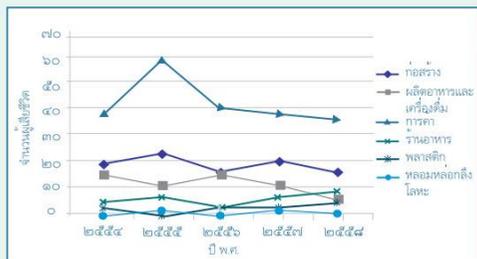


อายุแรงงานที่น้อยกว่า ๓๕ ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าแรงงานที่มีอายุมากกว่า ๓๕ ปี ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเรื่องรายงานการใช้สิทธิ พรบ.ทั่วประเทศ (ThaiRSC, 2016) รายงานอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าร้อยละ ๕๐ ของผู้ใช้สิทธิ พรบ. เป็นกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า ๓๕ ปี ในจำนวนนี้มีผู้เสียชีวิตในช่วงอายุ ๑๕-๒๔ ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๓ ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด

เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่สามารถจำแนกชนิดของยานพาหนะของแรงงานที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนขณะทำงานได้ แต่สามารถไขข้อมูลจากกรมตำรวจ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ๒๕๕๙) ที่สามารถระบุได้ว่าร้อยละ ๓.๗ ของจำนวนที่สำนักงานตำรวจได้รับแจ้งอุบัติเหตุเกิดจากรถบรรทุก ๖ ล้อ และ ๑๐ ล้อ ซึ่งเป็นพาหนะส่วนใหญ่จากสถานประกอบการ และหากรวมกับยานพาหนะประเภทอื่น เช่น มอเตอร์ไซด์ รถยนต์ส่วนบุคคล รถรับส่งพนักงาน จะทำให้ภาพของชนิดของยานพาหนะที่แรงงานประสบอันตรายระหว่างทำงานและสามารถนำมาวิเคราะห์สาเหตุได้อย่างละเอียดยิ่งขึ้น



รูปที่ ๒ สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของแรงงานไทย จำแนกตามประเภทของสถานประกอบการ

ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของแรงงานไทยที่ทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตสูงที่สุดตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๕๘ เมื่อจำแนกเป็นประเภทของสถานประกอบการพบว่าการก่อสร้างและกลุ่มผลิตภัณฑ์เครื่องใช้มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด ซึ่งกลุ่มธุรกิจการค้ายานยนต์ที่มีการใช้หลากหลายชนิดของยานพาหนะ ทั้งจักรยานยนต์ รถบรรทุกขนาดเล็ก และรถบรรทุกขนาดใหญ่ จากรายงานการควบคุมความปลอดภัยทางถนนพบว่าการจราจรยานยนต์มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับยานพาหนะชนิดอื่น

(Thai RSC, 2016) จึงสามารถอธิบายการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแรงงานกลุ่มการค้าได้เพราะมีการใช้จักรยานยนต์ในการส่งของ โดยเฉพาะการใช้มอเตอร์ไซด์ที่ต้องทำงานแข่งกับเวลา จึงอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วและความเห็นที่น้อยลงได้ในขณะที่กลุ่มสถานประกอบการประเภททอมน้ำมัน กิ่งลิโหะ เป็นอุตสาหกรรมหนักมีการใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่มากกว่ารถจักรยานยนต์จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจึงมีโอกาสเกิดน้อยกว่าเนื่องจากจำนวนรถบรรทุกขนาดใหญ่น้อยกว่าการใช้ยานพาหนะขนาดเล็กขนส่งสินค้า

ที่กลุ่มร้านอาหารและโรงแรมและกลุ่มธุรกิจพลาสติกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเนื่องจากเป็นกลุ่มที่กำลังมีการเติบโตทางเศรษฐกิจและมีจำนวนการใช้ยานพาหนะเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ข้อมูลในปีที่ ๒ ครอบคลุมเฉพาะ ๖ ประเภทกิจการ คือ ก่อสร้าง ผลิตอาหารและเครื่องดื่ม การค้าบริการร้านอาหารและโรงแรม พลาस्टิก และทอมน้ำมัน กิ่งลิโหะ เท่านั้น

ทั้งนี้ การป้องกันและลดอุบัติเหตุควรกระทำทั้งจากปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยอุปกรณ์ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อมในการขับขี่ (ตารางที่ ๔) ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารควรมีความตระหนัก สร้างจิตสำนึกเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยง รวมถึงการใช้เข็มขัดนิรภัยและสวมหมวกกันน็อคทุกครั้งก่อนเดินทางใช้รถใช้รถ การขับขี่ ตรวจสอบสภาพยานพาหนะตามระยะในแผนนโยบาย ควรเข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพิ่มบทลงโทษหากมีการกระทำความผิดกฎหมายผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการปรับปรุงของถนนควรหมั่นตรวจสอบ ซ่อมแซมไม่ให้ไฟถนนชำรุดหรือสภาพถนนเอื้อกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะในมุมโค้ง มุมอับควรมีการปรับปรุงทัศนวิสัยให้ดีขึ้น พร้อมมีป้ายเตือนความเร็ว ทางโค้งอันตรายในตำแหน่งที่สำคัญ

ตารางที่ ๔ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของแรงงาน

ปัจจัยด้านบุคคล	ปัจจัยด้านอุปกรณ์ยานพาหนะ	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม
ขาดจิตสำนึก มีพฤติกรรมเสี่ยง ไม่เคารพกฎหมาย ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	สภาพถนนไม่เอื้ออำนวย แสงสว่างไม่เพียงพอ ระบบเบรกขัดข้อง อุปกรณ์ขับขี่ชำรุด	ทางโค้ง มุมอับ ไม่มีป้ายควบคุมความเร็ว

เอกสารอ้างอิง

- กองทุนเงินทดแทน ๒๕๖๐
<http://www.sso.go.th/wpr/category.jsp?lang=th&cat=801>
- ThaiRSC, 2016.
<http://rvpreport.rvpservice.com/viewrsc.aspx?report=0475&session=16>
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ๒๕๕๙ จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรจำแนกตามรายละเอียดและรายหน่วยงานทั่วประเทศ
- World Health Organization (WHO). ?2006. Road traffic injury prevention training manual.
<http://www.who.int/violence-injury-prevention/road-traffic/activities/training-manuals/en/>
- ThaiRSC, 2016.
 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรจำแนกตามรายละเอียดทั่วประเทศ ตุลาคม ๒๕๕๘-กันยายน ๒๕๕๙
<http://www.roadsafetycontrol.com>

รายงาน
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน
ของแรงงานไทย
ในสถานประกอบการ
พ.ศ. ๒๕๕๙

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)



อาคารพร้อมพันธุ์ ๒ ลาดพร้าวซอย ๓ แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐
 โทร ๐๒-๙๓๘๘-๘๔๙๐

๑. หลักการและเหตุผล

สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากบุคคล ได้แก่ การเมาสุรา การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด และการขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ๒๕๕๘) ซึ่งจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุดคือ จักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) และคิดเป็นมูลค่าความเสียหายบุคคลและทรัพย์สินกว่า ๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ๒๕๕๘)

จากสถิติการประสูติอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๘ พบว่าอุบัติเหตุจากยานพาหนะเป็นสาเหตุที่ทำให้แรงงานไทยเสียชีวิตมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๑.๗ ของแรงงานไทยที่เสียชีวิตจากการทำงาน (สำนักงานกองทุนเงินทดแทน, ๒๕๕๙) และยังเป็นสาเหตุที่ทำให้สูญเสียอวัยวะและทำให้ต้องหยุดงานซึ่งมีผลกระทบทั้งในระดับบุคคลที่ต้องสูญเสียรายได้จากการทำงานเป็นภาระการดูแลให้กับสมาชิกในครอบครัว และในระดับสถานประกอบการเพราะต้องหากคนมาแทน ผู้ได้รับบาดเจ็บต้องหยุดงาน ทำให้กระบวนการผลิตขาดแรงงานฝีมือ และอาจมีผลถึงการสูญเสียมูลค่าทางเศรษฐกิจในระยะยาวหากยังไม่ดำเนินการแก้ไขสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

แรงงานไทยส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์นั่งในการเดินทางติดต่อประสานงาน และการขนส่งสินค้า การเดินทางโดยโซยานพาหนะจึงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ หากสามารถทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนไม่ว่าจะมาจากปัจจัยทางบุคคล ปัจจัยทางอุปกรณ์ที่ซับซ้อน หรือปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม จะสามารถป้องกันแก้ไขลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ แต่เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกาวีวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเฉพาะในกลุ่มแรงงานในสถานประกอบการ จึงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลจากสำนักงานกองทุนเงินทดแทนจำแนกระดับความรุนแรงตาม อายุของแรงงาน และประเภทอุตสาหกรรมเชื่อมโยงกับข้อมูลจากแหล่งอื่นๆ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก องค์การอนามัยโลก เป็นต้น เพื่อประกอบการวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแรงงานไทย



ดังนั้น ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนและสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) จึงเล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพชีวิตของแรงงานไทย ซึ่งสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ของกระทรวงแรงงาน ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ เรื่อง การเสริมสร้างความมั่นคงและคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับแรงงาน จึงได้ดำเนินการจัดทำ Factsheet สรุปสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของแรงงานไทยในสถานประกอบการ ทางการของแรงงานไทยโดยจำแนกระดับความรุนแรงตามอายุของแรงงาน และประเภทของสถานประกอบการ ลำดับความสำคัญของสาเหตุ และแสดงแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเสนอแนะแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สามารถนำไปเผยแพร่ในสถานประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการทำงาน เพิ่มความตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา และนำไปสู่การทบทวน ปรับปรุง ลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแรงงานไทยในสถานประกอบการต่อไป

๒. สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในแรงงาน

จากข้อมูลของกองทุนเงินทดแทน พ.ศ. ๒๕๕๙ พบว่ามีจำนวนแรงงานที่ได้รับการวินิจฉัยเงินทดแทนสาเหตุจากอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเจ็บป่วยจากการทำงาน จำนวนทั้งหมด ๘๙,๕๑๑ ราย โดยมีสาเหตุที่ทำให้ประสูติอันตราย ได้แก่ วัตถุหรือสิ่งของตัด/บาด/ทิ่มแทง จำนวน ๒๑,๒๖๒ ราย (ร้อยละ ๒๓.๘) วัตถุหรือสิ่งของฟ้งทลาย/หล่นทับ จำนวน ๑๔,๐๗๗ ราย (ร้อยละ ๑๕.๖) วัตถุหรือสิ่งของกระแทก/ชน จำนวน ๑๒,๓๙๘ ราย (ร้อยละ ๑๓.๙) วัตถุหรือสิ่งของหรือสารเคมีกระเด็นเข้าตา จำนวน ๑๐,๘๖๔ ราย (ร้อยละ ๑๒.๒) วัตถุหรือสิ่งของหนีบ/ดึง จำนวน ๗,๐๔๔ ราย (ร้อยละ ๗.๙) อุบัติเหตุจากยานพาหนะ จำนวน ๓,๑๘๘ ราย (ร้อยละ ๓.๖) เป็นต้น เมื่อรวมทุกสาเหตุของอุบัติเหตุพบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิต ๕๘๔ ราย ทูพพลภาพ ๙ ราย สูญเสียอวัยวะบางส่วน ๑,๒๘๘ ราย แมวสาเหตุส่วนใหญ่จากวัตถุหรือสิ่งของแต่อุบัติเหตุจากยานพาหนะเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดความรุนแรงขึ้นเสียชีวิตมากที่สุด จำนวน ๒๓๔ ราย คิดเป็นร้อยละ ๗.๓ ของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากยานพาหนะ และคิดเป็นร้อยละ ๔๐.๑ ของแรงงานที่เสียชีวิตจากสาเหตุ

เกี่ยวข้องกับการทำงานทั้งหมด ตารางที่ ๑ แสดงระดับความรุนแรงของการประสูติเหตุจากยานพาหนะจากการทำงาน ซึ่งการประสูติเหตุจากยานพาหนะสามารถจำแนกตามผลของการประสูติอันตรายได้ดังตารางที่ ๒ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บถึงขั้นกระดูกหัก กระดูกแตก กระดูกกร้าว ส่งผลถึงการหยุดงานเพื่อรักษาตัวการสูญเสียอวัยวะไม่สามารถทำงานที่ในตำแหน่งเดิมหรือประกอบอาชีพได้ ส่งผลถึงการสูญเสียแรงงาน ฝีมือต้องหากคนมาแทน กระบวนการผลิตล่าช้าและก่อให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจหากไม่ดำเนินการลดอุบัติเหตุจากการทำงาน

