



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (จิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ)

ปริญญา

จิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ

จิตวิทยา

สาขา

ภาควิชา

เรื่อง บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร: กรณีศึกษาเฉพาะ
บริษัทรถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง

Five-Factor of Personality, Risk Perception Based on Health Belief Model and
Safety Driving Behavior of Bus Drivers: A Case Study of a Private Bus Company

นามผู้วิจัย นางสาวศิริมา ดันตลีลา

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทิพพินนา สมุทรานนท์, Ph.D.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์รัตติกรณ์ จงวิศาล, วท.ด.)

หัวหน้าภาควิชา

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์พิชญ์วัลย์ สุรินยา, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์กัญจนา วีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่

เดือน

พ.ศ.

สิงสิงห์ มทววิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรม
การขับขี่ยานพาหนะของพนักงานขับรถโดยสาร: กรณีศึกษาเฉพาะบริษัทรถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง

Five-Factor of Personality, Risk Perception Based on Health Belief Model and Safety Driving
Behavior of Bus Drivers: A Case Study of a Private Bus Company

โดย

นางสาวศิริมา ตันทลีลา

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (จิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ)

พ.ศ. 2555

ศิริมา ตันพัสลีลา 2555: บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อ
ด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร: กรณีศึกษาเฉพาะ
บริษัทรถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (จิตวิทยาอุตสาหกรรม
และองค์การ) สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ ภาควิชาจิตวิทยา อาจารย์ที่ปรึกษา
วิทยานิพนธ์หลัก: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทิพพินา สมุทรานนท์, Ph.D. 138 หน้า

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยง
ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร
2) เปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล
3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อ
ด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารและ 4) ศึกษาบุคลิกภาพ
ห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่สามารถร่วมกันทำนาย
พฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยคือพนักงาน
ขับรถโดยสาร บริษัทรถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่งจำนวน 201 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็น
แบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าร้อยละ
ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่า t-test ค่า F-test ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน และการวิเคราะห์
ถดถอยพหุคูณ

ผลการวิจัยพบว่า 1) พนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบห้วนไหวยู่ในระดับต่ำ
ส่วนบุคลิกภาพแบบแสดงตัว แบบเปิดรับประสบการณ์ แบบอ่อนน้อม และแบบมีจิตสำนึกอยู่ใน
ระดับสูง การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพทุกด้านและพฤติกรรมการขับขี้อวดภัย
อยู่ในระดับสูง 2) พนักงานขับรถโดยสารที่มีอายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ประสบการณ์
การทำงาน การปฏิบัติงานด้านการขับรถ และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างก็มีพฤติกรรม
การขับขี้อวดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 3) บุคลิกภาพแบบแสดงตัว แบบเปิดรับ
ประสบการณ์ แบบอ่อนน้อม แบบมีจิตสำนึกมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัย
และการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพทุกด้านมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรม
การขับขี้อวดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ 4) การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อ
ด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุและบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกสามารถ
ร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารได้ร้อยละ 49.1 อย่างมีนัยสำคัญ
ทางสถิติที่ .01

Sirima Tunthaleela 2012: Five-Factor of Personality, Risk Perception Based on Health Belief Model and Safety Driving Behavior of Bus Drivers: A Case Study of a Private Bus Company. Master of Science (Industrial and Organizational Psychology), Major Field: Industrial and Organizational Psychology, Department of Psychology. Thesis Advisor: Assistant Professor Thipthinna Smuthranond, Ph.D. 138 pages.

The objectives of this research were: 1) to study five-factor of personality, risk perception based on health belief model and safety driving behavior of bus drivers; 2) to compare safety driving behavior classified by personal data; 3) to study the relationships between five-factor of personality, risk perception based on health belief model and safety driving behavior of bus drivers; and 4) to study five-factor of personality and risk perception based on health belief model could predict safety driving behavior of bus drivers. The sample of 201 bus drivers was selected from a private bus company. Data were collected by using questionnaires and analyzed by statistic computer program. Percentage, mean, standard deviation, t-test, F-test, Pearson's product moment correlation coefficient, and multiple regression analysis were adopted for data analysis.

Results showed that: 1) the bus drivers had low level of neuroticism personality, high level of extraversion, openness to experience, agreeableness and conscientiousness personality, high level of risk perception based on health belief model and high level of safety driving behavior; 2) there was no significant difference in safety driving behavior of bus drivers who were different in term of age, marital status, education level, working experience, driving experience and accident experience; 3) the extraversion, openness to experience, agreeableness, conscientiousness personality and risk perception based on health belief model were positively related to safety driving behavior at the .01 level; and 4) perceived benefits on risk perception based on health belief model and the conscientiousness personality could predict 49.1% of safety driving behavior of bus drivers at the .01 level.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทิพพินา สมุทรานนท์ ประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เป็นอย่างสูง ที่กรุณาให้ข้อเสนอแนะ และแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มาโดยตลอด ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์รัตติกรณ์ จงวิศาล ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำเพิ่มเติมเพื่อความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นของวิทยานิพนธ์ ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ พวงเพชร วัชรอยู่ และอาจารย์วันเพ็ญ วรวงศ์พงศา ที่ให้คำแนะนำในการปรับปรุงวิทยานิพนธ์ และขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ให้ความรู้แก่ผู้เขียนตลอดระยะเวลาในการศึกษา

ผู้เขียนขอขอบคุณบริษัทและพนักงานผู้เกี่ยวข้องที่ได้ให้ความช่วยเหลือในการเก็บรวบรวมข้อมูล รวมถึงพนักงานขับรถโดยสารทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี

ขอขอบคุณ พี่ๆที่ห้องโครงการ สำหรับความช่วยเหลือและการอำนวยความสะดวก
ขอบคุณเพื่อนๆในกลุ่ม I/O รุ่น13 ภาคพิเศษ ที่ช่วยเหลือซึ่งกันและกันมาโดยตลอด

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อที่เป็นแรงบันดาลใจให้ลูกในด้านการศึกษา คุณแม่ที่เป็นแรงใจอันสำคัญยิ่ง และขอบคุณพี่ๆที่ให้ความช่วยเหลืออย่างได้ในทุกเรื่อง ทั้งเป็นกำลังทางความคิดและเป็นกำลังใจที่ดีเสมอมา จนทำให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้เสร็จสมบูรณ์และผู้เขียนจบการศึกษาในระดับปริญญาโทได้

ศิริมา ดัชนีลีลา

ธันวาคม 2554

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(3)
สารบัญภาพ	(6)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
ขอบเขตการวิจัย	5
นิยามศัพท์	5
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	9
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมกรจับขี้ปลอตก	9
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับบุคลิกภาพ	17
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผน	
ความเชื่อด้านสุขภาพ	35
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	55
กรอบแนวคิดในการวิจัย	62
สมมติฐานทางการวิจัย	63
บทที่ 3 วิธีการวิจัย	65
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	65
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	65
การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ	70
การเก็บรวบรวมข้อมูล	72
การวิเคราะห์ข้อมูล	72

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์	74
ผลการวิจัย	74
ข้อวิจารณ์	87
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	100
สรุปผลการวิจัย	100
ข้อเสนอแนะ	105
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	108
ภาคผนวก	119
ภาคผนวก ก เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	120
ภาคผนวก ข การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	130
ภาคผนวก ค ตารางการประมาณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง	136
ประวัติการศึกษาและการทำงาน	138

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต และมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจาก อุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศไทย พ.ศ. 2543-2553	1
2	ลักษณะเฉพาะที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินบุคลิกภาพ Revised NEO Personality Inventory Facet Scales (NEO-PI-R)	21
3	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล	74
4	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรม การขับขี้อวดภัย	76
5	เปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร ที่มีอายุต่างกัน	78
6	เปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารที่มี สถานภาพสมรสแตกต่างกัน	79
7	เปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารที่มี ระดับการศึกษาแตกต่างกัน	79
8	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงาน ขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์การทำงานแตกต่างกัน	80

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
9	เปรียบเทียบพฤติกรรมการจับจีบลดภัยของพนักงานขับรถโดยสารที่มี การปฏิบัติงานด้านการขับรถแตกต่างกัน	80
10	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการจับจีบลดภัยของพนักงานขับรถ โดยสารที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน	81
11	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับ พฤติกรรมการจับจีบลดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร	82
12	ความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ และการรับรู้ ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของพนักงานขับรถโดยสาร	85
13	ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนหาปัจจัยที่สามารถร่วม พยากรณ์พฤติกรรมการจับจีบลดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร	86
ตารางผนวกที่		
1	ค่า Item – Total Correlation ของแบบวัดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ	131
2	ค่า Item-Total Correlation ของแบบวัดการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผน ความเชื่อด้านสุขภาพ	133
3	ค่า Item-Total Correlation ของแบบวัดพฤติกรรมการจับจีบลดภัย	134

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางผนวกที่

หน้า

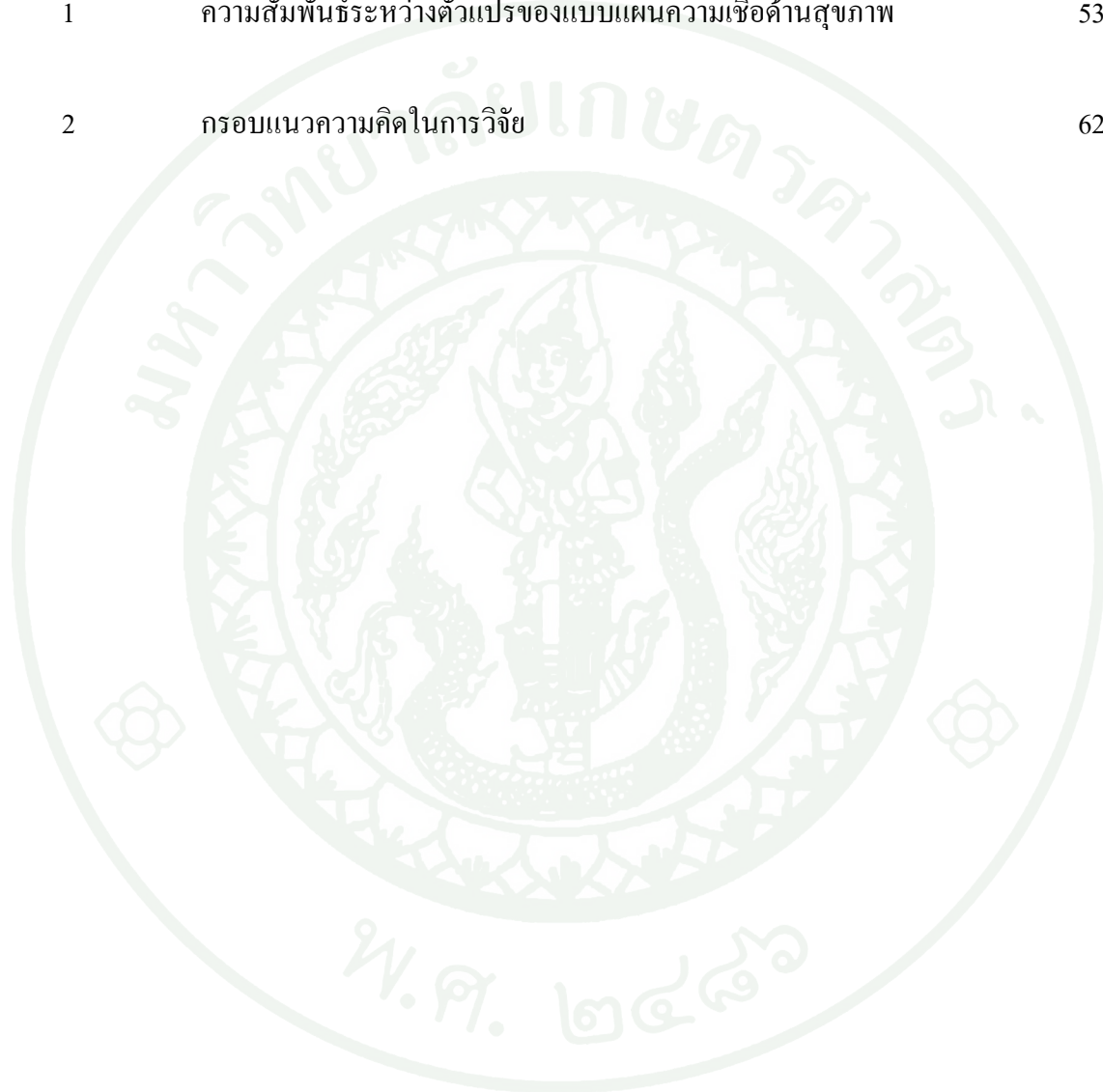
- 4 ตารางการประมาณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตาราง
Krejcie and Morgan

137



สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ	53
2	กรอบแนวความคิดในการวิจัย	62



บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

สถานการณ์ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทั่วโลกมีแนวโน้มที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น จากรายงานขององค์การอนามัยโลกกล่าวว่า อุบัติเหตุบนท้องถนนคร่าชีวิตคนทั่วโลกประมาณ 1.2 ล้านคนในแต่ละปี และบาดเจ็บมากกว่า 5 ล้านคน โดยส่วนใหญ่ 85% เกิดขึ้นในประเทศด้อยพัฒนาและประเทศที่กำลังพัฒนา และจากดัชนีวัดความสูญเสียทางสุขภาพ (DALYs) ระหว่างปี 2000 ถึงปี 2020 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศที่มีรายได้สูงจะลดลง แต่จะเพิ่มขึ้นในประเทศด้อยพัฒนาและประเทศที่กำลังพัฒนา และหากขาดมาตรการป้องกันที่เหมาะสม ในปี 2020 อุบัติเหตุบนท้องถนนจะขึ้นมาเป็นอันดับ 3 ของสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตของคนทั่วโลก (Peden *et al.*, 2004)

สำหรับประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา และมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้มีความจำเป็นในการสัญจรเพื่อติดต่อทางการค้า การขนส่ง และการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ปริมาณการใช้รถและขบวนพาหนะจึงเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้อุบัติเหตุจราจรมีจำนวนมากขึ้นไปด้วย ซึ่งอุบัติเหตุจราจรสร้างความสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สิน รวมทั้งความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศชาติมหาศาล ดังปรากฏตามตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต และมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศ
ไทย พ.ศ. 2543-2553

พ.ศ.	จำนวน	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (ล้านบาท)
2543	73,737	11,988	53,111	1,242.21
2544	77,616	11,652	53,960	1,240.80
2545	91,623	13,116	69,313	1,494.94
2546	107,565	14,012	79,692	1,750.96

ตารางที่ 1 (ต่อ)

พ.ศ.	จำนวน	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (ล้านบาท)
2547	124,530	13,766	94,164	1,623.08
2548	122,122	12,871	94,446	3,238.90
2549	110,686	12,693	83,290	3,643.78
2550	101,752	12,492	79,029	4,620.40
2551	88,622	11,436	70,851	5,377.87
2552	84,188	10,439	61,195	3,815.21
2553	74,379	7,228	33,697	1,952.00

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2554)

ในรอบปี พ.ศ. 2551 จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2554) ดังตารางที่ 1 อุบัติเหตุเกิดขึ้นรวมทั้งหมด 88,622 ราย ผู้เสียชีวิตทั้งหมด 11,436 คน และมีผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 70,851 คน ส่วนมูลค่าทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนเงิน 5,377.87 ล้านบาท ซึ่งเป็นมูลค่าความเสียหายที่สูงสุดในรอบสิบปีที่ผ่านมา โดยสรุปแล้วการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจของชาติ ด้านสังคมและกำลังคน โดยเฉพาะบางคนมีคุณสมบัติสูง ถือว่าเป็นการสูญเสียกำลังคนในการช่วยพัฒนาประเทศชาติและเป็นการสูญเสียทรัพยากรบุคคลของประเทศไปด้วย รวมทั้งเกิดความสูญเสียทางด้านสุขภาพอนามัย เพราะการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งนั้นหมายถึงการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน คนที่ไม่ถึงกับเสียชีวิต ก็ต้องบาดเจ็บและพิการ รวมถึงความสูญเสียทางจิตใจ ทำให้สุขภาพจิตของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุ มีอาการตกใจ หรืออาจจะมีความผิดปกติที่ไม่อาจจะลืมได้ และไม่เฉพาะผู้ประสบอุบัติเหตุเท่านั้น แม้กระทั่งญาติของผู้ประสบอุบัติเหตุก็อาจจะได้รับผลกระทบกระเทือนทางจิตใจไม่น้อยด้วย (ณรงค์ ณ เชียงใหม่, 2532: 191)

และจากการศึกษาอุบัติเหตุจราจร 2,041 เรื่อง ของ Sabey and Taylor (1980) พบว่าการเกิดอุบัติเหตุ นั้น ปัจจัยด้านบุคคลเป็นองค์ประกอบที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุถึง 95% ประกอบกับการที่ปัจจัยด้านบุคคลมีความหลากหลายจึงสามารถอธิบายถึงพฤติกรรมการขับขี่ได้มากกว่าปัจจัยด้านพาหนะและด้านถนน ทำให้งานวิจัยทางสังคมศาสตร์เน้นไปที่การศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่ องค์ประกอบของบุคลิกภาพจึงได้ถูกนำมาศึกษาในฐานะตัวพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบที่ได้รับ

ความนิยมและมีงานวิจัยสนับสนุนจนมาถึงปัจจุบัน (Dahlen and White, 2006) นอกจากนี้ยังมีการนำแบบวัดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบมาใช้ในการคัดเลือกพนักงานเพื่อทำนายผลการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะงานบางประเภท เช่น พนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งตำแหน่งงานนี้ต้องการพนักงานที่มีลักษณะอารมณ์มั่นคง มีจิตสำนึกมากกว่าพนักงานที่มีลักษณะชอบความตื่นเต้น ชอบสังคมและมีแรงกระตุ้นรุนแรงซึ่งลักษณะบุคลิกภาพดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือปัญหาบนท้องถนนได้มากกว่า (Hogan and Hogan, 1992 cited in Engler, 1999: 292) จึงเห็นได้ว่า ปัจจัยด้านบุคคลเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย โดยเฉพาะบุคลิกภาพเป็นตัวทำนายวิธีการขับรถที่สำคัญ (Heck and Carlos, 2006) และนอกจากบุคลิกภาพแล้วทฤษฎีการรับรู้ความเสี่ยงเป็นอีกทฤษฎีหนึ่งที่ถูกนำมาใช้ในการศึกษาถึงพฤติกรรมการขับขี่ ซึ่งจากการศึกษาพบว่าการรับรู้ความเสี่ยงมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ (รัชพงศ์ รุ่งเรือง, 2549; รัชยา รัตนธาวาร, 2546)

โดยทฤษฎีการรับรู้ความเสี่ยงที่มีความสำคัญ สามารถอธิบายการกระทำอันโหม่งเสี่ยงไปสู่การกระทำบางอย่างที่เป็นการรับรู้ความเสี่ยงได้ คือ แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) (Lupton, 1999: 21) ซึ่งแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเป็นความเชื่อและการรับรู้ของบุคคลเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมสุขภาพ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยภายในบุคคล ได้แก่ ค่านิยม ความเชื่อและผลลัพธ์ที่จะตามมาของปัญหาสุขภาพนั้นๆ ความเชื่อเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมเป็นลักษณะที่แสดงถึงความรู้สึกนึกคิดที่อาจจะเป็นไปได้ ซึ่งจะตรงกับความเป็นจริงหรือไม่ตรงกับความเป็นจริงก็ได้ การที่บุคคลเชื่อว่าสิ่งต่างๆเป็นอย่างไร ก็จะคิดว่าข้อเท็จจริงเป็นอย่างนั้นด้วย ถ้าบุคคลเชื่อว่าอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นเรื่องของเคราะห์กรรม และคิดว่าข้อเท็จจริงเป็นอย่างนั้นจริงๆ อุบัติเหตุจากการจราจรจะเป็นเรื่องที่แก้ไขไม่ได้ หลีกหนีไม่พ้น บุคคลจะเกิดการละเลย และมองข้ามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ความเชื่อจึงมีผลต่อพฤติกรรมที่ตามมา ฉะนั้นความเชื่อด้านสุขภาพจึงมีผลต่อพฤติกรรมป้องกัน (ทรงพล ภูมิพัฒน์, 2538; ประภาเพ็ญ สุวรรณและสวใจ สุวรรณ, 2534)

ดังนั้น ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารบริษัทรถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง ที่ดำเนินกิจการด้านการเดินรถโดยสารประจำทางมากกว่า 30 ปี และในทุกๆปีทางบริษัทมีการเพิ่มปริมาณรถและเที่ยวการเดินรถเพื่อให้เพียงพอในการให้บริการ จากการเพิ่มปริมาณรถดังกล่าว อาจจะส่งผลให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ

เพิ่มขึ้นได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำศึกษาเพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และเป็นตัวทำนาย พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการป้องกัน พัฒนาและปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษานุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้าน สุขภาพ และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร บริษัทรถโดยสารเอกชน แห่งหนึ่ง
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารบริษัท โดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการทำงาน การปฏิบัติงานด้านการขับรถ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตาม แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารบริษัท โดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง
4. เพื่อศึกษาความสามารถในการทำนายของบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถ โดยสาร บริษัทรถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร บริษัทรถโดยสาร เอกชนแห่งหนึ่งที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน
2. ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตาม แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร บริษัท โดยสารเอกชนแห่งหนึ่งเพื่อสามารถนำมาเป็นข้อมูลในการอบรมและพัฒนาพนักงาน

3. ทำให้ทราบถึงบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อ ด้านสุขภาพที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารบริษัท รถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง

4. เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร รวมทั้งเป็นประโยชน์ในการคัดเลือกบุคลากรที่จะเข้ามาทำงานตำแหน่งพนักงานขับรถโดยสารให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ได้ และนอกจากนี้ ผลจากการวิจัยครั้งนี้สามารถเป็นแหล่งข้อมูล เพื่อให้ผู้สนใจนำไปศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย รวมทั้งอาจใช้เป็นข้อมูลเพื่อขยายผลการศึกษาในเรื่องอื่นๆต่อไป เช่น พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมการใช้ความเร็วในการขับขี่ เป็นต้น

ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ซึ่งประชากรที่ใช้ในการศึกษานี้ เป็นพนักงานขับรถโดยสาร บริษัทรถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่งจำนวน 420 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2554) ซึ่งเป็นผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถโดยสารในเส้นทางเฉพาะที่มีจุดเริ่มต้นจากสถานีขนส่งในกรุงเทพมหานครและไปสุดเส้นทางในจังหวัดต่างๆ เช่น สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ เป็นต้น

นิยามศัพท์

พนักงานขับรถโดยสาร หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถโดยสารของบริษัทรถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่งที่วิ่งประจำอยู่ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากสถานีขนส่งในกรุงเทพมหานครและไปสุดเส้นทางในจังหวัดต่างๆในส่วนภูมิภาค

อายุ หมายถึง ระยะเวลา นับตั้งแต่ปีที่พนักงานขับรถโดยสารเกิดจนถึงปีที่ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพสมรส หมายถึง สถานะการใช้ชีวิตคู่ของพนักงานขับรถโดยสาร

ระดับการศึกษา หมายถึง วุฒิทางการศึกษาสูงสุดของพนักงานขับรถโดยสารที่ได้รับจากสถาบันการศึกษาก่อนเข้าทำงานหรือระหว่างทำงานในตำแหน่งพนักงานขับรถโดยสาร

ประสบการณ์การทำงาน หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่พนักงานขับรถโดยสารเริ่มทำงานกับบริษัทในตำแหน่งพนักงานขับรถโดยสารจนถึงขณะที่ตอบแบบสอบถาม

การปฏิบัติงานด้านการขับรถ หมายถึง ระยะเวลาที่พนักงานขับรถโดยสารทำงานด้านการขับรถ ตั้งแต่ก่อนเข้าทำงานกับบริษัท จนถึงปัจจุบันที่ทำงานกับบริษัท

ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง การที่พนักงานขับรถโดยสารเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับรถในตำแหน่งพนักงานขับรถโดยสาร

บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ หมายถึง ลักษณะและพฤติกรรมต่างๆทั้งหมดของพนักงานขับรถโดยสารทั้งที่อยู่ภายใน และแสดงออกมาภายนอก อันเป็นลักษณะเฉพาะตัวของแต่ละบุคคล ในลักษณะต่างๆ 5 องค์ประกอบ ตามแนวคิดของ Costa and McCrae ซึ่งแบ่งบุคลิกภาพเป็นห้าองค์ประกอบ คือ บุคลิกภาพแบบห้วนใจ บุคลิกภาพแบบแสดงตัว บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม และบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก

บุคลิกภาพแบบห้วนใจ หมายถึง ลักษณะของพนักงานขับรถโดยสารที่มีความวิตกกังวล โกรธง่าย ซึมเศร้า ประหม่า ไม่สามารถควบคุมความอยาก และมีอารมณ์แปรปรวน

บุคลิกภาพแบบแสดงตัว หมายถึง ลักษณะของพนักงานขับรถโดยสารที่มีมิตรไมตรีจิต ชอบพบปะสังสรรค์ มีการแสดงออกอย่างเหมาะสม ชอบทำกิจกรรม ชอบแสวงหาความตื่นเต้น และมีอารมณ์ด้านบวก

บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ หมายถึง ลักษณะของพนักงานขับรถโดยสารที่มีจินตนาการ ชอบสิ่งในงานศิลปะ มีอารมณ์ความรู้สึก ชอบทำสิ่งใหม่ มีความคิดแปลกใหม่ และเปิดกว้างด้านค่านิยม

บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม หมายถึง ลักษณะของพนักงานขับรถโดยสารที่ไว้ใจผู้อื่น
ตรงไปตรงมา ไม่เห็นแก่ตัว มีการประนีประนอมยอมตาม สุภาพ และมีจิตใจอ่อนโยน

บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก หมายถึง ลักษณะของพนักงานขับรถโดยสารที่มีทักษะ
ความสามารถ มีความเป็นระเบียบ มีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ มีความต้องการสัมฤทธิ์ผล มีวินัย
ในตนเอง และรอบคอบ

การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ หมายถึง กระบวนการที่พนักงาน
ขับรถโดยสารแปล ตีความและให้ความหมายสภาวะที่เป็นหรืออาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดเหตุการณ์
ที่ไม่พึงประสงค์ ซึ่งเหตุการณ์นั้นอาจทำให้พนักงานเกิดการบาดเจ็บ หรือสูญเสียชีวิต หรือ
ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องมือ ทรัพย์สิน หรือเสื่อมเสียชื่อเสียงได้ ตามองค์ประกอบของ
แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่สำคัญ 4 ประการ คือ การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ
การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้อุปสรรค
ในการป้องกันอุบัติเหตุ

การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ส่วนบุคคลของพนักงานขับรถ
โดยสารถึงความเสี่ยงที่พนักงานมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ ความเชื่อของพนักงานขับรถ
โดยสารต่อความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยพนักงานจะประเมินว่าอุบัติเหตุจะนำไปสู่
การสูญเสียทั้งร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินหรือไม่ รวมถึงส่งผลกระทบต่อตนเอง ครอบครัว สังคม
และหน้าที่การงานเพียงใด

การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ของพนักงานขับรถโดยสารต่อ
คุณค่าหรือประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่จะช่วยลดโอกาสเสี่ยงหรือความรุนแรงของ
การเกิดอุบัติเหตุได้

การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ของพนักงานขับรถโดยสารถึงอุปสรรคหรือสิ่งขัดขวางการมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุที่เหมาะสม โดยพนักงานจะประเมินว่าอุปสรรคมีมากกว่าประโยชน์ที่จะได้รับหรือไม่ หากต้องเสียค่าใช้จ่าย เสียเวลา ขัดกับอาชีพหรือชีวิตประจำวัน พนักงานก็จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมที่เป็นประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ

พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย หมายถึง การปฏิบัติตัวของพนักงานขับรถโดยสารในการที่จะพยายามป้องกัน หลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน อันจะนำมาซึ่งการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน โดยพนักงานขับรถโดยสารจะต้องมีความรอบรู้เรื่องรถ เรื่องทาง เรื่องวิธีขับรถ เรื่องกฎจราจร และมารยาทในการขับขี่ อันเป็นข้อควรปฏิบัติสำหรับความปลอดภัยในการขับขี่

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

จากการตรวจเอกสาร ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการศึกษาดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการจับจี้ปลอดภัย
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับบุคลิกภาพ
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการจับจี้ปลอดภัย

ความหมายของพฤติกรรม

นักวิชาการได้ให้ความหมายพฤติกรรมไว้หลากหลาย ดังต่อไปนี้

ลิขิต กาญจนารณ์ (2525: 3) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมว่า หมายถึง กิจกรรมใดๆ ที่ตามของอินทรีย์ที่สังเกตได้โดยคนอื่น หรือเครื่องมือของผู้ทดลอง

ชูดา จิตพิทักษ์ (2526: 2) ให้ความเห็นว่า พฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคลนั้น ไม่รวมเฉพาะสิ่งที่ปรากฏออกมาจากภายนอกเท่านั้น แต่ยังรวมถึงสิ่งที่อยู่ภายในของบุคคล ซึ่งคนภายนอกไม่สามารถสังเกตเห็นได้โดยตรง เช่น คุณค่าที่เขายึดถือเป็นหลักในการประเมินสิ่งต่างๆ ทักษะคติ หรือเจตคติที่เขามีต่อสิ่งต่างๆ ความคิดเห็น ความเชื่อ ทัศนคติ และสภาพจิตใจ ปัจจัยต่างๆนี้เป็นเหตุกำหนดพฤติกรรม หรือการกระทำของบุคคล

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526: 6) กล่าวว่า พฤติกรรมหรือการปฏิบัติของมนุษย์เป็นผลมาจากทัศนคติ บรรทัดฐานของสังคม นิสัย ผลที่คาดว่าจะได้รับหลังจากการกระทำนั้นๆ แล้ว

พงศ์ หรดาล (2540: 26) ได้ให้ความหมายของคำว่าพฤติกรรม คือ กริยาอาการที่แสดงออกหรือการเกิดปฏิกิริยาเมื่อเผชิญกับสิ่งภายนอก และการแสดงออกอาจเกิดจากอุปนิสัยที่ได้สะสมจากความเคยชิน ประสบการณ์ หรือการศึกษาอบรม เป็นต้น การแสดงออกอาจแสดงออกได้ทั้งการแสดงพฤติกรรมคล้อยตามหรือต่อต้าน และอาจเป็นคุณและโทษต่อเจ้าของพฤติกรรมนั้นๆ ดังนั้นพฤติกรรมจึงเป็นลักษณะประจำตัวของมนุษย์ เพราะมนุษย์เป็นองค์ประกอบสำคัญขององค์การในการที่จะดำเนินกิจการใดกิจการหนึ่งให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

สร้อยตระกูล อรรถมานะ (2541: 13) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมว่า หมายถึง การกระทำหรือกริยาที่แสดงออกของบุคคล (Action) ทั้งนี้รวมถึงการลงมือการกระทำด้วย

สรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรือการปฏิบัติของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งการกระทำนั้นสามารถสังเกตเห็นได้และไม่สามารถสังเกตเห็นได้โดยตรง

สิ่งกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์

นักวิชาการได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับสิ่งที่กำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ ดังนี้

ณรงค์ สินสวัสดิ์ (2527: 4-28) ได้อธิบายไว้ว่าสิ่งที่กำหนดพฤติกรรมหรือการปฏิบัติของมนุษย์มีหลายประการ ซึ่งอาจแยกเป็น 2 ประเภท คือ

1. ลักษณะนิสัยส่วนตัวของมนุษย์แต่ละคน

1.1 ความเชื่อ (Belief) หมายถึง การที่บุคคลคิดว่าการกระทำบางอย่างหรือปรากฏการณ์บางอย่าง หรือสิ่งของบางอย่าง หรือคุณสมบัติของสิ่งของ หรือคุณสมบัติของบุคคลบางอย่างมีอยู่หรือเกิดขึ้นจริงๆ

1.2 ค่านิยม (Value) ค่านิยมมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมหรือการปฏิบัติ เช่น เปรียบเทียบกันระหว่างคนที่คิดว่าความซื่อสัตย์เป็นสิ่งที่ดี กับคนที่คิดว่าความซื่อสัตย์ไม่มีความสำคัญอะไรเลย คนแรกจะทำอะไรก็ต้องระมัดระวังที่จะรักษาความซื่อสัตย์ไว้ ถ้าเป็นนายช่างก็จะทำงานเต็มฝีมือ ถ้าเป็นพ่อค้าก็คงไม่หลอกลูกค้า

1.3 ทักษะ (Attitude) ทฤษฎีที่ใช้อธิบายโครงสร้างของทัศนคติหลายทฤษฎีล้วนเห็นพ้องต้องกันว่า ทัศนคติมีความเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมหรือการปฏิบัติของบุคคล หรืออาจกล่าวได้ว่า ทัศนคติเป็นตัวกำหนดทิศทางของพฤติกรรมหรือการปฏิบัติได้

1.4 บุคลิกภาพ (Personality) เป็นสิ่งที่บอกว่าคุณจะปฏิบัติอย่างไรในสถานการณ์หนึ่งๆ

2. สิ่งที่ไม่เกี่ยวกับลักษณะนิสัยของมนุษย์ หากแต่เป็นเรื่องของกระบวนการอื่นๆ ทางสังคม พอจะแยกออกเป็น 2 ประเด็น คือ

