



รายงาน การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนความปลอดภัย
กรกฎาคม 2565

ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2563 ในด้านความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นปีที่สิ้นสุดแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 (Decade of Action for Road Safety) และปัจจุบันอยู่ในช่วงทศวรรษที่สองของแผนปฏิบัติการแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 (The Second Decade of Action for Road Safety) สำหรับประเทศไทยจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมประเทศมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564 มีจำนวน 16,957 ราย (จากข้อมูล 3 ฐานของกรมควบคุมโรค) ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 ร้อยละ 4.9 สำหรับอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน บนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามทางหลวงแผ่นดินยังมีสถิติผู้เสียชีวิตอยู่ในระดับสูง อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ยังมีสาเหตุจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ การมุ่งเน้นแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นภารกิจที่สำคัญยิ่งของกระทรวงคมนาคม ซึ่งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้มีการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกภาคีเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดทำและพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน การมุ่งเน้นวิถีแห่งความปลอดภัย (Safe System Approach) การมุ่งสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีบทบาทในการพัฒนาแผนงานและมาตรการด้านความปลอดภัย รวมถึงการวิเคราะห์ประมวลผลข้อมูลอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จึงได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมต่อเนื่องทุกปี โดยรวบรวมและเรียบเรียงรายงานเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์เชิงสถิติจากสถานการณ์และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน วิเคราะห์ถึงแนวโน้มสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการกำหนดทิศทางนโยบายในการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนในระยะเร่งด่วน ระยะปานกลางและระยะยาว รวมถึงมอบหมายหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมนำไปใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ข้อมูลประกอบการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนมาจากกระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคม รวมถึงหน่วยงานที่มีบทบาทในการบันทึกและเก็บรวบรวมข้อมูลโดยตรง ประกอบด้วย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ สนข. ได้นำข้อมูลทางสถิติจากหน่วยงานและองค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องมาใช้ประกอบการเรียบเรียงข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการปกครอง กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข องค์การอนามัยโลก และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน

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

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนความปลอดภัย
กรกฎาคม 2565



ดาวน์โหลดรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน
ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564 ได้ที่
shorturl.at/cpsCZ



สารบัญ

บทที่ 1	บทนำ.....	2
1.1	กล่าวนำ.....	2
1.2	วัตถุประสงค์ของการจัดทำรายงาน	4
1.3	อักษรย่อ.....	4
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	เปรียบเทียบข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่างระบบ CRIMES และระบบ TRAMS.....	23
2.6	อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ.....	24
2.7	การเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน.....	31
2.8	ดัชนีตัวชี้วัดความเสี่ยงและความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน	32
บทที่ 3	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	35
3.1	บทสรุป.....	35
3.2	ข้อเสนอแนะ.....	37

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 ซึ่งประเทศสมาชิกรวมทั้งประเทศไทยได้ร่วมขับเคลื่อนดำเนินงานตามเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ข้อที่ 3.6 ที่ตั้งเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนถนนลงครึ่งหนึ่ง ในปี พ.ศ. 2573 และรวมถึงข้อ 11.2 ที่ให้ความสำคัญกับการจัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ ปลอดภัย ในราคาที่สามารถจ่ายได้สำหรับทุกคน พัฒนา ความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะและคำนึงถึงกลุ่มสตรี เด็กผู้พิการ และผู้สูงอายุภายในปี พ.ศ. 2573 รวมถึงการรับรองกรอบปฏิญญาด้านความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ และร่วมขับเคลื่อนการดำเนินการตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนกันอย่างต่อเนื่อง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1.1.1 การประชุมสมัชชาสหประชาชาติครั้งที่ 64 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2553 ได้มีการรับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโกโดยประกาศให้ปี 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 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Performance Targets) ซึ่งได้เป็นกรอบสำคัญในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศสมาชิกควบคู่ไปกับ 5 เสาหลัก ดังนี้

ตารางที่ 1 12 เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลัก	เป้าหมาย
เสาหลักที่ 1 การบริหาร จัดการความ ปลอดภัย ทางถนน	1) ภายในปี พ.ศ. 2563 ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา
	2) ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า
เสาหลักที่ 2 ถนนและ การสัญจร อย่างปลอดภัย	3) ภายในปี พ.ศ. 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้ถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า
	4) ภายในปี พ.ศ. 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้ว ต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้ถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน
เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะ ที่ปลอดภัย	5) ภายในปี พ.ศ. 2573 ยานพาหนะใหม่และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า
เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ ถนนอย่าง ปลอดภัย	6) ภายในปี พ.ศ. 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ชนซึ่งเกิดการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการชนซึ่งด้วยความเร็วสูง
	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 SDGs ไปดำเนินการอย่างเต็มกำลัง
- 2) เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตามกรอบ SDGs 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 โดยส่งเสริมการเดินทางใช้จักรยาน และระบบขนส่งมวลชน
- 6) ส่งเสริมให้นำเทคโนโลยีมาผนวกเข้ากับการพัฒนาทุกระยะของการดำเนินงาน เพื่อความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่การป้องกัน จนถึงการดูแลหลังเกิดเหตุ
- 7) มุ่งเน้นการจัดการกับความเร็ว การบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงการจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตชุมชน
- 8) สร้างความมั่นใจว่าภายในปี พ.ศ. 2573 รถทุกคนจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยตามมาตรฐาน
- 9) ผนวกมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการสร้างและบำรุงรักษาถนน
- 10) ให้ความสำคัญในการกำกับติดตามและรายงานผลความก้าวหน้าในการดำเนินงาน โดยยึดกรอบ 12 เป้าหมายโลกและตัวชี้วัดเป็นแนวทางการดำเนินงาน

1.2 วัตถุประสงค์ของการจัดทำรายงาน

- 1) เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการตัดสินใจจัดทำแผนงานและโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม
- 2) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการเสนอนโยบายและมาตรการในการลดอุบัติเหตุทางถนน และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้แก่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม
- 3) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาเสนอแนะกฎระเบียบและมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

1.3 อักษรย่อ

คค.	กระทรวงคมนาคม
สนข.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ขบ.	กรมการขนส่งทางบก
ทล.	กรมทางหลวง
ทช.	กรมทางหลวงชนบท
รฟท.	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

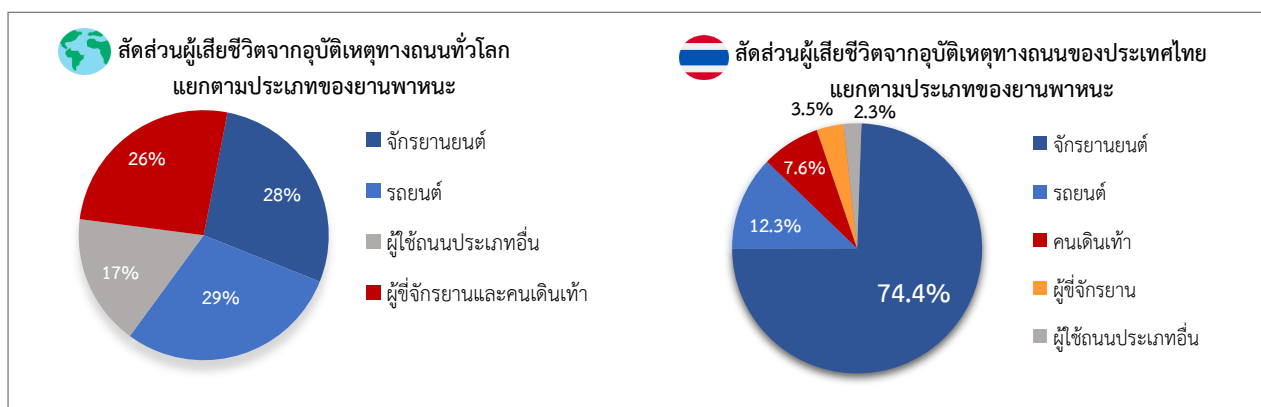
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน

2.1 รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Status Report on Road Safety)

ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 (Global Status Report on Road Safety 2018) โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization ; WHO) พบว่า ปัจจุบันอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนเพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี โดยประเทศไทย มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นลำดับที่ 9 ของโลกโดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน (เฉลี่ย 60 คนต่อวัน) สถานการณ์การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อยในภาพรวม โดยมีข้อมูลผู้เสียชีวิตลดลงจากเดิมจากประมาณการครั้งที่ผ่านมาขององค์การอนามัยโลก 2,000 คน แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและภูมิภาคอาเซียน

สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก มีผู้เสียชีวิตจากรถยนต์มากที่สุด ร้อยละ 29 จากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 28 ที่เหลือเป็นผู้ขี่จักรยานและผู้เดินเท้า ร้อยละ 26 และผู้ใช้นถนนอื่นๆ ร้อยละ 17 ทั้งนี้ สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 รถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยาน ร้อยละ 3.5 และผู้ใช้นถนนอื่นๆ ร้อยละ 2.3 อย่างไรก็ตาม เป็นที่ชัดเจนว่าผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนของประเทศไทยจำนวนมากถึงสามในสี่ มีสาเหตุจากการขับขี่หรือซ้อนโดยสารรถจักรยานยนต์ 2 ล้อ (รวมถึงรถ 3 ล้อ) ซึ่งหากคิดสัดส่วนต่อจำนวนประชากรของประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ 1 ของโลก ประกอบกับจากสถิติการจดทะเบียนยานพาหนะของ ขบ. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 มีรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 21.69 ล้านคัน จึงทำให้รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนมากที่สุดถึงร้อยละ 52.93 เมื่อเทียบกับรถจดทะเบียนสะสมประเภทอื่นตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

รูปที่ 1 ภาพรวมสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกและประเทศไทย

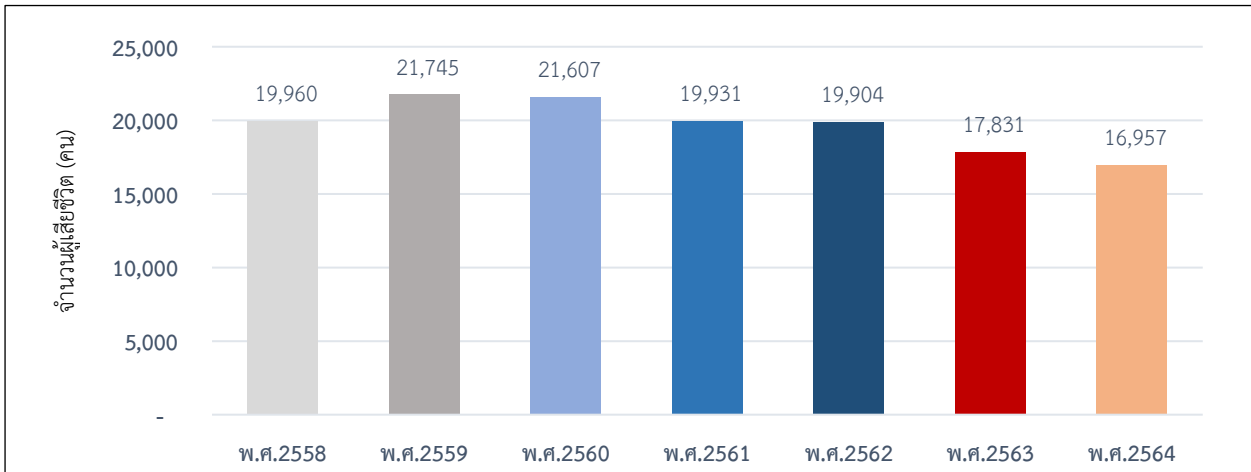


ที่มา : ข้อมูล Global Status Report on Road Safety 2018 ขององค์การอนามัยโลก (WHO) , พ.ศ. 2561

2.2 ข้อมูล 3 ฐานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงสาธารณสุข

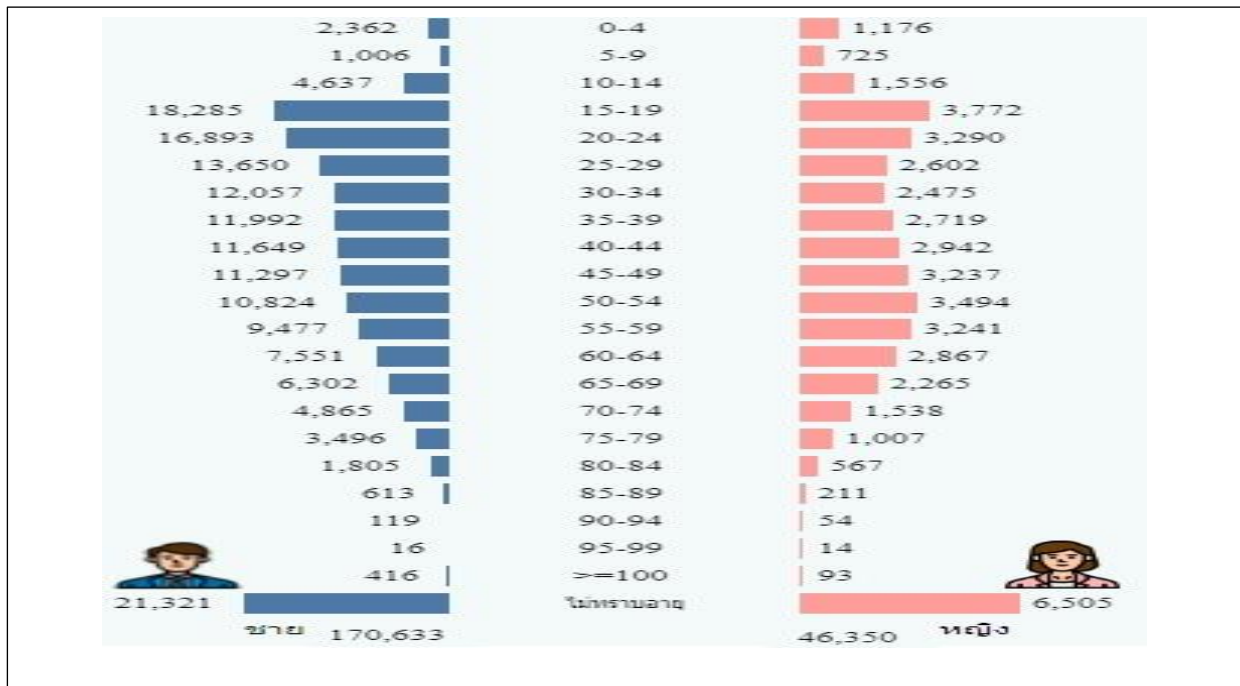
ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากระบบข้อมูล 3 ฐานจากระบบ Injury Data Collaboration Center ของกระทรวงสาธารณสุข พบว่า ข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย มีแนวโน้มที่ลดลงในช่วง 7 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2558 - 2564) โดย พ.ศ. 2564 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 16,957 ราย ลดลงร้อยละ 4.9 จากปี พ.ศ. 2563 ที่มีจำนวน 17,831 ราย

รูปที่ 2 ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย



ที่มา : ข้อมูล 3 ฐานจากระบบ Injury Data Collaboration Center ของกระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแยกตามช่วงอายุและเพศ (ในช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2564)



ที่มา : ข้อมูล 3 ฐาน จากระบบ Injury Data Collaboration Center ของกระทรวงสาธารณสุข

ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2564 ตามช่วงอายุและเพศ พบว่า กลุ่มเยาวชน ช่วงอายุระหว่าง 15 - 19 ปี เป็นช่วงอายุที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมมากที่สุด เป็นเพศชาย จำนวน 18,285 ราย และเพศหญิง จำนวน 3,772 ราย หากพิจารณาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในทุกช่วงอายุ พบว่า เพศชายเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิง และส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงาน (อายุ 15 - 59 ปี) ประกอบด้วย เพศชายรวมจำนวน 116,124 ราย (ร้อยละ 68.05 ของผู้เสียชีวิตเพศชายรวม) และหญิง รวมจำนวน 27,772 ราย (ร้อยละ 59.92 ของผู้เสียชีวิตเพศหญิงรวม)

2.3 คดีอุบัติเหตุจราจรทางบก และรายงานผู้เสียชีวิตในระบบ CRIMES

2.3.1 ภาพรวมข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้ง

ข้อมูลรายงานคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้งในปี พ.ศ. 2564 (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564) ถูกบันทึกในระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (CRIMES) พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนน 79,414 ครั้ง สูงกว่าค่าเฉลี่ย 7 ปี ร้อยละ 2.09 และเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2563 ร้อยละ 12.84

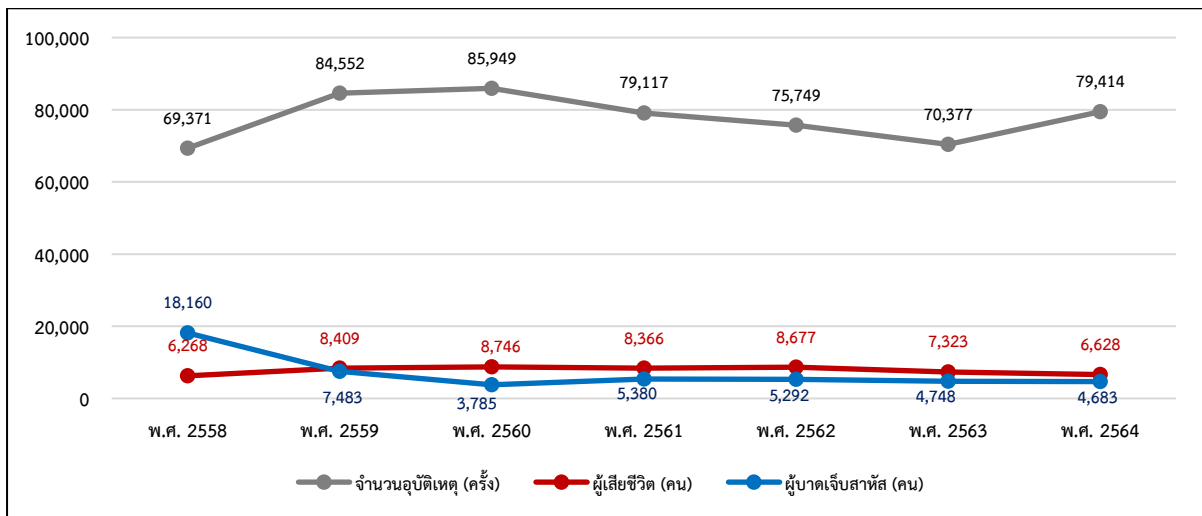
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้ง ประจำปี พ.ศ. 2564 พบว่า มีผู้เสียชีวิต 6,628 ราย ลดลงร้อยละ 9.49 หรือ 695 ราย จากปี พ.ศ. 2563 โดยมีผู้เสียชีวิตต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 7 ปี ร้อยละ 14.74 นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2564 มีผู้เสียชีวิตเพศชาย จำนวน 5,004 คน (ร้อยละ 75.50) ผู้เสียชีวิตเพศหญิง จำนวน 1,624 คน (ร้อยละ 24.50) เสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุ จำนวน 3,288 คน (ร้อยละ 49.61) และเสียชีวิตที่โรงพยาบาล จำนวน 3,340 คน (ร้อยละ 50.39) ผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2564 มีจำนวน 4,683 คน แม้ว่าจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสลดลงเล็กน้อยจากปี พ.ศ. 2563 จำนวน 65 คน (ร้อยละ 1.37) และเมื่อเทียบค่าเฉลี่ย 7 ปีแล้ว จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในปี พ.ศ. 2564 ลดลงอย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 33.82

ตารางที่ 2 ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2564

รายการ	พ.ศ.							ค่าเฉลี่ย 7 ปี	เปรียบเทียบ	
	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564		พ.ศ. 2563/ พ.ศ. 2564	ค่าเฉลี่ย 7 ปี/ พ.ศ. 2564
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	69,371	84,552	85,949	79,117	75,749	70,377	79,414	77,790	เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.84	เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.09
ผู้เสียชีวิต (ราย)	6,268	8,409	8,746	8,366	8,677	7,323	6,628	7,774	ลดร้อยละ 9.49	ลดร้อยละ 14.74
ผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	18,160	7,483	3,785	5,380	5,292	4,748	4,683	7,076	ลดร้อยละ 1.37	ลดร้อยละ 33.82

ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

รูปที่ 4 อุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2564



ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

2.3.2 จำนวนคน/ยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

ในปี พ.ศ. 2564 จำนวนคนเดินเท้าและยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้งและถูกบันทึกไว้ในระบบ CRIMES มีจำนวน 188,074 คน พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ตามลำดับ ยานพาหนะอื่นๆ เป็นข้อมูลที่ไม่ได้ระบุประเภทของยานพาหนะไว้

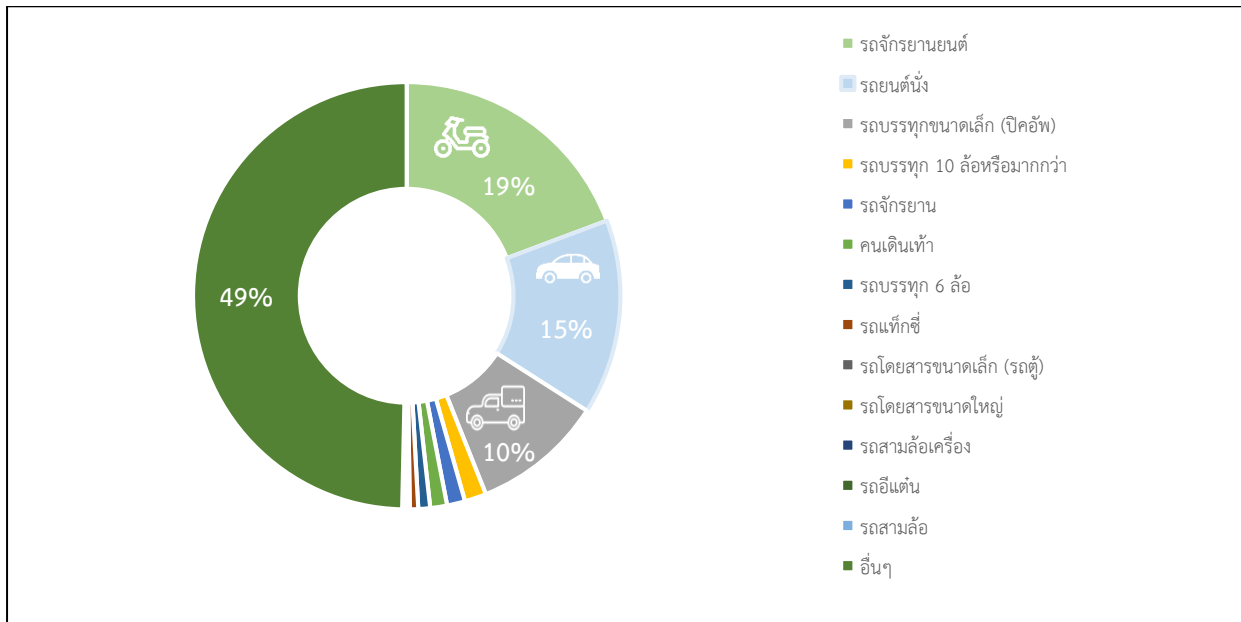
ตารางที่ 3 อุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2564 จำแนกตามประเภทยานพาหนะ

ลำดับ	ยานพาหนะ	จำนวนอุบัติเหตุที่ถูกบันทึก (คน/คัน)
1	รถจักรยานยนต์	36,275
2	รถยนต์นั่ง	27,749
3	รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)	18,649
4	รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า	3,093
5	รถจักรยาน	2,570
6	คนเดินเท้า	2,393
7	รถบรรทุก 6 ล้อ	1,684
8	รถแท็กซี่	1,193
9	รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	479
10	รถโดยสารขนาดใหญ่	344
11	รถสามล้อเครื่อง	171
12	รถอีแต่น	37
13	รถสามล้อ	35
14	อื่นๆ	93,402
รวม		188,074

ที่มา : ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

หมายเหตุ : ยานพาหนะอื่นๆ เป็นข้อมูลที่ไม่ได้ระบุประเภทของยานพาหนะไว้

รูปที่ 5 อุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2564 จำแนกตามประเภทยานพาหนะ



ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

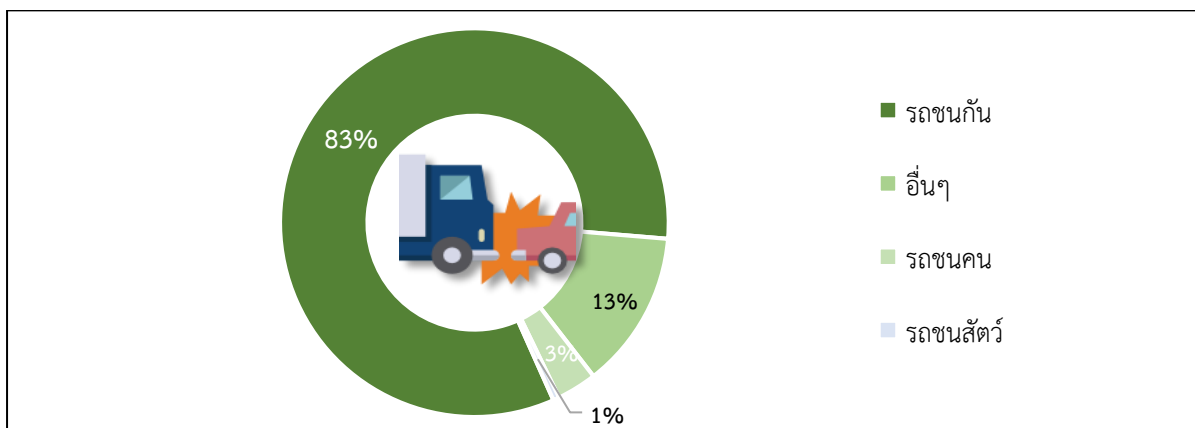
2.3.3 รายงานมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุของปี พ.ศ. 2564 ได้จำแนกลักษณะการชนออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ ลักษณะทั่วไปของการชน สาเหตุการชนที่เกิดจากบุคคล อุปกรณ์สภาพแวดล้อม และสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง โดยข้อมูลสาเหตุหลัก สรุปได้ ดังนี้

(1) ลักษณะทั่วไปของการชน

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากลักษณะการชนที่ถูกบันทึก การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในลักษณะการชนระหว่างรถกับรถเป็นสาเหตุหลัก ในจำนวนคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่ได้รับแจ้ง โดยเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 83 เทียบกับเหตุการณ์การชนในลักษณะอื่นๆ (ร้อยละ 13) การชนระหว่างรถกับคน (ร้อยละ 3) และการชนระหว่างรถกับสัตว์ (ร้อยละ 1)

รูปที่ 6 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากลักษณะทั่วไปของการชน

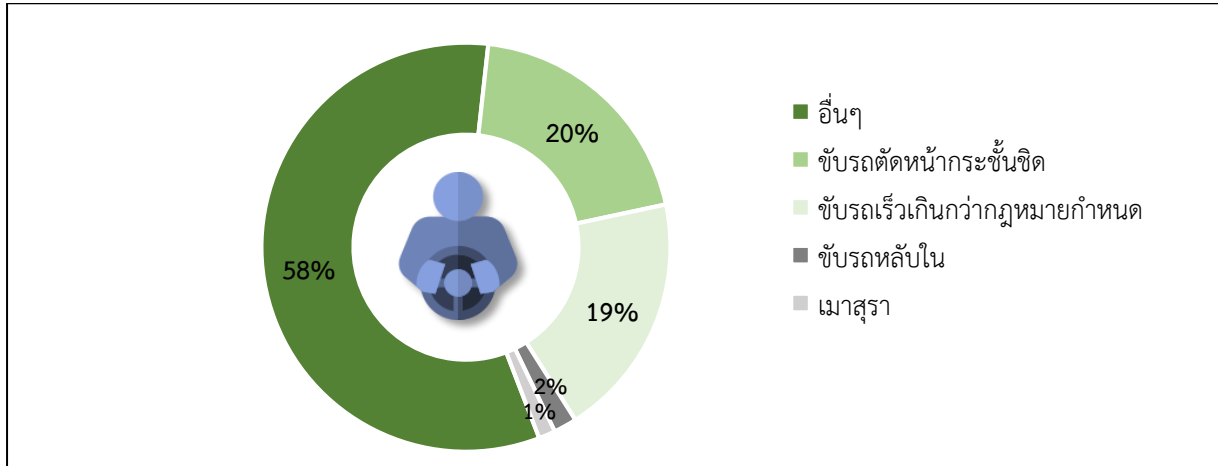


ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

(2) สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคล

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคล พบว่า **สาเหตุอื่นๆ** เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 58 รองลงมา ได้แก่ การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด (ร้อยละ 20) การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด (ร้อยละ 19) การขับรถหลับใน (ร้อยละ 2) และเมาสุรา (ร้อยละ 1)

รูปที่ 7 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคล

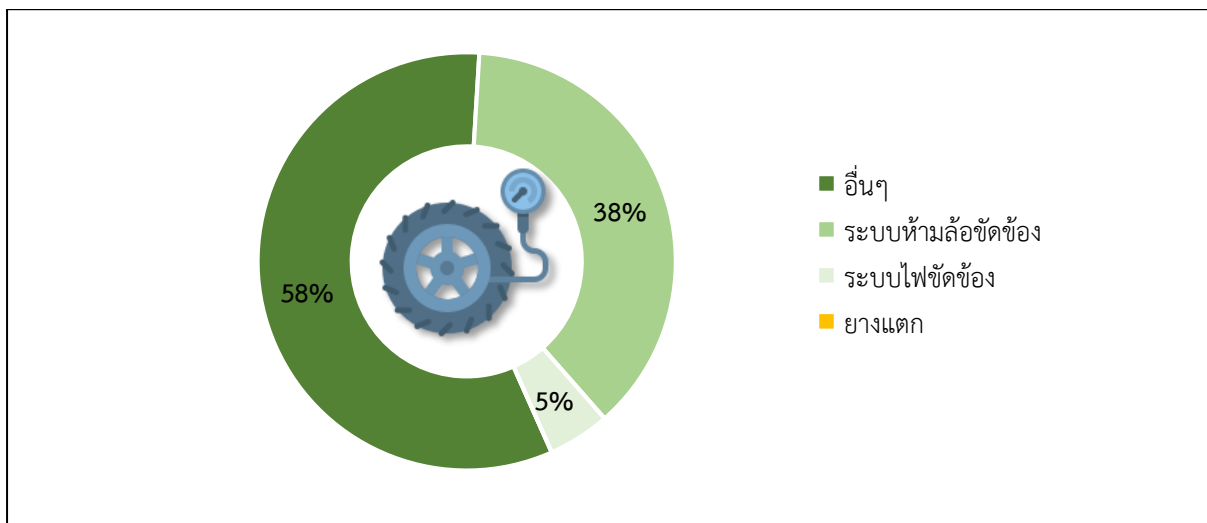


ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

(3) สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากอุปกรณ์

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากอุปกรณ์ พบว่า **สาเหตุจากอุปกรณ์อื่นๆ** เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 58 รองลงมา ได้แก่ ระบบห้ามล้อขัดข้อง (ร้อยละ 38) สาเหตุจากระบบไฟขัดข้อง (ร้อยละ 5) และยางแตก (ร้อยละ 0.1)

