



17 ค.ศ. 2531

การศึกษาปัจจัยที่ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนี

A STUDY ON THE FACTORS OF HIT AND RUN DRIVERS

ปาดิ นุซอนงค์

อธินันทนาการ

จาก

บัณฑิตวิทยาลัย ม.มหิดล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิทยาการระบาด

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

พ.ศ. 2531

Copyright by Mahidol University

15450

วิทยานิพนธ์  
เรื่อง  
การศึกษาปัจจัยที่ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหลบหนี

.....  
.....

ปภาณี นุชอนงค์  
ผู้วิจัย

.....  
.....

วิจิตร บุญยะไพฑูริศ, M.D., อ.ว.  
ประธานกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

.....  
.....

สารรัตน์ ยงใจยุทธ, พ.บ., Ph.D.  
(Washington)

กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

.....  
.....

วิชัย รุ่งปิตะรังสี, พ.บ., M.Sc.  
กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

.....  
.....

มนตรี จุลลสมัย, พ.บ., Ph.D.

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

.....  
.....

มุกดา ตฤชานนท์, พ.บ., M.P.H.

ประธานโครงการบัณฑิตศึกษา

สาขาวิทยาการระบาด

คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

การศึกษาปัจจัยที่ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหลบหนี

ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิทยาการระบาด

วันที่ 24 พฤษภาคม 2531

.....  
ปภาณี นุชอนงค์

ผู้วิจัย

.....

.....  
วิจิตร บุญยะไพฑรยะ, M.D., อ.ว.

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....  
สารรัตน์ ขงใจยุทธ, พ.บ., Ph.D.

(Washington)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....  
วิชัย รุ่งปิตะรังสี, พ.บ., M.Sc.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....  
มุกดา ตฤณานนท์, พ.บ., M.P.H.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....  
นที รักษ์พลเมือง, พ.บ.

คณบดีคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล

มหาวิทยาลัยมหิดล

.....

.....

มนตรี จุลสมัย, พ.บ., Ph.D.

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นางปภาณี นุชอนงค์
วัน เดือน ปีเกิด	30 มิถุนายน 2498
สถานที่เกิด	จังหวัดเชียงราย
ประวัติการศึกษา	วิทยาศาสตรบัณฑิต (พยาบาลสาธารณสุข) คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
ทุนวิจัย	สำนักงานป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
ตำแหน่งและสถานที่ทำงาน	นักวิชาการสุขาภิบาล สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดสมุทรสาคร

## กิติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาของอาจารย์ทุกท่านผู้วิจัยขอกราบ  
ขอบพระคุณ ศาสตราจารย์นายแพทย์วิจิตร ปุณณะไพฑูริย์ รองศาสตราจารย์นายแพทย์  
สารรัตน์ ยงใจยุทธ และผู้ช่วยศาสตราจารย์นายแพทย์วิชัย รุ่งปิยะรังสีที่ได้กรุณาตรวจ  
แก้ไขวิทยานิพนธ์ให้เป็นฉบับสมบูรณ์ตลอดจนให้คำปรึกษาแนะนำการวิจัยด้วยความเอาใจใส่  
และให้กำลังใจอย่างดียิ่ง

นอกจากนี้ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์นายแพทย์มุกดา ตฤชณานนท์  
ที่ได้กรุณาช่วยเป็นกรรมการควบคุมการสอบป้องกันวิทยานิพนธ์ และให้คำแนะนำแก้ไขข้อ  
บกพร่องต่างๆ ขอขอบคุณในความเอื้ออารีของ อาจารย์ วังเดือน บันดี คณะสาธารณสุข  
ศาสตร์ ขอขอบคุณ พันตำรวจโทองยุทธ ชนปทาธิป สารวัตรใหญ่ อำเภอดำเนินสะดวก  
จังหวัดราชบุรี ที่กรุณาให้คำแนะนำในเรื่องกฎหมายต่างๆ ขอขอบคุณ คุณเพ็ญข ศรีสงคราม  
ฝ่ายวิชาการกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ที่กรุณาให้คำแนะนำ ตลอดจนให้ข้อมูล  
เกี่ยวกับผู้ขับขี่รถยนต์ ขอขอบคุณ สถานีตำรวจทุกแห่งที่ให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูล  
ขอขอบคุณผู้บัญชาการเรือนจำทุกแห่ง ที่ให้ความสะดวกในการเข้าไปสัมภาษณ์นักโทษใน  
เรือนจำ และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ของสำนักงานสถิติแห่งชาติทุก ๆ ท่านที่ให้ความช่วย  
เหลือในการเก็บข้อมูล

ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของอาจารย์ และทุกท่านที่กล่าวมาแล้วเป็น  
อย่างยิ่ง

ปาลี นุชองงค์

ชื่อวิทยานิพนธ์	การศึกษาปัจจัยที่ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี
ผู้วิจัย	ปาณี นุชอนงค์
ปริญญา	วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (วิทยาการระบาด)
คณะกรรมการผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	ศาสตราจารย์นายแพทย์วิจิตร บญยะ โหตระ รองศาสตราจารย์นายแพทย์สารรัตน์ ยงใจยุทธ รองศาสตราจารย์นายแพทย์วิชัย รุ่งบิตะรังสี
วันที่สำเร็จการศึกษา	24 พฤษภาคม 2531

#### บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีจุดประสงค์ที่จะศึกษาถึง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี โดยเฉพาะในแง่ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่งและหรือผู้จัดการต่อกฎหมายและเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย รวมทั้งการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายต่อผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำผิดและผู้ขับขี่รถยนต์ที่หลบหนี ตัวอย่างการศึกษาได้จากผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร และในต่างจังหวัดได้แก่ สระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น หนองคาย เชียงใหม่ ลำปาง จันทบุรี นครปฐม สงขลา และภูเก็ต การเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์ ในช่วงระหว่างวันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2529 ผู้ขับขี่รถยนต์จำนวน 186 ราย ซึ่งประกอบด้วยผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีจำนวน 116 ราย และผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนีจำนวน 70 ราย ผู้ประกอบการขนส่งและหรือผู้จัดการจำนวน 141 ราย และเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่เป็นเจ้าของคดีในท้องที่เหล่านี้จำนวน 204 ราย

ผลของการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับการชนแล้วหนีคือ สถานภาพสมรส ความเป็นเจ้าของหรือรับจ้างขับ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ความเหมาะสมของกฎหมายจราจรและบทบาททางศาสนา ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์ได้แก่ อายุ ภูมิหลังการศึกษา และความรุนแรงของอุบัติเหตุร้อยละ 82.3 ของความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่งและหรือผู้จัดการเห็นพ้องต้องกันว่าระเบียบข้อบังคับของกฎหมายมีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์หลบหนี เนื่องจากจะต้องถูกจับกุมตัวไว้ก่อน แม้แต่ว่าเขาจะไม่ผิดก็ตาม

เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่มีหน้าที่รับผิดชอบ 204 ราย เป็นเจ้าของคดี ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ 3,699 ราย แจ้งว่า ร้อยละ 56.6 ของผู้ขับขี่รถยนต์ได้ถูกจับกุมไว้ทันที จากการศึกษาที่ร้อยละ 96.0 ของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ควบคุมผู้กระทำผิดไว้ดำเนินคดี เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายเห็นด้วยในรายที่มีการประนีประนอม เนื่องจากจะทำให้คดียุติลงในระยะเวลานั้น ดังนั้นวิธีการที่เป็นประโยชน์ในการป้องกันผู้ขับขี่รถยนต์ที่หลบหนี จำเป็นต้องวางโทษผู้หลบหนีให้สูงขึ้น



82.3 percents of the transport owners / managers agree that the law regulation enhances the escape drivers due to the arrest first, even it is not their fault.

The two hundred and four responsible polices who experiences with 3,699 cases of accident reported that 56.6 percents of the drivers were arrested immediately. About 96.0 percents of the polices treat with the arrested drivers by confined them to go to the law suit. The polices agree that in case of compromise, it will shortern the time of the law suit. Also the method use in prevention of the escape drivers should be more strengthen the law.

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ข
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ฉ
บทที่	
1 บทนำ	1
2 ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	7
3 วิธีดำเนินการวิจัย	15
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	18
5 อภิปรายผล สรุป และข้อเสนอแนะ	82
บรรณานุกรม	90
ภาคผนวก	92
แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์ และตาราง	

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา	18
2. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามรายได้ต่อเดือน	20
3. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามระยะเวลาที่ขับขี่ก่อนอุบัติเหตุครั้งสุดท้าย	21
4. จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามเส้นทางที่ประสบอุบัติเหตุ	22
5. จำนวนร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอาชีพที่เคยประกอบก่อนที่จะมีอาชีพขับรถ	23
6. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประเภทของใบขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ	24
7. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์	25
8. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประเภทของรถที่ขับขี่	26
9. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพของรถที่ใช้	27
10. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามจำนวนใบสั่งที่เคยได้รับในรอบปีที่ผ่านมา	28
11. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามผู้ที่ดำเนินการ เมื่อผู้ขับขี่โดนใบสั่งและสาเหตุที่โดนใบสั่ง	29
12. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามจำนวนอุบัติเหตุที่เคยได้รับมาก่อน	30
13. จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุที่จำแนกตามเวลาของการเกิด	31
14. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามสาเหตุที่เกิด	32
15. จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามผลของอุบัติเหตุ	33
16. จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามลักษณะของอุบัติเหตุ	34

## ตารางที่

## หน้า

17.	จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามทัศนวิสัยในขณะเกิดอุบัติเหตุ	35
18.	จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามลักษณะทางในขณะเกิดอุบัติเหตุ	36
19.	จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามความคิดของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ	37
20.	จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ จำแนกตามผลของการตัดสินใจของศาล	37
21.	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุ	38
22.	จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามการได้รับบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถยนต์	39
23.	จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามการตัดสินใจของผู้ขับขี่รถยนต์	39
24.	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประสบการณ์ หรือความรู้ที่เคยได้รับก่อนเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้	40
25.	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประสบการณ์หรือความรู้ที่เคยได้รับก่อนเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้	41
26.	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความคิดเห็น เรื่องกฎหมายเกี่ยวกับจราจรที่ใช้ในปัจจุบัน	42
27.	จำนวนและร้อยละเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ จำแนกตามการปฏิบัติต่อผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำผิด	43
28.	จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามจำนวนผู้ที่รับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	44
29.	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความคิดเห็นในเรื่องการทำประกันอุบัติเหตุ	45
30.	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการขับรถ เมื่อมีประกันอุบัติเหตุ	45
31.	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความคิดเห็น เรื่องสภาพจิตใจหลังได้รับอุบัติเหตุ	46

ตารางที่	หน้า
32. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความรู้เรื่องการช่วยเหลือคนเจ็บ	47
33. ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีกับวัยของผู้ขับขี่รถยนต์	48
34. ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีกับสถานภาพสมรส	48
35. ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีกับระดับการศึกษาของผู้ขับขี่รถยนต์	49
36. ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับสถานภาพการใช้รถ	49
37. ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับประสบการณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์	50
38. ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับความคิดเห็นในเรื่องความเหมาะสมของกฎหมาย	50
39. ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับความคิดเห็นในเรื่องการทำบุญตักบาตรหลังเกิดอุบัติเหตุ	51
40. ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับลักษณะของอุบัติเหตุ	51
41. ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	52
42. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามสถานภาพที่เกี่ยวข้องกับกิจการ อายุ เพศ และระดับการศึกษา	53
43. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามประเภทของรถ	54
44. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามระยะเวลาที่เปิดดำเนินการ	55
45. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามจำนวนรถที่มี	56
46. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามจำนวนอุบัติเหตุที่ได้รับ	57
47. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามอุบัติเหตุที่เกิด ว่าเป็นฝ่ายถูกและฝ่ายผิด	58

ตารางที่	หน้า
48. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามสถานที่อยู่เมื่อเกิดอุบัติเหตุ	58
49. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดเห็นสิ่งที่เป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	59
50. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามการทราบประวัติ การขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มาสัมครงาน	60
51. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดในเรื่อง การจ่ายเงินชดเชยค่าเสียหาย	60
52. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามคำแนะนำที่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง	62
53. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามผู้ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง	63
54. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดเรื่องผู้ขับขี่จะถูกดำเนินการ เมื่อคู่กรณีได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต	64
55. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดในเรื่องการจับกุม ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ถูกจับกุมทั้งที่ผิดและไม่ผิดไปคุมขังไว้ก่อน	65
56. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดในเรื่องประสพการณ์ จากการละเลยไม่ติดตามจับกุมดำเนินคดี	66
57. จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามผู้มาติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุ	66
58. จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดในเรื่องกฎหมายที่กระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี	68
59. จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามจังหวัด, เขต ที่รับผิดชอบ	69
60. จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามอายุ ตำแหน่ง และระยะเวลาที่รับหน้าที่นี้	70
61. จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตาม	

## ตารางที่

	หน้า
อุบัติเหตุที่รับผิดชอบในปี 2529	71
62. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ จำแนกตามพฤติกรรม หลังเกิดอุบัติเหตุ	72
63. จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ จำแนกตามการดำเนินการ ของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	73
64. จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตาม วิธีการ เพื่อให้ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี	73
65. จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตาม ความคิดเรื่องเป็นคนกลาง ในการไกล่เกลี่ยคู่กรณี	75
66. จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตาม ความคิดเรื่อง การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ของผู้ขับขีรถยนต์	75
67. จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตาม การปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิด ผู้บาดเจ็บ ผู้ประกอบกิจการและ ผู้เห็นเหตุการณ์	76
68. จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตาม ความคิดเห็นในเรื่องควบคุมผู้ขับขีไว้ก่อนไม่ว่าจะเป็นฝ่ายผิดหรือถูก	77
69. จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตาม ความคิดเห็น เรื่องกฎหมายเป็นสิ่งกระตุ้นในผู้ขับขีรถยนต์ ชนแล้วหลบหนี	78
70. จำนวนและร้อยละของผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามความคิดเห็น ในเรื่องการทำประกันอุบัติเหตุ เป็นส่วนสนับสนุนให้ผู้ขับขีรถยนต์ ชนแล้วหลบหนี	79
71. จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย เมื่อมีอุบัติเหตุ เกิดขึ้น จำแนกตามสถานภาพของบุคคลที่มาติดต่อ	80
72. จำนวนและร้อยละของผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามความคิดเห็น ในเรื่องวิธีป้องกันไม่ให้ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหลบหนี	81

## สารบัญภาพ

รูปภาพที่

หน้า

1. แผนผังแนวคิดงานวิจัย

14



## บทที่ 1

## บทนำ

## 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งมีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน และการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นเป็นลำดับ ดังจะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ รวมทั้งการเพิ่มของถนน เพื่อการขนส่งมวลชนและสินค้า ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคซึ่งเป็นการสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แต่ระบบการขนส่งระบบการจราจรที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้ยังไม่เหมาะสมกับความต้องการของสังคมเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มมากยิ่งขึ้น ดังจะเห็นได้จากอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นเป็นประจำ

จากรายงานขององค์การอนามัยโลกปี พ.ศ. 2517 พบว่ามีการสูญเสียชีวิต 240,000 คน บาดเจ็บ 2.5 ล้านคนต่อปี เนื่องจากอุบัติเหตุบนท้องถนนการสูญเสียเหล่านี้ทำให้องค์การอนามัยโลกและสถาบันอื่น ๆ ร่วมกันศึกษาเป็นการเร่งด่วนการเกิดอุบัติเหตุมีผลสะท้อนทำให้เกิดปัญหาทางด้านเศรษฐกิจอย่างเด่นชัด จากการศึกษาขององค์การอนามัยโลกร่วมกับธนาคารโลกปรากฏว่าประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลายจะมีการสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนประมาณร้อยละ 1 ถึง 2 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติของประเทศนั้น ซึ่งในปี พ.ศ. 2529 ประเทศไทยมีผลิตภัณฑ์ประชาชาติ 1,055,762 ล้านบาท เมื่อคำนวณการสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณ 105,600 ล้านบาท (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ 2530 สำนักนายกรัฐมนตรี 2530 : 1)

จากรายงานสถิติอุบัติเหตุรถยนต์ที่อยู่ในความควบคุม ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522 พบว่าในรอบเดือนพฤษภาคมถึงเดือนสิงหาคม 2526 มีผู้สูญเสียชีวิตบนทางหลวงแผ่นดิน 354 คน เฉลี่ยวันละเกือบ 3 คน มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 749 ครั้ง เฉลี่ยวันละ 6 ครั้ง ซึ่งแสดงว่าอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เกิดขึ้นอย่างน้อยทุก 2 ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิต 1 คน (กองสวัสดิภาพการขนส่ง 2526 : 2) อุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้น เกิดจากรถประจำทางคือพบถึง 44% ของอุบัติเหตุทั้งสิ้นที่เกิดขึ้นบนทางหลวง รองมาคืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุก 10 ล้อซึ่งพบถึง 30% ของอุบัติเหตุ (กองสวัสดิภาพการขนส่ง 2526 : 1) อุบัติเหตุเหล่านี้ในวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น ส่วนใหญ่เกิดจากคนโดยเฉพาะผู้ขับขี่รถยนต์พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น 80% (25 รายจาก 31 ราย) เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ (กองสวัสดิภาพการขนส่ง 2526 : 1)

นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยังขาดความรู้ในเรื่องกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยว

กับการจราจร ขาดความรู้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะ ขาดการรับผิดชอบในการใช้ถนน มีการปฏิบัติที่ฝ่าฝืนกฎหมายระเบียบข้อบังคับในการใช้รถใช้ถนนอยู่เสมอ ก่อให้เกิดอันตรายได้ตลอดเวลา นอกจากนี้ผู้ขับขี่บางคนยังขาดมารยาทในการใช้ถนนในลักษณะเชิงทางเอารัดเอาเปรียบ เห็นแก่ตัวขาดความรู้สึกรับผิดชอบต่อสังคมจะปฏิบัติตามระเบียบแบบแผนที่เรียบร้อย ต่อเมื่อมีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยตรวจตราเข้มงวดกวดขันอยู่เท่านั้น เมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะได้กระทำผิดและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม ก็ยังพยายามหาทางหลีกเลี่ยงและหาระบบบอกลีลาต่าง ๆ มาบังคับเจ้าหน้าที่เพื่อให้ตนเองรอดพ้นจากการกระทำผิด (สำนักงานกรัฎฐมนตรี 2524 : 4)

เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วผู้ขับขี่รถยนต์บางส่วนบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ส่วนผู้ขับขี่ที่ได้รับอันตรายเล็กน้อยหรือไม่ได้รับอันตรายมีจำนวนไม่น้อยที่หลบหนีภายหลังจากเกิดเหตุไม่ว่าตนเป็นฝ่ายถูกหรือผิด ดังจะเห็นได้จากอุบัติเหตุใหญ่ที่เกิดขึ้นในเวลาใกล้เคียงกันถึง 3 ราย คือ เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2530 บนถนนสายกาญจนบุรีบริเวณเขาตลับเต่า ต.ท่ากระดาน อ. ศรีสวัสดิ์ ได้มีรถบัสเช่าประสลอุบัติเหตุชนเขา เป็นเหตุให้อาจารย์และเจ้าหน้าที่วิทยาลัยอัญลัมชัยเสียชีวิต 20 คนและบาดเจ็บจำนวนมากในจำนวนผู้เสียชีวิตมีพนักงานขับรถรวมอยู่ด้วย (หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2530 : 1,20)

เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2530 บนถนนสายปทุมธานี-สามโคก ตัดถนนลาดหลุมแก้ว-รังสิต ต. บางปรอด อ. เมือง จ. ปทุมธานี ได้เกิดอุบัติเหตุรถชนกันระหว่างรถบรรทุกอาหารแห่งกับรถบรรทุกไก่สดได้มีผู้เสียชีวิต 3 คนบาดเจ็บ 9 คน ในจำนวนผู้เสียชีวิตมีผู้ขับขี่รถบรรทุกอาหารแห่งรวมอยู่ด้วย ส่วนผู้ขับขี่รถบรรทุกไก่สดได้หลบหนีไป (หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2530 : 1,20)

เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2530 บนถนนสายเพชรเกษม ระหว่าง ก.ม.446-447 ท้องที่ ม. 7 ต. ดอนยาง อ. ปะทิว จ. ชุมพร ได้เกิดอุบัติเหตุรถชนกัน 3 คันเป็นรถสาลี่บรรทุกไม้รถตู้นิสสันและรถบิกอับนิสสัน มีรถตู้นิสสันถูกอัดก๊อปปี้อยู่ตรงกลางทำให้มีผู้เสียชีวิต 11 คนและบาดเจ็บสาหัส 4 คนในจำนวนผู้เสียชีวิต มีคนขับรถตู้นิสสันกับคนขับรถบิกอับนิสสันรวมอยู่ด้วย ส่วนคนขับรถสาลี่บรรทุกไม้ได้หลบหนีไป (หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ ลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2530 : 1,20)

จากอุบัติเหตุใหญ่ ๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมาเห็นคนขับรถเสียชีวิต 2 ราย เสียชีวิต 3 ราย ผู้ที่รอดชีวิตก็ได้หลบหนีไปทั้ง 2 ราย ไม่ปรากฏว่ามีผู้ใดมอบตัวเลยจากการศึกษาของกองสวัสดิภาพการขนส่งพบว่า สาเหตุหลบหนีของผู้ขับขี่รถยนต์เนื่องจาก

1. ในกรณีของผู้รับจ้าง ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถแนะนำและสนับสนุน

ให้หลบหนี เพื่อถ่ายต่อการเจรจากับผู้เสียหาย

2. เกรงจะไม่ได้รับความเป็นธรรมจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จึงหลบหนีไปตั้งหลักไว้ก่อน

3. เกรงกลัวพรรคพวกผู้ตาย หรือผู้บาดเจ็บจะทำร้าย

4. ผู้ขับขี่บางคนขาดความรับผิดชอบ จากการกระทำของตนเอง

5. หนีตามสัญชาตญาณ

6. สิ่งแวดล้อมสนับสนุนให้หนี เช่น เวลากลางคืนหรือในระหว่างเส้นทางเปลี่ยวจากรายงานของกองสวัสดิภาพ การขนส่ง ถึงสภาพของพนักงานขับรถภายหลังอุบัติเหตุ ปี 2529 จำนวน 591 ราย (ทั่วประเทศยกเว้น ข.ส.ม.ก.) พบว่าพนักงานขับรถหลบหนี(เมื่อไม่บาดเจ็บสาหัส) 167 รายคิดเป็น 28.43% ถูกจับขณะหนี 48 รายคิดเป็น 8.12% ตาย 28 ราย คิดเป็น 4.73% สาหัสมาก 27 ราย คิดเป็น 4.56% มอบตัวเพียง 11 ราย คิดเป็น 1.86% จำนวนที่เหลือไม่แจ้งสภาพที่บ่งชี้ได้

จากรายงาน จะเห็นได้ว่าการหลบหนีของพนักงานขับรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับการถูกจับขณะหนีมีถึง 36.55% นับเป็นเปอร์เซ็นต์ที่ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับการมอบตัว ซึ่งมีเพียง 1.86% เท่านั้น

ในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ถ้ามีผู้บาดเจ็บเกิดขึ้น ผู้ที่ควรจะต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้บาดเจ็บคือ ผู้ขับขี่รถยนต์ ถ้าผู้ขับขี่รถยนต์หนีไป ผู้บาดเจ็บอาจจะไม่ได้รับการช่วยเหลือหรือไม่ได้รับการช่วยเหลือจากผู้อื่น บางรายถ้าได้รับการช่วยเหลือจึงมีชีวิตอยู่ในสังคมต่อไปได้ ถ้าขาดการช่วยเหลือช่วยไม่ทันก็เสียชีวิตก็มีดังนั้น ถ้าได้มีการศึกษาวิเคราะห์ถึงสาเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนี และสามารถหาวิธีแก้ไขได้แล้ว จะทำให้มีผู้รับผิดชอบต่อผู้บาดเจ็บในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ดีกว่าที่เป็นอยู่ในทุกวันนี้

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการทำวิจัย

เพื่อศึกษาข้อมูลดังนี้

1.2.1. ปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ ชนแล้วหลบหนี

1.2.2. ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์ต่อกฎหมายและเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย

1.2.3. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายต่อผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำผิดและความคิดเห็นต่อผู้ขับขี่รถยนต์ที่ชนแล้วหลบหนี

1.2.4. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อกฎหมายจราจรและเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย

### 1.3 สมมติฐานของการวิจัย

- 1.3.1 ผู้ขับขีรถยนต์ที่อยู่ในวัยกลางคนย่อมไม่หลบหนีมากกว่าผู้ขับขีรถยนต์ที่เป็นวัยรุ่นและวัยผู้ใหญ่
- 1.3.2 ผู้ขับขีรถยนต์ที่แต่งงานแล้วย่อมไม่หลบหนีมากกว่าผู้ขับขีรถยนต์ที่เป็นโสด
- 1.3.3 ผู้ขับขีรถยนต์ที่จบการศึกษาตั้งแต่มัธยมศึกษาขึ้นไปย่อมไม่หลบหนีมากกว่าผู้ขับขีรถยนต์ที่จบการศึกษาระดับประถมศึกษาลงมา
- 1.3.4 ผู้ขับขีรถยนต์ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ย่อมไม่หลบหนีมากกว่า ผู้ขับขีรถยนต์ที่เป็นลูกจ้างขับรถ
- 1.3.5 ผู้ขับขีรถยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุมาก่อนย่อมไม่หลบหนีมากกว่าผู้ขับขีรถยนต์ที่เคยมีประสบการณ์
- 1.3.6 ผู้ขับขีรถยนต์ที่คิดว่ากฎหมายจราจรเหมาะสมย่อมไม่หลบหนีมากกว่า ผู้ที่ขับขีที่คิดว่า กฎหมายจราจรเหมาะสม
- 1.3.7 ผู้ขับขีรถยนต์ที่ไม่คิดว่าการทำบุญต่อบาตร หลังจากมีอุบัติเหตุจนมีผู้เสียชีวิตทำให้จิตใจดีขึ้นย่อมไม่หลบหนีมากกว่า ผู้ที่คิดในเรื่องนี้
- 1.3.8 อุบัติเหตุที่ไม่รุนแรงผู้ขับขีรถยนต์ย่อมไม่หลบหนีมากกว่าอุบัติเหตุที่รุนแรง
- 1.3.9 อุบัติเหตุที่เกิดในเวลากลางวัน ผู้ขับขีรถยนต์ย่อมไม่หลบหนีมากกว่าอุบัติเหตุที่เกิดในเวลากลางคืน

### 1.4 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรต้น ได้แก่

- อายุ
- สถานภาพสมรส
- การศึกษา
- ความเป็นเจ้าของ
- ประสบการณ์
- ความคิดในเรื่องต่าง ๆ ของผู้ขับขี เช่นความเหมาะสมของกฎหมาย, การทำบุญต่อบาตรหลังจากมีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตช่วยทางด้านจิตใจ
- ลักษณะอุบัติเหตุ
- เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

