

ẢNH HƯỞNG CỦA MẠNG XÃ HỘI ĐẾN HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG CỦA HỌC SINH TRUNG HỌC PHỔ THÔNG: MỘT NGHIÊN CỨU TẠI TỈNH ĐỒNG NAI

Lê Đình Uy¹,
Phạm Văn Quý^{1,*},
Đặng Hoàng Duy²

¹Trường Trung học phổ thông Hùng Vương, phường Bình Phước, tỉnh Đồng Nai; ²Trường Trung học phổ thông Lộc Ninh, xã Lộc Ninh, tỉnh Đồng Nai
+ Tác giả liên hệ • Email: phamvanquycqt@gmail.com

Article history

Received: 21/11/2025

Accepted: 26/12/2025

Published: 05/02/2026

Keywords

Social media, traffic behavior, high school students, Dong Nai provinces

ABSTRACT

In the context of digital transformation and the rapid development of social media platforms, high school students are a target group with high levels of access to and use of social media, with high interaction frequency and significant influence from online content. This study was conducted to analyze the impact of social media on the traffic participation behavior of high school students in the context of increasingly widespread social media use. The results of the study, based on a survey of 1096 high school students, show that positive traffic behavior on social media reduces the frequency of traffic violations, while negative traffic behavior and interactions with social media content increase traffic law violations. At the same time, the level of understanding and compliance with traffic laws has an inverse relationship with violations, highlighting the important role of legal education in families and schools.

1. Mở đầu

Mạng xã hội (MXH) ngày nay đang trở nên phổ biến và là một phần quan trọng trong đời sống như giao tiếp, học tập, giải trí của nhiều người trẻ, trong đó có HS trung học. Cùng với các tính năng đa dạng như đăng tải hình ảnh, video clip, chia sẻ bài viết, phát trực tiếp..., MXH cũng là nơi lan truyền nhanh chóng các trào lưu, xu hướng của giới trẻ. Một số nền tảng MXH phổ biến như Facebook, TikTok, YouTube, Instagram, Zalo, ... đã thu hút số lượng lớn người sử dụng bởi khả năng chia sẻ thông tin nhanh chóng, thuận tiện, tính kết nối cao và cơ chế lan truyền mạnh dựa trên thuật toán đề xuất (Appel và cộng sự, 2020). Nhờ những đặc điểm ưu việt này, MXH khiến người dùng dễ bị thu hút, dành phần lớn thời gian cho các hoạt động trực tuyến.

Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng, nội dung trên các nền tảng MXH có thể ảnh hưởng đáng kể tới nhận thức và hành vi của thanh thiếu niên. Việc tiếp xúc thường xuyên với các bài viết mang tính kích thích, gây tò mò, cô xúy cho các hành vi phản cảm, không đúng chuẩn mực có thể làm thay đổi cách người trẻ đánh giá về rủi ro trong đời sống thực (Omar và Dequan, 2020). Trong lĩnh vực giao thông đường bộ, thực tế cho thấy, sự xuất hiện của các video clip “phóng nhanh, vượt ẩu”, hình ảnh “điễn xiếc” trên xe khi đang cầm lái, hay tổ chức đua xe thông qua MXH đã tạo ra các trào lưu thử thách nguy hiểm khi tham gia giao thông, điều này có thể khiến người xem chủ quan về mức độ nguy hiểm, dễ hình thành xu hướng bất chấp, thực hiện theo (Sherman và cộng sự, 2016). Tại Việt Nam, thói quen sử dụng MXH của HS phổ thông là khá cao, đặc biệt ở nhóm tuổi 15-18. Theo nghiên cứu của Trần Thị Minh Xuân và cộng sự (2024), có 89,4% HS sử dụng Internet hằng ngày, trong đó có 54,6% sử dụng nhiều hơn 3 tiếng/ngày; 95,1% HS sử dụng Internet bằng điện thoại; tỉ lệ HS có dấu hiệu nghiện Internet là 9,5%. Bài báo này được thực hiện nhằm phân tích ảnh hưởng của MXH đến hành vi tham gia giao thông của HS THPT. Kết quả nghiên cứu kì vọng sẽ góp phần bổ sung cơ sở lí luận về ảnh hưởng của môi trường số đến hành vi tham gia giao thông của HS THPT, đồng thời cung cấp dữ liệu thực tiễn phục vụ công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật an toàn giao thông trong gia đình và nhà trường.

