

การพัฒนาแบบการสร้างความทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียน  
มัธยมศึกษาโดยการมีส่วนร่วมของเครือข่าย อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์  
Development of a Model for Building Survival Thinking Skills in Motorcycle Riding  
among Secondary School Students through Community Network Participation in Chom  
Phra District, Surin Province.

(Received: December 25,2025 ; Revised: December 30,2025 ; Accepted: December 31,2025)

ณัฐนันต์ ทองศรี<sup>1</sup>

Natthanan Thongsri<sup>1</sup>

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสถานการณ์และปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์ 2) พัฒนาแบบการสร้างความทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการมีส่วนร่วมของเครือข่าย และ 3) ศึกษาประสิทธิผลของรูปแบบที่พัฒนาขึ้น กลุ่มตัวอย่างในระยะที่ 1 คือ นักเรียนมัธยมศึกษา จำนวน 336 คน และระยะที่ 3 คือ นักเรียนกลุ่มทดลอง จำนวน 32 คน ดำเนินการวิจัยตามวงจร PAOR (Planning, Action, Observation, Reflection) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ 1) แบบสอบถามทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดที่มีค่าความเชื่อมั่น 0.89 2) แบบประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ 3) แบบบันทึกการสนทนากลุ่มและแบบสังเกตพฤติกรรม และ 4) แบบประเมินความพึงพอใจ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณใช้สถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และเปรียบเทียบความแตกต่างก่อนและหลังการทดลองด้วยสถิติ Paired sample t-test ส่วนข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา ผลการศึกษาแบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ผลการศึกษาแบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้ ระยะที่ 1 การศึกษาสถานการณ์พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุ 13-15 ปี (ร้อยละ 49.00) โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ถึงร้อยละ 92.26 มีระดับทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด อยู่ในระดับต่ำ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 17.42 และพฤติกรรมรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับพอใช้ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 38.22 สาเหตุเชิงลึกตามกรอบ SHELL Model เกิดจากการขาดทักษะการตัดสินใจและการสนับสนุนจากครอบครัวที่เด็กขับขี่ก่อนวัยอันควร ระยะที่ 2 การพัฒนาแบบ พบว่า ได้รูปแบบการแก้ไขปัญหาคือ “JOMPHRA Model” ประกอบด้วย 1) Joint Planning (การวางแผนร่วมกัน) 2) Organized Action (การจัดกิจกรรมการเรียนรู้ระบบ 6 โมดูล) 3) Monitoring & Mentoring (การติดตามและพี่เลี้ยง) และ 4) PHRA (การสะท้อนผลและปรับปรุง) ระยะที่ 3 การประเมินประสิทธิผล พบว่า ภายหลังจากทดลองใช้รูปแบบ JOMPHRA Model กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดและพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < .001$ ) และสถิติอุบัติเหตุในกลุ่มเป้าหมายระดับอำเภอลดลงร้อยละ 18.25 เมื่อเทียบกับค่ามัธยฐานย้อนหลัง 3 ปี

**คำสำคัญ:** ทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด, JOMPHRA Model, อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์, นักเรียนมัธยมศึกษา, วิจัยเชิงปฏิบัติการ

Abstract

This action research aimed to 1) investigate the situation and risk factors of motorcycle accidents among secondary school students in Jom Phra District, Surin Province, 2) develop a model for building road survival thinking skills in motorcycle riding through network participation, and 3) evaluate the effectiveness of the developed model. The study was conducted using the PAOR (Planning, Action, Observation, Reflection) cycle. The participants included 336 secondary school students in Phase 1, and a specific experimental group of 32 students in Phase 3. The research instruments consisted of 1) a Road Survival Thinking Skills Questionnaire with a reliability coefficient of 0.89, 2) a Riding Behavior Assessment

<sup>1</sup> นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์

Form, 3) a Focus Group Record and Observation Form, and 4) a Satisfaction Assessment Form. Quantitative data were analyzed using percentage, mean, standard deviation, and Paired sample t-test, while qualitative data were analyzed using content analysis.

The results were divided into three phases: Phase 1: Situation Analysis found that the majority of students began riding motorcycles between the ages of 13-15 (49.00%), with 92.26% lacking a driver's license. Their Road Survival Thinking Skills were at a low level (Mean = 17.42), while riding behaviors were at a moderate level (Mean = 38.22). Deep causal analysis using the SHELL Model revealed that accidents stemmed from a lack of decision-making skills and family environments that allowed premature riding. Phase 2: Model Development led to the "JOMPHRA Model," consisting of 1) Joint Planning, 2) Organized Action (6-module learning activities), 3) Monitoring & Mentoring, and 4) PHRA (Participatory Holistic Reflection & Adaptation). Phase 3: Effectiveness Evaluation showed that after implementing the JOMPHRA Model, the experimental group had significantly higher mean scores for Road Survival Thinking Skills and riding behaviors compared to pre-test scores ( $p < .001$ ). Furthermore, district-level accident statistics among the target group decreased by 18.25% compared to the 3-year historical median.

