

Ứng dụng lý thuyết hành vi hoạch định phân tích hành vi chạy quá tốc độ của những người trẻ tuổi

■ **LƯƠNG CÔNG PHỤNG; MAI MINH HOÀNG; PGS. TS. CHU CÔNG MINH**

Trường Đại học Bách khoa - Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh

TÓM TẮT: TNGT là một trong những vấn đề luôn được quan tâm nhiều trên thế giới cũng như ở Việt Nam. Theo Ủy ban ATGT Quốc gia, hàng năm cả nước có trên 8.000 người tử vong, hàng ngàn người bị thương tật vĩnh viễn do TNGT, mà không ít trong số đó là trẻ em, học sinh, sinh viên. Mục đích của nghiên cứu này nhằm phân tích hành vi chạy quá tốc độ trong lứa tuổi học sinh sinh viên bằng cách áp dụng lý thuyết hành vi hoạch định (TPB). Nghiên cứu thực hiện 222 mẫu phỏng vấn được thiết kế theo các nhân tố tiềm ẩn trong TPB. Kết quả nghiên cứu này chỉ ra rằng, nhân tố thái độ và nhận thức kiểm soát hành vi tác động rõ ràng đến hành vi chạy quá tốc độ trong giới trẻ.

TỪ KHÓA: Hành vi chạy quá tốc độ, học sinh sinh viên, lý thuyết hành vi hoạch định.

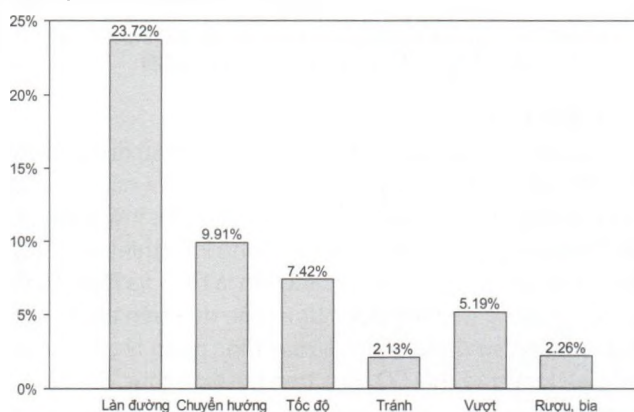
ABSTRACT: Traffic accidents are one of the significant concerns in Vietnam. According to the National Traffic Safety Committee, over 8,000 people die every year, and thousands are permanently injured due to traffic accidents, many of which are children and adolescents. This study aims to analyze speeding behaviour in school-age students by applying the Theory of Planned Behaviour (TPB). The research carried out 222 interview samples designed according to latent factors in TPB. This study shows that attitude and perceived behavioural control affect significantly speeding behaviour in young people.

KEYWORDS: Speeding behavior, adolescents, theory of planned behaviour.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Ở Việt Nam, TNGT là một trong những vấn đề phức tạp được mọi người quan tâm rất nhiều. Theo thống kê của Cục CSGT (Bộ Công an), trong giai đoạn 5 năm (2016 - 2020), cả nước xảy ra 93.938 vụ, 39.873 người chết, 77.743 người bị thương [1]. So với giai đoạn 5 năm (2011 - 2015), cả 3 tiêu chí đều giảm nhưng vẫn còn là một con số cao. Có thể nói hành vi chạy quá tốc độ dẫn đến TNGT là một trong các hành vi vi phạm phổ biến. Theo nghiên cứu chung của thế giới (2013) chỉ ra rằng có mối quan hệ rõ ràng giữa tốc độ và

TNGT. Theo đó, nếu tăng tốc độ trung bình lên 5% thì TNGT tăng 10% và TNGT nghiêm trọng chết người tăng 20% [2]. Tai nạn đối với đối tượng trẻ tuổi từ 18 - 27 tuổi chiếm 27% tổng số vụ TNGT trên cả nước, đáng chú ý hơn mỗi năm có tới 2.000 trẻ em thiệt mạng vì TNGT, trong đó học sinh cấp 3 có liên quan tới 90% tổng số vụ TNGT của trẻ em (3). Mục đích của nghiên cứu này nhằm sử dụng lý thuyết hành vi hoạch định phân tích hành vi chạy quá tốc độ đối với đối tượng là học sinh, sinh viên.

