

中国道路交通安全 蓝皮书 (2006)

The Blue Book of Road Safety in China

交通部公路科学研究院



人民交通出版社

China Communications Press

内 容 提 要

本书共分4章,第一章对我国交通发展概述、交通事故变化历程、事故特点以及事故形势几个方面来阐述我国道路交通安全趋势;第二章详述了2006年我国交通安全现状,介绍了2006年我国典型的交通事故和交通安全事件;第三章列举了改善道路交通安全的主要举措;第四章是对我国道路交通安全下一步工作的建议。该书兼具系统完整、通俗易懂、先进实用性于一体,期待对我国的道路交通安全提供较为翔实的分析和实践指导。

本书可供道路交通安全管理者使用,亦值得所有交通参与者借鉴参考。

图书在版编目(CIP)数据

中国道路交通安全蓝皮书(2006)/交通部公路科学研究院. —北京:
人民交通出版社,2007.11
ISBN 978-7-114-06906-2

I.中… II.交… III.公路运输-交通运输安全-白皮书-中国-2006 IV.U491.4

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第174713号

书 名:中国道路交通安全蓝皮书(2006)

著 作 者:交通部公路科学研究院

责任编辑:沈鸿雁 师 云

出版发行:人民交通出版社

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址:<http://www.ccpres.com.cn>

销售电话:(010)85285838,85285995

总 经 销:北京中交盛世书刊有限公司

经 销:各地新华书店

印 刷:北京凯通印刷厂

开 本:787×1092 1/16

印 张:8.75

字 数:141千

版 次:2007年11月 第1版

印 次:2007年11月 第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-06906-2

定 价:25.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

《中国道路交通安全蓝皮书(2006)》

编 写 组

主 编：何 勇

副 主 编：张高强

委 员：高海龙 包左军 唐琤琤 韩文元 张建军
高建刚 李 伟 陈宏云 罗军鹏 杨文静
张巍汉 吴京梅 侯德藻

编写成员：张建军 高建刚 何 勇 李 伟 张高强
陈宏云 罗军鹏 杨文静

前言

安全是人类社会生活幸福的前提,是社会稳定及和谐发展的保证。预防交通事故,保障交通安全,确保出入平安,是人类社会的共同期盼和追求。据世界卫生组织 WHO 的数据,全世界近期每年因道路交通事故导致约 120 万人死亡。道路交通安全问题已成为一种人类行为所致的“灾害”,严重影响了人类的生存环境与生命财产的安全。道路交通事故已成为人类几大死亡因素之一,成为世界最大公害,其给社会、家庭带来的危害是巨大和深远的。日益严重的道路交通安全问题成为全世界不得不面对的棘手难题。

中国的道路交通安全形势尤令世人瞩目。近 20 年来,中国道路交通事业得到了长足发展,道路建设无论在总量上还是在质量上都实现了重大突破,2006 年年底中国公路总里程达到 348 万公里,其中高速公路 4.54 万公里。中国仅用了 20 年时间就完成了发达国家 50 年时间所进行的公路建设目标,取得了举世瞩目的成就,公路交通已由制约国民经济的阶段向基本适应转化。同一时期,中国的汽车工业已跻身世界前列,汽车工业的高速发展,车辆急剧增加,交通量增大,使道路建设发展仍然难以适应车辆增长的需求,交通拥挤,人车混行的交通环境仍大量存在,这必然造成道路交通事故频繁发生。道路交通事故已经成为近年来最影响中国公众安全感的重要因素之一。

应该认识到,道路交通安全问题是一项世界性的难题,缓解道路交通安全问题是一项长期、漫长而艰巨的任务。然而,千里之行,始于足下,只有对历史资料进行总结才能得出具有指导意义的发展规律;只有对现实状况进行分析才能对未来的发展提出有效的改进对策。正是基于这样的认识,交通部公路科学研究所属安全研究中心、国家交通安全设施质量监督检验中心一直致力于道路交通事故和安全经济等基础性研究工作,经过多年的研究和实践工作,积累了大量的研究

