



การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี



โดย
นางสาวธิดารัตน์ นิมมานุช

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชาการบริหารการศึกษา แบบ 2.1 ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

ภาควิชาการบริหารการศึกษา

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2565

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี



โดย
นางสาวธิดารัตน์ นิมนุช

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชาการบริหารการศึกษา แบบ 2.1 ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

ภาควิชาการบริหารการศึกษา

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2565

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

SCHOOL BUS MANAGEMENT IN KANCHANABURI EDUCATION SANDBOX



By
MISS Thidarat NIMNUCH

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for Doctor of Philosophy EDUCATIONAL ADMINISTRATION

Department of Educational Administration

Silpakorn University

Academic Year 2022

Copyright of Silpakorn University

60252906 : การบริหารการศึกษา แบบ 2.1 ปรัชญาคุชฌีบัณฑิต

คำสำคัญ : การบริหารจัดการโรงเรียน, พื้นที่นวัตกรรมการศึกษา

นางสาว ธิติรัตน์ นิมนุช: การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา
จังหวัดกาญจนบุรี อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : รองศาสตราจารย์ ดร. ศักดิพันธ์ ตันวิมลรัตน์

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบ 1) องค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี 2) ผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ประชากรสำหรับการวิจัย ได้แก่ โรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 57 โรงเรียน โดยกลุ่มตัวอย่างของการวิจัยคือ โรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 52 โรงเรียน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางประมาณการขนาดกลุ่มตัวอย่างของเครจซีและมอร์แกน ใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างด้วยการสุ่มแบบแบ่งประเภท ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน จำนวน 1 คน รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป จำนวน 1 คน หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานโรงเรียน จำนวน 1 คน กรรมการสถานศึกษา จำนวน 1 คน และผู้ปกครอง จำนวน 1 คน รวมผู้ให้ข้อมูลทั้งสิ้น จำนวน 260 คน และได้รับแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์กลับคืนมา จำนวน 240 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 92.30 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง แบบสอบถามความคิดเห็น และแบบสอบถามเพื่อยืนยันองค์ประกอบ สถิติวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ มัชฌิมเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจและการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย พบว่า

1. การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี มีองค์ประกอบทั้งหมด 5 องค์ประกอบ คือ 1) การบริหารระบบความปลอดภัยของรถโรงเรียน 2) การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา 3) การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนรถโรงเรียน 4) การบริหารภาคีเครือข่ายของรถโรงเรียน และ 5) การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการขับรถโรงเรียน ทุกองค์ประกอบสามารถอธิบายร่วมกันได้ร้อยละ 54.556

2. ผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยภาพรวมมีความถูกต้อง เหมาะสม เป็นไปได้ และเป็นประโยชน์

60252906 : Major EDUCATIONAL ADMINISTRATION

Keyword : SCHOOL BUS MANAGEMENT, EDUCATION SANBOX

MISS Thidarat NIMNUCH : School Bus Management in Kanchanaburi Education Sandbox Thesis advisor : Associate Professor Sakdipan Tonwimonrat, Ph.D.

The purposes of this research were 1) to identify the factor of School Bus Management in Kanchanaburi Education Sandbox and 2) to verify the factor of School Bus Management in Kanchanaburi Education Sandbox. The research populations consisted of 57 schools under the Kanchanaburi Education Sandbox. The sample size was determined and based on Krejcie and Morgan's Sample Size Table. The sample obtained from stratified random sampling consisted of 52 schools in Kanchanaburi Education Sandbox. The 260 respondents included School directors, Deputy director, Head of Learning, Committee of basic educational school and Parent. There were only 240 respondents sending back the questionnaires(92.30% of the sample). The research instruments were the semi-structured interview, the opinionnaire, and the questionnaire of verify the research findings. The statistics used to analyze the data analysis were frequency, percentage, arithmetic mean, standard deviation, and Exploratory Factor Analysis and content analysis.

The findings of this research were as follows:

1. The factor of School Bus Management in Kanchanaburi Education Sandbox were five factors namely: 1) school bus safety management, 2) Management of schools, 3) Policy administration, promotion and support for school buses, 4) Management of the school bus network and 5) Standard administration of driving school providers.

2. The experts confirmed factors of School Bus Management in Kanchanaburi Education Sandbox were verified to meet with accuracy standards, propriety standards, feasibility standards and utility standards.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีเพราะได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิพันธ์ ตันวิมลรัตน์ อาจารย์ที่ปรึกษาหลักที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ เสนอแนะช่วยเหลือแก้ปัญหา ข้อบกพร่องมาโดยตลอดแก่ผู้วิจัย รองศาสตราจารย์ ดร.ประเสริฐ อินทร์รักษ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สายสุดา เตียเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ว่าที่พันตรี ดร. นพพล เจนอักษร ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ที่กรุณาให้ความเมตตา อบรม สั่งสอน และชี้แนะให้พบทางแก้ไขของปัญหา รวมทั้ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปราณี นิลกรณ์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณาจารย์จากภาควิชาการบริหารการศึกษาทุกท่านที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ ช่วยเหลือมาโดยตลอด ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้วิจัย ส่งผลให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ถูกต้อง และสมบูรณ์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้เชี่ยวชาญทุกท่านที่กรุณาสละเวลาให้ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ และขอขอบพระคุณท่านผู้เชี่ยวชาญที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ตรวจเครื่องมือ เพื่อนำข้อมูลมาประกอบในการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ รวมทั้งขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูลทุกท่านซึ่งประกอบด้วย ผู้อำนวยการสถานศึกษา รองผู้อำนวยการสถานศึกษา หัวหน้ากลุ่มสาระการเรียนรู้ คณะกรรมการสถานศึกษา และผู้ปกครอง ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถาม ซึ่งมีความสำคัญยิ่งสำหรับการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณ ดร.อรชร วรณสอน ดร.พัฒนกร ปานขลุ่ย ดร.สุญาดา เสงชัยโย ดร. สุจินันท์ ลิ้มวัฒนพันธ์ชัย พี่น้องเพื่อนนักศึกษาปริญญาเอกรุ่นที่ 15/1 ที่ให้กำลังใจ ช่วยเหลือ แนะนำให้ งานวิจัยสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณกัลยาณมิตร โรงเรียนศรีประจันต์ “เมธิประมุข” ที่เป็นกำลังใจเสมอมา

ขอขอบพระคุณ ครู อาจารย์ทุกท่าน ที่ประสิทธิ์ประสาทความรู้ให้ผู้วิจัยมาโดยตลอด

คุณค่าหรือประโยชน์อันเกิดจากดุชนิพนธ์เล่มนี้ ผู้วิจัยขอน้อมบูชาพระคุณแต่บิดาผู้ล่วงลับ (นายสมชาย นิมนุช) ผู้ที่เป็นแรงใจส่งเสริมสนับสนุน และเป็นแรงใจด้วยความรัก ขอน้อมบูชาพระคุณแต่ มารดา(นางจารุมาศ นิมนุช) และบุตรชาย(เด็กชายภัทรวรรณ ดวงแก้ว) รวมถึงครอบครัว ที่ให้การสนับสนุน ส่งเสริม และหนุนนำด้วยความห่วงใย และมอบกำลังใจที่ดีเสมอมา

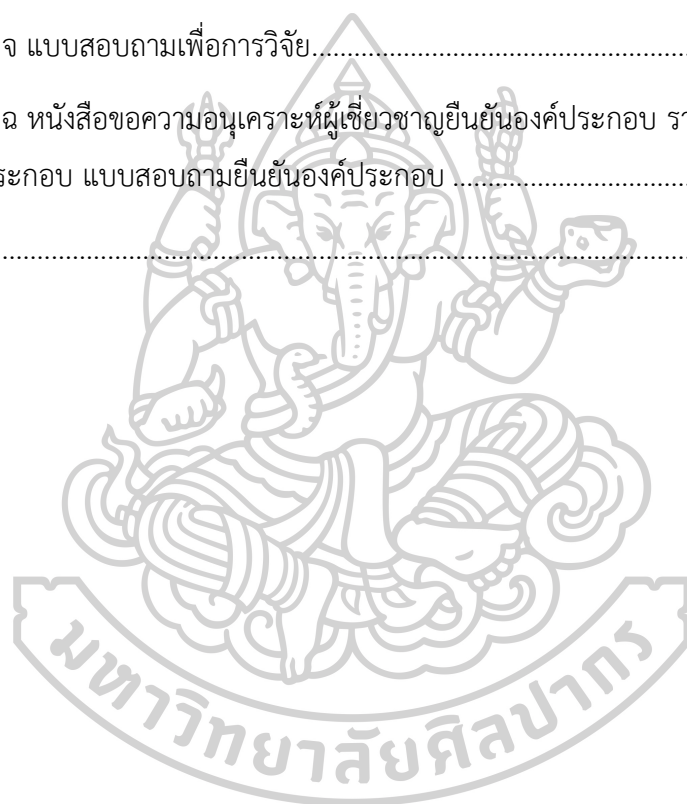
นางสาว ธิดารัตน์ นิมนุช

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญแผนภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	3
ปัญหาของการวิจัย.....	6
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	7
ข้อคำถามของการวิจัย.....	7
สมมติฐานของการวิจัย.....	8
กรอบแนวคิดของการวิจัย.....	8
ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย.....	21
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	26
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	27
ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับบรรณโรงเรียน.....	27
นโยบายและแนวทางการจัดระเบียบและพัฒนารับส่งนักเรียนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	47
โครงการที่เกี่ยวกับบรรณรับส่งนักเรียนที่มีผู้ดำเนินการไว้แล้ว.....	62
พื้นที่นวัตกรรมการศึกษาและพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี.....	73
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	78

งานวิจัยในประเทศ.....	78
งานวิจัยต่างประเทศ.....	87
บทที่ 3 การดำเนินการวิจัย.....	93
ระเบียบวิธีวิจัย.....	93
แผนแบบของการวิจัย.....	93
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	94
กลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูล.....	94
ตัวแปรที่ศึกษา.....	95
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	95
การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ.....	97
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	98
การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย.....	99
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	102
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี.....	103
ตอนที่ 2 ผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี.....	183
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	196
สรุปผลการวิจัย.....	196
อภิปรายผล.....	201
ข้อเสนอแนะการวิจัย.....	208
รายการอ้างอิง.....	209
ภาคผนวก.....	215
ภาคผนวก ก หนังสือขอสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ และแบบสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ.....	216

ภาคผนวก ข หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจเครื่องมือวิจัย รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย ค่าดัชนีความสอดคล้องของวัตถุประสงค (Index of Item – Objective Congruence : IOC).....	222
ภาคผนวก ค หนังสือขอความอนุเคราะห์ทดลองเครื่องมือวิจัย รายชื่อโรงเรียนที่ทดลองใช้เครื่องมือ วิจัย ผลการวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามการวิจัย.....	230
ภาคผนวก ง หนังสือขอความอนุเคราะห์การเก็บรวบรวมข้อมูล รายชื่อโรงเรียนที่เก็บรวบรวม ข้อมูล	238
ภาคผนวก จ แบบสอบถามเพื่อการวิจัย.....	242
ภาคผนวก ฉ หนังสือขอความอนุเคราะห์ผู้เชี่ยวชาญยืนยันองค์ประกอบ รายชื่อผู้เชี่ยวชาญยืนยัน องค์ประกอบ แบบสอบถามยืนยันองค์ประกอบ	256
ประวัติผู้เขียน.....	269



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	95
ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14)	105
ตารางที่ 3 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 15 - 28).....	117
ตารางที่ 4 แสดงผลการวิเคราะห์งานวิจัยเกี่ยวกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	130
ตารางที่ 5 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ.....	138
ตารางที่ 6 แสดงตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จากการวิเคราะห์เอกสาร งานวิจัยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ	146
ตารางที่ 7 แสดงค่าความเชื่อมั่น(Reliability) ของแบบสอบถามความคิดเห็นของตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	153
ตารางที่ 8 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม	154
ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ..	156
ตารางที่ 10 ผลการทดสอบความเหมาะสมของข้อมูล	168
ตารางที่ 11 แสดงค่าความแปรปรวนของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการ.....	169
ตารางที่ 12 แสดงค่าน้ำหนักปัจจัย(Factor Loading) ของแต่ละตัวแปรในแต่ละองค์ประกอบ หลังหมุนแกนแบบเวรีแม็กซ์ (Varimax Rotation)	171
ตารางที่ 13 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการ	174
ตารางที่ 14 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการ	176
ตารางที่ 15 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการ	178

ตารางที่ 15 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรม 179

ตารางที่ 16 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรม 180

ตารางที่ 17 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรม
..... 181

ตารางที่ 18 แสดงองค์ประกอบและจำนวนตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่..... 183

ตารางที่ 19 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี 185

ตารางที่ 20 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี 194



สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย	17
แผนภาพที่ 2 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย	25
แผนภาพที่ 3 ต้นแบบบรรทัด-ส่งนักเรียนปลอดภัย 9 ด้าน.....	49
แผนภาพที่ 4 แผนแบบการวิจัย.....	94
แผนภาพที่ 5 แสดงองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จังหวัดกาญจนบุรี.....	182



บทที่ 1

บทนำ

ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาคุณภาพการศึกษาให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจในศตวรรษที่ 21 การปฏิรูปการศึกษาที่ผ่านมาส่วนใหญ่มุ่งปฏิรูปในระดับประเทศ มุ่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการศึกษาทั้งระบบ แต่การปฏิรูปในแนวทางนี้มักสร้างต้นทุนในการปรับตัวค่อนข้างสูงแก่ครูและสถานศึกษา บ่อยครั้งไม่ได้นำไปสู่การพัฒนาคุณภาพการเรียนรู้ในสถานศึกษา รวมทั้งอาจมีผลกระทบเชิงลบที่ไม่ได้ตั้งใจต่อสถานศึกษาและครูทั่วประเทศ ขณะเดียวกันมีองค์กรต่างๆ ได้พยายามยกระดับการศึกษาของสถานศึกษาโดยพัฒนานวัตกรรมการเรียนการสอนและการบริหาร เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการเรียนรู้ในห้องเรียนโดยตรง แต่นวัตกรรมเหล่านั้นไม่ได้แพร่กระจายสู่สถานศึกษาโดยทั่วไป ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะปัจจัยเงื่อนไขด้านนโยบาย กฎระเบียบภาครัฐ และการสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถของครูในสถานศึกษาทั่วไป

การปฏิรูประดับพื้นที่ จึงน่าจะเป็นคำตอบที่จำเป็นในการพัฒนาคุณภาพการศึกษาไทย เพราะเป็นการส่งเสริมจุดแข็งและลดข้อจำกัดของการปฏิรูปทั้งระดับประเทศและระดับสถานศึกษา โดยการปฏิรูประดับเขตพื้นที่สามารถขยายผลนวัตกรรมการเรียนการสอนและการบริหารในวงกว้าง ผ่านการลดกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรค ในขณะเดียวกันแนวทางนี้มีความเสี่ยงต่ำกว่าการปฏิรูประดับประเทศ เพราะจำกัดผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้นไว้ในพื้นที่ที่กรณการปฏิรูปไม่ประสบผลสำเร็จ และพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาเป็นพื้นที่ที่ปฏิรูปจะช่วยให้ประเทศไทยสามารถปรับนโยบายและกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างคล่องตัวเพื่อลดอุปสรรค เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการของพื้นที่ที่ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการกระจายอำนาจการบริหารจัดการศึกษา ยังสามารถปรับเปลี่ยนแนวทางในการดำเนินงานได้อย่างรวดเร็วและต่อเนื่องจนประสบผลสำเร็จแล้วนำไปขยายผลทั้งประเทศ การปฏิรูปในระดับพื้นที่ยังเปิดโอกาสให้รัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน องค์กรประชาสังคม และภาคธุรกิจในห้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการร่วมพัฒนาการศึกษาให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ในการพัฒนาคนและบริบทพื้นที่

การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา เป็นนโยบายปฏิรูปการศึกษาของรัฐบาล ซึ่งกระทรวงศึกษาธิการประกาศจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา 6 พื้นที่ คือ ระยอง¹(ภาคตะวันออก)

¹ “ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดระยอง.”

ศรีสะเกษ²(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) เชียงใหม่³(ภาคเหนือ) กาญจนบุรี⁴(ภาคกลาง) สตูล⁵(ภาคใต้) และปัตตานี-ยะลา-นราธิวาส(ภาคใต้ชายแดน)⁶ และต่อมาประกาศเพิ่มเติม 11 จังหวัด ได้แก่ สุโขทัย แม่ฮ่องสอน กระบี่ ตรวต สระแก้ว กรุงเทพมหานคร จันทบุรี ภูเก็ต สงขลา สุราษฎร์ธานี และ อุบลราชธานี⁷ เพื่อให้เกิดการพัฒนาวัตกรรมการศึกษาในทิศทางใหม่ๆ และนำนวัตกรรมเหล่านั้นไป ใช้ให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ เพื่อจะช่วยให้ประเทศไทยสามารถปรับนโยบายและกฎระเบียบ ต่างๆ ได้อย่างคล่องตัว ลดอุปสรรคในการจัดการศึกษา เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการ ของเขตพื้นที่ที่ได้รับประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ เมื่อการปฏิรูปในพื้นที่การศึกษาประสบความสำเร็จ สามารถขยายผลนวัตกรรมการเรียนการสอนและการบริหารสู่สถานศึกษาและเขตพื้นที่อื่น ตลอดจน นำเสนอนโยบายเพื่อพัฒนาการศึกษาของประเทศต่อไป

และเพื่อให้การดำเนินการพื้นที่นวัตกรรมการศึกษามีเสถียรภาพในการบริหารและการหนุน เสริมการปฏิรูประดับประเทศและระดับสถานศึกษา จึงมีการออกพระราชบัญญัติพื้นที่นวัตกรรมการ ศึกษาที่เชื่อมโยงกับพระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติฉบับใหม่ กระทรวงศึกษาธิการ ซึ่งมี นโยบายเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพในการจัดการศึกษา ลดความเหลื่อมล้ำทางการศึกษา ส่งเสริม ให้ทุกภาคส่วนร่วมกันจัดการศึกษา เพื่อส่งเสริมให้สถานศึกษามีอิสระในการจัดหลักสูตร การจัดการ เรียนรู้การบริหารจัดการที่คล่องตัว ให้ครูใช้เวลาในการพัฒนาผู้เรียนอย่างเต็มที่ ครูและบุคลากร ทางการศึกษาได้รับการพัฒนาให้มีคุณภาพสูง มีการคิดค้น พัฒนานวัตกรรมการศึกษาที่เหมาะสมกับ บริบท และสามารถขยายวิธีปฏิบัติที่ดีมีประสิทธิภาพของสถานศึกษาในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาไป ยังสถานศึกษาในพื้นที่อื่นได้

² “ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัด ศรีสะเกษ.” 18 กันยายน 2561.

³ “ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดเชียงใหม่.” 2 ตุลาคม 2561.

⁴ “ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัด กาญจนบุรี.” 2 ตุลาคม 2561.

⁵ “ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดสตูล.” 2 ตุลาคม 2561.

⁶ “ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดชายแดน ภาคใต้.” 2 ตุลาคม 2561.

⁷ “ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การกำหนดพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา.”

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สิทธิทางการศึกษาเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่รัฐธรรมนูญได้บัญญัติไว้ เพื่อให้รัฐบาลตระหนักถึงความสำคัญของการศึกษาว่า เป็นเครื่องมือในการพัฒนาศักยภาพของมนุษย์ให้มีศักยภาพ รวมถึงเป็นสิทธิที่บัญญัติไว้ให้ปกป้องคุ้มครองและต้องดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกันในทุกระดับ ดังเช่นในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 หมวด 5 หน้าที่ของรัฐ มาตรา 54 รัฐต้องดำเนินการให้เด็กทุกคนได้รับการศึกษาเป็นเวลาสิบสองปี ตั้งแต่ก่อนวัยเรียนจนจบการศึกษาภาคบังคับอย่างมีคุณภาพโดยไม่เก็บค่าใช้จ่าย รัฐต้องดำเนินการให้เด็กเล็กได้รับการดูแลและพัฒนาก่อนเข้ารับการศึกษาตามวรรคหนึ่ง เพื่อพัฒนาร่างกาย จิตใจ วินัย อารมณ์ สังคม และสติปัญญาให้สมกับวัย โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการด้วย รัฐต้องดำเนินการให้ประชาชนได้รับการศึกษาตามความต้องการในระบบต่างๆ รวมทั้งส่งเสริมให้มีการเรียนรู้ตลอดชีวิต และจัดให้มีการร่วมมือกันระหว่างรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชนในการจัดการศึกษาทุกระดับ โดยรัฐมีหน้าที่ดำเนินการกำกับส่งเสริม และสนับสนุนให้การจัดการศึกษาดังกล่าวมีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล ตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติซึ่งอย่างน้อยต้องมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดทำแผนการศึกษาแห่งชาติ และการดำเนินการและตรวจสอบการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนการศึกษาแห่งชาติ ด้วยการศึกษาที่มุ่งพัฒนาผู้เรียนให้เป็นคนดีมีวินัย ภูมิใจในชาติ สามารถเชี่ยวชาญได้ตามความถนัด มีความรับผิดชอบต่อครอบครัว ชุมชน สังคม และประเทศชาติ ในการดำเนินการให้เด็กเล็กได้รับการดูแลและพัฒนาตามวรรคสอง หรือให้ประชาชนได้รับการศึกษาตามวรรคสาม รัฐต้องดำเนินการให้ผู้ขาดแคลนทุนทรัพย์ได้รับการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการศึกษาตามความถนัดของตน ให้จัดตั้งกองทุนเพื่อใช้ในการช่วยเหลือผู้ขาดแคลนทุนทรัพย์ เพื่อลดความเหลื่อมล้ำในการศึกษาและเพื่อเสริมสร้างและพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพครู โดยให้รัฐจัดสรรงบประมาณให้แก่กองทุนหรือใช้มาตรการหรือกลไกทางภาษีรวมทั้งการให้ผู้บริจาคทรัพย์สินเข้ากองทุนได้รับประโยชน์ในการลดหย่อนภาษีด้วย และมาตรา 55 รัฐต้องดำเนินการให้ประชาชนได้รับบริการสาธารณสุขที่มีประสิทธิภาพอย่างทั่วถึง⁸

⁸ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, (เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร: กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, เมษายน 2560).

แม้ว่ารูปแบบการศึกษาในปัจจุบันมีความหลากหลายมากขึ้น แต่การศึกษาในระบบยังคงดำเนินอย่างต่อเนื่องและมีความสำคัญอย่างมากในบริบทของสังคมไทย และหากพิจารณาสาระสำคัญของความเสมอภาคทางการศึกษา มักจะนึกถึงในเรื่องของการพัฒนาหลักสูตร การสนับสนุนนักเรียนให้เข้าถึงเทคโนโลยีได้ทุกคนและทุกพื้นที่ รวมถึงการจัดสวัสดิการด้านการศึกษาให้นักเรียนหรือผู้ด้อยโอกาสทางการเรียน แต่มีสิ่งหนึ่งที่ถูกละเลยไปแต่มีความสำคัญไม่ต่างกัน นั่นคือการเดินทางมาโรงเรียนที่ถือได้ว่าเป็นกิจวัตรประจำวัน และมีความสำคัญต่อผู้เรียนในกลุ่มที่มีความจำเป็นต้องอาศัยยานพาหนะในการเดินทางเพื่อไปศึกษาเล่าเรียนที่โรงเรียน ดังเช่น ครอบครัวที่มีความพร้อมสนับสนุนน้อย ก็จะมีปัญหาภายในครอบครัว ไม่ว่าจะเป็น ปัจจัยทางการเงินของครอบครัวมีไม่เพียงพอ ไม่ได้อยู่ร่วมกับบิดามารดา ครอบครัวแตกแยก ครอบครัวไม่มียานพาหนะ หรือผู้ปกครองไม่สามารถรับส่งได้ รวมถึงจากสถานการณ์ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องอันเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต หนึ่งในอุบัติเหตุก็ยังมีอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเด็กหรือผู้เรียนที่สะท้อนใจต่อสังคมไทยในวงกว้าง โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดกับรถรับส่งนักเรียนหรือรถโรงเรียน โดยผู้ประสบเหตุเป็นเด็กและเยาวชน แม้ว่าสาเหตุของการเสียชีวิตของเด็กที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนจะเกิดขึ้นไม่บ่อยเมื่อเทียบกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประเภทอื่นๆ แต่ทุกเหตุการณ์ความสูญเสียนั้นมีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุแทบไม่ต่างกัน เมื่อดูภาพรวมในปัจจุบัน พบว่า มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพและมาตรฐานความปลอดภัยมาใช้ในบริการรถรับ-ส่งนักเรียน รวมถึงการขาดองค์ความรู้เรื่องการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัยของผู้ให้บริการ และผู้รับบริการ ส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ อาทิ พนักงานขับรถไม่มีคุณภาพ การขับรถด้วยความเร็วสูง การไม่เคารพกฎจราจร การบรรทุกเด็กเกินกว่าที่นั่งของรถตามที่กฎหมายกำหนด การไม่มีเข็มขัดนิรภัย นั่นหมายถึง การไม่ได้รับการสาธารณสุขโรงเรียนที่ปลอดภัยอย่างเพียงพอ และขาดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดการความปลอดภัยสำหรับรถรับส่งนักเรียนหรือรถโรงเรียนที่ต้องมีความเป็นรูปธรรม ซึ่งถือเป็นสถานการณ์ที่ต้องประสานความร่วมมือจากทุกภาคส่วน รวมถึงแนวทางการดำเนินงานตามโครงการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการจัดการศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลจนจบการศึกษาขั้นพื้นฐานของสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ได้บัญญัติสาระสำคัญในหมวด 5 หน้าที่ของรัฐด้านการศึกษามาตรา 54 รัฐต้องดำเนินการให้เด็กทุกคนได้รับการศึกษาเป็นเวลาสิบสองปี ตั้งแต่ก่อนวัยเรียนจนจบการศึกษาภาคบังคับอย่างมีคุณภาพ โดยไม่เก็บค่าใช้จ่าย และบัญญัติเกี่ยวกับการสนับสนุนค่าใช้จ่าย

ว่า ในการดำเนินการให้เด็กเล็กได้รับการดูแลและพัฒนาหรือให้ประชาชนได้รับการศึกษา⁹ โดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 28/2559 กำหนดแนวทางการดำเนินงานให้จัดการศึกษาขั้นพื้นฐาน 15 ปีโดยไม่เก็บค่าใช้จ่าย ข้อ 2 ให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนดเตรียมการ เพื่อจัดให้เด็กเล็กก่อนวัยเรียนได้รับการดูแลและพัฒนาทางร่างกาย จิตใจ วินัย อารมณ์ สังคม และสติปัญญา โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ ข้อ 3 ให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการศึกษาขั้นพื้นฐานดำเนินการจัดการศึกษาขั้นพื้นฐาน 15 ปีให้มีมาตรฐานและคุณภาพ โดยไม่เก็บค่าใช้จ่ายและให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี กำหนดอัตราค่าใช้จ่ายในการจัดการศึกษาสำหรับการศึกษาขั้นพื้นฐาน 15 ปี เพื่อเสนอตามกระบวนการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีโดยมีค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าจัดการเรียนการสอน ค่าหนังสือเรียน ค่าอุปกรณ์การเรียน ค่าเครื่องแบบนักเรียน ค่ากิจกรรมพัฒนาคุณภาพผู้เรียน และค่าใช้จ่ายอื่นตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ¹⁰ รัฐต้องดำเนินการให้ผู้ขาดแคลนทุนทรัพย์ได้รับการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการศึกษาตามความถนัดของตน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำ สร้างโอกาสทางการศึกษา และเป็นธรรมในสังคม แก้ปัญหาความยากจน ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ทั้งนี้ จะเห็นว่า รัฐบาลยังไม่ได้ให้การส่งเสริมหรือสนับสนุนด้านการให้บริการสาธารณะในรูปแบบของรถโรงเรียน ซึ่งส่งผลต่อการสนับสนุนให้มีรถโรงเรียนที่ปลอดภัย

ทั้งนี้ จากการศึกษาค้นคว้าในเรื่องกฎหมายของรถรับส่งนักเรียน พบว่า กฎหมายที่เกี่ยวกับรถโรงเรียน เริ่มประกาศใช้มาตั้งแต่ พ.ศ.2522 โดยอนุญาตให้รถยนต์ประเภทอื่นๆ มาใช้รับส่งนักเรียน กำหนดอนุญาตให้เฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีที่นั่งเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน หรือรถยนต์ รย.2 ที่สามารถนำมาขออนุญาตจากนายทะเบียนเพื่อใช้รับจ้างรับส่งนักเรียนได้ ซึ่งได้แก่รถตู้ และรถกระบะลักษณะสองแถวเท่านั้น ซึ่งที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบกใช้มาตรการในการจับ

⁹ กระทรวงศึกษาธิการ, สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน. แนวทางการดำเนินงานตามโครงการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการจัดการศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลจนจบการศึกษาขั้นพื้นฐาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565, (ห้างหุ้นส่วนจำกัด โรงพิมพ์อักษรไทย(น.ส.พ.ฟ้าเมืองไทย), พ.ศ. 2565).

¹⁰ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ. "คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 28/2559 เรื่องให้จัดการศึกษาขั้นพื้นฐาน 15 ปี โดยไม่เก็บค่าใช้จ่าย ", updated มิถุนายน 15, 2559.

ปรับ และห้ามรถรับส่งนักเรียนที่ไม่ถูกต้องไม่ให้วิ่งรับส่งนักเรียนมาโดยตลอด แต่ไม่สามารถห้ามปราม หรือบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่ เพราะกรมการขนส่งทางบกก็ตระหนักว่า จะทำให้นักเรียนต้องได้รับความลำบากและเกิดความเดือดร้อนในการเดินทางไปโรงเรียน และปัจจุบัน ใช้ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นระเบียบที่กำหนดเรื่องความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเท่านั้น ยังคงมิได้กล่าวถึงเรื่องวิธีบริหารจัดการหรือการสนับสนุนด้านงบประมาณแต่ประการใด

ปัญหาของการวิจัย

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่ทุกประเทศล้วนต้องเผชิญและแนวโน้มผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ประเทศไทยโดยคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติได้ประกาศนโยบายทศวรรษความปลอดภัยทางถนน(พ.ศ.2554-2563) โดยดำเนินการ 8 แนวทาง ได้แก่ ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ป้องกันเมาแล้วขับ ป้องกันการใช้ความเร็วเกินกำหนด พัฒนาสมรรถนะผู้ใช้รถใช้ถนน แก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายบนถนน ยกยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ ปรับปรุงระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินและรักษาฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ และพัฒนาระบบการบริหารจัดการ จากข้อมูลสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนของประเทศไทย โดยเฉลี่ยปี พ.ศ. 2555 – 2565 มีอัตราผู้เสียชีวิตราว 20,000 ราย แม้ช่วง 3 ปีหลังจะเกิดการระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลผู้ใช้รถใช้ถนนน้อยลง แต่อัตราการเสียชีวิตกลับไม่ต่างมากนัก ชี้ให้เห็นว่าการผลักดันความปลอดภัยทางถนนยังไม่ประสบความสำเร็จ ดังนั้น เป้าหมายหลักของการตั้งเป้าในทศวรรษที่ 2 ในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนน คือ ต้องลดอัตราการเสียชีวิตให้เหลือ 12 ราย ต่อประชากร 100,000 คน ภายในปี 2570 ซึ่งเป็นไปตามทิศทางยุทธศาสตร์ชาติแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 13¹¹ ทั้งนี้ จากสถิติของกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ระบุว่าตั้งแต่ปี 2557-2563 มีเด็กที่ถูกลิ้มและทิ้งให้อยู่ในรถถึง 129 ครั้ง เสียชีวิต 6 ราย โดยอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 2- 6 ปี¹² จากข้อมูลการติดตามอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนที่เกิดขึ้นต่อเนื่องในสังคมไทยรวมทั้งข้อมูลข่าวสารที่เผยแพร่ตามสื่อต่างๆ พบว่า ในปี

¹¹ กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 15 ทศวรรษใหม่ วิถีใหม่ ขับขี่ปลอดภัยต้องมาก่อน. เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565, เข้าถึงได้จาก <https://www.thaihealth.or.th/?p=219808>

¹² ประกาศิต ภาวะสิทธิ์. เด็กเล็กต้องรอด เช็กความพร้อมรถโรงเรียน เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565, เข้าถึงได้จาก <https://theactive.net/news/publichealth-20220918>

พ.ศ.2564 เฉลี่ยเกิดอุบัติเหตุเดือนละ 2 ครั้ง ส่วนปี พ.ศ.2565 ตั้งแต่เดือนพฤษภาคมจนถึงเดือนสิงหาคม 2565 ประมาณ 16 ครั้ง และจากการศึกษาสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดกาญจนบุรีระหว่างปี พ.ศ.2564-2565 พบว่า ปี พ.ศ. 2564 จำนวนผู้ประสบภัยทั้งหมด 8,698 คน โดยเป็นผู้ประสบภัยประเภทรถจักรยานยนต์ จำนวน 5,666 คน คิดเป็นร้อยละ 65.14 โดยผู้สภภัยในช่วงอายุ 1-14 ปี จำนวน 1,000 คน คิดเป็นร้อยละ 11.50 และช่วงอายุ 15-18 ปี จำนวน 1,101 คน คิดเป็นร้อยละ 12.66 ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 8,601 คน ผู้โดยเป็นผู้ประสบภัยประเภทรถจักรยานยนต์ จำนวน 5,364 คน คิดเป็นร้อยละ 62.36 โดยผู้สภภัยในช่วงอายุ 1-14 ปี จำนวน 895 คน คิดเป็นร้อยละ 10.40 และช่วงอายุ 15-18 ปี จำนวน 1,233 คน คิดเป็นร้อยละ 14.34¹³ ซึ่งเป็นช่วงวัยของผู้เรียนที่อยู่ในระบบของการศึกษาขั้นพื้นฐาน ดังนั้น การลดอุบัติเหตุทางถนนอีกทางหนึ่ง คือ การมีรถโรงเรียนที่มีความพร้อมครอบคลุมทุกมิติให้แก่ผู้เรียน ซึ่งช่วยลดอัตราการสูญเสียลดการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการลดความกังวล และก่อให้เกิดความไว้วางใจให้แก่ผู้ปกครอง

ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี เพื่ออีกหนึ่งแนวทางของนวัตกรรมการศึกษาของจังหวัดที่ตอบสนองนโยบายต่อการปฏิรูปการศึกษา

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

จากสภาพปัญหาและความสำคัญข้างต้น ผู้วิจัยกำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. เพื่อทราบองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี
2. เพื่อทราบผลการยืนยันการบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ข้อคำถามของการวิจัย

เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยและเป็นแนวทางในการทำวิจัย ผู้วิจัยได้กำหนดข้อคำถามของการวิจัย ดังนี้

1. องค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี เป็นอย่างไร

¹³ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. การเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565, เข้าถึงได้จาก <https://www.thairsc.com/data-compare>

2. ผลการยืนยันการบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี เป็นอย่างไร

สมมติฐานของการวิจัย

เพื่อเป็นแนวทางและมีความสอดคล้องในข้อความคำถามของการวิจัยและเป็นพื้นฐานการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานของการวิจัย ดังนี้

1. การบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี เป็นพหุองค์ประกอบ
2. ผลการยืนยันการบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยภาพรวม มีความถูกต้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

กรอบแนวคิดของการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการรถโรงเรียน โดยกำหนดกรอบแนวคิด ขอบข่ายและประเด็นที่เกี่ยวข้องที่นำมาพิจารณาประกอบการวิจัย มีดังนี้ 1) ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับรถโรงเรียน 2) นโยบายและแนวทางการจัดระเบียบและพัฒนารับส่งนักเรียนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) โครงการที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนที่มีผู้ดำเนินการไว้แล้ว และ 4) งานวิจัยที่เกี่ยวข้องสรุปได้ดังต่อไปนี้

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับรถโรงเรียน

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับรถโรงเรียน ได้แก่ ระเบียบกฎหมายที่กรมการขนส่งประกาศขึ้นมาบังคับใช้จากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้ไว้ ณ วันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2522 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัติ (22) ซึ่งกล่าวถึงรถโรงเรียนเป็นครั้งแรก¹⁴ และต่อมาในกฎกระทรวง ฉบับที่ 22(พ.ศ.2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 โดยอาศัยอำนาจตามความ มาตรา 7, มาตรา 36 และมาตรา 102(4) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522¹⁵

¹⁴ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. เข้าถึงเมื่อ 2 มกราคม 2564. เข้าถึงได้จาก

¹⁵ "กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับพิเศษ." **ราชกิจจานุเบกษา** เล่มที่ 100, ตอนที่ 10 (8 มกราคม 2526): 17-20.

จากนั้น กระทรวงศึกษาธิการเห็นสมควรกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวปฏิบัติในการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียนให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ โดยเรียกว่า “ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ.2536”¹⁶ ต่อมา นำกฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พ.ศ.2555¹⁷ ปัจจุบัน มีการปรับปรุงระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ.2536 ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดการรักษาความปลอดภัยของรถยนต์ที่ใช้ในการรับจ้างรับ-ส่งนักเรียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยเรียกระเบียบนี้ว่า “ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562” รวมถึงกฎและข้อบังคับในประเทศแคนาดา¹⁸ ประเทศสหรัฐอเมริกา¹⁹ ประเทศออสเตรเลีย²⁰ ประเทศเนเธอร์แลนด์²¹ และประเทศเลบานอน²²

¹⁶ "ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2536." **ราชกิจจานุเบกษา** เล่ม 110, ตอนที่ 186: 2-5

¹⁷ "กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พ.ศ. 2555." **ราชกิจจานุเบกษา** เล่ม 129, ตอนที่ 9 ก: 4-7.

¹⁸ Trackschoolbus. **School Bus Rules and Regulations in Canada.** accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/canada/>

¹⁹ ———. **School Bus Rules and Regulations in USA.,** accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/USA/>

²⁰ ———. **School Bus Rules and Regulations in Australia.** accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/australia/>

²¹ ———. **School Bus Rules and Regulations in Netherlands.** accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/Netherlands/>

²² ———. **School Bus Rules and Regulations in Lebanon.** accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/Lebanon/>

นโยบายและแนวทางการจัดระเบียบและพัฒนารับส่งนักเรียนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นโยบาย แนวทางการจัดระเบียบและพัฒนารับส่งนักเรียนของหน่วยงาน ได้แก่ คงศักดิ์ ชื่นไกรลาส ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการด้านการขนส่งและยานพาหนะ สภาองค์กรของผู้บริโภค (سوب.) เห็นถึงความสำคัญและมีเป้าหมายที่จะชักชวนภาคีเครือข่ายศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และหน่วยงานกำกับดูแล เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ มาร่วมกันพัฒนาข้อเสนอนโยบายด้านการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย เพื่อให้เกิดระบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนที่เป็นมาตรฐาน และส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน²³ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดย ดีป้า ดำเนินโครงการรถโรงเรียนรุ่นใหม่เด็กปลอดภัย(Smart School Bus) ด้วยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้กับรถรับส่งนักเรียน²⁴ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) สนับสนุนการจัดตั้งและการดำเนินงานของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) โดยมีจุดเน้นสนับสนุนการศึกษา พัฒนาและผลักดันกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุในอุบัติเหตุขนาดใหญ่ เพื่อเสนอมาตรการป้องกันที่มีประสิทธิผล ร่วมสนับสนุนและผลักดันการจัดทำแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน²⁵ อิชย์อาณิคม์ ชิตวิเศษ นักสื่อสารนโยบาย Think Forward Center เขียนบทความ Safety School Bus เปิดนโยบายรถรับส่งปลอดภัยได้จริง และมีข้อสรุปเพื่อแก้ไขปัญหาการลี้มเด็กไว้บนรถรับส่งนักเรียนทั้งระยะสั้นและระยะยาว²⁶ รุ่งอรุณ ลีมหะภักดิ์ ได้กล่าวถึง ปัญหาและสาเหตุที่แท้จริงของ

²³ คงศักดิ์ ชื่นไกรลาส. จัดการปัญหารถรับส่งนักเรียนไม่ปลอดภัยแก้ปัญหาเด็กนักเรียนเจ็บตายบนท้องถนน. เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก www.tcc.or.th/van-school/

²⁴ ชัยวุฒิ ธนาคนานุสรณ์. โครงการรถโรงเรียนรุ่นใหม่เด็กปลอดภัย ลดความสูญเสีย คลายความกังวลผู้ปกครอง ด้วยรถรับส่งนักเรียนอัจฉริยะ. เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/1036574>

²⁵ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. เสวนารถรับส่งนักเรียนปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 14 กรกฎาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.isranews.org/article/isranews-article/103347-isranews-54.html>

²⁶ อิชย์อาณิคม์ ชิตวิเศษ. Safety School Bus เปิดนโยบายรถรับส่งปลอดภัยได้จริง. เข้าถึง

การเกิดอุบัติเหตุของรถรับส่งนักเรียนและเห็นพัฒนาให้เกิदनโยบายสาธารณะ และสร้างเป็นเครือข่าย ขับเคลื่อนการแก้ปัญหาอย่างจริงจัง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของนักเรียนเป็นสำคัญ²⁷ สิริโฉม พรหมโฉม กล่าวถึง การควบคุมการใช้ รถโรงเรียน²⁸ เทอดพงศ์ เต็มภาคย์ กล่าวว่า รถโรงเรียนในยุค New Normal เป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญ เนื่องจากต้องรักษามาตรการความปลอดภัยเพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน และป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปัจจุบัน จึงควรมี มาตรการร่วมกันเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด²⁹ เพ็ญพิชชา เขียวพอ กล่าวว่า การเดินทางไปกลับ โรงเรียนของนักเรียนอย่างปลอดภัย องค์กรประกอบสำคัญอย่างยิ่งประการหนึ่ง คือ ยานพาหนะที่ใช้ใน การเดินทางไปโรงเรียน ในประเทศที่มีการจัดระบบรถโรงเรียนอย่างมีประสิทธิภาพต่อเนื่องมาเป็น เวลานาน ส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโรงเรียนลดลง และยืนยันได้ว่า การเดินทางด้วยรถ โรงเรียนมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางด้วยยานพาหนะชนิดอื่นๆ³⁰ และวัฒนดนัย ชาญชัย กล่าวถึง องค์กรประกอบหลักของปัญหาระบบรถรับ-ส่งนักเรียน³¹

เมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

<https://think.moveforwardparty.org/article/welfare/3476/>

²⁷ รุ่งอรุณ ลิ้มพะทะภักดิ์. อนาคตทิศทางการรับส่งนักเรียนปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 8 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก https://www.thaich8.com/news_detail/102107

²⁸ สิริโฉม พรหมโฉม. "การควบคุมการใช้รถโรงเรียนตามระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่า ด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562." *จุลนิตี* 7, 2 (มีนาคม-เมษายน 2563): 129-33.

²⁹ เทอดพงศ์ เต็มภาคย์. รถโรงเรียนในยุค New Normal. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://chulalongkornhospital.go.th/kcmh/line/84-new-norma/>

³⁰ เพ็ญพิชชา เขียวพอ. รถรับ-ส่งนักเรียน ความปลอดภัยที่ต้องไม่ละเลย. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565 เข้าถึงได้จาก <https://safedrivedlt.com/รถรับ-ส่งนักเรียน-ความปลอดภัย>

³¹ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. , ร่วมสร้าง “รถรับ-ส่ง นักเรียน ปลอดภัย”. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565 เข้าถึงได้จาก <https://www.thaihealth.or.th/%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%A1%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%99%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B9%80/>

โครงการที่เกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนที่มีผู้ดำเนินการไว้แล้ว

โครงการที่เกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนที่มีผู้ดำเนินการไว้แล้ว อาทิ 1. บางปلام้าโมเดล โรงเรียนบางปلام้าสูงสุมาลย์วิทยุ จังหวัดสุพรรณบุรี ที่มีรูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียน แบบเป็นทางการเพียงแห่งเดียว ซึ่งเป็นรูปแบบการจัดการที่มีความยั่งยืนและต่อเนื่อง แม้ว่า จะมีการปรับเปลี่ยนผู้บริหารโรงเรียนหรือครูที่ดูแลรถรับส่งนักเรียน ภารกิจทางด้านรถรับส่งนักเรียน ก็ยังสามารถดำเนินการต่อไปได้³² 2. โรงเรียนท่านครุณาณาโรภาสอุทิศ มีรูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนที่เกิดขึ้นโดยแนวคิดของครูท่านหนึ่งและไม่ได้เกิดจากนโยบายของโรงเรียน แต่ผู้บริหารโรงเรียนอนุญาตให้ดำเนินการได้และมีได้กำหนดเป็นภารกิจของโรงเรียน ใช้การแก้ปัญหาด้วยการประชุมผู้นำชุมชนร่วมกับครูของโรงเรียนโดยกระบวนการมีส่วนร่วม เพื่อจัดการรถรับส่งนักเรียน³³ 3. โรงเรียนพลุหลวงวิทยาซึ่งเป็นโรงเรียนในความอุปถัมภ์ของวัดในพระพุทธศาสนา สังกัดการศึกษาเอกชน ใช้รูปแบบการจัดการของโรงเรียนที่มีครูทำหน้าที่ดูแล โรงเรียนช่วยผู้ปกครองนักเรียนจ่ายค่าจ้างรถรับส่งนักเรียนให้แก่คนขับรถรับส่งนักเรียนส่วนหนึ่ง โดยใช้เงินที่ได้รับการอุดหนุนจากรัฐจ่ายเป็นค่าจ้างรถรับส่งนักเรียน เพื่อให้นักเรียนในพื้นที่ห่างไกลเดินทางมาโรงเรียนได้ด้วยรถรับส่งนักเรียน³⁴ 4. โครงการจัดระเบียบรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนนวมินทราชินูทิศ สตรีวิทยา พุทธมณฑลสาย 3 มีรูปแบบการจัดการโดยวิธีการพูดคุย ประชุมและขอความร่วมมือ ทั้งนี้ การจัดการรถรับส่งนักเรียนอยู่ภายใต้การดูแลโดยชมรมผู้ปกครอง³⁵ 5. โรงเรียนศิขรภูมิพิสัย เป็นโรงเรียนนำร่องพื้นที่ต้นแบบของการจัดระบบรถรับ-ส่งนักเรียนด้วยโมเดล SPS Care ซึ่งถือเป็นการจัดระบบการทำงานแบบ บวร คือ บ้าน วัด และโรงเรียน มาดำเนินงานร่วมกัน³⁶ 6. โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย เป็นรถรับ-ส่งต้นแบบของจังหวัดที่พัฒนาระบบต่างๆ ด้วยมาตรการเรื่อง รถรับ-ส่งนักเรียน รวมถึงรถเอกชนที่ไม่ได้มีลักษณะเป็นรถรับ-ส่งจากโรงเรียน โดยแรกเริ่มอยู่ในความดูแลของเครือข่ายผู้บริโภครถ ก่อนที่ทางโรงเรียนเห็นว่าเป็นภาระหน้าที่ของผู้บริหารโรงเรียนที่ควรเข้ามาดูแลร่วมกัน การดูแลรถรับ-ส่งนักเรียนจึงเป็นภารกิจหนึ่งในงานที่ครูต้องดูแลโดยตรง ด้วยการประสานงานกับผู้ประกอบการตั้งเป็นชมรมรถรับ-ส่ง

³² ฉัตรชัย ภู่อารีย์. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาวิจัย: การขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน พื้นที่นำร่องจังหวัดจันทบุรี. เข้าถึงเมื่อ 23 มกราคม 2565. เข้าถึงได้จาก <http://www.roadsafetythai.org/edoc>

³³ เรื่องเดียวกัน.

³⁴ เรื่องเดียวกัน.

³⁵ เรื่องเดียวกัน.

³⁶ เรื่องเดียวกัน.

นักเรียน³⁷ 7. โรงเรียนแม่ใจวิทยาคม ภายใต้ความร่วมมือของมูลนิธิพะเยาเพื่อการพัฒนา ร่วมกับ คณะทำงานเพื่อพัฒนาพัฒนารถโดยสารสาธารณะและรถรับส่งนักเรียนจังหวัดพะเยา ที่ร่วมกันสร้าง ความรู้ ความเข้าใจ และแนวทางพัฒนารถรับ-ส่งนักเรียน ให้เป็นไปตามคุณภาพและมาตรฐานเพื่อ สร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับนักเรียนที่ใช้บริการ โดยโรงเรียนแม่ใจวิทยาคมเป็นหนึ่งใน โรงเรียนนำร่องของจังหวัด เพื่อสร้างมาตรการและพัฒนาความร่วมมือกับทุกภาคส่วนในการพัฒนา รถรับส่งนักเรียนปลอดภัย³⁸ 8. โครงการยกมาตรฐานความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน โรงเรียนสารภี วิทยาคม จังหวัดเชียงใหม่ ได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการขับรถรับ-ส่งนักเรียน ผู้บริหาร โรงเรียน และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการรับ-ส่งนักเรียน และสร้างความมั่นใจให้กับผู้ปกครองที่เลือกใช้รถโรงเรียนเป็นพาหนะรับ-ส่งลูกหลานของตน โดยมี 4 ขั้นตอนการทำงาน 9. ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนโดยผู้ประกอบการ จังหวัด เชียงราย ซึ่งเกิดจากการรวมกลุ่มของพนักงานขับรถรับ-ส่งนักเรียนจากทั้งภายในตัวอำเภอเมือง เชียงรายและอำเภอต่างๆ มายังโรงเรียนที่อยู่ในอำเภอเมืองซึ่งมีโรงเรียนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลจนถึง ระดับมัธยมปลายและอาชีวศึกษา โดยก่อนที่จะมาเป็นภาคีเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียนฯ อย่างทุกวันนี้ เคยมีการจัดตั้งเป็นชมรมมาก่อนโดยดูแลกันเองไม่มีหน่วยงานภาครัฐมาสนับสนุน ไม่มีระบบบริหาร จัดการ ผู้อำนวยการมีบทบาทเป็นตัวขับเคลื่อนหลัก เข้ามามีส่วนร่วมในเวทีต่างๆ ทำให้มีแรงผลักดัน ที่จะทำให้เป็นระบบมากขึ้น มีการจัดการให้รถที่วิ่งแต่ละสายอำเภอ มีประธานคอยกำกับ ดูแล และ เป็นตัวกลางในการประสานงานระหว่างทางชมรมและสมาชิกในสาย ทั้งเรื่องการควบคุมให้คนขับขับ รถให้ขับได้อย่างปลอดภัย การนำรถไปตรวจสภาพ การช่วยเหลือในกรณีรถเสีย การแบ่งสายรับ-ส่ง เด็กภายในอำเภอเพื่อมาส่งโรงเรียน ฯลฯ โดยมีการตั้งกลุ่มไลน์ ขึ้นมาใช้ในการประสานงานหรือ แจ้ง ข่าวสารภายในกลุ่ม มีการบริหารจัดการกันเองภายในสายเป็นข้อตกลงร่วมกัน³⁹

³⁷ ไทยโพสต์. อยุธยาโมเดล ต้นแบบรถโรงเรียนวิถีใหม่ ปลอดภัยอุบัติเหตุ ไกลห่างโควิด-19.

เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaipost.net/main/detail/108421>

³⁸ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. พะเยา สร้างต้นแบบรถสาธารณะ-รถ โรงเรียนปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaihealth.or.th/%E0%B8%9E%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%A2%E0%B8%B2%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%95%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%9A%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%98/>

³⁹ เพ็ญญา พรสุพิกุล, และคนอื่นๆ. "คู่มือการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยทาง ถนน (ศวปถ.)."

10. ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนโดยโรงเรียนจังหวัดสุรินทร์ นักเรียนมีวิธีการเดินทางไปโรงเรียนในหลายรูปแบบทั้งรถรับ-ส่งนักเรียน รถประจำทาง หรือแม้แต่รถจักรยานยนต์ ปัญหาการรับ-ส่งนักเรียนที่พบในพื้นที่ไม่ต่างพื้นที่อื่น ไม่ว่าจะเป็นรถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง อุปกรณ์ไม่ครบตามที่กฎหมายกำหนด รถไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพผู้ประกอบการ ไม่นำรถเข้าตรวจ การบรรทุกเด็กเกินที่กำหนด นักเรียนห้อยโหนท้ายรถ หรือขึ้นนั่งบนหลังคา จำนวนรถมีไม่เพียงพอ ผู้ปกครองส่วนใหญ่จึงมักให้ลูกหลานขี่จักรยานยนต์ไปโรงเรียนแทน หัวหน้าฝ่ายวิชาการ สำนักงานขนส่งเข้ามาดูแลเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนนั้น ได้แก่ การตรวจสอบสภาพรถและการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการ ใช้มาตรการเข้มงวดมีเป้าหมายเพื่อความปลอดภัยของเด็กนักเรียน⁴⁰



งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ จิตติชัย รุจนกนกนาฏ ศึกษาการจัดการรถรับส่งบุคลากรในประเทศไทย⁴¹ พิเชฐพงษ์ ขวัญศิรี ศึกษาแบบจำลองการเลือกการเดินทางสำหรับรถนักเรียนและยานพาหนะอื่นในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จากการสำรวจโดยวิธี State Preference เป็นการเสนอยานพาหนะรูปแบบใหม่ในการเดินทาง คือ รถนักเรียนขนาดเล็ก 24 ที่นั่ง⁴² อานุกุล กฤษดานิรมิตร ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคลากรมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี(มจธ.) วิทยาเขตบางขุนเทียน⁴³ ธัญ นพรัตน์ไกรลาศ ศึกษาพฤติกรรมและรูปแบบของการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนของนักเรียนระดับประถมศึกษาในเขตเมืองเชียงใหม่ ตลอดจนศึกษาทัศนคติและปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการของผู้ปกครองนักเรียนในการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถ

⁴⁰ เรื่องเดียวกัน.

⁴¹ จิตติชัย รุจนกนกนาฏ. "การจัดการรถรับส่งบุคลากรในประเทศไทย." เอกสารประกอบการประชุมวิชาการการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 56, พ.ศ. 2552.

⁴² พิเชฐพงษ์ ขวัญศิรี. "แบบจำลองการเลือกการเดินทางสำหรับรถนักเรียนและยานพาหนะอื่นในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยใช้ข้อมูลความพึงพอใจที่ระบุไว้ก่อน." วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมศาสตรมหาวิทยลัยเชียงใหม่, 2546.

⁴³ อานุกุล กฤษดานิรมิตร. "การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคลากร มจธ.บางขุนเทียน." เอกสารประกอบการประชุมวิชาการการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 57.

รับส่งนักเรียน⁴⁴ เอกฉัตร วงศ์ทะกัณฑ์ ศึกษาแบบจำลองการเลือกยานพาหนะของผู้เดินทางระหว่างเมือง โดยใช้ข้อมูลจากสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร⁴⁵ ฉัตรไชย ภู่อารีย์ ออกแบบกระบวนการจัดการทางด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน มาทำหน้าที่ร่วมกันในการจัดการด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน⁴⁶ Septiana Hariyani and Dadang Meru Utomo ศึกษา การปฏิบัติงานของรถโรงเรียนในเมืองมาลัง ผลการวิจัยครั้งนี้ แนะนำให้รัฐบาลท้องถิ่นพิจารณาความพยายามในการจัดการรถโรงเรียนที่ดีขึ้น การบริการที่นอกจากจะทำให้ผู้ขับขี่ได้รับประสบการณ์ที่ดีขึ้นแล้ว ยังช่วยลดปัญหาการขนส่งอีกด้วย⁴⁷ Abhay Lidbe, Xiaobing Li, Et al. ศึกษา การวิเคราะห์เชิงสำรวจของแนวโน้มล่าสุดในการเลือกโหมดการเดินทางของโรงเรียนในสหรัฐอเมริกา ข้อค้นพบจากการศึกษานี้จะช่วยผู้กำหนดนโยบายในการกำหนดนโยบายและวางแผนการตัดสินใจเพื่อปรับปรุงแนวโน้มการเดินทางของโรงเรียนในปัจจุบัน⁴⁸ และยังศึกษา การสำรวจปัจจัยกำหนดความรุนแรงของการชนของรถโรงเรียน⁴⁹ Willy Kriswardhana, Syamsul Arifin, Ainal Akbar ศึกษา การตรวจสอบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการรถโรงเรียน ซึ่งการเลือกวิธีการเดินทางไปโรงเรียนมักจะได้รับอิทธิพลจาก

⁴⁴ ธัญ นพรัตน์ไกรลาศ. "ความต้องการบริการรถรับส่งนักเรียนในเขตเมืองเชียงใหม่ของนักเรียนระดับประถมศึกษา." การค้นคว้าอิสระปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2552.

⁴⁵ เอกฉัตร วงศ์ทะกัณฑ์. "แบบจำลองการเลือกยานพาหนะของผู้เดินทางระหว่างเมืองโดยใช้ข้อมูลการเลือกรูปแบบการเดินทางของเมืองภูมิภาค." วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2548.

⁴⁶ ฉัตรชัย ภู่อารีย์. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาวิจัย:การขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน พื้นที่นำร่องจังหวัดจันทบุรี. เข้าถึงเมื่อ 23 มกราคม 2565. เข้าถึงได้จาก <http://www.roadsafetythai.org/edoc>

⁴⁷ Septiana Hariyani, and Dadang Meru Utomo. "School bus operational performance in Malang City." MATEC Web of Conferences 181, 2018.

⁴⁸ Abhay Lidbe, and others. "Exploratory analysis of recent trends in school travel mode choices in the U.S." **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives** 6, (July 2020): 1-8.

⁴⁹ ———. "Exploring the Determinants of School Bus Crash Severity." **Safety** 8, 3 (September 2022): 49.

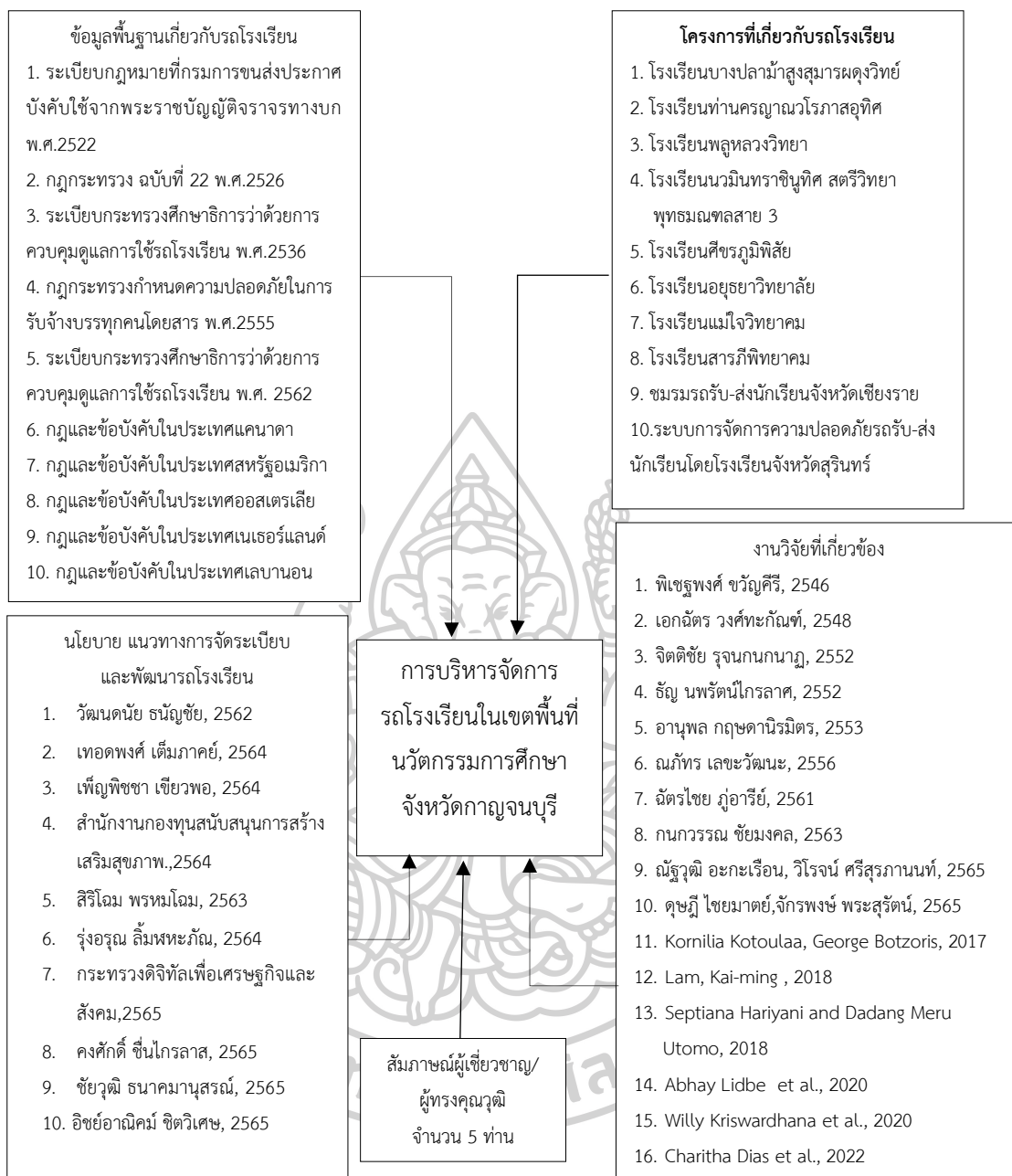
การตอบสนองของนักเรียนและผู้ปกครอง⁵⁰ การศึกษาแนวโน้มการให้บริการรถโรงเรียนในฮ่องกงของ Lam, Kai-Ming พบว่าการให้บริการรถโรงเรียนมีบทบาทสำคัญในการขนส่งนักเรียนไปและกลับจากโรงเรียน อย่างไรก็ตาม มีความกังวลเพิ่มขึ้นในการจัดหาบริการรถโรงเรียนที่ไม่เพียงพอและการเพิ่มขึ้นของค่าโดยสารรถโรงเรียน⁵¹ Kornilia Kotoulaa, George Botzoris, และคณะ ศึกษากรอบการขนส่งโรงเรียนที่มีอยู่ในประเทศกรีซ ซึ่งการขนส่งในโรงเรียนเป็นปัญหาที่สำคัญสำหรับสังคม และเป็นเครื่องยืนยันได้ว่านักเรียนทุกคนทุกเพศทุกวัยสามารถเข้าถึงโรงเรียนหรือสถานศึกษาอื่นๆ ได้⁵² Charitha Dias, และคณะ ศึกษาวิธีการเดินทางจากบ้านไปโรงเรียนในเมืองแคนดี้ ประเทศศรีลังกา ผลการวิจัย พบว่า ตัวแปรทางประชากร(เพศ อายุ และรายได้ครอบครัว) และระยะทางจากบ้านไปโรงเรียนมีอิทธิพลอย่างมากต่อวิธีการเดินทางของโรงเรียนในเมืองแคนดี้ ประเทศศรีลังกา นอกจากนี้ ปัจจัยเหล่านี้ ประเภทของโรงเรียนยังมีบทบาทสำคัญในการเลือกรถโรงเรียนและยานพาหนะส่วนตัว⁵³

⁵⁰ Willy Kriswardhana, Syamsul Arifin, and Ainal Akbar. "Investigating the Factors Influencing the Demand of School Bus." Proceedings of the 5th International Conference on Rehabilitation and Maintenance in Civil Engineering, July 19, 2022.

⁵¹ Lam, Kai-ming. "A study on the prospects of school bus services in Hong Kong." Master of Arts in Transport Policy and Planning, Department of Transport Policy and Planning, University of Hong Kong, 2018. available from <https://hub.hku.hk/handle/10722/265901>.

⁵² Kornilia Kotoulaa, and others. "The existing school transportation framework in Greece – Barriers and problems comparing to other European countries." **Transportation Research Procedia** 24, (2017): 385-92.

⁵³ Charitha Dias, and others. "Exploring home-to-school trip mode choices in Kandy, Sri Lanka." **Journal of Transport Geography** 99, (February 2022): 1-16.



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ที่มา

: กระทรวงศึกษาธิการ, สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน. แนวทางการดำเนินงานตามโครงการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการจัดการศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลจนจบการศึกษาขั้นพื้นฐาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565. เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

<https://www.kroobannok.com/89726>

- : กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 15 ทศวรรษใหม่ วิถีใหม่ ขับขี่ปลอดภัยต้องมาก่อน. เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaihealth.or.th/?p=219808>
- : คงศักดิ์ ชื่นไกรลาส. จัดการปัญหาการรับส่งนักเรียนไม่ปลอดภัยแก้ปัญหาให้นักเรียนเจ็บตายบนท้องถนน. เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก www.tcc.or.th/van-school/
- : จิตติชัย รุจนกนกนาฏ. "การจัดการรถรับส่งบุคลากรในประเทศไทย." เอกสารประกอบการประชุมวิชาการการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 56, พ.ศ. 2552.
- : ฉัตรชัย ภู่อารีย์. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาวิจัย: การขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน พื้นที่นำร่องจังหวัดจันทบุรี. เข้าถึงเมื่อ 23 มกราคม 2565. เข้าถึงได้จาก <http://www.roadsafetythai.org/edoc>
- : ชัยวุฒิ ธนาคนานุสรณ์. โครงการรถโรงเรียนรุ่นใหม่เด็กปลอดภัย ลดความสูญเสีย คลายความกังวลผู้ปกครอง ด้วยรถรับส่งนักเรียนอัจฉริยะ. เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/1036574>
- : เทอดพงศ์ เต็มภาคย์. รถโรงเรียนในยุค New Normal. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://chulalongkornhospital.go.th/kcmh/line/84-new-norma/>
- : ไทยโพสต์. อยุธยาโมเดล ต้นแบบรถโรงเรียนวิถีใหม่ ปลอดภัยอุบัติเหตุ ไกลห่างโควิด-19. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaipost.net/main/detail/108421>
- : ธัญ นพรัตน์ไกรลาส. "ความต้องการบริการรถรับส่งนักเรียนในเขตเมืองเชียงใหม่ของนักเรียนระดับประถมศึกษา." การค้นคว้าอิสระปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ การเมือง มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2552.
- : ประกาศิต ภายะสิทธิ์. เด็กเล็กต้องรอด เส็กความปลอดภัยโรงเรียน. เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565. เข้าถึงได้จาก <https://theactive.net/news/publichealth-20220918>
- : พิเชฐพงศ์ ขวัญศิริ. "แบบจำลองการเลือกการเดินทางสำหรับรถนักเรียนและยานพาหนะอื่นในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยใช้ข้อมูลความพึงพอใจที่ระบุไว้ก่อน." วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2546.
- : เพ็ญภา พรสุพิกุล, และคนอื่น ๆ. "คู่มือการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยทางถนน (สรุป.)."
- : เพ็ญพิชชา เขียวพอ. รถรับ-ส่งนักเรียน ความปลอดภัยที่ต้องไม่ละเลย. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565 เข้าถึงได้จาก <https://safedrivedlt.com/รถรับ-ส่งนักเรียน-ความปลอดภัย>

: "กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.

2522 ฉบับพิเศษ." **ราชกิจจานุเบกษา** เล่มที่ 100, ตอนที่ 10 (8 มกราคม 2526): 17-20.

: "กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร พ.ศ. 2555."

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 129, ตอนที่ 9 ก: 4-7.

: "ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2536."

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 110, ตอนที่ 186: 2-5.

: รุ่งอรุณ ลิ้มพะพาณิชย์. อนาคตทิศทางการรับส่งนักเรียนปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 8 ธันวาคม 2565.

เข้าถึงได้จาก https://www.thaich8.com/news_detail/102107

: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. พะเยา สร้างต้นแบบรถสาธารณะ-รถโรงเรียน ปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

<https://www.thaihealth.or.th/%E0%B8%9E%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%A2%E0%B8%B2-%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%95%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%9A%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%98/>

: ———. ร่วมสร้าง “รถรับ-ส่ง นักเรียนปลอดภัย”. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565 เข้าถึงได้จาก

<https://www.thaihealth.or.th/%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%A1%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%99%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B9%80/>

: ———. เสวนารถรับส่งนักเรียนปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 14 กรกฎาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

<https://www.isranews.org/article/isranews-article/103347-isranews-54.html>

: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. เข้าถึงเมื่อ 2 มกราคม 2564. เข้าถึงได้จาก

https://www.royalthaipolice.go.th/downloads/laws/laws_03.pdf

: สิริโฉม พรหมโฉม. "การควบคุมการใช้รถโรงเรียนตามระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการ

ควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562." **จุลนิตี** 7, 2 (มีนาคม-เมษายน 2563): 129-33.

: อานุกูล กฤษดาภิรมิตร. "การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของ

บุคลากร มจร.บางขุนเทียน." เอกสารประกอบการประชุมวิชาการการขนส่งแห่งชาติ

ครั้งที่ 57.

- : อิชย์อาณิคม์ ชิตวิเศษ. Safety School Bus เปิดนโยบายรถรับส่งปลอดภัยได้จริง.
เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก
<https://think.moveforwardparty.org/article/welfare/3476/>
- : เอกฉัตร วงศ์ทะกัณท์. "แบบจำลองการเลือกยานพาหนะของผู้เดินทางระหว่างเมืองโดยใช้ข้อมูล
การเลือกรูปแบบการเดินทางของเมืองภูมิภาค." วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2548.
- : Abhay Lidbe, and others. "Exploratory analysis of recent trends in school travel
mode choices in the U.S." **Transportation Research Interdisciplinary
Perspectives** 6, (July 2020): 1-8.
- : ———. "Exploring the Determinants of School Bus Crash Severity." **Safety** 8, 3
(September 2022): 49.
- : Charitha Dias, and others. "Exploring home-to-school trip mode choices in Kandy,
Sri Lanka." **Journal of Transport Geography** 99, (February 2022): 1-16.
- : Kornilia Kotoulaa, and others. "The existing school transportation framework in
Greece – Barriers and problems comparing to other European countries."
Transportation Research Procedia 24, (2017): 385-92.
- : Lam, Kai-ming. "A study on the prospects of school bus services in Hong Kong."
Master of Arts in Transport Policy and Planning, Department of Transport
Policy and Planning, University of Hong Kong, 2018.
available from <https://hub.hku.hk/handle/10722/265901>.
- : Septiana Hariyani, and Dadang Meru Utomo. "School bus operational performance
in Malang City." MATEC Web of Conferences 181, 2018.
- : Trackschoolbus. **School Bus Rules and Regulations in Australia**.
accessed July 18, 2021. available from
<https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-gulations/australia/>
- : ———. **School Bus Rules and Regulations in Canada**. accessed July 18, 2021.
available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/canada/>
- : ———. **School Bus Rules and Regulations in Lebanon**. accessed July 18, 2021.
available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-egulations/Lebanon/>

- : ———. **School Bus Rules and Regulations in Netherlands.** accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/Netherlands/>
- : ———. **School Bus Rules and Regulations in USA.,** accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/canada/>
- : Willy Kriswardhana, Syamsul Arifin, and Ainal Akbar. "Investigating the Factors Influencing the Demand of School Bus." Proceedings of the 5th International Conference on Rehabilitation and Maintenance in Civil Engineering, July 19, 2022.