ตัวแปรตาม ได้แก่

การหลบหนีของผู้ขับขีรถยนต์

### 1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

ปัจจัยที่ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนีได้แก่ ปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคน เช่น อายุ สถานภาพการสมรส การศึกษา ระยะเวลาในการขับขี่ยานยนต์ ความเป็นเจ้าของ ประสิทธิภาพของผู้ขับขี่รถยนต์ ความคิดในเรื่องต่าง ๆ เช่น ตนเป็นฝ่ายถูกกฎหมายจราจร ไม่เหมาะสม การทำบุญตักบาตรช่วยให้สบายใจในกรณีที่มีผู้เสียชีวิต ฯลฯ

ปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คำแนะนำของนายจ้าง ลักษณะของอุบัติเหตุ เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ฯลฯ

ผู้ขับขี่รถยนต์ หมายถึงผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก 10 ล้อ รถดีเซล รถเมล์โดยสาร รถทัวร์ และรถบรรทุกเล็ก 6 ล้อ

ชน หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดจากรถสองคันชนกัน รถชนคนหรือชนสิ่งของที่ทำให้เกิดความเสียหาย รวมถึงรถคว่ำด้วย

หลบหนี หมายถึงเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วไม่ได้หยุดรถช่วยเหลือแก่ผู้บาดเจ็บหรือตกลงชดใช้แก่ผู้เสียหายและไม่ได้รายงานตัวต่อเจ้าหน้าที่คือตำรวจจราจรหรือพนักงานสอบสวนในทันที ผู้ประกอบการขนส่ง หมายถึง เจ้าของรถ ผู้จัดการของบริษัทนั้น ๆ ซึ่งเป็นผู้ควบคุมดูแลผู้ขับขี่รถยนต์นั้น ๆ

เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย หมายถึงตำรวจจราจรหรือเจ้าพนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นเจ้าของคดีนั้น ๆ

ประสบการณ์ หมายถึงการเรียนรู้ ซึ่งอาจเป็นทางตรงคือผู้ขับขี่รถยนต์นั้นเคยประสบอุบัติเหตุมาแล้วด้วยตนเอง หรือทางอ้อม โดยทราบความเป็นไปในเรื่องอุบัติเหตุของบุคคลอื่นก่อนเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้

อุบัติเหตุที่รุนแรง หมายถึง ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจนถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส

บาดเจ็บสาหัส หมายถึง

- มีตาบอด หูหนวก ลิ่นขาด ฯลฯ
- เสียอวัยวะสืบพันธุ์หรือความสามารถสืบพันธุ์
- เสียแขนขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- หน้าที่เสียโฉมอย่างติดตัว
- แขนงลูก
- จิตพิการอย่างติดตัว
- ทุพพลภาพ หรือเจ็บป่วยเรื้อรังซึ่งอาจถึงตลอดชีวิต
- ทุพพลภาพ หรือเจ็บป่วยด้วยอาการทุกขเวทนา เกินกว่าสี่สิบวัน หรือจน

ประกอบกรณีกิจตามปกติไม่ได้เกินกว่ายี่สิบวัน  
กลางคืน หมายถึง เวลาระหว่างพระอาทิตย์ตกและพระอาทิตย์ขึ้น

#### 1.6 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยมีขอบเขตดังนี้คือ

##### 1.6.1 กลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัย

- ผู้ขับขี่รถยนต์ที่เป็นประชากรในการทำวิจัยครั้งนี้ เป็นผู้ประสบอุบัติเหตุรถชนกันหรือชนคนหรือรถคว่ำ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม ในท้องที่กรุงเทพมหานคร และต่างจังหวัด โดยเฉพาะเมืองหลัก ได้แก่ สระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น หนองคาย เชียงใหม่ ลำปาง จันทบุรี นครปฐม สงขลา และภูเก็ต

- ผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นประชากรในการทำวิจัยคือเจ้าของ หรือผู้จัดการที่อยู่ในท้องที่เดียวกันกับผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุที่กำหนดไว้

- เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่เป็นประชากรในการทำวิจัย คือเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้เป็นเจ้าของคดีอุบัติเหตุ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2529 ในท้องที่ที่กำหนดไว้

##### 1.6.2. การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษา

- ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2529 ที่ยังไม่ได้ปิดคดีหรือที่ปิดคดีแล้วซึ่งอยู่ในเรือนจำหรือรองอาญาทุกรายที่สามารถติดตามสัมภาษณ์ได้ และอยู่ในท้องที่จังหวัดที่ทำการศึกษานั้น

- ผู้ประกอบการขนส่งทุกราย ที่อาศัยอยู่ในท้องที่จังหวัดที่ทำการศึกษา

- เจ้าหน้าที่ที่รักษากฎหมายทุกรายที่เป็นเจ้าของคดี ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุในจังหวัดที่ทำการศึกษานั้น

##### 1.6.3. ข้อมูลที่ใช้ทำการวิจัย

- แบบสอบถามสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถยนต์

- แบบสอบถามสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่ง

- แบบสอบถามสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย

## บทที่ 2

## ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 รถชนกัน หมายถึง รถสองคันกระแทกกันไม่ว่าจะเอาหน้ากับหน้ากระแทกกัน หรือเอาหน้ากระแทกข้าง หรือเอาหน้ากระแทกหลัง หรือเอาหลังกระแทกหน้าหรือข้าง (สมพร พรหมพิทาธร : 41)

สมพร พรหมพิทาธร ได้แบ่งแนวปฏิบัติหลังรถชนกันไว้ 3 กรณี คือ

กรณีที่ 1 เราชนเขา คือไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ จักรยานยนต์ รถสามล้อ ฯลฯ ไปชนเขาหรือทรัพย์สินของผู้อื่นเขา ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถนั้นทันที และให้ความช่วยเหลือตามสมควรพร้อมทั้งแสดงตัว หรือแจ้งต่อนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อ-สกุล ที่อยู่ของผู้ขับขี่และหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้เสียหายด้วย ถ้าผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติดังกล่าวกฎหมายจะถือว่าหลบหนี และให้สันนิษฐานว่าผู้ขับขี่นั้นเป็นผู้กระทำผิด นอกจากนั้นรถคันนั้น อาจถูกพนักงานเจ้าหน้าที่หรือตำรวจจราจร หรือพนักงานสืบสวนใช้อำนาจยึดไว้จนกว่าคดีจะถึงที่สุด หรือได้ตัวผู้ขับขี่ด้วยและถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ไม่แสดงตัวต่อนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับตั้งแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำผิด หรือ เกี่ยวกับการกระทำผิด ให้ตกเป็นของรัฐ การให้รถตกเป็นของรัฐไม่ต้องมีคำพิพากษาของศาลเหมือนความผิดอาญาสถานอื่น เพราะเป็นไปตามอำนาจกฎหมายโดยตรงเลย

กรณีที่ 2 เขาชนเรา คล้ายกับเราชนเขา แต่เราเป็นเจ้าของทุกข์

กรณีที่ 3 เรากับเขาชนกัน ซึ่งตามปกติการชนทั้งสองฝ่ายนี้มักจะดูไม่ออกว่าฝ่ายใดผิด ฝ่ายใดถูก เพราะแต่ละฝ่ายมักจะมองว่า การกระทำของฝ่ายตนไม่ผิด อีกฝ่ายหนึ่งเป็นฝ่ายผิด เป็นเรื่องทางแพ่งถ้ามีเลือดตกยางออกจะเป็นคดีอาญามีโทษมากน้อยสุดแต่ว่าได้รับบาดเจ็บมากน้อยเท่าใด หรือถึงตายหรือไม่ กรณีนี้ควรให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้กำหนดความผิดถูก ถ้ายอมรับตามที่เจ้าพนักงานสอบสวนเป็นผู้ชี้ ก็อาจมีการเปรียบเทียบให้ฝ่ายที่ผิดเสียค่าปรับแล้วเสร็จสิ้นไปในชั้นตำรวจไม่ต้องส่งเรื่องให้อัยการพิจารณาว่า จะฟ้องหรือไม่ฟ้องอีกต่อไป

คนขับรถบรรทุก รถโดยสารหรือรถแท็กซี่ ตามปกติพอขับรถไปชนรถอื่นหรือชนคนหรือทรัพย์สินของผู้อื่นเข้า มักต้องหลบหนีไว้ก่อน นัยว่าหนีไปตั้งหลัก เพราะถือว่ารถนั้นไม่ใช่รถของตน แต่บางคนก็ตีหนีไปบอกนายจ้างหรือเช่ารถเขามารับจ้างไม่ค่อยมีเงินมีทองหรือหลักทรัพย์สินสำหรับประกันตัวเองในชั้นสอบสวนและในชั้นศาลอยู่แล้ว ยิ่งปัจจุบันนี้ค่าเช่าโหนดสำหรับประกันตัวในคดีอาญาแพงมาก ค่าเสียหายแก่ผู้ถูกชนก็ต้องจ่ายให้เขา แนวโน้มที่ผู้ขับขี่ประเภทนี้จะหลบหนีไปก่อนย่อมมีอยู่ค่อนข้างสูง (สมพร พรหมพิทาธร : 41 - 45)

## 2.2 ประมวลกฎหมายหมายอาญาที่เกี่ยวข้อง มี

ประมวลกฎหมายหมายอาญา มาตรา 291

ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท (เสถียร วิชัยลักษณ์ : 93)

ประมวลกฎหมายหมายอาญา มาตรา 300

ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ (เสถียร วิชัยลักษณ์ : 94)

ประมวลกฎหมายหมายอาญา มาตรา 374

ผู้ใดเห็นผู้อื่นตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิตซึ่งตนอาจช่วยได้โดยไม่ควรกลัวอันตรายแก่ตนเองหรือผู้อื่น แต่ไม่ช่วยตามความจำเป็นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ (เสถียร วิชัยลักษณ์ : 121)

ประมวลกฎหมายหมายอาญา มาตรา 390

ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (เสถียร วิชัยลักษณ์ : 123)

## 2.3 พระราชบัญญัติการจราจรทางบกที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 78 ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะด้วยความผิดของผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตามต้องหยุดรถหรือสัตว์ แล้วให้ความช่วยเหลือตามสมควรและพร้อมทั้งแสดงตัว และแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่อยู่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุลและที่อยู่ของตน แจ้งหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย ในกรณีของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนี หรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือน นับแต่วันเกิดเหตุให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดให้ตกเป็นของรัฐ (สัก กอแสงเรือง 2528 : 28)

มาตรา 160 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินสองพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ (สัก กอแสงเรือง 2528 : 47)

มาตรา 160 วรรคสองเป็นการลงโทษผู้กระทำผิดตามมาตรา 78 (ขับรถชน

แล้วหนี) ถ้าเป็นการข่มขู่หรือขู่สัตว์หรือควบคุมสัตว์ในทาง แล้วก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นการผิดของผู้ข่มขู่ หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม และผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้หลบหน้าหนีไปแล้ว กรณีนี้ถือว่าผู้ข่มขู่หรือควบคุมนั้นไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ซึ่งตามปกติให้พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบได้ แต่ถ้าไม่ปฏิบัติตามนั้น เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินห้าพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และพนักงานสอบสวนจะทำการเปรียบเทียบในกรณีนี้ได้คือต้องส่งสำนวนให้อัยการฟ้องสถานเดียว (สมพร พรหมพิทาธร : 34)

มาตรา 161 ในกรณีของผู้ข่มขู่ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาลผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากบุคคลดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจอุทธรณ์ต่ออธิบดี ภายในกำหนดสิบห้าวัน นับแต่วันถูกยึดใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ และมีคำสั่งยึดหรือไม่ยึดใบอนุญาตขับขี่ภายในกำหนดหนึ่งเดือนนับแต่วันได้รับอุทธรณ์ คำสั่งของอธิบดีให้เป็นที่สุด (ลัก กอแสง เรือง : 47)

มาตรา 162 ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษตามบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่าหากให้ผู้นั้นขับรถต่อไป อาจก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นศาลมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้ (ลัก กอแสง เรือง 2528 : 47)

#### 2.4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

กฎกระทรวง ฉบับที่ 22 (พ.ศ. 2527) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

อาศัยตามความในมาตรา 5(5) และ(18) มาตรา 23 วรรคสี่ และมาตรา 24 วรรคสามแห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 5 บริษัทจำกัดที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยให้รถยนต์รับจ้าง ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์รับจ้างที่จะเข้ามาประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารต้องเป็นรถยนต์รับจ้างของบริษัทจำกัด และต้องไม่ยินยอมให้รถยนต์รับจ้างของบุคคลอื่นมาดำเนินกิจ

การร่วมกับบริษัทจำกัด

(2) เอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามอันเกิดจากการใช้รถยนต์รับจ้างของบริษัทจำกัด สำหรับรถยนต์รับจ้างแต่ละคันดังนี้

(ก) ความเสียหายต่อชีวิตหรือว่าร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า สองหมื่นห้าพันบาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้งและ

(ข) ความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่าหนึ่งแสนบาทสำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

(3) จัดให้มีการบันทึกประวัติ ที่อยู่ปัจจุบัน และหมายเลขใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะของผู้ขับรถรับจ้าง พร้อมด้วยรูปถ่ายตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และจัดให้มีการบันทึกการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียด ดังกล่าวทุกครั้ง

(4) จัดให้มีรายงานการเปลี่ยนแปลงชื่อผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ ในใบคู่มือจดทะเบียนรถ การเอาประกันภัยและรายการอื่น ๆ ตามความจำเป็นทั้งนี้ตามแบบหลักเกณฑ์และระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนด แต่ระยะเวลาทำรายงานดังกล่าวต้องห่างกันไม่เกินหกเดือน (เสถียร วิชัยลักษณ์ : 90)

## 2.5 ตัวอย่างคดีจราจรตามคำวินิจฉัยของศาลสูง

### คำพิพากษาฎีกาที่ 2255/2522

นายหนึ่งขับรถยนต์ไปตามถนน เกิดเฉี่ยวกับรถจักรยานยนต์ที่แล่นอยู่ริมถนนสายเดียวกันทั้งรถยนต์และจักรยานยนต์ต่างบุนเบี้ยได้แผลคนละแผลสองแผล ส่วนนายสองล้มลงเข้าแตก นายหนึ่งก็เห็นว่าเรื่องนี้ตนไม่ผิด คือนายสองแฉลบรถจักรยานยนต์ทางขวาและเฉี่ยวกับรถจักรยานยนต์ของตนเข้าเอง นายหนึ่งจึงนำนายสองไปส่งโรงพยาบาลแล้วไปบอกเมียนายสองให้เอาจักรยานยนต์ไปอยู่ซ่อม ซึ่งกินเวลาร่วมสามชั่วโมง เมื่อนายสองไปแจ้งตำรวจ ตำรวจมาจับนายหนึ่งไปโรงพักแจ้งข้อหาขับรถประมาทเป็นเหตุให้นายสองหัวเข้าแตก นายหนึ่งปฏิเสธว่าตนไม่ผิดตำรวจเลยแจ้งข้อหาว่าไม่แจ้งเหตุทันทีที่เกิดเหตุ ในที่สุดก็สอบสวนเป็นคดีส่งอัยการฟ้องศาล

ศาลเชื่อตามที่นายหนึ่งเถียงว่าตนไม่ผิดเหตุเกิดจากนายสองแฉลบรถจักรยานยนต์มาเฉี่ยวรถยนต์ของนายหนึ่งเอง แต่ข้อหาหลบหนีไม่แจ้งเหตุศาลฟังว่านายหนึ่งได้พานายสองไปส่งหมอแล้วยังตามไปบอกเมียนายสองอีก แสดงว่านายหนึ่งไม่จงใจหลบหนีแต่การที่นายหนึ่งไม่ไปแจ้งตำรวจที่ใกล้เคียงทันทีนั้น เป็นหน้าที่ที่นายหนึ่งจะต้องปฏิบัติโดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าตนผิดหรือไม่ ดังนั้นแม้นายหนึ่งมิได้จงใจหลบหนีแต่ละเลยไม่ไปแจ้งความต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที ก็มีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 มาตรา 30 จึงลงโทษนายหนึ่งในข้อนี้

กรณีของนายสอง อัยการฟ้องทั้งนายหนึ่งและนายสองว่าต่างคนต่างประมาทขับรถเฉี่ยวกัน จนรถทั้งสองคันเสียหาย และมีนายสองบาดเจ็บสาหัส คดีนายหนึ่งศาลตัดสินตั้งกล่าวแล้วและตัดสินว่านายสองเป็นฝ่ายประมาท ข้อที่ทำให้ตนเข้าแตกจึงเป็นอันพ้นไปจะเอาผิดกับนายหนึ่งไม่ได้ นายสองคงผิดแต่ประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์สินเสียหายตามพระราชบัญญัติจราจร ส่วนข้อหาหลบหนีนั้นอัยการก็เอากับนายสองด้วย ซึ่งศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ก็ตัดสินว่า เมื่อนายสองตรรถจนเข้าแตกยอมเดินไปแจ้งความไม่ได้ การที่จะให้นายสองไปแจ้งความทันทียอมเป็นไปไม่ได้อยู่เอง จึงยกฟ้องข้อนี้ แต่อัยการไม่ยอม บอกว่ากฎหมายกำหนดให้ไปแจ้งต้องไปแจ้งไม่แจ้งเองหรือแจ้งเองไม่ได้ จะให้ภรรยาไปแจ้งแทนก็ได้ เลยกฎไปถึงศาลสูงสุด ซึ่งศาลวินิจฉัยว่า นายสองมีอาการมึนงง (ตามข้อเท็จจริงที่นายสองสืบในชั้นศาล) แล้วยังเข้าแตกเดินไม่ได้ต้องให้นายหนึ่งนำส่งหมอรักษาตัวอยู่เจ็ดวันจึงกลับบ้านได้ แล้วภรรยาจึงนำนายสองเดินกะย่องกะแย่งไปโรงพักจึงเป็นการที่นายสองบาดเจ็บไม่สามารถช่วยตนเองได้ ฟังไม่ได้ว่านายสองมีเจตนากระทำผิดฐานไม่กระทำการช่วยเหลือตามสมควร และไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงนั้น จึงยกฟ้องนายสองในความผิดฐานนี้แล้ว การแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่นั้น จะแจ้งแก่เจ้าหน้าที่ที่อยู่ใกล้ที่เกิดเหตุ และกระทำทันทีหลังเกิดเหตุ ไม่จำเป็นต้องไปแจ้งด้วยตนเองแจ้งโดยการใช้อุทธรณ์ก็ได้ (สมพร พรหมพิตร : 162 - 164)

2.6 จริยธรรม คือระบบของกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการจำแนกการกระทำที่ดีจากการกระทำที่ชั่ว การกระทำที่ถูกต้องจากการกระทำผิด การกระทำที่ควรจากการกระทำที่ไม่ควร (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช 2526 : 42)

จริยธรรมของบุคคล คือ ระบบของกฎเกณฑ์ที่คนแต่ละคนมีอยู่ในตน (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช 2526 : 42)

นักจิตวิทยาจำนวนมากที่ศึกษาเกี่ยวกับจริยธรรมมักแบ่งองค์ประกอบของจริยธรรมเป็น 3 องค์ประกอบคือ องค์ประกอบด้านความคิด ความเข้าใจองค์ประกอบด้านความรู้สึก และองค์ประกอบด้านพฤติกรรม

องค์ประกอบด้านความคิดความเข้าใจเป็นองค์ประกอบที่รวมหลายปัจจัย เช่น ความคิด ความรู้ ความเชื่อ ค่านิยม การใช้เหตุผล และการตัดสินใจ

องค์ประกอบด้านความรู้สึกทางจริยธรรม เป็นความรู้สึกที่บุคคลมีทั้งต่อการกระทำของตนเองและของผู้อื่น ความรู้สึกนี้อาจเป็นความอับอาย ความละอาย ความชอบและความไม่ชอบ เป็นต้น

องค์ประกอบด้านพฤติกรรมทางจริยธรรม หมายถึง การกระทำที่ตัดสินใจได้ว่า

ถูกหรือผิดจริยธรรม เช่น การโกง การลักขโมย เป็นพฤติกรรมที่ผิดจริยธรรม ส่วนการแสดงความเมตตาต่อมนุษย์และสัตว์ เป็นพฤติกรรมที่ถูกจริยธรรม

องค์ประกอบทั้งสามด้านนี้มีความเกี่ยวข้องต่อเนื่องกันและกัน (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช 2526 : 44-46)

## 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาของ เคย์ (Kay, 1925) พบว่า ระดับเศรษฐกิจและสังคมของครอบครัวมีส่วนที่จะช่วยเพิ่ม หรือลดความเร็วของการพัฒนาจริยธรรมของเยาวชน เคย์เห็นความสำคัญของลักษณะของครอบครัว ในการที่จะปลูกฝังลักษณะทางจริยธรรมของเยาวชน คือ การยอมรับตัวเอง การมีเอกลักษณ์ การประสบความสำเร็จ และความล้มเหลวที่ผลซึ่งจะเป็นทางในการจะให้อำนาจรับผิดชอบชีวิต ซึ่งจะเปิดโอกาสให้จริยธรรมอื่น ๆ ปรากฏขึ้นมาทีหลัง นอกจากนี้ นักสังคมวิทยาและนักจิตวิทยาหลายท่านมีความเชื่อและได้แสดงหลักฐานของการวิจัยว่าบุคคลที่มีฐานะต่ำและฐานะปานกลาง มีความเชื่อว่าสิ่งใดดีควรทำ และสิ่งใดชั่วไม่ควรทำต่างกันมาก ฉะนั้นความรู้ และความเชื่อถือจึงแตกต่างกันตามฐานะทางสังคมของบุคคล จากทะเบียนประวัติอาชญากรรม แสดงว่าบุคคลที่มีฐานะยากจนจะกระทำผิดกฎหมายมากกว่าบุคคลฐานะอื่น ๆ (Kay 1925 : 37 - 38)

จากการศึกษาของโคลเบอร์ก ถึงพฤติกรรมโกงของนักเรียนเกรด 6 และนิสิตมหาวิทยาลัย พบว่านักเรียนและนิสิตที่มีจริยธรรมในระดับเหนือกฎเกณฑ์โกงน้อยกว่าผู้มีจริยธรรมตามกฎเกณฑ์ นอกจากนี้ นักเรียนทั้งสองระดับยังโกงมากกว่านิสิตที่มีจริยธรรมเดียวกับตน (Kohlberg 1967 : 347-480)

จากการศึกษาของไรท์ (Wright, 1925) พบว่าพฤติกรรมชั่วร้ายนั้นเป็นผลของการตัดสินใจของบุคคลที่ได้รับอิทธิพลจากปัจจัย 3 ประการ คือ ลักษณะส่วนบุคคล เช่น ความเชื่อเชิงจริยธรรม ความสามารถในการบังคับตนเอง ลักษณะสำคัญของสถานการณ์ชั่วร้าย เช่น เสี่ยงต่อการถูกจับได้และลักษณะของสังคมที่บุคคลนั้นเป็นสมาชิกอยู่ ซึ่งอาจเป็นกฎเกณฑ์ความเชื่ออันเป็นสาเหตุให้บุคคลหนึ่งมีความซื่อสัตย์มากกว่าสังคมอื่น

จากการศึกษาของดวงเดือน พันธุมนาวิน และคณะ (2519 และ 2520) พบว่าจิตลักษณะ 3 ประการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมซื่อสัตย์ในการเล่นเกมส์ในห้องปฏิบัติการ โดยผู้วิจัยได้สร้างสถานการณ์หลายประการเพื่อศึกษาผู้มีจิตลักษณะในปริมาณต่างกัน จะมีพฤติกรรมในปริมาณต่างกันจะมีพฤติกรรมซื่อสัตย์ในสถานการณ์ใดบ้าง ซึ่งศึกษาจากวัยรุ่นของชั้น ม.ศ. 1 และ 2 (อายุ 13 - 15 ปี) ผู้มาจากครอบครัวที่มีฐานะปานกลางค่อนข้างต่ำและฐานะต่ำ ผลปรากฏว่าผู้ที่มีความซื่อสัตย์ในการเล่นเกมส์มีการใช้เหตุผลเชิง

จริยธรรมในชั้นสูงกว่า ประกอบด้วยมีลักษณะมุ่งอนาคตสูง (คือมีพลังจิตที่กล้าแข็ง มีความสามารถในการคาดการณ์ไกลและมีความอดทนได้ รอได้อย่างเหมาะสมกับกาลเทศะเป็นลักษณะที่มีน้อยในอาชญากร) กว่าผู้ที่โง่งในการเล่นเกมส์นอกจากนั้นดวงเดือน พันธมนาวิน ยังสังเกตพบว่าเด็กวัยรุ่นชายที่มาจากครอบครัวที่มีฐานะปานกลางค่อนข้างต่ำและฐานะต่ำมีพฤติกรรมซื่อสัตย์ ส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้อิทธิพลของสถานการณ์ภายนอกมากกว่าจะขึ้นอยู่กับลักษณะทางจิตใจของผู้กระทำ คือวัยรุ่นชายจะโง่งมากติดอยู่ในสถานการณ์ที่ยั่วใจให้ยอมได้รางวัลอย่างมากและไม่มีตัวแบบที่ทำความดี วัยรุ่นที่โง่งนี้ มีทั้งผู้ที่มีความสามารถในการใช้เหตุผลเชิงจริยธรรมสูงและต่ำปะปนกัน และมีทั้งผู้ที่มีมุ่งอนาคตมากและน้อยปะปนกันด้วย แต่ถ้าวัยรุ่นที่ถูกศึกษาไม่อยู่ในเหตุการณ์ที่ยั่วและไม่มีตัวแบบที่ทำความดี ผู้ที่มีจิตใจสูงเท่านั้นที่จะโง่งน้อยอย่างเห็นได้ชัด แต่ต่างเมื่ออยู่ในสถานการณ์ที่มีลักษณะตรงกันข้าม ส่วนผู้ที่มีจิตใจต่ำจะโง่งมากในปริมาณใกล้เคียงกันในทั้งสองสถานการณ์ ซึ่งผลการวิจัยนี้ชี้ให้เห็นความสำคัญของสถานการณ์ที่มีอิทธิพลต่อการทำดี ละเว้นความชั่ว พฤติกรรมเกี่ยวกับความไม่ซื่อสัตย์ เป็นพฤติกรรมเชิงจริยธรรมในสถานการณ์ยั่วเหมือนกัน

ทฤษฎีจริยธรรมแทบทุกทฤษฎีมีข้อความพาดพิงของประสบการณ์ทางสังคมของบุคคลว่าเป็นต้นเหตุของการเริ่มต้น และการเปลี่ยนแปลงจริยธรรมของบุคคลที่สำคัญอย่างยิ่งถึงบุคคลได้รับประสบการณ์ทางสังคมที่คล้ายคลึงกัน เช่น อยู่ในกลุ่มบุคคลฐานะเดียวกัน หรือได้รับการดูแลที่คล้ายคลึงกัน บุคคลเหล่านี้จะมีจริยธรรมที่คล้าย ๆ กัน (ดวงเดือน พันธมนาวิน 2524 : 9)

2.8 การตัดสินใจ เป็นกระบวนการเลือกแสดงพฤติกรรม เพื่อตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เป็นปัญหาซึ่งถือเป็นพฤติกรรมภายใน

