

PHÂN TÍCH KHÁC BIỆT VỀ GIỚI TÍNH ĐỐI VỚI HÀNH VI LÁI XE GÂY TAI NẠN BẰNG MÔ HÌNH LÝ THUYẾT HÀNH VI HOẠCH ĐỊNH MỞ RỘNG - TRƯỜNG HỢP TỈNH PHÚ YÊN

A GENDER ANALYSIS OF RIDING BEHAVIOR CAUSED TRAFFIC ACCIDENTS
USING THE EXTENDED THEORY OF PLANNED BEHAVIOR - A CASE OF
PHU YEN

PGS. TS. Chu Công Minh
TS. Nguyễn Xuân Long
NCS. Lê Văn Lưu
Bộ môn Cầu Đường
Khoa Kỹ thuật Xây dựng
Trường Đại học Bách Khoa TP.HCM
PGS.TS. Hoàng Quốc Long
Bộ môn Cầu Đường Sân bay
Viện Kỹ thuật công trình đặc biệt
Học viện Kỹ thuật Quân sự

TÓM TẮT:

Mục tiêu của nghiên cứu này nhằm kiểm tra sự khác biệt về hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông đối với giới tính thông qua 535 mẫu phỏng vấn thực hiện tại các trường trung học phổ thông trên địa bàn tỉnh Phú Yên. Kết quả kiểm định sai biệt trung bình t-test cho thấy có sự khác biệt đáng kể về đặc điểm tính cách và các biến tiềm ẩn trong mô hình lý thuyết Hành Vi Hoạch Định mở rộng. Bên cạnh đó, kết quả phân tích mối quan hệ nhân quả cũng chỉ ra rằng hành vi lái xe của nam giới chịu tác động trực tiếp và gián tiếp bởi đặc điểm tính cách. Trong khi đó, hành vi lái xe của nữ giới không chịu tác động bởi các đặc điểm tính này. Do đó, việc phân loại giới tính để đào tạo và cấp giấy phép lái xe là cần thiết.

ABSTRACT:

The study aims to examine the gender differences in riding behavior, which may cause traffic accidents, through 535 sample interviews conducted at high schools in Phu Yen.. The outputs of the t-test demonstrate substantial differences in personality traits and latent variables in the Extended Theory of Planned Behavior. In addition, the results of the causal-and-effect relationship indicate that the behavior of male

riders is directly affected by personality traits. Meanwhile, the behavior of female riders was not influenced by personality traits. Therefore, gender classification for rider training and licensing is critical.

Từ khóa: Tính cách, lý thuyết hành vi hoạch định, hành vi lái xe, mô hình cấu trúc tuyến tính

Keywords: Personality, theory of planned behavior, riding behaviour, structural equation modelling

1. GIỚI THIỆU

Phần lớn các nghiên cứu trong và ngoài nước đều đưa ra nhận định rằng nam giới thường xuyên thực hiện hành vi lái xe vượt quá tốc độ, lạng lách, vượt đèn đỏ nhiều hơn nữ giới. Tuy nhiên cũng có những nghiên cứu chỉ ra nữ giới dự đoán các tình huống nguy cấp thấp hơn nam giới. Kết quả nghiên cứu của Storie (1977), Elande và cộng sự (1993) cho thấy nữ giới dự đoán các tình huống và nhận thức rủi ro về tai nạn giao thông (TNGT) thấp hơn nam giới. Điều này được lý giải là vì phương pháp giảng dạy cấp giấy phép lái xe chú trọng nhiều vào kinh nghiệm lái xe và ít chú trọng đến mô hình giảng dạy lý thuyết. Nghiên cứu của Glendon và cộng sự (1996) đã kết luận nữ giới trẻ có xu hướng chấp nhận rủi ro cao hơn nam giới cùng lứa tuổi. Tuy nhiên hành vi lái xe của nữ giới trẻ không khác biệt nhiều so với nữ giới ở nhóm độ tuổi trung niên. Mặc dù các nghiên cứu nói trên đều đưa ra nhận định có sự khác biệt độc lập tính cách và hành vi lái xe, tuy nhiên các nghiên cứu này chưa kiểm tra sự khác biệt mối quan hệ nhân quả giữa đặc điểm tính cách và hành vi lái xe. Vì vậy mục tiêu của nghiên cứu này tập trung kiểm tra sự khác biệt cấu trúc về mối quan hệ nhân quả giữa tính cách và hành vi lái xe của giới tính thông qua mô hình tích hợp tính cách và lý thuyết TPB (Ajzen, 1991) mở rộng (ETPB).

