

รายงานการวิเคราะห์ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนความปลอดภัย
สิงหาคม 2568



คำนำ

จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกยังคงอยู่ในระดับสูง ที่ทั่วโลกให้ความสำคัญและปัจจุบันอยู่ในช่วงทศวรรษที่สองของแผนปฏิบัติการแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 - 2573 (Second Decade of Action Road Safety 2021 - 2030) ขององค์การสหประชาชาติ (United Nation: UN) สำหรับประเทศไทย จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมประเทศจากข้อมูล 3 ฐาน ระบบ Road Traffic Injury Data Collaboration ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย และยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเหลือ 12 คนต่อประชากรแสนคนที่จะต้องบรรลุภายในปี พ.ศ. 2570 ตามเป้าหมายของแผนย่อยของแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายของสหประชาชาติ ทั้งนี้ สำหรับอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (คค.) จำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา โดยทางหลวงแผ่นดินยังมีสถิติผู้เสียชีวิตอยู่ในระดับสูง อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ยังมีสาเหตุจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ การมุ่งเน้นแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นภารกิจที่สำคัญยิ่งของ คค. ซึ่งหน่วยงานในสังกัด คค. ได้มีการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกภาคีเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดทำและพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน การมุ่งเน้นวิถีแห่งความปลอดภัย (Safe System Approach) การมุ่งสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน

คค. โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีพันธกิจในการเสนอแนะนโยบาย จัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการ ด้านการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รวมถึงการวิเคราะห์ประมวลผลข้อมูลอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจากการเดินทางบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค. จึงได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานในสังกัด คค. ต่อเนื่องทุกปี โดยรวบรวมและเรียบเรียงรายงานเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์เชิงสถิติจากสถานการณ์และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน วิเคราะห์ถึงแนวโน้มสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการกำหนดนโยบายในการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนในระยะเร่งด่วน ระยะปานกลาง และระยะยาว เพื่อให้หน่วยงานในสังกัด คค. นำไปใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ข้อมูลประกอบการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนมาจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุของ คค. รวมถึงหน่วยงานที่มีบทบาทในการบันทึกและเก็บรวบรวมข้อมูลโดยตรง ประกอบด้วย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นอกจากนี้ สนข. ได้นำข้อมูลทางสถิติจากหน่วยงานและองค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องมาใช้ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตร.) กรมการปกครอง กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข องค์การอนามัยโลก และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน

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

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนความปลอดภัย

สิงหาคม 2568



ดาวน์โหลดรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน

ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567 ได้ที่

<https://drive.google.com/drive/folders/1RO21YDIL9Bf5VfHSqPM>

fbL4sbTfEOlQV?usp=sharing



ชื่อย่อหน่วยงาน

ชื่อย่อ	หน่วยงาน
หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	
คค.	กระทรวงคมนาคม
ศปภ.คค.	ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
ศทส.สปค.	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
ขบ.	กรมการขนส่งทางบก
ทล.	กรมทางหลวง
ทช.	กรมทางหลวงชนบท
สนข.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
หน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม	
กทพ.	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ขสมก.	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
บขส.	บริษัท ขนส่ง จำกัด
รฟท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
หน่วยงานภายนอก	
ตร.	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ศปถ.	คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
สศช.	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สสส.	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
UN	United Nation หรือ องค์การสหประชาชาติ
WHO	World Health Organization หรือ องค์การอนามัยโลก



สารบัญ

ส่วนที่		หน้าที่
1	ความเป็นมาของการจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567	1
1.1	เหตุผลและความจำเป็น	1
1.2	วัตถุประสงค์ของการจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567	6
1.3	แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567	6
2	ข้อมูลพื้นฐานของสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2567	8
2.1	ภาพรวมของสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก	8
2.2	สถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย	10
2.2.1	ข้อมูล 3 ฐาน การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงสาธารณสุข	10
2.2.2	ข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจากระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ (Criminal Record Information Management Enterprise System: CRIMES) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	12
2.3	สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม	17
2.3.1	ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม	18
2.3.2	ข้อมูลอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567	26
2.3.3	การเปรียบเทียบข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของระบบ CRIMES และระบบ TRAMS	33
2.3.4	ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารสาธารณะ	34
2.3.5	ข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน	41
2.3.6	ดัชนีชี้วัดความเสี่ยงและความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน	46
3	การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567	51
3.1	ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน	51
3.1.1	ปัจจัยด้านผู้ขับขี่	51
3.1.2	ปัจจัยด้านยานพาหนะ	52
3.1.3	ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม	52
3.2	ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม	53
3.2.1	ผลกระทบทางเศรษฐกิจ	53
3.2.2	ผลกระทบทางสังคม	54
3.3	สรุปและข้อเสนอแนะ	54
3.3.1	บทสรุป	54
3.3.2	ข้อเสนอแนะ	58



สารบัญรูป

รูปที่		หน้าที่
1	กรอบ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน	3
2	กระบวนการจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567	7
3	ภาพรวมสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกและของประเทศไทย	9
4	ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย	10
5	การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมแยกตามช่วงอายุและเพศ (ในช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2567)	11
6	แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	13
7	สัดส่วนอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้งในปี พ.ศ. 2567 จำแนกตามประเภทยานพาหนะ	14
8	สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสาเหตุทั่วไปของการชน	14
9	สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากบุคคล	15
10	สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากอุปกรณ์	15
11	สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม	16
12	สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง	16
13	สัดส่วนระยะทางถนนของประเทศไทยจำแนกตามหน่วยงานที่กำกับดูแล	17
14	ระยะทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.	17
15	แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	19
16	จำนวนและสัดส่วนยานพาหนะรถที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ประจำปี พ.ศ. 2567	21
17	อุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายของ คค. แยกตามความรับผิดชอบของหน่วยงานในปี พ.ศ. 2567	21
18	ภาพรวมลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2567	22
19	ภาพรวมมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายของ คค. ในปี พ.ศ. 2567	24
20	แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	26
21	สัดส่วนอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. แยกตามประเภทยานพาหนะในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567	28
22	สัดส่วนลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567	30
23	สัดส่วนมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567	31



สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้าที่
24	ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระบบ CRIMES และ TRAMS ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2567	33
25	จำนวนรถจดทะเบียนสะสมในปี พ.ศ. 2566 - 2567	34
26	สัดส่วนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในปี พ.ศ. 2567	34
27	สัดส่วนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในปี พ.ศ. 2567	35
28	สัดส่วนรถโดยสารจำแนกตามประเภทการประกอบการ ที่จดทะเบียนสะสมในปี พ.ศ. 2567	35
29	สัดส่วนรถโดยสารจำแนกตามมาตรฐานรถโดยสาร ที่จดทะเบียนสะสมในปี พ.ศ. 2567	36
30	จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารทั่วประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	37
31	การเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	37
32	สัดส่วนอุบัติเหตุจำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐานการเกิดอุบัติเหตุ ของรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567	39
33	จำนวนรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ที่เกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	41
34	ทางรถไฟที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.	43
35	แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	44
36	ตัวอย่างอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในปี พ.ศ. 2567	45
37	สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในปี พ.ศ. 2567	46
38	แนวโน้มอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	47
39	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	48
40	ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2562 - 2567	49
41	ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2562 - 2567	50
42	แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	55
43	สรุปมูลเหตุภายใต้ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบ ของ คค. ประจำปี พ.ศ. 2567	56
44	แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรกบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	57



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้าที่
1	สรุป 5 เสาหลักและ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน	2
2	ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	12
3	จำนวนอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2567 จำแนกตามประเภทยานพาหนะ	13
4	จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	18
5	จำนวนและสัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567	20
6	ภาพรวมลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2567	23
7	มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายของ คค. ในปี พ.ศ. 2567	25
8	จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. แยกตามประเภทยานพาหนะในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567	27
9	จำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567	29
10	จำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐานในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567	32
11	ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	33
12	จำนวนและสัดส่วนอุบัติเหตุของรถโดยสารทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	36
13	การเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	37
14	จำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐานการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567	38
15	จำนวนและสัดส่วนรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. จำแนกตามประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	40
16	ระยะทางรางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567 - 2568	42
17	จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน พ.ศ. 2562 - 2567	44
18	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	47
19	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	48
20	ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2562 - 2567	49
21	ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2562 - 2567	50
22	จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. แยกตามมูลเหตุสันนิษฐานหลัก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	55



สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้าที่
23	จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรกบนถนน ในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567	57

ส่วนที่ 1

ความเป็นมาของการจัดทำรายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567

1.1 เหตุผลและความจำเป็น

1.1.1 ความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ โดยเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ (United Nation: UN) ภายใต้เป้าหมาย SDGs ดังกล่าว มีเป้าหมายย่อยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน จำนวน 2 เป้าหมาย ได้แก่ เป้าหมายที่ 3.6 การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนถนนลงครึ่งหนึ่ง ในปี พ.ศ. 2573 และเป้าหมายที่ 11.2 การจัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน มีความปลอดภัย ในราคาที่ทุกคนสามารถจ่ายได้ และพัฒนาความปลอดภัยทางถนนโดยการขยายการให้บริการขนส่งสาธารณะและคำนึงถึงกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง (Vulnerable Road Users: VRUs) เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน คนเดินเท้า เด็ก ผู้พิการหรือผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573 ดังนั้น ประเทศไทยในฐานะสมาชิกของ UN จึงได้แสดงความมุ่งมั่นและตระหนักถึงความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน

สำหรับการมีส่วนร่วมในระดับนานาชาติ ประเทศไทยได้ร่วมรับรองการดำเนินการภายใต้กรอบปฏิญญาด้านความปลอดภัยทางถนนของ UN และร่วมขับเคลื่อนการดำเนินการตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

1) การประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ ครั้งที่ 64 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2553 ได้มีการรับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก โดยประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการพร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติได้จัดตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เพื่อพิจารณากำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามแนวทางของกรอบปฏิญญามอสโกดังกล่าว

2) การประชุมระดับสูงด้านความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 2 (The Second Global High - Level Conference on Road Safety: Time for Result) เมื่อวันที่ 18 - 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 ณ กรุงบราซิเลีย ประเทศบราซิล ที่ประชุมได้มีประกาศปฏิญญาบราซิเลียด้านความปลอดภัยทางถนน (Brasilia Declaration on Road Safety) โดยกำหนด 5 เสาหลักเพื่อใช้เป็นแนวทางในการลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

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

3) การประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 ณ นครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศสมาชิก UN ได้เห็นชอบการประกาศให้ปี พ.ศ. 2564 - 2573 เป็นทศวรรษที่สองแห่งความปลอดภัยทางถนน (Second Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายลดผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการจราจรลงอย่างน้อยร้อยละ 50 ซึ่งต่อมากองคการอนามัยโลก



(World Health Organization: WHO) ได้จัดทำแผนโลกทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมี 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ตามข้อเรียกร้องของที่ประชุม เพื่อให้ประเทศสมาชิก UN ได้ใช้เป็นกรอบในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนควบคู่ไปกับ 5 เสาหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 1 สรุป 5 เสาหลักและ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลัก	เป้าหมาย
เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการ ความปลอดภัย ทางถนน	1) ภายในปี พ.ศ. 2563 ทุกประเทศมีการจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา
	2) ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า
เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจร อย่างปลอดภัย	3) ภายในปี พ.ศ. 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า
	4) ภายในปี พ.ศ. 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้ว ต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน
เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะ ที่ปลอดภัย	5) ภายในปี พ.ศ. 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่น ๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า
เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย	6) ภายในปี พ.ศ. 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับขึ้นเกิดการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่ง และลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขึ้นด้วยความเร็วลง
	7) ภายในปี พ.ศ. 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 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
เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลัง เกิดอุบัติเหตุ	12) ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศจัดทำและบรรจุเป้าหมายระดับชาติ เพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก

รูปที่ 1 กรอบ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน



- สีเหลืองที่ 1: การจัดการความปลอดภัยทางถนน
- สีเขียวที่ 2: ถนนและการเดินทางปลอดภัย
- สีน้ำเงินที่ 3: ยานพาหนะปลอดภัย
- สีชมพูที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัย
- สีฟ้าที่ 5: การตอบสนองหลังเกิดเหตุ

สืบเนื่องจากข้อเรียกร้องจากการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ รัฐสมาชิกสหประชาชาติได้มีมติเห็นชอบ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560

ดูข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/



4) การประชุมระดับโลกระดับรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3 (The 3rd 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 ซึ่งปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration) มุ่งผลักดันให้บรรลุ Global Goal ในปี พ.ศ. 2573 โดยที่ประชุมมีมติร่วมกัน 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 ให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกลุ่มเปราะบางทางถนน
- (5) เร่งรัดให้มีการพัฒนาระบบการเดินทางที่ประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ โดยส่งเสริมการเดิน การใช้จักรยาน และระบบขนส่งมวลชน
- (6) ส่งเสริมให้นำเทคโนโลยีมาผนวกเข้ากับการพัฒนาทุกระยะของการดำเนินงาน เพื่อความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่การป้องกันจนถึงการดูแลหลังเกิดเหตุ
- (7) มุ่งเน้นการจัดการกับความเร็ว การบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงการจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตชุมชน
- (8) สร้างความมั่นใจว่าภายในปี พ.ศ. 2573 รถทุกคันจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยตามมาตรฐาน
- (9) ผนวกมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการสร้างและบำรุงรักษาถนน
- (10) ให้ความสำคัญในการกำกับติดตามและรายงานผลความก้าวหน้าในการดำเนินงาน โดยยึดกรอบ 12 เป้าหมายโลกและตัวชี้วัดเป็นแนวทางการดำเนินงาน

5) การประชุมระดับโลกระดับรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 4 (The 4th Global Ministerial Conference on Road Safety) เมื่อวันที่ 18 - 20 กุมภาพันธ์ 2568 ณ เมืองมาร์ราเคช ราชอาณาจักรโมร็อกโก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ประเมินผลความสำเร็จและความก้าวหน้าจากการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยระดับโลก พ.ศ. 2564 - 2573 (2) สร้างเสริมความมุ่งมั่นของประเทศสมาชิกในการบรรลุเป้าหมายของทศวรรษของการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 - 2573 (Decade of Action for Road Safety 2021 - 2030) ภายในปี พ.ศ. 2573 (3) แลกเปลี่ยนประสบการณ์และแนวปฏิบัติที่ดีในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี พ.ศ. 2564 - 2573 (4) สร้างเสริมความร่วมมือในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ และ (5) ส่งเสริมการบูรณาการเทคโนโลยีการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยมีแนวคิดหลัก “Commit to Life” ให้ประเทศสมาชิกร่วมกันเร่งรัดขับเคลื่อนการดำเนินงานในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษของการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนฯ ระหว่างปี พ.ศ. 2569 - 2573 เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในการลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งผลการประชุมทำให้ทราบทิศทางการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนในช่วงครึ่งหลัง

ของทศวรรษของการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. 2569 - 2573 กรอบแนวทางการพัฒนาของปฏิญญามาร์ราเกช และการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนกับประเทศสมาชิกทั่วโลก รวมทั้งรับทราบถึงปัญหาอุปสรรคและแนวปฏิบัติที่ดี เพื่อให้อุบัติเหตุทางถนนของโลกในภาพรวมลดลง

ประเทศไทยได้เข้าร่วมในการนำเสนอปฏิญญามาร์ราเกชและประกาศเจตนารมณ์/ความมุ่งมั่นของประเทศ ณ ราชอาณาจักรโมร็อกโก โดยมีเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข (นายกิตติกร โล่ห์สุนทร) เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนประเทศไทย ร่วมรับทราบการประกาศรับรองปฏิญญามาร์ราเกช ซึ่งเน้นการสานต่อความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนและเร่งรัดการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนของวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2573 ผ่านแนวทางต่าง ๆ เช่น การจัดสรรงบประมาณ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านความปลอดภัยทางถนน การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรไม่แสวงหากำไร ตลอดจนได้ประกาศเจตนารมณ์ของประเทศไทยในการบรรลุเป้าหมายต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยทางถนนรวม 5 ข้อภายใต้เป้าหมายของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ดังนี้

- (1) เรามุ่งมั่นที่จะลดอัตราการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสให้เหลือ 106,376 คน ภายในปี พ.ศ. 2570
- (2) เรามุ่งมั่นที่จะเพิ่มอัตราส่วนประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100 ภายในปี พ.ศ. 2573
- (3) เรามุ่งมั่นที่จะลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนให้เหลือร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2573
- (4) เรามุ่งมั่นที่จะให้ประชาชนในประเทศใช้ยานพาหนะที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยของ UN ภายในปี พ.ศ. 2573
- (5) เรามุ่งมั่นที่จะทำให้ถนนในประเทศไทยเป็นถนนที่ปลอดภัยสำหรับยานพาหนะทุกประเภท รวมถึงคนเดินเท้าและนักปั่นจักรยาน

ปัจจุบันอยู่ระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จะดำเนินการนำเสนอปฏิญญาดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนหน่วยงานที่รับผิดชอบนำแนวทางพัฒนาความปลอดภัยทางถนนที่เสนอแนะในปฏิญญามาร์ราเกช และประกาศเจตนารมณ์ของประเทศไทยมากำหนดเป็นเป้าหมายและแนวทางดำเนินงานที่เหมาะสมกับบริบทและความพร้อมของหน่วยงาน/พื้นที่ต่อไป

1.1.2 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดกลไกการขับเคลื่อนประเด็นความปลอดภัยทางถนนไว้ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล โดยกำหนดเป้าหมายระยะยาวเพื่อให้มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงเหลือไม่เกิน 12 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2570 ไม่เกิน 8 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2575 และไม่เกิน 5 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2580 สอดคล้องตามเป้าหมายของ UN

1.1.3 คค. โดย สนข. ให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่ง สนข. มีพันธกิจในการเสนอแนะนโยบาย จัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการ ด้านการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รวมถึงการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจากการเดินทางบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค. จึงได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานในสังกัด คค. ต่อเนื่องทุกปี โดยรวบรวมและประมวลผลข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถนำรายงานฯ

ไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์เชิงสถิติของสถานการณ์/สาเหตุและแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการกำหนดนโยบายในการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนในระยะเร่งด่วน ระยะปานกลาง และระยะยาว สำหรับหน่วยงานในสังกัด คค. นำไปใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการจัดทำรายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567

- 1) เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการตัดสินใจจัดทำแผนงานและโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.
- 2) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการเสนอแนะนโยบายและมาตรการในการลดอุบัติเหตุทางถนน และลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้แก่หน่วยงานในสังกัด คค.
- 3) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาเสนอแนะ กฎ ระเบียบ และมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.

1.3 แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567

1.3.1 รวบรวม ประมวลสรุป และศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

- 1) รวบรวมและศึกษาข้อมูลสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนที่ทั่วโลกและในประเทศไทย ให้ความสำคัญ เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นทั้งจากทั่วโลกและในประเทศไทย
- 2) รวบรวม ศึกษา และประมวลผลข้อมูลจากหน่วยงานในสังกัด คค. และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อประมวลผลจัดทำสรุปข้อมูล ของสถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย และสถิติอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. เพื่อใช้ประกอบการจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567

1.3.2 จัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567

วิเคราะห์ และประมวลผลจากการดำเนินงานในข้อ 1.3.1 เพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567 โดยมีสาระสำคัญ ได้แก่ ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน ข้อมูลพื้นฐานของสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2567 และการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567

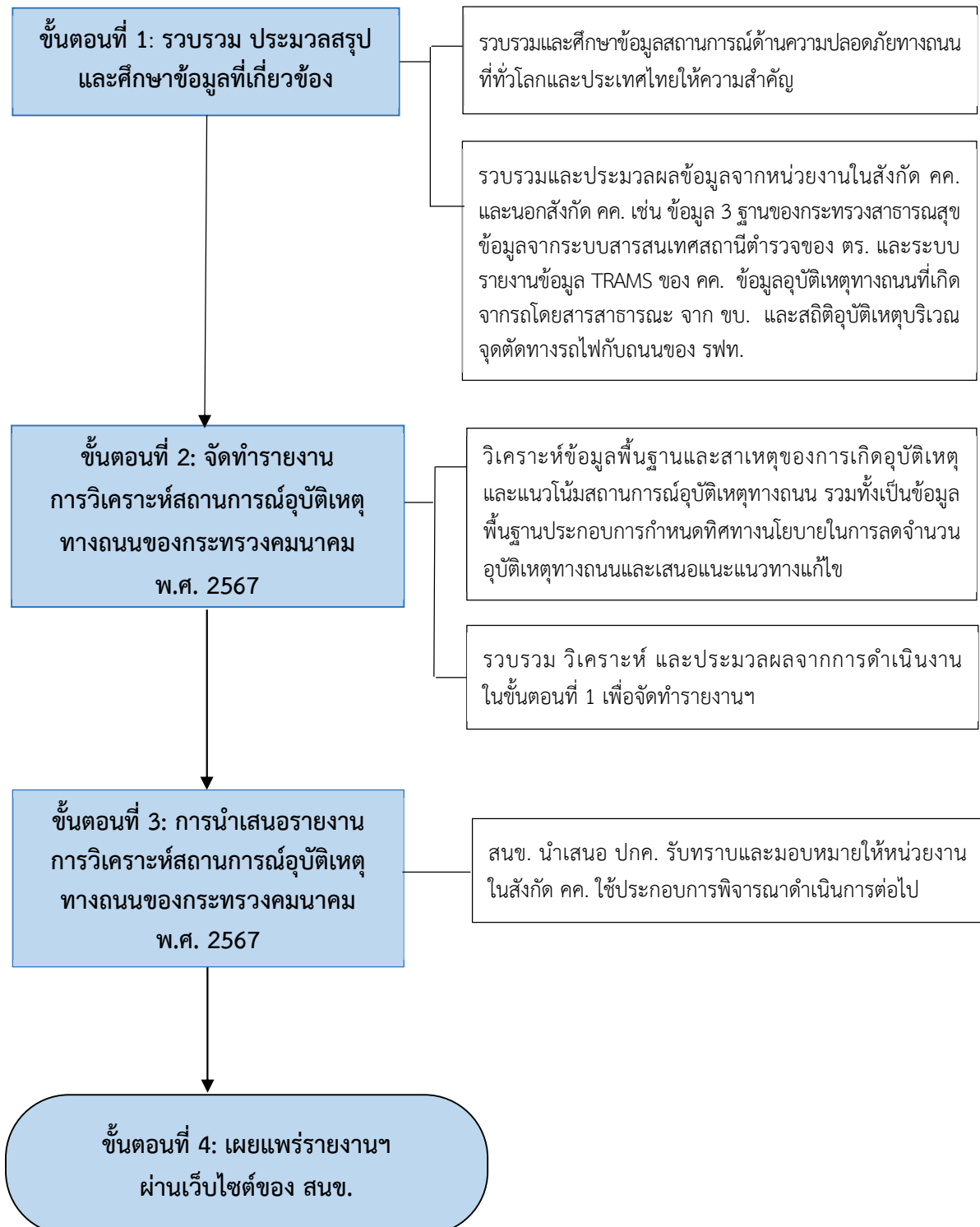
1.3.3 การนำเสนอรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567

สนข. นำเสนอปลัดกระทรวงคมนาคมพิจารณารับทราบรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567 และมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้องพิจารณานำไปใช้ประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.3.4 การเผยแพร่รายงานฯ ผ่านเว็บไซต์ของ สนข.

สนข. จะเผยแพร่รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567 ผ่านเว็บไซต์ของ สนข. (<https://www.otp.go.th>) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนที่สนใจทราบและนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป

รูปที่ 2 กระบวนการจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน
ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567



ส่วนที่ 2

ข้อมูลพื้นฐานของสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2567

การจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของ คค. ได้มีการพิจารณาในบริบทของข้อมูลภาพรวมของสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั้งของโลกของประเทศไทย และถนนในความรับผิดชอบของ คค. เพื่อนำมาใช้ประกอบการวิเคราะห์สถานการณ์และทิศทางการดำเนินงานของ คค.

