

ตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับชี่ ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย
ของผู้ขับชี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร

ปริญญาโท

ของ

วิสุทธิ อริยภิญโญ

28 ต.ค. 2539

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกการวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์

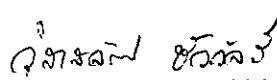
มีนาคม 2539

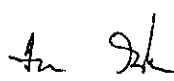
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

B. ๓๗๗๐

คณะกรรมการควบคุมและคณะกรรมการสอบได้พิจารณาปฏิญานีพนธ์ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควร
รับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกการวิจัย
พฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์ ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒได้

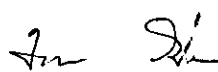
คณะกรรมการควบคุม

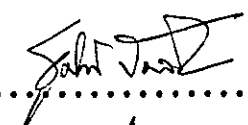
.....  ประธาน
(ดร.วิลาสลักษณ์ ช้าววลี)

.....  กรรมการ
(ผศ.งามตา วนิทานนท์)

คณะกรรมการสอบ

.....  ประธาน
(ดร.วิลาสลักษณ์ ช้าววลี)

.....  กรรมการ
(ผศ.งามตา วนิทานนท์)

.....  กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(ดร.สุศักดิ์ ชุ่มกลีขิต)

บัณฑิตวิทยาลัยอนุมัติให้รับปฏิญานีพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกการวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์ ของมหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒ

.....  คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(ดร.ศิริยา พูลสุวรรณ)

วันที่ . . . เดือน . . . ปีพ.ศ. 2539

ประกาศคุณประการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ก็ด้วยความเมตตา และความกรุณาอย่างสูงจาก ท่านอาจารย์ ดร.วิลาศลักษณ์ ชั่ววัลลี ประธานที่ปรึกษาปริญญานิพนธ์ และท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ งามตา วินนทานนท์ กรรมการที่ปรึกษาปริญญานิพนธ์ ซึ่งท่านทั้งสองได้สละเวลาอย่างมากเป็นพิเศษในการให้ความรู้ คำชี้แนะ ตลอดจนตรวจแก้ไขในทุกขั้นตอนของการดำเนินการวิจัย เพื่อให้ปริญญานิพนธ์นี้มีขอบกพร่องน้อยที่สุด ซึ่งผู้วิจัยได้น้อมรำลึกในพระคุณเหล่านี้เสมอมา นอกจากนี้ ผู้วิจัยใคร่ขอกราบขอบพระคุณ ท่านอาจารย์ ดร.ชูศักดิ์ ชัมภลลิขิต กรรมการแต่งตั้งเพิ่มเติม ที่กรุณาให้ความรู้ และคำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อความสมบูรณ์แบบของงานวิจัยชิ้นนี้

ขอกราบขอบพระคุณ คณะอาจารย์ที่พิจารณาความเที่ยงตรงของแบบวัดทุกท่าน ที่ได้กรุณาตรวจสอบและชี้แนะวิธีการปรับปรุงที่มีคุณค่ายิ่ง เพื่อให้แบบวัดต่าง ๆ ในงานวิจัยนี้สามารถเป็นเครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลได้อย่างมีคุณภาพ

ขอกราบขอบพระคุณ ท่านรองศาสตราจารย์ ดร.ผจงจิต อินทรสุวรรณ ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ และคณาจารย์ของสถาบันฯ ทุกท่าน ที่กรุณาถ่ายทอดความรู้ และให้การสนับสนุนด้านข้อมูลเอกสารต่าง ๆ ตลอดจนให้ความเมตตาและกำลังใจกับผู้วิจัยมาโดยตลอด

ขอกราบขอบพระคุณอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ผู้อำนวยการสำนักงานทะเบียนรถยนต์ หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตขับรถ หัวหน้าฝ่ายทะเบียนรถยนต์ ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการใช้สถานที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานทุกท่าน ที่ให้ความสะดวกในการใช้สถานที่ และขอขอบคุณผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทุกท่านที่กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่าตอบแบบสอบถามของผู้วิจัย

ขอขอบคุณ พี่ ๆ และเพื่อน ๆ นิสิตเอกการวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์ทุกคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อน ๆ รุ่น 8 (วป 8) ที่ให้การสนับสนุนสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัยฉบับนี้ในทุกด้าน และขอขอบคุณ น้อง ๆ บัณฑิต และนิสิตเอกจิตวิทยาที่ไปช่วยเก็บข้อมูลอย่างไม่เห็นแก่ความเหน็ดเหนื่อย

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอน้อมรำลึกถึงพระคุณของคุณพ่อ คุณแม่ และพี่ ๆ ทุกคน ที่ได้ให้ความเข้าใจ ใจ เวลา และอำนวยความสะดวกในทุก ๆ ด้าน จนปริญญานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

วิสุทธิ์ อริยภิญโญ

สารบัญ

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์

บทที่		หน้า
1	บทนำ	1
	ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
	พฤติกรรมกรรมการชั้นที่	4
	ความหมาย	4
	ประเภทของพฤติกรรมกรรมการชั้นที่	5
	การวัดพฤติกรรมกรรมการชั้นที่	6
	แนวคิดเกี่ยวกับการศึกษาพฤติกรรมกรรมการชั้นที่	7
	สถานภาพของการศึกษาพฤติกรรมกรรมการชั้นที่	9
	ตัวแปรลักษณะทางจิตกับพฤติกรรมกรรมการชั้นที่อย่างปลอดภัย	12
	ความเชื่ออำนาจภายในตนกับพฤติกรรมกรรมการชั้นที่อย่างปลอดภัย	12
	ทัศนคติ กับพฤติกรรมกรรมการชั้นที่อย่างปลอดภัย	15
	บุคลิกภาพชนิดเอกับพฤติกรรมกรรมการชั้นที่	18
	ตัวแปรทางสถานการณ์ในการชั้นที่ กับพฤติกรรมกรรมการชั้นที่อย่างปลอดภัย	21
	ตัวแปรลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลังของผู้ชั้นที่ กับพฤติกรรมกรรมการชั้นที่	
	อย่างปลอดภัย	22
	วัตถุประสงค์ในการวิจัย	23
	ประโยชน์ในการวิจัย	23
	ขอบเขตของการวิจัย	24
	นิยามปฏิบัติการ	24
	สมมติฐานในการวิจัย	27
2	วิธีการดำเนินการวิจัย	29
	ประชากร	29
	กลุ่มตัวอย่าง	29

บทที่	หน้า
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	29
วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	34
การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้	35
3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล :.....	37
ข้อมูลพื้นฐาน	37
ลักษณะเบื้องต้นของกลุ่มตัวอย่าง	37
ค่าสถิติพื้นฐานของตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย	37
การวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐาน	39
4 สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ	74
สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล	75
อภิปรายผล	78
ข้อดีและข้อจำกัดของงานวิจัย	84
ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยต่อไป	85
ข้อเสนอแนะในการนำผลงานวิจัยไปใช้	85
บรรณานุกรม	87
ภาคผนวก	96
ภาคผนวก ก เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	97
ภาคผนวก ข ตารางวิเคราะห์ข้อมูลในสมมติฐานที่ 2	117
ภาคผนวก ค ตารางวิเคราะห์ข้อมูลในสมมติฐานที่ 3	126
ประวัติย่อของผู้วิจัย	141

บัญชีตาราง

ตาราง		หน้า
1	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และนิสัยของคะแนนจากตัวแปร พฤติกรรม การขับชื้ออย่างปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อ พฤติกรรม การขับชื้ออย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ อายุ ระยะเวลาที่ ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อที่ปลอดภัย ความติดขัดของสภาพ การจราจร และสภาพของถนน	38
2	แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อ พฤติกรรม การขับชื้ออย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ เพศ อายุ ระดับการ ศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับชื้ออย่างปลอดภัย ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน กับพฤติกรรม การ ขับชื้ออย่างปลอดภัย	40
3	แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ เพื่อการทำนายพฤติกรรม การขับชื้อ อย่างปลอดภัย โดยใช้กลุ่มตัวแปรด้านลักษณะทางจิต (3 ตัวแปร) กลุ่ม ตัวแปรด้านสถานการณ์ในการขับชื้อ (2 ตัวแปร) และกลุ่มตัวแปรด้าน ลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง (5 ตัวแปร)	41
4	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรม การขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามเพศ ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ ในการขับชื้อ	45
5	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรม การขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามเพศ ทศนคติต่อพฤติกรรม การขับชื้ออย่างปลอดภัย และ สถานการณ์ในการขับชื้อ	46
6	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรม การขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามเพศ บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชื้อ	48
7	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรม การขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามอายุ ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับชื้อ ..	49

ตาราง

หน้า

8	แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม (X) เมื่อพิจารณาตามอายุ (1) และความเชื่ออำนาจภายในตน (J)	50
9	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามอายุทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย และ สถานการณ์ในการขับขี่	51
10	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามอายุ บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับขี่	53
11	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษา ความเชื่ออำนาจภายในตน และ สถานการณ์ในการขับขี่	54
12	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษา ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับซื้อที่ปลอดภัย และ สถานการณ์ในการขับขี่	56
13	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษา บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ ในการขับขี่	58
14	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความเชื่ออำนาจภายในตน และ สถานการณ์ในการขับขี่	59
15	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับซื้อ อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่	61
16	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามระยะเวลาที่ได้ขับรถมา บุคลิกภาพชนิดเอ และ สถานการณ์ในการขับขี่	63

ตาราง

หน้า

17	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับชื้อ	64
18	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อที่ปลอดภัย ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้อ อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับชื้อ	66
19	การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อที่ปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ และ สถานการณ์ในการขับชื้อ	69
20	ภาพรวมของผลการวิเคราะห์ตามสมมติฐานที่ 3	73

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัย	27

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมื่อกล่าวถึงสถานการณ์การจราจรในกรุงเทพมหานคร เรื่องของสภาพการจราจรติดขัด จัดได้ว่าเป็นปัญหาหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากได้สร้างความเดือดร้อนอย่างมากแก่ผู้ที่อยู่อาศัย ตลอดจนผู้ที่ต้องใช้เส้นทางสัญจรไปมาภายในมหานครแห่งนี้ และปัญหานี้ก็ได้ทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ จนเข้าถึงขั้นวิกฤต ดังจะเห็นได้จากสภาพการติดขัดในพื้นที่ต่าง ๆ เกือบตลอดทั้งวัน ปัญหานี้ทำให้เกิดผลเสียต่อประเทศชาติทั้งในด้านสภาพแวดล้อม สภาพสังคม และที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือ สภาพเศรษฐกิจในส่วนของการสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิง และสูญเสียมูลค่าของเวลาไปอย่างสูญเปล่า รวมแล้วในปีหนึ่ง ๆ เป็นมูลค่ากว่าหมื่นล้านบาท (สำนักงานกฤษฎีกา 2536 : 16) สำหรับด้านสาเหตุของการจราจรติดขัดมีการศึกษาวิจัยจากเอกสาร 2 เรื่อง ซึ่งได้เสนอผลในลักษณะเดียวกันว่า สาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดคือ พฤติกรรมการขับที่ไม่น่าปรารถนาของผู้ขับขี่ ได้แก่ การขับด้วยความรีบเร่ง เห็นแก่ตัว ขาดวินัย และฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นต้น (สมมต สุนทรเวช. 2531 : 16-42 ; คำรณ บุญเชิด. 2532 : 60-70)

นอกจากนี้ ทางด้านของอุบัติเหตุจราจรก็เป็นอีกปัญหาหนึ่ง ที่มีความสำคัญอย่างมาก/ดังจะเห็นได้จากรายงานจำนวนการเกิดอุบัติเหตุด้านต่าง ๆ ของโรงพยาบาลทุกแห่งในกรุงเทพมหานคร เมื่อปี 2530 พบว่า ประชาชนในกรุงเทพฯ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงสุด เมื่อเทียบกับการเกิดอุบัติเหตุด้านอื่น ๆ (พิชัย แก้วลำภู และ ดำรง อิมวิเศษ. 2531 : 12) และเมื่อพิจารณาจากสถิติของอัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ปี 2531-2536 ได้พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งในปี 2536 มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมากเป็น 2 เท่าของปี 2531 (64,006 ราย และ 31,175 ราย ตามลำดับ) โดยในแต่ละปีได้สร้างความเสียหายทางด้านทรัพย์สินเป็นเงินนับร้อยล้านบาท และสร้างความสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่ต้องบาดเจ็บทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตอีกนับหมื่นคน (ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ. ม.ป.ป.) ซึ่งความสูญเสียดังกล่าวมากเกินกว่าที่จะประเมินเป็นจำนวนเงินได้ สำหรับด้านสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เมื่อพิจารณาจากสถิติของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ กรมตำรวจ (2537 : ภาคผนวก) ที่ได้นำมาศึกษาจำนวนของอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร

ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึง มิถุนายน 2537 ได้พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจาก พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ อันได้แก่ การขับรุดด้วยความเร็วสูง (5,827 ราย) ขับรถแข่งรถ คันอื่นในลักษณะที่ผิดกฎหมาย (5,182 ราย) และขับรถตัดหน้าคันอื่นในระยะกระชั้นชิด (4,637 ราย) เป็นต้น และข้อเท็จจริงนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของอานวย นาคแก้ว (2534 : 88-89) ที่ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร โดยศึกษากับกลุ่ม ผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาล กลุ่มผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุ และกลุ่มผู้ที่ไม่เคยประสบ อุบัติเหตุ ในระยะเวลา 1 ปีนับจากวันเก็บข้อมูล รวมจำนวนทั้งสิ้น 427 ราย ซึ่งผลการวิจัย ส่วนหนึ่งพบว่า ปริมาณการได้รับใบสั่ง (แสดงถึงพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม หรือไม่ถูกต้อง ของผู้ขับขี่) มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับการเกิดอุบัติเหตุ

๘ จากที่กล่าวมาอาจสรุปได้ว่า พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่เป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาการ จราจรติดขัด และเป็นสาเหตุส่วนใหญ่ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร ดังนั้นหากผู้ขับขี่ มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องและเหมาะสม ก็น่าที่จะบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และทำให้มี อุบัติภัยจากการจราจรลดน้อยลงได้

ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจึงเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ โดยมีหลักการที่สำคัญคือ เพื่อให้ได้แนวทางการส่งเสริมหรือพัฒนา ตลอดจนกลวิธีอย่างหนึ่งอย่างใด (เช่น มาตรการในการสอบคัดเลือกผู้ขับขี่) ที่จะช่วยให้ผู้ขับขี่โดยส่วนใหญ่เป็นผู้มีพฤติกรรมการ ขับขี่ถูกต้อง และมีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรในกรุงเทพฯ ซึ่งวิธีการส่งเสริมพฤติกรรมที่ น่าปรารถนา มีผู้ให้ทัศนะว่า เป็นวิธีการที่สามารถป้องกันพฤติกรรมที่ไม่น่าปรารถนาได้อีกด้วย (ดวงเดือน พันธุมนาวิน. 2531 : 20-21) จากการประมวลเอกสารที่เกี่ยวข้องอาจสรุปได้ว่า พฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องและเหมาะสมกับสภาพการจราจรในกรุงเทพมหานคร ควรเป็นพฤติกรร มการขับขี่ที่เอื้อต่อ ทั้งการลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรและความติดขัดของสภาพการจราจร กล่าวคือ เป็น พฤติกรรมการขับขี่ที่ประกอบด้วย ความระมัดระวัง และการแสดงถึงการมีนิสัยหรือมารยาทในการ ขับขี่ที่ดี ซึ่งมีหลักฐานหนึ่งที่แสดงให้เห็นว่า คุณลักษณะทางพฤติกรรมเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของผู้ขับที่ รกที่ดี ที่ช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ความเป็นระเบียบ และความคล่องตัวของสภาพการจราจร (OECD. 1970 : 131 ; citing Fine, Malfetti and Shoben. 1965) ดังนั้นการ ที่จะวิจัยพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร จึงควรที่จะครอบคลุมทั้งในเรื่องของ ความระมัดระวัง และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ ซึ่งผู้วิจัยได้เรียกพฤติกรรมการขับขี่นี้ว่า

พฤติกรรมกรับขี่อย่างปลอดภัย (Safe Driving Behavior) ✓

พฤติกรรมศาสตร์เป็นแนวทางหนึ่งที่ศึกษาสาเหตุของพฤติกรรม โดยใช้สหวิทยาการ เพื่อให้มีความครอบคลุมในการที่จะอธิบาย ทำนาย และควบคุม ตลอดจนพัฒนาพฤติกรรมของมนุษย์ (งามตา วินิตานนท์. 2536 : 7-8) และแนวทางนี้ยังเป็นแนวทางที่ได้รับการบรรจุให้เป็น ศาสตร์แขนงหนึ่งที่ใช้ในศาสตร์ของการจราจร (Traffic Science) โดยมีบทบาทสำคัญใน ระดับของการอธิบายพฤติกรรมด้านการจราจร (Michon. 1992 : 267-268) จากการศึกษา ถึงสถานภาพงานวิจัย ของพฤติกรรมกรับขี่ในฐานะของตัวแปรตาม พบว่า งานวิจัยส่วนมากจะ เป็นการหาความสัมพันธ์กับตัวแปรอิสระจำนวนหนึ่ง และได้พบว่า มีตัวแปรจำนวนไม่มากที่สัมพันธ์ อย่างมีนัยสำคัญกับตัวแปรตาม จุดประสงค์ของการวิจัยอยู่ในขั้นที่ต้องการเข้าใจ หรืออธิบาย พฤติกรรม และพฤติกรรมกรับขี่ที่ศึกษามักจะใช้พฤติกรรมในแง่ลบ เช่น พฤติกรรมกรับขี่ที่ เสี่ยง และนิสัยการขับขี่ที่ก้าวร้าว เป็นต้น ดังที่เสนอมานี้ จึงทำให้ผู้วิจัยต้องการที่จะดำเนินการ วิจัยด้วยแนวพฤติกรรมศาสตร์เพื่ออธิบายและทำนายปัจจัยเชิงสาเหตุ ของพฤติกรรมกรับขี่ ที่ปลอดภัย โดยอาศัยแนวคิดในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 2 สาขาวิชาคือ จิตวิทยา (เชื่อว่าจิต ลักษณะเป็นสาเหตุของพฤติกรรมมนุษย์) และสังคมวิทยา (เชื่อว่าสภาพทางสังคมเป็นสาเหตุของ พฤติกรรมมนุษย์) ซึ่งตัวแปรที่ใช้จะพิจารณาเลือกจากที่มีในหลักฐานการวิจัย ด้านรูปแบบของการ วิเคราะห์สาเหตุของพฤติกรรม ใช้รูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยม (Interactionism model) ซึ่งเป็น รูปแบบที่มุ่งวิเคราะห์สาเหตุของพฤติกรรมมนุษย์โดยพิจารณาทั้งปัจจัยด้านตัวบุคคล (ลักษณะทางจิต ทางนิสัย หรือลักษณะทางชีวสังคมภูมิหลัง และเศรษฐกิจส่วนบุคคล) และปัจจัยทางด้านสถานการณ์ (สถานการณ์แวดล้อมทางสังคม หรือสภาพแวดล้อมที่บุคคลได้ประสบอยู่) (Magnusson and Endler. 1977 : 21-22) และยังเป็นรูปแบบที่เหมาะสมกับปัญหาการวิจัยในแนวพฤติกรรมศาสตร์ (งามตา วินิตานนท์. 2536 : 9-10 ; อ้างอิงมาจาก Endler and Magnusson. 1976 : 950-960) ตลอดจนเป็นรูปแบบที่สอดคล้องกับรูปแบบบุคคลกับสถานการณ์ (Person-Situation) ที่ทางสาขาจิตวิทยาการจราจร (Traffic Psychology) ใช้ศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมกรับขี่ ซึ่งในปัจจุบันสาขานี้ให้ความสำคัญ และมุ่งประเด็นความสนใจมาที่การวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัย (Häcker. 1992 : 307 ; Kroj. 1992 : 279)

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยสนใจศึกษาพฤติกรรมกรับขี่อย่างปลอดภัย ที่มีประเด็นประกอบด้วย ความระมัดระวังในการขับขี่ และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ โดย

มุ่งที่จะอธิบาย และทำนายพฤติกรรมนี้ด้วยตัวแปร 2 ประเภท คือ **ตัวแปรด้านตัวบุคคล** ได้แก่ ตัวแปรลักษณะทางจิต (ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และบุคลิกภาพชนิดเอ) และตัวแปรลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลังของบุคคล (เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย) และ**ตัวแปรด้านสถานการณ์** ได้แก่ ความติดขัดของสภาพการจราจร (ติดขัดมาก-ติดขัดน้อย) และสภาพของถนน (สะดวกมาก หรือสะดวกน้อย) ที่ผู้ขับขี่ประสบอยู่ในการขับรถในกรุงเทพฯ (ที่มาของตัวแปรเหล่านี้ได้เสนอไว้ในหัวข้อเรื่องแนวคิดเกี่ยวกับการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่) สำหรับทางด้านกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยสนใจศึกษากับกลุ่มผู้ที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เนื่องจากเป็นประเภทรถที่กำลังเพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังเช่น ในปี 2535 มีรถยนต์ประเภทนี้จดทะเบียนเพิ่มขึ้นจากปี 2534 โดยเฉลี่ยถึงวันละ 410 คัน (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. 2536 : ภาคผนวก) และเป็นประเภทรถที่สถิติของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ กรมตำรวจ (2536 : ภาคผนวก ; 2537 : ภาคผนวก) เสนอไว้ว่าในปี 2536 (ตลอดปี) และ ปี 2537 (เดือนมกราคม-มิถุนายน) เป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุมากเป็นอันดับหนึ่งในกรุงเทพมหานคร /

พฤติกรรมการขับขี่

ความหมาย พฤติกรรมการขับขี่ มีผู้ได้ให้ความหมายกว้าง ๆ ว่า เป็นการควบคุมยานพาหนะของผู้ขับขี่ตั้งแต่จุดเริ่มต้น ไปยังจุดหมายปลายทางที่เขาต้องการ (Lund and O'Neill. 1986 : 368) โดยการกระทำนี้ของผู้ขับขี่เป็นสิ่งที่สามารถสังเกตได้ (วิจิตร บุญยโสธร. 2536 : 5) สำหรับการให้ความหมายในการศึกษาที่ผ่านมาจะมีการกำหนดขอบเขต มิติ หรือทิศทางของพฤติกรรมตามความสนใจของผู้ศึกษา ซึ่งเป็นการทำให้ประเด็นในการศึกษามีความชัดเจนขึ้น ตัวอย่างเช่น ในการศึกษาของฮาวิย์ เจนกินส์ และซัมเนอร์ (Groeger. 1989 : 279 ; citing Harvey, Jenkins and Sumner. 1975) ที่สนใจพฤติกรรมการขับขี่ในแง่มนต์ที่เป็นความผิดพลาดของผู้ขับขี่ (Driver Error) โดยให้ความหมายว่า เป็นการกระทำหรือการกระทำที่บกพร่องบางอย่างในการขับขี่ ของผู้ขับขี่ที่เป็นผลให้ตัวเอง และ/หรือ ผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ ต้องเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น เป็นต้น

สำหรับการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ในแง่มนต์อื่น ๆ เช่น พฤติกรรมการขับขี่อย่าง

ปลอดภัย (Safe Driving Behavior) นิสัยการขับที่น่ารังเกียจ (Poor Driving Habits) และพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยง (Risky Driving Behavior) เป็นต้น มักจะพบว่าการศึกษาเหล่านี้ ไม่ได้ระบุถึงความหมายที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี เมื่อได้พิจารณาถึงจุดมุ่งหมายของการศึกษาพฤติกรรม การขับขี่ในแต่ละแง่มุมดังกล่าว ประกอบกับแนวทางของการให้ความหมายที่เสนอไว้ข้างต้น ทำให้สามารถสรุปถึงภาพรวมของพฤติกรรมการขับขี่ว่า หมายถึง การประพฤติปฏิบัติลักษณะต่าง ๆ ของ ผู้ขับขี่ ในการขับขี่หรือควบคุมยานของตน

ประเภทของพฤติกรรมการขับขี่ จากการศึกษาพบว่า ประเภทของพฤติกรรมการขับขี่มีทั้ง ที่เป็นการแบ่งประเภทพฤติกรรมการขับขี่โดยตรง และที่เป็นการแบ่งประเภทของผู้ขับขี่ แต่ถ้าหาก สังเกตวิธีที่ใช้ในการแบ่งจะเห็นว่า การแยกประเภทของพฤติกรรมการขับขี่ และประเภทของผู้ขับขี่ ต่างก็ใช้พฤติกรรมในการขับขี่เป็นหลักในการพิจารณาเพื่อแยกประเภท ดังนั้นจึงถือได้ว่าการแบ่ง ประเภทของพฤติกรรมการขับขี่ และการแบ่งประเภทของผู้ขับขี่คือสิ่งเดียวกัน ซึ่งจากการรวบรวม มีการแบ่งประเภทไว้ดังนี้

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง "พฤติกรรมในสถานการณ์ที่ขัดแย้งด้านการจราจร" ของ ริสเซอร์ (Risser. 1985 : 180-182) ซึ่งสนใจพฤติกรรมขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย โดยได้ กล่าวถึงประเภทของพฤติกรรมการขับขี่ว่าประกอบด้วย **พฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน (Standard of Driving Behavior)** เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ก่อให้เกิดอันตราย ขึ้น (ในสถานการณ์ปกติทั่วไป) **พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางบวก (Positive Deviations of Driving Behavior)** คือ พฤติกรรมการขับขี่ในอุดมคติ ที่ทำให้เกิดความปลอดภัยต่อการ จราจรสูงสุด ซึ่งในบางสถานการณ์ของการขับขี่ พฤติกรรมที่เป็นมาตรฐานก็ยังก่อให้เกิดอันตราย ได้เช่น ในการขับผ่านรถโดยสารประจำทางที่จอดเทียบป้ายจอดรถ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ เบนไปทางบวกจะชะลอความเร็วของรถ เพราะเขาจะคำนึงว่า บางทีอาจมีผู้โดยสารข้ามออกมา ทางด้านหน้าของรถโดยสารฯ นั้น เป็นต้น และ**พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางลบ (Negative Deviations of Driving Behavior)** เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่สอดคล้องกับกฎระเบียบ หรือกฎหมาย และเป็นอันตราย ซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจรกับตนเองและ/หรือผู้อื่น

ไฟน์ มาลเฟตตี และโซเบน (OECD. 1970 : 31-32 ; citing Fine, Malfetti and Shoben. 1965) ได้จำแนกพฤติกรรมของผู้ขับขี่ออกเป็น 2 ประเภท คือ

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดี (Good Drivers' Behavior) หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีคุณลักษณะที่ประกอบด้วย ความเอาใจใส่ ความมีมารยาท และสุขุมเยือกเย็น ใช้ความเข้าใจร่วมกันระหว่างตัวบุคคล และขีดความสามารถของรถ ล่วงรู้สาเหตุอันแท้จริงของสิ่งที่ปรากฏขึ้น ซึ่งคุณลักษณะเหล่านี้เป็นส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ความเป็นระเบียบ และความคล่องตัวของสภาพการจราจร และ **พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ดี** (Bad Drivers' Behavior) เป็นคุณลักษณะที่ตรงกันข้ามกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดี และเป็นผู้ขับขี่ที่มีกมิลลียชอบหน่วงเหนี่ยวสภาพการจราจร

จากความหมาย และประเภทของพฤติกรรม การขับขี่ที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่า พฤติกรรมการขับขี่โดยภาพรวมคือ การประพฤติดุปฏิบัติลักษณะต่าง ๆ ของผู้ขับขี่ ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ หรือควบคุมยานของตน และเมื่อพิจารณาจากประเภทของพฤติกรรมจะพบว่า มีการจำแนกเป็น 2 ทิศทางได้แก่ ทิศทางทางบวกคือ การเป็นผู้ขับขี่ที่ดี หรือการมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ดี และทิศทางทางลบ คือ การเป็นผู้ขับขี่ที่ไม่ดี หรือการมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ดี สำหรับการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีความสนใจพฤติกรรมการขับขี่ในทิศทางทางบวก ซึ่งกำหนดให้ครอบคลุมประเด็นเรื่อง ความระมัดระวังในการขับขี่ และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ และผู้วิจัยจะเรียกพฤติกรรมการขับขี่ที่มีเนื้อหาใน 2 ประเด็นนี้ว่า พฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย ดังนั้นพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัยในการศึกษาครั้งนี้หมายถึง การประพฤติดุปฏิบัติลักษณะต่าง ๆ ของผู้ขับขี่ที่แสดงถึง ความระมัดระวัง และการมีมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่

การวัดพฤติกรรมการขับขี่ การวัดพฤติกรรมการขับขี่ที่ผ่าน ๆ มา ส่วนมากจะวัดโดยใช้วิธีการสังเกต ซึ่งจะจะเป็นไปใน 2 ลักษณะคือ การสังเกตที่ผู้สังเกตร่วมเดินทางไปในรถคันเดียวกันกับผู้ขับขี่ที่ถูกสังเกต และการสังเกตที่ผู้สังเกตเดินทางในรถ ที่ขับตามรถของผู้ขับขี่ที่ถูกสังเกต (Biehl and others. 1975 : 161) แต่ก็มีงานวิจัยจำนวนไม่น้อยโดยเฉพาะในเวลาที่ต่อมา ที่วัดพฤติกรรมการขับขี่โดยให้ผู้ขับขี่เป็นผู้รายงาน (Self-Report) ซึ่งมีงานวิจัยชิ้นหนึ่งที่พบว่า ผลจากการวัดพฤติกรรมการขับขี่โดยวิธีการสังเกตที่ประกอบด้วย ด้านความเร็ว (Speed) ความสงบเยือกเย็น (Calmness) และความระมัดระวังเอาใจใส่ (Attentive and Carefulness) มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับ ผลจากการวัดพฤติกรรมการขับขี่ด้วยแบบรายงานตน ด้านความเร็ว ความสงบเยือกเย็น และด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เบี่ยงเบนตามลำดับ (West and others. 1993)

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้วัดพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ที่ครอบคลุมเนื้อหาด้าน ความระมัดระวังในการขับขี่ และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ ด้วยแบบวัดที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้น โดยด้านความระมัดระวังได้ปรับจากองค์ประกอบด้านความประมาท (Carelessness) ในแบบ ประเมินตนเองในการขับขี่ (The Driving Appraisal Inventory : DAI) ของ คัทเลอร์ และคณะ (Cutler and other. 1993) ซึ่งเป็นแบบวัดที่มีขั้นตอนในการสร้างเริ่มจากการหา สิ่งกีดขวางของการขับขี่ โดยสอบถามจากผู้ขับขี่จำนวนหนึ่ง จากนั้นนำมาสร้างเป็นข้อคำถามบนมาตรา ประเมินค่าชนิด 4 ระดับ คือ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ไม่เห็นด้วย เห็นด้วย และเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 127 ข้อ และได้นำข้อคำถามที่ได้วัดกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 229 คน มาวิเคราะห์องค์ ประกอบได้ 4 องค์ประกอบ คือ ความประมาท (Carelessness) 8 ข้อ การขับขี่ด้วยความ มีเมามา (Drunken driving) 4 ข้อ ความปลอดภัยของยานพาหนะ (Vehicle safety) 4 ข้อ และการประเมินตนเอง (Self evaluation) 5 ข้อ ซึ่งในองค์ประกอบทางด้าน ความประมาทเป็นองค์ประกอบที่ได้ผ่านเกณฑ์คุณภาพของเครื่องมือ ทั้งในด้านความเชื่อมั่นแบบ วัดซ้ำ (Test-Retest) $r=.68$ ด้านความเที่ยงตรงตามสภาพ (Concurrent Validity) และด้านความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้าง (Construct Validity) สำหรับแบบวัดในส่วนของ มารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ ผู้วิจัยได้สร้างเพิ่มขึ้นโดยพิจารณาจากเนื้อหาของหลักในการขับรถ อย่างปลอดภัยเรื่องมารยาท ที่ได้กล่าวในคู่มือการบรรยายเรื่องอุบัติเหตุการจราจร (กรมตำรวจ. 2527 : 28)

แนวคิดเกี่ยวกับการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่

จากการค้นคว้าหลักฐานทางด้านงานวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ ไม่พบว่า มีทฤษฎี เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่โดยตรง แต่กลับมีผลงานวิจัยจำนวนหนึ่ง ซึ่งในแต่ละงานก็ได้พบว่า มีตัวแปรจำนวนหนึ่งเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้เกิดความสนใจรวบรวม ตัวแปรเหล่านั้นอย่างเป็นระบบ เพื่อให้อธิบายและทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย โดย ระบบการรวบรวมตัวแปรจะยึดแนวทางพฤติกรรมศาสตร์ เพื่อให้ได้ตัวแปรที่มาจากสาขาวิชามากกว่า 1 สาขา ซึ่งแนวทางนี้เชื่อว่า จะทำให้สามารถอธิบายหรือทำนายสาเหตุของพฤติกรรมได้อย่าง ครอบคลุม (งามตา วณิชานนท์. 2536 : 7-8) ด้านรูปแบบ (Model) ที่จะใช้ดำเนินการ วิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุของพฤติกรรม จากการศึกษารูปแบบการวิเคราะห์สาเหตุของพฤติกรรม

ที่ใช้ในงานวิจัยที่ยึดแนวพฤติกรรมศาสตร์ เช่น งานวิจัยของ งามตา วณิชานนท์ (2536) และ งานวิจัยของอัจฉรา วงศ์พัฒนามงคล (2533) พบว่า งานวิจัยดังกล่าวเลือกใช้รูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยม (Interactionism model) เป็นรูปแบบในการวิเคราะห์สาเหตุของพฤติกรรม ทั้งนี้อาจกล่าวได้ว่า เป็นเพราะรูปแบบนี้มีข้อตกลงเบื้องต้นที่น่าสนใจคือ เชื่อว่าลักษณะส่วนบุคคล กับ สถานการณ์ที่เขาประสบอยู่ เป็นแหล่งริเริ่ม และกำหนดพฤติกรรมของบุคคล และเป็นรูปแบบที่ได้ กำหนดปัจจัยสาเหตุของพฤติกรรมไว้ 3 ลักษณะ ได้แก่ ลักษณะที่ 1 ปัจจัยด้านลักษณะส่วนบุคคล ที่กระทำพฤติกรรม ลักษณะที่ 2 ปัจจัยด้านลักษณะของสถานการณ์ที่มีความหมาย อันจะก่อให้เกิด การกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดขึ้น และลักษณะที่ 3 ปัจจัยด้านปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านลักษณะ ส่วนบุคคล และปัจจัยด้านลักษณะของสถานการณ์ (งามตา วณิชานนท์. 2536 : 9 ; Magnusson and Endler. 1977 : 4) จึงทำให้เห็นได้ว่ารูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยมน่าจะเป็น รูปแบบที่สอดคล้องกับแนวของพฤติกรรมศาสตร์ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ยังเป็นรูปแบบน่าจะสอดคล้อง กับการศึกษาพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย เนื่องจากเป็นรูปแบบเดียวกันกับรูปแบบบุคคลกับ สถานการณ์ ที่ทางสาขาด้านจิตวิทยาการจราจร ใช้ในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับชื้อ ของผู้ขับรถ (Häcker. 1992 : 307) ดังนั้นด้วยความเป็นไปได้ด้านความเหมาะสมที่กล่าวมา ผู้วิจัยจึง เลือกใช้รูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยมเป็นแนวความคิดหลักในการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุ ของ พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้

จากที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ทำให้ได้หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกตัวแปรอิสระ โดยดำเนินการ เป็นขั้นตอนดังนี้คือ 1) รวบรวมตัวแปร (ที่เกี่ยวข้องอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในลักษณะใดลักษณะ หนึ่งกับพฤติกรรมการขับชื้อทุกประเภทของผู้ขับชื้อ) จากหลักฐานที่มีเป็นประชากรของตัวแปร 2) จัดกลุ่มตัวแปรดังกล่าวตามสาขาวิชา (ทางจิตวิทยา และสังคมวิทยา) และ 3) จำแนก ตัวแปรให้เป็นกลุ่ม ๆ เพื่อจัดเข้ากลุ่มปัจจัยที่เป็นลักษณะส่วนบุคคล และกลุ่มปัจจัยที่เป็นลักษณะทาง สถานการณ์ ซึ่งในขั้นตอนสุดท้าย ตัวแปรที่ได้รับการพิจารณาเลือกใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ในส่วน ของตัวแปรที่อยู่ในกลุ่มปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล โดยเฉพาะกลุ่มตัวแปรทางจิต ได้พิจารณาตัวแปรที่ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริงในเชิงปฏิบัติ (เช่น นำไปใช้เป็นเกณฑ์หนึ่งในการสอบคัดเลือก ผู้ขับชื้อ) หรือสามารถนำไปใช้ศึกษาเพื่อหาวิธีการป้องกัน พัฒนา หรือส่งเสริมต่อไปได้ ซึ่งการ คัดเลือกตัวแปรเหล่านี้พิจารณาจาก ผลงานวิจัยที่ศึกษาตัวแปรเหล่านี้กับพฤติกรรมที่พึงปรารถนา อื่น ๆ และในส่วนของตัวแปรที่อยู่ในปัจจัยลักษณะทางสถานการณ์ ได้พิจารณาตัวแปรที่มีหลักฐาน

แสดงให้เห็นว่าเป็นสถานการณ์ทางกายภาพที่เป็นอยู่จริงในสภาพการจราจรในกรุงเทพมหานคร

ด้วยหลักเกณฑ์ดังที่กล่าวมา กลุ่มตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้จึงมี 3 กลุ่ม 2 ปัจจัย คือ 1) ปัจจัยด้านลักษณะบุคคลมี 2 กลุ่มตัวแปรคือ กลุ่มตัวแปรลักษณะทางจิต ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอ และกลุ่มตัวแปรลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับขี้อย่างปลอดภัย และ 2) ปัจจัยด้านสถานการณ์มี 1 กลุ่มคือ กลุ่มตัวแปรสถานการณ์ในการขับขี้อย่างปลอดภัย ได้แก่ ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน

สภาพภาพของการศึกษาพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย

พฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยหรือพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี้อย่างปลอดภัย ในต่างประเทศเป็นตัวแปรที่ได้รับ ความสนใจมาก่อนปี ค.ศ. 1960 ซึ่งสันนิษฐานว่าจุดเริ่มของความสนใจเกิดจากการได้ข้อสรุปว่า ปัจจัยทางด้านผู้ขับขี้อย่างปลอดภัยเป็นองค์ประกอบสำคัญที่สุดต่อระบบการจราจรและความปลอดภัย (Weldon. 1971 : 1 ; citing Smeed and Grime. 1968 ; OECD. 1970 : 11) ด้านการศึกษาวิจัยของพฤติกรรมฯ นี้ในระยะแรก ๆ มีทั้งการศึกษาเพื่อสืบหาประเภท หรือองค์ประกอบของพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ซึ่งจะอยู่บนพื้นฐานจากการสังเกตพฤติกรรมของผู้ขับขี้อย่างปลอดภัย การทดสอบบุคลิกภาพ หรือการปฏิบัติการของผู้ขับขี้อย่างปลอดภัย มีการศึกษาเชิงทดลองเพื่อแสวงหา ประเมินผล และเปรียบเทียบชุดฝึกอบรมผู้ขับขี้อย่างปลอดภัย โดยมีเป้าหมายมุ่งไปที่กลุ่มที่เริ่มขับขี้อย่างปลอดภัย และการศึกษาเพื่อพัฒนาโปรแกรมปรับปรุง พฤติกรรมของผู้ขับขี้อย่างปลอดภัย และ/หรือปรับปรุงผู้ขับขี้อย่างปลอดภัยที่ไม่ปลอดภัย โดยผ่านทางกรอบปรับปรุงทัศนคติ ซึ่งหน่วยงาน หรือองค์การการค้าจัดทำขึ้นเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี้อย่างปลอดภัยของตน (OECD. 1970)

ในระยะต่อมา การศึกษาวิจัยมีการใช้ตัวแปรนี้ทั้งในฐานะของตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม โดยการศึกษาที่ใช้พฤติกรรมนี้เป็นตัวแปรอิสระ มักจะนำไปเกี่ยวข้องกับความปลอดภัย การเกิดอุบัติเหตุ หรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ สำหรับงานที่ใช้เป็นตัวแปรตาม มักจะมีการกำหนดประเด็น หรือแง่มุมของพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี้อย่างปลอดภัยตามความสนใจ เช่น การศึกษาของ เด็คเคอร์และเลสเตอร์ (Decker and Lester. 1990) ที่ศึกษาพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยในประเด็นของนิสัยการขับขี้อย่างปลอดภัย และการศึกษาที่สนใจพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยในแง่ของความสามารถในการขับขี้อย่างปลอดภัยของโกรเกอร์ และบราวน์ (Groeger and Brown. 1989) เป็นต้น สำหรับด้านรูปแบบของ

การศึกษา ส่วนมากเป็นแบบหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ซึ่งตัวแปรอิสระที่ใช้ศึกษาจะมีทั้งตัวแปรด้านคุณลักษณะทางประชากร เช่น เพศ อายุ และการศึกษา เป็นต้น ตัวแปรด้านจิตวิทยา และจิตวิทยาสังคม เช่น บุคลิกภาพชนิดเอ ความเชื่ออำนาจภายใน-ภายนอก และทัศนคติ ตลอดจนบุคลิกลักษณะที่สนับสนุนการขับขี่ที่เสี่ยง เป็นต้น และตัวแปรด้านประสบการณ์สังคม เช่น ระยะทางรวมในการขับขี่ และการกระทำผิด (Conviction) เป็นต้น นอกจากนี้ ในงานวิจัยที่มีการศึกษาแบบข้ามวัฒนธรรม คุณลักษณะทางวัฒนธรรมจึงเป็นตัวแปรอิสระของการศึกษาอีกด้วย

ในด้านกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ และวิธีการดำเนินงานในการศึกษา ในงานส่วนใหญ่มักใช้กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถที่มีทั้งที่เป็นบุคคลทั่วไป นักศึกษา ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร และผู้ขับขี่ที่เป็นมืออาชีพ (ผู้ขับรถรับจ้าง รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุก) เป็นต้น สำหรับวิธีการดำเนินงานในการเก็บรวบรวมข้อมูล มีงานจำนวนหนึ่งซึ่งโดยมากจะเป็นการทดลอง ที่จะใช้การสังเกตพฤติกรรม โดยผู้สังเกตจะโดยสารไปในรถคันเดียวกับผู้ขับขี่ และสังเกตพฤติกรรมของผู้ขับขี่ภายใต้สถานการณ์ที่กำหนด หรือใช้กล้องบันทึกเทปโทรทัศน์ บันทึกภาพพฤติกรรมของผู้ขับขี่ แต่สำหรับในงานวิจัยแบบภาคสนาม การดำเนินงานในขั้นนี้ส่วนมากมักจะเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่ให้ผู้ขับขี่เป็นผู้รายงานตนเอง

สำหรับในประเทศไทยตัวแปรนี้ยังได้รับความสนใจในการศึกษาวิจัยไม่มากนัก มีการศึกษาจำนวนหนึ่งที่กล่าวถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ในฐานะเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสัมพันธ์กับปริมาณการเกิดอุบัติเหตุ และมีการศึกษาวิจัยอีกจำนวนหนึ่งที่กล่าวถึงพฤติกรรมการขับขี่ในฐานะของตัวแปรตาม ซึ่งในการศึกษาเหล่านี้มีงานที่น่าสนใจคือ งานวิจัยของ ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2522) ที่ได้มุ่งศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ในด้านของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อันประกอบด้วย การฝ่าฝืนโดยการขับเคลื่อน และการฝ่าฝืนโดยการจอด รูปแบบการศึกษาจะเป็นการอธิบายและทำนายการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถ ด้วยตัวแปรชีวสังคม และตัวแปรแบ่งกลุ่มภายนอก ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาในการขับขี่ และประเภทของรถ เป็นต้น งานวิจัยของ ปกิจ พรหมายน (2530) ที่สนใจศึกษาวิจัย โดยใช้ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเป็นตัวแปรอิสระตัวสำคัญในการศึกษาหาความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาที่ให้ความสำคัญกับความรู้ด้านการจราจร โดยได้พยายามสร้างโปรแกรมบูรณาการจราจรศึกษาในวิชาสังคมศึกษา เพื่อใช้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ซึ่งคาดหวังว่าจะช่วยลดฝังพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง ปลอดภัยต่อไป (นวลปรารค์ ชมภูศรี. 2532)

จากสภาพของการศึกษาพฤติกรรมการขับชี่ที่กล่าวมาทั้งหมด จะเห็นได้ว่ายังไม่พบงานวิจัยชิ้นใดในประเทศ ที่ศึกษาถึงตัวแปรเชิงสาเหตุที่จะใช้ในการอธิบายและทำนายพฤติกรรมนี้สำหรับในต่างประเทศแม้ว่าจะมีงานวิจัยลักษณะนี้อยู่บ้าง แต่ด้วยข้อจำกัดด้านวัฒนธรรมที่มีการศึกษาแล้วว่าพฤติกรรมการขับชี่ของผู้ขับชี่จะมีลักษณะเฉพาะตัวในแต่ละวัฒนธรรม (Sivak, Soler and Trankle. 1989 ; Zaidel. 1992) และผลการวิจัยยังขาดความชัดเจนที่จะนำมาปรับใช้กับการวิจัยในประเด็นของพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ผู้วิจัยจึงเห็นว่าควรมีการวิจัยพฤติกรรมการขับชี่ภายใต้บริบทของสภาพการจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยให้ผลการวิจัยสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ในเชิงปฏิบัติ ทั้งในการวิจัยแบบต่อเนื่อง และนำผลการวิจัยไปปรับใช้ได้จริงกับการส่งเสริม พัฒนา หรือกำหนดมาตรการใด ๆ เพื่อให้ผู้ขับชี่รถในกรุงเทพมหานคร มีพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้กำหนดให้การวิจัยครั้งนี้เป็นไปเพื่อนำ **ตัวแปรด้านลักษณะบุคคล** ที่ประกอบด้วย กลุ่มตัวแปรลักษณะทางจิตที่ใช้ศึกษาในงานวิจัยของต่างประเทศ (ได้แก่ ความเชื่อ อารมณ์ภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ และบุคลิกภาพชนิดเอ) ซึ่งเป็นตัวแปรที่การวิจัยในประเทศจำนวนหนึ่งพบว่าเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมที่น่าพึงปรารถนาด้านอื่น ๆ และกลุ่มลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลัง (ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย) และ**ตัวแปรด้านสถานการณ์** ได้แก่ กลุ่มตัวแปรสถานการณ์ในการขับชี่ (ได้แก่ ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน) ซึ่งเป็นตัวแปรที่ตามความเป็นจริงปรากฏอยู่ในบริบทของสภาพการจราจรในกรุงเทพมหานคร เหล่านี้มาเป็นตัวแปรเชิงสาเหตุเพื่อใช้อธิบาย และทำนาย (ปริมาณของ) พฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับชี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร ในสังกัดของรูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยม ซึ่งมีหลักฐานว่า งานวิจัยในลักษณะที่หาตัวแปรเชิงสาเหตุของพฤติกรรม เป็นงานวิจัยที่สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการวิจัยเชิงทดลอง เพื่อให้เกิดผลต่อการพัฒนาพฤติกรรมต่อไป เช่น ในงานวิจัยของ แสงว ทวีคุณ (2535) เรื่อง "การฝึกเพื่อสร้างเสริมจิตลักษณะ ในการป้องกันพฤติกรรมทะเลาะวิวาท" ที่นำผลที่ได้จากงานวิจัยของ ผ่องพรรณ แววิเศษ (2534) เป็นแนวทางในการศึกษาต่อเพื่อให้เป็นผลดีต่อการพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันการทะเลาะวิวาท นอกจากนี้ยังสามารถนำตัวแปรทางจิตในงานวิจัยประเภทนี้ไปศึกษาต่อ เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการสอบคัดเลือกให้ได้บุคคลที่มีจิตลักษณะที่เอื้อต่อการเป็นผู้มีพฤติกรรมที่ถูกต้อง และเหมาะสมตามสถานการณ์อีกด้วย (ดวงเดือน พันธุมนาวิน. 2529 ก : 198)

ตัวแปรลักษณะทางจิตกับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย

ตัวแปรลักษณะทางจิตที่ใช้ศึกษาในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย ความเชื่ออำนาจภายในตนทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอ ซึ่งตัวแปรเหล่านี้มีรายละเอียดและมีความเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ดังนี้

ความเชื่ออำนาจภายในตน กับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย แนวความคิดเกี่ยวกับความเชื่ออำนาจภายในตน-ภายนอกตน เกิดขึ้นโดยนักจิตวิทยาชาวอเมริกัน คือ รอตเตอร์ ซึ่งมีวิวัฒนาการมาจากทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมที่ตั้งข้อสังเกตว่า พฤติกรรมของมนุษย์เกิดได้จากการเรียนรู้ และประสบการณ์ของแต่ละบุคคล สำหรับการเกิดขึ้นของความเชื่ออำนาจภายในตนจะมีลำดับขั้นตอนโดยเริ่มจากการที่พฤติกรรมหนึ่ง ๆ ของบุคคลได้รับผลตอบแทน ทำให้บุคคลเกิดความคาดหวังว่า จะได้รับผลตอบแทนต่อพฤติกรรมนั้น ๆ ซ้ำในสภาพการณ์ที่คล้าย ๆ ของเดิม ซึ่งหากบุคคลได้ผลตอบแทนเป็นไปตามที่คาดหวัง ก็จะทำให้ความคาดหวังเพิ่มขึ้น จนขยายครอบคลุมไปสู่พฤติกรรมและเหตุการณ์อื่น ๆ และถ้าประสบการณ์เช่นนี้เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ก็จะทำให้บุคคลเชื่อว่า ผลตอบแทนต่าง ๆ ที่ได้จากทักษะหรือความสามารถของตนเอง แต่หากผลเป็นไปในทางกลับกัน กล่าวคือ ความคาดหวังของบุคคลไม่ได้รับผลตามที่คาดหวังบ่อยครั้ง และขยายไปสู่พฤติกรรมและเหตุการณ์อื่น ๆ ก็จะทำให้บุคคลเกิดความเชื่อว่า ผลตอบแทนต่าง ๆ ที่ตนได้รับนั้นเป็นเรื่องของความบังเอิญ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่ไม่ใช่จากการกระทำของตนเอง (ยศ อัมพรรัตน์. 2536 : 35) ดังนั้น รอตเตอร์จึงพิจารณาความเชื่ออำนาจภายใน-ภายนอกตนของบุคคลจากความเชื่อ หรือการรับรู้ถึงผลตอบแทนของการกระทำดังนี้ คือ (ดวงเดือน แซ่ตั้ง. 2532 : 23 ; อ้างอิงมาจาก Rotter. 1966 : 1)

1. บุคคลที่มีความเชื่ออำนาจภายนอกตน (Belief External Locus of Control) เป็นบุคคลที่มีความเชื่อ หรือรับรู้ว่าการกระทำหรือสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับตนนั้น ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของอำนาจภายนอกตน เช่น โชคชะตา ความบังเอิญ หรืออำนาจของผู้อื่น

2. บุคคลที่มีความเชื่ออำนาจภายในตน (Belief Internal Locus of Control) เป็นบุคคลที่มีความเชื่อ หรือรับรู้ว่าการกระทำหรือสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับตนนั้น เป็นผลที่เกิดจากความสามารถ หรือการกระทำของตนเอง

นอกจากนี้สตรีกแลนด์ (ทัศนาก ทอภักดี. 2531 : 67 ; อ้างอิงมาจาก Strickland.

1977 : 211) และลีฟคอร์ท (ยศ อัมพรัตน์. 2536 : 34 ; อ้างอิงมาจาก Lefcourt. 1966 : 206-207) ก็ได้ให้ความหมายของความเชื่ออำนาจภายในตน-นอกตน ที่สอดคล้องกับของ รอตเตอร์ โดยได้เพิ่มความชัดเจนในส่วนของการเหตุการณ หรือสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับบุคคลว่า มีความครอบคลุม และมีความเป็นไปได้ทั้งด้านร้าย และด้านดี

สำหรับการวัดความเชื่ออำนาจภายในตน-นอกตน ในการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การขับชี่ ในระยะแรกมักใช้แบบวัดของรอตเตอร์ ที่วัดลักษณะทั่วไปของความเชื่ออำนาจภายในตน-นอกตน ต่อมามอนแทค และคัมเรย์ (Montag and Comrey. 1987) ได้วิจัยเพื่อพัฒนาแบบวัด ความเชื่ออำนาจภายในตน-นอกตน ที่ใช้กับตัวแปรด้านพฤติกรรมการขับชี่โดยเฉพาะ และได้พิสูจน์ให้เห็นว่า ผลของความเชื่ออำนาจภายในตน-นอกตนที่ได้จากแบบวัดนี้ สามารถอธิบายพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขับชี่ได้ดีกว่าผลจากแบบวัดเดิม ซึ่งลักษณะของแบบวัดนี้ มีการแบ่งการวัดออกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนที่วัดความเชื่ออำนาจภายในตน และส่วนที่วัดความเชื่ออำนาจภายนอกตน แต่ละส่วน มีจำนวนข้อ 15 ข้อ เป็นแบบมาตราประเมินค่าชนิด 6 ระดับคือ ตั้งแต่ไม่เห็นด้วยอย่างมาก จนถึง เห็นด้วยอย่างมาก ลักษณะของคำถามเป็นการเสนอถึงความเชื่อ หรือการรับรู้เกี่ยวกับการป้องกัน อุบัติเหตุ หรือการเกิดขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนนว่า เป็นผลจากการกระทำของตัวผู้ขับชี่เอง (แสดงถึงความเชื่ออำนาจในตน) หรือเป็นเพราะสาเหตุจากแหล่งอื่นภายนอกตัวผู้ขับชี่ (แสดงถึงความเชื่ออำนาจนอกตน) ในด้านคุณภาพของแบบวัด แบบวัดนี้ได้ผ่านเกณฑ์การทดสอบคุณภาพรายข้อ (ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ) และคุณภาพด้านความเที่ยงตรงเชิง โครงสร้างของแบบวัดทั้งฉบับด้วย วิธีการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis)

จากที่กล่าวมาสรุปได้ว่า ในการวิจัยครั้งนี้ ความเชื่ออำนาจภายในตนหมายถึง ความเชื่อ หรือการรับรู้ของผู้ขับชี่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ หรือการเกิดขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนนว่า เป็น ผลจากการกระทำของตัวผู้ขับชี่เอง ด้านการวัดความเชื่ออำนาจภายในตนผู้วิจัยเห็นด้วยกับเกณฑ์ การพิจารณาที่กำหนดให้ความเชื่ออำนาจภายในตนสูง-ต่ำ แทนความเชื่ออำนาจภายในตน-นอกตน ตามลำดับ (ยศ อัมพรัตน์. 2536 : 34-35) และด้านการวัดจะใช้แบบวัดของมอนแทค และ คัมเรย์ (Montag and Comrey. 1987) โดยเลือกข้อคำถามจากส่วนที่ใช้วัดความเชื่ออำนาจ ภายในตนเป็นข้อความทางบวก และเลือกข้อคำถามจากส่วนที่ใช้วัดความเชื่ออำนาจภายนอกตน เป็นข้อความทางลบ

สำหรับการวิจัยที่ศึกษาความเชื่ออำนาจภายในตนกับพฤติกรรมการขับชี่ จากหลักฐานใน

การวิจัยที่มี มักจะเป็นการศึกษาถึงความเชื่ออำนาจภายนอกตน (ความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ) กับพฤติกรรมการขับชี่ในแง่ลบ งานวิจัยในลักษณะนี้ ได้แก่ การวิจัยของปาร์ชแมน (Parchman. 1992) ที่ส่วนหนึ่งเป็นการศึกษาถึง ระดับความเสี่ยงในพฤติกรรมการขับชี่ ที่เป็นผลจากการยั่วยุ (Provocation) ในกลุ่มผู้มีความเชื่ออำนาจภายนอกตน ผลการวิจัยพบว่า การยั่วยุและความเชื่ออำนาจภายนอกตนเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดพฤติกรรมการขับชี่ที่มีความเสี่ยงสูง นอกจากนี้ ยังพบผลการวิจัยในลักษณะเดียวกันนี้กับความผิดพลาดในการขับชี่อีกด้วย ดังเช่นในงานวิจัยของ เบรคเคนริดจ์ และไมเคิล (Breckenridge and Michael. 1991) ที่ต้องการประเมินว่า การปฏิบัติการภายใต้สภาพการณ์ในการขับชี่เป็นผลที่ขึ้นอยู่กับ 1) แหล่งของการควบคุม 2) การให้เข้าใจว่าได้รับแอลกอฮอล์เข้าสู่ร่างกาย หรือ 3) เพศ กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยเป็นเพศชาย และเพศหญิงจำนวนเพศละ 40 คน ซึ่งผลการศึกษาที่น่าสนใจคือ กลุ่มเพศหญิงที่มีความเชื่ออำนาจภายนอกตน จะทำความผิดพลาดในการขับชี่มากกว่ากลุ่มอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม งานวิจัยจำนวนหนึ่ง ที่ศึกษาถึงความเชื่ออำนาจภายในตนโดยตรงกับการเกิดอุบัติเหตุ งานวิจัยลักษณะนี้ได้แก่ งานวิจัยของมอนแทก และคัมเรย์ (Montag and Comrey. 1987) ที่ศึกษากับผู้ขับชี่ชายในอิสราเอล จำนวน 400 คน แยกเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มผู้ขับชี่ปกติ 200 คน และกลุ่มผู้ขับชี่ที่เคยมีส่วนเกี่ยวข้องกับการได้รับอันตรายจากการขับชี่ที่เกิดอุบัติเหตุ 200 คน ถึงแม้ว่างานวิจัยนี้จะมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อทดสอบคุณภาพของแบบวัดความเชื่ออำนาจภายใน-ภายนอกตนที่ใช้กับการศึกษาพฤติกรรม การขับชี่ แต่ในผลวิจัยส่วนหนึ่งก็แสดงให้เห็นว่า กลุ่มผู้ขับชี่ปกติมีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงกว่า กลุ่มผู้ขับชี่ที่เคยมีส่วนเกี่ยวข้องกับการได้รับอันตรายจากการขับชี่ที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผลนี้สอดคล้อง กับผลงานของฮอยท์ (Hoyt. 1973) ที่ศึกษาความเชื่ออำนาจภายใน-ภายนอกตน และการขับชี่ ที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุของอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาหญิงที่มีใบอนุญาตขับชี่จำนวน 73 คน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนรายงานตนว่า สามารถควบคุมสาเหตุของการเกิด อุบัติเหตุได้

จากหลักฐานข้างต้นแม้ว่าจะไม่พบการศึกษาความเชื่ออำนาจภายในตน กับพฤติกรรมการ ขับชี่อย่างปลอดภัย แต่หากพิจารณาในแง่ที่ว่าพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย เป็นคุณลักษณะหนึ่ง ของพฤติกรรมที่พึงปรารถนา ความเชื่ออำนาจภายในตนก็น่าที่จะเป็นตัวแปรสำคัญตัวหนึ่งของการมี พฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ดังที่ สตริกแลนด์ (บุชรับ คักคัมณี. 2532 : 41 ; อ้างอิง มาจาก Strickland. 1977) ได้มีการสรุปผลการวิจัยเรื่องต่าง ๆ ที่ชี้ให้เห็นว่า ความเชื่อ

อำนาจภายในตนเป็นลักษณะที่ส่งเสริมให้บุคคลกระทำพฤติกรรมที่พึงปรารถนา ข้อสรุปนี้สอดคล้องกับผลงานวิจัยในประเทศ ที่ศึกษาความเชื่ออำนาจภายในตนกับพฤติกรรมที่พึงปรารถนาต่างๆ เช่น พฤติกรรมที่เอื้อต่อการพัฒนา (สมตุลย์ ชาญวงศ์. 2533) และการยอมรับวิทยาการแผนใหม่ในการอนุรักษ์ดินและน้ำ (เกษม ชาทกุล. 2533) ที่พบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตนมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมที่พึงปรารถนาดังกล่าว นอกจากนี้ในผลการศึกษาลำดับหนึ่งของ บุญรับ คักดีมณี (2532 : 115) ที่พบว่าความเชื่ออำนาจภายในตนสัมพันธ์ในเชิงบวกกับกับพฤติกรรมการทำงานเพื่อประโยชน์โดยรวมของหน่วยงาน ซึ่งเปรียบได้กับการมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวมหรือสังคมอีกด้วย

จากที่กล่าวมานี้ ทำให้สามารถที่จะกล่าวได้ว่า ความเชื่ออำนาจภายในตนเป็นตัวแปรหนึ่งที่สำคัญต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย โดยที่ความเชื่ออำนาจภายในตนจะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย และผู้ขับซื้อที่ต่างเพศกัน และมีความเชื่ออำนาจภายในตนปริมาณต่างกัน น่าจะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยในปริมาณที่แตกต่างกัน

ทัศนคติ กับพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย ทัศนคติ เป็นตัวแปรที่ได้รับความสนใจกันมาเป็นเวลานาน มีการให้ความหมายกันมากมายในหลากหลายแนวคิด โดยยังมีได้มีการตกลงกัน อย่างแน่นอนว่าจะให้ความหมายใดเป็นมาตรฐานสากล (ธีระพร อูรรณโณ. 2529 : 4/1-4/2) อย่างไรก็ดี ได้มีผู้ให้ความหมายของทัศนคติในแนวของจิตวิทยาสังคมไว้อย่างน่าสนใจว่า ทัศนคติคือ จิตลักษณะประเภทหนึ่งของบุคคล เป็นความโน้มเอียงหรือความรู้สึกที่จะตอบสนองไปในทางชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดโดยเฉพาะ (จินตนา บิลมาศ. 2529 : 27 ; อ้างอิงมาจาก Shaver. 1977 : 168) ในการวิจัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านจิตสังคมมักนิยามวัดทัศนคติของบุคคลต่าง ๆ ต่อเรื่องต่าง ๆ เพื่อใช้ประโยชน์ในเชิงการทำนาย ป้องกัน แก้ไข และ/หรือเข้าใจ พฤติกรรมของบุคคล สำหรับแนวทางการวัดทัศนคติเพื่อให้เกิดความ แม่นยำ มักจะวัดที่ปริมาณและทิศทางของทัศนคติต่อพฤติกรรมเดียวกัน เช่น การวัดปริมาณและทิศทางของทัศนคติต่อการศึกษาต่อเพื่ออธิบายหรือทำนายพฤติกรรมการศึกษาต่อ เป็นต้น และควรที่จะวัดทัศนคติให้ครอบคลุมในทั้ง 3 องค์ประกอบได้แก่ (ดวงเดือน พันธุมนาวิน. 2529 ข : 98-105 ; 140-149)

1. ความรู้เชิงประเมินค่า (Cognitive Component) หมายถึง ความรู้ถึงคุณหรือโทษ ดีหรือไม่ดีของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ในการวัดองค์ประกอบนี้ให้ได้ผล ผู้วัดต้องแน่ใจว่าผู้ถูก

วัดมีความรู้หรือประสบการณ์ต่อสิ่งนั้น ๆ พอสมควร

2. ความรู้สึกพอใจ (Affective Component) หมายถึง ความรู้สึก หรืออารมณ์ ในลักษณะชอบหรือไม่ชอบ พอใจหรือไม่พอใจของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง การวัดองค์ประกอบนี้ควรระวังมิให้วัดปริมาณความรู้เกี่ยวกับความเป็นจริงของสิ่งนั้น ๆ

3. ความพร้อมกระทำให้ (Action Tendency Component) หมายถึง ความโน้มเอียง ที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรมให้สอดคล้องกับความรู้เชิงประเมินค่า และความรู้สึกพอใจที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งความโน้มเอียงนี้มักจะมีลักษณะกว้าง ๆ ไม่เจาะจง

สำหรับการให้ความหมายของทัศนคติ ในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการจรรยา และความปลอดภัย แม้ว่าเราจะขาดหลักฐานที่เด่นชัด ในเรื่องของทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย แต่เมื่อพิจารณาจากแนวคิดที่ว่า บุคคลได้รับการพัฒนาให้มีทัศนคติที่ปลอดภัยต่อการว่ายน้ำ และความปลอดภัยทางน้ำ มักจะเป็นผู้มีแนวโน้มที่จะหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่เป็นอันตรายต่อการว่ายน้ำ และจะประพฤติปฏิบัติตนในการพายเรือด้วยความปลอดภัย (Strasser, Aaron and Bohn. 1981 : 84)

จากที่กล่าวมาสรุปได้ว่า การใช้ทัศนคติเพื่อที่จะอธิบาย หรือทำนายพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยให้เกิดความแม่นยำ ที่หมาย (Object) ของทัศนคติจึงควรเป็นพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ซึ่งในงานวิจัยครั้งนี้เป็นพฤติกรรมที่ประกอบด้วย 2 ประเด็น คือ ความระมัดระวัง และนิสัยหรือมารยาทที่ดีในการขับขี่ ด้านการวัดจะวัดทั้งปริมาณ และทิศทางของทัศนคตินี้ครอบคลุมใน 3 องค์ประกอบคือ ความรู้เชิงประเมินค่า ความรู้สึกพอใจ และความพร้อมกระทำ ซึ่งทั้งหมดทำให้ได้ความหมายของทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ว่า หมายถึง ความรู้เชิงประเมินค่าว่ามีประโยชน์หรือโทษ ความรู้สึกพอใจหรือไม่พอใจ และความพร้อมที่จะสนับสนุนหรือไม่สนับสนุนต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยอันได้แก่ ความระมัดระวังในการขับขี่ และการมีนิสัยหรือมารยาทที่ดีในการขับขี่

ด้านวิธีการวัด การวัดทัศนคติโดยภาพรวมมีอยู่หลากหลายวิธีเช่น วิธีสังเกต วิธีสัมภาษณ์ และวิธีใช้แบบสอบถาม เป็นต้น (งามตา วณิชานนท์. 2534 : 220) สำหรับในการวิจัยครั้งนี้ เนื่องจากเป็นการศึกษาแบบภาคสนามที่ใช้กลุ่มตัวอย่างเป็นจำนวนมาก วิธีการวัดจึงใช้แบบสอบถาม โดยผู้วิจัยเป็นผู้สร้างขึ้นเอง เป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่าตามแนวทางของลิเคิร์ต ซึ่งประโยคแต่ละประโยคในแบบวัดจะแสดงถึง ความรู้เชิงประเมินค่า ความรู้สึกพอใจ และความพร้อมกระทำ

ต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย เพื่อให้ผู้ขับชื้อประเมินตนเองว่า เป็นจริงหรือไม่เป็นจริงตาม ประโยคที่ได้เสนอมา

มีผลงานวิจัยจำนวนไม่น้อยที่แสดงให้เห็นถึง ความสามารถของทัศนคติต่อพฤติกรรม ในการอธิบายพฤติกรรม (เดียวกัน) ทั้งในลักษณะของความสัมพันธ์ และการเป็นตัวพยากรณ์ที่ทำนาย พฤติกรรมได้ในระดับที่น่าพอใจ เช่น ทัศนคติต่อการทะเลาะวิวาทสัมพันธ์ในเชิงบวกกับพฤติกรรมการทะเลาะวิวาท (ผ่องพรรณ แวววิเศษ. 2534) และทัศนคติต่อการศึกษาต่อที่ร่วมกับตัวแปร อื่น ๆ ทำนายพฤติกรรมการศึกษาต่อได้ (อัจฉรา วงศ์พัฒนามงคล. 2533) เป็นต้น สำหรับ โดยภาพรวมของพฤติกรรมที่ปลอดภัย เป็นที่ยอมรับในวงกว้างว่าทัศนคติเป็นลักษณะของบุคคลที่สำคัญ ที่สุดต่อการกำหนดพฤติกรรมด้านความปลอดภัย ซึ่งการพัฒนาทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัย จะสามารถ นำไปสู่การมีพฤติกรรมที่ปลอดภัยทั้งในบ้านเรือนและที่ทำงาน นอกจากนี้ ในด้านความปลอดภัยในการขับชื้อ ทัศนคติต่อความปลอดภัยก็เป็นองค์ประกอบสำคัญของผู้ขับชื้อที่ปลอดภัยอีกด้วย (Strasser, Aaron and Bohn. 1981 : 29-30 ; 354) เป็นที่น่าสังเกตว่าข้อสรุปนี้มีความสอดคล้องกับ งานวิจัยของโช๊คส์มิท (Shouksmith. 1989) ที่ศึกษาถึงความแตกต่างบางประการของทัศนคติ ในผู้ขับชื้อที่ดีและไม่ดี โดยใช้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับชื้อรถประจำทางจำนวน 21 คน ซึ่งจะได้รับการ ประเมินจากหัวหน้างานว่าใครเป็นผู้ขับชื้อที่ดี และใครเป็นผู้ขับชื้อที่ไม่ดี ผลการศึกษาส่วนหนึ่งพบว่า ผู้ขับชื้อที่ดีจะเผยให้เห็นถึงการมีทัศนคติในเชิงบวกต่อการวางกฎระเบียบที่ใช้ในถนนมากกว่า ผู้ขับชื้อที่ไม่ดี นอกจากนี้ ยังมีงานวิจัยที่มัยของผลการวิจัยที่อาจจะกล่าวได้ว่า ผู้ขับชื้อที่ปลอดภัยเป็นผู้ที่มี ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ได้แก่ งานวิจัยของโดโนแวน อัมลาฟ และซัลส์เบิร์ก (Donovan, Umlauf and Salzberg. 1988) ที่ศึกษาวิจัยเพื่อเปรียบเทียบทัศนคติ ลักษณะ ทางบุคลิกภาพ และองค์ประกอบด้านความโกรธและความเป็นศัตรู ในกลุ่มผู้ขับชื้อที่มีความเสี่ยงสูง จำนวน 193 คน ซึ่งพิจารณาจากการกระทำผิดกฎจราจร และการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่เกี่ยวข้องกับการใช้แอลกอฮอล์ ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ในผู้ขับชื้อที่มีความเสี่ยงสูงจะเป็นผู้ที่มีทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับการขับชื้อที่เสี่ยง

จากที่เสนอมา อาจกล่าวได้ว่ามีหลักฐานจำนวนไม่น้อยที่แสดงถึงความสำคัญของทัศนคติ ที่มีต่อพฤติกรรม และพบหลักฐานจำนวนหนึ่งที่โดยนัยแสดงว่า ทัศนคติด้านความปลอดภัยเป็นลักษณะ ทางจิตที่สำคัญต่อการมีพฤติกรรมการขับชื้อที่ปลอดภัย รวมทั้งการศึกษานพฤติกรรม การขับชื้อ ก็เป็นที่ ยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่า การพัฒนาทัศนคติต่อความปลอดภัยจะช่วยทำให้พัฒนาพฤติกรรมด้าน

ความปลอดภัยได้ แต่เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยประกอบด้วย ความระมัดระวังในการขับชื้อ และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับชื้อ ด้วยเหตุนี้ จึงน่าจะสนใจว่า พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยในงานวิจัยครั้งนี้ จะสามารถอธิบายได้ด้วยทัศนคติฯ เช่นเดียวกับการวิจัยที่ผ่านมาหรือไม่ โดยในเบื้องต้นด้วยหลักฐานที่ได้เสนอมา ผู้วิจัยจะให้ข้อสันนิษฐานว่า ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย น่าจะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย

บุคลิกภาพชนิดเอ กับพฤติกรรมการขับชื้อ บุคลิกภาพชนิดเอ (Type A Personality) หรือที่แต่เดิมเรียกว่ากระสวนพฤติกรรมชนิดเอ (Type A Behavior Pattern : TABP) ได้กำเนิดขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1950 โดยผู้เชี่ยวชาญด้านระบบโลหิต (Cardiologists) 2 ท่านคือ ฟรายด์แมน และโรเซนแมน ที่ได้สังเกตคนไข้ของเขาวามีคุณสมบัติและพฤติกรรมที่คล้าย ๆ กัน จึงเกิดข้อสรุปว่า คุณลักษณะเหล่านี้เป็นปัจจัยความเสี่ยงต่อโรคทางเส้นเลือดหัวใจ (Coronary Heart Disease : CHD) หรือเป็นรูปแบบบุคลิกภาพที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดโรคหัวใจ ซึ่งเขาทั้งสองยังได้ใช้ความพยายามที่จะนิยามโครงสร้างของกระสวนพฤติกรรมชนิดเอให้มีความเพียงพอต่อการวัด และการวัดเชิงประจักษ์ (O'Rourke and other. 1988 : 313 ; Pervin. 1989 : 50)

ในด้านของการให้ความหมาย บุคลิกภาพชนิดเอ มีการให้ความหมายในลักษณะคล้ายคลึงและมีลักษณะร่วมกันอยู่ว่า หมายถึงความขับชื้อหรือลักษณะพิเศษทางอารมณ์หรือการกระทำที่เผยให้เห็นถึงการต่อสู้แข่งขัน ความมุ่งมั่นสู่ความสำเร็จ ความเป็นศัตรู ความก้าวร้าว และความรู้สึกว่าถูกเร่งรัดโดยเวลา ซึ่งเห็นได้จากการพูดที่หนักแน่น และลักษณะที่กระทำบ่อยจนติดเป็นนิสัย (Rosenman, Swan and Carmelli. 1988 : 8 ; Pervin. 1989 : 50 ; Suls and Swain. 1994 : 427) ซึ่งมีการให้ข้อสังเกตในการพิจารณาถึง การเป็นผู้มีบุคลิกภาพชนิดเอว่าจะพิจารณาความขับชื้อของการกระทำและอารมณ์ที่เกี่ยวข้องกับ 1) ตัวกำหนดทางพฤติกรรม ได้แก่ ความทะเยอทะยาน ความก้าวร้าว การแข่งขันต่อสู้ และความรีบร้อน 2) พฤติกรรมพิเศษเฉพาะ ได้แก่ อาการตึงเครียดเกี่ยวกับกล้ามเนื้อ ความระแວดระวัง ลีลาการพูดที่หนักแน่น และรวดเร็ว และการก้าวเดินอย่างรีบเร่งในทุกกิจกรรม และ 3) การตอบสนองทางอารมณ์ ได้แก่ ความฉุนเฉียว ความเป็นศัตรู และความโกรธ (Rosenman, Swan and Carmelli. 1988 : 9)

จากที่กล่าวมาสรุปได้ว่าบุคลิกภาพชนิดเอ หมายถึง ลักษณะการกระทำ หรือลักษณะอารมณ์

ที่แสดงให้เห็นถึง การต่อสู้แข่งขัน (Competitive) ความมุ่งมั่นสู่เป้าหมาย (Achievement-striving) ความริบร้อน (Impatience) ความก้าวร้าว (Aggressive) และความเป็นศัตรู (Hostility) ของบุคคลที่มีบุคลิกภาพนี้

ในด้านของการวัดบุคลิกภาพชนิดเอนั้น การสัมภาษณ์อย่างมีโครงสร้าง (Structured Interview : SI) เป็นแบบวัดแรกที่ใช้วัดตัวแปรนี้ ซึ่งเป็นวิธีวัดที่ได้สร้างและพัฒนาโดยกลุ่ม WCGS (Western Collaborative Group Study) เป็นแบบสัมภาษณ์ที่ถามเกี่ยวกับเหตุการณ์ในชีวิตประจำวันที่กำหนดขึ้น เพื่อให้ผู้ตอบเผยลักษณะของผู้มีบุคลิกภาพชนิดเอ ต่อมาด้วยหวังที่จะวัดบุคลิกภาพชนิดเออย่างเป็นปรนัยมากขึ้น คุ่มค่าการลงทุน และใช้ได้อย่างแพร่หลายกว่า SI จึงได้มีการพัฒนาแบบวัดชนิดรายงานตน (Self-report) ขึ้นเช่น แบบสำรวจกิจกรรมของเจนกินส์ (Jenkins Activity Survey : JAS) เป็นแบบวัดที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย ในเนื้อหาเป็นการถามผู้ตอบในเรื่องวิถีปฏิบัติต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เผยความใจร้อน ความเป็นศัตรู และการต่อสู้แข่งขัน แบบมาตรประเมินค่าของบอร์ทเนอร์ (Bortner Rating Scale) เป็นแบบวัดที่วัดโดยพิจารณาความสอดคล้องของการเลือกตอบบนมาตรประเภท 14 ประเภท ที่เป็นโครงสร้างที่แสดงถึงบุคลิกภาพชนิดเอ และมาตรวัดบุคลิกภาพชนิดเอของ แฟรมมิงแฮม (Framingham Type A Scale : FTAS) ซึ่งประกอบด้วยคำถาม 10 ข้อ ที่กลั่นกรองมาจากข้อคำถามเกี่ยวกับชีวประวัติ จำนวน 300 ข้อ (O'Rourke and other. 1988 : 314-317 ; Rosenman, Swan and Carmelli. 1988 : 10-15 ; Pervin. 1989 : 50 ; Suls and Swain. 1994 : 427-429)