ตารางที่ ๑ ระดับความรุนแรงของการประสูติเหตุจากยานพาหนะจากการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๙

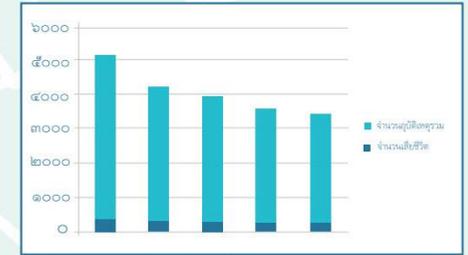
ระดับความรุนแรง	จำนวน	ร้อยละ
หยุดงานไม่เกิน ๓ วัน	๑,๒๔๙	๓๙.๒
หยุดงานเกิน ๓ วัน	๑,๖๕๕	๕๑.๙
สูญเสียอวัยวะบางส่วน	๔๕	๑.๔
ทูพพลภาพ	๕	๐.๒
เสียชีวิต	๒๓๔	๗.๓
รวม	๓,๑๘๘	๑๐๐.๐

ที่มา: กองทุนเงินทดแทน, ๒๕๕๙

ตารางที่ ๒ ผลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุยานพาหนะจากการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๙

ผลการบาดเจ็บ	จำนวน	ร้อยละ
กระดูกหัก กระดูกแตก กระดูกกร้าว	๑,๐๑๙	๓๑.๘
ข้อต่อเคล็ด และการอักเสบตั้งตัวของกล้ามเนื้อ	๗๖๘	๒๕.๐
บาดแผลลึก	๔๗๑	๑๔.๖
ฟกช้ำ	๒๕๓	๗.๘
บาดแผลตื้น	๒๐๗	๖.๓
การบาดเจ็บหลายอย่างรวมกัน	๑๒๙	๔.๐
การบาดเจ็บอื่นๆ	๓๔๑	๑๐.๕
รวม	๓,๑๘๘	๑๐๐.๐

ที่มา: กองทุนเงินทดแทน, ๒๕๕๙



รูปที่ ๑ แสดงแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของแรงงานไทยในสถานประกอบการปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ (ที่มา: กองทุนเงินทดแทน, ๒๕๖๐)

ตารางที่ ๓ แนวโน้มระดับความรุนแรงของการประสูติเหตุจากยานพาหนะจากการทำงาน ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙

ปี	ความรุนแรง						Severity Index
	เสียชีวิต	ทูพพลภาพ	สูญเสียอวัยวะบางส่วน	หยุดงานบางส่วน ๓ วัน	หยุดงานไม่เกิน ๓ วัน	รวม	
๒๕๕๕	๓๖๙	๖	๔๒	๒,๒๘๗	๒,๐๔๗	๔,๗๐๑	๘.๔
๒๕๕๖	๓๐๔	๖	๕๘	๑,๙๙๐	๑,๕๗๑	๓,๙๒๙	๘.๔
๒๕๕๗	๒๗๗	๓	๒๐	๑,๘๔๑	๑,๔๙๘	๓,๖๓๙	๘.๒
๒๕๕๘	๒๔๐	๐	๒๙	๑,๖๙๗	๑,๓๕๓	๓,๓๑๙	๗.๘
๒๕๕๙	๒๓๔	๕	๔๕	๑,๖๕๕	๑,๒๖๙	๓,๑๘๘	๗.๓

ที่มา: กองทุนเงินทดแทน, ๒๕๕๙

แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของแรงงานไทยในสถานประกอบการปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ แสดงในรูปที่ ๑ พบว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มและดัชนีความรุนแรงลดลง แต่จำนวนการทูพพลภาพและการสูญเสียอวัยวะเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจมีความเกี่ยวข้องกับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะมาจากปัจจัยด้านบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อมในการขับขี่

สำหรับปัจจัยด้านบุคคล อายุของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะองค์การอนามัยโลก รายงานว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยจะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้มากกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า (WHO, 2006) จากการศึกษาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุแรงงานกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุจากยานพาหนะ พบว่า