



ปีที่ 48 ฉบับที่ 17 : 5 พฤษภาคม 2560

Volume 48 Number 17 : May 5, 2017

สำนักโรคติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข / Bureau of Epidemiology, Department of Disease Control, Ministry of Public Health



การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิต: กรณีรถกระบะรับ-ส่งนักเรียนเสียหลักชนต้นไม้  
อำเภอดากใบ จังหวัดนราธิวาส วันที่ 11 สิงหาคม 2558

(Road traffic investigation of a school pickup truck crashing into a tree, Takbai district,  
Narathiwat province, Thailand, 11 August 2015)

✉ nk\_pan2004@hotmail.com

นันทพร กลิ่นจันทร์และคณะ

**บทคัดย่อ**

**ความเป็นมา:** ระหว่างวันที่ 17-19 สิงหาคม 2558 ทีมสอบสวนเคลื่อนที่เร็วของสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 จังหวัดสงขลา ร่วมกับทีมสอบสวนอุบัติเหตุนานาชาติจังหวัดนราธิวาส ลงพื้นที่หาสาเหตุเชิงลึกการบาดเจ็บกรณีรถกระบะรับ-ส่งนักเรียนชนต้นไม้บนถนนสายนราธิวาส-ดากใบ อำเภอดากใบ จังหวัดนราธิวาส วันที่ 17-19 สิงหาคม 2558 เพื่ออธิบายเหตุการณ์ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต ร่วมกับหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ลดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต

**วิธีการศึกษา:** รวบรวมข้อมูลเอกสารทางการแพทย์ สำนวนสถานที่เกิดอุบัติเหตุ สัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บ ผู้ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผู้ปกครอง วิเคราะห์ปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต และหาแนวทางในการป้องกันด้วยวิธีการของ Haddon's matrix

**ผลการสอบสวน:** วันที่ 11 สิงหาคม 2559 ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วประมาณ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถหลุดออกนอกเส้นทางพุ่งชนต้นไม้ในร่องกลางถนน ทำให้บริเวณส่วนหน้าของรถกระบะยุบจนถึงบริเวณ Spacecab โคร่งหลังคาเหล็กบริเวณท้ายกระบะ

บิดเปิดไปด้านข้าง นักเรียนกระเด็นออกนอกรถ 3 ราย ความรุนแรงจากการชนทำให้ผู้ที่โดยสารมากับรถทั้งหมด 12 ราย (ผู้ขับขี่ และนักเรียน 11 ราย) เสียชีวิต 10 ราย (ร้อยละ 83.3) และบาดเจ็บสาหัส 2 ราย สาเหตุการเสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดจากบริเวณศีรษะได้รับความกระทบกระเทือน (ร้อยละ 90)

**สรุปและอภิปรายผล:** ปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตด้านคนเกี่ยวข้องกับการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการโดยสารบริเวณกระบะท้ายรถ ปัจจัยด้านพาหนะเกี่ยวข้องกับการไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยภายในที่โดยสาร การดัดแปลงต่อเติมสภาพรถและที่นั่งโดยสาร ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเกิดจากมีวัตถุอันตรายขวางทาง ได้แก่ ต้นไม้ และท่อซีเมนต์โผล่เหนือดิน จากเหตุการณ์ดังกล่าวจึงได้มีการตัดต้นไม้ที่มีเส้นรอบวงเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในบริเวณระยะปลอดภัยข้างทาง จัดทำเส้นชะลอความเร็ว (Rumble strip) สำรองความเสี่ยงในการเดินทางของนักเรียน และควรดำเนินการบังคับใช้กฎหมายเด็ดขาด มีการจัดตั้งด่านตรวจจับความเร็ว

**คำสำคัญ:** การสอบสวนการบาดเจ็บ, รถนักเรียน, นราธิวาส



|                                                                                                                                 |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ◆ การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิต: กรณีรถกระบะรับ-ส่งนักเรียนเสียหลักชนต้นไม้ อำเภอดากใบ จังหวัดนราธิวาส วันที่ 11 สิงหาคม 2558 | 257 |
| ◆ สรุปการตรวจสอบสวนการระบาดของโรคในรอบสัปดาห์ที่ 17 ระหว่างวันที่ 23-29 เมษายน 2560                                             | 265 |
| ◆ ข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ที่ 17 ระหว่างวันที่ 23-29 เมษายน 2560                                       | 267 |

## วัตถุประสงค์ในการจัดทำ

### รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์

1. เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของข้อมูลรายงานเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา ได้ตรวจสอบและแก้ไขให้ถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
2. เพื่อวิเคราะห์และรายงานสถานการณ์โรคที่เป็นปัจจุบัน ทั้งใน และต่างประเทศ
3. เพื่อเป็นสื่อกลางในการนำเสนอผลการสอบสวนโรค หรืองานศึกษาวิจัยที่สำคัญและเป็นปัจจุบัน
4. เพื่อเผยแพร่ความรู้ ตลอดจนแนวทางการดำเนินงานทางระบาดวิทยาและสาธารณสุข

### คณะที่ปรึกษา

นายแพทย์สุชาติ เจตนเสน นายแพทย์ประยูร ภูนาตล  
นายแพทย์อวัช จายนียโยธิน นายแพทย์ประเสริฐ ทองเจริญ  
นายแพทย์ดำรงกุล อึ้งชูศักดิ์ นายสัตวแพทย์ประวิทย์ ชุมเกษียร  
องอาจ เจริญสุข

