

สถานการณ์และผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเด็กนักเรียน กรณีศึกษา: โรงเรียนบ้านหนองคูขาด จังหวัดมหาสารคาม

แจ่มจันทร์ เทศสิงห์¹, เพ็ญพัทธ์ ภูมิมาลา², อรพรรณ อ่อนดั่ง³, วันชนะ สิริสม⁴
ปณิกา หงษ์อุดร⁵, ชัญญาวีร์ ไชยวงศ์⁶, จารุพัฒน์ จุลแดง⁷, จีระวรรณ ศรีจันทร์ไชย^{8*}

บทคัดย่อ

การวิจัยแบบผสมวิธีนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์และผลกระทบของอุบัติเหตุทางถนนในนักเรียนโรงเรียนบ้านหนองคูขาด จังหวัดมหาสารคาม วิธีดำเนินการประกอบด้วย 1) การศึกษาย้อนหลังในรอบ 3 ปี (พ.ศ. 2564–2566) และ 2) การวิจัยเชิงคุณภาพผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 31 ราย วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์เนื้อหา ผลการศึกษาพบว่า อุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องรวม 55 ราย (ร้อยละ 9.40) โดยปี 2566 พบสูงสุด 22 ราย ส่วนใหญ่เป็นนักเรียนชาย (ร้อยละ 74.55) ระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 60.00) ปัจจัยเสี่ยงหลัก คือ การขับซิ่งรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 69.09) ผลกระทบสังเคราะห์ได้ 4 ระดับ คือ 1) ระดับบุคคล: บาดเจ็บรุนแรงร้อยละ 16.67 จนเกิดภาวะพึ่งพา 2) ระดับครอบครัว: เกิด 'วิกฤตความรู้สึกผิด' ในผู้สูงอายุของครอบครัวแห่งกลาง 3) ระดับโรงเรียน: การเรียนชะงักงันและบรรยากาศในสถานศึกษาถดถอยเนื่องจากขาดระบบการเรียนออนไลน์รองรับในพื้นที่ชนบท และ 4) ระดับชุมชนและนโยบาย: พบพาหนะขาด พ.ร.บ. ร้อยละ 33.33 ข้ำเดิมวงจรความยากจนเชิงโครงสร้าง ดังนั้น จึงควรเร่งรัดมาตรการความปลอดภัยเชิงรุกในเขตพื้นที่สถานศึกษาและการบังคับใช้กฎหมาย พ.ร.บ. ในระดับท้องถิ่น

คำสำคัญ: อุบัติเหตุทางถนน, เด็กนักเรียน, การศึกษาย้อนหลัง, ผลกระทบอุบัติเหตุ, วงจรความยากจนเชิงโครงสร้าง

^{1,8} ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม คณะพยาบาลศาสตร์ สถาบันพระบรมราชชนก

² ผู้อำนวยการ โรงเรียนบ้านหนองคูขาด จังหวัดมหาสารคาม

³ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมหาสารคาม

⁴ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมหาสารคาม

⁵ ผู้จัดการ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาท้องถิ่นอีสาน

⁶ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี อุตรดิตถ์ คณะพยาบาลศาสตร์ สถาบันพระบรมราชชนก

⁷ ทันตแพทย์ชำนาญการพิเศษ โรงพยาบาลปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี

* Corresponding Author; จีระวรรณ ศรีจันทร์ไชย, Email: jeerawan@smnc.ac.th

Received: September 18, 2025; Revised December 25, 2025; Accepted December 25, 2025

Situation and Impact of Road Traffic Accidents on School Children:

A Case Study of Ban Nong Khu Khat School, Maha Sarakham Province

Chaemchan Thessingha¹, Penpak Pummala², Oraphan Onduang³,

Wanchana Sirisom⁴, Punika Hong-udorn⁵, Chanyawee Chaiwong⁶,

Jarupat Jundaeng⁷, Jeerawan Srichanchai^{8}*

ABSTRACTS

This mixed-methods study investigated road traffic accident situations and impacts among students at Ban Nong Khu Khat School, Maha Sarakham. Methodology included a 3-year retrospective study (2021–2023) and in-depth interviews with 31 key informants. Data were analyzed using descriptive statistics and content analysis. Results showed an upward trend totaling 55 cases (9.40%), peaking in 2023 (22 cases). Most victims were male (74.55%) and primary students (60.00%). The primary risk factor was riding motorcycles without helmets (69.09%). Impacts were synthesized into four levels: 1) Individual: 16.67% sustained severe injuries leading to functional dependency; 2) Family: A "guilt complex" emerged among elderly caregivers in skipped-generation families; 3) School: Learning disruption and atmospheric decline occurred due to a lack of rural online learning systems; and 4) Community/Policy: 33.33% of vehicles lacked compulsory insurance, reinforcing the structural poverty cycle. Findings suggest an urgent need for proactive school zone safety measures and local enforcement of compulsory motor insurance.

Keywords: Road Traffic Accidents, Students, Retrospective Study, Accident Impacts, Structural Poverty Cycle

^{1,8} Assistant Professor, Srimahasarakham Nursing College, Faculty of Nursing, Praboromarajchanok Institute

² Director, Nong Khu Khad School, Maha Sarakham Province

³ Plan and Policy Analyst, Professional Level, Disaster Prevention and Mitigation Provincial Office, Mahasarakham

⁴ Public Health Technical Officer, Professional Level, Mahasarakham Provincial Public Health Office

⁵ Director and Secretary of the Foundation, Institute of E-saan Research for Local Development Foundation

⁶ Assistant Professor, Boromarajonani College of Nursing, Udon Thani, Faculty of Nursing, Praboromarajchanok Institute

⁷ Dentist, Senior Professional Level, Pakkred Hospital, Nonthaburi Province

* Corresponding Author; Jeerawan Srichanchai, Email: jeerawan@smnc.ac.th

บทนำ (Introduction)

อุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนเป็นวิกฤตการณ์ด้านสาธารณสุขระดับโลกที่ทวีความรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชน องค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้นของเด็กทั่วโลก¹ สำหรับประเทศไทย สถานการณ์ดังกล่าวมีแนวโน้มที่น่ากังวล โดยกลุ่มอายุ 15-19 ปี มีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุด และกลุ่มอายุ 10-14 ปี มีแนวโน้มการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง² สถิติในช่วงเทศกาลสำคัญแสดงให้เห็นว่าอัตราการเสียชีวิตของเด็กและเยาวชนอายุต่ำกว่า 20 ปีเพิ่มสูงขึ้น โดยคิดเป็นร้อยละ 12 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมดในช่วงเทศกาลปีใหม่ และร้อยละ 15 ในช่วงเทศกาลสงกรานต์³ สาเหตุการเสียชีวิตมากกว่าร้อยละ 80 เกิดจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งพฤติกรรมเสี่ยงที่สำคัญที่สุด คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะถึงแก่ชีวิต พฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ ได้แก่ การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ การขับเร็ว และการเมาแล้วขับ^{2,4-7}

แม้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีความพยายามในการผลักดันนโยบายความปลอดภัยในสถานศึกษา⁸ แต่จากบทบทวนวรรณกรรมพบช่องว่างทางองค์ความรู้ (Research Gap) ที่สำคัญ คือ ระบบการรายงานสถิติอุบัติเหตุในระดับชาติมักบันทึกเฉพาะเหตุการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้นบน

ถนนสายหลัก ทำให้ข้อมูลอุบัติเหตุ "ระดับจุลภาค" ที่เกิดขึ้นบนถนนในหมู่บ้านหรือทางเชื่อมต่อสถานศึกษาในพื้นที่ชนบทมักตกหล่นจากระบบรายงานปกติ⁹ นอกจากนี้ งานวิจัยส่วนใหญ่มักมุ่งเน้นการวิเคราะห์ปัจจัยทางกายภาพและสถิติการบาดเจ็บ แต่ยังขาดการศึกษาเชิงลึกถึง "ผลกระทบเชิงโครงสร้าง" ที่ซ่อนอยู่หลังความสูญเสีย โดยเฉพาะในบริบทของสังคมชนบทที่มีลักษณะเป็น "ครอบครัวห่วงกลาง" (Skipped-generation families)⁴ ซึ่งอุบัติเหตุเพียงครั้งเดียวอาจส่งผลกระทบต่อเนื่องเป็นลูกโซ่ (Ripple Effect) ทั้งในด้านเศรษฐกิจครัวเรือนและการชะงักงันทางการศึกษา^{10,11}

แม้ว่าอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กจะเป็นปัญหาที่ได้รับการบันทึกไว้ในงานวิจัยหลายชิ้น แต่ข้อมูลที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอในการสะท้อนสถานการณ์ที่แท้จริงและผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อเด็กวัยเรียน โดยเฉพาะในด้านสุขภาพจิตและพัฒนาการทางสังคม เนื่องจากผลกระทบจากอุบัติเหตุไม่เพียงแต่ทำให้เด็กประสบกับการบาดเจ็บทางร่างกายเท่านั้น แต่ยังส่งผลต่อการเรียนรู้และการพัฒนาทักษะชีวิตของพวกเขา^{1,12} การศึกษาในครั้งนี้จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากการเป็นการเติมเต็มช่องว่างข้อมูล (Gap of Study) ที่ยังขาดอยู่ในระบบงานปกติ โดยมุ่งเน้นการวิเคราะห์สถานการณ์และผลกระทบของอุบัติเหตุทางถนนในเด็กนักเรียน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำไปใช้ใน

การวางแผนพัฒนามาตรการป้องกันและ
แก้ไขปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ

โรงเรียนบ้านหนองคูขาด จังหวัด
มหาสารคาม เป็นพื้นที่ที่มีบริบทเฉพาะตัวซึ่ง
สะท้อนปัญหาดังกล่าวได้อย่างชัดเจน เนื่องด้วย
นักเรียนส่วนใหญ่เดินทางโดยรถจักรยานยนต์³
ท่ามกลางสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่เสี่ยง
อันตราย เช่น การซ้อนท้ายหรือขับขี่
รถจักรยานยนต์เองโดยไม่สวมหมวกนิรภัย
ขับรดด้วยความเร็วเกินกำหนด ประมาทและ
คึกคะนอง นอกจากนี้ สภาพแวดล้อมหน้า
โรงเรียนยังไม่ปลอดภัย เนื่องจากถนนไม่มี
ฟุตบาท ไม่มีทางม้าลาย และไม่มีป้าย
สัญลักษณ์หรือไฟสัญญาณเตือนว่าเป็นเขต
โรงเรียนให้ชะลอความเร็ว การศึกษานี้จึงมี
ความจำเป็นอย่างเร่งด่วนในการวิเคราะห์
สถานการณ์อุบัติเหตุย้อนหลังร่วมกับการ
ศึกษาผลกระทบเชิงลึกในมิติต่างๆ ข้อ
ค้นพบจากการวิจัยครั้งนี้จะไม่เป็นเพียง
กรณีศึกษาเฉพาะพื้นที่ แต่จะเป็น "ภาพ
สะท้อนเชิงนโยบาย" ที่สำคัญในการปิด
ช่องว่างของระบบความปลอดภัยทางถนน
และระบบคุ้มครองทางสังคมสำหรับเด็ก
นักเรียนในพื้นที่ชนบทต่อไป

วัตถุประสงค์ (Objectives)

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์การเกิด
อุบัติเหตุทางถนนในเด็กนักเรียนโรงเรียนบ้าน
หนองคูขาด จังหวัดมหาสารคาม

2. เพื่อศึกษาผลกระทบของการเกิด
อุบัติเหตุทางถนนในเด็กนักเรียนโรงเรียนบ้าน
หนองคูขาด จังหวัดมหาสารคาม

กรอบแนวคิด

กรอบแนวคิดแสดงถึงความสัมพันธ์
เชิงระบบระหว่างสถานการณ์การเกิด
อุบัติเหตุทางถนนในนักเรียนช่วงปี พ.ศ.
2564–2566 ซึ่งมีปัจจัยกระตุ้นหลักจาก
พฤติกรรมเสี่ยงและการเดินทางในพื้นที่เสี่ยง
รอบสถานศึกษา นำไปสู่ผลกระทบที่ขยายตัว
เป็นวงกว้าง ใน 4 ระดับ ได้แก่ ระดับบุคคล
ครอบครัว โรงเรียน และภาพสะท้อนระดับ
ชุมชนและเชิงนโยบาย

