

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร  
ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา  
Factors affecting Traffic Rule Compliance Behavior  
of Motorcycle Riders in Songkhla Province

อิสระ ทองสามสี<sup>1</sup> และกันยปริน ทองสามสี<sup>2\*</sup>  
Isara Tongsamsi<sup>1</sup> and Kanyaprin Tongsamsi<sup>2\*</sup>

<sup>1,2</sup> คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

<sup>1,2</sup> Faculty of Humanities and Social Sciences

<sup>1</sup> มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา สงขลา

<sup>1</sup>Songkhla Rajabhat University, Songkhla

<sup>2</sup> มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ปัตตานี

<sup>2</sup>Prince of Songkla University, Pattani

\*Corresponding author: E-mail address: kanyaprin.s@psu.ac.th

### บทคัดย่อ

ความนิยมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นในประเทศไทยมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ ซึ่งพบว่าร้อยละ 76 เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์และมักจะได้รับการบาดเจ็บอย่างรุนแรง การวิจัยครั้งนี้มุ่งอธิบายปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และพยากรณ์อิทธิพลคั่นกลางของเจตนาเชิงพฤติกรรมที่มีต่อความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จังหวัดสงขลา โดยใช้แบบสอบถามเพื่อรวบรวมข้อมูลจากคนหนุ่มสาวอายุ 15-25 ปีที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลาซึ่งเป็นประชากรไม่จำกัดจำนวน ผู้วิจัยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวกจำนวน 590 คน การวิเคราะห์ข้อมูลใช้เทคนิคโมเดลสมการโครงสร้างกำลังสองน้อยที่สุดบางส่วน ผลการวิจัยพบว่าโมเดลสมการโครงสร้างตาม

รูปแบบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนสามารถอธิบายความแปรปรวนของเจตนาเชิงพฤติกรรมและพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ร้อยละ 77.6 และร้อยละ 65.3 ตามลำดับโดยเจตคติต่อพฤติกรรม และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร นอกจากนี้ เจตนาเชิงพฤติกรรมมีอิทธิพลคั่นกลางความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยครั้งนี้ยืนยันในเบื้องต้นว่าทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนสามารถอธิบายพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของคนหนุ่มสาวได้เป็นอย่างดี ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับวินัยจราจรสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการคาดการณ์พฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน

**คำสำคัญ:** เจตนาเชิงพฤติกรรม, การปฏิบัติตามกฎจราจร, ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์, จังหวัดสงขลา

### Abstract

The increasing popularity of motorcycles in Thailand was a significant concern as motorcycle riders represent 76% of all road accidents and an even greater proportion of serious injuries. This study was to explain factors affecting traffic rule compliance behavior and determine the mediator effect of behavioral intention in the relationship between perceived behavioral control and traffic rule compliance behavior. Data were collected from young people aged 15-25 years who had ridden motorcycles in Songkhla province by means of structured questionnaires. The infinite population selected 590 people by using the convenience sampling method. Data were analyzed with partial least square structural equation modeling technique. The results showed that the TPB model explained 77.6% of the variance in compliance intentions and 65.3% of compliance behavior. Besides, the direct effect of attitude and subjective norm on behavioral intention, and perceived behavioral control on traffic rule compliance behavior were also confirmed in this study. The findings clearly demonstrated that the relationship between perceived behavioral control and traffic rule compliance behavior was better understood if the influence of behavioral intention, as a mediating variable of the aforementioned relationship, was taken into account. To summarize, the findings of this study provided a preliminary support for the theory of planned behavior as an effective framework for examining rule compliance in young riders. Therefore, the agencies involved in the traffic discipline can utilize the results to predict traffic compliance and to prevent the road accidents.

