พรมแดนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน: จากการทบทวนวรรณกรรมแบบกำหนดขอบเขตสู่ข้อเสนอเชิงนโยบาย

EXPLORING THE FRONTIERS OF ROAD SAFETY FOR CHILDREN AND YOUTH: FROM A SCOPING REVIEW TO POLICY RECOMMENDATIONS

ภีมพจน์ น้อมชอบพิทักษ์[1], เมธชนนท์ ประจวบลาภ[2,*], เจษฎากร อังกูลพัฒนาสุข[3] และ ภูกิจ ธนชิตเจษฎา[4]
Pimapot Nomchobpitak[1], Metchanon Prajuablap[2,*], Jasadakorn Angkulpattanasuk[3] and Phukit Thanachitjesada[4]

(**Received:** 3 Jun., 2026; **Revised:** 15 Aug., 2026; **Accepted:** 17 Aug., 2026)

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาขอบเขตการดำเนินงานและลักษณะองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน และพัฒนาข้อเสนอเชิงนโยบายจากการสังเคราะห์องค์ความรู้และช่องว่างการดำเนินงาน โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเอกสาร ด้วยการทบทวนวรรณกรรมแบบกำหนดขอบเขต จากงานวิจัยที่ปรากฏในแหล่งข้อมูลศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย และฐานข้อมูลวิทยานิพนธ์ของสถาบันอุดมศึกษาไทย ใน พ.ศ. 2565 - 2568 ซึ่งผ่านเกณฑ์คัดเลือก จำนวน 22 เรื่อง มีแบบวิเคราะห์เอกสารที่สร้างด้วยโปรแกรมตารางคำนวณเป็นเครื่องมือในการวิจัย วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์คำสำคัญ การจัดหมวดหมู่ การวิเคราะห์เนื้อหา การวิเคราะห์ช่องว่าง การสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย การสังเคราะห์แก่นสาระหลัก และพัฒนาข้อเสนอเชิงนโยบายด้วยหลักฐานเชิงประจักษ์ ผลการศึกษาพบว่า องค์ความรู้ด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ครอบคลุมเด็กและเยาวชนทุกกลุ่ม พื้นที่การดำเนินงานกระจุกตัวอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเด็นการดำเนินงานตามกรอบแนวคิด 5E Framework ไม่สมดุลในแต่ละด้าน ทั้งนี้สามารถสังเคราะห์เป็นรูปแบบการดำเนินงานได้ใน 3 มิติ คือ มิติปัจเจกบุคคล มิติโครงสร้างและกลไก และมิติสภาพแวดล้อมและชุมชน ข้อเสนอเชิงนโยบาย ประกอบด้วย 3 ระดับ คือ ข้อเสนอเชิงนโยบายเร่งด่วน การพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนนและการพัฒนาองค์ความรู้ระยะยาว โดยข้อเสนอเชิงนโยบายมีลักษณะบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อปิดช่องว่างการดำเนินงานและสร้างความร่วมมือทุกระดับอย่างเป็นระบบ

คำสำคัญ: ความปลอดภัยทางถนน, อุบัติเหตุทางถนน, เด็กและเยาวชน, นโยบายสาธารณะ, การทบทวนวรรณกรรมแบบกำหนดขอบเขต

[1] คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ จังหวัดนครปฐม ประเทศไทย
[1] Faculty of Police Science, Royal Police Cadet Academy, Nakhon Pathom Province, Thailand
[2] วิทยาลัยสงฆ์พุทธปัญญาศรีทวารวดี มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย จังหวัดนครปฐม ประเทศไทย
[2] Buddhapanya Sri Thawarawadee Buddhist College, Mahachulalongkornrajavidyalaya University, Nakhon Pathom Province, Thailand
[3] สำนักวิชาการและพัฒนาการเรียนรู้เพื่อสุขภาวะ มูลนิธิสถาบันยุวทัศน์ประเทศไทย กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
[3] Office of Academic and Learning Development for Well-being, Thailand Youth Institute Foundation, Bangkok, Thailand
[4] สถานีตำรวจภูธรราษีไศล จังหวัดศรีสะเกษ ประเทศไทย
[4] Rasisalai Police Station, Sisaket Province, Thailand
* Corresponding author. E-mail: edu.ynet@gmail.com

Abstract

This research aimed to 1) conduct a scoping review and types of knowledge of road safety operations, and 2) develop evidence-informed policy-making recommendations for enhancing road safety among Children and Youth in Thailand. This study employed a scoping review of studies published in the Thai-Journal Citation Index Centre and the ThaiLis Digital Collection from 2022 to 2025. A total of 22 studies met the inclusion criteria. A document analysis form developed using spreadsheet software was utilized as the research instrument. Data were analyzed through Keyword Analysis, Domain Analysis, Content Analysis, Gap Analysis, Analytic Induction, and Thematic Synthesis, followed by the development of policy recommendations through evidence-informed policy-making. The findings revealed that the body of knowledge on road safety implementation covered Children and Youth across all groups; however, operational activities were concentrated in the northeastern region of Thailand. Issues addressed under the 5E Framework were imbalanced. Therefore, the operational models can be synthesized into three dimensions: the individual dimension, the structural and institutional mechanism dimension, and the environmental and community dimension. The policy recommendations are categorized into three levels: quick-win policy, development of road safety systems, and long-term knowledge development.

Keywords: Road Safety, Road Accident, Children and Youth, Public Policy, A Scoping Review

บทนำ

สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของประชากรในระดับโลกและภายในประเทศ เป็นผลทำให้เกิด “สังคมผู้สูงอายุ” กล่าวคือ จำนวนผู้สูงอายุมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น ขณะที่อัตราการเกิดและวัยแรงงานมีสัดส่วนลดลง ความเปลี่ยนแปลงนี้เอง ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (กรมกิจการผู้สูงอายุ, 2564) ประเทศไทยมีความพยายามในการแก้ปัญหาด้วยการจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายวิกฤตประชากรและสังคมสูงวัย ครอบคลุมการเสริมพลังวัยทำงาน เพิ่มคุณภาพและผลิตภาพของเยาวชน การสร้างพลังผู้สูงอายุ เพิ่มโอกาสและสร้างเสริมคุณค่าของคนพิการ การสร้างระบบนิเวศที่เหมาะสมเพื่อความมั่นคงของครอบครัว (กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์, 2567) แต่สิ่งหนึ่งที่นโยบายยังไปไม่ถึงการขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบ คือ มาตรการลดอัตราการเจ็บและตายในประชากรกลุ่มเด็กและเยาวชน ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อสถานการณ์สังคมผู้สูงอายุ กล่าวคือ หากมีอัตราการเจ็บหรือตายในกลุ่มเด็กและเยาวชนมากขึ้น ย่อมทำให้โครงสร้างประชากรเสียสมดุลจากภาวะการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนประชากร คือ วัยเด็กและวัยแรงงานลดลง และวัยผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น จากรายงานภาระโรคและการบาดเจ็บของประชากร พ.ศ. 2565 ได้สำรวจและรายงานปีสุขภาวะที่สูญเสียจากการตายก่อน

วัยอันควร พบว่า การตายก่อนวัยอันควรในลำดับแรก ๆ มีสาเหตุมาจากการตายบนท้องถนน ขณะที่อัตราการสูญเสียปีสุขภาวะของประชากรไทยช่วงวัยรุ่น อายุ 15 - 29 ปี เกิดจากการบาดเจ็บทางถนนเป็นอันดับแรก (เพศชาย ร้อยละ 34.7, เพศหญิง ร้อยละ 20.9) (มูลนิธิเพื่อการพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ, 2565) สอดคล้องกับรายงาน Thailand Road Safety Report 2022-2023 ที่พบว่า มีเด็กและเยาวชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในจำนวนที่น่ากังวล (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2567) กล่าวได้ว่า การบาดเจ็บบนท้องถนน นับเป็นปัญหาสำคัญของอัตราการเจ็บและการตายในเด็กและเยาวชนที่จำเป็นต้องมีการปรับปรุงและแก้ไขที่เร่งด่วน

