



มุมมองเชิงวัฒนธรรม: บทบาทของโรงเรียนสอนขับรถในการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย Cultural Perspective: The Role of Driving Schools in Creating Safety Awareness

จินตหรา สงวนพันธุ์
ณัฏฐ์ ยันต์ทอง
วิทยาลัยทองสุข
Jintara Sa-Nguanphan
Thanad Yanthong
Thongsook College
Email: jintara.lala@gmail.com

รับบทความ: 12 กุมภาพันธ์ 2569; แก้ไขบทความ 5 มีนาคม 2569; ตอรับบทความ: 9 มีนาคม 2569

Received: February 12, 2026; Revised: March 5, 2026; Accepted: March 9, 2026

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ประวัติความเป็นมาของโรงเรียนสอนขับรถ และ 2) แนวทางการนำมุมมองเชิงวัฒนธรรมไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์กับสังคมและประเทศชาติ ผู้ให้ข้อมูลแบบเจาะจง ประกอบด้วย 1) กลุ่มผู้รู้ คือ กลุ่มบุคคลที่มีข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา ความเชื่อ และมุมมองเชิงวัฒนธรรม 2) กลุ่มผู้ปฏิบัติ คือ กลุ่มบุคคลที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับมุมมองเชิงวัฒนธรรมไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์กับสังคมและประเทศชาติ 3) กลุ่มบุคคลทั่วไป คือ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่เคยเรียนโรงเรียนสอนขับรถ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำ ผู้ใช้ถนนทั่วไป การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีวิจัย เชิงคุณภาพทางวัฒนธรรม โดยใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสำรวจ แบบสัมภาษณ์ แบบสังเกต จัดประชุมกลุ่มย่อยและการประชุมเชิงปฏิบัติการ

ผลการวิจัยพบว่า 1) โรงเรียนสอนขับรถมีบทบาทเป็นกลไกทางสังคมและวัฒนธรรมในการหล่อหลอมจิตสำนึก ทศนคติ และพฤติกรรมการใช้ถนนอย่างปลอดภัย เป็นระบบ และยั่งยืนในบริบทสังคมไทย 2) มุมมองเชิงวัฒนธรรมเป็นฐานสำคัญของการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยต้องบูรณาการอัตลักษณ์และคุณค่าดั้งเดิมสู่ นโยบาย การศึกษา การสื่อสาร และการมีส่วนร่วมของชุมชน อย่างเป็นระบบ สอดคล้องบริบทพื้นที่ และเสริมความเป็นเจ้าของทางสังคม

คำสำคัญ: มุมมองเชิงวัฒนธรรม; โรงเรียนสอนขับรถ; จิตสำนึกความปลอดภัย

Abstract

This research aimed to: 1) study the historical background of driving schools, and 2) examine guidelines for applying cultural perspectives in ways that benefit society and the nation. The informants were selected through purposive sampling and consisted of three groups: 1) the key informants, who were individuals possessing in-depth knowledge regarding the history, beliefs, and cultural perspectives; 2) the practitioner group, comprising individuals who provided information on how cultural perspectives were applied for the benefit of society and the nation; and 3) the general public, including private car drivers who had never attended a driving school, regular motorcycle riders, and general road users.

This study employed a qualitative cultural research approach. The instruments used for data collection included surveys, interviews, observations, focus group discussions, and workshops. The findings revealed that: 1) driving schools played a role as social and cultural mechanisms in shaping awareness, attitudes, and behaviors related to safe, systematic, and sustainable road use within the context of Thai society; and 2) cultural perspectives served as an important foundation for sustainable development. Such perspectives needed to be systematically integrated with identity and traditional values into policies, education, communication, and community participation in ways that were consistent with local contexts and that strengthened a sense of social ownership.

Keywords: Cultural Perspectives; Driving Schools; Safety Awareness.

บทนำ

สถานการณ์ความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ มุมมองเชิงพื้นที่ และการเกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร สถานการณ์ความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครเป็นปรากฏการณ์ที่ปรากฏให้เห็นอย่างต่อเนื่องผ่านภาพข่าว คลิปวิดีโอ และเหตุการณ์ความขัดแย้งบนท้องถนน ซึ่งมักถูกเผยแพร่ผ่านสื่อออนไลน์ เครือข่ายสังคม และสื่อกระแสหลัก จนกลายเป็นประเด็นสาธารณะที่ได้รับความสนใจอย่างกว้างขวาง (สุทธินันท์ รัตนกุล, 2563) บริบทของกรุงเทพมหานครที่มีความหนาแน่นของการจราจรสูง โครงสร้างถนนซับซ้อน และระยะเวลาการเดินทางยาวนาน เป็นเงื่อนไขสำคัญที่ก่อให้เกิดความตึงเครียดสะสมในหมู่ผู้ขับขี่ การรายงานข่าวมักอ้างอิงข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พร้อมทั้งการให้ความเห็นจากนักวิชาการด้านสุขภาพจิต เพื่ออธิบายสาเหตุของพฤติกรรมก้าวร้าวบนท้องถนน ขณะเดียวกัน ประเด็นดังกล่าวยังถูกอภิปรายอย่างกว้างขวางในพื้นที่สาธารณะออนไลน์ เช่น กระดานสนทนา ซึ่งสะท้อนความพยายามของสังคมในการทำความเข้าใจปรากฏการณ์ “ความโกรธบนท้องถนน” ในหลายมิติ ในเชิงสังคมวัฒนธรรม ปรากฏการณ์นี้ไม่อาจอธิบายได้ด้วยลักษณะนิสัยส่วนบุคคลเพียงอย่างเดียว หากแต่เกี่ยวข้องกับกระบวนการเรียนรู้ทางสังคม บทบาททางวัฒนธรรม และการให้ความหมายต่อ “ถนน” ในฐานะพื้นที่แห่งการแข่งขัน ความเร่งรีบ และการต่อรองอำนาจเชิงสัญลักษณ์ผ่านยานพาหนะ (Sheller & Urry, 2006) ยานพาหนะจึงมิใช่เพียงเครื่องมือเดินทาง แต่เป็นสื่อกลางของอัตลักษณ์ อำนาจ และสถานะทางสังคม