**Keywords:** Behavioral Intention, Traffic Rule Compliance, Motorcycle Riders, Songkhla Province

## บทนำ

อุบัติเหตุจากรถทางบกในประเทศไทยเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียทั้งชีวิต ทรัพย์สิน และทรัพยากรที่ใช้ในการรักษาเยียวยาเป็นจำนวนมาก และเป็นสาเหตุการตายอันดับสองรองจากโรคมะเร็ง (Mohammed, Ambak, Mosa, Syamsunur, 2019) แนวโน้มของปัญหาได้ทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นทุกขณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจากรถที่เกิดจากการขับขีรถจักรยานยนต์ซึ่งผู้ขับขี่ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นทรัพยากรมนุษย์ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ หากต้องมาเสียชีวิต บาดเจ็บ และทุพพลภาพก่อนวัยอันควรย่อมส่งผลกระทบต่อพัฒนาประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังที่ปรากฏในสถิติอุบัติเหตุจากรถในประเทศไทยระหว่างวันที่ 11-17 เมษายน พ.ศ. 2560 ซึ่งอยู่ในช่วงการรณรงค์ 7 วันอันตรายของเทศกาลสงกรานต์ พบว่า มีผู้เสียชีวิตมากถึง 390 ราย เกิดอุบัติเหตุรวม 3,690 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บรวม 3,808 คน โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรกคือเมาแล้วขับ 1,589 ครั้ง ขับรถเร็วเกินกำหนด 1,028 ครั้ง และตัดหน้ากระชั้นชิด 547 ครั้ง ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 2 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ 3,230 คัน และรถปิกอัพ 260 คัน ส่วนจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ อุดรธานี 161 ครั้ง จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ นครราชสีมา 17 ราย จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ อุดรธานี 168 ราย จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต 4 จังหวัด ได้แก่ กระบี่ นราธิวาส แม่ฮ่องสอน และสมุทรสงคราม และจังหวัดที่ไม่มีผู้บาดเจ็บ 1 จังหวัด ได้แก่ ชัยภูมิ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2560) สาเหตุของอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากพฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจร สภาพยานพาหนะที่ไม่พร้อมใช้งาน ลักษณะทางกายภาพของท้องถนน และสภาพแวดล้อมในขณะขับขี่ (Mohammed, Ambak, Mosa, Syamsunur, 2019)

จังหวัดสงขลาเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา การเมือง การปกครอง และการท่องเที่ยวของภาคใต้ตอนล่าง ปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และการขนส่งทางบกประเภทรถจักรยานยนต์เพิ่มปริมาณขึ้นพร้อม ๆ กับความเจริญและการขยายตัวของเมืองที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลาซึ่งนำไปสู่ปัญหาอุบัติเหตุจากรถตามมา ดังปรากฏจากสถิติการรับแจ้งคดีอุบัติเหตุจากรถทางบก จำแนกตาม

ประเภทรถ ความเสียหาย และผู้ต้องหา ปีงบประมาณ 2556 ถึงปี 2558 ของจังหวัดสงขลา จำนวน 1,243 ราย พบว่า ประเภทรถที่รับแจ้งคดีอุบัติเหตุมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่รถจักรยานยนต์ จำนวน 707 ราย รองลงมาเป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) จำนวน 386 ราย และรถยนต์นั่ง จำนวน 266 ราย ตามลำดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2560) สอดคล้องกับสถิติการเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำแนกตามประเภทรถ ไตรมาสที่ 1-2 ปีงบประมาณ 2560 ของสำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา จำนวน 8,364 ราย พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นประเภทรถที่มีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายมากเป็นอันดับสอง จำนวน 2,371 ราย รองจากรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จำนวน 3,803 ราย เท่านั้น (สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา, 2560) จากปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ในอันดับต้นของจังหวัดสงขลา มีสาเหตุเกิดขึ้นได้ทั้งจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย การไม่เคารพกฎจราจร และสภาพของรถจักรยานยนต์ที่ไม่พร้อมใช้งาน ดังนั้น หากมีการทำความเข้าใจถึงพฤติกรรมการขับขี่จะสามารถควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้เช่นเดียวกับปัญหาอาชญากรรมประเภทอื่น ๆ การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจึงมุ่งคาดการณ์พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลาโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุด้วยโมเดลสมการโครงสร้างและทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนผลลัพธ์ที่ได้จะไปสู่การกำหนดนโยบาย แผนงานและโครงการเพื่อควบคุมและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดสงขลาต่อไป

### วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่ออธิบายปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จังหวัดสงขลา
2. เพื่อพยากรณ์อิทธิพลคั่นกลางของเจตนาเชิงพฤติกรรมที่มีต่อความสัมพันธ์ระหว่างการเรียนรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จังหวัดสงขลา

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้องค์ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของคนหนุ่มสาวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลทางตรง อิทธิพลคั่นกลาง และอิทธิพลกำกับต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของคนหนุ่มสาวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับวินัยจราจร ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา มูลนิธิเมาไม่ขับ และสื่อมวลชน ไปใช้ประโยชน์ในการคาดการณ์พฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของคนหนุ่มสาวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา และการควบคุมและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจร

## นิยามศัพท์เฉพาะ

เจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของคนหนุ่มสาวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา หมายถึง ความรู้สึกในเชิงบวกหรือลบที่มีต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยหรือสัมผัสเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในประเด็นการขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ การมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด การไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ การขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว การขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง และการขับขี่ผาดโผนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยเชื่อว่าหากแสดงพฤติกรรมดังกล่าวแล้วจะได้รับผลเชิงบวกก็จะมีแนวโน้มที่จะมีเจตคติที่ดีต่อพฤติกรรมนั้น ในทางตรงข้าม หากเชื่อว่าแสดงพฤติกรรมนั้นแล้วจะได้รับผลเชิงลบ ก็จะมีแนวโน้มที่จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของคนหนุ่มสาวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา หมายถึง ความรู้สึกของผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ว่าบุคคลอื่นที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับชีวิตตนต้องการหรือไม่ต้องการ ให้แสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ส่งผลต่อความปลอดภัยหรือเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในประเด็นการขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ การมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด การไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ การขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว การขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง และการขับขี่ผิดใจหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของคนหนุ่มสาวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา หมายถึง การแปลความหมายจากสถานการณ์รอบข้างของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่าเป็นเรื่องยากหรือง่ายที่จะแสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ส่งผลต่อความปลอดภัยหรือเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในประเด็นการขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ การมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด การไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ การขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว การขับขี่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง และการขับขี่ผิดใจหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของคนหนุ่มสาวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา หมายถึง ความเป็นไปได้หรือโอกาสของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จะแสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ส่งผลต่อความปลอดภัยหรือเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในประเด็นการขับขี่ด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การขับขี่จนเกิดทักษะและความชำนาญ การมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับขี่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด การไม่ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วง รู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ การขับขี่

โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว การขับที่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง และการขับที่ผิดโฉนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

พฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจรของคนหนุ่มสาวที่ขับที่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา หมายถึง พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แสดงออกถึงการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ส่งผลต่อความปลอดภัยหรือสุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในประเด็นการขับด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การขับที่จนเกิดทัศนยะและความชำนาญ การมีสติรู้ตัวอยู่ตลอดเวลาว่ากำลังขับที่บนท้องถนนที่มีการจราจรและสภาพแวดล้อมเช่นใด การไม่ขับที่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กินยาที่ทำให้ง่วงรู้สึกเหนื่อย หรือสภาพจิตใจไม่ปกติ การขับที่โดยหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้เดินทางถึงที่หมายโดยเร็ว การขับที่เกินขีดความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของตนเอง และการขับที่ผิดโฉนหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

คนหนุ่มสาว หมายถึง ผู้ที่มีอายุระหว่าง 15-25 ปี ซึ่งช่วงอายุดังกล่าวสามารถยื่นขอใบอนุญาตขับที่รถจักรยานยนต์ได้ และเป็นผู้ที่เคยขับที่รถจักรยานยนต์ในเขตจังหวัดสงขลา

## แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

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

1. พฤติกรรมของบุคคล (Behavior: B) เกิดจากเจตนาเชิงพฤติกรรมหรือความตั้งใจแสดงพฤติกรรม (Intention: I) โดยเป็นตัวบ่งบอกว่าบุคคลได้พยายามมากน้อยเพียงใดที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ยิ่งบุคคลมีความพยายามมาก โอกาสหรือความเป็นไปได้ที่จะแสดงพฤติกรรมย่อมมากตามไปด้วย



2. เจตนาเชิงพฤติกรรมขึ้นอยู่กับปัจจัยสามประการ ได้แก่ เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior: AB) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm: SN) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control: PBC) ดังนี้

2.1 เจตคติต่อพฤติกรรมเป็นการประเมินทางบวกหรือลบต่อการแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับผลของพฤติกรรม (Behavioral Beliefs) หากบุคคลเชื่อว่าการแสดงพฤติกรรมจะนำไปสู่ผลทางบวก เขาก็จะมีเจตคติที่ดีต่อพฤติกรรม ในทางตรงกันข้าม หากบุคคลเชื่อว่าการแสดงพฤติกรรมจะนำไปสู่ผลทางลบ เขาก็จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น ในขณะที่เดียวกัน เจตคติต่อพฤติกรรมยังขึ้นอยู่กับประเมินผลของพฤติกรรม (Evaluation of Consequences) อีกทางหนึ่งด้วยเช่นเดียวกัน

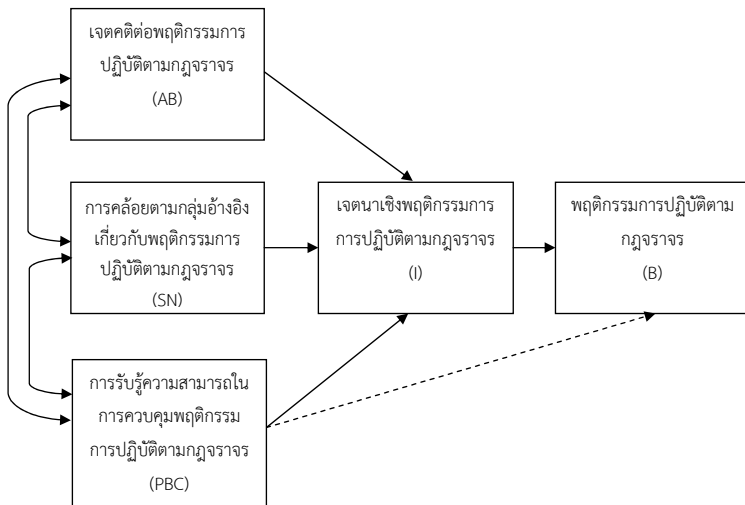
2.2 การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเป็นการรับรู้ว่าคุณค่าอื่น ๆ ที่มีความสำคัญสำหรับตนต้องการหรือไม่ต้องการให้แสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง (Normative Beliefs) หากบุคคลเชื่อว่าคนอื่นที่สำคัญสำหรับตนคิดว่าเขาควรแสดงพฤติกรรม เขาก็มีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรม ในทางตรงกันข้าม หากบุคคลเชื่อว่าคนอื่นที่สำคัญสำหรับตนคิดว่าเขาไม่ควรแสดงพฤติกรรม เขาก็มีแนวโน้มที่จะไม่แสดงพฤติกรรมนั้น ในขณะที่เดียวกัน การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงยังขึ้นอยู่กับรับรู้หรือแรงจูงใจของบุคคลว่าตนต้องแสดงพฤติกรรมตามกลุ่มอ้างอิง (Motivation to Comply) มากน้อยเพียงใดอีกทางหนึ่งด้วยเช่นเดียวกัน