2.1 สิ่งกระตุ้นพฤติกรรมหรือการปฏิบัติ (Stimulus Object) และความเข้มข้นของสิ่งที่กระตุ้นพฤติกรรม

2.2 สถานการณ์ (Situation) คือสถานะที่บุคคลกำลังจะมีพฤติกรรมหรือการปฏิบัติ

สรุปได้ว่าสิ่งที่กำหนดพฤติกรรมมนุษย์ ประกอบด้วย ลักษณะนิสัยส่วนตัวของมนุษย์แต่ละคน อันได้แก่ ความเชื่อ ค่านิยม ทัศนคติและบุคลิกภาพ รวมทั้งสิ่งที่ไม่เกี่ยวกับลักษณะนิสัยของมนุษย์ ซึ่งเป็นองค์ประกอบภายนอก ได้แก่ สิ่งที่กระตุ้นพฤติกรรมและสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น

ความหมายของความปลอดภัย

นักวิชาการหลายท่านได้ให้คำนิยามคำว่า ความปลอดภัย ไว้หลากหลายดังต่อไปนี้

เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ (2540: 17) ให้ความหมายของความปลอดภัยว่า หมายถึง สภาพการณ์ที่ปราศจากอันตรายหรือพินัย ซึ่งหมายรวมไปถึงการปราศจากอันตราย การบาดเจ็บ การลี้ภัย หรือการสูญเสียจากการทำงาน

สุรพล พยอมแย้ม (2541: 286) ได้ให้ความหมายของความปลอดภัยในการทำงานว่า หมายถึง การที่ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติงานได้โดยไม่มีอุปสรรคใดๆ ขัดขวาง

วิทยา อยู่สุข (2542: 18) ได้ให้ความหมายของความปลอดภัยว่า หมายถึง สภาพแวดล้อมของการทำงานที่ปราศจากภัยคุกคาม ไม่มีอันตราย และความเสี่ยงใดๆ ซึ่งในทางปฏิบัตินั้นอาจจะไม่สามารถควบคุมอันตรายหรือความเสี่ยงในการทำงานที่มีผลต่อสุขภาพ การบาดเจ็บ การพิการ การตายได้ทั้งหมด แต่ต้องมีการดำเนินการจัดการความปลอดภัย เพื่อให้เกิดอันตรายหรือความเสี่ยงน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

วิฑูรย์ สิมะโชติ และวีรพงษ์ เกลิมจิระรัตน์ (2547: 19) กล่าวว่า ความปลอดภัยหมายถึง การปราศจากภัย รวมถึงการปราศจากอันตรายที่มีโอกาสเกิดขึ้นด้วย

Anderson (1989: 25) กล่าวว่า ความปลอดภัย เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นน้อยที่สุดระหว่างบุคคลและอันตราย โดยใช้หลักพื้นฐานในการป้องกันอันตรายที่เกิดขึ้นกับตนเอง เช่น การบาดเจ็บ หรือโรคจากการประกอบอาชีพ

จากนิยามความหมายความปลอดภัยข้างต้น สรุปได้ว่า ความปลอดภัยหมายถึง สภาพะที่ปราศจากภัย อันตราย รวมถึงปราศจากโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ พิการ การเสียชีวิตและทรัพย์สิน

พฤติกรรมกำขั้บขั้บปลอดภัย

แนวคิเกี่ยวกับพฤติกรรมกำขั้บปลอดภัยได้มีผู้ให้แนวคิไว้หลายท่านดังนี้

กรมตำรวจ (2527 อ้างใน ณรงค์ ณ เชียงใหม่, 2532: 202) ได้เสนอหลัก “ 5 ร ” เพื่อการกำขั้บรถอย่างปลอดภัย โดยขึ้นอยู่กั้กับความรู้ 5 ประการ ดังนี้

1. รอบรู้เรื่องรถ นักกำขั้บที่คิจะต้องรอบรู้เรื่องรถที่กำขั้บเป็นอยั้บดี หมั่นตรวจแก้ไขข้อบกพร่องอยู่เสมอ โดยเฉพาะอยั้บก่อนออกเดินทางไกลควรตรวจอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยที่สำคัญๆ ได้แก่ เครื่องยนต์ หั้บล้อ ยาง นื้ตบังคับล้อ พวงมาลัย ที่ปั้ดน้ำฝน กระจกสั้บหลัง และไฟ
2. รอบรู้เรื่องทาง ทางแต่ละสายยั้บแตกต่างกัน โดยสภาพภูมิประเทศ และสภาพแวดล้อม ถ้าเป็นเส้นทางที่ไม่เคยไป ควรศึกษาจากแผนที่ คู่มือ เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง ที่สำคัญจะต้องสังเกตรและปฏิบัติตามป้ายและเครื่องหมายจราจร
3. รอบรู้เรื่องวิธีกำขั้บรถ การกำขั้บรถเป็นคิลปะอยั้บหนึ่ง การกำขั้บรถเป็นอยั้บเดียวไม่พอ ต้องรู้วิธีการแก้ไขปัญหาลเฉพาะหน้าได้โดยจับพัตัน และสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดคิ เนื่องจากขาดความชำนาญ ความประมาท เหตุสุควิสัย สภาพร่างกาย สภาพจิตใจ
4. รอบรู้เรื่องกฎจราจร กฎจราจรมีไว้เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนประพฤตปฏิบัติในแนวทางเดียวกัน เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกเร็ว การกำขั้บรถโดยปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เป็นวิธีการหนึ่งที่ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนจำเป็นต้องมีความรู้และทำความเข้าใจในกฎจราจรอย่างถูกต้อง
5. รอบรู้เรื่องมารยาทในการกำขั้บรถ มารยาทในการกำขั้บรถมีความสำคัญไม่น้อยในการใช้รถใช้ถนน นักกำขั้บที่คิควรแสดงความเป็นสุภาพบุรุษ อะลุ่มอะล่วย เห็นใจ ให้อภัยต่อความผิดพลาดของผู้อื่น และหลีกเลี่ยงการแสดงมารยาทที่ไม่สมควร

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (2552) ได้จัดทำคู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนเพื่อสร้างความเข้าใจในแนวทางและการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่ โดยสิ่งสำคัญที่ผู้ขับขี่ต้องมีคือ ความพร้อมเพื่อความปลอดภัยซึ่งมีดังนี้

1. ความพร้อมของคนขับ ต้องพร้อมทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ และสติสัมปชัญญะ ไม่เสพ ไม่ดื่ม ไม่ประมาท
2. ความชำนาญในการขับขี่ ต้องมีความชำนาญในการขับขี่ หมั่นสังเกตเครื่องหมายจราจรต่างๆ และสามารถแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเมื่อเกิดเหตุกับขึ้น
3. ความพร้อมเรื่องเส้นทาง ศึกษาเส้นทางและสภาพแวดล้อมที่จะไปก่อนออกเดินทาง
4. ความพร้อมเรื่องกฎจราจร ต้องรู้เรื่องกฎจราจร ข้อบังคับ สัญญาณไฟจราจร รวมทั้งปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (2549) ได้ออกข้อควรปฏิบัติในการใช้รถใช้ถนนสำหรับผู้ขับขี่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งก่อนเดินทางไกล ผู้ขับขี่ควรปฏิบัติดังนี้

1. ตรวจสอบสภาพรถให้พร้อม โดยตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ ช่อม และบำรุงอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้
 - 1.1 ระบบช่วงล่าง คันชัก คันส่ง พวงมาลัย
 - 1.2 สภาพยางรถ ยางอะไหล่ ลมยาง น๊อตทั้ง 4 ตัว
 - 1.3 ตรวจระบบ น้ำมันเบรกว่าพร่องหรือไม่
 - 1.4 สภาพเบรกมือ
 - 1.5 สายพานเครื่องยนต์

1.6 ระบบไฟชาร์จ

1.7 ระบบน้ำกลั่นในแบตเตอรี่

1.8 ดวงไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณประจำรถทุกดวง

1.9 ที่ปิดน้ำฝน

1.10 ระบบฉีดน้ำล้างกระจก

1.11 ระบบแอร์

1.12 การรั่วไหลของน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันหล่อเย็น

1.13 มองหาที่มาของเสียงผิดปกติ

2. ตรวจอุปกรณ์ที่จำเป็น เตรียมอุปกรณ์และอะไหล่สำรองเหล่านี้ไว้ในรถเสมอเพื่อไว้ใช้ยามเกิดเหตุคับขันฉุกเฉิน และช่วยให้ถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

2.1 ไฟฟ้าของระบบไฟต่างๆารถของคุณใช้ไฟฟ้าของโคมไฟใด ขนาดกี่แอมป์

2.2 หลอดไฟหน้า หลัง

2.3 แกลลอนบรรจุน้ำหล่อเย็นสำรอง

2.4 ไฟฉาย ไฟสัญญาณกะพริบสีแดงสีเหลือง

2.5 แผ่นป้ายแสดงเหตุฉุกเฉิน

2.6 เครื่องดับเพลิง

2.7 ลวดสลิง หรือเชือกลากรถ ยาวประมาณ 8-10 เมตร

2.8 กุญแจแหว่น ไชควงหัวแบน หัวจีน 1 ชุดเล็ก

2.9 ชุดปฐมพยาบาล

2.10 ไม้หนูล้อ 2-4 อัน

3. ตรวจร่างกายและใจ เตรียมความพร้อมทั้งร่างกาย จิตใจและสติสัมปชัญญะให้พร้อม
เมื่อต้องขับรถในระยะไกล

3.1 ก่อนออกเดินทาง ควรพักผ่อน นอนหลับให้เต็มอิ่ม

3.2 หลีกเลี่ยงการขับรถขณะมีอาการง่วงหรือกำลังวิตกกังวล

3.3 เมื่อต้องขับรถทางไกล ควรหยุดรถเป็นระยะเพื่อพักรถ พักสายตา ผ่อนคลาย
ความเครียดของร่างกายและจิตใจด้วยการยืดเส้นยืดสาย

3.4 อย่าขับรถติดต่อกันยาวนานกว่า 150 กิโลเมตร โดยเฉพาะในเวลากลางคืน

4. ตรวจสอบเส้นทาง การศึกษาเส้นทางและสภาพแวดล้อมที่จะไปล่วงหน้าก่อนออกเดินทาง
เป็นความคิดที่ดี เพราะจะได้รู้ภูมิประเทศตลอดจนสภาพผิวถนน ความคดเคี้ยวของเส้นทางช่วยเพิ่ม
ความมั่นใจในการขับอย่างปลอดภัยยิ่งขึ้น

5. ตรวจสอบความรู้ สัญญาณจราจร

5.1 ขับรถด้วยความเร็วสม่ำเสมอ

5.2 ไม่ขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

5.3 อย่าแข่งในที่คับขัน บนสะพาน บริเวณทางโค้ง ทางแยก ทางร่วม หรือบริเวณที่ผิดกฎหมาย

5.4 อย่าขับรถตามหลังคันอื่นระยะกระชั้นชิด

5.5 มองดูกระจกส่องด้านหลัง และให้สัญญาณไฟทุกครั้งก่อนหยุด ก่อนเลี้ยว ก่อนแซง จอด หรือชะลอ

5.6 ก่อนเข้าทางโค้ง ควรให้เสียงสัญญาณเตือนรถอื่นที่จะสวนมา

5.7 เมื่อขับผ่านทางแคบ ทางโค้ง บนเนินหรือบนภูเขา ให้ขับชิดขอบทางด้านซ้าย

5.8 เรียนรู้ จดจำสัญญาณจราจรที่สำคัญ และปฏิบัติตามกฎจราจรโดยไม่ฝ่าฝืนป้ายหยุด สัญญาณไฟ หรือเครื่องหมายจราจร

จากความหมายของพฤติกรรมและความปลอดภัย รวมถึงแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย จึงสรุปได้ว่าพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย หมายถึง การปฏิบัติตัวของพนักงานขับรถโดยสารในการที่จะพยายามป้องกัน หลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนอันจะนำมาซึ่งการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน โดยพนักงานขับรถโดยสารจะต้องมีความรอบรู้เรื่องรถ เรื่องทาง เรื่องวิธีขับรถ เรื่องกฎจราจร และมารยาทในการขับขี่ อันเป็นข้อควรปฏิบัติสำหรับความปลอดภัยในการขับขี่

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับบุคลิกภาพ

ความหมายของบุคลิกภาพ

นักวิชาการหลายท่านได้ให้คำนิยาม คำว่า “บุคลิกภาพ” ไว้ ดังต่อไปนี้

ศรีเรือน แก้วกังวาล (2531: 1) ได้ให้ความหมายไว้ว่าบุคลิกภาพ คือ ลักษณะเฉพาะตัวของบุคคลด้านต่างๆทั้งส่วนภายนอกและส่วนภายใน

ดิน ปรัชญพฤทธิ (2538: 297) ได้ให้ความหมายไว้ว่าบุคลิกภาพ คือ ผลรวมของความคิด ทำทีและนิสัยที่เกิดจากองค์ประกอบทางด้านสรีระและจิตวิทยาซึ่งเป็นบ่อเกิดของพฤติกรรม

สุชา จันทรเฒ (2539: 85) ได้ให้ความหมายไว้ว่าบุคลิกภาพ คือ หมวดหมู่ของลักษณะ ต่างๆที่รวมกันและแสดงลักษณะที่เป็นลักษณะเฉพาะตัวของแต่ละบุคคล

ถวิล ชาราโกชน์ (2540: 142) ให้ความหมายของบุคลิกภาพว่า บุคลิกภาพเป็นแบบแผน ของพฤติกรรมของบุคคล อันเป็นผลรวมของลักษณะภายนอกและลักษณะภายในของบุคคลอันทำ ให้บุคคลนั้นมีลักษณะเฉพาะตัวที่เป็นเอกลักษณ์ซึ่งทำให้แตกต่างจากบุคคลอื่น

Allport (1961: 28) ให้ความหมายของบุคลิกภาพไว้ว่า บุคลิกภาพเป็นระบบการเคลื่อนไหว ภายในตัวบุคคลอย่างเป็นระบบทั้งด้านร่างกายและจิตใจ ซึ่งจะเป็นตัวกำหนดคุณลักษณะประจำตัว ของบุคคล

Gordon (1963: 14) ให้ความหมายว่า บุคลิกภาพเป็นผลรวมทั้งหมดของพฤติกรรมในแต่ละ บุคคล

Anastasi (1968: 111) กล่าวว่า บุคลิกภาพของบุคคลเกิดจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างพันธุกรรม กับสิ่งแวดล้อม พันธุกรรมเดียวกันแต่อยู่ในสภาพแวดล้อมต่างกัน อาจก่อให้เกิดบุคลิกภาพต่างกัน หรือแม้แต่ในสภาพแวดล้อมและพันธุกรรมเดียวกันก็อาจทำให้เกิดบุคลิกภาพต่างกันได้

Cattell (1970: 2-3) กล่าวว่า บุคลิกภาพ คือ สิ่งที่จะช่วยให้เราทำนายได้ว่าบุคคลจะทำอะไร ในสถานการณ์ที่กำหนดให้ บุคลิกภาพเป็นเรื่องของพฤติกรรมทั้งหมดของบุคคลทั้งพฤติกรรมที่ เปิดเผยและที่ซ่อนเร้นอยู่ภายใน ดังนั้นการศึกษาบุคลิกภาพจะต้องศึกษาพฤติกรรมทั้งหมดมิใช่ ศึกษาเพียงบางอย่าง

McConnell (1974: 610) กล่าวว่าบุคลิกภาพเป็นลักษณะนิสัยที่บุคคลคิด และแสดง พฤติกรรมออกมาเป็นแบบแผนเพื่อใช้ในการปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อม ลักษณะนิสัยที่กล่าวนี้ หมายถึง ค่านิยม แรงจูงใจ เจตคติ อารมณ์ ความสามารถด้านต่างๆ มโนภาพแห่งตน รวมทั้ง สถิติปัญญา

จากคำจำกัดความของบุคลิกภาพดังกล่าวข้างต้น สามารถกล่าวสรุปได้ว่า บุคลิกภาพ หมายถึง ลักษณะและพฤติกรรมต่างๆทั้งหมดของบุคคลทั้งที่อยู่ภายใน และแสดงออกมาภายนอก อันเป็นลักษณะเฉพาะตัวของแต่ละบุคคล

ทฤษฎีบุคลิกภาพ

นักทฤษฎีบุคลิกภาพมีแนวคิดเกี่ยวกับบุคลิกภาพแตกต่างกัน ตามแกนหลักทฤษฎีของตน ซึ่งมีอยู่มากมายหลายทฤษฎี โดยสามารถจัดเป็นกลุ่มตามแนวคิดที่สอดคล้องกันได้ 4 กลุ่ม (โสภา ชูพิกุลชัย, 2532: 3-5) ดังต่อไปนี้

1. กลุ่มแนวคิดด้านจิตวิเคราะห์ ซึ่งมุ่งเน้นเกี่ยวกับจิตใต้สำนึกที่มีผลต่อการกระทำพฤติกรรม
2. กลุ่มแนวคิดเกี่ยวกับลักษณะนิสัย ซึ่งมุ่งเน้นลักษณะนิสัยโดยเฉพาะที่สามารถนำมาอธิบายได้ว่า บุคคลที่มีลักษณะบุคลิกภาพเช่นนี้ เป็นคนที่มีลักษณะนิสัยประเภทใด
3. กลุ่มแนวคิดเกี่ยวกับประสบการณ์รอบตัว ซึ่งเน้นเกี่ยวกับ “ตนเอง” เป็นหลักโดยเน้นที่บุคลิกภาพที่สมบูรณ์แบบ อันมีลักษณะเป็นข้อปรารถนาที่เจ้าตัวใฝ่ฝันที่จะเป็น
4. กลุ่มแนวความคิดด้านพฤติกรรมนิยม ซึ่งเน้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมซึ่งเป็นผลมาจากการเรียนรู้ ความสำคัญของการเรียนรู้ในขณะที่กำลังศึกษาหรือสังเกตจากบุคคลอื่น อันมีผลต่อบุคลิกภาพของมนุษย์

ซึ่งในที่นี้ผู้วิจัยจะกล่าวถึงแต่ทฤษฎีในกลุ่มแนวคิดเกี่ยวกับลักษณะนิสัยคือทฤษฎีบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบเท่านั้น

แนวคิดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ

พัฒนาการของแนวคิดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ ในปี 1943 Cattell ได้ใช้ชุดคำถามของ Allport and Odbert (1936 cited in Block, 1995: 226) และนักจิตวิทยานำมาจัดเป็นเกณฑ์วัดลักษณะบุคลิกภาพ จำนวน 171 มาตรฐานที่สร้างขึ้นมีลักษณะสองขั้ว (คือมีความหมายตรงกันข้ามในมิติเดียวกัน) หลังจากนั้นนำมาตรฐานทั้งหมดมาจัดเป็นกลุ่ม ให้มาตรฐานที่มีความสัมพันธ์กันอยู่ในกลุ่มเดียวกัน และ Cattell จัดได้ทั้งหมด 35 องค์ประกอบ เมื่อนำองค์ประกอบทั้งหมดไปวิเคราะห์ด้วยวิธี “การหมุนแกนแบบยอมให้องค์ประกอบมีความสัมพันธ์กัน” พบว่าบุคลิกภาพประกอบด้วย องค์ประกอบประมาณ 20 องค์ประกอบ แต่ต่อมา Cattell พบความคล้ายกันขององค์ประกอบจึง รวบรวมองค์ประกอบที่คล้ายกันเข้าด้วยกันจึงเหลือเพียง 16 องค์ประกอบ และได้สรุปเป็น องค์ประกอบ 16 ประการของบุคลิกภาพหรือแบบทดสอบ 16 PF

แนวคิดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบจึงมีรากฐานมาจากการศึกษาตัวแปร 35 องค์ประกอบของ Cattell ซึ่งเมื่อนำตัวแปรทั้งหมดมาวิเคราะห์ด้วยวิธีการทำ Factor Analysis แบบ Orthogonal Rotational Methods (การหมุนแกนแบบให้องค์ประกอบไม่มีความสัมพันธ์กัน) จะได้องค์ประกอบ 5 องค์ประกอบ ซึ่งเป็นตัวแทนของตัวแปรทั้งหมด มีนักจิตวิทยาหลายท่านได้ทำการศึกษา และสรุปองค์ประกอบของบุคลิกภาพว่าประกอบไปด้วย องค์ประกอบแบบความหวั่นไหวทางอารมณ์ (Neuroticism) หรือความมั่นคงทางอารมณ์ (Emotion Stability) องค์ประกอบแบบแสดงตัว (Extraversion) หรือความแปรปรวน (Surgeny) องค์ประกอบแบบเปิดรับประสบการณ์ (Openness) หรือวัฒนธรรม (Culture) องค์ประกอบแบบอ่อนน้อม (Agreeableness) องค์ประกอบแบบมีจิตสำนึก (Conscientiousness)

นักทฤษฎีบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ ได้แสดงลักษณะเฉพาะ (Specific Facet) เพื่อให้ การอธิบายหรือระบุลักษณะขององค์ประกอบหลักของบุคลิกภาพ ลักษณะเฉพาะที่จัดอยู่ใน องค์ประกอบเดียวกันจะมีความสัมพันธ์กัน สำหรับแนวคิดของ Costa and McCrae (1995) มีลักษณะเฉพาะ 6 กลุ่มในแต่ละองค์ประกอบ (Costa and McCrae, 1995: 310) ดังนั้นบุคลิกภาพ ห้าองค์ประกอบ จะมีลักษณะเฉพาะรวมทั้งหมด 30 กลุ่ม ได้แก่ (E1...E6), (A1...A6), (C1...C6), (N1...N6), (O1...O6) ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ลักษณะเฉพาะที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินบุคลิกภาพ Revised NEO Personality Inventory Facet Scales (NEO-PI-R) ของ Costa and McCrae (1995)

บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ	
N: แบบหวั่นไหว (Neuroticism)	แบบเปิดรับประสบการณ์ (O)
E: แบบแสดงตัว (Extraversion)	O 1: มีจินตนาการ (Fantasy)
O: แบบเปิดรับประสบการณ์ (Openness to Experience)	O 2: ความซาบซึ้งในงานศิลปะ
A: แบบอ่อนน้อม (Agreeableness)	(Aesthetics)
C: แบบมีจิตสำนึก (Conscientiousness)	O 3: อารมณ์ความรู้สึก (Feelings)
	O 4: การปฏิบัติ (Actions)
	O 5: ความคิด (Ideas)
	O 6: ค่านิยม (Values)
แบบหวั่นไหว (N)	แบบอ่อนน้อม (A)
N 1: ความวิตกกังวล (Anxiety)	A 1: ความไว้วางใจผู้อื่น (Trust)
N 2: ความโกรธง่าย (Angry Hostility)	A 2: ความตรงไปตรงมา
N 3: ซึมเศร้า (Depression)	(Straightforwardness)
N 4: คำนึงถึงแต่ตนเอง (Self-Consciousness)	A 3: ความเอื้อเฟื้อ (Altruism)
N 5: การมีความกระตือรือร้นแรง	A 4: การยอมให้ผู้อื่น
(Impulsiveness)	(Compliance)
N 6: อารมณ์เปราะบาง (Vulnerability)	A 5: ความสุภาพ (Modesty)
	A 6: การมีจิตใจอ่อนโยน
	(Tender-Mindedness)
แบบแสดงตัว (E)	แบบมีจิตสำนึก (C)
E 1: การมีมิตรไมตรีจิต (Warmth)	C 1: ทักษะความสามารถ (Competence)
E 2: การชอบพบปะสังสรรค์ (Gregariousness)	C 2: ความมีระเบียบ (Order)
E 3: การแสดงออกอย่างเหมาะสม (Assertiveness)	C 3: ความรับผิดชอบต่อนหน้าที่
E 4: การทำกิจกรรม (Activity)	(Dutifulness)
E 5: การชอบแสวงหาความตื่นเต้น	C 4: ความต้องการสัมฤทธิ์ผล
(Excitement-Seeking)	(Achievement Striving)

ตารางที่ 2 (ต่อ)

บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ	
E 6: อารมณ์ด้านบวก (Positive Emotions)	C 5: ความมีวินัยในตนเอง (Self-Discipline)
	C 6: ความสุขุมรอบคอบ (Deliberation)

ที่มา: Mayer and Sutton (1996: 164)

จากตารางที่ 2 Costa และ Widiger (1994: 341-345) ได้อธิบายรายละเอียดของลักษณะเฉพาะที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินบุคลิกภาพไว้ดังนี้

ลักษณะเฉพาะในองค์ประกอบแบบหวั่นไหว(Neuroticism)

N 1: ความวิตกกังวล (Anxiety)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ กลัวในสิ่งที่ยังไม่เกิดขึ้น มีแนวโน้มจะมีอาการทุกข์ใจ วิตกกังวล มีอาการทางประสาท ตกใจง่าย หงุดหงิด เครียด กระวนกระวายใจ เกิดความกลัวได้ง่าย กระสับกระส่าย

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ สุขุมเยือกเย็น ผ่อนคลาย บุคคลประเภทนี้ไม่หมกมุ่นอยู่กับความผิดพลาดที่เกิดขึ้นแล้ว ความวิตกกังวลไม่หมายความว่ารวมถึงความกลัวบางสิ่งบางอย่างเป็นพิเศษ

N 2: ความโกรธง่าย (Angry Hostility)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ เกิดความโกรธได้ง่ายเมื่อต้องเผชิญกับภาวะคับข้องใจ ขมขื่นใจ

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ เกิดความโกรธได้ยาก

N 3: ซึมเศร้า (Depression)

ลักษณะของคนที่มีความเครียดสูงคือ มีแนวโน้มที่จะมีอาการซึมเศร้า มีแนวโน้มที่จะเกิดความรู้สึกผิด เศร้า โศก สิ้นหวัง โดดเดี่ยว อ้างว้าง คนที่มีลักษณะดังกล่าวจะมีความท้อใจได้ง่าย และมักจะเศร้าโศกอยู่ตลอดเวลา

ลักษณะของคนที่มีความเครียดต่ำคือ ยากที่จะเกิดอารมณ์ดังกล่าว แต่ก็ไม่จำเป็นต้องมีลักษณะร่าเริง แจ่มใส ลักษณะที่ได้รับคะแนนต่ำในส่วนซึมเศร้าไม่ได้หมายถึง มีบุคลิกที่ร่าเริง แจ่มใส ซึ่งเป็นลักษณะที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบการแสดงออกมากกว่า

N 4: คำนึงถึงแต่ตนเอง (Self-Consciousness)

ลักษณะของคนที่มีความเครียดสูงคือ ขี้อายและขวยเขิน เป็นลักษณะสำคัญขององค์ประกอบแบบหวั่นไหว ผู้ที่มีลักษณะประหม่อมักจะรู้สึกอึดอัดเมื่ออยู่ต่อหน้าผู้อื่น มีความรู้สึกไวต่อการถูกหัวเราะเยาะ มักรู้สึกว่าตนเองด้อยกว่าผู้อื่น ประหม่อมักมีลักษณะคล้ายคลึงกับความเหนียมอายและความวิตกกังวลกับสังคมรอบข้าง

ลักษณะของคนที่มีความเครียดต่ำคือ อาจไม่จำเป็นต้องมีทักษะทางสังคมที่ดี แต่รู้สึกยุ่งยากน้อยกว่าและไม่อึดอัดกับสถานการณ์ทางสังคม

N 5: การมีความกระตือรือร้นแรง (Impulsiveness)

ลักษณะของคนที่มีความเครียดสูงคือ ไม่สามารถควบคุมความอยากของตนจากสิ่งกระตุ้นต่างๆ เช่น ความอยากรับประทานอาหาร ยาสูบ หรือสิ่งที่มีอิทธิพลต่อความปรารถนาอย่างสูง ความอยากจะมีอำนาจมากจนบุคคลไม่สามารถต้านทานได้ แม้ว่าบุคคลจะทราบดีว่าผลจากการกระทำจะทำให้เสียใจในภายหลัง

ลักษณะของคนที่มีความเครียดต่ำคือ มีความสามารถต้านทานต่อความกดดัน มีความอดทนต่อความคับข้องใจ

N 6: อารมณ์เปราะบาง (Vulnerability)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ ไม่สามารถจัดการกับความเครียด เมื่ออยู่ในภาวะคับขันจะแสดงออกถึงลักษณะไร้ความสามารถในการจัดการกับสิ่งต่างๆ ปลดปล่อยสิ่งต่างๆ เป็นไปโดยไม่ควบคุม รู้สึกไร้ความหวัง หรือตกใจเสียขวัญเมื่อต้องเผชิญกับภาวะฉุกเฉิน

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ สามารถควบคุมตนเองได้ในสถานการณ์ที่ยุ่งยาก

ดังนั้นสรุปได้ว่าองค์ประกอบแบบหว้นไหว (Neuroticism) ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ วิตกกังวล เกิดความโกรธได้ง่าย ซึมเศร้า ประหม่า ไม่สามารถควบคุมความอยากและอารมณ์เปราะบาง ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ สุขุมเยือกเย็น เกิดความโกรธได้ยาก ยากที่จะเกิดอารมณ์ซึมเศร้า ไม่ยึดติดกับสถานการณ์ทางสังคม มีความสามารถต้านทานต่อความกดดัน สามารถควบคุมตนเองได้ในสถานการณ์ที่ยุ่งยาก (Costa and McCrae, 1991 cited in Scholl, 2003)

ลักษณะเฉพาะในองค์ประกอบแบบแสดงตัว(Extraversion)

E 1: การมีมิตรไมตรีจิต (Warmth)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ มีลักษณะน่าคบ เป็นมิตร มีความจริงใจกับผู้อื่น และสามารถสร้างความสัมพันธ์อย่างลึกซึ้งกับบุคคลอื่นได้ง่าย

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ ชอบอยู่คนเดียว เป็นคนมีพิธีรีตองมาก เข้าระเบียบแบบแผน เย็นชา การมีมิตรไมตรีจิตเป็นส่วนหนึ่งขององค์ประกอบการแสดงออกที่มีความใกล้ชิดกับองค์ประกอบการยอมรับผู้อื่น ในแง่ของความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล แต่จะแตกต่างกันที่ความจริงใจรักใคร่

E 2: การชอบพบปะสังสรรค์ (Gregariousness)

ลักษณะของคนที่มีความกระตือรือร้นสูงคือ ชอบอยู่ในวงสมาคมหรืออยู่ท่ามกลางคนหมู่มาก มีความสุขเมื่อได้สังสรรค์กับบุคคลอื่น

ลักษณะของคนที่มีความกระตือรือร้นต่ำ คือ บุคคลที่ชอบอยู่ตามลำพัง หรือพยายามหลีกเลี่ยงจากสังคม

E 3: การแสดงออกอย่างเหมาะสม (Assertiveness)

ลักษณะของคนที่มีความกระตือรือร้นสูงคือ โดดเด่นในท่ามกลางกลุ่มคน มีอำนาจ สามารถโน้มน้าวผู้อื่นให้เห็นตามหรือคล้อยตาม มีอิทธิพลเหนือผู้อื่น พูดโดยปราศจากความลังเล มักจะเป็นผู้นำของกลุ่ม

ลักษณะของคนที่มีความกระตือรือร้นต่ำคือ ชอบอยู่เบื้องหลัง โดยปล่อยให้ผู้อื่นแสดงบทบาท

E 4: การทำกิจกรรม (Activity)

ลักษณะของคนที่มีความกระตือรือร้นสูงคือ ทำงานด้วยความว่องไว แคล่วคล่อง เป็นบุคคลที่มีพลังในการทำสิ่งต่างๆ และต้องการมีเรื่องให้ทำอยู่ตลอดเวลา

ลักษณะของคนที่มีความกระตือรือร้นต่ำคือ ไม่เร่งรีบ มีจังหวะการทำงานที่เป็นไปอย่างเรื่อยๆ แต่ไม่ได้หมายความว่ารวมถึงลักษณะเกียจคร้าน ไม่ชอบทำงาน

E 5: การชอบแสวงหาความตื่นเต้น (Excitement-Seeking)

ลักษณะของคนที่มีความกระตือรือร้นสูงคือ ปรารถนาความตื่นเต้นและความเร้าใจ ชอบสภาพแวดล้อมที่มีสีสันสดใส เต็มไปด้วยเสียงอึกทึก แสวงหาความตื่นเต้น มีลักษณะคล้ายคลึงกับการแสวงหาความตื่นเต้นทางประสาทสัมผัส

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ ไม่มีความต้องการแสวงหาสิ่งทำให้เกิดความตื่นเต้น

E 6: อารมณ์ด้านบวก (Positive Emotions)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ มีจิตใจเบิกบาน มีความสุข หัวเราะง่ายและบ่อย ร่าเริง มองโลกในแง่ดี

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำไม่จำเป็นว่าจะต้องไม่มีความสุข เพียงแต่ร่าเริงน้อยกว่า เฉยเมย ไม่แสดงความลึงโลดให้ผู้อื่นเห็น

ดังนั้น สรุปได้ว่าองค์ประกอบแบบแสดงตัว (Extraversion) ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูง คือ เป็นคนมีมิตรไมตรีจิต ชอบพบปะสังสรรค์ มีการแสดงออกอย่างเหมาะสม ชอบทำกิจกรรม ชอบแสวงหาความตื่นเต้น และมีอารมณ์ด้านบวก ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ ชอบอยู่คนเดียว หลีกหนีจากสังคม ชอบเป็นผู้อยู่เบื้องหลัง ไม่เร่ร่อน ไม่มีความต้องการแสวงหาสิ่งที่ทำให้เกิดความตื่นเต้น เฉยเมย (Costa and McCrae, 1991 cited in Scholl, 2003)