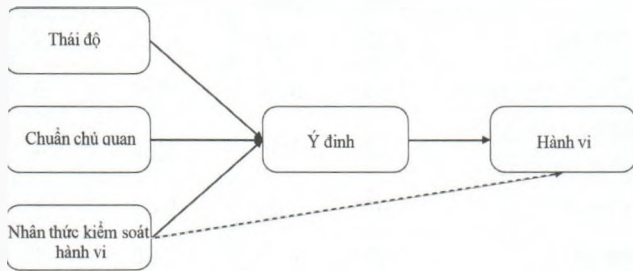


Hình 1.1: Thống kê nguyên nhân gây TNGT do con người giai đoạn 2016 - 2020 (theo số liệu thống kê của Bộ Công an (Cục CSGT))

2. LÝ THUYẾT HÀNH VI HOẠCH ĐỊNH (TPB)

Một trong những mô hình tâm lý xã hội được sử dụng rộng rãi để để xác định hành vi của con người là lý thuyết hành vi hoạch định (TPB). TPB được mở rộng từ lý thuyết hành động hợp lý (TORA) được phát triển bởi Ajzen (1991) [4]. Hiện tại, TPB được coi là một lý thuyết tốt nhất để đoán về hành vi của con người vì nó cung cấp các yếu tố tiên quyết để xác định hành vi. Trong mô hình TPB, hành vi được dự đoán bằng ý định và nhận thức kiểm soát hành vi, trong đó ý định được dự đoán bởi 3 yếu tố. Thứ nhất, thái độ đối với hành vi là sự đánh giá thuận lợi hay không thuận lợi về hành vi được xét đến. Yếu tố thứ hai, chuẩn chủ quan liên quan đến áp lực từ những người khác như các thành viên trong gia đình và bạn bè đó là những người có ảnh hưởng đến khả năng thực hiện hành vi của họ. Cuối cùng, nhận thức kiểm soát hành vi yếu tố này nói lên mức độ nhận thức dễ dàng hay khó khăn trong việc thực hiện hành vi. Trong lĩnh vực giao thông, đa số các nghiên cứu đều áp dụng TPB để giải thích cho hành vi, cụ thể để hiểu ý định tăng tốc độ

người lái xe các yếu tố dự đoán trong TPB bao gồm thái độ, huấn chủ quan và nhận thức kiểm soát hành vi được áp dụng để đánh giá lí do tại sao người lái xe lại chọn tốc độ ao khi tham gia giao thông.



Hình 2.1: Lý thuyết hành vi hoạch định (TPB)

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

3.1. Thiết kế thang đo cho các nhân tố tiềm ẩn

Các nhân tố tiềm ẩn như thái độ, chuẩn chủ quan, nhận thức kiểm soát hành vi, ý định thực hiện hành vi và hành vi là các nhân tố nền tảng trong lý thuyết hành vi hoạch định (Ajzen 1991). Trong đó, các câu hỏi về thái độ 10 câu hỏi, chuẩn chủ quan 4 câu hỏi, nhận thức kiểm soát hành vi 4 câu hỏi được đo lường dựa trên cơ sở của nghiên cứu trước đây [5].

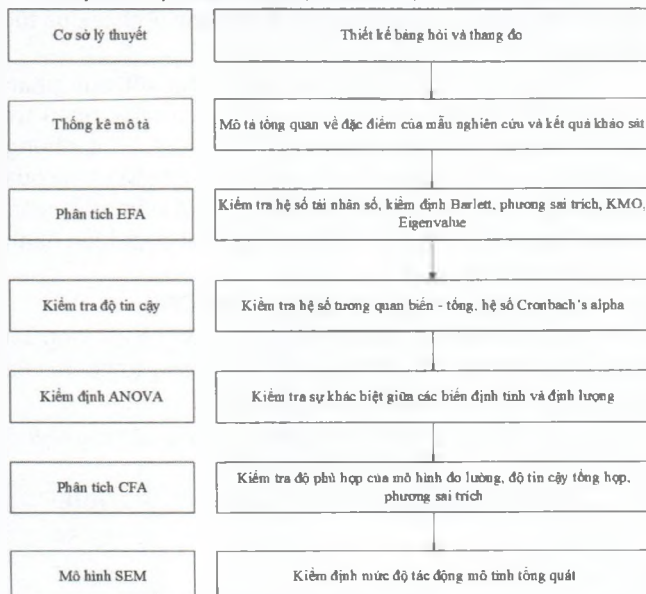
Ý định thực hiện hành vi gồm 5 câu hỏi dựa trên nghiên cứu thí điểm và tình hình giao thông tại Việt Nam. Đối với thang đo hành vi chạy quá tốc độ sử dụng thang đo 5 điểm; được thiết kế phù hợp với ý định để tăng độ tương thích cho thang đo, với điểm số càng thấp thì ít có xu hướng chạy quá tốc độ, nếu điểm số càng cao thì xu hướng chạy quá tốc độ càng nhiều.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

Trong nghiên cứu này, số lượng mẫu phỏng vấn là 222 mẫu. Đối tượng được thực hiện chính trong cuộc nghiên cứu này gồm học sinh, sinh viên trong và ngoài khu vực TP. Hồ Chí Minh.

3.3. Phương pháp phân tích

Quy trình phân tích được thực hiện 7 bước sau:



Hình 3.1: Quy trình phân tích mô hình SEM

Trong đó:

- **Bước 1: Cơ sở lý thuyết** được dựa trên thống kê tình hình TNGT trong giai đoạn (2016 - 2020) cùng với những nguyên nhân gây tai nạn phổ biến trên cả nước.

- **Bước 2: Thống kê mô tả:**

Mô tả tổng quát về đặc điểm của mẫu nghiên cứu và kết quả khảo sát có được.

- **Bước 3: Phân tích nhân tố khám phá EFA:**

Phân tích EFA được tiến hành để kiểm tra mức độ hội tụ của từng thang đo, các điều kiện sau đây cần phải được đảm bảo theo Multivariate Data Analysis: Hệ số tải nhân tố (Factor loading) $\geq 0,3$ Hệ số Bartlett $< 0,05$ Hệ số KMO $\geq 0,05$ Tổng phương sai trích $\geq 50\%$ Trị số Eigenvalues của các nhân tố ≥ 1

- **Bước 4: Kiểm tra độ tin cậy:**

Hệ số Cronbach's alpha được sử dụng để đo lường độ tin cậy của thang đo, mục đích nhằm đảm bảo các câu hỏi đều phản ánh được khái niệm của các nhân tố tiềm ẩn. Các khái niệm biến quan sát được chấp nhận phải đảm bảo các giá trị: Hệ số cronbach alpha $\geq 0,6$ (Hoàng Trọng, Chu Nguyễn Mộng Ngọc (2008) và các biến quan sát trong các khái niệm phải thỏa mãn về hệ số tương quan biến tổng $\geq 0,3$ (Nunnally, J.1978).

- **Bước 5: Kiểm định ANOVA:**

Thực hiện phương pháp kiểm định giá trị trung bình bằng ANOVA để xem xét sự khác biệt giữa các nhóm giới tính, độ tuổi, vùng miền, số năm kinh nghiệm lái xe, loại phương tiện, thói quen xem đua xe và đặt điểm tính đối với các nhân tố tiềm ẩn.

- **Bước 6: Phân tích nhân tố khẳng định CFA:**

Phân tích CFA dùng để đánh giá mô hình đo lường và sự phù hợp của các thang đo. Theo Hair và cộng sự (2009), Multivariate Data Analysis, 7th edition [6], các chỉ số được xem xét để đánh giá Model Fit gồm:

CMIN/df ≤ 5 là chấp nhận được, CFI $\geq 0,9$ là tốt, CFI $\geq 0,8$ là chấp nhận được, GFI $\geq 0,9$ là tốt, RMSEA $\leq 0,08$ là tốt.

Ghi chú: Một số đề tài do sự giới hạn về cỡ mẫu nên trị số GFI khó đạt được mức 0,9 bởi chỉ số này phụ thuộc rất nhiều vào số thang đo, số biến quan sát và cỡ mẫu. Chính vì vậy, nếu giá trị GFI dưới 0,9 nhưng từ 0,8 trở lên thì vẫn được chấp nhận theo công trình nghiên cứu [7] và [8].

- **Bước 7: Phân tích cấu trúc mô hình tuyến tính SEM:**

Cuối cùng là bước kiểm tra mô hình SEM về khả năng chấp nhận thống kê thông qua kiểm định các chỉ số về độ phù hợp của mô hình với các trị GFI, CFI, RMSEA, Chi - square/df. Các chỉ số trên thỏa mãn tiêu chuẩn [9] như đã trình ở bước 6 thì kết luận là mô hình phù hợp với dữ liệu nghiên cứu.

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

Trong chương này sẽ trình bày kết quả thống kê thông tin nhân khẩu, phân tích EFA, hệ số độ tin cậy, sự khác biệt về các nhóm đối với hành vi chạy quá tốc độ, các chỉ số về độ phù hợp của mô hình CFA và kết quả SEM.