แบบวัดที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น เป็นแบบวัดที่ใช้วัดบุคลิกภาพชนิดเอในงานวิจัยของต่างประเทศ สำหรับในประเทศไทยแม้ว่าจะไม่มีการสร้างเครื่องมือที่ใช้วัดตัวแปรนี้ แต่ก็ได้มีการนำเอาแนวทางในแบบสำรวจกิจกรรมของเจนกินส์ (JAS) มาปรับใช้เพื่อสร้างเครื่องมือวัดบุคลิกภาพชนิดเอแบบมาตราประเมินค่า และได้ผ่านการทดสอบคุณภาพโดย อัจฉรา วงศ์วัฒนามงคล (2533) สำหรับเครื่องมือวัดบุคลิกภาพชนิดเอที่จะใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างขึ้นโดยใช้แนวทางของอัจฉรา (สร้างเป็นแบบมาตราประเมินค่า) และแนวทางคำถามในแบบสอบถามของ โฮดเกตส์ (Hodgetts. 1987 : 320) โดยให้มีเนื้อหาครอบคลุมตามนิยามที่กำหนดไว้ข้างต้น

ในด้านการศึกษาตัวแปรนี้มักถูกใช้ในการศึกษาเพื่ออธิบาย ทำนาย หรือนำไปเกี่ยวข้องกับลักษณะใดลักษณะหนึ่งกับตัวแปรด้านโรคเกี่ยวกับเส้นเลือดหัวใจ (CHD) ในระยะต่อเนื่องจาก

การเล็งเห็นถึงความสำคัญของตัวแปรนี้ จึงมีการขยายการศึกษาตัวแปรนี้ไปยังตัวแปรอื่น ๆ และ พฤติกรรมต่าง ๆ เช่น ลักษณะความเป็นชาย ลักษณะความเป็นหญิง (Duane. 1991) สุขภาพ ภายสุขภาพจิต (Kewley. 1988) และพฤติกรรมการศึกษาต่อในระดับบัณฑิตศึกษา (อัครา วงศ์วัฒนามงคล. 2533) เป็นต้น

สำหรับการศึกษาตัวแปรนี้กับพฤติกรรมการขับชี่ พบได้ในงานวิจัยของต่างประเทศเท่านั้น ซึ่งมีผลการวิจัยจำนวนหนึ่งที่ชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับชี่ที่มีบุคลิกภาพชนิดเอ จะเป็นผู้ขับชี่ที่ขาดความระมัด ระวัง และ/หรือมีลักษณะการขับชี่ที่เป็นอันตราย อาทิ ในงานวิจัยของ เพอร์รี่ (Perry. 1986) ที่ศึกษาการปฏิบัติการของผู้ขับชี่ที่เป็นบุคคลชนิดเอ (มีบุคลิกภาพชนิดเอ) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษาเป็น เพศชาย 32 คน และเพศหญิง 38 คน ซึ่งมีอายุระหว่าง 18-57 ปี การวัดบุคลิกภาพชนิดเอใช้ แบบวัดของเจนกินส์ (JAS) ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มผู้ขับชี่ที่มีคะแนนบุคลิกภาพชนิดเอมาก จะเป็น ผู้ที่ได้รับใบสั่งจากการขับชี่ที่รุนแรงมากกว่าผู้ที่มีคะแนนต่ำ และในงานวิจัยของ ปาปาคอสทัส และ ซินโนดินอส (Papacostas and Synodinos. 1988) ที่ศึกษากับกลุ่มนักศึกษาที่มีเชื้อชาติเป็น ชาวยุโรป จีน ญี่ปุ่น และเชื้อชาติอื่น จำนวน 216 คน โดยเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามวัดพฤติกรรมแบบเอ และแบบสอบถามวัดพฤติกรรมการขับชี่ที่มี 4 มิติ และได้ชี้ให้เห็นว่า พฤติกรรมการขับชี่ในมิติของความรู้สึกรุนแรงทำลายต่อสิ่งที่อยู่ภายนอกตน มีความสัมพันธ์ ทางบวกกับพฤติกรรมแบบเอ (บุคลิกภาพชนิดเอ) ที่วัดด้วยแบบวัดของเจนกินส์ (JAS) นอกจากนี้ ยังมีงานวิจัยของอีแวนส์ ปัลแซน และคาร์เรเร (Evans, Palsane and Carrere. 1987) ที่ทำการศึกษาวิจัยเพื่อเปรียบเทียบตัวแปรทางจิตนิสิกลี เอกสารสำคัญต่าง ๆ การสังเกตแบบไม่ เข้าไปเกี่ยวข้อง และข้อมูลการรายงานตนเอง ของผู้ขับรถประจำทางในสหรัฐฯ และในอินเดีย ที่มีบุคลิกภาพชนิดเอ และชนิดบี ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับชี่ในอินเดียที่มีบุคลิกภาพชนิดเอ จะเป็น ผู้มีนิสัยที่ไม่ดีในการขับชี่ กล่าวคือ ขอบที่จะหยุด เปลี่ยนช่องทาง และกระแทกกระชั้นสัญญาณเสียง บ่อยมากกว่า ผู้ที่มีบุคลิกภาพชนิดบี

จากผลการวิจัยที่เสนอมาช้างต้น อาจสรุปเพื่อให้สอดคล้องกับตัวแปรพฤติกรรมการขับชี่ อย่างปลอดภัยที่ใช้ในการศึกษารั้งนี้ได้ว่า ผู้ขับชี่ที่มีบุคลิกภาพชนิดเอน้อย น่าจะเป็นผู้ที่มีพฤติกรร มการขับชี่อย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ขับชี่ที่มีบุคลิกภาพชนิดเอมาก หรืออาจที่จะกล่าวในลักษณะของ ความสัมพันธ์ได้ว่า บุคลิกภาพชนิดเอมีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอน่าจะเป็นตัวพยากรณ์ที่ดีของพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย

ตัวแปรทางสถานการณ์ในการขับขี่ กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

ตัวแปรด้านสถานการณ์ในการขับขี่ หรือตัวแปรที่เป็นสาเหตุภายนอกของพฤติกรรมการขับขี่ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดจุดสนใจไว้ที่สภาพแวดล้อมทางกายภาพในขณะขับขี่ของผู้ขับขี่ อันได้แก่ ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน ที่ผู้ขับขี่ต้องประสบอยู่เป็นประจำ เนื่องจากเห็นว่าตามสภาพความเป็นจริงของการจราจรในกรุงเทพมหานคร สิ่งเหล่านี้มีลักษณะเป็นตัวแปร ที่ผู้ขับขี่ในกรุงเทพฯ น่าจะได้รับแตกต่างกัน รวมทั้งมีหลักฐานแสดงให้เห็นว่า ตัวแปรเหล่านี้ในท้ายที่สุดจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ในกรุงเทพฯ หลักฐานดังกล่าวได้แก่

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความเครียดของพนักงานขับรถประจำทาง ในเขตกรุงเทพฯ ของ สุขุมมา วิถีพิณธำรง (2535) ที่ได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ตามแบบสอบถาม และแบบสำรวจวัดความเครียด (HOS) กับพนักงานที่ขับรถประจำทางปรับอากาศ 179 คน และขับรถประจำทางธรรมดา 200 คน ซึ่งครอบคลุมผู้ขับขี่ที่ขับรถในช่วงเวลาต่าง ๆ ตลอดทั้งวัน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน เป็นปัจจัยที่สัมพันธ์ในทางบวกกับความเครียดของผู้ขับขี่รถประจำทางทั้งสองประเภท กล่าวคือ ผู้ขับขี่รถประจำทางที่ต้องประสบกับความติดขัดของสภาพการจราจรมาก และสภาพของถนนไม่สมบูรณ์ตลอดจนมีสิ่งกีดขวางมาก ก็จะเป็นผู้ที่มีความเครียดสูงมากด้วย สำหรับด้านความติดขัดของสภาพการจราจร ก็ได้มีผู้ที่สำรวจความคิดเห็นของผู้ขับขี่ในกรุงเทพฯ และได้พบว่า ความเครียดจากการจราจรที่ติดขัดมีความถึงสูงสุด จากการประเมินของกลุ่มที่เป็นผู้ขับขี่ (อมรากลุ อินโธซานนท์, อินทิรา ปัทมินทร และ สิริกุล จุลศิริ. 2535)

อนึ่ง จากผลการศึกษาข้างต้น จะเห็นได้ว่า ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน เป็นตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับความเครียดของผู้ขับขี่ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ที่เครียดจะมีมิติของพฤติกรรมการขับขี่ที่แสดงให้เห็นถึงเครียด และส่วนมากจะเป็นมิติของพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่น่าปรารถนา (Gulian and other. 1989) นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาที่ชี้ให้เห็นว่า การที่ผู้ขับขี่ต้องทนอยู่กับสถานการณ์ในขณะขับขี่เป็นระยะเวลานาน จะสามารถมีผลต่อสภาพอารมณ์ของผู้ขับขี่ และจะนำไปสู่การมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่น่าปรารถนา (Nagatsuka. 1992 : 317) ด้วยเหตุนี้จึงอาจสรุปได้ว่า ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน (ตามความหมายของคณะแน จากการวัดที่ระบุไว้ในนิยามปฏิบัติการ) มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับ

พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย

ตัวแปรลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลังของผู้ขับชื้อ กับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยให้ความสำคัญกับตัวแปรทางด้านลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลังของผู้ขับชื้อ เพื่อใช้ในการอธิบาย ทำนาย พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และหาปฏิสัมพันธ์ร่วมกับตัวแปรกลุ่มอื่น ๆ ตลอดจนเพื่อเป็นประโยชน์ในการแบ่งกลุ่ม หรือจัดกลุ่มผู้ขับชื้อ ในการทดสอบสมมติฐานระหว่างตัวแปรอื่น ๆ เพื่อเพิ่มความชัดเจนยิ่งขึ้นให้กับผลที่ปรากฏ สำหรับการคัดเลือกตัวแปรใด ๆ ในกลุ่มนี้จะพิจารณาจากหลักฐานที่ปรากฏว่า เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญกับลักษณะใดลักษณะหนึ่งของพฤติกรรมการขับชื้อ (เช่น การฝ่าฝืนกฎจราจร และการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น) ซึ่งงานวิจัยที่ใช้ตัวแปรกลุ่มนี้ มีดังนี้คือ

งานวิจัยของ ศราวดี พันธ์ขาว (2522) ที่ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับชื้อรถในกรุงเทพฯ โดยใช้แบบสอบถามรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับชื้อจำนวน 300 คน ผลการศึกษพบว่า ผู้ขับชื้อที่อายุมากขึ้นจะกระทำผิดด้วยการจอดน้อยลงไปเป็นลำดับ สำหรับผู้ขับชื้อที่มีอาชีพระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน ประเภทของรถ ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับชื้อ และระยะเวลาในการขับชื้อต่อวันที่แตกต่างกัน จะมีปริมาณการกระทำผิดกฎจราจรแตกต่างกัน

งานวิจัยของ ปกิจ พรหมายน (2531) ที่ศึกษาถึงความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับชื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง และมีอุบัติเหตุจากการจราจรสูง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างได้มาจากการเลือกตามสัดส่วนที่กำหนดในด้านเพศและอายุ จำนวนทั้งหมด 300 คน ผลการวิจัยพบว่า ความรู้มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร และยังพบอีกว่า ผู้ขับชื้อที่มีอายุ เพศ อาชีพ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ภูมิลำเนา จำนวนปีที่ได้ขับรถมา และจำนวนครั้งของการถูกจับกุมหรือได้รับใบสั่งแตกต่างกัน จะมีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน ซึ่งผลวิจัยนี้คล้ายคลึงกับงานวิจัยของ สุมิตรา สร้อยอินทร์ (2536) ที่ศึกษากับผู้ขับชื้อที่มาชำระค่าภาษีป้ายทะเบียนรถที่กรมการขนส่งจำนวน 440 ราย ถึงความรู้ และการปฏิบัติตนในการป้องกันการเกิดมลพิษทางอากาศ โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูล ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ความรู้ในการป้องกันการเกิดมลพิษ อายุ และจำนวนปีที่ขับรถยนต์ มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตนในการป้องกันการเกิดมลพิษ

งานวิจัยของ อำนวย นาคแก้ว (2534) ที่ศึกษาถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

โดยได้ศึกษากับผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพฯ ที่เป็นกลุ่มผู้ช่วยจากอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาล กลุ่มผู้ขับขี่ที่เคยได้รับอุบัติเหตุ และกลุ่มผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ในระยะเวลา 1 ปีนับจากวันเก็บข้อมูล รวมจำนวนทั้งสิ้น 427 ราย ซึ่งผลการวิจัยส่วนหนึ่งพบว่า จำนวนระยะเวลา (ปี) ที่ได้ขับขี่ในกรุงเทพฯ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์ในเชิงลบกับการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่เป็นฝ่ายชนผู้อื่น และเพศชายเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง

จากผลการวิจัยที่กล่าวมา สรุปได้ว่าตัวแปรด้านลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลังของผู้ขับขี่ในการศึกษาครั้งนี้ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับขี่มา และความรู้ในการขับขี่ที่ปลอดภัย โดยตัวแปรเหล่านี้มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1. เพื่อศึกษาว่า ตัวแปรอิสระซึ่งประกอบด้วย ตัวแปรลักษณะทางจิต ตัวแปรสถานการณ์ในการขับขี่ และตัวแปรลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยหรือไม่ และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางใด

(2) เพื่อหาตัวพยากรณ์ที่ดีในการทำนายพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

3. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีลักษณะทางจิต สถานการณ์ในการขับขี่ และลักษณะทางชีวสังคม ภูมิหลัง แตกต่างกัน

ประโยชน์ในการวิจัย

ผลการวิจัยนี้ จะช่วยให้ทราบถึงปัจจัยเชิงสาเหตุของพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ซึ่งความรู้นี้จะ เป็นแนวทางในการศึกษาต่อไป และ/หรือเป็นแนวทางในการนำไปใช้ในเชิงปฏิบัติ อันจะก่อประโยชน์อย่างน้อย 2 ประการคือ

1. ได้ตัวแปรที่จะนำไปใช้เป็นเกณฑ์ ในการสอบขอมีใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพฯ เพื่อให้ได้ผู้ขับขี่ที่มีลักษณะเอื้อต่อการมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย

2. ได้แนวทาง หรือวิธีการส่งเสริม พัฒนาพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพฯ

ขอบเขตของการวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ เป็นผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่ปกติขับรถยนต์อยู่ในกรุงเทพมหานครเป็นประจำ ซึ่งมาติดต่อราชการกับฝ่ายทะเบียนรถยนต์ และฝ่ายใบอนุญาตขับรถยนต์ สำนักงานทะเบียนรถยนต์ (พหลโยธิน) จำนวน 601 คน

2. ตัวแปรที่ศึกษา มีดังนี้

2.1 ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย 3 ด้านคือ

1) ด้านลักษณะทางจิต ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศคติต่อพฤติกรรม การขับขี่ย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอ

2) ด้านสถานการณ์ในการขับขี่ ประกอบด้วย ความตึงเครียดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน

3) ด้านลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลังของผู้ขับขี่ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย

2.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการขับขี่ย่างปลอดภัย ประกอบด้วย ความระมัดระวังในการขับขี่ และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่

นิยามปฏิบัติการ

พฤติกรรมการขับขี่ย่างปลอดภัย หมายถึง การประพฤติดังปฏิบัติลักษณะต่าง ๆ ของผู้ขับขี่ที่แสดงถึง ความระมัดระวังในการขับขี่ (การเอาใจใส่ในการขับขี่ การไม่ขับรถในลักษณะที่เสี่ยงอันตราย และการปฏิบัติตามกฎ เครื่องหมายตลอดจนสัญญาณจราจรต่าง ๆ) และการมีมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ (การเห็นใจให้ทางกับรถและคนใช้ถนน การให้สัญญาณต่าง ๆ อย่างชัดเจนเท่าที่จำเป็นและเหมาะสม และการแสดงท่าทีที่สุภาพตลอดจนรู้จักให้อภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ) พฤติกรรมการขับขี่ย่างปลอดภัยวัดโดยแบบวัดชนิดมาตราประมาณค่า ทั้งหมดมี 19 ประโยค แต่ละประโยคมีมาตร 6 หน่วยคือ เป็นประจำ บ่อยมาก ค่อนข้างบ่อย ไม่ค่อยบ่อย นาน ๆ ครั้ง และไม่เคยเลย คะแนนรวมมีนัย 19-114 คะแนน ผู้ที่ได้คะแนนสูงจากแบบวัดนี้แสดงว่า เป็นผู้ที่มีพฤติกรรมในการขับขี่ย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ที่ได้คะแนนจากแบบวัดนี้ต่ำกว่า

ความเชื่ออำนาจภายในตน หมายถึง ความเชื่อ หรือการรับรู้ของผู้ขับขี่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ หรือการเกิดขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนนว่า เป็นผลจากการกระทำของตัวเอง

ความเชื่ออำนาจภายในตนวัดโดยแบบวัดชนิดมาตรประเมินค่ามี 10 ประโยค แต่ละประโยคมีมาตร 6 หน่วย คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ค่อนข้างเห็นด้วย ไม่ค่อยเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง คะแนนรวมมีนัย 10-60 คะแนน ผู้ที่ได้คะแนนสูงจากแบบวัดนี้แสดงว่า เป็นผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนมากกว่า ผู้ที่ได้คะแนนจากแบบวัดนี้ต่ำกว่า

ทัศนคติต่อพฤติกรรมการชื้ออย่างปลอดภัย หมายถึง ความรู้เชิงประเมินค่าว่ามีประโยชน์หรือโทษ ความรู้สึกพอใจหรือไม่พอใจ และความพร้อมที่จะสนับสนุนหรือไม่สนับสนุนพฤติกรรมการชื้ออย่างปลอดภัย ทัศนคติต่อพฤติกรรมการชื้ออย่างปลอดภัยวัดโดย ใช้แบบวัดชนิดมาตรประเมินค่ามี 12 ประโยค แต่ละประโยคมีมาตร 6 หน่วยคือ จริงที่สุด จริง ค่อนข้างจริง ค่อนข้างไม่จริง ไม่จริง และไม่จริงเลย คะแนนรวมมีนัยของคะแนน 12-72 คะแนน ผู้ที่ได้คะแนนสูงจากแบบวัดนี้แสดงว่า เป็นผู้ที่มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการชื้ออย่างปลอดภัย มากกว่าผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่า

บุคลิกภาพชนิดเอ หมายถึง ลักษณะการกระทำ หรือลักษณะอารมณ์ ที่แสดงให้เห็นถึงการต่อสู้แข่งขัน (Competitive) ความมุ่งมั่นสู่เป้าหมาย (Achievement-striving) ความรีบร้อน (Impatience) ความก้าวร้าว (Aggressive) และความเป็นศัตรู (Hostility) ของบุคคล บุคลิกภาพชนิดเอวัดโดยใช้แบบวัดชนิดมาตรประเมินค่า มี 15 ประโยคแต่ละประโยคมีมาตร 6 หน่วยคือ จริงที่สุด จริง ค่อนข้างจริง ค่อนข้างไม่จริง ไม่จริง และไม่จริงเลย คะแนนรวมมีนัย 15-90 คะแนน ผู้ที่ได้คะแนนสูงจากแบบวัดนี้ แสดงว่า เป็นผู้ที่มีบุคลิกภาพชนิดเอมากกว่า ผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่า

ความรู้เกี่ยวกับการชื้อที่ปลอดภัย หมายถึง ความรู้ ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และข้อมูลรายละเอียด ความเข้าใจเกี่ยวกับการชื้อที่ปลอดภัย อันประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับตำแหน่งสถานที่ ความรู้เกี่ยวกับการจัดลำดับก่อนหลัง และความรู้เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ชื้อ ความรู้เกี่ยวกับการชื้อที่ปลอดภัย วัดโดยแบบวัดชนิดถูกหรือผิด มี 14 ประโยค คะแนนรวมมีนัย 0-14 คะแนน ผู้ที่ได้รับคะแนนจากแบบวัดนี้สูง แสดงว่ามีความรู้เกี่ยวกับการชื้อที่ปลอดภัยมากกว่า ผู้ที่ได้รับคะแนนจากแบบวัดนี้ต่ำกว่า

ความติดขัดของสภาพการจราจร หมายถึง ความรวดเร็วในการเดินทางของผู้ชื้อในสภาพการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งความติดขัดของสภาพการจราจรวัดได้จากการคำนวณหาสัดส่วนระหว่างจำนวนระยะทาง (กิโลเมตร) และปริมาณเวลา (ชั่วโมง) ที่ผู้ชื้อเป็นผู้รายงาน โดยการประมาณว่าเป็นจำนวนระยะทางและปริมาณเวลา ที่โดยปกติใช้ภายใน 1 วัน การคำนวณ

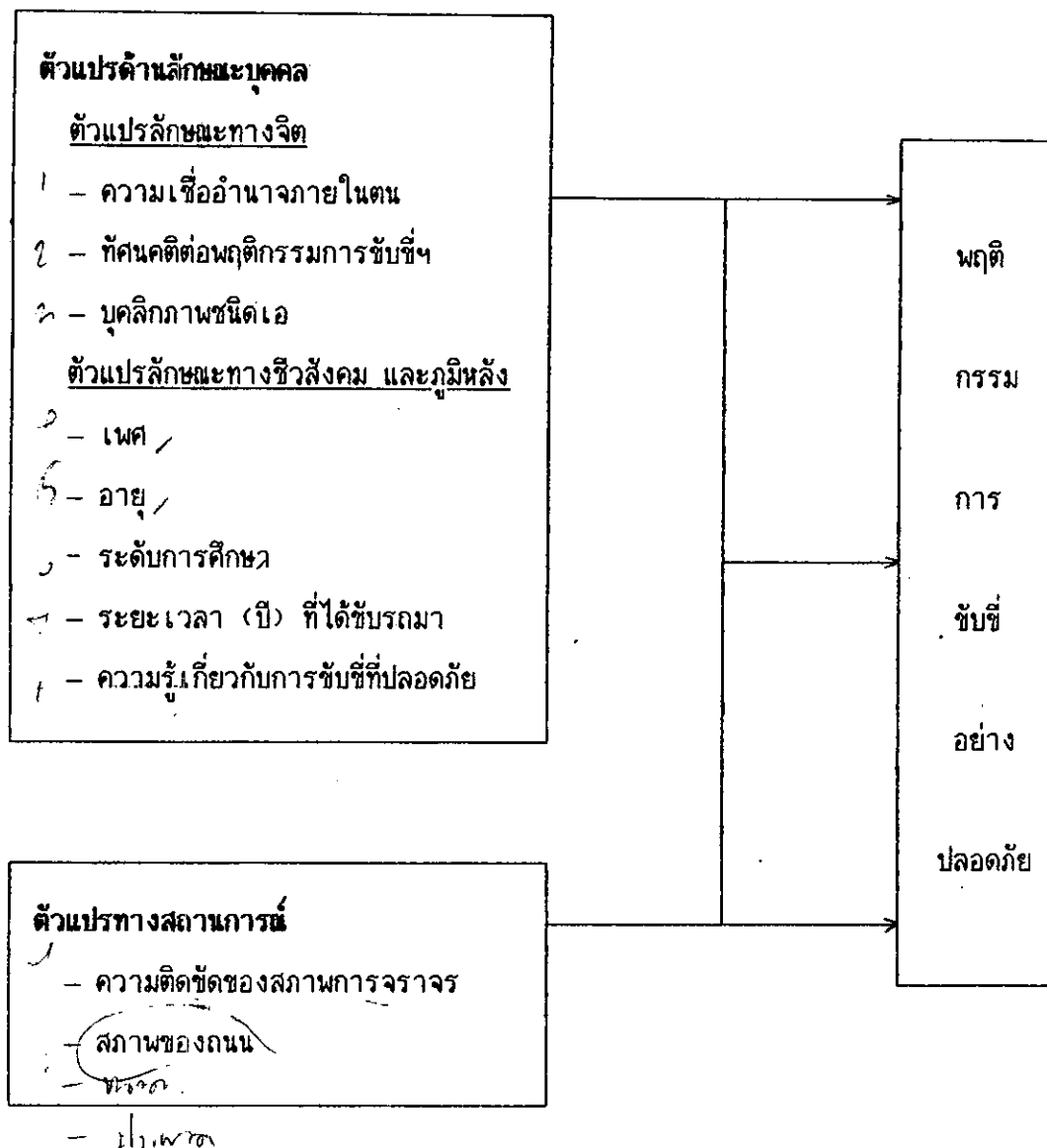
ที่ได้จะเป็นจำนวนระยะทางเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้ที่ได้ค่าจากการคำนวณสูง (ได้ระยะทางมากในเวลาหนึ่งชั่วโมง) แสดงว่าเป็นผู้ที่ขับขี่อยู่ในสภาพความติดขัดของการจราจรน้อยกว่า ผู้ที่ได้ค่าจากการคำนวณต่ำกว่า (ได้ระยะทางน้อยกว่า ในเวลาหนึ่งชั่วโมง)

สภาพของถนน หมายถึง ลักษณะทางกายภาพของเส้นทาง ที่ผู้ขับขี่ประเมินจากเส้นทางที่ใช้เป็นประจำ ประกอบด้วย พื้นผิวของถนน ความกว้างของช่องทาง สิ่งกีดขวางบนผิวการจราจร และปริมาณทางแยก ถนนตรอกหรือซอยที่มีอยู่ในเส้นทาง สภาพของถนนวัดโดย แบบสอบถามชนิดมาตรประเมินค่ามี 5 ประโยคแต่ละประโยคมีมาตร 4 หน่วย (แต่ละประโยคจะใช้มาตรที่สอดคล้องกับประโยคนั้น ๆ) คะแนนรวมมีนิสัย 5-20 ผู้ที่ได้คะแนนสูงจากแบบสอบถามนี้แสดงว่า สภาพของถนนที่ใช้เป็นประจำอำนวยความสะดวกได้มากกว่า ผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่า

สถานการณ์ในการขับขี่ หมายถึง ภาพรวมของสภาพแวดล้อมภายนอกในการขับขี่ที่ประกอบด้วย ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน สถานการณ์ในการขับขี่ประเมินได้จาก ค่าคำนวณความติดขัดของสภาพการจราจร และคะแนนจากแบบสอบถามสภาพของถนน โดยกลุ่มที่ได้ค่าหรือคะแนนสูง (ใช้เกณฑ์พิจารณาจากค่าเฉลี่ยในการแบ่งกลุ่ม) จากตัวแปรทั้ง 2 ตัว จะหมายถึง กลุ่มที่ได้รับสภาพปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขี่น้อย ในกลุ่มที่ได้ค่า หรือคะแนนจากตัวแปรใดตัวแปรหนึ่ง สูงเพียงตัวแปรเดียว จะหมายถึง กลุ่มที่ได้รับสภาพปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขี่ปานกลาง และสุดท้ายในกลุ่มที่ได้ค่าหรือคะแนนต่ำจากตัวแปรทั้ง 2 ตัว จะหมายถึง กลุ่มที่ได้รับปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขี่มาก ซึ่งกลุ่มที่ได้รับสภาพปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขี่น้อย ปานกลาง และมาก จะแทนด้วยหมายเลข 3, 2 และ 1 ตามลำดับ

ความติดขัดของสภาพการจราจร		ค่าสูง	ค่าต่ำ
สภาพของถนน	คะแนนสูง	3	2
	คะแนนต่ำ	2	1

จากที่เสนอมาทั้งหมด สามารถนำมาใช้กำหนดเป็นกรอบความคิดในการวิจัยได้ดังนี้



ภาพประกอบ 1 กรอบความคิดในการวิจัย

สมมติฐานในการวิจัย

1. ตัวแปรด้านลักษณะทางจิต สถานการณ์ในการขับชี่ และลักษณะทางชีวสังคม ภูมิหลัง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับชี่อย่างปลอดภัย ดังนี้

1.1 ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อที่ปลอดภัย ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย

1.2 บุคลิกภาพชนิดเอ มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย

2. ตัวแปรด้านลักษณะทางจิต ด้านสถานการณ์ในการขับชื้อ และตัวแปรด้านลักษณะทางชีวสังคมและภูมิลัษ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ดี และตัวแปรด้านลักษณะทางจิตเป็นด้านที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ดีที่สุด

3. กลุ่มผู้ขับชื้อที่มีลักษณะทางจิต สถานการณ์ในการขับชื้อ และลักษณะทางชีวสังคม ภูมิลัษ แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยแตกต่างกัน

บทที่ 2

วิธีการดำเนินการวิจัย

ประชากร

เป็นผู้ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ขับเป็นประจำในกรุงเทพฯ อย่างน้อย 1 ปี นับถึงวันเก็บข้อมูล) ที่มาติดต่อราชการกับฝ่ายทะเบียนรถยนต์ และฝ่ายใบอนุญาตขับรถยนต์ ณ หน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งในกรุงเทพฯ มีอยู่ 4 แห่ง ได้แก่ สำนักงานทะเบียนรถยนต์ (พหลโยธิน) สำนักงานขนส่งทางบกเขตพื้นที่ 1 (บางขุนเทียน) สำนักงานขนส่งทางบกเขตพื้นที่ 2 (ตลิ่งชัน) และสำนักงานขนส่งทางบกเขตพื้นที่ 3 (พระโขนง)

กลุ่มตัวอย่าง

เป็นผู้ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่ปกติขับรถยนต์อยู่ในกรุงเทพฯ เป็นประจำ (อย่างน้อย 1 ปี นับถึงวันเก็บข้อมูล) ซึ่งมาติดต่อราชการกับฝ่ายทะเบียนรถยนต์ และฝ่ายใบอนุญาตขับรถยนต์ของสำนักงานทะเบียนรถยนต์ (พหลโยธิน) (โดยสุ่มอย่างง่ายจาก 4 แห่ง) จำนวน 601 คน

กลุ่มตัวอย่างได้มาด้วยการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยผู้วิจัยได้ไปที่หน่วยงานข้างต้น 4 วัน (เป็นวันและเวลาราชการ) ต่อสัปดาห์ (ใน 1 สัปดาห์จะจับสลากสุ่มวันที่ไม่ใช่ออก 1 วัน) ติดต่อกัน 1 สัปดาห์ครึ่ง (วันที่ 13, 15, 19, 20, 21 และ 22 ธันวาคม 2538 รวม 6 วัน) ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาคั้งนี้คือ ผู้ที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ปกติขับรถยนต์อยู่ในกรุงเทพฯ เป็นประจำ (อย่างน้อย 1 ปี นับถึงวันเก็บข้อมูล) ซึ่งได้มาติดต่อราชการ (และใช้เวลารอเรื่องที่กำลังติดต่อ) กับหน่วยงานดังกล่าว ในวันเดียวกันกับผู้วิจัยไปเก็บข้อมูลตามวันที่ได้จากการสุ่มข้างต้น

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยนี้มีเครื่องมือวัดทั้งหมด 6 ชุด ได้แก่ แบบวัดพฤติกรรม การขับอย่างปลอดภัย แบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตน แบบวัดทัศนคติต่อพฤติกรรม การขับอย่างปลอดภัย แบบวัดบุคลิกภาพชนิดเอ แบบวัดความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย และแบบสอบถามสภาพของถนน ซึ่งรายละเอียดมีดังนี้คือ—

แบบวัดพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย เป็นแบบวัดการประพฤติดิปฏิบัติลักษณะต่าง ๆ ของผู้ขับขี่ที่แสดงถึง ความระมัดระวังในการขับขี่ และการมีมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ เป็นแบบวัดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยในด้านความระมัดระวังในการขับขี่ ที่ประกอบด้วยการเอาใจใส่กับการขับขี่ การไม่ขับขี่ในลักษณะที่เสี่ยงอันตราย และการปฏิบัติตามกฎ เครื่องหมายตลอดจนสัญญาณจราจรต่าง ๆ นั้น ผู้วิจัยได้แนวทาง และปรับใช้ข้อคำถามจากองค์ประกอบด้านความประมาทจากในแบบประเมินการขับขี่ (DAI) ของ คัทเลอร์ และคณะ (Cutler and other. 1993) สำหรับด้านมารยาทหรือนิสัยในการขับขี่ ที่ประกอบด้วย การเห็นใจให้ทางกับรถและคนใช้ถนน การให้สัญญาณต่าง ๆ อย่างชัดเจนเท่าที่จำเป็นและเหมาะสม และการแสดงท่าทีที่สุภาพ ตลอดจนรู้จักให้อภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ได้สร้างขึ้นจากเนื้อหาในคู่มือการบรรยายเรื่องอุบัติเหตุจราจรของกรมตำรวจ (กองตำรวจทางหลวง. 2527 : 28) เมื่อสร้างแบบวัดนี้เสร็จผู้วิจัยได้นำไปทดสอบคุณภาพ ด้านความเที่ยงตรง แบบวัดนี้มีความเที่ยงตรงทางเนื้อหา (Content Validity) โดยได้รับการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญด้านแบบวัด (รายนามได้แสดงไว้ในภาคผนวก ก) แบบวัดนี้ได้ผ่านการทดลองใช้กับกลุ่มที่ใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง (ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มาติดต่อราชการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ และทะเบียนรถยนต์ ณ สำนักงานขนส่งทางบกเขตพื้นที่ 3) จำนวน 87 คน จากนั้นนำข้อมูลมาหาค่าอำนาจจำแนกรายข้อ (พิจารณาทั้งค่า t ที่ได้จากการเปรียบเทียบคะแนนแต่ละข้อของกลุ่มที่ได้คะแนนรวมสูงกับกลุ่มที่ได้คะแนนรวมต่ำ และค่า r ที่ได้จากการคำนวณหาความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวม ซึ่งค่าสถิติได้แสดงไว้ในภาคผนวก ก) และได้คัดเลือกข้อที่มีค่าอำนาจจำแนกสูง (ทั้งค่า r และ t) ประกอบกับให้มีความครบถ้วนของเนื้อหา ซึ่งได้จำนวนประโยคทั้งหมด 19 ประโยค เป็นด้านความระมัดระวังในการขับขี่ 11 ประโยค และด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ 8 ประโยค สำหรับความเชื่อมั่น (Reliability) แบบวัดนี้มีความเชื่อมั่นชนิดสอดคล้องภายใน (Internal Consistency) ที่คำนวณได้จากสูตรสัมประสิทธิ์อัลฟา (Alpha Coefficient) ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของแบบวัดทั้งฉบับเท่ากับ .81 (ด้านความระมัดระวังในการขับขี่เท่ากับ .80) และด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่เท่ากับ .62)

แบบวัดพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย เป็นแบบวัดชนิดมาตราประเมินค่ามี 19 ประโยค แต่ละประโยคมีมาตร 6 หน่วยคือ เป็นประจำ บ่อยมาก ค่อนข้างบ่อย ไม่ค่อยบ่อย นาน ๆ ครั้ง และไม่เคยเลย (เพื่อให้ผลการประเมินค่าตามมาตรนี้ของผู้ขับขี่ทุกคน มีความใกล้เคียงกันมากที่สุด จึงได้กำหนดข้อตกลงในการตอบ ดังแสดงไว้ในแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ ที่ภาคผนวก ก) ซึ่งเนื้อหา

ในแต่ละประโยคจะถามถึงการประพจน์ ปฏิบัติของผู้ซบซี้ในช่วงเวลาที่ผ่าน ๆ มา โดยลักษณะของประโยคจะเป็นตัวอย่างพฤติกรรมที่แสดงถึงความระมัดระวัง หรือไม่ระมัดระวังในการซบซี้ และการมีมารยาทหรือนิสัยที่ดี หรือไม่ดีในการซบซี้ เพื่อให้ผู้ซบซี้ประเมินตัวเองว่า ปฏิบัติพฤติกรรมเหล่านี้บ่อยเพียงใดตามมาตรฐานประเมินค่าที่กำหนดให้ ในประโยคที่แสดงถึงความระมัดระวังในการซบซี้ หรือประโยคที่แสดงถึงการมีมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการซบซี้ หากตอบว่า "เป็นประจำ" จะให้น้ำหนักของคะแนนเป็น 6 ลดหลั่นลงไปจนถึง 1 เมื่อตอบว่า "ไม่เคยเลย" แต่ในประโยคที่แสดงถึงความไม่ระมัดระวัง และการมีมารยาทหรือนิสัยที่ไม่ดีในการซบซี้ การให้น้ำหนักของคะแนนในมาตรเดียวกันนี้จะป็นในทางตรงกันข้าม (แบบวัดฉบับสมบูรณ์แสดงไว้ในภาคผนวก ก)

แบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตน เป็นแบบวัดที่วัดความเชื่อ หรือการรับรู้ของผู้ซบซี้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และการเกิดขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนนว่า เป็นผลจากการกระทำของตัวผู้ซบซี้เอง แบบวัดนี้ผู้วิจัยได้ปรับปรุงจาก แบบวัดของ มอนแทก และคัมเรย์ (Montag and Comrey, 1987) โดยได้คัดเลือกมาจำนวน 16 ข้อ ประกอบด้วยข้อความเกี่ยวกับความเชื่ออำนาจภายในตน (ใช้เป็นข้อความทางบวก) และความเชื่ออำนาจภายนอกตน (ใช้เป็นข้อความทางลบ) ด้านละ 8 ข้อ โดยได้การคัดเลือกใช้ข้อที่เราได้รายงานไว้ว่า มีค่าอำนาจจำแนกสูง (ค่า t ที่ได้จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มรู้สภาน 2 กลุ่ม) นำการมาให้ผู้วิจัยได้แปลและปรับความชัดเจนของข้อความเพื่อให้เข้าใจได้ง่ายขึ้นกับผู้ซบซี้ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งขั้นตอนนี้ได้รับการตรวจสอบ และแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน (รายชื่อผู้เชี่ยวชาญแสดงไว้ในภาคผนวก ก) นอกจากนี้ แบบวัดนี้ยังได้ผ่านขั้นตอนการทดสอบคุณภาพของแบบวัดเช่นเดียวกับกับแบบวัดแรก ได้ประโยควัดที่มีค่าอำนาจจำแนกสูง (ค่าสถิติที่ใช้แสดงไว้ในภาคผนวก ก) มีความครบถ้วนด้านเนื้อหา จำนวนทั้งสิ้น 10 ประโยค และมีความเชื่อมั่นของแบบวัด (สัมประสิทธิ์อัลฟา) เท่ากับ .64

แบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตน เป็นแบบวัดชนิดมาตรประเมินค่า มี 10 ประโยค แต่ละประโยคมีมาตร 6 หน่วย คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ค่อนข้างเห็นด้วย ค่อนข้างไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เนื้อหาในประโยคเป็นการเสนอเรื่อง ความเชื่อ หรือการรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และการเกิดขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนนว่า เป็นเพราะการกระทำของตัวผู้ซบซี้เอง หรือเป็นเพราะสาเหตุจากแหล่งอื่นภายนอกตน เพื่อให้ผู้ซบซี้แสดงระดับความเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยต่อข้อความนั้น การให้คะแนนในประโยคที่แสดงถึงความเชื่อ หรือ

การรับรู้เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นเพราะการกระทำของตัวผู้ขับรถเอง หากตอบว่า "เห็นด้วยอย่างยิ่ง" จะให้น้ำหนักของคะแนนเป็น 6 และจะลดหลั่นลงไปจนถึง 1 หากตอบว่า "ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง" สำหรับในประโยคที่แสดงถึงความเชื่อหรือการรับรู้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เป็นเพราะสาเหตุอื่นที่ไม่ใช่จากการกระทำของตัวผู้ขับรถเอง การให้น้ำหนักคะแนนในมาตรเดียวกันนี้จะนำไปในทางตรงกันข้าม (แบบวัดฉบับสมบูรณ์แสดงไว้ในภาคผนวก ก)

แบบวัดทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย เป็นแบบวัดความรู้เชิงประเมินค่าว่ามีประโยชน์หรือมีโทษ ความรู้สึกพอใจหรือไม่พอใจ และความพร้อมที่จะสนับสนุนหรือไม่สนับสนุนต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย เป็นแบบวัดที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเอง โดยยึดหลักการวัดทัศนคติมี 3 องค์ประกอบคือ ความรู้เชิงประเมินค่า ความรู้สึก และความพร้อมที่จะกระทำ และเนื้อหาเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ที่ประกอบด้วยความระมัดระวังในการขับขี่ และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ แบบวัดนี้ได้ผ่านขั้นตอนการทดสอบคุณภาพของแบบวัดด้วยวิธีการเช่นเดียวกันกับแบบวัดพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ซึ่งทำให้ได้ประโยคที่มีค่าอำนาจจำแนกสูง และครอบคลุมเนื้อหาจำนวนทั้งสิ้น 12 ประโยค (อย่างไรก็ดี ในการนำเอาไปใช้จริง ได้มีการปรับปรุงของประโยคอีกเล็กน้อย จึงมีการหาค่าอำนาจจำแนกอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งได้ผลการทดสอบไม่แตกต่างจากเดิม ค่าสถิติที่ใช้แสดงไว้ในภาคผนวก ก) แบบวัดนี้มีความเชื่อมั่น (ค่าสัมประสิทธิ์ อัลฟา) เท่ากับ .72

แบบวัดทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย เป็นแบบวัดชนิดมาตรประเมินค่ามี 12 ประโยค แต่ละประโยคมีมาตร 6 หน่วยคือ จริงที่สุด จริง ค่อนข้างจริง ค่อนข้างไม่จริง ไม่จริง และไม่จริงเลย เนื้อหาในประโยคจะเป็นการถามถึง ความรู้ถึงประโยชน์ หรือไม่เป็นประโยชน์ ความรู้สึกพอใจ หรือไม่พอใจ และความพร้อมที่จะสนับสนุน หรือไม่สนับสนุน ต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย เพื่อให้ผู้ขับขี่ประเมินตนเองว่า เป็นจริง หรือไม่จริงตามประโยคที่เสนอมาอยู่ในระดับใด การให้คะแนนในประโยคที่แสดงความรู้ถึงประโยชน์ ความรู้สึกพอใจ หรือความพร้อมที่จะสนับสนุน ต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย หากตอบว่า "จริงที่สุด" จะให้น้ำหนักของคะแนนเป็น 6 และลดหลั่นลงไปจนถึง 1 หากตอบว่า "ไม่จริงเลย" สำหรับในประโยคที่แสดงความรู้ถึงโทษ ความรู้สึกไม่พอใจ หรือความพร้อมที่จะไม่สนับสนุน ต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย การให้น้ำหนักของคะแนนในมาตรเดียวกันนี้จะนำไปในทางตรงกันข้าม (แบบวัดฉบับสมบูรณ์แสดงไว้ในภาคผนวก ก)

แบบวัดบุคลิกภาพชนิดเอ เป็นแบบวัดที่วัดลักษณะการกระทำ หรือลักษณะอารมณ์ที่แสดงให้

เห็นถึงการต่อสู้แข่งขัน (Competitive) ความมุ่งมั่นสู่เป้าหมาย (Achievement-striving) ความรีบร้อน (Impatience) ความก้าวร้าว (Aggressive) และความเป็นศัตรู (Hostility) ของบุคคล แบบวัดนี้ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นจากนิยามปฏิบัติการของแบบวัด โดยพิจารณาาร่วมกับเนื้อหาในแบบสอบถามของโฮดเกทส์ (Hodgetts. 1987 : 320) ด้านแนวการสร้างได้ใช้แนวทางการสร้าง แบบวัดบุคลิกภาพชนิดเอในงานวิจัยของ อัจฉรา วงศ์พัฒนามงคล (2533) ที่ปรับปรุงขึ้นจากแบบสำรวจกิจกรรมของเจนกินส์ (Jenkins Activity Survey) เมื่อสร้างแบบวัดนี้เสร็จ ผู้วิจัยได้นำแบบวัดนี้ไปทดสอบคุณภาพ ด้วยวิธีการเช่นเดียวกันกับแบบวัดพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัย และได้จำนวนประโยชน์ทั้งสิ้น 15 ประโยคมีค่าความเชื่อมั่น (ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา) เท่ากับ .76

แบบวัดบุคลิกภาพชนิดเอ เป็นแบบวัดชนิดมาตราประเมินค่า มี 15 ประโยค แต่ละประโยคมีมาตร 6 หน่วยคือ จริงที่สุด จริง ค่อนข้างจริง ค่อนข้างไม่จริง ไม่จริง และไม่จริงเลย เนื้อหาในประโยคเป็นการเสนอถึงบุคลิกลักษณะต่อสถานการณ์ ซึ่งบุคลิกลักษณะนี้จะเป็นสิ่งที่เผยให้เห็นถึงการต่อสู้แข่งขัน ความมุ่งมั่นสู่เป้าหมาย ความรีบร้อน ความก้าวร้าว และความเป็นศัตรู เพื่อให้ผู้ตอบเลือกตอบว่าเป็นจริง ตามลักษณะของตนเองหรือไม่ ในปริมาณใด การให้คะแนนในประโยคที่แสดงถึงการมีบุคลิกภาพชนิดเอ หากตอบว่า "จริงที่สุด" จะให้น้ำหนักของคะแนนเป็น 6 และลดหลั่นลงมาจนถึง 1 หากตอบว่า "ไม่จริงเลย" สำหรับในประโยคที่แสดงถึงการไม่มีบุคลิกภาพชนิดเอ การให้น้ำหนักของคะแนนในมาตรเดียวกันนี้จะ เป็นไปในทางตรงกันข้าม (แบบวัดฉบับสมบูรณ์แสดงไว้ในภาคผนวก ก)

แบบวัดความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย เป็นแบบวัดที่วัดความรู้ทั่วไป ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ ข้อมูลรายละเอียด ความเข้าใจเกี่ยวกับการการขับขี่ที่ปลอดภัย อันประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับตำแหน่งสถานที่ ความรู้เกี่ยวกับการจัดลำดับก่อนหลัง และความรู้เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นแบบวัดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยได้นำเนื้อหาบางส่วนจากแบบสอบถามความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของ ปกิจ พรหมายน (2531) และจากคู่มือการทดสอบข้อเขียนเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถของกรมการขนส่งทางบก เมื่อสร้างแบบวัดนี้เสร็จผู้วิจัยได้นำไปทดสอบคุณภาพ ด้วยวิธีการในลักษณะเดียวกันกับแบบวัดพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัย แต่มีส่วนที่แตกต่างกันบ้าง ในรายละเอียดคือ ด้านคุณภาพรายข้อ ได้ทดสอบทั้งด้านความยากง่าย และค่าอำนาจจำแนก (ค่าสถิติแสดงไว้ในภาคผนวก ก) และด้านความเชื่อมั่นใช้แบบความสอดคล้องภายใน ที่คำนวณได้จาก

สูตร KR_{20} ได้ค่าคำนวณเท่ากับ .53

แบบวัดความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย เป็นแบบวัดชนิดมี 2 ตัวเลือกคือ ใช่ หรือไม่ใช่ มี 14 ประโยค เนื้อหาในแต่ละประโยคเป็นการเสนอ ข้อความที่เป็นความรู้ทั่วไป ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ รายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย เพื่อให้ผู้ตอบเลือกว่า ใช่ หรือไม่ใช่ การให้คะแนนหากตอบ ใช่ หรือไม่ใช่ได้ตรงกับเฉลยจะให้ 1 คะแนน แต่หากตอบใช่ หรือไม่ใช่ ไม่ตรงกับเฉลยจะให้ 0 คะแนน (แบบวัดฉบับสมบูรณ์แสดงไว้ในภาคผนวก ก)

แบบสอบถามสภาพของถนน เป็นแบบสอบถามที่วัดลักษณะทางกายภาพของเส้นทาง ที่ผู้ขับชี่ประเมินจากเส้นทางที่ใช้เป็นประจำ ประกอบด้วย พื้นผิวของถนน ความกว้างของช่องทาง สิ่งกีดขวางบนผิวการจราจร และปริมาณทางแยก ถนนตรอกหรือซอยที่มีอยู่ในเส้นทาง แบบสอบถามนี้ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเอง จากความหมายของสภาพถนน ซึ่งความหมายนี้ได้มาจากการตีความในเนื้อหาเกี่ยวกับสภาพถนนที่กล่าวในงานของ สุขุมมา วิถีพลธำรง (2535 : 108) แบบสอบถามนี้มีค่าความเชื่อมั่น (ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา) เท่ากับ .61

แบบสอบถามสภาพของถนน เป็นแบบวัดชนิดมาตราส่วนประมาณค่า 5 ประโยค แต่ละประโยค มีมาตรา 4 หน่วย (แต่ละประโยคใช้มาตราที่สอดคล้องกับประโยคนั้น ๆ) เนื้อหาในแต่ละประโยคจะ เป็นการเสนอถึงสภาพของถนน เพื่อให้ผู้ขับชี่ประเมินว่าสภาพของถนนที่ใช้เป็นประจำ มีลักษณะ เป็นจริงดังที่เสนอในปริมาณใด การให้คะแนนจะให้คะแนน "1" กับคำตอบที่แสดงถึง สภาพของ ถนนอำนวยความสะดวกเป็นปริมาณที่น้อย เพิ่มขึ้นในแต่ละมาตราจนถึงคะแนน "4" กับคำตอบที่ แสดงถึง สภาพของถนนที่อำนวยความสะดวกเป็นปริมาณที่มาก (แบบวัดที่สมบูรณ์แสดงไว้ใน ภาคผนวก ก)

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล มีขั้นตอนดังนี้

1. ในการเก็บข้อมูลวิจัย ผู้วิจัยได้ติดต่อขอความร่วมมือและขอความสะดวกในการใช้ สถานที่เก็บรวบรวมข้อมูล กับท่านอธิบดีกรมการขนส่งทางบก โดยยื่นหนังสือที่ออกโดยบัณฑิตวิทยาลัย เพื่อแจ้งความประสงค์ในการขอเก็บข้อมูลกับประชาชนที่มาติดต่อราชการ ในสถานที่ของฝ่ายใบอนุญาตขับชี่ และฝ่ายทะเบียนรถยนต์ ของสำนักงานทะเบียนรถยนต์ (ซึ่งได้รับความอนุเคราะห์ เป็นอย่างดี)

2. นำแบบสอบถามไปสอบถามกับผู้ที่มาติดต่อราชการกับหน่วยงานข้างต้น (ตามวันที่สุ่มได้) ซึ่งโดยส่วนมากผู้ที่มาติดต่อราชการจะต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง นั่งรอเรื่องที่มาติดต่อ ผู้วิจัยจะใช้เวลาช่วงนี้ในการแจกแบบสอบถามให้กรอก โดยในการดำเนินการได้มีการสอบถามในเบื้องต้นว่า เป็นผู้ที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และขับอยู่ภายในกรุงเทพมหานครเป็นประจำหรือไม่ หากใช่ ก็จะมีการแนะนำตัวและชี้จุดประสงค์ของการเก็บข้อมูลนี้ เพื่อขอความร่วมมือในการกรอกแบบสอบถาม และเมื่อตอบเสร็จก็จะมอบของที่ระลึกให้กับผู้ที่ตอบ (ในการดำเนินการขั้นนี้ผู้วิจัย มีผู้ช่วยในการแจกแบบสอบถาม ซึ่งทุกคนจะปฏิบัติตามลักษณะเดียวกันตามที่กล่าวไว้ข้างต้น)

3. นำแบบสอบถามที่เก็บได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์ ปรากฏว่ามีแบบสอบถามที่กรอกไม่สมบูรณ์เป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนมากเป็นเพราะเรื่องที่กลุ่มตัวอย่างมาติดต่อเสร็จก่อน ที่เขาจะตอบแบบสอบถามเสร็จ ส่วนมากจึงไม่ตอบให้ต่อ อย่างไรก็ตามในส่วนนี้เป็นสิ่งที่ยากต่อการแก้ไข ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้เก็บข้อมูลให้มากกว่าที่ต้องการอีกประมาณ 50% (ต้องการ 600 คน แต่เก็บเพิ่มเป็น 850 คน ซึ่งได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์ 601 ฉบับ)

4. นำแบบสอบถามที่สมบูรณ์ มาจัดลงรหัส เพื่อใช้ในขั้นตอนของการวิเคราะห์ทางสถิติตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ จะใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (SPSS) เป็นเครื่องมืออำนวยความสะดวกในการทดสอบคุณภาพแบบวัด และทดสอบสมมติฐาน ดังต่อไปนี้

1. ทดสอบคุณภาพแบบวัด

1.1 ค่าความยากง่าย โดยคำนวณจากสัดส่วนของผู้ที่ตอบถูกเมื่อเทียบกับจำนวนผู้ตอบทั้งหมด ในแต่ละข้อ

1.2 ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ โดยใช้สถิติหาสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Product Moment) และสถิติ t-test สำหรับแบบวัดความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ใช้หาค่า d

1.3 ค่าความเชื่อมั่นของแบบวัดทั้งฉบับ โดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์อัลฟา สำหรับแบบวัด

ความรู้เกี่ยวกับการขี้ที่ปลอดภัย ใช้วิธีของ คูเดอร์-ริชาร์ดสัน สูตร 20 (KR_{20})

2. ทดสอบสมมติฐานที่ 1 โดยใช้สถิติการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน /

3. ทดสอบสมมติฐานที่ 2 โดยใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

4. ทดสอบสมมติฐานที่ 3 โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง (Three-way Analysis of Variance)

บทที่ 3

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลัก เพื่ออธิบายและทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยของผู้ที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร โดยใช้รูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยม ในการศึกษาตัวแปรอิสระที่ใช้มี 2 ประเภท คือ 1) ตัวแปรด้านลักษณะบุคคล ประกอบด้วย กลุ่มตัวแปรลักษณะทางจิต ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอ กลุ่มตัวแปรด้านลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลังของผู้ขับชื้อ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อที่ปลอดภัย และ 2) ตัวแปรด้านสถานการณ์ คือ สถานการณ์ในการขับชื้อ ได้แก่ ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน

ในบทนี้เป็นการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ที่ได้รวบรวมมาจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 601 คน โดยส่วนแรกจะเสนอข้อมูลพื้นฐานที่ประกอบด้วย ลักษณะเบื้องต้นของกลุ่มตัวอย่าง และค่าสถิติพื้นฐานของตัวแปรต่าง ๆ ที่ใช้ในการวิจัย (ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และพิสัยของคะแนน) และส่วนสุดท้ายจะนำเสนอผลของการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐาน ด้วยสถิติที่ได้กำหนดไว้

ข้อมูลพื้นฐาน

ลักษณะเบื้องต้นของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพฯ อยู่เป็นประจำ มีจำนวนทั้งสิ้น 601 คน เป็นเพศชายจำนวน 463 คน (ร้อยละ 77) และเพศหญิงจำนวน 138 คน (ร้อยละ 23) มีช่วงอายุระหว่าง 18-71 ปี ส่วนมากเป็นผู้ที่มีการศึกษาตั้งแต่ระดับปริญญาตรีขึ้นไป กล่าวคือมีจำนวนถึง 384 คน รองลงมาคือระดับมัธยมปลาย-อนุปริญญา มีจำนวน 178 คน และสุดท้ายคือตั้งแต่ระดับมัธยมต้นลงมามีจำนวน 39 คน (ร้อยละ 69.9, 29.6 และ 6.5 ตามลำดับ) ด้านระยะเวลาที่ได้ขับรถมาจะอยู่ระหว่าง 1-50 ปี

ค่าสถิติพื้นฐานของตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย ตัวแปรต่าง ๆ ในการวิจัยครั้งนี้ที่จะนำเสนอค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย (ทั้งภาพรวม และเมื่อจำแนกเป็น ด้าน

ความระมัดระวัง และด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่) อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ทักษะคิดต่อพฤติกรรมในการขับอย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ ความเชื่ออำนาจภายในตน ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน ซึ่งค่าสถิติพื้นฐานดังกล่าว ได้เสนอไว้ในตาราง 1

ตาราง 1 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และพิสัยของคะแนนจากตัวแปร พฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ทักษะคิดต่อพฤติกรรมในการขับอย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน (N=601)

รายการตัวแปร	คะแนนเต็ม	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	พิสัยของคะแนน
1 พฤติกรรมการขับขี่	114	89.677	10.164	53.00 - 113.00
- ความระมัดระวัง	66	51.596	7.325	27.00 - 66.00
- มารยาทหรือนิสัยที่ดี	48	38.082	4.427	21.00 - 48.00
2 ความเชื่ออำนาจในตน	60	39.125	6.117	13.00 - 60.00
3 ทักษะคิดต่อพฤติกรรม	72	55.982	6.556	33.00 - 72.00
4 บุคลิกภาพชนิดเอ	90	49.662	8.477	21.00 - 71.00
5 อายุ	-	35.190	10.055	18.00 - 71.00
6 ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา	-	10.359	9.070	1.00 - 50.00
7 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่	14	11.965	1.670	3.00 - 14.00
8 ความติดขัด	-	18.118	11.921	1.75 - 88.89
9 สภาพของถนน	20	12.760	1.912	6.00 - 19.00

การวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ตัวแปรลักษณะทางจิต ด้านลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง และด้านสถานการณ์ในการขับขี่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยที่ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน มีความสัมพันธ์สัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย สำหรับบุคลิกภาพชนิดเอ มีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

สมมติฐานที่ 1 จะทดสอบด้วยวิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) ของเพียร์สัน และทดสอบความมีนัยสำคัญทางสถิติของค่า r ดังได้แสดงผลในตาราง 2

จากตาราง 2 จะเห็นได้ว่า เมื่อพิจารณาที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .001 ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย และสภาพของถนน มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ และระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

สำหรับเพศ และความติดขัดของสภาพการจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย น้อยกว่าเกณฑ์ที่จะยอมรับได้ทางสถิติ หรืออาจจะกล่าวได้ว่าไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

จากผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้จะเห็นได้ว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย และสภาพของถนน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ มีเพียงตัวแปรระดับการศึกษา เพศ และความติดขัดของสภาพการจราจร ที่พบว่า ผลไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตาราง 2 แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างความเชื่ออำนาจภายในตน ทักษะคิดต่อพฤติกรรม การขับชื้ออย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับชื้ออย่างปลอดภัย ความตติซัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน กับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย

รายการตัวแปร	จำนวน	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
✓ความเชื่ออำนาจภายในตน	601	.1905***
✓ทักษะคิดต่อพฤติกรรมฯ	601	.5909***
✓บุคลิกภาพชนิดเอ	601	-.4098***
เพศ	601	-.0197
อายุ	601	.4411***
ระดับการศึกษา	601	-.1289***
ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา	601	.2428***
✓ความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อ	601	.1265***
ความตติซัดของสภาพการจราจร	601	.0034
✓สภาพของถนน	601	.1517***

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

สมมติฐานที่ 2 ตัวแปรด้านลักษณะทางจิต ด้านสถานการณ์ในการขับชื้อ และตัวแปรด้านลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลัง สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ดี และตัวแปรด้านลักษณะทางจิตเป็นด้านที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ดีที่สุด

สมมติฐานที่ 2 จะทดสอบด้วยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 3

ตาราง 3 แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ เพื่อการทำนายพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยใช้กลุ่มตัวแปรด้านลักษณะทางจิต (3 ตัวแปร) กลุ่มตัวแปรด้านสถานการณ์ในการขับขี่ (2 ตัวแปร) และกลุ่มตัวแปรด้านลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง (5 ตัวแปร)

ตัวแปรอิสระ	B	SE B	Beta	T
ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่	.648072	.051648	.418004	12.548***
อายุ	.377910	.049222	.373405	7.678***
บุคลิกภาพชนิดเอ	-.257776	.038201	-.214989	-6.748***
ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา	-.164478	.053572	-.144725	-3.070**
ระดับการศึกษา	-1.547583	.511325	-.093227	-3.027**
สภาพของถนน	.322419	.159497	.060650	2.021*
ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่	.212525	.184268	.034927	1.153
เพศ	-.644500	.754547	-.026691	-.854
ความเชื่ออำนาจภายในตน	.002113	.051653	.001271	.041
ความตึงเครียดของการจราจร	.000179	.025655	.000210	.007
(ค่าคงที่)	52.329236	5.075498		10.310***

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากตาราง 3 จะเห็นได้ว่าการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ โดยใช้ตัวแปรอิสระซึ่งอยู่ในกลุ่มของตัวแปรด้านลักษณะทางจิต ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอ ด้านสถานการณ์ในการขับขี่ ได้แก่ ความตึงเครียดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน และด้านลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง ได้แก่ อายุ เพศ ระดับการ

ศึกษา ระยะเวลาที่ได้เข้ารับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย พบว่า ตัวแปรอิสระทั้ง 10 ตัวแปรสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยได้ 49.1 % โดยเมื่อพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์การทำนาย (Beta) พบว่า ตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยได้ดีที่สุดคือทัศนคติต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย รองลงมาได้แก่ อายุ บุคลิกภาพชนิดเอ ระยะเวลาที่ได้เข้ารับรถมา ระดับการศึกษา สภาพของถนน ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย เพศ ความเชื่ออำนาจภายในตน และความติดขัดของสภาพการจราจร ตามลำดับ

จากผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้จะสรุปได้ว่า ตัวแปรด้านลักษณะทางจิต ด้านสถานการณ์ในการขับขี่ และด้านลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยได้ดี กล่าวคือ สามารถทำนายได้ถึง 49.1 % โดยตัวแปรด้านลักษณะทางจิต คือ ทัศนคติต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย เป็นตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยได้ดีที่สุด ซึ่งจะเห็นได้ว่าภาพรวมของข้อค้นพบนี้ค่อนข้างที่จะเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

อย่างไรก็ดี จากการวิเคราะห์เพิ่มเติมเพื่อหาตัวแปรอิสระที่น้อยที่สุดที่สามารถอธิบายและร่วมกันทำนายพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยวิธีการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบเพิ่มตัวแปรอิสระเป็นขั้น ๆ ละ 1 ตัวแปร (Stepwise Multiple Regression Analysis) จากตัวแปร 9 ตัว (ไม่รวมตัวแปรระยะเวลาที่ได้เข้ารับรถมาในการวิเคราะห์ เนื่องจากดังในตาราง 1 ภาคผนวก ข พบว่า ตัวแปรนี้มีความสัมพันธ์ค่อนข้างสูงกับตัวแปรอายุ จึงเลือกใช้เฉพาะตัวแปรอายุ ซึ่งมีความหมายของตัวแปรชัดเจน และครอบคลุมถึงระยะเวลาที่ได้เข้ารับรถมาอีกด้วย) ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ทัศนคติต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน ซึ่งผลการวิเคราะห์ทำให้ได้ตัวแปร ที่เข้าอธิบายพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 5 ตัวแปรตามลำดับ ดังนี้คือ ทัศนคติต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย อายุ บุคลิกภาพชนิดเอ ระดับการศึกษา และสภาพของถนน ทั้งหมดนี้สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยได้ 48% (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 6 ภาคผนวก ข)

นอกจากนี้ เมื่อได้วิเคราะห์เพิ่มเติมตามแนวทางเดียวกันกับที่ได้เสนอมานำตัวแปรเพศ และตัวแปรระดับการศึกษามาใช้เป็นตัวแปรเพื่อแบ่งกลุ่มย่อย (ซึ่งตัวแปรระดับการศึกษาในการวิเคราะห์นี้ เพื่อให้ได้จำนวนแต่ละกลุ่มระดับการศึกษามากเพียงพอต่อการวิเคราะห์ และยังคง

การมีความหมาย จะแบ่งระดับการศึกษาออกเป็น 2 ระดับคือ ระดับประถม-อนุปริญา และระดับปริญาตรีขึ้นไป พบว่า

ตามกลุ่มเพศ 1) กลุ่มเพศหญิง มีตัวแปรอิสระที่เข้าอธิบายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 3 ตัวแปรตามลำดับดังนี้คือ ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย อายุ และบุคลิกภาพชนิดเอ ซึ่งสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ 43.5% (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 7 ภาคผนวก ข) 2) กลุ่มเพศชาย มีตัวแปรอิสระที่เข้าอธิบายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 4 ตัวแปรตามลำดับ ดังนี้คือ ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย อายุ บุคลิกภาพชนิดเอ และสภาพของถนน ซึ่งสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ 49% (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 8 ภาคผนวก ข)

ตามกลุ่มระดับการศึกษา 1) กลุ่มการศึกษาระดับประถม-อนุปริญา มีตัวแปรอิสระที่เข้าอธิบายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 4 ตัวแปรตามลำดับ ดังนี้คือ ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย อายุ บุคลิกภาพชนิดเอ และสภาพของถนน ซึ่งสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ 49.6% (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 9 ภาคผนวก ข) 2) กลุ่มการศึกษาระดับปริญาตรีขึ้นไป มีตัวแปรอิสระที่เข้าอธิบายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 4 ตัวแปรตามลำดับ ดังนี้คือ ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ อายุ และความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อที่ปลอดภัย ซึ่งสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ 47.8% (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 10 ภาคผนวก ข)

จากผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้จะเห็นได้ว่า ตัวแปรอิสระน้อยที่สุดที่มีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ ได้แก่ ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย อายุ บุคลิกภาพชนิดเอ ระดับการศึกษา สภาพของถนน และความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อที่ปลอดภัย โดยอาจสรุปได้ว่า ตัวแปรหลักที่มีความสำคัญต่อการอธิบายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย คือ ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย อายุ และบุคลิกภาพชนิดเอ ซึ่งตัวแปรเหล่านี้สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ 43.4% ถึง 48.3% (ดังตาราง 6-10 ภาคผนวก ข)

สมมติฐานที่ 3 กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีลักษณะทางจิต สถานการณ์ในการขับขี่ และลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลังที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ทดสอบด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง (Three-way Analysis of Variance) และทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยด้วยวิธีของ Scheffe' (ดุษฎี โยเหลา. 2535 : 80) โดยในการวิเคราะห์หากไม่พบการมีปฏิสัมพันธ์ใด ๆ ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง ในกรณีที่ใช้ภาพรวมของตัวแปรพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย (ที่ประกอบด้วย ความระมัดระวังในการขับขี่ และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่) หรือในกรณีที่ใช้ภาพรวมของสถานการณ์ในการขับขี่ (ที่ประกอบด้วย ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน) ก็จะวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบเดียวกันนี้ โดยจำแนกรายด้านของพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย หรือสถานการณ์ในการขับขี่ ซึ่งในการนำเสนอผลการวิเคราะห์เป็นรายด้านตามที่กล่าวมา จะเสนอเฉพาะในส่วนที่พบปฏิสัมพันธ์เท่านั้น

อนึ่ง ในการแบ่งกลุ่มตัวแปรอิสระแต่ละตัวที่เป็นตัวแปรต่อเนื่อง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ตามสมมติฐานนี้ จะแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม โดยตัวแปรกลุ่มหนึ่งได้ใช้ค่าเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่งตัวแปรในกลุ่มดังกล่าวได้แก่ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน บุคลิกภาพชนิดเอ และสภาพของถนน และตัวแปรอีกกลุ่มหนึ่งจะใช้ค่ามัธยฐานเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง (เนื่องจากค่าคะแนนของตัวแปรกลุ่มนี้มีค่าบางตัวที่ต่ำมาก หรือสูงมากกว่าข้อมูลส่วนใหญ่ และค่าคะแนนแจกแจงไม่เป็นปกติ (สุณีย์ เหมะประสิทธิ์. 2536 : 53)) ตัวแปรในกลุ่มดังกล่าว ได้แก่ อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย และความติดขัดของสภาพการจราจร (ค่ามัธยฐานเท่ากับ 33, 8, 12 และ 15 ตามลำดับ) ซึ่งผลการวิเคราะห์ตามสมมติฐานที่ 3 แสดงไว้ตามตาราง 4-19

จากตาราง 4 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง ของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรเพศ ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี่ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และแบบ 2 ทางในทุกกรณี แต่เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรจะเห็นได้ว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี่ ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยรวม กล่าวคือ ผู้ขับขี่ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยรวมมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 91.82 และ 88.01 ตามลำดับ) และผู้

ข้อที่ ๑ ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากสถานการณ์ในการขับขี้น้อย จะมีพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากสถานการณ์ในการขับขี้น้อย (ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยแสดงไว้ในตาราง 11 ภาคผนวก ค)

ตาราง 4 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามเพศ ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี้น้อย (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
เพศ (ก)	92.382	1	92.382	.929
ความเชื่ออำนาจภายในตน (ข)	1824.086	1	1824.086	18.351***
สถานการณ์ในการขับขี้น้อย (ค)	599.030	2	299.515	3.013*
ก x ข	33.631	1	33.631	.338
ก x ค	317.026	2	158.513	1.595
ข x ค	226.543	2	113.272	1.140
ก x ข x ค	26.286	2	13.143	.132
ส่วนที่เหลือ	58547.751	589	99.402	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

อย่างไรก็ดี เมื่อได้วิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง ของคะแนนพฤติกรรมการขับขี้น้อยอย่างปลอดภัยด้านการมีมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี้น้อย โดยพิจารณาตามตัวแปรเพศ ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี้น้อยด้านความดีของสภาพการจราจรพบว่า มีปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 3 ทางอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 12

ภาคผนวก ค) แต่ในการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ กลับไม่พบว่ามีคู่ใดที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ผลการเปรียบเทียบได้แสดงไว้ในตาราง 13 ภาคผนวก ค) และเมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร (ตาราง 12 ภาคผนวก ค) จะเห็นได้ว่า ความเชื่ออำนาจภายในตนเองเป็นตัวแปรที่มีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีๆ กล่าวคือ ผู้ขับขี่ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนเองสูง จะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีๆ มากกว่าผู้ขับขี่ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนเองต่ำ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 38.75 และ 37.56 ตามลำดับ)

ตาราง 5 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามเพศ ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
เพศ (ก)	8.159	1	8.159	.102
ทักษะคิดต่อพฤติกรรมฯ (ข)	13497.417	1	13497.417	169.186 ^{***}
สถานการณ์ในการขับขี่ (ค)	603.838	2	301.919	3.784 [*]
ก x ข	.026	1	.026	.000
ก x ค	143.913	2	71.957	.902
ข x ค	17.074	2	8.537	.107
ก x ข x ค	361.290	2	180.645	2.264
ส่วนที่เหลือ	46989.678	589	79.779	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากตาราง 5 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง ของคะแนน พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรเพศ ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับชื้อ อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับชื้อ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และไม่พบ ปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทางในทุกกรณี แต่เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร จะเห็นได้ว่า ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับชื้อ ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความ แปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม กล่าวคือ ผู้ขับชื้อที่มีทักษะคิดที่ดีมากต่อ พฤติกรรมการขับชื้อฯ จะมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ขับชื้อที่มีทักษะคิดที่ด้อย ต่อพฤติกรรมการขับชื้อฯ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 94.06 และ 84.41 ตามลำดับ) และผู้ขับชื้อที่ได้รับสภาพ ปัญหาจากสถานการณ์ในการขับชื้อน้อย จะมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ขับชื้อ ที่ได้รับสภาพปัญหาปานกลาง และมาจากสถานการณ์ในการขับชื้อ (ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ย แสดงไว้ในตาราง 14 ภาคผนวก ค)

อย่างไรก็ดี เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยด้าน ความระมัดระวังในการขับชื้อ ตามตัวแปรเพศ ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และ สถานการณ์ในการขับชื้อด้านความตึงเครียดของสภาพการจราจร กลับได้พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 15 ภาคผนวก ค) ระหว่างทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับชื้อฯ และสถานการณ์ด้านความตึงเครียดของสภาพการจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยจาก การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ผลการเปรียบเทียบแสดงไว้ในตาราง 16 ภาคผนวก ค) ได้ พบว่า ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ปรากฏผลดังนี้ 1) ในสภาพการจราจรที่ผู้ขับชื้อได้รับความ คล่องตัวมาก กลุ่มผู้ขับชื้อที่มีทักษะคิดที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับชื้อฯ จะมีพฤติกรรมการขับชื้อด้านความ ระมัดระวังฯ มากกว่ากลุ่มผู้ขับชื้อที่มีทักษะคิดที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับชื้อฯ และ 2) ในสภาพการ จราจรที่ผู้ขับชื้อได้รับความคล่องตัวน้อย กลุ่มผู้ขับชื้อที่มีทักษะคิดที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับชื้อฯ จะมี พฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ มากกว่ากลุ่มผู้ขับชื้อที่มีทักษะคิดที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับชื้อฯ ซึ่งจากผลดังกล่าวอาจสรุปได้ว่า ไม่ว่าในสภาพการจราจรที่ผู้ขับชื้อได้รับความคล่องตัวมากหรือน้อย หากผู้ขับชื้อมีทักษะคิดที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับชื้อฯ ก็จะมีพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ขับชื้อที่มีทักษะคิดที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับชื้อฯ และเมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละ ตัวแปร (ตาราง 15 ภาคผนวก ค) จะเห็นได้ว่า ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับชื้อฯ มีผลต่อความ แปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ กล่าวคือ ผู้ขับชื้อที่มีทักษะคิดที่ดีมากต่อ

พฤติกรรมการขับชี่ๆ จะมีพฤติกรรมการขับชี่ด้านความระมัดระวังๆ มากกว่าผู้ขับชี่ที่มีทัศนคติที่ด้อย
ต่อพฤติกรรมการขับชี่ๆ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 54.42 และ 48.20 ตามลำดับ)

ตาราง 6 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อ
พิจารณาตามเพศ บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชี่ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
เพศ (ก)	12.257	1	12.257	.132
บุคลิกภาพชนิดเอ (ข)	5803.228	1	5803.228	62.361 ^{***}
สถานการณ์ในการขับชี่ (ค)	768.261	2	384.130	4.128 [*]
ก x ข	8.961	1	8.961	.096
ก x ค	163.152	2	81.576	.877
ข x ค	114.104	2	57.052	.613
ก x ข x ค	99.079	2	49.540	.532
ส่วนที่เหลือ	54811.731	589	93.059	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากตาราง 6 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง ของคะแนน
พฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรเพศ บุคลิกภาพชนิดเอ และสถาน
การณ์ในการขับชี่ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง
ในทุกกรณี เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวจะเห็นได้ว่า บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์
ในการขับชี่ แต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม

กล่าวคือ ผู้ขับขี่ที่มีบุคลิกภาพชนิดเอต่ำ จะมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ขับขี่ที่มีบุคลิกภาพชนิดเอสูง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 92.82 และ 86.49 ตามลำดับ) (สำหรับสถานการณ์ในการขับขี่ ได้ผลการเปรียบเทียบเช่นเดียวกับที่รายงานไว้แล้วในผลจากตาราง 11 ภาคผนวก ค)

ตาราง 7 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามอายุ ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี่ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
อายุ (ก)	6487.854	1	6487.854	73.276 ^{***}
ความเชื่ออำนาจภายในตน (ข)	1355.244	1	1355.244	15.307 ^{***}
สถานการณ์ในการขับขี่ (ค)	171.087	2	85.544	.966
ก x ข	372.633	1	372.633	4.209 [*]
ก x ค	26.794	2	13.397	.151
ข x ค	153.051	2	76.525	.864
ก x ข x ค	21.767	2	10.884	.123
ส่วนที่เหลือ	52149.807	589	88.540	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากตาราง 7 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง ของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอายุ ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี่ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง แต่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทางในกรณีตัวแปรอายุ และความเชื่ออำนาจภายในตน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่ง

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่เป็นดังตาราง 8 และเมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร จะเห็นได้ว่า อายุ และความเชื่ออำนาจภายในตน ในแต่ละตัวแปร มีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม กล่าวคือ ผู้ขับขี่ที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 93.32 และ 86.25 ตามลำดับ) (สำหรับความเชื่ออำนาจภายในตน ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 4)

ตาราง 8 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม (X) เมื่อพิจารณาตามอายุ (1) และความเชื่ออำนาจภายในตน (2)

กลุ่ม	สัญลักษณ์	จำนวนคน	ค่าเฉลี่ย	2	3	4
	(X_{1j})			89.25	92.62	94.08
1.	X_{11}	187	84.28	4.97 [*]	8.34 [*]	9.80 [*]
2.	X_{12}	123	89.25	-	3.37 [*]	4.83 [*]
3.	X_{21}	151	92.62		-	1.46
4.	X_{22}	140	94.08			-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{1j} ; 1 = อายุ ; 1 = น้อย, 2 = มาก
 2 = ความเชื่ออำนาจภายในตน ; 1 = ต่ำ, 2 = สูง

จากตาราง 8 จะเห็นได้ว่า เมื่อพิจารณาจากการมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏผลดังนี้ 1) ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง ผู้ที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ที่มีอายุน้อย 2) ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ ผู้ที่มีอายุมาก ก็มีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ที่มีอายุน้อย และ 3) ในกลุ่ม

ผู้ซบซึ่ที่มีอายุน้อย ผู้ที่มีความเชื่่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรมการซบซึ่อย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ที่มีความเชื่่ออำนาจภายในตนต่ำ ซึ่งจากผลดังกล่าวอาจสรุปได้ว่ ในกลุ่มผู้ซบซึ่ที่มีอายุน้อย ลักษณะความเชื่่ออำนาจภายในตนมีความสำคัญต่อพฤติกรรมการซบซึ่อย่างปลอดภัยโดยรวม แต่ในกลุ่มผู้ซบซึ่ที่มีอายุมากนั้น กลับมีพฤติกรรมการซบซึ่อย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ซบซึ่ที่มีอายุน้อยไม่ว่าผู้ซบซึ่ที่นั้นจะมีความเชื่่ออำนาจภายในตนสูง หรือต่ำก็ตาม

ตาราง 9 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการซบซึ่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตาม อายุ ทศนคติต่อพฤติกรรมการซบซึ่อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการซบซึ่ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
อายุ (ก)	4125.843	1	4125.843	56.954***
ทศนคติต่อพฤติกรรมฯ (ข)	10750.787	1	10750.787	148.407***
สถานการณ์ในการซบซึ่ (ค)	232.109	2	116.054	1.602
ก x ข	221.626	1	221.626	3.059
ก x ค	187.289	2	93.644	1.293
ข x ค	3.046	2	1.523	.021
ก x ข x ค	260.212	2	130.106	1.796
ส่วนที่เหลือ	42667.826	589	72.441	
รวม	61989.378	600	103.316	

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากตาราง 9 แสดงให้เห็นว่ ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง ของคะแนนพฤติกรรมการซบซึ่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอายุ ทศนคติต่อพฤติกรรมการซบซึ่

อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับชี่ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทางในทุกกรณี แต่เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรจะเห็นได้ว่า อายุ และทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่ ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม (ซึ่งผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม ในตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรดังกล่าว ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 7 และ 5 ตามลำดับ)

อย่างไรก็ดี เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับชี่ ตามตัวแปรอายุ ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับชี่ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร กลับได้พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 17 ภาคผนวก ค) ระหว่างตัวแปรอายุ และทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยจากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ผลการเปรียบเทียบแสดงไว้ที่ตาราง 18 ภาคผนวก ค) พบว่า ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ปรากฏผล ดังนี้คือ 1) ไม่ว่าในกลุ่มผู้ขับชี่ที่มีอายุมาก หรือน้อย ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับชี่ จะมีพฤติกรรมการขับชี่ด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับชี่ และ 2) ไม่ว่าในกลุ่มผู้ขับชี่ที่มีทัศนคติที่ดีมาก หรือด้อยต่อพฤติกรรมการขับชี่ ผู้ที่มีอายุมากจะมีพฤติกรรมการขับชี่ด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีอายุน้อย และเมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร (ตาราง 17 ภาคผนวก ค) จะเห็นได้ว่า อายุ และทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่ ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่ด้านความระมัดระวังฯ กล่าวคือ ผู้ขับชี่ที่มีอายุมาก-จะมีพฤติกรรมการขับชี่ด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ขับชี่ที่มีอายุน้อย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 54.41 และ 48.95 ตามลำดับ) (สำหรับทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่ ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในผลจากตาราง 15 ภาคผนวก ค)

ตาราง 10 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตาม อายุ บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชื้อ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
อายุ (ก)	5568.475	1	5568.475	66.527***
บุคลิกภาพชนิดเอ (ข)	4495.132	1	4495.132	53.704***
สถานการณ์ในการขับชื้อ (ค)	283.897	2	141.948	1.696
ก x ข	17.290	1	17.290	.207
ก x ค	44.211	2	22.106	.264
ข x ค	264.357	2	132.179	1.579
ก x ข x ค	39.448	2	19.724	.236
ส่วนที่เหลือ	49300.618	589	83.702	
รวม	61989.378	600	103.316	

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001.

จากตาราง 10 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทางของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปร อายุ บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชื้อ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทางในทุกกรณี แต่เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระในแต่ละตัวแปรจะเห็นได้ว่า อายุ และบุคลิกภาพชนิดเอ ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม (ผลการเปรียบเทียบคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม ในตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรดังกล่าว ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 7 และ 6 ตามลำดับ)

ตาราง 11 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตาม ระดับการศึกษา ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับชื้อ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระดับการศึกษา (ก)	1136.894	2	568.447	5.940**
ความเชื่ออำนาจภายในตน (ข)	1743.790	1	1743.790	18.222**
สถานการณ์ในการขับชื้อ (ค)	543.699	2	271.850	2.841
ก x ข	279.592	2	139.796	1.461
ก x ค	1727.198	4	431.800	4.512***
ข x ค	246.559	2	123.280	1.288
ก x ข x ค	243.480	4	60.870	.636
ส่วนที่เหลือ	55792.016	583	95.698	
รวม	61989.378	600	103.316	

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากตาราง 11 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทางของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย เมื่อพิจารณาตามตัวแปรระดับการศึกษา ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับชื้อ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง แต่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง ในกรณีระหว่างตัวแปรระดับการศึกษา และสถานการณ์ในการขับชื้อ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (แสดงในตาราง 19 ภาคผนวก ค) ไม่พบว่า มีค่าเฉลี่ยคู่ใดที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และเมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร จะเห็นได้ว่า ระดับการศึกษา และความเชื่ออำนาจภายในตน ในแต่ละตัวแปร มีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม กล่าวคือ ผู้ขับชื้อที่มี

การศึกษาระดับประถม-มัธยมต้น จะมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ขับชื้อที่มีการศึกษาระดับมัธยมปลาย-อนุปริญญา และผู้ขับชื้อที่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีขึ้นไป (ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยแสดงไว้ในตาราง 20 ภาคผนวก ค) (สำหรับตัวแปรความเชื่ออำนาจภายในตน ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 4)

อย่างไรก็ดี เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังในการขับชื้อ เมื่อพิจารณาตามตัวแปรระดับการศึกษา ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับชื้อด้านสภาพของถนน ก็ได้พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 21 ภาคผนวก ค) ระหว่างตัวแปรระดับการศึกษา และสถานการณ์ด้านสภาพของถนน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งจากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ผลการเปรียบเทียบแสดงไว้ในตาราง 22 ภาคผนวก ข) ได้พบว่า ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ในกลุ่มผู้ขับชื้อที่มีการศึกษาระดับประถม-มัธยมต้น ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มากจะมีพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีสภาพของถนนอำนวยความสะดวกให้น้อย และเมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร (ในตาราง 21 ภาคผนวก ค) จะเห็นได้ว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ด้านสภาพของถนน ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ กล่าวคือ ผู้ขับชื้อที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ขับชื้อที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 53.07 และ 50.45 ตามลำดับ) และผู้ขับชื้อที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก จะมีพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ขับชื้อที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้น้อย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 52.84 และ 49.99 ตามลำดับ)

จากตาราง 12 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง ของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรระดับการศึกษา ทักษะคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับชื้อ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง แต่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง ในกรณีระหว่างตัวแปรระดับการศึกษา และสถานการณ์ในการขับชื้อ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ (ตาราง 23 ภาคผนวก ค) ไม่พบว่ามีค่าเฉลี่ยคู่ใดที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และเมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร จะเห็นได้ว่าระดับการศึกษา ทักษะคติต่อพฤติกรรมการขับชื้อฯ

และสถานการณ์การขับชี่ ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม (ผลการเปรียบเทียบคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม ในตัวแปรระดับการศึกษา และทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่ ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 11 และ 5 ตามลำดับ สำหรับตัวแปรสถานการณ์ในการขับชี่ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในผลจากตาราง 14 ภาคผนวก ค)

ตาราง 12 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตาม ระดับการศึกษา ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่ที่ปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับชี่ ($n=601$)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระดับการศึกษา (ก)	469.411	2	234.706	3.054 [*]
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ (ข)	12833.861	1	12833.861	67.021 ^{***}
สถานการณ์ในการขับชี่ (ค)	591.860	2	295.930	3.851 [*]
ก x ข	394.782	2	197.391	2.569
ก x ค	1528.857	4	382.214	4.974 ^{***}
ข x ค	32.339	2	16.169	.210
ก x ข x ค	337.680	4	84.420	1.099
ส่วนที่เหลือ	44797.680	583	76.840	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

อย่างไรก็ดี เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนน พฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย

โดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรระดับการศึกษา ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับชื้อด้านสภาพของถนน ก็ได้พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 24 ภาคผนวก ค) ในกรณีระหว่างตัวแปรระดับการศึกษา และสถานการณ์ด้านสภาพของถนน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ซึ่งจากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ผลการเปรียบเทียบแสดงไว้ในตาราง 25 ภาคผนวก ค) พบว่า ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ปรากฏผลดังนี้ 1) ในกลุ่มผู้ขับชื้อที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถม-มัธยมต้นจะมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป และ 2) ในกลุ่มผู้ขับชื้อที่มีการศึกษาระดับมัธยมปลาย-อนุปริญญา ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มากจะมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้น้อย และเมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร (ในตาราง 24 ภาคผนวก ค) จะเห็นได้ว่า ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้อ และสถานการณ์ด้านสภาพของถนน ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม กล่าวคือ (ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้อ ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 5) ผู้ขับชื้อที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก จะมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่าผู้ขับชื้อที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้น้อย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 91.21 และ 87.81 ตามลำดับ)

จากตาราง 13 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทางของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรระดับการศึกษา บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชื้อ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง แต่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง ในกรณีระหว่างตัวแปรระดับการศึกษา และสถานการณ์ในการขับชื้อ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ตาราง 26 ภาคผนวก ค) ไม่พบว่ามีค่าเฉลี่ยคู่ใดที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และเมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร จะเห็นได้ว่า ระดับการศึกษา บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชื้อ ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม (ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม ในตัวแปรระดับการศึกษา และบุคลิกภาพชนิดเอ ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 11 และ 6 ตามลำดับ สำหรับตัวแปรสถานการณ์ในการขับชื้อได้ผลเช่นเดียวกับที่ได้รายงานแล้วจากผลในตาราง 14 ภาคผนวก ค)

ตาราง 13 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตาม ระดับการศึกษา บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชื้อ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระดับการศึกษา (ก)	1105.846	2	552.923	6.210**
บุคลิกภาพชนิดเอ (ข)	5772.008	1	5772.008	64.823***
สถานการณ์ในการขับชื้อ (ค)	740.361	2	370.180	4.157*
ก x ข	53.956	2	26.978	.303
ก x ค	1628.749	4	407.187	4.573***
ข x ค	107.699	2	53.850	.605
ก x ข x ค	421.956	4	105.489	1.185
ส่วนที่เหลือ	51912.139	583	89.043	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

อย่างไรก็ดี เมื่อได้วิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม โดยพิจารณาตามตัวแปรระดับการศึกษา บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชื้อ ด้านสภาพของถนน ก็ได้พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง (ผลการวิเคราะห์แสดงในตาราง 27 ภาคผนวก ค) ระหว่างระดับการศึกษา กับสถานการณ์ในการขับชื้อด้านสภาพของถนน ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ซึ่งจากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ผลการเปรียบเทียบแสดงไว้ที่ตาราง 28 ในภาคผนวก ค) ได้พบว่า ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ปรากฏผลดังนี้ 1) ในกลุ่มผู้ขับชื้อที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถม-มัธยมต้น จะมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม มากกว่าผู้มีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป และ 2) ในกลุ่มผู้ขับชื้อ

ที่มีการศึกษาระดับมัธยมปลาย-อนุปริญญา ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก จะมีพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้น้อย และเมื่อพิจารณาตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร (ตาราง 27 ภาคผนวก ค) จะเห็นได้ว่า ระดับการศึกษา บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ด้านสภาพของถนน ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยโดยรวม (ผลการเปรียบเทียบคะแนนพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยโดยรวม ในตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรดังกล่าว ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานไว้ในท้ายตาราง 11, 6 และในผลจากตาราง 24 ภาคผนวก ค ตามลำดับ)

ตาราง 14 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตาม ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี้นี้ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา (ก)	1217.874	1	1217.874	12.518***
ความเชื่ออำนาจภายในตน (ข)	1516.034	1	1516.034	15.583***
สถานการณ์ในการขับขี้นี้ (ค)	417.706	2	208.853	2.147
ก x ข	355.865	1	355.865	3.658
ก x ค	105.129	2	52.565	.540
ข x ค	251.822	2	125.911	1.294
ก x ข x ค	85.882	2	42.941	.441
ส่วนที่เหลือ	57302.724	589	97.288	
รวม	61989.378	600	103.316	

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากตาราง 14 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทางของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความเชื่ออำนาจในตน และสถานการณ์การขับชื้อ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และแบบ 2 ทาง ในทุกกรณี แต่เมื่อพิจารณาตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรจะเห็นได้ว่า ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความเชื่ออำนาจในตน ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยรวม กล่าวคือ ผู้ขับชื้อที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมามาก จะมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยรวมมากกว่า ผู้ขับชื้อที่มีระยะเวลาที่ขับรถมาน้อย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 91.48 และ 88.08 ตามลำดับ) (สำหรับความเชื่ออำนาจภายในตน ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 4)

อย่างไรก็ดี เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยด้านความระมัดระวังในการขับชื้อ โดยพิจารณาตามตัวแปรระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับชื้อด้านความติดขัดของสภาพการจราจร กลับพบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 29 ภาคผนวก ค) ในกรณีระหว่างตัวแปรระยะเวลาที่ได้ขับรถมา กับความเชื่ออำนาจภายในตน ที่นัยสำคัญทางสถิติในระดับ .05 โดยจากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ผลการเปรียบเทียบแสดงไว้ในตาราง 30 ภาคผนวก ค) พบว่า ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ปรากฏผลดังนี้ 1) ในกลุ่มผู้ขับชื้อที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อย ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ และ 2) ในกลุ่มผู้ขับชื้อที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ ผู้ที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมามาก จะมีพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อย และเมื่อพิจารณาตัวแปรอิสระแต่ละตัว (ในตาราง 29 ภาคผนวก ค) จะเห็นได้ว่า ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความเชื่ออำนาจภายในตน แต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ กล่าวคือ ผู้ขับชื้อที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมามาก จะมีพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ขับชื้อที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 53.02 และ 50.33 ตามลำดับ) (สำหรับความเชื่ออำนาจภายในตน ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในผลจากตาราง 21 ภาคผนวก ค)

ตาราง 15 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตาม ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา (ก)	1299.692	1	1299.692	16.700***
ทักษะคิดต่อพฤติกรรมฯ (ข)	13355.405	1	13355.405	171.610***
สถานการณ์ในการขับขี่ (ค)	421.895	2	210.948	2.711
ก x ข	65.511	1	65.511	.842
ก x ค	25.094	2	12.547	.161
ข x ค	5.214	2	2.607	.034
ก x ข x ค	277.996	2	138.998	1.786
ส่วนที่เหลือ	45838.414	589	77.824	
รวม	61989.378	600	103.316	

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากตาราง 15 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทางของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และไม่พบแบบ 2 ทางในทุกกรณี แต่เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวจะเห็นได้ว่า ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับซื้อฯ ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม (ผลการเปรียบเทียบคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม ในตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรดังกล่าว ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 14 และ 5 ตามลำดับ)

อย่างไรก็ดี เมื่อได้วิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังในการขับขี่ พิจารณาตามตัวแปรระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ทิศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และสถานการณ์การขับขี่ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร กลับได้พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทาง (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 31 ภาคผนวก ค) กรณีระหว่างตัวแปรทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่ กับสถานการณ์ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร ที่นัยสำคัญทางสถิติในระดับ .05 โดยจากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ผลการเปรียบเทียบแสดงในตาราง 32 ภาคผนวก ค) พบว่า ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ปรากฏผลว่า ในสถานการณ์การจราจรที่ได้รับความคล่องตัวมากและน้อย ผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติมากต่อพฤติกรรมการขับขี่ จะมียพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติน้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่ และเมื่อพิจารณาในตัวแปรอิสระแต่ละตัว (ตาราง 31 ภาคผนวก ค) จะเห็นว่า ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่ แต่ละตัวแปร มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวัง (ผลการเปรียบเทียบคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวัง ในตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรดังกล่าว ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในผลจากตาราง 29 ภาคผนวก ค และจากตาราง 15 ภาคผนวก ค ตามลำดับ)

จากตาราง 16 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทางของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรระยะเวลาที่ได้ขับรถมา บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับขี่ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทางในทุกกรณี แต่เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรจะเห็นได้ว่า ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์การขับขี่ มีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยรวม (ผลการเปรียบเทียบคะแนนของพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยรวม ในตัวแปรระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และบุคลิกภาพชนิดเอ ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 14 และ 6 ตามลำดับ สำหรับสถานการณ์ในการขับขี่ได้ผลเช่นเดียวกับที่ได้รายงานแล้วจากผลในตาราง 14 ภาคผนวก ค)

ตาราง 16 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม
เมื่อพิจารณาตาม ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชื้อ
(n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา (ก)	866.786	1	866.786	9.457 ^{**}
บุคลิกภาพชนิดเอ (ข)	5224.212	1	5224.212	56.999 ^{***}
สถานการณ์ในการขับชื้อ (ค)	591.908	2	295.954	3.229 [*]
ก x ข	39.798	1	39.798	.434
ก x ค	87.024	2	43.512	.475
ข x ค	151.275	2	75.637	.825
ก x ข x ค	64.597	2	32.299	.352
ส่วนที่เหลือ	53984.237	589	91.654	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 17 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตาม ความรู้เกี่ยวกับการขับซื้อที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับซื้อ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ความรู้เกี่ยวกับการขับซื้อ (ก)	256.771	1	256.771	2.582
ความเชื่ออำนาจภายในตน (ข)	1732.006	1	1732.006	17.420***
สถานการณ์ในการขับซื้อ (ค)	476.278	2	238.139	2.395
ก x ข	12.098	1	12.098	.122
ก x ค	165.712	2	82.856	.833
ข x ค	275.421	2	137.710	1.385
ก x ข x ค	46.446	2	23.223	.234
ส่วนที่เหลือ	58562.984	589	99.428	
รวม	61989.378	600	103.316	

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากตาราง 17 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทางของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรความรู้เกี่ยวกับการขับซื้อที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับซื้อ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และแบบ 2 ทางในทุกกรณี แต่เมื่อพิจารณาตัวแปรอิสระแต่ละตัว จะเห็นได้ว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน มีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม (ผลการเปรียบเทียบคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวมในตัวแปรอิสระนี้ ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 4)

อย่างไรก็ดี เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่ด้านความระมัดระวังในการขับชี่ ตามตัวแปรความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับชี่ด้านความวิตกกังวลของสภาพการจราจร กลับได้พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 3 ทางระหว่างตัวแปรทั้ง 3 ดังกล่าว (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 33 ภาคผนวก ค) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยจากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ผลการเปรียบเทียบแสดงไว้ในตาราง 34 ภาคผนวก ค) ได้พบว่า ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ในกลุ่มผู้ขับชี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัยน้อย และในกลุ่มผู้ขับชี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัยมาก ซึ่งได้รับความคล่องตัวน้อยจากสภาพการจราจร ถ้ามีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรมการขับชี่ด้านความระมัดระวังมากกว่าผู้ขับชี่ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ แต่ได้รับความคล่องตัวมากจากสภาพการจราจร ซึ่งอยู่ในกลุ่มผู้ขับชี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัยน้อย และเมื่อพิจารณาตัวแปรอิสระในแต่ละตัวแปร (ในตาราง 33 ภาคผนวก ค) จะเห็นได้ว่า ความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย และความเชื่ออำนาจภายในตน ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่ด้านความระมัดระวัง กล่าวคือ ผู้ขับชี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัยมาก จะมีพฤติกรรมการขับชี่ด้านความระมัดระวังมากกว่าผู้ขับชี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัยน้อย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 52.44 และ 50.90 ตามลำดับ) (สำหรับความเชื่ออำนาจภายในตน ได้ผลเช่นเดียวกับที่ได้รายงานแล้วในผลจากตาราง 21 ภาคผนวก ค)

จากตาราง 18 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทางของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย ทิศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับชี่ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และแบบ 2 ทางในทุกกรณี แต่เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรจะเห็นได้ว่า ทิศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่ และสถานการณ์ในการขับชี่ ในแต่ละตัวแปรมีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม (ผลการเปรียบเทียบคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม ในตัวแปรทิศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 5 และตัวแปรสถานการณ์ในการขับชี่ได้ผลเช่นเดียวกับที่ได้รายงานแล้วจากผลในตาราง 14 ภาคผนวก ค)

ตาราง 18 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตาม ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ (ก)	110.674	1	110.674	1.382
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ (ข)	13343.462	1	13343.462	166.579 ^{***}
สถานการณ์ในการขับขี่ (ค)	531.603	2	265.801	3.318 [*]
ก x ข	57.055	1	57.055	.712
ก x ค	80.708	2	40.354	.504
ข x ค	15.156	2	7.578	.095
ก x ข x ค	77.892	2	38.946	.486
ส่วนที่เหลือ	47180.636	589	80.103	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

อย่างไรก็ดี เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้อด้านความระมัดระวังในการขับขี่ ตามตัวแปรความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร กลับได้พบว่ามีปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 3 ทาง ในระหว่างตัวแปรทั้ง 3 ดังกล่าว (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 35 ภาคผนวก ค) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยจากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ผลการเปรียบเทียบแสดงไว้ในตาราง 36 ภาคผนวก ค) ได้พบว่า ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ปรากฏผลดังนี้ 1) ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยมากและได้รับความคล่องตัว

จากสภาพการจราจรมาก ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขี่ จะมิพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ 2) ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยมากซึ่งได้รับความคล่องตัวน้อยจากสภาพการจราจร ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ จะมิพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ 3) ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยน้อยแต่ได้รับความคล่องตัวจากสภาพการจราจรมาก ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ จะมิพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ และ 4) ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยน้อยซึ่งได้รับความคล่องตัวจากสภาพการจราจรน้อย ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ จะมิพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังฯ มากกว่า ผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ ซึ่งจากผลนี้อาจกล่าวได้ว่า ไม่ว่าในสภาพการจราจรที่ผู้ขับขี่ได้รับความคล่องตัวน้อยหรือมาก และเป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยน้อยหรือมาก หากผู้ขับขี่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ ก็จะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ และ เมื่อพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร (ในตาราง 35 ภาคผนวก ค) จะเห็นได้ว่า ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย และทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ ในแต่ละตัวแปรก็มีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังฯ (ผลการเปรียบเทียบคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังฯ ในกรณีตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปรดังกล่าว ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในผลจากตาราง 33 และ 15 ภาคผนวก ค ตามลำดับ)

นอกจากนี้ เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ โดยพิจารณาตามตัวแปรความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ด้านสภาพของถนน ก็ได้พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 3 ทาง ระหว่างตัวแปรทั้ง 3 ดังกล่าว (ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตาราง 37 ภาคผนวก ค) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยจากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ (ผลการเปรียบเทียบแสดงไว้ในตาราง 38 ภาคผนวก ข) ได้พบว่า ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ปรากฏผลดังนี้ 1) ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยมากและมีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มากนัก ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ จะมิพฤติกรรมการขับขี่ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีฯ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่ฯ 2) ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความรู้

เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัยน้อยแต่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมาก ต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ จะมีพฤติกรรมการขับชี่ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีฯ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อย ต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ และ 3) ในกลุ่มผู้ขับชี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัยน้อยซึ่งมีสภาพของ ถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้น้อย ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ จะมีพฤติกรรมการขับชี่ ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีฯ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ ซึ่งผลดังกล่าวอาจที่จะ กล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ขับชี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัยน้อย ไม่ว่าจะ มีสภาพของถนนอำนวยความสะดวกให้มากหรือน้อยก็ตาม ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ ก็จะมีพฤติกรรมการขับชี่ ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีฯ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ สำหรับในกลุ่มที่มี ความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัยมาก เฉพาะในการที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้ มากเท่านั้น ที่ผู้ขับชี่ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ จะมีพฤติกรรมการขับชี่ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีฯ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ และ เมื่อพิจารณาตัวแปรอิสระแต่ละ ตัวแปร (ในตาราง 37 ภาคผนวก ค) จะเห็นได้ว่า ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ มีผลต่อความ แปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีฯ กล่าวคือ ผู้ขับชี่ที่มีทัศนคติที่ดีมาก ต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ จะมีพฤติกรรมการขับชี่ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีฯ มากกว่าผู้ขับชี่ที่มีทัศนคติที่ ด้อยต่อพฤติกรรมการขับชี่ฯ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 39.64 และ 36.21 ตามลำดับ)

จากตาราง 19 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทางของคะแนน พฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชี่ ไม่พบปฏิสัมพันธ์ร่วมกันทั้งแบบ 3 ทาง และไม่พบ ปฏิสัมพันธ์ร่วมกันแบบ 2 ทางในทุกกรณี แต่เมื่อพิจารณาตัวแปรอิสระแต่ละตัวแปร จะเห็นได้ว่า บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับชี่ มีผลต่อความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชี่ อย่างปลอดภัยโดยรวม (ผลการเปรียบเทียบคะแนนพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยโดยรวม ใน ตัวแปรบุคลิกภาพชนิดเอ ได้ผลเช่นเดียวกับที่รายงานแล้วในท้ายตาราง 6 และตัวแปรสถานการณ์ ในการขับชี่ได้ผลเช่นเดียวกับที่ได้รายงานแล้วจากผลในตาราง 11 ภาคผนวก ค)

ตาราง 19 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตาม ความรู้เกี่ยวกับการขับฯ บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับขี่ (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ (ก)	103.180	1	103.180	1.109
บุคลิกภาพชนิดเอ (ข)	5637.681	1	5637.681	60.622 ^{***}
สถานการณ์ในการขับขี่ (ค)	683.630	2	341.815	3.676 [*]
ก x ข	1.283	1	1.283	.014
ก x ค	132.225	2	66.113	.711
ข x ค	123.609	2	61.804	.665
ก x ข x ค	90.022	2	45.011	.484
ส่วนที่เหลือ	54775.817	589	92.998	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้ การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยรวม โดยพิจารณาตามตัวแปรอิสระแต่ละด้าน ปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 ด้าน และปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 3 ด้าน ในตัวแปรอิสระ 3 กลุ่ม ซึ่งประกอบด้วย กลุ่มตัวแปรลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง (ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย) กลุ่มตัวแปรลักษณะทางจิต (ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอ) และกลุ่มสถานการณ์ในการขับขี่ (ได้แก่ สถานการณ์ในการขับขี่โดยรวม ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร และด้านสภาพของถนน) ได้พบผลโดยสรุปดังนี้

1. ผู้ขับขีที่มีลักษณะทางจิต คือ บุคลิกภาพชนิดเอในปริมาณที่ต่ำ จะเป็นผู้ขับขีที่มีพฤติกรรม การขับขีอย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ขับขีที่มีบุคลิกภาพชนิดเอสูง (ดังผลในตาราง 6, 10, 13, 16 และ 19)

2. ผู้ขับขีที่ได้รับสภาพปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขีน้อย จะมีพฤติกรรม การขับขีอย่าง ปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ขับขีที่ได้รับสภาพปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขีมาก (ดังในตาราง 4, 6 และ 19) และมากกว่า ผู้ขับขีที่ได้รับสภาพปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขีปานกลาง (ดัง ในตาราง 5, 12, 13, 16 และ 18)

3. ผู้ขับขีที่มีอายุมาก และมีระยะเวลาที่ได้ขับขีมานานมาก ต่างก็มีพฤติกรรม การขับขีอย่าง ปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ขับขีที่มีอายุน้อย และมีระยะเวลาที่ได้ขับขีมาน้อย ตามลำดับ (ดังผล ในตาราง 9, 10, 14, 15 และ 16)

4. ผู้ขับขีที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรม การขับขีอย่างปลอดภัยโดยรวม มากกว่า ผู้ขับขีที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ ลักษณะนี้พบเฉพาะในกลุ่มผู้ขับขีที่มีอายุน้อย สำหรับ ในกลุ่มผู้ขับขีที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรม การขับขีอย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ขับขีที่มีอายุน้อย อย่างเด่นชัด ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงหรือต่ำก็ตาม (ดังผลในตาราง 8)

5. ในผู้ขับขีที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มากเท่านั้น หากเป็นผู้มีการศึกษา ระดับประถม-มัธยมต้น จะมีพฤติกรรม การขับขีอย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาระดับ ปริญญาตรีขึ้นไป สำหรับในกลุ่มผู้ขับขีที่มีการศึกษาระดับมัธยมปลาย-อนุปริญญา นั้น หากสภาพของถนน ที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก ก็จะมีพฤติกรรม การขับขีอย่างปลอดภัยโดยรวมมากกว่า ที่สภาพของ ถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้น้อย (ดังผลในตาราง 25 และ 28 ภาคผนวก ค)

จากผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน ของคะแนนพฤติกรรม การขับขีอย่างปลอดภัยด้าน ความระมัดระวังในการขับขี โดยพิจารณาเฉพาะในกรณีที่มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 ด้าน และ ในกรณีที่มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 3 ด้าน ในตัวแปรอิสระ 3 กลุ่ม ซึ่งประกอบด้วย กลุ่มตัวแปร ลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลัง (ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับขีมา และ ความรู้เกี่ยวกับการขับขีที่ปลอดภัย) กลุ่มตัวแปรลักษณะทางจิต (ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทักษะคิดต่อพฤติกรรม การขับขีอย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอ) และกลุ่มสถานการณ์ในการขับขี (ได้แก่ สถานการณ์ในการขับขีโดยรวม ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร และด้านสภาพของ

ถนน) ได้พบผลโดยสรุปดังนี้

1. ผู้ขับขีที่มีมีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรมการขับขีด้านความระมัดระวังในการขับขีมากกว่า ผู้ขับขีที่มีมีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ (ดังผลในตาราง 21 ภาคผนวก ค)
2. ผู้ขับขีที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมามาก จะมีพฤติกรรมการขับขีด้านความระมัดระวังในการขับขีมากกว่า ผู้ขับขีที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อย (ดังผลในตาราง 31 ภาคผนวก ค)
3. ผู้ขับขีที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัย จะมีพฤติกรรมการขับขีด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ขับขีที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัย ไม่ว่าผู้ขับขีผู้นั้นจะมีอายุมากหรือน้อย (ดังผลในตาราง 18 ภาคผนวก ค) และยังพบผลเช่นนี้อย่างเด่นชัดทั้งในกลุ่มผู้ขับขีที่ได้รับความคล่องตัวมาก และน้อยจากสภาพการจราจร (ดังผลในตาราง 16 และ 32 ภาคผนวก ค) รวมทั้งในกลุ่มผู้ขับขีที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขีอย่างปลอดภัยมากและน้อย (ดังผลในตาราง 20 ภาคผนวก ค) นอกจากนี้ยังพบอีกว่า ผู้ขับขีที่มีอายุมาก ก็จะมีพฤติกรรมการขับขีด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ขับขีที่มีอายุน้อยอย่างเด่นชัด ทั้งในกลุ่มผู้ขับขีที่มีทัศนคติที่ดีมากและด้อยต่อพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัย (ดังผลในตาราง 18 ภาคผนวก ค)
4. ในกลุ่มผู้ขับขีที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อย ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรมการขับขีด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ อย่างไรก็ตาม สำหรับในกลุ่มผู้ขับขีที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ หากเป็นผู้ที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมามาก ก็จะมีพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัยด้านความระมัดระวังฯ มากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อยได้เช่นกัน (ดังผลในตาราง 30 ภาคผนวก ค)
5. ในกลุ่มผู้ขับขีที่มีการศึกษาระดับประถม-มัธยมต้น ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก ก็จะมีพฤติกรรมการขับขีด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้น้อย (ดังผลในตาราง 22 ภาคผนวก ค)

จากผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน ของคะแนนพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัยด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี โดยได้พิจารณาเฉพาะในกรณี ที่มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 ด้าน และกรณีที่มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 3 ด้าน ในตัวแปรอิสระ 3 กลุ่ม ซึ่งประกอบด้วย กลุ่มตัวแปรลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง (ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับขีที่ปลอดภัย) กลุ่มตัวแปรลักษณะทางจิต (ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน

ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอ) และกลุ่มสถานการณ์ในการขับขี่ (ได้แก่ สถานการณ์ในการขับขี่โดยรวม ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร และด้านสภาพของถนน) ได้พบผลโดยสรุปดังนี้

ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยน้อย ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขี่ จะมียพฤติกรรมการขับขี่ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีๆ มากกว่าผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่ ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นผู้มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มากหรือน้อยก็ตาม อย่างไรก็ตาม สำหรับในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยมาก ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขี่ จะมียพฤติกรรมการขับขี่ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีๆ มากกว่าผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่ เฉพาะในผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มากเท่านั้น (ดังผลในตาราง 38 ภาคผนวก ค)

นอกจากนี้ จากการผลการวิเคราะห์ตามสมมติฐานที่ 3 ที่นำเสนอมาทั้งหมด สามารถสรุปเป็นภาพรวมดังในตาราง 20 ดังนี้

ตาราง 20 ภาพรวมของผลการวิเคราะห์ตามสมมติฐานที่ 3

หมายเลข ตาราง	ตัวแปร อิสระ ที่ใช้	พฤติกรรมการขับขี่รวม		ด้านความระมัดระวัง	ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดี
		ตัวแปรอิสระ ที่มีนัยสำคัญ	ปฏิสัมพันธ์ที่มี นัยสำคัญ	ปฏิสัมพันธ์ที่มีนัย สำคัญ	ปฏิสัมพันธ์ที่มีนัย สำคัญ
4	1,6,9	6,9	-	-	1x6x9.1
5	1,7,9	7,9	-	7x9.1 [*]	-
6	1,8,9	8,9	-	-	-
7	2,6,9	2,6	2x6 [*]	-	-
9	2,7,9	2,7	-	2x7 [*]	-
10	2,8,9	2,8	-	-	-
11	3,6,9	3,6	3x9	3x9.2 [*]	-
12	3,7,9	3,7	3x9.2 [*]	-	-
13	3,8,9	3,8,9	3x9.2 [*]	-	-
14	4,6,9	4,6	-	4x6 [*]	-
15	4,7,9	4,7	-	7x9.1 [*]	-
16	4,8,9	4,8,9	-	-	-
17	5,6,9	6	-	5x6x9.1 [*]	-
18	5,7,9	7,9	-	5x7x9.1 [*]	5x7x9.2 [*]
19	5,8,9	8,9	-	-	-

* พบความแตกต่างเมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่

ลักษณะทางชีวสังคมภูมิหลัง

1. เพศ
2. อายุ
3. ระดับการศึกษา
4. ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา
5. ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่

ลักษณะทางจิต

6. ความเชื่ออำนาจภายในตน
7. ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่
8. บุคลิกภาพชนิดเอ

สถานการณ์ในการขับขี่

9. สถานการณ์ในการขับขี่
- 9.1 ความติดขัด
- 9.2 สภาพของถนน

บทที่ 4

สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

จากความสนใจถึงปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร อันประกอบด้วยปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจร และด้านการจราจรติดขัด ซึ่งเมื่อได้ศึกษาแล้วทำให้ได้พบว่า พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่เป็นมูลเหตุสำคัญประการหนึ่งของทั้งสองปัญหาดังกล่าว ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงได้ค้นคว้าข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ และทำให้มีการวิจัยเรื่อง "ตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร" โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาว่า ตัวแปรอิสระซึ่งประกอบด้วย ตัวแปรลักษณะทางจิต ตัวแปรสถานการณ์ในการขับขี่ และตัวแปรลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลัง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยหรือไม่ และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางใด
2. เพื่อหาตัวพยากรณ์ที่ดีในการทำนายพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย
3. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีลักษณะทางจิต สถานการณ์ในการขับขี่ และลักษณะทางชีวสังคม ภูมิหลัง แตกต่างกัน

ในการดำเนินการวิจัย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้เป็นผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ปกติขับรถอยู่ในกรุงเทพฯ เป็นประจำ (ขับมาไม่น้อยกว่า 1 ปี) ที่มาติดต่อราชการกับฝ่ายทะเบียนรถยนต์ และฝ่ายใบอนุญาตขับรถยนต์ ในสำนักงานทะเบียนรถยนต์ (พหลโยธิน) และใช้เวลารออยู่ภายในบริเวณที่ทำการของหน่วยงานดังกล่าว จำนวน 601 คน

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา ในส่วนของตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย 3 ด้านคือ 1) ด้านลักษณะทางจิต ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอ 2) ด้านสถานการณ์ในการขับขี่ ได้แก่ ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน และ 3) ด้านลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลังของผู้ขับขี่ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย สำหรับตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ประกอบด้วย ความระมัดระวังในการขับขี่ และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล การวิจัยนี้จะใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (SPSS) ที่ใช้ทำงานกับเครื่องไมโครคอมพิวเตอร์ เป็นเครื่องมือในการทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

1. ทดสอบสมมติฐานที่ 1 โดยใช้สถิติการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Product Moment)
2. ทดสอบสมมติฐานที่ 2 โดยใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)
3. ทดสอบสมมติฐานที่ 3 โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง (Three-way Analysis of Variance)

ในบทนี้ จะนำเสนอผลสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐาน อภิปรายเกี่ยวกับผลสรุปดังกล่าว ซึ่งจะนำไปสู่การเสนอแนะ อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ภายใต้ขอบเขตของงานวิจัยนี้

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สมมติฐานที่ 1 ตัวแปรลักษณะทางจิต สถานการณ์ในการขับขี่ และลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลัง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย โดยความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย สำหรับบุคลิกภาพชนิดเอ มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย

ผลวิจัยตามสมมติฐานข้อนี้ พบว่า เมื่อพิจารณาที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .001 ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย และสภาพของถนน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ และระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย สำหรับเพศ และความติดขัดของสภาพการจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยน้อยกว่าเกณฑ์ที่จะยอมรับได้ทางสถิติ ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับ

รตมา ความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย และสภาพของถนน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ มีเพียงตัวแปรระดับการศึกษา เพศ และความตึงเครียดของสภาพการจราจร ที่พบว่า ผลการวิเคราะห์ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 ตัวแปรด้านลักษณะทางจิต ด้านสถานการณ์ในการขับชี่ และตัวแปรด้านลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลัง สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยได้ดี และตัวแปรด้านลักษณะทางจิตเป็นด้านที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยได้ดีที่สุด

ผลวิจัยตามสมมติฐานข้อนี้ พบว่า การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณโดยใช้ตัวแปรทั้ง 10 ตัว ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ (ตัวแปรลักษณะทางจิต) ความตึงเครียดของสภาพการจราจร สภาพของถนน (ตัวแปรสถานการณ์ในการขับชี่) อายุ เพศ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรตมา และความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย (ตัวแปรลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลัง) สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยได้ 49.1% โดยตัวแปรด้านลักษณะทางจิต คือ ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย เป็นตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยได้ดีที่สุด ซึ่งจากข้อค้นพบนี้พอที่จะกล่าวได้ว่า มีลักษณะโดยรวมที่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

และจากการวิเคราะห์เพิ่มเติมเพื่อหาตัวแปรอิสระที่น้อยที่สุด ที่สามารถอธิบายและร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยวิธีการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบเพิ่มตัวแปรอิสระเป็นขั้น ๆ ละ 1 ตัวแปร (ตาราง 6-10 ภาคผนวก ข) พบว่า ลำดับของตัวแปรที่เข้าอธิบายพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย อายุ บุคลิกภาพชนิดเอ ระดับการศึกษา และสภาพของถนน ซึ่งทั้ง 5 ตัวแปรนี้สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยได้ 48% และเมื่อใช้ตัวแปรเพศ และระดับการศึกษาเป็นตัวแปรแบ่งกลุ่ม โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ในลักษณะเดียวกันพบว่า ในกลุ่มผู้ขับชี่เพศชาย และในกลุ่มผู้ขับชี่ที่มีการศึกษาระดับประถม-อนุปริญา ลำดับของตัวแปรที่เข้าอธิบายพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติคือ ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย อายุ บุคลิกภาพชนิดเอ และสภาพของถนน โดย 4 ตัวแปรนี้สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัยได้ 48.9% ในกลุ่มผู้ขับชี่เพศชาย และทำนายได้ 49.6% ในกลุ่มผู้ขับชี่ที่มีการศึกษาระดับประถม-อนุปริญา สำหรับในกลุ่มผู้ขับชี่เพศหญิง ลำดับของตัวแปรที่เข้าอธิบายพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติคือ ทักษะคิด

ต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย อายุ และบุคลิกภาพชนิดเอ โดยทั้ง 3 ตัวแปรนี้สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยได้ 43.5% และในกลุ่มการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป ลำดับของตัวแปรที่เข้าอธิบายพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ อายุ และความรู้เกี่ยวกับการขับซื้อที่ปลอดภัย ซึ่งทั้ง 4 ตัวแปรสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยได้ 47.7%

สมมติฐานที่ 3 กลุ่มผู้ขับซื้อที่มีลักษณะทางจิต สถานการณ์ในการขับซื้อ และลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลังที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยแตกต่างกัน ผลวิจัยตามสมมติฐานข้อนี้ พบว่า

1. ผู้ขับซื้อที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย จะมีพฤติกรรมการขับซื้อด้านความระมัดระวังในการขับซื้อมากกว่า ผู้ขับซื้อที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย ทั้งนี้ไม่ว่าผู้ใดจะมีความรู้เกี่ยวกับการขับซื้อที่ปลอดภัยมาก หรือน้อย และไม่ว่าจะเป็นผู้ที่ได้รับความคล่องตัวมาก หรือน้อย จากสถานการณ์จราจร (ตาราง 36 ภาคผนวก ค)

2. ในกลุ่มผู้ขับซื้อที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับซื้อที่ปลอดภัยน้อย ไม่ว่าผู้ใดจะมีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก หรือน้อยก็ตาม หากเป็นผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย ก็จะมีพฤติกรรมการขับซื้อด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับซื้อมากกว่า ผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย สำหรับในกลุ่มผู้ขับซื้อที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับซื้อที่ปลอดภัยมาก เฉพาะผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มากเท่านั้น ที่ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย จะมีพฤติกรรมการขับซื้อด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับซื้อ มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับซื้อ (ตาราง 38 ภาคผนวก ค)

3. ผู้ขับซื้อที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อย ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงหรือต่ำ สำหรับในกลุ่มผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อย ผู้มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ (ตาราง 7)

4. ในกลุ่มผู้ขับซื้อที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถม-มัธยมต้น จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป และในด้านของกลุ่มผู้ขับซื้อที่มีการศึกษาระดับมัธยมปลาย-อนุปริญญา ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวก

ความสะอาดก้นน้อย (ตาราง 25 และ 28 ภาคผนวก ค) นอกจากนี้ยังพบว่า ในกลุ่มผู้ขับขีที่มี การศึกษาระดับประถม-มัธยมต้น ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก จะมีพฤติกรรม การขับขีด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกก้นน้อย (ตาราง 22 ภาคผนวก ค)

5. ผู้ขับขีที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขีฯ จะมีพฤติกรรมการขับขีด้านความระมัด ระวังฯ มากกว่าผู้ขับขีที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขีฯ ทั้งนี้ไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นผู้ที่ได้รับความ คล่องตัวจากสภาพการจราจรมากหรือน้อย (ตาราง 16 และ 32 ภาคผนวก ค) และไม่ว่าจะเป็น ผู้ที่อายุมาก หรือน้อย (ตาราง 18 ภาคผนวก ค) อย่างไรก็ตาม ทางด้านของอายุยังพบอีกว่า ในกลุ่มของผู้ขับขีที่มีอายุมาก ไม่ว่าผู้นั้นจะมีทัศนคติที่ดีมากหรือด้อยต่อพฤติกรรมการขับขีฯ ก็จะมี พฤติกรรมการขับขีด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีอายุน้อย (ตาราง 18 ภาคผนวก ค)

6. ในกลุ่มผู้ขับขีที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ หากเป็นผู้ที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมา มาก จะมีพฤติกรรมการขับขีด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อย อย่างไรก็ตาม ในกลุ่มผู้ขับขีที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อย หากเป็นผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายใน ตนสูง ก็จะมีพฤติกรรมการขับขีด้านความระมัดระวังฯ มากกว่าผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ (ตาราง 30 ภาคผนวก ค)

7. บุคลิกภาพชนิดเอ มีผลต่อพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัย โดยผู้ขับขีที่มีบุคลิกภาพ ชนิดเอต่ำ จะมีพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ขับขีที่มีบุคลิกภาพชนิดเอสูง (ตาราง 6, 10, 13, 16 และ 19)

จากข้อค้นพบในสมมติฐานที่ 3 ที่เสนอมาทั้งหมดนี้ พอที่จะสรุปได้ว่า ในสมมติฐานที่ 3 นี้ ได้รับการสนับสนุนบางส่วน

อภิปรายผล

ในการอภิปรายผลของการวิจัยครั้งนี้ จะลำดับไปตามสมมติฐานในแต่ละข้อ ดังต่อไปนี้

สมมติฐานที่ 1 จากการวิเคราะห์ที่ได้ผลสรุปว่า ตัวแปรด้านตัวแปรลักษณะทางจิต ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัย มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการขับขี อย่างปลอดภัย ผลเหล่านี้มีนัยที่สอดคล้องกับผลงานวิจัยที่เสนอไว้ในบทที่ 1 ว่า ผู้ขับขีที่กระทำ

ความเสี่ยงสูง จะเป็นผู้ที่มักทัศนคติต่อการขับขี่ที่เสี่ยง (Donovan, Umlauf and Salzberg. 1988) กลุ่มผู้ขับขี่ที่ได้คะแนนจากแบบวัดบุคลิกภาพชนิดเอสูง จะเป็นผู้ที่ได้รับใบสั่งจากการขับขี่ที่รุนแรงมากกว่า ผู้ที่ได้คะแนนต่ำ (Perry. 1986) และผู้ขับรถในกลุ่มปกติ จะความเชื่ออำนาจภายในตนสูงกว่าผู้ขับรถในกลุ่มที่เคยมีส่วนเกี่ยวข้องกับการได้รับอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ (Montag and Comrey. 1987)

ทางด้านลักษณะทางชีวสังคมภูมิหลัง อันได้แก่ อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัย ซึ่งผลการวิจัยดังกล่าวนี้ มีนัยที่สอดคล้องกับส่วนหนึ่งของผลงานวิจัยของ เฟิร์นแฮม และ เซ็ฟ (Furnham and Saipe. 1993) ที่พบว่า อายุ และจำนวนปีในการขับขี่ สัมพันธ์ทางลบกับการกระทำผิดเกี่ยวกับการขับขี่ และอายุยังสัมพันธ์ทางลบกับอัตราการเกิดอุบัติเหตุอีกด้วย ซึ่งมีผลการวิจัยในประเทศอีกส่วนหนึ่งที่พบผลในลักษณะเดียวกัน ได้แก่ ผลงานของศราวดี พันธ์ขาว (2522) ที่พบว่า อายุมีความสัมพันธ์ในทางลบกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจรด้านการจอด และทางด้านความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ก็พบผลเช่นเดียวกับ ปกิจ พรหมมายน (2531) ที่ได้พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางลบกับ การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ

อย่างไรก็ดี การที่พบผลการวิจัยว่า เพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัย หรืออีกนัยหนึ่งคือ เพศชายและเพศหญิงมีพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัยเหมือน ๆ กัน อาจเป็นเพราะว่า พฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัยที่ศึกษาในการวิจัยครั้งนี้ ยังขาดน้ำหนักที่ควรได้จากตัวบ่งชี้บางด้านของพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัย เช่น ปริมาณการทำความผิดกฎหมายจราจร และปริมาณการเข้าไปเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น ซึ่งหากเพิ่มน้ำหนักของพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัยด้วยตัวบ่งชี้เหล่านี้ ก็น่าจะเป็นการเพิ่มความสามารถในการจำแนกความแตกต่างของพฤติกรรมการขับที่อย่างปลอดภัย ในผู้ขับขี่ที่มีเพศแตกต่างกันได้ เนื่องจากมีหลักฐานว่า ในการศึกษาจำนวนหนึ่งที่ศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับตัวบ่งชี้ที่เสนอมานี้ มักจะพบว่า เพศมีความเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เช่นในงานวิจัยของ เฟิร์นแฮม และ เซ็ฟ (Furnham and Saipe. 1993) ที่ศึกษาการกระทำผิดเกี่ยวกับการขับขี่ของผู้ขับขี่ และพบว่า เพศมีความสัมพันธ์ในทางลบกับการกระทำผิดเกี่ยวกับการขับขี่ และในงานวิจัยของอานวย นาคแก้ว (2534) ที่ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ก็ได้พบว่า เพศชายเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง

สำหรับตัวแปรระดับการศึกษาที่พบผลในเชิงปฏิเสธสมมติฐาน คือ มีความสัมพันธ์ในทางลบ กับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยนั้น จากข้อค้นพบนี้อาจเป็นไปได้ว่าในการศึกษาค้างนี้ กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาระดับมัธยมปลาย-อนุปริญญา และกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป เป็นกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีสัดส่วนของผู้ที่อยู่ในสภาพการจราจรที่คับคั่งและติดขัดมากกว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาระดับประถม-มัธยมต้น ทั้งนี้สันนิษฐานได้จาก สัดส่วนของผู้ขับขี่ที่ได้รับปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขี่ในกลุ่มผู้ขับขี่แต่ละกลุ่มระดับการศึกษา ซึ่งในกลุ่มการศึกษาระดับมัธยมปลาย-อนุปริญญาเป็นผู้ที่ได้รับปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขี่ในระดับปานกลางและมาก คิดเป็นร้อยละ 46.1 และ 32.6 ตามลำดับ เป็นผู้ที่ได้รับปัญหาน้อยเพียงร้อยละ 21.3 ในกลุ่มการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไปเป็นผู้ที่ได้รับปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขี่ในระดับปานกลาง และมาก คิดเป็นร้อยละ 45.8 และ 28.6 ตามลำดับ เป็นผู้ที่ได้รับปัญหาน้อยเพียงร้อยละ 25.6 และในกลุ่มการศึกษาระดับประถม-มัธยมต้น เป็นผู้ที่ได้รับปัญหาจากสถานการณ์ในการขับขี่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 51 ได้รับปัญหาน้อยมีถึงร้อยละ 31.1 และผู้ที่ได้รับปัญหามากมีเพียงร้อยละ 17.9 และจากการใช้รถในสภาพการจราจรที่คับคั่งและติดขัดนี้เอง ที่น่าจะมีผลต่อปริมาณของพฤติกรรมการขับชื้อที่ดีมากในกลุ่มผู้มีการศึกษาระดับประถม-มัธยมต้น และมีผลต่อปริมาณพฤติกรรมการขับชื้อที่ด้น้อยกว่า ในกลุ่มผู้มีการศึกษาระดับมัธยมปลาย-อนุปริญญา และระดับปริญญาตรีขึ้นไป ซึ่งการให้ข้อคิดเห็นนี้สอดคล้องกับการศึกษาของ นาัทซูกะ (Nagatsuka, 1992 : 317) ที่ได้เสนอไว้ว่า การที่ผู้ขับขี่ต้องทนอยู่ในสถานการณ์การจราจรเป็นเวลานาน จะทำให้ผู้ขับขี่แสดงพฤติกรรมการขับชื้อที่ไม่น่าปรารถนาออกมาได้

ด้านสถานการณ์ในการขับขี่ ที่ได้พบว่า สภาพของถนนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยนั้น เป็นไปตามข้อสันนิษฐานจากความคิดเห็น ประกอบกับหลักฐานในบทที่ 1 ที่ได้เสนอไว้ว่า สภาพของถนนเป็นหนึ่งในสถานการณ์ โดยหากสภาพของถนนอำนวยความสะดวกให้น้อย จะยังผลไปสู่ความเครียดของผู้ขับขี่ (สุขมา วุฒินพรัตน์, 2535) ซึ่งในเรื่องเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับชื้อ พฤติกรรมการขับชื้อของผู้ขับขี่ที่เครียด ส่วนมากจะเป็นมิติของพฤติกรรมที่ไม่น่าปรารถนา (Gullian and other, 1989) อย่างไรก็ดี ตามการสันนิษฐานเดียวกันนี้กลับไม่พบผลในลักษณะเดียวกันกับตัวแปรด้านความติดขัดของสภาพการจราจร กล่าวคือ ไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างความติดขัดของสภาพการจราจร กับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย (ทั้งในภาพรวมของพฤติกรรม และเมื่อแยกออกเป็นด้านความระมัดระวัง และมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับชื้อ) เหตุที่

ได้ผลการวิจัยเช่นนี้ อาจเป็นเพราะความติดขัดของสภาพการจราจรที่การวิจัยครั้งนี้ วัดจากการประมาณของผู้ขับที่ตามสภาพความเป็นจริง มิได้เป็นการวัดที่ความรู้สึก หรือการรับรู้ของผู้ขับที่ ดังนั้นหากได้ศึกษาโดยวัดที่ความรู้สึก หรือการรับรู้ถึงความติดขัดของสภาพการจราจร ก็น่าที่จะพบความสัมพันธ์ระหว่างความติดขัดของสภาพการจราจรกับพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ดังเช่นที่เกิดขึ้นในงานวิจัยของ ดวงเดือน พันธุมนาวิน อรพินทร์ ชูชม และงามตา วณิชานนท์ (2528) ที่พบว่า สภาพแออัดทางกายภาพของครอบครัว 6 ด้าน สามารถทำนายปริมาณการอบรมเลี้ยงดูได้น้อยมาก แต่ความรู้สึกแออัดของครอบครัวร่วมกับจิตลักษณะอีก 5 ด้าน กลับสามารถทำนายปริมาณการอบรมเลี้ยงดูได้ดี

สมมติฐานที่ 2 จากการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ ที่ได้พบผลสรุปว่า ตัวแปรลักษณะทางจิต ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และบุคลิกภาพชนิดเอ ตัวแปรลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง ได้แก่ อายุ เพศ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อที่ปลอดภัย และตัวแปรสถานการณ์ในการขับชื้อ ได้แก่ ความติดขัดของสภาพการจราจร และสภาพของถนน สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ดี (49.1%) และตัวแปรลักษณะทางจิต (ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย) เป็นตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ดีที่สุด ซึ่งโดยภาพรวมของผลดังกล่าวสอดคล้องกับงานวิจัยที่ศึกษาพฤติกรรมที่น่าปรารถนาอื่น ๆ เช่น งานวิจัยของ อัจฉรา วงศ์วัฒนามงคล (2533) ที่ศึกษาพฤติกรรมการศึกษาต่อโดยใช้แนวคิดปฏิสัมพันธ์นิยม และพบว่า ตัวแปรด้านลักษณะทางจิตสามารถทำนายพฤติกรรมการศึกษาต่อได้ดีที่สุด

และจากการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณเพิ่มเติมในแบบเพิ่มตัวแปรทีละขั้น ๆ โดยวิเคราะห์ทั้งในภาพรวม และเมื่อจำแนกตามกลุ่มเพศ และระดับการศึกษา ที่ได้พบผลวิเคราะห์โดยร่วมกันว่า ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย อายุ และบุคลิกภาพชนิดเอ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ในระดับ 43.4% ถึง 48.3% หรืออาจกล่าวได้ว่า ทั้งในกลุ่มรวม และทุกกลุ่มเมื่อจำแนกตามเพศ และระดับการศึกษา หากผู้ขับชื้อเป็นผู้มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย มีอายุมาก และมีบุคลิกภาพชนิดเอน้อย ก็เชื่อมั่นได้เกือบ 50% ว่า ผู้ขับชื้อนั้นจะมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยสูง

ในผลสรุปที่พบว่า ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยเป็นตัวแปรสำคัญอันดับแรกที่สามารถอธิบายพฤติกรรมการขับชื้อได้ดี (34.1 ถึง 34.9%) เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญของตัวแปร

นี้ที่มีต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย จะเห็นได้ว่า เป็นดังที่สเตซเซอร์ แอรอน และบอห์น (Strasser, Aaron and Bohn. 1981 : 354) ได้กล่าวไว้ว่าทัศนคติต่อความปลอดภัยเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของผู้ขับขี่ที่ปลอดภัย และความคิดเห็นนี้ก็สอดคล้องกับงานวิจัยของโชคส์มิธ (Shoukmith. 1989) ที่พบผลการศึกษาว่า ผู้ขับขี่รถประจำทางที่ขับขี่ดี จะเผยให้เห็นถึงการมีทัศนคติที่ดีต่อการวางกฎระเบียบที่ใช้ในถนน สำหรับในผลสรุปที่พบว่า อายุ ก็เป็นตัวแปรสำคัญ (อันดับรอง) ที่สามารถอธิบายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ดี (ทำให้สามารถทำนายได้เพิ่มขึ้น 4.8 ถึง 11%) หากพิจารณาถึงความสำคัญของตัวแปรนี้ที่มีต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และขยายขอบเขตของพฤติกรรมให้ครอบคลุมถึง ลักษณะของการมีความรับผิดชอบ ต่อสังคมในการใช้รถผู้ขับขี่ ผลสรุปนี้จะสอดคล้องกับการศึกษาของ สุมิตรา สร้อยอินทร์ (2536) ที่ส่วนหนึ่งของการศึกษาพบว่า อายุมีความสำคัญ (สัมพันธ์ทางบวก) ต่อการปฏิบัติตนในการป้องกันการเกิดมลพิษทางอากาศ สุดท้ายในผลสรุปที่พบว่า บุคลิกภาพชนิดเอ ก็เป็นตัวแปรสำคัญที่สามารถอธิบายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยได้ดี (ทำให้สามารถทำนายได้เพิ่มขึ้น 2.7 ถึง 7.5%) ในด้านความสำคัญของตัวแปรนี้ต่อพฤติกรรมการขับชื้อ เป็นตามที่ได้คาดการณ์ในมุมกลับจากหลักฐานจำนวนพอสมควร ที่พบความสัมพันธ์ทางบวกระหว่างบุคลิกภาพชนิดเอกับพฤติกรรมการขับชื้อในแง่ลบ อาทิเช่น งานวิจัยของปาปาคออสทัส และซินโนดีนอส (Papacostas and Synodinos. 1988) ที่พบว่า บุคลิกภาพชนิดเอมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับชื้อในมิติของความรู้สึกมุ่งทำลายต่อสิ่งที่อยู่ภายนอก

สมมติฐานที่ 3 จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน ของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม และจำแนกเป็นด้านย่อย (กรณีด้านรวมไม่พบผลปฏิสัมพันธ์) เมื่อพิจารณาตามตัวแปรในกลุ่มลักษณะทางชีวสังคมและภูมิหลัง ตัวแปรในกลุ่มลักษณะทางจิต และตัวแปรในกลุ่มสถานการณ์ในการขับชื้อ ได้พบในกรณีที่มีความชัดเจน ดังนี้

1. ไม่ว่าผู้ขับขี่จะมีความรู้เกี่ยวกับการขับชื้อที่ปลอดภัยมากหรือน้อย และไม่ว่าจะได้รับ ความคล่องตัวจากสภาพการจราจรมากหรือน้อย ผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย จะมีพฤติกรรมการขับชื้อด้านความระมัดระวังในการขับชื้อมากกว่า ผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ซึ่งพบผลแบบเดียวกันนี้ในกรณีที่มีปฏิสัมพันธ์แบบ 2 ทางระหว่างทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย กับความติดขัดของสภาพการจราจร และกับอายุ จะเห็นได้ว่าข้อค้นพบเหล่านี้เป็นการยืนยันถึงความสำคัญของทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่าง

ปลอดภัย ที่มีต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย ในด้านของความระมัดระวังในการขับซื้อ ซึ่งข้อ
ยืนยันนี้มีนัยที่สอดคล้องในทางกลับกันกับผลงานวิจัยของ คิมูรา (Kimura: 1993) ที่มีข้อสรุป
ของผลการวิจัยว่า ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อการขับซื้อด้วยความเร็วสูง จะประมาณค่าความเร็วที่ใช้
ในการขับซื้อ (พฤติกรรมการขับซื้อที่ขาดความระมัดระวัง) สูงกว่า ผู้ที่มีทัศนคติดีน้อยต่อการขับซื้อ
ด้วยความเร็วสูง

2. ผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อย
ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงหรือต่ำ สำหรับในกลุ่มผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อย และมีระยะ
เวลาที่ได้ขับรถมาน้อย ผู้มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย (ใน
กลุ่มอายุ) มากกว่า และจะมีพฤติกรรมการขับซื้อด้านความระมัดระวังในการขับซื้อ (ในกลุ่มระยะ
เวลาที่ได้ขับรถมา) มากกว่า ผู้มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ ต่อผลสรุปนี้ดูเหมือนว่า การปล่อยให้
เวลาผ่านไปจนผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อยมากขึ้น ผู้ขับซื้อนั้นก็จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากขึ้นเอง แต่
หากมุ่งประโยชน์ในเชิงพัฒนา การรณรงค์ลักษณะนี้จึงไม่เป็นการสมควร และอาจเกิดผลเสียที่ไม่อาจ
ควบคุมได้ นอกจากนี้ ยังมีข้อที่ควรระวังอีกว่า เป็นไปได้ที่ผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อยจะประเมินพฤติกรรม
การขับซื้อของตนเองดีกว่าผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อย เช่น ในงานวิจัยของ เนลสัน อีเวียน และ เทเลอร์
(Nelson, Evelyn and Taylor. 1992-1993) ที่พบว่า ผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อยจะประเมินกลุ่มของ
ตนเองว่าขับรถได้ระมัดระวัง และสุภาพ ในขณะที่ประเมินผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อยว่ามีความบกพร่องใน
เรื่องของมารยาท และความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม สำหรับผลสรุปของกลุ่มผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อย และมี
ระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อย ที่เผยให้เห็นว่าความเชื่ออำนาจภายในตน เป็นตัวแปรเชิงสาเหตุที่มี
ความสำคัญต่อการมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย กล่าวคือ ในผู้ขับซื้อที่มีอายุน้อย หรือมีระยะ
เวลาที่ได้ขับรถมาน้อย การพัฒนาให้มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงขึ้น น่าจะช่วยส่งเสริมให้ผู้ขับซื้อ
มีพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยมากขึ้นได้ ซึ่งความสามารถนี้ของความเชื่ออำนาจภายในตน
เป็นดังที่ สตรีกแลนด์ (ดวงเดือน แซ่ตั้ง. 2532 : 24 ; อ้างอิงมาจาก Strickland.
1977 : 236-263) ได้ให้ข้อคิดเห็นไว้ว่า การมีความเชื่ออำนาจภายในตนของบุคคล จะทำให้
บุคคลนั้นเป็นผู้ที่รู้จักการระมัดระวัง และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้

3. ผู้ขับซื้อที่มีบุคลิกภาพชนิดเอต่ำ กล่าวคือ มีการต่อสู้แข่งขัน มีความมุ่งมั่นสู่เป้าหมาย
มีความริบร้อน มีความก้าวร้าว และมีความเป็นศัตรู ในปริมาณน้อย จะมีพฤติกรรมการขับซื้ออย่าง
ปลอดภัยมากกว่า ผู้ขับซื้อที่มีบุคลิกภาพชนิดเอสูง (มีคุณลักษณะที่กล่าวมาในปริมาณมาก) ซึ่งข้อค้นพบนี้

มีนัยของผลการวิจัยเช่นเดียวกับงานวิจัยของเพอร์รี่ (Perry. 1986) ที่พบว่า ผู้ขับขีที่มีบุคลิกภาพชนิดเอมาก จะเป็นผู้ขับขีที่ได้รับใบสั่งจากการขับขีที่รุนแรงมากกว่าผู้ขับขีที่มีบุคลิกภาพชนิดเอน้อย

จากผลสรุปในสมมติฐานที่ 2 และ 3 จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัยสามารถอธิบายได้ด้วย ตัวแปรด้านลักษณะบุคคล (ตัวแปรลักษณะทางจิต ตัวแปรลักษณะทางชีวสังคม ภูมิหลัง) และตัวแปรด้านสถานการณ์ (ตัวแปรด้านสถานการณ์ในการขับขี) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของรูปแบบปฏิสัมพันธ์นิยมที่เชื่อว่า ลักษณะของบุคคลและสถานการณ์ที่เขาประสบอยู่ เป็นแหล่งริเริ่มและกำหนดพฤติกรรมของบุคคล (งามตา วานันทานนท์. 2536 : 9)

ข้อดีและข้อจำกัดของงานวิจัย

ข้อดีของงานวิจัยนี้มี 2 ประการคือ

1. งานวิจัยนี้ใช้แนวปฏิสัมพันธ์นิยมในการศึกษาเพื่อค้นหาปัจจัยเชิงสาเหตุของพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัย ซึ่งแนวปฏิสัมพันธ์นิยมนี้เป็นรูปแบบที่วิเคราะห์พฤติกรรม โดยพิจารณาทั้งปัจจัยด้านตัวบุคคล ด้านสถานการณ์ และพิจารณาร่วมกันทั้ง 2 ปัจจัยดังกล่าว จึงทำให้สามารถทราบถึงปัจจัยเชิงสาเหตุของพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัยได้อย่างครอบคลุม ซึ่งจะเป็นการชี้ให้เห็นถึงแนวทางในการศึกษาต่อไป เพื่อเอื้อต่อส่งเสริมและพัฒนาพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัยให้กับผู้ขับขีรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร อันจะมีผลต่อการลดปัญหาการจราจรที่เกิดจากผู้ขับขีได้ในระดับหนึ่ง

2. งานวิจัยนี้ขึ้นอยู่กับหลักการของการวิจัยเพื่อการพัฒนา กล่าวคือ เป็นการวิจัยที่ใช้ตัวแปรที่เอื้อต่อการนำไปพัฒนา (ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ ความเชื่ออำนาจภายในตน) หรือนำไปใช้ในลักษณะใดลักษณะหนึ่งในเชิงปฏิบัติ (บุคลิกภาพชนิดเอ) ซึ่งการพัฒนาตัวแปรเหล่านี้ ดังที่ได้เสนอไว้ในบทนำ จะเป็นทางลัดต่อการพัฒนาพฤติกรรมการขับขีอย่างปลอดภัยต่อไป

ข้อจำกัดของงานวิจัยนี้มี 3 ประการคือ

1. เนื่องจากงานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสหสัมพันธ์และการเปรียบเทียบ ผลที่ได้จากการวิจัยจึงไม่สามารถสรุปในเชิงสาเหตุและผลที่ชัดเจนได้

2. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาขาดการกระจาย กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างส่วนมากจะเป็นเพศชาย (ร้อยละ 77) และเป็นผู้ขับขีที่มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 69.9)

3. เครื่องมือวัดความเชื่ออำนาจภายในตน และแบบวัดความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ แม้จะได้รับการตรวจสอบคุณภาพอย่างเข้มงวด แต่ก็ยังปรากฏว่า แบบวัดความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ปลอดภัย ข้อวัดส่วนใหญ่มีความสามารถในการจำแนกอยู่ในเกณฑ์พอใช้ได้ เท่านั้น และแบบวัดทั้ง 2 ฉบับ คุณภาพด้านความเชื่อมั่นค่อนข้างน้อย

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยต่อไป

1. เสนอให้มีการศึกษาตัวแปรด้านลักษณะทางจิตตามสถานการณ์เพิ่มเติม เช่น ตัวแปร การรับรู้ความวิตกกังวลของสถานการณ์การจราจร และความเครียดในการขับชี่ นอกจากนี้ ยังควรศึกษา ตัวแปรอื่น ๆ เช่น ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ หรือประสบการณ์เกี่ยวกับจำนวนการได้รับใบสั่งจากการกระทำความผิดในการขับชี่แบบต่าง ๆ โดยใช้เป็นตัวแปรหนึ่งเพื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย เช่น จำแนกเป็นกลุ่มที่ได้รับใบสั่งจากการกระทำความผิดด้านการจอดจำนวนมาก-น้อย กลุ่มที่ได้รับใบสั่งจากการกระทำความผิดด้านการขับชี่จำนวนมาก-น้อย เป็นต้น

2. เสนอให้มีการศึกษาวิจัยถึงปัจจัยเชิงสาเหตุของพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ในกลุ่มผู้ขับชี่บางประเภท เช่น ผู้ขับชี่ที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป และผู้ขับชี่อายุน้อย เนื่องจาก ผลการวิจัยเกี่ยวกับกลุ่มประเภทนี้ยังไม่ชัดเจน

3. เสนอให้มีการศึกษาในเชิงทดลอง เพื่อหาต้นแบบในการพัฒนาทัศนคติต่อพฤติกรรม การขับชี่อย่างปลอดภัย และความเชื่ออำนาจภายในตน ให้กับผู้ขับชี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่แตกต่างกัน และขับชี่ในสภาพของถนน และสภาพความวิตกกังวลของการจราจรที่แตกต่างกัน

ข้อเสนอแนะในการนำผลงานวิจัยไปใช้

1. จัดการรณรงค์และจัดการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ที่ถูกต้องเหมาะสม แก่ผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นวิธีหนึ่งในการสร้างเสริมทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย ให้กับผู้ขับรถยนต์ในกรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่อง

2. จากผลการวิจัยครั้งนี้ เป็นที่ชัดเจนว่า ลักษณะทางจิตใจของผู้ขับชี่ (ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชี่อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ และความเชื่ออำนาจภายในตน) และสถานการณ์ในการขับชี่ (ภาพรวม และสภาพของถนน) ต่างก็มีความสำคัญต่อปริมาณของการมีพฤติกรรม

การขับชื้ออย่างปลอดภัย ดังนั้นจึงเป็นเรื่องที่ผู้มีความสนใจ ให้ความสำคัญต่อปัญหาการจราจรใน กรุงเทพมหานครในส่วนที่เกิดจากผู้ขับขี่ที่ซัดเซร และ/หรือมีอำนาจรับผิดชอบในเชิงนโยบายเพื่อการ ปรับปรุง และป้องกันแก้ไข ตลอดจนจัดระบบการจราจรในกรุงเทพมหานคร ควรตระหนักถึงความ สำคัญของลักษณะทางจิตใจ และสถานการณ์ในการขับชื้อ เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญต่อการตัดสินใจในการ ดำเนินมาตรการใด ๆ ต่อไป

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- เกษม ชาทกุล. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการยอมรับวิทยาการแผนใหม่ในเรื่องการอนุรักษ์ดินและน้ำของเกษตรกรในหมู่บ้านรอบศูนย์ศึกษาการพัฒนาเขาหินซ้อน โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ. ปรินทิพินันท์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2533. อัดสำเนา.
- ข้อมูลข้อเสนอเทศ, ศูนย์. สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : งานที่ 4 กองกำกับการ 1, ม.ป.ป.
- คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักงาน. มาตรการควบคุมและกระจายปริมาณการจราจรสำหรับกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : สำนักนายกรัฐมนตรี, 2536.
- คำรณ บุญเชิด. การจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร : ปัญหาและแนวทางแก้ไข. เอกสารวิจัยบุคคล. กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2532. อัดสำเนา.
- งามตา วณิชทานนท์. จิตวิทยาสังคม. เอกสารประกอบการสอน. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2534.
- งามตา วณิชทานนท์. ลักษณะทางพุทธศาสนาและพฤติกรรมศาสตร์ของบิดามารดาที่เกี่ยวข้องกับการอบรมเลี้ยงดูบุตร. รายงานการวิจัยฉบับที่ 50. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์, 2536.
- จินตนา บิลมาศ. คุณลักษณะของข้าราชการพลเรือน. รายงานการวิจัย. กรุงเทพฯ : สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน, 2529.
- ดวงเดือน แซ่ตั้ง. อิทธิพลของการให้แรงเสริมด้วยเบี้ยรางวัล ต่อความเชื่ออำนาจในตนของเด็กก่อนวัยรุ่น. ปรินทิพินันท์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2532. อัดสำเนา.
- ดวงเดือน พันธุมนาวิน ก. "เทคนิคการสอวัตตจริยธรรมและคุณสมบัติที่พึงเน้น," ใน ประมวลบทความทางวิชาการตอน 1. หน้า 194-200. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2529.
- ข. "การวัดและการวิจัยทัศนคติ," ใน การวิจัยขั้นสูงทางพฤติกรรมศาสตร์. หน้า 98-169. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2529.
- "สถานภาพและปัญหาการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนไทย," ใน รายงานการสัมมนาแนวทางการวิจัยและพัฒนาระบบพฤติกรรมไทย. หน้า 3-48. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการสภาวิจัยแห่งชาติ สาขาปรัชญา และสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2531.

ดวงเดือน พันธุมนาวิน, อรพินทร์ ชุชม และงามตา วนันทานนท์. ปัจจัยทางจิตวิทยานิเวศ ที่เกี่ยวกับการอบรมเลี้ยงดูเด็กของมารดาไทย. รายงานการวิจัยฉบับที่ 32. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์, 2528.

ดุษฎี โยเหลา. "แบบแผนการทดลอง CRF-pq," ใน สถิติสำหรับแบบแผนการทดลอง. หน้า 65-85. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2535.

ตำราจ, กรม. คู่มือการบรรยายเรื่องอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : กองตำราจทางหลวง, 2527.

ทัศนาก ทอภักดี. "ความเชื่ออำนาจภายในตน : หนึ่งในพฤติกรรมที่ควรส่งเสริม," ใน ประมวลบทความวิชาการด้านพฤติกรรมศาสตร์. หน้า 67-74. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2531.

ธีระพร อรรถนโณ. จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพฯ : โครงการตำราและเอกสารทางวิชาการ, 2529.

นวลปรางค์ ชมพศรี. การนำเสนอโปรแกรมบูรณาการจรรยาบรรณศึกษากับวิชาสังคมศึกษา สำหรับโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ ค.ม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532. อัดสำเนา.

นายกรัฐมนตรีย, สำนัก. ภาระ บทบาท การดำเนินการ ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. กรุงเทพฯ : สำนักนายกรัฐมนตรีย, 2536.

บุณรับ ศักดิ์มณี. การเสริมสร้างจิตลักษณะเพื่อพัฒนาพฤติกรรมการทำงานราชการ. วิทยานิพนธ์ กศ.ด. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2532. อัดสำเนา.

ปกิจ พรหมายน. ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ สด.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2530. อัดสำเนา.

ผ่องพรรณ แววิเศษ. ลักษณะจิตสังคมเพื่อการป้องกันพฤติกรรมทะเลาะวิวาทของวัยรุ่น. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2534. อัดสำเนา.

แผนงานและงบประมาณ, สำนักงาน. สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วราชอาณาจักร. กรุงเทพฯ : ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ, 2536.

แผนงานและงบประมาณ, สำนักงาน. สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วราชอาณาจักร. กรุงเทพฯ : ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ, 2537.

พิชัย แก้วลำภู และดำรง อิมวิเศษ. สภาพปัญหา และสาเหตุอุบัติเหตุภัยในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2531.