รูปที่ 8 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากอุปกรณ์

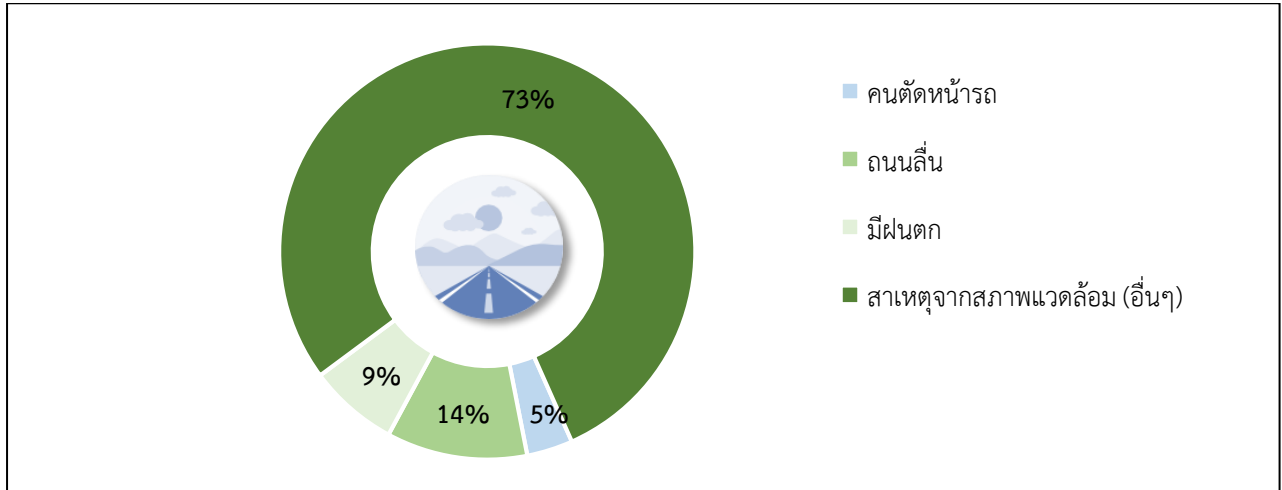


ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

(4) สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม ในลักษณะอื่นๆ ที่ไม่ได้ระบุรายละเอียดไว้ในระบบ เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ (ร้อยละ 73) รองลงมา ได้แก่ สาเหตุของถนนลื่น (ร้อยละ 14) สาเหตุจากมีฝนตก (ร้อยละ 9) และสาเหตุจากคนตัดหน้ารถ (ร้อยละ 5)

รูปที่ 9 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม

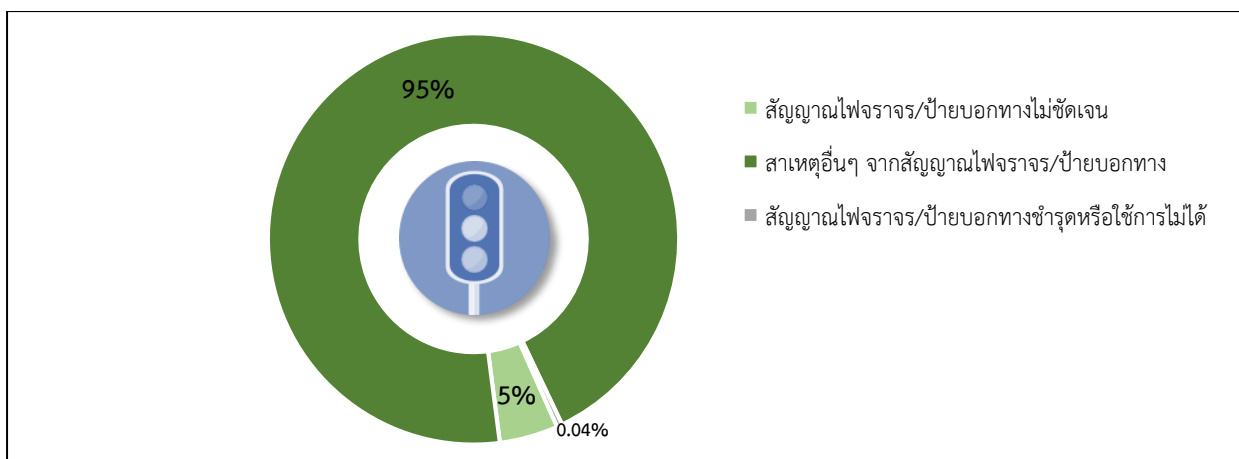


ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

(5) สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง พบว่า สาเหตุอื่นๆ จากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง (ร้อยละ 95) เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ รองลงมา ได้แก่ สัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางไม่ชัดเจน (ร้อยละ 5) และสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางชำรุดหรือใช้การไม่ได้ (ร้อยละ 0.04)

รูปที่ 10 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากสัญญาณไฟจราจร/ป้ายบอกทาง



ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

จากข้อมูลรายงานมูลเหตุสำนึกนิชฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในระบบ CRIMES ปี พ.ศ. 2564 สามารถสรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้

- การเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นไปในลักษณะการชนระหว่างรถกับรถ ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ซึ่งมีความสอดคล้องกับสัดส่วนยานพาหนะจะจดทะเบียนตามกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก
- การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดและการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ยังคงเป็นมูลเหตุสำนึกนิชฐานอันดับต้นๆ ด้านปัจจัยที่มีสาเหตุจากบุคคลที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- ระบบห้ามล้อ ระบบไฟขัดข้องและยางแตก เป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุจากอุปกรณ์
- ถนนลื่น ฝนตกและคนตัดหน้ารถ เป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม
- สัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางไม่ชัดเจน/ชำรุด/ใช้การไม่ได้ เป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง

2.4 อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัด คค.

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

2.4.1 ระยะเวลาในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัด คค.

ถนนของประเทศไทยมีระยะทางรวม 702,723.242 กิโลเมตร ถนนส่วนใหญ่ร้อยละ 85.59 อยู่ในความดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งกำกับดูแลโดยกระทรวงมหาดไทย และกรุงเทพมหานครรวมเป็นระยะทาง 601,427.24 กิโลเมตร สำหรับถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีระยะทาง 101,296.00 กิโลเมตร หรือประมาณร้อยละ 14.41 ของถนนทั่วประเทศ ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดินในความดูแลของ ทล. ระยะทาง 52,096.756 กิโลเมตร ทางหลวงชนบทในความดูแลของ ทช. ระยะทาง 48,974.646 กิโลเมตร และทางพิเศษในความรับผิดชอบของ กทพ. ระยะทาง 224.60 กิโลเมตร นอกจากนี้ประเทศไทยมีทางรถไฟระหว่างเมืองรวม 4,814.53 กิโลเมตร เป็นทางเดี่ยวระยะทาง 3,391.689 กิโลเมตร ทางคู่และทางสามระยะทาง 658.061 กิโลเมตร และรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรวม 183.38 กิโลเมตร

รูปที่ 11 ระยะทางในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัด คค.

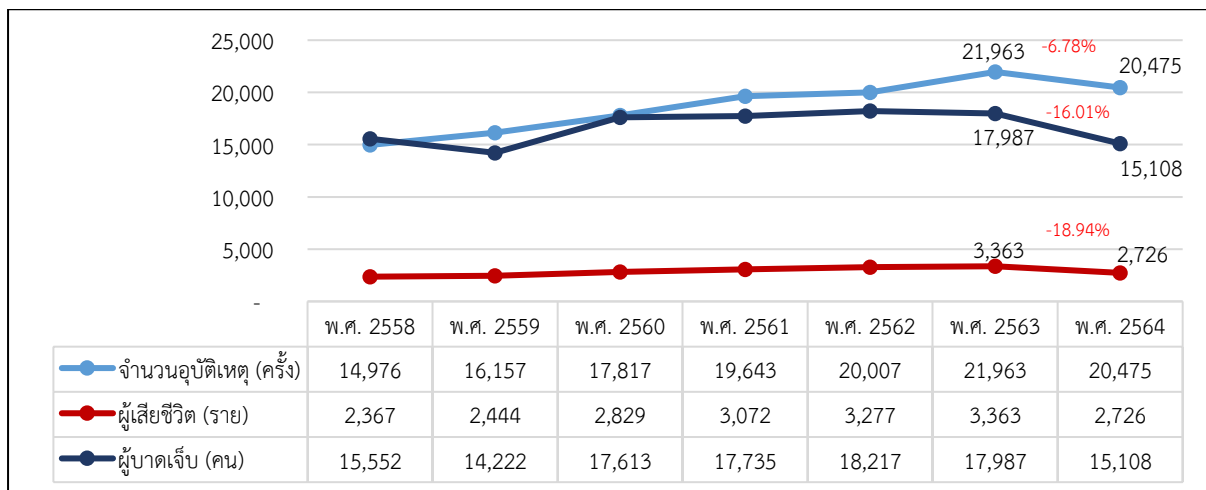


ที่มา : สนข. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

2.4.2 ภาพรวมอุบัติเหตุบนโครงข่าย คค.

ระบบ TRAMS ได้รายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ปี พ.ศ. 2564 พบว่ามีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนรวม 20,475 ครั้ง โดยมีผู้เสียชีวิต 2,726 ราย และมีผู้บาดเจ็บ 15,108 คน ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ลดลงเมื่อเทียบกับข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2563 โดยจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ลดลงร้อยละ 6.78 จำนวนผู้เสียชีวิต ลดลงร้อยละ 18.94 และจำนวนผู้บาดเจ็บ ลดลงร้อยละ 16.01

รูปที่ 12 ภาพรวมอุบัติเหตุบนโครงข่าย คค.



ที่มา : ระบบ TRAMS,คค. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

2.4.3 สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค.

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ.2564 มีจำนวน 31,083 คัน ส่วนใหญ่เกิดบนสายทางในความรับผิดชอบของ ทล. ทช. และ กทพ. ตามลำดับ เมื่อจำแนกตามประเภทของยานพาหนะ สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. สูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ (ร้อยละ 35.43) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (ร้อยละ 24.20) และรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 16.78) สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- ทางหลวงมีข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะสูงสุด 28,302 คัน ทั้งนี้ เนื่องจากเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างเมืองและระหว่างจังหวัด ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าโดยใช้รถปิคอัพ รถยนต์ และรถจักรยานยนต์มีสัดส่วนที่สูงกว่า เมื่อเทียบกับสายทางในความรับผิดชอบของ คค. ประเภทอื่นๆ

- รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ เป็นยานพาหนะที่มีอุบัติเหตุสูงสุด โดยส่วนใหญ่เกิดบนถนนทางหลวง 10,566 คัน ในขณะที่ทางหลวงชนบทมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงสุด 788 คัน ทั้งนี้ อาจมีสาเหตุจากทางหลวงชนบทเชื่อมต่อกับแหล่งชุมชนและย่านที่พักอาศัยของเมือง จึงทำให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อสัญจรเป็นจำนวนมาก

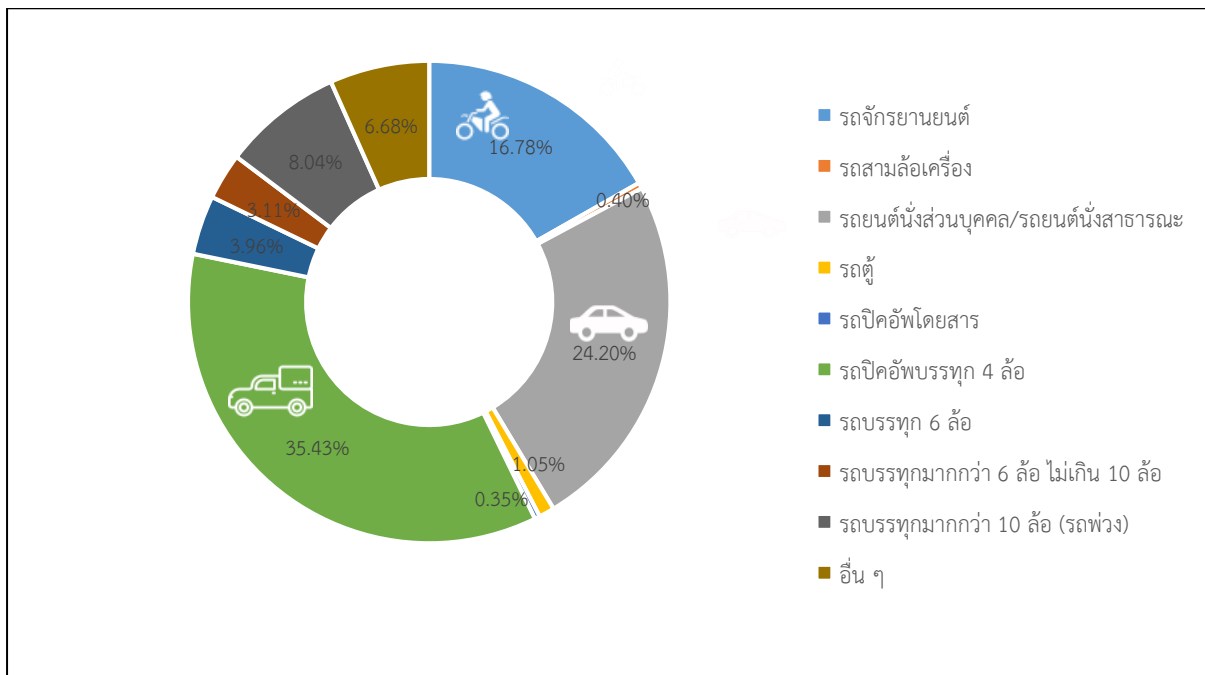
- สำหรับการขนส่งสินค้า พบว่า รถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินมากที่สุด รองลงมาคือ ทางหลวงชนบทและทางพิเศษตามลำดับ

ตารางที่ 4 สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค.

