



道路安全 全球现状报告

概要



世界卫生组织

每年世界有120万人死在道路上，2000万到5000万人遭受非致命伤害。在世界大多数地区，这一道路交通事故流行病仍在加剧。过去五年来，大多数国家批准了《预防道路交通事故世界报告》中的建议，该报告对各国如何实施综合方针，增进道路安全，减少道路上的死亡人数给予了指导。然而，迄今为止，仍然没有作出全球道路安全评估，表明这一方针的实施情况。《全球道路安全现状报告》使用2008年进行的标准调查收集的数据，第一次广泛评估了178个国家的道路安全状况。调查结果提供了一个基准，各国可用以评估其与其它国家相比的状况。有关数据还可被视为一个全球“基线”，用以衡量一段时间的进展。《全球现状报告》载有一系列关键成果。

道路交通事故仍然是一全球公共卫生问题，尤其是在低收入和中等收入国家

低收入和中等收入国家的道路交通死亡率（分别为每10万人21.5和19.5人）高于收入国家（每10万人10.3人）。然而，即使是在过去40-50年来道路交通死亡率不断下降的高收入国家，道路交通事故仍然是死亡和伤残的主要原因。

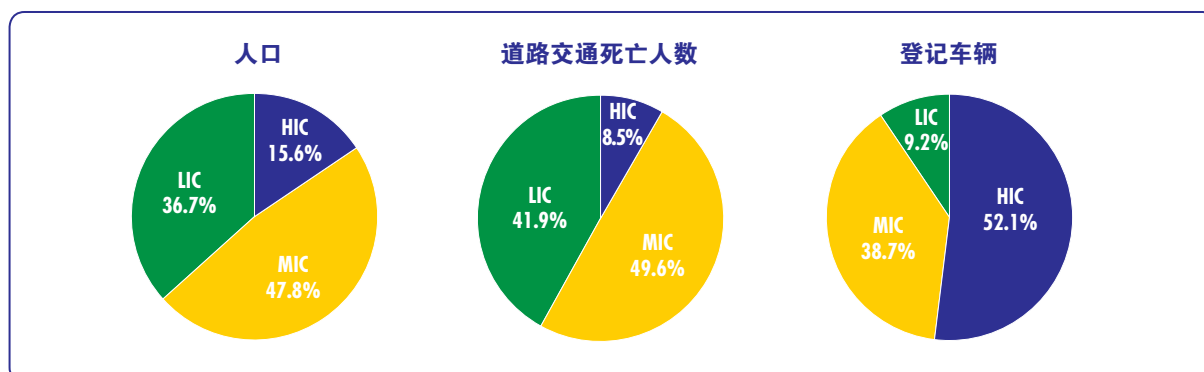
世界道路死亡，有超过90%发生在低收入和中等收入国家，它们拥有的车辆不足世界半数。

表1. 按世卫组织区域和收入组分类的道路交通事故死亡率模式（每10万人）^a

世卫组织区域	高收入国家	中等收入国家	低收入国家	总计
非洲区域 ^b	—	32.2	32.3	32.2
美洲区域 ^c	13.4	17.3	—	15.8
欧洲区域	7.9	19.3	12.2	13.4
东南亚区域 ^b	—	16.7	16.5	16.6
东地中海区域	28.5	35.8	27.5	32.2
西太平洋区域	7.2	16.9	15.6	15.7
全球	10.3	19.5	21.5	18.8

