



รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก
ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2561



กลุ่มแผนงานความปลอดภัย
สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
ตุลาคม 2561



สารบัญ

	หน้า
1. ภาพรวมอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561	1
1.1 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก	1
1.2 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ	2
1.3 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ	3
1.4 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	3
1.5 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ	7
1.6 ความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุ	8
2. สรุปผลและข้อเสนอแนะ	11
2.1 สรุปผล	11
2.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ	11

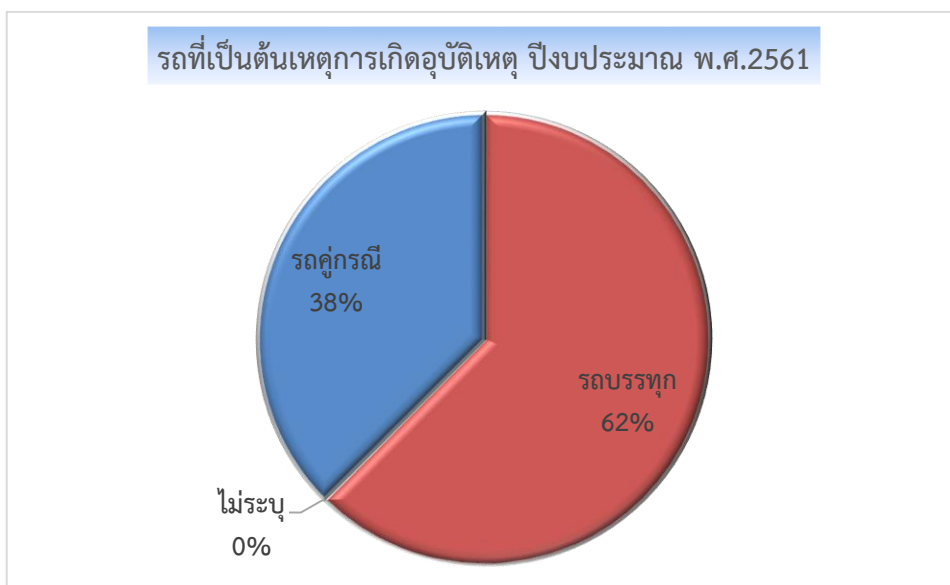
**รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 (ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2560 - 30 กันยายน 2561)**

กรมการขนส่งทางบก โดยกลุ่มแผนงานความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ได้รวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จากสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด ที่ได้จัดส่งรายงานอุบัติเหตุผ่าน Application Line หรือผ่านโปรแกรมระบบรายงานอุบัติเหตุ <http://apps.dlt.go.th/Accident/> รวมทั้ง ติดตามรายงานการเกิดอุบัติเหตุจากระบบรายงานสภาพการจราจรและบริหารจัดการอุบัติเหตุด้านการขนส่ง (Transport Report and Accident Management System - TRAMS) ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของกระทรวงคมนาคม ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 (ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2560 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2561) จึงขอรายงานผลการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก สรุปในภาพรวมได้ดังนี้

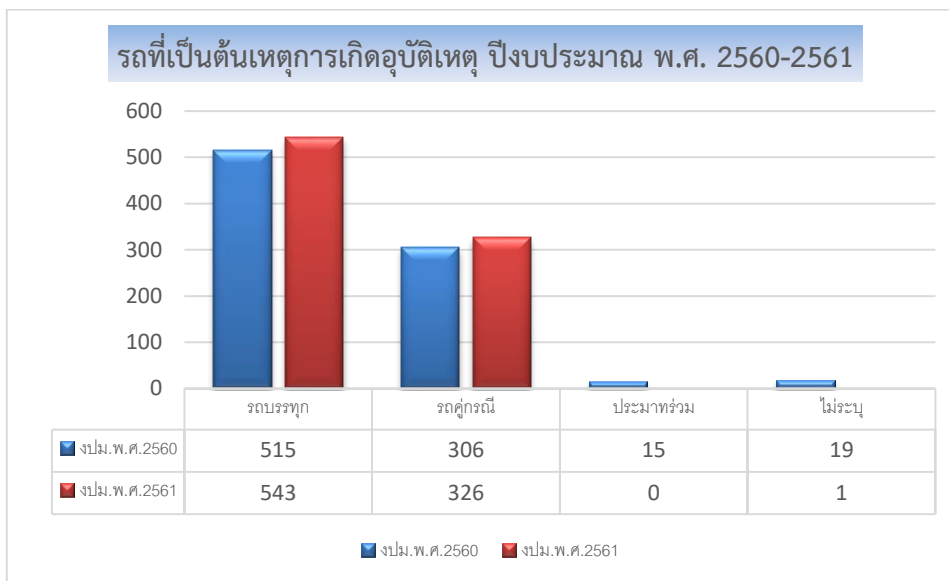
1. ภาพรวมอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

1.1 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 มีรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้น 870 ครั้ง ต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถบรรทุกจำนวน 543 ครั้ง เกิดจากรถคู่กรณีจำนวน 326 ครั้ง และไม่ระบุจำนวน 1 ครั้ง ซึ่งหากเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 มีรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้น 855 ครั้ง มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 5.43

