or not I refuse to ride if I am tired, affected by drugs or alcohol, or my judgment is impaired in any way is completely within my control”

คำถามข้อ 5 “เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Whether or not I bend road rules to get through traffic is completely within my control”

คำถามข้อ 6 “เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Whether or not I push my limits is completely within my control”

คำถามข้อ 7 “เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “Whether or not I perform stunts and/or riding at extreme speeds is completely within my control”

แบบสอบถามวัดการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ มีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ตอบ เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้ 5 คะแนน
ตอบ เห็นด้วย	ให้ 4 คะแนน
ตอบ ไม่แน่ใจ	ให้ 3 คะแนน
ตอบ ไม่เห็นด้วย	ให้ 2 คะแนน
ตอบ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้ 1 คะแนน

การแปลความหมายคะแนนเฉลี่ยของข้อคำถามแต่ละข้อ ใช้เกณฑ์ต่อไปนี้

คะแนนเฉลี่ย 4.51-5.00	หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง
คะแนนเฉลี่ย 3.51-4.50	หมายถึง เห็นด้วย
คะแนนเฉลี่ย 2.51-3.50	หมายถึง ไม่แน่ใจ
คะแนนเฉลี่ย 1.51-2.50	หมายถึง ไม่เห็นด้วย
คะแนนเฉลี่ย 1.00-1.50	หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

2.4 แบบสอบถามวัดเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีรายละเอียดดังนี้

คำถามข้อ 1 “เป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “It is likely that I will ride as safely as possible”

คำถามข้อ 2 “เป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “It is likely that I will handle my motorcycle skillfully”

คำถามข้อ 3 “เป็นไปได้ที่ฉันจะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “It is likely that I will always 100% aware of the traffic and surrounding road environment”

คำถามข้อ 4 “เป็นไปได้ที่ฉันจะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “It is likely that I will refuse to ride if I am tired, affected by drugs or alcohol, or my judgment is impaired in any way”

คำถามข้อ 5 “เป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “It is likely that I will bend road rules to get through traffic”

คำถามข้อ 6 “เป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “It is likely that I will push my limits”

คำถามข้อ 7 “เป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “It is likely that I will perform stunts and/or riding at extreme speeds”

แบบสอบถามวัดเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ มีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ตอบ เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้ 5 คะแนน
ตอบ เห็นด้วย	ให้ 4 คะแนน
ตอบ ไม่แน่ใจ	ให้ 3 คะแนน
ตอบ ไม่เห็นด้วย	ให้ 2 คะแนน
ตอบ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้ 1 คะแนน

การแปลความหมายคะแนนเฉลี่ยของข้อคำถามแต่ละข้อ ใช้เกณฑ์ต่อไปนี้

คะแนนเฉลี่ย 4.51-5.00	หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง
คะแนนเฉลี่ย 3.51-4.50	หมายถึง เห็นด้วย
คะแนนเฉลี่ย 2.51-3.50	หมายถึง ไม่แน่ใจ
คะแนนเฉลี่ย 1.51-2.50	หมายถึง ไม่เห็นด้วย
คะแนนเฉลี่ย 1.00-1.50	หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

2.5 แบบสอบถามวัดพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีรายละเอียดดังนี้

คำถามข้อ 1 “ฉันขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “I ride as safely as possible”

คำถามข้อ 2 “ฉันขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “I handle my motorcycle skillfully”

คำถามข้อ 3 “ฉันมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “I am always 100% aware of the traffic and surrounding road environment”

คำถามข้อ 4 “ฉันไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อยหรือสภาพจิตใจไม่ปกติ” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “I refuse to ride if I am tired, affected by drugs or alcohol, or my judgment is impaired in any way”

คำถามข้อ 5 “ฉันขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “I bend road rules to get through traffic”

คำถามข้อ 6 “ฉันขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “I push my limits”

คำถามข้อ 7 “ฉันขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” ปรับปรุงมาจากคำถามที่ว่า “I perform stunts and/or riding at extreme speeds”

แบบสอบถามวัดพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ มีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ตอบ ทำทุกครั้ง	ให้ 5 คะแนน
ตอบ ทำเกือบทุกครั้ง	ให้ 4 คะแนน
ตอบ ทำบ่อย ๆ	ให้ 3 คะแนน
ตอบ ทำบางครั้ง	ให้ 2 คะแนน
ตอบ ไม่เคยทำ	ให้ 1 คะแนน

การแปลความหมายคะแนนเฉลี่ยของข้อคำถามแต่ละข้อ ใช้เกณฑ์ต่อไปนี้

คะแนนเฉลี่ย 4.51-5.00	หมายถึง ทำทุกครั้ง
คะแนนเฉลี่ย 3.51-4.50	หมายถึง ทำเกือบทุกครั้ง
คะแนนเฉลี่ย 2.51-3.50	หมายถึง ทำบ่อย ๆ
คะแนนเฉลี่ย 1.51-2.50	หมายถึง ทำบางครั้ง
คะแนนเฉลี่ย 1.00-1.50	หมายถึง ไม่เคยทำ

3. การหาคุณภาพเครื่องมือ

3.1 นำแบบสอบถามไปตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านการศึกษา จำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความสอดคล้องของข้อคำถามกับนิยามเชิงปฏิบัติการในแต่ละตัวแปร ความครอบคลุมของคำถาม ตลอดจนความชัดเจนของภาษา และความถูกต้องของการแปลจากต้นฉบับภาษาอังกฤษเป็นภาษาไทย (Forward Translation) จากนั้นจึงนำผลการตรวจสอบของผู้ทรงคุณวุฒิมาหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence: IOC) ข้อคำถามที่ใช้ได้คือข้อที่มีค่าตั้งแต่ .5 ขึ้นไป ซึ่งผู้วิจัยได้ปรับปรุงเนื้อหาในข้อคำถามแต่ละข้อตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ

3.2 นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงเนื้อหาตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิแล้วไปทดลองใช้กับเด็กและเยาวชนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 ราย เพื่อตรวจสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach Alpha Coefficient) ปรากฏว่าแบบสอบถามวัดเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .765 แบบสอบถามวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีค่า

ความเชื่อมั่นเท่ากับ .828 แบบสอบถามวัดการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .801 แบบสอบถามวัดเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .775 และแบบสอบถามวัดพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .775

การรวบรวมข้อมูล

ในกระบวนการรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยดำเนินการดังนี้

1. จัดเตรียมแบบสอบถามและแนวคำถามสำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึกให้เพียงพอกับจำนวนเด็กและเยาวชนในจังหวัดสงขลาที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

2. รวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดสงขลา ในปี พ.ศ.2559

3. นำแบบสอบถามที่ได้รับคำตอบและข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ทั้งหมดมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของคำตอบ จากนั้นจึงลงรหัสข้อมูล ถอดเทปการสัมภาษณ์ และบันทึกในไฟล์ข้อมูลเพื่อดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหาเพื่อพรรณนาเชิงวิเคราะห์ ส่วนข้อมูลที่ได้จากการใช้แบบสอบถามใช้เทคนิคการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุด้วยโมเดลสมการโครงสร้างกำลังสองน้อยที่สุดบางส่วน (A Partial Least Square Structural Equation Modeling) โดยใช้โปรแกรม SmartPLS 2.0 (Ringle, Wende & Will, 2005) ซึ่งเทคนิคดังกล่าวนี้มีข้อเด่นคือการวิเคราะห์โมเดลการวัดทำได้ทั้งแบบ Reflective Model และ Formative Model การวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุมุ่งพัฒนาโมเดลมากกว่าการยืนยันโมเดลจึงไม่จำเป็นต้องเน้นทฤษฎีหรือวรรณกรรมที่แข็งแกร่ง และการแจกแจงข้อมูลไม่จำเป็นต้องแจกแจงแบบปกติ ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง และของตัวแปรแฝงและตัวชี้วัด โดยใช้สถิติบรรยายได้แก่ จำนวน (Number) จำนวนต่ำสุด (Minimum) จำนวนสูงสุด (Maximum) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) โดยนำเสนอในรูปแบบตาราง

2. การวิเคราะห์โมเดลการวัดตัวแปรแฝง ประกอบไปด้วย

2.1 การวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัด พิจารณาจากค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด (Loading) ควรมีค่ามากกว่า .708 ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัด (IR) ควรมีค่ามากกว่า .5 (50%) และมีนัยสำคัญทางสถิติอย่างต่ำที่ระดับ .05

2.2 การวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นภายใน พิจารณาจากค่าความเชื่อมั่นรวมของตัวแปรแฝง (CR) และค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (CA) ของตัวแปรแฝงแต่ละตัวแปรควรมีค่ามากกว่า .7

2.3 การวิเคราะห์ค่าความเที่ยงตรงเชิงเหมือน พิจารณาจากค่าความแปรปรวนเฉลี่ยของตัวชี้วัดที่สกัดได้ด้วยองค์ประกอบของตัวแปรแฝง (AVE) ควรมีค่าอย่างต่ำ .5

2.4 การวิเคราะห์ค่าความเที่ยงตรงเชิงจำแนก พิจารณาจากค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดภายในตัวแปรแฝงควรมีค่าสูงกว่าค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดภายนอกตัวแปรแฝง (Cross Loading)

3. การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง ประกอบไปด้วย

3.1 การวิเคราะห์ภาวะร่วมเส้นตรงพหุของตัวแปรแฝง พิจารณาจากค่าความคงทนของการยอมรับ (Tolerance) ควรมีค่าสูงกว่า .2 และค่าปัจจัยการขยายตัวของความแปรปรวน (VIF) ควรมีค่าต่ำกว่า 5.0

3.2 การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล พิจารณาจากระดับนัยสำคัญทางสถิติ (p value) ของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล (β) ซึ่งคำนวณด้วยค่าสถิติทดสอบที (t value) โดยสมมุติฐานการวิจัยจะได้รับการยอมรับที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 เมื่อค่าสถิติทดสอบทีมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 1.96 ส่วนที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .01 ค่าสถิติทดสอบทีมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 2.58

3.3 การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ (R^2) ซึ่งแสดงถึงขนาดความแปรปรวนของตัวแปรแฝงภายในที่อธิบายได้ด้วยตัวแปรแฝงภายนอก โดยค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์มีค่าเท่ากับ .25 (25%) .50 (50%) และ .75 (75%) แสดงว่าตัวแปรแฝงภายนอกมีความถูกต้องของการพยากรณ์ตัวแปรแฝงภายในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ตามลำดับ

3.4 การวิเคราะห์ขนาดอิทธิพล (f^2) ซึ่งแสดงถึงขนาดความแปรปรวนของตัวแปรแฝงภายในที่อธิบายได้ด้วยตัวแปรแฝงภายนอกตัวใดตัวหนึ่งเพียงตัวเดียว โดยขนาดอิทธิพลมีค่าเท่ากับ .02 .15 และ .35 แสดงว่าตัวแปรแฝงภายนอกดังกล่าวมีอิทธิพลอย่างแท้จริงต่อตัวแปรแฝงภายในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ตามลำดับ

3.5 การวิเคราะห์ค่าความสอดคล้องและขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์ ดังนี้

3.5.1 ค่าความสอดคล้องของการพยากรณ์ (Q^2) ซึ่งแสดงถึงระดับความถูกต้องของตัวแปรแฝงภายนอกในการพยากรณ์ตัวแปรแฝงภายในถึงระดับตัวชี้วัดของตัวแปรแฝงดังกล่าว โดยค่าความสอดคล้องของการพยากรณ์มีค่ามากกว่าศูนย์แสดงว่าโมเดลสมการโครงสร้างมีความสอดคล้องของการพยากรณ์ แต่ถ้าค่าความสอดคล้องของการพยากรณ์มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับศูนย์แสดงว่าโมเดลสมการโครงสร้างไม่มีความสอดคล้องของการพยากรณ์

3.5.2 ขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์ (q^2) ซึ่งแสดงถึงระดับความถูกต้องของตัวแปรแฝงภายนอกตัวใดตัวหนึ่งเพียงตัวเดียวในการพยากรณ์ตัวแปรแฝงภายในถึงระดับตัวชี้วัด

ของตัวแปรแฝงดังกล่าว โดยขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์มีค่าเท่ากับ .02 .15 และ .35 แสดงว่าตัวแปรแฝงภายนอกดังกล่าวมีความสอดคล้องของการพยากรณ์ตัวแปรแฝงภายในถึงระดับตัวชี้วัดในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ตามลำดับ

4. การวิเคราะห์อิทธิพลคั่นกลาง (Mediating Analysis) พิจารณาจากระดับนัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายในที่ไม่มีตัวแปรแฝงตัวที่สามคั่นกลาง ระดับนัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางอ้อมของตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายใน และขนาดของอิทธิพลทางอ้อมเมื่อเปรียบเทียบกับอิทธิพลรวม (VAF) ถ้ามีค่าต่ำกว่า .20 แสดงว่าตัวแปรแฝงตัวที่สามไม่มีอิทธิพลคั่นกลาง (No Mediation) หากขนาดของอิทธิพลทางอ้อมเมื่อเปรียบเทียบกับอิทธิพลรวมมีค่าระหว่าง .20 ถึง .80 แสดงว่าตัวแปรแฝงตัวที่สามมีอิทธิพลคั่นกลางบางส่วน (Partial Mediation) และหากขนาดของอิทธิพลทางอ้อมเมื่อเปรียบเทียบกับอิทธิพลรวมมีค่าสูงกว่า .80 แสดงว่าตัวแปรแฝงตัวที่สามมีอิทธิพลคั่นกลางทั้งหมด (Full Mediation)

5. การวิเคราะห์อิทธิพลกำกับ (Moderating Effect) ดังนี้

5.1 การวิเคราะห์กลุ่มพหุ (Multigroup Analysis) พิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางตรงของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายในอันเนื่องมาจากตัวแปรแฝงตัวที่สาม โดยคำนวณด้วยค่าสถิติทดสอบที

5.2 การวิเคราะห์อิทธิพลปฏิสัมพันธ์ (Interaction Effect) พิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางตรงและทิศทางของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายในอันเนื่องมาจากตัวแปรแฝงตัวที่สาม โดยคำนวณด้วยค่าสถิติทดสอบที

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่องการใช้โมเดลสมการโครงสร้างและทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเพื่อคาดการณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร: กรณีศึกษาเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดสงขลา ผู้วิจัยได้นำเสนอการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

1. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการแปลความหมายและนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้กำหนดความหมายของสัญลักษณ์ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

n	แทน	จำนวน (Number)
Min	แทน	จำนวนต่ำสุด (Minimum)
Max	แทน	จำนวนสูงสุด (Maximum)
%	แทน	ร้อยละ (Percentage)
$\bar{X}$	แทน	ค่าเฉลี่ย (Mean)
SD	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
df	แทน	ชั้นแห่งความเป็นอิสระ (Degrees of Freedom)
Sig	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Significance Level)
p value	แทน	ค่าสถิติที่แสดงระดับนัยสำคัญ (Probability Value)
t value	แทน	ค่าสถิติทดสอบที
β	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล (Path Coefficient)
VAF	แทน	ขนาดของอิทธิพลทางอ้อมเมื่อเปรียบเทียบกับอิทธิพลรวม (Variance Accounted For)
SE	แทน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน (Standard Error)
Loading	แทน	ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด (Indicator Loading)
IR	แทน	ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัด (Indicator Reliability)
CR	แทน	ค่าความเชื่อมั่นรวมของตัวแปรแฝง (Composite Reliability)
AVE	แทน	ค่าความแปรปรวนเฉลี่ยของตัวชี้วัดที่สกัดได้ด้วยองค์ประกอบของตัวแปรแฝง (Average Variance Extracted)

CA	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient)
R	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Correlation Coefficient)
R^2	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ (Coefficient of Determination or Predictive Accuracy)
f^2	แทน	ขนาดอิทธิพล (Effect Size)
Q^2	แทน	ค่าความสอดคล้องของการพยากรณ์ (Predictive Relevance)
q^2	แทน	ขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์ (q^2 Effect Size)
Tolerance	แทน	ค่าความคงทนของการยอมรับ
VIF	แทน	ค่าปัจจัยการขยายตัวของความแปรปรวน (Variance Inflation Factor)
AB	แทน	ตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา
AB1/AB_1	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้
AB2	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ
AB3/AB_2	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด
AB4	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ
AB5	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว
AB6/AB_3	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง
AB7	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
SN	แทน	ตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา
SN1/SN_1	แทน	ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

SN2	แทน	ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ
SN3	แทน	ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด
SN4	แทน	ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ
SN5	แทน	ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว
SN6/SN_2	แทน	ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง
SN7/SN_3	แทน	ตัวชี้วัดบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
PBC	แทน	ตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา
PBC1/PBC_1	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้
PBC2	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ
PBC3/ PBC_2	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด
PBC4	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ
PBC5	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว
PBC6/ PBC_3	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง
PBC7/ PBC_4	แทน	ตัวชี้วัดเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