2. PHƯƠNG PHÁP THỰC HIỆN

2.1 Đối tượng nghiên cứu

Mẫu nghiên cứu được thực hiện tại 3 Trường Phổ thông Trung học Lê Trung Kiên, Nguyễn Công Trứ và Nguyễn Trãi tại tỉnh Phú Yên, thời gian tiến hành phỏng vấn từ ngày 25 tháng 4 đến ngày 30 tháng 4 năm 2023. Bảng câu hỏi được sử dụng để thu thập dữ liệu trong quá trình phân tích thực nghiệm, với 550 bảng hỏi được phân phát thông qua giáo viên chủ nhiệm của từng lớp dựa trên kỹ thuật lấy mẫu thuận tiện. Sau khi loại bỏ những bộ câu hỏi có phần bỏ trống lớn hơn 10% trong toàn bộ đáp án trả lời, 535 (97%) mẫu đạt yêu cầu từ những người tham gia phỏng vấn. Trong số này, nam giới chiếm tỷ lệ (41%) và nữ giới chiếm tỷ lệ (59%).

2.2. Thiết kế bảng câu hỏi

2.2.1. Đặc điểm tính cách

Bảng câu hỏi đặc điểm tính cách gồm có năm phần (lo lắng, tìm kiếm cảm giác, giận dữ, vị tha và thiếu chuẩn mực). Trong đó, tính cách thiếu chuẩn mực được đo lường bằng 4 câu hỏi được xây dựng bởi (Kohn and Schooler's, 1983); lo lắng (8 câu hỏi), tìm kiếm cảm giác (8 câu hỏi), giận dữ (8 câu hỏi) và vị tha (8 câu hỏi) được đo lường bởi bộ câu hỏi của (IPIP, Goldberg, 1999). Tất cả giá trị của thang đo tính cách được sử dụng theo thang đo Likert 5 điểm bắt đầu từ giá trị 1: Rất không đồng ý đến giá trị 5: Rất đồng ý.

2.2.2. Các biến trong mô hình ETPB

Các biến trong mô hình TPB mở rộng bao gồm sáu khía cạnh tiềm ẩn như: nhận thức rủi ro, thái độ đối với an toàn giao thông, chuẩn mực chủ quan, kiểm soát hành vi cảm nhận, ý định hành vi và hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông.

Nhận thức rủi ro: Thang đo nhận thức rủi ro dựa trên nghiên cứu của Ulleberg và Rundmo (2003). Thang đo này đóng vai trò trung gian giữa 5 tính cách và hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn, thang đo này được đo lường bởi 2 câu hỏi gồm có: 1) Khả năng xảy ra tai nạn giao thông trong tương lai. Sử dụng thang đo 7 điểm đối với khả năng xảy ra tai nạn và xác suất xảy ra tai nạn bắt đầu từ 1: không có khả năng đến 7: Rất có khả năng, 2) Mức độ lo lắng và quan tâm nếu chẳng may xảy ra tai nạn. Thang đo mức độ lo lắng và quan tâm đến tai nạn cũng sử dụng thang đo 7 giá trị bắt đầu từ 1: Không lo lắng đến 7: Rất lo lắng. Điểm số cao trên thang đo nhận thức rủi ro cho biết đối tượng tham gia giao thông an toàn so với những người có điểm số thấp trên thang đo này.

Thái độ lái xe: Thang đo thái độ đối với an toàn giao thông dựa trên nghiên cứu của (Ulleberg và Rundmo, 2003) gồm 15 câu hỏi để đo lường 3 khía cạnh về thái độ: 1) Tuân thủ luật lệ đối với tình trạng giao thông (9 câu hỏi), 2) Chạy xe nhanh (5 câu hỏi), 3) Trạng thái lái xe vui vẻ (3 câu hỏi).

Chuẩn mực chủ quan: Thang đo chuẩn chủ quan được đo lường bởi 6 câu hỏi để đo lường việc chấp nhận hay không chấp nhận lời khuyên của người khác, nội dung các câu hỏi này dựa trên các nghiên cứu về trước đây của và cộng sự (2012), Chorlton và cộng sự (2012). Giá trị thang đo bắt đầu từ 1: Rất đồng ý đến 5: Rất không đồng ý. Điểm cao trên thang đo thái độ đối với an toàn giao thông đồng nghĩa việc lái xe an toàn, ngược lại những người đạt điểm số thấp trên thang đo này.

Kiểm soát hành vi cảm nhận: Thang đo kiểm soát hành vi cảm nhận dùng để đo kinh nghiệm và kỹ năng xử lý tình huống, giá trị của thang đo này cũng bắt đầu từ 1: rất không đồng ý và 5 là rất đồng ý.