คำถามสำคัญที่สังคมตั้งขึ้น ได้แก่ (1) ปัจจัยใดกระตุ้นให้ผู้ขับขี่แสดงพฤติกรรมรุนแรง ทั้งที่ในชีวิตประจำวันอาจมีบุคลิกสุภาพ (2) เหตุใดบทบาท “ผู้ขับขี่” จึงสามารถเปลี่ยนแปลงอารมณ์และพฤติกรรมของบุคคลได้อย่างชัดเจน (3) พฤติกรรมก้าวร้าวดังกล่าวเป็นผลจากบุคลิกภาพส่วนตัว หรือเป็นผลจากโครงสร้างทางสังคมและสภาพจราจรที่ก่อให้เกิดความเครียดสะสม และ (4) มาตรการของรัฐที่มุ่งเน้นการควบคุมอารมณ์สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้เพียงใด งานศึกษาด้านจิตวิทยาชี้ว่า ความโกรธขณะขับรถมักเกิดจากสิ่งเร้าหรือเหตุการณ์กระตุ้นเฉพาะหน้า ซึ่งระดับความรุนแรงของอารมณ์ขึ้นอยู่กับการตีความและประสบการณ์เดิมของแต่ละบุคคล (Deffenbacher, 2003) เมื่อประกอบกับสภาพการจราจรที่ติดขัดและยัดเยียด ความหงุดหงิดจึงอาจแปรเปลี่ยนเป็นพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การขับรวดผ่าหน้า การใช้ถ้อยคำรุนแรง หรือแม้กระทั่งการเผชิญหน้าทางกายภาพ อันส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ถนนรายอื่นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ภายใต้กรอบคิดนี้

โรงเรียนสอนขับรถสามารถมองได้ว่าเป็นสถาบันทางสังคมที่มีบทบาทในการถ่ายทอดบรรทัดฐาน ค่านิยม และจิตสำนึกความปลอดภัย ไม่เพียงในเชิงทักษะเทคนิค แต่รวมถึงการปลูกฝังวัฒนธรรมการใช้ถนนร่วมกันอย่างเคารพและรับผิดชอบ (Bandura, 1977; Reason, 1990) แนวคิดการเรียนรู้ทางสังคมชี้ว่าพฤติกรรมสามารถปรับเปลี่ยนได้ผ่านการสังเกตแบบอย่าง การเสริมแรง และกระบวนการสะท้อนคิด

มิติผู้สูงอายุและการพัฒนาการเรียนรู้เชิงวัฒนธรรม ในบริบทสังคมผู้สูงอายุ โรงเรียนสอนขับรถมีศักยภาพในการเป็นพื้นที่เรียนรู้ตลอดชีวิต โดยเฉพาะการออกแบบหลักสูตรที่ใช้สถานการณ์จำลอง เทคโนโลยีช่วยสอน และการประเมินสมรรถภาพร่างกายและจิตใจ เพื่อให้ผู้สูงอายุเข้าใจข้อจำกัดของตนและปรับพฤติกรรมขับขี่อย่างเหมาะสม (World Health Organization [WHO], 2023) การดำเนินงานดังกล่าวควรบูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน เพื่อสร้างระบบสนับสนุนทั้งในด้านนโยบาย การอบรม และการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific [UNESCAP], 2022) อย่างไรก็ตาม การสอนขับรถในปัจจุบันยังคงเน้นทักษะเชิงเทคนิค เช่น การควบคุมพวงมาลัยหรือการปฏิบัติตามกฎ มากกว่าการพัฒนาจิตสำนึกเชิงลึกที่เชื่อมโยงกับบริบททางสังคมและวัฒนธรรมของผู้เรียน (ภัทรา ศรีอุดม, 2563) โดยเฉพาะในกลุ่มผู้สูงอายุซึ่งมีค่านิยมและประสบการณ์ชีวิตแตกต่างจากคนรุ่นใหม่ ผู้สูงอายุจำนวนมากเติบโตมากับค่านิยมเรื่องความอดทน ความเคารพ และการยึดมั่นในกฎระเบียบ ซึ่งสามารถสนับสนุนวัฒนธรรมความปลอดภัยได้ หากได้รับการกระตุ้นอย่างเหมาะสม ในทางกลับกัน ความเชื่อเรื่องโชคกลางหรือความมั่นใจจากประสบการณ์ยาวนาน อาจทำให้เกิดการประเมินความเสี่ยงต่ำกว่าความเป็นจริง (WHO, 2023)

ดังนั้น หลักสูตรที่ผสมผสานมิติทางเทคนิคกับมิติทางวัฒนธรรม พร้อมใช้กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม (participatory learning) จะช่วยให้ผู้เรียนแลกเปลี่ยนประสบการณ์ วิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุ และพัฒนาความตระหนักรู้ต่อบทบาทของตนบนท้องถนน (กรมการขนส่งทางบก, 2566) บทบาทของโรงเรียนสอนขับรถในฐานะพื้นที่ทางสังคม การศึกษาบทบาทของโรงเรียนสอนขับรถในมิติทางสังคมวัฒนธรรมทำให้เห็นว่าการเรียนขับรถเป็นมากกว่าการฝึกทักษะ แต่เป็นกระบวนการปลูกฝังค่านิยม เช่น ความมีวินัย ความอดทน และความเคารพต่อสิทธิของผู้อื่น ซึ่งเป็นรากฐานของวัฒนธรรมความปลอดภัย (สุธาสินี มณีวรรณ, 2564) กิจกรรมการเรียนรู้ เช่น การจำลองสถานการณ์ การสะท้อนคิดจากกรณีศึกษา และการยกย่องพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย สามารถสร้างแรงจูงใจภายในและเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อส่วนรวม (นงลักษณ์ เกษมสุข, 2565) นอกจากนี้ การเปิดพื้นที่แลกเปลี่ยนระหว่างผู้เรียนต่างวัยยังช่วยสร้างการเรียนรู้ข้ามรุ่นและความเข้าใจซึ่งกันและกัน (กรมการขนส่งทางบก, 2566)