สถานการณ์ดังกล่าว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคีเครือข่าย จึงร่วมกันกำหนดมาตรการเชิงนโยบาย ด้วยการประกาศใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 มีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 12 คนต่อแสนประชากร และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 ให้เหลือ 106,376 คน ครอบคลุมการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยและไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย รถจักรยาน เยาวชน คนเดินเท้า ผู้สูงอายุ อาชีพคนขับรถ บนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2566) ผลลัพธ์จากการประกาศใช้แผนแม่บทดังกล่าวนำไปสู่การดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เช่น การประกาศใช้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายเดิมที่บทลงโทษไม่เพียงพอต่อการยับยั้งการกระทำผิด หรือ ระบบตัดคะแนนความประพฤติ (ราชกิจจานุเบกษา, 2565) และการปรับเปลี่ยนทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับกรอบสากล (Global Plan) จากเดิมมุ่งเน้นการแก้ไขที่ตัวบุคคล (Individual Blame) ไปสู่แก้ปัญหาในเชิงระบบ (Safe System Approach) อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานมีความหลากหลายทั้งการให้ความรู้ การพัฒนาวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมายและนโยบาย หรือการวิจัย สารสนเทศและติดตามประเมินผล และเกี่ยวข้องกับหน่วยงานหรือองค์กรเป็นจำนวนมาก เนื่องจากโครงสร้างการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในไทย เป็นความรับผิดชอบหลายหน่วยงานตั้งแต่ราชการส่วนกลาง จนถึงระดับท้องถิ่น ส่งผลให้ข้อมูลการดำเนินงานกระจัดกระจายและไม่บูรณาการ สะท้อนได้จากแผนแม่บทที่พยายามปรับเปลี่ยนการทำงานบนสมมติฐานไปสู่การทำงานบนฐานข้อมูลร่วม (Data-Driven) ของหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกัน เพื่อให้สามารถระบุความเสี่ยงที่แท้จริง การแก้ไขปัญหาที่ตรงกับสภาพการณ์ วัดผลได้ และทันเวลา (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2566; เจษฎากร อังกูลพัฒนาสุข และชาติวุฒิ วังวล, 2568)

ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับพันธกิจและเป้าหมายแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 และเจตนารมณ์ของแผนแม่บทที่ต้องการขับเคลื่อนการทำงานบนฐานข้อมูลอย่างบูรณาการ (Data-driven) จึงจำเป็นต้องศึกษาองค์ความรู้ทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานขับเคลื่อนความ

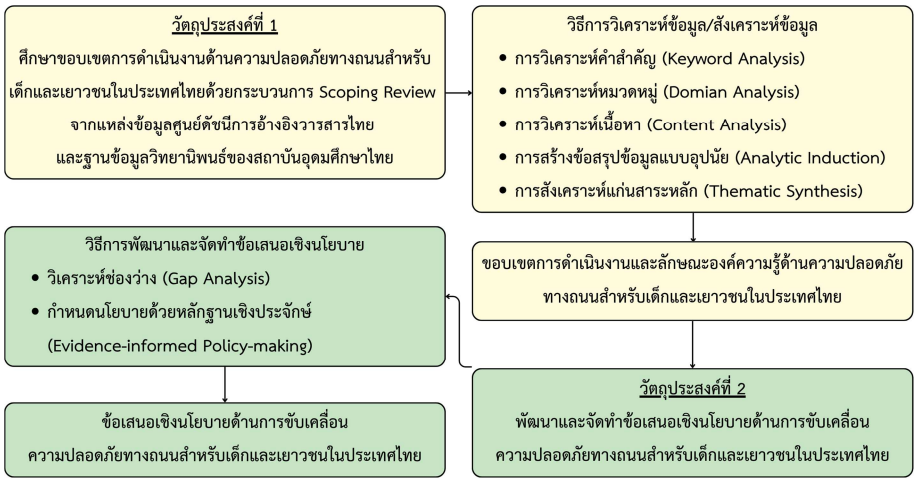
ปลอดภัยทางถนนที่มีอยู่อย่างกว้างขวาง กระจัดกระจาย และหลากหลายมิติ ด้วยกระบวนการทบทวนวรรณกรรมแบบกำหนดขอบเขต (Scoping Review) เนื่องจากเป็นแนวทางที่เหมาะสมในการสำรวจขอบเขตองค์ความรู้ ระบุลักษณะและรูปแบบของการดำเนินงาน ตลอดจนชี้ให้เห็นถึงช่องว่างขององค์ความรู้ในประเด็นที่ศึกษา (Mak, & Thomas, 2022) ทั้งนี้ ผลการศึกษามิได้มุ่งอธิบายสภาพการดำเนินงานจริงในทุกบริบท แต่สะท้อนถึงภูมิทัศน์ขององค์ความรู้และแนวโน้มการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนตามที่ปรากฏในงานวิจัย ผลของการศึกษา จะเป็นประโยชน์ต่อการทำความเข้าใจทิศทางแนวโน้ม องค์ความรู้ รูปแบบการดำเนินงานจากหลักฐานที่ปรากฏและช่องว่างที่ยังต้องได้รับการพัฒนา ซึ่งสามารถนำไปใช้เป็นฐานข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบาย แผน กลยุทธ์ หรือมาตรการของรัฐเพื่อยกระดับการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนให้ครอบคลุมทุกมิติมากขึ้น อันจะนำไปสู่การลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและบาดเจ็บทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนให้สอดรับกับเป้าหมายแผนแม่บทและยุทธศาสตร์ชาติ สนับสนุนการธำรงรักษาคุณภาพประชากรในบริบทการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรของประเทศไทยต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาขอบเขตการดำเนินงานและลักษณะองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนโดยใช้กระบวนการทบทวนวรรณกรรมแบบกำหนดขอบเขต
2. เพื่อพัฒนาและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในประเทศไทยจากการสังเคราะห์องค์ความรู้และช่องว่างการดำเนินงาน

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดและทฤษฎี พร้อมนำมาใช้ในกระบวนการศึกษา วิเคราะห์และสังเคราะห์ชุดข้อมูล ประกอบด้วย 1) แนวคิด 5E Framework แห่งความปลอดภัยทางถนน เป็นกรอบการวิเคราะห์ข้อมูลและลักษณะการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนตามมิติการดำเนินงาน ได้แก่ การศึกษา (Education) การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) วิศวกรรม (Engineering) การตอบสนองและบริการฉุกเฉิน (Emergency) และ การประเมินผล (Evaluation) 2) ทฤษฎีโครงสร้างหน้าที่ ใช้เป็นฐานคิดในการวิเคราะห์บทบาท หน้าที่ และความสัมพันธ์ของหน่วยงานหรือองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน 3) ทฤษฎีระบบนิเวศ ใช้เป็นกรอบในการศึกษาระดับหรือบริบทของการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่ระดับครอบครัว สถานศึกษา ชุมชน ไปจนถึงระดับนโยบายและสภาพแวดล้อม และ 4) การทบทวนวรรณกรรมแบบกำหนดขอบเขต ใช้เป็นวิธีวิทยาการในการสืบค้น คัดเลือก รวบรวม จัดหมวดหมู่ วิเคราะห์และสังเคราะห์องค์ความรู้ และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แสดงดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ด้วยการประยุกต์วิธีการทบทวนวรรณกรรมแบบกำหนดขอบเขต (Scoping Review) กำหนดแหล่งข้อมูลสำหรับการศึกษา คือ ศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย (เว็บไซต์ https://tci-thailand.org/) และฐานข้อมูลวิทยานิพนธ์ของสถาบันอุดมศึกษาไทย (เว็บไซต์ https://tdc.thailis.or.th/tdc/index.php) มีขั้นตอนการศึกษา ดังนี้