Ý định hành vi: Ý định hành vi được đo lường bởi 6 câu hỏi, nội dung các câu hỏi này dùng để đo lường ý định khi sử dụng phương tiện đó là: 1) Ý định vượt quá tốc độ (2 câu hỏi), 2) Ý định sử dụng bia rượu trước khi lái xe (2 câu hỏi), 3) Ý định vi phạm qui tắc khi tham gia giao thông (2 câu hỏi). Giá trị thang đo ý định hành vi được đo lường 5 điểm theo đo Likert bắt đầu từ 1: Rất đồng ý đến 5: Rất không đồng ý. Điểm số cao trên thang đo ý định hành vi chứng tỏ đối tượng tham gia giao thông ít có ý định vượt quá tốc độ, sử dụng bia rượu và vi phạm qui tắc khi tham gia giao thông. Điểm số thấp trên thang đo này chứng tỏ họ có ý định vượt quá tốc độ, sử dụng bia rượu trước khi lái xe và sẵn sàng vi phạm các qui tắc về an toàn giao thông đường bộ.

Hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông: Hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn cũng dựa trên bộ câu hỏi của các nghiên cứu của (Ulleberg và Rundmo, 2003; Chen, 2009; Nordfjærn và cộng sự, 2010; Wong và cộng sự, 2010). Tuy nhiên, để phù hợp với môi trường nghiên cứu tại Việt Nam, nhóm tác giả đã tiến hành phân loại hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn thành 3 loại hành vi khác nhau, mỗi hành vi ứng với từng lỗi vi phạm phổ biến tại Việt Nam. Cụ thể, hành vi lái xe mạo hiểm được đo lường bởi 9 câu hỏi, 3 câu hỏi về hành vi không nhường đường và 2 câu hỏi về hành vi thiếu quan sát. Giá trị thang đo hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn được sử dụng theo thang đo 5 điểm bắt đầu từ 1: Rất thường xuyên đến 5: Không bao giờ. Điểm cao trên thang đo hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn chứng tỏ đối tượng tham gia giao thông an toàn và ngược lại với người đạt điểm số thấp trên thang đo này.

2.3. Phương pháp phân tích và xử lý số liệu

Đầu tiên, hệ số Cronbach's alpha được sử dụng để đánh giá tính nhất quán nội bộ của từng thang đo tính cách, nhận thức rủi ro, thái độ đối với an toàn giao thông, kiểm soát hành vi cảm nhận, nhận thức rủi ro, chuẩn chủ quan, ý định hành vi và 3 khía cạnh của thang đo hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn. Sau đó nhóm nghiên cứu tiến hành phân tích nhân tố khám phá EFA để kiểm tra mức độ hội tụ của từng thang đo thông qua các chỉ số: (1) hệ số tải nhân tố, (2) hệ số KMO, (3) giá trị tổng phương sai trích, Giá trị hệ số Eigenvalues của các nhân tố. Nhóm nghiên cứu sử dụng kiểm định t-test để kiểm tra sự khác biệt về giá trị trung bình của giới tính (Nam và Nữ) cho các thang đo tính cách, nhận thức rủi ro, thái độ đối với an toàn giao thông, kiểm soát hành vi cảm nhận, nhận thức rủi ro, chuẩn chủ quan, ý định hành vi và 3 khía cạnh hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn. Sau đó nhóm nghiên cứu sử dụng phương trình cấu trúc tuyến tính (SEM) với các chỉ số chấp nhận trong mô hình (GFI, CFI, TLI), chỉ số RMSEA, Chi - square/df để kiểm tra sự khác biệt nhân quả giữa đặc điểm tính cách và hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông đối với giới tính.

3. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

3.1. Giá trị cronbach's alpha và độ tin cậy tổng hợp

Bảng 1 cho thấy giá trị Cronbach's alpha và hệ số CR đều lớn hơn 0.6. Giá trị các chỉ số này được chấp nhận để tiến hành nghiên cứu các bước tiếp theo như kiểm định mô hình đo lường (CFA) và mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM).