I	แทน	ตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา
I1/I_1	แทน	ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้
I2	แทน	ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ
I3/I_2	แทน	ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด
I4	แทน	ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ
I5	แทน	ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว
I6/I_3	แทน	ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง
I7/I_4	แทน	ตัวชี้วัดเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
B	แทน	ตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา
B1/B_1	แทน	ตัวชี้วัดฉันขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้
B2/B_2	แทน	ตัวชี้วัดฉันขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ
B3/B_3	แทน	ตัวชี้วัดฉันมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด
B4	แทน	ตัวชี้วัดฉันไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ
B5	แทน	ตัวชี้วัดฉันขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว
B6/B_4	แทน	ตัวชี้วัดฉันขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง
B7	แทน	ตัวชี้วัดฉันขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่องการใช้โมเดลสมการโครงสร้างและทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเพื่อคาดการณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร: กรณีศึกษาเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดสงขลา ผลการวิจัยมีดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตาราง 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 396 คน คิดเป็นร้อยละ 67.1 เพศชาย จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 และไม่ระบุเพศ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4 อายุ 21 ปี มากที่สุด จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 31.4 รองลงมาอายุ 22 ปี จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 อายุ 23 ปี จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 17.6 อายุ 20 ปี จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 16.3 อายุ 19 ปี จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 10.2 อายุ 18 ปี จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ .7 และไม่ระบุอายุ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ จำนวน 401 คน คิดเป็นร้อยละ 68.0 ศาสนาอิสลาม จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 31.4 และไม่ระบุศาสนา จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ .7 ภูมิลำเนาจังหวัดสงขลามากที่สุด จำนวน 250 คน คิดเป็นร้อยละ 42.4 รองลงมาจังหวัดพัทลุง จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 13.7 จังหวัดยะลา จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 จังหวัดสตูล จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1 จังหวัดปัตตานี จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1 จังหวัดตรัง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 5.6 จังหวัดนราธิวาส จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 4.9 จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 จังหวัดภูเก็ต จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 จังหวัดกระบี่ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 จังหวัดพังงา จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดละ 4 คน คิดเป็นร้อยละ .7 และไม่ระบุจังหวัด จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ประสบการณ์ขับขี่ 6 ปีขึ้นไปมากที่สุด จำนวน 384 คน คิดเป็นร้อยละ 65.1 รองลงมา 5 ปี จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 12.9 3 ปี และ 4 ปี อย่างละ 36 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1 1 ปี จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 5.1 2 ปี จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 และไม่ระบุ จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ความถี่ในการขับขี่ทุกวันมากที่สุด จำนวน 413 คน คิดเป็นร้อยละ 70.0 รองลงมาเกือบทุกวัน จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 17.8 บางวัน จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 และนาน ๆ ครั้ง จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 กลุ่มตัวอย่างไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่มากที่สุด จำนวน 250 คน คิดเป็นร้อยละ 42.4 รองลงมา 2 ครั้ง จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 21.9 1 ครั้ง จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 18.6 3 ครั้ง จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 8.8 5 ครั้งขึ้นไป จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4 4 ครั้ง จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 2.9 และไม่ระบุจำนวนครั้ง จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

ตาราง 2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไป	n	%
เพศ		
ชาย	174	29.5
หญิง	396	67.1
ไม่ระบุ	20	3.4

ตาราง 2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	n	%
อายุ		
18 ปี	4	.7
19 ปี	60	10.2
20 ปี	96	16.3
21 ปี	185	31.4
22 ปี	133	22.5
23 ปี	104	17.6
ไม่ระบุ	8	1.4
ศาสนา		
พุทธ	401	68.0
อิสลาม	185	31.4
ไม่ระบุ	4	.7
ภูมิลำเนา		
สงขลา	250	42.4
พัทลุง	81	13.7
ยะลา	56	9.5
สตูล	48	8.1
ปัตตานี	36	6.1
ตรัง	33	5.6
นราธิวาส	29	4.9
นครศรีธรรมราช	16	2.7
ภูเก็ต	9	1.5
กระบี่	8	1.4
พังงา	4	.7
ฉะเชิงเทรา	4	.7
สุรินทร์	4	.7
ไม่ระบุ	12	2.0

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

ตาราง 2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	n	%
ประสบการณ์ขับขี่		
1 ปี	30	5.1
2 ปี	16	2.7
3 ปี	36	6.1
4 ปี	36	6.1
5 ปี	76	12.9
6 ปีขึ้นไป	384	65.1
ไม่ระบุ	12	2.0
ความถี่ในการขับขี่		
ทุกวัน	413	70.0
เกือบทุกวัน	105	17.8
บางวัน	56	9.5
นาน ๆ ครั้ง	16	2.7
อุบัติเหตุจากการขับขี่		
ไม่เคย	250	42.4
1 ครั้ง	110	18.6
2 ครั้ง	129	21.9
3 ครั้ง	52	8.8
4 ครั้ง	17	2.9
5 ครั้งขึ้นไป	20	3.4
ไม่ระบุ	12	2.0
รวม	590	100.0

2. ข้อมูลทั่วไปของตัวแปรแฝงและตัวชี้วัด

เมื่อพิจารณาตาราง 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (AB1) ($\bar{X}$=4.60) เห็นด้วยว่าเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (AB2) ($\bar{X}$=4.22) เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (AB3) ($\bar{X}$=4.43) เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (AB4)

($\overline{X}$=4.39) ไม่เห็นด้วยว่าเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (AB5) ($\overline{X}$=2.38) เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ (AB6) ($\overline{X}$=1.96) และเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด (AB7) ($\overline{X}$=1.84)

กลุ่มตัวอย่างมีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (SN1) ($\overline{X}$=4.67) เห็นด้วยว่าบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (SN2) ($\overline{X}$=4.34) บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (SN3) ($\overline{X}$=4.44) บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (SN4) ($\overline{X}$=4.39) ไม่เห็นด้วยว่าบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (SN5) ($\overline{X}$=2.23) บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ (SN6) ($\overline{X}$=1.92) และบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด (SN7) ($\overline{X}$=1.82)

กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (PBC1) ($\overline{X}$=4.53) เห็นด้วยว่าเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (PBC2) ($\overline{X}$=4.25) เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (PBC3) ($\overline{X}$=4.40) เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (PBC4) ($\overline{X}$=4.22) ไม่เห็นด้วยว่าเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (PBC5) ($\overline{X}$=2.23) เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ (PBC6) ($\overline{X}$=1.89) และเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด (PBC7) ($\overline{X}$=1.79)

กลุ่มตัวอย่างแสดงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (I1) ($\overline{X}$=4.65) เห็นด้วยว่าเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (I2) ($\overline{X}$=4.30) เป็นไปได้ที่ฉันจะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (I3) ($\overline{X}$=4.45) เป็นไปได้ที่ฉันจะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (I4) ($\overline{X}$=4.31) ไม่เห็นด้วยว่าเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้

เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (I5) ($\bar{X}$=2.29) เป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ (I6) ($\bar{X}$=1.90) และเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด (I7) ($\bar{X}$=1.80)

กลุ่มตัวอย่างแสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ทุกครั้ง (B1) ($\bar{X}$=4.58) ขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญเกือบทุกครั้ง (B2) ($\bar{X}$=4.29) มีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใดเกือบทุกครั้ง (B3) ($\bar{X}$=4.49) ไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อยหรือสภาพจิตใจไม่ปกติเกือบทุกครั้ง (B4) ($\bar{X}$=4.20) ขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็วบางครั้ง (B5) ($\bar{X}$=2.12) ขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจบางครั้ง (B6) ($\bar{X}$=1.77) และขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดบางครั้ง (B7) ($\bar{X}$=1.73)

ตาราง 3 ข้อมูลทั่วไปของตัวแปรแฝงและตัวชี้วัด

ตัวแปรแฝง	ตัวชี้วัด	n	Min	Max	$\bar{X}$	SD	แปลความหมาย
AB	AB1	590	2	5	4.60	.624	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
	AB2	590	2	5	4.22	.744	เห็นด้วย
	AB3	590	2	5	4.43	.738	เห็นด้วย
	AB4	590	2	5	4.39	.823	เห็นด้วย
	AB5	590	1	5	2.38	1.150	ไม่เห็นด้วย
	AB6	586	1	5	1.96	1.031	ไม่เห็นด้วย
	AB7	586	1	5	1.84	.992	ไม่เห็นด้วย
SN	SN1	590	2	5	4.67	.621	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
	SN2	586	2	5	4.34	.716	เห็นด้วย
	SN3	590	1	5	4.44	.809	เห็นด้วย
	SN4	590	1	5	4.39	.952	เห็นด้วย
	SN5	590	1	5	2.23	1.209	ไม่เห็นด้วย
	SN6	590	1	5	1.92	1.096	ไม่เห็นด้วย
	SN7	590	1	5	1.82	1.081	ไม่เห็นด้วย

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

ตาราง 3 ข้อมูลทั่วไปของตัวแปรแฝงและตัวชี้วัด (ต่อ)

ตัวแปรแฝง	ตัวชี้วัด	n	Min	Max	$\bar{X}$	SD	แปลความหมาย
PBC	PBC1	590	1	5	4.53	.712	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
	PBC2	590	2	5	4.25	.806	เห็นด้วย
	PBC3	586	2	5	4.40	.763	เห็นด้วย
	PBC4	586	1	5	4.22	1.035	เห็นด้วย
	PBC5	590	1	5	2.23	1.137	ไม่เห็นด้วย
	PBC6	590	1	4	1.89	.978	ไม่เห็นด้วย
	PBC7	590	1	5	1.79	.904	ไม่เห็นด้วย
I	I1	586	2	5	4.65	.627	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
	I2	590	2	5	4.30	.820	เห็นด้วย
	I3	590	2	5	4.45	.818	เห็นด้วย
	I4	586	1	5	4.31	.957	เห็นด้วย
	I5	590	1	5	2.29	1.205	ไม่เห็นด้วย
	I6	586	1	5	1.90	.969	ไม่เห็นด้วย
	I7	590	1	5	1.80	1.002	ไม่เห็นด้วย
B	B1	586	2	5	4.58	.738	ทำทุกครั้ง
	B2	590	2	5	4.29	.826	ทำเกือบทุกครั้ง
	B3	590	2	5	4.49	.768	ทำเกือบทุกครั้ง
	B4	578	1	5	4.20	1.154	ทำเกือบทุกครั้ง
	B5	590	1	5	2.12	1.019	ทำบางครั้ง
	B6	590	1	5	1.77	.919	ทำบางครั้ง
	B7	590	1	5	1.73	.845	ทำบางครั้ง

3. การวิเคราะห์โมเดลการวัดตัวแปรแฝง

โมเดลการวัดตัวแปรแฝงสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยวิเคราะห์โดยใช้วิธีการกำลังสองน้อยที่สุดบางส่วนด้วยโปรแกรม SmartPLS 2.0 (Ringle, Wende & Will, 2005) การวิเคราะห์ความเที่ยงตรงและความเชื่อมั่นของโมเดลการวัดประกอบไปด้วยค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัด ค่าความเชื่อมั่นภายใน ค่าความเที่ยงตรงเชิงเหมือน และค่าความเที่ยงตรงเชิงจำแนก ดังนี้

3.1 การวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัด

โมเดลการวัดเป็นที่ยอมรับเมื่อค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด (Loading) มีค่ามากกว่า .708 ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัด (IR) มีค่ามากกว่า .5 (50%) และมีนัยสำคัญทางสถิติอย่างต่ำที่ระดับ .05 (Wong, 2013) ซึ่งเมื่อพิจารณาตาราง 4 พบว่าตัวชี้วัด AB2 AB4 AB5 AB7 SN2 SN3 SN4 SN5 PBC2 PBC4 PBC5 I2 I4 I5 B4 B5 และB7 มีค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดไม่ผ่านเกณฑ์ที่กำหนด จึงตัดตัวชี้วัดดังกล่าวออกแล้วเปลี่ยนชื่อเรียกตัวชี้วัดที่เหลืออยู่ใหม่เพื่อความเป็นระเบียบ ได้แก่ ตัวชี้วัด AB1 เปลี่ยนชื่อเป็น AB_1 ตัวชี้วัด AB3 เปลี่ยนชื่อเป็น AB_2 ตัวชี้วัด AB6 เปลี่ยนชื่อเป็น AB_3 ตัวชี้วัด SN1 เปลี่ยนชื่อเป็น SN_1 ตัวชี้วัด SN6 เปลี่ยนชื่อเป็น SN_2 ตัวชี้วัด SN7 เปลี่ยนชื่อเป็น SN_3 ตัวชี้วัด PBC1 เปลี่ยนชื่อเป็น PBC_1 ตัวชี้วัด PBC3 เปลี่ยนชื่อเป็น PBC_2 ตัวชี้วัด PBC6 เปลี่ยนชื่อเป็น PBC_3 ตัวชี้วัด PBC7 เปลี่ยนชื่อเป็น PBC_4 ตัวชี้วัด I1 เปลี่ยนชื่อเป็น I_1 ตัวชี้วัด I3 เปลี่ยนชื่อเป็น I_2 ตัวชี้วัด I6 เปลี่ยนชื่อเป็น I_3 ตัวชี้วัด I7 เปลี่ยนชื่อเป็น I_4 ตัวชี้วัด B1 เปลี่ยนชื่อเป็น B_1 ตัวชี้วัด B2 เปลี่ยนชื่อเป็น B_2 ตัวชี้วัด B3 เปลี่ยนชื่อเป็น B_3 และตัวชี้วัด B6 เปลี่ยนชื่อเป็น B_4 จากนั้นจึงดำเนินการวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัดอีกครั้งหนึ่งซึ่งเมื่อพิจารณาตาราง 5 พบว่า ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดมีค่าระหว่าง .677 ถึง .913 ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัดมีค่าระหว่าง .458 ถึง .834 และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ทุกตัวซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์ที่กำหนด แม้ว่าตัวชี้วัด B6 จะมีค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดเท่ากับ .677 ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัดเท่ากับ .913 แต่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ย่อมหมายความว่าคำถามทุกข้อที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ล้วนมีค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัดเป็นที่ยอมรับ

ตาราง 4 ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด

AB		SN		PBC		I		B	
AB1	.786	SN1	.778	PBC1	.739	I1	.796	B1	.797
AB2	.575	SN2	.659	PBC2	.585	I2	.674	B2	.775
AB3	.768	SN3	.669	PBC3	.751	I3	.799	B3	.800
AB4	.691	SN4	.648	PBC4	.615	I4	.637	B4	.550
AB5	.553	SN5	.707	PBC5	.663	I5	.653	B5	.550
AB6	.720	SN6	.810	PBC6	.816	I6	.787	B6	.751
AB7	.619	SN7	.778	PBC7	.807	I7	.772	B7	.693

ตาราง 5 ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมั่น

ตัวแปรแฝง	ตัวชี้วัด	Loading	IR	t value	Sig	CR	CA	AVE
AB	AB_1	.825	.681	47.128	**	.833	.700	.625
	AB_2	.806	.650	39.288	**			
	AB_3	.737	.543	33.225	**			
SN	SN_1	.749	.561	32.570	**	.889	.810	.729
	SN_2	.913	.834	120.625	**			
	SN_3	.891	.794	107.547	**			
PBC	PBC_1	.757	.573	34.585	**	.877	.813	.641
	PBC_2	.743	.552	33.376	**			
	PBC_3	.845	.714	68.830	**			
	PBC_4	.852	.726	60.462	**			
I	I_1	.819	.671	50.621	**	.885	.826	.657
	I_2	.790	.624	36.341	**			
	I_3	.808	.653	51.204	**			
	I_4	.825	.681	56.869	**			
B	B_1	.869	.755	72.354	**	.888	.830	.668
	B_2	.850	.723	55.524	**			
	B_3	.857	.734	64.755	**			
	B_4	.677	.458	30.008	**			

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

3.2 การวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นภายใน

โมเดลการวัดเป็นที่ยอมรับเมื่อค่าความเชื่อมั่นรวมของตัวแปรแฝง (CR) และค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (CA) ของตัวแปรแฝงแต่ละตัวแปรมีค่ามากกว่า .7 (Garson, 2014) ซึ่งเมื่อพิจารณาตาราง 5 พบว่า ค่าความเชื่อมั่นรวมของตัวแปรแฝงมีค่าระหว่าง .833 ถึง .889 และค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคมีค่าระหว่าง .700 ถึง .830 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดย่อมหมายความว่าตัวชี้วัดแต่ละตัวล้วนเป็นตัวแทนตัวแปรแฝงในกลุ่มของตนได้เป็นอย่างดี

3.3 การวิเคราะห์ค่าความเที่ยงตรงเชิงเหมือน

โมเดลการวัดมีความเที่ยงตรงเชิงเหมือนเมื่อค่าความแปรปรวนเฉลี่ยของตัวชี้วัดที่สกัดได้ด้วยองค์ประกอบของตัวแปรแฝง (AVE) มีค่าอย่างต่ำ .5 (Hair, Hult, Ringle & Sarstedt,

2014) ซึ่งเมื่อพิจารณาตาราง 5 พบว่า ค่าความแปรปรวนเฉลี่ยของตัวชี้วัดที่สกัดได้ด้วยองค์ประกอบของตัวแปรแฝงมีค่าระหว่าง .625 ถึง .729 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ย่อมหมายความว่าโมเดลการวัดมีความเที่ยงตรงเชิงเหมือน