1. วิธีสืบค้นข้อมูลและกระบวนการศึกษา ระบุคำสำคัญเพื่อการสืบค้นแบบเฉพาะเจาะจง (Keyword) ในภาษาไทย ใช้คำว่า “ความปลอดภัยทางถนน” “อุบัติเหตุทางถนน” พิจารณาร่วมกับคำว่า “เด็ก” “เยาวชน” “นักเรียน” และ “นักศึกษา” สำหรับภาษาต่างประเทศ ใช้คำว่า “Road Safety” “Road Accident” “Children” “Youth” และ “Student” จากนั้นจึงกำหนดเกณฑ์คัดเลือก (Inclusion Criteria) คือ เป็นงานวิจัย (Research) หรือ การศึกษา (Study) ที่มีลักษณะเป็นการดำเนินงาน (อาทิ Intervention, Program, Policy, Campaign, Law Enforcement) ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก เยาวชน นักเรียนและนักศึกษา ที่มีอายุระหว่าง 0 – 25 ปี โดยช่วงอายุเป็นไปตามกรอบกฎหมายส่งเสริมการพัฒนาเด็กและเยาวชนแห่งชาติ และเผยแพร่ในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2565 ถึงปี พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการประกาศใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ผู้วิจัยทำการค้นคว้าและสืบค้นเอกสารจากแหล่งข้อมูลและฐานข้อมูลที่กำหนด (Identification) พร้อมทั้งอ่านรายละเอียดเบื้องต้น เช่น ชื่อเรื่อง บทคัดย่อ หรือคำสำคัญ และตรวจสอบความซ้ำซ้อนของข้อมูลระหว่างฐานข้อมูล (Screening) เมื่อพบเอกสารที่คาดว่ามีความเกี่ยวข้อง ผู้วิจัยทำการศึกษารายละเอียด (Eligibility) เพื่อพิจารณาว่าผ่านเกณฑ์คัดเข้า (Inclusion Criteria) หรือไม่ หลังจากนั้น เมื่อได้เอกสารที่ผ่านเกณฑ์ผู้วิจัยทำการศึกษารายละเอียดในงานวิจัยเพื่อสกัดข้อมูลและพิจารณาความเชื่อมโยงของเอกสารต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ทั้งนี้ มีบทความวิจัยที่ผ่านเกณฑ์สำหรับการนำไปศึกษาและวิเคราะห์ จำนวน 22 เรื่อง ปรากฏรายละเอียดดังรายงานกระบวนการสืบค้นและเสนอผลการศึกษาตามแนวทาง PRISMA-ScR

ตารางที่ 1 แสดงรายงานกระบวนการสืบค้นและเสนอผลการศึกษา

กระบวนการ	การดำเนินงาน	**จำนวน** (หน่วย: บทความ/เรื่อง)
1.การระบุเอกสาร (Identification)	สืบค้นในฐานข้อมูลที่กำหนด คือ TCI และ ThaiLis	139
2.การคัดกรองเบื้องต้น (Screening)	อ่านรายละเอียดเบื้องต้นและพิจารณาความซ้ำซ้อน	115 (คัดออก 24)
3.การพิจารณารายละเอียด (Eligibility)	อ่านและประเมินเอกสารฉบับเต็ม	60 (คัดออก 55)
4.ผ่านเกณฑ์คัดเข้า (Included)	คัดเลือกเอกสารตามเกณฑ์สำหรับนำไปศึกษา	22 (คัดออก 38)
	นำไปศึกษาและวิเคราะห์	**22**

อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างเอกสารที่ไม่ถูกคัดเลือกมาศึกษา เช่น งานของ อนัญญา หาบุญมี และคณะ (2567) ศึกษาเรื่อง ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษา จังหวัดหนองคาย ซึ่งมีลักษณะมุ่งเน้นสำรวจสถานการณ์และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ แต่มิได้เป็นงานศึกษาที่มีลักษณะขับเคลื่อนหรือดำเนินงานในพื้นที่ จึงไม่เข้าเกณฑ์ที่ผู้วิจัยกำหนด

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบวิเคราะห์เอกสาร สร้างด้วยโปรแกรมตารางคำนวณที่ระบุชื่อเรื่องการวิจัย ปีที่ตีพิมพ์ ประเภทการดำเนินงาน (5E Framework) กลุ่มเป้าหมาย ลักษณะการดำเนินงาน ระดับของการดำเนินงาน ผลลัพธ์หรือสิ่งที่เกิดขึ้น และพื้นที่การดำเนินงาน ซึ่งพัฒนามาจากแนวคิด 5E Framework ทฤษฎีโครงสร้างหน้าที่ และทฤษฎีระบบนิเวศ สำหรับการตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมของเครื่องมือโดยผู้วิจัยร่วมกัน โดยพิจารณาความสอดคล้องของรายการวิเคราะห์กับวัตถุประสงค์การวิจัย กรอบแนวคิด และลักษณะของข้อมูลที่ปรากฏเอกสาร รวมทั้งทดลองใช้เครื่องมือกับเอกสารที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์คัดเลือก เพื่อปรับปรุงถ้อยคำ หมวดหมู่ และประเด็นการวิเคราะห์ให้มีความชัดเจนและสามารถนำไปสู่การตอบวัตถุประสงค์และคำถามการวิจัยได้

3. การวิเคราะห์ข้อมูลและตรวจสอบข้อมูล

3.1 การวิเคราะห์ข้อมูล ขั้นแรกดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ด้วยการวิเคราะห์คำสำคัญ (Keyword Analysis) จัดหมวดหมู่ข้อมูลที่คล้ายกันให้มาอยู่กลุ่มเดียวกันด้วยการวิเคราะห์หมวดหมู่ (Domain Analysis) หลังจากนั้นทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย (Analytic Induction) พร้อมทั้งสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับให้เป็นรูปแบบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ด้วยกระบวนการสังเคราะห์สาระหลัก (Thematic Synthesis) โดยยึดกรอบ 1) แนวคิด 5E Framework เป็นฐานในการวิเคราะห์ประเภทการดำเนินงาน 2) ทฤษฎีระบบนิเวศ ใช้วิเคราะห์ระดับหรือบริบทการดำเนินงาน และ 3) ทฤษฎีโครงสร้างหน้าที่ เป็นฐานคิดในการวิเคราะห์บทบาท หน้าที่ และความสัมพันธ์ต่าง ๆ ทั้งนี้ ในกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล คณะผู้วิจัยทั้ง 4 คน ได้ร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูลและร่วมกันตรวจสอบความสอดคล้องของข้อมูลระหว่างผู้วิจัย ด้วยการตีความ เปรียบเทียบ และอภิปราย หากพบความแตกต่างในการตีความ ผู้วิจัยทั้งหมดจะพิจารณาข้อมูลและหาข้อสรุปร่วมกัน

3.2 การตรวจสอบข้อมูล ผู้วิจัยได้ประยุกต์การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Triangulation) ด้วยการตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีการ (Method Triangulation) คือ ใช้ความหลากหลายของวิธีการวิเคราะห์

ข้อมูลที่มีบทบาทแตกต่างกัน เช่น วิเคราะห์คำหลัก วิเคราะห์หมวดหมู่ วิเคราะห์เนื้อหา การวิเคราะห์ช่องว่าง และสังเคราะห์สาระหลัก ขณะเดียวกันยังมีการตรวจสอบสามเส้าด้านทฤษฎี (Theory Triangulation) โดยอาศัยกรอบแนวคิดและทฤษฎีหลายชุดในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย กรอบแนวคิด 5E Framework แนวคิดระบบนิเวศ และทฤษฎีโครงสร้างหน้าที่ ซึ่งช่วยให้ผู้วิจัยวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลได้อย่างครบถ้วนและน่าเชื่อถือมากขึ้น เนื่องจากข้อมูลได้รับการพิจารณาอย่างครอบคลุม รอบด้าน และหลากหลายมิติ

4. การพัฒนาและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย ผู้วิจัยอาศัยกระบวนการกำหนดนโยบายด้วยหลักฐานเชิงประจักษ์ (Evidence-informed Policy-making) ตามหลักการของสำนักงานภูมิภาคยุโรป องค์การอนามัยโลก (Regional Office for Europe WHO, 2021) โดยทำการจัดหมวดหมู่หลักฐานเชิงประจักษ์ตามกลุ่มเป้าหมายพื้นที่การดำเนินงาน ระดับการดำเนินงาน ประเภทและลักษณะการดำเนินงาน ซึ่งเป็นผลที่ได้จากวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ร่วมกับ การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) เพื่อระบุประเด็นที่ยังไม่ได้ดำเนินงานหรือมีการดำเนินงานน้อย ก่อนสังเคราะห์เป็นข้อเสนอเชิงนโยบายต่อไป

