

# ข้อมูลความปลอดภัยทางถนน: คำถามที่มักพบบ่อย



## 1. ข้อมูลล่าสุดเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนจะหาได้จากที่ใด?

ขึ้นอยู่กับแต่ละประเทศ ข้อมูลรายปีของการชนและการเสียชีวิตสามารถหาได้จากกระทรวงมหาดไทย (ตำรวจ) กระทรวงคมนาคม และกระทรวงสาธารณสุข (ซึ่งเป็นหน่วยงานหลัก) สำนักงานสถิติแห่งชาติ หรือบริษัทประกันภัยยานยนต์ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลเหล่านี้ไม่สามารถนำมาใช้เปรียบเทียบระหว่างประเทศได้เสมอไป เนื่องจากต้องใช้วิธีการเดียวกันเพื่อให้สามารถเปรียบเทียบระหว่างประเทศได้อย่างถูกต้อง องค์การอนามัยโลกได้เผยแพร่รายงานระดับโลกว่าด้วยสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนซึ่งมีข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศส่วนใหญ่ โดยแสดงทั้งจำนวนและอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ต่อประชากร 100,000 คน) ในภาคผนวกสถิติ

TABLE 3  
ROAD TRAFFIC DEATHS AND PROPORTION OF DEATHS BY ROAD USER, BY COUNTRY/AREA

Country/Area	General information			Road traffic deaths			
	Population numbers <sup>a</sup> for 2010	GNI per capita <sup>b</sup> for 2010 in US dollars	Income level <sup>c</sup>	Reported number of road traffic deaths <sup>d</sup>	Modelled number of road traffic deaths <sup>e</sup>	95% Confidence Interval	Estimated road traffic death rate per 100 000 population <sup>f</sup>
Afghanistan	31 411 742	410	Low	1 501	6 789	5 538–8 800	19.8
Albania	3 294 284	3 570	Middle	252	405	283–432	12.7
Andorra	84 865	41 750	High	3	3		3.5
Angola	19 061 912	3 960	Middle	4 042	4 487	3 941–4 873	23.1
Argentina	40 412 376	8 620	Middle	5 094	5 094		12.6
Armenia	3 082 072	3 200	Middle	285	504	527–589	18.1
Australia	22 268 384	46 200	High	1 363	1 363		6.1
Austria	8 280 444	46 920	High	552	553		6.6
Azerbaijan	9 187 782	5 380	Middle	1 252	1 282		13.1
Bahamas	342 877	21 970	High	43	47		13.7
Bahrain	1 281 825	15 920	High	73	132		10.5
Bangladesh	148 692 128	700	Low	2 872	17 289	15 415–19 164	11.8
Barbados	273 331	12 680	High	19	20		7.3
Belarus	9 595 421	5 990	Middle	1 190	1 384		14.4
Belgium	10 712 066	45 780	High	840	869		8.1
Belize	311 627	3 640	Middle	41	51		16.4
Benin	8 849 892	780	Low	816	2 119	1 864–2 372	23.9
Bhutan	725 940	1 870	Middle	79	96	88–104	13.2
Bolivia (Plurinational State of)	9 929 849	1 810	Middle	1 681	1 910	1 791–2 030	18.2
Bosnia and Herzegovina	3 760 149	4 740	Middle	336	588	554–621	15.6
Botswana	2 006 345	6 750	Middle	305	417	378–456	20.8
Brazil	194 946 488	5 540	Middle	36 499	43 989		22.5
Bruni Darussalam	398 920	31 800	High	46	27		6.8
Bulgaria	7 494 232	8 320	Middle	775	776		10.4
Burkina Faso	16 488 714	550	Low	996	4 586	3 905–5 227	27.7
Burundi	8 262 848	230	Low	357	1 788	1 529–2 053	21.3
Cambodia	14 138 255	750	Low	1 816	2 431	2 121–2 741	17.2
Cameroon	19 988 889	1 300	Middle	1 353	3 903	3 496–4 370	20.1
Canada	34 818 594	43 250	High	2 227	2 296		6.9
Cape Verde	495 999	3 280	Middle	63	111	98–124	22.4
Central African Republic	4 401 051	470	Low	145	644	558–729	14.6
Chad	11 227 208	710	Low	3 226	3 339		29.7
Chile	17 112 688	10 750	Middle	2 071	2 098		12.3
China	1 348 932 032	4 240	Middle	70 134	280 578		20.8
Colombia	46 294 842	5 520	Middle	5 502	7 225		15.6
Comoros	734 750	750	Low	14	160	136–185	21.8
Congo	4 042 899	2 240	Middle	289	882	614–779	17.1
Cook Islands	35 277	—	Middle	2	2		9.9
Costa Rica	4 658 887	6 860	Middle	707	582		12.7
Côte d'Ivoire	19 727 800	1 170	Middle	699	4 121	3 619–4 625	20.9
Croatia	4 403 330	13 890	High	426	456		10.4
Cuba	11 252 979	5 460	Middle	809	872		7.8
Cyprus	1 182 647	29 450	High	60	84		7.6