วิธีดำเนินการวิจัย (Methodology)

รูปแบบการศึกษา การวิจัยครั้งนี้
เป็นการวิจัยแบบผสมวิธี โดยใช้รูปแบบ
การศึกษาย้อนหลัง เพื่อรวบรวมสถานการณ์
อุบัติเหตุในช่วง 3 ปี (พ.ศ. 2564–2566) ร่วมกับการ
การวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก
เพื่อศึกษาผลกระทบในมิติต่างๆ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)

ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์การเลือกผู้ให้ข้อมูล
สำคัญแบบเจาะจง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่
ครอบคลุมทั้งมิติประสบการณ์ตรงและมิติเชิง
นโยบาย โดยประกอบด้วยผู้ให้ข้อมูลรวม
ทั้งสิ้น จำนวนรวม 31 ราย ดังนี้:

1. กลุ่มผู้มีประสบการณ์ตรงจาก
อุบัติเหตุ: ได้แก่ นักเรียนที่ประสบเหตุหรือ
ผู้ปกครองที่ดูแลใกล้ชิด จำนวน 30 ราย ซึ่ง

ถือว่ามีความเพียงพอในการเก็บข้อมูลจนถึงจุดอิ่มตัว¹⁴ โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกคือ เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์อุบัติเหตุทางถนนของนักเรียนโรงเรียนบ้านหนองคูขาดในช่วงปี พ.ศ. 2564 - 2566

2. กลุ่มผู้บริหารสถานศึกษา: ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน จำนวน 1 ราย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย มี 2 แบบ ดังนี้

1. แบบบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในท้องถนนของนักเรียนโรงเรียนบ้านหนองคูขาด ซึ่งบันทึกข้อมูลหลัก 2 ด้านคือ ข้อมูลอุบัติเหตุ และ ข้อมูลการบาดเจ็บของนักเรียน

2. แบบสัมภาษณ์นักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุในท้องถนนหรือผู้ปกครองถึงผลกระทบที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุในท้องถนน เป็นแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบที่ได้รับทางด้านร่างกาย จิตใจ สังคม เศรษฐกิจ การเรียน ต่อตนเอง ต่อครอบครัว และชุมชน

3. แบบ สัมภาษณ์ผู้บริหารสถานศึกษา เป็นแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง ประกอบด้วย สถานการณ์อุบัติเหตุในภาพรวม มาตรการความปลอดภัย และ บทบาทของสถานศึกษาในการจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้น

4. ผู้วิจัย มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อการศึกษา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความไว้วางใจและการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพกับผู้ให้ข้อมูล

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ ผู้วิจัยได้นำไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาและนำมาปรับปรุงก่อนนำไปใช้จริง

วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล ดำเนินการระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงกรกฎาคม พ.ศ. 2567 โดยมีการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพดังนี้:

การเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ: ข้อมูลถูกเก็บจากเอกสารแบบบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งบันทึกโดยพยาบาลวิชาชีพที่ปฏิบัติงานในโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านหนองคูขาด และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไสภารารวมถึงแบบบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของโรงเรียนบ้านหนองคูขาดโดยครู ได้รับอนุญาตเพื่อเข้าถึงข้อมูลจากโรงเรียนและโรงพยาบาลทั้งสองแห่ง

การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ: การเก็บรวบรวมข้อมูลทำได้โดยการสัมภาษณ์นักเรียนที่ประสบเหตุหรือผู้ปกครองถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุในท้องถนนระหว่างปี พ.ศ. 2564 - 2566 จำนวน 30 คน และสัมภาษณ์ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านหนองคูขาด มี

กระบวนการสร้างความสัมพันธ์ (Rapport) และความไว้วางใจ (Trust) ในระหว่างการสัมภาษณ์มีการบันทึกเสียงเพื่อให้สามารถย้อนกลับมาวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างถูกต้อง นอกจากนี้ยังมีการถ่ายภาพและบันทึกวิดีโอเพื่อสร้างความเข้าใจในบริบทและสภาพแวดล้อมของการสัมภาษณ์

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณดำเนินการโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ซึ่งประกอบด้วยค่าเฉลี่ยและร้อยละ ส่วนข้อมูลเชิงคุณภาพถูกเก็บรวบรวมจากเอกสารและการสัมภาษณ์ โดยนำมาวิเคราะห์ผ่านเทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา ซึ่งมีการจัดกลุ่มและหมวดหมู่ข้อมูลที่สำคัญเพื่อระบุ theme หลักและแนวโน้มที่ปรากฏในการวิเคราะห์ข้อมูล รวมถึงการตีความหมายตามบริบทของข้อมูลที่ได้ โดยข้อมูลจากการสัมภาษณ์ถูกบันทึกเสียงอย่างละเอียด ก่อนที่จะทำการถอดเสียง เพื่อสร้างเอกสารที่มีความถูกต้องและครบถ้วน นอกจากนี้การตรวจสอบความถูกต้องและความน่าเชื่อถือของข้อมูล ดำเนินการโดยการใช้วิธีสามเส้า ผ่านการเปรียบเทียบข้อมูลจากแหล่งที่มาและวิธีการที่หลากหลาย คือการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลายคน และการตรวจสอบข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้ได้มุมมองที่หลากหลายและลดอคติในการวิเคราะห์

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง งานวิจัยนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์วิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม เลขที่ใบรับรอง IRB04/2567 ลงวันที่ 24 มกราคม 2567 ทั้งนี้ เพื่อพิทักษ์สิทธิและรักษาความลับของผู้ให้ข้อมูล ผู้วิจัยจึงใช้นามสมมติ และกำหนดรหัสแทนตัวบุคคล โดยใช้รหัส IA (Informant: Accident) เรียงลำดับตามการเข้าสัมภาษณ์ได้แก่ รหัส IA01–IA30 สำหรับกลุ่มนักเรียนและผู้ปกครอง และรหัส K01 สำหรับผู้บริหารสถานศึกษา เพื่อป้องกันการระบุตัวตนและเป็นไปตามหลักจริยธรรมการวิจัยอย่างเคร่งครัด

