

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

เจนวิทย์ วาริ๊บ¹สมบัติ ท้ายเรือคา²บงอร กุมพล³

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีความมุ่งหมายเพื่อ 1) เพื่อพัฒนาโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร 2) เพื่อศึกษาอิทธิพลของตัวแปรอิทธิพลสื่อ บุคลิกภาพ แรงจูงใจต่อการแสดงพฤติกรรม เจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร และลักษณะมุ่งอนาคต ที่ส่งผลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ นิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2555 จำนวน 1300 คน ได้มาโดยวิธีการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi-Stage Random Sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ 1) แบบวัดการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร มีค่าอำนาจจำแนกรายข้อตั้งแต่ .49 ถึง .97 และมีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ .93 2) แบบวัดลักษณะมุ่งอนาคต มีค่าอำนาจจำแนกรายข้อตั้งแต่ .41 ถึง .71 และมีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ .81 3) แบบวัดเจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร มีค่าอำนาจจำแนกรายข้อตั้งแต่ .41 ถึง .76 และมีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ .82 4) แบบวัดแรงจูงใจ มีค่าอำนาจจำแนกรายข้อตั้งแต่ .46 ถึง .82 และมีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ .84 5) แบบวัดบุคลิกภาพ มีค่าอำนาจจำแนกรายข้อตั้งแต่ .54 ถึง .71 และมีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ .83 6) แบบวัดอิทธิพลสื่อ มีค่าอำนาจจำแนกรายข้อตั้งแต่ .31 ถึง .76 และมีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ .75 มีการวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) แบบมีตัวแปรแฝง

ผลการวิจัยปรากฏดังนี้

1. โมเดลปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคามมีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยพิจารณาได้จากค่าสถิติและค่าดัชนีที่ผ่านเกณฑ์ดังนี้ $\bar{X}^2 = 141.880$, $df = 123$, $p = .117$, $CFI = 1.000$, $GFI = .989$, $AGFI = .984$, $RMSEA = .011$ และ $\bar{X}^2/df = 1.133$ ตัวแปรในโมเดลทั้งหมดสามารถอธิบาย ความแปรปรวนของการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร ได้ร้อยละ 63.30

2. ตัวแปรที่มีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร คือ ลักษณะมุ่งอนาคต และอิทธิพลสื่อ ตัวแปรที่มีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อม คือ บุคลิกภาพ แรงจูงใจ และเจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร

คำสำคัญ : ปัจจัยเชิงสาเหตุ, การรับรู้ความเสี่ยง, การวิเคราะห์เส้นทาง, โมเดลสมการโครงสร้าง

¹มหาบัณฑิต คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

²ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

³ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

ABSTRACT

This research aims to. 1) to develop a model of factors that influence the traffic accident of risk perception. 2) to study the influence of the variables Media influence, Personality, Motivated behavior, Attitude Perceived of traffic rules and Future orientation. Affecting the perceived risk of traffic accidents. the sample consisted of 1,300 undergraduate students from Mahasarakham University in the second semester of the academic year 2012 , selected by a three-stage stratified random sampling technique. The tools used in this research were. 1) traffic accident of risk perception with discriminating powers ranging .49 -.97 and a reliability of .93, 2) future orientation with discriminating powers ranging .41 -.71 and a reliability of .81, 3) attitude perceived of traffic rules with discriminating powers ranging .41 -.76 and a reliability of .82, 4) motivation with discriminating powers ranging .46 -.82 and a reliability of .84, 5) personality with discriminating powers ranging .54 -.71 and a reliability of .83 and 6) media influence with discriminating powers ranging .31 -.76 and a reliability of .75. Data were analyzed by latent variable of path analysis of structural equation modeling (SEM).

The results of the study were as follows:

1. The causal model of the traffic accident of risk perception consisted with empirical data regarding $\bar{X}^2 = 141.880$, $df = 123$, $p = .117$, $CFI = 1.000$, $GFI = .989$, $AGFI = .984$, $RMSEA = .011$, and $\bar{X}^2/df = 1.133$. All variables in the model are described. Variability of the traffic accident risk perception was 63.30 percent.

2. The Variable with a direct effect on the traffic accident of risk perception is a future orientation. and media influence. Variables that influence both directly and indirectly is personality, motivation and attitude perceived of traffic rules.

Keywords : The Causal Factors, Risk Perception, Path Analysis, Structural Equation Model.