รูปที่ 1 รถที่เป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

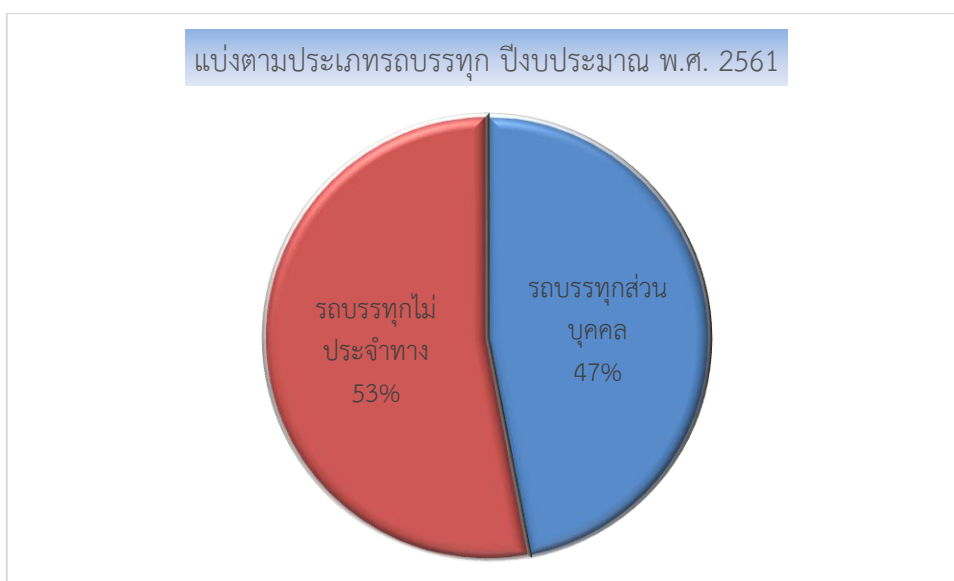


รูปที่ 2 รถที่เป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561



1.2 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 มีรถบรรทุกไม่ประจำทางเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 481 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 53 ของรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ และรถบรรทุกส่วนบุคคลเกิดอุบัติเหตุจำนวน 426 ครั้ง (ร้อยละ 47) กล่าวคือรถบรรทุกไม่ประจำทางเป็นรถสำหรับการขนส่งเพื่อประกอบธุรกิจการค้าในเชิงพาณิชย์มักมีการขับรถข้ามภาคมากกว่ารถบรรทุกส่วนบุคคล ดังนั้น การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกไม่ประจำทาง จึงมีแนวโน้มสูงกว่ารถบรรทุกส่วนบุคคล

รูปที่ 3 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561



1.3 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ในช่วงกลางวันเกิดอุบัติเหตุจำนวน 341 ครั้ง และช่วงเวลากลางคืนเกิดอุบัติเหตุจำนวน 529 ครั้ง ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืนมากกว่าช่วงเวลากลางวัน ซึ่งแนวโน้มช่วงเวลาเกิดเหตุกลางคืนมากกว่ากลางวันเช่นเดียวกับปีงบประมาณ พ.ศ.2560

ตารางที่ 1 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561

ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561
ประจำปีงบประมาณ		
กลางวัน	323	341
08.01-12.00 น.	152	172
12.01-16.00 น.	170	169
กลางคืน	532	529
16.01-20.00 น.	130	119
20.01-00.00 น.	115	112
00.01-04.00 น.	125	131
04.01-08.00 น.	162	167

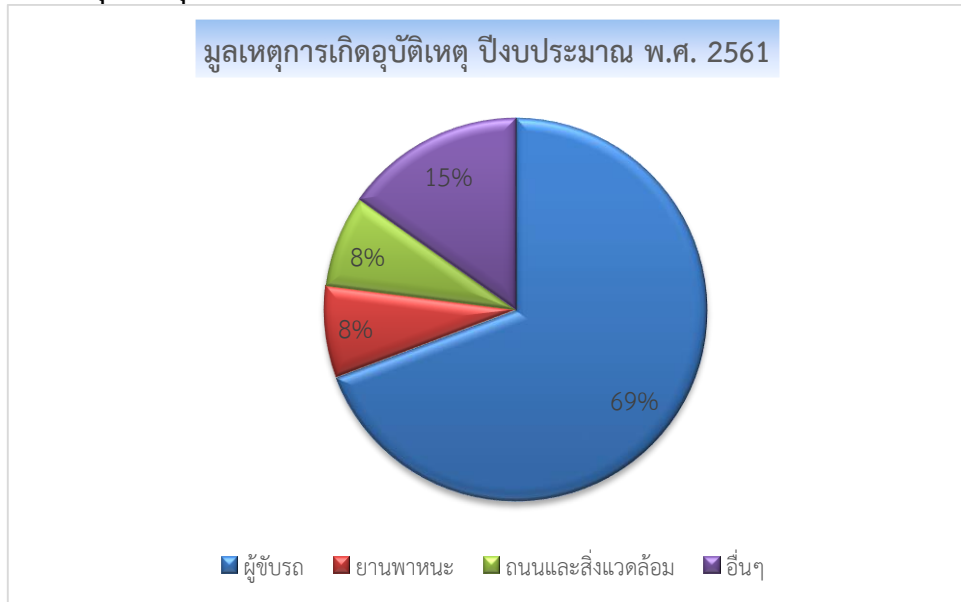
1.4 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ 3 ลำดับแรกมาจากพฤติกรรมของผู้ขับรถ อันดับที่ 1 คือประมาท จำนวน 123 ครั้ง รองลงมาคือขับรถเร็ว จำนวน 116 ครั้ง และหลับใน จำนวน 111 ครั้ง รายละเอียดสาเหตุอื่นๆ แสดงตามตารางที่ 2 ซึ่งสาเหตุการขับรถเร็วและหลับใน ยังคงเป็นสาเหตุส่วนใหญ่เช่นเดียวกับปีงบประมาณ พ.ศ.2560

ตารางที่ 2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561

มูลเหตุอุบัติเหตุ	งปม.พ.ศ. 2560 จำนวน (ครั้ง)	งปม.พ.ศ. 2561 จำนวน (ครั้ง)
1. ประมาท	55	123
2. ขับรถเร็ว	139	116
3. หลับใน	143	111
4. เปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด	92	104
5. ตามหลังในระยะกระชั้นชิด	57	65
6. ผนตกถนนลื่น	54	57
7. ระบบเบรกชำรุด	32	41
8. ขับล้าเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม	13	38
9. ไม่ชำนาญทาง	18	37
10. แชนจ์ในที่คับขัน	42	30
11. จอดรถไหล่ทาง	22	27

สำหรับมูลเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่จำนวน 603 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 69 มูลเหตุจากยานพาหนะจำนวน 67 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 8 มูลเหตุจากถนนและสิ่งแวดลอมจำนวน 68 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 8 และอื่นๆ จำนวน 132 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15 ปรากฏตามรูปที่ 4

