

บทที่ 5

สรุปผลงานวิจัย

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเฉพาะดังนี้ 1) ศึกษาภาพรวมทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยจากการสวมหมวกนิรภัย การขับซิ่งอันตราย และการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ เป็นกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในสถาบันอุดมศึกษา ประกอบด้วยมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยแม่โจ้ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ จำนวนทั้งสิ้น 400 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยมีทั้งสิ้นมี 3 ส่วน สร้างขึ้นจากความเชื่อเด่นชัดตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน โดยมีรายละเอียดของเครื่องมือดังนี้ 1) ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป 2) ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง 3) ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง โดยทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

การดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล เก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยทั้งสิ้น 460 ชุด จากนั้นพิจารณาความสมบูรณ์และความตั้งใจในการตอบแบบสอบถามแล้วคัดเลือกแบบสอบถามไว้จำนวน 400 ชุด และดำเนินการตรวจสอบรูปแบบโครงสร้างความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงทางถนนที่ทำการศึกษา ตามแนวทางทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM)

5.1 สรุปผลงานวิจัย

5.1.1 ภาพรวมทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง

เป็นการสรุปผลภาพรวมทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง เพื่อให้ทราบถึงมุมมองและทัศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยง โดยผลการสำรวจข้อมูลเป็นดังนี้

1) ระดับความรุนแรงของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน

เป็นการประเมินทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อภาพรวมปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน โดยใช้การเปรียบเทียบในประเด็นปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน ทักษะในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน ความรู้ความเข้าใจและเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่ ในปัจจุบันกับระดับปัญหาในอดีตเมื่อ 3 ปีที่ผ่านมา โดยสรุปผลการสำรวจข้อมูลดังนี้

ด้านปัญหาอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มตัวอย่างประเมินว่าสถานการณ์ในปัจจุบันมีความใกล้เคียงกับในอดีตที่ร้อยละ 29.0

ด้านความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน กลุ่มตัวอย่างประเมินว่าสถานการณ์ในปัจจุบันมีความใกล้เคียงกับในอดีตที่ร้อยละ 31.2

ด้านทักษะในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน กลุ่มตัวอย่างประเมินว่าสถานการณ์ในปัจจุบันมีความใกล้เคียงกับในอดีตที่ร้อยละ 36.8

และในด้านสุดท้าย ด้านความรู้ความเข้าใจและเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่ กลุ่มตัวอย่างประเมินว่าสถานการณ์ในปัจจุบันมีความใกล้เคียงกับในอดีตที่ร้อยละ 33.8 (ดังตารางที่ 4-2)

- 2) พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่
- เพื่อประเมินทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อพฤติกรรมเสี่ยงประเภทต่างๆ อันจะเป็นภัยที่คุกคามผ่านการประเมินระดับความรุนแรงของภัยที่เกิดขึ้นจากรูปแบบพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ โดยสรุปผลการสำรวจข้อมูลดังนี้
- กลุ่มตัวอย่างประเมินว่าพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นภัยรุนแรงมากได้แก่ พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและพฤติกรรมขับรถย้อนศร อยู่ที่ร้อยละ 42.4 และ 45.9 ตามลำดับ พฤติกรรมที่เป็นภัยรุนแรงได้แก่ พฤติกรรมพูดคุยโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ พฤติกรรมขับรถขณะร่างกายอ่อนเพลีย พฤติกรรมตัดหน้ากระชั้นชิด พฤติกรรมไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมขับรถด้วยความก้าวร้าว อยู่ที่ร้อยละ 52.0, 46.5, 43.7, 50.4, 43.4 และ 43.4 ตามลำดับ (ดังตารางที่ 4-3)

- 3) การยอมรับต่อการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่อื่น
- เป็นการประเมินทัศนคติและการยอมรับในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงของบุคคลอื่น กลุ่มตัวอย่างไม่ยอมรับหากกระทำพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านั้น โดยยอมรับไม่ได้เลยหากมีพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และพฤติกรรมขับรถย้อนศร อยู่ที่ร้อยละ 45.0 และ 42.4 ตามลำดับ (ดังตารางที่ 4-5)