ลักษณะเฉพาะในองค์ประกอบแบบเปิดรับประสบการณ์ (Openness to Experience)

O 1: มีจินตนาการ (Fantasy)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ มีจิตใจเปิดกว้างต่อจินตนาการ มีจินตนาการที่ชัดเจน มีการดำเนินชีวิตที่เต็มไปด้วยจินตนาการ การฝันกลางวันไม่ใช่เป็นแค่เพียงการหลบหนีจากโลกความจริงเท่านั้น แต่เป็นการสร้างสรรค์สิ่งที่น่าสนใจให้เกิดขึ้นภายในโลกส่วนตัว บุคคลที่มีลักษณะดังกล่าวจะพัฒนาต่อเติมรายละเอียดจินตนาการและเชื่อมั่นว่าจินตนาการจะช่วยให้ดำรงชีวิตได้อย่างสร้างสรรค์และสมบูรณ์

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ มีการดำเนินชีวิตอย่างเรียบง่าย ใช้ความคิดกับสิ่งที่อยู่ใกล้ตัว

O 2: ความซาบซึ้งในงานศิลปะ (Aesthetics)

ลักษณะของคนที่มีความรู้ระดับคะแนนสูงคือ มีความซาบซึ้งกับศิลปะและความงาม มีอารมณ์คล้อยตามไปกับบทกวีนิพนธ์ ซาบซึ้งกับดนตรี และประทับใจในงานศิลปะ โดยไม่จำเป็นต้องเป็นว่าบุคคลนั้นจะต้องมีความสามารถทางด้านศิลปะ

ลักษณะของคนที่มีความรู้ระดับคะแนนต่ำคือ ขาดความรู้สึกรู้สึกต่อศิลปะและความงาม ไม่สนใจศิลปะและความสวยงาม

O 3: อารมณ์ความรู้สึก (Feelings)

ลักษณะของคนที่มีความรู้ระดับคะแนนสูงคือ เปิดกว้างต่ออารมณ์ความรู้สึก สามารถรับรู้ถึงอารมณ์ความรู้สึกภายในของตนเอง เห็นความสำคัญของอารมณ์ว่าเป็นสิ่งสำคัญส่วนหนึ่งของชีวิต มีประสบการณ์เกี่ยวกับอารมณ์ในลักษณะที่ลึกซึ้งและรูปแบบอารมณ์ต่างๆ อย่างหลากหลาย

ลักษณะของคนที่มีความรู้ระดับคะแนนต่ำคือ มีความรู้สึกทางอารมณ์น้อย และไม่เชื่อว่าอารมณ์เป็นสิ่งสำคัญ

O 4: การปฏิบัติ (Actions)

ลักษณะของคนที่มีความรู้ระดับคะแนนสูงคือ เต็มใจที่จะทดลองทำกิจกรรมที่แตกต่างไปจากสิ่งที่เคยทำ ไปในสถานที่แปลกใหม่ ชอบรับประทานอาหารแปลก ชอบแสวงหาวิธีการที่แปลกใหม่กับสิ่งที่ทำกันมาจนเกิดความเคยชิน และมีงานอดิเรกหลายอย่างที่มีความแตกต่างกัน

ลักษณะของคนที่มีความรู้ระดับคะแนนต่ำคือ เปลี่ยนแปลงได้ยาก และชอบยึดติดกับการกระทำที่เคยใช้ได้ผล

O 5: ความคิด (Ideas)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ มีจิตใจที่เปิดกว้างพร้อมที่จะคิดสิ่งใหม่ๆ ไม่ยึดติดกับความคิดแบบเดิม มีความพึงพอใจในการคิดที่แตกต่างไปจากหลักการ ชอบท้าทายความสามารถทางสมองของตนเอง พยายามเพิ่มพูนสติปัญญาตนเอง แต่ไม่ได้มีความหมายว่าจะเป็นผู้ที่มีเชาวน์ปัญญาสูง

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ มีความสามารถทางสติปัญญาจำกัด และถ้าเป็นผู้มีเชาวน์ปัญญาสูงก็จะถูกปิดกั้นความสามารถโดยการยึดติดกับหลักเกณฑ์ต่างๆ

O 6: ค่านิยม (Values)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ เปิดกว้างต่อการวิเคราะห์ค่านิยมต่างๆ มีความสงสัยและชอบที่จะตรวจสอบแนวความคิดทางสังคม ความเชื่อ และค่านิยมที่สังคมเลื่อมใส ไม่ยึดถือหลักเกณฑ์ของสังคม

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ ขอมรับความเชื่อที่สืบต่อกันมา ขอมรับสิ่งที่นับถือกันมาจนเป็นประเพณี และมีลักษณะอนุรักษ์นิยม

ดังนั้นสรุปได้ว่าองค์ประกอบแบบเปิดรับประสบการณ์ (Openness to Experience) ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ มีจินตนาการ ช่างซึ่งในงานศิลปะ มีอารมณ์ความรู้สึก ชอบทำสิ่งใหม่ มีความคิดแปลกใหม่ และเปิดกว้างด้านค่านิยม ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ ดำเนินชีวิตอย่างเรียบง่าย ขาดความรู้สึกต่อศิลปะและความงาม มีความรู้สึกทางอารมณ์น้อย ชอบยึดติดกับการกระทำที่เคยใช้ได้ผล ถูกปิดกั้นความสามารถ ยึดติดกับหลักเกณฑ์ต่างๆ ขอมรับสิ่งที่นับถือกันมาจนเป็นประเพณี (Costa and McCrae, 1991 cited in Scholl, 2003)

ลักษณะเฉพาะในองค์ประกอบแบบอ่อนน้อม (Agreeableness)

A 1: ความไว้วางใจผู้อื่น (Trust)

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนสูงคือ ไว้วางใจผู้อื่น เชื่อว่าผู้อื่นมีความซื่อตรง มีความประสক্তি

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนต่ำคือ ชอบดูหมิ่นผู้อื่น และมักตั้งข้อสงสัยว่าผู้อื่นไม่ซื่อตรง มีความประสक्तिร้ายหรือเป็นอันตราย

A 2: ความตรงไปตรงมา (Straightforwardness)

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนสูงคือ ตรงไปตรงมา ไม่มีเล่ห์เหลี่ยม จริใจ ไม่มีเล่ห์เหลี่ยม ให้ความสำคัญกับทักษะทางสังคมที่จะทำให้ผู้อื่นยอมรับ โดยการปฏิบัติกับผู้อื่นอย่างตรงไปตรงมา ไม่มีเล่ห์กลแอบแฝง

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนต่ำคือ ปฏิบัติกับผู้อื่นอย่างไม่บริสุทธิ์ ประจบสอพลอ มีเล่ห์เหลี่ยม หลอกลวง พยายามขยายความ ดีความเพื่อให้ตนเองถูกทุกอย่าง รวมทั้งหลอกลวงตนเองเพื่อให้รู้สึกว่าตนเองเป็นผู้ถูกต้อง แต่ในการตีความหมายลักษณะคนที่ได้รับคะแนนต่ำไม่ได้หมายความว่ารวมถึงการเป็นคนคดโกง เป็นพวกคัมตุ้นหรือพวกชอบพูดโกหก

A 3: ความเอื้อเฟื้อ (Altruism)

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนสูงคือ กำนึงถึงความสุขสบายของผู้อื่น ไม่เห็นแก่ตัว เห็นอกเห็นใจผู้อื่น เต็มใจช่วยเหลือผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนต่ำคือ มุ่งสนใจแต่ตัวเอง ไม่คิดถึงผู้อื่น ไม่เต็มใจช่วยเหลือแก้ปัญหาของผู้อื่น

A 4: การยอมให้ผู้อื่น (Compliance)

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนสูงคือ เมื่อเกิดความขัดแย้งระหว่างบุคคล สามารถที่จะผ่อนปรนประนีประนอมกับผู้อื่น แสดงความข้อยใจของตนเองต่อผู้อื่นด้วยท่าทีที่ไม่รุนแรง สามารถควบคุมความไม่พอใจของตนเอง สามารถยกโทษให้กับผู้อื่นได้และไม่เจ้าคิดเจ้าแค้น ดำเนินชีวิตผู้อื่นอย่างสุภาพ

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนต่ำคือ แข็งกร้าว ชอบแข่งขันมากกว่าให้ความร่วมมือ และไม่ลังเลที่จะแสดงความโกรธเมื่อจำเป็น

A 5: ความสุภาพ (Modesty)

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนสูงคือ ถ่อมตัว แสดงความสุภาพกับผู้อื่นโดยไม่สูญเสียความเชื่อมั่นตนเอง (Self-Confident) ความนับถือตนเอง (Self-Esteem)

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนต่ำคือ เชื่อว่าตนเองเป็นบุคคลประเภทหนึ่งที่เหนือกว่าผู้อื่น มักถูกคนรอบข้างแสดงความคิดเห็นว่าเป็นพวกหยิ่ง ทะนงตัวเกินไป

A 6: การมีจิตใจอ่อนโยน (Tender-Mindedness)

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนสูงคือ เห็นอกเห็นใจและห่วงใยผู้อื่น ให้ความสำคัญกับความเป็นมนุษย์ในวิถีทางสังคม

ลักษณะของคนที่มีความระดับคะแนนต่ำคือ ไม่มีความรู้สึกเมตตาสงสารผู้อื่น ไม่สนใจกับการร้องขอความปรานี ตัดสินใจลงความเห็นในสิ่งต่างๆ โดยใช้หลักการทางตรรกะอย่างแข็งกร้าว โดยไม่นำความปรานีสงสารหรือหลักมนุษยธรรมเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

ดังนั้นสรุปได้ว่าองค์ประกอบแบบอ่อนน้อม (Agreeableness) ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ ใจกว้างใจผู้อื่น ตรงไปตรงมา ไม่เห็นแก่ตัว มีการประนีประนอมยอมตาม สุภาพ และมีจิตใจอ่อนโยน ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ มักตั้งข้อสงสัยว่าผู้อื่นไม่ซื่อตรง ปฏิบัติกับผู้อื่นอย่างไม่บริสุทธิ์ใจ มุ่งสนใจแต่ตัวเอง ไม่ผ่อนปรนกับผู้อื่น หยิ่งย้งดื้อรั้น ไม่มีความรู้สึกเมตตา สงสารผู้อื่น (Costa and McCrae, 1991 cited in Scholl, 2003)

ลักษณะเฉพาะในองค์ประกอบแบบมีจิตสำนึก (Conscientiousness)

C 1: ทักษะความสามารถ (Competence)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ มีความสามารถ มีเหตุผล ใฝ่หาความรู้ มองการณ์ไกล มีประสิทธิภาพในการทำสิ่งต่างๆ มีการเตรียมการเป็นอย่างดีในการจัดการกับชีวิตของตน

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ ไม่มีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับความสามารถของตนเอง ไม่มีการเตรียมการและมักทำสิ่งต่างๆ ไปอย่างไม่ถูกต้องเหมาะสม

C 2: ความมีระเบียบ (Order)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ มีความเป็นระเบียบและเรียบร้อย มีการจัดการระบบที่ดี จัดเก็บสิ่งของให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ ไม่มีความสามารถในการจัดระบบ เป็นพวกที่ไม่มีระเบียบแบบแผน ถ้าได้รับคะแนนต่ำมากมีแนวโน้มที่จะทำให้มีอาการบุคลิกภาพผิดปกติแบบย้ำทำ

C 3: ความรับผิดชอบต่อน้ำที่ (Dutifulness)

ลักษณะของคนที่มีความรับผิดชอบสูงคือ ยึดมั่นตามหลักจริยธรรม มีศีลธรรมเป็นหลักของจิตใจ

ลักษณะของคนที่มีความรับผิดชอบต่ำคือ ไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนต่อเรื่องราวต่างๆ มีลักษณะไม่น่าเชื่อถือ ไม่น่าไว้วางใจ ไม่สามารถพึ่งพาได้

C 4: ความต้องการสัมฤทธิ์ผล (Achievement Striving)

ลักษณะของคนที่มีความรับผิดชอบสูงคือ มีความปรารถนาอย่างแรงกล้าและลงมือทำอย่างจริงจัง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ มีความขยันหมั่นเพียร มีเป้าหมายหรือทิศทางของชีวิต ถ้าได้รับคะแนนสูงมากจะเป็นพวกที่ทุ่มเทให้กับงานหรือเป็นพวกติดงาน

ลักษณะของคนที่มีความรับผิดชอบต่ำคือ เชื่องช้า เฉื่อยชา หรืออาจจะถึงขั้นขี้เกียจ ไม่มีแรงขับเคลื่อนต้องการความสำเร็จ ไม่มีความทะเยอทะยาน ปราศจากจุดหมาย ให้ความสำคัญต่ำกับการได้รับความสำเร็จ

C 5: ความมีวินัยในตนเอง (Self-Discipline)

ลักษณะของคนที่มีความรับผิดชอบสูงคือ มีความสามารถเริ่มต้นงานและดำเนินการจนงานสำเร็จ แม้จะต้องเผชิญกับความน่าเบื่อหน่าย และสิ่งรบกวนจิตใจอื่นๆ มีความสามารถที่จะจูงใจตนเองให้ทำงานสำเร็จ

ลักษณะของคนที่มีความรับผิดชอบต่ำคือ เป็นคนผลัดวันประกันพรุ่ง หมดกำลังใจได้ง่าย ไม่สามารถควบคุมตนเองเพื่อจะทำในสิ่งที่ต้องการให้บรรลุผล

C 6: ความสุขุมรอบคอบ (Deliberation)

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ คิดไตร่ตรองอย่างรอบคอบก่อนลงมือทำ สุขุมรอบคอบ ระมัดระวัง

ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ ชอบทำอย่างเร่งรีบ มักจะพูดหรือกระทำโดยไม่คิดถึงผลที่จะตามมา

ดังนั้นสรุปได้ว่าองค์ประกอบแบบมีจิตสำนึก (Conscientiousness) ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนสูงคือ มีทักษะความสามารถ มีความเป็นระเบียบ มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ มีความต้องการสัมฤทธิ์ผล มีวินัยในตนเอง และรอบคอบ ลักษณะของคนที่มีระดับคะแนนต่ำคือ มักทำสิ่งต่างๆ ไปอย่างไม่ถูกต้องเหมาะสม ไม่มีระเบียบแบบแผน ไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนต่อเรื่องราวต่างๆ ปราศจากจุดหมาย ไม่มีแรงขับเคลื่อนต้องการความสำเร็จ ไม่สามารถควบคุมตนเองเพื่อจะทำในสิ่งที่ตนต้องการให้บรรลุผล ชอบทำสิ่งต่างๆ อย่างเร่งรีบ (Costa and McCrae, 1991 cited in Scholl, 2003)

ความสำคัญของบุคลิกภาพในการทำงาน

บุคลิกภาพมีความสำคัญอย่างไรกับการทำงานนั้น สิริอร วิชชาวุธ (2549: 47) กล่าวว่า สามารถพิจารณาได้ 3 แง่มุมดังนี้

1. ความเหมาะสมต่อลักษณะงาน บุคคลที่มีลักษณะบุคลิกภาพเหมาะกับงานจะสามารถทำงานได้โดยไม่เกิดความขัดแย้งภายในใจของตนและมีโอกาสทำงานนั้นได้ดี เช่น บุคลิกภาพแบบเก็บตัว (Introvert) ตามแนวคิดของจุง เหมาะกับงานที่หมกมุ่นในเนื้อหาหรืองานที่ทำคนเดียว หากบุคลิกภาพแบบเก็บตัวทำงานที่ต้องทำคนเดียว ไม่ต้องยุ่งเกี่ยวกับใคร จะทำให้มีความสุขและทำงานได้ดีกว่าการไปทำงานที่ต้องสังคมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและความสนใจกับบุคคลอื่นๆ เป็นประจำ สำหรับบุคลิกภาพแบบแสดงตัว (Extrovert) ที่ชอบสัมพันธ์กับบุคคล หากได้ทำงานประสาสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับบุคคลอื่นๆ จะทำงานได้ดี แต่ถ้าต้องทำงานคนเดียวและไม่มีโอกาสเกี่ยวข้องกับผู้อื่นเลย จะทำให้เบื่อหน่ายการทำงานได้ง่าย เป็นต้น

2. การทำงานร่วมกับผู้อื่น บุคลิกลักษณะต่างกันอาจมีผลต่อการทำงานร่วมกัน บุคลิกภาพแบบเก็บตัว รับรู้ด้วยสัญชาตญาณ ตัดสินด้วยความรู้สึก (Introvert Intuition Feeling) กับบุคลิกภาพแบบแสดงตัว รับรู้ด้วยการสัมผัส ตัดสินด้วยความคิด (Extrovert Sensing Thinking) อาจพบปัญหาในการประชุมตัดสินใจในการแก้ปัญหาต่างๆในงานร่วมกัน บุคลิกภาพแบบเดินตามกฎ (The Ruling Types) ซึ่งเป็นคนที่ชอบควบคุมผู้อื่นและเอาแต่ใจตนเอง เมื่อทำงานร่วมกันย่อมทำให้เกิดการโต้แย้งและเอาชนะกันตลอดเวลา บรรยากาศในการทำงานอาจมีลักษณะตึงเครียดและมีการแข่งขันกันสูง ขาดความร่วมมือกันและกัน ทำให้มีการปกปิดปัญหาและข้อมูลต่างๆ ต่อกัน ส่งผลเสียหายต่อเป้าหมายขององค์กรในที่สุด เป็นต้น

3. คุณภาพงานและความอยู่รอดขององค์กร ความเข้าใจเกี่ยวกับบุคลิกภาพของบุคคลจะเป็นผลให้เกิดการปฏิบัติงานที่ดีและมีประสิทธิภาพในงานมากยิ่งขึ้น บุคลิกภาพบางลักษณะมีผลต่อคุณภาพของงาน เช่น บุคคลที่มีบุคลิกลักษณะมุ่งมั่น ขยัน รับผิดชอบและซื่อสัตย์ มักพยายามทำงานให้สำเร็จอย่างมีคุณภาพ ส่งผลต่อความเจริญก้าวหน้าและอยู่รอดขององค์กรมากกว่าบุคคลที่มีบุคลิกลักษณะขี้บอด คดโกง และไม่จริงใจ

จึงอาจสรุปได้ว่าบุคลิกภาพมีความสำคัญและส่งผลโดยตรงต่อพฤติกรรมการทำงานของบุคคลซึ่งพฤติกรรมการทำงานดังกล่าวอาจสามารถส่งผลเสียต่อองค์กรหรือสามารถทำให้เป้าหมายขององค์กรประสบความสำเร็จได้ด้วยเช่นกัน ดังนั้นในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกศึกษาบุคลิกภาพของพนักงานขับรถโดยสารซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งในหลายๆปัจจัยที่สำคัญต่อการแสดงพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย และเลือกใช้ทฤษฎีในกลุ่มแนวคิดเกี่ยวกับลักษณะนิสัย คือ ทฤษฎีบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบของ Costa and McCrae เนื่องจากทฤษฎีนี้มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีเนื้อหากว้างขวางครอบคลุมลักษณะของบุคลิกภาพ โดย Costa and McCrae จะเน้นการใช้แบบสอบถามกับบุคคลหลายกลุ่มที่แตกต่างกัน เพื่อยืนยันองค์ประกอบบุคลิกภาพด้วยวิธีวิเคราะห์องค์ประกอบเป็นหลัก โดยกลุ่มที่ศึกษามีทั้งกลุ่มเด็ก กลุ่มผู้ใหญ่ กลุ่มผู้สูงอายุในกลุ่มประเทศต่างๆ นอกจากนี้ยังใช้ระเบียบวิธีวิจัยที่เข้มงวด เพื่อให้ได้มาซึ่งผลที่น่าเชื่อถือ

จากรายละเอียดลักษณะของบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ สรุปได้ว่าบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ หมายถึง ลักษณะและพฤติกรรมต่างๆทั้งหมดของพนักงานขับรถโดยสารทั้งที่อยู่ภายใน และแสดงออกมาภายนอก อันเป็นลักษณะเฉพาะตัวของแต่ละบุคคลในลักษณะต่างๆ 5 องค์ประกอบ ตามแนวคิดของ Costa and McCrae ซึ่งแบ่งบุคลิกภาพเป็นห้าองค์ประกอบ คือ

1. บุคลิกภาพแบบห้วนไหว หมายถึง ลักษณะของพนักงานขับรถโดยสารที่มีความวิตกกังวล โกรธง่าย ซึมเศร้า ประหม่า ไม่สามารถควบคุมความอยาก และมีอารมณ์แปราะบาง
2. บุคลิกภาพแบบแสดงตัว หมายถึง ลักษณะของพนักงานขับรถโดยสารที่มีมิตรไมตรีจิต ชอบพบปะสังสรรค์ มีการแสดงออกอย่างเหมาะสม ชอบทำกิจกรรม ชอบแสวงหาความตื่นเต้น และมีอารมณ์ด้านบวก
3. บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ หมายถึง ลักษณะของพนักงานขับรถโดยสารที่มีจินตนาการ ซาบซึ้งในงานศิลปะ มีอารมณ์ความรู้สึก ชอบทำสิ่งใหม่ มีความคิดแปลกใหม่ และเปิดกว้างด้านค่านิยม
4. บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม หมายถึง ลักษณะของพนักงานขับรถโดยสารที่ไว้วางใจผู้อื่น ตรงไปตรงมา ไม่เห็นแก่ตัว มีการประนีประนอมยอมตาม สุภาพ และมีจิตใจอ่อนโยน
5. บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก หมายถึง ลักษณะของพนักงานขับรถโดยสารที่มีทักษะความสามารถ มีความเป็นระเบียบ มีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ มีความต้องการสัมฤทธิ์ผล มีวินัยในตนเอง และรอบคอบ

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

ความหมายของการรับรู้

ความหมายของการรับรู้ นั้น ได้มีนักวิชาการให้ความหมายไว้ต่างๆ กัน ดังนี้

สุชา จันทรเฒ และสุรางค์ จันทรเฒ (2518: 176) กล่าวว่า การรับรู้ หมายถึง กระบวนการที่คนเรามีประสบการณ์เกี่ยวกับวัตถุหรือเหตุการณ์ต่างๆ โดยอาศัยอวัยวะรับสัมผัส

จำเนียร ช่วงโชติ (2532: 3) กล่าวว่า การรับรู้ คือการสัมผัสที่มีความหมาย การรับรู้เป็นการแปลหรือตีความแห่งการสัมผัสที่ได้รับออกมาเป็นสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่มีความหมายหรือรู้จักเข้าใจ ซึ่งในการแปลหรือตีความนี้จำเป็นที่อินทรีย์จะต้องใช้ประสบการณ์เดิมหรือความรู้เดิมหรือความชัดเจนที่เคยมีมาแต่หนหลัง ถ้าไม่มีความรู้เดิมที่ดีหรือลืมเรื่องนั้นๆ เสียแล้วที่ดี ก็จะไม่มีการรับรู้กับสิ่งเร้านั้นๆ จะมีก็แต่เพียงการสัมผัสกับสิ่งเร้าเท่านั้น

ประคินันท์ อุปรมัย (2523: 89) กล่าวว่า การรับรู้ คือกระบวนการที่บุคคลรับสัมผัสสิ่งเร้า แล้วใช้ประสบการณ์หรือความรู้เดิมแปลความหมายของสิ่งเร้าที่รับสัมผัสนั้น

สร้อยตระกูล อรรถมานะ (2541: 59) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การรับรู้หมายถึง การที่บุคคลรู้สึกในสิ่งเร้าต่างๆ รอบตัวเขา นั่นก็เท่ากับว่าความรู้สึกนั้นได้ส่งข้อมูลดิบ (Raw Data) เข้ามาสู่ประสาททั้งห้า จากนั้นก็จะเป็นการตีความหมายในข้อมูลดิบเหล่านั้นแล้ว จึงเกิดการรับรู้ขึ้น

Wolman (1989: 247-248) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ไว้ว่า เป็นกระบวนการแปลหรือตีความหมายของการรู้สึก (Sensation) จากประสาทสัมผัสทั้ง 5 ออกมาเป็นสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่มีความหมาย ซึ่งการรับรู้นี้อาจจะตรงหรือไม่ตรงกับความเป็นจริง

Schermerhorn *et al.* (2000: 84) ให้ความหมายว่า การรับรู้ หมายถึง กระบวนการทั้งหมดซึ่งบุคคลได้รับ รวบรวม จัดระบบ และตีความสารสนเทศนั้นจากสิ่งแวดล้อมของบุคคล

จากความหมายข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การรับรู้ คือ กระบวนการที่บุคคลแปล ตีความ และให้ความหมายสิ่งเร้าที่ได้รับ โดยใช้ประสบการณ์หรือความรู้เดิมมาช่วยในการตีความหรือแปลความหมายนั้น

กระบวนการรับรู้

ในเรื่องเกี่ยวกับกระบวนการรับรู้ ได้มีผู้ให้แนวคิดไว้หลายท่านด้วยกันอาทิเช่น

สร้อยตระกูล อรรถมานะ (2541: 60-61) กล่าวว่า กระบวนการของการรับรู้เป็นการแสดงถึงความสลับซับซ้อนและธรรมชาติของการกระทำตอบโต้ในการรับรู้ แบ่งเป็น 5 ขั้นตอน คือ

1. สภาพแวดล้อมภายนอก หมายถึง สิ่งเร้าหรือสถานการณ์ สิ่งเร้าคือการเร้าทางประสาทสัมผัส ส่วนสถานการณ์ต่าง ๆ นั้น อาจเป็นสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น สถานที่ทำงาน ภูมิอากาศ หรือสภาพแวดล้อมทางสังคมวัฒนธรรม เช่น ขนบธรรมเนียม ประเพณี ค่านิยม อาจกล่าวได้ว่า การรับรู้จะไม่เกิดขึ้นได้เลยหากไม่มีสิ่งเร้ามากระทบตัวบุคคลหรือเกิดสถานการณ์

2. การเผชิญหน้า การรับรู้ของบุคคลเริ่มขึ้นเมื่อบุคคลนั้นได้เผชิญหน้ากับสิ่งเร้าทางกายภาพอย่างหนึ่งอย่างใดโดยเฉพาะ หรือเผชิญกับสถานการณ์ทางสังคมวัฒนธรรมสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง เช่น การที่บุคคลเข้าไปทำงานในองค์กรหนึ่ง และถูกแวดล้อมทั้งทางกายภาพและทางสังคมวัฒนธรรมขององค์กร การรับรู้ในสิ่งเร้าทางกายภาพของบุคคลนั้น จะเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด ขึ้นกับตัวกรองความรู้สึกของบุคคลนั้นๆ หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ ความสามารถทางกายภาพของบุคคล เช่นความสามารถของสายตาซึ่งแตกต่างกัน บางคนสายตาสั้น บางคนสายตาวาว บางคนสายตาเอียง หรือความสามารถทางการได้ยิน นอกจากนั้นตัวกรองหรือความสามารถนี้ยังเปลี่ยนแปลงแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคลตามอายุ ความอดทนทางกายภาพ เป็นต้น

3. การคัดเลือกท่ามกลางสิ่งเร้ามากมาย และสถานการณ์ต่างๆ บุคคลจะเลือกให้ความสนใจในสิ่งแวดล้อมภายนอกอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างตามทักษะของบุคคลนั้น ขั้นตอนการคัดเลือกนี้จะเกี่ยวข้องกับการกรองทางจิตวิทยา ซึ่งจะกำหนดว่าสิ่งเร้าใดที่บุคคลจะรับไว้หรือจะปฏิเสธ บุคคลจะมีความตระหนักหรือเห็นความสำคัญในสิ่งเร้าที่ตนได้คัดเลือก และจะไม่เห็นความสำคัญในสิ่งเร้าที่ตนปฏิเสธ แม้สิ่งเร้านั้นจะมีอยู่ในสภาพแวดล้อมเดียวกันก็ตาม ในขั้นตอนนี้มีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการคัดเลือก ได้แก่ ลักษณะของสิ่งเร้า และลักษณะของผู้คัดเลือก

4. การจัดระเบียบ เมื่อบุคคลได้คัดเลือกรับรู้สิ่งเร้าในสภาพแวดล้อมภายนอกแล้ว ก็จะเกิดการจัดระเบียบของการรับรู้ ทั้งนี้เพื่อเป็นการปูทางให้ขั้นตอนที่จะเกิดขึ้นต่อไป แม้บุคคลแต่ละคนจะมีลักษณะพิเศษเฉพาะตัวอันทำให้เขาแตกต่างไปจากบุคคลอื่นอย่างมากก็ตาม แต่ก็มีปัจจัยหลายประการที่มีอิทธิพลต่อการจัดระเบียบของการรับรู้ในสิ่งเร้าของบุคคลโดยทั่วไป ได้แก่ ความคล้ายคลึงกัน (Similarity) เช่น ความคล้ายคลึงกันในเรื่องสี ขนาด หรือลักษณะอื่นๆ ที่ทำให้เห็นความแตกต่างทางกายภาพ นอกจากนั้นระยะใกล้ไกล (Proximity in Space) ความเร็วช้า (Proximity in Time) ของสิ่งเร้าหรือสิ่งที่ถูกรับรู้ก็มีอิทธิพลต่อการจัดระเบียบของการรับรู้เช่นกัน

5. การตีความ ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนในการตีความในสิ่งเร้าที่รับเข้ามาในตัวบุคคลและได้จัดระเบียบไว้แล้ว การตีความนี้ถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญที่สุดในบรรดาขั้นตอนทั้งหลาย และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตีความก็คือ ลักษณะของสิ่งเร้า และลักษณะส่วนตัวของบุคคลนั้น นอกจากนั้นยังมีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตีความ ได้แก่ การเหมารวม การด่วนสรุป เป็นต้น

ลีทวิช วรรณสันติกุล (2524: 59-65) ได้อธิบายถึงกระบวนการการรับรู้ที่ซับซ้อน ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ

1. การเลือก (Selecting) เป็นกระบวนการที่รับสิ่งเร้าบางอันจากสิ่งเร้าทั้งหลาย

2. การจัดระบบ (Organizing) คนเรามักจะจัดสิ่งเร้าภายนอก 2 วิธี คือ

2.1 ภาพและพื้น (Figure and Ground) การที่บุคคลแยกสิ่งเร้าที่เลือกมาเป็นสิ่งที่พุ่งสมาธิไปยังส่วนนั้นเป็นพิเศษ เรียกว่า ภาพ (Figure) และส่วนอื่นๆ ที่ไม่สนใจเป็นพื้น (Ground)

2.2 การทำให้ง่าย (Simplification) การรับรู้สิ่งเร้าภายนอกเข้ามาจัดระบบ อีกวิธีหนึ่งซึ่งเป็นแนวโน้มของคนทั่วไป คือ การจัดสิ่งเร้านั้นให้อยู่ในรูปที่ง่ายมากขึ้น ตัดสิ่งที่เป็นรายละเอียดที่ซับซ้อนและสับสนทิ้งไป

3. การแปลความหมาย (Interpretation) เป็นขั้นตอนสุดท้ายในกระบวนการรับรู้ในขั้นนี้ บุคคลจะอาศัยคุณสมบัติที่มีอยู่ในตนเอง เช่น ทักษะคิด ประสบการณ์ ความต้องการ ค่านิยม เพื่อช่วยให้การพิจารณาสิ่งเร้าภายนอก เพื่อผสมผสานสิ่งเร้าภายนอกให้เข้ากับคุณสมบัติภายใน ดังนั้น การแปลความจึงเป็นเรื่องที่ขึ้นอยู่กับอัตวิสัย (Subjective) ของผู้รับสิ่งเร้าอย่างเดียวกันที่เสนอต่อบุคคลต่าง ๆ กัน บุคคลเหล่านี้จะแปลความหมายแตกต่างกัน

สรุปได้ว่ากระบวนการรับรู้จะเกิดขึ้นเป็นขั้นตอน โดยเริ่มจากการมีสิ่งเร้า ซึ่งบุคคลจะเลือกสิ่งเร้าตามความสนใจ หรือตามที่เราเห็นว่ามีความสำคัญ หลังจากนั้นบุคคลจะทำการจัดระเบียบของสิ่งเร้า ก่อนจะเข้าสู่ขั้นตอนการแปลความหมาย โดยบุคคลจะอาศัยลักษณะส่วนตัว เช่น ทักษะคิด ประสบการณ์ ค่านิยม ประกอบกับลักษณะของสิ่งเร้าที่รับเข้ามา นำมาใช้ในการแปลความหมาย

องค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

ในเรื่องเกี่ยวกับองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ ได้มีผู้ให้แนวคิดที่แตกต่างกันไว้หลายท่าน อาทิ

สุชา จันทรเฒ (2540: 129-131) ได้แบ่งองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ของบุคคล ดังนี้

1. ความตั้งใจ (Attention) ถ้าหากมีความตั้งใจที่จะรับรู้หรือสนใจที่จะรับรู้ เรามักจะเห็นหรือได้ยินสิ่งนั้นก่อน สิ่งที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจอาจแยกได้เป็น

1.1 สิ่งเร้าภายนอก ได้แก่ ขนาดของวัตถุ ระดับความเข้มหรือความหนักเบาของสิ่งเร้า การกระทำซ้ำๆ การเคลื่อนที่หรือการเปลี่ยนระดับ การตัดกัน และสี

1.2 สิ่งเร้าภายใน ได้แก่ ความสนใจชั่วขณะ และความสนใจที่ติดเป็นนิสัย

2. การเตรียมพร้อมที่จะรับรู้ (Preparatory Set) การวางเงื่อนไขให้รับรู้สิ่งใดสิ่งหนึ่ง ย่อมมีผลให้เกิดความพร้อมที่จะรับรู้ในเรื่องนั้นอย่างเต็มที่