**หัวหน้ากองบรรณาธิการ :** แพทย์หญิงพจมาน ศิริอารยาภรณ์

**บรรณาธิการประจำฉบับ :** บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์

**บรรณาธิการวิชาการ :** แพทย์หญิงพิมพ์ภา เตชะกมลสุข

### กองบรรณาธิการ

บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์ สิริลักษณ์ รังษิวงศ์ สุวดี ตวงษ์

### ฝ่ายข้อมูล

สมาน สมบุญรัตน์ ทัศนีย์ มาแถม

พัชรี ศรีหมอก สมเจตน์ ตั้งเจริญศิลป์

**ฝ่ายจัดส่ง :** พริยา คล้ายพ้อแดง สวัสดิ์ สว่างชม

**ฝ่ายศิลป์ :** บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์

**สื่ออิเล็กทรอนิกส์ :** บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์ พริยา คล้ายพ้อแดง

### ผู้เขียนบทความ

นันทพร กลิ่นจันทร์<sup>1</sup>, อารีย์ ตาหมาด<sup>1</sup>,

กษมา เทวรินทร์ภักดี<sup>1</sup>, สมศักดิ์ ขุนฤทธิ์มนตร์<sup>2</sup>

<sup>1</sup>สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 จังหวัดสงขลา

<sup>2</sup>สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนราธิวาส

### Authors

Nuntaporn Klinjun<sup>1</sup>, Aree Tamad<sup>1</sup>,

Kasama Tawintarapakti<sup>1</sup>, Somsack Khunretmontre<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Office of Disease Prevention and Control region 12, Songkhla, Thailand

<sup>2</sup>Narathiwat Provincial Public Health Office, Narathiwat, Thailand

### ความเป็นมา

เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2558 เวลาประมาณ 17.15 น. สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 จังหวัดสงขลา ได้รับทราบข้อมูลทางไลน์ว่า เมื่อเวลาประมาณ 16.50 น. ของวันเดียวกัน เกิดเหตุการณ์กระแทก-ส่งนักเรียนเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 3 ราย และเสียชีวิตที่โรงพยาบาล 7 ราย จึงได้ดำเนินการสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตร่วมกับทีมสหสาขาวิชาชีพในจังหวัดนราธิวาสระหว่างวันที่ 17-19 สิงหาคม 2558

### วัตถุประสงค์

1. ศึกษาการบาดเจ็บของนักเรียนจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์
2. หาสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์
3. หาแนวทางการควบคุม และป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์ในลักษณะเดียวกัน

### วิธีการศึกษา

1. ระบาดวิทยาเชิงพรรณนา ภาพรวมการเกิดเหตุการณ์ พหุติกรรมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยสอบถามข้อมูลย้อนหลังจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้เห็นเหตุการณ์ ผู้ช่วยเหลือและทีมกู้ชีพกู้ภัย ผู้บาดเจ็บ และญาติ รวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากแฟ้มการรักษาในโรงพยาบาล สัมภาษณ์ แพทย์ พยาบาลผู้ดูแลผู้บาดเจ็บ

2. ด้านยานพาหนะ โดยสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดี สำนักงานขนส่งจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ผู้เห็นเหตุการณ์ สรรวจสภาพรถหลังเกิดอุบัติเหตุ และตรวจวัดความเร็วรถที่วิ่งผ่านถนนสายที่เกิดเหตุร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านถนน จากมหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์

3. ด้านถนน และสิ่งแวดล้อม ณ จุดเกิดเหตุ โดยสำรวจเส้นทาง ถนน สภาพแวดล้อมร่องรอยการเกิดอุบัติเหตุ ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านถนน จากมหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์

4. วิเคราะห์เหตุการณ์ ปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต ร่วมกันหาแนวทางในการป้องกันโดยประยุกต์วิธีการ Haddon's matrix<sup>(2,3)</sup>

เครื่องมือที่ใช้ในการสอบสวน: ประยุกต์แบบสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนนของสำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข<sup>(4)</sup>

ประชากรที่ศึกษา: ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร ญาติ ตำรวจเจ้าของคดี

และผู้ให้การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ กรณีรถกระบะรับ-ส่งนักเรียนชนต้นไม้ ถนนสายนาฮีราวิาส-ตากใบ หมู่ที่ 8 บ้านสะปอม ตำบลไพรวัน อำเภอดากใบ จังหวัดนราธิวาส วันที่ 11 สิงหาคม 2558 เวลาประมาณ 16.50 น. จำนวน 15 ราย

#### ผลการสอบสวน

#### 1. ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต

รถกระบะดัดแปลงเป็นรถรับ-ส่งนักเรียนจากบ้านพักในอำเภอดากใบ จังหวัดนราธิวาส เพื่อส่งนักเรียนจาก 3 โรงเรียน ในตัวเมืองจังหวัดนราธิวาส ขณะขับรถบนถนนสายนาฮีราวิาส-ตากใบถึงบริเวณหมู่ที่ 8 ตำบลไพรวัน อำเภอดากใบ จังหวัดนราธิวาส เวลาประมาณ 16.50 น. รถได้วิ่งออกนอกถนนลงไปในร่องกลางถนนด้านขวาพุ่งชนต้นไม้ 1 ต้น ทำให้ด้านหน้ารถได้รับความเสียหายหน้าปัดความเร็วของรถค้างอยู่ที่ความเร็ว 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง โครงหลังคาบริเวณกระบะโดยสารด้านหลังเปิด ผู้ขับขี่และผู้โดยสารส่วนหน้าทั้งหมด 5 รายเสียชีวิต นักเรียนที่นั่งบริเวณกระบะหลังกระบะเดินออกจากรถ 3 ราย (เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 1 ราย) เสียชีวิตในกระบะโดยสาร 3 ราย บาดเจ็บ 1 ราย ทั้งหมดถูกนำส่งโรงพยาบาล โดยรถของพลเมืองดี รถของหน่วยกู้ชีพ และรถพยาบาลของโรงพยาบาล 6 หน่วย สรุปอุบัติเหตุครั้งนี้ประกอบด้วย รถกระบะส่วนบุคคลดัดแปลง 1 คันและผู้ประสบอุบัติเหตุ 12 ราย ในจำนวนนี้เสียชีวิต 10 ราย (ผู้ขับขี่ 1 ราย และนักเรียน 9 ราย) และบาดเจ็บสาหัส 2 ราย