ภูมิหลัง

ประเทศไทยในปัจจุบันได้มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม รุดหน้าไปอย่างรวดเร็วมีจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น ทำให้การขยายตัวของชุมชนจากตัวเมืองไปสู่ชนเมือง มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน โตรคมนาคม ตลอดจนยานพาหนะให้มีความสะดวก รวดเร็วและทันสมัย เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจและการเพิ่มขึ้นของประชากร เมื่อเศรษฐกิจมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว การคมนาคมขนส่งมีเพิ่มมากขึ้น ปัญหาที่เกิดขึ้นตามมาคือปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สินอย่างประเมินค่ามิได้ เป็นผลเสียต่อการพัฒนาประเทศอย่างมาก จากสถิติอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยปี พ.ศ. 2554 ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นจำนวน 68,827 ครั้ง เสียชีวิตจำนวน 9,220 คน บาดเจ็บสาหัสจำนวน 4,094 คน และบาดเจ็บเล็กน้อยจำนวน 17,832 คน คิดเป็นมูลค่าความเสียหาย 622,166,974 บาท โดยประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ จักรยานยนต์จำนวน 20,106 ครั้ง รองลงมาคือ รถยนต์นั่งจำนวน 16,643 ครั้ง ส่วนคนเดินเท้าจำนวน 2,647 คน (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2554 : ออนไลน์) ดังนั้นอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บ และการเสียชีวิตลำดับแรกๆ ของประชากรไทย อย่างไรก็ตามแนวโน้มของจำนวนผู้เสียชีวิต จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทุกปียังอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง จังหวัดมหาสารคามเป็นเมืองแห่งการศึกษา มีสถานศึกษาเป็นจำนวนมาก ทำให้มีเยาวชนเดินทางเข้ามาเพื่อศึกษาต่อเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นระดับมัธยมศึกษา หรือระดับอุดมศึกษา โดยเฉพาะมหาวิทยาลัยมหาสารคามมีนิสิตที่กำลังศึกษาในระดับปริญญาตรีจำนวน 37,153 คน (กองทะเบียนและประมวลผล มหาวิทยาลัยมหาสารคาม. 2555) ด้วยเหตุนี้ทำให้การจราจรในจังหวัดมหาสารคามค่อนข้างที่จะหนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณโดยรอบมหาวิทยาลัยมหาสารคาม วิทยาเขตขามเรียง ซึ่งนิสิตส่วนใหญ่ใช้รถยนต์นั่ง และจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ ด้วยเหตุนี้จึงมีสภาพการจราจรที่หนาแน่น ขาดความเป็นระเบียบ ไม่ว่าจะเป็นรถขับขึ้น สภาพถนน การฝ่าฝืนกฎจราจร ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรอยู่บ่อยครั้ง จากสถิติการให้บริการรถพยาบาล (หน่วยสวัสดิภาพนิสิต) ปีงบประมาณ 2552-2554 มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นจำนวน 1,232 ครั้ง นิสิตเสียชีวิตจำนวน 45 คน ซึ่งปัญหาทางด้านอุบัติเหตุจราจรนับว่าเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยมากเป็นอันดับต้นๆ ของปัญหาที่เกิดขึ้นกับนิสิตในมหาวิทยาลัยมหาสารคาม และมีอัตราการตายมากที่สุดของปัญหาการเสียชีวิตของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม (กองกิจการนิสิต มหาวิทยาลัยมหาสารคาม. 2555)

จากสภาพปัญหาดังกล่าวผู้วิจัยมีความตระหนักถึงความรุนแรงและการสูญเสียทั้งในด้านของชีวิตนิสิต และทรัพย์สิน จึงได้ทำการศึกษาเอกสารและงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ ความประมาท เพิกเฉยต่อกฎจราจร สภาพแวดล้อม สภาพร่างกาย สภาพทางจิตใจ สภาพยานพาหนะ (พิศมัย เสรีขจรกิจเจริญ. 2554 อ้างอิงจาก เยาวภา ปิ่นทุพันธ์, 2545 : 373-374) ถ้าเกิดการรับรู้ความเสี่ยงขึ้นภายในตัวบุคคล ย่อมเกิดการหลีกเลี่ยงสิ่งที่จะเป็นอันตรายต่อชีวิต (Paul Slovic. 1987 : 280-285) และจากการสังเคราะห์เอกสารและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของแต่ละบุคคล ได้แก่ ลักษณะมุ่งอนาคต เจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร แรงจูงใจ บุคลิกภาพ และอิทธิพลสื่อ จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นว่า เยาวชนในช่วงอุดมศึกษาเป็นวัยหัวเลี้ยวหัวต่อที่สำคัญของชีวิต พฤติกรรมการแสดงออกของเยาวชนจะมีความรู้สึกรู้สึกคิดเป็นของตนเอง สนใจสิ่งแปลกใหม่ มีความอยากรู้อยากเห็น อยากทดลอง ต้องการความเป็นอิสระจากผู้ปกครอง และให้ความสำคัญกับเพื่อนมาก ในขณะที่เดียวกับสภาพแวดล้อมปัจจุบันกับชีวิตประจำวันของเยาวชน ต้องประสบความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ เช่น เสี่ยงต่อการ

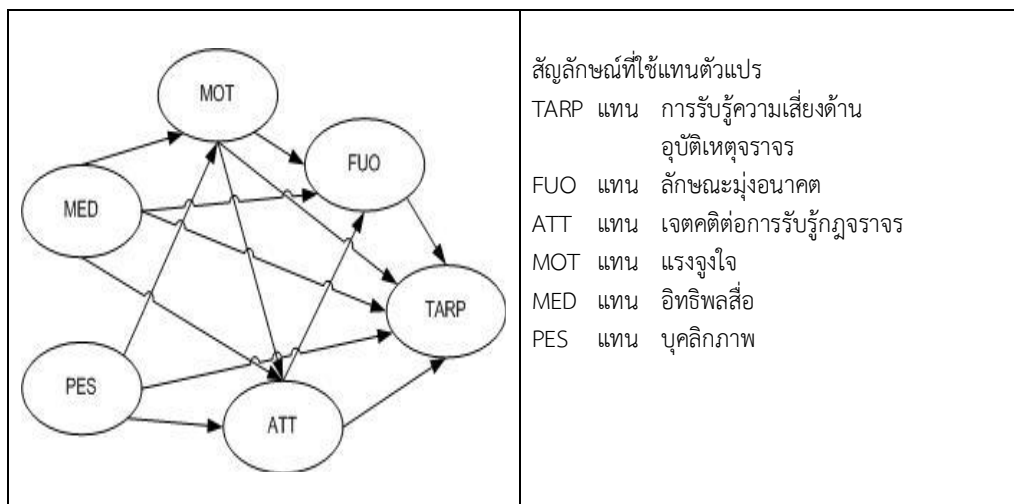
เกิดอุบัติเหตุ เสี่ยงต่อการถูกล่อลวงเกี่ยวกับยาเสพติด เสี่ยงในด้านสุขภาพ การเรียน และพฤติกรรมเสี่ยงทางเพศ เป็นต้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ซึ่งสารสนเทศที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ในการป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงด้านอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับนิสิตปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม และยังเป็นแนวทางในการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิต เพื่อให้นิสิตมีคุณภาพชีวิตที่ดี อันจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาของสังคมและประเทศชาติต่อไป

ความมุ่งหมายของการวิจัย

1. เพื่อพัฒนาโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
2. เพื่อศึกษาอิทธิพลของตัวแปรอิทธิพลสื่อ บุคลิกภาพ แรงจูงใจ เจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร และลักษณะมุ่งอนาคต ที่ส่งผลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

สมมุติฐานในการวิจัย

1. โมเดลปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม มีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์
2. ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อองค์ประกอบการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ ลักษณะมุ่งอนาคต, เจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร, แรงจูงใจ, บุคลิกภาพ และอิทธิพลสื่อ



ภาพประกอบ 1 โมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ตามสมมุติฐานการวิจัย

ระเบียบวิธีวิจัย

1. ประชากร

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ คือ นิสิตระดับปริญญาตรีมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2555 จำนวน 34,529 คน จาก 18 คณะ

2. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นิสิตระดับปริญญาตรีมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2555 จำนวน 1,300 คน ได้มาโดยการสุ่มแบบหลายชั้น (Multistage Random Sampling)

3. ตัวแปร

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วยตัวแปรแฝง 6 ตัวแปรโดยแบ่งเป็น

3.1 ตัวแปรแฝงภายในที่เป็นตัวแปรตาม คือ การรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร

3.2 ตัวแปรแฝงภายในที่เป็นตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย ลักษณะมุ่งอนาคต เจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร และแรงจูงใจต่อการแสดงพฤติกรรม

3.3 ตัวแปรแฝงภายนอกที่เป็นตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย บุคลิกภาพและอิทธิพลสื่อ

4. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ มีจำนวน 1 ฉบับ คือ แบบวัดการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร แบ่งเป็น 6 ตอน หาค่าอำนาจจำแนกรายข้อโดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนของแต่ละข้อกับคะแนนรวม (Item total Correlation) และหาค่าความเชื่อมั่นของแบบวัดทั้งฉบับโดยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - Coefficient) ค่าที่วิเคราะห์ได้ นำเสนอดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 แบบวัดการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร คัดเลือกไว้และนำไปใช้จำนวน 24 ข้อ ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ .49-.97 ค่าความเที่ยงเท่ากับ .93

ตอนที่ 2 แบบวัดลักษณะมุ่งอนาคต คัดเลือกไว้และนำไปใช้จำนวน 18 ข้อ ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ สัมพันธ์กับใช้แทนตัวแปร .41-.71 ค่าความเที่ยงเท่ากับ .81

ตอนที่ 3 แบบวัดเจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร คัดเลือกไว้และนำไปใช้จำนวน 15 ข้อ ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ .41-.76 ค่าความเที่ยงเท่ากับ .82

ตอนที่ 4 แบบวัดแรงจูงใจต่อการแสดงพฤติกรรม คัดเลือกไว้และนำไปใช้จำนวน 18 ข้อ ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ .46-.82 ค่าความเที่ยงเท่ากับ .84

ตอนที่ 5 แบบวัดบุคลิกภาพ คัดเลือกไว้และนำไปใช้จำนวน 15 ข้อ ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ .54-.71 ค่าความเที่ยงเท่ากับ .83

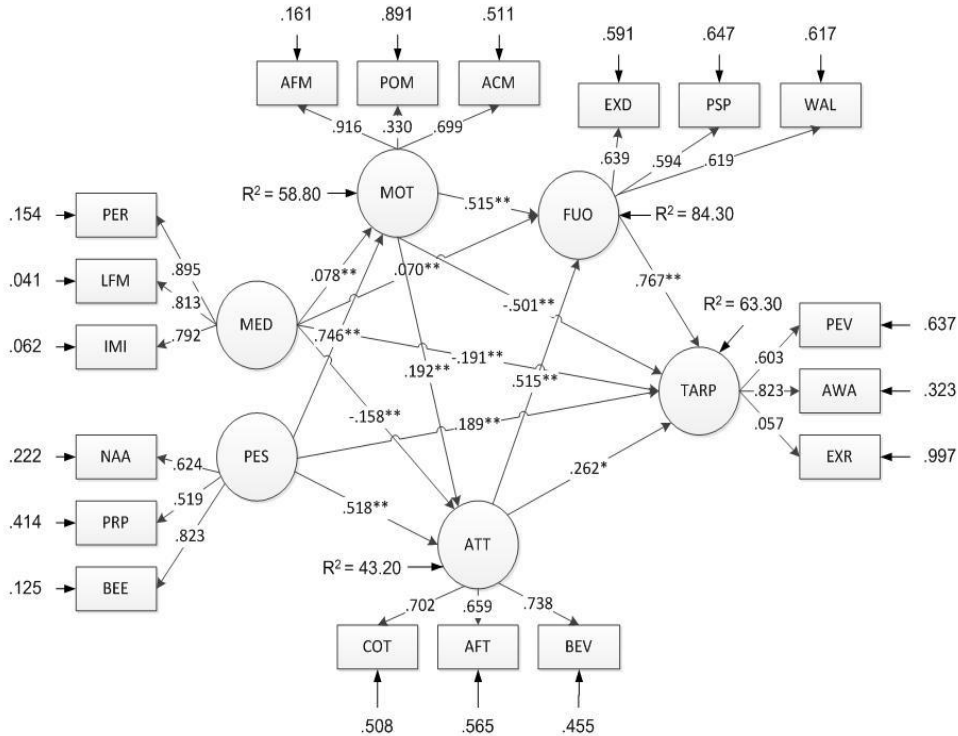
ตอนที่ 6 แบบวัดอิทธิพลสื่อ คัดเลือกไว้และนำไปใช้จำนวน 15 ข้อ ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ .31-.76 ค่าความเที่ยงเท่ากับ .75

