

ลักษณะบุคลิกภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่และอุบัติเหตุจราจร

Personality traits that influence driving behavior and traffic accidents

พณัญญา เชื้อดำรง

Pannya Chueadamrong

นายแพทย์ชำนาญการ, สถาบันเวชศาสตร์ป้องกันศึกษา กรมควบคุมโรค

Specialist Doctor, Institute of Preventive Medicine, Department of Disease Control, Thailand

E-mail: netnuanyai@gmail.com

Received 10/03/2023

Revised 30/03/2023

Accepted 20/04/2023

บทคัดย่อ

ภูมิหลัง: อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยส่งผลให้เกิดการสูญเสียชีวิตและภาระทางเศรษฐกิจจำนวนมาก โดยประมาณ 75% เกิดจากปัจจัยของมนุษย์ เช่น ความไม่เพียงพอทางกายภาพ จิตใจ และพฤติกรรม หลักฐานที่มีอยู่ชี้ให้เห็นว่าลักษณะบุคลิกภาพ ซึ่งถูกกำหนดโดยกระบวนการทางประสาทชีววิทยาและประสบการณ์ในช่วงต้นชีวิต มีบทบาทสำคัญในการมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่เสี่ยง

วัตถุประสงค์: การศึกษานี้มุ่งเป้าไปที่การสำรวจอิทธิพลของลักษณะบุคลิกภาพต่างๆ โดยเฉพาะการแสวงหาความรู้สึก/ความตื่นเต้น และแนวโน้มต่อต้านสังคม ต่อพฤติกรรมการขับขี่และอุบัติการณ์ของอุบัติเหตุทางถนน โดยพิจารณาปัจจัยเพิ่มเติม เช่น อายุ เพศ และตัวแปรทางสรีรวิทยา

ระเบียบวิธีการ: ได้มีการทบทวนวรรณกรรมอย่างครอบคลุม โดยสรุปผลการศึกษาหลายชิ้นเกี่ยวกับตัวทำนายทางจิตวิทยาของการขับขี่เสี่ยง การวิเคราะห์มุ่งเน้นไปที่ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะบุคลิกภาพ ระดับเอนไซม์สารสื่อประสาท (เช่น MAO) และประสิทธิภาพในการขับขี่ และประเมินประสิทธิภาพของเครื่องมือคัดกรอง เช่น ZKA-PQ ในการระบุบุคคลที่มีความเสี่ยงสูง

ผลการศึกษา: การตรวจสอบเผยให้เห็นว่าผู้ขับขี่ที่แสดงออกถึงความรู้สึกและลักษณะก้าวร้าวในระดับสูงมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ขับรถเร็วเกินกำหนดและตัดสินใจผิดพลาด ซึ่งนำไปสู่อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่ที่อายุน้อยมีความเสี่ยงสูงกว่าเนื่องจากมั่นใจเกินไปและไม่มีประสบการณ์ ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่มีอายุมากกว่ามีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมการขับขี่ที่ระมัดระวังมากกว่า

สรุปผล: ผลการศึกษาเน้นย้ำถึงความซับซ้อนของพฤติกรรมมนุษย์ในบริบทการขับขี่และเน้นย้ำถึงความจำเป็นในการแทรกแซงหลายแง่มุม การผสมผสานการคัดกรองบุคลิกภาพเข้ากับการศึกษาและมาตรการนโยบายที่ตรงเป้าหมายอาจช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพและลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม

คำสำคัญ: ลักษณะบุคลิกภาพ, พฤติกรรมการขับขี่, อุบัติเหตุจราจร

Abstract

Background: Road accidents in Thailand result in significant loss of life and economic burden, with approximately 75% attributed to human factors such as physical, mental, and behavioral inadequacies. Existing evidence suggests that personality traits, shaped by neurobiological processes and early life experiences, play a critical role in influencing risky driving behaviors.

Objective: This study aims to explore the influence of various personality characteristics—particularly sensation/excitement seeking and antisocial tendencies—on driving behavior and the incidence of road accidents, while considering additional factors like age, gender, and physiological variables.

Methodology: A comprehensive literature review was conducted, synthesizing findings from multiple studies on psychological predictors of risky driving. The analysis focused on the association between personality traits, neurotransmitter enzyme levels (e.g., MAO), and driving performance, and evaluated the efficacy of screening instruments such as the ZKA-PQ in identifying high-risk individuals.

Results: The review revealed that drivers exhibiting high levels of sensation-seeking and aggressive traits are more prone to risky behaviors—such as speeding and poor decision-making—that lead to increased accident rates. Younger drivers, in particular, were found to be at higher risk due to overconfidence and inexperience, whereas older drivers tend to demonstrate more cautious driving behavior.