**Keywords:** Road Survival Thinking Skills, JOMPHRA Model, Motorcycle Accidents, Secondary Students, Action Research

## บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นวิกฤตการณ์ทางสาธารณสุขที่สำคัญระดับโลก องค์การอนามัยโลก (WHO) ได้จัดให้อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชนทั่วโลก โดยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละกว่า 1.35 ล้านคน<sup>1</sup> สำหรับประเทศไทย สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนยังคงมีความรุนแรงและน่าเป็นห่วง จากรายงานของกระทรวงสาธารณสุขในปี 2565 พบว่ามีผู้เสียชีวิตสูงถึง 17,379 ราย คิดเป็นอัตรา 26.6 ต่อแสนประชากร ซึ่งสูงที่สุดในภูมิภาคอาเซียน กลุ่มอายุที่มีการสูญเสียมากที่สุดคือ เด็กและเยาวชนอายุ 15-24 ปี สาเหตุสำคัญเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 79.7 ของการเสียชีวิตทั้งหมด การสูญเสียในกลุ่มวัยนี้ส่งผลกระทบต่ออย่างมหาศาลต่อโครงสร้างประชากรและเศรษฐกิจของประเทศ โดยคิดเป็นมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจรวมกว่า 1.16 แสนล้านบาทต่อปี หรือร้อยละ 0.67 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)<sup>2</sup>

สถานการณ์ในระดับภูมิภาค เขตสุขภาพที่ 9 (นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) พบ

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะจังหวัดสุรินทร์ที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นลำดับต้นๆ จากข้อมูลศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ (IDCC) ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2563-2567)<sup>3</sup> พบแนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชนเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์ แม้จะถูกจัดอยู่ในกลุ่มอำเภอเสี่ยงปานกลาง แต่กลับพบสถิติการบาดเจ็บในกลุ่มเยาวชนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จาก 69 รายในปี 2563 เป็น 212 รายในปี 2566<sup>4</sup> สาเหตุเชิงลึกเกิดจากบริบททางสังคมที่เอื้อให้เด็กเริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุยังน้อย (10-12 ปี) โดยขาดใบอนุญาตขับขี่และการฝึกอบรมทักษะที่ถูกต้อง ส่งผลให้ขาดทักษะในการประเมินความเสี่ยงและการตัดสินใจในสถานการณ์คับขัน<sup>5</sup>

การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 ซึ่งกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตให้เหลือ 12 ต่อแสนประชากรภายในปี

2570 โดยเน้นการดำเนินงานตามแนวคิดระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) และยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน (Thailand Safe Youth: TSY) ของกรมควบคุมโรค ซึ่งประกอบด้วยกลยุทธ์สำคัญ ได้แก่ การจัดการระบบข้อมูล การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย การบังคับใช้กฎหมาย และที่สำคัญที่สุดคือ การสร้างความรอบรู้และทักษะความปลอดภัย (Safety Skills) ให้กับเยาวชน เพื่อให้สามารถจัดการความเสี่ยงได้ด้วยตนเอง<sup>6</sup>

แม้ว่าจะมีการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศ แต่การนำไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ยังคงประสบปัญหาและอุปสรรค โดยเฉพาะในสถานศึกษาที่ยังขาดรูปแบบการเรียนรู้ที่เน้นการพัฒนา "กระบวนการคิด" (Thinking Skills) อย่างเป็นระบบ ส่วนใหญ่ยังเน้นเพียงการให้ความรู้ทฤษฎี ซึ่งไม่เพียงพอต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ตามแนวคิดทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด (Road Survival Thinking Skills)<sup>7</sup> และทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning Theory) ของ Bandura ได้เสนอว่า การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นต้องอาศัยกระบวนการเรียนรู้ที่ประกอบด้วย การเข้าถึงข้อมูล (Access) ความเข้าใจ (Understand) การประเมินความเสี่ยง (Appraise) และการนำไปใช้ (Apply) ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมของเครือข่ายทางสังคม (Social Network) ที่เข้มแข็ง ทั้งบ้าน โรงเรียน และชุมชน ในการเป็นเกราะป้องกันและปรับเปลี่ยนบรรทัดฐานทางสังคม เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการแก้ปัญหา<sup>8</sup>

จากเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยในฐานะบุคลากรสาธารณสุขที่มีบทบาทในการขับเคลื่อนงานป้องกันการบาดเจ็บในพื้นที่ จึงสนใจที่จะศึกษาและพัฒนารูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของเครือข่ายในอำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์ โดยประยุกต์ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action

Research) เพื่อค้นหารูปแบบที่เหมาะสมกับบริบทพื้นที่ ซึ่งคาดว่าผลการวิจัยจะเป็นแนวทางสำคัญในการยกระดับทักษะการคิดวิเคราะห์และการตัดสินใจของเยาวชน นำไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ของอำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ และทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดจากภัยท้องถนน (Road Survival Thinking Skills) ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา
3. เพื่อสร้างและพัฒนารูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา โดยการมีส่วนร่วมของเครือข่าย อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์ (JOMPHRA Model)
4. เพื่อทดลองใช้และประเมินประสิทธิผลของรูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา โดยการมีส่วนร่วมของเครือข่าย อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง "การพัฒนารูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา โดยการมีส่วนร่วมของเครือข่าย อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์" เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) โดยประยุกต์ใช้กระบวนการ PAOR (Planning, Action, Observation, Reflection)<sup>16</sup> ดำเนินการระหว่างเดือนกันยายน – ธันวาคม 2568 มีขั้นตอนการวิจัย 3 ระยะ ดังนี้  
**ระยะที่ 1** ศึกษาสถานการณ์ทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดและพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์

ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภोजอมพระ จังหวัดสุรินทร์ (ระยะเวลาดำเนินการ เดือน กันยายน - ตุลาคม พ.ศ. 2568) ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักเรียนที่กำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 - 6 จำนวน 2,675 คน กลุ่มตัวอย่างกำหนดขนาดตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ของเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie & Morgan)<sup>16</sup> จำนวน 336 คน

