

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในบทนี้เป็นการวิเคราะห์ทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากกลุ่มตัวอย่างที่ได้ทำการสำรวจจากแบบสอบถาม เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และพัฒนาแบบจำลองเพื่ออธิบายถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง

โดยในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แยกออกเป็นส่วนต่างๆดังต่อไปนี้

- 1) การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 2) การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง
- 3) การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยง
 - 3.1 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
 - 3.2 พฤติกรรมการจับชี่ย้อนศร
 - 3.3 พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- 4) การวิเคราะห์อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยง โดยทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

4.1 การวิเคราะห์คุณลักษณะเศรษฐกิจและสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4-1 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 52 เพศชาย คิดเป็นร้อยละ 48 โดยส่วนใหญ่มีอายุ ≤ 24 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมาคืออายุ 25-34 ปี คิดเป็นร้อยละ 17 และน้อยที่สุดคืออายุ 65 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 2 ตามลำดับ และระดับการศึกษา ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ร้อยละ 77 รองลงมา ต่ำกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 15.8 และสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-1 ค่าสถิติเบื้องต้นของผู้ตอบแบบสอบถามที่สำรวจได้

ประเภทของข้อมูล		จำนวน	ร้อยละ
1) เพศ	- ชาย	192 คน	48.0
	- หญิง	208 คน	52.0
2) ระดับช่วงอายุ	- อายุ น้อยกว่าหรือเท่ากับ 24 ปี	186 คน	46.5
	- อายุ 25- 34 ปี	68 คน	17.0
	- อายุ 35 – 44 ปี	60 คน	15.0
	- อายุ 45 – 54 ปี	46 คน	11.5
	- อายุ 55 – 64 ปี	32 คน	8.0
	- อายุ 65 ปี ขึ้นไป	8 คน	2.0
3) ระดับการศึกษา	- ต่ำกว่าปริญญาตรี	63 คน	15.8
	- ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	308 คน	77.0
	- สูงกว่าปริญญาตรี	29 คน	7.2
4) อาชีพปัจจุบันของท่าน	- รับจ้าง	23 คน	5.7
	- ธุรกิจส่วนตัว	58 คน	14.5
	- ข้าราชการ	47 คน	11.7
	- ทำงานบริษัทเอกชน	11 คน	2.8
	- ทำงานรัฐวิสาหกิจ	4 คน	1.0
	- นักเรียน/นักศึกษา	241 คน	60.3
	- พ่อบ้าน/แม่บ้าน	12 คน	3.0
- อื่น ๆ	4 คน	1.0	

ตารางที่ 4-1 ค่าสถิติเบื้องต้นของผู้ตอบแบบสอบถามที่สำรวจได้(ต่อ)

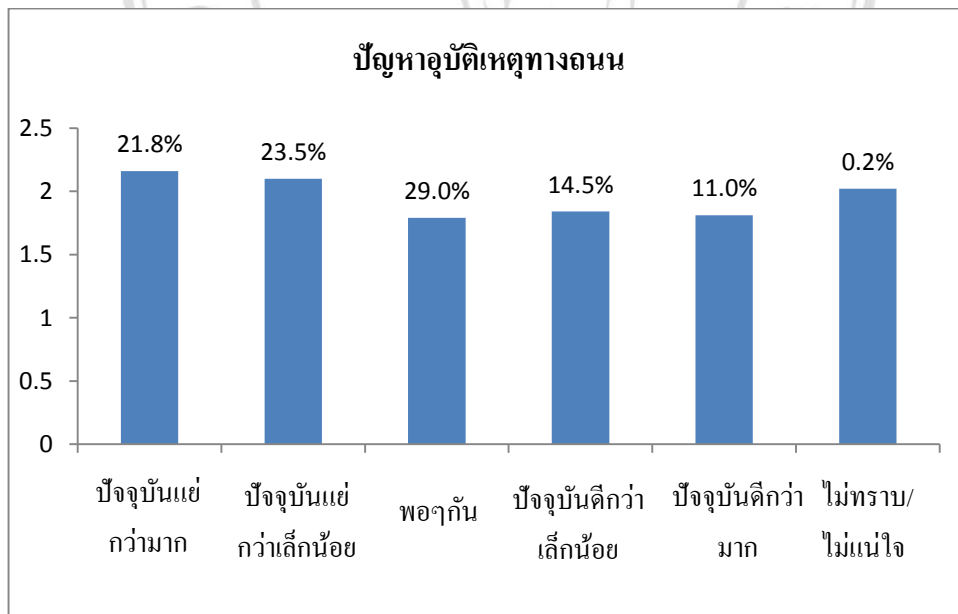
ประเภทของข้อมูล		จำนวน	ร้อยละ
5) รายได้ทั้งหมด ของท่าน โดย เฉลี่ยต่อเดือน	- ไม่มีรายได้	116 คน	29.0
	- น้อยกว่า 10,000 บาท	119 คน	29.8
	- ตั้งแต่ 10,000-19,999 บาท	108 คน	27.0
	- ตั้งแต่ 20,000-29,999 บาท	40 คน	10.0
	- ตั้งแต่ 30,000-49,999 บาท	13 คน	3.2
	- มากกว่า 50,000 บาท	4 คน	1.0
6) ท่านถือครอง ใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ หรือไม่	- ไม่มี	116 คน	29.0
	- มี ต่ำกว่า 1 ปี	61 คน	15.2
	- มี ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป - 3 ปี	71 คน	17.8
	- มี ตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป - 5 ปี	38 คน	9.5
	- มี ตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป - 10 ปี	80 คน	20.0
	- มี มากกว่า 10 ปี	34 คน	8.5
7) ประสบการณ์ ใน การ ขับ ขี่ รถจักรยานยนต์ ของท่าน	- ตั้งแต่ 6 เดือน	6 คน	1.5
	- ตั้งแต่ 6 เดือน - 1 ปี	17 คน	4.2
	- ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป - 3 ปี	24 คน	6.0
	- ตั้งแต่ 3 ปี - 5 ปี	106 คน	26.5
	- ตั้งแต่ 5 ปี - 10 ปี	188 คน	47.0
- มากกว่า 10 ปีขึ้นไป	59 คน	14.8	

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง

4.2.1 ระดับความรุนแรงของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน

ตารางที่ 4-2 ระดับความรุนแรงของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน

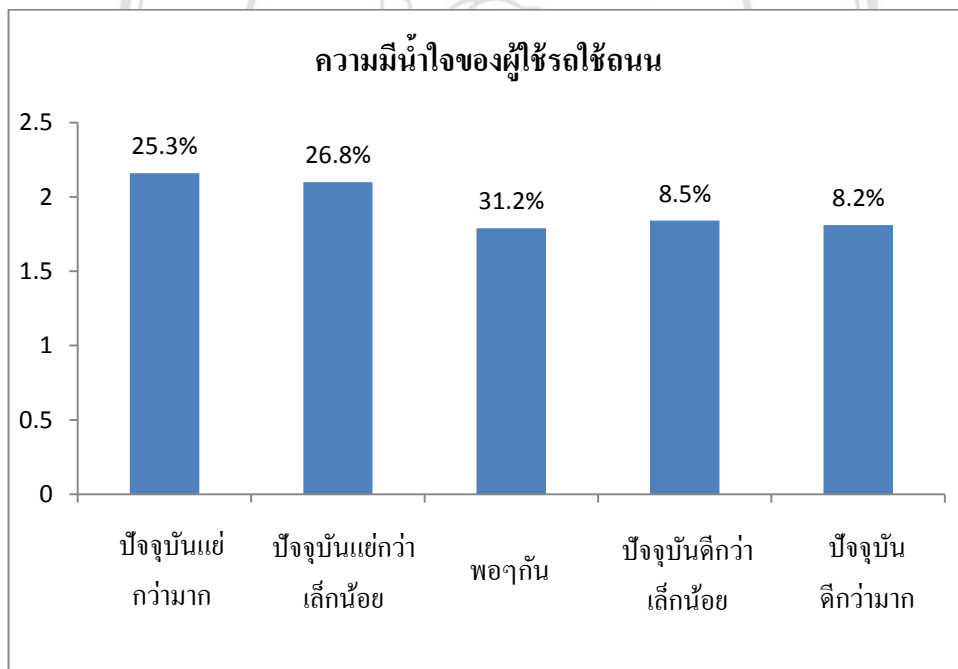
ประเด็นปัญหา		จำนวน	ร้อยละ
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	ปัจจุบันแย่กว่ามาก	87 คน	21.8
	ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	94 คน	23.5
	พอๆกัน	116 คน	29.0
	ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	58 คน	14.5
	ปัจจุบันดีกว่ามาก	44 คน	11.0
	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	1 คน	0.2



รูปที่ 4-1 การแจกแจงประเด็นปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ตารางที่ 4-2 ระดับความรุนแรงของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

