

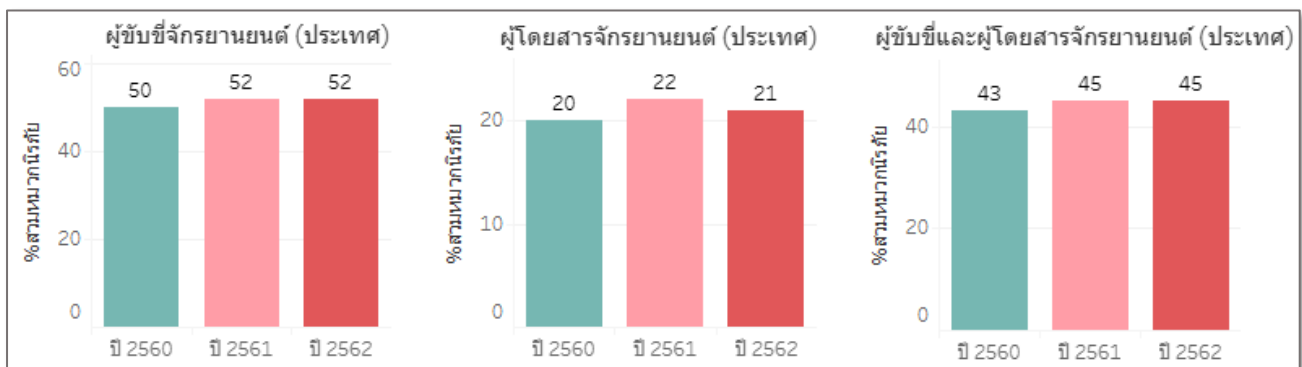
สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรของคนไทย

สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรของคนไทย มาจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ได้แก่ การสำรวจการใช้หมวกนิรภัย และข้อมูลการบาดเจ็บบนทางหลวงแผ่นดิน จากมูลนิธิไทยโรดส์ ข้อมูลปัจจัยเสี่ยงในผู้บาดเจ็บและการบาดเจ็บที่ศีรษะ จากข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (บูรณาการ 3 ฐาน) กรมควบคุมโรค และข้อมูลการสูญเสียปีสุขภาวะจากการบาดเจ็บจากการขนส่ง จากโครงการศึกษาภาระโรค สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ

1) การสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์

จากข้อมูลการสำรวจการใช้หมวกนิรภัยในผู้ขับขี่จักรยานยนต์และผู้โดยสารจักรยานยนต์ ปี 2560-2562 พบว่าผู้ขับขี่จักรยานยนต์ มีการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 50 ในปี พ.ศ.2560 และร้อยละ 52 ในปี พ.ศ.2561-2562 และสำหรับผู้โดยสารจักรยานยนต์ มีการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 20 ในปี พ.ศ.2560 ร้อยละ 22 ในปี พ.ศ.2561 และร้อยละ 21 ในปี พ.ศ.2562 หากรวมผู้ขับขี่และผู้โดยสารจะอยู่ที่ร้อยละ 43 ในปี พ.ศ.2560 และร้อยละ 45 ในปี พ.ศ.2561 และ 2562 (ภาพที่ 1)

ภาพที่ 1 สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ.2560-2562

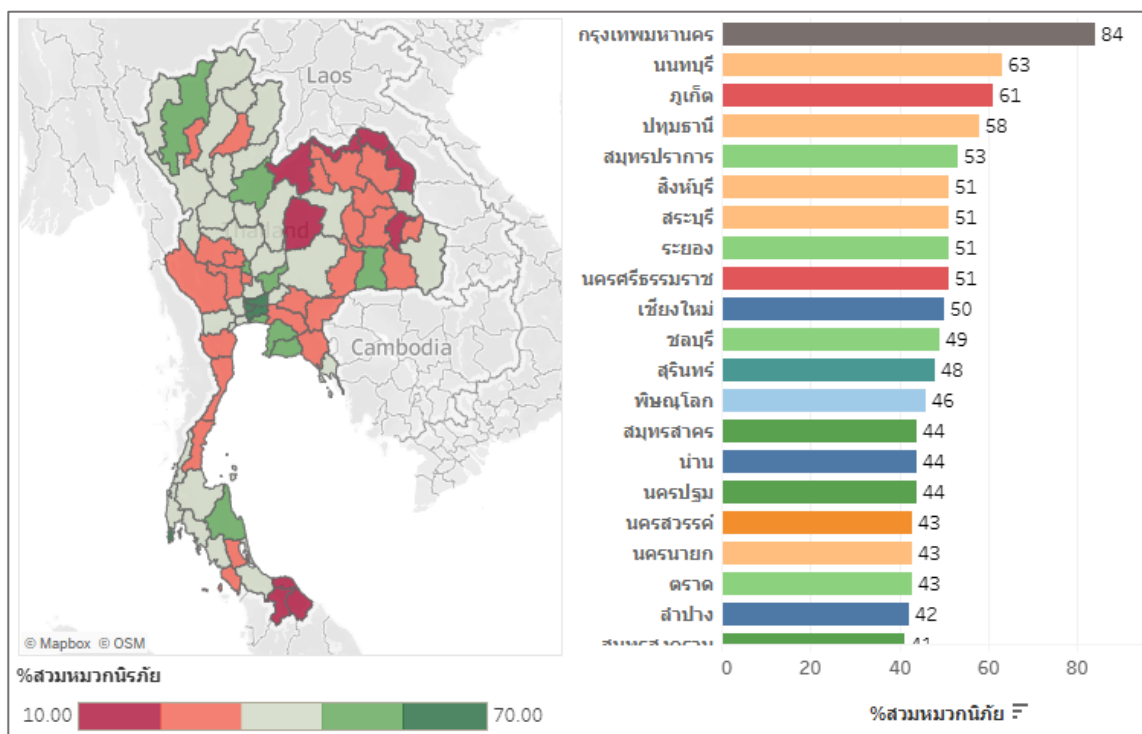


เมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด พบว่า สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์ ในปี พ.ศ.2562 สูงสุด 5 จังหวัดแรก ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร (ร้อยละ 84) รองลงมาคือ นนทบุรี (ร้อยละ 63) ภูเก็ต (ร้อยละ 61) ปทุมธานี (ร้อยละ 58) และ สมุทรปราการ (ร้อยละ 53) (ภาพที่ 2)

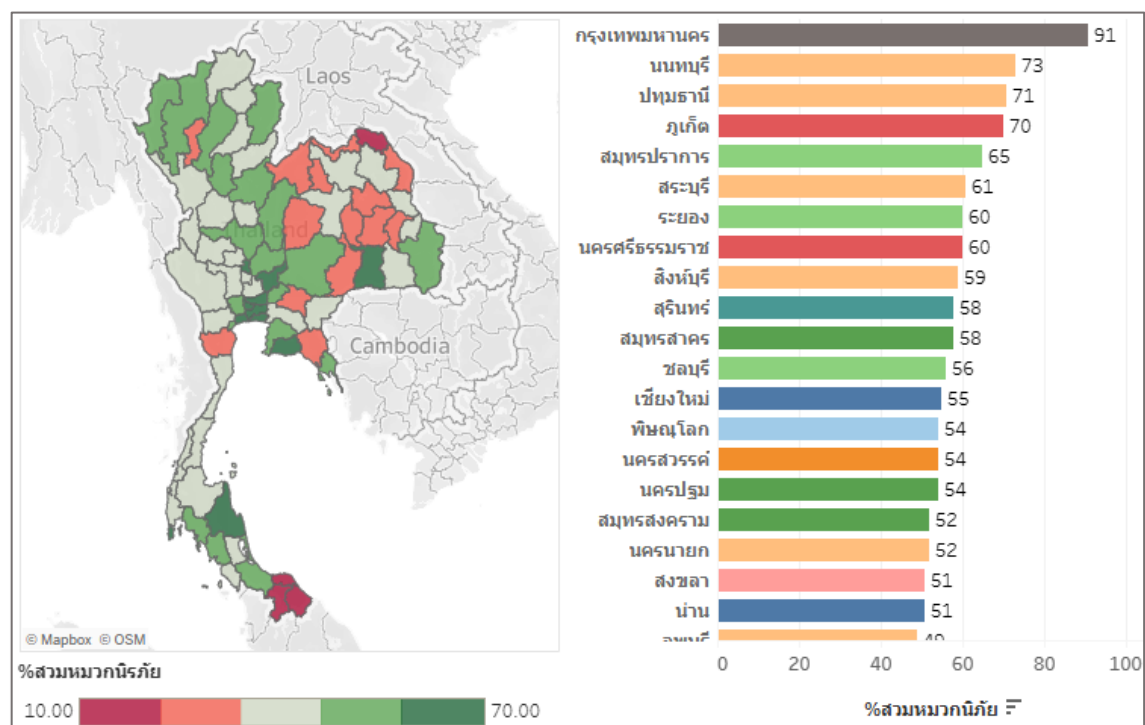
ในส่วนของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ 5 จังหวัดแรก ที่มีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยสูงสุด ในปี พ.ศ.2562 ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร (ร้อยละ 91) รองลงมาคือ นนทบุรี (ร้อยละ 73) ปทุมธานี (ร้อยละ 71) ภูเก็ต (ร้อยละ 70) และ สมุทรปราการ (ร้อยละ 65) (ภาพที่ 3)

ในส่วนของผู้โดยสารจักรยานยนต์ 5 จังหวัดแรก ที่มีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยสูงสุด ในปี พ.ศ.2562 ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร (ร้อยละ 54) รองลงมาคือ ภูเก็ต (ร้อยละ 30) นนทบุรี (ร้อยละ 30) เชียงใหม่ (ร้อยละ 30) และ นครศรีธรรมราช (ร้อยละ 25) (ภาพที่ 4)

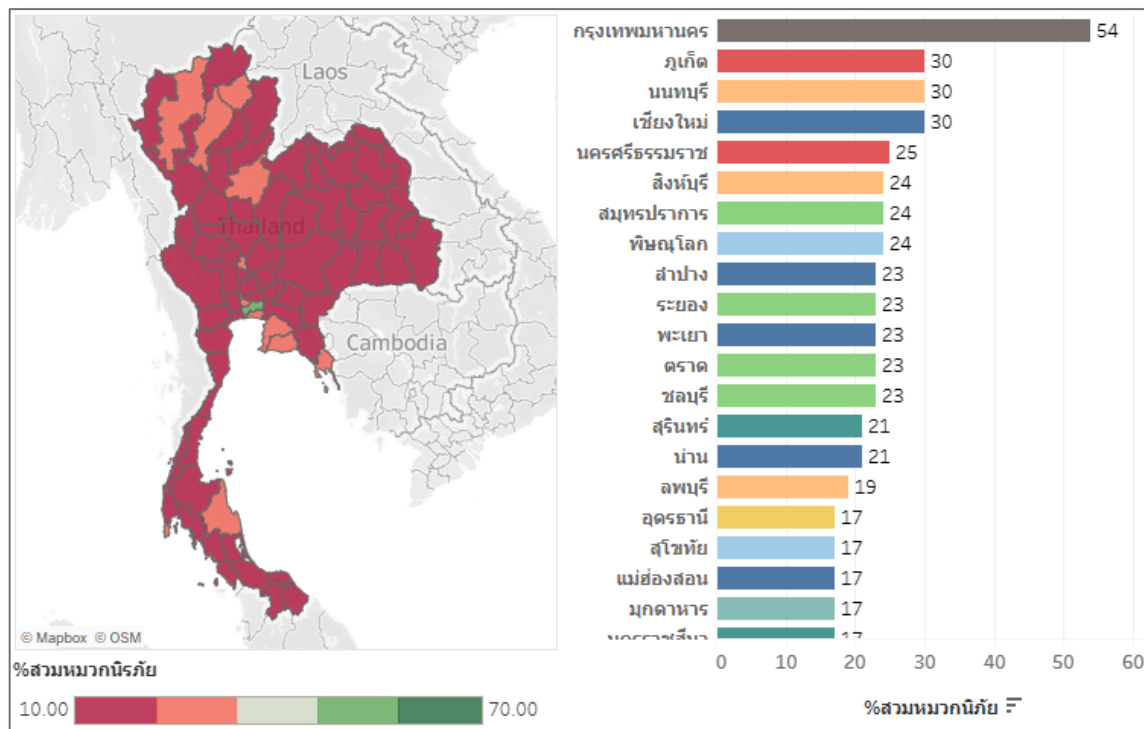
ภาพที่ 2 สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัย ในผู้ขับขี่และโดยสารจักรยานยนต์ รายจังหวัด ปี พ.ศ.2562



ภาพที่ 3 สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัย ในผู้ขับขี่จักรยานยนต์ รายจังหวัด ปี พ.ศ.2562



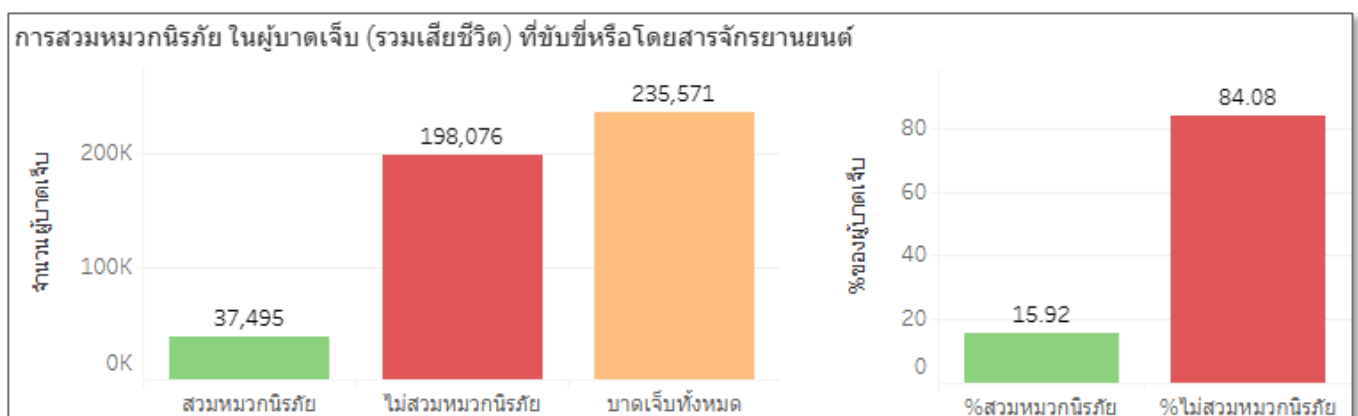
ภาพที่ 4 สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัย ในผู้โดยสารจักรยานยนต์ รายจังหวัด ปี พ.ศ.2562



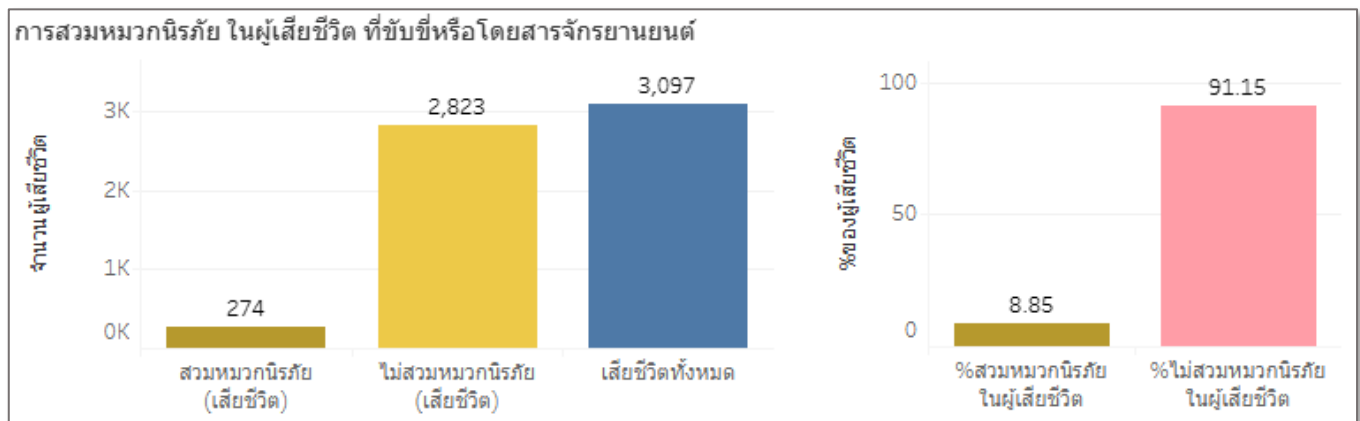
2) การสวมหมวกนิรภัย ในผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

จากข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ในผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่มาใช้บริการที่โรงพยาบาลกระทรวงสาธารณสุข พบว่าในปี พ.ศ.2565 สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัย ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่ใช้จักรยานยนต์ อยู่ที่ร้อยละ 15.9 และสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัย ในผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่ใช้จักรยานยนต์ อยู่ที่ร้อยละ 8.85 (ภาพที่ 5 และภาพที่ 6)

ภาพที่ 5 สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัย ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่ใช้จักรยานยนต์ ปี พ.ศ.2565