2.1 ภาพรวมของสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ได้เปิดตัวรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566 (Global Status Report on Road Safety 2023) ภายใต้การสนับสนุนของมูลนิธิบิลมูร์เบิร์ก (Bloomberg Philanthropies) โดยรายงานฉบับดังกล่าวใช้ข้อมูลสถิติในปี ค.ศ. 2021 พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกประมาณ 1.19 ล้านคนต่อปี หรือประมาณ 3,200 คนต่อวัน ซึ่งผู้เสียชีวิต ร้อยละ 92 อยู่ในกลุ่มประเทศรายได้ต่ำและกลุ่มประเทศรายได้ปานกลาง สำหรับช่วงอายุของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 5 - 29 ปี โดยมีสัดส่วนผู้เสียชีวิตในกลุ่มผู้ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ 4 ล้อ ร้อยละ 30 รองลงมาเป็นคนเดินเท้า ร้อยละ 23 และรถจักรยานยนต์และรถสามล้อ ร้อยละ 21 ตามลำดับ สำหรับประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ สาธารณรัฐกินี - บิสเซา รองลงมาเป็น รัฐลีเบีย และสาธารณรัฐเฮติ ตามลำดับ **ส่วนประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับที่ 18 ของโลก และมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 25.4 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยในกลุ่มประเทศรายได้ปานกลางค่อนข้างสูง (15 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน)**

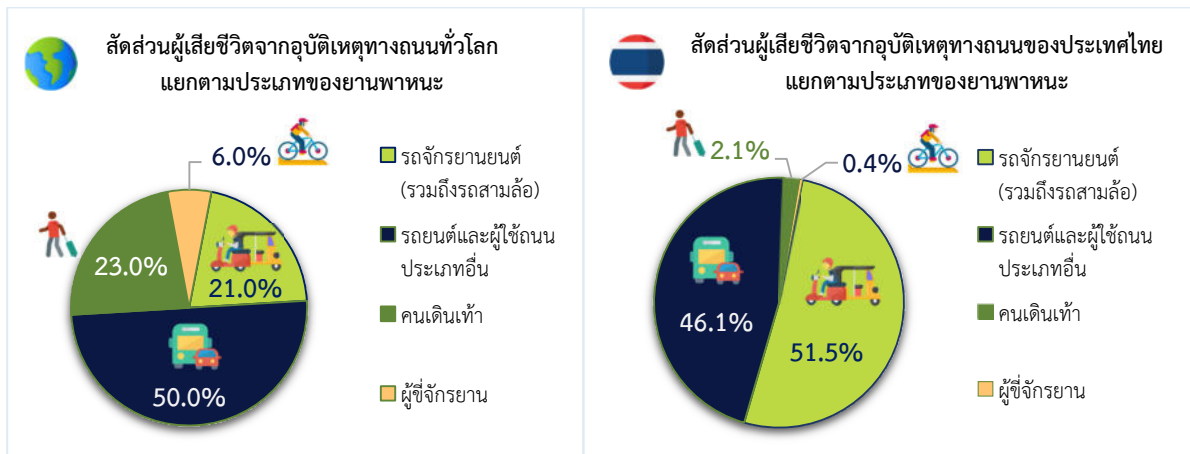
รายงานสถานการณ์โลกฯ ดังกล่าว ได้กล่าวถึงเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Performance Targets) และข้อเสนอแนะในการดำเนินการเพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศที่ปรับให้เข้ากับบริบทท้องถิ่นและเหมาะสมกับทรัพยากรและศักยภาพที่มีอยู่ เช่น การเก็บรวบรวมข้อมูลและการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยทางถนนในหลากหลายมิติ การชี้ให้เห็นถึงอันตรายจากการขับขี่ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์หรือสารออกฤทธิ์ต่อระบบประสาท การใช้เข็มขัดนิรภัยและที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Child Safety Seat) การสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ รวมทั้งเน้นย้ำแนวทางแบบองค์รวม (Holistic Approach) ในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย การออกแบบถนนที่ปลอดภัย การผลิตยานพาหนะที่ได้มาตรฐานตามมาตรฐานสหประชาชาติ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การให้ความรู้และสร้างความตระหนักแก่ประชาชน การพัฒนาบริการฉุกเฉินและการดูแลหลังเกิดเหตุ และการดำเนินการระหว่างหน่วยงานแบบบูรณาการทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรระหว่างประเทศ เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการลดผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนตามข้อมติสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ ซึ่งมีเป้าหมายสำคัญคือการลดผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี ค.ศ. 2030

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหลายประเทศทั่วโลกจะได้พยายามแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง และพบว่าแนวโน้มของค่าเฉลี่ยทั่วโลกลดลง แต่จากข้อมูลสถิติในรายงานสถานการณ์โลกฯ ยังชี้ให้เห็นว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาทางสาธารณสุขที่ร้ายแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางที่มีจำนวนยานพาหนะเพียงสองในห้าของยานพาหนะทั่วโลกแต่กลับมีสัดส่วนผู้เสียชีวิตมากถึงร้อยละ 92 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ซึ่งกลุ่มประเทศเหล่านี้ยังขาดแคลนทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในการแก้ไขปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่

ประเทศที่มีรายได้สูงสามารถแบ่งปันความรู้และให้การสนับสนุนทางวิชาการในการพัฒนาด้านความปลอดภัยสำหรับประเทศที่มีรายได้น้อยและรายได้ปานกลาง ยิ่งไปกว่านั้น รายงานสถานการณ์โลกฯ ยังชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการให้ความสำคัญกับการเก็บข้อมูลที่มีคุณภาพ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญสำหรับการประเมินสถานการณ์ การวางแผนและติดตามผลลัพธ์ของมาตรการด้านความปลอดภัย การปรับปรุงกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวดและครอบคลุมมากยิ่งขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถลดพฤติกรรมเสี่ยงบนท้องถนนได้อย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับประเทศไทย ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (รวมถึงรถสามล้อ) ร้อยละ 51.5 รองลงมาเป็นกลุ่มรถยนต์และผู้ใช้ถนนประเภทอื่น ร้อยละ 46.0 คนเดินเท้า ร้อยละ 2.1 และผู้ใช้จักรยาน ร้อยละ 0.4 ตามลำดับ ขณะที่สถิติการจดทะเบียนยานพาหนะของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีรถจักรยานยนต์จำนวน 22.57 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 1.1 และรถจักรยานยนต์ยังมีสัดส่วนการจดทะเบียนสะสมมากที่สุดถึงร้อยละ 52.43 เมื่อเทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมดในประเทศ ข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะยอดนิยมในประเทศไทยมาอย่างต่อเนื่องและด้วยลักษณะทางกายภาพของรถจักรยานยนต์ที่มีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ได้แก่ 1) ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 2) คน/รถ/สัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด 3) เมาสุรา และ 4) ขับรถย้อนศร และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชนที่อาจมีความประมาทสูงและมีประสบการณ์การขับขี่ที่ต่ำ สอดคล้องกับข้อมูลขององค์การอนามัยโลกที่พบว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน

รูปที่ 3 ภาพรวมสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกและของประเทศไทย



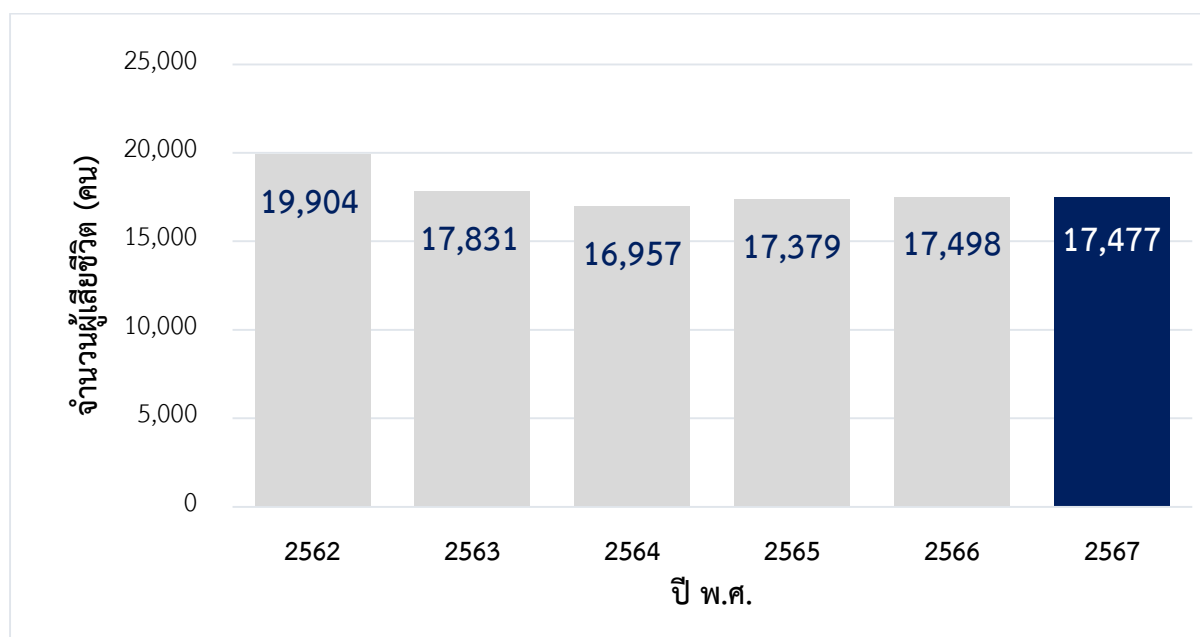
ที่มา: ข้อมูล Global Status Report on Road Safety 2023 ขององค์การอนามัยโลก (WHO) พ.ศ. 2566

2.2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

2.2.1 ข้อมูล 3 ฐาน การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงสาธารณสุข

ระบบบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injury Data Collaboration: RTIDC) ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้รายงานภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้ข้อมูลจาก 3 ฐาน ได้แก่ ข้อมูลจากมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย เป็นระบบลงทะเบียนการตายของผู้เสียชีวิตทุกรายที่มีการแจ้งตาย ข้อมูลจากระบบสารสนเทศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Police Information System: POLIS) เป็นระบบบันทึกข้อมูลคดี และข้อมูลจากระบบการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพื่อบริการสาธารณสุข (Electronic Claim: E - Claim) เป็นระบบบันทึกข้อมูลสำหรับเบิกจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2564 มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 เมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด 19 คลี่คลายลง ส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยปี พ.ศ. 2567 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 17,477 ราย ลดลงร้อยละ 0.12 จากปี 2566 ที่มีจำนวน 17,498 ราย

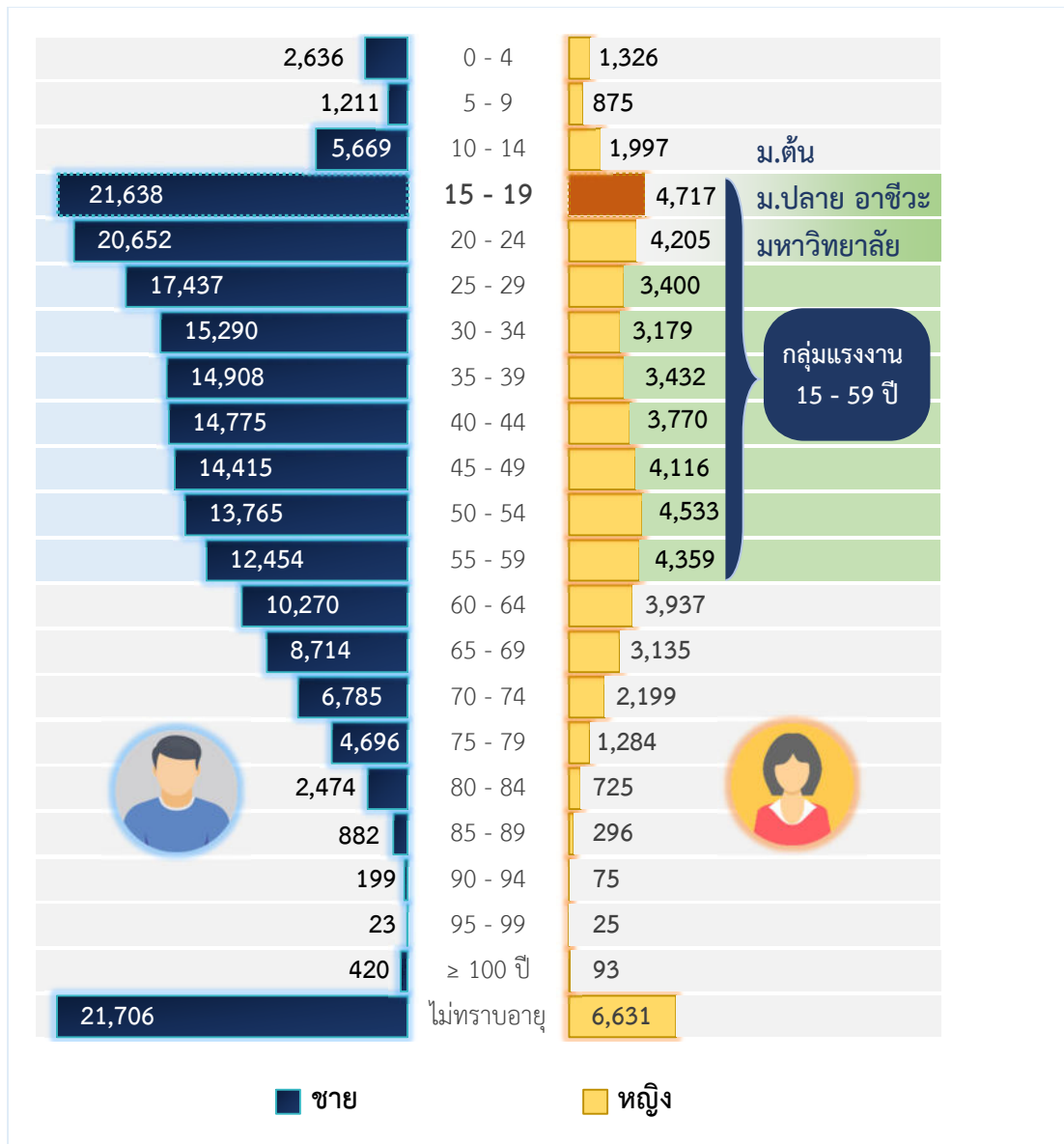
รูปที่ 4 ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย



ที่มา: ข้อมูล 3 ฐานจากระบบ Road Traffic Injury Data Collaboration (RTIDC) ณ เดือนมิถุนายน 2568

เมื่อพิจารณาภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมแยกตามช่วงอายุและเพศในช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2567 จากข้อมูล 3 ฐาน พบว่า ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ซึ่งอยู่ในกลุ่มแรงงาน และมีอายุระหว่าง 15 - 59 ปี โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตเป็นเพศชาย จำนวน 145,334 ราย คิดเป็นร้อยละ 68.87 ของผู้เสียชีวิตเพศชายรวม และเพศหญิงจำนวน 35,711 ราย คิดเป็นร้อยละ 61.24 ของผู้เสียชีวิตเพศหญิงรวม สำหรับช่วงอายุที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมมากที่สุดคือ กลุ่มเยาวชน อายุระหว่าง 15 - 19 ปี แบ่งเป็นเพศชาย จำนวน 21,638 ราย และเพศหญิง จำนวน 4,717 ราย

รูปที่ 5 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมแยกตามช่วงอายุและเพศ (ในช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2567)



ที่มา: ข้อมูล 3 ฐานจากระบบ Road Traffic Injury Data Collaboration (RTIDC) ณ เดือนมิถุนายน 2568

2.2.2 ข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจากระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ (Criminal Record Information Management Enterprise System : CRIMES) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตร.)

1) ภาพรวมข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ ตร. ได้รับแจ้ง

ข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ ตร. ได้รับแจ้งในปี พ.ศ. 2567 (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2567) ซึ่งถูกบันทึกในระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ (CRIMES) พบว่า มีอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 40,708 ครั้ง ผู้เสียชีวิต จำนวน 5,481 ราย และผู้บาดเจ็บสาหัส จำนวน 3,665 คน โดยเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2566 พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 31.95 ผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 5.61 และผู้บาดเจ็บสาหัสลดลงร้อยละ 2.60 และเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 5 ปี ย้อนหลัง (พ.ศ. 2562 - 2566) พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 41.55 ผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 20.30 และผู้บาดเจ็บสาหัสลดลงร้อยละ 17.79

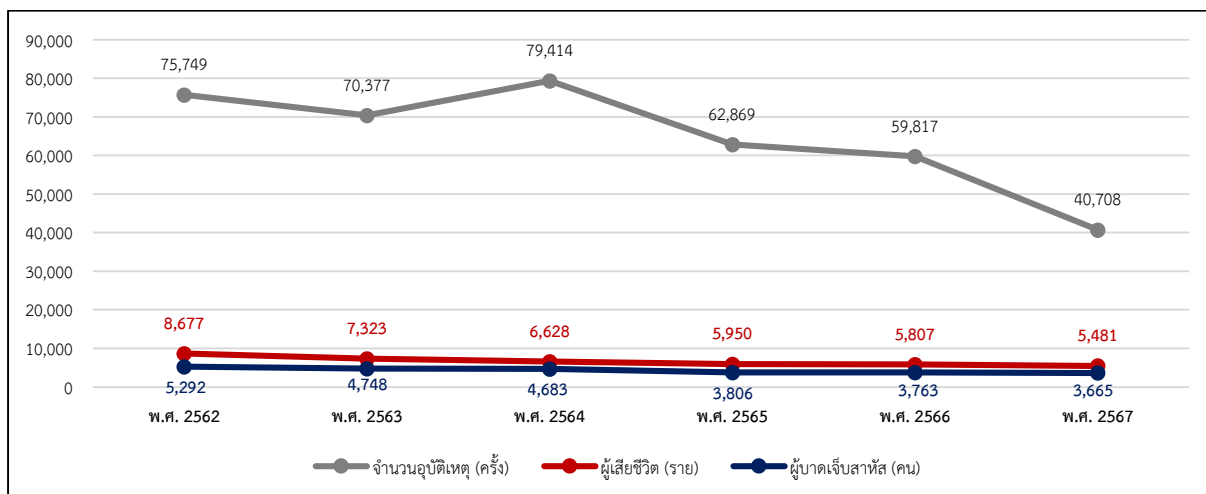
สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2567 แบ่งออกเป็น ผู้เสียชีวิตเพศชาย จำนวน 3,926 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.63 และผู้เสียชีวิตเพศหญิง จำนวน 1,555 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.37 โดยเสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุ จำนวน 2,461 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.90 และเสียชีวิตที่โรงพยาบาล จำนวน 3,020 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.10

ตารางที่ 2 ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567

รายการ	ปี พ.ศ.						ค่าเฉลี่ย 5 ปี	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2567	
	2562	2563	2564	2565	2566	2567		กับ พ.ศ. 2566	กับ ค่าเฉลี่ย 5 ปี
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	75,749	70,377	79,414	62,869	59,817	40,708	69,645	ลดลง ร้อยละ 31.95	ลดลง ร้อยละ 41.55
ผู้เสียชีวิต (ราย)	8,677	7,323	6,628	5,950	5,807	5,481	6,877	ลดลง ร้อยละ 5.61	ลดลง ร้อยละ 20.30
ผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	5,292	4,748	4,683	3,806	3,763	3,665	4,458	ลดลง ร้อยละ 2.60	ลดลง ร้อยละ 17.79

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 6 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

2) จำนวนคนและยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

ในปี พ.ศ. 2567 จำนวนคนเดินเท้าและยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ ตร. ได้รับแจ้งและถูกบันทึกในระบบ CRIMES พบว่า มีอุบัติเหตุรวม จำนวน 79,094 คน/คัน แบ่งออกเป็น อุบัติเหตุที่เกิดกับคนเดินเท้า จำนวน 1,635 คน อุบัติเหตุที่เกิดจากยานพาหนะ จำนวน 38,416 คัน และอื่น ๆ จำนวน 39,043 คน/คัน โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 20.57 รถยนต์นั่ง คิดเป็นร้อยละ 14.50 และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) คิดเป็นร้อยละ 7.73

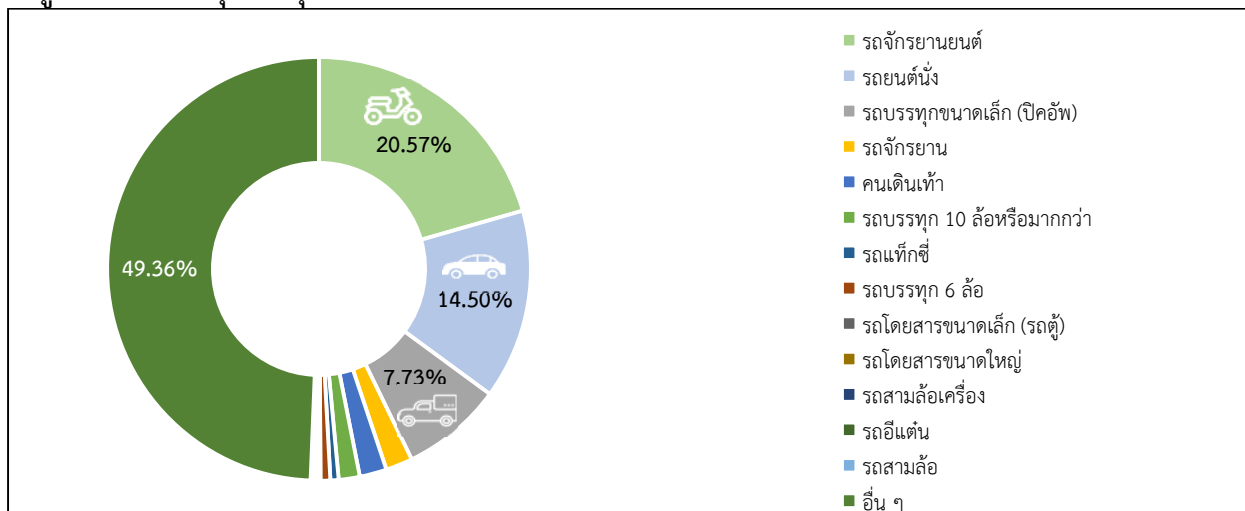
ตารางที่ 3 จำนวนอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2567 จำแนกตามประเภทยานพาหนะ

ลำดับ	ยานพาหนะ	จำนวนอุบัติเหตุที่ถูกบันทึก (คน/คัน)
1	รถจักรยานยนต์	16,268
2	รถยนต์นั่ง	11,466
3	รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)	6,114
4	คนเดินเท้า	1,635
5	รถจักรยาน	1,628
6	รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า	1,262
7	รถแท็กซี่	492
8	รถบรรทุก 6 ล้อ	593
9	รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	238
10	รถโดยสารขนาดใหญ่	193
11	รถสามล้อเครื่อง	113
12	รถอีแต่น	29
13	รถสามล้อ	20
14	อื่น ๆ	39,043
รวม		79,094

หมายเหตุ : อื่น ๆ เป็นข้อมูลที่ไม่ได้ระบุไว้ในระบบ CRIMES

ที่มา : ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 7 สัดส่วนอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้งในปี พ.ศ. 2567 จำแนกตามประเภทยานพาหนะ



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

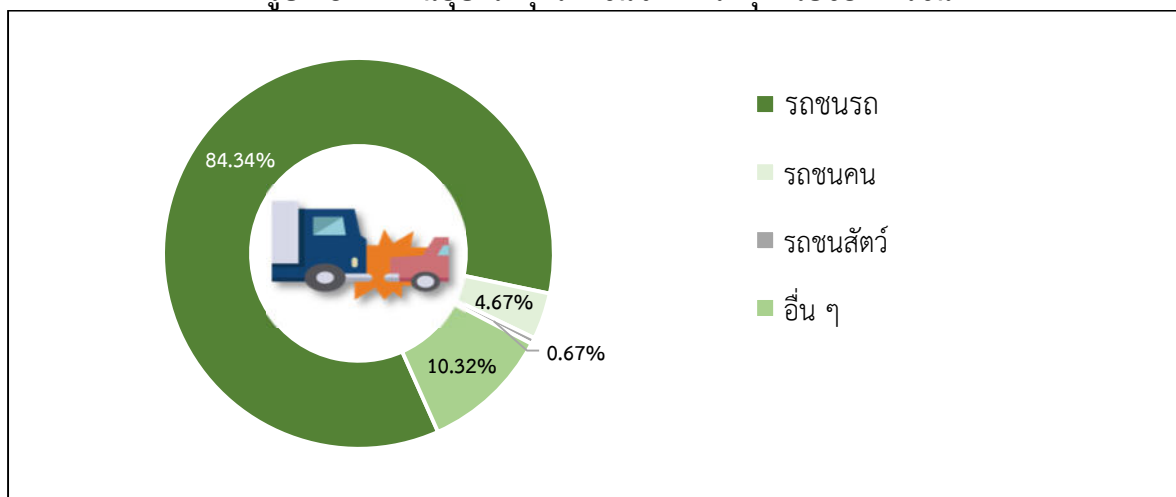
3) รายงานมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนของปี พ.ศ. 2567 ตร. ได้จำแนกสาเหตุของการชนออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ สาเหตุทั่วไปของการชน สาเหตุการชนที่เกิดจากบุคคล สาเหตุจากอุปกรณ์ สาเหตุจากสภาพแวดล้อม และสาเหตุจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางสรุปได้ ดังนี้

3.1) สาเหตุทั่วไปของการชน

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้ง จากสาเหตุทั่วไปของการชน ซึ่งพิจารณาสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากลักษณะการชนที่ถูกบันทึก โดยพบว่า มีอุบัติเหตุในลักษณะการชนระหว่างรถกับรถ คิดเป็นร้อยละ 84.34 การชนในลักษณะอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 10.32 การชนระหว่างรถกับคน คิดเป็นร้อยละ 4.67 และการชนระหว่างรถกับสัตว์ คิดเป็นร้อยละ 0.67

รูปที่ 8 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสาเหตุทั่วไปของการชน

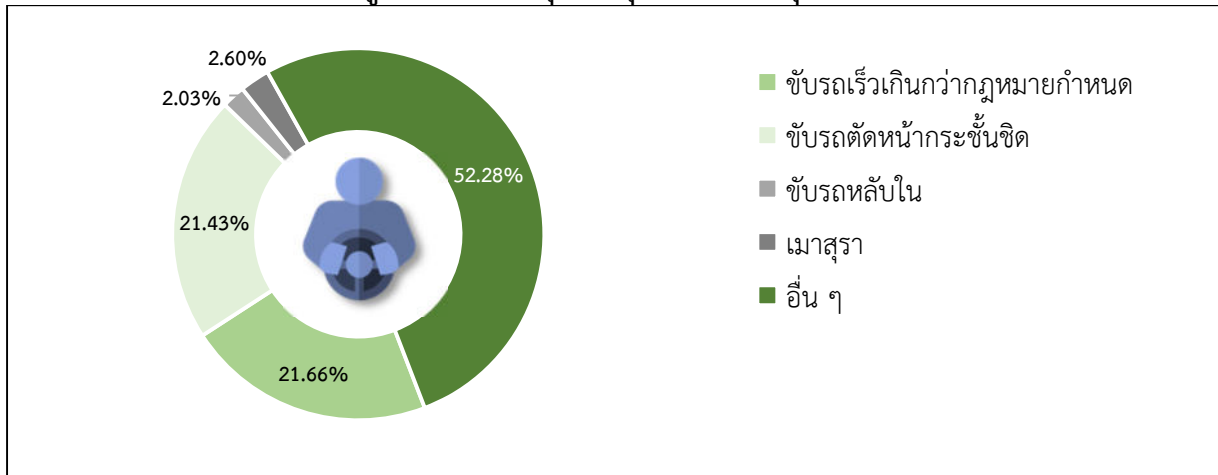


ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

3.2) สาเหตุการชนที่เกิดจากบุคคล

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคล ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด คิดเป็นร้อยละ 21.66 การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด คิดเป็นร้อยละ 21.43 เมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 2.60 การขับรถกลับใน คิดเป็นร้อยละ 2.03 และสาเหตุอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 52.28