Conclusion: The findings underscore the complexity of human behavior in driving contexts and highlight the need for multifaceted interventions. Integrating personality screening with targeted education and policy measures may effectively reduce road accidents and mitigate their socioeconomic impact.

Keywords: Personality traits, Driving behavior, Traffic accidents

บทนำ

อุบัติเหตุจราจรคร่าชีวิตคนกว่า 2 หมื่นชีวิตต่อปีในประเทศไทย อีกทั้งยังก่อให้เกิดการบาดเจ็บ และบาดเจ็บสาหัส เป็นจำนวนประมาณ 3 แสน และ 1 แสน คน ต่อปี ตามลำดับ คิดเป็นมูลค่าความเสียหายถึงร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม (Gross domestic product, GDP) ของประเทศไทย¹ ซึ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ประมาณ 75% เกิดจากปัจจัยด้านมนุษย์ โดยความไม่พร้อมด้านร่างกาย จิตใจ และพฤติกรรม เป็นปัจจัยภายในที่สำคัญต่อการนำไปสู่ความคิด การตัดสินใจผิดพลาด การควบคุมยานพาหนะผิดพลาด และก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจรขึ้นมาในที่สุด²

ในส่วนของพฤติกรรมมนุษย์นั้น เกิดขึ้นได้จากกลไกการทำงานของระบบประสาทในร่างกาย การเรียนรู้และสร้างตัวตนในวัยเด็ก บุคลิกพื้นฐานในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งแท้ที่จริงแล้วทั้ง 3 ข้อที่กล่าวมาล้วนมีความเชื่อมโยงกันจนก่อให้เกิดการแสดงออกทางพฤติกรรมในเชิงบวกและเชิงลบออกมาขณะเผชิญสถานการณ์ต่าง ๆ ในที่สุด ปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจมีผลต่อพฤติกรรม ได้แก่ เพศ อายุ ระบบต่อมไร้ท่อในร่างกาย ระยะเวลาที่ใช้ในการตัดสินใจในช่วงเวลานั้น ๆ เป็นต้น

ลักษณะบุคลิกภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่และอุบัติเหตุจราจร

จากการศึกษา Psychological predictors of risky driving พบว่าผู้ที่มีอายุน้อยทั้งสองเพศมักผิดพลาดจากการขับขี่มาก เนื่องจากมีความเชื่อมั่นในตนเองสูงแต่มีประสบการณ์และความระมัดระวังน้อย แต่ในเพศชายหรือผู้ที่มี

ฮอโมนเพศชายสูงกว่าจะมีความกล้าที่จะเสี่ยงมากกว่าเนื่องจากมีแนวโน้มการแสดงออกทางพฤติกรรมที่ก้าวร้าวรุนแรงมากกว่าผู้หญิงหรือผู้ที่ไม่มีฮอโมนเพศชายน้อยกว่า ในผู้ที่มีอายุมากขึ้น จะมีการแยกแยะถูกผิดและมักมีความรู้มากกว่าผู้มีอายุน้อยกว่า ทำให้มีความระมัดระวังในการขับชื้อและความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุต่ำลง นอกจากนี้ ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรยังสามารถคาดการณ์ได้จากลักษณะบุคลิก โดยผู้ที่มีบุคลิกแบบแสวงหาความตื่นเต้น (Sensation/Excitement seeking) จะมีแนวโน้มในการขับชื้อแบบก้าวร้าวรุนแรง โมโหขณะขับชื้อได้ง่าย และมักก่อให้เกิดความผิดพลาดจากการใช้ความเร็วการขับชื้อที่สูง ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้นมามากที่สุด เมื่อเทียบกับ บุคลิกแบบอื่น ส่วนบุคลิกภาพแบบอารมณ์อ่อนไหวง่าย(Neuroticism) และแบบเป็นปรปักษ์(Hostility) ก็มีแนวโน้มต่อการเกิดพฤติกรรมแบบก้าวร้าว และการตัดสินใจที่ผิดพลาดในการขับชื้อเช่นเดียวกันแต่ไม่เท่ากันกับบุคลิกแบบแสวงหาความตื่นเต้น³

การเกิดปัญหาการขับชื้อจากบุคลิกภาพแบบแสวงหาความตื่นเต้นนี้ มักพบในวัยรุ่นและวัยผู้ใหญ่ ส่วนในผู้สูงอายุ การผิดพลาดในการขับชื้อมักเกิดจากปัญหาทางสุขภาพกายมากกว่า อย่างไรก็ตาม ผู้สูงอายุบางส่วนมีภาวะวิตกกังวล (Anxiety disorder) ซึ่งสัมพันธ์กับการตัดสินใจที่ช้าลง มีความลังเลเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น โดยเฉพาะบริเวณทางแยก หรือเมื่อพบป้ายสัญลักษณ์ที่ต้องมีการตัดสินใจอย่างใดอย่างหนึ่ง⁴