3.4 การวิเคราะห์ค่าความเที่ยงตรงเชิงจำแนก

โมเดลการวัดมีความเที่ยงตรงเชิงจำแนกเมื่อค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดภายในตัวแปรแฝงมีค่าสูงกว่าค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดภายนอกตัวแปรแฝง (Cross Loading) (Lowry & Gaskin, 2014) ซึ่งเมื่อพิจารณาตาราง 6 พบว่า ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดภายในตัวแปรแฝงทุกตัวมีค่าสูงกว่าค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดภายนอกตัวแปรแฝง เช่น ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (AB_1) ภายในตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีค่าเท่ากับ .825 สูงกว่าค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดภายนอกตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) และพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ซึ่งมีค่าเท่ากับ .601 .593 .619 และ .591 ตามลำดับ ย่อมหมายความว่าโมเดลการวัดมีความเที่ยงตรงเชิงจำแนก

ตาราง 6 ผลการวิเคราะห์ความเที่ยงตรงเชิงจำแนกแบบ Cross Loading

ตัวชี้วัด	ตัวแปรแฝง				
	AB	SN	PBC	I	B
AB_1	**0.825**	0.601	0.593	0.619	0.591
AB_2	**0.806**	0.517	0.537	0.584	0.535
AB_3	**0.737**	0.720	0.657	0.628	0.513
SN_1	0.720	**0.749**	0.696	0.730	0.604
SN_2	0.676	**0.913**	0.736	0.691	0.623
SN_3	0.585	**0.891**	0.700	0.687	0.639
PBC_1	0.575	0.598	**0.757**	0.593	0.540
PBC_2	0.657	0.586	**0.743**	0.610	0.608
PBC_3	0.609	0.745	**0.845**	0.745	0.656
PBC_4	0.592	0.736	**0.852**	0.732	0.667

ตาราง 6 ผลการวิเคราะห์ความเที่ยงตรงเชิงจำแนกแบบ Cross Loading (ต่อ)

ตัวชี้วัด	ตัวแปรแฝง				
	AB	SN	PBC	I	B
I_1	0.648	0.626	0.604	**0.819**	0.698
I_2	0.689	0.564	0.603	**0.790**	0.653
I_3	0.580	0.743	0.775	**0.808**	0.609
I_4	0.597	0.748	0.743	**0.825**	0.558
B_1	0.613	0.597	0.643	0.672	**0.869**
B_2	0.520	0.538	0.560	0.555	**0.850**
B_3	0.613	0.572	0.635	0.640	**0.857**
B_4	0.497	0.661	0.667	0.643	**0.677**

กล่าวโดยสรุป โมเดลการวัดตัวแปรแฝงสำหรับการวิจัยครั้งนี้มีค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัด ค่าความเชื่อมั่นภายใน ค่าความเที่ยงตรงเชิงเหมือน และค่าความเที่ยงตรงเชิงจำแนกสอดคล้องตามเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งเหมาะสมสำหรับการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างในลำดับต่อไป

4. การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง

โมเดลสมการโครงสร้างสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยวิเคราะห์โดยใช้วิธีการกำลังสองน้อยที่สุดบางส่วนด้วยโปรแกรม SmartPLS 2.0 เพื่อตรวจสอบว่าข้อมูลเชิงประจักษ์สนับสนุนโมเดลสมการโครงสร้างที่พัฒนาขึ้นมาจากทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนมากน้อยเพียงใด การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างประกอบไปด้วยขั้นตอนสำคัญคือ การวิเคราะห์ภาวะร่วมเส้นตรงพหุของตัวแปรแฝง (Multicollinearity) การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ การวิเคราะห์ขนาดอิทธิพล การวิเคราะห์ค่าความสอดคล้องและขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์ นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังได้เพิ่มการการวิเคราะห์อิทธิพลคั่นกลาง การวิเคราะห์กลุ่มพหุ และการวิเคราะห์อิทธิพลกำกับ เพื่อยืนยันความถูกต้องของโมเดลสมการโครงสร้างมากยิ่งขึ้น ดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ภาวะร่วมเส้นตรงพหุของตัวแปรแฝง

การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลจะมีความถูกต้องเมื่อตัวแปรแฝงภายนอกหรือตัวแปรพยากรณ์ไม่มีความสัมพันธ์กันเองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติหรือเกิดปัญหาภาวะร่วมเส้นตรงพหุของตัวแปรแฝง โดยพิจารณาจากค่าความคงทนของการยอมรับ (Tolerance) ควรมีค่าสูงกว่า .2 และค่าปัจจัยการขยายตัวของความแปรปรวน (VIF) ควรมีค่าต่ำกว่า 5.0 (Hair, Ringle & Sarstedt,

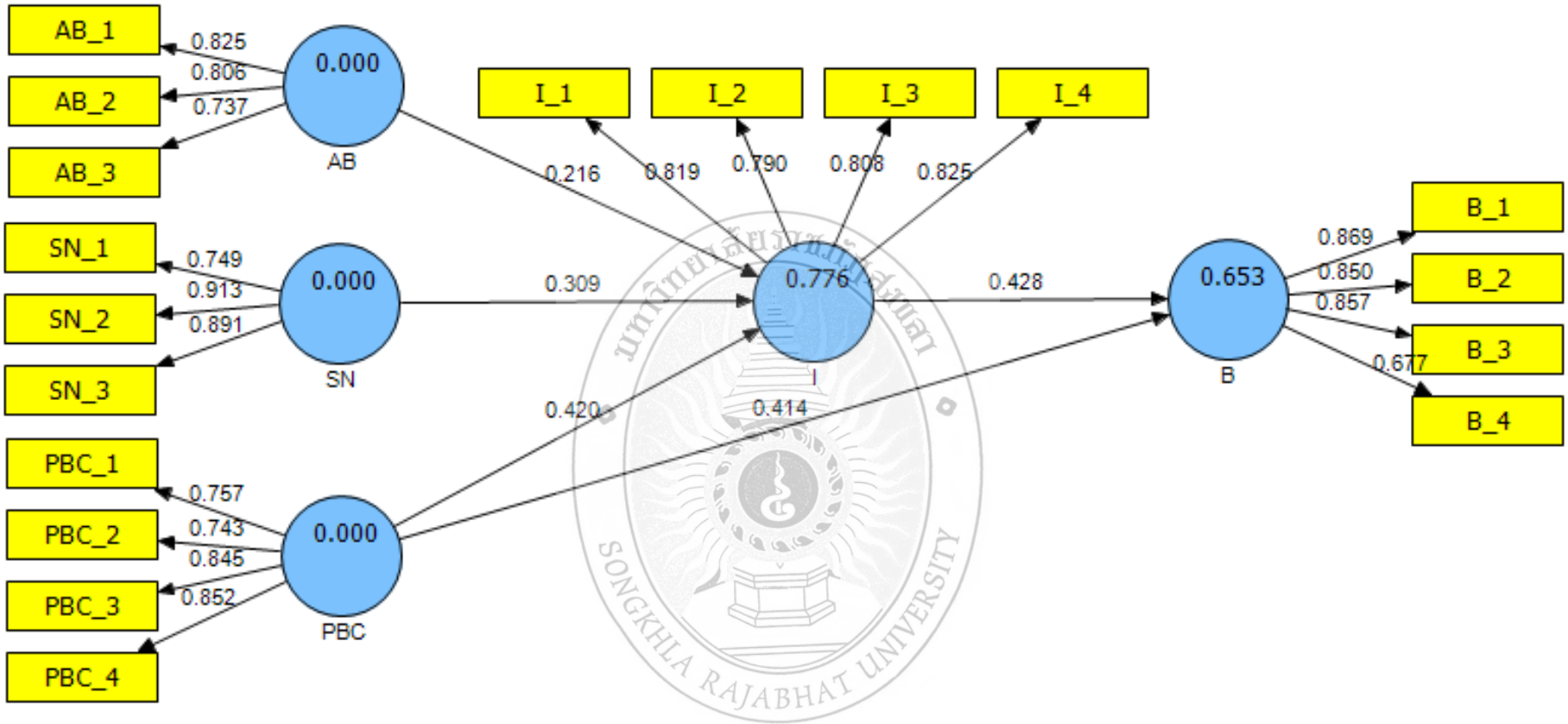
2011) ซึ่งเมื่อพิจารณาตาราง 7 พบว่า ตัวแปรพยากรณ์ทั้งสองชุดมีค่าความคงทนของการยอมรับระหว่าง .250 ถึง .356 และค่าปัจจัยการขยายตัวของความแปรปรวนระหว่าง 2.809 ถึง 4.003 สอดคล้องกับเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งหมายความว่าโมเดลสมการโครงสร้างสำหรับการวิจัยครั้งนี้ไม่เกิดปัญหาภาวะร่วมเส้นตรงพหุของตัวแปรแฝงภายนอก

ตาราง 7 ผลการวิเคราะห์ภาวะร่วมเส้นตรงเชิงพหุของตัวแปรแฝง

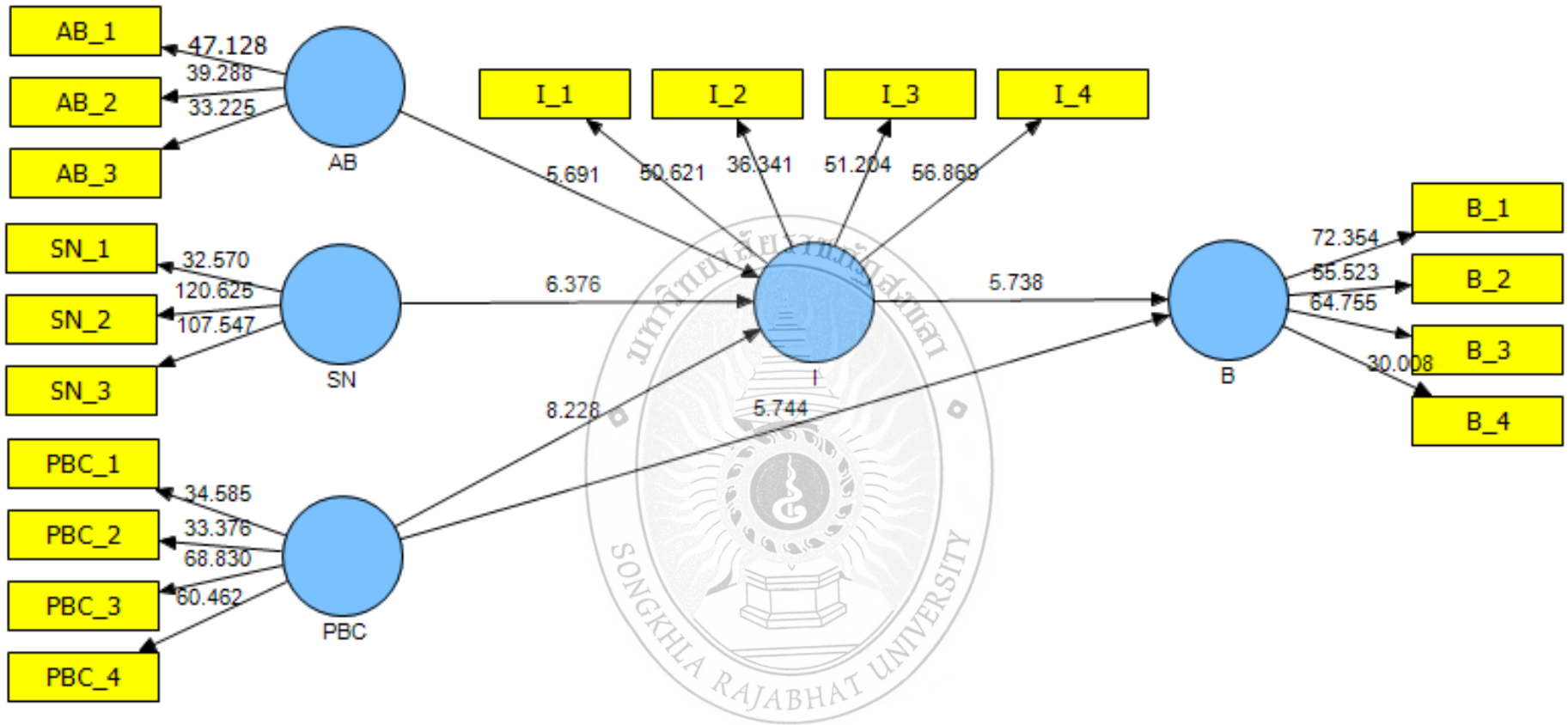
ชุดที่หนึ่ง: พยากรณ์ตัวแปรแฝง I			**ชุดที่สอง: พยากรณ์ตัวแปรแฝง B**		
ตัวแปรพยากรณ์	**Tolerance**	**VIF**	**ตัวแปรพยากรณ์**	**Tolerance**	**VIF**
AB	.356	2.809	I	.292	3.429
SN	.250	4.003	PBC	.292	3.429
PBC	.272	3.677			

4.2 การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงในโมเดลสมการโครงสร้างเพื่อยอมรับหรือปฏิเสธสมมุติฐานการวิจัย พิจารณาจากระดับนัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล (β) ซึ่งคำนวณด้วยค่าสถิติทดสอบที (t value) โดยสมมุติฐานการวิจัยจะได้รับการยอมรับที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 เมื่อค่าสถิติทดสอบทีมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 1.96 ส่วนที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .01 ค่าสถิติทดสอบทีมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 2.58 (Hair, Sarstedt, Ringle & Mena, 2012) ซึ่งเมื่อพิจารณาภาพประกอบ 3 ภาพประกอบ 4 และตาราง 8 พบว่าสมมุติฐานการวิจัยข้อต่อไปนี้ได้รับการยอมรับ กล่าวคือ เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) (β=.216, t=5.691) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) (β=.309, t=6.376) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) (β=.420, t=8.228) เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (β=.428, t=5.738) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (β=.414, t=5.744)



ภาพประกอบ 3 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์



ภาพประกอบ 4 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงค่าสถิติทดสอบทีของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล และค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด

ตาราง 8 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลและระดับนัยสำคัญทางสถิติ

	β	t value	Sig
AB → I	.216	5.691	**
SN → I	.309	6.376	**
PBC → I	.420	8.228	**
I → B	.428	5.738	**
PBC → B	.414	5.744	**

*** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

4.3 การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์

ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ (R^2) แสดงถึงขนาดความแปรปรวนของตัวแปรแฝงภายในที่อธิบายได้ด้วยตัวแปรแฝงภายนอก โดยค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์มีค่าเท่ากับ 0.25 (25%), 0.50 (50%), 0.75 (75%) แสดงว่าตัวแปรแฝงภายนอกมีความถูกต้องของการพยากรณ์ตัวแปรแฝงภายในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ตามลำดับ (Henseler & Sarstedt, 2013) ซึ่งเมื่อพิจารณาภาพประกอบ 3 และตาราง 9 พบว่า ตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) ตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) และตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ได้ 77.6 % (R^2= .776) ซึ่งอยู่ในระดับมาก ในขณะที่ตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) ตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) ตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) และตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ได้ 65.3 % (R^2=.653) ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง

ตาราง 9 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องและค่าความสอดคล้องของการพยากรณ์

ตัวแปรแฝงภายใน	R^2	Q^2
I	.776	.506
B	.653	.419

4.4 การวิเคราะห์ขนาดอิทธิพล

ขนาดอิทธิพล (f^2) แสดงถึงขนาดความแปรปรวนของตัวแปรแฝงภายในที่อธิบายได้ด้วยตัวแปรแฝงภายนอกตัวใดตัวหนึ่งเพียงตัวเดียว โดยขนาดอิทธิพลมีค่าเข้าใกล้ .02 .15 และ .35 แสดงว่าตัวแปรแฝงภายนอกดังกล่าวมีอิทธิพลอย่างแท้จริงต่อตัวแปรแฝงภายในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ตามลำดับ (Cohen, 1988) ซึ่งเมื่อพิจารณาตาราง 10 พบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีขนาดอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย (f^2=.058) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีขนาดอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย (f^2=.107) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีขนาดอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับปานกลาง (f^2=.219) เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีขนาดอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ระดับปานกลาง (f^2=.150) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีขนาดอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ระดับน้อย (f^2=.144)

ตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ขนาดอิทธิพลและขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์

	ตัวแปรแฝง I			**ตัวแปรแฝง B**		
	β	**f^2**	**q^2**	**β**	**f^2**	**q^2**
AB	.216	.058	.020	-	-	-
SN	.309	.107	.032	-	-	-
PBC	.420	.219	.063	.414	.144	.052
I	-	-	-	.428	.150	.059

4.5 การวิเคราะห์ค่าความสอดคล้องและขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์

ค่าความสอดคล้องของการพยากรณ์ (Q^2) แสดงถึงระดับความถูกต้องของตัวแปรแฝงภายนอกในการพยากรณ์ตัวแปรแฝงภายในถึงระดับตัวชี้วัดของตัวแปรแฝงดังกล่าว โดยค่าความสอดคล้องของการพยากรณ์มีค่ามากกว่าศูนย์แสดงว่าโมเดลสมการโครงสร้างมีความสอดคล้องของการพยากรณ์ แต่ถ้าค่าความสอดคล้องของการพยากรณ์มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับศูนย์แสดงว่าโมเดลสมการโครงสร้างไม่มีความสอดคล้องของการพยากรณ์ (Stone, 1974) ซึ่งเมื่อพิจารณาตาราง 9 พบว่า ตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) ตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) และตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีความสอดคล้องของการพยากรณ์ตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) (Q^2=.506) เช่นเดียวกับตัวแปร

แฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) ตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) ตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) และตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีความสอดคล้องของการพยากรณ์ตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (Q^2=.419)

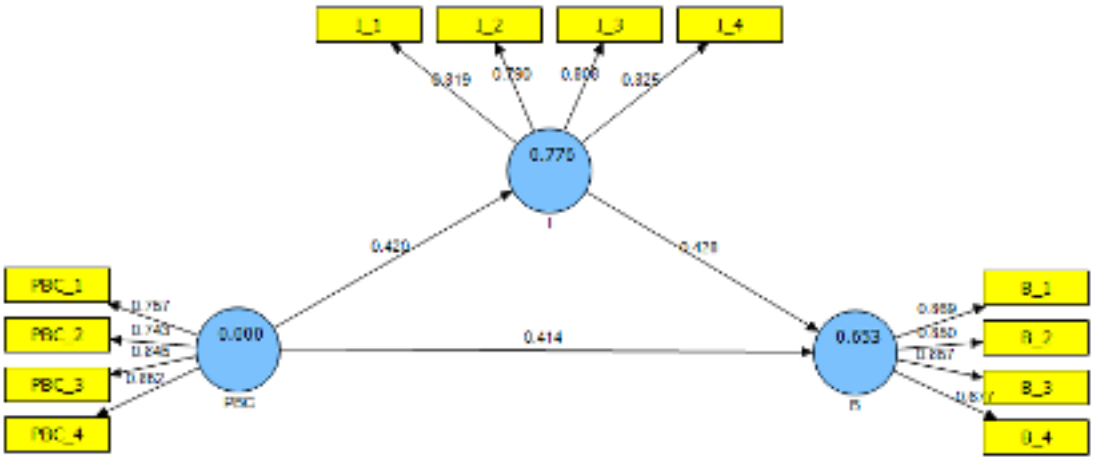
ขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์ (q^2) แสดงถึงระดับความถูกต้องของตัวแปรแฝงภายนอกตัวใดตัวหนึ่งเพียงตัวเดียวในการพยากรณ์ตัวแปรแฝงภายในถึงระดับตัวชี้วัดของตัวแปรแฝงดังกล่าว โดยขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์มีค่าเท่ากับ .02 .15 และ .35 แสดงว่าตัวแปรแฝงภายนอกดังกล่าวมีความสอดคล้องของการพยากรณ์ตัวแปรแฝงภายในถึงระดับตัวชี้วัดในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ตามลำดับ (Henseler, Ringle & Sinkovics, 2009) ซึ่งเมื่อพิจารณาตาราง 10 พบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย (q^2=.020) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย (q^2=.032) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย (q^2=.063) เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ระดับน้อย (q^2=.059) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ระดับน้อย (q^2=.052)

5. การวิเคราะห์อิทธิพลคั่นกลาง

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายในโดยตรวจสอบระดับนัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางตรงเพียงอย่างเดียวยังถือว่าไม่เพียงพอ ผู้วิจัยควรให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์อิทธิพลคั่นกลางที่เกิดจากตัวแปรแฝงตัวที่สามที่มีอิทธิพลต่อความสัมพันธ์เชิงสาเหตุดังกล่าว โดยพิจารณาจากระดับนัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายในที่ไม่มีตัวแปรแฝงตัวที่สามคั่นกลาง ระดับนัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางอ้อมของตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายใน และขนาดของอิทธิพลทางอ้อมเมื่อเปรียบเทียบกับอิทธิพลรวม (VAF) ถ้ามีค่าต่ำกว่า .20 แสดงว่าตัวแปรแฝงตัวที่สามไม่มีอิทธิพลคั่นกลาง หากขนาดของอิทธิพลทางอ้อมเมื่อเปรียบเทียบกับอิทธิพลรวมมีค่าระหว่าง .20 ถึง .80 แสดงว่าตัวแปรแฝงตัวที่สามมีอิทธิพลคั่นกลางบางส่วน และหากขนาดของอิทธิพลทางอ้อมเมื่อเปรียบเทียบกับอิทธิพลรวมมีค่าสูงกว่า .80 แสดงว่าตัวแปรแฝงตัวที่สามมีอิทธิพลคั่นกลางทั้งหมด (Hair, Hult, Ringle & Sarstedt, 2014) ซึ่งเมื่อ

พิจารณาภาพประกอบ 5 ภาพประกอบ 6 และตาราง 11 พบว่า ตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ถึงแม้ไม่มีตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) คั่นกลาง (β=.775, t=36.356) ตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางอ้อมต่อตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (β=.180, t=5.158) และขนาดของอิทธิพลทางอ้อมเมื่อเปรียบเทียบกับอิทธิพลรวมมีค่าเท่ากับ .303 แสดงว่าตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีอิทธิพลคั่นกลางบางส่วนในความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) กับตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B)

ภาพประกอบ 5 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ไปยังตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) โดยไม่มีตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) คั่นกลาง



ภาพประกอบ 6 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ไปยังตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) โดยมีตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) เป็นตัวแปรคั่นกลาง

ตาราง 11 ผลการวิเคราะห์อิทธิพลคั่นกลาง

	β	t value	Sig	VAF	อิทธิพลคั่นกลาง
อิทธิพลทางตรงของ PBC ไปยัง B โดยไม่มีตัวแปรแฝง I คั่นกลาง	.775	36.356	**	.303	บางส่วน
อิทธิพลทางตรงของ PBC ไปยัง I	.420	8.228	**		
อิทธิพลทางตรงของ I ไปยัง B	.428	5.738	**		
อิทธิพลทางอ้อมของ PBC ไปยัง B	.180	5.158	**		
อิทธิพลทางตรงของ PBC ไปยัง B โดยมีตัวแปรแฝง I คั่นกลาง	.414	5.744	**		
อิทธิพลรวมของ PBC ไปยัง B	.594	11.074	**		

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

6. การวิเคราะห์อิทธิพลกำกับ

ในกรณีที่ตัวแปรแฝงตัวที่สามสามารถเปลี่ยนแปลงค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางตรงหรือทิศทางของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายใน แสดงว่าตัวแปรแฝงตัวที่สามมีอิทธิพลกำกับเกิดขึ้น (Henseler & Georg, 2010) การวิจัยครั้งนี้เลือกตัวแปรเพศ และตัวแปรอายุเพื่อทดสอบอิทธิพลกำกับที่มีต่อสมมุติฐานการวิจัยข้อ 1-5 ในโมเดลสมการโครงสร้าง ดังนี้

6.1 อิทธิพลกำกับของตัวแปรเพศ

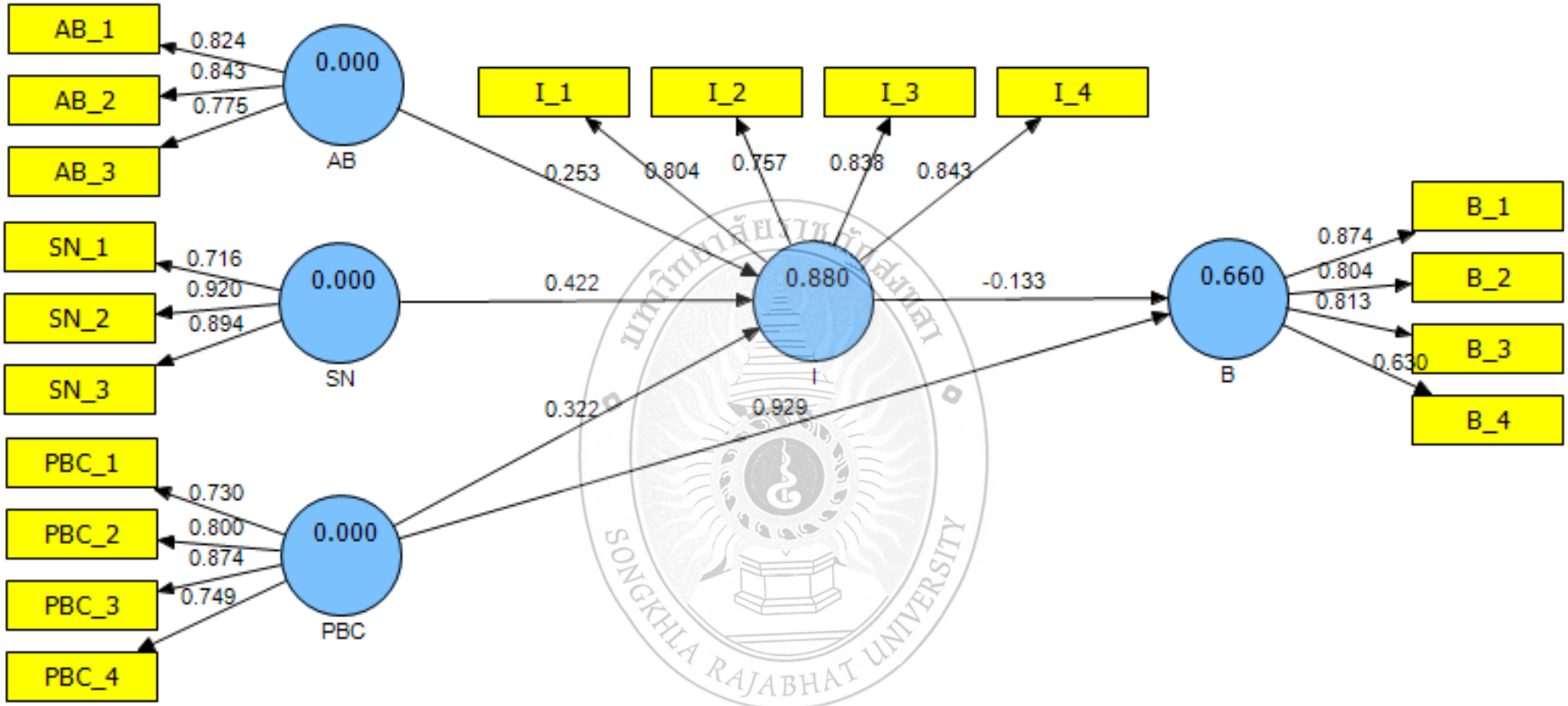
ตัวแปรเพศเป็นตัวแปรเชิงกลุ่ม (Categorical Variable) เมื่อใช้ทดสอบเป็นตัวแปรกำกับจึงสามารถพิจารณาการเปลี่ยนแปลงได้เฉพาะค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางตรงของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายในเท่านั้น โดยเรียกการวิเคราะห์ลักษณะนี้ว่าการวิเคราะห์กลุ่มพหุ (Sarstedt, Henseler & Ringle, 2011) ซึ่งเมื่อพิจารณาภาพประกอบ 7 ภาพประกอบ 8 และตาราง 12 พบว่า ตัวแปรเพศมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายใน จำนวน 2 สมมุติฐาน คือ

6.1.1 เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ในกลุ่มเพศหญิงสูงกว่ากลุ่มเพศชาย (t=4.099, p=.000)

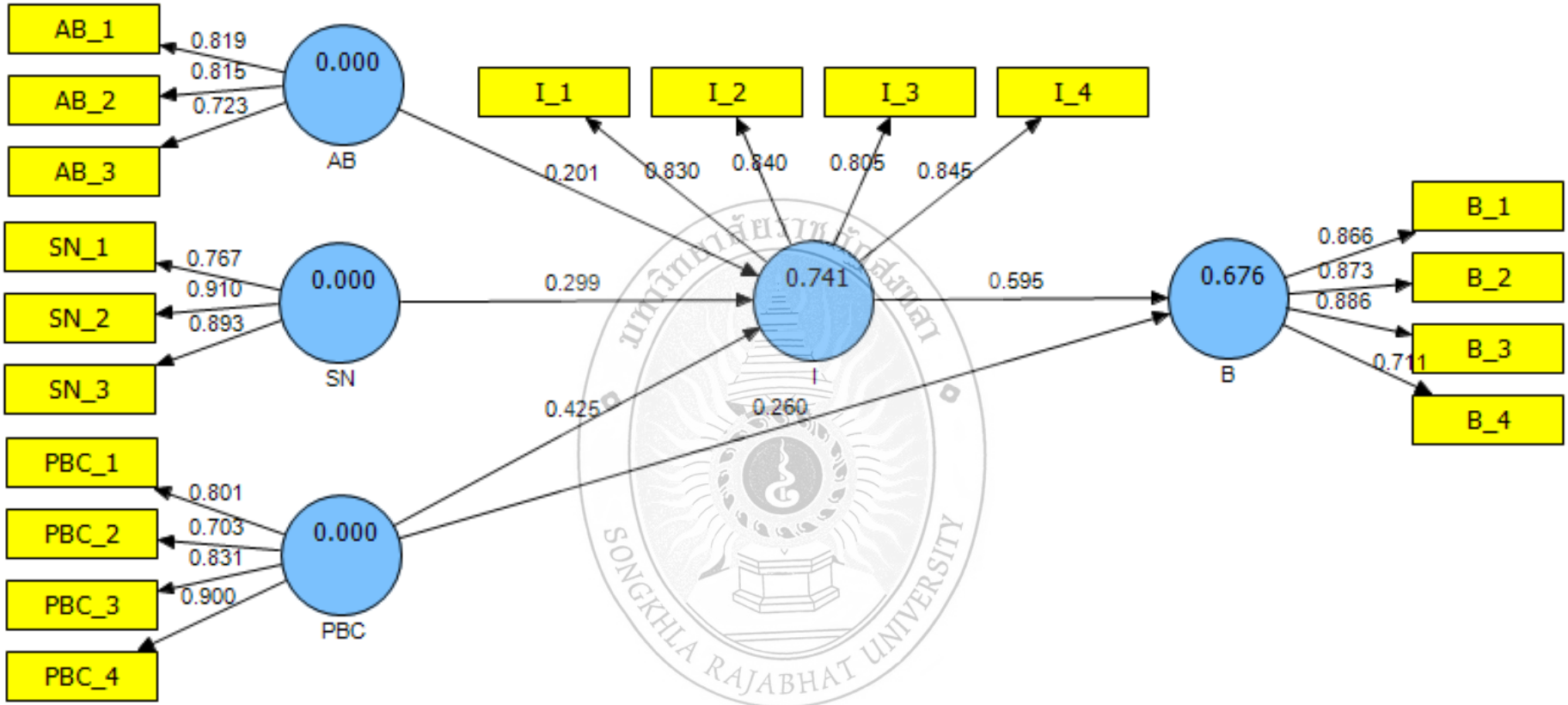
6.1.2 การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ในกลุ่มเพศชายสูงกว่ากลุ่มเพศหญิง (t=4.345, p=.000)

ในขณะที่เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ในกลุ่มเพศชายและกลุ่มเพศหญิงไม่แตกต่างกัน (t=.662, p=.508) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ในกลุ่มเพศชายและกลุ่มเพศหญิงไม่แตกต่างกัน (t=1.514, p=.131) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ในกลุ่มเพศชายและกลุ่มเพศหญิงไม่แตกต่างกัน (t=1.158, p=.247)

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY



ภาพประกอบ 7 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ในกลุ่มตัวอย่างเพศชาย



ภาพประกอบ 8 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ในกลุ่มตัวอย่างเพศหญิง

ตาราง 12 ผลการวิเคราะห์กลุ่มพหุ

	กลุ่ม 1 (เพศชาย)		กลุ่ม 2 (เพศหญิง)		กลุ่ม 1 เปรียบเทียบกับกลุ่ม 2		
	β	SE	β	SE	t value	Sig	p value
AB → I	.253	.060	.201	.051	.662	NS	.508
SN → I	.422	.055	.299	.060	1.514	NS	.131
PBC → I	.322	.062	.425	.064	1.158	NS	.247
I → B	-.133	.165	.595	.067	4.099	**	.000
PBC → B	.929	.136	.260	.073	4.345	**	.000
N	174		396				

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ, ** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

6.2 อิทธิพลกำกับของตัวแปรอายุ

ตัวแปรอายุเป็นตัวแปรที่มีค่าต่อเนื่อง (Continuous Variable) เมื่อใช้ทดสอบเป็นตัวแปรกำกับจึงสามารถพิจารณาการเปลี่ยนแปลงได้ทั้งค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางตรงและทิศทางของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายใน โดยเรียกการวิเคราะห์ลักษณะนี้ว่าการวิเคราะห์อิทธิพลปฏิสัมพันธ์ ซึ่งเมื่อพิจารณาภาพประกอบ 9-13 และตาราง 13 พบว่า ตัวแปรอายุมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกกับตัวแปรแฝงภายในหรือสมมุติฐานการวิจัย 3 ข้อ คือ

6.2.1 เมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุเพิ่มขึ้น เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ลดลง และเมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุลดลง เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) เพิ่มขึ้น (β=-.088, t=3.271)