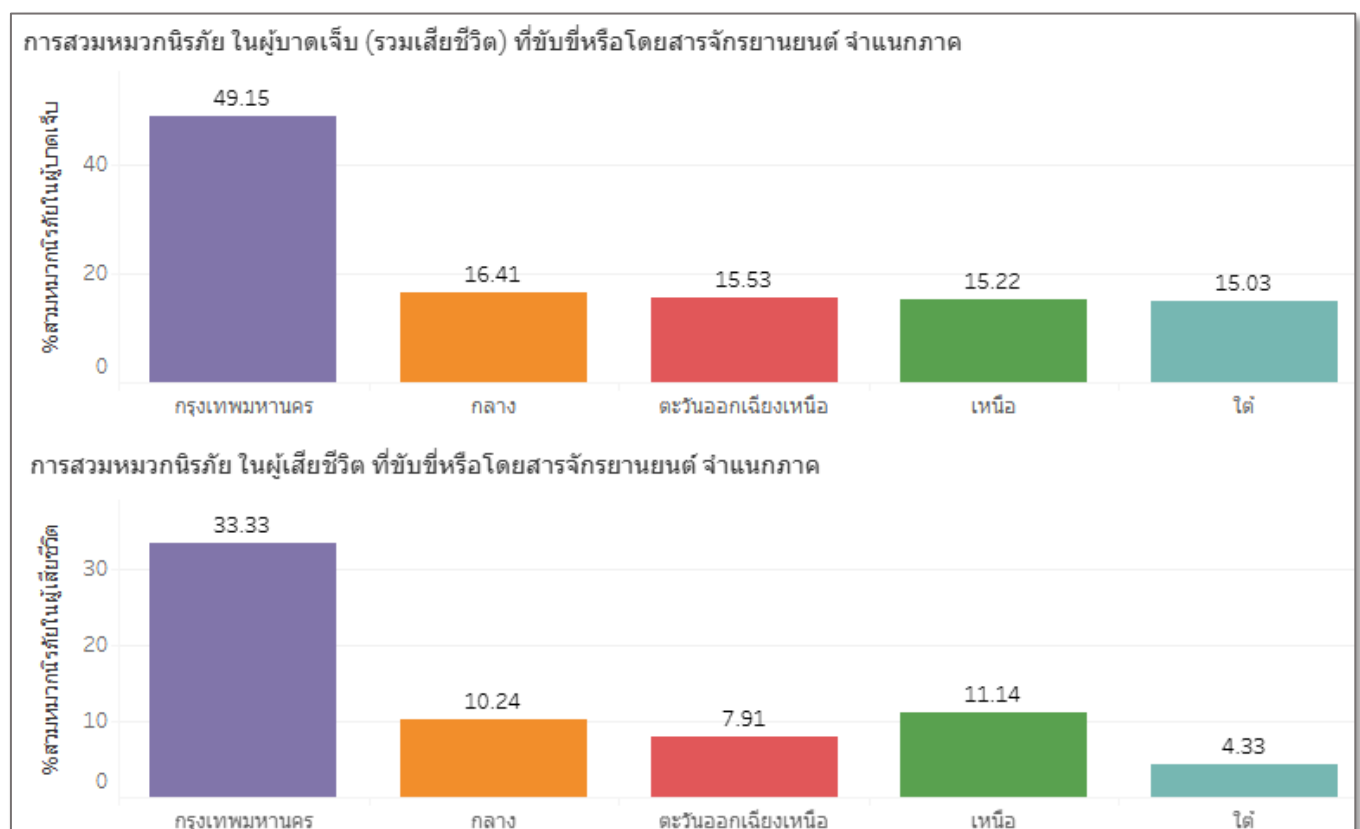


ภาพที่ 6 สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัย ในผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่ใช้จักรยานยนต์ ปี พ.ศ.2565



สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัย ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่ใช้จักรยานยนต์ ในปี พ.ศ.2565 จำแนกตามภาค สูงสุดที่กรุงเทพมหานคร (ร้อยละ 49.2) รองลงมาคือภาคกลาง (ร้อยละ 16.4) ต่ำสุดคือภาคใต้ (ร้อยละ 15) และสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัย ในผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่ใช้จักรยานยนต์ ในปี พ.ศ.2565 จำแนกตามภาค สูงสุดที่กรุงเทพมหานคร (ร้อยละ 33.3) รองลงมาคือภาคเหนือ (ร้อยละ 11.1) ต่ำสุดคือภาคใต้ (ร้อยละ 4.3) (ภาพที่ 7)

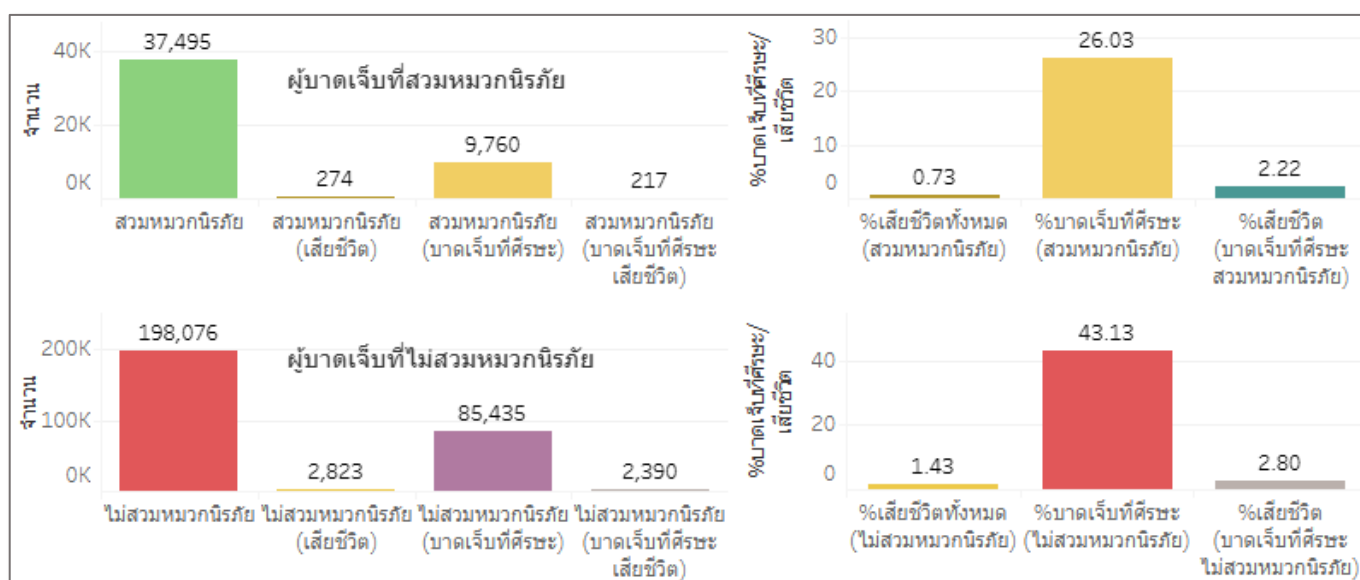
ภาพที่ 7 สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัย ในผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่ใช้จักรยานยนต์ จำแนกตามภาค ปี พ.ศ.2565



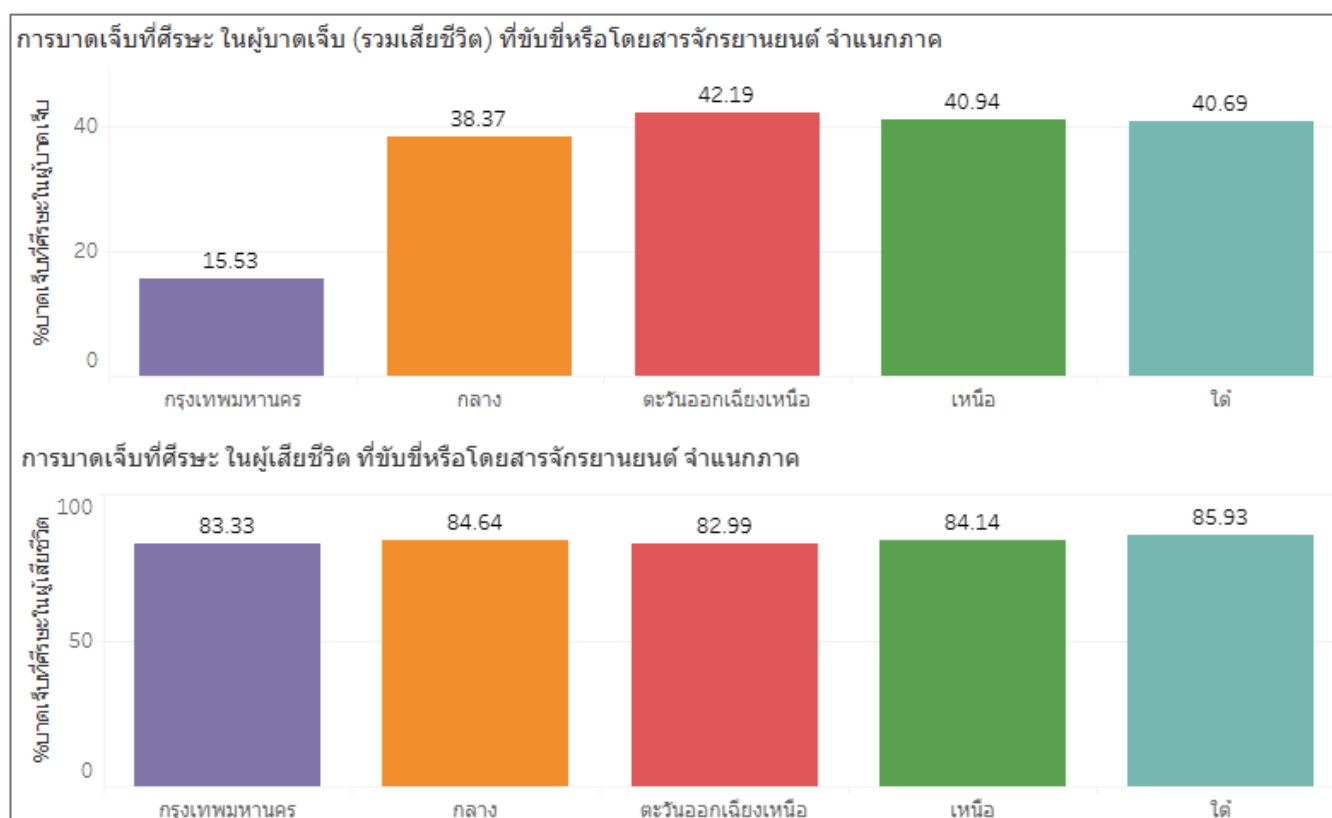
3) การบาดเจ็บที่ศีรษะในผู้บาดเจ็บที่ใช้จักรยานยนต์

สัดส่วนการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้บาดเจ็บที่ใช้จักรยานยนต์ ที่สวมหมวกนิรภัย อยู่ที่ร้อยละ 26 ในปี พ.ศ.2565 ในขณะที่ สัดส่วนการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้บาดเจ็บที่ใช้จักรยานยนต์ ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย อยู่ที่ร้อยละ 43.1 (ภาพที่ 8) แสดงให้เห็นว่า ในผู้บาดเจ็บที่ไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนการบาดเจ็บที่ศีรษะที่สูงกว่า ผู้บาดเจ็บที่สวมหมวกนิรภัย และทำให้สัดส่วนการเสียชีวิต ในผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย สูงกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 1.4 เทียบกับร้อยละ 0.7) และเมื่อเปรียบเทียบระหว่างภาค พบว่า กรุงเทพมหานคร มีสัดส่วนการบาดเจ็บที่ศีรษะในผู้บาดเจ็บที่ต่ำกว่าภาคอื่น (ร้อยละ 15.5) เทียบกับร้อยละ 38.4-42.2 ในภาคอื่น (ภาพที่ 9) สอดคล้องกับการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บในกรุงเทพมหานคร ที่สูงกว่าภาคอื่น (ภาพที่ 7)