Bảng 1. Số câu hỏi, điểm số trung bình, độ lệch chuẩn và giá trị cronbach's alpha

Tính cách và nhân tố tiềm ẩn	Số câu hỏi	Điểm số trung bình	Độ lệch chuẩn	Cronbach's alpha	Độ tin cậy tổng hợp
Tính cách					0.70
Vị tha	8	3.91	0.725	0.82	
Lo lắng	8	3.78	0.789	0.80	
Chuẩn mực đạo đức	4	2.62	0.968	0.62	
Tìm kiếm cảm giác	8	3.37	0.799	0.78	
Giận dữ	8	3.68	0.866	0.83	
Nhận thức rủi ro					0.66
Xác suất và mức độ lo lắng	2	4.56	1.344	0.64	
<i>Thái độ đối với an toàn giao thông</i>					0.68
Chấp hành luật lệ, trạng thái vui vẻ, chạy xe nhanh	17	3.46	0.754	0.86	
Chuẩn chủ quan					0.88
Tác động từ người thân, bạn bè, người quan trọng	6	3.78	1.163	0.90	
Kiểm soát hành vi cảm nhận					0.74
Kinh nghiệm và kỹ năng lái xe	4	2.70	0.975	0.75	
<i>Ý định hành vi</i>					
Sử dụng bia rượu, vi phạm qui tắc, vượt quá tốc độ	6	2.80	1.186	0.87	0.84
Hành vi lái xe có nguy cơ xảy ra tai nạn					
Hành vi lái xe lái xe mạo hiểm	9	3.72	0.888	0.88	0.88
Hành vi không nhường đường	3	3.87	1.129	0.81	0.81
Hành vi thiếu quan sát	2	3.49	1.118	0.70	0.70

3.2. Khác biệt tính cách và các nhân tố tiềm ẩn đối với giới tính

Trong nghiên cứu này, nhóm tác giả tiến hành kiểm định t- test về giá trị trung bình đối với giới tính, kết quả kiểm định được chỉ ra tại Bảng 2, để kiểm tra sự khác biệt độc lập về đặc điểm tính cách và các nhân tố tiềm ẩn trong TPB đối với giới tính.

Bảng 2. Sự khác biệt về giới tính đối với tính cách và nhân tố tiềm ẩn

Biến phụ thuộc	Nam		Nữ		Khác biệt P - value
	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn	
Tính cách					
Vị tha	3.88	0.77	3.93	0.68	-0.05(.417) ^{NS}
Lo lắng	3.79	0.79	3.77	0.78	0.02(.863) ^{NS}
Thiếu chuẩn mực	2.68	1.03	2.57	0.92	0.11(.163) ^{NS}
Tìm kiếm cảm giác	3.48	0.81	3.28	0.77	0.20(.003)*
Nóng tính	3.79	0.87	3.59	0.85	0.20(.008)*
Nhận thức rủi ro					
Xác suất và mức độ lo lắng	4.61	1.36	4.61	1.36	0.00(.423) ^{NS}
<i>Thái độ đối với an toàn giao thông</i>					
Chấp hành luật lệ, trạng thái vui vẻ, chạy xe nhanh	3.37	0.73	3.52	0.76	-0.15(.030)*
Chuẩn chủ quan					
Tác động từ người thân, bạn bè, người quan trọng	3.64	1.19	3.87	1.13	-0.23(.021)*
Kiểm soát hành vi cảm nhận					
Kinh nghiệm và kỹ năng lái xe	2.70	1.03	2.69	0.93	0.01(.902) ^{NS}
Ý định hành vi					
Sử dụng bia rượu, vi phạm qui tắc, vượt quá tốc độ	2.88	1.16	2.73	1.20	0.15(.146) ^{NS}
Hành vi lái xe thiếu an toàn					
Hành vi lái xe mạo hiểm	3.65	0.92	3.76	0.85	-0.11(.155) ^{NS}
Hành vi không nhường đường	3.74	1.24	3.95	1.03	-0.21(.034)*
Hành vi thiếu quan sát	3.43	0.96	3.57	0.90	-0.14(.042)*