- ยศ อัมพรรัตน์. ผลของการฝึกการอดได้รอได้และการให้แรงเสริมทางสังคม ที่มีต่อพฤติกรรม
การบริโภคอาหารที่ถูกต้องของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 5. ปรินญาณินท์ วท.ม. กรุงเทพฯ :
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2536. ถ่ายเอกสาร.
- วิจิตร บุญโยหระ. การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานยนต์ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ. รายงานการวิจัย.
กรุงเทพฯ : 2536. อัดสำเนา.
- ศราวดี พันสีขาว. อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎจราจร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ :
มหาวิทยาลัยมหิดล, 2522. อัดสำเนา.
- สมตุลย์ ชาญนวงศ์. การศึกษาคุณลักษณะทางจิตใจของประชากรไทยที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านที่มี
ระดับการพัฒนาต่างกัน. ปรินญาณินท์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร, 2533. อัดสำเนา.
- สมมต สุนทรเวช. แนวความคิดในการแก้ปัญหาการจราจรคับคั่งในกรุงเทพมหานคร. เอกสาร
วิจัยบุคคล. กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2531. อัดสำเนา.
- สุขมา ลีตีผลธารง. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความเครียดของพนักงานขับรถประจำทางในเขต
กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535.
ถ่ายเอกสาร.
- สุนีย์ เหมาะประสิทธิ์. "การวัดแนวโน้มเข้าสู่ส่วนกลาง," ใน สถิติประยุกต์เพื่อการวิจัย.
หน้า 49-66. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- สมิตรา สร้อยอินทร์. ความรู้และการปฏิบัติตนของผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนบุคคลเพื่อป้องกันการเกิด
มลพิษทางอากาศจากการจราจรในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ สด.ม. กรุงเทพฯ :
มหาวิทยาลัยมหิดล, 2536. ถ่ายเอกสาร.
- แสง ทวีคุณ. การฝึกเพื่อสร้างเสริมจิตลักษณะในการป้องกันพฤติกรรมทะเลาะวิวาท
ในนักเรียนอาชีวศึกษา. คำาโครงปรินญาณินท์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2535. อัดสำเนา.
- อมรากล อินโอสานนท์, อินทิรา ปัทมมิตร และสิริกุล จุลศิริ. "เครียดกับการจราจร,"
วารสารจิตวิทยาคลินิก. 23 (2) : 20-39 ; กรกฎาคม-ธันวาคม 2535.
- อัจฉรา วงศ์วัฒนามงคล. ตัวแปรทางพฤติกรรมศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาต่อในระดับ
บัณฑิตศึกษา. ปรินญาณินท์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสานมิตร, 2533. ถ่ายเอกสาร.
- อำนวย นาคแก้ว. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ยานยนต์ในกรุงเทพ
มหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2534. อัดสำเนา.

- Biehl, B., and other. "A Comparison of The Factor Loading Matrices of Two Driver Behavior Investigations," Accident Analysis and Prevention. v.7 : 161-178 ; 1975.
- Breckenridge, Robert L. and Dodd O. Michael. "Locus of Control and Alcohol Placebo Effects on Performance in a Driving Simulator," Perceptual Motor Skills. 72(3, pt 1) : 751-756 ; January 1991.
- Cutler, Brian L. and other. "The Driving Appraisal Inventory : Psychometric Characteristics and Construct Validity," Journal of Applied Social Psychology. 23(15) : 1196-1213 ; 1993.
- Decker, Jerry J. and David Lester. "Type A Personality and Poor Driving Habits," Perceptual and Motor Skills. 71(3 Pt 2) : 1352 ; December 1990.
- Donovan, Dennis M., Robert L.Umlauf and Philip M.Salzberg. "Derivation of Personality Subtypes among High-Risk Drivers," Alcohol, Drugs and Driving. 4(3-4) : 233-244 ; July-December 1988.
- Duane, Donna Katherine. "The Relationship Between Type A Personality and Masculinity and Femininity" in Dissertation Abstracts International. 51(12) : 6091-B ; January 1991.
- Endler, N. S. and D. Magnusson. "Toward and Interaction Psychology of Personality," Psychological Bulletin. 83(5) : 956-974 ; 1976.
- Evans, Gary W., Madan N. Palsane and Sybil Carrere. "Type A Behavior and Occupational Stress : A Cross-Cultural Study of Blue-Collar Workers," Journal of Personality and Social Psychology. 52(5) : 1002-1007 ; May 1987.
- Fine, J.l., J.l. Malfetti and E.J. Shoben. The Development of a Criterion for Driver Behavior. The Safety Research and Education Project, New York : Teachers College, Columbia University , 1965.

Furnham, Adrian and Jonathan Saipe. "Personality Correlation of Convicted Drivers," Personality and Individual Differences. 14(2) : 329-336 ; 1993.

Groeger, John A. "Conceptual Bases of Drivings' Errors," The Irish Journal of Psychology. 10(2) : 276-290 ; 1989.

Groeger, J.A. and I.D.Brown. "Assessing One's Own and Others' Driving Ability : Influences of Sex, Age and Experience," Accident Analysis and Prevention. 21(2) : 155-168 ; April 1989.

Gulian, E and other. "Dimensions of Driver Stress," Ergonomics. 32(6) : 585-602 ; 1989.

Hacker, H. "Research on Different Road User Groups and Countermeasures," in Organizational and Work Psychology. edited by J. Misumi, B. Wilpert and H. Motoaki. p.304-308. East Sussex : Lawrence Erlbaum Associates, 1992.

Harvey, C.F., D. Jenkins and R. Sumner. "Driver Error," TRRL Supplementary Laboratory Report. (137) ; 1975.

Hodgetts, Richard M. Modern Human Relation at Work. 3rd ed. New York : The Psyden Press, 1987.

Hoyt, M. F. "Internal-External Control and Beliefs about Automobile Travel," Journal of Research in Personality. 7 : 288-293 ; 1973.

Kewley, Stephanie Booth. "Type A Behavior and Personality in Relation to Physical and Psychological Health (Coronary Disease)," in Dissertation Abstracts International. 48(08) : 2488-B ; February 1988.

Kimura, Itsushiro. "The Relationship Between Drivers' Attitude Toward Speeding and Their Speeding Behavior in Hypothetical Situation," Hiroshima Forum for Psychology. 15 : 51-60 ; 1993.

- Kroj, G. "Change in Perspectives of Traffic Psychology," in Organizational and Work Psychology, edited by J. Misumi, B. Wilpert and H. Motoaki. p.276-289. East Sussex : Lawrence Erlbaum Associates, 1992.
- Lefcourt, Herbert M. "Internal Versus External Control of Reinforcement : A Review," Psychological Bulletin. 65(4) : 206-220 ; April 1966.
- Lund, Adrian K. and Brian O'Neill. "Perceived Risks and Driving behavior," Accident Analysis and Prevention. 18(5) : 367-370 ; 1986.
- Magnusson, D. and N.S. Endler. "Interactional Psychology : Present Status and Future Prospects," in Personality at the Crossroads : Current Issue in Interactional Psychology, edited by D. Magnusson and N.S. Endler. p.3-31. New Jersey : Lawrence Erlbaum Associates, 1977.
- Michon, John A. "On The Unification of Traffic Science," in Organizational and Work Psychology, edited by J. Misumi, B. Wilpert and H. Motoaki. p.263-275. East Sussex : Lawrence Erlbaum Associates, 1992.
- Montag, I and Andrew L. Comrey. "Internality and Externality as Correlate of Involvement in Fatal Driving Accident," Journal of Applied Psychology. 72(3) : 339-343.
- Nagatsuka, Yashiro. "Simulative Experiments on The Control of Behavior in Monotonous and Hastened Conditions During Driving," in Organizational and Work Psychology, edited by J. Misumi, B. Wilpert and H. Motoaki. p.317. East Sussex : Lawrence Erlbaum Associates, 1992.
- Nelson, Tomas M., B. Evelyn and R. Taylor. "Experimental Intercomparisons of Younger and Older Driver Perceptions," International Journal of Aging and Human Development. 36(3) : 239-253 ; 1992-1993.

Organization for Economic Co-operation and Development. Driver Behaviour. France : The Road Research Group on Driver Behaviour, 1970.

O'Rourke, Diane F. and other. "The Type A Behavior Pattern : Summary, Conclusions and Implications," in Type A Behavior Pattern : Research, Theory, & Intervention. edited by B.Kent Houston and C.R.Snyder. p.312-334. New York : John Wiley & Sons, Inc., 1988.

Papacostas, C.S. and Nicolaos E. Synodinos. "Dimensions of Driving Behavior and Driver Characteristics," Applied Psychology an International Review. 37(1) : 3-13 ; February 1988.

Parchman, John K. "The Effects of Provocation, Type A Behavior and Locus of Control on Driving Behavior," in Masters Abstracts International. 30(02) : 377 ; 1992.

Perry, Antrony. "Type A Behavior Pattern and Motor Vehicle Drivers' Behavior," Perceptual and Motor Skills. 63(2 Pt 2) : 875-878 ; October 1986.

Pervin, Lawrence A. Personality : Theory and Research. 5th ed. New York : John Wiley & Sons, Inc., 1989.

Risser, Ralf. "Behavior in Traffic Conflict Situations," Accident Analysis and Prevention. 17(2) : 179-197 ; 1985.

Rosenman, Ray H., Gary E.Swan and Dorit Carmelli. "Definition, Assessment, and Evolution of the Type A Behavior Pattern," in Type A Behavior Pattern : Research, Theory, & Intervention. edited by B.Kent Houston and C.R.Snyder. p.8-31. New York : John Wiley & Sons, Inc., 1988.

Rotter, Julian B. "Generalized Expectancies for Internal Versus External Control of Reinforcement," Psychological Monographs : General and Applied. 80(1) Whole No.609 : 1-28 ; 1966.

- Shaver, Relley G. Principle of Social Psychology. Cambridge : Wintrop Publishers, Inc., 1977.
- Shouksmith, George. "Some Differences in Attitudes between Good and Poor Professional Driver," Perceptual and Motor Skills. 68(2) : 626 ; April 1989.
- Sivak, Michael., Jose Soler and Ulrich Trankle. "Cross-Cultural Differences in Driver Risk-Taking," Accident Analysis and Prevention. 21(4) : 363-369 ; August 1989.
- Smeed, R. and G.Grime. "Road Accidents and The Interaction Between Vehicle and Road," Proceedings Inst. Mech. Engrs. 183(3A) ; July 1968. }
- Strasser, Marland K., James E. Aaron and Ralph C. Bohn. Fundamentals of Safety Education. 3rd ed. New York : Macmillan Publishing Co., inc., 1981.
- Strickland, Bonnie R. "Internal-External Control of Reinforcement," in Personality Variables in Social Behavior. edited by Thomas Blass. p.219-280. New York : Jonh Wiley and Son, 1977.
- Suls, Jerry. and Annette Swain. "Type A-Type B Personalities," Encyclopedia of Human Behavior. v.4 : 427-436 ; 1994.
- Weldon, E. "Towards a Theory of Driving Behavior," Accident Analysis and Prevention. v.3 : 113-119 ; 1971.
- West, Robert J., and other. "Direct Observation of Driving, Self Report of Driver Behaviour and Accident Involvement," Ergonomics. 36(5) : 557-567 ; May 1993.
- Zaidel, David M. "A Modeling Perspective on The Culture of Driving," Accident Analysis and Prevention. 24(6) : 585-597 ; December 1992.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามสำหรับผู้ชั้บรณต์ในกรุงเทพมหานคร

เรียนท่านผู้ชั้บรณต์ แบบสอบถามฉบับนี้ เป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้ได้ข้อมูล เพื่อนำไปทำวิจัยเกี่ยวกับผู้ชั้บรณต์ในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นรูปแบบของปฏิญานพนธ์ระดับปริญญาโท เมื่อปฏิญานพนธ์นี้เสร็จสมบูรณ์ จะมีการเผยแพร่ให้เป็นสาธารณประโยชน์ และยังหวังว่าจะสามารถเป็นแนวทางหนึ่งให้กับผู้เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรในกรุงเทพฯ นำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมต่อไป

อย่างไรก็ดี การที่ความตั้งใจครั้งนี้จะสำเร็จ และเกิดประโยชน์อย่างแท้จริงได้ หรือไม่นั้น ขึ้นอยู่กับความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามนี้ของท่านผู้ชั้บรณต์ทุก ๆ ท่านเป็นสำคัญ ด้วยเหตุนี้ข้าพเจ้าจึงใคร่ขอความกรุณาจากท่านช่วยตอบแบบสอบถามนี้ทุกข้อ และตอบตรงกับความเป็นจริง และความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

สุดท้ายนี้ ข้าพเจ้าขอยืนยันว่า สิ่งที่ท่านตอบลงมาในแบบสอบถามนี้จะนำไปใช้ประโยชน์ตามที่กล่าวมาเท่านั้น และขอรับรองว่า การตอบแบบสอบถามนี้จะไม่ส่งผลเสียใด ๆ ต่อท่านอย่างเด็ดขาด

ขอขอบพระคุณ จาก นายวิสุทธิ์ อริยภิญโญ
นิสิตปริญญาโท มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับรถยนต์

ให้ท่านกรณาดตอบคำถามต่อไปนี้ โดยการเติมข้อความลงในช่องว่าง (ข้อ 1 ถึงข้อ 4) หรือขีด / ลงในช่อง [...] (ข้อ 5 ถึงข้อ 7) หน้าคำตอบที่ท่านต้องการเพียงข้อละคำตอบเดียว

1. ขณะนี้ท่านอายุ ปี
2. ท่านขับรถยนต์อย่างเป็นประจำ มานานประมาณ ปี
3. ระยะทางทั้งหมด ที่ท่านขับรถในแต่ละวัน ประมาณ กิโลเมตร
4. โดยเฉลี่ย ท่านใช้เวลาในการขับรถวันหนึ่ง ๆ ประมาณ ชั่วโมง
5. ท่านเป็น [...] หญิง [...] ชาย
6. ท่านใช้ทางด่วน ประมาณสัปดาห์ละกี่วัน [...] ใช้ทุกวัน [...] ใช้ 5-6 วัน
 [...] ใช้ 3-4 วัน [...] ใช้ 1-2 วัน [...] ไม่ได้ใช้
7. ขณะนี้ ท่านจบการศึกษาระดับใด
 [...] ประถม หรือเทียบเท่า [...] มัธยมต้น หรือเทียบเท่า
 [...] มัธยมปลาย ปวช. หรือเทียบเท่า [...] อนุปริญญา ปวส. หรือเทียบเท่า
 [...] ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า [...] สูงกว่าปริญญาตรี หรือเทียบเท่า

แบบสอบถามเกี่ยวกับสภาพเส้นทางที่ใช้เป็นประจำ

แบบสอบถามนี้มี 5 ข้อ ให้ท่านกรูณาประเมิน สภาพเส้นทางที่ท่านใช้เป็นประจำ ตั้งแต่ช่วง
ต้นปีที่ผ่านมา (มกราคม 2538) จนถึงขณะนี้ โดยให้ท่านขีด / ลงในช่อง [...] ที่อยู่ข้างบนคำตอบ
ที่ท่านต้องการ

1. ถนนที่ท่านใช้เดินทางอยู่เป็นประจำ มีพื้นผิวถนนที่ขรุขระ มีหลุมมีบ่อ

[...] [...] [...] [...]

มาก ค่อนข้างมาก น้อย ไม่มีเลย

2. เส้นทางที่ท่านใช้เดินทางเป็นประจำ มีช่องทาง (เลน) ที่คับแคบขับรถไม่ค่อยสะดวก

[...] [...] [...] [...]

ตลอดเส้นทาง เกือบตลอดเส้นทาง มีบางช่วงของเส้นทาง ไม่มีตลอดเส้นทาง

3. เส้นทางที่ท่านใช้เดินทางผ่านเป็นประจำ มีสิ่งของต่าง ๆ หรือรถจอดกีดขวาง

[...] [...] [...] [...]

ตลอดเส้นทาง เกือบตลอดเส้นทาง มีบางช่วงของเส้นทาง ไม่มีตลอดเส้นทาง

4. เส้นทางที่ท่านเดินทางผ่านอยู่เป็นประจำ มีทางแยก (ทั้งที่มี และ ไม่มีสัญญาณไฟ)

[...] [...] [...] [...]

จำนวนมาก ค่อนข้างมาก น้อย ไม่มีเลย

5. เส้นทางที่ท่านเดินทางอยู่เป็นประจำ ถูกเชื่อมด้วยถนนย่อย ตรอก หรือซอย

[...] [...] [...] [...]

จำนวนมาก ค่อนข้างมาก น้อย ไม่มีเลย

แบบวัดพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย

แบบสอบถามนี้มี 19 ข้อ ให้ท่านกรุณาประมาณค่า ตั้งแต่ช่วงต้นปีที่ผ่านมา (มกราคม 2538) จนถึงขณะนี้ ท่านมีประสบการณ์การขับรถตามที่ระบุไว้ให้ในแต่ละข้อ บ่อยเพียงใด โดยให้ท่านทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง [...] ที่อยู่ข้างบนคำตอบที่ท่านต้องการ ซึ่งมีคำแนะนำในการตอบดังนี้

เลือกตอบ เป็นประจำ หมายถึง ในการขับรถ 10 เที่ยว ท่านมีประสบการณ์อย่างหนึ่งที่ระบุให้ทั้ง 10 เที่ยว
เลือกตอบ บ่อย หมายถึง ในการขับรถ 10 เที่ยว ท่านมีประสบการณ์อย่างหนึ่งที่ระบุให้ 8 เที่ยว
เลือกตอบ ค่อนข้างบ่อย หมายถึง ในการขับรถ 10 เที่ยว ท่านมีประสบการณ์อย่างหนึ่งที่ระบุให้ 6 เที่ยว
เลือกตอบ ไม่ค่อยบ่อย หมายถึง ในการขับรถ 10 เที่ยว ท่านมีประสบการณ์อย่างหนึ่งที่ระบุให้ 4 เที่ยว
เลือกตอบ นานๆ ครั้ง หมายถึง ในการขับรถ 10 เที่ยว ท่านมีประสบการณ์อย่างหนึ่งที่ระบุให้ 2 เที่ยว
เลือกตอบ ไม่เคยเลย หมายถึง ในการขับรถ 10 เที่ยว ท่านไม่มีประสบการณ์อย่างหนึ่งที่ระบุให้ 0 เที่ยว

1. ฉันเคยรีบถึงขนาดว่า พยายามแข่งรถทุกคันที่ขวางหน้า

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

2. ฉันไม่ได้ทำตามเครื่องหมายจราจร เช่น ห้ามเลี้ยว หรือห้ามกลับรถ

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

3. ฉันเคยยอม ให้รถคันอื่นแย่งทางไป

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

4. ฉันเคยหาทางแก้เผ็ดกับรถที่ ฉันพยายามขอทางแล้ว แต่ไม่ยอมให้ทาง

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

5. ขณะขับรถ ฉันบังคับพวงมาลัยรถด้วยมือข้างเดียว (ไม่รวมขณะใช้เกียร์)

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

6. ฉันเคยขับรถผ่านทางแยก ด้วยความเร็วสูง

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

7. ฉันเคยจงใจ ขับรถผ่านสัญญาณไฟ ที่กำลังเปลี่ยนเป็นสีแดง

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

8. ฉันหยุดรถ เพื่อให้คนเดินข้ามถนนข้ามไปก่อน

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

9. เวลาต้องการเปลี่ยนเลน ฉันให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือก่อน

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

10. ฉันเคยแข่งรถในระยะกระชั้นชิด

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

11. ฉันต้องเปลี่ยนเลนไปมาบ่อย ๆ เพื่อหาช่องทางที่ว่าง

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

12. ฉันให้ทาง กับรถที่เปิดไฟขอทางอยู่เป็นเวลานาน

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

13. ก่อนจะจอด หรือหยุดรถข้างทาง ฉันให้สัญญาณ เตือนรถคันที่ตามมาให้ทราบล่วงหน้า

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

14. ฉันเคยกดแตรแบบถี่ ๆ หรือนาน ๆ เพื่อเร่งรถคันหน้า

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

15. ฉันขับรถไปรับประทานอาหารไป

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

16. ฉันเคยปรับกระจกมองหลัง ขณะกำลังขับรถ

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

17. ฉันเคยแซงรถคันอื่น ในขณะที่กำลังเลี้ยวรถด้วยกันทั้งคู่

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

18. ฉันชะลอความเร็ว เพื่อให้รถที่กำลังรอกออกจากซอยไปก่อน

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

19. ฉันชะลอรถเพื่อหยุด เมื่อเห็นไฟสัญญาณตรงทางแยก เปลี่ยนเป็นสีเหลือง

[...] [...] [...] [...] [...] [...]

เป็นประจำ(10) บ่อย(8) ค่อนข้างบ่อย(6) ไม่ค่อยบ่อย(4) นานๆ ครั้ง(2) ไม่เคยเลย(0)

แบบวัดบุคลิกภาพชนิดเอ

แบบสอบถามนี้มี 15 ข้อ ให้ท่านกรณียบประเมินตนเองว่า มีลักษณะตามที่ระบุไว้ให้ในแต่ละข้อจริง หรือไม่ ..ถ้าจริง จจริงระดับใด (จริงที่สุด จริง หรือค่อนข้างจริง) ..ถ้าไม่จริง ไม่จริงระดับใด (ค่อนข้างไม่จริง ไม่จริง หรือไม่จริงเลย) โดยทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง [...] ที่อยู่ข้างบนคำตอบที่ท่านต้องการ

1. ฉันเป็นคนไม่ยอมล้มเลิกอะไรง่าย ๆ

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

2. ฉันชอบทำธุระต่าง ๆ อย่างรีบเร่งที่สุดเท่าที่จะทำได้

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

3. ฉันมักจะหาโอกาสสร้างความเสียหายบางอย่าง ให้แก่คนที่เคยทำให้ฉันต้องอับอาย

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

4. ฉันชอบความตื่นเต้นเร้าใจ ในบรรยากาศการแข่งขัน

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

5. เมื่อฉันเดินหน้าทำอะไรแล้ว ฉันไม่ยอมถอยเด็ดขาด

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

6. เวลาถูกยั่วให้โกรธ ฉันมักจะทำใจให้เหมือนกับว่าไม่มีอะไรเกิดขึ้น

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

7. ฉันชอบทำอะไร ๆ แข่งกับคนอื่น

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

8. เวลาทำภาระงานต่าง ๆ จุดหมายเดียวที่ฉันต้องการคือ ความสำเร็จ
- | | | | | | |
|------------|-------|--------------|-----------------|---------|------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| จริงที่สุด | จริง | ค่อนข้างจริง | ค่อนข้างไม่จริง | ไม่จริง | ไม่จริงเลย |
9. ไม่ว่าเรื่องอะไรก็ตาม ฉันทนไม่ได้ที่ต้องเสียเวลารอ
- | | | | | | |
|------------|-------|--------------|-----------------|---------|------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| จริงที่สุด | จริง | ค่อนข้างจริง | ค่อนข้างไม่จริง | ไม่จริง | ไม่จริงเลย |
10. ฉันมักจะมีเรื่องโต้เถียงกับคนอื่น
- | | | | | | |
|------------|-------|--------------|-----------------|---------|------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| จริงที่สุด | จริง | ค่อนข้างจริง | ค่อนข้างไม่จริง | ไม่จริง | ไม่จริงเลย |
11. ฉันชอบตอบโต้ คนที่ทำให้ฉันต้องโมโห
- | | | | | | |
|------------|-------|--------------|-----------------|---------|------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| จริงที่สุด | จริง | ค่อนข้างจริง | ค่อนข้างไม่จริง | ไม่จริง | ไม่จริงเลย |
12. ฉันจะพยายามทำให้คนอื่นเห็นว่า คนที่ฉันไม่ชอบ มีข้อเสียอะไรบ้าง
- | | | | | | |
|------------|-------|--------------|-----------------|---------|------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| จริงที่สุด | จริง | ค่อนข้างจริง | ค่อนข้างไม่จริง | ไม่จริง | ไม่จริงเลย |
13. ฉันเป็นคนที่ชอบ การมีคู่แข่ง เป็นชีวิตจิตใจ
- | | | | | | |
|------------|-------|--------------|-----------------|---------|------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| จริงที่สุด | จริง | ค่อนข้างจริง | ค่อนข้างไม่จริง | ไม่จริง | ไม่จริงเลย |
14. ลักษณะประจำตัวของฉันคือ ความดื้อรั้น
- | | | | | | |
|------------|-------|--------------|-----------------|---------|------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| จริงที่สุด | จริง | ค่อนข้างจริง | ค่อนข้างไม่จริง | ไม่จริง | ไม่จริงเลย |
15. ฉันไม่ค่อยใส่ใจกับเรื่องกวนโมโห
- | | | | | | |
|------------|-------|--------------|-----------------|---------|------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| จริงที่สุด | จริง | ค่อนข้างจริง | ค่อนข้างไม่จริง | ไม่จริง | ไม่จริงเลย |

แบบวัดทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย

แบบสอบถามนี้มี 12 ข้อ ให้ท่านกรณาประเมินดูว่า ท่านมีความรู้สึก ตลอดจนความคิดเห็น ตามที่ระบุไว้ให้ในแต่ละข้อ จริงหรือไม่ ถ้าจริง จริงระดับใด หรือถ้าไม่จริง ไม่จริงระดับใด โดยให้ท่านทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง [...] ที่อยู่ข้างบนคำตอบที่ท่านต้องการ

1. ฉันเชื่อว่าการทำตามกฎจราจร จะเป็นประโยชน์กับตัวผู้ขับรถ

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย
2. ฉันคงจะไปถึงที่นัดหมายช้าลงไปอีก หากยอมให้รถคันอื่นแทรกทางเข้ามา

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย
3. ฉันจะรู้สึกภูมิใจ ถ้าสามารถบังคับตัวเอง ไม่ให้ขับรถตัดหน้ารถคันอื่น

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย
4. ฉันเชื่อว่า การให้ทางซึ่งกันและกัน จะช่วยให้รถติดน้อยลง

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย
5. ฉันรู้สึกสบายใจ หากได้ให้ทางกับรถคันอื่นก่อน

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย
6. ฉันรู้สึกหงุดหงิด หากต้องทำตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

7. ฉันรู้สึกเบื่อหน่าย ที่ต้องหยุดรถให้คนข้ามถนน

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

8. ฉันยินดีที่จะหลีกเลี่ยงการขับรถเร็วในซอยแคบ ๆ

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

9. ฉันยินดีหยุดรถ ให้แก่รถที่กำลังรอกออกจากซอยผ่านไปก่อน

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

10. ฝีมือขนาดฉัน ไม่จำเป็นต้องบังคับพวงมาลัยรถ ด้วยมือทั้งสองข้าง

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

11. ฉันยินดีให้ความร่วมมือ เพื่อสนับสนุนให้คนที่ขับรถทุกคนแสดงมิตรไมตรีต่อกัน

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

12. บนถนนที่ว่างๆ ฉันไม่อยาก ขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย

แบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตน

แบบสอบถามนี้มี 10 ข้อ ให้ท่านกรณฯประเมินดูว่า เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับความคิดเห็นที่ระบุไว้ให้ในแต่ละข้อ ถ้าเห็นด้วย เห็นด้วยในระดับใด หรือถ้าไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยในระดับใด โดยให้ท่านทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง [...] ที่อยู่ข้างบนคำตอบที่ท่านต้องการ

1. เป็นเรื่องยาก ที่จะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในสภาพถนนที่โค้งมาก

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
เห็นด้วย	เห็นด้วย	ค่อนข้าง	ค่อนข้าง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
อย่างยิ่ง		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		อย่างยิ่ง

2. เพราะตัวผู้ขับที่เองที่ไม่เอาใจใส่มากพอ อุบัติเหตุจึงเกิดขึ้นกับตัวเขาได้

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
เห็นด้วย	เห็นด้วย	ค่อนข้าง	ค่อนข้าง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
อย่างยิ่ง		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		อย่างยิ่ง

3. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ เป็นเพราะเหตุการณ์ที่ยากจะคาดเดาได้

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
เห็นด้วย	เห็นด้วย	ค่อนข้าง	ค่อนข้าง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
อย่างยิ่ง		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		อย่างยิ่ง

4. อุบัติเหตุ เป็นผลจากความผิดพลาดของตัวผู้ขับที่เอง

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
เห็นด้วย	เห็นด้วย	ค่อนข้าง	ค่อนข้าง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
อย่างยิ่ง		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		อย่างยิ่ง

5. มีหลายสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเราไม่สามารถล่วงรู้ได้ว่าอะไรเป็นสาเหตุสำคัญ

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
เห็นด้วย	เห็นด้วย	ค่อนข้าง	ค่อนข้าง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
อย่างยิ่ง		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		อย่างยิ่ง

6. ผู้ขับขี่สามารถคาดคะเนได้เสมอว่า อะไรกำลังจะเกิดขึ้น ดังนั้นจึงไม่มีทางพบกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝัน
- | | | | | | |
|-----------|----------|----------|-------------|-------------|-------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| เห็นด้วย | เห็นด้วย | ค่อนข้าง | ค่อนข้าง | ไม่เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย |
| อย่างยิ่ง | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | อย่างยิ่ง |
7. อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเด็ก เป็นเรื่องที่ยากมาก เพราะเด็กยังไม่รู้จักระมัดระวังตนเอง
- | | | | | | |
|-----------|----------|----------|-------------|-------------|-------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| เห็นด้วย | เห็นด้วย | ค่อนข้าง | ค่อนข้าง | ไม่เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย |
| อย่างยิ่ง | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | อย่างยิ่ง |
8. ผู้ขับขี่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ แม้ในสถานการณ์ที่ยากลำบาก เช่น ถนนแคบ มีด เป็นต้น
- | | | | | | |
|-----------|----------|----------|-------------|-------------|-------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| เห็นด้วย | เห็นด้วย | ค่อนข้าง | ค่อนข้าง | ไม่เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย |
| อย่างยิ่ง | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | อย่างยิ่ง |
9. เหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนน เป็นสิ่งที่คาดเดาได้ ดังนั้นอุบัติเหตุส่วนมากจึงน่าจะป้องกันได้
- | | | | | | |
|-----------|----------|----------|-------------|-------------|-------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| เห็นด้วย | เห็นด้วย | ค่อนข้าง | ค่อนข้าง | ไม่เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย |
| อย่างยิ่ง | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | อย่างยิ่ง |
10. การป้องกันอุบัติเหตุได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่เอง มากกว่าเรื่องนอกตัวอื่น ๆ
- | | | | | | |
|-----------|----------|----------|-------------|-------------|-------------|
| [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| เห็นด้วย | เห็นด้วย | ค่อนข้าง | ค่อนข้าง | ไม่เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย |
| อย่างยิ่ง | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | อย่างยิ่ง |

แบบวัดความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย

แบบสอบถามนี้มี 14 ข้อ ให้ท่านกรณณาพิจารณาว่า ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนที่ระบุมาในแต่ละข้อนั้น ใช่หรือไม่ใช่ โดยในแต่ละข้อให้ท่านขีดเครื่องหมาย / ลงใน ... ที่อยู่หน้าคำว่า ใช่ หรือ ไม่ใช่

- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 1. ช่วงเวลากลางคืนสามารถจอดรถบนทางเท้า (ฟุตบาท) ได้
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 2. รถมอเตอร์ไซด์ทุกแห่งในกรุงเทพฯ สามารถจอดรถได้ถ้าจอดเพียงชั่วคราว
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 3. ทางแยกสัญญาณไฟที่ไม่มีป้ายเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด รถที่จะเลี้ยวซ้ายต้องรอสัญญาณไฟ
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 4. เขตที่มีไฟกระพริบสีเหลือง หมายถึงเป็นเขตที่ขับรถเร็วได้ หากระมัดระวังพอ
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 5. เวลารถติดมาก ๆ สามารถขับรถ หรือแซงบนไหล่ทางได้
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 6. ช่องทางทางขวา รถที่ขับเร็วสามารถอยู่ช่องนี้ได้ตลอดเวลา
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 7. การจำกัดความเร็วเข้มงวดเฉพาะกับรถที่ขับในเวลากลางวัน
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 8. การมาพบกันตรงทางแยก รถเลี้ยวซ้ายมีสิทธิเลี้ยวก่อน รถที่จะเลี้ยวขวา
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 9. แม้ว่าจะรีบเพียงไร ก็ห้ามแซงรถคันอื่นขณะขึ้นสะพาน
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 10. แม้ว่าถนนจะมีรถน้อย การเปลี่ยนช่องทางก็ต้องค่อย ๆ เปลี่ยนทีละช่องทาง
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 11. ในถนนที่มีรถไม่มากนัก การถอยรถไกล ๆ ก็สามารถทำได้
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 12. ถนนที่มีเส้นคันแทนเกาะกลางถนน แสดงว่าสามารถกลับรถได้ตามความสะดวก
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 13. ทางวงเวียนที่ไม่มีป้ายบอกว่าให้วนทางไหน จะขับรถวนไปทางซ้ายหรือขวาก็ได้
- ..ใช่ ..ไม่ใช่ 14. รถทางโทที่มาถึงทางแยกก่อนรถทางเอก สามารถผ่านทางแยกนั้นได้ก่อน

***** จบบริบูรณ์ *****

ค่าอำนาจจำแนก (r , t) ของแบบวัดพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย

เลขที่ของข้อประ โยค	r	t
1	.4479	4.00
2	.3627	4.59
3	.3059	2.91
4	.3753	3.31
5	.5422	6.65
6	.6379	6.77
7	.4367	5.24
8	.3897	3.49
9	.4314	4.56
10	.5172	6.07
11	.4738	3.92
12	.5265	4.74
13	.3947	3.64
14	.4835	4.67
15	.3812	3.04
16	.2696	2.81
17	.4505	3.39
18	.2919	2.93
19	.3970	3.18

ค่าอำนาจจำแนก (r , t) ของแบบวัดพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย

เลขที่ของข้อประโยค	r	t
1	.4479	4.00
2	.3627	4.59
3	.3059	2.91
4	.3753	3.31
5	.5422	6.65
6	<u>.6379</u>	<u>6.77</u>
7	.4367	5.24
8	.3897	3.49
9	.4314	4.56
10	.5172	6.07
11	.4738	3.92
12	.5265	4.74
13	.3947	3.64
14	.4835	4.67
15	.3812	3.04
16	<u>.2696</u>	<u>2.81</u>
17	.4505	3.39
18	.2919	2.93
19	.3970	3.18

ค่าอำนาจจำแนก (r , t) ของแบบวัดบุคลิกภาพชนิดเอ

เลขที่ของข้อประ โยค	r	t
1	.3475	2.24
2	<u>.5301</u>	<u>6.05</u>
3	.4145	3.66
4	.3697	3.02
5	.3661	2.51
6	<u>.3266</u>	3.03
7	.5130	4.55
8	<u>.3763</u>	<u>2.21</u>
9	.3555	3.98
10	.5901	5.58
11	.5485	5.13
12	.4139	3.38
13	.5897	5.05
14	.4877	4.91
15	.5089	4.19

ค่าอำนาจจำแนก (r , t) ของแบบวัดทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย

เลขที่ของข้อประ โยค	r	t
1	.4531	3.77
2	<u>.5989</u>	<u>6.86</u>
3	<u>.3717</u>	4.13
4	.5365	5.46
5	.5166	4.95
6	.5989	4.65
7	.5313	5.29
8	.3982	4.23
9	.4139	4.05
10	.4432	4.46
11	.3819	<u>3.41</u>
12	.4360	4.47

ค่าอำนาจจำแนก (r , t) ของแบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตน

เลขที่ของข้อประโยค	r	t
1	.4160	3.42
2	.3392	2.08
3	.3735	3.61
4	.4572	3.95
5	<u>.2864</u>	2.87
6	.3756	<u>2.85</u>
7	.4589	4.11
8	<u>.5959</u>	<u>6.32</u>
9	.4633	5.23
10	.5039	3.92

ค่าความยากง่าย (p) และค่าอำนาจจำแนก (d) ของแบบวัดความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย

เลขที่ของข้อประโยค	p	d
1	.794	.372
2	.835	<u>.246</u>
3	.876	.285
4	.887	.403
5	.928	<u>.230</u>
6	.619	.364
7	.907	.415
8	.361	.375
9	.959	.232
10	.979	.365
11	.742	<u>.433</u>
12	.814	.380
13	.938	.351
14	.722	.252

รายนามผู้เชี่ยวชาญที่พิจารณาความเที่ยงตรงของแบบวัด

แบบวัดพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย

- ดร.นิยะดา จิตต์จรัส
- ดร.วิลาศลักษณ์ ชั่ววัลลี
- อ.สมเกียรติ กิณยทัศน์

แบบวัดบุคลิกภาพชนิดเอ

- ดร.นิยะดา จิตต์จรัส
- ผศ.ประณต คำจิม
- รศ.อัจฉรา สุขารมณ์

แบบวัดทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย

- ผศ. งามตา วินันทานนท์
- อ. จรัส อุ่นฐิติวัฒน์
- อ. ทศนา ทองภักดี

แบบวัดความเชื่ออำนาจภายในตน

- ผศ. งามตา วินันทานนท์
- ดร. วิลาศลักษณ์ ชั่ววัลลี
- อ. อัญชลี สุตธรรม

แบบวัดความรู้เกี่ยวกับการขับซื้อที่ปลอดภัย

- อ. จรัส อุ่นฐิติวัฒน์
- ผศ.ดร. ดุษฎี โยเหลา
- คุณธวัชชัย จุกทอง

ภาคผนวก ข
ตารางวิเคราะห์ข้อมูลในสมมติฐานที่ 2

ตาราง 1 แสดงค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเพศ อายุ การศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ทักษะต่อพฤติกรรม การขับที่ปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ ความติดขัดของสภาพการจราจร สภาพของถนน และพฤติกรรม การขับที่ปลอดภัย (n=601)

ตัวแปร	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1 เพศ	1.00	.15 ^{**}	-.19 ^{**}	.20 ^{**}	.03	.06	-.04	.09	.15 ^{**}	-.04	-.02
2 อายุ		1.00	-.04	.77 ^{**}	.09	.10 [*]	.29 ^{**}	-.22 ^{**}	.09	.15 ^{**}	.44 ^{**}
3 การศึกษา			1.00	-.06	.15 ^{**}	.01	-.11 [*]	-.02	.01	.08	-.13 [*]
4 ระยะเวลา				1.00	.06	.06	.14 ^{**}	-.16 ^{**}	.13 ^{**}	.07	.24 ^{**}
5 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่					1.00	.05	.13 [*]	-.12 [*]	.05	.06	.13 ^{**}
6 เชื่ออำนาจในตน						1.00	.27 ^{**}	-.22 ^{**}	.09	.04	.19 ^{**}
7 ทักษะ							1.00	-.30 ^{**}	-.03	.08	.59 ^{**}
8 บุคลิกภาพชนิดเอ								1.00	.02	-.07	-.41 ^{**}
9 ความติดขัด									1.00	.05	.003
10 สภาพถนน										1.00	.15 ^{**}
11 พฤติกรรม การขับที่											1.00

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 2 แสดงค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ ความวิตกกังวลของสภาพการจราจร สภาพของถนน และพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ในกลุ่มเพศหญิง (n=138)

ตัวแปร	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 อายุ	1.00	.74**	.04	.12	.35**	-.22*	-.03	.24*	.42**
2 ระยะเวลา		1.00	.10	.10	.17	-.24*	-.05	.16	.19
3 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่			1.00	-.01	-.02	-.12	-.03	-.02	.04
4 เชื่ออำนาจในตน				1.00	.37**	-.35**	.11	-.04	.33**
5 ทศนคติ					1.00	-.30**	-.07	.06	.59**
6 บุคลิกภาพชนิดเอ						1.00	.08	-.09	-.38**
7 ความวิตกกังวล							1.00	-.01	-.02
8 สภาพถนน								1.00	.10
9 พฤติกรรมการขับขี่									1.00