ลำดับ	รายการ	จำนวนคันที่เกิดอุบัติเหตุ				
		ทล.	ทช.	กทพ.	รวม	
1	รถจักรยานยนต์	จำนวน	4,425	788	-	5,213
		ร้อยละ	14.24	2.54	-	16.78
2	รถสามล้อเครื่อง	จำนวน	116	8	-	124
		ร้อยละ	0.37	0.03	-	0.40
3	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ	จำนวน	7,143	379	-	7,522
		ร้อยละ	22.98	1.22	-	24.20
4	รถตู้	จำนวน	299	7	22	328
		ร้อยละ	0.96	0.02	0.07	1.05
5	รถpickupโดยสาร	จำนวน	40	69	-	109
		ร้อยละ	0.13	0.22	-	0.35
6	รถpickupบรรทุก 4 ล้อ	จำนวน	10,566	185	261	11,012
		ร้อยละ	33.99	0.60	0.84	35.43
7	รถบรรทุก 6 ล้อ	จำนวน	1,180	34	17	1,231
		ร้อยละ	3.80	0.11	0.05	3.96
8	รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ ไม่เกิน 10 ล้อ	จำนวน	915	31	21	967
		ร้อยละ	2.94	0.10	0.07	3.11
9	รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ (รถพ่วง)	จำนวน	2,427	48	25	2,500
		ร้อยละ	7.81	0.15	0.08	8.04
10	อื่น ๆ	จำนวน	1,191	136	750	2,077
		ร้อยละ	3.83	0.44	2.41	6.68
รวม		จำนวน	28,302	1,685	1,096	31,083
		ร้อยละ	91.05	5.42	3.53	100

ที่มา : ระบบ TRAMS,คค. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

รูปที่ 13 สัดส่วนอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ปี พ.ศ. 2564 แยกตามประเภทยานพาหนะ

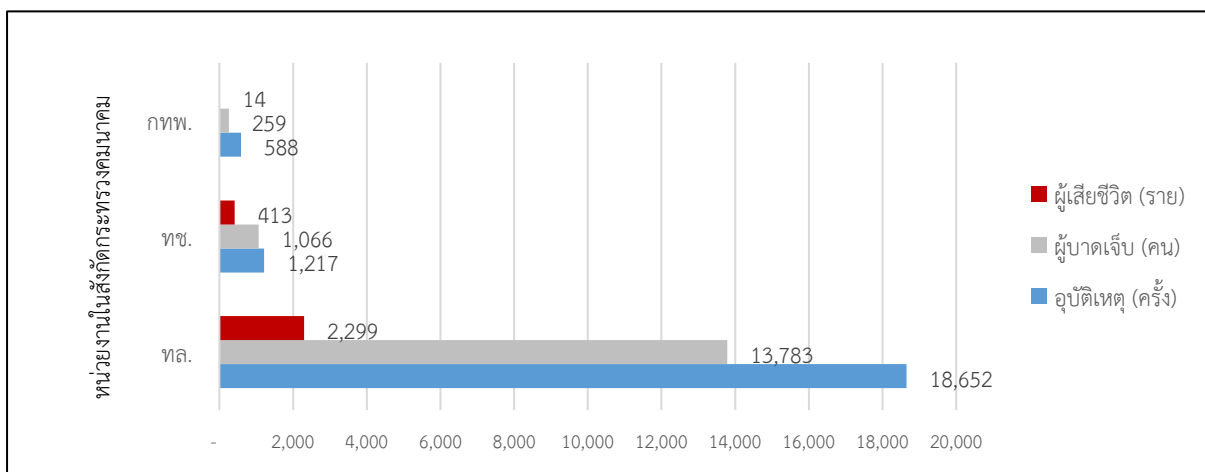


ที่มา : ระบบ TRAMS,คค. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

2.4.4 อุบัติเหตุทางถนนแยกตามความรับผิดชอบของหน่วยงานใน คค. พ.ศ. 2564

อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นจำแนกตามความรับผิดชอบของหน่วยงานของ คค. ในปี พ.ศ. 2564 พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตทางถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในสายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทล. และ ทช. ตามลำดับ จากข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 20,457 ครั้ง เป็นอุบัติเหตุบนทางหลวงถึงร้อยละ 91.18 และเป็นอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ร้อยละ 5.95 จากข้อมูลดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า ระยะทาง จำนวนช่องจราจร รวมถึงปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าอาจมีความสัมพันธ์โดยตรงกับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน

รูปที่ 14 อุบัติเหตุทางถนนแยกตามความรับผิดชอบของหน่วยงานของ คค. ในปี พ.ศ. 2564



ที่มา : ระบบ TRAMS,คค. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

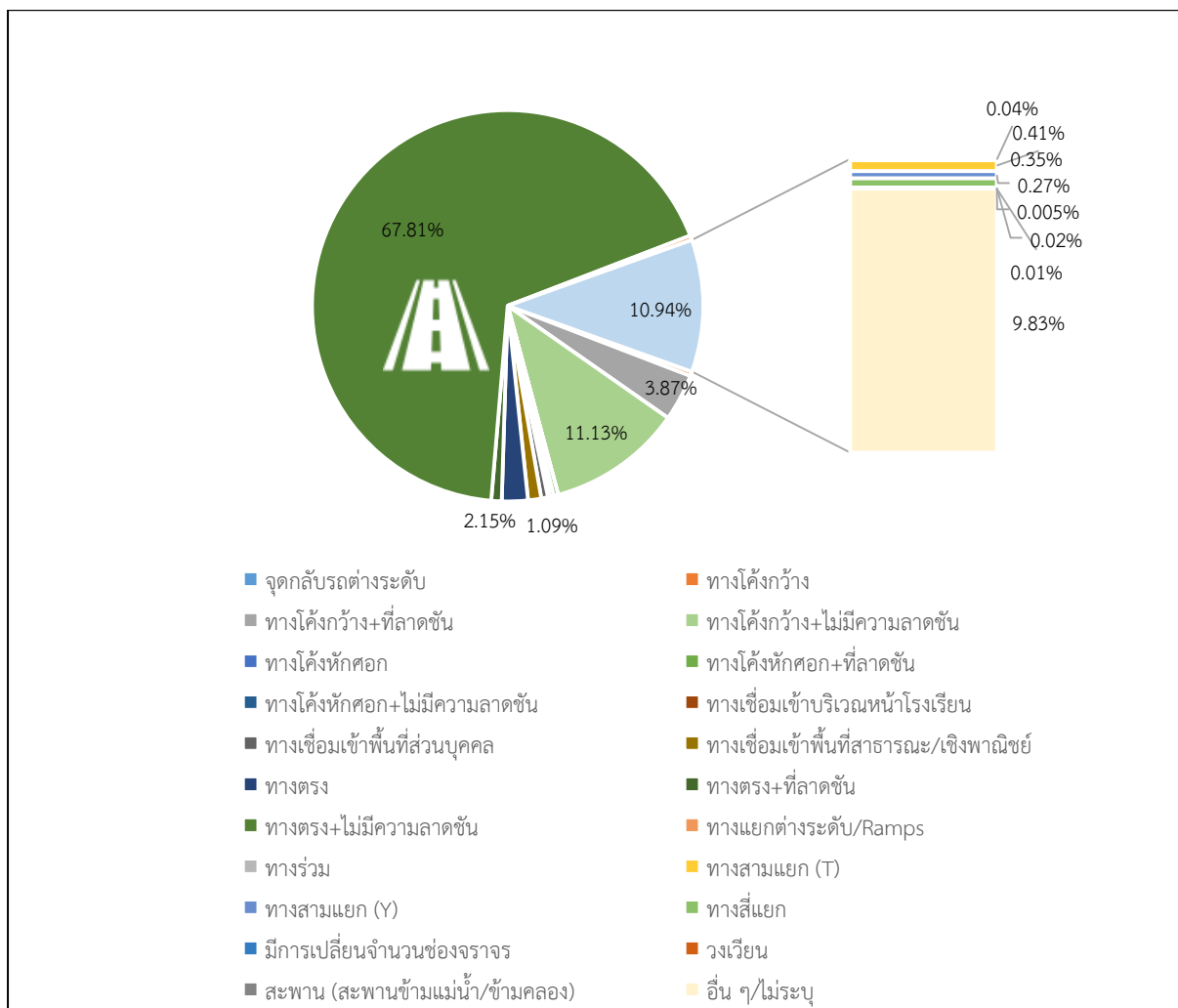
2.4.5 ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ. 2564 สามารถสรุปข้อมูลสำคัญจากจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 20,457 ครั้ง สรุปได้ ดังนี้

(1) ภาพรวมของลักษณะเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับแรก บนถนนโครงข่ายของ คค. ได้แก่ อุบัติเหตุบนทางตรงที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 13,872 ครั้ง (ร้อยละ 67.81) อุบัติเหตุบนทางโค้งกว้างที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 2,277 ครั้ง (ร้อยละ 11.13) อุบัติเหตุอื่นๆ/ไม่ระบุ จำนวน 2,015 ครั้ง (ร้อยละ 9.83) อุบัติเหตุบนทางโค้งกว้างที่ลาดชัน จำนวน 791 ครั้ง (ร้อยละ 3.87) และอุบัติเหตุบนทางตรง จำนวน 439 ครั้ง (ร้อยละ 2.15) โดยลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ สูงสุด 3 ลำดับแรกข้างต้นส่วนใหญ่เกิดขึ้นในสายทางที่รับผิดชอบโดย ทล.

(2) สำหรับสายทางที่รับผิดชอบโดย ทช. พบว่า ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบริเวณทางตรงที่ไม่มีความลาดชัน (605 ครั้ง) บริเวณทางโค้งกว้างที่ไม่มีความลาดชัน (219 ครั้ง) และบริเวณทางสามแยก (83 ครั้ง) ตามลำดับ นอกจากนี้ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ มักเกิดอุบัติเหตุบนทางตรง (416 ครั้ง) รองลงมาได้แก่ ทางโค้ง (68 ครั้ง) ตามลำดับ

รูปที่ 15 ภาพรวมลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2564



ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

ตารางที่ 5 ภาพรวมลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2564

ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)				
	ทล.	ทช.	กทพ.	รวม	ร้อยละ
จุดกั๊บรถต่างระดับ	-	1	-	1	0.005
ทางโค้งกว้าง	-	7	68	75	0.37
ทางโค้งกว้าง+ที่ลาดชัน	751	40	-	791	3.87
ทางโค้งกว้าง+ไม่มีความลาดชัน	2,058	219	-	2,277	11.13
ทางโค้งหักศอก	-	1	-	1	0.005
ทางโค้งหักศอก+ที่ลาดชัน	58	17	-	75	0.37
ทางโค้งหักศอก+ไม่มีความลาดชัน	40	26	-	66	0.32
ทางเชื่อมเข้าบริเวณหน้าโรงเรียน	32	-	-	32	0.16
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่ส่วนบุคคล	112	-	-	112	0.55
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่สาธารณะ/เชิงพาณิชย์	222	-	-	222	1.09
ทางตรง	-	23	416	439	2.15
ทางตรง+ที่ลาดชัน	120	55	-	175	0.86
ทางตรง+ไม่มีความลาดชัน	13,267	605	-	13,872	67.81
ทางแยกต่างระดับ/Ramps	-	25	53	78	0.38
ทางร่วม	-	-	8	8	0.04
ทางสามแยก (T)	1	83	-	84	0.41
ทางสามแยก (Y)	-	39	16	55	0.27
ทางสี่แยก	-	72	-	72	0.35
มีการเปลี่ยนจำนวนช่องจราจร	1	-	-	1	0.005
วงเวียน	-	4	-	4	0.02
สะพาน (สะพานข้ามแม่น้ำ/ข้ามคลอง)	2	-	-	2	0.01
อื่น ๆ/ไม่ระบุ	1,988	-	27	2,015	9.83
รวม	18,652	1,217	588	20,457	100

ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

2.4.6 มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2564 สามารถสรุปข้อมูลสำคัญจากจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 20,457 ครั้ง ได้ดังนี้

(1) มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับ ได้แก่ **ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด** (ร้อยละ 74.82) คนหรือรถหรือสัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด (ร้อยละ 7.84) **หลับใน** (ร้อยละ 4.76) อุบัติเหตุยานพาหนะบกพร่อง (ร้อยละ 3.76) และอื่น ๆ/ไม่ระบุ (ร้อยละ 3.09) ทั้งนี้มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับแรกข้างต้นส่วนใหญ่เกิดขึ้นในสายทางที่รับผิดชอบของ ทล. เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของทางหลวงแผ่นดินที่คุณภาพสูงและหลายช่องจราจรเอื้อต่อการใช้ความเร็วในการขับรถ จึงอาจมีแนวโน้มที่ผู้ขับรถจะใช้เวลาเร็วเกินกำหนดได้บนทางหลวงแผ่นดินมากกว่าถนนประเภทอื่น



ตารางที่ 6 มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2564

จำนวนอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุจำแนกตามมูลเหตุที่สันนิษฐาน	ทล.	ทช.	กทพ.	รวม	ร้อยละ
การซ่อม/สร้างบนสายทาง	-	2	-	2	0.01
ขับรถพร้อมเส้นแบ่งทิศทาง	-	4	-	4	0.02
ขับรถตามกระชั้นชิด	-	34	-	34	0.17
ขับรถผิดช่องทาง	5	5	-	10	0.05
ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	4	1	-	5	0.02
ขับรถย้อนศร	-	12	-	12	0.06
ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	14,660	645	-	15,305	74.82
คน/รถ/สัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด	1,508	95	-	1,603	7.84
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	-	1	-	1	0.005
แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	78	12	-	90	0.44
ถนนแคบ	-	3	-	3	0.01
ถนนชำรุด	-	1	-	1	0.005
ถนนลื่น	-	9	-	9	0.04
ทางโค้งอันตราย	-	6	-	6	0.03
บรรทุกเกินอัตรา	35	-	-	35	0.17
เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	32	-	32	0.16
ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก	1	10	-	11	0.05
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	239	7	-	246	1.20
มีกองวัสดุ/สิ่งกีดขวาง	76	7	-	83	0.41
มีสิ่งบดบังการมองเห็น	-	1	-	1	0.005
เมาสุรา	162	154	-	316	1.54
ไม่คุ้นเคยเส้นทาง/ขับรถไม่ชำนาญ	96	44	-	140	0.68
ไม่มีป้ายจราจร	-	2	-	2	0.01
ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	21	7	-	28	0.14
ไม่ให้สัญญาณเข้าจอด/ออกจากที่จอด	5	4	-	9	0.04
ไม่ให้สัญญาณชะลอ/เลี้ยว	33	9	-	42	0.21
ยางเสื่อมสภาพ/ยางแตก	-	4	-	4	0.02
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย/สัญญาณตามที่กำหนด	-	4	-	4	0.02
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟที่กำหนด	8	-	-	8	0.04
ระบบไฟฟ้าของยานพาหนะขัดข้อง	-	1	-	1	0.005
ระบบห้ามล้อขัดข้อง/ระบบเบรกชำรุด	-	6	-	6	0.03
ระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ	-	2	-	2	0.01
โรคประจำตัว	-	8	-	8	0.04
แสงสว่างไม่เพียงพอ	-	11	-	11	0.05
หยุดรถกะทันหัน	-	9	-	9	0.04
หลับใน	922	51	-	973	4.76
อุปกรณ์ยานพาหนะบกพร่อง	755	14	-	769	3.76
อื่น ๆ/ไม่ระบุ	44	-	588	632	3.09
รวม	18,652	1,217	588	20,457	100

ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

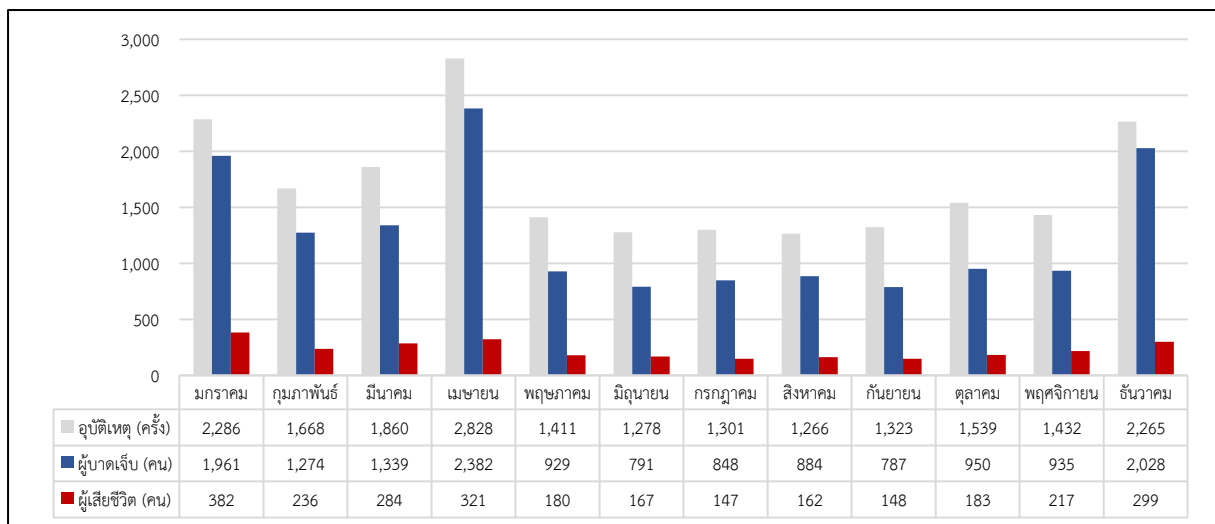
2.4.7 สรุปข้อมูลอุบัติเหตุรายเดือน ปี พ.ศ. 2564

จากข้อมูลอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในช่วงเดือนมกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2564 ในช่วงระหว่างเวลา 00.01 - 24.00 น. มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 20,457 ครั้ง ข้อมูลผู้บาดเจ็บรวม 15,108 คน และข้อมูลผู้เสียชีวิตรวม 2,726 ราย สรุปได้ดังนี้

(1) อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนส่วนใหญ่เกิดในช่วงเทศกาลสำคัญของประเทศไทย ได้แก่ เทศกาลปีใหม่ในช่วงเดือนธันวาคมถึงเดือนมกราคม และเทศกาลสงกรานต์ในช่วงเดือนเมษายนถึงแม้ว่าประเทศไทยจะยังคงอยู่ในช่วงการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) อย่างไรก็ตามก็ได้มีการผ่อนคลายมาตรการ COVID-19 ส่งผลให้มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุดเมื่อเทียบกับเดือนอื่นๆ

(2) จากข้อมูลในช่วงเดือนที่มีเทศกาลสงกรานต์ มีจำนวนผู้บาดเจ็บจำนวนมาก บ่งชี้ว่าการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในแต่ละครั้งมีแนวโน้มที่จะมีผู้บาดเจ็บหลายราย ทั้งนี้ อุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมากนั้น มาจากหลายกรณี เช่น อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะ การชนของยานพาหนะหลายคัน การชนที่รุนแรง เป็นต้น ซึ่งอุบัติเหตุกรณีเหล่านี้มักส่งผลกระทบต่อสังคมในวงกว้าง โดยเฉพาะในประเด็นของความเชื่อมั่นในความปลอดภัยของการขนส่งสาธารณะ

รูปที่ 17 ข้อมูลอุบัติเหตุบนถนนในช่วงเดือนมกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2564

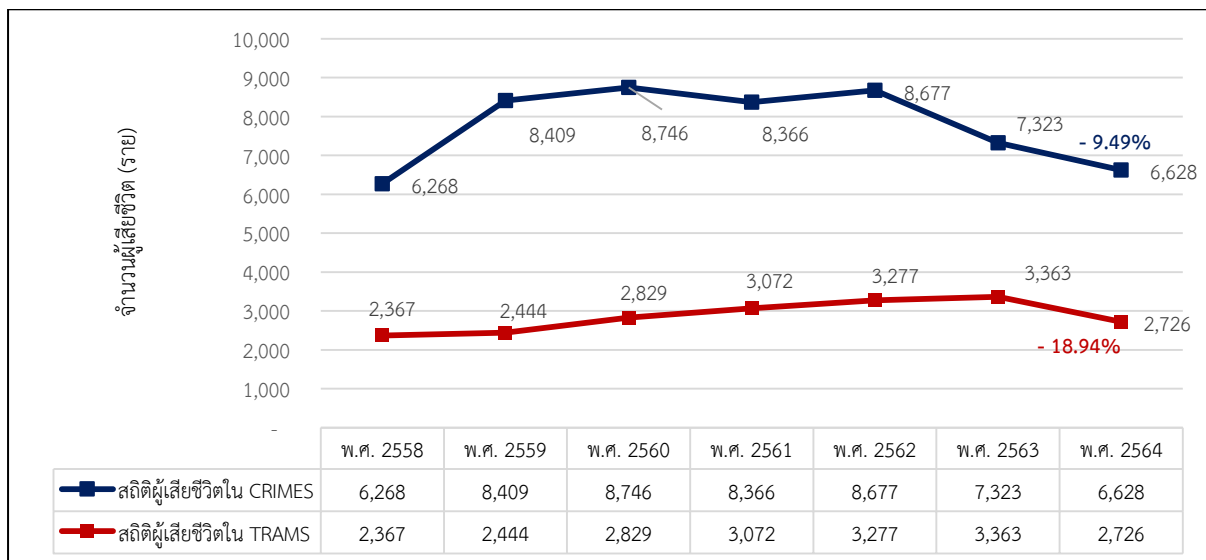


ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

2.5 เปรียบเทียบข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่างระบบ CRIMES และระบบ TRAMS

การเปรียบเทียบข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งประเทศจากคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของ สตช. ในระบบ CRIMES และข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในระบบ TRAMS ช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2558 - 2564 พบว่า ในภาพรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. มีแนวโน้มลดลงอย่างช้าๆตามในปี พ.ศ. 2564 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งประเทศจากคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของ สตช. และบนถนนของ คค.ลดลง เนื่องจากการลดลงของจำนวนอุบัติเหตุของถนนอื่นๆ อาทิ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งนี้ การวิเคราะห์แนวโน้มของสถานการณ์ในเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค. ยังจำเป็นที่จะต้องมีการบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนร่วมกับข้อมูลที่บันทึกไว้โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น กระทรวงสาธารณสุข บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และหน่วยกู้ชีพ เป็นต้น

รูปที่ 18 ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระบบ CRIMES และ TRAMS ระหว่างปี พ.ศ. 2558 - 2564



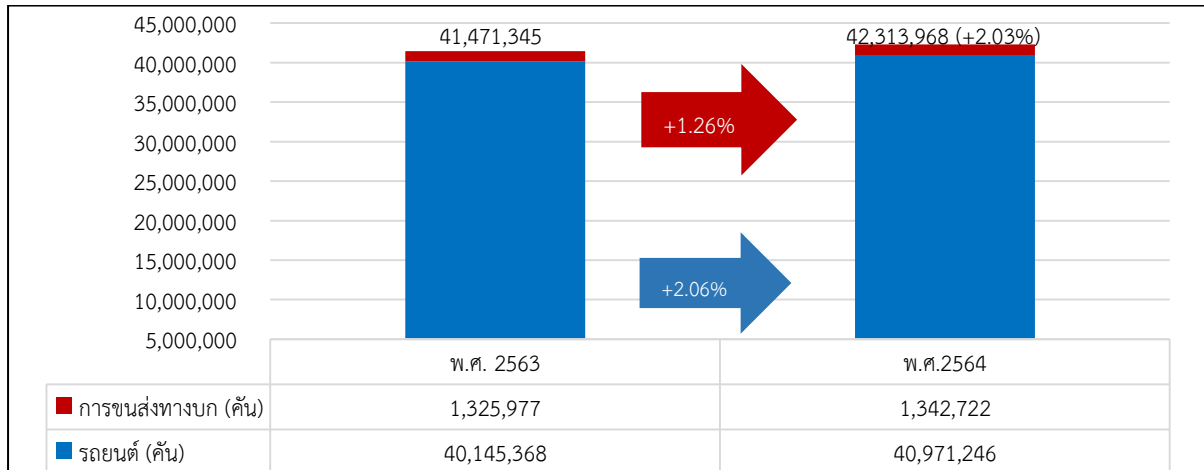
ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

2.6 อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ

2.6.1 จำนวนรถจดทะเบียน

จากรายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2564 ของกรมขนส่งทางบก จำนวนรถจดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 42,313,968 คัน เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คิดเป็นร้อยละ 2.03

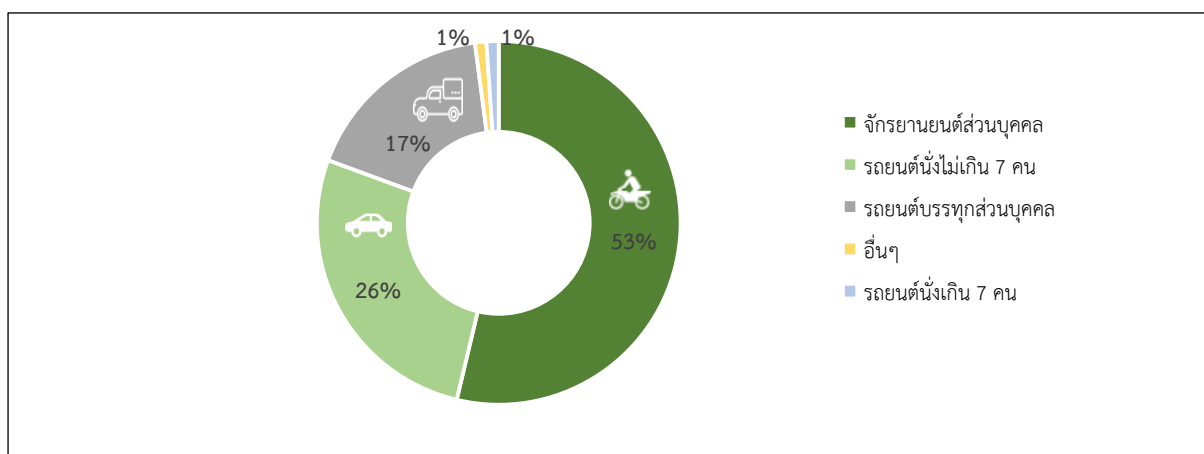
รูปที่ 19 จำนวนรถจดทะเบียนสะสม



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2565

รถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ สะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 40,971,246 คัน เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คิดเป็นร้อยละ 2.06 ประเภทรถที่จดทะเบียนสะสมมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (รย.12) มีจำนวนทั้งสิ้น 21,685,858 คัน คิดเป็นร้อยละ 52.93 ของจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์สะสมทั่วประเทศ รองลงมา คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1) และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) ตามลำดับ

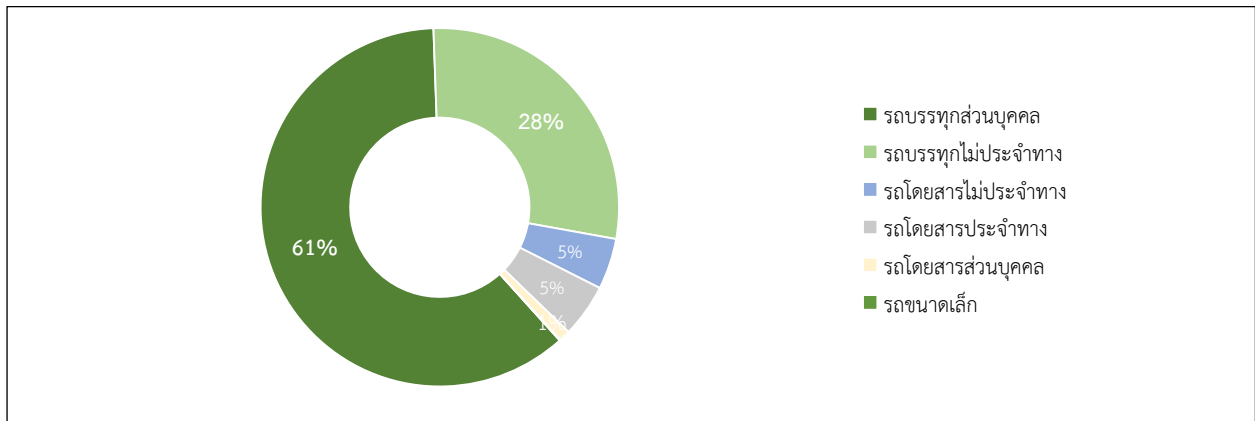
รูปที่ 20 จำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2565

รถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,342,722 คัน เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คิดเป็นร้อยละ 1.26 โดยประเภทรถที่จดทะเบียนสะสมมากที่สุด คือ รถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวนทั้งสิ้น 820,405 คัน คิดเป็นร้อยละ 61.10 ของจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกสะสมทั่วประเทศ รองลงมา คือ รถบรรทุกไม่ประจำทาง และรถโดยสารประจำทาง ตามลำดับ

รูปที่ 21 จำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2565

จำนวนรถโดยสารทั่วประเทศจำแนกตามประเภทการประกอบการที่จดทะเบียนสะสม พบว่าจำนวนรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทาง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีอัตราเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 5.98 และ ร้อยละ 10.56 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถโดยสารที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ในขณะเดียวกันจำนวนรถโดยสารส่วนบุคคลมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.91

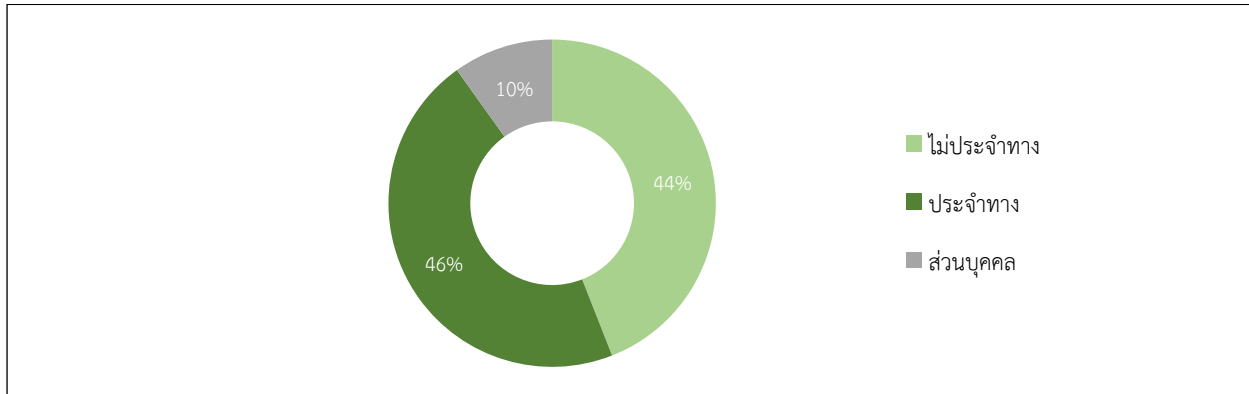
ตารางที่ 7 เปรียบเทียบจำนวนรถโดยสารจำแนกตามมาตรฐานรถและประเภทการประกอบการที่จดทะเบียนสะสม