เครื่องมือใช้เป็นแบบสอบถามเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ส่วนที่ 2 ทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขีรถจักรยานยนต์ (Road Survival Thinking Skills) โดยผู้วิจัยประยุกต์แบบสอบถามจากแนวคิด Thailand Safe Youth (TSY) จากกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค สำหรับการตรวจสอบค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามทดลองใช้กับนักเรียนที่มีลักษณะเหมือนกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้วิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ครอนบาค 0.89 รายละเอียด ดังนี้ 1) การเข้าถึงข้อมูล (Access) 2) ความเข้าใจ (Understand) 3) การประเมินสถานการณ์และตัดสินใจ (Appraise) และ 4) การนำไปใช้ (Apply) รวมจำนวน 30 ข้อ โดยแบบสอบถามด้านที่ 1-4 มีลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ 3 ตัวเลือก (ใช่/ไม่ใช่/ไม่ทราบ) กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนคือ ตอบถูกได้ 1 คะแนน ตอบผิดหรือไม่ทราบได้ 0 คะแนน ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ จำนวน 20 ข้อ ใช้มาตรวัดการประมาณค่า (Rating Scale) มี 3 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบางครั้ง และไม่เคยปฏิบัติ ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้ค่า IOC ระหว่าง 0.67 - 1.00 ในทุกข้อคำถาม

การวิเคราะห์ข้อมูล ด้วยสถิติเชิงพรรณนา แสดงค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

**ระยะที่ 2 การสร้างและพัฒนารูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี**

**รถจักรยานยนต์ และทดลองใช้ในโรงเรียนต้นแบบ** (ระยะเวลาดำเนินการ เดือนตุลาคม - พฤศจิกายน พ.ศ. 2568) โดยการประยุกต์ใช้กระบวนการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) ตามวงจร PAOR<sup>16</sup> มีขั้นตอนการศึกษาเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 **ขั้นวางแผนการดำเนินการ** (Planning) เป็นการบูรณาการข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในระยะที่ 1 (สถานการณ์และสาเหตุเชิงลึกตาม SHELL Model) มาสรุปวิเคราะห์ และวางแผนการดำเนินงาน ร่วมกับการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด (TSY) เริ่มจาก (1) จัดตั้ง “ทีมบูรณาการความปลอดภัยทางถนน” (Joint Team) ประกอบด้วย คณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปอ.อำเภอ) ครูแกนนำและตัวแทนนักเรียน (2) พัฒนาการมีส่วนร่วมของเครือข่ายโรงเรียน ครอบครัว และชุมชน (Joint Planning) (3) ออกแบบและวางแผนพัฒนารูปแบบกิจกรรมการเรียนรู้เพื่อสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด (JOMPHRA Model) สำหรับนักเรียนมัธยมศึกษา

ขั้นตอนที่ 2 **ขั้นลงมือปฏิบัติ** (Action) ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการออกแบบและวางแผนการจัดกระบวนการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด มาดำเนินการตามแผนกิจกรรม (Organized Action) ประกอบด้วย (1) ประชุมคืนข้อมูล (Feedback) ผลการศึกษาสถานการณ์และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ เพื่อสร้างความตระหนักและร่วมวางแผนแก้ไขปัญหา (2) ประชุมชี้แจงแผนการดำเนินงานและพัฒนาศักยภาพวิทยากรพี่เลี้ยง (Mentors) (3) พัฒนารูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด (JOMPHRA Model) ให้กับนักเรียนในโรงเรียนต้นแบบ จำนวน 1 โรงเรียน (โรงเรียนจอมพระประชาสรรค์) รายละเอียดกิจกรรมการเรียนรู้แบ่งเป็น 6 โมดูล ดำเนินการต่อเนื่อง 12 สัปดาห์ โดยเน้นองค์ประกอบของทักษะคิด TSY ดังนี้:

1. สัปดาห์ที่ 1-2: การเข้าถึงข้อมูล (Access) และทบทวน

2. สัปดาห์ที่ 3-4: ความรู้ความเข้าใจ (Understand) และการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุ

3. สัปดาห์ที่ 5-8: การประเมินสถานการณ์และการตัดสินใจ (Appraise) ผ่านกิจกรรมจำลองสถานการณ์ (Simulation) และการฝึกคาดการณ์ความเสี่ยง

4. สัปดาห์ที่ 9-12: การนำไปใช้และบอกต่อ (Apply) ผ่านการผลิตสื่อสร้างสรรค์และการรณรงค์ในโรงเรียน

เครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ 1) แบบสอบถามทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด 2) แบบประเมินพฤติกรรมก้าวร้าว 3) แบบบันทึกการสนทนากลุ่ม 4) แบบสังเกตพฤติกรรม และ 5) แบบประเมินความพึงพอใจการเข้าร่วมกิจกรรม (4) ทดลองใช้รูปแบบ (Implementation) กับกลุ่มเป้าหมายในโรงเรียนต้นแบบ พร้อมทั้งมีการติดตามเยี่ยมเสริมพลัง (Monitoring & Mentoring) โดยทีมพี่เลี้ยงจาก ศปถ.อำเภอ

**ขั้นตอนที่ 3 ขั้นสังเกต (Observation)** ผู้วิจัยและทีมพี่เลี้ยงสังเกตการณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างการดำเนินกิจกรรมในขั้นตอนที่ 2 โดยสังเกตพฤติกรรมมีส่วนร่วม การตัดสินใจในสถานการณ์จำลอง และปฏิกิริยาตอบสนองของนักเรียน เพื่อนำข้อค้นพบไปสรุปและวิเคราะห์เพื่อเตรียมสะท้อนผล

**ขั้นตอนที่ 4 ขั้นสะท้อนผล (Reflection)** ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการดำเนินงานในขั้นตอนที่ 3 มาจัดเวทีถอดบทเรียน (AAR) เพื่อสรุปผลการพัฒนารูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด (JOMPHRA Model) ตามแนวทาง Participatory Holistic Reflection & Adaptation (PHRA) กลุ่มเป้าหมาย คือ ทีมบูรณาการความปลอดภัยทางถนนอำเภอจอมพระ ครูแกนนำ และตัวแทนนักเรียน เครื่องมือที่ใช้เป็นแนวคำถามในการสนทนากลุ่ม และสมุดจดบันทึก การวิเคราะห์ข้อมูล โดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content

Analysis) เพื่อสรุปเป็นองค์ประกอบของรูปแบบที่สมบูรณ์ และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (ความพึงพอใจ/คะแนนทักษะระหว่างฝึก) ด้วยสถิติเชิงพรรณนา แสดงค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

**ระยะที่ 3 ศึกษาผลการทดลองใช้รูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในโรงเรียนต้นแบบ** (ระยะเวลาดำเนินการเดือนพฤศจิกายน - ธันวาคม พ.ศ. 2568) โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi-Experimental Research) ชนิดกลุ่มเดียววัดผลก่อนและหลังการทดลอง (One Group Pretest-Posttest Design) และประเมินความพึงพอใจต่อรูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีขั้นตอนการวิจัยดังนี้

**พื้นที่ศึกษา** เลือกจากประชากรที่ศึกษาระยะที่ 1 คือ โรงเรียนจอมพระประชาสรรค์ อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์

**ประชากรที่ศึกษา** คือ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 โรงเรียนจอมพระประชาสรรค์ ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน

**กลุ่มตัวอย่าง** ทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) จำนวน 32 คน โดยใช้เกณฑ์นี้

**เกณฑ์การคัดเลือกเข้าสู่การศึกษา (Inclusion criteria)** ได้แก่

1. เป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 โรงเรียนจอมพระประชาสรรค์ อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นประจำ
3. สนใจเข้าร่วมโครงการและสามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้ตลอดระยะเวลา

**เกณฑ์การคัดเลือกออกการศึกษา (Exclusion criteria)** ได้แก่

4. นักเรียนที่มีการย้ายออกจากโรงเรียนหรือขาดเรียนในช่วงการทำกิจกรรมต่อเนื่อง

5. มีปัญหาสุขภาพที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้าร่วมกิจกรรม

วิเคราะห์ข้อมูล เชิงปริมาณด้วยสถิติพรรณนาแสดงค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน วัดผลก่อนและหลังการทดลอง เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยที่ทักษะคิดและพฤติกรรมการขับขี่ โดยใช้สถิติ Paired sample t-test และข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis)

### ผลการศึกษา

**ระยะที่ 1** ศึกษาสถานการณ์ทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด และ พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภोजอมพระ จังหวัดสุรินทร์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 69.94 เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุ 13-15 ปี ร้อยละ 49.00 รองลงมาคือช่วงอายุ 10-12 ปี ร้อยละ 48.00 โดยนักเรียนส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 92.26 และไม่เคยผ่านการฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัย ร้อยละ 87.00

ผลการประเมินระดับคะแนน พบว่านักเรียนมีทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวมอยู่ใน ระดับต่ำ ( $\bar{X} = 17.42$ , S.D. = 4.98) และมีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวมอยู่ใน ระดับพอใช้ ( $\bar{X} = 38.22$ , S.D. = 5.87) นอกจากนี้ การวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกตามกรอบ SHELL Model พบปัจจัยเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล (Liveware) ที่ขาดทักษะการตัดสินใจและการประเมินความเสี่ยง และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) ที่ครอบครัวและชุมชนให้การสนับสนุนการขับขี่ก่อนวัยอันควร

**ระยะที่ 2** ผลการพัฒนาแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา และทดลองใช้ในโรงเรียนต้นแบบ โดยการประยุกต์ใช้

รูปแบบ PAOR จากการศึกษาพบประเด็นที่สำคัญในแต่ละขั้นตอน ดังนี้

**ขั้นตอนที่ 1** **ขั้นวางแผนการดำเนินการ (Planning)** ผลการวิเคราะห์การดำเนินงานในขั้นวางแผน พบว่า **ปัจจัยด้านคน** มีคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปภ. อำเภอ) ทีมสหวิชาชีพ และครูแกนนำจากโรงเรียนมัธยมศึกษาในอำเภोजอมพระ ที่มีความพร้อมในการเป็น "ทีมบูรณาการ" (Joint Team) เพื่อขับเคลื่อนงาน

**ปัจจัยด้านเงิน** คือ มีงบประมาณที่ได้รับ การสนับสนุนจากโรงเรียนและภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ เพียงพอต่อการจัดกิจกรรมและผลิตสื่อการเรียนรู้

**ปัจจัยด้านวัสดุ/สิ่งของ** คือ มีการพัฒนาหลักสูตรและสื่อต้นแบบ "ทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด" (Road Survival Thinking Skills) ให้กับโรงเรียนต้นแบบเพื่อใช้เป็นสื่อการสอน ประกอบด้วย คู่มือการจัดกิจกรรม 6 โมดูล สื่อวีดิทัศน์จำลองสถานการณ์ (Simulation) และสื่อรณรงค์ผ่าน Social Media

**ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ** คือ มีการประชุมชี้แจงแผนการดำเนินงานเพื่อให้รับทราบทิศทาง การขับเคลื่อนรูปแบบ "JOMPHRA Model" และการบูรณาการเข้ากับกิจกรรมพัฒนาผู้เรียนของโรงเรียนในปีการศึกษา 2568

จากการนำผลการศึกษาในระยะที่ 1 มาวิเคราะห์ ร่วมกับ ภาคีเครือข่าย ผ่านกระบวนการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (PAOR) และเวทีประชาคม (AIC) โดยมีผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 23 คน ได้แก่ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภोजอมพระ และครูแกนนำได้ร่วมกันสังเคราะห์ปัญหาและออกแบบแนวทางการแก้ไข จนได้นวัตกรรมรูปแบบการดำเนินงานที่เรียกว่า "JOMPHRA Model" ซึ่งมีองค์ประกอบสำคัญ 4 ด้าน ดังนี้

1.J - Joint Planning (การวางแผนแบบมีส่วนร่วม): การจัดตั้ง "ทีมบูรณาการความ

ปลอดภัยทางถนน" ที่ประกอบด้วย ฝ่ายปกครอง สาธารณสุข ตำรวจ และโรงเรียน ร่วมกันวิเคราะห์ ข้อมูลอุบัติเหตุและกำหนดเป้าหมายเชิงรุกในการ สร้างทักษะการคิดให้นักเรียน

**2.O - Organized Action (การจัดการ เรียนรู้อย่างเป็นระบบ):** การกำหนดหลักสูตร กิจกรรมการเรียนรู้ "ทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด" (Road Survival Thinking Skills) จำนวน 6 โมดูล ระยะเวลา 12 สัปดาห์ เน้นกระบวนการ Active Learning และ สถานการณ์จำลอง (Simulation) ประกอบด้วย

โมดูลที่ 1: การเข้าถึงข้อมูลความปลอดภัย (Access)

โมดูลที่ 2: ความรู้กฎจราจรและวินัยจราจร

โมดูลที่ 3: ความเข้าใจสาเหตุและการ ป้องกันอุบัติเหตุ (Understand)

โมดูลที่ 4: การประเมินสถานการณ์ความเสี่ยง (Appraise)

โมดูลที่ 5: การตัดสินใจแก้ปัญหาเฉพาะหน้า

โมดูลที่ 6: การนำไปใช้และสื่อสารเพื่อสังคม (Apply)

**1.M - Monitoring & Mentoring (การติดตามและพี่เลี้ยง):** การสร้างระบบพี่เลี้ยง จากเครือข่าย ศปช.อำเภอ เพื่อลงพื้นที่เยี่ยมเสริมพลัง (Empowerment) ให้คำปรึกษาแก่ครูและ แกนนำนักเรียนอย่างต่อเนื่อง

**2.PHRA - Participatory Holistic Reflection & Adaptation (การสะท้อนผล และปรับปรุงแบบองค์รวม):** การจัดเวทีถอดบทเรียน (AAR) ร่วมกันระหว่างโรงเรียนและชุมชน เพื่อสะท้อนผลการปฏิบัติและปรับปรุงรูปแบบ กิจกรรมให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่อำเภอ จอมพระอย่างสม่ำเสมอ

ผลจากการประเมินความเหมาะสมของรูปแบบโดยผู้เชี่ยวชาญและภาคีเครือข่าย พบว่ารูปแบบ JOMPHRA Model มีความเหมาะสมและ

ความเป็นไปได้ในการนำไปปฏิบัติจริงอยู่ในระดับมากที่สุด และสอดคล้องกับวิถีชีวิตของเยาวชนในพื้นที่

### ขั้นตอนที่ 2 ขั้นลงมือปฏิบัติ (Action)

ผลจากการประชุมคืบข้อมูลผลการสำรวจ สถานการณ์ และพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ข้อมูลที่สำคัญที่ได้จากการประชุมคือ นักเรียนส่วนใหญ่เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุ 13-15 ปี โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่และขาดทักษะการประเมินความเสี่ยง (TSY อยู่ในระดับต่ำ) นักเรียนมักขับขี่ตามความเคยชินและเลียนแบบพฤติกรรมเสี่ยงจากคนในชุมชน ที่ประชุมได้ให้ข้อเสนอ ควรเชิญภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ สาธารณสุข และผู้ปกครอง เข้าร่วมในกระบวนการฝึกทักษะ ไม่ใช่ปล่อยให้ เป็นภาระของครูฝ่ายปกครองเพียงฝ่ายเดียว รูปแบบการสอนเดิมที่เน้นการบรรยายหน้าเสาธงไม่เพียงพอ ต้องเน้นการ "ฝึกคิด" และ "ตัดสินใจ" ในสถานการณ์จำลอง ดังนั้นจึงควรจัดกิจกรรมในลักษณะ Active Learning ผลจากการประชุมชี้แจงแผนการดำเนินงานพัฒนาไกลแนวทางการขับเคลื่อนและการดำเนินงานสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด คือ ภาคีเครือข่ายรับทราบแผนการดำเนินงาน ประกอบด้วย กิจกรรมสำคัญ (1) การประชุมวางแผนร่วมกัน (Joint Planning) (2) การพัฒนารูปแบบ JOMPHRA Model ให้นักเรียนมัธยมศึกษา และทดลองใช้ในโรงเรียนต้นแบบ โดยประยุกต์ใช้รูปแบบ PAOR ซึ่งประกอบไปด้วย กิจกรรมจำนวน 12 สัปดาห์ แบ่งเป็น 6 โมดูล (3) การติดตามและพี่เลี้ยง (Monitoring & Mentoring) โดยเจ้าหน้าที่ ศปช.อำเภอ และครูแกนนำ ร่วมเป็นวิทยากรพี่เลี้ยง ผลการประชุมคัดเลือกโรงเรียนนำร่อง ในการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด พบว่า การเลือกพื้นที่ที่ทำการศึกษาคควรมีเกณฑ์การคัดเลือก คือ ความพร้อมของผู้บริหารโรงเรียนและความเข้มแข็งของเครือข่าย ซึ่งพื้นที่คัดเลือกในการเป็นตัวแทนคือ โรงเรียนจอมพระประชาสรรค์ อำเภอจอมพระ จังหวัด

สุรินทร์ เนื่องจากเป็นโรงเรียนขนาดใหญ่ประจำอำเภอและมีต้นทุนการทำงานร่วมกับชุมชนที่ดี

### ขั้นตอนที่ 3 ขั้นสังเกต (Observation)

ผลการดำเนินงานในขั้นตอนที่ 2 พบว่า การคืนข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุและระดับทักษะคิดของนักเรียน เป็นกิจกรรมสำคัญที่ทำให้ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบปัญหาที่แท้จริง (Real Situation) เพื่อใช้ในการออกแบบกิจกรรมจำลองสถานการณ์ให้ตรงจุด รวมไปถึงการชี้แจงกระบวนการ JOMPHRA Model ทำให้ทุกภาคส่วนมองภาพความสำเร็จไปในทิศทางเดียวกัน ตลอดจนเห็นความสำคัญของการพัฒนา "ทักษะสมอง" (Executive Functions) มากกว่าแค่การท่องจำกฎจราจร โดยการเลือกโรงเรียนต้นแบบเพื่อนำร่องทดลองใช้รูปแบบ ควรเลือกจากโรงเรียนที่มีความพร้อมของทีมงานครูที่รับผิดชอบงานวินัยจราจรและกิจการนักเรียน เพื่อจะได้ขับเคลื่อนกิจกรรมทั้ง 6 โมดูลได้อย่างต่อเนื่อง และสามารถเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประเมินผลรูปแบบเพื่อนำมาพัฒนาต่อไป

**ขั้นตอนที่ 4 ขั้นสะท้อนผล (Reflection)** ได้ข้อมูลที่ได้จากการดำเนินงานในขั้นตอนที่ 3 มาจัดเวทีถอดบทเรียน (AAR) สรุปประเมินผลการพัฒนารูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (JOMPHRA Model) ในโรงเรียนต้นแบบ ในประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา และคืนข้อมูลผลการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงรูปแบบให้มีความสมบูรณ์พร้อมสำหรับการขยายผลในระยะต่อไป

### ระยะที่ 3 ผลการประเมินการพัฒนา รูปแบบ และประเมินความพึงพอใจ พบว่า

1. ข้อมูลคุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างนักเรียน โรงเรียนจอมพระประชาสรรค์ อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์ จำนวน 32 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 69.94 โดยมีอายุเฉลี่ย 15.21 ปี (S.D. = 1.34 ปี) อาชีพของบิดาและมารดาส่วนใหญ่ คือ เกษตรกรรม ส่วนใหญ่อาศัยกับบิดามารดา ร้อยละ 75.0 และส่วนใหญ่เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุ 13-15 ปี

2. ผลการประเมินทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทักษะคิดอยู่ใน ระดับต่ำ ร้อยละ 46.9 รองลงมาคือ ระดับต่ำมาก ร้อยละ 28.1 และระดับปานกลาง ร้อยละ 25.0 ตามลำดับ (คะแนนต่ำสุด 8 คะแนน, คะแนนสูงสุด 26 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 16.81 คะแนน) ส่วน ทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพัฒนาการที่ดีขึ้นโดยอยู่ใน ระดับดีมาก ร้อยละ 53.1 รองลงมาคือ ระดับดี ร้อยละ 34.4 (คะแนนต่ำสุด 18 คะแนน, คะแนนสูงสุด 30 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 24.96 คะแนน) เมื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังการทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยทักษะคิดมากกว่า ก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $p < 0.001$ ) ดังตารางที่ 2

**ตารางที่ 2** จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับทักษะคิด เพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการเข้าร่วมกิจกรรม ( $n = 32$ )

ทักษะคิด	คะแนนเฉลี่ย (S.D.)	ความแตกต่างเฉลี่ย (S.D.)	95%CI	P-value
ก่อนการทดลอง	16.81 (4.73)	7.46 (1.95)	6.76 – 8.16	< 0.001
หลังการทดลอง	24.27 (4.30)			

3. ผลการประเมินพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่อยู่ใน ระดับพอใช้ ร้อยละ 62.5 รองลงมาคือ ระดับไม่ดี ร้อยละ 21.9 และระดับดี ร้อยละ 15.6 ตามลำดับ (คะแนนต่ำสุด 25 คะแนน, คะแนนสูงสุด 49 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 38.29 คะแนน) ส่วนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพัฒนาการที่ดีขึ้นโดยอยู่ใน ระดับดี ร้อยละ 84.4

รองลงมาคือ ระดับพอใช้ ร้อยละ 15.6 (คะแนนต่ำสุด 42 คะแนน, คะแนนสูงสุด 60 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 52.31 คะแนน) เมื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนน พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังการทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่า ก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $p < 0.001$ ) ดังตารางที่ 3

**ตารางที่ 3** จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการเข้าร่วมกิจกรรม ( $n = 32$ )

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	คะแนนเฉลี่ย (S.D.)	ความแตกต่างเฉลี่ย (S.D.)	95%CI	P-value
ก่อนการทดลอง	38.29 (5.84)	14.02 (2.90)	12.97 – 15.07	< 0.001
หลังการทดลอง	52.31 (5.82)			