พฤติกรรมผู้ขับขี่รถกระบะรับ-ส่งนักเรียน เพศชาย อายุ 45 ปี เสียชีวิตติดอยู่ภายในรถ มีอาชีพเป็นประธานองค์การบริหารส่วนตำบลและเป็นหัวหน้าศูนย์กู้ชีพในตำบล ขับรถรับจ้างรับ-ส่งนักเรียนมากกว่า 8 ปี โดยก่อนหน้านี้รถคันที่ขับเป็นรถตู้ใช้รับ-ส่งนักเรียน เพิ่งเปลี่ยนเป็นรถกระบะคันที่เกิดเหตุประมาณ 1 ปี ซึ่งเป็นรถของญาติ ปกติจะขับรถรับ-ส่งนักเรียนในหมู่บ้าน โดยทุกเช้าจะขับรถผ่านหน้าองค์การบริหารส่วนตำบล ซึ่งเป็นที่ทำงานเวลาประมาณ 07.00 น. หลังจากส่งนักเรียนตามโรงเรียนต่าง ๆ จะจอดรอไว้ที่โรงเรียนในตัวอำเภอมือเมืองนราธิวาส และเดินทางกลับมาที่ทำงานโดยอาศัยรถของผู้ขับขี่คันอื่น

วันเกิดเหตุหลังกลับจากส่งนักเรียนที่โรงเรียนในช่วงเช้า ผู้ขับขี่มีภารกิจร่วมงานวันแม่ และภารกิจรับ-ส่งคนไข้ในเขตรับผิดชอบ 2 เทียว โดยผู้ขับขี่ทำหน้าที่ขับรถขาไป และเพื่อนร่วมงานเป็นผู้ทำหน้าที่ขับรถขากลับ ดังนี้ เทียวที่ 1 รับ-ส่งคนไข้เวลาประมาณ 13.00 น. ระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร เทียวที่ 2 รับ-ส่งคนไข้ เวลาประมาณ 14.50 น. ระยะทางประมาณ 20

กิโลเมตร และเวลาประมาณ 15.40 น. ผู้ขับขี่ได้อาศัยรถของเพื่อนที่ทำงานให้มาส่งที่รถของตนเองที่จอดไว้ที่โรงเรียนในช่วงเช้า ซึ่งเป็นจุดรอขึ้นรถกลับ โดยมีรถรับจ้างรับ-ส่งนักเรียนคันอื่นรับนักเรียนจาก 3 โรงเรียนมาส่งที่จุดขึ้นรถดังกล่าวเพื่อขึ้นรถประจำของตนเองกลับบ้าน

พฤติกรรมการขับขี่ก่อนเกิดเหตุ จากคำบอกเล่าของผู้ขับขี่รถคันอื่นสรุปได้ว่า

“ในช่วงเกิดเหตุถนนโล่ง รู้สึกว่าวันนั้นรถคันที่เกิดเหตุเข้าโค้งเร็วนิดนึง ประมาณ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พอพ้นสี่แยกบายพาส รถคันนี้ตัดเข้าเลนขวา ซึ่งเป็นปกติของผู้ขับขี่รายนี้ ที่มักจะขับรถในเลนขวา คนที่จะแซงรถคันนี้ต้องแซงซ้าย ขับรถมาได้สักระยะ รถคันนี้ก็กลิ้งไหล่ทางเห็นฝุ่นฟุ้งขึ้นมา มีเศษใบไม้ปลิว แล้วรถก็ไถลงไปที่ร่องข้างทาง ไปชนต้นไม้โดยไม่มีการพลิกคว่ำและไม่เห็นว่ามีลมหรือมีอะไรวิ่งส่ายไปมาก่อนวิ่งลงร่องกลางถนน”

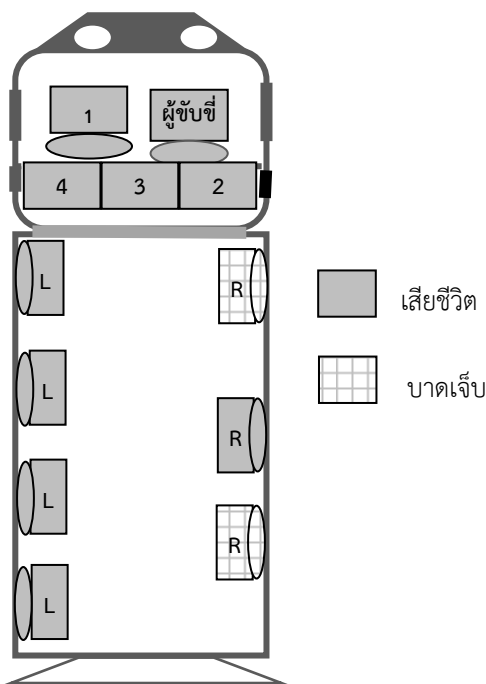
“รถคันที่เกิดเหตุจะขับเร็วตอนที่ขับแซงรถ-ส่งนักเรียนอีกคันช่วงขับผ่านสัญญาณไฟแดงในเลนซ้าย แต่ตอนทางตรงก็เห็นว่ารถคันดังกล่าวขับด้วยความเร็วปกติ และในขณะที่รถรับ-ส่งนักเรียนอีกคันจะขับแซงขึ้นมานั้น สังเกตเห็นว่ารถคันที่เกิดเหตุวิ่งตัดเข้าเลนขวา รู้สึก งง ว่าทำไมถึงขับเข้ามาในเลนขวา มีความรู้สึกเหมือนรถเค้าจะเสียหลัก จะด้วยสาเหตุอะไรก็ไม่ทราบ แล้วรถวิ่งลงข้างทางด้านขวาเลย”