ผลการวิจัย (Result)

1. สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเด็กนักเรียนโรงเรียนบ้านหนองคูขาด

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเด็กนักเรียนโรงเรียนบ้านหนองคูขาด ในช่วงปี พ.ศ. 2564-2566 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน โดยในปี 2564 มีนักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุจำนวน 14 คน ในปี 2565 เพิ่มขึ้นเป็น 19 คน และในปี 2566 มีจำนวนเพิ่มขึ้นอีกเป็น 22 คน คิดเป็นร้อยละ 9.40 ของนักเรียนทั้งหมด และมีผู้เสียชีวิต 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.17 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนนักเรียนโรงเรียนบ้านหนองคูขาดที่ประสบอุบัติเหตุทางถนน บาดเจ็บ และเสียชีวิต ในปี พ.ศ. 2564–2566 จำแนกตามจำนวน และร้อยละ

ปี พ.ศ.	จำนวน	ประสบอุบัติเหตุ		บาดเจ็บ		เสียชีวิต	
	นักเรียน (คน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2564	202	14	6.93	11	5.45	-	-
2565	196	19	9.69	14	7.14	-	-
2566	187	22	11.76	18	9.63	1	0.53
รวม	585	55	9.40	43	7.35	1	0.17

สำหรับนักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุ เกิดหลัง 16.00 น. ร้อยละ 63.64 เป็นพบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 74.55 รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 83.64 ขับรถล้มเอง ชั้นประถมศึกษา ร้อยละ 60.00 ลักษณะการ ร้อยละ 80.00 ปัจจัยหลักมาจากคน ร้อยละเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ส่วนใหญ่เกิด 83.64 พฤติกรรมเสี่ยงหลักคือ ไม่สวมหมวกอุบัติเหตุที่ถนนภายในหมู่บ้าน ร้อยละ 76.37 นิรภัย ร้อยละ 69.09 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนโรงเรียนบ้านหนองคูขาด ในปี พ.ศ. 2564– 2566 จำแนกตามจำนวน และร้อยละ (n= 55)

รายการ	พ.ศ. 2564		พ.ศ. 2565		พ.ศ. 2566		รวม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ								
ชาย	10	71.43	15	78.95	16	72.73	41	74.55
หญิง	4	28.57	4	21.05	6	27.27	14	25.45
รวม	14	100	19	100	22	100	55	100
ระดับชั้น								
อนุบาล	2	14.29	2	10.53	2	9.09	6	10.91
ประถมศึกษา	8	57.14	11	57.89	14	63.64	33	60.00
มัธยมศึกษา	4	28.57	6	31.58	6	27.27	16	29.09
รวม	14	100	19	100	22	100	55	100

รายการ	พ.ศ. 2564		พ.ศ. 2565		พ.ศ. 2566		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
	(คน)		(คน)	ละ	(คน)	ละ	(คน)	ละ
สถานที่เกิดเหตุ								
ถนนหน้า และในโรงเรียน	2	14.29	3	15.79	4	18.18	9	16.36
ถนนในหมู่บ้าน	11	78.57	15	78.95	16	72.73	42	76.37
ถนนหลวง	1	7.14	1	5.26	2	9.09	4	7.27
รวม	14	100	19	100	22	100	55	100
เวลาที่เกิดเหตุ								
ก่อน 12.00 น.	3	21.43	2	10.53	3	13.64	8	14.54
12.00-16.00 น.	2	14.28	4	21.05	6	27.27	12	21.82
หลัง 16.00 น.	9	64.29	13	68.42	13	59.09	35	63.64
รวม	14	100	19	100	22	100	55	100
ประเภทของรถ								
รถจักรยาน	1	7.14	1	5.26	4	18.18	6	10.91
รถจักรยานยนต์	13	92.86	17	89.48	16	72.73	46	83.64
รถยนต์	-	-	1	5.26	2	9.09	3	5.45
รวม	14	100	19	100	22	100	55	100
ลักษณะการเกิดเหตุ								
ขับรถล้มเอง	12	85.71	15	78.95	17	77.27	44	80.00
ถูกเฉี่ยวชน	2	14.29	4	21.05	5	22.73	11	20.00
รวม	14	100	19	100	22	100	55	100
ปัจจัยหลักของการเกิดเหตุ								
ปัจจัยจากคน	13	92.86	16	84.21	17	77.27	46	83.64
ปัจจัยจากรถ	-	-	1	5.26	2	9.09	3	5.45
ปัจจัยจากถนน	1	7.14	2	10.53	3	13.64	6	10.91
รวม	14	100	19	100	22	100	55	100

รายการ	พ.ศ. 2564		พ.ศ. 2565		พ.ศ. 2566		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
	(คน)		(คน)	ละ	(คน)	ละ	(คน)	ละ
พฤติกรรมเสี่ยงหลัก								
ขับรถเร็ว	1	7.14	2	10.53	3	13.64	6	10.91
ไม่สวมหมวก	11	78.57	13	68.42	14	63.64	38	69.09
นิรภัย								
ใช้โทรศัพท์	-	-	1	5.26	1	4.54	2	3.64
ฝ่าฝืน	2	14.29	3	15.79	4	18.18	9	16.36
กฎจราจร								
รวม	14	100	19	100	22	100	55	100

2. ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเด็กนักเรียนโรงเรียนบ้านหนองคูขาด จังหวัดมหาสารคาม

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพพบว่า อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้ส่งผลเพียงแต่ความบาดเจ็บทางร่างกาย แต่สร้างผลกระทบเป็นลูกโซ่ที่สะท้อนความเปราะบางในระดับบุคคล ครอบครัว โรงเรียน และชุมชน โดยสามารถสังเคราะห์ประเด็นหลักได้ดังนี้

1. ผลกระทบทางกายวิภาคและภาวะพึ่งพา ผลการศึกษาพบว่านักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุทั้ง 30 ราย (ร้อยละ 100) ได้รับผลกระทบทางร่างกาย โดยแบ่งเป็นผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (แผลถลอก ฟกช้ำ) 24 ราย (ร้อยละ 80.00) และบาดเจ็บรุนแรงจนต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลหรือมี

กระดูกหัก 5 ราย (ร้อยละ 16.67) นอกจากนี้ยังมีกรณีเสียชีวิต 1 ราย (ร้อยละ 3.33) อุบัติเหตุส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการดำเนินชีวิตอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะการบาดเจ็บในจุดสำคัญ เช่น ข้อศอกและหัวเข่า ทำให้เด็กต้องเปลี่ยนสถานะเป็น "ผู้พึ่งพา" (Dependent) ในการทำกิจวัตรประจำวัน ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า "ผมประสบอุบัติเหตุรถล้ม เข่าและข้อศอกกระแทกพื้น ช้ำจนเขียวและปวดมาก ทำให้ผมเดินกะเผลก ไปโรงเรียนไม่ไหว... ปวดข้อศอกเขียนหนังสือไม่ถนัด" (รหัส: IA12, นักเรียน, วันที่สัมภาษณ์: 7 พฤษภาคม 2567)

2. ผลกระทบทางจิตใจและความเปราะบางของสมาชิกในครอบครัว จากการศึกษาพบว่า นักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุ

ทุกคน (ร้อยละ 100) เผชิญกับสภาวะตกใจ และเสียขวัญอย่างรุนแรง โดยพบนักเรียนที่มี อาการวิตกกังวลต่อเนื่อง ร้อยละ 16.67 และมีอาการซึมเศร้า ร้อยละ 3.33 นอกจากนี้ อุบัติเหตุยังส่งผลกระทบต่อทางจิตใจอย่างลึกซึ้ง ต่อสมาชิกในครอบครัว โดยเฉพาะในกรณีที่มี ผู้เสียชีวิต ซึ่งก่อให้เกิด "วิกฤตความรู้สึกผิด" และภาวะซึมเศร้าในกลุ่มผู้ดูแลที่เป็น ผู้สูงอายุ ส่งผลให้เกิดความขัดแย้งและการ โทษกันเองภายในครอบครัว ซึ่งสะท้อนถึง ความเปราะบางของสถาบันครอบครัวหลัง เกิดเหตุการณ์วิกฤต ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า "ยายยังรู้สึกเศร้าเสียใจตลอด... ยายรู้สึกผิด ถ้ายายไม่ตามใจหลานด้วยการซื้อ รถมอเตอร์ไซด์ให้หลาน ก็คงไม่มีเหตุการณ์นี้ เกิดขึ้น..." (รหัส: IA04, ผู้ปกครอง, วันที่ สัมภาษณ์: 7 พฤษภาคม 2567)

3. การหยุดชะงักทางการเรียนรู้และ ภาวะถดถอยของบรรยาภาศในสถานศึกษา จากการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุส่งผลกระทบต่อ อย่างมีนัยสำคัญต่อความต่อเนื่องทาง การศึกษาและสภาพแวดล้อมในโรงเรียน ดังนี้

การหยุดชะงักทางการเรียนรู้และ ข้อจำกัดเชิงโครงสร้าง: นักเรียนที่ประสบ อุบัติเหตุร้อยละ 16.67 (5 คน) ต้องขาดเรียน ทันทีเนื่องจากอาการบาดเจ็บรุนแรง ซึ่งใน บริบทของโรงเรียนพื้นที่ชนบทที่ "ยังไม่มี

ระบบการเรียนการสอนออนไลน์รองรับ" อย่างเต็มรูปแบบ ทำให้นักเรียนไม่สามารถ เข้าถึงการเรียนรู้ได้จากที่บ้าน ส่งผลให้เด็ก เรียนตามเพื่อนไม่ทันและสูญเสียพื้นที่ทาง สังคมที่สำคัญในวัยเรียน ก่อให้เกิดภาวะวิตก กังวลสะสมโดยเฉพาะในช่วงใกล้สอบ ดังคำ ให้สัมภาษณ์ว่า "ชีวิตมอเตอร์ไซด์ชนกับรถ ของเพื่อนทำให้กระดูกขาหักต้องนอน โรงพยาบาลและขาดเรียนเป็นอาทิตย์เลย..." (รหัส: IA014, นักเรียน, วันที่สัมภาษณ์: 8 พฤษภาคม 2567)

ภาวะถดถอยของบรรยาภาศใน สถานศึกษา: ความสูญเสียถึงแก่ชีวิตที่เกิด ขึ้นกับนักเรียนส่งผลกระทบต่อ ขวัญและกำลังใจของบุคลากรและนักเรียน ภายในสถานศึกษา บรรยาภาศโดยรวมเติม ไปด้วยความโศกเศร้าและภาวะตึงเครียด ส่งผลให้โรงเรียนต้องแบกรับภาระหน้าที่ เพิ่มเติมในการจัดกิจกรรมเยียวยาและฟื้นฟู สภาพจิตใจ เพื่อประคับประคองสถานการณ์ และดูแลสุขภาวะทางจิตสังคมของสมาชิกใน สถานศึกษาให้กลับสู่สภาวะปกติโดยเร็วที่สุด ดังที่ผู้บริหารสถานศึกษาได้สะท้อนสภาวะที่ เกิดขึ้นว่า

"หลังจากเกิดเหตุการณ์ใหม่ ๆ บรรยาภาศในโรงเรียนเงียบเหงามาก นักเรียนชั้น ม.3 ที่สูญเสียเพื่อนต่างพากัน ซึมเศร้า ไม่อยากเรียนหนังสือ... ทุกคนตกอยู่ใน ความรู้สึกผิดที่ไม่ได้ดักเตือนเพื่อน หรือ ไม่ได้อยู่ในเหตุการณ์เพื่อช่วยเหลือเพื่อนให้

รอดชีวิต ซึ่งเป็นสภาวะที่ครูและผู้บริหารต้องเข้ามาดูแลอย่างใกล้ชิด” (รหัส: K01, วันที่สัมภาษณ์: 9 กุมภาพันธ์ 2567)

4. ภาพสะท้อนความสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และวงจรความยากจนเชิงโครงสร้าง ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่าอุบัติเหตุทางถนนในเด็กนักเรียนไม่ได้เป็นเพียงเหตุการณ์ความสูญเสียเฉพาะบุคคล แต่เป็น “ต้นทุนทางสังคม” ที่สะท้อนปัญหาเชิงนโยบายในระดับมหภาค ดังนี้

