



รายงาน

การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน

ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2563



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนความปลอดภัย
กรกฎาคม 2564

คำนำ

สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และไม่สามารถบรรลุเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2563 ในด้านความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573 สำหรับประเทศไทยจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมประเทศมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยปี พ.ศ. 2563 มีจำนวน 17,831 ราย ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 ร้อยละ 10.41 สำหรับอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน บนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามทางหลวงแผ่นดินยังมีสถิติผู้เสียชีวิตอยู่ในระดับสูง อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ยังมีสาเหตุจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ยานพาหนะ การมุ่งเน้นแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นภารกิจที่สำคัญยิ่งของกระทรวงคมนาคม ซึ่งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้มีการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก ภาคีเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดทำและพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน การมุ่งเน้นวิถีสถานการณ์ความปลอดภัย (Safe System Approach) การมุ่งสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีบทบาทในการประมวลผลข้อมูลอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จึงได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยรวบรวมและเรียบเรียงรายงานเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์เชิงสถิติจากสถานการณ์และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน วิเคราะห์ถึงแนวโน้มสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการกำหนดทิศทางนโยบายในการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งระยะเร่งด่วนและระยะยาว รวมถึงมอบหมายหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมนำไปใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป

ข้อมูลประกอบการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนมาจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคม รวมถึงหน่วยงานที่มีบทบาทในการบันทึกและเก็บรวบรวมข้อมูลโดยตรง ประกอบด้วย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ สนข. ได้นำข้อมูลทางสถิติจากหน่วยงานและองค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการประกอบการเรียบเรียงข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการปกครอง กระทรวงสาธารณสุข องค์การอนามัยโลก และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน

ในการนี้ สนข. ขอขอบคุณหน่วยงานต่างๆ ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมได้ทาง <http://www.otp.go.th> หรือโทรศัพท์ 0 2215 1515 ต่อ 3021, 3025 โทรสาร 0 2216 7393

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย
กรกฎาคม 2564



ดาวน์โหลดรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน
ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2563 ได้ที่
shorturl.asia/bQlpP



สารบัญ

บทที่ 1	บทนำ.....	2
1.1	กล่าวนำ.....	2
1.2	วัตถุประสงค์ของการจัดทำรายงาน	4
1.3	อักษรย่อ	5
บทที่ 2	สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน	6
2.1	รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Status Report on Road Safety).....	6
2.2	ข้อมูล 3 ฐานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงสาธารณสุข	7
2.3	คดีอุบัติเหตุจราจรทางบก และรายงานเสียชีวิตในระบบ CRIMES	8
2.4	อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัด คค.	13
2.5	เปรียบเทียบสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่างระบบ CRIMES และระบบ TRAMS	23
2.6	อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ.....	23
2.7	สถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน	32
2.8	ดัชนีตัวชี้วัดความเสี่ยงและความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน	33
บทที่ 3	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	36
3.1	บทสรุป.....	36
3.2	ข้อเสนอแนะ.....	38

บทที่ 1

บทนำ

1.1 กล่าวนำ

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก ที่องค์การสหประชาชาติมุ่งแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่อง จากการรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ในปี พ.ศ. 2561 พบว่า ปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนทั่วโลกต่อปีสูงขึ้นเป็น 1.35 ล้านคน คิดเป็นค่าเฉลี่ยวันละ 3,700 คน ดังนั้น การดำเนินการตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนปี พ.ศ. 2554 – 2563 และเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ข้อที่ 3.6 ที่ตั้งเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนถนนลงครึ่งหนึ่ง ในปี พ.ศ. 2563 และรวมถึงข้อ 11.2 ที่ให้ความสำคัญกับการจัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ ปลอดภัย ในราคาที่สามารถจ่ายได้สำหรับทุกคน พัฒนา ความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะและคำนึงถึงกลุ่มสตรี เด็กผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573 ที่ยังไม่บรรลุผลตามเป้าหมายในปัจจุบัน

1.1.1 การประชุมสมัชชาสหประชาชาติครั้งที่ 64 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2553 ได้มีการรับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโกโดยประกาศในปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการพร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติได้จัดตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) พิจารณากำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามแนวทางของกรอบปฏิญญามอสโกข้างต้น

1.1.2 การประชุมระดับสูงด้านความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 2 (The Second Global High - Level Conference on Road Safety : Time for Result) เมื่อวันที่ 18 - 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 ที่ประชุมได้มีประกาศปฏิญญาบราซิลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (Brasilia Declaration on Road Safety) ประกาศ ณ กรุงบราซิล ประเทศบราซิล โดยกำหนดเสาหลักเพื่อใช้เป็นแนวทางในการลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

- 1) เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
- 2) เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย
- 3) เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย
- 4) เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
- 5) เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

1.1.3 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2560 ในการประชุมสมัชชาสหประชาชาติ ประเทศสมาชิกมีมติเห็นชอบ 12 เป้าหมายโลก ซึ่งได้เป็นกรอบสำคัญในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศสมาชิก ควบคู่ไปกับ 5 เสาหลัก ดังนี้

ตารางที่ 1 12 เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลัก	เป้าหมาย
เสาหลักที่ 1	1) ภายในปี พ.ศ. 2563 ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา
	2) ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า
เสาหลักที่ 2	3) ภายในปี พ.ศ. 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า
	4) ภายในปี พ.ศ. 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้ว ต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน
เสาหลักที่ 3	5) ภายในปี พ.ศ. 2573 ยานพาหนะใหม่และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น มาตรฐานความปลอดภัยที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า
เสาหลักที่ 4	6) ภายในปี พ.ศ. 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็วลง
	7) ภายในปี พ.ศ. 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100
	8) ภายในปี พ.ศ. 2573 เพิ่มสัดส่วนผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100
	9) ภายในปี พ.ศ. 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง
	10) ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่
	11) ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับรถและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้
	12) ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศจัดทำและบรรลุเป้าหมายระดับชาติ เพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก

1.1.4 การประชุมระดับสูงด้านความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3 (The Third Global Ministerial Conference on Road Safety : Achieving Global Goals 2030) เมื่อวันที่ 19 - 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 ณ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน ได้กำหนดวาระด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับทศวรรษถัดไป โดยรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) ได้ประกาศรับรองปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration) ที่จะสนับสนุนการดำเนินการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยอย่างเต็มกำลัง โดยปฏิญญาสตอกโฮล์ม

(Stockholm Declaration) มุ่งผลักดันให้บรรลุ Global Goal ในปี พ.ศ. 2573 มีมิติและความรับผิดชอบร่วมกัน มีสาระสำคัญ ดังนี้

- 1) คำมั่นสัญญาที่จะนำ 2030 agenda ผสมผสานกับนโยบายขององค์การสหประชาชาติ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน SDG ไปดำเนินการอย่างเต็มกำลัง
- 2) เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตามกรอบ SDG ข้อ 3.6 เพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573 (นับจากปี พ.ศ. 2563)
- 3) การดำเนินการตามกรอบแผนงาน Safe System
- 4) การผนวกเรื่องความปลอดภัยทางถนน และการจัดการอย่างเป็นระบบในการวางแผน การจัดการผังเมือง การออกแบบถนน การออกแบบการขนส่ง การขนส่งสาธารณะ การออกกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย ให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ผู้ใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกลุ่มเปราะบางทางถนน
- 5) เร่งรัดให้มีการพัฒนาระบบการเดินทางที่ประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ โดยส่งเสริมการเดินทางที่ใช้จักรยาน และระบบขนส่งมวลชน
- 6) ส่งเสริมให้นำเทคโนโลยีมาผนวกเข้ากับการพัฒนาทุกระยะของการดำเนินงาน เพื่อความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่การป้องกัน จนถึงการดูแลหลังเกิดเหตุ
- 7) มุ่งเน้นการจัดการด้วยความเร็ว การบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงการจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตชุมชน
- 8) สร้างความมั่นใจว่าภายในปี พ.ศ. 2573 รถทุกคันจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยตามมาตรฐาน
- 9) ผนวกมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการสร้างและบำรุงรักษาถนน
- 10) ให้ความสำคัญในการกำกับติดตามและรายงานผลความก้าวหน้าในการดำเนินงาน โดยยึดกรอบ 12 เป้าหมายโลกและตัวชี้วัดเป็นแนวทางการดำเนินงาน

1.2 วัตถุประสงค์ของการจัดทำรายงาน

- 1) เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการตัดสินใจจัดทำแผนงานและโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม
- 2) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการเสนอนโยบายและมาตรการในการลดอุบัติเหตุทางถนนและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้แก่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม
- 3) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาเสนอแนะกฎระเบียบและมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

1.3 อักษรย่อ

คค.	กระทรวงคมนาคม
สนข.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ขบ.	กรมการขนส่งทางบก
ทล.	กรมทางหลวง
ทช.	กรมทางหลวงชนบท
รพท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
กทพ.	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ขสมก.	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
บขส.	บริษัท ขนส่ง จำกัด
สธ.	กระทรวงสาธารณสุข
สตช.	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
WHO	World Health Organization หรือ องค์การอนามัยโลก
CRIMES	ระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
IDCC	ข้อมูล 3 ฐาน จากระบบ Injury Data Collaboration Center ของกระทรวงสาธารณสุข
TRAMS	Thailand Road Accident Management System หรือ ระบบรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

บทที่ 2

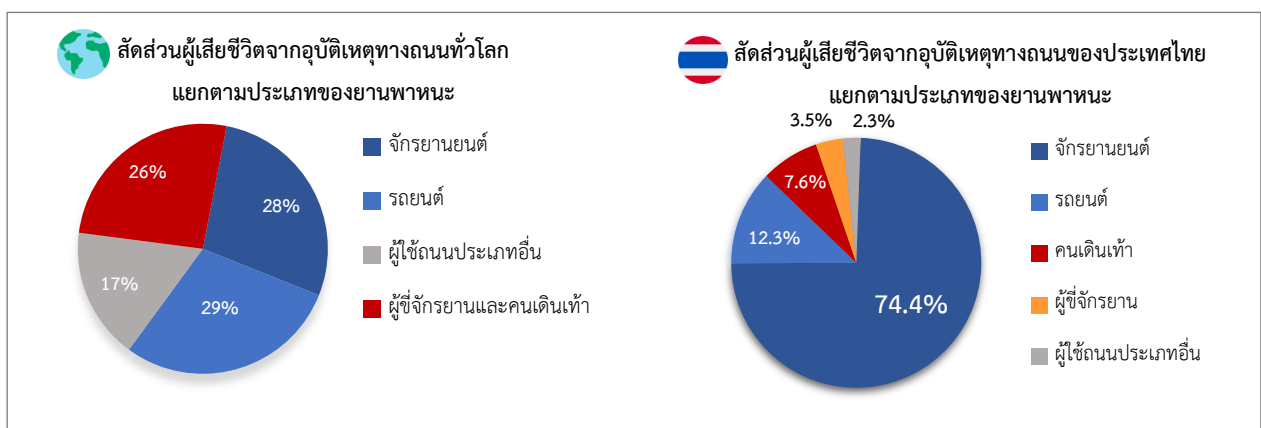
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน

2.1 รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Status Report on Road Safety)

ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2561 (Global Report on Road Safety 2018) โดย WHO พบว่า ปัจจุบันอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนเพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี โดยประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นลำดับที่ 9 ของโลก โดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน (เฉลี่ย 60 คนต่อวัน) สถานการณ์การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อยในภาพรวม โดยมีสถิติผู้เสียชีวิตลดลงจากเดิมจากประมาณการครั้งที่ผ่านมาขององค์การอนามัยโลก 2,000 คน แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและในภูมิภาคอาเซียน

สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก มีผู้เสียชีวิตจากรถยนต์มากที่สุด ร้อยละ 29 จากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 28 ที่เหลือเป็นผู้ขี่จักรยานและผู้เดินเท้า ร้อยละ 26 และผู้ใช้นนอื่นๆ ร้อยละ 17 ทั้งนี้ สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 รถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยาน ร้อยละ 3.5 และผู้ใช้นนอื่นๆ ร้อยละ 2.3 อย่างไรก็ตาม เป็นที่ชัดเจนว่าผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนของประเทศไทยมีจำนวนมากถึงสามในสี่ มีสาเหตุจากการขับขี่หรือซ้อนโดยสารรถจักรยานยนต์ 2 ล้อ (รวมถึงรถ 3 ล้อ) ซึ่งหากคิดสัดส่วนต่อจำนวนประชากรของประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ 1 ของโลก ประกอบกับจากสถิติการจดทะเบียนยานพาหนะของ ขบ. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 พบว่า ปัจจุบันมีการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจาก 21.40 ล้านคัน ในปี พ.ศ. 2562 เป็นจำนวน 21.57 ล้านคัน ในปี พ.ศ. 2563 จึงทำให้รถจักรยานยนต์มีส่วนมากที่สุดถึงร้อยละ 53.72 เมื่อเทียบกับรถจดทะเบียนสะสมประเภทอื่นตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

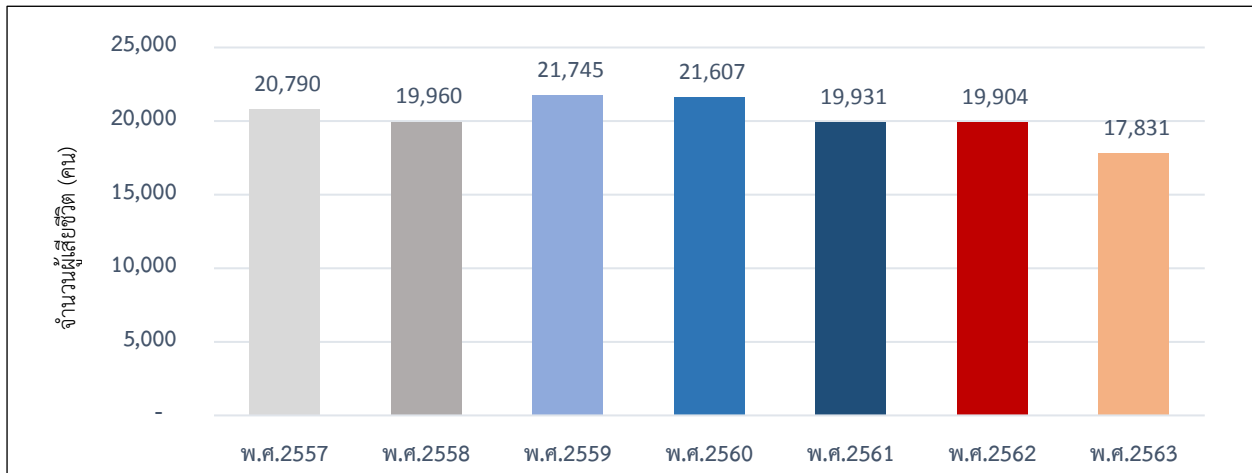
รูปที่ 1 ภาพรวมสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกและประเทศไทย



2.2 ข้อมูล 3 ฐานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงสาธารณสุข

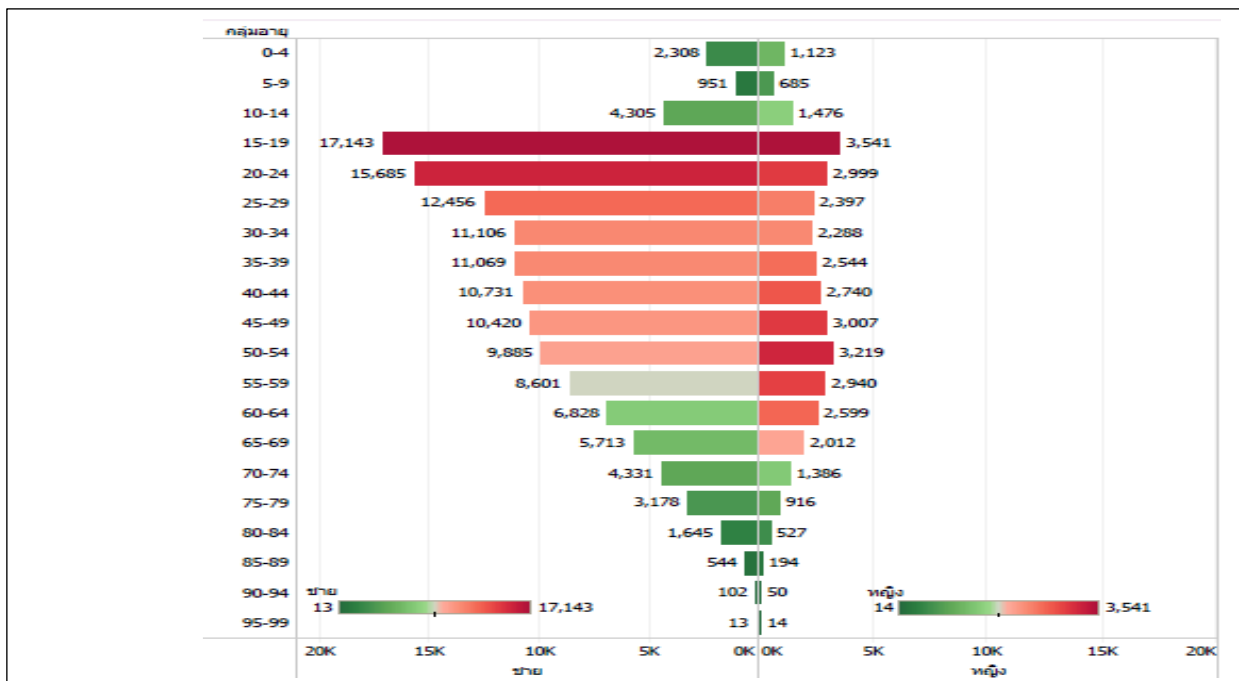
ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากระบบข้อมูล 3 ฐาน (IDCC) ของ สธ. พบว่า สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงลดลงเล็กน้อยในช่วง 7 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2557 - 2563) โดยรวมมีแนวโน้มที่ลดลง ในปี พ.ศ. 2563 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 17,831 ราย ลดลงร้อยละ 10.41 จากปี พ.ศ. 2562 ที่มีจำนวน 19,904 ราย

รูปที่ 2 ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย



ที่มา: ระบบ IDCC, สธ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 3 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแยกตามช่วงอายุและเพศ (ในช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2563)



ที่มา: ระบบ IDCC, สธ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในรอบ 10 ปีระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2563 ตามช่วงอายุและเพศ พบว่ากลุ่มเยาวชน ช่วงอายุระหว่าง 15 - 19 ปี เป็นช่วงอายุที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมมากที่สุด เป็นเพศชาย จำนวน 17,143 ราย และเพศหญิง จำนวน 3,541 ราย หากพิจารณาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในทุกช่วงอายุ พบว่า เพศชายเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิง และส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงาน (อายุ 15 - 59 ปี) ประกอบด้วย เพศชายรวมจำนวน 107,096 ราย (ร้อยละ 78.16 ของผู้เสียชีวิตเพศชายรวม) และหญิง รวมจำนวน 25,675 ราย (ร้อยละ 70.04 ของผู้เสียชีวิตเพศหญิงรวม)

2.3 คดีอุบัติเหตุจราจรทางบก และรายงานผู้เสียชีวิตในระบบ CRIMES

2.3.1 ภาพรวมสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้ง

ข้อมูลรายงานคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้งในปี พ.ศ. 2563 (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563) ถูกบันทึกในระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (CRIMES) พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนน 70,377 ครั้ง ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 7 ปี ร้อยละ 6.68 และลดลงจากปี พ.ศ. 2562 ร้อยละ 7.09

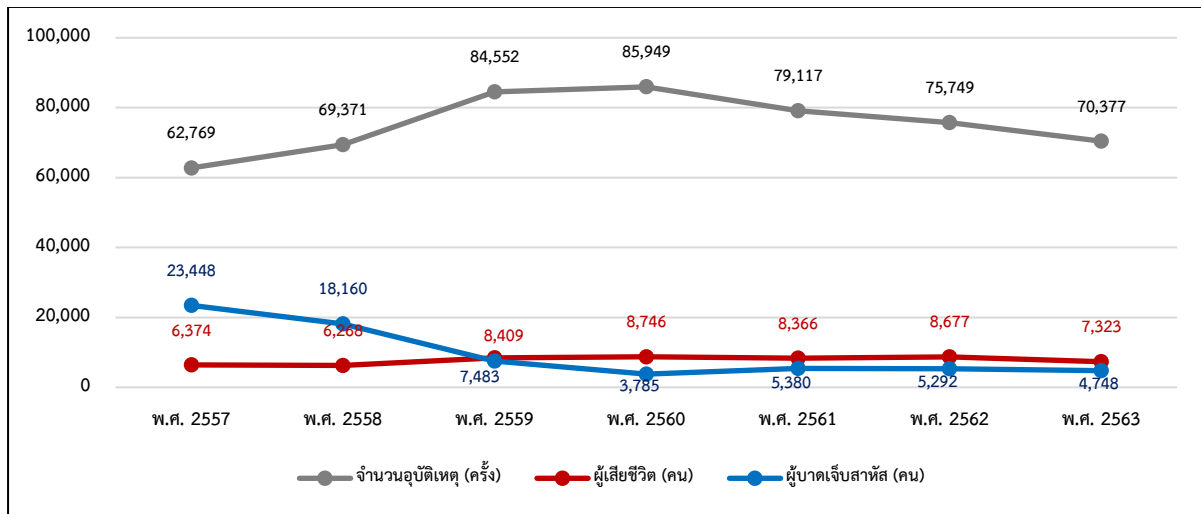
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้ง ประจำปี พ.ศ. 2563 พบว่ามีผู้เสียชีวิต 7,323 ราย ลดลงร้อยละ 15.60 หรือ 1,354 ราย จากปี พ.ศ. 2562 โดยมีผู้เสียชีวิตต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 7 ปี ร้อยละ 5.36 นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2563 มีผู้เสียชีวิตเพศชาย จำนวน 5,519 คน (ร้อยละ 75.37) ผู้เสียชีวิตเพศหญิง จำนวน 1,804 คน (ร้อยละ 24.63) เสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุ จำนวน 3,543 คน (ร้อยละ 48.38) และเสียชีวิตที่โรงพยาบาล จำนวน 3,780 คน (ร้อยละ 51.62) ผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวน 4,748 คน แม้ว่าจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสลดลงเล็กน้อยจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 544 คน (ร้อยละ 10.28) แต่เมื่อเทียบค่าเฉลี่ย 7 ปีแล้ว จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในปี พ.ศ. 2563 ลดลงอย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 51.34

ตารางที่ 2 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2563

รายการ	พ.ศ.							ค่าเฉลี่ย 7 ปี	เปรียบเทียบ	
	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563		พ.ศ. 2562 / พ.ศ. 2563	ค่าเฉลี่ย 7 ปี / พ.ศ. 2563
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	62,769	69,371	84,552	85,949	79,117	75,749	70,377	75,412	ลดลงร้อยละ 7.09	ลดลงร้อยละ 6.68
ผู้เสียชีวิต (ราย)	6,374	6,268	8,409	8,746	8,366	8,677	7,323	7,738	ลดลงร้อยละ 15.60	ลดลงร้อยละ 5.36
ผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	23,448	18,160	7,483	3,785	5,380	5,292	4,748	9,757	ลดลงร้อยละ 10.28	ลดลงร้อยละ 51.34

ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 4 อุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2563



ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

2.3.2 จำนวนคน/ยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

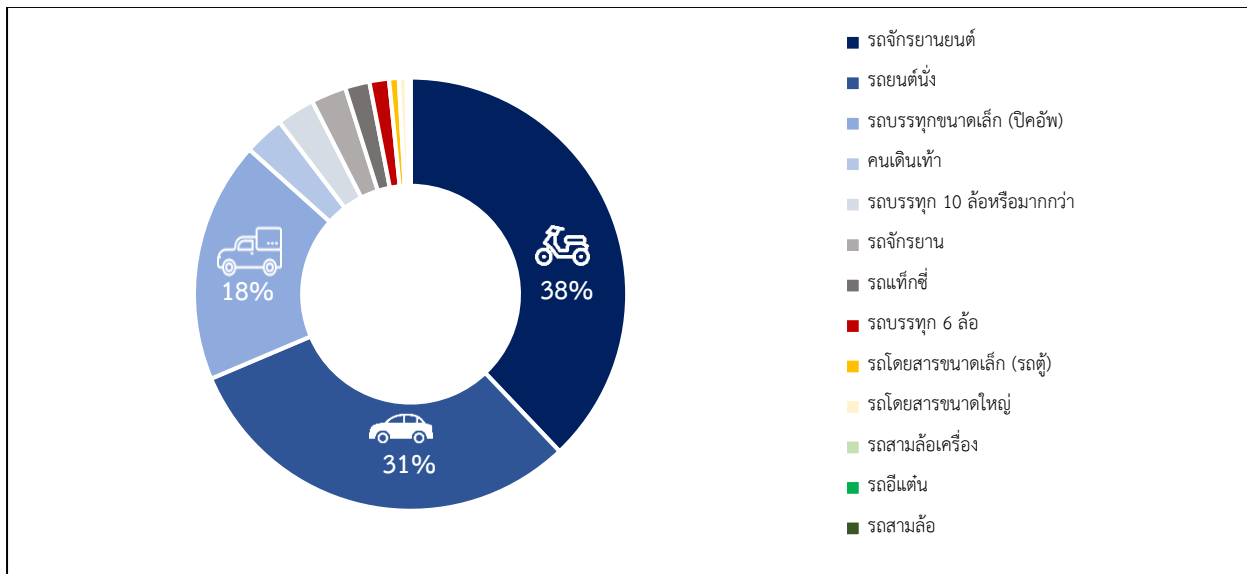
ในปี พ.ศ. 2563 จำนวนคนเดินเท้าและยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้งและถูกบันทึกไว้ในระบบ CRIMES มีจำนวน 183,634 คน พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ตามลำดับ สำหรับยานพาหนะอื่นๆ เป็นข้อมูลที่ไม่ได้ระบุประเภทของยานพาหนะไว้

ตารางที่ 3 อุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2563 จำแนกตามประเภทยานพาหนะ

ลำดับ	ยานพาหนะ	จำนวนอุบัติเหตุที่ถูกบันทึก (คน/คัน)
1	รถจักรยานยนต์	35,146
2	รถยนต์นั่ง	28,450
3	รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)	16,702
4	คนเดินเท้า	2,779
5	รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า	2,648
6	รถจักรยาน	2,432
7	รถแท็กซี่	1,690
8	รถบรรทุก 6 ล้อ	1,352
9	รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	674
10	รถโดยสารขนาดใหญ่	532
11	รถสามล้อเครื่อง	194
12	รถอีแต่น	43
13	รถสามล้อ	34
14	อื่นๆ	90,958
รวม		183,634

ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 5 อุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2563 จำแนกตามประเภทยานพาหนะ



ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

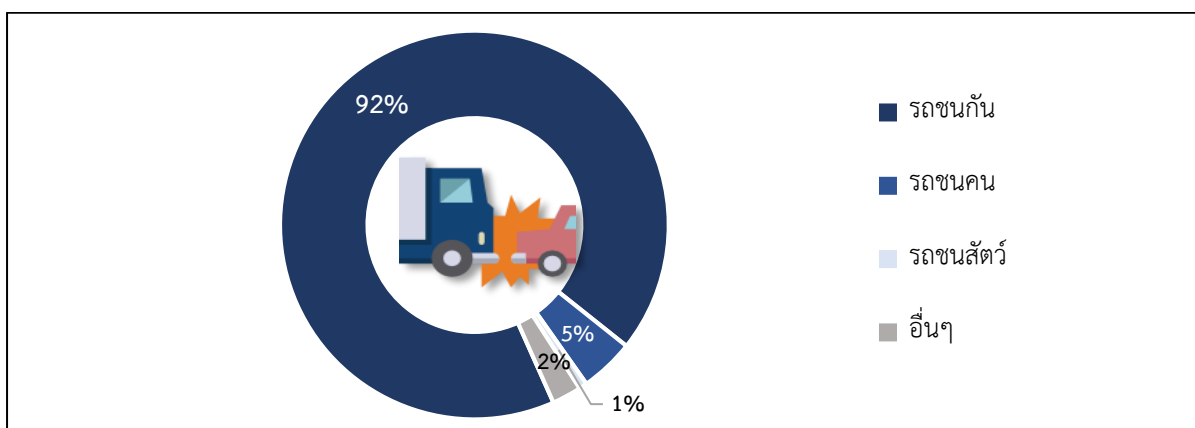
2.3.3 รายงานมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุของปี พ.ศ. 2563 ได้จำแนกลักษณะการชนออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ ลักษณะทั่วไปของการชน ลักษณะการชนสาเหตุจากบุคคล สาเหตุจากอุปกรณ์ สาเหตุจากสภาพแวดล้อม และสาเหตุจากไฟจราจรและป้ายบอกทาง โดยสถิติสาเหตุหลักสรุปได้ ดังนี้

(1) ลักษณะทั่วไปของการชน

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากลักษณะการชนที่ถูกบันทึก การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในลักษณะการชนระหว่างรถกับรถเป็นสาเหตุหลัก ในจำนวนคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่ได้รับแจ้ง โดยเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 92 เทียบกับเหตุการณ์การชนระหว่างรถกับคน (ร้อยละ 5) การชนในลักษณะอื่นๆ (ร้อยละ 2) และการชนระหว่างรถกับสัตว์ (ร้อยละ 1)

รูปที่ 6 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากลักษณะทั่วไปของการชน

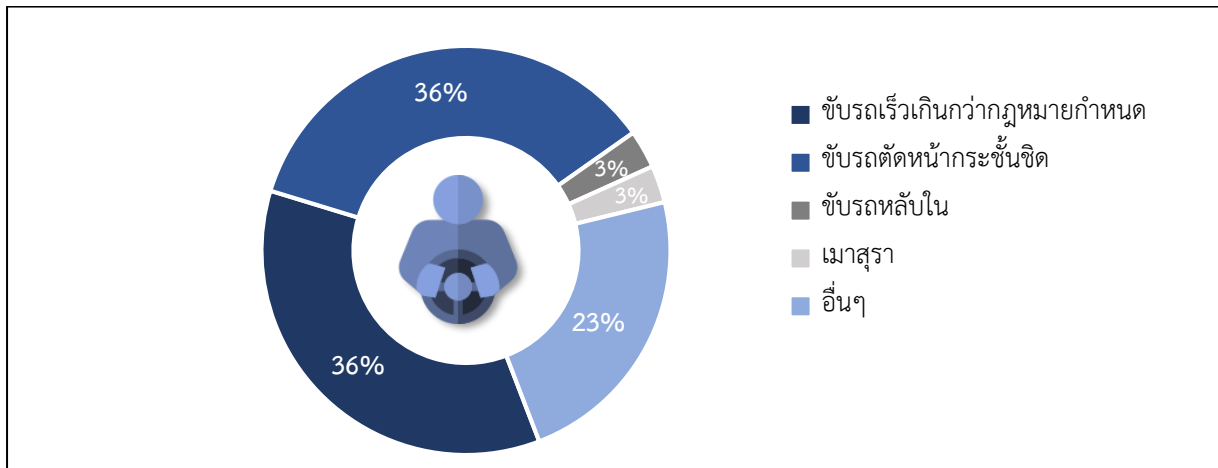


ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

(2) สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคล

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคล พบว่า การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดและการขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีสัดส่วน ร้อยละ 36 เท่ากัน รองลงมา ได้แก่ สาเหตุอื่นๆ (ร้อยละ 23) การหลับในขณะขับรถ (ร้อยละ 3) และเมาสุรา (ร้อยละ 3)