2. Kết quả nghiên cứu

2.1. Hành vi tham gia giao thông của học sinh

“Hành vi tham gia giao thông” của HS được lí giải bởi một số lí thuyết về hành vi khác nhau. Cụ thể: (1) Lí thuyết về hành vi có kế hoạch (Theory of Planned Behaviour - TPB): Theo Ajzen (1991), hành vi được quyết định bởi thái độ, chuẩn chủ quan và kiểm soát hành vi theo cảm nhận. Đối với lĩnh vực giao thông, có thái độ tích cực trong việc tuân thủ luật, ảnh hưởng từ các bạn và có khả năng kiểm soát hành vi là những yếu tố dự báo quan trọng nhất, có ảnh

hường lớn đến hành vi tham gia giao thông của HS; (2) Lý thuyết nhận thức rủi ro (Theory of Perceived Risk - TPR): Theo Bauer (1960), nhận thức không đầy đủ về mức độ nguy hiểm có thể dẫn đến hành vi rủi ro. Khi HS tiếp xúc nhiều với các nội dung, hình ảnh tham gia giao thông nguy hiểm nhưng không kèm hậu quả, các em dễ đánh giá thấp rủi ro, từ đó gia tăng khả năng vi phạm; (3) Lý thuyết giáo dục an toàn giao thông: Hiểu biết pháp luật và thái độ đối với việc chấp hành luật giao thông có tác động trực tiếp đến hành vi tham gia giao thông (Nguyen và Vo, 2024). Do vậy, giáo dục an toàn giao thông cho HS nhằm nâng cao cho các em nhận thức về rủi ro, từ đó giảm hành vi vi phạm.

2.2. Nghiên cứu ảnh hưởng của mạng xã hội đến hành vi tham gia giao thông của học sinh trung học phổ thông

2.2.1. Phương pháp nghiên cứu

2.2.1.1. Đề xuất mô hình nghiên cứu

Hiện nay, thanh thiếu niên và HS lứa tuổi THPT thường dùng MXH với 3 mục đích chính: (1) Cập nhật tin tức/thông tin; (2) Tiếp nhận xu hướng (trend, meme, challenges); (3) Giải trí/thư giãn (Nguyen và cộng sự, 2025). Do vậy, chúng tôi đề xuất giả thuyết (H1): “Tác động từ các nội dung tích cực về giao thông trên MXH” và (H2): “Tác động từ các nội dung tiêu cực về giao thông trên MXH có ảnh hưởng đáng kể đến hành vi tham gia giao thông của HS THPT. Theo đó, nếu HS tiếp xúc với nội dung phản cảm, không phù hợp khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông trên MXH sẽ có mối tương quan thuận chiều với tần suất hành vi vi phạm luật giao thông, còn HS tiếp nhận và đánh giá cao các nội dung tích cực về giao thông trên MXH sẽ tương quan nghịch với hành vi vi phạm, tần suất hành vi vi phạm có xu hướng giảm”.

Theo lý thuyết học tập xã hội, việc tiếp xúc và tương tác lặp lại với những nội dung sai lệch (như like/share, bình luận ủng hộ) có thể làm tăng khả năng mô phỏng hành vi trong thực tế (Bandura, 1986). HS THPT dễ bị ảnh hưởng bởi các hành vi “sống ảo”, muốn thể hiện bản thân thông qua các thử thách nguy hiểm trên MXH nhằm tìm kiếm sự chú ý hoặc công nhận từ bạn bè (Trần Thanh Nguyễn và Lê Văn Hiến, 2024). Do vậy, chúng tôi đề xuất giả thuyết (H3): “Hoạt động tương tác với các nội dung tiêu cực về giao thông (like/share, bình luận ủng hộ các nội dung phản cảm, đăng tải video clip thực hiện các pha thử thách nguy hiểm) sẽ khiến HS có xu hướng vi phạm luật nhiều hơn”.

Hiểu biết và có thái độ tuân thủ pháp luật về giao thông là những yếu tố quan trọng, ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông của HS THPT. Khi HS có nhận thức đúng về các quy định khi tham gia giao thông (về luật giao thông đường bộ, biển báo, tốc độ,...) và thái độ tích cực đối với việc chấp hành pháp luật, các em sẽ có xu hướng tuân thủ các quy tắc an toàn giao thông tốt hơn (Nguyen và Vo, 2024). Do đó, chúng tôi đề xuất giả thuyết (H4): HS có hiểu biết và thái độ chấp hành luật giao thông có mối quan hệ nghịch chiều với tần suất hành vi vi phạm luật. Mô hình lý thuyết sẽ được kiểm chứng bằng các phương pháp phân tích định lượng như phân tích nhân tố khám phá (EFA), phân tích tương quan Pearson và hồi quy tuyến tính.