สถิติบางส่วนจากภาคผนวกรายงานระดับโลกว่าด้วยสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ซึ่งแสดงถึงจำนวนและอัตราของเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

## 2. รายงานระดับโลกว่าด้วยสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (GSRRS) คืออะไร?

รายงานระดับโลกว่าด้วยสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (GSRRS) ขององค์การอนามัยโลก ได้รวบรวมการวิเคราะห์สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก ซึ่งจัดพิมพ์เผยแพร่ประมาณทุกๆ 2 ปี รายงานดังกล่าว

ประกอบด้วยข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยแยกข้อมูลแต่ละประเทศๆ ละ 1 แผ่น ในแต่ละแผ่นประกอบไปด้วยข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กฎหมายความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานด้านยานพาหนะและผู้แทนที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังระบุช่องโหว่ของความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศ โดยรายงานปี 2015 สามารถดาวน์โหลดได้ฟรี หมายเหตุ: รายงานมีข้อมูลอย่างเป็นทางการของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละประเทศและตัวเลขคาดการณ์ขององค์การอนามัยโลกสำหรับบางประเทศ สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อ ดร. ทามิชา โตโรยาน ผู้ประสานงานรายงานที่สำคัญงานใหญ่ขององค์การอนามัยโลก ณ กรุงเจนีวา

## 3. การจัดเก็บข้อมูลของ GSRRS ทำอย่างไร?

องค์การอนามัยโลกเก็บข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนจากภาคส่วนต่างๆของแต่ละประเทศ (เช่น กระทรวงสาธารณสุข กรมคมนาคม และมหาดไทย) ดังนั้น ข้อมูลขององค์การอนามัยโลกจึงมาจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนในแต่ละประเทศ

## 4. มีข้อมูลความปลอดภัยทางถนนประเภทใดบ้าง?

ตัวเลขคาดการณ์ข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลกถูกนำมาวิเคราะห์และนำเสนอแบ่งตามภูมิภาค ประเภทของผู้ใช้ถนน อายุของผู้ใช้ถนน และรายได้ของประเทศ ชุดข้อมูลเหล่านี้มีอยู่ในส่วนที่ 1 ของรายงาน และยังสามารถดูข้อมูลได้ทางออนไลน์ และในรายงานระดับโลกว่าด้วยเรื่องสุขภาพ

## 5. ทำไม GSRRS จึงมีข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 2 ชุด สำหรับบางประเทศ?

บางประเทศที่มีการรายงานต่ำกว่าความเป็นจริงมาก รายงานจะมีตัวเลขเพียง 1 ชุด ซึ่งแสดงให้เห็นถึงข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นทางการจากประเทศสมาชิก และค่าประมาณการณขององค์การอนามัยโลก สำหรับประเทศที่ใช้วิธีการเก็บข้อมูลและค่านิยามที่แตกต่างกัน ซึ่งบางประเทศไม่ได้ทำการปรับค่าความเอนเอียงของชุดข้อมูล ดังนั้น จึงเป็นรายงานการเสียชีวิตที่ไม่สมบูรณ์ ดังนั้น เพื่อชดเชยปัจจัยเหล่านี้และการรายงานที่ต่ำกว่าความเป็นจริง องค์การอนามัยโลกจึงใช้ค่าประมาณการณเพื่อให้สามารถเปรียบเทียบสถิติทั่วโลกได้ ซึ่งเป็นไปตามค่านิยามทั่วไป วิธีการ และเกณฑ์สำหรับการเก็บข้อมูล

