

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยในอดีตเป็นสังคมเกษตรกรรม (Agricultural Society) การคมนาคมส่วนใหญ่จะใช้การสัญจรทางน้ำ โดยใช้เรือ (Ship) เป็นยานพาหนะที่สำคัญในการเดินทาง ส่วนยานพาหนะที่ใช้สัญจรบนถนนนั้น มีเพียงการใช้ม้าหรือโคเป็นยานพาหนะหลัก โดยรถประเภทแรกที่นำมาใช้กันในประเทศไทย คือ รถลาก โดยมีการนำเข้ามาจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่วนรถยนต์คันแรกของประเทศไทยนั้น มีการนำเข้ามาใช้โดยจอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี<sup>1</sup> เมื่อประเทศไทยได้ก้าวเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรม (Industry) ทำให้ประเทศไทย มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านเศรษฐกิจ การคมนาคมจากเดิมที่นิยมใช้การสัญจรโดยเรือก็เปลี่ยนเป็นรถยนต์ ส่งผลให้การคมนาคมได้ขยายไปทั่วประเทศ จำนวนรถยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น จากอดีตเคยคิดกันว่ารถยนต์เป็นสิ่งฟุ่มเฟือยเกินความจำเป็น แต่ในปัจจุบัน รถยนต์กลายเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อการดำรงชีวิตของคนในสังคม เนื่องจากการเดินทางโดยรถยนต์นั้นมีความสะดวก ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจ ในชีวิตประจำวัน การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว หรือการเดินทางเพื่อการขนส่ง แต่ในบางครั้ง การเดินทางโดยรถยนต์อาจมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นทั้งแก่ชีวิต (Life) ร่างกาย (Body) และทรัพย์สิน (Property) ของผู้ประสบอุบัติเหตุและผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเกิดผลกระทบต่อสังคม ที่ต้องเข้ามารับผลของการเกิดอุบัติเหตุจากการที่มีผู้ใช้ยานพาหนะ โดยเฉพาะรถยนต์ในการเดินทางเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจร (Traffic Problems) ต่าง ๆ และส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรมีจำนวนมากขึ้น ประเทศไทยจึงต้องตรากฎหมายจราจร เพื่อใช้บังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร โดยประเทศไทยตรากฎหมายจราจรขึ้นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2475 โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับ

---

<sup>1</sup> สุพรรณษา ภู่อี่ยม. (2560). *ความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์*. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 1.

ประชาชน และได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรให้ใช้เป็นกฎหมายได้เมื่อ พ.ศ. 2477<sup>2</sup> ทั้งนี้ เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม ยกเว้นระดับความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน และการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ต้องมีการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืน (Punishment for Violators) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่ (Intimidation) เนื่องจากการกระทำ<sup>3</sup> (Act) ที่เป็นความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรมานั้น เป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท *mala prohibita* ซึ่งหมายถึง การกระทำใดก็ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด หรือความผิดที่กฎหมายกำหนดขึ้นนั่นเอง ซึ่งการกระทำที่เป็นความผิดประเภท *mala prohibita* นี้ อาจจะเป็นความผิด ณ ประเทศใดประเทศหนึ่ง แต่อาจจะไม่เป็นความผิดหากได้กระทำในอีกประเทศหนึ่ง หรืออาจเป็นความผิดในสมัยใดสมัยหนึ่ง แต่เมื่อล่วงสมัยนั้นไปแล้ว การกระทำนั้นอาจไม่เป็นความผิดอีกต่อไป จึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค<sup>4</sup> (Technical Law) เช่น การที่บางประเทศ กำหนดว่า การเคี้ยวหมากฝรั่งเป็นสิ่งผิดกฎหมาย แต่ขณะเดียวกันการเคี้ยวหมากฝรั่งในประเทศไทย กลับไม่ใช่สิ่งที่ผิดกฎหมาย หรือการที่บางประเทศกำหนดให้ผู้ขับขี่ขี้อวดยนต์ขี้อวดทางด้านขวา แต่บางประเทศกลับกำหนดให้ผู้ขับขี่ขี้อวดยนต์ขี้อวดทางด้านซ้าย