2.2.1.2. Đối tượng và mẫu khảo sát

Đối tượng khảo sát là HS đang theo học tại 8 trường THPT trên địa bàn tỉnh Đồng Nai, gồm: THPT Hùng Vương, THPT chuyên Quang Trung, THPT Đồng Xoài, THPT Nguyễn Du, THPT Chơn Thành, THPT Đồng Phú, THPT Lê Quý Đôn, THCS & THPT Đồng Tiến. Thời gian thực hiện khảo sát là từ ngày 10/9-30/9/2025. Do giới hạn về thời gian và nguồn lực, nghiên cứu sử dụng phương pháp chọn mẫu phi xác suất để thuận tiện cho quá trình thực hiện. Các trường được lựa chọn dựa trên tính đại diện về quy mô, khu vực và điều kiện thực hiện. Số lượng HS tham gia tùy thuộc vào sự tự nguyện và điều kiện của từng trường.

Mô hình gồm 23 biến quan sát thuộc 4 nhân tố độc lập. Theo Hair và cộng sự (2014), cỡ mẫu tối thiểu cho EFA cần đạt từ 5-10 cho mỗi biến quan sát (tương đương 115-230 HS); đối với hồi quy đa biến với 4 biến độc lập, cỡ mẫu tối thiểu cần khoảng 82-108 quan sát. Do vậy, chúng tôi chọn 1096 HS để khảo sát nhằm tăng cường độ ổn định của mô hình nghiên cứu và tính chính xác của các kiểm định thống kê.

2.2.1.3. Công cụ và thang đo

Xây dựng và điều chỉnh bảng hỏi: (1) Xác định rõ khái niệm, cấu trúc và phương pháp đo lường các biến dựa trên cơ sở lý thuyết của những nghiên cứu có liên quan; (2) Xây dựng bảng hỏi sử dụng thang đo Likert 5 mức, nội dung thang đo được xây dựng từ lý thuyết kết hợp với phỏng vấn sâu để hoàn thiện mô hình nghiên cứu; (3) Chính sửa thang đo đảm bảo tính rõ ràng, dễ hiểu và phù hợp với đối tượng khảo sát; (4) Trước khi khảo sát chính thức, bảng hỏi được kiểm tra sơ bộ với một nhóm khoảng 50 HS để đánh giá tính rõ ràng của câu hỏi và tính ổn định của thang đo; (5) Đánh giá và hiệu chỉnh để hoàn thiện bảng hỏi chính thức trước khi triển khai khảo sát; (6) Báo cáo với thủ trưởng đơn vị và gửi Công văn giới thiệu đến các trường THPT triển khai khảo sát HS, tiến hành khảo sát qua bảng hỏi trực tuyến; (7) Tiến hành xử lý và phân tích số liệu thu thập được bằng phần mềm SPSS 25.0.

Cấu trúc bảng hỏi gồm các phần: (1) Giới thiệu mục đích, ý nghĩa của nghiên cứu; (2) Thông tin đối tượng khảo sát (giới tính, lớp, tuổi, nơi sinh sống và học tập, hình thức/phương tiện tham gia giao thông, kinh nghiệm điều khiển phương tiện và thói quen sử dụng MXH); (3) Các câu hỏi đánh giá về những yếu tố tác động đến hành vi tham gia giao thông với thang đo Likert từ 1 đến 5; (4) Mô tả nội dung đã xem trên MXH khiến HS thực hiện theo khi tham gia giao thông và những đề xuất, kiến nghị (nếu có) theo hình thức tự luận ngắn.

Về Thang đo: Đối với các biến “Đánh giá về các nội dung tích cực từ MXH”, “Đánh giá về các nội dung tiêu cực từ MXH”, “Hoạt động tương tác với các nội dung về giao thông”, “Hiểu biết và thái độ chấp hành luật giao thông” và “Tần suất hành vi vi phạm luật giao thông”, chúng tôi sử dụng thang đo Likert 5 mức độ. Người tham gia khảo sát lựa chọn một mức điểm từ 1-5, tương ứng với các mức: Rất không đồng ý; Không đồng ý; Bình thường; Đồng ý; Hoàn toàn đồng ý. Riêng với biến “Tần suất hành vi vi phạm luật giao thông”, thang đo Likert được điều chỉnh để phản ánh tần suất hành vi vi phạm giao thông, gồm: Không bao giờ; Hiếm khi; Thỉnh thoảng; Thường xuyên; Rất thường xuyên/luôn luôn. Các câu còn lại trong bảng hỏi được thiết kế dưới dạng người tham gia khảo sát trả lời bằng cách lựa chọn đáp án phù hợp.