รูปที่ 7 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคล

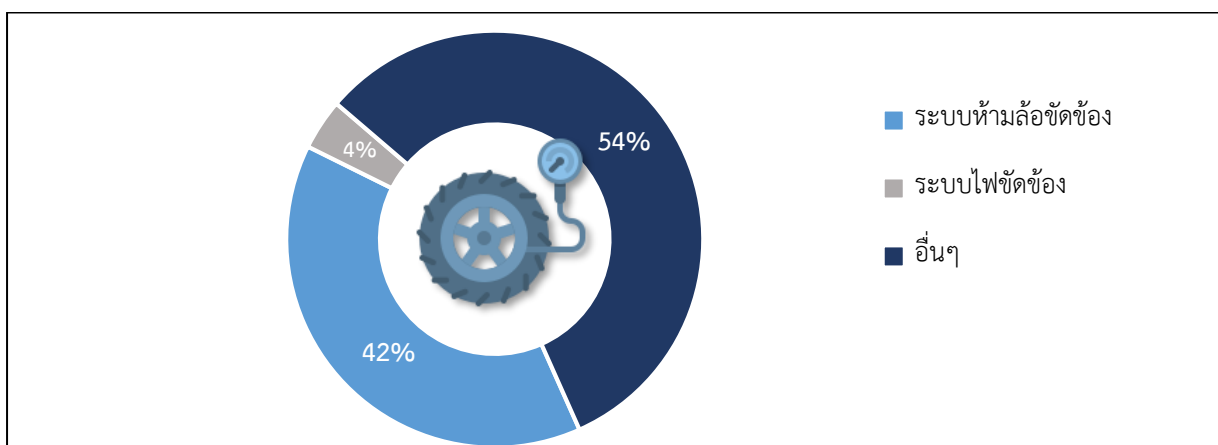


ที่มา: ระบบ CRIMES, สดช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

(3) สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากอุปกรณ์

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากอุปกรณ์ พบว่า สาเหตุจากอุปกรณ์อื่นๆ เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 54 รองลงมา ได้แก่ ระบบห้ามล้อขัดข้อง (ร้อยละ 42) และสาเหตุจากระบบไฟขัดข้อง (ร้อยละ 4)

รูปที่ 8 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากอุปกรณ์

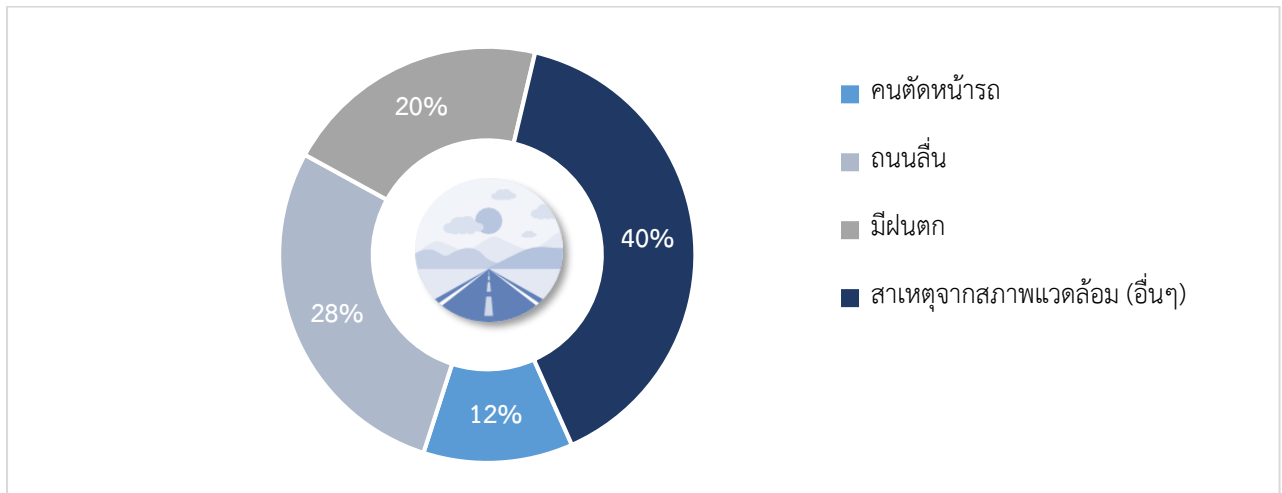


ที่มา: ระบบ CRIMES, สดช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

(4) สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม ในลักษณะอื่นๆ ที่ไม่ได้ระบุรายละเอียดไว้ในระบบ เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ (ร้อยละ 40) รองลงมา ได้แก่ สาเหตุของถนนลื่น (ร้อยละ 28) สาเหตุจากมีฝนตก (ร้อยละ 20) และสาเหตุจากคนตัดหน้ารถ (ร้อยละ 12)

รูปที่ 9 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม

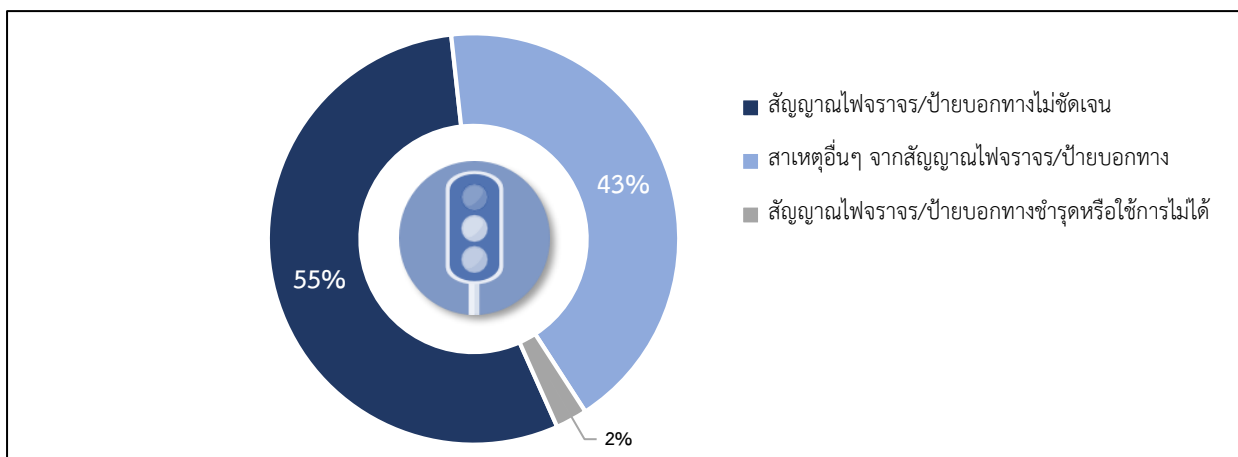


ที่มา: ระบบ CRIMES, สดช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

(5) สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง พบว่า สัญญาณไฟจราจร และป้ายบอกทางไม่ชัดเจน เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ (ร้อยละ 55) รองลงมา ได้แก่ สาเหตุอื่นๆ จากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง (ร้อยละ 43) และสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางชำรุดหรือใช้การไม่ได้ (ร้อยละ 2)

รูปที่ 10 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากสัญญาณไฟจราจร/ป้ายบอกทาง



ที่มา: ระบบ CRIMES, สดช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

จากข้อมูลรายงานมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในระบบ CRIMES ปี พ.ศ. 2563 สามารถสรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้

- การเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นไปในลักษณะการชนระหว่างรถกับรถ ซึ่งมีความสอดคล้องกับสัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)
- การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดและการขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ยังคงเป็นมูลเหตุสันนิษฐานอันดับต้นๆ ด้านปัจจัยที่มีสาเหตุจากบุคคลที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- ระบบห้ามล้อและระบบไฟขัดข้องเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุจากอุปกรณ์
- ถนนลื่น ฝนตกและคนตัดหน้ารถ เป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม
- สัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางไม่ชัดเจน เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดของมูลเหตุสันนิษฐานหลักจากไฟจราจรและป้ายบอกทาง

2.4 อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัด คค.

ที่ผ่านมา คค. ได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยได้กำหนดนโยบายและมอบหมายหน่วยงานในสังกัดให้ความสำคัญและเข้มงวดกับปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตลอดทั้งปีโดยเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาวต่อเนื่องตั้งแต่ 4 วันขึ้นไป เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การห้ามเสพของมึนเมาและการไม่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งการเร่งรัดแก้ไขปัญหาบริเวณจุดเสี่ยงจุดอันตราย เป็นต้น ตลอดจนมีการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานวิชาการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง

2.4.1 ระยะเวลาในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัด คค.

ถนนของประเทศไทยมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 702,576.547 กิโลเมตร ถนนส่วนใหญ่ร้อยละ 85.60 อยู่ในความดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งกำกับดูแลโดยกระทรวงมหาดไทยและกรุงเทพมหานคร รวมเป็นระยะทาง 601,427.24 กิโลเมตร สำหรับถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีระยะทาง 101,149.31 กิโลเมตร หรือประมาณร้อยละ 14.40 ของถนนทั่วประเทศ ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดินในความดูแลของ ทล. ระยะทาง 51,950.06 กิโลเมตร ทางหลวงชนบทในความดูแลของ ทช. ระยะทาง 48,974.65 กิโลเมตร และทางพิเศษในความรับผิดชอบ กทพ. ระยะทาง 224.60 กิโลเมตร นอกจากนี้ ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564 ประเทศไทยมีทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 4,814.53 กิโลเมตร เป็นทางเดี่ยวระยะทาง 3,391.69 กิโลเมตร ทางคู่และทางสามระยะทาง 658.06 กิโลเมตร

รูปที่ 11 ระยะทางในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัด คค.

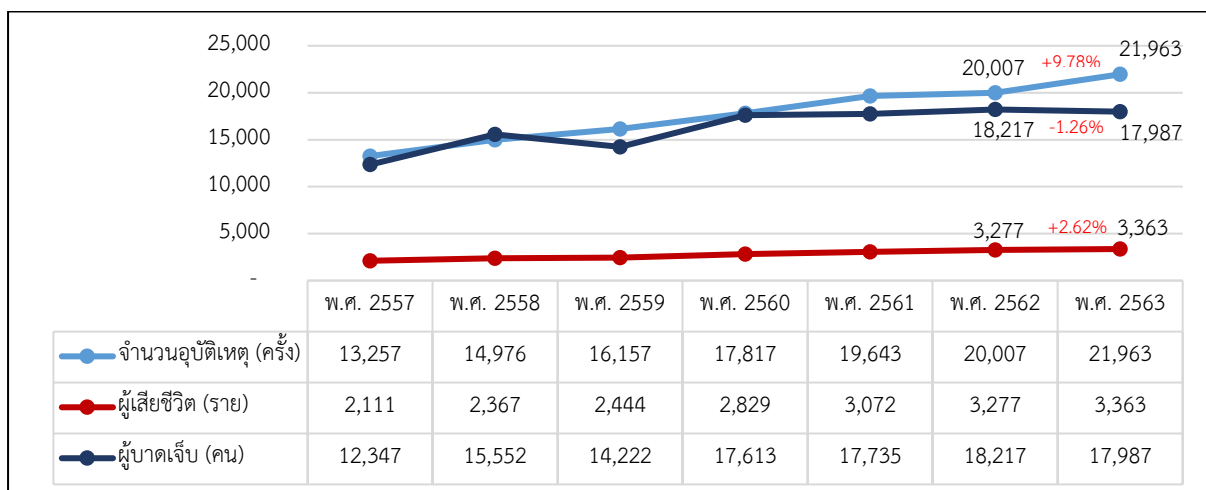


ที่มา : สนข. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

2.4.2 ภาพรวมอุบัติเหตุบนโครงข่าย คค.

ระบบ TRAMS ได้รายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ปี พ.ศ. 2563 พบว่ามีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนรวม 21,963 ครั้ง โดยมีผู้เสียชีวิต 3,363 ราย และมีผู้บาดเจ็บ 17,987 คน สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ดังกล่าว มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วง 7 ปีที่ผ่านมา และเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2562 โดยจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.78 จำนวนผู้เสียชีวิต เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.62 และจำนวนผู้บาดเจ็บ ลดลงร้อยละ 1.26

รูปที่ 12 ภาพรวมอุบัติเหตุบนโครงข่าย คค.



ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

2.4.3 สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค.

สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ส่วนใหญ่เกิดบนสายทางในความรับผิดชอบของ ทล. และ ทช. เมื่อจำแนกตามประเภทของยานพาหนะ สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. สูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ (ร้อยละ 35.64) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (ร้อยละ 32.63) และรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 14.65) สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

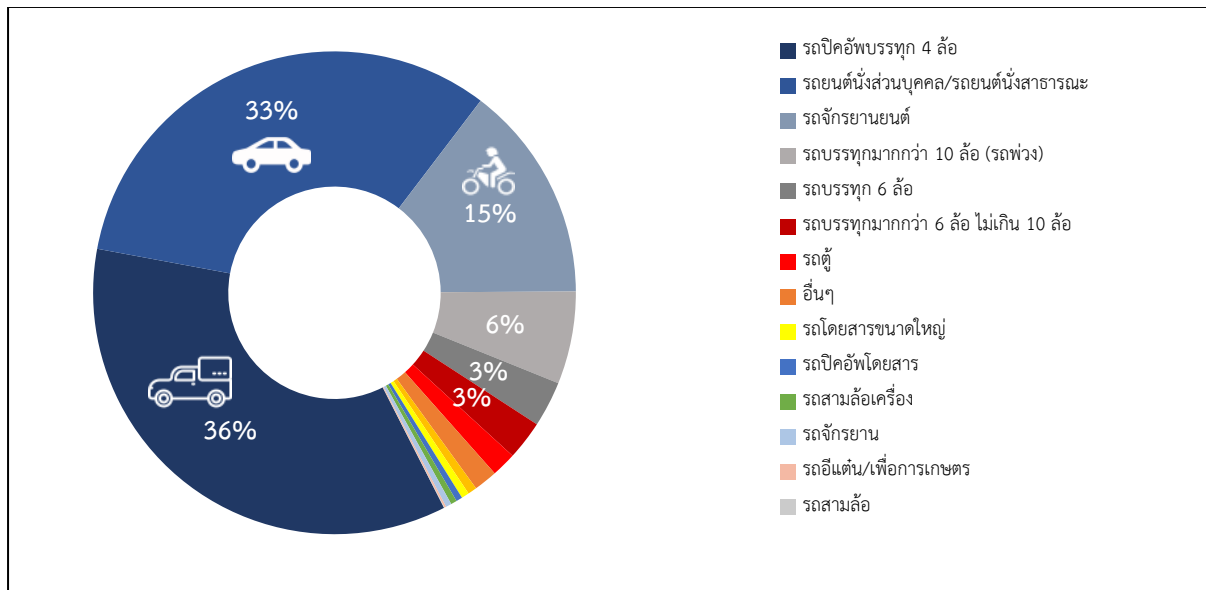
- ทางหลวงแผ่นดินมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะสูงสุด 47,872 คัน ทั้งนี้ เนื่องจากเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างเมืองและระหว่างจังหวัด ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าโดยใช้รถยนต์ รถปิคอัพ และรถบรรทุกมีสัดส่วนที่สูงกว่า เมื่อเทียบกับสายทางในความรับผิดชอบของ คค. ประเภทอื่นๆ
- รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ เป็นยานพาหนะที่มีอุบัติเหตุสูงสุด โดยส่วนใหญ่เกิดบนถนนทางหลวง 17,519 คัน ในขณะที่ทางหลวงชนบทมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงสุด 1,054 คัน ทั้งนี้ อาจมีสาเหตุจากทางหลวงชนบทเชื่อมต่อกับแหล่งชุมชนและย่านที่พักอาศัยของเมือง จึงทำให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อสัญจรเป็นจำนวนมาก
- สำหรับการขนส่งสินค้า พบว่า รถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินมากที่สุด รองลงมาคือทางพิเศษและทางหลวงชนบทตามลำดับ

ตารางที่ 4 สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค.