วนิดา เสนิเศรษฐ และชอบ อินทรประเสริฐกุล (2530: 5-6) ได้กล่าวโดยสรุปว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ของบุคคลมี 3 ประการ ดังนี้

1. คุณลักษณะของวัตถุ ได้แก่ ระดับความเข้มหรือความหนักเบาของสิ่งเร้า การเคลื่อนไหว และขนาดของสิ่งเร้า

2. ลักษณะของสภาพการณ์ของการทำงาน หรือสภาพแวดล้อมในการทำงาน เช่น เสียง อากาศ แสงสว่าง ระยะเวลา เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อความสนใจที่บุคคลจะรับรู้ หรือไม่รับรู้ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

3. คุณลักษณะของบุคคล ซึ่งเป็นแหล่งอิทธิพลที่สำคัญที่สุด ได้แก่

3.1 แรงจูงใจกับการรับรู้

3.2 การเรียนรู้ที่มีมาแต่เดิมกับการรับรู้ มนุษย์เรานั้นเมื่อได้เรียนรู้สิ่งใดมาก็มักจะเลือกรับรู้ในสิ่งนั้น

3.3 การคาดหวังจากงานกับการรับรู้ ในการทำงานนั้นมนุษย์เรามักอยากจะรับรู้ในสิ่งที่เขาอยากรู้หรือคาดหวัง

3.4 บุคลิกภาพกับการรับรู้ บุคลิกภาพจะเป็นตัวกำหนด หรือช่วยให้คนที่ทำงานอยู่ในองค์การเลือกที่จะรับรู้บางสิ่งบางอย่างที่สอดคล้องกับบุคลิกภาพของเขา

Schermerhorn *et al.* (2000: 85-87) กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ดังนี้

1. ผู้รับรู้ (Perceiver) ประสบการณ์ที่ผ่านมา ความต้องการหรือแรงจูงใจ บุคลิกภาพ ค่านิยมและทัศนคติ เป็นสิ่งที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้
2. สิ่งแวดล้อม (Setting) ทั้งสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางสังคม และสิ่งแวดล้อมขององค์การ ต่างก็เป็นสิ่งที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ของบุคคล
3. สิ่งที่ถูกรับรู้ (Perceive) คุณลักษณะของบุคคล สิ่งของ หรือเหตุการณ์ที่ถูกรับรู้ เช่น การตัดกันของสิ่งเร้า ความเข้ม ขนาด การเคลื่อนไหว สิ่งต่างๆเหล่านี้ ล้วนเป็นสิ่งที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้เป็นอย่างยิ่ง

สรุปได้ว่าองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้มีดังนี้

1. คุณลักษณะของวัตถุ ได้แก่ ความเข้มหรือความหนักเบาของสิ่งเร้า การเคลื่อนไหวและขนาดของสิ่งเร้า
2. สิ่งแวดล้อม อันได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทางสังคมและองค์การ

3. คุณลักษณะของผู้รับรู้ อันประกอบด้วย แรงจูงใจ ประสบการณ์ ค่านิยม ทักษะคิ
บุคลิกภาพ

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความเสี่ยง

การตรวจเอกสารเกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความเสี่ยง ในการศึกษาครั้งนี้
ครอบคลุมความหมายของความเสี่ยง กระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยง ทฤษฎีความเสี่ยง
ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ความหมายของความเสี่ยง

ผู้วิจัยได้รวบรวมความหมายของความเสี่ยง จากการให้ความหมายของนักวิชาการดังนี้

Greene (1977: 2) กล่าวว่าไว้ว่าความเสี่ยง คือความผันผวนที่เกิดขึ้นเมื่อความสูญเสียที่แท้จริง
ต่างจากความสูญเสียที่คาดไว้

Atheam (1981: 36) ได้ให้ความหมายของความเสี่ยงไว้ว่า หมายถึงโอกาสที่จะเกิดความ
เสียหาย หรือเคราะห์ร้าย หรือความไม่แน่นอนที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในสิ่งที่ไม่พึงปรารถนา

Sheldon and Dominic (1992: 58) ให้ความหมายความเสี่ยง หมายถึง เหตุการณ์ที่อาจ
เกิดขึ้นทำให้เกิดผลลัพธ์ที่ไม่พึงปรารถนา เหตุการณ์ที่น่าจะเป็นไปได้และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง
ภายใต้ความไม่แน่นอน

Taylor (1994: 21) กล่าวว่าความเสี่ยง หมายถึงสถานะที่มีโอกาสที่จะสูญเสีย หรืออาจ
ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เครื่องมือ สูญเสียผลิตภัณฑ์ ทำลายสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงการบาดเจ็บ
หรือเสียชีวิต

จากความหมายของความเสี่ยงที่กล่าวมาทั้งหมด สรุปได้ว่า ความเสี่ยง หมายถึง สถานะที่
เป็นหรืออาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ ซึ่งอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ สูญเสีย
ชีวิต เครื่องมือ ทรัพย์สิน หรือเสื่อมเสียชื่อเสียง และจากนิยามความหมายของการรับรู้และความเสี่ยง
จึงสรุปได้ว่าการรับรู้ความเสี่ยง หมายถึง กระบวนการที่บุคคลแปล ตีความ และให้ความหมาย
สถานะที่เป็นหรืออาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ ซึ่งเหตุการณ์นั้นอาจทำให้

บุคคลเกิดการบาดเจ็บ หรือสูญเสียชีวิต หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องมือ ทรัพย์สิน หรือเสื่อมเสียชื่อเสียงได้

กระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยง

แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยงได้มีนักวิชาการให้แนวคิดไว้หลายท่าน ดังนี้

พุทธิพร สิงคเสลิต (2539: 129-150) ได้ทำการศึกษาและรวบรวมกระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยงไว้ ดังต่อไปนี้

การวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis) คือการประเมินถึงลักษณะและระดับความรุนแรงของภัยพิบัติ ที่อาจจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ หรือกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง ซึ่งกระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยงประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ

1. การระบุอันตราย เป็นการตอบคำถามว่า อะไรคือเหตุการณ์ที่จะนำไปสู่ความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น
2. การคาดคะเนความเสี่ยงเป็นการวิเคราะห์หาสาเหตุ และผลของเหตุในข้อที่ 1 รวมถึงการหาโอกาสของเหตุการณ์ต่างๆ จะเกิดขึ้น
3. การประเมินความเสี่ยง เป็นการเปรียบเทียบระดับความเสี่ยงที่คาดคะเนได้กับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

วิธีการระบุอันตราย เป็นขั้นตอนการพิจารณาถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ซึ่งอาจทำได้โดยการพิจารณาจากอันตรายที่ปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจน หรือคาดคะเนจากประสบการณ์ แต่วิธีที่นิยมและได้มีการนำไปใช้อย่างแพร่หลาย ก็คือ วิธีการบ่งชี้อันตรายที่เรียกว่า HAZOP ซึ่งย่อมาจาก Hazard and Operability Study ที่หมายถึง การศึกษาลักษณะของการทำงานที่อาจจะก่อให้เกิดอันตราย

การคาดคะเนความเสี่ยงเป็นการคำนวณโอกาสเกิดขึ้นของเหตุการณ์ที่จะทำให้เกิดความเสียหาย เทคนิคที่นิยมใช้ในการคำนวณความเสี่ยง คือ เทคนิคที่เรียกว่า การวิเคราะห์แบบฟอลท์ ทรี (Fault Tree Analysis) เป็นเทคนิคการวิเคราะห์ที่ใช้ในการจัดการเพื่อตัดสินใจ เป็นการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ เช่น เมื่อรถสตาร์ทติด อาจเนื่องจากแบตเตอรี่ ระบบจุดสตาร์ท เชื้อเพลิง หรือระบบจุดระเบิด ในกรณีของแบตเตอรี่อ่อน อาจเป็นผลมาจากเปิดไฟในรถทิ้งไว้ อากาศเย็น หรือ เจอเนอเรเตอร์ไม่ทำงาน ไฟแสงสว่างถูกเปิดทิ้งไว้ อาจเป็นเพราะฝนตก หมอกกลง หรือสวิตช์เสีย

การประเมินความเสี่ยงหลังจากที่ได้ทราบโอกาสของเหตุการณ์แต่ละเหตุการณ์ ที่จะทำให้เกิดการสูญเสียแล้ว ขั้นตอนต่อไปคือ การประเมินความสูญเสีย เช่น จำนวนผู้เสียชีวิต มูลค่าทรัพย์สิน คุณค่าสิ่งแวดล้อมที่จะเสี่ยงของแต่ละกรณี จากนั้นนำมาคิดเป็นระดับความเสี่ยงในด้านต่างๆ เพื่อนำมาเปรียบเทียบระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Criteria) เพื่อพิจารณาหาแนวทางลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นหรือลดอันตรายที่จะเกิดตามมาให้น้อยที่สุด เช่น การจัดทำแบบผังแสดงบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำไปใช้ในการจัดการความเสี่ยง

การประเมินความเสี่ยง เป็นขั้นตอนที่มีความยุ่งยาก เพราะจะขึ้นอยู่กับค่านิยม มาตรฐานของแต่ละคน หรือแต่ละสังคมว่าจะกำหนดระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ไว้ที่ระดับเท่าใด เปรียบเทียบโดยใช้อะไรเป็นมาตรฐาน อย่างไรก็ตามพฤติกรรมที่ใช้ในการประเมินความเสี่ยง อาจจำแนกออกได้เป็น 4 ลักษณะ คือ

1. การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง หมายถึงการที่ไม่ได้มีการพิจารณาเปรียบเทียบความเสี่ยงกับความเสี่ยงอื่น หรือประโยชน์ที่จะได้รับ กระบวนการวิเคราะห์จะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขทางสังคม เช่น ทัศนคติ ความเชื่อ ตัวอย่างเช่น ในกรณีของการปฏิเสธไม่ให้มีการตั้งโรงงานแทนท่าลัม
2. เปรียบเทียบความเสี่ยงที่คาดคะเนได้กับความเสี่ยงที่กำหนดไว้เป็นมาตรฐาน เนื่องจากในความเป็นจริง ไม่ว่าเราจะทำกิจกรรมใดๆ ย่อมมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตอยู่แล้ว เช่นที่เคยปรากฏเป็นข่าว แม้แต่คนที่อยู่ในรถขณะติดสัญญาณไฟแดง มีรถโดยสารประจำทางเสียหลักพุ่งมาชนทำให้เสียชีวิต การประเมินความเสี่ยงนี้มีหลักในการพิจารณาว่า ถ้าความเสี่ยงที่เกิดจากกิจกรรมที่พิจารณาไม่มากกว่าระดับความเสี่ยงที่เกิดขึ้น เป็นความเสี่ยงที่ยอมรับได้

3. การประเมินความเสี่ยง โดยพิจารณาจากค่าใช้จ่ายที่จะต้องสูญเสียไปในการป้องกันไม่ให้ความเสี่ยงนั้นเกิดขึ้น เช่น ในการตั้งโรงงานยาสูบทำให้คนเสี่ยงต่อการเป็นโรคมะเร็ง จึงต้องนำค่าใช้จ่ายทางสาธารณสุขที่เสียไปมาคิดด้วย หรือในกรณีโรงแยกก๊าซ จะประเมินค่าใช้จ่ายในการป้องกันความเสี่ยงจากอุปกรณ์ป้องกัน และค่าใช้จ่ายสำหรับระบบความปลอดภัยทั้งหมด

4. การประเมินความเสี่ยงโดยการตัดสินใจจากผลตอบแทนที่ได้รับ เช่น ในการเดินทางบนท้องถนน ถ้าขับรถเร็วหรือใช้มอเตอร์ไซด์ มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิต แต่ได้รับผลตอบแทน คือ ประหยัดเวลา

Ridley (1990: 191-192) กล่าวว่ากระบวนการบริหารจัดการความเสี่ยงประกอบไปด้วยขั้นตอนต่างๆดังต่อไปนี้

1. การบ่งชี้ความเสี่ยง เป็นการทำการชี้บ่งอันตรายด้วยวิธีการต่างๆ ได้แก่ การตรวจวัดทางกายภาพ การอภิปรายของผู้ปฏิบัติงานและฝ่ายบริหารจัดการ การตรวจสอบความปลอดภัย การวิเคราะห์ความปลอดภัย การบ่งชี้อันตราย (HAZOP) และการศึกษาโดยอาศัยสถิติการเกิดอุบัติเหตุในอดีต

2. การประเมินความเสี่ยง โดยพิจารณาเป็นด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

ด้านเศรษฐกิจ โดยพิจารณาถึงผลกระทบทางการเงินขององค์กร

ด้านสังคม โดยพิจารณาถึงผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติงาน ชุมชน สิ่งแวดล้อมและผู้บริโภค

ด้านกฎหมาย โดยพิจารณาจากการร้องเรียนเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัย มาตรฐานการปฏิบัติงาน การป้องกันการเกิดอัคคีภัย มลพิษทางอากาศและการยอมรับในผลิตภัณฑ์ขององค์กร

3. การควบคุมความเสี่ยง ประกอบด้วยหลักการ 4 ประการ ได้แก่ การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง การกีดกันความเสี่ยง การโยกย้ายความเสี่ยงและการลดความเสี่ยง

สรุปได้ว่ากระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยง เริ่มต้นจากการบ่งชี้เหตุการณ์หรือระบุความเสี่ยงที่จะนำไปสู่ความเสียหาย หลังจากนั้นจะประเมินความเสี่ยงโดยพิจารณาจากความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นได้ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม กฎหมาย เพื่อหาระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ เมื่อความเสี่ยงได้รับการบ่งชี้และประเมินความสำคัญแล้ว จะเข้าสู่ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยง หรือการควบคุมความเสี่ยง ซึ่งทำได้โดยการหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยง การกีดกันไม่ให้เกิดความเสี่ยง การโยกย้ายความเสี่ยง และการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

ทฤษฎีเกี่ยวกับความเสี่ยง

ปัจจุบันทฤษฎีเกี่ยวกับความเสี่ยงได้มีการศึกษาอย่างกว้างขวาง ซึ่งการศึกษาเหล่านั้นจะอยู่บนพื้นฐานของการนำสาขาวิชาต่าง ๆ มาใช้ในการแบ่ง และจำแนกรายละเอียด หรืออธิบายความเสี่ยงในมุมมองต่างๆ โดยมีทั้งทฤษฎีเกี่ยวกับความเสี่ยงที่ใช้สาขาวิชาจิตวิทยาเป็นพื้นฐานในการสร้างทฤษฎี เช่น ทฤษฎีความรู้ความเข้าใจ หรือทฤษฎีเกี่ยวกับความเสี่ยงใช้สาขาวิชาสังคมศาสตร์เป็นพื้นฐานในการสร้างทฤษฎี เช่น ทฤษฎีวัฒนธรรมและสังคม ซึ่งทฤษฎีดังกล่าวนี้ให้ความสำคัญกับหลักการทางสังคมและวัฒนธรรมของความเสี่ยง รวมไปถึงทฤษฎีเกี่ยวกับความเสี่ยงที่ใช้สาขาวิชาอื่นๆ ในการอธิบายโดยแต่ละทฤษฎี Lupton (1999: 17-33) ได้สรุปไว้ดังนี้

มุมมองความรู้ความเข้าใจ (The Cognitive Science Perspective)

มุมมองความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเสี่ยงนี้ เป็นมุมมองที่ใช้สาขาวิชาจิตวิทยาเป็นพื้นฐานร่วมกับสาขาวิชาอื่นๆ เช่น วิศวกรรมศาสตร์ สถิติ ประชากรศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ ในการคำนวณหาความน่าจะเป็นในการเกิดอันตราย หรือสภาวะ หรือสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยง โดยอธิบายความเสี่ยงในรูปของโอกาสที่จะเกิด และผลกระทบที่เกิดจากความเสี่ยง โดยอาจจะมีการอธิบายในรูปของจำนวนครั้งและความรุนแรงของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

โดยมุมมองนี้มีการให้ความสำคัญเกี่ยวกับการจำแนกประเภท หรือการคำนวณหาความเสี่ยงว่าเป็นอย่างไร ระดับความรุนแรงของความเสี่ยงเป็นเช่นไร ความแม่นยำในการคำนวณหาความเสี่ยงที่เกิดขึ้นเป็นอย่างไร รวมไปถึงความสำคัญในการสร้างโมเดลเพื่อทำนายว่าความเสี่ยงเกิดขึ้นได้จากปัจจัยใดบ้าง และที่สำคัญบุคคลมีการตอบสนองต่อความเสี่ยง หรือมีการแสดงออกอย่างไรเมื่อเผชิญกับความเสี่ยง แต่มุมมองนี้มักจะมีปัญหาข้อโต้แย้งเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจ หรือ

การรับรู้ความเสี่ยงระหว่างการประเมินของผู้เชี่ยวชาญ และการประเมินของบุคคลธรรมดาที่มักไม่ตรงหรือไม่มีความสอดคล้องกัน โดยประชาชนทั่วไปอาจจะมีการประเมินที่ต่ำ หรือสูงกว่าความเป็นจริงในบางประเภทของความเสี่ยง เช่น ประชาชนทั่วไปจะมีการประเมินความเสี่ยงมากกว่าความเป็นจริงในกรณีที่เกิดเหตุการณ์หรือสภาวะที่ทำให้ประเมินนั้นเป็นสิ่งที่ง่ายต่อการจินตนาการ เมื่อเหตุการณ์หรือสภาวะที่ก่อให้เกิดผลที่ตามมาที่มีความเสียหายสูงจะถูกรับรู้ และประเมินว่ามีความเสี่ยง แต่ในทางกลับกัน ถ้าผลที่เกิดตามมานั้นไม่มีความรุนแรง โอกาสที่จะถูกประเมินว่าเป็นความเสี่ยงก็น้อยลง รวมไปถึงหากผลที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ หรือสภาวะนั้นมีการเกิดความเสียหายขึ้นทันทีทันใดจะทำให้ผู้ถูกประเมินรับรู้ว่าเหตุการณ์ หรือสภาวะนั้นเป็นความเสี่ยงได้มากกว่าเหตุการณ์ หรือสภาวะการณ์ที่ต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนานกว่าในการก่อให้เกิดความเสียหาย

แต่อย่างไรก็ตามทั้งผู้เชี่ยวชาญและบุคคลทั่วไปต่างก็มีความคิดเห็นที่ตรงกันว่า เมื่อบุคคลมีการรับรู้ว่าสิ่งใด หรือสถานการณ์ใดเป็นสิ่งที่มีความเสี่ยง หรือก่อให้เกิดความเสี่ยงแล้วบุคคลจะมีการตอบสนองไปในแนวทางเดียวกันคือ หลีกเลี่ยงที่จะเผชิญกับความเสี่ยงเสมอ ซึ่งแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเป็นอีกตัวอย่างของแนวคิดมุมมองนี้ เกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงในด้านการส่งเสริมสุขภาพและสุขภาพ ตามแบบแผนนี้บุคคลจะต้องมีการรับรู้ก่อนที่จะไปสู่ขั้นตอนการป้องกันตนเอง นั่นคือเมื่อบุคคลมีความเชื่อว่าตนมีความเสี่ยงต่อการเกิดโรค หรือมีความเป็นไปได้ที่จะถูกคุกคามจากสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยสิ่งที่คุกคามนั้นจะก่อให้เกิดผลเสียหรืออันตรายต่อตนเอง และสิ่งคุกคามนั้นสามารถป้องกันได้ ซึ่งการป้องกันนั้นมีผลดีมากกว่าผลเสีย รวมถึงผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำนั้นจะคุ้มค่า เมื่อเผชิญกับเหตุการณ์หรือสภาวะที่อาจจะคุกคามดังกล่าว บุคคลจะหลีกเลี่ยงหรือป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับตนเอง

มุมมองสังคม - วัฒนธรรม (Sociocultural Perspectives)

มุมมองสังคมและวัฒนธรรมนี้ ใช้บริบททางสังคมและวัฒนธรรมในการทำทำความเข้าใจ และใช้ในการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยมุมมองนี้มีการแบ่งออกเป็นอย่างน้อย 3 กลุ่ม ได้แก่ ทฤษฎีสัญลักษณ์ทางวัฒนธรรม ทฤษฎีความเสี่ยงทางสังคม ทฤษฎีด้านการปกครอง โดยแต่ละทฤษฎีจะมีรายละเอียดในแนวคิดเกี่ยวกับความเสี่ยงที่แตกต่างกันออกไป (Lupton, 1999) กล่าวคือ

ทฤษฎีสัญลักษณ์ทางวัฒนธรรม ให้ความสนใจเป็นพิเศษกับการนำร่างกายมนุษย์มาใช้เป็นสัญลักษณ์และนำมาใช้ในการเปรียบเทียบในการอภิปราย และให้ความสนใจว่ามีวิธีปฏิบัติใดในสิ่งที่มีความเสี่ยงอย่างไร สำหรับทฤษฎีความเสี่ยงทางสังคมนั้น จะมีการทำความเข้าใจถึงคุณลักษณะทางสังคมสมัยใหม่ และความสัมพันธ์ของคุณลักษณะทางสังคมสมัยใหม่เหล่านั้นจะถูกนำมาใช้เป็นแนวความคิดเกี่ยวกับความเสี่ยง โดยมีการพิจารณาไปถึงผลที่สะท้อนกลับหรือสิ่งที่เกิดจากความทันสมัยเหล่านั้น สำหรับทฤษฎีด้านการปกครองให้ความสนใจเกี่ยวกับความเสี่ยงในบริบทของการควบคุม การลงโทษ และข้อบังคับสำหรับประชาชน และมีการอธิบายแนวคิดเกี่ยวกับโครงสร้างของความเสี่ยงว่าเป็นอย่างไร โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้ความสำคัญกับบรรทัดฐานของพฤติกรรมซึ่งถูกนำมาใช้กระตุ้นให้แต่ละบุคคลปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อให้เกิดปฏิกิริยาตอบสนองต่อบรรทัดฐานเหล่านั้นอย่างสมัครใจ

นอกจากทั้ง 3 กลุ่มนี้แล้วยังมีการจัดหมวดหมู่แบบอื่นๆ ที่ใช้ลักษณะเฉพาะทางปรัชญาเกี่ยวกับการกำเนิดธรรมชาติ และการวิเคราะห์ตำแหน่ง โดยอาศัยหลักการทางสังคมและวัฒนธรรมใช้เป็นพื้นฐานในการจำแนกความเสี่ยง จึงทำให้เกิดแนวคิดที่มีความแตกต่างกันระหว่างนักทฤษฎี 4 กลุ่มได้แก่ ทฤษฎีโครงสร้างนิยม ทฤษฎีโครงสร้างนิยมในยุคหลัง ทฤษฎีปรากฏการณ์วิทยาเกี่ยวกับความเสี่ยง ทฤษฎีความเสี่ยงตามมุมมองของนักทฤษฎีจิตวิเคราะห์ (Lupton, 1999)

1. ทฤษฎีโครงสร้างนิยม การวิเคราะห์เกี่ยวกับความเสี่ยงในเบื้องต้น โดยใช้โครงสร้างลำดับขั้น และประเภทของวัฒนธรรมมาใช้เป็นพื้นฐานในการอธิบายองค์ความรู้ และอธิบายถึงการปฏิบัติตนเมื่ออยู่ภายใต้ความเสี่ยง ซึ่งอาจจะมีการนำวิธีการโครงสร้างทางหน้าที่มาใช้ในการพิจารณาว่าโครงสร้าง ระบบวัฒนธรรมและสังคมมีส่วนช่วยในการรักษาระดับทางสังคมและสถานะทางสังคมได้อย่างไร การจัดการกับสิ่งที่มีความแปรปรวนจากบรรทัดฐาน และกฎระเบียบทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมที่ยอมรับได้นั้นเป็นอย่างไร

2. ทฤษฎีโครงสร้างนิยมในยุคหลังนั้น ให้ความสำคัญกับการอภิปรายเพื่อการจำแนกว่าสิ่งใดเป็นสิ่งที่มีส่วนร่วมในการอธิบายแนวคิดตามสภาพที่เป็นจริง การอธิบายความหมายและทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจในส่วนต่างๆ โดยนักโครงสร้างนิยมในยุคหลังนี้แทบจะไม่ให้ความสำคัญในสิ่งที่เห็นว่า มีการอธิบายตายตัวมากเกินไป โดยจะมีการให้ความสนใจในการเปลี่ยนแปลง และการเคลื่อนไหวอยู่ตลอดเวลา

3. ทฤษฎีปรากฏการณ์วิทยาเกี่ยวกับความเสี่ยง เป็นทฤษฎีที่ให้ความสนใจเกี่ยวกับสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยง ด้วยเหตุนี้เองจึงถูกมองว่าเป็นทฤษฎีที่ไม่ให้ความสนใจในการจัดรูปแบบโครงสร้างเชิงมหภาค และเป็นทฤษฎีที่มีการจำกัดความหมายของความเสี่ยงเมื่อเปรียบเทียบกับทฤษฎีโครงสร้างทางสังคม ในทางตรงกันข้ามทฤษฎีนี้จะมีการให้ความสนใจในประสบการณ์การดำเนินชีวิตที่ผ่านมา หรือประสบการณ์ของแต่ละบุคคลซึ่งอธิบายตามสภาพที่เป็นจริง โดยใช้ความหมายและความรู้ที่เป็นสามัญสำนึกในการแสดงความคิดเห็น ซึ่งนักปรากฏการณ์วิทยา มีการอภิปรายว่า ความหมายของความเสี่ยงจะมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละสถานที่ โดยความหมายต่างๆก็ไม่ได้มีการอธิบายอย่างง่ายๆตามสิ่งแวดล้อมทางสังคมเท่านั้น แต่มันจะพิจารณาถึงการทำงานของรูปแบบอื่นๆ ซึ่งการแสดงออกทางสังคมก็จะเป็นสิ่งที่มีอิทธิพลต่อสิ่งแวดล้อมอีกทางหนึ่งด้วย

4. ทฤษฎีความเสี่ยงตามมุมมองของนักทฤษฎีจิตวิเคราะห์ จะให้ความสำคัญในการอธิบายกระบวนการการเคลื่อนไหวของจิตไร้สำนึก ซึ่งเป็นปฏิกิริยาตอบสนองของบุคคลต่อบุคคล ต่อวัตถุ และเหตุการณ์ต่าง ๆ นั้นเอง

ตำแหน่งผู้วิเคราะห์ทางสังคม (Social Constructionist Positions)

ในงานเขียนทางสังคมและวัฒนธรรมนั้น มีการจัดลำดับระบบตำแหน่งของความเสี่ยงที่บางครั้งอาจจะสูงหรือต่ำเกินไป หรือบางครั้งก็อยู่ในระดับกลางๆ ซึ่งบางครั้งความเสี่ยงก็ถูกกล่าวถึงในทำนองที่ว่า ถ้าความเสี่ยงนั้นอยู่บนพื้นฐานของข้อเท็จจริงเชิงวัตถุวิสัยแล้ว สิ่งที่เป็นอันตราย และสิ่งที่ทำให้เกิดความเสี่ยงนั้นก็จะเป็นสิ่งที่ยอมรับได้ในการคำนวณความเสี่ยง ซึ่งเป็นการยอมรับ เป็นการรับรู้ และการตอบสนองต่อความเสี่ยงโดยผ่านกระบวนการทางสังคมและวัฒนธรรม และกระบวนการทางการเมือง

โดยจะอธิบายได้เป็นแนวคิดตำแหน่งโครงสร้างทางสังคมที่อ่อนแอ ซึ่งสิ่งที่อธิบายถึงตำแหน่งโครงสร้างทางสังคมที่อ่อนแอ นั้น อาจมีการคาบเกี่ยวของขอบเขตบางขอบเขตกับการวัดทางจิตวิทยา และการศึกษาด้านจิตวิทยา นอกเหนือจากนั้นแล้วยังให้ความสำคัญกับระดับบุคคล ซึ่งเป็นสมาชิกในกลุ่มสังคมอีกด้วย โดยตำแหน่งโครงสร้างทางสังคมที่อ่อนแอ นั้นจะเห็นว่า ความเสี่ยงเป็นอันตรายทางวัตถุ เป็นสิ่งคุกคามหรือสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตราย โดยเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เนื่องจากความเสี่ยงนั้นเป็นสิ่งที่ดำเนินไปตามกระบวนการทางสังคม

และวัฒนธรรม และไม่สามารถแยกความเสี่ยงออกจากกระบวนการทางสังคมและวัฒนธรรมได้ สำหรับตำแหน่งผู้วิเคราะห์ทางสังคมที่เข้มแข็ง จะมีการให้แนวความคิดที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานที่ว่า ไม่มีสิ่งใดที่ตัวของมันเองนั้นเป็นความเสี่ยง และไม่มีความเสี่ยงใดที่เป็นความเสี่ยงแท้จริง แต่ในทางกลับกันทุกสิ่งทุกอย่างสามารถจะกลายเป็นสิ่งที่เสี่ยงหรือมีความเสี่ยงได้ ขึ้นอยู่ที่ว่าจะมีวิธีการในการวิเคราะห์ หรือการวิเคราะห์ในสถานการณ์ใดนั่นเอง ซึ่งจะทำให้รายละเอียดต่างๆ ของความเสี่ยงมีความแตกต่างกันออกไป

สำหรับตำแหน่งผู้วิเคราะห์ทางสังคมนี้ ความรู้ทั้งหมดถูกแบ่งและกำหนดโดยบริบททางสังคมและวัฒนธรรม หรือไม่ก็เกี่ยวข้องกับความรู้ของนักวิทยาศาสตร์และความรู้ของผู้เชี่ยวชาญด้านอื่นๆ และความรู้ของประชาชนทั่วไป โดยที่ความรู้ของนักวิทยาศาสตร์หรือความรู้ของบุคคลอื่นๆ นั้น เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากการมองเห็น ด้วยเหตุนี้แล้วความเสี่ยงจึงเป็นสิ่งที่ไม่คงที่ เป็นปรากฏการณ์เชิงวัตถุ สำหรับการวินิจฉัยของผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับความเสี่ยงนั้นค่อนข้างจะไม่มี ความลำเอียงและมีความเป็นกลางในการวินิจฉัย โดยผู้เชี่ยวชาญจะมีการนำวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดแบ่งโครงสร้าง โดยผ่านกระบวนการทางสังคมและวัฒนธรรมที่ประชาชนทั่วไปเป็นผู้ตัดสิน สำหรับทฤษฎีนี้จะไม่ได้ให้ความสำคัญในการหาความเสี่ยงที่ประชาชนสัมผัสเท่าใดนัก แต่จะมีการให้ความสำคัญในการทดสอบแนวคิดความเสี่ยงสากลเป็นอย่างไรในอันดับแรก มีการนำรูปแบบทางวัฒนธรรมมาจำแนกและจัดการกับความเสี่ยง และรูปแบบนี้เป็นรูปแบบที่แต่ละบุคคลจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามระยะเวลาและสถานที่ต่างๆ โดยทฤษฎีนี้กล่าวว่าการจะทำความเข้าใจเกี่ยวกับความเสี่ยงและประสบการณ์เกี่ยวกับความเสี่ยง นั้น ขึ้นอยู่กับสถานที่ที่มีความเฉพาะเจาะจงในบริบททางสังคมและวัฒนธรรมเท่านั้น ซึ่งวิธีการนี้ จะมีการเน้นความเข้าใจความเสี่ยงในระดับลึก

นอกจากมุมมองทั้ง 3 ข้างต้นแล้ว ยังมีแนวคิดที่สนับสนุนเกี่ยวกับการตอบสนองต่อสิ่งที่บุคคลรับรู้ว่าเป็นสิ่งที่มีความเสี่ยง หรือเป็นภาวะที่มีโอกาสต่อการเกิดอันตราย ตามมุมมองความรู้ความเข้าใจ โดยแนวคิดที่สนับสนุนและนำมาใช้ในการอธิบายเพิ่มเติมเกี่ยวกับพฤติกรรม การตอบสนองของบุคคลต่อความเสี่ยง ได้แก่ แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แนวคิดเกี่ยวกับแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพหรือ Health Belief Model (HBM) เป็นแบบแผนหรือรูปแบบที่พัฒนาขึ้นมาจากทฤษฎีด้านจิตสังคมของ Kurt Lewin โดย Godfrey M. Hochbaum, Stephen S. Kegeles, Howard Leventhal และ Irwin M. Rosenstock โดยช่วงปีค.ศ. 1950-1960 ถือเป็นช่วงเริ่มแรกของการพัฒนาแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเนื่องจากในระบายนั้นการจัดบริการด้านสุขภาพประสบปัญหา ประชาชนมารับบริการการป้องกันโรคน้อย ทั้งที่บริการที่จัดให้นั้นไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใดๆ หรือเสียค่าใช้จ่ายต่ำมาก จากปัญหาดังกล่าวนักจิตวิทยาสังคมกลุ่มนี้จึงได้เสนอแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพขึ้นเพื่ออธิบายพฤติกรรมการป้องกันโรคของประชาชนต่อมาภายหลังได้มีการดัดแปลงไปใช้ในการอธิบายพฤติกรรมเจ็บป่วยและพฤติกรรมของผู้ป่วยในการปฏิบัติตัวตามคำแนะนำของแพทย์ (Rosenstock, 1974: 1-2)