2.2.1.4. Quy trình thu thập dữ liệu

Nhóm nghiên cứu đã thu thập dữ liệu thông qua bảng hỏi được gửi đến HS qua đường liên kết trực tuyến (link Google Forms: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdgKemRrunM4IJZFJLESEGkgQ9RUu6kaJcL-kI86VNO2FkA/viewform>), đảm bảo nguyên tắc tự nguyện, ẩn danh và không can thiệp vào quá trình trả lời. Dữ liệu thu được sau đó được kiểm tra, loại bỏ phiếu không hợp lệ, mã hóa và chuyển sang phần mềm SPSS để xử lý, phân tích. Tổng cộng phiếu thu được là 1096 HS tham gia trả lời hợp lệ, gồm 529 HS nam (chiếm 48,26%) và 567 HS nữ (chiếm 51,74%); khối 10 là 364 HS (chiếm 33,21%), khối 11 là 363 HS (chiếm 33,12%) và khối 12 là 369 HS (chiếm 33,66%). Về hình thức/phương tiện di chuyển, có 42 HS đi bộ (chiếm 3,83%), 681 HS đi xe đạp/xe đạp điện (chiếm 62,14%), 266 HS đi xe máy/xe máy điện (chiếm 24,27%), 56 HS đi chuyên bằng ô tô gia đình (chiếm 5,11%), 29 HS đi xe buýt (chiếm 2,65%) và còn lại 22 HS (chiếm 2,00%) lựa chọn hình thức/phương tiện khác. Kết quả thống kê mô tả này phản ánh mức độ đa dạng về đặc điểm của mẫu nghiên cứu, cho thấy dữ liệu thu thập có tính đại diện và đáp ứng đầy đủ các điều kiện để tiến hành các kiểm định giả thuyết.

2.2.1.5. Phân tích dữ liệu

Chúng tôi sử dụng phần mềm SPSS 25.0 để xử lý và tinh chỉnh dữ liệu chuẩn các bước theo quy trình. Trước hết, kiểm định Cronbach's Alpha được thực hiện nhằm đánh giá độ tin cậy và tính nhất quán của các thang đo. Tiếp theo, phân tích nhân tố khám phá EFA để xác định cấu trúc và giá trị của các biến đo lường. Phân tích tương quan Pearson nhằm đánh giá mối quan hệ tuyến tính giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc, đồng thời nhận diện khả năng xuất hiện vấn đề đa cộng tuyến. Cuối cùng, mô hình hồi quy tuyến tính được phân tích thông qua các kiểm định thống kê như R-squared, ANOVA và hệ số hồi quy để đánh giá mức độ phù hợp của mô hình nghiên cứu, xác định mức độ ảnh hưởng của các nhân tố và rút ra kết luận của nghiên cứu.

2.2.2. Kết quả và thảo luận

2.2.2.1. Kiểm định độ tin cậy thang đo

Bảng 1. Hệ số Cronbach's Alpha của từng biến

Tên biến	Kí hiệu	Hệ số Cronbach's Alpha
Đánh giá về các nội dung tích cực từ MXH	PE	0,733
Đánh giá về các nội dung tiêu cực từ MXH	NE	0,753
Hoạt động tương tác với các nội dung về giao thông	TT	0,801
Hiểu biết và thái độ chấp hành luật giao thông	NH	0,803
Tần suất hành vi vi phạm luật giao thông	HB	0,629

Theo kết quả phân tích hệ số Cronbach's Alpha của từng biến (xem bảng 1), biến “Đánh giá về các nội dung tích cực từ MXH” (PE) và các hệ số tương quan biến tổng của các biến quan sát (PE1, PE2, PE3, PE4, PE5, PE6) đều có hệ số tương quan biến tổng > 0,3 và hệ số Cronbach's Alpha đạt 0,733 > 0,6. Biến “Đánh giá về các nội dung tiêu cực từ MXH” (NE) có hệ số Cronbach's Alpha là 0,753 > 0,6 và các hệ số tương quan biến tổng của các biến quan sát (NE1, NE2, NE3, NE4, NE5, NE6) đều phù hợp (> 0,3). Biến “Hoạt động tương tác với các nội dung về giao thông” (TT) cho thấy, hệ số tương quan biến tổng của các biến quan sát (TT1, TT2, TT3, TT4, TT5) đều > 0,3 và hệ số Cronbach's Alpha đạt 0,801 > 0,6. Biến “Hiểu biết và thái độ chấp hành luật giao thông” (NH) cho kết quả với hệ số tương quan biến tổng của các biến quan sát (NH1, NH2, NH3, NH4, NH5) đều > 0,3 và hệ số Cronbach's Alpha là 0,803 > 0,6. Biến “Tần suất hành vi vi phạm luật giao thông” (HB) có hệ số Cronbach's Alpha đạt 0,629 > 0,6.