* $P < 0.05$, NS: Không có ý nghĩa thống kê vì giá trị $p > 0.05$

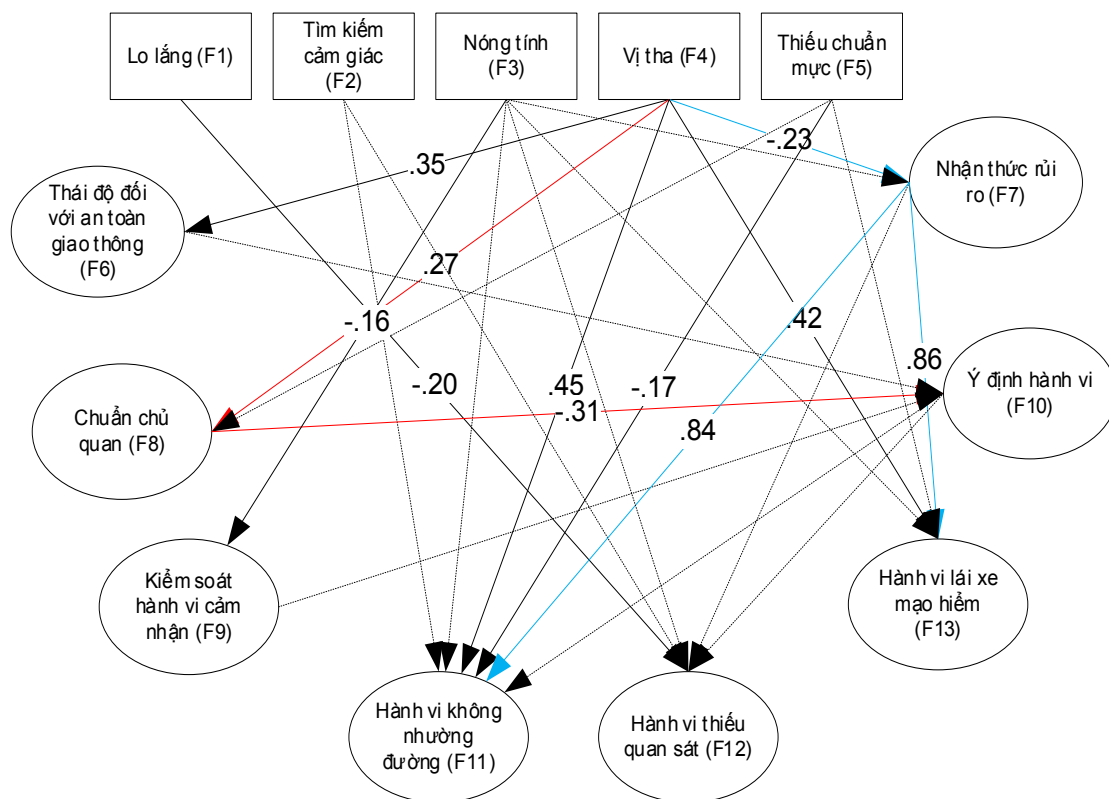
Các khía cạnh đặc điểm tính cách như tìm kiếm cảm giác, nóng tính cho thấy sự khác biệt rõ ràng. Cụ thể, tính cách tìm kiếm cảm giác và nóng tính được nam giới thể hiện mạnh mẽ hơn nữ giới. Điều này hàm ý rằng nam giới thích cảm giác mạnh mẽ, liều lĩnh và đôi khi nóng vội hơn nữ giới trong việc xử lý tình huống lái xe. Trong khi đó, các biến mở rộng trong TPB như độ đối với an toàn giao thông, chuẩn chủ quan, hành vi không nhường đường và hành vi thiếu quan sát cũng cho thấy sự khác biệt. Cụ thể, điểm số trung bình của nam giới báo cáo thấp hơn nữ giới ở nhân

tố tiềm ẩn thái độ đối với an toàn giao thông. Điều này có nghĩa rằng nam giới ít chấp hành luật lệ khi tham gia giao thông đường bộ hơn nữ giới. Nam giới có xu hướng lái xe ở tâm trạng vui vẻ mạnh hơn nữ giới và nam giới cũng có thái độ vượt quá tốc độ hơn nữ giới. Nhân tố tiềm ẩn chuẩn chủ quan cũng được nam giới thể hiện điểm số trung bình thấp hơn nữ giới. Khác biệt này chỉ ra rằng nam giới ít nghe lời khuyên từ người thân, người quan trọng, bạn bè để tham gia giao thông an toàn hơn nữ giới. Chính vì lẽ này vô hình chung thúc đẩy nam giới có xu hướng sử dụng bia rượu, vi phạm quy tắc, vượt quá tốc độ nhiều hơn nữ giới. Cuối cùng hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn như không nhường đường và thiếu quan sát cũng được nam giới báo cáo điểm số trung bình thấp hơn nữ giới. Kết quả này có nghĩa là nam giới có xu hướng ít nhường các xe ưu tiên, các phương tiện được quyền đi trước, xe buýt ra vào trạm khi tham gia giao thông hơn so với nữ giới. Ngoài ra, nam giới cũng ít chú ý quan sát các phương tiện đang di chuyển phía trước, hoặc chuyển hướng ít tập trung quan sát các phương tiện khác so với nữ giới.