4.1. Thống kê số liệu điều tra

Sau khi đã loại bỏ những bảng khảo sát không phù hợp thì nghiên cứu còn lại 222 bảng khảo sát với đối tượng là các học sinh sinh viên trong và ngoài khu vực TP. Hồ Chí Minh.

Trong đó, nam giới là 144 và nữ giới là 78. Độ tuổi 15 - 17 là 46 và độ tuổi 18 - 25 là 176. Những mẫu khảo sát trong khu vực TP. Hồ Chí Minh là 142, ngoài khu vực TP. Hồ Chí Minh là 80. Đối với số năm kinh nghiệm lái xe, số người dưới 3 năm là 55 còn 3 năm trở lên là 167 người. Liên quan đến phương tiện sử dụng thì xe gắn máy từ 50cc trở lên chiếm nhiều nhất với 146 người sử dụng, tiếp đó là xe gắn máy dưới 50cc là 41 người sử dụng, xe điện có 13 người sử dụng, ít nhất là xe đạp với 5 người sử dụng và những người sử dụng phương tiện khác là 17 người. Cuối cùng là đặt điểm tính cách thì những người có tính cách vị tha chiếm nhiều nhất 89 người, tiếp theo là lo lắng có 73 người và ít nhất là tính cách thiếu chuẩn mực có 6 người (Bảng 4.1).

Bảng 4.1. Tóm tắt thông tin nhân khẩu học

Biến nhân khẩu	Tổng suất	Phần trăm
Giới tính		
Nam	144	64,9%
Nữ	78	35,1%
Độ tuổi		
Từ 15-17	46	20,7%
Từ 18-25	176	79,3%
Vùng miền		
Trong TP. Hồ Chí Minh	142	64%
Ngoài TP. Hồ Chí Minh	80	36%
Số năm kinh nghiệm lái xe		
Dưới 3 năm	55	24,8%
Từ 3 năm trở lên	167	75,2%
Loại phương tiện		
Xe máy trên 50cc	146	65,8%
Xe máy dưới 50cc	41	18,5%
Xe điện	13	5,9%
Xe đạp	5	2,3%
Khác	17	7,7%
Đặt điểm tính cách		
Vị tha	89	40,1%
Lo lắng	73	32,9%
Tìm kiếm cảm giác	43	19,4%
Giận dữ	11	5,0%
Thiếu chuẩn mực	6	2,7%

4.2. Phân tích nhân tố khám phá (EFA)

Thông qua EFA, số lượng câu hỏi giảm từ 30 câu còn 21 câu. Kết quả cho thấy KMO = 0,906 > 0,5, kiểm định Bartlett có Sig = 0,000 < 0,05, tổng phương sai trích 69,474 > 50%, và giá trị Eigenvalues = 1,079 > 1.

4.3. Thống kê mô tả và các hệ số độ tin cậy của thang đo

Đối với thái độ, đo lường thông qua 7 câu hỏi và kết quả phân tích cho thấy điểm trung bình là 2,2 (SD = 1,10). Đối với chuẩn chủ quan, điểm trung bình là 1,93 (SD = 0,94) được đo lường bởi 3 câu hỏi. Nhận thức kiểm soát hành vi, đo lường bằng 4 câu hỏi với điểm số trung bình đạt 2,13 (SD = 0,82). Với ý định điểm số trung bình là 1,97 (SD = 0,88) được đo lường bởi 3 câu hỏi. Cuối cùng là hành vi chạy quá tốc độ được đo lường bởi 4 câu hỏi với điểm số trung bình là 2,4 (SD = 1,10).

Bảng 4.2. Điểm số trung bình, độ lệch chuẩn, hệ số Cronbach alpha và số lượng câu hỏi

Nhân tố tiềm ẩn	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn (SD)	Hệ số Cronbach	Số câu hỏi
Thái độ	2,22	1,10	0,89	7
Chuẩn chủ quan	1,93	0,94	0,74	3
Nhận thức kiểm soát hành vi	2,13	0,95	0,82	4
Ý định	1,97	0,88	0,82	3
Hành vi	2,40	1,10	0,88	4

Hệ số Cronbach's alpha thường được sử dụng để xem xét độ tin cậy của các câu hỏi dùng để đo lường. Từ Bảng 4.2, có thể thấy tất cả các giá trị về hệ số Cronbach's alpha đều hơn mức tối thiểu là 0,6 [6].