^a道路交通死亡的30日定义 ^b无高收入国家 ^c无低收入国家

图1. 按收入组分类的人口、道路交通死亡^a和登记机动车辆

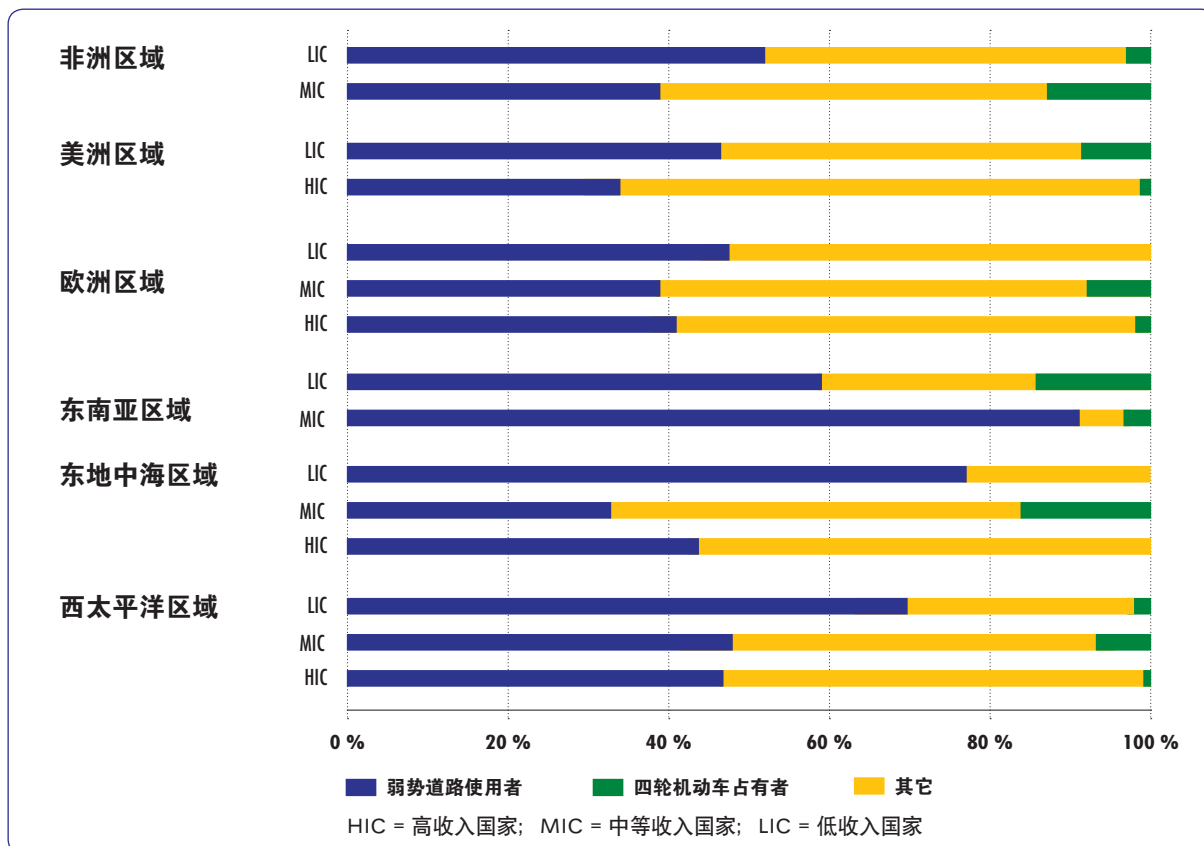


^a 30日定义，标准数据。HIC = 高收入国家；MIC = 中等收入国家；LIC = 低收入国家

世界道路死亡人数中有将近一半为弱势道路使用者

死于道路交通事故者，将近半数（46%）为步行者、骑自行车者或两轮机动车的使用者，统称为“弱势道路使用者”。这一比例在较贫穷国家中更高。在一些低收入和中等收入国家，有高达80%的道路交通死亡者为弱势道路使用者。

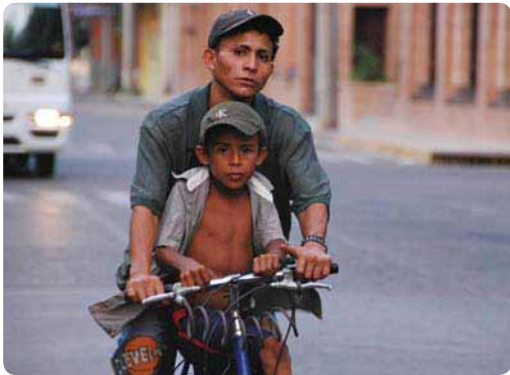
图2. 按使用者类别（%）、世卫组织区域和收入组分类的报告死亡



《全球现状报告》表明，目前为满足这些弱势群体的需要还做得不够。例如：

- 只有29%的国家符合在城区降低车速的基本标准，尽管车速是步行者和骑自行车者面临的主要危险因素
- 只有不到10%的国家有效实施了限速
- 只有三分之一（32%）的世界人口生活在国家政策鼓励步行和骑自行车以替代机动车交通的国家，这表明缺乏有助于道路使用者安全步行和骑自行车的政策措施
- 44%的国家没有制定政策，鼓励以公共交通替代私家车交通。