ข้อมูลพฤติกรรมการโดยสารรถของนักเรียน

ก่อนเกิดเหตุ ส่วนใหญ่ไม่ทราบพฤติกรรมการโดยสาร และการป้องกันตัว เช่น การเกาะยึด โดยพบว่าผู้บาดเจ็บ (ตำแหน่ง R3) นั่งหลับ และไม่ทราบลักษณะของเหตุการณ์ ขณะเกิดเหตุ ผู้โดยสารกระเด็นออกจากรถ 3 ราย (ตำแหน่ง L4, R1, R2) หลังเกิดเหตุ ผู้โดยสารทั้งหมดไม่รู้สึกรู้สีกว่า กระเด็นออกจากรถเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ 1 ราย (ตำแหน่ง R2) และเสียชีวิตที่โรงพยาบาล 1 ราย (ตำแหน่ง L4) เสียชีวิตอยู่ในกระบะ 1 ราย เสียชีวิตที่โรงพยาบาล 2 ราย (ตำแหน่ง L2, L3) บริเวณที่นั่งด้านหน้าเสียชีวิตที่โรงพยาบาล 4 ราย (ตำแหน่ง 1, 2, 3, 4) (รูปที่ 2)



รูปที่ 1 ภาพหลังเกิดเหตุ



รูปที่ 2 ตำแหน่งที่นั่งภายในรถ

#### ลักษณะการบาดเจ็บ และเสียชีวิต

ผู้ประสบเหตุทั้งหมด 12 ราย (ผู้ขับขี่ 1 ราย และนักเรียน 11 ราย) เป็นเพศชาย 3 ราย เพศหญิง 9 ราย อายุระหว่าง 8-45 ปี เสียชีวิต 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 83.3 โดยเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 3 ราย ร้อยละ 30.0 และเสียชีวิตที่โรงพยาบาล 7 ราย ร้อยละ 70.0 ผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่มีสัญญาณชีพขณะมาถึงโรงพยาบาล 6 ราย แต่ทางโรงพยาบาลได้ทำการช่วยฟื้นคืนชีพ ก่อนวินิจฉัยว่าเสียชีวิต ลักษณะการบาดเจ็บพบว่า เป็นการบาดเจ็บจากการกระแทกกับอุปกรณ์ภายในตัวรถ อุปกรณ์ดัดแปลงที่ติดตั้งบนรถ เช่น พวงมาลัย เก้าอี้ที่นั่ง คอลโซลรถ และโครงหลังคาเหล็กบริเวณกระบะโดยสาร และจากการกระเด็นออกจากบริเวณกระบะโดยสาร ผู้ประสบเหตุแต่ละรายได้รับบาดเจ็บมากกว่า 1 แห่ง ส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะ ใบหน้า คอ 11 ราย ร้อยละ 91.7 ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มีการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ 9 ราย ร้อยละ 90.0

#### การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

เวลาประมาณ 16.40 น. ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ 1669 ได้รับแจ้งจากพลเมืองติว่า “รถนักเรียนชนต้นไม้ มีผู้บาดเจ็บ 4-5 ราย” ได้สั่งการไปยังศูนย์กู้ชีพใกล้ที่เกิดเหตุ เพื่อตรวจสอบเหตุการณ์ ในระหว่างนั้นมีการโทรศัพท์แจ้งเหตุดังกล่าวอย่างต่อเนื่องจากพลเมืองติประมาณ 7-8 สาย จนถึงเวลา 17.02 น. ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจึงดำเนินการดังนี้

เวลา 17.03 น. สั่งการให้รถพยาบาลของโรงพยาบาล

ชุมชนซึ่งอยู่ห่างจากที่เกิดเหตุประมาณ 17 กิโลเมตร และรถพยาบาลของโรงพยาบาลจังหวัดออกปฏิบัติช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุ ในระหว่างนั้นหน่วยกู้ชีพบริเวณใกล้เคียงแจ้งความจำเป็นของออกเหตุร่วม