5.1.2 สรุปผลข้อมูลด้านทัศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยง

1) พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

ผลสำรวจพฤติกรรมการขับรถไม่สวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างพบว่า กลุ่มตัวอย่าง จะสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลาเมื่อเป็นคนขับและเป็นผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 92.1 และ 93.0 ตามลำดับ และสวมหมวกนิรภัยแบบถูกวิธีด้วยการรัดคางด้วยสายรัดคางให้แน่นเมื่อเดินทาง อยู่ที่ร้อยละ 76.4

ผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่า ร้อยละ 74.4 เห็นด้วยว่าหมวกนิรภัยมีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ และร้อยละ 76 ยังคิดว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติเช่นเดียวกัน โดยร้อยละ 78.4 เชื่อว่าผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่รุนแรงมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย อีกทั้งร้อยละ 52.7 ยังเชื่อว่าแม้จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังแล้ว ก็ยังจำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยอยู่ดี

ผลการสำรวจในด้านการคัดลอกตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่าครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 73.1 คิดว่าควรจะสวมหมวกนิรภัย เพื่อนๆ และคนใกล้ชิดของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 52.2 ก็มีแนวคิดเช่นกัน อีกทั้งยังเชื่อว่าบทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ร้อยละ 56.8 นอกจากนี้ยังเห็นด้วยว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัยที่ร้อยละ 59.2

ผลการสำรวจในด้านการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมพบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.9 จะสวมหมวกนิรภัยแม้ผู้อื่นไม่สวม ร้อยละ 22.5 คิดว่าตนมีความชำนาญเพียงพอหากต้องขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย และร้อยละ 26.9 คิดว่าจะสามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้หากไม่สวมหมวกนิรภัย

ผลการสำรวจในด้านเจตนาเชิงพฤติกรรมพบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 90.8 มีความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้ และร้อยละ 77 มีความตั้งใจที่จะสวม

หมวกนิรภัยในระยะใกล้เมื่อเป็นผู้โดยสาร และร้อยละ 63 ตั้งใจที่จะไม่เดินทางถ้าไม่มีหมวกนิรภัย (ดังตารางที่ 4-7)

2) พฤติกรรมการขับขี่อันตราย

ผลการสำรวจพฤติกรรมกรรมการขับขี่อันตรายพบว่า ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 66.4 ไม่มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่อันตราย ในขณะที่ร้อยละ 33.6 ยอมรับว่าเคยมีพฤติกรรมขับขี่อันตราย กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 67.5 ไม่มีพฤติกรรมขับขี่อันตรายเนื่องจากปัญหาสัญญาณป้ายแสดงเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน และร้อยละ 59.4 ไม่มีพฤติกรรมขับขี่อันตรายเพราะต้องการความสะดวกในการเดินทาง

ผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่า ร้อยละ 75.9 เชื่อว่าพฤติกรรมขับขี่อันตรายเป็นสิ่งที่ไม่ควรกระทำ และยังเห็นด้วยว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติที่คิดว่าขับขี่อันตรายไม่พึงกระทำเช่นกัน ที่ร้อยละ 75.2 และรับทราบถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่นที่ร้อยละ 79.7 แต่ทั้งนี้มีความแตกต่างกันในเรื่องของความชำนาญในการขับขี่กับพฤติกรรมขับขี่อันตราย โดยร้อยละ 19.9 เห็นว่าความชำนาญน่าจะส่งเสริมให้ขับรถเร็วขึ้น ในขณะที่ร้อยละ 60.9 ไม่เห็นด้วยกับแนวคิดนี้ และร้อยละ 19.2 รู้สึกเฉยๆ กับแนวคิดนี้

ผลการสำรวจในด้านการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรม ครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 71.2 มีทัศนคติที่ว่าไม่ควรขับรถย้อนศร รวมไปถึงกลุ่มเพื่อนสนิทและผู้คนรอบข้างของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.9 ที่ไม่ยอมรับพฤติกรรมขับรถย้อนศร ในขณะที่ร้อยละ 19.2 รู้สึกเฉยๆ และร้อยละ 15.9 ยอมรับได้กับพฤติกรรมนี้ นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 51.7 เชื่อว่าบทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและยังเชื่ออีกว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงโทษที่ตามมาจากพฤติกรรมขับรถย้อนศรที่ร้อยละ 53.9

