

2014年中国道路交通安全 蓝皮书

The Blue Book of Road Safety in China 2014

交通运输部公路科学研究院 编著



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

2014 年中国道路交通安全蓝皮书

交通运输部公路科学研究院 编著



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

.....

内 容 提 要

全书共三篇六章。第一篇为发展历程篇,回顾了新中国成立以来,特别是近十年来我国道路交通安全发展历程,分析了目前我国道路交通安全面临的形势、挑战与机遇;第二篇为现状热点篇,总结了2013年我国道路交通安全形势,剖析了2013年道路交通安全方面的热点问题;第三篇为措施研究篇,列举了2013年我国改善道路交通安全的主要举措,介绍了道路交通安全研究的进展。另外,本书还编录了2013年道路交通安全十大新闻、2013年一次死亡10人以上的特大道路交通事故、网络舆情精选、道路交通安全新技术、国际道路交通过安全和国际道路交通过安全数据。

本书另有中英文简本,请从人民交通出版社股份有限公司网站(<http://www.ccpress.com.cn>)下载。

图书在版编目(CIP)数据

2014年中国道路交通安全蓝皮书/交通运输部公路
科学研究院编著. —北京:人民交通出版社股份有限公
司, 2015. 1

ISBN 978-7-114-11928-6

I. ①2… II. ①交… III. ①道路—交通运输安全—
白皮书—中国—2014 IV. ①U491

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第002514号

书 名:2014年中国道路交通安全蓝皮书

著 作 者:交通运输部公路科学研究院

责任编辑:卢俊丽 周 宇

出版发行:人民交通出版社股份有限公司

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址:<http://www.ccpress.com.cn>

销售电话:(010)59757973

总 经 销:人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销:各地新华书店

印 刷:北京市密东印刷有限公司

开 本:787×1092 1/16

印 张:10.75

字 数:255千

版 次:2015年1月 第1版

印 次:2015年1月 第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-11928-6

定 价:38.00元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

前言

自人类进入汽车社会以来,道路交通事故就如影随形,迄今已经夺去了上千万人的生命。为了遏制道路交通事故发生,降低道路交通事故危害,人类做出了不懈努力。进入 21 世纪,国际社会对因道路交通事故引发的道路交通安全问题越发重视,在全球范围内掀起了与道路交通事故做斗争的新高潮。但是,道路交通安全仍是一个被忽略的公共健康问题,遏制道路交通事故发生、改善道路交通安全仍是一项长期和艰巨的任务。目前,全球每年仍有 130 多万人死于道路交通事故伤害,其中 85% 发生在发展中国家。

从世界一些发达国家和地区道路交通安全发展的历程来看,道路交通事故通常与一个国家和地区的社会经济发展有着内在的联系。经济的高速发展、机动化水平的快速提高一般伴随着道路交通事故的高发。但是,从世界一些发达国家和地区遏制道路交通事故、改善道路交通安全的具体历程来看,道路交通事故是可以遏制的,道路交通安全是可以改善的。

改革开放以来,我国经济社会高速发展,机动车制造水平快速提高,道路交通事故频繁发生,已成为近年来影响我国公众安全感的重要因素之一。道路交通安全问题已经成为影响社会和谐、改善民生的基本问题之一。

近年来,我国政府高度重视道路交通安全工作,采取了一系列重要举措,道路交通安全形势已迅速得到改善,“道路交通事故六大指标”已连续 9 年大幅下降。2013 年我国道路交通事故死亡人数已降至 6 万人以下。与 2003 年相比,2013 年全国涉及人员伤亡且不适用简易程序处理的道路交通事故起数下降了 70.28%。

全社会重视道路交通安全问题是我国道路交通安全形势快速改善的根本保证。自 2003 年开始,我国政府首次全面部署道路交通安全工作,逐步形成了政府统一领导、有关部门各司其职、齐抓共管、综合治理、标本兼治的工作格局。一系列系统性和针对性措施的实施,在短时间内基本遏制了我国道路交通事故高发的态势。2013 年出版的《关于办理醉酒驾驶机动车刑事案件适用法律若干问题的意见》,修订的《机动车驾驶证申领和使用规定》《道路危险货物运输管理规定》《缺陷汽车产品召回管理条例》《机动车强制报废标准规定》等一批规定、条例和规范正式施行,道路交通安全制度建设得到进一步加强;“平安交通”创建活动启动,安全生产大检查、危爆物品安全大检查大整治、长途客运接驳运输试点工作、机动车安全隐患大检查等各项工作在全国开展,道路交通安全基础得到进一步夯实;“黑车”、货车违法行为、酒后驾驶和工程运输车交通违法等问题被列为专项整治,道路交通安全长期存在的一些突出问题得