เวลา 17.04 น. รถพยาบาลออกจากโรงพยาบาล

เวลา 17.21 น. รถพยาบาลมาถึงจุดเกิดอุบัติเหตุ

เวลา 17.22 น. รถพยาบาลออกจากจุดเกิดอุบัติเหตุ

เวลา 17.42 น. รถพยาบาลนำผู้บาดเจ็บมาถึงโรงพยาบาลประจำจังหวัด

ในระหว่างให้การช่วยเหลือ มีผู้เสียชีวิตติดอยู่ภายในรถ ศูนย์เรนทรได้ประสานให้หน่วยกู้ชีพที่มีเครื่องตัดถ่างเข้ามาช่วยเหลือ การมาถึงโรงพยาบาลของผู้บาดเจ็บกลุ่มแรก เป็นผู้ที่มิใช่โอกาสรอดชีวิต ถูกนำส่งโรงพยาบาลประจำจังหวัด โดยรถกระบะของผู้ประสบเหตุที่เข้าช่วยเหลือจำนวน 2 คัน ๆ ละ 3 ราย รวม 6 ราย ทางโรงพยาบาลมีการประกาศแผนรับอุบัติเหตุหมู่ หลังจากนั้นมีรถกู้ชีพพยายานนำส่งผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมาโรงพยาบาล รวมมีหน่วยกู้ชีพกู้ภัยออกช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุทั้งหมด 6 หน่วย ในวันที่เกิดเหตุมีศัลยแพทย์จากโรงพยาบาลทหารมาปฏิบัติงานในโรงพยาบาลประจำจังหวัด ประกอบกับเป็นช่วงต่อระหว่างเวรเข้ากับเวรบายของเจ้าหน้าที่ ทำให้มีทีมแพทย์ และพยาบาลเพียงพอในการช่วยเหลือได้ทันทั่วทั้ง

#### 2. การศึกษาด้านยานพาหนะ

รถกระบะรับ-ส่งนักเรียน เป็นรถกระบะ Spacecab สีบรอนซ์ ประเภทรถตาม พรบ.รถยนต์ รย. 3 (รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล) มีการต่อหลังคาบริเวณกระบะ มีที่นั่งผู้โดยสาร 2 แถว ด้านซ้าย-ขวา ทำประกันภัยภาคบังคับ ระยะเวลาคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 6 มกราคม 2558 ถึง 6 มกราคม 2559 ภาษีประจำปีของรถหมดอายุตั้งแต่วันที่ 23 พฤษภาคม 2558 รถคันนี้นำมาใช้เป็นรถรับ-ส่งนักเรียน โดยที่ไม่ได้รับอนุญาตให้เป็นรถรับ-ส่งนักเรียน รย.2 (รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน) ไม่เกิน 12 ที่นั่ง ได้นำมาใช้รับจ้างรับ-ส่งนักเรียนรายเดือน ๆ ละ 800 บาท/ราย โดยปกติบรรทุกนักเรียนประมาณ 20 ราย ในวันที่เกิดเหตุนักเรียนบางส่วนติดภารกิจเรียนพิเศษ ทำให้มีนักเรียนโดยสารมากับรถเพียง 11 ราย

สภาพรถหลังเกิดเหตุ ส่วนหน้าตั้งแต่ห้องเครื่องยุบจนถึงบริเวณ Spacecab โครงรถฉีกขาดจนถึงประตูผู้ขับขี่ หน้าปัดความเร็วค้างอยู่ที่ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง โครงหลังคาเหล็กบริเวณกระบะโดยสารบิดเอียงเปิดไปด้านขวาและติดอยู่กับตัวรถ บริเวณห้องโดยสารส่วนหน้า ไม่มีร่องรอยการใช้เข็มขัดนิรภัย แถวที่นั่งในกระบะหลังทั้งสองแถวหลุดออกจากที่ยึด (รูปที่ 3) อายุของล้อยาง

คู่หน้าและคู่หลังไม่เท่ากัน พบว่าล้อหน้าซ้ายมีอายุยาง 2 ปี (ผลิตสัปดาห์ที่ 09 ปี พ.ศ. 2556) ล้อหลังอายุยาง 4 ปี นับจากวันผลิต (ผลิตสัปดาห์ที่ 5 ปี พ.ศ. 2554)

### 3. การศึกษาสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

ถนนราวีวาส-ตากใบ หมู่ที่ 8 ตำบลไพรวัลย์ อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส อยู่ห่างจากทางแยก 1.3 กิโลเมตร เป็นถนนทางตรง 4ช่องจราจร แบ่งช่องทางละ 2 ช่องจราจร โดยร่องกลางถนนกว้าง 17 เมตรมีต้นไม้ และต้นไม้เป็นระยะ ๆ บนถนนมีเส้นจราจรและเส้นขอบทาง มองเห็นชัดเจนในเวลากลางวัน ระยะห่างจากขอบถนนถึงต้นไม้ในร่องกลางถนน 5 เมตร และใกล้จุดที่เกิดเหตุ มีแนวท่อระบายน้ำไหลผ่านดิน (รูปที่ 4) ชาวบ้านให้ข้อมูลว่า “ผู้ขับขี่ถนนสายนี้มักจะขับรถเร็ว” จากการสำรวจสถานที่เกิดเหตุ (17 สิงหาคม 2558) ได้จับความเร็วรถที่วิ่งผ่านถนนสายที่เกิดเหตุ โดยผู้เชี่ยวชาญด้านถนนและสิ่งแวดล้อมจากมหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ พบว่ารถที่วิ่งผ่านส่วนใหญ่ใช้ความเร็ว 100-110 กิโลเมตร/ชั่วโมง

หลังเกิดเหตุบริเวณถนนไม่มีร่องรอยเบรค หรือรอยไถล มีรอยล้อเป็นทางยาวตั้งแต่ขอบทางด้านขวาจนถึงต้นไม้ที่ชนเป็นระยะทางประมาณ 45 เมตร เส้นรอบวงต้นไม้ที่ถูกชนมีขนาด 2.4 เมตร เส้นผ่าศูนย์กลาง 0.7 เมตร (รูปที่ 5) ชาวบ้านที่อาศัยบริเวณใกล้จุดเกิดเหตุบอกว่า “บริเวณนี้มีรถประสบอุบัติเหตุชนต้นไม้ ที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตบ่อยครั้ง”