การกระทำที่เป็นความผิดประเภท *mala prohibita* นั้น มักไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับศีลธรรม แต่เป็นเรื่องข้อกำหนดของกฎหมายโดยแท้ เช่น กฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากร ลิขสิทธิ์ หรือพระราชบัญญัติจราจรทางบก เป็นต้น กล่าวคือ การกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่ว หรืออาชญากรรม (Crime) ด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์เลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา ก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระ หากขับขี่ในบริเวณถนนส่วนบุคคล แต่หากขับขี่ไปบนถนนสาธารณะ แล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้าย ก็จะถือเป็นความผิดตามกฎหมาย ทั้งที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นความชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด ทั้งนี้ กฎหมายมีจุดมุ่งหมายให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และยังเป็นบทบัญญัติที่กำหนดขึ้นเพื่อเป็นการจัดระเบียบการจราจรของผู้ขับขี่ และคนเดินเท้าอีกด้วย

<sup>2</sup> พงศันเรศ ศิริเสถียร. (2560). *กฎหมายจราจรทางบกเพื่อการคมนาคมขนส่งในประชาคมอาเซียน: ศึกษาเฉพาะกฎหมายของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายมหาชน, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 1.

<sup>3</sup> เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์. (2551). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 บทบัญญัติทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์พลสยาม พรินติ้ง. หน้า 96.

<sup>4</sup> ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2551). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 14.

เมื่อการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ และเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง อีกทั้งจำนวนยานพาหนะในท้องถนนได้ทวีจำนวนเพิ่มมากขึ้น กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปีจึงมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้ทันสมัย เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น ใน พ.ศ. 2522 จึงได้มีการลงประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แทนพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับเดิมที่ใช้บังคับมาตั้งแต่ พ.ศ. 2477

อย่างไรก็ตาม รถยนต์ก็นับได้ว่าเป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพราะมีกำลังในการขับเคลื่อนที่รวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล ไม่ว่าจะเป็นเทศกาลวันปีใหม่ หรือเทศกาลวันสงกรานต์ แม้ว่าทุกรัฐบาลจะมีโครงการรณรงค์ในหลาย ๆ เรื่องก็ตาม ตัวอย่างเช่น โครงการเมาไม่ขับ เปิดไฟใส่หมวก การรัดเข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ ซึ่งการกวดขันวินัยจราจรมีสาระสำคัญ เพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนฝ่าฝืน ก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน อย่างไรก็ตาม ประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจ และยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร (Traffic Regulations) ซึ่งในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนั้น บางครอบครัวมีเด็กที่เป็นสมาชิกของครอบครัวที่ต้องร่วมเดินทางไปด้วย ซึ่งความปลอดภัยสำหรับเด็กนั้น เป็นสิ่งที่บิดา มารดา หรือผู้ปกครองทุกคนให้ความสำคัญ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123<sup>5</sup> วรรคสอง กำหนดว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย และวรรคสามกำหนดว่า ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา แต่กฎหมายดังกล่าวไม่สามารถใช้ได้ผลกับเด็ก เพราะเข็มขัดนิรภัยที่ออกแบบสำหรับรถยนต์ที่ถูกติดตั้งออกมาจากโรงงานนั้น ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมครอบครัวเฉพาะเข็มขัดนิรภัย (Safety Belt) สำหรับติดตั้งในรถยนต์ที่มีล้อตั้งแต่ 3 ล้อขึ้นไป เพื่อใช้งานเฉพาะบุคคล

<sup>5</sup> มาตรา 123 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งคอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(ผู้จับหรือคนโดยสาร) ที่เป็นผู้ใหญ่ บนที่นั่งที่หันไปด้านหน้าหรือหันไปด้านหลัง พิจารณาแล้ว จะเห็นได้ว่า เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งในรถยนต์ที่ผลิตจากโรงงานนั้น ถูกออกแบบมาให้ใช้งานได้เฉพาะกับผู้ใหญ่ ส่วนร่างกายของเด็กมีขนาดเล็ก ทำให้เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งมากับรถยนต์ไม่เพียงพอต่อการยึดเหนี่ยวเพื่อปกป้องร่างกาย ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุอาจได้รับบาดเจ็บมากกว่าผู้ใหญ่ เพราะเมื่อคาดแล้วเข็มขัดนิรภัย จะไม่พาดบริเวณหัวไหล่ แต่จะพาดผ่านใบหน้าหรือคอ ดังนั้น หากต้องการลดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรงของเด็กจากการโดยสารรถยนต์ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ จะต้องใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในรถ (Restraining Car Seat) ที่เหมาะสมกับช่วงอายุของเด็ก