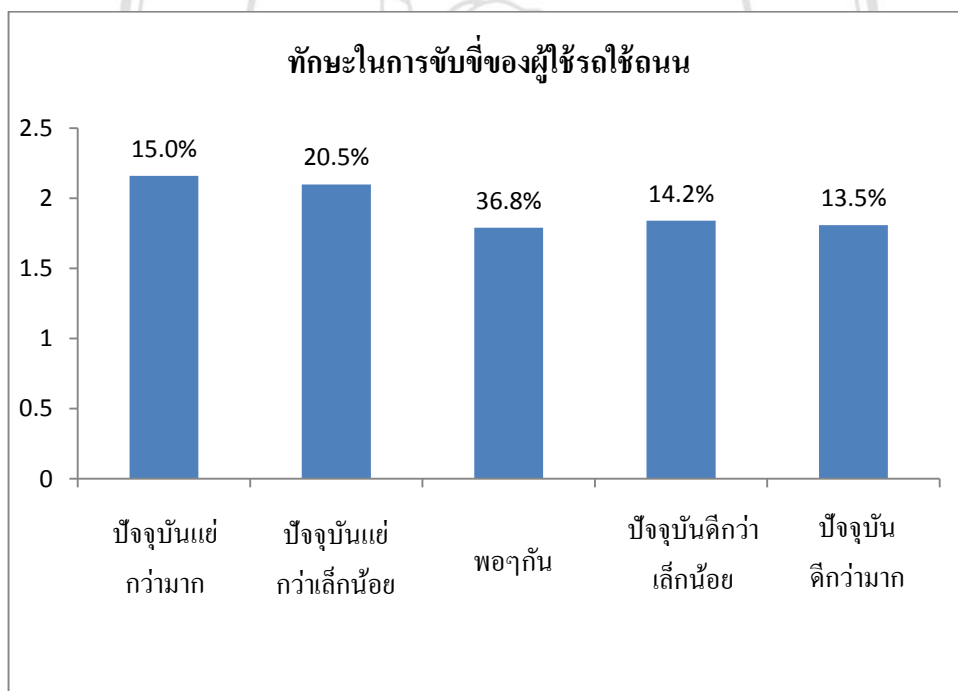
ประเด็นปัญหา		จำนวน	ร้อยละ
ความมีน้ำใจของ ผู้ใช้รถใช้ถนน	ปัจจุบันแย่กว่ามาก	101 คน	25.3
	ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	107 คน	26.8
	พอๆกัน	125 คน	31.2
	ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	34 คน	8.5
	ปัจจุบันดีกว่ามาก	33 คน	8.2
	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0 คน	0



รูปที่ 4-2 การแจกแจงประเด็นความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตารางที่ 4-2 ระดับความรุนแรงของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

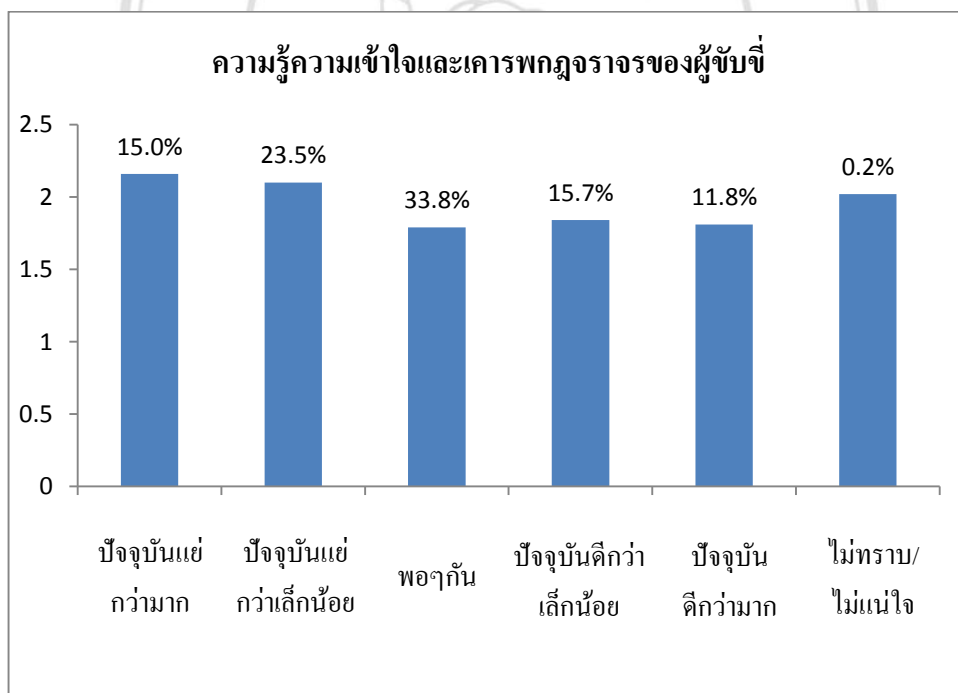
ประเด็นปัญหา		จำนวน	ร้อยละ
ทักษะในการขับขี่ ของผู้ใช้รถใช้ ถนน	ปัจจุบันแย่กว่ามาก	60 คน	15.0
	ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	82 คน	20.5
	พอๆกัน	147 คน	36.8
	ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	57 คน	14.2
	ปัจจุบันดีกว่ามาก	54 คน	13.5
	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0 คน	0



รูปที่ 4-3 การแจกแจงประเด็นทักษะในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตารางที่ 4-2 ระดับความรุนแรงของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน(ต่อ)

ประเด็นปัญหา		จำนวน	ร้อยละ
ความรู้ความ เข้าใจและเคารพ กฎจราจรของผู้ ขับขี่	ปัจจุบันแย่กว่ามาก	60 คน	15.0
	ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	94 คน	23.5
	พอๆกัน	135 คน	33.8
	ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	63 คน	15.7
	ปัจจุบันดีกว่ามาก	47 คน	11.8
	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	1 คน	0.2



รูปที่ 4-4 การแจกแจงประเด็นความรู้ความเข้าใจและเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่

4.2.2 พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่

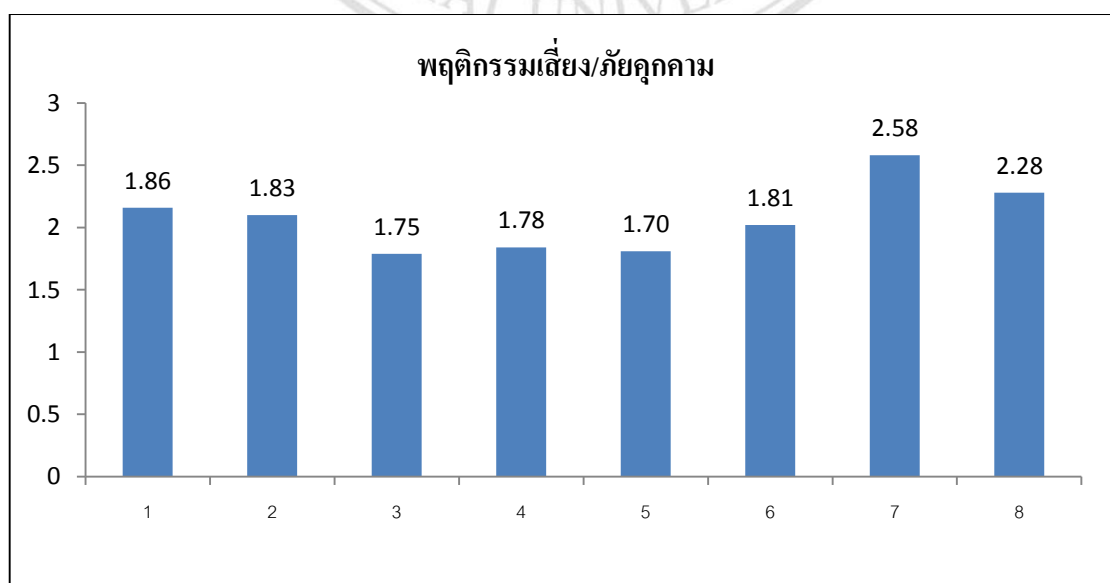
ตารางที่ 4-3 พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่

(ร้อยละ)

รายการคำถาม	เป็นภัยที่รุนแรงมาก	เป็นภัยที่รุนแรง	เป็นภัยที่รุนแรงเล็กน้อย	ไม่เป็นภัย	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ
	1	2	3	4	5
1. ผู้ขับขี่ที่ พุดคุยโทรศัพท์พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	28.8	52.0	18.3	0.4	0.4
2. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	33.4	46.5	19.0	0.7	0.4
3. ผู้ขับขี่ที่ ผ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	42.4	41.4	15.3	0.2	0.7
4. ผู้ขับขี่ที่ ตัดหน้ากระชั้นชิด	39.7	43.7	15.7	0.2	0.7
5. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถย้อนศร	45.9	40.2	12.9	0.9	0.2
6. ผู้ขับขี่ที่ ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	33.4	50.4	15.1	0.9	0.2
7. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	25.1	43.4	27.5	3.1	0.9
8. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความก้าวร้าว	41.5	43.4	12.7	1.7	0.7

ตารางที่ 4-4 พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่
(ความคิดเห็นเฉลี่ย)

รายการคำถาม	ความคิดเห็นเฉลี่ย
1. ผู้ขับขี่ที่ พวดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	1.86
2. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	1.83
3. ผู้ขับขี่ที่ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1.75
4. ผู้ขับขี่ที่ ตัดหน้ากระชั้นชิด	1.78
5. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถย้อนศร	1.70
6. ผู้ขับขี่ที่ ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	1.81
7. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	2.06
8. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความก้าวร้าว	1.78