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

เพื่อให้การดำเนินการวิจัยดำเนินไปตามระเบียบวิธีวิจัยและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการวิจัยออกเป็น 3 ขั้นตอน ประกอบด้วย 1) การจัดเตรียมโครงการวิจัย 2) การดำเนินการวิจัย 3) การรายงานผลการวิจัย โดยมีรายละเอียดในแต่ละขั้นตอนดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 การจัดเตรียมโครงการวิจัย

ผู้วิจัยจัดเตรียมโครงการวิจัยอย่างเป็นระบบตามระเบียบวิธีการดำเนินการวิจัย โดยเริ่มต้นด้วยการศึกษา ค้นคว้า แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องต่างๆ จากตำรา เอกสารทางวิชาการ ข้อมูลสารสนเทศ งานวิจัยต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศจากสื่อหลากหลายทั่วไปและสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อนำมาประกอบแนวความคิดการวิจัย จัดทำโครงการวิจัย นำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาและสอบปกป้องโครงการวิจัย และปรับแก้ไขโครงการวิจัยตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสอบปกป้องโครงการวิจัย และขออนุมัติบัณฑิตวิทยาลัยเพื่อดำเนินการทำวิจัย ต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 การดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัย เป็นขั้นตอนการศึกษาวิเคราะห์กำหนดกรอบแนวคิด เพื่อสร้างเครื่องมือ และพัฒนาเครื่องมือ นำไปทดลองใช้ ปรับปรุงคุณภาพเครื่องมือ จากนั้นนำเครื่องมือที่พัฒนาแล้วไปเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง นำข้อมูลที่ได้มาตรวจสอบความถูกต้อง วิเคราะห์ข้อมูล และแปลผลข้อมูล ซึ่งมีรายละเอียดในการดำเนินการวิจัย 4 ขั้น ดังต่อไปนี้

ขั้นที่ 1 การศึกษาตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

1.1. ผู้วิจัยศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโรงเรียน แล้วนำข้อสรุปมาสังเคราะห์ (content analysis) เป็นองค์ความรู้เกี่ยวกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา เพื่อใช้เป็นกรอบในการสร้างแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (semi-structured interview)

1.2. ผู้วิจัยนำแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างที่ได้รับคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาไปสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน โดยมีเกณฑ์คัดเลือกผู้ถูกสัมภาษณ์ ดังนี้

- 1.2.1. สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาเอกทางการบริหารการศึกษา หรือ
- 1.2.2. เป็นผู้บริหารการศึกษา หรือศึกษานิเทศ หรือเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา หรือ
- 1.2.3. มีความรู้ ความสามารถ มีประสบการณ์ หรือมีผลงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการศึกษา โดยอาจเป็นผลงานทางวิชาการ ผลงานการบริหาร หรือผลงานที่เกิดจากการปฏิบัติหน้าที่เป็นที่ประจักษ์ หรือ
- 1.2.4. มีประสบการณ์ด้านการบริหารการศึกษาไม่น้อยกว่า 5 ปี

1.3. นำผลการศึกษาจากเอกสารและการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์เกี่ยวกับการบริหารจัดการโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ขั้นที่ 2 การสร้างและพัฒนาเครื่องมือในการวิจัย

2.1 นำตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีมาพัฒนาเป็นเครื่องมือการวิจัยในลักษณะแบบสอบถามความคิดเห็น (Opinionnaire)

2.2 ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัยด้านความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ด้วยการนำเครื่องมือการวิจัยที่จัดทำขึ้นให้ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 คน ตรวจสอบ โดยพิจารณาค่าดัชนีความสอดคล้องที่เรียกว่า IOC (Index of Item – Objective Congruence) ซึ่งพิจารณาข้อกระทงคำถามที่มีค่า IOC มากกว่า 0.5 ขึ้นไป แล้วปรับแก้ตามข้อเสนอแนะ ซึ่งมีเกณฑ์การคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ ดังนี้

- 2.2.1) สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาเอกทางการบริหารการศึกษา หรือ
- 2.2.2) เป็นผู้บริหารโรงเรียน หรือผู้เกี่ยวข้องทางด้านการบริหารการศึกษา หรือเป็นอาจารย์สอนในระดับอุดมศึกษา หรือ
- 2.2.3) มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์สูง และมีผลงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการศึกษา โดยอาจเป็นผลงานทางวิชาการ ผลงานการบริหาร หรือผลงานการปฏิบัติการซึ่งเป็นที่ประจักษ์

2.3 ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัยทั้งฉบับ ด้านความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการนำแบบสอบถามไปทดลองใช้(Try Out) กับโรงเรียนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างเดียวกันกับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในเก็บข้อมูลการวิจัยในครั้งนี้ จำนวน 6 โรงเรียน แต่ละโรงเรียนประกอบด้วยผู้ให้ข้อมูล จำนวน 5 คน ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน จำนวน 1 คน รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป จำนวน 1 คน หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานรถโรงเรียน จำนวน 1 คน กรรมการสถานศึกษา จำนวน 1 คน และผู้ปกครอง จำนวน 1 คน รวมผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด จำนวน 30 คน แล้วนำมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามความคิดเห็นด้วยการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา(α - coefficient) ตามวิธีการของครอนบาค(Cronbach)

2.4 ผลการทดลองเครื่องมือ พบว่า แบบสอบถามมีค่าความเชื่อมั่น(Reliability) เท่ากับ 0.984

ขั้นที่ 3 การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 นำแบบสอบถามความคิดเห็นฉบับสมบูรณ์ไปเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง คือโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 52 โรงเรียน แต่ละโรงเรียนประกอบด้วยผู้ให้ข้อมูล จำนวน 5 คน ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน จำนวน 1 คน รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป จำนวน 1 คน หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานรถโรงเรียน จำนวน 1 คน กรรมการสถานศึกษา จำนวน 1 คน และผู้ปกครอง จำนวน 1 คน รวมผู้ให้ข้อมูลจำนวน 260 คน

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล โดยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ(Exploratory Factor Analysis : EFA) เพื่อรวมกลุ่มตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันไว้ในกลุ่มเดียวกัน วิเคราะห์องค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติทดสอบ Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy and Bartlett's Test การสกัดองค์ประกอบด้วยวิธีวิเคราะห์องค์ประกอบหลัก(Factor Extraction Method: Principal Component Analysis: PCA) และการหมุนแกนแบบตั้งฉาก(Orthogonal)โดยวิธีแวนแมกซ์(Varimax Rotation) ซึ่งมีเกณฑ์การเลือกตัวแปรเข้าอยู่ในองค์ประกอบ ดังนี้ 1. ค่าความแปรปรวนรวม(Eigenvalue) ในส่วนของตัวแปรที่ประกอบเป็นองค์ประกอบ(Total Variance)มีค่ามากกว่า 1.000 และ 2. ค่าน้ำหนักองค์ประกอบ(Factor Loading)ของแต่ละตัวแปรของแต่ละองค์ประกอบนั้น มีค่าตั้งแต่ 0.600 ขึ้นไป และประกอบด้วยตัวแปรอย่างน้อย 3 ตัวแปรขึ้นไป ตามวิธีของไกเซอร์(Kaiser)

ขั้นที่ 4 การยืนยันผลการวิจัย

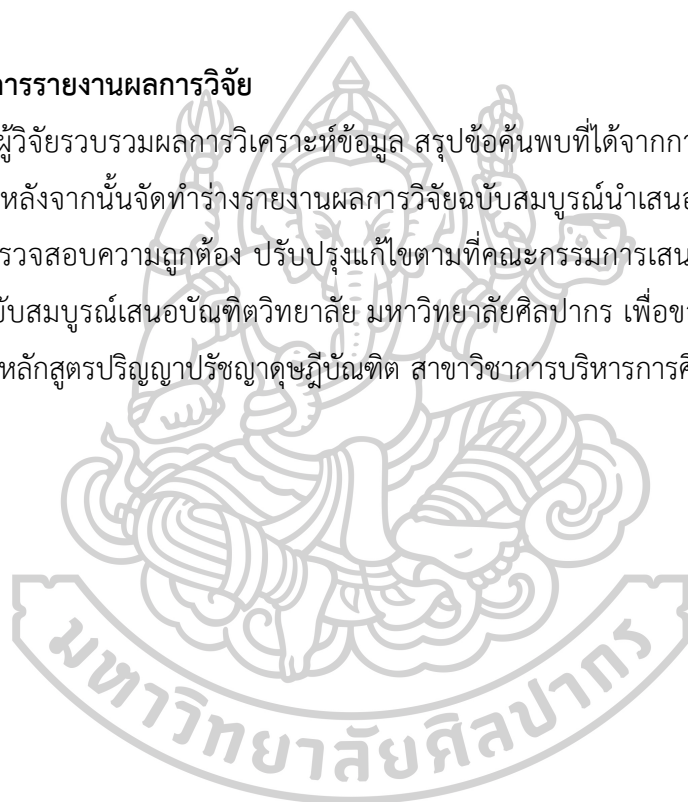
การยืนยันผลการวิจัยองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จากผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 คน โดยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) และใช้แบบสอบถามเพื่อยืนยันผลการวิจัย พิจารณาความถูกต้อง

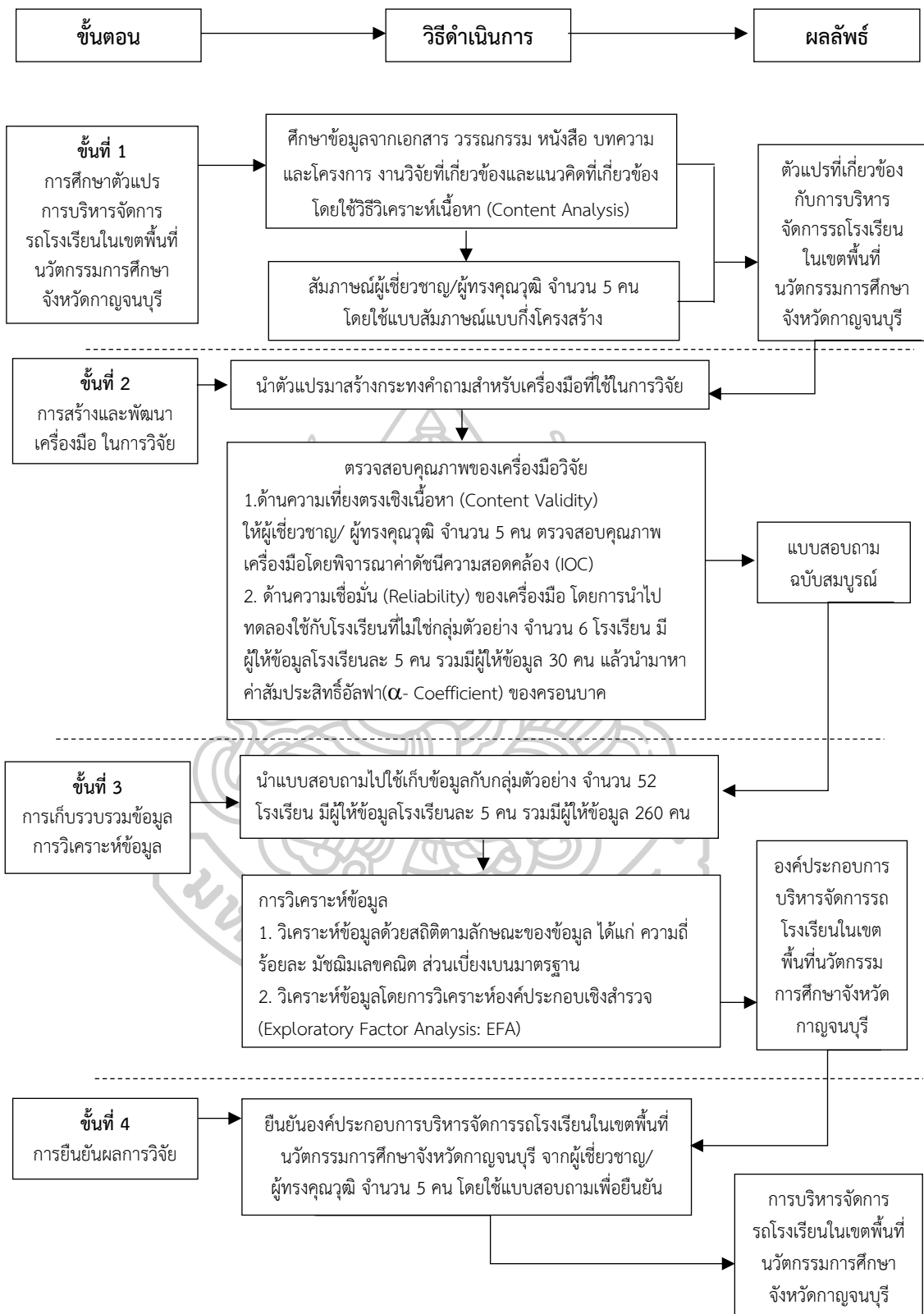
ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ มีเกณฑ์การคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญ/
ผู้ทรงคุณวุฒิ ดังนี้

- 4.1) สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาเอกทางการบริหารการศึกษา หรือ
- 4.2) เป็นผู้บริหารโรงเรียน หรือผู้เกี่ยวข้องทางด้านการบริหารการศึกษา หรือเป็น
อาจารย์สอนในระดับอุดมศึกษา หรือ
- 4.3) มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์สูง และมีผลงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร
การศึกษาโดยอาจเป็นผลงานทางวิชาการ ผลงานการบริหาร หรือผลงานการปฏิบัติการซึ่งเป็น
ประจักษ์

ขั้นตอนที่ 3 การรายงานผลการวิจัย

ผู้วิจัยรวบรวมผลการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปข้อค้นพบที่ได้จากการวิจัย อภิปรายผลและ
ข้อเสนอแนะ หลังจากนั้นจัดทำรายงานผลการวิจัยฉบับสมบูรณ์นำเสนอคณะกรรมการควบคุม
วิทยานิพนธ์ตรวจสอบความถูกต้อง ปรับปรุงแก้ไขตามที่คณะกรรมการเสนอแนะ จัดพิมพ์รายงาน
ผลการวิจัยฉบับสมบูรณ์เสนอบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร เพื่อขออนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาหลักสูตรปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา





แผนภาพที่ 2 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

นิยามศัพท์เฉพาะ

เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกัน ผู้วิจัยได้กำหนดนิยามศัพท์เฉพาะในการวิจัย ดังนี้

การบริหารจัดการรถโรงเรียน หมายถึง การบริหารจัดการรถของโรงเรียนหรือรถของบุคคลที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ให้นำมาใช้รับ – ส่งนักเรียน เพื่อการศึกษาตามปกติ

พื้นที่นวัตกรรมการศึกษา หมายถึง พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นพื้นที่ปฏิรูปการบริหารและการจัดการศึกษาเพื่อสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมการศึกษา



บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยศึกษา เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในเบื้องต้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษา ค้นคว้า เอกสาร บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทำให้ทราบว่า ในประเทศไทยยังมีข้อจำกัดในเรื่องของข้อมูล ทำให้ผู้วิจัยต้องดำเนินการค้นคว้าหาข้อมูลประกอบที่มีความใกล้เคียง โดยขอความช่วยเหลือและประเด็นที่เกี่ยวข้องที่นำมาพิจารณาประกอบการวิจัย มีดังนี้ 1) ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับรถโรงเรียน 2) นโยบายและแนวทางการจัดระเบียบและพัฒนารับส่งนักเรียนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) โครงการที่เกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนที่มีผู้ดำเนินการไว้แล้ว 4) พื้นที่นวัตกรรมการศึกษาและพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี และ 5) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับรถโรงเรียน

ผู้วิจัยได้สืบค้นบทวิจัย บทความ ตลอดจนงานวิชาการศึกษา และวรรณกรรมต่างๆ พบว่า ยังไม่มีผู้ใดศึกษาประวัติความเป็นมาของ “รถโรงเรียน” ในประเทศไทย ว่าเกิดขึ้นเมื่อใดและอย่างไร มีเพียงหลักฐานที่บ่งชี้ได้จากระเบียบกฎหมายที่กรมการขนส่งประกาศขึ้นมาบังคับใช้ จากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้ไว้ ณ วันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2522 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัติ (22) ได้กล่าวถึงรถโรงเรียนเป็นครั้งแรก โดยให้ความหมาย “รถโรงเรียน” หมายถึงรถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน⁵⁴ และต่อมาในกฎกระทรวง ฉบับที่ 22(พ.ศ.2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 โดยอาศัยอำนาจตามความมาตรา 7, มาตรา 36 และมาตรา 102(4) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

“รถโรงเรียน” หมายความว่า รถที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน และให้หมายความรวมถึงรถที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำไปใช้ในการรับส่งนักเรียน เพื่อการศึกษาตามปกติ

⁵⁴ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. เข้าถึงเมื่อ 2 มกราคม 2564. เข้าถึงได้จาก

https://www.royalthaipolice.go.th/downloads/laws/laws_03.pdf

“นักเรียน” หมายความว่า บุคคลซึ่งกำลังรับการศึกษาในระดับก่อนประถมศึกษา ประถมศึกษา หรือมัธยมศึกษา ทั้งสายสามัญและสายอาชีพ

“ผู้ปกครอง” หมายความว่า บิดา มารดา หรือบิดา หรือมารดา ซึ่งเป็นผู้ใช้อำนาจปกครองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และหมายความรวมถึงบุคคลที่นักเรียนอยู่ด้วยเป็นประจำ หรือที่นักเรียนอยู่รับใช้การงาน

รถโรงเรียนต้องเป็นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 2 หรือมาตรฐาน 3 ที่ต่อตัวถังให้มีทางขึ้นลงของผู้โดยสารข้างรถ โดยมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคุมถูกต้องตามกฎหมายกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 71 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และต้องจัดให้มี

1. เครื่องหมายหรือแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสงขนาดกว้างอย่างน้อย 35 เซนติเมตร ยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำ ความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถให้สามารถมองเห็นข้อความได้โดยชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 50 เมตร เมื่อมิได้ใช้รถนั้นเป็นรถโรงเรียนให้ถอดแผ่นป้าย หรือปิดคลุมข้อความ ดังกล่าว
2. ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันปิดเปิดเป็นระยะ ติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ เพื่อให้ผู้ขับรถที่สวนมาหรือตามหลังมาเห็นได้ โดยชัดเจนในระยะห่างไม่น้อยกว่า 150 เมตร เมื่อมิได้ใช้รถนั้นเป็นรถโรงเรียนให้งดใช้ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพัน ดังกล่าว
3. เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือนักเรียน เมื่อมีอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

ก. เครื่องดับเพลิง

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง ต้องมีเครื่องดับเพลิงอย่างน้อย 1 เครื่อง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 20 ที่นั่ง ต้องมีเครื่องดับเพลิงอย่างน้อย 2 เครื่อง โดยเครื่องดับเพลิงต้องมีขนาดพอสมควรและติดตั้งไว้ในรถที่เหมาะสม พร้อมทั้งจะใช้งานได้ทุกขณะ

ข. ฆ้อนทุบกระจก 1 อัน

ค. เหล็กฆะแลง 1 อัน

ฆ้อนทุบกระจกและเหล็กฆะแลงต้องเก็บไว้ในที่ปลอดภัยและสามารถนำมาใช้งานได้โดยสะดวก

4. แผ่นป้ายแสดงข้อความเตือนเรื่องความปลอดภัยในการโดยสารตามที่
กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด หรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้
ความเห็นชอบติดไว้ภายในตัวรถ ณ ตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ง่าย
ห้ามผู้ขับรถโรงเรียนบรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือบรรทุกผู้โดยสารอื่นปะปนไป
กับนักเรียน เว้นแต่เจ้าหน้าที่ของโรงเรียน หรือผู้ปกครอง
รถโรงเรียนต้องมีผู้ขับรถและผู้ควบคุมดูแลนักเรียน ดังนี้

1. ผู้ขับรถซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง
ทางบกมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และต้องเป็นผู้ไม่มีประวัติเสียหายอัน
เกิดจากการขับรถมาก่อน
2. ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถ
ตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแลและช่วยเหลือนักเรียน
5. รถโรงเรียนต้องส่งนักเรียนให้ถึงที่อยู่อาศัย หรือส่งมอบให้แก่ผู้ปกครอง
โดยตรง หรือส่ง ณ สถานที่ที่ตกลง⁵⁵

ต่อมา กระทรวงศึกษาธิการเห็นสมควรกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวปฏิบัติในการ
ควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียนให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ เรียกว่า “ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่า
ด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ.2536” โดยอาศัยอำนาจตามความมาตรา 25 แห่ง
พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2535 กระทรวงศึกษาธิการจึงได้วางระเบียบ
ดังต่อไปนี้

“โรงเรียน” หมายความว่า สถานศึกษาที่อยู่ในสังกัด หรืออยู่ในความควบคุมดูแลของ
กระทรวงศึกษาธิการ

“รถโรงเรียน” หมายความว่า รถที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน และให้ความหมายรวมถึง
รถที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำไปใช้ในการรับส่งนักเรียน และรถที่โรงเรียนให้
บุคคลภายนอกมารับส่งนักเรียน เพื่อการศึกษาตามปกติ

“ผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียน” หมายความว่า บุคคลหรือนิติบุคคลที่ให้บริการรับส่ง
นักเรียน โดยอาศัยอยู่ในการกำกับดูแลของโรงเรียน

“นักเรียน” หมายความว่า นักเรียน หรือนักศึกษาที่เรียนอยู่ในโรงเรียน

“ผู้โดยสาร” หมายความว่า นักเรียน ผู้ควบคุมดูแลนักเรียน ผู้ปกครองนักเรียน และ
หมายความรวมถึง ครู อาจารย์ของโรงเรียนนั้นๆ

⁵⁵ "กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
พ.ศ. 2522 ฉบับพิเศษ." **ราชกิจจานุเบกษา** เล่มที่ 100, ตอนที่ 10 (8 มกราคม 2526): 17-20.

นอกจากนี้ ยังกำหนด ผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียน มีหน้าที่ ดังนี้

1. ควบคุมดูแลและใส่ใจ เรื่องความปลอดภัยในการรับส่งนักเรียน
2. จัดให้มีเครื่องหมายหรือแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสงขนาดกว้างอย่างน้อย 35 เซนติเมตร ยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำ ความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถให้สามารถมองเห็นข้อความได้โดยชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 50 เมตร และมีชื่อโรงเรียนติดอยู่ด้านข้างทั้งสองของตัวรถพร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์(ถ้ามี)
3. คัดเลือกพนักงานขับรถและผู้ควบคุมดูแลนักเรียนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้
4. จัดให้มีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันปิดเปิดเป็นระยะ(กะพริบ) ในขณะที่ใช้รับส่งนักเรียน ติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ เพื่อให้ผู้ขับรถที่สวนมาหรือตามหลังมาเห็นได้ โดยชัดเจนในระยะห่างไม่น้อยกว่า 150 เมตร เมื่อมีไฟใช้รถนั้นเป็นรถโรงเรียนให้กดใช้ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพัน ดังกล่าว
5. จัดให้มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือนักเรียน เมื่อมีอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ดังต่อไปนี้
 - ก. เครื่องดับเพลิง

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง ต้องมีเครื่องดับเพลิงอย่างน้อย 1 เครื่อง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 20 ที่นั่ง ต้องมีเครื่องดับเพลิงอย่างน้อย 2 เครื่อง โดยเครื่องดับเพลิงต้องมีขนาดพอสมควรและติดตั้งไว้ภายในรถที่เหมาะสม พร้อมทั้งจะใช้งานได้ทุกขณะ
 - ข. ฆ้อนทุบกระจก 1 อัน
 - ค. เหล็กชะแลง 1 อัน

ฆ้อนทุบกระจกและเหล็กชะแลงต้องเก็บไว้ในที่ปลอดภัยและสามารถนำมาใช้งานได้โดยสะดวก
6. จัดให้มีแผ่นป้ายแสดงข้อความเตือนเรื่องความปลอดภัยในการโดยสารตามที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด หรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบติดไว้ภายในตัวรถ ณ ตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ง่าย
7. ควรจัดให้มีเครื่องมือสื่อสารประจำรถที่สามารถติดต่อกับทางโรงเรียน หรือผู้ปกครองได้ในขณะที่ใช้รถโรงเรียน

8. จัดให้มีเครื่องปฐมพยาบาลประจำรถโรงเรียนทุกวัน
 9. จัดให้มีการประกันรถยนต์ โดยให้ความคุ้มครองผู้โดยสาร และบุคคลที่ 3
 10. รายงานผลการจัดรถโรงเรียนให้โรงเรียนทราบทุกเดือน
 11. รายงานให้ทางโรงเรียนทราบโดยทันทีที่เกิดเหตุ หรือมีกรณีฉุกเฉินเกิดขึ้น
 12. แจ้งผลการตรวจสภาพรถประจำปีให้โรงเรียนทราบทุกปี
- โรงเรียน มีหน้าที่ในการกำกับดูแลการจัดรถโรงเรียน ดังนี้

1. กำกับดูแลการจัดรถโรงเรียนของผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียน
2. จัดให้มีทะเบียนรถโรงเรียน ทะเบียนประวัติของพนักงานขับรถ และผู้ควบคุมดูแลนักเรียนตามแบบที่กำหนด
3. รายงานผลการใช้รถโรงเรียนต่ออธิบดีกรมเจ้าสังกัด หรือส่วนราชการที่ควบคุมดูแลสำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร และรายงานต่อหน่วยงานต้นสังกัด หรือหน่วยงานที่ควบคุมดูแลที่ตั้งอยู่ในพื้นที่สำหรับจังหวัดอื่น ภาคเรียนละ 1 ครั้ง ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุให้รายงานให้ทราบเป็นการด่วน

พนักงานขับรถโรงเรียน มีคุณสมบัติ ดังนี้

1. มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี
2. มีใบอนุญาตขับรถยนต์มาไม่น้อยกว่า 3 ปี
3. เป็นผู้มีสุขภาพดี แต่งกายสุภาพ และมารยาทสุภาพเรียบร้อย
4. มีประวัติความประพฤติดี มีความชำนาญ สุขุมรอบคอบ และรู้เส้นทางที่ใช้รับส่งนักเรียนเป็นอย่างดี
5. มีความสามารถตรวจสอบดูแลอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ละสัญญาารต่างๆ ภายในรถให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตลอดเวลา
6. ได้เข้ารับการอบรมตามเกณฑ์ที่กระทรวงศึกษาธิการ หรือกรมการขนส่งทางบก หรือกรมตำรวจกำหนด

และมีหน้าที่ ดังนี้

1. ต้องประพฤติปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ และระเบียบว่าด้วยการนั้นโดยเคร่งครัด
2. ตรวจสอบสภาพรถและอุปกรณ์ต่างๆให้อยู่ในสภาพดี และพร้อมใช้งานทได้ตลอดเวลา
3. ไม่ขับรถในขณะที่มีอาการมึนเมา หรือเสพสุรา หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทระหว่างการขับรถโรงเรียน
4. รายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดเหตุ หรือกรณีฉุกเฉินเกิดขึ้น

ผู้ควบคุมดูแลนักเรียน มีหน้าที่ ดังนี้

1. ตรวจสอบจำนวนนักเรียนที่รับส่ง แต่ละเที่ยวให้ถูกต้องครบถ้วนตรงตามรายชื่อนักเรียน พร้อมทั้งจัดทำบัญชีรายชื่อนักเรียนที่ใช้บริการตามแบบที่กำหนด
2. ประจำอยู่กับรถโรงเรียนตลอดเวลาที่รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแล และช่วยเหลือนักเรียนให้เกิดความปลอดภัยตลอดการเดินทาง
3. รายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดเหตุ หรือกรณีฉุกเฉินเกิดขึ้น

ทั้งนี้ ให้รถโรงเรียนรับนักเรียนจากที่อยู่อาศัย หรือสถานที่ที่นัดหมาย และส่งมอบให้กับโรงเรียนในบริเวณโรงเรียน หรือสถานที่ที่ตกลงกันได้ และส่งนักเรียนถึงที่อยู่อาศัย หรือส่งมอบแก่ผู้ปกครองโดยตรง หรือส่ง ณ สถานที่ที่ได้ตกลงกันได้

สำหรับสีของรถโรงเรียน เป็นสีเหลืองคาดดำ ตามแบบของกรมการขนส่งทางบก แต่หากเป็นมีอื่นๆ ที่แตกต่างจากที่กล่าวมา ก่อนวันที่ระเบียบนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้ได้ต่อไป จนกว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้เป็นไปตามระเบียบนี้ ทั้งนี้ ต้องดำเนินการให้เสร็จสิ้นภายใน 4 ปี นับแต่วันที่ระเบียบนี้ใช้บังคับ

และต่อมา กรมการขนส่งทางบกได้ให้นายทะเบียนผู้มีอำนาจอนุญาตให้ใช้รถรับจ้างส่งนักเรียน ตามความในมาตรา 22 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ให้นิยามของคำว่า

“รถรับส่งนักเรียน” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน (รย.2) ตามกฎหมายรถยนต์ที่นำไปใช้ในการรับจ้างรับส่งนักเรียน และกำหนดให้รถรับส่งนักเรียนนั้นมีป้ายข้อความว่า “รถรับ-ส่งนักเรียน”

ต่อมา กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร พ.ศ.2555 ข้อ 5(2) กำหนดให้มีเครื่องหมายหรือแผ่นป้ายสีส้มขนาดกว้างไม่น้อยกว่า 25 เซนติเมตร ยาวไม่น้อยกว่า 60 เซนติเมตร มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ เพื่อให้สามารถมองเห็นข้อความได้โดยชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร จัดให้มีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันหรือสีแดงปิดเปิดเป็นระยะ ติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้ขับรถที่สวนมาหรือตามหลังมาเห็นได้ โดยชัดเจนในระยะห่างไม่น้อยกว่า 150 เมตร เมื่อมิได้ใช้รถนั้นรับส่งนักเรียนในหนึ่งชั่วโมงใช้ไฟสัญญาณดังกล่าว รวมถึงจัดให้มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจก เพื่อช่วยเหลือนักเรียน เมื่อมี

อุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น และต้องติดตั้งหรือเก็บไว้ภายในรถในตำแหน่งที่เหมาะสมและปลอดภัย รวมทั้งสามารถนำมาใช้งานได้โดยสะดวก⁵⁶

ด้วยคำว่า “รถโรงเรียน” เป็นคำที่เกิดขึ้นตามกฎกระทรวงฉบับที่ 22 (พ.ศ.2526) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และโดยนิยามความหมายตามกฎกระทรวงฉบับนี้ จึงสะท้อนให้เห็นภาพของสังคมและบริบทแวดล้อมของการเป็นรถโรงเรียนอย่างชัดเจนและถูกต้องตามลักษณะการใช้รถที่สื่อไปยังกลุ่มผู้ถูกบังคับใช้กฎหมายโดยตรง แต่ในด้านของรถที่นำมาใช้รับจ้างผู้ปกครองรับส่งนักเรียนมีลักษณะที่แตกต่างจากรถโรงเรียน หากจะกำหนดให้รถที่นำมาใช้รับจ้างรับส่งนักเรียนมีป้ายข้อความว่า “รถโรงเรียน” ก็จะทำให้สังคมและผู้ที่ต้องถูกบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ ผู้ขับรถ และผู้บังคับใช้กฎหมายได้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ เกิดการสับสน เพราะข้อความหรือวลีซึ่งเป็นภาษาทางกฎหมายมิได้สื่อความหมายว่า เป็นรถที่ชาวบ้านนำมาใช้รับจ้างรับส่งนักเรียน แต่ถ้าใช้ป้ายข้อความว่า “รถรับส่งนักเรียน” จะทำให้ผู้ต้องถูกบังคับใช้กฎหมาย และผู้บังคับใช้กฎหมาย รวมถึงสังคมมีเข้าใจวัตถุประสงค์และเจตนาของกฎหมายได้ในทันทีและชัดเจนว่า หมายถึงรถที่ชาวบ้านนำมาใช้รับจ้างรับส่งนักเรียน ด้วยเหตุนี้ จึงกำหนดให้รถที่ชาวบ้านนำมาใช้รับจ้างรับส่งนักเรียนมีชื่อ และกำหนดให้มีป้ายข้อความว่า “รถรับส่งนักเรียน” และต่อไปในรายงานการศึกษานี้ก็จะเรียกว่า “รถรับส่งนักเรียน”

ปัจจุบัน มีการปรับปรุงระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ.2536 ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดการรักษาความปลอดภัยของรถยนต์ที่ใช้ในการรับจ้างรับ-ส่งนักเรียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยเรียกระเบียบนี้ว่า “ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562 ”

ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562 ”

ข้อ 2 ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้ยกเลิกระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2536

⁵⁶ "กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พ.ศ. 2555."

ข้อ 4 ในระเบียบนี้

“โรงเรียน” หมายความว่า สถานศึกษาที่อยู่ในสังกัดหรืออยู่ในความควบคุมดูแลของกระทรวงศึกษาธิการ

“รถโรงเรียน” หมายความว่า รถของโรงเรียนหรือรถของบุคคลที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ให้นำมาใช้รับ - ส่งนักเรียน

“ผู้ดำเนินการรถโรงเรียน” หมายความว่า บุคคลหรือนิติบุคคลที่ให้บริการรับ - ส่งนักเรียน โดยอยู่ในการกำกับดูแลของโรงเรียน

“นักเรียน” หมายความว่า บุคคลซึ่งกำลังรับการศึกษาในโรงเรียน

“ผู้โดยสาร” หมายความว่า นักเรียน ผู้ควบคุมดูแลนักเรียน ผู้ปกครองนักเรียนและหมายความรวมถึงครู หรือบุคลากรของโรงเรียนนั้นๆ

ข้อ 5 รถโรงเรียนที่จะนำมารับ - ส่งนักเรียน ต้องมีลักษณะ ดังนี้

(1) มีเครื่องหมายเป็นแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสง ขนาดกว้างอย่างน้อย 35 เซนติเมตร และยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านหลังของตัวรถให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 50 เมตร และมีชื่อโรงเรียนติดอยู่ด้านข้างทั้งสองข้างของตัวรถ พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์

(2) กระจกรถต้องมีลักษณะโปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกได้ชัดเจน หากมีการติดฟิล์มกรองแสงเมื่อวัดการผ่านของแสงแล้วแสงต้องผ่านทั้งกระจกกันลมและฟิล์มกรองแสงได้ไม่น้อยกว่าระดับที่กรมการขนส่งทางบก กำหนด และมีให้น้ำสตูดอื่นใดมาติดหรือ บดบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมายหรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด และไม่เป็นเหตุให้บังทัศนวิสัยในการขับขี่

(3) มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ดังนี้ (ก) เครื่องดับเพลิง สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง ต้องมีเครื่องดับเพลิงไม่น้อยกว่า 1 เครื่อง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 20 ที่นั่ง ต้องมีเครื่องดับเพลิงไม่น้อยกว่า 2 เครื่อง เครื่องดับเพลิงต้องมีขนาดพอสมควร และติดตั้งไว้ภายในรถ ในที่เหมาะสมพร้อมที่จะใช้งานได้ทุกขณะ

(ข) ค้อนทุบกระจกและเหล็กขะแลง ไม่น้อยกว่า 1 อัน ต้องเก็บไว้ในที่ปลอดภัย และสามารถนำไปใช้งานได้โดยสะดวก

(ค) มีแผ่นป้ายแสดงข้อความเตือนเรื่องความปลอดภัยในการโดยสาร ตามที่กรมการขนส่งทางบก ประกาศกำหนดหรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบติดไว้ภายในตัวรถในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ง่าย

(4) สีของรถต้องใช้สีตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

ข้อ 6 ผู้ดำเนินการรถโรงเรียนมีหน้าที่ ดังนี้

- (1) ควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับ - ส่งนักเรียน
- (2) จัดให้มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำรถ
- (3) จัดให้ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนและพนักงานขับรถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการรับ - ส่ง นักเรียน
- (4) รายงานผลการจัดรถโรงเรียนให้โรงเรียนทราบทุกเดือน
- (5) รายงานให้ทางโรงเรียนทราบโดยทันทีที่เกิดเหตุหรือมีกรณีฉุกเฉินเกิดขึ้น
- (6) แจ้งผลการตรวจสภาพรถประจำปีให้โรงเรียนทราบทุกปี

ข้อ 7 โรงเรียนมีหน้าที่ ดังนี้

- (1) ควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับ - ส่งนักเรียน
- (2) จัดให้มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำรถ
- (3) จัดให้ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนและพนักงานขับรถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการรับ - ส่ง นักเรียน
- (4) กำกับดูแลการจัดรถโรงเรียนของผู้ดำเนินการรถโรงเรียนให้เป็นไปตามข้อ 6
- (5) จัดให้มีทะเบียนรถโรงเรียน ทะเบียนประวัติของพนักงานขับรถ และผู้ควบคุมดูแล นักเรียนตามแบบที่กำหนดท้ายระเบียบนี้
- (6) ออกหนังสือรับรองการรับส่งนักเรียนของโรงเรียนหรือสถานศึกษาตามที่กำหนดเพื่อนำไปใช้ยื่นเป็นรถรับ - ส่งนักเรียนต่อกรมการขนส่งทางบก
- (7) เมื่อปรากฏว่ารถโรงเรียนเกิดอุบัติเหตุที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารรถโรงเรียนให้ดำเนินการรายงานต่อผู้บังคับบัญชาหรือผู้กำกับดูแลระดับเหนือขึ้นไป อีกชั้นหนึ่งให้ทราบโดยเร็วเพื่อให้ความช่วยเหลือเป็นไปด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สำหรับรถโรงเรียนที่มีไซรลที่โรงเรียนใช้รับ - ส่งนักเรียนหรือที่โรงเรียนให้บุคคลภายนอกมารับ - ส่งนักเรียน เมื่อปรากฏว่ามีการขับรถในลักษณะไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น ประมาท หรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินให้ผู้อำนวยการโรงเรียนรายงานไปยังผู้ดำเนินการรถโรงเรียนและขนส่งจังหวัด
- (8) จัดให้มีมาตรการความปลอดภัยในการกำกับดูแลการใช้รถโรงเรียนให้สอดคล้องกับระเบียบนี้

ข้อ 8 พนักงานขับรถโรงเรียนต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี
- (2) มีใบอนุญาตขับรถยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี
- (3) เป็นผู้ที่มีสุขภาพดี แต่งกายสุภาพและมารยาทสุภาพเรียบร้อย

(4) มีประวัติความประพฤติดี มีความชำนาญ สุขุมรอบคอบ และรู้เส้นทางที่เข้ารับ - ส่ง นักเรียนเป็นอย่างดี

(5) มีความสามารถตรวจสอบดูแลอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้และสัญญาณต่าง ๆ ภายในโรงเรียนให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตลอดเวลา

ข้อ 9 พนักงานขับรถโรงเรียนมีหน้าที่ ดังนี้

(1) ต้องขับรถด้วยความปลอดภัย

(2) ต้องตรวจสอบสภาพรถและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดี และพร้อมที่จะใช้งานได้ตลอดเวลา

(3) ต้องให้นักเรียนขึ้นนั่งประจำที่ให้พร้อมก่อนเคลื่อนรถ

(4) ต้องกำกับดูแลให้นักเรียนรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งเพื่อป้องกันอันตรายในขณะโดยสาร ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

(5) ต้องดูแลนักเรียนให้ได้รับความปลอดภัยตลอดเวลาที่อยู่ระหว่างการโดยสาร และ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องให้ความช่วยเหลือ

(6) ต้องไม่ขับรถในลักษณะประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคล หรือ ทรัพย์สิน

(7) ต้องไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยพนักงานขับรถไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

(8) ไม่ขับรถในขณะที่มีอาการเมึนเมาหรือเสพสุราหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ระหว่างการขับรถโรงเรียน

(9) รายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือมีกรณีฉุกเฉินเกิดขึ้น

(10) ต้องประพฤติปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ และระเบียบว่าด้วยการนั้นโดยเคร่งครัด

(11) เข้ารับการอบรมตามที่โรงเรียนหรือผู้ดำเนินการรถโรงเรียนกำหนด

ข้อ 10 ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี

(2) เป็นผู้มีสุขภาพดี แต่งกายสุภาพ และมารยาทสุภาพเรียบร้อย

ข้อ 11 ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนมีหน้าที่ ดังนี้

(1) ตรวจสอบจำนวนนักเรียนที่รับ - ส่ง แต่ละเที่ยวให้ถูกต้องครบถ้วนตรงตามบัญชีรายชื่อ นักเรียน พร้อมทั้งจัดทำบัญชีรายชื่อนักเรียนที่ใช้บริการตามแบบที่กำหนดท้ายระเบียบนี้

(2) ประจำอยู่กับรถโรงเรียนตลอดเวลาที่รับ - ส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแล และช่วยเหลือ นักเรียนให้เกิดความปลอดภัยตลอดการเดินทาง

(3) รายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดอุบัติเหตุหรือมีกรณีฉุกเฉินเกิดขึ้น

(4) เข้ารับการอบรมตามที่โรงเรียน หรือผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียนกำหนด

ข้อ 12 การเดินทางไปให้รถโรงเรียนรับนักเรียนจากที่อยู่อาศัยหรือสถานที่ที่นัดหมาย และส่งนักเรียนในบริเวณโรงเรียนหรือสถานที่ที่ตกลงกันได้ การเดินทางกลับให้รถโรงเรียนรับนักเรียนจากโรงเรียนหรือสถานที่นัดหมาย และส่งนักเรียน ถึงที่อยู่อาศัยหรือสถานที่ที่ตกลงกันได้

ข้อ 13 ให้ผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียนจัดให้มีการประกันการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตลอดระยะเวลาที่มีการใช้รถโรงเรียนรับ - ส่งนักเรียน

ข้อ 14 จัดให้มีระบบหรือช่องทางที่สามารถติดต่อสื่อสารกับพนักงานขับรถโรงเรียน หรือ ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนได้ตลอดเวลาในขณะรับ - ส่งนักเรียน

ข้อ 15 ให้ปลัดกระทรวงศึกษาธิการรักษาการตามระเบียบนี้ และมีอำนาจตีความกับวินิจฉัยชี้ขาดปัญหา รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามระเบียบนี้⁵⁷

ประเภทของรถรับส่งนักเรียน

หากกล่าวถึง “รถรับส่งนักเรียน” ภาพแรกที่จะปรากฏในความคิด คือ รถบัสขนาดใหญ่ สีเหลืองคาดดำที่มีเด็กก้อยู่นั่งตามเก้าอี้พร้อมเข็มขัดนิรภัย มีพนักงานขับรถคอยเปิด/ปิดประตู มีมาตรฐานความปลอดภัยสูง แต่เรื่องจริง ไม่ได้เกิดขึ้นในสังคมไทย หรืออาจมีก็เฉพาะโรงเรียนขนาดใหญ่เท่านั้น) สำหรับประเทศไทยกลับมีรูปแบบระบบรถส่งเด็กนักเรียนอยู่ 2 แบบ คือ รถโรงเรียน และ รถรับจ้างรับส่งนักเรียน ซึ่งเคยใช้อยู่ช่วงสั้นๆ ก่อนเปลี่ยนให้เรียกรถโรงเรียนทั้งหมดในปี พ.ศ. 2559 ซึ่งมีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิงในเรื่องการบริหารจัดการ กล่าวคือ

รถโรงเรียน เป็นรถที่มีทางขึ้นลงด้านข้าง ตัวรถมีสีเหลืองคาดสีดำและโรงเรียนเป็นเจ้าของ หรือผู้มีสิทธิใช้รถ กรณีที่มีใช้รถของโรงเรียนก็ต้องเป็นรถที่เจ้าของรถได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการขนส่ง และนำรถมารับจ้างโรงเรียนเพื่อรับส่งเฉพาะนักเรียนของโรงเรียนที่เป็นผู้ว่าจ้าง

รถรับจ้างรับส่งนักเรียนหรือรถรับส่งนักเรียน เป็นรถที่ชาวบ้านนำมาใช้รับจ้าง เพื่อรับส่งเฉพาะนักเรียนจากบ้านไปยังโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับมายังบ้านหรือที่พัก โดยติดต่อรับจ้างผ่านผู้ประกอบการของนักเรียนโดยตรง และเก็บค่าจ้างจากผู้ปกครองนักเรียนเป็นรายบุคคล โดยไม่ได้ผ่านทางโรงเรียนหรือให้โรงเรียนจัดการให้ ได้แก่ รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์ กฎหมายขนส่งทางบก

⁵⁷ ประกาศ “ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562”, ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136, ตอนพิเศษ 300 ง (30 เมษายน 2565): 2 - 5.

และรถที่ไม่ได้รับการจดทะเบียน ดังนั้น ลักษณะรถรับจ้างรับส่งนักเรียนจะมีความหลากหลาย ตั้งแต่รถกระบะที่มีหลังคา มีเบาะเป็นรถสองแถว เป็นรถตู้ รถหกล้อขนาดใหญ่

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้ค้นคว้ากฎ ระเบียบข้อบังคับของรถโรงเรียนในต่างประเทศ ได้ดังนี้

1. กฎและข้อบังคับเกี่ยวกับรถโรงเรียนในประเทศแคนาดา(School Bus Rules and Regulations in Canada)

ในประเทศแคนาดา รัฐบาลกลางและระดับจังหวัด/เขตแดน และคณะกรรมการโรงเรียนมีหน้าที่รับผิดชอบร่วมกันในด้านความปลอดภัยของรถโรงเรียน ซึ่งรวมถึงกฎมาตรฐานสำหรับการออกแบบรถบัส กฎขณะขึ้นโดยสาร ขึ้นและลงรถบัส และใบรับรองคนขับ ที่ใช้เพื่อรับประกันประสิทธิภาพการเดินทางที่ปลอดภัยสำหรับนักเรียน

1.1 การออกแบบรถโรงเรียนมาตรฐาน

รถโรงเรียนแห่งชาติในแคนาดา มีสี่เหลี่ยมผืนผ้า และมีหลายขนาดตามมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์ของแคนาดา(CMVSS) โดยรถโรงเรียนต้องมีองค์ประกอบการออกแบบดังต่อไปนี้ เพื่อการเดินทางที่ราบรื่นและสะดวกสบาย และเพื่อให้แน่ใจว่าได้รับการปกป้องสูงสุดในกรณีฉุกเฉิน ดังนี้

- 1.1.1 มีพนักพิงสูงบุด้วยวัสดุดูดซับพลังงาน
- 1.1.2 มีที่นั่งจัดเป็นช่องสำหรับการป้องกันสูงสุด
- 1.1.3 มีการกำหนดค่าเข็มขัดนิรภัยแบบคงที่และยึดหยุ่น
- 1.1.4 มีจุดยึดที่นั่งที่แข็งแรง
- 1.1.5 มีทางออกฉุกเฉินด้านข้าง ประตูท้ายขนาดใหญ่ และช่องเปิดหลังคา
- 1.1.6 มีความแข็งแรงของตัวถังรถบัสคุณภาพสูงตามจำนวนที่กำหนด
- 1.1.7 มีไฟแฟลชติดหลังคาเพื่อการมองเห็นในสภาพหมอก
- 1.1.8 มีอุปกรณ์ควบคุมการจราจร แชนส่งสัญญาณหยุด และไฟฉาย
- 1.1.9 มีความสมบูรณ์ของระบบเชื้อเพลิงเพื่อหลีกเลี่ยงการรั่วไหลของเชื้อเพลิงในกรณี

ฉุกเฉิน

1.2 ใบรับรองคนขับรถโรงเรียนและข้อกำหนดทางกฎหมาย

ในการเป็นคนขับรถโรงเรียนที่ได้รับใบอนุญาตในแคนาดา บุคคลต้องมีคุณสมบัติตรงตามข้อกำหนดทางกฎหมายบางประการ ดังนี้

- 1.2.1 การฝึกอบรมเฉพาะทาง 20 ถึง 40 ชั่วโมง
- 1.2.2 ผ่านการสอบข้อเขียนและการทดสอบรถประจำทาง
- 1.2.3 บันทึกการขับขี่ที่สะอาด
- 1.2.4 เข้ารับการตรวจสุขภาพเป็นประจำ

- 1.2.5 กรอกหลักสูตรปรับปรุงโปรแกรมควบคุมที่ได้รับการรับรอง
- 1.2.6 มีความรู้ด้านกฎหมายจราจรและขั้นตอนความปลอดภัย
- 1.2.7 ส่งตนเองเพื่อรับการประเมินซ้ำเป็นระยะตามข้อกำหนดของคณะกรรมการโรงเรียน

1.3 กฎที่นักเรียนต้องปฏิบัติตามขณะรอและขึ้นรถ

- 1.3.1 มาถึงป้ายรถเมล์ 5 นาทีก่อนที่รถบัสจะมาถึงป้ายที่คุณกำหนด
- 1.3.2 รถบัสจะไม่รอหากนักเรียนไม่จอดตามเวลาที่ตกลงไว้
- 1.3.3 นักเรียนไม่ควรวิ่งหรือเร่งรีบขณะขึ้นหรือลงจากรถบัส
- 1.3.4 ต้องยืนอยู่ในที่ปลอดภัยห่างจากข้างถนน
- 1.3.5 ไม่ควรยืนในบริเวณที่มีเครื่องหมายเขตอันตรายรอบรถโดยสารประจำทาง ยืนในระยะเวลาที่ไม่สามารถสัมผัสรถบัสได้
- 1.3.6 หากนักเรียนต้องข้ามถนนเพื่อขึ้นรถโรงเรียน นักเรียนต้องรอจนกว่ารถจะมาถึงป้าย
- 1.3.7 ขณะกำลังข้าม ให้ระวังสัญญาณไฟสีแดงกะพริบและแขนสัญญาณหยุดรถที่จะออกจากด้านข้างของรถโดยสารประจำทางและข้ามถนนเมื่อผู้ขับขี่ให้สัญญาณ

1.4 กฎที่นักเรียนทุกคนต้องปฏิบัติตามขณะขึ้นรถโรงเรียน

- 1.4.1 จับราวจับและอย่าผลักขณะขึ้นรถโดยสาร
- 1.4.2 พวกเขาต้องนั่งหันหน้าไปทางด้านหน้าในที่นั่งที่ได้รับมอบหมาย
- 1.4.3 เก็บศีรษะ มือ และแขนไว้ในรถบัส
- 1.4.4 วางกระเป๋าและพัสดุไว้บนตักหรือใต้ที่นั่ง
- 1.4.5 ห้ามทะเลาะวิวาทหรือตะโกนบนรถบัส นักเรียนต้องพูดเบา ๆ เพื่อให้คนขับสามารถมุ่งความสนใจไปที่ถนน
- 1.4.6 รักษาความเงียบเมื่อรถบัสเข้าใกล้ทางข้ามทางรถไฟ
- 1.4.7 อย่าพลาดการเข้าร่วมในขั้นตอนการอพยพรถบัส
- 1.4.8 ห้ามนำสิ่งของหรือวัตถุอันตรายขึ้นรถโดยสาร
- 1.4.9 ไม่อนุญาตให้รับประทานอาหารหรือดื่มเครื่องดื่มบนรถโรงเรียนไม่ว่าเวลาใดก็ตามปฏิบัติตามคำแนะนำของคนขับรถบัสตามกฎหมาย

1.5 กฎที่นักเรียนทุกคนต้องปฏิบัติตามขณะลงจากรถโรงเรียน

- 1.5.1 นั่งต่อไปจนกว่ารถบัสจะมาถึงป้าย
- 1.5.2 นั่งจับราวจับให้แน่นเมื่อคุณลงจากรถบัส
- 1.5.3 นั่งให้ข้ามเฉพาะเมื่อผู้ขับขี่ให้สัญญาณเท่านั้น

- 1.5.4 นั่งมองทั้งสองทางเพื่อตรวจสอบการจราจรก่อนข้ามถนน
- 1.5.5 นั่งก้าวไปข้างหน้าสปีดก้าวเพื่อข้ามถนนด้านหน้ารถบัส
- 1.5.6 นั่งนักเรียนที่นั่งด้านหน้าควรลงจากรถก่อน
- 1.5.7 นั่งอย่าหิบบิ่งของที่หล่นใกล้รถบัส แจ้งผู้ใหญ่ในสถานการณ์ดังกล่าว
- 1.5.8 นั่งหากนักเรียนต้องการลงรถที่อื่นนอกเหนือจากจุดที่กำหนดไว้ นักเรียนจะต้องมีเอกสารจากผู้ปกครองเป็นลายลักษณ์อักษร

1.6 ประเภทของรถโดยสาร

เมื่อพูดถึงรถโรงเรียนแทนที่จะใช้สีเหลืองที่แบ่งไว้ จะสังเกตเห็นได้อย่างไม่ต้องสงสัยว่ารถโรงเรียนไม่ได้มีลักษณะเหมือนกันเสมอไป บางคันสั้น บางคันมีด้านหน้าแบน และบางคันดูเหมือนรถแท็กซี่เล็กน้อย แต่รถโรงเรียนทุกคันจะต้องผลิตตามมาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ของรัฐบาลกลางสำหรับรถโรงเรียน ไม่อนุญาตให้ใช้รถโรงเรียนสีเหลืองกับรถคันอื่นบนถนน นอกจากสีพิเศษแล้ว ขบวนการของโรงเรียนยังจำเป็นต้องรวมเข้ากับไฟเตือนและอุปกรณ์ความปลอดภัยด้วย

รถโรงเรียนใช้สำหรับรับ-ส่งนักเรียนจากบ้านไปโรงเรียนและกลับกันแม้ว่าจะมีความแตกต่างกันก็ตาม โดยแบ่งเป็น 8 ประเภท ได้แก่

- 1.5.1 รถโรงเรียน Type A สามารถบรรทุกนักเรียนได้ประมาณ 10 ถึง 16 คน
- 1.5.2 รถบัสประเภท B สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 10 ถึง 30 คน
- 1.5.3 Type C ช่วยขนส่งเด็กและวัยรุ่นประมาณ 10 ถึง 54 คน
- 1.5.4 รถโรงเรียนแบบ D สามารถบรรทุกนักเรียนได้ 10 ถึง 54 คน
- 1.5.5 Type S จุคนได้ไม่เกิน 9 คน
- 1.5.6 รถบัสกิจกรรมอเนกประสงค์
- 1.5.7 รถตู้โรงเรียน
- 1.5.8 รถตู้ที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดรถโรงเรียน⁵⁸

2. กฎและข้อบังคับเกี่ยวกับรถโรงเรียนในประเทศสหรัฐอเมริกา(School Bus Rules and Regulations in USA)

ในประเทศแคนาดา รัฐบาลกลางและระดับจังหวัด/เขตแดน และคณะกรรมการโรงเรียนมีหน้าที่รับผิดชอบร่วมกันในด้านความปลอดภัยของรถโรงเรียน ซึ่งรวมถึงกฎมาตรฐานสำหรับการ

⁵⁸ Trackschoolbus. School Bus Rules and Regulations in Canada. accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/canada/>

ออกแบบรถบัส กฎขณะขึ้นโดยสาร ขึ้นและลงรถบัส และใบรับรองคนขับ ที่ใช้เพื่อรับประกัน ประสิทธิภาพการเดินทางที่ปลอดภัยสำหรับนักเรียน

2.1 การออกแบบรถโรงเรียนมาตรฐาน

รถโรงเรียนเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่ปลอดภัยที่สุดในสหรัฐอเมริกา รถโรงเรียนเป็น ยานพาหนะที่ปลอดภัยที่สุดบนท้องถนนซึ่งให้ความปลอดภัยแก่บุตรหลานของคุณมากกว่าการ เดินทางโดยรถยนต์ อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงที่สำคัญยังคงอยู่ แม้ว่าจะมีการรักษาความปลอดภัย อย่างเข้มงวด เด็ดๆ ก็เสียชีวิตในแต่ละปีบนรถขนส่งของโรงเรียน นั่นเป็นเหตุผลว่าทำไมมาตรฐาน ความปลอดภัยสำหรับรถโรงเรียนจึงควรสูงกว่ารถโดยสารประจำทาง ดังนี้

2.1. สีและการระบุ

- 2.1.1 รถโรงเรียนควรทาสีเหลือง National School Bus Yellow
- 2.1.2 ราวกันตกและกันชนควรทาสีดำเงา
- 2.1.3 รถโรงเรียนควรมีคำว่า “SCHOOL BUS” พิมพ์ทั้งด้านหน้าและด้านหลัง ตัวรถ และต้องวางไว้ให้สูงที่สุดเพื่อให้ผู้อื่นมองเห็นได้
- 2.1.4 ชื่ออำเภอและหมายเลขควรอยู่ใต้เส้นหน้าต่างแต่ละด้านด้วยตัวอักษร ขนาด 4 นิ้วเป็นอย่างต่ำ
- 2.1.5 ชื่อผู้รับเหมาหรือสหกรณ์ควรติดไว้ใต้เส้นหน้าต่างแต่ละด้านด้วย ตัวอักษรขนาด 4 นิ้วเป็นอย่างต่ำ
- 2.1.6 ล้อสามารถเป็นสีมาตรฐานของผู้ผลิต สีเหลืองหรือสีดำ
- 2.1.7 ป้ายสะท้อนแสงหรือสติ๊กเกอร์ควรติดไว้ที่ด้านหลังของรถบัสและต้องมี ขนาดอย่างน้อย 400 ตารางนิ้ว

2.2 ภายในและภายนอก

- 2.2.1 ภายในรถบัสควรปราศจากส่วนที่ยื่นออกมาโดยไม่จำเป็น แต่ไม่รวมถึง ชั้นวางสัมภาระและราวจับสำหรับผู้ดูแล
- 2.2.2 ผนังทั้งหมดตั้งแต่บนลงล่างของหน้าต่างควรปิดทับด้วยวัสดุคงทนที่ไม่ ทาสี
- 2.2.3 ควรทำผ้าเพดานให้มีรอยต่อ ขอบที่สัมผัสควรปิดล้อม หน้าแปลน หรือ ประดับด้วยลูกปิด
- 2.2.4 รถโรงเรียนควรสร้างในลักษณะที่ระดับเสียงของผู้นั่งใกล้กับรถประจำ ทางไม่เกิน 85dBA
- 2.2.5 การระบุที่นั่งของนักเรียนแต่ละคนควรวางไว้เหนือหน้าต่างในห้อง โดยสาร

- 2.2.6 ช่องเก็บของด้านนอกสามารถบรรจุวัตถุไวไฟได้ เช่น กระจังสเปรย์ และน้ำยาทำความสะอาด ห้ามใส่เชื้อเพลิงในช่องด้านนอก
- 2.2.7 สามารถติดตั้งกล่องวงจรปิดที่ด้านข้าง ด้านหน้า ด้านหลัง และ/หรือ กลางลำของรถบัส
- 2.2.8 ควรวางอุปกรณ์บันทึกในลักษณะที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายจากการสะดุด
- 2.2.9 ตัวเครื่องภายนอกต้องไม่มีส่วนที่ยื่นออกมาซึ่งมักจะถูกดึงรั้ง
- 2.2.10 สลักประตูเชื้อเพลิงอาจกลายเป็นสิ่งกีดขวางและต้องถอดออก
- 2.2.11 ต้องติดตั้งระบบกล่องภายนอกเพื่อส่องดูบริเวณเขตหวงห้ามซึ่งไม่สามารถมองเห็นได้นอกทางเดินรถ

2.3 ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่

พนักงานขับรถของโรงเรียนมีบทบาทสำคัญในการช่วยเหลือเด็กๆ ให้ถึงที่หมายอย่างปลอดภัย การขนส่งนักเรียนในโรงเรียนต้องอยู่ภายใต้การอนุญาตและรับผิดชอบโดยตรงกับพนักงานขับรถบัส และพนักงานขับรถควรรับผิดชอบต่อพฤติกรรมที่เป็นระเบียบเรียบร้อยของนักเรียนในขณะที่อยู่บนรถบัสหรือถูกพาพฤติกรรมที่วุ่นวายอย่างต่อเนื่องหรือการปฏิเสธที่จะยอมจำนนต่ออำนาจของผู้ขับขี่อย่างต่อเนื่องจะเป็นเหตุผลที่เพียงพอสำหรับนักเรียนที่จะถูกปฏิเสธการขนส่ง

พนักงานขับรถของโรงเรียนต้องไม่อนุญาตให้นักเรียนคนใดออกจากรถระหว่างเส้นทางระหว่างบ้านและโรงเรียน พนักงานขับรถของโรงเรียนมีความรับผิดชอบเพียงเล็กน้อยที่ต้องดูแลระหว่างปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

- 2.3.1 ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับของพระราชบัญญัติจราจรทางบกเสมอ
- 2.3.2 ควรยึดตามจุดรับ-ส่งและตารางเดินรถที่ทางคณะกำหนด
- 2.3.3 คนขับรถโดยสารไม่ได้รับอนุญาตให้เปลี่ยนแปลงเส้นทาง เดินตามเส้นทางที่คณะวางแผนและรับรองไว้ ยกเว้นในสถานการณ์ที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ การเบี่ยงเบนใดๆในเส้นทางต้องรายงานให้ผู้มีอำนาจทราบทันที
- 2.3.4 งดเว้นจากการสวด ใช้ภาษาที่ก้าวร้าว ก้าวร้าว หรือตะโกน
- 2.3.5 แจ้งคณะในกรณีฉุกเฉินหรือขัดข้อง
- 2.3.6 พนักงานขับรถจะต้องมีความละเอียดอ่อนตามขั้นตอนความเป็นส่วนตัว และเสรีภาพในการแสดงข้อมูล
- 2.3.7 ไม่ควรเดินรถโรงเรียนโดยเด็ดขาดไม่ว่ากรณีใดๆ

2.4 ความรับผิดชอบของนักเรียน

นักเรียนบนท้องถนนต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ เพื่อรักษาตัวเองให้รอด ต่อไปนี้เป็นความรับผิดชอบที่นักเรียนต้องปฏิบัติตามขณะโดยสารรถโรงเรียน

- 2.4.1 นักเรียนต้องมาถึงป้ายรถเมล์ตรงเวลา
- 2.4.2 ยืนให้ห่างจากถนนจนกว่ารถบัสจะมาถึง หยุดและเปิดประตู
- 2.4.3 คาดเข็มขัดนิรภัยทันทีที่ตลอดการเดินทาง จนกว่าจะถึงที่หมาย
- 2.4.4 อยู่ในที่นั่งของตนเองโดยหันหน้าไปทางด้านหน้า
- 2.4.5 ไม่มีตะโกน หรือโยนสิ่งของออกนอกกรรถโรงเรียน
- 2.4.6 เคารพพื้นที่ส่วนตัวของผู้ขับขี่รายอื่น ไม่มีวาจา ไม่มีการเหน็บแนมและ กลั่นแกล้งหรือล่วงละเมิด
- 2.4.7 ไม่ควรขัดจังหวะพนักงานขับรถด้วยเสียงหรือการกระทำ
- 2.4.8 ไม่ควรเข้าไปยุ่งกับระบบควบคุมการเดินรถ อุปกรณ์นิรภัย
- 2.4.9 ไม่ควรทำลายความปลอดภัยหรือความเป็นอยู่ที่ดีของผู้อื่น
- 2.4.10 ห้ามนำสิ่งของที่เป็นอันตรายหรือทำลายล้างขึ้นบนรถโดยสาร
- 2.4.11 ต้องรักษาความสะอาดของรถโดยสาร

2.5 ความรับผิดชอบของผู้ปกครอง

พ่อแม่/ผู้ปกครองควรรับผิดชอบในการสอนนักเรียนเกี่ยวกับมารยาทที่ต้องปฏิบัติในระหว่างเดินทางจากบ้านไปโรงเรียน ต่อไปนี้ คือ ความรับผิดชอบบางประการที่ร่วมกันต้องดูแลเพื่อความปลอดภัย

- 2.5.1 พ่อแม่/ผู้ปกครองควรตรวจสอบให้แน่ใจว่านักเรียนถึงป้ายรถประจำทางที่กำหนดอย่างปลอดภัย
- 2.5.2 ผู้ปกครองควรสอนบุตรหลานเกี่ยวกับกฎจราจรที่ต้องปฏิบัติตามขณะอยู่บนถนนและในรถโดยสาร⁵⁹

3. กฎและข้อบังคับเกี่ยวกับรถโรงเรียนในประเทศออสเตรเลีย

(School Bus Rules and Regulations in Australia)

ความปลอดภัยของเด็กอยู่ใกล้ใจผู้ปกครองเสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อต้องส่งต่อการดูแลบุตรหลานให้คนอื่นดูแล เช่น ในกรณีของรถโรงเรียนที่บรรทุกนักเรียนหลายพันคนในแต่ละวัน นั่นเป็นเหตุผลว่า ทำไมจึงสบายใจได้เมื่อรู้ว่า นักเรียนที่เดินทางโดยรถประจำทางจะปลอดภัย ด้วยเหตุนี้รัฐบาลของออสเตรเลียกำหนดกฎและข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยของเด็กบนท้องถนน

⁵⁹ ———. School Bus Rules and Regulations in USA., accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/USA/>

3.1 ข้อกำหนดรถโรงเรียน

ในประเทศออสเตรเลีย โรงเรียนส่วนใหญ่ใช้บริการขนส่งสาธารณะในการรับส่งเด็กไปและกลับจากโรงเรียน ถึงกระนั้นก็ยังมีความมาตรฐานเฉพาะที่กลุ่มรถโรงเรียนต้องปฏิบัติตาม คำอธิบายด้านล่างเป็นข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กองยานพาหนะของโรงเรียนจำเป็นต้องได้รับมาตรฐาน ดังนี้

- 3.1.1 สีที่ปลอดภัยซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับยานพาหนะของโรงเรียน คือ สีเหลือง และแผนกขนส่งได้นำสีดังกล่าวมาใช้กับยานพาหนะของโรงเรียนทั้งหมด
- 3.1.2 รถโรงเรียนต้องมีป้ายจำกัดความเร็ว 40 กม./ชม. ที่ด้านหลังและติดไฟเหลืองที่ด้านหน้าและด้านหลัง
- 3.1.3 รถโรงเรียนควรมีเบาะรองหลังที่สูงขึ้นจะช่วยลดการเสียชีวิตได้ 20%
- 3.1.4 รถโรงเรียนควรติดตั้งราวพุงมือ/สายรัดมือ
- 3.1.5 รถโรงเรียนควรนำวัสดุขึ้นออกมาทั้งภายในและภายนอกรถ
- 3.1.6 การออกแบบรถโรงเรียนของออสเตรเลียเน้นไปที่การทำให้เบาะนั่งแข็งซึ่งไม่หลุดออกจากกันหรือยุบตัวในกรณีที่เกิดการชนหรือเบรกกะทันหัน
- 3.1.7 มีโลโก้และชื่ออยู่ด้านหน้าหรือด้านข้างของรถโรงเรียน

3.2 ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่

- 3.2.1 พนักงานขับรถโรงเรียน มีหน้าที่ดูแลนักเรียนในขณะที่กำลังเดินทาง แต่ไม่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินมาตรการทางวินัยที่เข้มงวด เพื่อเป็นการลงโทษสำหรับพฤติกรรมที่ไม่ดีภายในรถบัส
- 3.2.2 ผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตามกฎที่กำหนดโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก และควรมีมารยาทต่อผู้ใช้นนคนอื่นๆ
- 3.2.3 พนักงานขับรถโรงเรียน มีหน้าที่บำรุงรักษารถและจอดรถ⁶⁰

4. กฎและข้อบังคับเกี่ยวกับรถโรงเรียนในประเทศเนเธอร์แลนด์ (School Bus Rules and Regulations in Netherland)

ในปี พ.ศ.2534 กระทรวงคมนาคมของเนเธอร์แลนด์ออกนโยบายสำหรับนักเรียนที่ไปโรงเรียนซึ่งเรียกว่า “บัตรนักเรียน” นับตั้งแต่มีการดำเนินการผ่านนักเรียน นักเรียนชาวต่างชาติได้รับ

⁶⁰ Trackschoolbus. **School Bus Rules and Regulations in Australia.** accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/australia/>

ประโยชน์จากการขนส่งฟรี โดยบัตรนักเรียนอนุญาตให้นักเรียนขึ้นรถโดยสารสาธารณะหรือรถโดยสารส่วนตัววันใดก็ได้ในหนึ่ง ทั้งนี้ ชาวต่างชาติพยายามคิดค้นอยู่เสมอ จนได้นวัตกรรมดังกล่าวคือ รถโรงเรียนจักรยาน

เกือบครึ่งหนึ่งของประชากรชาวต่างชาติใช้จักรยานเป็นระบบขนส่งประจำวัน และการนำจักรยานนักเรียนมาใช้เป็นวิธีการปฏิวัติในการออกแบบรถโรงเรียนสีเหลืองสุดคลาสสิกใหม่ เพื่อให้ระบบขนส่งมวลชนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แม้ว่านวัตกรรมดังกล่าวจะสร้างผลกระทบ แต่ก็ยังมีโรงเรียนที่ใช้รถโรงเรียนเพื่อรับส่งเพื่อนอย่างปลอดภัยทุกวัน กองเรือของโรงเรียนดังกล่าวจำเป็นต้องเป็นไปตามมาตรฐานบางประการที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงคมนาคมของเนเธอร์แลนด์

4.1 ข้อกำหนดรถโรงเรียน

ควรติดแฟลชเปล่งแสงสีแดง(อย่างละ 2 อัน) ที่ด้านหน้าและด้านหลังของรถโรงเรียน เครื่องหมาย “หยุดเมื่อไฟแดงกระพริบ” และ “อย่าผ่านเมื่อสัญญาณไฟกะพริบ” ต้องแสดงไว้ที่ท้ายรถโดยสารด้วยตัวอักษรบล็อกสูงอย่างน้อย 75 มิลลิเมตร และสูงไม่ต่ำกว่า 15 เซนติเมตร

4.2 สีรถบัส ควรทาสีเหลืองโครมหรือสีเหลืองของรถโรงเรียน รถเมลี่อื่นที่ไม่ใช่รถโรงเรียนไม่ควรทาสีเหลือง และควรใช้สำหรับรับส่งนักเรียนเท่านั้น

4.3 เครื่องดับเพลิง ควรวางไว้ในลักษณะที่มองเห็นได้ และใช้ได้สำหรับทุกคนบนรถโดยสาร

4.4 ชุดปฐมพยาบาล ควรเก็บชุดปฐมพยาบาลที่มีฉลากคำแนะนำวิธีใช้ในกล่องโลหะหรือซองแบบมอมนไถ่กับห้องคนขับ โดยชุดปฐมพยาบาล ประกอบด้วย

4.5 รูปทรงลักษณะของรถโรงเรียน

ตัวรถโรงเรียนควรสร้างในลักษณะที่มีการระบายอากาศที่เหมาะสมและเพียงพอ ผ่นกั้นระหว่างตัวรถโดยสารและห้องเครื่องควรหุ้มฉนวนอย่างเหมาะสมและสร้างขึ้นในลักษณะที่ก๊าซไอเสียจะไม่เข้าไปด้านในของรถโดยสาร ภายในรถโรงเรียนควรปราศจากสิ่งที่ไม่ต้องการซึ่งเป็นอันตรายต่อนักเรียน ภายในประกอบด้วยชั้นวางสัมภาระและราวจับ ควรใช้ชั้นวางกระเป๋าเพื่อบรรทุกกระเป๋านักเรียนและอุปกรณ์การเรียนเท่านั้น

4.6 หน้าที่และพฤติกรรมการขับขี่

4.6.1 พนักงานขับรถโรงเรียน มีหน้าที่ดูแลนักเรียนขณะอยู่บนรถ หากพบว่ามึนักเรียนคนใดประพฤติดี พนักงานขับรถโรงเรียนสามารถปฏิเสธการให้บริการรับส่งนักเรียนได้

4.6.2 พนักงานขับรถโรงเรียนควรปฏิบัติตามกฎจราจรในละแวกโรงเรียนและเขตเมืองเสมอ หากพบนักเรียนตกอยู่ในสถานการณ์อันตรายจากการขับขี่ที่รุนแรง สามารถถอดใบขับขี่ได้ทันที

4.6.3 พนักงานขับรถมีหน้าที่ในการบำรุงรักษายานพาหนะของโรงเรียน รักษาความปลอดภัยของยานพาหนะ เพื่อสามารถให้บริการรับส่งให้นักเรียนได้ทุกวัน⁶¹

5. กฎและข้อบังคับเกี่ยวกับรถโรงเรียนในประเทศเลบานอน

(School Bus Rules and Regulations in Lebanon)

รถโรงเรียนให้บริการขนส่งที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสำหรับนักเรียนที่เข้าเรียนในโรงเรียน กระทรวงคมนาคมของเลบานอนได้บังคับใช้กฎระเบียบที่เข้มงวดสำหรับรถโรงเรียนที่รับส่งนักเรียนเป็นประจำทุกวัน

5.1 ข้อกำหนดเกี่ยวกับรถโรงเรียน

5.1.1 ไม่ควรติดกระจกรถโรงเรียนและห้ามใช้ม่านหน้าต่างในเลบานอน

5.1.2 สีของรถโรงเรียนควรเป็นสีเหลืองโดยไม่มีสีอื่นทับซ้อนกัน

5.1.3 วัสดุที่ไม่ใช่โลหะของรถโรงเรียน เช่น กันชนและตัวอักษรสามารถทาสีดำได้

5.1.4 วลี รถโรงเรียน ควรเขียนทั้งภาษาอาหรับและภาษาอังกฤษ และควรแสดงเป็นแบบอักษรสีดำขนาดใหญ่

5.1.5 ตัวอักษรควรมีความสูง 20 ซม. ไม่เกิน 1,500 ตร.ซม. และต้องแสดงด้านหน้า ด้านข้าง และด้านหลังของรถบัส

5.1.6 ป้ายรถโรงเรียนควรทำจากวัสดุสะท้อนแสงและต้องติดไว้ที่ด้านหน้าขวาและด้านหลังซ้ายของรถบัส

5.1.7 คนขับรถโรงเรียนต้องมีอายุมากกว่า 25 ปี และต้องมีใบขับขี่พร้อมใบอนุญาตรถโรงเรียน

5.1.8 คนขับรถโรงเรียนต้องเรียน "หลักสูตรพื้นฐานของคนขับรถโรงเรียน"

5.1.9 ขอให้รถโรงเรียนมีถังดับเพลิงและชุดปฐมพยาบาล

5.2 มาตรฐานความปลอดภัย

5.2.1 ควรติดตั้งแขนหยุดที่ด้านข้างทางเข้าคนขับเพื่อระบุนักเรียนที่เดินผ่าน

5.2.2 รถโรงเรียนต้องผลิตด้วยกระจกหลายบาน (ทั้งภายในและภายนอก) เพื่อให้

5.2.2 คนขับสามารถมองเห็นรถโรงเรียนและบริเวณโดยรอบได้อย่างทั่วถึง

5.2.2 รถโรงเรียนควรติดไฟกระพริบ ไฟเบรก และไฟแสดงสถานะ

5.2.2 ไม่อนุญาตให้ใช้คานขวางบนหน้าต่างในรถโรงเรียนของเลบานอน

⁶¹ ———. School Bus Rules and Regulations in Lebanon. accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/Lebanon/>

5.2.2 นอกเหนือจากประตูทางออกและประตูทางเข้า รถโรงเรียนจะต้องมีทางออกฉุกเฉินในกรณีที่เกิดเรื่องที่ไม่ได้วางแผนไว้

5.2.2 ควรทำการควบคุมทางออกฉุกเฉินเพื่อไม่ให้ประตูเปิดออกโดยไม่ตั้งใจ

5.2.2 จำกัดความเร็วรถโรงเรียนไม่ควรเกิน 80 กม./ชม. ตลอดเวลา

5.3 ความรับผิดชอบของคนขับรถโรงเรียน

5.3.2 พนักงานขับรถโรงเรียนมีหน้าที่ดูแลนักเรียนขณะอยู่บนรถ หากนักเรียนประพฤติตัวไม่เหมาะสมในลักษณะที่รบกวนความประพฤติบนรถประจำทาง นักเรียนคนนั้นจะถูกตัดออกจากรถโรงเรียน

5.3.2 คนขับได้รับคำแนะนำให้นั่งแยกชายหญิง ห้ามที่นั่งแบบผสมในเลบานอน เด็กผู้ชายควรนั่งด้านหน้าและเด็กผู้หญิงอยู่ด้านหลัง

5.3.2 คนขับรถโรงเรียนมีหน้าที่ควบคุมดูแลรถบัสที่ได้รับมอบหมาย พวกเขาต้องทำงานบำรุงรักษาทุกๆ 10,000 กม. โดยบังคับ

5.4 ความรับผิดชอบของผู้ปกครองและนักเรียน

5.4.2 ผู้ปกครองมีหน้าที่ให้ความรู้แก่บุตรหลานเกี่ยวกับการปฏิบัติตนในสถานการณดังกล่าว

5.4.2 ผู้ปกครองให้ความรู้แก่บุตรหลานเกี่ยวกับกฎจราจรที่บ้านเป็นอย่างมาก

5.4.2 ผู้ปกครองสอนลูก ๆ อย่างมากถึงวิธีปฏิบัติตนในรถโรงเรียนและรอบๆ คนขับรถประจำทาง

5.4.2 นักเรียนควรปฏิบัติตัวอย่างเหมาะสมบนรถโรงเรียน ปฏิบัติตามแนวทางพฤติกรรมที่แนะนำโดยกระทรวงศึกษาธิการในเลบานอน

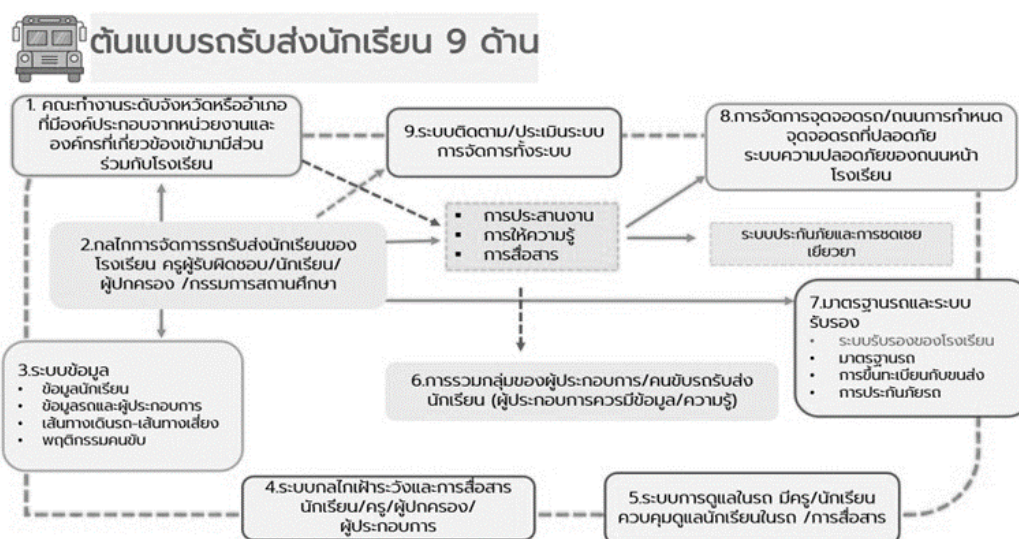
5.4.2 ห้ามนักเรียนยื่นส่วนต่าง ๆ ของร่างกายออกมารบกวนผู้ใช้รถคนอื่นบนถนน ⁶²

นโยบายและแนวทางการจัดระเบียบและพัฒนารับส่งนักเรียนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คงศักดิ์ ชื่นไกรลาส มุลินธิเพื่อผู้บริโศค กล่าวว่ จากข้อมูลการเฝ้าระวังสถานการณ์รถรับส่งนักเรียนไม่ปลอดภัยโดยเครือข่ายองค์กรผู้บริโศค และคณะอนุกรรมการด้านการขนส่งและยานพาหนะ สภากงค์กรของผู้บริโศค(สอบ.) พบว่ ช่วงเวลา 2 เดือน คื พฤษภาคม – มิถุนายน 2565 ที่โรงเรียนเปิดการเรียนการสอนตามปกติ เกิดอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนมากถึง 6 ครั้ง มี

⁶² ———. **School Bus Rules and Regulations in Lebanon.** accessed July 18, 2021. available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/Lebanon/>

นักเรียนบาดเจ็บทั้งทางร่างกายและจิตใจมากถึง 65 คน โดยอุบัติเหตุเกือบทั้งหมดมีสาเหตุจากความประมาทของผู้ขับรถรับส่งนักเรียน ร่างกายที่ไม่พร้อม และสภาพรถรับส่งนักเรียนที่ไม่ปลอดภัย ไม่นั่นคงแข็งแรง พบว่า มีสาเหตุจากการขับรถโดยประมาท วูบหลับใน เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตราย หากไม่มีการช่วยเหลือที่ทันท่วงทีก็อาจเป็นเหตุให้เกิดโศกนาฏกรรมที่ยากต่อการชดเชยเยียวยาได้ ปัญหาการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนให้มีความปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ที่ผ่านมารัฐมุ่งแต่ออกกฎระเบียบให้ทำตาม แต่ขาดขั้นตอนการติดตามประเมินผล อีกทั้งรัฐยังไม่มีข้อมูลตัวเลขจำนวนรถรับส่งนักเรียนที่แท้จริง นอกจากนี้บุคลากรที่เกี่ยวข้อง เช่น ครู ผู้ปกครอง นักเรียน หรือคนขับรถรับส่งนักเรียนยังขาดความเข้าใจองค์ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียน สะท้อนถึงปัญหาที่เกิดจากระบบการจัดการและการกำกับที่ขาดประสิทธิภาพ รวมถึงนโยบายการศึกษาที่ยุบโรงเรียนขนาดเล็ก ทำให้นักเรียนต้องเดินทางไกลขึ้น ล้วนเป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งเสริมความเสี่ยงของนักเรียนจากการเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียนที่ไม่ปลอดภัย สอบ.เห็นถึงความสำคัญและมีเป้าหมายที่จะชักชวนภาคีเครือข่าย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และหน่วยงานกำกับดูแล มาร่วมกันพัฒนาข้อเสนอแนะนโยบายด้านการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย เพื่อให้เกิดระบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนที่เป็นมาตรฐาน และส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน เพราะระบบการศึกษาไม่ใช่แค่เพียงหมายถึง การสอน หรือการเรียนเท่านั้น แต่หมายรวมถึงการเดินทางไปโรงเรียนที่ปลอดภัยด้วย สอบ.มีข้อเสนอต่อกระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานที่กำกับมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียนให้ต้องทบทวนมาตรการกำกับความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง ดังนี้ 1) สนับสนุนการจัดการรถรับส่งนักเรียนปลอดภัยให้กับโรงเรียนหรือสถานศึกษาด้วยการนำระบบการจัดการรถรับส่งนักเรียน 9 ด้านจากการทำงานของเครือข่ายองค์กรผู้บริโภค ร่วมเป็นองค์ประกอบและแนวทางปฏิบัติให้กับโรงเรียนหรือสถานศึกษา ดังแผนภาพที่ 2.