ความสำคัญของการวิจัย การวิจัยเรื่อง “มุมมองเชิงสังคมวัฒนธรรม: บทบาทของโรงเรียนสอนขับรถในการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย” มีความสำคัญต่อการเติมเต็มช่องว่างทางวิชาการที่มักเน้นทักษะเชิงเทคนิคมากกว่ามิติทางสังคมและวัฒนธรรม การทำความเข้าใจโรงเรียนสอนขับรถในฐานะพื้นที่สร้างความหมายและค่านิยมร่วม จะช่วยให้สามารถออกแบบหลักสูตรที่สอดคล้องกับบริบทชีวิตของผู้เรียน ผลการศึกษาสามารถนำไปสู่ข้อเสนอเชิงนโยบาย เช่น การบูรณาการกิจกรรมเสริมสร้างทัศนคติ การใช้กรณีศึกษาทางวัฒนธรรม และการพัฒนาเครือข่ายการเรียนรู้ระหว่างรุ่น อันจะช่วยยกระดับมาตรฐานการสอนขับรถและส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยของสังคมไทยในระยะยาว

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมาของโรงเรียนสอนขับรถ
2. เพื่อศึกษาหาแนวทางการนำมุมมองเชิงวัฒนธรรมไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์กับสังคมและประเทศชาติ

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่อง มุมมองเชิงวัฒนธรรม: บทบาทของโรงเรียนสอนขับรถในการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย ผู้วิจัยได้ศึกษารูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ดังนี้

ผู้ให้ข้อมูล

ผู้วิจัยได้คัดเลือกผู้ให้ข้อมูล แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม เลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. กลุ่มผู้รู้ (Key Informants) เป็นกลุ่มบุคคลที่มีข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา ความเชื่อ และมุมมองเชิงวัฒนธรรม ได้แก่ ผู้บริหารโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรอง ครูผู้สอนขับรถที่มีประสบการณ์สูง นักวิชาการด้านสังคมวิทยา/มานุษยวิทยา หรือพฤติกรรมการใช้ถนน เจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐ ด้านความปลอดภัยทางถนน (เช่น กรรมการขนส่งทางบก หรือ ตำรวจจราจร) ผู้นำชุมชนหรือผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านความปลอดภัยในชุมชน จำนวน 5 คน

2. กลุ่มผู้ปฏิบัติ (Casual Informants) ได้แก่ ผู้เรียนในโรงเรียนสอนขับรถ (วัยผู้ใหญ่/วัยทำงาน) ผู้เรียนขับรถที่เป็นผู้สูงอายุ ผู้ขับขี่ทั่วไปที่เคยผ่านการเรียนจากโรงเรียนสอนขับรถแล้ว ผู้ปกครองหรือสมาชิกในครอบครัวของผู้เรียนขับรถ และประชาชนในชุมชนใกล้โรงเรียนสอนขับรถหรือผู้ใช้ถนนในพื้นที่เดียวกัน จำนวน 10 คน

3. กลุ่มบุคคลทั่วไป (Purposive Informants) ได้แก่ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่เคยเรียนโรงเรียนสอนขับรถ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำ ผู้ใช้ถนนทั่วไป เช่น คนเดินเท้า หรือผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประชาชนในชุมชนเมืองหรือชุมชนชนบทที่มีการจราจรหนาแน่น และผู้ที่เคยประสบหรือเห็นอุบัติเหตุทางถนนในชีวิตประจำวัน จำนวน 5 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้วิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย แบบสำรวจ (Survey) แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) แบบสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง (Non- Structure Interview) แบบสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) แบบสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non – Participant Observation) แบบประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ดังนี้ (ในตะวัน กำหอม, 2559: 53-56)

1. แบบสำรวจ (Survey) ผู้วิจัยใช้แบบสำรวจเพื่อเก็บข้อมูลจบบันทึกโดยแบ่งประเด็นการสำรวจต่างๆ ดังนี้ 1.1) สำรวจประสบการณ์และภูมิหลัง 1.2) สำรวจประวัติความเป็นมาและพัฒนาการ 1.3) สำรวจความเชื่อเกี่ยวกับการเรียนขับรถ 1.4) สำรวจมุมมองเชิงวัฒนธรรม และ 1.5) สำรวจบทบาททางสังคมและการเปลี่ยนแปลง ก่อนทำการวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยได้สอบถามผู้รู้ นอกจากนั้นผู้วิจัยยังได้สอบถามจากหน่วยงาน

ทางราชการ เพื่อนำมาเป็นองค์ความรู้เบื้องต้นในบริบทพื้นที่ศึกษาวิจัยครั้งนี้ และนำมาสร้างกรอบแนวคิดการวิจัย

2. แบบสัมภาษณ์ (Interview) มี 2 แบบดังนี้

2.1 แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) เพื่อใช้สัมภาษณ์ตามแนวทางแบบสัมภาษณ์ที่กำหนดไว้แต่ละประเด็นคำถาม ปรับปรุงจาก (มิณฑกานต์ สร้อยแสง, 2565) โดยการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง เพื่อหาคำตอบตามกรอบแนวคิดและความมุ่งหมายของการวิจัย ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง 1 ชุด ดังนี้ แบบสัมภาษณ์ชุดที่ 1 แบบสัมภาษณ์ มุมมองเชิงวัฒนธรรม: บทบาทของโรงเรียนสอนขับรถในการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย

2.2 แบบสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง (Non-Structured Interview) ใช้สัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลทั่วไปแบบเปิดกว้างไม่จำกัดคำตอบเพื่อจับประเด็นและนำมาตีความหมายโดยใช้ทฤษฎีและการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) จากผู้รู้ (Key Informants) และมีจุดสนใจในการสัมภาษณ์ในเรื่อง มุมมองเชิงวัฒนธรรม: บทบาทของโรงเรียนสอนขับรถในการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย เพื่อทำการสัมภาษณ์ผู้รู้ เพื่อผู้วิจัยกำหนดประเด็น คำถาม ข้อมูลรายละเอียดต่างๆ ดังนี้ 1) ประวัติความเป็นมาของโรงเรียนสอนขับรถ 2) ความเชื่อ และ 3) มุมมองเชิงวัฒนธรรม

3. แบบการสังเกต (Observation) แบ่งเป็น 2 ชุด ดังนี้ 1) การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) ผู้วิจัยเข้าไปอยู่ร่วมกับโรงเรียนสอนขับรถ โดยร่วมทำกิจกรรม สังเกต เกี่ยวกับประวัติความเป็นมา ความเชื่อ และมุมมองเชิงวัฒนธรรม เพื่อนำไปกระทำข้อมูลต่อไป 2) แบบสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participant Observation) ผู้วิจัยใช้แบบสังเกตกิจกรรมในโรงเรียนสอนขับรถ โดยที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรมของโรงเรียนสอนขับรถ

4. การสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion)

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการนี้ ในการศึกษาวิจัยด้วยซึ่งใช้เก็บข้อมูลกลุ่มและเป็นการตรวจสอบข้อมูลในประเด็นต่างๆ โดยการกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่มีความเกี่ยวข้องกับโรงเรียนสอนขับรถ คือ กลุ่มผู้รู้ กลุ่มผู้ปฏิบัติ และกลุ่มประชาชนทั่วไป โดยการกำหนดกลุ่มละประมาณ 5-10 คน ในการสนทนาผู้วิจัยจะกล่าวนำและให้กลุ่มแสดงความคิดเห็นในอย่างเปิดเผยและข้อมูลที่ได้จากการสนทนากลุ่ม ผู้วิจัยจะได้จัดทำเป็นใบงานประเด็นคำถามที่เกี่ยวข้องกับความมุ่งหมายของการ ซึ่งผู้วิจัยจะได้นำไปวิเคราะห์ตามความมุ่งหมายของการวิจัยต่อไปพร้อมกับข้อมูลที่ได้จากวิธีอื่น ๆ

5. การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการนี้ ในการศึกษาวิจัยด้วยซึ่งใช้เก็บข้อมูลกลุ่มและเป็นการตรวจสอบข้อมูล ในประเด็นต่างๆ มีความเกี่ยวข้องกับโรงเรียนสอนขับรถ คือ กลุ่มผู้รู้ กลุ่มผู้ปฏิบัติ และกลุ่มประชาชนทั่วไป โดยการกำหนดกลุ่มละประมาณ 5-10 คน ในการประชุมเชิงปฏิบัติการ จะกล่าวนำและให้กลุ่มแสดงความคิดเห็นในอย่างเปิดเผยและข้อมูลที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการ ผู้วิจัยจะได้จัดทำเป็นแบบบันทึกการประชุมเชิงปฏิบัติการ ประเด็นคำถามที่เกี่ยวข้องกับความมุ่งหมายของการวิจัย ซึ่งผู้วิจัยจะได้นำไปวิเคราะห์ตามความมุ่งหมายของการวิจัยต่อไปพร้อมกับข้อมูลที่ได้จากวิธีอื่น ๆ

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ขั้นตอน คือ

การเก็บรวบรวมข้อมูลขั้นที่ 1 เรียกว่า การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์) เป็นการศึกษาเอกสาร ตำรา หนังสือวิชาการ สอบถามข้อมูลจากผู้รู้และเอกสารแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การเก็บรวบรวมข้อมูลขั้นที่ 2 เรียกว่า การเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยผู้เก็บข้อมูลยึดหลัก “องค์รวม” (Holistic) ตามแนวคิดของ งามพิศ สัตย์สงวน (2539: 53-55 อ้างอิงใน ในตะวัน กำหอม. 2559: 53-56) ดังนั้น ผู้วิจัยใช้เวลาในการศึกษาภาคสนาม (Field Studies) ประมาณ 6 เดือน เพื่อเก็บรวบรวม ข้อมูลเชิงคุณภาพ

1. แบบสำรวจ ผู้วิจัยขอความร่วมมือและจัดส่งแบบสำรวจให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

2. แบบสัมภาษณ์ (Interview) ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูล ดังนี้ 1) การสัมภาษณ์อย่างเป็นทางการ (Formal Interviews) โดยใช้แบบสัมภาษณ์ปลายเปิด ทำการสัมภาษณ์ตามแนวแบบสัมภาษณ์ เพื่อหาคำตอบตามความมุ่งหมายของการวิจัย โดยมีแบบสัมภาษณ์ และเครื่องบันทึกเสียง กล้องถ่ายภาพ วิดีโอบันทึกภาพและเสียง เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย (1) แบบสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง สำหรับสัมภาษณ์ข้อมูลเบื้องต้น โดยการสัมภาษณ์ผู้รู้ จำนวน 3 คน (2) แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง แบ่งเป็น 5 ชุด แต่ละชุดใช้ สำหรับสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูล 5 กลุ่ม 2) การสัมภาษณ์อย่างไม่เป็นทางการ (Informal Interviews) เป็นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In depth Interviews) เปิดกว้างไม่จำกัดคำตอบ เพื่อจับประเด็นและนำมาตีความหมาย โดยใช้ทฤษฎี