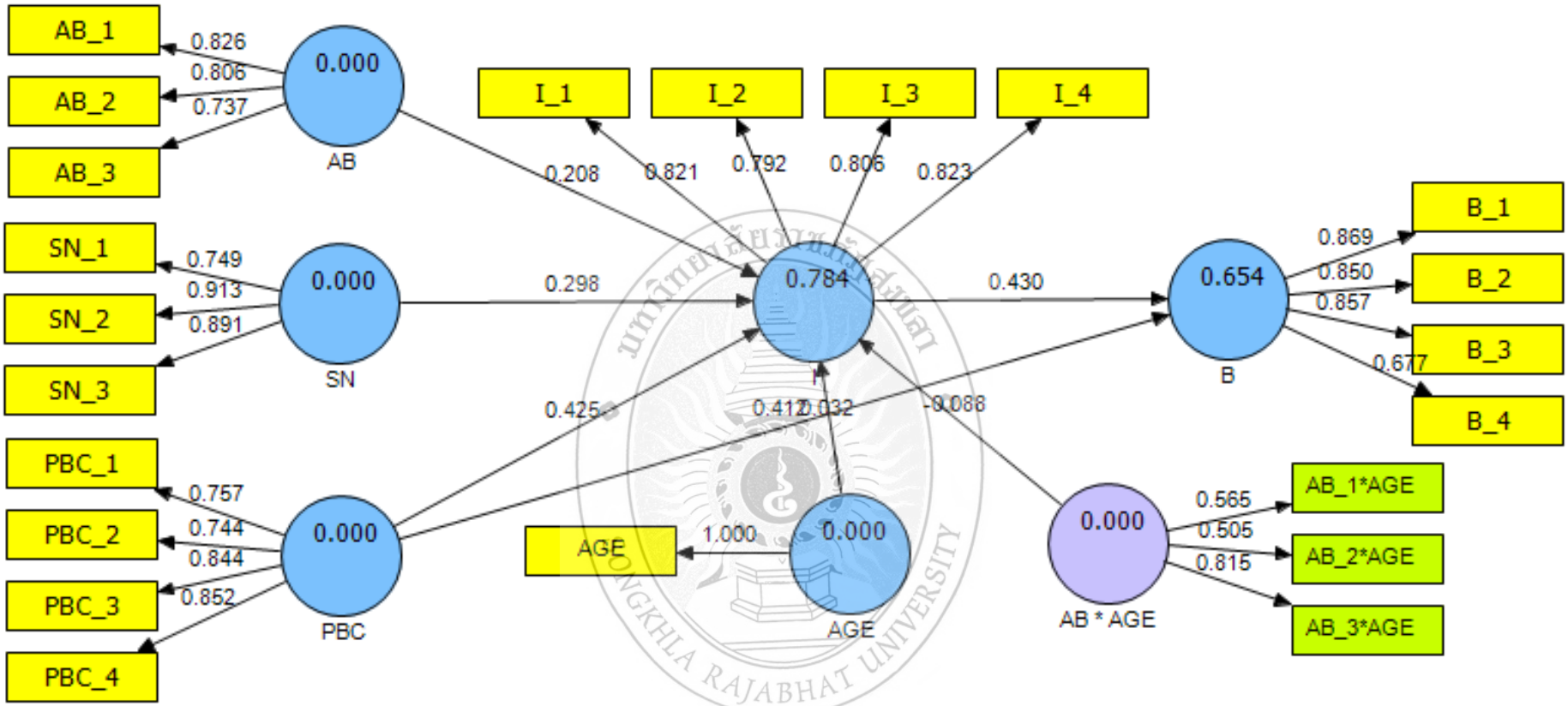
6.2.2 เมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุเพิ่มขึ้น การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ลดลง และเมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุลดลง การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) เพิ่มขึ้น (β= -.083, t=2.210)

6.2.3 เมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุเพิ่มขึ้น การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ลดลง และเมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุลดลง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการ

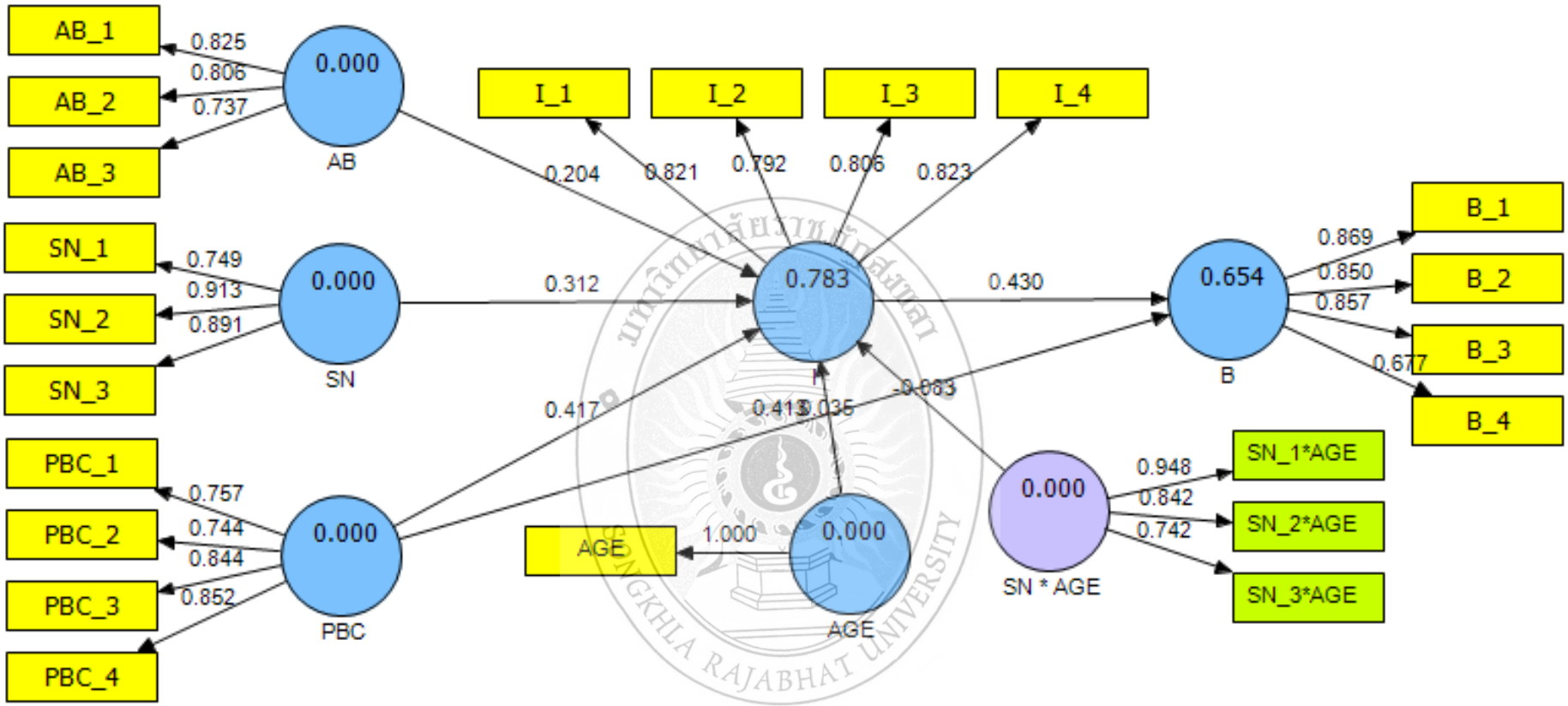
ปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) เพิ่มขึ้น (β=-.084, t=2.611)

ในขณะเดียวกัน ไม่ว่ากลุ่มตัวอย่างจะมีอายุเพิ่มขึ้นหรือลดลง ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางตรงระหว่างเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (β=-.058, t=.506) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (β=.008, t=.080) ถือว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง

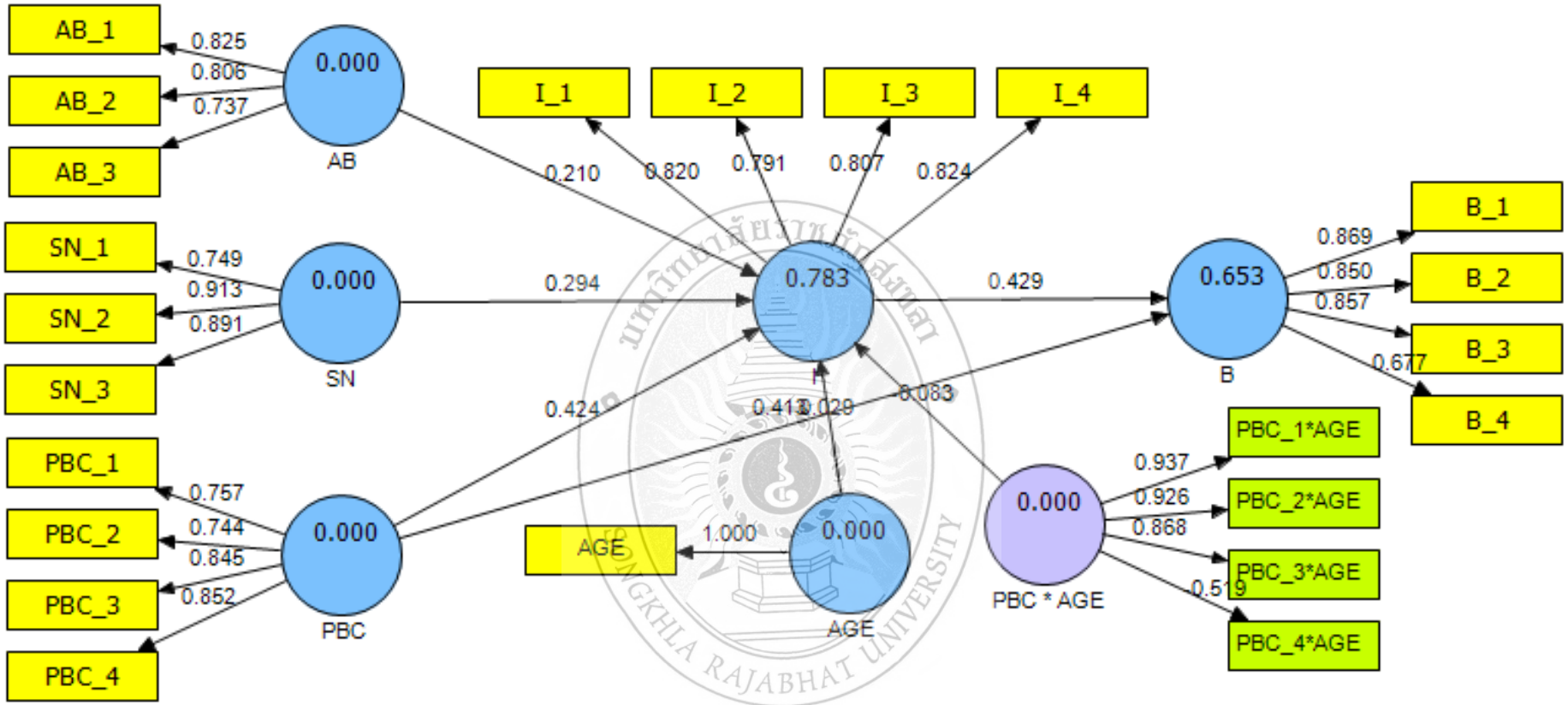
มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY



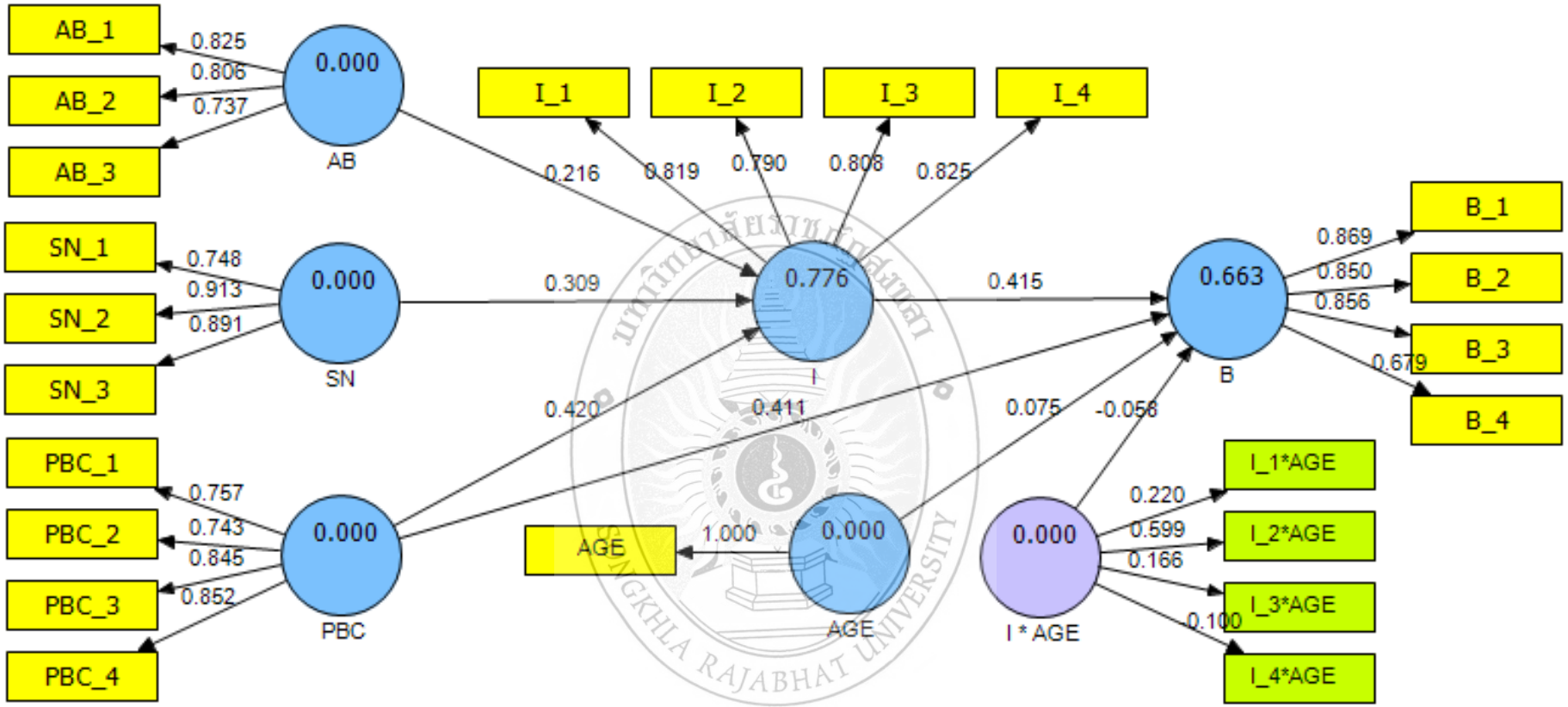
ภาพประกอบ 9 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) ไปยังตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) โดยมีอายุ (AGE) เป็นตัวแปรกำกับ



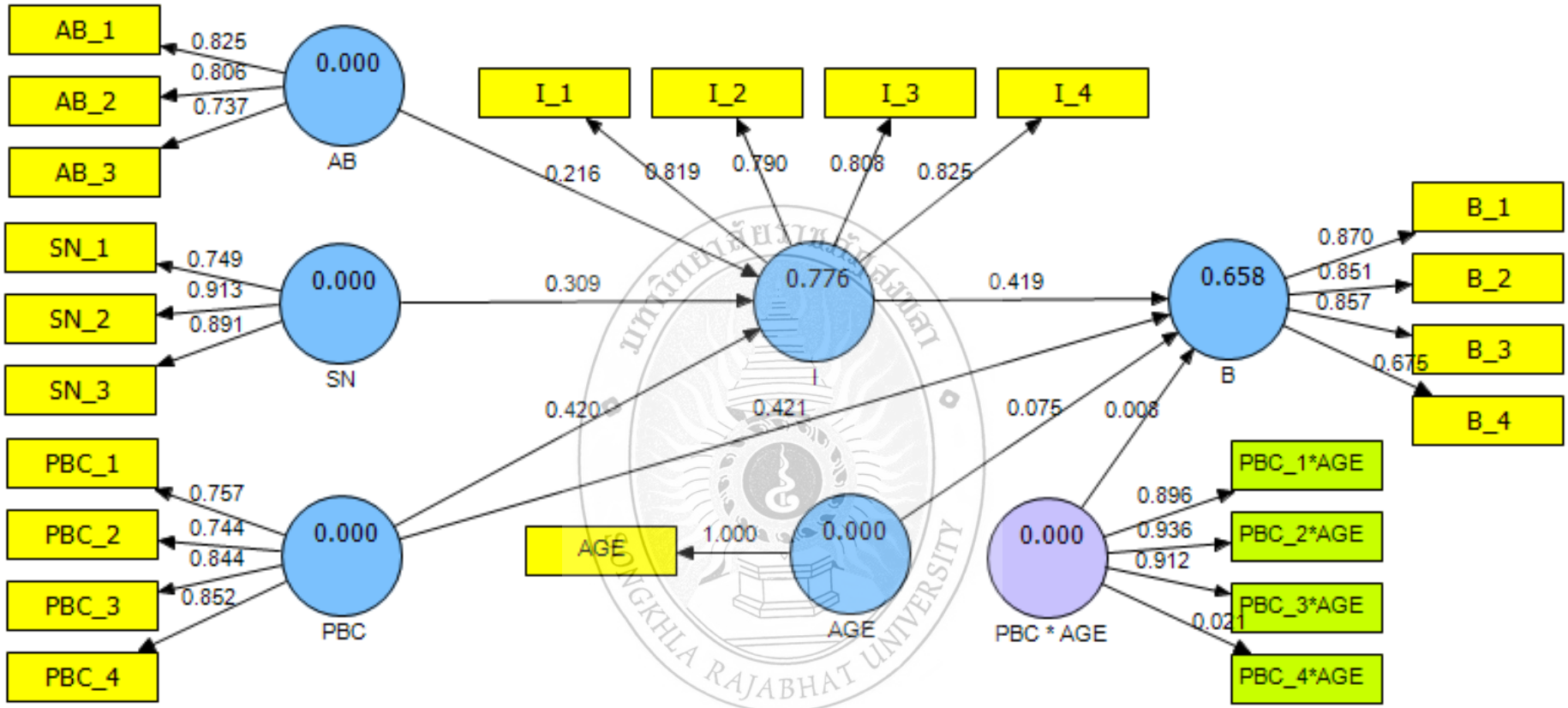
ภาพประกอบ 10 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) ไปยังตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) โดยมีอายุ (AGE) เป็นตัวแปรกำกับ