รูปที่ 9 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากบุคคล

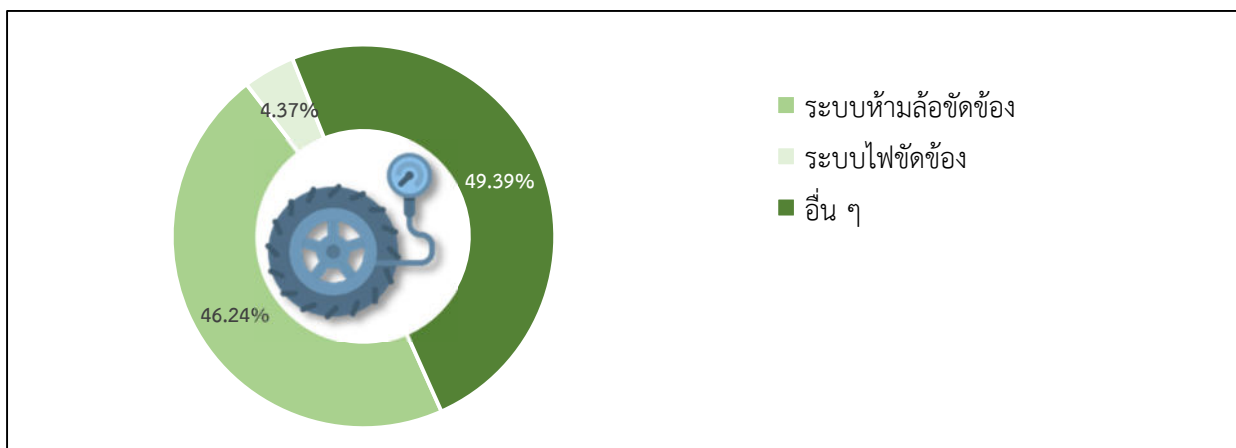


ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

3.3) สาเหตุจากอุปกรณ์

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากอุปกรณ์ ได้แก่ ระบบห้ามล้อขัดข้อง คิดเป็นร้อยละ 46.24 ระบบไฟขัดข้อง คิดเป็นร้อยละ 4.37 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 49.39

รูปที่ 10 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากอุปกรณ์

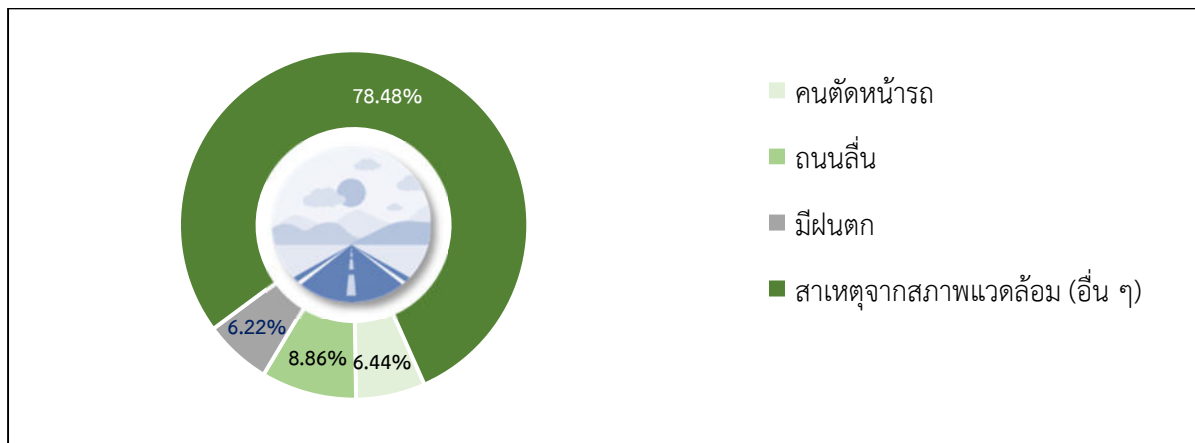


ที่มา : ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

3.4) สาเหตุจากสภาพแวดล้อม

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม ได้แก่ ถนนลื่น คิดเป็นร้อยละ 8.86 คนตัดหน้ารถ คิดเป็นร้อยละ 6.44 ฝนตก คิดเป็นร้อยละ 6.22 และสภาพแวดล้อมในลักษณะอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 78.48

รูปที่ 11 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม

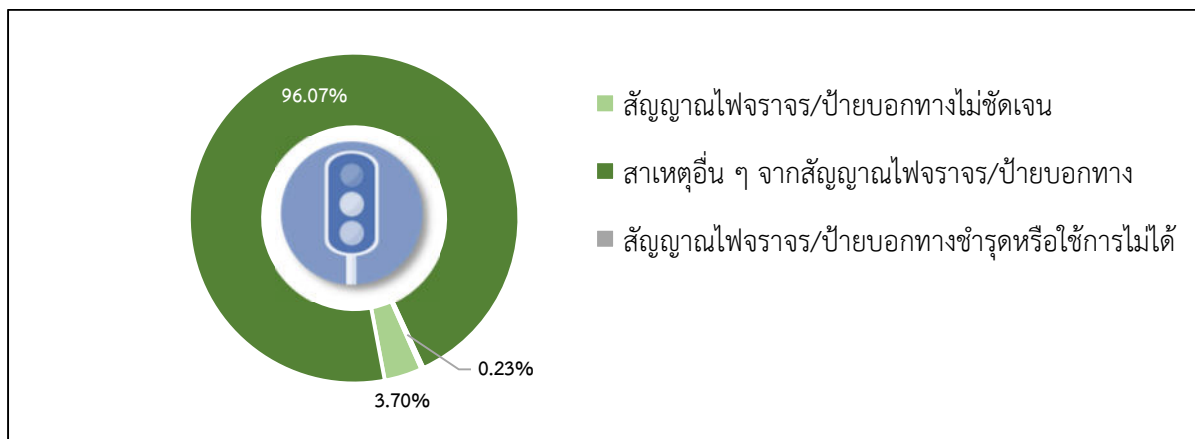


ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

3.5) สาเหตุจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง ได้แก่ สัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางไม่ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 3.70 สัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางชำรุดหรือใช้การไม่ได้ คิดเป็นร้อยละ 0.23 และสาเหตุอื่น ๆ จากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง คิดเป็นร้อยละ 96.07

รูปที่ 12 สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง

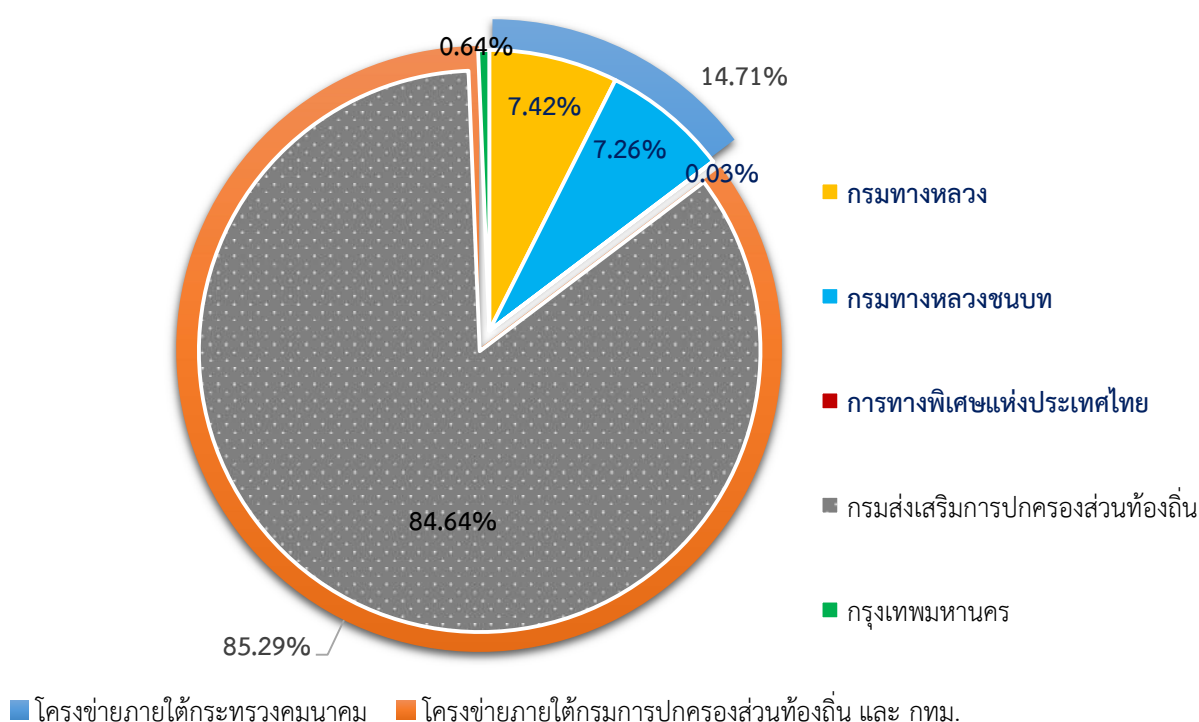


ที่มา : ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

2.3 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

ปัจจุบันประเทศไทยมีความยาวของถนนรวม 706,120.89 กิโลเมตร (ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สนข. เดือนเมษายน 2568) ถนนส่วนใหญ่ ร้อยละ 85.29 อยู่ในความดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งกำกับดูแลโดยกระทรวงมหาดไทย และกรุงเทพมหานคร รวมเป็นระยะทาง 602,216.804 กิโลเมตร สำหรับถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีระยะทาง 103,904.09 กิโลเมตร หรือประมาณร้อยละ 14.71 ของถนนทั่วประเทศ ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดินในความดูแลของกรมทางหลวง (ทล.) ระยะทาง 52,383.556 กิโลเมตร ทางหลวงชนบทในความดูแลของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ระยะทาง 51,295.934 กิโลเมตร และทางพิเศษในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ระยะทาง 224.60 กิโลเมตร

รูปที่ 13 สัดส่วนระยะทางถนนของประเทศไทยจำแนกตามหน่วยงานที่กำกับดูแล



รูปที่ 14 ระยะทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.



ที่มา: ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สนข. ณ เดือนเมษายน 2568

คค. ได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยได้กำหนดนโยบายและมอบหมายหน่วยงานในสังกัด คค. เข้มงวดกับปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตลอดทั้งปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาวต่อเนื่องตั้งแต่ 4 วันขึ้นไป ซึ่ง คค. โดย สนข. ได้จัดทำแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลและบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอกสังกัด คค. เช่น การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย การรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การห้ามเสพของมีนเมา การไม่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การเร่งรัดแก้ไขปัญหาวินิจฉัยจุดเสี่ยงจุดอันตราย การซ่อมแซมถนน/สะพาน การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกทางถนน การติดตั้งป้ายสัญญาณเตือน/ไฟฟ้าส่องสว่าง การตรวจความพร้อมผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะและยานพาหนะ การรณรงค์ให้ชุมชนในพื้นที่ดูแลซึ่งกันและกัน การลดความเสี่ยงอุบัติเหตุจากการเมาสุราโดยการจัดตั้งจุดตรวจ (Check Point) และการตั้งด่านชุมชนที่เข้มแข็ง การจัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครสาธารณสุขเข้าไปตักเตือนการดื่มไม่ขับถึงหน้าบ้าน และการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ ยังมีการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานวิชาการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นอย่างยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งนี้ คค. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง) และกำหนดให้มีตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ลดลงเหลือ 3.9 รายต่อหนึ่งแสนประชากร ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้องตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่กำหนดให้อัตราการเสียชีวิตไม่เกิน 12 คนต่อประชากรแสนคน ภายในปี พ.ศ. 2570

2.3.1 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

1) ภาพรวมอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค.

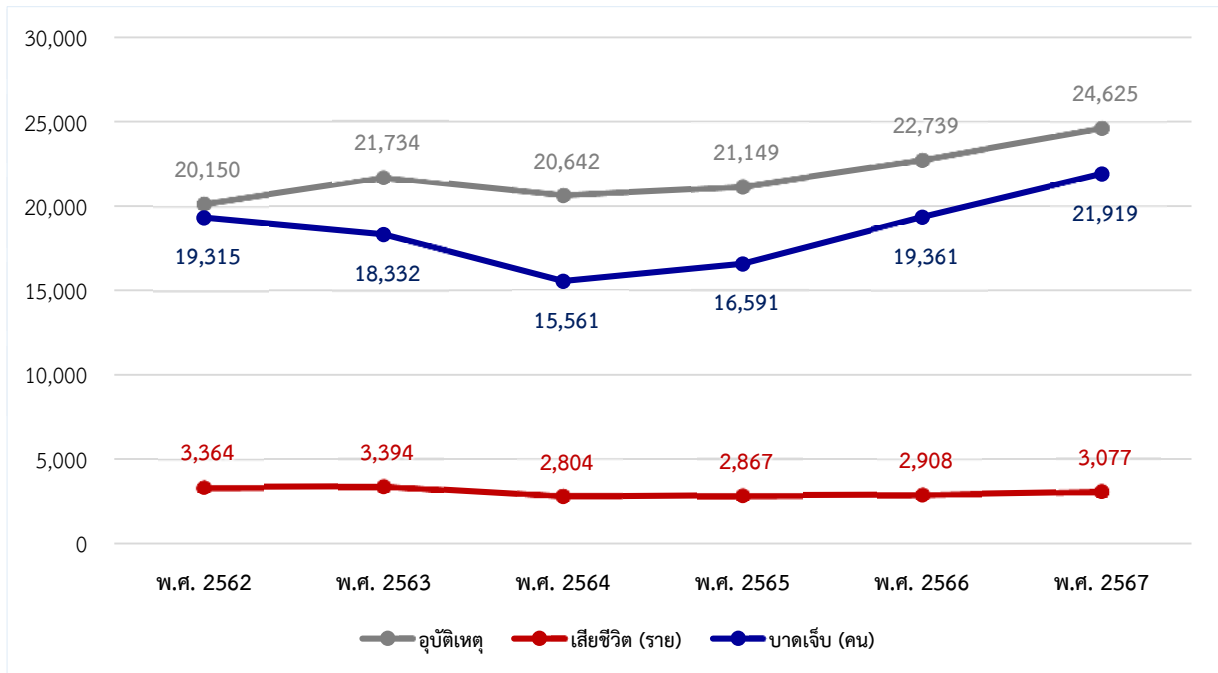
ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. จากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุของ คค. (TRansport Accident Management System: TRAMS) ระบุว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นจำนวน 24,625 ครั้ง ผู้เสียชีวิตจำนวน 3,077 ราย และผู้บาดเจ็บจำนวน 21,919 คน โดยเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2566 พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.29 ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.81 และผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.21 และเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลัง (พ.ศ. 2562 - 2566) พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.07 ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.31 และผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.92

ตารางที่ 4 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567

รายการ	ปี พ.ศ.						ค่าเฉลี่ย 5 ปี	เปรียบเทียบกับ พ.ศ. 2567	
	2562	2563	2564	2565	2566	2567		กับ พ.ศ. 2566	กับ ค่าเฉลี่ย 5 ปี
จำนวน อุบัติเหตุ (ครั้ง)	20,150	21,734	20,642	21,149	22,739	24,625	21,283	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 8.29	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 15.07
ผู้เสียชีวิต (ราย)	3,364	3,394	2,804	2,867	2,908	3,077	3,067	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5.81	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.31
ผู้บาดเจ็บ (คน)	19,315	18,332	15,561	16,591	19,361	21,919	17,832	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 13.21	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 22.92

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 15 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

2) สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค.

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567 มีจำนวนทั้งหมด 37,868 คัน โดยส่วนใหญ่เกิดบนสายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทล. ทช. และ กทพ. สรุปได้ ดังนี้

(1) ถนนบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของ คค. ที่มีการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะสูงที่สุด คือ ถนนทางหลวง โดยมีจำนวนอุบัติเหตุ 22,759 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 92.42 ของจำนวนอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. และมีจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุรวม 35,071 คัน คิดเป็นร้อยละ 92.61 ของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. เนื่องจากเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างเมืองและระหว่างจังหวัดเป็นเส้นทางเดินทางขนส่งที่สำคัญ จึงมีปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าของรถประเภทต่าง ๆ ทั้งรถปิคอัพ รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ในสัดส่วนที่สูงกว่า เมื่อเทียบกับสายทางในความรับผิดชอบของ คค. ประเภทอื่น ๆ

(2) รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ) เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดบนถนนทางหลวง โดยมีจำนวนอุบัติเหตุ 12,352 คัน คิดเป็นร้อยละ 32.62 ของยานพาหนะทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดบนทางหลวงชนบท โดยมีจำนวนอุบัติเหตุ 641 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.69 ของยานพาหนะทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ เนื่องจากทางหลวงชนบทเชื่อมต่อระหว่างแหล่งชุมชน พื้นที่เกษตรกรรม และเขตเมือง จึงทำให้มีการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อสัญจรเป็นจำนวนมาก

(3) สำหรับการขนส่งสินค้า พบว่า รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ (รถพ่วง) เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับที่ 4 โดยมีจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ 2,866 คัน คิดเป็นร้อยละ 7.57 ของยานพาหนะทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเกิดบนถนนทางหลวงมากที่สุดรวม 2,794 คัน คิดเป็นร้อยละ 7.57 ของโครงข่ายในความรับผิดชอบของ คค.

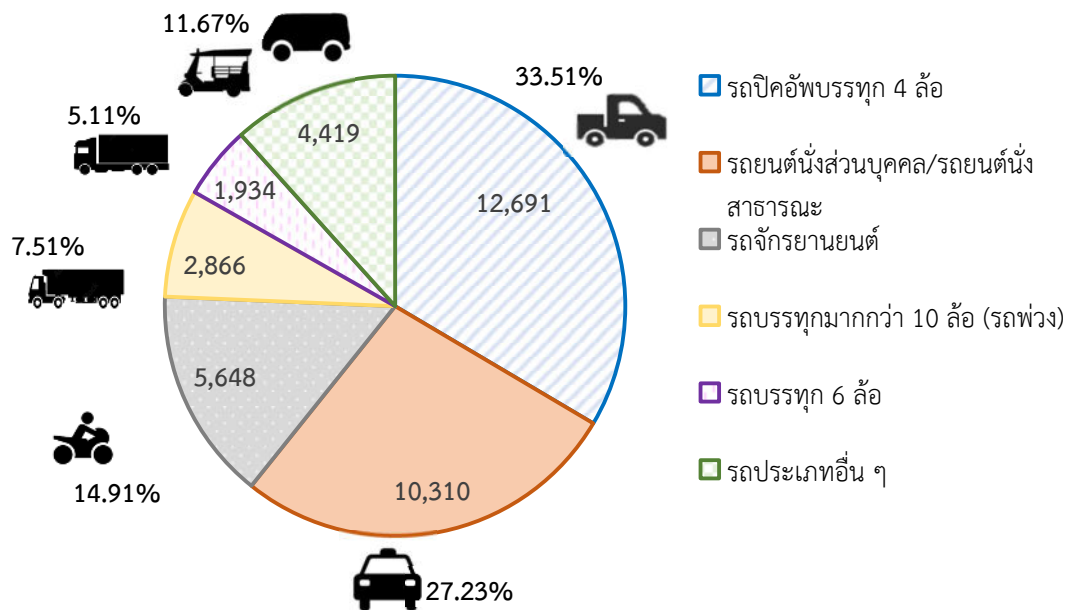
ตารางที่ 5 จำนวนและสัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567

ลำดับ	รายการ		จำนวนคันที่เกิดอุบัติเหตุ				
			ทล.	ทช.	กทพ.	ไม่ระบุสายทาง	รวม
1	รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ	จำนวน	12,352	130	203	6	12,691
		ร้อยละ	32.62	0.34	0.54	0.02	33.51
2	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/ รถยนต์นั่งสาธารณะ	จำนวน	10,003	307	-	-	10,310
		ร้อยละ	26.42	0.81	-	-	27.23
3	รถจักรยานยนต์	จำนวน	5,007	641	-	-	5,648
		ร้อยละ	13.22	1.69	-	-	14.91
4	รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ (รถพ่วง)	จำนวน	2,794	33	39	-	2,866
		ร้อยละ	7.38	0.09	0.10	-	7.57
5	อื่นๆ (ไม่ระบุประเภทรถ)	จำนวน	1,306	91	828	106	2,331
		ร้อยละ	3.45	0.24	2.19	0.28	6.16
6	รถบรรทุก 6 ล้อ	จำนวน	1,654	50	33	197	1,934
		ร้อยละ	4.37	0.13	0.09	0.52	5.11
7	รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ ไม่เกิน 10 ล้อ	จำนวน	1,098	21	15	-	1,134
		ร้อยละ	2.90	0.06	0.04	-	2.99
8	รถตู้	จำนวน	646	6	24	-	676
		ร้อยละ	1.71	0.02	0.06	-	1.79
9	รถสามล้อเครื่อง	จำนวน	168	5	-	-	173
		ร้อยละ	0.44	0.01	-	-	0.46
10	รถปิคอัพโดยสาร	จำนวน	43	62	-	-	105
		ร้อยละ	0.11	0.16	-	-	0.28
รวม		จำนวน	35,071	1,346	1,142	309	37,868
		ร้อยละ	92.61	3.55	3.02	0.82	100

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2567

อย่างไรก็ดี หากแบ่งสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตามประเภทของยานพาหนะ พบว่า รถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดที่ 3 อันดับแรก ได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ) เกิดอุบัติเหตุบนถนนสูงสุดที่ 3 อันดับแรก ได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ) จำนวน 12,691 คัน คิดเป็นร้อยละ 33.51 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ จำนวน 10,310 คัน คิดเป็นร้อยละ 27.23 และรถจักรยานยนต์ จำนวน 5,648 คัน คิดเป็นร้อยละ 14.91

รูปที่ 16 จำนวนและสัดส่วนยานพาหนะรถที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ประจำปี พ.ศ. 2567

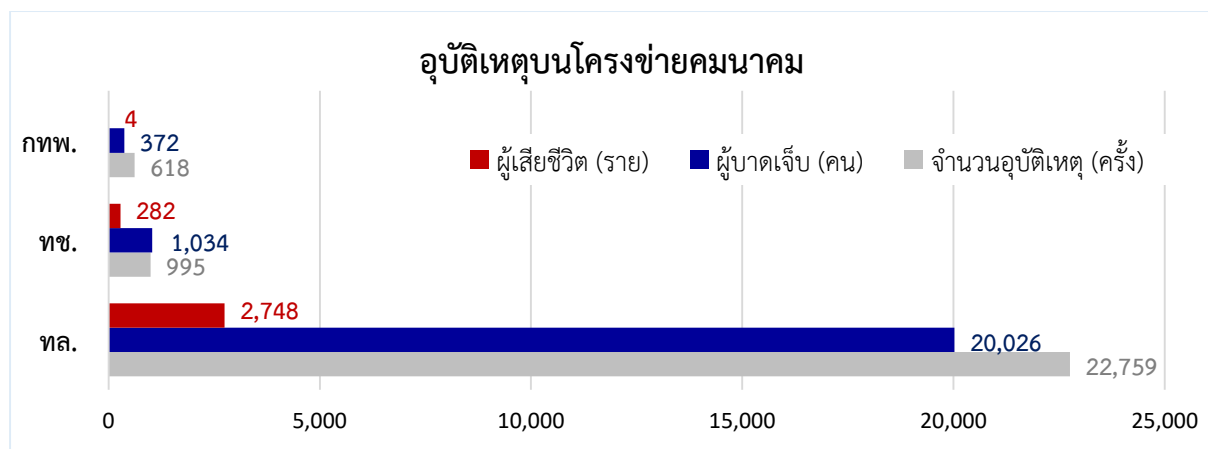


ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

3) อุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายของ คค. แยกตามความรับผิดชอบของหน่วยงาน

หากพิจารณาอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของ คค. ที่เกิดขึ้น แยกตามความรับผิดชอบของหน่วยงานในปี พ.ศ. 2567 พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตทางถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนสายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทล. ทช. และ กทพ. ตามลำดับ จากข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 24,372 ครั้ง เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวงจำนวน 22,759 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 93.38 เกิดขึ้นบนทางหลวงชนบทจำนวน 995 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4.08 และเกิดขึ้นบนทางพิเศษ ร้อยละ 2.54 ซึ่งปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าอาจมีความสัมพันธ์โดยตรงกับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน

รูปที่ 17 อุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายของ คค. แยกตามความรับผิดชอบของหน่วยงานในปี พ.ศ. 2567

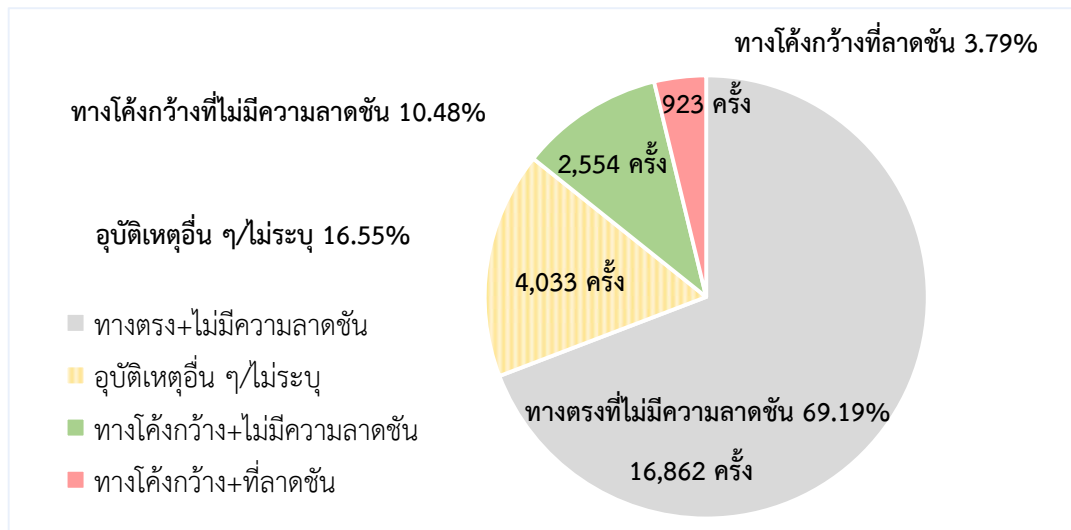


ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

4) ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

โดยภาพรวมของลักษณะเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2567 สูงสุด 5 ลำดับแรก บนถนนโครงข่ายของ คค. ได้แก่ อุบัติเหตุบนทางตรงที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 16,862 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 69.19 อุบัติเหตุอื่น ๆ/ไม่ระบุ จำนวน 4,033 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.55 อุบัติเหตุบนทางโค้งกว้างที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 2,554 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 10.48 อุบัติเหตุบนทางโค้งกว้างที่ลาดชัน จำนวน 923 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 3.79 และอุบัติเหตุบนทางตรง จำนวน 392 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 1.61 ตามลำดับ