รูปที่ 4-5 การแจกแจงประเด็นพฤติกรรมเสี่ยง/ภัยคุกคาม

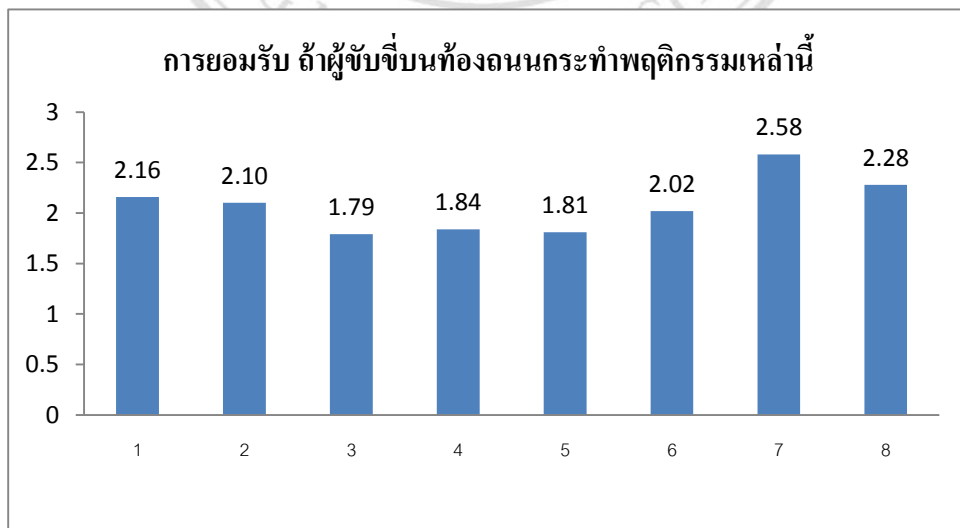
4.2.3 การยอมรับต่อการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่อื่น

ตารางที่ 4-5 การยอมรับต่อการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่อื่น (ร้อยละ)

รายการคำถาม	ยอมรับ ไม่ได้เลย	ยอมรับ ไม่ได้	เฉยๆ	ค่อนข้าง ยอมรับได้	ยอมรับ ได้
	1	2	3	4	5
1. พุศคยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	24.9	40.8	27.9	5.7	0.7
2. ขับรถในขณะร่างกาย อ่อนเพลีย ง่วงนอน	26.4	44.5	22.5	5.5	1.1
3. ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	45.0	34.1	18.8	1.7	0.4
4. ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	39.5	40.0	18.3	1.3	0.9
5. ขับรถย้อนศร	42.4	37.3	17.7	1.7	0.9
6. ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/ เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	26.2	48.5	22.7	2.2	0.4
7. ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	17.7	32.8	31.0	11.4	7.2
8. ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่ สวมหมวกนิรภัย	22.5	40.0	27.5	7.0	3.1

ตารางที่ 4-6 การยอมรับต่อการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่อื่น
(ความคิดเห็นเฉลี่ย)

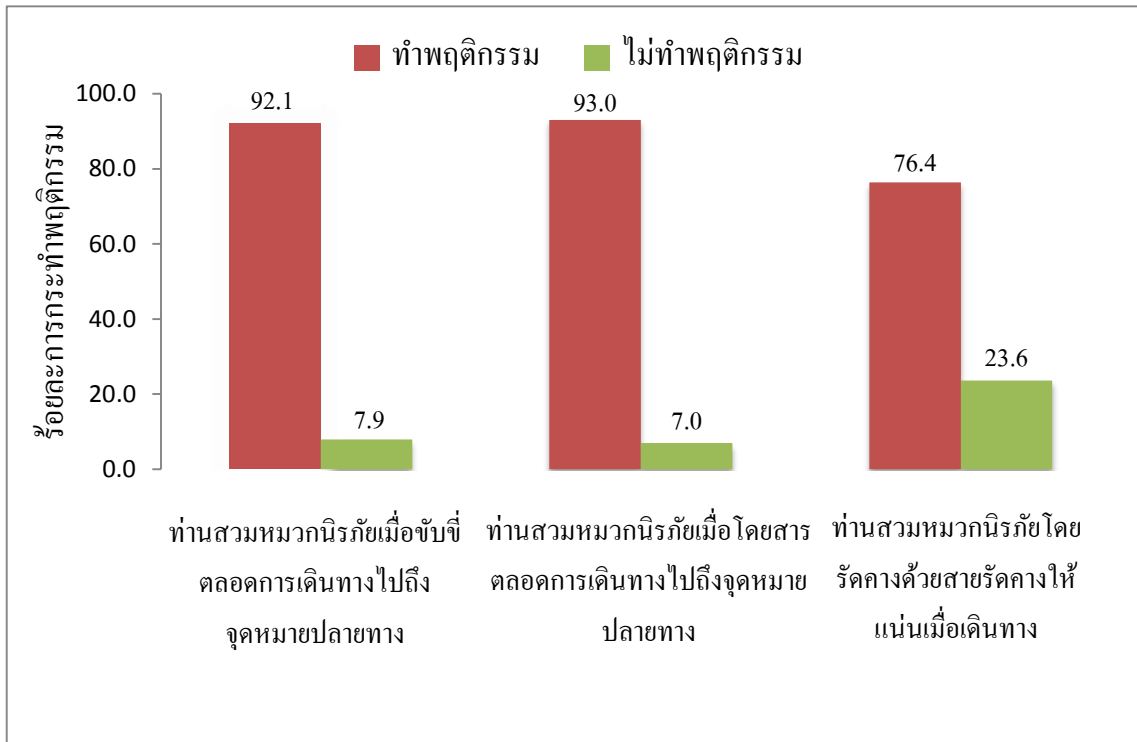
รายการคำถาม	ความคิดเห็นเฉลี่ย
1. พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	2.16
2. ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	2.10
3. ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1.79
4. ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	1.84
5. ขับรถย้อนศร	1.81
6. ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	2.02
7. ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	2.58
8. ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	2.28



รูปที่ 4-6 การแจกแจงประเด็นการยอมรับ ถ้าผู้ขับขี่บนท้องถนนกระทำพฤติกรรมเหล่านี้

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยง

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย



รูปที่ 4-7 การกระทำพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

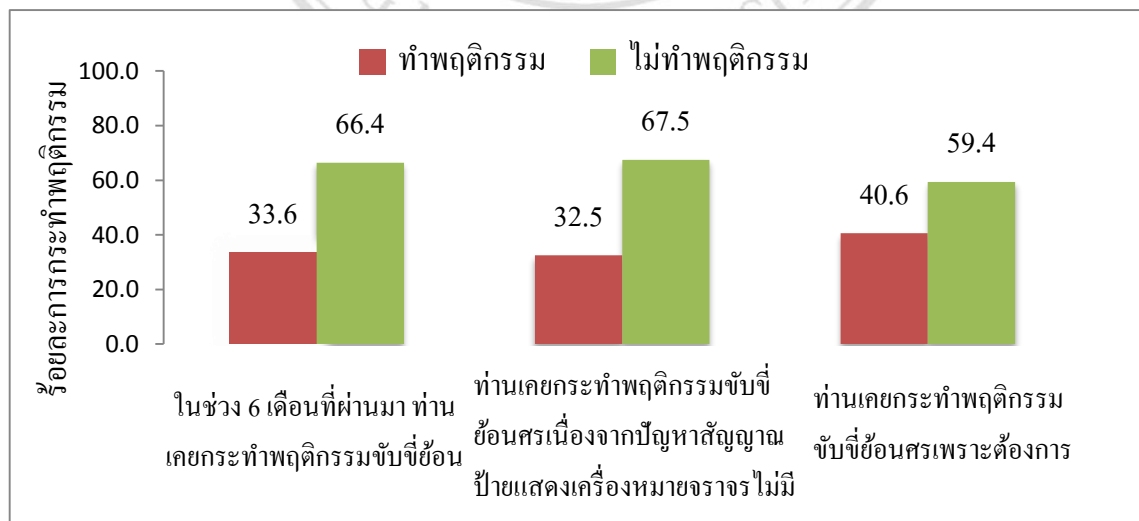
ตารางที่ 4-7 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1. ท่านเชื่อว่า “หมวกนิรภัย” มีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	0.9%	1.1%	23.6%	45.6%	28.8%
	2. ท่านคิดว่าคนในจังหวัดเชียงใหม่เชื่อว่า “หมวกนิรภัย” มีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	0.4%	2.8%	20.7%	41.5%	34.5%
	3. ท่านเชื่อว่า ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่รุนแรงมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	0.0%	6.3%	15.3%	42.4%	36.0%
	4. ท่านเชื่อว่า หากขับซึ่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังแล้วไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยก็ได้	15.1%	37.6%	21.2%	21.2%	5.0%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1. ครอบครัวของท่าน คิดว่าท่านควร “สวมหมวกนิรภัย” ทุกครั้งเมื่อขับซึ่จักรยานยนต์	0.2%	3.3%	23.4%	42.8%	30.3%
	2. เพื่อนๆและคนใกล้ชิดของท่านคิดว่า พฤติกรรม “ไม่สวมหมวกนิรภัย” เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	19.9%	32.3%	25.8%	15.7%	6.3%
	3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “ไม่สวมหมวกนิรภัย”	1.7%	5.9%	35.6%	41.5%	15.3%
	4. ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่างๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม “ไม่สวมหมวกนิรภัย”	0.7%	5.5%	34.7%	38.9%	20.3%
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1. ถ้าท่านต้องขับรถโดยไม่สวมหมวกนิรภัย ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับซึ่เพียงพอ	10.5%	31.4%	35.6%	21.0%	1.5%
	2. ท่านสวมหมวกนิรภัยถึงแม้ว่ารถคันอื่นจะไม่สวมหมวกนิรภัย	2.4%	7.9%	19.9%	52.4%	17.5%