ด้วยเหตุผลนี้ ทำให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองส่วนใหญ่มองหาเบาะนั่งนิรภัยเด็ก เพื่อความปลอดภัยเวลาที่เด็กอยู่บนท้องถนน และเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร ซึ่งจะมีเพียงบิดา มารดา หรือผู้ปกครองเพียงบางครอบครัว ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญในการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยเด็ก เพื่อความปลอดภัยของเด็ก แต่ยังมีบิดา มารดา หรือผู้ปกครองบางครอบครัว ที่ไม่เล็งเห็นถึงความสำคัญในการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยเด็ก โดยให้เด็กนั่งบนตักหรือปล่อยให้เด็กนั่งโดยที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นมา อาจทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บเป็นอันตรายถึงชีวิตได้ ซึ่งในต่างประเทศ มีกฎหมายบังคับให้ครอบครัวที่มีเด็กร่วมเดินทางมาด้วย ต้องติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยเด็ก แต่ในประเทศไทยนั้นยังไม่มียกกฎหมายบังคับ

เพื่อแก้ปัญหาการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ ผู้วิจัยจึงเห็นควรพิจารณา กำหนดมาตรการเพื่อป้องกันการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ โดยเห็นควรให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อใช้บังคับถึงระบบยึดเหนี่ยวเด็กในรถ (Restraining Car Seat) สำหรับเด็กที่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยแบบผู้ใหญ่ได้ โดยให้บังคับใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในรถที่เหมาะสม สำหรับเด็กในแต่ละช่วงวัย ไม่ว่าจะเป็นเบาะนั่งนิรภัยเด็ก (Child Safety Seat) หรือที่นั่งเสริม (Booster Seat) จนกว่าร่างกายเด็กจะเจริญเติบโตเพียงพอที่จะสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างผู้ใหญ่ได้

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาความเป็นมา และความสำคัญของปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้ที่นั่งนิรภัย
2. ค้นคว้าแนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

3. พิจารณา และศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ
4. วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรค ที่เกี่ยวข้องในการคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถที่เป็นเด็ก
5. เพื่อเสนอให้มีกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้ที่นั่งนิรภัย

### 1.3 สมมติฐานการศึกษา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123 วรรคสอง กำหนดไว้ว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย และวรรคสาม กำหนดไว้ว่าประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เห็นได้ว่า แม้กฎหมายกำหนดให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับติดตั้งในรถยนต์ตั้งแต่การประกอบติดตั้งที่โรงงาน แต่เข็มขัดนิรภัยที่ติดมากับรถยนต์นั้น มีขนาดที่ใช้งานสำหรับผู้ใหญ่ แต่สำหรับเด็กที่มีอายุตั้งแต่แรกเกิดจนถึงอายุ 9 ปี จะตัวเล็กเกินไปสำหรับเข็มขัดนิรภัย ทำให้เข็มขัดนิรภัยที่ประกอบติดตั้งจากโรงงานในส่วนที่ต้องคาดบริเวณหน้าตักก็จะขึ้นไปคาดอยู่บนท้อง ส่วนที่ต้องคาดอยู่บริเวณหัวไหล่ก็จะไปคาดอยู่ตรงใบหน้าหรือคอ ตรงจุดนี้ หากเกิดอุบัติเหตุอาจทำให้เด็กได้รับอันตราย