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ค่าสถิติพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่างจากแบบวัด โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อคำนวณค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. วิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis) โดยใช้โปรแกรมสถิติสำเร็จรูป เพื่อตรวจสอบความตรงเชิงโครงสร้างของโมเดลการวัดตัวแปรแฝง ซึ่งสามารถนำเสนอผลการวิเคราะห์องค์ประกอบ เชิงยืนยันของตัวแปรแฝงที่ใช้ในการวิจัย
3. วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Struction Equation Modelling : SEM) ด้วยสถิติการวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) แบบมีตัวแปรแฝง (Latent Variable)

ผลการวิจัย

1. ผลการพัฒนาโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม พบว่า โมเดลมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ซึ่งมีค่าสถิติและค่าดัชนีที่ผ่านเกณฑ์ดังนี้ $\chi^2=141.880$, $df=123$, $p=.117$, $CFI=1.000$, $GFI=.989$, $AGFI=.984$, $RMSEA=.011$ และ $\chi^2/df=1.153$
2. การศึกษาอิทธิพลของตัวแปร ลักษณะมุ่งอนาคต(FOU), เจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร(ATT), แรงจูงใจต่อการแสดงพฤติกรรม(MOT), บุคลิกภาพ(PES), และอิทธิพลสื่อ(MED) ที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม พบว่า ตัวแปรที่มีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 คือ ลักษณะมุ่งอนาคต (FOU) มีขนาดอิทธิพลเท่ากับ .767 และอิทธิพลสื่อ (MED) มีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -.191 ตัวแปรที่มีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 คือ แรงจูงใจ (MOT) มีขนาดอิทธิพลทางตรงเท่ากับ -.501 มีขนาดอิทธิพลทางอ้อมเท่ากับ .521 และบุคลิกภาพ (PES) มีขนาดอิทธิพลทางตรงเท่ากับ .189 มีขนาดอิทธิพลทางอ้อมเท่ากับ .354 นอกจากนี้เจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร (ATT) มีขนาดอิทธิพลทางตรงเท่ากับ .262 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และมีขนาดอิทธิพลทางอ้อมเท่ากับ .395 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยตัวแปรทั้งหมดสามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร (TARP) ได้ร้อยละ 63.30



Chi-Square=141.880, df=123, Chi-Square/df=1.153, p=.117, CFI=1.00, GFI=.989, AGFI=.984, RMSEA=.011

ภาพประกอบ 2 โมเดลปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

อภิปรายผล

โมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร (RIP) ของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ดังนี้

1. การพัฒนาโมเดลปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม พบว่า โมเดลมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ทั้งนี้เนื่องจากโมเดลสมมุติฐานที่สร้างขึ้นได้ศึกษามาจากหลักการ แนวคิด ทฤษฎี จึงทำให้โมเดลตามสมมุติฐานมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ตามทฤษฎีการรับรู้ (Perception) รังสรรค์ โฉมยา (2553 : 103-106) อธิบายว่า สิ่งที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ของบุคคล สามารถแบ่งได้เป็น 2 ปัจจัยใหญ่ ๆ คือ คุณสมบัติด้านสิ่งเร้าและด้านผู้รับรู้ คือ 1) คุณสมบัติของสิ่งเร้า สิ่งเร้าแต่ละอย่างมีคุณสมบัติไม่เหมือนกัน บางอย่างสามารถกระทบความรู้สึกของผู้รับรู้ได้อย่างรวดเร็ว บางอย่างก็ทำให้ผู้รับรู้มองผ่านไปโดยไม่สามารถจำได้ เพราะความดึงดูดของสิ่งเร้าไม่เหมือนกัน และ 2) คุณสมบัติของผู้รับรู้ บุคคลแต่ละคนมีความสามารถในการรับรู้ไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น ชีตจำกัดทางกายภาพและความสมบูรณ์ของร่างกาย (Physical Limit and Physical Perception) ประสบการณ์ในอดีตและการเรียนรู้ (Experience and Learning) แรงจูงใจหรือ

ความต้องการ (Motivation or Need) บุคลิกภาพและค่านิยม (Personality and Value) ความคุ้นเคยกับสิ่งเร้า (Familiarity) ความสอดคล้องกับสภาวะภายในของผู้รับรู้นั้น (Internal Condition) นอกจากนี้ Paul Slovic (1987: 280-285) ยังกล่าวว่า การรับรู้ความเสี่ยงนั้นเป็นความสามารถในการหลีกเลี่ยงความรู้สึก และสิ่งที่เปราะบางต่อสิ่งแวดล้อม เงื่อนไขที่จำเป็นสำหรับความอยู่รอดของสิ่งมีชีวิต โดยใช้ความสามารถในการประมวลและเรียนรู้จากประสบการณ์ที่ผ่านมา จากการศึกษาทางสังคมวิทยา และมนุษยวิทยาแสดงให้เห็นว่าการรับรู้ความเสี่ยงมีพื้นฐานมาจากปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม มีอิทธิพลจากสื่อ สังคม เพื่อน ครอบครัว และ Sheldon and Dominic (1992: 64-65) ก็ได้อธิบายถึงแนวทางการรับรู้ความเสี่ยงของบุคคล ในทัศนะทางจิตวิทยาว่า มีการรับรู้ 3 ประการ คือ 1) เน้นความสำคัญที่การยอมรับของบุคคลสำหรับความน่าจะเป็นและความพยายามที่จะอธิบายว่าแต่ละบุคคลมีการประเมินพิจารณาลักษณะความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นอย่างไร 2) เน้นศึกษาการรับรู้ของบุคคลที่มีโอกาสความน่าจะเป็นในการตัดสินใจบนพื้นฐานของการเลือกรับรู้ข้อมูลจากกระบวนการความรู้สึกที่เกิดขึ้นของตนเองภายใต้ภาวะความไม่แน่นอน และ 3) ความสำคัญของแนวความคิดเกี่ยวกับการคาดการณ์และการประเมินความเสี่ยงของบุคคล ดังนั้นจึงทำให้โมเดลตามสมมุติฐานมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์

2. ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร (TARP) ของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ผู้วิจัยนำมาอภิปรายในประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

2.1 ลักษณะมุ่งอนาคต เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร โดยมีขนาดอิทธิพลในทางบวก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 แสดงว่าลักษณะมุ่งอนาคตมีผลทำให้บุคคลเกิดคุณลักษณะที่จะนำไปสู่การรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร กล่าวคือ บุคคลที่มีลักษณะมุ่งอนาคตสูงจะมีการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรสูง ในทางตรงกันข้ามบุคคลที่มีลักษณะมุ่งอนาคตต่ำมีโอกาสที่จะเกิดการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรต่ำเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องมาจากอุบัติเหตุเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ส่วนใหญ่เกิดจากการมีพฤติกรรมเสี่ยง ความประมาท ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ซึ่งผลที่เกิดขึ้นอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย คนที่มีลักษณะมุ่งอนาคตสูงย่อมวางแผนในการกำหนดเป้าหมายในชีวิต คนเหล่านี้รู้ดีว่าพฤติกรรมไหนที่ควรปฏิบัติ และพฤติกรรมไหนที่ควรหลีกเลี่ยง เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและไปให้ถึงเป้าหมายวาดฝันเอาไว้ ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีต้นไม้วิจัยธรรมของ ดวงเดือน พันธุมนาวิน (2537 : 86-88) ที่กล่าวว่า ลักษณะมุ่งอนาคตเป็นความสามารถในการคาดการณ์ไกลและเห็นผลดี ผลเสียที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและสามารถวางแผนปฏิบัติเพื่อรองรับผลดีหรือป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ การมุ่งอนาคตจึงเกิดจากการสะสมผลของการเรียนรู้ประสบการณ์ตั้งแต่อดีตของบุคคลเกี่ยวกับลักษณะความมั่นคงของสภาพแวดล้อม และสอดคล้องกับ สกล เทียงแท้ และสุมิตรา เจริมพันธ์ (2546 : 27) ได้กล่าวว่า การมุ่งอนาคต คือ ความสามารถที่จะคาดการณ์ไกลและเห็นความสำคัญของผลดีผลเสียที่จะเกิดขึ้นในอนาคต สามารถวางแผนปฏิบัติเพื่อรับผลดี หรือป้องกันผลเสียที่เกิดขึ้นในอนาคตได้ ซึ่งผู้ที่มีลักษณะมุ่งอนาคตสูงนั้นจะต้องมีลักษณะดังนี้ สามารถวางแผนล่วงหน้าได้ และสามารถคาดการณ์ถึงผลดีผลเสียที่เกิดขึ้นในอนาคตได้ สามารถรอได้ มีความเชื่อมั่นในผลของการกระทำว่าทำดีย่อมได้ดีตอบแทน เป็นบุคคลที่สามารถอธิบายเหตุการณ์ได้อย่างเหมาะสม สมเหตุสมผล และสามารถถ่วงน้ำหนักจากกระตือรือร้นที่สังคมไม่ยอมรับ หรือเป็นผลเสียต่อสุขภาพและร่างกายได้

2.2 เจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงและทางอ้อมต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรโดยส่งผ่านลักษณะมุ่งอนาคต เมื่อพิจารณาอิทธิพลทางตรงพบว่าเจตคติต่อการรับรู้กฎจราจรมีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีขนาดอิทธิพลในทางบวก ทั้งนี้เนื่องจากบุคคลยอมรับได้เป็นอย่างดีในเรื่องที่ตนเองให้ความสนใจและมีความรู้เกี่ยวกับเรื่องนั้นๆ ในทิศทางบวกตลอดจนนำไปสู่การแสดงพฤติกรรม สอดคล้องกับ รังสรรค์ โฉมยา (2553 : 325) ที่กล่าวว่า เจตคติก็คือความรู้สึก

ประมาณค่าของบุคคลต่อสิ่งใดๆ ว่าสิ่งนั้นๆ ดีหรือไม่ดีต่อตนเอง สัมพันธ์กับความรู้สึกของบุคคลในลักษณะพึงพอใจ นำไปสู่ความพร้อมในการแสดงพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับความรู้สึกลและการประเมินค่าเหล่านั้น และริงสรค์ โฉมยา (2553 : 105-106) ยังได้กล่าวอีกว่า บุคคลแต่ละคนมีความสามารถในการรับรู้ไม่เท่ากัน และความสอดคล้องกับสภาวะภายในของผู้รับรู้ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการรับรู้ของบุคคล ซึ่งสิ่งเร้าที่สอดคล้องกับช่วงอารมณ์ ความรู้สึก ความสนใจ ความคาดหวัง เจตคติ ของบุคคลในขณะนั้นย่อมที่จะรับรู้ได้เร็วกว่าสิ่งเร้าอื่นๆ ที่ไม่สอดคล้องกับสภาวะดังกล่าว