ลำดับ	รายการ		จำนวนคันที่เกิดอุบัติเหตุ					
			ทล.	ทช.	กทพ.	ขสมก	รฟท.	รวม
1	รถจักรยาน	จำนวน	108	88	-	-	-	196
		ร้อยละ	0.21	0.17	0.00	0.00	0.00	0.39
2	รถจักรยานยนต์	จำนวน	6,380	1,054	-	2	4	7,440
		ร้อยละ	12.56	2.08	0.00	0.00	0.01	14.65
3	รถสามล้อ	จำนวน	11	6	-	-	-	17
		ร้อยละ	0.02	0.01	0.00	0.00	0.00	0.03
4	รถสามล้อเครื่อง	จำนวน	201	5	-	-	-	206
		ร้อยละ	0.40	0.21	0.00	0.00	0.00	0.41
5	รถอีแต่น/เพื่อการเกษตร	จำนวน	44	16	-	-	-	60
		ร้อยละ	0.09	0.03	0.00	0.00	0.00	0.12
6	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ	จำนวน	15,937	632	-	-	5	16,574
		ร้อยละ	31.38	1.24	0.00	0.00	0.01	32.63
7	รถตู้	จำนวน	798	19	29	-	-	846
		ร้อยละ	1.57	0.04	0.06	0.00	0.00	1.67
8	รถปิคอัพโดยสาร	จำนวน	111	103	-	-	1	215
		ร้อยละ	0.22	0.20	0.00	0.00	0.00	0.42
9	รถโดยสารขนาดใหญ่	จำนวน	257	2	4	-	-	263
		ร้อยละ	0.51	0.00	0.01	0.00	0.00	0.52
10	รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ	จำนวน	17,519	285	291	-	6	18,101
		ร้อยละ	34.49	0.56	0.57	0.00	0.01	35.64
11	รถบรรทุก 6 ล้อ	จำนวน	1,488	38	39	-	-	1,565
		ร้อยละ	2.93	0.07	0.08	0.00	0.00	3.08
12	รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ ไม่เกิน 10 ล้อ	จำนวน	1,266	38	35	-	-	1,339
		ร้อยละ	2.49	0.07	0.07	0.00	0.00	2.64
13	รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ (รถพ่วง)	จำนวน	3,030	74	62	-	1	3,167
		ร้อยละ	5.97	0.15	0.12	0.00	0.00	6.23
14	อื่นๆ	จำนวน	722	32	51	-	-	805
		ร้อยละ	1.42	0.06	0.10	0.00	0.00	1.58
รวม		จำนวน	47,872	2,392	511	2	17	50,794
		ร้อยละ	94.25	4.91	1.01	0.00	0.03	100.00

ที่มา : ระบบ TRAMS,คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 13 สัดส่วนอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ปี พ.ศ. 2563 แยกตามประเภทยานพาหนะ

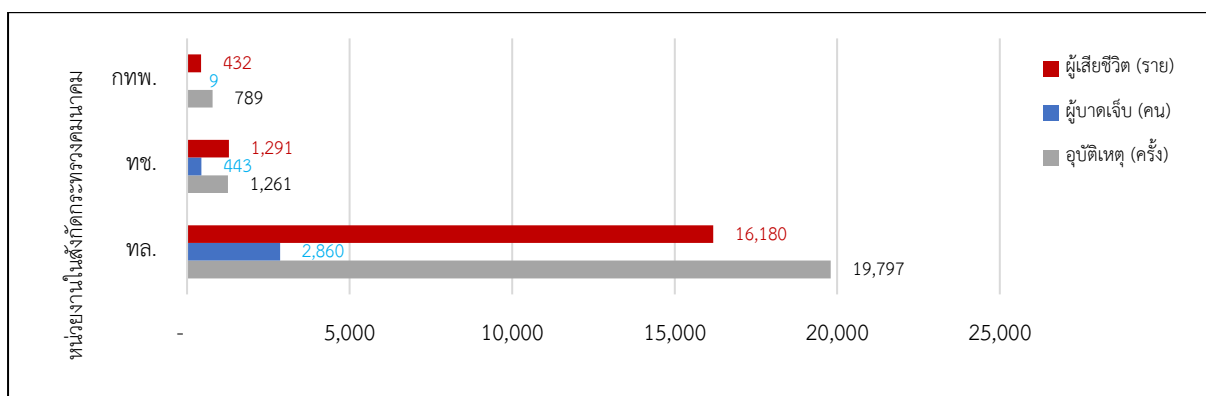


ที่มา : ระบบ TRAMS,คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

2.4.4 อุบัติเหตุทางถนนแยกตามความรับผิดชอบของหน่วยงานใน คค. พ.ศ. 2563

อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นจำแนกตามความรับผิดชอบของหน่วยงานของ คค. ในปี พ.ศ. 2563 พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตทางถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในสายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทล. และ ทช. ตามลำดับ จากสถิติอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 21,963 ครั้ง เป็นอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินถึงร้อยละ 90.14 และเป็นอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ร้อยละ 5.74 จากสถิติดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า ระยะทาง จำนวนช่องจราจร รวมถึงปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าอาจมีความสัมพันธ์โดยตรงกับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน

รูปที่ 14 อุบัติเหตุทางถนนแยกตามความรับผิดชอบของหน่วยงานของ คค. ในปี พ.ศ. 2563



ที่มา : ระบบ TRAMS,คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

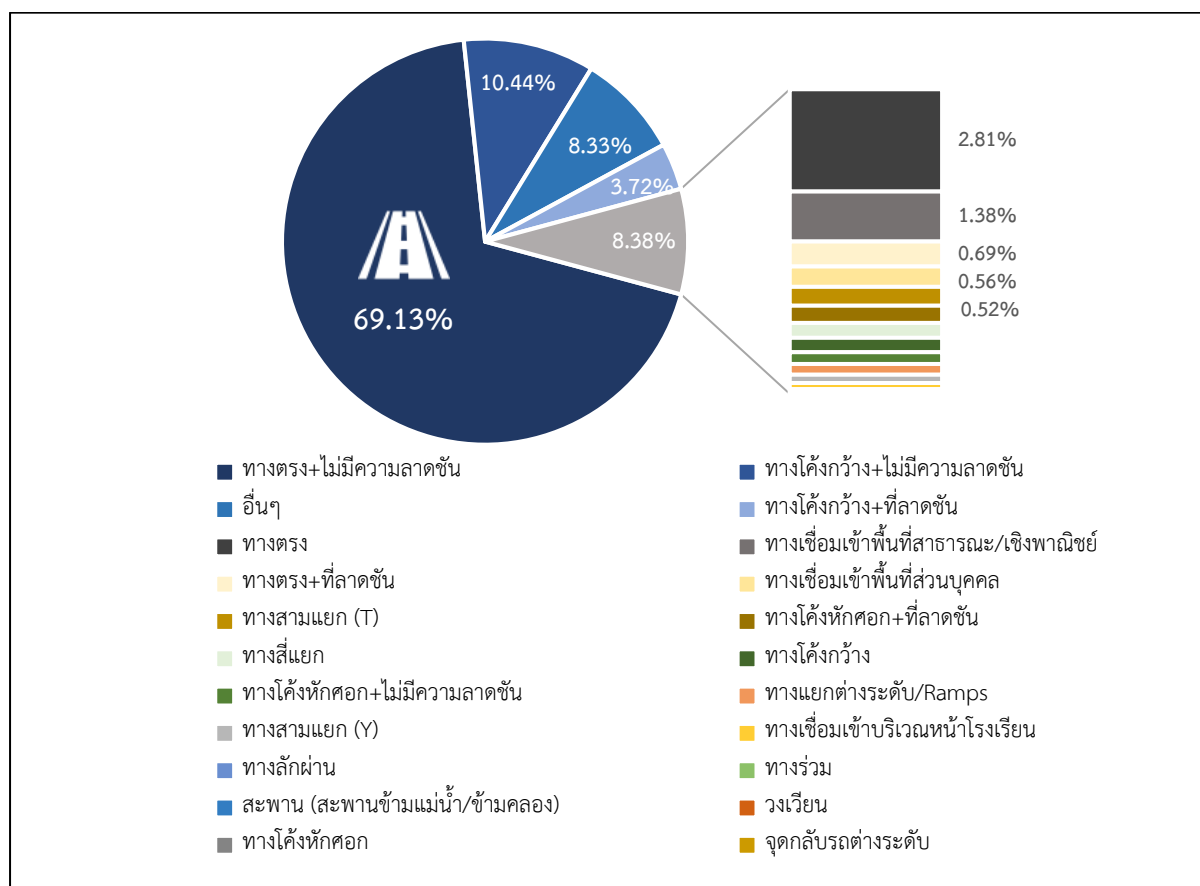
2.4.5 ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ. 2563 สามารถสรุปสถิติสำคัญจากจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 21,963 ครั้ง สรุปได้ ดังนี้

(1) ภาพรวมของลักษณะเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับแรก บนถนนโครงข่ายของ คค. ได้แก่ อุบัติเหตุบนทางตรงที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 15,182 ครั้ง (ร้อยละ 69.13) อุบัติเหตุบนทางโค้งกว้างที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 2,294 ครั้ง (ร้อยละ 10.45) อุบัติเหตุบนทางโค้งกว้างที่ลาดชัน จำนวน 817 ครั้ง (ร้อยละ 3.72) อุบัติเหตุบนทางตรง จำนวน 618 ครั้ง (ร้อยละ 2.81) และอุบัติเหตุบนทางเชื่อมเข้าพื้นที่สาธารณะ/เชิงพาณิชย์ จำนวน 302 ครั้ง (ร้อยละ 1.38) โดยลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ สูงสุด 3 ลำดับแรกข้างต้นส่วนใหญ่เกิดขึ้นในสายทางที่รับผิดชอบโดย ทล.

(2) สำหรับสายทางที่รับผิดชอบโดย ทช. พบว่า ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบริเวณทางตรงที่ไม่มีความลาดชันหรือเป็นที่ราบ (641 ครั้ง) บริเวณทางโค้งที่ไม่มีความลาดชันหรือเป็นที่ราบ (248 ครั้ง) และบริเวณทางแยก (114 ครั้ง) ตามลำดับ นอกจากนี้ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ มักเป็นอุบัติเหตุบนทางตรง (546 ครั้ง) มากกว่าที่จะเกิดอุบัติเหตุบนทางโค้ง (70 ครั้ง)

รูปที่ 15 ภาพรวมลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2563



ที่มา : ระบบ TRAMS,คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

ตารางที่ 5 ภาพรวมลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2563

ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)						ร้อยละ
	ทล.	ทข.	กทพ.	ขสมก.	รฟท.	รวม	
ทางตรง+ไม่มีความลาดชัน	14,541	641	0	0	0	15,182	69.125
ทางโค้งกว้าง+ไม่มีความลาดชัน	2,046	248	0	0	0	2,294	10.445
ทางโค้งกว้าง+ที่ลาดชัน	768	49	0	0	0	817	3.720
ทางตรง	0	15	546	10	47	618	2.814
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่สาธารณะ/เชิงพาณิชย์	302	0	0	0	0	302	1.375
ทางตรง+ที่ลาดชัน	131	20	0	0	0	151	0.688
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่ส่วนบุคคล	123	0	0	0	0	123	0.560
ทางสามแยก (T)	0	114	0	0	0	114	0.519
ทางโค้งหักศอก+ที่ลาดชัน	92	12	0	0	0	104	0.474
อื่นๆ	1,711	0	75	1	42	1,829	8.327
ทางสี่แยก	0	90	0	0	0	90	0.410
ทางโค้งกว้าง	0	12	70	0	5	87	0.396
ทางโค้งหักศอก+ไม่มีความลาดชัน	42	29	0	0	0	71	0.323
ทางแยกต่างระดับ/Ramps	0	4	61	0	0	65	0.296
ทางสามแยก (Y)	0	22	28	0	0	50	0.228
ทางเชื่อมเข้าบริเวณหน้าโรงเรียน	37	0	0	0	0	37	0.168
ทางลักผ่าน	0	0	0	0	11	11	0.050
ทางร่วม	0	0	9	0	0	9	0.041
สะพาน (สะพานข้ามแม่น้ำ/ข้ามคลอง)	3	0	0	0	0	3	0.014
วงเวียน	0	3	0	0	0	3	0.014
ทางโค้งหักศอก	0	1	0	0	0	1	0.005
จุดกลับรถต่างระดับ	0	1	0	0	0	1	0.005
ทางคนเดินเท้า	1	0	0	0	0	1	0.005
รวม	19,797	1,261	789	11	105	21,963	100.00

ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

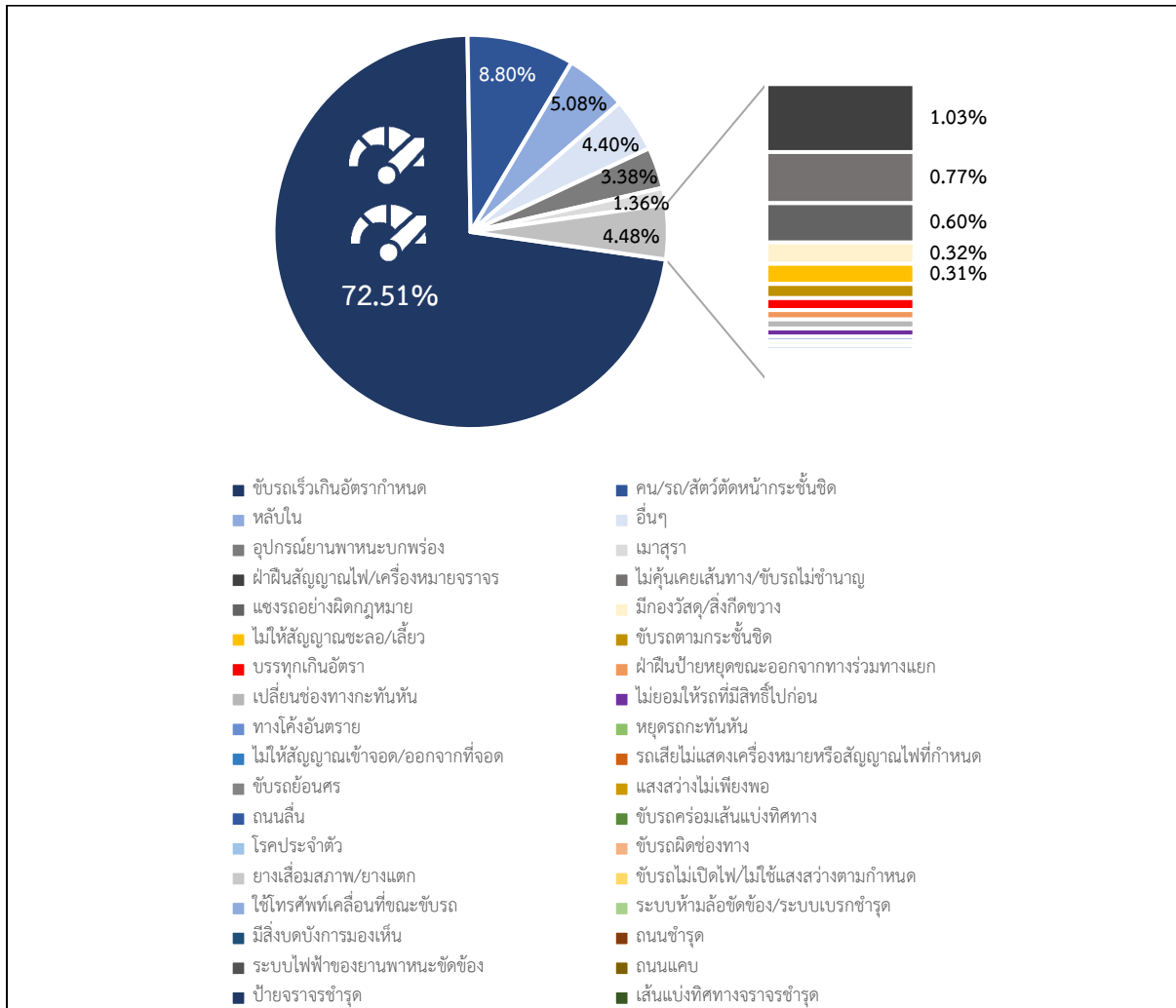
2.4.6 มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2563 สามารถสรุปสถิติสำคัญจากจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 21,963 ครั้ง ได้ดังนี้