ภาพประกอบ 11 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ไปยังตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) โดยมีอายุ (AGE) เป็นตัวแปรกำกับ



ภาพประกอบ 12 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ไปยังตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) โดยมีอายุ (AGE) เป็นตัวแปรกำกับ



ภาพประกอบ 13 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ไปยังตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) โดยมีอายุ (AGE) เป็นตัวแปรกำกับ

ตาราง 13 ผลการวิเคราะห์อิทธิพลปฏิสัมพันธ์

	β	t value	Sig
AB × AGE → I	-.088	3.271	**
SN × AGE → I	-.083	2.210	*
PBC × AGE → I	-.084	2.611	**
I × AGE → B	-.058	.506	NS
PBC × AGE → B	.008	.080	NS

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

7. การวิเคราะห์เนื้อหาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

เด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลาแสดงความคิดเห็นเกี่ยวการปฏิบัติตามกฎจราจรและการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็น 2 แนวทางด้วยกัน ดังนี้

7.1 เด็กและเยาวชนเห็นด้วยกับการปฏิบัติตามกฎจราจรและการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ เพราะสามารถลดความประมาทของผู้ขับขี่ ลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ควบคุมผู้ที่ดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ไม่ให้ขับขี่บนท้องถนน ไม่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ และสร้างจิตสำนึกให้เกิดความรู้และทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย ดังคำกล่าวต่อไปนี้

เด็กและเยาวชน 1 “...เป็นสิ่งที่ดี ลดอุบัติเหตุได้ และทำให้ประชาชนปลอดภัย”

เด็กและเยาวชน 2 “...ก็เป็นเรื่องที่ดี ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ลดความประมาทของผู้ขับขี่”

เด็กและเยาวชน 3 “...ก็ดีค่ะ จะทำให้ทุกคนมีความกระตือรือร้นในการขับขี่อย่างปลอดภัย”

เด็กและเยาวชน 4 “...คิดว่าการตั้งด่านกวดขันวินัยจราจรถือเป็นการปรับนิสัยสำหรับคนที่ไม่ชอบใส่หมวกนิรภัย ไม่มีใบขับขี่ เพื่อความปลอดภัยของตัวเองและคนข้างเคียงบนท้องถนน ให้มีระเบียบมากยิ่งขึ้น”

เด็กและเยาวชน 5 “...มีด่านตรวจดีที่สุด เพราะจะได้ควบคุมผู้ที่ดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์อย่าให้ขับขี่บนถนน เพราะอาจเกิดอันตรายกับคนรอบข้าง”

เด็กและเยาวชน 6 “...เป็นการกระทำที่ดีที่ตำรวจจราจรจะตั้งด่าน เพื่อให้ผู้คนตระหนักถึงการทำให้ถูกต้องตามกฎจราจร คือการสวมหมวกทุกครั้งที่ขับขี่รถ ไม่ขับเร็วเกินกำหนด เพื่อให้ทุกคนปลอดภัยจากอุบัติเหตุที่คาดไม่ถึง”

เด็กและเยาวชน 7 “...เป็นสิ่งที่ดี เพราะพฤติกรรมของคนไทยในปัจจุบันไม่ค่อยจะทำตามกฎจราจร หรือมีความประมาทเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง”

เด็กและเยาวชน 8 “...คิดว่าดีค่ะ ถ้าทำตามระเบียบวินัยจราจรจริง ๆ เพราะประชาชนจะได้มีความตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นในภายหน้าได้ และเพื่อปกป้อง และปลูกจิตสำนึกให้กับประชาชนได้มีความรู้และทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย”

7.2 เด็กและเยาวชนเห็นด้วยกับการปฏิบัติตามกฎจราจร แต่ไม่เห็นด้วยกับการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐในกรณีต่อไปนี้

7.2.1 การบังคับใช้กฎหมายไม่ถูกต้อง ดังคำกล่าวต่อไปนี้

เด็กและเยาวชน 9 “...การตั้งด่านเป็นเรื่องที่ดี แต่การตั้งด่านลอยเป็นเรื่องที่ไม่ดี บางครั้งจราจรก็ไม่ตั้งด่านด้วยซ้ำ คือยืนอยู่ข้างถนน เมื่อมีรถมาก็ออกมาจับ เพื่อ...”

เด็กและเยาวชน 10 “...ดีมาก แต่เปลี่ยนโทษเปรียบเทียบปรับเป็นการทำงานสาธารณะแทนจะดีกว่า”

เด็กและเยาวชน 11 “...ควรมีวิธีการกวดขันวินัยจราจรมากกว่าการตั้งด่าน”

เด็กและเยาวชน 12 “...ตั้งด่านกวดขันได้ แต่บางทีก็ตักเตือนเด็กบ้าง อย่าเก็บเงินแรง”

7.2.2 การบังคับใช้กฎหมายไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ ดังคำกล่าวต่อไปนี้

เด็กและเยาวชน 13 “...ผมคิดว่าก็เป็นเรื่องที่ดีในการตรวจสอบแต่ละครั้ง แต่จะขอในเรื่องที่เป็นเวลาเร่งด่วน ไม่สมควรอย่างยิ่งเพราะบางครั้งรถติดมาก”

เด็กและเยาวชน 14 “...บางทีก็ตั้งด่านเยอะเกินไป รถติดยาว ผมรีบ”

เด็กและเยาวชน 15 “...จราจรในตัวเมืองสงขลาในช่วงเย็น ๆ จราจรติดขัดมาก ตั้งด่านจนน่าเบื่อ ไม่มีเงินจะไปให้ตำรวจแล้ว พ่อแม่หาเช้ากินค่ำต้องนำเงินมาจ่ายค่าปรับแทบทุกวัน”

เด็กและเยาวชน 16 “...บางครั้งการกวดขันวินัยจราจรทำให้รถยิ่งติดกว่าปกติ และต้องสูญเสียเงินโดยไม่ใช่สาเหตุ ควรนำเงินส่วนนี้ไปใช้ประโยชน์อย่างอื่นดีกว่า”

7.2.3 การบังคับใช้กฎหมายไม่จริงจัง ดังคำกล่าวต่อไปนี้

เด็กและเยาวชน 17 “...ด่านกวดขันวินัยจราจรจริงหรือ ถ้ากวดขันวินัยจราจรจริง การกระทำน่าจะผิดจากที่เป็นอยู่”

เด็กและเยาวชน 18 “...การกวดขันวินัยให้ปฏิบัติตามกฎหมายน้อยเกินไป กฎหมายไม่เข้มพอ”

เด็กและเยาวชน 19 “...ไม่เห็นด้วย กับการการตั้งด่านจราจร เพราะส่วนใหญ่จะไม่ค่อยเคร่งครัดในการตรวจและตรวจเฉพาะบางคัน หรือตรวจตามอารมณ์ของตนเอง ซึ่งจะไม่ยุติธรรมเพราะเป็นเคราะห์ร้ายหรือไม่โชคดีของคนโดนตรวจ”

เด็กและเยาวชน 20 “...ก็ดีค่ะ ถ้าเป็นไปตามกฎระเบียบขั้นตอนที่ชัดเจนโปร่งใส เป็นธรรม แต่ส่วนมากจะหัวหมอ พูดดี ๆ ไม่ได้ ต้องขู่ต้องเข็นใช่ไหมคะ อันนี้คือสงสัยคะ จาก 99.99% ที่เจอสถานการณ์แบบนี้ และเลือกปฏิบัติบ่อยมาก (เลือกพวกเดียวกัน)”

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา
SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

บทที่ 5
สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องการใช้โมเดลสมการโครงสร้างและทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเพื่อคาดการณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร: กรณีศึกษาเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดสงขลา เป็นการวิจัยแบบผสมผสานวิธีการเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพโดยออกแบบวิจัยแบบลำดับขั้นเชิงอธิบาย มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา และอธิบายความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลทางตรง อิทธิพลคั่นกลาง และอิทธิพลกำกับต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของเด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา

กลุ่มตัวอย่างเป็นเด็กและเยาวชน อายุ 15-25 ปีบริบูรณ์ ซึ่งสามารถยื่นขอทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ โดยเคยขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครสงขลา หรือเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จำนวน 590 คนสำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ โดยการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็นด้วยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบตามสะดวก และจำนวน 20-30 คน สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยได้แก่แบบสอบถาม การหาคุณภาพของเครื่องมือได้นำแบบ สอบถามไปตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านการศึกษา จำนวน 5 ท่าน และตรวจสอบความเชื่อมั่นโดยทดลองใช้กับเด็กและเยาวชนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 ราย

การรวบรวมข้อมูลดำเนินการในจังหวัดสงขลาระหว่างเดือนพฤษภาคม 2559 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2559 การวิเคราะห์ข้อมูลใช้เทคนิคการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุด้วยโมเดลสมการโครงสร้างกำลังสองน้อยที่สุดบางส่วนโดยใช้โปรแกรม SmartPLS 2.0 ซึ่งประกอบไปด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง การวิเคราะห์โมเดลการวัดตัวแปรแฝง การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง การวิเคราะห์อิทธิพลคั่นกลาง และการวิเคราะห์อิทธิพลกำกับ

สรุปผล

ในการสรุปผลการวิจัย ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 396 คน คิดเป็นร้อยละ 67.1 เพศชาย จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 และไม่ระบุเพศ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4 อายุ 21 ปี มากที่สุด จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 31.4 รองลงมาอายุ 22 ปี จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 อายุ 23 ปี จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 17.6 อายุ 20 ปี จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 16.3 อายุ 19 ปี จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 10.2 อายุ 18 ปี จำนวน 4 คน คิด

เป็นร้อยละ .7 และไม่ระบุอายุ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ จำนวน 401 คน คิดเป็นร้อยละ 68.0 ศาสนาอิสลาม จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 31.4 และไม่ระบุศาสนา จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ .7 ภูมิลำเนาจังหวัดสงขลามากที่สุด จำนวน 250 คน คิดเป็นร้อยละ 42.4 รองลงมาจังหวัดพัทลุง จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 13.7 จังหวัดยะลา จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 จังหวัดสตูล จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1 จังหวัดปัตตานี จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1 จังหวัดตรัง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 5.6 จังหวัดนราธิวาส จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 4.9 จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 จังหวัดภูเก็ต จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 จังหวัดกระบี่ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 จังหวัดพังงา จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดละ 4 คน คิดเป็นร้อยละ .7 และไม่ระบุจังหวัด จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ประสบการณ์ขับขี่ 6 ปีขึ้นไปมากที่สุด จำนวน 384 คน คิดเป็นร้อยละ 65.1 รองลงมา 5 ปี จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 12.9 3 ปี และ 4 ปี อย่างละ 36 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1 1 ปี จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 5.1 2 ปี จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 และไม่ระบุ จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ความถี่ในการขับขี่ทุกวันมากที่สุด จำนวน 413 คน คิดเป็นร้อยละ 70.0 รองลงมาเกือบทุกวัน จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 17.8 บางวัน จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 และนาน ๆ ครั้ง จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 กลุ่มตัวอย่างไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่มากที่สุด จำนวน 250 คน คิดเป็นร้อยละ 42.4 รองลงมา 2 ครั้ง จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 21.9 1 ครั้ง จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 18.6 3 ครั้ง จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 8.8 5 ครั้งขึ้นไป จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4 4 ครั้ง จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 2.9 และไม่ระบุจำนวนครั้ง จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

2. ข้อมูลทั่วไปของตัวแปรแฝงและตัวชี้วัด พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (AB1) ($\overline{X}$=4.60) เห็นด้วยว่าเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (AB2) ($\overline{X}$=4.22) เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (AB3) ($\overline{X}$=4.43) เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (AB4) ($\overline{X}$=4.39) ไม่เห็นด้วยว่าเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (AB5) ($\overline{X}$=2.38) เป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ (AB6) ($\overline{X}$=1.96) และเป็นเรื่องสำคัญสำหรับฉันที่จะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด (AB7) ($\overline{X}$=1.84)

กลุ่มตัวอย่างมีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่ด้วยความระมัด ระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (SN1) ($\overline{X}$=4.67) เห็นด้วยว่าบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับ

ชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (SN2) ($\bar{X}$=4.34) บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (SN3) ($\bar{X}$=4.44) บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (SN4) ($\bar{X}$=4.39) ไม่เห็นด้วยว่าบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (SN5) ($\bar{X}$=2.23) บุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ (SN6) ($\bar{X}$=1.92) และบุคคลที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตฉันต้องการให้ฉันขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด (SN7) ($\bar{X}$=1.82)

กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (PBC1) ($\bar{X}$=4.53) เห็นด้วยว่าเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (PBC2) ($\bar{X}$=4.25) เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (PBC3) ($\bar{X}$=4.40) เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (PBC4) ($\bar{X}$=4.22) ไม่เห็นด้วยว่าเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (PBC5) ($\bar{X}$=2.23) เป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ (PBC6) ($\bar{X}$=1.89) และเป็นเรื่องง่ายดายสำหรับฉันที่จะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด (PBC7) ($\bar{X}$=1.79)

กลุ่มตัวอย่างแสดงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (I1) ($\bar{X}$=4.65) เห็นด้วยว่าเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ (I2) ($\bar{X}$=4.30) เป็นไปได้ที่ฉันจะมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด (I3) ($\bar{X}$=4.45) เป็นไปได้ที่ฉันจะไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ (I4) ($\bar{X}$=4.31) ไม่เห็นด้วยว่าเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว (I5) ($\bar{X}$=2.29) เป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจ (I6) ($\bar{X}$=1.90) และเป็นไปได้ที่ฉันจะขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด (I7) ($\bar{X}$=1.80)

กลุ่มตัวอย่างแสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ทุกครั้ง (B1) ($\bar{X}$=4.58) ขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญเกือบทุกครั้ง (B2) ($\bar{X}$=4.29) มีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใดเกือบทุกครั้ง (B3) ($\bar{X}$=4.49) ไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึก

เหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติเกือบทุกครั้ง (B4) ($\overline{X}$=4.20) ขับขี่โดยหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็วบางครั้ง (B5) ($\overline{X}$=2.12) ขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจบางครั้ง (B6) ($\overline{X}$=1.77) และขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดบางครั้ง (B7) ($\overline{X}$=1.73)

3. การวิเคราะห์โมเดลการวัดตัวแปรแฝง ได้ข้อสรุปดังนี้

3.1 การวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัด พบว่า ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดมีค่าระหว่าง .677 ถึง .913 ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัดมีค่าระหว่าง .458 ถึง .834 และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ทุกตัวซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์ที่กำหนด แม้ว่าตัวชี้วัด B6 จะมีค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดเท่ากับ .677 ค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัดเท่ากับ .913 แต่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ย่อมหมายความว่าคำถามทุกข้อที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ล้วนมีค่าความเชื่อมั่นของตัวชี้วัดเป็นที่ยอมรับ

3.2 การวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นภายใน พบว่า ค่าความเชื่อมั่นรวมของตัวแปรแฝงมีค่าระหว่าง .833 ถึง .889 และค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคมีค่าระหว่าง .700 ถึง .830 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดย่อมหมายความว่าตัวชี้วัดแต่ละตัวล้วนเป็นตัวแทนตัวแปรแฝงในกลุ่มของตนได้เป็นอย่างดี

3.3 การวิเคราะห์ค่าความเที่ยงตรงเชิงเหมือน พบว่า ค่าความแปรปรวนเฉลี่ยของตัวชี้วัดที่สกัดได้ด้วยองค์ประกอบของตัวแปรแฝงมีค่าระหว่าง .625 ถึง .729 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดย่อมหมายความว่าโมเดลการวัดมีความเที่ยงตรงเชิงเหมือน

3.4 การวิเคราะห์ค่าความเที่ยงตรงเชิงจำแนก พบว่า ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดภายในตัวแปรแฝงทุกตัวมีค่าสูงกว่าค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดภายนอกตัวแปรแฝง ย่อมหมายความว่าโมเดลการวัดมีความเที่ยงตรงเชิงจำแนก

4. การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง ได้ข้อสรุปดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ภาวะร่วมเส้นตรงพหุของตัวแปรแฝง พบว่า ตัวแปรพยากรณ์ทั้งสองชุดมีค่าความคงทนของการยอมรับระหว่าง .250 ถึง .356 และค่าปัจจัยการขยายตัวของความแปรปรวนระหว่าง 2.809 ถึง 4.003 สอดคล้องกับเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งหมายความว่าโมเดลสมการโครงสร้างสำหรับการวิจัยครั้งนี้ไม่เกิดปัญหาภาวะร่วมเส้นตรงพหุของตัวแปรแฝงภายนอก

4.2 การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล พบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) (β=.216, t=5.691) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) (β=.309, t=6.376) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) (β=.420, t=8.228) เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (β=.428, t=5.738) และการรับรู้ความ

สามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (β=.414, t=5.744)

4.3 การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ พบว่า ตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) ตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) และตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ได้ 77.6 % (R^2= .776) ซึ่งอยู่ในระดับมาก ในขณะที่ตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) ตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) ตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) และตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ได้ 65.3 % (R^2=.653) ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง

4.4 การวิเคราะห์ขนาดอิทธิพล พบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีขนาดอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย (f^2=.058) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีขนาดอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย (f^2=.107) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีขนาดอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับปานกลาง (f^2=.219) เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีขนาดอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ระดับปานกลาง (f^2=.150) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีขนาดอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ระดับน้อย (f^2=.144)

4.5 การวิเคราะห์ค่าความสอดคล้องและขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์ พบว่า ตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) ตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) และตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีความสอดคล้องของการพยากรณ์ตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) (Q^2=.506) เช่นเดียวกับตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) ตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) ตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) และตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีความสอดคล้องของการพยากรณ์ตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (Q^2=.419) นอกจากนี้ยังพบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย (q^2=.020) การคล้อยตาม

กลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย (q^2=.032) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย (q^2=.063) เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ระดับน้อย (q^2=.059) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีขนาดความสอดคล้องของการพยากรณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ระดับน้อย (q^2=.052)

5. การวิเคราะห์อิทธิพลคั่นกลาง พบว่า ตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ถึงแม้ไม่มีตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) คั่นกลาง (β=.775, t=36.356) ตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางอ้อมต่อตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (β=.180, t=5.158) และขนาดของอิทธิพลทางอ้อมเมื่อเปรียบเทียบกับอิทธิพลรวมมีค่าเท่ากับ .303แสดงว่าตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีอิทธิพลคั่นกลางบางส่วนในความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) กับตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B)

6. การวิเคราะห์อิทธิพลกำกับ ได้ข้อสรุปดังนี้

6.1 อิทธิพลกำกับของตัวแปรเพศ พบว่า เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ในกลุ่มเพศหญิงสูงกว่ากลุ่มเพศชาย (t=4.099, p=.000) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ในกลุ่มเพศชายสูงกว่ากลุ่มเพศหญิง (t=4.345, p=.000) ในขณะที่เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ในกลุ่มเพศชายและกลุ่มเพศหญิงไม่แตกต่างกัน (t=.662, p=.508) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ในกลุ่มเพศชายและกลุ่มเพศหญิงไม่แตกต่างกัน (t=1.514, p=.131) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ในกลุ่มเพศชายและกลุ่มเพศหญิงไม่แตกต่างกัน (t=1.158, p=.247)

6.2 อิทธิพลกำกับของตัวแปรอายุ ได้ผลลัพธ์ดังนี้

6.2.1 เมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุเพิ่มขึ้น เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ลดลง และเมื่อกลุ่ม

ตัวอย่างมีอายุลดลง เจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) เพิ่มขึ้น (β=-.088, t=3.271)

6.2.2 เมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุเพิ่มขึ้น การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ลดลง และเมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุลดลง การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) เพิ่มขึ้น (β= -.083, t=2.210)

6.2.3 เมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุเพิ่มขึ้น การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ลดลง และเมื่อกลุ่มตัวอย่างมีอายุลดลง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) เพิ่มขึ้น (β=-.084, t=2.611)

ในขณะเดียวกัน ไม่ว่ากลุ่มตัวอย่างจะมีอายุเพิ่มขึ้นหรือลดลง ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลทางตรงระหว่างเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (β=-.058, t=.506) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) (β=.008, t=.080) ถือว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง

อภิปรายผล

การอภิปรายผลการวิจัยจัดลำดับตามผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัยได้ ดังนี้

1. ผลการวิจัยพบว่าเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Ajzen, 2014; Ajzen & Sheikh, 2013; Ajzen, 2012; Ajzen, 2011; Ajzen, 1991; Beck & Ajzen, 1991) และสอดคล้องกับกับงานวิจัยของ Eyssartier, Meineri & Gueguen (2017) Lheureux, Auzoult, Charlois, Hardy-Massard & Minary (2016) Trinha & Le (2016) Susilo, Joewono & Vandebona (2015) Brijs, Brijs, Sann, Trinhm, Wets & Ruiter (2014) Chorlton, Conner & Jamson (2012) Ozkan, Lajunen, Dogruyol, Yildirim & Coymak (2012) Palat & Delhomme (2012) Ali, Saeed, Ali & Haida (2011) Chen & Chen (2011) และ Elliott (2010) ผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยต่าง ๆ เนื่องจากเจตคติต่อพฤติกรรมเป็นการประเมินทางบวกหรือลบต่อการแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับผลของพฤติกรรม หากบุคคลเชื่อว่าการแสดงพฤติกรรมจะนำไปสู่ผลทางบวก เขาก็จะมีเจตคติที่ดีต่อพฤติกรรม ในทางตรงกันข้าม หากบุคคล

เชื่อว่าการแสดงพฤติกรรมจะนำไปสู่ผลทางลบ เขาก็จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น ในขณะเดียวกัน เจตคติต่อพฤติกรรมยังขึ้นอยู่กับการประเมินผลของพฤติกรรมอีกทางหนึ่งด้วยเช่นเดียวกัน

2. ผลการวิจัยพบว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Ajzen, 2014; Ajzen & Sheikh, 2013; Ajzen, 2012; Ajzen, 2011; Ajzen, 1991; Beck & Ajzen, 1991) และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Eyssartier, Meineri & Gueguen (2017) Lheureux, Auzoult, Charlois, Hardy-Massard & Minary (2016) Tankasem, Satiennam & Satiennam (2016) Susilo, Joewono & Vandebona (2015) Leandro (2012) Ozkan, Lajunen, Dogruyol, Yildirim & Coymak (2012) Palat & Delhomme (2012) Ali, Saeed, Ali & Haida (2011) และ Elliott (2010) ผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยต่าง ๆ เนื่องจากการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเป็นการรับรู้ว่าบุคคลอื่น ๆ ที่มีความสำคัญสำหรับตนต้องการหรือไม่ต้องการให้แสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง หากบุคคลเชื่อว่าคนอื่นที่สำคัญสำหรับตนคิดว่าเขาควรแสดงพฤติกรรม เขาก็มีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรม ในทางตรงกันข้าม หากบุคคลเชื่อว่าคนอื่นที่สำคัญสำหรับตนคิดว่าเขาไม่ควรแสดงพฤติกรรม เขาก็มีแนวโน้มที่จะไม่แสดงพฤติกรรมนั้น ในขณะเดียวกัน การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงยังขึ้นอยู่กับการรับรู้หรือแรงจูงใจของบุคคลว่าตนต้องแสดงพฤติกรรมตามกลุ่มอ้างอิงมากน้อยเพียงใดอีกทางหนึ่งด้วยเช่นเดียวกัน

3. ผลการวิจัยพบว่าการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Ajzen, 2014; Ajzen & Sheikh, 2013; Ajzen, 2012; Ajzen, 2011; Ajzen, 1991; Beck & Ajzen, 1991) และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Lheureux, Auzoult, Charlois, Hardy-Massard & Minary (2016) Tankasem, Satiennam & Satiennam (2016) Trinha & Le (2016) Susilo, Joewono & Vandebona (2015) Brijs, Brijs, Sann, Trinhm, Wets & Ruiter (2014) Ozkan, Lajunen, Dogruyol, Yildirim & Coymak (2012) Tunnicliff, Watson, White, Hyde, Schonfeld & Wishart (2012) Ali, Saeed, Ali & Haida (2011) และ Elliott (2010) ผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยต่าง ๆ เนื่องจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมเป็นการรับรู้ของบุคคลว่าเป็นเรื่องยากหรือง่ายที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุมว่าตนมีโอกาสหรือทรัพยากรต่าง ๆ อาทิ ประสบการณ์ หรือข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นในการแสดงพฤติกรรมนั้นมากน้อยเพียงใด และยังขึ้นอยู่กับการรับรู้การควบคุมว่าตนมีปัจจัยบางอย่างที่สามารถสนับสนุนหรือเป็นอุปสรรคต่อการแสดงพฤติกรรมหรือไม่

4. ผลการวิจัยพบว่าเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Ajzen, 2014; Ajzen & Sheikh, 2013; Ajzen, 2012; Ajzen, 2011; Ajzen, 1991; Beck & Ajzen, 1991) และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Lheureux, Auzoult, Charlois, Hardy-Massard & Minary (2016) Trinha & Le (2016) Susilo, Joewono & Vandebona (2015) Brijs, Brijs, Sann, Trinhm, Wets & Ruiter (2014) Leandro (2012) Ozkan, Lajunen, Dogruyol, Yildirim & Coymak (2012) Ali, Saeed, Ali & Haida (2011) และ Chen & Chen (2011) ผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยดังกล่าวเนื่องจากพฤติกรรมของบุคคลเกิดจากเจตนาเชิงพฤติกรรมหรือความตั้งใจแสดงพฤติกรรม ซึ่งเป็นตัวบ่งบอกว่าบุคคลได้พยายามมากน้อยเพียงใดที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ยิ่งบุคคลมีความพยายามมาก โอกาสหรือความเป็นไปได้ที่จะแสดงพฤติกรรมย่อมมากตามไปด้วย

5. ผลการวิจัยพบว่าการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Ajzen, 2014; Ajzen & Sheikh, 2013; Ajzen, 2012; Ajzen, 2011; Ajzen, 1991; Beck & Ajzen, 1991) และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Ghasemzadeha, Babazadeha, Allahverdipourb, Sadeghi-Bazarganic & Kouzekanani (2017) Lheureux, Auzoult, Charlois, Hardy-Massard & Minary (2016) Brijs, Brijs, Sann, Trinhm, Wets & Ruiter (2014) Leandro (2012) Ozkan, Lajunen, Dogruyol, Yildirim & Coymak (2012) และ Ali, Saeed, Ali & Haida (2011) ผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยต่าง ๆ เนื่องจากในบางกรณีที่บุคคลมีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมที่สอดคล้องกับความเป็นจริง อาจมีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ของบุคคลโดยตรง โดยไม่ต้องผ่านเจตนาเชิงพฤติกรรม

6. ผลการวิจัยพบว่าเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลคั่นกลางความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Ajzen, 2014; Ajzen & Sheikh, 2013; Ajzen, 2012; Ajzen, 2011; Ajzen, 1991; Beck & Ajzen, 1991) และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Lheureux, Auzoult, Charlois, Hardy-Massard & Minary (2016) Brijs, Brijs, Sann, Trinhm, Wets & Ruiter (2014) Ozkan, Lajunen, Dogruyol, Yildirim & Coymak (2012) และ Ali, Saeed, Ali & Haida (2011) ผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยดังกล่าวเนื่องจากเมื่อบุคคลรับรู้โดยอาศัยประสบการณ์ หรือข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นตลอดจนปัจจัยต่าง ๆ ที่สามารถสนับสนุนหรือเป็นอุปสรรคที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ เขาย่อมแสดงออกถึงระดับของความพยายามที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งยิ่งบุคคลมีความพยายามมาก โอกาสหรือความเป็นไปได้ที่จะแสดงพฤติกรรมย่อมมากตามไปด้วย

7. ผลการวิจัยพบว่าเพศมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และเพศมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวยังไม่มีงานวิจัยใด ๆ ที่ศึกษาในประเด็นอิทธิพลกำกับนี้โดยตรง งานวิจัยที่ใกล้เคียงที่สุดคือการวิจัยของ Susilo, Joewono & Vandebona (2015) ที่พบว่า ในประเทศอินโดนีเซีย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพศชายปฏิบัติตามกฎจราจรสูงกว่าเพศหญิง เนื่องจากการแต่งกายของเพศหญิงตามขนมธรรมเนียมด้วยกระโปรงยาวและร้องเท้าส้นสูงขัดต่อกฎหมายจราจร และสุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าเพศชาย แต่กลับตรงกับข้ามกับการวิจัยของ Chorlton, Conner & Jamson (2012) ที่พบว่า ในประเทศสหราชอาณาจักรผู้ขับขี่เพศชายและเพศหญิงขับขี่โดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดใกล้เคียงกัน

8. ผลการวิจัยพบว่าอายุมีอิทธิพลกำกับความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรกับเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรกับเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรกับเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวยังไม่มีงานวิจัยใด ๆ ที่ศึกษาในประเด็นอิทธิพลกำกับนี้โดยตรง งานวิจัยที่ใกล้เคียงที่สุดคือการวิจัยของ Susilo, Joewono & Vandebona (2015) ที่พบว่า ในประเทศอินโดนีเซีย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อายุมากปฏิบัติตามกฎจราจรสูงกว่าผู้อายุน้อยซึ่งมีอายุระหว่าง 17-29 ปี และส่วนใหญ่เป็นนักเรียนนักศึกษา และการวิจัยของ Chorlton, Conner & Jamson (2012) ที่พบว่า ในประเทศสหราชอาณาจักรผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 30 ปีเป็นกลุ่มที่ขับขี่โดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมากที่สุด ทั้งนี้เพราะต้องการแสดงออกว่าตนมีความสามารถในการฝ่าฝืนกฎหมาย และรู้สึกว่าตนไม่ต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบมากนักกับผลลัพธ์ที่อาจเกิดขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 เจ้าหน้าที่ของรัฐควรบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด (Law Enforcement) เริ่มจากเบาไปหาหนักโดยการว่ากล่าวตักเตือนและคาดโทษไว้เป็นเบื้องต้นก่อนที่จะเปรียบเทียบปรับในลำดับถัดไป ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เด็กและเยาวชนที่ขับขี่จักรยานยนต์เชื่อว่าตนมีโอกาสที่จะละเมิดกฎจราจรได้โดยง่าย

1.2 หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา มูลนิธิเมาไม่ขับ และสื่อมวลชนควรใช้มาตรการการรณรงค์และให้ความรู้ในการลดการเกิดอุบัติเหตุ (Education) โดยให้บุคคลที่มีชื่อเสียงและเป็นที่ชื่นชอบของเด็ก

และเยาวชนออกมารณรงค์ให้เด็กและเยาวชนขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดการรับรู้ว่าบุคคลอื่น ๆ ที่มีความสำคัญสำหรับพวกเขาต้องการให้แสดงพฤติกรรมดังกล่าว และเป็นการสร้างความเชื่อที่ว่าหากปฏิบัติตามกฎจราจรจะได้รับการยอมรับและชื่นชมจากบุคคลทั่วไป

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ในการวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรเฉพาะประเด็น ๆ ไป อาทิ การสวมหมวกนิรนัย การใช้ความเร็วไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การปฏิบัติตามเครื่องหมายและไฟสัญญาณจราจร การไม่ขับขี่ขณะหย่อนความสามารถ เป็นต้น

2.2 ในการวิจัยครั้งต่อไปควรใช้วิธีวิจัยเชิงทดลองเพื่อเปรียบเทียบผลสัมฤทธิ์การปฏิบัติตามกฎจราจรก่อนและหลังการจัดโครงการรณรงค์รูปแบบต่าง ๆ ให้แก่เด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2557). *สถิติอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย [2014-12-15].* นนทบุรี: ม.ป.ท.

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2559). *เผยสถิติอุบัติเหตุทางถนน แนวโน้มดีขึ้น*. http://www.thaihealth.or.th/Content/32499-เผยสถิติอุบัติเหตุทางถนน%20แนวโน้มดีขึ้น.html. สืบค้นเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ.2559.

สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา. (2557). *สถิติการเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำแนกตามประเภทรถ ของปีงบประมาณ 2557*. สงขลา: ผู้แต่ง.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2560). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. http://web.krisdika. go.th/data/law/law2/%A803/%A803-20-9999-update.pdf. สืบค้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2556). *สถิติการรับแจ้งคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทรถ ความเสียหาย และผู้ต้องหา จังหวัดสงขลา ปีงบประมาณ 2550 - 2556*. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

Ajzen, I. (2015). The theory of planned behaviour is alive and well, and not ready to retire: a commentary on Sniehotta, Presseau, and Araújo-Soares. *Health Psychology Review*. 9(2), 131-137.