2.3 การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมเป็นการรับรู้ของบุคคลว่าเป็นเรื่องยากหรือง่ายที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุม (Control Beliefs) ว่าตนมีโอกาสหรือทรัพยากรต่างๆ อาทิ ประสบการณ์หรือข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นในการแสดงพฤติกรรมนั้นมากน้อยเพียงใด และยังขึ้นอยู่กับรับรู้การควบคุม (Perceived Powers) ว่าตนมีปัจจัยบางอย่างที่สามารถสนับสนุนหรือเป็นอุปสรรคต่อการแสดงพฤติกรรมหรือไม่

3. เจตคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมเป็นบวกมากเท่าใด บุคคลย่อมมีเจตนาเชิงพฤติกรรมมากขึ้น

เท่านั้น ซึ่งส่งผลให้การทำนายพฤติกรรมมีความถูกต้องตามมา ด้วยเหตุนี้ เจตคติต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมจึงมีอิทธิพลร่วมกันต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม ในขณะที่เดียวกัน เจตนาเชิงพฤติกรรมก็มีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรม แต่ในบางกรณีที่มีบุคคลมีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมที่สอดคล้องกับความเป็นจริง อาจมีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ของบุคคลโดยตรง

จากรายละเอียดข้างต้นสามารถนำทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนมาประยุกต์ใช้ศึกษาพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ได้ดังนี้



ภาพที่ 1 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

ขณะเดียวกันมีงานวิจัยที่เผยแพร่ในฐานข้อมูลนานาชาติที่ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนศึกษาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้วิจัยพบทวนวรรณกรรมด้วยวิธีการปริทัศน์แบบพรรณนา (Narrative Literature Review) จากฐานข้อมูล

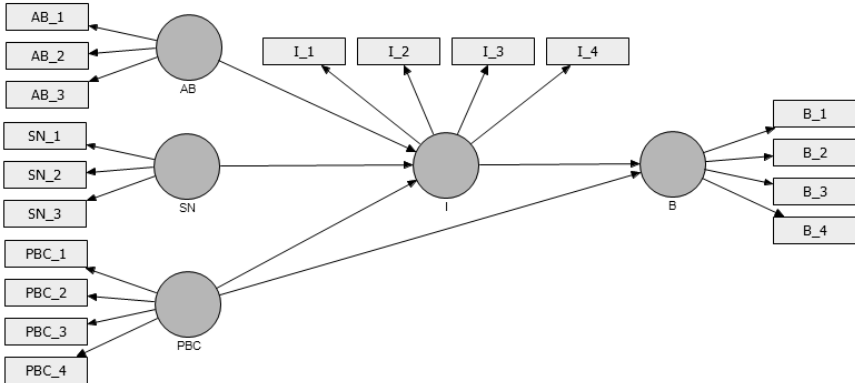
อิเล็กทรอนิกส์ SciVerse ScienceDirect และ Scopus ตั้งแต่ปี ค.ศ.2010 เป็นต้นมา พบว่ามีงานวิจัยจำนวน 15 เรื่อง ผลการสังเคราะห์พบว่า เป็นการวิจัยเชิงสำรวจทั้งหมด รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามออนไลน์ จำนวน 6 เรื่อง แบบสอบถาม จำนวน 4 เรื่อง แบบสอบถามทางไปรษณีย์ จำนวน 2 เรื่อง แบบสัมภาษณ์ จำนวน 2 เรื่อง และ สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ จำนวน 1 เรื่อง วิเคราะห์ข้อมูลใช้การถดถอยพหุแบบเชิงชั้น จำนวน 9 เรื่อง และโมเดลสมการโครงสร้าง จำนวน 6 เรื่อง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษาน้อยที่สุด จำนวน 103 คน มากที่สุด จำนวน 4,929 คน ประเทศที่ทำวิจัย ได้แก่ ฝรั่งเศส จำนวน 3 เรื่อง อิหร่าน จำนวน 2 เรื่อง สกอตแลนด์ สหราชอาณาจักร ตุรกี ออสเตรเลีย ใต้หวัน ไทย เวียดนาม อินโดนีเซีย และกัมพูชา ประเทศละ 1 เรื่อง ค่าสัมประสิทธิ์ ความถูกต้องของการพยากรณ์มีค่ามากที่สุด คือ .75 (75%) และน้อยที่สุด คือ .04 (4%) ขณะที่การวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุพบดังนี้