(1) มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ 72.51) คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด (ร้อยละ 8.80) หลับใน (ร้อยละ 5.08) อุปกรณ์บกพร่อง (ร้อยละ 3.38) และเมาสุรา (ร้อยละ 1.36) ทั้งนี้มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับแรกข้างต้นส่วนใหญ่เกิดขึ้นในสายทางที่รับผิดชอบของ ทล. เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของทางหลวงแผ่นดินที่คุณภาพสูงและหลายช่องจราจรเอื้อต่อการใช้ความเร็วในการขับรถ จึงอาจมีแนวโน้มที่ผู้ขับรถจะใช้ความเร็วเกินกำหนดได้บนทางหลวงแผ่นดินมากกว่าถนนประเภทอื่น

(2) สำหรับสายทางที่รับผิดชอบโดย ทช. พบว่า **ข้อบกพร่องเกินกำหนด**เป็นมูลเหตุสัณนิฐานหลัก รองลงมา ได้แก่ **เมาสุรา และคนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด** ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากสายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทช. มีการเชื่อมต่อกับแหล่งชุมชนและที่อยู่อาศัย

รูปที่ 16 ภาพรวมมูลเหตุสัณนิฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2563



ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

ตารางที่ 6 มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2563

จำนวนอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุจำแนกตาม มูลเหตุที่สันนิษฐาน	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)							ลำดับ
	ทล.	ทข.	กทพ.	ขสมก.	รฟท.	รวม	ร้อยละ	
ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด	15,299	625	0	1	0	15,925	72.508	1
คน/รถ/สัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด	1,803	129	0	1	0	1,933	8.801	2
หลับใน	1,071	45	0	0	0	1,116	5.081	3
อื่นๆ	64	1	789	7	105	966	4.398	4
อุปกรณ์ยานพาหนะบกพร่อง	734	8	0	0	0	742	3.378	5
เมาสุรา	156	142	0	0	0	298	1.357	6
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	223	3	0	0	0	226	1.029	7
ไม่คุ้นเคยเส้นทาง/ขับรถไม่ชำนาญ	119	51	0	0	0	170	0.774	8
แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	103	27	0	1	0	131	0.596	9
มีกองวัสดุ/สิ่งกีดขวาง	65	5	0	1	0	71	0.323	10
ไม่ให้สัญญาณชะลอ/เลี้ยว	60	7	0	0	0	67	0.305	11
ขับรถตามกระชั้นชิด	0	47	0	0	0	47	0.214	12
บรรทุกเกินอัตรา	40	0	0	0	0	40	0.182	13
ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก	10	21	0	0	0	31	0.141	14
เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	0	30	0	0	0	30	0.137	15
ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	21	6	0	0	0	27	0.123	16
ทางโค้งอันตราย	0	15	0	0	0	15	0.068	17
หยุดรถกะทันหัน	0	14	0	0	0	14	0.064	18
ไม่ให้สัญญาณเข้าจอด/ออกจากที่จอด	11	3	0	0	0	14	0.064	19
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟที่กำหนด	12	0	0	0	0	12	0.055	20
ขับรถย้อนศร	0	11	0	0	0	11	0.050	21
แสงสว่างไม่เพียงพอ	0	11	0	0	0	11	0.050	22
ถนนลื่น	0	10	0	0	0	10	0.046	23
ขับรถक्रमเส้นแบ่งทิศทาง	0	10	0	0	0	10	0.046	24
โรคประจำตัว	0	9	0	0	0	9	0.041	25
ขับรถผิดช่องทาง	3	5	0	0	0	8	0.036	26
ยางเสื่อมสภาพ/ยางแตก	0	6	0	0	0	6	0.027	27
ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	3	2	0	0	0	5	0.023	28
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	0	3	0	0	0	3	0.014	29
ระบบห้ามล้อขัดข้อง/ระบบเบรกชำรุด	0	3	0	0	0	3	0.014	30
มีสิ่งบดบังการมองเห็น	0	2	0	0	0	2	0.009	31
ถนนชำรุด	0	2	0	0	0	2	0.009	32
ระบบไฟฟ้าของยานพาหนะขัดข้อง	0	2	0	0	0	2	0.009	33
ถนนแคบ	0	2	0	0	0	2	0.009	34
ป้ายจราจรชำรุด	0	1	0	0	0	1	0.005	35
เส้นแบ่งทิศทางจราจรชำรุด	0	1	0	0	0	1	0.005	36
ไม่มีป้ายจราจร	0	1	0	0	0	1	0.005	37
ระบบสัญญาณไฟจราจรขัดข้อง	0	1	0	0	0	1	0.005	38
รวม	19,797	1,261	789	11	105	21,963	100.00	

ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

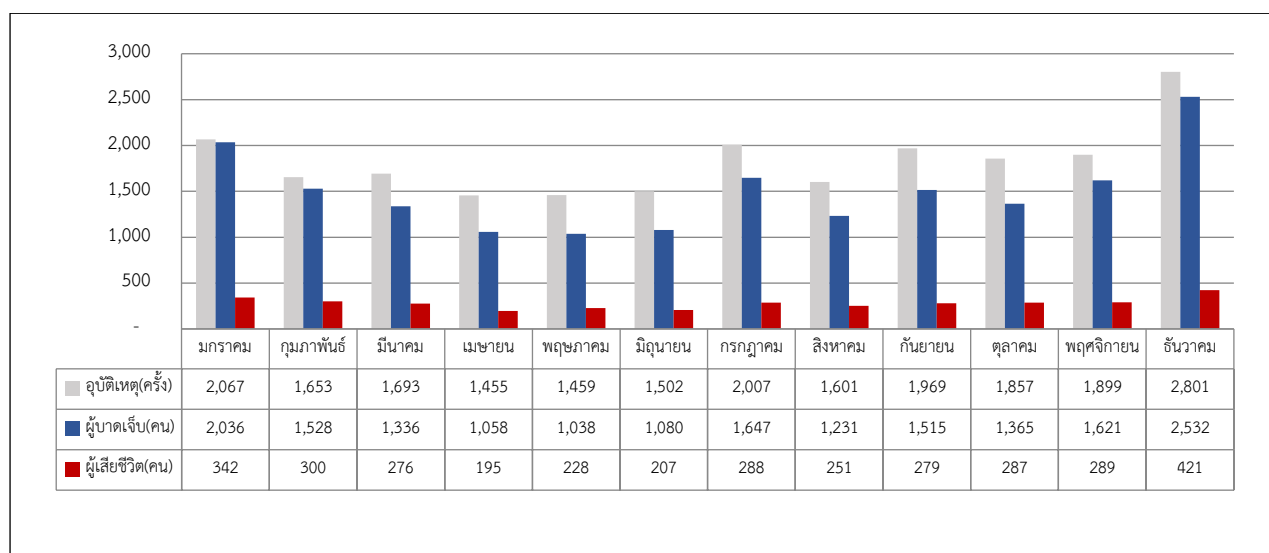
2.4.7 สรุปข้อมูลอุบัติเหตุรายเดือน ปี พ.ศ. 2563

จากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในช่วงเดือนมกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2563 ในช่วงระหว่างเวลา 00.01 - 24.00 น. มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 21,963 ครั้ง สถิติผู้บาดเจ็บรวม 17,987 คน และสถิติผู้เสียชีวิตรวม 3,363 ราย สรุปได้ดังนี้

(1) อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนส่วนใหญ่เกิดในช่วงเทศกาลสำคัญของประเทศไทย ได้แก่ เทศกาลปีใหม่ในช่วงเดือนธันวาคมถึงเดือนมกราคม แต่เทศกาลสงกรานต์ในช่วงเดือนเมษายนมีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับเดือนอื่นๆ เนื่องจากมีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2563 ในช่วงการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19)

(2) จากสถิติในช่วงเดือนที่มีเทศกาลปีใหม่ มีจำนวนผู้บาดเจ็บจำนวนมาก บ่งชี้ว่า การเกิดอุบัติเหตุบนถนนในแต่ละครั้งมีแนวโน้มที่จะมีผู้บาดเจ็บหลายราย ทั้งนี้ อุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมากนั้น มาจากหลายกรณี เช่น อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะ การชนของยานพาหนะหลายคัน การชนที่รุนแรง เป็นต้น ซึ่งอุบัติเหตุกรณีเหล่านี้มักส่งผลกระทบต่อสังคมในวงกว้าง โดยเฉพาะในประเด็นของความเชื่อมั่นในความปลอดภัยของการขนส่งสาธารณะ

รูปที่ 17 สถิติข้อมูลอุบัติเหตุบนถนนในช่วงเดือนมกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2563

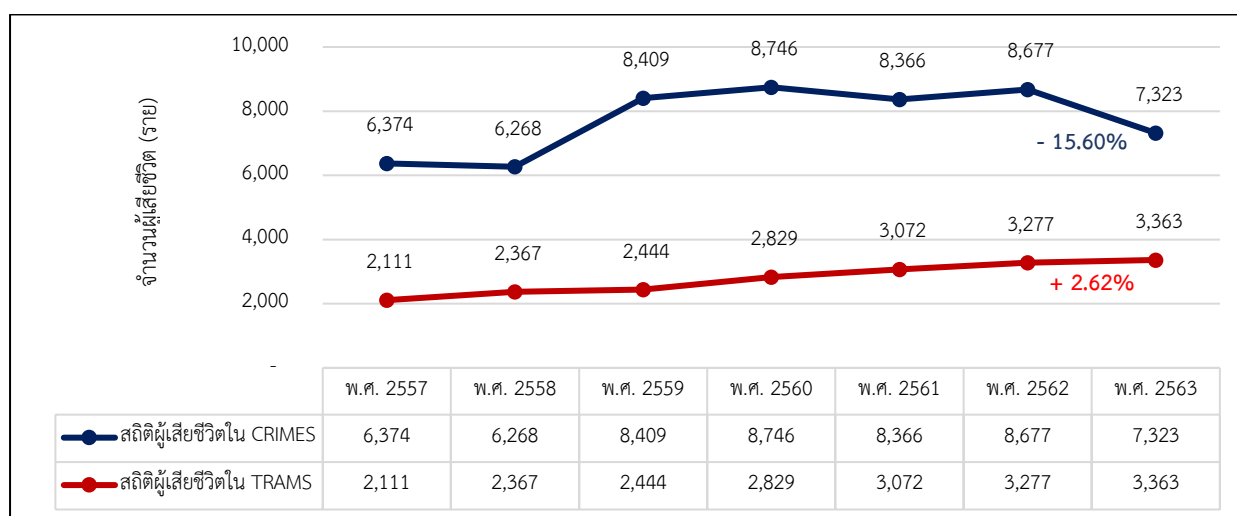


ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

2.5 เปรียบเทียบสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่างระบบ CRIMES และระบบ TRAMS

การเปรียบเทียบสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งประเทศจากคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของ สตช. ในระบบ CRIMES และสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในระบบ TRAMS ช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2557 - 2563 พบว่า ในภาพรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2563 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งประเทศจากคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของ สตช. ลดลง ในขณะที่อุบัติเหตุบนถนนของ คค. เพิ่มขึ้น เนื่องจากการลดลงของจำนวนอุบัติเหตุของถนนอื่นๆ อาทิ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งนี้ การวิเคราะห์แนวโน้มของสถานการณ์ในเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค. ยังจำเป็นที่จะต้องมีการบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนร่วมกับข้อมูลที่บันทึกไว้โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น กระทรวงสาธารณสุข บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และหน่วยกู้ชีพ เป็นต้น

รูปที่ 18 สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระบบ CRIMES และ TRAMS ระหว่างปี พ.ศ. 2557 - 2563



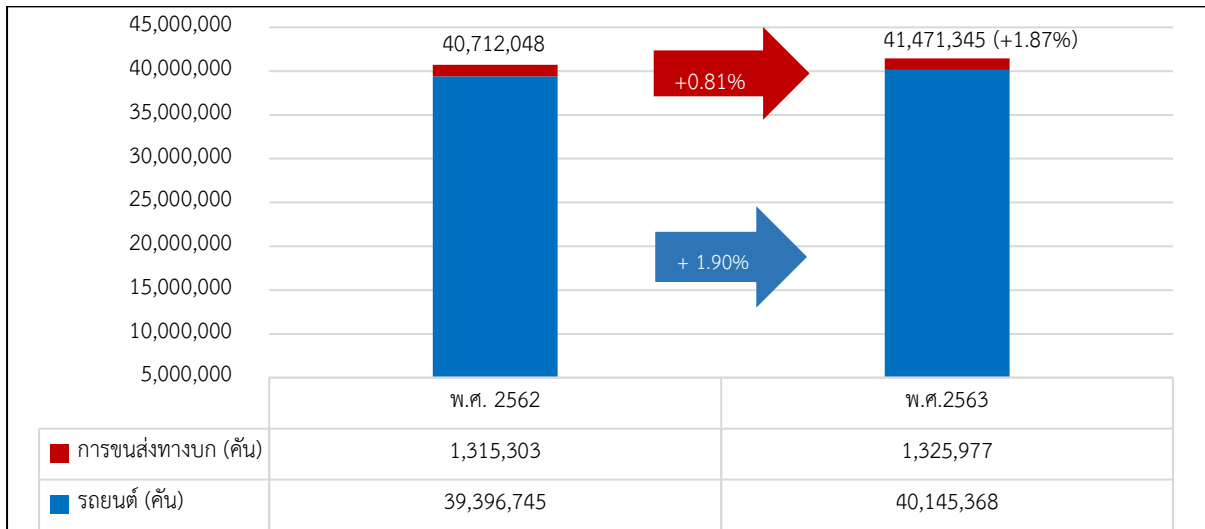
ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

2.6 อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ

2.6.1 จำนวนรถจดทะเบียน

จากรายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2563 ของกรมขนส่งทางบก จำนวนรถจดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวนทั้งสิ้น 41,471,345 คัน เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คิดเป็นร้อยละ 1.87

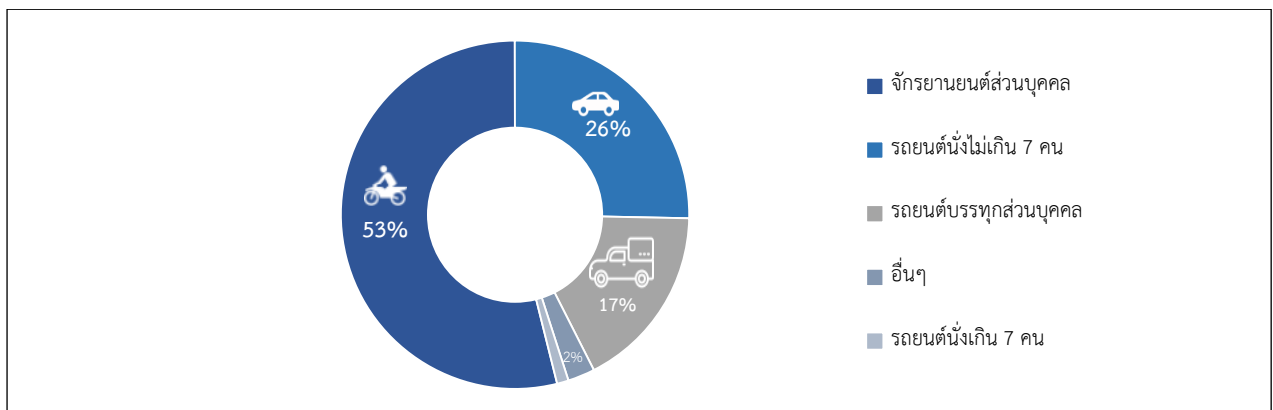
รูปที่ 19 จำนวนรถจดทะเบียนสะสม



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2564

รถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ สะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวนทั้งสิ้น 40,145,368 คัน เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คิดเป็นร้อยละ 1.90 ประเภทรถที่จดทะเบียนสะสมมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (รย.12) มีจำนวนทั้งสิ้น 21,396,980 คัน คิดเป็นร้อยละ 53.30 ของจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์สะสมทั่วประเทศ รองลงมา คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1) และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) ตามลำดับ