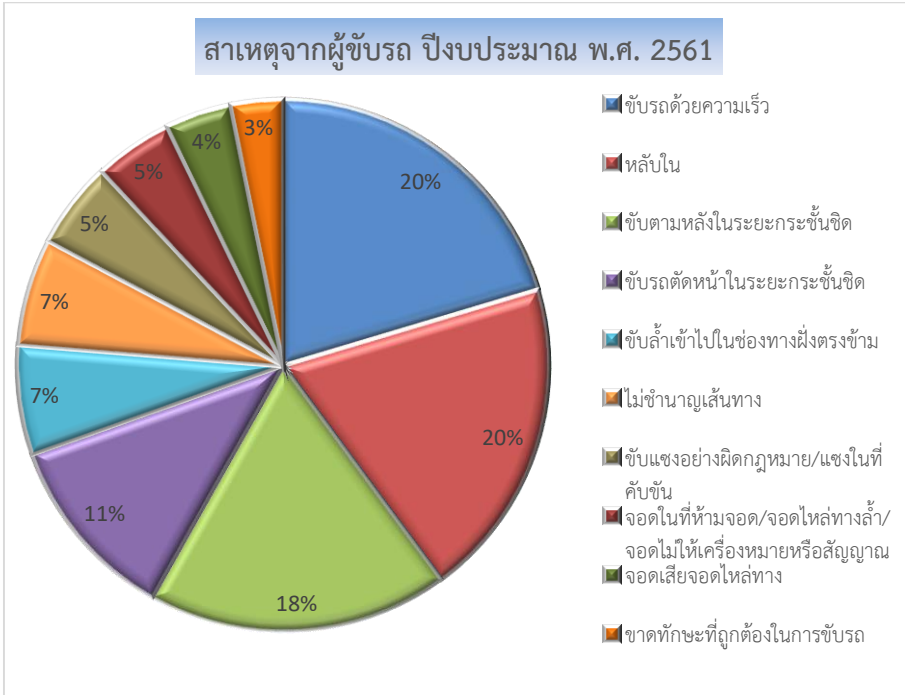
รูปที่ 4 มูลเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561



จากรูปที่ 5 และ 6 มูลเหตุการเกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ยานพาหนะ หรือถนนและสิ่งแวดลอม ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561 เมื่อเปรียบเทียบกับมีแนวโน้มและทิศทางไปในทางเดียวกัน กล่าวคือ

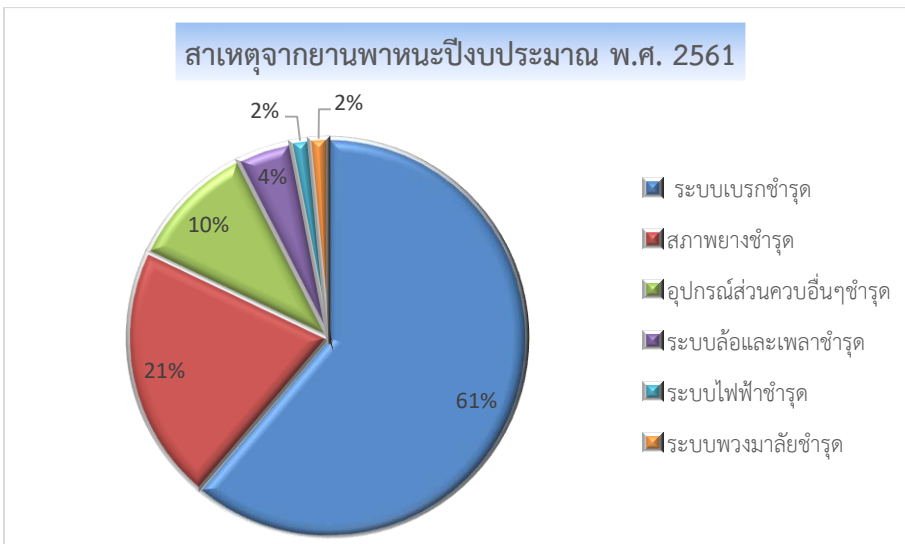
- ผู้ขับขี่ยังมีพฤติกรรมเสี่ยงสูงสุดกว่ามูลเหตุอื่น โดยเฉพาะ การขับขี่ด้วยความประมาท การขับขี่เร็ว หลับใน และการเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด
- ยานพาหนะ จากสภาพตัวรถโดยเฉพาะระบบเบรก ยาง และอุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ
- ถนนและสิ่งแวดลอม เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ ฝนตกถนนลื่น ไม่มีแสงสว่างเพียงพอ และถนนชำรุดหรืออยู่ระหว่างการก่อสร้าง

รูปที่ 5 สาเหตุจากผู้ขับขี่รถ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อมและอื่นๆ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561



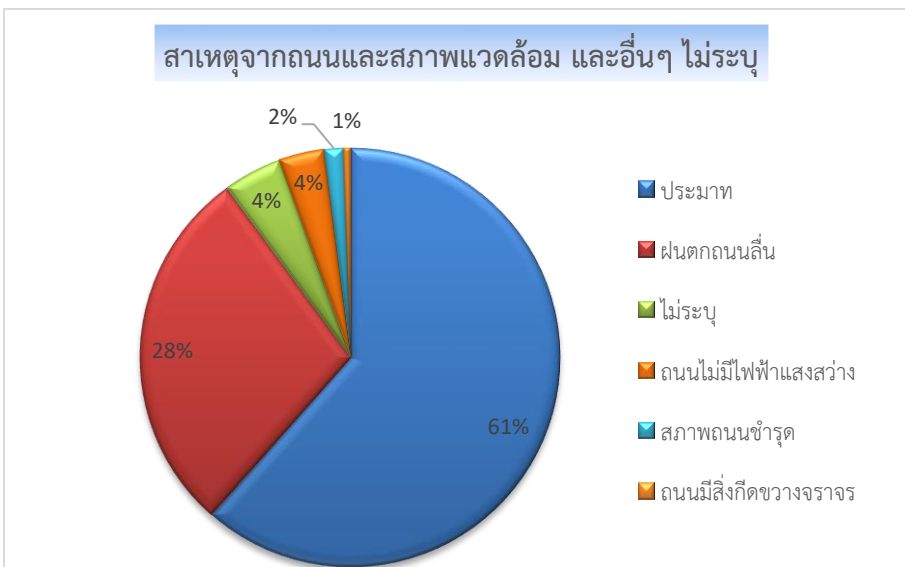
สาเหตุจากผู้ขับขี่รถ 3 ลำดับแรก

1. ขับรถด้วยความเร็ว
2. หลับใน
3. ตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด



สาเหตุจากยานพาหนะ 3 ลำดับแรก

1. ระบบเบรกชำรุด
2. สภาพยางชำรุด
3. อุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆชำรุด

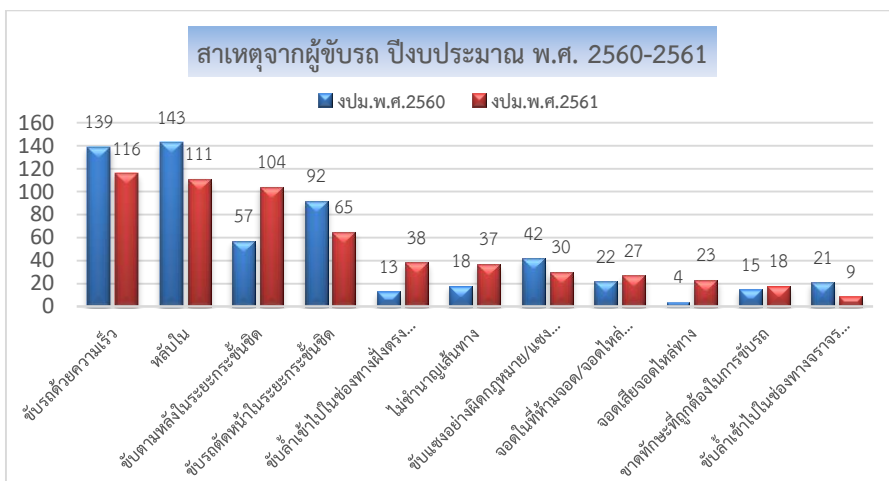


สาเหตุจากถนนและสภาพแวดล้อม

และอื่นๆ ไม่ระบุ 3 ลำดับแรก

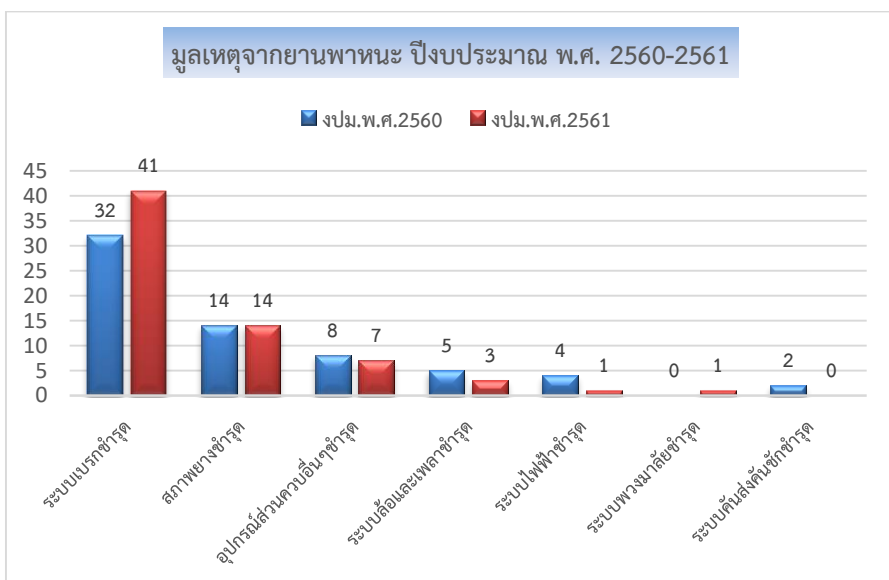
1. อื่นๆ (ประมาท)
2. ฝนตกถนนลื่น
3. ไม่ระบุ

รูปที่ 6 สาเหตุจากผู้ขับขี่รถ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อม ไม่ระบุและอื่นๆ (เปรียบเทียบปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561)



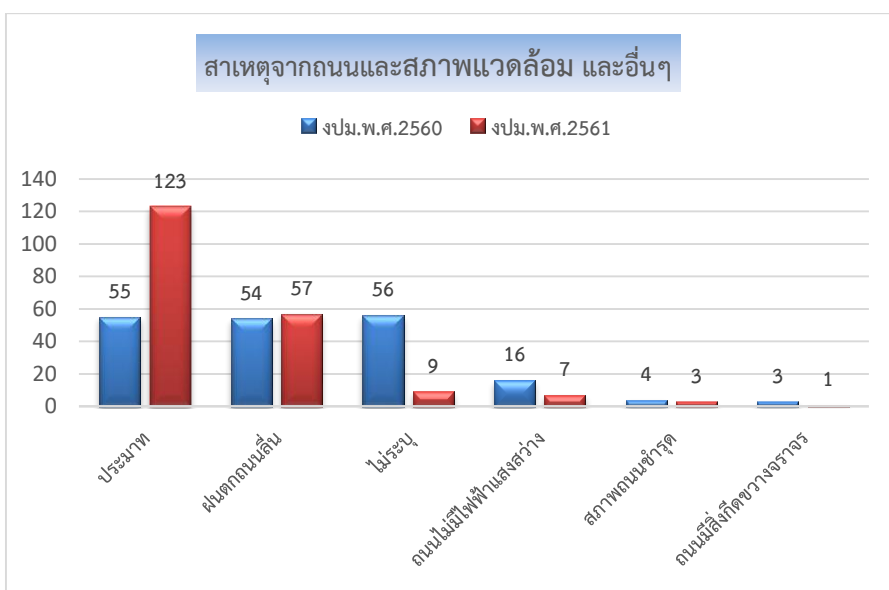
สาเหตุจากผู้ขับขี่รถ 3 ลำดับแรก

1. ขับรถด้วยความเร็ว
2. หลับใหล
3. ตัดหน้าในระยะระยะสั้น



สาเหตุจากยานพาหนะ 3 ลำดับแรก

1. ระบบเบรกชำรุด
2. สภาพยางชำรุด
3. อุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ ชำรุด

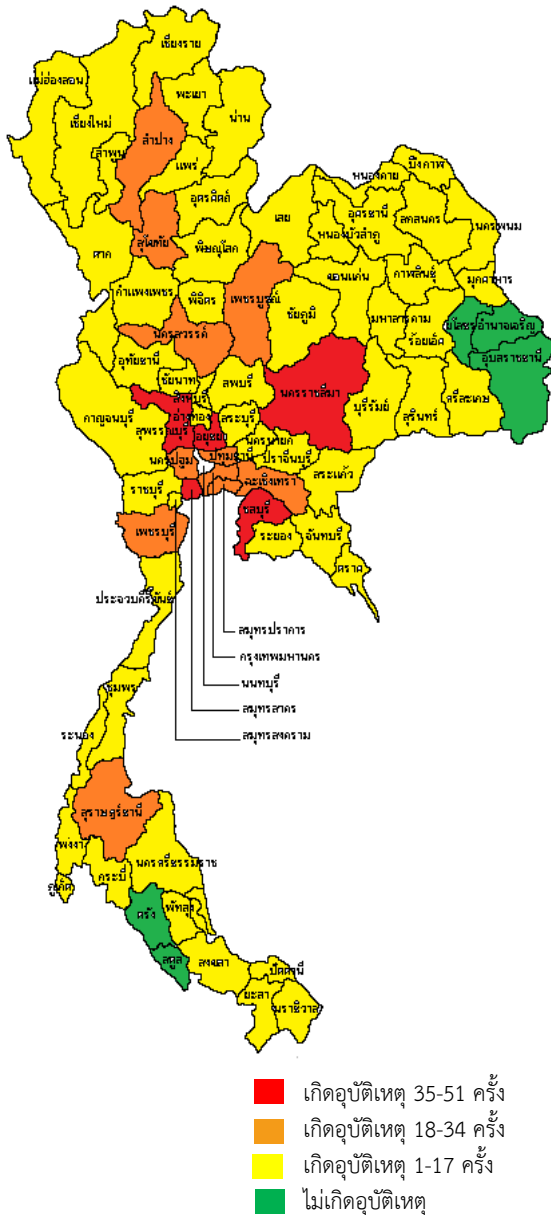


สาเหตุจากถนนและสภาพแวดล้อม และอื่นๆ ไม่ระบุ 3 ลำดับแรก

1. อื่นๆ (ประมาณ)
2. ฝนตกถนนลื่น
3. ไม่ระบุ

1.5 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 พบว่าจังหวัดนครราชสีมา เกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสูงสุด จำนวน 51 ครั้ง รองลงมาคือจังหวัดสมุทรสาคร จำนวน 48 ครั้ง และจังหวัดอื่นๆ แบ่งเป็นช่วงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุได้ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ



จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ
35-51 ครั้ง	นครราชสีมา สมุทรสาคร ชลบุรี สุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา
18-34 ครั้ง	เพชรบุรี สมุทรปราการ ปทุมธานี นครปฐม ลำปาง กรุงเทพมหานคร ฉะเชิงเทรา นครสวรรค์ สุโขทัย เพชรบูรณ์ สุราษฎร์ธานี
1-17 ครั้ง	แพร่ ชัยนาท ระยอง เชียงใหม่ เลย สระบุรี กำแพงเพชร ตาก ประจวบคีรีขันธ์ ปราจีนบุรี ลพบุรี ชุมพร เชียงราย พิชัยโลก ขอนแก่น นนทบุรี บุรีรัมย์ พัทลุง ลำพูน สงขลา อุดรธานี ตราด กาญจนบุรี ราชบุรี หนองบัวลำภู อ่างทอง อุทัยธานี กระบี่ ชัยภูมิ นครศรีธรรมราช พิจิตร พะเยา ร้อยเอ็ด จันทบุรี น่าน มุกดาหาร ระนอง สมุทรสงคราม กาฬสินธุ์ นราธิวาส บึงกาฬ ปัตตานี พังงา ภูเก็ต ศรีสะเกษ สระแก้ว สิงห์บุรี สุรินทร์ อุตรดิตถ์ มหาสารคาม ยะลา สกลนคร นครนายก นครพนม แม่ฮ่องสอน หนองคาย
ไม่เกิดอุบัติเหตุ	ตรัง ยโสธร สตูล อุบลราชธานี อำนาจเจริญ

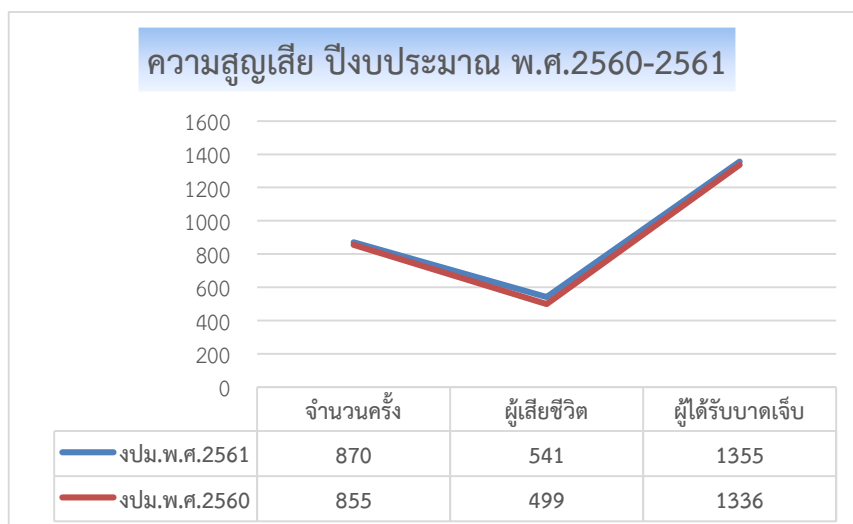
1.6 ความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 มีรถบรรทุกสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 870 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิตรวม 541 ราย หากพิจารณาความรุนแรงของอุบัติเหตุจากอัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้งเท่ากับ 0.6218 คน ส่วนจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บรวม จำนวน 1,355 ราย โดยเดือนที่มีการสะสมของการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะสูงสุดคือเดือนมกราคม 2561 จำนวน 89 ครั้ง อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุดมี ดังนี้