## ตาราง 1 ผลการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ	งานวิจัยที่ค้นพบ
เจตคติต่อพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจร (I) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ	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; Elliott, 2010
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจร (I) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ	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; Elliott, 2010
การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจร (I) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ	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; Elliott, 2010
การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจร (B) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ	Ghasemzadeha, Babazadeha, Allahverdi-pourb, 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; Ali, Saeed, Ali & Haida, 2011
เจตนาเชิงพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกาปฏิบัติตามกฎจราจร (B) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ	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; Chen & Chen, 2011

### กรอบแนวคิดการวิจัย

จากทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของ Ajzen (2015) ที่กล่าวมาข้างต้น และการทบทวนวรรณกรรม สามารถพัฒนารอบแนวคิดการวิจัย ดังนี้



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดการวิจัย

### วิธีการวิจัย

ประชากรในการวิจัยเป็นกลุ่มสาวที่มีอายุระหว่าง 15-25 ปี ซึ่งเป็นผู้ที่สามารถยื่นขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ และเป็นผู้ที่เคยขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตจังหวัดสงขลา จึงจัดเป็นประชากรแบบไม่จำกัดจำนวน (Infinite Population) การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างพิจารณาจากอำนาจการทดสอบ (Level of Statistical Power) ที่ร้อยละ 80 จำนวนสูงสุดของตัวแปรแฝงภายนอกที่ใช้ทำนายตัวแปรแฝงภายใน คือ 3 ตัวแปร และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ คือ .10 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .01 (Hair, Hult, Ringle, & Sarstedt., 2014) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 590 คน โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสอบถาม จำนวน 6 ตอน ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบมีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ จำนวน 7 ข้อ ตอนที่ 2 ถึงตอนที่ 6 แบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ปรับปรุงมาจากแบบสอบถามที่ใช้วัดพฤติกรรม

การปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของ Watson, Tunnicliff, White, Schonfeld, & Wishart (2007) มีการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัยด้วยการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยผู้ทรงคุณวุฒิทางการศึกษา 5 ท่าน จากนั้นจึงนำผลการตรวจสอบของผู้ทรงคุณวุฒิมาหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence: IOC) ข้อคำถามที่ใช้ได้คือข้อที่มีค่าตั้งแต่ .5 ขึ้นไป ซึ่งผู้วิจัยได้ปรับปรุงเนื้อหาในข้อคำถามแต่ละข้อตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ จากนั้นผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 ราย เพื่อตรวจสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach Alpha Coefficient) ปรากฏว่าแบบสอบถามวัดเจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .765 โดยค่าความเชื่อมั่นของแต่ละตอนมีดังนี้ ตอนที่ 2 วัดเจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 3 ข้อ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .765 ตอนที่ 3 วัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 3 ข้อ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .828 ตอนที่ 4 วัดการรับรู้ความ สามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 4 ข้อ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .801 ตอนที่ 5 วัดเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 4 ข้อ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .775 และ ตอนที่ 6 วัดพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 4 ข้อ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .775

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้เทคนิคการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุด้วยโมเดลสมการโครงสร้างกำลังสองน้อยที่สุดบางส่วน (A Partial Least Square Structural Equation Modeling) ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SmartPLS 2.0 (Ringle, Wende, & Will, 2005) การวิเคราะห์ข้อมูลมี 2 ขั้นตอน ได้แก่

#### 1. การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง ประกอบไปด้วย

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

1.2 การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล พิจารณาจากระดับนัยสำคัญทางสถิติ (p Value) ของค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล ( $\beta$ ) ซึ่งคำนวณด้วยค่าสถิติทดสอบที (t Value) โดยสมมุติฐานการวิจัยจะได้รับการยอมรับที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 เมื่อค่าสถิติทดสอบทีมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 1.96 ส่วนที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .01 ค่าสถิติทดสอบทีมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 2.58

1.3 การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์ ( $R^2$ ) ซึ่งแสดงถึงขนาดความแปรปรวนของตัวแปรแฝงภายในที่อธิบายได้ด้วยตัวแปรแฝงภายนอก โดยค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์มีค่าเท่ากับ .25 (25%) .50 (50%) และ .75 (75%) แสดงว่าตัวแปรแฝงภายนอกมีความถูกต้องของการพยากรณ์ตัวแปรแฝงภายในในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ตามลำดับ

1.4 การวิเคราะห์ขนาดอิทธิพล ( $f^2$ ) ซึ่งแสดงถึงขนาดความแปรปรวนของตัวแปรแฝงภายในที่อธิบายได้ด้วยตัวแปรแฝงภายนอกตัวใดตัวหนึ่งเพียงตัวเดียว โดยขนาดอิทธิพลมีค่าเท่ากับ .02 .15 และ .35 แสดงว่าตัวแปรแฝงภายนอกดังกล่าวมีอิทธิพลอย่างแท้จริงต่อตัวแปรแฝงภายในในระดับน้อย ปานกลางและมาก ตามลำดับ

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

## ผลการวิจัย

### ผลการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง

#### 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 2 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			

#### 2. การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล

ผลการวิเคราะห์พบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ( $\beta = .216$ ,  $t = 5.691$ ) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ( $\beta = .309$ ,  $t = 6.376$ ) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ( $\beta = .420$ ,  $t = 8.228$ ) เจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีอิทธิพลทางตรงต่อ



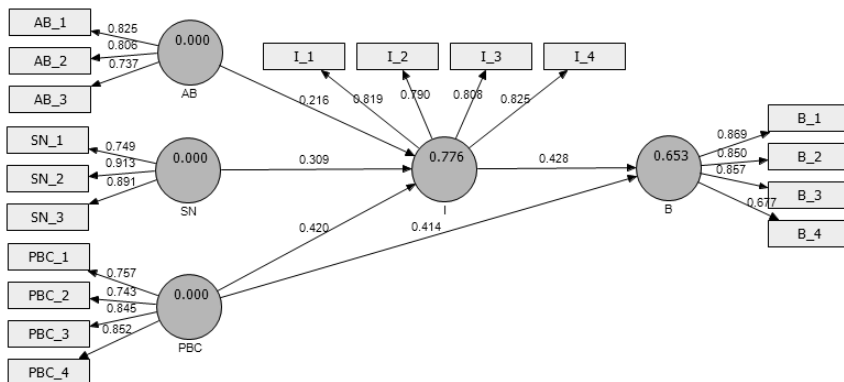
พฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ( $\beta=.428, t=5.738$ ) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ( $\beta$ ) ( $b=.414, t=5.744$ )

### 3. การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์

เมื่อพิจารณาภาพที่ 2 พบว่าเจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ได้ร้อยละ 77.6 ( $R^2=.776$ ) ซึ่งอยู่ในระดับมาก ในขณะที่เจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) และเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ได้ร้อยละ 65.3 ( $R^2=.653$ ) ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง

### 4. การวิเคราะห์ขนาดอิทธิพล

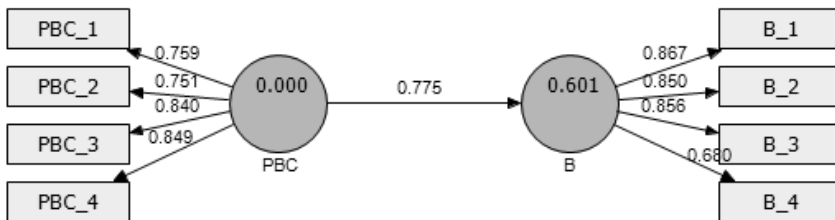
ผลการวิจัยพบว่า เจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (AB) มีขนาดอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย ( $f^2=.058$ ) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (SN) มีขนาดอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับน้อย ( $f^2=.107$ ) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีขนาดอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) ระดับปานกลาง ( $f^2=.219$ ) เจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีขนาดอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ระดับปานกลาง ( $f^2=.150$ ) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีขนาดอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ระดับน้อย ( $f^2=.144$ )



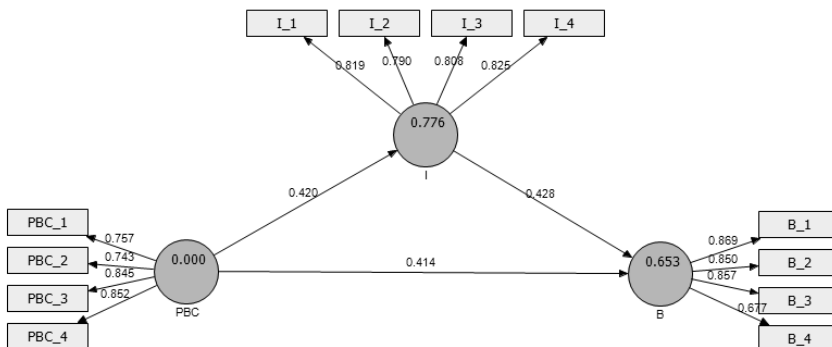
ภาพที่ 2 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัด และค่าสัมประสิทธิ์ความถูกต้องของการพยากรณ์