ภาพที่ 8 สัดส่วนการบาดเจ็บที่ศีรษะในผู้บาดเจ็บที่ใช้จักรยานยนต์ จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัย ปี พ.ศ.2565



ภาพที่ 9 สัดส่วนการบาดเจ็บที่ศีรษะในผู้บาดเจ็บที่ใช้จักรยานยนต์ จำแนกตามภาค ปี พ.ศ.2565

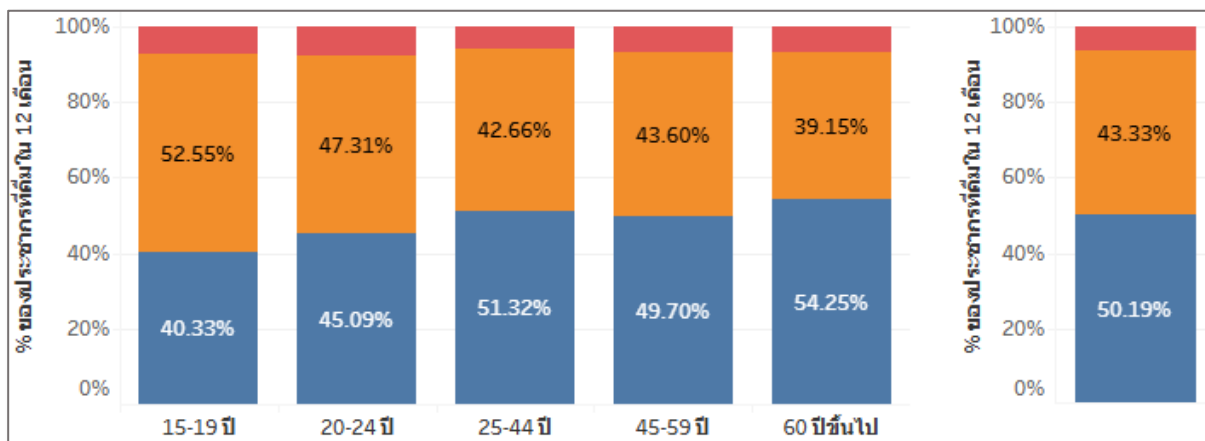


4) การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถหรือรถจักรยานยนต์

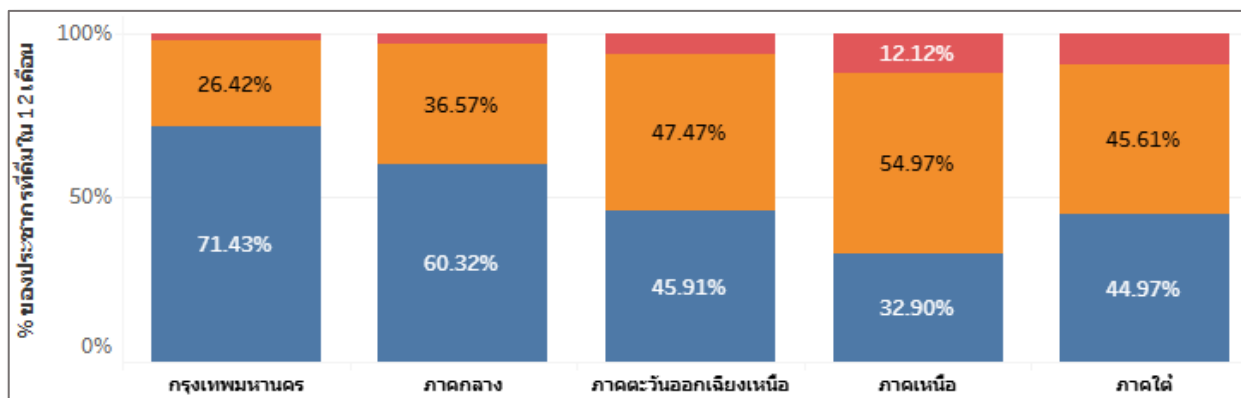
สัดส่วนประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถหรือรถจักรยานยนต์ (ในผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใน 12 เดือน) ในปี พ.ศ.2564 จำแนกตามอายุ พบว่า กลุ่มอายุที่ดื่มแล้วขับมากที่สุดใน 12 เดือน คือกลุ่มอายุ 15-19 ปี (ร้อยละ 59.7) รองลงมาคืออายุ 20-24 ปี (ร้อยละ 54.9) (ภาพที่ 10)

ภาคเหนือ มีสัดส่วนการดื่มแล้วขับสูงสุด (ร้อยละ 67.1) รองลงมาคือภาคใต้ (ร้อยละ 55) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 54.1) และภาคกลาง (ร้อยละ 39.7) ตามลำดับ โดยกรุงเทพมหานครมีการดื่มแล้วขับต่ำสุด (ร้อยละ 28.6) (ภาพที่ 11) และเพศชาย มีการดื่มแล้วขับ สูงกว่าเพศหญิง (ร้อยละ 52.3 เทียบกับร้อยละ 37.2) (ภาพที่ 12)

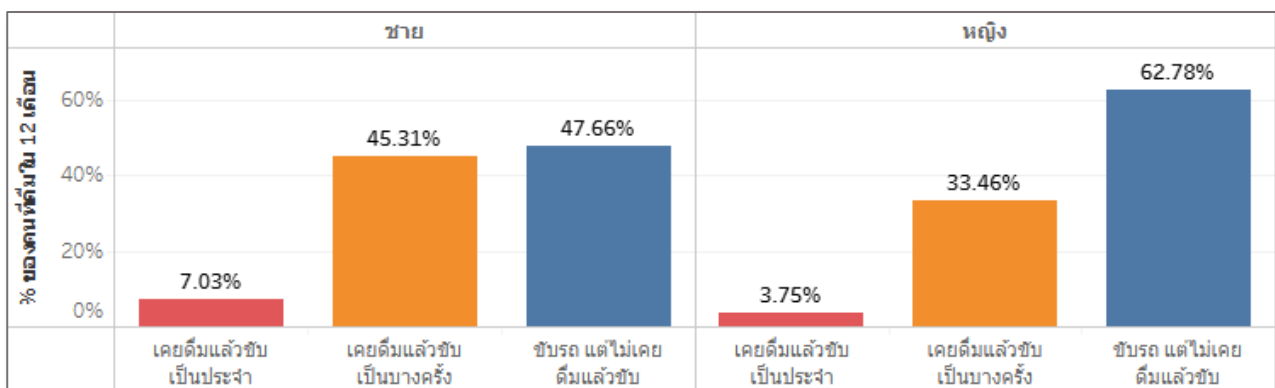
ภาพที่ 10 สัดส่วนการดื่มแล้วขับในผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ใน 12 เดือน จำแนกตามอายุ ปี พ.ศ.2564



ภาพที่ 11 สัดส่วนการดื่มแล้วขับในผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ใน 12 เดือน จำแนกตามภาค ปี พ.ศ.2564



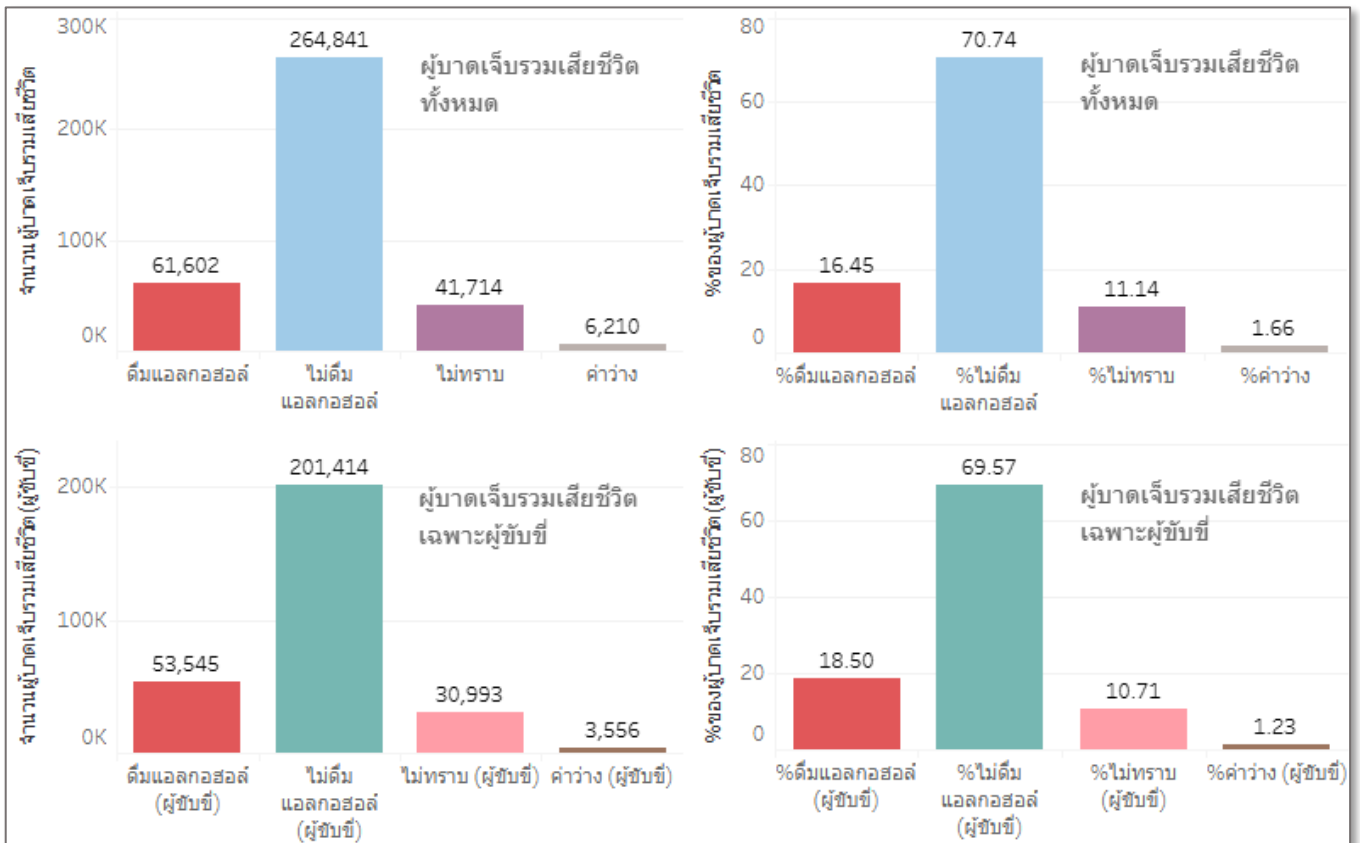
ภาพที่ 12 สัดส่วนการดื่มแล้วขับในผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ใน 12 เดือน จำแนกตามเพศ ปี พ.ศ.2564



5) การตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ ในผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

จากข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ในผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่มาใช้บริการที่โรงพยาบาลกระทรวงสาธารณสุข พบว่าในปี พ.ศ.2565 สัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร อยู่ที่ร้อยละ 16.5 และ สัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เฉพาะผู้ขับขี่ อยู่ที่ร้อยละ 18.5 (ภาพที่ 13)

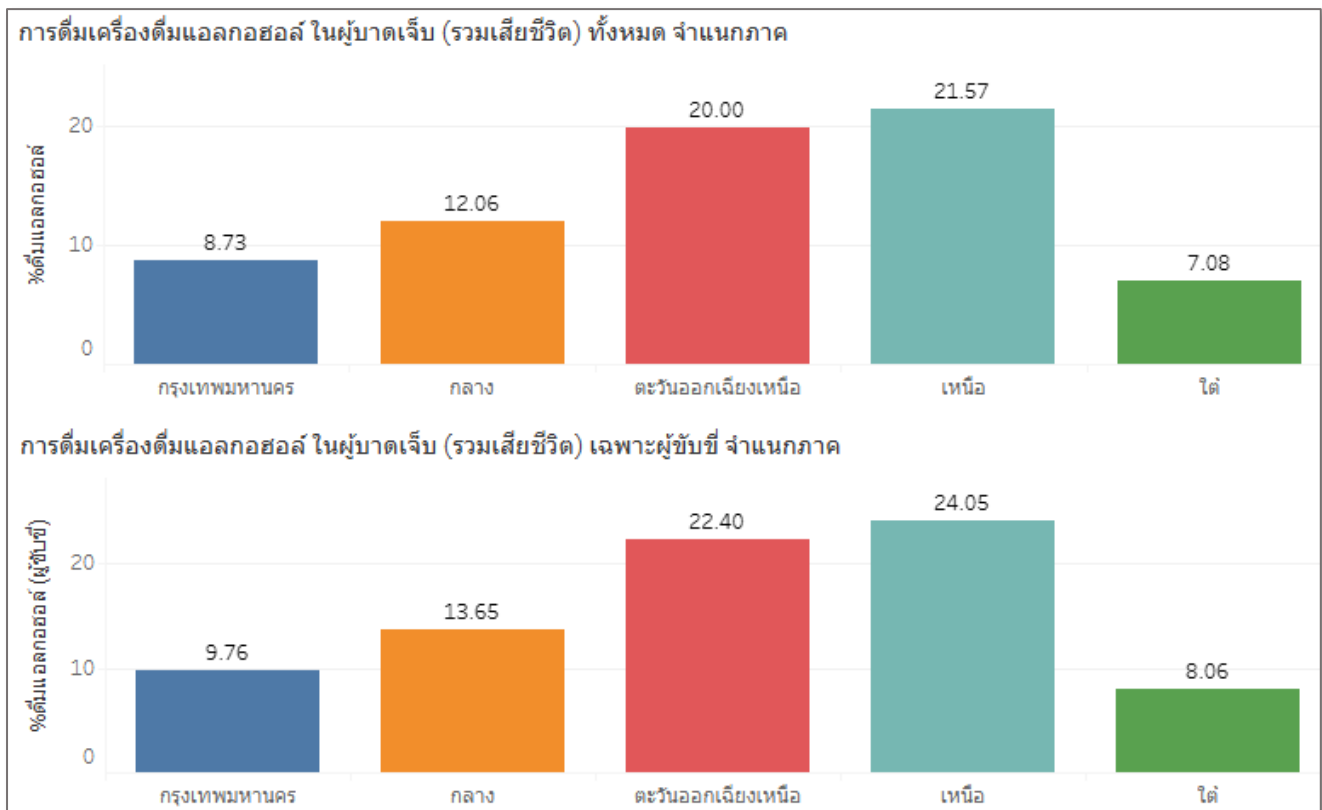
ภาพที่ 13 สัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ปี พ.ศ.2565



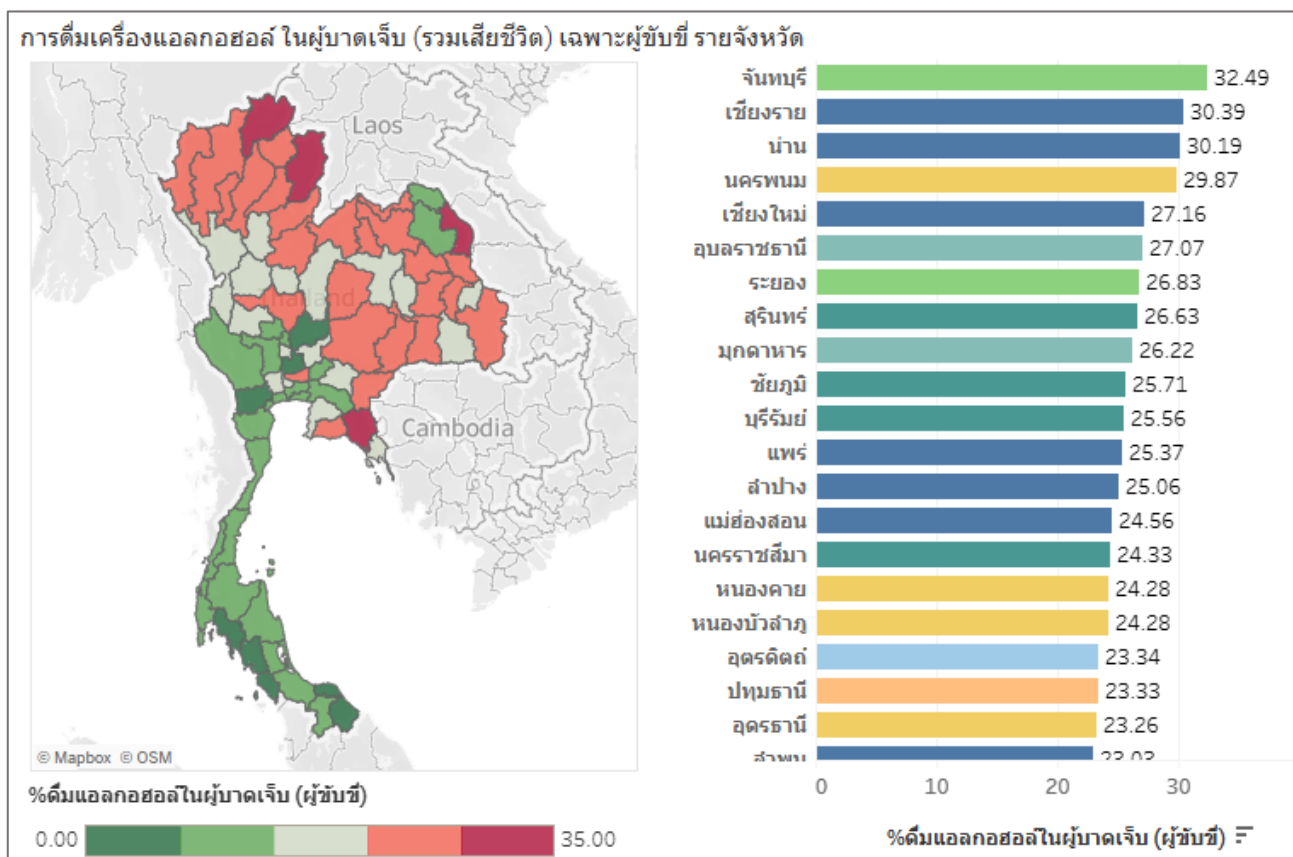
สัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เปรียบเทียบระหว่างภาค ในปี พ.ศ. 2565 พบว่าภาคเหนือ มีสัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ สูงสุด (ร้อยละ 21.6) รองลงมาคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 20) โดยภาคใต้ มีสัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ ต่ำสุด (ร้อยละ 7.1) เช่นเดียวกับ สัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เฉพาะในผู้ขับขี่ โดยภาคเหนือ มีสัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ สูงสุด (ร้อยละ 24.1) รองลงมาคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 22.4) โดยภาคใต้ มีสัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ ต่ำสุด (ร้อยละ 8.1) (ภาพที่ 14)

สัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เฉพาะผู้ขับขี่ รายจังหวัด ในปี พ.ศ. 2565 พบว่า จังหวัดที่มีสัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร เฉพาะผู้ขับขี่ สูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ จันทบุรี (ร้อยละ 32.5) เชียงราย (ร้อยละ 30.4) น่าน (ร้อยละ 30.2) นครพนม (ร้อยละ 29.9) และเชียงใหม่ (ร้อยละ 27.2) โดยจังหวัดที่มีสัดส่วนการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร เฉพาะผู้ขับขี่ ในสัดส่วนที่สูง ส่วนใหญ่อยู่ในภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งบางจังหวัดในภาคตะวันออก (ภาพที่ 15)

ภาพที่ 14 สัดส่วนการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามภาค ปี พ.ศ.2565



ภาพที่ 15 สัดส่วนการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในผู้บาดเจ็บรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เฉพาะผู้ขับขี่ รายจังหวัด ปี พ.ศ.2565

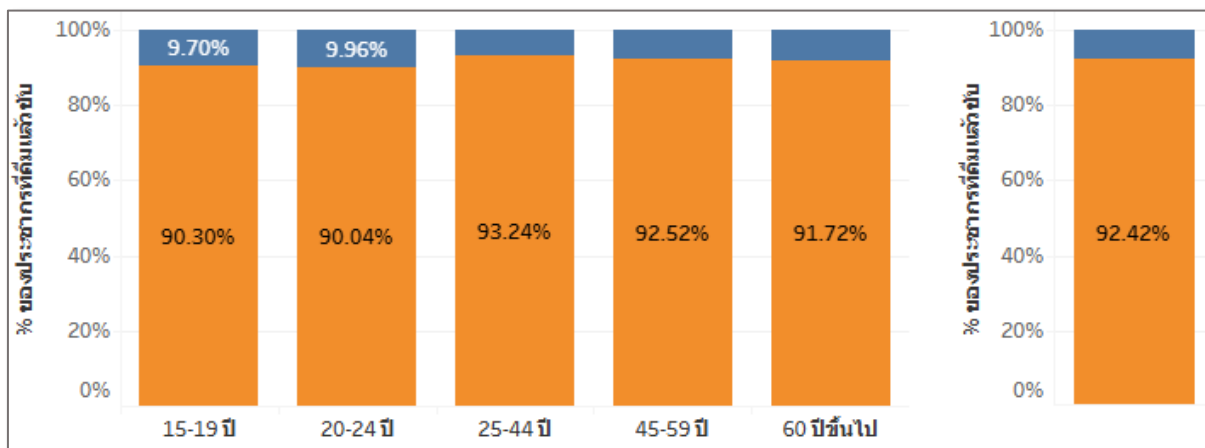


6) การเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มแล้วขับของตนเอง ใน 12 เดือน

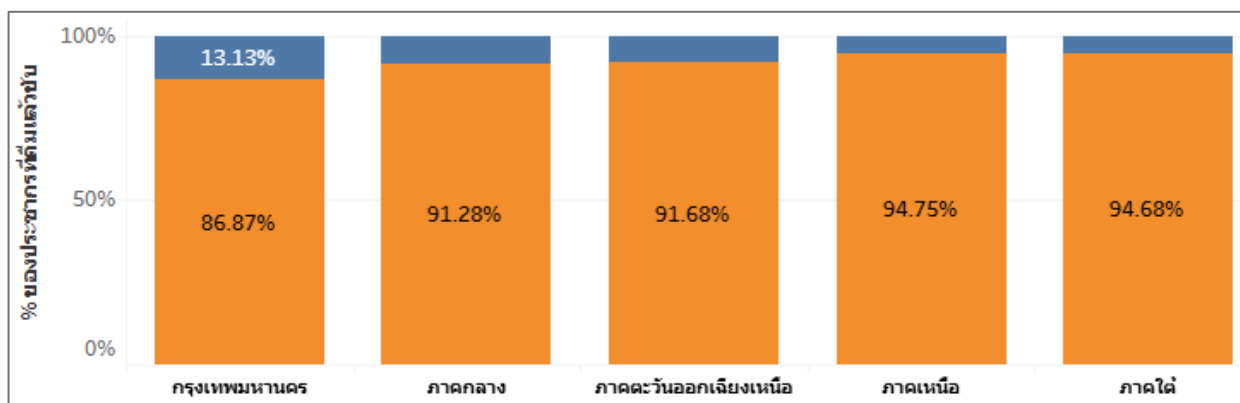
สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน จากการดื่มแล้วขับของตนเอง ของประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับรถจักรยานหรือรถจักรยานยนต์ ใน 12 เดือน ในปี พ.ศ.2564 พบว่า ในแต่ละกลุ่มอายุ มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน จากการดื่มแล้วขับของตนเอง อยู่ที่ร้อยละ 6.8-10 โดยรวมทุกกลุ่มอายุ อยู่ที่ร้อยละ 7.6 (ภาพที่ 16)

กรุงเทพมหานคร มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน จากการดื่มแล้วขับของตนเองสูงสุด (ร้อยละ 13.1) รองลงมาคือภาคกลาง (ร้อยละ 8.7) และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 8.3) ตามลำดับ (ภาพที่ 17) และเพศชายมีการเกิดอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับของตนเอง สูงกว่าเพศหญิง (ร้อยละ 8.2 เทียบกับร้อยละ 3.1) (ภาพที่ 18)

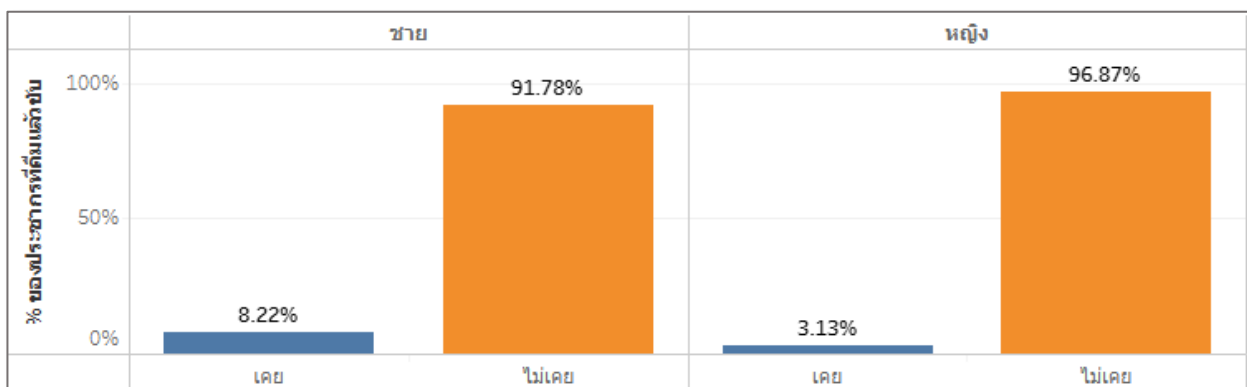
ภาพที่ 16 สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน จากการดื่มแล้วขับของตนเอง ใน 12 เดือน จำแนกตามอายุ ปี พ.ศ.2564



ภาพที่ 17 สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน จากการดื่มแล้วขับของตนเอง ใน 12 เดือน จำแนกตามภาค ปี พ.ศ.2564



ภาพที่ 18 สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน จากการดื่มแล้วขับของตนเอง ใน 12 เดือน จำแนกตามเพศ ปี พ.ศ.2564

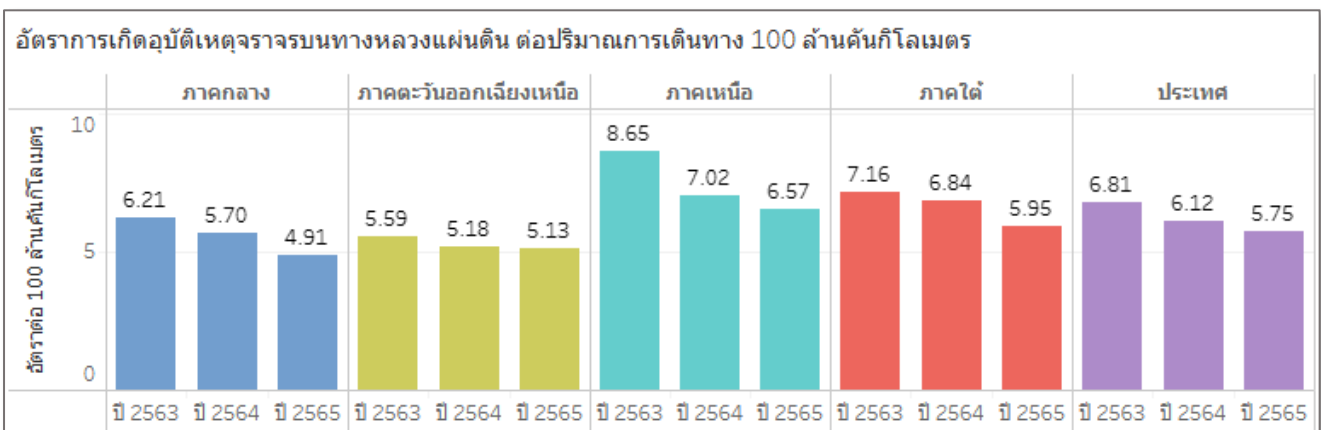


7) การเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน ต่อปริมาณการเดินทาง