Caes 1 เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2561 เวลา 18.07 น.บริเวณทางหลวงหมายเลข 7 ถนนมอเตอร์เวย์ หลักกิโลเมตรที่ 57+800 ตำบลบางนาง อำเภอบางแพอง จังหวัดชลบุรี รถบรรทุก (หกล้อ) 72-0804 นครปฐม คันที่ 1 ยางระเบิด จึงได้จอดไหล่ทาง โดยมีรถยนต์ส่วนบุคคล ถส 3339 กทม. รถยนต์ ชง 6408 กทม. ที่ขับมาด้วยกันจอดตามหลัง และมีคนงานที่นั่งมากับรถยนต์ส่วนบุคคล ถส 3339 กทม. ลงมานั่งริมถนน ในขณะนั้นมีรถลากจูงหมายเลขทะเบียน 79-6606 กทม. กิ่งพ่วงหมายเลขทะเบียน 79-8003 กทม. มาถึงจุดเกิดเหตุ พุ่งชนท้ายรถที่จอดไหล่ทางหลายคัน เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต จำนวน 7 ราย และบาดเจ็บ จำนวน 4 ราย

Case 2 เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2561 เวลา 06.45 น.บริเวณทางหลวงหมายเลข 4 เพชรเกษม หลักกิโลเมตรที่ 386+300 ตำบลร่อนทอง อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รถบรรทุก 6 ล้อ 82-7991 สุรินทร์ บรรทุกขี้เถ้าพารามาจากจังหวัดราชบุรีเพื่อไปส่งที่จังหวัดชุมพร เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุได้ชนท้ายรถปิคอัพ บพ-6420 ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งขับอยู่ด้านหน้าจนเสียหลักพุ่งข้ามเลนไปฝั่งขาขึ้นกรุงเทพฯ ชนกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน 2กล-2244 กทม. ที่มาจากจังหวัดนครศรีธรรมราชเพื่อกลับบ้านที่จังหวัดสมุทรสาคร เป็นเหตุให้ผู้ที่นั่งมากับรถยนต์ 2กล-2244 กทม. เสียชีวิตทั้งหมด 6 ราย และคนขับรถหกล้อ 82-7991 สุรินทร์ อีก 1 ราย รวมเป็นเสียชีวิต 7 ราย บาดเจ็บ 2 ราย

จากรูปที่ 7 และตารางที่ 4 หากเทียบการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 และ พ.ศ. 2561 มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจาก 855 ครั้งเป็น 870 ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.754 มีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจาก 499 ราย เป็น 541 ราย เพิ่มขึ้น 42 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.416 และมีผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นจาก 1,336 ราย เป็น 1,355 ราย เพิ่มขึ้น 19 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.42 แสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุยังคงมีเกิดขึ้นและเพิ่มจำนวนมากขึ้น ซึ่งยังคงมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน

รูปที่ 7 ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561

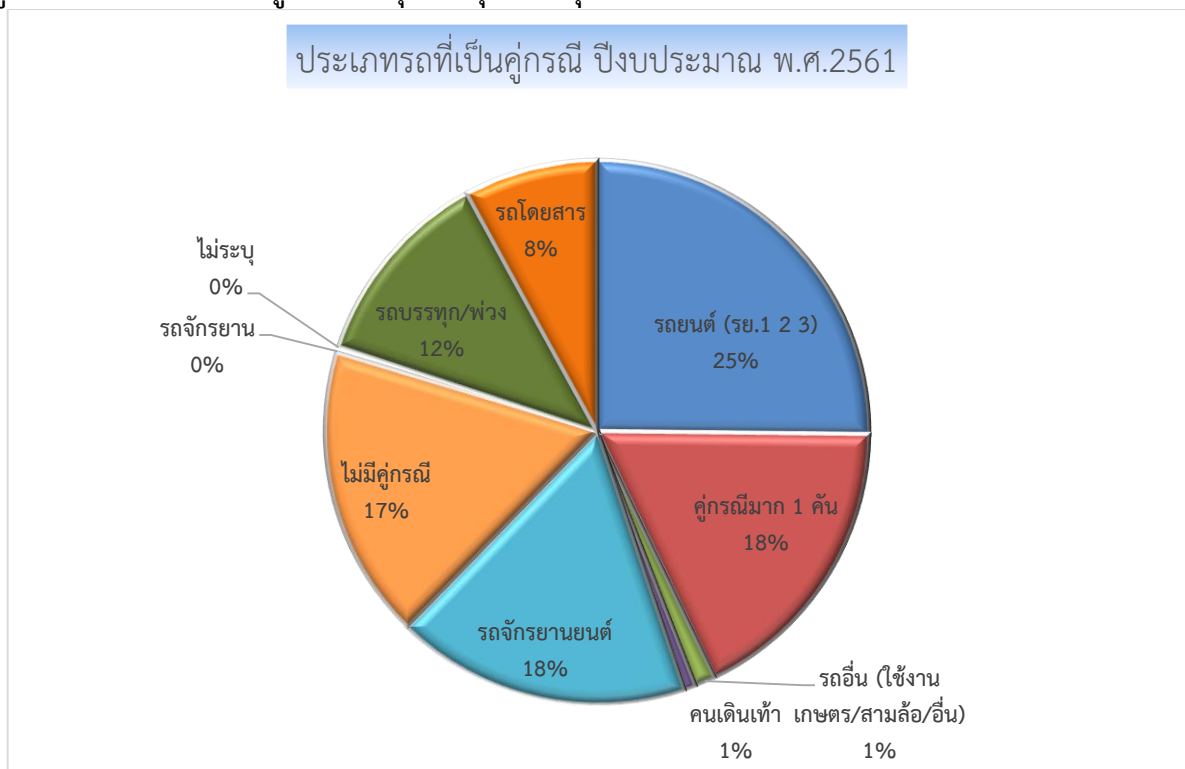


ตารางที่ 4 เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561

เดือน	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)			จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)			จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)		
	งปม.60	งปม.61	เปรียบเทียบ	งปม.60	งปม.61	เปรียบเทียบ	งปม.60	งปม.61	เปรียบเทียบ
ต.ค.	29	57	28	14	42	28	29	118	89
พ.ย.	51	66	15	28	51	23	38	205	167
ธ.ค.	49	79	30	36	48	12	72	75	3
ม.ค.	48	89	41	25	52	27	89	140	51
ก.พ.	81	88	7	68	63	-5	130	204	74
มี.ค.	94	67	-27	62	35	-27	203	111	-92
เม.ย.	109	76	-33	60	59	-1	170	68	-102
พ.ค.	92	86	-6	46	37	-9	138	124	-14
มิ.ย.	77	71	-6	39	44	5	74	98	24
ก.ค.	79	77	-2	38	44	6	131	84	-47
ส.ค.	85	69	-16	48	38	-10	146	70	-76
ก.ย.	61	45	-16	35	28	-7	116	58	-58
รวม	855	870	15	499	541	42	1336	1355	19

จากการรวบรวมรายงานการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 พบว่ารถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุชนกับรถบรรทุก อันดับที่ 1 คือรถยนต์ (รย.1 2 3) จำนวน 219 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 25 ของรถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุชนกับรถบรรทุกทั้งหมด รองลงมาคือมีคู่กรณีมากกว่าหนึ่งคัน จำนวน 154 ครั้ง (ร้อยละ 18) รถจักรยานยนต์จำนวน 152 ครั้ง (ร้อยละ 18) ไม่มีคู่กรณีจำนวน 151 ครั้ง (ร้อยละ 17) รถบรรทุกจำนวน 104 ครั้ง (ร้อยละ 12) รถโดยสารจำนวน 69 ครั้ง (ร้อยละ 8) และคู่กรณีอื่นๆ ตามรูปที่ 8

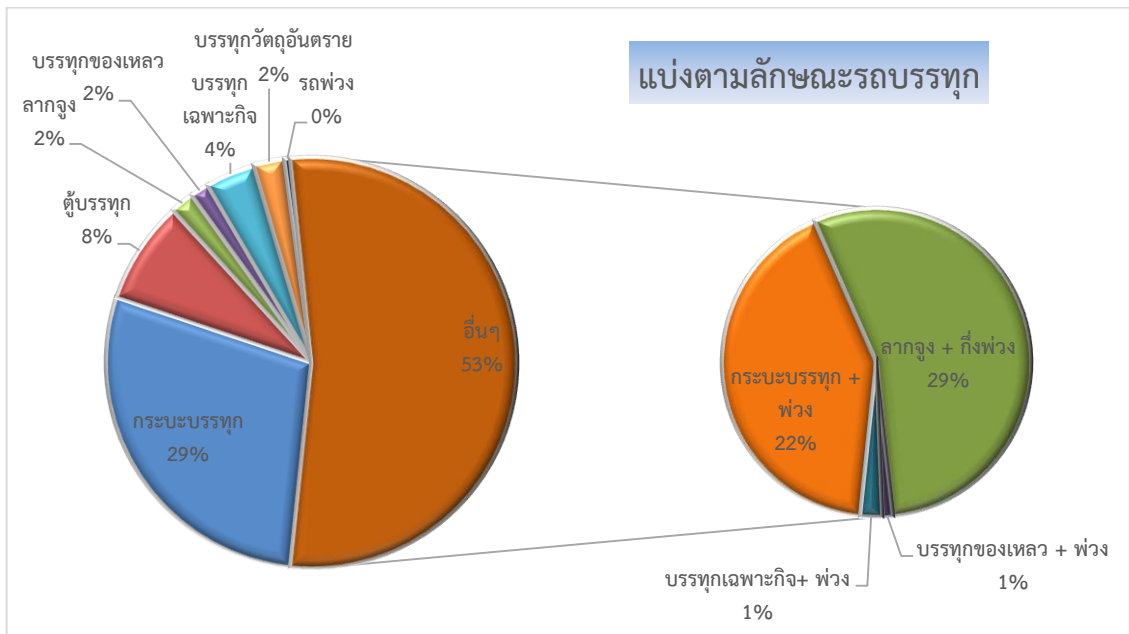
รูปที่ 8 ประเภทที่เป็นคู่กรณีจากอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561



ในการนี้จากรูปที่ 9 จากการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ลักษณะรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ จำแนกได้ดังนี้

(1) กระบะบรรทุก	จำนวน 307 คัน
(2) รถตู้บรรทุก	จำนวน 87 คัน
(3) รถลากจูง	จำนวน 20 คัน
(4) รถบรรทุกของเหลว	จำนวน 16 คัน
(5) รถบรรทุกเฉพาะกิจ	จำนวน 42 คัน
(6) รถบรรทุกวัตถุอันตราย	จำนวน 26 คัน
(7) รถพ่วง	จำนวน 5 คัน
(8) รถกระบะบรรทุกและรถกึ่งพ่วง	จำนวน 240 คัน
(9) รถลากจูงและรถกึ่งพ่วง	จำนวน 315 คัน
(10) รถบรรทุกของเหลวและรถกึ่งพ่วง	จำนวน 6 คัน
(11) รถบรรทุกเฉพาะกิจและรถกึ่งพ่วง	จำนวน 13 คัน