世界道路交通死亡的几乎半数发生在步行者、骑自行车者和骑摩托车者身上。

许多可减少弱势道路使用者道路交通事故的措施也可在其它方面有益于健康 — 例如由于减少废气排放和增加运动的积极后果，改善了呼吸道卫生。

制定了妥善实施的完备道路安全法律的国家为数甚少

许多国家交通法的通过和实施似乎并不完善。制定法律和有效执法对减少酒后驾车和超速，增加使用头盔、安全带和儿童约束装置至关重要。本次调查表明，只有15%的国家制定了完备的法律，处理所有此类五种风险因素。

对所有五种风险因素的执法评分普遍较低，表明需要改进道路安全法的执行。这就需要具有政治意愿，并为执法机构配备足够的人力和财力，以有效开展执法活动。执法努力必须广为宣传，可持续，在执行时，对违法行为应有适当措施和处罚。

警示：只有15%的国家制定了处理所有五项风险因素的完备法律。

车速

关于有效车速管理的研究建议，在城市地区，车速应限制为不超过每小时50公里，而在对弱势道路使用者特别危险的区域，建议应规定30公里/小时区。

- 在参与国家中，只有不足三分之一的国家有50公里/小时或更低的限速，并允许地方当局在必要时降低限速。
- 只有9%的国家报告本国实施了适当限速。



需要做哪些事情？

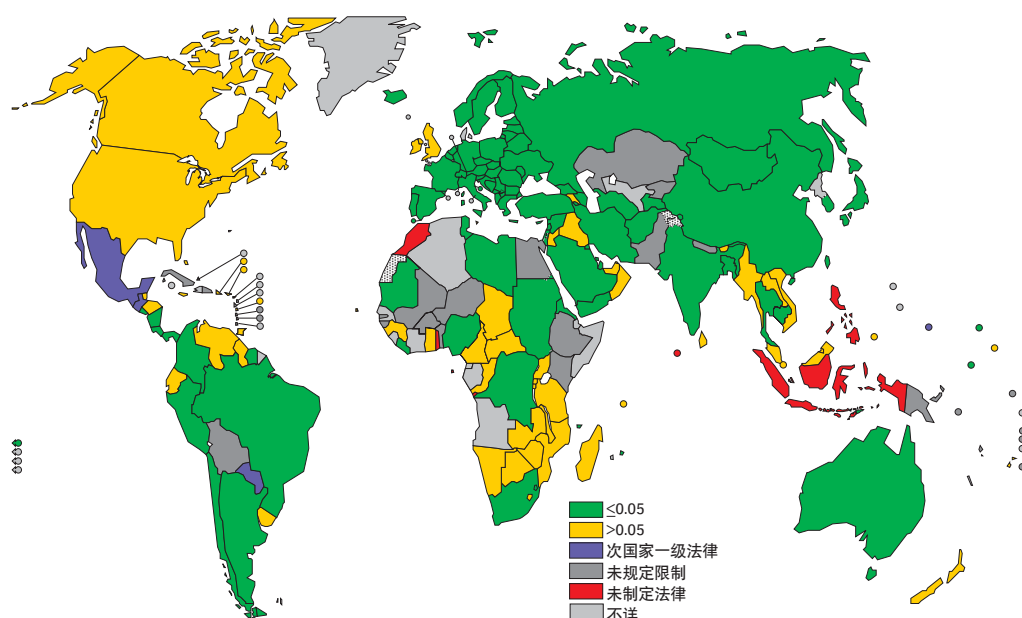
- ✓ 国家应制定和实施体现了具体道路功能的限速，日益重视弱势道路使用者的需要。城市道路的限速不应超过50公里/小时。
- ✓ 地方当局在对弱势道路使用者尤其危险的地方，应有权降低限速。

酒后驾车

酒后驾车增加了碰撞的风险以及因此导致死亡或严重伤害的可能性。在血液酒精浓度超过0.04克/分升时，发生碰撞的风险大大增加。许多道路安全记录良好的国家，都有血液酒精浓度为0.05克/分升的限制。

- 90%以上的国家有本国的酒后驾车法，但只有49%的国家规定了血液酒精浓度等于或低于0.05克/分升的法定限制。
- 只有11%的国家对驾车的青年人或新手规定了更低的血液酒精浓度限制，虽然已建议对这些群体规定更低的限制，因为他们在酒精影响下发生道路交通碰撞的风险更高。

图3. 按国家和地区分类的血液酒精浓度限制（克/分升）



需要做哪些事情？

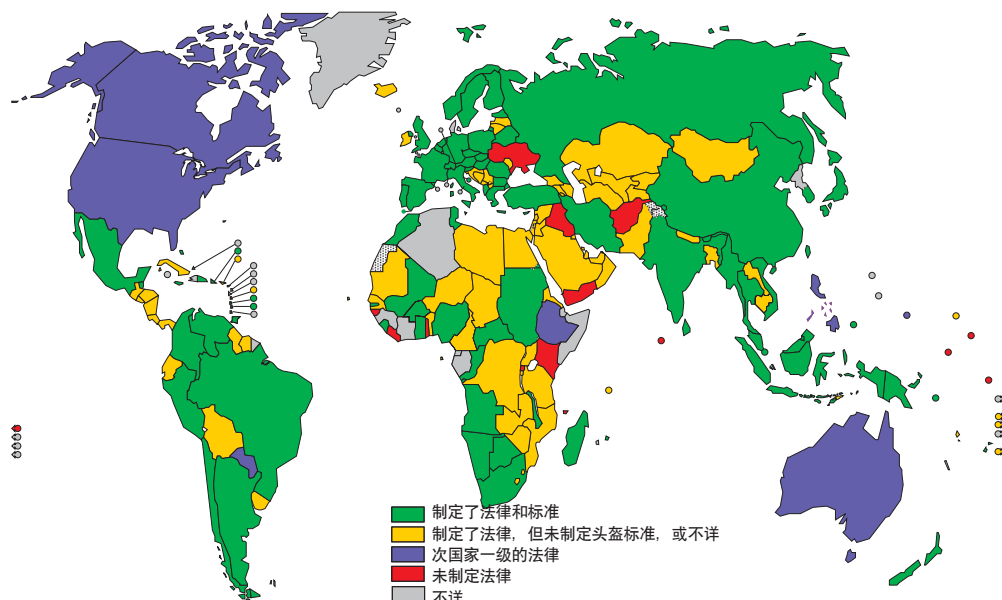
- ✓ 各国应制定和实施国家酒后驾车法
- ✓ 酒后驾车法应以血液酒精浓度为依据，等于或低于0.05克/分升，对驾车的青年人或新手则应更低，为0.02克/分升。

摩托车头盔

摩托车手带头盔可将死亡风险降低将近40%，将头部重伤风险降低70%以上。头盔应符合公认的安全标准，必须正确地系牢，以发挥最大效用。

- 大约74%的国家要求两轮或三轮机动车的驾驶者和乘客在所有道路上使用头盔，无论此种车辆使用何种类型的发动机。
- 43%的国家缺少头盔标准。
- 只有40%的国家制定了涵盖驾驶者和乘客的摩托车头盔法，并规定头盔应符合特定的国家或国际标准（见图4）。