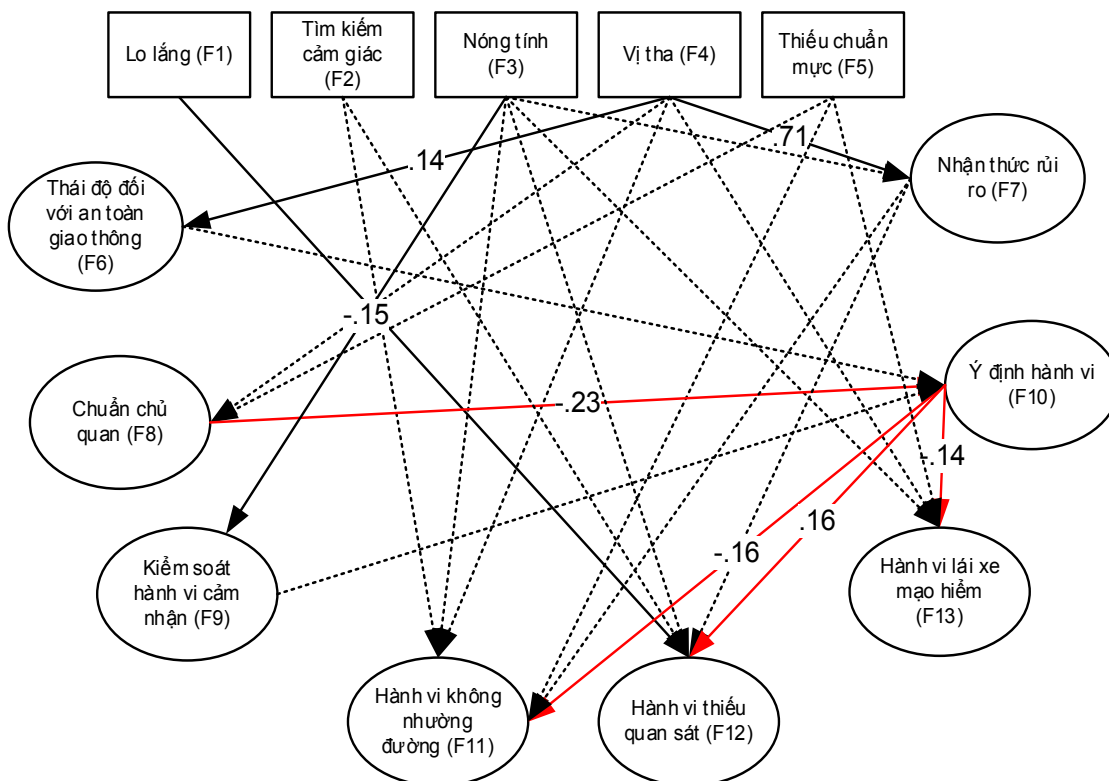
3.3. Khác biệt cấu trúc giữa tính cách và hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn

Bước tiếp theo, để kiểm tra sự khác biệt cấu trúc về mối quan hệ nhân quả giữa đặc điểm tính cách và hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông đối với giới tính. Nghiên cứu này tiến hành phân nhóm dữ liệu thành 2 phần riêng biệt. Kết quả phân tích đa nhóm cấu trúc tuyến tính SEM chỉ ra sự khác biệt rõ ràng về mối quan hệ nhân quả giữa tính cách và hành vi (Hình 1). Cụ thể, hành vi không nhường đường của nam giới chịu tác động trực tiếp tích cực vừa phải ($\beta = 0.45, p < 0.05$) từ người có tính cách vị tha, tiêu cực nhẹ ($\beta = -0.23, p < 0.05$) từ những người thiếu chuẩn mực. Ngoài ra, hành vi không nhường đường chịu tác động gián tiếp tiêu cực từ người có tính cách vị tha thông qua nhận thức rủi ro. Trong khi đó, hành vi không nhường đường của nữ giới không chịu tác động trực tiếp và gián tiếp từ tính cách (Hình 2).

Hành vi thiếu quan sát chịu tác động tiêu cực nhẹ (hệ số tác động $\beta = -0.20, p < 0.05$) từ những người nam giới hay lo lắng, hành vi này cũng chịu tác động tiêu cực nhẹ (hệ số tác động $\beta = -0.20, p < 0.05$) từ những người nữ hay lo lắng. Hệ số tác động hàm ý rằng cả nam và nữ hay lo lắng thì dẫn đến mất tập trung quan sát các phương tiện đang di chuyển phía trước, hoặc không chú ý quan sát các phương tiện đang lưu thông mỗi khi chuyển hướng.