ตารางที่ 4-7 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย (ต่อ)

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	3. ถ้าท่านต้อง “ขับรถโดยไม่สวมหมวกนิรภัย” ท่านเชื่อว่า ท่านจะสามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ	16.4%	21.2%	35.6%	23.6%	3.3%
	4. ท่านเลือกที่จะสวมหมวกนิรภัยเฉพาะเมื่อพฤติกรรมของคนขับขับรถไม่ปลอดภัย	11.6%	18.1%	31.9%	33.6%	4.8%
เจตนาเชิงพฤติกรรม (Intention)	1. ท่านตั้งใจจะสวมหมวกนิรภัยในการเดินทางระยะใกล้	0.4%	1.5%	7.3%	15.8%	75.0%
	2. เมื่อท่านเป็นผู้โดยสารท่านตั้งใจจะสวมหมวกนิรภัยในการเดินทางระยะใกล้	0.8%	1.9%	20.4%	43.5%	33.5%
	3. เมื่อท่านไม่มีหมวกนิรภัยท่านตั้งใจที่จะไม่เดินทาง	3.8%	4.6%	28.5%	39.2%	23.8%

พฤติกรรมการขับขี่อันตราย



รูปที่ 4-8 การกระทำพฤติกรรมขับขี่อันตราย

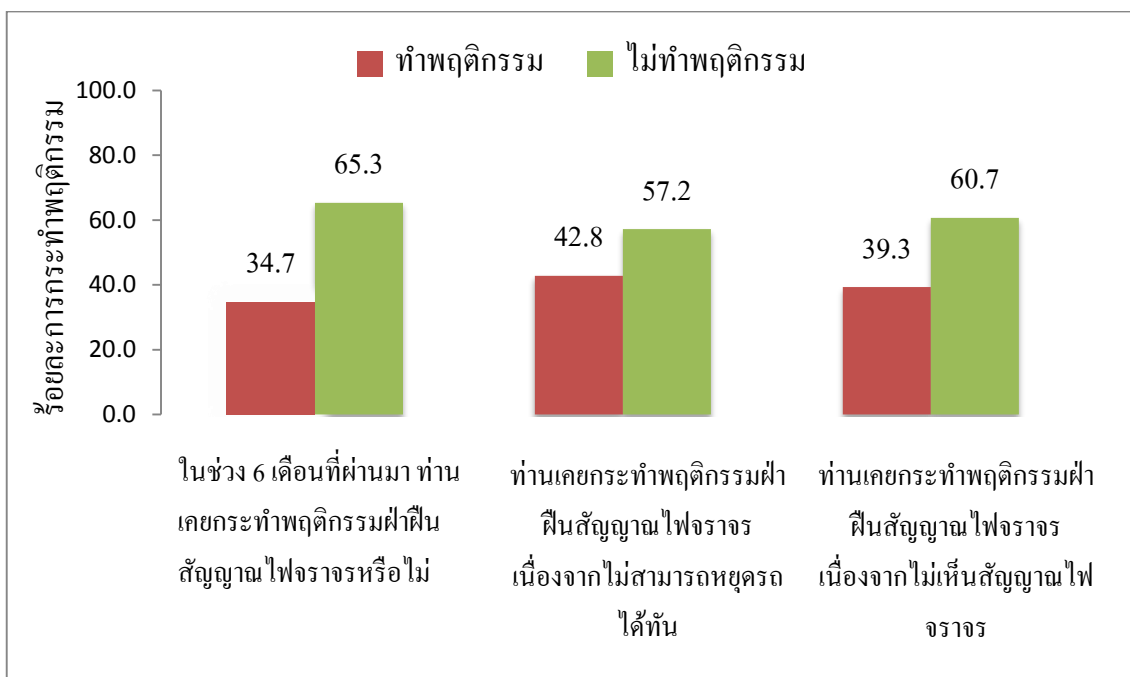
ตารางที่ 4-8 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่ย้อนศร

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมขับขี่ย้อนศรเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่คิดไม่พึงกระทำ	0.2%	3.5%	20.3%	39.7%	36.2%
	2. ท่านเชื่อว่า ผู้ขับรถในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่าพฤติกรรมขับขี่ย้อนศรเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ไม่พึงกระทำ	0.2%	4.4%	20.3%	40.0%	35.2%
	3. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมขับขี่ย้อนศรอาจจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่นบนท้องถนน	0.7%	3.7%	15.9%	42.4%	37.3%
	4. ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่ จึงส่งเสริมให้ท่านสามารถขับขี่ย้อนศรได้	29.7%	31.2%	19.2%	14.4%	5.5%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1. ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร “ขับขี่ย้อนศร”	0.4%	4.8%	23.6%	35.8%	35.4%
	2. เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่า พฤติกรรม “ขับขี่ย้อนศร” เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	21.2%	34.7%	28.2%	11.1%	4.8%
	3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “ขับขี่ย้อนศร”	0.4%	5.5%	42.4%	34.9%	16.8%
	4. ท่านคิดว่า การณรงค์ทางสื่อต่างๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม “ขับขี่ย้อนศร”	0.7%	5.7%	39.7%	35.6%	18.3%

ตารางที่ 4-8 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่ย้อนศร (ต่อ)

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1. ถ้าท่านต้องขับขี่ย้อนศร ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	22.9%	32.3%	31.0%	12.0%	1.7%
	2. ถ้าท่านมีฐานะร่ำรวย ท่านจะขับขี่ย้อนศรในถนนที่มีเครื่องหมายห้ามย้อนศร	24.7%	30.1%	24.2%	18.1%	2.8%
	3. เมื่อท่านอยู่ในสภาพแวดล้อมที่มีผู้คนขับขี่ย้อนศรจะส่งผลให้ท่านเกิดพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร	29.0%	22.1%	25.8%	20.1%	3.1%
เจตนาเชิงพฤติกรรม (Intention)	1. ท่านตั้งใจจะไม่ขับขี่ย้อนศร ถึงแม้จะเห็นว่าไม่มีรถบนถนน	0.9%	3.1%	27.5%	43.4%	25.1%
	2. ท่านตั้งใจจะไม่ขับขี่ย้อนศร ถึงแม้ผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางจะพูดจายุยง	3.1%	7.0%	27.5%	40.0%	22.5%
	3. ท่านตั้งใจจะไม่ขับขี่ย้อนศร ถึงแม้ว่าท่านจะมีความชำนาญในการขับขี่	0.2%	2.0%	8.5%	20.3%	69.0%

พฤติกรรมกาไฟฟ้าฝืนสัญญาณไฟจราจร



รูปที่ 4-9 การกระทำพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 4-9 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่คิดไม่พึงกระทำ	0.7%	2.6%	19.4%	46.7%	30.6%
	2. ท่านเชื่อว่า ผู้ขับรถในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่าพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่คิดไม่พึงกระทำ	0.2%	1.7%	21.4%	39.3%	37.3%
	3. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร อาจจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่นบนท้องถนน	0.0%	2.2%	19.0%	40.2%	38.6%

ตารางที่ 4-9 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร(ต่อ)

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	3. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร อาจส่งผลกระทบต่อผู้อื่นบนท้องถนน	0.0%	2.2%	19.0%	40.2%	38.6%
	4. ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับซี้ จึงส่งเสริมให้ท่านสามารถขับซี้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรได้	22.7%	40.2%	19.2%	14.4%	3.5%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1. ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร “ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร”	0.4%	2.6%	22.9%	39.3%	34.7%
	2. เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่า พฤติกรรม “ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร” เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	22.3%	33.4%	23.6%	14.4%	6.3%
	3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร”	0.9%	5.0%	40.6%	35.4%	18.1%
	4. ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่างๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม “ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร”	0.9%	2.0%	40.8%	37.1%	19.2%
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1. ถ้าท่านต้องฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับซี้เพียงพอ	22.7%	28.4%	32.5%	14.8%	1.5%
	2. เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองท่านชะลอเพื่อที่จะหยุดรถโดยไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	2.2%	10.9%	21.4%	45.9%	19.7%
	3. ท่านไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ถึงแม้ว่ารถคันอื่นจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1.3%	6.6%	26.9%	41.9%	23.4%
	4. เมื่อท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ท่านจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	27.9%	25.1%	26.0%	16.6%	4.4%

ตารางที่ 4-9 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร(ต่อ)

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
เจตนาเชิงพฤติกรรม (Intention)	1. ท่านตั้งใจจะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ถึงแม้จะเห็นว่าไม่มีรถบนถนน	0.2%	0.0%	3.6%	28.3%	67.9%
	2. ท่านตั้งใจจะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ถึงแม้ผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางจะพูดจายุยง	0.2%	1.9%	8.8%	20.3%	68.8%
	3. ท่านตั้งใจจะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ถึงแม้ว่าท่านจะมีความชำนาญในการขับขี่	3.0%	6.8%	26.9%	40.0%	23.3%

4.4 การวิเคราะห์ข้ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยง โดยทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