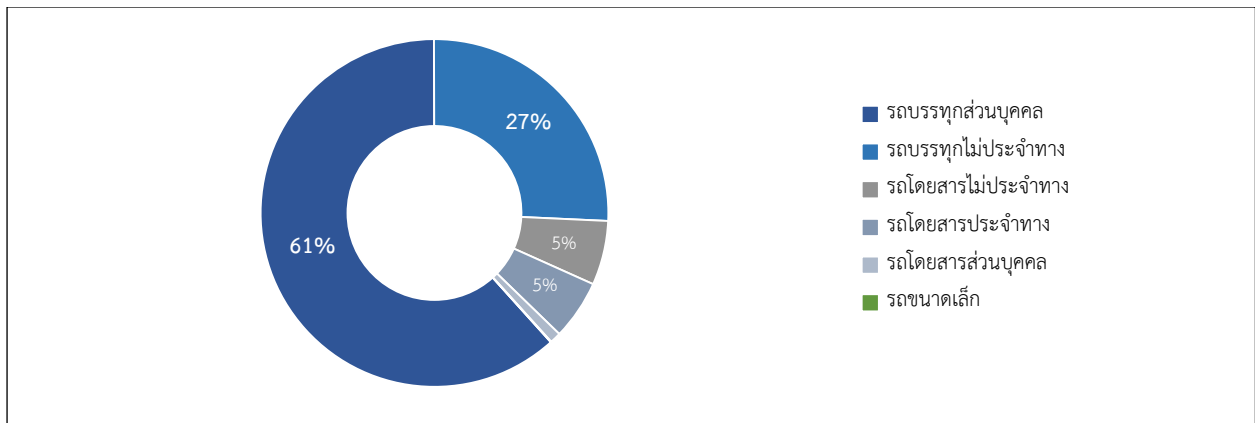
รูปที่ 20 จำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2564

รถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,325,977 คัน เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คิดเป็นร้อยละ 0.81 โดยประเภทรถที่จดทะเบียนสะสมมากที่สุด คือ รถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวนทั้งสิ้น 812,444 คัน คิดเป็นร้อยละ 61.27 ของจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกสะสมทั่วประเทศ รองลงมา คือ รถบรรทุกไม่ประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง ตามลำดับ

รูปที่ 21 จำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2564

จำนวนรถโดยสารทั่วประเทศจำแนกตามประเภทการประกอบการที่จดทะเบียนสะสม พบว่าจำนวนรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทาง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีอัตราเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 5.66 และ ร้อยละ 12.15 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถโดยสารที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ในขณะเดียวกันจำนวนรถโดยสารส่วนบุคคลมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.67

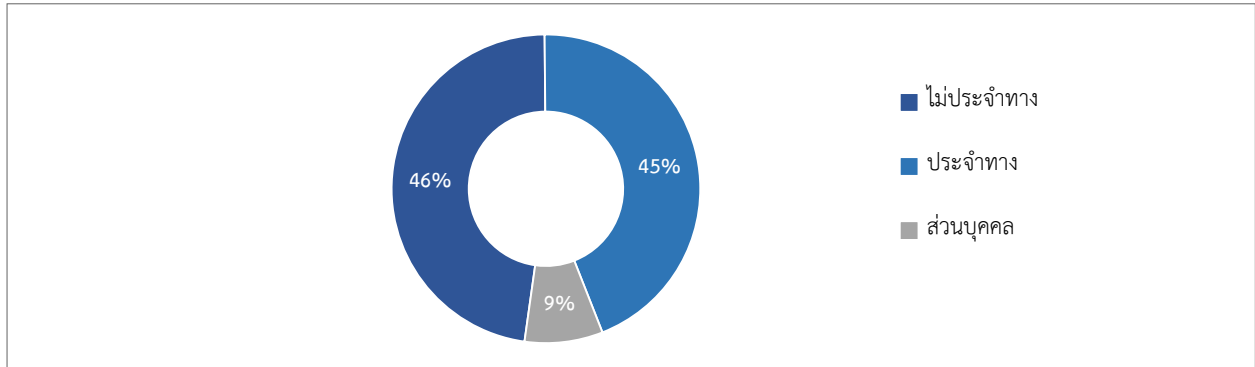
ตารางที่ 7 เปรียบเทียบจำนวนรถโดยสารจำแนกตามมาตรฐานรถและประเภทการประกอบการที่จดทะเบียนสะสม

มาตรฐานรถ	ประเภทการประกอบการ								
	รถโดยสารประจำทาง (คัน)			รถโดยสารไม่ประจำทาง (คัน)			รถโดยสารส่วนบุคคล (คัน)		
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	ร้อยละการเปลี่ยนแปลง	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	ร้อยละการเปลี่ยนแปลง	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	ร้อยละการเปลี่ยนแปลง
ปรับอากาศพิเศษ	3,232	3,162	-2.17	7,123	7,057	-0.93	316	310	-1.90
ปรับอากาศ ชั้น 2	7,420	6,998	-5.69	9,815	8,401	-14.41	2,046	2,143	+4.74
รถตู้ปรับอากาศ	13,049	11,784	-9.69	38,065	30,897	-18.83	1,503	1,531	+1.86
ไม่มีเครื่องปรับอากาศ	46,876	44,578	-4.90	17,757	16,928	-4.67	8,819	8,931	+1.27
รถสองชั้น	1,717	1,659	-3.38	5,457	5,408	-0.90	72	72	-
รถพ่วง	-	-	-	1	1	-	2	2	-
รถกึ่งพ่วง	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถโดยสารเฉพาะกิจ	-	-	-	269	262	-2.60	626	620	-0.96
ไม่ระบุ	592	577	-2.53	117	101	-13.68	124	125	+0.81
รวม	72,886	68,758	-5.66	78,604	69,055	-12.15	13,508	13,734	+1.67

ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2564

เมื่อพิจารณาสัดส่วนรถโดยสารจำแนกตามประเภทประกอบการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 พบว่า รถโดยสารไม่ประจำทาง มีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.57 รองลงมา คือ รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 45.37 และรถโดยสารส่วนบุคคล ร้อยละ 9.06 ตามลำดับ

รูปที่ 22 รถโดยสารจำแนกตามประเภทการประกอบการที่จดทะเบียนสะสม



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2564

2.6.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารทั่วประเทศ

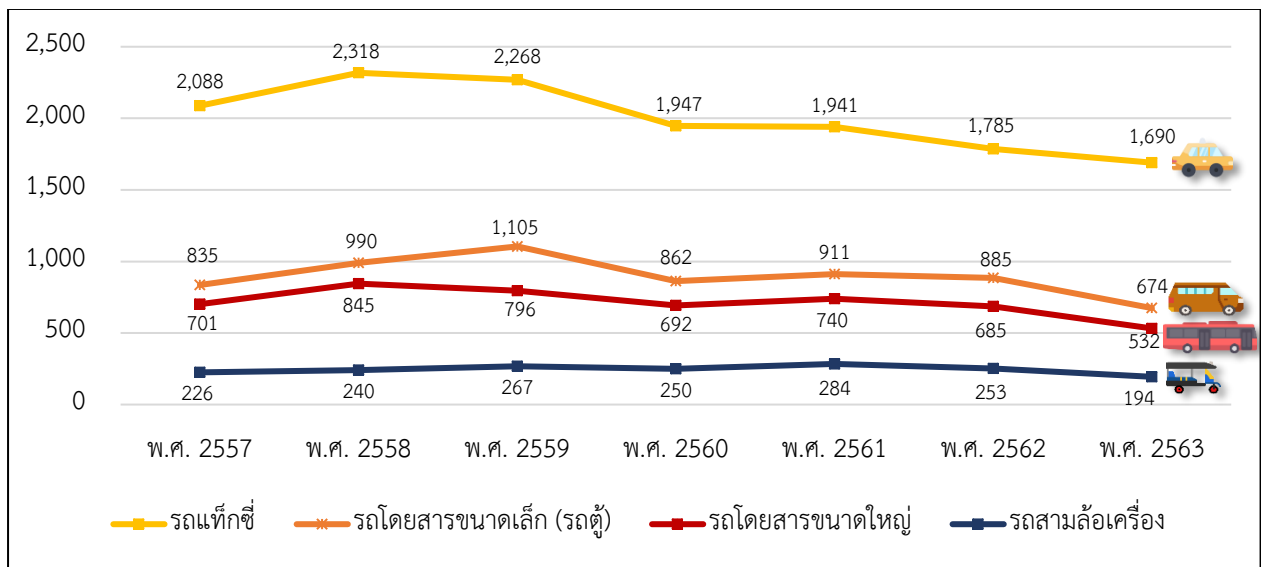
ข้อมูล สถข. ได้แบ่งประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย รถสามล้อเครื่อง รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถแท็กซี่ พบว่า ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารทั้งประเทศ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2559 อย่างไรก็ตามมีแนวโน้มที่ลดลงในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2563 ซึ่งในปี พ.ศ. 2563 มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากรถโดยสารทั้งประเทศ จำนวน 3,090 คัน ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 518 คัน คิดเป็นร้อยละ 14.36 โดยเกิดอุบัติเหตุจากรถแท็กซี่มากที่สุด จำนวน 1,690 คัน คิดเป็นร้อยละ 54.69 รองลงมาคือ รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) จำนวน 674 คัน คิดเป็นร้อยละ 21.81 และรถโดยสารขนาดใหญ่ จำนวน 532 คัน คิดเป็นร้อยละ 17.22

ตารางที่ 8 อุบัติเหตุนรถโดยสารทั้งประเทศ พ.ศ. 2557 - 2563

ประเภทรถ	จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)							สัดส่วนประเภทรถ	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2562/ พ.ศ. 2563
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563		
รถแท็กซี่	2,088	2,318	2,268	1,947	1,941	1,785	1,690	54.69	ลดลงร้อยละ 5.32
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	835	990	1,105	862	911	885	674	21.81	ลดลงร้อยละ 23.84
รถโดยสารขนาดใหญ่	701	845	796	692	740	685	532	17.22	ลดลงร้อยละ 22.34
รถสามล้อเครื่อง	226	240	267	250	284	253	194	6.28	ลดลงร้อยละ 23.32
รวม	3,850	4,393	4,436	3,751	3,876	3,608	3,090	100.00	ลดลงร้อยละ 14.36

ที่มา: ระบบ CRIMES, สถข. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 23 อุบัติเหตุรถโดยสารทั่วประเทศ พ.ศ. 2557 - 2563



ที่มา: ระบบ CRIMES, สดช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

2.6.3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะของ คค.

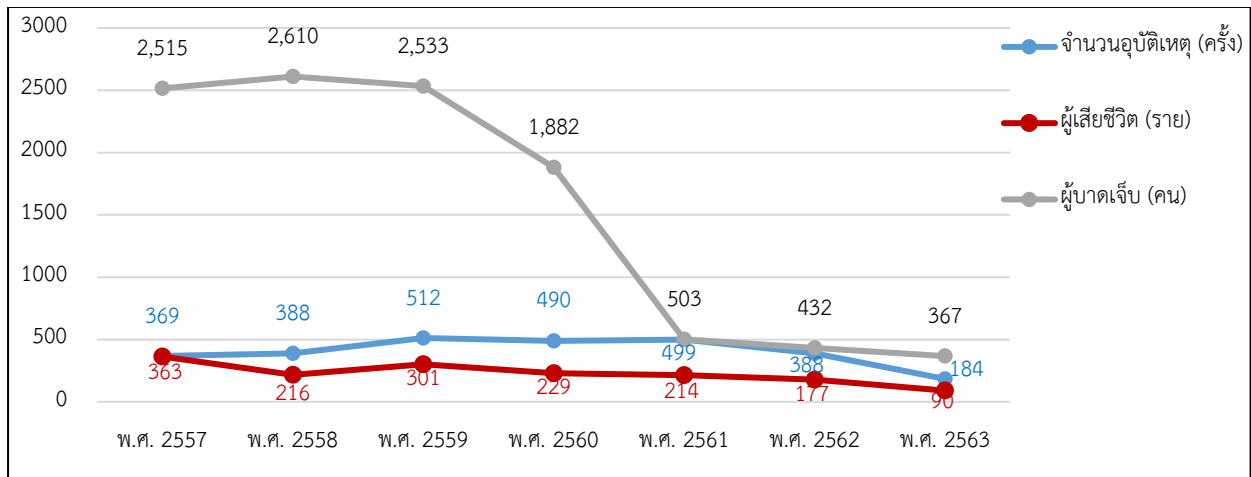
ข้อมูลการรายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของ ขบ. พบว่า รถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2561 และมีแนวโน้มลดลงในปี พ.ศ. 2562 - 2563 สำหรับในปี พ.ศ. 2563 เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 184 ครั้ง ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 204 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 52.58 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 90 ราย ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 87 ราย คิดเป็นร้อยละ 49.15 และมีผู้บาดเจ็บ จำนวน 367 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 15.05 อนึ่ง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2563 ขบ. ได้พัฒนาระบบรายงานอุบัติเหตุแยกประเภทของผู้บาดเจ็บ โดยมีการเก็บข้อมูลเฉพาะผู้บาดเจ็บที่มีการ Admit เข้าโรงพยาบาล จึงส่งผลให้ข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บในปี พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2563 ลดลงจากปี พ.ศ. 2560 เป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 9 อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2557 - 2563 (คมนาคม)

รายการ	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2562 / พ.ศ. 2563
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	369	388	512	490	499	388	184	ลดลงร้อยละ 52.58
ผู้เสียชีวิต (ราย)	363	216	301	229	214	177	90	ลดลงร้อยละ 49.15
ผู้บาดเจ็บ (คน)	2,515	2,610	2,533	1,882	503	432	367	ลดลงร้อยละ 15.05
หมายเหตุ: เนื่องจาก ในปี พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2563 ขบ. มีการพัฒนาระบบรายงานอุบัติเหตุโดยแยกประเภทของผู้บาดเจ็บ เก็บข้อมูลเฉพาะที่มีการ Admit เข้าโรงพยาบาล ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการรวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย								

ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 24 อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2557 - 2563 (คมนาคม)



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

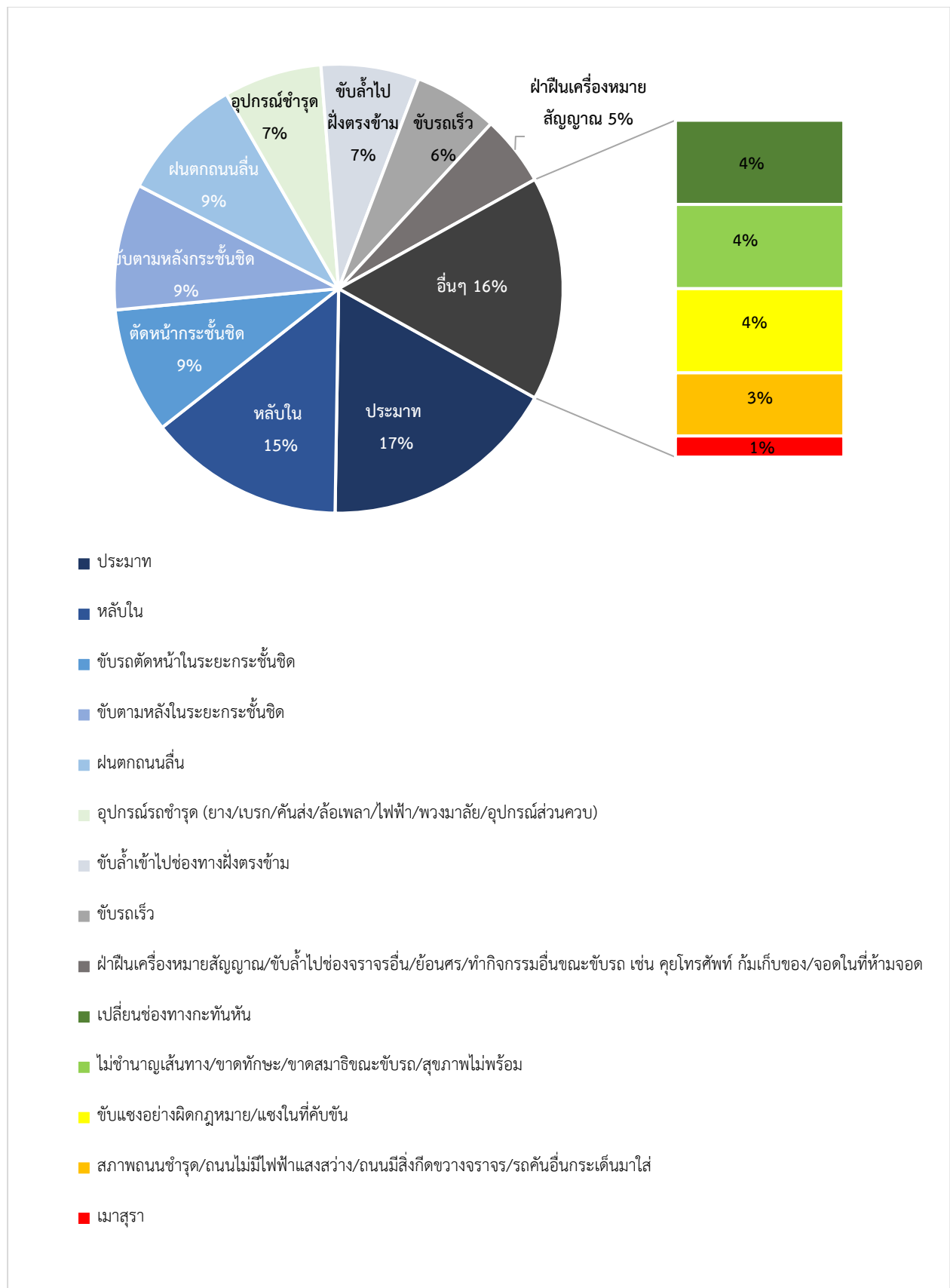
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ พบว่า เกิดจาก**ความประมาทมากที่สุด** จำนวน 31 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.85 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมาคือ หลับใน จำนวน 26 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 14.13 ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด และฝนตกถนนลื่น จำนวน 17 ครั้งเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 9.24