แผนภาพที่ 3 ต้นแบบรถรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัย 9 ด้าน

ที่มา : มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค.เสวนาออนไลน์“บทเรียนและอนาคต ทิศทางรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย”.⁶³

2) กำหนดบทบาทหน้าที่ให้โรงเรียนเป็นจุดจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย โดยให้งานความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนเป็นแผนหลักของโรงเรียน พร้อมแนวทางติดตามประเมินผลการปฏิบัติการในทุกภาคการศึกษาอย่างต่อเนื่อง เพื่อความปลอดภัยสูงสุดของนักเรียนที่ต้องเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียน 3) ปรับปรุงระเบียบหรือข้อกำหนด หรือแนวทางปฏิบัติของกระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงคมนาคมให้มีความสอดคล้องสามารถปฏิบัติร่วมกันได้ รวมถึงบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นเพิ่มเติม เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น 4) สนับสนุนกลไกการจัดการและมาตรการเพิ่มแรงจูงใจในการจัดการรถรับส่งนักเรียนปลอดภัยให้กับผู้บริหารโรงเรียน และควรกำหนดเป็นเกณฑ์ประเมินของผู้บริหารโรงเรียนในการจัดการความปลอดภัยของนักเรียน ตลอดจนการจัดการรถรับส่งนักเรียนให้มีความปลอดภัย และ 5) สนับสนุนให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมีแผนยุทธศาสตร์หรือคณะทำงานด้านความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียนในทุกจังหวัด โดยให้กำหนดโครงสร้างที่เน้นการมีส่วนร่วมของคนทำงานประกอบด้วย ผู้แทนจาก สอบ. หน่วยงานท้องถิ่น และนักวิชาการ เป็นต้น⁶⁴

⁶³ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. เสวนา “รถรับส่งนักเรียนปลอดภัย.” เข้าถึงเมื่อ 14 กรกฎาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.isranews.org/article/isranews-article/103347-isranews-54.html>

⁶⁴ คงศักดิ์ ชื่นไกรลาส. จัดการปัญหาการรถรับส่งนักเรียนไม่ปลอดภัยแก้ปัญหาเด็กนักเรียนเจ็บตายบนท้องถนน. เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก www.tcc.or.th/van-school/

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดย ดีป้า ดำเนินโครงการรถโรงเรียนรุ่นใหม่เด็กปลอดภัย (Smart School Bus) ด้วยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้กับรถรับส่งนักเรียน อีกทั้งเป็นการคลายความกังวลให้กับผู้ปกครอง อันเนื่องมาจากข้อมูลกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ระหว่างปี 2557 – 2565 มีเหตุการณ์เด็กอายุตั้งแต่ 2-6 ปีถูกลี้มและทิ้งให้อยู่ในรถโรงเรียนตามลำพัง ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวยังคงเกิดขึ้นต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้ โครงการฯ ดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลด้านความปลอดภัยเชิงป้องกันให้การเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนระดับชั้นอนุบาลไปจนถึงมัธยมศึกษาตอนต้น และใช้นำร่องใน 7 พื้นที่เมืองอัจฉริยะที่มีความพร้อม ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ขอนแก่น ภูเก็ต ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ตลอดจนพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างระบบบริหารจัดการรถรับส่งนักเรียนอัจฉริยะต้นแบบ (Smart School Bus Showcase) ที่เหมาะสมกับบริบทของโรงเรียนผู้ปกครอง และความมั่นคงปลอดภัยในพื้นที่เมืองอัจฉริยะที่มีความพร้อมพัฒนาระบบและข้อมูลการเชื่อมต่อรถรับส่งนักเรียนแบบบูรณาการ โดยส่งเสริมให้เกิด Smart School Bus Big Data Platform และ Smart School Bus Intelligent Operation Center ในแต่ละพื้นที่ซึ่งคาดว่าจะช่วยลดความเสี่ยง สร้างความปลอดภัย และเป็นมาตรฐานใหม่ให้กับทุกโรงเรียนทั่วประเทศ ในอนาคต จุดเด่นของโครงการรถโรงเรียนรุ่นใหม่เด็กปลอดภัย (Smart School Bus) อยู่ที่การติดตั้งระบบ GPS เพื่อติดตามรถและเด็กนักเรียน พร้อมด้วยเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) ที่จะประมวลผล และรายงานผลการขับขี่ ข้อมูลรถ ความเร็ว รวมถึงสถานะของเด็กนักเรียน ก่อนส่งไปยังแอปพลิเคชันสำหรับผู้ปกครอง และเว็บไซต์สำหรับโรงเรียน ซึ่งสามารถเข้าถึงข้อมูลได้โดยง่าย อีกทั้งเป็นการช่วยแก้ไขปัญหา และป้องกันเหตุการณ์ไม่คาดคิด รวมถึงอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงที ทั้งนี้ “อุปกรณ์ติดตามตำแหน่ง จะช่วยให้โรงเรียนเป็นศูนย์กลางสามารถจัดการข้อมูลการใช้งานทั้งหมด ซึ่งผู้ปกครองสามารถมีความไว้วางใจได้ว่า นักเรียนจะได้รับความปลอดภัยตลอดการเดินทาง คนขับรถรับส่งนักเรียนสามารถตรวจสอบนักเรียนขึ้นรถ และรายงานสถานะผ่านแอปพลิเคชันในโทรศัพท์มือถือ ซึ่งผู้ปกครองจะได้รับการแจ้งเตือนเมื่อรถใกล้มารับนักเรียนที่บ้าน นักเรียนลงรถที่โรงเรียน และนักเรียนถึงบ้าน ระบบป้องกันการลี้มเด็กในรถโรงเรียน ตรวจจับความเคลื่อนไหวภายในรถ อุปกรณ์ติดตามนักเรียนแจ้งผ่านอุปกรณ์ติดรถ การกดแจ้งเหตุฉุกเฉิน และโรงเรียนสามารถโทรเข้าไปที่รถ ซึ่งระบบจะรับสายอัตโนมัติ ⁶⁵

⁶⁵ ชัยวุฒิ ธนาคนานุสรณ์. โครงการรถโรงเรียนรุ่นใหม่เด็กปลอดภัย ลดความสูญเสีย คลายความกังวลผู้ปกครอง ด้วยรถรับส่งนักเรียนอัจฉริยะ. เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/1036574>

จากข้อมูลจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) เผยว่า ปี 2557-2563 ประเทศไทยพบเหตุครูเฮอร์ประจําารรับส่งลีมเด็กนักเรียนไว้ในรถรวม 129 คน เฉลี่ยปีละ 18 คน ขณะที่กรณีเด็กเสียชีวิตบนรถตู้หรือรถรับส่งนักเรียนมีมากที่สุดรวม 5 คน หรือเฉลี่ยปีละ 1 คน โดยส่วนใหญ่แล้วจะเกิดขึ้นกับเด็กเล็กอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 2 ปี ทั้งนี้ ทำให้กระทรวงศึกษาธิการต้องออกระเบียบที่มีชื่อว่า “ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562” ซึ่งกำหนดให้มีการระบุลักษณะของรถรับส่งนักเรียนว่าจะต้องมีการติดสติ๊กเกอร์ที่ระบุชัดเจนว่าเป็นรถรับส่งนักเรียน กระจกรถต้องใสเพื่อให้เห็นนักเรียนโดยสารและสภาพการจราจรชัดเจน รวมถึงการมีอุปกรณ์เพื่อการเตรียมพร้อมหากเกิดอุบัติเหตุกับรถรับส่งนักเรียน นอกจากนี้ ระเบียบฯ ดังกล่าวยังระบุหน้าที่ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน เช่น โรงเรียน(ทั้งการดำเนินการกับผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียนภายใต้การกำกับของโรงเรียน และผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียนเอกชนนอกกำกับของโรงเรียน) ผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียน พนักงานขับรถโรงเรียน และผู้ควบคุมดูแลนักเรียนเพื่อการดำเนินการรับส่งนักเรียนอย่างปลอดภัยและสามารถรับมือกับอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางรับส่งนักเรียนได้ ในช่วงโควิด-19 ที่โรงเรียนไม่สามารถทำการเรียนการสอนได้ รัฐบาลไม่มีมาตรการชดเชยเยียวยาให้กับโรงเรียน และผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียนที่สูญเสียรายได้จนไม่สามารถตรวจสภาพรถ ทำให้รถอยู่ในสภาพที่ไม่มีความปลอดภัยเพียงพอในการใช้รับส่งนักเรียน และ/หรือไม่สามารถผ่อนชำระค่ารถสำหรับใช้รับส่งนักเรียนได้จนต้องยอมปล่อยให้รถหลุดมือไป ผลกระทบที่หลายโรงเรียนพบ คือ การที่รถรับส่งที่ขึ้นทะเบียนกับโรงเรียนมีจำนวนลดลง และไม่เพียงพอต่อความต้องการโดยสารของนักเรียนในโรงเรียนเคราะหกรรมที่สุดจึงตกอยู่ที่นักเรียนและผู้ปกครองที่อาจยอมใช้รถรับส่งนักเรียนที่คุณภาพย่ำแย่ลง และ/หรือยอมจ่ายเงินในราคาที่สูงขึ้นกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น เพื่อให้ลูกหลานของตัวเองสามารถเดินทางมาโรงเรียนได้ แต่ไม่รับประกันความปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง ได้ข้อสรุปเพื่อการแก้ไขปัญหาการลีมเด็กไว้บนรถรับส่งนักเรียน ดังนี้ ในช่วงระยะสั้น เมื่อเหตุเกิดขึ้นแล้ว สิ่งที่ควรดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหา คือ 1) การยื่นหนังสือร้องเรียนต่อคณะกรรมการการศึกษา สภาผู้แทนราษฎร เพื่อให้คณะกรรมการฯ ดำเนินการสอบข้อเท็จจริงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง(กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน และโรงเรียนที่เกิดเหตุ) เพื่อนำมาสู่การดำเนินการเรื่องการชดเชยเยียวยากรณีที่นักเรียนและผู้ปกครองได้รับความเสียหาย และทบทวนระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562 อีกครั้ง และปรับแก้หากมีช่องโหว่ที่อาจก่อให้เกิดการปล่อยปละละเลยจนเกิดอุบัติเหตุกับนักเรียนในอนาคต 2) ประสานงานและติดตามเรื่องกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน สำนักงานศึกษาธิการจังหวัด เพื่อเข้าไปตรวจสอบและพูดคุย

เพื่อหาทางออกที่เป็นผลดีที่สุดกับโรงเรียนและผู้ปกครอง 3) ตั้งกระทู้สอบถามความคืบหน้าในกรณีดังกล่าวในที่ประชุมรัฐสภา 4) เพิ่มมาตราที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียนในร่างพระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติ กระทรวงศึกษาธิการ ในฐานะผู้บังคับใช้ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน จำเป็นจะต้องออกนโยบาย/มาตรการที่สร้างแรงจูงใจให้โรงเรียน ผู้ประกอบการรถรับส่ง และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน ร่วมกันจัดระเบียบรถรับส่งนักเรียนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยเริ่มจาก 1) ทบทวนและทำความเข้าใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของรถโรงเรียน ให้ทุกฝ่ายเห็นถึงความสำคัญของมาตรฐานความปลอดภัยของรถโรงเรียน และมาตรฐานที่ออกมาต้องเป็นมาตรการที่สอดคล้องกับการปฏิบัติได้จริง และมีประสิทธิผลในการคุ้มครองสวัสดิภาพของนักเรียน 2) มีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียนที่ได้รับการรับรองจากโรงเรียน โดยการอุดหนุนราคาในการตรวจสอบสภาพรถ และ/หรืออุดหนุนราคาน้ำมันตามระยะทางที่ใช้จริง และ/หรือมาตรการเงินกู้ปลอดดอกเบี้ยหรือมาตรการพักทรัพย์พักหนี้(asset warehousing) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำสินทรัพย์ (รถยนต์) มาให้บริการนักเรียน มีงบประมาณสนับสนุนโรงเรียนเพื่อพัฒนาระบบรถรับส่งนักเรียน โดยอาจเริ่มจากโรงเรียน จำเป็นต้องสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียนเข้าร่วมกับโรงเรียนอย่างถูกต้อง มีกระบวนการอบรมผู้ประกอบการก่อนการรับรองเป็นผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียนภายใต้สังกัด รวมถึงการอำนวยความสะดวกผู้ประกอบการรถรับส่งในเรื่องข้อปฏิบัติของระเบียบรถโรงเรียนและรถขนส่งได้ 3) หากระบบรถรับส่งนักเรียนถูกออกแบบให้มีประสิทธิภาพแล้ว โรงเรียนอาจเพิ่มจูงใจให้เกิดการพัฒนาระบบเพิ่มเติม โดยนำเทคโนโลยีและเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์เข้ามาใช้เพื่ออำนวยความสะดวก และป้องกันความผิดพลาด ทั้งผู้ประกอบการและนักเรียนได้มากขึ้นสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พัฒนาและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของนักเรียน โดยเฉพาะการเดินทางจากพื้นที่ต่างอำเภอ และการเดินทางมาเรียนในพื้นที่เมืองที่มีจราจรแออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน⁶⁶

ทั้งนี้ ยังพบว่า วิธีการขับรถส่วนตัวไปส่งบุตรหลานที่โรงเรียนจะเป็นที่นิยม บางคนขับรถยนต์ไปส่ง หรือบางคนก็ขับรถมอเตอร์ไซค์ไปส่ง การขับรถยนต์ไปส่งกันมากจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโรงเรียนและก่อปัญหามลพิษตามมา ส่วนการขับรถจักรยานยนต์ไปส่งก็เสี่ยงต่ออุบัติเหตุมาก โดยเฉพาะเด็กเล็กจะยิ่งมีความเสี่ยงมากกว่า เพราะสรีระร่างกายยังบอบบาง และยังมีความระมัดระวังน้อย รถโรงเรียนเป็นอีกรูปแบบหนึ่งสำหรับการเดินทางที่สามารถใช้แทน

⁶⁶ อิชัยอาณิคม์ ชิตวิเศษ. Safety School Bus เปิดนโยบายรถรับส่งปลอดภัยได้จริง.

เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

<https://think.moveforwardparty.org/article/welfare/3476/>

การไปส่งบุตรหลานที่โรงเรียนด้วยตนเอง บางโรงเรียนยังมีนักเรียนใช้รถโรงเรียนกันไม่มาก แต่บางโรงเรียนก็มีนักเรียนใช้กันมากเกือบทั้งโรงเรียน เช่น โรงเรียนสมาคมไทย-ญี่ปุ่น เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ โรงเรียนในต่างจังหวัดมีแนวโน้มจะใช้รถโรงเรียนกันมากขึ้น เนื่องจากผู้ปกครองในต่างอำเภอนิยมส่งบุตรหลานไปเรียนในโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในตัวอำเภอกันมากขึ้น รถโรงเรียนในประเทศไทยค่อนข้างหลากหลายรูปแบบ เช่น รถกระบะสองแถว รถตู้ รถมินิบัส หรือรถบัสขนาดใหญ่ โดยมีค่าบริการมีหลายราคาตั้งแต่ไม่ถึงหลักพันบาทต่อเดือน ถึงหลักหมื่นบาทต่อเดือน ขึ้นกับระดับคุณภาพการให้บริการ ส่วนมาตรฐานรถโรงเรียนตามที่ทางราชการกำหนด ผู้ประกอบการจะต้องควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับส่งนักเรียน และต้องจัดหารถที่ได้มาตรฐานมาใช้งาน พร้อมทั้งจัดให้มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจก และเหล็กชะแลง รวมถึงมีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลไว้ภายในรถ เพื่อช่วยเหลือนักเรียน เมื่อมีอุบัติเหตุ หรือมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ผู้ประกอบการต้องจัดให้มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน เมื่อนักเรียนขึ้นหรือลงจากรถ ผู้ดูแลจะคอยตรวจสอบใบใบรายชื่อและนับจำนวนเด็ก ส่วนผู้ขับรถรับส่งนักเรียนต้องไม่เป็นผู้มีประวัติเสียหายอันเกิดจากการขับรถและเป็นผู้ซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หรือใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้รับอนุญาตมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี โรงเรียนที่มีค่าบริการรถโรงเรียนแพงส่วนใหญ่แล้วจะมีมาตรฐานสูง เช่น เด็กนักเรียนขึ้นไปบนรถจะมีเข็มขัดนิรภัยให้คาดทุกที่นั่ง ภายในรถมีระบบกล้องวงจรปิด มีอุปกรณ์ในการติดตามรถ มีอุปกรณ์ตรวจเช็คสถานะของนักเรียนด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ และมีระบบบันทึกความเร็วรถ คนขับรถจะขับอย่างสุภาพและนิ่มนวล กำหนดให้ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของคนขับรถก่อนปฏิบัติงานทุกเที่ยว ซึ่งจะเห็นได้ว่าหากทางผู้ประกอบการจัดเตรียมบริการรถโรงเรียนอย่างมีคุณภาพแล้ว จะมีต้นทุนที่ค่อนข้างสูงมาก ในประเทศไทยยังไม่มีการอุดหนุนการจัดการรถโรงเรียน ผู้ปกครองจึงเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด ทำให้ค่าบริการรถโรงเรียนที่มีคุณภาพจึงมีราคาค่อนข้างแพง ในปัจจุบันมีอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถใช้ตรวจสอบนักเรียนบนรถได้ แต่ก็ทำให้ต้นทุนการจัดการรับส่งนักเรียนสูงขึ้นอีก แต่ในต่างประเทศที่พัฒนาแล้ว เขาควบคุมดูแลรถโรงเรียนอย่างมีคุณภาพ เช่น ประเทศออสเตรเลีย ระบุว่าการนั่งรถโรงเรียนเสี่ยงต่ออุบัติเหตุที่รุนแรงหรือถึงขั้นเสียชีวิตต่ำกว่าการขับรถยนต์ไปส่งเองถึง 7 เท่า และในสหรัฐอเมริกาเองก็ระบุว่ามีความปลอดภัยกว่ารถยนต์ ทั้งที่ค่าบริการก็ไม่แพง เนื่องจากหลายประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา อังกฤษ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ หรือประเทศแถบเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น ประเทศเหล่านี้ล้วนแต่ให้การอุดหนุน (Subsidy) การเดินทางโดยภาครัฐ เพื่อแบ่งเบาค่าบริการรถโรงเรียนที่ผู้ปกครองจะต้องแบกรับไว้บางส่วนหรือทั้งหมด เพื่อให้เด็กนักเรียนสามารถเดินทางระหว่างบ้านและโรงเรียนได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย ถึงแม้ในสังคมประเทศไทยจะมีคนที่มียะดับรายได้ที่แตกต่างกันมาก ก็

ตาม แต่การบริการขั้นพื้นฐานก็ควรที่จะได้รับเสมอภาคกัน ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศหนึ่งที่ได้กำหนดให้เด็กทุกคนต้องได้รับการศึกษาภาคบังคับเช่นเดียวกับเด็กไทย แต่แตกต่างกันที่ญี่ปุ่นมองว่าการศึกษภาคบังคับจะต้องจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เพื่อรองรับการเดินทางของเด็กระหว่างบ้านกับโรงเรียนไว้ด้วย ดังนั้น รัฐบาลญี่ปุ่นจึงจัดสรรงบประมาณส่วนหนึ่งเพื่ออุดหนุนการจัดการระบบรถโรงเรียนที่มีคุณภาพไว้รองรับการเดินทางของเด็กด้วย ทั้งนี้ เป็นไปไม่ได้ที่ภาครัฐจะมุ่งเพียงแค่จัดระเบียบและกวดขันรถโรงเรียน แผนระยะสั้นที่ควรจะทำควบคู่กันไป ได้แก่ การอุดหนุน (Subsidy) รถโรงเรียนที่มีคุณภาพเพื่อให้สอดคล้องกับการศึกษาภาคบังคับ ซึ่งจะช่วยให้เด็กเดินทางไปโรงเรียนได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย และสำหรับแผนระยะยาว ควรเพิ่มนโยบายการปรับปรุงคุณภาพการศึกษาของโรงเรียนในพื้นที่ที่นักเรียนสังกัดแต่ละอำเภอให้เป็นที่น่าไว้วางใจของผู้ปกครอง เพื่อให้ผู้ปกครองจะได้ไม่ต้องให้บุตรหลานเดินทางไกลๆ เพื่อเข้าไปเรียนในตัวเมือง⁶⁷

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สนับสนุนการจัดตั้งและดำเนินงานของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) โดยมีจุดเน้นสนับสนุนการศึกษาพัฒนาและผลักดัน กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงการศึกษาวเคราะห์สาเหตุในอุบัติเหตุขนาดใหญ่ เพื่อเสนอมาตรการ ป้องกันที่มีประสิทธิผล ร่วมสนับสนุนและผลักดันการจัดทำแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2554-2563 การสื่อสารรณรงค์อย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยภาคี และเครือข่าย ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติและระดับจังหวัด เครือข่ายวิชาการของ ศวปถ. สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ เครือข่ายหมออนามัยกับการทำงานสร้างความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิเมาไม่ขับและเครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับ และเครือข่ายรถโดยสารปลอดภัย (Safe Thai Bus) โดยเข้ามามีบทบาทในเรื่องรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย เพื่อชักชวนให้เห็นปัญหาและสาเหตุที่แท้จริง รวมถึงพัฒนาให้เกิดนโยบายสาธารณะ และหาผู้ที่เป็นเครือข่ายเกาะติดขับเคลื่อนเรื่องนี้ โดยร่วมกับมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค และเครือข่ายองค์กรผู้บริโภคทั้ง 6 ภาค ตั้งแต่พัฒนาผลักดันให้มีรถโรงเรียนที่มีความปลอดภัย ทั้งนี้ต้องควบคู่กับหลายปัจจัยที่เข้ามาเกี่ยวข้อง ดังนั้น ความปลอดภัยทางถนนของเด็กและ

⁶⁷ หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ. “รถโรงเรียน เพื่ออนาคตของประเทศไทย”. หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,145(3 - 6 เมษายน พ.ศ.2559). เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565, เข้าถึงได้จาก <https://www.thansettakij.com>

เยาวชน จึงไม่ใช่แค่รถจักรยานยนต์กับใบขับขี่ ความปลอดภัยจากการใช้รถรับส่งนักเรียนจึงเป็นเรื่องสำคัญและควรต้องให้คำนิยามที่ชัดเจนเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน⁶⁸

รุ่งอรุณ ลิ้มพะพะภักดิ์ กล่าวว่า การเกิดอุบัติเหตุของรถรับส่งนักเรียนมักพบได้บ่อยครั้ง ข้อมูลสถิติจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ปี 2563 พบว่า เกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียนซึ่งนอกจากการเกิดอุบัติเหตุแล้ว ยังพบปัญหาการรับส่งนักเรียนอีกมากมาย เช่น การลี้มเต็กไว้บนรถ อุปกรณ์ไม่ตรงตามมาตรฐาน เป็นต้น ทุกฝ่ายมองเห็นปัญหาและสาเหตุที่แท้จริงพัฒนาให้เกิดนโยบายสาธารณะ และสร้างเป็นเครือข่ายขับเคลื่อนการแก้ปัญหาอย่างจริงจัง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของนักเรียนเป็นสำคัญ มูลนิธิเพื่อผู้บริโภคและเครือข่ายองค์กรผู้บริโภคทั้ง 6 ภาคเข้ามาทำงานร่วมกับ สสส. อย่างต่อเนื่อง ในการพัฒนาและผลักดันงานรณรงค์โดยสาธารณะ งานพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และงานรถรับส่งนักเรียนเพื่อให้มีรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย ปัจจุบัน มีโรงเรียนที่ดำเนินการได้ดีใน 38 โรงเรียน กระจายอยู่ในภูมิภาคต่างๆ ซึ่งการทำงานต้องอาศัยหลายปัจจัยสนับสนุนที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลง นอกจากนี้ในสถานการณ์โควิด-19 โรงเรียนในหลายจังหวัดเปิดภาคเรียนได้ตามปกติ จึงต้องดูแลความปลอดภัยในการเดินทางควบคู่กับการเพิ่มมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด เช่น สวมหน้ากากอนามัย ไม่รับประทานอาหารบนรถ การล้างมือด้วยเจลแอลกอฮอล์ การฉีดพ่นฆ่าเชื้อทำความสะอาด เป็นต้น ซึ่งจะต้องดูแลให้เป็นเรื่องพื้นฐานในทุกวัน เล็งเห็นถึงปัญหาความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน จึงมีข้อเสนอ ดังนี้ 1) กำหนดให้เรื่องความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนเป็นตัวชี้วัดของโรงเรียนทุกแห่ง สร้างแนวทางปฏิบัติและความปลอดภัยให้เป็นมาตรฐาน 2) ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก ให้รถรับส่งนักเรียนทุกคันต้องตรวจสภาพและขออนุญาตขนส่งในทุภาคการศึกษา 3) ผลักดันเรื่องความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนให้เป็นวาระของระดับชาติ จังหวัด และอำเภอ ในการช่วยเฝ้าระวังอุบัติเหตุในจุดเสี่ยง พัฒนาบูรณาการการทำงานด้านความปลอดภัยจากการใช้รถรับส่งนักเรียนและผลักดันเป็นวาระระดับชาติ⁶⁹

สิริโฉม พรหมโฉม กล่าวถึง การควบคุมการใช้รถโรงเรียน ดังนี้ การเดินทางไปกลับโรงเรียนนั้น ให้รถโรงเรียนรับนักเรียนจากที่อยู่อาศัยหรือสถานที่นัดหมาย และส่งนักเรียนในบริเวณโรงเรียนหรือสถานที่ที่ตกลงกันไว้ ส่วนการเดินทางกลับจากโรงเรียน ให้รถโรงเรียนรับนักเรียนจากโรงเรียนหรือสถานที่นัดหมาย และส่งนักเรียนถึงที่อยู่อาศัยหรือสถานที่ที่ตกลงกันไว้ ทั้งนี้ รถที่จะนำมารับ-ส่ง

⁶⁸ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, เสวนารถรับส่งนักเรียนปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 14 กรกฎาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.isranews.org/article/isranews-article/103347-isranews-54.html>

⁶⁹ รุ่งอรุณ ลิ้มพะพะภักดิ์. อนาคตทิศทางการรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 8 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก https://www.thaich8.com/news_detail/102107

นักเรียน ต้องมีเครื่องหมายเป็นแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสง มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำติดอยู่ด้านหน้ารถและด้านท้ายของตัวรถ โดยต้องมองเห็นได้อย่างชัดเจน และมีขนาดตามที่กำหนด และมีชื่อของโรงเรียนติดอยู่ด้านข้างทั้งสองข้างของตัวรถ กระจกรถต้องมีความโปร่งใสสามารถมองเห็นภายในตัวรถได้ และเห็นสภาพการจราจรภายนอกได้ชัดเจน ไม่ควรนำวัสดุอื่นมาติดหรือบดบังกระจก เว้นแต่เป็นเครื่องหมายหรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด และไม่บดบังทัศนวิสัยของการขับขี่ รวมถึงต้องมีเครื่องใช้จำเป็นในการช่วยเหลือนักเรียน เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉิน เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจก เหล็กชะแลง เป็นต้น โดยเก็บในที่ปลอดภัยและนำมาใช้งานได้สะดวก ทั้งนี้ ที่รถต้องติดป้ายแสดงข้อความเตือนไว้ภายในตัวรถและเป็นตำแหน่งที่มองเห็นง่าย เพื่อเรื่องความปลอดภัยในการโดยสาร ส่วนโรงเรียนต้องควบคุม ดูแล เอาใจใส่ในเรื่องความปลอดภัยในการรับ-ส่งนักเรียน มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำรถ รวมถึงผู้ควบคุมและพนักงานขับรถผู้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการรับ-ส่งนักเรียน ดูแลการจราจรโรงเรียนของผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียน มีทะเบียนรถโรงเรียน ประวัติของพนักงานขับรถ และผู้ควบคุมดูแลนักเรียน ออกหนังสือรับรองการรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียนหรือสถานศึกษา เพื่อนำไปใช้เป็นรถรับส่งนักเรียนต่อกรมการขนส่งทางบก หากเกิดอุบัติเหตุให้รายงานต่อผู้บังคับบัญชาหรือผู้กำกับดูแลให้ทราบโดยเร็ว เพื่อให้ความช่วยเหลืออย่างรวดเร็ว และจัดให้มีมาตรการความปลอดภัยในการกำกับดูแลการใช้รถโรงเรียน ส่วนผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียนที่ให้บริการรับส่งนักเรียนภายใต้การกำกับดูแลของโรงเรียน ต้องควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับส่งนักเรียน จัดให้มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำรถ จัดใหญ่ควบคุมดูแลนักเรียนและพนักงานขับรถให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการรับส่งนักเรียน รวมถึงรายงานผลการจัดการรถโรงเรียนให้โรงเรียนทราบทุกเดือน และรายงานในทางโรงเรียน ทราบทันทีที่เกิดเหตุหรือมีกรณีฉุกเฉินขึ้น ทั้งนี้ ต้องแจ้งผลการตรวจสภาพรถประจำปีในทางโรงเรียนทราบ พร้อมจัดให้มีการประกันการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตลอดระยะเวลาที่มีการใช้รถโรงเรียน รับส่งนักเรียน ส่วนผู้ควบคุมดูแลและพนักงานขับรถ ต้องร่วมกันขับด้วยความปลอดภัย หมั่นเช็คตรวจสอบสภาพรถและอุปกรณ์ต่างๆให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ตรวจสอบจำนวนนักเรียนที่รับ-ส่งและให้นักเรียนนั่งประจำที่ก่อนเคลื่อนตัวรถ และกำชับให้นักเรียนคาดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตนเอง ดูแลความปลอดภัยระหว่างการโดยสารและให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดอุบัติเหตุ พร้อมรายงานให้โรงเรียนทราบทันที ทั้งนี้ ต้องประพฤติ ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ และระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด และเข้ารับการอบรมตามที่โรงเรียน/ผู้ดำเนินกิจการโรงเรียนกำหนด ทั้งนี้ ยังอ้างถึง มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนตามเกณฑ์กรมการขนส่งทางบกที่อนุญาตให้นำรถที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน รวมถึงรถสองแถวและรถตู้มาใช้เป็นรถรับส่งนักเรียนได้ โดยมีการรับรองการใช้รถดังกล่าวจากทางโรงเรียนหรือสถานศึกษา ซึ่งต้องได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด อาทิ ห้ามติดพลมกรองแสงที่กระจกรอบคัน ส่วนตัวที่นั่ง

ผู้โดยสารต้องยึดอย่างมั่นคงแข็งแรง และต้องไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนยืน กรณีรถสองแถวต้องมี ประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียนตก รถต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถเท่านั้น และห้ามดัดแปลงสภาพรถ ห้ามเพิ่มเบาะที่นั่งหรือการต่อเติมกระเบาะทนาย และรถทุกคันต้องผ่านการ ตรวจสอบจากสำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ ที่ตัวรถติดแผนป้ายพื้นสีส้ม มีข้อความตัวอักษรสีดำว่า “รถโรงเรียน” ติดอยู่ด้านหน้าและด้านท้าย มีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันหรือ สีแดงเปิด-ปิดเป็นระยะ ติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของรถ มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นกรณีฉุกเฉิน เช่น เครื่องดับเพลิง คอนทักกระจก วัสดุภายในรถสวนของผู้โดยสารต้องไม่มีส่วนแหลมคม ทางประตู ทางขึ้นลงหรือที่เป็นช่องเปิดต้องมีความปลอดภัย คนขับต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ สวมบุคคล มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปหรือได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และไม่เคยมีประวัติเสียหายอันเกิด จากการขับรถมาก่อน รวมทั้งต้องมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่รับ-ส่งนักเรียน เพื่อดูแลความปลอดภัยให้นักเรียนตลอดการรับส่ง⁷⁰

อิชย์อาณิคม์ ชิตวิเศษ กล่าวว่า รถรับส่งนักเรียนเป็นหนึ่งในสวัสดิการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาที่จะทำให้เด็กเยาวชนสามารถเข้าถึงการศึกษาขั้นพื้นฐานได้ โดยข้อมูลจากบทความของ Think Forward Center เรื่อง “ค่าเดินทาง: สิ่งที่ระบบการศึกษามองข้าม-ทางออกในการลดภาระค่าเดินทางของนักเรียน/ผู้ปกครอง” ทำให้ทราบเบื้องต้นว่า รถรับส่งเป็นอีกหนึ่งของระบบการศึกษาที่ได้รับผลกระทบอย่างมากในช่วงโควิด-19 เนื่องจากต้องหยุดทำการ เพราะไม่มีนักเรียนโดยสาร และเมื่อกลับมาเรียนที่โรงเรียนได้ตามปกติแล้ว รถรับส่งนักเรียนก็ยังคงเป็นสวัสดิการจำเป็นอย่างมาก ด้วยค่าใช้จ่ายที่ถูกลงกว่า ปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนนกว่า และมาถึงโรงเรียนได้ตรงต่อเวลากว่า โดยค่าใช้จ่ายสำหรับรถรับส่งนักเรียนต่อหัวต่ออยู่ที่ 300-500 บาท/เดือน(ตามระยะทาง) หรือ 2,700-4,500 บาท/ปี ซึ่งเป็นตัวเลขที่ใกล้เคียงกับผลการศึกษานักเรียนของสำนักงานกองทุนเพื่อความเสมอภาคทางการศึกษา จังหวัดอำนาจเจริญ ที่เคยประเมินว่า หนึ่งปีการศึกษา(9 เดือน) นักเรียนจะต้องเสียค่าเดินทางมาโรงเรียนอยู่ที่ประมาณ 3,579 บาท/ปี ดังนั้น รถรับส่งนักเรียนก็น่าจะเป็นทางรอดที่สำคัญทางหนึ่งที่จะทำให้เด็กไม่หลุดออกจากระบบการศึกษา หากโรงเรียนมีระเบียบและวิธีการจัดการที่มีมาตรฐานมากพอ ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบก(ขบ.) เปิดเผยว่า ปัจจุบัน(ปี 2565) มีจำนวน 4,497 คันทั่วประเทศ ที่ได้รับใบอนุญาตจาก ขบ. แต่จำนวนจริงๆ อาจมากกว่านั้น เนื่องจากรถรับส่งในอีกหลายโรงเรียนยังไม่ได้รับใบอนุญาต รวมถึงรถรับส่งอิสระที่ไม่ได้ยึดโยงกับโรงเรียน และปัญหานี้ก็นำมาสู่การ

⁷⁰ สิริโฉม พรหมโฉม. "การควบคุมการใช้รถโรงเรียนตามระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562." *จุลนิตี* 7, 2 (มีนาคม-เมษายน 2563): 129-33.

มีรถรับส่งนักเรียนที่ไม่ได้มาตรฐานและเสี่ยงต่อการล้มเด็กไว้บนรถรับส่ง เนื่องจากไม่มีระบบการเช็คจำนวนนักเรียนที่ขึ้นรถรับส่งในแต่ละวันของครูเวรประจำรถรับส่งนักเรียนที่รัดกุมเพียงพอ⁷¹

เทอดพงศ์ เต็มภาคย์ กล่าวว่า รถโรงเรียนในยุค New Normal เป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญ เนื่องจากต้องรักษามาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน และป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปัจจุบัน จึงควรมีมาตรการร่วมกันเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด ดังนี้

1. ตรวจสอบมาตรฐานและความปลอดภัยของรถโรงเรียนสม่ำเสมอ เช่น ติดตั้งระบบไฟส่องสว่าง ภายในห้องโดยสาร ติดตั้งถังดับเพลิง และค้อนฉุกเฉินภายในรถ
2. พนักงานผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือตามที่กฎหมายกำหนด
3. นักเรียนที่ใช้บริการรถโรงเรียนต้องสวมหน้ากากผ้าหรือหน้ากากอนามัยตลอดการเดินทาง
4. กำหนดให้รถโรงเรียน 1 คัน รับส่งนักเรียน 2-3 แห่ง ควรมีจำนวนผู้โดยสารรวมไม่เกิน 12 คน/คัน โดยจัดให้มีการเว้นระยะระหว่างบุคคลด้วยการเว้นเบาะโดยสาร
5. ตรวจสอบการรับ-ส่งจำนวนนักเรียนทุกครั้ง และหลังส่งนักเรียนเสร็จแล้วต้องตรวจสอบว่ามีเด็กตกค้างภายในรถหรือไม่
6. ควรปิดเครื่องปรับอากาศและเปิดหน้าต่างรถ เพื่อให้อากาศถ่ายเทได้สะดวก และต้องทำความสะอาดภายในห้องโดยสารทั้งก่อนและหลังการรับ-ส่งนักเรียนโดยการเช็ดด้วยน้ำยาทำความสะอาด หรือน้ำยาฆ่าเชื้อ
7. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันอย่างเคร่งครัด ทั้งผู้ขับขี่และนักเรียนในขณะก่อน-หลังขึ้นรถ ด้วยการตรวจวัด อุณหภูมิ ใช้แอลกอฮอล์เจลล้างมือ เตรียมหน้ากากอนามัยสำรอง ไม่พูดคุยหยอกล้อ หรือเล่นกันขณะเดินทาง⁷²

เพ็ญพิชชา เขียวพอ กล่าวว่า การเดินทางไปกลับโรงเรียนของนักเรียนอย่างปลอดภัยองค์ประกอบสำคัญอย่างยิ่งประการหนึ่ง คือ ยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน ในประเทศที่มีการจัดระบบรถโรงเรียนอย่างมีประสิทธิภาพต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน ส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโรงเรียนลดลง และยืนยันได้ว่า การเดินทางด้วยรถโรงเรียนมีความปลอดภัยมากกว่าการ

⁷¹ อิชัยอาณิคม์ ชิตวิเศษ. Safety School Bus เปิดนโยบายรถรับส่งปลอดภัยได้จริง. เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

<https://think.moveforwardparty.org/article/welfare/3476/>

⁷² เทอดพงศ์ เต็มภาคย์. รถโรงเรียนในยุค New Normal. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://chulalongkornhospital.go.th/kcmh/line/84-new-norma/>

เดินทางด้วยยานพาหนะชนิดอื่นๆ อ้างอิงจากข้อมูลศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก โรงพยาบาลรามาธิบดี พบว่า สถิติการเสียชีวิตของเด็กไทย อายุ 1-14 ปี เสียชีวิตจากการขนส่ง เฉลี่ยปีละ 764 ราย อัตราการเสียชีวิต 5 คน ต่อ 100,000 คนต่อปี และยังคงมีสถิติต่อเนื่อง โดยรถโรงเรียนที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถนอกระบบที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย มีการบริหารจัดการโดยเอกชน การควบคุมมาตรฐานประสิทธิภาพ และโรงเรียนไม่มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ อย่างไรก็ตาม มีความพยายามจากหน่วยงานภาครัฐ ทั้งกระทรวงศึกษาธิการ รวมถึงกรมการขนส่งทางบก ในการเข้ามาควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งในลักษณะรถสองแถวและรถตู้ โดยกำหนดให้ต้องผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา และนำรถเข้าตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ ส่วนภายในรถต้องมีเครื่องมือที่จำเป็นสำหรับช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีอุบัติเหตุ เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก ที่นั่งผู้โดยสารต้องยึดแน่นมั่นคงแข็งแรง กรณีเป็นรถสองแถวต้องมีประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียนตก ส่วนรถตู้ต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถ ห้ามตัดแปลงสภาพรถโดยเฉพาะการเพิ่มเบาะที่นั่งหรือการต่อเติมกระบะท้ายเพื่อให้นักเรียนได้มากเกินจำนวนบรรทุกที่ปลอดภัย โดยรถรับส่งนักเรียนที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกต้องติดแผ่นป้ายพื้นสีส้ม มีข้อความตัวอักษรสีดำว่า “รถโรงเรียน” ติดอยู่ด้านหน้าและด้านท้ายของรถให้เห็นชัดเจน มีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันหรือสีแดงเปิดปิดเป็นระยะติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของรถ เพื่อให้รถคันอื่นมองเห็นได้อย่างชัดเจน และเลือกใช้มาตรการเด็ดขาด หากพบการฝ่าฝืนให้ระงับการใช้รถทันทีเพื่อความปลอดภัยสูงสุดของนักเรียนและความมั่นใจของผู้ปกครอง ด้านผู้ขับรถรับส่งนักเรียนต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งต้องไม่เคยมีประวัติเสียหายอันเกิดจากการขับรถมาก่อน และต้องมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำรถ ซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน ซึ่งเป็นมาตรการที่กำหนดขึ้นเพื่อป้องกันการเสียชีวิตของเด็ก เพราะนอกจากจะเกิดจากรถที่ใช้ในการเดินทางไม่ปลอดภัยแล้ว ยังเกิดจากการไม่มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียน หรือมีแต่ไม่ได้ให้ความใส่ใจและรอบคอบเพียงพอในการดูแลเด็กที่โดยสารมาในรถ ทำให้เกิดการหลงลืมเด็กไว้ในรถจนเสียชีวิต ทั้งนี้ การรับมือกับการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ของรถโรงเรียน ได้มีมาตรการเพื่อให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนปฏิบัติตามตลอดภาคการศึกษา ตามมาตรการคัดกรอง ดังนี้ พนักงานขับรถรับส่งนักเรียน ผู้ควบคุมนักเรียน จะต้องผ่านการคัดกรอง และตรวจวัดอุณหภูมิ ก่อนการขับรถรับส่งนักเรียน รวมถึงต้องคัดกรองและตรวจวัดอุณหภูมินักเรียนก่อนให้บริการด้วยเช่นกัน สวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าตลอดการเดินทาง ทั้งพนักงานขับรถ ผู้ควบคุมนักเรียน และนักเรียนที่ให้บริการ เตรียมแอลกอฮอล์ชนิดเจล หรือชนิดน้ำสำหรับล้างมือ และทำความสะอาดรถรับส่งนักเรียนก่อนและหลังการให้บริการแต่ละรอบ โดยเฉพาะ

การเปิดหน้าต่างและประตูเพื่อถ่ายเทระบายอากาศภายในตัวรถ และทำความสะอาดจุดที่มีการสัมผัสบ่อยๆ เช่น ราวจับ ที่เปิดประตู เบาะนั่ง ที่วางแขน โดยหากทุกโรงเรียนและทุกภาคส่วนมีการบริหารจัดการรถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียนที่ดี ไม่เพียงแต่แก้ปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในการเดินทางได้เท่านั้น แต่จะแก้ปัญหาการหลงลืมเด็กไว้ในรถ การแก้ปัญหาการที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายให้เข้าสู่ระบบและมีมาตรฐานความปลอดภัยสูงขึ้นอีกด้วย เพื่อให้เยาวชนอนาคตของชาติไม่ต้องประสบอุบัติเหตุในการเดินทางอีกต่อไป⁷³

สวนีย์ ฉ่ำเฉลียว กล่าวว่า ปี พ.ศ.2552 ประเทศไทยประกาศให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ในปี พ.ศ.2554 เป็นจุดเริ่มของ“ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” ตามประกาศขององค์การอนามัยโลก(WHO) ที่มีเป้าหมายให้แต่ละประเทศลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ร้อยละ 50 ภายในเวลา 10 ปี ซึ่งนับว่าเป็นภารกิจร่วมกันของประชาชนทั่วโลก การขับเคลื่อนโดยใช้สิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ 10 ประการ ทำให้เกิดการสร้างระบบการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะขึ้น 3 ระบบ คือ ระบบป้องกันและเฝ้าระวัง ระบบร้องเรียน และระบบการชดเชยเยียวยา ซึ่งถือได้ว่าเป็นความพยายามแก้ไขปัญหาของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างเป็นระบบได้มากกว่าการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ดังนั้น เครือข่ายผู้บริโภคภาคประชาชน จึงขอเสนอ “มาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ” เพื่อประโยชน์สุขของประชาชนชาวไทยโดยรวม ทั้งนี้ ในด้านความปลอดภัย มีดังนี้ 1) รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดทุกมาตรฐาน ควรสนับสนุนให้มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้กับ ผู้โดยสารทุกที่นั่งและให้มีการแนะนำส่งเสริมให้ผู้โดยสารใช้เข็มขัดนิรภัยทุกครั้งตลอดการเดินทาง 2) การเดินทางของรถโดยสารติดต่อทุกๆ 4 ชั่วโมง ต้องมีการสับเปลี่ยนพนักงานขับรถ หรือพนักงาน ขับรถต้องได้หยุดพักเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 30 นาทีก่อนขับรถต่อไป ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ.การขนส่งทาง บก พ.ศ.2522 มาตรา 103 ทวิผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท ตามมาตรา 127 3) ควรกวดขันให้รถโดยสารได้มีการตรวจสภาพรถ สภาพคนขับทุกเที่ยวรถที่ออกให้บริการ ให้รถโดยสาร มีการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง อุปกรณ์ทุบกระจก พร้อมกระจกที่สามารถทุบให้แตกได้ให้ครบทุกคัน ด้านการให้ข้อมูลข่าวสารและบริการแก่ผู้ใช้บริการ มีดังนี้ 1) ผู้ให้บริการ ควรมีการรับประกันเวลาออกเดินทางและถึงจุดหมาย โดยให้มีการจ่ายค่าชดเชยหากผิด สัญญาประกันเวลา เช่นเดียวกับที่ผู้โดยสารถูกผู้ประกอบการปรับหรือริบค่าโดยสารในกรณีที่ขอเลื่อนการเดินทาง หรือมาไม่ทันเวลาออกรถ 2) ตัวโดยสารนอกจากจะมีหมายเลขโทรศัพท์เพื่อการร้องเรียนต่อบริษัทผู้ให้บริการแล้ว ควรมีหมายเลข โทรศัพท์เพื่อการร้องเรียนต่อ บริษัท ขนส่ง จำกัด และกรมการขนส่ง

⁷³ เพ็ญพิชชา เขียวพอ. รถรับ-ส่งนักเรียน ความปลอดภัยที่ต้องไม่ละเลย. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565 เข้าถึงได้จาก <https://safedrivedlt.com/รถรับ-ส่งนักเรียน-ความปลอดภัย>

ทางบก เพิ่มเติมให้กับผู้โดยสารด้วยในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลการเดินทาง 3) ตัวโดยสารควรมีการแจ้งถึงความคุ้มครองของประกันภัย ชื่อของบริษัทประกันภัยที่ผู้ประกอบการรถ โดยสารจัดให้ผู้โดยสารด้วย พร้อมทั้งเบอร์โทรศัพท์ติดต่อกับบริษัทประกันภัย 4) ควรมีระบบให้ข้อมูลหรือพนักงานบริการประจำรถ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับชื่อของผู้ขับรถ ระยะเวลาการ เดินทาง จุดที่จะมีการสับเปลี่ยนพนักงานขับรถ และข้อมูลที่จำเป็นอื่นๆ ในการเดินทางของผู้โดยสาร เช่น ข้อห้ามการสูบบุหรี่หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนรถโดยสาร ไม่กระทำการใดๆ ที่จะก่อให้เกิดความไม่สงบ หรือรบกวนสร้างความรำคาญกับผู้โดยสารอื่นๆ เป็นต้น และด้านการชดเชยเยียวยา 1) เมื่อเกิดอุบัติเหตุบริษัทขนส่ง จำกัด ควรมีมาตรการ กำกับดูแล เช่น การหยุดพักรถไว้ก่อน หรือระงับ การให้บริการจนกว่าจะปรากฏข้อเท็จจริง หรือได้มีการชดเชยค่าเสียหายจนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว 2) เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้เสียหายต้องได้รับการดูแล ชดเชยความเสียหายอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม ⁷⁴

วัฒนคุณัย ธนัญชัย กล่าวถึงองค์ประกอบหลักของปัญหาระบบรถรับ-ส่งนักเรียน โดยให้ข้อมูลว่า ปัญหาส่วนหนึ่งเริ่มจากการเลือกรถให้บุตรหลานของผู้ปกครอง ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ทราบถึงมาตรฐานการตรวจสอบ ในขณะที่รถรับ-ส่ง ส่วนใหญ่ไม่ได้มาตรฐาน โดยจากการดำเนินโครงการวิจัยฯ คณะทำงานได้สรุปออกมาเป็นโมเดลกลาง ดังนี้ 1. ประเมินสถานการณ์ รวบรวมข้อมูล นำเสนอข้อมูลร่วมกัน ทั้งคนขับรถ ผู้ประกอบการ ผู้ปกครอง โรงเรียน และเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบปัญหาเดียวกัน 2. พัฒนาเครือข่าย โดยนำข้อมูลมาแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน 3. เพิ่มแรงเสริม ลดแรงต้าน ให้ความรู้ทั้งผู้ประกอบการ คนขับรถจะต้องรู้กฎจราจร ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร 4. การบังคับใช้จริง เช่น การบังคับใช้กฎหมาย ให้คนขับรถรับ-ส่ง รู้ถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รณรงค์ให้มีการให้ความรู้ซ้ำ 5. การประเมินผล เพื่อติดตามปัญหาอุปสรรคของการทำงาน เพื่อวางแผนแก้ไขต่อไปในอนาคต และ 6. การคืนข้อมูลให้ทั้งในระดับจังหวัด ระดับพื้นที่ โดยโรงเรียนสามารถนำไปเป็นนโยบายของแต่ละพื้นที่ต่อไป⁷⁵

⁷⁴ สวณีย์ ฉั่วเฉลียว. “ข้อเสนอแนะเพื่อการยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ,” เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565, เข้าถึงจาก

www.parliament.go.th/ewtcommittee/ewt/education

⁷⁵ ———. ร่วมสร้าง “รถรับ-ส่ง นักเรียนปลอดภัย”. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565

เข้าถึงได้จาก <https://www.thaihealth.or.th/%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%A1%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A-%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%99%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B9%80/>

พิสิษฐ์ วงศ์เรีธรณา กล่าวว่า "อยากให้ทุกคนมองเรื่องนี้เป็นเรื่องของการศึกษา เพราะหากเด็กไม่สามารถไปโรงเรียนได้ หรือโรงเรียนไม่มีเด็ก การมีโรงเรียนก็จะไม่มีความหมายอีกต่อไป" พร้อมได้จัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัย ดังนี้ 1. กำหนดให้โรงเรียนเป็นจุดจัดการรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย 2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถจัดสรรงบประมาณเพื่อให้มีทางเลือกในการเดินทางไป-กลับโรงเรียนที่ทั่วถึงและมีมาตรฐานความปลอดภัยภายใต้ภารกิจของการศึกษา 3. จัดตั้งอนุกรรมการด้านความปลอดภัยของเด็กและเยาวชนขึ้นในศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนส่วนกลางและทุกจังหวัด 4. ขนส่งจังหวัดร่วมกับสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา กำหนดปฏิทินและแนวทางในการจัดการรถรับส่งนักเรียนให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่⁷⁶

โครงการที่เกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนที่มีผู้ดำเนินการไว้แล้ว

จากการศึกษาข้อมูล Global Status Report on Road Safety 2018 ขององค์การอนามัยโลกที่จัดให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นอันดับที่ 9 ของโลก และเป็นอันดับ 1 ในเอเชีย การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากจักรยานยนต์ของไทยยังสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 74.4 ของอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด โดยในปี พ.ศ.2561 ไทยมียอดผู้เสียชีวิตสูงถึง 22,491 ราย เฉลี่ย 60 คนต่อวัน โดยในกลุ่มเด็กและวัยรุ่นมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ต่ำมาก⁷⁷ รวมถึงจากสถิติข้อมูลผู้เสียชีวิตสะสม ประเทศไทย ปี พ.ศ.2565 จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(ThaiRSC) พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสะสม 15,012 ราย โดยผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 77.35 ทั้งนี้ เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงสุด คิดเป็น ร้อยละ 80.62 และประเภทรถยนต์ ร้อยละ 19.38 โดยช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 36 – 60 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.69 ของผู้เสียชีวิตสะสม ในขณะที่ช่วงอายุ 1-14 ปี และ 15-18 ปี อยู่ในอันดับที่ 5 และ 6 คิดเป็นร้อยละ 8.66 และร้อยละ 6.67 ตามลำดับ⁷⁸ ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าใน พ.ศ.2573 ภาพรวมการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจะส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของผู้ใช้ถนนสูงเป็นอันดับ 5 และเป็นสาเหตุให้พิการหรือทุพพลภาพเป็นอันดับที่ 17 ของโลก

⁷⁶ เรื่องเดียวกัน.

⁷⁷ World Health Organization(WHO), Global Status Report on Road Safety2018.

⁷⁸ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. การเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย. เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565.

เข้าถึงได้จาก <https://www.thairsc.com/data-compare>

อุบัติเหตุทางถนน(Road Traffic Injury : RTI) จึงเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย และเป็นอันดับหนึ่งในสามอันดับแรกของปัญหาสาธารณสุขมาโดยตลอด จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้พิการมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี รวมทั้งเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการสูญเสียสุขภาพจากการตายก่อนวัยอันควรของประชากรไทย⁷⁹ และจากการศึกษาค้นคว้าข้อมูล พบว่า ที่ผ่านมามีการศึกษาวิจัยการขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน มีต้นแบบรถโรงเรียนปลอดภัย รวมถึงมีการถอดบทเรียนหรือขับเคลื่อนโดยมูลนิธิเพื่อผู้บริโภคร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งนี้ การจัดการรถรับส่งนักเรียนมี 2 ลักษณะ คือ

1.การจัดการโดยโรงเรียนหรือครูของโรงเรียน ซึ่งมีการจัดการอยู่ 3 รูปแบบ กล่าวคือรูปแบบที่ 1) รูปแบบที่เป็นทางการ หมายถึง รูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนที่กำหนดเป็นภารกิจหน้าที่ประจำของโรงเรียน รูปแบบที่ 2) รูปแบบกึ่งทางการ หมายถึง ความสมัครใจจัดการรถรับส่งนักเรียนโดยครูของโรงเรียนคนใดคนหนึ่งหรือหลายคน โดยผู้บริหารโรงเรียนไม่แต่งตั้งหรือมอบหมายให้เป็นหน้าที่หรือเป็นภารกิจของโรงเรียน แต่ยินยอมให้ครูคนดังกล่าวจัดการรถรับส่งนักเรียนในนามของโรงเรียนได้ และรูปแบบที่ 3) รูปแบบเฉพาะโรงเรียน หมายถึง การจัดการรถรับส่งนักเรียนที่เป็นรูปแบบเฉพาะของโรงเรียนนั้นๆ เช่น รูปแบบโรงเรียนช่วยจ่ายค่าจ้างรถส่วนหนึ่งของโรงเรียนพลุหลวงวิทยา จังหวัดตาก และรูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนโดยชมรมผู้ปกครองของโรงเรียนนวมินทราชินูทิศ สตรีวิทยา พุทธมณฑล

2. การจัดการโดยกลุ่มคนขับรถรับส่งนักเรียน คือ กลุ่มคนขับรถรับส่งนักเรียน ในบางพื้นที่ที่เกิดจากการรวมตัวกันในลักษณะที่แตกต่างกัน⁸⁰

ทั้งนี้ โรงเรียนที่มีรูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียน มีดังนี้

1. บางปلام้าโมเดล โรงเรียนบางปلام้าสูงสุวรรณผดุงวิทย์ จังหวัดสุพรรณบุรี

โรงเรียนบางปلام้าสูงสุวรรณผดุงวิทย์ เป็นโรงเรียนที่มีรูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนแบบเป็นทางการเพียงแห่งเดียว ซึ่งเป็นรูปแบบการจัดการที่มีความยั่งยืนและต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีการปรับเปลี่ยนผู้บริหารโรงเรียนหรือครูที่ดูแลรถรับส่งนักเรียน ภารกิจทางด้านรถรับส่งนักเรียน ก็ยังคงดำเนินต่อไปได้ ทั้งนี้ ต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างฝ่ายบริหารโรงเรียน กับชมรมรถรับส่งนักเรียนโรงเรียนบางปلام้าสูงสุวรรณผดุงวิทย์ โดยโรงเรียนกำหนดให้ชมรมรถรับส่งนักเรียนเป็นภารกิจหนึ่ง

⁷⁹ กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.). ทิศทางและเป้าหมาย ระยะ 10 ปี(พ.ศ. 2565-2574).

⁸⁰ ฉัตรชัย กุ่อารี. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาวิจัย:การขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน พื้นที่นำร่องจังหวัดจันทบุรี. เข้าถึงเมื่อ 23 มกราคม 2565. เข้าถึงได้จาก <http://www.roadsafetythai.org/edoc>

ของงานกิจการนักเรียน และแต่งตั้งครูเป็นผู้ดูแลรถรับส่งนักเรียน ทั้งนี้ กระบวนการสำคัญที่ก่อให้เกิด “บางปลาหมอเดล” ประกอบด้วย 1. การรวบรวมคนขับรถรับส่งนักเรียนที่มาจากโรงเรียนให้ทำหน้าที่เป็นสารวัตรนักเรียน เพื่อรายงานพฤติกรรมต่างๆ ของนักเรียนให้แก่ครูฝ่ายปกครอง โดยต่อมาการรวมตัวดังกล่าวได้เปลี่ยนเป็นชมรมรถรับส่งนักเรียน 2. แต่งตั้งหัวหน้านักเรียนและรองหัวหน้าในรถรับส่งนักเรียนทุกคน และทำหน้าที่ในการตรวจสอบความประพฤติของนักเรียนทุกคนในรถ และตรวจสอบการทำหน้าที่ของคนขับรถรับส่งนักเรียน และ รายงานให้ครูที่ได้รับการแต่งตั้งฯ ทราบ ต่อมา เรียก นักเรียนที่ได้รับการแต่งตั้งและทำหน้าที่หัวหน้านักเรียนและรองหัวหน้าในรถรับส่งนักเรียน ว่า Hero on steer 3. มีการติดต่อหน่วยงานภายนอก ได้แก่ สำนักงานขนส่งหรือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการเป็นวิทยากรดำเนินการอบรมให้ความรู้ในด้านต่างๆ แก่คนขับรถรับส่งนักเรียน ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการรถรับส่งนักเรียน โดยโรงเรียนเป็นจุดจัดการ 4. โรงเรียนเป็นแกนหลักและเป็นผู้จัดการแก้ไขปัญหาของรถรับส่งนักเรียนทั้งหมด เช่น การเกลี้ยจำนวนนักเรียนบนรถ การเป็นผู้เจรจาตกลงเรื่องค่าจ้างรถรับส่งนักเรียนระหว่างผู้ปกครองกับคนขับรถรับส่งนักเรียน การกำหนดวิธีการเข้ามารับส่งนักเรียนของโรงเรียนและการทำประวัติ การแก้ไขปัญหาพิพาทระหว่างกลุ่มผู้ขับรถโดยสารประจำทางกับกลุ่มคนขับรถรับส่งนักเรียน เป็นต้น 5. การให้ความสำคัญและเห็นประโยชน์ของการจัดการรถรับส่งนักเรียน ที่นำกลุ่มคนขับรถรับส่งนักเรียนและนักเรียนมาเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบและติดตามพฤติกรรมของนักเรียนจากผู้บริหารและครูทั้งหมดของโรงเรียน ซึ่งต่อมากำหนดให้ชมรมรถรับส่งนักเรียน เป็นกิจกรรมหนึ่งของภารกิจการงานดูแลนักเรียน ถือว่าเป็นโรงเรียนของรัฐแห่งเดียวในประเทศไทย ที่กำหนดให้ชมรมรถรับส่งนักเรียนเป็นกิจกรรมของโรงเรียน ทั้งนี้ รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนแห่งนี้มี 6 ประเภท ได้แก่ 1. รถกระบะนั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน รย.2 2. รถตู้นั่ง ส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน 3. รถกระบะบรรทุก 4. รถบรรทุกส่วนบุคคล(จดทะเบียนตามกฎหมายขนส่ง) 5. รถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง และ 6.รถโรงเรียนที่จดทะเบียนตามกฎหมายกระทรวงคมนาคมว่าด้วยรถโรงเรียน⁸¹

2. โรงเรียนท่านครุณาณวโรภาสอุทิศ จังหวัดนครศรีธรรมราช

โรงเรียนท่านครุณาณวโรภาสอุทิศ มีรูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนที่เกิดขึ้นโดยแนวคิดของครูซึ่งไม่ได้เกิดจากนโยบายของโรงเรียน แต่ผู้บริหารโรงเรียนอนุญาตให้ดำเนินการได้และมิได้กำหนดเป็นภารกิจของโรงเรียน โดยแก้ปัญหาด้วยการประชุมผู้นำชุมชนร่วมกับครูของโรงเรียน โดยกระบวนการมีส่วนร่วม เพื่อจัดการรถรับส่งนักเรียน โดยที่ประชุมร่วมมีมติให้ครูเป็นผู้ทำหน้าที่ดูแลงานรถรับส่งนักเรียน การจัดการรถรับส่งนักเรียน มิได้ตั้งเป็นชมรมรถรับส่งนักเรียน แต่รถรับส่ง

⁸¹ เรื่องเดียวกัน.

นักเรียนทุกคนต้องขึ้นอยู่ในการควบคุมและกำกับดูแลจากครูที่ได้รับการแต่งตั้ง โดยกำหนดให้มีการจัดทำประวัติ กำหนดระเบียบต่างๆ การประเมินพฤติกรรมกรรมการขับรถของคนขับรถรับส่งนักเรียน การวิเคราะห์ความเสี่ยงในเส้นทาง ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การอบรมให้ความรู้คณะกรรมการตรวจสอบรถรับส่งนักเรียน เป็นต้น คนขับรถรับส่งนักเรียนต้องเป็นรถรับส่งนักเรียนกับทางโรงเรียนก่อน โดยครูที่ได้รับการแต่งตั้งจะเป็นผู้ดำเนินการในเรื่องของจำนวนนักเรียนบนรถ รวมถึงอัตราค่าโดยสารซึ่งคนขับรถรับส่งนักเรียนไม่มีสิทธิ์กำหนดค่าโดยสารด้วยตนเอง และส่วนของนักเรียนและผู้ปกครองก็ไม่มีสิทธิ์เลือกรถรับส่งได้เช่นกัน ทั้งนี้ นักเรียนที่ประสงค์มาโดยรถรับส่งนักเรียนต้องกรอกใบสมัครแสดงความประสงค์ใช้รถรับส่งนักเรียนและแผนที่ที่ตั้งของบ้านและจุดขึ้นลงรถไว้ ทั้งนี้ ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารมีการประชุมร่วมกับคนขับรถรับส่งนักเรียน จากการตรวจสอบรถรับส่งนักเรียน พบว่า รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนเป็นรถกระบะนั่งบุคคล รย.2 และรถสองแถวโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ ไม่อนุญาตให้ใช้รถตู้และรถอย่างอื่น โดยมีจำนวนนักเรียนบนรถเฉลี่ย 20 คนต่อคัน จากการกำหนดจำนวนนักเรียนของครู⁸²

3. โรงเรียนพลุหลวงวิทยา จังหวัดตาก

โรงเรียนพลุหลวงวิทยา เป็นโรงเรียนในความอุปถัมภ์ของวัดในพระพุทธศาสนา สังกัดการศึกษาเอกชน โดยทางโรงเรียนช่วยผู้ปกครองนักเรียนจ่ายค่าจ้างรถรับส่งนักเรียนให้แก่คนขับรถรับส่งนักเรียนส่วนหนึ่ง โดยใช้เงินที่ได้รับการอุดหนุนจากรัฐ จ่ายเป็นค่าจ้างรถรับส่งนักเรียน และส่วนที่เหลือให้คนขับรถรับส่งนักเรียนเป็นผู้ดำเนินการเก็บจากผู้ปกครองนักเรียนโดยตรง รูปแบบการจัดการของโรงเรียน มีครูทำหน้าที่ดูแล เพื่อให้นักเรียนในพื้นที่ห่างไกล สามารถเดินทางมาโรงเรียนได้ด้วยรถรับส่งนักเรียนของชาวบ้านซึ่งคนขับรถรับส่งนักเรียนก็มีสิทธิ์รับส่งนักเรียนของโรงเรียนอื่นได้ด้วย ในกรณีนักเรียนที่ได้รับการยกเว้นเพราะยากจน ทางโรงเรียนจะเป็นผู้จ่ายค่าจ้างรถรับส่งนักเรียนให้ทั้งหมด ทั้งนี้ ใช้รูปแบบการจัดการโดยวิธีพูดคุยประชุมและขอความร่วมมือ ส่วนรถรับส่งนักเรียนที่พบเป็นรถตู้และรถกระบะ รย.2 และรย.3 ไม่มีการต่อเติมที่นั่งทั้งด้านท้าย ส่วนรถตู้พบมีการดัดแปลงเบาะที่นั่ง⁸³

4. โครงการจัดระเบียบรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนนวมินทราชินูทิศ สตรีวิทยา

พุทธมณฑลสาย 3 จังหวัดกรุงเทพมหานคร

โรงเรียนนวมินทราชินูทิศ สตรีวิทยา พุทธมณฑลสาย 3 มีรูปแบบการจัดการโดยวิธีการพูดคุย ประชุมและขอความร่วมมือ ทั้งนี้ การจัดการรถรับส่งนักเรียนอยู่ภายใต้การดูแลโดยชมรมผู้ปกครอง ซึ่งทางชมรมฯ จะเป็นผู้เรียกเก็บเงินค่าจ้างรถรับส่งนักเรียนจากผู้ปกครองแล้วนำไปจ่าย

⁸² เรื่องเดียวกัน.