### สรุปและวิจารณ์ผล

อุบัติเหตุทางถนนที่สร้างความสะเทือนใจมากที่สุด มักเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักเรียนในช่วงเดินทางไป-กลับ ระหว่างบ้านกับโรงเรียน ในแต่ละปี ประเทศไทยมีอุบัติเหตุรถรับ-ส่งนักเรียนหลายครั้งที่มีระดับความรุนแรงต่อชีวิตแตกต่างกัน ตามชนิดของยานพาหนะ ลักษณะการชน วัตถุที่ชน และปริมาณการบรรทุกจากโครงการศึกษาสาเหตุและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุรถรับ-ส่งนักเรียน และการถอดบทเรียนรูปแบบการจัดบริการรถรับ-ส่งนักเรียน” โดย ผศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ ภาควิชาวิศวกรรมขนส่ง สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย หัวหน้าคณะผู้วิจัย ได้รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากฐานข้อมูลการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) ที่เกี่ยวข้องกับรถรับ-ส่งนักเรียนจาก 28 โรงพยาบาลทั่วประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2542-2546 พบว่า นักเรียนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 2,817 ราย เสียชีวิต 156 ราย อุบัติเหตุมักเกิดช่วงเย็นหลังเลิกเรียนระหว่างเวลา 15.00-17.00 น. ร้อยละ 76 ช่วงเช้ามก่อนเข้าเรียนระหว่างเวลา 06.00-08.00 น. ร้อยละ 24 ส่วนใหญ่เป็นนักเรียนระดับประถมศึกษา (อายุระหว่าง 6-12 ปี) ร้อยละ 71 การบาดเจ็บส่วนใหญ่บริเวณศีรษะ ร้อยละ 43 รองลงมาเป็นบริเวณแขน ขา ร้อยละ 22 พาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกเล็ก (Pickup) ร้อยละ 34 รองลงมาเป็นรถบรรทุกหรือรถสองแถวใหญ่ ร้อยละ 23 และรถโดยสารขนาดเล็กร้อยละ 23 <sup>(1)</sup>



หน้าปัดความเร็วค้างอยู่ที่ 120 กิโลเมตรต่อ

รูปที่ 3 สภาพรถหลังเกิดเหตุ



ต้นไม้ในร่องกลางถนน



ท่อระบายน้ำไหลผ่าน

รูปที่ 4 สภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่เกิดเหตุ



รูปที่ 5 ภาพร่างสภาพแวดล้อมหลังเกิด

รถรับ-ส่งนักเรียนที่ได้มาตรฐาน เป็นสิ่งสำคัญในการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของนักเรียน ในระหว่างเดินทางไป-กลับจากบ้านถึงโรงเรียน ปี พ.ศ. 2554 พบว่าประเทศไทยมีรถนักเรียนที่จดทะเบียนถูกต้องตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพียง 2,000 กว่าคัน เท่านั้น<sup>(5)</sup> และอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับนักเรียนพบมากที่สุดในกลุ่มรถรับจ้างรับ-ส่งนักเรียน<sup>(6)</sup> สอดคล้องกับอุบัติเหตุในครั้งนี้ ที่เกิดเหตุการณ์กับรถกระบะบรรทุกผู้โดยสาร โดยใส่โครงหลังคาและติดตั้งเบาะที่นั่งสองแถว สำหรับบรรทุกนักเรียน ข้อมูลจากสำนักงานขนส่งจังหวัดนราธิวาส พบว่า จังหวัดนราธิวาสมีรถนักเรียนที่จดทะเบียนถูกต้องตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

พ.ศ. 2522 ประมาณ 30 คัน และรถกระบะบรรทุกผู้โดยสารโดยใส่โครงหลังคา และติดตั้งเบาะที่นั่งสองแถวสำหรับบรรทุกนักเรียนมีประมาณ 1,800 คัน

ลักษณะการเกิดเหตุในครั้งนี้ จากพฤติกรรมการขับซิ่งด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่ง พบ.จ.ราชรถทางบก 2522 กำหนดให้รถโดยสารใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง<sup>(7)</sup> เมื่อรถหลุดออกนอกเส้นทางด้วยความเร็วสูงในร่องกลางถนน มีท่อระบายน้ำโผล่พื้นผิวถนน และพุ่มชนต้นไม้ที่มีเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.7 เมตร อยู่ห่างจากไหล่ทาง 5 เมตร ซึ่งเป็นสภาพข้างทางที่ไม่ปลอดภัย โดยมาตรฐานของสภาพข้างทางที่ไม่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ (Forgiving Roadside) กำหนดให้มีเขตปลอดภัย (Clear Zone) และไม่มีสิ่งกีดขวางข้างทาง เช่น ท่อระบายน้ำที่โผล่พื้นผิวถนน ต้นไม้ไม่ควรมีเส้นผ่าศูนย์กลางมากกว่า 10 เซนติเมตร และมีความสูงจากพื้นดินมากกว่า 15 เซนติเมตร และควรมีระยะห่างจากขอบทาง 5-7 เมตร<sup>(8)</sup> จากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้เกิดความเสียหายรุนแรงกับรถ และทำให้ผู้โดยสารมากรับรถทั้งหมดได้รับบาดเจ็บและผู้เสียชีวิต โดยส่วนใหญ่บาดเจ็บที่ศีรษะ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 สรุปปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตครั้งนี้

