

บทที่ 1

บทนำ



การพัฒนาและปรับปรุงถนนเป็นปัจจัยสำคัญยิ่ง ต่อการพัฒนาประเทศ เพราะการมีถนนที่ดีและได้มาตรฐานช่วยทำให้การคมนาคมขนส่งสะดวกรวดเร็ว และประหยัดเวลาในการเดินทาง ในขณะที่เดียวกันจำนวนผู้ใช้รถใช้ถนนก็เพิ่มจำนวนมากขึ้นด้วยสิ่งที่เกิดขึ้นตามมาก็คือ อุบัติเหตุบนถนน (Road Traffic Accidents) ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี อุบัติเหตุ (Accidents) ที่เกิดขึ้นทุกวันนี้ เป็นสาเหตุของการตายในหลาย ๆ ประเทศของโลก โดยเฉพาะประเทศอุตสาหกรรม ในจำนวนของอุบัติเหตุ (เช่น ในบ้าน สถานที่ทำงาน การเล่นกีฬา และสถานที่อื่น ๆ เป็นต้น) ทั้งหมด อุบัติเหตุที่เกิดจากยานพาหนะเป็นสาเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด การเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากยานพาหนะของประเทศไทยปี 2503 สูงเป็นอันดับที่ 2 คือ ร้อยละ 18.9 แต่ในปี 2513 และปี 2517 อุบัติเหตุบนถนนทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนสูงขึ้นมาเป็นลำดับหนึ่ง คือ ร้อยละ 35.9 และร้อยละ 39.1 ตามลำดับ (ภาคผนวก รูปที่ 1-3) อุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นนี้ ก่อให้เกิดการสูญเสียอย่างมหาศาลแก่ประเทศชาติ ทั้งการสูญเสียทางตรง เช่น ความเสียหายของยานพาหนะและทรัพย์สิน ค่ารักษาพยาบาล เป็นต้น และความสูญเสียทางอ้อมที่เกิดแก่สังคม เช่น การลดลงของผลผลิตของสินค้าและบริการ เนื่องจากมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีความสูญเสียบางอย่างที่วัดค่าไม่ได้ ได้แก่ ความเจ็บปวด ความกลัว ความปวดทรมาน และความเศร้าโศกเสียใจที่เกิดแก่ผู้ได้รับอุบัติเหตุและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือผู้พบเห็นเหตุการณ์ อุบัติเหตุบนถนนเป็นภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้กับทุกคนโดยมิได้คาดฝันในชีวิตประจำวัน ในปี ค.ศ. 1896 สหราชอาณาจักรอังกฤษมีผู้เสียชีวิตจากยานพาหนะ 2 คน และปี ค.ศ. 1899 สหรัฐอเมริกามีผู้

เสียชีวิตจากสาเหตุเดียวกันนี้ 1 คน<sup>1</sup> ต่อมาจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมีจำนวนสูงขึ้น อย่างน่ากลัว ในสหรัฐอเมริกามีผู้กล่าวว่า ปีหนึ่ง ๆ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนมากกว่า ผู้เสียชีวิตในสงครามเวียดนามทั้งหมด สหราชอาณาจักรมีผู้คำนวณไว้ว่า ในปีหนึ่ง ๆ จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรบนถนนประมาณปีละ 7,500 คน และผู้ได้รับบาดเจ็บประมาณปีละ 350,000 คน<sup>2</sup> ในปี ค.ศ. 1973 อังกฤษมีผู้เสียชีวิตจากสาเหตุนี้สูงถึง 8,156 คน สหรัฐอเมริกาปี ค.ศ. 1974 มีผู้เสียชีวิต 46,402 คน<sup>3</sup>

ในสภาพการณ์ปัจจุบันยานพาหนะมีส่วนเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันมากขึ้น ดังนั้น ทุก ๆ ปีประชากรของโลกมากกว่า 100,000 คน<sup>4</sup> ต้องเสียชีวิตในอุบัติเหตุบนถนนเป็น จำนวนมาก ซึ่งมากกว่าการเสียชีวิตในสงครามต่าง ๆ เสียอีก ผิดกันแต่ว่าการเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุบนถนนเกิดในสถานที่และเวลาต่าง ๆ กัน ถ้ามาเกิดในสถานที่และเวลาเดียวกันแล้ว จะน่ากลัวเพียงใด และสงครามก็ยังมีเวลาหยุดพัก แต่อุบัติเหตุบนถนนนี้ไม่มีเวลาหยุดพักเลย เหมือนกับที่เราต้องทำสงครามอยู่บนท้องถนนตลอดเวลา<sup>5</sup>

ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนถนนนับว่าเป็นปัญหาสำคัญสำหรับประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก เพราะในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนแต่ละครั้งนำมาซึ่งความหายนะแก่ชีวิต และทรัพย์สินไม่ยิ่ง หย่อนกว่าสาธารณภัยใด ๆ สถิติจำนวนอุบัติเหตุบนถนน สำหรับประเทศไทยมีแนวโน้มสูง

<sup>1</sup> L.G. Norman, Road Traffic Accident (Geneva : World Health Organization, 1962), No. 12, p. 9.

<sup>2</sup> R.S. Garden, "The War of the Roads" Injury, 1972, 4:2.

<sup>3</sup> United Nations, Demographic Yearbook 1975, (New York, 1976), pp. 376-390.

<sup>4</sup> Norman, Road Traffic Accident, p. 13.

<sup>5</sup> R.S. Garden, Injury, 1972, 4:109.

ตั้งแต่ปี 2516 เป็นต้นมา (ตารางที่ 1.1 และรูปที่ 1) โดยเฉพาะในฝั่งประมาณ 2519 ในเขตปฏิบัติการของตำรวจทางหลวงซึ่งรับผิดชอบทางหลวงเพียง 11,600 กิโลเมตร เท่านั้น แต่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นถึง 2,132 ราย เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 1,539 คน บาดเจ็บ 2,742 คน ทรัพย์สินเสียหายประมาณ 35,241,700 บาท<sup>1</sup> อย่างไรก็ตาม ถ้าพิจารณาถึงจำนวนอุบัติเหตุบนทางหลวงทุกสายทั่วประเทศของทุกหน่วยราชการ ทั้งทางก่อสร้างและบำรุง รวมตลอดถึงในเขตเทศบาลและสุขาภิบาลทุกแห่งรวมกันแล้ว มีระยะทางที่มีการจราจรประมาณ 80,000 กิโลเมตร<sup>2</sup> จำนวนอุบัติเหตุจะเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว ดังจะเห็นได้ว่า จากสถิติอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นทั่วราชอาณาจักรปี 2519 (ตารางที่ 1.1) มีจำนวน 13,851 ราย เฉลี่ยเดือนละ 1,154 ราย หรือเฉลี่ยวันละ 38 ราย มีผู้ได้รับบาดเจ็บประมาณ 10,183 คน เฉลี่ยมีผู้บาดเจ็บเดือนละ 846 คน หรือวันละประมาณ 28 คน และมีผู้เสียชีวิต 3,764 คน หรือเฉลี่ยวันละประมาณ 10 คน ส่วนทรัพย์สินเสียหายนั้น ในส่วนภูมิภาค ประมาณ 4.2 ล้านบาท ในเขตกรุงเทพมหานครประมาณ 12.3 ล้านบาท ดังนั้นทรัพย์สินเสียหายทั่วประเทศประมาณ 16.5 ล้านบาท ความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุบนถนนมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยเฉพาะความเสียหายทางค่าทรัพย์สินที่มองเห็นได้ทั้งของเอกชนและส่วนราชการ ทั่วราชอาณาจักรประมาณปีละไม่ต่ำกว่า 16 ล้านบาท แต่ยังไม่รวมความเสียหายเนื่องจากคนเสียชีวิตและบาดเจ็บ การกีดขวางทางจราจรทำให้รถติดเสียเวลา และการสิ้นเปลืองน้ำมัน ฯลฯ

<sup>1</sup> กองตำรวจทางหลวง, เอกสารเผยแพร่ 1-7 เมษายน 2521 สืบค้นป้องกันอุบัติเหตุบนทางหลวงและรักษาทรัพยากรของชาติ [ม.ป.ท., ม.ป.ป.]

