



# วิจัยปริทัศน์

(Research Review Article)

ฉบับที่ 39 เดือนตุลาคม 2566

มาตรการการลดอุบัติเหตุทางถนน



กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร





## มาตรการการลดอุบัติเหตุทางถนน

บุษิตา ไททยานนท์\*

### บทคัดย่อ

ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุของความสูญเสียในหลายมิติ ประเทศชาติสูญเสียด้านเศรษฐกิจ ครอบครัวสูญเสียสมาชิกหรือมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ อันส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลตลอดจนการขาดผลผลิตจากการสูญเสียผู้เสียชีวิตหรือผู้พิการจากอุบัติเหตุ โดยเฉลี่ยค่าใช้จ่ายของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศคิดเป็นร้อยละ 3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เมื่อพิจารณาอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนพบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับหนึ่งของโลก จากข้อมูลทางสถิติผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) ปี 2565 ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 55.99 ซึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มาจากผู้มีฐานะรายได้น้อย รวมทั้งประชากรกลุ่มนี้บางส่วนมองว่าการจัดหาหมวกนิรภัยคุณภาพสูงได้มาตรฐานตามกฎหมายกำหนดกลายเป็นสิ่งฟุ่มเฟือย เนื่องจากมีราคาสูงกว่าหมวกนิรภัยคุณภาพต่ำกว่า รวมถึงปัญหาการคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่โดยการรับสินบนจากผู้ฝ่าฝืนกฎหมายการจราจรทางบกอันนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ และเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่เกิดขึ้นในผู้มีรายได้สูงที่มีกำลังในการใช้เงินเพื่อจ่ายค่าชดเชยหรือเพื่อไม่ให้มีการดำเนินคดีเกิดขึ้น นอกจากนี้ ประเด็นเรื่องสิทธิบนท้องถนนอันเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนที่ควรจะทำเทียมกันทุกคน หากสังเกตโครงสร้างพื้นฐานของระบบคมนาคมขนส่งจะเห็นได้ชัดเจนว่าประเทศไทยมีนโยบายส่วนใหญ่ที่เอื้ออำนวยต่อผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าคนเดินเท้าและผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ โดยการมีพื้นที่บริเวณทางเท้าที่แคบ จำนวนน้อย และสภาพไม่พร้อมใช้งาน มีช่องจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกต่อรถโดยสารสาธารณะน้อยและมักถูกใช้โดยพาหนะประเภทอื่นที่ไม่ได้ถูกกำหนดให้ใช้บริเวณดังกล่าว จะเห็นได้ว่าการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานของระบบคมนาคมขนส่งให้ความสำคัญกับผู้ขับขี่พาหนะส่วนบุคคลประเภทรถยนต์มากกว่า ซึ่งการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานได้ลดความสำคัญของผู้เดินเท้า ผู้ขับขี่รถจักรยาน ตลอดจนการขาดมาตรการต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางเท้าและการใช้รถโดยสารสาธารณะ ระบบการข้ามถนนของผู้เดินเท้าโดยทางม้าลาย ซึ่งยานพาหนะทุกชนิดต้องหยุดรอคนข้ามถนนเพื่อเป็นการให้สิทธิบนถนนคือคนเดินถนนเป็นหลัก ขณะที่ประเทศไทยเป็นการยากอย่างยิ่งที่ผู้ขับขี่จะหยุดรถให้คนเดินเท้าใช้ทางข้ามและบ่อยครั้งที่เกิดอุบัติเหตุตรงตำแหน่งทางม้าลายคนเดินเท้าจะต้องพยายามหาตำแหน่งที่มีสะพานลอยเพื่อใช้ในการข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น หากแต่โครงสร้างของสะพานลอยของไทยไม่ได้เอื้อต่อการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุเท่าใดนัก รัฐบาลไทยได้กำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติและเป็นนโยบายหลักที่ทุกภาคส่วนต้องร่วมกันขับเคลื่อนการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด เพื่อยกระดับคุณภาพบริการด้านสาธารณสุขและสุขภาพของประชาชน โดยมีศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.) เป็นหน่วยงานกลางในการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้านคน ถนน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกรอบยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนน 20 ปี มาเป็นกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และการกำหนดค่าเป้าหมายระดับพื้นที่ให้สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานของสากลและนโยบายหลักของประเทศ

\*วิทยากรชำนาญการ กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา สำนักวิชาการ



## บทนำ

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุดในโลก ความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนนต่อปีมีผู้เสียชีวิตมากกว่าหมื่นคน ซึ่งส่งผลให้เกิดการสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ปี 2561 องค์การอนามัยโลกได้รายงานผลความปลอดภัยทางถนนของโลกพบว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจำนวน 22,491 คน เป็นอันดับที่ 1 ของเอเชียและอันดับที่ 9 ของโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 32.7 คนต่อประชากร 1 แสนคน และส่วนมากเป็นวัยหนุ่มสาวในช่วงอายุระหว่าง 15-29 ปี โดยสัดส่วนการเสียชีวิตส่วนมากจะเป็นอุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 74.4 ปัจจุบันสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมีจำนวน 8,983 คน และบาดเจ็บ 495,108 คน ข้อมูล ณ วันที่ 13 สิงหาคม 2566 อุบัติเหตุทางถนนจึงถือเป็นปัญหาในระดับชาติ ซึ่งเป็นปัญหาที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ ดังจะเห็นได้จากการประชุม Global Ministerial Conference on Road Safety ครั้งที่ 3 ณ กรุงสตอกโฮล์ม ราชอาณาจักรสวีเดน เมื่อวันที่ 19-20 กุมภาพันธ์ 2563 สมเด็จพระราชาธิบดีคาร์ลที่ 16 กุสตาฟ (Carl XVI Gustaf) แห่งสวีเดน พระราชทานพระบรมราโชวาทในการประชุม โดยมีใจความสำคัญว่า “อุบัติเหตุทางถนนสามารถป้องกันได้ การเสียชีวิตจำนวนมากที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่ยอมรับไม่ได้ เป็นความรับผิดชอบร่วมของทุก ๆ คน และต้องช่วยกันสร้างโลกที่ปลอดภัยสำหรับคนรุ่นต่อไป” โดยมีรัฐมนตรีและผู้บริหารจาก 140 ประเทศเข้าร่วมการประชุมดังกล่าว ซึ่งจัดขึ้นเพื่อเป็นเวทีสำหรับการแลกเปลี่ยนความสำเร็จและบทเรียนจากการดำเนินงานระดับโลกว่าด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 และหารือทิศทางของแผนยุทธศาสตร์ในอนาคตด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลกพร้อมนี้ได้กำหนดให้มีการประชุมครั้งที่ 4 ในปี 2568 (The 4th Global Ministerial Conference on Road Safety) ณ เมืองมาราเกช ประเทศโมร็อกโก ระหว่างวันที่ 18-19 กุมภาพันธ์ 2568 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินความคืบหน้าในการดำเนินการตามแผนโลกปี 2564-2573 ของห้าปีแรก เพื่อเป็นการสนับสนุนวิสัยทัศน์ใหม่แห่งความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

ปัจจุบันรัฐบาลไทยได้กำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงาน และการดูแลผู้บาดเจ็บ โดยขอให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ร่วมกันดำเนินการมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างประเทศไทยให้เป็นเมืองปลอดภัย Safety Thailand โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นองค์กรหลักของรัฐบาลในการบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ร่วมกับหน่วยงานและองค์กรภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง กำหนดกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาล



ตารางที่ 1 สถิติผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ พ.ศ. 2562–2566

พ.ศ.	สถิติผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ			
	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	ทุพพลภาพ	รวม
2562	924,685	17,175	241	942,100
2563	1,014,495	15,757	192	1,030,444
2564	883,233	13,656	163	897,052
2565	926,925	14,965	177	942,067
2566	530,073	9,539	139	539,751

ข้อมูล ณ วันที่ 14 สิงหาคม 2566

**ที่มา:** รายงานสถิติผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ, โดย ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, (ThaiRSC). (2566). สืบค้นจาก <https://www.thairsc.com/>