รูปที่ 18 ภาพรวมลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

โดยสามารถจำแนกลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุตามสายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานได้ ดังนี้

(1) สายทางที่รับผิดชอบโดย ทล. พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุ 22,759 ครั้ง โดยลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ทางตรงที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 16,310 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 71.66 อุบัติเหตุอื่น ๆ/ไม่ระบุ จำนวน 2,497 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ร้อยละ 10.97 และอุบัติเหตุบนทางโค้งกว้างที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 2,398 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 10.54 ตามลำดับ

(2) สายทางที่รับผิดชอบโดย ทข. พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุ 995 ครั้ง โดยลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ทางตรงที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 552 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 55.48 ทางโค้งกว้างที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 156 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15.68 และบริเวณทางสามแยก จำนวน 78 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.84 ตามลำดับ

(3) สายทางที่รับผิดชอบโดย กทพ. พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุ 618 ครั้ง โดยลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ทางตรง จำนวน 373 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 60.36 อุบัติเหตุอื่น ๆ จำนวน 71 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 11.49 และทางโค้งกว้าง จำนวน 67 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 10.84 ตามลำดับ

ตารางที่ 6 ภาพรวมลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2567

ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)				
	ทล.	ทช.	กทพ.	รวม	ร้อยละ
ทางตรงที่ไม่มีความลาดชัน	16,310	552	-	16,862	69.19
ทางโค้งกว้างที่ไม่มีความลาดชัน	2,398	156	-	2,554	10.48
ทางโค้งกว้างที่ลาดชัน	891	32	-	923	3.79
ทางตรง	-	19	373	392	1.61
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่สาธารณะ/เชิงพาณิชย์	243	-	-	243	1.00
ทางตรงที่ลาดชัน	201	11	-	212	0.87
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่ส่วนบุคคล	86	-	-	86	0.35
ทางสามแยก (T)	-	78	-	78	0.32
ทางโค้งกว้าง	-	5	67	72	0.30
ทางสี่แยก	-	67	-	67	0.27
ทางโค้งหักศอกที่ไม่มีความลาดชัน	49	10	-	59	0.24
ทางแยกต่างระดับ/Ramps	-	1	56	57	0.23
ทางสามแยก (Y)	-	30	27	57	0.23
ทางโค้งหักศอกที่ลาดชัน	45	7	-	52	0.21
ทางเชื่อมเข้าบริเวณหน้าโรงเรียน	38	-	-	38	0.16
ทางร่วม	-	-	24	24	0.10
จุดกลับรถต่างระดับ	-	3	-	3	0.01
วงเวียน	-	3	-	3	0.01
ทางโค้งหักศอก	-	1	-	1	0.001
ทางม้าลาย/คนเดินข้าม	1	-	-	1	0.001
อื่น ๆ /ไม่ระบุ	2,497	20	71	2,588	10.62
รวม	22,759	995	618	24,372	100

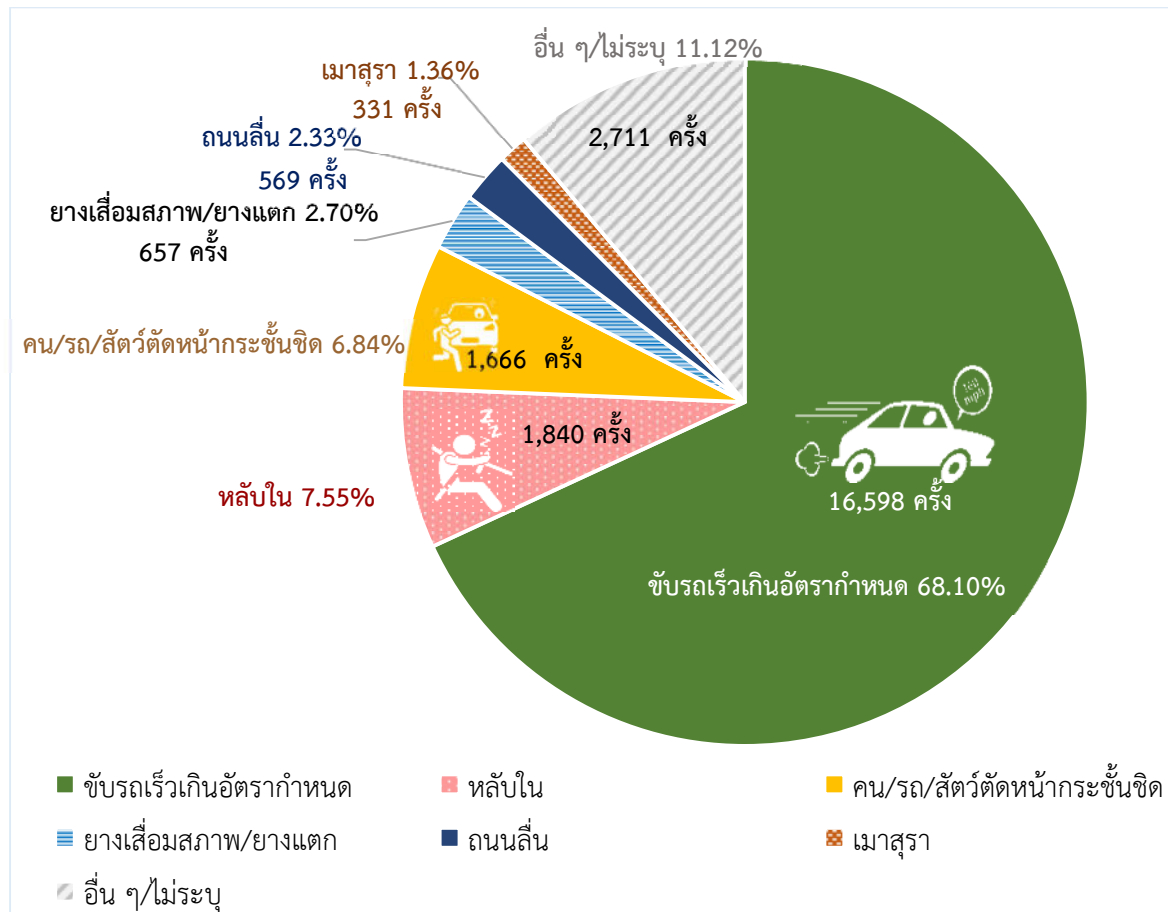
ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

5) มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของ คค. ปี พ.ศ. 2567 พบว่า จากจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 24,372 ครั้ง มีมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด จำนวน 16,598 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 68.29 หลับใน จำนวน 1,840 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.55 คนหรือรถหรือสัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด จำนวน 1,666 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6.84 ยางเสื่อมสภาพ/ยางแตก จำนวน 657 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 2.7 และถนนลื่น จำนวน 569 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 2.33 ตามลำดับ ทั้งนี้ มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับแรกดังกล่าวส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนสายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทล. เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของทางหลวงแผ่นดินที่มีคุณภาพสูง และหลายช่องจราจรเอื้อต่อการใช้ความเร็วในการขับรถ จึงอาจมีแนวโน้มที่ผู้ขับรถจะใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงแผ่นดินมากกว่าถนนประเภทอื่น ๆ สำหรับสายทางที่รับผิดชอบโดย ทช. พบว่าการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นมูลเหตุสันนิษฐานหลัก รองลงมา ได้แก่ เมาสู่รา และคนหรือรถหรือสัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด ตามลำดับ เนื่องจากสายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทช. เป็นทางเชื่อมต่อ

ระหว่างแหล่งชุมชนที่อยู่อาศัย ซึ่งปัจจุบันลักษณะทางกายภาพของทางหลวงชนบทมีคุณภาพสูงและมีหลายช่องจราจรที่เอื้อต่อการใช้ความเร็วในการขับรถเช่นเดียวกับของทางหลวงแผ่นดิน

รูปที่ 19 ภาพรวมมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายของ คค. ในปี พ.ศ. 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2567



ตารางที่ 7 มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายของ คค. ในปี พ.ศ. 2567

มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)				
	ทล.	ทช.	กทพ.	รวม	ร้อยละ
ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด	16,064	534	-	16,598	68.10
หลับใน	1,792	48	-	1,840	7.55
คนหรือรถหรือสัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด	1,589	77	-	1,666	6.84
ยางเสื่อมสภาพ หรือยางแตก	652	5	-	657	2.70
ถนนลื่น	560	9	-	569	2.33
เมาสุรา	224	107	-	331	1.36
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ หรือเครื่องหมายจราจร	205	4	-	209	0.86
สูญเสียการควบคุม	192	-	-	192	0.79
ไม่คุ้นเคยเส้นทาง หรือขับรถไม่ชำนาญ	136	20	-	156	0.64
ขับรถย้อนศร	144	8	-	152	0.62
อุปกรณ์ยานพาหนะบกพร่อง	126	4	-	130	0.53
มีกองวัสดุ หรือสิ่งกีดขวาง	122	-	-	122	0.50
ระบบห้ามล้อขัดข้อง หรือระบบเบรกชำรุด	115	4	-	119	0.49
ไม่ให้สัญญาณชะลอ หรือเลี้ยว	80	5	-	85	0.35
ความประมาท หรือเร่งรีบ (วิ่งตัดหน้า)	72	-	-	72	0.30
แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	59	10	-	69	0.28
แสงสว่างไม่เพียงพอ	51	4	-	55	0.23
โรคประจำตัว	49	5	-	54	0.22
บรรทุกเกินอัตรา	52	-	-	52	0.21
ทางโค้งอันตราย	46	5	-	51	0.21
ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	37	3	-	40	0.16
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	34	4	-	38	0.16
ขับรถตามกระชั้นชิด	-	38	-	38	0.16
เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	36	-	36	0.15
ระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ	24	-	-	24	0.10
ถนนชำรุด	16	2	-	18	0.07
ไม่ให้สัญญาณเข้าจอด หรือออกจากที่จอด	16	-	-	16	0.07
หยุดรถกะทันหัน	-	14	-	14	0.06
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟที่กำหนด	13	-	-	13	0.05
ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก	1	10	-	11	0.05
มีสิ่งรบกวนภายในรถ	8	-	-	8	0.03
ระบบไฟฟ้าของยานพาหนะขัดข้อง	8	-	-	8	0.03
การกระทำที่สุ่มเสี่ยงบนถนน	7	-	-	7	0.03
ขับรถไม่เปิดไฟ หรือไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	3	3	-	6	0.02
ขับรถผิดช่องทาง	3	3	-	6	0.02
อาการป่วย หรือการไร้ความสามารถทางประสาท/ร่างกาย	6	-	-	6	0.02
ระบบสัญญาณไฟจราจรขัดข้อง	5	-	-	5	0.02
ขับซัดเข้าเกนเนื่องจากลักษณะของยานพาหนะ (เช่น รถแทรกเตอร์)	4	-	-	4	0.02
ขับรถคร่อมเส้นแบ่งทิศทาง	-	4	-	4	0.02
ทำงานบนถนน	4	-	-	4	0.02
ระบบบังคับเลี้ยวขัดข้อง	-	4	-	4	0.02

มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)				
	ทล.	ทช.	กทพ.	รวม	ร้อยละ
ข้ามถนนโดยมีรถจอด หรือวัตถุขวางทางบดบังผู้ขับขี่	2	-	-	2	0.01
ป้ายจราจรถูกบดบัง	-	2	-	2	0.01
ไม่คุ้นเคยกับการขับขี่ด้านซ้าย	1	-	-	1	0.001
ถนนแคบ	-	1	-	1	0.001
มีสิ่งรบกวนภายนอก	1	-	-	1	0.001
มีนเมาจากแอลกอฮอล์	1	-	-	1	0.001
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย หรือสัญญาณตามที่กำหนด	-	1	-	1	0.001
ระยะปลอดภัยข้างทางไม่เพียงพอ	-	1	-	1	0.001
ไม่ระบุ	235	20	618	873	3.58
รวม	22,759	995	618	24,372	100

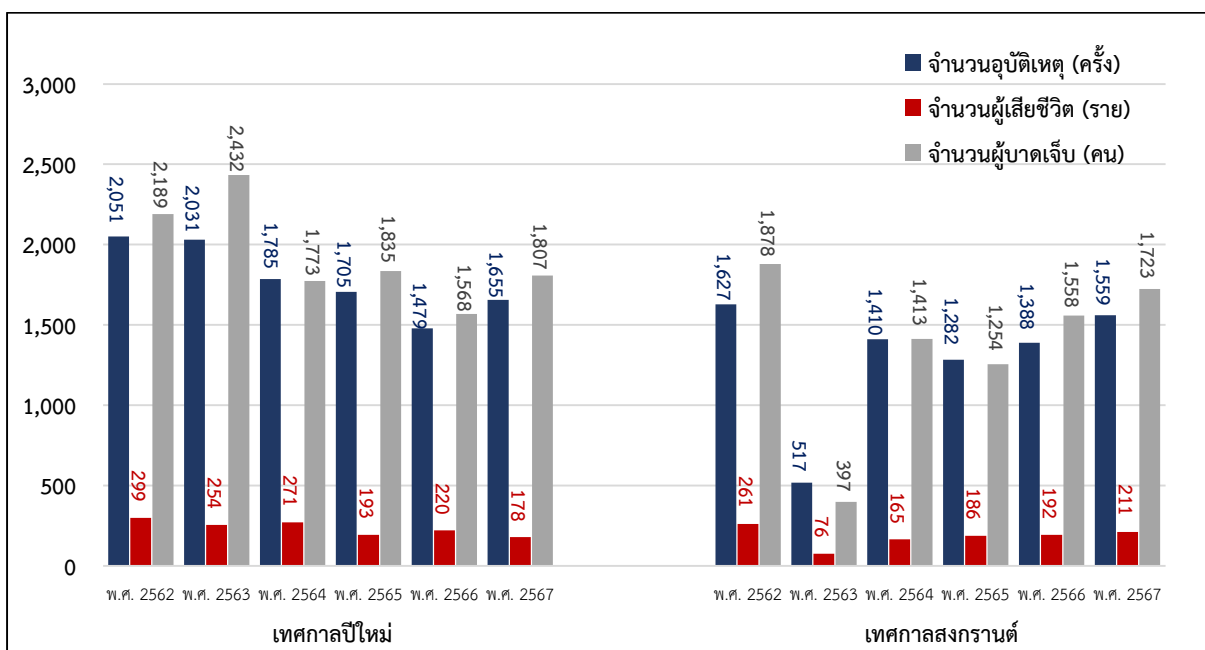
ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

2.3.2 ข้อมูลอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567

ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2566 ถึง 4 มกราคม 2567 พบว่า มีอุบัติเหตุ จำนวน 1,655 ครั้ง ผู้เสียชีวิต จำนวน 178 ราย และผู้บาดเจ็บ จำนวน 1,807 คน โดยเมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.90 ผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.24 แต่ผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 19.09

สำหรับอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2567 ระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2567 พบว่า มีอุบัติเหตุ จำนวน 1,559 ครั้ง ผู้เสียชีวิต จำนวน 211 ราย และผู้บาดเจ็บ จำนวน 1,723 คน โดยเมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.32 ผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.59 แต่ผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 9.90

รูปที่ 20 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บทางถนน
ในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

1) จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 สูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ จำนวน 874 คัน คิดเป็นร้อยละ 32.98 รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพ) จำนวน 724 คัน คิดเป็นร้อยละ 27.32 และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ จำนวน 709 คัน คิดเป็นร้อยละ 26.75

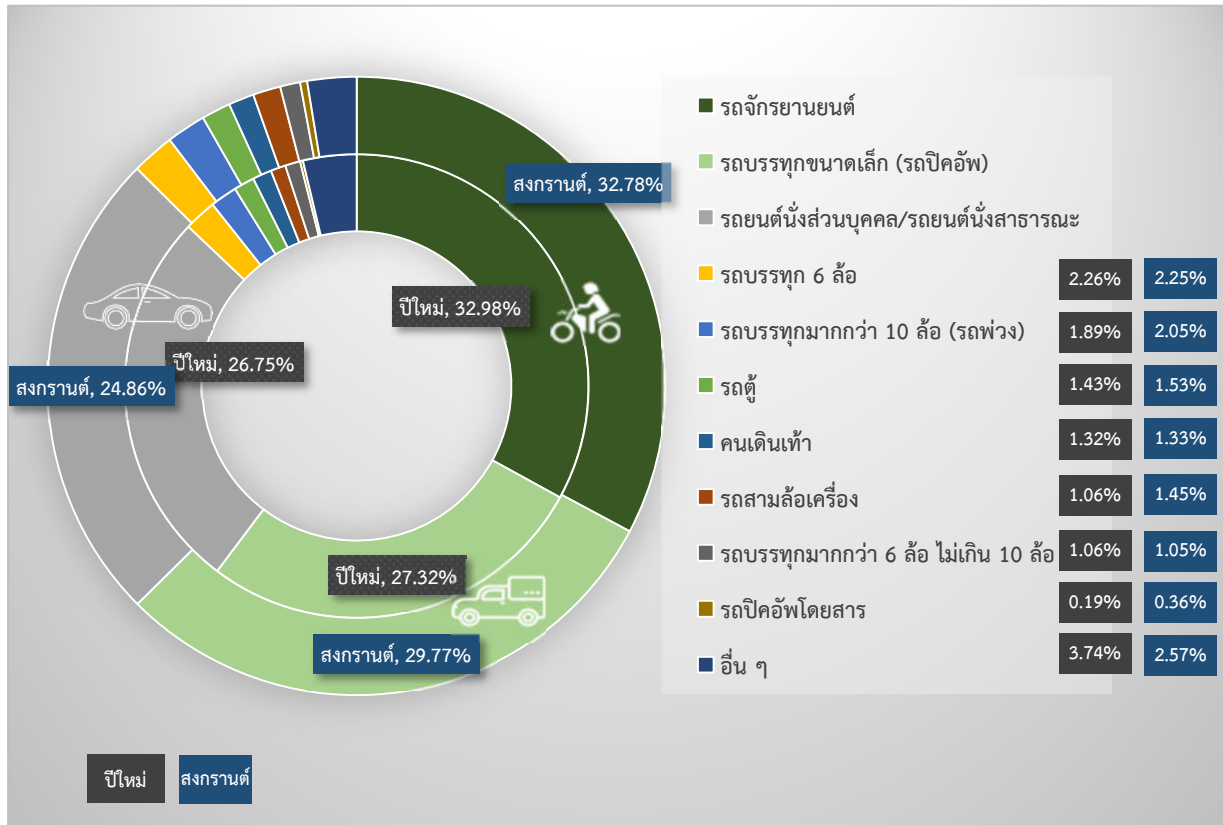
ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 สูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ จำนวน 815 คัน คิดเป็นร้อยละ 32.78 รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพ) จำนวน 740 คัน คิดเป็นร้อยละ 29.77 และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ จำนวน 618 คัน คิดเป็นร้อยละ 24.86

ตารางที่ 8 จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. แยกตามประเภท ยานพาหนะในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนคันที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)			
		ปีใหม่	ร้อยละ	สงกรานต์	ร้อยละ
1	รถจักรยานยนต์	874	32.98	815	32.78
2	รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพ)	724	27.32	740	29.77
3	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ	709	26.75	618	24.86
4	รถบรรทุก 6 ล้อ	60	2.26	56	2.25
5	รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ (รถพ่วง)	50	1.89	51	2.05
6	รถตู้	38	1.43	38	1.53
7	คนเดินเท้า	35	1.32	33	1.33
8	รถสามล้อเครื่อง	28	1.06	36	1.45
9	รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ ไม่เกิน 10 ล้อ	28	1.06	26	1.05
10	รถปิคอัพโดยสาร	5	0.19	9	0.36
11	อื่น ๆ	99	3.74	64	2.57
รวม		2,650	100	2,486	100

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 21 สัดส่วนอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. แยกตามประเภทยานพาหนะ ในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

2) ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567

ลักษณะเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 สูงสุด 3 ลำดับแรก บนถนนโครงข่ายของ คค. ได้แก่ อุบัติเหตุบนทางตรงที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 1,125 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 67.98 อุบัติเหตุอื่น ๆ/ไม่ระบุ จำนวน 215 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.99 และอุบัติเหตุบนทางโค้งกว้างที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 165 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 1.99

ลักษณะเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 สูงสุด 3 ลำดับแรก บนถนนโครงข่ายของ คค. ได้แก่ อุบัติเหตุบนทางตรงที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 1,097 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 70.37 อุบัติเหตุบนทางโค้งกว้างที่ไม่มีความลาดชัน จำนวน 172 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 11.03 และอุบัติเหตุอื่น ๆ/ไม่ระบุ จำนวน 152 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 9.75

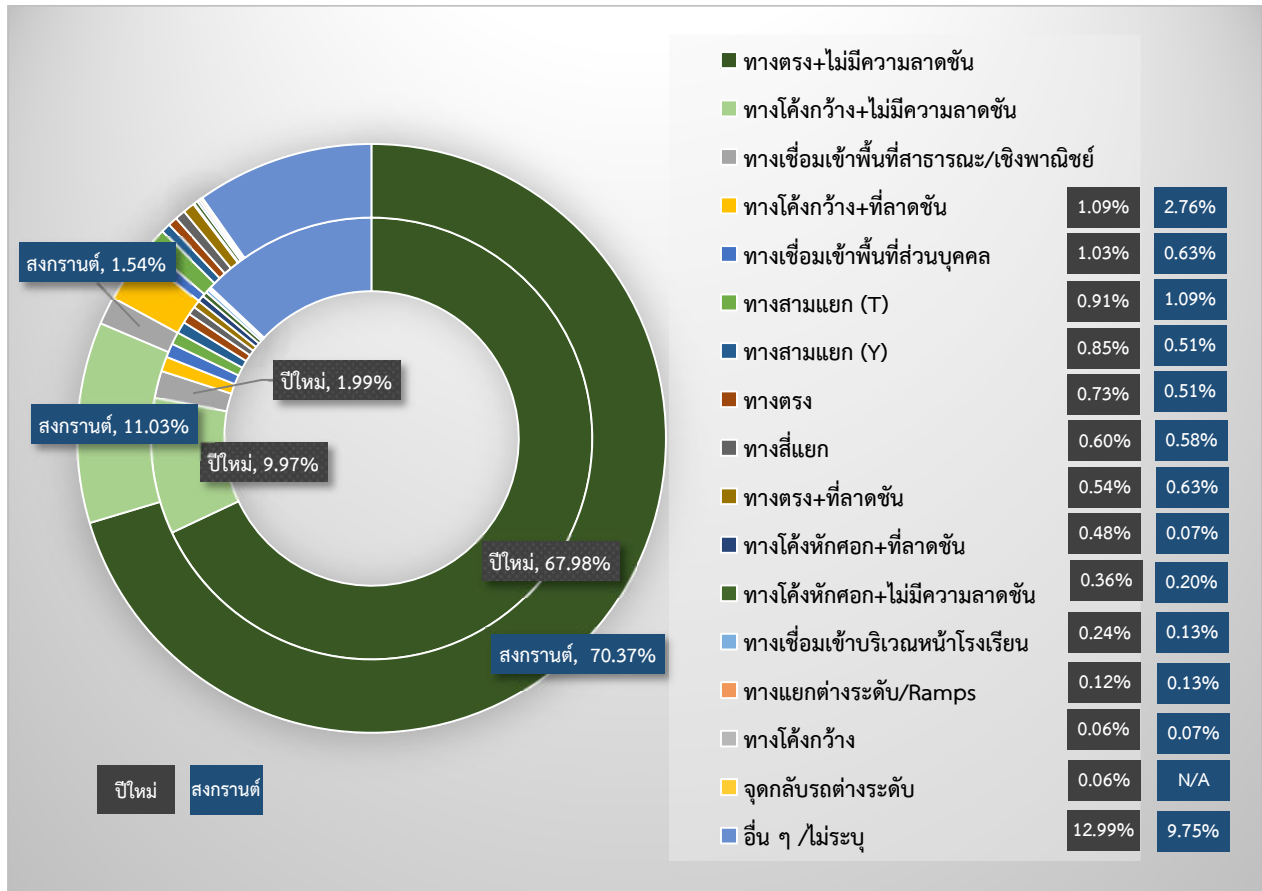


ตารางที่ 9 จำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567

ลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)			
	ปีใหม่	ร้อยละ	สงกรานต์	ร้อยละ
ทางตรงที่ไม่มีความลาดชัน	1,125	67.98	1,097	70.37
ทางโค้งกว้างที่ไม่มีความลาดชัน	165	9.97	172	11.03
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่สาธารณะ/เชิงพาณิชย์	33	1.99	24	1.54
ทางโค้งกว้างที่ลาดชัน	18	1.09	43	2.76
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่ส่วนบุคคล	17	1.03	10	0.63
ทางสามแยก (T)	15	0.91	17	1.09
ทางสามแยก (Y)	14	0.85	8	0.51
ทางตรง	12	0.73	8	0.51
ทางสี่แยก	10	0.60	9	0.58
ทางตรงที่ลาดชัน	9	0.54	10	0.63
ทางโค้งหักศอกที่ลาดชัน	8	0.48	1	0.07
ทางโค้งหักศอกที่ไม่มีความลาดชัน	6	0.36	3	0.20
ทางเชื่อมเข้าบริเวณหน้าโรงเรียน	4	0.24	2	0.13
ทางแยกต่างระดับ/Ramps	2	0.12	2	0.13
ทางโค้งกว้าง	1	0.06	1	0.07
จุดกลับรถต่างระดับ	1	0.06	-	-
อื่น ๆ /ไม่ระบุ	215	12.99	152	9.75
รวม	1,655	100	1,559	100