3. แบบสังเกต ผู้วิจัยสังเกตการเข้าร่วมกิจกรรมของโรงเรียนสอนขับรถ ตามแบบสังเกต 2 รูปแบบดังนี้ 1) การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) ผู้วิจัยเข้าไปอยู่ร่วมกับโรงเรียนสอนขับรถ โดยร่วมทำกิจกรรม สังเกต เกี่ยวกับ ประวัติความเป็นมา ความเชื่อ และมุมมองเชิงวัฒนธรรม โดยใช้แบบสังเกตเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล พร้อมกับเปิดเผยตัวเองว่าเป็นนักวิจัย 2) การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participant Observation) ผู้วิจัยทำการสังเกตกิจกรรมต่าง ๆ ในโรงเรียนสอนขับรถ โดยที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรมของโรงเรียนฯ แล้วจดบันทึกข้อมูลที่พบโดยใช้แบบสังเกตเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยใช้แบบสังเกตกิจกรรม 4) แบบสนทนากลุ่ม ผู้วิจัยใช้เทคนิคการสนทนากลุ่มกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับแนวทางการนำมุมมองเชิงวัฒนธรรมไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์กับสังคมและประเทศชาติ ประกอบด้วย ผู้รู้ ผู้ปฏิบัติและประชาชนทั่วไป มาร่วมสนทนากลุ่มตามกรอบและจุดมุ่งหมายของการวิจัย โดยใช้แบบบันทึกเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล 5) การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ผู้วิจัยใช้เทคนิคการประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับโรงเรียนสอนขับรถ มาร่วมสนทนากลุ่มตามกรอบและจุดมุ่งหมายของการวิจัย กรอบประเด็นในการประชุมเชิงปฏิบัติการ มุมมองเชิงวัฒนธรรม: บทบาทของโรงเรียนสอนขับรถในการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย โดยใช้แบบบันทึกเสียง วิดีโอบันทึกภาพและเสียงเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยดำเนินการจัดและทำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเอกสาร ตำรา หนังสือวิชาการและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลที่ได้มาจากแบบสำรวจ แบบสัมภาษณ์ การสนทนากลุ่ม การสังเกต การจดบันทึก การอัดเทป และการบันทึกภาพ จัดเป็นหมวดหมู่ตามจุดมุ่งหมายของการวิจัยแล้ว ดำเนินการนำมาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพตามความมุ่งหมายและกรอบตามความคิดที่กำหนดไว้ โดยใช้แนวคิดของ ทรงคุณ จันทจร (2559: 131-144) ได้แก่ การวิเคราะห์แบบอุปมัย (Analytic Induction) และการวิเคราะห์โดยการจำแนกข้อมูล (Typological Analysis) ดังนี้ (ในตะวัน กำหอม. 2559: 53-56) 1) การ

วิเคราะห์แบบอุปมัย (Analysis Induction) เป็นวิธีวิเคราะห์ข้อมูล โดยการสร้างข้อมูลจากข้อมูลที่เป็นรูปธรรมหรือปรากฏที่มองเห็นจากการลงภาคสนาม เป็นต้นว่า กิจกรรมในโรงเรียนสอนขับรถ ความเชื่อ มุมมองเชิงวัฒนธรรม และหลักฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 2) การวิเคราะห์โดยการจำแนกข้อมูล (Typological Analysis) เป็นวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการนำข้อมูลมาจัดจำแนกเป็นประเภทตามความมุ่งหมายของการวิจัย และจึงวิเคราะห์ด้วยทฤษฎี เพื่อมาอธิบายปรากฏการณ์ทางสังคม โดยใช้วัฒนธรรมและทฤษฎีต่างๆ ในการวิเคราะห์ตามความมุ่งหมายและกรอบแนวความคิดในการวิจัย

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การนำเสนอผลงานวิจัยนั้น หลังจากที่ได้ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนหนึ่งแล้วและเพื่อให้ผลการวิจัยที่ได้เป็นที่ยอมรับของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลและมีความสอดคล้องกับความเป็นจริงมากที่สุด ผู้วิจัยจึงได้กำหนดให้มีการ พิจารณาและวิพากษ์ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ โดยเสนอต่อที่ประชุมของกลุ่มและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีส่วนร่วมในการวิจัยให้ทราบ ในการพิจารณาตามประเด็นที่ทำการวิจัยตามแนวคิดทฤษฎีรวมทั้งของเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนำเสนอข้อมูลพร้อมภาพประกอบบางขั้นตอน โดยใช้แบบการพรรณนาวิเคราะห์ (Descriptive Analysis)