资料和实证数据,取得了一批重大科研成果,《2006 年道路交通安全蓝皮书》就是这些劳动结晶的一方面成果,是交通部公路科学研究院交通安全研究中心 & 国家交通安全设施质量监督检验中心的科技工作者多年来力求承担社会责任的一种新尝试,这也是中国首部道路交通安全蓝皮书的问世。该书兼具系统完整、通俗易懂和先进实用的特点,以期为我国的道路交通安全提供较为翔实的资料分析和实践指导。

全书共四章,第一章通过我国道路交通发展概述、我国道路交通事故变化历程、近年来我国道路交通事故的主要特点、我国道路交通事故形势几个方面来阐述我国道路交通安全趋势;第二章详述了 2006 年我国道路交通安全现状,具体介绍了 2006 年我国典型的道路交通事故和交通安全事件;第三章列举了改善道路交通安全的主要举措;第四章是对我国道路交通安全下一步工作的建议。

本书书名已向国家工商行政管理总局申请注册了商标保护,交通部公路科学研究院、国家交通安全设施质量监督检验中心今后将每年沿用此名称,追踪中国交通安全发展进程,编制发布当年的年度道路交通安全蓝皮书。期待着读者对这本书提出宝贵意见和建议,以使今后每年推出的道路交通安全蓝皮书更加精彩!

在本书编写过程中,参阅了大量国内外的文献资料,由于条件所限,未能与原著者一一取得联系,引用及理解不当之处,敬请见谅,并向这些文献资料的原作者表示衷心的感谢。

由于写作时间仓促及作者理论水平有限,本书中难免有诸多不足之处,敬请各位读者批评指正,交流切磋。

交通部公路科学研究院

国家交通安全设施质量监督检验中心

公路交通安全技术交通行业重点实验室

《中国道路交通安全蓝皮书》编写组

二〇〇七年十月

目录

第一章 我国道路交通安全趋势	1
第一节 我国道路交通发展概述	1
一、我国道路建设发展历程	1
二、我国机动车保有量增长历程	2
三、车辆驾驶员数量增长趋势	5
第二节 我国道路交通事故变化历程	6
一、建国初至第一个五年计划结束	6
二、“大跃进”及“二五”期间	7
三、“文化大革命”十年	9
四、1979 ~ 1990 年间的交通事故	11
五、1991 ~ 2003 年间的交通事故	12
六、2004 年至今的交通事故	13
第三节 近年来我国道路交通事故的主要特点	15
一、机动车驾驶员违法行为是造成交通事故的主要原因	15
二、二、三级公路交通事故死亡人数所占比例较大	17
三、高速公路事故多发	17
四、行人和骑自行车者伤亡情况严重,农村人口已成为交通事故伤亡 主要群体	18
五、群死群伤特大交通事故时有发生	20
六、交通事故地区差异明显	21
第四节 我国道路交通事故形势分析	22
一、我国道路交通安全形势	22

二、我国道路交通安全存在的问题	31
三、我国道路交通安全形势预测	33
四、实现我国交通安全逐步好转的措施	37
第二章 2006 年我国道路交通安全	39
第一节 2006 年我国道路交通事故	39
一、总体情况	39
二、2006 年道路交通事故主要特点	39
三、2006 年各省(区、市)道路交通事故情况	40
第二节 2006 年典型交通安全事件	48
一、云南特大交通事故频发	48
二、校车交通安全问题突出	48
第三章 改善道路交通安全的主要举措	50
第一节 概述	50
第二节 道路交通安全法规	50
一、《广东省道路交通安全条例》的有关规定	51
二、《宁夏回族自治区道路交通安全条例》的有关规定	52
三、《重庆市道路交通安全条例》的有关规定	53
四、《湖南省实施〈中华人民共和国道路交通安全法〉办法》 的有关规定	54
五、《河南省道路交通安全条例》的有关规定	55
六、《浙江省道路运输管理条例》的有关规定	56
七、《青海省道路运输管理条例》的有关规定	57
八、《重庆市道路运输管理条例》的有关规定	58
九、《山西省高速公路管理条例》的有关规定	58
十、《辽宁省道路交通事故行政责任调查追究规定》的有关规定	60
十一、《哈尔滨市交通事故责任认定暂行规定》的有关规定	62
十二、《海南省道路交通安全违法行为处罚规定》的有关规定	63
十三、《天津市道路交通安全防范责任制规定》的有关规定	64
第三节 道路交通安全联席会议制度	65
一、全国道路交通安全工作部际联席会议制度	65
二、地方政府间道路交通安全联席会议制度	70

