

研究：车祸成本地15至29岁群体第二大死因

张俊 报道

jameszhang@sph.com.sg

虽然过去30多年来，本地交通事故整体致命率下降逾80%；但在2023年，交通事故是本地15岁至29岁群体的第二大死因。此外，因交通事故留下的长期伤患最终致死的情况，也是所有年龄段概括而论的第三大死因。

新加坡国立大学星期四（8月20日）发布一项由国大和美国华盛顿大学（University of Washington）领衔的全球道路安全相关研究结果，得出上述结论。

国大杨潞龄医学院和华盛顿大学卫生统计评估研究所（Health Metrics and Evaluation，简称IHME）等机构的百多名研究员，三年多来对全球204个国家和地区从1990年至2023年13年间的道路安全统计数据进行分析研究。相关内容已在网上国际学术刊物《柳叶刀-公共卫生》（The Lancet Public Health）9月份期刊上发表。

研究显示，1990年到2023年间，新加坡交通事故死亡率下降约82%，交通事故致伤率也减少54.8%。但是单在2023年，在本地15岁至29岁群体（含公民和外籍人士）的268名死者当中，就有28人死于交通事故。

项目负责人、国大杨潞龄医学院副教授兼国大—IHME全球疾病负担研究中心主任吴丹虹，接受《联合早报》采访时进一步说明，这个年轻群体在2023年因交通事故死亡的人数占比虽然只有10.1%，但高居第二大死因。同个群体首要死因是自杀或自残，第三大死因则是健康问题。

交通事故2023年内折损近9700年寿命

研究也对在交通事故中存活却长期负伤的案例进行调查，探讨交通事故伤患的后续影响多长久多严重。对每一个交通事故伤患最终致死案例，研究员以当事人的死亡年龄与89.96岁的标准

寿命相较，计算出因交通事故折损的寿命。结果发现，单在2023年，因交通事故提早离世的案例，折损了4786年寿命；受伤乃至终生残障的案例，折损了4894年寿命。2023年一年内折损的寿命，总计9680年。

吴丹虹提醒：“交通事故死亡和创伤，并不是无可避免的。长期来说，本地的交通事故伤亡率的确明显下降，但一年内折损近9700年寿命，突显公路安全问题仍不容忽视。”

她建议，道路安全、车辆管理、法律制度、紧急救援和医疗系统须继续协同运作，才能减少人为失误造成的伤亡。

整体而言，电单车骑士命丧公路的人数最多，而脚踏车骑士的受伤比率最高。

放眼全球，在15岁至29岁这个年龄段，交通事故在中国和马来西亚是头号杀手；日本情况和我国类似，排第二位；在英国，交通事故则在死因中排第三。