ผลการสำรวจในด้านการรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.2 ไม่คิดว่าจะมีความชำนาญเพียงพอ หากต้องขับรถย้อนศร แต่ทั้งนี้หากมีธุระเร่งด่วน กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 20.9 ยอมรับว่าจะขับรถย้อนศรเพื่อให้ถึงจุดหมายเร็วขึ้น ในขณะที่ร้อยละ 54.8 ไม่ทำแม้ว่าจะมีธุระเร่งด่วนก็ตาม นอกจากนี้ร้อยละ 23.2 เชื่อว่าอยู่ในสภาพแวดล้อมที่มีผู้คนขับขี่อันตรายจะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมเลียนแบบ ในขณะที่ร้อยละ 51.1 ไม่เห็นด้วย

ผลการสำรวจในด้านเจตนาเชิงพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 68.5 ไม่คิดจะจับขี้
ย่อนสร ถึงแม้จะเห็นว่าไม่มีรถบนถนน และไม่คิดจะจับขี้ย่อนสร ถึงแม้ผู้ร่วม
เดินทางจะส่งเสริมหรือยุยง อยู่ที่ร้อยละ 62.5 และถึงแม้ผู้จับขี้จะมีความชำนาญ
เพียงใดก็จะไม่จับขี้ย่อนสร ที่ร้อยละ 89.3 (ดังตารางที่ 4-8)

3) พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ผลสำรวจพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ในช่วง 6
เดือนที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 34.7 ยอมรับว่าเคยมีพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณ
ไฟจราจร ในขณะที่ร้อยละ 65.3 ไม่เคยทำพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 42.8
เคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเนื่องจากไม่สามารถหยุดรถได้ทัน และร้อยละ 39.3
ยอมรับว่าเคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเนื่องจากไม่เห็นสัญญาณไฟจราจร

ผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่าร้อยละ 77.3 มีทัศนคติที่ว่า
พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่
ที่ผิดไม่ควรกระทำและยังเห็นด้วยว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติที่คิดว่
การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรไม่พึงกระทำเช่นกันที่ร้อยละ 76.6 และร้อยละ 78.8
คิดว่าพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่น นอกจากนี้ร้อยละ
62.9 ไม่เชื่อว่าทักษะการจับขี้ที่ชำนาญจะช่วยส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมฝ่าฝืน
สัญญาณไฟจราจรได้ ในขณะที่ร้อยละ 17.9 เชื่อว่ามีผล

ผลการสำรวจในด้านการศึกษาตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรม ครอบครัวของ
กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 74.0 มีทัศนคติที่ว่าไม่ควรฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร รวมไปถึง
กลุ่มเพื่อนสนิทและผู้คนรอบข้างของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.7 ที่ไม่ยอมรับ
พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในขณะที่ร้อยละ 23 รู้สึกเฉยๆ และร้อย
ละ 20.7 ยอมรับได้กับพฤติกรรมนี้ นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 53.5 เชื่อว่
บทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและยังเชื่ออีกว่
การรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงโทษที่ตามมาจากการฝ่าฝืน
สัญญาณไฟจราจรที่ร้อยละ 56.3

ผลการสำรวจในด้านความรู้ในการควบคุมพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 51.1
ไม่คิดว่าจะมีความชำนาญเพียงพอ หากต้องฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร นอกจากนี้
ร้อยละ 65.6 จะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณหากเห็นสัญญาณไฟเหลืองและไม่ฝ่าฝืน

สัญญาณไฟแม้จะมีผู้อื่นกระทำที่ร้อยละ 65.3 และถึงแม้จะดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 53.0 ก็ยังยืนยันว่าจะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ผลการสำรวจในด้านเจตนาเชิงพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 96.2 ไม่คิดจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ถึงแม้จะเห็นว่าไม่มีรถบนถนน และไม่คิดจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ถึงแม้ผู้ร่วมเดินทางจะส่งเสริมหรือยุยง อยู่ที่ร้อยละ 89.1 และถึงแม้ผู้ขับขี่จะมีความชำนาญเพียงใดก็จะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ที่ร้อยละ 63.3 (ดังตารางที่ 4-9)

5.1.3 สรุปและอภิปรายผลการวิเคราะห์จากสมการ โครงสร้างตามกรอบแนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

การศึกษารูปแบบโครงสร้างความสัมพันธ์ของตัวแปรเชิงสาเหตุต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงทางถนนถนนตามกรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้ทฤษฎีนี้เป็นกรอบแนวคิดเชิงสมมติฐานในการอธิบายพฤติกรรมเสี่ยงทางถนน ตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน จากผลการวิเคราะห์รูปแบบโครงสร้างความสัมพันธ์ของตัวแปรเชิงสาเหตุต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงทางถนน ตามแนวทางของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน พบว่ารูปแบบ โครงสร้างความสัมพันธ์ดังกล่าวยังไม่สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงได้ดำเนินการปรับรูปแบบโครงสร้างความสัมพันธ์ ประกอบกับการพิจารณาเกณฑ์ค่าสถิติและค่าดัชนีต่างๆ คือ ค่าสถิติไค-สแควร์ ค่าดัชนีอัตราส่วนไค-สแควร์สัมพัทธ์ ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน(GFI) ค่าดัชนีความกลมกลืนปรับแก้ (AGFI) ดัชนีรากมาตรฐานของค่าเฉลี่ยกำลังของส่วนที่เหลือ (SRMR) ดัชนีความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าพารามิเตอร์ (RMSEA) และ ค่า CFI ภายหลังจากการปรับ โมเดล ส่งผลให้โมเดลที่ทำการปรับแล้วที่มีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์

โดยวิเคราะห์ผลตามกรอบแนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ซึ่งมีตัวแปรสาเหตุทั้งหมด 4 ตัวแปร ได้แก่ เจตนาเชิงพฤติกรรม (I), ทักษะต่อการกระทำพฤติกรรม (AB), การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) และตัวแปรผล คือ การกระทำพฤติกรรม (B) และจากการวิเคราะห์โครงสร้างความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนน สามารถแยกสรุปผลการวิเคราะห์ตามพฤติกรรมเสี่ยงดังนี้

1) พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

ผลการตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลสมการ โครงสร้างตามแนวทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ที่ใช้อธิบายพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่าโมเดลตั้งต้นยังไม่สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ และภายหลังจากการ

ดำเนินการปรับรูปแบบความสัมพันธ์แล้วพบว่า โมเดลตามทฤษฎีมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยค่าสถิติและดัชนีต่างๆ มีค่าที่ผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ดังนี้ $\chi^2 = 288.385$, $\chi^2/df = 2.913$, $GFI = 0.928$, $AGFI = 0.901$, $SRMR = 0.067$, $RMSEA = 0.065$, $CFI = 0.918$

ผลการวิจัยพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยพบว่าการเกิดพฤติกรรมได้รับอิทธิพลทางตรงจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมและอิทธิพลทางอ้อมจากการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง โดยพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยได้รับอิทธิพลทางตรงจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ($\beta=0.497$) และได้รับอิทธิพลทางอ้อมจากการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ($\beta=0.75$) ทศนคติเชิงพฤติกรรม ($\beta=0.63$) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ($\beta=0.04$) ผ่านเจตนาเชิงพฤติกรรม จากอิทธิพลที่ส่งผลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างได้ให้ความสำคัญกับการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และทศนคติเชิงพฤติกรรม มากกว่าการรับรู้ความสามารถในการควบคุม ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของฟิชไบน์และไอเซน (1980) ที่ว่า ทศนคติและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเป็นตัวแปรที่สามารถทำนายเจตนาเชิงพฤติกรรมได้ โดยพฤติกรรมบางพฤติกรรมอาจถูกกำหนดโดยทศนคติที่มีต่อการประกอบพฤติกรรมมากกว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง แต่บางพฤติกรรมอาจได้รับการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมากกว่าทศนคติที่มีต่อการประกอบพฤติกรรม แต่บางพฤติกรรมอาจได้รับอิทธิพลจากปัจจัยทั้งสองได้เช่นกัน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อเกี่ยวกับการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง จะเห็นได้ว่า เมื่อบุคคลมีความเชื่อว่าจะกลุ่มที่ใกล้ชิดและมีความสำคัญกับตนคาดหวังให้ตนทำพฤติกรรมใด บุคคลนั้นก็จะมีรับรู้ถึงอิทธิพลของกลุ่มผู้ใกล้ชิดว่าเห็นสมควรให้ตนกระทำพฤติกรรมนั้น ในทางตรงกันข้ามถ้าบุคคลเชื่อว่ากลุ่มผู้ใกล้ชิดที่มีความสำคัญกับตนไม่คาดหวังให้ตนกระทำพฤติกรรมใด บุคคลนั้นก็จะมีรับรู้ถึงอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงว่าไม่เห็นสมควรให้ตนกระทำพฤติกรรมนั้น