第四节 道路交通安全专项治理	70
一、预防特大道路交通事故专项行动	70
二、决战 70 天,打好预防重(特)大道路交通事故攻坚战	75
三、高速公路交通秩序整治统一行动	85
第五节 道路通行条件的改善	88
第六节 农村公路交通安全	90
第七节 黄金周和暑期旅游交通安全	92
第八节 校车交通安全	95
一、校车管理规定	95
二、校车安全专项治理	97
第九节 车辆超限超载治理工作	98
一、政府举措	98
二、计重收费	101
第十节 机动车驾驶员培训与管理	102
第十一节 机动车安全技术管理	104
第十二节 危险货物运输安全管理	106
第十三节 交通安全宣传教育	107
一、“保护生命、平安出行”交通安全宣传教育工程	107
二、学生交通安全宣传教育	108
三、行人和非机动车交通安全宣传教育	111
四、社会公众人物参与道路交通安全宣传	113
五、群众参与道路交通安全宣传	115
六、企业和社会团体参与的道路交通安全宣传	116
七、其他的交通安全宣传形式	117
第十四节 道路交通事故应急与救援	118
第四章 下一步工作建议	121
第一节 制定国家道路交通安全战略	121
第二节 扩大和深化道路交通安全宣传和教育	122
一、加强对机动车驾驶员、特别是特殊车辆的驾驶员的道路交通安全 宣传和教育	123
二、完善道路交通安全宣传和教育形式	123

三、营造丰富多彩的中小学生道路交通安全教育体系	123
四、呼吁社会公众人物和知名人物参与道路交通安全宣传	123
第三节 改善道路交通基础设施安全水平	123
一、逐步改善农村公路交通基础设施安全水平	124
二、协调发展机动车、非机动车和行人交通设施	124
第四节 加强对旅客运输和危险物品运输的监管	124
参考文献	126

第一章

我国道路交通安全趋势

第一节 我国道路交通发展概述

一、我国道路建设发展历程

新中国成立后,我国公路建设得到了极大发展,取得了显著成就。公路建设主要经历了起步建设期(1949~1957年)、探索前进期(1958~1965年)、曲折发展期(1966~1978年)、改革提高期(1979~1990年)、快速增长期(1991~1997年)和飞速发展期(1998年至今)等6个阶段^[1](图1-1)。特别是改革开放后的二十几年间,公路建设得到高速发展,至2006年底,公路总里程达348万公里(包括155万公里村道)^[2],已居世界第二位。其中高速公路从无到有,短短十几年时