แพทย์หญิงศิริรัตน์ สุวรรณฤทธิ์ ผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้เปิดเผยตัวเลขความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน โดยมูลค่าความสูญเสียทั้งหมด 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2560–2564) พบว่า การเสียชีวิตอยู่ที่ 511,515 ล้านบาท การบาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 144,957 ล้านบาท การบาดเจ็บรุนแรง (IPD) 158,669 ล้านบาท การบาดเจ็บทั้งหมด 303,627 ล้านบาท และผู้พิการ 306,156 ล้านบาท เฉพาะปี 2564 มูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตอยู่ที่ 90,135 ล้านบาท การบาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 26,580 ล้านบาท การบาดเจ็บรุนแรง (IPD) 29,071 ล้านบาท การบาดเจ็บทั้งหมด 55,652 ล้านบาท และผู้พิการ 56,093 ล้านบาท โดยระบุว่าทุกปีจะมีประเด็นการเสียชีวิตเป็นหลัก ตามมาด้วยการบาดเจ็บหรือพิการ แต่ประเด็นเศรษฐกิจเป็นหนึ่งในประเด็นที่เพิ่มเติมขึ้นมา เพราะนโยบายของประเทศมุ่งเน้นเรื่องเศรษฐกิจ ฉะนั้นจึงมีการนำมาเชื่อมโยงกัน เพื่อให้ให้เห็นภาพชัดเจนว่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นหนึ่งกรณีส่งผลกระทบต่อชีวิต ทรัพย์สิน และภาพรวมเศรษฐกิจประเทศด้วย ขณะเดียวกันความสูญเสียที่เกิดขึ้นนั้นนับเป็นการสูญเสียมูลค่าในการผลิตด้วย เนื่องจากบุคคลที่เสียชีวิต บาดเจ็บ หรือพิการ เป็นกำลังของประเทศชาติที่สามารถพัฒนาประเทศ และหาเลี้ยงครอบครัวได้อีกมูลค่ามหาศาล แต่เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะนำไปสู่ค่ารักษาพยาบาลทั้งฉุกเฉินและเรื้อรัง รวมถึงค่าดำเนินการต่าง ๆ เพื่อดำรงชีพ และความเสียหายด้านทรัพย์สิน รวมถึงความสามารถในการดำเนินชีวิตที่ต้องขาดหายไปจากการสร้างมูลค่าอย่างอื่นด้วย ทำให้กระทบทั้งระดับบุคคล ครอบครัว ท้องถิ่นไปจนถึงระดับประเทศ

**อุบัติเหตุทางถนน (Road Accidents)**

อุบัติเหตุทางถนนหรืออุบัติเหตุจราจร (Road Accidents) เป็นการวัดจากจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ไม่ว่าจะเกิดอุบัติเหตุในทันทีที่ตอนนั้นจนกระทั่งถึงภายในเวลา 30 วันหลังการเกิดอุบัติเหตุ แต่ไม่รวมการฆ่าตัวตายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยานยนต์บนท้องถนน ซึ่งยานยนต์ทางถนน คือ ยานพาหนะเพียงอย่างเดียวในการขับเคลื่อนเพื่อใช้ในการบรรทุกทุกคนหรือสินค้า หรือลากจูงบนถนน และยานพาหนะบนถนนที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสาร โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนหลัก ๆ มีดังนี้



1. เมาสุรา เป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากรถชนกัน อาจเป็นเพราะการขาดความรับผิดชอบหรือมาตรฐานการกวดขันของเจ้าหน้าที่ มักพบเห็นผู้ขับขี่ที่อยู่ในอาการเมาสุราไม่พร้อมที่จะขับรถออกมาขับรถบนถนนอยู่เสมอ แต่อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับส่วนใหญ่ผู้สูญเสียกลับเป็นผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนที่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเมาแล้วขับ
2. ขับรถเร็วเกินกำหนด ความคึกคะนองเป็นอีกหนึ่งสาเหตุโดยปัญหาการขับรถเร็วเกินกำหนดไม่ได้จำกัดอยู่ที่ผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่นเท่านั้น วัยผู้ใหญ่ที่ควรจะมีสติยังคงคิดกลับกลายเป็นคนก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถยนต์เสียเองส่วนใหญ่ เมื่อประมาทย่อมนำไปสู่อุบัติเหตุทางถนน
3. ตัดหน้ากระชั้นชิด หรือการขับรถตัดหน้าเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการทะเลาะวิวาทบนถนน บางคนขับรถตัดหน้า จนสุดท้ายเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน ซึ่งการขับรถอย่างไม่มีวินัยไม่ให้อภัยเมื่อเปลี่ยนเลนนั้น ถึงแม้ว่าอาจจะไม่ได้ตั้งใจจะตัดหน้าใคร แต่ทำให้คนที่โดนตัดหน้าถ้าไม่มีสติดีพอ ก็อาจจะเบรกกะทันหันจนถูกรถคันหลังชนท้ายได้
4. ทักษะไม่ดี สภาพภูมิอากาศในประเทศที่มีฝนตกเป็นส่วนใหญ่ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถยนต์ แม้ว่าจะเป็นเพราะธรรมชาติแต่ก็เป็นสาเหตุร่วมที่มาจากความประมาทของมนุษย์ด้วยกัน เพราะทราบอยู่แล้วว่าอาจมีโอกาสนฝนตกได้เสมอเมื่อขับรถออกไป และฝนทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ยากลำบาก แต่ผู้ขับขี่บางคนไม่ได้ดูแลสภาพรถพร้อมใช้งาน ยางปัดน้ำฝนอาจไม่เคยเปลี่ยนเมื่อไปเจอฝนทำให้ไม่ปลอดภัย มองไม่เห็นและเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ขึ้นได้
5. หลับใน การขับรถกลับบ้านจากการทำงานหนักจนร่างกายอ่อนเพลียจนเป็นสาเหตุให้ขับรถหลับในก็เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เมื่อสภาพร่างกายไม่พร้อมจึงไม่ควรขับรถ เพราะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้
6. ผ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กฎจราจรมีไว้เพื่อปกป้องผู้ขับขี่และผู้ร่วมทาง จึงควรตระหนักว่าจะไม่ได้โชคดีทุกครั้งเมื่อผู้ขับขี่ฝ่าไฟแดงไปได้ ควรเลิกนิสัยการเห็นไฟเหลืองแล้วเหยียบคันเร่งให้ผ่านไป เพราะสัญญาณไฟเหลืองคือการเตือนให้ชะลอความเร็ว
7. แข่งรถในที่คับขัน การแข่งเป็นส่วนหนึ่งในการใช้รถบนถนนที่ต้องอาศัยทักษะและการตัดสินใจที่เฉียบขาด ซึ่งการแข่งขันทางที่ดีที่สุด คือ แข่งเมื่อปลอดภัย
8. โทรศัพท์ขณะขับขี่ การขับรถนั้นสมาธิเป็นสิ่งสำคัญ แม้การใช้โทรศัพท์ในรถยนต์ปัจจุบันจะมีพัฒนาการไปไกล ทั้งที่เป็นหูฟังหรือบลูทูธเข้ามา แต่การพูดโทรศัพท์สามารถดึงสมาธิของผู้ขับขี่ออกจากถนนได้ง่าย จึงไม่ควรรับโทรศัพท์ขณะขับขี่แต่ถ้าจำเป็นก็ควรจอดก่อน เพราะเป็นวินัยที่ทุกคนควรจะต้องรับผิดชอบต่อเพื่อนร่วมทาง
9. บรรทุกเกินที่กฎหมายกำหนด การที่รถบรรทุกของสูงกว่าตัวรถ 2-3 เท่าอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย เนื่องการบรรทุกหนักนาน ๆ มีผลต่อสภาพรถเสื่อมลง และทำให้เกิดอุบัติเหตุรถยนต์ได้
10. มีสิ่งกีดขวางที่ไม่คาดคิดบนถนน ซึ่งอาจจะไม่ได้เป็นการขาดวินัยของผู้ขับขี่ แต่เป็นผู้อื่นที่ใช้ถนนร่วมกัน มีอุบัติเหตุมากมายเกิดขึ้นจากความประมาท หรือความเห็นแก่ตัวของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมที่มิได้ขับรถ เช่น การก่อสร้างริมถนนหรือการวางวัสดุอุปกรณ์ไว้บนถนนโดยไม่มีสัญญาณเตือน จนทำให้รถที่ขับผ่านมามองไม่เห็นขับเข้ามาชน



ตารางที่ 2 สาเหตุสูงสุดในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2561–2565

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2561 (ครั้ง)	2562 (ครั้ง)	2563 (ครั้ง)	2564 (ครั้ง)	2565 (ครั้ง)
ขับรถด้วยความเร็ว	49	36	11	7	5
ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	56	46	17	9	17
ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	49	43	17	7	20
หลับใน	40	44	26	4	4
ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	19	14	7	4	2
ไม่ชำนาญเส้นทาง	11	5	5	0	5
ขาดทักษะที่ถูกต้องในการขับรถ	8	4	0	1	0
ขับล้ำเข้าไปในช่องทางจราจรอื่น	8	8	1	1	2
ขับล้ำเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม	26	16	12	4	5
ฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณจราจร	8	4	4	3	6
เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	21	16	8	2	2
เมาสุรา	2	2	2	2	0
ใช้สารเสพติดออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท	1	0	0	0	0

ข้อมูล ณ วันที่ 6 กันยายน 2566

**ที่มา:** รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน, โดย กรมการขนส่งทางบก สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก. (2565). สืบค้นจาก [https://www.otp.go.th/uploads/tiny\\_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf](https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf)

อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นจำนวนมาก จากสถิติและสาเหตุของอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะสามารถแบ่งปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุได้เป็น 3 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มีมากที่สุด 3 ลำดับแรก ยังเป็นสาเหตุที่มาจากผู้ขับรถ ได้แก่ ขับรถด้วยความเร็ว ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด และขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ดังนั้น จึงควรติดตามกำกับผู้ประกอบการอย่างเข้มงวด กำหนดนโยบายและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการแต่ละรายจัดเตรียมบุคลากรที่ดูแลเรื่องการจัดการความปลอดภัย ด้านการขนส่ง เพื่อจัดทำแผนการบำรุงรักษารถและระบบความปลอดภัย ทั้งการตรวจสอบการเดินทางทุกเที่ยวตามกำหนดเวลา รวมถึงการตรวจสอบการใช้สารเสพติด ความชำนาญเส้นทางและจุดพักรถระหว่างทาง การยืนยันการตรวจสอบข้อมูลความเร็วรถด้วยระบบจีพีเอส (GPS) นอกจากนี้ หากพิจารณาถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่มาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) ระหว่างการขับขี่และความไม่พร้อมของยานพาหนะ เช่น การไม่มีเข็มขัดนิรภัยติดตั้งในทุกที่นั่ง โครงสร้างตัวรถไม่แข็งแรงหรือไม่ได้มาตรฐาน การติดตั้งเก้าอี้ไม่มีความแข็งแรงเพียงพอ เป็นต้น จึงพบข้อควรพัฒนาที่จะช่วยลดอุบัติเหตุและเสริมสร้างความปลอดภัยต่อไปได้



ด้วยเหตุดังกล่าว สามารถสรุปแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุเพื่อลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

1. พัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับรถ ปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมและการทดสอบ โดยเน้นย้ำหลักการเทคนิคการสังเกตและคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) ซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากสำหรับผู้ขับขี่รถในกลุ่มนี้ เพื่อที่จะสามารถคิด วิเคราะห์ถึงพฤติกรรมของผู้ใช้ทางร่วมกัน และเตรียมการให้เกิดความปลอดภัยทั้งต่อตนและผู้ใช้ทางร่วมกัน ทั้งนี้ รวมถึงการพัฒนาโรงเรียนสอนขับรถขนาดใหญ่เพื่อสร้างผู้ขับขี่ที่มีมาตรฐานเป็นมืออาชีพ

2. ควบคุม ติดตาม ตรวจสอบ และกวดขัน ให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบรถขนส่งและใช้มาตรการลงโทษขั้นสูงสุดในกรณีเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากความประมาทหรือละเลยไม่ควบคุมกำกับดูแลอย่างเข้มงวด รวมทั้งการนำประวัติการกระทำความผิดประกอบการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

3. เพิ่มประสิทธิภาพจุดตรวจรถ (Checking Point) ทั้งแบบถาวรและชั่วคราวอันจะเป็นการกระตุ้นให้มีการควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยของรถและอุปกรณ์ส่วนควบ และการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถตลอดระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ รวมถึงพัฒนาประสิทธิภาพระบบ GPS ในการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ ทั้งความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ ระยะเวลาในการขับรถ และมีการแจ้งเตือนผู้ขับขี่และผู้เกี่ยวข้องอย่างรวดเร็วในกรณีที่มีการฝ่าฝืน

4. ส่งเสริมให้มี Transport Safety Manager (TSM) อย่างครอบคลุมซึ่งเป็นบุคลากรเฉพาะด้านที่รับผิดชอบในการวางแผนและควบคุมกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่ง เพื่อกำหนดมาตรการขนส่งให้มีบทบาทในการกำกับควบคุม ดูแล บริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

5. นำระบบการตัดคะแนนใบขับขี่ (ระบบตัดแต้ม) มาใช้เพื่อควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับรถเพื่อเสริมสร้างพฤติกรรมขับขี่อย่างถูกต้อง มีวินัย ในกรณีที่ผู้ซึ่งถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

6. เพิ่มมาตรการสุ่มตรวจประเมิน (Audit) เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

7. การใช้ประโยชน์จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสาร ได้แก่ สถิติการบังคับใช้กฎหมาย สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับกรจตทะเบียนและภาษี สถิติการเกิดอุบัติเหตุประเภทตามมาตรฐาน หมวดการขนส่ง และผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบาย และมาตรการควบคุมดูแลให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนต่อไป

8. การพัฒนามาตรฐานรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย ได้แก่ การยึดที่นั่งและเข็มขัดนิรภัย ตรวจสอบสภาพอุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในตัวรถ ความพร้อมใช้งาน และจุดที่ติดตั้งให้สามารถเห็นได้ชัด เป็นต้น พร้อมกับมาตรการสนับสนุนให้มีการใช้รถโดยสารสาธารณะที่มีมาตรฐานสูงมาให้บริการประชาชน

9. ร่วมบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ทั้งภาครัฐและเอกชนให้มีส่วนร่วมในการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการใช้ถนน เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ในการดำเนินการตามแนวทางระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) บนพื้นฐานของการออกแบบที่คำนึงถึงข้อจำกัดของมนุษย์ (Humans



Errors) เพื่อลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ ลดความเป็นไปได้ของการชนและลดการเสียชีวิต บาดเจ็บรุนแรง ผ่านการออกแบบและสร้างโครงสร้างที่ช่วยลดถนนข้อจำกัดดังกล่าว

จะเห็นได้ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน คือ พฤติกรรมที่ไม่มีวินัยของผู้ขับขี่หรือ จงใจที่จะละเลยกฎต่าง ๆ เพื่อความสะดวกสบายของตนเอง ถึงแม้จะรู้ว่าอาจจะเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนขึ้นได้ แต่ยังคงละเลยกฎความปลอดภัย จึงเป็นผลพวงที่ทำให้ประเทศไทยยังเป็นประเทศที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ บนท้องถนนสูงที่สุดในโลก

### มาตรการจัดการความปลอดภัยทางถนน

การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้กำหนดประเด็นปัญหาสำคัญในการมุ่งเน้น ขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรม คือ การเมาแล้วขับ การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด และการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีลักษณะไม่ปลอดภัย โดยมีแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

#### 1. กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย

1.1 การพิจารณาพัฒนา ปรับปรุงระเบียบ กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้อง ให้สอดคล้องกับ สถานการณ์ปัญหาโดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับการเมาสุราแล้วขับ การควบคุมความเร็วในการขับขี่ การขอ ใบอนุญาตใบขับขี่รถในแต่ละประเภท การใช้อุปกรณ์นิรภัย และระเบียบกฎหมายเกี่ยวกับแอลกอฮอล์

1.2 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลความผิดคดีจราจร และการเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

1.3 เน้นย้ำให้มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง โดยเพิ่มความเข้มข้น ในกลุ่มเมาแล้วขับ การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยควบคู่กับ การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับระเบียบ กฎหมาย ข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความ ปลอดภัย

1.4 การสำรวจความต้องการ และจัดทาสตูดอุปกรณ์ในการตรวจจับและสนับสนุนการบังคับ ใช้กฎหมาย ให้มีความเพียงพอ และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัญหาในแต่ละพื้นที่

#### 2. การสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัย

2.1 ส่งเสริมการนำนโยบายประชารัฐ เป็นแนวทางในการสร้างความตระหนัก จิตสำนึกและ วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดในพื้นที่ เช่น การร่วมกันจัดทำกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทาง ถนน การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบเคาะประตูบ้าน การใช้ด่านครอบครัว หรือด่านชุมชน ให้ความรู้และ ป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยง การให้จิตอาสาหรืออาสาสมัครร่วมกันดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย ทางถนน เป็นต้น

2.2 การจัดทำแผนการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งใน ส่วนกลางและในพื้นที่อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยให้ความสำคัญกับการใช้สื่อที่หลากหลาย มีรูปแบบ ที่น่าสนใจ เพื่อเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายทุกกลุ่ม เน้นการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับ สื่อมวลชนในพื้นที่ และใช้สื่อท้องถิ่นในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน อย่างต่อเนื่อง



2.3 ผลักดันให้บรรจุเรื่องวินัยจราจร หรือความปลอดภัยทางถนน ไว้ในหลักสูตรการศึกษา หรือการจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรในทุกระดับชั้น รวมถึงส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชนให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เช่น การพัฒนาระบบรถรับ-ส่งนักเรียนทั้งโรงเรียนในเขตเมืองและชนบทให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่และมีความปลอดภัย การสนับสนุนให้มีการใช้อุปกรณ์นิรภัยของเด็กและเยาวชน เป็นต้น

2.4 ผลักดันให้ทุกหน่วยงานขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนให้บังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

### 3. การเฝ้าระวังและลดปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน

3.1 สสำรวจและปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานให้มีความปลอดภัย

3.2 พัฒนา ปรับปรุง ตรวจสอบ และกำกับดูแลถนนทุกเส้นทางทั้งในส่วนที่ก่อสร้างแล้ว และอยู่ระหว่างการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานและมีความปลอดภัย โดยต้องให้ความสำคัญกับการดำเนินการที่สร้างความปลอดภัยในการเดินทางในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย

3.3 พัฒนาปรับปรุงมาตรฐานของยานพาหนะให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และมีมาตรการในการกำกับ ควบคุมการใช้งานยานพาหนะทุกประเภทให้ถูกต้องตามกฎหมาย

3.4 ประเมิน ตรวจสอบ ผู้ขับขี่ยานพาหนะให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการขับรถแต่ละประเภท รวมถึงมีการทบทวน ปรับปรุง พัฒนาระบบการในการออกใบอนุญาตขับขี่รถแต่ละประเภทให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

3.5 สนับสนุนการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่ส่งเสริมความปลอดภัยของถนน ยานพาหนะ และการขับขี่มาประยุกต์ใช้เพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน

### 4. การบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน

4.1 การบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน ทั้งในภาพรวมของประเทศและระดับพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพ และเป็นเอกภาพอย่างต่อเนื่อง

4.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูล เครื่องมือ แนวทางในการจัดเก็บข้อมูล และรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนทั้งในภาพรวมของประเทศและระดับพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพและเป็นเอกภาพ

### 5. พัฒนาประสิทธิภาพองค์กรและกลไกการบริหารงานความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ

5.1 ผลักดันให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ และถอดบทเรียนผลการดำเนินงานที่ผ่านมา เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับสถานการณ์ พร้อมทั้งให้มีการติดตามผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนทุกระดับอย่างต่อเนื่อง

5.2 พัฒนากลไกการดำเนินงาน และจัดหาเครื่องมือในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงพัฒนาประสิทธิภาพในการสืบสวนหรือวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกกรณีการเกิดอุบัติเหตุใหญ่หรือ



อุบัติเหตุสำคัญ เพื่อสนับสนุนการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพ เกิดความต่อเนื่อง และบังเกิดผลเป็นรูปธรรม

5.3 สนับสนุนการสร้างองค์ความรู้และส่งเสริมให้มีการวิจัยเพื่อพัฒนาการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกมิติ รวมถึงแสวงหาโอกาสความร่วมมือใหม่ ๆ ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดความต่อเนื่อง

5.4 การปรับปรุง พัฒนากลไกการชดเชยเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดความเป็นธรรม

ทั้งนี้ เพื่อขับเคลื่อนให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรม และมีความต่อเนื่องตลอดทั้งปี จึงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการตามแนวทางขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีให้มีความชัดเจน เป็นรูปธรรม พร้อมทั้งให้มีรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ต่อคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีอย่างต่อเนื่อง

### การบังคับใช้กฎหมายในประเทศไทย

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการจราจรในประเทศไทย มีเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องหามาตรการกวดขันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร รักษากฎหมายให้ศักดิ์สิทธิ์ โดยการนำกฎหมายที่มีอยู่แล้วมาปฏิบัติให้เคร่งครัดยิ่งขึ้น ด้วยความซื่อตรงต่อหน้าที่ของตนเอง หากปล่อยปละละเลยให้มีการละเมิดกฎจราจรแล้ว อาจเกิดอุบัติเหตุและยังความเสียหายให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินได้ และทำให้การจราจรติดขัด จุดมุ่งหมายสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อเป็นการข่มขู่ ยับยั้งผู้ละเมิดหรือผู้มีแนวโน้มจะละเมิดกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ในขณะที่เดียวกันการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เหมาะสมนั้น มิใช่เพื่อทำให้ผู้ละเมิดได้เรียนรู้ที่จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดพฤติกรรมที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนในการใช้รถใช้ถนนโดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น วัตถุประสงค์ของการควบคุมการจราจรโดยทั่วไปแล้วเพื่อความปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อยของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนเพื่อให้การจราจรมีความคล่องตัวสามารถเคลื่อนไหวได้โดยไม่ติดขัด

กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับการทดสอบว่าผู้ขับขี่เมาสุราหรือไม่นั้น กระทำโดยการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ กำหนดให้ทำได้ 3 วิธี คือ 1) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจสอบหรือทดสอบโดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ 2) ตรวจวัดจากปัสสาวะ และ 3) ตรวจวัดจากเลือด โดยการตรวจวัดตามข้อ 2 และ 3 ให้ใช้กรณีที่ไม่สามารถทดสอบตามข้อ 1 ได้เท่านั้น โดยกำหนดให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ถือว่าเมาสุรา

- 1) กรณีตรวจวัดจากเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
- 2) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจหรือปัสสาวะให้เทียบปริมาณแอลกอฮอล์โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

2.1) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจใช้ค่าสัมประสิทธิ์แปลงค่าเท่ากับ 2000



2.2) กรณีตรวจวัดจากปัสสาวะใช้ค่าสัมประสิทธิ์แปลงค่าเท่ากับเศษ 1 ส่วน 1.3 หากเจ้าหน้าที่ตรวจพบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนดจะจับกุมและส่งฟ้องศาลภายใน 48 ชั่วโมง และต่อมาศาลจะตัดสินให้รับโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552 ตามดุลยพินิจของศาล

อย่างไรก็ดี พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ได้เริ่มประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2565 เป็นต้นมา ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนกฎหมายจราจรและอัตราโทษเป็นรูปแบบใหม่ ดังนี้

1. ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด อัตราโทษใหม่ ปรับไม่เกิน 4,000 บาท จากเดิมปรับไม่เกิน 1,000 บาท
2. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง อัตราโทษใหม่ ปรับไม่เกิน 4,000 บาท จากเดิมปรับไม่เกิน 1,000 บาท
3. ฝ่าฝืนเครื่องหมายทางม้าลาย ไม่หยุดให้คนข้าม อัตราโทษใหม่ ปรับไม่เกิน 4,000 บาท จากเดิมปรับไม่เกิน 1,000 บาท
4. ขับรถย้อนศร อัตราโทษใหม่ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท จากเดิมปรับไม่เกิน 500 บาท
5. ไม่สวมหมวกนิรภัย อัตราโทษใหม่ ปรับไม่เกิน 4,000 บาท จากเดิมปรับไม่เกิน 1,000 บาท
6. เมาแล้วขับ หากทำผิดเป็นครั้งแรก มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี และปรับตั้งแต่ 5,000–20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หากทำผิดซ้ำภายใน 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ทำผิดครั้งแรก มีโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี และปรับตั้งแต่ 50,000–100,000 บาท ซึ่งศาลจะลงโทษให้ทั้งจำและปรับอย่างไม่มีเงื่อนไข
7. ขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยต่อชีวิตและร่างกายผู้อื่น อัตราโทษใหม่ ปรับตั้งแต่ 5,000–20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ จากเดิมปรับตั้งแต่ 2,000–10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
8. แข่งรถบนถนนทางสาธารณะ หากรวมกลุ่มกันเพื่อแข่งรถในทางสาธารณะตั้งแต่ 5 คันขึ้นไป มีฐานความผิด “พยายามแข่งรถ” โดยต้องมีพฤติกรรมเหล่านี้ประกอบด้วย

- 1) นัดหมายกันล่วงหน้าเพื่อมาแข่งรถ
- 2) รถที่ใช้แข่งมีการดัดแปลงสภาพไม่ถูกต้องตามกฎหมาย
- 3) มีพฤติกรรมแสดงให้เห็นว่ากำลังแข่งรถ

หากมีโทษ 2 ใน 3 ของฐานความผิดที่กล่าวมา มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน และปรับตั้งแต่ 5,000–10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

สรุปได้ว่ากฎหมายจราจรและอัตราโทษที่ปรับใหม่นั้นมีความเข้มข้นและบังคับใช้อย่างจริงจังมากยิ่งขึ้น หากผู้ใช้ทางตระหนักรู้ถึงความอันตรายและทำตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ก็จะช่วยลดอุบัติเหตุในการขับขี่บนท้องถนนได้เป็นอย่างมาก

### แนวทางการลดอุบัติเหตุทางถนนของไทย

จากเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เป้าหมายที่ 3 สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี เป้าประสงค์ 3.6 ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก รัฐบาลจะต้องดำเนินการอย่างจริงจัง



ในทุกกระดับ ทั้งในระดับบุคคล ชุมชน ท้องถิ่น ภูมิภาค และประเทศ ผ่านการประชาสัมพันธ์องค์ความรู้การลดอุบัติเหตุทางถนนที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้และมีคุณภาพ

ประเด็นแรก เป็นประเด็นที่สำคัญอย่างยิ่งหากต้องการลดอุบัติเหตุทางถนนภาครัฐควรมีการออกแบบการขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐานของการใช้ระบบขนส่งทุกรูปแบบที่มีความปลอดภัยและเท่าเทียมกันมากยิ่งขึ้น มีการปรับโครงสร้างการคมนาคมของประเทศให้เอื้อต่อระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนเป็นหลัก เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมาให้ความสำคัญกับการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะและในระดับราคาที่ประชาชนเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง เมื่อระบบขนส่งมวลชนครอบคลุมในทุกพื้นที่และมีราคาที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ การใช้รถส่วนบุคคลก็จะลดลงตามลำดับ ทำให้มีจำนวนยานพาหนะบนท้องถนนลดน้อยลง เป็นการลดจำนวนการปะทะอันนำไปสู่การลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อีกทั้งสามารถลดความรุนแรงหากมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้จากการจำกัดความเร็วและช่องทางที่จัดสรรให้กับรถโดยสารสาธารณะที่เพียงพอและเหมาะสม รวมไปถึงการผสมผสานลักษณะด้านความปลอดภัยทางถนนและการเข้ากับการวางแผนการใช้ที่ดินและการวางแผนระบบขนส่งเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ โดยการออกแบบถนนให้เอื้อต่อกลุ่มผู้เปราะบางทางถนน อันเป็นกลุ่มประชาชนที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ให้มีพื้นที่และการเข้าถึงการให้บริการทางถนน เช่น การออกแบบพุดบาทสำหรับคนเดินเท้า หรือช่องทางสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยาน เป็นต้น ให้มีจำนวนมากขึ้นและมีพื้นที่ที่กว้างขึ้น

ประเด็นที่สอง ความเข้มงวดและความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง เพื่อสร้างนิสัยของผู้ขับขี่ ผู้โดยสารและผู้ใช้ถนน จนกลายเป็นวัฒนธรรมการขับขี่ยานยนต์บนท้องถนนของประชาชน ให้เป็นไปตามบัญญัติกฎหมายเป็นวัฒนธรรมของการใช้ถนนของคนไทย เพื่อเสริมสร้างการตระหนักรู้ในผลกระทบของการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ ไม่ว่าจะเป็นการตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ การตรวจจับวัดความเร็ว หรือด่านตรวจอื่น ๆ และภาครัฐควรมีการให้คำแนะนำ ข้อจำกัดต่าง ๆ กับประชาชนเกี่ยวกับเขตการขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในใจกลางเมืองโดยให้ความเท่าเทียมกันในการปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมายกับประชากรทั้งหมด โดยการบังคับใช้กฎหมายที่เที่ยงธรรมและตำรวจสามารถดำเนินหน้าที่ให้การดูแลคุ้มครองความเรียบร้อยและปลอดภัยบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้กฎหมายหลักเพื่อการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนปัจจุบันมีอยู่ 4 ฉบับ คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท

ประเด็นที่สาม ระบบการศึกษาไทยยังไม่มีทำให้ความรู้และการสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนให้กับนักเรียน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเท้า การใช้รถจักรยาน การใช้รถจักรยานยนต์ หรือพาหนะอื่น ๆ ที่สามารถทำได้ตั้งแต่วัยเด็ก เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้ถนนร่วมกันเกิดขึ้น และเป็นการปลูกฝังตั้งแต่ระดับปฐมวัยในหลักสูตรการศึกษาขั้นพื้นฐานเป็นการปูพื้นฐานและสร้างการตระหนักรู้ที่ถูกต้องให้กับเยาวชนผู้ซึ่งจะเติบโตเป็นผู้ใหญ่ในวันข้างหน้า และการให้การศึกษากลับมาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายอันเป็นกุญแจสำคัญ ตลอดจนการให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไปอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม



ประเด็นที่สี่ การวิจัยและการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมเกี่ยวกับการจราจรและการขับขียานยนต์ ตลอดจนการติดตามและประเมินผลของการปรับใช้นวัตกรรมนั้น ๆ อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการวิจัยเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน การออกแบบเส้นทางจราจร สัญลักษณ์หรืออุปกรณ์ทุกประเภทสำหรับการจราจรเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การออกแบบยานยนต์โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นและการลดแรงกระแทกจากการเกิดอุบัติเหตุ การออกแบบเทคโนโลยีการติดตามและเฝ้าระวังพฤติกรรมกรรมการขับขียานยนต์ของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะในตำแหน่งที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หากมีการเพิ่มการประยุกต์ใช้นวัตกรรมเหล่านี้และมีติดตามผลและประเมินผลอย่างต่อเนื่องจะสามารถช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### มาตรการการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นมีการบังคับใช้กฎหมายเมาไม่ขับ หรือ Road and Traffic Act โดยกฎหมายดังกล่าวเกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุที่สำคัญ 2 กรณี ได้แก่ กรณีแรก การชนโดยคนที่เมาแล้วขับ อุบัติเหตุเกิดขึ้นบนทางด่วนโทเม (Tomei) คนขับรถบรรทุก 12 ตัน ชนท้ายรถเก๋งที่มากันทั้งครอบครัว เกิดเพลิงลุกไหม้ ลูกสาววัย 1 และ 3 ขวบ ถูกไฟคลอกเสียชีวิต และอีกกรณีคนเมาแล้วขับรถขึ้นไปชนนักศึกษามหาวิทยาลัย 2 คนตายบนทางเท้า ทั้ง 2 เหตุการณ์จึงกลายเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ทำให้เกิดกฎหมายเมาไม่ขับขึ้นมา ในอดีตความผิดในลักษณะดังกล่าวนี้จะเป็นเรื่องของกฎหมายจราจร คือ ประมาททำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายซึ่งโทษจะเบา แต่เมื่อมีกฎหมายเมาไม่ขับ กรณีดังกล่าวจะเข้าข่ายการจงใจฆาตกรรมเป็นอาชญากรรมซึ่งโทษจะมีความรุนแรงกว่า นอกจากนี้ ยังมีกรณีศึกษาอีกกรณีที่เกี่ยวข้องว่ารุนแรงที่สุดในประเทศญี่ปุ่น โดยมีคนเมาแล้วขับรถไปชนรถของครอบครัวหนึ่งที่กำลังจะข้ามแม่น้ำ ทำให้รถตกน้ำและมีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ครอบครัวของผู้เสียชีวิตได้ยื่นเรื่องต่อรัฐสภาว่า ในอนาคตขอให้มีกฎหมายลงโทษผู้ขับขีรถที่เมาแล้วขับอย่างรุนแรง เพราะกรณีนี้สำหรับประเทศญี่ปุ่นเป็นเรื่องที่รุนแรงมาก

บทลงโทษตามกฎหมายเมาไม่ขับ หรือ Road and Traffic Act ก่อนปี ค.ศ. 2002 คนที่ต้องรับผิดชอบ คือ คนขับ โดยแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ เมา (DUI: Drive Under Influence of alcohol) เมาหนัก (DWI: Drive While Intoxicated) และชนแล้วหนี (Hit and Run) ซึ่งโทษค่อนข้างต่ำ คนขับประเภทที่เมาจะมีโทษจำคุก 3 เดือนหรือปรับไม่เกิน 50,000 เยน แต่มาในปี ค.ศ. 2002 โทษเพิ่มขึ้นเป็นจำคุก 1 ปีหรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน ต่อมาในปี ค.ศ. 2007 ได้มีการเพิ่มข้อพิจารณาขึ้นมา 2 เรื่อง คือ นอกจากคนขับแล้ว คนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเมาไม่ขับ เช่น ผู้จัดการหรือเจ้าของรถที่ให้คนเมายืมรถไปขับ คนขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในร้านอาหาร รวมทั้งผู้โดยสารที่นั่งไปกับคนขับรถ แม้จะไม่ได้เมาก็ถือว่าสมรู้ร่วมคิดด้วย ดังนั้นกฎหมายในปี ค.ศ.2007 จึงออกแบบมาให้มีรายละเอียดครอบคลุมมากขึ้น โดยการพิจารณากฎหมายเมาไม่ขับ จะมีหลักการลงโทษ 2 แบบ คือ หลักการแรก การกระทำผิดหรือการฝ่าฝืนที่เมาแล้วมีผลกระทบต่อรถขับ (Drunk Driving Offense) เนื่องจากคนขับแต่ละคนคองแข็งไม่เท่ากัน จึงให้อยู่ในดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ถ้าคนขับยังไม่เสียการทรงตัว การมองพร่ามัว หรือการพูดติดขัด ก็ไม่ลงโทษ ให้สามารถขับต่อไปได้ และหลักการที่สอง ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและได้รับการยอมรับทั่วโลกคือ การกระทำผิดหรือการฝ่าฝืนที่เป็นไปโดยตัวเอง (Per Se Offense) ไม่ขึ้นอยู่กับว่าคนขับแต่ละคนจะคองอ่อนหรือคองแข็ง โดยจะใช้การทดสอบจากปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด ซึ่งปัจจุบันจะยึดถือหลักการที่ 2 เป็นหลักเนื่องจากเป็นหลักการทางวิทยาศาสตร์และไม่มีผลโต้แย้งในชั้นศาล



อย่างไรก็ตาม การมีบทลงโทษสถานหนักของกฎหมายมาแล้วซ้ำกลับทำให้เกิดผลตรงกันข้าม ดังจะเห็นได้จากจำนวนการชนแล้วหนีเพิ่มขึ้นถึงเกือบ 2 เท่าในช่วงปี ค.ศ. 2000 ถึง 2010 เมื่อเทียบกับในช่วง ทศวรรษ 1990 รวมทั้งอัตราการจับกุมได้ก็ลดลงอย่างมาก เนื่องจากกฎหมายมีบทลงโทษกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ แล้วมีผู้เสียชีวิตต้องจำคุกนาน 15-20 ปี คนจึงเลือกที่จะไม่รับผิดชอบเพราะหวาดกลัว ต่อมาในปี ค.ศ. 2007 รัฐบาลญี่ปุ่นจึงแก้ไขกฎหมายให้มีความละเอียดขึ้น ด้วยแนวคิดใหม่เรื่องอาชญากรรมของการขับรถโดย ประมาท (the Crime of Negligent Driving) โดยให้มีการแบ่งบทลงโทษตามความรุนแรงของอุบัติเหตุ และกรณีความผิดจากการขับขี่โดยประมาทให้แก้กฎหมายเป็นจำคุกไม่เกิน 7 ปี แต่ค่าปรับจะแพงขึ้นเป็น 1 ล้านบาท การพิจารณาแยกความผิดนี้มีผลให้การชนแล้วหนีลดลง และอัตราการจับกุมได้ดีขึ้น นอกจากนี้จะมี บทลงโทษที่รุนแรงกับผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับ รัฐบาลญี่ปุ่นยังบังคับใช้นโยบายกับบุคคลหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับ การขับขี่ที่จะต้องมีความปลอดภัย เช่น เจ้าหน้าที่รัฐส่วนกลาง เจ้าหน้าที่ส่วนภูมิภาค เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือ ทหาร และคนขับรถบรรทุก โดยนโยบายจะถูกนำไปออกเป็นกฎระเบียบของบริษัท บุคคลเหล่านี้จะต้องถูกคาด โทษสูงกว่าบุคคลทั่วไป ถึงขนาดไล่ออก ทำทัณฑ์บน หรือตัดเงินเดือน มีกรณีหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจกลายเป็น ผู้กระทำความผิดเสียเอง แม้จะประสบอุบัติเหตุแค่ทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น แต่ถือว่าประพฤติดังกล่าวจึงต้อง ถูกไล่ออก ไม่เพียงเท่านั้นยังมีการดำเนินการทางวินัยกับผู้บังคับบัญชาสายตรงในลำดับเหนือขึ้นไปอีก 3 ชั้น รวมทั้งหัวหน้าสถานีตำรวจด้วย เพราะตำรวจเปรียบเหมือนกับซามูไร (Samurai) ถ้าเป็นสมัยอดีตบทลงโทษ คือ ต้องคว้านท้อง (Harakiri) สถานเดียว ทั้งนี้ ก็เพื่อสร้างความไว้วางใจให้กับประชาชน แต่ในบางกรณีที่ บทลงโทษมีความรุนแรงไม่สมเหตุผล จะมีการฟ้องร้องกันเพื่อขอให้ยกเลิกการดำเนินการของหน่วยงาน เนื่องจากบทลงโทษสูงเกินไปและใช้อำนาจมากเกินไป

จากการศึกษางานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษามาตรการการลดอุบัติเหตุทางถนนของ ประเทศญี่ปุ่น สามารถสรุปได้พอสังเขปดังนี้

ประเทศญี่ปุ่นได้พบปัญหาจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ในปี 1970 ซึ่งมีผู้เสียชีวิต 16,765 คนต่อปี แต่ในปัจจุบันกลับประสบผลสำเร็จในการดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อลดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน ซึ่งมีผู้เสียชีวิต จำนวน 3,532 คน ในปี 2018 ที่ผ่านมานั้น อันเป็นผลมาจากการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน การให้ความใส่ใจปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย กระบวนการอันนำมาซึ่งการได้ใบอนุญาตขับรถที่เข้มงวด การพัฒนา และส่งเสริมการฝึกอบรมวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย การพัฒนามาตรฐานยานยนต์ให้มีความปลอดภัยและ สอดคล้องกับพฤติกรรมการขับขี่ของมนุษย์ ซึ่งกระบวนการที่เห็นว่ามีผลสำคัญอย่างยิ่งภายใต้ความ รับผิดชอบกระทรวงคมนาคมที่ควรจะนำมาปรับใช้ลดอุบัติเหตุของประเทศไทย สามารถแบ่งเป็นประเด็นต่าง ๆ

1. ปรับปรุงกระบวนการในการออกใบอนุญาตขับรถทุกประเภทให้เข้มงวด โดยสมควรที่จะมีการ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมถึงกระบวนการสอบของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และการให้ความรู้ที่ ครอบคลุมทุกมิติด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อาทิ การขับรถสาธารณะ ผู้ขับขี่ต้องมีการทดสอบ สมรรถภาพในการขับขี่ (Driving Aptitude Test) เพื่อเป็นเครื่องมือให้ภาครัฐและผู้ประกอบการใช้ในการ ปรับปรุงพฤติกรรมผู้ขับขี่เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงการประเมินผล จากสถิติจำนวนผู้ได้รับใบอนุญาต ขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ใหม่ทั่วประเทศ แบ่งเป็นผ่านการอบรมและสอบจากโรงเรียนสอนขับรถคิดเป็น ร้อยละ 97 และการเข้าไปขอรับการทดสอบแบบสอบตรงกับหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตขับรถ คือ ตำรวจ จราจร โดยไม่ได้ผ่านการอบรมโรงเรียนสอนขับรถคิดเป็นเพียงแค่ร้อยละ 3 เท่านั้น สำหรับค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการ เรียนและฝึกหัดขับรถในประเทศญี่ปุ่นที่ราคาสูงนั้น ทำให้ระบบการอบรมมีคุณภาพและเกิดการพัฒนาลูกสุด



ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการนำหลักการนี้มาประยุกต์ใช้ในประเทศไทย หากให้มีการระดมทุนผ่านองค์กรสาธารณกุศล องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร เพื่อสร้างโรงเรียนสอนขับรถและกระบวนการที่มีคุณภาพมาสนับสนุนโรงเรียนสอนขับรถ จะทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการนี้ในราคาที่จับต้องได้ อันนำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

## 2. กฎหมายหลัก กฎระเบียบ และการลงโทษ ที่ใช้กับอุบัติเหตุจราจร

จากสถิติอุบัติเหตุในรอบ 10 ปีย้อนหลัง (Past Decade) ญี่ปุ่นได้นำมาวิเคราะห์กำหนดเป็นมาตรการในการป้องกัน แก้ไขอุบัติเหตุ ดังนี้

### 2.1 แก้กฎหมาย

### 2.2 พัฒนาระบบการรักษาพยาบาล และดูแลผู้บาดเจ็บ ณ ที่เกิดเหตุ

### 2.3 พัฒนากฎหมายให้มีระดับความปลอดภัยสูงขึ้น

ปัจจุบันแนวโน้มของผู้เสียชีวิตจะเกิดกับบุคคลอายุตั้งแต่ 65 ปีขึ้นไปมากขึ้น เนื่องจากญี่ปุ่นก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ (Aging society) เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งในกรณีเป็นผู้ขับขี่ หรือคนเดินเท้า สำนักงานตำรวจแห่งชาติญี่ปุ่นจึงให้ความสำคัญกับการศึกษาอบรมผู้ขับขี่ที่สูงอายุ ทั้งในด้านความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับสมรรถภาพร่างกายที่ลดลงตามอายุ รวมถึงให้มีการทดสอบเกี่ยวกับโรคมองเสื่อมก่อนด้วย หรือในบางจังหวัดให้ผู้สูงอายุใช้รถที่มีระบบ Braking Assistant เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุจากผู้สูงอายุ

3. ศูนย์ข้อมูลข่าวสารการจราจร (VICS) ของประเทศญี่ปุ่น เป็นหน่วยงานกลางที่เก็บข้อมูลจราจรบนถนน โดยมีการรวบรวมข้อมูลทั้งงานก่อสร้าง สภาพการจราจร และอุบัติเหตุ มาบริหารจัดการจราจร โดยศูนย์ข้อมูลดังกล่าวได้รับสิทธิในการได้รับข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยงาน และมีการเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชน และภาคเอกชนนำไปใช้ประโยชน์ผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์ และ Application เป็นต้น ติดตามเส้นทางและการใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์เป็นเวลา 1 สัปดาห์ หากใครทำได้ตามกติกาที่กลุ่มตั้งไว้ มีรางวัลให้และมีสัญลักษณ์พิเศษติดให้เพิ่มเป็นแรงจูงใจให้ปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

## งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ลัทธิ ศรีเดซ, ลัทธิชุนา พิมพันธ์ชัยบุลย์ และณิศาพิชญาภักดิ์ มีสมศักดิ์ (2564) ศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถจักรยานยนต์โดยการสูญเสียเกิดขึ้นกับประชากรที่เป็นกำลังสำคัญในอนาคต คือ กลุ่มวัยรุ่นและเยาวชน ปัจจัยหลักที่เป็นสาเหตุ ได้แก่ ปัจจัยด้านตัวบุคคล ด้านยานพาหนะ และด้านสภาพแวดล้อมโดยการนำแนวคิดการสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคของโรเจอร์ มาใช้ในการเสนอแนะและวิเคราะห์สถานการณ์การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และการสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดความคาดหวังประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย โดยมีแนวทางการดำเนินกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค (The Protection Motivation Theory) ดังนี้



1. การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ให้ชมคลิปที่มีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึงโอกาสเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้าและสมอง การเกิดความพิการและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อีกหนึ่งตัวอย่างการประยุกต์ใช้ คือ มีภาพตัวอย่างอุบัติเหตุที่ลำดับเรื่องราวการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย จนเป็นภาพอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในภาพสุดท้าย เพื่อเป็นแรงกระตุ้นเตือนเพื่อให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2. การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้เกิดการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การใช้ตัวแบบจริงเล่าประสบการณ์การบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า สมองและความพิการที่ยังหลงเหลือจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และให้อภิปรายกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็นถึงผลเสียของการได้รับผลกระทบจากความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และการแก้ไขปัญหา หรือการตีความอุปกรณ์ที่ต้องใช้หากมีความพิการเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เช่น วีลแชร์ ไม้ค้ำยัน แขนขาปลอม เป็นต้น

3. การสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดความคาดหวังประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย ให้ข้อมูลเน้นเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ คือ ปัจจัยด้านตัวบุคคล ในเรื่องประเมินสภาพร่างกายความพร้อมในการขับขี่ การฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัย การฝึกอบรมเพื่อสอบใบขับขี่อย่างมีคุณภาพ ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงการอบรมได้ง่าย ปลูกฝังให้เยาวชนและทุกกลุ่มอายุได้ตระหนักถึงโทษของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านยานพาหนะ อบรมวิธีการตรวจสอบรถจักรยานยนต์ให้มีสภาพการใช้งานตามปกติ การควบคุมความเร็วของรถจักรยานยนต์ การใช้อุปกรณ์ในการเฝ้าติดตาม เช่น การติดตั้งระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning System: GPS) ในรถจักรยานยนต์ กำหนดให้ผู้ประกอบการออกแบรรถจักรยานยนต์ให้มีความปลอดภัยมาจากโรงงานและมีมาตรการติดตามควบคุมร้านขายอะไหล่รถจักรยานยนต์ที่อาจจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ให้ข้อมูลเกี่ยวกับช่องทางการวิ่งของรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การระมัดระวังจุดเสี่ยงจุดอันตราย สร้างความตระหนักและให้เกิดความเข้าใจในป้ายสัญลักษณ์การเตือนระยะที่ต้องระมัดระวังเป็นพิเศษเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้

4. การสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย จัดกิจกรรมสุขศึกษาโดยให้วัยรุ่นและเยาวชนแบ่งกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็น วิเคราะห์หาพื้นที่จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้บ่อยและร่วมกันหาวิธีการแก้ไข เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ เสนอแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และนำเสนอในภาพรวมของกลุ่ม จัดตั้งกลุ่มแจกสติ๊กเกอร์สัญลักษณ์และติดตั้งแอปพลิเคชัน

การป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในวัยรุ่นและเยาวชนที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ได้ประสิทธิผล ต้องได้รับความร่วมมือทั้งในระดับบุคคล ครอบครัว ชุมชน องค์กรภาครัฐและเอกชนหลายภาคส่วนร่วมกัน จึงจะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตในวัยรุ่นและเยาวชนให้ลดลงได้ จากการศึกษาของวรวริษา ภูผิวแก้ว, วิศิษฐ์ ทองคำ และนันทวรรณ ทิพยเนตร (2564) เรื่อง อุบัติเหตุบนท้องถนน: การสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชน โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคม้าใช้ในการจัดทำโปรแกรม เพื่อพัฒนาพฤติกรรมของนักศึกษาให้รู้จักการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามได้รับโปรแกรมซัพซิปลดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การบรรยายด้วยสไลด์ สื่อวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การนำเสนอเหตุการณ์จริง การสาธิตและฝึกปฏิบัติซัพซิปลดภัย การวิเคราะห์จุดเสี่ยง และการอภิปรายกลุ่มเปรียบเทียบสองกลุ่มพบว่าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยกลุ่มทดลองมีความรู้และทักษะการปฏิบัติสูงกว่ากลุ่มควบคุม ซึ่งให้เห็นว่าโปรแกรมที่จัดขึ้นมีประสิทธิภาพเพียงพอ สามารถนำไปใช้เพื่อพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาในสถาบันอื่นได้ต่อไป

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญซึ่งกำลังเผชิญอยู่โดยมีแนวโน้มผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสูงขึ้น ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ผลเสียต่อสุขภาพ ชีวิต ทรัพย์สินและความสูญเสียทางงบประมาณและการลงทุนอย่างมหาศาล ซึ่งเป็นปัญหาที่สะสมมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนานจนกระทั่งปัจจุบันปัญหาดังกล่าวยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้น จากการศึกษาของดร.ณี ศรีมณีรัตน์ (2558) พบว่าการใช้มาตรการทางกฎหมายมีข้อดี คือ ประหยัดกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับเครื่องมืออื่นที่อาจต้องมีค่าใช้จ่าย อีกทั้งการใช้กฎระเบียบเป็นเครื่องมือไม่จำเป็นต้องมีข้อมูลมากนัก และสามารถปรับใช้ได้สะดวกและรวดเร็ว ซึ่งเหมาะสมกับสถานการณ์ฉุกเฉินในปัจจุบันที่มีการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นและมีความจำเป็นที่จะต้องรีบเร่งแก้ไขให้ทันท่วงที อันเนื่องมาจากตัวผู้ขับขี่เป็นหลัก ซึ่งระยะเวลาแก้ไขไม่เกิน 1 ปีนั้นจะต้องไม่มีความซับซ้อน และแผนระยะสั้นจะต้องสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับแผนระยะยาว และแผนระยะสั้นนั้นจะช่วยทำให้การบริหาร การปฏิบัติงานประจำวันเป็นไปด้วยความราบรื่นและเรียบร้อย

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก สร้างความสูญเสียแก่ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน ตลอดจนความสูญเสียทางสังคมและเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ จึงถือเป็นปัญหาสำคัญระดับชาติ ซึ่งมีสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนหลายปัจจัยด้วยกัน เช่น ความบกพร่องทางด้านร่างกาย จิตใจ และอารมณ์ของผู้ขับขี่ การขาดความรู้ความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับ การใช้งานพาหนะที่ชำรุดหรือเสื่อมสภาพ สภาพถนนชำรุด การขาดเครื่องมือวัสดุอุปกรณ์อำนวยความสะดวกทางถนนที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามจุดเสี่ยง ตลอดจนสภาพดินฟ้าอากาศและสภาพสิ่งแวดล้อมที่ไม่เอื้อต่อความปลอดภัยบนท้องถนน เป็นต้น ซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ ดังเจตนารมณ์ในปฏิญญาสตอกโฮล์ม พ.ศ. 2564-2573 และเป้าหมายระดับโลกในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้ร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งได้กำหนดแนวทางของการขับเคลื่อนการดำเนินงานดังกล่าวไว้ ดังนี้

1. พัฒนายุทธศาสตร์และแผนความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ โดยเฉพาะการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ให้สอดคล้องกับกรอบปฏิญญาสตอกโฮล์มและเป้าหมายโลกที่ครอบคลุมการแก้ไขปัญหาในทุกมิติ พร้อมผลักดันการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ที่สามารถแก้ไขปัญหาได้ตรงจุดและเป็นรูปธรรม
2. ยกระดับการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่การจัดเก็บและรายงานข้อมูล รวมถึงวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยเสี่ยงเพื่อนำมากำหนดเป็นแนวทางการลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาและบริบทในแต่ละพื้นที่ ตลอดจนสร้างการรับรู้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการสร้างความปลอดภัยทางถนน



3. เพิ่มประสิทธิภาพการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยอาศัยกลไกของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงขยายความร่วมมือกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายเพื่อบูรณาการทรัพยากรในการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมาย

4. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ทันต่อสถานการณ์และสภาพปัญหา พร้อมบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มข้น

5. สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่องในทุกกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน อาทิ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เด็กและเยาวชน รวมถึงส่งเสริมการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกรูปแบบ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และนำไปสู่การสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน

จากการศึกษามาตรการการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศญี่ปุ่นนั้นจะเห็นได้ว่ารัฐบาลไทยตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าวจึงได้กำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ และเป็นนโยบายหลักที่ทุกภาคส่วนต้องร่วมกันขับเคลื่อนการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด เพื่อยกระดับคุณภาพบริการด้านสาธารณสุขและสุขภาพของประชาชน โดยมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เป็นหน่วยงานกลางในการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้านคน ถนน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration) พ.ศ. 2564–2573 และเป้าหมายระดับโลก (Voluntary Global Road Safety Performance Targets) ให้สอดคล้องกับกรอบพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) รวมทั้งกรอบยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนน 20 ปี มาเป็นกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และการกำหนดค่าเป้าหมายระดับพื้นที่ให้สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานของสากลและนโยบายหลักของประเทศ ดังนั้น รัฐบาลควรสร้างทางจักรยานที่เชื่อมต่อกันเป็นอย่างดีมากยิ่งขึ้น เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยรถสองล้อแทนที่จะเป็นสี่ล้อ เป็นการลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งการเพิ่มเติมตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเพื่อเป็นแนวทางการทำงานเชิงรุกซึ่งเน้นที่การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้วยการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงจากสภาพถนนก่อนที่จะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น ประเทศเยอรมนีจะมีแผนงานที่ชัดเจนในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนบนถนนแต่ละสาย โดยเป็นงานที่เพิ่มเติมมาจากการตรวจสอบสภาพถนนตามปกติ ซึ่งจะมีการแก้ไขจุดเสี่ยง เช่น การนำสิ่งกีดขวางออกจากถนน การตัดต้นไม้กิ่งไม้ที่บังสัญญาณไฟจราจร การสร้างสะพานกลับรถ หรือการติดตั้งไม้กั้นทางรถไฟแบบอัตโนมัติ เป็นต้น ตลอดจนเข้มงวดและมีความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง เพื่อสร้างนิสัยผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้งาน เพื่อสร้างวินัยในการใช้ทางร่วมกัน ตลอดจนการสร้างความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนให้กับนักเรียนและเยาวชนไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเท้า การใช้รถจักรยาน การใช้รถจักรยานยนต์ หรือพาหนะอื่น ๆ ที่สามารถทำได้ตั้งแต่วัยเด็ก เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้ถนนร่วมกันเกิดขึ้น

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นกฎหมายเบื้องต้นที่ว่าด้วยการกำกับควบคุมการจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น มีบทบัญญัติจำนวนหนึ่งที่ไม่ได้มีผลในทางปฏิบัติจริง เช่น บทบัญญัติที่ว่าด้วยเวลา วิธีการ และสถานที่ที่ห้ามบริโภคหรือจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์



(มาตรา 27, 28, 30, และ 31) นอกจากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวมีแนวโน้มว่าจะไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมในการจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ในทางปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญแล้ว บทบัญญัติของกฎหมายเหล่านี้ยังไม่มีส่วนเสริมหรือเอื้อต่อการบังคับใช้กฎหมายที่ว่าด้วยการขับขี่ในขณะมีเมามาตามที่ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากช่วงเวลาและสถานที่ที่จำหน่ายหรือบริโภคเครื่องดื่มทั้งห้าห้ามในการจำหน่ายต่าง ๆ ที่บัญญัติในกฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องทางตรรกะในเชิงสาเหตุผลลัพธ์ที่จะทำให้ลดอุบัติเหตุการขับขี่ในขณะมีเมามา รวมทั้งอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ขณะมีเมามาของประชาชนได้เลย การที่ใช้กฎหมายหลายบทมาประกอบกันเพื่อลงโทษคดีมาแล้วเช่นนั้น ทำให้ตัวบทกฎหมายบางแม่บทขัดแย้งกันจึงทำให้มีช่องว่างแห่งกฎหมายและไม่สามารถนำมาปรับใช้ให้มีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ รวมทั้งกฎหมายอื่นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมประกอบกันในกรณีนี้คือ บทบัญญัติที่ว่าด้วยการกระทำความผิดและอัตราโทษของความผิดฐานอื่น ๆ ในกฎหมายจราจรทางบก กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะที่มีระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น นอกจากจะมีความผิดทางอาญาและมีอัตราโทษปรับและจำคุกแล้ว ยังมีอัตราโทษทางปกครองในการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวหรือถาวรอีกด้วย ดังนั้น หากผู้ที่กระทำความผิดในกรณีนี้ต้องโทษทางปกครองให้มีผลเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ด้วยแล้ว ย่อมไม่สามารถขี้นยานพาหนะได้อีก เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วหากยังฝ่าฝืนก็ย่อมมีโทษตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม แต่อย่างไรก็ตาม โทษที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. จราจรทางบกในกรณีที่ขี้นยานพาหนะโดยปราศจากใบอนุญาตขับขี่กลับมีอัตราโทษไม่สูง (พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 66 ผู้ใดขี้นรถโดยไม่แสดงใบอนุญาตขี้นรถ และสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถตามมาตรา 42 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท) เมื่อเทียบกับการกระทำความผิดในกรณีอื่นโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของการขับขี่ขณะมีเมามา ในแง่นี้เองผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ในขณะที่มีระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดจึงมีความเกรงกลัวต่อผลของการกระทำไม่มากนัก กรณีเช่นนี้จึงเป็นกรณีที่ตัวบทกฎหมายที่บัญญัติไม่มีความสอดคล้องกันในแง่ของอัตราโทษอันส่งผลในทางจิตวิทยาต่อผู้กระทำความผิดที่จะเกิดความเกรงกลัวและเคารพต่อกฎหมายน้อยกว่าที่ควรจะเป็น

กล่าวโดยสรุปได้ว่า รัฐบาลมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินการเพื่อยกความปลอดภัยทางถนนให้เป็นประเด็นที่ได้รับความสำคัญในลำดับต้นของการพัฒนาที่ยั่งยืน สร้างการมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วน อาทิ หน่วยงานการขนส่ง หน่วยงานตำรวจ หน่วยงานด้านสุขภาพ หน่วยงานด้านการศึกษา และการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะและของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การทำงานร่วมกันของหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อกำหนดเขตพื้นที่และเวลาจำกัดความเร็วใกล้สถานศึกษา เป็นต้น

### บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก, สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก. (2565). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน. สืบค้น 28 สิงหาคม 2566 จาก [https://www.otp.go.th/uploads/tiny\\_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf](https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf)
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2566). แผนขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี. สืบค้น 12 สิงหาคม 2566 จาก <http://roadsafety.disaster.go.th/site1/download-src.php?did=37054>



- กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการศึกษาทางด้านความปลอดภัยทางถนน ชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น.  
กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.
- กัญญารัตน์ นิมตระกูล. (2565). รถ ถนน การเดินทาง: ทำไมประเทศไทยจึงเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน  
มากที่สุดในโลก. สืบค้น 12 สิงหาคม 2566 จาก  
<https://www.sdgmove.com/2021/05/15/sdg-insights-road-safety-thailand/>
- เฉลิมพล ไหวทางกูร. (2563). อุบัติเหตุทางถนนของไทย ในมุมมองต่างประเทศ. สืบค้น 12 สิงหาคม 2566  
จาก <https://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/65057514>
- ดรุณี ศรีมณีรัตน์. (2558). แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกใน  
กรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม. (รัฐศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, คณะรัฐศาสตร์,  
การเมืองการปกครอง.
- ไทยพีบีเอส. (2565). “5 ปี 5 แสนล้าน” สธ.เปิดตัวเลขความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเสียชีวิตใน  
อุบัติเหตุทางถนน. สืบค้น 28 สิงหาคม 2566 จาก [https://www.thaipbs.or.th/news/  
content/322550](https://www.thaipbs.or.th/news/content/322550)
- ธีระ สิ้นเดชารักษ์ และคณะ. (2563). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการการศึกษาช่องว่างและแนวทางที่  
เหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายต่อการลดพฤติกรรมเมาแล้วขับบน  
ท้องถนน. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- “พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565” (2565). ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 139 ตอนที่ 28 ก,  
น. 5–22.
- ลัซพร ศรีเดช, ลัญชนา พิมพ์พันธ์ชัยบุลย์ และ ณิชาศิษญาภักดิ์ มีสมศักดิ์. (2564). อุบัติเหตุบนท้องถนน:  
การสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชน. สืบค้น 27  
สิงหาคม 2566. จาก [https://he01.tci-thaijo.org/index.php/nursingsiamjournal/article/  
download/250900/171791/962331](https://he01.tci-thaijo.org/index.php/nursingsiamjournal/article/download/250900/171791/962331)
- วรรณวิษา ภูผิวแก้ว, วิศิษฐ์ ทองคำ และ นันทวรรณ ทิพยเนตร. (2564). อุบัติเหตุบนท้องถนน: การสร้าง  
แรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชน. วารสารพยาบาลศาสตร์  
มหาวิทยาลัยสยาม, 22(43), 127–136.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC). (2566). การเปรียบเทียบ  
สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ข้อมูลสรุปสิ้นวัน ณ วันที่ 13 สิงหาคม 2566.  
สืบค้น 14 สิงหาคม 2566. จาก <https://www.thairsc.com/>
- ATOM Legal Professional Corporation. (2023). What is the legal limit for drunk driving in  
Japan, and what happens if I drive under the influence?. Retrived August, 12  
2023 from [https://englishlawyersjapan.com/what-is-the-legal-limit-for-drunk-driving-  
in-japan-and-what-happens-if-i-drive-under-the-influence/](https://englishlawyersjapan.com/what-is-the-legal-limit-for-drunk-driving-in-japan-and-what-happens-if-i-drive-under-the-influence/)



- Global Alliance of NGOs for Road Safety. (2023). **4th Global Ministerial Conference on Road Safety**. Retrived August, 12 2023 from <http://www.roadsafetyngos.org/news-events-orig/events/ministerial-meetings/>
- OECD. (2023). **Road accidents**. Retrived August, 12 2023 from <https://data.oecd.org/transport/road-accidents.htm>
- Shinji, N., Kota, K. & Masao, I. (2013) **Onset of a Declining Trend in Fatal Motor Vehicle Crashes Involving Drunk-driving in Japan**. Retrived August, 12 2023 from <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3700255/#lpo=14.5833>
- WHO. (2020). **Road traffic injuries**. Retrived August, 12 2023 from <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>