到进一步遏制;科技改善道路交通安全的作用进一步增强。所有这些都为我国 2013 年道路交通安全形势的进一步改善奠定了坚实的基础。

虽然道路交通安全形势进一步好转,但由于影响我国道路交通安全的诸因素还没有发生根本性的改变,当前全国道路交通安全形势依然十分严峻,与党和人民的要求、与发达国家的情况相比还有较大差距,工作中面临的困难和挑战还很多,进一步改善道路交通安全的压力和难度仍在增大。我国道路交通安全工作仍然任重而道远。

交通运输部公路科学研究所属道路交通安全研究中心是我国第一家全方位在道路交通安全、交通工程和交通管理领域从事研究、设计、计量检测、标准规范制定、交通事故司法鉴定和安全评价等咨询服务的单位,完成了一大批具有重大影响的国家级、省部级道路交通安全和交通工程领域科学研究、试验检测及标准规范制定工作。在道路安全评价、改造与设计,相关标准、规范制定、修订,道路安全设施产品及试验设备研发,道路安全监控预警系统开发与集成,道路交通事故分析与司法鉴定,道路运输和道路施工安全生产保障技术研究与应用等方面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,每年推出的《中国道路交通安全蓝皮书》就是这些劳动结晶的一个缩影。本书书名已获得国家工商行政管理总局颁发的商标注册证(第 5962868 号)。交通运输部公路科学研究所将每年沿用此名称,回顾我国道路交通安全发展历程,深入剖析我国道路交通安全现状,真实记述我国道路交通安全发展步伐,追踪我国道路交通安全发展进程,编制并发布年度道路交通安全蓝皮书。目前,交通运输部公路科学研究所已连续 8 年发布《中国道路交通安全蓝皮书》。

全书共三篇六章。第一篇为发展历程篇,回顾了新中国成立以来,特别是近十年来我国道路交通安全发展历程,分析了目前我国道路交通安全面临的形势、挑战与机遇;第二篇为现状热点篇,总结了 2013 年我国道路交通安全形势,剖析了 2013 年道路交通安全方面的热点问题;第三篇为措施研究篇,列举了 2013 年我国改善道路交通安全的主要举措,介绍了道路交通安全研究的进展。另外,本书还编录了 2013 年道路交通安全十大新闻、2013 年一次死亡 10 人以上的特大道路交通事故、网络舆情精选、道路交通安全新技术、国际道路交通安全和国际道路交通安全数据。本书的中英文简本单独成册。

本书由王丹、郭艳等编写。张建军在本书编写过程中提供了大力指导,他所积累的历年以来有关交通事故的数据是本书不可多得的宝贵财富。另外,本书在编写过程中,得到了交通运输部公路科学研究所各级领导的鼎力支持和其他同仁、领导给予的大力配合及热情指导,在此表示衷心感谢!书中参阅并引用了大量国内外的文献资料,由于条件所限,未能与原作者一一取得联系,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水平有限,书中难免有诸多不足之处,敬请各位读者和专家批评指正。

本书兼具权威性、准确性、全面性和系统性特点,以期为我国道路交通安全提供较为翔实的资料分析和实践指导。

交通运输部公路科学研究所
《中国道路交通安全蓝皮书》编写组

目录

发展历程篇

第一章 道路交通安全发展历程	3
一、道路交通事故变化历程	3
二、近十年来我国道路交通安全发展	4
三、近十年来我国道路交通安全持续改善的原因	11
第二章 道路交通安全面临的形势、挑战与机遇	23
一、我国道路交通安全面临的形势	23
二、我国道路交通安全面临的挑战	33
三、我国道路交通安全面临的机遇	37

现状热点篇

第三章 2013 年道路交通安全形势	43
一、2013 年道路交通事故情况	43
二、2013 年道路交通事故主要特点	45
第四章 2013 年道路交通安全热点	51
一、“雾霾与交通安全”成焦点	51
二、“史上最严交规”实施	55
三、危险货物道路运输安全引关注	58
四、2013 年的八个“第一”	62

措施研究篇

第五章 2013 年道路交通安全行动	67
一、制度建设	67
二、重大部署	74
三、主要行动	81

四、专项整治	93
五、其他行动	97
六、地方行动	109
第六章 科技改善道路交通安全	116
一、科技政策	116
二、相关会议	118
三、标准规范	126
四、重要科研事件	129
五、科研成果	131
参考文献	134

附 录

一、2013 年道路交通安全十大新闻	141
二、2013 年一次死亡 10 人以上的重大道路交通事故	144
三、网络舆情精选	147
四、道路交通安全新技术	159
五、国际道路交通安全	160
六、国际道路交通安全数据	161

发展历程篇

第一章

道路交通安全发展历程

一、道路交通事故变化历程

自 1951 年新中国对交通事故数据有统计记录以来,道路交通事故的总量就呈现出与当年机动车保有量、公路通车里程、机动车驾驶人素质等因素密切相关的特点。自 1951 年至 2013 年,我国道路交通事故总体上经历了先升后降的变化历程,较明显地分为三个阶段。

第一阶段为从新中国成立至改革开放初期(1951~1984 年),道路交通事故总量较低,增量较小。当时我国公路通车里程较少,汽车工业还没有建立起来,民用汽车仅有 5 万辆左右,在此阶段道路交通事故起数、死亡人数、受伤人数即便比上一年有所增加,增幅也并不明显。

第二阶段为改革开放初期以后(1985~2004 年),我国交通事故迅猛增长,增速快、增量。这与当时道路运输市场的活跃、机动车驾驶人素质的低下、公路通车里程的剧增及交通管理体制的混乱有关。1983 年全国交通工作会议提出了“有路大家行车”“国营、集体、个体一齐上”的政策,1984 年国务院又印发了《关于扶植和发展农村集体和个体(联户)运输业的通知》,道路运输市场向个体开放。随之而来的是个体运输车辆的迅速增加,道路运输市场变得十分活跃。但是,当时个体运输车辆技术性能落后,机动车驾驶人技术水平普遍较低,导致 1985 年前后个体运输车辆道路交通事故迅速增长。另外,当时我国城乡道路技术等级低,人车混杂,交通管理又由公安、交通、农业(农机)部门负责,机构重叠,政出多门。直到 1986 年国务院决定全国城乡道路交通由公安机关负责统一管理,道路交通管理体制才算理顺,之后的几年间交通事故总量基本保持稳定。1992 年以后,随着国民经济的快速发展,公路通车里程和机动车保有量都在快速增长,交通事故的总量也开始急剧增加。1998 年以后,道路交通事故增长迅猛,并在 2002 年达到了历史极值。2003 年,受“非典”影响,道路交通事故有所下降。2004 年,道路交通事故出现反弹。

第三阶段为 2004 年以后,道路交通事故迅速下降,道路交通安全形势逐渐向好。2004 年 4 月 1 日,《中华人民共和国道路交通安全法》正式施行,我国道路交通安全开始进入一个崭新的发展阶段。为了遏制道路交通事故高发的趋势,我国政府采取了一系列针对性措施。随着政策和措施效果的逐步显现,我国道路交通事故自 2005 年起迅速回落,逐渐实现了道路交通事故从高发到基本遏制直至逐年下降的工作目标。2005~2013 年间,我国道路交通事故年死亡人数逐年下降,由 2005 年的 98 738 人降至 2013 年的 58 539 人,降幅达到了 40.71%。2013 年的道路交通事故死亡人数与 1992 年大体相当,而 1992 年的公路通车里程、机动车保有量、

交通量与2013年是不可同日而语的。图1-1为我国道路交通事故变化趋势。



图1-1 我国道路交通事故变化趋势(1953~2013年)^①

根据公安部的统计数据,1951~2013年^②,我国累计受到道路交通事故^③直接伤害的人数达到1 157.89万人次,其中241.97万人死亡,915.92万人次受伤,相当于我国一个特大型城市消失在车轮之下。63年间平均每年3.8万人死于道路交通事故伤害、14.5万人次受伤。