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน.

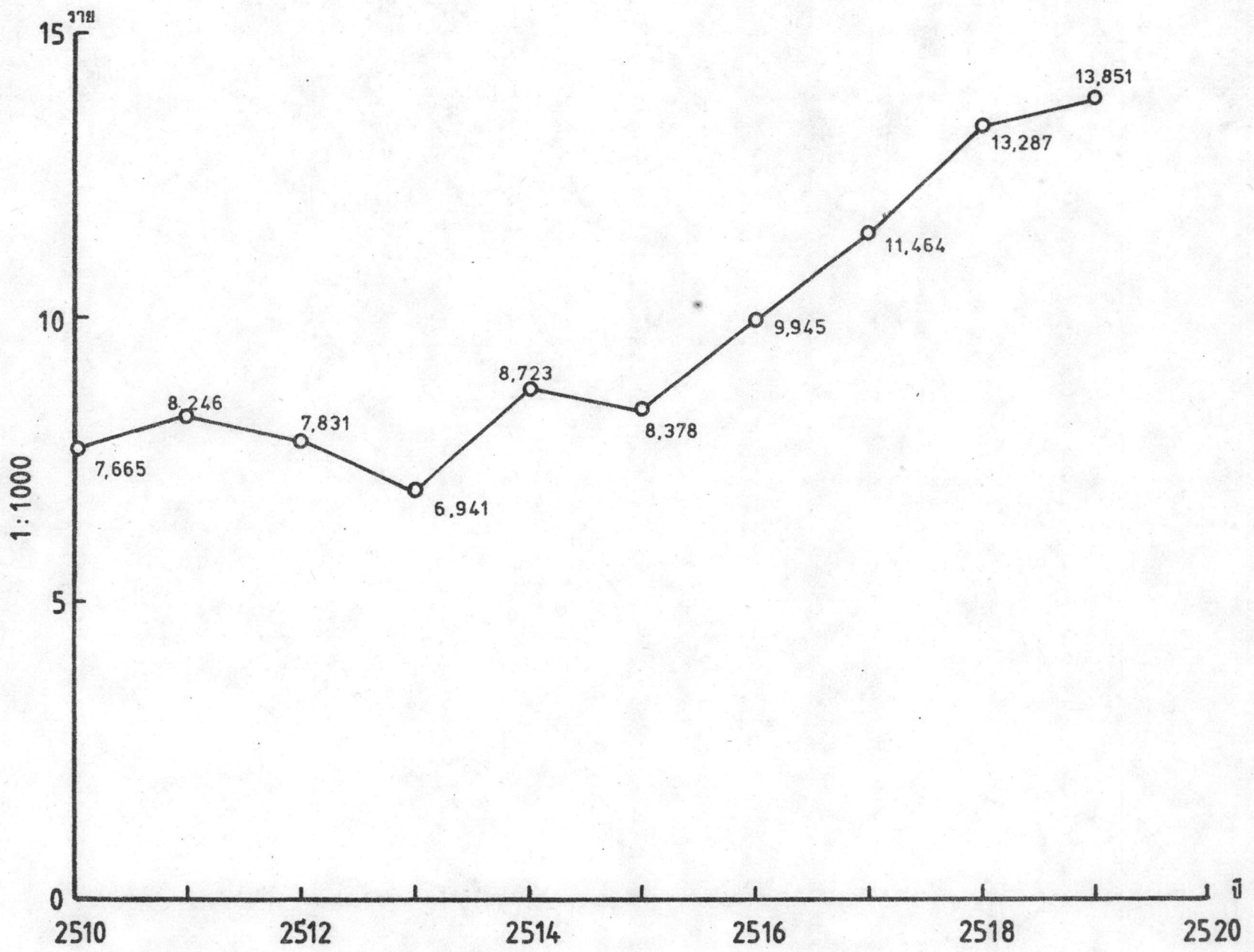


ตารางที่ 1.1 สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกในประเทศไทย พ.ศ. 2510-2519