ผลการวิจัย

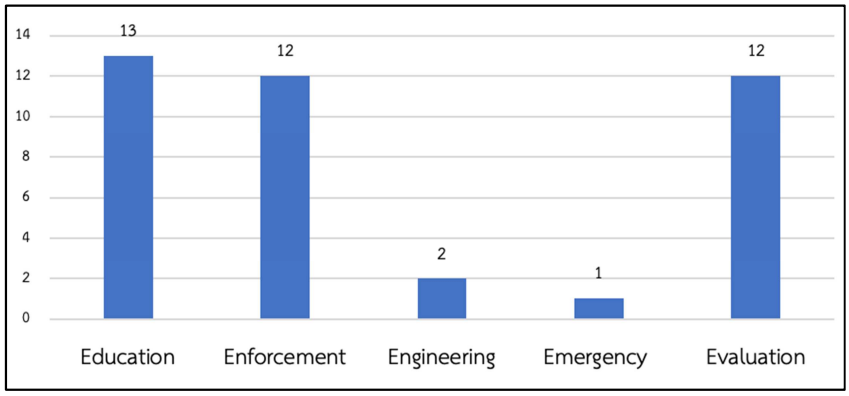
1. ผลการศึกษาขอบเขตการดำเนินงานและลักษณะองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนโดยใช้กระบวนการทบทวนวรรณกรรมแบบกำหนดขอบเขต ในระยะ 4 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 ถึงปี 2568 พบว่า มีบทความที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ตามเกณฑ์การคัดเลือกที่กำหนด จำนวน 22 บทความ/เรื่อง โดยผ่านเกณฑ์คัดเลือกมากที่สุดอยู่ในปี 2567 (N=10) รองลงมา ปี 2565 (N=7) ปี 2566 (N=3) และ ปี 2568 (N=2) ตามลำดับ ซึ่งมีข้อค้นพบ ดังนี้

1.1. กลุ่มเป้าหมายและพื้นที่การดำเนินงาน องค์ความรู้ที่พบมีการดำเนินงานกับกลุ่มเป้าหมายใน 3 ลักษณะ คือ กลุ่มเด็กและเยาวชนทั่วไป กลุ่มนักเรียนในระดับต่ำกว่าอุดมศึกษา และกลุ่มนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา โดยกลุ่มเป้าหมายที่มีการดำเนินงานมากที่สุด ได้แก่ กลุ่มเด็กและเยาวชน (N=14) กลุ่มนักเรียน (N=7) และกลุ่มนักศึกษา (N=1) ตามลำดับ โดยมีการดำเนินงานมากที่สุดอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (N=13) รองลงมา คือ พื้นที่ภาคกลาง และ ไม่ระบุพื้นที่ (N=3) ภาคเหนือ (N=2) และภาคใต้ (N=1) ตามลำดับ ทั้งนี้ จังหวัดที่มีการดำเนินงานมากที่สุด คือ จังหวัดขอนแก่น (N=3)

1.2. ระดับของการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน พบว่า มีการดำเนินงานครบทุกระดับตั้งแต่ระดับต้นทาง (Microsystem) คือ ครอบครัว โรงเรียน มหาวิทยาลัย และชุมชน ระดับกลางทาง (Ecosystem) คือ องค์กรปกครองท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไปจนถึงระดับปลายทาง (Macrosystem) คือ นโยบายภาครัฐและสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาความถี่ระดับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน พบว่า มีการดำเนินงานเกี่ยวข้องมากที่สุดอยู่ในระดับสถานศึกษา (N=9) และ ชุมชน (N=9) รองลงมา คือ ภาครัฐ (N=6) ครอบครัว (N=4) สภาพแวดล้อม (N=2) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (N=1) ตำรวจ (N=1) ตามลำดับ ทั้งนี้ การวิจัยหรือบทความวิจัยที่คัดเลือกเข้ามาศึกษา อาจเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานมากกว่า 1 ระดับ โดยผู้วิจัยมีข้อสังเกตว่า แม้การดำเนินงานจะอยู่ใน

ระดับสถานศึกษาและชุมชนมากที่สุด แต่ผู้ผลิตและพัฒนาองค์ความรู้ไม่ใช่สถานศึกษาและชุมชนโดยตรง แต่เป็นบุคลากรในสังกัดหน่วยงานด้านสาธารณสุข

1.3. ประเภทของการขับเคลื่อนตามกรอบแนวคิด 5E Framework พบว่า องค์ความรู้ในการขับเคลื่อนตามกรอบแนวคิด 5E Framework มากที่สุด คือ การศึกษา (Education) (N=13) รองลงมา คือ การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) (N=12) การประเมินผล (Evaluation) (N=12) วิศวกรรม (Engineering) (N=2) และ การตอบสนองและบริการฉุกเฉิน (Emergency) (N=1) กล่าวได้ว่า องค์ความรู้ที่พบมีความครอบคลุมทุกประเด็นตามกรอบแนวคิด 5E Framework แต่อยู่ในลักษณะไม่สมดุล อย่างไรก็ตาม องค์ความรู้ที่พบอาจเกี่ยวข้องกับการประเภทการขับเคลื่อนมากกว่า 1 ประเภท แสดงได้ดังภาพที่ 2



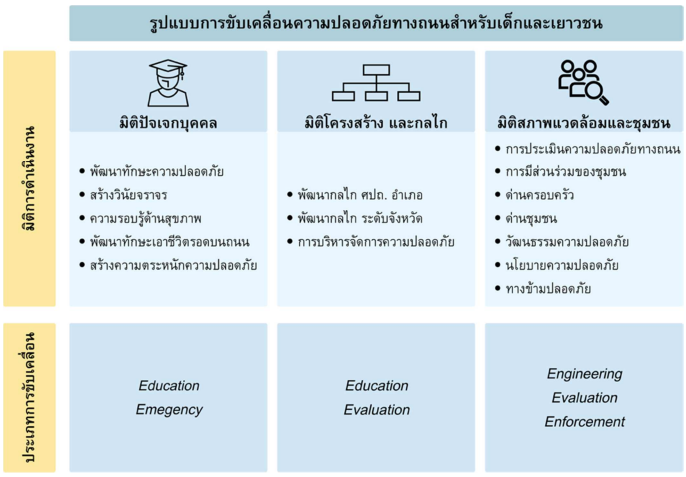
ภาพที่ 2 ประเภทของการขับเคลื่อนตามกรอบแนวคิด 5E Framework จากหลักฐานที่ปรากฏ

1.4. ลักษณะของการดำเนินงานและผลลัพธ์ พบว่า มีองค์ความรู้ด้านการดำเนินงานอย่างหลากหลายกิจกรรม ได้แก่ การใช้เครื่องมือประเมินความปลอดภัยทางถนน พัฒนาทักษะความปลอดภัยทางถนน การปลูกฝังวินัยจราจร การสร้างและพัฒนาความรอบรู้ด้านสุขภาพ พัฒนากลไกระดับอำเภอระดับจังหวัด การพัฒนาระบบบริหารจัดการ การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน การจัดทำด่านครอบครัว ด่านชุมชน พัฒนาทักษะเอาชีวิตรอดบนท้องถนน สร้างความตระหนักและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน พัฒนานโยบายความปลอดภัยทางถนน และพัฒนาทางข้ามที่ปลอดภัย เมื่อศึกษาผลลัพธ์หรือสิ่งที่เกิดขึ้น (Output) ของการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน พบว่า องค์ความรู้กระจายตัว เนื่องจากการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนมีลักษณะกิจกรรมการขับเคลื่อนหลากหลายประเด็น ซึ่งสามารถจัดกลุ่มผลลัพธ์ของการดำเนินงานเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ 1) กลุ่มนโยบายภาครัฐ ประกอบด้วย เกิดข้อเสนอเชิงนโยบายพัฒนาทางข้ามที่ปลอดภัย ข้อเสนอการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ข้อเสนอการพัฒนาปรับปรุงถนนตามมาตรฐานระหว่างประเทศ และกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยจราจร 2) กลุ่มบริหารจัดการ ประกอบด้วย เกิดระบบการจัดการความปลอดภัยในชุมชน กลไกป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน รูปแบบการบริหารจัดการอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม และเครื่องมือส่งเสริมการเรียนรู้สำหรับสถานศึกษา 3) กลุ่มบุคคลและครอบครัว ประกอบด้วย เกิดศักยภาพการทำหน้าที่ของครอบครัวดีขึ้น กลุ่มเด็กและเยาวชนมีความตระหนักรู้ทางถนน การเอาชีวิตรอดทางถนน พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยที่ดีขึ้น อัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงขึ้น และอุบัติเหตุทางถนนลดลง แสดงเป็นภาพที่ 3