### ผลการวิเคราะห์อิทธิพลคั่นกลาง

เมื่อพิจารณาจากภาพที่ 3 และภาพที่ 4 พบว่า การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ถึงแม้ไม่มีตัวแปรเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) คั่นกลาง ( $\beta = .775, t = 36.356$ ) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) ( $\beta = .180, t = 5.158$ ) และขนาดของอิทธิพลทางอ้อมเมื่อเปรียบเทียบกับอิทธิพลรวมมีค่าเท่ากับ .303 แสดงว่าตัวแปรเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) มีอิทธิพลคั่นกลางบางส่วนในความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) กับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B)



ภาพที่ 3 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ไปยังตัวแปรแฝงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) โดยไม่มีตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) คั่นกลาง



ภาพที่ 4 โมเดลสมการโครงสร้างแสดงอิทธิพลทางตรงของตัวแปรแฝงการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (PBC) ไปยังตัวแปรแฝงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (B) โดยมีตัวแปรแฝงเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร (I) เป็นตัวแปรคั่นกลาง

## สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยพบว่าเจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร สามารถทำนายเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ร้อยละ 77.6 ซึ่งอยู่ในระดับมาก ขณะเดียวกันเจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร และเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร สามารถทำนายพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ร้อยละ 65.3 ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง สามารถอภิปรายความสัมพันธ์ของข้อค้นพบได้ดังนี้

1. เจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Eyssartier, Meineri, & Gueguen (2017) Lheureux, et al. (2016) Trinha & Le (2016) ข้อค้นพบนี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยต่างๆ เนื่องจากเจตคติต่อพฤติกรรมเป็นการประเมินทางบวกหรือลบต่อการแสดงพฤติกรรมนั้นๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับผลของพฤติกรรม หากบุคคลเชื่อว่าการแสดงพฤติกรรมจะนำไปสู่ผลทางบวก เขาก็จะมีเจตคติที่ดีต่อพฤติกรรมในทางตรงกันข้าม หากบุคคลเชื่อว่าการแสดงพฤติกรรมจะนำไปสู่ผลทางลบ เขาก็จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น ในขณะเดียวกันเจตคติต่อพฤติกรรมยังขึ้นอยู่กับการประเมินผลของพฤติกรรมอีกทางหนึ่งด้วยเช่นเดียวกัน

2. การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Eyssartier, Meineri, & Gueguen (2017) Lheureux, et al. (2016) Trinha & Le (2016) ผลการศึกษาสอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยต่าง ๆ เนื่องจากการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเป็นการรับรู้ว่าคุณค่าอื่น ๆ ที่มีความสำคัญสำหรับตนเองหรือไม่ต้องการให้แสดงพฤติกรรมนั้นๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง หากบุคคล

เชื่อว่าคนอื่นที่สำคัญสำหรับตนคิดว่าเขาควรแสดงพฤติกรรม เขาก็มีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรม ในทางตรงกันข้าม หากบุคคลเชื่อว่าคนอื่นที่สำคัญสำหรับตนคิดว่าเขาไม่ควรแสดงพฤติกรรม เขาก็มีแนวโน้มที่จะไม่แสดงพฤติกรรมนั้น ในขณะที่เดียวกัน การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงยังขึ้นอยู่กับการรับรู้หรือแรงจูงใจของบุคคลว่าตนต้องแสดงพฤติกรรมตามกลุ่มอ้างอิงมากน้อยเพียงใดอีกทางหนึ่งด้วยเช่นเดียวกัน

3. การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Lheureux, et al. (2016) Tankasem, Satiennam & Satiennam (2016) ผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยข้างต้น เนื่องจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมเป็นการรับรู้ของบุคคลว่าเป็นเรื่องยากหรือง่ายที่จะแสดงพฤติกรรมนั้นๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุมว่าตนมีโอกาสหรือทรัพยากรต่างๆ อาทิ ประสบการณ์ หรือข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นในการแสดงพฤติกรรมนั้นมากน้อยเพียงใด และยังขึ้นอยู่กับการรับรู้การควบคุมว่าตนมีปัจจัยบางอย่างที่สามารถสนับสนุนหรือเป็นอุปสรรคต่อการแสดงพฤติกรรมหรือไม่

4. เจตนาเชิงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Lheureux, et al. (2016) Trinha & Le (2016) Susilo, Joewono & Vandebona (2015) ข้อค้นพบนี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยดังกล่าวเนื่องจากพฤติกรรมของบุคคลเกิดจากเจตนาเชิงพฤติกรรมหรือความตั้งใจแสดงพฤติกรรม ซึ่งเป็นตัวบ่งบอกว่าบุคคลได้พยายามมากน้อยเพียงใดที่จะแสดงพฤติกรรมนั้นๆ ยิ่งบุคคลมีความพยายามมาก โอกาสหรือความเป็นไปได้ที่จะแสดงพฤติกรรมย่อมมากตามไปด้วย

5. การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Ghasemzadeha, et al. (2017) Lheureux, et al. (2016) Brijs, et al. (2014) ข้อมูล