4.4.1 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

การสร้างปัจจัยแฝงตามกรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน TPB ได้แก่ ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม และเจตนาเชิงพฤติกรรม โดยแสดงน้ำหนักปัจจัยของดัชนีตามกลุ่มปัจจัยแฝง ปัจจัยตามกรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4-10 ปัจจัยแฝงตามกรอบ TPB ของพฤติกรรมเสี่ยง (พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย)

ตัวแปร	Mean	Std.Deviation	Cronbach's alpha
Attitude	4.29	0.68	0.816
Subjective Norm	3.79	0.86	0.757
Perceived Behavior Control	3.31	1.01	0.653
Intention	4.60	0.69	0.699

หมายเหตุ ค่า Cronbach's alpha ต้องมีค่ามากกว่า 0.65

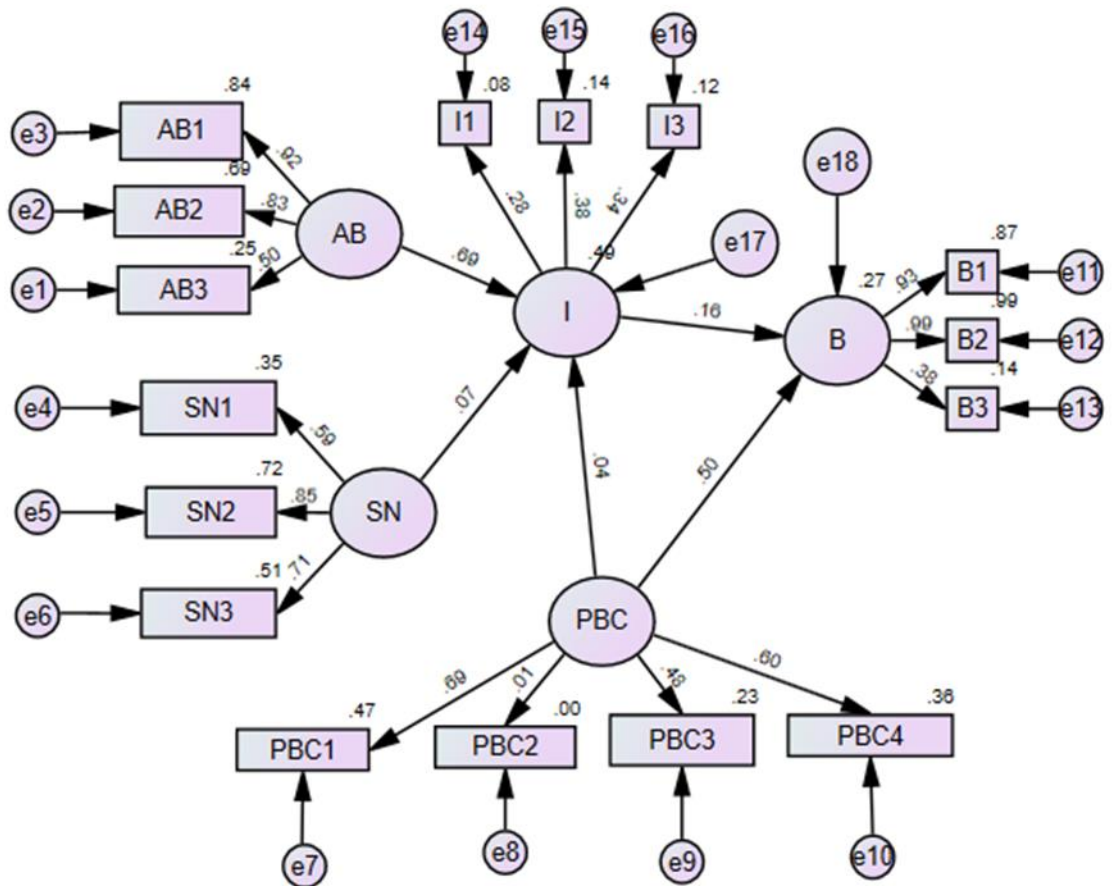
ตารางที่ 4-11 น้ำหนักปัจจัยของดัชนีตามกลุ่มปัจจัยแฝง (พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย)

	ปัจจัยแฝง			
	Intention	Attitude	Subjective Norm	Perceived Behavior Control
AB 1		0.843		
AB 2		0.813		
AB 3		0.802		
SN 1			0.820	
SN 2			0.618	
SN 3			0.642	
PBC 1				0.634
PBC 2				0.500
PBC 3				0.625
PBC 4				0.653
I 1	0.631			
I 2	0.589			
I 3	0.714			

หมายเหตุ ค่าสถิติ KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) ต้องมีค่ามากกว่า 0.5

จากตารางที่ 4-11 ค่าสถิติ KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) มีค่ามากกว่า 0.5 และเข้าสู่ 1 สามารถสรุปได้ว่า ข้อมูลเหล่านี้มีความเหมาะสมเพียงพอที่จะนำไปใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยได้

จากกรอบโมเดลเชิงสาเหตุของพฤติกรรมภายใต้การวิเคราะห์ตามทฤษฎีตามแผนในการอธิบายพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย โดยการวิเคราะห์อิทธิพลทางตรง และอิทธิพลทางอ้อม โดยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structure Equation Modeling) ซึ่งลักษณะค่าพารามิเตอร์ที่ได้จากการประมาณค่าภายใต้โมเดลสมมติฐาน แสดงดังรูปที่ 4-10



รูปที่ 4-10 โมเดลเชิงสาเหตุของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย (หลังปรับโมเดล)

ตารางที่ 4-12 ค่าดัชนีแสดงความสอดคล้องระหว่างโมเดลสมมติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ของ
พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ค่าดัชนี	เกณฑ์การประเมิน	ก่อนการปรับโมเดล		หลังการปรับโมเดล	
		ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา	ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา
ค่าไค-สแควร์ (χ^2)	ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ	1003.413	-	288.385	-
ค่าดัชนีอัตราส่วนไค-สแควร์สัมพัทธ์ (χ^2/df)	<3.00	7.719	ไม่ผ่านเกณฑ์	2.913	ผ่านเกณฑ์
ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (GFI)	>0.90	0.826	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.928	ผ่านเกณฑ์
ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนปรับแก้ (AGFI)	>0.90	0.771	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.901	ผ่านเกณฑ์
ดัชนีรากมาตรฐานของค่าเฉลี่ยกำลังของส่วนที่เหลือ (SRMR)	<0.80	0.148	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.067	ผ่านเกณฑ์
ดัชนีความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าพารามิเตอร์ (RMSEA)	<0.08	0.121	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.065	ผ่านเกณฑ์
CFI (Comparative Fit Index)	>0.90	0.730	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.918	ผ่านเกณฑ์

จากตาราง ผลดัชนีวัดความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลโครงสร้าง ก่อนปรับโมเดล ค่าสถิติไค-สแควร์ (Chi-square) มีค่าเท่ากับ 1003.413 แสดงให้เห็นว่าโมเดลยังไม่สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ แต่เนื่องจากค่าสถิติไค-สแควร์ มีความแปรผันตามขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ถ้ากลุ่มตัวอย่างมีขนาดใหญ่ ยิ่งทำให้ค่าสถิติไค-สแควร์มีแนวโน้มที่จะมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงควรพิจารณาอัตราส่วนระหว่างค่าสถิติไค-สแควร์กับจำนวนองศาอิสระ (Degree of freedom: df) ร่วมด้วย

และจากผลการวิเคราะห์ พบว่า อัตราส่วนระหว่างค่าไค-สแควร์กับจำนวนองศาอิสระมีค่าเท่ากับ 7.719 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ($\chi^2/df < 3.00$) เมื่อพิจารณาดัชนีวัดความกลมกลืนร่วมด้วยพบว่าค่าดัชนีก่อนปรับ โมเดลยังไม่ผ่านเกณฑ์ตามที่กำหนดคือ GFI มีค่าเท่ากับ 0.826 ค่า AGFI มีค่าเท่ากับ 0.771 ค่า SRMR มีค่าเท่ากับ 0.148 ค่า SMSEA มีค่าเท่ากับ 0.121 ค่า CFI มีค่าเท่ากับ 0.730 ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจึงทำการปรับ โมเดลให้มีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยทำการตกแต่ง โมเดลอีกหลายครั้งแล้วทำการตรวจสอบจากดัชนีต่าง ๆ ร่วมพิจารณาความสมเหตุสมผลในเชิงทฤษฎี จนได้โมเดลสุดท้าย

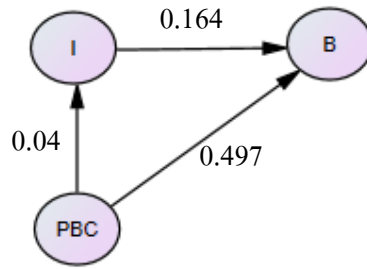
ผลดัชนีวัดความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลโครงสร้างตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน หลัง การปรับ โมเดล ค่าสถิติไค-สแควร์ (Chi-square) มีค่าเท่ากับ 288.385 อัตราส่วนระหว่างค่าไค-สแควร์ กับจำนวนองศาอิสระมีค่าเท่ากับ 2.913 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (GFI) มีค่าเท่ากับ 0.928 ค่า ดัชนีวัดระดับความกลมกลืนปรับแก้ (AGFI) มีค่าเท่ากับ 0.901 ดัชนีรากมาตรฐานของค่าเฉลี่ยกำลัง ของส่วนที่เหลือ (SRMR) มีค่าเท่ากับ 0.067 ดัชนีความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าพารามิเตอร์ (RMSEA) มีค่าเท่ากับ 0.065 และค่า CFI มีค่าเท่ากับ 0.918 ซึ่งค่าดัชนีทั้งหมดอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด

ในส่วนนี้เป็นการอธิบายและเปรียบเทียบค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางของตัวแปรในสมการ โครงสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนผลปรากฏดังตารางที่ 4-13

ตารางที่ 4-13 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง ภายในสมการ โครงสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ตาม ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

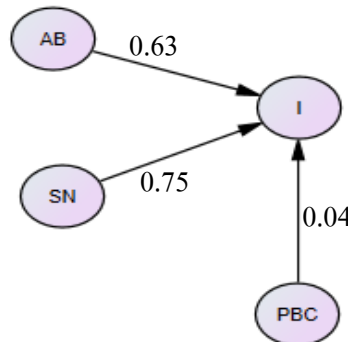
ตัวแปร	ตัวแปรแทรกกลาง	ตัวแปรผล
	ความตั้งใจเชิงพฤติกรรม (I)	พฤติกรรม (B)
ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB)	0.630	
การคัดลอกตามกลุ่มอ้างอิง (SN)	0.750	
การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC)	0.04	0.497
ความตั้งใจเชิงพฤติกรรม (I)		0.164

จากตารางที่ 4-13 สามารถแยกอธิบายแต่ละสมการ โครงสร้างดังนี้



รูปที่ 4-11 สมการ โครงสร้างที่ 1 สำหรับพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

สมการ โครงสร้างที่ 1 ที่มีตัวแปรแฝงด้านพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย (B) เป็นตัวแปรตาม พบว่า ตัวแปรแฝงด้านพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย (B) ได้รับอิทธิพลทางตรงจากตัวแปรแฝงภายในด้านเจตนาเชิงพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย (I) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมการไม่สวมหมวกนิรภัย (PBC) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง เท่ากับ 0.164 และ 0.497



รูปที่ 4-12 สมการ โครงสร้างที่ 2 สำหรับพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

สมการ โครงสร้างที่ 2 ที่มีตัวแปรแฝงด้านเจตนาเชิงพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย (I) เป็นตัวแปรตาม พบว่า ตัวแปรแฝงด้านเจตนาเชิงพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย (I) ได้รับอิทธิพลทางตรงจากตัวแปรแฝงภายในด้วยขนาดอิทธิพลต่าง ๆ กัน โดยตัวแปรแฝงภายในที่มีอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย มากที่สุดคือ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย (SN) มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง เท่ากับ 0.75 รองลงมาคือ ทักษะคติเกี่ยวกับพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย (AB) มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.63 ตามลำดับ

4.4.2 พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร

การสร้างปัจจัยแฝงตามกรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน TPB ได้แก่ ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม และเจตเชิงพฤติกรรม โดยแสดงน้ำหนักปัจจัยของดัชนีตามกลุ่มปัจจัยแฝง ปัจจัยตามกรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-14 ปัจจัยแฝงตามกรอบ TPB ของพฤติกรรมเสี่ยง (พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร)

ตัวแปร	Mean	Std.Deviation	Cronbach's alpha
Attitude	3.98	0.87	0.750
Subjective Norm	3.79	0.86	0.757
Perceived Behavior Control	3.17	1.04	0.653
Intention	4.06	0.86	0.684

หมายเหตุ ค่า Cronbach's alpha ต้องมีค่ามากกว่า 0.65

ตารางที่ 4-15 น้ำหนักปัจจัยของดัชนีตามกลุ่มปัจจัยแฝง (พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร)

	ปัจจัยแฝง			
	Intention	Attitude	Subjective Norm	Perceived Behavior Control
AB 1		0.842		
AB 2		0.802		
AB 3		0.641		
SN 1			0.727	
SN 2			0.746	
SN 3			0.768	

ตารางที่ 4-15 น้ำหนักปัจจัยของดัชนีตามกลุ่มปัจจัยแฝง (พฤติกรรมกรับขี่ย้อนศร) (ต่อ)

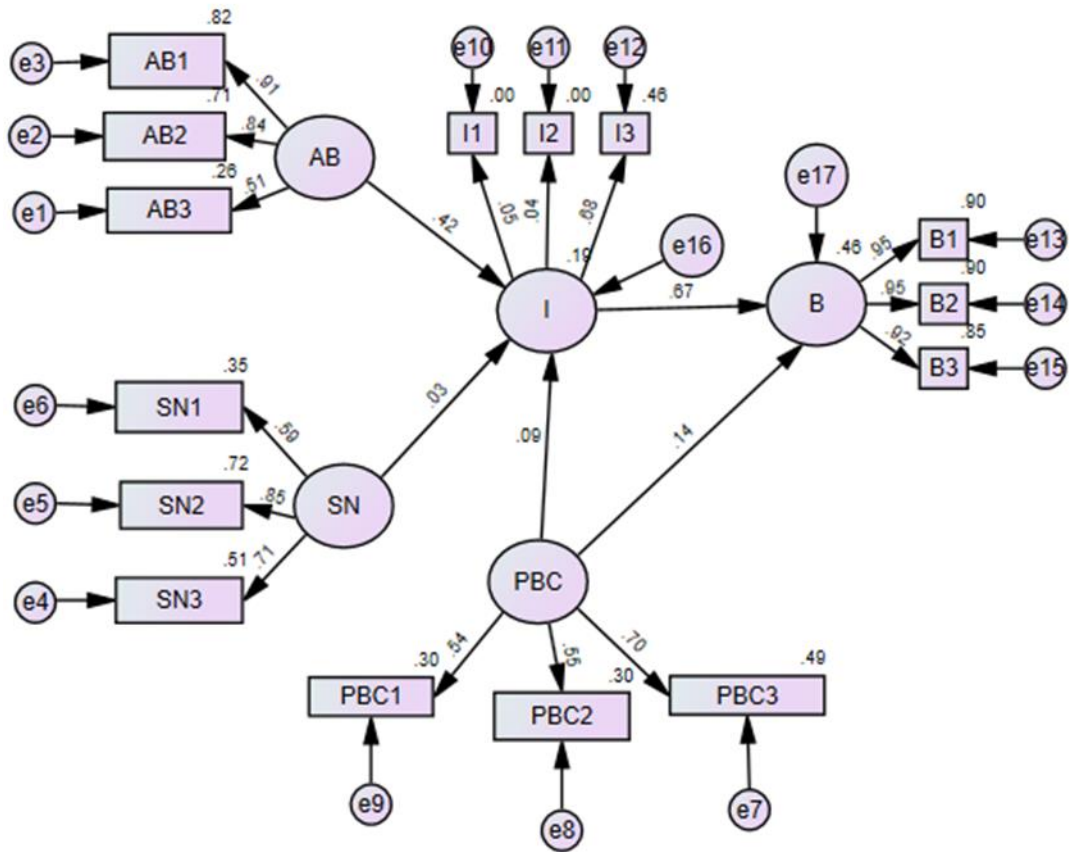
	ปัจจัยแฝง			
	Intention	Attitude	Subjective Norm	Perceived Behavior Control
PBC 1				0.502
PBC 2				0.684
PBC 3				0.659
I 1	0.703			
I 2	0.715			
I 3	0.685			

หมายเหตุ ค่าสถิติ KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) ต้องมีค่ามากกว่า 0.5

จากตารางที่ 4-11 ค่าสถิติ KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) มีค่ามากกว่า 0.5 และเข้าสู่ 1 สามารถสรุปได้ว่า ข้อมูลเหล่านี้มีความเหมาะสมเพียงพอที่จะนำไปใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยได้

จากกรอบโมเดลเชิงสาเหตุของพฤติกรรมภายใต้การวิเคราะห์ตามทฤษฎีตามแผนในการอธิบายพฤติกรรมกรับขี่ย้อนศร โดยการวิเคราะห์อิทธิพลทางตรง และอิทธิพลทางอ้อม โดยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structure Equation Modeling) ซึ่งลักษณะค่าพารามิเตอร์ที่ได้จากการประมาณค่าภายใต้โมเดลสมมติฐาน แสดงดังรูปที่ 4-13

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูปที่ 4-13 โมเดลเชิงสาเหตุของพฤติกรรมกรับขี้ย้อนศร (หลังปรับโมเดล)

ตารางที่ 4-16 ค่าดัชนีแสดงความสอดคล้องระหว่างโมเดลสมมติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ของพฤติกรรมกรับขี้ย้อนศร

ค่าดัชนี	เกณฑ์การประเมิน	ก่อนการปรับโมเดล		หลังการปรับโมเดล	
		ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา	ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา
ค่าไค-สแควร์ (χ^2)	ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ	1217.567	-	231.561	-
ค่าดัชนีอัตราส่วนไค-สแควร์สัมพันธ์ (χ^2/df)	<3.00	9.366	ไม่ผ่านเกณฑ์	2.724	ผ่านเกณฑ์
ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (GFI)	>0.90	0.767	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.939	ผ่านเกณฑ์

ตารางที่ 4-16 ค่าดัชนีแสดงความสอดคล้องระหว่างโมเดลสมมติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ของ
พฤติกรรมการขบขี้ยอนสร (ต่อ)