4.1 การสูญเสียต้นทุนมนุษย์ในอนาคต อุบัติเหตุที่เกิดกับเด็กนักเรียนในช่วงวัย 7-12 ปี ซึ่งเป็นวัยแห่งการเรียนรู้และพัฒนาทักษะ ถือเป็นการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ที่มีค่าของชุมชนและประเทศชาติ จากการศึกษาพบว่ามึนนักเรียนเสียชีวิต 1 ราย (ร้อยละ 3.33) และบาดเจ็บรุนแรงจนเกิดภาวะพิการ 5 ราย (ร้อยละ 16.67) ความสูญเสียนี้ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงความเจ็บปวดทางกาย แต่หมายถึงการสูญเสียโอกาสในการเติบโตเป็นกำลังแรงงานที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของท้องถิ่นและระดับนโยบายในอนาคต

4.2 วงจรความยากจนที่ถูกซ้ำเติมจากอุบัติเหตุ ข้อค้นพบเชิงประจักษ์ระบุว่าพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุถึง 10 ราย (ร้อยละ 33.33) ขาดการคุ้มครองตามกฎหมาย (ไม่มีพ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ) ส่งผลให้

ครอบครัวซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและมีรายได้น้อย ต้องแบกรับภาระหนี้สินเฉียบพลัน ทั้งค่าซ่อมแซมพาหนะและค่าชดเชยเยียวยาผู้กรณีด้วยเงินออมของครอบครัวหรือการกู้ยืม

4.3 ค่าเสียโอกาสและช่องว่างเชิงโครงสร้าง นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายทางตรง ผู้ปกครองในครอบครัวแห่งกลาง (ปู่ ย่า ตา ยาย) ทั้งหมดที่มีเด็กบาดเจ็บรุนแรง จำเป็นต้องหยุดงานเพื่อทำหน้าที่ดูแลผู้ป่วย ส่งผลให้ขาดรายได้และเกิด “ค่าเสียโอกาส” ในการผลิตผลงานทางเกษตรกรรม การที่ผู้ปกครองต้องหยุดงานเพื่อมาดูแลบุตรที่บาดเจ็บ หรือจัดการงานศพ ซึ่งนำไปสู่ปัญหาหนี้สินในระยะยาว ดังกรณีตัวอย่าง: “ยายต้องหาเงินมาจัดงานศพหลานชาย มาซ่อมรถและต้องหาเงินมาชดเชยผู้กรณีด้วย ในช่วงงานศพยายต้องหยุดขายของทำให้ขาดรายได้ หลานชายเป็นความหวังของยาย...” (รหัส: IA04, ผู้ปกครอง, วันที่สัมภาษณ์: 7 พฤษภาคม 2567) ปรากฏการณ์นี้สะท้อนให้เห็นถึงความเปราะบางของระบบคุ้มครองทางสังคมในพื้นที่ชนบท และชี้ให้เห็นว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัจจัยกระตุ้นที่ทำให้ครอบครัวในชุมชนติดอยู่ในวงจรความยากจนเชิงโครงสร้างอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกพบว่าผลกระทบมีการขยายตัวเป็นวงกว้าง จาก

ระดับบุคคลสู่ระดับชุมชนและเชิงนโยบาย ดัง

รายละเอียดในตารางที่ 3

ตารางที่ 3: การสังเคราะห์ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนในมิติเชิงปริมาณและคุณภาพจำแนกตามระดับผลกระทบ (n=30)

ระดับผลกระทบ	ประเด็นหลัก (Themes)	ข้อค้นพบเชิงปริมาณ/ประจักษ์	สาระสำคัญจากการสังเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ
ระดับบุคคล	1. ผลกระทบทางกายวิภาคและภาวะพึ่งพา	- บาดเจ็บเล็กน้อย: 24 ราย (80.00%) - บาดเจ็บรุนแรง: 5 ราย (16.67%) - เสียชีวิต: 1 ราย (3.33%)	อุบัติเหตุก่อให้เกิดความบาดเจ็บตั้งแต่แผลถลอก กระดูกหักและเสียชีวิต โดยเฉพาะการบาดเจ็บที่ข้อศอก หัวเข่า และกระดูกหัก ส่งผลให้เด็กเปลี่ยนสถานะเป็น "ผู้พึ่งพา" ในการดำเนินชีวิตประจำวันและการเรียน
ระดับครอบครัว	ผลกระทบทางจิตใจและความเปราะบางของสมาชิกในครอบครัว	- เสียขวัญ/ตกใจ: 30 ราย (100%) - วิตกกังวล/กลัว: 5 ราย (16.67%) - ซึมเศร้า: 1 ราย (3.33%)	อุบัติเหตุก่อให้เกิดภาวะเสียขวัญในเด็กและผู้ปกครอง โดยเฉพาะผู้ดูแลที่สูงอายุในครอบครัวห่วงกลางที่ต้องเผชิญกับ "วิกฤตความรู้สึกผิด" และความตึงเครียดในความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกภายในครอบครัว
ระดับโรงเรียน	การหยุดชะงักทางการเรียนรู้และภาวะถดถอยของบรรยากาศในสถานศึกษา	- ขาดเรียน: 5 ราย (16.67%) - สูญเสียปฏิสัมพันธ์กับเพื่อน: 2 ราย (6.66%) - บรรยายภาคในโรงเรียนซึมเศร้าหลังมีนักเรียนเสียชีวิต	การขาดเรียนระยะยาวในบริบทโรงเรียนชนบทที่ไม่มีระบบเรียนออนไลน์รองรับทำให้เด็กเรียนไม่ทันเพื่อน ขณะที่ความสูญเสียชีวิตส่งผลให้บรรยากาศในโรงเรียนซึมเศร้า ลดทอนขวัญกำลังใจของครูและนักเรียนอย่างรุนแรง