Dựa trên kết quả kiểm định, có thể thấy hệ số Cronbach's Alpha của các nhóm nhân tố đều lớn hơn 0,6, đồng thời các hệ số tương quan biến tổng (Corrected Item - Total Correlation) đều lớn hơn 0,3. Do đó, các thang đo đã đạt mức độ tin cậy cần thiết và phù hợp để đưa vào bước phân tích nhân tố khám phá EFA.

2.2.2.2. Phân tích nhân tố khám phá EFA

Sử dụng phân tích nhân tố khám phá EFA để đánh giá giá trị của thang đo, đặc biệt trong trường hợp thang đo được xây dựng gồm nhiều biến quan sát từ các nguồn lý thuyết khác nhau. Khi thực hiện phân tích EFA, cần kiểm tra một số điều kiện thống kê quan trọng. Cụ thể, hệ số Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) phải đạt từ 0,5 trở lên ($0,5 \leq KMO \leq 1$), đây là điều kiện đủ để bảo đảm phân tích nhân tố phù hợp với tệp dữ liệu. Kiểm định Bartlett (Bartlett's Test of Sphericity) phải có ý nghĩa thống kê ($Sig. < 0,05$), biểu thị sự tương quan tuyến tính giữa các biến quan sát trong nhân tố. Tổng phương sai trích (Total Variance Explained) phải đạt trên 50% để cho phép rút trích yếu tố.

Kết quả phân tích phản ánh các điều kiện nêu trên đều thỏa mãn: $KMO = 0,853 (> 0,5)$, kiểm định Bartlett's Test có $Sig. = 0,000 (< 0,05)$, tổng phương sai trích là 53,873% ($> 50%$). Với các kết quả này, 23 biến quan sát đều có hệ số tải nhân tố (Factor loadings) lớn hơn 0,3, cho phép rút trích 4 yếu tố từ 23/23 biến quan sát. Các kết quả được trình bày chi tiết trong bảng 2:

Bảng 2. Kết quả kiểm định KMO biến độc lập

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy	0,853	
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	5666,756
	df	253
	Sig.	0,000

Theo kết quả phân tích nhân tố khám phá EFA, các biến quan sát hợp với nhau thành 4 nhóm nhân tố, trùng khớp với mô hình lý thuyết đề xuất. Các thang đo đã đạt được giá trị phân biệt, là các khái niệm độc lập, đảm bảo các câu hỏi đại diện cho 4 khái niệm được đưa ra (PE, NE, TT, NH) và sẵn sàng cho phân tích tiếp theo (xem bảng 3).

Bảng 3. Các biến quan sát sau khi được trích xuất

Nhân tố	Mã hóa	Biến quan sát
Đánh giá về tác động tích cực từ MXH	PE	PE1, PE2, PE3, PE4, PE5, PE6
Đánh giá về tác động tiêu cực từ MXH	NE	NE1, NE2, NE3, NE4, NE5, NE6
Hoạt động tương tác với các nội dung về giao thông	TT	TT1, TT2, TT3, TT4, TT5
Hiểu biết và thái độ chấp hành luật giao thông	NH	NH1, NH2, NH3, NH4, NH5, NH6

