

# บทที่ 1

## บทนำ



### 1. สภาพความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรกรรมไปสู่สังคมอุตสาหกรรม และนับตั้งแต่เริ่มมีการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504) เป็นต้นมา จนกระทั่งถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - พ.ศ. 2544) รวมระยะเวลาในการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาฉบับดังกล่าวเป็นเวลา 40 ปี ส่งผลให้ประเทศไทยมีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองอย่างรวดเร็ว

การคมนาคมขนส่งมีความสำคัญและจำเป็นต่อการพัฒนาของประเทศในด้านการขนส่ง ผลผลิตทางการเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และต่อการเดินทางในชีวิตประจำวันของบุคคลทั่วไป การคมนาคมขนส่งทางบกโดยใช้รถใช้ถนนเป็นวิธีการที่สะดวกรวดเร็วและประหยัดซึ่งเป็นที่นิยมแพร่หลายของสังคมโลก เพราะในสภาพปัจจุบันมีถนนหนทางที่สามารถเชื่อมโยงติดต่อกันได้แม้ในชุมชนที่ห่างไกล ปัญหาที่ตามมาคืออุบัติเหตุจากการจราจรซึ่งนับวันแต่จะทวีความรุนแรงและความเสียหายมากขึ้น ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน อันก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสาธารณสุขของประชาชนเป็นส่วนรวมตลอดจนประเทศชาติ ทั้งนี้เนื่องมาจากการพัฒนาทางด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมือง การพัฒนาด้านการขนส่งได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อีกทั้งถนนหนทางมีอยู่อย่างจำกัดและยวดยานพาหนะเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูง จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกในช่วงปี พ.ศ. 2532 - 2542 ปรากฏว่าในปี พ.ศ. 2532 มีการจดทะเบียนรถทั้งประเทศ 6,505,020 คัน แยกเป็นการจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และล้อเลื่อน 6,138,114 คัน ตามกฎหมายว่าด้วยรถจักรยานยนต์ 366,906 คัน และเมื่อเทียบกับรถจดทะเบียนในปี พ.ศ. 2542 มีการจดทะเบียนรถทั้งคัน 20,096,536 คัน แยกเป็นการจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อน 19,365,326 คัน และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 731,210 คัน ซึ่งจะเห็นได้ว่า ในช่วงระยะเวลาเพียง 10 ปีมีรถเพิ่มขึ้นถึง 13,591,516 คัน

จากอัตราการเพิ่มของรถยนต์ดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาสภาพอากาศเป็นพิษ และการขาดวินัยในการเคารพกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร และปัญหาที่ตามมาคืออุบัติเหตุจากรถยนต์บนท้องถนนเป็นจำนวนมาก นำมาซึ่งความสูญเสียชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน รัฐต้องสูญเสียงบประมาณเป็นจำนวนหลายหมื่นล้านบาทต่อปีในการรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจร ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาความเจริญเติบโตของประเทศชาติ

สำหรับสาเหตุการตายของประชากรไทยจากการสำรวจของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข พบว่า สาเหตุการตายด้วยโรคหัวใจเป็นสาเหตุที่สำคัญอันดับแรก และการตายด้วยอุบัติเหตุเป็นสาเหตุสำคัญอันดับที่สองซึ่งปรากฏว่าในจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งสูงเป็นอันดับหนึ่ง โดยเสียชีวิตเท่ากับ 14,178 ราย โดยมีอัตราการเสียชีวิตเท่ากับ 22 ต่อประชากร 100,000 คน

ตามสถิติอุบัติเหตุจากรถทางบกทั่วราชอาณาจักรของศูนย์ข้อมูลสนเทศสำนักงานงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติช่วงปี พ.ศ.2539 – 2542 พบว่าในปี พ.ศ.2539 มีอุบัติเหตุจากการจราจรเกิดขึ้นทั้งหมด 88,556 ราย มีผู้เสียชีวิต 14,405 ราย ผู้บาดเจ็บสาหัส 12,638 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย 37,406 ราย ในปี พ.ศ. 2542 มีอุบัติเหตุการจราจรทางบกเกิดขึ้นทั้งหมด 67,786 ราย มีผู้เสียชีวิต 10,240 ราย ผู้บาดเจ็บสาหัส 12,054 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย 35,709 ราย มูลค่าความเสียหาย 1,345,965,811 บาท ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกเกิดในอัตราที่สูง และมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับสูงมาก

อุบัติเหตุการจราจรในเด็กพบว่าเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของเด็กที่เสียชีวิต เมื่อนับรวมทุกกลุ่มอายุ ทั้งในประเทศไทย สหรัฐอเมริกา และทั่วโลก รายงานจากสหรัฐอเมริกาพบเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถ 3,328 ราย และเด็กบาดเจ็บ 396,000 คนต่อปี ในปี 2538 สถิติของโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์พบเด็กประสบอุบัติเหตุจากการจราจรปีละประมาณ 400 ราย คิดเป็น 48% ของเด็กที่ได้รับบาดเจ็บทั้งหมด ส่วนสถิติในโรงพยาบาลตำรวจพบว่าเด็กประสบอุบัติเหตุจากรถปีละ 335 ราย คิดเป็น 25% ของเด็กที่ได้รับบาดเจ็บทั้งหมด<sup>1</sup>

<sup>1</sup> สุทธิพร จิตต์มิตรภาพ, "การป้องกันอุบัติเหตุจากรถในเด็ก," *จุฬาลงกรณ์เวชสาร*, ปีที่ 42 ฉบับที่ 11 (พฤศจิกายน 2541), หน้า 991.

สำหรับประเทศไทย มียอดจำนวนเด็กที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2539 จำนวน 4,153 ราย ซึ่ง 680 ราย หรือประมาณ 16% ของยอดเด็กที่เสียชีวิตนี้ เป็นการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถประเภทต่างๆ แม้จะไม่มีรายละเอียดว่าเป็นยอดเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์เป็นจำนวนเท่าไร ไม่มีตัวเลขการบาดเจ็บ หรือพักรักษาตัวในโรงพยาบาล แต่เชื่อว่าจะต้องเป็นตัวเลขที่สูง ดังนั้น จึงได้มีการศึกษาค้นคว้าเพื่อลดการสูญเสียชีวิต และค่าใช้จ่ายต่างๆ จากอุบัติเหตุรถยนต์ที่เกิดกับเด็ก โดยเด็กทุกคนที่โดยสารรถยนต์จะต้องมีการยึดเหนี่ยวตัวไว้เพื่อป้องกันอันตรายอย่างเหมาะสม สำหรับผู้ใหญ่หรือเด็กอายุเกินกว่า 10 ขวบ ก็คือการคาดเข็มขัดนิรภัย ส่วนเด็กที่เล็กกว่านี้ก็มียุกรณ์ยึดเหนี่ยว หรือเก้าอี้ที่นั่งที่ผลิตขึ้นโดยเฉพาะซึ่งจะทำให้ลดการสูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บได้อีกวิธีหนึ่ง<sup>2</sup>

จากจำนวนสถิติของการบาดเจ็บ การเสียชีวิต และทรัพย์สินที่เกิดขึ้นในอัตราที่สูงนั้น สาเหตุหนึ่งมาจากกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย ยังไม่ครอบคลุม และขาดความเหมาะสม สำหรับคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ โดยเฉพาะยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณใดห้ามผู้ขับขี่รถใช้โทรศัพท์มือถือ ในขณะที่ขับขี่ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับขี่รถจะต้องมีสมาธิและความรับผิดชอบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ด้วย ดังนั้นในขณะที่ขับขี่รถจึงต้องระมัดระวังและใจจดจ่ออยู่กับการขับขี่ ต้องมีการประมวลข้อมูลที่ผ่านเข้ามาสู่ตัวผู้ขับขี่ ตาดู หูฟัง สังเกตต้องตื่นตัวอยู่เสมอไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของสิ่งเสพติดหรือแอลกอฮอล์ จากนั้นสมองจึงจะสั่งการไปตามส่วนต่างๆ ของร่างกายให้ทำการควบคุมรถซึ่งจะออกมาในรูปแบบของการใช้ความเร็ว ใช้เกียร์ บิดพวงมาลัย หรือเบรกซึ่งการกระทำทุกอย่างต้องมีความสัมพันธ์ หากมีสิ่งใดสิ่งหนึ่งบกพร่องอาจทำให้การตัดสินใจผิดพลาด อันส่งผลให้ความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดน้อยลง และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่รถทำให้ประสาทหูไปอยู่ที่การสนทนา ไม่ได้ฟังสิ่งที่กำลังเกิดขึ้นในขณะที่ขับขี่ สมองและจิตใจถูกแบ่งให้ไปจดจ่ออยู่กับการสนทนา ทำให้สมาธิในการควบคุมรถลดน้อยลง บางครั้งอาจไปอยู่ในการสนทนาทั้งหมด ถ้าหากว่าเรื่องที่คุณเป็นเรื่องสำคัญและอาจต้องการการตัดสินใจเป็นส่วนใหญ่ การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่รถเป็นการรบกวนและทำลายสมาธิของผู้ขับขี่ โดยในบางครั้งจะต้องใช้มือข้างใดข้างหนึ่งหรือทั้งสองข้างถือโทรศัพท์เพื่อรับหรือกดเลขหมายโทรออกแทนที่จะใช้มือทั้งสองข้างในการควบคุมพวงมาลัย