ระดับผลกระทบ	ประเด็นหลัก (Themes)	ข้อค้นพบเชิงปริมาณ/ประจักษ์	สาระสำคัญจากการสังเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ
ระดับชุมชนและเชิงนโยบาย	ภาพสะท้อนความสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และวงจรความยากจนเชิงโครงสร้าง	- พหุหน้าขาด พ.ร.บ. คุ้มครอง: 10 ราย (33.33%) แบบรับค่า ซ่อมแซม/ชดเชยและ ค่ารักษาพยาบาล เอง: 1 ราย (3.33%) - ค่าเสียโอกาส/หยุด งานดูแล: 100% ของ ครอบครัวผู้บาดเจ็บ รุนแรง - สูญเสียต้นทุน มนุษย์	อุบัติเหตุซ้ำเติมภาวะเศรษฐกิจของครอบครัวเกษตรกรรมผ่านค่าซ่อมรถ ค่าชดเชยและค่ารักษาพยาบาลที่ ต้องจ่ายเองเนื่องจากรถขาด พ.ร.บ. ซึ่งเป็นการสูญเสียต้นทุนมนุษย์ใน อนาคตของชุมชน และสะท้อน ช่องว่างของระบบความปลอดภัย เชิงป้องกันในพื้นที่

อภิปรายและสรุปผลการวิจัย (Discussion and Conclusion)

ผู้วิจัยมีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผล ดังนี้:

1. สถานการณ์และพฤติกรรมเสี่ยงเชิงประจักษ์ ผลการศึกษาพบแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี พ.ศ. 2564 ถึง 2566 ซึ่งสะท้อนถึงความรุนแรงของปัญหาที่ยังไม่ได้รับการจัดการอย่างเบ็ดเสร็จในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 69.09) ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข² และงานวิจัยของ ภาวินี เอี่ยมตระกูล และสรวรัตน์ ฉายพงษ์⁷ ที่ระบุว่า การ

ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นปัจจัยเสี่ยงหลักที่นำไปสู่การบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะถึงแก่ชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชนไทย นอกจากนี้ การที่อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบนถนนภายในหมู่บ้าน (ร้อยละ 76.37) ยังสอดคล้องกับข้อค้นพบของ ภูวนาท ณรงค์รัตน์⁶ ที่ชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่ในชุมชนมักมีความชะล่าใจในเส้นทางที่คุ้นเคยจนละเลยการใช้อุปกรณ์นิรภัย ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ การขับขี่ของเด็กประถมศึกษา การที่นักเรียนระดับประถมศึกษา (อายุ 7-12 ปี) เป็นกลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุเป็นส่วนใหญ่ โดยขับรถล้อเอง (ร้อยละ 80.00) สะท้อนถึงปัญหาการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยที่พัฒนาการทาง

ร่างกาย สติปัญญา และวุฒิภาวะทางอารมณ์ ยังไม่พร้อม เช่น ความแข็งแรงของกล้ามเนื้อ การประสานงานของร่างกาย และการตัดสินใจในสถานการณ์ฉุกเฉิน ซึ่งกฎหมายไทยไม่อนุญาตให้เด็กวัยนี้ขับขี่ (ต้องอายุ 15 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป)¹⁵

2. ผลกระทบที่เป็นลูกโซ่และวิกฤตความรู้สึกผิดในครอบครัวแห่งกลาง ประเด็นผลกระทบทางจิตใจที่สำคัญคือ "วิกฤตความรู้สึกผิด" (Guilt Complex) ในกลุ่มผู้ปกครองสูงอายุที่ต้องดูแลหลานในครอบครัวแห่งกลาง ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ แจ่มจันทร์ เทศสิงห์ และคณะ⁴ ที่พบว่าอุบัติเหตุก่อให้เกิดผลกระทบทางจิตใจที่รุนแรงต่อสมาชิกในครอบครัวและชุมชนอย่างกว้างขวาง ความรู้สึกผิดจากการตามใจบุตรหลานให้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนวัยอันควร สะท้อนถึงช่องว่างในการสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยในระดับครัวเรือน ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางขององค์การอนามัยโลก¹ ที่เน้นย้ำว่าการบาดเจ็บของเด็กส่งผลกระทบต่อสภาวะจิตสังคมของคนในครอบครัวอย่างลึกซึ้ง

3. การหยุดชะงักทางการเรียนรู้และข้อจำกัดเชิงโครงสร้างของโรงเรียนชนบท การศึกษาพบว่านักเรียนที่บาดเจ็บรุนแรงต้องขาดเรียนและเผชิญภาวะเรียนไม่ทันเพื่อนเนื่องจากข้อจำกัดของระบบการเรียนการสอนในพื้นที่ชนบท ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงศึกษาธิการ⁵ ที่พยายามผลักดัน

มาตรการความปลอดภัยในสถานศึกษาแต่ยังคงพบความท้าทายในการจัดการเรียนรู้ต่อเนื่องเมื่อเกิดเหตุวิกฤต ภาวะถดถอยทางการเรียนรู้และบรรยากาศที่โศกเศร้าในโรงเรียนหลังการเสียชีวิตของนักเรียน เป็นประเด็นที่สอดคล้องกับงานวิจัยของ London School of Economics and Political Science (LSE)¹⁰ ที่ชี้ให้เห็นว่าอุบัติเหตุในเด็กส่งผลกระทบต่อผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาและบรรยากาศทางสังคมในระยะยาว

4. นัยเชิงนโยบาย: วงจรความยากจนและระบบคุ้มครองทางกฎหมาย ข้อค้นพบที่สำคัญ คือ การที่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 33.33 ขาด พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทำให้ครอบครัวเกษตรกรต้องแบกรับภาระหนี้สินเฉียบพลันและสูญเสียรายได้จากการหยุดงานมาดูแลผู้ป่วย ประเด็นนี้สอดคล้องอย่างยิ่งกับข้อวิเคราะห์ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย¹¹ ที่ระบุว่าอุบัติเหตุทางถนนคือความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทยและเป็นปัจจัยที่ซ้ำเติมปัญหาความยากจนเชิงโครงสร้างของครัวเรือน การศึกษานี้จึงเป็น "ภาพสะท้อนความสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และวงจรความยากจนเชิงโครงสร้าง" ที่หน่วยงานระดับนโยบายควรให้ความสำคัญ

สรุปผลการวิจัย อุบัติเหตุทางถนนในนักเรียนโรงเรียนบ้านหนองคูขาดช่วงปี พ.ศ. 2564–2566 มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยพบนักเรียนประสบอุบัติเหตุรวม