2.3 แรงจูงใจต่อการแสดงพฤติกรรม เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงและทางอ้อมต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรโดยส่งผ่านเจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร และลักษณะมุ่งอนาคต เมื่อพิจารณาอิทธิพลทางตรงพบว่า แรงจูงใจต่อการแสดงพฤติกรรมมีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีขนาดอิทธิพลในทางลบ ทั้งนี้เนื่องพฤติกรรมเสี่ยงของนิสิตในปัจจุบันที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรนั้นมีสูงมาก ไม่ว่าจะเป็นการไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถฝ่าไฟแดง การไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว การซ้อนรถจักรยานยนต์เกินขนาด และการขับรถด้วยความเร็วสูง ซึ่งพบพฤติกรรมเหล่านี้เกือบแทบทุกคนในมหาวิทยาลัยมหาสารคาม และเนื่องจากนิสิตที่ศึกษาต่อในระดับปริญญาตรีย่อมมีแรงจูงใจต่อการแสดงพฤติกรรมต่างๆ กันแทบทุกคน ไม่ว่าจะเป็นแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ แรงจูงใจใฝ่อำนาจ และแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ ซึ่งแรงจูงใจเหล่านี้อาจส่งผลถึงการแสดงออกของพฤติกรรมทางด้านลบต่อการรับรู้เสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร สอดคล้องกับ วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี (2556 : ออนไลน์) ที่สรุปลักษณะสำคัญของบุคคลที่มีแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ แรงจูงใจใฝ่อำนาจ และแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ ไว้ว่า (1) แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ เป็นคนที่มุ่งหาความสำเร็จ (Hope of Success) และกลัวความล้มเหลว (Fear of Failure) มีความทะเยอทะยานสูง ตั้งเป้าหมายสูง มีความรับผิดชอบในการทำงาน มีความอดทนในการทำงาน รู้ความสามารถที่แท้จริงของตนเองเป็นผู้ที่ทำงานอย่างมีการวางแผน เป็นผู้ที่ตั้งระดับความคาดหวังไว้สูง (2) แรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ เป็นผู้ที่เมื่อทำสิ่งใดเป้าหมายก็เพื่อได้รับการยอมรับจากกลุ่ม ไม่มีความทะเยอทะยาน มีความเกรงใจสูง ไม่กล้าแสดงออก ตั้งเป้าหมายต่ำ หลีกเลี่ยงการโต้แย้งมักจะคล้อยตามผู้อื่น (3) แรงจูงใจใฝ่อำนาจ ชอบมีอำนาจเหนือผู้อื่น ซึ่งบางครั้งอาจจะออกมาในลักษณะการก้าวร้าว มักจะต่อต้านสังคม แสวงหาชื่อเสียง ชอบเสี่ยงทั้งในด้านของการทำงาน ร่างกาย และอุปสรรคต่าง ๆ ชอบเป็นผู้นำ ลักษณะพฤติกรรมเหล่านี้ย่อมนำไปสู่พฤติกรรมเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ที่มีความเกรงใจสูง หลีกเลี่ยงการโต้แย้ง และมักจะคล้อยตามคนอื่น เมื่อถูกเพื่อนบอกให้ฝ่าไฟแดงด้วยความที่อยากหลีกเลี่ยงการโต้แย้งก็อาจจะทำให้เกิดพฤติกรรมทำตามใจเพื่อน จนทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และแรงจูงใจใฝ่อำนาจ ด้วยลักษณะนิสัยที่ก้าวร้าว และชอบเสี่ยง ย่อมทำให้มีโอกาสที่จะแสดงพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

2.4 บุคลิกภาพ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงและทางอ้อมต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร โดยส่งผ่านเจตคติต่อการรับรู้กฎจราจร และแรงจูงใจต่อการแสดงพฤติกรรม เมื่อพิจารณาอิทธิพลทางตรงพบว่า บุคลิกภาพมีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีขนาดอิทธิพลในทางบวก ทั้งนี้เนื่องจากบุคลิกภาพประกอบไปด้วยคุณลักษณะทางกายภาพ แบบแผนการรับรู้ ความคิด และพฤติกรรมที่แสดงต่อสังคม ซึ่งเราวัดบุคลิกภาพจากการเข้าเกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน โดยพิจารณาดูว่าในปัจจุบันบุคคลเข้ากับคนอื่นได้ดีเพียงใด และบุคคลจะรู้จักการใช้ลักษณะเฉพาะของตนเองในการแสดงพฤติกรรมตามสภาพการณ์ต่างๆ (ริงสรค์ โฉมยา. 2553 : 372-378) โดยคนที่บุคลิกภาพดี เป็นคนที่สุภาพ อ่อนโยน เป็นมิตรกับบุคคลทั่วไป และมีเจตคติที่ดีต่อการรับรู้เรื่องราวต่างๆ สามารถรับรู้และหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับตนเองได้เป็นอย่างดี มีระเบียบวินัยในตนเอง ตลอดจนปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคม สอดคล้องกับ ทิตพงษ์ สุทธิรัตน์ (2550 : 28-29 ; อ้างอิงจาก สงวนศรี วิรัชชัย. 2527 : 57-58) ได้กล่าวถึงลักษณะการรับรู้ของบุคคล จะทำให้บุคคลมีเจตคติต่อผู้คน สถานการณ์ และสภาพแวดล้อมทางสังคมในรูปแบบต่าง ๆ กัน การรับรู้และเจตคติที่เกิดขึ้นจะมีผลทำให้พฤติกรรมที่บุคคลแสดงโต้ตอบผู้คนและสถานการณ์ต่าง ๆ เป็นไปในทางที่สอดคล้องกับการรับรู้และเจตคติของเขา

ด้วย เช่น ถ้านักเรียนรับรู้ว่าคุณสอนมีความสามารถ สนใจ เอาใจใส่นักเรียน เต็มใจช่วยเหลือนักเรียน มีบุคลิกลักษณะดี ฯลฯ นักเรียนก็จะชอบและมีเจตคติที่ดีต่อครู อันจะเป็นผลให้นักเรียนสนใจเรียนและเชื่อฟังครู แต่ถ้านักเรียนรับรู้ว่าคุณครูไม่สนใจนักเรียน ไม่ชอบเด็ก ถือตัว นักเรียนก็จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อครู ทาตัวเหินห่าง ไม่ซักถาม ไม่ขอคำปรึกษา อันจะส่งผลเสียกับการพัฒนาการของนักเรียนได้ และยังสอดคล้องกับ รังสรรค์ โฉมยา (2553 : 105) บุคลิกภาพและค่านิยมของบุคคลมักมีบทบาทร่วมกันในการรับรู้ บุคคลจะรับรู้ได้ดีในสิ่งที่เกี่ยวข้องกับบุคลิกภาพและค่านิยมของตนเอง

2.5 อิทธิพลสื่อ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีขนาดอิทธิพลในทิศทางลบ ทั้งนี้เนื่องจากการที่สื่อมวลชนมีหน้าที่กว้างขวาง และมีผู้ใช้สื่อจำนวนมาก จึงทำให้สื่อมวลชนมีอิทธิพลต่อชีวิตความเป็นอยู่ ตลอดจนความรู้สึกนึกคิดของผู้รับสื่อเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอิทธิพลทางด้านพฤติกรรม ประชาชนทั่วไปโดยเฉพาะเยาวชนของชาติ มักมีพฤติกรรมตามที่ปรากฏในสื่อมวลชน การวิจัยของนักการศึกษาทั้งของไทยและต่างประเทศ พบว่า เด็กในชั้นประถมศึกษามีความประทับใจในพฤติกรรมของซูเปอร์แมนหรือวีรบุรุษในโทรทัศน์ โดยเฉพาะเด็กที่มีฐานะครอบครัวปานกลาง จะชอบมนุษย์มหัศจรรย์ที่สุด มีลักษณะที่หลงใหล เพราะเป็นวัยที่ถูกปล่อยทางความคิดได้มาก จนถึงกับแสดงพฤติกรรมเลียนแบบ ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่เด็กเอง ส่วนผู้ใหญ่เองก็เช่นเดียวกัน มักจะมีพฤติกรรมเลียนแบบไปโดยไม่รู้สึกตัว พฤติกรรมที่เลียนแบบนี้มีทั้งแง่บวกและแง่ลบ ขึ้นอยู่กับว่าพฤติกรรมอย่างไหนในสื่อมวลชนจะสร้างความประทับใจให้แก่ผู้ชมผู้ฟังได้มากกว่ากัน (วิรัช ลิธิรัตนกุล, 2538 : 182) ซึ่งปกติผู้รับสื่อโดยเฉพาะเยาวชนจะชอบเลียนแบบเหตุการณ์ความรุนแรง การทะเลาะวิวาท การขับรถแข่งด้วยความเร็วสูง การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้ทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจนำไปสู่อุบัติเหตุจราจร เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน สอดคล้องกับ พิลาตดา แก้วณรงค์ (2555 : 22 ; อ้างอิงจาก ยรรยง สิ้นธุ์งาม, 2549) ได้กล่าวว่าอิทธิพลสื่อเป็นผลกระทบเชิงปฏิปักษ์สังคม (antisocial) เป็นผลกระทบที่ส่งผลในเชิงลบต่อสังคม เป็นการมองโลกในแง่ร้ายที่เห็นว่า การสื่อสารสังคมและสื่อมวลชนมีส่วนสำคัญที่ทำให้พฤติกรรมของบุคคลทั่วไปเลวลง (เช่น การก่อความรุนแรง การข่มขืน หรือการต่อต้านสังคม ตลอดจนพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ) ทั้งนี้เนื่องจาก การนำเสนอของสื่อสังคมหรือสื่อมวลชน ในรูปแบบของความรุนแรง กามราคะ หรือความชั่วร้าย เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

จากผลการวิจัยจะเห็นว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดคือ ลักษณะมุ่งอนาคต ดังนั้น ผู้ปกครอง อาจารย์ผู้สอน และสถานศึกษา และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับนิสิตควรส่งเสริมและปลูกฝังให้นิสิตมีลักษณะมุ่งอนาคตสูงขึ้น โดยเฉพาะอาจารย์ผู้สอนควรสอดแทรกเนื้อหา ตัวอย่างบุคคล ที่ประสบความสำเร็จจากเป้าหมายที่บุคคลเหล่านั้นตั้งเอาไว้ ซึ่งการส่งเสริมและปลูกฝังให้นิสิตมีลักษณะมุ่งอนาคตที่สูงจะช่วยให้ นิสิตเกิดการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุได้ดีขึ้น ส่งผลให้นิสิตเกิดความปลอดภัยจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นทางจราจร ทำให้ปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 การศึกษาครั้งนี้ มุ่งศึกษากลุ่มตัวอย่างที่เป็นนิสิตระดับปริญญาตรี แต่ในสภาพปัจจุบัน ความเสี่ยงสามารถเกิดขึ้นได้กับทุกๆ ระดับชั้น ทุกเพศ และทุกวัย ดังนั้น ควรมีการศึกษากับกลุ่มตัวอย่างอื่น ๆ ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความเสี่ยงของกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวมีอะไรบ้าง และหาแนวทางแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