สรุปผลการวิจัย

1. ประวัติความเป็นมาและบทบาทของโรงเรียนสอนขับรถ

ผลการวิจัยสะท้อนว่าโรงเรียนสอนขับรถมีบทบาทมากกว่าสถานที่ฝึกทักษะการควบคุมยานพาหนะ แต่ทำหน้าที่เป็นกลไกทางสังคมและวัฒนธรรมที่ช่วยพัฒนาจิตสำนึกด้านความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ประเด็นสำคัญจากการศึกษาแบ่งได้เป็นหลายมิติที่เชื่อมโยงกันอย่างมีนัยสำคัญ พบว่าผู้มีส่วนใหญ่มีประสบการณ์ยาวนานด้านความปลอดภัยทางถนนและการฝึกขับรถ ทำหน้าที่ทั้งในบทบาทผู้บริหาร ครูฝึก และผู้เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบาย ความแตกต่างด้านการศึกษา อาชีพ และพื้นที่ ทำให้มุมมองต่อวัฒนธรรมการขับขี่มีความหลากหลายและลุ่มลึก สะท้อนความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการใช้ถนนกับค่านิยม ความเชื่อ และประสบการณ์ชีวิตของแต่ละบุคคล ผู้รู้จำนวนมากเติบโตในสังคมที่เผชิญปัญหาอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง จึงเกิดแรงจูงใจในการพัฒนาการเรียนการสอนที่มุ่งเน้นความปลอดภัย วินัย และการเคารพกติกาสังคมอย่างจริงจัง การเปลี่ยนผ่านจากสถาบันที่มุ่งเน้นการฝึกเพื่อสอบใบอนุญาต มาเป็นสถาบันทางสังคมที่มีบทบาทในการส่งเสริมความปลอดภัยของส่วนรวม หลักสูตรและวิธีการสอนได้รับการปรับปรุงให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางกฎหมาย สังคม และระดับความเสี่ยงบนท้องถนน โดยบูรณาการมิติด้านวัฒนธรรม จริยธรรม และพฤติกรรมการใช้ถนนไว้ในกระบวนการเรียนรู้ ผู้รู้เห็นตรงกันว่า การเรียนขับรถเป็นกระบวนการสร้างทัศนคติและจิตสำนึก ไม่ใช่เพียงการฝึกทักษะเชิงเทคนิค การปรับกรอบความคิดจากการพึ่งพาโชคหรือสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ไปสู่การตระหนักว่าความปลอดภัยเกิดจากการตัดสินใจของตนเอง เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยงและเสริมสร้างวินัยจราจรอย่างยั่งยืน พฤติกรรมขับขี่สะท้อนถึงค่านิยมและโครงสร้างของสังคม โรงเรียนสอนขับรถจึงทำหน้าที่เป็นพื้นที่ถ่ายทอดบรรทัดฐาน ความรับผิดชอบ และการเคารพกติกาสาธารณะ ผ่านกระบวนการเรียนรู้ที่สอดคล้องกับบริบทของสังคมไทย ดังนั้น โรงเรียนสอนขับรถจึงมิใช่เพียงสถานฝึกทักษะการขับขี่ แต่เป็นกลไกทางสังคมและวัฒนธรรมที่เชื่อมโยงความรู้ ทักษะ และคุณค่าด้านความปลอดภัย เพื่อพัฒนาพฤติกรรมการใช้ถนนอย่างมีความรับผิดชอบในระดับบุคคล ชุมชน และสังคมของประเทศไทยในระยะยาว

มุมมองเชิงวัฒนธรรมต่อบทบาทของโรงเรียนสอนขับรถในการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย

ผลการศึกษาชี้ว่า จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการขับขี่ในบริบทไทยมีความหมายลึกซึ้งกว่าการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หากแต่เป็นกระบวนการภายในที่เชื่อมโยงกับคุณค่าของชีวิต ความรับผิดชอบต่อนักเรียน และการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ วัฒนธรรมไทย เช่น ความเกรงใจ ความเมตตา การเคารพผู้ใหญ่ และหลักคิดทางพุทธศาสนาเรื่องความไม่ประมาท มีบทบาทในการหล่อหลอมทัศนคติและพฤติกรรมของผู้เรียน ส่งเสริมความระมัดระวังและการเคารพครูผู้สอน อย่างไรก็ตาม ความเชื่อเรื่องโชค ดวง การผ่อนปรนต่อกฎระเบียบ และการยึดประสบการณ์ส่วนตัวมากกว่าการเรียนรู้เชิงระบบ ยังเป็นข้อจำกัดที่ทำให้ผู้เรียนบางส่วนขาดวินัยและการคิดเชิงวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ

ผู้รู้มีความเห็นร่วมกันว่า โรงเรียนไม่ควรจำกัดบทบาทอยู่เพียงการถ่ายทอดทักษะเชิงเทคนิค แต่ควรเป็นพื้นที่การเรียนรู้ด้านจริยธรรม จิตสำนึกความปลอดภัย และความรับผิดชอบต่อสังคม การใช้สถานการณ์จริง การสะท้อนประสบการณ์ และการเชื่อมโยงกฎจราจรกับผลกระทบต่อชีวิต ครอบครัว และสังคม จะช่วยสร้างความตระหนักเชิงลึกแก่ผู้เรียน บทบาทของผู้บริหารมีความสำคัญในฐานะผู้นำเชิงคุณค่า หากแสดงความจริงใจและเป็นแบบอย่างด้านความปลอดภัย จะช่วยหล่อหลอมวัฒนธรรมองค์กรที่ยึดความปลอดภัยเป็นคุณค่าหลัก

2. แนวทางการนำมุมมองเชิงวัฒนธรรมไปประยุกต์ใช้เพื่อประโยชน์ต่อสังคมและประเทศชาติ

ผลจากการสนทนากลุ่มของผู้รู้ ผู้ปฏิบัติ และประชาชนทั่วไป สะท้อนตรงกันว่ามุมมองเชิงวัฒนธรรมเป็นฐานสำคัญของการพัฒนาสังคมไทยอย่างยั่งยืน โดยมีสาระสำคัญดังนี้ การประยุกต์ใช้มุมมองเชิงวัฒนธรรมต้องเริ่มจากความเข้าใจรากฐานความคิดและอัตลักษณ์ของสังคมไทย และเชื่อมโยงคุณค่าดั้งเดิมเข้ากับความรับผิดชอบต่อส่วนรวมในบริบทสมัยใหม่ มุมมองนี้ควรถูกบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรมในนโยบายสาธารณะ ระบบการศึกษา และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การนำมุมมองเชิงวัฒนธรรมไปใช้ให้เกิดผล ต้องเชื่อมโยงกับวิถีชีวิตจริงของประชาชน ใช้บริบทชุมชนและผู้นำท้องถิ่นเป็นฐาน เพื่อสร้างความเข้าใจ การยอมรับ และการมีส่วนร่วม และการพัฒนาควรยึดโยงกับประสบการณ์จริง ใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย และคำนึงถึงความหลากหลายทางวัฒนธรรมในแต่ละพื้นที่ พร้อมเชื่อมโยงกับคุณค่าดั้งเดิม เช่น ความมีน้ำใจ การเคารพกติกา และความห่วงใยอนาคตของลูกหลาน

อภิปรายผล

1. ประวัติความเป็นมาและบทบาทของโรงเรียนสอนขับรถในมิติทางสังคมและวัฒนธรรม พบว่าโรงเรียนสอนขับรถมิได้มีบทบาทเพียงการถ่ายทอดทักษะการขับขี่เพื่อการสอบใบอนุญาตเท่านั้น หากแต่ทำหน้าที่เป็น “กลไกทางสังคม” ที่มีส่วนสำคัญในการปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โรงเรียนสอนขับรถเป็นพื้นที่ที่รวบรวมผู้รู้จากหลากหลายภูมิหลัง ทั้งด้านวิชาชีพ พื้นที่ และบทบาทหน้าที่ ส่งผลให้เกิดมุมมองเชิงลึกต่อวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนน โดยเชื่อมโยงพฤติกรรมขับขี่เข้ากับค่านิยม ความเชื่อ และประสบการณ์ชีวิต ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการจัดการเรียนรู้ที่มุ่งเน้นวินัยและความรับผิดชอบต่อสังคม พัฒนาการของโรงเรียนสอนขับรถสะท้อนการเปลี่ยนผ่านจากการมุ่งเน้น “ทักษะเพื่อสอบผ่าน” ไปสู่บทบาทของสถาบันทางสังคมที่สนับสนุนความปลอดภัยสาธารณะ ผ่านหลักสูตรที่บูรณาการความรู้ด้านกฎหมาย จริยธรรม และวัฒนธรรมการใช้ถนนเข้าด้วยกัน ความเชื่อเกี่ยวกับการเรียนขับรถได้เปลี่ยนจากการพึ่งพาโชคหรือสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ไปสู่การตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อตนเอง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการลด

พฤติกรรมเสี่ยง โรงเรียนสอนขับรถจึงทำหน้าที่ถ่ายทอดทั้ง “ความรู้ ทักษะ และคุณค่าทางสังคม” เพื่อพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยและยั่งยืนในระยะยาวแนวคิดดังกล่าวสอดคล้องกับงานวิจัยของ **ไชยณีน กฤติยะโชติ และคณะ (2567)** ที่พบว่าการใช้กลไกชุมชนผ่านการสื่อสารเชิงบวกและการตักเตือนด้วยความหวังใจสามารถเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยปัจจัยความสำเร็จคือการออกแบบมาตรการให้สอดคล้องกับวัฒนธรรมชุมชน การมีส่วนร่วมของประชาชน และการสนับสนุนจากผู้นำท้องถิ่น ในทำนองเดียวกัน **ธีรบุลย์ รัชตะวิมลรัตน์ (2568)** ระบุว่า การเปลี่ยนแปลงด้านความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน เกิดจากการบูรณาการการสื่อสารเชิงบวก การมีส่วนร่วมของชุมชน การพัฒนาอาสาสมัครอย่างเป็นระบบ และการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง ซึ่งช่วยเสริมความยั่งยืนของวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคม ในมุมมองเชิงวัฒนธรรม จิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่ของสังคมไทยเชื่อมโยงกับคุณค่าชีวิต ความรับผิดชอบ และการอยู่ร่วมกันอย่างสงบ ค่านิยมไทย เช่น ความเกรงใจ ความเมตตา และหลักความไม่ประมาท ช่วยส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่อย่างระมัดระวัง อย่างไรก็ตาม ความเชื่อเรื่องโชคลาภและการยึดหยุ่นต่อกฎระเบียบยังเป็นข้อจำกัดต่อวินัยจราจร โรงเรียนสอนขับรถจึงควรทำหน้าที่เป็นพื้นที่บ่มเพาะจริยธรรมและจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ควบคู่กับการฝึกทักษะ สอดคล้องกับงานของ **กษริน ตรีณตระกูล (2568)** และ **เชมกร เทียงทางธรรม และคณะ (2568)** ที่เสนอให้บูรณาการการอบรมความรู้ การบังคับใช้กฎหมาย และการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อป้องกันและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน

2. แนวทางการประยุกต์มุมมองเชิงวัฒนธรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและประเทศ มุมมองเชิงวัฒนธรรมเป็นฐานสำคัญของการพัฒนาสังคมไทยอย่างยั่งยืน กลุ่มผู้รู้เสนอว่าควรเริ่มจากการทำความเข้าใจอัตลักษณ์ไทย และบูรณาการคุณค่าดั้งเดิมเข้าสู่การกำหนดนโยบาย การศึกษา และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์อย่างเป็นรูปธรรม การเชื่อมโยงการดำเนินงานกับวิถีชีวิตจริงของชุมชน เปิดพื้นที่ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการออกแบบแนวทาง เพื่อสร้างความเป็นเจ้าของและลดแรงต้าน ขณะที่ประชาชนทั่วไปต้องการการสื่อสารที่เข้าใจง่าย สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ และเชื่อมโยงกับคุณค่าทางวัฒนธรรมเดิม การประยุกต์มุมมองเชิงวัฒนธรรมจึงควรดำเนินการแบบบูรณาการ ครอบคลุมนโยบาย การศึกษา การสื่อสาร และการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน แนวคิดนี้สอดคล้องกับงานของ **บุญญานรี วรรณะสาร (2567)** ที่เสนอให้ปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการทัศนศึกษาควรปฏิบัติหน้าที่บนพื้นฐานของความไม่ประมาท และเตรียมพร้อมรับมือกับความเสี่ยงอย่างเป็นระบบรวมถึงงานของ **สุบัณฑิต จันทรสว่าง และคณะ (2565)** ที่ชี้ให้เห็นว่าความสัมพันธ์เชิงอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะเชื่อมโยงกับผู้คนหลากหลายกลุ่มในสังคม การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยจึงไม่ใช่เพียงเรื่องของบุคคล แต่เป็นกระบวนการทางสังคมที่ต่อเนื่องและไม่มีจุดสิ้นสุด

ข้อเสนอแนะการวิจัย

1. ข้อเสนอแนะจากผู้วิจัย

1.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมให้โรงเรียนสอนขับรถพัฒนาบทบาทจากสถาบันฝึกทักษะเชิงเทคนิคไปสู่การเป็นกลไกทางสังคมและวัฒนธรรม โดยบูรณาการมิติด้านจริยธรรม จิตสำนึกความปลอดภัย และความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ในหลักสูตรอย่างเป็นระบบ