Hình 1. Mô hình nam giới



Hình 2. Mô hình nữ giới

Hành vi lái xe mạo hiểm đối với nam giới chịu tác động trực tiếp tích cực vừa phải ($\beta = 0.42, p < 0.05$) từ những người có tính cách vị tha. Điều này có nghĩa rằng

nam giới càng mạnh về tính cách vị tha thì họ càng ít thực hiện hành vi lái xe mạo hiểm (vượt quá tốc độ, lạng lách, đánh võng,...). Ngoài ra, hành vi lái xe mạo hiểm của nam giới còn chịu tác động gián tiếp tiêu cực từ những người có tính cách vị tha thông qua nhận thức rủi ro. Trong khi đó tính cách không tác động trực tiếp và gián tiếp đến hành vi lái xe mạo hiểm đối với nữ giới. Kết quả nghiên cứu này phù hợp với kết quả nghiên cứu trước đây của Drottz-Sjoberg và Sjoberg (1990a,b), Glendon và cộng sự (1996), Alm và Lindberg (2000), nhóm tác giả đã chỉ ra nam giới lái xe thiếu an toàn hơn nữ giới.

3.4. Tổng ảnh hưởng của tính cách đến hành vi đối với giới tính

Bảng 3. Khác biệt ảnh hưởng của tính cách và hành vi đối với giới tính

Tính cách	Không nhường đường		Thiếu quan sát		Lái xe mạo hiểm	
	Nam	Nữ	Nam	Nữ	Nam	Nữ
Lo lắng	-	-	-0.20	-0.15	-	-
Tìm kiếm cảm giác	-	-	-	-	-	-
Nóng tính	-	-	-	-	-	-
Vị tha	0.26	-	-	-	0.22	-
Thiếu chuẩn mực	-0.17	-	-	-	-0.04	-
Tổng ảnh hưởng	0.09	0	-0.20	-0.15	0.18	0

Dấu (-) không có tác động.

Khác biệt về giới tính của tính cách và hành vi thể hiện tại Bảng 3. Hành vi không nhường chỉ ra sự khác biệt đối với giới tính. Cụ thể, tổng tác động trực tiếp và gián tiếp của tính cách đến hành vi không nhường đường nam giới mạnh hơn nữ giới. Hành vi thiếu quan sát và hành vi lái xe mạo hiểm thì nam giới cũng chịu tác động nhiều hơn nữ giới.

4. THẢO LUẬN

Mục đích của nghiên cứu này là kiểm tra sự khác biệt độc lập đặc điểm tính cách, các biến tiềm ẩn trong TPB mở rộng đối với giới tính. Bên cạnh đó, việc kiểm tra khác biệt về mối quan hệ nhân quả giữa đặc điểm tính cách và hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông cũng được tiến hành đối với giới tính nam và nữ. Để làm được điều này, chúng tôi tiến hành đánh giá sự khác biệt về điểm số trung bình giữa nam và nữ thông qua việc kiểm định sai biệt trung bình theo phương pháp tiếp cận t- test. Ngoài ra, để điều tra khác biệt cấu trúc chúng tôi tiến hành phân tích đa nhóm cấu trúc tuyến tính SEM. Các cách tiếp cận này dễ dàng cho chúng tôi đánh giá chính xác nguyên nhân dẫn đến sự khác biệt về hành vi lái xe gây tai nạn giao thông giữa nam giới và nữ giới.

4.1. Khác biệt độc lập về đặc điểm tính cách và các nhân tố tiềm ẩn trong TPB mở rộng

Kiểm tra khác biệt giữa tính cách và các nhân tố tiềm ẩn cho thấy rằng nam giới có xu hướng thực hiện các hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn hơn nữ giới. Nam giới cũng thường lái xe vượt đèn đỏ, lạng lách và đánh võng nhiều hơn nữ giới. Bên cạnh đó, nam giới cũng ít khi nghe lời người thân, bạn bè và những người quan trọng trước khi thực hiện hành vi lái xe. Do đó, để tham gia giao thông an toàn, ngoài việc bắt buộc tham gia lớp đào tạo và cấp giấy phép lái xe cho nam giới theo qui định hiện hành. Bên cạnh đó, chúng ta cũng cần nhìn nhận toàn bộ các vụ tai nạn giao thông trong quá khứ mà nam giới đã gây ra. Từ kết quả đó, chúng ta có cách đánh giá toàn diện và rõ ràng về hành vi lái xe gây tai nạn giao thông của nhóm đối tượng này.