พฤติกรรมภายในสามารถแบ่งได้ 4 ประเภท

ประเภทแรก เป็นพฤติกรรมที่เป็นความรู้สึก

ประเภทที่สอง เป็นพฤติกรรมที่เป็นการตีความข่าวสารที่ได้จากความรู้สึก เพื่อให้รู้ว่าสิ่งที่เกิดขึ้นนั้นคืออะไร เรียกว่าการรับรู้การรับรู้จึงเป็นกระบวนการที่ประกอบด้วยความรู้สึก และการตีความ

ประเภทที่สาม เป็นพฤติกรรมที่เป็นความจำ

ประเภทที่สี่ เป็นพฤติกรรมที่เป็นความคิด และการตัดสินใจ (ชัยพร วิชชาวุธ

2517 : 5)

การตอบสนองสถานการณ์ที่เป็นปัญหา เนื่องจากการตัดสินใจของบุคคลอาจแบ่งตามลักษณะการได้ 3 แบบ

1. การตัดสินใจในสถานที่แน่นอน (Decision Making in Certain

Situation) เมื่อตัดสินใจแล้วทราบแน่ชัดว่าผลลัพธ์จะออกมาอย่างไร

2. การตัดสินใจในสภาพที่ไม่แน่นอน (Decision Making in Uncertainty Situation) ผู้ตัดสินใจไม่ทราบว่าจะออกผลลัพธ์อย่างไร

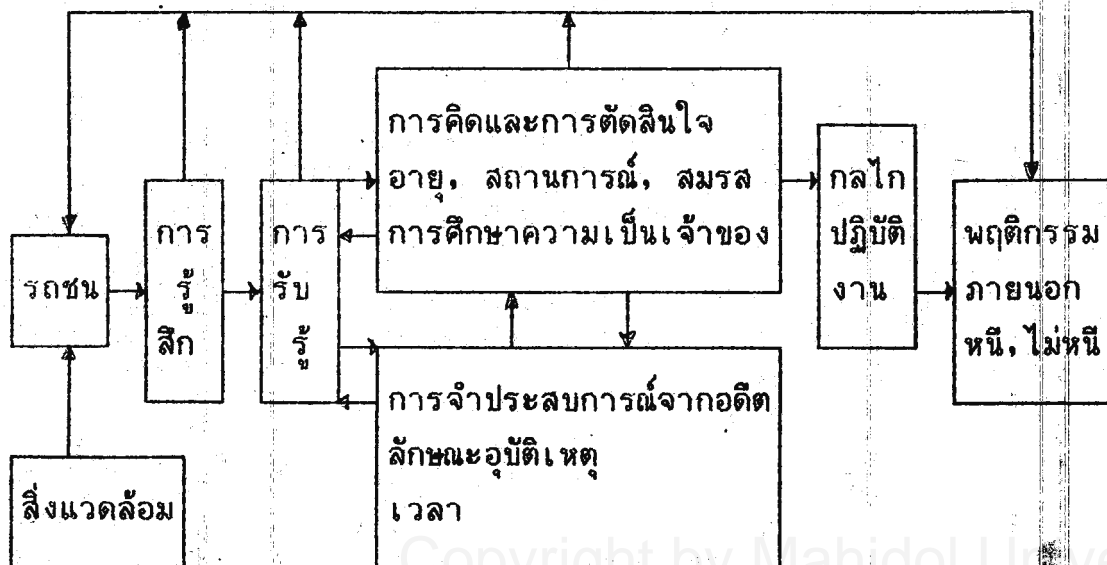
3. การตัดสินใจในสภาพการเสี่ยง (Decision Making in Risk Situation) ผู้ตัดสินใจทราบสภาพการเลือกทุกวิธีการ ตลอดจนจนสามารถคะเนโอกาสที่จะเกิดผลได้ผลเสียจากวิธีการนั้น ๆ

จากการศึกษาโคแกน และวอลลาซ (Kogan and Wallach, 1964) ได้ศึกษาบุคคลลักษณะแบบต่าง ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง โดยวัดลักษณะบุคลิกภาพ ความเป็นอิสระ 14 ข้อ ซึ่งดัดแปลงมาจากของบารร์รอน (Barron, 1953) และ ครัทฟิลด์ (Crutchfield, 1955) พบว่าผู้รับการทดลองที่มีลักษณะความเป็นอิสระจะมีการเสี่ยงในระดับสูงเมื่อต้องมีการตัดสินใจในสภาพการณ์ที่ยุ่งยาก

ความนึกพอใจในการเสี่ยง จะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกของบุคคล และยังมีตัวแปรอีกหลายอย่างซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของบุคคล เช่น เพศ สถานการณ์ องค์ประกอบแห่งความแตกต่างระหว่างบุคคล, แรงจูงใจและอื่น ๆ อีกมาก (นิมลมาส บุญมุสิก 2518 : 7)

การศึกษาเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล ผู้ขับขี่ยานยนต์ชนแล้วหลบหนีดังกล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยสามารถที่นำมาเป็นแนวทางในการสร้างกรอบแนวคิดงานวิจัยดังนี้

แผนผังแนวคิดงานวิจัย



### บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

#### 3.1 รูปแบบการวิจัย

การวิจัยนี้ได้แบ่งเป็น 2 ส่วน

ส่วนที่ 1 เป็นการวิจัยเชิงวิเคราะห์ (Analytic Research) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนี โดยศึกษาย้อนหลังของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุรถชนกันหรือรถชนคนระหว่างวันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2529 ในท้องที่ที่กำหนดไว้ โดยให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีเป็นกลุ่มศึกษา และผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนีเป็นกลุ่มควบคุม

ส่วนที่ 2 เป็นการวิจัยเชิงบรรยาย (Descriptive Research) เพื่อการศึกษาความเห็นของผู้ประกอบการขนส่ง และเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายในเรื่องผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนี

#### 3.2 ประชากรศึกษา

ประชากรที่ทำการศึกษาค้างนี้ คือ

3.2.1 ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุรถชนกัน ชนคน ชนสิ่งของหรือรถคว่าในจังหวัด กรุงเทพมหานคร สระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น หนองคาย เชียงใหม่ ลำปาง จันทบุรี นครปฐม สงขลาและภูเก็ต ระหว่างวันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2529 ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินคดีในศาล และปิดคดีเรียบร้อยแล้ว

3.2.2 ผู้ประกอบการขนส่ง ในท้องที่เดียวกันกับผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุตามเงื่อนไขข้อ 3.2.1

3.2.3 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่เป็นเจ้าของคดีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ตามเงื่อนไขข้อ 3.2.1

กลุ่มตัวอย่าง

ก. ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับรถบรรทุก 10 ล้อ รถดั้มพ์ รถเมลล์โดยสาร รถทัวร์และรถบรรทุก 6 ล้อ ที่ประสบอุบัติเหตุทุกราย ซึ่งสามารถติดตามสัมภาษณ์ได้ ได้แก่

- ผู้ต้องโทษในเรือนจำ รวมถึงผู้ฝากขัง จำนวน 58 ราย

- ผู้ขับขี่รถยนต์ตามสถานีขนส่งที่ประสบอุบัติเหตุระหว่างวันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2529 (ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุและไม่มีผู้บาดเจ็บสาหัส) เมื่อตกลง

กับคู่กรณีเรียบร้อยแล้วได้กลับมาทำงานตามปกติ) จำนวน 128 ราย

รวมผู้ขับขี่รถยนต์ที่สัมภาษณ์ทั้งสิ้น 186 ราย

ข. ผู้ประกอบการขนส่งในท้องที่ที่ทำการศึกษาวิจัย ได้จากสำนักงานขนส่งจังหวัดนั้นๆ รวม 141 ราย

ค. เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ผู้เป็นเจ้าของคดีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลาดังกล่าว รวมทั้งสิ้น 204 ราย

### 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการทำวิจัย เป็นแบบสอบถามสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นเอง ได้ผ่านการทำ PRE TEST แล้ว ในการสุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์บนถนนสายเพชรเกษมช่วงสามพราน-นครปฐม ผู้ประกอบการขนส่งที่กรุงเทพมหานคร และเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่กองบังคับการตำรวจจราจร 3 จังหวัดนครปฐม ได้ดำเนินการแก้ไขจนสมบูรณ์แล้ว โดยแบบสอบถามสัมภาษณ์มีทั้งคำถามปลายเปิด (Open-ended) และคำถามปลายปิด (Close-ended) [ดูภาคผนวก] แบ่งเป็น 3 ชุดคือ

ชุดที่ 1 ผู้ขับขี่รถยนต์ จำนวน 24 ข้อ

ชุดที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่ง จำนวน 19 ข้อ

ชุดที่ 3 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำนวน 13 ข้อ

### 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ ได้จากการสัมภาษณ์ กลุ่มตัวอย่างดังกล่าวโดยผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์ด้วยตัวเอง ร่วมกับเจ้าหน้าที่คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ 4 คน ก่อนดำเนินการสัมภาษณ์ กลุ่มผู้สัมภาษณ์ได้รับคำชี้แจงในเรื่องคำจำกัดความจากผู้ทำวิจัย ทั้งนี้เพื่อให้ข้อมูลมีความชัดเจนถูกต้องและตรงกับความต้องการ

### 3.5 การประมวลผลข้อมูล (Data processing)

การวิจัยครั้งนี้วิเคราะห์ข้อมูลด้วย Computer โดยมีขั้นตอนต่อไปนี้คือ

1. ตรวจสอบสอบถามความสมบูรณ์ของแบบสอบถามเพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดไว้ทุกประการ

2. สร้างคู่มือลงรหัส

3. ลงรหัสในแบบฟอร์มลงรหัส

4. นำรหัสบันทึกลงใน Computer

5. การวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ใช้โปรแกรมสำเร็จรูป S P S S X
6. ตรวจสอบความถูกต้อง อีกครั้งแล้วจึงส่งงาน

### 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ตัวแปรในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่

#### 1. ตัวแปรอิสระได้แก่

- อายุ
- สถานภาพสมรส
- การศึกษา
- ความเป็นเจ้าของ
- ประสบการณ์
- ความคิดในเรื่องต่าง ๆ เช่นความเหมาะสมของกฎหมายการทำงานผู้ตกบาตรหลังจากมีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตช่วยทางด้านจิตใจ
- ลักษณะอุบัติเหตุ
- เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

#### 2. ตัวแปรตาม

- การหลบหนีของผู้ขับขี่รถยนต์

ข้อมูลได้จากแบบสัมภาษณ์ ทั้ง 3 ชุด

หาความสัมพันธ์ของตัวแปรโดยใช้ Test of independent โดย

Chi-square test และ Fisher exact test

กลุ่มศึกษาคือ ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี

กลุ่มควบคุมคือ ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี

บทที่ 4  
การวิเคราะห์ข้อมูล  
การศึกษาปัจจัยผู้ขับขีรถยนต์ที่ชนแล้วหลบหนี

การวิเคราะห์ แบ่งออกเป็น 2 ตอน

4.1 ตอนที่ 1 ผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2529 ในกรุงเทพมหานคร สระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น หนองคาย เชียงใหม่ ลำปาง จันทบุรี นครปฐม สงขลา และภูเก็ต โดยการสัมภาษณ์ผู้ขับขีรถยนต์ที่ชนแล้วหนี 116 ราย ชนแล้วไม่หนี 70 ราย รวมเป็น 186 ราย

4.2 ตอนที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่งที่อยู่ในจังหวัดดังกล่าว สัมภาษณ์โดยแบบสอบถาม 141 รายและเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่เป็นเจ้าของคดีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่าง 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2529 ในจังหวัดที่ทำการศึกษาวิจัย สัมภาษณ์โดยแบบสอบถาม 204 ราย

4.1 ตอนที่ 1 ผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ ในช่วงระหว่างวันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2529 ดังแสดงไว้ในตารางดังต่อไปนี้:-

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา

ตัวแปร	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม	OR
อายุ				
วัยรุ่น (14-24 ปี)	0 (0)	4 (5.7)	4(2.2)	
วัยผู้ใหญ่ (25-35 ปี)	69 (59.5)	35 (50.0)	104(55.9)	1.2
วัยกลางคน (36-56 ปี)	47 (40.5)	31 (44.3)	78(41.9)	1.0
รวม	116(100.0)	70(100.0)	186(100.0)	
อายุโดยเฉลี่ย	35.16	34.14	34.78	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	5.4197	7.2317	6.1654	

$$\chi^2 = 2.602, df. = 1, p = 0.107$$

## ตารางที่ 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี		ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี		รวม	OR	
	จำนวน (ร้อยละ)		จำนวน (ร้อยละ)				
สถานภาพสมรส							
โสด	6	(5.2)	12	(17.1)	18	(9.7)	1.0
คู่	110	(94.8)	57	(81.4)	167	(89.8)	3.9
ม้าย	0	(0.0)	1	(1.4)	1	(0.5)	
รวม	116	(100.0)	70	(100.0)	186	(100.0)	

$$X^2 = 5.853, df. = 1, p = 0.016$$

ระดับการศึกษา							
ประถมศึกษาและต่ำกว่า	109	(94.0)	63	(90.0)	172	(92.5)	1.9
มัธยมศึกษาตอนต้น	5	(4.3)	6	(8.6)	11	(5.9)	1.0
มัธยมศึกษาตอนปลายและ-							
สูงกว่า	2	(1.7)	1	(1.4)	3	(1.6)	
รวม	116	(100.0)	70	(100.0)	186	(100.0)	

$$X^2 = 0.499, df. = 1, p = 0.48$$

จากตารางที่ 1 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 25-35 ปีมีถึงร้อยละ 59.5 รองลงมาก็คือกลุ่มอายุ 36-56 ปี มีร้อยละ 40.5

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 25-35 ปีเช่นกัน คือมีถึงร้อยละ 50.0 รองลงมาก็คือ กลุ่มอายุ 36-56 ปี มีร้อยละ 44.3 อายุระหว่าง 14-24 ปี มีเพียงร้อยละ 5.7

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.107$ )

สถานภาพสมรสของผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 94.8 เป็นโสดเพียงร้อยละ 5.2

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 81.4 เป็นโสดร้อยละ 17.1 เป็นม้าย ร้อยละ 1.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับการหลบหนีของผู้ขับขีรถยนต์

พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.016$ )

การศึกษา ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา และต่ำกว่าถึงร้อยละ 94.0 รองลงได้แก่จบมัธยมศึกษาตอนต้นร้อยละ 4.3 ผู้ที่จบมัธยมศึกษาตอนปลายและสูงกว่าร้อยละ 1.7

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จบการศึกษาในระดับประถมศึกษาและต่ำกว่าร้อยละ 90.0 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นร้อยละ 8.6 และร้อยละ 1.4 จบมัธยมศึกษาตอนปลายขึ้นไป

จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างระดับการศึกษากับการชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.48$ )

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน (บาท)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี	รวม	OR
	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
1500 หรือต่ำกว่า	2 (1.7)	2 (2.8)	4(2.2)	
1501-2500	17 (14.7)	10 (14.3)	27(14.5)	1.0
2501-3500	80 (68.9)	38 (54.3)	118(63.4)	1.3
3501-สูงกว่า	17 (14.7)	20 (28.6)	37(19.9)	1.0
รวม	116(100.0)	70(100.0)	186(100.0)	
	$\chi^2 = 5.75, df. = 2, p = 0.056$			

จากตารางที่ 2 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีมีรายได้ 2501 - 3500 บาท ร้อยละ 68.9 ผู้ที่มีรายได้ 1501 - 2500 บาทและ 3501 บาทขึ้นไปมีจำนวนเท่ากันคือ ร้อยละ 14.7 และร้อยละ 1.7 มีรายได้เท่ากับหรือต่ำกว่า 1500 บาท

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนีมีรายได้ 2501 - 3500 บาทร้อยละ 54.3 รองลงมา มีรายได้ 3501 ขึ้นไป ร้อยละ 28.6 ร้อยละ 14.3 มีรายได้ 1501- 2500 บาท และร้อยละ 2.8 มีรายได้ 1500 บาทลงมา

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับการชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.056$ )

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามระยะเวลาที่ขับขี่ก่อนอุบัติเหตุครั้งสุดท้าย

ระยะเวลา (ปี)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน( ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน( ร้อยละ)	รวม	OR
1-5	45 (38.8)	27 (38.6)	72 (38.7)	2.3
6-10	55 (47.4)	25 (35.7)	80 (43.1)	3.1
11-15	11 (9.5)	11 (15.7)	22 (11.8)	1.4
16-20	2 (1.7)	4 (5.7)	6 (3.2)	1.0
21 ขึ้นไป	3 (2.6)	3 (4.3)	6 (3.2)	
รวม	116(100.0)	70(100.0)	186(100.0)	
$\chi^2 = 5.014, df. = 3, p = 0.171$				
ระยะเวลาที่ขับรถโดยเฉลี่ย	7.87	8.24	8.01	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	5.0243	5.6292	5.2484	

จากตารางที่ 3 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่ขับรถมานาน 6-10 ปีมีร้อยละ 47.4 รองลงมาขับรถมานาน 1-5 ปี ร้อยละ 38.8 ขับรถมานาน 11-15 ปี ร้อยละ 9.5 ขับรถมานาน 21 ปีขึ้นไป ร้อยละ 2.6 และขับรถมานาน 16-20 ปี ร้อยละ 1.7

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนีขับรถมานาน 1-5 ปีมากที่สุดคือร้อยละ 38.6 รองลงมาขับรถมานาน 6-10 ปี ร้อยละ 35.7 ขับรถมานาน 11-15 ปีร้อยละ 15.7 ขับรถมานาน 16-20 ปี ร้อยละ 5.7 และร้อยละ 4.3 ขับรถมานาน 21 ปีขึ้นไป

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ขับขีรถยนต์ ก่อนเกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้ายกับการชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.171$ )

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามเส้นทางที่ประสบอุบัติเหตุ

เส้นทางที่ขับขี่เป็นประจำ (ภาค)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม	OR
เหนือ	2 (1.7)	2 (2.9)	4 (2.2)	
กลาง	36 (31.1)	26 (37.1)	62 (33.3)	2.8
ตะวันออก	10 (8.6)	20 (28.6)	30 (16.1)	1.0
ตะวันออกเฉียงเหนือ	19 (16.4)	22 (17.1)	31 (16.7)	1.7
ใต้	49 (42.2)	10 (14.3)	59 (31.7)	9.9
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	

$\chi^2 = 25.08, df. = 3, p = 1.48 \times 10^{-5}$

จากตารางที่ 4 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่ขับรถประจำในเส้นทางภาคใต้ ร้อยละ 42.2 รองลงมาภาคกลางร้อยละ 31.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 16.4 ภาคตะวันออกร้อยละ 8.6 และภาคเหนือร้อยละ 1.7

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี พบมากที่สุดภาคกลางร้อยละ 37.1 รองลงมาภาคตะวันออก ร้อยละ 28.6 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 17.1 ภาคใต้ร้อยละ 14.3 และภาคเหนือร้อยละ 2.9

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างภาคกับการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่า มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=1.48 \times 10^{-5}$ )

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีในภาคใต้จะมีปัจจัยเสี่ยงต่อการหลบหนีมากกว่าภาคตะวันออกเป็น 10 เท่า และภาคกลางเสี่ยงมากกว่าภาคตะวันออกเป็น 3 เท่า

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามอาชีพ  
ที่เคยประกอบก่อนที่จะมีอาชีพขับรถ

อาชีพ	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม	OR
ไม่เคยมีอาชีพอื่นมาก่อน	9 (7.8)	19 (27.1)	28 (15.1)	4.2
กรรมกร	60 (51.7)	18 (25.7)	78 (41.9)	1.7
เกษตรกร	31 (26.7)	12 (17.1)	43 (23.1)	1.3
ค้าขาย	6 (5.2)	3 (4.3)	9 (4.8)	1.0
กระบี่ารถ	10 (8.6)	18 (25.7)	28 (15.1)	3.6
รวม	116	70	186 (100.0)	
	$\chi^2 = 25.437, df. = 4, p = 1.25 \times 10^{-5}$			

จากตารางที่ 5 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่มีอาชีพมาก่อนการขับรถคือ กรรมกรร้อยละ 51.7 รองลงมาคือเกษตรกรร้อยละ 26.7 กระบี่ารถร้อยละ 8.6 ไม่มีอาชีพมาก่อน 7.8 และอาชีพค้าขายร้อยละ 5.2

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี ส่วนใหญ่ไม่เคยมีอาชีพมาก่อนร้อยละ 27.1 อาชีพกรรมกรและกระบี่ารถเท่ากันร้อยละ 25.7 อาชีพเกษตรกรร้อยละ 17.1 และร้อยละ 4.3 มีอาชีพค้าขาย

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพฯ กับการหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=1.25 \times 10^{-5}$ ) กล่าวคือ ผู้ขับขีรถยนต์ที่ไม่เคยมีอาชีพมาก่อน และอาชีพกระบี่ารถจะมีความเสี่ยงต่อการหนีมากกว่าผู้ที่มีอาชีพค้าขายมาก่อนเป็น 4 เท่า

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้ที่ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประเภทของใบขับขี่และผู้ถือใบขับขี่

ประเภท/ผู้ถือใบขับขี่	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม	OR
<b>ประเภท</b>				
ชั่วคราว	102 (87.9)	47 (67.1)	149 (80.1)	3.6
ตลอดชีพ	14 (12.1)	23 (32.9)	37 (19.9)	1.0
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	
	$\chi^2 = 10.57, df. = 1, p = 0.001$			
<b>ผู้ถือใบขับขี่</b>				
<b>กรมขนส่ง</b>				
สาธารณะ	116 (100.0)	69 (98.6)	185 (99.5)	
ส่วนบุคคล	0 (0)	1 (1.4)	1 (0.5)	
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	
	$p = 0.375$ (Fisher exact test)			
<b>กรมตำรวจ</b>				
สาธารณะ	112 (96.6)	62 (88.6)	174 (93.5)	3.6
ส่วนบุคคล	4 (3.4)	8 (11.4)	12 (6.5)	1.0
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	
	$p = 0.035$ (Fisher exact test)			

ตารางที่ 6 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีส่วนใหญ่มีใบขับขี่ประเภทชั่วคราวร้อยละ 87.9 ใบขับขี่ตลอดชีพเพียงร้อยละ 12.1

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนีส่วนใหญ่มีใบขับขี่ประเภทชั่วคราวร้อยละ 67.1 ใบขับขี่ตลอดชีพร้อยละ 32.9

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขี่กับการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.001$ ) และผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีใบขับขี่ประเภทชั่วคราวมีปัจจัยเสี่ยงต่อการหลบหนีมากกว่าผู้ที่มีใบขับขี่ตลอดชีพเป็น 4 เท่า

ใบขับขี่ที่ออกโดยกรมขนส่งทางบก ในผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี เป็นใบขับขี่

สาธาดณะร้อยละ 100

ใบขับขีที่ออกโดยกรมขนส่งทางบกในผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี เป็นใบขับขี  
 สาธาดณะ ร้อยละ 98.6 ใบขับขีส่วนบุคคลมีเพียงร้อยละ 1.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขีที่ออกโดยกรมขนส่งทางบก  
 กับการชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.375$ )

ใบขับขีที่ออกโดยกรมตำรวจในผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี เป็นใบขับขีสาธาดณะร้อย  
 ละ 96.6 และเป็นใบขับขีบุคคลร้อยละ 3.4

ใบขับขีที่ออกโดยกรมตำรวจในผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี เป็นใบขับขีสาธาดณะ  
 ร้อยละ 88.6 และเป็นใบขับขีส่วนบุคคล ร้อยละ 11.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของใบขับขีที่ออกโดยกรมตำรวจ กับการ  
 การชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.001$ ) และผู้ขับขีรถยนต์  
 ที่มีใบขับขีประเภทสาธาดณะที่ออกโดยกรมตำรวจมีปัจจัยเสี่ยงต่อการหนีมากกว่าประเภทส่วน  
 บุคคลเป็น 4 เท่า

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามระยะ  
 เวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขีรถยนต์

ระยะเวลาที่ได้รับใบ- อนุญาตขับขีรถยนต์(ปี)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม	OR
0-5	42 (36.2)	24 (34.3)	66(35.4)	2.9
6-10	59 (50.9)	22 (31.4)	81(43.5)	4.4
11-15	9 (7.8)	14 (20.0)	23(12.4)	1.1
16 ขึ้นไป	6 (5.1)	10 (14.3)	16(8.9)	1.0
รวม	116 (100.0)	70(100.0)	186(100.0)	
	$\chi^2 = 13.337, df. = 3, p = 0.004$			
ระยะเวลาที่ได้ใบอนุญาตโดยเฉลี่ย	7.41	8.69	7.85	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	4.1023	5.8096	4.8560	

จากตารางที่ 7 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มานาน 6 - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 50.9 รองลงมา 0-5 ปี ร้อยละ 36.2 ที่ได้รับมานาน 11-15 ปี ร้อยละ 7.8 และ 16 ปีขึ้นไปมีร้อยละ 5.1

ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี ส่วนใหญ่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มานาน 0-5 ปี ร้อยละ 34.3 รองลงมา 6-10 ปี เป็นร้อยละ 31.4 ได้รับมานาน 11-15 ปี ร้อยละ 20.0 และได้รับมานาน 16 ปีขึ้นไปร้อยละ 14.3

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์กับการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.004$ ) ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มานาน 6-10 ปี มีปัจจัยเสี่ยงต่อการหนีมากกว่าผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ 16 ปี ขึ้นไปเป็น 4 เท่า และผู้ขับขี่รถยนต์ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มานาน 0-5 ปี มีปัจจัยเสี่ยงมากกว่าผู้ที่มิได้ใบอนุญาตขับขี่ 16 ปีขึ้นไปเป็น 3 เท่า

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประเภทของรถที่ขับ

ประเภทของรถ	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี	รวม	OR
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
รถบรรทุก 6 ล้อ	3 (2.6)	11 (15.7)	14 (7.5)	1.0
รถบรรทุก 10 ล้อ	66 (56.9)	21 (30.0)	87 (46.8)	11.5
รถโดยสาร	24 (20.7)	26 (37.1)	50 (26.9)	3.4
รถทัวร์	23 (19.8)	12 (17.2)	35 (18.8)	7.0
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	
$\chi^2 = 21.312, df. = 3, p = 0.0001$				

ตารางที่ 8 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีส่วนใหญ่ขับรถบรรทุก 10 ล้อ ร้อยละ 56.9 รองลงมาขับรถโดยสาร ร้อยละ 20.7 ขับรถทัวร์ร้อยละ 19.8 ที่ขับรถบรรทุก 6 ล้อมีเพียงร้อยละ 2.6

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนีส่วนใหญ่ขับรถโดยสารร้อยละ 37.1 รองลงมาขับรถบรรทุก 10 ล้อร้อยละ 30.0 ขับรถทัวร์ร้อยละ 17.2 และขับรถบรรทุก 6 ล้อมี

## ร้อยละ 15.7

จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างประเภทของรถที่ซื้กับการชนแล้วหนีของผู้ซ้บซ้รถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.0001$ ) และผู้ซ้บซ้รถบรรทุก 10 ล้อ มีบ้จจ้ยเสี่ยงต่อการหนีมากกว่าผู้ซ้บซ้รถบรรทุก 6 ล้อ เป็น 12 เท่า และผู้ซ้บซ้รถทัวร์มีบ้จจ้ยเสี่ยงต่อการหนีมากกว่าผู้ซ้บซ้รถบรรทุก 6 ล้อ เป็น 7 เท่า