ภาพที่ 3 ผลลัพธ์ของการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน

1.5. ผลการสังเคราะห์องค์ความรู้จากหลักฐานที่ปรากฏให้เป็นรูปแบบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ผู้วิจัยได้สังเคราะห์ผลการศึกษาข้างต้น พร้อมทั้งพัฒนาเป็นรูปแบบการดำเนินงาน ซึ่งสามารถสะท้อนสภาพการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนปัจจุบันในด้านองค์ความรู้และภูมิทัศน์การดำเนินงานจากหลักฐานที่ปรากฏ โดยรูปแบบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ประกอบด้วย การดำเนินงานใน 3 มิติ ดังนี้ 1) มิติปัจเจกบุคคล มุ่งเน้นการพัฒนาและยกระดับศักยภาพของเด็กและเยาวชนผ่านการสร้างเสริมความรู้ ทักษะ และเจตคติที่เอื้อต่อการมีพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน ครอบคลุมทักษะการใช้ถนนอย่างปลอดภัย การเอาตัวรอดจากภัยทางถนน ความรอบรู้ด้านสุขภาพ การปลูกฝังวินัยจราจร และสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัย ในเชิงกลไกการดำเนินงานมาตรการส่วนใหญ่อยู่ภายใต้กรอบ การศึกษา (Education) เป็นหลัก ขณะที่การตอบสนองและบริการฉุกเฉิน (Emergency) มีปรากฏอยู่บ้าง แต่เป็นการให้ความรู้เชิงป้องกันมากกว่าการเตรียมความพร้อมหลังเกิดเหตุฉุกเฉิน 2) มิติโครงสร้างและกลไก เน้นการพัฒนาประสิทธิภาพกลไกภาครัฐ ทั้งด้านการฝึกอบรมบุคลากรหรือข้าราชการ พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัย หรือจัดทำฐานข้อมูล ผ่านกลไกคณะกรรมการของส่วนราชการในพื้นที่ อาทิ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) และคณะกรรมการอื่นในพื้นที่ ในเชิงกลไกการดำเนินงานมักดำเนินงานภายใต้ขอบเขตของการศึกษา (Education) และการประเมินผล (Evaluation) และ 3) มิติสภาพแวดล้อมและชุมชน เน้นพัฒนาสภาพแวดล้อมแห่งความปลอดภัยทางถนนทั้งทางกายภาพ (การประเมินเพื่อพัฒนาถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย, ทางข้ามปลอดภัย, ด่านครอบครัว, ด่านชุมชน และนโยบายความปลอดภัย) และทางจินตภาพ (วัฒนธรรมความปลอดภัย และการมีส่วนร่วมของชุมชน) ในมิตินี้ เกี่ยวข้องกับกลไกการดำเนินงานที่สัมพันธ์กับขอบเขตด้านวิศวกรรม (Engineering) การประเมินผล (Evaluation) และการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) แสดงเป็นภาพที่ 4
[3]



ภาพที่ 4 รูปแบบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน

2. ผลการพัฒนาและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนจากการสังเคราะห์องค์ความรู้และช่องว่างการดำเนินงาน การพัฒนาและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ได้ดำเนินการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) จากหลักฐานเชิงประจักษ์ตามกลุ่มเป้าหมาย พื้นที่การดำเนินงาน ระดับการดำเนินงาน ประเภทและลักษณะการดำเนินงานซึ่งเป็นผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลในวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 หลังจากนั้นทำการสังเคราะห์และจัดวางทิศทางนโยบาย (Policy Direction) พร้อมทั้งพัฒนาเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ดังนี้

2.1. ผลการวิเคราะห์ช่องว่างหลักฐานเชิงประจักษ์ จากการวิเคราะห์ช่องว่างสะท้อนให้เห็นช่องว่างขององค์ความรู้ในหลายด้าน โดยด้านกลุ่มเป้าหมาย พบว่างานวิจัยที่ศึกษาการดำเนินงานในกลุ่มนักเรียนและนักศึกษา ยังปรากฏในสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับกลุ่มเด็กและเยาวชนทั่วไป ช่องว่างด้านพื้นที่การดำเนินงาน พบว่า งานวิจัยส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในขณะที่ภาคเหนือและภาคใต้ยังมีการศึกษาในสัดส่วนที่น้อย เมื่อพิจารณาช่องว่างองค์ความรู้ตามระดับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน พบว่า ในระดับต้นทาง (Microsystem) การศึกษาในกลุ่มครอบครัวยังปรากฏในสัดส่วนค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับการศึกษาในกลุ่มสถานศึกษาและชุมชน ในระดับกลางทาง (Ecosystem) องค์ความรู้ด้านบทบาทกลุ่มสื่อมวลชนหรือสังคมออนไลน์ และหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายอื่น ๆ ต่อการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ยังไม่ปรากฏอย่างชัดเจนจากหลักฐานที่ผ่านเกณฑ์คัดเข้า ส่วนระดับปลายทาง (Macrosystem) พบว่าองค์ความรู้ที่ศึกษาด้านสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนนยังอยู่ในสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับองค์ความรู้ทางด้านนโยบายภาครัฐ

เมื่อพิจารณาช่องว่างองค์ความรู้ประเภทและลักษณะการดำเนินงานตามกรอบแนวคิด 5E Framework สะท้อนให้เห็นช่องว่างขององค์ความรู้ในหลายประเภทและลักษณะการดำเนินงานโดยด้านการศึกษา (Education) หลักฐานที่พบมุ่งเน้นจัดการเรียนรู้ในระดับบุคคลเป็นส่วนใหญ่ และเกิดขึ้นในระบบโรงเรียนเป็นหลัก แต่การขับเคลื่อนการศึกษาในระดับมหภาคและการศึกษานอกโรงเรียนยังไม่ปรากฏเด่นชัด ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) สัดส่วนการศึกษาในประเด็นการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็น

ทางการโดยครอบครัวและชุมชนยังไม่ปรากฏหลักฐานอย่างเพียงพอ ด้านวิศวกรรม (Engineering) หลักฐานการวิจัยที่พบด้านวิศวกรรม ยังมีสัดส่วนน้อยเมื่อเทียบกับลักษณะการดำเนินงานในด้านอื่น ด้านการตอบสนองและบริการฉุกเฉิน (Emergency) หลักฐานการวิจัยปรากฏในสัดส่วนที่จำกัดมากเมื่อเทียบกับลักษณะการดำเนินงานด้านอื่น และการดำเนินงานที่พบนั้นเน้นให้ความรู้เชิงป้องกันมากกว่าเตรียมความพร้อมหลังเกิดเหตุฉุกเฉิน และด้านการประเมินผล (Evaluation) ยังไม่ปรากฏข้อมูลจากหลักฐานที่ผ่านเกณฑ์อย่างชัดเจนเกี่ยวกับการติดตามและประเมินผลในระดับมหภาค

ข้อค้นพบดังกล่าว สะท้อนให้เห็นถึงช่องว่างขององค์ความรู้ และสะท้อนถึงความไม่สมดุลขององค์ความรู้ในแต่ละมิติของการดำเนินงาน ซึ่งยังต้องการการพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อให้การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนมีความครอบคลุมและสมดุลมากขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์ช่องว่างทางความรู้ (Gap) มาจัดทำเป็นทิศทางนโยบายในภาพกว้าง (Policy Direction) สำหรับการสังเคราะห์เป็นข้อเสนอเชิงนโยบาย ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงการวางทิศทางนโยบายจากการวิเคราะห์หลักฐานที่ปรากฏ