4. ผลการประเมินความพึงพอใจต่อรูปแบบกิจกรรมในการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษา ในโรงเรียนต้นแบบ โรงเรียนจอมพระประชาสรรค์ อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์ พบว่า การประเมินความพึงพอใจต่อรูปแบบกิจกรรมในการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษา ในโรงเรียนต้นแบบ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจต่อรูปแบบกิจกรรมโดยรวม อยู่ในระดับมากที่สุด (Mean = 4.58, S.D. = 0.42) เมื่อพิจารณารายชื่อที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจมากที่สุด คือ กิจกรรมช่วยให้ฝึกการตัดสินใจและแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้จริง (Mean = 4.75, S.D. = 0.45) และประเด็นที่นักเรียนมีความพึงพอใจที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ระยะเวลาในการทำกิจกรรมแต่ละฐานมีความเหมาะสม (Mean = 4.25, S.D. = 0.58)

#### สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง การพัฒนารูปแบบการสร้างทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา โดยมีส่วนร่วมของเครือข่าย อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์ มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผล ดังนี้

1. สถานการณ์และปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนส่วนใหญ่เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุยังน้อย (13-15 ปี) และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ถึงร้อยละ 92.26 โดยมีทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอด ในระดับต่ำ ( $\bar{X} = 17.42$ ) และพฤติกรรมการขับขี่ในระดับพอใช้ ( $\bar{X} = 38.22$ ) ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของ กองป้องกัน การบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค (2566) ที่ระบุว่ากลุ่มเด็กและเยาวชนเป็นกลุ่มเสี่ยงสูงเนื่องจากขาดทักษะและประสบการณ์<sup>2</sup> และสอดคล้องกับการศึกษาของ Deery (1999) ที่พบว่าผู้ขับขี่มือใหม่มักขาดทักษะการรับรู้อันตราย (Hazard Perception) ทำให้ไม่สามารถคาดการณ์เหตุการณ์ล่วงหน้าได้ทันที่<sup>9</sup> นอกจากนี้ การ

วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกตามกรอบ SHELL Model พบว่า ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (Environment) มีผลอย่างมาก โดยเฉพาะบริบทสังคมชนบทที่ ผู้ปกครองและชุมชนยอมรับให้เด็กขับขี้อ่อนวัยอันควร ซึ่งเป็นปัจจัยเสริมแรงทางสังคมที่ทำให้ พฤติกรรมเสี่ยงยังคงอยู่<sup>10</sup>

2. กระบวนการพัฒนารูปแบบ JOMPHRA Model ความสำเร็จของรูปแบบ “JOMPHRA Model” เกิดจากการประยุกต์ใช้ กระบวนการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) ตามแนวคิดของ Kemmis & McTaggart<sup>16</sup> ที่เน้นการมีส่วนร่วมและการสะท้อนผล (Reflection) อย่างต่อเนื่อง<sup>11</sup> โดยเฉพาะองค์ประกอบ “J-Joint Planning” (การวางแผนร่วมกัน) และ “M-Monitoring & Mentoring” (ระบบพี่เลี้ยง) ที่ตั้งศักยภาพของเครือข่าย ศปถ. อำเภอ และครูแกนนำ เข้ามามีบทบาทสำคัญ ทำให้เกิดการดำเนินงานแบบบูรณาการ (Integration) ไม่ใช่ต่างคนต่างทำ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด ระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ที่ระบุว่า ความปลอดภัยทางถนนเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทุกฝ่าย (Shared Responsibility) การที่ชุมชนและโรงเรียนร่วมกันกำหนดกติกาและ มาตรการสังคม ช่วยสร้างบรรทัดฐานใหม่ (Social Norms) ที่เอื้อต่อความปลอดภัยมากกว่าการ บังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียว

3. ประสิทธิผลของการใช้รูปแบบต่อ ทักษะคิดและพฤติกรรม ภายหลังการทดลองใช้ รูปแบบ JOMPHRA Model พบว่า นักเรียนมี คะแนนเฉลี่ยทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดและ พฤติกรรมการขับขี้อ่อนวัยอันควรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < .001$ ) ผลการวิจัยนี้อธิบายได้ว่า

ด้านทักษะคิด (Thinking Skills) การจัด กิจกรรมการเรียนรู้ 6 โมดูล ที่เน้นการฝึก “สถานการณ์จำลอง (Simulation)” และการฝึก คาดการณ์ความเสี่ยง ช่วยพัฒนากระบวนการคิด ขั้นสูง (Cognitive Domain) ตามแนวคิดของ Bloom<sup>12</sup> และสอดคล้องกับทฤษฎี Situation

Awareness ของ Endsley (1995) ที่กล่าวว่า การ ตระหนักรู้สถานการณ์ประกอบด้วย การรับรู้ (Perception) ความเข้าใจ (Comprehension) และการคาดการณ์ (Projection)<sup>13</sup> ซึ่งกิจกรรมใน โมดูลที่ 4 และ 5 (Appraise) ได้ฝึกให้นักเรียน “คาดการณ์” อันตรายล่วงหน้า ทำให้สามารถ ตัดสินใจหลบหลีกภัยได้ดีขึ้น