<sup>2</sup> บริษัทเจเนอรัล มอเตอร์ส และเซฟโรเลต ประเทศไทย, "คุณหนูปลอดภัยในยานยนต์", เอกสารเผยแพร่เปิดตัวโครงการคุณหนูปลอดภัยในยานยนต์, วันเสาร์ที่ 4 พฤศจิกายน 2543

สายตาที่ต้องจ้องมองไปข้างหน้าต้องละมามองที่โทรศัพท์ และบางครั้งอาจจะต้องเอียงศีรษะเพื่อใช้คอบีบเครื่องโทรศัพท์ การมีใจจดจ่ออยู่กับการสนทนาอาจทำให้อารมณ์ของผู้ขับที่เปลี่ยนแปลงไปโดยไม่คำนึงถึงผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ และจากการศึกษาวิจัยของ นายแพทย์ Donald A.Redelmeier ซึ่งตีพิมพ์ในวารสารทางการแพทย์ ชื่อ Association Between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions ได้ทำการศึกษาดังกล่าวถึงสาเหตุของอุบัติเหตุจากการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ ผลการศึกษาพบว่าการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับยานพาหนะทำให้เกิดความเสี่ยงในการที่จะเกิดอุบัติเหตุรถชนมากขึ้นถึง 4 เท่า นอกจากนี้เครื่องหมายจราจรการออกแบบเครื่องหมายจราจรนั้นวัตถุประสงค์ต้องการให้ผู้ใช้ทางสามารถสังเกตเห็นได้ง่าย มีเวลาทำความเข้าใจและปฏิบัติตามได้ทันที มองเห็นได้ชัดเจนเข้าใจและจดจำได้ง่าย และใช้เป็นมาตรฐานเดียวกัน แต่เครื่องหมายจราจรในปัจจุบันโดยเฉพาะเครื่องหมายจราจรชุดป้ายบังคับที่ติดตั้งอยู่ตามแยก หรือถนนหนทางต่าง ๆ ไม่ว่าจะอยู่ในเขตเทศบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา หรือในเขตทางหลวงต่าง ๆ นั้น เป็นเครื่องหมายที่บังคับให้ผู้ขับที่ต้องปฏิบัติตามยังมีความขัดแย้งไม่เป็นไปในแนวทางเดียวกันระหว่างเครื่องหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และของกรมทางหลวง ทำให้เกิดการเข้าใจไขว้เขว เกิดความสับสน อันมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ขับที่รถ และนำไปสู่อุบัติเหตุจราจรทางบกได้ ซึ่งเครื่องหมายจราจรดังกล่าวตั้งแต่หน่วยงานมีกฎหมายบัญญัติแยกไว้เป็นเอกเทศ ดังนั้นแต่ละหน่วยงานจึงได้กำหนดเครื่องหมายจราจรใช้บังคับขึ้นในเขตรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานโดยไม่ได้มีการประสานในการกำหนดเครื่องหมายจราจรให้ออกมาเป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วประเทศ อีกทั้งการกำหนดอัตราความเร็วของรถโดยเฉพาะในเขตเมืองยังไม่เหมาะสม โดยไม่มีการนำหลักวิศวกรรมจราจรเข้ามาเป็นตัวกำหนดความเร็ว และนำมาพิจารณาควณคู่ไปกับสภาพของถนนและประเภทของถนน ระยะการตัดสินใจและหยุดรถได้อย่างปลอดภัย ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาของอุบัติเหตุในลำดับต้นๆ มาจากการใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือเกินกว่าสมควรตามสภาพของการจราจร และความเสียหายอันเนื่องจากการใช้อัตราความเร็วที่สูงนั้นก็อยู่ในอัตราที่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรในด้านอื่น ๆ หากจะพิจารณาในแง่ของการรับรู้ของประสาทตาเมื่อขับรถในอัตราความเร็วที่สูงขึ้นการรับรู้และการตอบสนองของประสาทตาเกี่ยวกับการรับภาพก็จะลดน้อยลงภาพที่เห็นก็จะไม่ชัดเจนเหมือนขับรถที่มีอัตราความเร็วที่ช้ากว่า ทำให้การคาดคะเนและการกะระยะผิดพลาดตามไปด้วย สำหรับปัจจัยเบื้องต้นที่ทำให้ยานพาหนะเกือบทุกชนิดวิ่งไปบนท้องถนนได้ก็คือยางรถยนต์ ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับมาตรฐานของยางรถยนต์ไว้ ทั้งนี้เนื่องจากยางรถยนต์เป็นสิ่งแรกที่สัมผัสกับพื้นถนนยางรถยนต์ทำให้รถยนต์สามารถเคลื่อนที่ไปได้แม้ไม่มีเครื่องยนต์ และยางยังทำหน้าที่สำคัญในการยึดเกาะถนน และเป็นตัวดูดกลืนและรับแรงกระแทกจากถนน เป็นที่รองรับน้ำหนักและกำลังจากเครื่องยนต์