มาตรฐานรถ	ประเภทการประกอบการ								
	รถโดยสารประจำทาง (คัน)			รถโดยสารไม่ประจำทาง (คัน)			รถโดยสารส่วนบุคคล (คัน)		
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	ร้อยละการเปลี่ยนแปลง	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	ร้อยละการเปลี่ยนแปลง	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	ร้อยละการเปลี่ยนแปลง
ปรับอากาศพิเศษ	3,162	3,079	-2.62	7,057	6,894	-2.31	310	306	-1.29
ปรับอากาศ ชั้น 2	6,998	6,864	-1.91	8,401	8,304	-1.15	2,143	2,235	+4.29
รถตู้ปรับอากาศ	11,784	10,403	-11.72	30,897	24,753	-19.89	1,531	1,553	+1.44
ไม่มีเครื่องปรับอากาศ	44,578	42,125	-5.50	16,928	16,124	-4.75	8,931	8,953	+0.25
รถสองชั้น	1,659	1,608	-3.07	5,408	5,318	-1.66	72	72	-
รถพ่วง	-	-	-	1	1	-	2	2	-
รถกึ่งพ่วง	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถโดยสารเฉพาะกิจ	-	-	-	262	263	0.38	620	613	-1.13
ไม่ระบุ	577	567	-1.73	101	106	4.95	125	125	-
รวม	68,758	64,646	-5.98	69,055	61,763	-10.56	13,734	13,859	+0.91

ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2565

เมื่อพิจารณาสัดส่วนรถโดยสารจำแนกตามประเภทประกอบการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 พบว่า รถโดยสารไม่ประจำทาง และรถโดยสารประจำทางมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยรถโดยสารประจำทางมีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.09 รองลงมา คือ รถโดยสารไม่ประจำทาง ร้อยละ 44.03 และรถโดยสารส่วนบุคคล ร้อยละ 9.88 ตามลำดับ

รูปที่ 22 รถโดยสารจำแนกตามประเภทการประกอบการที่จดทะเบียนสะสม



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2565

2.6.2 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารทั่วประเทศ

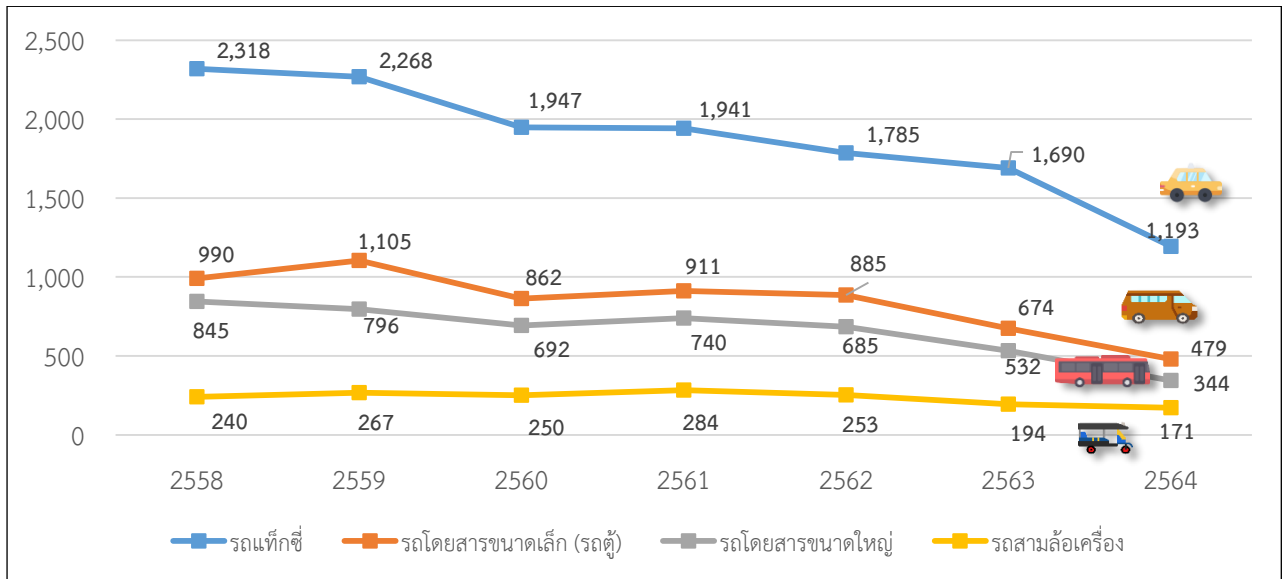
ข้อมูล สถช. ได้แบ่งประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย รถสามล้อเครื่อง รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถแท็กซี่ พบว่า ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารทั้งประเทศ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2559 และมีแนวโน้มลดลงตามลำดับในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 ซึ่งในปี พ.ศ. 2564 มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากรถโดยสารทั้งประเทศ จำนวน 2,187 คัน ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 จำนวน 903 คัน คิดเป็นร้อยละ 29.22 โดยเกิดอุบัติเหตุจากรถแท็กซี่มากที่สุด จำนวน 1,193 คัน คิดเป็นร้อยละ 54.55 รองลงมาคือ รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) จำนวน 479 คัน คิดเป็นร้อยละ 21.90 และรถโดยสารขนาดใหญ่ จำนวน 344 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.73

ตารางที่ 8 อุบัติเหตุรถโดยสารทั้งประเทศ พ.ศ. 2558 - 2564

ประเภทรถ	จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)							สัดส่วนประเภทรถ พ.ศ. 2564	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2563/ พ.ศ. 2564
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564		
รถแท็กซี่	2,318	2,268	1,947	1,941	1,785	1,690	1,193	54.55	ลดลงร้อยละ 29.41
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	990	1,105	862	911	885	674	479	21.90	ลดลงร้อยละ 28.93
รถโดยสารขนาดใหญ่	845	796	692	740	685	532	344	15.73	ลดลงร้อยละ 35.34
รถสามล้อเครื่อง	240	267	250	284	253	194	171	7.82	ลดลงร้อยละ 11.86
รวม	4,393	4,436	3,751	3,876	3,608	3,090	2,187	100.00	ลดลงร้อยละ 29.22

ที่มา: ระบบ CRIMES, สถช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

รูปที่ 23 อุบัติเหตุรถโดยสารทั่วประเทศ พ.ศ. 2558 - 2564



ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

2.6.3 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะของ คค.

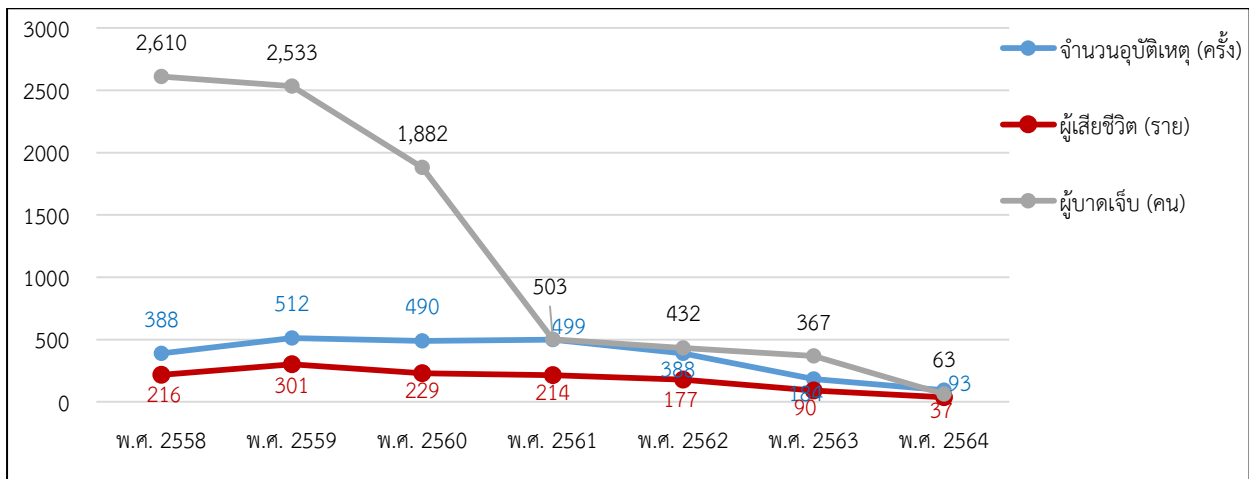
ข้อมูลการรายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของ ขบ. พบว่า รถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2561 และมีแนวโน้มลดลงเป็นลำดับ สำหรับในปี พ.ศ. 2564 เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 93 ครั้ง ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 จำนวน 91 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 49.46 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 37 ราย ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 จำนวน 53 ราย คิดเป็นร้อยละ 58.89 และมีผู้บาดเจ็บ จำนวน 63 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 จำนวน 304 คน คิดเป็นร้อยละ 82.83 อนึ่ง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2564 ขบ. ได้พัฒนาระบบรายงานอุบัติเหตุแยกประเภทของผู้บาดเจ็บ โดยมีการเก็บข้อมูลเฉพาะผู้บาดเจ็บที่มีการ Admit เข้าโรงพยาบาล จึงส่งผลให้ข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บในปี พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2564 ลดลงจากปี พ.ศ. 2560 เป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 9 อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2558 - 2564 (คมนาคม)

รายการ	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2563 / พ.ศ. 2564
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	388	512	490	499	388	184	93	ลดลงร้อยละ 49.46
ผู้เสียชีวิต (ราย)	216	301	229	214	177	90	37	ลดลงร้อยละ 58.89
ผู้บาดเจ็บ (คน)	2,610	2,533	1,882	503	432	367	63	ลดลงร้อยละ 82.83

ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

หมายเหตุ: เนื่องจาก ในปี พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2564 ขบ. มีการพัฒนาระบบรายงานอุบัติเหตุโดยแยกประเภทของผู้บาดเจ็บ เก็บข้อมูลเฉพาะที่มีการ Admit เข้าโรงพยาบาล ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการรวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

รูปที่ 24 อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2558 - 2564 (คมนาคม)


ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

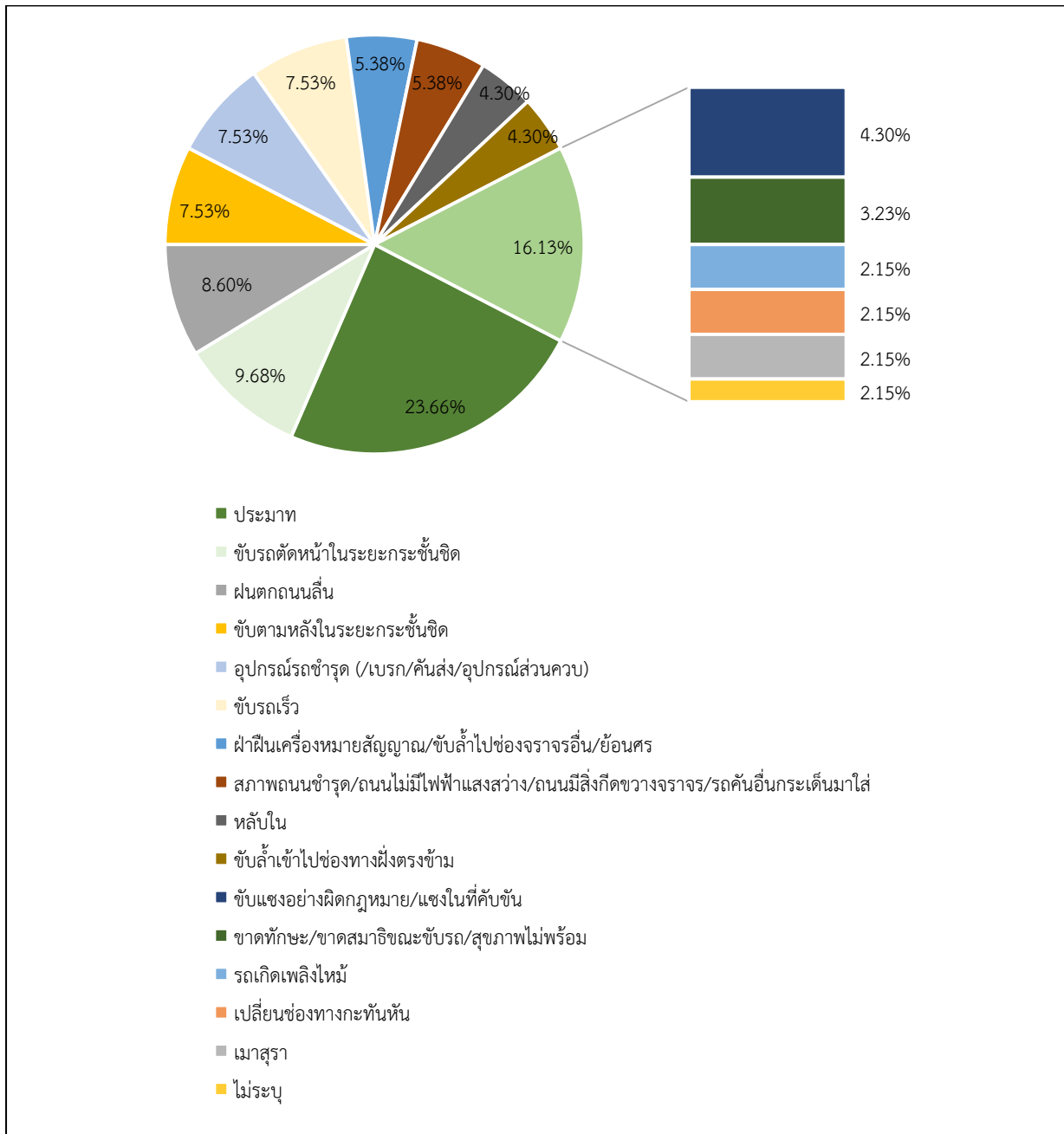
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ พบว่า เกิดจาก**ความประมาทมากที่สุด** จำนวน 22 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 23.66 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมาคือ ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด จำนวน 9 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 9.68 ฝนตกถนนลื่น จำนวน 8 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 8.60 และขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด อุปกรณ์รถชำรุด (เบรก/คั่นส่ง/อุปกรณ์ส่วนควบ) และขับรถด้วยความเร็ว จำนวน 7 ครั้งเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 7.53

ตารางที่ 10 มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2564

ลำดับ	มูลเหตุสันนิษฐาน	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
1	ประมาท	22	23.66
2	ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	9	9.68
3	ฝนตกถนนลื่น	8	8.60
4	ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	7	7.53
5	อุปกรณ์รถชำรุด (เบรก/คั่นส่ง/อุปกรณ์ส่วนควบ)	7	7.53
6	ขับรถเร็ว	7	7.53
7	ฝ่าฝืนเครื่องหมายสัญญาณ/ขับเข้าไปช่องจราจรอื่น/ย้อนศร	5	5.38
8	สภาพถนนชำรุด/ถนนไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง/ถนนมีสิ่งกีดขวางจราจร/รถคันอื่นกระเด็นมาใส่	5	5.38
9	หลับใน	4	4.30
10	ขับเข้าไปช่องทางฝั่งตรงข้าม	4	4.30
11	ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	4	4.30
12	ขาดทักษะ/ขาดสมาธิขณะขับรถ/สุขภาพไม่พร้อม	3	3.23
13	รถเกิดเพลิงไหม้	2	2.15
14	เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	2	2.15
15	เมาสุรา	2	2.15
16	ไม่ระบุ	2	2.15
	รวม	93	100.00

ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

รูปที่ 25 มลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2564



ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2565

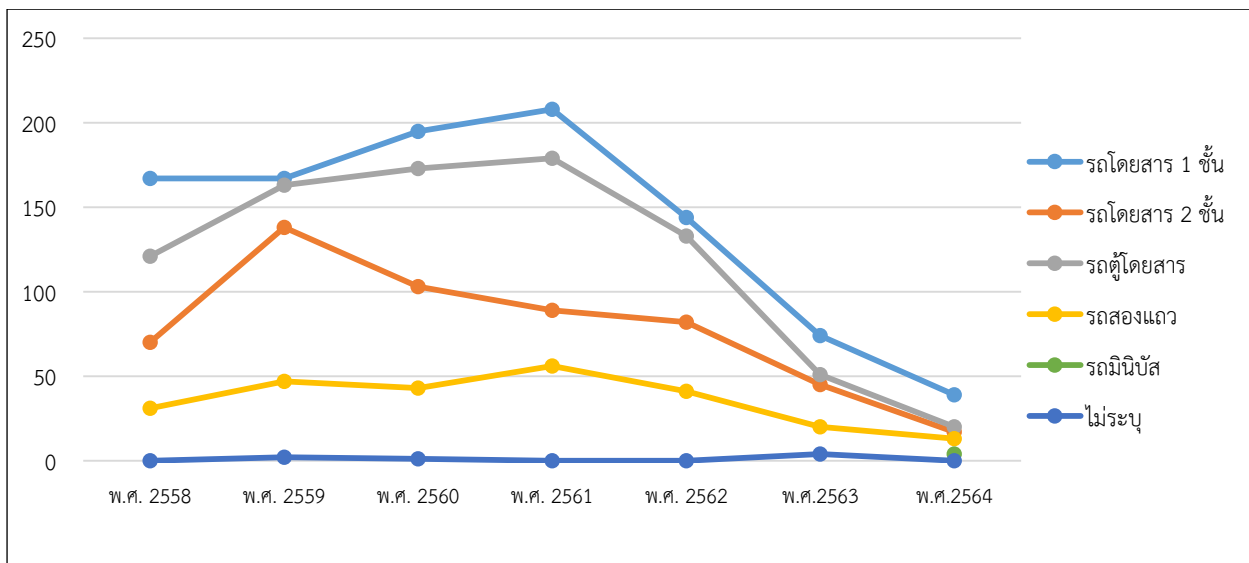
จากข้อมูลในปี พ.ศ. 2564 หากจำแนกตามมาตรฐานรถโดยสาร พบว่า รถโดยสาร 1 ชั้น เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 39 คัน คิดเป็นร้อยละ 41.94 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทุกประเภท รองลงมาคือรถตู้โดยสาร จำนวน 20 คัน คิดเป็นร้อยละ 21.51 และประเภทรถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 17 คัน คิดเป็นร้อยละ 18.28 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2563 พบว่า ประเภทรถโดยสารสาธารณะทุกประเภทและไม่ระบุประเภทรถมีการเกิดอุบัติเหตุลดลง

ตารางที่ 11 ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2558 - 2564 (คมนาคม)

ประเภทรถ	จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)							สัดส่วน ประเภทรถ พ.ศ.2564	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2563 / พ.ศ. 2564
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564		
รถโดยสาร 1 ชั้น	167	167	195	208	144	74	39	41.94	ลดลงร้อยละ 47.30
รถโดยสาร 2 ชั้น	70	138	103	89	82	45	17	18.28	ลดลงร้อยละ 62.22
รถตู้โดยสาร	121	163	173	179	133	51	20	21.51	ลดลงร้อยละ 60.78
รถสองแถว	31	47	43	56	41	20	13	13.98	ลดลงร้อยละ 35
รถมินิบัส	0	0	0	0	0	0	4	4.30	เพิ่มขึ้นร้อยละ 100
ไม่ระบุ	0	2	1	0	0	4	0	0	ลดลงร้อยละ 100
รวม	389	517	515	532	400	194	93	100.00	ลดลงร้อยละ 52.06

ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

รูปที่ 26 ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2558 - 2564 (คมนาคม)



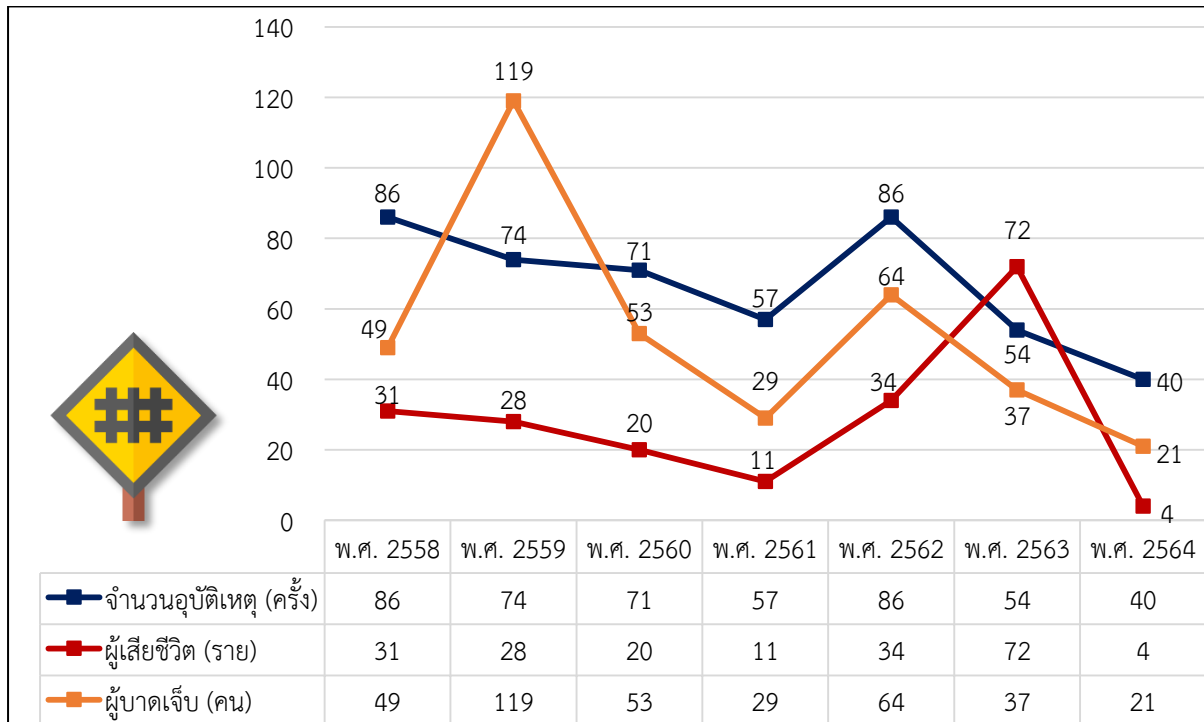
ที่มา : ขบ. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

หมายเหตุ: จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน) จะไม่เท่ากับจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากในบางกรณีรถโดยสารชนกันเอง

2.7 การเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

ข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ปี พ.ศ. 2564 ของ รฟท. มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 40 ครั้ง ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 จำนวน 14 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 25.96 โดยมีผู้เสียชีวิต 4 ราย ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 จำนวน 68 ราย คิดเป็นร้อยละ 94.44 และมีผู้บาดเจ็บ 21 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 43.24

รูปที่ 27 ข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน พ.ศ. 2558 - 2564



ที่มา : รฟท. ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2565

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนของ รฟท. พบว่า จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง โดยในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2564 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงจาก 86 ครั้ง เหลือ 40 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงจาก 31 ราย เหลือ 4 ราย และจำนวนผู้บาดเจ็บลดลงจาก 49 คน เหลือ 21 คน สำหรับในปี พ.ศ. 2564 พบว่า บริเวณจุดที่เกิดเหตุมากที่สุด คือ บริเวณทางลัดผ่าน จำนวน 22 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 55 รองลงมาคือ บริเวณเครื่องกั้น จำนวน 13 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 33 สำหรับประเภทยานพาหนะที่เฉี่ยวชนกับรถไฟมากที่สุด คือ รถยนต์ จำนวน 15 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 38 รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ จำนวน 13 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 33 และรถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ จำนวน 9 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 23 ตามลำดับ

2.8 ดัชนีชี้วัดความเสี่ยงและความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน

การวิเคราะห์ดัชนีชี้วัดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนที่บ่งชี้หรือประเมินถึงสถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทยเพื่อใช้กำหนดนโยบายมาตรการในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน สรุปได้ดังนี้

2.8.1 อัตราการเสียชีวิตต่อจำนวนประชากร

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ของประเทศไทย ในช่วง พ.ศ. 2558 - 2564 (ข้อมูลจากระบบ CRIMES) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แต่ในปี พ.ศ. 2564 มีอัตราการเสียชีวิตลดลง เท่ากับ 10.02 โดยในปี พ.ศ. 2562 - 2564 มีค่าตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งประเทศเท่ากับ 13.04 11.06 และ 10.02 ตามลำดับ ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ในปี พ.ศ. 2562 - 2563 ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น คือ 4.92 5.08 แต่ในปี พ.ศ. 2564 มีอัตราการเสียชีวิตลดลง เท่ากับ 4.12

2.8.2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศต่อจำนวนรถจดทะเบียน

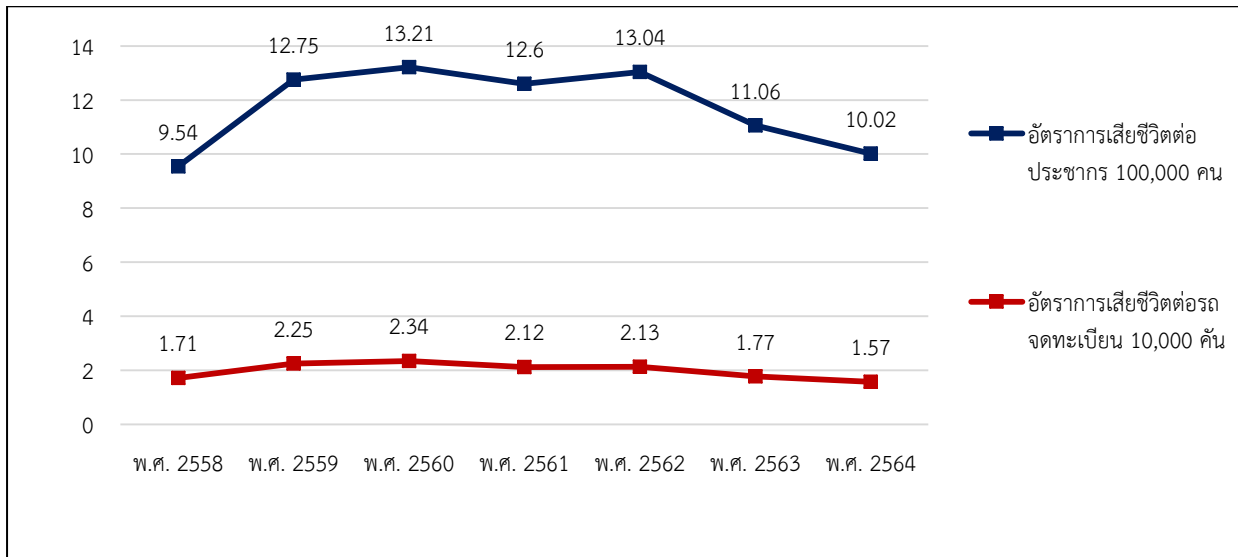
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ปี พ.ศ. 2564 คิดเป็น 1.57 ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีอัตราการเสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ปี พ.ศ. 2564 มีอัตรา 0.64 ซึ่งลดลงมาจากปี พ.ศ. 2563

ตารางที่ 12 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ

รายการ	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
ผู้เสียชีวิต (คน)	6,268	8,409	8,746	8,366	8,677	7,323	6,628
ประชากร (คน)	65,729,098	65,931,550	66,188,503	66,413,979	66,558,935	66,186,727	66,171,439
รถจดทะเบียน (คัน)	36,731,023	37,338,139	37,410,537	39,551,789	40,712,048	41,471,345	42,313,968
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน	9.54	12.75	13.21	12.60	13.04	11.06	10.02
อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน	1.71	2.25	2.34	2.12	2.13	1.77	1.57

ที่มา : ระบบ CRIMES สตช., กรมการปกครอง และ ขบ. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

รูปที่ 28 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั่วประเทศ



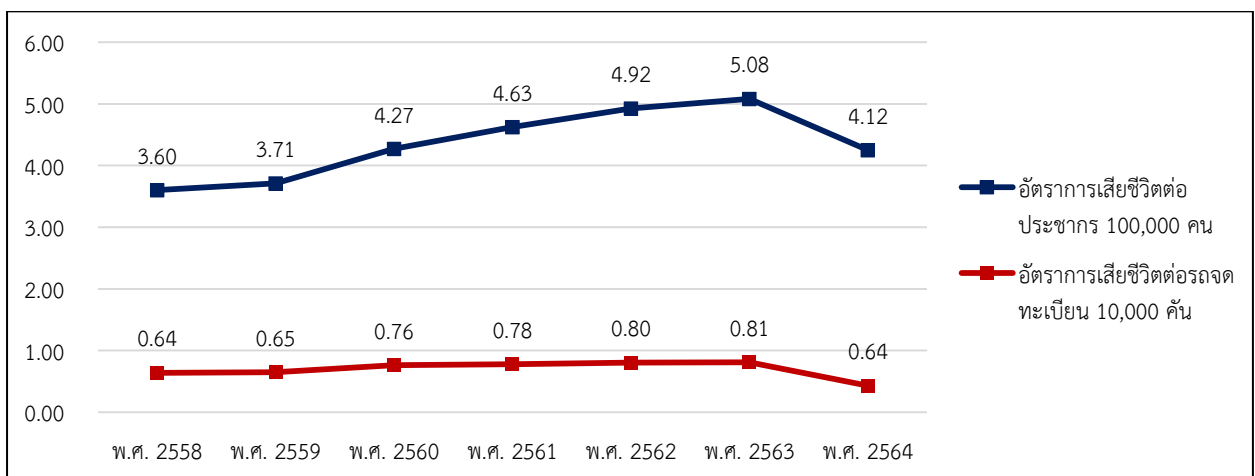
ที่มา : ระบบ CRIMES สตช., กรมการปกครอง และ ขบ. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

ตารางที่ 13 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค.

รายการ	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
ผู้เสียชีวิต (คน)	2,367	2,444	2,829	3,072	3,277	3,363	2,726
ประชากร (คน)	65,729,098	65,931,550	66,188,503	66,413,979	66,558,935	66,186,727	66,171,439
รถจดทะเบียน (คัน)	36,731,023	37,338,139	37,410,537	39,551,789	40,712,048	41,471,345	42,313,968
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน	3.60	3.71	4.27	4.63	4.92	5.08	4.12
อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน	0.64	0.65	0.76	0.78	0.80	0.81	0.64

ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. กรมการปกครอง และ ขบ. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

รูปที่ 29 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค.