ปี พ.ศ.	กรุงเทพมหานคร				ภูมิภาค				ทั่วราชอาณาจักร			
	จำนวนอุบัติเหตุ (ราย)	ตาย (คน)	บาดเจ็บ (คน)	ทรัพย์สินเสียหาย (ล้านบาท)	จำนวนอุบัติเหตุ (ราย)	ตาย (คน)	บาดเจ็บ (คน)	ทรัพย์สินเสียหาย (ล้านบาท)	จำนวนอุบัติเหตุ (ราย)	ตาย (คน)	บาดเจ็บ (คน)	ทรัพย์สินเสียหาย (ล้านบาท)
2510	5,307	366	4,150	9.9	2,358	1,201	2,788	5.9	7,665	1,567	6,938	15.8
2511	5,451	405	4,253	9.8	2,795	1,466	3,305	6.8	8,246	1,871	7,558	16.6
2512	5,470	414	3,733	8.6	2,361	1,133	2,606	4.5	7,831	1,547	6,339	13.1
2513	4,704	417	3,307	7.0	2,237	1,059	2,589	4.0	6,941	1,476	5,896	11.0
2514	4,509	458	2,836	7.1	4,214	1,946	4,442	3.9	8,723	2,404	7,278	11.0
2515	3,590	401	2,527	6.0	4,788	2,435	5,991	12.3	8,378	2,836	8,518	18.3
2516	4,492	480	2,725	9.4	5,453	2,618	7,497	7.9	9,945	3,098	10,222	17.3
2517	5,942	421	2,940	10.8	5,522	2,507	7,282	5.3	11,464	2,928	10,222	16.1
2518	6,721	350	3,051	11.0	6,566	2,153	6,407	9.7	13,287	2,503	9,458	20.7
2519	7,965	403	3,628	12.3	5,886	3,361	6,555	4.2	13,851	3,764	10,183	16.5

ที่มา : กรุงเทพมหานคร แผนกสถิติและวิจัย กองตำรวจจราจร

ภูมิภาค กองวิจัยและวางแผน กรมตำรวจ



รูปที่ 1 จำนวนอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2510 - 2519

### 1.1 จุดมุ่งหมายและขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยเรื่องความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนก็เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงผลของอุบัติเหตุบนถนนอันก่อให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจแก่ประเทศชาติ ทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างไร พร้อมทั้งประเมินมูลค่าของความสูญเสียซึ่งเป็นวัตถุประสงค์สำคัญของการวิจัย ส่วนขอบเขตของการวิจัยจะประเมินมูลค่าของการสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนในปี 2519 เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น และการศึกษาจะเน้นเฉพาะความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุบนถนนจากยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนถนนเท่านั้นไม่รวมถึงอุบัติเหตุอื่น ๆ เช่น อุบัติเหตุจากรถไฟ เป็นต้น

### 1.2 วิธีวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้ในต่างประเทศมีผู้ศึกษามาแล้ว ซึ่งวิธีการประเมินความสูญเสียจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับวิธีการกำหนดขอบเขตของแต่ละคน สำหรับประเทศไทยมีผู้ศึกษาความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนน (Cost of Road Accidents) คือ ผู้เชี่ยวชาญชาวเยอรมัน<sup>1</sup> ศึกษาเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุปี 2515 จากกองตำรวจจราจร และแบ่งความรุนแรงของอุบัติเหตุออกเป็น 4 ประเภท คือ อุบัติเหตุทรัพย์สินเสียหาย (Property damages) บาดเจ็บเล็กน้อย (Light Injuries) บาดเจ็บสาหัส (Heavy Injuries) และถึงกับเสียชีวิต (Fatalities) ในการวิเคราะห์มูลค่าของอุบัติเหตุ 4 ประเภทที่เกิดขึ้น จะนำเฉพาะค่าเฉลี่ยของทรัพย์สินเสียหายมาพิจารณาและมูลค่าของอุบัติเหตุประเภทอื่น ๆ นั้นจะพิจารณาจากความสัมพันธ์ในแต่ละแบบที่แตกต่างกัน

---

<sup>1</sup> German Advisory Team to office of Metropolitan Traffic Planning, Bangkok Transportation Study, (Duesseldorf, Bangkok, Dortmund : 1975), 2 : p. F10-F11.