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของผู้ซ้บซ้รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามสถานภาพของรถที่ซ้

สถานภาพของรถที่ซ้	ผู้ซ้บซ้รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ซ้บซ้รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม	OR
เป็นเจ้าของ	4 (3.4)	9 (12.9)	13 (7.0)	1.0
รถของนายจ้าง	111 (95.7)	61 (87.1)	172 (92.5)	4.1
รถราชการ	1 (0.9)	0 (0)	1 (0.5)	
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	

$\chi^2 = 4.586, df. = 1, p = 0.032$

จากตารางที่ 9 ผู้ซ้บซ้รถยนต์ชนแล้วหลบหนี ส่วนใหญ่ซ้บรถของนายจ้างร้อยละ 95.7 เจ้าของซ้บเองร้อยละ 3.4 และซ้บรถราชการร้อยละ 0.9

ผู้ซ้บซ้รถยนต์ชนแล้วไม่หลบหนี ซ้บรถนายจ้างร้อยละ 87.1 และเป็นรถเจ้าของรถซ้บเอง ร้อยละ 12.9

จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างสถานภาพการใช้รถกับการชนแล้วหนีของผู้ซ้บซ้รถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.032$ ) และผู้ซ้บซ้รถยนต์ที่เป็นลูกจ้างมีบ้จจ้ยเสี่ยงต่อการหนีมากกว่าผู้ซ้บซ้รถยนต์ที่เป็นเจ้าของรถเอง เป็น 4 เท่า

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามจำนวน  
ใบสั่งที่เคยได้รับในรอบปีที่ผ่านมา

จำนวนใบสั่งที่เคยได้รับ (ใบ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม	OR
ไม่เคย	42 (36.2)	16 (22.9)	58 (31.2)	2.6
เคย 1-5	65 (56.0)	45 (64.3)	110 (59.1)	1.4
6 ขึ้นไป	9 (7.8)	9 (12.8)	18 (9.7)	1.0
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	
	$\chi^2 = 7.971, df. = 2, p = 0.019$			
ใบสั่งที่ได้รับโดยเฉลี่ย	2.07	2.63	2.28	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	4.8324	3.7923	4.4669	

จากตารางที่ 10 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีร้อยละ 56.0 เคยได้รับใบสั่ง 1-5 ใบ  
ไม่เคยได้รับใบสั่งร้อยละ 36.2 และที่ได้รับใบสั่ง 6 ใบขึ้นไปร้อยละ 7.8

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนีร้อยละ 64.3 เคยได้รับใบสั่ง 1-5 ใบ ไม่เคยได้รับ  
ใบสั่งร้อยละ 22.9 และเคยได้รับใบสั่ง 6 ใบขึ้นไป ร้อยละ 12.8

จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างผู้ขับขีรถยนต์ที่เคยได้รับใบสั่งกับการหนีของ  
ผู้ขับขีรถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.019$ ) ผู้ขับขีรถยนต์ที่ไม่เคยได้รับใบสั่งมี  
ปัจจัยเสี่ยงต่อการหนีมากกว่าผู้ที่เคยได้รับใบสั่ง 6 ใบขึ้นไปเป็น 3 เท่า

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามผู้ที่  
ดำเนินการเมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ได้รับบาดเจ็บและสาเหตุที่ได้รับบาดเจ็บ

ผู้ดำเนินการเมื่อได้รับ บาดเจ็บ	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
ตัวผู้ขับขี่เอง	46 (39.7)	22 (31.4)	68 (36.6)
เจ้าของรถ	70 (60.3)	48 (68.6)	118 (63.4)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)
	$\chi^2 = 0.944, df. = 1, p = 0.331$		
<u>สาเหตุที่ได้รับบาดเจ็บ</u>			
ขับรถเลนขวา	26 (35.1)	18 (33.3)	44 (34.4)
ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	22 (29.7)	15 (27.8)	37 (28.9)
แซงในที่คับขัน	23 (31.1)	17 (31.5)	40 (31.3)
อื่น ๆ	3 (4.1)	4 (7.4)	7 (5.4)
รวม	74 (100.0)	54 (100.0)	128 (100.0)
	$\chi^2 = 4.018, df. = 2, p = 0.134$		

จากตารางที่ 11 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนี เจ้าของรถเป็นผู้ดำเนินการให้  
เมื่อได้รับบาดเจ็บให้ร้อยละ 60.3 ผู้ขับขี่ดำเนินการเองร้อยละ 39.7

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี เจ้าของรถจะเป็นผู้ดำเนินการให้เมื่อได้รับบาดเจ็บร้อยละ  
68.6 ผู้ขับขี่ดำเนินการเองร้อยละ 31.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ดำเนินการเมื่อได้รับบาดเจ็บ กับการชนแล้วหนี  
ของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.331$ )

จากผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีที่ได้รับบาดเจ็บ 74 คน สาเหตุที่ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่คือ  
ขับรถเลนขวา ร้อยละ 35.1 แซงในที่คับขันร้อยละ 31.1 ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด  
ร้อยละ 29.7 และสาเหตุอื่น ๆ ได้แก่ ต่อเติมรถโดยไม่ขออนุญาต ไม่มีอุปกรณ์ของรถครบ  
ตามที่กำหนดร้อยละ 4.1

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนีที่ได้รับบาดเจ็บ 54 คน สาเหตุส่วนใหญ่ที่ได้รับบาดเจ็บ คือ  
ขับรถเลนขวา ร้อยละ 33.3 แซงในที่คับขันร้อยละ 31.5 ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด

ร้อยละ 27.8 และสาเหตุอื่น ๆ ได้แก่ต่อเติมโดยไม่ได้ขออนุญาต อุปกรณ์ของรถไม่ครบตามที่กำหนดร้อยละ 7.4

จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างสาเหตุที่ได้รับใบสั่งกับการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.134$ )

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามจำนวนอุบัติเหตุที่เคยได้รับมาก่อน

จำนวนที่ประสบอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี	รวม	OR
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
ไม่เคย	1 (0.9)	3 (4.3)	4 (2.2)	1.0
1-3	114 (98.2)	63 (90.0)	177 (95.2)	5.1
4-5	0 (0)	3 (4.3)	3 (1.6)	
6 ขึ้นไป	1 (0.9)	1 (1.4)	2 (1.1)	
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	

$p = 0.151$  (Fisher exact test)

จากตารางที่ 12 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีได้รับอุบัติเหตุ 1-3 ครั้งร้อยละ 98.2 ผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมาก่อน และได้รับอุบัติเหตุ 6 ครั้งขึ้นไป เท่ากันคือ ร้อยละ 0.9

ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนีร้อยละ 90.0 เคยประสบอุบัติเหตุมา 1-3 ครั้ง ผู้ขับขี่ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมาก่อนและเคยประสบอุบัติเหตุ 4-5 ครั้ง เท่ากันคือร้อยละ 4.3 และร้อยละ 1.4 เคยประสบอุบัติเหตุ 6 ครั้งขึ้นไป

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่าง การที่เคยได้รับอุบัติเหตุของผู้ขับขี่กับการชนแล้วหนี พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.151$ )

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุที่จำแนกตามเวลาของการเกิดอุบัติเหตุ

เวลา (นาฬิกา)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
01.00-06.00	17 (14.7)	2 (2.9)	19(10.2)
07.00-12.00	15 (12.9)	32 (45.7)	47(25.3)
13.00-18.00	32 (27.6)	25 (35.7)	57(30.6)
19.00-24.00	52 (44.8)	11 (15.7)	63(33.9)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)

$\chi^2 = 36.382, df. = 3, p = 6.22 \times 10^{-6}$

จากตารางที่ 13 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลา 19.00 - 24.00 น. คือร้อยละ 44.8 รองลงมาเป็นช่วงเวลา 13.00 -18.00 น. ร้อยละ 27.6 ช่วงเวลา 01.00 - 06.00 น. ร้อยละ 14.7 และช่วงเวลา 07.00-12.00 น. ร้อยละ 12.9

ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี ส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลา 07.00 - 12.00 น. ร้อยละ 45.7 รองลงมาเป็นช่วงเวลา 13.00 - 18.00 น. ร้อยละ 35.7 ช่วงเวลา 19.00 - 24.00 น. ร้อยละ 15.7 และช่วงเวลา 01.00 - 06.00น. ร้อยละ 2.9

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาที่ได้รับอุบัติเหตุ กับ การชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=6.22 \times 10^{-6}$ )

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามสาเหตุที่เกิดขึ้น

สาเหตุ	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
เหตุสุวิสัย			
คันอื่นขับตัดหน้า	33 (28.5)	21 (30.0)	54 (29.0)
คันหน้าห้ามล้อกระทันหัน	8 (6.9)	4 (5.7)	12 (6.4)
คนวิ่งตัดหน้า	4 (3.4)	0 (0)	4 (2.2)
คู่กรณีเมา	0 (0)	4 (5.7)	4 (2.2)
ความประมาท			
แข่งไม่พ้น	35 (30.2)	5 (7.1)	40 (21.5)
ห้ามล้อไม่อยู่	10 (8.6)	10 (14.4)	20 (10.7)
ขับเกินทาง	6 (5.2)	15 (21.4)	21 (11.3)
เสียหลักถนนลื่น	5 (4.3)	4 (5.7)	9 (4.8)
มองไม่เห็นทาง	1 (0.9)	3 (4.3)	4 (2.2)
ไม่ชินทาง	2 (1.7)	0 (0)	2 (1.1)
แข่งขวาเบียดคันอื่น	2 (1.7)	0 (0)	2 (1.1)
แก้ปัญหาไม่เหมาะสมเหตุการณ์			
หลบรถไปชนคันอื่น	10 (8.6)	4 (5.7)	14 (7.5)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)
	$\chi^2 = 0.567, df. = 2, p = 0.753$		

จากตารางที่ 14 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ แข่งไม่พ้นร้อยละ 30.2 รองลงมาคือ คันอื่นตัดหน้าร้อยละ 28.5 ห้ามล้อไม่อยู่และหลบรถไปชนคันอื่นเท่ากันร้อยละ 8.6 คันหน้าห้ามล้อกระทันหันร้อยละ 6.9 ขับเกินทางร้อยละ 5.2 เสียหลักถนนลื่นร้อยละ 4.3 คนวิ่งตัดหน้าร้อยละ 3.4 ไม่ชินทางและแข่งขวาเบียดคันอื่นเท่ากันร้อยละ 1.7 มองไม่เห็นทางร้อยละ 0.9

ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี สาเหตุส่วนใหญ่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ คันอื่น



ขีดตัดหน้าร้อยละ 30.0 รองลงมาคือ ขัดกินทางร้อยละ 21.4 ห้ามล้อไม่อยู่ร้อยละ 14.4  
 แชนจ์ไม่พ่นร้อยละ 7.1 คันหน้าห้ามล้อกระแทกหัน คู้กรณีเมา เสียหลักถนนลื่น และหลบรถ  
 ไปชนคันอื่นเท่ากันร้อยละ 5.7 มองไม่เห็นทางร้อยละ 4.3

จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างสาเหตุที่เกิดขึ้นเกิดอุบัติเหตุกับการชนแล้วหนีของผู้ขับ  
 ขี่รถยนต์ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.753$ )

ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามผลของอุบัติเหตุ

ความเสียหาย	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี		ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี		รวม
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)	
มีคนตาย	4	(3.4)	4	(5.7)	8 (4.3)
มีคนบาดเจ็บ	10	(8.6)	9	(12.9)	19(10.2)
ทรัพย์สินเสียหาย	102	(87.9)	57	(81.4)	159(85.5)
รวม	116	(100.0)	70	(100.0)	186 (100.0)
ทรัพย์สินเสียหาย (บาท)					
2500 หรือต่ำกว่า	80	(78.4)	46	(80.7)	126(79.2)
2600-5000	19	(18.6)	6	(10.5)	25(15.7)
6000 ขึ้นไป	3	(3.0)	5	(8.8)	8 (5.1)
รวม	102	(100.0)	57	(100.0)	159(100.0)

จากตารางที่ 15 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ผลของอุบัติเหตุส่วนใหญ่ทรัพย์สินเสียหายร้อยละ 87.9 มีคนบาดเจ็บร้อยละ 8.6 มีคนตายร้อยละ 3.4 ทรัพย์สินที่เสียหายส่วนใหญ่อยู่ประมาณ 2500 บาทหรือต่ำกว่าร้อยละ 78.4 รองลงมาทรัพย์สินเสียหาย 2600-5000 บาท ร้อยละ 18.6 และที่ทรัพย์สินเสียหาย 6000 บาทขึ้นไปมีร้อยละ 3.0

ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี ส่วนใหญ่ทรัพย์สินเสียหายร้อยละ 81.4 รองลงมาคือ มีคนบาดเจ็บร้อยละ 12.9 และมีคนตายร้อยละ 5.7 ทรัพย์สินที่เสียหายส่วนใหญ่ประมาณ 2500 บาทหรือต่ำกว่าร้อยละ 80.7 รองลงมาทรัพย์สินเสียหาย 2600-5000 บาทร้อยละ 10.5 และทรัพย์สินเสียหาย 6000 บาทขึ้นไปร้อยละ 8.8

ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามลักษณะของอุบัติเหตุ

ลักษณะของ- อุบัติเหตุ	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
รถชนคน	4 (3.5)	2 (2.9)	6 (3.2)
รถชนจักรยาน	2 (1.7)	1 (1.4)	3 (1.6)
รถชนรถไฟ	0 (0)	1 (1.4)	1 (0.5)
รถชนรถ	94 (81.0)	60 (85.7)	154 (82.9)
รถชนสามล้อ	8 (6.9)	1 (1.4)	9 (4.8)
รถคว่ำ	0 (0)	1 (1.4)	1 (0.5)
ชนสิ่งก่อสร้าง	8 (6.9)	4 (5.8)	12 (6.5)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)

จากตารางที่ 16 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ลักษณะของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถชนรถร้อยละ 81.0 รถชนสามล้อและรถชนสิ่งก่อสร้างเท่ากันคือร้อยละ 6.9 รถชนคนร้อยละ 3.5 รถชนจักรยานร้อยละ 1.7

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี ลักษณะของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถชนรถร้อยละ 85.7 ชนสิ่งก่อสร้างร้อยละ 5.8 รถชนคนร้อยละ 2.9 รถชนจักรยาน รถชนรถไฟ รถชนสามล้อ รถคว่ำเท่ากันคือ ร้อยละ 1.4

ลักษณะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในผู้ขับขี่รถยนต์ทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนใหญ่เป็นรถชนรถ ซึ่งในแบบสอบถามไม่ได้เจาะลึกลงไปถึงการได้รับบาดเจ็บและการตายของผู้โดยสาร หรือผู้อื่นที่อยู่ในรถเป็นเหตุให้ข้อมูลส่วนนี้ขาดไป

ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามทัศนวิสัยในขณะเกิดอุบัติเหตุ

ทัศนวิสัย	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
แจ่มใส	48 (41.4)	55 (78.6)	103 (55.4)
มีหมอก	1 (0.9)	2 (2.9)	3 (1.6)
มีควัน/ฝุ่น	4 (3.4)	0 (0)	4 (2.2)
ไม่มีไฟฟ้า/มืด	33 (28.4)	6 (8.6)	39 (21.0)
มีไฟฟ้า	18 (15.5)	3 (4.2)	21 (11.3)
ขณะฝนตก	12 (10.4)	4 (5.7)	16 (8.6)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)

$\chi^2 = 31.154, df. = 3, p = 7.9 \times 10^{-7}$

จากตารางที่ 17 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ทัศนวิสัยในขณะเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่แจ่มใสร้อยละ 41.4 รองลงมาไม่มีไฟฟ้า/มืดร้อยละ 28.4 มีไฟฟ้าร้อยละ 15.5 ขณะฝนตกร้อยละ 10.4 มีควัน/ฝุ่นร้อยละ 3.4 และมีหมอกร้อยละ 0.9

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี ทัศนวิสัยในขณะเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่แจ่มใสร้อยละ 78.6 รองลงมาไม่มีไฟฟ้า/มืดร้อยละ 8.6 ขณะที่ฝนตกร้อยละ 5.7 ไม่มีไฟฟ้าร้อยละ 4.2 มีหมอกร้อยละ 2.9

จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างทัศนวิสัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุกับการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=7.9 \times 10^{-7}$ )

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามลักษณะทาง ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะทาง	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม	OR
ทางตรง	97 (83.6)	49 (70.0)	146 (78.5)	3.6
ทางโค้ง	13 (11.2)	10 (14.3)	23 (12.4)	2.3
ทางแยก	4 (3.4)	8 (11.4)	12 (6.5)	1.0
ทางลาด	0 (0)	2 (2.9)	2 (1.1)	
เขตสะพาน	2 (1.7)	1 (1.4)	3 (1.6)	
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	

$\chi^2 = 6.675, df. = 2, p = 0.036$

จากตารางที่ 18 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ลักษณะทางในขณะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นทางตรงร้อยละ 83.6 ทางโค้งร้อยละ 11.2 ทางแยกร้อยละ 3.4 และเขตสะพานร้อยละ 1.7

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี ลักษณะทางส่วนใหญ่เป็นทางตรงร้อยละ 70.0 รองลงมาเป็นทางโค้งร้อยละ 14.3 ทางแยกร้อยละ 11.4 ทางลาดร้อยละ 2.9 และเขตสะพานร้อยละ 1.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทาง ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุกับการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.036$ )

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในผู้ขับขี่รถยนต์ทั้ง 2 กลุ่ม ลักษณะทางในขณะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นทางตรง

ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามความคิดของผู้ขับขี่รถยนต์  
ที่ประสบอุบัติเหตุ

ความคิดของผู้ขับขี่- รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
เป็นฝ่ายถูก	81 (69.8)	49 (70.0)	130 (69.9)
เป็นฝ่ายผิด	34 (29.3)	20 (28.6)	54 (29.0)
ไม่แน่ใจ	1 (0.9)	1 (1.4)	2 (1.1)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)

$\chi^2 = 0.02, df. = 1, p = 0.889$

จากตารางที่ 19 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่คิดว่าตนเป็นฝ่ายถูก ร้อยละ 69.8 คิดว่าตนเป็นฝ่ายผิด 29.3 และไม่แน่ใจร้อยละ 0.9

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี ส่วนใหญ่คิดว่าตนเป็นฝ่ายถูกร้อยละ 70.0 คิดว่าตนเป็นฝ่ายผิดร้อยละ 28.6 และไม่แน่ใจร้อยละ 1.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่าง ความคิดของผู้ขับขี่รถยนต์ว่าเป็นฝ่ายถูก/ผิดกับการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.889$ )

ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ จำแนกตามผลของการพิพากษาของศาล

ผลการพิพากษาของศาล	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
เป็นฝ่ายถูก	51 (44.0)	37 (52.9)	88 (47.3)
เป็นฝ่ายผิด	58 (50.0)	26 (37.1)	84 (45.2)
ไม่ทราบผล	7 (6.0)	7 (10.0)	14 (7.5)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)

$\chi^2 = 3.24, df. = 2, p = 0.198$

จากตารางที่ 20 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ผลการนิพากษาของศาลส่วนใหญ่เป็นฝ่ายผิดร้อยละ 50.0 เป็นฝ่ายถูกร้อยละ 44.0 และยังไม่ทราบผลร้อยละ 6.0

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี ผลการนิพากษาของศาลส่วนใหญ่เป็นฝ่ายถูกร้อยละ 52.9 เป็นฝ่ายผิดร้อยละ 37.1 และไม่ทราบผลร้อยละ 10.0

จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างการนิพากษาของศาลกับการชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.198$ )

ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพร่างกายก่อนเกิดเหตุ

สภาพร่างกายก่อน- เกิดอุบัติเหตุ	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม	OR
ปกติ	115 (99.1)	67 (95.7)	182 (98.0)	5.1
สายตาไม่ดี	0 (0)	1 (1.4)	1 (0.5)	1.0
สุขภาพไม่ดี, ป่วย	0 (0)	1 (1.4)	1 (0.5)	
อ่อนเพลีย	0 (0)	1 (1.4)	1 (0.5)	
เมา	1 (0.9)	0 (0)	1 (0.5)	
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	

$p = 0.101$  (Fisher exact test)

จากตารางที่ 21 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่มีสภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุปกติร้อยละ 99.1 เมาร้อยละ 0.9

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี มีสภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุปกติร้อยละ 95.7 สายตาไม่ดี สุขภาพไม่ดี ป่วยและอ่อนเพลียเท่ากันคือร้อยละ 1.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างสภาพร่างกายของผู้ขับขีรถยนต์ก่อนได้รับอุบัติเหตุกับการชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.101$ )

ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามการได้รับบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถยนต์

การได้รับบาดเจ็บ- ของผู้ขับขี่รถยนต์	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม	OR
ไม่ได้รับบาดเจ็บ	112 (96.6)	63 (90.0)	175 (94.1)	3.1
บาดเจ็บเล็กน้อย	0 (0)	3 (4.3)	3 (0.5)	1.0
บาดเจ็บสาหัส	4 (3.4)	4 (5.7)	8 (5.4)	
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)	

$\chi^2 = 2.293, df. = 1, p = 0.13$

จากตารางที่ 22 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ไม่ได้รับบาดเจ็บร้อยละ 96.6 และได้รับบาดเจ็บสาหัสร้อยละ 3.4

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนีไม่ได้รับบาดเจ็บร้อยละ 90.0 ไม่ได้รับบาดเจ็บสาหัสร้อยละ 5.7 และได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยร้อยละ 4.3

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ กับการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.13$ )

ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามการตัดสินใจของผู้ขับขี่รถยนต์

การตัดสินใจของของผู้ขับขี่รถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
หนี	116	62.4
ไม่หนี	70	37.6
รวม	186	100.0

$\chi^2 = 10.887, df. = 1, p = 9.7 \times 10^{-4}$

จากตารางที่ 23 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ร้อยละ 62.4 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้ว

## ไม้หนีร้อยละ 37.6

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีกับไม้หนี พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=9.7 \times 10^{-4}$ )

ตารางที่ 24 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามสาเหตุที่หนี

สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
1. เกรงกลัวอิทธิพลของคู่กรณีและพรรคพวก	0	0.0
2. เกรงจะไม่ได้ได้รับความเป็นธรรมจากเจ้าหน้าที่	6	5.2
3. เจ้าของรถผู้ประกอบการแนะนำให้ทำ	0	0.0
4. ตกใจต่อเหตุการณ์เวลาและสถานที่เอื้ออำนวย	7	6.0
5. พรรคพวกให้ความช่วยเหลือ	0	0.0
1+2	4	3.4
1+4	3	2.6
2+4	2	1.7
1+2+3	1	0.9
1+2+4	88	75.9
1+2+5	2	1.7
1+2+3+4	3	2.6
รวม	116	100.0

จากตารางที่ 24 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี สาเหตุที่หลบหนีส่วนใหญ่คือ เกรงอิทธิพลของคู่กรณีและพรรคพวกกับเกรงจะไม่ได้ได้รับความเป็นธรรมจากเจ้าหน้าที่กับตกใจต่อเหตุการณ์ เวลาและสถานที่เอื้ออำนวยร้อยละ 75.9 สาเหตุรองลงมาคือ ตกใจต่อเหตุการณ์ เวลาและสถานที่เอื้ออำนวยร้อยละ 6.0 ที่เหลือเป็นสาเหตุส่วนน้อยที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์หนี ข้อมูลจากตารางนี้ขัดแย้งกับข้อมูลในตารางที่ 52 ผู้ประกอบการขนส่งได้แนะนำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุรุนแรง คือให้หนีไปตั้งหลักก่อนค่อยทำความตกลงกับคู่กรณี เป็นไปได้ว่าผู้ขับขี่รถยนต์ไม่กล้าให้สัมภาษณ์ตามความเป็นจริง เกรงว่าจะมีความผิดถึงผู้ประกอบการซึ่งเป็นนายจ้างของตน

ตารางที่ 25 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามประสบการณ์ หรือความรู้ที่เคยได้รับก่อนเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้

ประสบการณ์และ- ความรู้เรื่อง	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
ไม่มีประสบการณ์ มีประสบการณ์เรื่อง	12 (10.3)	30 (42.9)	42(22.6)
1. ผู้มีอิทธิพลของคู่กรณี และพรรคพวก	30 (25.9)	12 (17.1)	42(22.6)
2. เจ้าหน้าที่ตำรวจ	32 (27.6)	11 (15.7)	43(23.1)
3. กฎหมาย	18 (15.6)	1 (1.4)	19(10.2)
4. เจ้าของรถหรือผู้- ประกอบการ	12 (10.3)	4 (5.7)	16(8.6)
1+2	12 (10.3)	12 (17.1)	24(12.9)
รวม	116(100.0)	70 (100.0)	186(100.0)

$\chi^2 = 35.702, df. = 5, p = 1.09 \times 10^{-6}$

จากตารางที่ 25 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่มีประสบการณ์เรื่องเจ้าหน้าที่ตำรวจร้อยละ 27.6 เรื่องผู้มีอิทธิพลและพรรคพวกร้อยละ 25.9 เรื่องกฎหมายร้อยละ 15.6 เรื่องเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการร้อยละ 10.3 ผู้มีอิทธิพลของคู่กรณีและพรรคพวกกับเจ้าหน้าที่ตำรวจร้อยละ 10.3 และไม่มีประสบการณ์ในเรื่องอุบัติเหตุร้อยละ 10.3

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี ส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์เรื่องอุบัติเหตุร้อยละ 42.9 มีประสบการณ์เรื่องผู้มีอิทธิพลของคู่กรณีและพรรคพวกร้อยละ 17.1 เรื่องอิทธิพลของคู่กรณีและพรรคพวกกับเจ้าหน้าที่ตำรวจร้อยละ 17.1 เช่นกัน เรื่องเจ้าหน้าที่ตำรวจร้อยละ 15.7 เรื่องเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการร้อยละ 5.7 และเรื่องกฎหมายร้อยละ 1.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ต่าง ๆ ของผู้ขับขีรถยนต์กับการชนแล้วหนี พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=1.09 \times 10^{-6}$ )

ตารางที่ 26 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความคิดเห็น เรื่องกฎหมายเกี่ยวกับจราจรที่ใช้ในปัจจุบัน

ความคิดเห็น	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน(ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
ดี	52 (44.8)	46 (65.7)	98 (52.7)
ไม่ดีเรื่อง			
1. ผู้ขับขีรถยนต์	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
2. เจ้าของรถ	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
3. เครื่องหมายจราจร	1 (0.9)	3 (4.3)	4 (2.2)
4. เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย	5 (4.3)	2 (2.9)	7 (3.7)
1+2	0 (0.0)	3 (4.3)	3 (1.6)
1+4	0 (0.0)	4 (5.7)	4 (2.2)
3+4	58 (50.0)	5 (7.1)	63 (33.9)
1+2+4	0 (0.0)	7 (10.0)	7 (3.7)
รวม	116(100.0)	70(100.0)	186(100.0)
	$\chi^2 = 6.825, df. = 1, p = 0.009$		

จากตารางที่ 26 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการกฎหมายจราจรดีและเหมาะสม ร้อยละ 44.8 และผู้ที่เห็นว่าไม่ดี คือกฎหมายจราจรกับเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ร้อยละ 50.0 เรื่องเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายไม่ดีร้อยละ 4.3 และเครื่องหมายจราจรไม่ดี ร้อยละ 0.9

