



รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก
ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562



กลุ่มแผนงานความปลอดภัย
สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
ตุลาคม 2562



สารบัญ

	หน้า
1. ภาพรวมอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562	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	13
2.1 สรุปผล	13
2.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ	13

**รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 (ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2561 - 30 กันยายน 2562)**

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. 2562 (ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2562) จึงขอรายงานผลการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก สรุปในภาพรวมได้ดังนี้

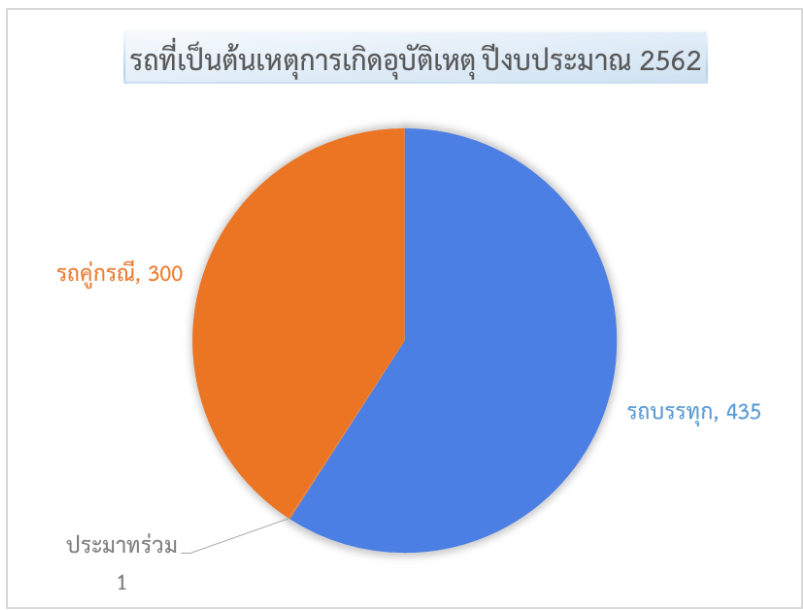
1. ภาพรวมอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

1.1 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 มีรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้น 736 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจำนวน 526 ราย ผู้บาดเจ็บจำนวน 868 ราย ต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสันนิษฐานเบื้องต้นว่าส่วนใหญ่เกิดจากรถบรรทุกจำนวน 435 ครั้ง เกิดจากรถคู่กรณีจำนวน 300 ครั้ง และประมาทร่วม 1 ครั้ง ซึ่งหากเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 มีรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้น 870 ครั้ง มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลง คิดเป็นร้อยละ 15.40 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 541 ราย ลดลงร้อยละ 2.59 จำนวนผู้บาดเจ็บ 1,151 ราย ลดลงร้อยละ 24.58

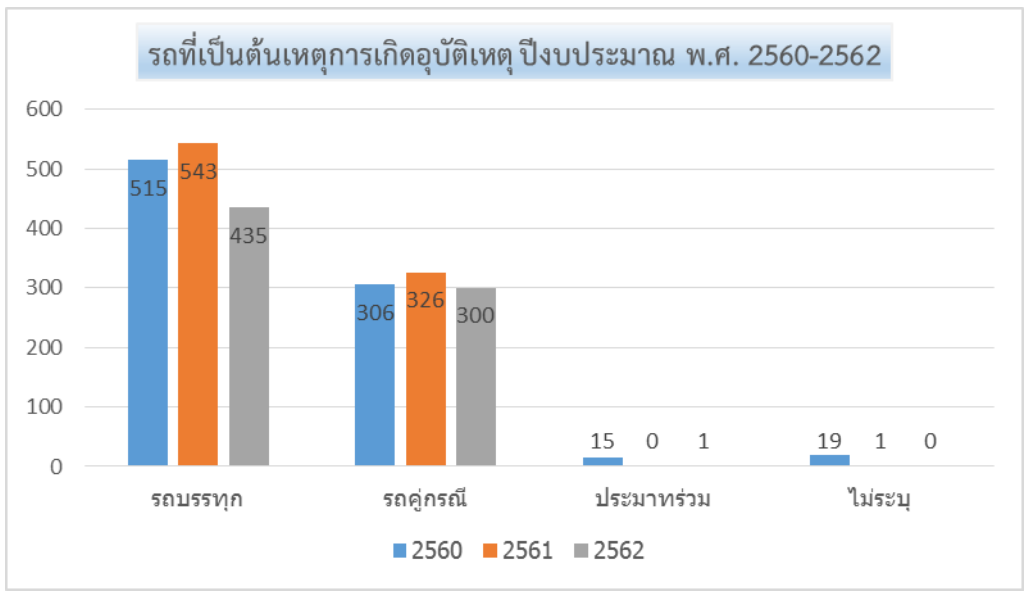
ตารางที่ 1 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2562

รายการ	2560	2561	2562	เปรียบเทียบ 2561/2562
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	855	870	736	ลดลงร้อยละ 15.40
ผู้เสียชีวิต (ราย)	499	541	526	ลดลงร้อยละ 2.59
ผู้บาดเจ็บ (ราย)	1336	1151	868*	ลดลงร้อยละ 24.58

* ผู้บาดเจ็บในปีงบประมาณ 2562 หมายถึง ผู้บาดเจ็บที่ admit เข้าโรงพยาบาล



รูปที่ 1 รถที่เป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562



รูปที่ 2 รถที่เป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2562

1.2 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 มีรถบรรทุกไม่ประจำทางเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 446 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 58 ของรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ และรถบรรทุกส่วนบุคคลเกิดอุบัติเหตุจำนวน 319 ครั้ง (ร้อยละ 42) กล่าวคือรถบรรทุกไม่ประจำทางเป็นรถสำหรับการขนส่งเพื่อประกอบธุรกิจการค้าในเชิงพาณิชย์มักมีการขับรถข้ามภาคมากกว่ารถบรรทุกส่วนบุคคล ดังนั้น การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกไม่ประจำทาง จึงมีแนวโน้มสูงกว่ารถบรรทุกส่วนบุคคล



รูปที่ 3 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

1.3 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ในช่วงกลางวันเกิดอุบัติเหตุจำนวน 311 ครั้ง และช่วงเวลากลางคืนเกิดอุบัติเหตุจำนวน 480 ครั้ง ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืนมากกว่าช่วงเวลากลางวัน ซึ่งแนวโน้มช่วงเวลาเกิดเหตุกลางคืนมากกว่ากลางวันเช่นเดียวกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

ตารางที่ 2 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2562

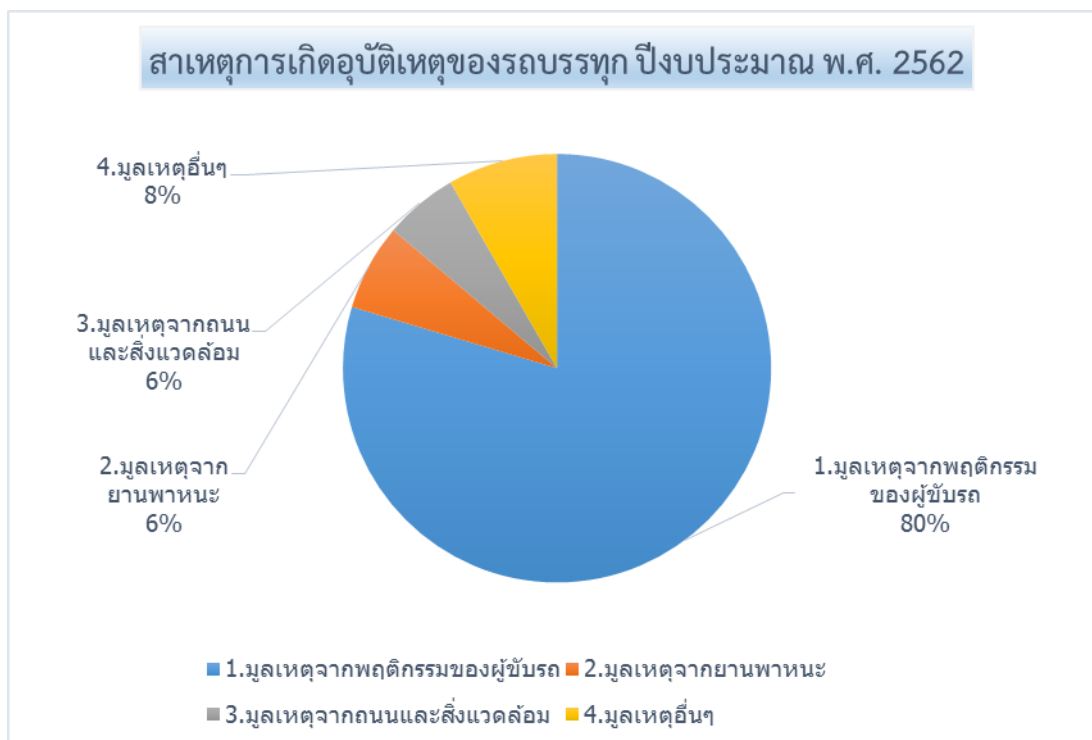
ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)		
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562
ประจำปีงบประมาณ			
กลางวัน	323	341	311
08.01-12.00 น.	152	172	132
12.01-16.00 น.	170	169	124
กลางคืน	532	529	480
16.01-20.00 น.	130	119	100
20.01-00.00 น.	115	112	95
00.01-04.00 น.	125	131	127
04.01-08.00 น.	162	167	158

1.4 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ 3 ลำดับแรกมาจากพฤติกรรมของผู้ขับรถ อันดับที่ 1 คือขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด จำนวน 118 ครั้ง รองลงมาคือหลับใน จำนวน 104 ครั้ง และขับรถเร็ว จำนวน 94 ครั้ง รายละเอียดสาเหตุอื่นๆ แสดงตามตารางที่ 3 ซึ่งสาเหตุการขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด ขับรถเร็ว หลับใน และขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ยังคงเป็นสาเหตุส่วนใหญ่เช่นเดียวกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

ตารางที่ 3 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2562

มูลเหตุอุบัติเหตุ	งปม.พ.ศ. 2560 จำนวน (ครั้ง)	งปม.พ.ศ. 2561 จำนวน (ครั้ง)	งปม.พ.ศ. 2562 จำนวน (ครั้ง)
1.มูลเหตุจากพฤติกรรมของผู้ขับรถ	602	603	586
ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	57	104	118
หลับใน	143	111	104
ขับรถด้วยความเร็ว	139	116	94
ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	92	65	74
จอดรอไหล่ทาง	22	27	49
ขับล้ำเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม	13	38	36
ไม่ชำนาญเส้นทาง	18	37	29
แซงในที่คับขัน	42	30	25
ขับล้ำเข้าไปในช่องทางจราจรอื่น	21	9	25
ขาดทักษะที่ถูกต้องในการขับรถ	15	18	15
ฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณจราจร	11	6	8
ขับย้อนศร	7	9	4
เมาสุรา	7	3	3
ขาดสมาธิขณะขับรถ	7	7	2
เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	3	0	0
จอดเสียจอดไหล่ทาง	4	23	0
ทำกิจกรรมอื่นในขณะที่ขับรถ	1	0	0
2.มูลเหตุจากยานพาหนะ	65	67	48
ระบบเบรกชำรุด	32	41	27
สภาพยางชำรุด	14	14	10
อุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ ชำรุด	8	7	8
ระบบคั่นส่งคั่นชักชำรุด	2	0	1
ระบบล้อและเพลลาชำรุด	5	3	1
ระบบไฟฟ้าชำรุด	4	1	1
ระบบพวงมาลัยชำรุด	0	1	0
3.มูลเหตุจากถนนและสิ่งแวดล้อม	77	68	41
ฝนตกถนนลื่น	54	57	36
ถนนไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง	16	7	4
ถนนมีสิ่งกีดขวางจราจร	3	1	1
สภาพถนนชำรุด	4	3	0
4.มูลเหตุอื่นๆ	111	132	61
ประมาท	55	123	56
ไม่ระบุ	56	9	5

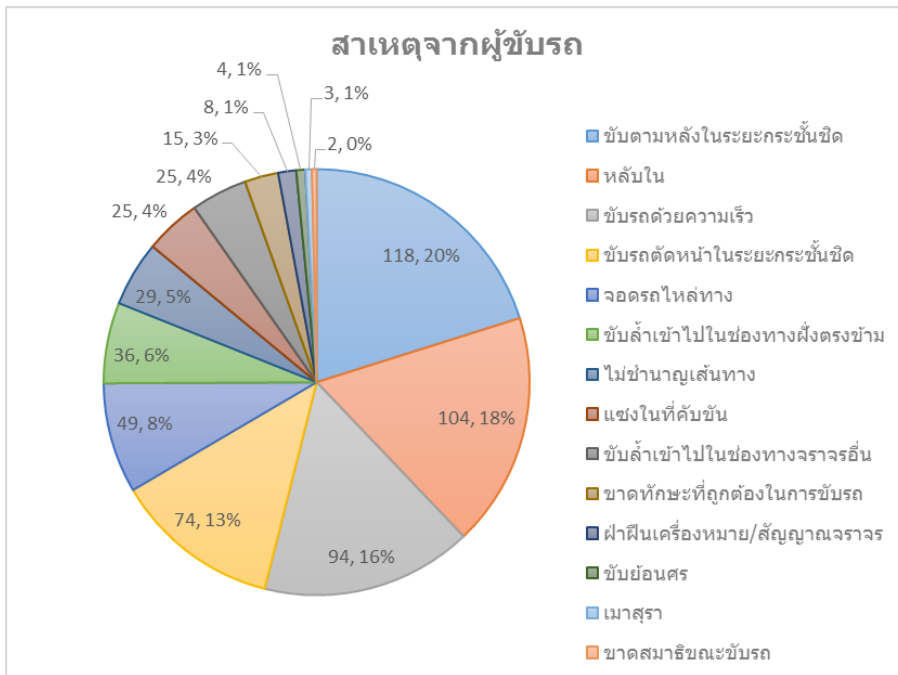
สำหรับมูลเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของผู้ขับรถจำนวน 586 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 80 มูลเหตุจากยานพาหนะจำนวน 48 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6 มูลเหตุจากถนนและสิ่งแวดลอมจำนวน 41 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6 และอื่นๆ จำนวน 61 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 8 ปรากฏตามรูปที่ 4



รูปที่ 4 มูลเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

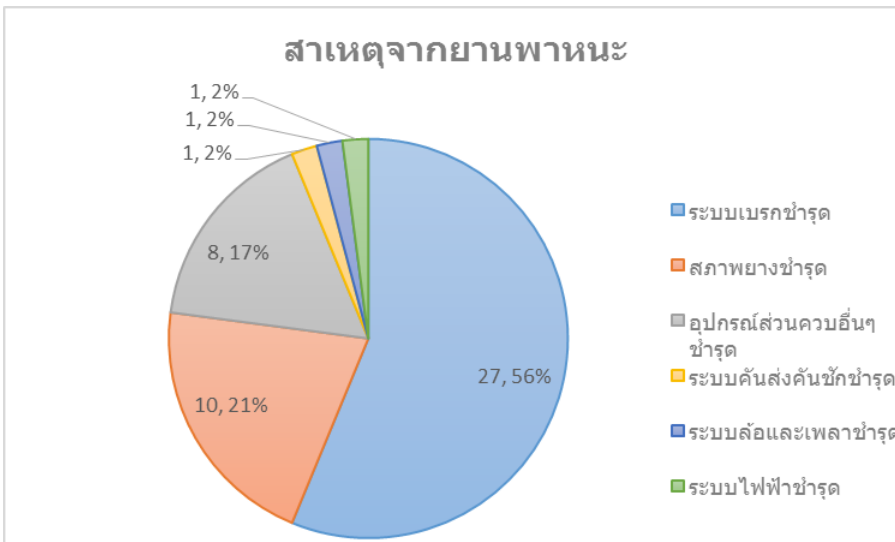
จากรูปที่ 4 และ 5 มูลเหตุการเกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะเป็นผู้ขับรถ ยานพาหนะ หรือถนนและสิ่งแวดลอม ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2562 เมื่อเปรียบเทียบกันมีแนวโน้มและทิศทางไปในทางเดียวกัน กล่าวคือ

- ผู้ขับรถยังมีพฤติกรรมเสี่ยงสูงกว่ามูลเหตุอื่น โดยเฉพาะ การขับรถตามหลังในระยะ กระชั้นชิด หลับใน ขับรถด้วยความเร็ว ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด เป็นสาเหตุต้นๆ ของ การเกิดอุบัติเหตุ
- ยานพาหนะ จากสภาพตัวรถโดยเฉพาะระบบเบรก ยาง และอุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ
- ถนนและสิ่งแวดลอม เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ ฝนตกถนนลื่น ไม่มีแสงสว่างเพียงพอ และถนนมีสิ่งกีดขวางจราจร



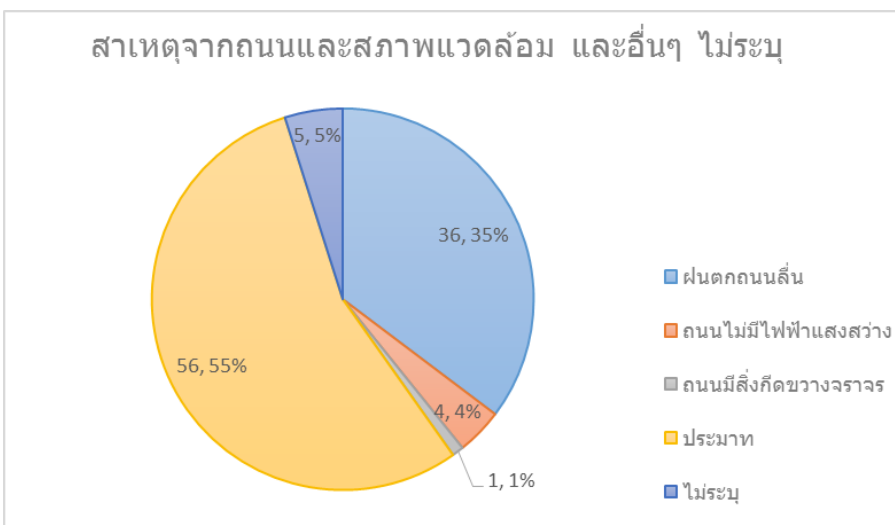
สาเหตุจากผู้ขับรถ 3 ลำดับแรก

- 1.ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด
- 2.หลับใน
- 3.ขับรถด้วยความเร็ว



สาเหตุจากยานพาหนะ 3 ลำดับแรก

- 1.ระบบเบรกชำรุด
- 2.สภาพยางชำรุด
- 3.อุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ ชำรุด



สาเหตุจากถนนและสภาพแวดล้อม และอื่นๆ ไม่ระบุ 3 ลำดับแรก

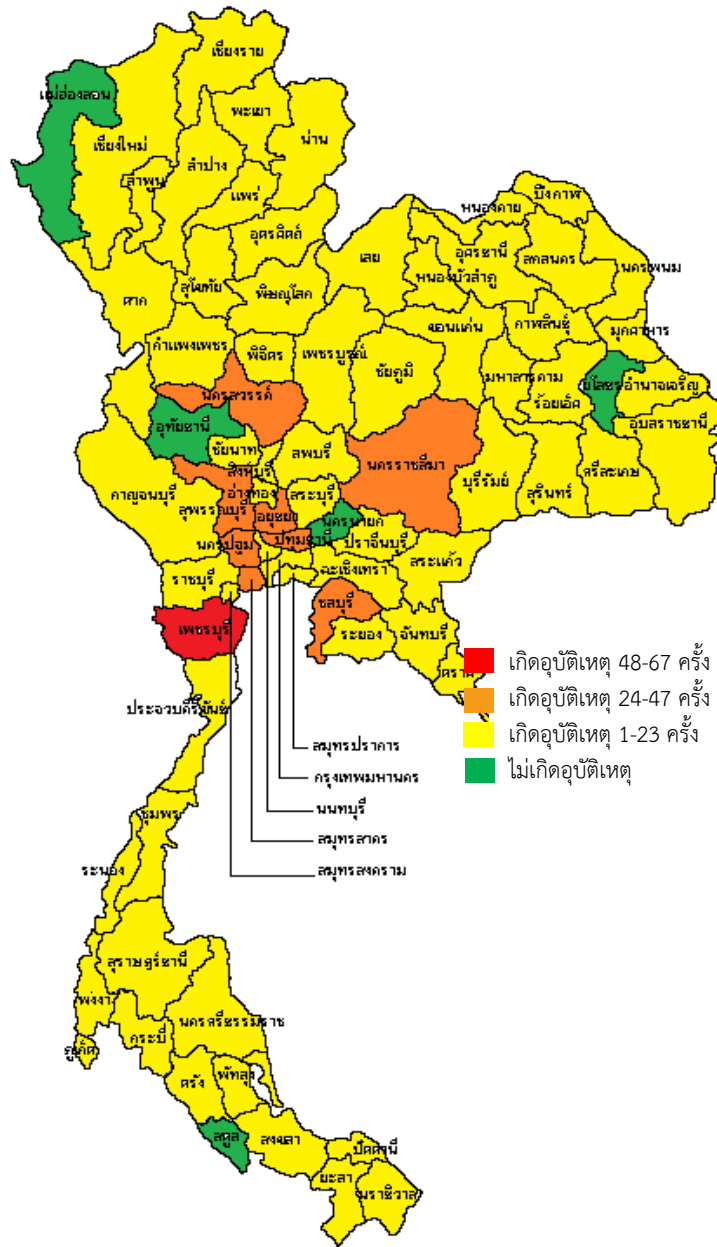
- 1.อื่นๆ (ประมาท)
- 2.ฝนตกถนนลื่น
- 3.ไม่ระบุ

รูปที่ 5 สาเหตุจากผู้ขับรถ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อมและอื่นๆ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

1.5 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 พบว่าจังหวัดเพชรบุรีเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสูงสุด จำนวน 67 ครั้ง รองลงมาคือจังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 38 ครั้ง ชลบุรี 35 ครั้ง และจังหวัดอื่นๆ แบ่งเป็นช่วงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุได้ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ

จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ
48 - 67 ครั้ง	เพชรบุรี
24 - 47 ครั้ง	สุพรรณบุรี ชลบุรี นครสวรรค์ ปทุมธานี สมุทรสาคร นครปฐม นครราชสีมา และพระนครศรีอยุธยา
1 - 23 ครั้ง	ขอนแก่น ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ แพร่ สุโขทัย กรุงเทพมหานคร ชุมพร ปราจีนบุรี สระบุรี เลย เชียงใหม่ สงขลา ชัยภูมิ ลำปาง สุราษฎร์ธานี นนทบุรี ลำพูน ตาก ประจวบคีรีขันธ์ สุรินทร์ ชัยนาท เชียงราย พัทลุง สมุทรสงคราม กาฬสินธุ์ มุกดาหาร สิงห์บุรี อ่างทอง ระนองระยอง ลพบุรี สกลนคร สระแก้ว อุบลราชธานี กระบี่ จันทบุรี ตราด เพชรบูรณ์ พะเยา ภูเก็ต น่าน บุรีรัมย์ พิจิตร พิษณุโลก มหาสารคาม ร้อยเอ็ด อุดรธานี กาญจนบุรี กำแพงเพชร ตรัง นครพนม นครราชสีมา ปัตตานี หนองบัวลำภู นครศรีธรรมราช บึงกาฬ พังงา ยะลา ราชบุรี ศรีสะเกษ หนองคาย อุดรดิตถ์ และอำนาจเจริญ
ไม่เกิดอุบัติเหตุ	นครนายก แม่ฮ่องสอน ยโสธร สตูล และอุทัยธานี



1.6 ความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 มีรถบรรทุกสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 736 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิตรวม 526 ราย หากพิจารณาความรุนแรงของอุบัติเหตุจากอัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้งเท่ากับ 0.7146 คน ส่วนจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บรวม จำนวน 868 ราย โดยเดือนที่มีการสะสมของการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะสูงสุดคือเดือนธันวาคม 2562 จำนวน 87 ครั้ง อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุดของแต่ละเดือนมี ดังนี้

เดือนกันยายน 2562 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2562 เวลา 03.00 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 3002 วังสะพุง-ภูเรือ ตำบลหนองจิว อำเภอสว่างพูน จังหวัดเลย รถบรรทุก (ตู้บรรทุกติดตั้งเครื่องทำความเย็น) 70-9587 เชียงใหม่ บรรทุกเห็ดเข็มทองจากจังหวัดเชียงใหม่ ไปส่งที่จังหวัดอุดรธานี เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุรถเสียหลักพลิกคว่ำลงข้างทาง เป็นเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย

เดือนสิงหาคม 2562 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2562 เวลา 04.15 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 317 กิโลเมตรที่ 98 หน้าโรงพยาบาลวังสมบูรณ์ ตำบล

วังสมบุรณ์ อำเภอวังสมบุรณ์ จังหวัดสระแก้ว รถตู้เช่าเหมา 34-0405 กรุงเทพฯ รับชาวลาว 13 คน เดินทางไป จันทบุรีเพื่อต่อพาสปอร์ต ที่ด่านชายแดน เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุรถเสียหลักล้ำช่องทางไปชนประสานงากับ รถบรรทุกพ่วง 70-1234, 70-1235 อุดรดิตถ์ เป็นเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตที่มากับรถตู้เช่าเหมา 11 ราย และมี ผู้ได้รับบาดเจ็บ 3 ราย

เดือนกรกฎาคม 2562 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.00 น. บริเวณถนนสุขุมวิท กิโลเมตรที่ 326+470 ตำบลแสง อำเภอมือง จังหวัด จันทบุรี รถปิคอัพ 1ฒว-8103 กรุงเทพฯ มาจาก อ.เมืองจันทบุรี เมื่อถึงจุดเกิดเหตุสภาพทางมีฝนตกถนนลื่นรถ เสียหลักไปชนด้านท้ายข้างขวาของรถบรรทุกพ่วง (70-5232, 70-3201 ฉะเชิงเทรา) ที่จอดอยู่ไหล่ทาง เป็นเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตที่มากับรถปิคอัพ 3 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 5 ราย

เดือนมิถุนายน 2562 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2562 เวลา 10.25 น. ถนนเพชรเกษม บริเวณสี่แยกหนองเสือ ตำบลเกาะหลัก อำเภอมือง จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ รถบรรทุก 80-9136 ประจวบคีรีขันธ์ ขับรถมาจากบ้านหนองเสือเพื่อมุ่งหน้าถนนเพชรเกษม เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุเป็นทางร่วมทางแยกไม่มีสัญญาณไฟ เกิดการชนประสานงากับรถปิคอัพ บม-4097 เพชรบุรี ขณะที่กลับจากเที่ยวด่านสิงขรมุ่งหน้าหนองยายเอม เป็นเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตที่มากับรถปิคอัพ 6 ราย และมี ผู้ได้รับบาดเจ็บ 3 ราย (มากับรถปิคอัพ 1 ราย และมากับรถบรรทุก 2 ราย)

เดือนพฤษภาคม 2562 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2562 เวลา 05.25 น. บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 ชุมแพ-สีชมพู กิโลเมตรที่ 78 บริเวณปากทางโสกก้อง ตำบลวังหินลาด อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น รถตู้ส่วนบุคคล ฮท 9476 กรุงเทพฯ เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุ ชับแซงรถที่อยู่ข้างหน้าไม่พ้นไปชนกับรถบรรทุก 79-8553 กรุงเทพฯ ที่วิ่งสวนทางมา เป็นเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตที่มากับรถตู้ส่วนบุคคล 5 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 3 ราย

เดือนเมษายน 2562 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2562 เวลา 13.50 น. บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102 กิโลเมตรที่ 20 ตำบลดงสุวรรณ อำเภอ ดอกคำใต้ จังหวัดพะเยา รถบรรทุกพ่วง (70-8432, 70-5676 เชียงราย) บรรทุกผักจากอำเภอเชียงของ จังหวัด เชียงราย มุ่งหน้าไปตลาด 4 มุมเมือง เมื่อถึงจุดเกิดเหตุสภาพถนน 2 ช่องทางรถวิ่งสวนทางกัน เสียหลักล้ำ ช่องทางขณะนั้นมีรถตู้ส่วนบุคคล นค-9135 นครราชสีมา ขับสวนทางมาจึงเฉี่ยวชนกัน เป็นเหตุทำให้มี ผู้เสียชีวิตที่มากับรถตู้ส่วนบุคคล 3 ราย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 4 ราย และกรณีเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2562 เวลา 05.40 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 2040 กิโลเมตรที่ 61-62 ตำบลพระธาตุ อำเภอนาดูน จังหวัด มหาสารคาม รถบรรทุก 82-6883 ร้อยเอ็ด มุ่งหน้าไปอำเภอพยัคฆภูมิพิสัย เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุ มีรถปิคอัพ บย 4842 กาฬสินธุ์ มุ่งหน้าอำเภอวาปีปทุม ชับล้ำเข้าไปในช่องทางจราจรของรถบรรทุก ทำให้เกิดการชน ประสานงากับรถบรรทุก เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 3 ราย และบาดเจ็บ 4 ราย

เดือนมีนาคม 2562 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2562 เวลา 11.07 น. บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3492 สี่แยกคลองชลประทานบ้านสระเศรษฐี ตำบล บ้านใหม่ อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี รถตู้เช่าเหมา 30-1853 จันทบุรี ได้นำแรงงานชาวต่างด้าว 13 คน ไปต่ออายุหนังสือเดินทางที่จังหวัดกาญจนบุรี ขณะเดินทางกลับกรุงเทพฯ เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุสภาพทางสี่แยก ได้มีรถบรรทุกพ่วง (70-7352, 70-7353 เพชรบุรี) ชับผ่านทางร่วมทางแยกชนเข้าด้านข้างซ้ายของรถตู้เช่าเหมา ไถลตกลงคลองชลประทานทั้ง 2 คัน เป็นเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตที่มากับรถตู้เช่าเหมา 10 ราย (ชาวต่าง ด้าว) มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 5 ราย (ผู้ที่มากับรถตู้เช่าเหมา 4 ราย รถบรรทุก 1 ราย)

เดือนกุมภาพันธ์ 2562 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2562 เวลา 16.32 น. บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 ชัยภูมิ-สีคิ้ว หลักกิโลเมตรที่ 113+400 ตำบลหนองนาแซง อำเภอมือง จังหวัดชัยภูมิ รถบรรทุกน้ำมัน (70-4176, 70-5180 อุดรธานี) มา

จากตัวเมืองชัยภูมิ ขาเข้ากรุงเทพ เมื่อถึงจุดเกิดเหตุสภาพทางโค้งและมีฝนตกหนัก ได้มีรถปิคอัพ บน 6367 เลย เสียหลักล้นช่องทางขนด้านขวาของรถบรรทุก ทำให้มีผู้เสียชีวิต 5 ราย

เดือนมกราคม 2562 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2562 เวลา 23.30 น. บริเวณถนน คลองวังทอง-โป่งมะฆาม ตำบลคลองยาง อำเภอสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย รถบรรทุก 80-6823 สุโขทัย รับอ้อยจากไร่เพื่อไปส่งโรงงานน้ำตาล มาถึงจุดเกิดเหตุ ได้จอดรอไว้บริเวณหน้า บ้านริมถนนฝั่งซ้ายโดยให้สัญญาณไฟท้าย และมีการตั้งกรวยวางวางก่อนถึงบริเวณรถที่จอดริมถนนเพื่อแสดง เป็นสัญญาณ มีรถปิคอัพ 7ท 8860 กรุงเทพฯ วิ่งมาจากสุโขทัย ได้พุ่งชนเข้าบริเวณด้านท้าย รถบรรทุกฝั่งขวา เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 3 ราย และกรณีเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2562 เวลา 11.30 น. บริเวณถนนบุญญา นุสาสน์ ก่อนถึงวัดหนองงูเหลือม 500 เมตร ตำบลหนองงูเหลือม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม รถบรรทุก 82-3601 นครปฐม เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุเกิดมีรถจักรยานยนต์ ขขข 596 นครปฐม ชับแขงช่วงทางโค้งแต่รถเสียหลักไปชนรถบรรทุก ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้ายเสียชีวิตรวม 3 ราย

เดือนธันวาคม 2561 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2561 เวลา 06.40 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 21 เลย-ภูเรือ บริเวณทางโค้งบ้านเสี้ยว ตำบลเสี้ยว อำเภอ เมือง จังหวัดเลย รถบรรทุกพ่วง (82-0784, 82-0785 พิษณุโลก) มาจากอำเภอภูเรือจะเดินทางไป จ.เลย เมื่อ ถึงจุดเกิดเหตุเป็นทางโค้งลงเขา ตัวรถพ่วงเสียหลักไปเฉี่ยวชนกับรถยนต์นั่งสามตอน ภูต 7067 กรุงเทพฯ ที่ขับสวนทางมา เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 3 ราย และบาดเจ็บ 5 ราย

เดือนพฤศจิกายน 2561 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2561 เวลา 12.20 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 3038 หลักกิโลเมตรที่ 14+000 บริเวณสี่แยก บ้านดอนกระเบื้อง ตำบลบางงาม อำเภอศรีประจันต์ จังหวัด สุพรรณบุรี รถบรรทุกพ่วง (71-1881, 71-1882 ฉะเชิงเทรา) เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุเป็นสี่แยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีรถเก๋งสีแดง ป้ายแดง พ 1091 กรุงเทพมหานคร เฉี่ยวชนรถพ่วง 71-1882 ฉะเชิงเทรา ทำให้รถพ่วงเสียหลักล้นไปช่องเดินรถด้านขวา ทำให้ รถปิคอัพ 1ฒย 344 กรุงเทพมหานคร ที่วิ่งสวนทางรถพ่วง พุ่งชนกับรถพ่วงที่ล้นช่องเดินรถมาทำให้มีผู้เสียชีวิต 5 ราย และบาดเจ็บ 1 ราย

เดือนตุลาคม 2561 อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2561 เวลา 16.00 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 35 พระราม 2 หลักกิโลเมตร ที่ 33 หน้าโรงงานคิบุณ จำกัด ฝั่งขาเข้า ตำบลบางกระเจ้า อำเภอเมือง จังหวัด สมุทรสาคร รถบรรทุกพ่วง (70-8333, 70-4597 เพชรบุรี) บรรทุกน้ำมันพืช ได้ขับขึ้นมาจากจังหวัดสมุทรปราการ เพื่อกลับไปบริษัท พีพีเจ ทรานสปอร์ต จำกัด เนื่องจากไปส่งน้ำมันปาล์มที่โรงงานมรกต ขากลับได้ขับรถเส้นถนนพระราม 2 (ขาออก) มุ่งหน้าไปจังหวัด เพชรบุรี เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุ ได้เกิดอาการหลับใน รถบรรทุกพ่วงจึงเสียหลักพุ่งข้ามเลนเกาะกลางไปชนกับรถ เก๋ง ฅค-2227 กรุงเทพมหานคร 5กต-7418 กรุงเทพมหานคร รถปิคอัพ บจ-8282 สมุทรสงคราม ที่ขับตาม รถเก๋ง ภูช-1177 กรุงเทพมหานคร รถปิคอัพ 2ฒถ-4368 กรุงเทพมหานคร ที่ขับมาบนถนนพระราม 2 (ขา เข้า) ทำให้มีผู้เสียชีวิต 3 ราย ผู้บาดเจ็บ 5 ราย

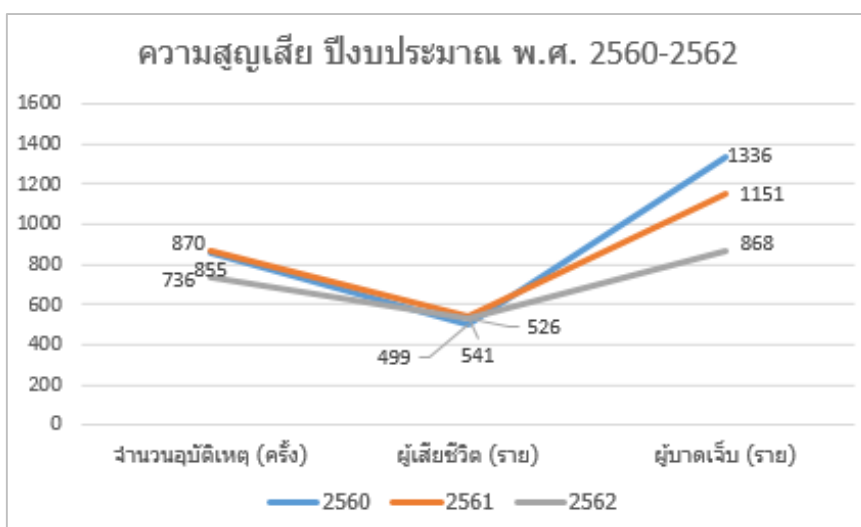
หากเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 และ พ.ศ. 2562 มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุลดลงจาก 870 ครั้งเป็น 736 ครั้ง ลดลงร้อยละ 15.40 จำนวน ผู้เสียชีวิตลดลงจาก 541 ราย เป็น 526 ราย ลดลง 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.59 และมีผู้บาดเจ็บลดลงจาก 1,151 ราย เป็น 868* ราย ลดลง 283 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.58 แต่หากเปรียบเทียบข้อมูลของปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 และ พ.ศ. 2562 จะพบว่า การเกิดอุบัติเหตุยังคงมีเกิดขึ้นและมีจำนวนมากขึ้น ซึ่งยังคงมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน ดังแสดงได้จากตารางที่ 5 และรูปที่ 6 ซึ่งเมื่อใดก็ตามที่มีรถบรรทุกมาเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ จะพบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บรุนแรงเป็นจำนวนมาก เนื่องจากขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุก

ที่มักจะส่งเสริมให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีความรุนแรงที่สูงขึ้น ดังจะเห็นได้จากกรณีของเดือนกุมภาพันธ์ 2562 และเดือนมีนาคม 2562 เป็นอุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก เป็นต้น

ตารางที่ 5 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก และการเปรียบเทียบ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 – 2562

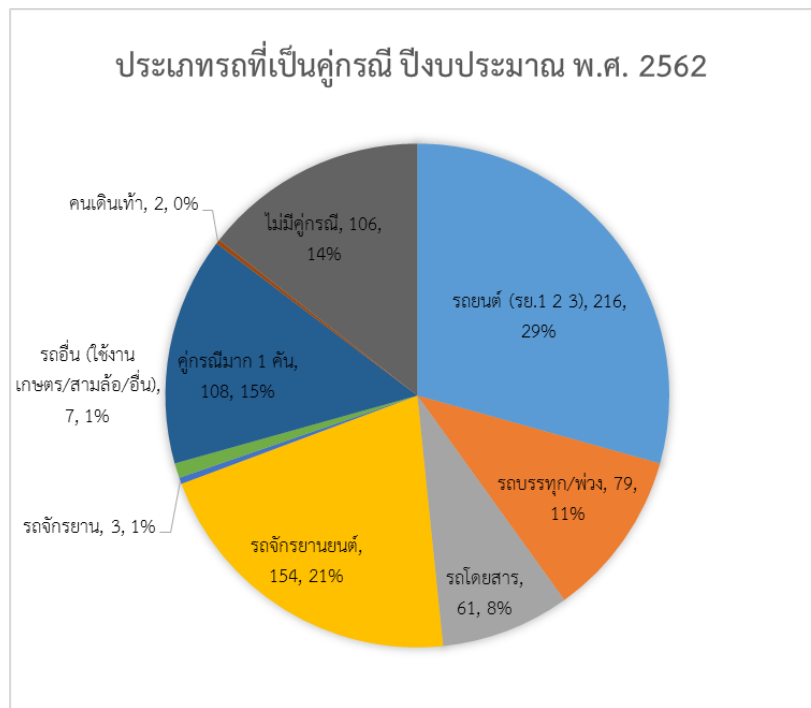
รายการ	2560	2561	2562	เปรียบเทียบ 2561/2562	เปรียบเทียบ 2560/2562
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	855	870	736	ลดลงร้อยละ 15.40	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.37
ผู้เสียชีวิต (ราย)	499	541	526	ลดลงร้อยละ 2.59	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.41
ผู้บาดเจ็บ (ราย)	1336	1151	868*	ลดลงร้อยละ 24.58	ลดลงร้อยละ 35.02

* ผู้บาดเจ็บในปีงบประมาณ 2562 หมายถึง ผู้บาดเจ็บที่ admit เข้าโรงพยาบาล



รูปที่ 6 ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 – 2562

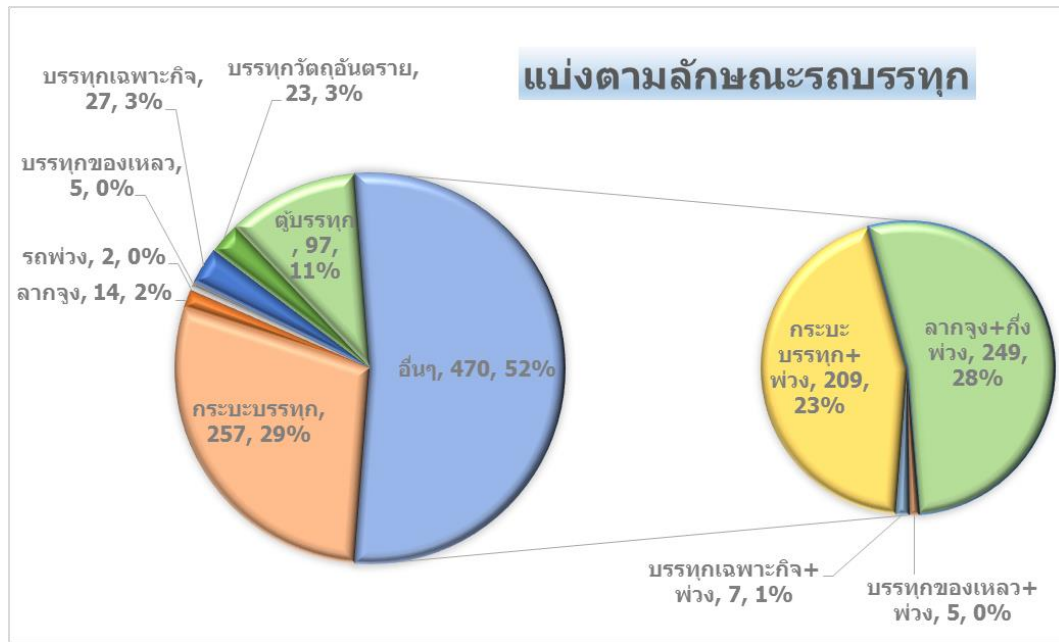
จากการรวบรวมรายงานการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 พบว่ารถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุชนกับรถบรรทุก อันดับที่ 1 คือรถยนต์ (รย.1 2 3) จำนวน 216 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 29 ของรถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุชนกับรถบรรทุกทั้งหมด รองลงมาคือรถจักรยานยนต์จำนวน 154 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 21 มีคู่กรณีมากกว่าหนึ่งคัน จำนวน 108 ครั้ง (ร้อยละ 15) ไม่มีคู่กรณีจำนวน 106 ครั้ง (ร้อยละ 14) รถบรรทุกจำนวน 79 ครั้ง (ร้อยละ 11) รถโดยสารจำนวน 61 ครั้ง (ร้อยละ 8) และคู่กรณีอื่นๆ ตามรูปที่ 7



รูปที่ 7 ประเภทรถที่เป็นคู่กรณีจากอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

ในการนี้จากรูปที่ 8 จากการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ลักษณะรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ จำแนกได้ดังนี้

(1) กระบะบรรทุก	จำนวน 257 คัน
(2) รถตู้บรรทุก	จำนวน 97 คัน
(3) รถลากจูง	จำนวน 14 คัน
(4) รถบรรทุกของเหลว	จำนวน 5 คัน
(5) รถบรรทุกเฉพาะกิจ	จำนวน 27 คัน
(6) รถบรรทุกวัตถุอันตราย	จำนวน 23 คัน
(7) รถพ่วง	จำนวน 2 คัน
(8) รถกระบะบรรทุกและรถกึ่งพ่วง	จำนวน 209 คัน
(9) รถลากจูงและรถกึ่งพ่วง	จำนวน 249 คัน
(10) รถบรรทุกของเหลวและรถกึ่งพ่วง	จำนวน 5 คัน
(11) รถบรรทุกเฉพาะกิจและรถกึ่งพ่วง	จำนวน 7 คัน



รูปที่ 8 ลักษณะรถบรรทุกสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

2. สรุปผลและข้อเสนอแนะ

2.1 สรุปผล

จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากรถบรรทุกในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 พบว่าการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุรถบรรทุกเป็นต้นเหตุสำคัญ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถ ได้แก่ การขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด การขับติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน การขับรถเร็ว การเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด การขับรถประมาท ตลอดจนการไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยของคู่กรณี เพื่อลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น โดยช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดมักจะอยู่ในช่วงเวลาเวลากลางคืนระหว่าง 16.01-08.00 น. มากกว่าในช่วงเวลากลางวัน 08.01-16.00 น. คิดเป็นร้อยละ 35.20 โดยเฉพาะช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือช่วงเวลา 04.01-08.00 น. อีกทั้งรถคู่กรณีส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ (รถเก๋ง รถตู้ รถปิคอัพ) รถจักรยานยนต์ มีคู่กรณีมากกว่าหนึ่งคัน และไม่มีคู่กรณี เรียงตามลำดับ ซึ่งหากพบว่าคู่กรณีเป็นรถจักรยานยนต์เมื่อใด มักจะมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเสมอ และเป็นที่น่าสังเกตเสมอว่ามักเป็นการชนท้ายรถบรรทุกที่จอดอยู่ไหล่ทาง ซึ่งอาจจอดเสียหรือจอดไหล่ทางเพื่อนอนพักก็ตาม หรือแม้แต่คู่กรณีเป็นรถยนต์ (รถเก๋ง รถตู้ รถปิคอัพ) ก็จะมีจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บรุนแรงเป็นจำนวนมากเช่นกัน เนื่องจากขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุก ที่มีจะส่งเสริมให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงที่สูงขึ้น ไม่ว่าจะคู่อหรือไม่มีคู่อกรณีก็ตาม

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

(3) ผู้ขับรถที่มีความเหนื่อยล้าในการขับรถทั้งในช่วงเวลากลางวันหรือกลางคืน ต้องเน้นย้ำการขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานมิให้เกินกว่าชั่วโมงทำงานเพื่อเป็นการป้องกันการหลับใน

(4) ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำจุดพักรถที่มีความเหมาะสม เพื่อให้ผู้ขับรถได้หยุดหรือจอดพักรถอย่างเพียงพอ ซึ่งเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการหลับในและการชนท้ายรถที่จอดบริเวณไหล่ทางอีกด้วย

(5) ควรให้มีการปรับลดอัตราความเร็วในการใช้รถให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจังอย่างต่อเนื่องจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(6) ควรรณรงค์ปลูกฝังวินัยจราจร จิตสำนึกความปลอดภัย โดยเริ่มตั้งแต่สถานศึกษา ซึ่งต้องอาศัยการให้ความรู้ ความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง โดยต้องใช้ระยะเวลานานในการปรับหรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจนไปสู่วัฒนธรรมแห่งความปลอดภัย

(7) ตรวจจับและกวดขันการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

(8) ควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการติดตั้งและมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์ป้องกันการชนท้ายของรถบรรทุก เพื่อเป็นการลดอันตรายที่เกิดขึ้น

(9) ศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์และพัฒนาหลักสูตรอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพื่อสร้างการรับรู้ความเสี่ยงของรถจักรยานยนต์ การตัดสินใจและการควบคุมรถจักรยานยนต์เมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน (Hazard Perception)

(10) ควรมีการพัฒนาหลักสูตรการขับขี่เชิงป้องกันสำหรับรถจักรยานยนต์โดยมีการจำลองสถานการณ์จริงจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นซ้ำๆ มาจัดทำเป็นการ์ตูน Animation ให้มีความน่าสนใจ หรือสื่ออื่นๆ สำหรับนำมาใช้เป็นหลักสูตรอบรมผู้ที่มาขอรับหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์

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

(12) ภาครัฐในระดับนโยบายควรส่งเสริม สนับสนุนมาตรการลดหย่อนภาษี ให้กับภาคเอกชนที่มีการสื่อสารด้านความปลอดภัยทางถนนในผลิตภัณฑ์อุปโภคบริโภคที่ใช้ในชีวิตประจำวัน เพื่อให้กระตุ้นเตือนเน้นย้ำให้ติดตาม ติดตาม แก่ผู้บริโภคอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ

(13) ควรเผยแพร่ประชาสัมพันธ์สื่อความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอในทุกรูปแบบ ทุกกลุ่มเป้าหมาย ทุกช่องทาง รวมถึงให้องค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง นำไปใช้เผยแพร่ รณรงค์ในโอกาสต่างๆ เช่น

- สถานศึกษาหรือองค์กรที่ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนเพื่อให้เกิดจิตสำนึกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

- โรงเรียนสอนขับรถภาคเอกชนที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก
 - หน่วยงานของรัฐที่ทำ MOU กับกรมการขนส่งทางบก
 - บุคลากรหรือหน่วยงานภาคเอกชนที่สนใจ
-