แต่ในการศึกษานี้จะพัฒนาหลักหรือวิธีการโดยอิงผลการศึกษาของ R.F.F. Dawson<sup>1</sup> เป้าหมายของการวิเคราะห์เพื่อหามูลค่าปัจจุบันของผลทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนในปี 2519 ซึ่งจะทำให้เกิดการประหยัคค่าที่มีการลดลงของอุบัติเหตุ การศึกษาแบ่งการสูญเสียออกเป็น 2 ประเภท คือ ความสูญเสียโดยตรงซึ่งก่อให้เกิดการเบี่ยงเบนทางทรัพยากร และความสูญเสียทางอ้อมที่เกิดแก่สังคม

### 1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

เพื่อให้รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของอุบัติเหตุบนถนน และหาทางป้องกันหรือลดจำนวนอุบัติเหตุและความรุนแรงให้น้อยลง อันจะนำมาซึ่งการประหยัดเงินตราแก่ประเทศชาติและชีวิตอันมีค่าที่ต้องเสียชีวิตก่อนกำหนดหรือต้องทุพพลภาพ การประเมินค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุบนถนน อาจช่วยให้แลเห็นถึงปัญหาของอุบัติเหตุอย่างเด่นชัดและลึกซึ้ง นอกจากนี้ ยังเป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงผลที่เกิดขึ้นแก่รายได้ประชาชาติ และการบริการสาธารณสุขที่ต้องจ่ายเพื่อบำบัดรักษาผู้ที่ได้รับบาดเจ็บให้ปลอดภัย มูลค่าความเสียหายที่คำนวณออกมามีประโยชน์ในแง่นำไปใช้ในการประเมินโครงการการปรับปรุงถนนและระบบการจราจร เช่น โครงการสร้างสะพานคนเดินข้ามถนน โครงการสร้างสะพานลอยข้ามถนน โครงการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร การสร้างทางควนพิเศษ และโครงการยกระดับรางรถไฟ เป็นต้น

---

<sup>1</sup> R.F.F. Dawson, Cost of Road Accidents in Great Britain, RRL Report LR 79, (Road Research Laboratory, Growthorne, 1967).

R.F.F. Dawson, Current Costs of Road Accidents in Great Britain, RRL Report LR 396, (Road Research Laboratory, Growthorne, 1971).



#### 1.4 แนวการเสนอเรื่อง

ในบทนี้จะกล่าวถึงประเภทของอุบัติเหตุ และคำจำกัดความของอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในปี 2519 ส่วนบทที่ 2 เป็นเรื่องสาเหตุของอุบัติเหตุบนถนน บทที่ 3 เป็นบทที่ว่าด้วยหลักการทั่วไปของความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนน บทที่ 4 ตัวอย่างการวัดความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครปี 2519 ส่วนบทสุดท้าย เป็นบทสรุปและเสนอแนะแนวทางแก้ไขเพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุ

#### 1.5 ประเภทของอุบัติเหตุบนถนน

อุบัติเหตุบนถนน หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนหรือคาดฝันเป็นผลให้มีผู้บาดเจ็บ ตาย หรือทรัพย์สินสูญทำลาย<sup>1</sup>

อุบัติเหตุบนถนนแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังต่อไปนี้ คือ

1. อุบัติเหตุถึงตาย (A fatal accident) คือ อุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดมีผู้เสียชีวิตทันทีในอุบัติเหตุ

2. อุบัติเหตุร้ายแรง (A serious accident) คือ อุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัสต้องเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยใน (In-patient) ของโรงพยาบาล การบาดเจ็บสาหัส<sup>2</sup> คือ "มีการตรวจพบบาดแผลรุนแรง ชัก เชน จนต้องรับไว้รักษาในโรงพยาบาล" ลักษณะการบาดเจ็บสาหัส ได้แก่ มีการบาดเจ็บภายในร่างกาย ส่วนของร่างกายเกิดการแตกหัก สมองถูกกระทบกระเทือนมีอาการเลือดตกในและอื่น ๆ

<sup>1</sup> A.D. Little, The State of the Art of Traffic Safety (New York : Praeger, 1970), p. 3.

<sup>2</sup> อนันต์ ตันมุขยกุล และอุดม โปษะภุชณะ "อุบัติเหตุจราจรประจำทาง" สารศิริราช 25 (ธันวาคม 2516) : 2111.



3. อุบัติเหตุเล็กน้อย (A light accident) คือ อุบัติเหตุที่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต แต่มีเฉพาะผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยเท่านั้น การบาดเจ็บเล็กน้อย<sup>1</sup> "เป็นพวกที่พกซ้ำค่าเสียหายหรือถลอกปอกเปิก หรือแผลแตกเล็กน้อย"

4. อุบัติเหตุที่ทำใหทรัพย์สินเสียหายอย่างเดียว (Property damage only Accident) คือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้วไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บเลย มีแต่ยานพาหนะและทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น

จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริง ๆ นั้นไม่อาจจะทราบได้ ทั้งนี้เป็นเพราะอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นแล้วตกลงไคระหว่างคูกรณี จะไม่มีการลงบันทึกประจำวันของตำรวจ ซึ่งการตกลงกันแบบนี้มีเป็นจำนวนมาก ในประเทศญี่ปุ่นการตกลงชดเชยค่าเสียหายจากอุบัติเหตุบนถนนเป็นการตกลงนอกศาล ซึ่งนับจนถึงบัดนี้เป็นระบบที่มีผู้ใช้มากที่สุดประมาณร้อยละ 94.4 ของจำนวนการตกลงชดเชยค่าเสียหายทั้งหมด การตกลงโดยผ่านคนกลางมีจำนวนร้อยละ 2.5 และการตกลงกันโดยใช้กฎหมายมีร้อยละ 1.4<sup>2</sup> ดังนั้นในการศึกษานี้จะใช้สถิติอุบัติเหตุบนถนนในเขตกรุงเทพมหานครปี 2519 จากกองตำรวจจราจรและที่ไม่ใช่ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของบริษัทประกันภัยเหมือนกันในบางประเทศ เพราะในประเทศไทยรถยนต์จะประกันหรือไม่ก็ได้ (ยกเว้นแต่ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะ หรือบุคคลช่วยรถยนต์บรรทุกต้องนำรถยนต์ที่ไปประกอบการขนส่งไปประกันภัยเพื่อวินา.ภัยอันเกิดแก่ชีวิตและร่างกายของบุคคลภายนอกตามมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2510) แต่ในบางประเทศบังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องมีประกันภัย เช่น ในสหรัฐอเมริกาและสหราชอาณาจักรอังกฤษ เป็นต้น

เมื่ออุบัติเหตุบนถนนเกิดขึ้นแล้ว ย่อมก่อให้เกิดการสูญเสียเล็กน้อยแตกต่างกัน แล้วแต่ความรุนแรงของอุบัติเหตุ สถานที่เกิดเหตุ เช่น อุบัติเหตุในเขตตัวเมืองมีความรุนแรงน้อยกว่า

<sup>1</sup> เรื่องเดิม.

<sup>2</sup> "ความปลอดภัยทางจราจร" จากญี่ปุ่น 25 (กันยายน 2520) : 23.

ในเขตชนบท ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากในเขตตัวเมืองมีการจำกัดความเร็ว อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ในขณะที่ยานพาหนะขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูงแรงปะทะย่อมมีมาก ความเสียหายจึงสูงมาก เช่นกัน ผลจากการค้นคว้าของบริษัทผลิตรถยนต์ในสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้นำรถยนต์ใหม่ ๆ มาวิ่งชนกำแพงเพื่อทดสอบความเสียหาย ปรากฏว่า <sup>1</sup>

<u>ความเร็ว</u>	<u>ความเสียหายจะเท่ากับ</u> <u>ตกลงจากตึกสูง</u>
30 กม./ชม.	1 ชั้น
60 กม./ชม.	4 ชั้น
80 กม./ชม.	9 ชั้น
130 กม./ชม.	16 ชั้น

#### 1.6 จำนวนอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บในเขตกรุงเทพมหานครปี 2519

เอกสารสรุปสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ที่แผนกสถิติ และวิจัย กองตำรวจจราจร ทำไว้ นั้นตัวเลขค่อนข้างผิดพลาด ดังนั้นจึงได้เก็บรวบรวมตัวเลขใหม่จากสมุดบันทึกเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุบนถนนในปี 2519 ขึ้นใหม่จากแผนกนี้

<sup>1</sup> พ.ศ.ศ. ชลัท กิจธรรม, "คนกับอุบัติเหตุบนทางหลวง", เอกสารจากการสัมมนาเรื่องอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนน 19-22 กุมภาพันธ์ 2522 จัดโดยกระทรวงสาธารณสุข, หน้า 4.

ตารางที่ 1.2 จำนวนอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2519 แยกตามประเภทของอุบัติเหตุ

ประเภทของอุบัติเหตุ	จำนวน	จำนวนอุบัติเหตุ (ราย)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (คน)
อุบัติเหตุถึงตาย		400	480	220	205
อุบัติเหตุร้ายแรง		1,011	—	1,132	117
อุบัติเหตุเล็กน้อย		2,416	—	—	3,006*
อุบัติเหตุที่ทำให้ทรัพย์สินเสียหาย อย่างเดียว		4,517	—	—	—
รวม		8,344	480	1,352	3,328

จากตารางที่ 1.2 แสดงจำนวนอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้น 8,344 ราย มีจำนวนผู้เสียชีวิต 480 คน จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส 1,352 คน และจำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อยอีก 3,328 คน



ตารางที่ 1.3 จำนวนผู้บาดเจ็บและตายเฉลี่ยต่ออุบัติเหตุ 1 ราย ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2519

	ประเภทของอุบัติเหตุ		
	ถึงตาย	ร้ายแรง	เล็กน้อย
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	1.2	—	—
จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	0.6	1.1	—
จำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (คน)	0.5	0.1	1.2

ซึ่งเมื่อนำจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ละประเภทมาเฉลี่ยให้เห็นชัดเจนต่อ 1 ราย (ดูตารางที่ 1.3) จะพบว่าอุบัติเหตุชนิดร้ายแรงถึงเสียชีวิต ทำให้มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุดเฉลี่ย 1.2 คน โดยมีผู้บาดเจ็บสาหัสและบาดเจ็บเล็กน้อยรองลงมา เฉลี่ย 0.6 และ 0.5 ตามลำดับ ส่วนอุบัติเหตุร้ายแรงและเล็กน้อย จำนวนความร้ายแรงของผู้บาดเจ็บลดลงเป็นลำดับ แสดงว่าการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งนั้น จะทำให้มีผู้บาดเจ็บจนถึงกับเสียชีวิตตามลักษณะความรุนแรงของอุบัติเหตุ

จำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุดมีอายุอยู่ในระหว่าง 20-24 ปี จำนวน 76 คน หรือร้อยละ 15.8 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด รองลงมาคือช่วงอายุ 25-29 ปี จำนวน 71 คน หรือร้อยละ 14.8 ถ้าแบ่งตามเพศปรากฏว่าเป็นชายมากกว่าหญิง คือ เพศชายจำนวนผู้เสียชีวิตร้อยละ 73.8 เพศหญิงจำนวนผู้เสียชีวิตร้อยละ 26.2 (ตารางที่ 1.4)

ตารางที่ 1.4 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร  
ปี 2519 แยกตามเพศ

อายุ (ปี)	ชาย	หญิง	รวม	ร้อยละ
1-4	7	5	12	2.5
5-9	11	3	14	2.9
10-14	21	12	33	6.9
15-19	34	15	49	10.2
20-24	60	16	76	15.8
25-29	59	12	71	14.8
30-34	24	6	30	6.3
35-39	25	8	33	6.9
40-44	17	5	22	4.6
45-49	13	6	19	4.0
50-54	14	4	18	3.8
55-59	11	-	11	2.3
60-64	11	5	16	3.3
65-69	6	8	14	2.9
70-74	6	9	15	3.1
75-79	8	-	8	1.7
80-84	2	2	4	0.8
85 และมากกว่า	2	-	2	0.4
ไม่ทราบอายุ	23	10	33	6.8
ทั้งหมด	354	126	480	100.0