Rosenstock (1974: 3) ได้อธิบายแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพว่า คือ การที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อหลีกเลี่ยงจากการเป็นโรค บุคคลนั้นจะต้องมีความเชื่อว่า (1) ตนมีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค (2) โรคนั้นต้องมีความรุนแรงต่อชีวิต (3) การปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงจากการเป็นโรคจะก่อให้เกิดผลดีโดยการช่วยลดโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค หรือช่วยลดความรุนแรงของโรค ถ้าเกิดป่วยเป็นโรคนั้นๆ และการปฏิบัติดังกล่าว ไม่ควรมีอุปสรรคทางด้านจิตวิทยาที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติ เช่น ค่าใช้จ่าย เวลา ความไม่สะดวก ความกลัว ความอาย เป็นต้น

ต่อมา Becker และคณะ ได้ปรับปรุงแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเพื่อนำมาใช้อธิบายและทำนายพฤติกรรมป้องกันโรคของบุคคล นอกจากองค์ประกอบด้านความเชื่อหรือการรับรู้แล้วยังมีปัจจัยอื่นที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ โดยได้เพิ่มปัจจัยร่วมและสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติซึ่งเป็นปัจจัยอื่นๆที่พบว่ามีอิทธิพลต่อการปฏิบัติในการป้องกันโรค (Weissfeld *et al.*, 1990: 152)

องค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

องค์ประกอบที่สำคัญของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ใช้อธิบายและทำนายพฤติกรรมป้องกันโรคและพฤติกรรมของผู้ป่วยมี 6 ประการ (Becker, 1974: 409-417) คือ

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค (Perceived Susceptibility) เป็นการรับรู้ การเข้าใจ ในความเป็นไปได้ในการเกิดโรคของบุคคล บุคคลจะมีการรับรู้ในระดับที่แตกต่างกัน โดยที่ บุคคลอาจไม่สนใจหรือไม่รับรู้ว่าคุณเองมีโอกาที่จะเกิดโรค ในขณะที่บางคนอาจรับรู้ว่าคุณเอง มีความเสี่ยงต่อการเกิดโรคบ้าง หรืออาจรับรู้ว่าคุณเองมีความเสี่ยงต่อการเกิดโรคสูง ดังนั้นการที่ แต่ละบุคคลมีการรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดโรคที่แตกต่างกันจึงทำให้บุคคลมีพฤติกรรมการป้องกัน โรคที่แตกต่างกันไปด้วย เมื่อบุคคลใดรับรู้ว่าคุณเองมีความเสี่ยงต่อการเกิดโรคสูง บุคคลนั้นจะ พยายามหลีกเลี่ยงการเกิดโรคโดยมีการแสดงพฤติกรรมการป้องกันโรค

2. การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Perceived Severity) เป็นการรับรู้ ความเชื่อของบุคคลต่อ ความรุนแรงของโรคหรือการเจ็บปวด บุคคลมีการรับรู้ความรุนแรงของโรคต่างกันและเมื่อบุคคล มีการรับรู้ความรุนแรงของโรค บุคคลจะประเมินว่าคุณรุนแรงอยู่ในระดับใด ความรุนแรงของ โรคนำไปสู่การเสียชีวิตได้หรือไม่ นำไปสู่ความพิการอย่างถาวรหรือไม่ หรือความรุนแรงมีผลต่อ การดำเนินชีวิต ต่อสมาชิกในครอบครัว ต่อบทบาททางสังคมของตนเองเพียงใด เมื่อบุคคลรับรู้ ความเสี่ยงต่อการเกิดโรคและรับรู้ความรุนแรงของโรคจะทำให้บุคคลรับรู้ถึงภาวะคุกคามของโรค ที่มีต่อตนเอง

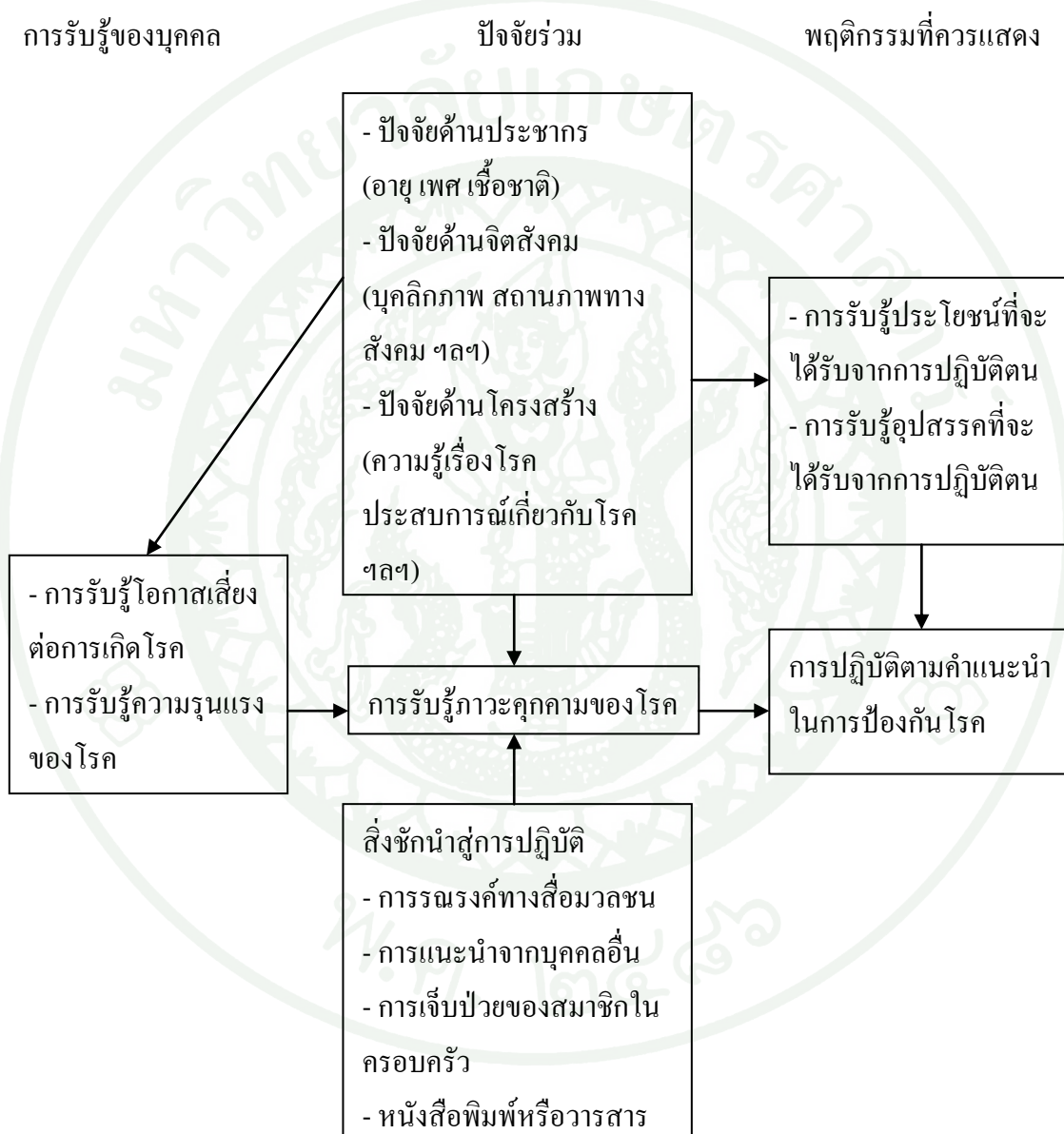
3. การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้จากการปฏิบัติตน (Perceived Benefits) เมื่อบุคคลได้รับรู้ ความเสี่ยงต่อการเกิดโรค รับรู้ความรุนแรงของโรค และมีความเชื่อว่าโรคนั้นมีความรุนแรงหรือ ก่อให้เกิดผลเสียต่อตนเองแล้ว ยังรวมถึงเวลา ความไม่สะดวกสบาย ความอาย การเสียต่อความไม่ ปลอดภัย และอาการแทรกซ้อน บุคคลจะทำการประเมินค่าใช้จ่ายแล้วนำไปสัมพันธ์กับทรัพยากร ที่มีอยู่หรือที่จะหามาได้ แม้บุคคลจะพยายามหลีกเลี่ยงจากภาวะคุกคามเหล่านั้น โดยการแสวงหา การป้องกันหรือการรักษาโรค แต่การที่บุคคลจะยอมรับและปฏิบัติในสิ่งใดนั้นจะเป็นผลมาจาก ความเชื่อที่ว่า วิธีการนั้นๆ เป็นทางออกที่ดี ก่อให้เกิดผลดี มีประโยชน์และเหมาะสมที่สุดที่จะทำให้ ไม่ป่วยหรือหายจากโรค ในขณะเดียวกันบุคคลจะต้องมีความเชื่อว่าค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นข้อเสียหรือ อุปสรรคของการปฏิบัติในการป้องกันและรักษาโรคจะต้องมีน้อยกว่าเมื่อเทียบเท่าประโยชน์ที่จะ ได้ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันโรคเป็นปัจจัยที่สนับสนุนให้บุคคลมีพฤติกรรมที่ถูกต้องมาก ขึ้น ถ้าบุคคลมีความเชื่อในประโยชน์ของการป้องกันโรคระดับสูง บุคคลจะมีพฤติกรรมการป้องกัน โรคเพิ่มขึ้น

4. การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตน (Perceived Barriers) หมายถึง การคาดการณ์ล่วงหน้าของบุคคลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพอนามัยของบุคคลในทางลบ ซึ่งอาจได้แก่ ค่าใช้จ่าย หรือผลที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติกิจกรรมบางอย่าง เช่น การตรวจเลือดหรือการตรวจพิเศษ ทำให้เกิดความเจ็บป่วยไม่สุขสบาย หรือการมารับบริการหรือปฏิบัติพฤติกรรมอนามัยขัดกับอาชีพหรือการดำเนินชีวิตประจำวัน ซึ่งทำให้เกิดความขัดแย้งและหลีกเลี่ยงพฤติกรรมอนามัย บุคคลจึงต้องประเมินระหว่างประโยชน์ที่จะได้รับกับอุปสรรคที่เกิดขึ้นก่อนการตัดสินใจ

5. แรงจูงใจด้านสุขภาพ (Health Motivation) แรงจูงใจหมายถึง ความรู้ อารมณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นในตัวบุคคลโดยมีสาเหตุมาจากการกระตุ้นของสิ่งเร้าทั้งจากภายในและภายนอก สิ่งเร้าภายใน เช่น ความสนใจเกี่ยวกับสุขภาพอนามัย ความพอใจที่จะยอมรับคำแนะนำ ความร่วมมือและการปฏิบัติกิจกรรมเพื่อสุขภาพในทางบวก ส่วนสิ่งเร้าภายนอก เช่น ข่าวสาร คำแนะนำของสมาชิกในครอบครัว เป็นต้น เมื่อบุคคลต้องการลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค แรงจูงใจด้านสุขภาพจะเป็นสิ่งผลักดันร่วมกับปัจจัยการรับรู้ต่างๆ ให้เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติกิจกรรมเพื่อสุขภาพ

6. ปัจจัยร่วม (Modifying Factor) ปัจจัยร่วม หมายถึง ปัจจัยอื่นนอกเหนือจากองค์ประกอบดังกล่าวข้างต้นของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ช่วยส่งเสริมหรือเป็นอุปสรรคต่อการที่บุคคลจะปฏิบัติเพื่อการป้องกันโรคหรือปฏิบัติตามคำแนะนำในการรักษาโรค ปัจจัยร่วม ประกอบด้วย ตัวแปรด้านประชากร เช่น อายุ เพศ เชื้อชาติ ตัวแปรด้านโครงสร้าง เช่น ความซับซ้อนหรือผลข้างเคียงของการรักษา ลักษณะความยากง่ายของการปฏิบัติตามการให้บริการ ตัวแปรด้านปฏิสัมพันธ์ เช่น ชนิด คุณภาพ ความต่อเนื่องและความสม่ำเสมอของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับบริการ และตัวแปรด้านสนับสนุนหรือสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ (Cues to Action) ได้แก่ สิ่งกระตุ้นที่นำไปสู่การปฏิบัติที่เหมาะสม ตัวแปรเหล่านี้อาจเป็นสิ่งที่อยู่ภายในตัวบุคคล เช่น อาการไม่สุขสบาย ความเจ็บปวด อ่อนเพลีย ที่เกิดขึ้นในตัวบุคคลนั้นหรือเป็นสิ่งที่ภายนอกที่มากระตุ้น เช่น การรณรงค์หรือข่าวสารจากสื่อมวลชน คำแนะนำที่ได้รับจากเจ้าหน้าที่เพื่อน หรือผู้อื่น ผู้ให้คำแนะนำ บัตรนัดหรือไปรษณียบัตรเตือน การเจ็บป่วยของสมาชิกในครอบครัว แรงกดดันหรือแรงสนับสนุนทางสังคม เป็นต้น

จากตัวแปรต่างๆของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ซึ่งได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค การรับรู้ความรุนแรงของโรค การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับจากการปฏิบัติตน การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตน แรงจูงใจด้านสุขภาพ ปัจจัยร่วมต่างๆ ความสัมพันธ์ตัวแปรเหล่านี้ Becker and Maiman (1975: 12) ได้เสนอแผนภาพความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ดังนี้



ภาพที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
ที่มา: Becker and Maiman (1975: 12)

จรรยา สุวรรณทัต (2527: 141) กล่าวว่าแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเป็นความรู้สึกนึกคิด หรือความเข้าใจ และการรับรู้ของผู้ป่วยที่มีต่อโรค ซึ่งอาจจะมีหรือไม่มีเหตุผลก็ได้ และจะมีแนวโน้มให้ปฏิบัติตามความเข้าใจนั้นๆ และการรับรู้เป็นกระบวนการซึ่งมองตีความหรือแปลความข้อมูลที่ได้จากการสัมผัสของร่างกายกับสิ่งแวดล้อม ทำให้ทราบว่าสิ่งแวดล้อมที่สัมผัสนั้นเป็นอย่างไร มีความหมายอย่างไร และมีลักษณะอย่างไร ซึ่งต้องอาศัยประสบการณ์เป็นเครื่องช่วยในการแปลความหมายนั้น (Garrison and Magoon, 1972: 607) ดังนั้นในการศึกษาพฤติกรรมบุคคลจึงต้องพิจารณาถึงการรับรู้อันเป็นขบวนการในการแปลความหมายข้อมูลของบุคคล และความเชื่อด้านสุขภาพ ซึ่งจะเป็แนวโน้มให้บุคคลมีการปฏิบัติตามความเข้าใจหรือการรับรู้ นั้น โดยแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเป็นแนวคิดที่ถูกสร้างมาเพื่อใช้อธิบายพฤติกรรมสุขภาพของบุคคล โดยเฉพาะพฤติกรรมสุขภาพที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันตนเอง รวมทั้งพฤติกรรมสุขภาพเมื่อมีการเจ็บป่วย (Rosenstock, 1974: 335)

จากพื้นฐานของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ พฤติกรรมการป้องกันโรคเป็นความพยายามของบุคคลที่จะหลีกเลี่ยงจากโรค อุบัติเหตุก็เป็นโรคชนิดหนึ่งที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มโรคไม่ติดเชื้ออย่างหนึ่ง ดังนั้นแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพจึงน่าจะนำมาประยุกต์ใช้กับการป้องกันอุบัติเหตุได้เช่นกัน (Florio *et al.*, 1979: 45) และจากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ความเสี่ยงพบว่า การรับรู้เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำ และพฤติกรรมที่แสดงออกของบุคคล ผู้วิจัยจึงเลือกศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยโดยใช้แนวคิดการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของ Becker (1974) โดยนำมาศึกษาเพียง 4 องค์ประกอบ อันได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการปฏิบัติตน และการรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตน เนื่องจากผู้วิจัยต้องการศึกษาเฉพาะปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้

สรุปได้ว่าการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ หมายถึง กระบวนการที่บุคคลแปล ตีความและให้ความหมายสภาวะที่เป็นหรืออาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ ซึ่งเหตุการณ์นั้นอาจทำให้บุคคลเกิดการบาดเจ็บ หรือสูญเสียชีวิต หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องมือ ทรัพย์สิน หรือเสื่อมเสียชื่อเสียงได้ ตามองค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่สำคัญ 4 ประการ คือ

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ส่วนบุคคลถึงความเสี่ยงที่บุคคลมีโอกาสดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน

2. การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ ความเชื่อของบุคคลต่อความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยบุคคลจะประเมินว่าอุบัติเหตุจะนำไปสู่การสูญเสียทั้งร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินหรือไม่ รวมถึงส่งผลกระทบต่อตนเอง ครอบครัว สังคมและหน้าที่การงานเพียงใด

3. การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ของบุคคลต่อคุณค่าหรือประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่จะช่วยลดโอกาสเสี่ยงหรือความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุได้

4. การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การรับรู้ของบุคคลถึงอุปสรรคหรือสิ่งขัดขวางการมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่เหมาะสม โดยบุคคลจะประเมินว่าอุปสรรคมีมากกว่าประโยชน์ที่จะได้รับหรือไม่ หากต้องเสียค่าใช้จ่าย เสียเวลา ขัดกับอาชีพหรือชีวิตประจำวัน บุคคลก็จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมที่เป็นประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

กฤตยา พันธุ์ไว (2540) ทำการศึกษาความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ พบว่าความเชื่อด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร โดยมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ถึงผลดีของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ถึงอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร

นงรัตน์ เหล่าสุริยงค์ (2540) ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในประสิทธิผลในการตอบสนอง มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่พึงประสงค์

ณัฐธามณี จิรินทรกุล (2543) ได้ทำการศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการรับรู้ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่าโปรแกรมสุขศึกษาที่ผสมผสานระหว่างวิธีการทางสุขศึกษา ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อ ด้านสุขภาพ ทฤษฎีความสามารถของตนเอง และกระบวนการกลุ่ม ได้ช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพของบุคคลให้เปลี่ยนไปในทางที่ดีขึ้น นำไปสู่การมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

กวิณชดา อภิธนาคล (2546) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานของพนักงานโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ พื้นที่เขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร พบว่าปัจจัยนำที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงาน คือ การรับรู้ ทักษะคิด การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์และการรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงาน

รัชชา รัตนธาวรร (2546) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษา ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี พบว่า ปัจจัยนำ ซึ่งได้แก่ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เจตคติต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้อุปสรรคและการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

มณีวรรณ ศรีสวัสดิ์ (2547) ทำการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของช่างพิมพ์ โรงพิมพ์สิ่งพิมพ์ประเภทกระดาษ พื้นที่เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร พบว่าปัจจัยนำที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน คือ ความรู้ เจตคติ การรับรู้ โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์และการรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ส่วนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน

ณัฐพล พัฒนชัยกุล (2548) ทำการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย พบว่าปัจจัยส่วนบุคคล คือเพศ ประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร ตัวแปรด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อิทธิพลจากกลุ่มเพื่อน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

ธัชพงศ์ รุ่งเรือง (2549) ทำการศึกษาการรับรู้ความเสี่ยงกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะของพนักงานขับรถขนส่งขนาดใหญ่ของบริษัทผลิตและจำหน่ายเครื่องดื่ม พบว่าพนักงานขับรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่มีอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะขนส่งสินค้าขนาดใหญ่แตกต่างกัน และการรับรู้ความเสี่ยงมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะขนส่งสินค้าขนาดใหญ่

นรนาช อุปลัมภ์ (2548) ศึกษาการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่าการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัยของกลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนการรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัยในผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่ำกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เพ็ญศิริ แก้วกลสิกิจ (2548) ทำการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพยาบาลวิชาชีพในวิทยาลัยแพทยศาสตร์กรุงเทพมหานครและวชิรพยาบาล พบว่าแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในด้านการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน และ

แรงจูงใจในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของพยาบาลวิชาชีพ

ดิเรก หมานมานะ (2549) ศึกษาการรับรู้ความสามารถของตนเอง การรับรู้ความเสี่ยงและ พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ โรงงานประกอบรถยนต์ แห่งหนึ่ง พบว่าการรับรู้ความสามารถของตนเอง การรับรู้ความเสี่ยงด้านสุขภาพร่างกาย การรับรู้ ความเสี่ยงด้านสภาพการทำงาน การรับรู้ความเสี่ยงด้านการใช้เครื่องมือเครื่องจักร การรับรู้ ความเสี่ยงโดยรวม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานอย่างมี นัยสำคัญ ส่วนอายุ ประสบการณ์การทำงาน การรับรู้ความสามารถของตนเอง การรับรู้ความเสี่ยง ด้านสุขภาพร่างกาย การรับรู้ความเสี่ยงด้านการใช้เครื่องมือเครื่องจักรสามารถร่วมกันพยากรณ์ พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

Rundmo (1997) ได้ศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเสี่ยงและความปลอดภัย พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุและเป็นเครื่องชี้วัดคาดการณ์ พฤติกรรมเสี่ยงได้ การรับรู้ความเสี่ยงมีความสัมพันธ์กับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรม เสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

งานวิจัยเกี่ยวกับบุคลิกภาพ

กนกนิภา ปิตกาญจนกุล (2547) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ ความรู้ด้าน ความปลอดภัยกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต โรงงานผลิต อะไหล่จักรยานเขตพระประแดง พบว่าพนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 17-30 ปี มีประสบการณ์การทำงานระหว่าง 0-10 ปี มีบุคลิกภาพแบบเอ มีความรู้อยู่ในระดับสูง และ มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับสูง ส่วนบุคลิกภาพของพนักงาน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

ธนวิทย์ กลิ่นทอง (2547) ศึกษาเรื่อง อิทธิพลขององค์ประกอบห้าประการของบุคลิกภาพ และการรับรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการทำงานที่มีความปลอดภัย ของพนักงานซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยใช้ตัวแปรพยากรณ์ 10 ตัว ได้แก่ บุคลิกภาพแบบห้วนไหว บุคลิกภาพแบบแสดงตัว บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ บุคลิกภาพแบบประนีประนอม

บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์อุปสรรค ในการปฏิบัติ การรับรู้โอกาสในการปฏิบัติจากสิ่งชักนำภายในและภายนอก ผลการวิเคราะห์พบว่า มี 3 ปัจจัย ได้แก่ บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก บุคลิกภาพแบบหัวน้ใหว การรับรู้ประโยชน์อุปสรรค ในการปฏิบัติงาน สามารถพยากรณ์พฤติกรรมการทำงานที่มีความปลอดภัยได้อย่างมีนัยสำคัญ

นิตยา โพธิ์ศรีขาม (2547) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ การรับรู้ความเสี่ยงกับ พฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยของพนักงานระดับปฏิบัติการ: ศึกษากรณีโรงงานประกอบรถยนต์ แห่งหนึ่งในจังหวัดสมุทรปราการ พบว่า อายุและประสบการณ์การทำงานของพนักงาน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัย พนักงานที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยแตกต่างกัน ส่วนอายุ บุคลิกภาพ Scale E (แสดงออก-เก็บตัว) บุคลิกภาพ Scale N(หัวน้ใหว-มันคง)และการรับรู้ความเสี่ยงสามารถพยากรณ์พฤติกรรมการทำงาน ที่ปลอดภัยได้

ภักวิภา ศักดิ์ศรี (2547) ศึกษาปัจจัยที่พยากรณ์พฤติกรรมการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยของ พนักงานขับรถโดยสารประจำทางบริษัท ขนส่ง จำกัด พบว่าบุคลิกภาพการปรับตัวเพื่อสู่ความเป็น เลิศ การสนับสนุนทางสังคม คุณภาพชีวิตในการทำงาน การตระหนักในความปลอดภัยจาก อุบัติเหตุจราจร มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถ โดยสารประจำทาง

เสาวนีย์ ถาวรปราธนา (2549) ศึกษาการรับรู้ความเสี่ยง ทักษะคิดต่อระบบการจัดการ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย บุคลิกภาพ ที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการทำงาน: ศึกษาเฉพาะ กรณีของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์แห่งหนึ่งในเขตจังหวัดสมุทรปราการ พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงด้านประโยชน์หรืออุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทักษะคิดต่อระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และบุคลิกภาพด้านความพิถีพิถัน สามารถทำนายพฤติกรรมเสี่ยงในการทำงานของพนักงานได้ร้อยละ 40.6

ศุมน นานาพูลสิน (2550) ศึกษาเรื่องผลของบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบที่มีต่อพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงาน: กรณีศึกษาพนักงานระดับปฏิบัติการ บริษัทปูนซิเมนต์ไทย (ท่าหลวง) จำกัดพบว่า พนักงานที่มีคะแนนบุคลิกภาพแบบหัวน้ใหวอยู่ในระดับสูงและปานกลางมีพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงานต่ำกว่าพนักงานที่มีคะแนนระดับต่ำ พนักงานที่มีคะแนนบุคลิกภาพ

แบบแสดงตัวอยู่ในระดับสูงมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานสูงกว่าพนักงานที่มีคะแนนอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ พนักงานที่มีบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์แตกต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน พนักงานที่มีคะแนนบุคลิกภาพแบบประนีประนอมอยู่ในระดับสูง มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานสูงกว่าพนักงานที่มีคะแนนอยู่ในระดับต่ำ พนักงานที่มีคะแนนบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกอยู่ในระดับสูง มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานสูงกว่าพนักงานที่มีคะแนนอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ และตัวแปรที่สามารถพยากรณ์พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานได้คือ บุคลิกภาพแบบห้วนไหวและบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก โดยมีอำนาจร่วมกันทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานได้

Oborne (1988) ได้ทำการรวบรวมเรื่องการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยด้านบุคลิกภาพกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักร พบว่ามีการศึกษาของ Shaw and Sikel (1971) ที่ทำการศึกษาเปรียบเทียบบุคลิกภาพของพนักงานขับรถประจำทางในแถบอเมริกาใต้ และบันทึกการเกิดอุบัติเหตุของพวกเขา โดยใช้แบบทดสอบบุคลิกภาพของ Eysenck พบว่าพนักงานขับรถที่มีบุคลิกภาพแบบมั่นคง-เก็บตัว เป็นพนักงานขับรถที่อยู่ในประเภทที่ดี ส่วนพนักงานที่มีบุคลิกภาพแบบห้วนไหว-แสดงตัว เป็นพนักงานขับรถที่อยู่ในประเภทที่ไม่ดี และยังพบว่าบุคลิกภาพแบบแสดงตัวมีความสัมพันธ์กับโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุในระดับสูง ผลการศึกษาที่พบนี้มีความสอดคล้องกับการศึกษาของ Fine (1963) ที่พบว่า พนักงานขับรถที่มีคะแนนบุคลิกภาพแบบแสดงตัวสูงจะมีสถิติบันทึกการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนที่มีความคะแนนบุคลิกภาพแบบเก็บตัว หรือคนที่มีความอยู่ในระดับปานกลาง

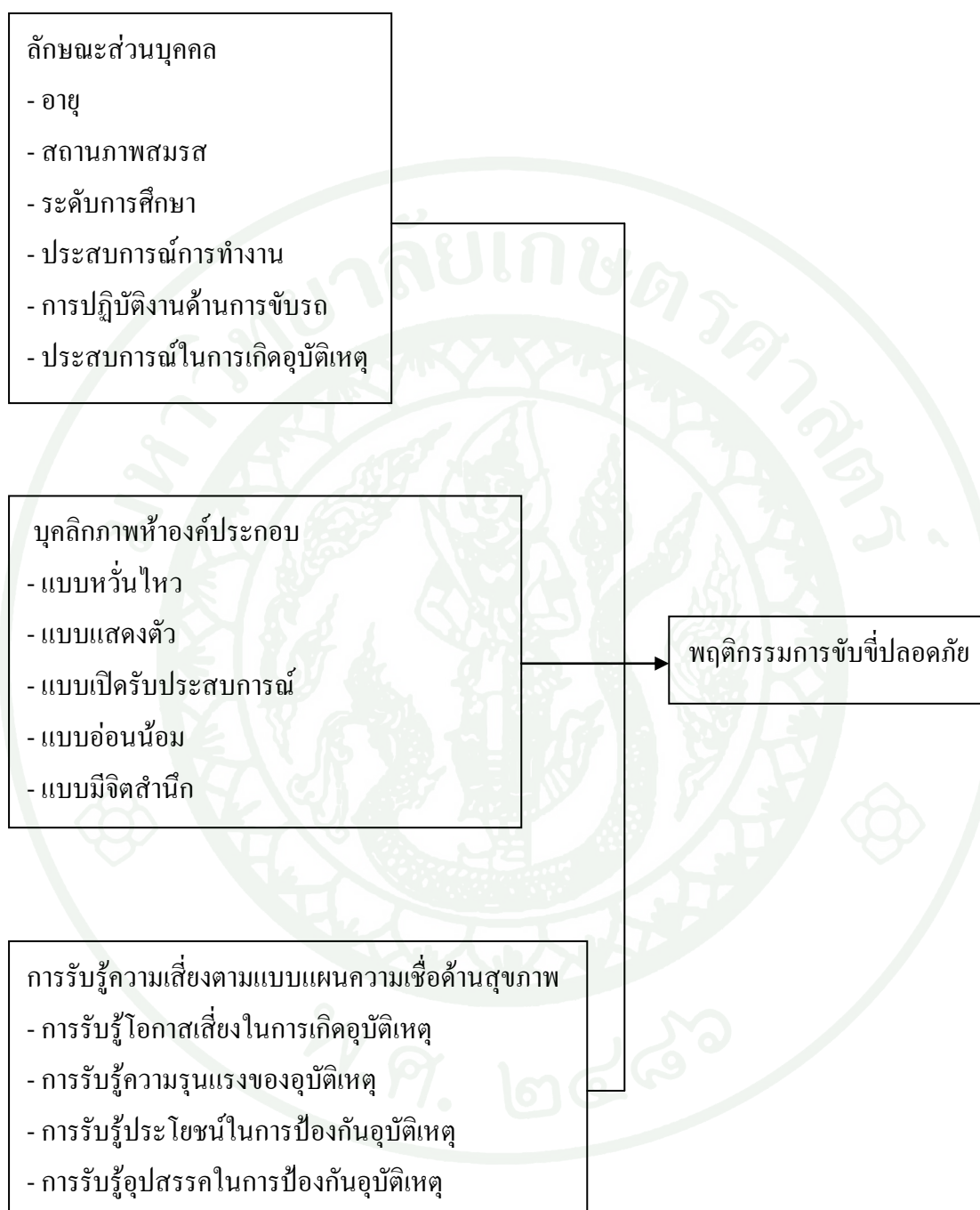
Lajunen (2001) ศึกษาเรื่องบุคลิกภาพและแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ: กรณีศึกษาบุคลิกภาพแบบแสดงตัว บุคลิกภาพแบบห้วนไหว และความผิดปกติทางจิตที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากการจราจรและการเสียชีวิตจากการทำงาน พบว่าบุคลิกภาพแสดงตัวมีความสัมพันธ์ทางบวกกับจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ในขณะที่บุคลิกภาพแบบห้วนไหวมีความสัมพันธ์ทางลบกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุท้องถนน และการเสียชีวิตเนื่องจากการทำงานมีความสัมพันธ์ที่ไปในทางเดียวกับการเสียชีวิตบนท้องถนน นอกจากนี้แล้วยังพบว่าเมืองที่มีประชากรที่มีบุคลิกภาพแบบแสดงตัวสูงจะมีอัตราการเสียชีวิตเนื่องจากการจราจรสูงกว่าเมืองที่มีประชากรที่มีบุคลิกภาพแบบแสดงตัวต่ำ

Dahlen and White (2006) ทำการศึกษาลักษณะของบุคลิกภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถอย่างไม่ปลอดภัย ผลการวิจัยพบว่า บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ บุคลิกภาพแบบประนีประนอม และบุคลิกภาพแบบห้วนไหว สามารถทำนายพฤติกรรมการขับรถอย่างไม่ปลอดภัยได้ ผู้ที่มีบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ เป็นผู้ที่มีความเสี่ยงในการขับรถ ผู้ที่มีบุคลิกภาพแบบประนีประนอมเป็นผู้ที่สามารถควบคุมการทรงตัวของรถได้ และผู้ที่มีบุคลิกภาพแบบห้วนไหวเป็นผู้ที่มีความก้าวร้าวในการขับรถ ส่วนบุคลิกภาพแบบแสดงตัวและบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกไม่สามารถทำนายตัวแปรตามใดๆ ได้ ถึงแม้ว่าบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกจะมีความสัมพันธ์ในทางลบกับการสูญเสียการควบคุมรถและความเสี่ยงในการขับรถก็ตาม

Olteidal and Rundmo (2006) ศึกษาผลของบุคลิกภาพและเพศที่มีต่อพฤติกรรมการขับรถด้วยความเสี่ยงและการเกิดอุบัติเหตุ แนวคิดบุคลิกภาพที่นำมาใช้ในการศึกษาคือ องค์ประกอบย่อยของบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบของ Costa and McCrae ได้แก่ การชอบแสวงหาความตื่นเต้น ความวิตกกังวล และความก้าวร้าว จากการศึกษาพบว่าความวิตกกังวลมีความสัมพันธ์กับการชอบแสวงหาความตื่นเต้นและพฤติกรรมการขับรถด้วยความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และการชอบแสวงหาความตื่นเต้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถด้วยความเสี่ยงและการเกิดเหตุการณ์รถชนกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และพบว่าลักษณะของบุคลิกภาพและเพศสามารถทำนายพฤติกรรมการขับรถด้วยความเสี่ยงได้ 37.3 เปอร์เซ็นต์