Ajzen, I. (2012). The theory of planned behavior. In P. A. M. Lange, A. W. Kruglanski & E. T. Higgins (Eds.), *Handbook of theories of social psychology* (Vol. 1, pp. 438-459). London, UK: Sage.

Ajzen, I. (2011). The theory of planned behavior: Reactions and reflections. *Psychology & Health, 26* (9), 1113-1127.

Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50*, 179-211.

Ajzen, I. & Sheikh, S. (2013). Action versus inaction: Anticipated affect in the theory of planned behavior. *Journal of Applied Social Psychology, 43*(1), 155-162.

Ali, M., Saeed, M. M. S., Ali, M. M. & Haida, N. (2011). Determinants of helmet use behaviour among employed motorcycle riders in Yazd, Iran based on theory of planned behavior. *Injury*. 42, 864-869.

Brijs, K., Brijs, T., Sann, S., Trinhm, T. A., Wets, G. & Ruiter, R. A. C. (2014). Psychological determinants of motorcycle helmet use among young adults in Cambodia. *Transportation Research Part F*. 26, 273-290.

Chen, C. F. & Chen, C. W. (2011). Speeding for fun? Exploring the speeding behavior of riders of heavy motorcycles using the theory of planned behavior and psychological flow theory. *Accident Analysis and Prevention*. 43, 983-990.

Chorlton, K., Conner, M. & Jamson, S. (2012). Identifying the psychological determinants of risky riding:An application of an extended Theory of Planned Behaviour. *Accident Analysis and Prevention*. 49, 142-153.

Cohen, J. (1988). *Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences*. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.

Elliott, M. (2010). Predicting motorcyclists' intentions to speed: Effects of selected cognitions from the theory of planned behaviour, self-identity and social identity. *Accident Analysis and Prevention*. 42, 718-725.

Eyssartier, C., Meineri, S. & Gueguen, N. (2017). Motorcyclists' intention to exceed the speed limit on a 90 km/h road: Effect of the type of motorcycles. *Transportation Research Part F*. 45, 183-193.

Garson, G.D. (2014). *Partial Least Squares: Regression and Structural Equation Models*. North Carolina, NC: Statistical Publishing Associates.

Ghasemzadeha, S., Babazadeha, T., Allahverdipourb, H., Sadeghi-Bazargani, H. & Kouzekanani, K. (2017). Cognitive-behavioral determinants of using helmet by motorcyclists in a rural community. *Journal of Transport & Health*. http://dx.doi.org/ 10.1016/j.jth.2017.04.007.

Hair, J. F., Hult, G. T. M., Ringle, C. M. & Sarstedt, M. (2014). *A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM)*. Thousand Oaks, CA: Sage.

Hair, J. F., Ringle, C. M. & Sarstedt, M. (2011). PLS-SEM: Indeed a silver bullet. *Journal of Marketing Theory and Practice*, 19(2), 139–151.

Hair, J.F., Sarstedt, M., Ringle, C.M. & Mena, J.A. (2012). An assessment of the use of partial least squares structural equation modeling in marketing research. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 40 (3), 414-433.

Henseler, J. & Georg, F. (2010). Testing moderating effects in PLS path models: An illustration of available procedures. In Vinzi, V.E., Chin, W.W., Henseler, J., & Wang, H. (Eds.). *Handbook of Partial Least Squares: Concepts, Methods and Applications* (pp.713-735). Heidelberg: Springer.

Henseler, J., Ringle, C. M. & Sinkovics, R. R. (2009). The use of partial least squares path modeling in international marketing. *Advances in international marketing*, 20, 277–319.

Henseler, J. & Sarstedt, M. (2013). Goodness-of-fit indices for partial least squares path modeling. *Computational Statistics,* 28 (2), 565-580.

Leandro, M. (2012). Young drivers and speed selection: A model guided by the Theory of Planned Behavior. *Transportation Research Part F*. 15, 219-232.

Lheureux, F., Auzoult, L., Charlois, C., Hardy-Massard, S. & Minary, J. P. (2016). Traffic offences: planned or habitual? Using the theory of planned behaviour and habit strength to explain frequency and magnitude of speeding and driving under the influence of alcohol. *British Journal of Psychology*. 107, 52-71.

Lowry, B. & Gaskin, J. (2014). Partial least squares (PLS) structural equation modeling (SEM) for building and testing behavioral causal theory: When to choose it and how to use it. *IEEE Transactions on Professional Communication*, 57(2), 123-146.

Ozkan, T., Lajunen, T., Dogruyol, B., Yildirim, Z. & Coymak, A. (2012). Motorcycle accidents, rider behaviour, and psychological models. *Accident Analysis and Prevention*. 49, 124-132.

Palat, B. & Delhomme, P. (2012). What factors can predict why drivers go through yellow traffic lights? An approach based on an extended Theory of Planned Behavior. *Safety Science*. 50, 408-417.

Ringle, C. M., Wende, S. & Will, A. (2005). *SmartPLS 2.0.M3*. Hamburg: SmartPLS, http://www.smartpls.de.

Sarstedt, M., Henseler, J. & Ringle, C. M. (2011). Multigroup analysis in partial least squares (PLS) path modeling: Alternative methods and empirical results. *Advances in International Marketing*, 22, 195-218.

Stone, M. (1974). Cross-validatory choice and assessment of statistical predictions. *Journal of the Royal Statistical Society*, 36(2), 111–147.

Susilo, Y. O., Joewono, T. B. & Vandebona, U. (2015). Reasons underlying behaviour of motorcyclists disregarding traffic regulations in urban areas of Indonesia. *Accident Analysis and Prevention*. 75, 272-284.

Tankasem, P., Satiennam, T. & Satiennam, W. (2016). Psychological factors influencing speeding intentions of car drivers and motorcycle riders in urban road environments. *International Journal of Technology*. 7, 1179-1186.

Trinha, T. A. & Le, T. P.L. (2016). Motorcycle helmet usage among children passengers: role of parents as promoter. *Procedia Engineering*. 142, 10-17.

Tunnicliff, D. J., Watson, B. C., White, K. M., Hyde, M. K., Schonfeld, C. C. & Wishart, D. E. (2012). Understanding the factors influencing safe and unsafe motorcycle rider intentions. *Accident Analysis and Prevention*. 49, 133-141.

Watson, B., Tunnicliff, D., White, K., Schonfeld, C. & Wishart, D. (2007). *Psychological and Social Factors Influencing Motorcycle Rider Intentions and Behavior*. Australia: Australian Transport Safety Bureau.

Wong, K.K. (2013). Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) Techniques Using SmartPLS. *Marketing Bulletin*, 24, 1-32.

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

แบบสอบถามสำหรับการสอบถามผู้ปกครองของเด็กปฐมวัยที่มีพฤติกรรมก้าวร้าวและมีปัญหาด้านอารมณ์และพฤติกรรม

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ ○ ชาย ○ หญิง
2. อายุ (ปี) ○ 15 ○ 16 ○ 17 ○ 18 ○ 19 ○ 20 ○ 21 ○ 22 ○ 23+
3. สถานภาพ ○ สมรส ○ หย่าร้าง ○ อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
4. ภูมิลำเนา ○ ในเขตเทศบาล ○ นอกเขตเทศบาล ○ อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
5. ประสบการณ์ปี (ปี) ○ 1 ○ 2 ○ 3 ○ 4 ○ 5 ○ 6+
6. รายได้ต่อเดือน ○ ต่ำกว่า ○ ปานกลาง ○ สูงกว่า ○ เท่ากับ ○ อื่น ๆ (โปรดระบุ)
7. จำนวนบุตร ○ 1 คน ○ มากกว่า 1 คน จำนวน.....คน

5 = เกิดขึ้นบ่อยครั้ง 4 = เกิดบ่อย 3 = เกิดบ้าง 2 = เกิดน้อย 1 = ไม่เกิดเลยหรือไม่เคย

ตอนที่ 2 เมื่อเด็กอยู่ในสถานการณ์ที่ต้องรอคอย เด็กมีพฤติกรรมก้าวร้าวดังนี้...	5	4	3	2	1
1. เด็กมีพฤติกรรมตะโกนโวยวายเมื่อถูกขัดใจ	○	○	○	○	○
2. เด็กมีอาการหงุดหงิดง่าย	○	○	○	○	○
3. เด็กมีปฏิกิริยาตอบสนองทางร่างกายที่เกิดขึ้นเมื่อตนเองรู้สึกถูกขัดขวางความต้องการ	○	○	○	○	○
4. เด็กมีการเคลื่อนไหวร่างกายมากเกินไป เช่น ตีโต๊ะ ตีกลอง เคาะนิ้ว ไม่อยู่นิ่ง	○	○	○	○	○
5. เด็กมีพฤติกรรมต่อต้านผู้ปกครองเมื่อถูกขอร้องให้ปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำขอร้อง	○	○	○	○	○
6. เด็กมีอารมณ์ฉุนเฉียวง่ายเมื่อถูกขัดขวางไม่ให้ทำตามใจตนเอง	○	○	○	○	○
7. เด็กมีการโต้เถียงหรือเถียงคำต่อคำกับผู้ปกครองเมื่อถูกขอร้องให้ทำตาม	○	○	○	○	○

ตอนที่ 3 เมื่อเด็กอยู่ในสถานการณ์ที่ต้องรอคอยเด็กมีพฤติกรรมก้าวร้าวดังนี้...	5	4	3	2	1
1. เด็กมีพฤติกรรมตะโกนโวยวายเมื่อถูกขัดใจ	○	○	○	○	○
2. เด็กมีอาการหงุดหงิดง่าย	○	○	○	○	○
3. เด็กมีปฏิกิริยาตอบสนองทางร่างกายที่เกิดขึ้นเมื่อตนเองรู้สึกถูกขัดขวางความต้องการ	○	○	○	○	○
4. เด็กมีการเคลื่อนไหวร่างกายมากเกินไป เช่น ตีโต๊ะ ตีกลอง เคาะนิ้ว ไม่อยู่นิ่ง	○	○	○	○	○
5. เด็กมีพฤติกรรมต่อต้านผู้ปกครองเมื่อถูกขอร้องให้ปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำขอร้อง	○	○	○	○	○
6. เด็กมีอารมณ์ฉุนเฉียวง่ายเมื่อถูกขัดขวางไม่ให้ทำตามใจตนเอง	○	○	○	○	○
7. เด็กมีการโต้เถียงหรือเถียงคำต่อคำกับผู้ปกครองเมื่อถูกขอร้องให้ทำตาม	○	○	○	○	○

ตอนที่ 4 เมื่อเด็กอยู่ในสถานการณ์ที่ต้องรอคอยเด็กมีพฤติกรรมก้าวร้าวดังนี้...	5	4	3	2	1
1. เด็กมีพฤติกรรมตะโกนโวยวายเมื่อถูกขัดใจ	○	○	○	○	○
2. เด็กมีอาการหงุดหงิดง่าย	○	○	○	○	○
3. เด็กมีปฏิกิริยาตอบสนองทางร่างกายที่เกิดขึ้นเมื่อตนเองรู้สึกถูกขัดขวางความต้องการ	○	○	○	○	○
4. เด็กมีการเคลื่อนไหวร่างกายมากเกินไป เช่น ตีโต๊ะ ตีกลอง เคาะนิ้ว ไม่อยู่นิ่ง	○	○	○	○	○
5. เด็กมีพฤติกรรมต่อต้านผู้ปกครองเมื่อถูกขอร้องให้ปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำขอร้อง	○	○	○	○	○
6. เด็กมีอารมณ์ฉุนเฉียวง่ายเมื่อถูกขัดขวางไม่ให้ทำตามใจตนเอง	○	○	○	○	○
7. เด็กมีการโต้เถียงหรือเถียงคำต่อคำกับผู้ปกครองเมื่อถูกขอร้องให้ทำตาม	○	○	○	○	○

PHUKHAO THLA RAJABHAT UNIVERSITY

5 = [illegible] 4 = [illegible] 3 = [illegible] 2 = [illegible] 1 = [illegible]

ตอนที่ 3 [illegible]	5	4	3	2	1
1. [illegible]	○	○	○	○	○
2. [illegible]	○	○	○	○	○
3. [illegible]	○	○	○	○	○
4. [illegible]	○	○	○	○	○
5. [illegible]	○	○	○	○	○
6. [illegible]	○	○	○	○	○
7. [illegible]	○	○	○	○	○

4 = [illegible] 3 = [illegible] 2 = [illegible] 1 = [illegible]

ตอนที่ 4 [illegible]	5	4	3	2	1
1. [illegible]	○	○	○	○	○
2. [illegible]	○	○	○	○	○
3. [illegible]	○	○	○	○	○
4. [illegible]	○	○	○	○	○
5. [illegible]	○	○	○	○	○
6. [illegible]	○	○	○	○	○
7. [illegible]	○	○	○	○	○

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

.....

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา
SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ภาคผนวก ข

ผลการวิเคราะห์คุณภาพเครื่องมือ

การตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยการคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้อง

ตอนที่	ข้อ	คะแนนพิจารณาจากผู้ทรงคุณวุฒิ					IOC
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5	
2	AB1	1	1	1	1	1	1.0
	AB2	0	1	0	1	1	.6
	AB3	1	1	0	1	1	.8
	AB4	1	1	0	1	1	.8
	AB5	1	1	1	1	1	1
	AB6	1	1	0	1	1	.8
	AB7	1	1	1	1	1	1.0
3	SN1	1	1	1	0	1	.8
	SN2	0	1	1	1	1	.8
	SN3	1	1	1	1	1	1
	SN4	1	1	1	1	1	1
	SN5	1	1	1	1	1	1
	SN6	1	1	0	1	1	.8
	SN7	1	1	1	1	1	1
4	PBC1	1	1	1	1	1	1.0
	PBC2	1	1	0	1	1	.8
	PBC3	1	1	1	1	1	1.0
	PBC4	1	1	0	1	1	.8
	PBC5	1	1	0	1	1	.8
	PBC6	1	1	0	1	1	.8
	PBC7	1	1	0	1	1	.8

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

ตอนที่	ข้อ	คะแนนพิจารณาจากผู้ทรงคุณวุฒิ					IOC
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5	
5	I1	1	1	1	1	1	1
	I2	1	1	1	1	1	1
	I3	1	1	1	1	0	.8
	I4	0	0	1	1	1	.6
	I5	1	1	1	1	1	1
	I6	1	1	1	1	1	1
	I7	1	0	0	1	1	.6
6	B1	1	1	0	1	1	.8
	B2	1	1	1	1	1	1
	B3	1	1	1	1	1	1
	B4	1	1	1	1	0	.8
	B5	1	1	1	1	1	1
	B6	1	1	1	1	1	1
	B7	1	1	1	1	1	1

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

การคำนวณค่าความเชื่อมั่นโดยวิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค

1. ตัวแปรแฝงเจตคติต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.765	7

ข้อ	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
AB1	24.40	16.110	.686	.715
AB2	24.83	16.902	.481	.742
AB3	24.50	15.707	.639	.714
AB4	24.57	16.116	.490	.737
AB5	25.53	16.189	.259	.795
AB6	25.20	13.338	.597	.711
AB7	25.17	13.799	.505	.737

2. ตัวแปรแฝงการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.828	7

Item-Total Statistics				
ข้อ	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
SN1	24.50	20.603	.724	.793
SN2	24.90	21.610	.505	.816
SN3	24.67	20.506	.590	.804
SN4	24.67	21.264	.484	.818
SN5	25.67	17.885	.549	.815
SN6	25.30	16.631	.741	.773
SN7	25.10	18.231	.570	.808

3. ตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.801	7

Item-Total Statistics				
ข้อ	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
PBC1	24.57	16.185	.644	.769
PBC2	24.83	17.385	.309	.808
PBC3	24.70	15.045	.681	.754
PBC4	24.77	16.116	.582	.773
PBC5	25.80	13.545	.488	.795
PBC6	25.30	13.114	.659	.749
PBC7	25.23	13.564	.567	.771

4. ตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.775	7

Item-Total Statistics				
ข้อ	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
I1	25.03	19.249	.644	.727
I2	25.28	18.635	.636	.723
I3	25.10	18.667	.649	.722
I4	25.14	19.909	.381	.769
I5	26.00	17.286	.419	.777
I6	25.59	18.251	.502	.745
I7	25.38	19.315	.414	.763

5. ตัวแปรแฝงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.775	7

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

Item-Total Statistics				
ข้อ	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
B1	24.60	14.800	.749	.696
B2	24.93	14.409	.787	.686
B3	24.50	16.466	.679	.722
B4	24.80	17.200	.261	.804
B5	25.33	17.126	.337	.781
B6	25.10	16.438	.448	.757
B7	24.93	17.444	.395	.766

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

ภาคผนวก ค

ตัวอย่างหนังสือขอความอนุเคราะห์ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา
SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ นามสกุล	อิสระ ทองสามสี
วัน เดือน ปี เกิด	18 สิงหาคม พ.ศ. 2515
สถานที่เกิด	จังหวัดลพบุรี
ที่อยู่ปัจจุบัน	160/89 หมู่ 4 ตำบลเขารูปช้าง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา 90000
ประวัติการศึกษา	ปร.ด.(การจัดการ) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
	Certificate in PhD academic research programme,
	Massey University, New Zealand
สถานที่ทำงาน	คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา

มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา
SONGKHLA RAJABHAT UNIVERSITY