แม้สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ออกข้อกำหนด เรื่อง กำหนดประเภทและชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็ตาม แต่ข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติดังกล่าวก็ไม่ได้มีข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ต้องปฏิบัติต่อเด็กอย่างไร ในขณะที่เด็กเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ และไม่มีข้อกำหนดและบังคับถึงการติดตั้งอุปกรณ์ที่เหมาะสมสำหรับเด็กเพื่อการเดินทางที่ปลอดภัย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ไม่ได้ออกข้อกำหนดใด เพื่อคุ้มครองเด็กให้เกิดความปลอดภัยในขณะที่เดินทาง หรือมีการบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก หรือการจำกัดความเร็วสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีเด็กร่วมเดินทางไปด้วย

จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการศึกษาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถยนต์ของเด็กเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับเด็กมากที่สุด โดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติอาจออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อใช้บังคับถึงระบบยึดเหนี่ยวเด็กในรถ (Restraining

Car Seat) สำหรับเด็กที่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยแบบผู้ใหญ่ได้ ให้มีความเหมาะสมสำหรับเด็กในแต่ละช่วงวัย ไม่ว่าจะเป็นเบาะนั่งนิรภัยเด็ก (Child Safety Seat) หรือที่นั่งเสริม (Booster Seat) จนกว่าร่างกายของเด็กจะเจริญเติบโตเพียงพอที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างผู้ใหญ่ได้

#### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

งานวิจัยฉบับนี้ มีขอบเขตการศึกษาและวิเคราะห์เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์ตั้งแต่แรกเกิดจนถึงเก้าปี ไม่ว่าจะเป็นการศึกษาในส่วนของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษาครั้งนี้จะศึกษาจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นหลัก เพื่อหามาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

#### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) ทั้งข้อมูลภายในประเทศ และข้อมูลจากต่างประเทศ โดยวิเคราะห์และรวบรวมข้อมูลจากตัวบทกฎหมาย ตำรากฎหมาย วารสาร บทความ คำพิพากษาศาลฎีกา คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด ตลอดจนสื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องข่ายอินเทอร์เน็ตหรือเว็บไซต์ ( Website) ที่เกี่ยวข้องทั้งของประเทศไทย และต่างประเทศ ตลอดจนวิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ รวมถึงงานวิจัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยนำมาสรุปและวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น

#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงความเป็นมา และความสำคัญของปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้ที่นั่งนิรภัย
2. สามารถอธิบายถึงประวัติ แนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับการแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
3. เข้าใจถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็ก ทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ

4. สามารถวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็ก วิเคราะห์ความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องที่ละเลยไม่ใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก

5. ได้ทราบแนวทางและเสนอแนะให้มีกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้ที่นั่งนิรภัย

## 1.7 นิยามศัพท์

1. “การจราจร”<sup>6</sup> หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือไล่ ต้อนสัตว์

2. “ทาง”<sup>7</sup> หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้ามทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

3. “ทางเดินรถ”<sup>8</sup> หมายความว่า พื้นที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน

4. “ช่องเดินรถ”<sup>9</sup> หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งช่องไว้

5. “ทางร่วมทางแยก” หมายความว่า พื้นที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกันหรือติดกัน

6. “วงเวียน”<sup>10</sup> หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจร หรือสิ่ง ที่สร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

7. “ทางข้าม”<sup>11</sup> หมายความว่า พื้นที่ทำไว้สำหรับคนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเป็นเครื่องหมาย เป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย

8. “รถ”<sup>12</sup> หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (1).

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (2).

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (3).

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (4).

<sup>10</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (10).

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (12).

9. “รถยนต์”<sup>13</sup> หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อ และเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

10. “ผู้ขับขี่”<sup>14</sup> หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากขึ้นยานพาหนะ

11. “เจ้าของรถ”<sup>15</sup> หมายความว่า รวมถึงผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย

12. “เจ้าพนักงานจราจร”<sup>16</sup> หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

13. “พนักงานเจ้าหน้าที่”<sup>17</sup> หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

14. “อาสาจราจร”<sup>18</sup> หมายความว่า ผู้ซึ่งผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร และได้รับแต่งตั้งจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

---

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (15).

<sup>13</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (16).

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (28).

<sup>15</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (30).

<sup>16</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (37).

<sup>17</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (38).

<sup>18</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4 (39).