⁸³ เรื่องเดียวกัน.

ให้แก่คนขับรถรับส่งนักเรียน นอกจากนี้ ชมรมฯ ยังเป็นผู้จัดรถและกำหนดเส้นทางวิ่งรับส่งนักเรียน ให้แก่คนขับรถรับส่งนักเรียนที่เข้าร่วมรับส่งนักเรียน และหากรถรับส่งนักเรียนที่ไม่อยู่ภายใต้การ ดำเนินการของชมรมผู้ปกครอง จะไม่สามารถวิ่งรับส่งนักเรียนของโรงเรียนได้ รถรับส่งนักเรียนที่พบ เป็นรถตู้และรถกระบะ รย.2 และ รย.3 มีการต่อเติมที่นั่งด้านท้าย และมีการใช้สติ๊กเกอร์สัญญา ลักษณะว่าเป็นรถร่วมบริการรับส่งนักเรียน⁸⁴

5. โรงเรียนศิขรภูมิพิสัย จังหวัดสุรินทร์

โรงเรียนศิขรภูมิพิสัย เป็นโรงเรียนนำร่องพื้นที่ต้นแบบของการจัดระบบรถรับ-ส่ง นักเรียนด้วยโมเดล SPS Care ว่า เป็นการนำแนวคิด ได้แก่ S-Survey คือ การสำรวจปัญหา นักเรียนที่เดินทางมาโรงเรียน P-People คือ การจัดทีมทำงาน S-Safe คือ การป้องกันและแก้ไขปัญหาที่จะ เกิดขึ้น และ Care คือ การเอาใจของเครือข่ายที่ต้องช่วยกันทำงาน มาประยุกต์ใช้ โดยติดต่อสื่อสาร กับคนขับรถรับ-ส่งแบบกัลยาณมิตร จัดตั้งชมรมรถรับ-ส่ง เพื่อสร้างข้อตกลงร่วมกันในการดูแล นักเรียน ตั้งแต่การให้ความรู้ การจัดรถให้ได้มาตรฐาน การสร้างจิตสำนึกให้รู้หน้าที่ในการขับรถ รวมถึงการให้ครูตรวจดูนักเรียนตั้งแต่ลงจากรถ เป็นต้น นอกจากนี้มีโครงการ "สานสัมพันธ์ วันทำบุญ อบอุ่นทั้งตำบล" ให้ครูกับนักเรียนร่วมไปทำบุญที่วัด ฟังพระเทศน์ เรื่องของการดูแลลูก การเดินทาง อย่างปลอดภัย ถือเป็นการจัดระบบการทำงานแบบ บวร คือ บ้าน วัด และโรงเรียน มาดำเนินงาน ร่วมกัน⁸⁵

6. โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย เป็นตัวแทนของโรงเรียนขนาดใหญ่ มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เป็นประโยชน์ต่อการรับ-ส่งนักเรียน โดยหลายๆ ปีที่ผ่านมา การจัดการรับ-ส่งของโรงเรียนอยุธยา วิทยาลัย ถือเป็นรถต้นแบบของจังหวัดที่พัฒนาระบบต่างๆ ด้วยมาตรการเรื่อง รถรับ-ส่งนักเรียน รถเอกชนไม่ได้มีลักษณะเป็นรถรับ-ส่งจากโรงเรียน โดยแต่เดิมทางโรงเรียนไม่ได้มีหน้าที่เข้าไปดูแลรถ รับ-ส่ง แต่เป็นเครือข่ายผู้บริโภคมาร่วมทำโครงการ ทางโรงเรียนเห็นว่าเป็นภาระหน้าที่ของผู้บริหาร โรงเรียนที่ควรเข้ามาดูแลร่วมกัน การดูแลรถรับ-ส่งนักเรียนจึงเป็นภารกิจหนึ่งในงานที่ครูจะต้องดูแล โดยตรง ด้วยการประสานงานกับผู้ประกอบการตั้งเป็นชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน ทางโรงเรียนมีกลุ่มไลน์ ให้ความรู้หรือประชาสัมพันธ์ผ่านกลุ่ม มีนักเรียนใช้บริการรถรับ-ส่งประมาณ 28% ซึ่งเป็นนักเรียน จาก 16 อำเภอและจังหวัดใกล้เคียงเข้ามาเรียน ทางเลือกในการใช้รถรับ-ส่งนักเรียนจึงสะดวกที่สุด สำหรับผู้ปกครอง เมื่อเปรียบเทียบกับนักเรียนใช้รถประจำทางต้องใช้เวลาานาน รถนักเรียนจะมารับ

⁸⁴ เรื่องเดียวกัน.

⁸⁵ เรื่องเดียวกัน.

ถึงบ้าน ส่งกลับถึงบ้าน ทั้งนี้ ทางโรงเรียนเป็นผู้ขึ้นทะเบียนรับรองเป็นรถรับ-ส่งนักเรียนเพื่อไปตรวจสภาพรถ

ที่ผ่านมาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักเรียนทั้งหมดเกิดขึ้นกับเด็กที่ขี่ซิ่งรถจักรยานยนต์ โดยปัจจัยหลักยังมาจากการขับเร็ว แต่ยังไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดจากรถรับ-ส่งนักเรียน ทั้งนี้ ทางโรงเรียนยังเล็งเห็นถึงความสำคัญจึงออกมาตรการร่วมกันกับผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนและผู้ปกครอง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โดยประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจมาให้ความรู้กับนักเรียนหน้า พร้อมตั้งกลุ่มไลน์ เพื่อพูดคุยกับผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนทุกคน เพื่อเป็นการป้องกันและหาทางออกร่วมกันหากเกิดปัญหาขึ้น ในกรณีมีการขนส่งจัดรถรับ-ส่งนักเรียนที่ไม่ถูกต้องเข้าสู่ระบบ เป็นไปตามมาตรฐานด้วยหลักการพ่อแม่ผู้ปกครองฝากลูกหลานเดินทาง ศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จะเป็นผู้เชื่อมประสานแต่ละหน่วยงานแบบบูรณาการ การจัดการรถรับส่งนักเรียนให้ปลอดภัย การขึ้นทะเบียน ขอใบรับรองจากโรงเรียนเชื่อมระหว่างโรงเรียนขนส่ง การตรวจสภาพรถยนต์เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ และมีการตั้งกลไกคุ้มครองสิทธิประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ขนส่งจังหวัด ตำรวจ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย(คปภ.) โรงเรียน เขตพื้นที่การศึกษา ตลอดจนพนักงานขับรถ เป็นต้น ให้ปรับปรุงรถรับส่งนักเรียนเป็นไปตามข้อกำหนด รวมถึง สำนักขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้ความร่วมมือดำเนินการจัดการด้านนโยบาย การออกแบบให้รถมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น นำมารับส่งนักเรียนได้อย่างถูกต้อง เมื่อเปิดเทอมขนส่งออกตรวจดำเนินการเพื่อให้ได้รับใบอนุญาต ช่วงสถานการณ์ โควิด-19 ระบาด ตัวรถรับส่งนักเรียนต้องมีการปรับปรุงให้เกิดความปลอดภัย มีการตรวจโรคคนขับ เพื่อให้เกิดความมั่นใจกับผู้ปกครอง โรงเรียน เมื่อส่งเด็กนักเรียนแล้ว พนักงานขับรถจะต้องทำความสะอาดเบาะรถ ราวจับประตูจับ ด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรค และ ดูแลเด็กทุกคนให้สวมหน้ากากอนามัย เจลแอลกอฮอล์ และตรวจตรารถโรงเรียนห้ามเสริมเบาะนั่ง ⁸⁶

7. โรงเรียนแม่ใจวิทยาคม จังหวัดพะเยา

โรงเรียนแม่ใจวิทยาคม ด้วยความร่วมมือของมูลนิธิพะเยาเพื่อการพัฒนา ร่วมกับ คณะทำงานเพื่อพัฒนาพัฒนารถโดยสารสาธารณะและรถรับส่งนักเรียนจังหวัดพะเยา ที่ร่วมกันสร้างความรู้ ความเข้าใจ และแนวทางพัฒนารถรับ-ส่งนักเรียน ให้เป็นไปตามคุณภาพและมาตรฐาน เพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับนักเรียนที่ใช้บริการ โดยโรงเรียนแม่ใจวิทยาคมเป็นหนึ่งในโรงเรียนนำร่องของจังหวัด เพื่อสร้างมาตรการและพัฒนาความร่วมมือกับทุกภาคส่วนในการพัฒนารถรับส่งนักเรียนปลอดภัย โดยเริ่มต้นจากการทำฐานข้อมูลรถรับส่งนักเรียน จำนวนนักเรียนที่โดยสาร

⁸⁶ ไทยโพสต์. อยุธยาโมเดล ต้นแบบรถโรงเรียนวิถีใหม่ ปลอดภัยอุบัติเหตุ ไกลห่างโควิด-19. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaipost.net/main/detail/108421>

รวมทั้งจัดทำข้อมูลสภาพรถและคนขับรถ ทั้งยังมีการพัฒนาครูและนักเรียนผู้รับผิดชอบในการดูแล ตรวจเช็คเพื่อร่วมทางและความพร้อมของคนขับแต่ละเที่ยว ทั้งนี้ยังได้จัดให้มีการประชุม คณะกรรมการสถานที่ศึกษา ชมรมผู้ปกครอง และผู้ประกอบการในทุกเดือน เพื่อหาแนวทางในการ พัฒนาให้เกิดความปลอดภัยต่อนักเรียน ปรับจูนรับส่งนักเรียนให้มีความปลอดภัยจากเดิมที่เคยรับส่ง นอกโรงเรียนก็ดำเนินการย้ายเข้ามายังจุดที่จัดให้ในโรงเรียน และใช้หลัก 3 ประสาน คือ โรงเรียน นักเรียน และผู้ประกอบการ ที่ต้องเรียนรู้และเข้าใจกัน โดยมีจุดคิดร่วมกัน คือ นักเรียนต้องไป-กลับ ด้วยความปลอดภัยตามกฎหมายจราจร อุปกรณ์ส่วนควบต้องแข็งแรง และที่สำคัญทางโรงเรียน มีเด็กทำยารถหรือนักเรียนที่เสียสละในการดูแลควบคุมนักเรียนด้วยกันในทุกเช้าและเย็น จึงทำให้นักเรียนรวมถึงผู้ปกครองรู้สึกปลอดภัย ทั้งนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา คณะทำงานเพื่อพัฒนา คุณภาพรถโดยสารสาธารณะและรถรับส่งนักเรียนจังหวัดพะเยา ร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เตรียมความพร้อมระบบมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งใน ลักษณะรถสองแถวและรถตู้ โดยกำหนดต้องผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา และนำรถ เข้าตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ ภายในรถต้องมีเครื่องมือที่จำเป็นในการช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีอุบัติเหตุ เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก ที่นั่ง ผู้โดยสารต้องยึดแน่นมั่นคงแข็งแรง กรณีเป็นรถสองแถวต้องมีประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียนตก ส่วน รถตู้ต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถเท่านั้น ห้ามดัดแปลงสภาพรถโดยเฉพาะ การเพิ่มเบาะที่นั่งหรือการต่อเติมกระบะท้ายเพื่อให้รับนักเรียนได้มากเกินจำนวนบรรทุกที่ปลอดภัย ด้านผู้ขับรถรับส่งนักเรียนต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือได้รับ ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งต้องไม่เคยมี ประวัติเสียหายอันเกิดจากการขับรถมาก่อน และต้องมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำรถ ซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน และต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงและ กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด และจัดทำสติ๊กเกอร์ “รถโรงเรียนปลอดภัย” ไว้สำหรับรถรับส่ง นักเรียนทุกคันที่มาขอใบอนุญาตและตรวจสภาพถูกต้องตามกฎหมาย และไม่อนุญาตรถรับส่ง นักเรียนมีการดัดแปลงสภาพตัวรถหรือสภาพรถไม่ปลอดภัย บรรทุกผู้โดยสารเกิน ปล่อยให้เด็กเรียน ยืนท้ายรถ หรือผู้ขับรถมีพฤติกรรมขับที่ไม่ปลอดภัยมาให้บริการ ดังกล่าว นอกจากนี้ ศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพะเยายังมุ่งเน้นความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะรถ รับส่งนักเรียน จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการในระดับจังหวัด ทำหน้าที่วิเคราะห์สถานการณ์ กำหนดกรอบ แนวทางและแผนปฏิบัติงาน ตลอดจนบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีเป้าหมาย ในการพัฒนาคุณภาพความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน มีการติดตามการทำงาน พร้อมรายงานผล

ไปยังคณะทำงานศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดพะเยา เพื่อผลักดันให้เกิดเป็นนโยบาย ด้านความปลอดภัยของจังหวัดต่อไป⁸⁷

8. โครงการยกมาตรฐานความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงใหม่

โรงเรียนสารภีพิทยาคม ได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วน ทั้งตัวผู้ประกอบการขับรถรับ-ส่งนักเรียน ผู้บริหารโรงเรียนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการรับ-ส่งนักเรียน และสร้างความมั่นใจให้กับผู้ปกครองที่เลือกใช้รถโรงเรียนเป็นพาหนะรับ-ส่งลูกหลานของตน โดยประกอบด้วยขั้นตอนการทำงาน 4 ชั้น ดังนี้ ชั้นที่ 1 การจัดการความเสี่ยง เช่น สภาพรถ พฤติกรรมการขับ ตัวรถไม่แข็งแรง นักเรียนกระโดดลงรถก่อนรถจอดสนิท จัดการจุดจอดหน้าโรงเรียน เป็นต้น ชั้นที่ 2 การตั้งเครือข่ายภาคี ทั้ง ศึกษานิเทศก์จังหวัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย(ปภ.) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด(สสจ.) ฝ่ายแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด(สอจร.) มูลนิธิคุ้มครองเพื่อผู้บริโภคหรือ มพบ. เป็นต้น ร่วมรับฟังปัญหาลำดับความเสี่ยงมากน้อย อย่างเช่น ไม่มีจุดจอดรถ เป็นต้น ทั้งนี้ ตั้งเป้าหมายแรกไว้ว่า ขอให้ได้รับใบอนุญาตจากสำนักงานขนส่งให้รู้กฎหมาย สำนักงานขนส่งมารับรู้ปัญหาเรื่องตัวรถ มีการวางมาตรฐานกลาง เพื่อหาจุดสมดุลระหว่างความเป็นจริงในพื้นที่กับตัวกฎหมาย สะท้อนความคิดจากผู้ประกอบการที่อยาก รู้ตัวบทกฎหมาย สภาพตัวรถ การขอใบอนุญาต การทำหนังสือ การขอป้ายจราจรติดหน้าโรงเรียน เป็นต้น ชั้นที่ 3 วางแผนการลดความเสี่ยง เช่น วงจรชีวิตเรื่องหลักใน ประสานสำนักงานขนส่งให้ความรู้อบรมเรื่องการออกใบอนุญาต การตรวจออกใบรับรอง ลักษณะรถคันที่อนุญาตให้ผ่านไปขอใบอนุญาตได้ มีการเรียนการสอนทำ CPR การใช้ถังดับเพลิง การตรวจสายตา วางแผนการทำงาน และการตรวจสภาพรถก่อนออกให้บริการรับ-ส่งนักเรียน ชั้นที่ 4 การติดตามและประเมินผล การสร้างความยั่งยืนต้องเริ่มจากทางโรงเรียน มีงบประมาณสนับสนุน มีการผลักดันเข้าโครงสร้างหลัก เช่น ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ หรือ ศปถ.อำเภอ เป็นทางหนึ่งของการขับเคลื่อนอย่างยั่งยืน โดยผลจากการดำเนินการที่ผ่านมาถือว่าพัฒนามากขึ้น ทั้งในแง่ของความปลอดภัยของตัวนักเรียน ทั้งด้านผู้ประกอบการที่ผ่านการอบรมในด้านต่างๆ การปรับปรุงและตรวจตราสภาพรถให้อยู่ในสภาพดี การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขับรถรับ-ส่ง โรงเรียน สมาคม

⁸⁷ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. พะเยา สร้างต้นแบบรถสาธารณะ-รถโรงเรียนปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

<https://www.thaihealth.or.th/%E0%B8%9E%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%A2%E0%B8%B2%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%95%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%9A%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%98/>

ผู้ปกครองรวมถึงหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง จากการติดตามการดำเนินงานในวันนี้ ผลที่เกิดขึ้นนับว่าเป็นประโยชน์กับทุกฝ่าย 1. ฝ่ายผู้ปกครองรู้สึกคลายความกังวลลง หลังจากมีการจัดระบบรถรับ-ส่งนักเรียน 2. ฝ่ายเด็กนักเรียนได้รับความปลอดภัยที่มากขึ้น มีผู้ประกอบการคอยช่วยเหลือดูแลนักเรียนไม่ให้ทำผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงให้ผู้ปกครองเป็นห่วง 3. ฝ่ายโรงเรียนได้มีการแก้ไขจุดเสี่ยง ทาสีตีเส้นบริเวณหน้าโรงเรียน มีป้ายโรงเรียน ป้ายจำกัดความเร็ว เมื่อมีรถรับ-ส่งนักเรียน ก็ช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระดับหนึ่ง 4. ฝ่ายผู้ประกอบการ โดยสมาชิกในชมรมรับ-ส่งนักเรียนมีใบอนุญาตผ่านครบทุกคัน และมีแนวโน้มว่าจะมีสมาชิกมากขึ้น รวมถึงมีการตั้งกลุ่มไลน์ชมรม มีการแจ้งเตือน มีการรายงานให้กับภาคีทั้งหมด ทางชมรมสามารถติดต่อกับทางขนส่งได้โดยตรง สามารถรับจ้างเป็นรถทัศนาจรสำหรับเด็กนักเรียนได้แบบถูกกฎหมาย และโรงเรียนอื่นสามารถติดต่อขอใช้บริการได้

9. ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนโดยผู้ประกอบการ จังหวัด

เชียงราย

ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงรายนั้น เป็นการรวมกลุ่มของพนักงานขับรถรับ-ส่งนักเรียนจากทั้งภายในตัวอำเภอเมืองเชียงรายและอำเภอต่างๆ มายังโรงเรียนที่อยู่ในอำเภอเมือง ซึ่งมีโรงเรียนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลจนถึงระดับมัธยมปลายและอาชีวศึกษา โดยก่อนที่จะมาเป็นภาคีเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียนฯ อย่างทุกวันนี้ เคยมีการจัดตั้งเป็นชมรมมาก่อนโดยดูแลกันเองไม่มีหน่วยงานภาครัฐมาสนับสนุน ไม่มีระบบบริหารจัดการ ผู้อำนวยการมีบทบาทเป็นตัวขับเคลื่อนหลักเข้ามามีส่วนร่วมในเวทีต่างๆ ทำให้มีแรงผลักดันที่จะทำให้เป็นระบบมากขึ้น มีการจัดการให้รถที่วิ่งแต่ละสายอำเภอมีประธานคอยกำกับ ดูแล และเป็นตัวกลางในการประสานงานระหว่างทางชมรมและสมาชิกในสาย ทั้งเรื่องการควบคุมให้คนขับขับรถให้ขับอย่างปลอดภัย การนำรถไปตรวจสภาพการช่วยเหลือในกรณีรถเสีย การแบ่งสายรับ-ส่งเด็กภายในอำเภอเพื่อมาส่งโรงเรียน ฯลฯ โดยมีการตั้งกลุ่มไลน์ ขึ้นมาใช้ในการประสานงานหรือ แจ้งข่าวสารภายในกลุ่ม มีการบริหารจัดการกันเองภายในสายเป็นข้อตกลงร่วมกัน มีการจัดกิจกรรมเพื่อให้คนขับรถได้รู้จักกัน ทำกิจกรรมร่วมกัน จนเกิดเป็นความสัมพันธ์ภายในกลุ่ม มีพื้นที่สำหรับจัดจุดจอดรถซึ่งในแต่ละวันหลังจากเสร็จภารกิจส่งเด็กนักเรียนในช่วงเช้า แล้วรถรับ-ส่งนักเรียนส่วนหนึ่งจะนำรถมาจอดที่ลานจอดรถ และกลายเป็นสำนักงานศูนย์ประสานงานรถรับส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย โดยในช่วงเย็น คนขับรถรับ-ส่งนักเรียนจะกลับมาเพื่อนำรถออกไปรับนักเรียน นอกจากนี้ ยังเป็นศูนย์กลางในการช่วยเหลือ แลกเปลี่ยนความคิดความเห็นให้คำปรึกษากันระหว่างสมาชิกรวมถึงการจัดการสภาพรถ ให้มีความพร้อมในแต่ละวัน จุดร่วมที่สำคัญของภาคีเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย หากจะให้รถรับ-ส่งนักเรียนมีความปลอดภัยนั้น คนขับรถมีส่วนสำคัญเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะจะต้องตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารซึ่งเป็นเด็กนักเรียน การมารวมกลุ่มเพื่อช่วยเหลือกันจึงเป็นจุดเริ่มต้น

ความปลอดภัย ในเรื่องของการบริหารจัดการของเครือข่ายนั้น ผู้ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นกรรมการ ภาควิชาเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียนฯ ไม่ได้หมายความว่าจำเป็นต้อง เป็นประธานสายอำเภอเสมอไป แต่ละสายอำเภอจะมีการออกกฎระเบียบของตนเอง เช่น กำหนดห้ามไม่ให้ มีการรับสมาชิกใหม่เข้ามา ช่วงระหว่างเทอม เพราะหากมีรถใหม่มาวิ่งจะเกิดปัญหาการแย่งเด็กนักเรียนกัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสมาชิกในสายทุกคน ถ้าจะมีสมาชิกใหม่มาวิ่งรถในสายจะต้องผ่านความเห็นชอบจากสมาชิกในสายก่อน หรือกำหนดมาตรการว่าถ้ารถจะมาวิ่งใหม่ รถคันนั้นจะต้องเสียบำรุงสาย คันละ 5,000 – 30,000 บาท ตามการพิจารณาของแต่ละอำเภอ โดยเงินที่ได้มานั้นจะเป็นสิทธิ์ที่แต่ละสายจะบริหารจัดการเอง ทางภาควิชาเครือข่ายฯ จังหวัดจะไม่เข้าไปยุ่ง หรือการที่แต่ละสายอำเภอมีการเก็บเงินสมาชิกเป็นเงินออมของสายวันละ 100 บาท สำหรับใช้หมุนเวียนในสายเอง ทั้งนี้ การบริหารจัดการภายในเกิดจากความไว้วางใจซึ่งกันและกันในการบริหารจัดการ นอกจากนี้ การดำเนินการของชมรมได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ ทั้งจากสำนักงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงราย สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย สถาบันการศึกษา ฯลฯ ที่เข้ามาร่วมสนับสนุนในฐานะภาคีเพื่อความปลอดภัย ทางสำนักงานขนส่งจังหวัดร่วมเป็นภาคีเครือข่ายจัดอบรมเรื่อง กฎระเบียบเกี่ยวกับรถรับ-ส่งนักเรียน จิตสำนึก เทคนิคการขับขี่ให้ปลอดภัย ทั้งนี้ รถรับ-ส่งนักเรียนที่ถูกต้องนั้น จะต้องผ่านการตรวจสภาพปีละ 2 ครั้งหรือภาคเรียนละ 1 ครั้ง รถที่ผ่านการตรวจสภาพนั้นต้องถูกระเบียบที่ขนส่งกำหนด เช่น มีค้อนสำหรับทุบกระจก มีถังดับเพลิง ฟิล์มกรองแสงต้องไม่เกิน 40% ฯลฯ หากรถคันไหนไม่ผ่านการตรวจสภาพ จะต้องกลับไปแก้ไขแล้วกลับมาตรวจสภาพให้ผ่านภายใน 15 วัน ชมรมจะมีการแจ้งให้รถรับ-ส่งนักเรียนทุกคันทราบเพื่อเตรียมความพร้อมในการตรวจสภาพตามวงรอบ รถทุกคันในชมรมจะช่วยเหลือกันในการตรวจสอบ ซ่อมแซม ทางชมรมฯ มองถึงโอกาสที่จะกำหนดแนวทางเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียนตามหลักวิศวกรรม ด้วยพื้นฐานคนขับรถรับ-ส่งนักเรียนส่วนใหญ่จะเป็นคนในชุมชนเดียวกับเด็กที่มาโรงเรียนหรือเป็นทางผ่าน บางคนพบว่าเป็นญาติหรือผู้ปกครองของเด็กนักเรียนหรือเคยเป็นผู้ปกครองที่รับ-ส่งบุตรหลานตนเองจนยึดเป็นอาชีพ บางคนมีอาชีพเป็นข้าราชการ เช่น ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน อบต. ข้าราชการเก่าที่เกษียณ ครู ตำรวจ จึงใช้ศักยภาพตรงนี้ มาร่วมด้วยทำให้ชมรมมีความเข้มแข็ง องค์กรประกอบเหล่านี้ทำให้คนขับรถรับ-ส่งนักเรียนได้รับความไว้วางใจจากผู้ปกครองของเด็ก ส่วนการอำนวยความสะดวกให้แก่เด็กนักเรียน นั้น รถมีขนาดกว้างขวางเพียงพอสำหรับให้เด็กนักเรียนนั่งมาได้โดยไม่อึดอัด สะดวก มีอุปกรณ์ครบทั้งชั้นรถ ถึงดับเพลิง มีการแบ่งสายย่อยไปตามโรงเรียนต่างๆ ที่อยู่ทางเดียวกัน เพื่อไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทาง หรือหากเกิดกรณีฉุกเฉินรถเสียไม่สามารถใช้งานรถได้ เช่น รถยางรั่ว หรือคนขับรถไม่สามารถมาขับรถรับ-ส่งในวันนั้นๆ ได้ มีการประสานผ่านทางกลุ่ม Line ทั้งนี้ รถที่เป็นสมาชิกของชมรมฯ จะมีติดสัญลักษณ์เป็นสติ๊กเกอร์สีส้มบริเวณกระจกด้านหน้า และด้านหลังของรถ ซึ่งระบุด้วยว่าเป็นรถจาก สายไหน หมายเลขรถคันที่เท่าไร เพื่อหากมีปัญหา

จะสามารถตรวจสอบได้ทัน่วงที การใช้เทคโนโลยีมาใช้ในการสื่อสารนอกจากประโยชน์ที่ได้ในการช่วยเหลือกันแล้ว ยังเป็นการแจ้งหรือติดตามสถานการณ์ เพื่อแก้ไขหรือป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุได้อย่างทัน่วงที⁸⁸

10. ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนโดยโรงเรียนจังหวัดสุรินทร์

จังหวัดสุรินทร์เป็นอีกพื้นที่ที่นักเรียนมีวิธีการเดินทางไปโรงเรียนในหลายรูปแบบ ทั้งรถรับ-ส่งนักเรียน รถประจำทาง หรือแม้แต่รถจักรยานยนต์ ปัญหาการรับ-ส่งนักเรียนที่พบในพื้นที่ไม่ต่างพื้นที่อื่น ไม่ว่าจะเป็นรถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง อุปกรณ์ไม่ครบตามที่กฎหมายกำหนด รถไม่ผ่านการตรวจสภาพ ผู้ประกอบการไม่นำรถเข้าตรวจ การบรรทุกเด็กเกินที่กำหนด นักเรียนห้อยโหนท้ายรถหรือขึ้นนั่งบนหลังคา จำนวนรถมีไม่เพียงพอ ผู้ปกครองส่วนใหญ่จึงมักให้ลูกหลานขี่จักรยานยนต์ไปโรงเรียนแทน ทั้งนี้ สภาพสังคมและเศรษฐกิจเป็นปัจจัยในพื้นที่ประกอบอาชีพหลัก คือ เกษตรกรรายได้จึงมาจากผลผลิตทางการเกษตรเป็นหลักซึ่งเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอนในแต่ละฤดูกาล ผู้ปกครองหรือแม้แต่ผู้ประกอบการเองไม่ได้เป็นกลุ่มที่มีรายได้สูง ประกอบกับการรับ-ส่งเด็กในพื้นที่ไปโรงเรียนนั้น รถมีไม่เพียงพอต่อจำนวนเด็ก จำเป็นต้องบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและหากจะต้องผ่านการตรวจสภาพจากกรมการขนส่งทางบก การตรวจสภาพรถแม้จะเป็นการทำให้ถูกต้องได้มาตรฐานความปลอดภัยแต่ด้วยปัจจัยทางเศรษฐกิจ การปรับแก้ไขรถให้ถูกต้อง ถือเป็นภาระที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับ เมื่อรายรับไม่สมดุลกับรายจ่าย ผู้ประกอบการหลายรายจึงเลือกที่จะเลิกวิ่งรับ-ส่งนักเรียน หัวหน้าฝ่ายวิชาการ สำนักงานขนส่งเข้ามาดูแลเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนนั้น ได้แก่ การตรวจสภาพรถและการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการ การใช้มาตรการเข้มงวดมีเป้าหมายเพื่อความปลอดภัยของเด็กนักเรียนโดยมีการกำหนดไว้ว่ารถที่จะเข้าตรวจสภาพนั้น 1.สภาพรถต้องมีความพร้อม เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไม่ว่าจะเป็นรถสองแถว รถตู้หรือรถบรรทุก 2.พนักงานขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถ ตามที่ พรบ.ขนส่งกำหนด 3.ต้องมีการตรวจสภาพรถทุกครั้งก่อนออกใบอนุญาตรถรับส่งนักเรียน ถ้ารถผ่านการตรวจสภาพทางสำนักงานขนส่งจังหวัดจะออกใบอนุญาตให้ และรถที่ผ่านการตรวจสภาพแล้วจะต้องติดสติ๊กเกอร์สีส้มไว้เป็นเครื่องหมายว่า รถโรงเรียนติดอยู่ที่ตัวรถ 4.มีการจัดอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะความรู้เรื่องกฎหมายและความปลอดภัยในการใช้รถพร้อมกันด้วย การบริหารจัดการนั้นควรเป็นหน้าที่ของหน่วยงานรัฐ โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่จะเข้ามาสนับสนุนส่วนนี้ มีกระบวนการการขับเคลื่อนกับภาคีเครือข่ายโดยเครือข่ายผู้บริหารสุรินทร์นั้น มีการเข้าไปพูดคุยกับหน่วยงาน เช่น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด โรงเรียน

⁸⁸ เพ็ญญา พรสุพิกุล, และคนอื่น ๆ. "คู่มือการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)."

สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา(สพม.) ผู้อำนวยการมีบทบาทเป็นตัวขับเคลื่อนหลัก เข้ามามีส่วนร่วมในเวทีต่าง ทำให้มีแรงผลักดันที่จะเป็นระบบมากขึ้น⁸⁹

พื้นที่นวัตกรรมการศึกษาและพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

พื้นที่นวัตกรรมการศึกษา

พระราชบัญญัติพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา พ.ศ.2562 เกิดขึ้นจากแนวความคิดหลักสองประการ คือ แนวคิดการสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพ โดยการลองผิดลองถูกของผู้ปฏิบัติที่อยู่ในพื้นที่ต่างๆ (Bottom-Up Solution) และแนวคิดการสร้างพื้นที่ที่มีปัจจัยเอื้อหนุนให้ผู้ปฏิบัติสามารถทำการทดลองเพื่อสร้างนวัตกรรมได้

Sandbox หรือ กระบะทราย ถูกนำไปใช้เป็นคำอุปมาในบริบทต่างๆ โดยปรากฏให้เห็นเด่นชัดเป็นพิเศษในบริบทของเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งใช้คำว่า “กระบะทราย”(Sandbox) ในความหมายของกระบวนการทดลองแบบปิดที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อให้ทำการทดลองกับเว็บไซต์หรือซอฟต์แวร์ได้อย่างปลอดภัย นอกเหนือไปจากนั้น คำว่า Sandbox ยังถูกนำมาเป็นคำอุปมาในบริบทของการกำกับดูแลผู้ประกอบการเช่นกัน โดยมีจุดเริ่มต้นมาจากภาคธุรกิจการเงิน (Fintech) ซึ่ง Sandbox ถูกใช้ในความหมายของกลไกหรือกระบวนการกำกับดูแลที่สร้างพื้นที่ให้ผู้ประกอบการสามารถนำนวัตกรรมในการให้บริการทางการเงินมาใช้ในขอบเขตที่จำกัด โดยผู้ประกอบการอาจต้องใช้ มาตรการบางอย่างเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและต่อผู้บริโภค เพื่อแลกกับการได้รับยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคสำหรับการนำนวัตกรรมมาใช้ในสินค้าหรือบริการ จากจุดเริ่มต้นดังกล่าว แนวคิดของการกำกับดูแลแบบ “กระบะทราย” จึงถูกนำมาขยายผลเพื่อปรับใช้กับการกำกับดูแลในด้านอื่น ๆ ซึ่งไม่จำกัดอยู่เฉพาะการกำกับดูแล ด้านเศรษฐกิจ แต่รวมถึงการกำกับดูแลด้านสังคมด้วย

สืบเนื่องจากคณะกรรมการอิสระเพื่อการปฏิรูปการศึกษา(กอปศ.) เห็นว่า ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๕๔ วรรคหนึ่ง กำหนดให้รัฐต้องดำเนินการ ให้เด็กทุกคนได้รับการศึกษาเป็นเวลาสิบสองปี ตั้งแต่ก่อนวัยเรียนจนจบการศึกษาภาคบังคับ อย่างมีคุณภาพโดยไม่เก็บค่าใช้จ่าย โดยที่ผ่านมามีความพยายามปฏิรูปการศึกษา แต่ยังไม่ประสบ ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิรูปหลายประการ กอปศ. จึงได้ดำเนินการศึกษาปัญหาคุณภาพ การศึกษาไทย เพื่อนำมาวิเคราะห์ประกอบการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติและ ร่างกฎหมายการศึกษาอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้ดำเนินการร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการในการวางแผน จัดทำโครงการนวัตกรรมทาง

⁸⁹ เรื่องเดียวกัน.

การศึกษาต่าง ๆ เช่นการจัดตั้งสถาบันพัฒนาหลักสูตรและการเรียน การสอนและการจัดทำหลักสูตร แกนกลางที่มีสมรรถนะเป็นฐาน จากการศึกษาปัญหาคุณภาพการศึกษาไทยดังกล่าว กอปศ. เห็นว่า การปฏิรูป การศึกษาที่ผ่านมามีจุดอ่อนสำคัญอย่างน้อยสามประการ ประการแรก ยังไม่มีการบูรณา การ การทำงานระหว่างองค์กรที่ทำหน้าที่ในด้านหลักสูตร สื่อการสอน การทดสอบและการ ประเมินผล การบริหารบุคลากรครู การเงิน และการบริหารจัดการ ประการที่สอง ยังขาดกลไกและ กระบวนการ นำนโยบายไปปฏิบัติให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และเป้าหมายของกฎหมาย เช่น กฎหมาย กำหนดให้ เขตพื้นที่การศึกษาทำหน้าที่สนับสนุนการดำเนินงานของสถานศึกษาเพื่อให้เกิดการ กระจายอำนาจ ในการจัดการศึกษา แต่ในทางปฏิบัติเขตพื้นที่การศึกษาหลายแห่งกลับมุ่งดำเนิน นโยบาย จากส่วนกลางแทนการสนับสนุนการดำเนินการของสถานศึกษา ทำให้การบริหารการศึกษา ยังมี ลักษณะสั่งการจากบนลงล่าง หรือปัญหาจากการดำเนินงานของสำนักงานรับรองมาตรฐานและ ประเมินคุณภาพการศึกษา(องค์การมหาชน) (สมศ.) ซึ่งนอกจากจะไม่สะท้อนถึงคุณภาพของ สถานศึกษาที่ได้รับการประเมิน ยังสร้างภาระการทำเอกสาร ส่งผลให้ครูมีเวลาสอนในห้องเรียน น้อยลงอีกด้วย และประการที่สาม ไม่มีกลไกที่สามารถนำนวัตกรรมทางการศึกษาไปขยายผลเพื่อใช้ กับสถานศึกษาอื่นได้ เพื่อให้คนรุ่นใหม่ได้รับการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึง มีทัศนคติการเรียนที่ดี (Attitude) มีทักษะสำคัญ(Skill) และมีความรู้พื้นฐาน(Knowledge) พร้อมสำหรับการสร้าง เศรษฐกิจไทย และอุตสาหกรรมใหม่แห่งอนาคต(New S-Curve) จึงมีความจำเป็นต้องสร้างกลไกให้ เกิดนวัตกรรมทางการศึกษาที่สามารถขยายผลนำไปใช้ได้อย่างทั่วถึง เช่น การจัดการเรียนรู้แบบ ปฏิบัติจริง (Active Learning) ซึ่งส่งเสริมทักษะการทำงานเป็นทีม การคิดสร้างสรรค์ และการแก้ไข ปัญหาที่ซับซ้อน การออกแบบซอฟต์แวร์เพื่อการเรียนรู้การเขียนโปรแกรม(coding) หรือการสร้าง ชุมชนการเรียนรู้ของครูออนไลน์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของครู กอปศ. จึงเห็นว่ามีความจำเป็น ต้องจัดตั้ง “เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา” เป็นพื้นที่การปฏิรูปที่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่าง เบ็ดเสร็จในพื้นที่และพัฒนานโยบายและแนวปฏิบัติด้านต่างๆ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและ การขยายผลนวัตกรรมการเรียนรู้ในสถานศึกษาจนเกิดผลลัพธ์การเรียนรู้ที่ดีต่อนักเรียน และนำเสนอ แนวปฏิบัติ ดังกล่าวสู่นโยบายการศึกษาแห่งชาติ ตัวอย่างการบริหารเขตพื้นที่การศึกษา รวมทั้งขยาย นวัตกรรมการเรียนรู้สู่สถานศึกษาอื่น⁹⁰

พื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จึงเป็นสนามปฏิบัติการเพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงการศึกษาของ ประเทศในรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ดำรงตำแหน่ง นายกรัฐมนตรี โดยมีนโยบายปฏิรูป

⁹⁰ “ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การกำหนดพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา.”

การศึกษาและการเรียนรู้ ลดความเหลื่อมล้ำ มุ่งพัฒนาคนไทยให้เรียนรู้ได้เต็มศักยภาพ ตรงตามความต้องการของพื้นที่ เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน กระจายอำนาจสู่สถานศึกษาตามศักยภาพและความพร้อม ส่งเสริมสถานศึกษาเป็นนิติบุคคล สามารถบริหารจัดการได้อย่างอิสระและคล่องตัวมากขึ้น กระทรวงศึกษาธิการ โดยสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ร่วมกับภาคีเพื่อการศึกษาไทย(Thailand Education Partnership หรือ TEP) ได้สร้างการรับรู้ สร้างความเข้าใจให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และขับเคลื่อนนโยบายพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา เพื่อนำนโยบายของรัฐบาลสู่การปฏิบัติจริง อันนำไปสู่การประกาศใช้พระราชบัญญัติพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา พ.ศ. 2562 เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2562

พื้นที่นวัตกรรมการศึกษา คือ พื้นที่พิเศษในการจัดการศึกษาที่เอื้อให้คนในพื้นที่และทุกภาคส่วนรวมพลังร่วมจัดการศึกษา เรียนรู้การสร้างและใช้ นวัตกรรมศึกษาร่วมกันเพื่อตอบโจทย์ผู้เรียน และคุณภาพการศึกษาของพื้นที่ ที่สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ พื้นที่นวัตกรรมศึกษาจะเป็นพื้นที่เรียนรู้ ทดลอง นวัตกรรมระบบ กลไก นวัตกรรมบริหารจัดการ นวัตกรรมเรียนการสอน และนวัตกรรมเชิงนโยบาย โดยผสมผสานจุดแข็งของการปฏิรูปการศึกษาทั้ง 2 ทิศทาง ทั้งการปฏิรูปจากบนลงล่าง และการปฏิรูปจากล่างขึ้นบน ซึ่งมีเป้าหมายหลัก 4 ข้อ ดังนี้ (1) คิดค้นและพัฒนา นวัตกรรมการศึกษาและการเรียนรู้เพื่อยกระดับผลลัพธ์ทางการศึกษา รวมทั้งขยายผลไปใช้ในสถานศึกษาขั้นพื้นฐานอื่น (2) ลดความเหลื่อมล้ำในการศึกษา (3) กระจายอำนาจและให้อิสระแก่สถานศึกษานำร่องและหน่วยงานทางการศึกษา (4) สร้างและพัฒนาโลกความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการจัดการศึกษา ทั้งนี้ การขับเคลื่อนงานในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา ประกอบด้วย

1. คณะกรรมการนโยบาย ที่มีนายกเป็นประธาน วางนโยบาย ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบ สนับสนุน กำกับ ติดตามพื้นที่
2. คณะกรรมการขับเคลื่อนพื้นที่ มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน วางแผนยุทธศาสตร์จังหวัด ออกแนวปฏิบัติให้อิสระกับโรงเรียน
3. สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา สำนักงานศึกษาธิการจังหวัด ภาคีเครือข่าย และสถานศึกษานำร่อง บริหารจัดการศึกษาพัฒนานวัตกรรม เสนอแนวทางการพัฒนา ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบ เสนอต่อคณะกรรมการขับเคลื่อนพื้นที่ เพื่อให้การขับเคลื่อนงานในพื้นที่บรรลุวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัติพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา พ.ศ. 2562

ประเด็นสำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ที่ถือเป็นโอกาสทองจังหวัดในการจัดการศึกษา ตอบโจทย์ผู้เรียน สถานศึกษา และผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ อาทิ 1.พื้นที่สามารถเลือกใช้นวัตกรรมได้อย่างอิสระเพื่อเพิ่มคุณภาพผู้เรียน 2.สร้างและพัฒนาโครงสร้างการทำงานเอื้อต่อการสร้างนวัตกรรมเชิงพื้นที่ 3.ปรับใช้หลักสูตรแกนกลางฯได้ ไม่ติดตัวชีวิต 4.มีอิสระในการเลือกซื้อหนังสือตำราตามกรอบหลักสูตรของพื้นที่ 5.ออกแบบการทดสอบเฉพาะพื้นที่ได้ อาจไม่ใช้ O-NET หรือ NT

6. สถานศึกษาได้งบประมาณเป็นวงเงินรวม(Block Grant) 7.สถานศึกษาไม่ต้องส่งคืนเงินบริจาค สามารถใช้จ่ายเงินบริจาคได้ตามแนวทางที่คณะกรรมการขับเคลื่อนกำหนด 8.มีช่องทางผลักดันการบริหารงานบุคคลให้เหมาะสมกับพื้นที่ 9.สามารถ ลด ละ เลิกโครงการที่เพิ่มภาระงานครูและส่งผลเสียต่อการเรียนรู้ของผู้เรียนด้วยกลไกการทำงานของคณะกรรมการขับเคลื่อน 10.สร้างหลักเกณฑ์ในการประกันคุณภาพแนวใหม่ ไม่อิงการประเมินของ สมศ. ซึ่งพระราชบัญญัติพื้นที่นวัตกรรมฉบับนี้ จะก่อให้เกิดประโยชน์ ทั้งในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพใน 5 มิติที่ปรากฏชัด ได้แก่ 1.ประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาล สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในเรื่อง การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน 2.ประโยชน์ต่อการศึกษา ผู้เรียนได้รับการพัฒนาครบสมบูรณ์ในทุกด้านทั้งทางด้านทัศนคติ ทักษะ และความรู้ 3.ประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ เกิดการเตรียมความพร้อมของคนรุ่นใหม่ที่มีทักษะและคุณลักษณะทางอาชีพที่จำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละจังหวัด 4.ประโยชน์ต่อสังคมช่วยลดความเหลื่อมล้ำด้านคุณภาพการศึกษาและลดช่องว่างของโอกาสทางการศึกษาทางสังคม 5.ประโยชน์ต่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศและการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา ทั้งนี้ กระทรวงศึกษาธิการประกาศจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา 6 พื้นที่ คือ จังหวัดระยอง⁹¹(ภาคตะวันออก) จังหวัดศรีสะเกษ⁹²(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) จังหวัดเชียงใหม่⁹³(ภาคเหนือ) จังหวัดกาญจนบุรี⁹⁴(ภาคกลาง) จังหวัดสตูล⁹⁵(ภาคใต้) และจังหวัดปัตตานี-จังหวัดยะลา-จังหวัดนราธิวาส(ภาคใต้ชายแดน)⁹⁶ รวม 8 จังหวัด และต่อมา อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา พ.ศ.2562 ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2565 จึงประกาศเพิ่มเติมอีก 11 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสุโขทัย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

⁹¹ “ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดระยอง.” 18 กันยายน 2561.

⁹² “ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดศรีสะเกษ.” 18 กันยายน 2561.

⁹³ ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดเชียงใหม่.” 2 ตุลาคม 2561.

⁹⁴ ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี.” 2 ตุลาคม 2561.

⁹⁵ “ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดสตูล.” 2 ตุลาคม 2561.

⁹⁶ “ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดชายแดนภาคใต้.” 2 ตุลาคม 2561.

จังหวัดกระบี่ จังหวัดตราด จังหวัดสระแก้ว จังหวัดจันทบุรี จังหวัดภูเก็ต จังหวัดสงขลา จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดอุบลราชธานี และกรุงเทพมหานคร⁹⁷ รวมมีพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาทั้งสิ้น 19 จังหวัด

พื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ประกาศ กระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2561 เพื่อให้เกิดรูปแบบการบริหารจัดการการศึกษารูปแบบใหม่ ซึ่งเป็นการทดลองกระจายอำนาจการบริหารจัดการจากส่วนกลางไปยังจังหวัด โดยมีระบบและกลไกการบริหารจัดการพื้นที่ด้วยตนเอง ส่งเสริมให้สถานศึกษามีอิสระด้านวิชาการ การบริหารบุคลากร และการบริหารทั่วไป ด้วยความรับผิดชอบต่อคุณภาพการศึกษา นำไปสู่การพัฒนาสมรรถนะของผู้เรียนให้เหมาะสมกับศักยภาพของผู้เรียน บริบทพื้นที่ และความต้องการของประเทศ โดยมีเป้าหมาย 4 ประการ ดังนี้

1. เพิ่มผลสัมฤทธิ์ในการเรียนรู้ของนักเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ เจตคติ ทักษะสำคัญ และความรู้
2. ลดความเหลื่อมล้ำด้านคุณภาพการศึกษา โดยยกระดับผลการเรียนรู้ของนักเรียนกลุ่มอ่อนและยากจน
3. พัฒนานวัตกรรมการบริหารการศึกษาระดับจังหวัด ขยายผลนวัตกรรมการศึกษาทั้งเชิงนโยบายการจัดการเรียนรู้และการบริหารนสถานศึกษาไปสู่นโยบายการศึกษาในระดับชาติและพื้นที่อื่น
4. ร่วมมือกับภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เอกชน และประชาชนี่ในการจัดการศึกษา การพัฒนา และการขยายผลนวัตกรรมการศึกษา

⁹⁷ “ประกาศ สำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การกำหนดพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา.”

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยในประเทศ

จิตติชัย รุจนกนกนาฏ ศึกษาการจัดการรถรับส่งบุคลากรในประเทศไทย โดยการจัดการรถรับส่งบุคลากรแต่ละหน่วยงานจะมีความแตกต่างกันออกไปตามแต่สภาพการณ์ของหน่วยงานนั้นๆ จึงต้องมีการทำแบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลของผู้ใช้บริการ เพื่อวางแผนเส้นทาง และจุดจอดรับ-ส่ง เมื่อทราบถึงลักษณะความต้องการเบื้องต้นในการเดินทางของบุคลากร จึงทำการออกแบบเส้นทางการเดินทางรถรับส่งบุคลากรให้เหมาะสมกับพื้นที่ที่บุคลากรพักอาศัย โดยมีหลักเกณฑ์ที่ใช้ประกอบการออกแบบ 3 ส่วน คือ หลักเกณฑ์ในการออกแบบเส้นทาง วิธีการ ออกแบบเส้นทาง และรูปแบบเส้นทาง⁹⁸

พิเชษฐพงศ์ ขวัญศิริ ศึกษาแบบจำลองการเลือกการเดินทางสำหรับรถนักเรียนและยานพาหนะอื่นในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จากการสำรวจโดยวิธี State Preference (SP) เป็นการเสนอยานพาหนะรูปแบบใหม่ในการเดินทาง คือ รถนักเรียนขนาดเล็ก 24 ที่นั่ง นักเรียนผู้เดินทางจะถูกเสนอสถานการณ์ทางเลือกสมมติ 4 สถานการณ์ของรถนักเรียนเพื่อให้นักเรียนเลือกว่าจะใช้ยานพาหนะแบบเดินหรือเปลี่ยนมาใช้รถนักเรียนในการเดินทาง ผลจากการสร้างแบบจำลองโลจิสต์เพื่อหาความน่าจะเป็นที่นักเรียนจะเปลี่ยนมาใช้รถนักเรียนเดินทางมา โรงเรียนแทนทางเลือกที่ใช้อยู่ปัจจุบัน โดยพิจารณาแยกตามยานพาหนะ ตัวแปรที่มีผลต่อการเลือกยานพาหนะเดินทาง ได้แก่ เวลาในการรอคอย เวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ส่วนตัวแปรคุณลักษณะทางสังคมที่มีผลต่อการเลือกยานพาหนะ ได้แก่ รายได้ อายุและเพศของตัวนักเรียน และใช้แบบจำลองวิเคราะห์การปรับตัวแปรค่าใช้จ่ายและเวลาในการรอคอยที่มีผลต่อโอกาสการเลือกใช้รถนักเรียนพบว่า 1) ค่าโดยสาร 10 บาทถ้าไม่ต้องมีเวลารอคอยรถนักเรียนเลย หรือมีเวลารอคอยไม่เกิน 5 นาที โอกาสที่รถนักเรียนจะถูกเลือกใช้จะเพิ่มขึ้น 2) ที่เวลารอคอย 5 นาที การปรับค่าโดยสารจะไม่มีผลต่อการเลือกรถนักเรียนของนักเรียนที่ผู้ปกครองขับรถยนต์มาส่ง และนักเรียนที่ใช้บริการรถรับส่งรายเดือน แต่ยังมีผลกับกรณีอื่น⁹⁹

⁹⁸ จิตติชัย รุจนกนกนาฏ. "การจัดการรถรับส่งบุคลากรในประเทศไทย." เอกสารประกอบการประชุมวิชาการการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 56, พ.ศ. 2552.

⁹⁹ พิเชษฐพงศ์ ขวัญศิริ. "แบบจำลองการเลือกการเดินทางสำหรับรถนักเรียนและยานพาหนะอื่นในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยใช้ข้อมูลความพึงพอใจที่ระบุไว้ก่อน." วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2546.

อานูพล กฤษดาภิรมิต ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคลากร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี วิทยาเขตบางขุนเทียน ที่มีการขยายตัวทางด้าน สาธารณูปโภคไม่มากทำให้การเดินทางเข้า และออกไม่มีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการ ลักษณะการเดินทางไป มจร.บางขุนเทียน แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ 1. รถสวัสดิการ 2. รถยนต์ส่วนตัว โดยสร้างแบบสอบถามเปรียบเทียบปัจจัยรูปแบบการเดินทางระหว่างรูปแบบการเดินทางที่เกิดขึ้นจริง เปรียบเทียบกับรูปแบบการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต คือ รถรับส่งบุคลากร โดยเรียกว่า วิธี Stated Preference (SP) เป็นการสอบถามความคิดเห็นหรือตัดสินใจของผู้เดินทางในสถานการณ์จำลองที่สมมุติขึ้นมา ผู้ให้สัมภาษณ์อธิบายลักษณะรูปแบบการเดินทางโดยรถรับส่งบุคลากร ถึง ลักษณะตัวรถ เส้นทาง จุดจอดรับส่ง เวลาที่มาถึงแต่ละจุดจอด ค่าโดยสาร พร้อมกำหนดเส้นทาง และจุดจอดแต่ละเส้นทาง ตัวอย่างจุดจอดและตารางการเดินทาง¹⁰⁰

ธัญ นพรัตน์ไกรลาศ ศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนของนักเรียนระดับประถมศึกษาในเขตเมืองเชียงใหม่ ตลอดจนศึกษาทัศนคติและปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการของผู้ปกครองนักเรียนในการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ปกครองของนักเรียนระดับประถมศึกษา ประกอบด้วยตัวแปร เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยของต่อเดือน จำนวนสมาชิกในครอบครัว เป็นเจ้าของรถส่วนตัว พบว่ามีการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ร้อยละ 43 สาเหตุที่เลือกใช้เนื่องจากปัจจัยด้านความสะดวก ร้อยละ 37 ปัจจัยด้านระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน ร้อยละ 22 ส่วนกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 57 ไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน เนื่องจากห่วงเรื่องความปลอดภัย ร้อยละ 48 ความไม่สะดวก ร้อยละ 16 สำหรับทัศนคติและความคิดเห็นต่อรถรับส่งนักเรียน สามารถจัดลำดับค่าเฉลี่ยคะแนนของความคิดเห็น ลำดับที่ 1 เห็นว่าบริการรถรับส่งนักเรียนมีความตรงต่อเวลา ลำดับที่ 2 บริการรถรับส่งนักเรียนมีความสะดวก ลำดับที่ 3 เห็นว่าประเภทของรถที่ใช้มีความเหมาะสม¹⁰¹

เอกฉัตร วงศ์ทะกัณท์ ศึกษาแบบจำลองการเลือกยานพาหนะของผู้เดินทางระหว่างเมือง โดยใช้ข้อมูลจากสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งเป็นข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เดินทางเข้า-ออก ในเมืองหลัก 4 เมือง ได้แก่ เชียงใหม่ ขอนแก่น ราชบุรี และ สงขลา โดยข้อมูลแบ่งเป็น 4 ประเภท ดังนี้ 1) ข้อมูลสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ

¹⁰⁰ อานูพล กฤษดาภิรมิต. "การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคลากร มจร.บางขุนเทียน." เอกสารประกอบการประชุมวิชาการการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 57.

¹⁰¹ ธัญ นพรัตน์ไกรลาศ. "ความต้องการบริการรถรับส่งนักเรียนในเขตเมืองเชียงใหม่ของนักเรียนระดับประถมศึกษา." การค้นคว้าอิสระปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์การเมือง มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2552.

ประเภทยานพาหนะที่ครอบครอง รายได้ของผู้เดินทาง อาชีพ ระดับการศึกษา ความถี่ในการเดินทาง และวัตถุประสงค์ในการเดินทาง 2) ข้อมูลคุณลักษณะของระบบขนส่ง 3) ข้อมูลโครงข่ายการเดินทาง 4) ข้อมูลสัดส่วนปริมาณการเดินทางระหว่างจังหวัดโดยยานพาหนะประเภทต่างๆ ผลการศึกษาพบว่า ข้อมูลคุณลักษณะของระบบขนส่งเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลสูงสุดต่อการเลือกรูปแบบยานพาหนะในการเดินทางระหว่างจังหวัด โดยสามารถเรียงลำดับความสำคัญได้ ดังนี้ ระยะเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทางและระยะเวลาในการเดินทาง ส่วนข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทางนั้นเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลค่อนข้างต่ำ¹⁰²

ฉัตร เลขะวัฒนะ ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ปกครองนักเรียนในการเดินทางมารับส่งนักเรียนยังโรงเรียนด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านมายังโรงเรียน, สถานการณ์สมมติเวลาในการรอคอยรถรับส่งนักเรียนที่จุดจอดรถ, และสถานการณ์สมมติค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน เป็นปัจจัยที่สามารถทำให้กลุ่มผู้ปกครองนักเรียนที่ใช้รถส่วนบุคคลเดินทางมารับส่งนักเรียนเปลี่ยนมาเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ส่วนกลุ่มผู้ปกครองนักเรียนที่มีนักเรียนเดินทางมายังโรงเรียนโดยเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะ พบว่า จำนวนการต่อรถ, สถานการณ์สมมติเวลาในการเดินทางจากบ้านมายังจุดจอดรถรับส่งนักเรียน, สถานการณ์สมมติเวลาในการรอคอยรถรับส่งนักเรียนที่จุดจอดรถ, และสถานการณ์สมมติค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางโดยจะเปลี่ยนแปลงให้หันมาเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน รูปแบบการเดินทางมายังโรงเรียนของนักเรียน คือ นักเรียนที่เดินทางมาโรงเรียนโดยมีผู้ปกครองเดินทางมารับส่งด้วยรถส่วนบุคคลจะเปลี่ยนแปลงมาเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน คิดเป็นร้อยละ 66.92 โดยตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อแบบจำลองมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านระยะทางจากบ้านถึงโรงเรียน ซึ่งคิดความถูกต้องของแบบจำลองเป็นร้อยละ 73.40 ส่วนนักเรียนที่เดินทางมาโรงเรียน โดยรถโดยสารสาธารณะ จะเปลี่ยนแปลงหันมาเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน คิดเป็นร้อยละ 48.03 โดยตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อแบบจำลองมากที่สุดคือ ปัจจัยด้านจำนวนการต่อรถ โดยมีความถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 75.60 และจากแบบจำลองสามารถคาดการณ์ได้ว่าหากมีการจัดทำโครงการรถรับส่งนักเรียน ในอนาคตสามารถคำนวณสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงการเดินทางได้ หากมีการจัดทำโครงการรถรับส่งนักเรียนขึ้นในอนาคต โอกาสการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนจะแปรผกผันกับเวลาเดินทางจากบ้านมายังจุดจอดรถรับส่งนักเรียน เวลาในการรอคอยรถ รับส่งนักเรียน และค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

¹⁰² เอกฉัตร วงศ์ทะกัณฑ์. "แบบจำลองการเลือกยานพาหนะของผู้เดินทางระหว่างเมืองโดยใช้ข้อมูลการเลือกรูปแบบการเดินทางของเมืองภูมิภาค." วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2548.

โดยพบว่า ช่วงที่มีความน่าจะเป็นของกลุ่มนักเรียนที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนสูงที่สุด คือ ตัวแปรเวลาในการรอคอยรถอยู่ในช่วง 10-20 นาที และตัวแปรค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถรับส่ง นักเรียนอยู่ในช่วง 5-10 บาท และช่วงความน่าจะเป็นของกลุ่มนักเรียนที่เดินทางโดยสารสาธารณะจะเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนสูงที่สุด คือ ตัวแปรเวลาเดินทางจากบ้านมายังจุดจอดอยู่ในช่วง 5- 10 นาที ตัวแปรเวลาในการรอคอยรถรับส่งนักเรียน อยู่ในช่วง 5-10 นาที และตัวแปรค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน อยู่ในช่วง 5-10 บาท หากมีการจัดทำโครงการรถรับส่งนักเรียนขึ้น ควรนำการวิเคราะห์ในด้านอื่นๆ มาใช้วิเคราะห์ร่วมด้วย¹⁰³

ณัฐวุฒิ อะกะเรื่อน และวิโรจน์ ศรีสุรภานนท์ ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนของเด็กนักเรียนในโรงเรียนประถมศึกษาแห่งหนึ่งในอำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน ซึ่งเป็นข้อมูลที่สามารถนำไปวางแผนหรือกำหนดนโยบายทางด้านการเดินทางไปโรงเรียนในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางเชิงรุกและการเดินทางโดยสารสาธารณะ เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสและทางเลือกในการเดินทางไปโรงเรียนของเด็กนักเรียนการศึกษานี้ ใช้กรณีศึกษาของโรงเรียนประถมศึกษาแห่งหนึ่งในอำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน ซึ่งเป็นโรงเรียนประถมศึกษาขนาดใหญ่พิเศษ ที่ตั้งอยู่ในเขตเมืองลำพูนที่มีการจราจรหนาแน่น อีกทั้งยังมีโรงเรียนหลายแห่งที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกัน ผลการศึกษา พบว่า ร้อยละ 53.3 ใช้รถรับส่งนักเรียน รองลงมาใช้รถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 29.0 และ 17.3 ตามลำดับ นักเรียนที่เดินทางไปโรงเรียนมีเพียงร้อยละ 0.4 เท่านั้น นักเรียนที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์ส่วนตัว ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในอำเภอเมืองลำพูน ในส่วน of นักเรียนที่เดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในอำเภอเมืองลำพูน อำเภอแม่ทา และอำเภอป่าซาง เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนของแต่ละรูปแบบมีความแตกต่างกัน โดยเหตุผลหลักสามอันดับแรกที่ถูกครอบงำเลือกใช้รถรับส่งนักเรียน คือ ไม่มีเวลารับส่งบุตร เป็นการเดินทางที่ปลอดภัย และไม่ต้องเดินทางหลายต่อ ตามลำดับ สำหรับรถยนต์ส่วนตัว คือ เป็นการเดินทางที่ปลอดภัย เป็นการเดินทางที่รวดเร็ว และไม่ต้องเดินทางหลายต่อตามลำดับ และสำหรับรถจักรยานยนต์ส่วนตัว คือ เป็นการเดินทางที่ปลอดภัย โรงเรียนอยู่ใกล้บ้าน และเป็นการเดินทางที่รวดเร็ว¹⁰⁴

¹⁰³ ณภัทร เลขาวิฒนะ. “การพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางสำหรับนักเรียนระหว่างรถนักเรียนและยานพาหนะอื่น”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2556.

¹⁰⁴ ณัฐวุฒิ อะกะเรื่อน และวิโรจน์ ศรีสุรภานนท์. “ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนของเด็กนักเรียน”. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 27, เข้าถึงได้จาก <https://conference.thaince.org/index.php/ncce27/article/view/1393/958>

ดุซงึ่ ไซ้ขมดัดย้, จักรพงษ์ พระสุรตันัน์ สึกษา มาตรการความปลอดภยัในโรงเรียน เพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุจรรจรดโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน โรงเรียนเสนางคณคม เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ มีความมุ่งหมายเพื่อศึกษามาตรการความปลอดภยัในโรงเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจรรจรดโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน โรงเรียนเสนางคณคม อำเภอสเสนางคณคม จังหวัดอำนาจเจริญ ใช้ประชากร นักเรียนที่ซั้บซั้จักรยานยนต์มาโรงเรียน จันนวน 115 คน มีผู้ร่วมดำเนินการวิจัยคัดเลือกจากผู้มีส่วน เกี่ยวข้องในโรงเรียนและชุมชน จันนวน 48 คน ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน/ครุ 2 คน แกนนำ นักเรียน 12 คน ผู้ปกครองนักเรียน 12 คน ผู้นำชุมชน 14 คน เจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณ ภยองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น 2 คน เจ้าหน้าที่สาธารณสุข 2 คน ตำรวจ 2 คน และช่างซ่อม จักรยานยนต์ 2 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วย แบบสอบถาม แบบบันทึกการสนทนา กลุ่ม และการสังเกตแบบมีส่วนร่วม การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา การ วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้สถิติ T-TEST ผลการวิจัยพบว่า 1) ได้มาตรการความปลอดภยัด้าน จรรจรโรงเรียนเสนางคณคมโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ตั้งแต่ร่วมรับฟัง ร่วมแสดงความคิดเห็น ร่วม วางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมสรุปประเมินผล ซึ่งทำให้เกิดแนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันอุบัติเหตุ จรรจรในโรงเรียนและชุมชน ทั้งนี้ มาตรการความปลอดภยัในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจรรจรดโดย การมีส่วนร่วมของชุมชน ภายใต้แนวคิด “มองอันตรายให้ออก บอกความเสี่ยงให้ได้ แก้ไขความเสี่ยง ให้อันเป็น” ประกอบด้วย 6 มาตรการ คือ มาตรการที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ปัญหา มาตรการที่ 2 การพัฒนาองค์การในการขับเคลื่อนกลไก มาตรการที่ 3 การกำกับดูแลจุดเสี่ยงที่ไม่ปลอดภยั และ ออกแบบกิจกรรมการแก้ไขปัญหาร่วมกัน มาตรการที่ 4 จัดการเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภยั ประกอบด้วย 1) เข้มงวดการสวมหมวกนิรภัย 2) การกำหนดบทลงโทษกรณีทำผิดกฎจรรจร 3) การกำหนดให้ผู้มี ใบอนุญาตซั้บซั้เท่านั้นที่ซั้จักรยานยนต์มาโรงเรียนได้ 4) การกำหนดอายุผู้ซั้บซั้จักรยานยนต์ และ 5) ติดป้ายจรรจรตามจุดเสี่ยงต่างๆ มาตรการที่ 5 จัดการการกระทำที่ไม่ปลอดภยั ได้แก่ การ ประชาสัมพันธ์ทางหอกระจายข่าว หมู่บ้าน รณรงค์ให้ความรู้เรื่องความปลอดภยัทางถนนอย่าง ต่อเนื่อง และฝึกอบรมให้ความรู้ ทักษะชีวิต การฝึกหัด นักซั้บซั้ปลอดภยัที่มีคุณภาพแก่นักเรียน และ การประเมินความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน และมาตรการที่ 6 สรุปผลและประเมินผล โดยมีการ ประชุมสรุปผลทุกวันที่ 5 ของเดือน ภายหลังจากการมาตรการดังกล่าวไปใช้ พบว่า นักเรียน ที่ซั้บซั้ รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณคม มีค่าเฉลี่ยความรู้ด้านกฎหมายจรรจรเพิ่มขึ้น และ พฤติกรรมเสี่ยงในการซั้บซั้รถจักรยานยนต์ลดลงจากก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติ ที่ระดับ .05 ทำให้ไม่มีนักเรียนมีไม่สวมหมวกขณะซั้บซั้รถจักรยานยนต์ และทุกคนมีใบอนุญาตซั้บซั้

2) ผลของมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน หลังดำเนินการพบว่า มีนักเรียนอาสาสมัครจราจรประจำถนนจุดเสี่ยงในโรงเรียนและชุมชนทำหน้าที่ กวดขันวินัยจราจรของนักเรียน นักเรียนขับซิ่งรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 100.0 ไม่มีนักเรียนซึ่งเป็นเด็กและเยาวชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถ ทั้งนี้ ยังเสนอแนะว่า การนำมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนไปใช้นั้น ควรศึกษาสถานการณ์และสภาพปัญหาในพื้นที่ เนื่องจากบริบทของแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน ซึ่งเป็นปัจจัยของความสำเร็จ¹⁰⁵

กนกวรรณ ชัยมงคล ศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง” สามารถสรุปได้ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางตามปัจจัย 5 ด้าน ตามสมรรถนะขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีลักษณะดังนี้ 1. ด้านโครงสร้าง มีฝ่ายงานที่มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล รถรับส่งนักเรียน ออกใบอนุญาตให้รถให้เป็นรถรับส่งนักเรียน มีแนวทางการดำเนินที่ชัดเจน มีการบูรณาการ การทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย และการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง 2. ด้านบุคลากร มีบุคลากรเพียงพอในการสนับสนุนให้การนำนโยบายไปปฏิบัติ ให้ประสบความสำเร็จ แต่จำนวนบุคลากรมีไม่เพียงพอในการควบคุม กำกับ ดูแล รถรับส่ง นักเรียน โดยเฉพาะ 3. ด้านงบประมาณ ไม่ได้ได้รับการจัดสรรงบประมาณให้สำหรับการนำนโยบายนี้ มาปฏิบัติ โดยเฉพาะ แต่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน และงบประมาณตามภารกิจของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง 4. ด้านสถานที่ เป็นสถานที่ที่ใช้ในการปฏิบัติภารกิจ จึงมีความพร้อมในการให้บริการ มีความเหมาะสม และมีเครื่องมือในการตรวจสอบที่มีมาตรฐาน และมีความสะดวกต่อการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ และ 5. ด้านวัสดุอุปกรณ์ ไม่มีความจำเป็นต้องใช้วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ แต่มีการประยุกต์ใช้จากวัสดุอุปกรณ์ที่มีอยู่เดิม ในส่วนของปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำกฎกระทรวงไปปฏิบัติ และความพร้อมของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในการนำกฎกระทรวงมาบังคับใช้ และขอความร่วมมือไปยังโรงเรียน สถานศึกษา ผู้ขับซิ่งรถรับส่งนักเรียน รถโรงเรียน ในการปฏิบัติตาม กฎระเบียบ ข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยของนักเรียน นักศึกษา และสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางมีความพร้อม คือ มีการกำหนดโครงการ/แผนงาน/แนวทางปฏิบัติที่รองรับ คือ โครงการยกระดับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน, โครงการร่วมใจสร้างความปลอดภัยให้กับรถรับจ้างรับส่งนักเรียนในเขตพื้นที่จังหวัดลำปาง ตลอดจนให้คำแนะนำ ไม่มีปัญหาในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชา และระหว่าง

¹⁰⁵ ดุษฎี ไชยมาตย์, จักรพงษ์ พระสุรัตน์. “มาตรการความปลอดภัยของโรงเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน โรงเรียนเสนางคณิศร”. วารสารวิชาการ สาธารณสุขชุมชน ปีที่ 8 ฉบับที่ 2 เมษายน -มิถุนายน 2565.

หน่วยงานส่วนกลาง อีกทั้ง กฎหมายนี้ไม่เป็นอุปสรรค และยังเอื้อต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายอีกด้วย¹⁰⁶

ฉัตรไชย ภู่อารีย์ ออกแบบกระบวนการจัดการทางด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน มาทำหน้าที่ร่วมกันในการจัดการด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ตั้งแต่เริ่มเข้ามาประกอบอาชีพ ระหว่างใช้รถรับส่งนักเรียน และหลังจากเสร็จสิ้นการรับส่งนักเรียนแล้ว ในรูปแบบเครือข่ายรถรับส่งนักเรียน และในฐานะที่โรงเรียนโดยครูของโรงเรียน จะพบเห็นการรับส่งนักเรียนทุกวันในช่วงเช้าและเย็น จึงให้โรงเรียนทำหน้าที่เป็นจุดจัดการเครือข่ายรถรับส่งนักเรียน ซึ่งประกอบด้วยภาคีเครือข่าย ภาคีเครือข่ายโรงเรียน และครูที่ดูแลรถรับส่งนักเรียน ภาคีเครือข่ายนักเรียนที่ใช้รถรับส่งนักเรียนและผู้ปกครอง ภาคีเครือข่ายคนขับรถรับส่งนักเรียน ชมรมรถรับส่งนักเรียน และภาคีเครือข่ายเจ้าหน้าที่ขนส่งและเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ โดยรูปแบบเครือข่ายรถรับส่งนักเรียน เป็นรูปแบบ(Model)จัดการความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ใน 3 มิติ ได้แก่ มิติที่ 1 รถรับส่งนักเรียนปลอดภัย หมายถึง ตัวรถที่ได้รับการออกแบบจัดทำเพิ่มขึ้นจากรูปแบบทั่วไป โดยตัวรถรับส่งนักเรียน จะต้องทำหน้าที่เป็นเกราะคุ้มครองป้องกัน มิให้นักเรียนกระเด็นหลุดออกมาจกตัวรถและไม่ทำให้เกิดอันตรายแก่นักเรียนในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ มิติที่ 2 คนขับรถรับส่งนักเรียน หมายถึง คนขับรถที่มีความรู้และทักษะในการขับรถให้ปลอดภัย และสามารถดูแลช่วยเหลือให้นักเรียนให้ปลอดภัยได้ตลอดเวลา ผ่านการคัดกรองและตรวจสอบประวัติ และมิติที่ 3 กระบวนการจัดการ หมายถึง การจัดการให้รถรับส่งนักเรียนมีความปลอดภัย คนขับรถมีความพร้อมต่อการทำหน้าที่และการควบคุมตรวจสอบและประเมินผลอย่างเป็นระบบด้วยรูปแบบเครือข่ายรถรับส่งนักเรียนโดยมีโรงเรียนเป็นจุดจัดการ ซึ่งเครือข่ายรถรับส่งนักเรียน เป็นรูปแบบที่ต่อยอดมาจากรูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนต่างๆ ที่มีอยู่แล้วประกอบด้วย 4 ภาคีเครือข่าย ที่ทำหน้าที่ในการ 1) ควบคุมตรวจสอบการใช้รถรับส่งนักเรียน โดยกำหนดมาตรฐานของรถทุกประเภทที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนที่ต้องมีความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม มีการตรวจสอบและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง 2) ควบคุมตรวจสอบการเข้ามาประกอบอาชีพขับรถรับส่งนักเรียน การคัดกรองและตรวจสอบ ประวัติ การพัฒนาความรู้และทักษะรวมถึงการตรวจสอบและประเมินผลการทำงานที่ของคนขับรถ และ 3) กำหนดมาตรการและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการและการขับเคลื่อนความปลอดภัยของการนำรถมาใช้รับส่งนักเรียน ขั้นตอนและวิธีการตรวจสอบและประเมินผล และการนำแอปพลิเคชัน และเทคโนโลยี เช่น โทรศัพท์

¹⁰⁶ กนกวรรณ ชัยมงคล. “การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง”. การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง สาขาวิชานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยพะเยา, 2563.