ตารางที่ 10 มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2563

ลำดับ	มูลเหตุสันนิษฐาน	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
1	ประมาท	31	16.85
2	หลับใน	26	14.13
3	ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	17	9.24
4	ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	17	9.24
5	ฝนตกถนนลื่น	17	9.24
6	อุปกรณ์รถชำรุด (ยาง/เบรก/คันส่ง/ล้อเพลลาไฟฟ้า/พวงมาลัย/อุปกรณ์ส่วนควบ)	13	7.07
7	ขับล้ำเข้าไปช่องทางฝั่งตรงข้าม	12	6.52
8	ขับรถเร็ว	11	5.97
9	ฝ่าฝืนเครื่องหมายสัญญาณ/ขับล้ำไปช่องจราจรอื่น/ย้อนศร/ ทำกิจกรรมอื่นขณะขับรถ เช่น คุยโทรศัพท์ ก้มเก็บของ/จอดในที่ห้ามจอด	10	5.43
10	เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	8	4.35
11	ไม่ชำนาญเส้นทาง/ขาดทักษะ/ขาดสมาธิขณะขับรถ/สุขภาพไม่พร้อม	8	4.35
12	ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	7	3.80
13	สภาพถนนชำรุด/ถนนไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง/ถนนมีสิ่งกีดขวางจราจร/รถคันอื่น กระเด็นมาใส่	5	2.72
14	เมาสุรา	2	1.09
	รวม	184	100.00

ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 25 มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2563



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

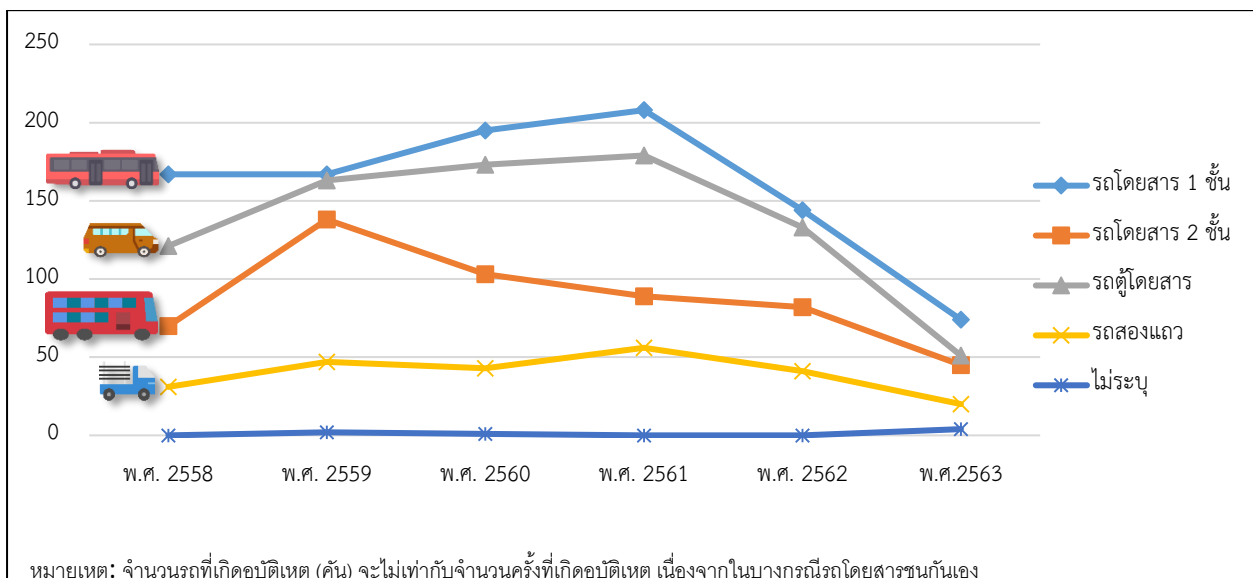
จากข้อมูลในปี พ.ศ. 2563 หากจำแนกตามมาตรฐานรถโดยสาร พบว่า รถโดยสาร 1 ชั้น เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 74 คัน คิดเป็นร้อยละ 38.14 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทุกประเภท รองลงมาคือ รถตู้โดยสาร จำนวน 51 คัน คิดเป็นร้อยละ 26.29 และประเภทรถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 45 คัน คิดเป็นร้อยละ 23.20 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2562 พบว่า ประเภทรถโดยสารสาธารณะทุกประเภทมีการเกิดอุบัติเหตุลดลง ยกเว้นไม่ระบุประเภทรถ ที่มีการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 11 ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2558 - 2563 (คมนาคม)

ประเภทรถ	จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)						สัดส่วน ประเภทรถ	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2562 / พ.ศ. 2563
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563		
รถโดยสาร 1 ชั้น	167	167	195	208	144	74	38.14	ลดลงร้อยละ 48.61
รถโดยสาร 2 ชั้น	70	138	103	89	82	45	23.20	ลดลงร้อยละ 45.12
รถตู้โดยสาร	121	163	173	179	133	51	26.29	ลดลงร้อยละ 61.65
รถสองแถว	31	47	43	56	41	20	10.31	ลดลงร้อยละ 51.22
ไม่ระบุ	0	2	1	0	0	4	2.06	เพิ่มขึ้นร้อยละ 400
รวม	389	517	515	532	400	194	100.00	ลดลงร้อยละ 51.50

ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 26 ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2558 - 2563 (คมนาคม)

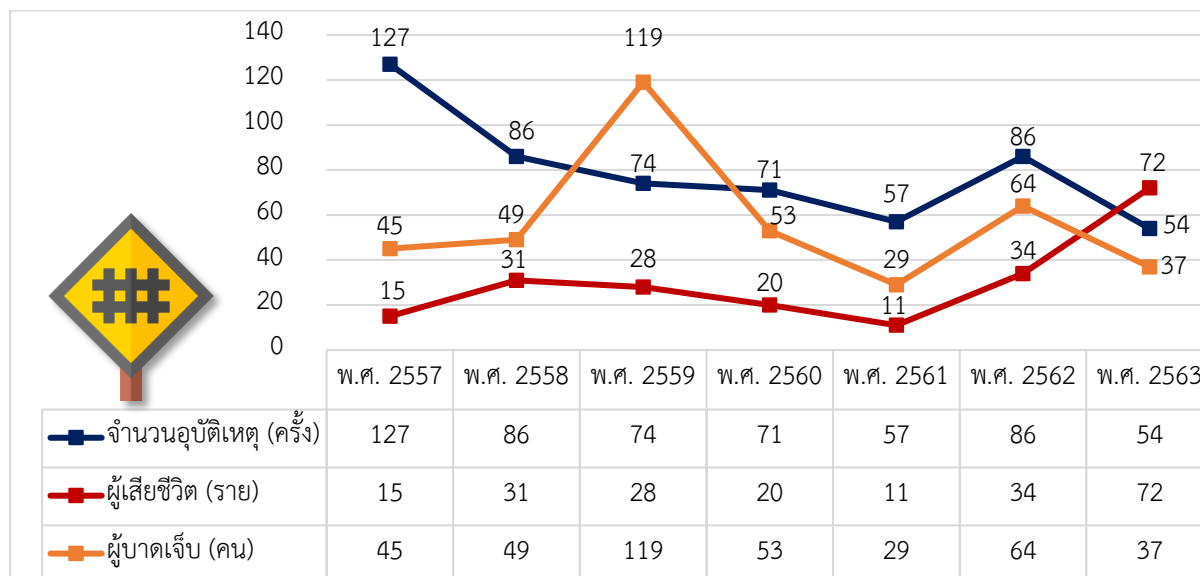


ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

2.7 สถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

สถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ปี พ.ศ. 2563 ของ รฟท. มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 54 ครั้ง ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 32 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 37.21 โดยมีผู้เสียชีวิต 72 ราย เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 38 ราย คิดเป็นร้อยละ 111.76 และมีผู้บาดเจ็บ 37 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 42.19

รูปที่ 27 สถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน พ.ศ. 2557 - 2563



ที่มา : รฟท. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนจากรฟท. พบว่า จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง โดยในปี พ.ศ. 2557 - 2563 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงจาก 127 ครั้ง เป็น 54 ครั้ง แต่มีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจาก 15 ราย เป็น 72 ราย สำหรับในปี พ.ศ. 2563 พบว่า บริเวณจุดที่เกิดเหตุมากที่สุด คือ บริเวณทางลัดผ่าน จำนวน 32 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 59 รองลงมาคือ บริเวณเครื่องกั้น จำนวน 28 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 33 สำหรับประเภทยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับรถไฟมากที่สุด คือ รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ จำนวน 17 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 31 รองลงมาคือ รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับรถไฟ จำนวน 16 ครั้งเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 30

2.8 ดัชนีชี้วัดความเสี่ยงและความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน

การวิเคราะห์ดัชนีชี้วัดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนที่บ่งชี้หรือประเมินถึงสถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทยเพื่อใช้กำหนดนโยบายมาตรการในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน สรุปได้ดังนี้

2.8.1 อัตราการเสียชีวิตต่อจำนวนประชากร

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ของประเทศไทย ในช่วง พ.ศ. 2557 - 2563 (ข้อมูลจากระบบ CRIMES) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แต่ในปี พ.ศ. 2563 มีอัตราการเสียชีวิตลดลง เท่ากับ 11.06 โดยในปี พ.ศ. 2561 - 2563 มีค่าตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งประเทศเท่ากับ 12.60 13.04 และ 11.06 ตามลำดับ ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ในปี พ.ศ. 2561 - 2563 ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นคือ 4.63 4.92 และ 5.08 ตามลำดับ

2.8.2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศต่อจำนวนรถจดทะเบียน

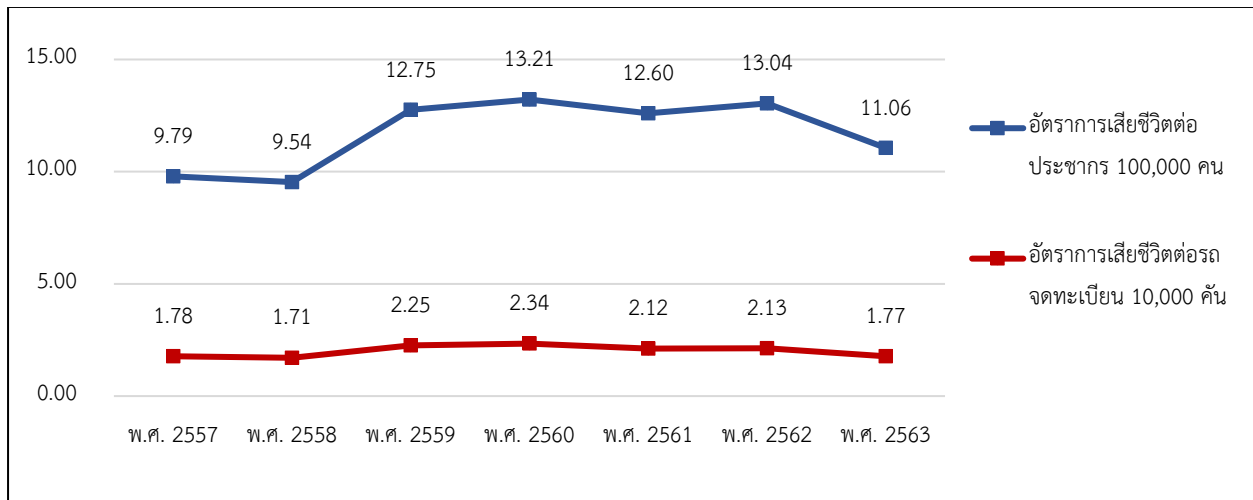
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ณ ปี พ.ศ. 2563 คิดเป็น 1.77 ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีอัตราการเสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ณ ปี พ.ศ. 2563 มีอัตรา 0.81 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2562 เล็กน้อย

ตารางที่ 12 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ

รายการ	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
ผู้เสียชีวิต (คน)	6,374	6,268	8,409	8,746	8,366	8,677	7,323
ประชากร (คน)	65,124,716	65,729,098	65,931,550	66,188,503	66,413,979	66,558,935	66,186,727
รถจดทะเบียน (คัน)	35,835,180	36,731,023	37,338,139	37,410,537	39,551,789	40,712,048	41,471,345
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน	9.79	9.54	12.75	13.21	12.60	13.04	11.06
อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน	1.78	1.71	2.25	2.34	2.12	2.13	1.77

ที่มา : ระบบ CRIMES สตช., กรมการปกครอง และ ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 28 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั่วประเทศ



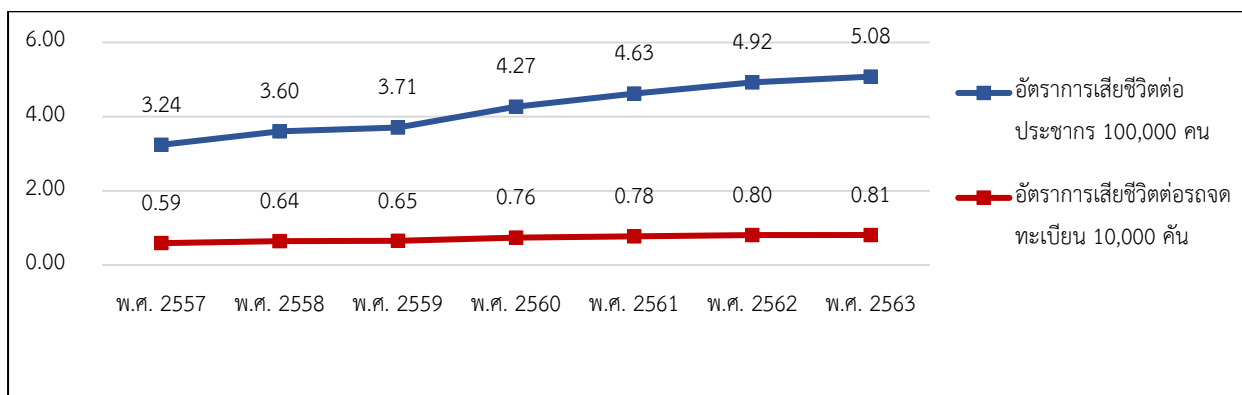
ที่มา : ระบบ CRIMES สตช., กรมการปกครอง และ ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

ตารางที่ 13 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค.