图4. 按国家和地区分类的摩托车头盔法和头盔标准



需要做哪些事情？

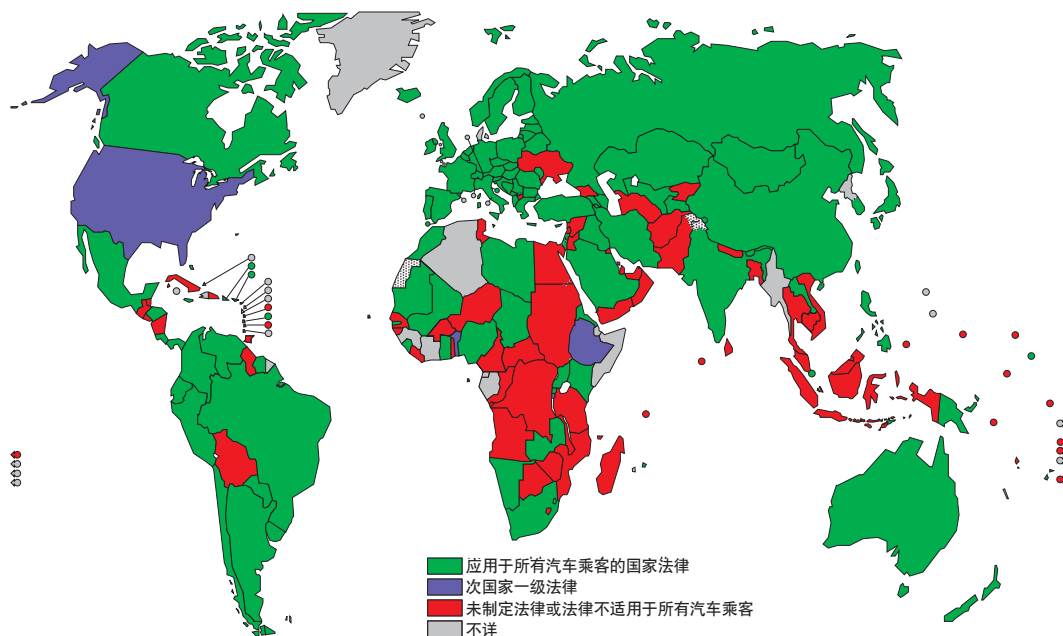
- ✓ 所有国家都应当制定和执行关于两轮和三轮机动车使用头盔问题的强制性法律，适用于所有驾驶者、各种发动机类型和各类道路。
- ✓ 各国应要求所使用的头盔符合国家或国际标准。

安全带使用

使用安全带可将前座乘客的死亡风险降低40%–50%，将后座乘客的死亡率降低25%–75%。

- 只有38%的低收入国家和54%的中等收入国家要求汽车的前排和后排乘客一律使用安全带。
- 在制造和组装汽车的59个国家中，四分之一以上（29%）不要求在前排和后排座安装安全带。

图5. 按国家和地区分类的安全带法



需要做哪些事情？

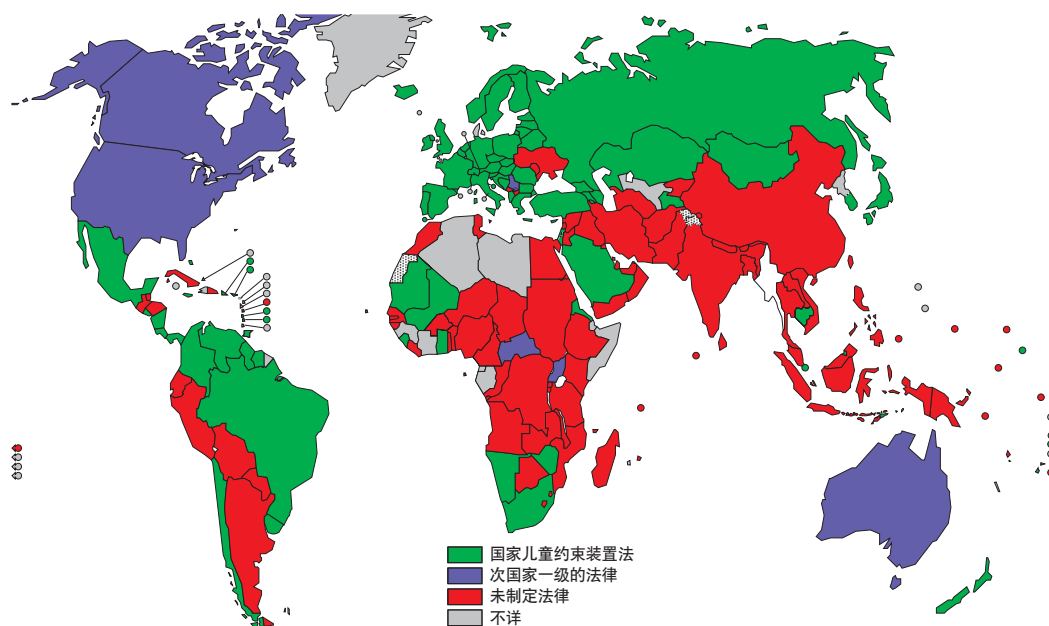
- ✓ 安全带法应涵盖所有汽车占用者，其执行应平等适用于所有占用者。
- ✓ 应要求车辆制造和组装厂商在所有汽车的所有座位上安装安全带，无论终端市场情况如何。