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 3 แสดงค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ ความติดขัดของสภาพการจราจร สภาพของถนน และพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย ในกลุ่มเพศชาย (n=463)

ตัวแปร	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 อายุ	1.00	.77**	.10	.09	.28**	-.24**	.10	.13*	.46**
2 ระยะเวลา		1.00	.04	.04	.15**	-.17**	.14**	.06	.27**
3 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่			1.00	.07	.17**	-.12*	.07	.09	.15**
4 เชื่ออำนาจในตน				1.00	.24**	-.18**	.07	.08	.15**
5 ทศนคติ					1.00	-.30**	-.01	.08	.59**
6 บุคลิกภาพชนิดเอ						1.00	-.02	-.06	-.42**
7 ความติดขัด							1.00	.07	.02
8 สภาพถนน								1.00	.17**
9 พฤติกรรม การขับขี่									1.00

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 4 แสดงค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ทักษะคติต่อพฤติกรรมรถขับอย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ ความติดขัดของสภาพการจราจร สภาพของถนน และพฤติกรรมรถขับอย่างปลอดภัย ในกลุ่มการศึกษาระดับประถม-อนุบาล (n=217)

ตัวแปร	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 อายุ	1.00	.75**	.13	.08	.28**	-.19*	.01	.17*	.48**
2 ระยะเวลา		1.00	.07	.01	.12	-.10	.07	.11	.26**
3 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่			1.00	.07	.24**	-.15	-.01	.15	.15
4 เชื่ออำนาจในตน				1.00	.15	-.19*	.06	.02	.13
5 ทักษะคติ					1.00	-.27**	.003	.18*	.58**
6 บุคลิกภาพชนิดเอ						1.00	-.03	-.08	-.35**
7 ความติดขัด							1.00	.004	.04
8 สภาพถนน								1.00	.27**
9 พฤติกรรมรถขับ...									1.00

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 5 แสดงค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร อายุ ระยะเวลาที่ได้เข้ารับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ ความติดขัดของสภาพการจราจร สภาพของถนน และพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ในกลุ่มการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป (n=384)

ตัวแปร	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 อายุ	1.00	.78**	.07	.12	.29**	-.24**	.14*	.15*	.42**
2 จำนวนปีฯ		1.00	.06	.09	.15*	-.20**	.17**	.06	.23**
3 ความรู้ฯ			1.00	.03	.07	-.09	.11	-.03	.15*
4 เชื่อในตน				1.00	.34**	-.23**	.11	.05	.23**
5 ทศนคติฯ					1.00	-.33**	-.05	.04	.59**
6 บุคลิกภาพ						1.00	.04	-.06	-.45**
7 ความติดขัดฯ							1.00	.08	-.02
8 สภาพถนน								1.00	.10
9 พฤติกรรมฯ									1.00

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 6 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ แบบเพิ่มตัวแปรอิสระเป็นขั้น ๆ ละหนึ่งตัวแปร เพื่อการทำนายพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย (n=601)

ตัวแปรอิสระ	B	SE B	Beta	T	R ²
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ	.683200	.049674	.440661	13.754***	.34915
อายุ	.258075	.031817	.254999	8.111***	.42986
บุคลิกภาพชนิดเอ	-.261662	.037676	-.218230	-6.945***	.47092
ระดับการศึกษา	-1.655880	.631420	-.078312	-2.622**	.47588
สภาพของถนน	.371331	.160056	.069851	2.320*	.48058
(ค่าคงที่)	53.316606	4.380143		12.172***	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 7 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ แบบเพิ่มตัวแปรอิสระเป็นขั้น ๆ ละหนึ่งตัวแปร เพื่อการทำนายพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย ในกลุ่มเพศหญิง (n=138)

ตัวแปรอิสระ	B	SE B	Beta	T	R ²
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ	.732684	.115195	.454874	6.360***	.34840
อายุ	.235466	.074901	.219946	3.144**	.40078
บุคลิกภาพชนิดเอ	-.223351	.078503	-.194910	-2.845**	.43492
ค่าคงที่	51.809011	8.209547		6.311***	

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 8 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ แบบเพิ่มตัวแปรอิสระเป็นขั้น ๆ ละหนึ่งตัวแปร เพื่อการทำนายพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย ในกลุ่มเพศชาย (n=463)

ตัวแปรอิสระ	B	SE B	Beta	T	R ²
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ	.679633	.055154	.443076	12.322***	.34928
อายุ	.273048	.035854	.270406	7.616***	.44202
บุคลิกภาพชนิดเอ	-.264160	.043522	-.215880	-6.070***	.48361
สภาพของถนน	.437308	.182852	.080637	2.392*	.48998
ค่าคงที่	49.450298	4.788223		10.327***	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 9 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ แบบเพิ่มตัวแปรอิสระเป็นขั้น ๆ ละหนึ่งตัวแปร เพื่อการทำนายพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย ในกลุ่มการศึกษาระดับประถม-อนุปริญา (n=217)

ตัวแปรอิสระ	B	SE B	Beta	T	R ²
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ	.680748	.083559	.428959	8.147***	.34192
อายุ	.332403	.055639	.307984	5.974***	.45212
บุคลิกภาพชนิดเอ	-.217307	.065345	-.169698	-3.326***	.47901
สภาพของถนน	.715907	.266872	.133949	2.683**	.49611
(ค่าคงที่)	42.631969	6.887489		6.190***	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 10 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ แบบเพิ่มตัวแปรอิสระเป็นขั้น ๆ ละหนึ่งตัวแปร เพื่อการทำนายพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ในกลุ่มการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป (n=384)

ตัวแปรอิสระ	B	SE B	Beta	T	R ²
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ	.668354	.061516	.438660	10.865***	.34883
บุคลิกภาพชนิดเอ	-.283287	.045842	-.246398	-6.180***	.42364
อายุ	.222711	.038133	.229549	5.840***	.47201
ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่	.493149	.244899	.075223	2.014*	.47760
ค่าคงที่	51.929149	5.538844		9.375***	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ภาคผนวก ค
ตารางวิเคราะห์ข้อมูลในสมมติฐานที่ 3

ตาราง 11 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรสถานการณ์ในการขับขี่ (n=601)

กลุ่มสถานการณ์	กลุ่มสถานการณ์ ค่าเฉลี่ย	1 87.84	2 90.10	3 91.08
1 มีปัญหามาก	87.84	-	2.26	3.24 [*]
2 มีปัญหาปานกลาง	90.10		-	0.98
3 มีปัญหาน้อย	91.08			-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 12 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ เมื่อพิจารณาตามเพศ ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านความถี่ของสถานการณ์จราจร (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
เพศ (ก)	22.335	1	22.335	1.160
ความเชื่ออำนาจภายในตน (ข)	219.540	1	219.540	11.404 ^{***}
ความถี่ของจราจร (ค)	3.470	1	3.470	.180
ก x ข	3.040	1	3.040	.158
ก x ค	5.075	1	5.075	.264
ข x ค	23.043	1	23.043	1.197
ก x ข x ค	76.536	1	76.536	3.976 [*]
ส่วนที่เหลือ	11416.023	593	19.251	
รวม	11759.005	600	19.598	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 13 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัย ด้านมารยาท หรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ (X) เมื่อพิจารณาตามเพศ (i) ความเชื่ออำนาจภายในตน (j) และ สถานการณ์ในการขับขี่ ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร (k)

กลุ่ม	สัญลักษณ์	จำนวนคน	ค่าเฉลี่ย	2	3	4	5	6	7	8
	(X_{ijk})			37.11	37.74	38.29	38.43	38.70	39.21	39.39
1.	X_{211}	132	37.11	0.00	0.63	1.18	1.32	1.59	2.10	2.28
2.	X_{112}	27	37.11	-	0.63	1.18	1.32	1.59	2.10	2.28
3.	X_{212}	121	37.74		-	0.55	0.69	0.96	1.47	1.65
4.	X_{222}	120	38.29			-	0.14	0.41	0.92	1.10
5.	X_{111}	58	38.43				-	0.27	0.78	0.96
6.	X_{121}	30	38.70					-	0.51	0.69
7.	X_{221}	90	39.21						-	0.18
8.	X_{122}	23	39.39							-

X_{ijk} ; i = เพศ ; 1 = หญิง, 2 = ชาย
 j = ความเชื่ออำนาจภายในตน ; 1 = ต่ำ, 2 = สูง
 k = ความติดขัดของสภาพการจราจร ; 1 = คล่องตัวน้อย, 2 = คล่องตัวมาก

ตาราง 14 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับซื้ออย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรสถานการณ์ในการขับขี่ (n=601)

กลุ่มสถานการณ์	กลุ่มสถานการณ์	1	2	3
	ค่าเฉลี่ย	87.84	90.10	91.08
1 มีปัญหามาก	87.84	-	2.26 [*]	3.24 [*]
2 มีปัญหปานกลาง	90.10		-	0.98
3 มีปัญหาน้อย	91.08			-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 15 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยด้านความระมัดระวังในการขับชื้อ เมื่อพิจารณาตามเพศ ทักษะคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับชื้อ ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
เพศ (ก)	6.234	1	6.234	.141
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ (ข)	5748.237	1	5748.237	130.055***
ความติดขัดฯ (ค)	11.268	1	11.268	.255
ก x ข	14.939	1	14.939	.338
ก x ค	14.809	1	14.809	.335
ข x ค	187.584	1	187.584	4.244*
ก x ข x ค	2.530	1	2.530	.057
ส่วนที่เหลือ	26209.626	593	44.198	
รวม	32196.749	600	53.661	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 16 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับชื้อ (X) เมื่อพิจารณาตามทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย (1) และสถานการณ์ในการขับชื้อ ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร (j)

กลุ่ม	สัญลักษณ์ (X _{1j})	จำนวน คน	ค่า เฉลี่ย	2 48.93	3 54.06	4 54.82
1.	X ₁₂	137	47.47	1.46	6.59*	7.35*
2.	X ₁₁	136	48.93	-	5.13*	5.89*
3.	X ₂₁	174	54.06		-	0.76
4.	X ₂₂	154	54.82			-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{1j} ; 1 = ทักษะคติต่อพฤติกรรมการขับชื้อ ; 1 = ตีน้อย, 2 = ตีมาก
j = ความติดขัดของสภาพการจราจร ; 1 = คล่องตัวน้อย, 2 = คล่องตัวมาก

ตาราง 17 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยด้านความระมัดระวังในการขับขี่ เมื่อพิจารณาตามอายุ ที่คนคิดต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านความตึงเครียดของสถานการณ์จราจร (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
อายุ (ก)	3001.023	1	3001.023	76.971 ^{***}
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ (ข)	4205.692	1	4205.692	107.869 ^{***}
ความตึงเครียด (ค)	45.369	1	45.369	1.164
ก x ข	160.580	1	160.580	4.119 [*]
ก x ค	5.841	1	5.841	.150
ข x ค	135.060	1	135.060	3.464
ก x ข x ค	.350	1	.350	.009
ส่วนที่เหลือ	23120.407	593	38.989	
รวม	32196.749	600	53.661	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 18 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับขี่ (X) เมื่อพิจารณาตามอายุ (1) และทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย (j)

กลุ่ม	สัญลักษณ์ (X_{ij})	จำนวน คน	ค่า เฉลี่ย	2	3	4
				51.66	52.39	55.99
1.	X_{11}	167	46.01	5.65 [*]	6.38 [*]	9.98 [*]
2.	X_{21}	106	51.66	-	0.73	4.33 [*]
3.	X_{12}	143	52.39		-	3.60 [*]
4.	X_{22}	185	55.99			-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{ij} ; 1 = อายุ ; 1 = น้อย, 2 = มาก
j = ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับชื้อ ; 1 = ตีน้อย, 2 = ดีมาก

ตาราง 19 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยโดยรวม (X) เมื่อพิจารณาตาม ระดับการศึกษา (i) และสถานการณ์ในการขับขี่ (j)

กลุ่ม ลักษณะ (X_{ij})	จำนวน คน	ค่า เฉลี่ย	2	3	4	5	6	7	8	9
			87.59	88.42	88.85	89.64	90.57	93.37	97.11	97.91
1. X_{11}	7	80.86	6.73	7.56	7.99	8.78	9.71	12.51	16.25	17.05
2. X_{21}	58	87.59	-	0.83	1.26	2.05	2.98	5.78	9.52	10.32
3. X_{31}	110	88.42		-	0.43	1.22	2.15	4.95	8.69	9.49
4. X_{32}	176	88.85			-	0.79	1.72	4.52	8.26	9.06
5. X_{33}	98	89.64				-	0.93	3.73	7.47	8.27
6. X_{22}	82	90.57					-	2.80	6.54	7.34
7. X_{23}	38	93.37						-	3.74	4.54
8. X_{13}	9	97.11							-	0.80
9. X_{12}	23	97.91								-

X_{ij} ; i = ระดับการศึกษา ; 1= ป.-ม.ต้น, 2= ม.ปลาย-อนุปริญญา 3= ปริญญาตรีขึ้นไป
j = สถานการณ์ในการขับขี่ ; 1= มีปัญหามาก, 2= มีปัญหากลาง, 3= มีปัญหาน้อย

ตาราง 20 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยโดยรวม เมื่อพิจารณาตามตัวแปรระดับการศึกษา (n=601)

กลุ่มระดับการศึกษา	กลุ่มระดับการศึกษา ค่าเฉลี่ย	1	2	3
		94.67	90.20	88.93
1 ประถม-มัธยมต้น	94.67	-	4.47*	5.74*
2 มัธยมปลาย-อนุปริญญา	90.20		-	1.27
3 ปริญญาตรีขึ้นไป	88.93			-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตาราง 21 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยด้านความระมัดระวังในการขับขี่ เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษา ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี่ด้านสภาพของถนน (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระดับการศึกษา (ก)	264.179	2	132.090	2.657
ความเชื่ออำนาจภายในตน (ข)	844.515	1	844.515	16.988***
สภาพของถนน (ค)	1036.478	1	1036.478	20.850***
ก x ข	128.535	2	64.268	1.293
ก x ค	347.845	2	173.922	3.499*
ข x ค	1.545	1	1.545	.031
ก x ข x ค	164.397	2	82.198	1.654
ส่วนที่เหลือ	29280.062	589	49.711	
รวม	32196.749	600	53.661	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 22 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวัง (X) เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษา (i) และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านสภาพของถนน (j)

กลุ่ม ลักษณะ (X _{ij})	จำนวน คน	ค่า เฉลี่ย	2	3	4	5	6
			50.02	50.21	52.04	53.70	56.72
1. X ₁₁	14	48.36	1.66	1.85	3.68	5.34	8.36*
2. X ₂₁	164	50.02	-	0.19	2.02	3.68*	6.70*
3. X ₃₁	85	50.21		-	1.83	3.49	6.51*
4. X ₄₁	220	52.04			-	1.66	4.68
5. X ₅₁	93	53.70				-	3.02
6. X ₆₁	25	56.72					-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{ij} ; i = ระดับการศึกษา ; 1= ป.-ม.ต้น, 2= ม.ปลาย-อนุปริญญา 3= ปริญญาตรีขึ้นไป
j = สภาพของถนน ; 1= สะดวกน้อย, 2= สะดวกมาก

ตาราง 23 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยรวม (X) เมื่อพิจารณาตาม ระดับการศึกษา (i) และสถานการณ์ในการขับขี่ (j)

กลุ่ม	สัญลักษณ์	จำนวนคน	ค่าเฉลี่ย	2	3	4	5	6	7	8	9
(X_{ij})				87.59	88.42	88.85	89.64	90.57	93.37	97.11	97.91
1. X_{11}		7	80.86	6.73	7.56	7.99	8.78	9.71	12.51	16.25	17.05
2. X_{21}		58	87.59	-	0.83	1.26	2.05	2.98	5.78	9.52	10.32
3. X_{31}		110	88.42		-	0.43	1.22	2.15	4.95	8.69	9.49
4. X_{42}		176	88.85			-	0.79	1.72	4.52	8.26	9.06
5. X_{53}		98	89.64				-	0.93	3.73	7.47	8.27
6. X_{62}		82	90.57					-	2.80	6.54	7.34
7. X_{73}		38	93.37						-	3.74	4.54
8. X_{13}		9	97.11							-	0.80
9. X_{12}		23	97.91								-

X_{ij} ; i = ระดับการศึกษา ; 1= ป.-ม.ต้น, 2= ม.ปลาย-อนุปริญญา 3= ปริญญาตรีขึ้นไป
j = สถานการณ์ในการขับขี่ ; 1= มีปัญหามาก, 2= มีปัญหาปานกลาง, 3= มีปัญหาน้อย

ตาราง 24 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยรวม เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษา ทิศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ด้านสภาพของถนน (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระดับการศึกษา (ก)	464.220	2	232.110	2.995
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ (ข)	12319.899	1	12319.899	158.994***
สภาพของถนน (ค)	965.265	1	965.265	12.457***
ก x ข	180.949	2	90.474	1.168
ก x ค	640.787	2	320.394	4.135*
ข x ค	70.826	1	70.826	.914
ก x ข x ค	12.845	2	6.423	.083
ส่วนที่เหลือ	45639.462	589	77.486	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 25 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยรวม (X) เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษา (i) และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านสภาพของถนน (j)

กลุ่ม ลักษณะ (X_{ij})	จำนวน คน	ค่า เฉลี่ย	2 87.66	3 88.79	4 89.88	5 92.55	6 97.96
1. X_{21}	85	87.62	0.04	1.17	2.26	4.93*	10.34*
2. X_{31}	164	87.66	-	1.13	2.22	4.89*	10.30*
3. X_{11}	14	88.79		-	1.09	3.76	9.17
4. X_{32}	220	89.88			-	2.67	8.08*
5. X_{22}	93	92.55				-	5.41
6. X_{12}	25	97.96					-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{ij} ; i = ระดับการศึกษา ; 1= ป.-ม.ต้น, 2= ม.ปลาย-อนุปริญญา 3= ปริญญาตรีขึ้นไป
j = สภาพของถนน ; 1= สะดวกน้อย, 2= สะดวกมาก

ตาราง 26 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยรวม (X) เมื่อพิจารณาตาม ระดับการศึกษา (i) และสถานการณ์ในการขับขี่ (j)

กลุ่ม ลักษณะ (X_{ij})	จำนวน คน	ค่า เฉลี่ย	2 87.59	3 88.42	4 88.85	5 89.64	6 90.57	7 93.37	8 97.11	9 97.91
1. X_{11}	7	80.86	6.73	7.56	7.99	8.78	9.71	12.51	16.25	17.05
2. X_{21}	58	87.59	-	0.83	1.26	2.05	2.98	5.78	9.52	10.32
3. X_{31}	110	88.42		-	0.43	1.22	2.15	4.95	8.69	9.49
4. X_{32}	176	88.85			-	0.79	1.72	4.52	8.26	9.06
5. X_{33}	98	89.64				-	0.93	3.73	7.47	8.27
6. X_{22}	82	90.57					-	2.80	6.54	7.34
7. X_{23}	38	93.37						-	3.74	4.54
8. X_{13}	9	97.11							-	0.80
9. X_{12}	23	97.91								-

X_{ij} ; i = ระดับการศึกษา ; 1= ป.-ม.ต้น, 2= ม.ปลาย-อนุปริญญา 3= ปริญญาตรีขึ้นไป
j = สถานการณ์ในการขับขี่ ; 1= มีปัญหามาก, 2= มีปัญหาน้อย, 3= มีปัญหาน้อย

ตาราง 27 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยรวม เมื่อพิจารณาตาม ระดับการศึกษา บุคลิกภาพชนิดเอ และสถานการณ์ในการขับขี ด้านสภาพของถนน (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ระดับการศึกษา (ก)	1097.450	2	548.725	6.165**
บุคลิกภาพชนิดเอ (ข)	5656.585	1	5656.585	63.556***
สภาพของถนน (ค)	1512.305	1	1512.305	16.992***
ก x ข	84.240	2	42.120	.473
ก x ค	657.890	2	328.945	3.696*
ข x ค	11.200	1	11.200	.126
ก x ข x ค	198.898	2	99.449	1.117
ส่วนที่เหลือ	52421.527	589	89.001	
รวม	61989.378	600	103.316	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 28 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยรวม (X) เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษา (i) และสถานการณ์ในการขับขี ด้านสภาพของถนน (j)

กลุ่ม สัญ ลักษณะ จำนวน ค่า คนเฉลี่ย	2	3	4	5	6
(X_{ij})	87.66	88.79	89.88	92.55	97.96
1. X_{21} 85 87.62	0.04	1.17	2.26	4.93*	10.34*
2. X_{31} 164 87.66	-	1.13	2.22	4.89*	10.30*
3. X_{11} 14 88.79		-	1.09	3.76	9.17
4. X_{32} 220 89.88			-	2.67	8.08*
5. X_{22} 93 92.55				-	5.41
6. X_{12} 25 97.96					-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{ij} ; i = ระดับการศึกษา ; 1= ป.-ม.ต้น, 2= ม.ปลาย-อนุปริญญา 3= ปริญญาตรีขึ้นไป
j = สภาพของถนน ; 1= สะดวกน้อย, 2= สะดวกมาก

ตาราง 29 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนน พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับขี่ เมื่อพิจารณาตามจำนวนระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
จำนวนระยะเวลา (ก)	943.792	1	943.792	18.778 ^{***}
ความเชื่ออำนาจภายในตน (ข)	877.510	1	877.510	17.459 ^{***}
ความติดขัด (ค)	137.447	1	137.447	2.735
ก x ข	201.854	1	201.854	4.016 [*]
ก x ค	113.754	1	113.754	2.263
ข x ค	48.741	1	48.741	.970
ก x ข x ค	5.469	1	5.469	.109
ส่วนที่เหลือ	29804.831	593	50.261	
รวม	32196.749	600	53.661	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 30 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับขี่ (X) เมื่อพิจารณาตามจำนวนระยะเวลาที่ได้ขับรถมา (i) และความเชื่ออำนาจภายในตน (j)

กลุ่ม	สัญลักษณ์ (X _{i,j})	จำนวน คน	ค่า เฉลี่ย	2 52.42	3 52.43	4 53.65
1.	X ₁₁	195	49.00	3.42 [*]	3.43 [*]	4.65 [*]
2.	X ₂₁	143	52.42	-	0.01	1.23
3.	X ₁₂	124	52.43		-	1.22
4.	X ₂₂	139	53.65			-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{i,j} ; i = จำนวนระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ; 1 = น้อย, 2 = มาก
j = ความเชื่ออำนาจภายในตน ; 1 = ต่ำ, 2 = สูง

ตาราง 31 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนน พฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับขี่ เมื่อพิจารณาตามจำนวนระยะเวลาที่ได้ขับรถมาทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านความตึงเครียดของสภาพการจราจร (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
จำนวนระยะเวลา (ก)	983.388	1	983.388	23.340***
ทัศนคติต่อพฤติกรรมฯ (ข)	5590.511	1	5590.511	132.686***
ความตึงเครียดฯ (ค)	39.711	1	39.711	.943
ก x ข	123.538	1	123.538	2.932
ก x ค	27.049	1	27.049	.642
ข x ค	192.326	1	192.326	4.565*
ก x ข x ค	132.340	1	132.340	3.141
ส่วนที่เหลือ	24985.177	593	42.134	
รวม	32196.749	600	53.661	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 32 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับขี่ (X) เมื่อพิจารณาตามทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย (i) และความตึงเครียดของสภาพการจราจร (j)

กลุ่ม	สัญลักษณ์ (X_{ij})	จำนวน คน	ค่า เฉลี่ย	2	3	4
				48.93	54.06	54.82
1.	X_{12}	137	47.47	1.46	6.59*	7.35*
2.	X_{11}	136	48.93	-	5.13*	5.89*
3.	X_{21}	174	54.06		-	0.76
4.	X_{22}	154	54.82			-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{ij} ; i = ทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่ ; 1 = ตีน้อย, 2 = ดีมาก
j = ความตึงเครียดของสภาพการจราจร ; 1 = คล่องตัวน้อย, 2 = คล่องตัวมาก

ตาราง 33 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนน พฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับขี่ เมื่อพิจารณาตามความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ความเชื่ออำนาจภายในตน และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ (ก)	314.658	1	314.658	6.149 [*]
ความเชื่ออำนาจภายในตน (ข)	1010.252	1	1010.252	19.744 ^{***}
ความติดขัด (ค)	103.621	1	103.621	2.025
ก x ข	38.458	1	38.458	.752
ก x ค	121.298	1	121.298	2.371
ข x ค	77.354	1	77.354	1.512
ก x ข x ค	216.337	1	216.337	4.228 [*]
ส่วนที่เหลือ	30342.674	593	51.168	
รวม	32196.749	600	53.661	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 34 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับขี่ (X) เมื่อพิจารณาตามความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย (i) ความเชื่ออำนาจภายในตน (j) และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านความติดขัดของสภาพการจราจร (k)

กลุ่ม	สัญลักษณ์	จำนวนคน	ค่าเฉลี่ย	2	3	4	5	6	7	8
	(X _{ijk})			50.47	50.52	52.07	52.55	52.65	53.25	54.74
1.	X ₁₁₂	79	48.51	1.96	2.01	3.56	4.04	4.14	4.74 [*]	6.23 [*]
2.	X ₁₁₁	115	50.47	-	0.05	1.60	2.08	2.18	2.78	4.27
3.	X ₂₁₁	75	50.52		-	1.55	2.03	2.13	2.73	4.22
4.	X ₁₂₂	69	52.07			-	0.48	0.58	1.18	2.67
5.	X ₂₁₂	69	52.55				-	0.10	0.70	2.19
6.	X ₂₂₂	74	52.65					-	0.60	2.09
7.	X ₁₂₁	67	53.25						-	1.49
8.	X ₂₂₁	53	54.74							-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{ijk} ; i = ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ; 1 = น้อย, 2 = มาก
 j = ความเชื่ออำนาจภายในตน ; 1 = ต่ำ, 2 = สูง
 k = ความติดขัดของสภาพการจราจร ; 1 = คล่องตัวน้อย, 2 = คล่องตัวมาก

ตาราง 35 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนน พฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับขี่ เมื่อพิจารณาตามความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ทักษะต่อพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านความตึงเครียดของสภาพการจราจร (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ (ก)	195.902	1	195.902	4.513 [*]
ทักษะต่อพฤติกรรม (ข)	5564.901	1	5564.901	128.185 ^{***}
ความตึงเครียด (ค)	17.481	1	17.481	.403
ก x ข	14.279	1	14.279	.329
ก x ค	23.603	1	23.603	.544
ข x ค	158.934	1	158.934	3.661
ก x ข x ค	282.739	1	282.739	6.513 [*]
ส่วนที่เหลือ	25743.866	593	43.413	
รวม	32196.749	600	53.661	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 36 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ด้านความระมัดระวังในการขับขี่ (X) เมื่อพิจารณาตามความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย (1) ทักษะต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย (j) และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านความตึงเครียดของสภาพการจราจร (k)

กลุ่ม	สัญลักษณ์	จำนวนคน	ค่าเฉลี่ย	2	3	4	5	6	7	8
(X _{ijk})				48.64	49.14	49.41	53.39	54.78	54.88	55.00
1.	X ₁₁₂	79	46.05	2.59	3.09	3.36	7.34 [*]	8.73 [*]	8.83 [*]	8.95 [*]
2.	X ₂₁₁	55	48.64	-	0.50	0.77	4.75 [*]	6.14 [*]	6.24 [*]	6.36 [*]
3.	X ₁₁₁	81	49.14		-	0.27	4.25 [*]	5.64 [*]	5.74 [*]	5.86 [*]
4.	X ₂₁₂	58	49.41			-	3.98	5.37 [*]	5.47 [*]	5.59 [*]
5.	X ₁₂₁	101	53.39				-	1.39	1.49	1.61
6.	X ₂₂₂	85	54.78					-	0.10	0.22
7.	X ₁₂₂	69	54.88						-	0.12
8.	X ₂₂₁	73	55.00							-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{ijk} ; 1 = ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ; 1 = น้อย, 2 = มาก
 j = ทักษะต่อพฤติกรรมการขับขี่ ; 1 = ติน้อย, 2 = ดีมาก
 k = ความตึงเครียดของสภาพการจราจร ; 1 = คล่องตัวน้อย, 2 = คล่องตัวมาก

ตาราง 37 การวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ เมื่อพิจารณาตามความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ทักษะคิดต่อพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านสภาพของถนน (n=601)

แหล่งของความแปรปรวน	SS	df	MS	F
ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ (ก)	.882	1	.882	.053
ทัศนคติต่อพฤติกรรม (ข)	1705.237	1	1705.237	102.795***
สภาพของถนน (ค)	15.463	1	15.463	.932
ก x ข	16.873	1	16.873	1.017
ก x ค	47.607	1	47.607	2.870
ข x ค	26.237	1	26.237	1.582
ก x ข x ค	63.778	1	63.778	3.845*
ส่วนที่เหลือ	9837.059	593	16.589	
รวม	11759.005	600	19.598	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 38 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ด้านมารยาทหรือนิสัยที่ดีในการขับขี่ (X) เมื่อพิจารณาตามความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย (1) ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย (j) และสถานการณ์ในการขับขี่ ด้านสภาพของถนน (k)

กลุ่ม	สัญลักษณ์	จำนวนคน	ค่าเฉลี่ย	2	3	4	5	6	7	8
(X _{ijk})				36.09	36.54	36.64	38.66	39.32	39.88	40.48
1.	X ₁₁₁	90	35.68	0.41	0.86	0.96	2.98*	3.64*	4.20*	4.80*
2.	X ₂₁₁	44	36.09	-	0.45	0.55	2.57	3.23*	3.79*	4.39*
3.	X ₁₁₂	70	36.54		-	0.10	2.12	2.78*	3.34*	3.94*
4.	X ₂₁₂	69	36.64			-	2.02	2.68*	3.24*	3.84*
5.	X ₂₂₁	56	38.66				-	0.66	1.22	1.82
6.	X ₁₂₂	97	39.32					-	0.56	1.16
7.	X ₂₂₂	102	39.88						-	0.60
8.	X ₁₂₁	73	40.48							-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X_{ijk} ; 1 = ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ; 1 = น้อย, 2 = มาก
 j = ทักษะคิดต่อพฤติกรรมการขับขี่ ; 1 = ต่ำน้อย, 2 = ดีมาก
 k = สภาพของถนน ; 1 = สะดวกน้อย, 2 = สะดวกมาก

ประวัติของผูู้วิจัย

ชื่อ	นายวิสุทธิ อริยภิญโญ
วัน เดือน ปีเกิด	18 กรกฎาคม 2510
สถานที่เกิด	อำเภอปทุมวัน กรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	72/15 หมู่ 1 ถนนสามัคคี ตำบลท่าทราย อ.เมือง จ.นนทบุรี 10330

ประวัติการศึกษา

2522	จบประถมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนวัฒนาวุฒิกวิทยา กรุงเทพฯ
2528	จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนพุทธจักรวิทยา กรุงเทพฯ
2532	จบปริญญาตรี เอกจิตวิทยา คณะมนุษยศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

ประวัติการทำงาน

2533-2534	เจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคล บริษัท ไทยประกันชีวิต จำกัด
-----------	--

ตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย
ของผู้ขับขี่ยานต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร

บทคัดย่อ
ของ
วิสุทธิ์ อริยภิญโญ

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกการวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์
มีนาคม 2539

ในการวิจัยเรื่อง "ตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร" ผู้วิจัยมีจุดประสงค์ 3 ประการคือ

1. เพื่อศึกษาว่า ตัวแปรอิสระซึ่งประกอบด้วย ตัวแปรลักษณะทางจิต ตัวแปรสถานการณ์ ในการขับขี่ และตัวแปรลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลัง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับขี่ อย่างปลอดภัยหรือไม่ และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางใด

2. เพื่อหาตัวพยากรณ์ที่ดีในการทำนายพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย

3. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีลักษณะทางจิต สถานการณ์ในการขับขี่ และลักษณะทางชีวสังคม ภูมิหลัง แตกต่างกัน

ในการดำเนินการวิจัย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้เป็นผู้ที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลอยู่ในกรุงเทพฯ เป็นประจำ (อย่างน้อย 1 ปี) จำนวน 601 คน

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา ในส่วนของตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย 3 ด้านคือ 1) ด้าน ลักษณะทางจิต ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย และ บุคลิกภาพชนิดเอ 2) ด้านสถานการณ์ในการขับขี่ ได้แก่ ความตึงเครียดของสภาพการจราจร และ สภาพของถนน และ 3) ด้านลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลังของผู้ขับขี่ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับ การศึกษา ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย สำหรับตัวแปรตาม คือ พฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย ประกอบด้วย ความระมัดระวังในการขับขี่ และมารยาทหรือนิสัย ที่ดีในการขับขี่ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถาม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแบบมาตร ประเมินค่า

สำหรับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน การวิเคราะห์ ถดถอยพหุคูณ และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบ 3 ทาง

จากการวิจัยครั้งนี้ พบว่า

1. ความเชื่ออำนาจภายในตน ทศนคติต่อพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย อายุ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย และสภาพของถนน มีความสัมพันธ์ในเชิงบวก กับพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย บุคลิกภาพชนิดเอ และระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์ในเชิงลบ กับพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย สำหรับเพศ และความตึงเครียดของสภาพการจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย

2. ตัวแปรลักษณะทางจิต ตัวแปรลักษณะทางชีวสังคม และภูมิหลัง และตัวแปรสถานการณ์ ในการขับขี่ (ทั้ง 10 ตัวแปร) สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยได้ 49.1% โดยตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยได้ดีคือทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย อายุ บุคลิกภาพชนิดเอ ระยะเวลาที่ได้ขับรถมา ระดับการศึกษา และสภาพของถนน และตัวทำนายที่ดีที่สุดคือทัศนคติต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

3. ไม่ว่าผู้ขับขี่จะมีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยมากหรือน้อย และได้รับความคล่องตัวจากสภาพการจราจรมากหรือน้อย หรือมีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มากหรือน้อย ผู้ที่มีทัศนคติที่ดีมากต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย จะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังมากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

4. ผู้ขับขี่ที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูงหรือต่ำ สำหรับในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง จะมีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ

5. ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถม-มัธยมต้น จะมีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป และในด้านของกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาระดับมัธยมปลาย-อนุปริญญา ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้มาก จะมีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ที่มีสภาพของถนนที่ใช้อำนวยความสะดวกให้น้อย

6. ผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย จะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังมากกว่า ผู้ขับขี่ที่ทัศนคติที่ด้อยต่อพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่ได้รับความคล่องตัวจากสภาพการจราจรมากหรือน้อย

7. ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ หากเป็นผู้ที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมา มาก จะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อย อย่างไรก็ตาม ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีระยะเวลาที่ได้ขับรถมาน้อย หากเป็นผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนสูง ก็จะมีพฤติกรรมการขับขี่ด้านความระมัดระวังมากกว่า ผู้ที่มีความเชื่ออำนาจภายในตนต่ำ

8. ผู้ขับขี่ที่มีบุคลิกภาพชนิดเอต่ำ จะมีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยมากกว่า ผู้ขับขี่ที่มีบุคลิกภาพชนิดเอสูง

PSYCHOLOGICAL AND DRIVING SITUATION VARIABLES RELATED TO SAFE DRIVING
BEHAVIOR OF PRIVATE CAR DRIVING IN BANGKOK

AN ABSTRACT

BY

WISUT ARIYAPINYO

Presented in partial fulfillment of the requirements for the Master of
Sciences degree in Applied Behavioral Science Research
at Srinakharinwirot University

March 1996

The purposes of this study were : 1) to investigate the relationships between safe driving behavior and psychological variables, biosocial variables and driving situation variables, 2) to find the good predictors of safe driving behavior, and 3) to compare the safe driving behavior of the drivers who differed in psychological variables, biosocial variables and driving situation variables.

The sample in this study was 601 Bangkok private car drivers who had been driving regularly in Bangkok for at least 1 year.

Independent variables in this study consisted of 1) psychological variables : internal locus of control, attitude toward safe driving behavior, and type A personality, 2) biosocial variables : sex, age, education level, driving experience and knowledge of safe driving, 3) driving situation : traffic congestion and route condition. A dependent variable was safe driving behavior which consisted of 2 components : careful driving and good driving habit. Internal locus of control, attitude toward safe driving behavior, type A personality, knowledge of safe driving, route condition and safe driving behavior were measured by questionnaires developed by the researcher.

Pearson product moment correlation, multiple regression, and three-way analysis of variance were used to analyze the data.

Main findings of the study were as follows :

1. Internal locus of control, attitude toward safe driving behavior, age, driving experience, knowledge of safe driving and route condition were positively related to safe driving behavior, however, type A personality and education level were negatively related to safe driving behavior. Moreover, sex and traffic congestion were not related to safe driving behavior.

2. Psychological variables, biosocial variables, and driving situation variables could account for 49.1% of the variance of safe driving behavior. Good predictors of the safe driving behavior were attitude toward safe driving behavior, age, type A personality, driving experience, education level, knowledge of safe driving, and route condition. Attitude toward safe driving behavior was the most important predictor.

3. Drivers who had more positive attitude toward safe driving showed more careful driving behavior than those who had less positive attitude, whatever knowledge of safe driving the driver had, how heavy the traffic was, and the condition of the route was.

4. Older drivers reported more safe driving behavior than younger drivers, no matter how high the internal locus of control they possessed. However, in younger drivers group, those who had higher internal locus of control showed higher safe driving behavior.

5. In good route condition, drivers who were educated less than highschool level showed higher safe driving behavior than undergraduate or graduate drivers. For the drivers who attained medium level of education (from high school to diploma), those who drove in good route condition expressed higher safe driving behavior than those who drove in worse route condition.

6. Driver who had better attitude toward safe driving behavior showed higher careful driving behavior than those who had worse attitude, no matter how heavy the traffic was, and no matter how the drivers was.

7. For the low internal locus of control drivers, those who had more driving experience expressed higher careful driving behavior than those who had lower experience. However, for the drivers who had

lower experience, those who had higher internal locus of control showed more careful driving behavior.

8. Driving who scored lower in type A personality scale showed higher safe driving behavior than those who scored higher.