ค่าดัชนี	เกณฑ์การ ประเมิน	ก่อนการปรับโมเดล		หลังการปรับโมเดล	
		ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา	ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา
ค่าดัชนีวัดระดับความ กลมกลืนปรับแก้ (AGFI)	>0.90	0.694	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.913	ผ่านเกณฑ์
ดัชนีรากมาตรฐาน ของค่าเฉลี่ยกำลังของ ส่วนที่เหลือ (SRMR)	<0.80	0.167	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.063	ผ่านเกณฑ์
ดัชนีความคลาด เคลื่อนในการ ประมาณ ค่าพารามิเตอร์ (RMSEA)	<0.08	0.135	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.061	ผ่านเกณฑ์
CFI (Comparative Fit Index)	>0.90	0.746	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.948	ผ่านเกณฑ์

จากตาราง ผลดัชนีวัดความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลโครงสร้าง ก่อนปรับโมเดล ค่าสถิติไค-สแควร์ (Chi-square) มีค่าเท่ากับ 1217.567 แสดงให้เห็นว่าโมเดลยังไม่สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ แต่เนื่องจากค่าสถิติไค-สแควร์ มีความแปรผันตามขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ถ้ากลุ่มตัวอย่างมีขนาดใหญ่ ยิ่งทำให้ค่าสถิติไค-สแควร์มีแนวโน้มที่จะมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงควรพิจารณาอัตราส่วนระหว่างค่าสถิติไค-สแควร์กับจำนวนองศาอิสระ (Degree of freedom: df) ร่วมด้วย และจากผลการวิเคราะห์ พบว่า อัตราส่วนระหว่างค่าไค-สแควร์กับจำนวนองศาอิสระมีค่าเท่ากับ 9.366 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ($\chi^2/df < 3.00$) เมื่อพิจารณาดัชนีวัดความกลมกลืนร่วมด้วยพบว่าค่าดัชนีก่อนปรับโมเดลยังไม่ผ่านเกณฑ์ตามที่กำหนดคือ GFI มีค่าเท่ากับ 0.767 ค่า AGFI มีค่าเท่ากับ 0.694 ค่า SRMR มีค่าเท่ากับ 0.167 ค่า SMSEA มีค่าเท่ากับ 0.135 ค่า CFI มีค่าเท่ากับ 0.746 ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงทำการปรับโมเดลให้มีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยทำการตกแต่งโมเดลอีกหลายครั้งแล้วทำการตรวจสอบจากดัชนีต่าง ๆ ร่วมพิจารณาความสมเหตุสมผลในเชิงทฤษฎีจนได้โมเดลสุดท้าย

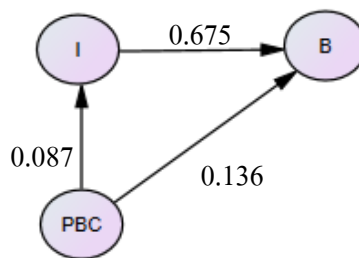
ผลดัชนีวัดความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลโครงสร้างตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน หลังการปรับโมเดล ค่าสถิติไค-สแควร์ (Chi-square) มีค่าเท่ากับ 231.561 อัตราส่วนระหว่างค่าไค-สแควร์กับจำนวนองศาอิสระมีค่าเท่ากับ 2.724 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (GFI) มีค่าเท่ากับ 0.939 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนปรับแก้ (AGFI) มีค่าเท่ากับ 0.913 ดัชนีรากมาตรฐานของค่าเฉลี่ยกำลังของส่วนที่เหลือ (SRMR) มีค่าเท่ากับ 0.063 ดัชนีความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าพารามิเตอร์ (RMSEA) มีค่าเท่ากับ 0.061 และค่า CFI มีค่าเท่ากับ 0.948 ซึ่งค่าดัชนีทั้งหมดอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด

ตารางที่ 4-17 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง ภายในสมการ โครงสร้างพฤติกรรมการจับจี้ย้อนสร ตามทฤษฎี

พฤติกรรมตามแผน

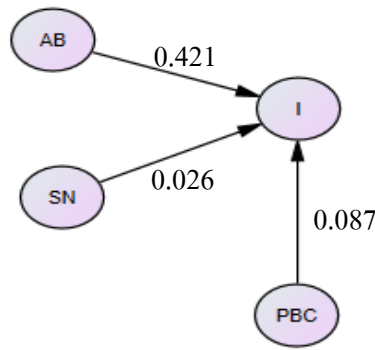
ตัวแปร	ตัวแปรแทรกกลาง	ตัวแปรผล
	ความตั้งใจเชิงพฤติกรรม (I)	พฤติกรรม (B)
ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB)	0.421	
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN)	0.026	
การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC)	0.087	0.136
ความตั้งใจเชิงพฤติกรรม (I)		0.675

จากตารางที่ 4-17 สามารถแยกอธิบายแต่ละสมการ โครงสร้างดังนี้



รูปที่ 4-14 สมการ โครงสร้างที่ 1 สำหรับพฤติกรรมการจับจี้ย้อนสร

สมการ โครงสร้างที่ 1 ที่มีตัวแปรแฝงด้านพฤติกรรมจับจี้ย้อนสร (B) เป็นตัวแปรตาม พบว่า ตัวแปรแฝงด้านพฤติกรรมจับจี้ย้อนสร (B) ได้รับอิทธิพลทางตรงจากตัวแปรแฝงภายในด้านเจตนาเชิงพฤติกรรมจับจี้ย้อนสร (I) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมการจับจี้ย้อนสร (PBC) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง เท่ากับ 0.675 และ 0.136



รูปที่ 4-15 สมการ โครงสร้างที่ 2 สำหรับพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร

สมการ โครงสร้างที่ 2 ที่มีตัวแปรแฝงด้านเจตนาเชิงพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร (I) เป็นตัวแปรตาม พบว่า ตัวแปรแฝงด้านเจตนาเชิงพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร (I) ได้รับอิทธิพลทางตรงจากตัวแปรแฝงภายในด้วยขนาดอิทธิพลต่างๆกัน โดยตัวแปรแฝงภายในที่มีอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร มากที่สุดคือ ทักษะคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร (AB) มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง เท่ากับ 0.421 รองลงมาคือ ความรู้ความสามารถในการควบคุมการขับขี่ย้อนศร (PBC) มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง เท่ากับ 0.087 ตามลำดับ

4.4.3 พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

การสร้างปัจจัยแฝงตามกรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน TPB ได้แก่ ทักษะคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม และเจตนาเชิงพฤติกรรม โดยแสดงน้ำหนักปัจจัยของดัชนีตามกลุ่มปัจจัยแฝง ปัจจัยตามกรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-18 ปัจจัยแฝงตามกรอบ TPB ของพฤติกรรมเสี่ยง (พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร)

ตัวแปร	Mean	Std.Deviation	Cronbach's alpha
Attitude	3.93	0.91	0.689
Subjective Norm	3.74	0.96	0.830
Perceived Behavior Control	3.68	0.98	0.657
Intention	4.60	0.69	0.654

หมายเหตุ ค่า Cronbach's alpha ต้องมีค่ามากกว่า 0.65

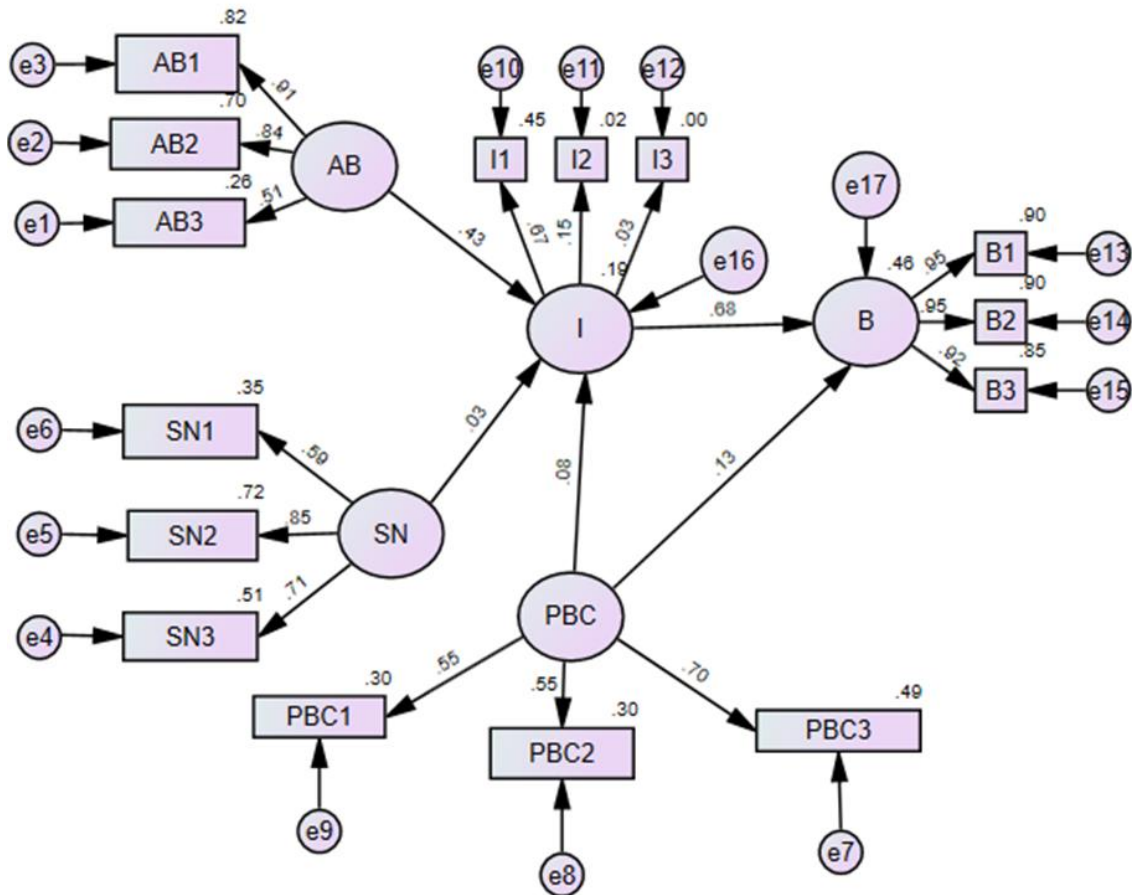
ตารางที่ 4-19 น้ำหนักปัจจัยของดัชนีตามกลุ่มปัจจัยแฝง (พฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร)