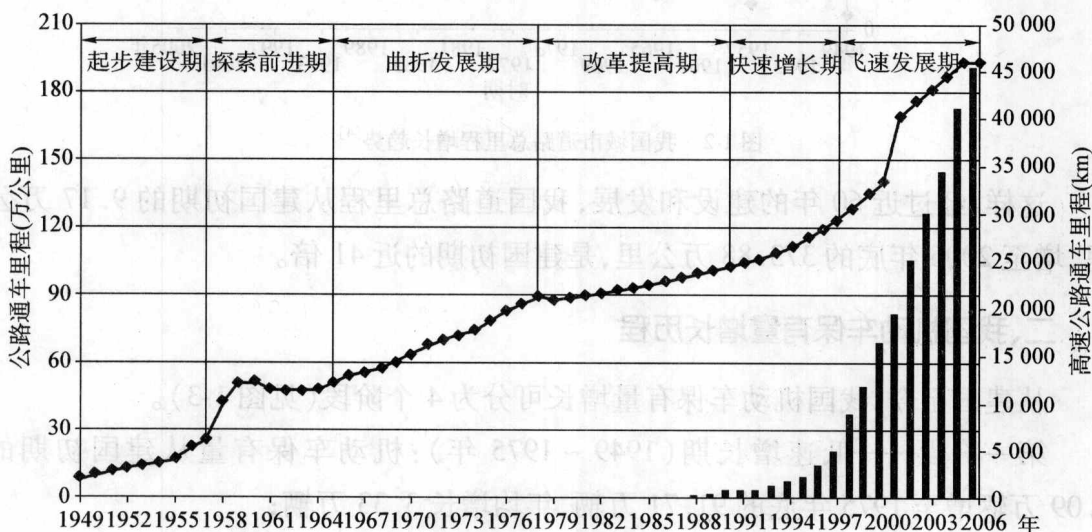


图1-1 我国公路通车里程(不包含村道)和高速公路通车里程增长趋势

间,走过了西方发达国家几十年的发展路程。至2006年底,我国高速公路通车总里程已达4.53万公里,居世界第二位。

公路交通与经济的关系也经历了从改革开放前30年的长期滞后、改革开放后前10年的严重制约和20世纪80年代末至今的明显缓解三个阶段。各种交通方式中无论是客运或是货运总量,公路运输已经占据了主导地位,在社会经济中起着越来越重要的作用。2005年,公路客运量、货运量和旅客周转量在综合运输体系中的比重分别达到91.9%、72.3%和53.2%^[3]。

我国城市道路建设由建设部门负责。建国初期,全国城市道路总里程仅有1.1万公里。改革开放以后,随着城市的发展,城市道路建设速度明显加快,至2006年年底,全国城市道路总里程已增至25.8844万公里,是建国初期的23.5倍(见图1-2)。

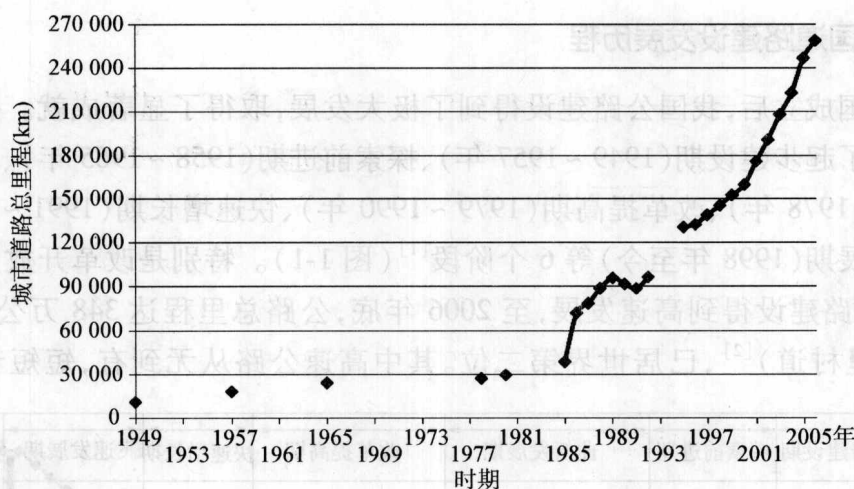


图1-2 我国城市道路总里程增长趋势^[4]

这样,经过近60年的建设和发展,我国道路总里程从建国初期的9.17万公里,增至2006年底的373.88万公里,是建国初期的近41倍。

二、我国机动车保有量增长历程

从建国至今,我国机动车保有量增长可分为4个阶段(见图1-3)。

第一阶段——低速增长期(1949~1975年):机动车保有量从建国初期的5.09万辆增至1975年底的91.71万辆,年均增长3.33万辆;

第二阶段——中速增长期(1976~1983年):机动车保有量从1976年的124.13万辆增至1983年底的283.88万辆,年均增长22.82万辆;

第三阶段——快速增长期(1984~1996年):机动车保有量从1984年的587.37万辆跨越1000万辆大关,增至1996年底的3609.65万辆,年均增长251.86万辆;

第四阶段——飞速增长期(1997年至今):机动车保有量从1997年的4209.32万辆跨越亿辆大关,增至2006年年底的14522.90万辆,年均增长1145.95万辆。特别是改革开放以后,随着经济的飞速发展,机动车保有量也增长迅速,从1978~2006年机动车保有量年均增长17.50%,至2006年底,机动车保有量已是建国初期的2853余倍。尤其是近年来随着我国经济的快速发展,人民群众的生活水平大幅度提高,轿车已开始快速进入寻常百姓家中。2004年我国私人轿车保有量为5997959辆,2005年增至8608325辆,2006年增至11488111辆,仅3年时间私人轿车保有量就增加了91.53%,每年增长近300万辆。

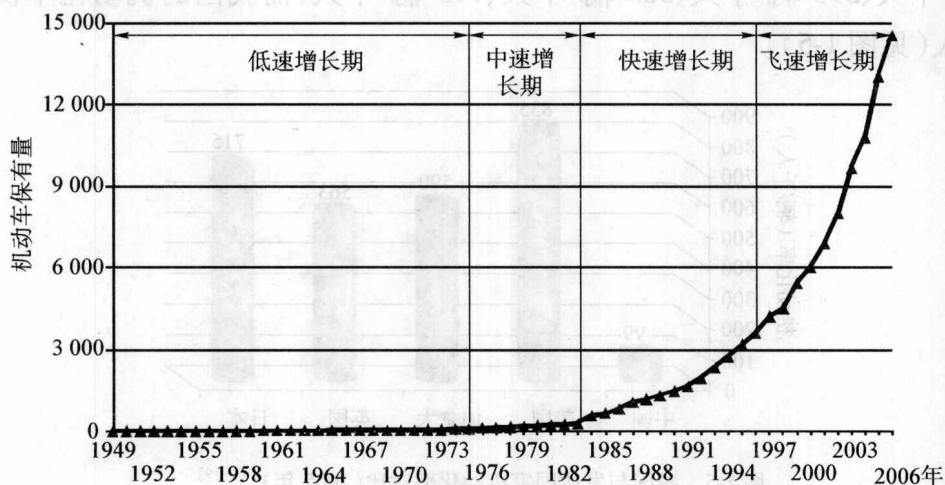


图 1-3 我国机动车保有量增长趋势^[5]

虽然我国的机动车保有量已突破亿辆大关,但是由于我国人口总量较大,使得我国的机动化水平仍然较低。从1949年到1975年,我国的机动化率一直在1辆/千人之下,直至1976年机动化率才超过1辆/千人,为1.32辆/千人;1988年达到10.72辆/千人,2006年突破100辆/千人,达到109.76辆/千人(见图1-4)。改革开放后至今是机动化水平提高最快的时期,从1978年的1.65辆/千人已增至2006年年底的109.76辆/千人,机动化水平提高了65倍多。

虽然我国的机动车数量迅速增加,机动化率快速提高,但与发达国家相比还有较大的差距。以2005年为例,美国、加拿大、英国、日本等国的机动化率分别为

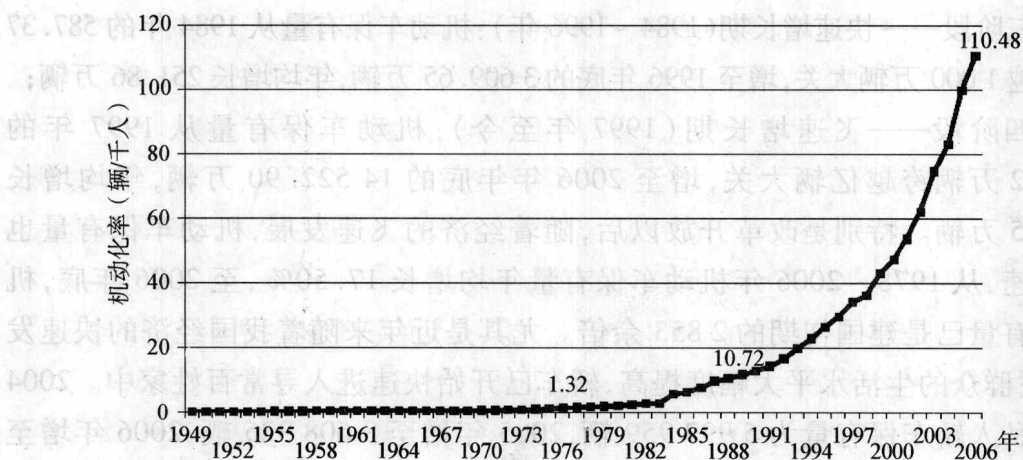
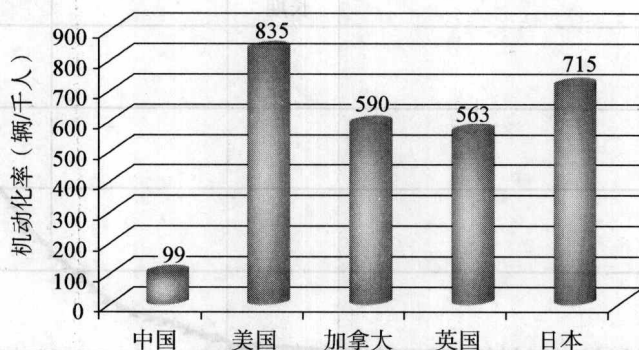


图 1-4 我国机动化率增长趋势

835 辆/千人、590 辆/千人、563 辆/千人、715 辆/千人，而我国的机动化率仅为 99 辆/千人(见图 1-5)。

图 1-5 我国与发达国家机动化率对比(2005 年)^{[6]~[9]}

在 2005 年我国机动车保有量组成结构中,摩托车保有量达 7 556 余万辆,占 57.95%;汽车保有量为 4 328 余万辆,占 33.20%,其中三轮车 705 余万辆、低速载货汽车 443 余万辆;上路行驶的拖拉机 108 余万辆,占 8.31%。摩托车、三轮车、低速载货汽车和上路行驶的拖拉机总计 9 789 余万辆,占总数的 75.01%。这些车辆占我国机动车保有量的绝大多数,但是其安全系数相对较低,这为我国的道路交通安全埋下了一定程度的隐患(见图 1-6)。而在发达国家的机动车保有量组成结构中,汽车保有量占支配地位,摩托车等安全系数较低的车辆所占比例非常小。以 2005 年为例,美国、加拿大、英国、日本等国摩托车保有量分别仅有 622.7 万辆、44.3 万辆、107.5 万辆、472.3 万辆(见图 1-7),分别占其各自国家机动车保有量总数的 2.52%、2.29%、

3.27%、5.17%。

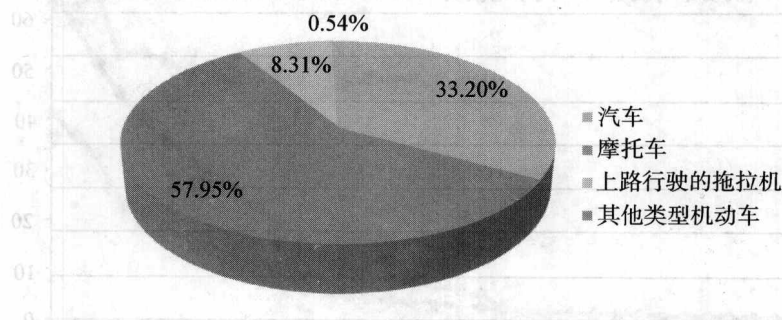


图 1-6 2005 年机动车保有量组成结构

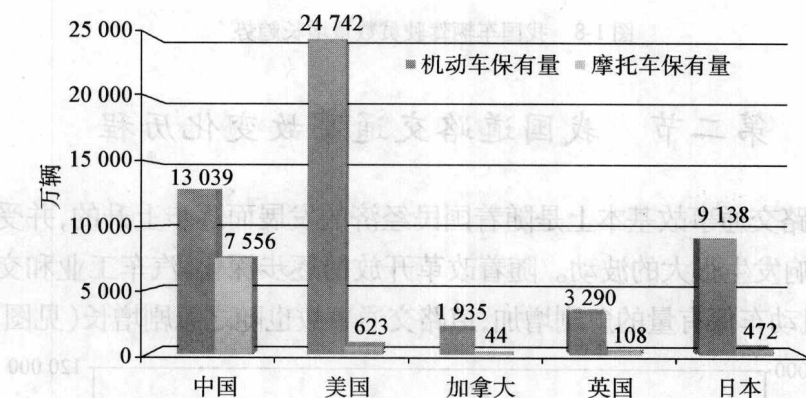


图 1-7 我国与发达国家机动车保有量组成结构对比(2005 年)

三、车辆驾驶员数量增长趋势

随着我国机动车保有量的快速增长,机动车驾驶员也呈现快速增长之势。自 1991 年至 2006 年,机动车驾驶员自 1990 年的 1 635.85 万人增至 15 012.21 万人,年均增长 86.15%。自 2003 年以来,每年机动车驾驶员增加量超过 1 000 万人,至 2003 年底全国机动车驾驶员已达 10 278.14 万人。其中汽车驾驶员也增长迅速。1973 年全国汽车驾驶员仅有 100.09 万人,1993 年突破 1 000 万人,增至 1 112.97 万人,2006 年已增至 9 484.84 万人^[10]。自 1987 年以来,汽车驾驶员总数占机动车驾驶员总数的比例虽然变化剧烈,但总体上呈现上升的趋势。汽车驾驶员占机动车驾驶员的比例从 1987 年的 46.52% 已增至 2006 年的 63.18% (见图 1-8)。这也从一个侧面说明汽车正逐渐进入寻常百姓家庭。

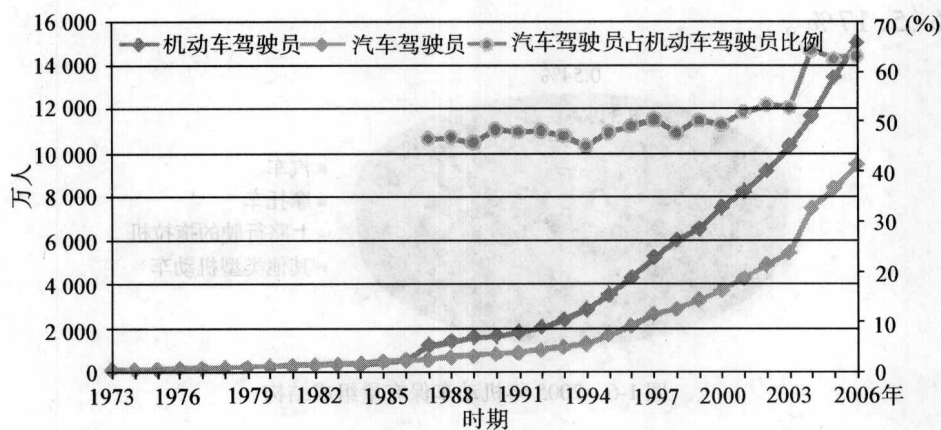


图 1-8 我国车辆驾驶员数量增长趋势

第二节 我国道路交通事故变化历程

我国的道路交通事故基本上是随着国民经济的发展而逐步上升的,并受当时社会经济状况的影响发生很大的波动。随着改革开放的逐步深化,汽车工业和交通运输业的迅速发展,机动车保有量的急剧增加,道路交通事故也随之急剧增长(见图 1-9)。

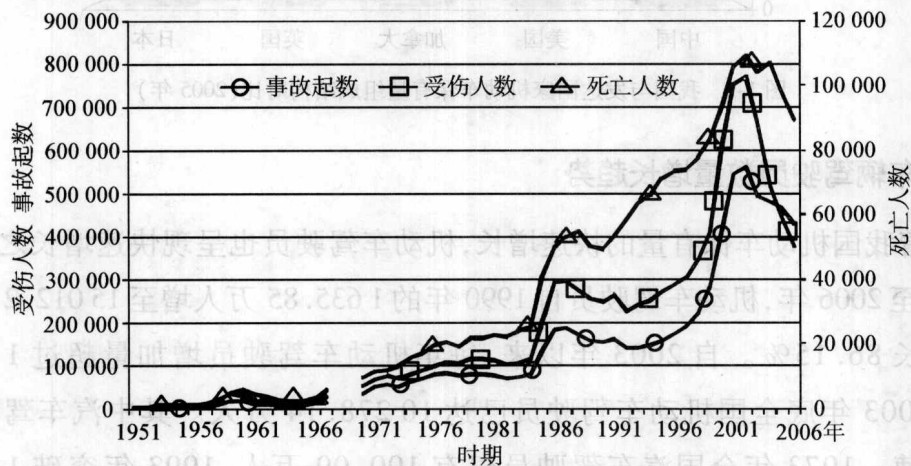


图 1-9 我国道路交通事故变化历程

自新中国建立后,我国道路交通事故主要经历以下变化历程。

一、建国初至第一个五年计划结束

我国的现代公路起步较晚,基础薄弱。从 1901 年上海输入第一辆汽车算起,经过半个世纪,到 1949 年末,全国公路里程为 80 768km,民用汽车保有量仅有 5.09 万辆,且大部分分布在东南沿海地区。这一时期,我国自己还没有自主制造

汽车的能力(1956年“一汽”才制造了第一辆国产汽车),车辆主要是整修接收过来的废旧汽车,还设计、改装了大量以木炭、木柴、白煤为燃料的汽车。1950年2月,国务院通过《关于1950年公路工作的决定》明确规定:机动车辆要进行登记、审查,驾驶员进行考试、核发牌照,由交通部门负责交通安全管理。1950年交通部发布《汽车管理暂行办法》及实施细则,1951年5月公安部也颁布了《城市陆上交通管理暂行规则》。1953年初交通部颁布了《交通安全推行办法》,规定成立中央、大区、省(市)交通安全委员会,由交通、公安、军队等部门参加。到1957年,全国公路总里程增加到254 624km,比1949年增加2.15倍,民用汽车保有量增加到12.6万辆,增加了1.5倍。随着车辆的增加,交通事故的绝对数也有所增加,交通事故总数从1951年到1957年增加了1.43倍(见图1-10和表1-1)。但安全行车里程逐年提高(亿车公里的事故率下降),1952年平均安全间隔里程为981万公里,此后4年增加比例分别为15.4%、12%、11.86%、16.92%,交通死亡人数也仅有千人左右,出现了交通安全稳定发展的好势头。

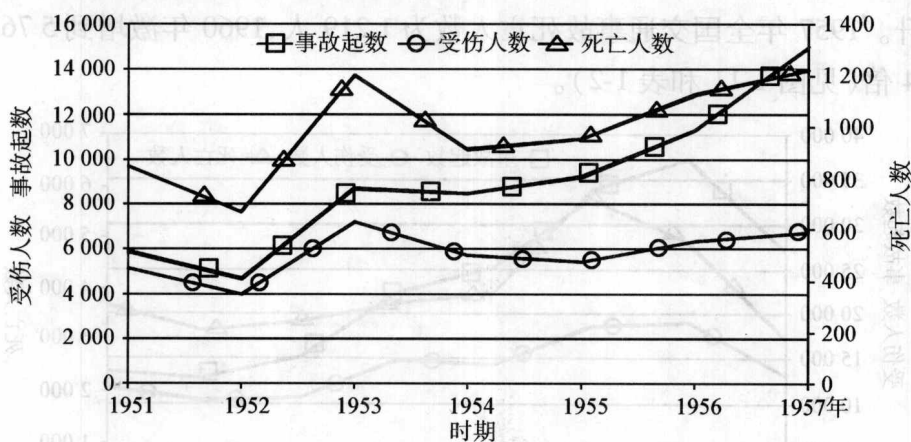


图 1-10 建国初至第一个五年计划结束期间交通事故增长趋势

建国初至第一个五年计划结束期间交通事故增长情况

表 1-1

年份	事故数量 (起)	死亡人数 (人)	受伤人数 (人)	死亡人数增长倍数 (倍)	死亡人数年平均增长 (%)
1951	5 922	852	5 159	1.43	6.15
1957	14 980	1 219	6 789		

二、“大跃进”及“二五”期间

1958年,随着“大跃进”的兴起,货物运输和人员流动频繁,公路干支线的客运量急剧上升,车辆的增加远赶不上交通量的增加速度,公路运输部门千方百计