ด้านพฤติกรรม (Behavior) การ เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจากระดับ “พอใช้” เป็น “ดี” เป็นผลมาจากกระบวนการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning Theory) ของ Bandura ที่เน้น การเรียนรู้ผ่านตัวแบบ (Modeling) และการ เสริมแรง (Reinforcement)<sup>9</sup> โดยในกิจกรรมนี้ นักเรียนได้รับแรงบันดาลใจจาก “พี่เลี้ยง” (Mentors) และการทำสื่อสร้างสรรค์ (TikTok) ที่ เพื่อนยอมรับ ทำให้เกิดความเชื่อมั่นใน ความสามารถของตนเอง (Self-Efficacy) ในการ ขับขี่อย่างปลอดภัย สอดคล้องกับการศึกษาของ ชูติมา เจียมใจ<sup>14</sup> และ กฤษณา หาสีงาม<sup>15</sup> ที่พบว่า โปรแกรมสุขศึกษาที่เน้นการมีส่วนร่วมและการ สร้างแรงจูงใจ สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การ ขับขี่ของวัยรุ่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. การลดลงของอุบัติเหตุในพื้นที่ การที่ สถิติอุบัติเหตุในกลุ่มเป้าหมายระดับอำเภอลดลง ร้อยละ 18.25 สะท้อนให้เห็นว่า การแก้ไขปัญหาคือ “จุดเสี่ยง” ของพฤติกรรมมนุษย์ (Human Error) ผ่านกระบวนการคิดวิเคราะห์ ควบคู่ไปกับการ สร้างสภาพแวดล้อมที่เกื้อกูลโดยเครือข่ายอำเภอ เป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพมากกว่าการรณรงค์ เพียงชั่วคราว การทำงานเป็นทีม (Joint Team) ช่วยปิดช่องว่าง (Gaps) ของการทำงาน ระหว่างหน่วยงาน ทำให้มาตรการต่างๆ ถูกนำไป ปฏิบัติจริงและมีความต่อเนื่องยั่งยืน<sup>17</sup>

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1) ผู้บริหารสถานศึกษาและหน่วยงานต้น สังกัดควรผลักดันให้ “หลักสูตรทักษะคิดเพื่อเอา

ชีวิตรอด” (6 โมดูล) ถูกบรรจุเป็นกิจกรรมพัฒนาผู้เรียนถาวร โดยเน้นกระบวนการเรียนรู้แบบ Active Learning และการฝึกสถานการณ์จำลอง (Simulation) แทนการบรรยายหน้าเสาธงแบบเดิม เพื่อให้ผู้เรียนเกิดทักษะการตัดสินใจที่แม่นยำในสถานการณ์จริง

2) ควรนำรูปแบบการทำงานแบบ “ทีมบูรณาการ” (Joint Team) ระหว่างศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และโรงเรียน มาเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนงาน โดยใช้ระบบ “พี่เลี้ยง” (Mentoring) จากเครือข่ายภายนอกเข้ามาหนุนเสริมครูในโรงเรียน เพื่อลดภาระและสร้างความยั่งยืนในการดำเนินงาน

## 2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1) ควรมีการวิจัยและพัฒนาเครื่องมือประเมิน “ทักษะการตระหนักรู้สถานการณ์ (Situation Awareness)” ในรูปแบบดิจิทัล แพลตฟอร์ม หรือเทคโนโลยีความจริงเสมือน (VR) เพื่อให้สามารถวัดการตอบสนองและการตัดสินใจของผู้เรียนได้เสมือนจริงและแม่นยำกว่าแบบสอบถาม

2) ควรมีการวิจัยติดตามผลระยะยาว (Longitudinal Study) ต่อเนื่อง 1-3 ปี เพื่อศึกษาความคงทนของพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยภายหลังสิ้นสุดโครงการ และประเมินผลกระทบต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุซ้ำในกลุ่มเป้าหมายเดิม

## เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. World Health Organization.
2. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (2566). *รายงานสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของเด็กและเยาวชน*. กรมควบคุมโรค.
3. กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2566). *ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ (IDCC : Injury Data Collaboration Center)*. เข้าถึงได้จาก <https://dip.ddc.moph.go.th/new/>
4. งานป้องกันการบาดเจ็บ กลุ่มโรคไม่ติดต่อ. (2564). *สรุปผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เขตสุขภาพที่ 9*. สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา.
5. ปัญญ์ จันทร์พานิชย์ และคณะ. (2563). *โครงการวิจัยและพัฒนาารูปแบบการแก้ไขปัญหาการตายและบาดเจ็บสำหรับเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพ*. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.).
6. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (2563). *ครึ่งทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน*. บริษัท ร้าไทยเพลส จำกัด.
7. สุวรรณ ภูเต็ง และคณะ. (2561). *ทักษะคิด ฝ่าวิกฤตอุบัติเหตุทางถนน*. บริษัทเซฟตี้ อินฟินิตี้ จำกัด.
8. Bandura, A. (1977). *Social Learning Theory*. Prentice-Hall.
9. Deery, H. A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225-236.
10. Hawkins, F. H. (1987). *Human factors in flight*. Gower Technical Press.
11. Kemmis, S., & McTaggart, R. (1988). *The action research planner* (3rd ed.). Deakin University Press.
12. Bloom, B. S. (1956). Taxonomy of educational objectives, Handbook I: The cognitive domain. David McKay.
13. Endsley, M. R. (1995). Toward a theory of situation awareness in dynamic systems. *Human Factors*, 37(1), 32-64.

14. ชูติมา เจียมใจ และคณะ. (2560). ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อพัฒนาความรู้ทางสุขภาพโดยการจัดการเรียนรู้แบบร่วมมือร่วมใจในการสร้างเสริมพฤติกรรมการขับชั่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น. วารสารวิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้า จันทบุรี, 28(2), 1-14.
15. กฤษณา ทาสีงาม, & รุจิรา ดวงสงค์. (2564). ผลของโปรแกรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในโรงเรียนแห่งหนึ่ง อำเภอปทุมรัตน์ จังหวัดร้อยเอ็ด. วารสารวิจัยสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 14(3), 63-74.
16. Kemmis, S., & McTaggart, R. (1988). *The action research planner (3rd ed.)*. Deakin University Press.
17. Hawkins, F. H. (1987). *Human factors in flight*. Gower Technical Press.