ลำดับ	ช่องว่าง (Gap)	ทิศทางนโยบาย (Policy direction)
1	มุ่งเน้นดำเนินงานกับกลุ่มเด็กและเยาวชนทั่วไปเป็นหลัก ขณะที่กลุ่มนักเรียนนักศึกษา ยังคงมีสัดส่วนที่น้อย ซึ่งมีความสำคัญไม่ต่างจากกลุ่มเด็กและเยาวชนทั่วไป	พัฒนาและขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนร่วมกับสถานศึกษาทุกระดับ ตั้งแต่ประถมมัธยม อาชีวศึกษาและอุดมศึกษา
2	กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออก เฉียงเหนือ ในพื้นที่อื่นยังพบการดำเนินงานในสัดส่วนน้อย โดยเฉพาะพื้นที่ภาคใต้และภาคเหนือ	ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนความปลอดภัยในพื้นที่ภูมิภาคอื่นให้ครอบคลุม โดยคำนึงถึงบริบทและสถานการณ์ในระดับพื้นที่
3	การขับเคลื่อนร่วมกับครอบครัวยังมีสัดส่วนน้อย เมื่อเทียบกับชุมชนและสถานศึกษา	พัฒนากลไก/รูปแบบการมีส่วนร่วมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของสถาบันครอบครัว
4	บทบาทของสื่อมวลชน หรือ สื่อสังคมออนไลน์ และหน่วยบังคับใช้กฎหมายอื่น ๆ ในพื้นที่	พัฒนาและจัดทำรูปแบบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนและสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคีเครือข่ายสื่อมวลชน และสื่อสังคมออนไลน์ รวมถึงกระตุ้นให้สื่อมวลชนและหน่วยงานในท้องถิ่นอื่น ๆ มีส่วนรับผิดชอบต่อประเด็นความปลอดภัย
5	การขับเคลื่อนความปลอดภัยในมิติสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อความปลอดภัยยังมีสัดส่วนน้อย	เสริมสร้างการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนน ครอบคลุมในมิติกายภาพ เช่น ถนนปลอดภัย ไฟฟ้าส่องสว่าง และมิติจินตภาพ เช่น สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย
6	ลักษณะของการผลิตองค์ความรู้ที่ยังคงพึ่งพาหน่วยงานภายนอกเป็นสำคัญ ขณะที่บทบาทของบุคลากรในพื้นที่อาจยังไม่ปรากฏอย่างเด่นชัด	หนุนเสริมให้หน่วยงานที่สัมพันธ์กับความปลอดภัยทางถนน เช่น สถานศึกษา องค์กรปกครองท้องถิ่น ผลิตและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนด้วยตนเอง พร้อมทั้งพัฒนาให้เกิดระบบพี่เลี้ยงเพื่อให้คำปรึกษากับหน่วยงาน
7	การขับเคลื่อนการศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับมหภาคและการศึกษานอกระบบไม่ปรากฏเด่นชัด	ศึกษาและพัฒนาหลักสูตรแกนกลางการศึกษา หรือพัฒนากิจกรรมการเรียนรู้ให้ครอบคลุมเนื้อหาความปลอดภัยทางถนน ทั้งการศึกษาในระบบและการศึกษานอกระบบ
8	การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นทางการโดยครอบครัวและชุมชนยังมีน้อย เช่น การควบคุมหรือสร้างการเคารพกฎจราจร หรือ คุมความเร็วในการใช้รถ โดยครอบครัวและชุมชน	พัฒนารูปแบบและยกระดับให้สถาบันครอบครัวและชุมชนมีส่วนร่วมบังคับใช้กฎหมายที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนน เช่น การกวดขันวินัยจราจรพื้นฐานก่อนออกจากบ้าน รวมถึง การควบคุมความเร็วในการใช้รถใช้ถนน
9	หลักฐานด้านวิศวกรรมที่ปรากฏพบ มีสัดส่วนน้อย เมื่อเทียบกับลักษณะการดำเนินงานในด้านอื่น	สนับสนุนการผลิตและพัฒนาองค์ความรู้ทางวิศวกรรมที่ช่วยปรับปรุงหรือยกระดับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนน
10	หลักฐานด้านการบริการและตอบสนองฉุกเฉิน มีสัดส่วนน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับลักษณะการดำเนินงานในด้านอื่น และการดำเนินงานที่พบนั้นเน้นให้ความรู้เชิงป้องกันมากกว่าเตรียมความพร้อมหลังเกิดเหตุฉุกเฉิน	ผลิตและพัฒนาองค์ความรู้เชิงพื้นที่สำหรับการเตรียมความพร้อมหลังเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมทั้งการพัฒนากลุ่มเป้าหมายให้สามารถปฏิบัติตนได้เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน
11	การติดตามและประเมินผลในระดับมหภาคยังไม่ปรากฏหลักฐานอย่างเพียงพอ	พัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางให้สามารถเชื่อมโยงผลการติดตามและประเมินผลการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนหรือสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่เข้าสู่ฐานข้อมูลกลาง และสนับสนุนให้ดำเนินงานติดตามและประเมินผลความปลอดภัยทางถนนระดับมหภาค

2.2. ข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน จากการวิเคราะห์ช่องว่าง (gap) และจัดวางทิศทางนโยบายจากหลักฐานที่ปรากฏ (Policy Direction) ผู้วิจัยได้ทำการจัดกลุ่มทิศทางนโยบายและสังเคราะห์เป็นข้อเสนอเชิงนโยบายได้ 3 มิติ คือ มิติเร่งด่วน มิติพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน และมิติพัฒนาองค์ความรู้ระยะยาว ดังนี้

2.2.1 ข้อเสนอเชิงนโยบายเร่งด่วน (Quick-win) ประกอบด้วย

(1) พัฒนาและบูรณาการการจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาทุกระดับ และทุกรูปแบบการศึกษา ทั้งการศึกษาในระบบและนอกระบบ

(2) ขยายการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนไปยังภูมิภาคที่ยังปรากฏหลักฐานจำกัด โดยคำนึงถึงบริบทเชิงพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ และภาคใต้

(3) เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของสถาบันครอบครัวและชุมชนในการปลูกฝังวินัยจราจรและความปลอดภัยทางถนนในชีวิตประจำวัน

(4) พัฒนาความร่วมมือกับสื่อมวลชนและสื่อสังคมออนไลน์ในการสื่อสารและสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับข้อเสนอเชิงนโยบายเร่งด่วน ประกอบด้วย กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงาน กสทช. องค์กรปกครองท้องถิ่น และส่วนราชการที่มีสถานศึกษาในสังกัด

2.2.2 ข้อเสนอเพื่อพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย

(1) พัฒนากลไกการมีส่วนร่วมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกระดับ

(2) เสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนน ทั้งมิติกายภาพและมิติทางสังคม

(3) สนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเด็กและเยาวชนในพื้นที่ ผลิต พัฒนา และใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมพัฒนาระบบพี่เลี้ยงด้านการวิจัย (Mentoring) ให้หน่วยงานดังกล่าว

(4) พัฒนาระบบฐาน ข้อมูลกลางที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนและสนับสนุนการติดตามและประเมินผลระดับมหภาค

2.2.3 ข้อเสนอเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ระยะยาว ประกอบด้วย

(1) ส่งเสริมการวิจัยพัฒนาองค์ความรู้ด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนเพื่อยกระดับสภาพ แวดล้อมที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนน

(2) พัฒนาองค์ความรู้และรูปแบบเตรียมความพร้อมด้านการตอบสนองเหตุฉุกเฉินสำหรับเด็กและเยาวชนทั้งในระดับบุคคลและระดับหน่วยงาน และ

(3) ศึกษาและพัฒนารูปแบบการบังคับใช้กฎหมายอย่างไม่เป็นทางการระดับครอบครัวและชุมชนให้มีความเหมาะสมมีประสิทธิภาพ