2) พฤติกรรมการขับขี่อันตราย

ผลการตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลสมการ โครงสร้างตามแนวทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ที่ใช้อธิบายพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่าโมเดลตั้งต้นยังไม่สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ และภายหลังจากการดำเนินการปรับรูปแบบความสัมพันธ์แล้วพบว่า โมเดลตามทฤษฎีมีความ

สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยค่าสถิติและดัชนีต่างๆ มีค่าที่ผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ดังนี้ $\chi^2 = 231.561$, $\chi^2 / df = 2.724$, GFI = 0.939, AGFI = 0.913, SRMR = 0.063, RMSEA = 0.061, CFI = 0.948

ผลการวิจัยพฤติกรรมซับซ้อนสรุปว่าการเกิดพฤติกรรมได้รับอิทธิพลทางตรงจากเจตนาเชิงพฤติกรรมของบุคคลและอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติเชิงพฤติกรรม โดยพฤติกรรมการซับซ้อนได้รับอิทธิพลทางตรงจากเจตนาเชิงพฤติกรรม ($\beta=0.675$) และได้รับอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติเชิงพฤติกรรม ($\beta=0.421$) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ($\beta=0.026$) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ($\beta=0.087$) ผ่านเจตนาเชิงพฤติกรรม จากอิทธิพลที่ส่งผลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างได้ให้ความสำคัญกับทัศนคติเชิงพฤติกรรมมากกว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม จากอิทธิพลทางตรงและทางอ้อมสะท้อนให้เห็นว่า เมื่อกลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อที่เป็นรากฐานของทัศนคติของบุคคลต่อการทำพฤติกรรมซับซ้อนจึงส่งผลให้บุคคลมีเจตนาหรือความต้องการที่จะพยายามกระทำพฤติกรรมนั้นสำหรับพฤติกรรมที่อยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลอย่างเต็มที่ ความตั้งใจเพียงตัวเดียวก็เพียงพอที่จะทำพฤติกรรมได้

3) พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ผลการตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลสมการโครงสร้างตามแนวทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ที่ใช้อธิบายพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่าโมเดลตั้งต้นยังไม่สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ และภายหลังจากการดำเนินการปรับรูปแบบความสัมพันธ์แล้วพบว่า โมเดลตามทฤษฎีมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยค่าสถิติและดัชนีต่างๆ มีค่าที่ผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ดังนี้ $\chi^2 = 208.416$, $\chi^2 / df = 2.452$, GFI = 0.945, AGFI = 0.923, SRMR = 0.060, RMSEA = 0.056, CFI = 0.956

ผลการวิจัยพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรพบว่าการเกิดพฤติกรรมได้รับอิทธิพลทางตรงจากเจตนาเชิงพฤติกรรมของบุคคลและอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติเชิงพฤติกรรม โดยพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรได้รับอิทธิพลทางตรงจากเจตนาเชิงพฤติกรรม ($\beta=0.679$) และได้รับอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติเชิงพฤติกรรม ($\beta=0.432$) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ($\beta=0.034$) และการ

รับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ($\beta=0.082$) ผ่านเจตนาเชิงพฤติกรรม จากอิทธิพลที่ส่งผลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างได้ให้ความสำคัญกับทัศนคติเชิงพฤติกรรม มากกว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม โดยเมื่อกฎตัวอย่างมีความเชื่อเกี่ยวกับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจากประสบการณ์เกี่ยวกับพฤติกรรมในอดีตและมีโอกาสในการทำพฤติกรรมจึงส่งผลต่อความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

- 5.2.1 ควรคำนึงถึงตัวแปรอื่นๆที่ผู้วิจัยไม่ได้ทำการศึกษา เพื่อให้เกิดข้อค้นพบใหม่ๆ อาจเป็นตัวแปรทางลักษณะความแตกต่างของกลุ่มประชากร
- 5.2.2 ในการทำวิจัยครั้งต่อไปอาจศึกษากับกลุ่มตัวอย่างอื่น เพื่อให้ได้ผลการวิจัยที่ครอบคลุมมากกว่านี้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved