

บทที่ 1

บทนำ



ที่มาและความสำคัญของปัญหา

“อุบัติเหตุเป็นโรคที่เกิดจากการพัฒนา” เป็นคำกล่าวขององค์การอนามัยโลก (2524: 1) ซึ่งหมายถึงว่า ยิ่งประเทศพัฒนามากขึ้นไปเท่าใด อุบัติเหตุก็ย่อมเกิดคามามากขึ้นเท่านั้น เช่นเดียวกับประเทศไทย ซึ่งมีการพัฒนาในหลาย ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การศึกษา และการคมนาคม เป็นต้น

อุบัติเหตุ (Accidents) หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจหรือไม่คาดคิดมาก่อน เป็นผลให้เกิดความสูญเสียขึ้น โดยความสูญเสียดังกล่าวอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. ความสูญเสียที่มองเห็นได้ ซึ่งได้แก่ ความเสียหายแก่ทรัพย์สิน อันตรายต่อร่างกาย และจิตใจ รวมไปถึงชีวิต ค่ารักษาพยาบาล ค่าทำศพ ค่าชดเชยระหว่างเจ็บป่วย
2. ความสูญเสียที่มองไม่เห็นทางจิตใจ ซึ่งเป็นความสูญเสียทางอ้อม คือ ค่าของความเศร้าสลด หรือความรู้สึกเป็นทุกข์ ถ้าผู้สูญเสียเป็นพ่อแม่ ผู้ซึ่งเป็นลูกก็ย่อมจะตกอยู่ในสภาพบ้านแตก หรือแม้แต่ความเศร้าโศกของพ่อแม่ที่ดั่งสูญเสียลูกไปในวัยอันไม่สมควร

ค่าของความสูญเสียที่มองเห็นได้นั้น เมื่อเทียบกับค่าของความสูญเสียที่มองไม่เห็นดังกล่าว ก็ย่อมเป็นสิ่งที่สามารถทดแทนคืนได้เพราะเป็นเพียงเรื่องทางวัตถุ ผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยจอห์นฮอปกินส์ ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้ ซึ่งปรากฏว่าค่าของความสูญเสียที่มองเห็นได้นี้มีผู้ให้ความสำคัญเพียงร้อยละ 6 เท่านั้น แต่ค่าของความสูญเสียที่มองไม่เห็นหรือมีผลกระทบต่อความรู้สึกจิตใจ ได้รับความสำคัญจากผู้ตอบถึงร้อยละ 94 นอกจากความสูญเสียดังกล่าวยังทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม และในเรื่องของการดูแลสุขภาพอนามัยของเด็กและเยาวชน รวมทั้งในคนหนุ่มสาว เพื่อหวังจะได้บุคลากรที่มีคุณภาพมาเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ แต่ก็ต้องมาค่านเสียชีวิตก่อนวัยอันสมควร หมคโอกาสที่จะได้รับใช้ชาติ (วิจิตร บุญชะโทตระ, 2531)

จากการสำรวจของกระทรวงสาธารณสุข และองค์การอนามัยโลก (2524) พบว่า โรคชนิดต่าง ๆ ในประเทศไทย ที่เคยเป็นปัญหาทางสาธารณสุขที่สำคัญ ๆ เช่น บิด อหิวาตกโรค ปอดอักเสบ มะเร็ง มาเลเรีย ได้ลดลงตามลำดับ แต่โรคใหม่ที่เกิดขึ้นทางกับโรคเหล่านี้ก็คือ “อุบัติเหตุ” ซึ่งเป็นสาเหตุการตายของคนไทยเป็นอันดับ 3 ในปีพ.ศ.2532 และได้เลื่อนมาเป็น อันดับ 2 รองจากโรคหัวใจ ตั้งแต่ปีพ.ศ.2533-2536 โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และรุนแรงขึ้นเป็นลำดับทุก ๆ ปี ดังแสดงในตารางที่ 1



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1 อัตราการตายด้วยสาเหตุสำคัญ 10 อันดับ ต่อประชากร 100,000 คน พ.ศ.2532-2536

สาเหตุการตาย	ลำดับ ที่	2532		ลำดับ ที่	2533		ลำดับ ที่	2534		ลำดับ ที่	2535		ลำดับ ที่	2536	
		จำนวน	อัตรา		จำนวน	อัตรา		จำนวน	อัตรา		จำนวน	อัตรา		จำนวน	อัตรา
รวม		246,578	444.7		252,512	448.2		264,350	466.5		275,313	479.8		285,731	492.1
โรคหัวใจ	1	27,452	49.5	1	28,924	51.3	1	31,003	54.7	1	32,131	56.0	1	33,989	58.5
อุบัติเหตุและการเป็นพิษ	2	19,482	35.1	2	23,634	41.9	2	25,852	45.6	2	27,811	48.5	2	30,599	52.7
มะเร็งทุกชนิด	3	20,385	36.8	3	22,154	39.3	3	23,332	41.2	3	24,961	43.5	3	26,132	45.0
ความดันโลหิตสูงและโรคหลอดเลือดในสมอง	4	7,966	14.4	4	8,445	15.0	4	9,835	15.9	4	9,709	16.9	4	9,496	16.4
การบาดเจ็บจากการฆ่าตัวตาย ถูกฆ่าตาย และอื่น ๆ	5	9,834	16.3	5	8,621	15.3	5	8,386	14.8	5	8,732	15.2	5	8,553	14.7
โรคไตเรื้อรังและไตอ่อน	6	7,738	14.0	6	7,320	13.3	6	7,566	13.4	6	7,644	13.3	6	7,527	13.0
ปอดอักเสบและโรคอื่นๆ ของปอด	7	6,168	11.1	7	5,902	10.5	7	6,393	11.3	7	6,569	11.4	7	6,005	10.8
โรคอัมพาต กลุ่มอาการของโรคพิษ และ โรคพิษ	8	3,957	7.1	8	4,254	7.6	8	4,511	8.0	8	5,556	9.7	8	5,761	9.9
วัณโรคทุกชนิด	9	4,218	7.6	9	3,937	7.0	9	3,663	6.5	9	3,595	6.3	9	3,514	6.1
อัมพาตทุกชนิด	10	3,347	6.0	10	3,341	5.9	10	3,466	6.1	10	3,556	6.2	10	3,152	5.4
อื่น ๆ		136,823	246.8		135,780	241.0		141,143	249.1		145,049	252.8		149,003	256.6

ที่มา: สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย 2536 กระทรวงสาธารณสุข

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

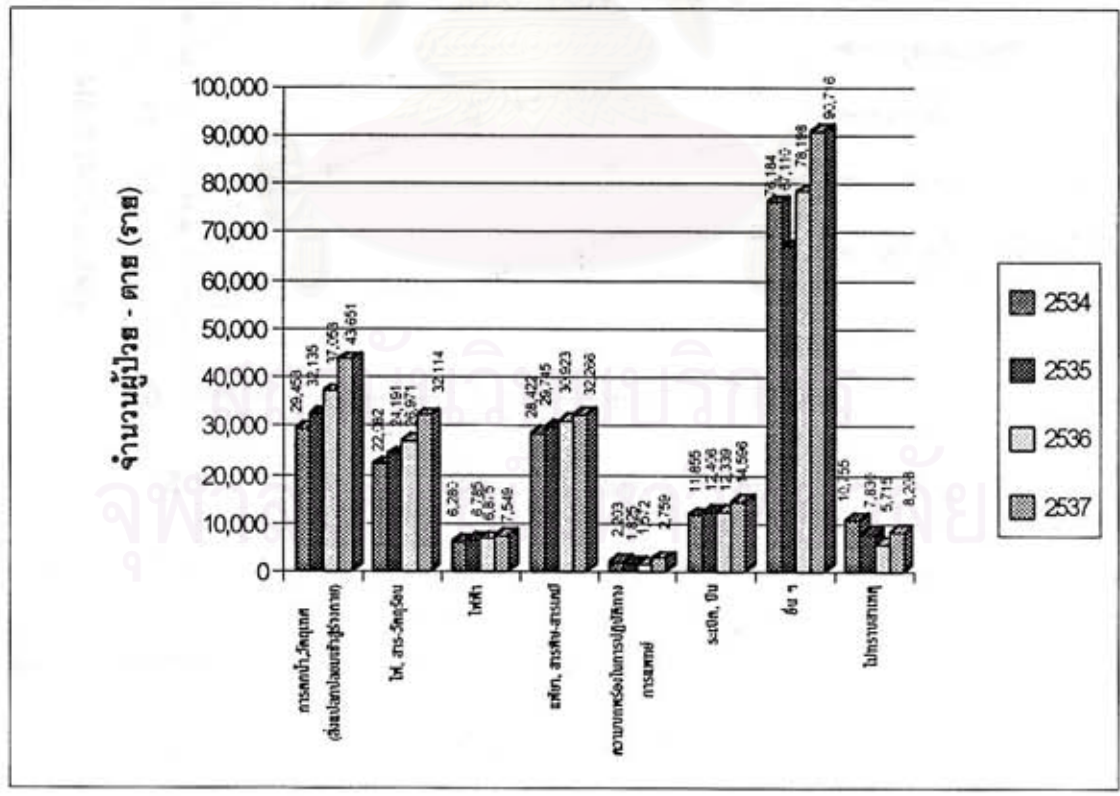
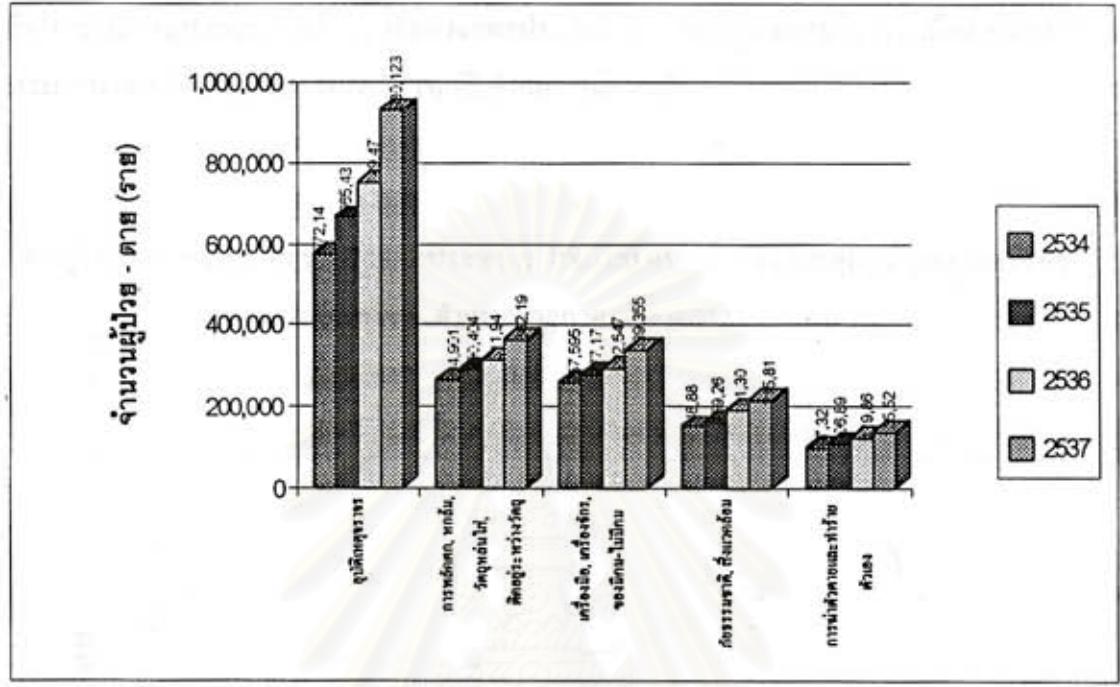
จากตารางที่ 1 อัตราการตายด้วยสาเหตุที่สำคัญ 10 อันดับต่อประชากร 100,000 คน พ.ศ.2532-2536

ในปัจจุบันคนไทยเสี่ยงภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด ในรอบ 20 ปีที่ผ่านมาพบว่า คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น 600% โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ 20% และหากเปรียบเทียบกับการเดินทางทุกประเภทแล้ว พบว่า การเดินทางด้วยรถจะมีความเสี่ยงภัยสูงกว่าเครื่องบิน 46 เท่า สูงกว่าการเดินทางด้วยเรือ 350 เท่า (วิชร แสงสิงแก้ว, 2539) และมีอัตราการเกิดสูงสุดในบรรดาอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ดังแสดงในแผนภูมิกราฟแท่งที่ 1



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

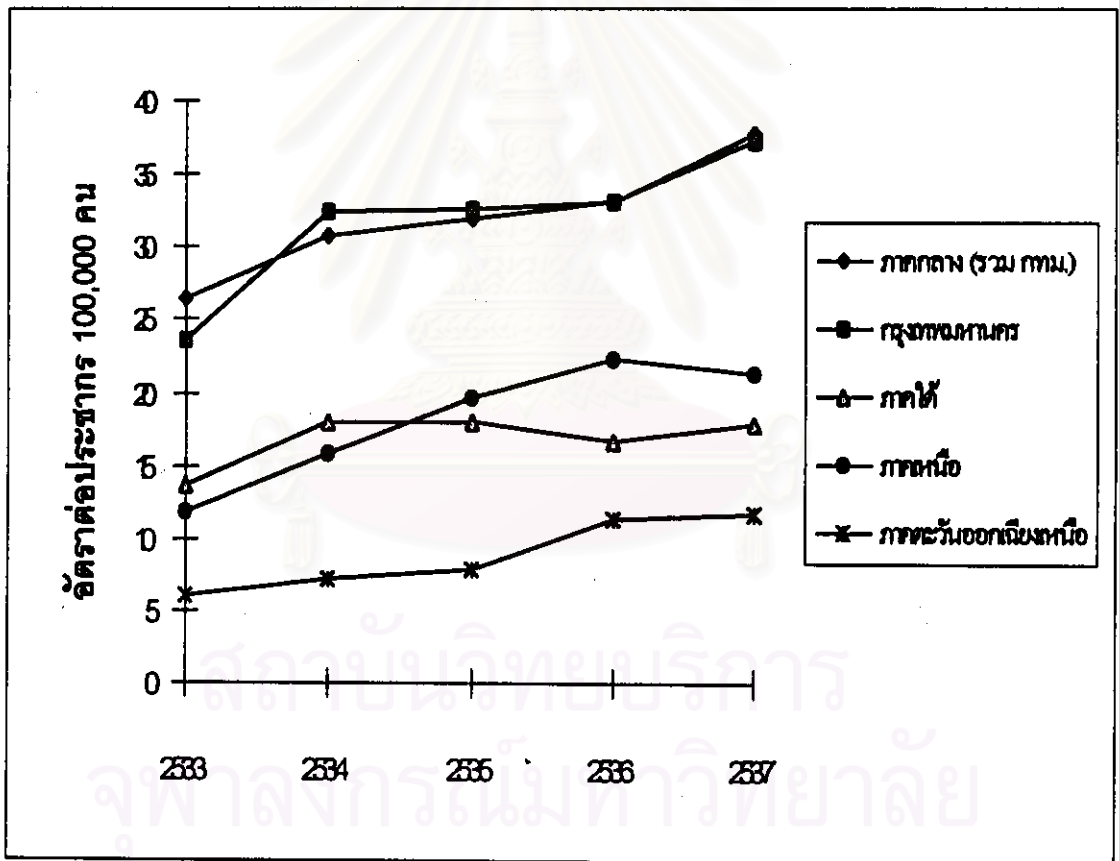
แผนภูมิกราฟแท่งที่ 1 แสดงจำนวนผู้ป่วย-ตาย เนื่องจากอุบัติเหตุจากโรงพยาบาลทั่วประเทศ
 พ.ศ.2534-2537



ที่มา : ศูนย์ข้อมูล สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (กปอ.)

และเมื่อพิจารณาตามรายภาคของประเทศไทยแล้ว จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุยานยนต์ในการจราจรมีแนวโน้มสูงขึ้นในทุกภาค และภาคกลางจะมีอัตราการตายเป็นอันดับ 1 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นเศรษฐกิจ การเมือง การปกครอง การคมนาคม ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทุกปี ดังแผนภูมิกราฟที่ 3

แผนภูมิกราฟแท่งที่ 2 อัตราตาย (ต่อประชากร 100,000 คน) ด้วยอุบัติเหตุยานยนต์จราจรของประเทศไทย จำแนกรายภาค ปีพ.ศ.2533-2537



ที่มา : สถิติสาธารณสุข พ.ศ.2537 กระทรวงสาธารณสุข

สำหรับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในกรุงเทพมหานครก็คือ รถยนต์นั่ง จากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุจากรายทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ.2538 ของกรมตำรวจ พบว่า มีจำนวนถึง 42,388 คัน คิดเป็นร้อยละ 65.75 ของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครทั้งหมด และเมื่อเปรียบเทียบกับสถิติยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั่วราชอาณาจักรแล้ว รถยนต์นั่งก็ยังคงเป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดถึงร้อยละ 50.75 (กรมตำรวจ, 2531-2538) ซึ่งสอดคล้องกับสถิติของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานแรงงาน และงบประมาณ กรมตำรวจ (2537: ภาคผนวก) ที่เสนอไว้ว่า ในปี พ.ศ.2536 (ตลอดปี) และปี พ.ศ.2537 เป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุมากเป็นอันดับหนึ่งในกรุงเทพมหานคร อีกทั้งยังเป็นประเภทของรถที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังเช่นในปี พ.ศ.2535 มีรถยนต์ประเภทนี้จดทะเบียนเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2534 โดยเฉลี่ยถึงวันละ 410 คัน (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2536: ภาคผนวก)

ศ.นพ.วิจิตร บุญชะโหดระ (2527) ได้จำแนกความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ 3 ประเภทคือ

1. ความสูญเสียทางกาย (human loss)
2. ความสูญเสียทางจิตและสังคม (psychological and social losses)
3. ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (economic loss)

1. ความสูญเสียทางกาย (human loss)

ความสูญเสียทางกายในที่นี้หมายถึง

- 1) ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต (death)
- 2) ผู้บาดเจ็บ (injury)

จากสถิติของกองวิจัยและวางแผน กรมตำรวจ พบว่า ในปีพ.ศ.2538 เฉลี่ยแล้วคนไทยเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจราจรชั่วโมงละ 1.91 คน บาดเจ็บชั่วโมงละ 5,379 คน ซึ่งผู้บาดเจ็บจนเกิดการพิการ (Disabling Injuries) กลายเป็นปัญหาสำคัญมากกว่าการบาดเจ็บถึงตาย (Fatal Injuries) เสียอีก ในประเทศไทยนั้นประมาณร้อยละ 13 ของคนพิการพบว่ามีสาเหตุที่สืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนน (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2537)

2. ความสูญเสียทางจิตและสังคม (psychological and social losses)

ความสูญเสียทางจิตใจและสังคมนี้ กล่าวได้ว่าเป็นความสูญเสียที่ไม่อาจมองเห็นด้วยตา เพราะเป็นรูปของนามธรรม ขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุหรือของสังคมนั้น ๆ ซึ่งเป็นเพียงการประเมินโดยประมาณการเท่านั้น

ความสูญเสียทางจิตใจและสังคมนี้ได้แก่

- 1) ความเจ็บปวด
- 2) ความเศร้าโศกเสียใจ ความเป็นทุกข์
- 3) ความหวาดกลัวเสียขวัญ
- 4) เสียจริต จิตฟั่นเฟือน
- 5) สังคมพิการ
- 6) การถูกคัดออกจากสังคม
- 7) การถูกทอดทิ้งโดดเดี่ยว

ความสูญเสียนี้ไม่อาจทดแทนได้ด้วยเงิน ผลเป็นให้ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตได้ตามปกติ ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 อัตราส่วนร้อยละของผู้มีอาการโรคประสาท อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถ

อาการ	อุบัติภัยรถยนต์ (%)
ปวดศีรษะ (Headache)	45
วิตกกังวล (anxiety)	35
หวาดกลัว (phobia)	35
บุคลิกภาพเปลี่ยน (immortality)	34
ความกดดัน ((depression)	21
ปัญหาทางเพศ (sex problems)	18
เขื่องซึม (Insomnia)	15
ชัก (conversion hysteria)	3

3. ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (Economics loss)

ในแต่ละปีประเทศไทยเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจากรถอย่างมาก ทั้งทางด้านทรัพย์สิน รายได้ และการผลิตของผู้เสียชีวิตและพิการตลอดอายุขัย อีกทั้งค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล และรายได้ที่สูญเสียระหว่างรักษาพยาบาลและพักฟื้น (กระทรวงสาธารณสุข, ม.ป.ป.: 3) ซึ่งจากการศึกษาของธนาคารโลกพบว่า ประเทศไทยต้องประสบกับการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถแต่เพียงอย่างเดียว ปีละประมาณร้อยละ 1-2 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (GNP) (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, 2537)

เมื่อพิจารณาจากสถิติของมูลค่าทรัพย์สินเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถทางบกของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ.2531-2538 แล้ว นับเป็นมูลค่ามหาศาล ซึ่งในส่วนของกรุงเทพมหานครนั้น เป็นมูลค่าสูงมากเมื่อเทียบอัตราส่วนกับมูลค่าทรัพย์สินเสียหายทั้งประเทศ ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 มูลค่าทรัพย์สินเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถทางบก ระหว่างปีพ.ศ.2531-2538

ปี พ.ศ.	รับแจ้งคดี (ราย)	มูลค่าทรัพย์สิน เสียหาย ทั่วราชอาณาจักร (บาท)	มูลค่าทรัพย์สิน เสียหายใน กรุงเทพมหานคร (บาท)	ร้อยละของมูลค่า ทรัพย์สินเสียหาย ทั่วราชอาณาจักร (บาท)
2531	42,583	336,547,399	76,502,000	22.73
2532	43,557	439,028,407	93,888,300	21.39
2533	43,646	478,403,133	100,879,200	21.09
2534	49,625	639,616,074	154,264,658	24.12
2535	61,329	607,793,000	136,744,000	22.50
2536	84,892	1,021,464,000	494,721,000	48.43
2537	102,610	1,408,219,000	416,698,000	29.59
2538	94,362	1,631,117,000	497,050,000	30.47

ที่มา : งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ กรมตำรวจ

นอกจากอุบัติเหตุจากรางรถเป็นปัญหาสำคัญในการสูญเสียผลิตผลของชาติ (National Productivity) ซึ่งก็คือ ทรัพยากรมนุษย์ที่เป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศแล้ว รวมทั้งทรัพย์สินเสียหายมูลค่านับพันล้านบาท โดยทำให้ทรัพย์สินเสียหายชั่วโมงละ 186,200.57 บาท (กองวิจัยและวางแผน กรมตำรวจ) แล้วนั้น ประเทศไทยยังต้องตั้งงบประมาณสำหรับแผนงานฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ป่วยและผู้พิการ สำหรับปี พ.ศ.2539 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 120, 650, 700 บาท (กระทรวงสาธารณสุข สำนักนโยบาย และแผนสาธารณสุข, ม.ป.ป.: 77)

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDR1) ได้คำนวณความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจากรางรถทางบกเฉพาะปี พ.ศ.2538 โดยรวม 3 รายการสำคัญคือ

1. ความสูญเสียด้านทรัพย์สิน
2. รายได้และการผลิตของผู้เสียชีวิต และพิการตลอดอายุขัย
3. ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและรายได้ที่สูญเสียระหว่างรักษาพยาบาลและพักฟื้น

พบว่า ประเทศไทยต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณ 61,079 - 92,290 ล้านบาทต่อปี คิดเฉลี่ยชั่วโมงละ 7-10 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับงบประมาณทั้งประเทศ ซึ่งคิดเป็น 1.9-2.8 เท่าของงบประมาณกระทรวงสาธารณสุขในปีเดียวกัน (32,898.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.87) คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 2.23 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GNP)

นอกจากนี้อุบัติเหตุจากรางรถยังก่อให้เกิดผลข้างเคียงอื่น ๆ เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด การเผาผลาญน้ำมันอย่างสูญเปล่า การเสียเวลา เสียสุขภาพจิต เป็นต้น

ดังจะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุจากรางรถ ทำให้เกิดผลเสียหายนัปการ ซึ่งจากสถิติในปี พ.ศ.2538 มีการรับแจ้งอุบัติเหตุจากในกรุงเทพมหานคร มีจำนวนถึง 64,469 ราย โดยสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะถึงร้อยละ 76.26 ดังแสดงในตารางที่ 4

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4 แบบรายงานอุบัติเหตุจากรถทางบก กรุงเทพมหานคร ประจำปี 2538 รับแจ้งมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น รวมทั้งหมด 64,469 ราย

สาเหตุของอุบัติเหตุ	จำนวน (ราย)
1. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	12,566
2. ดัดหน้าระยะกระชั้นชิด	8,158
3. แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	7,739
4. ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	502
5. ไม่ให้สัญญาณจอด/ระกอ/เกี่ยว	3,304
6. ฝ่าฝืนป้ายหยุดทางแยก	3,462
7. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	4,892
8. ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด	3,300
9. รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย/สัญญาณตามที่กำหนด	543
10. บรรทุกเกินอัตรา	567
11. ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	906
12. อุบัติการณ์ชั่วคราว	1,023
13. เมาสุรา	588
14. หลับใน	189
15. เสด็จสารออกฤทธิ์ค่อจิตและประสาท เช่น ยาบ้า	162
16. ทัศนวิสัยขณะวิ่งตัดหน้า เช่น วิวควาย	98
17. ขับรถผิดช่องทาง	1,605
18. ตามกระชั้นชิด	2,713
19. ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	245
20. อื่น ๆ	7,367
21. ไม่แจ้ง	5,716

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ กรมตำรวจ รวบรวมโดย
ศูนย์ข้อมูลสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ

ในการที่จะขับรดให้ปลอดภัยนั้น ผู้ขับซึ่งจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจร โดยที่ ศ.นพ.วิจิตร บุษยะโทตระ (2538: 8) เห็นควรวำให้ยึดหลักปฏิบัติในเรื่องกฎจราจร คือต้องมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจรเป็นอย่างดี ซึ่งกฎจราจรมีไว้เพื่อให้ผู้ขับรดประพฤดิและปฏิบัติในแนวเดียวกัน เพื่อความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย โดยผู้ขับซึ่งจะต้องมีจิตสำนึกอยู่เสมอว่า “กฎจราจรคือ กฎแห่งความปลอดภัย” และควรปลูกเรำให้ประชาชนทุกคนมีความตระหนัก ทั้งคนขับรดและคนเดินถนนให้มามีส่วนร่วมในปัญหา แต่จากสภาพความเป็นจริงแล้ว พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรกันเป็นจำนวนมากอย่างน่าคใจ ดังเช่นในปี พ.ศ. 2536 พบว่า มีการออกใบตั้งแก่ผู้กระทำผิดกฎจราจรในกรุงเทพมหานครจำนวนกว่า 2,176,448 ราช แต่ในรายงานตัวและชำระค่าปรับเพียงร้อยละ 55 เท่านั้น (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักนายกรัฐมนตรี, 2536: 3) ส่วนในปี พ.ศ.2539 ตั้งแต่เดือน ม.ค.-ก.ค. ได้มีการออกใบตั้งถึง 926,152 ใบ รวมเป็นเงินค่าปรับทั้งสิ้นถึง 108,662,859 บาท ในระยะเวลาเพียง 7 เดือนเท่านั้น ซึ่งจากการศึกษาวิจัยของสภาวิจัยแห่งชาติพบว่า จำนวนคนไทยฝ่าฝืนกฎจราจรเพิ่มสูงมากขึ้นทุกปี ในร้อยละ 48 นั้นหมายถึง ถ้าปีนี้มีจำนวน 2,176,448 ราช ปีหน้าจะเพิ่มเป็น 3,264,672 ราช (ศ.นพ.วิจิตร บุษยะโทตระ, 2538: 194) ซึ่งข้อเท็จจริงนี้สอดคล้องกับผลการวิจัยของอำนวย นาคแก้ว (2534, อ้างถึงใน วิสุทธิ อริชกัญญา, 2539: 2) ที่ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขั้รตยคนค้ำในกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาทั้งกลุ่มผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาล กลุ่มที่เคข้ได้รับอุบัติเหตุ และกลุ่มผู้ที่ไม่เคข้ประสบอุบัติเหตุ ในระยะเวลา 1 ปี นับจากวันเก็บข้อมูล รวมจำนวนทั้งสิ้น 427 ราช ซึ่งผลการวิจัยส่วนหนึ่งพบว่า ปริมาณการได้รับใบตั้ง (แสดงถึงพฤติกรรมกำขั้ซึ่งที่ไม่เหมาะสม หรือไม่ถูกต้องของผู้ขับขั้) มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับการเกิดอุบัติเหตุ

จากอุปนิสัยการขับรดที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของคนไทยนั้น นักวิชาการบางท่านได้มองพฤติกรรมของวัฒนธรรมไทยว่า มีความเป็นปัจเจกชนนิยมที่ขาดกฎเกณฑ์ วินัย

เอกวิทย์ ฅ ถกลาง (2523, อ้างถึงใน ชนวิวัฒน์ สุวรรณจรัส, 2539: 34) ได้สรุปว่า การขาดระเบียบเป็นหนึ่งในลักษณะที่ควรแก้ไขเพื่อความอยู่รอดปลอดภัยของชาติ

สุพัศรา สุภาพ (2536) เห็นว่า มีการขาดระเบียบที่เห็นได้ในกิจกรรมหลายอย่าง เช่น การขับรด บางคนแยงซ้าย บางคนแยงขวา บางคนก็เถี่ยวในทางที่ห้ามเถี่ยว บางคนก็ฝ่าไฟแดง บางคนก็จอดในที่ห้ามจอด

สนิท สมัยการ (2520, อ้างถึงใน ธนวัฒน์ สุวรรณจรัส, 2539: 34) ได้ให้ข้อสังเกตถึง การที่วัฒนธรรมของคนไทยขาดระเบียบวินัยเพราะว่า “คนไทยเน้นเรื่องมารยาทการต้อนรับแขก มัก อ่อนน้อม แต่ว่าอย่างอื่นแตกต่างกันมาก ทั้งนี้เพราะ Socialization ของเราไม่ค่อยเน้นหนักเรื่อง วินัย”

ส่วน ศ.นพ. วิทยา นาควัชระ (2539) กล่าวว่า “เมื่อคนอยู่ในสภาพอดคิดคนยอมเกิด ความไม่พอใจ เพราะความต้องการของคน (Need) ถูกจำกัดลง ทำให้พื้นฐานทางอารมณ์เต็มไปด้วย ความโกรธ ซึ่งหากสะสมมาก ๆ จะก่อให้เกิดความก้าวร้าว และคนที่มีความพื้นฐานอยู่บนความก้าวร้าว มักจะเป็นคนในร้อน เห็นแก่ตัว เอาแต่ได้ พร้อมทั้งจะกระทำทุกอย่างเพื่อตนเองมากขึ้น”

นอกจากนี้การคิดนิยต์เจ้าขุนมูลนาย ถือว่าตัวเองเป็นผู้ใหญ่มีสิทธิจะทำอะไรก็ได้ โดยไม่ ต้องคำนึงถึงผู้อื่น และพวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือเมื่อตนกระทำผิด รวมทั้งพวกที่ ไม่รู้กฎหมาย หรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งไม่รู้ หรือพวกที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน

จึงกล่าวได้ว่าผู้จับขังจากวัฒนธรรมในการใช้ทาง การใช้รถใช้ถนนยังเป็นของใหม่ สำหรับคนไทยพอสมควร และระยะเวลานั้นยังไม่ใช่ปัญหาสำคัญเท่ากับพื้นฐานทางวัฒนธรรม และลักษณะนิสัยที่ได้รับการฝึกอบรม ตลอดจนการหล่อหลอมกันมาในอดีต ผนวกกับอิทธิพล เถวๆ ของวัฒนธรรมแบบตัวใครตัวมัน ใครดีใครได้ ผู้จับขังและผู้เดินเท้าจึงพยายามรักษาผลประโยชน์ของตัวเองไว้อย่างเหนียวแน่น โดยเฉพาะในสังคมที่ทุกคนจะต้องแข่งขัน จนทำให้ขาด วินัยและการใช้ทางอย่างถูกต้อง จึงเป็นปัญหาของการจราจร (ฮาภา จุณนงค์, 2534; อ้างใน บุญเกิด มาอ่อง, 2539)

จากการที่อุบัติเหตุต่าง ๆ เกิดขึ้นตลอดเวลากอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นส่วนหนึ่งในชีวิต ประจำวันมนุษย์ ทำให้คนจำนวนมากเริ่มมีความเชื่อกันอย่างผิด ๆ ว่า อุบัติเหตุเป็นถึงบันดาลของ พระเจ้าเบื้องบน (Act of God) หรือถูกกำหนดจากโชคชะตา หรือพรหมลิขิต ซึ่งมนุษย์ไม่สามารถ หลีกหนีได้ เพราะเมื่อ “คนถึงที่ตายก็ต้องตาย” จึงได้ปล่อยปละละเลยให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำแล้วซ้ำอีก จนเป็นปัญหาเรื้อรังทับทวีขึ้นเป็นลำดับ ทั้งที่องค์การอนามัยโลกถือว่าอุบัติเหตุเป็นโรคระบาดร้าย แรงชนิดหนึ่งซึ่งสามารถป้องกันได้ เช่นเดียวกับอุบัติเหตุจราจร

คั้งที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้ทรงเห็นความสำคัญของปัญหานี้ จึงได้มี
กระแสพระราชดำริต่อกับกรมตำรวจ เป็นแนวทางในทางแก้ไข ดังต่อไปนี้

“ให้ผู้ใช้รถใช้ถนน เคารพกฎจราจร และมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนและหาความร่วมมือ
จากประชาชนให้ช่วยกันแก้ปัญหานี้” (บุญเกิด มาอ่อง, 2539: 126)

คั้งนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาปัจจัยต่าง ๆ อันจะทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลใน
กรุงเทพมหานคร ปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุ ซึ่งจะทําให้ลดการสูญเสียชีวิต
ทรัพย์สิน และผลร้ายอื่น ๆ อีกนํานับการที่ตามมา โดยปัจจัยต่าง ๆ ที่จะก่อให้เกิดการปฏิบัติดัง
กล่าวนั้นก็ได้แก่การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจร อันจะนำไปสู่ความรู้ ความตระหนัก และมี
การปฏิบัติตามกฎจราจรในที่สุด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลใน
กรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจร กับความรู้
ความตระหนัก และการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร
4. เพื่อหาปัจจัยที่อธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้มากที่สุด

ปัญหานําการวิจัย

1. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการ
จราจรอย่างไร
2. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร มีความรู้ ความตระหนัก และการ
ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างไร
3. มีความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจร กับความรู้ ความ
ตระหนัก และการปฏิบัติตามกฎจราจรหรือไม่
4. ปัจจัยใดที่อธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้มากที่สุด

สมมติฐานการวิจัย

1. การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจร มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องกฎจราจร
2. การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจร มีความสัมพันธ์กับความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจราจร
3. การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจร มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร
4. ความรู้เรื่องกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจราจร
5. ความรู้เรื่องกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร
6. ความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร
7. การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจร สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้มากที่สุด

ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร และขับรถอยู่ภายในกรุงเทพมหานครเป็นประจำ โดยศึกษาการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร จากสื่อมวลชนประเภทวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และนิตยสาร สื่อบุคคลที่ศึกษา ได้แก่ สมาชิกในครอบครัว เพื่อนร่วมงาน หรือเพื่อนร่วมสถาบันการศึกษา เพื่อนบ้าน เจ้าหน้าที่ราชการ (เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) เป็นต้น

ข้อจำกัดในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ดังนั้นผลการวิจัยจึงไม่สามารถอ้างอิงกับผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่น ๆ หรือในจังหวัดอื่น ๆ ได้

นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

การเปิดรับข่าวสาร หมายถึง การเปิดรับสื่อมวลชน และการเข้าถึงสื่อบุคคล ซึ่งเป็นข่าวสารเกี่ยวกับการจรรยาบรรณ

การเปิดรับสื่อมวลชน หมายถึง ความบ่อยครั้งในการรับข่าวสารเกี่ยวกับการจรรยาบรรณจากการฟังวิทยุ ดูโทรทัศน์ อ่านหนังสือพิมพ์ และนิตยสาร

การเข้าถึงสื่อบุคคล หมายถึง ความบ่อยครั้งในการสนทนาพูดคุย หรือติดต่อสื่อสารกับบุคคลต่าง ๆ เกี่ยวกับข่าวสารการจรรยาบรรณ ในที่นี้หมายถึง สมาชิกในครอบครัว เพื่อนร่วมงานหรือเพื่อนสถาบันการศึกษา เพื่อนบ้าน เจ้าหน้าที่ราชการ (เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก) เป็นต้น

ความรู้ หมายถึง ความรู้ที่เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ พ.ร.บ. จรรยาบรรณ พ.ศ.2522 รวมทั้งสถานการณ์อุบัติเหตุจรรยาบรรณ

ความตระหนัก หมายถึง ความรู้ที่รับรู้ คิดได้และรู้สึกผิดชอบต่อปัญหาจรรยาบรรณอุบัติเหตุจรรยาบรรณ และผลเสียที่จะตามมา รวมทั้งสำนึกถึงความจำเป็นและความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณ

การปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณ หมายถึง การจับรถอย่างถูกต้องตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 อย่างมีระเบียบวินัย และมารยาท

ผู้จับผิดรถยนต์ส่วนบุคคล หมายถึง บุคคลที่มีใบอนุญาตจับผิดรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีภูมิตำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร และจับผิดอยู่ภายในกรุงเทพมหานครเป็นประจำ

อุบัติเหตุจรรยาบรรณ หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นขณะจับผิดรถยนต์โดยไม่ได้คาดไว้ล่วงหน้ามาก่อน อันอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ การตาย และความเสียหายแก่ทรัพย์สิน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลการวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบการสื่อสารเพื่อเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเพื่อให้เกิดความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล
2. เพื่อเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการวางแผนการสื่อสารเพื่อให้ข้อมูลข่าวสารการจราจรแก่ประชาชน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย