



道路安全 全球现状 报告 2013



支持行动十年



背景

道路交通伤害是全球第八大死因，而且是15至29岁年轻人的主要死因。目前的趋势表明，如不采取紧急行动，到2030年，道路交通伤害将上升为全球第五大死因。

事实证明，存在能够减少道路交通伤害的策略。通过实施这些策略，一些国家已经成功地采取措施降低了道路交通死亡数量。《道路安全全球现状报告（2009）》首次报告了各国在实施循证措施有效减少道路交通伤害

方面的进展情况。

2010年，各国政府宣布道路安全行动十年。这十年（2011-2020年）的目标是稳定并随后降低道路交通死亡不断增加的趋势，挽救约5百万生命。制定了全球行动计划，就需要采

取哪些措施减少道路交通死亡并实现行动十年目标为各国提供指导。本报告提供的信息涉及182个参与国所采取的措施，可以作为对行动十年进行监测的基线。



全球道路安全现状

每年，全世界约有124万人死于道路交通，自2007年以来，这一情况没有发生太大变化。但是，应当考虑到，同期，全球注册登记的车辆数增加了15%；也就是说，改进全球道路安全的干预措施减少了道路交通死亡增加的情况。

从2007年到2010年，有88个国家（人口总计16亿）的道路交通死亡数量下降了，说明在这方面取得进展是可能的，而且如果各国采取进一步行动还有可能挽救更多生命。但令人关切的是，同期有87个国家的道路交通死亡数量增加了。

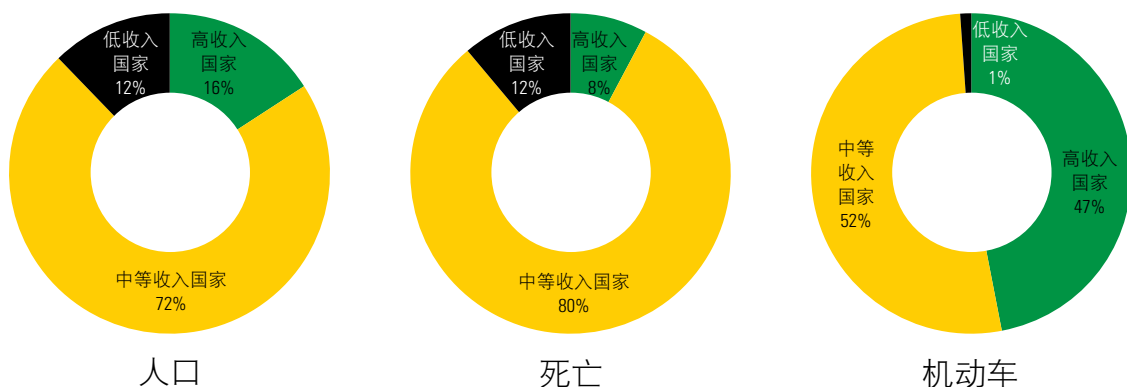
中等收入国家情况最糟糕

中等收入国家的年道路交通死亡率最高，为每10万人20.1人，高于高收入国家（每10万人8.7人）和低收入国家（每10万人18.3人）。中等收入国家人口占全世界72%，拥有全世界52%的注册车辆，而道

路交通死亡数占全世界80%。相对其机动车数量而言，这些国家的道路交通死亡负担过高（图1）。

过去三年间，每年的道路交通死亡数量并未增加，但仍处于每年死亡124万人的高水平，令人无法接受。

图1. 不同收入水平国家的人口、道路交通死亡和注册机动车数量比例



* 仅仅提供了参与调查国家的机动车数据。

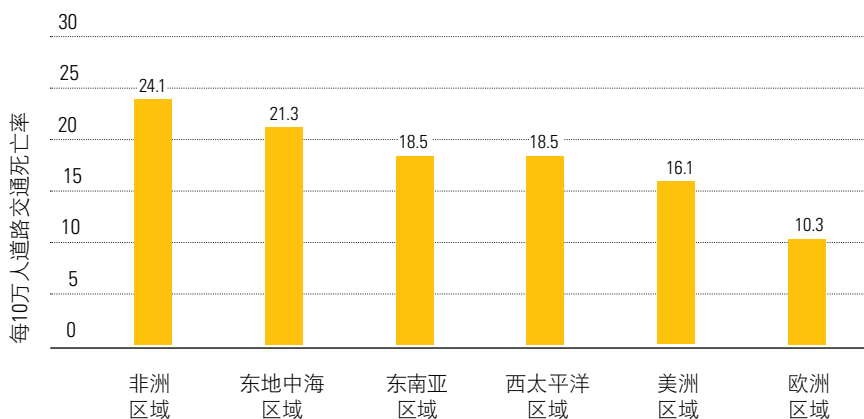
非洲区域的道路交通死亡率最高

就道路交通伤害造成死亡的风险而言，非洲区域最高，欧洲区域最低（图2）。但是，同一区域不同国家之间的道路交通死亡率大相径庭，欧洲区域国家之间的差别最大。

全球道路交通死亡者中有一半是行人、骑车者和摩托车驾乘者

全球道路交通死亡者有一半是行人（22%）、骑车者（5%）和摩托车驾乘者（23%），即“弱势道路使用者”。但是，对于什么人在道路上面临最大风险，不同收入水平

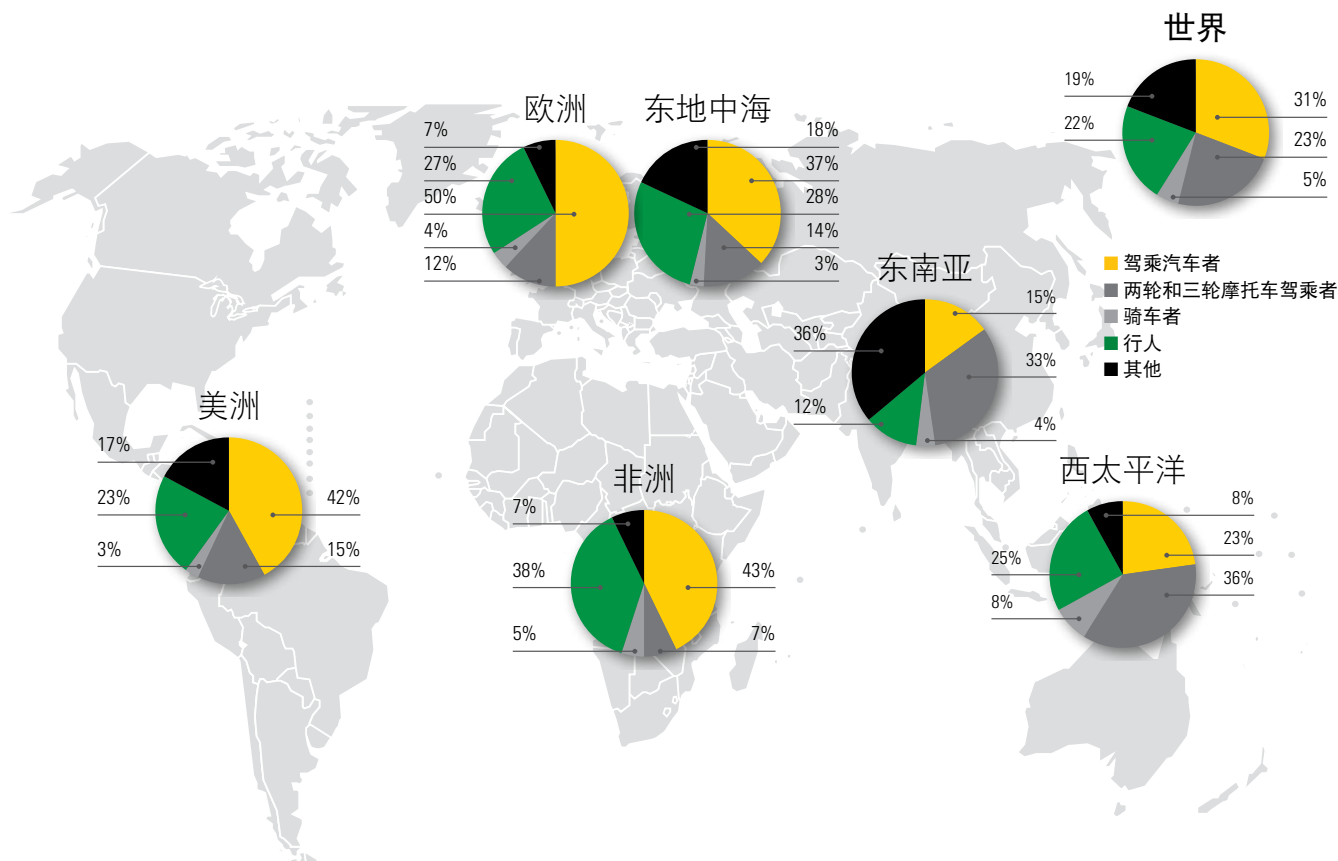
图2. 世卫组织不同区域的每10万人道路交通死亡数量



的国家和不同区域之间差别很大。在非洲区域，步行和骑车是重要的出行方式，死于道路交通的行人比例更高（38%）。与此相比，西太平

洋区域骑摩托车的人较多，36%的道路交通死亡者是摩托车（包括两轮和三轮摩托车）驾乘者（图3）。

图3. 世卫组织不同区域各种类型道路使用者交通死亡情况



全球道路交通安全法律进展

事实证明，通过并执行处理关键风险因素（超速、酒驾、摩托头盔、安全带和儿童约束装置）的全面法律能够减少道路交通伤害。通过强有力的社会宣传工作，提高并保持公众守法意识对法律的有效性至关重要。

从2008年到2011年，35个国家（占世界人口约10%）通过了法律，处理一个或多个上述关键风险因素。但是，针对所有五个关键风险因素进行了全面立法的国家数量没有增加。自上次调查以来，仍然只有28个国家（占世界人口7%）拥有全面立法（图4）。本报告指出，相关法律也

尚未得到充分落实（十分制下得分低于八）。

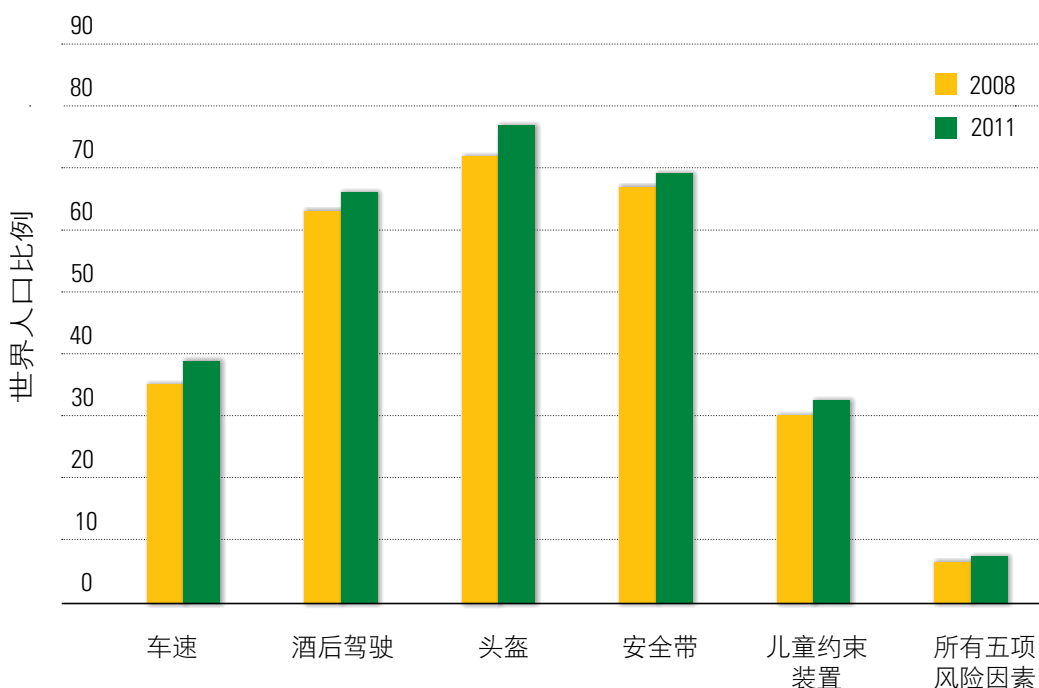
降低城市车速，保护行人和骑车者

车速越高，发生碰撞的可能性越大，碰撞的后果也越严重。通过限

速立法和执法能够大大减少道路交通伤害。在城市地区，最佳限速是不超过每小时50公里。在行人和骑车者集中的地方将车速限制到每小时30公里以下，能够有效减少给这些道路使用者带来的伤害。

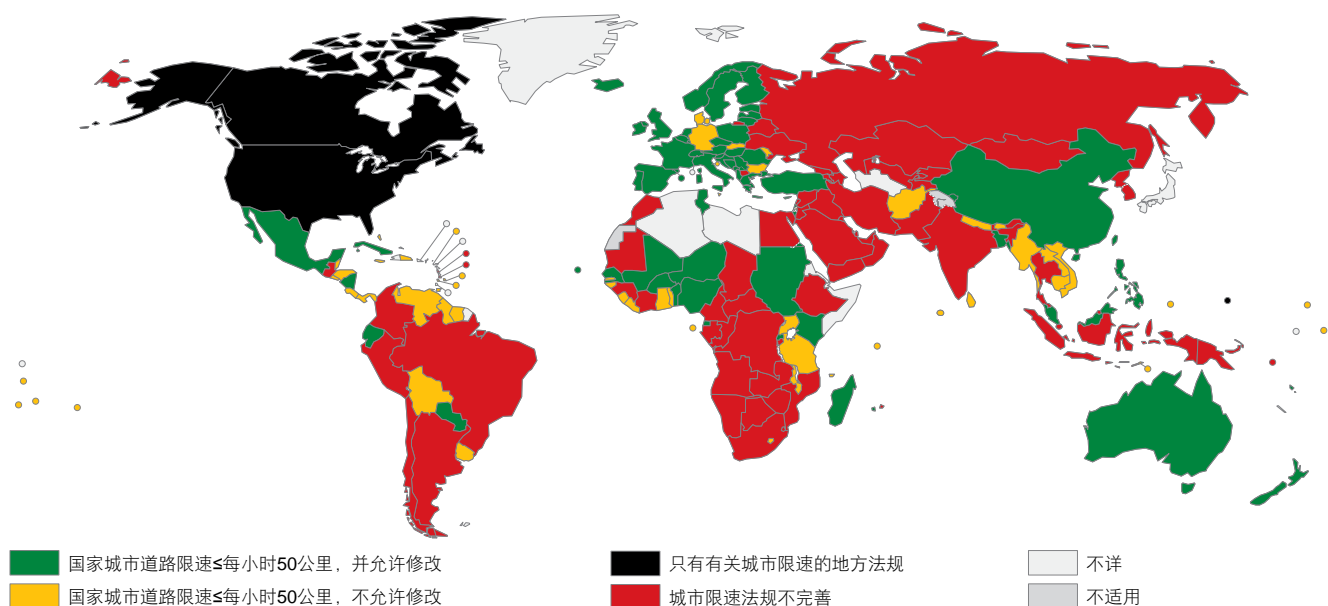
虽然有一半以上国家（114个）

图4. 自2008年以来，生活在已经针对五项道路安全关键风险因素进行全面立法的国家的人口占世界人口比例增加情况



35个国家通过了新的道路安全法规，但世界人口只有7%生活在相关立法完备的国家

图 5. 各国/地区的城市道路限速法规



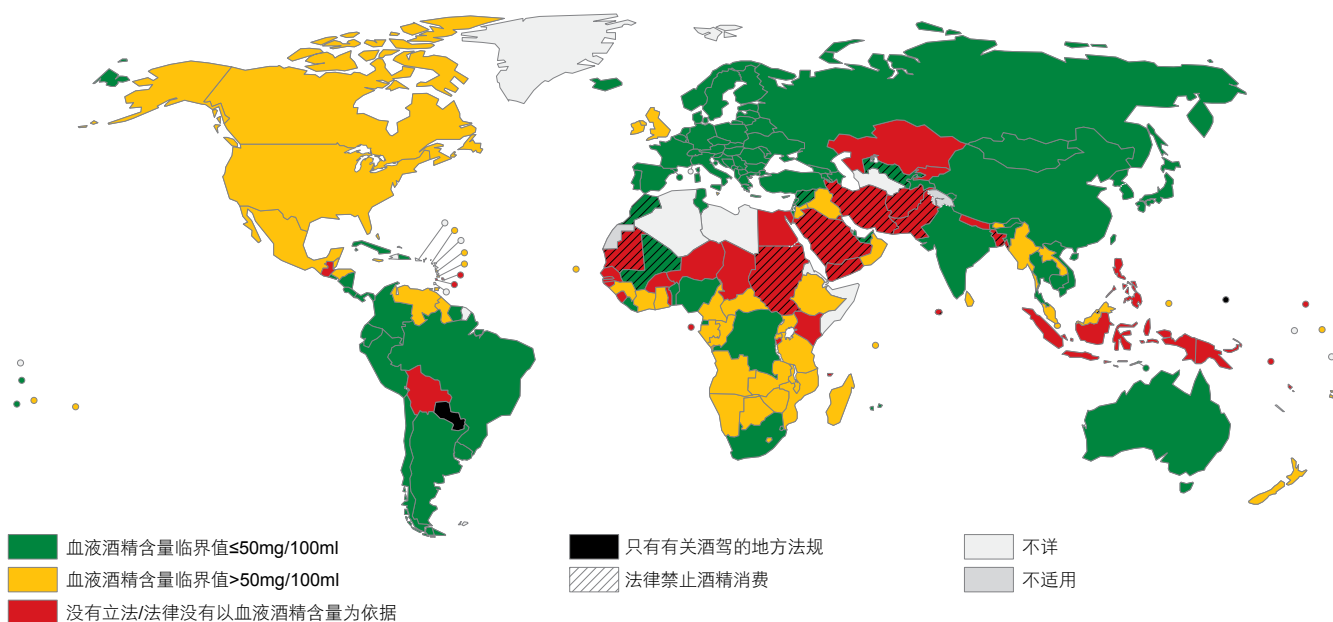
只有59个国家（26.7亿人口，占世界人口39%）实施了等于或低于每小时50公里的城市道路限速，同时允许地方当局进一步降低限速

实施城区每小时50公里的限速，但这些国家的人口还不足世界人口的半数（47%）。另外，近一半国家法律上不允许地方当局修改国家制定的限速。总的来说，仅有59个国家既实施等于或低于每小时50公里的城市道路限速，又允许地方当局酌情进一步降低限速（图5）。这些国家人口总计26.7亿，仅占世界人口39%。

实施限速对于成功培养安全驾驶行为至关重要，大部分国家都需要给予更多重视：只有26个国家认为其国家限速法规的执行情况“良好”（十分制打八分或更高）。



图 6. 各国/地区酒驾立法情况



89个国家（46亿人口，占世界人口66%）已经制定了有关酒后驾驶的完备法律，将血液酒精含量临界值规定为50mg/100ml或更低。

有关酒后驾驶的法律应以血液酒精含量为基础

饮酒后驾驶增加碰撞风险，导致碰撞后果更为严重。制定并实施规定血液酒精含量临界值为50mg/100ml的法规有助于大大减少与酒精有关的碰撞风险。

人口占世界人口66%（46亿）的89个国家已经制定了有关酒后驾驶的完备法律，将血液酒精含量临界值规定为50mg/100ml或更低，这与最佳实践一致（图6）。高收入国家（67%）比中等收入国家（49%）和低收入国家（21%）更倾向于确定血液酒精含量临界值为50mg/100ml或更低。迫切需要更好地落实有关酒驾的

法规：只有39个国家认为本国法规落实情况“良好”。

血液酒精含量达到50mg/100ml的年轻人发生碰撞的可能性是更有经验司机的两倍。针对年轻司机和新司机规定更低的血液酒精含量临界值（20mg/100ml或更低），可以有效减少与这类司机酒驾有关的碰撞事件。但是，只有42个国家针对这一人群适用20mg/100ml或更低的血液酒精含量限制。

需要做出更多努力收紧有关摩托头盔的法规并实施头盔标准

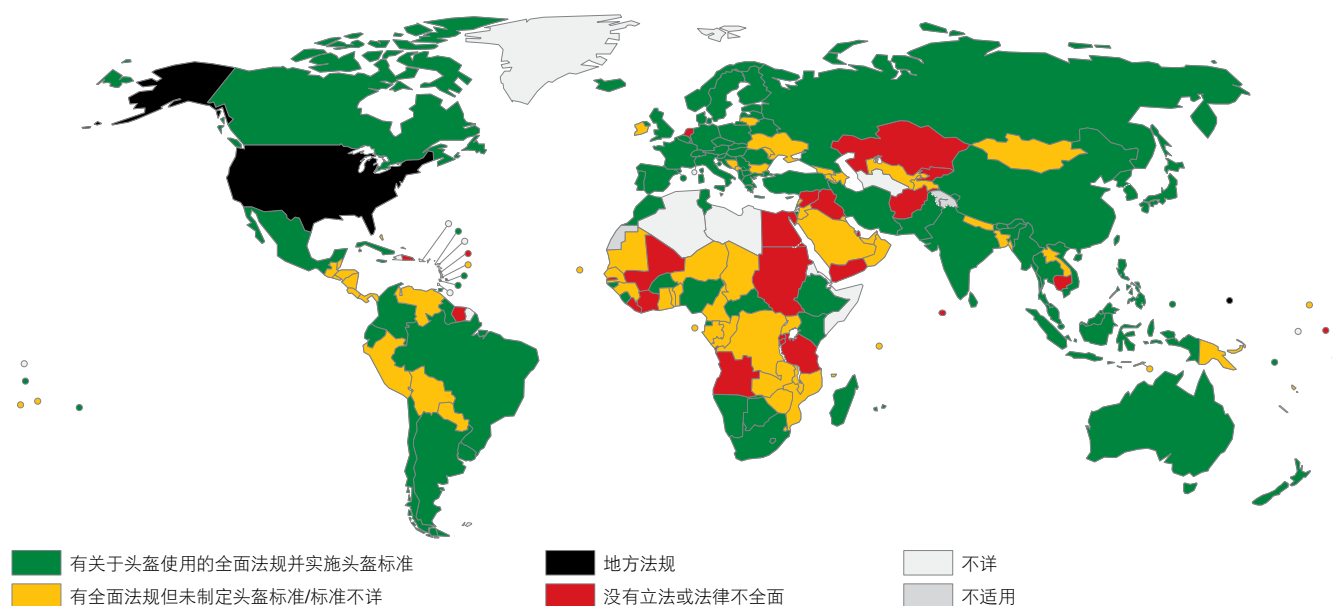
在许多国家，两轮和三轮机动车迅速增加，同时此类机动车使用

者遭受道路伤害或死亡的情况也增加了。佩戴高质量摩托头盔能够将死亡风险降低40%，将严重伤害风险降低70%多。制定并执行有关头盔使用的法律能够有效地增加戴头盔的比例，减少头部伤害。

头盔必须符合公认的安全标准，符合标准的头盔能够减少道路交通碰撞的冲击，从而减少头部受伤。虽然存在多项国际公认标准，各国政府制定的标准应注意适合本国交通和天气状况，同时还应指明使用者负担得起并且可以买到的头盔类型。

90个国家拥有全面头盔立法，涉及所有使用者（驾驶员和乘客）、所有道路类型和所有发动机类型，而且实施了国家或国际头盔标准（图7）。

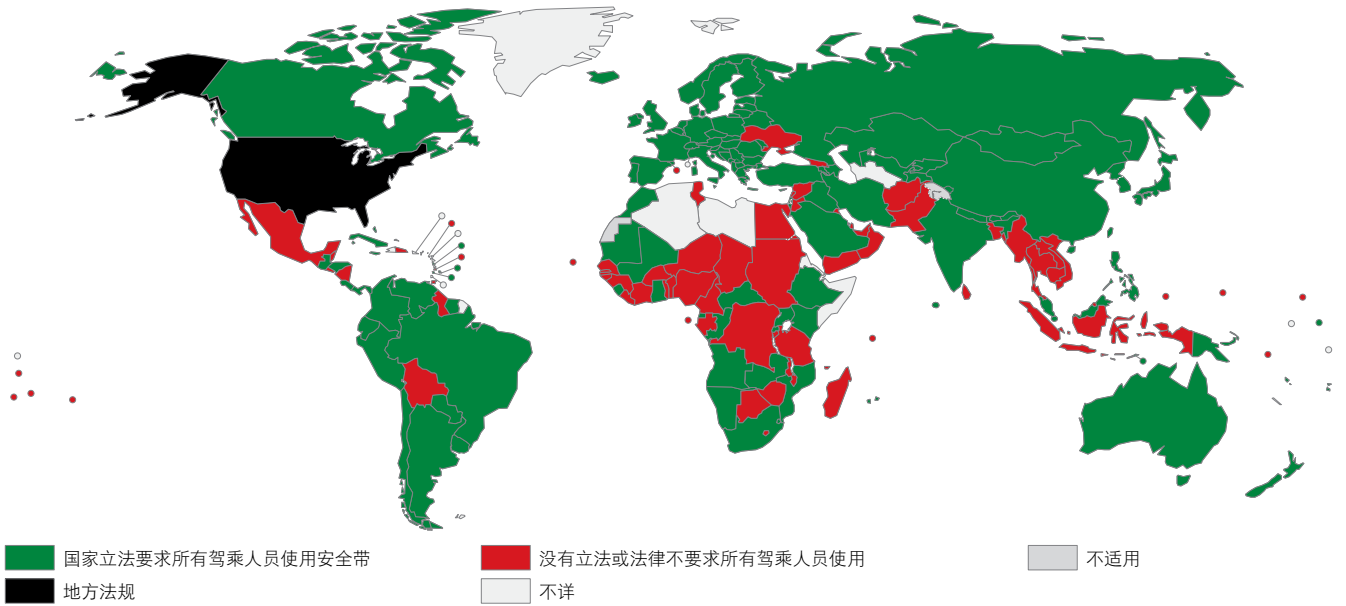
图 7. 各国/各地区摩托头盔立法情况



90个国家（人口占世界77%）制定了全面的头盔法规，涉及所有驾乘人员、所有道路和所有发动机类型，并且实施头盔标准。



图 8. 各国/地区安全带法



在将安全带法扩展到包括后排乘客方面取得了进展

不使用安全带是机动车驾乘人员遭受道路交通伤害或死亡的主要风险因素。使用安全带可将司机和前座乘客遭受致命伤害的风险降低 40-50%，将后座乘客的致命伤害风险降低 25-75%。

111 个国家（48 亿人，占世界人口 69%）拥有全面立法，其中包括要求汽车驾驶员和所有乘客均使用安全带（图 8）。自 2008 年以来，又有 10 个国家制订了全面的安全带法。虽然立法方面有所改进，但还需要做更多工作促进安全带法的落实：只有四分之一被调查国认为本国安全带法执行情况“良好”。

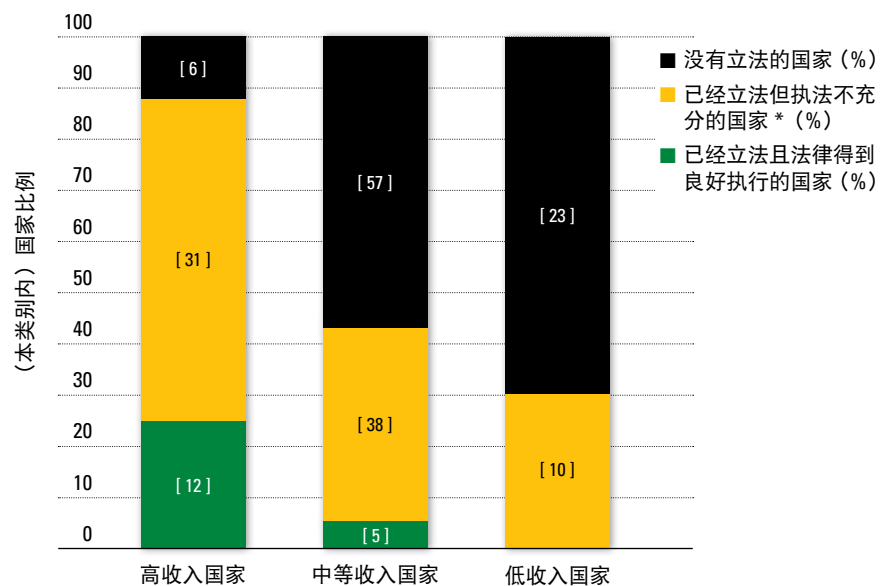
增加使用儿童约束装置

在发生碰撞时，儿童约束装置可以保护婴儿和幼儿。儿童约束装置可以将婴儿的致命碰撞可能性降低约 70%，将幼儿死亡率降低 54% 到 80%。

96 个国家立法要求使用儿童约束装置（图 9）。绝大多数高收入国家有关于儿童约束装置的立法，而低收入和中等收入国家就此立法的比例较低。但在大部分国家（包括高收入国家），儿童约束装置法的执行不够有力：只有 17 个国家（9%）认为本国的儿童约束装置法的执法情况“良好”。

半数以上国家已经就使用儿童约束装置立法

图 9. 不同收入水平的国家就儿童约束装置立法及法律执行情况



交通政策忽视行人和骑车者

研究结果对各国政府是一个强有力的警告，即应关注非机动车使用者的需求。

行人和骑车者占道路交通死亡总数的 27%。在低收入和中等收入国家，这一比例接近三分之一，有些国家甚至高达 75% 以上。

各国政府需要采取措施使步行和骑车更安全

随着机动车进一步增加，需要采取措施使步行和骑车更安全，而且这两项也是更健康、更廉价的交通方式。但是，只有 68 个国家制定了国家法规或地方政策促进步行和骑车，只有 79 个国家（43%）制定了将便道和自行车道与高速机动车道分开的保护行人和骑车者的政策。高收入国家（69%）这样做的比例比低收入和中等收入国家（34%）高。虽然各国政府越来越认识到需要促进替代机动车的出行方式，但仍然需要强调有必要采取措施确保这些交通方式的安全。解决行人和骑车者的安全问题对于减少全球道路死亡至关重要。

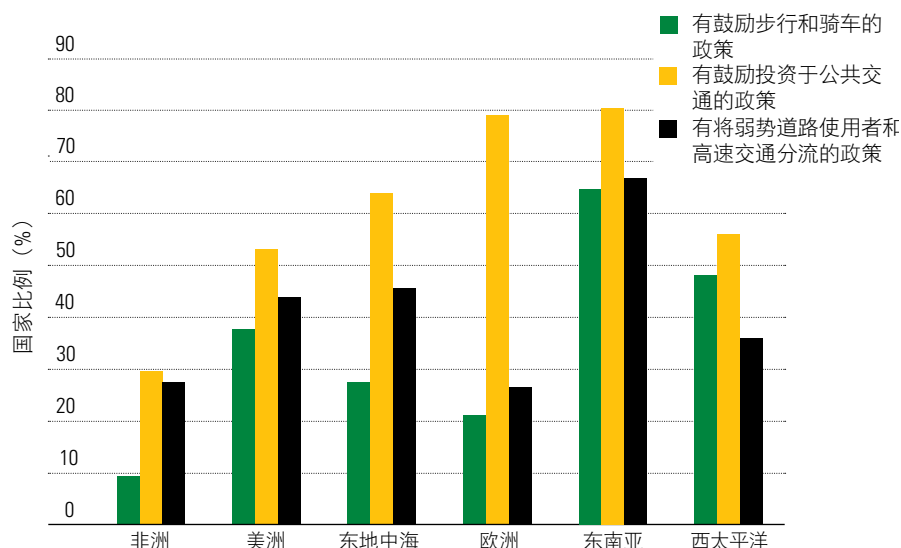
公共交通可以使出行更安全并且减少拥堵

人们越来越认识到，安全的公共交通系统是改善交通安全的重要方式，特别是在交通日益拥堵的城市地区。在许多高收入国家，政治上非常强调投资于公交系统以便减少私家车的的使用。一般认为，投资于公交系统能鼓励人们增加身体活动，因而也有助于促进健康。

100 多个国家制定了在公共交通方面投资的国家政策或地方政策

（图 10）。在大多数高收入国家，公共交通得到良好监管，因而比私家车交通要安全得多；但在许多经济发展迅速的低收入和中等收入国家，不受监管也不安全的公共交通快速增加，导致公交使用者的道路交通伤害增加了。各国政府必须确保公共交通系统安全、普遍且廉价。

图 10. 世卫组织各区域制订了鼓励非机动车出行政策的国家所占比例



结论和建议

在改进道路安全、挽救生命方面已经取得切实进展，但本报告表明，需要更快地采取统一行动防止许多生命无谓地丧失在道路上。报告提出如下建议：

- 各国政府迫切需要通过全面立法，涵盖针对所有关键风险因素的最佳实践，以处理这一本可预防的导致死亡、伤害和残疾的问题。
- 各国政府应投入足够财力和人力执行有关法律，确保其获得成功。提高公众认识将有助于增进公众对于此类立法和执法措施的理解和支持。
- 需要做出共同努力使道路基础设施对行人和骑车者而言更安全。

在就道路安全政策、交通规划和土地使用做出决策时，应尽早考虑这些道路使用者的需求。特别是，各国政府需要考虑并采取措施，将非机动车出行纳入更可持续、更安全的交通系统。

另外，本报告就改进道路安全向各国政府提出了其它一些建议，包括使道路基础设施更安全，加紧改进机动车标准，改善碰撞后护理并统一有关道路交通伤害的数据。

2010年，宣布道路安全行动十年的决定是由联合国大会一致通过的。虽然一些国家在改进道路安全方面取得了不少进展，要实现行动十年的宗旨和目标还需做大量工作。已经有充分证据表明哪些干预措施是有效的，而各国政府采取行动将是确保落实的关键。



世界卫生组织
暴力和伤害预防及残疾司 (VIP)

20 Avenue Appia
1211 Geneva 27
Switzerland
电话: +41 22 791 2881
电子邮件: traffic@who.int

如需下载报告全文, 请访问:
www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013

承蒙彭博慈善基金会赞助经费