การสรุปผลและการอภิปรายผล

1. จากการศึกษาขอบเขตการดำเนินงานและลักษณะองค์ความรู้ด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน พบว่า มีการดำเนินงานกับกลุ่มเป้าหมายเด็กและเยาวชนทุกกลุ่ม สะท้อนให้เห็นถึงการให้ความสำคัญกับการธำรงรักษาทรัพยากรของประเทศและตระหนักถึงปัญหาความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน สอดคล้องกับความเห็นของ เมธชนนท์ ประจวบลาภ และภูกิจ ธนชิตเจษฎา (2568) ที่มองว่าเด็กและเยาวชนถือเป็นทรัพยากรบุคคลที่สำคัญของประเทศ หากได้รับการปกป้องอย่างเหมาะสมย่อมเติบโตเป็นพลเมืองที่ดีในสังคม ถึงแม้องค์ความรู้ที่พบนั้นจะครอบคลุมกลุ่มเด็กและเยาวชนทุกกลุ่ม แต่องค์ความรู้ที่เกิดขึ้นในกลุ่มนักเรียนหรือนักศึกษา และองค์ความรู้ที่ผลิตและพัฒนาโดยสถานศึกษายังปรากฏอยู่ในวงจำกัด ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ระบบโรงเรียนไทยให้ความสำคัญกับหลักสูตรและการจัดการเรียนรู้ตามที่ปรากฏในหลักสูตรเป็นหลักและมองความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งที่อยู่นอกรั้วสถานศึกษาและนอกหลักสูตร จึงให้ความสนใจเรื่องความปลอดภัยทางถนนในสัดส่วนที่น้อย สอดคล้องกับงานวิจัยของสุพรรณิการ์ ชนะนิล (2568) พบว่าการศึกษาไทย มีลักษณะรวมศูนย์อำนาจไว้ที่ส่วนกลาง กำหนดความรู้และวิธีการเรียนรู้ไว้อย่างตายตัว เน้นผลสัมฤทธิ์ทางวิชาการมากกว่าศักยภาพและทักษะในด้านอื่นที่จำเป็น

องค์ความรู้ด้านระบบนิเวศรอบตัวเด็กและเยาวชน นั้น มีการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนครอบคลุมทุกระบบนิเวศรอบตัวเด็กและเยาวชน ตั้งแต่ระดับครอบครัวไปจนถึงระดับนโยบายและสภาพแวดล้อม สะท้อนให้เห็นว่าทุกสถาบันทางสังคมให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนน เพราะความปลอดภัยทางถนนไม่ควรเป็นความรับผิดชอบของใครคนใดคนหนึ่งแต่ทุกระบบต้องทำงานร่วมกัน เป็นไปในทิศทางเดียวกับแนวคิดของ Bronfenbrenner (1974) ได้เสนอว่า สภาพแวดล้อมทุกระดับมีความซับซ้อนและส่งผลกับพัฒนาการของตัวเด็กอยู่ตลอดเวลา การพัฒนานโยบายจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงความเป็นเหตุเป็นผลซึ่งกันและกัน

ส่วนประเภทการดำเนินงานตามกรอบแนวคิด 5E Framework พบว่า องค์ความรู้ที่ปรากฏมีครบทุกด้าน แต่องค์ความรู้อยู่ในลักษณะไม่สมดุล สะท้อนให้เห็นถึงโครงสร้างและระบบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยที่อยู่ในลักษณะแยกส่วน ยังไม่ประสานการทำงานร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การตอบสนองและบริการฉุกเฉิน ตามหลักการมักอยู่อยู่ในความดูแลของกระทรวงสาธารณสุข แต่ในทางปฏิบัติเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทุกองค์ประกอบ เช่น การศึกษา ก็มีบทบาทให้ความรู้ด้านการปฏิบัติตนเมื่อเผชิญเหตุฉุกเฉิน จึงสะท้อนข้อจำกัดของการทำงานเชิงระบบตามมุมมองของทฤษฎีโครงสร้างหน้าที่ โดย กิรติ คเชนทวา (2566) ซึ่งได้อธิบายสมมติฐานของทฤษฎีกลุ่มโครงสร้างหน้าที่ ว่าสังคมเปรียบเสมือนร่างกาย โดยถือว่าร่างกายเป็นระบบใหญ่ อวัยวะเป็นระบบย่อยที่ต้องพึงพาอาศัยการทำงานร่วมกัน

ทั้งนี้ ในด้านลักษณะการดำเนินงานและผลลัพธ์ของการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนนั้น องค์ความรู้ได้ปรากฏให้เห็นถึงการดำเนินงานหลายมิติ โดยส่งผลต่อผลลัพธ์การดำเนินงานใน 3 กลุ่ม คือ กลุ่มนโยบายภาครัฐ กลุ่มบริหารจัดการ และกลุ่มบุคคลและครอบครัว พิจารณาได้ว่าองค์ความรู้ที่เกิดขึ้นพยายามแก้ปัญหาสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีแนวโน้มสูงขึ้น มุ่งผลิตและพัฒนาองค์ความรู้ตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงตัวบุคคล สอดคล้องกับข้อมูลของศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค (2566) รายงานว่าประเทศไทยกำลังเผชิญกับวิกฤตความสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ในกลุ่ม Generation Z (อายุ 15-24 ปี) จากอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างรุนแรง

ผลการศึกษาองค์ความรู้ทั้งหมดสามารถสังเคราะห์เป็นรูปแบบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ได้ใน 3 มิติ คือ มิติปัจเจกบุคคล โครงสร้างและกลไก และมิติสภาพแวดล้อมและชุมชน ผู้วิจัยเห็นว่า องค์ความรู้และภูมิทัศน์การดำเนินงานจากหลักฐานที่ปรากฏ เป็นไปตามเจตนารมณ์และยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนที่ต้องมุ่งยกระดับการดำเนินงานทุกมิติตั้งแต่บุคคลไปจนถึงนโยบายภาครัฐ สอดรับกับข้อมูลของ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2566) รายงานว่าแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 กำหนดยุทธศาสตร์ 4 ยุทธศาสตร์ เน้นการทำงานในตัวบุคคล ยานพาหนะ พัฒนาสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อบรรลุเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12 คนต่อแสนประชากรภายในปี 2570

2. ผลการพัฒนาข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในประเทศไทย ประกอบด้วยชุดข้อเสนอ 3 ระดับ คือ 1) ข้อเสนอเชิงนโยบายเร่งด่วน (Quick Win) 2) ข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน และ 3) ข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ระยะยาวนั้น ผู้วิจัยเห็นว่า ข้อเสนอเชิงนโยบายครอบคลุมทุกองค์ประกอบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนและมีการบูรณาการการทำงานร่วมกัน ตั้งแต่การให้ความรู้ผ่านระบบการศึกษาและนอกระบบการศึกษา การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ การพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยทางถนนผ่านระบบวิศวกรรม การพัฒนาระบบการตอบสนองฉุกเฉิน ทั้งการป้องกันและการปฏิบัติภายหลังการเกิดเหตุ และการติดตามประเมินผล และครอบคลุมทุกระดับต้นทาง (Microsystem) จนถึงปลายทาง (Macrosystem) มีเจตจำนงเพื่อสนับสนุนการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน สอดคล้องกับแนวคิด 5E Framework ของ World Health Organization (2021a, 2021b) ที่อธิบายองค์ประกอบเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความปลอดภัยจะต้องครอบคลุมด้านการศึกษา (Education) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ด้านวิศวกรรมจราจรและยานพาหนะ (Engineering) การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency) และการประเมินผล (Evaluation) อีกทั้ง ข้อเสนอเชิงนโยบายข้างต้น ผู้วิจัยเห็นว่า พยายามปิดช่องว่างการดำเนินงาน โดยสร้างความตระหนักว่าทุกหน่วยงานมีบทบาทและภาระหน้าที่ที่จะต้องร่วมกันขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนและไม่ใช่หน้าที่ของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นการเฉพาะ ซึ่งการทำงานที่สอดประสานกัน ไม่เพียงแต่ให้เกิดความสมดุลขององค์ประกอบเท่านั้น แต่เพื่อลดโอกาสการสูญเสียจากช่องว่างของการดำเนินงานระหว่าง