เป็นที่ทราบกันดีว่าบุคลิกแบบแสวงหาความตื่นเต้นนี้เป็นบุคลิกชนิดต่อต้านสังคม(anti-social) ชนิดหนึ่ง ที่เกิดจากระดับของเอนไซม์ Monoamine oxidase ในระบบประสาทที่ต่ำลง โดยปกติแล้ว MAO enzyme จะทำหน้าที่รักษาระดับของสารสื่อประสาท Dopamine Serotonin และ Norepinephrine ให้มีปริมาณไม่มากเกินไป ดังนั้น หาก Monoamine oxidase ลดลงคือขาดหายไป จะทำให้การรับรู้ของสมองต่อความกังวล และความกลัวลดลง⁵ ในทางตรงกันข้าม จะเพิ่มความตื่นตัว ความกล้า และความอยากรู้อยากลองที่มากขึ้น ซึ่งในการคัดกรองบุคลิกแบบ anti-social นั้น มีเครื่องมือคัดกรองหลายชนิด เช่น 5-Factors models GDMS ZKA-PQ MMPI เป็นต้น⁶ โดยจากการทบทวนวรรณกรรม ZKA-PQ จะมีความจำเพาะต่อบุคลิกแบบแสวงหาความตื่นเต้นค่อนข้างมาก⁷ ทั้งนี้ ในโรคบางชนิดที่มีระดับ MAO ลดลง จะมีผลต่อการควบคุมยานพาหนะ และการตัดสินใจบนท้องถนนเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็น โรคสมาธิสั้น (Attention deficit hyperactivity disorder, ADHD) โรคพาร์กินสัน(Parkinson disease) รวมถึงกลุ่มอาการขาอยู่ไม่สุข (Restless leg syndrome) ฯลฯ⁸

นอกจากนี้ สารเสพติดที่มีฤทธิ์กระตุ้นประสาท ไม่ว่าจะเป็นแอมเฟตามีน โคเคน ไบโพรแทม กัญชา ก่อให้เกิดความไม่สมดุลของปริมาณสารสื่อประสาท และการทำงานของเอนไซม์ MAO โดยเฉพาะ norepinephrine และ dopamine ที่มีปริมาณมากขึ้น และปริมาณของเอนไซม์ MAO เดิม ไม่เพียงพอต่อการกำจัดสารเหล่านี้ ทำให้สมองรู้สึกตื่นตัว มีความสุข กล้าหาญ และขาดความระมัดระวัง ในผู้ที่โรคกลุ่มดังกล่าว และกลุ่มที่ได้รับหรือสงสัยว่าจะได้รับสารเสพติดนี้ควรได้รับการคัดกรอง วินิจฉัย รักษา และควบคุมอาการของโรคอย่างเหมาะสม ก่อนการพิจารณาอนุญาตให้ขับชื้อหรืออาจแนะนำให้งดการขับชื้อยานพาหนะ เพื่อป้องกันการเกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่นต่อไป

จากข้อความข้างต้น จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมของมนุษย์นั้นมีความซับซ้อน การเกิดพฤติกรรมที่แสดงออกมามีปัจจัยการเรียนรู้ ประสบการณ์ต่าง ๆ หรืออาจเกิดจากความปกติในคุณสมบัติของระบบประสาท สารสื่อประสาท และเอนไซม์ภายในร่างกายก็ได้⁹ อนึ่ง พฤติกรรมเสี่ยงทางการขับชื้อในบางครั้งก็ขึ้นกับกิจกรรมทางสังคม เช่น การฝ่าฝืนไฟจราจรโดยการขับชื้อต่อท้ายรถคันก่อนหน้าในสถานการณ์กักบริเวณ “ควรวไป” และ “ควรวหยุด” โดยเฉพาะเวลาไฟจราจรสีเหลืองกระพริบ¹⁰ การใช้ความเร็วเกินกำหนดเนื่องจากเห็นตัวอย่างที่ผู้อื่นกระทำต่อกันมา เช่น การถ่ายทอดจากผู้ปกครองสู่รุ่นถัดไป ดังนั้น นอกจากการคัดกรองลักษณะบุคลิก โรค และการใช้ยาหรือสารเสพติด ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจึงควรใช้กฎ มาตรการและกฎหมายควบคุมพฤติกรรมควบคู่ไปด้วย ไม่ว่าจะเป็นเริ่มจากส่วนเล็กสุดคือครอบครัว หรือเริ่มจากการ