4.4. Kiểm tra sự khác biệt giữa các nhóm đối với hành vi chạy quá tốc độ

Đối với giới tính, nghiên cứu này cho thấy nam giới và nữ giới có sự khác biệt nhau đối với hành vi chạy quá tốc độ. Cụ thể nam giới có hành vi chạy quá tốc độ nhiều hơn nữ giới. Về phân tích độ tuổi, 2 nhóm độ tuổi có sự khác biệt nhau về hành vi chạy quá tốc độ, độ tuổi từ 18 - 25 cho thấy có hành vi chạy quá tốc độ nhiều hơn đối với độ tuổi 15 - 17. Kết quả từ phân tích ANOVA cho thấy giá trị Sig F < 0,05.

Kết quả cho thấy những người sống trong khu vực TP. Hồ Chí Minh có xu hướng chạy quá tốc độ nhiều hơn so với những người sống ở ngoài TP. Hồ Chí Minh. Đối với số năm kinh nghiệm lái xe, những người có số năm kinh nghiệm từ 3 năm trở lên có hành vi chạy quá tốc độ nhiều hơn so với những người có dưới 3 năm kinh nghiệm lái xe. Kết quả cho thấy từ kết quả phân tích ANOVA với giá trị Sig F < 0,05.

Kết quả từ phân tích ANOVA giá trị Sig F < 0,05 cho thấy có sự khác biệt giữa các loại phương tiện đối với hành vi chạy quá tốc độ. Cụ thể, nhóm người sử dụng phương tiện xe máy trên 50cc thì có hành vi chạy quá tốc độ nhiều nhất, còn nhóm người sử dụng xe điện ít có hành vi chạy quá tốc độ nhất.

Đối với đặc điểm tính cách, theo như kết quả phân tích ANOVA thì những người có tính cách khác nhau thì xu hướng chạy quá tốc độ cũng khác nhau. Cụ thể, những người có tính cách thiếu chuẩn mực thì có hành vi chạy quá tốc độ đứng đầu, tiếp theo là tính cách tìm kiếm cảm giác, còn những người có tính cách lo lắng thì ít thực hiện hành vi chạy quá tốc độ nhất.

4.5. Phân tích nhân tố khẳng định (CFA)

Các chỉ số độ tin cậy CR của thang đo và phương sai trung bình được trích AVE (dùng để đo lường sự hội tụ của các câu hỏi) được thể hiện trong Bảng 4.3.

Bảng 4.3. Độ tin cậy CR của thang đo và phương sai trung bình được trích AVE của CFA

Nhân tố tiềm ẩn	CR	AVE
Thái độ	0,896	0,554
Chuẩn chủ quan	0,747	0,497
Nhận thức kiểm soát hành vi	0,821	0,536

Nhân tố tiềm ẩn	CR	AVE
Ý định	0,817	0,598
Hành vi	0,884	0,657

Các chỉ số độ phù hợp của mô hình đo lường cho thấy Chi-square/df = 2,137, GFI = 0,850, CFI = 0,920, RMSEA = 0,072. Có thể thấy, hầu hết các chỉ số đều phù hợp với những tiêu chuẩn được đề ra trong nghiên cứu đối với CFA và độ đo dữ liệu phù hợp để phân tích [9]. Đối với chỉ số CRN lớn hơn 0,7 và AVE lớn hơn 0,5 là đảm bảo về tính hội tụ, vì vậy kết luận tính hội tụ của cấu trúc là phù hợp [9].

4.6. Kiểm định mô hình cấu trúc tuyến tính SEM

Kiểm định mô hình SEM được thực hiện nhằm đánh giá mức độ tác động trong mô hình tổng, xem xét các mối quan hệ tác động có ý nghĩa hay không có ý nghĩa.

Bảng 4.4. Thống kê kết quả mô hình SEM

Mối quan hệ	Hệ số Estimate	Sig. (P-value)
Thái độ → Ý định	0,679	0,000**
Chủ quan → Ý định	0,107	0,255
Nhận thức kiểm soát hành vi → Ý định	0,006	0,958
Ý định → Hành vi	0,180	0,012*
Nhận thức kiểm soát hành vi → Hành vi	0,676	0,000**
Thái độ → Ý định → Hành vi	0,459	0,001**
Chủ quan → Ý định → Hành vi	0,072	0,313
Nhận thức kiểm soát hành vi → Ý định → Hành vi	0,004	0,970

Ghi chú: (*) thể hiện mức ý nghĩa thống kê $P < 5\%$, (**) thể hiện mức ý nghĩa thống kê $P < 1\%$.