รายการ	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
ผู้เสียชีวิต (คน)	2,111	2,367	2,444	2,829	3,072	3,277	3,363
ประชากร (คน)	65,124,716	65,729,098	65,931,550	66,188,503	66,413,979	66,558,935	66,186,727
รถจดทะเบียน (คัน)	35,835,180	36,731,023	37,338,139	37,410,537	39,551,789	40,712,048	41,471,345
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน	3.24	3.60	3.71	4.27	4.63	4.92	5.08
อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน	0.59	0.64	0.65	0.76	0.78	0.80	0.81

ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. กรมการปกครอง และ ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 29 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค.

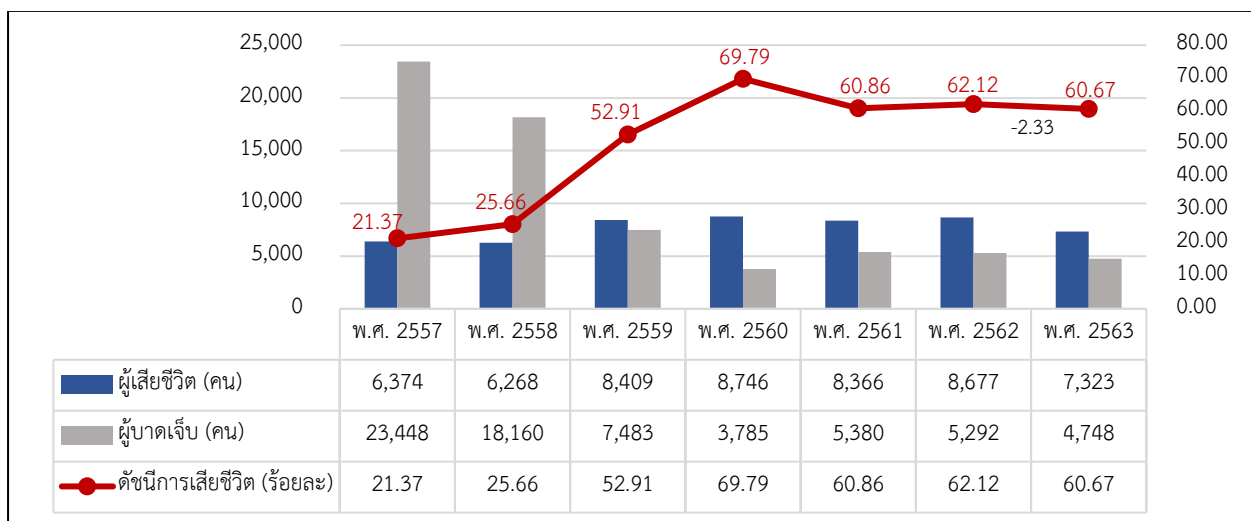


ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. กรมการปกครอง และ ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

2.8.3 ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนน

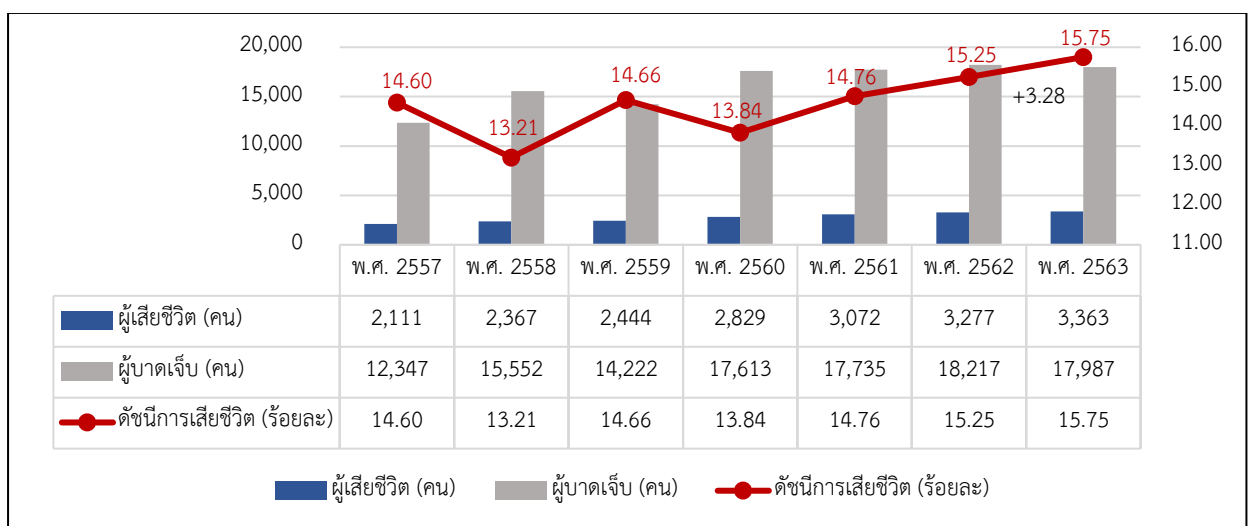
ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนซึ่งเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. 2557 - 2563 มีระดับความรุนแรงค่อนข้างสูง โดยในปี พ.ศ. 2563 มีดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศมีสัดส่วนร้อยละ 60.67 ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2562 ร้อยละ 15.25 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 15.75 ในปี พ.ศ. 2563

รูปที่ 30 ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย



ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

รูปที่ 31 ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.



ที่มา : ระบบTRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2564

บทที่ 3

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

3.1 บทสรุป

สหประชาชาติได้กำหนดเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน ในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573 และในปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประเทศต่างๆ รวมทั้งประเทศไทยได้ขับเคลื่อนการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง แต่พบว่าอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อสังคมและเศรษฐกิจในหลายประเทศรวมถึงประเทศไทยด้วย ในภาพรวมของ คค. สถิติการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายถนนอยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีสถิติในปี พ.ศ. 2563 เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ถึงแม้ว่าสถิติผู้บาดเจ็บจะลดลงจากปีที่ผ่านมา แต่ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนของ คค. ในปี พ.ศ. 2563 มีสถิติสูงขึ้น ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2563 ได้แก่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม อุบัติเหตุบนถนนส่วนใหญ่เกิดบนสายทางในความรับผิดชอบของ ทล. ถึงร้อยละ 90.14 เมื่อเทียบกับถนนประเภทต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ทางตรงยังเป็นลักษณะถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และเป็นจุดเสี่ยงบนสายทาง นอกจากนี้ พฤติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่เกิดจากการใช้ความเร็วเกินกำหนดและคนหรือสัตว์ตัดหน้ากะชั้นชิด

ในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนรถจดทะเบียนสะสม 41.47 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 0.76 ล้านคัน หรือร้อยละ 1.87 ประกอบด้วย รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก อย่างไรก็ตามด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) และมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social distancing) ในปี พ.ศ. 2563 ประกอบกับการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเข้มข้น ส่งผลให้อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะ มีแนวโน้มลดลง (ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต) โดยรถแท็กซี่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ารถโดยสารสาธารณะประเภทอื่นๆ รองลงมาเป็นรถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) และรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าว แสดงให้เห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาปัจจัยของความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุในรถโดยสารสาธารณะ ด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Crash Investigation) เนื่องจากรถขนาดใหญ่มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่รุนแรงมากกว่าเป็นเหตุทำให้มีผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตในที่เกิดเหตุสูง

นอกจากนี้ สถิติดังกล่าวแสดงถึงพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อมของถนนที่ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นไปในทิศทางเดียวกับปีที่ผ่านมา แม้ว่าในภาพรวมของประเทศ สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศมีแนวโน้มลดลง และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของ คค. มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย อย่างไรก็ตามการเกิดอุบัติเหตุทางถนนยังมีอัตราที่ค่อนข้างสูง

หน่วยงานของ คค. ที่เกี่ยวข้องควรบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องและภาคีเครือข่าย เพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยเครื่องมือสำคัญ อาทิ การจัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณที่ชัดเจน การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย รวมถึงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อย่างเข้มงวด การนำเทคโนโลยีมาช่วยลดอุบัติเหตุ และการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชน ซึ่งเครื่องมือข้างต้นจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้เกิดประสิทธิภาพและยั่งยืนยิ่งขึ้น

ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน

3.1.1 ผู้ขับขี่

พฤติกรรมการขับรถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2563 สามารถสรุปพฤติกรรมเสี่ยงหลัก 4 ประการ ดังนี้

- (1) **การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด** โดยเฉพาะบนถนนทางตรง ทั้งบนถนนทางหลวง ทางหลวงชนบท และบนทางด่วน
- (2) **การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด** ทั้งในกรณีรถตัดหน้าและคนตัดหน้า ซึ่งเสี่ยงต่อการสูญเสียการควบคุมรถหรือไม่สามารถหยุดรถได้ทัน โดยการขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุหลักในรถโดยสารสาธารณะด้วย
- (3) **การหลับในขณะขับรถ** โดยเฉพาะบนถนนทางหลวงและถนนที่มีลักษณะเป็นทางตรง
- (4) **เมาสุรา** มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนสายทางหลวงชนบทในสัดส่วนที่สูงกว่าทางหลวงและทางด่วน รวมถึงเป็นปัจจัยเสี่ยงหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนในช่วงเทศกาลหยุดยาว

3.1.2 ยานพาหนะ

(1) ประเภทของยานพาหนะ

ในภาพรวมของประเทศไทย รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ทั้งนี้ ในภาพรวมของถนนในความรับผิดชอบของ คค. รถปิกอัพและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงบนทางหลวง และรถจักรยานยนต์มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงบนทางหลวงชนบท ข้อมูลดังกล่าวบ่งชี้ว่า ความเสี่ยงของอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดบนถนนท้องถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทช. และถนนในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำหรับทางหลวงมีปริมาณการเดินทางของรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุกสินค้าในปริมาณมาก จึงมีความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนจากรถประเภทดังกล่าวในสัดส่วนที่สูงกว่ารถจักรยานยนต์

(2) สภาพของรถยนต์

การที่อุปกรณ์ของรถบกพร่อง โดยเฉพาะระบบห้ามล้อขัดข้องถือเป็นปัจจัยสำคัญลำดับต้นๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง นอกจากนี้ยังพบว่า หนึ่งในมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงบนทางหลวงชนบท และบนทางด่วน มาจากกรณีที่อุปกรณ์ของรถเสียและทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถแสดงเครื่องหมายหรือไม่แสดงสัญญาณตามที่กำหนด จะส่งผลต่อการให้สัญญาณ จอด ชะลอ หรือเลี้ยว ดังนั้น

การตรวจสภาพรถยนต์อย่างสม่ำเสมอและไม่ดัดแปลงสภาพรถ รวมถึงตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ภายในรถ อาทิ ถังลมนิรภัย เข็มขัดนิรภัย จะส่งผลโดยตรงต่อความปลอดภัยและช่วยลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิต กรณีเกิดอุบัติเหตุจากการชนบนถนน

3.1.3 ถนนและสภาพแวดล้อม

(1) ลักษณะทางกายภาพของถนน

อุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. เกิดบริเวณทางตรงมากกว่าบริเวณทางโค้งและถนนบริเวณทางแยก หากพิจารณาปัจจัยด้านการใช้ความเร็วในการขับขี่ร่วมด้วย บริเวณที่ไม่มีความลาดชันหรือเป็นที่ราบซึ่งผู้ขับขี่สามารถทำความเร็วได้มากกว่า มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าบริเวณถนนที่มีความลาดชัน

(2) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางถนน

ปัจจัยเสี่ยงหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศมาจากถนนลื่นจากฝนตก คนตัดหน้ารถขณะข้ามถนน สัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางที่ไม่ชัดเจน ขำรุด หรือใช้การไม่ได้ สำหรับปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ยังมีสาเหตุจากการชนสิ่งกีดขวางเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญด้วย ดังนั้น การสร้างทัศนวิสัยที่ดีในการขับขี่ อาทิ ป้ายหรือเครื่องหมายจราจรที่ชัดเจน การตัดแต่งต้นไม้ข้างทาง และการปรับปรุงซ่อมแซมถนน จะช่วยลดจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Black Spot) ให้ถนนเกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

3.2 ข้อเสนอแนะ

3.2.1 ควรให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนา รวมถึงนำเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งและการเดินทางมาใช้ให้มากขึ้น อาทิ ระบบการขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent transport system : ITS) ระบบสารสนเทศรายงานสภาพการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุ ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) ฯลฯ เพื่อให้เกิดการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยในยานพาหนะ โครงข่ายถนน และการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงบูรณาการการทำงานและเชื่อมโยงเทคโนโลยีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ อาทิ สถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และชุมชน เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบและครบวงจร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในเชิงลึกและในวงที่กว้างขึ้น

3.2.2 ควรให้ความสำคัญกับการนำมิติด้านความปลอดภัย ผนวกรวมเข้ากับการดำเนินการในระดับต่างๆ ทั้งระดับนโยบาย ระดับการกำกับดูแล และระดับปฏิบัติ อาทิ ในการวางแผนระบบการขนส่ง การวางผังเมือง การออกแบบถนน สถานีขนส่ง และยานพาหนะ การออกกฎหมายและการออกใบอนุญาต ตลอดจนสร้างเสริมให้เกิดการนำมิติด้านความปลอดภัยมาใช้ในการทำงานและการดำเนินชีวิต รวมถึงส่งเสริมให้ประชาชนเลือกเดินทางและใช้บริการขนส่งสินค้ากับระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย

3.2.3 ควรให้ความสำคัญกับการศึกษาและปรับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนเพื่อลดความเสี่ยงที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก อาทิ การขับเร็ว การขับปาดหน้า ตีมีแอลกอฮอล์แล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ โดยสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย และฝึกทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับเยาวชน ผู้ใช้รถใช้ถนน ชุมชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น การเข้าไปสร้างความเข้าใจด้านความปลอดภัยให้กับผู้นำชุมชนและชาวบ้าน การสร้างสื่อการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย การนำแอปพลิเคชันฝึกทักษะการตัดสินใจในการขับขี่ในสถานการณ์ต่างๆ มาใช้ในการเสริมสร้างมาตรฐานในการออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ให้สูงขึ้น ควบคู่กับการกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่แล้วอย่างเข้มข้น

3.2.4 ควรให้ความสำคัญกับการสร้างและบำรุงรักษาถนนเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยควรดำเนินการตามมาตรฐาน อาทิ การประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของถนนที่สร้างใหม่ ด้วยมาตรฐานนานาชาติ เช่น International Road Assessment Programme (iRAP) ระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า รวมถึงการปรับปรุงแก้ไขถนนบริเวณจุดเสี่ยง (Black spot) เช่น จุดตัดรถไฟ ทางโค้งทางแยก ทางลาดชัน เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ

3.2.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทล. ทช. และ กทพ. ควรมีการตรวจสอบป้ายบอกทางในความรับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอ เนื่องจากสัญญาณจราจรและป้ายบอกทางไม่ชัดเจนเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ หากในระบบฐานข้อมูลของการเกิดอุบัติเหตุมีการจำแนกสถิติในเชิงลึกยิ่งขึ้น จะเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ข้อมูลมากยิ่งขึ้น อาทิ สถิติตามช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงอายุผู้ขับขี่ หรือสิ่งกีดขวางสายตาผู้ขับขี่ ที่อาจเกี่ยวข้องกับการรับรู้ความชัดเจนของสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางบนถนน

3.2.6 การเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะมักก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้างต่อความเชื่อมั่นในความปลอดภัยของการขนส่งสาธารณะ ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขบ. ขสมก. และ บขส. ควรให้ความสำคัญต่อการกำกับ ควบคุม ให้เป็นไปตามมาตรฐาน เช่น การตรวจความพร้อมของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะไม่ให้มีสารเสพติดและแอลกอฮอล์ กำกับชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามกฎหมาย การตรวจสภาพความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะก่อนออกให้บริการ
