

รายงานฉบับสมบูรณ์

การศึกษาดูคุณภาพของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ยอดพล ธนาปริบูรณ์

กรกฎาคม 2548

กิตติกรรมประกาศ

ในการทำงานวิจัยใดๆ สิ่งสำคัญซึ่งเป็นหัวใจของงาน คือ ข้อมูลที่จะนำมาใช้ในการวิเคราะห์วิจัย นอกไปจากการได้รับการสนับสนุนงานไม่ว่าจะเป็นด้านวิชาการ งบประมาณ ก็เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้งานวิจัยสำเร็จและมีคุณค่าบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

การศึกษานี้คงจะไม่สำเร็จและไม่ปรากฏเป็นรูปเล่มอยู่ในขณะนี้ ถ้าปราศจากการสนับสนุนและความช่วยเหลือจากบุคคล คณะบุคคล และหน่วยงานต่างๆ ดังต่อไปนี้ ซึ่งผู้วิจัยขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

- ศ.นพ. ไพบูรณ์ สุริยะวงศ์ไพศาล ผู้ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของงานวิจัยนี้พร้อมทั้งให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ และคุณณัชชา ไตรโกมล เจ้าหน้าที่ของ ศ.นพ.ไพบูรณ์ ที่กรุณาอำนวยความสะดวกด้านการประสานงานต่างๆ ทำให้การศึกษานี้สามารถสำเร็จได้โดยปราศจากอุปสรรคใดๆ
- หน่วยงานต่างๆ ที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม และให้ความร่วมมือสนับสนุนด้านข้อมูล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานีและโรงพยาบาลต่างๆ ในสังกัด โรงพยาบาลพระปกเกล้า จังหวัดจันทบุรี กรมการขนส่งทางบก กองตำรวจทางหลวง และสถานีตำรวจอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
- ทีมงานของผู้วิจัยซึ่งประกอบด้วย คุณศาสตราวุฒิ พลบูรณ์ คุณปรเมศวร์ เหลือเทพ คุณวิชุดา ไคว์ธนพานิช คุณชัชวาล สิมะสกุล คุณณัฐพงศ์ บุญตอบ คุณสุพิศตรา คชาทอง และอีกหลายๆ ท่านที่ไม่สามารถเอ่ยนามได้ทั้งหมด ซึ่งได้ทุ่มเทกำลังกาย ความรู้และเสียสละเวลาส่วนตัวมาร่วมมือกันผลักดันให้การศึกษานี้สำเร็จได้ตามเป้าหมายและในเวลาที่กำหนด

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	i
สารบัญ	ii
สารบัญรูป	iv
สารบัญตาราง	vi
บทสรุปผู้บริหาร	vii
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมา	1
1.2 วัตถุประสงค์	1
บทที่ 2 การศึกษาแหล่งข้อมูล ความครอบคลุมและคุณภาพของแหล่งข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย	2
2.1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	3
2.2 กระทรวงสาธารณสุข (โรงพยาบาลและสาธารณสุขจังหวัด)	4
2.3 กรมทางหลวง	6
2.4 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	7
2.5 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	8
2.6 สรุป	9
บทที่ 3 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย	10
3.1 วิธีการวิจัย	10
3.2 ความครอบคลุมในการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (Road Accident Under-Reporting)	12
3.3 ดัชนีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน	15
3.4 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและ GDP	17
3.5 การประยุกต์ใช้ข้อมูลประชากรและจำนวนรถจดทะเบียน	18
3.6 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	21
3.7 ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	23
3.8 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับอุบัติเหตุ	25

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.9 อุบัติเหตุบนทางหลวง	27
3.10 อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล	30
3.11 ความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในช่วงเทศกาล	39
3.12 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	51
เอกสารอ้างอิง	53

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 3.1 ภาพรวมของแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาในระดับมหภาค	11
รูปที่ 3.2 การรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตของตำรวจเทียบกับโรงพยาบาล	13
รูปที่ 3.3 แนวโน้มของประชากร รถจดทะเบียน ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ ปี พ.ศ. 2537 – 2546	16
รูปที่ 3.4 แนวโน้มของ GDP การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ ปี พ.ศ. 2537 – 2546	16
รูปที่ 3.5 ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บต่อการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	17
รูปที่ 3.6 ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บต่อ GDP	18
รูปที่ 3.7 การเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคนและต่อรถจดทะเบียนหมื่นคัน	19
รูปที่ 3.8 แนวโน้มของอัตราการจดทะเบียนต่อประชากร ระหว่างปี พ.ศ. 2537 – 2546	20
รูปที่ 3.9 อัตราผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บต่อรถจดทะเบียนต่อประชากรระหว่างปี พ.ศ. 2537 – 2546	21
รูปที่ 3.10 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระหว่างปี พ.ศ. 2538 – 2547	22
รูปที่ 3.11 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามปัจจัย	23
รูปที่ 3.12 แนวโน้มของการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต่อจำนวนครั้งของอุบัติเหตุ และดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index)	24
รูปที่ 3.13 แนวโน้มของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามเพศระหว่าง พ.ศ. 2541 – 2545	26
รูปที่ 3.14 อัตราการเกิดอุบัติเหตุหรือจำนวนอุบัติเหตุต่อ 100 ล้านคัน-กิโลเมตร	28
รูปที่ 3.15 อัตราการเสียชีวิตหรือจำนวนผู้เสียชีวิตต่อ 100 ล้านคัน-กิโลเมตร	29
รูปที่ 3.16 ดัชนีความรุนแรง	30
รูปที่ 3.17 จำนวนผู้เสียชีวิตต่อวันระหว่างปี พ.ศ. 2544 – 2547	31
รูปที่ 3.18 แสดงแนวโน้มจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บช่วงเทศกาลปีใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2543 – 2548	31
รูปที่ 3.19 แสดงแนวโน้มจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี พ.ศ. 2543 – 2548	32
รูปที่ 3.20 แนวโน้มของผู้ประสบอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาจำแนกตามภูมิภาค ระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2547	34
รูปที่ 3.21 แนวโน้มของผู้ประสบอุบัติเหตุที่ดื่มและไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2547	35
รูปที่ 3.22 แนวโน้มประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2547	36
รูปที่ 3.23 แนวโน้มของผู้ประสบอุบัติเหตุที่ใช้เข็มขัดนิรภัยระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2547	38

สารบัญชารูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 3.24 แนวโน้มของผู้ประสบอุบัติเหตุที่สวมหมวกนิรภัยระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2547	39
รูปที่ 3.25 การเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2546 กับการเรียกตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547	41
รูปที่ 3.26 การเปรียบเทียบการเรียกตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กับจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดขึ้นจริงในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547	42
รูปที่ 3.27 การเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547 กับการเรียกตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548	43
รูปที่ 3.28 การเปรียบเทียบการเรียกตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กับจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดขึ้นจริงในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548	44
รูปที่ 3.29 การเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547 และปี 2548	45
รูปที่ 3.30 พื้นที่รับผิดชอบของกองตำรวจทางหลวง	46
รูปที่ 3.31 จำนวนยานพาหนะที่เรียกตรวจจำแนกตามกองกำกับการ	47
รูปที่ 3.32 จำนวนผู้เสียชีวิตจำแนกตามกองกำกับการ	47
รูปที่ 3.33 การเปรียบเทียบจำนวนยานพาหนะที่เรียกตรวจจริง กับจำนวนยานพาหนะที่ควรเรียกตรวจ	48
รูปที่ 3.34 จำนวนการเรียกตรวจของตำรวจทางหลวงเปรียบเทียบกับจำนวนผู้เสียชีวิต	49
รูปที่ 3.35 การเปรียบเทียบการเรียกตรวจของตำรวจทางหลวงในปัจจุบันกับที่เสนอแนะในอนาคต	50

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 3.1	ข้อมูล แหล่งข้อมูลในระดับมหภาค และช่วงเวลาที่ทำการศึกษา	10
ตารางที่ 3.2	สถิติผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	13
ตารางที่ 3.3	จำนวนข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุที่สามารถเชื่อมโยงกันได้	14
ตารางที่ 3.4	จำนวนประชากร จำนวนรถจดทะเบียน และรถจดทะเบียนต่อประชากร ระหว่างปี พ.ศ. 2537 – 2546	19
ตารางที่ 3.5	สถิติอุบัติเหตุตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2537 – 2546	24
ตารางที่ 3.6	ผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตจำแนกตามเพศชายและหญิง	25
ตารางที่ 3.7	ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ระหว่าง พ.ศ. 2541 – 2545	27
ตารางที่ 3.8	การจัดเรียงข้อมูลในการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล	33
ตารางที่ 3.9	ผู้ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามภูมิลำเนาระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2547	33
ตารางที่ 3.10	ผู้ประสบอุบัติเหตุที่ดื่มและไม่ดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2547	35
ตารางที่ 3.11	ผู้ประสบอุบัติเหตุที่ใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2547	37
ตารางที่ 3.12	ผู้ประสบอุบัติเหตุที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัยระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2547	38
ตารางที่ 3.13	ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์	40

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาวิเคราะห์คุณภาพข้อมูลอุบัติเหตุจราจรและศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุจราจร และความสัมพันธ์กับแนวโน้มการกระจายของปัจจัยเสี่ยงจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความสมบูรณ์ คุณภาพของข้อมูล และเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ สถานการณ์อุบัติเหตุจราจร และความสัมพันธ์กับแนวโน้มและการกระจายของปัจจัยเสี่ยงจากแหล่งข้อมูลที่มี เพื่อการวางยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาและเสนอแนะต่อการพัฒนาระบบข้อมูล โดยรายงานฉบับนี้ได้เสนอผลการวิเคราะห์การศึกษาคุณภาพของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรทางถนนในประเทศไทย

รายงานฉบับนี้เริ่มต้นด้วยการนำเสนอแหล่งข้อมูลอุบัติเหตุ ซึ่งได้ครอบคลุมหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน 5 แห่ง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กรมทางหลวง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้เสนอถึงคุณลักษณะของข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูลอุบัติเหตุของหน่วยงานเหล่านี้ หลังจากนั้นได้นำเสนอข้อมูลบางส่วนที่ได้จากหน่วยงานเหล่านี้ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานอื่นๆ เช่น สำนักงานสถิติแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงพลังงาน และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาทำการวิเคราะห์และสรุปสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ซึ่งผลการศึกษาคุณภาพข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

- ข้อมูลที่มีประโยชน์สูงสุดในการวิเคราะห์อุบัติเหตุในรายละเอียด คือ ข้อมูลดิบ ถึงแม้หน่วยงานหลักส่วนใหญ่จะมีการเก็บบันทึกข้อมูลดิบ ทั้งในรูปแบบของรายงานและสื่ออิเล็กทรอนิกส์ แต่ยังไม่มีการเผยแพร่ข้อมูลดิบ สิ่งที่เผยแพร่เป็นเพียงข้อมูลเชิงสถิติ และ/หรือ ข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้ว ทำให้ไม่สามารถนำไปพัฒนาใช้ในรายละเอียดอื่นๆ หรือการวิเคราะห์ในเชิงลึกได้ นอกจากนี้การเข้าถึงข้อมูลดิบของบางหน่วยงานยังพบอุปสรรคด้วยระเบียบและขั้นตอนต่างๆ ของหน่วยงาน ในอนาคตควรมีการพิจารณาถึงความเป็นไปได้ที่จะเผยแพร่ข้อมูลดิบบนสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก เช่น ในเว็บไซต์ ดังที่ได้ปฏิบัติกันในประเทศ นอกจากนี้ควรมีการพิจารณาที่จะพัฒนาระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกลางซึ่งสามารถนำมาใช้ร่วมกันได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของข้อมูล การเข้าถึง และการเผยแพร่ข้อมูล

- จากการที่ดัชนีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้แก่ จำนวนประชากรและจำนวนรถจดทะเบียนนั้นๆ ไม่สอดคล้องกับจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้เสนอดัชนีเพิ่มเติม คือ การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) มาเป็นทางเลือกในการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน อย่างไรก็ตาม จำนวนประชากรและจำนวนรถจดทะเบียนเป็นข้อมูลที่สืบค้นได้ง่าย และมีความเป็นสากล นิยมใช้กันทั่วโลก ดังนั้นรายงานฉบับนี้ได้เสนอการประยุกต์ใช้ดัชนีรถจดทะเบียนต่อประชากร ซึ่งเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศ
- จากการวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุโดยใช้ดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) แสดงให้เห็นว่า ในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา แม้ว่าจำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุจะมีแนวโน้มที่สูงขึ้นแต่ความเสี่ยงในการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง ปัจจัยหนึ่งอาจเป็นผลมาจากการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน
- เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนผู้เสียชีวิตและการถือครองใบอนุญาตขับขี่ ผลการวิเคราะห์ยืนยันได้ว่าเพศชายมีอัตราความเสี่ยงในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิงเกือบสองเท่า
- แม้ว่าบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑลจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงและมีแนวโน้มจะลดลงเมื่อพื้นที่อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ออกไป แต่ในทางตรงกันข้าม อัตราการเสียชีวิตในกรุงเทพฯ และปริมณฑลกลับมีอัตราน้อยที่สุดและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเมื่อพื้นที่อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ออกไป
- การศึกษานี้ได้เน้นความแตกต่างระหว่างอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลและช่วงเวลาปกติ โดยวิเคราะห์ปัจจัยหลัก 4 ประการ คือ ที่อยู่ปัจจุบัน การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประเภทการเดินทาง และการใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย
- นอกจากนี้ ยังวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างการเรียกตรวจยานพาหนะของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กับสถานการณ์อุบัติเหตุในช่วงเทศกาล ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การกำหนดยุทธศาสตร์และ/หรือมาตรการการตั้งด่านตรวจหรือจำนวนการเรียกตรวจของเจ้าหน้าที่ ควรพิจารณาถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุด้วย