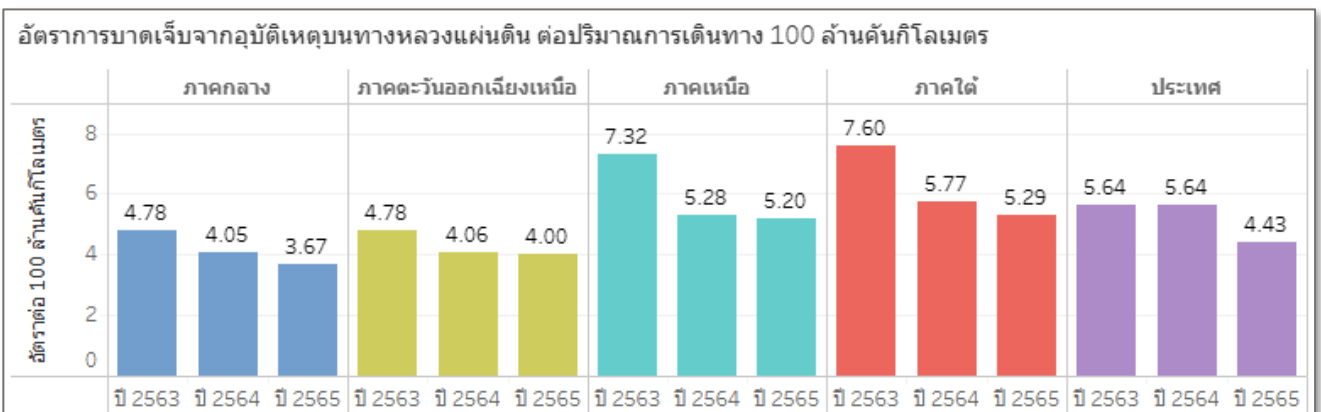
อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน ต่อปริมาณการเดินทาง ในระดับประเทศ มีแนวโน้มลดลงจาก 6.8 ครั้งต่อ 100 ล้านคันกิโลเมตร ในปี พ.ศ.2563 เหลือ 5.8 ครั้งต่อ 100 ล้านคันกิโลเมตร ในปี พ.ศ.2565 โดยภาคเหนือ มีอัตราสูงสุด ในปี พ.ศ.2565 (6.6 ครั้งต่อ 100 ล้านคันกิโลเมตร) รองลงมาคือภาคใต้ (6 ครั้งต่อ 100 ล้านคันกิโลเมตร) (ภาพที่ 19)

อัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน ต่อปริมาณการเดินทาง ในระดับประเทศ มีแนวโน้มลดลงจาก 5.6 คนต่อ 100 ล้านคันกิโลเมตร ในปี พ.ศ.2563 เหลือ 4.4 คนต่อ 100 ล้านคันกิโลเมตร ในปี พ.ศ.2565 โดยภาคใต้ มีอัตราสูงสุด ในปี พ.ศ.2565 (5.3 คนต่อ 100 ล้านคันกิโลเมตร) รองลงมาคือภาคเหนือ (5.2 คนต่อ 100 ล้านคันกิโลเมตร) (ภาพที่ 20)

ภาพที่ 19 อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน ต่อปริมาณการเดินทาง จำแนกตามภาค ปี พ.ศ.2563-2565



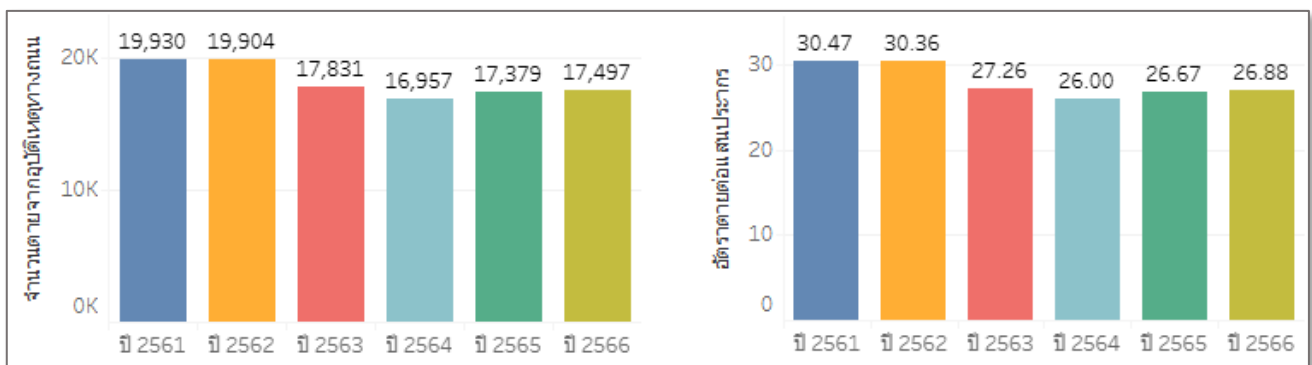
ภาพที่ 20 อัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน ต่อปริมาณการเดินทาง จำแนกตามภาค ปี พ.ศ.2563-2565



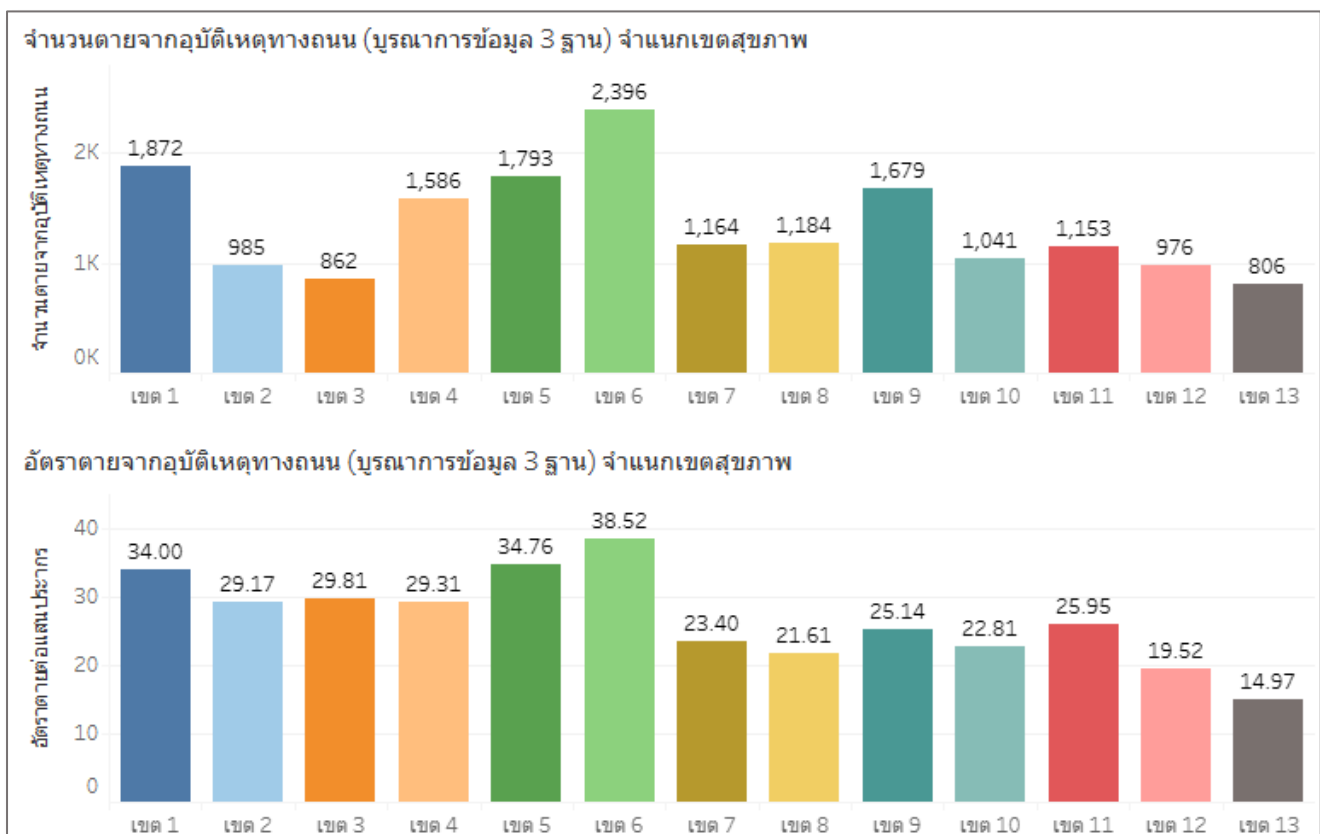
8) การตายจากอุบัติเหตุทางถนน

จากข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ที่ได้จากการบูรณาการ 3 ฐาน ได้แก่ ข้อมูลมรณบัตร ข้อมูลตำรวจ ข้อมูลประกันบุคคลที่ 3 พบว่าแนวโน้มอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ลดลงจาก 30.47 ต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ.2561 เหลือ 27.26 ต่อแสนประชากรในปี พ.ศ.2563 ซึ่งอาจจะเกิดเนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ที่มีการจำกัดการเดินทาง โดยหลังจากปี พ.ศ. 2563 ก็จะพบว่ามีแนวโน้มค่อนข้างคงที่ อยู่ที่ประมาณ 26-27 ต่อแสนประชากร ในช่วงปี พ.ศ.2564-2566 (ภาพที่ 21) และหากเปรียบเทียบระหว่างเขตสุขภาพ โดยจำแนกตามสถานที่ตาย จะพบว่าในปี พ.ศ.2566 เขต 6 (ภาคตะวันออก) มีอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน สูงสุด (38.52 ต่อแสนประชากร) รองลงมาคือเขต 5 (ภาคตะวันตก) (34.76 ต่อแสนประชากร) และเขต 1 (ภาคเหนือตอนบน) (34 ต่อแสนประชากร) ตามลำดับ โดยเขต 13 (กรุงเทพมหานคร) มีอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ต่ำสุด (14.97 ต่อแสนประชากร) (ภาพที่ 22)

ภาพที่ 21 จำนวนตายและอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน จากฐานข้อมูล 3 ฐาน ปี พ.ศ.2561-2566

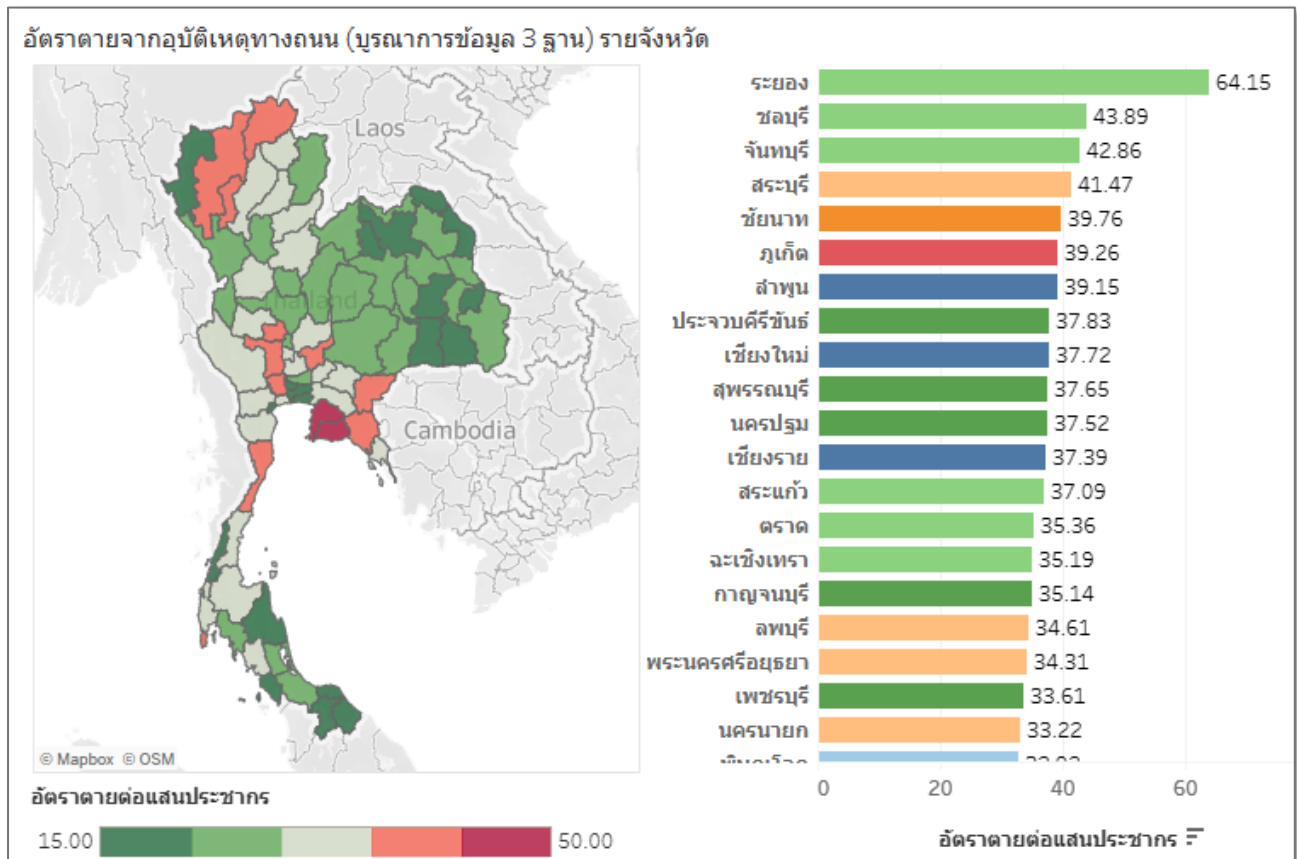


ภาพที่ 22 จำนวนตายและอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน จากฐานข้อมูล 3 ฐาน จำแนกตามเขต ปี พ.ศ.2566



หากเปรียบเทียบระหว่างจังหวัด โดยจำแนกตามสถานที่ตาย จะพบว่าในปี พ.ศ.2566 จังหวัดระยอง มีอัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน สูงสุด (64.15 ต่อแสนประชากร) รองลงมาคือ ชลบุรี (43.89 ต่อแสนประชากร) จันทบุรี (42.86 ต่อแสนประชากร) สระบุรี (41.47 ต่อแสนประชากร) และชัยนาท (39.76 ต่อแสนประชากร) ตามลำดับ (ภาพที่ 23)

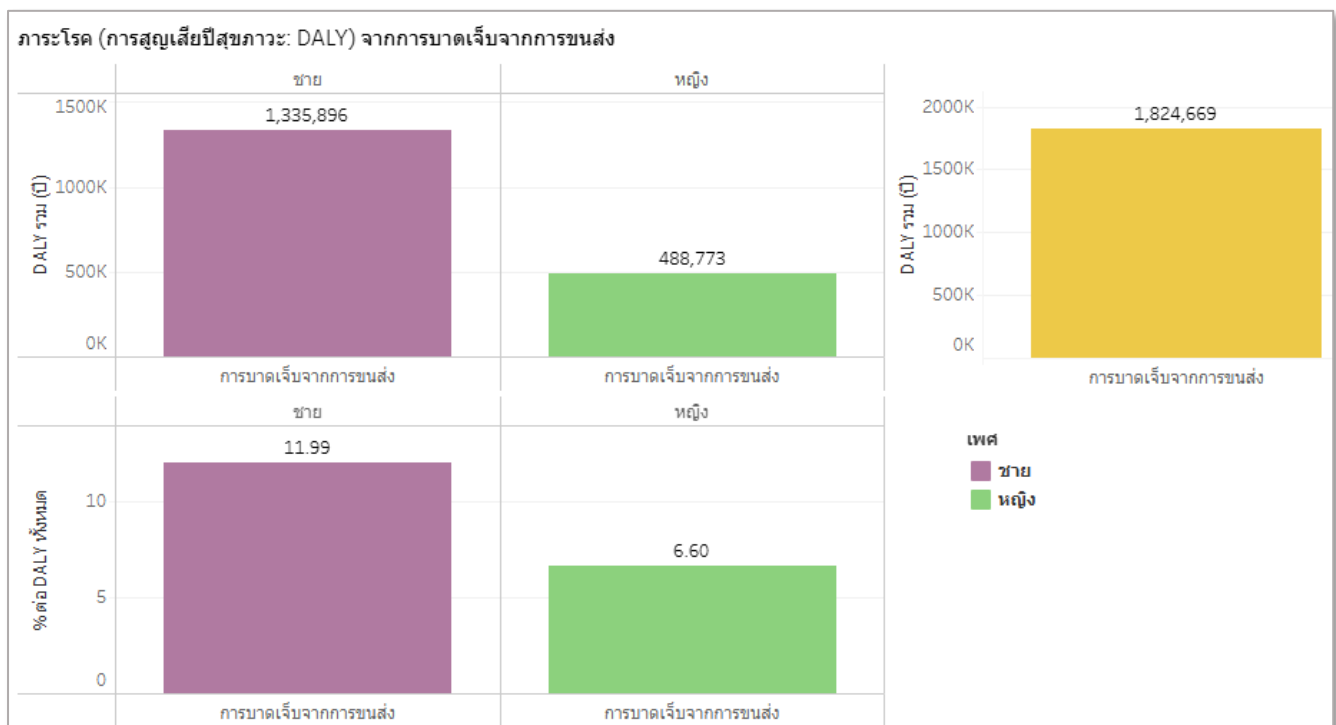
ภาพที่ 23 อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน จากฐานข้อมูล 3 ฐาน รายจังหวัด ปี พ.ศ.2566



9) ภาระโรคจากการบาดเจ็บจากการขนส่ง ปี พ.ศ.2562

การตายก่อนวัยอันควร และความบกพร่องทางสุขภาพ ที่เกิดจากการบาดเจ็บจากการขนส่ง ในปี พ.ศ.2562 พบว่ามีการสูญเสียปีสุขภาวะ 1,824,669 ปี แยกเป็นเพศชาย 1,335,896 ปี (คิดเป็นร้อยละ 11.99 ของปีสุขภาวะที่สูญเสียทั้งหมดของเพศชาย) และเพศหญิง 488,773 ปี (คิดเป็นร้อยละ 6.6 ของปีสุขภาวะที่สูญเสียทั้งหมดของเพศหญิง) (ภาพที่ 24) และเมื่อพิจารณาในแต่ละกลุ่มอายุ จะพบว่า ในเพศชาย อายุ 15-29 ปี มีการสูญเสียปีสุขภาวะมากที่สุด (487,563 ปี) รองลงมาคือ อายุ 30-44 ปี และอายุ 45-59 ปี ตามลำดับ ในขณะที่เพศหญิง มีการสูญเสียปีสุขภาวะ ตั้งแต่อายุ 15 ปีเป็นต้นไป โดยกลุ่มอายุ 45-59 ปี มีการสูญเสียปีสุขภาวะมากที่สุด (127,897 ปี) (ภาพที่ 25)

ภาพที่ 24 ภาระโรค (การสูญเสียปีสุขภาวะ) จากการบาดเจ็บจากการขนส่ง ปี พ.ศ.2562 จำแนกตามเพศ



ภาพที่ 25 ภาระโรค (การสูญเสียปีสุขภาวะ) จากการบาดเจ็บจากการขนส่ง ปี พ.ศ.2562 จำแนกตามอายุ