2013年,我国共发生道路交通事故598.7万起。其中,涉及人员伤亡且不适用简易程序处理的道路交通事故198 394起,造成58 539人死亡、213 724人受伤;发生适用简易程序处理的道路交通事故5 788 382起,造成1 027 609人受伤。涉及人员伤亡且不适用简易程序处理的道路交通事故数量已连续11年下降。

二、近十年来我国道路交通安全发展

2002年,我国面临着有史以来最为严峻的道路交通安全形势。道路交通事故数量巨大,死亡人数约占全世界道路交通事故死亡总人数的10%,全国平均每天有300人死于道路交通事故。近十年来,伴随着道路交通的快速发展,我国道路交通安全也取得了辉煌成就。

1. 道路交通发展

(1) 道路通车里程快速增长

近十年来,我国经济快速发展,国内生产总值由2004年的159 878.34亿元跃升至2013年的568 845.21亿元。经济的快速发展和道路交通需求的持续增长,需要有快速、高效、安全、便捷的道路交通网络。2004年以来,我国道路建设依旧保持快速增长势头。

公路通车里程由2003年年底的180.98万公里增至2013年年底的435.62万公里^④,公路密度由2003年年底的18.85公里/百平方公里增至2013年年底的45.38公里/百平方公里。其中,高速公路通车里程由2003年年底的2.97万公里增至2013年年底的10.44万公里,十年间通车里程净增7.47万公里。目前,我国高速公路通车里程已位居世界第一位,国家高速

^①根据《中华人民共和国道路交通安全法》,自2004年起,我国道路交通事故统计范围有较大变化。

^②1949年、1950年、1968年和1969年无道路交通事故统计数据,下同。

^③本书所指交通事故除特别注明外,均不包括适用简易程序处理的道路交通事故。

^④自2006年起,村道纳入公路通车里程统计,下同。

公路网骨架基本形成。农村公路由2003年年底的137.12万公里增至2013年年底的378.48万公里。截至2013年年底,全国通公路的乡(镇)占全国乡(镇)总数的99.97%,通公路的建制村占全国建制村总数的99.70%;其中,通硬化路面的乡(镇)占全国乡(镇)总数的97.81%,通硬化路面的建制村占全国建制村总数的89.00%。随着城市规模的扩大,我国城市道路里程和面积也在稳步增长。图1-2为近十年来我国公路通车里程图。

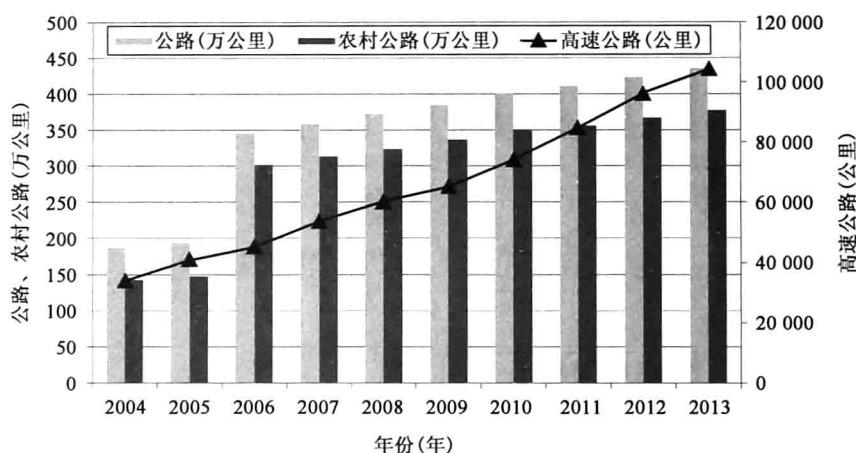


图1-2 近十年来我国公路通车里程(2004~2013年)

(2) 机动化水平迅速提升

随着经济的快速发展和人民群众生活水平的快速提高,机动车越来越多地走进普通家庭。我国机动车保有量已从2003年年底的7975.68万辆增至2013年年底的2.50亿辆,增长速度在世界范围内也是少有的。特别是2009~2010年,为应对国际金融危机,确保经济平稳较快增长,国家出台了汽车摩托车下乡、小排量汽车购置税减免等一系列促进机动车消费政策,有效刺激了机动车消费市场,加上机动车刚性需求旺盛,促使机动车保有量快速增长。截至2013年年底,我国每千人拥有机动车184辆。但是,与发达国家相比,我国仍处于机动化的快速增长期。可以预见,随着我国经济的快速发展,机动车保有量仍将保持较高的增长速度。