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 22 สัดส่วนลักษณะของเส้นทางบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567



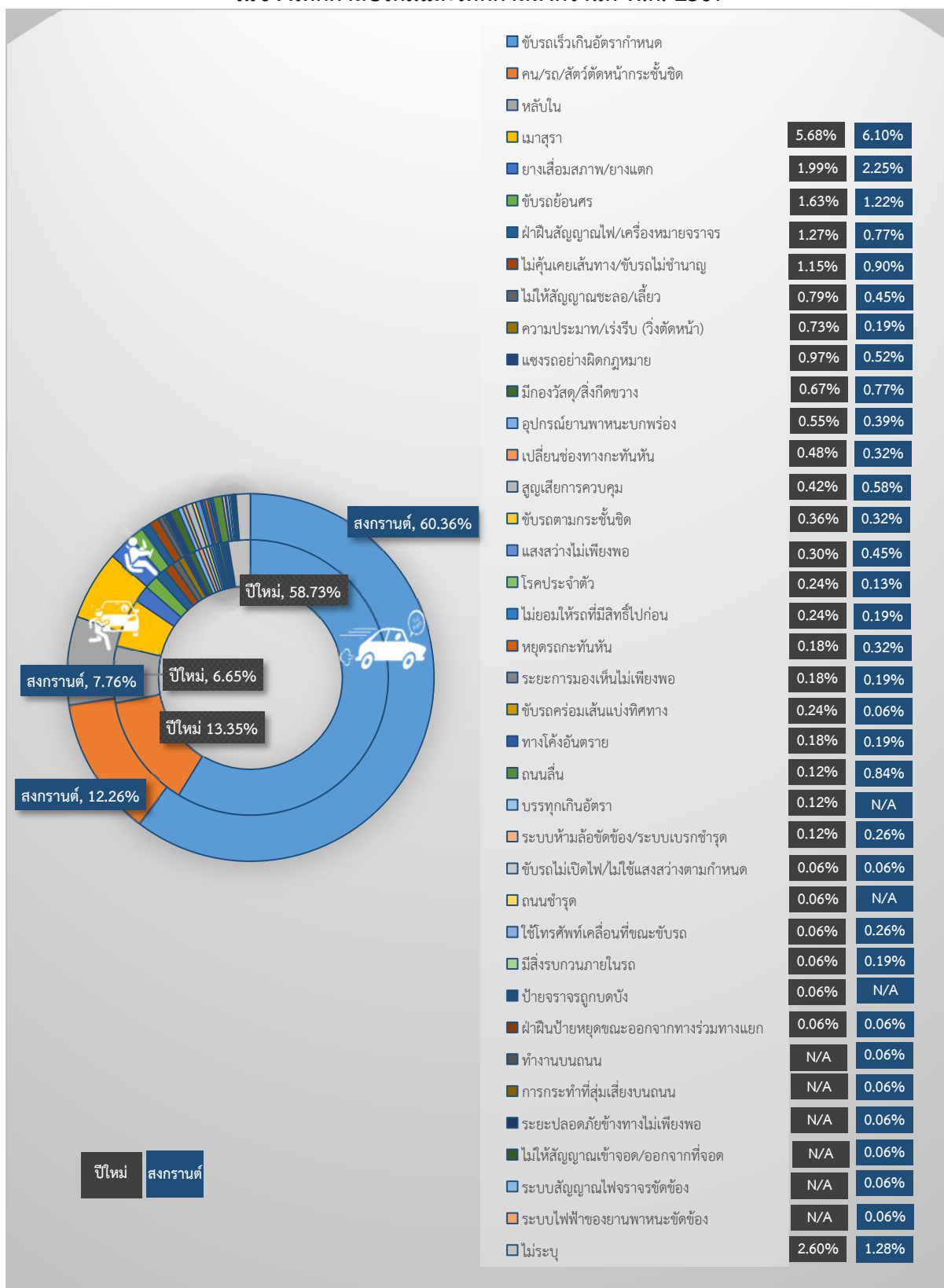
ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

3) มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567

มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 สูงสุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด จำนวน 972 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 58.73 คนหรือรถหรือสัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด จำนวน 221 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 13.35 และหลับใน จำนวน 110 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6.65

มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 สูงสุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด จำนวน 941 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 60.36 คนหรือรถหรือสัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด จำนวน 191 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.26 และหลับใน จำนวน 121 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.76

รูปที่ 23 สัดส่วนมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568



ตารางที่ 10 จำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐานในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567

มูลเหตุสันนิษฐานที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)			
	ปีใหม่	ร้อยละ	สงกรานต์	ร้อยละ
ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด	972	58.73	941	60.36
คน/รถ/สัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด	221	13.35	191	12.26
หลับใน	110	6.65	121	7.76
เมาสุรา	94	5.68	95	6.10
ยางเสื่อมสภาพ/ยางแตก	33	1.99	35	2.25
ขับรถย้อนศร	27	1.63	19	1.22
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	21	1.27	12	0.77
ไม่คุ้นเคยเส้นทาง/ขับรถไม่ชำนาญ	19	1.15	14	0.90
ไม่ให้สัญญาณชะลอ/เลี้ยว	13	0.79	7	0.45
ความประมาท/เร่งรีบ (วิ่งตัดหน้า)	12	0.73	3	0.19
แข่งรถอย่างผิดกฎหมาย	11	0.67	8	0.52
มีกองวัสดุ/สิ่งกีดขวาง	11	0.67	12	0.77
อุปกรณ์ยานพาหนะบกพร่อง	9	0.55	6	0.39
เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	8	0.48	5	0.32
สูญเสียการควบคุม	7	0.42	9	0.58
ขับรถตามกระชั้นชิด	6	0.36	5	0.32
แสงสว่างไม่เพียงพอ	5	0.30	7	0.45
โรคประจำตัว	4	0.24	2	0.13
ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	4	0.24	3	0.19
หยุดรถกะทันหัน	3	0.18	5	0.32
ระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ	3	0.18	3	0.19
ขับรถคร่อมเส้นแบ่งทิศทาง	4	0.24	1	0.06
ทางโค้งอันตราย	3	0.18	3	0.19
ถนนลื่น	2	0.12	13	0.84
บรรทุกเกินอัตรา	2	0.12	-	-
ระบบห้ามล้อขัดข้อง/ระบบเบรกชำรุด	2	0.12	4	0.26
ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	1	0.06	1	0.06
ถนนชำรุด	1	0.06	-	-
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	1	0.06	4	0.26
มีสิ่งรบกวนภายในรถ	1	0.06	3	0.19
ป้ายจราจรถูกบดบัง	1	0.06	-	-
ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก	1	0.06	1	0.06
ทำงานบนถนน	-	-	1	0.06
การกระทำที่สุ่มเสี่ยงบนถนน	-	-	1	0.06
ระยะปลอดภัยข้างทางไม่เพียงพอ	-	-	1	0.06
ไม่ให้สัญญาณเข้าจอด/ออกจากที่จอด	-	-	1	0.06
ระบบสัญญาณไฟจราจรขัดข้อง	-	-	1	0.06
ระบบไฟฟ้าของยานพาหนะขัดข้อง	-	-	1	0.06
ไม่ระบุ	43	2.60	20	1.28
รวม	1,655	100	1,559	100

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

2.3.3 การเปรียบเทียบข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของระบบ CRIMES และระบบ TRAMS

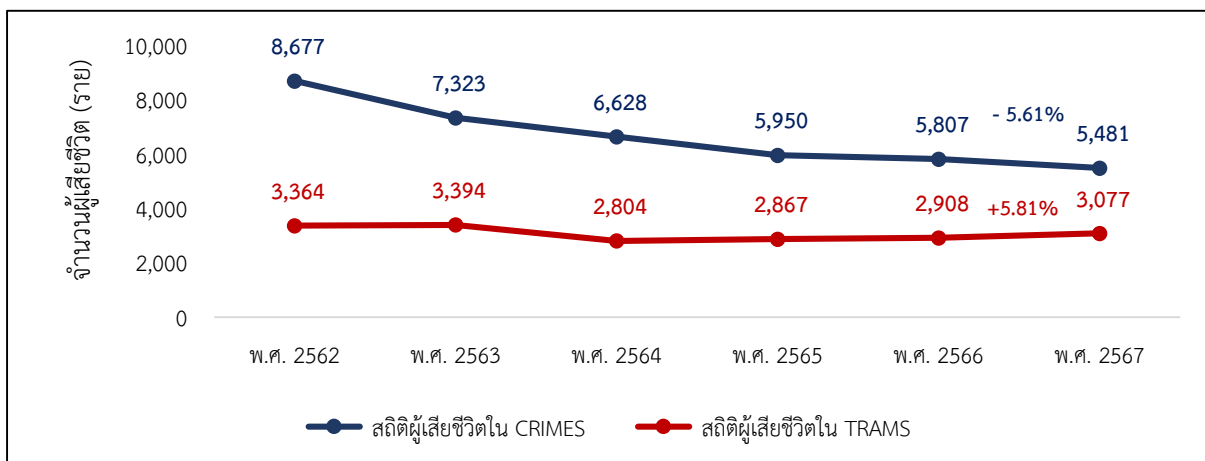
ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งประเทศจากคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของ ตร. ในระบบ CRIMES และข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในระบบ TRAMS ช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2567 พบว่า ในภาพรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. มีแนวโน้มลดลงสอดคล้องกัน อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. 2567 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งประเทศจากคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของ ตร. ในระบบ CRIMES และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. มีจำนวนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ทั้งนี้ การวิเคราะห์แนวโน้มของสถานการณ์ในเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค. ยังจำเป็นที่จะต้องมีการบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนร่วมกับข้อมูลที่บันทึกไว้โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เช่น กระทรวงสาธารณสุข บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และหน่วยกู้ชีพ เป็นต้น เพื่อให้การวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 11 ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ ตร. ได้รับแจ้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567

รายการ	พ.ศ.					
	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ผู้เสียชีวิตของระบบ CRIMES	8,677	7,323	6,628	5,950	5,807	5,481
ผู้เสียชีวิตของระบบ TRAMS	3,364	3,394	2,804	2,867	2,908	3,077

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. และข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 24 ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระบบ CRIMES และ TRAMS ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2567



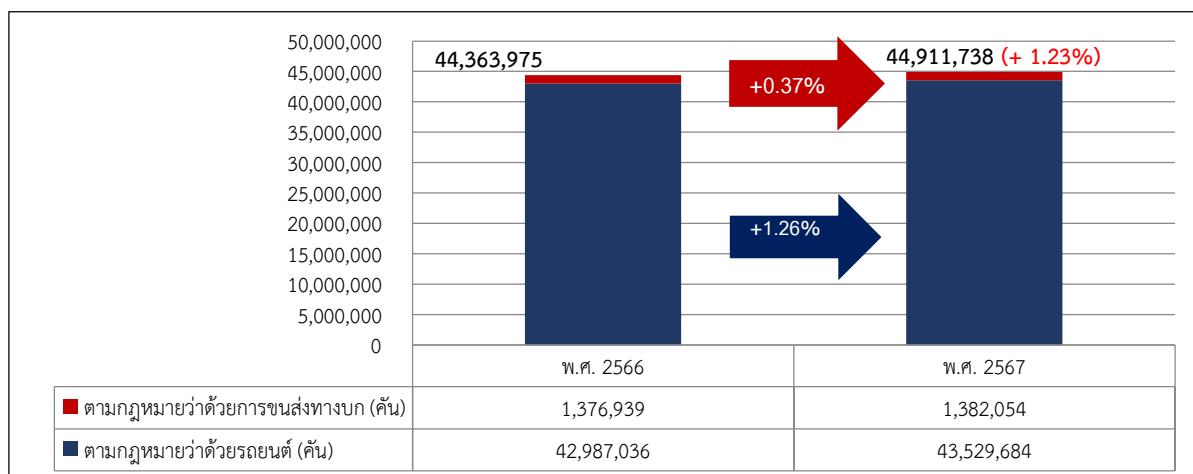
ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. และข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

2.3.4 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารสาธารณะ

1) จำนวนรถจดทะเบียน

จากรายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2567 ของกรมขนส่งทางบก (ขบ.) จำนวนรถจดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 มีจำนวนทั้งสิ้น 44,911,738 คัน เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คิดเป็นร้อยละ 1.23 ซึ่งประกอบด้วยรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

รูปที่ 25 จำนวนรถจดทะเบียนสะสมในปี พ.ศ. 2566 - 2567

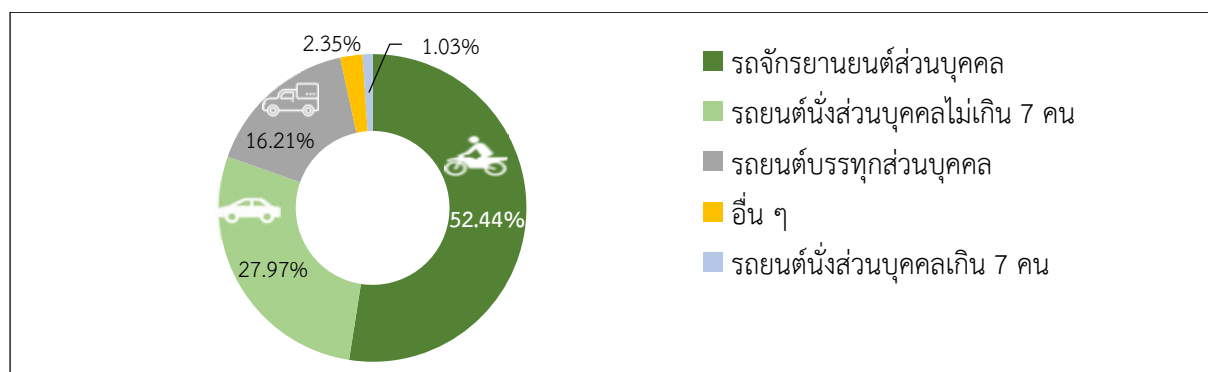


ที่มา: ข้อมูลจากรายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2567 ของ ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568

(1) จำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

รถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ สะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 มีจำนวนทั้งสิ้น 43,529,684 คัน เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คิดเป็นร้อยละ 1.26 โดยประเภทรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์สะสมมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (รย.12) มีจำนวนทั้งสิ้น 22,824,766 คัน คิดเป็นร้อยละ 52.44 ของจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์สะสมทั่วประเทศ รองลงมา คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1) จำนวน 12,173,908 คัน คิดเป็นร้อยละ 27.97 และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) จำนวน 7,057,510 คัน คิดเป็นร้อยละ 16.21

รูปที่ 26 สัดส่วนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในปี พ.ศ. 2567

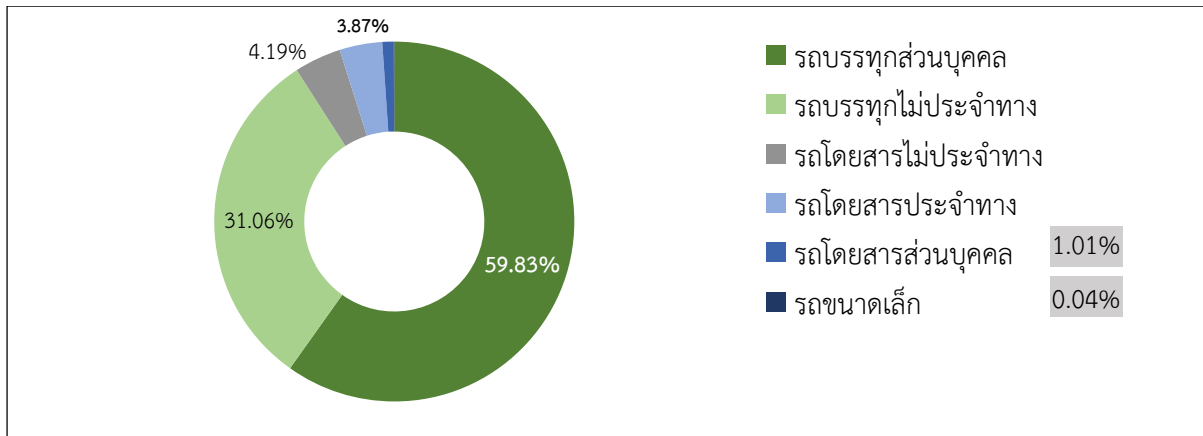


ที่มา: ข้อมูลจากรายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2567 ของ ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568

(2) จำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

รถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,382,054 คัน เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คิดเป็นร้อยละ 0.37 โดยประเภทรถที่จดทะเบียนสะสมมากที่สุด คือ รถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวนทั้งสิ้น 826,913 คัน คิดเป็นร้อยละ 59.83 ของจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกสะสมทั่วประเทศ รองลงมา คือ รถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวน 429,302 คัน คิดเป็นร้อยละ 31.06 และรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 57,889 คัน คิดเป็นร้อยละ 4.19

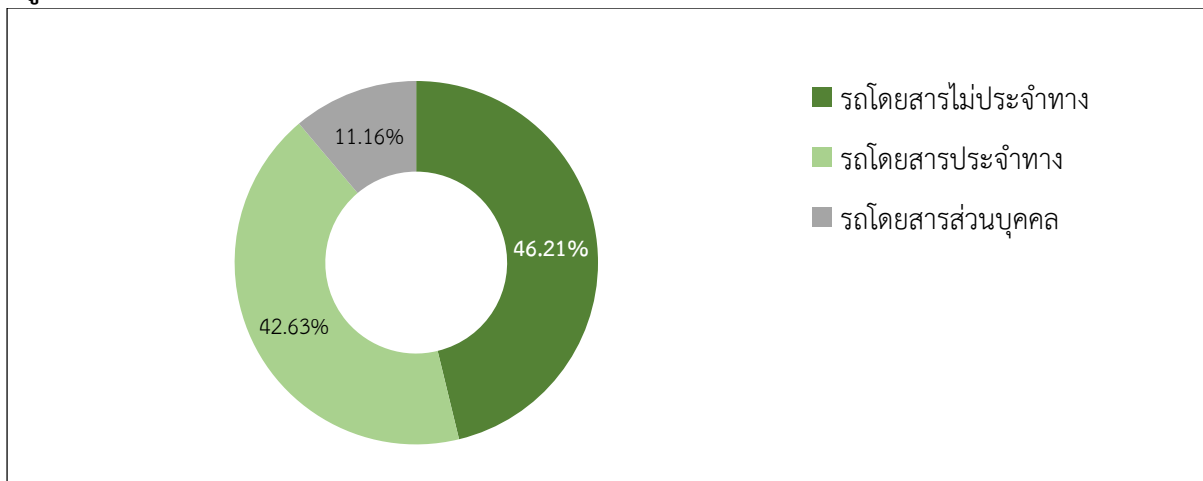
รูปที่ 27 สัดส่วนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในปี พ.ศ. 2567



ที่มา: ข้อมูลจากรายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2567 ของ ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568

เมื่อพิจารณารถโดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกสะสมทั่วประเทศ พบว่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 มีจำนวนรถโดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกสะสม ทั้งสิ้น 125,266 คัน เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คิดเป็นร้อยละ 3.07 โดยประเภทรถโดยสารที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกจำแนกตามประเภทการประกอบการที่จดทะเบียนสะสมมากที่สุด คือ รถโดยสารไม่ประจำทาง มีจำนวนทั้งสิ้น 57,889 คัน คิดเป็นร้อยละ 46.21 ของจำนวนรถโดยสารที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกสะสมทั่วประเทศ รองลงมา คือ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 53,403 คัน คิดเป็นร้อยละ 42.63 และรถโดยสารส่วนบุคคล จำนวน 13,974 คัน คิดเป็นร้อยละ 11.16

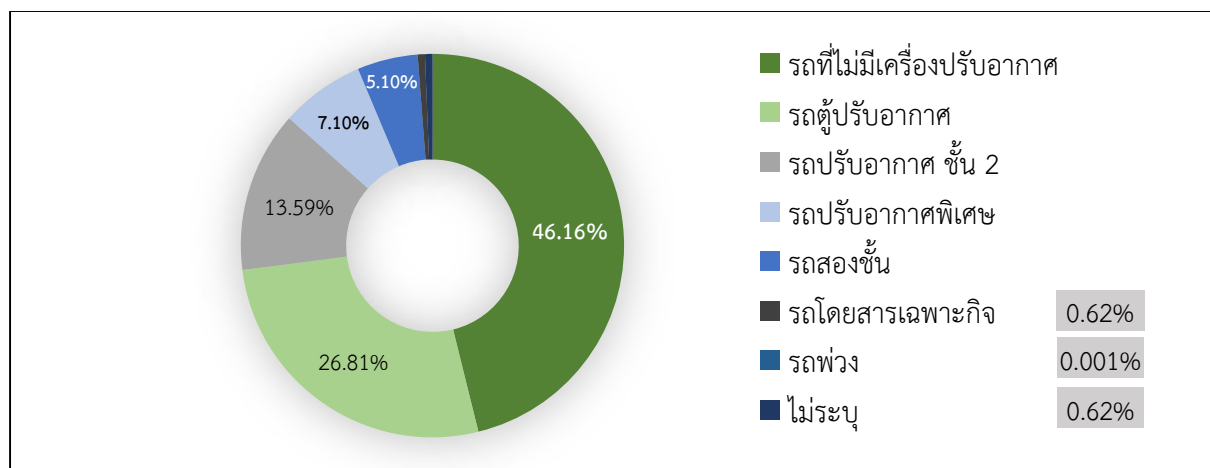
รูปที่ 28 สัดส่วนรถโดยสารจำแนกตามประเภทการประกอบการที่จดทะเบียนสะสมในปี พ.ศ. 2567



ที่มา: ข้อมูลจากรายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2567 ของ ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568

โดยเมื่อพิจารณาสัดส่วนรถโดยสารจำแนกตามมาตรฐานรถโดยสารที่จดทะเบียนสะสมพบว่า รถโดยสารจำแนกตามมาตรฐานรถโดยสารที่จดทะเบียนสะสม มากที่สุด คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีจำนวนทั้งสิ้น 57,817 คัน คิดเป็นร้อยละ 46.15 ของจำนวนรถโดยสารจำแนกตามมาตรฐานรถโดยสารที่จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ รองลงมา คือ รถตู้ปรับอากาศ จำนวน 33,581 คัน คิดเป็นร้อยละ 26.81 และรถปรับอากาศ ชั้น 2 จำนวน 17,024 คัน คิดเป็นร้อยละ 13.59

รูปที่ 29 สัดส่วนรถโดยสารจำแนกตามมาตรฐานรถโดยสารที่จดทะเบียนสะสมในปี พ.ศ. 2567



ที่มา: ข้อมูลจากรายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2567 ของ ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568

2) ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารทั่วประเทศ

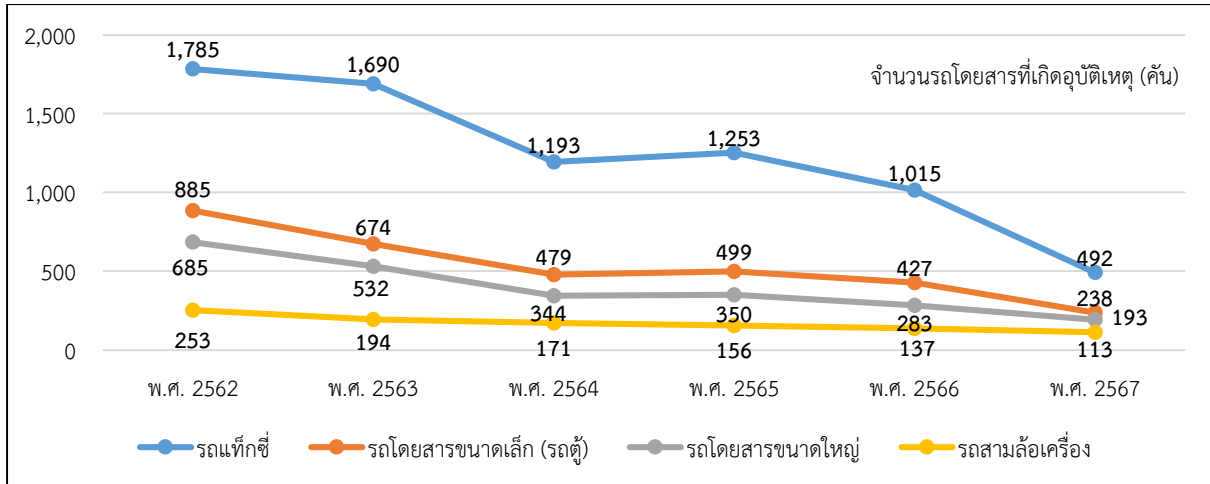
จากข้อมูล ตร. ได้แบ่งประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะออกเป็น รถแท็กซี่ รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถสามล้อเครื่อง พบว่า ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารทั่วประเทศมีแนวโน้มลดลง โดยในปี พ.ศ. 2567 อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารทั่วประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 1,036 คัน ลดลงจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 826 คัน คิดเป็นลดลงร้อยละ 44.36 โดยเกิดอุบัติเหตุจากรถแท็กซี่มากที่สุด จำนวน 492 คัน คิดเป็นร้อยละ 51.53 ของจำนวนรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ รองลงมาคือ รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) จำนวน 238 คัน คิดเป็นร้อยละ 22.97 และรถโดยสารขนาดใหญ่ จำนวน 193 คัน คิดเป็นร้อยละ 18.63

ตารางที่ 12 จำนวนและสัดส่วนอุบัติเหตุของรถโดยสารทั่วประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567

ประเภทรถโดยสาร	จำนวนรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)						สัดส่วนอุบัติเหตุตามประเภทรถ พ.ศ. 2567 (ร้อยละ)	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2566/ พ.ศ. 2567
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567		
รถแท็กซี่	1,785	1,690	1,193	1,253	1,015	492	47.49	ลดลงร้อยละ 51.53
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	885	674	479	499	427	238	22.97	ลดลงร้อยละ 44.26
รถโดยสารขนาดใหญ่	685	532	344	350	283	193	18.63	ลดลงร้อยละ 31.80
รถสามล้อเครื่อง	253	194	171	156	137	113	10.91	ลดลงร้อยละ 17.52
รวม	3,608	3,090	2,187	2,258	1,862	1,036	100.00	ลดลงร้อยละ 44.36

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 30 จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารทั่วประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

3) ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค.