55 คน (ร้อยละ 9.40) แบ่งเป็นบาดเจ็บ 43 คน (ร้อยละ 7.35) และเสียชีวิต 1 คน (ร้อยละ 0.17) ความสูญเสียดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเรื่องเป็นลูกโซ่ใน 4 ระดับ ตั้งแต่ระดับบุคคล ครอบครัว โรงเรียน จนถึงระดับชุมชนและเชิงนโยบาย

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 มาตรการด้านกายภาพ โรงเรียนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรเร่งจัดการจุดเสี่ยงบนถนนหน้าโรงเรียนและเส้นทางในหมู่บ้าน โดยติดตั้งป้ายสัญลักษณ์สัญญาณไฟเตือน และทางม้าลายเพื่อบังคับการชะลอความเร็ว

1.2 การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย จากพฤติกรรมเสี่ยงที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึง ร้อยละ 69.09 โรงเรียนควรทำข้อตกลงร่วมกับชุมชนในการกวดขันการสวมหมวกนิรภัย 100% แม้เป็นการเดินทางระยะสั้น

1.3 การบังคับใช้กฎหมาย พ.ร.บ. เพื่อแก้ปัญหาพาหนะขาด พ.ร.บ. (ร้อยละ 33.33) หน่วยงานท้องถิ่นควรจัดกิจกรรมอำนวยความสะดวกในการทำประกันภัยภาคบังคับ เพื่อลดภาระหนี้สินเฉียบพลันและตัดวงจรความยากจนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action-Research): พัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยที่สอดคล้องกับบริบทชนบท โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน

2.2 การขยายขอบเขตการศึกษา: ศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยเชิงโครงสร้างในระดับอำเภอหรือจังหวัดที่มีบริบทใกล้เคียงกัน เพื่อพัฒนานโยบายความปลอดภัยในภาพกว้าง

กิตติกรรมประกาศ (Acknowledgement)

ขอขอบคุณทุนสนับสนุนการวิจัยจากกองทุนส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม สถาบันพระบรมราชชนก ขอขอบคุณวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม โรงเรียนบ้านหนองคูขาด โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านหนองคูขาด และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโสกภารา

เอกสารอ้างอิง (Reference)

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2023 [Internet]. 2023 [cited 2025 Sep 12]; Available from: <https://www.roadssafetyngos.org/wp-content/uploads/2024/01/GSRRS-2023-launch-1.pdf>
2. กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. รายงานสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2566 [อินเทอร์เน็ต]. 2567 [เข้าถึงเมื่อ 10

- ก . ย . 2568]. เข้า ถึง ได้ จ า ก :
<https://ddc.moph.go.th/brc/main.php?filename=index-th>
3. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. **รายงานสรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2568**. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย; 2568.
 4. แจ่มจันทร์ เทศสิงห์, จีระวรรณ ศรีจันทร์ไชย, ชาทิธนา ปัตตาลาโพธิ์, สมัย ทองพูล. **สถานการณ์และผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาตุ่น อำเภอนาตุ่น จังหวัดมหาสารคาม**. วารสารสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น. 2565;4(2):239-253.
 5. สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.). **สถานการณ์การบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็กและเยาวชน** [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 12 ก.ย. 2568]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.niems.go.th/>
 6. ภูวนาท ณรงค์รัตน์. **การศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและผลกระทบของอุบัติเหตุ: กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง**. วารสารการศึกษาและวิจัยการสาธารณสุข. 2567;2(1):17-34.
 7. ภาวินี เขี่ยมตระกูล, สรวิรัตน์ ฉายพงษ์. **การศึกษาปัจจัยพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน**. วารสารชุมชนวิจัย. 2564;15(3):30-42.
 8. กระทรวงศึกษาธิการ. **นโยบายและแนวปฏิบัติในการดูแลความปลอดภัยของนักเรียนและสถานศึกษา**. กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ; 2566.
 9. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). **รายงานสรุปสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2565**. กรุงเทพฯ: มูลนิธินโยบายเพื่อสุขภาพ; 2566.
 10. London School of Economics and Political Science (LSE). **The socioeconomic impact of road traffic accidents with child victims** [Internet]. 2020 [cited 2025 Oct 27]; Available from: <https://www.lse.ac.uk/news/latest-news-from-lse/a-jan-20/the-socioeconomic-impact-of-road-traffic-accidents-with-child-victims>
 11. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). **อุบัติเหตุทางถนน: ความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย** [อินเทอร์เน็ต]. 2560 [เข้าถึงเมื่อ 12 ก.ย. 2568]. เข้า ถึง ได้ จ า ก : https://tdri.or.th/2017/08/econ_traffic_accidents/
 12. TDRI (Thailand Development Research Institute). **Traffic Accidents: A Major Public Health Crisis in Thailand**. [Internet]. 2021.

- [cited 2025 Oct 27]; Available from: <https://tdri.or.th/2021/01/traffic-accidents-a-major-public-health-crisis-in-thailand/>](<https://tdri.or.th/2021/01/traffic-accidents-a-major-public-health-crisis-in-thailand/>)
13. เพ็ญพัทธ์ ภูมิมาลา. รายงานข้อมูลการสำรวจการเดินทางไป-กลับของนักเรียนโรงเรียนบ้านหนองคูขาดอำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม. มหาสารคาม: โรงเรียนบ้านหนองคูขาด; 2564.
 14. ประไพพิมพ์ สุธีวสินนท์, ประสพชัย พสุนนท์. กลยุทธ์การเลือกตัวอย่างสำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ. วารสารปาริชาติ มหาวิทยาลัยทักษิณ. 2559;29(2):31-48
 15. ไสริยา ชัชวาลานนท์, บรรณานิการ. คู่มือสำหรับพ่อแม่เพื่อเผยแพร่ความรู้ด้านการดูแลและพัฒนาเด็กตอน เด็กวัยเรียน 6-12 ปี. กรุงเทพฯ: ราชวิทยาลัยกุมารแพทย์แห่งประเทศไทย และสมาคมกุมารแพทย์แห่งประเทศไทย; 2563.