กำหนดนโยบายของภาคส่วนต่าง ๆ ล้วนเป็นสิ่งสำคัญในการลดการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต จากพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ในการขับขี่ในอนาคตสืบไป

การวิจารณ์

การทบทวนวรรณกรรมเน้นย้ำว่าลักษณะบุคลิกภาพ โดยเฉพาะการแสวงหาความรู้สึก/ความตื่นเต้นสูง และแนวโน้มก้าวร้าวและต่อต้านสังคม มีบทบาทสำคัญในการมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับรถเสี่ยง และเป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ลักษณะเหล่านี้ มักถูกกำหนดโดยปัจจัยทางประสาทชีววิทยา เช่น ระดับเอนไซม์ MAO ที่ลดลงและประสบการณ์ในช่วงต้นชีวิต เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจโดยหุนหันพลันแล่น และแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรม เช่น ขับรถเร็วและขับรถอย่างก้าวร้าว ความเสี่ยงนี้เด่นชัดโดยเฉพาะในหมู่ผู้ขับขี่ที่อายุน้อย ซึ่งมักมีความมั่นใจมากเกินไปและมีประสบการณ์จำกัด จึงมีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมเสี่ยงสูงดังกล่าว ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่ที่มีอายุมากกว่ามีแนวโน้มที่จะแสดงรูปแบบการขับรถที่ระมัดระวังมากขึ้น ซึ่งน่าจะได้รับประโยชน์จากประสบการณ์ที่สะสมมาและความรู้สึกในการประเมินความเสี่ยงที่พัฒนาดีขึ้น

ข้อเสนอแนะ

ขอแนะนำให้ใช้การแทรกแซงหลายแง่มุมเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ควรมีการรวมเครื่องมือคัดกรองบุคลิกภาพ เช่น ZKA-PQ เข้ากับกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ ควบคู่ไปกับโปรแกรมการศึกษาเฉพาะด้านที่เน้นการตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงและแนวทางการขับขี่ที่ปลอดภัย นอกจากนี้ การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้เชี่ยวชาญด้านการแพทย์ หน่วยงานด้านการจราจร และผู้กำหนดนโยบายถือเป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาและบังคับใช้กลยุทธ์ที่อิงตามหลักฐานซึ่งช่วยลดพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยง

References

1. Tdri. (2017, August 12). อุบัติเหตุทางถนน... ความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย - TDRI: Thailand Development Research Institute. TDRI. https://tdri.or.th/2017/08/econ_traffic_accidents/
2. ณะพงษ์ จินวงษ์. (2021). อุบัติเหตุ ทาง ถนน “ภัยเงียบ” ที่ยังอันตรายและท้าทายการจัดการ. *วารสาร การ แพทย์ อุจฉิน แห่ง ประเทศไทย*, 1(1), 71-76.
3. Psychology3. Aluja, A., Balada, F., García, O., & García, L. F. (2023). Psychological predictors of risky driving: the role of age, gender, personality traits (Zuckerman's and Gray's models), and decision-making styles. *Frontiers in psychology*, 14, 1058927.
4. Lucidi, F., Girelli, L., Chirico, A., Alivernini, F., Cozzolino, M., Violani, C., & Mallia, L. (2019). Personality traits and attitudes toward traffic safety predict risky behavior across young, adult, and older drivers. *Frontiers in psychology*, 10, 536.
5. Bortolato, M., & Shih, J. C. (2011). Behavioral outcomes of monoamine oxidase deficiency: preclinical and clinical evidence. *International review of neurobiology*, 100, 13-42.
6. Urieta, P., Aluja, A., Garcia, L. F., Balada, F., & Lacomba, E. (2021). Decision-making and the alternative five factor personality model: Exploring the role of personality traits, age, sex, and social position. *Frontiers in Psychology*, 12, 717705.

7. Aluja, A., Lucas, I., Blanch, A., García, O., & García, L. F. (2018). The Zuckerman-Kuhlman-Aluja personality questionnaire shortened form (ZKA-PQ/SF). *Personality and Individual Differences*, 134, 174-181.
8. Shih, J. C., & Thompson, R. F. (1999). Monoamine oxidase in neuropsychiatry and behavior. *The American Journal of Human Genetics*, 65(3), 593-598.
9. Shinohara, K., & Renge, K. 8.1 Perception and cognition of drivers.
10. Kaul, R., & Jipp, M. (2023). Influence of cognitive processes on driver decision-making in dilemma zone. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 19, 100805.