1.2 ควรสนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรและกระบวนการเรียนรู้ที่เชื่อมโยงกฎจราจรกับบริบทชีวิตจริง ผลกระทบต่อชีวิต ครอบครัว และสังคม เพื่อปรับกรอบความเชื่อของผู้เรียนจากการพึ่งพาโชคหรือดวง ไปสู่ การตระหนักถึงความรับผิดชอบส่วนบุคคล

1.3 ผู้บริหารโรงเรียนสอนขับรถควรทำหน้าที่เป็นผู้นำเชิงคุณค่า โดยกำหนดนโยบาย มาตรฐาน และบรรยากาศองค์กรที่ยึดความปลอดภัยเป็นคุณค่าหลัก พร้อมแสดงบทบาทเป็นแบบอย่างที่ดีสอดคล้อง ระหว่างคำพูดกับการปฏิบัติ

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรขยายขอบเขตการวิจัยไปยังโรงเรียนสอนขับรถในภูมิภาคและบริบทที่หลากหลายมากขึ้น เช่น เขตเมือง ชนบท และพื้นที่เฉพาะทาง เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของมิติทางวัฒนธรรมและรูปแบบ การสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่

2.2 ควรใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) โดยเพิ่มเติมการวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อ วัดระดับจิตสำนึกความปลอดภัยและพฤติกรรมการขับขี่ของผู้เรียน ก่อนและหลังการเข้ารับการฝึกอบรม เพื่อ ยืนยันผลการวิจัยเชิงคุณภาพอย่างเป็นรูปธรรม

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2566). *แนวทางการพัฒนาโรงเรียนสอนขับรถเพื่อความปลอดภัยทางถนน*. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- กษริน ตรีณตระกูล. (2568). แนวทางการแก้ไขปัญหาและสร้างความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงวันหยุด เทศกาล: การขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี. *วารสารการจัดการการท่องเที่ยว นันทนิจิตและ จิตบริการ*, 6(2), 45–58.
- เขมกร เทียงทางธรรม, สมรักษ์ ศิริเชตรกรณ์, ณัฐมา รongมาลี, และ พณัญญา เชื้อดำรง. (2568). สุขภาวะ ทักษะคิด และพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะเขตเมือง. *วารสาร สถาบันราชประชาสมาสัย*, 9(3), 42–55.
- งามพิศ สัตย์สรวง. (2539). *การวิจัยทางมานุษยวิทยา* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย.
- ชญานิน กฤติยะโชติ, สุภาภรณ์ ทศนพงศ์, อนุพันธ์ สุวรรณพันธ์, ประสิทธิ์ บุญเสนอ, และ ภาณุวัตร พันธุ์พงษ์. (2567). การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนผ่านกลไกชุมชน: กรณีศึกษาด่านชุมชนปากหวาน ตำบลกุดเสลา อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ. *วารสารวิชาการรัตนบุศย์*, 6(2), 119–132.
- ทรงคุณ จันทจร. (2553). *ทฤษฎีวัฒนธรรมและสังคม*. มหาสารคาม: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- ธีรบุญย์ รัชตะวิมลรัตน์. (2568). การพัฒนารูปแบบการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแบบบูรณาการโดยใช้ กลไกพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษ. *วารสารอนามัยสิ่งแวดล้อมและสุขภาพชุมชน*, 10(5), 337–351.
- นงลักษณ์ เกษมสุข. (2565). บทบาทสถาบันฝึกอบรมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของคน ไทย. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 21(3), 75–92.
- ในตะวัน กำหอม. (2559). *การวิจัยประยุกต์ทางวัฒนธรรม* (เล่ม 2). กรุงเทพฯ: วิทยาลัยทองสุข.
- บุญญานรี วรรณะสาร. (2567). วัฒนธรรมความปลอดภัย: กรณีการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา. *Wisdom Journal of Humanities and Social Science*, 1(5), 59–69.



- ภัทรา ศรีอุดม. (2563). วัฒนธรรมการขับขี่กับจิตสำนึกความปลอดภัยของคนไทย. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 18(2), 101–118.
- มิณฑกานต์ สร้อยแสง, และ กิ่งกาญจน์ จงสุขไกล. (2563). การตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยงจังหวัดปทุมธานี. *วารสารมนุษยศาสตร์ (ฉบับบัณฑิตศึกษา)*, 9(2), 125–140.
- สุทินันท์ รัตนกุล. (2563). วัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนน: แนวทางการพัฒนาพฤติกรรมผู้ขับขี่ในสังคมไทย. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- สุธาสินี มณีวรรณ. (2564). การปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคมไทย: แนวทางและกลยุทธ์เชิงนโยบาย. *วารสารสังคมศาสตร์และพัฒนา*, 19(2), 33–50.
- สุบัณฑิต จันทรสว่าง, ภาราตร แก้วบุตรดี, พระครูวิโชติสิกขกิจ, ศราวุธ ปลอดภัย, และ ปริญญา นิกรกุล. (2565). รถจักรยานยนต์สาธารณะว่าด้วยการเชื่อมโยงความปลอดภัยทางสังคม. *มจร การพัฒนาสังคม*, 7(1), 359–371.
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. Freeman.
- Deffenbacher, K. A. (2003). The influence of arousal on reliability of testimony. In S. M. A. Lloyd-Bostock & B. R. Clifford (Eds.), *Evaluating witness evidence* (pp. 235–251). Wiley.
- Hannam, K., Sheller, M., & Urry, J. (2006). Editorial: Mobilities, immobilities, and moorings. *Mobilities*, 1(1), 1–22. <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>.
- Reason, J. (1990). *Managing the risks of organizational accidents*. Ashgate.
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. (2022). *Ageing and road safety in Asia-Pacific: Policy perspectives*. UNESCAP.
- World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. WHO Press. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>.