儿童约束装置的使用

儿童约束装置在发生碰撞时，可将婴儿死亡率减少70%，幼儿死亡率减少54%到80%。设计适当的儿童约束装置，可降低遭受严重伤害的风险，保护儿童安全。

- 只有20%的低收入国家有关于儿童约束装置的国家立法，而高收入国家则超过90%。
- 即使在高收入国家，儿童约束装置法的执法程度似乎也很低。

图6. 按国家和地区分类的儿童约束装置法



需要做哪些事情？

- ✓ 需要颁布和执行儿童约束装置法。这些法律应规定约束装置的类型、每种约束装置的适用年龄以及坐姿。

有关于道路交通伤害的可靠数据的国家为数甚少

《全球现状报告》表明，各国之间收集和报告的关于道路交通伤害的数据，其质量和覆盖范围差距很大。各国需要关于死亡和非致命伤害的可靠数据，以评估其道路交通伤害问题的范围，制定对策，并监测和评估干预措施的效力。道路交通死亡报告不足始终是很多国家面临的大问题，在非致命伤害问题上，情况更加严重。

各国之间，甚至一国之内各部门之间的术语和定义缺乏统一，限制了数据的可比性。例如：

- 只有80个国家根据建议的定义，将道路交通死亡规定为发生碰撞后30日之内死亡者。
- 只有14%的国家使用健康数据作为其死亡率的来源，尽管研究表明，在其它部门收集的数据中，报告不足的程度更高。
- 在非致命伤害方面使用的术语很不统一（例如，相对于不严重伤害或轻微伤害，如何即构成严重伤害）。
- 在所有参与国家中，只有不足半数国家进行了关于道路交通死亡和/或伤害代价的研究。
- 许多国家缺乏关于监测和评估指标的数据，在报告了有关数据的国家中，所使用的方法差别很大，因此很难概括有关成果。只有三分之一的国家报告了关于摩托车手带头盔率。只有53%的国家报告了系安全带率。只有半数参与调查的国家掌握关于酒精导致的道路交通死亡比例的数据。

需要做哪些事情，提高关于致命和不致命道路交通伤害的数据的质量？

- ✓ 鼓励使用关于道路交通死亡的30日定义，规范划分非致命伤害严重性的术语。
- ✓ 改进警察、交通和卫生部门之间的数据链接，解决报告不足问题。

结论

有越来越多的确凿的科学证据，表明需采取哪些步骤加强道路安全。过去几年来，道路安全得到了国际社会的日益关注和支持，同时一些国家也显示了更大的政治意愿，采取了更多行动。然而，《全球现状报告》展示的结果表明，还需要做更多事情。报告对各国政府的主要建议为：

- 在制定影响道路安全的政策决定时，考虑所有道路使用者的需要。迄今为止，许多国家往往忽略了弱势道路使用者的需要。这些需要应当得到更大重视。
- 颁布保护所有道路使用者的全面法律，为此应规定适当限速和血液酒精浓度限制，要求采用适当的保护措施，例如头盔、安全带和儿童约束装置。应审查和修订现行立法，使之符合建立在可靠效力证据基础上的良好做法。
- 改进和坚持对所有道路安全法的执法。执法努力必须广为宣传，并配合对违法行为进行处罚。
- 加强各机构之间的多部门合作，确保它们有采取有效行动的必要人力和物力资源。
- 鼓励统一关于道路交通伤害的数据。这就涉及改进定义，加强警察、交通和卫生部门之间的数据链接，提高有关人员收集数据的能力。

《全球现状报告》表明，没有哪个国家能够高枕无忧认定其道路安全工作已经完成。国家道路安全方面的重大进展要求有关领导人和机构之间的密切合作，其政策直接或间接影响到道路使用者的安全。国际社会也必须发挥作用，承认道路交通伤害是一重大的卫生和发展问题，并加强对预防工作的支持，以遏制和扭转目前全球道路交通死亡上升的趋势。