ระบบไลน์มาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมตรวจสอบและติดตามการรับส่งนักเรียน นอกจากนี้ ยังพบข้อจำกัดในการจัดตั้งภาคีเครือข่ายที่ไม่สามารถจัดตั้งให้ครบทั้ง 4 ภาคีเครือข่ายได้อย่างสมบูรณ์ รวมถึงข้อจำกัดอื่นๆ ที่เป็นผลต่อเนื่อง ซึ่งได้ข้อสรุปที่สำคัญ ดังนี้ 1) การขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียนด้วยกระบวนการเครือข่ายรถรับส่งนักเรียนจะต้องประกอบด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมของ 4 ภาคีเครือข่าย 2) ภาคีเครือข่ายเจ้าหน้าที่ขนส่งและเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นภาคีเครือข่ายที่มีความสำคัญในการใช้อำนาจปกครองบังคับให้คนขับรถรับส่งนักเรียนทุกคนเข้าร่วมเป็นสมาชิกของชมรมฯ และเครือข่ายรถรับส่งนักเรียน เพื่อเข้าสู่กระบวนการคัดกรองรถและคนขับรถที่มีความพร้อม และเป็นภาคีเครือข่ายที่ทำให้ภาคีเครือข่ายอื่นๆ มีความมั่นใจต่อสถานะของเครือข่ายรถรับส่ง นักเรียนในระดับที่สูงด้วย 3) การขับเคลื่อนในระดับพื้นที่จะต้องประกอบด้วยภาคีเครือข่ายชมรมรถรับส่งนักเรียน และภาคีเครือข่ายโรงเรียนโดยครูที่ดูแลรถรับส่งนักเรียนที่จะต้องดำเนินการร่วมกันในลักษณะพลวัตต่อกัน ทั้งนี้ มีกระบวนการขั้นตอนต่างๆ ดังนี้ 1) มาตรฐานรถที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนแยกรถทุกประเภทที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนเป็น 2 ลักษณะ คือ รถลักษณะกระบะ และรถลักษณะตู้ทรงสี่เหลี่ยม และมีข้อกำหนดทางด้านมาตรฐานตัวรถที่ปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม 2) คนขับรถรับส่งนักเรียนต้องเป็นสมาชิกชมรมรถรับส่งนักเรียนและเครือข่ายรถรับส่งนักเรียน ผ่านการตรวจสอบและคัดกรองประวัติจากคณะกรรมการชมรมรถรับส่งนักเรียน มีใบอนุญาตขับรถตรงตามประเภทรถที่นำมาใช้รับส่งนักเรียน ไม่มีโรคประจำตัวหรือเป็นโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถ ไม่เป็นผู้ที่มีพฤติกรรมเสียหายกับนักเรียนในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ขับรถรับส่งนักเรียน ไม่เป็นผู้ที่ถูกประเมินให้พ้นสภาพจากการเป็นคนรถรับส่งนักเรียน ไม่เป็นผู้ที่ถูกเครือข่ายรถรับส่งนักเรียนปลดออกจากการเป็นสมาชิก 3) มีการตรวจสอบและประเมินผลเป็นระยะ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนก็เห็นด้วยกับกระบวนการจัดการทางด้านความปลอดภัย ดังนี้ รถที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนและคนขับรถต้องผ่านการคัดกรองและตรวจสอบจากคณะกรรมการชมรมรถรับส่งนักเรียน และครูที่ดูแลรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่เครือข่ายว่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ผู้ขับรถทุกคนต้องมีและใช้โทรศัพท์ที่ติดตั้งแอปพลิเคชัน ระบบติดตามตัวและระบบไลน์ และต้องเปิดใช้ระหว่างวิ่งรถรับส่งนักเรียน พร้อมทั้งรายงานการรับส่งนักเรียนตามวิธีการที่กำหนด มีหัวหน้านักเรียนประจำรถและผู้ช่วย ถ้าไม่มีในรถต้องมีคนดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่น้อยกว่า 18 ปีและมีและใช้โทรศัพท์ที่ติดตั้งแอปพลิเคชันระบบติดตามตัวและระบบไลน์ได้ เครือข่ายรถรับส่งนักเรียนเป็นผู้อนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เครือข่ายรถรับส่งนักเรียนกำหนดขึ้น ก่อนเปิดภาคการศึกษาไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยการดำเนินการของชมรมรถรับส่งนักเรียน มีการประเมินรถและคนขับรถเดือนละ 1 ครั้งโดยนักเรียนที่ใช้รถรับส่งนักเรียนและครูที่ดูแลรถรับส่งนักเรียน รถหรือคนขับรถที่ไม่ผ่านการประเมินในเรื่องใดเรื่องหนึ่งติดต่อกันเกิน 2 ครั้งขึ้นไปต้องได้รับการพิจารณาลงโทษจากเครือข่ายรถรับส่งนักเรียนตามที่กำหนดไว้ 4) มีการออกแบบคู่มือการทำหน้าที่ของภาคี

เครือข่ายรถรับส่งนักเรียน โดยกำหนดให้คนขับรถรับส่งนักเรียน นักเรียนที่ใช้รถรับส่งนักเรียน นักเรียนที่ทำหน้าที่เป็นหัวหน้านักเรียนประจำรถและผู้ช่วย(ทำหน้าที่เสมือนคนดูแลนักเรียน) และผู้เกี่ยวข้องมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคู่มือที่กำหนดให้ การขับเคลื่อนรูปแบบ(Model) เครือข่ายรถรับส่งนักเรียนเป็นการบูรณาการบทบาทอำนาจหน้าที่ของ 4 ภาคีเครือข่าย ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วม กำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ให้สอดคล้องสัมพันธ์และเป็นไปในทิศทางเดียวกันตามกระบวนการและขั้นตอนของเครือข่ายรถรับส่งนักเรียน หลักการสำคัญของการจัดการทางด้านความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียนของรูปแบบ(Model)เครือข่ายรถรับส่งนักเรียน คือ 1) นักเรียนมีรถเดินทางไปโรงเรียนด้วยรถคันเดิม 2) รถคันเดิมมีความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรมและตามมาตรการที่กำหนด 3) มีโรงเรียนเป็นจุดจัดการเครือข่ายรถรับส่งนักเรียน¹⁰⁷

ศิลปวิชญ์ น้อยสมมิตร และโชติกา แก่นธिया ศึกษาการมีส่วนร่วมของภาคีประชาชนตอนโยบายสาธารณะ พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนกับนโยบายสาธารณะในความหมายกว้างซึ่งมักจะคาบเกี่ยวกับการพัฒนา นั่นก็คือ การให้โอกาสประชาชนเป็นฝ่ายการตัดสินใจ กำหนดปัญหาความต้องการของตนเองอย่างแท้จริง เป็นการเสริมพลังอำนาจให้แก่ประชาชน/กลุ่ม/องค์กรชุมชนให้สามารถระดมขีดความสามารถในการจัดการทรัพยากร การตัดสินใจและควบคุมดูแลกิจกรรมต่างๆ ในชุมชนมากกว่าที่จะเป็นฝ่ายตั้งรับ สามารถกำหนดการดำรงชีวิตได้ด้วยตนเองให้มีชีวิตมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นตามความจำเป็นอย่างมีศักดิ์ศรีและสามารถพัฒนาศักยภาพของประชาชน/ชุมชน ในด้านภูมิปัญญา ทักษะ ความรู้ ความสามารถ และการจัดการและรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงของโลกได้ และประชาชนจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการอย่างมีอิสระ การทำงานต้องเน้นในรูปกลุ่ม หรือองค์กรชุมชนที่มีวัตถุประสงค์ในการเข้าร่วมอย่างชัดเจน เนื่องจากพลังกลุ่มจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้งานพัฒนาต่างๆ บรรลุผลสำเร็จตามความมุ่งหมายได้ ทั้งนี้ การจะเกิดสภาพของการมีส่วนร่วมของประชาชนตามความหมายที่กล่าวถึงข้างต้น จะต้องเกิดสภาพการณ์หรือเงื่อนไขสำคัญ คือ การมีความตระหนักและความเห็นพ้องต้องกันของประชาชนที่มีจำนวนมากพอต่อการริเริ่ม โครงการ/กิจกรรมหนึ่งกิจกรรมใดเพื่อที่จะการเปลี่ยนแปลงที่เป็นความต้องการของส่วนรวม ทั้งนี้ ความร่วมมือของประชาชนไม่ว่าของปัจเจกชน บุคคล หรือกลุ่มคนที่เห็นพ้องต้องกันและเข้ามารับผิดชอบเพื่อการดำเนินการพัฒนา และการเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ต้องการโดยมีลักษณะเป็นการกระทำผ่านกลุ่ม หรือองค์กร เพื่อให้บรรลุถึงความเปลี่ยนแปลงที่พึงประสงค์¹⁰⁸

¹⁰⁷ ฉัตรชัย ภู่อารีย์. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาวิจัย:การขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน พื้นที่นำร่องจังหวัดจันทบุรี. เข้าถึงเมื่อ 23 มกราคม 2565. เข้าถึงได้จาก <http://www.roadafetythai.org/edoc>

สัญญา เคนาภูมิ ศึกษา กระบวนการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ พบว่า การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเป็นกระบวนการหนึ่งในกระบวนการนโยบายสาธารณะ และถือว่าเป็นขั้นตอนสำคัญซึ่งต้องใช้องค์ความรู้ทั้งศาสตร์และศิลป์ในการบริหารนโยบาย การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติจำเป็นต้องทำความเข้าใจในรายละเอียดของปฏิสัมพันธ์ ความเชื่อมโยงการพึ่งพา ตลอดจนความเป็นอิสระขององค์การและบุคคลที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยแบ่งการนำนโยบายไปปฏิบัติออกเป็น 2 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ (1) การนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับมหภาค (Macro Implementation) ประกอบด้วย (ก) การแปลงนโยบายให้เป็นแผนงานและโครงการ และ (ข) การยอมรับนโยบายของหน่วยงานระดับภูมิภาคและท้องถิ่น (2) การนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับจุลภาค ประกอบด้วย (ก) การระดมพลัง (ข) ขั้นตอนการปฏิบัติ และ (ค) การสร้างความเป็นปึกแผ่นหรือความต่อเนื่องและความสำเร็จและผลลัพธ์ อย่างไรก็ตาม สำหรับตัวแบบแนวทางการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ ประกอบด้วย 3 ทฤษฎีหลัก ได้แก่ ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติจากบนลงล่าง ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติจากล่างขึ้นบน และ ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติแบบผสม¹⁰⁹

งานวิจัยต่างประเทศ

Septiana Hariyani and Dadang Meru Utomo ศึกษา การปฏิบัติงานของรถโรงเรียนในเมืองมาลัง พบว่า นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการครั้งแรกในปี 2558 การใช้บริการรถโรงเรียนของเมืองมาลังได้เพิ่มขึ้นตามที่ได้เห็นได้จากค่าโหดแพคเกจเตอร์ที่ค่อนข้างสูง (มากกว่า 70% ตามที่กำหนดโดยอธิบดีกรมการขนส่งทางบก). โดยผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มาจากรายได้ปานกลางครอบครัว แม้จะได้รับความนิยมนำขึ้น แต่ก็ยังมีหลายจุดที่ต้องปรับปรุงเพิ่มความพึงพอใจของผู้ขับขี่ ประเด็นแรก คือ ความจำเป็นในการประเมินเส้นทางความยาวเพื่อให้ใช้เวลาเดินทางสั้นลง ปัจจุบัน ผู้ขับขี่คาดว่าจะใช้เวลาเดินทางสั้นลง 5-10 นาทีในขณะที่เวลาเดินทางจริงถึงเกือบหนึ่งชั่วโมง ประการที่สองคือความเร่งด่วนของจัดหาพลีตส์จำนวนมากขึ้นเพื่อให้ใช้เวลารอสั้นลง จากผลการวิจัยครั้งนี้ แนะนำให้รัฐบาลท้องถิ่นพิจารณาความพยายามในการจัดการรถโรงเรียนที่ดีขึ้น การบริการที่นอกจากจะทำให้ผู้ขับขี่ได้รับประสบการณ์ที่ดีขึ้นแล้ว ยังช่วยลดปัญหาการขนส่งอีกด้วยทั่วไป ¹¹⁰

¹⁰⁹ สัญญา เคนาภูมิ. “กระบวนการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ”. วารสารวิชาการ แสงอีสาน ปีที่ 16 ฉบับที่ 1 (2019).

¹¹⁰ Septiana Hariyani, and Dadang Meru Utomo. "School bus operational performance in Malang City." MATEC Web of Conferences 181, 2018.

Abhay Lidbe, Xiaobing Li, Emmanuel Kofi Adanu, Shashi Nambisan, Steven Jones ศึกษา การวิเคราะห์เชิงสำรวจของแนวโน้มล่าสุดในการเลือกโหมดการเดินทางของโรงเรียนในสหรัฐอเมริกา โดยสำรวจแนวโน้มล่าสุดของการเดินทางไปโรงเรียนโดยใช้ข้อมูลแบบสำรวจการเดินทางของครัวเรือนแห่งชาติ ปี 2560 การศึกษายังตรวจสอบปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการเลือกโหมดการเดินทางของโรงเรียนโดยใช้แบบจำลองมัลติโนเมียลลอจิท(RPMNL) ของพารามิเตอร์สุ่ม ผลการวิจัย ระบุว่า การเดินทางไปโรงเรียนในเมืองมีระยะทางระหว่าง 3 ถึง 5 ไมล์ ในขณะที่การเดินทางในชนบทโดยเฉลี่ยจะยาวกว่า 6 ไมล์ เวลาเดินทางไปโรงเรียนสูงกว่าในครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำ นอกจากนี้ ส่วนแบ่งของรถโรงเรียนและรถยนต์ลดลงในขณะที่การเดินทางและจักรยานเพิ่มขึ้นในปี 2560 การเปลี่ยนแปลงนี้มีความสำคัญในหมู่นักเรียนมัธยมปลายเช่นเดียวกับการศึกษาอื่นๆ การค้นพบของแบบจำลอง RPMNL ยืนยันว่า นักเรียนที่อยู่ในระยะทางสั้น ๆ จากโรงเรียนมีแนวโน้มที่จะเดินหรือขี่จักรยานไปโรงเรียน อย่างไรก็ตาม ความเป็นไปได้ของการนั่งรถโรงเรียนในระยะทางมากกว่า 15 ไมล์นั้นสูงกว่ารถยนต์ ซึ่งบ่งชี้ถึงนโยบายในการสนับสนุนงบประมาณด้านการขนส่งของโรงเรียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตโรงเรียนในชนบท ครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำมีโอกาสสูงที่จะนั่งรถโรงเรียน ผู้หญิงมีแนวโน้มที่จะใช้รถยนต์มากกว่าและขี่จักรยานไปโรงเรียนน้อยกว่า ที่น่าสนใจ คือ ครัวเรือนที่มียานพาหนะมากกว่าสามคันมีแนวโน้มที่จะใช้รถโรงเรียนมากกว่า ครัวเรือนที่ไม่มียานพาหนะ เด็กที่อาศัยอยู่ในบ้านเช่ามีโอกาสน้อยที่จะนั่งรถโรงเรียนหรือรถยนต์ นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันยังมีความสัมพันธ์ทางอ้อมแต่ส่งผลต่อการเดินทาง การขี่จักรยานและการใช้รถยนต์ ข้อค้นพบจากการศึกษานี้จะช่วยผู้กำหนดนโยบายในการกำหนดนโยบายและวางแผนการตัดสินใจเพื่อปรับปรุงแนวโน้มการเดินทางของโรงเรียนในปัจจุบัน ¹¹¹

Abhay Lidbe, Emmanuel Kofi Adanu, Elsa Tedla and Steven Jones ศึกษา การสำรวจปัจจัยกำหนดความรุนแรงของการชนของรถโรงเรียน ถึงแม้ว่า รถโรงเรียนจะถือเป็นรูปแบบการขนส่งที่ปลอดภัย แต่การชนของรถโรงเรียนก็เป็นปัญหาด้านความปลอดภัยที่สำคัญ การชนของรถโรงเรียนเป็นผลมาจากความผิดพลาดของคนขับของรถโรงเรียนที่เป็นฝ่ายผิดหรือรถคันอื่นที่เป็นฝ่ายผิด(โดยที่รถโรงเรียนไม่ได้เป็นฝ่ายผิด) เพื่อตรวจสอบปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการชนและผลลัพธ์ของการชนที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน การศึกษานี้มีการใช้แบบจำลองอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียนทั้งหมด 1,702 ครั้งที่บ้านพักไว้ระหว่างปี 2009 ถึง 2016 จากผลแบบจำลองการชนด้านข้างมีโอกาสน้อยที่จะส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บสำหรับรถโรงเรียนที่ผิดพลาดมากกว่าการชนท้าย

¹¹¹ Abhay Lidbe, and others. "Exploratory analysis of recent trends in school travel mode choices in the U.S." **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives** 6, (July 2020): 1-8.

และการชนด้านข้าง การขับรดด้วยความเร็ว การขับรดบกพร่องหรืออยู่ใต้อิทธิพล และการเข้าโค้ง ล้วนมีความสัมพันธ์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญกับผลลัพธ์ของการบาดเจ็บในการชนของรถโรงเรียนที่ไม่ได้เกิดจากความผิดพลาด ผลกระทบเชิงปฏิบัติของการศึกษานี้รวมถึงการบังคับใช้แนวทางการขับขี่ที่ปลอดภัยสำหรับรถโรงเรียน โปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับคนขับรถโรงเรียนที่มีองค์ประกอบของการเดินทางที่ไม่ประจำ การฝึกอบรม และโปรแกรมการรับรู้สำหรับคนขับยานพาหนะอื่นๆ เพื่อปลูกฝังแนวทางปฏิบัติในการขับขี่อย่างปลอดภัยรอบรถโรงเรียน ทั้งนี้ มีประเด็นสำคัญที่กล่าวถึงในการศึกษา ได้แก่ กลยุทธ์แยกต่างหากสำหรับรถโรงเรียนแต่ละประเภทที่ชนกัน การบังคับใช้แนวทางการขับขี่รถโรงเรียนอย่างปลอดภัย การทบทวนข้อกำหนดด้านใบอนุญาตและการฝึกอบรมคนขับ การปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมคนขับรถโรงเรียน และการมอบหมายผู้ขับขี่ไปยังพื้นที่ใกล้เคียงในท้องถิ่นที่คึกคักอย่างน้อยในเดือนแรกของฤดูกาลเปิดเทอมเป็นมาตรการตอบโต้ที่กล่าวถึงในกรณีรถโรงเรียนขัดข้อง นอกจากนี้ มาตรการรับมือเพื่อลดปัญหาการชนโดยไม่ได้ตั้งใจ ได้แก่ โครงการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ข้ามถนน และโครงการให้ความรู้และการรับรู้ที่ดีขึ้นสำหรับผู้ขับขี่รายอื่น อาจมีการสำรวจความเป็นไปได้ในอนาคต การดำเนินการตามโปรแกรมการรับรู้ความปลอดภัยของรถโรงเรียนควรเสริมด้วยโปรแกรมการบังคับใช้กฎจราจรในสถานที่ที่มีความเสี่ยงสูง เพื่อลดการละเมิดกฎจราจรโดยผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ ซึ่งสามารถช่วยในการปรับปรุงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรถโรงเรียน ซึ่งจะเป็นการสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยยิ่งขึ้นสำหรับการเดินทางไปโรงเรียน ¹¹²

Willy Kriswardhana, Syamsul Arifin, Ainal Akbar ศึกษา การตรวจสอบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการรถโรงเรียน ซึ่งการเลือกวิธีการเดินทางไปโรงเรียนมักจะได้รับอิทธิพลจากการตอบสนองของนักเรียนและผู้ปกครอง อย่างไรก็ตาม รถโรงเรียนไม่ใช่รูปแบบยอดนิยมในการเดินทางไปโรงเรียนในประเทศอินโดนีเซีย การเพิ่มความต้องการรถโรงเรียนจึงเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากต้องการลดการใช้นานพาหนะส่วนตัว การสำรวจความพึงพอใจที่ระบุไว้และวิธีการลดรอยโลจิสติกแบบไบนารีได้ดำเนินการเพื่อทำความเข้าใจว่าปัจจัยใดที่มีอิทธิพลต่อความเต็มใจที่จะนั่งรถโรงเรียน การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะนิสัยของเด็กและผู้ปกครองที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อการโดยสารรถโรงเรียน ปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อความตั้งใจของนักเรียนที่จะนั่งรถโรงเรียนคือ เพศ การเป็นเจ้าของรถ และเวลาเดินทางไปโรงเรียน นอกจากนี้ ในแง่ของการอนุญาตจาก

¹¹² ———. "Exploring the Determinants of School Bus Crash Severity." **Safety** 8, 3 (September 2022): 49.

ผู้ปกครอง ปัจจัยด้านครัวเรือน เช่น การครอบครองรถ และรายได้ ก็มีความสำคัญและนำเสนอเป็นแนวทางการศึกษาในอนาคต ¹¹³

จากการศึกษาแนวโน้มการให้บริการรถโรงเรียนในฮ่องกงของ Lam, Kai-Ming พบว่าการให้บริการรถโรงเรียนมีบทบาทสำคัญในการขนส่งนักเรียนไปและกลับจากโรงเรียน อย่างไรก็ตาม มีความกังวลเพิ่มขึ้นในการจัดหาบริการรถโรงเรียนที่ไม่เพียงพอและการเพิ่มขึ้นของค่าโดยสารรถโรงเรียนในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา มีวิจัยจำนวนมากที่ดำเนินการเกี่ยวกับปัญหาการกำหนดเส้นทางรถโรงเรียน แต่ยังไม่มียานวิจัยเชิงประจักษ์ที่เป็นที่รู้จักซึ่งมุ่งเน้นไปที่การประเมินคุณภาพการบริการของบริการรถโรงเรียนและการสร้างแบบจำลองโหมตการเดินทางในโรงเรียนของเด็กที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบผลกระทบของลักษณะการให้บริการรถโรงเรียนที่มีต่อความพึงพอใจของผู้ปกครอง และระบุปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรถโรงเรียนของผู้ปกครอง ทั้งนี้เป็นการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามการดูแลตนเองให้ข้อมูลเชิงปริมาณจากผู้ปกครองจำนวน 746 คนของนักเรียนระดับอนุบาลและประถมศึกษา การวิเคราะห์ความสำคัญ-ประสิทธิภาพถูกนำมาใช้เพื่อกำหนดลำดับความสำคัญในการปรับปรุงสำหรับคุณลักษณะ 13 ประการของบริการรถโรงเรียน ผลลัพธ์ที่ได้แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามพิจารณาคุณภาพการบริการของผู้ให้บริการรถโรงเรียนว่ามีความสำคัญสูงสุดในการปรับปรุง เวลาเดินทาง ค่าโดยสารรถโรงเรียน และเส้นทางรถโรงเรียนก็จำเป็นเช่นกันที่ต้องปรับปรุงในทันที นอกจากนี้ ยังได้จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจด้วยแบบจำลองโลจิกพหุนามได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อตรวจสอบพฤติกรรมของผู้ปกครองในการเลือกรถโรงเรียนที่เหมาะสม ผลการศึกษา พบว่า ความจุที่นั่งของรถโรงเรียน เวลาเดินทาง ค่าโดยสารรถโรงเรียน เวลาเดินทางจากบ้านไปป้ายรถโรงเรียน การรวมนักเรียนจากโรงเรียนต่างๆ และการใช้จุดแวะพัก ล้วนมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ปกครอง การศึกษานี้ยังแสดงให้เห็นว่า มีความเป็นไปได้ที่จะใช้รถโรงเรียนคันเดียว เพื่อรับนักเรียนจากโรงเรียนต่างๆ อย่างไรก็ตาม ผู้ปกครองจะยอมรับตัวเลือกนี้ก็ต่อเมื่อค่าโดยสารรถโรงเรียนและเวลาเดินทางลดลงได้อย่างมาก จากผลการสอบสวนเหล่านี้ นโยบาย 5 ประการที่มีผล ได้แก่ : (1) โครงการเงินอุดหนุนค่าโดยสารรถโรงเรียน (2) ชั่วโมงเรียนที่ยืดหยุ่นสำหรับโรงเรียนอนุบาลและโรงเรียนประถมศึกษา (3) นโยบายบังคับรถบัสไปยังเขตโรงเรียนที่มีการจราจรคับคั่ง (4) กำหนดจุดเปลี่ยนรถสำหรับผู้ขับขีรถโรงเรียน และ (5) การจัดหาเทคโนโลยีใหม่

¹¹³ Willy Kriswardhana, Syamsul Arifin, and Ainal Akbar. "Investigating the Factors Influencing the Demand of School Bus." Proceedings of the 5th International Conference on Rehabilitation and Maintenance in Civil Engineering, July 19, 2022.

สำหรับบริการรถโรงเรียนได้รับการเสนอแนะเพื่อปรับปรุงคุณภาพการบริการของบริการรถโรงเรียน และเพื่อรับมือกับความต้องการที่เพิ่มขึ้นของบริการรถโรงเรียน ¹¹⁴

Kornilia Kotoulaa, George Botzoris, และคณะ ศึกษากรอบการขนส่งโรงเรียนที่มีอยู่ในประเทศกรีซ ซึ่งการขนส่งในโรงเรียนเป็นปัญหาที่สำคัญสำหรับสังคม และเป็นเครื่องยืนยันได้ว่านักเรียนทุกคนทุกเพศทุกวัยสามารถเข้าถึงโรงเรียนหรือสถานศึกษาอื่นๆ ได้ การให้การศึกษาระดับไม่คุ้มค่าใช้จ่ายโดยเฉพาะนักเรียนที่มาจากครอบครัวที่มีรายได้น้อยหรืออาศัยอยู่ในถิ่นทุรกันดารที่เข้าไม่ถึงบริการขนส่งมวลชน การให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพจะทำให้สิทธิ์ดังกล่าวของนักเรียนเหล่านั้นถือเป็นโมฆะ ในการศึกษาให้นิยามของการขนส่งในโรงเรียน ว่าหมายถึง การขนส่งนักเรียนไปและกลับจากโรงเรียน โดยการเดินทางไปโรงเรียนที่นิยมมากที่สุด คือ รถสาธารณะการขนส่งด้วยความช่วยเหลือทางการเงินที่เกี่ยวข้องหรือการชำระเงินคืนให้กับผู้ปกครอง กรอบการขนส่งโรงเรียนที่มีอยู่ในประเทศกรีซ มีความคล้ายคลึงหลายประการกับแนวปฏิบัติของประเทศอื่นๆ และได้รับการจัดระเบียบและดำเนินการโดยรูปแบบการขนส่งต่างๆ เช่นเดียวกับประเทศฝรั่งเศส ประเทศสวีเดน และบางส่วนของประเทศอังกฤษ ส่วนข้อปฏิบัติในการตรวจสอบนั้นสามารถอ้างได้ตามกรอบการขนส่งโรงเรียนที่มีอยู่ในประเทศกรีซ โดยคำนึงถึงหลายประเด็น เช่น การระบุรถโรงเรียนด้วยฉลากและสีพิเศษ การควบคุมให้ได้ตามมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวด ความเป็นไปได้ในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะภายใต้ข้อกำหนดเบื้องต้นเฉพาะการกำหนดเส้นทางพิเศษที่เป็นไปตามกฎและมาตรฐานเฉพาะโดยตอบสนองความต้องการของนักเรียนและควรคำนึงถึงข้อกำหนดด้วย นอกจากนี้ การจัดสรรความรับผิดชอบในเขตโรงเรียนก็นำไปใช้ในต่างประเทศ เช่น ในสหราชอาณาจักร สวิสเซอร์แลนด์ และเยอรมนี ทั้งนี้ ยังระบุถึงปัญหาทางการเงินที่กำลังเผชิญอยู่ เพื่อให้มีการปฏิรูปมุมมองแบบองค์รวมมากขึ้น และมีข้อวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับกระบวนการทางการเงินที่กำหนดระบบการขนส่งโรงเรียนของประเทศอื่นๆ ในยุโรปที่ควรให้ความสนใจ และพิจารณาวิเคราะห์เชิงลึกเกี่ยวกับช่องว่างที่เกิดขึ้น ¹¹⁵

¹¹⁴ Lam, Kai-ming. "A study on the prospects of school bus services in Hong Kong." Master of Arts in Transport Policy and Planning, Department of Transport Policy and Planning, University of Hong Kong, 2018. available from <https://hub.hku.hk/handle/10722/265901>.

¹¹⁵ Kornilia Kotoulaa, and others. "The existing school transportation framework in Greece – Barriers and problems comparing to other European countries." *Transportation Research Procedia* 24, (2017): 385-92.

Charitha Dias, และคณะ ศึกษาวิธีการเดินทางจากบ้านไปโรงเรียนในเมืองแคนดี้ ประเทศศรีลังกา ผลการวิจัย พบว่า ตัวแปรทางประชากร(เพศ อายุ และรายได้ครอบครัว) และระยะทางจากบ้านไปโรงเรียนมีอิทธิพลอย่างมากต่อวิธีการเดินทางของโรงเรียนในเมืองแคนดี้ ประเทศศรีลังกา นอกจากนี้ปัจจัยเหล่านี้ ประเภทของโรงเรียนยังมีบทบาทสำคัญในการเลือกรถโรงเรียนและยานพาหนะส่วนตัว แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าประเภทของโรงเรียนไม่ใช่ปัจจัยสำคัญในการเลือกรถโรงเรียนเมื่อเทียบกับรถขนส่งเอกชน จากข้อมูลและการวิเคราะห์เชิงพรรณนา พบว่าวิธีการเดินทางโดยรถโรงเรียนมีชื่อเสียงที่สุดในแคนดี้ ประเทศศรีลังกา แม้จะมีค่าเดินทาง แต่ผู้ประกอบการก็ยังชอบรถโรงเรียนเป็นหลักเพราะคำนึงถึงความปลอดภัย เช่น รถโรงเรียนเป็นรถที่มีผู้โดยสารสูงดีกว่าการเดินทางของขนส่งเอกชนในแง่ของการลดความแออัดบนท้องถนน อย่างไรก็ตาม การจอดรถโรงเรียนโดยเฉพาะบริเวณใกล้โรงเรียนระบุว่าปัญหาสำคัญที่ไม่ได้แก้ไข และการจอดรถโรงเรียนบนถนนรวมถึงการส่งนักเรียนในบริเวณใกล้เคียงโรงเรียนอาจสร้างความวุ่นวายและความแออัดได้ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องสำรวจให้แน่ใจว่ามีที่จอดรถเพียงพอหรือมีโซนรับส่งใกล้โรงเรียน ในทางกลับกัน เนื่องจากรถโรงเรียนเป็นบริการของเอกชน คนขับอาจไม่ได้รับการฝึกฝนมาอย่างดีหรือมีคุณสมบัติในการขับยานพาหนะที่มีผู้โดยสารเป็นนักเรียน จึงจำเป็นต้องมีการฝึกอบรมและกฎระเบียบผ่านรัฐบาล มีการแจ้งเจ้าหน้าที่ในการให้บริการที่ปลอดภัยและเชื่อถือได้แก่นักเรียนโรงเรียนเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสองโรงเรียนที่เลือกในการศึกษานี้เป็นโรงเรียนที่ได้รับค่าจ้างโดยทั่วไปนักเรียนที่มีรายได้สูง ครอบครัวส่งเข้าเรียนในโรงเรียนเอกชน แม้ว่าโรงเรียนระดับชาติและระดับจังหวัดจะไม่เสียค่าใช้จ่ายก็ตาม เนื่องจากคุณภาพการศึกษาและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงเรียนเอกชน โดยธรรมชาติแล้วกลุ่มผู้มีรายได้น้อยจะเลือกโรงเรียนต่างจังหวัด และนักเรียนในโรงเรียนเอกชนมีโอกาสน้อยที่จะใช้การขนส่งสาธารณะเมื่อเปรียบเทียบกับเด็กนักเรียนต่างจังหวัด อีกด้านหนึ่งเมื่อคำนึงถึงคุณภาพการศึกษาและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ผู้ปกครองมักจะเลือกโรงเรียนใหญ่ๆ ¹¹⁶

¹¹⁶ Charitha Dias, and others. "Exploring home-to-school trip mode choices in Kandy, Sri Lanka." *Journal of Transport Geography* 99, (February 2022): 1-16.

บทที่ 3

การดำเนินการวิจัย

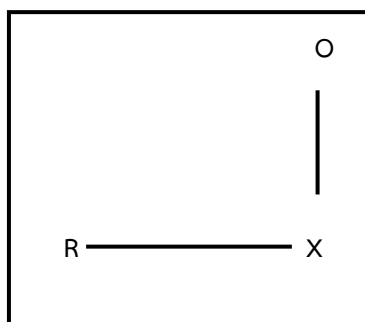
การวิจัย เรื่อง “การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี” เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา(Descriptive Research) มีวัตถุประสงค์ เพื่อทราบองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี และเพื่อทราบผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 57 โรงเรียน โดยใช้กลุ่มตัวอย่างของการวิจัยจำนวน 52 โรงเรียน แต่ละโรงเรียนประกอบด้วยผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน จำนวน 1 คน รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป จำนวน 1 คน หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานรถโรงเรียน จำนวน 1 คน กรรมการสถานศึกษา จำนวน 1 คน และผู้ปกครอง จำนวน 1 คน รวมผู้ให้ข้อมูลทั้งสิ้น จำนวน 260 คน การดำเนินการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย ขั้นตอนการดำเนินการวิจัยและระเบียบวิธีวิจัยที่ประกอบด้วย แผนแบบการวิจัย ประชากร กลุ่มตัวอย่าง ตัวแปรที่ศึกษา การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และสถิติที่ใช้ในการวิจัย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ระเบียบวิธีวิจัย

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับระเบียบวิธีวิจัย ซึ่งประกอบไปด้วยแผนแบบการวิจัย ประชากร กลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูล ตัวแปรที่ศึกษา เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย การสร้างและการพัฒนาเครื่องมือ การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และสถิติที่ใช้ในการวิจัย ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

แผนแบบของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา(Descriptive Research) แผนแบบการวิจัยกลุ่มตัวอย่างเดียวศึกษาสภาวะการณ์ไม่มีการทดลอง (The – One – Shot, Non – Experimental Case Study Design) ดังแผนภาพที่ 4



แผนภาพที่ 4 แผนแบบการวิจัย

เมื่อ	R	หมายถึง	กลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสุ่ม
	X	หมายถึง	ตัวแปรที่ศึกษา
	O	หมายถึง	ผลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ โรงเรียนนาร่องในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี สังกัดคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 57 โรงเรียน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2565)¹¹⁷

กลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูล

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ โรงเรียนนาร่องในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี สังกัดคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ และกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางประมาณการขนาดกลุ่มตัวอย่างของเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie & Morgan) ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 52 โรงเรียน โดยใช้เทคนิควิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) และกำหนดผู้ให้ข้อมูลโรงเรียนละ 5 คน ประกอบด้วย ผู้อำนวยการโรงเรียน จำนวน 1 คน รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป จำนวน 1 คน หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานรถโรงเรียน จำนวน 1 คน กรรมการสถานศึกษา จำนวน 1 คน และผู้ปกครอง จำนวน 1 คน รวมผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด จำนวน 260 คน ดังรายละเอียดตารางที่ 1

¹¹⁷ สำนักงานบริหารพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ, รายชื่อสถานศึกษานาร่อง ปี พ.ศ.2565.

ตารางที่ 1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

พื้นที่นวัตกรรม สพฐ.	จำนวนโรงเรียนนำร่อง ในพื้นที่นวัตกรรม สพฐ.		ผู้ให้ข้อมูลของแต่ละโรงเรียน(คน)					รวม (คน)
	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง	ผู้อำนวยการโรงเรียน	รองผู้อำนวยการ กลุ่มบริหารทั่วไป	หัวหน้างานผู้รับผิดชอบ งานรณโรงเรียน	กรรมการสถานศึกษา	ผู้ปกครอง	
จังหวัดกาญจนบุรี	57	52	52	52	52	52	52	260
รวม	57	52	52	52	52	52	52	260

ตัวแปรที่ศึกษา

การวิจัยครั้งนี้ ตัวแปรที่ศึกษาวิจัย คือ ตัวแปรพื้นฐาน และตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ตัวแปรพื้นฐาน เป็นตัวแปรที่เกี่ยวกับสถานภาพส่วนตัวของผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด ตำแหน่งหน้าที่ในโรงเรียน และประสบการณ์ในการทำงานในตำแหน่งปัจจุบัน
2. ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยมี 3 ประเภท คือ 1) แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง 2) แบบสอบถามความคิดเห็น และ 3) แบบสอบถามเพื่อยืนยันผลการวิจัย มีรายละเอียดดังนี้

1. แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi - Structured Interview) ผู้วิจัยนำไปสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 คน การสัมภาษณ์เพื่อให้ได้ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งมีเกณฑ์การคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ ดังนี้

- 1.1) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าระดับปริญญาเอกทางการบริหารการศึกษา หรือ
- 1.2) เป็นผู้บริหารโรงเรียนมัธยมศึกษาหรือเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ทางการศึกษา หรือเป็นอาจารย์สอนในระดับอุดมศึกษาเกี่ยวกับการบริหารการศึกษาหรือ
- 1.3) มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์สูง และมีผลงานที่เกี่ยวข้องทางการบริหารการศึกษา โดยอาจเป็นผลงานทางวิชาการ ผลงานการบริหารหรือผลงานการปฏิบัติการซึ่งเป็นที่ประจักษ์ หรือ

1.4) มีประสบการณ์ด้านการบริหารการศึกษามากกว่า 5 ปีขึ้นไป

2. แบบสอบถามความคิดเห็น (Opinionnaire) ผู้วิจัยนำไปสอบถามความคิดเห็นจากโรงเรียนนำร่องในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี สังกัดคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 52 โรงเรียน มีผู้ให้ข้อมูลโรงเรียนละ 5 คน ประกอบด้วย ผู้อำนวยการโรงเรียน จำนวน 1 คน รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป จำนวน 1 คน หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานรถโรงเรียน จำนวน 1 คน กรรมการสถานศึกษา จำนวน 1 คน และผู้ปกครอง จำนวน 1 คน รวมผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด จำนวน 260 คน โดยแบบสอบถามความคิดเห็น ประกอบด้วย ข้อคำถาม 2 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 สอบถามเกี่ยวกับสถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด ตำแหน่งหน้าที่ในโรงเรียน และประสบการณ์ในการทำงานในตำแหน่งปัจจุบัน มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist)

ตอนที่ 2 สอบถามเกี่ยวกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับของลิเคิร์ต (Likert's Rating Scale)¹¹⁸ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ระดับ 1 หมายถึง เห็นด้วยว่าตัวแปรเป็นการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในระดับน้อยที่สุด มีค่าเท่ากับ 1 คะแนน

ระดับ 2 หมายถึง เห็นด้วยว่าตัวแปรเป็น การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในระดับน้อย มีค่าเท่ากับ 2 คะแนน

ระดับ 3 หมายถึง เห็นด้วยว่าตัวแปรเป็นการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในระดับปานกลาง มีค่าเท่ากับ 3 คะแนน

¹¹⁸ Rensis Likert. The Human Organization (New York: Mc Graw-Hill., 1961), 74.

ระดับ 4 หมายถึง เห็นด้วยว่าตัวแปรเป็นการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่
นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4 คะแนน

ระดับ 5 หมายถึง เห็นด้วยว่าตัวแปรเป็นการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่
นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในระดับมากที่สุด มีค่าเท่ากับ 5 คะแนน

3. แบบสอบถามเพื่อยืนยันผลการวิจัย ผู้วิจัยนำไปสอบถามผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ
จำนวน 5 คน โดยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ซึ่งเป็นแบบตรวจสอบรายการ
(Checklist) พิจารณา 4 ด้าน คือ ความถูกต้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็น
ประโยชน์

การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ

ผู้วิจัยดำเนินการสร้างและพัฒนาเครื่องมือการวิจัย โดยจำแนกตามประเภทของ
เครื่องมือวิจัย ดังต่อไปนี้

1. แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi - Structured Interview) ดำเนินการ ดังนี้

1.1 วิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากตำรา วารสาร บทความ งานวิจัยที่
เกี่ยวข้อง และแนวคิดที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการโรงเรียน เพื่อให้เป็นกรอบในการสร้างแบบ
สัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi - Structured Interview)

1.2 สร้างแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi - Structured Interview)

1.3 นำแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi - Structured Interview) ที่จัดสร้างขึ้น
เสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์พิจารณาตรวจสอบ และปรับแก้ตามข้อเสนอแนะ

2. แบบสอบถามความคิดเห็น (Opinionnaire) ผู้วิจัยสร้างและพัฒนาแบบสอบถามเป็น
ลักษณะมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับของลิเคิร์ต(Likert's Rating Scale) โดยมีขั้นตอน ดังนี้

2.1 นำตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัด
กาญจนบุรี มาพัฒนาเป็นเครื่องมือการวิจัยในลักษณะแบบสอบถามความคิดเห็น (Opinionnaire)

2.2 นำเครื่องมือวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่
นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ให้ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 คน ตรวจสอบคุณภาพ
ของเครื่องมือวิจัยด้านความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา(Content Validity) ด้วยการพิจารณาค่าดัชนีความ
สอดคล้องที่เรียกว่า IOC(Index of Item - Objective Congruence) ซึ่งพิจารณาคำคำถามที่มีค่า
IOC มากกว่า 0.5 ขึ้นไป

2.3 ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัยทั้งฉบับด้านความเชื่อมั่น โดยการทดลอง
ใช้(Try Out)กับโรงเรียน จำนวน 6 โรงเรียนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง แต่ละโรงเรียนประกอบด้วยผู้ให้ข้อมูล
จำนวน 5 คน ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน จำนวน 1 คน รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป

จำนวน 1 คน หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานรถโรงเรียน จำนวน 1 คน กรรมการสถานศึกษา จำนวน 1 คน และผู้ปกครอง จำนวน 1 คน รวมผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด จำนวน 30 คน นำมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น(Reliability) ของแบบสอบถามด้วยการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา(α - Coefficient) ตามวิธีการของครอนบาค(Cronbach)¹¹⁹ ผลการทดลองใช้ พบว่า แบบสอบถามมีค่าความเชื่อมั่น(Reliability) เท่ากับ 0.984

3. แบบสอบถามเพื่อยืนยันผลการวิจัย ผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามเพื่อยืนยันผลการวิจัย ซึ่งเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) พิจารณา 4 ด้าน คือ ความถูกต้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ และนำแบบสอบถามเพื่อยืนยันผลการวิจัยที่จัดสร้างขึ้นเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์พิจารณาตรวจสอบ และปรับแก้ตามข้อเสนอแนะ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอน คือ

1. ผู้วิจัยขอหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร เพื่อแจ้งผู้เกี่ยวข้อง/ผู้ทรงคุณวุฒิ สถานศึกษาที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในทุกขั้นตอน
2. การเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์ (Semi - Structured Interview) จากผู้เกี่ยวข้อง/ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้วิจัยดำเนินการด้วยตนเอง
3. การเก็บข้อมูลแบบสอบถามความคิดเห็น (Opinionnaire) มีวิธีการดังนี้
 - 3.1) ผู้วิจัยเก็บข้อมูลด้วยตนเองกับโรงเรียนนาร่องในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จังหวัดกาญจนบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ
 - 3.2) เก็บข้อมูลโดยมีผู้ช่วยวิจัย ได้แก่ ผู้บริหารโรงเรียน และเจ้าหน้าที่ธุรการทุกโรงเรียนที่เก็บข้อมูล
 - 3.3) เก็บข้อมูลโดยส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ถึงโรงเรียนนาร่องในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างโดยตรงและเก็บข้อมูลแบบสอบถามความคิดเห็น ทั้งนี้ ได้แนบ QR Code ไว้ที่หน้าปกของแบบสอบถาม เพื่อเข้าถึงการกรอกข้อมูลแบบ Google Form สำหรับผู้ที่มีความพร้อมด้านการใช้เทคโนโลยี ซึ่งผู้วิจัยมีขั้นตอนในการเก็บข้อมูล คือ จัดส่งหนังสือขอความร่วมมือการเก็บข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ไปยังโรงเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง พร้อมแนบแบบสอบถามความคิดเห็น เพื่อขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถาม

¹¹⁹ Lee J. Cronbach, Essentials of Psychological Tests, 4th ed. (New York: Harper & Row Publishers., 1984), 164.

ของผู้วิจัย โดยเอกสารประกอบด้วย คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม ซองปิดแสดมภ์จำหน่ายซองถึงผู้วิจัย แล้วส่งถึงโรงเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง และขอรับแบบสอบถามกลับทางไปรษณีย์ หรือผ่านทางแบบฟอร์มออนไลน์(Google Form)

4. การเก็บข้อมูลการสอบถามจากผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ โดยใช้แบบสอบถามเพื่อการยืนยันการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ผู้วิจัยดำเนินการด้วยตนเอง

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย

เพื่อให้การวิจัยครั้งนี้เป็นไปอย่างถูกต้องตามระเบียบวิธีวิจัย ผู้วิจัยจึงได้รวบรวมข้อมูลทุกขั้นตอนและนำมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ดังนี้

1. การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากตำรา วารสาร บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และแนวคิดที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการรถโรงเรียน และจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ โดยนำข้อมูลมาสรุปเป็นตัวแปรที่ศึกษา

2. การวิเคราะห์ข้อมูลการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ใช้สถิติดังนี้

2.1 การวิเคราะห์สถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

2.2 การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ใช้ค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{x}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูลกับเกณฑ์ตามแนวคิดของเบสท์และคานท์ (Best and Kahn)¹²⁰ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ค่ามัชฌิมเลขคณิต 1.00 – 1.49 หมายถึง เห็นด้วยว่าตัวแปรเป็นการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ค่ามัชฌิมเลขคณิต 1.50 – 2.49 หมายถึง เห็นด้วยว่าตัวแปรเป็นการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี อยู่ในระดับน้อย

ค่ามัชฌิมเลขคณิต 2.50 – 3.49 หมายถึง เห็นด้วยว่าตัวแปรเป็นการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี อยู่ในระดับปานกลาง

¹²⁰ John W. Best and Jame V. Kahn. Research in Education, 10th ed.

(Massachusetts: Pearson Education Inc., 2006), 310-311.

ค่ามัชฌิมเลขคณิต 3.50 – 4.49 หมายถึง เห็นด้วยว่าตัวแปรเป็นการบริหารจัดการ
 รรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี อยู่ในระดับมาก

ค่ามัชฌิมเลขคณิต 4.50 – 5.00 หมายถึง เห็นด้วยว่าตัวแปรเป็นการบริหารจัดการ
 รรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี อยู่ในระดับมากที่สุด

2.3 การวิเคราะห์องค์ประกอบการบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการ
 การศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยใช้การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (Exploratory Factor
 Analysis: EFA) โดยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติทดสอบ
 Kaiser–Meyer–Olkin Measure of Sampling Adequacy and Bartlett’s Test การสกัดองค์ประกอบ
 ด้วยวิธีวิเคราะห์องค์ประกอบหลัก (Factor Extraction Method: Principal Component
 Analysis: PCA) และการหมุนแกนแบบตั้งฉาก (Orthogonal) โดยวิธีแวร์แมกซ์ (Varimax Rotation) ซึ่ง
 มีเกณฑ์การเลือกตัวแปรเข้าอยู่ในองค์ประกอบ ดังนี้ 1. ค่าความแปรปรวนรวม (Eigenvalue) ในส่วน
 ของตัวแปรที่ประกอบเป็นองค์ประกอบ (Total Variance) มีค่ามากกว่า 1 และประกอบด้วยตัวแปร
 อย่างน้อย 3 ตัวแปรขึ้นไป และ 2. ค่าน้ำหนักองค์ประกอบ (Factor Loading) ของแต่ละตัวแปรของ
 แต่ละองค์ประกอบนั้น มีค่าตั้งแต่ 0.60 ขึ้นไป ตามวิธีของไกเซอร์ (Kaiser)

3. การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสอบถามผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ จากแบบสอบถาม เพื่อ
 ทราบผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัด
 กาญจนบุรี ใช้สถิติพื้นฐานทั่วไป ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)



สรุป

การวิจัยเรื่อง “การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี” นี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา(Descriptive Research) มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบ

- 1) องค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี และ
- 2) ผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

มีขั้นตอนการดำเนินการวิจัย 4 ขั้นตอน ดังนี้ ขั้นที่ 1 ศึกษาตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ขั้นที่ 2 การสร้างและพัฒนาเครื่องมือในการวิจัย ขั้นที่ 3 การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล และขั้นที่ 4 การยืนยันผลการวิจัย

องค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ประชากรของการวิจัย คือ โรงเรียนนำร่องในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ โรงเรียนนำร่องในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 52 โรงเรียน มีผู้ให้ข้อมูลโรงเรียนละ 5 คน รวมผู้ให้ข้อมูลทั้งสิ้น จำนวน 260 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง แบบสอบถามความคิดเห็น และแบบสอบถามเพื่อยืนยันผลการวิจัย การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติต่อไปนี้ คือ ความถี่(Frequency) ร้อยละ(Percentage) มีชคณิตเลขคณิต(Arithmetic Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(Standard Deviation) การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ(Exploratory Factor Analysis: EFA) และการวิเคราะห์เนื้อหา(Content Analysis) การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเป็นผู้ประสานงานและดำเนินการสัมภาษณ์ด้วยตัวเอง แบบสอบถามความคิดเห็นใช้วิธีการเก็บข้อมูลโดยส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ถึงโรงเรียนนำร่องในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างโดยตรงและเก็บข้อมูลแบบสอบถามความคิดเห็น ทั้งนี้ ได้แนบ QR Code ไว้ที่หน้าปกของแบบสอบถาม เพื่อเข้าถึงการกรอกข้อมูลแบบ Google Form สำหรับผู้ที่มีความพร้อมด้านการใช้เทคโนโลยี ซึ่งผู้วิจัยมีขั้นตอนในการเก็บข้อมูล คือ จัดส่งหนังสือขอความร่วมมือการเก็บข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ไปยังโรงเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง พร้อมแนบแบบสอบถามความคิดเห็น เพื่อขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถามของผู้วิจัย โดยเอกสารประกอบด้วย คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม ซองปิดแสดมภ์จำหน่ายซองถึงผู้วิจัย แล้วส่งถึงโรงเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง และขอรับแบบสอบถามกลับทางไปรษณีย์ หรือผ่านทางแบบฟอร์มออนไลน์(Google Form)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี” มีวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1) เพื่อทราบองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี และ 2) เพื่อทราบผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์และเสนอผลการวิเคราะห์โดยใช้ตารางประกอบคำบรรยาย ซึ่งแบ่งเป็น 2 ตอน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลจากการวิเคราะห์องค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

- 1.1 ผลการวิเคราะห์จากเอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ และโครงการต่างๆ
- 1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัย
- 1.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ของผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญ
- 1.4 สรุปผลการวิเคราะห์จากเอกสาร วรรณกรรม และบทความ งานวิจัย และการสัมภาษณ์
- 1.5 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี
- 1.6 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ(Exploratory Factor Analysis: EFA) เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ตอนที่ 2 ผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

การยืนยันผลการวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีจากผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 คน ซึ่งผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยใช้แบบตรวจสอบรายการ(Checklist) เพื่อยืนยันผลการวิจัยโดยพิจารณา 4 ด้าน คือ ความถูกต้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ ซึ่งมีเกณฑ์การคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ ดังนี้

- 2.1) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าระดับปริญญาเอกทางการบริหารการศึกษา หรือ
- 2.2) เป็นผู้บริหารโรงเรียนมัธยมศึกษา หรือเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ทางการศึกษา หรือเป็นอาจารย์ที่สอนในระดับอุดมศึกษาที่มีเกี่ยวข้องกับการบริหารการศึกษา หรือ

2.3) มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงานสูง และมีผลงานที่เกี่ยวข้องทางการบริหารการศึกษา โดยอาจเป็นผลงานทางวิชาการ ผลงานการบริหารหรือผลงานการปฏิบัติการซึ่งเป็นที่ประจักษ์ และ

2.4) มีประสบการณ์ด้านการบริหารการศึกษาไม่น้อยกว่า 5 ปีขึ้นไป

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรม

การศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

1.1 ผลการวิเคราะห์จากเอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการ

จากการศึกษาวิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการของนักวิชาการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ผู้วิจัยดำเนินการสรุปเป็นตัวแปรที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ดังรายละเอียดด้านล่าง พร้อมแสดงดังตารางที่ 2 และ 3

- 01 :: กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พ.ศ.2555
- 02 :: กฎและข้อบังคับเกี่ยวกับรถโรงเรียนในประเทศแคนาดา
- 03 :: กฎและข้อบังคับเกี่ยวกับรถโรงเรียนในประเทศสหรัฐอเมริกา
- 04 :: กฎและข้อบังคับเกี่ยวกับรถโรงเรียนในประเทศออสเตรเลีย
- 05 :: กฎและข้อบังคับเกี่ยวกับรถโรงเรียนในประเทศเนเธอร์แลนด์
- 06 :: กฎและข้อบังคับเกี่ยวกับรถโรงเรียนในประเทศเลบานอน
- 07 :: กรมการขนส่งทางบก
- 08 :: กระทรวงดิจิทัล
- 09 :: การจัดการรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนท่านครุฑาณวโรภาสอุทิศ
- 10 :: การจัดการรถรับ-ส่งของโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย
- 11 :: การพัฒนารถรับส่งนักเรียนจังหวัดพะเยา
- 12 :: โครงการจัดระเบียบรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนนวมินทราชินูทิศ สตรีวิทยา
พุทธมณฑล สาย 3
- 13 :: เทอดพงศ์ เต็มภาคย์
- 14 :: บางปลาหม่อมเดล โรงเรียนบางปลาหม่อมสูงสุมาลผดุงวิทย์
- 15 :: พิสิษฐ์ วงศ์เธียรธนา
- 16 :: พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522
- 17 :: เพ็ญพิชชา เขียวพอ

- 18 :: มุลินิธิเพื่อผู้บริโภค
- 19 :: ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการรับ-ส่ง
- 20 :: ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนโดยผู้ประกอบการ
- 21 :: ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนโดยโรงเรียนจังหวัดสุรินทร์
- 22 :: ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ.๒๕๖๒
- 23 :: รุ่งอรุณ ลี้มพะภัก
- 24 :: วัฒนदनัย ธนัญชัย
- 25 :: สวานีย์ ฉ่ำเฉลียว
- 26 :: สิริโฉม พรหมโฉม
- 27 :: องอาจ ธเนศนิตย์
- 28 :: อิชย์อาณิคม ชิตวิเศษ



ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการสถานโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
1	รถโรงเรียนมีเครื่องหมายหรือแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสงขนาดกว้างอย่างน้อย 35 เซนติเมตร ยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำ ความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านหลังของตัวรถ	✓		✓		✓						✓			
2	รถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันเปิดเป็นระยะติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านหลังของตัวรถ	✓	✓		✓							✓		✓	
3	รถโรงเรียนมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบเหล็กชะแลง เพื่อช่วยเหลือนักเรียน เมื่อมีอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น	✓				✓						✓		✓	
4	รถโรงเรียนไม่บรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือบรรทุกผู้โดยสารอื่นปะปนไปกับนักเรียน เว้นแต่เจ้าหน้าที่ของโรงเรียน หรือผู้ปกครอง	✓		✓	✓							✓	✓	✓	
5	รถโรงเรียนต้องมีผู้ขับขี่และผู้ควบคุมดูแลนักเรียน	✓										✓		✓	

ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
12	ผู้ดำเนินการโรงเรียนมีการคัดเลือกพนักงานขับรถและผู้ควบคุมดูแลนักเรียนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้	✓													
13	ผู้ดำเนินการโรงเรียนมีการควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับ - ส่งนักเรียน	✓													
14	โรงเรียนกำกับดูแลการจัดการจัดรถโรงเรียนของผู้ดำเนินการโรงเรียน	✓								✓	✓	✓			✓
15	รถที่ชาวบ้านนำมาใช้รับจ้างรับส่งนักเรียนต้องมีชื่อ และกำหนดให้มีป้ายข้อความว่า “รถรับส่งนักเรียน”	✓													
16	รถโรงเรียนมีสีของรถต้องใช้สีตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด คือ รถที่มีสีเหลืองคาดดำ	✓								✓					
17	พนักงานขับรถเป็นผู้มีสุขภาพดี แต่งกายสุภาพ และมารยาทสุภาพเรียบร้อย		✓							✓	✓				✓
18	พนักงานขับรถมีประวัติความประพฤติดี มีความซื่อสัตย์ สุจริต รอบคอบ และรู้เส้นทางที่ใช้รับส่งนักเรียนเป็นอย่างดี		✓							✓	✓				✓

ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
19	พนักงานขับรถมีการเข้ารับการอบรมตามเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทาง บก กระทรวงศึกษาธิการ หรือกรมตำรวจกำหนด		✓							✓	✓				
20	สีของรถโรงเรียนต้องใช้สีตามที่กำหนด		✓												
21	มีการสนับสนุนกลไกการจัดการและมาตรการเพิ่มแรงจูงใจในการ จัดการรถรับส่งนักเรียนปลอดภัยให้กับผู้บริหารโรงเรียน		✓			✓		✓							
22	มีการกำหนดเป็นเกณฑ์ประเมินของผู้บริหารโรงเรียนในการจัดการ ความปลอดภัยของนักเรียน ตลอดจนการจัดการรถรับส่งนักเรียนให้ มีความปลอดภัย		✓					✓							
23	มีการนำรถโรงเรียนเข้ารับการตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัด ที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่			✓						✓	✓	✓	✓		✓
24	รถโรงเรียนมีมาตรการความปลอดภัยในการกำกับดูแลการใช้รถ โรงเรียน			✓						✓	✓	✓			
25	รถโรงเรียนมีการทำความสะอาดเบาะรถ ราวประตูจับ ด้วยน้ำยาฆ่า เชื้อโรค			✓							✓			✓	✓

ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
26	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนร่วมกันจัดระเบียบและพัฒนาโรงเรียน			√			√					√			
27	โรงเรียนมีเครื่องปฐมพยาบาลประจำโรงเรียน					√									
28	กระจอกของโรงเรียนมีลักษณะโปร่งใส มองเห็นสภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกได้ชัดเจน						√							√	
29	สีของรถโรงเรียนต้องใช้สีตามที่กำหนด						√								
30	มีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้กับรถรับส่งนักเรียน						√								
31	มีการวางมาตรฐานกลาง เพื่อหาจุดสมดุลระหว่างความเป็นจริงในพื้นที่กับตัวกฎหมายในเรื่องรถโรงเรียน						√								
32	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนร่วมกันจัดระเบียบและพัฒนาโรงเรียน							√							√
33	การขออนุญาตและการอนุญาตให้นำรถที่จดทะเบียน เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน มาใช้เป็นรถรับส่งนักเรียน							√							

ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
34	มีการนำระบบเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และพฤติกรรมการจับชีของ ผู้ช้บรรณาธิปไตยเพื่อเพิ่มคุณภาพบริการให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ							√							
35	กระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงคมนาคม สนับสนุนการจัดการ รับส่งนักเรียนปลอดภัยให้กับโรงเรียนหรือสถานศึกษาด้วยยานำ ระบบการจัดการรถรับส่งนักเรียน 9 ด้านจากการทำงานของ เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคร่วมเป็นองค์ประกอบและแนวทางการปฏิบัติ ให้กับโรงเรียนหรือสถานศึกษา							√							
36	กำหนดบทบาทหน้าที่ให้โรงเรียนเป็นจุดจัดการระบบรถรับส่ง นักเรียนปลอดภัย และเป็นหนึ่งเ็นแผนหลักของโรงเรียน							√		√	√	√			√
37	มีการกำหนดโครงสร้างที่เน้นการมีส่วนร่วมของคนทำงาน ประกอบด้วย ผู้แทนจาก สอ.บ. หน่วยงานท้องถิ่น และนักวิชาการ เป็นต้น								√						

ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
38	มีการปรับปรุงระเบียบหรือข้อกำหนด หรือแนวทางการปฏิบัติของ กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงคมนาคมให้มีความสอดคล้อง สามารถปฏิบัติร่วมกันได้ รวมถึงบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น เพิ่มเติม เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น							✓							
39	มีการสนับสนุนให้ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดมีแผน ยุทธศาสตร์หรือคณะทำงานด้านความปลอดภัยรับส่งนักเรียนในทุก จังหวัด							✓							
40	มีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ยกระดับ มาตรฐานความปลอดภัยให้กับรถรับส่งนักเรียน								✓	✓	✓				
41	รถโรงเรียนมีอุปกรณ์ติดตามตำแหน่ง ซึ่งโรงเรียนทำหน้าที่เป็น ศูนย์กลางและสามารถจัดการข้อมูลการใช้งานทั้งหมด								✓			✓			
42	รถโรงเรียนมีการติดตั้งระบบ GPS เพื่อติดตามรถและนักเรียนพร้อม ด้วยเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ที่จะประมวลผล และรายงานผลการขับ ขี่ ข้อมูลรถ ความเร็ว สถานะของเต็กรถนักเรียน ก่อนส่งไปแอปพลิเคชัน สำหรับผู้ปกครองเว็บไซต์สำหรับโรงเรียน								✓						

ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาระดับจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
43	โรงเรียนมีจัดให้มีทะเบียนโรงเรียน ทะเบียนประวัติของพนักงานขับ รถ และผู้ควบคุมดูแลนักเรียนตามแบบที่กำหนด									✓	✓	✓			
44	โรงเรียนแต่งตั้งครูทำหน้าที่ ดูแลงานรับส่งนักเรียน การจัดการรถ รับส่งนักเรียน									✓					
45	โรงเรียนมีการประเมินพฤติกรรมของการขับรถของพนักงานขับโรงเรียน									✓					
46	โรงเรียนมีการวิเคราะห์ความเสี่ยงในเส้นทางเดินรถโรงเรียนแต่ละคัน									✓					
47	โรงเรียนทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางหรือจุดจัดการที่สามารถจัดการข้อมูล รถโรงเรียนได้ทั้งหมด									✓		✓			✓
48	โรงเรียนมีการเก็ลยจำนวนนักเรียนบนรถโรงเรียนทุกคัน เพื่อให้เกิด ความเสมอภาค									✓					✓
49	โรงเรียนเป็นผู้เจรจาตกลงเรื่องค่าจ้างรถรับส่งนักเรียนระหว่าง ผู้ประกอบการกับคนขับรถรับส่งนักเรียน									✓					✓
50	รถโรงเรียนมีเครื่องมือสื่อสารประจำรถที่สามารถติดต่อกับทางโรงเรียน หรือผู้ประกอบการได้ในขณะที่ใช้รถโรงเรียน											✓			

ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมศึกษาศาสตร์จังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
51	โรงเรียนมีการออกหนังสือรับรองการรับส่งนักเรียนของ โรงเรียนหรือสถานศึกษาตามที่กำหนด เพื่อนำไปใช้เป็นเป็น รถรับ - ส่งนักเรียนต่อกรมการขนส่งทางบก									✓	✓	✓			✓
52	การขออนุญาตและการอนุญาตให้นำรถที่จดทะเบียน เป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน มาใช้เป็นรถรับส่งนักเรียน									✓					
53	มีนโยบาย/มาตรการที่สร้างแรงจูงใจให้โรงเรียน ผู้ประกอบการรับส่ง และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับรถ รับส่งนักเรียน ร่วมกันจัดระเบียบรถรับส่งนักเรียนให้มี ความปลอดภัยยิ่งขึ้น										✓				
54	โรงเรียนมีการประชุมคณะกรรมการสถานศึกษา ชมรม ผู้ปกครอง และผู้ประกอบการในทุกเดือน เพื่อหาแนวทาง ในการพัฒนาให้เกิดความปลอดภัยต่อนักเรียน											✓			
55	มีจุดจอดรถโรงเรียนที่ปลอดภัย ภายใต้หลัก 3 ประสาน คือ โรงเรียน นักเรียน และผู้ประกอบการ											✓			

ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
56	มีการวิเคราะห์สถานการณ์ กำหนดกรอบแนวทางและแผนปฏิบัติงาน ตลอดจนบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง											√			
57	โรงเรียนมีการแต่งตั้งหัวหน้านักเรียนและรองหัวหน้าในโรงเรียน ทุกคน ทำหน้าที่ในการตรวจสอบความประพฤติของนักเรียนทุกคนใน รถ และตรวจสอบการทำหน้าที่ของคนขับรถรับส่งนักเรียน											√			√
58	หัวหน้านักเรียนและรองหัวหน้าในรถรับส่งนักเรียน มีการรายงานให้ ทางโรงเรียนทราบโดยทันทีที่เกิดเหตุ หรือมีกรณีฉุกเฉินเกิดขึ้น											√			√
59	การจัดการรถรับส่งนักเรียนอยู่ภายใต้การดูแลโดยชมรมผู้ปกครอง												√		
60	ชมรมผู้ปกครองเป็นผู้แจ้งจากตกลงเรื่องค่าจ้างรถรับส่งนักเรียนระหว่าง ผู้ปกครองกับคนขับรถรับส่งนักเรียน												√		
61	ชมรมผู้ปกครองเป็นผู้จัดรถและกำหนดเส้นทางวิ่งรับส่งนักเรียนให้แก่ คนขับรถรับส่งนักเรียนที่เข้าร่วมรับส่งนักเรียนกับทางชมรมฯ												√		
62	โรงเรียนมีการวิเคราะห์ความเสี่ยงในเส้นทางเดินรถโรงเรียนแต่ละคัน												√		

ตารางที่ 2 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 01 - 14) (ต่อ)

ชื่อ	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
75	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร													
	มีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการรับส่งนักเรียนที่ได้รับบริการ													
	รับรองจากโรงเรียน โดยการอุดหนุนราคาในการตรวจสอบสภาพรถ และ/ หรืออุดหนุนราคาน้ำมันตามระยะทางที่ใช้จริง													

ตารางที่ 3 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 15 – 28)

ชื่อ	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร													
	รถโรงเรียนมีเครื่องหมายหรือแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสงขนาดกว้าง อย่างน้อย 35 เซนติเมตร ยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำ ความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ													
2	รถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันเปิดเป็นระยะ ติดไว้ที่ ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ													

ตารางที่ 3 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการการเรียนรู้ในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 15 – 28) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
3	รถโรงเรียนมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบเหล็กชะแลง เพื่อช่วยเหลือนักเรียน เมื่อมีอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น		✓	✓			✓		✓			✓	✓		✓
4	รถโรงเรียนไม่บรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือบรรทุกผู้โดยสารอื่นปะปนไปกับนักเรียน วันแต่เจ้าหน้าที่ของโรงเรียน หรือผู้ปกครอง		✓	✓			✓	✓					✓		
5	รถโรงเรียนต้องมีผู้ขับรถและผู้ควบคุมดูแลนักเรียน		✓	✓									✓		✓
6	ผู้ขับรถซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และต้องเป็นผู้ไม่มีประวัติเสียหาย		✓	✓			✓	✓	✓		✓				✓
7	รถโรงเรียนมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแลและช่วยเหลือนักเรียน		✓				✓		✓						✓
8	รถโรงเรียนต้องส่งนักเรียนให้ถึงที่อยู่อาศัย หรือส่งมอบให้แก่ผู้ปกครองโดยตรง หรือส่ง ณ สถานที่ที่ตกลง		✓	✓			✓	✓	✓				✓		
9	ผู้ดำเนินการรถโรงเรียนมีรายงานผลการจัดการโรงเรียนให้โรงเรียนทราบทุกเดือน					✓			✓		✓			✓	

ตารางที่ 3 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาระดับจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 15 - 28) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
10	ผู้ดำเนินการโรงเรียนมีรายงานให้ทางโรงเรียนทราบโดยทันทีที่เกิดเหตุ หรือมีกรณีฉุกเฉินเกิดขึ้น					✓	✓		✓				✓		
11	ผู้ดำเนินการโรงเรียนแจ้งผลการตรวจสภาพรถประจำปีให้โรงเรียนทราบทุกปี					✓	✓		✓						
12	ผู้ดำเนินการโรงเรียนมีการคัดเลือกพนักงานขับรถและผู้ควบคุมดูแลนักเรียนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้								✓						
13	ผู้ดำเนินการโรงเรียนมีการควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับ - ส่งนักเรียน						✓		✓					✓	
14	โรงเรียนกำกับดูแลการจัดการโรงเรียนของผู้ดำเนินการโรงเรียน										✓	✓			✓
15	รถที่ชาวบ้านนำมาใช้รับจ้างรับส่งนักเรียนต้องสีชื่อ และกำหนดให้มีป้ายข้อความว่า “รถรับส่งนักเรียน”								✓						
16	รถโรงเรียนมีสีของรถต้องใช้สีตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด คือ รถที่มีสีเหลืองคาดดำ													✓	
17	พนักงานขับรถเป็นผู้มีสุขภาพดี แต่งกายสุภาพ และสามารถพูดสุภาพเรียบร้อย			✓			✓		✓		✓				✓

ตารางที่ 3 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 15 - 28) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
18	พนักงานขับรถมีความประพฤติดี มีความชำนาญ สุขุม รอบคอบ และรู้เส้นทางที่ใช้รับส่งนักเรียนเป็นอย่างดี			√		√	√	√	√		√				√
19	พนักงานขับรถมีการเข้ารับการอบรมตามเกณฑ์กรมขนส่ง ทาง บก กระทรวงศึกษาธิการ หรือ กรมตำรวจกำหนด					√	√	√	√		√				√
20	สีของรถโรงเรียนต้องใช้สีตามที่กำหนด														
21	มีการสนับสนุนเทคโนโลยีการจัดการและมาตรการเพิ่มแรงจูงใจในการจัดการรถรับส่งนักเรียนปลอดภัยให้กับผู้บริหารโรงเรียน							√							
22	มีการกำหนดเป็นเกณฑ์ประเมินของผู้บริหารโรงเรียนในการจัดการ ความปลอดภัยของนักเรียน ตลอดจนการจัดการรถรับส่งนักเรียนให้ มีความปลอดภัย														
23	มีการนำรถโรงเรียนเข้ารับการตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัด ที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่					√	√	√				√			√
24	รถโรงเรียนมีมาตรการความปลอดภัยในการกำกับดูแลการใช้รถ โรงเรียน			√			√		√		√	√			√

ตารางที่ 3 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 15 - 28) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
33	การขออนุญาตและการอนุญาตให้นำรถที่จดทะเบียน เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน มาใช้เป็นรถรับส่งนักเรียน														
34	มีการนำระบบเทคโนโลยีควมรวดเร็วและพฤติกรรมการขับของผู้ขับขี่รถมาบังคับใช้เพื่อเพิ่มคุณภาพการบริการให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ														
35	กระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงคมนาคม สนับสนุนการจัดการรับส่งนักเรียนปลอดภัยให้กับโรงเรียนหรือสถานศึกษาด้วยการนำระบบการจัดการรถรับส่งนักเรียน 9 ด้านจากการทำงานของเครือข่ายองค์กรผู้บริโภค ร่วมเป็นองค์ประกอบและแนวทางการปฏิบัติให้กับโรงเรียนหรือสถานศึกษา														
36	กำหนดบทบาทหน้าที่ให้โรงเรียนเป็นจุดจัดการระบบรถรับส่งนักเรียน ปลอดภัย และเป็นหนึ่งในแผนหลักของโรงเรียน	√									√				
37	มีการปรับปรุงระเบียบหรือข้อกำหนด หรือแนวทางการปฏิบัติของกระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงคมนาคมให้มีความสอดคล้องสามารถปฏิบัติร่วมกันได้ รวมถึงบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นเพิ่มเติม เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น	√										√			