เชิงประจักษ์นี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยต่าง ๆ เนื่องจากในบางกรณีที่บุคคลมีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมที่สอดคล้องกับความเป็นจริง อาจมีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมนั้นๆ ของบุคคลโดยตรง โดยไม่ต้องผ่านเจตนาเชิงพฤติกรรม

6. เจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลคั่นกลางความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Lheureux, et al. (2016) Trinha & Le (2016) Susilo, Joewono & Vandebona (2015) ผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับทฤษฎีและงานวิจัยระดับนานาชาติ อันเนื่องด้วยเมื่อบุคคลรับรู้โดยอาศัยประสบการณ์ หรือข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นตลอดจนปัจจัยต่าง ๆ ที่สามารถสนับสนุนหรือเป็นอุปสรรคที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ เขาย่อมแสดงออกถึงระดับของความพยายามที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ซึ่งยิ่งบุคคลมีความพยายามมาก โอกาสหรือความเป็นไปได้ที่จะแสดงพฤติกรรมย่อมมากตามไปด้วย

### ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยพบว่าเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรสูงที่สุด ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์การพัฒนาเอกชนควรจัดกิจกรรมที่มุ่งเน้นการสร้างความตั้งใจดีหรือเจตนากรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดของคนหนุ่มสาว ด้วยการนำเสนอผลกระทบที่เกิดจากการละเมิดกฎจราจรที่สร้างความเดือดร้อนหรืออันตรายทั้งต่อตนเอง ครอบครัว และสังคม เมื่อผู้ขับขีรถจักรยานยนต์มีเจตนาที่ดีก็จะนำไปสู่พฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเข้มงวด ขณะเดียวกันการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมกรรมการและการปฏิบัติตามกฎจราจร สามารถจัดกระทำได้โดยให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจังเพื่อไม่ให้คนหนุ่มสาวที่ขับขีรถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลาเชื่อว่าตนมีโอกาสที่จะละเมิดกฎจราจรได้ง่าย และควรจัดกิจกรรมให้ดารา นักร้อง

นักแสดงวัยรุ่นที่มีชื่อเสียงออกมารณรงค์ให้คนหนุ่มสาวขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อสร้างความเชื่อมั่นว่าหากปฏิบัติตามกฎจราจรจะได้รับการยอมรับและชื่นชมจากบุคคลทั่วไป

อย่างไรก็ตาม งานวิจัยนี้มีข้อจำกัดในการทำนายพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยใช้กรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเท่านั้น ซึ่งพบว่าทั้ง 4 ตัวแปรสามารถอธิบายพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ร้อยละ 77.6 แสดงให้เห็นว่ายังมีตัวแปรอื่นที่สามารถอธิบายพฤติกรรมนี้ได้ ดังนั้น การวิจัยครั้งต่อไปควรพบทวนวรรณกรรมปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรเพิ่มเติมเพื่อพัฒนากรอบแนวคิดการวิจัยและใช้ในการรวบรวมหลากหลายพื้นที่มากขึ้น นอกจากนี้ การศึกษานี้เน้นพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของคนหนุ่มสาวเท่านั้น แต่อุบัติเหตุบนท้องถนนยังเกิดขึ้นจากสาเหตุอื่นอีก จึงควรมีการขยายขอบเขตการศึกษาให้ครอบคลุมผู้ใช้รถใช้ถนนที่ก่อให้เกิดความสูญเสียและผลกระทบในวงกว้าง และศึกษาในกลุ่มบุคคลในช่วงวัยที่แตกต่างกัน

## เอกสารอ้างอิง

- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2560). สถิติและข้อมูลช่วงเทศกาลสงกรานต์ระหว่างวันที่ 11 เมษายน 2560 ถึง 17 เมษายน 2560. สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2560, จาก <http://www.roadsafetythailand.com/main/index.php/data-statistics-th/statsongkranday>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2560). สถิติการรับแจ้งคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทความเสียหาย และผู้ต้องหา จังหวัดสงขลา พ.ศ. 2556-2558. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.
- สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา. (2560). สถิติการเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำแนกตามประเภทของปีงบประมาณ 2560. สงขลา : ผู้แต่ง.
- Ajzen, I. (2015). The theory of planned behaviour is alive and well, and not ready to retire: a commentary on Sniehotta, Priesseau, 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Mohammed, A. A, Ambak, K., Mosa, A.M. & Syamsunur, D. (2019). A review of the traffic accidents and related practices worldwide. *The Open Transportation Journal*, 11, 65-83. DOI: 10.2174/1874447801913010065
- 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>.
- 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.
- Tunnickliff, 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., Tunnickliff, D., White, K., Schonfeld, C. & Wishart, D. (2007). *Psychological and Social Factors Influencing Motorcycle Rider Intentions and Behavior*. Australia: Australian Transport Safety Bureau.