| ระยะการเกิด        | ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง                                                      |                                                                     |                                                                |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| อุบัติเหตุ         | คน                                                                       | ยานพาหนะ                                                            | สิ่งแวดล้อม                                                    |
| ก่อนเกิดอุบัติเหตุ | ผู้ขับขี่                                                                | - รถกระบะบรรทุกผู้โดยสารโดยใส่โครงหลังคาและติดตั้งเบาะที่นั่งสองแถว | - ไม่มีป้ายจำกัดความเร็ว                                       |
|                    | - ขับรถด้วยความเร็ว 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง                                 |                                                                     | - เขตปลอดภัย (Clear Zone)                                      |
|                    | ผู้โดยสาร                                                                | - ภาษีรถหมดอายุ                                                     | - มีท่อระบายน้ำที่โผล่พื้นผิวถนน                               |
|                    | - นั่งบริเวณ Spacecab 3 ราย                                              | - ล้อรถคู่หน้า-หลังมีอายุการใช้งานแตกต่างกัน (1-4 ปี)               | - มีต้นไม้ โตไม่ในร่องกลางถนน                                  |
| ขณะเกิดอุบัติเหตุ  | ผู้ขับขี่                                                                | - ชนต้นไม้                                                          | - เป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตบ่อยครั้ง |
|                    | - ไม่มีร่องรอยการใช้เข็มขัดนิรภัย                                        | - ห้องเครื่องยนต์ขุดจนถึง Spacecab                                  |                                                                |
|                    | - ร่างกายกระแทกเสียชีวิตติดภายในห้องโดยสาร                               | - โครงหลังคาบริเวณกระบะโดยสารบิดเอียงเปิดไปด้านขวา                  |                                                                |
|                    | ผู้โดยสาร                                                                |                                                                     |                                                                |
| หลังเกิดอุบัติเหตุ | - ด้านหน้าข้างผู้ขับขี่ไม่มีร่องรอยการใช้เข็มขัดนิรภัย                   |                                                                     |                                                                |
|                    | - ร้อยละ 100 ร่างกายกระแทกเสียชีวิตอยู่ในห้องโดยสารด้านหน้า และ Spacecab |                                                                     |                                                                |
|                    | - ร้อยละ 42.9 กระเด็นออกจากบริเวณกระบะโดยสาร                             |                                                                     |                                                                |
|                    | - ได้รับการช่วยเหลือจากพลเมืองดี                                         |                                                                     |                                                                |
| หลังเกิดอุบัติเหตุ | - โทรแจ้งข่าวให้รายละเอียดไม่ชัดเจน                                      |                                                                     |                                                                |
|                    | - เกี่ยวกับจำนวนผู้บาดเจ็บ อาการบาดเจ็บ                                  |                                                                     |                                                                |

## สิ่งที่ได้ดำเนินการและข้อเสนอแนะจากการสอบสวนการบาดเจ็บ

1. สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา ร่วมกับศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สถานีตำรวจเมืองนครราชสีมา สำนักงานขนส่งจังหวัด และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ประชุมชมรมผู้ประกอบการอาชีพรถรับ-ส่งนักเรียนในตัวเมืองนครราชสีมา 150 คน ในวันที่ 18 สิงหาคม 2558 (เช้า) เพื่ออธิบายแนวทางที่ต้องเรื่องความปลอดภัย การบังคับใช้กฎหมาย เน้นการเปลี่ยนประเภทที่ถูกต้องในการใช้รับ-ส่งนักเรียน จากระบบบรรทุกสิ่งของ ประเภท รย.3 (รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล) ให้เป็นรถที่สามารถบรรทุกคนได้อย่างถูกต้องตามระเบียบในการบรรทุกผู้โดยสาร ประเภท รย.2 (รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน) โดยกำหนดให้มีการดำเนินการให้ถูกต้องภายในวันที่ 30 กันยายน 2558

2. คณะทำงานกองเลขาศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครราชสีมา ได้ถอดบทเรียนจากอุบัติเหตุ ดังนี้

- วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิต การช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุ ความพร้อมของโรงพยาบาล ตลอดจนอุปกรณ์ที่ใช้ในการตัดถ่าง

- หาแนวทางมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนกับรถรับ-ส่งนักเรียนในพื้นที่ โดยแขวงการทางควรดำเนินการเบื้องต้นในการตัดต้นไม้ที่มีเส้นรอบวงเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด ที่อยู่ในบริเวณระยะปลอดภัยข้างทางในบริเวณจุดเสี่ยงที่เคยเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จัดทำเส้นชะลอความเร็ว (Rumble strip) บนถนนต่อเนื่อง เป็นช่วงยาว ๆ ประมาณ 500 เมตร และติดตั้งป้ายควบคุมความเร็ว

- หน่วยงานตำรวจ และสำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา ควรพิจารณาเรื่องการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วเพื่อเป็นการป้องปราม

- สกอ.ตากใบ ร่วมกับตำรวจทางหลวงจะดำเนินการบังคับใช้กฎหมายเด็ดขาด มีการจัดตั้งด่านตรวจจับความเร็ว

- ควรเชิญผู้บริหารโรงเรียน และผู้ประกอบการให้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา มาตรการรถรับ-ส่งนักเรียน และหน่วยงานศึกษาธิการ ควรมีการสำรวจความเสี่ยงในการเดินทางของเด็กนักเรียน เพื่อใช้ในการวางแผนป้องกันการเดินทางของนักเรียนในแต่ละโรงเรียนต่อไป

3. กรมการขนส่งทางบก และ กระทรวงศึกษาธิการ ผู้มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย ควรมีมาตรการอย่างจริงจังในการจัดระเบียบรถรับ-ส่งนักเรียน ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 22 (พ.ศ. 2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