อีกทั้งยางรถยนต์ยังมีอิทธิพลในการหยุด และการทรงตัวของรถยนต์ด้วย บ่อยครั้งรถเกิดอุบัติเหตุเนื่องมาจากสภาพของยางรถยนต์ที่หมดอายุ หรือเสื่อมสภาพ ไม่มีดอกยาง (ยางหัวโล้น) ยางที่ดอกยางสึกจะไม่รีดน้ำเมื่อวิ่งไปบนถนนที่เปียก หรือฝนตก ยางจะไม่เกาะถนนและจะลื่นลื่นอยู่เหนือผิวน้ำและหากวิ่งมาด้วยความเร็วก็จะเกิดการลื่นไถล เกิดความผิดพลาดของระยะเบรก และระยะหยุดรถ ทำให้รถเสียหลักลื่นไถลและนำไปสู่อุบัติเหตุจรรยาในที่สุด และในส่วนของ การคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารยังไม่มี การจำแนกประเภทของผู้โดยสารที่เป็นเด็กและผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ออกจากกัน ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายใดที่คุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กไว้โดยเฉพาะ เพราะเด็กที่โดยสารในรถยนต์นั้นมีสภาพทางร่างกายและสรีระแตกต่างจากผู้ใหญ่จึงไม่สามารถใช้อุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยที่ติดอยู่ในรถยนต์สำหรับผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ได้ เช่น เข็มขัดนิรภัย ดังนั้น เด็กมักได้รับบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการหยุดหรือเบรกอย่าง กระแทกหัก การโดยสารอยู่ในรถที่วิ่งบนสภาพถนนที่ขรุขระ หรือการเลี้ยวหรือกลับรถก็อาจเป็นสาเหตุให้เด็กที่โดยสารอยู่ในเบาะรถยนต์พลัดตกจากเบาะได้รับบาดเจ็บได้ ตลอดจนบทบัญญัติในกฎหมายที่ห้ามผู้ขับรถ ขับรถในขณะที่เมึนเมาสุรายังไม่ครอบคลุมและแก้ไข ปัญหาของผู้ดื่มสุราในขณะที่ขับรถได้แม้จะมีการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับชี้ให้เห็น ถือว่ามีเมึนเมาเนื่องจากกฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติในลักษณะที่เป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ โดยไม่ได้มุ่งประเด็นไปแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ กล่าวคือ กฎหมายยังเปิดช่องให้ผู้ขับชี้สามารถนำ เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ติดตัวไปในรถได้ อีกทั้งไม่มีการกำหนดเกณฑ์ของปริมาณแอลกอฮอล์ สำหรับผู้ขับชี้ที่อยู่ในวัยเยาว์ ซึ่งยังขาดประสบการณ์ในการขับชี้รถยนต์ และมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง ทั้งนี้เนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านอารมณ์และจิตใจง่าย มีความคิดคะนอง ชอบความสนุกสนานตื่นเต้น และประการสำคัญอีกประการหนึ่งคือ ยังขาด มาตรการทางกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับรถ หรือในที่สาธารณะ อันเป็นต้นเหตุสำคัญของการนำไปสู่การดื่มและเมึนเมาสุราในขณะที่ขับรถ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวนี้ล้วนแต่เป็นกฎหมายที่สำคัญในการที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจรรยา ลดน้อยลง อันเป็นมาตรการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับชี้และผู้โดยสารรถยนต์ หากประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับชี้และผู้โดยสารรถยนต์ ดังกล่าวแล้ว ก็จะสามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจรรยาจรรลงได้อีกระดับหนึ่ง