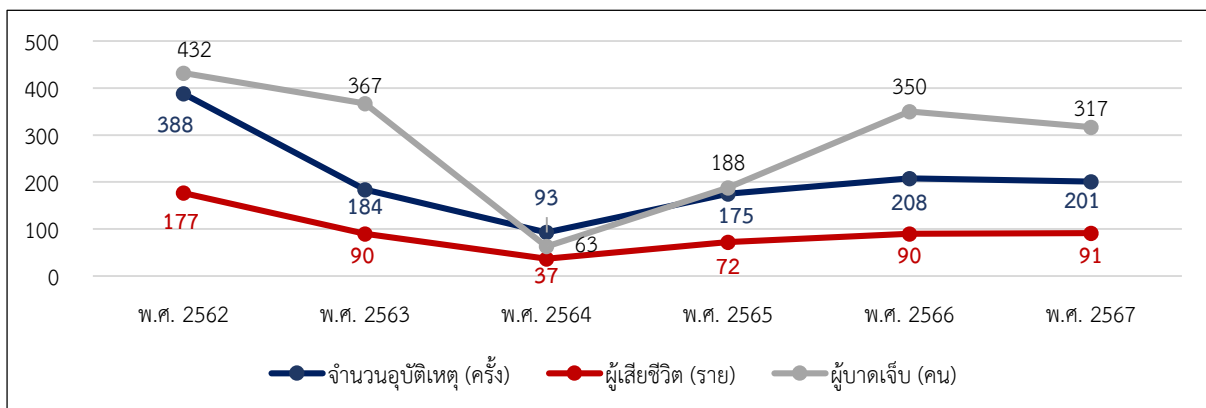
ข้อมูลการรายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของ ขบ. พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 เกิดอุบัติเหตุจำนวนทั้งสิ้น 201 ครั้ง ลดลงจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 7 ครั้ง คิดเป็นลดลงร้อยละ 3.37 ผู้เสียชีวิตจำนวน 91 ราย เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 1 ราย คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.11 และผู้บาดเจ็บจำนวน 317 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 33 คน คิดเป็นลดลงร้อยละ 9.43

ตารางที่ 13 การเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567

รายการ	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2566/พ.ศ. 2567
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	388	184	93	175	208	201	ลดลงร้อยละ 3.37
ผู้เสียชีวิต (ราย)	177	90	37	72	90	91	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.11
ผู้บาดเจ็บ (คน)	432	367	63	188	350	317	ลดลงร้อยละ 9.43

ที่มา: ข้อมูลจาก ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 31 การเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ที่มา: ข้อมูลจาก ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568



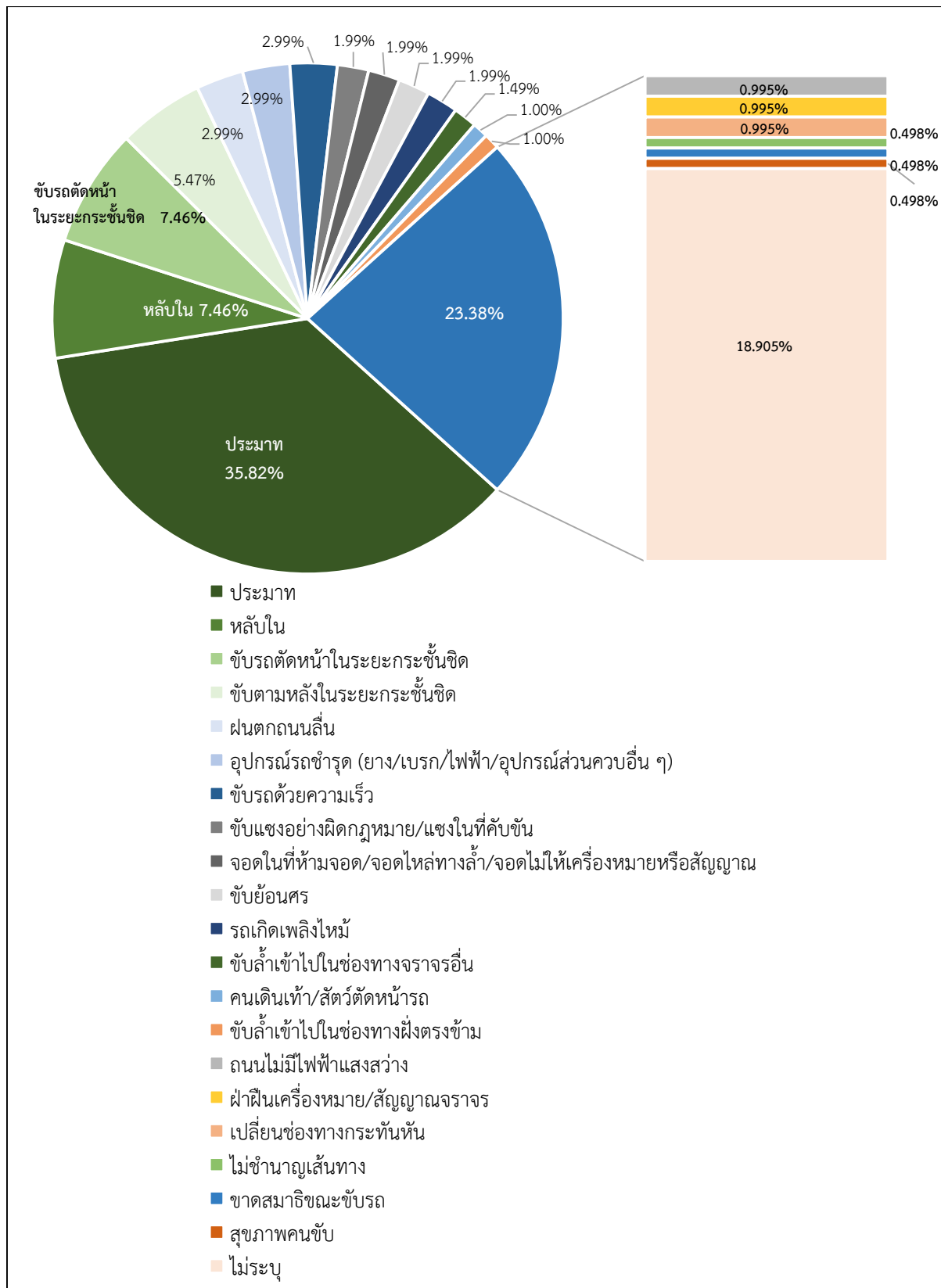
สำหรับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. พบว่ามีมูลเหตุสันนิษฐานการเกิดอุบัติเหตุจากความประมาทมากที่สุด จำนวน 72 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 35.82 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ทั้งหมด รองลงมาคือ หลับใน และขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด จำนวน 15 ครั้งเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 7.46 เท่ากัน และขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด จำนวน 11 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 5.47 ตามลำดับ

ตารางที่ 14 จำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐานการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567

ลำดับ	มูลเหตุสันนิษฐานการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
1	ประมาท	72	35.82
2	หลับใน	15	7.46
3	ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	15	7.46
4	ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	11	5.47
5	ฝนตกถนนลื่น	6	2.99
6	อุปกรณ์รถชำรุด (ยาง/เบรก/ไฟฟ้า/อุปกรณ์ส่วนควบอื่น ๆ)	6	2.99
7	ขับรถด้วยความเร็ว	6	2.99
8	ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	4	1.98
9	จอดในที่ห้ามจอด/จอดไหล่ทางล้ำ/จอดไม่ให้เครื่องหมายหรือสัญญาณ	4	1.98
10	ขับย้อนศร	4	1.98
11	รถเกิดเพลิงไหม้	4	1.98
12	ขับล้ำเข้าไปในช่องทางจราจรอื่น	3	1.49
13	คนเดินเท้า/สัตว์ตัดหน้ารถ	2	1.00
14	ขับล้ำเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม	2	1.00
15	ถนนไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง	2	1.00
16	ฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณจราจร	2	1.00
17	เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	2	1.00
18	ไม่ชำนาญเส้นทาง	1	0.50
19	ขาดสมาธิขณะขับรถ	1	0.50
20	สุขภาพคนขับ	1	0.50
21	ไม่ระบุ	38	18.91
รวม		201	100.00

ที่มา: ข้อมูลจาก ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 32 สัดส่วนอุบัติเหตุจำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐานการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ
ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567



ที่มา: ข้อมูลจาก ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568

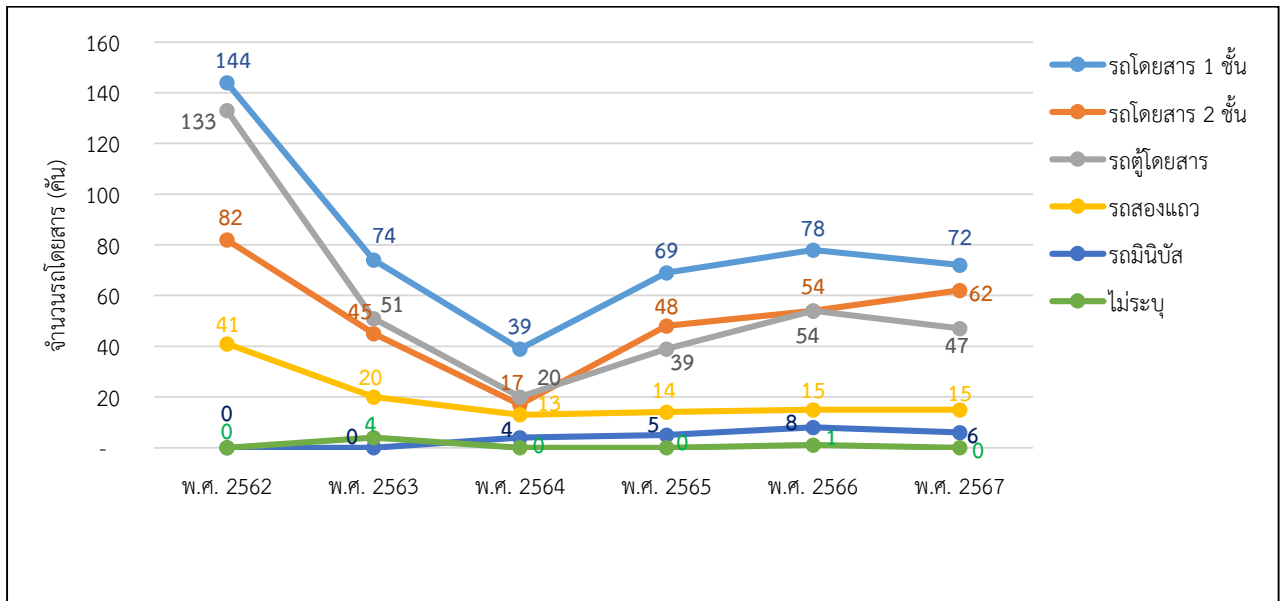
จากข้อมูลในปี พ.ศ. 2567 หากจำแนกจำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ตามมาตรฐานรถโดยสาร พบว่า รถโดยสาร 1 ชั้น เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 72 คัน คิดเป็นร้อยละ 35.64 ของจำนวนรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุทุกประเภท รองลงมาคือ รถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 62 คัน คิดเป็นร้อยละ 30.69 และรถตู้โดยสาร จำนวน 47 คัน คิดเป็นร้อยละ 23.27 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนรถโดยสาร 1 ชั้น รถตู้โดยสาร และรถมินิบัสมีการเกิดอุบัติเหตุลดลง คิดเป็นลดลงร้อยละ 7.69 ร้อยละ 12.96 และร้อยละ 25 ตามลำดับ ในขณะที่จำนวนรถโดยสาร 2 ชั้น มีการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.86

ตารางที่ 15 จำนวนและสัดส่วนรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. จำแนกตามประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567

ประเภทรถ	จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)						สัดส่วนอุบัติเหตุตามประเภทรถ พ.ศ. 2567 (ร้อยละ)	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2566/ พ.ศ. 2567
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567		
รถโดยสาร 1 ชั้น	144	74	39	69	78	72	35.64	ลดลงร้อยละ 7.69
รถโดยสาร 2 ชั้น	82	45	17	48	54	62	30.69	เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.81
รถตู้โดยสาร	133	51	20	39	54	47	23.27	ลดลงร้อยละ 12.96
รถสองแถว	41	20	13	14	15	15	7.43	ไม่เปลี่ยนแปลง
รถมินิบัส	0	0	4	5	8	6	2.97	ลดลงร้อยละ 25.00
ไม่ระบุ	0	4	0	0	1	0	0	ลดลงร้อยละ 100.00
รวม	400	194	93	175	210	202	100.00	ลดลงร้อยละ 3.81

หมายเหตุ: จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน) จะไม่เท่ากับจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากในบางกรณีรถโดยสารชนกันเอง
ที่มา: ข้อมูลจาก ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 33 จำนวนรถโดยสารสาธารณะในความรับผิดชอบของ คค. ที่เกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ที่มา: ข้อมูลจาก ขบ. ณ เดือนมิถุนายน 2568

2.3.5 ข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

1) ระยะเวลาทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.

ปัจจุบันประเทศไทยมีระยะทางรางทั้งประเทศรวมทั้งสิ้น 5,584.109 กิโลเมตร ประกอบด้วย ทางรถไฟระหว่างเมือง 5,306.269 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 95.02 ของระยะทางรางทั้งหมด ทางรถไฟฟ้า 236.28 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 4.23 ของระยะทางรางทั้งหมด และทางรถไฟฟ้าชานเมือง 41.56 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 0.74 ของระยะทางรางทั้งหมด ซึ่งทางรถไฟที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีระยะทางรวม 5,512.429 กิโลเมตร ประกอบด้วย

(1) รถไฟระหว่างเมืองภายใต้การดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีระยะทางรวม 5,306.269 กิโลเมตร

(2) รถไฟฟ้าภายใต้การดูแลของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท เอเชีย เอราวัณ จำกัด มีระยะทางรวม 164.6 กิโลเมตร

(3) รถไฟฟ้าชานเมืองภายใต้การดูแลของ รฟท. และบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (รฟฟท.) มีระยะทางรวม 41.56 กิโลเมตร

ตารางที่ 16 ระยะทางรางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567 - 2568

ประเภทราง	ระยะทางราง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	
1. รถไฟระหว่างเมือง (รฟท.)	5,233.269	5,306.269	↑ เพิ่มขึ้น 73 กม.
1.1 สายเหนือ	975.029	975.029	- ทางเดียว = 2,959.013 กม.
1.2 สายตะวันออกเฉียงเหนือ	1,329.950	1,329.950	- ทางคู่ = 2,027.096 กม.
1.3 สายตะวันออก	805.723	805.723	- ทางสาม = 320.16 กม.
1.4 สายใต้	2,057.284	2,130.284	
1.5 สายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย - แม่กลอง	65.283	65.283	
2. รถไฟฟ้า (รฟม. รฟฟท. และบริษัท เอเชีย เอราวัณ จำกัด)	164.600	164.600	
2.1 รฟม.	135.900	135.900	
2.1.1 สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	48.000	48.000	
(1) ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	20.000	20.000	เปิดให้บริการ 3 กรกฎาคม 2547
(2) ช่วงบางซื่อ - เตาปูน	1.000	1.000	เปิดให้บริการ 11 สิงหาคม 2560
(3) ช่วงหัวลำโพง - บางแค	16.000	16.000	เปิดให้บริการ 29 กันยายน 2562
(4) ช่วงเตาปูน - ท่าพระ	11.000	11.000	เปิดให้บริการ 30 มีนาคม 2563
2.1.2 สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	23.000	23.000	
(1) ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน	23.000	23.000	เปิดให้บริการ 6 สิงหาคม 2559
2.1.3 สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)	30.400	30.400	
(1) ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	30.400	30.400	เปิดให้บริการ 3 กรกฎาคม 2566
2.1.4 สายสีชมพู	34.500	34.500	
(1) ช่วงแคราย - มีนบุรี	34.500	34.500	เปิดให้บริการ 31 ธันวาคม 2566
2.2 บริษัท เอเชีย เอราวัณ จำกัด (รับโอนกิจการจาก รฟฟท.)	28.700	28.700	
รถไฟฟ้า Airport Rail Link	28.700	28.700	เปิดให้บริการ 23 สิงหาคม 2553
3. รถไฟฟ้าชานเมือง (รฟท. และ รฟฟท.)	41.560	41.560	
3.1 สายธานีรัถยา (สายสีแดงเข้ม)	26.300	26.300	
(1) ช่วงบางซื่อ - รังสิต	26.300	26.300	เปิดให้บริการ 29 พฤศจิกายน 2564
3.2 สายนครวิถี (สายสีแดงอ่อน)	15.260	15.260	
(1) ช่วงบางซื่อ - ดอชิง	15.260	15.260	เปิดให้บริการ 29 พฤศจิกายน 2564
รวม 1 - 3	5,439.429	5,512.429	

ที่มา: ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สนข. ณ เดือนเมษายน 2568

รูปที่ 34 ทางรถไฟที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.



ที่มา: ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สนข. ณ เดือนเมษายน 2568

2) ข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.

คค. ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยรวมถึงการดำเนินงานด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนด้วย ซึ่งแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ได้กำหนดตัวชี้วัดอัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรง (อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิต) ของการขนส่งทางรถไฟ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อลดอัตราการสูญเสียและยกระดับความปลอดภัยในการเดินทาง

(1) ข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

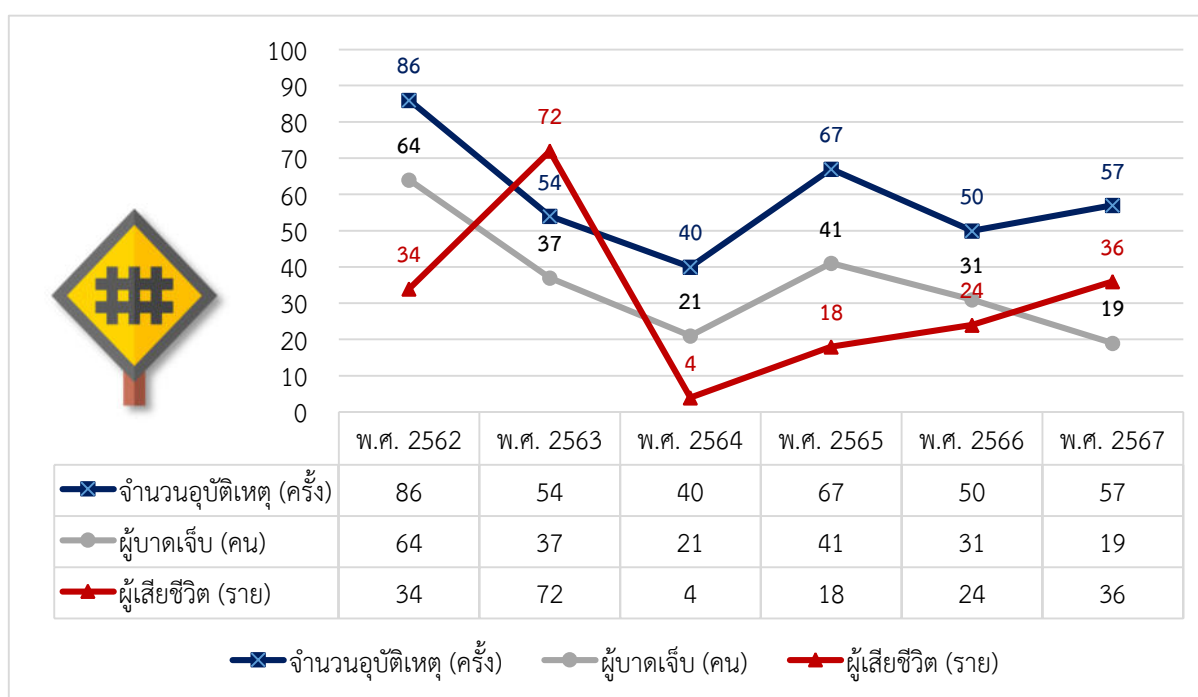
จากข้อมูล รฟท. ณ เดือนเมษายน 2568 พบว่า โครงข่ายทางรถไฟระหว่างเมืองมีระยะทางรวม 5,306.269 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ ๔๗ จังหวัด มีจุดตัดทางรถไฟรวม 2,639 แห่ง แบ่งเป็น จุดตัดที่ได้รับอนุญาต 1,953 แห่ง และจุดตัดที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) จำนวน 686 แห่ง ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2567 มีจำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนรวม 57 ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 7 ครั้ง คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 14 โดยมีผู้เสียชีวิต 19 ราย ลดลงจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 5 ราย คิดเป็นลดลงร้อยละ 20.83 มีผู้บาดเจ็บ 36 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 5 คน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.13 และเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลัง (พ.ศ. 2562 - 2566) พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 4.04 ผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 37.50 และผู้บาดเจ็บลดลงร้อยละ 7.22

ตารางที่ 17 จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน พ.ศ. 2562 - 2567

รายการ	พ.ศ.						ค่าเฉลี่ย 5 ปี ย้อนหลัง	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2567	
	2562	2563	2564	2565	2566	2567		กับ พ.ศ. 2566	กับ ค่าเฉลี่ย 5 ปี
จำนวน อุบัติเหตุ (ครั้ง)	86	54	40	67	50	57	59	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 14	ลดลง ร้อยละ 4.04
ผู้เสียชีวิต (ราย)	34	72	4	18	24	19	30	ลดลง ร้อยละ 20.83	ลดลง ร้อยละ 37.50
ผู้บาดเจ็บ (คน)	64	37	21	41	31	36	39	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 16.13	ลดลง ร้อยละ 7.22

ดัดแปลง: ข้อมูลจาก รฟท. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 35 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ที่มา: ข้อมูลจาก รฟท. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 36 ตัวอย่างอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในปี พ.ศ. 2567



ขบวนรถไฟชนกับรถพ่วงบรรทุกแบคโฮ
ที่ขวางทางรถไฟ จังหวัดนครสวรรค์



ขบวนรถไฟชนกับรถปิคอัพบริเวณทางลัดผ่าน
จังหวัดพิจิตร



ขบวนรถไฟชนกับรถจักรยานยนต์บริเวณทางลัดผ่าน
จังหวัดเชียงใหม่

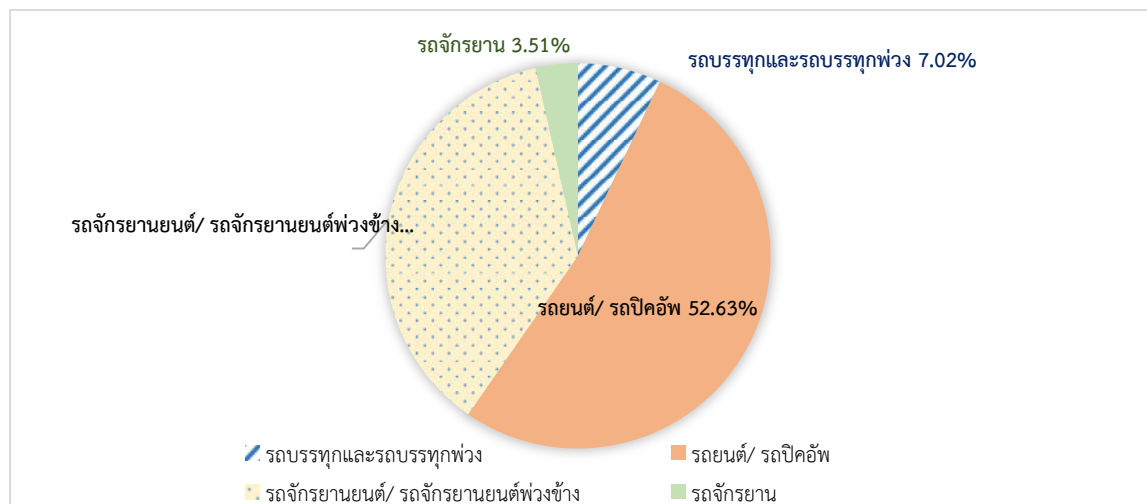


ขบวนรถไฟชนกับรถปิคอัพบริเวณทางลัดผ่าน
จังหวัดชุมพร

(2) สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในปี พ.ศ. 2567

จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในปี พ.ศ. 2567 รวม 57 ครั้ง ประกอบด้วยอุบัติเหตุที่เกิดจากรถไฟชนกับยานพาหนะประเภทรถบรรทุกและรถบรรทุกพ่วง จำนวน 4 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.02 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด รถไฟชนกับรถยนต์/รถปิคอัพ จำนวน 30 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 52.63 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด รถไฟชนกับรถจักรยานยนต์/รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง จำนวน 21 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 36.84 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด และรถไฟชนกับรถจักรยาน จำนวน 2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 3.51 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด ทั้งนี้ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นบริเวณทางลัดผ่าน

รูปที่ 37 สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในปี พ.ศ. 2567



ที่มา: ข้อมูลจาก รพท. ณ เดือนมิถุนายน 2568

(3) ความเสี่ยงและความรุนแรงจากอุบัติเหตุที่เกิดบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในปี พ.ศ. 2567

จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในปี พ.ศ. 2567 รวม 57 ครั้ง พบว่ามีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวน 32 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 56.14 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด โดยมีจำนวนอุบัติเหตุที่ไม่มีผู้บาดเจ็บและไม่มีผู้เสียชีวิตจำนวน 25 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 43.86 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุที่เกิดบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนมีสัดส่วนของความเสี่ยงและความรุนแรงค่อนข้างสูง

2.3.6 ดัชนีชี้วัดความเสี่ยงและความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน

การวิเคราะห์ดัชนีชี้วัดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนที่บ่งชี้หรือประเมินถึงสถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทยเพื่อใช้กำหนดนโยบายมาตรการในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสรุปได้ ดังนี้