หน่วยงานด้วย สอดคล้องกับคำอธิบายทฤษฎีโครงสร้างหน้าที่ของ กิรติ คเชนทวา (2566) อธิบายว่า เพื่อให้ระบบมีความสมดุลกันทุกส่วนต้องมีการแบ่งงานกันทำตามหน้าที่ของตนเอง โดยถือหลักการว่าหน้าที่ย่อย ๆ ของระบบย่อย ๆ ต้องทำงานสอดประสานกันเพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะส่วนและระบบของทั้งระบบ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป ควรขยายขอบเขตการศึกษาทั้งด้านแหล่งข้อมูลและระบุคำสำคัญสำหรับการสืบค้นให้มีความหลากหลายมากขึ้น อาทิ การบังคับใช้กฎหมายจราจร การแพทย์ฉุกเฉิน เป็นต้น รวมถึงพิจารณาฐานข้อมูลในระดับนานาชาติและงานวิจัยในสาขาอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถเข้าถึงองค์ความรู้ที่ครอบคลุมและสามารถสะท้อนภาพรวมข้อมูลได้อย่างรอบด้านยิ่งขึ้น

2. ข้อเสนอแนะต่อการนำผลการวิจัยไปใช้ ผลการวิจัยและข้อเสนอเชิงนโยบาย ควรนำไปใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับข้อมูลเชิงประจักษ์อื่น เช่น ข้อมูลสถานการณ์ในพื้นที่ เพื่อให้การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนมีความครอบคลุม สอดคล้องกับบริบท และสามารถตอบสนองต่อปัญหาในแต่ละพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม

องค์ความรู้ใหม่



ภาพที่ 5 องค์ประกอบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในบริบทประเทศไทย

จากภาพที่ 5 สะท้อนให้เห็นผลการศึกษาในครั้งนี้ ซึ่งผู้วิจัยพบหลักฐานที่แสดงการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตามแนวคิด 5E Framework ครบทุกมิติ นอกจากนี้ หลักฐานที่ปรากฏส่วนใหญ่ได้สะท้อนความร่วมมือหรือกลไกการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม กล่าวได้ว่า ในบริบทของการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในบริบทประเทศไทยอาจประกอบด้วย E ตัวที่ 6 คือ Engagement (การมีส่วนร่วม) ซึ่งแตกต่างจากองค์ประกอบการขับเคลื่อน

ความปลอดภัยทางถนนในสากลที่มีเพียง 5E เท่านั้น ข้อค้นพบดังกล่าวเป็นช่องว่างและโอกาสสำคัญสำหรับการศึกษาวิจัยและถอดบทเรียนการดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วมในระยะต่อไป

ข้อจำกัดการวิจัย

เนื่องจากการวิจัยเอกสารครั้งนี้ ผู้วิจัยประยุกต์กระบวนการทบทวนวรรณกรรมแบบกำหนดขอบเขต (Scoping Review) ซึ่งมีข้อจำกัดบางประการ กล่าวคือ การสืบค้นข้อมูลจำกัดอยู่ในแหล่งข้อมูลสืบค้น จำนวน 2 แหล่ง คือ ศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย และ ฐานข้อมูลวิทยานิพนธ์ของสถาบันอุดมศึกษาไทย รวมทั้งระบุคำสำคัญ (Keyword) แบบเฉพาะเจาะจงสำหรับการสืบค้นเท่านั้น ทำให้ข้อมูลหรือองค์ความรู้ยังไม่ครอบคลุมองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เนื่องจากยังมีงานวิจัยหรือบทความวิจัยในหัวข้ออื่นที่ไม่อยู่ในขอบเขตความปลอดภัยทางถนน อุบัติเหตุทางถนน หรือมิได้ใช้คำสำคัญดังกล่าวโดยตรง แต่สัมพันธ์กับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนเช่นกัน อาทิ การศึกษาในกลุ่มปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร หรือ การพัฒนาระบบช่วยเหลือฉุกเฉินของโรงพยาบาล ซึ่งงานวิจัยทั้งสองกลุ่ม เป็นงานวิจัยที่อยู่ในศาสตร์และสาขาตนเอง ไม่ได้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นสำคัญ แต่งานวิจัยเหล่านี้ก็มีส่วนช่วยขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน

กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัย เรื่อง พรมแดนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน: การทบทวนวรรณกรรมแบบกำหนดขอบเขต ได้รับการสนับสนุนทรัพยากรจากโครงการสนับสนุนการสื่อสารความปลอดภัยทางถนนกับคนรุ่นใหม่ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และมูลนิธิสถาบันยุวทัศน์ประเทศไทย

เอกสารอ้างอิง

กรมกิจการผู้สูงอายุ. (2564). *สังคมผู้สูงอายุในปัจจุบันและเศรษฐกิจในประเทศไทย.* สืบค้นเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2568 จาก https://www.dop.go.th/th/know/15/926

กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์. (2567). *ข้อเสนอเชิงนโยบายวิกฤตประชากรและสังคมสูงวัย.* สืบค้นเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2568 จาก https://www.dop.go.th/download/laws/th1741667988-865_0.pdf

กิรติ คเชนทวา. (2566). *การรู้เท่าทันสื่อ.* มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

เจษฎากร อังกูลพัฒนาสุข และชาติวุฒิ วังวล. (2568). พลิกวิกฤตเป็นโอกาส: หลักฐานและบทเรียนเชิงประจักษ์เพื่อลดการบาดเจ็บทางถนนในเด็กและเยาวชนภาคตะวันออก. *รายงานการประชุมวิชาการระดับชาติด้านมานุษยวิทยาและสังคมวิทยา ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 18-19 ธันวาคม 2568 จัดโดยคณะรัฐศาสตร์ ณ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,* 151.

ราชกิจจานุเบกษา. (2565). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พุทธศักราช 2565.* เล่มที่ 139 ตอนที่ 28 ก. 5 - 22. 7 พฤษภาคม 2565.

มูลนิธิเพื่อการพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ. (2565). *รายงานภาระโรคและการบาดเจ็บของประชากรไทย พ.ศ. 2565.* วิชั่น พรีเพรส.

เมธชนนท์ ประจวบลาภ และภูกิจ ธนชิตเจษฎา. (2568). ครอบครัว ชุมชน และโรงเรียน: ใครควรรับผิดชอบสร้างพื้นที่และสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยจากบุหรี่ไฟฟ้า ใน เมธชนนท์ ประจวบลาภ (บก.). *พหุวิทยาการเพื่อการคุ้มครองเด็กและเยาวชนจากบุหรี่ไฟฟ้า.* โรงพิมพ์เดือนตุลา.

ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (2566). *สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย.* สืบค้นเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2568 จาก https://dip.ddc.moph.go.th/new/บริการ/3base_status_new

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2566). *แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2565 - 2570).* สืบค้นเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2568 จาก https://roadsafety.disaster.go.th/roadsafety/download/7377?id=21555

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2567). *รายงานการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในช่วงระยะเวลา 2 ปี (พ.ศ. 2565-2566).* [รายงานฉบับสมบูรณ์, สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย]. http://tdri.or.th/wp-content/uploads/2024/12/รายงานฉบับสมบูรณ์-การติดตามสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วง-2-ปี.pdf

สุพรรณิการ์ ชนะนิล. (2568). การจัดการศึกษาไทยในยุคหลังสมัยใหม่: การวิเคราะห์อำนาจและความรู้ผ่านกรอบแนวคิดของ Michel Foucault. *วารสารสหวิทยาการมหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์, 22*(2), 9 - 20.

อนัญญา หาบุญมี, ชนัญญา จิระพรกุล และเนาวรัตน์ มณีนิล. (2567). ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษาจังหวัดหนองคาย. *วารสารวิชาการสาธารณสุขชุมชน, 10*(1), 179 - 192.

Bronfenbrenner, U. (1974). Developmental Research, Public Policy, and the Ecology of Childhood. *Child Development*, *45*(1), 1 – 5. doi: https://doi.org/10.2307/1127743

Mak, S. & Thomas, A. (2022). Steps for Conducting a Scoping Review. *Journal of Graduate Medical Education*, *14*(5), 565 – 567.

Regional Office for Europe WHO. (2021). *Guide to Qualitative Evidence Synthesis.* WHO.

World Health Organization. (2021). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030.* Retrieved December 16, 2025 from https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030

_____. (2021). *Road Safety.* Retrieved December 16, 2025 from https://www.who.int/thailand/our-work/road-safety.