

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลของการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง จำนวน 440 คน ผู้วิจัยนำเสนอการวิเคราะห์โดยใช้ตารางประกอบคำบรรยาย จำแนกเป็น 4 ตอน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง แสดงผลการวิเคราะห์ไว้ในตารางที่ 5

ตอนที่ 2 ผลการศึกษาเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง แสดงผลการวิเคราะห์ไว้ในตารางที่ 6

ตอนที่ 3 ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง แสดงผลการวิเคราะห์ไว้ในตารางที่ 7

ตอนที่ 4 ผลการศึกษาความสามารถในการทำนายของเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง แสดงผลการวิเคราะห์ไว้ในตารางที่ 8 - 10

**ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐ  
ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง**

ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ประกอบด้วย เพศ อายุ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และความถี่ในการสวมหมวกนิรภัย เสนอผลการวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ ดังเสนอในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง จำแนกตามเพศ อายุ ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ และ ความถี่ในการสวมหมวกนิรภัย (n = 440)

| ข้อมูลส่วนบุคคล                           | จำนวน             | ร้อยละ    |
|---|-------------------|-----------|
| <b>เพศ</b>                                |                   |           |
| หญิง                                      | 220               | 50.00     |
| ชาย                                       | 220               | 50.00     |
| <b>อายุ</b>                               |                   |           |
| 20  | 155               | 35.2      |
| 21  | 73                | 16.6      |
| 22  | 99                | 22.5      |
| 23  | 80                | 18.2      |
| 24  | 33                | 7.5       |
|   | $\bar{X} = 21.46$ | SD = 1.33 |
| <b>ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปี)</b> |                   |           |
| มีประสบการณ์                              |                   |           |
| 1   | 32                | 7.3       |
| 2   | 23                | 5.2       |
| 3   | 26                | 5.9       |
| 4   | 25                | 5.7       |

## ตารางที่ 5 (ต่อ)

| ข้อมูลส่วนบุคคล                         | จำนวน            | ร้อยละ    |
|---|------------------|-----------|
| <b>ประสบการณ์ขับขีรถจักรยานยนต์(ปี)</b> |                  |           |
| มีประสบการณ์                            |                  |           |
| 5                                       | 50               | 11.4      |
| 6                                       | 28               | 6.4       |
| 7                                       | 41               | 9.3       |
| 8                                       | 59               | 13.4      |
| 9                                       | 53               | 12.0      |
| 10                                      | 76               | 17.3      |
| 11                                      | 12               | 2.7       |
| 12                                      | 13               | 3.0       |
| 13                                      | 1                | .2        |
| 15                                      | 1                | .2        |
|   | $\bar{X} = 6.78$ | SD = 3.07 |
| <b>ความถี่ในการสวมหมวกนิรภัย (วัน)</b>  |                  |           |
| 1                                       | 13               | 3.0       |
| 2                                       | 16               | 3.6       |
| 3                                       | 43               | 9.8       |
| 4                                       | 45               | 10.2      |
| 5                                       | 83               | 18.9      |
| 6                                       | 27               | 6.1       |
| 7                                       | 213              | 48.4      |
|   | $\bar{X} = 5.50$ | SD = 1.74 |

จากตารางที่ 5 พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างที่ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นเพศหญิงและเพศชาย จำนวนเท่ากัน คือ 220 คน คิดเป็นร้อยละ 50 ส่วนใหญ่มีอายุ 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.2 มีอายุเฉลี่ย 21.46 ปี (SD = 1.33) ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ขับขีรถจักรยานยนต์ 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.3 โดยประสบการณ์ขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 6.78 ปี (SD = 3.07) และมีความถี่ในการสวมหมวกนิรภัย 7 วัน คิดเป็นร้อยละ 48.4 โดยมีความถี่ในการสวมหมวกนิรภัยเฉลี่ย 5.5 วันต่อสัปดาห์ (SD = 1.74)

ตอนที่ 2 ผลการศึกษาเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง วิเคราะห์โดยการคำนวณหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน แสดงผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างโดยรวม (n = 440)

| ตัวแปร                     | $\bar{X}$ | SD    | ความหมาย | ระดับ   |
|----------------------------|-----------|-------|----------|---------|
| เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย  | 171.53    | 43.85 | ทางบวก   | ปานกลาง |
| การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง    | 108.77    | 26.28 | ทางบวก   | สูง     |
| การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม | 157.11    | 39.34 | ทางบวก   | ปานกลาง |
| ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย    | 4.27      | .68   | ทางบวก   | สูง     |

จากตารางที่ 6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีคะแนนเจตคติและคะแนนการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในทางบวก ระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 171.53$ ,  $SD = 43.85$  และ  $\bar{X} = 157.11$ ,  $SD = 39.34$  ตามลำดับ) มีคะแนนการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและคะแนนความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในทางบวก ระดับสูง ( $\bar{X} = 108.77$ ,  $SD = 26.28$  และ  $\bar{X} = 4.27$ ,  $SD = .68$  ตามลำดับ)

ตอนที่ 3 ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง วิเคราะห์โดยสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's product moment correlation) แสดงผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (n = 440)

| ตัวแปร                     | ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) | p - value |
|----------------------------|-------------------------------|-----------|
| เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย  | .147                          | .002*     |
| การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง    | .207                          | .000*     |
| การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม | .216                          | .000*     |

\* p < .05

จากตารางที่ 7 พบว่า เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (r = .147, .207 และ .216 ตามลำดับ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตอนที่ 4 ผลการศึกษาความสามารถในการทำนายของเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ความสามารถในการทำนายของเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง วิเคราะห์ด้วยการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบเข้าทั้งหมด (Enter multiple regression) ซึ่งผ่านการทดสอบเงื่อนไขการใช้สถิติวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบเข้าทั้งหมด (ภาคผนวก ฉ) และสร้างสมการทำนายความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง แสดงผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 8 – 10

การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ ตัวแปรพยากรณ์ที่นำมาทำนายแต่ละตัว ต้องไม่มีความสัมพันธ์กันหรือสัมพันธ์กันเองในระดับต่ำ เพื่อขจัดปัญหาความสัมพันธ์ร่วมเชิงเส้นพหุ (Multicollinearity) จากตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์กัน ดังนั้นจึงใช้วิธี วิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพยากรณ์แต่ละตัว และนำเสนอรูปแบบของเมตริกสหสัมพันธ์ (Correlation matrix) ดังแสดงในตารางที่ 8



ตารางที่ 8 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (n = 440) ในรูปของเมตริกสหสัมพันธ์ (Correlation matrix)

| ตัวแปร                     | ความตั้งใจ | เจตคติ | การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง | การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม |
|----------------------------|------------|--------|-------------------------|----------------------------|
| ความตั้งใจ                 | 1.00       |        |                         |                            |
| เจตคติ                     | .15**      | 1.00   |                         |                            |
| การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง    | .21**      | .41**  | 1.00                    |                            |
| การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม | .22**      | .47**  | .52**                   | 1.00                       |

\*\* p < .01

จากตารางที่ 8 พบว่า ตัวแปรพยากรณ์คู่ที่มีความสัมพันธ์กันมากที่สุด คือ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง กับการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ .52 เจตคติ กับการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ .47 และเจตคติ กับการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ .41 ตามลำดับ เมื่อใช้เกณฑ์การพิจารณาปัญหาความสัมพันธ์พหุร่วมเชิงเส้น คือ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) ที่มากกว่า .65 (Burns and Grove, 2001: 551) แสดงว่าไม่มีตัวแปรพยากรณ์คู่ใดมีปัญหาความสัมพันธ์กันสูง จนทำให้เกิดปัญหา (multicollinearity)

ตารางที่ 9 แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R) ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ที่เข้าสู่สมการถดถอย และค่าอำนาจในการทำนาย ( $R^2$ ) ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

| ตัวแปรทำนาย                   | R   | $R^2$ | Adjusted $R^2$ | F     | p – value |
|-------------------------------|-----|-------|----------------|-------|-----------|
| 1. เจตคติ                     |     |       |                |       |           |
| 2. การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง    | .24 | .06   | .05            | 13.62 | .000*     |
| 3. การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม |     |       |                |       |           |

\*p < .05

จากตารางที่ 9 พบว่า เมื่อนำตัวแปรทำนายเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมเข้าไปในสมการ พบว่า เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม สามารถร่วมกันทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างได้ร้อยละ 6 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนเจตคติสามารถทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างได้ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Beta= .04)



ตารางที่ 10 ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของตัวแปรทำนายในรูปคะแนนดิบ (b) และคะแนนมาตรฐาน (Beta) ทดสอบความมีนัยสำคัญของ b และแสดงสมการถดถอยพหุคูณที่ใช้ในการทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ที่ได้จากการคัดเลือกตัวแปรด้วยการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบทั้งหมด (Enter multiple regression)

| ตัวแปรทำนาย                      | b    | SE.b | Beta | t     | p - value |
|----------------------------------|------|------|------|-------|-----------|
| เจตคติ (A)                       | 5.34 | .00  | .04  | 6.45  | .52       |
| การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN)     | 3.13 | .00  | .12  | 2.18  | .03*      |
| การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (PBC) | 2.34 | .00  | .14  | 2.37  | .02*      |
| CONSTANT                         | 3.47 | .16  | -    | 21.62 | .00*      |

\*p < .05

จากตารางที่ 10 พบว่า ตัวทำนายที่มีค่า Beta สูงสุด คือ การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (Beta = .14) หมายถึง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมากที่สุด รองลงมาคือ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Beta = .12) และสุดท้ายเจตคติ (Beta = .04) และทั้งสามตัวแปรมีความสัมพันธ์อยู่ในทิศทางบวก โดยสามารถสร้างสมการทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ได้ดังนี้

#### สมการทำนายในรูปคะแนนดิบ

$$Y \text{ ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย} = 3.47 + 5.34 \text{ เจตคติ} + 3.13 \text{ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง} + 2.34 \text{ การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม}$$

แสดงว่า เจตคติ (A) เปลี่ยนไป 1 หน่วย ค่าความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างจะเปลี่ยนไป 5.34 หน่วย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) เปลี่ยนไป 1 หน่วย ค่าความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างจะเปลี่ยนไป 3.13 หน่วย และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม

(PBC) เปลี่ยนไป 1 หน่วย ค่าความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างจะเปลี่ยนไป 2.34 หน่วย

### สมการทำนายในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$Z \text{ ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย} = .04_{\text{เจตคติ}} + .12 Z_{\text{การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง}} + .14 Z_{\text{การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม}}$$

แสดงว่า เมื่อคะแนนเจตคติ (A) เปลี่ยนไป 1 หน่วยของค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จะมีผลให้ค่าความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเปลี่ยนไป .04 หน่วยของค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การ คล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) เปลี่ยนไป 1 หน่วยของค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จะมีผลให้ค่า ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเปลี่ยนไป .12 หน่วยของค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการรับรู้

การควบคุมพฤติกรรม (PBC) เปลี่ยนไป 1 หน่วยของค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จะมีผลให้ค่า ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเปลี่ยนไป .14 หน่วยของค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน