สถานการณ์ อุบัติเหตุ ทางถนน

กองป้องกันการบาดเจ็บ

DIVISION OF INJURY PREVENTION

https://ddc.moph.go.th/dip
www.facebook.com/thaiinjury

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน
(SDGs)

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

การเสียชีวิต.... จากอุบัติเหตุทางถนน

5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2559-2563)

จากข้อมูลบูรณาการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน
ของกระทรวงสาธารณสุข

ผู้เสียชีวิต

101,018
คน

เพศชาย

3.7
เท่าของ
เพศหญิง

กลุ่มอายุ

15 ปี - 19 ปี

เสียชีวิตสูงสุด **ร้อยละ 11.80**

เฉลี่ย
20,204
คน/ปี

เสียชีวิตจากจักรยานยนต์
สูงสุด
ร้อยละ **78.80**

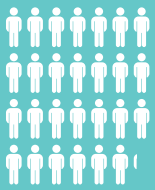
มูลค่าความสูญเสีย
ที่เกิดจากการเสียชีวิต
จากอุบัติเหตุ
536,966 ล้านบาท

ปี 2563

ผู้เสียชีวิต 17,831
คน

เฉลี่ย
49
คน / วัน

อัตราการตาย
27.20
ต่อประชากร
แสนคน



กลุ่มอายุ
20-24 ปี

เสียชีวิตสูงสุด **ร้อยละ 10.72**

เสียชีวิตจากจักรยานยนต์
สูงสุด
ร้อยละ **73.81**

เดือนธันวาคม
เสียชีวิตสูงสุด

1,844 คน

มูลค่าความสูญเสีย
ที่เกิดจากการเสียชีวิต
จากอุบัติเหต
94,781 ล้านบาท

การบาดเจ็บ.... จากอุบัติเหตุทางถนน

5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2559-2563)

จากข้อมูล 43 แฟ้ม ของกระทรวงสาธารณสุข

ผู้บาดเจ็บ

5,366,587 ราย

เฉลี่ย

1,073,317 ราย/ปี

หรือ

2,940 ราย/วัน

หรือ

123 คน/ชั่วโมง

บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD)
จำนวน **4,287,494** ราย

บาดเจ็บรุนแรง (IPD)
จำนวน **1,079,093** ราย

กลุ่มอายุ 15-19 ปี
บาดเจ็บสูงสุด ร้อยละ
17.91

บาดเจ็บจากจักรยานยนต์สูงสุด
สูงสุด ร้อยละ **63.96**

มูลค่าความสูญเสียเฉพาะการบาดเจ็บ
307,689 ล้านบาท

เฉลี่ย
61,537 ล้านบาท /ปี

ปี 2563

มีผู้บาดเจ็บ
1,010,090 ราย

บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD)
786,388 ราย

บาดเจ็บรุนแรง (IPD)
223,702 ราย

ที่มา 1. ข้อมูลคลังข้อมูลสุขภาพ Health Data Center (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.2559-2563 ข้อมูล ณ วันที่ 22 กันยายน 2564
2. มูลค่าความสูญเสียจำแนกตามระดับความรุนแรง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ปี 2550

การบาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) จากอุบัติเหตุทางถนน

5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2559-2563)

จากข้อมูล 43 แฟ้ม ของกระทรวงสาธารณสุข

ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD)

4,287,494

ราย

เฉลี่ย

857,499

ราย/ปี

มูลค่าความสูญเสีย

เฉพาะการบาดเจ็บเล็กน้อย

149,037

ล้านบาท

เฉลี่ย **29,807** ล้านบาท

ต่อปี

ปี 2563

ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD)

786,368

ราย

คิดเป็นอัตรา

1,202.04

ต่อประชากรแสนคน

ผู้บาดเจ็บลดลงจาก ปี 2559

คิดเป็นร้อยละ

10.84

อาจเนื่องมาจาก

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19

ที่มีมาตรการเรื่อง จำกัดการเดินทาง มาตรการ lockdown-curfew ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ งดการจัดกิจกรรมรวมกลุ่ม จึงส่งผลให้ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ที่มา 1. ข้อมูลคลังข้อมูลสุขภาพ Health Data Center (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.2559-2563 ข้อมูล ณ วันที่ 22 กันยายน 2564
2. มูลค่าความสูญเสียจำแนกตามระดับความรุนแรง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ปี 2550

การบาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) จากอุบัติเหตุทางถนน

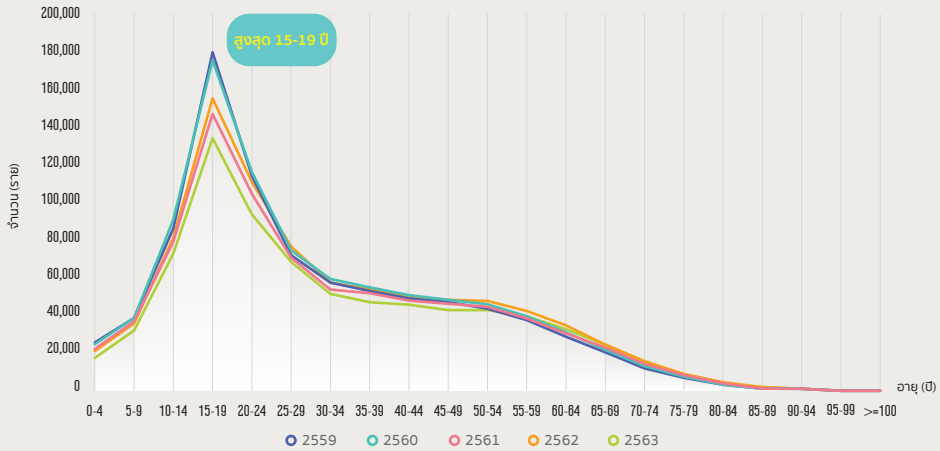
5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2559-2563)

จากข้อมูล 43 แฟ้ม ของกระทรวงสาธารณสุข

เดือน ธันวาคม
มีผู้บาดเจ็บ (OPD)
สูงสุด จำนวน
512,231
ราย

รองลงมาคือ
เดือน พฤศจิกายน
จำนวน
483,699
ราย

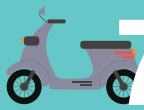
กลุ่มอายุ



จำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) แยกรายกลุ่มอายุ ปีพ.ศ. 2559-2563

ยานพาหนะ

รถจักรยานยนต์



79%

รถจักรยาน

9%

รถยนต์

5%

ที่มา ข้อมูลคลังข้อมูลสุขภาพ Health Data Center (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.2559-2563 ข้อมูล ณ วันที่ 22 กันยายน 2564

การบาดเจ็บรุนแรง (IPD) จากอุบัติเหตุทางถนน

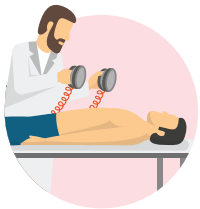
5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2559-2563)

จากข้อมูล 43 แฟ้ม ของกระทรวงสาธารณสุข

ผู้บาดเจ็บรุนแรง (IPD)

1,079,093
ราย

เฉลี่ย



215,818
ราย/ปี

มูลค่าความสูญเสีย
เฉพาะการบาดเจ็บรุนแรง
158,651
ล้านบาท

เฉลี่ย
31,730
ล้านบาท/ปี

ปี 2563

ผู้บาดเจ็บรุนแรง (IPD)
223,702
ราย

คิดเป็นอัตรา
341.94
ต่อประชากรแสนคน

มูลค่าความสูญเสีย
จากการบาดเจ็บรุนแรง
32,889
ล้านบาท

ที่มา
1. ข้อมูลคลังข้อมูลสุขภาพ Health Data Center (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.2559-2563 ข้อมูล ณ วันที่ 22 กันยายน 2564
2. มูลค่าความสูญเสียจำแนกตามระดับความรุนแรง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ปี 2550

การบาดเจ็บรุนแรง (IPD) จากอุบัติเหตุทางถนน

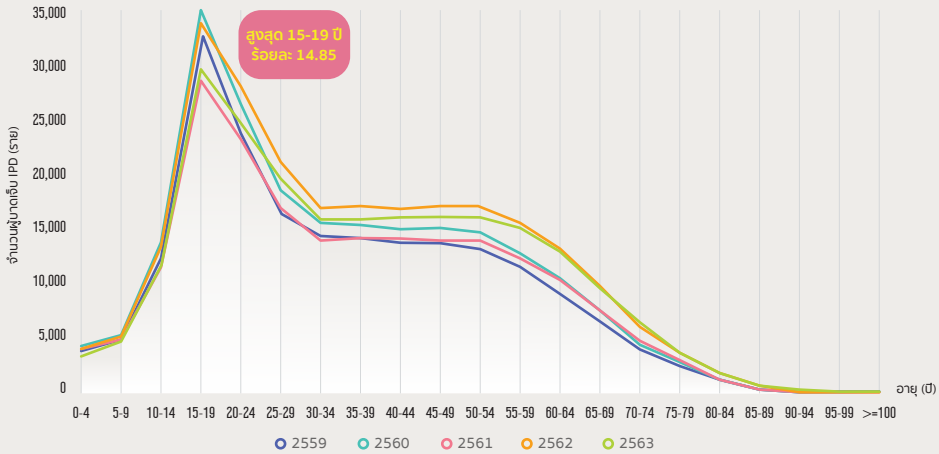
5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2559-2563)

จากข้อมูล 43 แฟ้ม ของกระทรวงสาธารณสุข

เดือน ธันวาคม
มีผู้บาดเจ็บรุนแรง (IPD)
สูงสุด จำนวน
135,738
ราย

รองลงมาคือ
เดือน พฤศจิกายน
จำนวน
125,056
ราย

กลุ่มอายุ



จำนวนผู้บาดเจ็บ IPD แยกรายอายุ ปี พ.ศ. 2558-2563

ยานพาหนะ

รถจักรยานยนต์

82%

รถยนต์

5%

รถจักรยาน

4%

ที่มา ข้อมูลคลังข้อมูลสุขภาพ Health Data Center (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.2559-2563 ข้อมูล ณ วันที่ 22 กันยายน 2564

รถจักรยานยนต์

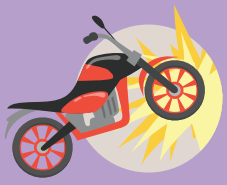
จากข้อมูล 43 แฟ้มของกระทรวงสาธารณสุข ปี พ.ศ. 2559 – 2563

ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD)

ผู้บาดเจ็บ
จากอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์

3,442,309
ราย

เฉลี่ย



688,462
ราย/ปี

สูงสุดใน
กลุ่มอายุ 15-19 ปี
732,505
ราย

เฉลี่ย
146,501
ราย/ปี

รองลงมา **20-24 ปี** **477,668** ราย เฉลี่ย **95,534** ราย/ปี

และ **10-14 ปี** **320,869** ราย เฉลี่ย **64,174** ราย/ปี

และมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี

ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บสูงสุดกลุ่มอายุ 15-19 ปี ร้อยละ **21.21**

ที่มา ข้อมูลคลังข้อมูลสุขภาพ Health Data Center (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.2559-2563 ข้อมูล ณ วันที่ 22 กันยายน 2564

รถจักรยานยนต์

จากข้อมูล 43 แฟ้มของกระทรวงสาธารณสุข ปี พ.ศ. 2559 – 2563

ผู้บาดเจ็บรุนแรง (IPD)

ผู้บาดเจ็บรุนแรง (IPD) จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

902,839
ราย

เฉลี่ย

180,568
ราย/ปี

สูงสุดใน กลุ่มอายุ 15-19 ปี

152,488
ราย

เฉลี่ย

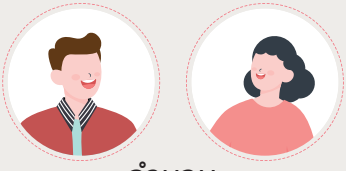
30,498
ราย/ปี

รองลงมา 20-24 ปี

จำนวน
114,044
ราย

เฉลี่ยปีละ
22,809
ราย/ปี

และ 25-29 ปี



จำนวน
78,793
ราย

เฉลี่ยปีละ
15,759
ราย/ปี

ตามลำดับ และมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี

ที่มา ข้อมูลคลังข้อมูลสุขภาพ Health Data Center (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.2559-2563 ข้อมูล ณ วันที่ 22 กันยายน 2564

“7 วัน อันตราย เทศกาลแห่งความสูญเสีย”

เทศกาลปีใหม่

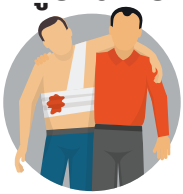
จากข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่
5 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2560-2564

ผู้เสียชีวิต

2,443
คน

เฉลี่ย
489
คน/เทศกาล

ผู้บาดเจ็บ



141,264
คน

เฉลี่ย
28,487
คน/เทศกาล

ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD)

115,816
คน

เฉลี่ย 23,163 คน/เทศกาล

ผู้บาดเจ็บรุนแรง (IPD)

25,448
คน

เฉลี่ย 5,090 คน/เทศกาล

ผู้พิการ

1,171
คน

เฉลี่ย
234
คน/เทศกาล

มูลค่าความสูญเสียทั้งหมด

27,972
ล้านบาท

เฉลี่ย
5,594
ล้านบาท/เทศกาล

กลุ่มอายุที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิตสูงที่สุด
ได้แก่กลุ่มอายุ

15-19 ปี

26,158
คน

ร้อยละ 18.20

ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต
จากรถจักรยานยนต์สูงสุด

ร้อยละ 80.58

ที่มา 1. ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560-2564 (PHER Accident) กองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
2. มูลค่าความสูญเสียจำแนกตามระดับความรุนแรง (ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ปี 2550)
3. จำนวนผู้พิการคำนวณจาก 4.6% ของผู้บาดเจ็บ Admitted (ที่มา : ศูนย์สิรินธรเพื่อการฟื้นฟูสมรรถภาพทางการแพทย์แห่งชาติ)

“ดื่มแล้วขับ กับการสูญเสีย”

จากข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต**ช่วงเทศกาลปีใหม่** 5 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2560-2564

ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตที่ดื่มแล้วขับ

จำนวน

34,111

คน

เฉลี่ย

6,822

คน/เทศกาล

ผู้ขับขี่อายุน้อยกว่า 20 ปี

จำนวน

5,653

คน

เฉลี่ย 1,130 คน/เทศกาล

ผู้ขับขี่อายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป

จำนวน

28,458

คน

เฉลี่ย 5,692 คน/เทศกาล

มูลค่าความสูญเสียจาก การดื่มแล้วขับ 4,956 ล้านบาท เฉลี่ย 991 ล้านบาท/เทศกาล

จากข้อมูลบูรณาการผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาล และข้อมูลผลการตรวจแอลกอฮอล์ในเลือด จากโครงการขับขี่ปลอดภัย มั่นใจ ไร้แอลกอฮอล์ พ.ศ. 2562-2564

ผู้ขับขี่ที่ตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด

ร้อยละ

68.63

ในกลุ่มนี้พบว่ามีแอลกอฮอล์เกินกฎมายกำหนด

ร้อยละ

88.28

ผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกฎหมายกำหนด ร้อยละ 60.59

อายุน้อยกว่า 20 ปี
มีปริมาณแอลกอฮอล์มากกว่า 20 mg%

36.54 - 43.07%

อายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป
มีปริมาณแอลกอฮอล์มากกว่า 50 mg%

55.33 - 60.69%

ที่มา

1. ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560-2564 (PHER Accident) กองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
2. ข้อมูลผลการตรวจแอลกอฮอล์ในเลือด จากโครงการขับขี่ปลอดภัย มั่นใจ ไร้แอลกอฮอล์ พ.ศ. 2562-2564 กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค
3. มูลค่าความสูญเสียจำแนกตามระดับความรุนแรง (ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ปี 2550)
4. เด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี ต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ บังคับใช้เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2560

“7 วัน อันตราย เทศกาลแห่งความสูญเสีย”

เทศกาลสงกรานต์

จากข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลสงกรานต์
5 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2560-2564

ผู้เสียชีวิต

1,941
คน

เฉลี่ย
388
คน/เทศกาล

ผู้บาดเจ็บ

118,175
คน

เฉลี่ย
23,635
คน/เทศกาล

ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD)

98,632
คน
เฉลี่ย 19,726 คน/เทศกาล

ผู้บาดเจ็บรุนแรง (IPD)

19,543
คน
เฉลี่ย 3,909 คน/เทศกาล

ผู้พิการ

899
คน
เฉลี่ย
180
คน/เทศกาล

มูลค่าความสูญเสียทั้งหมด

22,209
ล้านบาท
เฉลี่ย
4,441
ล้านบาท/เทศกาล

กลุ่มอายุที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิตสูงที่สุด
ได้แก่กลุ่มอายุ
15-19 ปี
21,431
คน
ร้อยละ 17.83

ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต
จากรถจักรยานยนต์สูงสุด
ร้อยละ 79.44

ที่มา
1. ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560-2564 (PHER Accident) กองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
2. มูลค่าความสูญเสียจำแนกตามระดับความรุนแรง (ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ปี 2550)
3. จำนวนผู้พิการคำนวณจาก 4.6% ของผู้บาดเจ็บ Admitted (ที่มา : ศูนย์สิรินธรเพื่อการฟื้นฟูสมรรถภาพทางการแพทย์แห่งชาติ)

“ดื่มแล้วขับ กับการสูญเสีย”

จากข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต**ช่วงเทศกาลสงกรานต์**
5 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2560 - 2564

ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ที่ดื่มแล้วขับ

จำนวน

25,337

คน

เฉลี่ย

5,067

คน/เทศกาล

ผู้ขับขี่อายุน้อยกว่า 20 ปี

จำนวน

3,905

คน

เฉลี่ย 781 คน/เทศกาล

ขับขี่อายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป

จำนวน

21,432

คน

เฉลี่ย 4,286 คน/เทศกาล

มูลค่าความสูญเสียจาก จากการดื่ม 3,381 ล้านบาท เฉลี่ย 676 ล้านบาท/เทศกาล

จากข้อมูลบูรณาการผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาล และข้อมูลผลการตรวจแอลกอฮอล์ในเลือด
จากโครงการขับขี่ปลอดภัย มั่นใจ ไร้แอลกอฮอล์ พ.ศ. 2562-2564

ผู้ขับขี่ที่ตรวจพบ แอลกอฮอล์ในเลือด

ร้อยละ

54.01

ในกลุ่มนี้พบว่ามีแอลกอฮอล์ เกินกฎมายกำหนด

ร้อยละ

88.61

ผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือด เกินกฎหมายกำหนด ร้อยละ 47.86

อายุน้อยกว่า 20 ปี
มีปริมาณแอลกอฮอล์มากกว่า 20 mg%

31.82 - 34.89%

อายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป
มีปริมาณแอลกอฮอล์มากกว่า 50 mg%

49.21 - 55.47%

ที่มา
1. ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560-2564 (PHER Accident) กองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
2. ข้อมูลผลการตรวจแอลกอฮอล์ในเลือด จากโครงการขับขี่ปลอดภัย มั่นใจ ไร้แอลกอฮอล์ พ.ศ. 2562-2564 กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค
3. มูลค่าความสูญเสียจำแนกตามระดับความรุนแรง (ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ปี 2550)
4. เด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี ต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ บังคับใช้เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2560

มูลค่าความสูญเสีย

จำแนกตามระดับความรุนแรงของผู้ประสบเหตุ

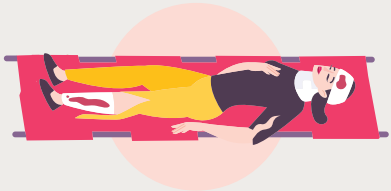
ความสูญเสีย

กรณี
บาดเจ็บเล็กน้อย

34,761

บาท/ราย

กรณี
บาดเจ็บสาหัส



147,023

บาท/ราย

กรณีพิการ

6,167,061

บาท/ราย

กรณีเสียชีวิต

5,315,556

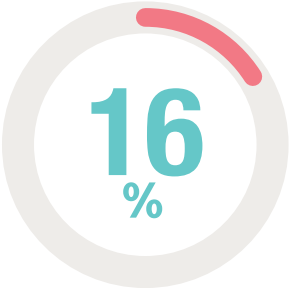
บาท/ราย

หมายเหตุ
1. เสียชีวิต : ผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุเข้ารักษาที่โรงพยาบาลและเสียชีวิตภายใน 30 วันหลังจากเข้ารับการรักษา
2. พิการ : ผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจนพิการทางกายหรือการเคลื่อนไหว หมายถึง ผู้ป่วยที่ไม่สามารถเคลื่อนไหวอวัยวะต่างๆ ของร่างกาย คือ ศีรษะ ลำตัว แขน ขาและมือได้
3. บาดเจ็บสาหัส : ผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุและแพทย์ให้นอนพักรักษาในโรงพยาบาล
4. บาดเจ็บเล็กน้อย : ผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุ และได้รับการรักษาที่ห้องฉุกเฉินแล้วแพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน

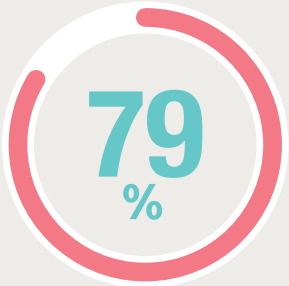
ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ปี 2550

จากข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) 5 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2561 - 2564

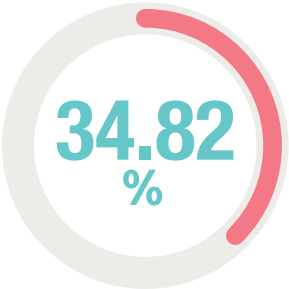
บาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด
คือ
กลุ่มเด็กและเยาวชน
15-19 ปี



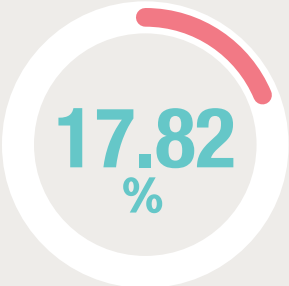
พาหนะที่ทำให้บาดเจ็บ
และเสียชีวิตสูงสุด
คือ
รถจักรยานยนต์



รถจักรยานยนต์
ชนกันสูงสุด

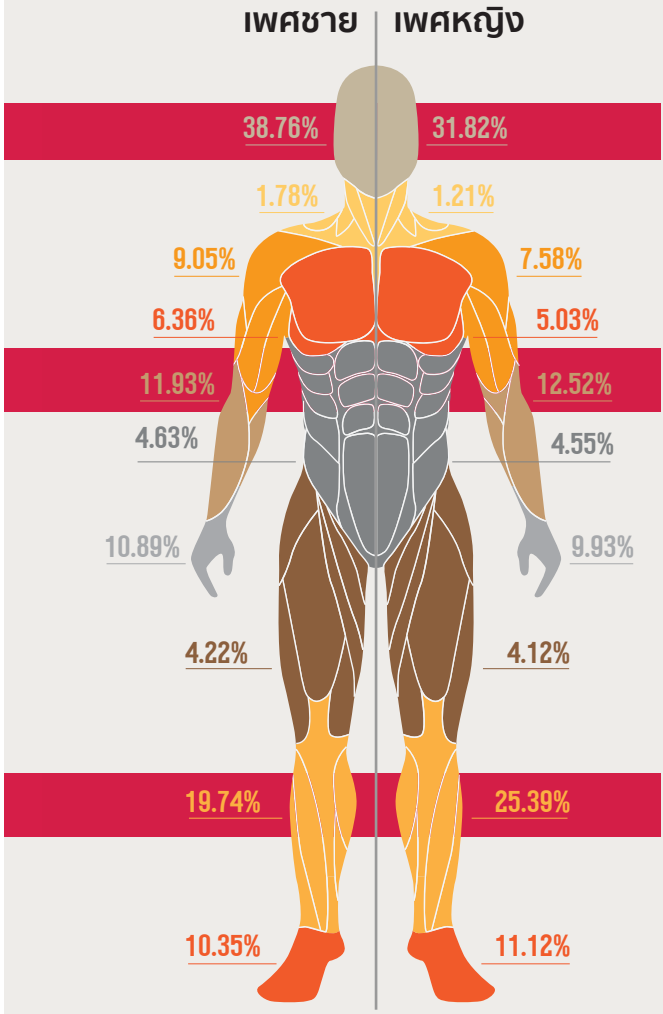


ขับจักรยานยนต์
ล้มเองสูงสุด
คือ
15-19 ปี



ที่มา : ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) ปี 2561 -2564 (2564 มกราคม-ตุลาคม) กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ
แยกตามเพศ

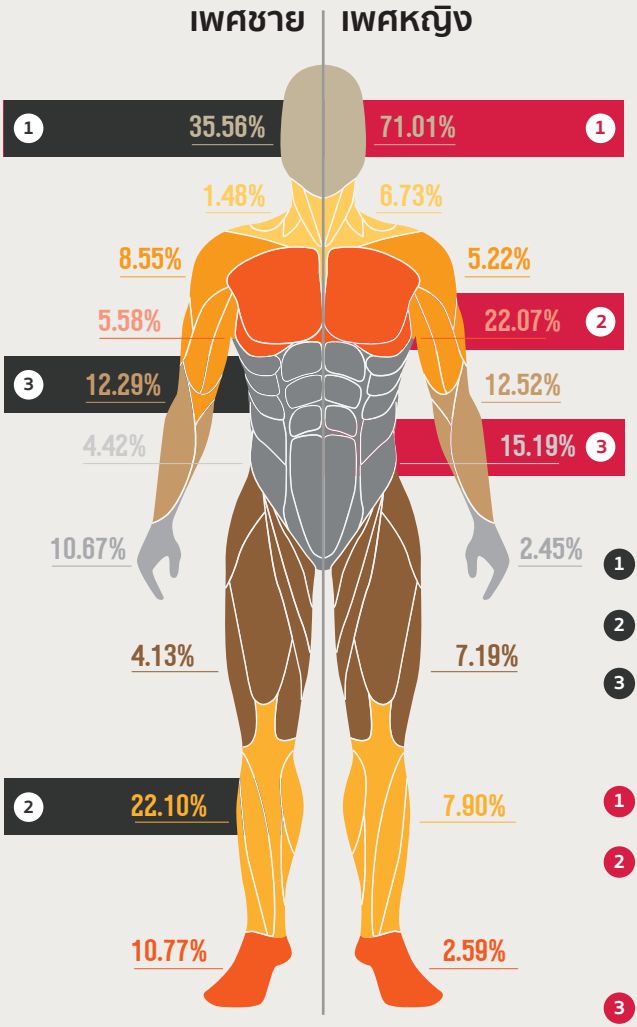


1 กระดูกกะโหลกศีรษะ (skull)

3 ปลายแขนท่อนใน (ulna) กับกระดูกปลายแขนท่อนนอก (radius) และกระดูกน่อง (fibula)

2 ขาหรือกระดูกหน้าแข้ง (tibia) และกระดูกน่อง (fibula)

อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ
แยกตามการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต



1 กระดูกกะโหลกศีรษะ (skull)

2 ขาหรือกระดูกหน้าแข้ง (tibia)

3 กระดูกปลายแขนท่อนใน (ulna) กับกระดูกปลายแขนท่อนนอก (radius)

1 กระดูกกะโหลกศีรษะ (skull)

2 หน้าอกหรือกระดูกซี่โครงแท้ (true ribs) คู่ที่ 1-7 และกระดูกซี่โครงไม่แท้ (false ribs) คู่ที่ 8-10

3 แขนหรือประกอบด้วยช่องท้องหรือกระดูกซี่โครงส่วนลอย (floating ribs)

ที่มา : 1. อวัยวะของผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บ จากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค
2. ข้อมูล 2561-2564 ใช้ข้อมูลภาพรวม ทุกพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน รวมคนเดินเท้าด้วย และผู้โดยสาร

ดื่มแล้วขับ

จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online)
ปี 2561 – 2564

อัตราการดื่มแล้วขับมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในปี 2564

ร้อยละ
22.80

อายุของผู้ขับขี่มากที่สุด

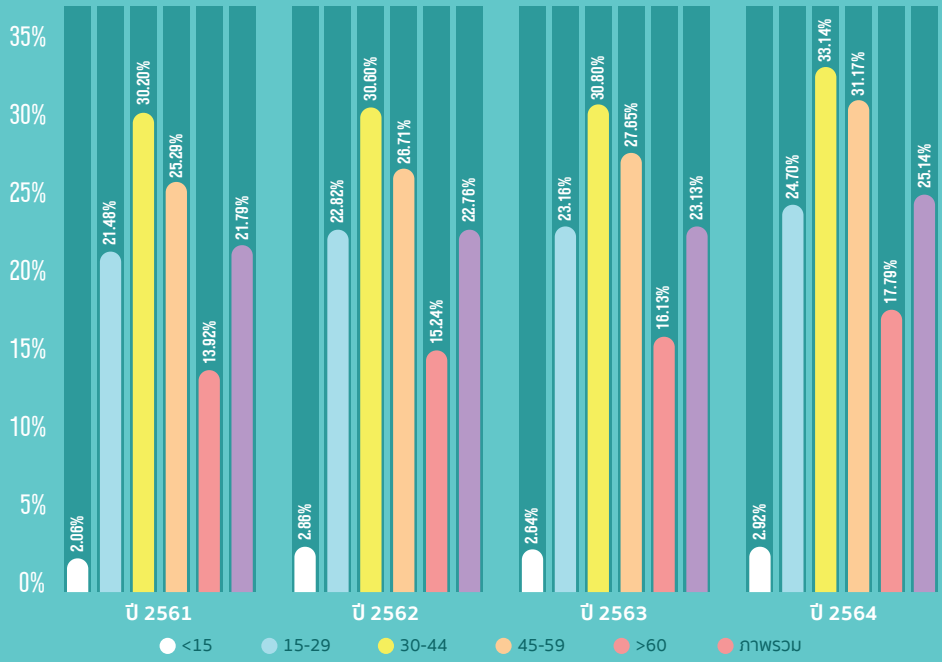
30 – 34 ปี
ร้อยละ
33.14

รองลงมา

45 - 59 ปี
ร้อยละ
31.17

15 - 29 ปี
ร้อยละ
24.70

อัตราการดื่มแอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต
ของผู้ขับขี่ จำแนกตามกลุ่มอายุ ปี 2561 - 2564



ที่มา : ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

ดื่มแล้วขับ

จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) ปี 2561 – 2564

อัตราการดื่มแล้วขับ
มีแนวโน้มลดลง
เดือนเมษายน ปี 2563

จำนวน
10,468
ราย

ร้อยละ
17.78

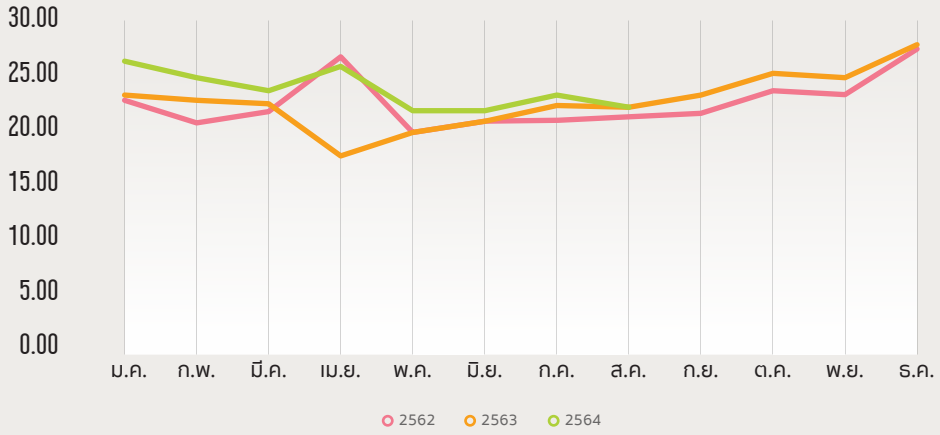
อัตราการดื่มแล้วขับ
มีแนวโน้มสูงขึ้น
สูงสุดเดือนธันวาคม ปี 2563

จำนวน
25,139
ราย

ร้อยละ
27.71

เพราะมีการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19
และมีการประกาศเคอร์ฟิวส์ งดเทศกาลสงกรานต์ งดขายสุรา
งดออกนอกเคหะสถานเท่าที่จำเป็น

อัตราการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บ
และเสียชีวิต ปี 2562 - 2564 จำแนกรายเดือน



ที่มา : ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

ขับขี่ปลอดภัย มั่นใจ ไร้แอลกอฮอล์

จากข้อมูลผลการตรวจแอลกอฮอล์ในเลือดจากโครงการขับขี่ปลอดภัย มั่นใจ ไร้แอลกอฮอล์ พ.ศ. 2561 – 2564

ผู้ขับขี่ที่ตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด

ร้อยละ

59.24

พบว่า ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ร้อยละ

87.95

ผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า 20 ปี

และมีปริมาณแอลกอฮอล์มากกว่า 20 mg%

ร้อยละ

32.76

ผู้ขับขี่อายุ 20 ปีขึ้นไป

และมีปริมาณแอลกอฮอล์มากกว่า 50 mg%

ร้อยละ

54.97

หมวกกันน็อค ช่วยล็อคชีวิต

การบาดเจ็บที่ศีรษะกับการสวมหมวกนิรภัย

จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) ปี 2561 – 2564

อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะ

ร้อยละ

36

สูงสุดในปี 2563

ร้อยละ

37.63

อัตราการสวมหมวกนิรภัย

ร้อยละ

17.69

สูงสุดในปี 2562

ร้อยละ

18.17

ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยบาดเจ็บที่ศีรษะ

ร้อยละ

89

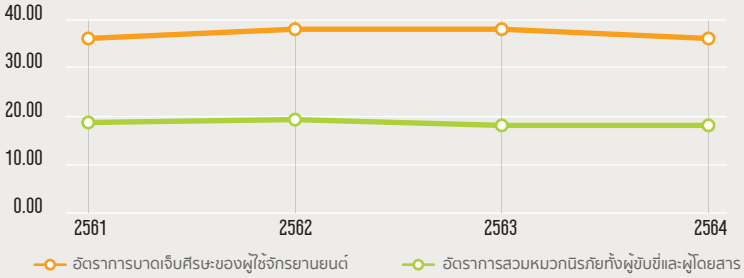
คิดเป็น

8 เท่า

ของผู้บาดเจ็บที่สวมหมวกนิรภัย

กลุ่มเด็กอายุตั้งแต่ 2- 14 ปี สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 5

ผลการวิเคราะห์อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและอัตราการสวมหมวกนิรภัย
ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บ ปี 2561 - 2564



หมายเหตุ : ปี 2564 เป็นข้อมูลช่วง ม.ค.-เม.ย. และใช้ข้อมูลเฉพาะผู้ขับขี่และผู้โดยสาร บาดเจ็บ/เสียชีวิต ที่ทราบสถานะสวมหมวก/ไม่สวมหมวกนิรภัย

ที่มา : อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
และอัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร จากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

การบาดเจ็บที่ศีรษะ

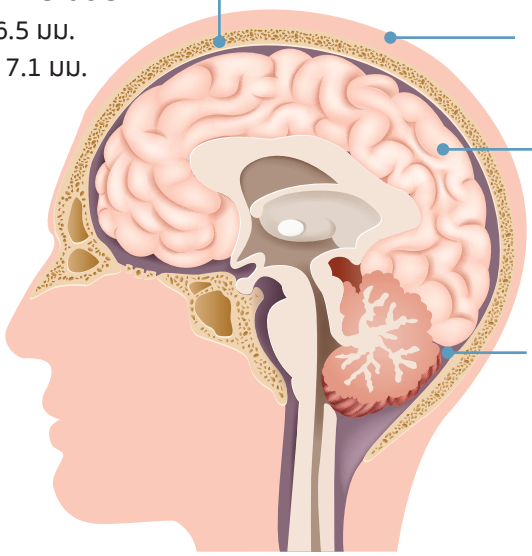
จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) ปี 2561 – 2564

มีการบาดเจ็บที่ศีรษะ
ร้อยละ
96.70

ดังนั้น
กะโหลกศีรษะของเรา
ไม่หนาอย่างที่คิด

ส่วนประกอบของศีรษะ ประกอบด้วย

กะโหลก ความหนาโดยเฉลี่ย
ผู้ชาย 0.25 นิ้ว หรือ 6.5 มม.
ผู้หญิง 0.28 นิ้ว หรือ 7.1 มม.



เมื่อเกิดอุบัติเหตุ และศีรษะไปกระแทกกับของแข็ง ทำให้กะโหลกหยุดเคลื่อนไหวกะทันหัน สมองจะลอยไปกระแทกกับกะโหลกหลายต่อหลายครั้ง

ทำให้ “สมองได้รับการกระทบกระเทือน” ช้ำ บวม หรือกระโหลกร้าว

ข้อมูลจากไทยโรดส์

พบว่า

อัตราการสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งประเทศ ปี 2561

จำแนกตามตำแหน่งที่นั่ง

รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

ร้อยละ

45

เฉพาะผู้ขับขี่

ร้อยละ

52

เฉพาะผู้โดยสาร

ร้อยละ

22

กลุ่มอายุ

เด็ก

ร้อยละ

8

วัยรุ่น

ร้อยละ

22

ผู้ใหญ่

ร้อยละ

48

ที่มา : มูลนิธิไทยโรด์

เข็มขัดนิรภัย

จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) ปี 2561 – 2564

ผู้บาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิต ใช้เข็มนิรภัยเพียง

ร้อยละ

23.10

ใช้เข็มขัดนิรภัยสูงสุด ในปี 2564 (ม.ค.-มิ.ย.)

ร้อยละ

29.13

รถเก๋งใช้สูงสุด

ร้อยละ

24.99

รถเก๋ง ใช้เข็มขัดนิรภัยสูงสุด

ร้อยละ

37

ผู้ไม่ใช้ขัดนิรภัย “ตาย” เป็น 3 เท่า ของผู้ใช้เข็มขัดนิรภัย

การใช้เข็มขัดนิรภัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น
แต่ยังมีสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับกลุ่มที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย

ที่มา : ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

หลับใน

เทศกาลปีใหม่

จากข้อมูลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ปี 2560 – 2564

อุบัติเหตุจากการหลับใน มากที่สุดในปี 2563

จำนวน

193

ราย

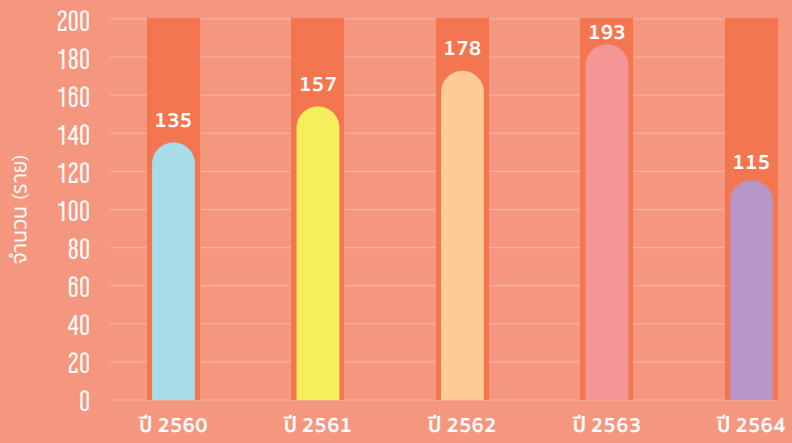
รองลงมาคือ ปี 2562

จำนวน

178

ราย

จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการหลับในขณะขับรถ
ช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2560 - 2564



ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

หลับใน

เทศกาลสงกรานต์

จากข้อมูลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ปี 2560 – 2564

อุบัติเหตุจากการหลับใน มากที่สุดในปี 2562

จำนวน

186

ราย

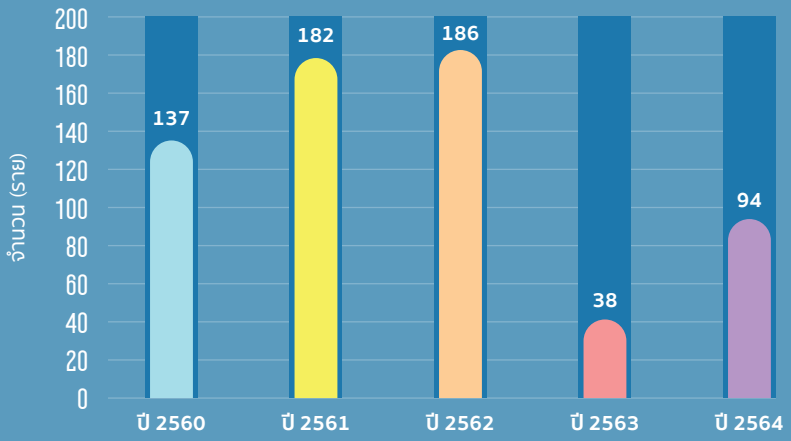
รองลงมาคือ ปี 2561

จำนวน

182

ราย

จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการหลับในขณะขับรถ
ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2560 - 2564



ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

หมายเหตุ : มีการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ตั้งแต่ประมาณเดือนมีนาคม 2563 – ปัจจุบัน

การใช้โทรศัพท์

จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online)
ปี 2561 – 2564

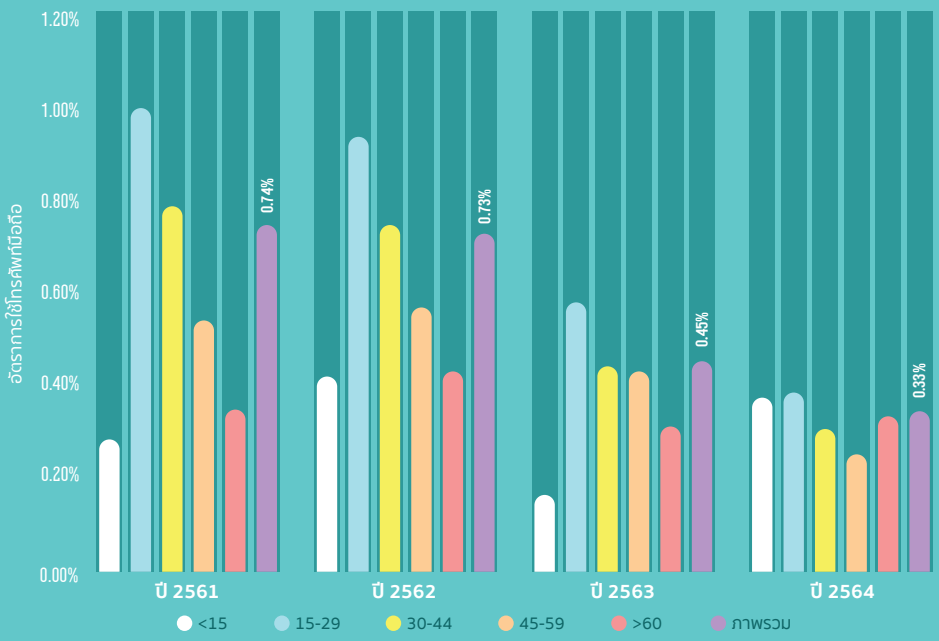
อัตราการใช้โทรศัพท์มือถือ ของผู้ขับขี่ สูงสุดในปี 2561

ร้อยละ
0.74

กลุ่มอายุของผู้ที่ขับขี่มากที่สุด อายุ 15 - 29 ปี ใช้โทรศัพท์สูงสุดในปี 2561

ร้อยละ
0.99

อัตราการใช้โทรศัพท์มือถือ จำแนกตามกลุ่มอายุของผู้ขับขี่
ที่บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี 2561 - 2564



ที่มา : ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) กองป้องกัน การบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

รถนักเรียน

จากข้อมูล ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
ปี พ.ศ. 2560 – 2563

ปี พ.ศ.	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)
2560	30	386	7
2561	21	174	3
2562	15	161	3
2563	6	67	2

ที่มา : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

ลักษณะรถที่อนุญาตให้ใช้เป็นรถรับ-ส่งนักเรียน

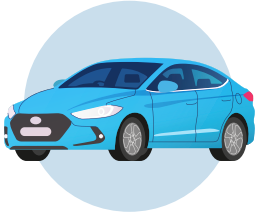
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคล**เกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน** ทั้งรถสองแถว และรถตู้มาใช้เป็นรถรับ-ส่งนักเรียนได้

- มีอุปกรณ์ส่วนควบตามที่กำหนด
- **ติดแผ่นป้ายพื้นสีส้ม มีข้อความตัวอักษรสีดำว่า "รถโรงเรียน"** ติดอยู่ด้านหน้าและด้านท้ายของรถให้เห็นชัดเจน
- **ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพัน หรือสีแดงเปิดปิดเป็นระยะ**ติดไว้ที่ด้านหน้า และด้านท้ายของรถ เพื่อให้รถคันอื่น มองเห็นได้อย่างชัดเจนเช่นเดียวกัน

- **มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น**กรณีฉุกเฉิน เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจก

- วัสดุภายในรถส่วนของผู้โดยสาร**ต้องไม่มีส่วนแหลมคม** ทางประตูทางขึ้นลงหรือเป็นช่องเปิด ต้อง**มีความปลอดภัย**
- **ห้ามมีที่ยืน**บนรถ
- โครงสร้างหลังคามั่นคง **แข็งแรง**

ปัจจัยเสี่ยง

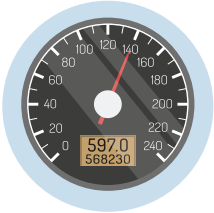


รถ

- นำรถส่วนบุคคลมาดัดแปลงเพิ่มแถว
- สภาพเก่าไม่มั่นคงแข็งแรง
- แออัด คับแคบ
- ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยตามกฎหมาย

ผู้ขับ

- ไม่มีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ
- ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
- ไม่มีมาตรฐานการคัดเลือกตรวจสอบผู้ขับรถ-ส่งนักเรียน



ระบบกำกับ ดูแล

- ไม่มีระบบการตรวจสอบแบบรถนักเรียนที่ขึ้นทะเบียนให้เป็นไปตามข้อกำหนดกรมการขนส่งทางบก
- ไม่มีระบบกำกับดูแลรถรับจ้างรับ-ส่งนักเรียนที่อยู่ในการควบคุมของโรงเรียน
- ไม่มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำอยู่ในรถ

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก https://www.dlt.go.th

ใบอนุญาตขับขี่

จากข้อมูล กรมการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2559 – 2563

ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

จำนวน

13,419,395

ฉบับ

ซึ่งน้อยกว่าจำนวนรถจักรยานยนต์เกือบ

1.57

เท่า

ในจำนวนนี้เป็นใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ (5 ปี)

ร้อยละ

47.14

ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ

ร้อยละ

44.34

ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว

ร้อยละ

7.21

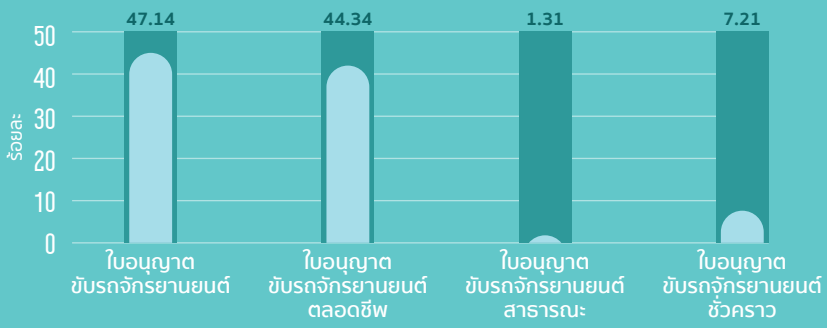
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ

ร้อยละ

1.31

ผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า 15 ปี บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ **รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 12.38**

ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก สถิติใบอนุญาตขับขี่สะสม (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563) https://www.dlt.go.th

การต่ออายุใบอนุญาตขับรถ

- รถยนต์สาธารณะ/รถยนต์สามล้อสาธารณะ/รถจักรยานยนต์สาธารณะ (ยื่นก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ ไม่เกิน 3 เดือน)

- **หลักฐานประกอบคำขอ**
  - ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ หรือ ใบแทนใบอนุญาตขับรถดังกล่าว พร้อมด้วยภาพถ่าย แล้วแต่กรณี
  - บัตรประชาชนฉบับจริง
  - ใบรับรองแพทย์แสดงว่า ผู้ขอไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ และไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนด แต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอไม่เกิน 1 เดือน (https://tmc.or.th/detail_news.php?news_id=1029)

- **ขั้นตอนการดำเนินการ**
  - ตรวจสอบเอกสาร และออกคำขอ
  - ทดสอบสมรรถภาพร่างกาย การมองเห็นสีที่จำเป็นในการขับรถ, สายตาทางลึก, สายตาทางกว้าง, ปฏิกิริยาเท้า (ความสามารถในการใช้เบรคเท้า)
  - อบรม 3 ชั่วโมง
  - ตรวจสอบความประพฤติหรือประวัติอาชญากรไปยังกองทะเบียนประวัติอาชญากรสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
  - ชำระค่าธรรมเนียมก่อน 15.30 น.

ระบบตัดแต้มใบขับขี่

พ.ร.บ.จราจรทางบก 2562

ผู้ขับขี่ทุกคน
จะได้รับคนละ

12

คะแนน

ข้อหาที่ตัด 1 คะแนน

- ใช้มือถือขณะขับขี่
- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ทั้งคนขับและผู้โดยสาร
- ไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งคนขับและผู้โดยสาร
- ขับรถบนทางเท้า
- ขับรถเร็วเกิน กฎหมายกำหนด
- ไม่ชำระค่าปรับ ในระยะเวลาที่กำหนด
- ไม่หลบรถฉุกเฉิน
- ไม่หยุดให้คนข้ามถนน

ข้อหาที่ตัด 2 คะแนน

- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
- ขับรถย้อนศร
- ขับรถประมาท
- เมาแล้วขับ
- ขับรถระหว่าง โดนพักใช้ใบขับขี่

ข้อหาที่ตัด 3 คะแนน

- เกี่ยวข้องกับการ จัดแข่งรถบนท้องถนน
- ชนแล้วหนี
- หย่อนความสามารถ ในการขับขี่
- ขับรถขณะเสพ ยาเสพติด
- เมาแล้วขับ โดยมี แอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 150 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์

ข้อหาที่ตัด 4 คะแนน

- เมาแล้วขับ โดยมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
- เมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือเสียชีวิต
- เสพยาเสพติดแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือเสียชีวิต
- แข่งรถบนท้องถนนโดยไม่ได้รับอนุญาต
- ขับรถโดยทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนหรือไม่ปลอดภัย

การคืนคะแนน

- เมื่อครบ 1 ปี คะแนนที่ถูกตัดไปจะได้รับคืน
- หากถูกสั่งพักใช้ใบขับขี่ 90 วัน เมื่อพ้นกำหนดและผ่านการอบรมจะได้คืนกลับมาทั้งหมด 12 คะแนน
- เมื่อพ้นกำหนด แต่ไม่ผ่านการอบรม จะได้คะแนนคืน 8 คะแนน และหากไม่ทำผิดอีก จะได้คืนอีกปีละ 2 คะแนน

การอบรมวินัยจราจรเพื่อรับคะแนนคืน

- อบรมของกรมขนส่งทางบกผู้อบรมต้องชำระค่าอบรมเอง
- เมื่อถูกตัดเหลือ 6 คะแนน สามารถอบรมเพื่อรับคะแนนคืนได้ โดยมีสิทธิอบรมปีละ 1 ครั้ง
- เมื่อถูกตัดเหลือ 0 คะแนน สามารถอบรมเพื่อให้ได้คืน 12 คะแนนได้

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก https://www.dlt.go.th

ความเร็วกับอุบัติเหตุทางถนน

จากข้อมูล กรมการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2561 – 2563

รถติดตั้ง GPS ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด

รถโดยสารประจำทาง
จำนวน
775,202
ราย
ร้อยละ
6.09

รถโดยสารไม่ประจำทาง
จำนวน
2,166,217
ราย
ร้อยละ
17.02

รถบรรทุกส่วนบุคคล
จำนวน
5,254,101
ราย
ร้อยละ
41.29

รถบรรทุกไม่ประจำทาง
จำนวน
4,528,891
ราย
ร้อยละ
35.59

อัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด

รถบรรทุก
น้ำหนักเกิน 2,200 กก.
บรรทุกคนโดยสาร
เกิน 15 คน

90 กม./ชม

รถลากจูง,
รถยนต์ 4 ล้อเล็ก,
รถยนต์ 3 ล้อ

65 กม./ชม

รถ
จักรยานยนต์

80 กม./ชม

รถจักรยานยนต์
ที่มีกำลังเครื่องยนต์
ตั้งแต่ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป
หรือมีความจุกระบอกสูบ
ตั้งแต่ 400 ลบ.ซม. ขึ้นไป

100 กม./ชม

รถโรงเรียน,
รถรับส่งนักเรียน

80 กม./ชม

รถบรรทุก
คนโดยสารเกิน 7 คน
แต่ไม่เกิน 15 คน

100 กม./ชม

รถยนต์ทั่วไป

120 กม./ชม

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก https://www.dlt.go.th

ระยะทางในการหยุดรถที่ปลอดภัย

ความเร็วในการขับรถ	ระยะทางในการหยุดรถ
20 กม./ชม.	7 เมตร
40 กม./ชม.	18 เมตร
60 กม./ชม.	34 เมตร
80 กม./ชม.	54 เมตร

แรงประทะ

ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วของรถกับแรงประทะ
โดยเปรียบเทียบกับการตกลงมาจากที่สูง

60 กม./ชม. ตกตึก **5 ชั้น**

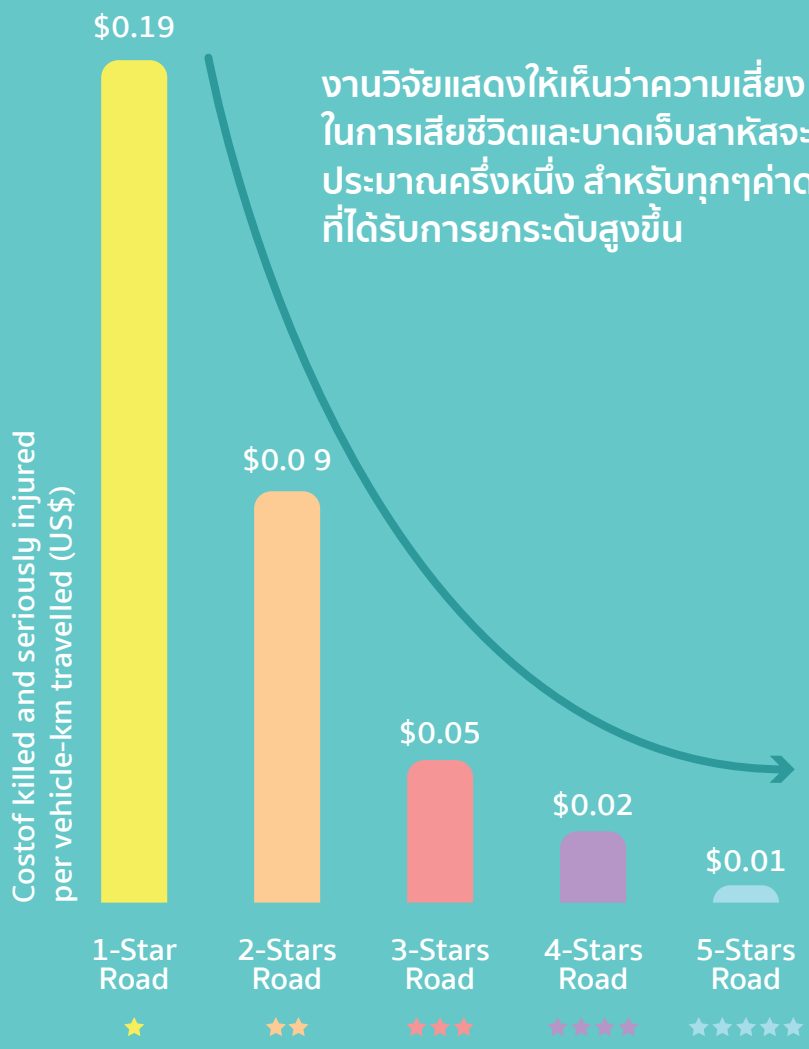
80 กม./ชม. ตกตึก **8 ชั้น**

100 กม./ชม. ตกตึก **13 ชั้น**

120 กม./ชม. ตกตึก **19 ชั้น**

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

มาตรการที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าคุ้มค่าต่อการลงทุน



ที่มา: ศ.ดร.เกษม ชูจารุกุล

ผลตอบแทนทางสังคมจากการดำเนินงานของ สสส.

สสส.ลงทุนในประเด็นอุบัติเหตุ 1 บาท ได้ผลตอบแทนทางสังคมเท่ากับ 130.21 บาท[1]

ประเด็น	ผลตอบแทนทางสังคม (SROI) ต่อการลงทุน 1 บาท
1 อุบัติเหตุ	130.21
2 การบริโภคยาสูบ	18.34
3 ออกกำลังกาย	6.19
4 การบริโภคอาหาร	13.49
5 การคุ้มครองผู้บริโภค	95.03
6 เด็กและเยาวชน	6.87
7 ผู้สูงอายุ	2.95

ที่มา : การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางสังคม (Socail Return on Investment : SROI) จากการดำเนินงาน สสส. ปิยะ หาญวรวงศ์ชัย และคณะ,2556

กรมควบคุมโรค
Department of Disease Control

กรม
ควบคุมโรค

DEPARTMENT OF DISEASE CONTROL

กองป้องกัน
การบาดเจ็บ