2.2.2.3. Phân tích tương quan Pearson (Pearson's Correlation r)

Thực hiện phân tích tương quan Pearson và phân tích hồi quy tuyến tính để xác định mối quan hệ giữa biến phụ thuộc, ma trận tương quan Pearson, chúng tôi nhận thấy các biến có mối liên hệ chặt chẽ, các hệ số Sig. giữa các biến có ý nghĩa thống kê. Đặc biệt, mối tương quan nghịch vừa phải ($r = -0,403$) ghi nhận giữa “Đánh giá về các nội dung tích cực từ MXH” với “Tần suất hành vi vi phạm luật giao thông”, phản ánh những HS có xu hướng đồng thuận cao với các nội dung tích cực về giao thông trên MXH thường có xu hướng giảm tần suất thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông. Yếu tố “Đánh giá về các nội dung tiêu cực từ MXH” có mối tương quan thuận với “Tần suất hành vi vi phạm luật giao thông” ($r = 0,369$), phản ánh HS đánh giá cao hoặc cho là quen thuộc với các nội dung tiêu cực về giao thông trên MXH thì có xu hướng vi phạm luật giao thông với tần suất cao hơn. Mối tương quan giữa các biến độc lập đều có hệ số tương quan Pearson nhỏ hơn 0,7, không có hiện tượng đa cộng tuyến. Do vậy, mô hình đã phù hợp và đủ điều kiện cho phân tích hồi quy.

2.2.2.4. Phân tích hồi quy cho tần suất hành vi vi phạm luật giao thông

Phân tích hồi quy tuyến tính được sử dụng để xác định mức độ ảnh hưởng của 4 yếu tố độc lập đến tần suất hành vi vi phạm luật giao thông (HB) của HS THPT, bao gồm: Đánh giá về các nội dung tích cực từ MXH (PE); Đánh giá về các nội dung tiêu cực từ MXH (NE); Hoạt động tương tác với các nội dung về giao thông (TT); Hiểu biết và thái độ chấp hành luật giao thông (NH) với giá trị các biến đại diện được lựa chọn từ trung bình các biến quan sát. Để tăng độ mạnh của mô hình và kiểm soát các yếu tố ngoại lai, một biến kiểm soát được đưa vào phân tích là kinh nghiệm điều khiển phương tiện giao thông (EY) tính theo số năm, đây là kiểm chứng hỗ trợ xem kinh nghiệm điều khiển phương tiện có mối liên hệ như thế nào đến tần suất hành vi vi phạm luật giao thông, điều này không mâu thuẫn với mô hình giả thuyết.

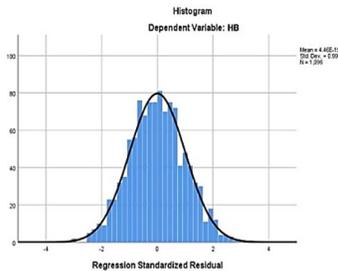
Căn cứ kết quả phân tích ANOVA thu được giá trị Sig. của kiểm định $F = 0,000 < 0,05$, nên mô hình hồi quy là phù hợp đối với tập dữ liệu và sử dụng được. Mô hình có giá trị R điều chỉnh = 0,262, do vậy các biến độc lập trong mô hình giải thích 26,2% sự biến thiên phụ thuộc là tần suất hành vi vi phạm luật giao thông (đây là mức khá thấp nhưng chấp nhận được trong nghiên cứu khoa học xã hội và hành vi, bởi hành vi của con người là điều khó dự đoán), được giải thích bởi 4 biến độc lập. Như vậy, các biến độc lập (PE, NE, TT, NH) đều có ý nghĩa với mô hình, vì giá trị Sig. trong kiểm định t có hệ số hồi quy đều $< 0,05$, nên các biến độc lập đều có ý nghĩa giải thích. Riêng với biến kiểm soát EY (kinh nghiệm điều khiển phương tiện) không mang lại ý nghĩa (Sig. $> 0,05$).

Bảng 4. Tác động của biến độc lập đến tần suất hành vi vi phạm luật giao thông của HS

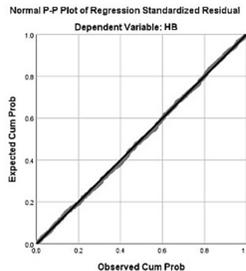
Model	Phần dư chưa chuẩn hóa		Phần dư chuẩn hóa	t	Sig.	Thống kê đa cộng tuyến	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
Hằng số	2,810	0,155		18,169	0,000		
PE	-0,316	0,026	-0,323	-12,040	0,000	0,938	1,066
NE	0,243	0,026	0,258	9,399	0,000	0,897	1,115
TT	0,124	0,024	0,142	5,250	0,000	0,928	1,078
NH	-0,072	0,023	-0,058	-2,980	0,003	0,996	1,004
EY	-0,001	0,014	-0,002	-0,085	0,932	0,996	1,004