ตารางที่ 3 ผลจากการศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขต
เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ลำดับ 15 - 28) (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
72	โรงเรียนมีการประกันรายได้ โดยให้มีความคุ้มครองผู้โดยสาร และบุคคลที่ 3								√			√			
73	ผู้ดำเนินกิจการโรงเรียนมีการควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับ - ส่งนักเรียน								√		√	√			
74	โรงเรียนมีรายงานผลการใช้รถโรงเรียนต่ออุบัติเหตุที่สังกัด และ รายงานต่อหน่วยงานต้นสังกัด หรือหน่วยงานที่ควบคุมดูแลที่ตั้งอยู่ในพื้นที่สำหรับจังหวัดอื่น ภาคเรียนละ 1 ครั้ง ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุให้ รายงานให้ทราบเป็นการด่วน												√		
75	มีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการรับส่งนักเรียนที่ได้รับการ รับรองจากโรงเรียน โดยการอุดหนุนราคาในการตรวจสอบสภาพรถ และ/ หรืออุดหนุนราคาน้ำมันตามระยะทางที่ใช้จริง														√

จากตารางที่ 2 และตารางที่ 3 พบว่า จากการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ รวมถึงโครงการ สามารถสังเคราะห์ตัวแปรที่
เกี่ยวข้องกับบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ได้จำนวน 75 ข้อ

1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัย

จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัยในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยมีรายชื่อของนักวิชาการ ดังรายละเอียดด้านล่างและสามารถสรุปเป็นตัวแปรที่เกี่ยวข้องตาม ตารางที่ 3

- 01: กนกวรรณ ชัยมงคล
- 02: จิตติชัย รุจนกนกนาฏ
- 03: ฉัตรไชย ภู่อารีย์
- 04: ณภัทร เลขะวัฒนะ
- 05: ณัฐวุฒิ อะกะเรื่อน, วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์
- 06: ดุษฐิ์ ไชยมาตย์, จักรพงษ์ พระสุรัตน์
- 07: ธัญ นพรัตน์ไกรลาศ
- 08: พิเชษฐพงศ์ ขวัญศิริ
- 09: ศิลปวิชญ์ น้อยสมมิตร, โชติกา แก่นธिया
- 10: สัณญา เคนาภูมิ
- 11: อานุกูล กฤษดาภิรมิตร
- 12: เอกฉัตร วงศ์ทะกัณฑ์
- 13: Abhay Lidbe, Emmanuel Kofi Adanu, Elsa Tedla and Steven Jones
- 14: Charitha Dias, Muhammad Abdullah, Ruggiero Lovreglio, et al.
- 15: Kornilia Kotoulaa, George Botzoris, , et al.
- 16: Lam, Kai-ming
- 17: Septiana Hariyani and Dadang Meru Utomo
- 18: Willy Kriswardhana, Syamsul Arifin, Ainal Akbar

ตารางที่ 4 แสดงผลการวิเคราะห์งานวิจัยเกี่ยวกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
32	มีการนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมตรวจสอบและติดตามการรับส่งนักเรียน			✓															
33	มีการกำหนดเวลาการรับส่งนักเรียนที่ชัดเจน ตรงเวลา				✓			✓	✓			✓						✓	
34	มีการประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถโรงเรียนให้ผู้ปกครองทราบ				✓		✓	✓				✓							
35	การใช้บริการรถโรงเรียนมีความสะดวกต่อการเดินทางมาโรงเรียน				✓		✓	✓						✓					
36	มีการจำกัดจำนวนนักเรียนบนรถโรงเรียนในจำนวนที่เหมาะสม				✓		✓						✓				✓		
37	มีกำหนดค่าโดยสารรถโรงเรียนเหมาะสม						✓		✓			✓						✓	
38	มีการวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์การเดินทางของนักเรียน						✓												
39	มีการกำกับดูแล และร่วมออกแบบแก้ไขปัญหาร่วมกัน						✓					✓							

ตารางที่ 4 แสดงผลการวิเคราะห์งานวิจัยเกี่ยวกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	เอกสารที่เกี่ยวข้อง / ตัวแปร	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
46	การกำหนดนโยบายในระบบการศึกษา และระบบโรงเรียนควรพิจารณาจากภูมิทัศน์ที่เปลี่ยนแปลงไปของประชากร รวมถึงทัศนคติ และพฤติกรรมทางสังคม ของโรงเรียน									√									
47	มีการมอบหมายพนักงานขับรถในการ รับส่งนักเรียนในพื้นที่ใกล้เคียง กรณีรถโรงเรียนไม่สามารถให้บริการได้ตามปกติ												√						

จากตารางที่ 4 พบว่า จากการวิเคราะห์งานวิจัยเกี่ยวกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีของ

นักวิชาการในประเทศไทย และนักวิชาการในต่างประเทศสามารถสังเคราะห์ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จังหวัดกาญจนบุรี ได้จำนวน 47 ข้อ

1.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 คน ผู้วิจัยสามารถสังเคราะห์ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ดังรายละเอียดในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

ข้อ	ตัวแปร / ผู้เชี่ยวชาญ	ดร.ชัยนนท์ นิลพัฒน์	ดร.สมพงษ์ เตชรัตนาวกุล	ดร.ยลพรพรชัย ศิริรัตน์	ดร.สุธินันท์ ลิ้มวัฒนพันธ์ชัย	ดร.กัมปนาท สุ่มมาตย์
1	มีมาตรฐานรถโรงเรียนตามที่ทางราชการกำหนด	√	√	√	√	√
2	มีการควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับส่งนักเรียน	√	√	√	√	√
3	มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจก และเหล็กชะแลง	√	√	√	√	√
4	มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลไว้ภายในรถ เพื่อช่วยเหลือนักเรียน กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	√	√		√	
5	มีอุปกรณ์ในการติดตามรถโรงเรียน	√	√	√	√	√
6	มีการระบุที่ตัวรถว่าเป็น “รถโรงเรียน” พร้อมระบุเบอร์โทรศัพท์ของเจ้าของรถโรงเรียน	√	√	√	√	√
7	มีการตรวจสอบสภาพรถโรงเรียนจากสำนักงานขนส่งก่อนให้บริการ	√	√	√	√	√
8	ที่นั่งผู้โดยสารภายในรถโรงเรียนมีความยึดแน่นมั่นคงแข็งแรง	√	√	√	√	√
9	มีการจำกัดจำนวนที่นั่งของรถโรงเรียน	√	√	√	√	
10	การนำรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งในลักษณะรถสองแถวและรถตุ่มมาใช้รับส่งนักเรียน ต้องผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา	√	√	√	√	√

ตารางที่ 5 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร / ผู้เชี่ยวชาญ	ดร.ชัยนนท์ นิลพัฒน์	ดร.สมพงษ์ เตชรัตนวรกุล	ดร.ยลพรพรชัย ศิริรัตน์	ดร.สุธิษณ์ท์ ลิ้มวัฒนพันธุ์ชัย	ดร.กัมปนาท สุ่มมาตย์
11	การนำรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งในลักษณะรถสองแถว และรถตุ่มมาใช้รับส่งนักเรียน ต้องขออนุญาตใช้รถให้ถูกต้องและนำรถเข้าตรวจสอบสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่	✓	✓	✓	✓	✓
12	รถโรงเรียนไม่มีการดัดแปลงให้เปลี่ยนไปจากสภาพเดิม	✓	✓	✓	✓	✓
13	มีการคัดกรองและตรวจวัดอุณหภูมิ สวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าตลอดการเดินทาง	✓	✓	✓	✓	✓
14	พนักงานขับรถโรงเรียนต้องไม่เป็นผู้มีประวัติเสียหาย	✓	✓	✓	✓	✓
15	พนักงานขับรถโรงเรียนได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ	✓	✓	✓	✓	✓
16	พนักงานขับรถโรงเรียนมีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้รับอนุญาตมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี	✓	✓	✓	✓	✓
17	โรงเรียนเป็นจุดศูนย์กลางในการประสานความร่วมมือรถโรงเรียนจากทุกฝ่าย	✓	✓		✓	
18	โรงเรียนเป็นจุดจัดการรถโรงเรียนในการรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย	✓	✓	✓	✓	✓
19	มีการจัดสรรเงินอุดหนุนค่าเดินทางรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร / ผู้เชี่ยวชาญ	ดร.ชัยมนต์ นิลพัฒน์	ดร.สมพงษ์ เตชรัตนวรกุล	ดร.ยลพรพรชัย ศิริรัตน์	ดร.สุธิวัฒน์ ลิ้มวัฒนพัฒน์ชัย	ดร.กัมปนาท สุ่มมาตย์
20	มีการจัดสรรเงินอุดหนุนการจัดการระบบรถโรงเรียนที่มีคุณภาพ			✓	✓	
21	มีการผลักดันการจัดการรถโรงเรียนให้มีความปลอดภัยเป็นแผนนโยบายระดับจังหวัด	✓	✓			✓
22	มีระเบียบและวิธีการจัดการรถโรงเรียนที่มีมาตรฐาน	✓	✓	✓	✓	✓
23	มีการบริการขั้นพื้นฐานแก่ผู้เรียนอย่างเสมอภาค	✓	✓	✓	✓	✓
24	มีการกำหนดประเด็นรถโรงเรียนปลอดภัยเข้าสู่วาระหรือนโยบาย ตั้งแต่ระดับโรงเรียน ท้องถิ่น จังหวัด และประเทศ	✓	✓			
25	มีหน่วยงานที่รับเป็นเจ้าภาพหลักในการบริหารจัดการรถโรงเรียน	✓	✓	✓		
26	มีกระบวนการติดตามคุณภาพรถโรงเรียนอย่างสม่ำเสมอ	✓	✓	✓	✓	✓
27	มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียน ซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน			✓		✓
28	มีผู้ดูแลควบคุมเด็กประจำรถโรงเรียน สำหรับโรงเรียนระดับอนุบาลและระดับประถมศึกษา	✓	✓	✓	✓	✓
29	มีการสร้างจิตสำนึกให้ทุกคนดูแลนักเรียนเหมือนลูกหลานตนเอง	✓	✓	✓	✓	✓
30	มีความร่วมมือผู้ปกครองและนักเรียน	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร / ผู้เชี่ยวชาญ	ดร.ชัยมนต์ นิลพัฒน์	ดร.สมพงษ์ เตชรัตนวรกุล	ดร.ยลพรพรชัย ศิริรัตน์	ดร.สุธิวัฒน์ ลิ้มวัฒนพันธุ์ชัย	ดร.กัมปนาท สุ่มมาตย์
31	มีการเก็บรวบรวม จัดทำประวัติพนักงานขับรถโรงเรียนอย่างเป็นปัจจุบัน	✓	✓	✓	✓	✓
32	มีการอบรม ให้ความรู้ แก่พนักงานขับรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
33	มีการสนับสนุนจากสำนักงานขนส่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ	✓	✓	✓	✓	✓
34	มีการจัดทำบัญชีรายชื่อนักเรียนที่ใช้บริการรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
35	มีการรายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดอุบัติเหตุหรือกรณีฉุกเฉิน	✓	✓	✓	✓	✓
36	มีช่องทางการติดต่อสื่อสารจากพนักงานขับรถโรงเรียน โรงเรียน และผู้ปกครอง	✓	✓	✓	✓	✓
37	มีการอบรมนักเรียน ให้รู้จักช่วยเหลือตนเอง และเอาตัวรอด เมื่อต้องอยู่ในสถานการณ์ฉุกเฉิน	✓	✓	✓	✓	✓
38	มีการตั้งชมรมรถโรงเรียนของโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
39	มีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจนแสดงจุดการรับส่งนักเรียน	✓	✓	✓		
40	มีการประชาสัมพันธ์ถึงมาตรการและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
41	มีการกำหนดตารางเวลารับส่งนักเรียนตามจุดต่างๆ	✓	✓	✓	✓	✓
42	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องร่วมกันแก้ไขปัญหาและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร / ผู้เชี่ยวชาญ	ดร.ชัยมนต์ นิลพัฒน์	ดร.สมพงษ์ เตชรัตนวรกุล	ดร.ยลพรพรชัย ศิริรัตน์	ดร.สุธิวัฒน์ ลิ้มวัฒนพันธุ์ชัย	ดร.กัมปนาท สุ่มมาตย์
43	มีการสร้างความเข้าใจในรถโรงเรียนร่วมกับคณะกรรมการสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชน สถาบันศาสนา และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง	✓	✓	✓	✓	✓
44	มีการขับเคลื่อนการดำเนินการบริหารจัดการรถโรงเรียนร่วมกันในระดับพื้นที่อย่างเป็นพลวัตต่อกัน	✓	✓	✓		
45	มีการประเมินผลรถโรงเรียนอย่างโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้	✓	✓	✓	✓	✓
46	มีการกระจายอำนาจการบริหารงานแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	✓	✓		✓	✓
47	มีการรับฟังความเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	✓	✓	✓	✓	✓
48	มีคู่มือบทบาทหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
49	มีการขับรถโรงเรียนที่ใช้ความเร็วเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	✓	✓	✓	✓	✓
50	มีระบบเตือนภัยภายในรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
51	มีการนำความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนเข้าเป็นหนึ่งในแผนหลักของโรงเรียน	✓				✓

ตารางที่ 5 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร / ผู้เชี่ยวชาญ	ดร.ชัยนนท์ นิลพัฒน์	ดร.สมพงษ์ เตชรัตนวรกุล	ดร.ยลพรพรชัย ศิริรัตน์	ดร.สุธินันท์ ลิ้มวัฒนพันธุ์ชัย	ดร.กัมปนาท สุ่มมาตย์
52	มีการทำประกันอุบัติเหตุของรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
53	มีการกำชับให้คาดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งสำหรับรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
54	รถโรงเรียนประเภทรถสองแถว หรือรถตู้ต้องได้รับการรับรองจากทางโรงเรียนหรือสถานศึกษา	✓	✓	✓	✓	✓
55	มีการติดตั้งประตูและที่กั้นป้องกันการพลัดตกจากตัวรถของรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
56	มีการติดตั้งที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถโรงเรียนประเภทรถตู้	✓	✓	✓	✓	✓
57	มีการติดตั้งที่นั่งเป็นแถวตอนตามความยาวของตัวรถโรงเรียนประเภทรถสองแถว	✓	✓	✓	✓	✓
58	มีการจดทะเบียนและขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งเป็นการเฉพาะกรณีรถโรงเรียนที่มีที่นั่งเกินกว่า 12 ที่นั่ง หรือเป็นรถบัส	✓	✓	✓	✓	✓
59	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนประเภทรถตู้ หรือรถสองแถว จำนวน 1 คัน สามารถรับส่งนักเรียนได้ไม่เกิน 3 โรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
60	ภายในรถโรงเรียนทุกประเภทต้องไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนยืน	✓	✓	✓	✓	✓
61	เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย และพันธกิจของรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร / ผู้เชี่ยวชาญ	ดร.ชัยมนต์ นิลพัฒน์	ดร.สมพงษ์ เตชรัตนวรกุล	ดร.ยลพรพรชัย ศิริรัตน์	ดร.สุธิวัฒน์ ลิ้มวัฒนพันธุ์ชัย	ดร.กัมปนาท สุ่มมาตย์
62	มีหลักความสมดุลระหว่างคุณภาพชีวิตกับการปฏิบัติงานด้านรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓
63	ขับเคลื่อนการบริหารจัดการรถโรงเรียนในระดับพื้นที่อย่างเป็นพลวัตต่อกัน	✓	✓	✓	✓	✓
64	การกำหนดทิศทางในการมีส่วนร่วมประกอบด้วยด้านการบริการจัดการ ด้านการให้บริการ ด้านการควบคุมกำกับดูแล และการบังคับใช้กฎหมายที่สามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม	✓	✓	✓	✓	✓
65	กำหนดให้เรื่องความปลอดภัยของรถโรงเรียนเป็นตัวชี้วัดหนึ่งของโรงเรียน เพื่อผลักดันให้เกิดการปฏิบัติของรถโรงเรียนอย่างเป็นรูปธรรม	✓	✓	✓	✓	✓
66	มีเครือข่ายรถโรงเรียนในระดับพื้นที่ที่ประกอบด้วยภาคีเครือข่ายโรงเรียน ครูที่ดูแลรถโรงเรียน ภาคีเครือข่ายนักเรียน ภาคีเครือข่ายคนขับรถ และภาคีเครือข่ายเจ้าหน้าที่ขนส่ง และภาคีเครือข่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจ	✓	✓	✓	✓	✓
67	มีผู้ช่วยที่ทำหน้าที่เสมือนคนดูแลนักเรียน และมีการแต่งตั้งหัวหน้านักเรียนประจำรถโรงเรียนทุกคัน	✓	✓	✓	✓	✓
68	มีมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคภายในรถโรงเรียน	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร / ผู้เชี่ยวชาญ	ดร.ชัยนนท์ นิลพัฒน์	ดร.สมพงษ์ เตชรัตนวรกุล	ดร.ยลพรพรชัย ศิริรัตน์	ดร.สุธีรินทร์ ลิ้มวัฒนพันธุ์ชัย	ดร.กัมปนาท สุ่มมาตย์
69	มีการปลูกฝังจิตสำนึก ค่านิยมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ในด้านความรับผิดชอบต่อส่วนรวม	✓	✓	✓	✓	✓

จากตารางที่ 5 พบว่า ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 คน สามารถสังเคราะห์ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ได้จำนวน 69 ข้อ

1.4 สรุปผลการวิเคราะห์เอกสาร งานวิจัย และการสัมภาษณ์

จากที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา 1. วิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร วรรณกรรม หนังสือ บทความ โครงการ รวมถึงเอกสารของนักวิชาการในประเทศไทยและในต่างประเทศ สามารถสังเคราะห์ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 75 ข้อ 2. วิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัยในประเทศไทยและงานวิจัยต่างประเทศ สามารถสังเคราะห์ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 47 ข้อ และ 3. วิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 คน สามารถสังเคราะห์ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 69 ข้อ

จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยสามารถสังเคราะห์ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ได้รวมทั้งสิ้น จำนวน 119 ข้อ และนำไปให้ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 คน ตรวจสอบคุณภาพของตัวแปรด้านความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) พบว่า ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 119 ข้อ มีค่า IOC (Index of Item – Objective Congruence) อยู่ระหว่าง 0.60 – 1.00 และผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิได้ให้ข้อเสนอแนะปรับตัวแปรบางข้อความ รายละเอียดดัง ตารางที่ 6

ตารางที่ 6 แสดงตัวแปรการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัด
กาญจนบุรี จากการวิเคราะห์เอกสาร งานวิจัยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ

ข้อ	ตัวแปร
01	มีแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด
02	พนักงานขับรถมีความประพฤติดี มีความชำนาญ สุขุมรอบคอบ แต่งกายสุภาพ และรู้เส้นทางที่ใช้รับส่งนักเรียนเป็นอย่างดี
03	ผู้ขับรถซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 3 ปี และต้องเป็นผู้ไม่มีประวัติเสียหาย
04	มีกระบวนการอบรมผู้ขับรถก่อนรับรองเป็นผู้ขับรถโรงเรียน
05	มีมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคภายในรถโรงเรียน
06	มีนโยบายให้ผู้รับบริการรถโรงเรียนต้องสวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย ตลอดการเดินทางจนกว่าจะถึงจุดหมาย
07	มีการกำหนดให้รถโรงเรียน 1 คัน สามารถรับส่งนักเรียนได้ไม่เกิน 3 โรงเรียน
08	มีการประเมินรถโรงเรียนและผู้ขับรถ โดยผู้ให้บริการเป็นผู้ประเมิน
09	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใช้นวัตกรรมหรือเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการปฏิบัติงานรถโรงเรียน
10	มีการบริการขั้นพื้นฐาน เช่น งบประมาณ ที่ควรได้รับอย่างเสมอภาคกัน
11	พนักงานขับรถไม่มีโรคประจำตัวหรือเป็นโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถโรงเรียน
12	พนักงานขับรถมีการเข้ารับการอบรมตามเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบก กระทรวงศึกษาธิการ หรือกรมตำรวจกำหนด
13	มีการขับรถโรงเรียนที่ใช้ความเร็วเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด
14	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนทำประกันภาคบังคับประเภทรับจ้างและจัดทำประกันภัยภาคสมัครใจเพิ่มเติม
15	พนักงานขับรถทำหน้าที่เป็นสารวัตรนักเรียน
16	มีผู้ออกหนังสือรับรองการรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียน

ตารางที่ 6 แสดงตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จากการวิเคราะห์เอกสาร งานวิจัยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร
17	มีการระบุหน้าที่ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน
18	มีงบประมาณสนับสนุนโรงเรียนเพื่อพัฒนาระบบรถโรงเรียน
19	มีภาคีเครือข่ายศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
20	มีรูปแบบเครือข่ายรถโรงเรียนประกอบด้วย 3 มิติ ได้แก่ มิติด้านรถโรงเรียนปลอดภัย มิติด้านคนขับรถ และมิติด้านกระบวนการจัดการ
21	มีการปลูกฝังจิตสำนึก ค่านิยมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านความรับผิดชอบต่อส่วนรวม
22	มีการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยของรถโรงเรียน
23	มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างเท่าเทียมกัน
24	มีการทบทวนมาตรการกำกับความปลอดภัยรถโรงเรียนด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง
25	มีการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรวมถึงหน่วยงานร่วมกันจัดระเบียบรถโรงเรียน
26	มีการกระจายอำนาจการบริหารงานแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
27	มีการรักษาผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีความสามารถไว้ปฏิบัติงานรถโรงเรียน
28	มีการส่งเสริมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใช้นวัตกรรมหรือเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการปฏิบัติงานรถโรงเรียน
29	มีการจัดตั้งคณะกรรมการชมรมรถโรงเรียน เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณา รับบุคคลที่ประสงค์จะเข้าร่วมชมรม
30	โรงเรียนทำหน้าที่ประสานงานและสามารถจัดการข้อมูลรถโรงเรียนได้ทั้งหมด
31	มีการประเมินรถโรงเรียนและพนักงานขับรถโรงเรียนจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
32	มีการสนับสนุนการจัดตั้งชมรมคนขับรถรับส่งนักเรียน เพื่อให้เกิดระบบการบริหาร
33	มีกระบวนการติดตามคุณภาพรถโรงเรียนอย่างสม่ำเสมอ
34	มีหลักความสมดุลระหว่างคุณภาพชีวิตกับการปฏิบัติงานด้านรถโรงเรียน
35	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถร่วมกันแก้ไขปัญหาและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับรถโรงเรียน

ตารางที่ 6 แสดงตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จากการวิเคราะห์เอกสาร งานวิจัยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร
36	เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย และพันธกิจของรถโรงเรียน
37	มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ อบรม ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน
38	มีการสร้างความเข้าใจในรถโรงเรียนร่วมกับคณะกรรมการสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน
39	มีการควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับส่งนักเรียน
40	มีจุดจอดรถโรงเรียนที่ปลอดภัย ภายใต้อาคาร 3 ประสาน คือ โรงเรียน นักเรียน และผู้ประกอบการ
41	โรงเรียนจัดให้มีระบบหรือช่องทางที่สามารถติดต่อสื่อสารกับพนักงานขับรถโรงเรียน หรือ ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนได้ตลอดเวลาในขณะที่รับ - ส่งนักเรียน
42	มีการวางแผนและประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถโรงเรียนให้ผู้ปกครองทราบ
43	กำหนดบทบาทหน้าที่ให้โรงเรียนเป็นจุดจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย และให้เป็นส่วนหนึ่งในแผนงานหลักของโรงเรียน
44	มีการปลูกฝังจิตสำนึก ค่านิยมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านความรับผิดชอบต่อส่วนรวม
45	มีการขับเคลื่อนการบริหารจัดการรถโรงเรียนร่วมกันในระดับพื้นที่อย่างเป็นพลวัต
46	โรงเรียนมีการเกลี้ยจำนวนนักเรียนบนรถโรงเรียนทุกคัน เพื่อให้เกิดความเสมอภาค
47	มีการกำหนดเวลาการรับส่งรถโรงเรียนที่ชัดเจน ตรงเวลา
48	โรงเรียนมีการคัดเลือกพนักงานขับรถโรงเรียน
49	มีการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรวมถึงหน่วยงานร่วมกันจัดระเบียบรถโรงเรียน
50	มีการกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องและมี
51	เครือข่ายรถโรงเรียน ประกอบด้วย ภาคีเครือข่ายโรงเรียนครูที่ดูแลโรงเรียน ภาคี
52	มีคู่มือบทบาทหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องกับทุกเครือข่ายของรถโรงเรียน
53	มีการจัดตั้งเครือข่ายภาคี ประกอบด้วย ศึกษาธิการจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ฝ่ายแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากรถระดับจังหวัด มูลนิธิคุ้มครองเพื่อผู้บริโภค กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ตารางที่ 6 แสดงตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จากการวิเคราะห์เอกสาร งานวิจัยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร
54	มีการมอบหมายพนักงานขับรถในการรับส่งนักเรียนในพื้นที่ใกล้เคียง กรณีรถโรงเรียนไม่สามารถให้บริการได้ตามปกติ
55	มีการติดตั้งที่นั่งเป็นแถวตอนตามความยาวของตัวรถโรงเรียนประเภทรถสองแถว
56	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเรียนรู้การปฏิบัติงานรถโรงเรียนจากเพื่อนร่วมงาน
57	มีรูปแบบเครือข่ายรถโรงเรียนประกอบด้วย 3 มิติ ได้แก่ มิติด้านรถโรงเรียนปลอดภัย มิติด้านคนขับรถ และมิติด้านกระบวนการจัดการ
58	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงของรถโรงเรียน
59	มีการปรับปรุงระบบการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรทางการศึกษาที่มุ่งเน้น การพัฒนาคุณภาพผู้เรียนเป็นสำคัญ และอยู่บนหลักความเสมอภาคและเป็นธรรม รวมถึงการพัฒนา
60	มีการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ที่เอื้อให้สถานศึกษามีความเป็นอิสระในการบริหาร ด้านการจัดการศึกษา ด้านวิชาการ ด้านงบประมาณ และด้านบุคลากร รวมทั้งขับเคลื่อนการสร้างนวัตกรรมทางการศึกษา ตามบริบทของโรงเรียนและพื้นที่
61	มีการรักษาผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีความสามารถไว้ปฏิบัติงานรถโรงเรียน
62	มีการปรับตำแหน่งงานของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริหารจัดการรถโรงเรียนให้สอดคล้องกับความสามารถ
63	มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแลและช่วยเหลือนักเรียน
64	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีความคิดที่ดีต่อการปฏิบัติงานด้านรถโรงเรียน
65	มีการรายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดอุบัติเหตุหรือกรณีฉุกเฉิน
66	มีการกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยของรถโรงเรียนเป็นตัวชี้วัดหนึ่งของโรงเรียน
67	มีการบริหารงานรถโรงเรียนแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่

ตารางที่ 6 แสดงตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จากการวิเคราะห์เอกสาร งานวิจัยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร
68	มีการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ที่เอื้อให้สถานศึกษามีความเป็นอิสระในการบริหารด้านการจัดการศึกษา ด้านวิชาการ ด้านงบประมาณ และด้านบุคลากร รวมทั้งขับเคลื่อนการสร้างนวัตกรรมทางการศึกษา ตามบริบทของโรงเรียนและพื้นที่
69	มีการกำหนดทิศทางที่เหมาะสมในการมีส่วนร่วมประกอบด้วย ด้านการบริการจัดการ ด้านการให้บริการ ด้านการควบคุมกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายที่สามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม
70	มีการสนับสนุนให้มีแผนยุทธศาสตร์รถโรงเรียนระดับจังหวัด
71	มีการติดป้ายจราจรตามจุดเสี่ยงต่างๆบนท้องถนน
72	มีความร่วมมือ สนับสนุนให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมีแผนยุทธศาสตร์หรือคณะทำงานด้านความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียนในทุกจังหวัด
73	มีการกำหนดประเด็นรถโรงเรียนปลอดภัยเข้าสู่วาระหรือนโยบายตั้งแต่ระดับโรงเรียน ท้องถิ่น จังหวัด และประเทศ
74	มีการจัดสรรเงินอุดหนุนการจัดการระบบรถโรงเรียนที่มีคุณภาพ
75	มีการปรับปรุงระเบียบหรือข้อกำหนด หรือแนวทางปฏิบัติของรถโรงเรียนให้มีความสอดคล้องสามารถปฏิบัติร่วมกันได้
76	มีระบบการจัดการรถโรงเรียนอย่างเป็นมาตรฐาน
77	มีนโยบาย/มาตรการที่สร้างแรงจูงใจให้โรงเรียน ผู้ประกอบการรถรับส่ง และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน ร่วมกันจัดระเบียบรถโรงเรียนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น
78	มีการบริการขั้นพื้นฐานแก่ผู้เรียนอย่างครอบคลุม และมีความเสมอภาค
79	มีการจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เอื้อต่อการปฏิบัติงาน
80	รถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันปิดเปิดเป็นระยะ ติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านหลังของตัวรถ
81	มีการนำแอปพลิเคชันหรือเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมตรวจสอบและติดตามการรับส่งนักเรียนของรถโรงเรียน
82	มีการจัดการจราจรในบริเวณและรอบๆโรงเรียนอย่างเป็นระบบเกิดความเป็นระเบียบ

ตารางที่ 6 แสดงตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จากการวิเคราะห์เอกสาร งานวิจัยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร
83	มีความสม่ำเสมอและความตรงต่อเวลาของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง
84	รถโรงเรียนต้องใช้สีของรถตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด คือ รถที่มีสีเหลืองคาดดำ
85	มีการสร้างความศรัทธาต่อรถโรงเรียนที่รับผิดชอบ
86	มีการนำแอปพลิเคชันหรือเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมตรวจสอบและติดตามการรับส่งนักเรียน
87	มีนโยบายให้ผู้รับบริการรถโรงเรียนต้องสวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย ตลอดการเดินทางจนกว่าจะถึงจุดหมาย
88	มีการวางมาตรฐานกลางเพื่อหาจุดสมดุลระหว่างความเป็นจริงในพื้นที่กับตัวกฎหมายในเรื่องรถโรงเรียน
89	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับรถโรงเรียนอย่างเหมาะสม
90	มีที่นั่งผู้โดยสารที่ยึดแน่นอย่างมั่นคงแข็งแรง และไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนยืน
91	มีการนำความรู้ด้านจิตวิทยาการทำงานมาใช้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของรถโรงเรียน
92	มีการติดฟิล์มกรองแสง เมื่อวัดการผ่านของแสงแล้ว แสงต้องผ่านทั้งกระจกกันลมและฟิล์มกรองแสงได้ไม่น้อยกว่าระดับที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด
93	รถที่ชาวบ้านนำมาใช้รับจ้างรับส่งนักเรียนต้องมีชื่อ และกำหนดให้มีป้ายข้อความว่า “รถรับส่งนักเรียน”
94	รถโรงเรียนมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบ เหล็กชะแลง เพื่อช่วยเหลือนักเรียน เมื่อมีอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น
95	มียานพาหนะรูปแบบใหม่ที่ใช้ในการเดินทาง คือ รถนักเรียนขนาดเล็ก 24 ที่นั่ง
96	มีระบบเตือนภัยภายในรถโรงเรียน
97	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนประเภทรถตู้ หรือรถสองแถว จำนวน 1 คัน สามารถรับส่งนักเรียนได้ไม่เกิน 3 โรงเรียน
98	รถโรงเรียนต้องส่งนักเรียนให้ถึงที่อยู่อาศัย หรือส่งมอบให้แก่ผู้ปกครองโดยตรง หรือส่ง ณ สถานที่ที่ตกลง

ตารางที่ 6 แสดงตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จากการวิเคราะห์เอกสาร งานวิจัยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร
99	รถโรงเรียนมีการทำความสะอาดเบาะรถ รวบรวมตู้จับ ด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรค
100	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนทุกประเภทที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนมีความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม
101	รถยนต์ส่วนบุคคลทั้งลักษณะรถสองแถวและรถตู้มาใช้รับส่งนักเรียนมีการขออนุญาตใช้รถอย่างถูกต้องและนำรถเข้าตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียน หรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่
102	มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ภายในรถเพื่อช่วยเหลือนักเรียน กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน
103	มีการติดตั้งประตูและที่กั้นป้องกันการพลัดตกจากรถของรถโรงเรียนประเภท
104	มีการจำกัดจำนวนนักเรียนบนรถโรงเรียนในจำนวนที่เหมาะสม
105	มีการตรวจสภาพรถโรงเรียนทุกครั้งก่อนให้บริการ
106	มีการกำชับให้คาดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งสำหรับรถโรงเรียนประเภทรถตู้
107	รถโรงเรียนมีการทำประกันรถยนต์ โดยให้ความคุ้มครองผู้โดยสาร และบุคคลที่ 3
108	มีการควบคุมตรวจสอบการใช้รถโรงเรียนและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง
109	รถโรงเรียนมีเครื่องหมายหรือแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสงขนาดกว้างอย่างน้อย 35 เซนติเมตร ยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำ ความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ พร้อมระบุเบอร์โทรศัพท์ของเจ้าของรถโรงเรียน
110	รถโรงเรียนมีกระจกที่มีลักษณะโปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกได้ชัดเจน
111	รถโรงเรียนมีบุคคลหรือนิติบุคคลหรือเรียกว่า ผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียน ที่ให้บริการรับส่งนักเรียน โดยอยู่ในการกำกับดูแลของโรงเรียน
112	รถโรงเรียนไม่มีการดัดแปลงให้เปลี่ยนไปจากสภาพเดิม
113	มีการชดเชยความเสียหายอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม เมื่อรถโรงเรียนเกิดอุบัติเหตุ
114	มีการหลีกเลี่ยงเปรียบเทียบระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในโรงเรียน

ตารางที่ 6 แสดงตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จากการวิเคราะห์เอกสาร งานวิจัยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ (ต่อ)

ข้อ	ตัวแปร
115	มีการถ่ายทอดประสบการณ์ด้านรถโรงเรียนผ่านการปฏิบัติงาน
116	รถโรงเรียนไม่บรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือ บรรทุกผู้โดยสารอื่นปะปนไปกับนักเรียน เว้นแต่เจ้าหน้าที่ของโรงเรียน หรือผู้ปกครอง
117	มีการหยุดพักรถ หรือระงับการให้บริการรถโรงเรียน จนกว่าจะปรากฏข้อเท็จจริง หรือมีการชดใช้ค่าเสียหายจนเป็นที่เรียบร้อย ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ
118	รถโรงเรียนมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่กับรถโรงเรียน ตลอดเวลาที่รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแล และช่วยเหลือนักเรียนให้เกิดความปลอดภัยตลอดการเดินทาง
119	มีการสะท้อนประเด็นปัญหาเรื่องรถโรงเรียนเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น

1.5) ผลการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัยทั้งฉบับ

ผู้วิจัยดำเนินการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัยทั้งฉบับด้านความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try Out) กับโรงเรียนในจังหวัดกาญจนบุรีที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างเดียวกับการวิจัยในครั้งนี้ จำนวน 6 โรงเรียน โดยมีผู้ให้ข้อมูลโรงเรียนละ 5 คน รวมผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดจำนวน 30 คน จากนั้นนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามความคิดเห็นด้วยการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - coefficient) ตามวิธีการของครอนบาค (Cronbach) ผลการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัยทั้งฉบับ พบว่า แบบสอบถามมีค่าความเชื่อมั่น (Reliability) เท่ากับ 0.984 ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 แสดงค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามความคิดเห็นของตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.984	.988	119

1.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปเก็บข้อมูลกับ กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 52 โรงเรียนในโรงเรียนพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี แต่ละโรงเรียนมีผู้ให้ข้อมูลโรงเรียนละ 5 คน ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน จำนวน 1 คน รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป จำนวน 1 คน หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานรถโรงเรียน จำนวน 1 คน กรรมการสถานศึกษา จำนวน 1 คน และผู้ปกครอง จำนวน 1 คน รวมผู้ให้ข้อมูลจำนวน 260 คน ได้รับแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์กลับคืนมา จำนวน 240 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 92.30 และวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด และตำแหน่งหน้าที่ โดยใช้การแจกแจงความถี่ และร้อยละ ตามรายละเอียด ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อ	สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม	รวม	
		จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ			
	- ชาย	108	45.00
	- หญิง	132	55.00
	รวม	240	100.00
2. อายุ			
	- ต่ำกว่า 30 ปี	20	8.33
	- 31 - 40 ปี	141	58.75
	- 41 - 50 ปี	52	21.67
	- มากกว่า 50 ปีขึ้นไป	27	11.25
	รวม	240	100.00
3. ระดับการศึกษาสูงสุด			
	- ต่ำกว่าปริญญาตรี	26	10.83
	- ปริญญาตรี	72	30.00
	- ปริญญาโท	123	51.25
	- ปริญญาเอก	19	7.92
	รวม	240	100.00

4. ตำแหน่งหน้าที่ในโรงเรียน		
- ผู้อำนวยการโรงเรียน	48	20.00
- รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป	48	20.00
- หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานรถโรงเรียน	48	20.00
- กรรมการสถานศึกษา	48	20.00
- ผู้ปกครอง	48	20.00
รวม	240	100.00

จากตารางที่ 8 พบว่า มีผู้ตอบแบบสอบถามในการวิจัยครั้งนี้ทั้งสิ้น 240 คน โดยจำแนกข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามได้ ดังนี้ **ด้านเพศ** ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 55.00 และเพศชาย จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 45.00 **ด้านอายุ**ของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 58.75 รองลงมาคือ อายุอยู่ระหว่าง 41 – 50 ปี จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 21.67 และอายุต่ำกว่า 30 ปี มีจำนวนน้อยที่สุด จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 8.33 **ด้านระดับการศึกษา**ของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นการศึกษาระดับปริญญาโทมากที่สุด จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 51.25 รองลงมา คือ การศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 30.00 การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 26.83 และการศึกษาระดับปริญญาเอก จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 7.92 **ด้านตำแหน่งหน้าที่**ของผู้ตอบแบบสอบถาม ตำแหน่งผู้อำนวยการโรงเรียน ตำแหน่งรองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานรถโรงเรียน กรรมการสถานศึกษา และผู้ปกครอง ตำแหน่งละ 48 คนเท่ากัน โดยคิดเป็นร้อยละ 20.00

1.7 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

การวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี พิจารณาจากค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ได้ข้อมูล ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัธยฐานเลขคณิต (\bar{x}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{x}	SD	ระดับความ
1	มีแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับ จังหวัด	4.50	.625	มากที่สุด
2	พนักงานขับรถมีความประพฤติดี มีความชำนาญ สุขุม รอบคอบ แต่งกายสุภาพ และรู้เส้นทางที่ใช้รับส่ง นักเรียนเป็นอย่างดี	4.53	.558	มากที่สุด
3	ผู้ขับรถซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่า ด้วยการขนส่งทางบกมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และต้อง เป็นผู้ไม่มีประวัติเสียหาย	4.48	.589	มาก
4	มีกระบวนการอบรมผู้ขับรถก่อนรับรองเป็นผู้ขับรถ โรงเรียน	4.45	.714	มาก
5	มีมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดภายในรถโรงเรียน	4.63	.625	มากที่สุด
6	มีนโยบายให้ผู้รับบริการรถโรงเรียนต้องสวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัยตลอดการเดินทางจนกว่าจะถึง จุดหมาย	4.58	.619	มากที่สุด
7	มีการกำหนดให้รถโรงเรียน 1 คัน สามารถรับส่งนักเรียน ได้ไม่เกิน 3 โรงเรียน	4.56	.622	มากที่สุด
8	มีการประเมินรถโรงเรียนและผู้ขับรถ โดยผู้ใช้บริการ เป็นผู้ประเมิน	4.54	.664	มากที่สุด
9	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใช้นวัตกรรมหรือ เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการปฏิบัติงานรถโรงเรียน	4.32	.666	มาก
10	มีการบริการขั้นพื้นฐาน เช่น งบประมาณ ที่ควรได้รับ อย่างเสมอภาคกัน	4.40	.671	มาก
11	พนักงานขับรถไม่มีโรคประจำตัวหรือเป็นโรคที่เป็น อุปสรรคต่อการขับรถโรงเรียน	4.57	.621	มากที่สุด

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{x}	SD	ระดับความคิดเห็น
12	พนักงานขับรถมีการเข้ารับการอบรมตามเกณฑ์ที่ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงศึกษาธิการ หรือกรม ตำรวจกำหนด	4.48	.645	มาก
13	มีการขับรถโรงเรียนที่ใช้ความเร็วเป็นไปตามที่กฎหมาย กำหนด	4.53	.665	มากที่สุด
14	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนทำประกันภาคบังคับประเภท รับจ้าง และจัดทำประกันภัยภาคสมัครใจเพิ่มเติม	4.57	.641	มากที่สุด
15	พนักงานขับรถทำหน้าที่เป็นสารวัตรนักเรียน	4.58	.660	มากที่สุด
16	มีผู้ออกหนังสือรับรองการรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียน	4.56	.539	มากที่สุด
17	มีการระบุหน้าที่ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน	4.61	.623	มากที่สุด
18	มีงบประมาณสนับสนุนโรงเรียนเพื่อพัฒนาระบบ รถโรงเรียน	4.55	.650	มากที่สุด
19	มีภาคีเครือข่ายศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน	4.52	.610	มากที่สุด
20	มีรูปแบบเครือข่ายรถโรงเรียนประกอบด้วย 3 มิติ ได้แก่ มิติด้านรถโรงเรียนปลอดภัย มิติด้านคนขับรถ และมิติ ด้านกระบวนการจัดการ	4.54	.677	มากที่สุด
21	มีการปลูกฝังจิตสำนึก ค่านิยมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใน ด้านความรับผิดชอบต่อส่วนรวม	4.58	.646	มากที่สุด
22	มีการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยของรถ โรงเรียน	4.56	.578	มากที่สุด
23	มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่าง เท่าเทียมกัน	4.66	.567	มากที่สุด
24	มีการทบทวนมาตรการกำกับความปลอดภัยรถโรงเรียน ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง	4.56	.571	มากที่สุด
25	มีการสร้างแรงจูงใจให้ผู้เกี่ยวข้องรวมถึงหน่วยงาน ร่วมกันจัดระเบียบรถโรงเรียนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น	4.54	.565	มากที่สุด

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{X}	SD	ระดับความคิดเห็น
26	มีการกระจายอำนาจการบริหารงานแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	4.58	.584	มากที่สุด
27	มีการรักษาผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีความสามารถไว้ ปฏิบัติงานรถโรงเรียน	4.55	.608	มากที่สุด
28	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใช้นวัตกรรม หรือ เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการปฏิบัติงานรถโรงเรียน	4.52	.658	มากที่สุด
29	มีการจัดตั้งคณะกรรมการชมรมรถโรงเรียน เพื่อกำหนด หลักเกณฑ์การพิจารณารับสมัครบุคคลที่ประสงค์จะเข้าร่วม ชมรม	4.55	.663	มากที่สุด
30	โรงเรียนทำหน้าที่ประสานงานและสามารถจัดการข้อมูล รถโรงเรียนได้ทั้งหมด	4.57	.634	มากที่สุด
31	มีการประเมินรถโรงเรียนและพนักงานขับรถโรงเรียน จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	4.65	.489	มากที่สุด
32	มีการสนับสนุนการจัดตั้งชมรมคนขับรถรับส่งนักเรียน เพื่อให้เกิดระบบการบริหารจัดการระหว่างกัน	4.71	.517	มากที่สุด
33	มีการระบวนการติดตามคุณภาพรถโรงเรียนอย่าง สม่ำเสมอ	4.62	.528	มากที่สุด
34	มีหลักความสมดุลระหว่างคุณภาพชีวิตกับการปฏิบัติงาน ด้านรถโรงเรียน	4.68	.487	มากที่สุด
35	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถร่วมกันแก้ไขปัญหาและป้องกัน ปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับรถโรงเรียน	4.67	.499	มากที่สุด
36	เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนด วิสัยทัศน์ นโยบาย และพันธกิจของรถโรงเรียน	4.63	.519	มากที่สุด
37	มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ อบรม ให้ความรู้เรื่องความ ปลอดภัยบนท้องถนน	4.58	.521	มากที่สุด

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{x}	SD	ระดับความคิดเห็น
38	มีการสร้างความเข้าใจในรถโรงเรียนแก่คณะกรรมการ สถานศึกษาขั้นพื้นฐาน ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชน สถาบันศาสนา และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง	4.60	.573	มากที่สุด
39	มีการควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยใน การรับส่งนักเรียน	4.62	.528	มากที่สุด
40	มีจุดจอดรถโรงเรียนที่ปลอดภัย ภายใต้หลัก 3 ประสาน คือ โรงเรียน นักเรียน และผู้ประกอบการ	4.52	.617	มากที่สุด
41	โรงเรียนจัดให้มีระบบหรือช่องทางที่สามารถติดต่อ สื่อสารกับพนักงานขับรถโรงเรียน หรือ ผู้ควบคุมดูแล นักเรียนได้ตลอดเวลาในขณะที่รับ - ส่งนักเรียน	4.58	.612	มากที่สุด
42	มีการวางแผนและประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถโรงเรียน ให้ผู้ปกครองทราบ	4.40	.733	มาก
43	กำหนดบทบาทหน้าที่ให้โรงเรียนเป็นจุดจัดการระบบรถ รับส่งนักเรียนปลอดภัย และให้เป็นส่วนหนึ่งในแผนงาน หลักของโรงเรียน	4.46	.651	มาก
44	มีการปลูกฝังจิตสำนึก ค่านิยมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใน ด้านความรับผิดชอบต่อส่วนรวม	4.55	.616	มากที่สุด
45	มีการขับเคลื่อนการบริหารจัดการรถโรงเรียนร่วมกันใน ระดับพื้นที่อย่างเป็นพลวัตต่อกัน	4.68	.561	มากที่สุด
46	โรงเรียนมีการเกลี้ยจำนวนนักเรียนบนรถโรงเรียนทุกคัน เพื่อให้เกิดความเสมอภาค	4.54	.609	มากที่สุด
47	มีการกำหนดเวลาการรับส่งรถโรงเรียนที่ชัดเจน ตรง เวลา	4.57	.578	มากที่สุด
48	โรงเรียนมีการคัดเลือกพนักงานขับรถโรงเรียน	4.56	.555	มากที่สุด

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{X}	SD	ระดับความคิดเห็น
49	มีการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรวมถึงหน่วยงาน ร่วมกันจัดระเบียบรถโรงเรียนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น	4.52	.566	มากที่สุด
50	มีการกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของทุกฝ่ายที่ เกี่ยวข้องให้สอดคล้อง สัมพันธ์เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ตามกระบวนการบริหารจัดการรถโรงเรียน	4.57	.562	มากที่สุด
51	เครือข่ายรถโรงเรียน ประกอบด้วย ภาควิชาเครือข่าย โรงเรียนครูที่ดูแลโรงเรียน ภาควิชาเครือข่ายนักเรียนที่ใช้ รถโรงเรียนและผู้ปกครอง ภาควิชาเครือข่ายคนขับรถ โรงเรียน ชมรม รถโรงเรียน และภาควิชาเครือข่าย เจ้าหน้าที่ขนส่งและเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่	4.58	.576	มากที่สุด
52	มีคู่มือบทบาทหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับทุกเครือข่ายของ รถโรงเรียน	4.53	.617	มากที่สุด
53	มีการจัดตั้งเครือข่ายภาควิชา ได้แก่ ศึกษาธิการจังหวัด กรม ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานสาธารณสุข จังหวัด ฝ่ายแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุ จรรยาบรรณระดับจังหวัด มูลนิธิคุ้มครองเพื่อผู้บริโภค	4.54	.616	มากที่สุด
54	มีการมอบหมายพนักงานขับรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่ ใกล้เคียง ในกรณีรถโรงเรียนไม่สามารถให้บริการได้ ตามปกติ	4.58	.568	มากที่สุด
55	มีการติดตั้งที่นั่งเป็นแถวตอนตามความยาวของตัวรถ โรงเรียนประเภทรถสองแถว	4.53	.603	มากที่สุด
56	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเรียนรู้การปฏิบัติงานรถ โรงเรียนจากเพื่อนร่วมงาน	4.49	.652	มาก
57	มีรูปแบบเครือข่ายรถโรงเรียนประกอบด้วย 3 มิติ ได้แก่ มิติด้านรถโรงเรียนปลอดภัย มิติด้านคนขับรถ และมิติ ด้านกระบวนการจัดการ	4.55	.609	มากที่สุด

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัธยฐานเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{X}	SD	ระดับความคิดเห็น
58	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องปรับปรุงตัวให้ทันต่อ สถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงของรถโรงเรียน	4.56	.593	มากที่สุด
59	มีการปรับปรุงระบบการจัดสรรงบประมาณและ ทรัพยากรทางการศึกษาที่มุ่งเน้น การพัฒนาคุณภาพ ผู้เรียนเป็นสำคัญ และอยู่บนหลักความเสมอภาคและ เป็นธรรม รวมถึงการพัฒนา	4.57	.606	มากที่สุด
60	มีการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ที่เอื้อให้สถานศึกษามี ความเป็นอิสระในการบริหาร ด้านการจัดการศึกษา ด้านวิชาการ ด้านงบประมาณ และด้านบุคลากร รวมทั้ง ขับเคลื่อนการสร้างนวัตกรรมทางการศึกษา ตามบริบท ของโรงเรียนและพื้นที่	4.64	.500	มากที่สุด
61	มีการรักษาผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีความสามารถไว้ ปฏิบัติงานรถโรงเรียน	4.49	.566	มาก
62	มีการปรับตำแหน่งงานของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการ บริหารจัดการรถโรงเรียนให้สอดคล้องกับความสามารถ	4.39	.615	มาก
63	มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแลและ ช่วยเหลือนักเรียน	4.37	.646	มาก
64	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีความคิดที่ดีต่อการ ปฏิบัติงานด้านรถโรงเรียน	4.35	.661	มาก
65	มีการรายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดอุบัติเหตุ หรือกรณีฉุกเฉิน	4.36	.671	มาก
66	มีการกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยของรถโรงเรียนเป็น ตัวชี้วัดหนึ่งของโรงเรียน	4.54	.549	มากที่สุด

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{x}	SD	ระดับความคิดเห็น
67	มีการบริหารงานรถโรงเรียนแบบบูรณาการโดยมี ยุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาใน ทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่	4.54	.572	มากที่สุด
68	มีการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ที่เอื้อให้สถานศึกษามี ความเป็นอิสระในการบริหาร ด้านการจัดการศึกษา ด้านวิชาการ ด้านงบประมาณ และด้านบุคลากร รวมทั้ง ขับเคลื่อนการสร้างนวัตกรรมทางการศึกษา ตามบริบท ของโรงเรียนและพื้นที่	4.52	.596	มากที่สุด
69	มีการกำหนดทิศทางที่เหมาะสมในการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย ด้านการบริการจัดการ ด้านการให้บริการ ด้านการควบคุมกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายที่ สามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม	4.50	.566	มากที่สุด
70	มีการสนับสนุนให้มีแผนยุทธศาสตร์รถโรงเรียนระดับ จังหวัด	4.54	.565	มากที่สุด
71	มีการติดตามพิจารณาตามจุดเสี่ยงต่างๆบนท้องถนน	4.62	.528	มากที่สุด
72	มีความร่วมมือ สนับสนุนให้ศูนย์อำนวยการความ ปลอดภัยทางถนนจังหวัดมีแผนยุทธศาสตร์หรือ คณะทำงานด้านความปลอดภัยรับส่งนักเรียนในทุก จังหวัด	4.53	.581	มากที่สุด
73	มีการกำหนดประเด็นรถโรงเรียนปลอดภัยเข้าสู่วาระ หรือนโยบาย ตั้งแต่ระดับโรงเรียน ท้องถิ่น จังหวัด และ ประเทศ	4.52	.581	มากที่สุด
74	มีการจัดสรรเงินอุดหนุนการจัดการระบบรถโรงเรียนที่มี คุณภาพ	4.56	.523	มากที่สุด

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{X}	SD	ระดับความคิดเห็น
75	มีการปรับปรุงระเบียบหรือข้อกฎหมาย หรือแนวทางปฏิบัติของรถโรงเรียนให้มีความสอดคล้องสามารถปฏิบัติร่วมกันได้	4.55	.548	มากที่สุด
76	มีระบบการจัดการรถโรงเรียนอย่างเป็นมาตรฐาน	4.55	.541	มากที่สุด
77	มีนโยบาย/มาตรการที่สร้างแรงจูงใจให้โรงเรียนผู้ประกอบการรับส่ง และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน ร่วมกันจัดระเบียบรถโรงเรียนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น	4.54	.525	มากที่สุด
78	มีการบริการขั้นพื้นฐานแก่ผู้เรียนอย่างครอบคลุม และมีความเสมอภาค	4.49	.566	มาก
79	มีการจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	4.66	.509	มากที่สุด
80	รถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ	4.49	.658	มาก
81	มีการนำแอปพลิเคชันหรือเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมตรวจสอบ และติดตามการรับส่งนักเรียนของรถโรงเรียน	4.54	.587	มากที่สุด
82	มีการจัดการจราจรในบริเวณและรอบๆโรงเรียนอย่างเป็นระบบเกิดความเป็นระเบียบ	4.49	.618	มาก
83	มีความสม่ำเสมอและความตรงต่อเวลาของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง	4.32	.839	มาก
84	รถโรงเรียนมีสีของรถต้องใช้สีตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด คือ รถที่มีสีเหลืองคาดดำ	4.51	.610	มากที่สุด
85	มีการสร้างความศรัทธาต่อรถโรงเรียนที่รับผิดชอบ	4.45	.650	มาก

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{x}	SD	ระดับความคิดเห็น
86	มีการนำแอปพลิเคชันหรือเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมตรวจสอบ และติดตามการรับส่งนักเรียน	4.42	.613	มาก
87	มีนโยบายให้ผู้รับบริการรถโรงเรียนต้องสวมหน้ากากผ้าหรือหน้ากากอนามัยตลอดการเดินทางจนกว่าจะถึงจุดหมาย	4.39	.628	มาก
88	มีการวางมาตรฐานกลาง เพื่อหาจุดสมดุลระหว่างความเป็นจริงในพื้นที่กับตัวกฎหมายในเรื่องรถโรงเรียน	4.42	.640	มาก
89	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับรถโรงเรียนอย่างเหมาะสม	4.51	.658	มากที่สุด
90	มีที่นั่งผู้โดยสารที่ยึดแน่นอย่างมั่นคงแข็งแรง และไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนอื่น	4.51	.652	มากที่สุด
91	มีการนำความรู้ด้านจิตวิทยาการทำงานมาใช้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของรถโรงเรียน	4.56	.586	มากที่สุด
92	มีการติดฟิล์มกรองแสง เมื่อวัดการผ่านของแสงแล้ว แสงต้องผ่านทั้งกระจกกันลมและฟิล์มกรองแสงได้ไม่น้อยกว่าระดับที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด	4.55	.650	มากที่สุด
93	รถที่ชาวบ้านนำมาใช้รับจ้างรับส่งนักเรียนต้องมีชื่อ และกำหนดให้มีป้ายข้อความว่า “รถรับส่งนักเรียน”	4.39	.832	มาก
94	รถโรงเรียนมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบ เหล็กชะแลง เพื่อช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น	4.56	.675	มากที่สุด
95	มียานพาหนะรูปแบบใหม่ที่ใช้ในการเดินทาง คือ รถนักเรียนขนาดเล็ก 24 ที่นั่ง	4.55	.602	มากที่สุด
96	มีระบบเตือนภัยภายในรถโรงเรียน	4.58	.584	มากที่สุด

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{x}	SD	ระดับความคิดเห็น
97	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนประเภทรถตู้ หรือรถสองแถว จำนวน 1 คัน สามารถรับส่งนักเรียนได้ไม่เกิน 3 โรงเรียน	4.49	.678	มาก
98	รถโรงเรียนต้องส่งนักเรียนให้ถึงที่อยู่อาศัย หรือส่งมอบให้แก่ผู้ปกครองโดยตรง หรือส่ง ณ สถานที่ที่ตกลง	4.56	.600	มากที่สุด
99	รถโรงเรียนมีการทำความสะอาดเบาะรถ ราวประตูจับด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรค	4.56	.649	มากที่สุด
100	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนทุกประเภทที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนมีความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม	4.57	.607	มากที่สุด
101	รถยนต์ส่วนบุคคลทั้งในลักษณะรถสองแถวและรถตู้มาใช้รับส่งนักเรียน มีการขออนุญาตใช้รถอย่างถูกต้องและนำรถเข้าตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่	4.56	.578	มากที่สุด
102	มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ภายในรถ เพื่อช่วยเหลือนักเรียน กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	4.55	.636	มากที่สุด
103	มีการติดตั้งประตูและที่กั้นป้องกันการพลัดตกจากตัวรถของรถโรงเรียนประเภทรถสองแถว	4.60	.566	มากที่สุด
104	มีการจำกัดจำนวนนักเรียนบนรถโรงเรียนในจำนวนที่เหมาะสม	4.52	.645	มากที่สุด
105	มีการตรวจสอบสภาพรถโรงเรียนทุกครั้งก่อนให้บริการ	4.52	.631	มากที่สุด
106	มีการกำชับให้คาดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งสำหรับรถโรงเรียนประเภทรถตู้	4.46	.690	มาก
107	รถโรงเรียนมีการทำประกันรถยนต์ โดยให้มีความคุ้มครองผู้โดยสาร และบุคคลที่ 3	4.54	.624	มากที่สุด
108	มีการควบคุมตรวจสอบการใช้รถโรงเรียนและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง	4.54	.623	มากที่สุด

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{x}	SD	ระดับความคิดเห็น
109	รถโรงเรียนมีเครื่องหมายหรือแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสงขนาดกว้างอย่างน้อย 35 เซนติเมตร ยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำ ความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ พร้อมระบุเบอร์โทรศัพท์ของเจ้าของรถโรงเรียน	4.55	.623	มากที่สุด
110	รถโรงเรียนมีกระจกที่มีลักษณะโปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกได้ชัดเจน	4.56	.601	มากที่สุด
111	รถโรงเรียนมีบุคคลหรือนิติบุคคลหรือเรียกว่า ผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียน ที่ให้บริการรับส่งนักเรียน โดยอยู่ในการกำกับดูแลของโรงเรียน	4.56	.636	มากที่สุด
112	รถโรงเรียนไม่มีการดัดแปลงให้เปลี่ยนไปจากสภาพเดิม	4.46	.631	มาก
113	มีการชดเชยความเสียหายอย่างรวดเร็วและเป็นธรรมเมื่อรถโรงเรียนเกิดอุบัติเหตุ	4.48	.631	มาก
114	มีการหลีกเลี่ยงเปรียบเทียบระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในโรงเรียน	4.19	.777	มาก
115	มีการถ่ายทอดประสบการณ์ด้านรถโรงเรียนผ่านการปฏิบัติงาน	4.33	.688	มาก
116	รถโรงเรียนไม่บรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือบรรทุกผู้โดยสารอื่นปะปนไปกับนักเรียน เว้นแต่เจ้าหน้าที่ของโรงเรียน หรือผู้ปกครอง	4.47	.631	มาก
117	มีการหยุดพักรถ หรือระงับการให้บริการรถโรงเรียน จนกว่าจะปรากฏข้อเท็จจริง หรือมีการชดเชยค่าเสียหายจนเป็นที่เรียบร้อย ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ	4.47	.658	มาก

ตารางที่ 9 แสดงค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของความคิดเห็นเกี่ยวกับ
การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	N=240		
		\bar{X}	SD	ระดับความคิดเห็น
118	รถโรงเรียนมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่กับรถโรงเรียนตลอดเวลาที่รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแล และช่วยเหลือนักเรียนให้เกิดความปลอดภัยตลอดการเดินทาง	4.52	.596	มากที่สุด
119	มีการสะท้อนประเด็นปัญหาเรื่องรถโรงเรียนเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น	4.58	.568	มากที่สุด

จากตารางที่ 9 พบว่า ตัวแปรทั้งหมดมีค่ามัชฌิมเลขคณิต(\bar{X}) อยู่ระหว่าง 4.19 – 4.71 และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(SD) อยู่ระหว่าง 0.487 – 0.839 โดยตัวแปรที่มีค่ามัชฌิมเลขคณิต(\bar{X}) สูงสุด คือ ข้อ 32 มีการสนับสนุนการจัดตั้งชมรมคนขับรถรับส่งนักเรียน เพื่อให้เกิดระบบการบริหารจัดการระหว่างกัน(\bar{X} = 4.71) รองลงมา คือ ข้อ 45 มีการขับเคลื่อนการบริหารจัดการรถโรงเรียนร่วมกันในระดับพื้นที่อย่างเป็นพลวัตต่อกัน (\bar{X} = 4.68) และข้อ 34 มีหลักความสมดุลระหว่างคุณภาพชีวิตกับการปฏิบัติงานด้านรถโรงเรียน (\bar{X} = 4.68) ส่วนตัวแปรที่มีค่ามัชฌิมเลขคณิต(\bar{X}) น้อยที่สุด คือ ข้อ 114 มีการหลีกเลี่ยงเปรียบเทียบระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในโรงเรียน(\bar{X} = 4.19) เมื่อพิจารณาระดับความคิดเห็นโดยเฉลี่ยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี พบว่า อยู่ในระดับมาก(ค่ามัชฌิมเลขคณิตหรือ \bar{X} ระหว่าง 3.50 – 4.49) รวมจำนวนทั้งหมด 30 ข้อ คิดเป็นร้อยละ 25.21 และความคิดเห็นโดยเฉลี่ยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี พบว่า อยู่ในระดับมากที่สุด(ค่ามัชฌิมเลขคณิตหรือ \bar{X} ระหว่าง 4.50 – 5.00) รวมจำนวนทั้งหมด 89 ข้อ คิดเป็นร้อยละ 74.79

1.8 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (Exploratory Factor Analysis: EFA) การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม เพื่อให้ได้มาซึ่งองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ใช้การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (Exploratory Factor Analysis : EFA) โดยวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์ ด้วยสถิติทดสอบ Kaiser – Meyer – Olkin Measure of Sampling Adequacy and Bartlett's Test และสกัดองค์ประกอบด้วยวิธีวิเคราะห์องค์ประกอบหลัก (Factor Extraction Method : Principal Component Analysis : PCA) และการหมุนแกนแบบแวนิแมกซ์ (Varimax Rotation) ในการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจครั้งนี้ มีข้อตกลงเบื้องต้น คือ ตัวแปรมีความสัมพันธ์กัน ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากค่า KMO ที่มีค่าเข้าใกล้ 1.00 และ Bartlett's Test เพื่อทดสอบสมมติฐาน

H_0 : ตัวแปรต่างๆ ไม่มีความสัมพันธ์กัน

H_1 : ตัวแปรต่างๆ มีความสัมพันธ์กัน

ซึ่งผลการทดสอบความเหมาะสมของข้อมูลมีรายละเอียดดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 ผลการทดสอบความเหมาะสมของข้อมูล

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.931
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	29408.576
	df	7021
	Sig.	0.000

จากตารางที่ 10 ข้างต้น ได้ผลการทดสอบความเหมาะสมของข้อมูล จากการพิจารณาค่า KMO ของข้อมูลตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ที่มีค่าเท่ากับ 0.931 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.800 และมีค่าเข้าใกล้ 1.000 นั้นหมายถึง ข้อมูลดังกล่าวมีความเหมาะสมเพียงพอในการนำไปวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ต่อไป และเมื่อทดสอบสมมติฐานด้วย Bartlett's Test of Sphericity พบว่า ค่า Chi-Square เท่ากับ 29408.576 และค่า Sig เท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า .050 จึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 นั้นหมายความว่า ตัวแปรที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีมีความสัมพันธ์กัน และเป็นข้อมูลที่เหมาะสมในการนำไปวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ต่อไป

การวิเคราะห์องค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จังหวัดกาญจนบุรี โดยวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยสถิติทดสอบ Kaiser - Meyer - Olkin Measure of Sampling Adequacy and Bartlett's Test การสกัดองค์ประกอบด้วยวิธีวิเคราะห์องค์ประกอบหลัก(Factor Extraction Method: Principal Component Analysis: PCA) และการหมุนแกนแบบแวนริแมกซ์(Varimax Rotation) ซึ่งมีเกณฑ์การเลือกตัวแปรเข้าอยู่ในองค์ประกอบ ดังนี้ 1. ค่าความแปรปรวนรวมในส่วนของตัวแปรที่ประกอบเป็นองค์ประกอบ(Total Variance)มีค่ามากกว่า 1 และประกอบด้วยตัวแปรอย่างน้อย 3 ตัวแปรขึ้นไป และ 2. ค่าน้ำหนักองค์ประกอบ(Factor Loading)ของแต่ละตัวแปรของแต่ละองค์ประกอบนั้น มีค่าตั้งแต่ 0.60 ขึ้นไป ตามวิธีของไกเซอร์(Kaiser) ซึ่งผลการสกัดองค์ประกอบตามข้อตกลงเบื้องต้น พบว่า ได้จำนวนองค์ประกอบ จำนวน 19 องค์ประกอบ ตามรายละเอียด ดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 แสดงค่าความแปรปรวนของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

Total Variance Explained						
องค์ประกอบ	Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	ค่าความแปรปรวน (Eigenvalue)	ค่าร้อยละของความแปรปรวน (% of Variance)	ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative % of Variance)	ค่าความแปรปรวน (Eigenvalue)	ค่าร้อยละของความแปรปรวน (% of Variance)	ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative % of Variance)
1*	62.022	52.120	52.120	23.556	19.795	19.795
2*	5.769	4.848	56.968	14.822	12.456	32.250
3*	3.217	2.703	59.671	9.889	8.310	40.561
4*	2.911	2.447	62.118	8.706	7.316	47.876
5*	2.340	1.966	64.084	7.948	6.679	54.556
6	2.198	1.847	65.931	4.702	3.951	58.507
7	2.017	1.695	67.626	4.261	3.581	62.088
8	1.872	1.573	69.199	2.755	2.315	64.403
9	1.701	1.429	70.628	2.377	1.998	66.401

Total Variance Explained						
องค์ประกอบ	Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	ค่าความแปรปรวน (Eigenvalue)	ค่าร้อยละของความแปรปรวน (% of Variance)	ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative % of Variance)	ค่าความแปรปรวน (Eigenvalue)	ค่าร้อยละของความแปรปรวน (% of Variance)	ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative % of Variance)
10	1.517	1.274	71.902	2.279	1.915	68.316
11	1.402	1.178	73.081	2.125	1.786	70.102
12	1.321	1.110	74.191	2.104	1.768	71.870
13	1.310	1.101	75.292	1.918	1.612	73.481
14	1.209	1.016	76.308	1.767	1.485	74.967
15	1.182	0.994	77.301	1.446	1.215	76.181
16	1.141	0.959	78.260	1.413	1.188	77.369
17	1.059	0.890	79.150	1.390	1.168	78.537
18	1.021	0.858	80.008	1.388	1.166	79.704
19	1.006	0.845	80.853	1.368	1.150	80.853

*องค์ประกอบมีค่าน้ำหนักปัจจัยของแต่ละตัวแปรตั้งแต่ 0.60 และประกอบด้วยตัวแปรอย่างน้อย 3 ตัวแปรขึ้นไปตามวิธีของ Kaiser

จากตารางที่ 11 พบว่า ในการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยการสกัดปัจจัยด้วยวิธีวิเคราะห์องค์ประกอบหลัก (Factor Extraction Method : Principal Component Analysis : PCA) และการหมุนแกนแบบแวนริแมกซ์ (Varimax Rotation) มีองค์ประกอบที่มีค่าไอเจน (Eigenvalue) ที่มากกว่า 1.000 ตามแนวคิดของ Kaiser จำนวน 19 องค์ประกอบ ซึ่งสามารถอธิบายความแปรปรวนรวมทั้งหมดเท่ากับ ร้อยละ 80.853 และเมื่อพิจารณาค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ของแต่ละตัวแปรในแต่ละองค์ประกอบที่มีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.600 และประกอบด้วยตัวแปรอย่างน้อย 3 ตัวแปรขึ้นไป ตามวิธีของ Kaiser พบว่ามีเพียง 5 องค์ประกอบเท่านั้นที่เป็นไปตามเกณฑ์การพิจารณาตามข้อตกลงเบื้องต้น รายละเอียดดังตารางที่ 12

ตารางที่ 12 แสดงค่าน้ำหนักปัจจัย(Factor Loading) ของแต่ละตัวแปรในแต่ละองค์ประกอบ หลังหมุนแกนแบบเวรีแมกซ์ (Varimax Rotation)

ตัวแปร	ค่าน้ำหนักปัจจัย(Factor Loading) ของแต่ละตัวแปรในแต่ละองค์ประกอบ				
	องค์ประกอบที่ 1	องค์ประกอบที่ 2	องค์ประกอบที่ 3	องค์ประกอบที่ 4	องค์ประกอบที่ 5
var105	0.782				
var100	0.767				
var108	0.746				
var109	0.746				
var107	0.726				
Var094	0.725				
Var096	0.698				
var102	0.694				
Var098	0.681				
var106	0.678				
var101	0.666				
var103	0.664				
Var099	0.650				
var111	0.647				
var104	0.639				
var118	0.637				
Var097	0.636				
var116	0.632				
var112	0.614				
var90	0.607				
var110	0.603				
var35		0.697			
var41		0.685			

ตารางที่ 12 แสดงค่าน้ำหนักปัจจัย(Factor Loading) ของแต่ละตัวแปรในแต่ละองค์ประกอบ
หลังหมุนแกนแบบแวนริแมกซ์ (Varimax Rotation) (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าน้ำหนักปัจจัย(Factor Loading) ของแต่ละตัวแปรในแต่ละองค์ประกอบ				
	องค์ประกอบที่ 1	องค์ประกอบที่ 2	องค์ประกอบที่ 3	องค์ประกอบที่ 4	องค์ประกอบที่ 5
var37		0.683			
var30		0.676			
var36		0.669			
var43		0.665			
var34		0.664			
var44		0.664			
var42		0.652			
var39		0.639			
var45		0.633			
var38		0.628			
var40		0.628			
var31		0.620			
var47		0.620			
var33		0.613			
var75			0.776		
var74			0.766		
var69			0.754		
var77			0.735		
var67			0.696		
var70			0.683		
var72			0.677		
var66			0.668		
var73			0.667		
var76			0.653		

ตารางที่ 12 แสดงค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ของแต่ละตัวแปรในแต่ละองค์ประกอบ
หลังหมุนแกนแบบแวนิแม็กซ์ (Varimax Rotation) (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ของแต่ละตัวแปรในแต่ละองค์ประกอบ				
	องค์ประกอบที่ 1	องค์ประกอบที่ 2	องค์ประกอบที่ 3	องค์ประกอบที่ 4	องค์ประกอบที่ 5
var78			0.640		
var52				0.717	
var54				0.669	
var51				0.646	
var53				0.628	
var03					0.758
var02					0.717
var12					0.702
var13					0.694
var63					0.676
var11					0.663
var65					0.619

จากตารางที่ 12 พบว่า การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา
จังหวัดกาญจนบุรี มี 5 องค์ประกอบ มีตัวแปรรวม 59 ตัวแปร จำแนกได้ดังนี้ องค์ประกอบที่ 1 จำนวน
21 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 2 จำนวน 16 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 3 จำนวน 11 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 4
จำนวน 4 ตัวแปร และองค์ประกอบที่ 5 จำนวน 7 ตัวแปร

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (Exploratory Factor Analysis: EFA) ที่ได้จากการ
ตอบแบบสอบถามการวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัด
กาญจนบุรี (School Bus Management of School Administration in the Education
Sandbox) ของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อสกัดตัวแปรที่เหลือตัวแปรที่สำคัญของปัจจัยด้วยวิธีการสกัด
องค์ประกอบแบบการวิเคราะห์องค์ประกอบหลัก (Principal Component Analysis : PCA) แล้วได้
องค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน
5 องค์ประกอบ โดยมีรายละเอียดของตัวแปร ดังตารางที่ 13 – 17

ตารางที่ 13 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรม
การศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีในองค์ประกอบที่ 1

ที่	ตัวแปร	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	น้ำหนัก ปัจจัย
1	var105	มีการตรวจสอบสภาพรถโรงเรียนทุกครั้งก่อนให้บริการ	0.782
2	var100	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนทุกประเภทที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนมี ความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม	0.767
3	var108	มีการควบคุมตรวจสอบการใช้รถโรงเรียนและประเมินผลอย่าง ต่อเนื่อง	0.746
4	var109	รถโรงเรียนมีเครื่องหมายหรือแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสงขนาด กว้างอย่างน้อย 35 เซนติเมตร ยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร มี ข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำ ความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ พร้อมระบุ เบอร์โทรศัพท์ของเจ้าของรถโรงเรียน	0.746
5	var107	รถโรงเรียนมีการทำประกันรถยนต์ โดยให้มีความคุ้มครองผู้โดยสาร และบุคคลที่ 3	0.726
6	Var094	รถโรงเรียนมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อน ทุบ เหล็กฆะแลง เพื่อช่วยเหลือนักเรียน เมื่อมีอุบัติเหตุ หรือเหตุ ฉุกเฉินเกิดขึ้น	0.725
7	Var096	มีระบบเตือนภัยภายในรถโรงเรียน	0.698
8	var102	มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ภายในรถ เพื่อช่วยเหลือนักเรียน กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	0.694
9	Var098	รถโรงเรียนต้องส่งนักเรียนให้ถึงที่อยู่อาศัย หรือส่งมอบให้แก่ ผู้ปกครองโดยตรง หรือส่ง ณ สถานที่ที่ตกลง	0.681
10	var106	มีการกำชับให้คาดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งสำหรับรถโรงเรียน ประเภทรถตู้	0.678
11	var101	รถยนต์ส่วนบุคคลทั้งในลักษณะรถสองแถวและรถตู้มาใช้รับส่ง นักเรียน มีการขออนุญาตใช้รถอย่างถูกต้องและนำรถเข้าตรวจสอบสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่	0.666