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการกฎหมายจราจรดีเหมาะสม ร้อยละ 65.7 ผู้ที่เห็นว่าไม่ดี คือเรื่องผู้ขับขีรถยนต์กับเจ้าของรถกับเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายร้อยละ 10.0 เรื่องเครื่องหมายจราจรกับเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายไม่ดีร้อยละ 7.1 ผู้ขับขีรถยนต์กับเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายไม่ดีร้อยละ 5.7 เครื่องหมายจราจรไม่ดีร้อยละ 4.3 ผู้ขับขีรถยนต์กับเจ้าของรถไม่ดีร้อยละ 4.3 และเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายไม่ดี ร้อยละ 2.9 จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างผู้ขับขีรถยนต์ที่เห็นว่ากฎหมายดี/ไม่ดีกับการชนแล้วหนี พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.009$ )

ตารางที่ 27 จำนวนและร้อยละ เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ  
จำแนกตามการปฏิบัติต่อผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำผิด

การปฏิบัติ	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
1. ยึดใบขับขี่	1 (0.9)	6 (8.6)	7 (3.8)
2. สอบสวน	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
3. ปรับ	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
4. ควบคุม	2 (1.7)	1 (1.4)	3 (1.6)
1+2	1 (0.9)	5 (7.2)	6 (3.2)
1+4	12 (10.3)	29 (41.4)	41 (22.0)
1+2+3	2 (1.7)	3 (4.3)	5 (2.7)
1+2+4	95 (81.9)	26 (37.1)	121 (65.1)
1+2+3+4	3 (2.6)	0 (0.0)	3 (1.6)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)

จากตารางที่ 27 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น เจ้าหน้าที่ผู้รักษา  
กฎหมายจะปฏิบัติสิ่งแรกคือ ยึดใบขับขี่กับสอบสวนกับควบคุมร้อยละ 81.9 ยึดใบขับขี่กับ  
ควบคุมร้อยละ 10.3 ยึดใบขับขี่กับสอบสวนกับปรับกับควบคุมร้อยละ 2.6 ยึดใบขับขี่กับ  
สอบสวนกับปรับร้อยละ 1.7 ควบคุมร้อยละ 1.7 ยึดใบขับขี่กับสอบสวน ร้อยละ 0.9  
และยึดใบขับขี่ร้อยละ 0.9

เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายปฏิบัติต่อผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนีคือ ยึดใบขับขี่กับควบคุม  
ร้อยละ 41.4 ยึดใบขับขี่กับสอบสวนกับควบคุมร้อยละ 37.1 ยึดใบขับขี่ร้อยละ 8.6  
ยึดใบขับขี่กับสอบสวนร้อยละ 7.2 ยึดใบขับขี่กับสอบสวนกับปรับร้อยละ 4.3 และควบคุม  
ร้อยละ 1.4

ตารางที่ 28 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามจำนวนผู้รับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ผู้รับผิดชอบ	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี		รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
เจ้าของรถ	79 (68.1)	21 (30.0)	100 (53.7)
เจ้าของรถและผู้ประกอบการ* <sup>29</sup>	29 (25.0)	37 (52.9)	66 (35.5)
บริษัทประกันอุบัติเหตุ	8 (6.9)	10 (14.3)	18 (9.7)
ไม่มี	0 (0)	2 (2.8)	2 (1.1)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)

$p = 9.5 \times 10^{-40}$  (Fisher exact test)

จากตารางที่ 28 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี มีผู้เข้าร่วมรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เป็นเจ้าของรถร้อยละ 68.1 เจ้าของรถและผู้ประกอบการร้อยละ 25.0 และบริษัทประกันภัยร้อยละ 6.9

ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี มีผู้รับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุคือ เจ้าของรถและผู้ประกอบการร้อยละ 52.9 เจ้าของรถร้อยละ 30 บริษัทประกันภัยร้อยละ 14.3 และไม่มีผู้รับผิดชอบ(ต้องรับผิดชอบเอง)ร้อยละ 2.8

จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีผู้รับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับการหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 9.5 \times 10^{-40}$ )

ตารางที่ 29 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความคิดเห็นในเรื่อง การทำประกันอุบัติเหตุ

ความคิดเห็นของ- ผู้ขับขีรถยนต์	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
มีประโยชน์	112 (96.5)	66 (94.2)	178 (95.7)
ไม่มีประโยชน์	3 (2.6)	2 (2.9)	5 (2.7)
ไม่มีความเห็น	1 (0.9)	2 (2.9)	3 (1.6)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)

จากตารางที่ 29 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่คิดว่าการทำประกันอุบัติเหตุมีประโยชน์ร้อยละ 96.5 ไม่มีประโยชน์ร้อยละ 2.6 และไม่มีความเห็นในเรื่องนี้ร้อยละ 0.9

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี ส่วนใหญ่เห็นว่าการทำประกันอุบัติเหตุมีประโยชน์ร้อยละ 94.2 ไม่มีประโยชน์ร้อยละ 2.9 และไม่มีความเห็นในเรื่องนี้ร้อยละ 2.9

ตารางที่ 30 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามการขับรถเมื่อมีประกันอุบัติเหตุ

การปฏิบัติตัวของ- ผู้ขับขีรถยนต์	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
ขับรถระมัดระวังใจมากขึ้น	83 (71.5)	61 (87.1)	144 (77.4)
ขับรถไม่ระมัดระวังใจมากขึ้น	30 (25.9)	8 (11.5)	38 (20.4)
ไม่ทราบ	3 (2.6)	1 (1.4)	4 (2.2)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)

$\chi^2 = 5.211, \quad df = 1, \quad p = 0.022$

จากตารางที่ 30 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี คิดว่าการทำประกันอุบัติเหตุทำให้ สะดวกสบายใจมากขึ้นร้อยละ 71.5 ไม่ทำให้สะดวกสบายใจมากขึ้นร้อยละ 25.9 และ ไม่ทราบร้อยละ 2.6

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี คิดว่าการทำประกันอุบัติเหตุทำให้ขับรถสะดวกสบายใจมากขึ้นร้อยละ 87.1 ทำให้ไม่สะดวกสบายใจมากขึ้นร้อยละ 11.5 และ ไม่ทราบ ร้อยละ 1.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่าง การขับรถยนต์ที่มีประกันอุบัติเหตุกับการหนีของผู้ขับขีรถยนต์พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.022$ )

ตารางที่ 31 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความคิดเห็นเรื่องสภาพจิตใจหลังได้รับอุบัติเหตุ

ความคิดเห็นของ- ผู้ขับขีรถยนต์	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน(ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน(ร้อยละ)	รวม
การทำญัตกบาตรทำให้ สภาพจิตใจดีขึ้น	111 (94.8)	50 (71.4)	161(86.6)
การทำญัตกบาตรไม่ทำ ให้สภาพจิตใจดีขึ้น	3 (2.5)	19 (27.2)	22(11.8)
ไม่ทราบ	2 (1.7)	1 (1.4)	3 (1.6)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186(100.0)

$\chi^2 = 20.05$  ,  $df. = 1$  ,  $p = 7.54 \times 10^{-6}$

จากตารางที่ 31 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี คิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น ถึงแม้ไม่ได้รับโทษตามกฎหมายบ้านเมือง การทำญัตกบาตรจะทำให้จิตใจดีขึ้นร้อยละ 94.8 ไม่ทำให้จิตใจดีขึ้นร้อยละ 2.5 และ ไม่ทราบร้อยละ 1.7

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนีคิดว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ถึงแม้ไม่ได้รับโทษตามกฎหมายบ้านเมืองการทำญัตกบาตรทำให้จิตใจดีขึ้นร้อยละ 71.4 ไม่ทำให้จิตใจดีขึ้นร้อยละ 27.2 และ ไม่ทราบร้อยละ 1.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่าง ความคิดเห็นของผู้ขับขีรถยนต์เรื่องการทำญัตก-

บวตรกับการหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=7.54 \times 10^{-6}$ )

ตารางที่ 32 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามความรู้เรื่องการช่วยเหลือคนเจ็บ

ความคิดเห็นของ- ผู้ขับขีรถยนต์	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี จำนวน (ร้อยละ)	ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี จำนวน (ร้อยละ)	รวม
ทราบ	106 (91.4)	65 (92.9)	171 (91.9)
ไม่ทราบ	8 (6.9)	2 (2.9)	10 (5.4)
ไม่แน่ใจ	2 (1.7)	3 (4.2)	5 (2.7)
รวม	116 (100.0)	70 (100.0)	186 (100.0)

$X^2 = 0.0065, df.=1, p=0.936$

จากตารางที่ 32 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ทราบว่าการช่วยเหลือคนเจ็บส่งโรงพยาบาลเมื่อประสบอุบัติเหตุจะช่วยทำให้โทษเบาลงร้อยละ 91.4 ไม่ทราบว่ากรช่วยเหลือคนเจ็บส่งโรงพยาบาลทำให้โทษเบาบางลงร้อยละ 6.9 และไม่แน่ใจเรื่องนี้ร้อยละ 1.7

ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี ทราบว่าการช่วยเหลือคนเจ็บส่งโรงพยาบาลเมื่อประสบอุบัติเหตุ จะช่วยทำให้โทษเบาบางลงร้อยละ 92.9 ไม่แน่ใจร้อยละ 4.2 และไม่ทราบเรื่องนี้ร้อยละ 2.9

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ในการช่วยเหลือคนเจ็บส่งโรงพยาบาล ทำให้โทษของผู้ขับขีรถยนต์เบาบางลง กับการหนีของผู้ขับขีรถยนต์พบว่าไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.936$ )

## ตารางที่ใช้ทดสอบทางสถิติ

ตารางที่ 33 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนึ่กับวัยของผู้ขับขีรถยนต์

ผู้ขับขีรถยนต์	ชนแล้วหนึ่	ชนแล้วไม่หนึ่	รวม
วัยรุ่น ้วยผู้ใหญ่	93	48	141
วัยกลางคน	23	22	45
รวม	116	70	186

$\chi^2 = 2.602, df. = 1, p = 0.106$

จากตารางที่ 33 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างชนแล้วหนึ่ของผู้ขับขีรถยนต์กับวัยของผู้ขับขีรถยนต์พบว่าการชนแล้วหนึ่ของผู้ขับขีรถยนต์กับวัยของผู้ขับขีที่ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 0.106$ )

ตารางที่ 34 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนึ่กับสถานภาพสมรส ของผู้ขับขีรถยนต์

ผู้ขับขีรถยนต์	ชนแล้วหนึ่	ชนแล้วไม่หนึ่	รวม
โสด	6	12	18
แต่งงานแล้ว	110	58	168
รวม	116	70	186

$\chi^2 = 5.852, df. = 1, p = 0.015$

จากตารางที่ 34 เมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนึ่ของผู้ขับขีรถยนต์กับสถานภาพสมรสของผู้ขับขีรถยนต์พบว่าการชนแล้วหนึ่ของผู้ขับขีรถยนต์กับสถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 0.015$ )

ตารางที่ 35 ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ ระดับการศึกษา  
ของผู้ขับขี่รถยนต์

ผู้ขับขี่รถยนต์	ชนแล้วหนี	ชนแล้วไม่หนี	รวม
จบการศึกษาประถมศึกษา และต่ำกว่า	109	63	172
จบการศึกษามัธยมศึกษา- ขึ้นไป	7	7	14
รวม	116	70	186

$\chi^2 = 0.499, df. = 1, p = 0.480$

จากตารางที่ 35 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่  
รถยนต์กับระดับการศึกษาของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่าการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับระดับ  
การศึกษาของผู้ขับขี่รถยนต์ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 0.48$ )

ตารางที่ 36 ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับสถานภาพของ  
การใช้รถของผู้ขับขี่รถยนต์

ผู้ขับขี่รถยนต์	ชนแล้วหนี	ชนแล้วไม่หนี	รวม
ลูกจ้าง	112	61	173
นายจ้าง	4	9	13
รวม	116	70	186

$\chi^2 = 4.586, df. = 1, p = 0.032$

จากตารางที่ 36 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่  
รถยนต์กับสถานภาพการใช้รถของผู้ขับขี่รถยนต์พบว่า การชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับ  
สถานภาพการใช้รถของผู้ขับขี่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 0.032$ )

ตารางที่ 37 ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับประสบการณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์

ผู้ขับขี่รถยนต์	ชนแล้วหนี	ชนแล้วไม่หนี	รวม
มีประสบการณ์	104	40	144
ไม่มีประสบการณ์	12	30	42
รวม	116	70	186

$$\chi^2 = 24.569, df. = 1, p = 7.16 \times 10^{-7}$$

จากตารางที่ 37 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับประสบการณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์พบว่า การชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับประสบการณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์ มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 7.16 \times 10^{-7}$ )

ตารางที่ 38 ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับความคิดเห็นในเรื่องความเหมาะสมของกฎหมายจราจร

ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์	ผู้ขับขี่รถยนต์		รวม
	ชนแล้วหนี	ชนแล้วไม่หนี	
กฎหมายไม่เหมาะสม	64	24	88
กฎหมายเหมาะสม	52	46	98
รวม	116	70	186

$$\chi^2 = 6.825, df. = 1, p = 0.009$$

จากตารางที่ 38 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์ ในเรื่องความเหมาะสมของกฎหมายพบว่า การชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับความเหมาะสมของกฎหมายมีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 0.009$ )

ตารางที่ 39 ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับความคิดเห็น  
ในเรื่องการทำอุบัติเหตุ หลังเกิดอุบัติเหตุ

ความคิดเห็นของ ผู้ขับขี่รถยนต์	ผู้ขับขี่รถยนต์		รวม
	ชนแล้วหนี	ชนแล้วไม่หนี	
การทำอุบัติเหตุทำให้ จิตใจดีขึ้น	111	50	161
การทำอุบัติเหตุไม่ทำ ให้จิตใจดีขึ้น	3	19	22
รวม	114	69	183

$\chi^2 = 15.413, df. = 1, p = 8.64 \times 10^{-5}$

จากตารางที่ 39 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ กับ ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์ในเรื่องการทำอุบัติเหตุจะทำให้จิตใจดีขึ้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วไม่ได้รับความผิดตามกฎหมายบ้านเมืองก็ตามพบว่า การชนแล้วหนีของผู้ขับขี่กับความคิดเห็นในเรื่องการทำอุบัติเหตุหลังเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 8.64 \times 10^{-5}$ )

ตารางที่ 40 ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับลักษณะของอุบัติเหตุ

ลักษณะของอุบัติเหตุ	ผู้ขับขี่รถยนต์		รวม
	ชนแล้วหนี	ชนแล้วไม่หนี	
รุนแรง	4	4	8
ไม่รุนแรง	112	66	178
รวม	116	70	186

$\chi^2 = 0.133, df. = 1, p = 0.715$

จากตารางที่ 40 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุพบว่า การชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 0.715$ )

ตารางที่ 41 ความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	ผู้ขับขี่รถยนต์		รวม
	ชนแล้วหนี	ชนแล้วไม่หนี	
กลางคืน	65	10	75
กลางวัน	51	60	111
รวม	116	70	186

$\chi^2 = 29.909, df = 1, p = 4.53 \times 10^{-6}$

จากตารางที่ 41 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับเวลาที่เกิดอุบัติเหตุพบว่า การชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์กับเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 4.53 \times 10^{-6}$ )

## 4.2 ตอนที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่ง และเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย

## 4.2.1 ผู้ประกอบการขนส่ง

ตารางที่ 42 จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่งที่ถูกสัมภาษณ์จำแนกตามสถานภาพที่เกี่ยวข้องกับกิจการ อายุ เพศ และระดับการศึกษา

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
<b>สถานภาพ</b>		
เจ้าของกิจการ	102	72.3
ผู้จัดการ	23	16.3
พนักงานบริษัท	16	11.4
รวม	141	100.0
<b>อายุ(ปี)</b>		
20-39	52	36.9
40-59	87	61.7
60 ขึ้นไป	2	1.4
รวม	141	100.0
อายุโดยเฉลี่ย	42.41	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	10.1798	
<b>เพศ</b>		
ชาย	117	83.0
หญิง	24	17.0
รวม	141	100.0
<b>ระดับการศึกษา</b>		
ไม่ได้เรียน	1	0.7
จบประถมศึกษา	57	40.4
จบมัธยมศึกษา	52	36.9
จบอาชีวะหรืออุดมศึกษา	31	22.0
รวม	141	100.0

จากตารางที่ 41 ผู้ประกอบการขนส่งที่ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการ ร้อยละ 72.3 รองลงมาเป็นผู้จัดการร้อยละ 16.3 และพนักงานบริษัทร้อยละ 11.4

อายุของผู้ประกอบการขนส่ง ส่วนใหญ่อายุ 40-59 ปีร้อยละ 61.7 รองลงมา อายุระหว่าง 20-39 ปีร้อยละ 36.9 และอายุ 60 ปีขึ้นไปร้อยละ 1.4

เพศของผู้ประกอบการขนส่ง ส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 83.0 เพศหญิง ร้อยละ 17.0

ระดับการศึกษา ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 40.4 รองลงมาจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 36.9 จบการศึกษาระดับ อาชีวศึกษาหรืออุดมศึกษาร้อยละ 22.0 ไม่ได้เรียนหนังสือร้อยละ 0.7

ตารางที่ 43 จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามประเภทของรถ

ประเภทของรถ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
1. รถโดยสาร	38	26.9
2. รถบรรทุก 6 ล้อ	46	32.6
3. รถบรรทุก 10 ล้อ	30	21.3
4. รถดั้ม	3	2.2
5. รถทัวร์	14	9.9
1+5	8	5.7
2+3+4	1	0.7
1+2+3+4	1	0.7
รวม	141	100.0

$$\chi^2 = 127.426, df. = 7, p = 1.86 \times 10^{-10}$$

จากตารางที่ 43 ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ ดำเนินกิจการรถ 6 ล้อร้อยละ 32.6 รองลงมา รถโดยสารร้อยละ 26.9 รถบรรทุก 10 ล้อร้อยละ 21.3 รถทัวร์ร้อยละ 9.9 รถโดยสารกับรถทัวร์ร้อยละ 5.7 รถดั้มร้อยละ 2.2 รถบรรทุก 6 ล้อกับรถบรรทุก 10 ล้อกับรถดั้มร้อยละ 0.7 และรถโดยสารกับรถบรรทุก 6 ล้อกับรถบรรทุก 10 ล้อกับรถดั้มร้อยละ 0.7 เช่นกัน

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่าง ประเภทของรถที่ดำเนินการ พบว่า มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=1.86 \times 10^{-10}$ )

ตารางที่ 44 จำนวนและร้อยละ ของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามระยะเวลาที่เปิดดำเนินการ

ระยะเวลา (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1	1	0.7
1-5	69	48.9
6-10	27	19.1
11-15	17	12.2
16-20	10	7.1
21-25	10	7.1
26-30	5	3.5
31 ขึ้นไป	2	1.4
รวม	141	100.0
ระยะเวลาที่เปิดกิจการโดยเฉลี่ย	8.92	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	7.8514	

จากตารางที่ 44 ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่เปิดดำเนินการมานาน 1-5 ปี ร้อยละ 48.9 รองลงมา 6-10 ปีร้อยละ 19.1 ระยะเวลา 11-15 ปีร้อยละ 12.2 ระยะเวลา 16-20 ปี และ 21-25 ปีอย่างละร้อยละ 7.1 ระยะเวลา 26-30 ปีร้อยละ 3.5 ระยะเวลา 31 ปีขึ้นไปร้อยละ 1.4 และต่ำกว่า 1 ปีร้อยละ 0.7

ตารางที่ 45 จำนวนและร้อยละ ของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามจำนวนรถที่มี

จำนวนรถ(คัน)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
1-10	109	77.9
11-20	12	8.5
21-30	2	1.4
31-40	1	0.7
41 ขึ้นไป	17	12.1
รวม	141	100.0
จำนวนโดยเฉลี่ย	32.74	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	101.2189	

จากตารางที่ 45 ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่มีรถ 1-10 คัน ร้อยละ 77.9 มีรถ 41 คันขึ้นไปร้อยละ 12.1 มีรถ 11-20 คัน ร้อยละ 8.5 มีรถ 21-30 คัน ร้อยละ 1.4 และมีรถ 31-40 คันร้อยละ 0.7

ตารางที่ 46 จำนวนและร้อยละ ของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามจำนวนอุบัติเหตุที่เกิด

จำนวนอุบัติเหตุ(ครั้ง)	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	39	27.7
1-2	79	56.0
3-4	9	6.4
5 ขึ้นไป	14	9.9
รวม	141	100.0
$\chi^2 = 87.06$ , $df. = 3$ , $p = 1.46 \times 10^{-10}$		
จำนวนอุบัติเหตุโดยเฉลี่ย	3.23	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	9.9503	

จากตารางที่ 46 ผู้ประกอบการขนส่งที่มีรถยนต์ในความรับผิดชอบในรอบปีที่ผ่านมา ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุประมาณ 1-2 ครั้ง ร้อยละ 56.0 รองลงมารถยนต์ในความรับผิดชอบไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 27.7 เกิดอุบัติเหตุ 5 ครั้งขึ้นไป ร้อยละ 9.9 และที่เกิดอุบัติเหตุ 3-4 ครั้ง ร้อยละ 6.4

จากการทดสอบความสัมพันธ์ ระหว่างจำนวนการได้รับอุบัติเหตุของรถยนต์ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 1.46 \times 10^{-10}$ )

ตารางที่ 47 จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น  
ว่าเป็นฝ่ายถูกและฝ่ายผิด

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น	จำนวน	ร้อยละ
เป็นฝ่ายถูก	69	67.6
เป็นฝ่ายผิด	28	27.5
ไม่ทราบ	5	4.9
รวม	102	100.0

$\chi^2 = 17.29, df.=1, p=1.7 \times 10^{-4}$

จากตารางที่ 47 ผู้ประกอบการขนส่งที่เคยได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 102 คน ส่วนใหญ่คิดว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นคิดว่าเป็นฝ่ายถูกร้อยละ 67.6 คิดว่าเป็นฝ่ายผิด ร้อยละ 27.5 และไม่ทราบร้อยละ 4.9

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นฝ่ายผิด/ฝ่ายถูก เมื่อเกิดอุบัติเหตุพบว่า มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=1.7 \times 10^{-4}$ )

ตารางที่ 48 จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามสถานที่อยู่เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
อยู่	12	11.8
ไม่อยู่	89	87.2
อยู่เป็นบางครั้ง	1	1.0
รวม	102	100.0

$\chi^2 = 55.147, df.=1, p=6.9 \times 10^{-11}$

จากตารางที่ 48 ผู้ประกอบการขนส่งที่เคยได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 102 คน

ส่วนใหญ่ ไม่อยู่ในที่เกิดเหตุคิดเป็นร้อยละ 87.2 อยู่ในที่เกิดเหตุร้อยละ 11.8 และ อยู่เป็นบางครั้งร้อยละ 1.0

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างการอยู่/ไม่อยู่ในสถานที่เกิดเหตุของผู้ประกอบการ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=6.9 \times 10^{-11}$ )

ตารางที่ 49 จำนวนและร้อยละ ของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดเห็น  
สิ่งที่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
ผู้ขับขี่ ขับรถเร็วประมาณไม่เคารพกฎจราจร	81	57.4
รถไม่อยู่ในสภาพดีพอ ขาดการซ่อมบำรุง	3	2.1
สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวย	19	13.5
เหตุสุวิสัย	7	5.0
ไม่ออกความเห็น	31	22.0
รวม	141	100.0

$\chi^2 = 140.596$  ,  $df.=3$  ,  $p=7.3 \times 10^{-11}$

จากตารางที่ 49 ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ มีความคิดว่าสิ่งนี้เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ ขับรถเร็วประมาณ ไม่เคารพกฎจราจร ร้อยละ 57.4 สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยร้อยละ 13.5 เหตุสุวิสัยร้อยละ 5.0 และรถไม่ได้อยู่ในสภาพดีพอ ขาดการซ่อมบำรุงร้อยละ 2.1 และผู้ประกอบการที่ไม่ออกความเห็นในเรื่องนี้ ร้อยละ 22.0

จากการหาความสัมพันธ์ในเรื่องความคิดเห็นของผู้ประกอบการระหว่างสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุพบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=7.3 \times 10^{-11}$ )

ตารางที่ 50 จำนวนและร้อยละ ของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามการทราบ  
ประวัติการขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มัลมัครงาน

ประวัติการขับรถ	จำนวน	ร้อยละ
ทราบ	124	88.0
ไม่ทราบ	16	11.3
ทราบเป็นบางครั้ง	1	0.7
รวม	141	100.0

$$\chi^2 = 799.688, \quad df. = 1, \quad p = 8.0 \times 10^{-11}$$

จากตารางที่ 50 ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ จะทราบประวัติผู้ขับขี่รถยนต์ที่  
มัลมัครงานร้อยละ 88.0 ไม่ทราบประวัติผู้ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 11.3 ทราบเป็นบางครั้ง  
ร้อยละ 0.7

จากการหาความสัมพันธ์การทราบ/ไม่ทราบประวัติการขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์ที่  
มัลมัครงาน พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 8.0 \times 10^{-11}$ )

ตารางที่ 51 จำนวนและร้อยละ ของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดเห็นในเรื่อง  
ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรับผิดชอบในเรื่อง นั้นๆ

ผู้รับผิดชอบ	จำนวน	ร้อยละ
1. ทำความตกลงกับคู่กรณีในเรื่อง การรับผิดชอบใน- การซ่อม จ่ายเงินชดเชยค่าเสียหาย	30	21.3
2. ถ้ามีผู้บาดเจ็บต้องรีบนำส่งโรงพยาบาล และแจ้ง- เจ้าหน้าที่ตำรวจ	14	9.9
3. ถ้ามีผู้เสียชีวิตต้องติดต่อแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ- ทราบทันที	8	5.7
4. แจ้งให้เจ้าของหรือผู้ประกอบการทราบโดยเร็ว	40	37.2
5. ต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายให้แกบริษัท	0	0

ตารางที่ 51 (ต่อ)

เรื่องที่ได้รับผิดชอบ	จำนวน	ร้อยละ
1+2	2	1.4
2+4	16	11.3
2+5	1	0.7
4+5	1	0.7
1+2+3	2	1.4
1+2+4	14	9.9
1+2+3+4	6	4.3
1+2+3+4+5	7	5.0
รวม	141	100.0

$\chi^2 = 163.901, df. = 4, p = 1.7 \times 10^{-11}$

จากตารางที่ 51 ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่มีความคิดว่า เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรับผิดชอบในเรื่อง แจ้งให้เจ้าของหรือผู้ประกอบการทราบโดยเร็ว ร้อยละ 28.4 ทำความตกลงกับคู่กรณี ในเรื่องการรับผิดชอบในการซ่อม จ่ายเงินชดเชย ค่าเสียหายร้อยละ 21.3 นอกเหนือจากที่กล่าวมานี้มีจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นของผู้ประกอบการในเรื่อง ผู้ขับขี่รถยนต์ ต้องรับผิดชอบในเรื่องต่างๆพบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 1.7 \times 10^{-11}$ )

ตารางที่ 52 จำนวนและร้อยละ ของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามคำแนะนำที่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือมีผู้ถึงแก่ชีวิต