1) อัตราการเสียชีวิตต่อจำนวนประชากร

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ของประเทศไทยในช่วง ปี พ.ศ. 2562 - 2567 มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเสียชีวิตเท่ากับ 13.04 11.06 10.02 9.00 8.79 และ 8.31 ตามลำดับ ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2567 พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2563 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและมีแนวโน้มลดลงในปี พ.ศ. 2564 คือเท่ากับ 5.05 5.13 และ 4.24 ตามลำดับ โดยในปี พ.ศ. 2565 - 2567 กลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเท่ากับ 4.34 4.40 และ 4.67 ตามลำดับ

2) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศต่อจำนวนรถจดทะเบียน

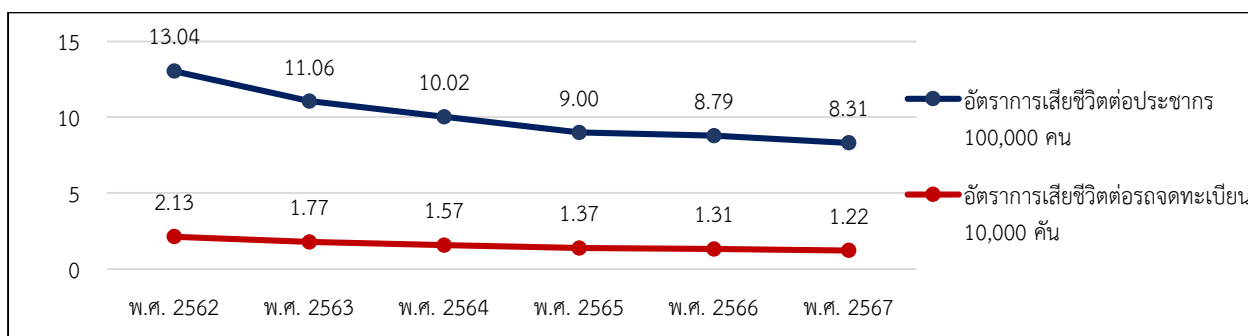
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2567 มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเสียชีวิต เท่ากับ 2.13 1.77 1.57 1.37 1.31 และ 1.22 ตามลำดับ ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีอัตราการเสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ในช่วง ปี พ.ศ. 2562 - 2564 มีแนวโน้มลดลง คือเท่ากับ 0.83 0.82 และ 0.66 ตามลำดับ โดยมีแนวโน้มคงที่ เท่ากับ 0.66 ในปี พ.ศ. 2565 - 2566 และในปี พ.ศ. 2567 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเท่ากับ 0.69

ตารางที่ 18 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567

รายการ	ปี พ.ศ.					
	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ผู้เสียชีวิต (คน)	8,677	7,323	6,628	5,950	5,807	5,481
ประชากร (คน)	66,558,935	66,186,727	66,171,439	66,090,475	66,052,615	65,951,210
รถจดทะเบียน (คัน)	40,712,048	41,471,345	42,313,968	43,394,104	44,363,975	44,911,738
อัตราการเสียชีวิต ต่อประชากร 100,000 คน	13.04	11.06	10.02	9.00	8.79	8.31
อัตราการเสียชีวิต ต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน	2.13	1.77	1.57	1.37	1.31	1.22

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. รายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2567 ของ ขบ. และกรมการปกครอง ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 38 แนวโน้มอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั่วประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



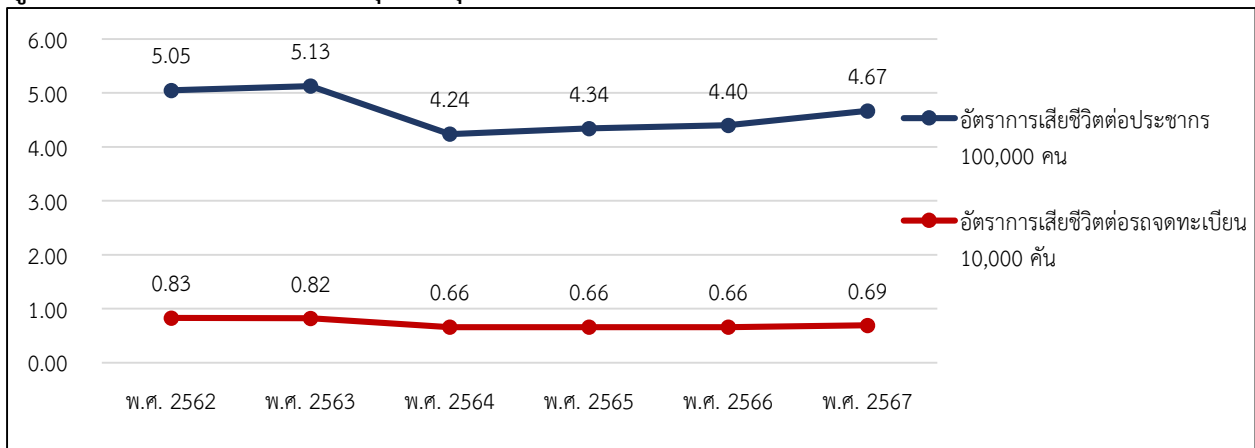
ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. รายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2567 ของ ขบ. และกรมการปกครอง ณ เดือนมิถุนายน 2568

ตารางที่ 19 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567

รายการ	ปี พ.ศ.					
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567
ผู้เสียชีวิต (คน)	3,364	3,394	2,804	2,867	2,908	3,077
ประชากร (คน)	66,558,935	66,186,727	66,171,439	66,090,475	66,052,615	65,951,210
รถจดทะเบียน (คัน)	40,712,048	41,471,345	42,313,968	43,394,104	44,363,975	44,911,738
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน	5.05	5.13	4.24	4.34	4.40	4.67
อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน	0.83	0.82	0.66	0.66	0.66	0.69

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. รายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2567 ของ ขบ. และกรมการปกครอง ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 39 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. รายงานสถิติการขนส่ง ปี พ.ศ. 2567 ของ ขบ. และกรมการปกครอง ณ เดือนมิถุนายน 2568

3) ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนน

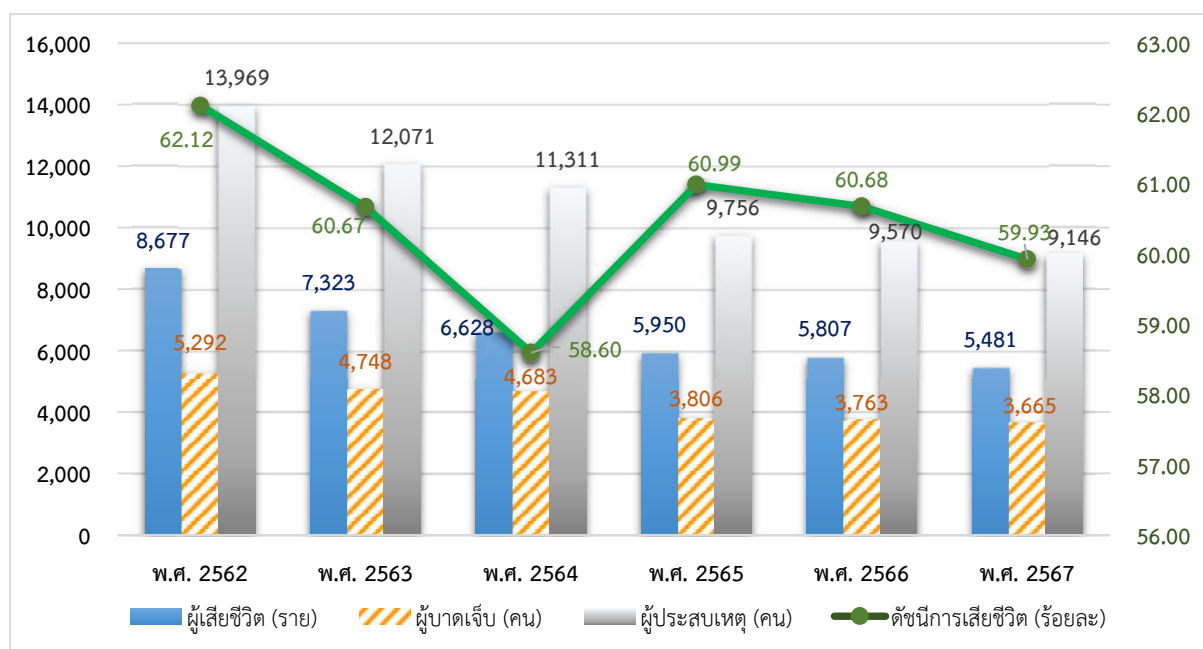
ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนคือตัวชี้วัดที่สะท้อนความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2567 พบว่ามีระดับความรุนแรงค่อนข้างสูง มีค่าเฉลี่ย 5 ปี ย้อนหลัง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2566 อยู่ที่ร้อยละ 60.61 โดยในปี พ.ศ. 2567 ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศมีสัดส่วนร้อยละ 59.93 ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2566 ร้อยละ 1.24 และลดลงจากค่าเฉลี่ย 5 ปี ย้อนหลัง (ปี พ.ศ. 2562 - 2566) ร้อยละ 1.12 ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีค่าเฉลี่ยดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุ 5 ปีย้อนหลัง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2566 อยู่ที่ร้อยละ 14.70 โดยในปี พ.ศ. 2567 ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีสัดส่วนร้อยละ 13.31ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2566 ร้อยละ 5.73 และลดลงจากค่าเฉลี่ย 5 ปี ย้อนหลัง (ปี พ.ศ. 2562 - 2566) อยู่ที่ 16.28

ตารางที่ 20 ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2562 - 2567

รายการ	ปี พ.ศ.						ค่าเฉลี่ย 5 ปี (พ.ศ. 2562 - 2566)	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2567	
	2562	2563	2564	2565	2566	2567		กับ พ.ศ. 2566	กับ ค่าเฉลี่ย 5 ปี
ผู้เสียชีวิต (ราย)	8,677	7,323	6,628	5,950	5,807	5,481	6,877	ลดลง ร้อยละ 5.61	ลดลง ร้อยละ 20.30
ผู้บาดเจ็บ (คน)	5,292	4,748	4,683	3,806	3,763	3,665	4,458	ลดลง ร้อยละ 2.60	ลดลง ร้อยละ 17.80
ผู้ประสพเหตุ (คน)	13,969	12,071	11,311	9,756	9,570	9,146	11,335	ลดลง ร้อยละ 4.43	ลดลง ร้อยละ 19.31
ดัชนีการเสียชีวิต (ร้อยละ)	62.12	60.67	58.60	60.99	60.68	59.93	60.61	ลดลง ร้อยละ 1.24	ลดลง ร้อยละ 1.12

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 40 ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2562 - 2567



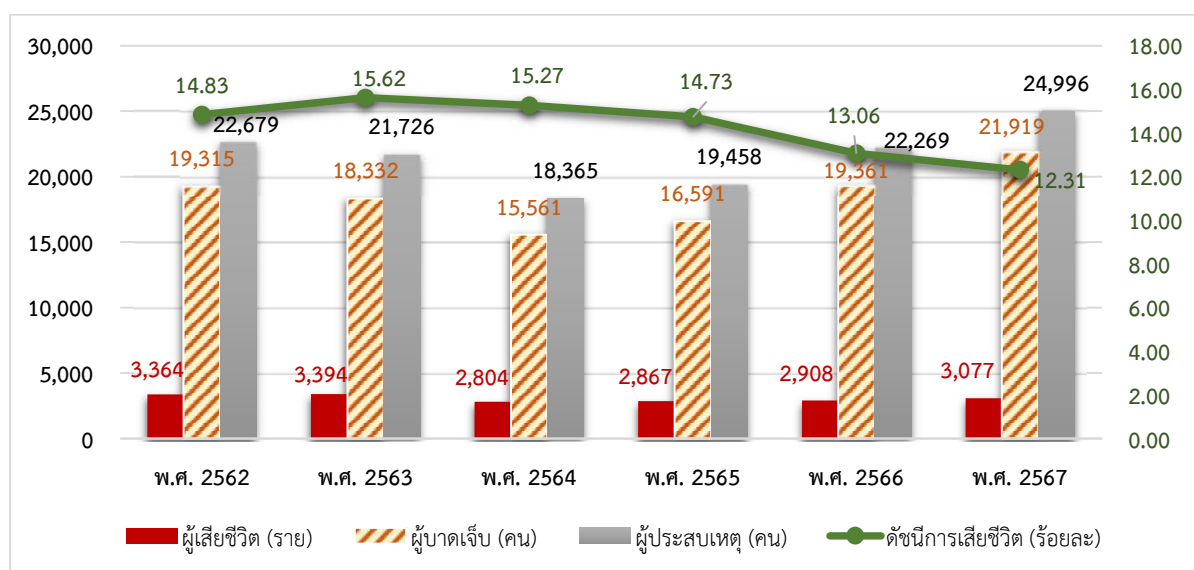
ที่มา: ข้อมูลจากระบบ CRIMES ของ ตร. ณ เดือนมิถุนายน 2568

ตารางที่ 21 ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2562 - 2567

รายการ	ปี พ.ศ.						ค่าเฉลี่ย 5 ปี (พ.ศ. 2562 - 2566)	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2567	
	2562	2563	2564	2565	2566	2567		กับ พ.ศ. 2566	กับ ค่าเฉลี่ย 5 ปี
ผู้เสียชีวิต (ราย)	3,364	3,394	2,804	2,867	2,908	3,077	3,067	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5.81	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.31
ผู้บาดเจ็บ (คน)	19,315	18,332	15,561	16,591	19,361	21,919	17,832	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 13.21	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 22.92
ผู้ประสพเหตุ (คน)	22,679	21,726	18,365	19,458	22,269	24,996	20,899	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 12.25	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 19.60
ดัชนี การเสียชีวิต (ร้อยละ)	14.83	15.62	15.27	14.73	13.06	12.31	14.70	ลดลง ร้อยละ 5.73	ลดลง ร้อยละ 16.28

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 41 ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค.
ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

ส่วนที่ 3

การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567

จากการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานและสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของ คค. พ.ศ. 2567 พบว่า ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ และปัจจัยด้านถนนและสภาพแวดล้อม ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้

3.1 ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

3.1.1 ปัจจัยด้านผู้ขับขี่

ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ยังคงเป็นสาเหตุสำคัญที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยพบว่า ในปี พ.ศ. 2567 อุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางพิเศษ เกิดจาก 4 พฤติกรรมเสี่ยง ดังนี้

1) **การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด** เป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนทางหลวงแผ่นดิน เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของทางหลวงแผ่นดินที่มีคุณภาพสูงและมีจำนวนช่องจราจรหลายช่อง ซึ่งเอื้อต่อการใช้ความเร็วสูงในการขับขี่ จึงอาจทำให้ผู้ขับขี่มักจะใช้ความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะลดระยะเวลาในการตัดสินใจและเพิ่มระยะทางในการหยุดรถ ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยประเทศไทยได้กำหนดความเร็วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ขับอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครหรือเขตเทศบาล ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และนอกเขตกรุงเทพมหานครหรือนอกเขตเทศบาลให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รวมถึงบนทางด่วนและทางหลวงให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นต้น ทั้งนี้ คค. ได้ประกาศให้ใช้อัตราความเร็ว 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค. (ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท) เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ตอน บ่อทอง - มอจะบก ระหว่าง กม. 74+500 ถึง กม. 88+000 ทั้งขาเข้าและขาออก และทางหลวงชนบท นบ. 3021 ถนนราชพฤกษ์ ระหว่าง กม. 32+600 ถึง กม. 39+850 ทั้งขาเข้าและขาออก เป็นต้น

2) **การหลับใน** เป็นสาเหตุอันดับที่สองของอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของถนนที่เป็นทางตรงระยะยาวทำให้ผู้ขับขี่ไม่ค่อยระมัดระวังและขาดความกระตือรือร้นในการขับขี่ โดยเมื่อผู้ขับขี่มีอาการอ่อนเพลีย พักผ่อนที่ไม่เพียงพอและมีผลข้างเคียงจากการใช้ยาบางชนิดอาจทำให้ปฏิกิริยาตอบสนองของผู้ขับขี่ลดลง ซึ่งการหลับในเพียงไม่กี่วินาทีอาจทำให้ผู้ขับขี่สูญเสียการควบคุมรถและเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ทันที

3) **การตัดหน้ากะชั้นชิด** เป็นสาเหตุอันดับที่สามของอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. โดยการตัดหน้ากะชั้นชิดหมายถึงการเปลี่ยนช่องทางหรือแซงรถคันอื่นแล้วกลับช่องทางเดิมอย่างรวดเร็ว โดยเว้นระยะห่างไม่เพียงพอ ซึ่งรวมทั้งในกรณีรถตัดหน้ารถ คนตัดหน้ารถ และสัตว์ตัดหน้ารถ ซึ่งเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้สูญเสียการควบคุมรถหรือไม่สามารถหยุดรถได้ทัน มักเกิดจากความเร่งรีบ ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน หรือการไม่เคารพกฎจราจร และพบว่าการขับรถตัดหน้ากะชั้นชิดยังเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุในรถโดยสารสาธารณะอีกด้วย

4) **การเมาสุรา** เป็นสาเหตุอันดับที่สี่ของอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. พบว่า มากกว่าสองในสามส่วนของการขับขี่รถขณะเมาสุราเกิดขึ้นบนทางหลวงแผ่นดิน รองลงมาเป็น

ทางหลวงชนบท เนื่องจากแอลกอฮอล์ทำให้สมองประมวลผลข้อมูลช้าลงและขาดสมาธิในการควบคุมพวงมาลัยหรือเบรกจึงทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถหยุดรถหรือหักหลบได้ทันทั่วทั้ง และการขับขี่ขณะเมาสุร่ายังเป็นปัจจัยเสี่ยงหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีความรุนแรงสูงในช่วงเทศกาลหยุดยาวด้วย โดยกฎกระทรวงการทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่ พ.ศ. 2567 กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 20 ปี ต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และผู้ขับขี่ที่เป็นบุคคลทั่วไป ต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

3.1.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ

1) **ประเภทของยานพาหนะ** จากข้อมูลภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด ในขณะที่หากพิจารณาอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. พบว่า รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะมีส่วนการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินสูง เนื่องจากมีปริมาณการเดินทางของรถยนต์ส่วนบุคคลโดยสาธารณะ และรถปิคอัพบรรทุกสินค้าบนทางหลวงแผ่นดินในปริมาณมาก จึงมีส่วนอุบัติเหตุทางถนนที่สูงกว่ารถจักรยานยนต์ ส่วนรถจักรยานยนต์มีส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงบนทางหลวงชนบทเนื่องจากรถจักรยานยนต์ถูกใช้เป็นยานพาหนะหลักสำหรับการสัญจรในชุมชนมากกว่ารถประเภทอื่น

2) **สภาพของยานพาหนะ** การที่อุปกรณ์ของยานพาหนะเกิดการชำรุดบกพร่องเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ ในภาพรวมของอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. พบว่า อุปกรณ์ยานพาหนะบกพร่องและระบบห้ามล้อขัดข้องมีส่วนการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินที่สูง เนื่องจากทางหลวงแผ่นดินส่วนใหญ่ถูกใช้ในการเดินทางระยะไกล ดังนั้นผู้ใช้นยานพาหนะควรตรวจสอบสภาพของยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉินได้

3.1.3 ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

1) **ลักษณะทางกายภาพของถนน** เป็นองค์ประกอบสำคัญที่มีผลต่อความปลอดภัยในการเดินทาง หากออกแบบหรือก่อสร้างถนนไม่เหมาะสม หรือขาดการบำรุงรักษาที่มีประสิทธิภาพ อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ โดยพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ส่วนใหญ่เกิดบนถนนบริเวณทางตรงมากกว่าทางโค้งและทางแยก หากพิจารณาปัจจัยด้านการใช้ความเร็วในการขับขี่ร่วมด้วย จะพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณทางตรงที่ราบหรือไม่มีความลาดชันส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการขับขี่เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากผู้ขับขี่สามารถทำความเร็วได้มากกว่าจึงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าบริเวณถนนที่มีความลาดชัน และยังพบว่าบริเวณทางตรงที่ราบมีส่วนการเกิดอุบัติเหตุมาจากการหลับในที่สูงกว่าลักษณะทางกายภาพของถนนอื่น

ในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ของปี พ.ศ. 2567 ที่ผ่านมา สนข. ได้จัดทำแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนในภาพรวมของ คค. และได้มีการติดตามรายงานผล พบว่าลักษณะของถนนที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ของทั้งสองเทศกาลเกิดบนทางตรงและไม่มี ความลาดชัน เช่นเดียวกับสถิติในภาพรวมของปี พ.ศ. 2567

2) **สภาพแวดล้อมทางถนน** เป็นอีกปัจจัยที่มีส่วนเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แม้ว่าพฤติกรรมของผู้ขับขี่จะเป็นสาเหตุหลัก แต่สภาพแวดล้อมทางถนนที่ไม่เหมาะสมหรือไม่ปลอดภัยก็มีส่วนทำให้เกิดอันตรายได้เช่นกัน สำหรับปัจจัยเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อมทางถนนของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. มีสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการชนสิ่งกีดขวาง เช่น การชนต้นไม้ การชนเสาไฟฟ้า และการชนป้ายจราจร นอกจากนี้ ยังพบว่าสภาพผิวถนนที่ลื่นหรือชำรุดสภาพอากาศและทัศนวิสัยที่ไม่ดี เช่น ฝนตกหนัก ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอในเวลากลางคืน และสิ่งกีดขวางบนผิวถนนอาจทำให้ทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ลดลงเพิ่มความยากลำบากในการควบคุมรถและมองเห็นสิ่งกีดขวางนำไปสู่อุบัติเหตุทางถนนได้

3.2 ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยพบว่า อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นไม่เพียงแต่เป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตและบาดเจ็บของประชาชนเท่านั้น หากยังสร้างภาระต่อระบบเศรษฐกิจ สาธารณสุข และคุณภาพชีวิตของประชาชน การแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบ โดยอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน เพื่อพัฒนานโยบายและมาตรการที่มุ่งเน้นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

3.2.1 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ

1) การสูญเสียทรัพย์สิน อุบัติเหตุทางถนนมักก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินทั้งของภาครัฐ และภาคเอกชน ได้แก่

1.1) ยานพาหนะ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ หรือรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งอาจได้รับความเสียหายบางส่วนหรือเสียหายทั้งหมดจนไม่สามารถใช้งานได้

1.2) โครงสร้างพื้นฐาน เช่น บ้ายจราจร รวากัน ถนน สะพาน หรือสิ่งปลูกสร้างริมทาง ซึ่งเสียหายจากการชนหรืออุบัติเหตุที่รุนแรง

1.3) ทรัพย์สินอื่น ๆ เช่น อาคาร ร้านค้า หรือที่พักอาศัยของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

2) การสูญเสียกำลังการผลิตของประเทศ ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนส่วนมากอยู่ในช่วงวัยแรงงาน ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่มีบทบาทในการผลิตสินค้าและบริการในภาพรวมของประเทศ หากบุคคลเหล่านี้ได้รับบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ อาจก่อให้เกิดผลกระทบในรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่

2.1) การหยุดชะงักของแรงงาน ผู้บาดเจ็บอาจไม่สามารถทำงานได้ชั่วคราวหรือถาวร ซึ่งส่งผลให้รายได้ของครัวเรือนลดลง และการผลิตของภาคแรงงานลดลง

2.2) การสูญเสียศักยภาพการผลิตในระยะยาว หากผู้บาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นแรงงานที่มีทักษะ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ อาจทำให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ที่ไม่สามารถทดแทนได้ง่าย รวมทั้ง สถานประกอบการอาจต้องเผชิญกับต้นทุนในการหาแรงงานมาทดแทน และการฝึกอบรมพนักงานใหม่

3) ค่าใช้จ่ายด้านสาธารณสุข อุบัติเหตุทางถนนมักก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายด้านสาธารณสุขสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุในการรักษาพยาบาลทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวครอบคลุมถึง ค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบเหตุโดยตรง ค่าใช้จ่ายด้านบริการฉุกเฉิน ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสมรรถภาพ และดูแลระยะยาว และค่าใช้จ่ายทางอ้อมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบสุขภาพโดยรวม

4) ผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP)

ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2566 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้ประเมินผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) พบว่า อุบัติเหตุทางถนนสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณ 5 แสนล้านบาทต่อปี หรือประมาณร้อยละ 3 - 4 ของ GDP ซึ่งนับว่าเป็นความสูญเสียที่สูง และเป็นอุปสรรคต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ

5) มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน ข้อมูลความสูญเสียทางเศรษฐกิจของอุบัติเหตุทางถนน ฉบับล่าสุด ปี พ.ศ. 2565 ของมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ภายใต้รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้ประเมินมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน พบว่า มีมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 115,860,005,793 บาท มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจของผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนน 47,137,613,980 บาท และมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 454,714,755,755 บาท

3.2.2 ผลกระทบทางสังคม

1) การสูญเสียชีวิตของเสาหลักในครอบครัว ผู้เสียชีวิตหรือพิการจากอุบัติเหตุทางถนนมักเป็นบุคคลในวัยทำงาน ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการดูแลครอบครัว การสูญเสียบุคคลเหล่านี้ทำให้ปัญหาเศรษฐกิจในระดับครัวเรือน และอาจส่งผลกระทบต่อสังคมและสังคม เช่น การเกิดภาวะซึมเศร้าของสมาชิกในครอบครัว การขาดความอบอุ่นทางจิตใจ และอาจนำไปสู่ปัญหาทางพฤติกรรมในเด็กและเยาวชน

2) ภาระการดูแลผู้บาดเจ็บและพิการ ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่กลายเป็นผู้พิการจำเป็นต้องได้รับการดูแลในระยะยาว ซึ่งภาระนี้จะตกอยู่กับสมาชิกในครอบครัว อาจต้องลาออกจากงานหรือทำงานน้อยลงเพื่อดูแลผู้ป่วยส่งผลให้คุณภาพชีวิตของทั้งครอบครัวลดลง