รูปที่ 9 ลักษณะรถบรรทุกสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561



2. สรุปผลและข้อเสนอแนะ

2.1 สรุปผล

จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากรถบรรทุกในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 พบว่าการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุรถบรรทุกเป็นต้นเหตุสำคัญ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถ ได้แก่ การขับรถประมาท การขับเร็ว การขับติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน การเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด การขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด ตลอดจนการไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยของคู่อุปกรณ์ เพื่อลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น โดยช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดมักจะอยู่ในช่วงเวลาเวลากลางคืนระหว่าง 16.01-08.00 น. มากกว่าในช่วงเวลากลางวัน 08.01-16.00 น. คิดเป็นร้อยละ 55.13 โดยเฉพาะช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือช่วงเวลา 08.01-12.00 น. อีกทั้งรถคู่อุปกรณ์ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ (รถเก๋ง รถตู้ รถปิคอัพ) มีคู่อุปกรณ์มากกว่าหนึ่งคัน รถจักรยานยนต์ และไม่มีคู่อุปกรณ์ เรียงตามลำดับ ซึ่งหากพบว่าคู่อุปกรณ์เป็นรถจักรยานยนต์เมื่อใด มักจะมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเสมอ และเป็นที่น่าสังเกตเสมอว่ามักเป็นการชนท้ายรถบรรทุกที่จอดอยู่ไหล่ทาง ซึ่งอาจจอดเสียหรือจอดไหล่ทางเพื่อนอนพัก ก็ตาม

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกได้มีการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอยู่เสมอ อาทิ การออกหน่วยเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็วของรถบรรทุก การควบคุม กำกับดูแล การบริหารจัดการเดินรถอย่างปลอดภัยตามโครงการ “มั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS” และกำหนดให้รถบรรทุกติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงหรือแผ่นสะท้อนแสง เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมองเห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางคืน การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยต้องจัดให้มีและใช้เครื่องหมายสามเหลี่ยมสะท้อนแสง หรือกรวยยางสะท้อนแสง หรือสัญญาณไฟ เมื่อจำเป็นต้องจอดรถหรือหยุดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง อีกทั้ง หากเป็นช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์จะมีมาตรการเข้มข้นเพิ่มเติมอีก เช่น กิจกรรม “ตรวจรถก่อนใช้ เดินทางปลอดภัย” การขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่หลีกเลี่ยงการขนส่งหรือใช้งานในช่วงเทศกาล เป็นต้น

2.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ

(1) ส่งเสริมให้มี Transport Safety Manager (TSM) การจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่ง มีบทบาทในการควบคุม กำกับ ดูแล บริหารจัดการเดินรถอย่างมีประสิทธิภาพและรับผิดชอบต่อสังคม

(2) ควรให้มีการปรับลดอัตราความเร็วในการใช้รถให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจังอย่างต่อเนื่องจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(3) รณรงค์ 4 ห้าม 2 ต้อง (4 ห้าม : เมา เร็ว โทง ง่วง และ 2 ต้อง : เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย) และ “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด” ควรให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ และเอกชนมีส่วนร่วมรณรงค์อย่างต่อเนื่องเป็นประจำ ซ้ำๆ บ่อย ๆ จนเกิดเป็นวัฒนธรรมของคนไทย

(4) ควรรณรงค์ปลูกฝังวินัยจราจร จิตสำนึกความปลอดภัย โดยเริ่มตั้งแต่สถานศึกษา ซึ่งต้องอาศัยการให้ความรู้ ความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง โดยต้องใช้ระยะเวลานานในการปรับหรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจนไปสู่วัฒนธรรมแห่งความปลอดภัย

(5) รณรงค์และกวดขันการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

(6) ผู้ขับรถที่มีความเหนื่อยล้าในการขับรถทั้งในช่วงเวลากลางวันหรือกลางคืน ต้องเน้นย้ำการขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานมิให้เกินกว่าชั่วโมงทำงานเพื่อเป็นการป้องกันการหลับใน

(7) ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำจุดพักรถที่มีความเหมาะสม เพื่อให้ผู้ขับรถได้หยุดหรือจอดพักรถอย่างเพียงพอ ซึ่งเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการหลับในและการชนท้ายรถที่จอดบริเวณไหล่ทางอีกด้วย

(8) ควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการติดตั้งและมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์ป้องกันการชนท้ายของรถบรรทุก เพื่อเป็นการลดอันตรายที่เกิดขึ้น

(9) ศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์และพัฒนาหลักสูตรอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพื่อสร้างการรับรู้ความเสี่ยงของรถจักรยานยนต์ การตัดสินใจและการควบคุมรถจักรยานยนต์เมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน (Hazard Perception)

(10) ควรมีการพัฒนาหลักสูตรการขับขี่เชิงป้องกันสำหรับรถจักรยานยนต์โดยมีการจำลองสถานการณ์จริงจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นซ้ำๆ มาจัดทำเป็นการ์ตูน Animation ให้มีความน่าสนใจ หรือสื่ออื่นๆ เพื่อนำมาใช้เป็นหลักสูตรอบรมผู้ที่มาขอรับหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

(11) ควรจัดทำและเผยแพร่รูปแบบจำลองสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุต่างๆ (เสมือนจริง) เพื่อให้ผู้ขอรับและผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้เรียนรู้และทดลองฝึกฝนเพื่อให้เกิดทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์เชิงป้องกัน โดยผ่านเครื่องจำลองเหตุการณ์เสมือนจริง (Driving Simulator)

(12) ภาครัฐในระดับนโยบายควรส่งเสริม สนับสนุนมาตรการลดหย่อนภาษี ให้กับภาคเอกชนที่มีการสื่อสารด้านความปลอดภัยทางถนนในผลิตภัณฑ์อุปโภคบริโภคที่ใช้ในชีวิตประจำวัน เพื่อให้กระตุ้นเตือนเน้นย้ำให้ติดตาม ตัดใจ แก่ผู้บริโภคอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ

(13) ควรเผยแพร่ประชาสัมพันธ์สื่อความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอในทุกรูปแบบ ทุกกลุ่มเป้าหมาย ทุกช่องทาง รวมถึงให้องค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง นำไปใช้เผยแพร่ ธรรมรงค์ ในโอกาสต่างๆ เช่น

- สถานศึกษาหรือองค์กรที่ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนเพื่อให้เกิดจิตสำนึกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ
 - โรงเรียนสอนขับรถภาคเอกชนที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก
 - หน่วยงานของรัฐที่ทำ MOU กับกรมการขนส่งทางบก
 - บุคลากรหรือหน่วยงานภาคเอกชนที่สนใจ
-