Biến phụ thuộc: HB

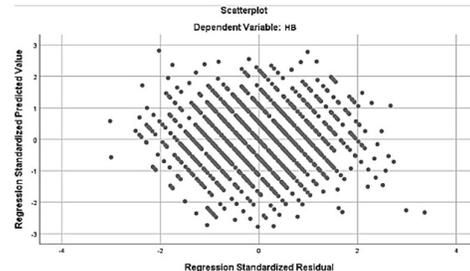
Theo bảng 4, biến PE (Đánh giá về các nội dung tích cực từ MXH), NE (Đánh giá về các nội dung tiêu cực từ MXH), TT (Hoạt động tương tác với các nội dung về giao thông) và NH (Hiểu biết và thái độ chấp hành luật giao thông) đều có ảnh hưởng có ý nghĩa đến hành vi vi phạm luật giao thông (biến phụ thuộc HB). Dựa trên các giá trị của p (Sig.) $< 0,05$ và hệ số t , có thể kết luận rằng các biến PE, NE, TT, NH có ý nghĩa trong mô hình hồi quy và dự đoán được biến phụ thuộc HB. Kết quả trên còn cho biết kinh nghiệm điều khiển phương tiện (EY) không mang lại ý nghĩa (Sig. $> 0,05$), phản ánh đúng thực tế rằng người có kinh nghiệm lái xe có thể giảm nguy cơ gây ra tai nạn giao thông, nhưng không phải lúc nào cũng chấp hành đúng pháp luật.



Biểu đồ 1. Tần số phần dư chuẩn hóa Histogram



Biểu đồ 2. Phần dư chuẩn hóa Normal P-P Plot



Biểu đồ 3. Scatter Plot kiểm tra giả định liên hệ tuyến tính

Quan sát biểu đồ Histogram, giá trị Mean = $4,46E-15 = 4,46 * 10^{-15} = 0,00000...$ gần bằng 0, độ lệch chuẩn là 0,998 gần bằng 1, cho thấy phần dư có phân phối xấp xỉ chuẩn và không vi phạm giả định phân phối chuẩn của phần dư. Đối với biểu đồ phần dư chuẩn hóa Normal P-P Plot, các điểm dữ liệu phần dư tập trung khá sát với đường chéo, do đó phần dư có phân phối xấp xỉ chuẩn. Đối với biểu đồ Scatter Plot kiểm tra giả định liên hệ tuyến tính, phần dư chuẩn hóa phân bố tập trung quanh đường tung độ 0 và không tạo thành bất kỳ mô hình hay xu hướng rõ rệt nào, điều này cho thấy giả định về mối quan hệ tuyến tính không bị vi phạm. Như vậy, phương trình hồi quy là: $HB = 2,810 - 0,316 * PE + 0,243 * NE + 0,124 * TT - 0,072 * NH$.

Các hệ số biểu thị mức độ ảnh hưởng của mỗi biến độc lập đến tần suất hành vi vi phạm luật giao thông. Như vậy, các yếu tố từ MXH có ý nghĩa thống kê, ảnh hưởng đến hành vi vi phạm luật giao thông của HS THPT. Trong đó, nội dung tích cực có tác động nghịch chiều, góp phần làm giảm tần suất hành vi vi phạm; ngược lại, nội dung tiêu cực và mức độ tương tác lại làm tăng hành vi vi phạm. Thành tố có ảnh hưởng mạnh nhất là nội dung tích cực ($B = -0,316$), nội dung tiêu cực là yếu tố dự báo gia tăng hành vi vi phạm mạnh nhất ($B = 0,243$). Điều này khẳng định ảnh hưởng hai mặt của MXH đến hành vi tham gia giao thông của HS THPT. Tuy nhiên, sự hiểu biết về pháp luật (NH) có tương quan nghịch chiều với tần suất hành vi vi phạm luật (HB) nhưng ở mức khá yếu ($B = -0,072$), điều này phản ánh khi hiểu biết pháp luật (NH) tăng lên, tần suất hành vi vi phạm (HB) sẽ giảm xuống. Sở dĩ NH tác

động yếu lên HB là do khi tham gia giao thông, HS còn bị chi phối bởi nhiều yếu tố khác nhau, gồm các yếu tố chủ quan và khách quan. Sự tương quan giữa các biến độc lập nằm trong phạm vi chấp nhận được (Tolerance > 0,2; VIF < 5), không có dấu hiệu về hiện tượng đa cộng tuyến giữa các biến độc lập.