คำแนะนำ	จำนวน	ร้อยละ
1. ให้นำเงินไปตั้งหลักให้ติดก่อนแล้วจึงค่อยทำ ความตกลงกับคู่กรณี	32	22.7
2. แจ้งให้เจ้าของผู้ประกอบการทราบ	30	21.3
3. แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ทราบ	0	0
4. ให้นำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล	11	7.8
5. ทำความตกลงกับคู่กรณี	14	9.9
2+4	21	14.9
3+4	18	12.8
4+5	3	2.1
2+3+4	12	8.5
รวม	141	100.0
$\chi^2 = 60.638, \quad df. = 8, \quad p = 3.8 \times 10^{-10}$		

จากตารางที่ 52 ผู้ประกอบการขนส่งได้แนะนำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหรือมีผู้ถึงแก่ชีวิตคือ ให้นำเงินไปตั้งหลักก่อนแล้วจึงค่อยทำความตกลงกับคู่กรณี ร้อยละ 22.7 รองลงมาคือแจ้งเจ้าของหรือผู้ประกอบการทราบ ร้อยละ 21.3 และน้อยที่สุดคือรับนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลกับทำความตกลงกับคู่กรณี ร้อยละ 2.1

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างคำแนะนำของผู้ประกอบการที่ให้กับผู้ขับขี่รถยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุพบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 3.8 \times 10^{-10}$ )

ตารางที่ 53 จำนวนและร้อยละ ของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามผู้ได้รับมอบหมาย ให้ดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรง

ผู้ได้รับมอบหมาย	จำนวน	ร้อยละ
1. เจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจ	16	11.3
2. บริษัทประกันภัย	56	39.7
3. ตัวแทนบริษัทหรือทนายความ	18	12.8
4. ตัวท่านเองหรือผู้ได้รับมอบหมาย	28	19.9
5. ผู้ขับขี้อเอง	4	2.8
2+3	8	5.7
2+4	11	7.8
รวม	141	100.0

$$\chi^2 = 92.393, \quad df. = 6, \quad p = 7.7 \times 10^{-11}$$

จากตารางที่ 53 ผู้ประกอบการขนส่งได้มอบหมายให้ดำเนินการ เมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรง คือ บริษัทประกันภัยร้อยละ 39.7 ตัวผู้ประกอบการเองหรือผู้ได้รับมอบหมาย ร้อยละ 19.9 ตัวแทนบริษัทหรือทนายความร้อยละ 12.8 เจ้าหน้าที่ตำรวจร้อยละ 11.3 บริษัทประกันภัยกับตัวท่านเองหรือผู้ได้รับมอบหมายร้อยละ 7.8 บริษัทประกันภัยกับตัวแทนบริษัทหรือทนายความ ร้อยละ 5.7 และผู้ขับขี้อเองร้อยละ 2.8

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ได้รับมอบหมายจากผู้ประกอบการให้ดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 7.7 \times 10^{-11}$ )

ตารางที่ 54 จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดเรื่อง ผู้ขับขี่จะถูกดำเนินการ เมื่อคู่กรณีได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

ความคิดของผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
ถูกจับกุมไว้ดำเนินการสอบสวนระยะหนึ่ง- และจะต้องได้รับการประกันตัวออกไป	89	63.1
ถูกดำเนินคดีทั้งทางอาญาและทางแพ่ง	6	4.3
อาจตกลงประนีประนอมยอมความกันได้	26	18.4
แล้วแต่เจ้าหน้าที่ตำรวจกำหนดให้เป็นไปในแบบใด	20	14.2
รวม	141	100.0

$\chi^2 = 115.255, \text{ df.} = 3, \text{ p} = 4.5 \times 10^{-11}$

จากตารางที่ 54 ผู้ประกอบการขนส่งคิดว่า เมื่อคู่กรณีได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตผู้ขับขี่รถยนต์ แม้จะเป็นฝ่ายถูกหรือฝ่ายผิด ส่วนใหญ่จะถูกจับกุมไว้ดำเนินการสอบสวนระยะหนึ่ง และจะต้องได้รับการประกันออกร้อยละ 63.1 อาจตกลงประนีประนอมยอมความกันได้ร้อยละ 18.4 แล้วแต่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะกำหนดให้เป็นไปในแบบใดร้อยละ 14.2 และถูกดำเนินคดีทั้งทางอาญาและทางแพ่งร้อยละ 4.3

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่าง ความคิดเห็นของผู้ประกอบการในเรื่องผู้ขับขี่รถยนต์จะถูกดำเนินการ เมื่อคู่กรณีได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 4.5 \times 10^{-11}$ )

ตารางที่ 55 จำนวนและร้อยละ ของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดในเรื่อง การจับกุมผู้ขับขี่รถยนต์ที่ถูกจับกุมทั้งที่ผิดและไม่ผิดไปคุมขังไว้ก่อน

ความคิดของผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
ยุ่งยากทำให้ขาดผู้ขับขี่เป็นการเดือดร้อน	40	28.4
จำเป็นต้องวิ่งเต้นเพื่อให้ได้ประกันลูกน้องออกโดยเร็ว เพื่อไม่ให้กิจการเสียหาย	31	22.0
กฎหมายมีช่องโหว่ ทำให้เจ้าหน้าที่สามารถกลั่นแกล้งหรือแสวงหาประโยชน์ได้	45	31.9
ผู้ขับขี่ประสบปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ จึงทำให้คิดหาทางหลบหนี	5	3.5
ประสบการณ์ของผู้ขับขี่อื่นๆ ที่เคยมีอุบัติเหตุเล่าต่อกันมาเป็นเสมือนทำให้ฝังอยู่ในจิตใจสำนึกว่า ชนแล้วต้องหลบหนีไว้ก่อน	13	9.2
ยุ่งยาก เนื่องจากตำรวจจราจรไม่ได้ทำหน้าที่สอบสวนด้วย ต้องคอยพนักงานสอบสวนทำให้เสียเวลา	7	5.0
รวม	141	100.0

$\chi^2 = 64.489, df=5, p=2.8 \times 10^{-11}$

จากตารางที่ 55 ผู้ประกอบการขนส่งคิดว่า การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมทั้งผู้ผิดและไม่ผิดไปคุมขังไว้ เพื่อสอบสวนนั้นส่วนใหญ่เห็นว่า กฎหมายมีช่องโหว่ทำให้เจ้าหน้าที่สามารถกลั่นแกล้งหรือแสวงหาผลประโยชน์ได้ร้อยละ 31.9 ยุ่งยากทำให้ขาดผู้ขับขี่เป็นการเดือดร้อนร้อยละ 28.4 จำเป็นต้องวิ่งเต้นเพื่อให้ได้ประกันลูกน้องออกโดยเร็วเพื่อไม่ให้กิจการเสียหายร้อยละ 22.0 ประสบการณ์ของผู้ขับขี่อื่นๆ ที่เคยมีอุบัติเหตุเล่าต่อกันมาเป็นเสมือนทำให้ฝังอยู่ในจิตใจสำนึกว่าชนแล้วต้องหลบหนีไว้ก่อนร้อยละ 9.2 ยุ่งยากเนื่องจากตำรวจจราจรไม่ได้ทำหน้าที่สอบสวนด้วย ต้องคอยพนักงานสอบสวนให้เสียเวลาร้อยละ 5.0 และผู้ขับขี่ประสบปัญหาข้อขัดข้องต่างๆ จึงทำให้คิดหาทางหลบหนี ร้อยละ 3.5

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นในเรื่องการจับกุมผู้ขับขี่รถยนต์ที่ผิดและไม่ผิดไปคุมขังไว้ก่อนนั้นมีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=2.8 \times 10^{-11}$ )

ตารางที่ 56 จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการขนส่งจำแนกตามความคิดเรื่องผลกระทบจากการละลายไม่ติดตามจับกุมดำเนินคดีของผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีหรือติดตามเพียงส่วนน้อยจึงทำให้เกิดประเพณีนิยมในผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี

ความคิดของผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
จริง	114	80.9
ไม่จริง	27	19.1
รวม	141	100.0

$\chi^2 = 52.454, df. = 1, p = 1 \times 10^{-10}$

จากตารางที่ 56 ผู้ประกอบการขนส่งคิดว่า ผลกระทบจากการละลายไม่ติดตามจับกุมดำเนินคดีของผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี หรือติดตามเพียงส่วนน้อยจึงทำให้เกิดประเพณีนิยมในผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีจริงร้อยละ 80.9 และไม่จริงร้อยละ 19.1

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นของผู้ประกอบการ 2 กลุ่มพบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 1 \times 10^{-10}$ )

ตารางที่ 57 จำนวนและร้อยละของอุบัติเหตุ จำแนกตามผู้ที่มาติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ผู้มาติดต่อ	จำนวน	ร้อยละ
1. เจ้าหน้าที่ตำรวจ	70	49.7
2. คู่กรณี	16	11.4
3. ตำรวจทางหลวง	6	4.3
4. เจ้าหน้าที่ประกันอุบัติเหตุ	15	10.6
5. ผู้ขับขี่เองหรือญาติผู้ขับขี่	7	5.0
1+2	2	1.4
1+3	11	7.8
1+4	3	2.1

ตาราง 57 (ต่อ)

ผู้มาติดต่อ	จำนวน	ร้อยละ
2+3	3	2.1
2+4	3	2.1
3+4	1	0.7
1+3+4	4	2.8
รวม	141	100.0

$\chi^2 = 338.578, df.=11, p=1.4 \times 10^{-10}$

จากตารางที่ 57 ผู้ที่มาติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจร้อยละ 49.7 คู่กรณีร้อยละ 11.4 เจ้าหน้าที่ประกันอุบัติเหตุร้อยละ 10.6 เจ้าหน้าที่ตำรวจกับตำรวจทางหลวงร้อยละ 7.8 ผู้ขับขีรถยนต์หรือญาติร้อยละ 0.5 ตำรวจทางหลวงร้อยละ 4.3 เจ้าหน้าที่ตำรวจกับตำรวจทางหลวงกับเจ้าหน้าที่ประกันภัย ร้อยละ 2.8 เจ้าหน้าที่ตำรวจกับเจ้าหน้าที่ประกันภัยร้อยละ 2.1 คู่กรณีกับตำรวจทางหลวง ร้อยละ 2.1 คู่กรณีกับเจ้าหน้าที่ประกันภัยร้อยละ 2.1 เจ้าหน้าที่ตำรวจกับคู่กรณีร้อยละ 1.4 และตำรวจทางหลวงกับเจ้าหน้าที่ประกันภัยร้อยละ 0.7

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างผู้มาติดต่อกับผู้ประกอบการ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 1.4 \times 10^{-10}$ )

ตารางที่ 58 จำนวนและร้อยละ ของผู้ประกอบการขนส่ง จำแนกตามความคิดเรื่อง กฎหมายที่กระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี

กฎหมาย	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	17	12.1
มี		
ประมวลกฎหมายอาญา	116	82.3
ประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์	4	2.8
พระราชบัญญัติการจราจรทางบก	4	2.8
รวม	141	100.0

$\chi^2 = 79.69, df = 1, p = 4.1 \times 10^{-11}$

จากตารางที่ 58 ผู้ประกอบการขนส่งคิดว่า กฎหมายอาญามีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีร้อยละ 82.3 กฎหมายทั้งหมดไม่มีส่วนกระตุ้นร้อยละ 12.1 ประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ พระราชบัญญัติการจราจรทางบกอย่างละร้อยละ 2.8

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นของผู้ประกอบการเรื่องกฎหมายมี/ไม่มีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 4.1 \times 10^{-11}$ )

## 4.2.2 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย

ตารางที่ 59 จำนวนและร้อยละของ เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายจำแนกตามจังหวัด/  
เขตที่รับผิดชอบ

จังหวัด/เขต	จำนวน	ร้อยละ
เชียงใหม่	16	7.8
ลำปาง	12	5.9
สระบุรี	10	4.9
นครปฐม	4	2.0
จันทบุรี	12	5.9
นครราชสีมา	39	19.1
ขอนแก่น	31	15.2
หนองคาย	37	18.1
สงขลา	8	3.9
ภูเก็ต	9	4.4
กรุงเทพมหานคร		
พระโขนง	5	2.5
คลองตัน	1	0.5
ห้วยขวาง	7	3.4
มีนบุรี	3	1.5
บางขุนเทียน	5	2.5
บางกอกน้อย	2	0.9
หัวหมาก	3	1.5
รวม	204	100.0

จากตารางที่ 59 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่เป็นเจ้าของคดีอุบัติเหตุ ที่ให้สัมภาษณ์มากที่สุดคือ จังหวัดนครราชสีมา ร้อยละ 19.1 หนองคาย ร้อยละ 18.1 ขอนแก่น ร้อยละ 15.2 เชียงใหม่ ร้อยละ 7.8 ลำปาง จันทบุรี เท่ากันคือ ร้อยละ 5.9 สระบุรี ร้อยละ 4.9 ภูเก็ต ร้อยละ 4.4 สงขลา ร้อยละ 3.9 นครปฐม ร้อยละ 2.0 กรุงเทพฯ เขตห้วย

ขวางร้อยละ 3.4 เขตพระโขนง เขตบางขุนเทียนเท่ากันคือร้อยละ 2.5 เขตมีนบุรี  
เขตหัวหมากเท่ากันคือร้อยละ 1.5 เขตบางกอกน้อยร้อยละ 1.0 เขตตลิ่งชันร้อยละ 0.5  
ตารางที่ 60 จำนวนและร้อยละ ของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตาม อายุ  
ตำแหน่ง และระยะเวลาที่รับหน้าที่นี้

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
อายุ (ปี)		
20-24	16	7.8
25-29	54	26.5
30-34	45	22.1
35-39	27	13.2
40-44	31	15.2
45-49	12	5.9
50 ขึ้นไป	19	9.3
รวม	204	100.0
อายุโดยเฉลี่ย	34.92	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	9.1478	
ตำแหน่ง (คน)		
สารวัตรใหญ่	6	2.9
สารวัตรสอบสวน	20	9.8
รองสารวัตรสอบสวน	174	85.3
พนักงานสอบสวน	4	2.0
ระยะเวลาที่รับหน้าที่ (ปี)		
1-5	135	66.2
6-10	57	27.9
11-15	9	4.4
16 ขึ้นไป	3	1.5
รวม	204	100.0
ระยะเวลาที่รับหน้าที่โดยเฉลี่ย	4.66	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	3.8975	

จากตารางที่ 60 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ส่วนใหญ่อายุ 25-29 ปี ร้อยละ 26.5 อายุ 30-34 ปีร้อยละ 22.1 อายุ 40-45 ปีร้อยละ 15.2 อายุ 35-39 ปีร้อยละ 13.2 อายุ 50 ปีขึ้นไปร้อยละ 9.3 อายุ 20-24 ปีร้อยละ 7.8 อายุ 45-49 ปีร้อยละ 5.9

ตำแหน่งรองสารวัตรสอบสวนร้อยละ 85.3 สารวัตรสอบสวนร้อยละ 9.8 สารวัตรใหญ่ร้อยละ 2.9 และพนักงานสอบสวนร้อยละ 2.0

รับหน้าที่นี้มานาน 1-5 ปีร้อยละ 66.2 นาน 6-10 ปีร้อยละ 27.9 นาน 11-15 ปีร้อยละ 4.4 และนาน 16 ปีขึ้นไปร้อยละ 1.5

ตารางที่ 61 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามจำนวน อนุมัติเหตุที่รับผิดชอบในปี 2529

อนุมัติเหตุ(ราย)	จำนวนผู้รักษากฎหมาย	ร้อยละ
1-10	122	59.8
11-20	31	15.2
21-30	17	8.3
31-40	8	3.9
41-50	11	5.4
51 ขึ้นไป	15	7.4
รวม	204	100.0
คดีที่รับผิดชอบโดยเฉลี่ย	19.79	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	37.3205	

ตารางที่ 61 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ส่วนใหญ่รับผิดชอบคดีอนุมัติเหตุ 1-10 รายร้อยละ 59.8 รับผิดชอบ 11-20 รายร้อยละ 15.2 รับผิดชอบ 21-30 รายร้อยละ 8.3 รับผิดชอบ 51 รายขึ้นไปร้อยละ 7.4 รับผิดชอบ 41-50 รายร้อยละ 5.4 และรับผิดชอบ 31-40 รายร้อยละ 3.9

ตารางที่ 62 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ จำแนกตามพฤติกรรมหลังเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ (คน)	จำนวน	ร้อยละ
หลบหนี		
ทราบตัวผู้หลบหนี	500	13.5
ไม่ทราบตัว	326	8.8
มอบตัว	776	21.1
จับกุมได้ทันที	2097	56.6
รวม	3699	100.0

ตารางที่ 62 ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งได้ข้อมูลจากตารางที่ 61 นำมาแสดงในลักษณะของพฤติกรรมผู้ขับขี่รถยนต์หลังเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมได้ทันทีร้อยละ 56.6 มอบตัวร้อยละ 21.1 หลบหนีทราบตัวร้อยละ 13.5 และหลบหนีไม่ทราบตัวร้อยละ 8.8 ผู้ขับขี่รถยนต์ที่เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายสามารถจับกุมได้ทันทีร้อยละ 56.6 นั้นเป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายเอง

ตารางที่ 63 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ จำแนกตามการดำเนินการของ  
เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้ว

การดำเนินการ	จำนวน	ร้อยละ
เปรียบเทียบปรับ	1817	53.9
พนักงานอัยการสั่งฟ้อง		
ศาลลงอาญา	973	28.8
ชกฟ้อง	6	0.2
พนักงานอัยการสั่งไม่ฟ้อง	367	10.9
พนักงานอัยการให้เปรียบเทียบปรับ	63	1.8
งดสอบสวน	147	4.4
รวม	3373	100.0

ตารางที่ 63 จากผู้ขับขีรถยนต์ที่ถูกจับกุมได้ 3373 ราย เจ้าหน้าที่ผู้รักษา  
กฎหมายดำเนินการกับผู้ขับขีรถยนต์ ส่วนใหญ่คือ เปรียบเทียบปรับ (คู่กรณีประนีประนอมยอม  
ความ) ร้อยละ 53.9 ส่งสำนวนให้พนักงานอัยการ พนักงานอัยการสั่งฟ้อง ศาลลงอาญา  
ร้อยละ 28.8 พนักงานอัยการสั่งไม่ฟ้องร้อยละ 10.9 งดสอบสวนร้อยละ 4.4 พนักงาน  
อัยการให้เปรียบเทียบปรับร้อยละ 1.8 และพนักงานอัยการสั่งไม่ฟ้องร้อยละ 0.2

ตารางที่ 64 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามวิธีการ  
เพื่อให้ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี

วิธีการ	จำนวน	ร้อยละ
กรณีผู้ขับขีทิ้งรถไว้		
สอบถามถึงเจ้าของ	92	45.1
สอบถามพยานบุคคล/สิ่งแวดล้อม	15	7.3
ตรวจเอกสารที่อยู่ในรถ	19	9.3
ตรวจสอบจากกองทะเบียน	63	30.9

## ตารางที่ 64 (ต่อ)

วิธีการ	จำนวน	ร้อยละ
ยึดรถไว้	3	1.5
ไม่ออกความเห็น	12	5.9
รวม	204	100.0
ในกรณีและผู้ขับขี่ไม่ทิ้งรถไว้		
สอบถามพยานบุคคล/สิ่งแวดล้อม	164	81.3
ตรวจสอบจากกองทะเบียน	9	4.4
ถามจากเจ้าของรถ	4	2.0
ไม่ออกความเห็น	25	12.3
รวม	204	100.0
เมื่อทราบชื่อที่อยู่แล้ว		
ไม่ได้ตรวจสอบความถูกต้อง	25	12.3
ตรวจสอบความถูกต้อง	179	87.7
รวม	204	100.0

จากตารางที่ 64 วิธีการที่เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ปฏิบัติต่อผู้ขับขี่รถยนต์ที่ทิ้งรถไว้ คือ สอบถามถึงเจ้าของร้อยละ 45.1 ตรวจสอบจากกองทะเบียนร้อยละ 30.9 ตรวจเอกสารที่อยู่ในรถร้อยละ 9.3 สอบถามพยานบุคคล/สิ่งแวดล้อมร้อยละ 7.3 ไม่ออกความเห็นร้อยละ 5.9 และยึดรถไว้ร้อยละ 1.5

ในกรณีและผู้ขับขี่รถยนต์ไม่ทิ้งรถไว้ ส่วนใหญ่จะสอบถามพยานบุคคล/สิ่งแวดล้อมร้อยละ 81.3 ไม่ออกความเห็นร้อยละ 12.3 สอบถามกองทะเบียนร้อยละ 4.4 และถามจากเจ้าของรถร้อยละ 2.0

เมื่อทราบชื่อที่อยู่ของผู้ขับขี่รถยนต์แล้ว เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายส่วนใหญ่จะตรวจสอบถามถูกต้องร้อยละ 87.7 อีกร้อยละ 12.3 ไม่ได้ตรวจสอบความถูกต้อง

ตารางที่ 65 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามความคิด เรื่อง เป็นคนกลางในการไกล่เกลี่ยคู่กรณี

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
มีประโยชน์ทำให้คดียุติเร็ว	188	92.2
เป็นการเพิ่มภาระของเจ้าหน้าที่	16	7.8
รวม	204	100.0

$\chi^2 = 143.338, df. = 1, p = 7.7 \times 10^{-11}$

จากตารางที่ 65 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายส่วนใหญ่คิดว่า การเป็นคนกลางในการไกล่เกลี่ยคู่กรณีมีประโยชน์ทำให้คดียุติเร็วร้อยละ 92.2 แต่มีร้อยละ 7.8 เห็นว่าเป็นการเพิ่มภาระของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

จากการหาความสัมพันธ์ ระหว่างความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย 2 กลุ่มพบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 7.7 \times 10^{-11}$ )

ตารางที่ 66 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามความคิด เรื่อง การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบกของผู้ขับขี่รถยนต์

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
กระทำได้ง่าย	167	81.8
กระทำได้ยาก	21	10.3
ง่ายเป็นบางข้อ	3	1.5
ไม่รู้กฎหมาย	13	6.4
รวม	204	100.0

$\chi^2 = 354.98, df. = 3, p = 1.8 \times 10^{-10}$

จากตารางที่ 66 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายส่วนใหญ่คิดว่า การปฏิบัติตามพระ

ราชบัญญัติจราจรทางบกของผู้ขับขี่รถยนต์กระทำได้ง่ายร้อยละ 81.8 กระทำได้ยากร้อยละ 10.3 ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่รู้กฎหมายร้อยละ 6.4 และปฏิบัติตามได้เป็นบางข้อร้อยละ 1.5

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายเรื่อง การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบกของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทาง สถิติ ( $p=1.8 \times 10^{-10}$ )

ตารางที่ 67 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามการปฏิบัติ ต่อผู้กระทำผิด ผู้บาดเจ็บ ผู้ประกอบกิจการและผู้เห็นเหตุการณ์

บุคคล/การปฏิบัติ	จำนวน	ร้อยละ
<b>ผู้กระทำผิด</b>		
ควบคุมไว้ดำเนินคดี	196	96.0
แจ้งข้อหาที่ทำผิด	2	1.0
อบรมเรื่องกฎหมายจราจร	2	1.0
ไม่ออกความเห็น	4	2.0
<b>รวม</b>	<b>204</b>	<b>100.0</b>
<b>ผู้บาดเจ็บ</b>		
นำส่งโรงพยาบาล	193	94.6
สอบสวนเป็นพยาน	7	3.4
ไม่ออกความเห็น	4	2.0
<b>รวม</b>	<b>204</b>	<b>100.0</b>
<b>ผู้ประกอบการขนส่ง</b>		
แจ้งให้ทราบเหตุ	39	19.1
สอบสวนเป็นพยาน	103	50.5
ให้รับผิดชอบค่าเสียหาย	35	17.2
ไม่ออกความเห็น	27	13.2
<b>รวม</b>	<b>204</b>	<b>100.0</b>
<b>ผู้เห็นเหตุการณ์</b>		
สอบสวนเป็นพยาน	200	98.0
ไม่ออกความเห็น	4	2.0
<b>รวม</b>	<b>204</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 67 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดโดยการควบคุมไว้ดำเนินคดีร้อยละ 96.0 ไม่ออกความเห็นร้อยละ 2.0 แจ้งข้อหาที่ทำผิดและอบรมเรื่องกฎหมายจราจรเท่ากันคือร้อยละ 1.0

ปฏิบัติต่อผู้บาดเจ็บคือ นำส่งโรงพยาบาล ร้อยละ 94.6 สอบเป็นพยานร้อยละ 3.4 และไม่ออกความเห็นร้อยละ 2.0

ปฏิบัติต่อผู้ประกอบการขนส่งคือ สอบสวนเป็นพยานร้อยละ 50.5 แจ้งให้ทราบเหตุร้อยละ 19.1 ให้ผู้รับผิดชอบค่าเสียหายร้อยละ 17.2 และไม่ออกความเห็นร้อยละ 13.2

ปฏิบัติต่อผู้เห็นเหตุการณ์คือ สอบเป็นพยานร้อยละ 98.0 และไม่ออกความเห็นร้อยละ 2.0

ตารางที่ 68 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามความคิดเห็นในเรื่องควบคุมผู้ขับขี่ไว้ก่อน ไม่ว่าจะ เป็นฝ่ายผิดหรือถูกในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุร้ายแรงมีผู้เสียชีวิต

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วย	127	62.3
ไม่เห็นด้วย	62	30.3
ไม่ออกความเห็น	15	7.4
รวม	204	100.0

$\chi^2 = 93.029, df. = 2, p = 3.23 \times 10^{-6}$

จากตารางที่ 68 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายมีความเห็น ในเรื่องควบคุมผู้ขับขี่รถยนต์ไว้ก่อนไม่ว่าเป็นฝ่ายผิดหรือถูก ในกรณีอุบัติเหตุรุนแรงหรือมีผู้เสียชีวิตนั้น ส่วนใหญ่เห็นด้วยร้อยละ 62.3 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 30.3 และไม่ออกความเห็นร้อยละ 7.4

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ในเรื่องการควบคุมตัวผู้ขับขี่รถยนต์ฯ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p = 3.23 \times 10^{-6}$ )

ตารางที่ 69 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามความคิดเห็น เรื่องกฎหมายเป็นสิ่งกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนี

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
<b>ประมวลกฎหมายอาญา</b>		
ไม่มีส่วนกระตุ้น	54	26.5
มีส่วนกระตุ้น		
กลัวต้องโทษจำขัง	132	64.7
กำหนดโทษไว้สูง	3	1.5
กำหนดโทษไว้ต่ำ	13	6.4
กฎหมายไม่รัดกุม	2	0.9
รวม	204	100.0
$\chi^2 = 44.240, df. = 1, p = 8.45 \times 10^{-10}$		
<b>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์</b>		
ไม่มีส่วนกระตุ้น	85	41.7
มีส่วนกระตุ้น		
กลัวการชำระค่าเสียหาย	119	58.3
รวม	204	100.0
$\chi^2 = 5.398, df. = 1, p = 0.021$		
<b>พระราชบัญญัติการจราจรทางบก</b>		
ไม่มีส่วนกระตุ้น	134	65.7
มีส่วนกระตุ้น		
โทษหนักเกินไป	28	13.7
โทษเบาเกินไป	24	11.8
ไม่มีเงินชำระ	17	8.3
กฎหมายไม่รัดกุม	1	0.5
รวม	204	100.0
$\chi^2 = 19.456, df. = 1, p = 1.03 \times 10^{-5}$		