ตารางที่ 13 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีในองค์ประกอบที่ 1 (ต่อ)

ที่	ตัวแปร	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	น้ำหนัก ปัจจัย
12	var103	มีการติดตั้งประตูและที่กั้นป้องกันการพลัดตกจากตัวรถของรถโรงเรียนประเภทรถสองแถว	0.664
13	Var099	รถโรงเรียนมีการทำความสะอาดเบาะรถ รวบรวมตู้จับ ด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรค	0.650
14	var111	รถโรงเรียนมีบุคคลหรือนิติบุคคลหรือเรียกว่า ผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียน ที่ให้บริการรับส่งนักเรียน โดยอยู่ในการกำกับดูแลของโรงเรียน	0.647
15	var104	มีการจำกัดจำนวนนักเรียนบนรถโรงเรียนในจำนวนที่เหมาะสม	0.639
16	var118	รถโรงเรียนมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่กับรถโรงเรียนตลอดเวลาที่รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแลและช่วยเหลือนักเรียนให้เกิดความปลอดภัยตลอดการเดินทาง	0.637
17	Var097	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนประเภทรถตู้ หรือรถสองแถว จำนวน 1 คัน สามารถรับส่งนักเรียนได้ไม่เกิน 3 โรงเรียน	0.636
18	var116	รถโรงเรียนไม่บรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือบรรทุกผู้โดยสารอื่นปะปนไปกับนักเรียน เว้นแต่เจ้าหน้าที่ของโรงเรียน หรือผู้ปกครอง	0.632
19	var112	รถโรงเรียนไม่มีการดัดแปลงให้เปลี่ยนไปจากสภาพเดิม	0.614
20	var90	มีที่นั่งผู้โดยสารที่ยึดแน่นอย่างมั่นคงแข็งแรง และไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนยืน	0.607
21	var110	รถโรงเรียนมีกระจกที่มีลักษณะโปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกได้ชัดเจน	0.603
ค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Eigenvalues)			23.556
ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Percent of Variance)			19.795
ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance)			19.795

* ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวนจากองค์ประกอบที่ 1 ในตารางที่ 11

จากตารางที่ 13 พบว่า องค์ประกอบที่ 1 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรสำคัญ จำนวน 21 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ในองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.603 – 0.782 มีค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Eigenvalues) เท่ากับ 23.556 ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Percent of Variance) เท่ากับ 19.795 และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน(Cumulative Percent of Variance) เท่ากับ 19.795 เมื่อเทียบค่าความแปรปรวนกับองค์ประกอบอื่นๆ แล้ว พบว่า องค์ประกอบนี้มีความสำคัญเป็นอันดับ 1 ผู้วิจัยตั้งชื่อองค์ประกอบนี้ว่า “ การบริหารระบบความปลอดภัยของรถโรงเรียน ”

ตารางที่ 14 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรม การศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีในองค์ประกอบที่ 2

ที่	ตัวแปร	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	น้ำหนัก ปัจจัย
1	var35	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถร่วมกันแก้ไขปัญหาและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับรถโรงเรียน	0.697
2	var41	โรงเรียนจัดให้มีระบบหรือช่องทางที่สามารถติดต่อสื่อสารกับพนักงานขับรถโรงเรียน หรือ ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนได้ตลอดเวลาในขณะรับ - ส่งนักเรียน	0.685
3	var37	มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ อบรม ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน	0.683
4	var30	โรงเรียนทำหน้าที่ประสานงานและสามารถจัดการข้อมูลรถโรงเรียนได้ทั้งหมด	0.676
5	var36	เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย และพันธกิจของรถโรงเรียน	0.669
6	var43	กำหนดบทบาทหน้าที่ให้โรงเรียนเป็นจุดจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย และให้เป็นส่วนหนึ่งในแผนงานหลักของโรงเรียน	0.665

ตารางที่ 14 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรม
การศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีในองค์ประกอบที่ 2 (ต่อ)

ที่	ตัวแปร	การบริหารจัดการโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	น้ำหนัก ปัจจัย
7	var34	มีหลักความสมดุลระหว่างคุณภาพชีวิตกับการปฏิบัติงานด้านรถโรงเรียน	0.664
8	var44	มีการปลูกฝังจิตสำนึก ค่านิยมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านความรับผิดชอบต่อส่วนรวม	0.664
9	var42	มีการวางแผนและประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถโรงเรียนให้ผู้ปกครองทราบ	0.652
10	var39	มีการควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับส่งนักเรียน	0.639
11	var45	มีการขับเคลื่อนการบริหารจัดการรถโรงเรียนร่วมกันในระดับพื้นที่ อย่างเป็นพลวัตต่อกัน	0.633
12	var38	มีการสร้างความเข้าใจในรถโรงเรียนร่วมกับคณะกรรมการสถานศึกษา ขั้นพื้นฐาน ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กร เอกชน สถาบันศาสนา และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง	0.628
13	var40	มีจุดจอดรถโรงเรียนที่ปลอดภัย ภายใต้อาคาร 3 ประสาน คือ โรงเรียน นักเรียน และผู้ประกอบการ	0.628
14	var31	มีการประเมินรถโรงเรียนและพนักงานขับรถโรงเรียนจากผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	0.620
15	var47	มีการกำหนดเวลาการรับส่งรถโรงเรียนที่ชัดเจน ตรงเวลา	0.620
16	var33	มีกระบวนการติดตามคุณภาพรถโรงเรียนอย่างสม่ำเสมอ	0.613
ค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Eigenvalues)			14.882
ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Percent of Variance)			12.456
ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน(Cumulative Percent of Variance)			32.250

* ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวนจากองค์ประกอบที่ 2 ในตารางที่ 11

จากตารางที่ 14 พบว่า องค์ประกอบที่ 2 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรสำคัญ จำนวน 16 ตัวแปร
มีค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ในองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.613 – 0.697 มีค่าความแปรปรวน

ขององค์ประกอบ(Eigenvalues) เท่ากับ 14.882 ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Percent of Variance) เท่ากับ 12.456 และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance) เท่ากับ 32.250 เมื่อเทียบค่าความแปรปรวนกับองค์ประกอบอื่นๆ แล้ว พบว่า องค์ประกอบนี้มีความสำคัญเป็นอันดับ 2 ผู้วิจัยตั้งชื่อองค์ประกอบนี้ว่า “การบริหารจัดการของโรงเรียน หรือสถานศึกษา”

ตารางที่ 15 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรม การศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีในองค์ประกอบที่ 3

ที่	ตัวแปร	การบริหารจัดการโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	น้ำหนักปัจจัย
1	var75	มีการปรับปรุงระเบียบหรือข้อกฎหมาย หรือแนวทางปฏิบัติ ของรถโรงเรียนให้มีความสอดคล้องสามารถปฏิบัติร่วมกันได้	0.776
2	var74	มีการจัดสรรเงินอุดหนุนการจัดการระบบรถโรงเรียนที่มี คุณภาพ	0.766
3	var69	มีการกำหนดทิศทางที่เหมาะสมในการมีส่วนร่วมประกอบด้วย ด้านการบริการจัดการ ด้านการให้บริการ ด้านการควบคุม กำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายที่สามารถปฏิบัติได้อย่าง เป็นรูปธรรม	0.754
4	var77	มีนโยบาย/มาตรการที่สร้างแรงจูงใจให้โรงเรียน ผู้ประกอบการ รถรับส่ง และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน ร่วมกันจัด ระเบียบรถโรงเรียนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น	0.735
5	var67	มีการบริหารงานรถโรงเรียนแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุก ประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่	0.696
6	var70	มีการสนับสนุนให้มีแผนยุทธศาสตร์รถโรงเรียนระดับจังหวัด	0.683

ตารางที่ 16 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรม
การศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีในองค์ประกอบที่ 3

ที่	ตัวแปร	การบริหารจัดการโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	น้ำหนักปัจจัย
7	var72	มีความร่วมมือ สนับสนุนให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทาง ถนนจังหวัดมีแผนยุทธศาสตร์หรือคณะทำงานด้านความ ปลอดภัยรับส่งนักเรียนในทุกจังหวัด	0.677
8	var66	มีการกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยของรถโรงเรียนเป็นตัวชี้วัด หนึ่งของโรงเรียน	0.668
9	var73	มีการกำหนดประเด็นรถโรงเรียนปลอดภัยเข้าสู่วาระหรือ นโยบาย ตั้งแต่ระดับโรงเรียน ท้องถิ่น จังหวัด และประเทศ	0.667
10	var76	มีระบบการจัดการรถโรงเรียนอย่างเป็นมาตรฐาน	0.653
11	var78	มีการบริการขั้นพื้นฐานแก่ผู้เรียนอย่างครอบคลุม และมีความ เสมอภาค	0.640
ค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Eigenvalues)			9.889
ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Percent of Variance)			8.310
ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance)			40.561

* ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวนจากองค์ประกอบที่ 3 ในตารางที่ 11

จากตารางที่ 15 พบว่าองค์ประกอบที่ 3 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรสำคัญ จำนวน 11 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ในองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.640 – 0.776 มีค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Eigenvalues) เท่ากับ 9.889 ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Percent of Variance) เท่ากับ 8.310 และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance) เท่ากับ 40.561 เมื่อเทียบค่าความแปรปรวนกับองค์ประกอบอื่นๆ แล้ว พบว่าองค์ประกอบนี้มีความสำคัญเป็นอันดับ 3 ผู้วิจัยตั้งชื่อองค์ประกอบนี้ว่า “การบริหารนโยบาย ส่งเสริมและสนับสนุนรถโรงเรียน”

ตารางที่ 17 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีในองค์ประกอบที่ 4

ที่	ตัวแปร	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	น้ำหนักปัจจัย
1	var52	มีคู่มือบทบาทหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องกับทุกเครือข่ายของรถโรงเรียน	0.717
2	var54	มีการมอบหมายพนักงานขับรถในการรับส่งนักเรียนในพื้นที่ใกล้เคียง กรณีรถโรงเรียนไม่สามารถให้บริการได้ตามปกติ	0.669
3	var51	เครือข่ายรถโรงเรียน ประกอบด้วย ภาศิเครือข่ายโรงเรียนครูที่ดูแลโรงเรียน ภาศิเครือข่ายนักเรียนที่ใช้รถโรงเรียนและ ผู้ปกครอง ภาศิเครือข่ายคนขับรถโรงเรียน ชมรม รถโรงเรียน และภาศิเครือข่ายเจ้าหน้าที่ขนส่งและเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่	0.646
4	var53	มีการจัดตั้งเครือข่ายภาศิ ได้แก่ ศึกษาธิการจังหวัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย(ปภ.) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) ฝ่ายแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจรรยาจรระดับจังหวัด (สอจร.) มูลนิธิคุ้มครองเพื่อผู้บริโภค (มพบ.)	0.628
ค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Eigenvalues)			8.706
ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Percent of Variance)			7.316
ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance)			47.876

* ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวนจากองค์ประกอบที่ 4 ในตารางที่ 11

จากตารางที่ 16 พบว่าองค์ประกอบที่ 4 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรสำคัญ จำนวน 4 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ในองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.628 – 0.717 มีค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Eigenvalues) เท่ากับ 8.706 ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Percent of Variance) เท่ากับ 7.316 และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance) เท่ากับ 47.876 เมื่อเทียบค่าความแปรปรวนกับองค์ประกอบอื่นๆ แล้ว พบว่าองค์ประกอบนี้มีความสำคัญเป็นอันดับ 4 ผู้วิจัยตั้งชื่อองค์ประกอบนี้ว่า “ การบริหารภาศิเครือข่ายของรถโรงเรียน ”

ตารางที่ 18 แสดงตัวแปรและน้ำหนักปัจจัยของการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา
การศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีในองค์ประกอบที่ 5

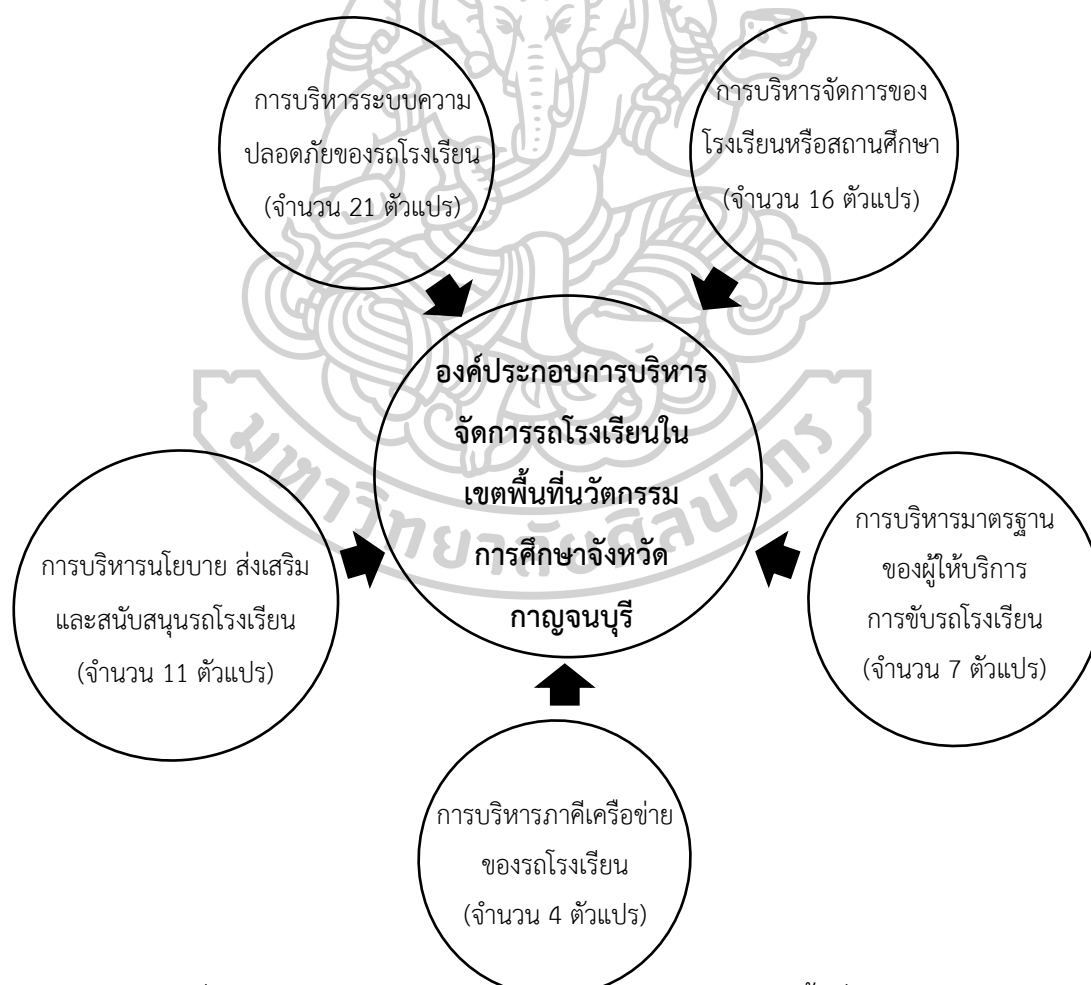
ที่	ตัวแปร	การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จังหวัดกาญจนบุรี	น้ำหนัก ปัจจัย
1	var03	ผู้ขับรถซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการ ขนส่งทางบกมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และต้องเป็นผู้ไม่มีประวัติ เสียหาย	0.758
2	var02	พนักงานขับรถมีความประพฤติดี มีความชำนาญ สุขุมรอบคอบ แต่งกายสุภาพ และรู้เส้นทางที่ใช้รับส่งนักเรียนเป็นอย่างดี	0.717
3	var12	พนักงานขับรถมีการเข้ารับการอบรมตามเกณฑ์ที่กรมการขนส่ง ทางบก กระทรวงศึกษาธิการ หรือกรมตำรวจกำหนด	0.702
4	var13	มีการขับรถโรงเรียนที่ใช้ความเร็วเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	0.694
5	var63	มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถ ตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแลและช่วยเหลือ นักเรียน	0.676
6	var11	พนักงานขับรถไม่มีโรคประจำตัวหรือเป็นโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการ ขับรถโรงเรียน	0.663
7	var65	มีการรายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดอุบัติเหตุหรือกรณี ฉุกเฉิน	0.619
ค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Eigenvalues)			7.948
ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ(Percent of Variance)			6.679
ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance)			54.556

* ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวนจากองค์ประกอบที่ 5 ในตารางที่ 11

จากตารางที่ 17 พบว่าองค์ประกอบที่ 5 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรสำคัญ จำนวน 7 ตัวแปร
มีค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ในองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.619 – 0.758 มีค่าความแปรปรวน
ขององค์ประกอบ(Eigenvalues) เท่ากับ 7.948 ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ
(Percent of Variance) เท่ากับ 6.679 และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน(Cumulative
Percent of Variance) เท่ากับ 54.556 เมื่อเทียบค่าความแปรปรวนกับองค์ประกอบอื่นๆ แล้ว พบว่า

องค์ประกอบนี้มีความสำคัญเป็นอันดับ 5 ผู้วิจัยตั้งชื่อองค์ประกอบนี้ว่า “ การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการเข้ารับรถโรงเรียน ”

จากการวิเคราะห์ตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 119 ตัวแปร ด้วยสถิติการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ(Exploratory Factor Analysis : EFA) พบว่า องค์ประกอบที่เป็นไปตามข้อตกลงเบื้องต้นแต่ละองค์ประกอบ (Component) ที่มีค่าไอเกน(Eigenvalue) มากกว่า 1.000 ตามแนวคิดของไกเซอร์(Kaiser) โดยการวิจัยนี้กำหนดข้อตกลงเบื้องต้นในการพิจารณาค่าน้ำหนักปัจจัยแต่ละตัว(Factor Loading) มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.600 และประกอบด้วยตัวแปรอย่างน้อย 3 ตัวแปรขึ้นไปตามวิธีของ Kaiser ซึ่งสรุปได้ว่า ตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 119 ตัวแปร สามารถวิเคราะห์ได้ 5 องค์ประกอบ ดังแผนภาพที่ 5



แผนภาพที่ 5 แสดงองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

จากแผนภาพที่ 5 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า สามารถวิเคราะห์ได้ 5 องค์ประกอบ ดังนี้ องค์ประกอบที่ 1 การบริหารระบบความปลอดภัยของรถโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 21 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 2 การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา ประกอบด้วยจำนวน 16 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 3 การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนรถโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 11 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 4 การบริหารภาคีเครือข่ายของรถโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 4 ตัวแปร และองค์ประกอบที่ 5 การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการขับรถโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 7 ตัวแปร โดยสามารถสรุปเป็นองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ได้ดังตารางที่ 18

ตารางที่ 19 แสดงองค์ประกอบและจำนวนตัวแปรการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

องค์ประกอบที่	การบริหารจัดการรถโรงเรียน ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี	จำนวนตัวแปร
1	การบริหารระบบความปลอดภัยของรถโรงเรียน	21
2	การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา	16
3	การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนรถโรงเรียน	11
4	การบริหารภาคีเครือข่ายของรถโรงเรียน	4
5	การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการขับรถโรงเรียน	7
	รวม	59

ตอนที่ 2 ผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จังหวัดกาญจนบุรี

จากการวิเคราะห์ สังเคราะห์ ประมวลข้อค้นพบของการวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี สามารถวิเคราะห์ได้ 5 องค์ประกอบ ดังนี้ องค์ประกอบที่ 1 การบริหารระบบความปลอดภัยของรถโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 21 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 2 การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา ประกอบด้วยจำนวน 16 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 3 การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนรถโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 11 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 4 การบริหารภาคีเครือข่ายของรถโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 4 ตัวแปร

แปร และองค์ประกอบที่ 5 การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการขับรถโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 7 ตัวแปร โดยผู้วิจัยได้ผลการวิจัย เพื่อยืนยันองค์ประกอบของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จากการสอบถามผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 คน ด้วยวิธีประเมินเพื่อยืนยันองค์ประกอบของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นแบบตรวจสอบรายการ(Checklist) พิจารณา 4 ด้าน คือ มีความถูกต้อง (Accurate) ความเหมาะสม(Appropriate) ความเป็นไปได้(Possible) และความเป็นประโยชน์ (Useful) ซึ่งผลการยืนยันองค์ประกอบผู้วิจัยสรุปได้ ดังตารางที่ 19



ตารางที่ 20 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ที่	องค์ประกอบ	ความถี่และร้อยละของผู้ทรงคุณวุฒิ									
		ที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี					ที่มีต่อองค์ประกอบผู้ทรงคุณวุฒิ				
		จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
องค์ประกอบที่ 1 การบริหารระบบความปลอดภัยของโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 21 ตัวแปร											
1	มีการตรวจสอบสภาพโรงเรียนทุกครั้งก่อนให้บริการ	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
2	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนมีความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
3	มีการควบคุมตรวจสอบการใช้รถโรงเรียนและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
4	มีสติ๊กเกอร์ที่ระบุชัดเจนว่าเป็น “รถโรงเรียน”	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
5	มีข้อความ “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำติดอยู่ด้านหน้ารถและด้านหลังของตัวรถโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
6	มีการติดตั้งอุปกรณ์เตรียมพร้อมและอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
7	ภายในรถ กรณีหากเกิดอุบัติเหตุกับรถโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
8	มีการติดตั้งชื่อของโรงเรียนอยู่ด้านข้างทั้งสองข้างของตัวรถโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
8	มีการจการถโรงเรียนที่ใส่ เพื่อให้เห็นด้านในรถและสภาพการจราจรภายนอกอย่างชัดเจน	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00

ตารางที่ 19 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์การบริหารจัดการการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา
จังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ที่	องค์ประกอบ	ความถี่และร้อยละของผู้ทรงคุณวุฒิ					
		ที่มีต่อองค์การบริหารจัดการการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี			ความเป็นประโยชน์		
		จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
องค์ประกอบที่ 1 การบริหารระบบความปลอดภัยของโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 21 ตัวแปร (ต่อ)							
9	มีการให้โรงเรียนรับส่งนักเรียนจากที่อยู่อาศัยหรือสถานที่นัดหมาย	5	100.00	5	100.00	5	100.00
10	มีการกำกับให้คาดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง	5	100.00	5	100.00	5	100.00
11	มีการนำรถโรงเรียนประเภทสองแถว หรือรถตู้มาใช้เป็นรถโรงเรียน โดยได้รับการรับรองจากทางโรงเรียนหรือสถานศึกษา	5	100.00	5	100.00	5	100.00
12	มีการติดตั้งประตูและที่กั้นป้องกันการพลัดตกจากตัวรถของรถโรงเรียนประเภทสองแถว	5	100.00	5	100.00	5	100.00
13	มีการติดตั้งที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถโรงเรียนประเภทรถตู้	5	100.00	5	100.00	5	100.00
14	มีการติดตั้งสัญญาณสีเหลืองอำพันหรือสีแดงไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของรถโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
15	มีการควบคุมที่นั่ง โดยรถโรงเรียนประเภทรถตู้ที่นั่งมีจำนวนผู้โดยสารรวมไม่เกิน 12 คน	5	100.00	5	100.00	5	100.00

ตารางที่ 19 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา
จังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ที่	องค์ประกอบ	ความถี่และร้อยละของผู้ทรงคุณวุฒิ					
		ที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี		ความเป็นไปได้		ความเป็นประโยชน์	
		จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
องค์ประกอบที่ 1 การบริหารระบบความปลอดภัยของโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 21 ตัวแปร (ต่อ)							
16	มีการจัดทะเบียนและขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งเป็นการเฉพาะกรณีโรงเรียนที่มีที่นั่งเกินกว่า 12 ที่นั่ง หรือเป็นรถบัส	5	100.00	5	100.00	5	100.00
17	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนประเภทรถตู้หรือรถสองแถว จำนวน 1 คัน สามารถรับส่งนักเรียนได้ไม่เกิน 3 โรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
18	มีการจัดลานจอดรถหรือมีสถานที่สำหรับจอดรถโรงเรียนที่เป็นสัดส่วนและปลอดภัย	5	100.00	5	100.00	5	100.00
19	มีการตรวจสอบรถโรงเรียนจากสำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่	5	100.00	5	100.00	5	100.00
20	มีที่นั่งผู้โดยสารที่ยึดแน่นอย่างมั่นคงแข็งแรง และไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนยืน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
21	มีการติดไฟส่องสว่าง เมื่อเกิดการผ่านของแสงแล้ว แสดงต้องผ่านทั้งกระจกกันลมและไฟส่องสว่างได้ไม่น้อยกว่าระดับที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด	5	100.00	5	100.00	5	100.00

ตารางที่ 19 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์การบริหารจัดการองค์การโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ที่	องค์ประกอบ	ความถี่และร้อยละของผู้ทรงคุณวุฒิ							
		ที่มีต่อองค์การบริหารจัดการองค์การโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี			ความเป็นประโยชน์				
		ความถูกต้อง	ความเหมาะสม	ความเป็นไปได้	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	
องค์ประกอบที่ 2 การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา ประกอบด้วยจำนวน 16 ตัวแปร (ต่อ)									
1	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องร่วมกันแก้ไขปัญหาและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
2	มีระบบการให้ข้อมูล หรือผู้เกี่ยวข้องประจำรถ เช่น ผู้ขับรถ ระยะเวลากการเดินทาง และข้อมูลที่เป็นอื่นๆ ในการเดินทาง	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
3	มีการจัดอบรมพัฒนาความรู้ ทักษะ รวมถึงการตรวจสอบและประเมินผลการทำหน้าที่ของผู้ขับรถ	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
4	มีการนำแอปพลิเคชันหรือเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมตรวจสอบ และติดตามการรับส่งนักเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
5	มีการเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย และพันธกิจของโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
6	มีให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม มีบทบาทในการตัดสินใจ	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
7	มีการใช้หลักความสมดุลระหว่างคุณภาพชีวิตกับการปฏิบัติงานด้านโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00

ตารางที่ 19 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์การบริหารจัดการการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ที่	องค์ประกอบ	ความถี่และร้อยละของผู้ทรงคุณวุฒิ					
		ที่มีต่อองค์การบริหารจัดการการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี			ความถี่และผู้ทรงคุณวุฒิ		
		จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
องค์ประกอบที่ 2 การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา ประกอบด้วยจำนวน 16 ตัวแปร (ต่อ)							
8	มีการกำหนดระเบียบวินัยแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในโรงเรียนอย่างชัดเจน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
9	มีการสร้างความเข้าใจร่วมกันกับผู้บริหาร	5	100.00	5	100.00	5	100.00
10	มีการทบทวนมาตรฐานการกำกับควบคุมปิดออดภัยหรือโรงเรียนด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง	5	100.00	5	100.00	5	100.00
11	มีการขับเคลื่อนการดำเนินการบริหารจัดการโรงเรียนร่วมกันในระดับพื้นที่อย่างเป็นพลวัตต่อกัน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
12	มีการดำเนินการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับบริบทโรงเรียนต่อคณะกรรมการสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน ผู้ปกครอง ชุมชนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชน สถาบันศาสนา และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง	5	100.00	5	100.00	5	100.00
13	มีการบริหารจัดการโรงเรียนที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00

ตารางที่ 19 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา
จังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ที่	องค์ประกอบ	ความถี่และร้อยละของผู้ทรงคุณวุฒิ					
		ที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี			ความเป็นประโยชน์		
		ความถูกต้อง	ความเหมาะสม	ความเป็นไปได้	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)
องค์ประกอบที่ 2 การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา ประกอบด้วยจำนวน 16 ตัวแปร (ต่อ)							
14	มีการประเมินผลโรงเรียน ผู้บริหาร โดยผู้ใช้บริการเป็นผู้ประเมิน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
15	มีการประเมินผลโรงเรียนอย่างยุติธรรม เพียงตรง ไม่งอแง และตรวจข้อสอบได้	5	100.00	5	100.00	5	100.00
16	มีการกระจายอำนาจการบริหารงานแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	5	100.00	5	100.00	5	100.00
องค์ประกอบที่ 3 การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 11 ตัวแปร							
1	มีการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับ เรื่อง อนุรักษ์ สภาพรถ และการติดตั้งแอปพลิเคชันระบบติดตามตัวรถโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
2	มีการสนับสนุนให้โรงเรียนเป็นหนึ่งในสวัสดิการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาระดับชั้น	5	100.00	5	100.00	5	100.00
3	มีการกำหนดทิศทางที่เหมาะสมในการมีส่วนร่วมประกอบด้วย ด้านการจัดการ ด้านการควบคุมกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายที่สามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม	5	100.00	5	100.00	5	100.00

ตารางที่ 19 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา
จังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ที่	องค์ประกอบ	ความถี่และร้อยละของผู้ทรงคุณวุฒิ					
		ที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี		ความเป็นไปได้		ความเป็นประโยชน์	
		จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
องค์ประกอบที่ 3 การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 11 ตัวแปร							
4	มีมาตรการด้านโรงเรียนอย่างชัดเจนจากภาครัฐ	5	100.00	5	100.00	5	100.00
5	มีการบริหารงานโรงเรียนแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่	5	100.00	5	100.00	5	100.00
6	มีการสนับสนุนให้มีแผนยุทธศาสตร์โรงเรียนระดับจังหวัด	5	100.00	5	100.00	5	100.00
7	มีการกำหนดนโยบายในระบบการศึกษาและระบบโรงเรียนควรมีพิจารณาจากภูมิทัศน์ที่เปลี่ยนแปลงไปของประชากร รวมถึงทัศนคติ และพฤติกรรมทางสังคมของโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
8	มีการกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยของโรงเรียนเป็นตัวชี้วัดหนึ่งของโรงเรียน เพื่อผลักดันให้เกิดการปฏิบัติของโรงเรียน อย่างเป็นรูปธรรม	5	100.00	5	100.00	5	100.00
9	มีนโยบายด้านความปลอดภัยของโรงเรียนให้เป็นการระดับชาติ ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ หรือ/และระดับพื้นที่	5	100.00	5	100.00	5	100.00

ตารางที่ 19 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์การบริหารจัดการองค์การโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา
จังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ที่	องค์ประกอบ	ความถี่และร้อยละของผู้ทรงคุณวุฒิ					
		ที่มีต่อองค์การบริหารจัดการองค์การโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี		ความถี่		ร้อยละ	
		จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
องค์ประกอบที่ 3 การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 11 ตัวแปร							
10	มีระบบการจัดการโรงเรียนอย่างเป็นมาตรฐาน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
11	มีการส่งเสริม สนับสนุน ความร่วมมือในการจัดการด้านความปลอดภัยของโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
องค์ประกอบที่ 4 การบริหารภาคีเครือข่ายของโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 4 ตัวแปร							
1	มีคู่มือการทำงานที่ของภาคีเครือข่ายโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
2	มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของโรงเรียนเป็นปัจจุบัน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
3	มีเครือข่ายรพด โรงเรียนเป็นผู้อนุญาตให้ใช้รถโรงเรียนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เครือข่ายรพดโรงเรียนกำหนด	5	100.00	5	100.00	5	100.00
4	มีเครือข่ายรพดโรงเรียนที่ประกอบด้วย ภาคีเครือข่ายโรงเรียน และครูที่ดูแลโรงเรียน ภาคีเครือข่ายนักเรียน ภาคีเครือข่ายคณาจารย์ และภาคีเครือข่ายเจ้าหน้าที่ขนส่ง/เจ้าหน้าที่ตำรวจ	5	100.00	5	100.00	5	100.00

ตารางที่ 19 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์การบริหารจัดการการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา
จังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ที่	องค์ประกอบ	ความถี่และร้อยละของผู้ทรงคุณวุฒิ					
		ที่มีต่อองค์การบริหารจัดการการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี		ความเป็นไปได้		ความเป็นประโยชน์	
		จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
องค์ประกอบที่ 5 การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการวิชาการโรงเรียน ประกอบด้วยจำนวน 7 ตัวแปร							
1	มีใบอนุญาตขั้บรถของผู้ให้บริการตรงตามประเภทโรงเรียนที่นำมาใช้รับส่งนักเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
2	มีผู้บริการโรงเรียนไม่เป็นผู้ที่มีพฤติกรรมการเสียหายกับนักเรียนในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ขั้บรถโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
3	มีการจัดทำเส้นทางการเดินทางโรงเรียนที่ปลอดภัยที่สุด	5	100.00	5	100.00	5	100.00
4	มีการขั้บรถโรงเรียนที่ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงหรือเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	5	100.00	5	100.00	5	100.00
5	มีผู้ช่วยที่ทำหน้าที่เสมือนคนดูแลนักเรียน และมีหัวหน้านักเรียนประจำรถ	5	100.00	5	100.00	5	100.00
6	มีสุขภาพร่างกายแข็งแรง ไม่มีโรคประจำตัว หรือโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขั้บรถโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00
7	มีการตรวจดูความเรียบร้อยของตัวรถ ก่อนเคลื่อนตัวรถโรงเรียน	5	100.00	5	100.00	5	100.00

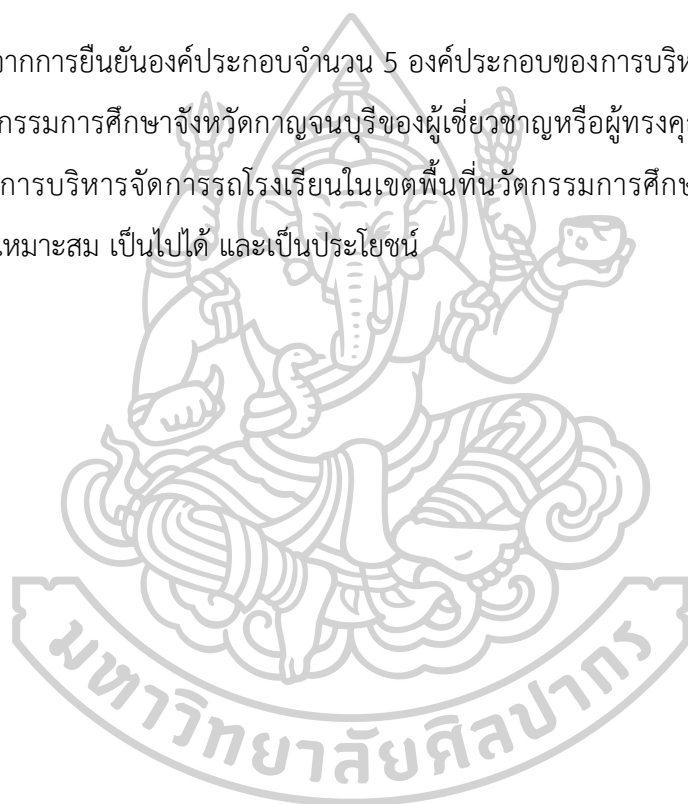
จากตารางที่ 19 ผู้วิจัยสามารถสรุปภาพรวมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในการพิจารณาจำนวน 4 ด้าน คือ มีความถูกต้อง(Accurate) ความเหมาะสม(Appropriate) ความเป็นไปได้(Possible) และความเป็นประโยชน์(Useful) ได้ดังตารางที่ 20

ตารางที่ 21 แสดงค่าความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ที่	องค์ประกอบ	ความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ									
		ที่มีต่อองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี		ความถี่และร้อยละของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ		ความเป็นไปได้		ความเป็นประโยชน์			
		จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ	จำนวน(คน)	ร้อยละ		
1	การบริหารระบบความปลอดภัยของโรงเรียน (21 ตัวแปร)	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
2	การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา (16 ตัวแปร)	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
3	การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนโรงเรียน (11 ตัวแปร)	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
4	การบริหารภาคีเครือข่ายของโรงเรียน (4 ตัวแปร)	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00
5	การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการศึกษาโรงเรียน (7 ตัวแปร)	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00	5	100.00

จากตารางที่ 20 พบว่า ผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิต่างมีความคิดเห็นต่อองค์ประกอบ การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในการพิจารณา จำนวน 4 ด้าน คือ มีความถูกต้อง(Accurate) ความเหมาะสม(Appropriate)ความเป็นไปได้ (Possible) และความเป็นประโยชน์(Useful) ซึ่งมีความเห็นตรงกันว่า องค์ประกอบการบริหารจัดการ โรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 5 องค์ประกอบ มีความถูกต้อง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 100 มีความเหมาะสม จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 100 ความเป็นไปได้ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 100 และมีความเป็นประโยชน์ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 100

จากการยืนยันองค์ประกอบจำนวน 5 องค์ประกอบของการบริหารจัดการโรงเรียนใน เขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ โดยภาพรวมแล้ว องค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี มี ความถูกต้อง เหมาะสม เป็นไปได้ และเป็นประโยชน์



บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีเป็นวิจัยเชิงพรรณนา มีวัตถุประสงค์ 2 ข้อ ดังนี้ 1) เพื่อทราบองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี และ 2) เพื่อทราบผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สรุปผลการวิจัย

การวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ผู้วิจัยสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. องค์ประกอบของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ(Exploratory Factor Analysis: EFA)ของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี พบว่า ประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ โดยสามารถเรียงตามค่าความแปรปรวนของตัวแปรทั้งหมดที่อธิบายโดยองค์ประกอบจากมากไปน้อย ดังนี้ 1) การบริหารระบบความปลอดภัยของรถโรงเรียน 2) การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา 3) การบริหารนโยบาย ส่งเสริมและสนับสนุนรถโรงเรียน 4) การบริหารภาคีเครือข่ายของรถโรงเรียน และ 5) การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการขับรถโรงเรียน โดยสามารถสรุปในแต่ละองค์ประกอบ ได้ดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 การบริหารระบบความปลอดภัยของรถโรงเรียน มีตัวแปรที่ประกอบเป็นองค์ประกอบ จำนวน 21 ตัวแปร ดังนี้ 1) มีการตรวจสภาพรถโรงเรียนทุกครั้งก่อนให้บริการ 2) มีการกำหนดให้รถโรงเรียนทุกประเภทที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนมีความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม 3) มีการควบคุมตรวจสอบการใช้รถโรงเรียนและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง 4) รถโรงเรียนมีเครื่องหมายหรือแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสงขนาดกว้างอย่างน้อย 35 เซนติเมตร ยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำ ความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและท้ายของตัวรถ พร้อมระบุเบอร์โทรศัพท์ของรถโรงเรียน 5) รถโรงเรียนมีการทำประกันรถยนต์ โดยให้ความคุ้มครองผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 6) รถโรงเรียนมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบ เหล็กชะแลง เป็นต้น เพื่อช่วยเหลือนักเรียนในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน 7) มี

ระบบเตือนภัยภายในรถโรงเรียน 8) มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ภายในรถ 9) รถโรงเรียนต้องส่งนักเรียนให้ถึงที่อยู่อาศัยหรือส่งมอบให้แก่ผู้ปกครองโดยตรง หรือ ส่ง ณ สถานที่ที่ตกลงกันไว้ 10) มีการกำชับให้คาดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งสำหรับรถโรงเรียนประเภทรถตู้ 11) รถยนต์ส่วนบุคคลทั้งในลักษณะรถสองแถวและรถตู้ที่นำมาใช้เพื่อรับส่งนักเรียน มีการขออนุญาตใช้รถอย่างถูกต้องและนำรถเข้าตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ 12) มีการติดตั้งประตูที่กั้นเพื่อป้องกันการพลัดตกจากตัวรถโรงเรียนประเภทรถสองแถว 13) มีการทำความสะอาดเบาะรถ รวบรวมประตูจับด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรค 14) รถโรงเรียนมีบุคคลหรือนิติบุคคลหรือเรียกว่าผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียน ที่ให้บริการรับส่งนักเรียนต้องอยู่ในการกำกับดูแลของโรงเรียน 15) มีการจำกัดจำนวนนักเรียนบนรถโรงเรียนในจำนวนที่เหมาะสม 16) รถโรงเรียนมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่กับรถโรงเรียนตลอดเวลาที่รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแล และช่วยเหลือนักเรียนให้เกิดความปลอดภัยตลอดการเดินทาง 17) มีการกำหนดให้รถโรงเรียนประเภทรถตู้ หรือรถสองแถว จำนวน 1 คัน สามารถรับส่งนักเรียนได้ไม่เกิน 3 โรงเรียน 18) รถโรงเรียนไม่บรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือบรรทุกผู้โดยสารอื่นปะปนไปกับนักเรียน เว้นแต่เจ้าหน้าที่ของโรงเรียน หรือผู้ปกครอง 19) รถโรงเรียนไม่มีการดัดแปลงให้เปลี่ยนไปจากสภาพเดิม 20) มีที่นั่งผู้โดยสารที่ยึดแน่นอย่างมั่นคงแข็งแรง และไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนยืน และ 21) รถโรงเรียนมีกระจกที่มีลักษณะโปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพภายในรถ และสภาพการจราจรภายนอกรถได้ชัดเจน ทั้งนี้ พบว่า มีค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ในองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.603 – 0.782 มีค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Eigenvalues) เท่ากับ 23.556 ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Percent of Variance) เท่ากับ 19.795 และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance) เท่ากับ 19.795 เมื่อเทียบค่าความแปรปรวนกับองค์ประกอบอื่นๆ แสดงว่า ตัวแปรทั้ง 21 ตัวแปรนี้ เป็นส่วนประกอบที่สามารถร่วมกันบรรยายองค์ประกอบนี้ได้ดีที่สุด และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การตรวจสภาพรถโรงเรียนทุกครั้งก่อนให้บริการ มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมากที่สุด คือ 0.782 และรถโรงเรียนมีกระจกที่มีลักษณะโปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกรถได้ชัดเจน มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบน้อยที่สุด คือ 0.603

องค์ประกอบที่ 2 การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา มีตัวแปรที่อธิบายองค์ประกอบนี้ จำนวน 16 ตัวแปร ดังนี้ 1) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถร่วมกันแก้ไขปัญหาและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับรถโรงเรียน 2) โรงเรียนจัดให้มีระบบหรือช่องทางที่สามารถติดต่อสื่อสารกับพนักงานขับรถโรงเรียน หรือผู้ควบคุมดูแลนักเรียนได้ตลอดเวลาในขณะที่ให้บริการรับ-ส่งนักเรียน 3) มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ อบรม ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน 4) โรงเรียนทำหน้าที่ประสานงานและสามารถจัดการข้อมูลของรถโรงเรียนได้ทั้งหมด 5) เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วน

เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย และพันธกิจของรถโรงเรียน 6) กำหนดบทบาทหน้าที่ให้โรงเรียนเป็นจุดจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัยและให้เป็นส่วนหนึ่งในแผนงานหลักของโรงเรียน 7) มีหลักความสมดุลระหว่างคุณภาพชีวิตกับการปฏิบัติงานด้านรถโรงเรียน 8) มีการปลูกฝังจิตสำนึก ค่านิยมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านความรับผิดชอบต่อส่วนรวม 9) มีการวางแผนและประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถโรงเรียนให้ผู้ปกครองทราบ 10) มีการควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการให้บริการรับ-ส่งนักเรียน 11) มีการขับเคลื่อนการบริหารจัดการรถโรงเรียนร่วมกันในระดับพื้นที่อย่างเป็นพลวัตต่อกัน 12) มีการสร้างความเข้าใจในรถโรงเรียนร่วมกับคณะกรรมการสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชน สถาบันศาสนา และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง 13) มีจุดจอดรถโรงเรียนที่ปลอดภัย ภายใต้อาคารหลัก 3 ประสาน คือ โรงเรียน นักเรียน และผู้ประกอบการ 14) มีการประเมินรถโรงเรียนและพนักงานขับรถโรงเรียนจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 15) มีการกำหนดเวลาการให้บริการรับ-ส่งนักเรียนของรถโรงเรียนที่ชัดเจน ตรงเวลา และ 16) มีกระบวนการติดตามคุณภาพรถโรงเรียนอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ พบว่า ค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ขององค์ประกอบที่ 2 นี้ อยู่ระหว่าง 0.613 – 0.697 มีค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Eigenvalues) เท่ากับ 14.882 ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Percent of Variance) เท่ากับ 12.456 และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance) เท่ากับ 32.250 เมื่อเทียบค่าความแปรปรวนกับองค์ประกอบอื่นๆ แสดงว่า ตัวแปรทั้ง 16 ตัวแปรนี้ เป็นส่วนประกอบที่สามารถร่วมกันบรรยายองค์ประกอบที่ 2 นี้ได้ดีที่สุด และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถร่วมกันแก้ไขปัญหาและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับรถโรงเรียน มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมากที่สุด คือ 0.697 และมีกระบวนการติดตามคุณภาพรถโรงเรียนอย่างสม่ำเสมอ มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบน้อยที่สุด คือ 0.613

องค์ประกอบที่ 3 การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนรถโรงเรียน มีตัวแปรที่อธิบายองค์ประกอบ จำนวน 11 ตัวแปร ดังนี้ 1) มีการปรับปรุงระเบียบ หรือข้อกำหนด หรือแนวทางปฏิบัติของรถโรงเรียนให้มีความสอดคล้องสามารถปฏิบัติร่วมกันได้ 2) มีการจัดสรรเงินอุดหนุนการจัดการระบบรถโรงเรียนที่มีคุณภาพ 3) มีการกำหนดทิศทางที่เหมาะสมในการมีส่วนร่วมประกอบด้วย ด้านการบริการจัดการ ด้านการให้บริการ ด้านการควบคุมกำกับดูแล และการบังคับใช้กฎหมายที่สามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม 4) มีนโยบาย/มาตรการที่สร้างแรงจูงใจให้โรงเรียน ผู้ประกอบการรถรับส่ง และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียนร่วมกันจัดระเบียบรถโรงเรียนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น 5) มีการบริหารงานรถโรงเรียนแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่ 6) มีการสนับสนุนให้มีแผนยุทธศาสตร์รถโรงเรียนระดับจังหวัด 7) มีความร่วมมือ สนับสนุนให้

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมีแผนยุทธศาสตร์ หรือคณะทำงานด้านความปลอดภัยของโรงเรียนในทุกจังหวัด 8) มีการกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยของโรงเรียนเป็นตัวชี้วัดหนึ่งของโรงเรียน 9) มีการกำหนดประเด็นโรงเรียนปลอดภัยเข้าสู่วาระหรือนโยบาย ตั้งแต่ระดับโรงเรียน ท้องถิ่น จังหวัด และประเทศ 10) มีระบบการจัดการรถโรงเรียนอย่างเป็นทางการเป็นมาตรฐาน และ 11) มีการบริการขั้นพื้นฐานแก่ผู้เรียนอย่างครอบคลุม และมีความเสมอภาค ทั้งนี้ คำนวณน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ที่ได้ในองค์ประกอบที่ 3 นี้มีค่าอยู่ระหว่าง 0.640 – 0.776 มีค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Eigenvalues) เท่ากับ 9.889 ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Percent of Variance) เท่ากับ 8.310 และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance) เท่ากับ 40.561 เมื่อเทียบค่าความแปรปรวนกับองค์ประกอบอื่นๆ แสดงว่า ตัวแปรทั้ง 11 ตัวแปรนี้ เป็นส่วนประกอบที่สามารถร่วมกันบรรยายองค์ประกอบที่ 3 นี้ได้ดีที่สุด และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า มีการปรับปรุงระเบียบ หรือข้อกฎหมาย หรือแนวทางปฏิบัติของรถโรงเรียนให้มีความสอดคล้องสามารถปฏิบัติร่วมกันได้ มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมากที่สุด คือ 0.776 ในขณะที่ มีการบริการขั้นพื้นฐานแก่ผู้เรียนอย่างครอบคลุม และมีความเสมอภาค มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบน้อยที่สุด คือ 0.640

องค์ประกอบที่ 4 การบริหารภาคีเครือข่ายของรถโรงเรียน มีตัวแปรที่อธิบายองค์ประกอบนี้ จำนวน 4 ตัวแปร ดังนี้ 1) มีคู่มือบทบาทหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องกับทุกเครือข่ายของรถโรงเรียน 2) มีการมอบหมายพนักงานขับรถในการรับส่งนักเรียนในพื้นที่ใกล้เคียง กรณีรถโรงเรียนไม่สามารถให้บริการได้ตามปกติ 3) เครือข่ายรถโรงเรียน ประกอบด้วย ภาคีเครือข่ายโรงเรียนครูที่ดูแลรถโรงเรียน ภาคีเครือข่ายนักเรียนและผู้ปกครองที่ใช้บริการรถโรงเรียน ภาคีเครือข่ายผู้ขับรถโรงเรียน ชมรมรถโรงเรียน และภาคีเครือข่ายเจ้าหน้าที่ขนส่งและเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ และ 4) มีการจัดตั้งเครือข่ายภาคี ได้แก่ ศึกษาธิการจังหวัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) ฝ่ายแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) และมูลนิธิคุ้มครองเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) ทั้งนี้ พบว่า คำนวณน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ในองค์ประกอบที่ 4 มีค่าอยู่ระหว่าง 0.628 – 0.717 มีค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Eigenvalues) เท่ากับ 8.706 ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Percent of Variance) เท่ากับ 7.316 และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance) เท่ากับ 47.876 เมื่อเทียบค่าความแปรปรวนกับองค์ประกอบอื่นๆ แสดงว่า ตัวแปรทั้ง 4 ตัวแปรนี้ เป็นส่วนประกอบที่สามารถร่วมกันบรรยายองค์ประกอบที่ 4 นี้ได้ดีที่สุด และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า มีคู่มือบทบาทหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องกับทุกเครือข่ายของรถโรงเรียน มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมากที่สุด คือ 0.717 ในขณะที่ มีการจัดตั้งเครือข่ายภาคี ได้แก่ ศึกษาธิการจังหวัด กรมป้องกันและบรรเทา

สาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ฝ่ายแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด มุขนิธิคุ้มครองเพื่อผู้บริโภค มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบน้อยที่สุด คือ 0.628

องค์ประกอบที่ 5 การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการขับรถโรงเรียน ประกอบด้วยตัวแปรที่อธิบายองค์ประกอบจำนวน 8 ตัวแปร คือ 1) ผู้ขับรถได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และต้องเป็นผู้ไม่มีประวัติเสียหาย 2) ผู้ขับรถมีความประพฤติดี มีความชำนาญ สุขุมรอบคอบ แต่งกายสุภาพ และรู้เส้นทางที่ใช้รับ-ส่งนักเรียนเป็นอย่างดี 3) ผู้ขับรถมีการเข้ารับการอบรมตามเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบก กระทรวงศึกษาธิการ หรือกรมตำรวจกำหนด 4) ผู้ขับรถมีการขับรถโรงเรียนที่ใช้ความเร็วเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด 5) ผู้ขับรถมีผู้ช่วย คือ ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถโรงเรียนตลอดเวลาที่มีการให้บริการรับ-ส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแลและช่วยเหลือนักเรียน 6) ผู้ขับรถไม่มีโรคประจำตัวหรือเป็นโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถโรงเรียน และ 7) ผู้ขับรถมีการรายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดอุบัติเหตุหรือกรณีฉุกเฉิน ทั้งนี้ มีค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ในองค์ประกอบที่ 4 อยู่ระหว่าง 0.619 – 0.758 มีค่าความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Eigenvalues) เท่ากับ 7.948 ค่าร้อยละของความแปรปรวนขององค์ประกอบ (Percent of Variance) เท่ากับ 6.679 และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance) เท่ากับ 54.556 เมื่อเทียบกับค่า ความแปรปรวนกับองค์ประกอบอื่นๆ แสดงว่า ตัวแปรทั้ง 7 ตัวแปรนี้ เป็นส่วนประกอบที่สามารถร่วมกันบรรยายองค์ประกอบนี้ได้ดีที่สุดในลำดับแรก และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ผู้ขับรถซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และต้องเป็นผู้ไม่มีประวัติเสียหาย มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมากที่สุด คือ 0.758 ในขณะที่ ผู้ขับรถมีการรายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดอุบัติเหตุหรือกรณีฉุกเฉิน มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบน้อยที่สุด คือ 0.640

2. ผลการยืนยันการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ประกอบด้วยจำนวน 5 องค์ประกอบ ได้แก่ องค์ประกอบที่ 1 การบริหารระบบความปลอดภัยของรถโรงเรียน ซึ่งมีตัวแปรสำหรับองค์ประกอบนี้ จำนวน 21 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 2 การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา มีตัวแปรสำหรับองค์ประกอบนี้ จำนวน 16 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 3 การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนรถโรงเรียน มีตัวแปรสำหรับองค์ประกอบนี้ จำนวน 11 ตัวแปร องค์ประกอบที่ 4 การบริหารภาคีเครือข่ายของรถโรงเรียน มีตัวแปรสำหรับองค์ประกอบนี้ จำนวน 4 ตัวแปร และองค์ประกอบที่ 5 การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการขับรถโรงเรียน มีตัวแปรสำหรับองค์ประกอบนี้ จำนวน 8 ตัวแปร ได้รับการยืนยันจากผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิว่า มีความถูกต้อง มีความเหมาะสม มีความเป็นไปได้ และเป็นประโยชน์

อภิปรายผล

ผลการวิเคราะห์ของการวิจัยครั้งนี้ มีประเด็นที่ค้นพบจากองค์ประกอบของการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี และนำมาอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. องค์ประกอบของการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ประกอบด้วย 1) การบริหารระบบความปลอดภัยของโรงเรียน 2) การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา 3) การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนโรงเรียน 4) การบริหารภาคีเครือข่ายของโรงเรียน และ 5) การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการขับโรงเรียน เนื่องด้วยพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาเป็นนวัตกรรมที่ตอบสนองนโยบายต่อการปฏิรูปการศึกษาด้วยการกระจายอำนาจสู่สถานศึกษาให้สามารถบริหารจัดการได้อย่างอิสระ เกิดความคล่องตัว และสอดคล้องเป็นไปตามศักยภาพและความพร้อมซึ่งแต่ละพื้นที่ล้วนมีบริบทที่แตกต่างกัน อาจกล่าวได้ว่าเป็นการบริหารที่ใช้การมีส่วนร่วม(Participation)ของผู้ร่วมงานทั้งภายในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาของจังหวัด และระหว่างพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา ซึ่งก่อให้เกิดวัฒนธรรมการทำงานเป็นทีม และเกิดลักษณะการทำงานสื่อสารสองทาง(Two-way Communication) นั่นคือ มีลักษณะการสั่งการจากเบื้องบน(Top-Down)ไปสู่ระดับล่าง และการนำเสนอจากระดับล่างไปสู่ระดับบน(Bottom-Up) ก่อให้เกิดความคิดเชิงสร้างสรรค์หรือนวัตกรรมใหม่ๆ เกิดขึ้นในหน่วยงาน เพื่อผลานจุดแข็งการปฏิรูปการศึกษาทั้งสองทิศทาง และลดจุดอ่อนให้เหลือน้อยที่สุด อีกทั้ง จังหวัดกาญจนบุรีเป็นหนึ่งในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาที่ได้รับการจัดตั้งเป็นพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา เพื่อสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมการศึกษาระดับจังหวัด โดยใช้การบริหารจัดการให้สอดคล้องกับบริบทในพื้นที่ มีความยืดหยุ่น มีความคล่องตัว ไม่อิงกับกฎระเบียบที่ไม่จำเป็นหรือไม่เอื้อจากส่วนกลาง มีกลไกการจัดการศึกษาระหว่างภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ทั้งยังนำกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี มาสร้างแผนพัฒนาการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี 5 ปี(พ.ศ.2563-2567) จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมด้านการศึกษาของจังหวัด ซึ่งมีปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาคุณภาพการศึกษาของนักเรียน นักศึกษา และประชาชนในพื้นที่ และเพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในจังหวัดให้มีศักยภาพ มีภูมิคุ้มกันพร้อมเผชิญปัญหา โดยมีพันธกิจ(Mission)ที่สร้างโอกาสในการเข้าถึงการศึกษาที่มีคุณภาพมาตรฐานให้กับประชากรทุกช่วงวัยอย่างทั่วถึง และสร้างเครือข่ายและพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการศึกษาตามหลักธรรมาภิบาลที่มีแนวทางการดำเนินงานการพัฒนานวัตกรรม 2 ประเภท คือ 1. นวัตกรรมเชิงนโยบายที่มีการปรับปรุงนโยบายกฎระเบียบให้คล่องตัวซึ่งเกิดจากการปรึกษาหารือและรับฟังปัญหาจากโรงเรียน และหน่วยงานทางการศึกษาในพื้นที่ รวมทั้งการศึกษา กฎระเบียบ และแนวทางการบริหารของโรงเรียนคุณภาพสูง และ 2. นวัตกรรมการเรียนการสอนและการบริหารโรงเรียน โดยเป็นการดำเนินการของผู้อำนวยการ

และครูในโรงเรียนนำร่องที่เข้าร่วมอยู่ในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา ทิศทางการพัฒนาของจังหวัด กาญจนบุรีจึงอยู่ภายใต้วิสัยทัศน์ที่ว่า“ภายในปี พ.ศ.2567 จังหวัดกาญจนบุรีเป็นเมืองแห่งความสุข จัดการศึกษาอย่างเสมอภาค มีคุณภาพ ด้วยนวัตกรรมและการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน” นั้นหมายถึง การที่นักเรียนได้รับสิทธิ โอกาส และความเท่าเทียมกันในการได้รับบริการทางการศึกษา เพื่อส่งเสริมการพัฒนาชีวิตให้มีอาชีพในอนาคต ดังนั้น การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่ นวัตกรรมการศึกษาจึงควรมีลักษณะของการบริหารจัดการเป็นไปตามบริบทพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา ออนไลน์ขององค์กรที่ ชื่นไกรลาส มูลนิธิคุ้มครองเพื่อผู้บริโภค หัวข้อ บทเรียนและอนาคต ทิศทางรถ รับส่งนักเรียนปลอดภัย ที่ได้รับความร่วมมือภายใต้รูปแบบการทำงานแบบมีส่วนร่วมจากชุมชน โรงเรียน ผู้ประกอบการ หน่วยงานวิชาการ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงศึกษาธิการในด้านของรถ โรงเรียน ซึ่งมีองค์ประกอบ 9 ด้านในการทำงานรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย ได้แก่ 1) คณะทำงาน ระดับจังหวัด หรืออำเภอ 2) กลไกการจัดการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียน ครูผู้รับผิดชอบ นักเรียน ผู้ปกครอง และกรรมการสถานศึกษา 3) มีระบบข้อมูลของนักเรียน รถและผู้ประกอบการ เส้นทาง เติมน้ำมัน/เส้นทางเสี่ยงและพฤติกรรมผู้ขับ 4) ระบบกลไกเฝ้าระวังและการสื่อสาร 5) ระบบการดูแล ในรถ 6) การรวมกลุ่มของผู้ประกอบการหรือคนขับรถรับส่งนักเรียน 7) มาตรฐานรถและระบบ รับรอง 8) การจัดการจุดจอดรถ และ 9) ระบบติดตาม ประเมินการจัดการทั้งระบบ ทั้งนี้ ผลการวิจัย ในครั้งนี้มีความครอบคลุม สามารถแยกองค์ประกอบของการบริหารจัดการรถโรงเรียนได้ และ สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 1 องค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการ ศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีเป็นพหุองค์ประกอบ ทั้งนี้ ผู้วิจัยอภิปรายผลรายองค์ประกอบโดยเรียง ตามลำดับค่าความแปรปรวนในส่วนของตัวเองที่ประกอบเป็นองค์ประกอบจากค่ามากไปยังค่าน้อย ตามลำดับ ได้ดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 การบริหารระบบความปลอดภัยของรถโรงเรียน เพราะผู้เรียนเป็น หัวใจสำคัญของระบบการศึกษา เป็นแรงสำคัญรวมถึงเป็นกำลังหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนา ประเทศในอนาคต การดูแล คุ้มครอง และให้ความปลอดภัยแก่ผู้เรียนจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ควรให้ความ ตระหนักและส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้เรียนทุกด้าน ทุกมิติ ทั้งภายในโรงเรียน หรือภายนอก โรงเรียน รวมถึงมีความครอบคลุมบนพื้นฐานของโอกาส ความเสมอภาค สิทธิของความเท่าเทียม ด้วย ปัจจัยพื้นฐานแต่ละครอบครัวของผู้เรียนที่มีความแตกต่างกันบนพื้นฐานทางสังคมย่อมนำพาไปสู่ ความเหลื่อมล้ำที่มีอาจหลีกเลี่ยงได้ รวมถึงยานพาหนะที่แต่ละครอบครัวใช้ก็ทำหน้าที่เสมือนตัว ขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในครอบครัวของผู้เรียนที่นำพาไปสู่การประกอบสัมมาชีพที่มีความแตกต่าง จนเกิดภาวะของความไม่เอื้ออำนวยในการรับส่งผู้เรียนมายังโรงเรียน และเกิดผลกระทบต่อเนื่องทาง สังคม ทำให้ผู้เรียนต้องขับขี่ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์เพื่อเดินทางมาศึกษาเล่าเรียน ซึ่งตาม กฎหมายระบุไว้ว่า ผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องเป็นผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป รวมถึง

ความไม่รู้กฎหมายจราจรทางบกของผู้เรียน เป็นต้น ทั้งนี้ รถโรงเรียนยังถือเป็นยานพาหนะหนึ่งที่ยกหลายครอบครัวใช้บริการในการรับส่งผู้เรียน เนื่องจากมีความปลอดภัยในการเดินทางมากกว่าประหยัดค่าใช้จ่าย มีเวลารับส่งผู้เรียนที่ค่อนข้างแน่นอน เป็นต้น และเมื่อพิจารณาจากตัวแปรที่ได้จากงานวิจัยนี้ในองค์ประกอบนี้ พบว่า มีการตรวจสอบสภาพรถโรงเรียนทุกครั้งก่อนให้บริการ มีค่าองค์ประกอบน้ำหนักที่มีค่ามากที่สุด สอดคล้องกับเทอดพงศ์ เต็มภาคย์ ที่กล่าวไว้ว่า รถโรงเรียนในยุค New Normal เป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญ เนื่องจากต้องรักษามาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน และป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่อุบัติขึ้น จึงควรมีมาตรการร่วมกันเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด ดังนี้ การสวมหน้ากากผ้าหรือหน้ากากอนามัยตลอดการใช้บริการรถโรงเรียน มีการเว้นระยะระหว่างบุคคลด้วยการจำกัดที่นั่ง และจำกัดเขตพื้นที่ให้บริการรถโรงเรียน แต่ละคัน มีการทำความสะอาด ฆ่าเชื้อทุกครั้ง ก่อนและหลังการให้บริการรถโรงเรียน และยังสอดคล้องกับเพ็ญพิชชา เขียวพอก ที่กล่าวว่า การเดินทางกลับไปโรงเรียนของนักเรียนอย่างปลอดภัยมีองค์ประกอบสำคัญอย่างยิ่งประการหนึ่ง คือ ยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน โดยในประเทศที่มีการจัดระบบรถโรงเรียนอย่างมีประสิทธิภาพต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน ส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโรงเรียนลดลง และยืนยันได้ว่า การเดินทางด้วยรถโรงเรียนมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางด้วยยานพาหนะชนิดอื่นๆ รวมถึงการรับมือกับการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ของรถโรงเรียน ดังนี้ มีการคัดกรองและตรวจวัดอุณหภูมิ สวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าตลอดการเดินทาง มีแอลกอฮอล์ชนิดเจล และมีการ ทำความสะอาดรถโรงเรียนก่อนและหลังการให้บริการ แต่ละรอบ มีการเปิดหน้าต่างและประตู เพื่อถ่ายเทระบายอากาศภายในตัวรถ และทำความสะอาดจุดที่มีการสัมผัสบ่อยๆ เช่น ราวจับ ที่เปิดประตู เบาะนั่ง ที่วางแขน เป็นต้น ทั้งนี้ ยังพบว่า มีความสอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนตามเกณฑ์ของกรมการขนส่งทางบกที่อนุญาตให้ในรถที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน รวมถึงรถสองแถว และรถตู้มาใช้เป็นรถรับ-ส่งนักเรียนได้ โดยผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา และเป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ได้แก่ ห้ามติดพลมกรองแสงที่กระจกรอบคัน ส่วนตัวที่นั่งผู้โดยสารต้องยึดอย่างมั่นคงแข็งแรง และ ไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนยืน กรณีรถสองแถวต้องมีประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียนตก รถตู้ต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถเท่านั้น และห้ามดัดแปลงสภาพรถ ห้ามเพิ่มเบาะที่นั่งหรือการต่อเติมกระบะท้าย และรถทุกคันต้องผ่านการตรวจสอบจากสำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ ที่ตัวรถติดแผ่นป้ายพื้นสีส้ม มีความตัวอักษรสีดำว่า “รถโรงเรียน” ติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลัง มีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันหรือสีแดงเปิด-ปิดเป็นระยะติดไว้ที่ด้านหน้าและ ท้ายของรถ มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นกรณีฉุกเฉิน วัสดุภายในรถสวนของผู้โดยสารต้องไม่มีส่วนแหลมคม ทางประตูทางขึ้นลงหรือที่เป็นช่องเปิดต้องมีความปลอดภัย

องค์ประกอบที่ 2 การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา การบริหารจัดการของโรงเรียนมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนนโยบาย การดำเนินงานต่างๆ ให้ประสบผลสำเร็จ และจะไม่ถูกขับเคลื่อนหากขาดระบบการบริหารจัดการที่ดี ขาดผู้ร่วมวิสัยทัศน์ที่ดี รวมถึงการวางแผนการดำเนินงาน การได้รับความร่วมมือ บนพื้นฐานของการบริหารแบบมีส่วนร่วมในการใช้อำนาจ หน้าที่ ความรับผิดชอบในการตัดสินใจใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ร่วมดำเนินการแก้ปัญหา พัฒนา ให้เป็นไปด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม มีประสิทธิภาพ เกิดประสิทธิผล และบังเกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรมดังกล่าว ข้อค้นพบของงานวิจัยเล่มนี้ในด้านการบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา มีความสอดคล้องตามงานวิจัยของดุซงกี ไชยมาตย์, จักรพงษ์ พระสุรัตน์ ที่ศึกษา มาตรการความปลอดภัยของโรงเรียน พบว่า มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ภายใต้แนวคิด “มองอันตรายให้ออก บอกความเสี่ยงให้ได้ แก้ไขความเสี่ยงให้เป็น” ประกอบด้วย 6 มาตรการ คือ มาตรการที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ปัญหา มาตรการที่ 2 การพัฒนาองค์การในการขับเคลื่อนกลไก มาตรการที่ 3 การกำกับดูแลจุดเสี่ยงที่ไม่ปลอดภัย และออกแบบกิจกรรมการแก้ไขปัญหาาร่วมกัน มาตรการที่ 4 จัดการเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย ประกอบด้วย 1) เข้มงวดการสวมหมวกนิรภัย 2) การกำหนดบทลงโทษกรณีทำผิดกฎจราจร 3) การกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่เท่านั้นที่ขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียนได้ 4) การกำหนดอายุผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และ 5) ติดป้ายจราจรตามจุดเสี่ยงต่างๆ มาตรการที่ 5 จัดการการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ทางหอกระจายข่าว หมู่บ้าน รณรงค์ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง และฝึกอบรมให้ความรู้ ทักษะชีวิต การฝึกหัด นักขับขี่ปลอดภัยที่มีคุณภาพแก่นักเรียน และการประเมินความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน มาตรการที่ 6 สรุปผลและประเมินผล

องค์ประกอบที่ 3 การบริหารนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนโรงเรียน นโยบายมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนการดำเนินงานในทุกระดับ ไม่ว่าจะเป็นการขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กร หน่วยงาน ทั้งภาครัฐ และเอกชน เพื่อให้มีทิศทางการทำงานเป็นไปในรูปแบบเดียวกัน สอดคล้องกับการพัฒนาคุณภาพชีวิต แก้ไขปัญหา ส่งเสริม ผลักดัน หรือพัฒนาการดำเนินงานให้ดียิ่งขึ้น การจัดการขับเคลื่อนนโยบายต่างๆ จึงต้องเป็นไปตามบริบทพื้นที่ที่สำคัญ อาศัยการมีส่วนร่วมของเครือข่ายร่วมกันจัดทำแผนแม่บทแผนกลยุทธ์(Strategic Plan) ที่สอดคล้องกับแผนการศึกษาแห่งชาติ และยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ให้มีความสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ท้องถิ่นนั้นๆ มุ่งวางแนวทางการขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมเพื่อนำองค์กรสู่ความเป็นเลิศตามหลักธรรมาภิบาล(Good Governance) การบริหารมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ การจัดการองค์ความรู้และเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และนำแผนงานโครงการสู่การปฏิบัติด้วยวงจรคุณภาพ PDCA สร้างชุมชนแห่งการเรียนรู้(PLC) เพื่อให้เกิดแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในองค์กร และการเทียบเคียงคุณภาพระหว่างองค์กร โดยกำกับติดตามจากเครื่องมือที่ใช้วัดผลการดำเนินการตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ ดังนั้น ข้อค้นพบของ

งานวิจัยเล่มนี้ในด้านนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนรถโรงเรียน พบว่า มีการปรับปรุงระเบียบหรือข้อกฎหมาย หรือแนวทางปฏิบัติของรถโรงเรียนให้มีความสอดคล้องสามารถปฏิบัติร่วมกันได้ มีค่าน้ำหนักปัจจัย(Factor Loadings)สูงสุดขององค์ประกอบนี้ ทั้งนี้ เป็นไปในทิศทางเดียวกับ กนกรรณชัยมงคล ศึกษา การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ได้ผลการศึกษาดังนี้ ปัจจัยที่ 1 ด้านโครงสร้าง ความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้ มีการทำงาน แบบบูรณาการร่วมกันกับภาคีเครือข่าย และมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ปัจจัยที่ 2 ด้านบุคลากร มีบุคลากรที่ทำหน้าที่ ควบคุม กำกับ และออกใบอนุญาตใช้รถรับส่งนักเรียน และสนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัจจัยที่ 3 ด้านงบประมาณ ไม่ได้ รับการจัดสรรงบประมาณสำหรับนโยบายนี้ โดยเฉพาะ ปัจจัยที่ 4 ด้านสถานที่ เป็นสถานที่ที่ใช้ในการปฏิบัติภารกิจ มีความ เหมาะสม และมีความพร้อมในการให้บริการ และปัจจัยที่ 5 ด้านวัสดุอุปกรณ์ไม่มีความจำเป็นต้องใช้วัสดุ อุปกรณ์ เนื่องจากเป็นการกำกับ ติดตาม และสามารถใช้ของเดิมที่มีอยู่มาประยุกต์ใช้ได้ อีกทั้ง เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการศึกษาแนวโน้มการให้บริการรถโรงเรียนในฮ่องกงของ Lam, Kai-ming กล่าว ว่า ไม่มีงานวิจัยเชิงประจักษ์ที่มุ่งเน้นไปที่การประเมินคุณภาพการบริการของบริการรถโรงเรียน และได้ขอค้นพบว่า หากมีนโยบายโครงการเงินอุดหนุนค่าโดยสารรถโรงเรียน ก็จะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเดินทางโดยรถโรงเรียน และมีความสอดคล้องกับมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และหน่วยงานกำกับดูแลที่ร่วมกันพัฒนาข้อเสนอแนะนโยบายด้านการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย เพื่อให้เกิดระบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนที่เป็นมาตรฐาน และส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน

องค์ประกอบที่ 4 การบริหารภาคีเครือข่ายของรถโรงเรียน มีความสำคัญเป็นอันดับที่สี่ของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี อันเนื่องด้วยรถโรงเรียนมีความสำคัญที่เกี่ยวข้องกับหลากหลายหน่วยงาน ทั้งโรงเรียน ผู้ให้บริการรถโรงเรียน ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ กรมการขนส่งทางบก กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด เป็นต้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาโรงเรียนได้อย่างครอบคลุมทุกด้าน และมีความเป็นระบบ และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง จึงต้องอาศัยการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น หลักการปฏิบัติทั้งในทางกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และรับฟังการปฏิบัติที่สามารถทำได้จริงจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อีกทั้ง ยังสามารถสร้างความผูกพันระหว่างระหว่างหน่วยงาน องค์กร บุคคลที่ต้องดำเนินงานร่วมกัน จนเกิดความภาคภูมิใจในการเป็นส่วนหนึ่งของโรงเรียน ก่อให้เกิดการตระหนักเห็นคุณค่า มีการปรับตัวให้สอดคล้องกับเป้าหมายของรถโรงเรียน ก็จะเป็นประโยชน์อย่างสูงต่อโรงเรียนเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับฉัตรไชย ภู่อารีย์ ที่ออกแบบกระบวนการจัดการทางด้านความ

ปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน มาทำหน้าที่ร่วมกันในการจัดการด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน โดยภาคีเครือข่าย ทำหน้าที่ในการ ควบคุมตรวจสอบการใช้รถรับส่งนักเรียน โดยกำหนดมาตรฐานของรถทุกประเภทที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนที่ ต้องมีความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม มีการตรวจสอบและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง ควบคุมตรวจสอบการเข้ามาประกอบอาชีพขับรถรับส่งนักเรียน การคัดกรองและตรวจสอบ ประวัติ การพัฒนาความรู้และทักษะรวมถึงการตรวจสอบและประเมินผลการทำงานที่ของคนขับรถ และ กำหนดมาตรการและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการและการขับเคลื่อนความปลอดภัย ของการนำรถมาใช้รับส่งนักเรียน นอกจากนี้ ยังพบข้อจำกัดในการจัดตั้งภาคีเครือข่ายที่ไม่สามารถ จัดตั้งให้ครบทั้ง 4 ภาคีเครือข่ายได้อย่างสมบูรณ์รวมถึงข้อจำกัดอื่นๆ ที่เป็นผลต่อเนื่อง ซึ่งได้ข้อสรุปที่ สำคัญ ดังนี้ 1) การขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียนด้วยกระบวนการเครือข่ายรถ รับส่งนักเรียนจะต้องประกอบด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมของ 4 ภาคีเครือข่าย 2) ภาคีเครือข่าย เจ้าหน้าที่ขนส่งและเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นภาคีเครือข่ายที่มีความสำคัญในการใช้อำนาจปกครองบังคับ ให้คนขับรถรับส่งนักเรียนทุกคนเข้าร่วมเป็นสมาชิกของชมรมฯ และเครือข่ายรถ รับส่งนักเรียน เพื่อเข้าสู่กระบวนการคัดกรองรถและคนขับรถที่มีความพร้อม และเป็นภาคีเครือข่ายที่ทำให้ภาคี เครือข่ายอื่นๆ มีความมั่นใจต่อสถานะของเครือข่ายรถรับส่ง นักเรียนในระดับที่สูงด้วย 3) การ ขับเคลื่อนในระดับพื้นที่จะต้องประกอบด้วยภาคีเครือข่ายชมรมรถรับส่งนักเรียน และภาคีเครือข่าย โรงเรียนโดยครูที่ดูแลรถรับส่งนักเรียนที่จะต้องดำเนินการร่วมกันในลักษณะพลวัตต่อกัน

องค์ประกอบที่ 5 การบริหารมาตรฐานของผู้ให้บริการการขับรถโรงเรียน ทั้งนี้ กลุ่มบุคคลดังกล่าวเป็นกำลังหลักที่สำคัญของการให้บริการรับ-ส่งนักเรียน ที่ต้องปฏิบัติงานร่วมกันกับ หลากหลายหน่วยงาน รวมถึงมีข้อปฏิบัติในการเป็นผู้ให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ รถโรงเรียนจะอยู่บน ความปลอดภัยในทุกด้านของผู้ให้บริการ จึงเป็นหน้าที่ของกลุ่มบุคคลนี้ที่ไม่สามารถละเลยไปได้ รวมถึงที่ผ่านมามีการเกิดอุบัติเหตุรถโรงเรียนส่วนใหญ่ มาจากผู้ให้บริการแทบทั้งสิ้น ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย จึงควรมีส่วนร่วมในการกำหนดข้อปฏิบัติโดยปราศจากอคติในด้านต่างๆ รับฟังปัญหาที่เกิดขึ้น ร่วมกัน หาทางปรับปรุง พัฒนา แก้ไข เพื่อให้เกิดความร่วมมือ ประสานความไว้วางใจ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ที่ตั้งไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผล จนกลายเป็นวัฒนธรรมของในการปฏิบัติของ ผู้ให้บริการการขับรถโรงเรียน ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ เพ็ญพิชชา เขียวพอ กล่าวว่า ผู้ขับรถ รับส่งนักเรียนต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือได้รับใบอนุญาต ขับรถยนต์สาธารณะ หรือเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งต้องไม่เคยมีประวัติ เสียหายอันเกิดจากการขับรถมาก่อน และต้องมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำรถ ซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน ซึ่งเป็นมาตรการที่กำหนดขึ้น เพราะนอกจากรถ โรงเรียนที่ใช้ในการเดินทางไม่ปลอดภัยแล้ว ยังเกิดจากการไม่มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียน หรือมีแต่ไม่ได้

ให้ความใส่ใจและรอบคอบในการให้บริการรับ-ส่ง ทั้งนี้ หากทุกภาคส่วนมีการบริหารจัดการรถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียนที่ดี เยาวชนอนาคตของชาติก็จะได้รับการเดินทางที่ปลอดภัย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กนกวรรณ ชัยมงคล ศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนโดยภาพรวมอยู่ในระดับการปฏิบัติบ่อยครั้ง ผลการทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนที่แตกต่างกัน พบว่า ไม่แตกต่างกัน และในส่วนของรับรู้ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่ง นักเรียนที่แตกต่างกัน พบว่า ในด้านความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน แตกต่างกัน และในด้านการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ไม่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลมาจากการที่สำนักงานขนส่ง จังหวัดลำปาง มีโครงสร้างหน่วยงานที่มีความพร้อม มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ อีกทั้งยังสอดคล้องกับการศึกษาของ Abhay Lidbe, Emmanuel Kofi Adanu, Elsa Tedla and Steven Jones ที่ศึกษา การสำรวจปัจจัยกำหนดความรุนแรงของการชนของรถโรงเรียน พบว่า ควรมีกลยุทธ์แยกต่างหากสำหรับรถโรงเรียนแต่ละประเภทที่ชนกัน การบังคับใช้แนวทางการขับขี่รถโรงเรียนอย่างปลอดภัย การทบทวนข้อกำหนดด้านใบอนุญาตและการฝึกอบรมคนขับ การปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมคนขับรถโรงเรียน และการมอบหมายผู้ขับขี่ไปยังพื้นที่ใกล้เคียงในท้องถิ่นที่คุ้นเคยในกรณีรถโรงเรียนขัดข้อง นอกจากนี้ มาตรการรับมือเพื่อลดปัญหาการชนโรงเรียนชนโดยไม่ได้ตั้งใจ ได้แก่ โครงการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ข้ามถนน และโครงการให้ความรู้และการรับรู้ที่ดีขึ้นสำหรับผู้ขับขี่รายอื่น การดำเนินการตามโปรแกรมการรับรู้ความปลอดภัยของรถโรงเรียนควรเสริมด้วยโปรแกรมการบังคับใช้กฎจราจรในสถานที่ที่มีความเสี่ยงสูง เพื่อลดการละเมิดกฎจราจรโดยผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ ซึ่งสามารถช่วยในการปรับปรุงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรถโรงเรียน ซึ่งจะเป็นการสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยยิ่งขึ้นสำหรับการเดินทางไปโรงเรียน

2. ผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี พบว่า มีความถูกต้อง เหมาะสม เป็นไปได้ และเป็นประโยชน์ ซึ่งผลการวิจัยสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 2 คือ ผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี มีความถูกต้อง เหมาะสม เป็นไปได้ และเป็นประโยชน์ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก ผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 5 คน มีความเห็นสอดคล้องกันว่า การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรีที่ประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ คือ ด้านลักษณะของรถโรงเรียน ด้านการบริหารจัดการของโรงเรียนหรือสถานศึกษา ด้านนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุนรถโรงเรียน ด้านภาคีเครือข่ายของรถโรงเรียน และด้านผู้

ให้บริการการขับรถโรงเรียน มีความถูกต้อง เหมาะสม เป็นไปได้ และเป็นประโยชน์ต่อโรงเรียนต่อการนำไปใช้ในบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ข้อเสนอแนะการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ได้ข้อค้นพบที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา ซึ่งผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะสำหรับผู้บริหารการศึกษาในระดับกระทรวงศึกษาธิการ ระดับสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน และระดับสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา รวมทั้งผู้บริหารการศึกษาระดับโรงเรียน คณะครูและบุคลากร ตลอดจนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา สามารถนำข้อค้นพบที่ได้นี้ไปประยุกต์ใช้ในเชิงนโยบายและการนำไปปฏิบัติกับหน่วยงานในบริบท ดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 ควรนำองค์ประกอบที่ได้จากงานวิจัยทั้ง 5 องค์ประกอบ มาพัฒนา ปรับปรุง และจัดทำเป็นคู่มือของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

1.2 ควรนำองค์ประกอบของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี มาขับเคลื่อน เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาคุณภาพของการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2. ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ปฏิบัติ

2.1 สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ควรส่งเสริม สนับสนุน นำการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ไปกำหนดเป็นแนวทางในการปฏิบัติร่วมกัน โดยผ่านความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการสร้างคู่มือการบริหารจัดการรถโรงเรียนในระดับโรงเรียน

2.2 ผู้บริหารโรงเรียนหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี สามารถนำตัวแปรของแต่ละองค์ประกอบไปใช้ในการพัฒนาการบริหารจัดการรถโรงเรียนให้มีประสิทธิภาพ

3. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยต่อไป

3.1 ควรศึกษาการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาอื่น

3.2 ควรเปรียบเทียบการบริหารจัดการรถโรงเรียนระหว่างโรงเรียนที่เป็นต้นแบบของรถโรงเรียน ในสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กนกวรรณ ชัยมงคล. "การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง." ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยพะเยา, 2563.
- กระทรวงศึกษาธิการ. "ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี." 2 ตุลาคม 2561.
- . "ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดชายแดนภาคใต้." 2 ตุลาคม 2561.
- . "ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดเชียงใหม่." 2 ตุลาคม 2561.
- . "ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดระยอง." 18 กันยายน 2561.
- . "ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดศรีสะเกษ." 18 กันยายน 2561.
- . "ประกาศกระทรวงศึกษาธิการ เรื่อง การจัดตั้งพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดสตูล." 2 ตุลาคม 2561.
- กระทรวงศึกษาธิการ, สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน. แนวทางการดำเนินงานตามโครงการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการจัดการศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลจนจบการศึกษาขั้นพื้นฐาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565. เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.kroobannok.com/89726>
- กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 15 ทศวรรษใหม่ วิถีใหม่ ขับขี่ปลอดภัยต้องมาก่อน. เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaihealth.or.th/?p=219808>
- กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). ทิศทางและเป้าหมายระยะ 10 ปี สสส. (พ.ศ. 2565-2574). เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://shorturl.at/uwCF0>
- คงศักดิ์ ชื่นไกรลาส. จัดการปัญหาการรับส่งนักเรียนไม่ปลอดภัยแก้ปัญหานักเรียนเจ็บตายบนท้องถนน. เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก www.tcc.or.th/van-school/

- คณะรักษาความสงบแห่งชาติ, (คสช.). คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 28/2559 เรื่องให้จัดการศึกษาขั้นพื้นฐาน 15 ปี โดยไม่เก็บค่าใช่จ่าย. เข้าถึงเมื่อ 15 มิถุนายน 2559. เข้าถึงได้จาก https://backoffice.onec.go.th/uploaded/Category/Laws/ncpo-28_2559.pdf
- จิตติชัย รุณกนกนาฎ. "การจัดการรถรับส่งบุคลากรในประเทศไทย." เอกสารประกอบการประชุมวิชาการการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 56, พ.ศ. 2552.
- ฉัตรชัย ภู่อารีย์. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาวิจัย: การขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน พื้นที่นำร่องจังหวัดจันทบุรี. เข้าถึงเมื่อ 23 มกราคม 2565. เข้าถึงได้จาก <http://www.roadsafetythai.org/edoc>
- ชัยวุฒิ ธนาคมานุสรณ์. โครงการรถโรงเรียนรุ่นใหม่เด็กปลอดภัย ลดความสูญเสีย คลายความกังวล ผู้ปกครอง ด้วยรถรับส่งนักเรียนอัจฉริยะ. เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/1036574>
- ณภัทร เลขาวัฒนนะ. "การพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางสำหรับนักเรียนระหว่างรถนักเรียนและยานพาหนะอื่น." วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2556.
- ณัฐวุฒิ อะกะเรื่อน และวิโรจน์ ศรีสุรภานนท์. "ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนของเด็กนักเรียน." เอกสารประกอบการประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 27.
- ดุชฎี ไชยมาตย์ และจักรพงษ์ พระสุรัตน์. "มาตรการความปลอดภัยของโรงเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยมีส่วนร่วมของชุมชน โรงเรียนเสนางคนิคม." วารสารวิชาการสาธารณสุข **ชุมชน** 8, 2 (เมษายน-มิถุนายน 2565.): 67-76.
- เทอดพงศ์ เต็มภาคย์. รถโรงเรียนในยุค New Normal. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://chulalongkornhospital.go.th/kcmh/line/84-new-norma/>
- ไทยโพสต์. อยุธยาโมเดล ต้นแบบรถโรงเรียนวิถีใหม่ ปลอดภัยอุบัติเหตุ โกลห่างโควิด-19. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaipost.net/main/detail/108421>
- ธัญ นพรัตน์ไกรลาศ. "ความต้องการบริการรถรับส่งนักเรียนในเขตเมืองเชียงใหม่ของนักเรียนระดับประถมศึกษา." การค้นคว้าอิสระปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2552.
- ประกาศิต ภายะสิทธิ์. เด็กเล็กต้องรอด เช็กความพร้อมรถโรงเรียน. เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565. เข้าถึงได้จาก <https://theactive.net/news/publichealth-20220918>
- พิเชษฐพงศ์ ขวัญศิริ. "แบบจำลองการเลือกการเดินทางสำหรับรถนักเรียนและยานพาหนะอื่น

ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยใช้ข้อมูลความพึงพอใจที่ระบุไว้ก่อน." วิทยานิพนธ์ปริญญา
วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2546.

เพ็ญญา พรสุพิกุล, และคนอื่น ๆ. "คู่มือการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)."
เข้าถึงเมื่อ 18 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

<https://resourcecenter.thaihealth.or.th/media/j39z>

เพ็ญพิชชา เขียวพอ. รถรับ-ส่งนักเรียน ความปลอดภัยที่ต้องไม่ละเลย.

เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565.

เข้าถึงได้จาก <https://safedrivedlt.com/รถรับ-ส่งนักเรียน-ความปลอดภัย>

"กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
ฉบับพิเศษ." **ราชกิจจานุเบกษา** เล่มที่ 100, ตอนที่ 10 (8 มกราคม 2526): 17-20.

"กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร พ.ศ. 2555."

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 129, ตอนที่ 9 ก: 4-7.

"ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การกำหนดพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา."

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139, ตอนที่พิเศษ 296 (20 ธันวาคม 2565): 8.

"ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2536."

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 110, ตอนที่ 186: 2-5.

รุ่งอรุณ ลิ้มพะพะภิน. อนาคตทิศทางการรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 8 ธันวาคม 2565. เข้าถึง
ได้จาก https://www.thaich8.com/news_detail/102107

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. การเปรียบเทียบสถิติ
การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย. เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565.

เข้าถึงได้จาก <https://www.thairsc.com/data-compare>

สวณีย์ ฉ่ำเฉลียว. ข้อเสนอแนะเพื่อการยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ.

เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

www.parliament.go.th/ewtcommittee/ewt/education

สัญญา เคนาภูมิ. "กรอบแนวคิดการศึกษากระบวนการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ."

วารสารวิชาการแสงอีสาน 16, 1 (มกราคม-มิถุนายน 2562.): 243-60.

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. พะเยา สร้างต้นแบบรถสาธารณะ-รถโรงเรียน
ปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

<https://www.thaihealth.or.th/%E0%B8%9E%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%A2%E0%B8%B2->

<https://www.thaihealth.or.th/%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%95%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%9A%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%98/>

———. ร่วมสร้าง “รถรับ-ส่ง นักเรียนปลอดภัย”. เข้าถึงเมื่อ 15 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaihealth.or.th/%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%A1%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87-%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A-%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87-%E0%B8%99%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B9%80/>

———. เสวนารถรับส่งนักเรียนปลอดภัย. เข้าถึงเมื่อ 14 กรกฎาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.isranews.org/article/isranews-article/103347-isranews-54.html>

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

เข้าถึงเมื่อ 2 มกราคม 2564. เข้าถึงได้จาก

https://www.royalthaipolice.go.th/downloads/laws/laws_03.pdf

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560.

กรุงเทพมหานคร: กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, 2560.

สิริโฉม พรหมโฉม. "การควบคุมการใช้รถโรงเรียนตามระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการ

ควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562." *จูนิตี* 7, 2 (มีนาคม-เมษายน 2563): 129-33.

หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ. "รถโรงเรียน เพื่ออนาคตของประเทศไทย." *หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ*

ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,145 (3-6 เมษายน พ.ศ. 2559). เข้าถึงได้จาก

<https://www.thansettakij.com/general-news/41953>

อานุกูล กฤษดานิรมิตร. "การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคลากร

มจร.บางขุนเทียน." เอกสารประกอบการประชุมวิชาการการขนส่งแห่งชาติ

ครั้งที่ 57.

อิชย์อาณิคม์ ชิตวิเศษ. Safety School Bus เปิดนโยบายรถรับส่งปลอดภัยได้จริง. เข้าถึงเมื่อ

7 ธันวาคม 2565. เข้าถึงได้จาก

<https://think.moveforwardparty.org/article/welfare/3476/>

เอกฉัตร วงศ์ทะกัณฑ์. "แบบจำลองการเลือกยานพาหนะของผู้เดินทางระหว่างเมืองโดยใช้ข้อมูล

การเลือกรูปแบบการเดินทางของเมืองภูมิภาค." *วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตร*

มหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2548.

ภาษาอังกฤษ

- World Health Organization, (WHO). **Global Status Report on Road Safety 2018**.
accessed August 17, 2018. available from
<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- Abhay Lidbe, and others. "Exploratory analysis of recent trends in school travel mode choices in the U.S." **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives** 6, (July 2020): 1-8.
- . "Exploring the Determinants of School Bus Crash Severity." **Safety** 8, 3 (September 2022): 49.
- Charitha Dias, and others. "Exploring home-to-school trip mode choices in Kandy, Sri Lanka." **Journal of Transport Geography** 99, (February 2022): 1-16.
- Kornilia Kotoulaa, and others. "The existing school transportation framework in Greece – Barriers and problems comparing to other European countries." **Transportation Research Procedia** 24, (2017): 385-392.
- Lam, Kai-ming. "A study on the prospects of school bus services in Hong Kong." Master of Arts in Transport Policy and Planning, Department of Transport Policy and Planning, University of Hong Kong, 2018. available from
<https://hub.hku.hk/handle/10722/265901>.
- Septiana Hariyani, and Dadang Meru Utomo. "School bus operational performance in Malang City." MATEC Web of Conferences 181, 2018.
- Trackschoolbus. **School Bus Rules and Regulations in Australia**.
accessed July 18, 2021. available from
<https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-gulations/australia/>
- . **School Bus Rules and Regulations in Canada**. accessed July 18, 2021.
available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/canada/>
- . **School Bus Rules and Regulations in Lebanon**. accessed July 18, 2021.
available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-egulations/Lebanon/>

- . **School Bus Rules and Regulations in Netherlands.** accessed July 18, 2021.
available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/Netherlands/>
- . **School Bus Rules and Regulations in USA.,** accessed July 18, 2021.
available from <https://www.trackschoolbus.com/school-bus-rules-and-regulations/canada/>

Willy Kriswardhana, Syamsul Arifin, and Ainal Akbar. "Investigating the Factors Influencing the Demand of School Bus." Proceedings of the 5th International Conference on Rehabilitation and Maintenance in Civil Engineering, 19 July 2022.





ภาคผนวก



ภาคผนวก ก
หนังสือขอสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ
รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ และแบบสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ



ที่ อว 8612.2/56

ภาควิชาการบริหารการศึกษา
คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
พระราชวังสนามจันทร์ นครปฐม 73000

6 กุมภาพันธ์ 2566

เรื่อง ขออนุญาตระงับให้นักศึกษาสัมภาษณ์เพื่อประกอบการวิจัย

เรียน

ด้วย นางสาวธิดารัตน์ นิมนุช รหัสนักศึกษา 60252906 นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชา
การบริหารการศึกษา ภาควิชาการบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับอนุมัติให้ทำ
วิทยานิพนธ์เรื่อง “การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี” ในกรณี
ภาควิชาการบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ ใคร่ขออนุญาตระงับท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิ ให้นักศึกษา
สัมภาษณ์เพื่อนำไปประกอบการทำวิจัยต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.มัทนา วังนอมศักดิ์)
หัวหน้าภาควิชาการบริหารการศึกษา

ภาควิชาการบริหารการศึกษา
โทร. 09 3979 3455

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิในการขอสัมภาษณ์
งานวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

- | | | | |
|---|--------------|------------------|--|
| 1 | ดร.ชัยนนท์ | นิลพัฒน์ | ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา
ประถมศึกษากาญจนบุรี เขต 3 |
| 2 | ดร.สมพงษ์ | เดชรัตน์วรกุล | ผู้อำนวยการโรงเรียนเทพมงคลรังษี |
| 3 | ดร.ยลพรรณชัย | ศิริรัตน์ | ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านช่อง |
| 4 | ดร.สุธินันท์ | ลี้มวัฒนพันธ์ชัย | อดีต นักวิชาการศึกษาชำนาญการ
กลุ่มพัฒนาการศึกษาสำนักงานศึกษาธิการ
จังหวัดกาญจนบุรี
ปัจจุบัน ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาการศึกษา
สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดนครนายก |
| 5 | ดร.กัมปนาท | สุ่มมาตย์ | ศึกษานิเทศก์ชำนาญการ
สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา
กาญจนบุรี |





แบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ
งานวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์นี้ เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นและประมวลข้อเสนอแนะจาก ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านการบริหารจัดการรรโรงเรียน เพื่อประกอบวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อทราบองค์ประกอบการบริหารจัดการรรโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี และ 2) เพื่อทราบผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรรโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยประกอบด้วยการให้ข้อมูลจำนวน 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ให้สัมภาษณ์

ตอนที่ 2 ประเด็นการสัมภาษณ์

ผู้วิจัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์ในการสัมภาษณ์เป็นอย่างดี จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้

นางสาวธิดารัตน์ นิมนุช

นักศึกษาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา
ภาควิชาบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
โทรศัพท์ 086-5692262 Email : krumath.thida@gmail.com

แบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ
งานวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์นี้ เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นและประมวลข้อเสนอแนะจาก ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านการบริหารจัดการรถโรงเรียน เพื่อประกอบวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อทราบองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี และ 2) เพื่อทราบผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี เป็นแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi - Structured Interview) จำนวน 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ให้สัมภาษณ์

ตอนที่ 2 ประเด็นการสัมภาษณ์

ตอนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 ชื่อ-นามสกุลของผู้ให้สัมภาษณ์.....
- 1.2 วุฒิการศึกษาสูงสุด.....
- 1.3 ตำแหน่ง.....
- 1.4 สถานที่ทำงาน.....
- 1.5 หมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้สะดวก.....
-
- 1.6 e-mail
- 1.6 ประสบการณ์ในการทำงาน.....
- 1.5 วันที่ให้สัมภาษณ์..... เวลา..... ถึง

ตอนที่ 2 ประเด็นคำถามในการสัมภาษณ์สำหรับการพิจารณากำหนดตัวแปรในการวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

2.1 โปรดให้คำจำกัดความของคำว่า “รถโรงเรียน”

.....

2.2 โปรดให้คำจำกัดความของคำว่า “การบริหารจัดการรถโรงเรียน”

.....

2.3 โปรดอธิบายหรือระบุ “ลักษณะของรถโรงเรียนในประเทศไทย”

.....

.....

2.4 ในฐานะที่ท่านเป็นผู้บริหารระดับสูงที่อยู่ในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา อยากให้ท่านได้แสดงทัศนะแนวทางการผลักดัน ส่งเสริม การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรม จากแนวคิดสู่นโยบายการปฏิบัติ เพื่อให้เกิดผลดีต่อผู้รับบริการ(นักเรียน,ผู้ปกครอง) ผู้ให้บริการ(คนขับรถ) หรือบุคคลอื่น ๆที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังกล่าว

.....

.....

2.5 ปัจจัย หรือองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียน และการนำไปปรับใช้ ประยุกต์ใช้ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา ดังข้อ 2.4 ควรประกอบไปด้วย ปัจจัย หรือองค์ประกอบใดบ้าง

.....

.....

2.6 แต่ละปัจจัยหรือองค์ประกอบการบริหารจัดการ และการนำไปปรับใช้ ประยุกต์ใช้ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา ดังข้อ 2.5 มีกลยุทธ์การพัฒนาอย่างไร

.....

.....

2.7 ข้อเสนอแนะต่อการบริหารจัดการโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี มีประเด็นอะไรบ้าง

.....

.....

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในการให้ความอนุเคราะห์ครั้งนี้

นางสาวธิดารัตน์ นิมนุช

นักศึกษาปริญญาตรีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา

ภาควิชาการบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์มหาวิทยาลัยศิลปากร





ที่ อว 8612.2/72

ภาควิชาการบริหารการศึกษา
คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
พระราชวังสนามจันทร์ นครปฐม 73000

13 กุมภาพันธ์ 2566

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือวิจัย
เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบตรวจสอบความตรงของแบบสอบถาม จำนวน 1 ฉบับ

ด้วย นางสาวธิดารัตน์ นิมนุช รหัสนักศึกษา 60252906 นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชา
การบริหารการศึกษา ภาควิชาการบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับอนุมัติให้ทำ
วิทยานิพนธ์ เรื่อง “การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี” ในการนี้
ภาควิชาการบริหารการศึกษา โค้รขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตรวจสอบความตรงของเครื่องมือเพื่อการ
วิจัยที่แนบมาพร้อมหนังสือฉบับนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ภาควิชาการบริหารการศึกษาขอขอบคุณในความอนุเคราะห์ของ
ท่านมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.มัทนา วัฒนอมศักดิ์)
หัวหน้าภาควิชาการบริหารการศึกษา

ภาควิชาการบริหารการศึกษา
โทร. 09 3979 3455

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย
งานวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

- | | | | |
|---|---------------|--------------|---|
| 1 | ดร.นุชนาถ | สอนสง | ผู้อำนวยการชำนาญการพิเศษ
โรงเรียนนิวิฐราชราษฎร์อุปถัมภ์
สพม.กาญจนบุรี |
| 2 | ดร.โกสสิฐ | นันทินบัณฑิต | ผู้อำนวยการชำนาญการพิเศษ
โรงเรียนหนองตากยาตั้งวิริยะราษฎร์บำรุง
สพม.กาญจนบุรี |
| 3 | ดร.ขวัญจิรา | แจ็กกุเขียว | ผู้อำนวยการชำนาญการพิเศษ
โรงเรียนพนมทวนพิทยาคม(สว่างเฉลิมสุคนธสิทธิ์อุปถัมภ์)
สพม.กาญจนบุรี |
| 4 | ดร.อัจฉราภรณ์ | บังลังกา | ผู้อำนวยการชำนาญการพิเศษ
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ
สพป.กาญจนบุรี เขต 2 |
| 5 | ดร.พัฒนกร | ปานทสูตร | ครูชำนาญการพิเศษ
โรงเรียนบรรหารแจ่มใสวิทยา 3
สพม.สุพรรณบุรี |



ผลสรุปค่าดัชนีความสอดคล้องวัตถุประสงค์ (IOC) ของแบบสอบถามการวิจัย

ค่าดัชนีความสอดคล้องวัตถุประสงค์ (Index of Item – Objective Congruence : IOC) ของผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ข้อที่	ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ					IOC	แปลผล	
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5		สอดคล้อง	สอดคล้อง
1	+1	+1	+1	+1	0	0.8	✓	
2	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
3	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
4	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
5	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
6	+1	+1	+1	+1	0	0.8	✓	
7	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
8	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
9	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
10	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
11	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
12	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
13	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
14	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
15	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
16	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
17	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
18	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
19	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
20	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
21	+1	+1	+1	0	+1	0.8	✓	
22	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
23	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
24	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	

ค่าดัชนีความสอดคล้องวัตถุประสงค์ (Index of Item – Objective Congruence : IOC) ของผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

ข้อที่	ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ					IOC	แปลผล	
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5		เหมาะสม	ไม่เหมาะสม
25	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
26	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
27	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
28	+1	+1	0	+1	0	0.6	✓	
29	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
30	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
31	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
32	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
33	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
34	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
35	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
36	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
37	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
38	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
39	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
40	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
41	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
42	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
43	+1	+1	+1	+1	0	0.8	✓	
44	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
45	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
46	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
47	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
48	+1	+1	+1	0	+1	0.8	✓	

ค่าดัชนีความสอดคล้องวัตถุประสงค์ (Index of Item – Objective Congruence : IOC) ของผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี (ต่อ)

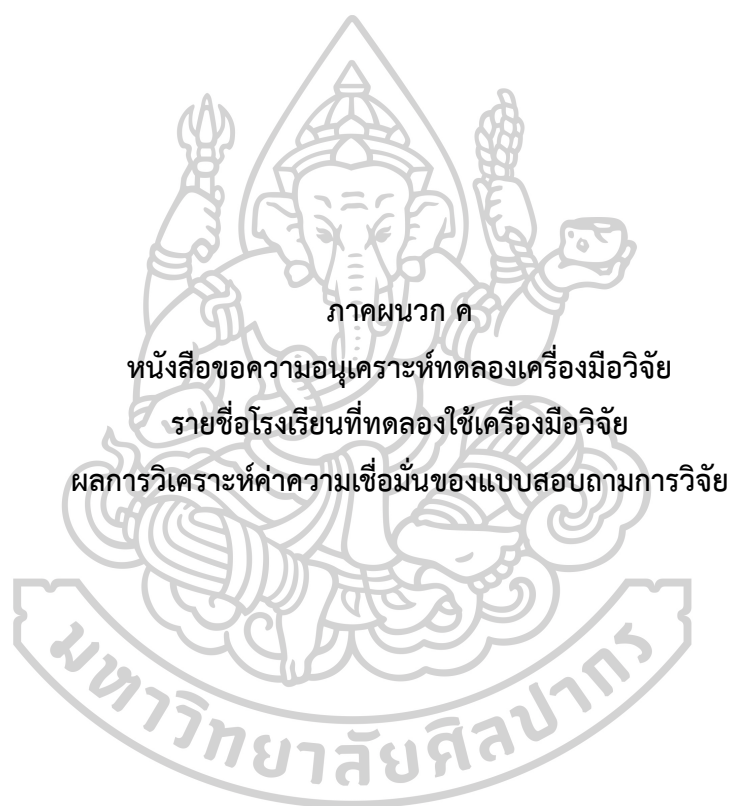
ข้อที่	ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ					IOC	แปลผล	
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5		เหมาะสม	ไม่เหมาะสม
49	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
50	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
51	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
52	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
53	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
54	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
55	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
56	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
57	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
58	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
59	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
60	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
61	0	+1	+1	+1	+1	0.8	✓	
62	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
63	+1	+1	+1	+1	0	0.8	✓	
64	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
65	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
66	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
67	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
68	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
69	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
70	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
71	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
72	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	

ค่าดัชนีความสอดคล้องวัตถุประสงค์ (Index of Item – Objective Congruence : IOC) ของ
ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ เรื่อง การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัด
กาญจนบุรี(ต่อ)

ข้อที่	ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ					IOC	แปลผล	
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5		เหมาะสม	ไม่เหมาะสม
73	+1	+1	+1	0	+1	0.8	✓	
74	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
75	+1	+1	+1	0	+1	0.8	✓	
76	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
77	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
78	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
79	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
80	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
81	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
82	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
83	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
84	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
85	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
86	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
87	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
88	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
89	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
90	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
91	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
92	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
93	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
94	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
95	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
96	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	

ค่าดัชนีความสอดคล้องวัตถุประสงค์ (Index of Item – Objective Congruence : IOC) ของผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี(ต่อ)

ข้อที่	ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ					IOC	แปลผล	
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5		เหมาะสม	ไม่เหมาะสม
97	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
98	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
99	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
100	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
101	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
102	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
103	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
104	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
105	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
106	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
107	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
108	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
109	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
110	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
111	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
112	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
113	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
114	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
115	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
116	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
117	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
118	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	
119	+1	+1	+1	+1	+1	1.0	✓	



ที่ อว 8612.2/89



ภาควิชาการบริหารการศึกษา
คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
พระราชวังสนามจันทร์ นครปฐม 73000

17 กุมภาพันธ์ 2566

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาทดลองเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการโรงเรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม จำนวน 3 ฉบับ

ด้วย นางสาวธิดารัตน์ นิมนุช รหัสนักศึกษา 60252906 นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชา
การบริหารการศึกษา ภาควิชาการบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับอนุมัติให้ทำ
วิทยานิพนธ์ เรื่อง “การบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี” ในกรณี
ภาควิชาการบริหารการศึกษา ใคร่ขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาทำการทดสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือใน
หน่วยงานของท่าน เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปใช้ในการวิจัยกลุ่มตัวอย่าง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ภาควิชาการบริหารการศึกษาขอขอบคุณในการอนุเคราะห์ของท่านมา
ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สงวน อินทร์รักษ์)

รองหัวหน้าภาควิชาการบริหารการศึกษา

ปฏิบัติการแทนหัวหน้าภาควิชาการบริหารการศึกษา

ภาควิชาการบริหารการศึกษา

โทร. 09 3979 3455

รายชื่อโรงเรียนที่ทดลองใช้เครื่องมือวิจัย

งานวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

1. โรงเรียนเลาขวัญราษฎร์บำรุง
2. โรงเรียนศรีสวัสดิ์พิทยาคม
3. โรงเรียนท่ามะกาพิทยาคม
4. โรงเรียนบ้านหนองสองตอ
5. โรงเรียนวัดศรีอุปการาม
6. โรงเรียนบ้านช่องสะเดา(การไฟฟ้าฝ่ายผลิตอุบลรัตน์)



ผลการวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามการวิจัย

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0.984	0.984	119

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
var01	468.33	4085.816	.364	.984
var02	468.00	4079.103	.502	.984
var03	468.17	4077.247	.519	.984
var04	468.27	4099.857	.240	.984
var05	468.07	4059.099	.696	.984
var06	468.07	4050.892	.738	.984
var07	468.03	4034.585	.839	.984
var08	468.03	4046.585	.766	.984
var09	468.03	4044.240	.831	.984
var10	468.07	4057.582	.757	.984
var11	467.97	4074.516	.575	.984
var12	468.03	4069.895	.704	.984

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
var13	468.13	4066.602	.612	.984
var14	468.00	4064.276	.656	.984
var15	468.33	4062.299	.547	.984
var16	467.93	4044.616	.691	.984
var17	467.90	4062.990	.726	.984
var18	468.07	4045.995	.747	.984
var19	468.17	4040.626	.738	.984
var20	468.10	4048.300	.705	.984
var21	468.03	4034.999	.835	.984
var22	468.03	4055.275	.720	.984
var23	467.97	4051.344	.735	.984
var24	468.00	4067.724	.620	.984
var25	468.37	4049.689	.671	.984
var26	468.23	4052.737	.772	.984
var27	468.03	4050.516	.728	.984
var28	468.17	4032.489	.843	.984
var29	468.13	4046.326	.774	.984
var30	468.17	4050.833	.792	.984
var31	468.00	4076.966	.657	.984
var32	468.23	4069.702	.564	.984
var33	467.97	4066.930	.706	.984
var34	467.97	4038.309	.784	.984
var35	467.90	4065.748	.695	.984
var36	468.10	4062.507	.722	.984
var37	468.13	4065.085	.667	.984
var38	468.23	4052.599	.773	.984
var39	468.30	4055.459	.800	.984

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
var40	468.23	4070.944	.669	.984
var41	468.13	4061.223	.758	.984
var42	468.17	4067.247	.663	.984
var43	468.03	4070.585	.696	.984
var44	468.00	4065.586	.607	.984
var45	468.17	4070.075	.593	.984
var46	468.33	4077.816	.538	.984
var47	468.40	4066.593	.518	.984
var48	468.37	4068.585	.453	.984
var49	468.60	4066.593	.513	.984
var50	468.50	4073.707	.462	.984
var51	468.10	4090.645	.483	.984
var52	468.10	4078.093	.591	.984
var53	468.03	4058.930	.776	.984
var54	468.13	4048.878	.791	.984
var55	468.07	4063.168	.696	.984
var56	468.20	4057.890	.792	.984
var57	468.13	4059.568	.841	.984
var58	468.20	4066.648	.821	.984
var59	468.27	4055.582	.723	.984
var60	468.07	4081.168	.584	.984
var61	468.83	4030.489	.625	.984
var62	468.07	4083.857	.507	.984
var63	468.20	4076.028	.548	.984
var64	468.23	4075.909	.611	.984
var65	468.30	4067.528	.666	.984
var66	468.00	4069.724	.688	.984

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
var67	468.10	4050.162	.689	.984
var68	468.23	4062.599	.601	.984
var69	468.20	4043.269	.801	.984
var70	468.07	4061.168	.675	.984
var71	467.93	4074.478	.566	.984
var72	468.20	4070.579	.605	.984
var73	468.47	4061.154	.632	.984
var74	468.37	4051.826	.627	.984
var75	468.27	4074.409	.425	.984
var76	468.40	4087.697	.413	.984
var77	468.23	4077.357	.489	.984
var78	468.10	4082.921	.464	.984
var79	468.10	4058.231	.681	.984
var80	467.80	3970.510	.338	.986
var81	468.30	4062.562	.532	.984
var82	468.57	4064.806	.475	.984
var83	468.20	4085.683	.419	.984
var84	468.47	4083.016	.403	.984
var85	468.33	4084.920	.433	.984
var86	468.33	4066.506	.558	.984
var87	467.93	4070.202	.655	.984
var88	467.97	4087.344	.509	.984
var89	468.27	4065.168	.594	.984
var90	468.43	4052.875	.762	.984
var91	468.77	4066.323	.536	.984
var92	468.63	4061.344	.638	.984
var93	468.23	4084.116	.402	.984

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
var94	468.10	4055.886	.795	.984
var95	468.93	4069.651	.395	.984
var96	468.23	4068.254	.388	.984
var97	468.13	4062.395	.620	.984
var98	468.47	4076.120	.445	.984
var99	468.47	4091.361	.415	.984
var100	468.20	4064.510	.631	.984
var101	468.37	4043.137	.728	.984
var102	468.30	4059.390	.558	.984
var103	468.23	4034.323	.761	.984
var104	468.43	4041.978	.646	.984
var105	468.57	4024.875	.758	.984
var106	468.87	4015.913	.649	.984
var107	468.47	4013.499	.831	.984
var108	468.53	4032.878	.661	.984
var109	468.20	4030.372	.809	.984
var110	468.43	4026.530	.741	.984
var111	468.90	4085.955	.205	.984
var112	469.10	4053.059	.379	.984
var113	468.57	4047.013	.473	.984
var114	468.37	4040.654	.578	.984
var115	468.40	4061.214	.564	.984
var116	468.23	4076.806	.470	.984
var117	468.20	4038.028	.744	.984
var118	468.30	4040.631	.687	.984
var119	468.17	4036.489	.807	.984



ที่ อว 8612.2/๑๘



ภาควิชาการบริหารการศึกษา
คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
พระราชวังสนามจันทร์ นครปฐม 73000

24 กุมภาพันธ์ 2566

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
เรียน

ด้วย นางสาวธิดารัตน์ นิเมษุรท์ นักศึกษา 60252906 นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชา
การบริหารการศึกษา ภาควิชาการบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับอนุมัติให้ทำ
วิทยานิพนธ์ เรื่อง "การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี" มีความ
ประสงค์จะขอเก็บรวบรวมข้อมูลจากท่าน รองผู้อำนวยการโรงเรียนหรือหัวหน้างาน หรือครูที่รับผิดชอบโดยมี
ความรู้มีประสบการณ์ด้านรถโรงเรียน และคณะกรรมการสถานศึกษา เพื่อประกอบการทำวิจัย ในกรณีนี้ ภาควิชาการ
บริหารการศึกษา จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านเพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลให้แก่นักศึกษา
ดังกล่าวด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาตามที่เห็นสมควร จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.มีทนา วัฒนอมศักดิ์)
หัวหน้าภาควิชาการบริหารการศึกษา

ภาควิชาการบริหารการศึกษา
โทร. 09 3979 3455

รายชื่อโรงเรียนที่เก็บข้อมูล
งานวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ที่	โรงเรียน
1	โรงเรียนอนุบาลด่านมะขามเตี้ย
2	โรงเรียนอนุบาลศรีสวัสดิ์
3	โรงเรียนตลาดสำโรง
4	โรงเรียนวัดหนองพังตรู
5	โรงเรียนวัดอินทาราม “โกวิทอินทรพร”
6	โรงเรียนบ้านห้วยน้ำขาว
7	โรงเรียนอนุบาลวัดไชยชุมพลชนะสงคราม
8	โรงเรียนอนุบาลกาญจนบุรี
9	โรงเรียนบ้านวังสารภี
10	โรงเรียนบ้านทุ่งนางงหอรอก “เพ็ญชาติอุบลัมภ์”
11	โรงเรียนวัดทุ่งลาดหญ้า “ลาดหญ้าวิทยา”
12	โรงเรียนบ้านพุเลียบ
13	โรงเรียนบ้านวังลาน
14	โรงเรียนบ้านหนองหิน
15	โรงเรียนวัดใหม่เจริญผล
16	โรงเรียนบ้านเหมืองสองท่อ
17	โรงเรียนวัดเขาสามสิบหาบ
18	โรงเรียนวัดปรงกาสี
19	โรงเรียนวัดใหม่ตงสัก
20	โรงเรียนบ้านวังสิงห์
21	โรงเรียนบ้านท่าดินแดง
22	โรงเรียนบ้านห้วยมาลัย
23	โรงเรียนวัดวังกวีเวการาม
24	โรงเรียนอนุบาลสังขละบุรี(บ้านวังกะ)

- 25 โรงเรียนบ้านเกริงกระเวีย
- 26 โรงเรียนบ้านนามกุย
- 27 โรงเรียนบ้านเหมืองสองท่อ
- 28 โรงเรียนบ้านสามยอด
- 29 โรงเรียนบ้านหนองกร่าง
- 30 โรงเรียนราษฎร์บำรุงธรรม
- 31 โรงเรียนบ้านตลุงเหนือ
- 32 โรงเรียนชุมชนบ้านหนองฝ้าย
- 33 โรงเรียนป่าไม้อุทิศ 15 (บ้านม่วงแตง)
- 34 โรงเรียนบ้านหนองแกประชาสรรค์
- 35 โรงเรียนบ้านหนองปลาไหล
- 36 โรงเรียนท่าม่วงราษฎร์บำรุง
- 37 โรงเรียนพัังตรราษฎร์รังสรรค์
- 38 โรงเรียนอุดมสิทธิศึกษา
- 39 โรงเรียนท่าเรือพิทยาคม
- 40 โรงเรียนพระแท่นดงรังวิทยาคาร
- 41 โรงเรียนวิสุทธรังษี จังหวัดกาญจนบุรี
- 42 โรงเรียนหนองปรือพิทยาคม
- 43 โรงเรียนเทพศิรินทร์ลาดหญ้า กาญจนบุรี
- 44 โรงเรียนไทรโยคมนตรีกาญจน์วิทยา
- 45 โรงเรียนไทรโยคน้อยวิทยา
- 46 โรงเรียนด่านมะขามเตี้ยพิทยาคม
- 47 โรงเรียนร่มเกล้า กาญจนบุรี
- 48 โรงเรียนทองผาภูมิวิทยา
- 49 โรงเรียนเทศบาลทองผาภูมิ
- 50 โรงเรียนองค์การบริหารส่วนจังหวัดกาญจนบุรี 1
- 51 โรงเรียนเทศบาล3 (บ้านบ่อ)
- 52 โรงเรียนบ้านนามกุย





แบบสอบถามการวิจัย

เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาฬสินธุ์

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้เก็บข้อมูลการวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาฬสินธุ์ โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย 1) เพื่อทราบองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาฬสินธุ์ และ 2) เพื่อทราบผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาฬสินธุ์

2. ผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 5 ท่าน ประกอบด้วย

- | | |
|--|--------------|
| 2.1) ผู้อำนวยการโรงเรียน | จำนวน 1 ท่าน |
| 2.2) รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป | จำนวน 1 ท่าน |
| 2.3) หัวหน้างานผู้รับผิดชอบงานรถโรงเรียน | จำนวน 1 ท่าน |
| 2.4) กรรมการสถานศึกษา | จำนวน 1 ท่าน |
| 2.5) ผู้ปกครอง | จำนวน 1 ท่าน |

3. แบบสอบถามฉบับนี้ มีจำนวน 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นของการวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาฬสินธุ์

4. เมื่อท่านตอบแบบสอบถามเสร็จสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว ขอความกรุณาจากท่านโปรดนำแบบสอบถามที่กรอกข้อมูลเสร็จแล้วนี้ส่งคืนถึงผู้วิจัย เพื่อผู้วิจัยได้ดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป ทั้งนี้ ท่านสามารถทำแบบสอบถามฉบับนี้ผ่าน QR Code ที่แนบมาด้านล่างนี้ได้เช่นเดียวกัน

ผู้วิจัย ขอขอบพระคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านเป็นอย่างสูงที่กรุณาให้ความร่วมมือ ในการตอบแบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้

ธิดารัตน์ นิ่มนุช

นักศึกษาปริญญาตรีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา
ภาควิชาบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร



แบบสอบถามการวิจัย

เรื่อง การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

คำชี้แจง

แบบสอบถามการวิจัยนี้ เป็นแบบสอบถามที่ได้มาจากการรวบรวมข้อมูลเชิงวิชาการ เอกสารที่เกี่ยวข้อง งานวิจัยต่างๆ รวมถึงการสัมภาษณ์ การแสดงความคิดเห็น และประมวล ข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ ได้รับการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือจากผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ และ ดำเนินการประมวลผลจนจัดทำแบบสอบถามการวิจัยฉบับนี้ เพื่อประกอบการวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อทราบ องค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี และ 2) เพื่อทราบผลการยืนยันองค์ประกอบการบริหารจัดการโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จังหวัดกาญจนบุรี

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน ผู้วิจัยได้กำหนดนิยามศัพท์เฉพาะในการวิจัย ดังนี้

ข้อความ	นิยามศัพท์เฉพาะในการวิจัย
การบริหารจัดการ รโรงเรียน	การบริหารจัดการของโรงเรียนหรือรถของบุคคลที่ได้รับอนุญาตตาม กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ให้นำมาใช้รับ - ส่งนักเรียน เพื่อการศึกษาตามปกติ
พื้นที่นวัตกรรมการศึกษา	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นพื้นที่ปฏิรูปการบริหารและ การจัดการศึกษา เพื่อสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมการศึกษา

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นของการวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่
นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องคะแนน เมื่อท่านพิจารณาแล้วเห็นว่าข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด
ในช่องระดับความคิดเห็นเพียงช่องเดียว ซึ่งผู้วิจัยกำหนดระดับความคิดเห็นดังนี้

ระดับ	ความคิดเห็น
ระดับ 5	เห็นด้วยว่า เป็นตัวแปรการบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในระดับ มากที่สุด
ระดับ 4	เห็นด้วยว่า เป็นตัวแปรการบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในระดับ มาก
ระดับ 3	เห็นด้วยว่า เป็นตัวแปรการบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในระดับ ปานกลาง
ระดับ 2	เห็นด้วยว่า เป็นตัวแปรการบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในระดับ น้อย
ระดับ 1	เห็นด้วยว่า เป็นตัวแปรการบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ในระดับ น้อยที่สุด

ข้อที่	ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
01	มีแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด					
02	พนักงานขับรถมีความประพฤติดี มีความชำนาญ สุขุมรอบคอบ แต่งกายสุภาพ และรู้เส้นทางที่ใช้รับส่งนักเรียนเป็นอย่างดี					
03	ผู้ขับรถซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และต้องเป็นผู้ไม่มีประวัติเสียหาย					
04	มีกระบวนการอบรมผู้ขับรถก่อนรับรองเป็นผู้ขับรถโรงเรียน					
05	มีมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดภายในรถโรงเรียน					
06	มีนโยบายให้ผู้รับบริการรถโรงเรียนต้องสวมหน้ากากผ้าหรือหน้ากากอนามัยตลอดการเดินทางจนกว่าจะถึงจุดหมาย					
07	มีการกำหนดให้รถโรงเรียน 1 คัน สามารถรับส่งนักเรียนได้ไม่เกิน 3 โรงเรียน					
08	มีการประเมินรถโรงเรียนและผู้ขับรถ โดยผู้ใช้บริการเป็นผู้ประเมิน					
09	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใช้นวัตกรรมหรือเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการปฏิบัติงานรถโรงเรียน					
10	มีการบริการขั้นพื้นฐาน เช่น งบประมาณ ที่ควรได้รับอย่างเสมอภาคกัน					
11	พนักงานขับรถไม่มีโรคประจำตัวหรือเป็นโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถโรงเรียน					
12	พนักงานขับรถมีการเข้ารับการอบรมตามเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบก กระทรวงศึกษาธิการ หรือกรมตำรวจกำหนด					
13	มีการขับรถโรงเรียนที่ใช้ความเร็วเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด					

ข้อที่	ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
14	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนทำประกันภาคบังคับประเภทรับจ้าง และจัดทำประกันภัยภาคสมัครใจเพิ่มเติม					
15	พนักงานขับรถทำหน้าที่เป็นสารวัตรนักเรียน					
16	มีผู้ออกหนังสือรับรองการรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียน					
17	มีการระบุหน้าที่ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน					
18	มีงบประมาณสนับสนุนโรงเรียนเพื่อพัฒนาระบบรถโรงเรียน					
19	มีภาคีเครือข่ายศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน					
20	มีรูปแบบเครือข่ายรถโรงเรียนประกอบด้วย 3 มิติ ได้แก่ มิติด้านรถโรงเรียนปลอดภัย มิติด้านคนขับรถ และมิติด้านกระบวนการจัดการ					
21	มีการปลูกฝังจิตสำนึก ค่านิยมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านความรับผิดชอบต่อส่วนรวม					
22	มีการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยของรถโรงเรียน					
23	มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างเท่าเทียมกัน					
24	มีการทบทวนมาตรการกำกับความปลอดภัยรถโรงเรียนด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง					
25	มีการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรวมถึงหน่วยงานร่วมกันจัดระเบียบรถโรงเรียนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น					
26	มีการกระจายอำนาจการบริหารงานแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง					
27	มีการรักษาผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีความสามารถไว้ปฏิบัติงานรถโรงเรียน					
28	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใช้นวัตกรรมหรือเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการปฏิบัติงานรถโรงเรียน					
29	มีการจัดตั้งคณะกรรมการชมรมรถโรงเรียน เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณารับบุคคลที่ประสงค์จะเข้าร่วมชมรม					

ข้อที่	ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
30	โรงเรียนทำหน้าที่ประสานงานและสามารถจัดการข้อมูลรถโรงเรียนได้ทั้งหมด					
31	มีการประเมินรถโรงเรียนและพนักงานขับรถโรงเรียนจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย					
32	มีการสนับสนุนการจัดตั้งชมรมคนขับรถรับส่งนักเรียนเพื่อให้เกิดระบบการบริหารจัดการระหว่างกัน					
33	มีกระบวนการติดตามคุณภาพรถโรงเรียนอย่างสม่ำเสมอ					
34	มีหลักความสมดุลระหว่างคุณภาพชีวิตกับการปฏิบัติงานด้านรถโรงเรียน					
35	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถร่วมกันแก้ไขปัญหาและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับรถโรงเรียน					
36	เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย และพันธกิจของรถโรงเรียน					
37	มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ อบรม ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน					
38	มีการสร้างความเข้าใจในรถโรงเรียนร่วมกับคณะกรรมการสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชน สถาบันศาสนา และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง					
39	มีการควบคุมดูแลและเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยในการรับส่งนักเรียน					
40	มีจุดจอดรถโรงเรียนที่ปลอดภัย ภายใต้หลัก 3 ประสาน คือ โรงเรียน นักเรียน และผู้ประกอบการ					
41	โรงเรียนจัดให้มีระบบหรือช่องทางที่สามารถติดต่อสื่อสารกับพนักงานขับรถโรงเรียน หรือ ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนได้ตลอดเวลาในขณะรับ - ส่งนักเรียน					
42	มีการวางแผนและประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถโรงเรียนให้ผู้ปกครองทราบ					
43	กำหนดบทบาทหน้าที่ให้โรงเรียนเป็นจุดจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย และให้เป็นส่วนหนึ่งในแผนงานหลักของโรงเรียน					

ข้อที่	ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
44	มีการปลูกฝังจิตสำนึก ค่านิยมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านความรับผิดชอบต่อส่วนรวม					
45	มีการขับเคลื่อนการบริหารจัดการรถโรงเรียนร่วมกันในระดับพื้นที่อย่างเป็นพลวัตต่อกัน					
46	โรงเรียนมีการเกลี้ยจำนวนนักเรียนบนรถโรงเรียนทุกคันเพื่อให้เกิดความเสมอภาค					
47	มีการกำหนดเวลาการรับส่งรถโรงเรียนที่ชัดเจน ตรงเวลา					
48	โรงเรียนมีการคัดเลือกพนักงานขับรถโรงเรียน					
49	มีการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรวมถึงหน่วยงานร่วมกันจัดระเบียบรถโรงเรียนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น					
50	มีการกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องและมีความสัมพันธ์เป็นไปในทิศทางเดียวกันตามกระบวนการบริหารจัดการรถโรงเรียน					
51	เครือข่ายรถโรงเรียน ประกอบด้วย ภาควิชาเครือข่ายโรงเรียนครูที่ดูแลโรงเรียน ภาควิชาเครือข่ายนักเรียนที่ใช้รถโรงเรียนและผู้ปกครอง ภาควิชาเครือข่ายคนขับรถโรงเรียน ชมรม รถโรงเรียน และภาควิชาเครือข่ายเจ้าหน้าที่ขนส่งและเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่					
52	มีคู่มือบทบาทหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องกับทุกเครือข่ายของรถโรงเรียน					
53	มีการจัดตั้งเครือข่ายภาคี ได้แก่ ศึกษาธิการจังหวัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย(ปภ.) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด(สสจ.) ฝ่ายแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) มูลนิธิคุ้มครองเพื่อผู้บริโภค (มพบ.)					
54	มีการมอบหมายพนักงานขับรถในการรับส่งนักเรียนในพื้นที่ใกล้เคียง กรณีรถโรงเรียนไม่สามารถให้บริการได้ตามปกติ					
55	มีการติดตั้งที่นั่งเป็นแถวตอนตามความยาวของตัวรถโรงเรียนประเภทรถสองแถว					

ข้อที่	ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
56	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเรียนรู้การปฏิบัติงานรถโรงเรียนจากเพื่อนร่วมงาน					
57	มีรูปแบบเครือข่ายรถโรงเรียนประกอบด้วย 3 มิติ ได้แก่ มิติด้านรถโรงเรียนปลอดภัย มิติด้านคนขับรถ และมีมิติด้านกระบวนการจัดการ					
58	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงของรถโรงเรียน					
59	มีการปรับปรุงระบบการจัดการงบประมาณและทรัพยากรทางการศึกษาที่มุ่งเน้น การพัฒนาคุณภาพผู้เรียนเป็นสำคัญ และอยู่บนหลักความเสมอภาคและเป็นธรรม รวมถึงการพัฒนา					
60	มีการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ที่เอื้อให้สถานศึกษามีความเป็นอิสระในการบริหาร ด้านการจัดการศึกษา ด้านวิชาการ ด้านงบประมาณ และด้านบุคลากร รวมทั้งขับเคลื่อนการสร้างนวัตกรรมทางการศึกษา ตามบริบทของโรงเรียนและพื้นที่					
61	มีการรักษาผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีความสามารถไว้ปฏิบัติงานรถโรงเรียน					
62	มีการปรับตำแหน่งงานของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริหารจัดการรถโรงเรียนให้สอดคล้องกับความสามารถ					
63	มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแลและช่วยเหลือนักเรียน					
64	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีความคิดที่ดีต่อการปฏิบัติงานด้านรถโรงเรียน					
65	มีการรายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดอุบัติเหตุหรือกรณีฉุกเฉิน					
66	มีการกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยของรถโรงเรียนเป็นตัวชี้วัดหนึ่งของโรงเรียน					
67	มีการบริหารงานรถโรงเรียนแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่					

ข้อที่	ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
68	มีการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ที่เอื้อให้สถานศึกษามี ความเป็นอิสระในการบริหาร ด้านการจัดการศึกษา ด้านวิชาการ ด้านงบประมาณ และด้านบุคลากร รวมทั้ง ขับเคลื่อนการสร้างนวัตกรรมทางการศึกษา ตามบริบท ของโรงเรียนและพื้นที่					
69	มีการกำหนดทิศทางที่เหมาะสมในการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย ด้านการบริการจัดการ ด้านการให้บริการ ด้านการควบคุมกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายที่ สามารถปฏิบัติได้เป็นอย่างดีเป็นรูปธรรม					
70	มีการสนับสนุนให้มีแผนยุทธศาสตร์รุดโรงเรียนระดับ จังหวัด					
71	มีการติดป้ายจราจรตามจุดเสี่ยงต่างๆบนท้องถนน					
72	มีความร่วมมือ สนับสนุนให้ศูนย์อำนวยความสะดวก ทางถนนจังหวัดมีแผนยุทธศาสตร์หรือคณะทำงานด้าน ความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียนในทุกจังหวัด					
73	มีการกำหนดประเด็นรถโรงเรียนปลอดภัยเข้าสู่วาระ หรือนโยบาย ตั้งแต่ระดับโรงเรียน ท้องถิ่น จังหวัด และ ประเทศ					
74	มีการจัดสรรเงินอุดหนุนการจัดการระบบรถโรงเรียนที่มี คุณภาพ					
75	มีการปรับปรุงระเบียบหรือข้อกำหนด หรือแนวทาง ปฏิบัติของรถโรงเรียนให้มีความสอดคล้องสามารถ ปฏิบัติร่วมกันได้					
76	มีระบบการจัดการรถโรงเรียนอย่างเป็นมาตรฐาน					
77	มีนโยบาย/มาตรการที่สร้างแรงจูงใจให้โรงเรียน ผู้ประกอบการรับส่ง และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับ รถโรงเรียน ร่วมกันจัดระเบียบรถโรงเรียนให้มีความ ปลอดภัยยิ่งขึ้น					
78	มีการบริการขั้นพื้นฐานแก่ผู้เรียนอย่างครอบคลุม และมี ความเสมอภาค					
79	มีการจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เอื้อต่อการ ปฏิบัติงาน					

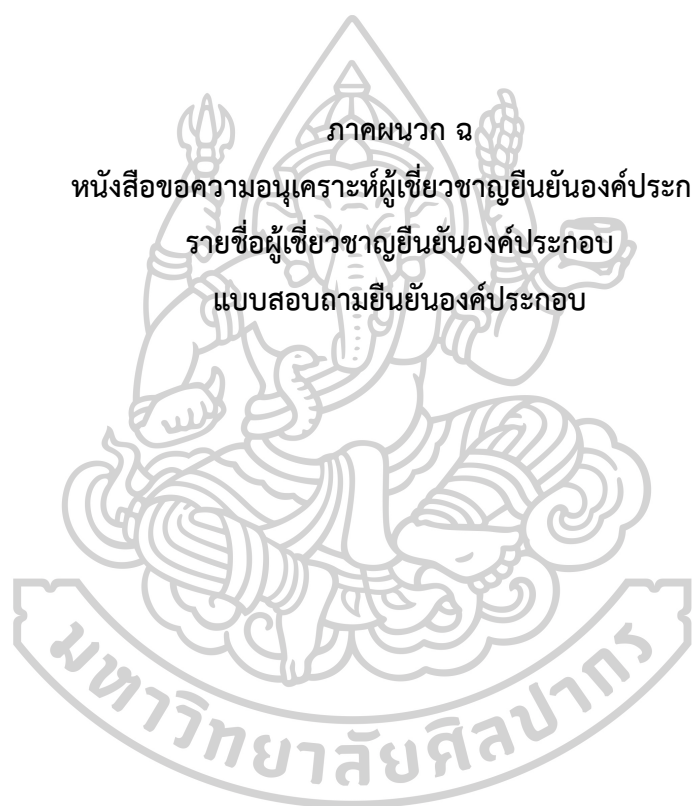
ข้อที่	ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
80	รถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านหลังของตัวรถ					
81	มีการนำแอปพลิเคชันหรือเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมตรวจสอบ และติดตามการรับส่งนักเรียนของรถโรงเรียน					
82	มีการจัดการจราจรในบริเวณและรอบๆโรงเรียนอย่างเป็นระบบเกิดความเป็นระเบียบ					
83	มีความสม่ำเสมอและความตรงต่อเวลาของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง					
84	รถโรงเรียนมีสีของรถต้องใช้สีตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด คือ รถที่มีสีเหลืองคาดดำ					
85	มีการสร้างความศรัทธาต่อรถโรงเรียนที่รับผิดชอบ					
86	มีการนำแอปพลิเคชันหรือเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมตรวจสอบ และติดตามการรับส่งนักเรียน					
87	มีนโยบายให้ผู้รับบริการรถโรงเรียนต้องสวมหน้ากากผ้าหรือหน้ากากอนามัยตลอดการเดินทางจนกว่าจะถึงจุดหมาย					
88	มีการวางมาตรฐานกลาง เพื่อหาจุดสมดุลระหว่างความเป็นจริงในพื้นที่กับตัวกฎหมายในเรื่องรถโรงเรียน					
89	มีการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องแสดงความเห็นเกี่ยวกับรถโรงเรียนอย่างเหมาะสม					
90	มีที่นั่งผู้โดยสารที่ยึดแน่นอย่างมั่นคงแข็งแรง และไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนยืน					
91	มีการนำความรู้ด้านจิตวิทยาการทำงานมาใช้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของรถโรงเรียน					
92	มีการติดฟิล์มกรองแสง เมื่อวัดการผ่านของแสงแล้วแสงต้องผ่านทั้งกระจกกันลมและฟิล์มกรองแสงได้ไม่น้อยกว่าระดับที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด					
93	รถที่ชาวบ้านนำมาใช้รับจ้างรับส่งนักเรียนต้องมีชื่อ และกำหนดให้มีป้ายข้อความว่า “รถรับส่งนักเรียน”					

ข้อที่	ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
94	รถโรงเรียนมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบ เหล็กชะแลง เพื่อช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น					
95	มียานพาหนะรูปแบบใหม่ที่ใช้ในการเดินทาง คือ รถนักเรียนขนาดเล็ก 24 ที่นั่ง					
96	มีระบบเตือนภัยภายในรถโรงเรียน					
97	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนประเภทรถตู้ หรือรถสองแถว จำนวน 1 คัน สามารถรับส่งนักเรียนได้ไม่เกิน 3 โรงเรียน					
98	รถโรงเรียนต้องส่งนักเรียนให้ถึงที่อยู่อาศัย หรือส่งมอบให้แก่ผู้ปกครองโดยตรง หรือส่ง ณ สถานที่ที่ตกลง					
99	รถโรงเรียนมีการทำความสะอาดเบาะรถ ราวประตูจับ ด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรค					
100	มีการกำหนดให้รถโรงเรียนทุกประเภทที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนมีความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม					
101	รถยนต์ส่วนบุคคลทั้งในลักษณะรถสองแถวและรถตู้มาใช้รับส่งนักเรียน มีการขออนุญาตใช้รถอย่างถูกต้องและนำรถเข้าตรวจสอบสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่					
102	มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ภายในรถ เพื่อช่วยเหลือนักเรียน กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน					
103	มีการติดตั้งประตูและที่กั้นป้องกันการพลัดตกจากตัวรถของรถโรงเรียนประเภทรถสองแถว					
104	มีการจำกัดจำนวนนักเรียนบนรถโรงเรียนในจำนวนที่เหมาะสม					
105	มีการตรวจสอบสภาพรถโรงเรียนทุกครั้งก่อนให้บริการ					
106	มีการกำชับให้คาดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งสำหรับรถโรงเรียนประเภทรถตู้					
107	รถโรงเรียนมีการทำประกันรถยนต์ โดยให้มีความคุ้มครองผู้โดยสาร และบุคคลที่ 3					
108	มีการควบคุมตรวจสอบการใช้รถโรงเรียนและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง					

ข้อที่	ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
109	รถโรงเรียนมีเครื่องหมายหรือแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสง ขนาดกว้างอย่างน้อย35 เซนติเมตร ยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร มีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษร สีดำ ความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้า และด้านท้ายของตัวรถ พร้อมระบุเบอร์โทรศัพท์ของ เจ้าของรถโรงเรียน					
110	รถโรงเรียนมีกระจกที่มีลักษณะโปร่งใสสามารถมองเห็น สภาพภายในรถและสภาพการจราจรภายนอกได้ชัดเจน					
111	รถโรงเรียนมีบุคคลหรือนิติบุคคลหรือเรียกว่า ผู้ดำเนิน กิจการรถโรงเรียน ที่ให้บริการรับส่งนักเรียน โดยอยู่ใน การกำกับดูแลของโรงเรียน					
112	รถโรงเรียนไม่มีการดัดแปลงให้เปลี่ยนไปจากสภาพเดิม					
113	มีการชดเชยความเสียหายอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม เมื่อ รถโรงเรียนเกิดอุบัติเหตุ					
114	มีการหลีกเลี่ยงเปรียบเทียบระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใน โรงเรียน					
115	มีการถ่ายทอดประสบการณ์ด้านรถโรงเรียนผ่านการ ปฏิบัติงาน					
116	รถโรงเรียนไม่บรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือบรรทุก ผู้โดยสารอื่นปะปนไปกับนักเรียน เว้นแต่เจ้าหน้าที่ของ โรงเรียน หรือผู้ปกครอง					
117	มีการหยุดพักรถ หรือระงับการให้บริการรถโรงเรียน จนกว่าจะปรากฏข้อเท็จจริง หรือมีการชดใช้ค่าเสียหาย จนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ					
118	รถโรงเรียนมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า18 ปี ประจำอยู่กับรถโรงเรียนตลอดเวลาที่รับส่งนักเรียน เพื่อ ควบคุมดูแล และช่วยเหลือนักเรียนให้เกิดความปลอดภัย ตลอดการเดินทาง					
119	มีการสะท้อนประเด็นปัญหาเรื่องรถโรงเรียนเพื่อนำไปสู่ การปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น					

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในการให้ความร่วมมือครั้งนี้

นางสาวธิดารัตน์ นิมนุช





ที่ อว 8612.2/136

ภาควิชาการบริหารการศึกษา
คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
พระราชวังสนามจันทร์ นครปฐม 73000

2 มีนาคม 2566

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญยื่นยันผลการวิจัย
เรียน

ด้วย นางสาวธิดารัตน์ นิมมุช รหัสนักศึกษา 60252906 นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชา
การบริหารการศึกษา ภาควิชาการบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับอนุมัติให้
ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี” ใน
การนี้ ภาควิชาการบริหารการศึกษา ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญยื่นยันผลการวิจัยดังกล่าว
เพื่อประโยชน์ในการวิจัยต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ภาควิชาการบริหารการศึกษาขอขอบคุณในการอนุเคราะห์ของท่าน
มา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สงวน อินทร์รักษ์)

รองหัวหน้าภาควิชาการบริหารการศึกษา
ปฏิบัติการแทนหัวหน้าภาควิชาการบริหารการศึกษา

ภาควิชาการบริหารการศึกษา
โทร. 09 3979 3455

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญยื่นข้อประกอบ

งานวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

- | | | | |
|---|------------|-----------------|--|
| 1 | ดร.ณรินทร์ | ชำนาญคุณ | ผู้อำนวยการโรงเรียนกาญจนาอนุเคราะห์ |
| 2 | ดร.อรณิชา | คชนา | ผู้อำนวยการชำนาญการพิเศษ
โรงเรียนเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระศรีนครินทร์
กาญจนบุรี |
| 3 | ดร.วิไล | กวางศิริ | ผู้อำนวยการโรงเรียนเขาดินวิทยา
สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา
กาญจนบุรี |
| 4 | ดร.ณพิชญา | เพชรพิมล | ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ
สำนักงานเขตพื้นที่ศึกษามัธยมศึกษากาญจนบุรี |
| 5 | ดร.ทิพวรรณ | ล้วนปสิทธิ์สกุล | ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดพุน้อย
สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา
กาญจนบุรี |





แบบสอบถามยืนยันผลการวิจัย

เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในเขตพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

คำชี้แจง

แบบยืนยันผลการวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการรรโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จังหวัดกาญจนบุรีฉบับนี้ เป็นส่วนสำคัญยิ่งต่องานวิจัยก่อนสรุปผลการวิจัย กล่าวคือ เป็นขั้นการตรวจสอบองค์ประกอบ โดยผู้วิจัยกำหนดกรอบการตรวจสอบองค์ประกอบไว้ 4 ด้าน คือ มีความถูกต้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

หลังจากที่ท่านได้ศึกษารายละเอียดตามข้อบ่งชี้เนื้อหาที่กำหนดประกอบการพิจารณาแล้ว การให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของท่าน จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการสร้างและยืนยันองค์ประกอบของการบริหารจัดการรรโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งจะก่อให้เกิดความมั่นใจสำหรับผู้ที่มีความสนใจที่จะนำผลการวิจัยนี้ไปใช้ประโยชน์ในการบริหารโรงเรียนต่อไป

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูง ที่ท่านได้กรุณาให้ความอนุเคราะห์ในการยืนยันการวิจัยในครั้งนี้มา ณ โอกาสนี้

นางสาวธิดารัตน์ นิมนุช

นักศึกษาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา
ภาควิชาบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
โทรศัพท์ 086-5692262 Email : krumath.thida@gmail.com



แบบสอบถามยืนยันผลการวิจัย
เรื่อง การบริหารจัดการโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ

- 1.1 ชื่อ – นามสกุล
- 1.2 ตำแหน่ง
- 1.3 สถานที่ทำงาน

ตอนที่ 2 การยืนยันองค์ประกอบของการบริหารจัดการโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านเกี่ยวกับองค์ประกอบทั้ง 5 องค์ประกอบเกี่ยวกับการบริหารจัดการโรงเรียนในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี

ที่	องค์ประกอบ	การยืนยันผลกรวิจัยของผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิ									
		ความถูกต้อง		ความเหมาะสม		ความเป็นไปได้		ความเป็นประโยชน์			
		ถูกต้อง	ไม่ถูกต้อง	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	เป็นไปได้	เป็นไปไม่ได้	เป็นประโยชน์	ไม่เป็นประโยชน์		
	องค์ประกอบที่ 5 ด้านผู้ให้บริการซบทรโรงเรียน (ต่อ)										
4	ผู้ซบทรมีการซบทรโรงเรียนที่ใช้ความรวดเร็วเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด										
5	ผู้ซบทรมีผู้ช่วย คือ ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่มีการบริการรับ-ส่งนักเรียน เพื่อควบคุมดูแลและช่วยเหลือนักเรียน										
6	ผู้ซบทรไม่มีโรคประจำตัวหรือเป็นโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการซบทรโรงเรียน										
7	ผู้ซบทรมีการรายงานให้ทางโรงเรียนทราบทันทีที่เกิดอุบัติเหตุหรือกรณีฉุกเฉิน										

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูง ที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์ในการยืนยันการวิจัยในครั้งนี้มา ณ โอกาสนี้
นางสาวธิดารัตน์ นิ่มนุช

นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิชาการบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาวธิดารัตน์ นิ่มนุช
วัน เดือน ปี เกิด	6 สิงหาคม 2530
สถานที่เกิด	จังหวัดสุพรรณบุรี
วุฒิการศึกษา	ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต(วท.บ.) คณิตศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโท วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต(วท.ม.) คณิตศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพครู มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
ที่อยู่ปัจจุบัน	129 หมู่ 4 ตำบลเขาพระ อำเภอเดิมบางนางบวช จังหวัดสุพรรณบุรี

