

รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ:
ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2560



2560



กลุ่มแผนงานความปลอดภัย
สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
ตุลาคม 2560



สารบัญ

	หน้า
1. ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ ของรถโดยสารสาธารณะ	1
1.1 รศต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	2
1.2 จำนวนรถโดยสารสาธารณะ แบ่งตามลักษณะรถ	3
1.3 รศคู่กรณีการเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ	5
1.4 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสาร	5
2. สถิติจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ	7
2.1 10 อันดับ จังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมากที่สุด	9
3. ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ	10
4. สรุปผล และแนวทาง/ข้อเสนอแนะ	11
4.1 สรุปผล	11
4.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ	13

รายงานอุบัติเหตุโดยสาธารณะ

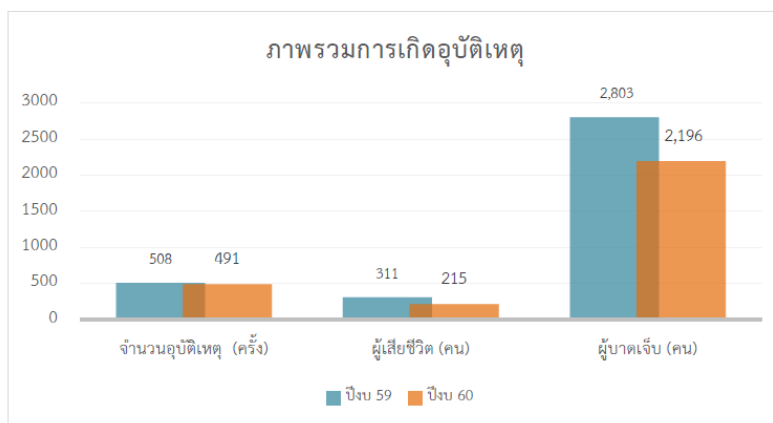
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560

ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2559 ถึง วันที่ 30 กันยายน 2560

รายงานอุบัติเหตุโดยสาธารณะ เป็นการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ได้รับการรายงานจากสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ โดยเป็นกรณีการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือที่ได้รับความสนใจจากสาธารณชนเป็นสำคัญ ซึ่งปีงบประมาณ พ.ศ.2560 ที่ผ่านมากลุ่มแผนงานความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ได้รวบรวมข้อมูลจากการรายงานอุบัติเหตุผ่านทางแอปพลิเคชัน Line หรือโปรแกรมระบบรายงานอุบัติเหตุ <http://apps.dlt.go.th/Accident/> รวมทั้งติดตามรายงานการเกิดอุบัติเหตุจากระบบรายงานสภาพการจราจรและบริหารจัดการอุบัติเหตุด้านการขนส่ง (Transport Report and Accident Management System - TRAMS) ของกระทรวงคมนาคม โดยสามารถสรุปอุบัติเหตุตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2559 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2560 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ ของรถโดยสารสาธารณะ

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 พบว่าการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวน 491 ครั้ง และในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 มีจำนวนอุบัติเหตุ 508 ครั้ง โดยลดลงจากเดิมคิดเป็นร้อยละ 3.35 ส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมีจำนวนลดลงเช่นเดียวกัน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 มีจำนวนผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ จำนวน 215 คน และ 2,196 ตามลำดับ จำนวนลดลงจากเดิมคิดเป็นร้อยละ 30.87 และ 21.66 ตามลำดับ ดังรายละเอียดแสดงในรูปที่ 1 และตารางที่ 1



รูปที่ 1 : ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 1 : แสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ

รายการ	ปีงบประมาณ 59	ปีงบประมาณ 60	เปรียบเทียบ 2559/2560
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	508	491	-3.35
ผู้เสียชีวิต (คน)	311	215	-30.87
ผู้บาดเจ็บ (คน)	2,803	2,196	-21.66
รวม (คน)	3,114	2,411	-22.575



ตารางที่ 2 : เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 และ 2560

เดือน	จำนวนอุบัติเหตุ			จำนวนผู้เสียชีวิต			จำนวนผู้บาดเจ็บ		
	งปม. 59	งปม. 60	เปรียบเทียบ	งปม. 59	งปม. 60	เปรียบเทียบ	งปม. 59	งปม. 60	เปรียบเทียบ
ต.ค.	36	45	7.09	21	18	-6.75	255	344	9.10
พ.ย.	34	33	-6.69	23	31	7.40	238	168	-8.49
ธ.ค.	41	37	8.07	30	11	-9.65	204	256	7.28
ม.ค.	52	30	-10.24	18	23	5.79	300	102	-10.70
ก.พ.	45	37	-8.86	30	17	-9.65	285	130	-10.17
มี.ค.	38	40	7.48	63	25	-20.26	270	277	9.63
เม.ย.	53	64	10.43	25	29	8.04	274	260	-9.78
พ.ค.	30	42	5.91	16	8	-5.14	179	75	-6.39
มิ.ย.	52	44	-10.24	17	23	5.47	58	107	2.07
ก.ค.	44	49	8.66	17	9	-5.47	326	242	-11.63
ส.ค.	42	36	-8.27	22	9	-7.07	288	106	-10.27
ก.ย.	41	34	-8.07	29	12	-9.32	126	129	4.50
รวม	508	491	100	311	215	100	2,803	2,196	100

เมื่อเปรียบเทียบรายเดือนของภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2559 และพ.ศ. 2560 พบว่า จำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากที่สุดในเดือนเมษายน ทั้งสองปีงบประมาณ จำนวน 53 ครั้ง และ จำนวน 64 ครั้ง (เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.43) สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิต ในปีงปบฯ 2559 พบว่าเดือนมีนาคม มีจำนวนมากที่สุด 63 คน เมื่อเปรียบเทียบปีงปบฯ 2560 ลดลงเหลือจำนวน 25 คน (ลดลงร้อยละ 20.26) และปีงปบฯ 2560 พบว่าเดือนพฤศจิกายน มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด 31 คน รายละเอียดอื่นๆ ดังตารางที่ 2

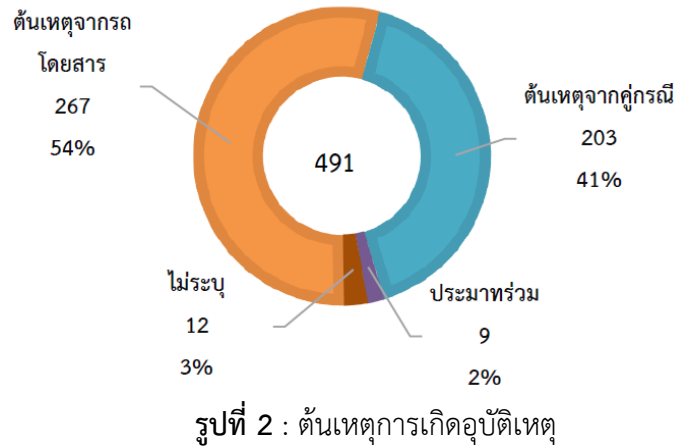
1.1 รดต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

ต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสันนิษฐานเบื้องต้นว่า ส่วนใหญ่เกิดจากรถโดยสารประจำทาง จำนวน 267 ครั้ง (ร้อยละ 57) และต้นเหตุจากคู่กรณี 203 ครั้ง (ร้อยละ 41) รวมถึงเกิดจากสาเหตุอื่น 12 ครั้ง (ร้อยละ 3) และประมาทร่วม จำนวน 9 ครั้ง (ร้อยละ 2) แสดงในรูปที่ 2 และตารางที่ 3

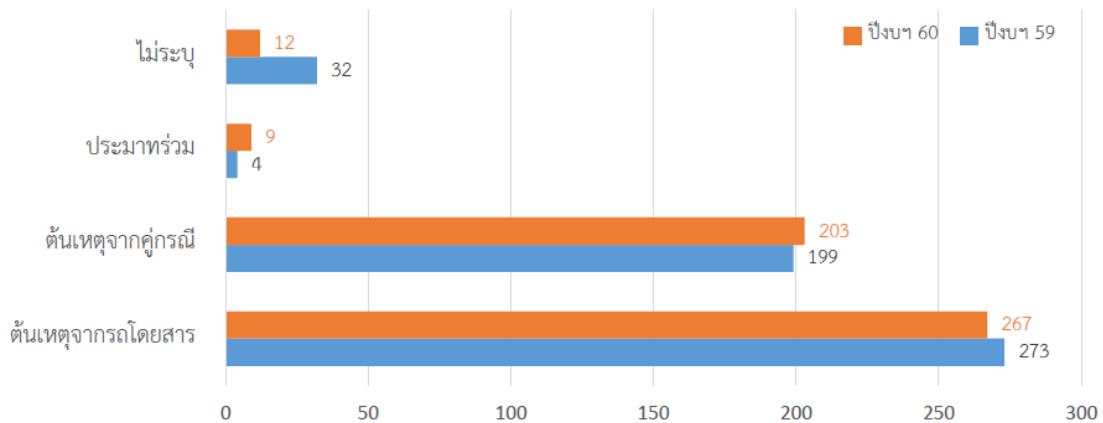


ตารางที่ 3 : ต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ.2560

ยอดสะสม 1 ต.ค. 59 - 30 ก.ย.60 (ปีงบประมาณ 60)	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)
	491	215	2,196
ต้นเหตุจากรถ โดยสาร	267	118	1904
ต้นเหตุจากคูกรณี	203	97	292
ประมาทร่วม	9	-	-
ไม่ระบุ	12	-	-



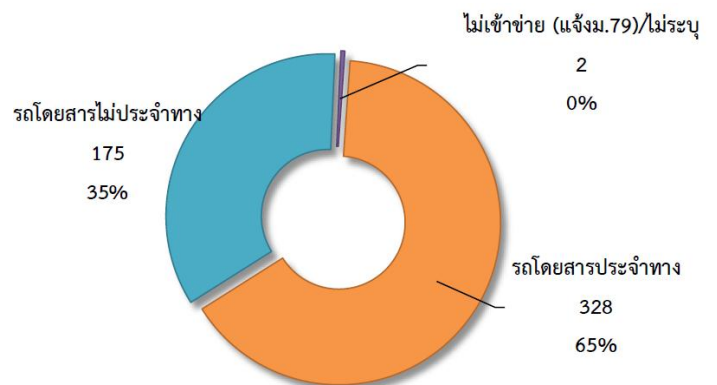
เมื่อเปรียบเทียบต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2559 และ 2560 พบว่ามีแนวโน้มใกล้เคียงกัน โดยอุบัติเหตุที่มีรถโดยสารเป็นต้นเหตุ มีจำนวน 273 ครั้ง และ 267 ครั้ง (ตามลำดับปีงบประมาณ 59 และ 60) รองลงมาต้นเหตุจากคูกรณี มีจำนวน 199 ครั้ง และ 203 ครั้ง ต้นเหตุจากการประมาทร่วมกัน จำนวน 4 ครั้ง และ 9 ครั้ง และต้นเหตุอื่นๆ อีกจำนวน 32 ครั้งและ 12 ครั้ง ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 : เปรียบเทียบต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559

1.2 จำนวนรถโดยสารสาธารณะ แบ่งตามลักษณะรถ

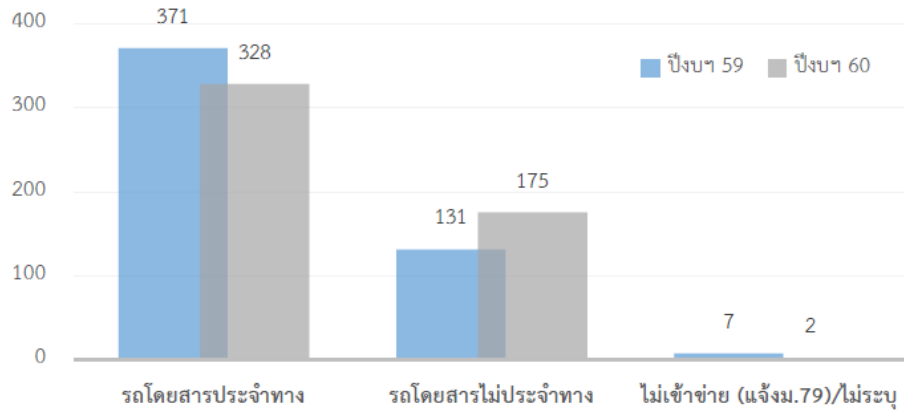
ในปีงบประมาณ พ.ศ.2560 จากการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 491 ครั้ง พบว่า รถโดยสารประจำทาง มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวนทั้งสิ้น 328 ครั้ง (ร้อยละ 65) ส่วนรถโดยสารไม่ประจำทาง มีการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 175 ครั้ง (ร้อยละ 35) นอกจากนี้ อุบัติเหตุที่เกิดจากการนำรถที่เลิกใช้ตามมาตรา 79 หรือไม่มีข้อมูลผู้ประกอบการมาใช้จนเกิดอุบัติเหตุ มีจำนวน 2 คัน



รูปที่ 4 : ลักษณะรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ

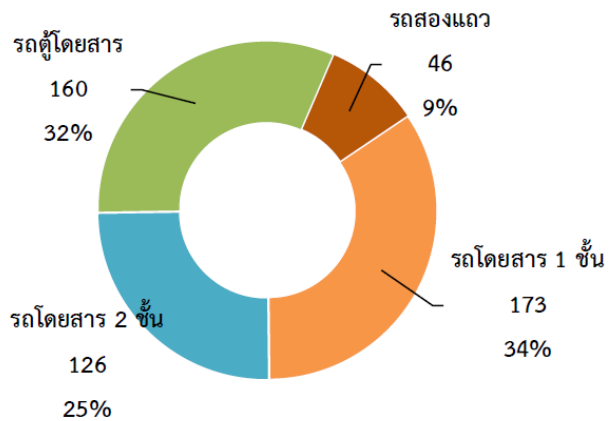


ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 มีแนวโน้มลักษณะรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ เช่นเดียวกัน แต่ปีงบประมาณ 2560 มีจำนวนที่ลดลงจากเดิมเล็กน้อย ดังแสดงในรูปที่ 5

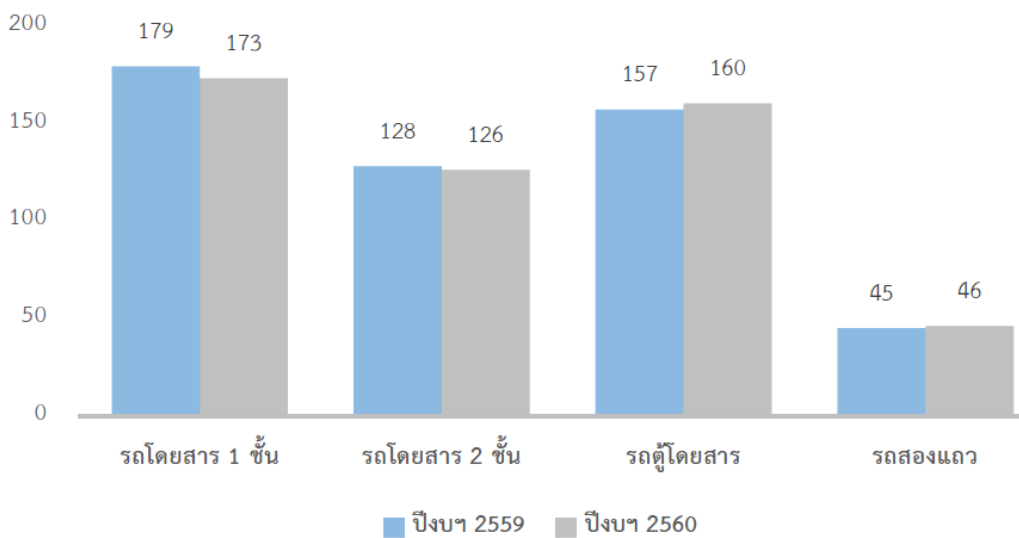


รูปที่ 5 : เปรียบเทียบลักษณะรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ ตามปีงบประมาณ

นอกจากนี้ เมื่อตรวจสอบลักษณะรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุตามมาตรฐานรถ พบว่า รถโดยสาร 1 ชั้น มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 173 คัน คิดเป็นร้อยละ 34 รองลงมา คือ รถตู้โดยสาร จำนวน 160 คัน (ร้อยละ 32) ถัดมาคือ รถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 126 คัน (ร้อยละ 25) อันดับสุดท้าย คือ รถสองแถว จำนวน 46 คัน (ร้อยละ 9) ดังแสดงในรูปที่ 6 เมื่อเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุตามมาตรฐานรถกับปีงบประมาณ 2559 พบว่ามีลักษณะใกล้เคียงกันเช่นกัน ดังแสดงรูปที่ 7



รูปที่ 6 : มาตรฐานรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ

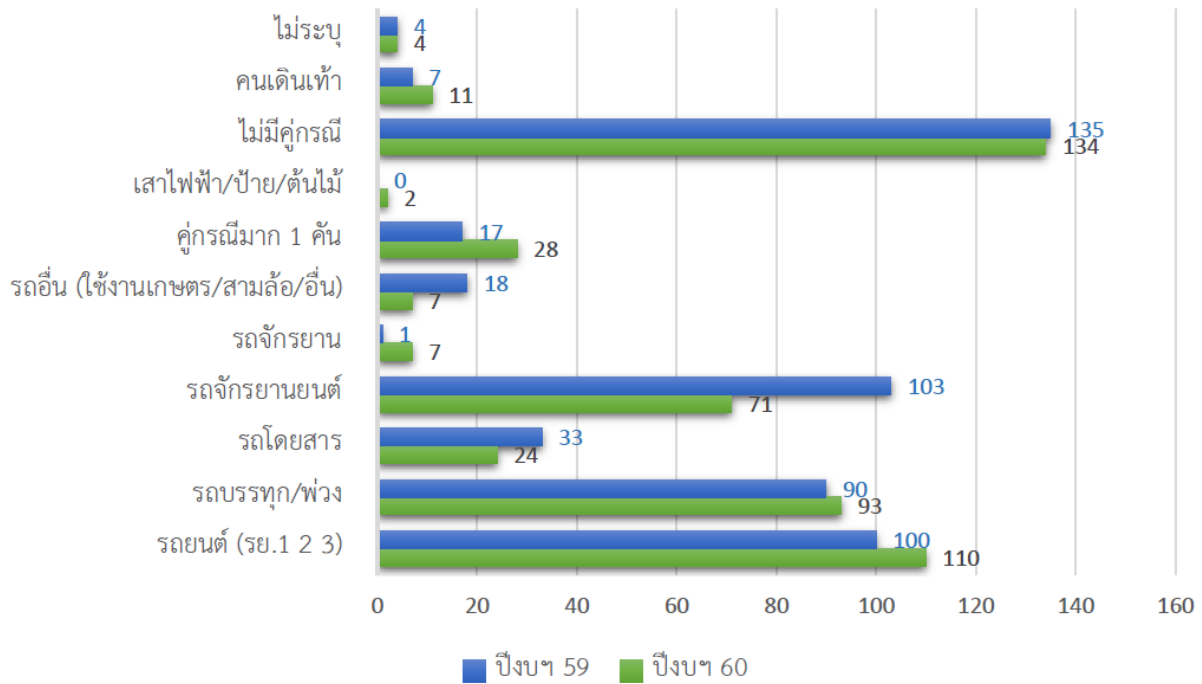


รูปที่ 7 : มาตรฐานรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ เปรียบเทียบตามปีงบประมาณ



1.3 รถคู่อุบัติเหตุเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ

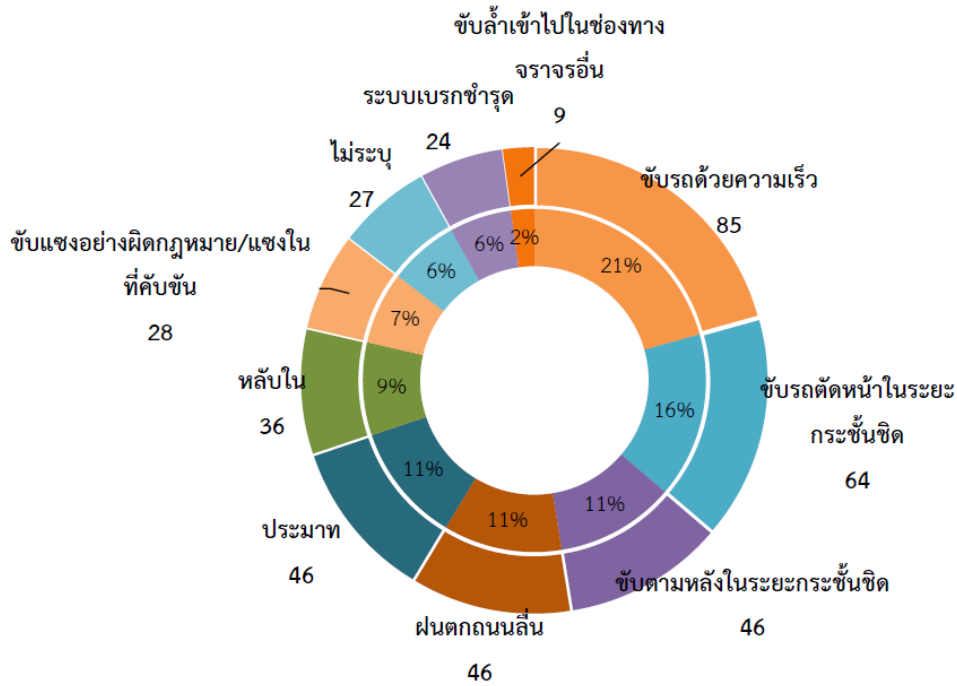
สำหรับรถคู่อุบัติเหตุที่เกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ในปีงบประมาณ 2559 และ 2560 มีจำนวนใกล้เคียงกัน โดยการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารเอง (ไม่มีคู่อุบัติเหตุ) มีจำนวนมากที่สุด คือ 135 ครั้ง และ 134 ครั้ง ตามลำดับ รองลงมา คือ คู่อุบัติเหตุที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล (รถเก๋ง รถตู้ และรถกระบะ) จำนวน 100 ครั้ง และ 110 ครั้ง ตามด้วยคู่อุบัติเหตุที่เป็นรถบรรทุก จำนวน 90 ครั้ง และ 93 ครั้ง นอกจากนี้ คู่อุบัติเหตุที่เป็นรถจักรยานยนต์ ในปีงบประมาณ 60 มีจำนวนลดลงจากปีงบประมาณ 59 จำนวน 71 ครั้ง รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 8



รูปที่ 8 : รถคู่อุบัติเหตุที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 และ 2560

1.4 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสาร

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอันดับสูงสุดที่สุด คือ สาเหตุมาจากการขับรถด้วยความเร็ว จำนวน 85 ครั้ง (ร้อยละ 21) รองลงมา ได้แก่ สาเหตุตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด จำนวน 64 ครั้ง (ร้อยละ 16) และสาเหตุตามหลังในระยะกระชั้นชิด สาเหตุฝนตกถนนลื่น ขับรถประมาท มีจำนวนเท่ากันหมด คือ จำนวน 46 ครั้ง (ร้อยละ 11) นอกจากนี้สาเหตุจากการหลับใน จำนวน 36 ครั้ง (ร้อยละ 9) สาเหตุขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย สาเหตุอื่นๆ สาเหตุระบบเบรกชำรุด และขับล้ำเข้าไปในช่องจราจรอื่น ดังแสดงในรูปที่ 9 และตารางที่ 4



รูปที่ 9 : 10 อันดับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4 : 10 อันดับ การเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวนครั้ง	ร้อยละ
ขับรถด้วยความเร็ว	85	21
ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	64	16
ขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด	46	11
ฝนตกถนนลื่น	46	11
ประมาท	46	11
หลับใน	36	9
ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	28	7
ไม่ระบุง	27	6
ระบบเบรกชำรุด	24	6
ขับล้ำเข้าไปในช่องทางจราจรอื่น	9	2

เมื่อเปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุกับปีงบประมาณ 2559 พบว่าอันดับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ สาเหตุอื่นๆ (ไม่ระบุ) จำนวน 79 ครั้ง รองลงมา คือ การขับรถด้วยความเร็ว ซึ่งปีงบประมาณ 2560 เป็นสาเหตุอันดับที่หนึ่ง นอกจากนี้ในปีงบประมาณ 2559 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ฝนตกถนนลื่น หลับใน การขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด ประมาท ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร เป็นสาเหตุที่เกิดบ่อยครั้งเช่นเดียวกับปีงบประมาณ 2560 รายละเอียดดังตารางที่ 5

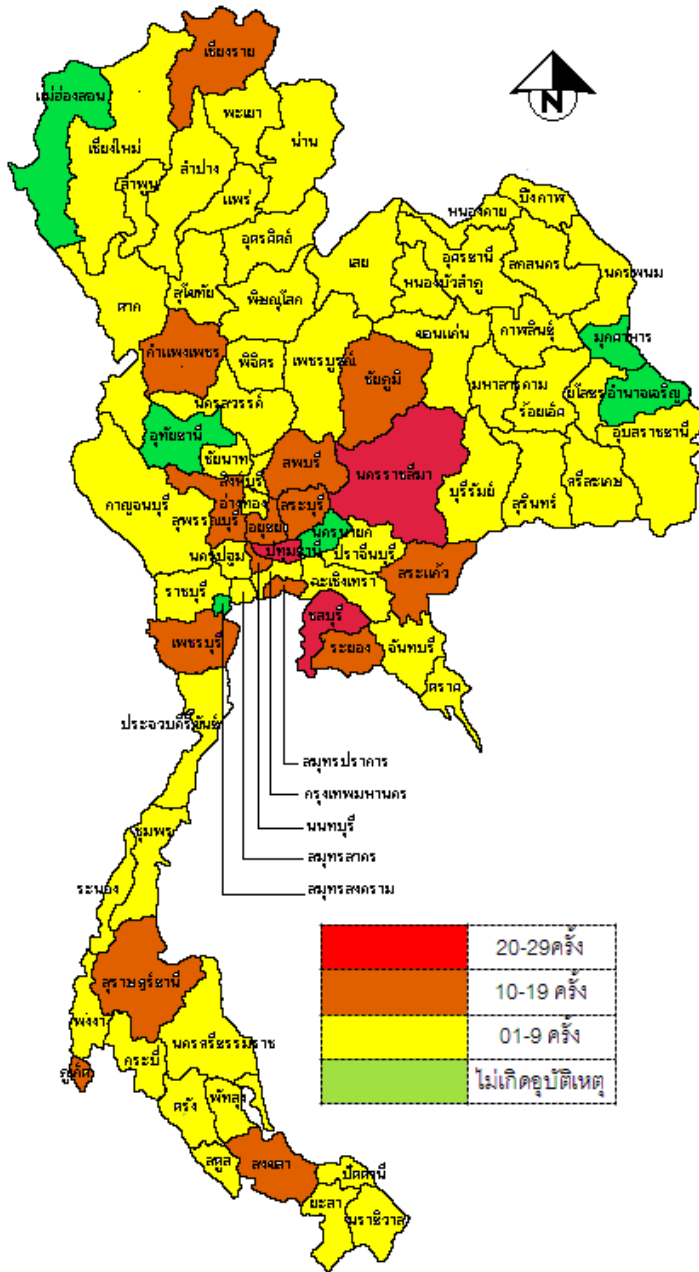


ตารางที่ 5 : เปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ 2559 และ 2560

ปีงบประมาณ 2559		ปีงบประมาณ 2560	
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)
ไม่ระบุ	79	ขับรถด้วยความเร็ว	85
ขับรถด้วยความเร็ว	73	ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	64
ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	72	ฝนตกถนนลื่น	46
ฝนตกถนนลื่น	55	ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	46
หลับใน	37	ประมาท	46
ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	30	หลับใน	36
ประมาท	24	ขับแข่งอย่างผิดกฎหมายฯ	28
ฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณจราจร	20	ไม่ระบุ	27
ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	15	ระบบเบรกชำรุด	24
ขับล้ำเข้าไปในช่องทางจราจรอื่น	12	ฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณจราจร	9

2. สถิติจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ

ในปีงบประมาณ พ.ศ.2560 มีการรายงานอุบัติเหตุดูโดยสาธารณชนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวนทั้งสิ้น 491 ครั้ง โดยจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ จังหวัดนครราชสีมา มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งสิ้น 28 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 5.70 รองลงมา ได้แก่ จังหวัดปทุมธานี มีจำนวนอุบัติเหตุ 22 ครั้ง (ร้อยละ 4.48) จังหวัดชลบุรี จำนวน 20 ครั้ง (ร้อยละ 4.07) จังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 18 ครั้ง (ร้อยละ 3.67) จังหวัดสระบุรี จำนวน 16 ครั้ง (ร้อยละ 3.26) และกรุงเทพมหานคร กำแพงเพชร ลพบุรี ซึ่งเกิดอุบัติเหตุจำนวนเท่ากัน คือ 15 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 3.05 และอันดับที่ 10 คือ จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 14 ครั้ง ร้อยละ 2.85 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6 และรูปที่ 10



รูปที่ 10 : แผนที่การเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวทั่วประเทศ

เมื่อเปรียบเทียบจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุดังกล่าวกับปีงบประมาณ พ.ศ.2559 กับปีงบประมาณ 2560 พบว่า จังหวัดนครราชสีมา เป็นจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุดังกล่าวมากที่สุดทั้งสองปี โดยในปีงบประมาณ 2559 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว 43 ครั้ง และจังหวัดที่มีการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวบ่อยครั้งรองลงมา ได้แก่ จังหวัดชลบุรี สุราษฎร์ธานี พระนครศรีอยุธยา



ตารางที่ 7 : เปรียบเทียบ 10 อันดับ จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2559 และ 2560

ปีงบประมาณ 2559		ปีงบประมาณ 2560	
จังหวัด	จำนวน (ครั้ง)	จังหวัด	จำนวน (ครั้ง)
นครราชสีมา	43	นครราชสีมา	28
ชลบุรี	32	ปทุมธานี	22
กรุงเทพมหานคร	25	ชลบุรี	20
สุราษฎร์ธานี	22	สุราษฎร์ธานี	18
พระนครศรีอยุธยา	17	พระนครศรีอยุธยา	17
สงขลา	14	สระบุรี	16
นครสวรรค์	12	กรุงเทพมหานคร	15
เพชรบุรี	12	กำแพงเพชร	15
สระบุรี	12	ลพบุรี	15
ชุมพร	11	เพชรบุรี	14

2.1 10 อันดับ จังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมากที่สุด

จำนวนผู้เสียชีวิตทั่วประเทศทั้งหมด 215 คน (ร้อยละ 9) และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวนทั้งหมด 2,196 คน (ร้อยละ 91) สำหรับจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ จังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวนผู้เสียชีวิต 19 คน รองลงมา คือ จังหวัดชลบุรี จำนวนผู้เสียชีวิต 18 คน จังหวัดสระแก้ว จำนวนผู้เสียชีวิต 12 คน และจังหวัดเชียงราย จำนวนผู้เสียชีวิต 11 คน ตามลำดับ นอกจากนี้จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุด คือ จังหวัดสระแก้ว จำนวน 138 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสงขลา จำนวน 100 คน ลพบุรี จำนวน 89 คน ปทุมธานี จำนวน 85 คน และปราจีนบุรี จำนวน 79 คน ดังแสดงในตารางที่ 8

ตารางที่ 8 : 10 อันดับ จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บสูงที่สุด

ผู้เสียชีวิต			ผู้บาดเจ็บ		
จังหวัด	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จังหวัด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.อุดรดิตถ์	19	19	1. สระแก้ว	138	16.14
2.ชลบุรี	18	18	2. สงขลา	100	11.70
3.สระแก้ว	12	12	3 ลพบุรี	89	10.41



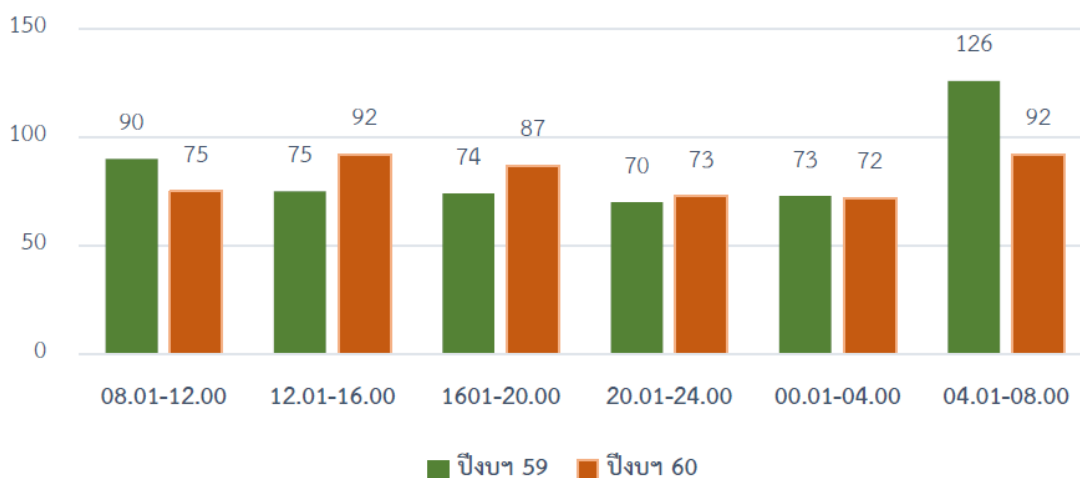
ผู้เสียชีวิต			ผู้บาดเจ็บ		
จังหวัด	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จังหวัด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4.เชียงราย	11	11	4.ปทุมธานี	85	9.94
5.ภูเก็ต	7	7	5.ปราจีนบุรี	79	9.24
6.ปทุมธานี	7	7	6.ภูเก็ต	77	9.01
7.นครราชสีมา	7	7	7.ชัยภูมิ	75	8.77
8.นครศรีธรรมราช	7	7	8.สุราษฎร์ธานี	74	8.65
9.สุรินทร์	6	6	9.สระบุรี	71	8.30
10.ปราจีนบุรี	6	6	10.นครราชสีมา	67	7.84
รวม	100	100	รวม	855	100

3. ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อเปรียบเทียบช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 และ 2560 พบว่า ในเวลากลางวัน ปีงบประมาณ 2559 จะมีการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลา 08.01-12.00 น. มากกว่าช่วง 12.00 – 16.00 น. แต่ในปีงบประมาณ 2560 จะสลับกัน โดยช่วง 12.00 – 16.00 น. จะมีจำนวนมากกว่า

ส่วนช่วงเวลากลางคืนตั้งแต่ 16.01 – 04.00 น. จะมีการเกิดอุบัติเหตุใกล้เคียงกัน เฉพาะในปีงบประมาณ 2559 ที่ช่วงเวลา 04.01 – 08.00 น. มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นสูงสุด จำนวน 126 ครั้ง แต่ในปีงบประมาณ ถัดมากลับพบว่า มีจำนวนลดลง เหลือจำนวน 92 ครั้ง

ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบทั้งสองปีงบประมาณ สามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทุกช่วงเวลามีจำนวนการเกิดที่ใกล้เคียงกัน



รูปที่ 11 : ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2559 และ 2560



ตารางที่ 9 : ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2559 และ 2560

ช่วงเวลา	ปีงบฯ 2559	ปีงบฯ 2560
	จำนวน (ครั้ง)	จำนวน (ครั้ง)
กลางวัน	165	167
08.01-12.00	90	75
12.01-16.00	75	92
กลางคืน	343	324
16.01-20.00	74	87
20.01-24.00	70	73
00.01-04.00	73	72
04.01-08.00	126	92
รวม	508	491

4. สรุปผล และแนวทาง/ข้อเสนอแนะ

4.1 สรุปผล

การเกิดอุบัติเหตุในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 มีสัดส่วนที่ลดลงร้อยละ 3.35 จากปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 รวมถึงจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ มีจำนวนที่ลดลงเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 30.87 และ 21.66 ตามลำดับ ส่วนเดือนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ เดือนเมษายน เนื่องจากมีเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งมีปริมาณรถใช้รถใช้ถนนมากกว่าเดือนอื่นๆ โดยปีงบประมาณที่ผ่านมา พบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 64 คน ซึ่งเพิ่มจากปีงบฯ 2559 เล็กน้อย

สำหรับรถต้นเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ เมื่อเปรียบเทียบทั้งสองปีงบประมาณ พบว่า ส่วนใหญ่รถโดยสารประจำทางเป็นต้นเหตุ รองลงมา คือ ต้นเหตุจากรถคู่กรณี และสาเหตุอื่นๆ ซึ่งมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุใกล้เคียงกัน นอกจากนี้ เมื่อตรวจสอบมาตรฐานรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า รถโดยสาร 1 ชั้น มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ รถตู้โดยสาร และรถโดยสาร 2 ชั้น

ส่วนรถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารฯ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุด้วยรถโดยสารฯ เป็นต้นเหตุเอง (ไม่มีคู่กรณี) มีจำนวนมากที่สุด รองลงมา คือ คู่กรณีที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล (รถเก๋ง รถตู้ และรถกระบะ) ตามด้วยคู่กรณีที่เป็นรถบรรทุก และรถจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่หากรถคู่กรณีเป็นรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารด้วยรถดังกล่าวจะเกิดการเสียชีวิตอยู่เสมอ



นอกจากนี้ สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุที่มีจำนวนมากที่สุด คือ การขับรถด้วยความเร็ว รองลงมา ได้แก่ ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ฝนตกถนนลื่น หลังใน การขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด ประมาท และฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร

เมื่อเปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุกับปีงบประมาณ 2559 พบว่าอันดับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ สาเหตุอื่นๆ (ไม่ระบุ) จำนวน 79 ครั้ง รองลงมา คือ การขับรถด้วยความเร็ว ซึ่งปีงบประมาณ 2560 เป็นสาเหตุอันดับที่หนึ่ง นอกจากนี้ในปีงบประมาณ 2559 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ฝนตกถนนลื่น หลังใน การขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด ประมาท ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร เป็นสาเหตุที่เกิดบ่อยครั้งเช่นเดียวกับปีงบประมาณ 2560 รายละเอียดดังตารางที่ 5

จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ จังหวัดนครราชสีมา รองลงมา ได้แก่ จังหวัดชลบุรี สุราษฎร์ธานี พระนครศรีอยุธยา และกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ จังหวัดอุดรธานี จำนวน 19 คน รองลงมา คือ จังหวัดชลบุรี จำนวน 18 คน จังหวัดสระแก้ว จำนวน 12 คน และจังหวัดเชียงราย จำนวน 11 คน ตามลำดับ นอกจากนี้จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุด คือ จังหวัดสระแก้ว จำนวน 138 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสงขลา จำนวน 100 คน ลพบุรี จำนวน 89 คน ปทุมธานี จำนวน 85 คน และปราจีนบุรี จำนวน 79 คน ตามลำดับ

สำหรับการเกิดอุบัติเหตุในปีงบประมาณ พ.ศ.2560 ที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ กรณีอุบัติเหตุ เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2560 เวลาประมาณ 13.45 น. เหตุเกิดบริเวณถนนสาย 344 (บ้านบึง-แก่ง) กิโลเมตร ที่ 26-27 ตำบลหนองอิรุณ อำเภอบ้านบึง รถตู้โดยสารประจำทาง หมายเลขทะเบียน 15-1352 กรุงเทพฯ มุ่งหน้าเข้ากรุงเทพฯ ได้บรรทุกผู้โดยสารมาเต็มคันรถ เมื่อถึงจุดเกิดเหตุสันนิษฐานว่าคนขับรถเกิดอาการหลับใน รถได้พุ่งชนรถกระบะส่วนบุคคล หมายเลขทะเบียน 1 ฒณ 2483 กรุงเทพฯ ทำให้เกิดเพลิงลุกไหม้อย่างรวดเร็ว เป็นผลทำให้มีผู้เสียชีวิต จำนวน 25 ราย บาดเจ็บ จำนวน 2 ราย (รถตู้มีผู้โดยสารทั้งหมด 14 คน เสียชีวิต 13 ราย บาดเจ็บ 1 ราย) (ส่วนรถกระบะ มีผู้โดยสารทั้งหมด 12 ราย เสียชีวิต 11 ราย บาดเจ็บ 1 ราย)

ซึ่งในปีงบประมาณที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบกได้มีนโยบายและมาตรการในการส่งเสริมรณรงค์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนหลายโครงการ อาทิ โครงการ “มั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS” เพิ่มมาตรการควบคุมกำกับรถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก ให้ดำเนินการติดตั้ง GPS เพื่อควบคุมความเร็วในการขับรถ หรือ นโยบายการปรับปรุงแก้ไขรถตู้โดยสารสาธารณะให้มีการปรับจำนวนเบาะที่นั่งให้มีความเหมาะสม และติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยภายในรถ โดยต้องดำเนินการปรับปรุงตามกำหนดระยะเวลาที่ต้องดำเนินการ นอกจากนี้ กิจกรรมรณรงค์วันหยุดต่อเนื่องหรือเทศกาลมีการตรวจความพร้อมของรถอย่างเข้มข้นมากยิ่งขึ้น โดยหลายโครงการหรือกิจกรรมได้มีการพัฒนาปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่จะตามมา



4.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ

ปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุทั้งจากการเก็บข้อมูลของหน่วยงานกรมการขนส่งทางบก หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง พบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็นสาเหตุจากการขับรถเร็ว หลับใน ตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด หรือตามหลังในระยะกระชั้นชิด เป็นต้น ซึ่งในการที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถให้มีความตระหนักรู้และมีจิตสำนึกในเรื่องการขับขี้อย่างปลอดภัย เป็นเรื่องที่ต้องใช้ระยะเวลา และการดำเนินการที่เกี่ยวข้องหลายภาคส่วน ซึ่งสามารถสรุปแนวทางที่จะพัฒนา และข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้

- จากโครงการประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี้อย่างปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกที่ผ่านมา ควรวางแผนดำเนินการพัฒนาต่อยอดโครงการดังกล่าว ให้เกิดความตระหนักรู้และสามารถสร้างจิตสำนึกในกลุ่มเป้าหมายที่มีวงกว้างมากขึ้น โดยควรดำเนินการบูรณาการร่วมกับภาครัฐ หรือเอกชน จากหน่วยงานภายนอก หรือมอบหมายให้หน่วยงานหรือบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญ ในการสร้างกิจกรรม สื่อประชาสัมพันธ์ หรือแคมเปญต่างๆ ที่สามารถสร้างผลกระทบ หรือความตระหนักรู้ในการรับรู้ จนเกิดเป็นค่านิยมหรือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ของผู้ขับรถ หรือผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างแท้จริง

- ในส่วนของผู้ประกอบการขนส่ง ควรส่งเสริมหรือสร้างความตระหนักถึงความพร้อมรถ/พร้อมคนก่อนใช้งาน และจัดให้มีสวัสดิการที่ดีให้กับพนักงานขับรถเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เกิดการเคารพกฎระเบียบในการขับรถ การจัดให้มีการอบรมพนักงานขับรถสาธารณะให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการขับขี่รถสาธารณะอย่างปลอดภัยอยู่เป็นประจำสม่ำเสมอ โดยหากผู้เข้ารับการอบรมผ่านการทดสอบจะมีประกาศนียบัตร หรือสิทธิพิเศษอื่นๆ เพื่อเสริมสร้างให้เกิดพนักงานขับรถสาธารณะที่ได้คุณภาพและมีประสิทธิภาพ

- ส่วนของกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความปลอดภัยในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ต้องดำเนินการให้มีการปรับปรุงกฎหมายให้สามารถปฏิบัติได้อย่างเคร่งครัด เพื่อควบคุมกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่ง พนักงานขับรถ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้ตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ เพื่อผลประโยชน์แก่ตนเองและคำนึงถึงประโยชน์ของสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญ

- ในช่วงเทศกาลหรือฤดูฝน ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดอุบัติเหตุมากกว่าช่วงปกติ จึงควรเน้นย้ำให้มีการประชาสัมพันธ์ในเรื่อง “การขับรถอย่างไรให้ปลอดภัยในช่วงฤดูฝน” ไปยังกลุ่มเป้าหมายที่เป็นพนักงานขับรถโดยสาร รถบรรทุก และผู้ประกอบการ ตลอดจนผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป

- นอกเหนือจากในเรื่องการสร้างความปลอดภัยเรื่องขับขี้อย่างปลอดภัยจากสื่อประชาสัมพันธ์หน่วยงานของรัฐควรที่จะดำเนินการจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน หรือส่งเสริมกิจกรรมในด้านอื่นๆ ที่เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งทางตรงและทางอ้อม อาทิ การสร้างจุดพักรถให้เพียงพอกับความต้องการในการขนส่งของพนักงานขับรถ เพื่อลดอุบัติเหตุจากการหลับในหรือการพักผ่อนไม่เพียงพอ และการขนถ่ายรถที่จอดบริเวณไหล่ทาง การพัฒนาหลักสูตรการขับขี่เชิงป้องกัน การพัฒนาหลักสูตรการสอบใบอนุญาตขับขี่รถให้ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับ การปลูกฝังวินัยจราจรให้กับเด็กและเยาวชน ตั้งแต่สถาบันครอบครัว สถาบันการศึกษา อย่างครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