จากตารางที่ 69 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายมีความคิดเห็นในเรื่องกฎหมายเป็น  
สิ่งกระตุ้นให้ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหลบหนีนั้นคิดว่า

ประมวลกฎหมายอาญามีส่วนกระตุ้นคือกลัวต้องโทษจำขังร้อยละ 64.7 ไม่มีส่วน  
กระตุ้นร้อยละ 26.5 มีส่วนกระตุ้นคือกำหนดโทษไว้ต่ำเกินไปร้อยละ 6.4 มีส่วนกระตุ้นคือ  
กำหนดโทษไว้สูงเกินไปร้อยละ 1.5 มีส่วนกระตุ้นคือ กฎหมายไม่รัดกุมร้อยละ 0.9

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่าง ประมวลกฎหมายอาญามี/ไม่มีส่วนกระตุ้นใน  
การชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=8.45 \times 10^{-10}$ )

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีส่วนกระตุ้นคือ กลัวการชำระค่าเสียหายร้อย  
ละ 58.3 ไม่มีส่วนกระตุ้นร้อยละ 41.7

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่าง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มี/ไม่มีส่วน  
กระตุ้นในการชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=0.021$ )

พระราชบัญญัติการจราจรทางบกไม่มีส่วนกระตุ้นร้อยละ 65.7 มีส่วนกระตุ้นคือ  
โทษหนักเกินไปร้อยละ 13.7 โทษเบาเกินไปร้อยละ 11.8 ไม่มีเงินชำระร้อยละ 8.3  
และกฎหมายไม่รัดกุมร้อยละ 0.5

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่างพระราชบัญญัติการจราจรทางบกมี/ไม่มีส่วนกระ  
ตุ้นในการชนแล้วหนีของผู้ขับขีรถยนต์ พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=1.03 \times 10^{-5}$ )

สรุปทั้งประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติ  
การจราจรทางบก มีความสัมพันธ์กับผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีทั้งสิ้น

ตารางที่ 70 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามความคิด  
เห็นในเรื่องการทำประกันอุบัติเหตุ เป็นส่วนสนับสนุนให้ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
ใช่	72	35.3
ไม่ใช่	95	46.6
ไม่แน่ใจ	37	18.1
รวม	204	100.0

$\chi^2 = 25.088, df.=2, p=3.57 \times 10^{-6}$  )

จากตารางที่ 70 ผู้รักษากฎหมายคิดว่า การประกันอุบัติเหตุเป็นส่วนสนับสนุนให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนีนั้น เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายคิดว่าไม่ใช่ร้อยละ 46.6 คิดว่าใช่ร้อยละ 35.3 และไม่แน่ใจร้อยละ 18.1

จากการหาความสัมพันธ์ระหว่าง ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายในเรื่องการทำประกันอุบัติเหตุมีส่วน/ไม่มีส่วนสนับสนุนให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี พบว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=3.57 \times 10^{-6}$ )

ตารางที่ 71 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำแนกตามสถานการณ์ของบุคคลที่มาติดต่อ

ผู้มาติดต่อ	จำนวน	ร้อยละ
1. เจ้าของรถ	114	55.9
2. เจ้าหน้าที่ของบริษัทประกันภัย	14	6.9
3. ญาติผู้ขับขี่รถยนต์	7	3.4
1+2	49	24.0
1+3	3	1.5
2+3	1	0.5
1+2+3	16	7.8
รวม	204	100.0

จากตารางที่ 71 ผู้ที่มาติดต่อกับเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายเมื่อเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่คือเจ้าของรถร้อยละ 55.9 เจ้าของรถกับเจ้าหน้าที่ของบริษัทประกันภัยร้อยละ 24.0 เจ้าของรถกับเจ้าหน้าที่ประกันภัยกับญาติผู้ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 7.8 เจ้าหน้าที่ประกันภัยร้อยละ 6.9 ญาติผู้ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 3.4 เจ้าของรถกับญาติผู้ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 1.5 เจ้าหน้าที่ประกันภัยกับญาติผู้ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 0.5

ตารางที่ 72 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จำแนกตามความคิดเห็นในเรื่องวิธีการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
วางโทษผู้หลบหนีให้สูงขึ้น	40	19.6
อบรมให้ความรู้ในด้านพระราชบัญญัติการจราจรทางบกและความสำนึกรับผิดชอบแก่ผู้ขับขี่รถยนต์	38	18.6
เก็บเงินเจ้าของรถเพิ่มเป็นเงินทดแทนนอกเหนือภาษี	16	7.8
ปรับปรุงวิธีปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดของเจ้าหน้าที่ยึดรถเป็นของรัฐ	15	7.4
ทำประวัติผู้ขับขี่ทุกราย	14	6.9
แก้กฎหมายคดีอุบัติเหตุไม่จำคุก	12	5.9
งดใบอนุญาตขับขี่ที่ตลอดชีวิตในกรณีผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนี	11	5.4
ผู้ไม่ออกความคิดเห็นในเรื่องนี้	44	21.5
รวม	204	100.0

จากตารางที่ 72 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ที่ไม่ออกความคิดเห็นในเรื่องนี้ร้อยละ 21.5 ส่วนผู้ที่มีความคิดเห็นในเรื่องวิธีการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนีคือวางโทษผู้หลบหนีให้สูงขึ้นร้อยละ 19.6 อบรมให้ความรู้ในด้านพระราชบัญญัติการจราจรทางบกและความสำนึกรับผิดชอบแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 18.6 เก็บเงินเจ้าของรถเพิ่มเป็นการทดแทนนอกเหนือภาษีร้อยละ 7.8 ปรับปรุงวิธีปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดของเจ้าหน้าที่ร้อยละ 7.4 ยึดรถเป็นของรัฐและทำประวัติผู้ขับขี่ทุกรายเท่ากันคือร้อยละ 6.9 แก้กฎหมายให้คดีอุบัติเหตุไม่จำคุกร้อยละ 5.9 และงดใบอนุญาตขับขี่ที่ตลอดชีวิต ในกรณีผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีร้อยละ 5.4

## บทที่ 5

## อภิปรายผล สรุป และ ข้อเสนอแนะ

## 5.1 อภิปรายผล

## 5.1.1 ผู้ขับขีรถยนต์

จากการสัมภาษณ์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี กับผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนีพบสรุปได้ว่า

อายุ ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีส่วนใหญ่อายุระหว่าง 25-35 ปี ร้อยละ 59.5 ในกลุ่มผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี อายุระหว่าง 25-35 ปี ร้อยละ 50.0 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า อายุทั้งสองกลุ่มไม่แตกต่างกัน ( $p=0.106$ ) (ตารางที่ 33) แสดงว่าอายุไม่มีส่วนในการตัดสินใจหนีหรือไม่หนีของผู้ขับขีรถยนต์ ซึ่งค้านกับสมมติฐาน ข้อที่ 1

สถานภาพสมรส ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี ส่วนใหญ่จะแต่งงานแล้วร้อยละ 94.8 ผู้ขับขีรถยนต์ไม่หนีส่วนใหญ่จะแต่งงานแล้วร้อยละ 81.4 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติระหว่างผู้ขับขีรถยนต์ที่แต่งงานแล้วและยังไม่แต่งงานของทั้งสองกลุ่ม มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p=0.015$ ) (ตารางที่ 34) เป็นไปได้ว่ากลุ่มที่แต่งงานแล้วในการตัดสินใจเสี่ยงอันตรายคือหนีเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะคำนึงถึงครอบครัวที่ต้องรับผิดชอบ ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 2 จากการศึกษาของโคแกนและวอลลาซ (Kogan and Wallach 1964: 2) ถึงพฤติกรรมความเสี่ยงโดยวัดลักษณะบุคคลิกภาพความเป็นอิสระจากแบบวัดลักษณะความเป็นอิสระจะมีการเสี่ยงในระดับสูง เมื่อต้องมีการตัดสินใจในสภาพการณ์ที่ยุงยาก

ระดับการศึกษา ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีส่วนใหญ่ จบประถมศึกษาและต่ำกว่า ร้อยละ 94.0 ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนีส่วนใหญ่ จบประถมศึกษาและต่ำกว่าร้อยละ 92.5 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า ทั้งสองกลุ่มไม่แตกต่างกัน ( $p=0.48$ ) (ตารางที่ 35) แสดงว่าการศึกษามีส่วนในการตัดสินใจหนีหรือไม่หนีของผู้ขับขีรถยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งค้านสมมติฐานข้อที่ 3 อาจเนื่องมาจากว่า ผู้ขับขีรถยนต์เกินร้อยละ 90.0 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา และต่ำกว่า

สถานภาพการใช้รถ ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีร้อยละ 95.7 ขับรถยนต์ของนายจ้างและผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วไม่หนี ขับรถยนต์ของนายจ้างร้อยละ 87.1 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่าสถานภาพการใช้รถทั้งสองกลุ่ม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ( $p=0.032$ ) (ตารางที่ 36) เป็นการสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 4 เอ็ดเวิร์ดส์ (Edwards 1954: 380) ได้กล่าวถึงทฤษฎีเกี่ยวกับการตัดสินใจว่า บุคคลจะประเมินโอกาสและผลที่ได้แล้ว เขาจึงตัดสินใจเลือกทางที่ให้ค่าสูงสุดสำหรับตัวเขา ดังนั้นสถานภาพการใช้รถ (การเป็นเจ้าของหรือลูกจ้าง) จึงมีส่วนในการตัดสินใจหนีหรือไม่หนี ของผู้ขับขีรถยนต์

ประสบการณ์ของผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีร้อยละ 89.7 มีประสบการณ์ในเรื่องอุบัติเหตุ ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีร้อยละ 57.1 มีประสบการณ์ในเรื่องอุบัติเหตุ เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า ประสบการณ์ทั้งสองกลุ่มแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ( $p=7.16 \times 10^{-7}$ ) (ตารางที่ 37) เป็นการสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 5 จากทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning Theory) ของแบนดูรา (Bandura 1977:10) กล่าวว่า การเลียนแบบเป็นขบวนการที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยอาศัยประสบการณ์จากการสังเกตพฤติกรรมของตัวแบบ

ความคิดเห็นในเรื่องความเหมาะสมของกฎหมายจราจร ของผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีส่วนใหญ่ร้อยละ 55.2 เห็นว่ากฎหมายจราจรไม่เหมาะสม ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีส่วนใหญ่เห็นว่า กฎหมายจราจรไม่เหมาะสมร้อยละ 34.3 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า ความคิดเห็นในเรื่องความเหมาะสมของกฎหมายจราจรสองกลุ่ม มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ( $p=0.009$ ) (ตารางที่ 38) เป็นการสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 6 แสดงว่ากฎหมายมีส่วนในการตัดสินใจหนีหรือไม่หนีของผู้ขับขีรถยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ความเห็นในเรื่องความเหมาะสมของกฎหมายจราจร แบ่งออกได้เป็น 2 ประเด็นคือ

ประเด็นแรกตัวบทกฎหมายเอง คือ จากแบบสอบถาม ผู้ประกอบการขนส่งถึงความเห็นในเรื่องกฎหมายมีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีร้อยละ 82.3 เห็นว่าประมวลกฎหมายอาญา มีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนี (ตารางที่ 58) ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 มาตรา 300 มาตรา 374 และมาตรา 390 (ข้อ 2.2 หน้า 8) ทำให้ผู้ขับขีรถยนต์เกิดความกลัวต้องโทษจำขัง

จากแบบสอบถามเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ถึงความคิดเห็นในเรื่องเดียวกัน ร้อยละ 64.7 เห็นว่ากฎหมายอาญามีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขีรถยนต์หนี คือกลัวต้องโทษจำขัง (ตารางที่ 69)

ประเด็นที่ 2 ผู้นำกฎหมายไปปฏิบัติคือเจ้าหน้าที่ตำรวจ จากแบบสอบถามผู้ขับขีรถยนต์ชนแล้วหนีร้อยละ 54.3 เห็นว่าเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายนำกฎหมายไปใช้ไม่เหมาะสมคือ ทำเกินเหตุ ผิดหรือไม่ผิดจับไว้ก่อน (ตารางที่ 26)

จากแบบสอบถามเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายถึงความคิดเห็น ในเรื่องควบคุมผู้ขับขีรถยนต์ไว้ก่อนไม่ว่าจะเป็นฝ่ายผิดหรือถูก ในกรณีที่มีอุบัติเหตุรุนแรงมีผู้เสียชีวิตร้อยละ 62.3 เห็นว่าควรจับกุมไว้ก่อน ซึ่งทำให้ผู้ขับขีรถยนต์กลัวต้องโทษจำขัง เมื่อเกิดอุบัติเหตุ (ตารางที่ 69)

ความคิดเห็นของผู้ขับขีรถยนต์ เกี่ยวกับการทำบุญตักบาตร จะทำให้จิตใจดีขึ้น

เมื่อประสบอุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิตแม้จะไม่ได้รับโทษตามกฎหมายบ้านเมือง ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีเห็นด้วยร้อยละ 94.8 ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนีเห็นด้วยในเรื่องนี้ร้อยละ 71.4 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ( $p=7.54 \times 10^{-5}$ ) (ตารางที่ 39) ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 7 จากการศึกษาของโคลเบอร์ก ถึงพฤติกรรมโกงของนักเรียนเกรด 6 และนิสิตมหาวิทยาลัย พบว่าผู้ที่มีจริยธรรมเหนือกฎเกณฑ์โกงน้อยกว่าผู้ที่มีจริยธรรมตามกฎหมายเกณฑ์

ความรุนแรงของอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีพบอุบัติเหตุรุนแรงร้อยละ 3.4 ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี พบอุบัติเหตุรุนแรงร้อยละ 5.9 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่าไม่แตกต่างกัน ( $p=.7151$ ) (ตารางที่ 40) ซึ่งค้านสมมติฐานข้อที่ 8 อาจเนื่องมาจากขนาดของตัวอย่างอุบัติเหตุรุนแรงน้อยเกินไปทำให้ข้อมูลที่เกิดขึ้นมาได้ไม่พอเพียง หรือในกรณีที่อุบัติเหตุรุนแรงผู้ขับขี่รถยนต์ตายในที่เกิดเหตุ ข้อมูลที่ได้จึงได้จากผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุไม่รุนแรง และผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุไม่รุนแรงเหล่านี้เมื่อเจ้าของหรือผู้ประกอบการดำเนินการให้เรื่องเรียบร้อยแล้ว จะกลับมาทำงานตามปกติ เป็นเหตุให้ข้อมูลที่ได้มาส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่ไม่รุนแรง ดังนั้นจึงควรค้นหาข้อมูลอุบัติเหตุมากกว่านี้เพื่อมองให้เห็นภาพเด่นชัดขึ้น

เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีส่วนใหญ่ ประสบอุบัติเหตุในเวลา กลางคืนร้อยละ 85.7 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ( $p=4.53 \times 10^{-5}$ ) (ตารางที่ 41) ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 9 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการตัดสินใจของเอดเวิร์ดส์ (Edwards 1954:380) กล่าวว่า บุคคลจะประเมินโอกาสและผลที่ได้ แล้วจึงตัดสินใจเลือกทางที่ให้ค่าสูงสุดสำหรับตัวเขา

นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ทางสถิติอื่นๆ อีกคือ

เส้นทางที่ผู้ขับขี่รถยนต์ขับเป็นประจำ ( $p=1.48 \times 10^{-5}$ ) (ตารางที่ 4)

อาชีพที่เคยประกอบก่อนที่มีอาชีพขับรถ ( $p=1.25 \times 10^{-5}$ ) (ตารางที่ 5)

ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ ( $p=0.001$ ) (ตารางที่ 6)

ใบขับขี่ที่ออกโดยกรมตำรวจ ( $p=0.035$ ) (ตารางที่ 6)

ระยะเวลาที่ได้ใบอนุญาตขับขี่ ( $p=0.004$ ) (ตารางที่ 7)

ประเภทของรถที่ขับ ( $p=0.0001$ ) (ตารางที่ 8)

จำนวนใบสั่งที่ได้รับในรอบปีที่ผ่านมา ( $p=0.019$ ) (ตารางที่ 10)

ทัศนวิสัยในขณะเกิดอุบัติเหตุ ( $p=7.9 \times 10^{-7}$ ) (ตารางที่ 17)

และผู้รับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ( $p=9.5 \times 10^{-4}$ ) (ตารางที่ 28)

### 5.1.2 ผู้ประกอบการขนส่ง

การศึกษาข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งเป็นการศึกษาเชิงพรรณนา เพื่อทราบความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่งต่อกฎหมายและเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ผู้ประกอบการขนส่ง 141 รายที่ให้การสัมภาษณ์ส่วนใหญ่อายุระหว่าง 40-59 ปี ร้อยละ 61.7 เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง (4.9:1) การศึกษาส่วนใหญ่จบประถมศึกษา ร้อยละ 40.4 ประเภทของรถที่ดำเนินการส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก 6 ล้อ เมื่อหาความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า ประเภทของรถที่ดำเนินการมีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=1.86 \times 10^{-10}$ ) (ตารางที่ 43)

ระยะเวลาที่ดำเนินการมานาน 1-15 ปี ร้อยละ 48.9

เส้นทางที่วิ่ง ส่วนใหญ่จะวิ่งทุกภาค

จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ 1-2 ครั้ง ร้อยละ 56.0 และจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=1.46 \times 10^{-10}$ ) (ตารางที่ 46)

ขณะเกิดอุบัติเหตุผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่อยู่ในที่เกิดเหตุ ร้อยละ 87.2 และการอยู่/ไม่อยู่ในที่เกิดเหตุของผู้ประกอบการมีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=6.9 \times 10^{-11}$ ) (ตารางที่ 48)

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ทราบประวัติของผู้ขับขี่รถ และการทราบ/ไม่ทราบประวัตินี้มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=8.0 \times 10^{-11}$ ) (ตารางที่ 50)

ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ประกอบการให้ดำเนินการแทน เมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรงมีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=7.7 \times 10^{-11}$ ) (ตารางที่ 53)

ผู้ที่มาติดต่อกับผู้ประกอบการ เมื่อมีอุบัติเหตุรุนแรง ส่วนใหญ่คือเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ที่มาติดต่อกับผู้ประกอบการนี้ มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ( $p=1.4 \times 10^{-10}$ ) (ตารางที่ 57)

ส่วนความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีความสัมพันธ์ทางสถิติมี

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นฝ่ายถูก/ฝ่ายผิด ( $p=1.7 \times 10^{-14}$ ) (ตารางที่ 47)

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ( $p=7.3 \times 10^{-11}$ ) (ตารางที่ 49)

เรื่องการถูกดำเนินการของผู้ขับขี่รถยนต์ ในกรณีที่มีผู้บาดเจ็บหรือถึงแก่ชีวิต ( $p=4.5 \times 10^{-11}$ ) (ตารางที่ 54)

เรื่องผู้ขับขี่รถยนต์ถูกจับกุมไว้ก่อนไม่ว่าเป็นฝ่ายถูกหรือผิด ( $p=2.8 \times 10^{-11}$ ) (ตารางที่ 55)

เรื่องประสบการณ์การละเลย ไม่ติดตามจับกุมดำเนินคดีผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ( $p=1 \times 10^{-10}$ ) (ตารางที่ 56)

กฎหมายมีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ( $p=4.1 \times 10^{-11}$ ) (ตารางที่ 58)

และคำแนะนำที่ประกอบการให้กับผู้ขับขี่ยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรง  
( $p=3.8 \times 10^{-10}$ ) (ตารางที่ 52)

### 5.1.3 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย

การศึกษาข้อมูลเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย เป็นการศึกษาเชิงพรรณนาถึงความเห็นของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ต่อผู้ขับขี่ยานยนต์ที่กระทำผิด และความคิดเห็นต่อผู้ขับขี่ยานยนต์ชนแล้วหนี จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย 204 ราย ส่วนใหญ่อายุ 25-29 ปี ร้อยละ 26.5 อยู่ในตำแหน่งรองสารวัตรสอบสวนร้อยละ 85.3 ปฏิบัติหน้าที่นี้มานาน 1-5 ปีร้อยละ 66.2 รับผิดชอบคดี 1-10 รายร้อยละ 59.8 การดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 53.9 จะเปรียบเทียบปรับ (คู่กรณีประนีประนอมยอมความ)

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายในเรื่องต่างๆที่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ การเป็นคนกลางไกล่เกลี่ยทำให้คดียุติเร็ว ( $p=7.7 \times 10^{-11}$ ) (ตารางที่ 65)

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบกของผู้ขับขี่ยานยนต์  
( $p=1.8 \times 10^{-11}$ ) (ตารางที่ 66)

ในกรณีที่มีอุบัติเหตุรุนแรงควรจับกุมผู้ขับขี่ยานยนต์ไว้ก่อน ไม่ว่าจะผ่านฝ่ายถูกหรือผิด  
( $p=3.23 \times 10^{-6}$ ) (ตารางที่ 68)

ประมวลกฎหมายอาญามีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ชนแล้วหนี ( $p=8.45 \times 10^{-10}$ )  
(ตารางที่ 69)

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีส่วนกระตุ้น ให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ชนแล้วหนี  
( $p=0.021$ ) (ตารางที่ 69)

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก มีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ ชนแล้วหนี  
( $p=1.03 \times 10^{-5}$ ) (ตารางที่ 69)

และวิธีป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ชนแล้วหนีตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ผู้รักษา  
กฎหมายคิดว่า ควรวางโทษให้สูงขึ้นร้อยละ 19.6 เพื่อผู้ขับขี่ยานยนต์กลัวไม่กล้าหนี

## 5.2 สรุป

5.2.1 จากการศึกษาปัจจัยผู้ขับขี่ยานยนต์ชนแล้วหนีโดยการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุในปี 2529 จำนวน 186 ราย ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร สระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น หนองคาย เชียงใหม่ ลำปาง จันทบุรี นครปฐม สงขลา และภูเก็ต โดยผู้ขับขี่ยานยนต์ชนแล้วหนี 116 ราย เป็นกลุ่มศึกษา และผู้ขับขี่ยานยนต์ชนแล้วไม่หนี 70 ราย เป็นกลุ่มควบคุม ผลของการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับผู้ขับขี่ยานยนต์ชนแล้วหนี มีสถานภาพสมรส สถานภาพการใช้รถ (ความเป็นเจ้าของ หรือ ลูกร้าง)

ประสบการณ์ในเรื่องอุบัติเหตุ ความเห็นในเรื่องความเหมาะสมของกฎหมายจราจร  
 ความคิดเห็นในเรื่องการทำบุญตักบาตรจะทำให้จิตใจดีขึ้น แม้ไม่ได้รับโทษตามกฎหมายบ้าน  
 เมือง และเวลาของการเกิดอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ยังมีเส้นทางที่ขับเป็นประจำ อาชีพที่เคยประกอบก่อนจะมีอาชีพขับรถ  
 ประเภทของใบขับขี่ ระยะเวลาที่เคยได้รับใบอนุญาตขับขี่ ประเภทของรถที่ขับขี่ จำนวนใบ  
 ล้างที่ได้รับ ทิศนิสัยในขณะเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะทางในขณะเกิดอุบัติเหตุ และผู้รับผิดชอบ  
 เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีได้แก่อายุ ระดับการศึกษา  
 และความรุนแรงของอุบัติเหตุ

### 5.2.2 ผู้ประกอบการขนส่ง

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่ง 141 ราย ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการ  
 ร้อยละ 72.3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ทางสถิติมี ประเภทของรถที่ดำเนินการ จำนวนครั้ง  
 ของการเกิดอุบัติเหตุ การอยู่/ไม่อยู่ในที่เกิดเหตุของผู้ประกอบการ การทราบ/ไม่ทราบ  
 ประวัติของผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรง ผู้มา  
 ติดต่อเมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรง ความคิดเห็นในเรื่องการเป็นฝ่ายถูก/ฝ่ายผิดเมื่อเกิดอุบัติเหตุ  
 เหตุ สาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ การถูกดำเนินการของผู้ขับขี่รถยนต์เมื่อมีผู้บาดเจ็บหรือถึงแก่  
 ชีวิต ผู้ขับขี่รถยนต์ถูกจับกุมไว้ก่อนไม่ว่าเป็นฝ่ายถูกหรือผิด ประสบการณ์การละเลยไม่ติด  
 ตามจับกุมผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี กฎหมายมีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี และคำ  
 แนะนำที่ผู้ประกอบการให้กับผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรง

### 5.2.3 เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายเจ้าของคดีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ในรอบปี  
 2529 จำนวน 204 ราย อยู่ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร สระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น  
 หนองคาย เชียงใหม่ ลำปาง จันทบุรี นครปฐม สงขลา และภูเก็ต ความคิดเห็นของเจ้า  
 หน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่มีความสัมพันธ์ทางสถิติได้แก่ การเป็นคนกลางไกล่เกลี่ยทำให้คดียุติ  
 เร็ว การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบกของผู้ขับขี่รถยนต์ การจับกุมผู้ขับขี่  
 รถยนต์ไว้ก่อนไม่ว่าเป็นฝ่ายถูกหรือฝ่ายผิด ประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายแพ่ง  
 และพาณิชย์ และพระราชบัญญัติการจราจรทางบกมีส่วนกระตุ้นในการหนีของผู้ขับขี่รถยนต์

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า มีปัจจัยอยู่หลายปัจจัยที่เป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่รถยนต์ชน  
 แล้วหนี จึงขอเสนอแนะแนวทางแก้ไข โดยใช้มาตรการต่างๆ ตามแนวทางป้องกันอุบัติเหตุ

จรรยาบรรณคือ

### 5.3.1 การใช้มาตรฐานการทางการศึกษา (Education)

ควรให้กรรมการขนส่งทางบกจัดให้มีการอบรมเผยแพร่ความรู้แก่ผู้ขับขี่รถยนต์และผู้ประกอบการขนส่ง ทราบถึงข้อดีของการชนแล้วไม่หนีและข้อเสียของการชนแล้วหนีของผู้ขับขี่รถยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นพร้อมทั้งกระตุ้นให้มีการสำนึกรับผิดชอบต่อตนเองและสังคม และควรนำหลักธรรมะเรื่องบาป บุญ มาประกอบการอบรม เน้นเรื่องใจเขาใจเรา เช่น ถ้าเราได้รับบาดเจ็บแล้วไม่ได้รับความช่วยเหลือจากผู้อื่นอย่างทันท่วงทีแล้วจะเป็นอย่างไร ข้อดีของการชนแล้วไม่หนีและข้อเสียของการชนแล้วหนีนำมาเปรียบเทียบได้ดังนี้