จากงานวิจัยข้างต้นที่เกี่ยวข้องกับบุคลิกภาพ และการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ พบว่าบุคลิกภาพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (กนกนิภา ปิตกาญจนกุล, 2547; สุมณ นานาพลสิน, 2550) โดยส่วนใหญ่จะทำการศึกษความปลอดภัยกับกลุ่มพนักงานปฏิบัติงานที่ปฏิบัติงานในโรงงานอุตสาหกรรมและพนักงานซ่อมบำรุง ส่วนการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพพบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย (รัชชา รัตนถาวร, 2546; ณัฐพล พัฒนชัยกุล, 2548) นั้น ส่วนใหญ่จะทำการศึกษากับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้นผู้วิจัยจึงนำผลที่ได้มาเป็นแนวทางในการสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยเลือกศึกษาบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานทางการวิจัย

1. พนักงานขับรถโดยสารที่มีลักษณะส่วนบุคคลต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยแตกต่างกัน

1.1 พนักงานขับรถโดยสารที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยแตกต่างกัน

1.2 พนักงานขับรถโดยสารที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยแตกต่างกัน

1.3 พนักงานขับรถโดยสารที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยแตกต่างกัน

1.4 พนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยแตกต่างกัน

1.5 พนักงานขับรถโดยสารที่มีการปฏิบัติงานด้านการขับรถต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยแตกต่างกัน

1.6 พนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยแตกต่างกัน

2. บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

2.1 บุคลิกภาพแบบห้วนไหวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

2.2 บุคลิกภาพแบบแสดงตัวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

2.3 บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

2.4 บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

2.5 บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

3. การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

3.1 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

3.2 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

3.3 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

3.4 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

4. บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ สามารถร่วมพยากรณ์ พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

บทที่ 3

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงาน ขับรถโดยสารบริษัทรถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ พนักงานขับรถโดยสารบริษัทรถโดยสารเอกชนแห่งหนึ่งจำนวนทั้งสิ้น 420 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2554)

การกำหนดกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ใช้การเทียบตารางประมาณขนาดกลุ่มตัวอย่าง (Sample Size) จากตาราง Krejcie and Morgan (1970 อ้างในเพ็ญแข แสงแก้ว, 2541: 601) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 201 คน สำหรับการสุ่มตัวอย่างผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยการเขียนชื่อพนักงานทั้งหมดใส่ลงในกล่องแล้วจับสลากแบบไม่ใส่คืนจนครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูล แบบสอบถามแบ่งเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลลักษณะส่วนบุคคลจำนวน 6 ข้อ ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน การปฏิบัติงานด้านการขับรถ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ

ตอนที่ 2 แบบวัดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ โดยผู้วิจัยได้ปรับปรุงและพัฒนามาจากแบบวัดบุคลิกภาพของครัมย์ คลิงชานาญ (2549) ซึ่งได้พัฒนามาจากแบบวัดบุคลิกภาพของวิลลา สมายิ่ง ตามแนวคิดและทฤษฎีบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบของ Costa and McCrae (1992) โดยให้ผู้ตอบประเมินตนเอง แต่ละข้อเป็นลักษณะแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) มีให้เลือกตอบ 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง โดยมีข้อคำถามทั้งสิ้น 36 ข้อ มีเนื้อหาครอบคลุมบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบดังนี้

บุคลิกภาพแบบห้วนใจ จำนวน 6 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 1-6 โดยมีข้อที่ 1, 5, 6 เป็นข้อคำถามทางบวก ข้อที่ 2, 3, 4 เป็นข้อคำถามทางลบ

บุคลิกภาพแบบแสดงตัว จำนวน 7 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 7-13 โดยมีข้อที่ 7, 9, 10, 11, 12, 13 เป็นข้อคำถามทางบวก ข้อที่ 8 เป็นข้อคำถามทางลบ

บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ จำนวน 6 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 14-19 โดยมีข้อที่ 14, 15, 16, 18 เป็นข้อคำถามทางบวก ข้อที่ 17, 19 เป็นข้อคำถามทางลบ

บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม จำนวน 8 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 20-27 โดยมีข้อที่ 21, 23, 25, 26, 27 เป็นข้อคำถามทางบวก ข้อที่ 20, 22, 24 เป็นข้อคำถามทางลบ

บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก จำนวน 9 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 28-36 โดยมีข้อที่ 28, 29, 30, 32, 33, 35 เป็นข้อคำถามทางบวก ข้อที่ 31, 34, 36 เป็นข้อคำถามทางลบ

เกณฑ์การให้คะแนน แบบวัดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบมีหลักเกณฑ์การคิดคะแนนตามลักษณะข้อคำถามดังนี้

คำตอบ	ข้อคำถามทางบวก	ข้อคำถามทางลบ
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1 คะแนน	5 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	2 คะแนน	4 คะแนน
ไม่แน่ใจ	3 คะแนน	3 คะแนน
เห็นด้วย	4 คะแนน	2 คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5 คะแนน	1 คะแนน

เกณฑ์การวิเคราะห์คะแนน การพิจารณาระดับบุคลิกภาพในแต่ละองค์ประกอบ ผู้วิจัยจัดระดับคะแนนออกเป็น 3 ระดับ คือ ระดับต่ำ ระดับปานกลาง และระดับสูง โดยพิจารณาช่วงคะแนนแต่ละระดับจากค่าอันตรภาคชั้นดังนี้

$$\begin{aligned}\text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับ}} \\ &= \frac{5 - 1}{3} \\ &= 1.33\end{aligned}$$

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวสามารถนำมาแบ่งบุคลิกภาพแต่ละองค์ประกอบได้ดังนี้

คะแนน 1.00 – 2.33 หมายถึง มีบุคลิกภาพในองค์ประกอบนั้นอยู่ในระดับต่ำ

คะแนน 2.34 – 3.67 หมายถึง มีบุคลิกภาพในองค์ประกอบนั้นอยู่ในระดับปานกลาง

คะแนน 3.68 – 5.00 หมายถึง มีบุคลิกภาพในองค์ประกอบนั้นอยู่ในระดับสูง

ตอนที่ 3 แบบวัดเกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองตามแนวคิดของ Becker (1974) ซึ่งประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า มีให้เลือกตอบ 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง มีข้อคำถามทั้งหมด 20 ข้อ และเป็นข้อคำถามทางบวกทั้งหมด โดยมีรายละเอียดข้อคำถามดังต่อไปนี้

ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 5 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 1-5

ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ จำนวน 6 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 6-11

ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ จำนวน 6 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 12-17

ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ จำนวน 3 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 18-20

เกณฑ์การให้คะแนน แบบวัดการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมี
หลักเกณฑ์การคิดคะแนนตามลักษณะข้อคำถามดังนี้

คำตอบ	ข้อคำถามทางบวก
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	2 คะแนน
ไม่แน่ใจ	3 คะแนน
เห็นด้วย	4 คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5 คะแนน

เกณฑ์การวิเคราะห์คะแนน การพิจารณาระดับการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในแต่ละด้าน ผู้วิจัยจัดระดับคะแนนออกเป็น 3 ระดับ คือ ระดับต่ำ ระดับปานกลาง และระดับสูง โดยพิจารณาช่วงคะแนนแต่ละระดับจากค่าอันตรภาคชั้นดังนี้

$$\begin{aligned}\text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับ}} \\ &= \frac{5 - 1}{3} \\ &= 1.33\end{aligned}$$

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวสามารถนำมาแบ่งระดับการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในแต่ละด้านได้ดังนี้

คะแนน 1.00 – 2.33 หมายถึง มีการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในด้านนั้นอยู่ในระดับต่ำ

คะแนน 2.34 – 3.67 หมายถึง มีการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในด้านนั้นอยู่ในระดับปานกลาง

คะแนน 3.68 – 5.00 หมายถึง มีการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในด้านนั้นอยู่ในระดับสูง

ตอนที่ 4 แบบวัดเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี้อวดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง ตามหลัก “5 ร” เพื่อการขับขี้อย่างปลอดภัยของกรมตำรวจ (2527) ซึ่งลักษณะของข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 4 ระดับ คือ ทุกครั้ง บ่อยครั้ง เป็นบางครั้ง ไม่เคยกระทำ โดยมีข้อคำถามทั้งสิ้น 17 ข้อ มีเนื้อหาครอบคลุมพฤติกรรมการขับขี้อวดดังนี้

ด้านรอบรู้เรื่องรถ จำนวน 3 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 1-3 โดยมีข้อที่ 2, 3 เป็นข้อคำถามทางบวก ข้อที่ 1 เป็นข้อคำถามทางลบ

ด้านรอบรู้เรื่องทาง จำนวน 3 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 4-6 โดยเป็นข้อคำถามทางบวกทั้งหมด

ด้านรอบรู้เรื่องวิธีขับรถ จำนวน 3 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 7-9 โดยมีข้อที่ 7 เป็นข้อคำถามทางบวก ข้อที่ 8, 9 เป็นข้อคำถามทางลบ

ด้านรอบรู้เรื่องจราจร จำนวน 4 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 10-13 โดยมีข้อที่ 10 เป็นข้อคำถามทางบวก ข้อที่ 11, 12, 13 เป็นข้อคำถามทางลบ

ด้านรอบรู้เรื่องมารยาทในการขับรถ จำนวน 4 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 14-17 โดย เป็นข้อคำถามทางลบทั้งหมด

เกณฑ์การให้คะแนน แบบวัดพฤติกรรมการขับขี้อวดมีหลักเกณฑ์การคิดคะแนนตามลักษณะข้อคำถามดังนี้

คำตอบ	ข้อคำถามทางบวก	ข้อคำถามทางลบ
ไม่เคยกระทำ	1 คะแนน	4 คะแนน
เป็นบางครั้ง	2 คะแนน	3 คะแนน
บ่อยครั้ง	3 คะแนน	2 คะแนน
ทุกครั้ง	4 คะแนน	1 คะแนน

เกณฑ์การวิเคราะห์คะแนน การพิจารณาระดับพฤติกรรมการขับขีปอดกัย ผู้วิจัยจัดระดับคะแนนออกเป็น 3 ระดับ คือ ระดับต่ำ ระดับปานกลาง และระดับสูง โดยพิจารณาช่วงคะแนนแต่ละระดับจากค่าอันตรภาคชั้นดังนี้

$$\begin{aligned}\text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับ}} \\ &= \frac{4 - 1}{3} \\ &= 1.00\end{aligned}$$

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวสามารถนำมาแบ่งระดับพฤติกรรมการขับขีปอดกัย ได้ดังนี้

คะแนน 1.00 – 2.00 หมายถึง มีพฤติกรรมการขับขีปอดกัยอยู่ในระดับต่ำ

คะแนน 2.01 – 3.00 หมายถึง มีพฤติกรรมการขับขีปอดกัยอยู่ในระดับปานกลาง

คะแนน 3.01 – 4.00 หมายถึง มีพฤติกรรมการขับขีปอดกัยอยู่ในระดับสูง

การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ

การทดสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity)

นำแบบวัดที่สร้างขึ้นไปหาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยให้คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ตรวจสอบข้อคำถามว่ามีความครอบคลุมตามเนื้อหาและประเด็นสำคัญตามแนวคิดและทฤษฎีที่นำมาใช้ ตลอดจนภาษาที่ใช้ หลังจากนั้นนำมาแก้ไขปรับปรุงให้เหมาะสมกับกลุ่มที่ต้องการศึกษา

การทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) และหาค่าอำนาจจำแนก

ผู้วิจัยได้นำแบบวัดไปทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะคล้ายกับกลุ่มประชากร ที่ทำการศึกษา จำนวน 30 คน และนำผลที่ได้มาคำนวณหาค่าอำนาจจำแนกโดยการหาค่า สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์รายข้อ กับข้อคำถามรวม (Item Total Correlation) โดยพิจารณาค่าของ ข้อคำถามที่เหมาะสมได้แก่ข้อคำถามที่มีค่าตั้งแต่ 0.2 ขึ้นไป ค่าที่มีค่าเป็นลบและต่ำกว่า 0.2 ต้อง พิจารณาปรับปรุงหรือตัดทิ้งไป (นิคม ถนอมเสียง, 2550: 7) ตามรายละเอียดตารางผนวกที่ 1-3 และหาความเชื่อมั่นของแบบวัด (Reliability) ตามสูตรสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ได้ผลดังนี้

1. แบบวัดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ

1.1 บุคลิกภาพแบบห้วนไหว	มีค่าความเชื่อมั่น .7120
1.2 บุคลิกภาพแบบแสดงตัว	มีค่าความเชื่อมั่น .6978
1.3 บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์	มีค่าความเชื่อมั่น .7028
1.4 บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม	มีค่าความเชื่อมั่น .8687
1.5 บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก	มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .8305

2. แบบวัดการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

2.1 ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	มีค่าความเชื่อมั่น .7362
2.2 ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	มีค่าความเชื่อมั่น .8729
2.3 ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ	มีค่าความเชื่อมั่น .8135

2.4 ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าความเชื่อมั่น .4962

3. แบบวัดพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย มีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ .8433

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. ขออนุญาตผู้บริหารของบริษัท และประสานงานกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคลเพื่อแจกแบบวัด พร้อมทั้งชี้แจงรายละเอียดและวิธีการตอบแบบวัด
2. ผู้วิจัยได้นำแบบวัดมอบให้ฝ่ายบุคคลเป็นผู้ดำเนินการแจกและเก็บรวบรวมแบบวัดส่งกลับคืน ซึ่งแบบวัดที่แจกไปทั้งหมด 201 ชุด และได้กลับคืนมา 201 ชุด
3. นำแบบวัดที่ได้มาตรวจคะแนน และนำไปวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จากกลุ่มตัวอย่างมาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป และสถิติที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่

1. ค่าร้อยละ (Percentages) ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
2. ค่าเฉลี่ย (Mean) ใช้ในการแปลความหมายข้อมูลต่างๆของกลุ่มตัวอย่าง
3. ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ใช้คู่กับค่าเฉลี่ยเพื่อแสดงลักษณะการกระจายของข้อมูล
4. ค่า t-test ใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปร 2 กลุ่ม

5. ค่า F-test ใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 3 กลุ่มขึ้นไป

6. ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) ใช้หาความสัมพันธ์และทิศทางของความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสองตัว

7. การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ใช้ในการพยากรณ์ตัวแปรตามตัวหนึ่ง ซึ่งเป็นผลมาจากกลุ่มตัวแปรอิสระตั้งแต่สองตัวขึ้นไป โดยใช้เทคนิคด้วยวิธี Stepwise

บทที่ 4

ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์

ผลการวิจัย

ผู้วิจัยขอเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับดังนี้

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล ประกอบด้วยอายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน การปฏิบัติงานด้านการขับรถ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล ประกอบด้วยอายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน การปฏิบัติงานด้านการขับรถ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล

(n=201)

ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน(คน)	ร้อยละ
อายุ		
ต่ำกว่า 40 ปี	44	21.9
41 - 45 ปี	71	35.3
45 ปีขึ้นไป	86	42.8
อายุน้อยสุด = 28 ปี	อายุน้อยสุด = 59 ปี	

ตารางที่ 3 (ต่อ)

(n=201)		
ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน(คน)	ร้อยละ
อายุเฉลี่ย = 43 ปี 9 เดือน		
สถานภาพสมรส		
โสด	36	17.9
สมรส	123	61.2
หย่า/หม้าย	42	20.9
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่า ม.ศ 3 / ม.3	98	48.8
ม.ศ 3 / ม.3	59	29.4
ม.ศ 5 / ม.6 / ปวช.ขึ้นไป	44	21.9
ประสบการณ์การทำงาน		
ต่ำกว่า 5 ปี	87	43.3
5 ปีขึ้นไป	114	56.7
ประสบการณ์การทำงานต่ำสุด = 1 ปี ประสบการณ์การทำงานสูงสุด = 30 ปี		
ประสบการณ์การทำงานเฉลี่ย = 6 ปี 3 เดือน		
การปฏิบัติงานด้านการขับรถ		
1-10 ปี	70	34.8
11-20 ปี	88	43.8
20 ปีขึ้นไป	43	21.4
การปฏิบัติงานด้านการขับรถต่ำสุด = 1 ปี การปฏิบัติงานด้านการขับรถสูงสุด = 39 ปี		
การปฏิบัติงานด้านการขับรถเฉลี่ย = 13 ปี 10 เดือน		

ตารางที่ 3 (ต่อ)

(n=201)

ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ		
เคย	147	73.1
ไม่เคย	54	26.9

จากตารางที่ 3 กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษามีจำนวน 201 คน จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล ได้ดังนี้ พนักงานขับรถโดยสารส่วนใหญ่อายุ 45 ปีขึ้นไป จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 42.8 มีสถานภาพสมรสเป็นสมรส จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 61.2 มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ม.3, ม.ศ 3 จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 48.8 มีประสบการณ์การทำงาน 5 ปีขึ้นไป จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 56.7 ส่วนการปฏิบัติงานด้านการขับรถ 11-20 ปี จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 43.8 และเคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 73.1

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย

ตัวแปร	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ			
บุคลิกภาพแบบห้วนไหว	1.64	0.28	ต่ำ
บุคลิกภาพแบบแสดงตัว	3.82	0.40	สูง
บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์	4.59	0.39	สูง
บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม	4.06	0.43	สูง
บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก	4.20	0.39	สูง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ตัวแปร	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ			
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	4.44	0.49	สูง
ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	4.30	0.71	สูง
ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ	4.58	0.39	สูง
ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ	4.40	0.72	สูง
พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย	3.55	0.51	สูง

จากตารางที่ 4 พบว่าพนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ดังนี้

บุคลิกภาพของพนักงานขับรถโดยสารเมื่อแยกพิจารณารายด้านพบว่า พนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบหัวน้าวอยู่ในระดับต่ำ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.64 บุคลิกภาพแบบแสดงตัวอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์อยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.59 บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06 และบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20

การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.44 ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.58 และด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40

พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 พนักงานขับรถโดยสารที่มีลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน การปฏิบัติงานด้านการขับรถ และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 พนักงานขับรถโดยสารที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยแตกต่างกัน

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารที่มีอายุต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
พฤติกรรมการขับขี้อวดภัย					
ระหว่างกลุ่ม	2	.035	.017	.067	.936
ภายในกลุ่ม	198	51.667	.261		
รวม	200	51.701			

จากตารางที่ 5 พบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 1.2 พนักงานขับรถโดยสารที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยแตกต่างกัน

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบพฤติกรรมการจับจีปลอก๊วยของพนักงานขับรถโดยสารที่มีสถานภาพ
สมรสแตกต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
พฤติกรรมการจับจีปลอก๊วย					
ระหว่างกลุ่ม	2	.257	.129	.495	.610
ภายในกลุ่ม	198	51.444	.260		
รวม	200	51.701			

จากตารางที่ 6 พบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีพฤติกรรมการจับจีปลอก๊วยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 1.3 พนักงานขับรถโดยสารที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการจับจีปลอก๊วยแตกต่างกัน

ตารางที่ 7 เปรียบเทียบพฤติกรรมการจับจีปลอก๊วยของพนักงานขับรถโดยสารที่มีระดับการศึกษา
แตกต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
พฤติกรรมการจับจีปลอก๊วย					
ระหว่างกลุ่ม	2	.084	.042	.162	.851
ภายในกลุ่ม	198	51.617	.261		
รวม	200	51.701			

จากตารางที่ 7 พบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการจับจีปลอก๊วยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 1.4 พนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกัน มีพฤติกรรม
การขับขี้ออกด้อยแตกต่างกัน

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี้ออกด้อยของพนักงานขับรถโดยสารที่มี
ประสบการณ์การทำงานแตกต่างกัน

ประสบการณ์การทำงาน	n	$\bar{X}$	S.D.	t	p
ต่ำกว่า 5 ปี	87	3.54	0.50127	-0.292	0.771
5 ปีขึ้นไป	114	3.56	0.51586		

จากตารางที่ 8 พบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกัน
มีพฤติกรรมการขับขี้ออกด้อยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 1.5 พนักงานขับรถโดยสารที่มีการปฏิบัติงานด้านการขับรถต่างกัน
มีพฤติกรรมการขับขี้ออกด้อยแตกต่างกัน

ตารางที่ 9 เปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี้ออกด้อยของพนักงานขับรถโดยสารที่มีการปฏิบัติงาน
ด้านการขับรถแตกต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
พฤติกรรมการขับขี้ออกด้อย					
ระหว่างกลุ่ม	2	0.139	.069	0.267	.766
ภายในกลุ่ม	198	51.563	.260		
รวม	200	51.701			

จากตารางที่ 9 พบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีการปฏิบัติงานด้านการขับรถต่างกัน มี
พฤติกรรมการขับขี้ออกด้อยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 1.6 พนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน
มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยแตกต่างกัน

ตารางที่ 10 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารที่มี
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน

ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ	n	$\bar{X}$	S.D.	t	p
เคย	147	3.58	0.4955	1.150	0.253
ไม่เคย	54	3.48	0.5404		

จากตารางที่ 10 พบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน
มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 2 บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย
ของพนักงานขับรถโดยสาร โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 2.1 บุคลิกภาพแบบห้วนไหวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย
ของพนักงานขับรถโดยสาร

สมมติฐานที่ 2.2 บุคลิกภาพแบบแสดงตัวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย
ของพนักงานขับรถโดยสาร

สมมติฐานที่ 2.3 บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับ
ขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

สมมติฐานที่ 2.4 บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย
ของพนักงานขับรถโดยสาร

สมมติฐานที่ 2.5 บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย
ของพนักงานขับรถโดยสาร

สมมติฐานที่ 3 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขีปลดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 3.1 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขีปลดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

สมมติฐานที่ 3.2 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขีปลดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

สมมติฐานที่ 3.3 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขีปลดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

สมมติฐานที่ 3.4 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขีปลดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

ตารางที่ 11 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการขับขีปลดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขีปลดภัย
	r
บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ	
บุคลิกภาพแบบห้วนไหว	-0.066

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อุดกัย
	r
บุคลิกภาพแบบแสดงตัว	.201**
บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์	.675**
บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม	.198**
บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก	.259**
การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ	
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	.211**
ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	.295**
ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ	.690**
ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ	.302**

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตารางที่ 11 พบว่า บุคลิกภาพแบบแสดงตัว แบบเปิดรับประสบการณ์ แบบอ่อนน้อม แบบมีจิตสำนึกมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อุดกัยของพนักงานขับรถโดยสาร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($r = .201, .675, .198, .259$ ตามลำดับ)

การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ และด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อุดกัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($r = .211, .295, .690, .302$ ตามลำดับ)

สมมติฐานที่ 4 บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ สามารถร่วมพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี้อุดกัยของพนักงานขับรถโดยสาร

การวิเคราะห์ทดสอบสมมติฐานในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน และได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ขั้นตอน คือ

1. การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ และการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เพื่อตรวจสอบว่าตัวแปรอิสระทั้งสองไม่มีความสัมพันธ์กันเกิน 0.80

2. วิธีการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน

การแสดงอักษรย่อที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

Per1	หมายถึง	บุคลิกภาพแบบห้วนไหว
Per2	หมายถึง	บุคลิกภาพแบบแสดงตัว
Per3	หมายถึง	บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์
Per4	หมายถึง	บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม
Per5	หมายถึง	บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก
Risk1	หมายถึง	การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ
Risk2	หมายถึง	การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ
Risk3	หมายถึง	การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ
Risk 4	หมายถึง	การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ

ตารางที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ และการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของพนักงานขับรถโดยสาร

ตัวแปร	Per1	Per2	Per3	Per4	Per5	Risk1	Risk2	Risk3	Risk4
Per1	1.00								
Per2	-.081	1.00							
Per3	-.122	.113	1.00						
Per4	-.156*	.225*	.130	1.00					
Per5	-.196**	.285**	.181*	.465**	1.00				
Risk1	-.068	.118	.278**	.092	.055	1.00			
Risk2	-.064	.088	.317**	-.020	.046	.135	1.00		
Risk3	-.128	.120	.978**	.122	.203**	.260**	.333**	1.00	
Risk4	-.093	.151*	.360**	.013	.049	.136	.912**	.354**	1.00

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตารางที่ 12 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ และการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยในการวิจัยครั้งนี้กำหนดให้ตัวแปรอิสระจะต้องไม่มีความสัมพันธ์กันเกิน.80 (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2540: 86) ซึ่งจากตารางที่ 12 พบว่ามีตัวแปรอิสระที่มีความสัมพันธ์กันเกิน.80 จำนวน 2 คู่ คือ 1.บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ (Per3) กับ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ (Risk3) 2. การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ (Risk2) กับ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ (Risk 4) จึงต้องเลือกตัวแปรอิสระออก 1 ตัวจากในแต่ละคู่ ผู้วิจัยจึงเลือกตัดตัวแปรบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ (Per3) ออกในคู่ที่ 1 และตัวแปร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ (Risk2) ในคู่ที่ 2 โดยผู้วิจัยพิจารณาเลือกตัวแปรการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ (Risk3) และการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ (Risk 4) ไว้ เนื่องจากตัวแปรทั้ง 2 น่าจะมีความสำคัญและความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย เนื่องจากการที่บุคคลจะยอมรับและปฏิบัติในสิ่งใดนั้น บุคคลจะต้องมีความเชื่อว่าวิธีการนั้นๆ เป็นทางออกที่ดีก่อให้เกิดประโยชน์และต้องไม่มีอุปสรรคมาขัดขวางทำให้บุคคลเสี่ยงที่จะทำพฤติกรรมป้องกันนั้นๆ(Becker, 1974: 413) จากนั้นจึงนำตัวแปรอิสระที่เหลือได้แก่ บุคลิกภาพแบบห้วนใจ แบบแสดงตัว แบบอ่อนน้อม แบบมีจิตสำนึก การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการ

ป้องกันอุบัติเหตุและ ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ ไปวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน(Stepwise Multiple Regression Analysis)

ตารางที่ 13 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนหาปัจจัยที่สามารถร่วมพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

ตัวแปรพยากรณ์	ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย			
	B	Std.Error	Beta	t
การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ				
ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ	.872	.068	.665	12.840
บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก	.163	.068	.124	2.398
ค่าคงที่ (Constant) = -1.129				
R = .701	R ² = .491	R ² _{adj} = .486	Overall F = 95.470	Sig. = .000

จากตารางที่13 การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ และการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของพนักงานขับรถโดยสารพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุและ บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกสามารถร่วมกันพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารได้ร้อยละ 49.1 (R² = .491) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R) เท่ากับ .701

เมื่อนำตัวแปรมาจัดเป็นสมการ จะได้สมการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณในรูปคะแนนดิบได้ดังนี้

พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร = -1.129+ .872(การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ) + .163 (บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก)

และได้สมการการวิเคราะห์การถดถอยพหุในรูปแบบคะแนนมาตรฐานดังนี้

$Z_{\text{พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร}} = .665(\text{การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ}) + .124(\text{บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก})$

ข้อวิจารณ์

การศึกษาวิจัยเรื่องบุคลิกภาพห้องคับประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร: กรณีศึกษาเฉพาะบริษัทโดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง ผู้วิจัยขอเสนอข้อวิจารณ์ตามวัตถุประสงค์และสมมติฐานของการวิจัยดังนี้

ลักษณะส่วนบุคคล

จากข้อมูลลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถโดยสารที่เป็นกลุ่มตัวอย่างพบว่า พนักงานขับรถโดยสารส่วนใหญ่อายุ 45 ปีขึ้นไป อาจเนื่องจากส่วนใหญ่แล้วบริษัทจะรับพนักงานที่มีอายุเกินกว่า 30 ปีขึ้นไป และจากช่วงอายุดังกล่าวนั้นถือว่าเป็นช่วงวัยผู้ใหญ่ พนักงานส่วนใหญ่จึงแต่งงานและมีครอบครัวแล้ว นอกจากนี้ที่พบว่าพนักงานขับรถโดยสารมีระดับการศึกษาต่ำกว่า ม.ศ 3 / ม.3 เป็นส่วนใหญ่ นั้น อาจเนื่องจากลักษณะงานในตำแหน่งพนักงานขับรถโดยสารไม่เน้นที่วุฒิการศึกษา ทางบริษัทจึงรับพนักงานโดยเน้นที่ระยะเวลาการปฏิบัติงานด้านการขับรถมากกว่า จึงเห็นได้ว่าพนักงานขับรถโดยสารส่วนใหญ่มีการปฏิบัติงานด้านการขับรถ 11-20 ปี ส่วนที่ประสบการณการทำงานของพนักงานส่วนใหญ่มีประสบการณ์ 5 ปีขึ้นไปนั้น อาจเนื่องมาจากพนักงานมีการลาออกน้อย และไม่เปลี่ยนงานบ่อย อาจเป็นเพราะทางบริษัทมีการจัดการสวัสดิการและรายได้ต่างๆ ให้พนักงานอย่างเหมาะสม อันจะเห็นได้จากอายุงานสูงสุดของพนักงานขับรถโดยสารที่มีอายุงานถึง 30 ปี สำหรับพนักงานขับรถโดยสารที่ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ นั้น อาจเนื่องมาจากบริษัทถือว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะสร้างความเสียหายมากหรือน้อย ก็ถือว่าเป็นอุบัติเหตุที่พนักงานขับรถโดยสารต้องเจอกับทางบริษัทรับทราบ

บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ

จากผลการศึกษาบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบของพนักงานขับรถโดยสาร พบว่าพนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม และบุคลิกภาพแบบแสดงตัวอยู่ในระดับสูงตามลำดับ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะพนักงานขับรถโดยสารควรเป็นผู้ที่พร้อมจะเรียนรู้ และเปิดรับสิ่งใหม่ๆ ตลอดเวลา อาทิเช่น การเปิดรับเทคโนโลยี หรือนวัตกรรมใหม่ๆ ที่สามารถช่วยให้พนักงานมีการขับขี่ที่สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น เป็นต้น รวมถึงพนักงานอาจมีการเปิดรับความคิดและค่านิยมใหม่ๆ เกี่ยวกับด้านความปลอดภัย เช่น การนำระบบตรวจจับความเร็วเข้ามาใช้ เพื่อให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยอยู่เสมอ จึงทำให้พนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์สูง นอกจากนี้พนักงานขับรถโดยสารมีหน้าที่รับผิดชอบต่อชีวิตผู้อื่น และต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบบริษัท กฎหมายจราจรจึงทำให้พนักงานมีความรับผิดชอบในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย มีความเป็นระเบียบวินัยในตนเองสูง ซึ่งเป็นลักษณะของบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกสูง สำหรับพนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมสูงนั้น อาจเนื่องจากพนักงานขับรถโดยสารควรเป็นผู้รู้จักประนีประนอม เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ สุภาพและมีน้ำใจกับผู้ที่ใช้รถใช้ถนนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ ซึ่งเป็นลักษณะของผู้ที่มีบุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม ส่วนพนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบแสดงตัวสูงนั้น อาจเนื่องจากพนักงานขับรถโดยสารควรเป็นผู้ที่มีความเป็นมิตรกับผู้อื่น เพราะหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารถือว่าเป็นงานด้านบริการขนส่งมวลชนอย่างหนึ่ง ประกอบกับในการใช้รถใช้ถนนยังมีผู้ร่วมทางอื่นๆ พนักงานควรมีอารมณ์ทางบวก และมองโลกในแง่ดี ไม่ใช้อารมณ์ในการขับขี่ หรือมีอารมณ์ขณะปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งอาจจะนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุได้

ส่วนที่พบว่าพนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบหัวน้าวอยู่ในระดับต่ำนั้น อาจเนื่องมาจากทางบริษัทสังเกตเห็นว่า งานขับรถโดยสารเป็นงานที่เกิดความเครียดได้ ทำให้พนักงานมีพฤติกรรมขับขี่ไม่ปลอดภัย เนื่องจากสภาพปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเทศกาล หรือช่วงเวลาที่มีการจราจรคับคั่ง ทางบริษัทจึงมีการจัดการด้านเวลา และการเตรียมความพร้อมด้านอื่นๆ เพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารได้สามารถเผื่อเวลาในการเดินทางไปรับผู้โดยสารตามจุดที่กำหนด ซึ่งจะเป็นการช่วยเหลือหลีกเลี่ยงไม่ให้พนักงานขับรถโดยสารต้องประสบกับปัญหาด้านการจราจรอันจะทำให้เกิดความเครียด ความหงุดหงิดและมีพฤติกรรมขับขี่ไม่ปลอดภัย นอกจากนี้ทางบริษัทได้จัดกิจกรรมและจัดการอบรมแก่พนักงานขับรถโดยสาร อาทิเช่น การอบรมโดยเชิญพระนักเทศน์มาให้คำสอน เพื่อให้พนักงานขับรถด้วยความมีสติ ไม่เครียด ไม่หงุดหงิด และสามารถควบคุมอารมณ์ตนเองได้ จึงทำให้พนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบหัวน้าวอยู่ในระดับต่ำ

การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

จากผลการศึกษาการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพพบว่า พนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุและด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากบริษัทมีการให้ข้อมูลข่าวสารด้านความรู้ในการขับขี่กับพนักงานขับรถโดยสาร เพื่อให้พนักงานทราบถึงพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจจะทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ จึงทำให้พนักงานมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง นอกจากนี้บริษัทยังมีการจัดบอร์ดนำเสนอภาพข่าวอุบัติเหตุ และนำเหตุการณ์จริงจากสื่อต่างๆ มาแสดงให้เห็นพนักงานเห็นถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุ จึงทำให้พนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุสูง และเมื่อพนักงานรับรู้ว่าคุณภาพดีนั้นมีความรุนแรงสูงแล้ว ประกอบกับความรุนแรงนั้นนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งต่อร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลกระทบต่อตนเองและครอบครัว พนักงานจึงมองเห็นประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุสูง ส่วนที่พนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุสูงนั้น ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากพนักงานยังมองเรื่องผลประโยชน์ของตนเองเป็นหลัก เช่น เมื่อต้องจอดรถซ่อมแซมทำให้ตนเองเสียเวลาและทำให้ตนเองขาดรายได้ จึงทำให้พนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุสูง

พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร พบว่าพนักงานขับรถโดยสารมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากพนักงานขับรถโดยสารและองค์กรให้ความสำคัญกับนโยบายด้านความปลอดภัยเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากการจัดโครงการรณรงค์ด้านความปลอดภัยต่างๆ โดยให้พนักงานมีส่วนร่วม เช่น โครงการเดินทางปลอดภัยในทุกช่วงเทศกาล นอกจากนี้ทางบริษัทได้มีแนวทางป้องกันเพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย โดยจัดตั้งทีมงานตรวจความพร้อมทั้งของพนักงานขับรถโดยสารก่อนออกปฏิบัติหน้าที่และตรวจความพร้อมของรถก่อนนำไปขับขี่ ซึ่งจะทำให้การตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารโดยการตรวจวัดแอลกอฮอล์ด้วยเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์สำหรับความพร้อมของรถจะมีการตรวจสอบอุปกรณ์และส่วนควบต่างๆของรถ หากพบข้อบกพร่องต้องทำการแก้ไขก่อนออกเดินทาง นอกจากนี้ยังมีการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็ว

เพื่อให้พนักงานขับรถตามความเร็วที่บริษัทและกฎหมายกำหนด ซึ่งทำให้พนักงานได้ตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของการขับขี่ปลอดภัย นอกจากนี้ทางองค์กรยังมีการจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับเรื่องรถ เรื่องวิธีการขับรถให้กับพนักงานขับรถโดยสารอย่างต่อเนื่อง เช่น หลักสูตรการขับขี่เชิงป้องกันอุบัติเหตุ การอบรมเรื่องมารยาทในการขับขี่ เป็นต้น เพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารได้มีความรู้ด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย จึงทำให้พนักงานขับรถโดยสารมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยอยู่ในระดับสูง

การทดสอบสมมติฐานที่ 1 พนักงานขับรถโดยสารที่มีลักษณะส่วนบุคคลต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 พนักงานขับรถโดยสารที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยแตกต่างกัน

จากผลการวิจัยพบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากบริษัทมีการจัดอบรมด้านการขับขี่ปลอดภัยให้กับพนักงานทุกคนโดยไม่มีการจำกัดอายุ ไม่ว่าพนักงานจะอายุมากหรือน้อยก็ได้รับการจัดการด้านความปลอดภัยเท่าเทียมกัน รวมถึงมีโอกาสได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยเหมือนกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสมชาย เล่าหะพิพัฒนชัย (2539) ศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ความเชื่อในแหล่งอำนาจควบคุมทางสุขภาพกับพฤติกรรมความปลอดภัยของแรงงานในอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า พบว่าอายุต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของแรงงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 1.2 พนักงานขับรถโดยสารที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยแตกต่างกัน

จากผลการวิจัยพบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากไม่ว่าพนักงานจะมีสถานภาพสมรสใด ทุกคนต่างก็ต้องรับผิดชอบหน้าที่ของตนเองให้ดีที่สุด และถึงแม้พนักงานส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสแล้วจะมีครอบครัวที่ต้องดูแล

แต่ขณะเดียวกันพนักงานที่โสดก็ยังคงต้องสร้างอนาคตเช่นกัน จึงทำให้ถึงแม้พนักงานขับรถโดยสาร มีสถานภาพสมรสต่างกัน ก็มีพฤติกรรมการขับขี้ออกดกัยไม่แตกต่างกันซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของแก้วฤทัย แก้วชัยเทียม (2548) ศึกษาเรื่องการรับรู้การจัดการความปลอดภัยและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับระดับปฏิบัติการ พบว่าพนักงานที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันมีพฤติกรรมในการทำงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 1.3 พนักงานขับรถโดยสารที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้ออกดกัยแตกต่างกัน

จากผลการวิจัยพบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้ออกดกัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากเมื่อพนักงานขับรถโดยสารเข้ามาทำงาน ได้รับความรู้ด้านการขับขี้ออกดกัยเพิ่มเติมจากทางบริษัทผ่านการฝึกอบรมจากสื่อต่างๆทำให้ได้รับความรู้ด้านการขับขี้ออกดกัยหลังจากการทำงาน จึงทำให้ถึงแม้พนักงานขับรถโดยสารมีระดับการศึกษาต่างกันก็มีพฤติกรรมการขับขี้ออกดกัยไม่แตกต่างกันซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของศิริพัชร เปรมชัย (2543) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ ความรู้ การเปิดรับสื่อและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการในโรงงานผลิตรถยนต์ พบว่าพนักงานที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้ออกดกัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 1.4 พนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้ออกดกัยแตกต่างกัน

จากผลการวิจัยพบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้ออกดกัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากโดยส่วนใหญ่แล้วบริษัทจะรับพนักงานขับรถโดยสารเข้าทำงานเฉพาะพนักงานที่มีประสบการณ์ด้านการขับขี้ออกดกัย เพราะฉะนั้นถึงแม้ว่าพนักงานจะมีประสบการณ์การทำงานกับทางบริษัทไม่มาก แต่ก็เคยมีประสบการณ์ด้านการขับขี้ออกดกัยที่อื่นมาก่อนแล้ว นอกจากนี้ อาจเนื่องมาจากพนักงานขับรถโดยสารต้องทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมเดียวกัน รวมถึงต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและนโยบายของบริษัทเหมือนกัน จึงทำให้ถึงแม้พนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้ออกดกัยไม่แตกต่างกันซึ่งสอดคล้องกับ

งานวิจัยของกนกนิภา ปีตกามจุญกุล (2547) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ ความรู้ด้านความปลอดภัยกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตโรงงานผลิตอะไหล่จักรยานเขตพระประแดง พบว่าพนักงานที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 1.5 พนักงานขับรถโดยสารที่มีการปฏิบัติงานด้านการขับรถต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยแตกต่างกัน

จากผลการวิจัยพบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีการปฏิบัติงานด้านการขับรถต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน อาจเนื่องมาจากพนักงานขับรถโดยสารทุกคนได้รับการคัดเลือกเข้าทำงาน โดยต้องได้รับการทดสอบแบบเดียวกัน รวมถึงเมื่อเข้ามาทำงานกับทางบริษัทแล้วทุกคนจะได้รับการอบรม รวมถึงการให้ข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยอย่างไม่แตกต่างกัน จึงทำให้พนักงานขับรถโดยสารที่มีการปฏิบัติงานด้านการขับรถต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของพวงน้อย แสงแก้ว (2546) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา ในจังหวัดลำปาง พบว่าระยะเวลาที่ขับขี่มานาน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 1.6 พนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยแตกต่างกัน

จากผลการวิจัยพบว่าพนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ทั้งนี้เนื่องจากพนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ ได้รับรู้ผลเสียของการเกิดอุบัติเหตุจากประสบการณ์ที่เกิดขึ้นด้วยตนเอง แต่ขณะเดียวกันพนักงานขับโดยสารที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ แต่ได้รับข้อมูลจากสื่อต่างๆจากบอร์ดประชาสัมพันธ์ของทางบริษัท จึงทำให้แม้ไม่เคยประสบอุบัติเหตุด้วยตนเองแต่สามารถเห็นถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ จึงทำให้ถึงแม้พนักงานขับรถโดยสารมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างกันก็มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของนิตยา โพธิ์ศรีงาม (2547) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ

การรับรู้ความเสี่ยงกับพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยของพนักงานระดับปฏิบัติการ: ศึกษากรณี โรงงานประกอบรถยนต์แห่งหนึ่งในจังหวัดสมุทรปราการ พบว่าพนักงานที่มีประสบการณ์การเกิด อุบัติเหตุแตกต่างกันมีพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

การทดสอบสมมติฐานที่ 2 บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับจี้ ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

สมมติฐานที่ 2.1 บุคลิกภาพแบบหวั่นไหวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับจี้ปลอดภัย ของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการวิจัยพบว่า บุคลิกภาพแบบหวั่นไหวไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับจี้ ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากถึงแม้พนักงานขับรถโดยสารจะมีบุคลิกภาพแบบหวั่นไหว แต่จากลักษณะงานของ พนักงานขับรถโดยสาร เป็นงานที่ใช้ทักษะและประสบการณ์ในการจับจี้ของพนักงานเป็นหลัก รวมถึงพนักงานต้องปฏิบัติตามกฎจราจร(National Safety Council, 1991 cited in Arthur and Graziano, 1996) จึงทำให้แม้พนักงานขับรถโดยสารมีลักษณะบุคลิกภาพดังกล่าว ก็ไม่มีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมการจับจี้ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Cellar *et al.* (2004) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบและอุบัติเหตุจากการทำงาน พบว่าบุคลิกภาพแบบหวั่นไหวไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานอย่างมี นัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 2.2 บุคลิกภาพแบบแสดงตัวมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับจี้ปลอดภัย ของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการวิจัยพบว่าบุคลิกภาพแบบแสดงตัวมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรม การจับจี้ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งเป็นไปตาม สมมติฐานกล่าวคือ เมื่อพนักงานขับรถโดยสาร มีบุคลิกภาพแบบแสดงตัวสูง พฤติกรรมการจับจี้ ปลอดภัยก็จะสูงขึ้น และหากพนักงานขับรถโดยสาร มีบุคลิกภาพแบบแสดงตัวต่ำ พฤติกรรม การจับจี้ปลอดภัยก็จะต่ำ จากลักษณะผู้ที่มีบุคลิกภาพแบบแสดงตัว จะเป็นบุคคลที่มีไม่ไตร่ตรอง ชอบพบปะสังสรรค์ มีการแสดงออกอย่างเหมาะสม กระฉับกระเฉง ชอบแสวงหาความตื่นเต้น

และมีอารมณ์ทางบวก โดย Clarke and Robertson (2005) กล่าวว่า การมีอารมณ์ด้านบวกซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งของบุคลิกภาพแบบแสดงตัว จะสามารถช่วยลดโอกาสความเป็นไปได้ในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งถ้าหากพนักงานขับรถโดยสารมีอารมณ์ด้านบวกคือ มีจิตใจเบิกบาน ถึงแม้ต้องเผชิญกับปัญหาไม่ว่าจะเป็นสภาพการจราจรที่ติดขัด หรือผู้ใช้รถใช้ถนนที่ขาดความระมัดระวัง ก็จะไม่ขับรถด้วยความหงุดหงิด มองโลกในแง่ดี พฤติกรรมการขับขี่ย่ปลอดภัยก็จะสูงซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Suchman(1970) ที่พบว่าลักษณะของบุคคลที่มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุคือ ผู้ที่ไม่มีมนุษยสัมพันธ์และ Alparslan *et al.* (2000) ศึกษาหาความสัมพันธ์ลักษณะบุคลิกภาพกับการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจร พบว่าการเกิดอุบัติเหตุจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ที่มีการแสดงพฤติกรรมแบบเก็บตัว ไม่ชอบเข้าสังคม

สมมติฐานที่ 2.3 บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ย่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการวิจัยพบว่าบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่ย่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานกล่าวคือ เมื่อพนักงานขับรถโดยสาร มีบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์สูง พฤติกรรมการขับขี่ย่ปลอดภัยก็จะสูงขึ้น และหากพนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ต่ำ พฤติกรรมการขับขี่ย่ปลอดภัยก็จะต่ำ ซึ่งลักษณะของบุคคลที่มีบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ คือ มีความสนใจที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ อยู่เสมอ เป็นคนเปิดกว้างทางความคิด มีจินตนาการและความคิดสร้างสรรค์ แสวงหาประสบการณ์ใหม่ๆ อยู่เสมอ ซึ่ง Salgado (1997 cited in Clarke and Robertson, 2005) กล่าวว่า บุคคลที่มีบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์สูงจะมีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการฝึกอบรม และมีทัศนคติทางบวกต่อการเรียนรู้ ดังนั้นตามลักษณะดังกล่าวหากพนักงานขับรถโดยสารเป็นคนเปิดกว้างและชอบที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ สูง เมื่อองค์การมีนโยบายหรือเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาให้พนักงานขับขี่ย่ปลอดภัยได้ พนักงานขับรถโดยสารก็พร้อมที่จะรับและไม่ยึดติดกับความคิดเดิมๆ ก็จะมีส่วนให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ย่ปลอดภัยที่สูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของธนวิทย์ กลิ่นทอง (2547) ศึกษาเรื่อง อิทธิพลขององค์ประกอบห้าประการของบุคลิกภาพและการรับรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการทำงานที่มีความปลอดภัยของพนักงานซ่อมบำรุงอากาศยาน พบว่าบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัย

สมมติฐานที่ 2.4 บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อวดของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการวิจัยพบว่าบุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อวดของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานกล่าวคือ เมื่อพนักงานขับรถโดยสาร มีบุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมสูง พฤติกรรมการขับขี้อวดก็จะสูงขึ้น และหากพนักงานขับรถโดยสาร มีบุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมต่ำ พฤติกรรมการขับขี้อวดก็จะต่ำ โดย Mount, Barrick and Stewart (1998) กล่าวว่า หากบุคคลมีบุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมต่ำ จะตอบสนองและแก้ไขปัญหาด้วยความก้าวร้าว และมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในการทำงานสูง เพราะฉะนั้นหากพนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมสูง กล่าวคือ มีความสุภาพ มีน้ำใจเอื้อเฟื้อ รู้จักประนีประนอม และไม่มีความเห็นแก่ตัวในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งลักษณะดังกล่าวถือว่าเป็นมารยาทในการขับขี้อวด จะมีส่วนให้พนักงานขับรถโดยสารมีพฤติกรรมการขับขี้อวดสูงได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของธนวิทย์ กลิ่นทอง (2547) ศึกษาเรื่อง อิทธิพลขององค์ประกอบห้าประการของบุคลิกภาพและการรับรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการทำงานที่มีความปลอดภัยของพนักงานซ่อมบำรุงอากาศยาน พบว่าบุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัย

สมมติฐานที่ 2.5 บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อวดของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการวิจัยพบว่าบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อวดของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานกล่าวคือ เมื่อพนักงานขับรถโดยสาร มีบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกสูง พฤติกรรมการขับขี้อวดก็จะสูงขึ้น และหากพนักงานขับรถโดยสาร มีบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกต่ำ พฤติกรรมการขับขี้อวดก็จะต่ำ ซึ่งลักษณะของบุคคลที่มีบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก คือ เป็นคนมีแผนในการทำงาน มีระเบียบ มีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ มีวินัยในตนเอง มีความรอบคอบ ทั้งนี้พนักงานขับรถโดยสารมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้อื่น โดยการขับขี้อย่างปลอดภัยถือว่าเป็นหน้าที่สำคัญที่สุด Arthur and Graziano (1996) กล่าวว่าบุคคลที่มีบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกจะให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบต่อสังคมและจะมีพฤติกรรมที่กล้าเสี่ยงน้อยกว่า รวมถึงจะหลีกเลี่ยงสิ่งที่จะทำให้เกิดอันตราย เพราะฉะนั้นหากพนักงานมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่มาก ก็ยังขับขี้อวด

ด้วยความระมัดระวังและคำนึงถึงความปลอดภัยในการขับขีเพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียกับชีวิตผู้อื่น รวมถึงหากพนักงานขับรถโดยสารมีระเบียบและวินัยในตนเองสูง พนักงานขับรถโดยสารจะไม่ฝ่าฝืนกฎระเบียบกฎจราจร ซึ่งการปฏิบัติตามกฎจราจรถือว่ามีส่วนทำให้พนักงานขับรถโดยสารมีพฤติกรรมการขับขีปลอดภัยสูงขึ้นด้วย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของธนวิทย์ กลิ่นทอง (2547) ศึกษาเรื่อง อิทธิพลขององค์ประกอบห้าประการของบุคลิกภาพและการรับรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการทำงานที่มีความปลอดภัยของพนักงานซ่อมบำรุงอากาศยาน พบว่าบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัย

การทดสอบสมมติฐานที่ 3 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขีปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

สมมติฐานที่ 3.1 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขีปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการวิจัยพบว่าการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขีปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานกล่าวคือ เมื่อพนักงานขับรถโดยสาร มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง พฤติกรรมการขับขีปลอดภัยก็จะสูงขึ้น และหากพนักงานขับรถโดยสาร มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่ำ พฤติกรรมการขับขีปลอดภัยก็จะต่ำ ซึ่งจากแนวคิดของ Rosenstock (1974) กล่าวว่าผู้ที่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคหรืออุบัติเหตุจะมีผลโดยตรงต่อการปฏิบัติตามคำแนะนำทั้งภาวะปกติและภาวะเจ็บป่วย และจะทำให้บุคคลนั้นหลีกเลี่ยงการเป็นโรคหรือการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าหากพนักงานขับรถโดยสารรับรู้ว่าการขับขีนั้นมีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา ประกอบกับรู้ว่าพฤติกรรมใดมีโอกาสมากขึ้นให้ตนเองเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหากกระทำพฤติกรรมนั้นๆ พนักงานก็จะมีความระมัดระวังในการขับขีมากขึ้นและหลีกเลี่ยงไม่ทำพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เมื่อพนักงานมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง พฤติกรรมการขับขีปลอดภัยจึงสูงด้วย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของมณีวรรณ ศรีสวัสดิ์ (2547) ทำการศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของช่างพิมพ์ โรงพิมพ์สิ่งพิมพ์ประเภทกระดาษ พื้นที่

เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจัยนำที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน คือ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน

สมมติฐานที่ 3.2 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขี้นขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขี้นขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานกล่าวคือ เมื่อพนักงานขับรถโดยสาร มีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุสูง พฤติกรรมการขี้นขี่ปลอดภัยก็จะสูงขึ้น และหากพนักงานขับรถโดยสาร มีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุต่ำ พฤติกรรมการขี้นขี่ปลอดภัยก็จะต่ำ อาจเนื่องจากพนักงานขับรถโดยสารส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ จึงทำให้พนักงานตระหนักถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของตนเอง และครอบครัว ประกอบกับบริษัทมีการให้ข้อมูลข่าวสารว่าการเกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งความสูญเสีย หรือ การถูกฟ้องร้อง เมื่อพนักงานขับรถโดยสารรับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุว่ามีสูงและอาจส่งผลกระทบต่อตนเองได้ พนักงานขับรถโดยสารจึงมีพฤติกรรมการขี้นขี่ปลอดภัยสูงขึ้นด้วย ซึ่ง Hellenbrand (1983 อ้างใน กมลมาลย์ วิวัฒน์เศรษฐสิน, ม.ป.ป.) กล่าวว่า การรับรู้ความรุนแรงของโรคนั้นเป็นการกระตุ้นให้บุคคลเกิดความกลัว อันจะมีประสิทธิผลในการกระตุ้นพฤติกรรมใหม่ของบุคคล ทำให้บุคคลปฏิบัติตัวเพื่อป้องกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของนงรัตน์ เหล่าสุริยงค์ (2540) ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขี้นขี่รถจักรยานยนต์ที่พึงประสงค์

สมมติฐานที่ 3.3 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขี้นขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขี้นขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานกล่าวคือ

เมื่อพนักงานขับรถโดยสาร มีการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุสูง พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยก็จะสูงขึ้น และหากพนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุต่ำ พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยก็จะต่ำ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากพนักงานขับรถโดยสารรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุด้วยตนเองแล้ว บริษัทยังมีการให้แรงจูงใจสำหรับพนักงานขับรถโดยสาร ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยและไม่เกิดอุบัติเหตุอีกทางหนึ่ง พนักงานขับรถโดยสารจึงเล็งเห็นว่าหากมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยแล้วนอกจากตนเองจะไม่ต้องสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ยังได้รับรางวัลจากทางบริษัทด้วย เมื่อพนักงานขับรถโดยสารรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ มีสูง พนักงานขับรถโดยสารจึงพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยสูงขึ้นด้วย ซึ่งเป็นไปตามแนวคิดของ Becker (1974) ที่ว่าถ้าบุคคลมีความเชื่อในประโยชน์ในการป้องกันโรคหรืออุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง บุคคลจะมีพฤติกรรมการป้องกันเพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐพล พัฒนชัยกุล (2548) ที่ทำการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเลยพบว่า การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

สมมติฐานที่ 3.4 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพด้านการรับรู้ อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพด้านการรับรู้ อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของ พนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานกล่าวคือ เมื่อพนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุสูง พฤติกรรมการขับขี่ ปลอดภัยก็จะสูงขึ้น และหากพนักงานขับรถโดยสาร มีการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุต่ำ พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยก็จะต่ำ ซึ่งการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ คือการคาดการณ์ ล่วงหน้าของบุคคลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมเกี่ยวข้องกับสุขภาพอนามัย หากบุคคลมองว่าเป็นเรื่อง เสียเวลา เสียรายได้ ขัดกับการดำเนินชีวิต บุคคลจะหลีกเลี่ยงไม่ทำพฤติกรรมนั้น แต่การที่พนักงาน ขับรถโดยสารมีการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุสูง และมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย สูงขึ้น ทั้งนี้อาจเป็นเพราะพนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุสูง เช่นกัน โดย Becker (1974) กล่าวว่าหากบุคคลมีความเชื่อและเปรียบเทียบประโยชน์กับอุปสรรค แล้ว พบว่าประโยชน์ที่ได้รับมีมากกว่า บุคคลก็จะทำพฤติกรรมป้องกันนั้น ซึ่งสอดคล้องกับ

งานวิจัยของรัชชา รัตนถาวร (2546) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษา ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดปราจีนบุรี พบว่า การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การทดสอบสมมติฐานที่ 4 บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพสามารถร่วมพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร

จากผลการวิจัยพบว่า ตัวแปรที่มีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยในการทำนายพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร คือ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุและบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก ซึ่งสามารถพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารได้ร้อยละ 49.1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากหากพนักงานเห็นประโยชน์ที่ตนเองจะได้รับ ว่าตนเองไม่ต้องสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ก็ย่อมจะทำพฤติกรรมนั้น ดังนั้นการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจึงเป็นปัจจัยที่มีส่วนช่วยให้พนักงานมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยได้ ซึ่งสอดคล้องตามแนวคิดของ Becker (1974) ที่ว่าการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นการที่บุคคลจะยอมรับและปฏิบัติในสิ่งใดนั้นจะเป็นผลมาจากความเชื่อที่ว่า วิธีการนั้นๆเป็นทางออกที่ดี ก่อให้เกิดผลดี มีประโยชน์ที่สุดที่จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และสอดคล้องกับงานวิจัยของธนวิทย์ กลิ่นทอง (2547) ศึกษาเรื่องอิทธิพลขององค์ประกอบห้าประการของบุคลิกภาพและการรับรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการทำงานที่มีความปลอดภัยของพนักงานซ่อมบำรุงอากาศยาน พบว่าการรับรู้ประโยชน์-อุปสรรคในการปฏิบัติสามารถทำนายพฤติกรรมการทำงานที่มีปลอดภัยได้ ส่วนบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกที่สามารถพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารได้นั้น ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะลักษณะงานของการขับรถโดยสารควรอาศัยบุคคลที่มีความรับผิดชอบสูงทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน รวมถึงควรจะต้องมีความรอบคอบในการทำงาน และมีวินัยในตนเอง ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก และสอดคล้องกับงานวิจัยของสุมน นานาพูลสิน (2550) ศึกษาเรื่องผลของบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบที่มีต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน: กรณีศึกษาพนักงานระดับปฏิบัติการ บริษัทปูนซิเมนต์ไทย (ท่าหลวง) จำกัดพบว่า ตัวแปรที่สามารถพยากรณ์พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานได้คือ บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก สามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานได้

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารบริษัท โดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง ศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารบริษัท โดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ด้านการขับรถ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารบริษัท โดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง และศึกษาความสามารถในการทำนายของบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารบริษัท โดยสารเอกชนแห่งหนึ่ง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นพนักงานขับรถโดยสารบริษัท โดยสารเอกชนแห่งหนึ่งจำนวน 201 คน โดยใช้การสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นจำนวน 4 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล จำนวน 6 ข้อ ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน การปฏิบัติงานด้านการขับรถ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 แบบวัดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ โดยผู้วิจัยได้ปรับปรุงและพัฒนาจากแบบวัดบุคลิกภาพของศรีนัย คลังชำนาญ (2549) ซึ่งได้พัฒนามาจากแบบวัดบุคลิกภาพของ วัลภา สบายยิ่ง ตามแนวคิดและทฤษฎีบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบของ Costa and McCrae (1992) จำนวน 36 ข้อ

ส่วนที่ 3 แบบวัดการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นเองตามแนวคิดของ Becker (1974) ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจำนวน 20 ข้อ

ส่วนที่ 4 แบบวัดเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง ตามหลัก “5 ร” เพื่อการขับรถอย่างปลอดภัยของกรมตำรวจ (2527) จำนวน 17 ข้อ

วิธีดำเนินการวิจัย

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ประสานงานกับฝ่ายบุคคลของบริษัท โดยชี้แจงวัตถุประสงค์ และขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และทำการเก็บข้อมูลโดยมอบให้ฝ่ายบุคคลเป็นผู้ดำเนินการแจกและเก็บรวบรวมแบบสอบถาม ซึ่งได้รับแบบสอบถามกลับคืนมาจำนวน 201 ชุด

2. การวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ด้วยคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์ สถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบสมมติฐานโดยใช้ t-test, F-test ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน

ผลการวิจัย

1. ลักษณะข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานขับรถโดยสารที่เป็นกลุ่มตัวอย่างพบว่า พนักงานขับรถโดยสารส่วนใหญ่อายุ 45 ปีขึ้นไป จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 42.8 มีสถานภาพสมรสเป็นสมรส จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 61.2 มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ม.3 / ม.ศ 3. จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 48.8 มีประสบการณ์การทำงาน 5 ปีขึ้นไป จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 56.7 ส่วนการปฏิบัติงานด้านการขับรถ 11-20 ปี จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 43.8 และเคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 73.1

2. พนักงานขับรถโดยสารที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีบุคลิกภาพแบบห้วนไหวอยู่ในระดับต่ำ มีบุคลิกภาพแบบแสดงตัว บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม และบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกอยู่ในระดับสูง

3. พนักงานขับรถโดยสารที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อ ด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ และด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับสูง

4. พนักงานขับรถโดยสารที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีพฤติกรรมการขับขี้อดกัยอยู่ในระดับสูง

5. จากสมมติฐานที่ 1 พนักงานขับรถโดยสารที่มีลักษณะส่วนบุคคลต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อดกัยแตกต่างกัน ได้ผลดังนี้

5.1 พนักงานขับรถโดยสารที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อดกัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

5.2 พนักงานขับรถโดยสารที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี้อดกัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

5.3 พนักงานขับรถโดยสารที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

5.4 พนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

5.5 พนักงานขับรถโดยสารที่มีการปฏิบัติงานด้านการขับรถต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

5.6 พนักงานขับรถโดยสารที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

6. บุคลิกภาพห้าองค์ประกอบมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร พบว่า

6.1 บุคลิกภาพแบบหัวน้าวไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

6.2 บุคลิกภาพแบบแสดงตัวมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ .201

6.3 บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ .675

6.4 บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ .198

6.5 บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ .259

7. การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารพบว่า

7.1 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ .211

7.2 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ .295

7.3 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ .690

7.4 การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ .302

8. การวิเคราะห์เพื่อหาตัวแปรที่ร่วมพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ และบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบแบบมีจิตสำนึก สามารถร่วมพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของพนักงานขับรถโดยสารได้ร้อยละ 49.1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

1. จากผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย โดยเฉพาะด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งนอกจากจะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยแล้ว ยังสามารถร่วมพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารได้ด้วย จากผลวิจัยดังกล่าวทางองค์การควรส่งเสริมให้พนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุยิ่งขึ้นไปอีก โดยควรทำให้พนักงานเห็นถึงประโยชน์ที่จะได้รับหากพนักงานขับรถโดยสารมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ซึ่งองค์การอาจทำได้โดย

1.1 ใช้การเสริมแรงเพื่อเป็นการจูงใจพนักงานขับรถโดยสาร เพราะการสร้างแรงจูงใจจะมีผลต่อการรับรู้ เช่น อาจมีการให้รางวัลพิเศษกับพนักงานขับรถโดยสารที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ นอกเหนือจากผลตอบแทนที่พนักงานขับรถโดยสารได้รับ หรืออาจจัดการประกวดพนักงานขับรถโดยสารดีเด่นประจำเดือนหรือประจำปี นอกจากนี้อาจทำได้โดยการประกาศชมเชยพนักงานขับรถโดยสารที่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ซึ่งนอกจากจะชมเชยพนักงานขับรถโดยสารเป็นการส่วนตัวแล้ว องค์การอาจจัดทำใบประกาศเกียรติคุณเพื่อเป็นเกียรติประวัติในการทำงานให้กับพนักงานขับรถโดยสารด้วย เพื่อเป็นการกระตุ้นและส่งเสริมให้พนักงานขับรถโดยสารรับรู้ว่าการที่พนักงานขับรถโดยสารมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยก็จะได้รับผลตอบแทนที่ดี รวมถึงจะได้รับการยกย่องจากทางองค์การและเพื่อนร่วมงาน

1.2 ควรทำให้พนักงานขับรถโดยสาร ได้เห็นถึงโทษของการเกิดอุบัติเหตุควบคู่ไปอีกทางหนึ่งด้วย โดยองค์การอาจนำเสนอข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากเพื่อนพนักงานขับรถโดยสารด้วยกัน ทั้งมูลค่าความเสียหายที่ต้องชดเชย ผลที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงบทลงโทษทางกฎหมายและจากทางบริษัท เพื่อให้พนักงานขับรถโดยสาร ได้เห็นภาพใกล้เคียงตนเองมากที่สุด ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะเป็นสิ่งเร้าทำให้พนักงานขับรถโดยสารเกิดการรับรู้ถึงโทษและความรุนแรง พนักงานขับรถโดยสารจะตระหนักถึงประโยชน์ที่ได้จากการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งส่งผลให้พนักงานขับรถโดยสารมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย

2. จากผลการวิจัยพบว่าบุคลิกภาพของพนักงานขับรถโดยสาร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี้อวด โดยบุคลิกภาพแบบแสดงตัว แบบเปิดรับประสบการณ์ แบบอ่อนน้อม และบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อวด ซึ่งองค์การสามารถนำผลที่ได้มาเป็นแนวทางในการคัดเลือกพนักงานขับรถโดยสาร โดยองค์การควรคัดเลือกพนักงานขับรถโดยสารที่มีบุคลิกภาพแบบแสดงตัว แบบเปิดรับประสบการณ์ แบบอ่อนน้อม และโดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกเข้าทำงาน เนื่องจากพนักงานขับรถโดยสารที่มีบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกนั้นสามารถทำนายและส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี้อวดได้ โดยองค์การอาจใช้แบบทดสอบในการประเมินบุคลิกภาพของผู้สมัครเบื้องต้นมาเป็นตัวช่วยในการคัดเลือกพนักงานขับรถโดยสารควบคู่ไปกับวิธีการคัดเลือกอื่นๆ เช่น การสัมภาษณ์ การทดสอบภาคปฏิบัติ เพราะหากองค์การสามารถรับพนักงานขับรถโดยสารที่มีบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกได้ก็จะส่งผลที่ดีต่อองค์การ

นอกจากการคัดเลือกพนักงานขับรถโดยสารเข้าทำงานกับองค์การแล้ว องค์การควรส่งเสริมและพัฒนาให้พนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพทั้ง 4 แบบนี้คงอยู่ไป ซึ่งองค์การอาจสนับสนุนให้พนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบแสดงตัว ได้โดยการจัดกิจกรรมสันทนาการต่างๆ เพิ่มขึ้นและเป็นประจำทุกปี เช่น กิจกรรมเล่นเกมสัปดาห์ รวมถึงจัดหากิจกรรมที่นำขึ้นต้น เพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารได้มีโอกาสทำกิจกรรมกลุ่มร่วมกันและเป็นการกระตุ้นให้พนักงานขับรถโดยสารมีความกระฉับกระเฉงและกล้าแสดงออก ส่วนบุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์ องค์การอาจทำได้ด้วยการให้พนักงานขับรถโดยสารเข้ารับการอบรม สัมมนา เพิ่มพูนความรู้นอกสถานที่ เพื่อพนักงานขับรถโดยสารจะได้มีโอกาสพบปะพูดคุยกับเพื่อนร่วมอาชีพเดียวกัน และเป็นการเปิดรับประสบการณ์ ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับงานใหม่ๆ ให้พนักงานขับรถโดยสารเพิ่มขึ้น รวมถึงได้ทักษะทางสังคม เป็นต้น สำหรับบุคลิกภาพแบบอ่อนน้อมองค์การอาจทำได้โดยการรณรงค์เรื่องความมีน้ำใจในการขับรถให้แก่พนักงานขับรถโดยสารอย่างสม่ำเสมอ หรืออาจส่งให้พนักงานขับรถโดยสารเข้าร่วมโครงการที่ช่วยเหลือสังคมต่างๆ เพื่อเป็นการฝึกให้พนักงานขับรถโดยสารรู้จักช่วยเหลือผู้อื่นและไม่เห็นแก่ตัว

ส่วนบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี้อวด และสามารถร่วมพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี้อวดของพนักงานขับรถโดยสารได้นั้น องค์การควรให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมและพัฒนาให้พนักงานขับรถโดยสารมีบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก ซึ่งลักษณะของบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกเป็นคุณสมบัติที่เหมาะสม และถึงแม้พนักงานขับรถ

โดยสารจะมีบุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึกอยู่ในระดับสูงอยู่แล้ว ทางองค์การก็ควรจะต้องมีแนวทางในการรักษาพนักงานขับรถโดยสารให้มีบุคลิกภาพแบบนี้คงอยู่ต่อไป โดยการอบรมส่งเสริมให้พนักงานขับรถโดยสารมีจิตสำนึกในการขับข้อย่างปลอดภัย ปลุกฝังให้พนักงานขับรถโดยสารมีความรับผิดชอบต่อน้ำที่และสังคม ซึ่งองค์การอาจทำได้โดยการจัดกิจกรรม เช่น ให้พนักงานขับรถโดยสารได้มีส่วนร่วมในโครงการรณรงค์ลดการเกิดอุบัติเหตุต่างๆกับทางภาครัฐ หรือหน่วยงานเอกชนอื่นๆที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่หลัก หรืออาจจะทำกิจกรรมการพูดคุยโดยเชิญผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุมาถ่ายทอดถึงเหตุการณ์ที่ผู้ประสบอุบัติเหตุได้ประสบเพื่อเป็นการกระตุ้นเตือนให้พนักงานขับรถโดยสารได้มีจิตสำนึก และหล่อหลอมให้พนักงานขับรถโดยสารมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ และต่อสังคม

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรทำการศึกษาเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่างในองค์การที่แตกต่างกัน คือ พนักงานขับรถโดยสารของหน่วยงานเอกชนอื่นๆ และกลุ่มประชากรอื่นๆ เช่น พนักงานขับรถบรรทุก พนักงานขับรถรับจ้างทั่วไป ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร รวมถึงนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการพัฒนาให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ต่อไป
2. ควรมีการศึกษาทฤษฎีบุคลิกภาพอื่นๆ เช่น บุคลิกภาพแบบเอและบี (Type A - Type B) บุคลิกภาพ Scale E (แสดงออก-เก็บตัว) และ Scale N (ห้วน-ใจเย็น) เป็นต้น เพื่อหาความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสาร รวมถึงเพื่อหาคุณลักษณะที่เหมาะสมต่อการเป็นพนักงานขับรถโดยสารที่ดี ตลอดจนเพื่อคัดเลือกแบบวัดบุคลิกภาพที่เหมาะสมต่อการนำไปประยุกต์ใช้ด้วย
3. ควรศึกษาตัวแปรอื่นที่อาจจะส่งผลถึงพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย เช่น ความเครียด ความเชื่ออำนาจควบคุม ทักษะคติ พฤติกรรมก้าวร้าว (Aggressive Behavior) ความรู้สึกแสวงหาความตื่นเต้นเร้าใจ (Sensation Seeking) เป็นต้น เพราะหากทราบว่าปัจจัยใดที่สามารถพยากรณ์พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยได้ ก็จะเกิดประโยชน์กับผู้ปฏิบัติงาน องค์การและสังคมโดยรวมต่อไป

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

- กฤตยา พันธุ์ไวไล. 2540. ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัย สาขาการส่งเสริมสุขภาพ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- กวิณซ์ตา อภิธนาคล. 2546. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานของคนงานโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ พื้นที่เขตหนองแขม. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุศึกษา, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- กนกนิภา ปิตกาญจนกุล. 2547. ความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ ความรู้ด้านความปลอดภัยกับ พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตโรงงานผลิตอะไหล่จักรยาน เขตพระประแดง. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- กมลมาลย์ วิวัฒน์เศรษฐสิน. ม.ป.ป. เอกสารประกอบการสอนเรื่องแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร.
- แก้วฤทัย แก้วชัยเทียม. 2548. การรับรู้การจัดการความปลอดภัยและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับระดับปฏิบัติการ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- จรรยา สุวรรณทัต. 2527. เอกสารประกอบการสอนชุดวิชาพัฒนาเด็กและการเลี้ยงดูหน่วยที่ 8-15 มสธ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ชวนพิมพ์.
- จำเนียร ช่วงโชติ. 2532. จิตวิทยาการรับรู้และเรียนรู้. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์. 2540. ปรัชญาและแนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมรักษา.