## 6. อะไรคือความแตกต่างระหว่างการคำนวณการเสียชีวิตบนท้องถนนของบางประเทศและค่าคาดการณ์ขององค์การอนามัยโลก?

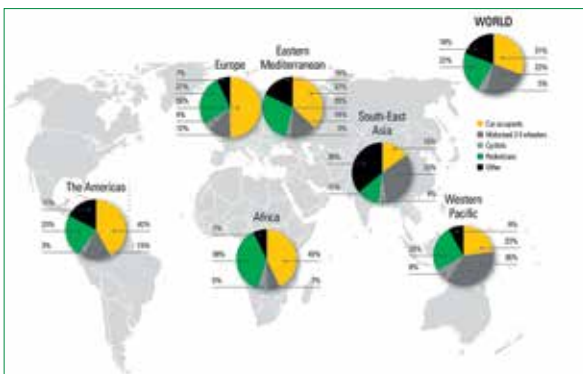
หลายประเทศไม่มีข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่ถูกต้อง ในบางประเทศมีการขึ้นทะเบียนการเสียชีวิตในเขตเมืองเท่านั้น แต่กลับไม่มีข้อมูลที่เชื่อถือได้จากเขตชนบท ส่วนบางประเทศอาจรวบรวมข้อมูลได้จากทั่วประเทศ แต่ไม่ได้รับการรายงานการเสียชีวิตทุกราย นอกจากนี้ คำนียามก็ไม่มีเป็นมาตรฐานเดียวกัน ตัวอย่างเช่น การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในบางประเทศจะเก็บเฉพาะข้อมูลการเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุเท่านั้น ในขณะที่บางประเทศได้รวมเอาจำนวนผู้ที่เสียชีวิตภายใน 1 ปี ภายหลังจากอุบัติเหตุด้วย ในการจัดทำรายงานดังกล่าวขององค์การอนามัยโลกจะใช้ชุดข้อมูลที่เชื่อถือได้มากที่สุดในประเทศเสมอ แต่หากไม่มีข้อมูลเหล่านี้หรือมีแต่ไม่สมบูรณ์ องค์การอนามัยโลกต้องใช้การประมาณการณ โดยค่าประมาณการณขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในประเทศที่สามารถเปรียบเทียบกันได้ และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

## 7. ทำไม GSRRS มีข้อมูลล่าสุดมากกว่า?

ถึงแม้ว่าข้อมูลการเสียชีวิตของประเทศส่วนมากจะมีรายงานเป็นรายปี การเก็บและตรวจสอบข้อมูลดังกล่าว การคำนวณค่าประมาณการณ และรอการอนุมัติจากรัฐบาลอาจใช้เวลาประมาณ 1 ปี หลังจากที่ยังคงมีการรายงานข้อมูลได้ก็เก็บข้อมูล แล้วนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ เนื่องจากระยะเวลาที่ยาวนานของกระบวนการ ดังนั้น องค์การอนามัยโลกจึงจัดทำรายงานทุกๆ 2-3 ปี โดยช่วงระยะเวลาดังกล่าวจะทำให้สามารถรวมตัวชีวิตอื่นๆ เข้าไปด้วย (เช่น กฎหมายความปลอดภัยทางถนน) ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

## 8. ข้อมูลระดับภูมิภาคหาได้จากที่ใด?

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั่วโลกและอัตราการเสียชีวิตระดับภูมิภาคสามารถหาได้จากบทที่ 1 ของรายงานระดับโลกว่าด้วยสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปี 2015



ข้อมูลบางส่วนจากบทที่ 1 รายงานระดับโลกว่าด้วยสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปี 2015

นอกจากนี้ องค์การอนามัยโลกยังจัดทำชุดข้อมูลสรุปในระดับภูมิภาคด้วย

นอกเหนือจากองค์การอนามัยโลกแล้ว ยังมีองค์กรระหว่างประเทศหลายองค์กรที่ทำงานในระดับภูมิภาคที่จัดทำรายงานประจำปีเกี่ยวกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางและตัวชีวิตอื่นๆ ได้แก่

- ➔ องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา: ฐานข้อมูลการจราจรและอุบัติเหตุนานาชาติ รายงานประจำปี 2013
- ➔ สภาเศรษฐกิจยุโรปสหประชาชาติ: รายงานประจำปี 2013
- ➔ สหภาพยุโรป: สถิติของสหภาพยุโรป ฐานข้อมูลของสถิติสหภาพยุโรป

## 9. ข้อมูลระดับประเทศสามารถใช้เปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ได้หรือไม่?

โดยทั่วไป ไม่แนะนำให้ให้นำข้อมูลระดับประเทศของคณะประเทศมาเปรียบเทียบกัน เนื่องจากประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางอาจใช้วิธีการเก็บข้อมูลที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ ประเทศเหล่านี้มีรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตต่ำกว่าความเป็นจริง ดังนั้น การปรับค่าความแตกต่างเหล่านี้เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง รายงานระดับโลกว่าด้วยสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนจึงเสนอค่าประมาณการณอัตราการเสียชีวิตสำหรับประเทศส่วนใหญ่ ซึ่งใช้วิธีการเดียวกันเพื่อคำนวณอัตราดังกล่าวในแต่ละประเทศ แต่เมื่อต้องการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างประเทศ ควรใช้อัตราการเสียชีวิตแทนจำนวนผู้เสียชีวิตที่แท้จริงสำหรับประเทศที่มีประชากรมากกว่า 150,000 คน (ดูคำอธิบายสำหรับความเข้าใจผิดประการที่ 10 ด้านล่าง)

## 10. เมื่อไรจึงควรรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตแทนที่จะเป็นอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน?

อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน สามารถใช้เปรียบเทียบความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกับอัตราการเสียชีวิตจากความเสี่ยงต่อสุขภาพหรือโรคอื่นๆ ได้ นอกจากนั้นยังสามารถใช้เปรียบเทียบข้อมูลระหว่างประเทศได้ (หรือภายในประเทศในช่วงระยะเวลาหนึ่ง) เนื่องจากตัวเลขดังกล่าวสะท้อนถึงขนาดของปัญหาได้ถูกต้องมากกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตที่แท้จริง แต่การใช้จำนวนผู้เสียชีวิตที่แท้จริงเพียงอย่างเดียวอาจทำให้เข้าใจผิดได้เนื่องจากการเปรียบเทียบขนาดประชากรที่ไม่เท่ากัน อย่างไรก็ตาม การใช้จำนวนผู้เสียชีวิตที่แท้จริงในประเทศสามารถช่วยให้ทราบถึงขนาดของปัญหาเมื่อเปรียบเทียบกับสาเหตุการเสียชีวิตอื่นๆ การป้องกันและการบริการที่จำเป็น



## 11. ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะหาได้จากที่ใด?

ภาคนวสถิติของรายงานระดับโลกว่าด้วยสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปี 2015 แสดงจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนในแต่ละประเทศ องค์การอนามัยโลกไม่ได้เผยแพร่จำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะเนื่องจากไม่ใช่ตัวชี้วัดด้านสาธารณสุข องค์การอื่นๆ เช่น องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา และสมาพันธ์ถนนนานาชาติ ได้จัดทำข้อมูลตัวชี้วัดเพิ่มเติมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน เช่น รายงานประจำปีว่าด้วยการจราจรทางถนนทั่วโลกและฐานข้อมูลอุบัติเหตุ ซึ่งประกอบด้วยจำนวนผู้เสียชีวิตต่อระยะทางพันล้านกิโลเมตรของพาหนะ (หรือจำนวนผู้เสียชีวิตต่อพันล้านกิโลเมตรของบุคคล โดยคำนึงถึงการมีผู้โดยสารบนยานพาหนะร่วมด้วย) และจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะ (ที่มีเครื่องยนต์) ที่จดทะเบียน 10,000 คัน

## 12. มีผู้เสียชีวิตจากรถชนบนท้องถนนปีละเท่าใด?

จากรายงานระดับโลกว่าด้วยสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปี 2015 ระบุว่าในปี 2010 มีผู้เสียชีวิต 1.24 ล้านคน บนท้องถนนทั่วโลก โดยจำนวนดังกล่าวไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงมากนักนับตั้งแต่รายงานปี 2009 แม้ว่าทั่วโลกจะมีจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นถึง 15% ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอาจช่วยป้องกันการเสียชีวิตได้

## 13. ยานพาหนะที่มากขึ้นหมายถึงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากขึ้นหรือไม่?

ไม่เสมอไป จริงอยู่ว่าเมื่อประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางมีจำนวนยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ความล่าช้าในการกำหนดมาตรการความปลอดภัยและช่องโหว่ในระบบการจัดการความปลอดภัยอาจส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน การเสียชีวิตของคนเดินถนน และผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยงอื่นๆเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อประเทศต่างๆมีการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสมแล้ว พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตกลับมีค่าต่ำเดิมหรือลดลงถึงแม้ว่าจะมีจำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้นก็ตาม

## 14. แผนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนหาได้จากที่ใด?

สำหรับแผนที่ ภาพ และวัสดุอื่นๆ กรุณาดูชุดข้อมูลสรุปเรื่องแหล่งข้อมูลด้านความปลอดภัย

## 15. ทำไมจึงควรใช้ข้อมูลสถิติในการรายงานข่าว?

การใช้ข้อมูลและสถิติจะช่วยให้ผู้รับสารเข้าใจขนาดของปัญหา และการดำเนินการที่จำเป็นอย่างเร่งด่วน ไม่ว่าจะเป็นการเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตภายในประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือการหาตัวเลขจำนวนการชนที่เกิดขึ้นภายในระยะเวลาที่กำหนดบนถนนเส้นหนึ่ง การใช้ข้อมูลที่ถูกต้องจากแหล่งที่เป็นทางการจะช่วยให้สามารถวิเคราะห์และได้ข้อสรุปที่ถูกต้องได้

## 16. สถิติความปลอดภัยทางถนนจะช่วยเพิ่มมิติเกี่ยวกับความเป็นมนุษย์ในการรายงานข่าวได้อย่างไร?

การใช้ข้อมูลที่ได้รับการรับรองไม่ได้เพียงแต่มิติเกี่ยวกับความเป็นมนุษย์ไปจากข่าวอุบัติเหตุ ในทางตรงกันข้าม การใช้ข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับบุคคลจะช่วยให้ผู้รับสารเข้าใจประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน และเข้าใจว่าการชนไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยลำพัง แต่เป็นผลมาจากช่องโหว่ของความปลอดภัยที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

## 17. จะสามารถเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกับจำนวนผู้เสียชีวิตจากโรคต่างๆ ได้อย่างไร?

คาดกันว่าอุบัติเหตุทางถนนจะกลายเป็นสาเหตุการเสียชีวิตลำดับที่ 9 ของทั่วโลก เทียบเท่ากับการเสียชีวิตจากโรคต่างๆ เช่น มาลาเรียและวัณโรค โดยมีผู้เสียชีวิตทั่วโลกสูงกว่จำนวนผู้เสียชีวิตจากโรคเอดส์ นอกจากนั้น อุบัติเหตุทางถนนยังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ในกลุ่มอายุ 15-29 ปี สำหรับการเปรียบเทียบกับโรคอื่นๆ สามารถดูได้จากรายงานสถานการณ์ด้านสุขภาพขององค์การอนามัยโลกซึ่งประกอบไปด้วยข้อมูลมากกว่า 50 ชุด เกี่ยวกับประเด็นด้านสุขภาพที่สำคัญ และศูนย์รวมแผนที่ข้อมูลสถานการณ์ด้านสุขภาพขององค์การอนามัยโลกก็เป็นอีกแหล่งข้อมูลสำคัญสำหรับการเปรียบเทียบด้วย

องค์การอนามัยโลกขอขอบคุณการสนับสนุนด้านการเงินจากมูลนิธิบิลและเมลินดาเกตต์ในการผลิตสื่อ