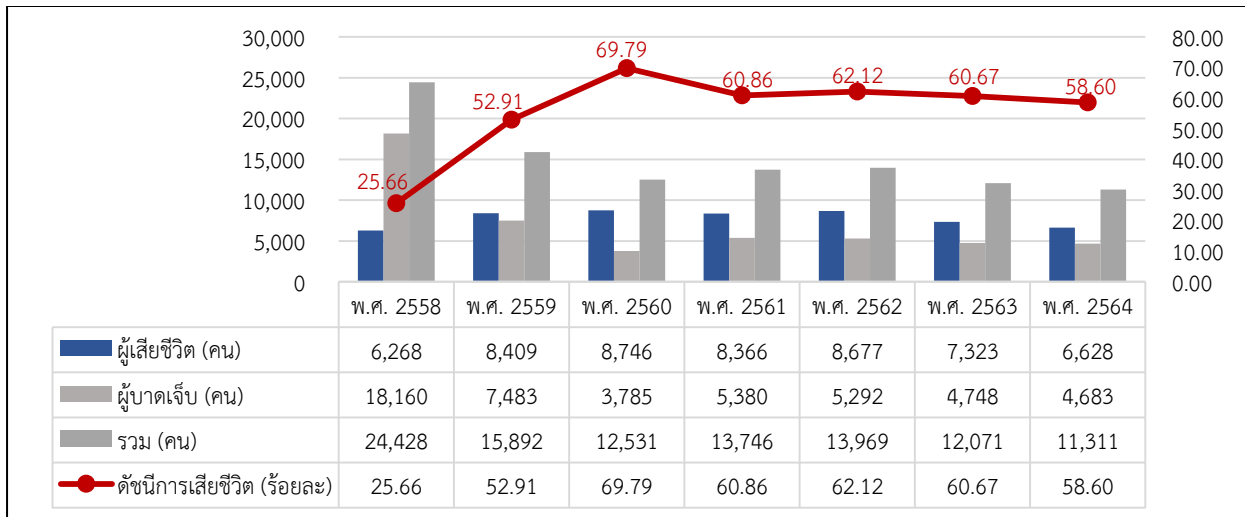


ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. กรมการปกครอง และ ขบ. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

2.8.3 ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนน

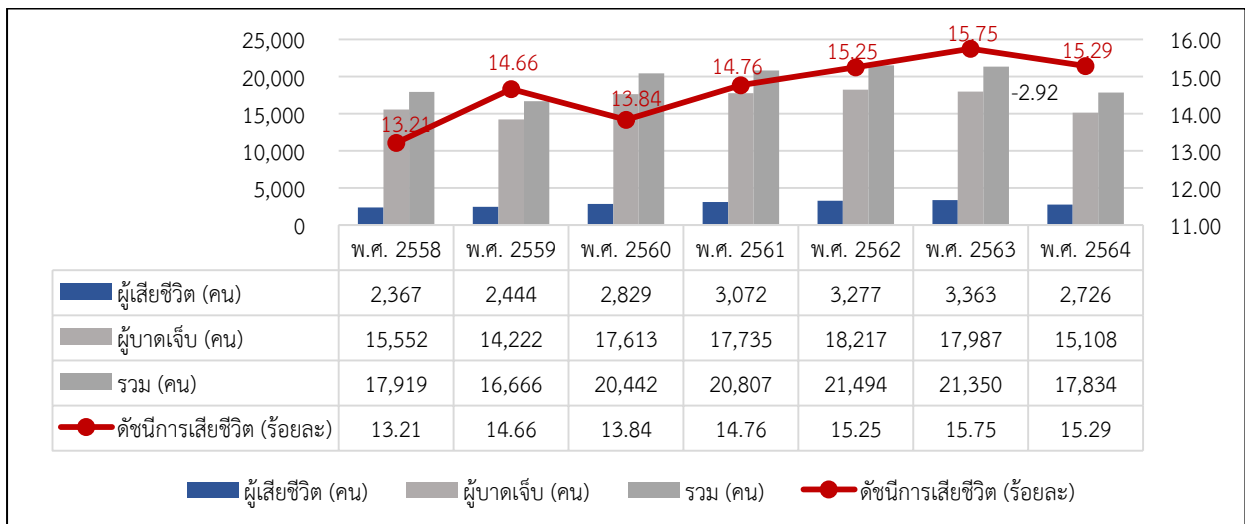
ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนซึ่งเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. 2558 - 2564 มีระดับความรุนแรงค่อนข้างสูง โดยในปี พ.ศ. 2564 มีดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศมีสัดส่วนร้อยละ 58.60 ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุร้อยละ 15.29 ในปี พ.ศ. 2564

รูปที่ 30 ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย



ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

รูปที่ 31 ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.



ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2565

บทที่ 3

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

3.1 บทสรุป

สหประชาชาติกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านความปลอดภัยในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งกำหนดแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 - 2573 (Second Decade of Action Road Safety 2021 - 2030) เพื่อขับเคลื่อนเป้าหมายดังกล่าว ซึ่งประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศไทยดำเนินการอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อสังคมและเศรษฐกิจในภาพรวมของ คค. มีการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2564 ลดลงจากปีที่ผ่านมา โดยดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนของ คค. ในปี พ.ศ. 2564 มีสถิติลดลงเช่นกัน ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2564 ได้แก่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม อุบัติเหตุบนถนนส่วนใหญ่เกิดบนสายทางในความรับผิดชอบของ ทล. ถึงร้อยละ 91.18 เมื่อเทียบกับถนนประเภทต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ทางตรงยังเป็นลักษณะถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และเป็นจุดเสี่ยงบนสายทาง นอกจากนี้ พฤติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เกิดจากการใช้ความเร็วเกินกำหนดและคนหรือสัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด

ในปี พ.ศ. 2564 มีจำนวนรถจดทะเบียนสะสม 42.31 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 0.84 ล้านคัน หรือร้อยละ 2.03 ประกอบด้วย รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก อย่างไรก็ตามด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) และมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social distancing) ในปี พ.ศ. 2564 ประกอบกับการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเข้มข้น ส่งผลให้อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะ มีแนวโน้มลดลง (ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต) โดยรถแท็กซี่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ารถโดยสารสาธารณะประเภทอื่นๆ รองลงมาเป็นรถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) และรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าว แสดงให้เห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาปัจจัยของความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุในรถโดยสารสาธารณะ ด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-Depth Crash Investigation) เนื่องจากรถขนาดใหญ่มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่รุนแรงมากกว่าเป็นเหตุทำให้มีผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตในที่เกิดเหตุสูง รวมทั้งยังส่งผลกระทบต่อสังคมในวงกว้างถึงความปลอดภัยของการขนส่งสาธารณะ

นอกจากนี้ สถิติดังกล่าวแสดงถึงพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อมของถนนที่ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นไปในทิศทางเดียวกับปีที่ผ่านมา แม้ว่าในภาพรวมของประเทศ สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศและถนนของ คค. มีแนวโน้มลดลง อย่างไรก็ตามการเกิดอุบัติเหตุทางถนนยังมีอัตราที่ค่อนข้างสูง หน่วยงานของ คค. ที่เกี่ยวข้องควรบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องและภาคีเครือข่าย เพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยเครื่องมือสำคัญ อาทิ การจัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณที่ชัดเจน การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย รวมถึงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อย่างเข้มงวด การนำเทคโนโลยีมาช่วยลดอุบัติเหตุ

และการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชน ซึ่งเครื่องมือข้างต้นจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้เกิดประสิทธิภาพและยั่งยืนยิ่งขึ้น

ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน

3.1.1 ผู้ขับขี่

พฤติกรรมการขับรถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2564 สามารถสรุปพฤติกรรมเสี่ยงหลัก 4 ประการ ดังนี้

- (1) การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด โดยเฉพาะบนถนนทางตรง ทั้งบนถนนทางหลวง ทางหลวงชนบท และบนทางด่วน
- (2) การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ทั้งในกรณีรถตัดหน้าและคนตัดหน้าบนถนน และการขับชนขอบรถไฟบริเวณจุดตัดรถไฟและทางลัดผ่าน ซึ่งเสี่ยงต่อการสูญเสียการควบคุมรถหรือไม่สามารถหยุดรถหรือขอบรถไฟได้ทัน โดยการขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุหลักในรถโดยสารสาธารณะด้วย
- (3) การหลับในขณะขับรถ โดยเฉพาะบนถนนทางหลวงและถนนที่มีลักษณะเป็นทางตรง
- (4) เมาสุรา มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนสายทางหลวงชนบทในสัดส่วนที่สูงกว่าทางหลวงและทางด่วน รวมถึงเป็นปัจจัยเสี่ยงหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนในช่วงเทศกาลหยุดยาว

3.1.2 ยานพาหนะ

(1) ประเภทของยานพาหนะ

ในภาพรวมของประเทศไทย รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ทั้งนี้ ในภาพรวมของถนนในความรับผิดชอบของ คค. รถปิคอัพและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงบนทางหลวง และรถจักรยานยนต์มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงบนทางหลวงชนบท ข้อมูลดังกล่าวบ่งชี้ว่า ความเสี่ยงของอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดบนถนนท้องถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทช. และถนนในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำหรับทางหลวงมี ปริมาณการเดินทางของรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุกสินค้าในปริมาณมาก จึงมีความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนจากรถประเภทดังกล่าวในสัดส่วนที่สูงกว่ารถจักรยานยนต์

(2) สภาพของรถยนต์

การที่อุปกรณ์ของรถบกพร่อง โดยเฉพาะระบบห้ามล้อขัดข้องถือเป็นปัจจัยสำคัญลำดับต้นๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง นอกจากนี้ยังพบว่า หนึ่งในมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงทางหลวงชนบท และทางด่วน มาจากกรณีที่อุปกรณ์ส่วนควบของรถเสียและทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถแสดงเครื่องหมายหรือไม่สามารถแสดงสัญญาณตามที่กฎหมายกำหนด ส่งผลต่อการให้สัญญาณ จุด ชะลอ หรือเลี้ยว ดังนั้น การตรวจสอบสภาพรถยนต์อย่างสม่ำเสมอและไม่ตัดแปลงสภาพรถ รวมถึงตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ภายในรถ อาทิ ถังลมนิรภัย เข็มขัดนิรภัย จะส่งผลโดยตรงต่อความปลอดภัยและช่วยลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิต กรณีเกิดอุบัติเหตุจากการชนได้

3.1.3 ถนนและสภาพแวดล้อม

(1) ลักษณะทางกายภาพของถนน

อุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. เกิดบริเวณทางตรงมากกว่า บริเวณทางโค้งและถนนบริเวณทางแยก หากพิจารณาปัจจัยด้านการใช้ความเร็วในการขับขี่ร่วมด้วย บริเวณที่ไม่มีความลาดชันหรือเป็นที่ราบซึ่งผู้ขับขี่สามารถทำความเร็วได้มากกว่า มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าบริเวณถนนที่มีความลาดชัน

(2) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางถนน

ปัจจัยเสี่ยงหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศมาจากถนนลื่นจากฝนตก คนตัดหน้ารถขณะข้ามถนน สัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางที่ไม่ชัดเจน/ชำรุด/ใช้การไม่ได้ สำหรับปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ยังมีสาเหตุจากการชนสิ่งกีดขวางเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญด้วย ดังนั้น การสร้างทัศนวิสัยที่ดีในการขับรถ อาทิ ป้ายหรือเครื่องหมายจราจรที่ชัดเจน การตัดแต่งต้นไม้ข้างทาง และการปรับปรุงซ่อมแซมถนน จะช่วยลดจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Black Spot) ให้ถนนเกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

3.2 ข้อเสนอแนะ

3.2.1 ควรให้ความสำคัญกับการนำมติด้านความปลอดภัย อาทิ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Global Plan Decade of Action for Road Safety 2021-2030) รวมถึง 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Performance Targets) และหลักการวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) มาผนวกรวมเข้ากับการดำเนินการในระดับต่างๆ ทั้งระดับนโยบาย ระดับการกำกับดูแล และระดับปฏิบัติ อาทิ ในการวางแผนระบบการขนส่ง การวางแผนเมือง การออกแบบถนน สถานีขนส่ง และยานพาหนะ การออกกฎหมายและการออกใบอนุญาต ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการนำมติด้านความปลอดภัยมาใช้ในการทำงานและการดำเนินชีวิต รวมถึงส่งเสริมให้ประชาชนเลือกเดินทางและใช้บริการขนส่งสินค้ากับระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย

3.2.2 ควรให้ความสำคัญกับการปรับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนทั้ง ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และคนเดินเท้า เพื่อลดความเสี่ยงที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการบาดเจ็บ/เสียชีวิต อาทิ ขับรถเร็ว ขับตัดหน้าระยะกระชั้น ดื่มแล้วขับ หลับใน รวมถึงการรณรงค์ให้ใช้อุปกรณ์นิรภัย อาทิ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย โดยควรเน้นการสร้างความรู้ด้านความปลอดภัย ความรู้ด้านกฎหมายและวินัยจราจร การฝึกทักษะการขับขี่และทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) เช่น การนำแนวทางการพัฒนาทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุมาใช้ในการอบรมและทดสอบในการออกใบอนุญาตขับขี่รวมทั้งการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ การพัฒนาหลักสูตรอบรมออนไลน์และจัดทำแอปพลิเคชันเพื่อให้ความรู้ทางกฎหมายจราจรที่สำคัญและเทคนิคการขับขี่อย่างปลอดภัยเผยแพร่ในโรงเรียน สถาบันการศึกษา และหน่วยงานในสังกัด คค. และผู้ประกอบการขนส่ง ควบคู่กับการกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่แล้วอย่างเข้มข้น

3.2.3 ควรให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนา รวมถึงนำเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ (Road Safety Technology) มาใช้ในการขนส่งและการเดินทางให้มากขึ้น อาทิ เทคโนโลยีช่วยควบคุมความเร็วรถ (Intelligent Speed Assistance) เทคโนโลยีช่วยควบคุมการทรงตัวของรถ เช่น ในช่วงการเข้าโค้ง ช่วงถนนลื่น (Electronic Stability Control) เทคโนโลยีป้องกันการหลับใน ตลอดจนเทคโนโลยีในการกำกับดูแล เช่น กล้อง CCTV รวมถึงการพัฒนาระบบฐานและเชื่อมโยงฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และการใช้ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) เพื่อช่วยในการวางแผนและติดตามประเมินผลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

3.2.4 ควรให้ความสำคัญกับการสร้างและบำรุงรักษาถนนเพื่อให้เกิดความปลอดภัย อาทิ นำระบบการประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของถนนในระดับนานาชาติ ได้แก่ International Road Assessment Programme (IRAP) ระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่ามาประยุกต์ใช้กับถนนที่สร้างใหม่ในความรับผิดชอบของ คค. รวมถึงการปรับปรุงแก้ไขถนนบริเวณจุดเสี่ยง (Black spot) เช่น จุดตัดรถไฟ ทางโค้งทางแยก ทางลาดชัน และบริเวณจุดกลับรถเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