Kết quả phân tích mô hình SEM cho thấy có mối quan hệ tác động cả trực tiếp và gián tiếp. Nhân tố thái độ tác động đến ý định với hệ số hồi quy chuẩn hóa (β) = 0,679, hệ số Sig. (P-value) < 0,05 cho thấy ý định của một người về việc thực hiện các hành vi hay không thì phụ thuộc vào việc họ cảm thấy rằng hành vi đó là thuận lợi hay không thuận lợi cho mình. Nhân tố ý định tác động trực tiếp đến hành vi (β) = 0,180, $p < 0,05$ với một hệ số khá lớn, hàm ý một người có ý định thực hiện hành vi thì khả năng cao sẽ thực hiện hành vi đó trong thực tế. Từ kết quả phân tích cho thấy nhân tố ý định đóng vai trò trung gian trong mối quan hệ giữa thái độ và hành vi (β) = 0,459, $p < 0,05$). Nhân tố nhận thức kiểm soát hành vi có tác động trực tiếp đến hành vi (β) = 0,676, $p < 0,05$, thể hiện rằng những người có hành vi chạy quá tốc độ là có khả năng nhận thức, kiểm soát được hành vi. Cuối cùng, nhân tố chuẩn chủ quan không tác động đến hành vi chạy quá tốc độ. Nói cách khác, những người trong gia đình hoặc bạn bè không ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn tốc độ của người lái xe, có thể nói những người lái xe trẻ tuổi thường chọn tốc độ dựa trên cảm giác và khả năng điều khiển phương tiện của họ.

5. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Tóm tắt lại nghiên cứu này đã áp dụng thành công TPB để giải thích hành vi chạy quá tốc độ của học sinh, sinh viên. Nó chỉ ra rằng thái độ, nhận thức kiểm soát hành vi và ý định đều ảnh hưởng đáng kể đến hành vi chạy quá tốc độ. Tuy nhiên, trong nghiên cứu này còn hạn chế về số lượng cỡ mẫu, vì vậy trong nghiên cứu tiếp theo sẽ tăng số lượng mẫu để mô hình được giải thích tốt hơn.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Cục CSGT (2022 Apr 20), *Thống kê TNGT giai đoạn 2016 - 2020* (<https://www.csqt.vn/tintuc/11914/Thong-ke-TNGT-giai-doan-2016-2020.html>).
- [2]. Cục CSGT (2022 Apr 20), *Tốc độ là nguyên nhân hàng đầu gây tai nạn giao thông* (<https://www.csqt.vn/tintuc/2368/Toc-do-la-nguyen-nhan-hang-dau-gay-tai-nan-giao-thong.html>).
- [3]. *Nỗ lực giảm tai nạn giao thông ở lứa tuổi học sinh* (2022 Apr 20) (<https://mt.gov.vn/atgt/tin-tuc/67659/no-luc-giam-tai-nan-giao-thong-o-lua-tuoi-hoc-sinh.aspx>).
- [4]. Ajzen I. (1991), *The theory of planned behavior*, Organ Behav Hum Decis Process, 50 (2), 179-211.
- [5]. Paris H, Van den Broucke S. (2008), *Measuring cognitive determinants of speeding: An application of the theory of planned behaviour*, Transp Res Part F Traffic Psychol Behav (2021 Dec 26);11(3):168-80, Available from: /record/2008-04426-003.
- [6]. Hair J. (2009 Feb 23), *Multivariate Data Analysis*, Fac Publ, (2022 Apr 20), Available from: <https://digitalcommons.kennesaw.edu/facpubs/2925>.
- [7]. Baumgartner H, Homburg C. (1996), *Applications of structural equation modeling in marketing and consumer research: A review*, vol.13, International Journal of Research in Marketing, Elsevier, pp.139-61.
- [8]. Doll WJ, Xia W, Torkzadeh G. (1994), *A confirmatory factor analysis of the end-user computing satisfaction instrument*, MIS Q Manag Inf Syst, 18(4):453-60.
- [9]. *Multivariate data analysis (7th, 2009).pdf* - [PDF Document] (2022 Apr 11), Available from: <https://vdocuments.mx/multivariate-data-analysis-7th-2009pdf.html>.

Ngày nhận bài: 17/6/2022

Ngày chấp nhận đăng: 11/7/2022

Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Mạnh Tuấn

TS. Huỳnh Ngọc Thi