3. Kết luận

Kết quả nghiên cứu cho thấy, nội dung trên MXH có ảnh hưởng đáng kể đến hành vi tham gia giao thông của HS THPT. Nội dung mang tính tích cực có tác động làm giảm tần suất vi phạm; ngược lại, việc tiếp xúc và tương tác với các nội dung tiêu cực làm gia tăng khả năng thực hiện hành vi nguy cơ. Bên cạnh đó, hiểu biết và thái độ chấp hành pháp luật giao thông có tác động nghịch chiều với hành vi vi phạm, dù mức độ ảnh hưởng chưa mạnh, phản ánh thực tế rằng hành vi của HS còn chịu chi phối bởi nhiều yếu tố ngoài kiến thức pháp luật. Mô hình phân tích của nghiên cứu đã khẳng định cả bốn nhóm yếu tố (H1-H4) đều có ý nghĩa thống kê, qua đó bổ sung cơ sở lý luận về ảnh hưởng của môi trường số đối với hành vi tham gia giao thông của HS THPT. Đề nâng cao hiệu quả giáo dục, cần tích cực nâng cao nhận thức, kỹ năng và hướng dẫn HS sử dụng MXH và tham gia giao thông an toàn, có trách nhiệm, đồng thời cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa gia đình và nhà trường. Các nhà phát triển mạng xã hội cần đảm bảo nền tảng an toàn và kiểm soát chặt chẽ các nội dung tiêu cực; đồng thời, cơ quan quản lý nhà nước cần tăng cường giám sát, kiểm tra và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm luật giao thông cũng như các nội dung tiêu cực trên mạng xã hội. Những biện pháp này nhằm tạo ra môi trường MXH an toàn, lành mạnh, đồng thời hình thành nên văn hóa tham gia giao thông an toàn, có trách nhiệm cho HS THPT. Tuy nhiên, nghiên cứu cũng cho thấy còn nhiều yếu tố khác có thể ảnh hưởng đến hành vi của HS, chẳng hạn như đặc điểm tâm lý lứa tuổi, ảnh hưởng từ nhóm bạn hoặc yếu tố gia đình, nhà trường. Do đó, các nghiên cứu tiếp theo cần mở rộng mô hình lý thuyết, khảo sát trên phạm vi rộng hơn nhằm làm rõ cơ chế ảnh hưởng của MXH đối với hành vi giao thông của HS THPT.

Tài liệu tham khảo

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Appel, G., Grewal, L., Hadi, R., & Stephen, A. T. (2020). The future of social media in marketing. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 48, 79-95. <https://doi.org/10.1007/s11747-019-00695-1>
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*. Prentice Hall.
- Bauer, R. A. (1960). Consumer behavior as risk taking. In R. S. Hancock (Ed.), *Dynamic marketing for a changing world: Proceedings of the 43rd American Marketing Association Conference* (pp. 389-398). American Marketing Association.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2014). *Multivariate data analysis* (7th ed.). Pearson Education.
- Nguyen, T. T., Nguyen, D. C., Nguyen, C. T., Vu, T. T. M., Ngo, T., Pham, A. B. G.,... & Zhang, M. W. B. (2025). Patterns of social media use in Vietnamese youths: Status and associations with psychological well-being. *BMC Public Health*, 25(1274). <https://doi.org/10.1186/s12889-025-22337-8>
- Nguyen, X. L., & Vo, M. T. (2024). A review of road traffic safety education programs: Current trends, challenges, and proposed application of Theory of Planned Behavior in program development in Vietnam. *Science & Technology Development Journal*, 27(3), 3562-3569. <https://doi.org/10.32508/stdj.v27i3.4297>
- Omar, B., & Dequan, W. (2020). Watch, share or create: The influence of personality traits and user motivation on TikTok behaviour. *International Journal of Interactive Mobile Technologies*, 14(4), 121-137.
- Sherman, L., Payton, A., Hernandez, L., Greenfield, P., & Dapretto, M. (2016). The power of the like in adolescence: Effects of peer influence on neural and behavioral responses to social media. *Psychological Science*, 27(7), 1027-1035. <https://doi.org/10.1177/0956797616645673>
- Trần Thanh Nguyễn, Lê Văn Hiến (2024). Đặc điểm hành vi bắt nạt trực tuyến của giới trẻ học đường ở Việt Nam. *Tạp chí Khoa học Quản lý Giáo dục*, 42(02), 37-48.
- Trần Thị Minh Xuân, Bùi Thị Huyền Diệu, Vũ Duy Tùng (2024). Thực trạng nghiện Internet ở học sinh Trường Trung học Phổ thông Phù Cừ, huyện Phù Cừ, tỉnh Hưng Yên năm 2024. *Tạp chí Y Dược Thái Bình*, 13(4), 99-104.