随着机动车需求的增长,我国汽车产量也屡创新高。据我国汽车工业协会统计,2013年我国汽车产销首次突破两千万辆大关,创全球历史新高,连续5年蝉联全球第一。统计显示,2013年国产汽车产销2211.68万辆和2198.41万辆,同比增长14.76%和13.87%。其中乘用车产销1808.52万辆和1792.89万辆,同比增长16.50%和15.71%;商用车产销403.16万辆和405.52万辆,同比增长7.56%和6.40%。截至2013年年底,我国汽车保有量达到1.37亿辆,占机动车保有量的比例达到了54.9%。图1-3为近十年来我国机动车保有量变化图。

随着机动车保有量的迅速增长,我国机动车驾驶人数量也迅猛增长。2003年年底全国机动车驾驶人为10278.14万人,2013年年底增长至2.79亿人。十年间,我国机动车驾驶人数量增长了171.57%。其中,汽车驾驶人数量增长更为迅猛,从2003年年底的5420.68万人增长至2013年年底的2.19亿人,十年间增长了303.49%。汽车驾驶人占机动车驾驶人总数的比例也从2003年年底的52.74%增长至2013年年底的78.36%。与十年前相比,机动车驾驶人的组成结构已发生了较大变化,非职业驾驶人已占绝对主导地位。图1-4为近十年来我国机动车驾驶人数量变化图。

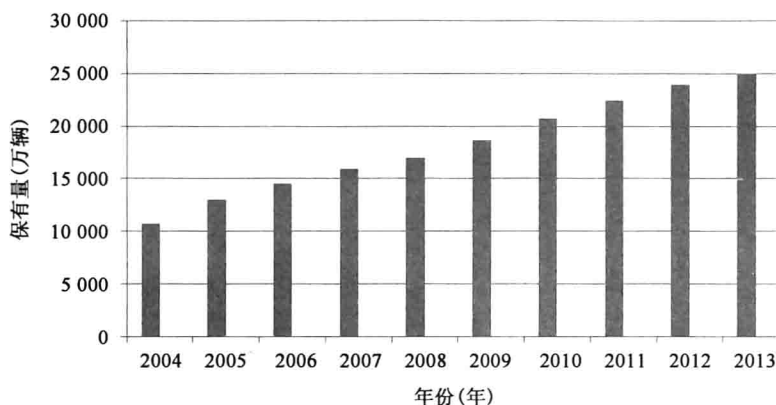


图 1-3 近十年来我国机动车保有量(2004 ~ 2013 年)

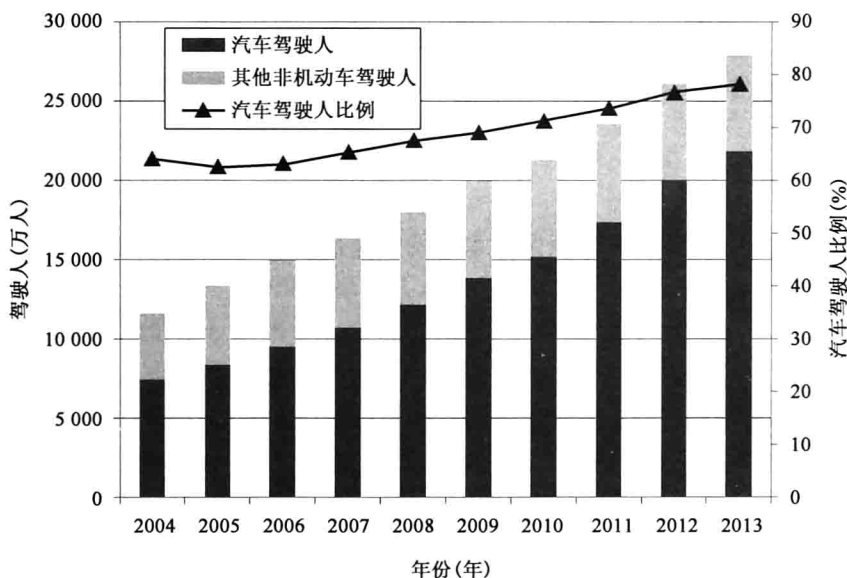


图 1-4 近十年来机动车驾驶人数量(2004 ~ 2013 年)