ชูดา จิตพิทักษ์. 2526. พฤติกรรมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: สารมวลชน.

ณรงค์ สิ้นสวัสดิ์. 2527. จิตวิทยาการเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ณรงค์ ณ เชียงใหม่. 2532. อุบัติวิทยา. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์.

ณัฐฐาณณิ จิรินทรกุล. 2543. ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการรับรู้ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและพฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอพระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุขศึกษา, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ณัฐพล พัฒนชัยกุล. 2548. การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา, มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.

ดิเรก หมานมานะ. 2549. การรับรู้ความสามารถของตนเอง การรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ โรงงานประกอบรถยนต์แห่งหนึ่ง. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ดิน ปรัชญพฤทธิ. 2538. การบริหารทรัพยากรบุคคล. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ถวิล ธาราโกชน. 2540. จิตวิทยาสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์โอ.เอส.พรินติ้งเฮาส์.

ทรงพล ภูมิพัฒน์. 2538. จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพมหานคร: เอส.อาร์.พรินติ้ง.

ธนวิทย์ กลิ่นทอง. 2547. อิทธิพลขององค์ประกอบห้าประการของบุคลิกภาพและการรับรู้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการทำงานที่มีความปลอดภัยของพนักงานซ่อมบำรุงอากาศยาน. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

รัชพงศ์ รุ่งเรือง. 2549. การรับรู้ความเสี่ยงกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะของพนักงานขับรถขนส่งขนาดใหญ่ของบริษัทผลิตและจำหน่ายรถดั้งเดิม. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ, มหาวิทยาลัยเกริก.

นราณัฐ อุปลัมภ์. 2548. การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี้อุบัติภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลผู้ใหญ่, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.

นงรัตน์ เหล่าสุริยงค์. 2540. การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี้อุบัติภัยของนักเรียนมัธยมปลาย จังหวัดน่าน. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุขศึกษา, มหาวิทยาลัยมหิดล.

นิคม ถนอมเสียง. 2550. เอกสารประกอบการอบรมเรื่องการตรวจสอบคุณภาพแบบสอบถาม. ม.ป.ท. (เอกสารอัดสำเนา).

นิตยา โพธิ์ศรีงาม. 2547. ความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ การรับรู้ความเสี่ยงกับพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยของพนักงานระดับปฏิบัติการ: ศึกษากรณีโรงงานประกอบรถยนต์แห่งหนึ่งในจังหวัดสมุทรปราการ. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ประดินันท์ อุปรมัย. 2523. จิตวิทยา. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ศรีอนันต์.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2526. ทศนคติการวัดการเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์.

ประภาเพ็ญ สุวรรณและ สวิง สุวรรณ. 2534. พฤติกรรมศาสตร์ พฤติกรรมสุขภาพและสุขภาพศึกษา. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์วิทยาลัย.

พวงน้อย แสงแก้ว. 2546. รายงานการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา ในจังหวัดลำปาง.

พุทธิพร สิงคเสลิต. 2539. “การวิเคราะห์ความเสี่ยง”. วารสารพัฒนบริหารศาสตร์ 36 (3): 129-150.

พงศ์ หรดาล. 2540. จิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การเบื้องต้น. (เอกสารอัดสำเนา).

เพ็ญแข แสงแก้ว. 2541. การวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เพ็ญศิริ แก้วกลกิจ. 2548. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพยาบาลวิชาชีพในวิทยาลัยแพทยศาสตร์กรุงเทพมหานครและวชิรพยาบาล. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุขศึกษา, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ภักวิภา ศักดิ์ศรี. 2547. ปัจจัยที่พยากรณ์พฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์อย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางบริษัท ขนส่ง จำกัด. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

มณีวรรณ ศรีสวัสดิ์. 2547. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของช่างพิมพ์ โรงพิมพ์สิ่งพิมพ์ประเภทกระดาษ พื้นที่เขตพระนคร. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุขศึกษา, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

รัชชา รัตนธาวรร. 2546. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษา ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดปราจีนบุรี. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสุขศึกษา, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ลิขิต กาญจนารักษ์. 2525. **พื้นฐานพฤติกรรมมนุษย์**. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยศิลปากร.

วิฑูรย์ สิมะโชคดีและ วีระพงษ์ เกลิมจิระรัตน์. 2547. **วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน**. พิมพ์ครั้งที่ 18. กรุงเทพมหานคร: สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น).

วิทยา อยู่สุข. 2542. **อาชีพอนามัย ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์นำอักษรการพิมพ์.

วนิดา เสนีเศรษฐ และชอบ อินทรประเสริฐกุล. 2530. **มนุษย์สัมพันธ์ในองค์การ**. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์.

ศรีเรือน แก้วกังวาล. 2531. **รู้เขา รู้เรา จิตวิทยาบุคลิกภาพ**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์หมอชาวบ้าน.

ศรัณย์ คลังชำนาญ. 2549. **ความสัมพันธ์ระหว่างเขาวนอารมณ์ บุคลิกภาพห้วงค์ประกอบกับผลการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการในกลุ่มธุรกิจพืชครบวงจรเครือเจริญโภคภัณฑ์**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สมชาย เถาหะพิพัฒน์ชัย. 2539. **ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ความเชื่อในแหล่งอำนาจควบคุมทางสุขภาพกับพฤติกรรมความปลอดภัยของคนงานในอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สิริพัชร เปรมัยเสียร. 2543. **ความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพ ความรู้ การเปิดรับสื่อและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการในโรงงานผลิตกระดาษ**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. 2549. เพื่อนักขับขี่กลับถึงบ้านอย่างปลอดภัย (Online).

[http:// info.thaihealth.or.th/node/592](http://info.thaihealth.or.th/node/592). 23 ธันวาคม 2552.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2554. สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก (Online). [www.royalthaipolice.](http://www.royalthaipolice.go.th/stat.htm)

[go.th/stat.htm](http://www.royalthaipolice.go.th/stat.htm). 29 มิถุนายน 2554.

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ. 2552. คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนน

(Online). <http://info.thaihealth.or.th/node/598>. 23 ธันวาคม 2552.

สุชา จันทรเฒ. 2539. จิตวิทยาทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช.

_____. 2540. จิตวิทยาทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด.

สุชา จันทรเฒ และ สุรางค์ จันทรเฒ. 2518. จิตวิทยาการศึกษา. กรุงเทพมหานคร: แพร่พิทยา.

สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. 2540. เทคนิคการวิเคราะห์ตัวแปรหลายตัวสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์และพฤติกรรมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เลียงเชียง.

สิทธิโชค วรานุสันติกุล. 2524. จิตวิทยาการศึกษา. กรุงเทพมหานคร: บริษัทรวมสาสน์.

สิริอร วิชชาวุธ. 2549. จิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 2.

กรุงเทพมหานคร: บริษัทพิมพ์ดี จำกัด.

โสภ ฐพิกุลชัย. 2532. ความรู้เบื้องต้นทางบุคลิกภาพอันมีแนวโน้มต่อการประกอบอาชีพอาชญากรรม

ในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหิดล.

สุรพล พยอมแย้ม. 2541. จิตวิทยาอุตสาหกรรม. กรุงเทพมหานคร: คณะศึกษาศาสตร์

มหาวิทยาลัยศิลปากร.

สร้อยตระกูล (ต้วนานนท์) อรรถมานะ. 2541. **พฤติกรรมองค์การ: ทฤษฎีและการประยุกต์.**
กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เสาวนีย์ ถาวรปราธนา. 2549. **การรับรู้ความเสี่ยง ทักษะดีต่อระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย บุคลิกภาพ ที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการทำงาน: ศึกษาเฉพาะกรณีของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์แห่งหนึ่งในเขตจังหวัดสมุทรปราการ.**
วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรม,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สุมน นานาพลสิน. 2550. **ผลของบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบที่มีต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน: กรณีศึกษาพนักงานระดับปฏิบัติการ บริษัทปูนซิเมนต์ไทย (ท่าหลวง) จำกัด.**
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ,
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

Allport, G. W. 1961. **Pattern and Growth in Personality.** New York: Holt Rinehart and Winston, Inc.

Alparslan, B., C. Dereboy, S. O. Savk, H. Kaynak, F. Dereboy, E. Cullu, I. Ozkan and S. Ayaz. 2000. "The relationship of traffic accidents with personality traits."
Journal of Safety Research 31: 253-256.

Anastasi, A. 1968. **Personality Development.** New York: McGraw-Hill Book Company.

Anderson, P.W. P. 1989. **Safety Manual for Mechanical Plant Construction.** London: Kluwer Publishing.

Arthur, W. Jr. and W. G. Graziano. 1996. "The Five-Factor Model, Conscientiousness, and Driving Accident Involvement." **Journal of Personality** 64(3): 593-618.

Athearn, J. L. 1981. **Risk and Insurance.** 4th ed. Minnesota: West Publishing Company.

Becker, H. M. 1974. "The health belief model and sick role behavior." **Health Education Monograph** 2: 409-417.

Becker, M. H. and L. A. Maiman. 1975. "Socio-behavioral determinants of compliance with health and medical care recommendation." **Medical Care** 13(January): 10-24.

Block, J. 1995. "A contrarian view of the five- factor approach to personality description." **Psychological Bulletin** 117(2): 216-229.

Catell, R. B. 1970. **Handbook for the Sixteen Personality Factor Questionnaire**. Illinois: Institution for Personality and Ability Testion.

Cellar, D. F., C. M. Yorke, Z. C. Nelson and K. A. Carroll. 2004. "Relationships between five factor personality variables, workplace accidents and self-efficacy." **Psychological Reports** 94: 1437-1441.

Clarke, S. and I. T. Robertson. 2005. "A meta-analytic review of the big five personality factors and accident involvement in occupational and non-occupational settings." **Journal of Occupational and Organizational Psychology** 78: 355-376.

Costa, P. T. and T. A. Widiger. 1994. **Personality Disorders and the Five-Factor Model of Personality**. Washington D.C.: American Psychological Association.

_____. and R. R. McCrae. 1995. "Primary traits of Eysenck's p-e-n system: three-and five-factor solutions." **Journal of Personality and Social Psychology** 69(2): 308-317.

Dahlen, E. R. and R. P. White. 2006. "The big five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving." **Personality and Individual Differences** 41(5): 903-915.

Engler, B. 1999. **Personality Theories an Introduction**. 5th ed. Boston. Houghton Mifflin Company.

Florio, A. E., W. F. Alles, and G. T. Stafford. 1979. **Safety Education**. 4th ed.. New York: McGraw Hill Book Company.

Garrison, K.C. and R. Magoon. 1972. **Educational Psychology**. Ohio: Charles E. Merrill Publishing Company.

Gordon, L. V. 1963. **Manual of Gordon Personal Profile**. New York: Test Department of Harcourt, Brace & World.

Greene, M. R. 1977. **Risk and Insurance**. Ohio: South Western Publishing.

Heck, K. E. and R. M. Carlos. 2006. "Adolescents and Driving: Factors Influencing Behavior." **University of California Monograph** (Online). www.cyd.ucdavis.edu/publication/pubs/focus/pdf/mo06s.pdf. July 12, 2008.

Lajunen, T. 2001. "Personality and accident liability: are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities?." **Personality and Individual Differences** 31(2001): 1365-1373.

Lupton, D. 1999. **Risk**. London: Routledge Taylor & Francis Group.

Mayer, F. S. and K. Sutton. 1996. **Personality an Integrative Approach**. New Jersey: Prentice-Hall, Inc.

McConnell, J. V. 1974. **Understanding Human Behavior**. New York: Holt, Rinehart and Winston, Inc.

Mount, M. K., M. R. Barrick and G. L. Stewart. 1998. "Five-factor model of personality and performance in jobs involving interpersonal interactions." **Human Performance** 11: 145-166.

Oborne, J. D. 1988. **Ergonomics at Work**. Oxford: John Wiley & Son Ltd.

Oltedal, S. and T. Rundmo. 2006. "The effects of personality and gender on risky driving behavior and accident involvement." **Safety Science** 44 (2006): 621-628.

Peden, M., R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A. A. Hyder, E. Jarawan and C. Mathers. 2004. World Report on Road Traffic Injury Prevention: Summary. **World Health Organization** (Online). www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road.traffic/world_report/summary_en_rev.pdf. November 10, 2007.

Ridley, J. R. 1990. **Safety at Work**. 3rd ed. Oxford: Butterworth-Heinemann Ltd.

Rosenstock, I. M. 1974. "Historical origins of the health belief model." **Health Education Monographs** 2(December): 328-335.

Rundmo, T. 1997. "Associations between risk perception and safety." **Safety Science** 24(1997): 197-209.

Sabey, B. E. and H. Taylor. 1980. "The Known Risks We Run: The Highway". In R. C. Sching and W. A. Albers. (eds.). **Societal Risk Assessment: How Safe is Safe Enough?**. New York: Springer: 43-66.

Schermerhorn, J. R., J. G. Hunt, and R. N. Osborn. 2000. **Organizational Behavior**. 7th ed. New York: John Wiley & Sons, Inc.

Scholl, W. R. 2003. The Big 5 Approach to Personality Assessment. **University of Rhode Island** (Online). www.cba.uri.edu/school/Notes/Big_Five.html. March 20, 2008.

Sheldom, K. and G. Dominic. 1992. **Social Theories of Risk**. New York: Praeger.

Suchman, E.A. 1970. "Accidents and social deviance." **Journal of Health and Social Behavior** 71: 4-5.

Taylor, J. R. 1994. **Risk Analysis for Process Plant, Pipelines and Transport**. London: Chapman & Hall.

Weissfeld, J. L., J. P. Kirsch, and B. M. Brock. 1990. "Health beliefs in a population: the michigan blood pressure survey." **Health Education & Behavior** 17(2): 141-155.

Wolman, B. B. 1989. **Dictionary of Behavioral Science**. 2nd ed. New York: Academic Press.





แบบสอบถาม

ตอนที่ 1 ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าคำตอบหรือเติมข้อความลงในช่องว่างตามความเป็นจริงของท่าน

1. อายุ.....ปี.....เดือน
2. สถานภาพสมรส
 - ☐ โสด
 - ☐ สมรส
 - ☐ หย่า / หม้าย
3. ระดับการศึกษา
 - ☐ ต่ำกว่า ม.3 / ม.ศ 3
 - ☐ ม.3 / ม.ศ 3.
 - ☐ ม.6 / ม.ศ 5 / ปวช.
 - ☐ ปวส. / อนุปริญญา หรือเทียบเท่า
 - ☐ ปริญญาตรี
4. ประสบการณ์ในการทำงาน.....ปี.....เดือน(นับจากวันที่ปฏิบัติงานในบริษัทแห่งนี้)
5. ท่านปฏิบัติงานด้านการขับรถ.....ปี
6. ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ
 - ☐ เคย
 - ☐ ไม่เคย

ตอนที่ 2 แบบวัดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ

คำชี้แจง โปรดอ่านข้อความที่บรรยายลักษณะของตัวท่านในแต่ละข้อ โดยให้ท่านทำเครื่องหมาย

✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับความรู้สึกและความคิดเห็นที่แท้จริงของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว

ข้อที่	ข้อความถาม	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
		5	4	3	2	1
1.	ท่านมีเรื่องให้วิตกกังวลตลอดเวลา					
2.	ท่านไม่รู้สึกริไกรธ แม้มีบุคคลมาทำให้ ท่านไม่พอใจ					
3.	ท่านไม่เคยรู้สึกท้อแท้หรือยอมแพ้กับ ชีวิต แม้จะประสบกับความล้มเหลว					
4.	ท่านรู้สึกเป็นปกติเมื่อต้องทำงาน ร่วมกับคนที่ไม่รู้จัก					
5.	เวลาตกใจหรือเกิดความกลัว ท่าน มักจะทำอะไรไม่ถูกหรือควบคุมตัวเอง ไม่ได้					
6.	เมื่อทำสิ่งใดไม่สำเร็จ ท่านจะเลิกทำ ในทันที					
7.	ท่านรู้สึกสนิทสนมกับผู้อื่นได้ง่าย แม้ จะไม่เคยรู้จักกัน					
8.	ปกติแล้วท่านชอบที่จะอยู่คนเดียวตาม ลำพัง					
9.	ท่านจะกล่าวคำขอบคุณทุกครั้ง เมื่อมี คนชมท่าน					

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
		5	4	3	2	1
10.	ท่านทำกิจกรรมต่างๆอย่างคล่องแคล่ว					
11.	ท่านชอบความตื่นเต้นท้าทาย					
12.	ท่านเป็นคนสนุกสนาน ร่าเริง					
13.	ท่านเป็นคนมีอารมณ์ขัน					
14.	ท่านมีความคิดสร้างสรรค์ในเรื่องต่างๆ					
15.	ท่านมีอารมณ์สุนทรีย์หรือที่เรียกว่า โรแมนติก					
16.	ท่านรับรู้อารมณ์ของตนเองได้					
17.	ท่านไม่ชอบลองสิ่งใหม่ๆ					
18.	ท่านมีความคิดแปลกใหม่					
19.	ท่านจะไม่ยอมรับค่านิยมใหม่ๆ แม้ว่า คนส่วนใหญ่จะยอมรับก็ตาม					
20.	ท่านชอบระแวงคนอื่น					
21.	ท่านปฏิบัติกับผู้อื่นอย่างตรงไปตรงมา					
22.	ท่านไม่ชอบช่วยเหลือผู้อื่น					
23.	ท่านช่วยเหลือเพื่อนร่วมงานทำงาน ทั้งๆที่ไม่ใช่งานของท่าน					

ข้อที่	ข้อความถาม	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
		5	4	3	2	1
24.	บ่อยครั้งที่ท่านยืนยันกรณในความคิด ของตนเอง แม้ว่าสิ่งนั้นจะไม่ใช่สิ่งที่ ถูกต้อง					
25.	ท่านให้เกียรติเพื่อนร่วมงานเสมอ					
26.	ท่านเต็มใจช่วยเหลือผู้ที่ต้องการ ความช่วยเหลือ					
27.	ท่านเป็นคนที่มีความเห็นอกเห็นใจ ผู้อื่น					
28.	ท่านทำงานต่างๆด้วยความมั่นใจว่า ท่านสามารถทำได้					
29.	ท่านทำงานทุกอย่างอย่างเป็นระเบียบ					
30.	เมื่อตั้งใจทำงานใด ท่านจะพยายาม ทำงานนั้นให้สำเร็จ แม้จะประสบกับ ปัญหาต่างๆก็ตาม					
31.	ท่านมักจะละทิ้งหน้าที่ของตนเอง					
32.	ท่านวางเป้าหมายในการทำงานให้ สำเร็จ แม้ว่าจะงานนั้นจะหนักก็ตาม					
33.	ท่านมุ่งมั่นที่จะทำงานให้สำเร็จตาม เวลาที่กำหนด					
34.	ท่านชอบผลัดวันประกันพรุ่ง					
35.	ท่านทำงานด้วยความรอบคอบ					
36.	ท่านชอบทำงานให้เร็วๆโดยไม่สนใจ ว่าผลงานจะออกมาอย่างไร					

ตอนที่ 3 แบบวัดเกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

คำชี้แจง ให้ท่านทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับความรู้สึกและความคิดเห็นที่แท้จริงของท่านมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว

ข้อที่	ข้อความถาม	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
		5	4	3	2	1
1.	ยิ่งท่านใช้ความเร็วในการขับขี่สูงเท่าใด ก็ยิ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
2.	ถึงแม้ว่าท่านจะระมัดระวังแล้ว อุบัติเหตุก็สามารถเกิดขึ้นได้					
3.	การขับรถในขณะที่ร่างกายอ่อนเพลียมี โอกาสเกิดอุบัติเหตุได้สูง					
4.	ถึงแม้ท่านจะเป็นผู้ที่มีความชำนาญใน การขับขี่ อุบัติเหตุก็สามารถเกิดขึ้นได้					
5.	การรับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอน ก่อนการขับรถ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้					
6.	ท่านตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิด อุบัติเหตุนำมาซึ่งความสูญเสียทาง ร่างกาย					
7.	การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุต้องเสียค่า รักษาและค่าใช้จ่ายสูง					

ข้อที่	ข้อความถาม	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่เห็น ด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง 1
8.	หากท่านประสบอุบัติเหตุอาจทำให้ครอบครัวของท่านสูญเสียรายได้					
9.	การเกิดอุบัติเหตุอาจทำให้ท่านถูกฟ้องร้องและติดคุกได้					
10.	การประสบอุบัติเหตุทำให้ท่านสูญเสียโอกาสในการทำงาน					
11.	การเกิดอุบัติเหตุทำให้บริษัทสูญเสียชื่อเสียงได้					
12.	ถ้าขับรถด้วยความเร็วต่ำจะช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุ					
13.	การขับรถรุ่นที่ท่านไม่เคยขับมาก่อน การศึกษาอุปกรณ์บนรถและวิธีการควบคุมรถต่างๆก่อนการขับขี่ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้					
14.	แม้ว่าการปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นเรื่องยุ่งยาก แต่ถ้าท่านปฏิบัติตามจะสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้					
15.	การตรวจเช็ครถก่อนการขับขี่ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ					
16.	การไม่ขับขี่รถในขณะที่มึนเมาจะเป็นการช่วยลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุได้					

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
		5	4	3	2	1
17.	การลดความเร็วลงเมื่อฝนตกหรือ หมอกกลบจัดสามารถป้องกันการเกิด อุบัติเหตุได้					
18.	เมื่อรถต้องจอดซ่อมเป็นเวลานาน ทำ ให้ท่านต้องขาดรายได้					
19.	ในสถานการณ์เร่งรีบ การขับขีตาม ความเร็วที่กฎหมายกำหนดทำให้ เสียเวลา					
20.	การนำรถเข้าซ่อม ทำให้ท่านต้อง เสียเวลา					

ตอนที่ 4 แบบวัดพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย

คำชี้แจง ให้ท่านพิจารณาว่าท่านปฏิบัติสิ่งเหล่านี้หรือไม่ และมีความถี่ของการกระทำอย่างไร โดยให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุดเพียงคำตอบเดียว ไม่ใช่ตอบตามสิ่งที่ท่านเห็นว่าควรจะเป็นหรือควรจะทำ

ข้อที่	ข้อความถาม	ระดับความถี่ของการกระทำ			
		ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	เป็นบางครั้ง	ไม่เคยกระทำ
		4	3	2	1
1.	เมื่อพบวารถของท่านมีบางอย่างชำรุด ท่านจะขับขี่ไปก่อน เมื่อว่างแล้วค่อยนำรถเข้าซ่อม				
2.	ท่านตรวจเช็คสภาพยางก่อนการขับขี่				
3.	ท่านตรวจเช็คความเรียบร้อยและการใช้งานได้ของสัญญาณไฟต่างๆก่อนการขับขี่				
4.	ถ้าท่านขับขี่ไปในทางที่ไม่คุ้นเคย ท่านจะเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ				
5.	ท่านปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรอย่างเคร่งครัด				
6.	เมื่อเห็นป้ายจราจรบอกเขตชุมชน ท่านจะลดความเร็วและเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่				
7.	เมื่อท่านพบเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น ถนนน้ำท่วมทาง ท่านรีบหยุดรถโดยทันที				
8.	ท่านขับรถลงทางลาดชันหรือเนินเขา โดยปลดเกียร์ว่าง				
9.	ท่านมักจะคิดถึงปัญหาหรือเรื่องก่อกวนใจต่างๆขณะขับรถ				

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความถี่ของการกระทำ			
		ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	เป็น บางครั้ง	ไม่เคย กระทำ
		4	3	2	1
10.	ท่านให้สัญญาณไฟทุกครั้ง เมื่อต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ				
11.	ท่านชอบขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เมื่อเห็นว่าบนถนนไม่มีรถ				
12.	เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ท่านจะรีบเร่งเครื่อง				
13.	ท่านชอบแซงรถคันอื่นเมื่ออยู่ในทางโค้ง หรือกำลังขึ้นสะพาน				
14.	เมื่อมีรถคันอื่นจะแซงรถของท่าน ท่านจะรีบขับรถชิดคันหน้าทันที				
15.	ท่านเร่งความเร็วในขณะที่รถคันหนึ่งกำลังจะแซงรถของท่าน				
16.	เมื่อรถคันอื่นขับปาดหน้ารถของท่าน ท่านต้องขับปาดหน้ากลับ				
17.	เมื่อเจอรถคันที่ช้ากว่า ท่านจะขับรถจี๊ดเพื่อให้พ้นทาง				



ภาคผนวก ข
การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ตารางผนวกที่ 1 ค่า Item – Total Correlation ของแบบวัดบุคลิกภาพห้าองค์ประกอบ

ข้อที่	ค่า Item – Total Correlation
บุคลิกภาพแบบห้วนไหว	
1	.3289
2	.4510
3	.5676
4	.4794
5	.5079
6	.3804
ค่า alpha	.7120
บุคลิกภาพแบบแสดงตัว	
7	.2939
8	.2938
9	.5023
10	.3426
11	.2108
12	.6104
13	.6657
ค่า alpha	.6978
บุคลิกภาพแบบเปิดรับประสบการณ์	
14	.4424
15	.4522
16	.3898

ตารางผนวกที่ 1 (ต่อ)

ข้อที่	ค่า Item – Total Correlation
17	.6048
18	.5248
19	.2858
ค่า alpha .7028	
บุคลิกภาพแบบอ่อนน้อม	
20	.6938
21	.6424
22	.7870
23	.8085
24	.3511
25	.6862
26	.6801
27	.4552
ค่า alpha .8687	
บุคลิกภาพแบบมีจิตสำนึก	
28	.3845
29	.4204
30	.6784
31	.4949
32	.6751
33	.6104
34	.7858

ตารางผนวกที่ 1 (ต่อ)

ข้อที่	ค่า Item – Total Correlation
35	.2935
36	.5826
ค่า alpha .8305	

ตารางผนวกที่ 2 ค่า Item-Total Correlation ของแบบวัดการรับรู้ความเสี่ยงตามแบบแผน
ความเชื่อด้านสุขภาพ

ข้อที่	ค่า Item – Total Correlation
การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	
1	.4473
2	.4475
3	.6652
4	.4081
5	.7261
ค่า alpha .7362	
การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	
6	.6692
7	.8194
8	.7494
9	.8632
10	.5577
11	.5210
ค่า alpha .8729	

ตารางผนวกที่ 2 (ต่อ)

ข้อที่	ค่า Item – Total Correlation
การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ	
12	.5067
13	.5923
14	.7590
15	.6123
16	.5152
17	.7551
ค่า alpha .8135	
การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ	
18	.3668
19	.3060
20	.3320
ค่า alpha .4962	
ค่า alpha รวมทั้งฉบับ .9130	

ตารางผนวกที่ 3 ค่า Item-Total Correlation ของแบบวัดพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย

ข้อที่	ค่า Item – Total Correlation
1	.4080
2	.4747
3	.5431
4	.5330
5	.5344
6	.6688
7	.4458

ตารางผนวกที่ 3 (ต่อ)

ข้อที่	ค่า Item – Total Correlation
8	.4354
9	.4868
10	.4951
11	.3325
12	.3994
13	.3945
14	.3866
15	.4211
16	.5593
17	.4775

ค่า alpha รวมทั้งฉบับ .8433



ตารางผนวกที่ 4 การประมาณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตาราง Krejcie and Morgan

จำนวน ประชากร	จำนวนกลุ่ม ตัวอย่าง	จำนวน ประชากร	จำนวนกลุ่ม ตัวอย่าง	จำนวน ประชากร	จำนวนกลุ่ม ตัวอย่าง
N	n	N	n	N	n
10	10	140	103	420	201
15	14	150	108	440	205
20	19	160	113	460	210
25	24	170	118	480	214
30	28	180	123	500	217
35	32	190	127	550	226
40	36	200	132	600	231
45	40	210	136	650	242
50	44	220	140	700	248
55	48	230	144	750	254
60	52	240	148	800	260
65	56	250	152	850	265
70	59	260	155	900	269
75	63	270	159	950	274
80	66	280	162	1000	278
85	70	290	165	1100	285
90	73	300	169	1200	291
95	76	320	175	1300	297
100	80	340	181	1400	302
110	86	360	186	1500	308
120	92	380	191	1600	310
130	97	400	196	1700	313

ที่มา: เฟอร์กูสัน แสงแก้ว (2541: 601)

ประวัติการศึกษาและการทำงาน

ชื่อ – นามสกุล

นางสาวศิริมา ตันทลีลา

วัน เดือน ปี ที่เกิด

วันที่ 2 เดือนมีนาคม พ.ศ. 2519

สถานที่เกิด

จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ประวัติการศึกษา

ศิลปศาสตรบัณฑิต (ภาษาอังกฤษ)

มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน

ผู้จัดการ

สถานที่ทำงานปัจจุบัน

บริษัท เทพสมบัติ จำกัด