2.2 จากผลการวิจัย พบว่า ตัวแปรทั้งหมดสามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของตัวแปร การรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร ได้ร้อยละ 63.30 แสดงว่า ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่ผู้วิจัยไม่ได้หาการศึกษาอีกร้อยละ 36.70

ที่มีความเกี่ยวข้องกับการรับรู้ความเสี่ยง ดังนั้น ควรพิจารณานำตัวแปรอื่นที่มีอิทธิพลมาศึกษาเพิ่มเติม เช่น ค่านิยม อารมณ์ ประสบการณ์ในอดีต การเรียนรู้ เป็นต้น

2.3 เนื่องจากการวิจัยนี้มุ่งที่จะศึกษาภาพรวมของการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร โดยที่ยังไม่ได้ศึกษาในเชิงลึกว่า ระหว่างเพศชาย-หญิง ขนาดโรงเรียน และคณะ มีการรับรู้ความเสี่ยงแตกต่างกันหรือไม่ ซึ่งเป็นประเด็นที่น่าสนใจที่ควรจะศึกษาต่อไปโดยการวิเคราะห์เป็นกลุ่มพุท

เอกสารอ้างอิง

- กองทะเบียนและประมวลผล. สถิติการปฏิบัติงานหน่วยสวัสดิภาพนิสิต. มหาวิทยาลัยมหาสารคาม. ข้อมูลเมื่อวันที่ 3/10/2555.
- กุลนิดา ศรีคาเวียง. การพัฒนาโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อความทุ่มเทในการสอนของข้าราชการครูสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน : การวิเคราะห์กลุ่มพุท. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. การวิจัยการศึกษา : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, 2554.
- ทิตพิงษ์ สุทธิรัตน์. ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรมกระทำความผิดและวิวาทะระหว่างสถาบันของนักเรียนนักศึกษาในระดับอาชีวศึกษา. วารสารศาสตรมหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.
- ดวงเดือน พันธุมนาวิน. ทฤษฎีต้นไม้วัยธรรม กับพฤติกรรมการทำงานของข้าราชการไทย. จิตวิทยา, 2537.
- พิลัดดา แก้วณรงค์. อิทธิพลของสื่อมวลชนต่อการเรียนรู้ของสังคมไทย
<http://sirikanya111.wordpress.com/best-practice/> สืบค้น : 26 มีนาคม 2556.
- พิศิษฐ์ ชวลาธวัช. กฎหมายสื่อสารมวลชน. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ดอกหญ้า, 2538 .
- พรพิมล เจียมนาครินทร์. พัฒนาการวัยรุ่น. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์คอมฟอร์ต, 2539.
- รังสรรค์ โฉมยา. จิตวิทยา : พื้นฐานในการทำความเข้าใจพฤติกรรมมนุษย์. พิมพ์ครั้งที่ 2. มหาสารคาม : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, 2553.
- ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. การวัดด้านจิตพิสัย. กรุงเทพฯ : สุวีริยาสาส์น, 2543.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. แรงจูงใจ. เผยแพร่ 13 มีนาคม 2556. th.wikipedia.org/wiki/แรงจูงใจ. สืบค้น : 22 เมษายน 2556.
- วิรัช ฤทธิธนกุล. การประชาสัมพันธ์. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- วดี วิสุทธิเมธี. แนวทางปฏิรูปโครงสร้างและการบริหารจัดการอุดมศึกษา : รูปแบบการจัดกลุ่มอุดมศึกษาที่สอดคล้องกับศักยภาพปัจจุบัน. กรุงเทพฯ : ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์, 2543.
- ศุภลักษณ์ เงินบำรุง. ปัจจัยบางประการที่เกี่ยวข้องกับการปรับตัวของนักศึกษาพยาบาลมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ องค์กรัก. กศ.ม. จิตวิทยาพัฒนาการ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2546.
- สมใจ ลักษณะ. การพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน. กรุงเทพฯ : คณะวิทยาการจัดการสถาบันราชภัฏสวนสุนันทา, 2543.
- สกล เทียงแท้ และสุมิตรา เจริญพันธ์. ผลการฝึกจิต-พฤติกรรมแบบบูรณาการต่อพฤติกรรมกระทำความผิดอย่างปลอดภัยของนักเรียนวัยรุ่นตอนต้น. โครงการวิจัยแม่บท : การวิจัยและพัฒนากระบวนการพฤติกรรมไทย: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2546
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. ข้อมูลสถิติคดีจราจร (2554-2555). <http://statistic.police.go.th>. สืบค้น : 5/10/2555.
- สุดถนอม อัครประชะ. ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อเจตคติต่อความรุนแรงในจังหวัดร้อยเอ็ด. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. การวิจัยการศึกษา : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, 2553.

หทัยรัตน์ รุ่งธณาคี. การพัฒนาโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อลักษณะมุ่งอนาคตของนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ของโรงเรียนในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาศรีสะเกษ เขต 4.

วิทยานิพนธ์ กศ.ม. การวิจัยการศึกษา : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, 2552.

อาพรณ โปร่งจิต. ปัจจัยที่สัมพันธ์กับลักษณะมุ่งอนาคตของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนขยายโอกาส
ทางการศึกษา สังกัดสำนักงานการประถมศึกษา จังหวัดศรีสะเกษ. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. จิตวิทยา

การศึกษา : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, 2545

Mischel W. Processes in the delay of gratification. In L. Berkowitz (ed.) *Advances in
experimental social psychology.* Vol. 7. 249 – 293. New York : Academic Press, 1974.

Paul Slovic. “Perception of Risk”. Science. 236(4799) : 280-285, 1987.