	ปัจจัยแฝง			
	Intention	Attitude	Subjective Norm	Perceived Behavior Control
AB 1		0.802		
AB 2		0.798		
AB 3		0.788		
SN 1			0.785	
SN 2			0.672	
SN 3			0.584	
PBC 1				0.502
PBC 2				0.617
PBC 3				0.703
I 1	0.685			
I 2	0.637			
I 3	0.612			

หมายเหตุ ค่าสถิติ KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) ต้องมีค่ามากกว่า 0.5

จากตารางที่ 4-19 ค่าสถิติ KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) มีค่ามากกว่า 0.5 และเข้าสู่ 1 สามารถสรุปได้ว่า ข้อมูลเหล่านี้มีความเหมาะสมเพียงพอที่จะนำไปใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยได้

จากกรอบโมเดลเชิงสาเหตุของพฤติกรรมภายใต้การวิเคราะห์ตามทฤษฎีตามแผนในการอธิบายพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร โดยการวิเคราะห์อิทธิพลทางตรง และอิทธิพลทางอ้อม โดยการวิเคราะห์โมเดลสมการ โครงสร้าง (Structure Equation Modeling) ซึ่งลักษณะค่าพารามิเตอร์ที่ได้จากการประมาณค่าภายใต้โมเดลสมมติฐาน แสดงดังรูปที่ 4-16



รูปที่ 4-16 โมเดลเชิงสาเหตุของพฤติกรรมการณ์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (หลังปรับโมเดล)

ตารางที่ 4-20 ค่าดัชนีแสดงความสอดคล้องระหว่างโมเดลสมมติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ของพฤติกรรมการณ์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ค่าดัชนี	เกณฑ์	ก่อนการปรับโมเดล		หลังการปรับโมเดล	
		ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา	ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา
ค่าไค-สแควร์ (χ^2)	ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ	716.144	-	208.416	-
ค่าดัชนีอัตราส่วนไค-สแควร์สัมพันธ์ (χ^2/df)	<3.00	5.509	ไม่ผ่านเกณฑ์	2.452	ผ่านเกณฑ์
ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (GFI)	>0.90	0.797	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.945	ผ่านเกณฑ์

ตารางที่ 4-20 ค่าดัชนีแสดงความสอดคล้องระหว่างโมเดลสมมติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ของ
พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร(ต่อ)

ค่าดัชนี	เกณฑ์	ก่อนการปรับโมเดล		หลังการปรับโมเดล	
		ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา	ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา
ค่าดัชนีวัดระดับความ กลมกลืนปรับแก้ (AGFI)	>0.90	0.733	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.923	ผ่านเกณฑ์
ดัชนีรากมาตรฐาน ของค่าเฉลี่ยกำลังของ ส่วนที่เหลือ (SRMR)	<0.80	0.116	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.060	ผ่านเกณฑ์
ดัชนีความคลาด เคลื่อนในการ ประมาณ ค่าพารามิเตอร์ (RMSEA)	<0.08	0.124	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.056	ผ่านเกณฑ์
CFI (Comparative Fit Index)	>0.90	0.734	ไม่ผ่านเกณฑ์	0.956	ผ่านเกณฑ์

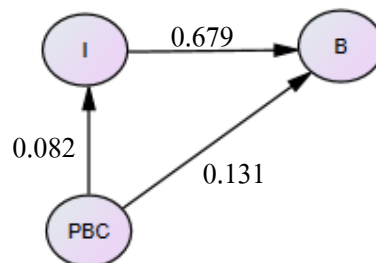
จากตาราง ผลดัชนีวัดความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลโครงสร้าง ก่อนปรับโมเดล ค่าสถิติไค-สแควร์ (Chi-square) มีค่าเท่ากับ 716.144 แสดงให้เห็นว่าโมเดลยังไม่สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ แต่เนื่องจากค่าสถิติไค-สแควร์ มีความแปรผันตามขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ถ้ากลุ่มตัวอย่างมีขนาดใหญ่ ยิ่งทำให้ค่าสถิติไค-สแควร์มีแนวโน้มที่จะมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงควรพิจารณาอัตราส่วนระหว่างค่าสถิติไค-สแควร์กับจำนวนองศาอิสระ (Degree of freedom: df) ร่วมด้วย และจากผลการวิเคราะห์ พบว่า อัตราส่วนระหว่างค่าไค-สแควร์กับจำนวนองศาอิสระมีค่าเท่ากับ 5.509 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ($\chi^2/df < 3.00$) เมื่อพิจารณาดัชนีวัดความกลมกลืนร่วมด้วยพบว่าค่าดัชนีก่อนปรับโมเดลยังไม่ผ่านเกณฑ์ตามที่กำหนดคือ GFI มีค่าเท่ากับ 0.797 ค่า AGFI มีค่าเท่ากับ 0.733 ค่า SRMR มีค่าเท่ากับ 0.116 ค่า SMSEA มีค่าเท่ากับ 0.124 ค่า CFI มีค่าเท่ากับ 0.734 ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงทำการปรับโมเดลให้มีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยทำการตกแต่งโมเดลอีกหลายครั้งแล้วทำการตรวจสอบจากดัชนีต่าง ๆ ร่วมพิจารณาความสมเหตุสมผลในเชิงทฤษฎีจนได้โมเดลสุดท้าย

ผลดัชนีวัดความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลโครงสร้างตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน หลังการปรับโมเดล ค่าสถิติไค-สแควร์ (Chi-square) มีค่าเท่ากับ 208.416 อัตราส่วนระหว่างค่าไค-สแควร์กับจำนวนองศาอิสระมีค่าเท่ากับ 2.452 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (GFI) มีค่าเท่ากับ 0.945 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนปรับแก้ (AGFI) มีค่าเท่ากับ 0.923 ดัชนีรากมาตรฐานของค่าเฉลี่ยกำลังของส่วนที่เหลือ (SRMR) มีค่าเท่ากับ 0.060 ดัชนีความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าพารามิเตอร์ (RMSEA) มีค่าเท่ากับ 0.056 และค่า CFI มีค่าเท่ากับ 0.956 ซึ่งค่าดัชนีทั้งหมดอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด

ตารางที่ 4-21 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง ภายในสมการโครงสร้างพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

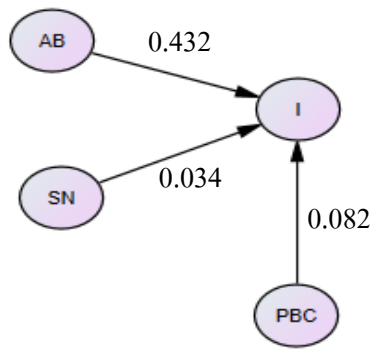
ตัวแปร	ตัวแปรแทรกกลาง	ตัวแปรผล
	ความตั้งใจเชิงพฤติกรรม (I)	พฤติกรรม (B)
ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB)	0.432	
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN)	0.034	
การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC)	0.082	0.131
ความตั้งใจเชิงพฤติกรรม (I)		0.679

จากตารางที่ 4-21 สามารถแยกอธิบายแต่ละสมการ โครงสร้างดังนี้



รูปที่ 4-17 สมการ โครงสร้างที่ 1 สำหรับพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

สมการ โครงสร้างที่ 1 ที่มีตัวแปรแฝงด้านพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (B) เป็นตัวแปรตาม พบว่า ตัวแปรแฝงด้านพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (B) ได้รับอิทธิพลทางตรงจากตัวแปรแฝงภายในด้านเจตนาเชิงพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (I) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (PBC) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง เท่ากับ 0.679 และ 0.131



รูปที่ 4-18 สมการ โครงสร้างที่ 2 สำหรับพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

สมการ โครงสร้างที่ 2 ที่มีตัวแปรแฝงด้านเจตนาเชิงพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร (I) เป็นตัวแปรตาม พบว่า ตัวแปรแฝงด้านเจตนาเชิงพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร (I) ได้รับอิทธิพลทางตรงจากตัวแปรแฝงภายในด้วยขนาดอิทธิพลต่างๆกัน โดยตัวแปรแฝงภายในที่มีอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร มากที่สุดคือทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร (AB) มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.432 รองลงมาคือ ความรู้ความสามารถในการควบคุมการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร(PBC) มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.082 ตามลำดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright© by Chiang Mai University
 All rights reserved