ข้อดี	ข้อเสีย
1. ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี ถ้าเป็นฝ่ายผิดอาจได้รับโทษตามกฎหมายเบาลง	1. ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ถ้าเป็นฝ่ายผิดอาจได้รับโทษเพิ่มสูงขึ้น
2. ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี ถ้าเป็นฝ่ายถูกมีโอกาสนี้ไม่ต้องรับโทษ	2. ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ถึงแม้เป็นฝ่ายถูกก็จะถูกสันนิษฐานว่าเป็นฝ่ายผิดจะมีความผิดในข้อหาชนแล้วหนี และไม่ช่วยผู้บาดเจ็บซึ่งเกิดจากการกระทำของตนเอง
3. ในกรณีที่มีผู้บาดเจ็บ ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี อยู่ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บตามสมควร มักจะได้รับความเห็นใจจากคู่กรณี ในกรณีที่ตนเป็นฝ่ายผิดการเรียกร้องค่าทดแทนอาจน้อยลง	3. ในกรณีที่มีผู้บาดเจ็บ ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี ไม่อยู่ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บตามสมควร มักจะไม่ได้ได้รับความเห็นใจจากคู่กรณี ในกรณีที่ตนเป็นฝ่ายผิด การเรียกร้องค่าทดแทนอาจรุนแรงขึ้น
4. กรณีต่อจากข้อ 3 ผู้ประพฤตินิติปฏิบัติดังกล่าวจะมีความสบายใจขึ้นด้วยคุณธรรม	4. กรณีต่อจากข้อ 3 ผู้ประพฤตินิติปฏิบัติดังกล่าวอาจมีความรู้สึกผิดและไม่สบายใจด้วยขาดคุณธรรม
5. การดำเนินคดีของผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนีจะรวดเร็ว ทำให้ผู้ขับขี่สามารถกลับมาประกอบอาชีพตามปกติ ได้เร็วขึ้น	5. การดำเนินคดีของผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีจะเป็นไปด้วยความล่าช้าไม่สามารถกลับมาประกอบอาชีพตามปกติได้เร็ว

กรรมการขนส่งทางบกควรให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง ในการคัดเลือกผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีความสำนึกรับผิดชอบต่อตนเองและต่อสังคม รวมทั้งมีประสบการณ์ในการขับรถมากพอที่จะรับผิดชอบชีวิตของผู้โดยสารจำนวนมาก

กระทรวงศึกษาธิการควรเน้นการสอนเรื่องจริยธรรมในโรงเรียนให้มากขึ้นเพื่อเป็นการปลูกฝังลักษณะนิสัยที่ดีแก่เด็ก เมื่อเติบโตเป็นผู้ใหญ่จะได้เป็นผู้มีความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคม

### 5.3.2 การใช้มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement)

ควรให้กรมตำรวจและกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรับผิดชอบในการออกใบอนุญาตขับขี่ดำเนินการสอบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่ให้เป็นไปอย่างรัดกุมตามกฎหมายเพื่อให้ได้ ผู้มีใบอนุญาตขับขี่ที่มีความรู้ ความชำนาญ เข้าใจกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างแท้จริง และเป็นผู้ที่มีคุณธรรมด้วย

นอกจากนี้ในการตรวจสอบสภาพรถเพื่อต่อทะเบียน ควรให้มีการตรวจอย่างจริงจัง เป็นไปตามระเบียบและถูกต้องตามหลักวิชาการ

ควรให้กรมตำรวจศึกษาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขจุดบกพร่องต่างๆในการปฏิบัติงาน ซึ่งจะทำให้เกิดภาพพจน์ที่ดีของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายในสายตาของผู้ขับขี่รถยนต์

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรศึกษาถึงปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้เกิดการชนแล้วหนี เพื่อหามาตรการป้องกัน การหลบหนี

ผู้ประกอบการขนส่งควรรับผิดชอบ เข้มงวดในการคัดเลือกผู้ขับขี่รถยนต์โดยเลือกแต่ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญในการขับขี่ รู้และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างดีและมีคุณธรรม มีความรับผิดชอบต่อสังคม

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรศึกษากฎหมายเกี่ยวกับจราจร ให้เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

ควรออกระเบียบหรือกฎหมาย ให้ผู้ประกอบการขนส่ง ร่วมมือทำประวัติผู้ขับขี่รถยนต์ทุกราย พร้อมทั้งพิมพ์ลายมือไว้เป็นหลักฐาน

ควรออกกฎหมายให้รถยนต์ทุกคันมีประกันอุบัติเหตุบุคคลที่ 3 โดยครอบคลุมถึงผู้โดยสารด้วยเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระรับผิดชอบผู้ขับขี่รถยนต์ จะทำให้ผู้ขับขี่หนี้อยลง

## 5.4 ข้อเสนอแนะที่จะทำการวิจัยครั้งต่อไป

5.4.1 ควรศึกษาเปรียบเทียบการได้เสียผลประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่งที่ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีกับผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี ซึ่งการศึกษานี้จะเป็นการศึกษาแบบย้อนหลัง

5.4.2 ควรศึกษาข้อเท็จจริงเพิ่มเติม ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนีเห็นว่าเกรงจะไม่ได้รับความเป็นธรรมจากเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย เป็นการศึกษาที่เน้นทางด้าน

พฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายที่ปฏิบัติต่อผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ เพื่อนำมา  
กำหนดมาตรการป้องกัน

5.4.3 ควรศึกษาชนิดและประเภทของรถที่ใช้ในเวลากลางคืน กับชนิดและประ  
เภทที่ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหนี จากการศึกษาพบว่ารถบรรทุก 10 ล้อมีปัจจัยเสี่ยงต่อการหลบ  
หนีมากกว่ารถประเภทอื่น



## บรรณานุกรม

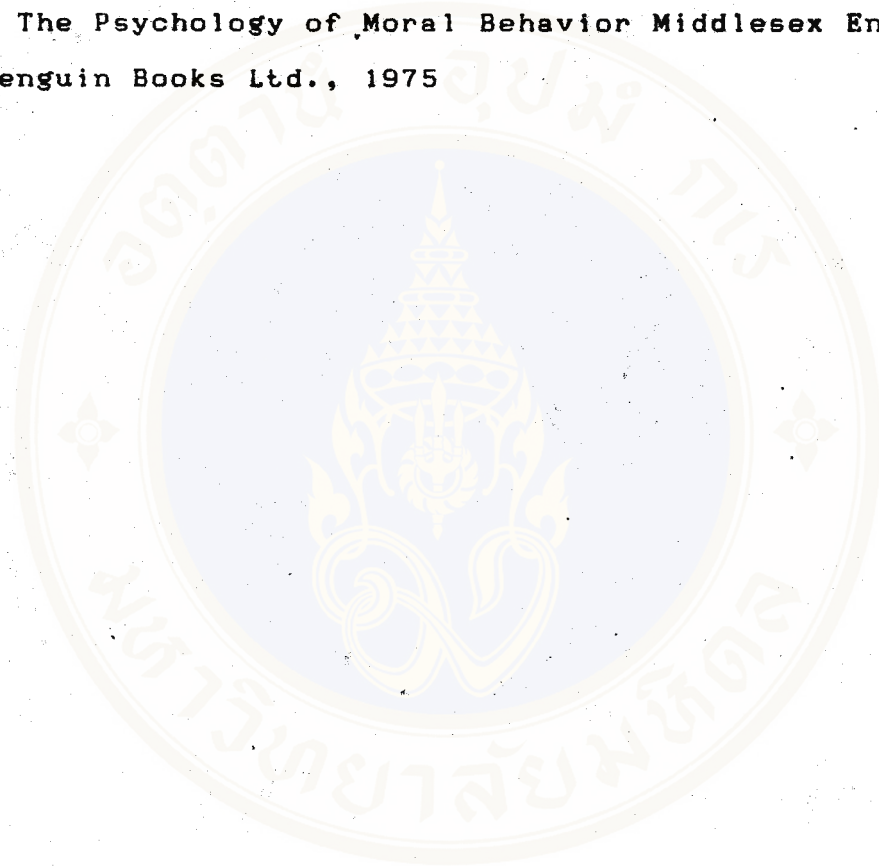
- คมนาคม กระทบวง รายงานสถิติอุบัติเหตุ ที่อยู่ในความควบคุมตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก 2522 กรุงเทพมหานคร เอกสารโรเนียว 2526
- ชัยพร วิชาการวุฒ มุขบทจิตวิทยา แผนกวิชาจิตวิทยา คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โรงเรียนมัธยมธรรมาสาร 2517 หน้า 6
- ธีรพร อูรรณไณ การเสริมสร้างลักษณะนิสัยเด็กปฐมวัยด้านจริยธรรม เอกสารการสอนหน่วยที่ ชุดวิชา เสริมสร้างลักษณะนิสัยเด็กปฐมวัย สาขาวิชาศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมาธิราช 2526
- ดวงเดือน พันธุมนาวิณ และเพ็ญแข ประจวบจวนิก จริยธรรมของเยาวชนไทย รายงานวิจัยฉบับที่ 21 สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์
- เดลินิวส์ หนังสือพิมพ์รายวัน (7 พฤษภาคม 2530): 1,20
- ไทยรัฐ หนังสือพิมพ์รายวัน (26 พฤษภาคม 2530): 1,20
- ไทยรัฐ หนังสือพิมพ์รายวัน (28 พฤษภาคม 2530): 1,20
- วิมลมาล บุญมุสิก การตัดสินใจในสถานการณ์เสี่ยงของบุคคล เพื่อตนเองและเพื่อกลุ่มวิทยานิพนธ์ คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2518 หน้า 7
- สมพร พรหมหิตาธร คู่มือกฎหมายจราจรฉบับไกลคูก สำนักพิมพ์นิติสยาม
- ลัก กอแสงเรือง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับมาตรฐาน สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ กรุงเทพมหานคร 2528
- สุนทร : ชูโต การใช้ตัวแบบภาพยนตร์ เพื่อลดความกลัวของเด็กวัยรุ่นไทย (ปีการศึกษา 2523) วิทยานิพนธ์ สาขาจิตวิทยา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2523 หน้า 7
- เสถียร วิชัยลักษณ์, ร้อยตำรวจโท และ สิบวงศ์ วิชัยลักษณ์, พันตำรวจเอก พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นิติเวชช์ กรุงเทพมหานคร 2528
- สำนักนายกรัฐมนตรี แผนป้องกัน แก๊ซอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย เอกสารโรเนียว 2524
- Boss DJ. Design of Decision (New York: Free Press, 1966) P1
- Kay W. Moral Education London: George Allen & Urwin Ltd., 1975
- Kogan N, Wallach MA. Risk-Taking: A Study in Cognition and Personality (New York: Holt Rinehart and Inc., 1964), Cited by B.D. Jamieson, op. cit., P2
- Kohlberg L. Stage and Sequence: The Cognitive developmental Approach to Socialization in D.A. Goslen (ed) Handbook of Socialization Theory and Research Chicago : Rand Mc.

Nally and Company, 1967 P347-480

Tuesky, Amos. Decision Making (Harmonds worth: Pengiun Book Ltd.,  
1967), P1

Ward Edwards. The Theory of Decision Making Psychology Bulletin  
51(1954), P380-417

Wright D. The Psychology of Moral Behavior Middlesex England:  
Penguin Books Ltd., 1975



## ภาคผนวก

ตาราง 1 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตาม  
วันที่, เดือน, พ.ศ. ของการประสบอุบัติเหตุ

วัน, เดือน, ปี	ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วหลบหนี		ผู้ขับขี่รถยนต์ชนแล้วไม่หนี		รวม
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)	
วันที่ 1-10	2	(1.7)	1	(1.4)	3 (1.6)
11-20	0	(0)	1	(1.4)	1 (0.5)
21-31	1	(0.9)	3	(4.3)	4 (2.2)
จำไม่ได้	113	(97.4)	65	(92.9)	178 (95.7)
รวม	116	(100.0)	70	(100.0)	186 (100.0)
เดือน มกราคม	1	(0.9)	1	(1.4)	2 (1.1)
กุมภาพันธ์	2	(1.7)	0	(0)	2 (1.1)
มีนาคม	4	(3.4)	2	(2.9)	6 (3.2)
เมษายน	4	(3.4)	1	(1.4)	5 (2.7)
พฤษภาคม	4	(3.4)	0	(0)	4 (2.2)
มิถุนายน	3	(2.6)	2	(2.9)	5 (2.7)
กรกฎาคม	0	(0)	2	(2.9)	2 (1.1)
สิงหาคม	0	(0)	0	(0)	0 (0)
กันยายน	0	(0)	0	(0)	0 (0)
ตุลาคม	2	(1.7)	1	(1.4)	3 (1.6)
พฤศจิกายน	5	(4.3)	0	(0)	5 (2.7)
ธันวาคม	1	(0.9)	0	(0)	1 (0.5)
จำไม่ได้	90	(77.6)	61	(87.1)	151 (81.1)
รวม	116	(100.0)	70	(100.0)	186 (100.0)

แบบสอบถามสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์

เลขที่.....สถานที่สัมภาษณ์.....วันที่สัมภาษณ์.....

1. ผู้ขับขี่อายุ.....ปี สถานภาพสมรส.....ระดับการศึกษา.....  
 รายได้ต่อเดือน.....บาท ใช้นาน.....ปี เส้นทางที่ขับเป็นประจำภาค.....  
 ก่อนขับรถท่านเคยประกอบอาชีพ.....

ประเภทของใบขับขี่

ชั่วคราว

ตลอดชีพ

ผู้ที่ออกใบขับขี่ให้คือ

ขนส่ง

สาธารณะ

ส่วนบุคคล

ตำรวจ

สาธารณะ

ส่วนบุคคล

ออกให้เมื่อปี พ.ศ.....

2. ประเภทของรถที่ท่านขับขี่

รถบรรทุก 6 ล้อ

รถบรรทุก 10 ล้อ หรือมากกว่า 10 ล้อ

รถดั้มพ์

รถโดยสาร

รถทัวร์

อื่น ๆ

3. สถานภาพของรถที่ใช้

เป็นเจ้าของ

เป็นรถของนายจ้าง

รถราชการ

อื่น ๆ ระบุ.....

4. ในรอบปีที่ผ่านมา(ปี2529)ท่านเคยได้รับใบสั่งหรือไม่

ไม่เคย

เคย ประมาณ.....ใบ/ปี

ผู้ที่ดำเนินการเรื่องใบสั่งคือ

ตัวท่านเอง

เจ้าของรถ

อื่น ๆ ระบุ.....

สาเหตุ.....

5. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุมาก่อน

1-3 ครั้ง

4-5 ครั้ง

มากกว่า 5 ครั้ง

6. ในการขับขี่ อุบัติเหตุครั้งล่าสุดเหตุเกิดเมื่อใด

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....เวลา.....น.

สถานที่ ถนน.....ซอย.....ตำบล.....อำเภอ.....

จังหวัด.....กิโลเมตรที่.....

สาเหตุของอุบัติเหตุ.....

7. ความเสียหายของอุบัติเหตุครั้งนี้

มีคนตาย  มีคนบาดเจ็บ  ทรัพย์สินเสียหาย.....บาท

8. ลักษณะของอุบัติเหตุ

- |   |                                      |  |
|---|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> รถชนคน           | <input type="checkbox"/> รถชนจักรยาน | <input type="checkbox"/> รถชนรถไฟ          |
| <input type="checkbox"/> รถชนรถ           | <input type="checkbox"/> รถชนสามล้อ  | <input type="checkbox"/> รถชนเกวียนชนรถลาก |
| <input type="checkbox"/> รถคว่ำ           | <input type="checkbox"/> รถตกถนน     | <input type="checkbox"/> รถถูกไฟไหม้       |
| <input type="checkbox"/> รถชนสิ่งก่อสร้าง | <input type="checkbox"/> รถชนต้นไม้  | <input type="checkbox"/> รถชนสัตว์         |
| <input type="checkbox"/> อื่น ๆ ระบุ..... |                                      |  |

9. ทัศนวิสัยขณะเกิดเหตุ

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> แจ่มใส          | <input type="checkbox"/> มีหมอก           | <input type="checkbox"/> มีควัน/ฝุ่น     |
| <input type="checkbox"/> ไม่มีไฟฟ้า, มีค | <input type="checkbox"/> ไม่มีไฟฟ้า       | <input type="checkbox"/> แสงอาทิตย์แยงตา |
| <input type="checkbox"/> ขณะฝนตก         | <input type="checkbox"/> อื่น ๆ ระบุ..... |  |

10. ลักษณะทาง

- |  |                                    |                                   |
|--|------------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ทางตรง  | <input type="checkbox"/> ทางโค้ง   | <input type="checkbox"/> ทางแยก   |
| <input type="checkbox"/> ทางลาด  | <input type="checkbox"/> บริเวณเขา | <input type="checkbox"/> เขตสะพาน |
| <input type="checkbox"/> ติดกับทางรถไฟ <input type="checkbox"/> อื่น ๆ ระบุ..... |                                    |                                   |

11. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นท่านคิดว่าท่านเป็นฝ่าย

ถูก

ผิด

ไม่ทราบแน่

12. จากผลของคดีท่านถูกตัดสินให้เป็นฝ่าย

ถูก

ผิด

ยังไม่ทราบผล

13. สภาพของท่านเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ปกติ

สายตาไม่ดี

หูไม่ดี

สุขภาพไม่ดี, บ่อย

อ่อนเพลีย

หลับใน

ร่างกายไม่สมประกอบ

เมา

อื่นๆ ระบุ..

14. เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วตัวท่านได้รับบาดเจ็บหรือไม่

ไม่บาดเจ็บ

บาดเจ็บเล็กน้อย

บาดเจ็บสาหัส

15. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นท่านตัดสินใจอย่างไร

หนี

ไม่หนี

ไม่ทราบว่า จะทำอย่างไรดี

ลงไปตุรุดและคู่กรณี

คอยให้เจ้าหน้าที่มาตัดสิน

อื่น ๆ ระบุ.....

16. ท่านคิดว่าอะไรเป็นสาเหตุให้หลบหนี หลังจากอุบัติเหตุ ทั้งที่ยังไม่ทราบว่าถูกหรือผิด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เกรงกลัวอิทธิพลของคู่กรณี และพรรคพวก

เกรงจะไม่ได้รับความเป็นธรรมจากเจ้าหน้าที่

เจ้าของรถและผู้ประกอบการแนะนำให้ทำ

ตกใจต่อเหตุการณ์เวลาและสถานที่เอื้ออำนวย

พรรคพวกให้ความช่วยเหลือ

อื่น ๆ ระบุ.....

17. ท่านเคยมีประสบการณ์หรือความรู้ต่อสิ่งต่อไปนี้บ้าง

- ผู้มีอิทธิพลของคู่กรณีและพรรคพวก.....
- เจ้าหน้าที่ตำรวจ.....
- กฎหมาย.....
- เจ้าของรถหรือผู้ประกอบการ.....
- อื่น ๆ ระบุ.....

18. ท่านคิดว่ากฎหมายเกี่ยวกับจรรยาบรรณที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ดี

ไม่ดี ถ้าไม่ดีปรับปรุงแก้ไขอย่างไร

- ผู้ขับขี่ขาดยาน.....
- เจ้าของรถ.....
- เครื่องหมายจราจร.....

19. โดยทั่วไปเมื่อเกิดอุบัติเหตุเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติต่อผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำผิดโดย

- 1) .....
- 2) .....
- 3) .....
- 4) .....

20. ใครเป็นผู้ร่วมรับผิดชอบกับคนขับรถเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

เจ้าของรถ

เจ้าของรถและผู้ประกอบการ

บริษัทประกันอุบัติเหตุ

ไม่มี

อื่น ๆ ระบุ.....

21. ท่านมีความคิดเห็นว่าการทำประกันอุบัติเหตุมีประโยชน์หรือไม่

มี

ไม่มี

ไม่มีความเห็น

22. การที่เจ้าของกิจการทำประกันอุบัติเหตุไว้ ช่วยให้ท่านขับรถสะดวกและสบายใจมากขึ้น

ใช่  ไม่ใช่  ไม่ทราบ

23. ท่านคิดว่าเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมีผู้ถึงแก่ชีวิต ถึงแม้ว่าท่านจะได้รับโทษตามกฎหมาย บ้านเมือง การทำบุญตักบาตรจะช่วยทำให้สภาพจิตใจของท่านดีขึ้น

ใช่  ไม่ใช่  ไม่ทราบ

24. ท่านทราบหรือไม่ว่า "ผู้ขับขี่ที่ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ เช่น นำส่งโรงพยาบาล จะช่วยให้โทษที่จะได้รับเบาบางลง"

ทราบ  ไม่ทราบ  ไม่แน่ใจ



8. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปีที่แล้วที่รุนแรงที่สุดมีความรุนแรงมากน้อยแค่ไหน

รกลเสียหาย  มีผู้บาดเจ็บ  มีผู้เสียชีวิต

9. ท่านอยู่ในเหตุการณ์เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือไม่

อยู่  ไม่อยู่

10. ถ้าอยู่ท่านคิดว่าอะไรเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ผู้ขับขี่ ขับรถเร็วประมาณ ไม่เคารพกฎจราจร

รถไม่อยู่ในสภาพดีพอ ขาดการซ่อมบำรุง

สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวย

อื่น ๆ ระบุ.....

11. ในการรับสมัครคนขับรถเข้ามาทำงานท่านมีโอกาสทราบประวัติการขับรถของเขาหรือไม่

ทราบ  ไม่ทราบ  อื่น ๆ ระบุ.....

12. เมื่อเกิดอุบัติเหตุคนขับรถจะต้องรับผิดชอบ

ทำความตกลงกับคู่กรณีในเรื่องการรับผิดชอบในการซ่อมและจ่ายเงินชดเชยค่าเสียหาย

ถ้ามีผู้บาดเจ็บต้องรีบนำส่งโรงพยาบาล และแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ถ้ามีผู้เสียชีวิตต้องติดต่อแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ทราบ

แจ้งให้เจ้าของหรือผู้ประกอบการทราบโดยเร็ว

ต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายให้แกบริษัท

อื่น ๆ ระบุ.....

13. ท่านมักจะให้คำแนะนำแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ของท่านอย่างไร เมื่อเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหรือถึงแก่ชีวิต

- ให้หนีไปตั้งหลักให้ติก่อนแล้วจึงค่อยทำความตกลงกับคู่กรณี
- แจ้งให้เจ้าของผู้ประกอบการทราบ
- แจ้งให้เจ้าหน้าที่ท้องที่ทราบ
- รีบนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล
- ทำความตกลงกับคู่กรณี
- อื่น ๆ ระบุ.....

14. ตามปกติเมื่อรถยนต์ของท่านเกิดปัญหาด้านอุบัติเหตุรุนแรงท่านมอบหมายให้ใครเป็นผู้ดำเนินการ

- เจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจ
- บริษัทประกันภัย
- ตัวแทนบริษัทหรือนาย
- ตัวท่านเองหรือผู้ได้รับการมอบหมาย
- ผู้ขับขี่เอง
- อื่น ๆ ระบุ.....

15. เมื่อคู่กรณีได้รับอุบัติเหตุบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต ผู้ขับขี่แม้จะเป็นฝ่ายถูกหรือผิดก็มักจะ

- ถูกจับกุมไว้ดำเนินการสอบสวนระยะหนึ่งและจะต้องได้รับการประกันตัวออกไป



ตำรวจทางหลวง

เจ้าหน้าที่บริษัทประกันอุบัติเหตุ

อื่น ๆ ระบุ.....

19. ท่านคิดว่ากฎหมายดังต่อไปนี้จะเป็นสิ่งกระตุ้นที่ทำให้ผู้ขับขี่หลบหนีได้อย่างไร

- ประมวลกฎหมายอาญา
- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
- พ.ร.บ.จราจรทางบก



แบบสอบถามสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย

เลขที่.....สถานที่สัมภาษณ์.....  
วัน.....เดือน.....พ.ศ.....

- 1) ผู้ถูกสัมภาษณ์ อายุ.....ปี  
ตำแหน่ง.....ทำหน้าที่นี้มานาน.....ปี
- 2) ในรอบปี พ.ศ. 2529 มีคดีอุบัติเหตุ ซึ่งเกิดจากรถยนต์ชนกัน อยู่ในความรับผิดชอบของท่านจำนวน.....ราย รวมถึงคดีที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้  
หลบหนี.....ราย ทรวบตัว.....ราย ไม่ทรวบตัว.....ราย  
มอบตัว.....ราย รวมถึงคดีที่ตกลงกันได้ไม่มีผู้บาดเจ็บ  
จับกุมได้ทันที.....ราย
- 3) จากการสอบสวนคดีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ตามข้อ 2  
3.1 เปรียบเทียบปรับ.....ราย (คู่กรณีประนีประนอมยอมความกัน)  
3.2 ส่งสำนวนให้พนักงานอัยการ พนักงานอัยการมีความเห็น  
สั่งฟ้อง.....ราย  
สั่งไม่ฟ้อง.....ราย  
ให้เปรียบเทียบปรับ.....ราย  
ศาลลงอาญา.....ราย  
งดสอบสวน.....ราย  
ยกฟ้อง.....ราย
- 4) ท่านมีวิธีใดที่จะทราบ ชื่อ ที่อยู่ ของผู้ขับขี่ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วหลบหนี  
กรณีผู้ขับขี่ทิ้งรถยนต์ไว้.....  
กรณีไม่ได้ทิ้งรถยนต์ไว้.....  
เมื่อทราบ ชื่อ ที่อยู่ แล้วได้มีการตรวจสอบความถูกต้องของใบขับขี่หรือไม่?  
 ไม่ตรวจสอบ                       ตรวจสอบ
- 5) การที่เจ้าหน้าที่เป็นคนกลางในการไกล่เกลี่ยระหว่างคู่กรณี ท่านคิดว่า  
 มีประโยชน์ทำให้คดียุติเร็ว

เป็นการเพิ่มภาระของเจ้าหน้าที่

อื่น ๆ (ระบุ).....

6. ท่านคิดว่าการปฏิบัติตาม พ.ร.บ. จราจรทางบกเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่สามารถกระทำได้อย่างไร?

กระทำได้ง่าย

กระทำได้ยาก

อื่น ๆ (ระบุ).....

7. เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ท่านได้ปฏิบัติต่อบุคคลเหล่านี้อย่างไรบ้าง?

7.1 ผู้กระทำความผิด.....

7.2 ผู้บาดเจ็บ.....

7.3 ผู้ประกอบกิจการ.....

7.4 ผู้เห็นเหตุการณ์.....

8. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงถึงขนาดมีผู้เสียชีวิต ซึ่งจะต้องควบคุมตัวผู้ขับขี่ไว้ก่อน ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่โดยถูกหรือผิด

เห็นด้วย

ไม่เห็นด้วย

ไม่ออกความเห็น

9. ท่านคิดว่ากฎหมายดังต่อไปนี้จะเป็นสิ่งกระตุ้นที่ทำให้ผู้ขับขี่หลบหนีได้อย่างไรบ้าง

- ประมวลกฎหมายอาญา.....

- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....

- พ.ร.บ. จราจรทางบก.....

10. รถที่เกิดอุบัติเหตุและได้มีการทำประกันอุบัติเหตุไว้ เป็นส่วนสนับสนุนให้ผู้ขับขี่ชนแล้วหลบหนีใช่หรือไม่

ใช่

ไม่ใช่

ไม่แน่ใจ

11. ในกรณีที่มีการชนแล้วหลบหนี บุคคลที่มาติดต่อกับท่านคือใคร

เจ้าของรถ

เจ้าหน้าที่ของบริษัทประกันภัย

อื่น ๆ ระบุ.....

12. ท่านคิดว่ามีวิธีการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ชนแล้วหลบหนีหรือไม่

ไม่มี

มี อธิบาย

1. ....

2. ....

3. ....