3) ผลกระทบต่อสุขภาพจิต อุบัติเหตุทางถนนมักทิ้งผลกระทบทางจิตใจอย่างรุนแรงให้แก่ผู้รอดชีวิต ผู้เห็นเหตุการณ์ และครอบครัวของผู้เสียชีวิต เช่น ภาวะเครียดหลังเหตุการณ์รุนแรง และภาวะซึมเศร้าส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตระยะยาวของผู้ได้รับผลกระทบ

4) การเพิ่มภาระต่อระบบสวัสดิการสังคม อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความพิการถาวรหรือทำให้บุคคลต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากรัฐ ก่อให้เกิดภาระในระยะยาวต่อระบบสวัสดิการสังคม เช่น เบี้ยยังชีพผู้พิการ ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาระยะยาว และบริการทางสังคมอื่น ๆ ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนมักส่งผลกระทบต่ออย่างหนักต่อกลุ่มประชากรเปราะบาง เช่น ผู้มีรายได้น้อย แรงงานนอกระบบ และผู้ที่ไม่มีระบบประกันภัย หากเกิดอุบัติเหตุ ครอบครัวเหล่านี้มักขาดทุนทรัพย์ในการรักษาและไม่มีช่องทางฟื้นฟูชีวิต ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคมเพิ่มขึ้น

3.3 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

3.3.1 บทสรุป

ความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ และเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ (United Nation: UN) โดยมีเป้าหมายที่สำคัญ คือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนถนนซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน ในภาพรวมปี พ.ศ. 2567 มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. จำนวน 24,625 ครั้ง ผู้เสียชีวิตจำนวน 3,077 ราย และผู้บาดเจ็บจำนวน 21,919 คน โดยเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2566 พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.29 ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.81 และผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.21 โดยมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาจาก 3 องค์ประกอบหลัก คือ ด้านมนุษย์ (ผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนน) ด้านยานพาหนะ และด้านถนนและสภาพแวดล้อม ซึ่งที่ผ่านมา คค. ได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานและการบูรณาการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น โดยพบว่า อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ส่วนใหญ่เกิดบนถนนทางหลวงซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของ ทล. คิดเป็นร้อยละ 92.42 ของจำนวนอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ทั้งหมด มีรถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ) เกิดอุบัติเหตุสูงสุดบนถนนทางหลวง และรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุสูงสุดบนถนนทางหลวงชนบท ซึ่งลักษณะทางตรงยังคงเป็นลักษณะถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

จากข้อมูลสถิติตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567 มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. มีปัจจัยหลักการเกิดอุบัติเหตุคล้ายกัน โดยพบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 เป็นต้นมา มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 ลำดับแรก ยังคงเกิดจากปัจจัยด้านมนุษย์ (ผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนน) โดยมีสาเหตุมาจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด คน/รถ/สัตว์ ตัดหน้ากระชั้นชิด และการหลับใน โดยปี พ.ศ. 2567 มีมูลเหตุสันนิษฐานที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านมนุษย์ (ผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนน) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 91.53 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด ด้านยานพาหนะคิดเป็นร้อยละ 4.80 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด และด้านถนนและสภาพแวดล้อมคิดเป็นร้อยละ 3.67 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด

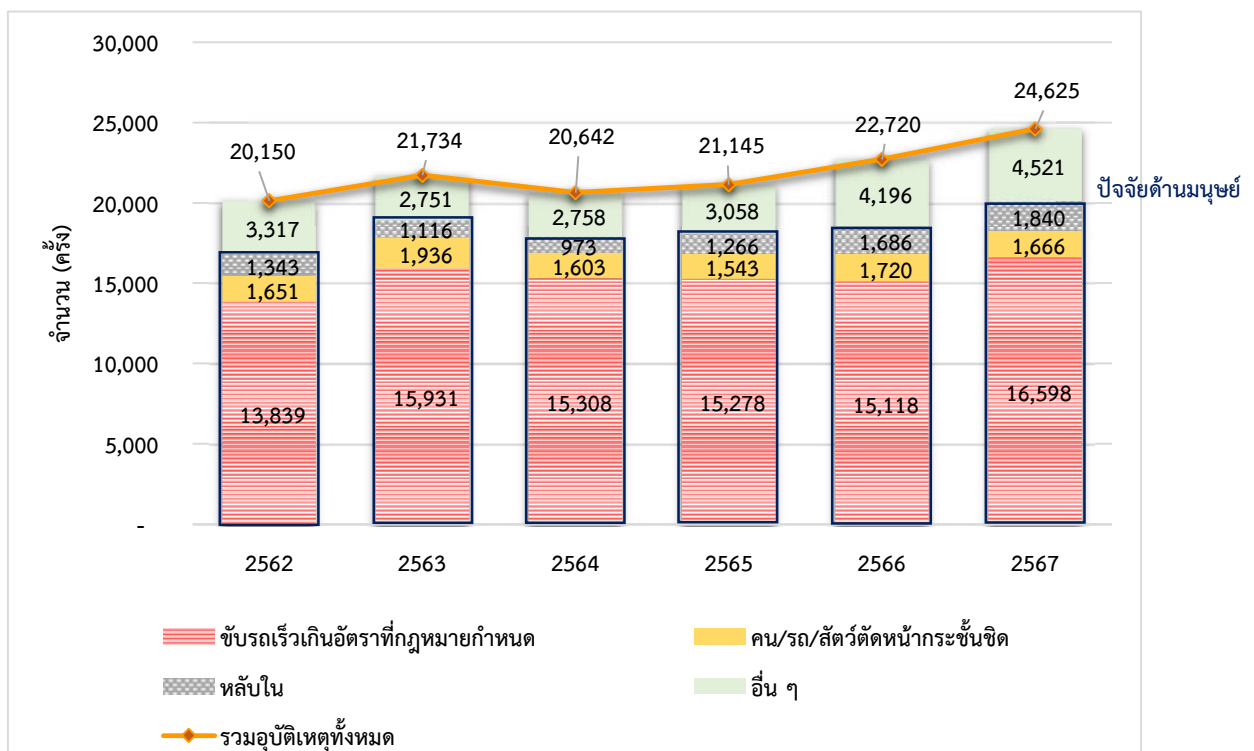
ตารางที่ 22 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. แยกตามมูลเหตุสันนิษฐานหลัก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567

หน่วย : ครั้ง

มูลเหตุสันนิษฐานหลัก	ปี พ.ศ.						ค่าเฉลี่ย 5 ปี (พ.ศ. 2562 - 2566)	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2567	
	2562	2563	2564	2565	2566	2567		กับ พ.ศ. 2566	กับ ค่าเฉลี่ย 5 ปี
ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	13,839	15,931	15,308	15,278	15,118	16,598	15,095	เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 9.79)	เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 9.96)
คน/รถ/สัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด	1,651	1,936	1,603	1,543	1,720	1,666	1,691	ลดลง (ร้อยละ 3.14)	ลดลง (ร้อยละ 1.46)
หลับใน	1,343	1,116	973	1,266	1,686	1,840	1,277	เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 9.13)	เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 44.11)
อื่น ๆ	2,984	2,515	2,580	2,851	3,985	4,268	2,983	เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 7.10)	เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 43.08)
รวมจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด	19,817	21,498	20,464	20,938	22,509	24,372	21,045	เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 8.28)	เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 15.81)

ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

รูปที่ 42 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2568

เมื่อพิจารณารายละเอียดของมูลเหตุสันนิษฐานเชิงลึก พบว่า ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 3 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2567 มีสาเหตุมาจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จำนวน 16,598 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 68.10 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด และยังคงเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดตั้งแต่

ปี พ.ศ. 2562 เป็นต้นมา รองลงมา มีสาเหตุจากการหลับใน จำนวน 1,840 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.55 ซึ่งพบว่าเป็นปีแรกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ที่สัดส่วนการหลับในเพิ่มสูงขึ้นมาเป็นอันดับที่สองของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด และสาเหตุจากคน/รถ/สัตว์ ตัดหน้ากระชั้นชิด จำนวน 1,666 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6.84 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด ซึ่งมีแนวโน้มลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุของปี พ.ศ. 2566 และค่าเฉลี่ย 5 ปี ย้อนหลัง (พ.ศ. 2562 - 2566)

ดังนั้น จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ที่เกิดขึ้น พบว่า เกิดจากปัจจัยด้านมนุษย์ (ผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนน) อย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

1) ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับ เช่น ขับรถเร็ว ขับรถตัดหน้ารถอื่นระยะกระชั้นชิด ขับรถล้ำช่องทางเดินรถ ขับรถแซงซ้ายหรือแซงขวาในที่คับขัน ขับรถตามหลังคนอื่นอย่างกระชั้นชิด ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ขับรถย้อนศรทางเดิน หยุดรถโดยกระชั้นชิด ฯลฯ

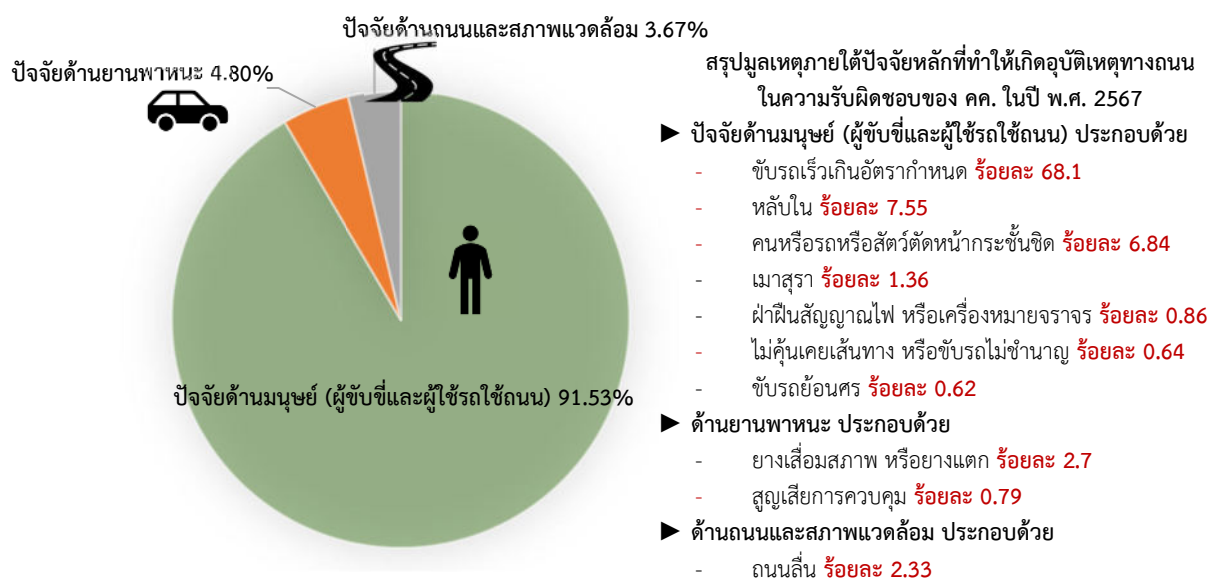
2) มีความบกพร่องทางด้านร่างกายและทางด้านจิตใจ เช่น ร่างกายอ่อนเพลีย ภาวะหลับใน มีโรคประจำตัว มีความกลัดกลุ้มใจ/วิตกกังวล อารมณ์หงุดหงิดฉุนเฉียว มีความตึงเครียดทางอารมณ์

3) ขาดความรู้ความชำนาญและประสบการณ์ในการใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องการคาดคะเนความเร็วหรือระยะทาง ขาดความชำนาญของยานพาหนะที่ใช้ขับ ไม่รู้กฎจราจร

4) การขับรถด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ความเร่งรีบในการเดินทาง และการดื่มสุราขณะขับรถ

โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567 ที่มีมูลเหตุเกิดจากยานพาหนะ มีจำนวนอุบัติเหตุรวม 1,128 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4.80 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด พบว่า มูลเหตุหลักของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากด้านยานพาหนะสูงที่สุด 3 อันดับแรก คือ ยางเสื่อมสภาพ/ยางแตก สูญเสียการควบคุม และอุปกรณ์ยานพาหนะบกพร่อง ตามลำดับ สำหรับอุบัติเหตุที่มีมูลเหตุเกิดจากถนนและสภาพแวดล้อม มีจำนวนอุบัติเหตุรวม 863 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 3.67 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด ซึ่งพบว่ามีมูลเหตุหลักของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากด้านถนนและสภาพแวดล้อม สูงที่สุด 3 อันดับแรก คือ ถนนลื่น มีกองวัสดุ กีดขวาง และแสงสว่างไม่เพียงพอ ตามลำดับ

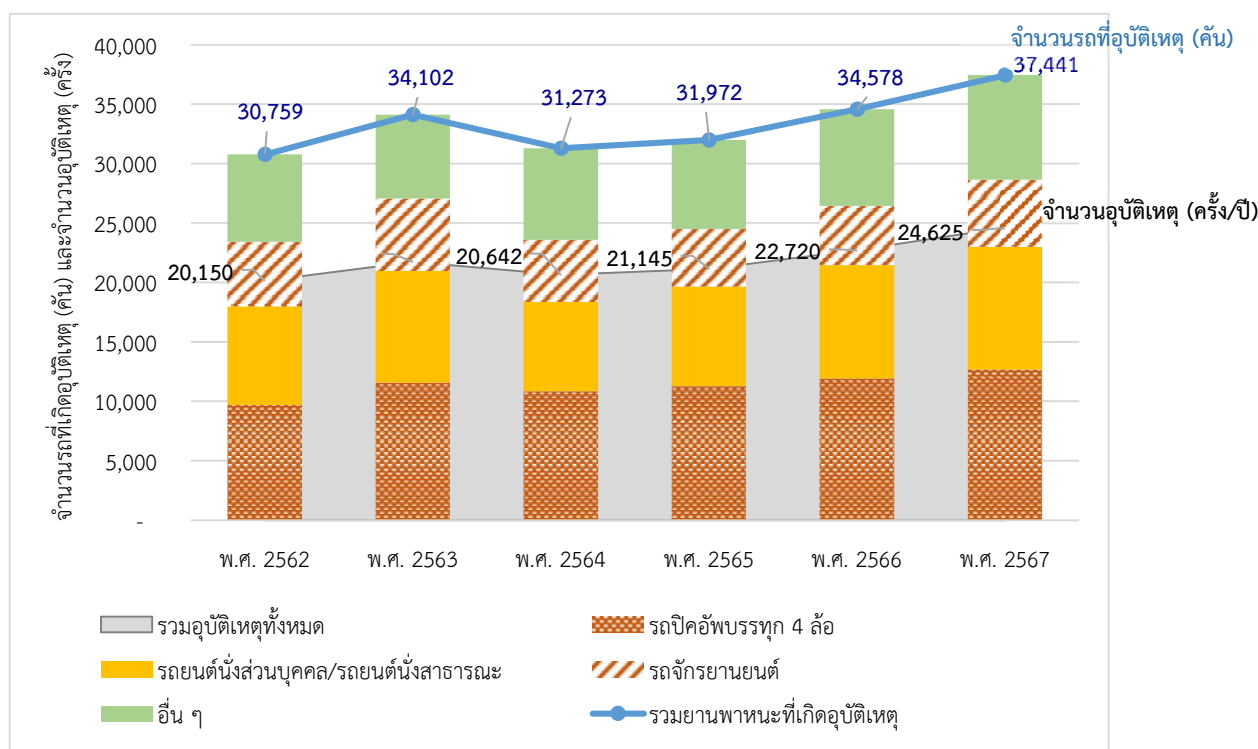
รูปที่ 43 สรุปมูลเหตุภายใต้ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ประจำปี พ.ศ. 2567



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ TRAMS ของ คค. ณ เดือนมิถุนายน 2567

เมื่อวิเคราะห์สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567 กับประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด พบว่า ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ไม่แตกต่างกัน ซึ่งทุกปีรถจักรยานยนต์ 4 ล้อ เกิดอุบัติเหตุสูงสุดบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค. มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยร้อยละ 33.97 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดต่อปี รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยร้อยละ 26.64 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดต่อปี และรถจักรยานยนต์ มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยร้อยละ 16.13 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดต่อปี ตามลำดับ

รูปที่ 44 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก บนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567



ตารางที่ 23 จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรกบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567

ประเภทยานพาหนะ	ปี พ.ศ.											
	2562		2563		2564		2565		2566		2567	
	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์ 4 ล้อ	9,694	31.52	11,567	33.92	10,845	34.68	11,275	35.27	11,935	34.52	12,692	33.90
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ	8,287	26.94	9,403	27.57	7,524	24.06	8,388	26.24	9,514	27.51	10,310	27.54
รถจักรยานยนต์	5,429	17.65	6,074	17.81	5,214	16.67	4,829	15.10	4,991	14.43	5,648	15.09
อื่น ๆ	7,349	23.89	7,058	20.70	7,690	24.59	7,480	23.40	8,138	23.54	8,791	23.48
รวม	30,759	100.00	34,102	100.00	31,273	100.00	31,972	100.00	34,578	100.00	37,441	100.00

เมื่อวิเคราะห์ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับ กับมูลเหตุสันนิษฐานหลักและความรุนแรงที่เกิดขึ้นในการเกิดอุบัติเหตุบนทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567 พบว่า

1) รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ เกิดอุบัติเหตุจำนวน 12,692 คัน คิดเป็นร้อยละ 33.90 ของจำนวนยานพาหนะทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุบนทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. โดยมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จำนวน 8,929 คัน คน/รถ/สัตว์ ตัดหน้ากระชั้นชิด จำนวน 926 คัน และการหลับใน จำนวน 855 คัน

2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ เกิดอุบัติเหตุจำนวน 10,310 คัน คิดเป็นร้อยละ 27.54 ของจำนวนยานพาหนะทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุบนทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. โดยมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จำนวน 7,929 คัน คน/รถ/สัตว์ ตัดหน้ากระชั้นชิด จำนวน 771 คัน และการหลับใน จำนวน 572 คัน

3) รถจักรยานยนต์ เกิดอุบัติเหตุจำนวน 5,648 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.09 ของจำนวนยานพาหนะทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุบนทางถนนในความรับผิดชอบของ คค. โดยมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จำนวน 3,547 คัน คน/รถ/สัตว์ ตัดหน้ากระชั้นชิด จำนวน 1,160 คัน และการหลับใน จำนวน 189 คัน

ทั้งนี้ มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 ลำดับแรก ยังเป็นสาเหตุต้น ๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายรุนแรงทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน โดยการขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดทำให้มีผู้เสียชีวิตและผู้เสียชีวิตสูงที่สุด โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตรวม 1,911 ราย คิดเป็นร้อยละ 62.11 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด มีผู้บาดเจ็บ 13,532 คน คิดเป็นร้อยละ 61.74 ของจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด โดยคน/รถ/สัตว์ ตัดหน้ากระชั้นชิด ทำให้มีผู้เสียชีวิตรวม 367 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.93 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด มีผู้บาดเจ็บ 1,914 คน คิดเป็นร้อยละ 8.73 ของจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด และการหลับในทำให้มีผู้เสียชีวิตรวม 201 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.53 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดผู้บาดเจ็บ 1,896 คน คิดเป็นร้อยละ 8.65 ของจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด ซึ่งลักษณะทางตรงยังคงเป็นลักษณะถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด รวมทั้งพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่เกิดขึ้นบริเวณทางหลักผ่านมีสัดส่วนของความเสียหายและความรุนแรงค่อนข้างสูง

3.3.2 ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ปี พ.ศ. 2567 สนช. พิจารณาแล้ว มีความเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้

1) การขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และการหลับใน

การขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดยังคงเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2567 และถูกกำหนดให้เป็น 1 ใน 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของ WHO ที่ระบุว่า ภายในปี พ.ศ. 2573 จะลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับเร็วเกินการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับด้วยความเร็วลง ดังนั้น การลดความเร็วบนถนนจึงเป็นสิ่งจำเป็นในการแก้ปัญหาดังกล่าว ซึ่งในปัจจุบันพบว่า มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแล้ว เช่น การใช้อุปกรณ์ตรวจจับความเร็วด้วยเลเซอร์แบบเคลื่อนที่ การใช้กล้องตรวจจับความเร็วแบบติดตั้งประจำที่ การใช้ระบบบริหารจัดการใบสั่งจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ และการจัดกิจกรรมรณรงค์ให้ความรู้ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมาย อย่างไรก็ตาม ยังคงมีอุปสรรคในการแก้ไขปัญหาในประเด็นนี้ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความเร็วประสบปัญหาการมีกำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอและมีการใช้ดุลยพินิจในการผ่อนปรนยืดหยุ่น การกำหนดความเร็วสูงสุดของยานพาหนะไม่เหมาะสมในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะในเขตเมือง เขตชุมชน และการออกแบบถนนที่เอื้อต่อการใช้ความเร็วสูง ดังนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบถนน



ได้แก่ ทล. ทช. และ กทพ. ควรมีการตรวจสอบและปรับปรุงถนนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การทำเครื่องหมายลดความเร็ว (Optical Speed Bar: OSB) เป็นการทาสีเส้นจราจรบนพื้นทาง เพื่อลดขนาดของช่องจราจรให้แคบลง การทำเส้นชะลอความเร็ว (Rumble Strip) เป็นเส้นที่มีความหนาหรือเป็นร่องบนผิวจราจร จำนวนหลายเส้นขวางช่องจราจรเพื่อให้เกิดเสียงและสั่นสะเทือนเมื่อรถวิ่งผ่าน ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นเตือนให้ผู้ขับขี่รู้สึกตื่นตัวและระมัดระวัง การติดตั้งป้ายเพื่อโชว์ตัวเลขความเร็วของรถ (Your Speed) เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลง ตลอดจนทบทวนการกำหนดความเร็วในเส้นทางที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง และยกระดับความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เช่น การใช้กระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit: RSA) ตามมาตรฐาน international Road Assessment Program (iRAP) ในขณะที่การหลับในเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนรองลงมาจาก การขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยการหลับในของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถโดยสารสาธารณะเพียงไม่กี่วินาทีอาจทำให้ผู้ขับขี่สูญเสียการควบคุมรถและเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ทันที ดังนั้น ทล. และ ทช. ควรพิจารณาทำแถบชะลอความเร็ว (Rumble Strip) และตีเส้นจราจรแบบสันนูนบนไหล่ทาง (Profile Marking) เป็นลักษณะของพื้นนูนบนเส้นไหล่ทาง และข้างเส้นไหล่ทางในเส้นทางที่มีทางตรงระยะยาว สำหรับกระตุ้นเตือนผู้ขับขี่ที่หลับในโดยเมื่อขับรถทับเส้นดังกล่าวจะรู้สึกตื่นตัว เพื่อช่วยลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุจากกรณีดังกล่าว

2) การเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถโดยสารสาธารณะ

คค. มินโยบายให้ความสำคัญกับการลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของประชาชนที่มีต่อความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารสาธารณะในแต่ละครั้งอาจนำไปสู่การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจำนวนมาก ดังนั้น การป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุในกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ จำเป็นต้องดำเนินการอย่างรอบคอบและครอบคลุมในทุกมิติ ดังนั้น ขบ. ขสมก. และ บขส. ควรให้ความสำคัญกับการกำกับ ควบคุม ดูแลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดอย่างเคร่งครัด เช่น การตรวจความพร้อมของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะไม่ให้มีสารเสพติดและแอลกอฮอล์ การกำกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงหยุดพักของผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามกฎหมาย การตรวจสภาพความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะโดยผู้จัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Management: TSM) ก่อนออกให้บริการ การใช้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย การกำกับดูแลอย่างเข้มงวดให้มีการใช้งานระบบ GPS ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน (รถบัสและรถตู้) เพื่อควบคุมพฤติกรรมรถขับ พร้อมกำหนดให้เจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจเข้มงวดในการตรวจสอบว่ารถโดยสารสาธารณะมีข้อมูลบันทึกการเคลื่อนไหวของการทำงานของระบบ GPS ตลอดเวลาขณะให้บริการ และดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายผลการติดตั้งระบบ GPS ให้ครอบคลุมรถโดยสารสาธารณะในประเภทที่ยังไม่มีการบังคับใช้ให้มากขึ้น โดยเฉพาะรถหมวด 4 (รถสองแถว)

3) การเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

การเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นบริเวณทางหลักผ่าน โดยมีสัดส่วนของความเสี่ยงและความรุนแรงค่อนข้างสูง ดังนั้น กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ในฐานะผู้กำกับดูแลด้านความปลอดภัยในเชิงนโยบาย และ รฟท. ควรตรวจสอบ สืบสวนและบำรุงรักษารางรถไฟ สะพานทางลอด และทางข้าม ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ได้แก่ การติดตั้งป้ายประกาศ/แจ้งบอกเวลาเดินรถไฟให้สังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน และพิจารณาความเป็นไปได้ในการติดตั้ง/ใช้กล้อง CCTV หรือเทคโนโลยีตรวจจับ เพื่อกำกับดูแลจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายตลอดแนวเส้นทางเดินรถไฟที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งบริเวณย่านสถานีและระหว่างสถานี โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนและทางหลักผ่าน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการ

เดินทางด้วยรถไฟเพิ่มขึ้น ตลอดจนรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนตระหนักรู้ถึงอันตรายและวิธีปฏิบัติตนที่ถูกต้องเมื่อจำเป็นต้องเดินเข้าใกล้แนวเขตรถไฟและข้ามทางรถไฟ

4) การบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในสังกัด คค. หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างจริงจัง โดยผ่านกลไกการพิจารณาในองค์ประกอบต่าง ๆ ร่วมกัน ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายของ ตร. อย่างเข้มงวดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายที่เกี่ยวข้องการปรับปรุงจุดเสี่ยงตามหลักวิศวกรรมจราจร และการให้ความรู้แก่ประชาชน ดังนั้น คค. จึงควรมีการจัดทำแผนพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมของ คค. เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกมิติร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ก่อนกำหนดแนวทางการดำเนินงาน/มาตรการ/แผนงาน/โครงการ เพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของ คค. ในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว สอดคล้องตามเป้าหมายที่ UN และ สศช. กำหนดต่อไป