4.2. Khác biệt cấu trúc về đặc điểm tính cách và các nhân tố tiềm ẩn trong TPB mở rộng

Phân tích đa nhóm cấu trúc tuyến tính chỉ ra rằng hành vi lái xe tiềm ẩn nguy cơ tai nạn của nam giới chịu ảnh hưởng trực tiếp và gián tiếp từ đặc điểm tính cách. Cụ thể, hành vi chạy xe không nhường đường chịu tác động trực tiếp tiêu cực từ tính cách thiếu chuẩn mực của nam giới. Kết quả nghiên cứu hàm ý rằng nam giới không tuân theo các qui tắc đạo đức xã hội thường chạy xe ẩu tả, lái xe thách thức người khác, tranh giành đường và thậm chí không nhường đường các phương tiện giao thông công cộng, các phương tiện ưu tiên. Những hành vi này chứng tỏ họ lái xe thiếu an toàn chính họ cũng như những người tham gia giao thông khác. Vì vậy, bên cạnh việc tuyên truyền văn hóa lái xe an toàn, các nhà chức trách cũng cần phân loại những cá nhân sở hữu tính cách này thành nhóm đối tượng lái xe nguy cơ tai nạn để đào tạo họ hướng đến văn hóa lái xe an toàn.

5. KẾT LUẬN

Nghiên cứu này cho thấy rằng mặc dù nữ giới không phải lúc nào cũng lái xe tốt hơn nam giới, tuy nhiên họ vẫn có thể thực hiện một số điều chỉnh khi gặp tình huống bất lợi trong giao thông. Vì vậy, chúng ta có thể kết luận rằng nữ giới dường như nhận thức đầy đủ hơn về những khó khăn khi lái xe hơn nam giới. Trong tương lai, đối với nhóm nam giới, chúng ta cần có thêm các biện pháp để củng cố nhận thức và hiểu biết của họ về những khó khăn khi lái xe, từ đó giúp họ thiết lập các phương án đối phó với những tình huống nguy cơ tiềm ẩn tai nạn giao thông trên đường.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nordfjærn, T., Jørgensen, S. H., Rundmo, T. An investigation of driver attitudes and behaviour in rural and urban areas in Norway. *Safety Science*, Vol. 48, No.3, 2010, pp. 348 - 356.
2. Elander, J., West, R., and French, D. Behavioural correlates: individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, Vol. 113, No. 2, 1993, pp. 279-294.
3. Storie, V. J. *Male and female car drivers: Differences observed in accidents*. Transport and Road Research Laboratory No. 761, Crowthorne: TRRL, UK, 1977.
4. Alm, C., and Lindberg, E. *Perceived Risk, Feelings of Safety and Worry Associated with Different Travel Modes*. Pilot Study. KFTS-Meddelande 2000:7, Stockholm, Sweden, 2000, pp 1-34.
5. Glendon, A. I., Dorn, L., Davies, D. R., Matthews, G., and Taylor, R.G. Age and Gender Differences in Perceived Accident Likelihood and Driver Competencies. *Risk Analysis*, Vol. 16, No. 6, 1996, pp. 755-762.
6. Drottz-Sjoberg, B. M. and Sjoberg, L. Risk Perception and Worries After the Chernobyl Accident. *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 10, 1990, pp. 135-149.
7. Ulleberg, P., Rundmo, T., 2003. Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers: *Safety Science*, Vol 41, 427-443.
8. Chen, C.F., 2009. Personality, safety attitudes and risky driving behaviors- Evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis and Prevention*. 41 (5), 963-968.
9. Wong, J.T., Chung, Y.S., Huang, S.H., 2010b. Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident Analysis and Prevention*. 42 (1), 275-281.
10. Hair, J.F., Black, W.C., Babin, B.J., Anderson, R.E., Tatham, R.L., 2006. *Multivariate Data Analysis*, 6th ed. *Pearson Education Inc*.
11. Goldberg, L.R., 1999. A broad-bandwidth, public-domain, personality inventory measuring the lower-level facets of several five-factor models. In: Mervielde, I., Deary, I., Fruyt, F.D., Ostendorf, F. (Eds.), *Personality Psychology in Europe*, 7. Tilburg University Press, Tilburg, The Netherlands, pp. 7-28

12. Kohn, M., Schooler, C., 1983. Work and Personality: An Inquiry into Impact of Social Stratification. *Ablex, Norwood, NY*.
13. Horvath, C., Lewis, I., Watson, B., 2012. Peer passenger identity and passenger pressure on young drivers' speeding intentions. *Transportation Research Part F*. 15, 52-64.
14. Chorlton, K., Conner, M., Jamson, S., 2012. Identifying the psychological determinants of risky riding: An application of an extended Theory of Planned Behaviour. *Accident Analysis and Prevention*. 49, 142 - 153.
15. Ajzen, I., 1991. The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. 50, 179-211.