พ.ศ. 2555

## กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณผู้อำนวยการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 จังหวัดสงขลา ในการสนับสนุนการทำงาน อาจารย์ชุลกีฟลี มามะ มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ สนับสนุนข้อมูลการสำรวจความเร็ว ผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลนราธิวาสราชนครินทร์ อบต.ไพรวัลย์ ผู้บาดเจ็บ และชาวบ้านที่อาศัยใกล้จุดเกิดเหตุทุกท่านที่ให้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บ สถานีตำรวจภูธรตากใบ สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดนครราชสีมา ในการขับเคลื่อนการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา ตลอดจนผู้ที่อำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือที่ไม่ได้เอ่ยนามในที่นี้ทุกท่าน

## เอกสารอ้างอิง

1. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. สาเหตุ เຼื่อนไข และอุปสรรคของระบบ“รถโรงเรียน” ในประเทศไทย. [สืบค้นวันที่ 5 กันยายน 2558]. เข้าถึงได้จาก <http://resource.thaihealth.or.th/node/14733>
2. Holder, Y. Peden, M. Krug, E. Lund, J. Gururaj, G. and Kobusingye, O. Injury surveillance guidelines. World Health Organization, Geneva; 2001.
3. World Health Organization. Road Traffic Injury Prevention Training Manual. Geneva; 2006.
4. ธรรมนูญ ไวนตร. แนวทางการสอบสวน สาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน. นนทบุรี: สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค; 2549.
5. จักรพันธ์ ทองสวัสดิ์. กรมการขนส่งทางบก เดินหน้าจัดระเบียบรถรับ-ส่งนักเรียน. [สืบค้นวันที่ 5 กันยายน 2558]. เข้าถึงได้จาก [http://sakaedlt.go.th/attachments/077\\_2013\\_02.pdf](http://sakaedlt.go.th/attachments/077_2013_02.pdf)
6. สำนักข่าวอิสรา. อุบัติเหตุ “รถรับจ้างรับส่งนักเรียน” กับ ความสูญเสียซ้ำซากที่ยังไม่มีทางออก. [สืบค้นวันที่ 5 กันยายน 2558]. เข้าถึงได้จาก [http://www.isranews.org/isra-news/item/40559-aa\\_405599870.html](http://www.isranews.org/isra-news/item/40559-aa_405599870.html)
7. มูลนิธิไทยโรดส์. การใช้ความเร็ว. [สืบค้นวันที่ 5 กันยายน 2558]. เข้าถึงได้จาก <http://trso.thairoads.org/statistic/risk/detail/5066>. Cited 5 กันยายน 2558.
8. พิชัย ธาณิธนานนท์. ถนนปลอดภัยด้วยหลักวิศวกรรม. สงขลา: บริษัทลิมบราเตอร์การพิมพ์ จำกัด; 2549.

#### แนะนำการอ้างอิงสำหรับบทความนี้

นันทพร กลิ่นจันทร์, อารีย์ ตาหมาด, กษมา เทวรินทร์ภักดี, สมศักดิ์ ขุนฤทธิ์มนตรี. การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิต: กรณีรถกระบะรับ-ส่งนักเรียนเสียหลักชนต้นไม้ อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส วันที่ 11 สิงหาคม 2558. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ 2560; 48: 257-64.

#### Suggested Citation for this Article

Klinjun N, Tamad A, Tawintarapakti K, Khunretmontre S. Road traffic investigation of a school pickup truck crashing into a tree, Takbai district, Narathiwat province, Thailand, 11 August 2015. Weekly Epidemiological Surveillance Report 2017; 48: 257-64.

### Road traffic investigation of a school pickup truck crashing into a tree, Takbai district, Narathiwat province, Thailand, 11 August 2015

**Authors:** Nuntaporn Klinjun<sup>1</sup>, Aree Tamad<sup>1</sup>, Kasama Tawintarapakti<sup>1</sup>, Somsack Khunretmontre<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Office of Disease Prevention and Control region 12, Songkhla, Thailand*

<sup>2</sup>*Narathiwat Provincial Public Health Office, Narathiwat, Thailand*

#### Abstract

**Background:** On 17–19 August 2015, the rapid response team of the Office of Disease Prevention and Control region 12, Songkhla and a local road traffic investigation team conducted an investigation on an accident of a school pickup truck crashing into a tree on Narathiwat–Takbai road in Takbai District, Narathiwat Province, Thailand. It aimed to describe the event and the factors affecting injury and death, and implement specific interventions to reduce severe injuries and death in the future.

**Methods:** A descriptive epidemiological study was conducted by gathering data from medical documents, observation of the scene and interviewing those involved in the event. The factors of injuries were identified using the Haddon's matrix.

**Results:** On 11 August 2015, a man was driving the school pickup truck at a speed of about 120 km/hr, the truck ran off the road, fall into the depressed median strip and hit a tree. The front of the truck took the brunt of the impact and the roof was twisted to the side. Three students were ejected out of the truck. Out of 12 people in the truck, the driver and nine students (83.3%) were killed, and two students were seriously injured. Head injury was the most common type of death (90.0%).

**Conclusions:** There were dangerous driving, non-use of seat belts and occupying of the space-cab area by 3 students who died in the accident. Vehicular factors featured with no safety devices and the modified cargo area for a school-bus. In the clear zone of the road, Big trees were observed and an underground cement water pipe was raised above the ground. We recommended that local agencies should provide rumble strip and signs to reduce speed limits at this dangerous site, and enforce law on vehicle and passenger safety. Trees that were diameter bigger than 10 cm and big barriers should be eliminated in the clear zone either on roadsides or the median strip.

**Keywords:** road traffic investigation, school pickup truck, Narathiwat