## 2. สมมติฐาน

อุบัติเหตุจากการจราจรในปัจจุบันมีอัตราที่สูงและมีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และอนามัยของประชาชนเป็นส่วนรวม เป็นการบั่นทอนเศรษฐกิจความเจริญของประเทศชาติ ทั้งนี้เนื่องมาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรบางเรื่อง เช่น การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี้อยนต์ เครื่องหมายจราจร การกำหนดอัตราความเร็วที่เหมาะสม การกำหนดมาตรฐานของยางรถยนต์ การกำหนดให้ใช้เครื่องเหนี่ยวรั้งร่างกายสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก การควบคุมการครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี้อยนต์ โดยเรื่องดังกล่าวยังขาดความชัดเจน และบางเรื่องยังขาดกฎหมาย สำหรับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี้อานพาหนะ ผู้โดยสาร และผู้ใช้ถนน ดังนั้นควรศึกษาหาแนวทาง หรือมาตรการที่เหมาะสมเพื่อนำมาปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรที่มีอยู่แล้ว จะทำให้ลดอุบัติเหตุ และความเสียหายได้

## 3. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 3.1 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้กฎหมาย เกี่ยวกับการจราจรของผู้ใช้รถยนต์
- 3.2 ศึกษามาตรการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี้อและผู้โดยสารยานพาหนะ
- 3.3 ศึกษากฎหมายของต่างประเทศ เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายของไทย
- 3.4 เพื่อนำผลการศึกษาวิจัยไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจร วัฒนธรรมประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ในการขับขี้อยนต์และลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

## 4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 4.1 เพื่อทราบข้อบกพร่องของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน
- 4.2 ทำให้ทราบมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศในอันที่จะเป็นแนวทางแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายต่อไป
- 4.3 ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุจากการจราจร กับผู้ใช้รถยนต์

## 5. ขอบเขตของการทำวิจัย

5.1 ศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก และการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ประมวลกฎหมายอาญา และ พระราชบัญญัติอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้รถยนต์โดยศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ และประเทศสิงคโปร์ โดยให้ความสำคัญของการศึกษาวิจัยไปที่ปัญหาของ การใช้โทรศัพท์มือถือในระหว่างขับรถ ข้อจำกัดทางด้านความเร็ว อุปกรณ์หลักอันได้แก่ยางรถยนต์ มาตรการในการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารโดยเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นเด็ก มาตรการการป้องกันการขับขี่รถยนต์ในขณะเมาสุรา เพื่อนำมาวิเคราะห์และหามาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ อันอาจเป็นแนวทางการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รถยนต์ต่อไป

5.2 โทรศัพท์มือถือในที่นี้ให้หมายความรวมถึง โทรศัพท์ชนิดพกพา หรือโทรศัพท์อื่นๆ ซึ่งอาจนำไปใช้ในยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ได้

5.3 รถยนต์ในที่นี้ให้หมายความรวมถึง รถยนต์ส่วนบุคคล ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542

## 6. ระเบียบวิธีการวิจัย

วิจัยเอกสาร (Documentary research) ด้วยการค้นคว้าและรวบรวม ข้อมูลด้านเอกสารที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้มาจากการค้นคว้าจากหนังสือ บทความ วารสาร จุลสาร เอกสารเผยแพร่ของหน่วยงานราชการ หรือ หน่วยงานเอกชนต่าง ๆ รายงานการสัมมนา รายงานวิจัย วิทยานิพนธ์ กฎหมายต่าง ๆ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ประมวลกฎหมายอาญา เป็นต้น ตลอดจนศึกษาข้อมูลจากตำราต่างประเทศ โดยข้อมูลเหล่านี้มีแหล่งข้อมูลจาก ห้องสมุดต่าง ๆ เช่น ห้องสมุดคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ห้องสมุดคณะแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ห้องสมุดสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ห้องสมุดรัฐสภา หอสมุดแห่งชาติ ห้องสมุดสถาบันพัฒนาข้าราชการตำรวจ ห้องสมุดสำนักงาน

มาตรฐานอุตสาหกรรม ห้องสมุดสำนักงานคณะกรรมการป้องกันการอุบัตินภัยแห่งชาติ ห้องสมุดสำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก โดยวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาจากเอกสารต่างๆ แล้วเรียบเรียงและอ้างอิง ประกอบเนื้อหาการวิจัยในแต่ละบทต่อไป