(3) 公路运输量迅速增长

公路运输在综合交通运输体系中一直占据着重要作用。十年来,公路货物运输量、旅客运输量、货物运输周转量和旅客运输周转量在综合交通运输中的比例逐年提高,2013 年比例分别增至 78.77%、93.23%、35.99% 和 54.68%。不仅公路运输在综合交通运输体系中的比例在提高,而且公路运输量也在不断增加。2013 年,公路货物运输量、旅客运输量、货物运输周转量、旅客运输周转量分别完成 355.00 亿吨、374.7 亿人、67 114.5 亿吨公里和 19 705.6 亿人公里。图 1-5 为近十年来我国各种运输方式运输量统计。

与此同时,承担主要运输任务的国道网和高速公路网的交通流量和行驶量也在迅速增长。与 2003 年相比,2013 年全国国道网、高速公路日平均交通量分别增长 188.51% 和 37.81%,日

平均行驶量分别增长 294.57% 和 406.19%。2013 年,全国高速公路日均行驶量首次超过国道网。图 1-6 为近年来我国国道网和高速公路网行驶量统计。

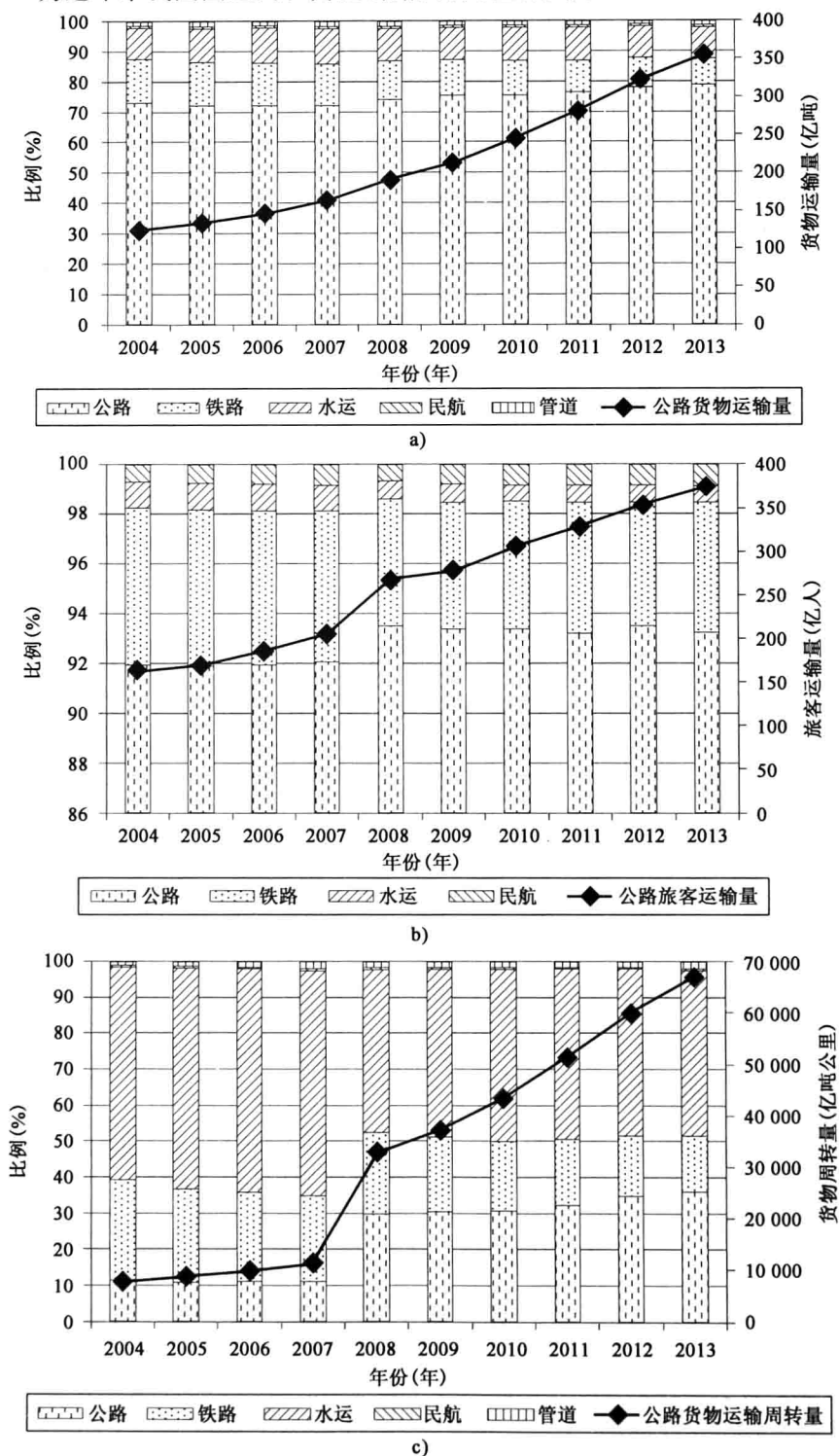


图 1-5

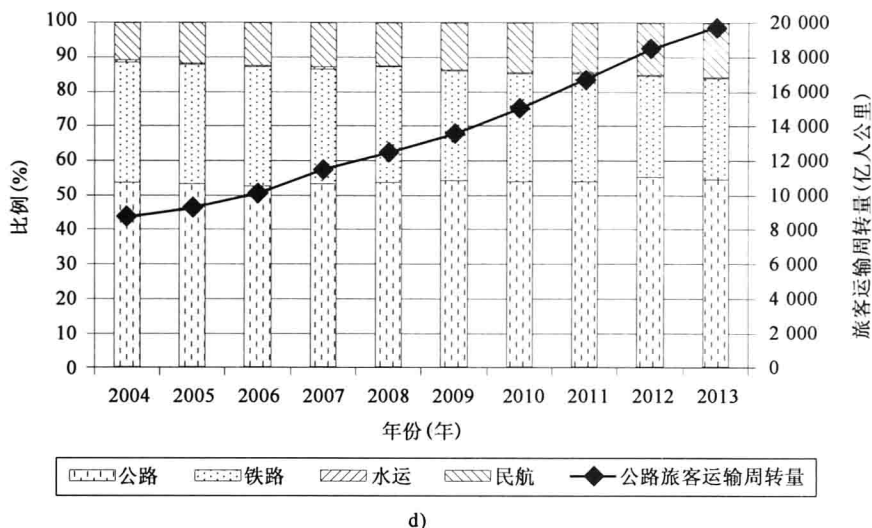


图 1-5 近十年来我国各种运输方式运输量(2004 ~ 2013 年)

a) 货物运输量;b) 旅客运输量;c) 货物运输周转量;d) 旅客运输周转量

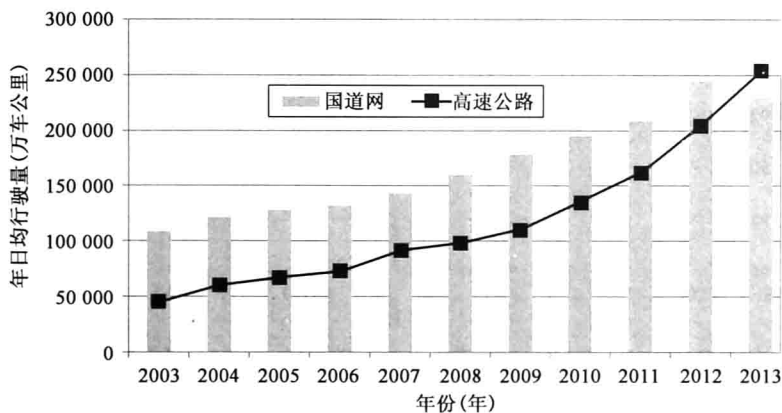


图 1-6 近年来我国国道网和高速公路网行驶量(2003 ~ 2013 年)

2. 道路交通安全发展

(1) 事故总量持续快速增长

近年来,随着经济的快速发展和机动化水平的快速提升以及车流、人流、物流的高度叠加,我国道路交通事故总量(包括适用简易程序处理的事故)持续快速增长。2013 年全国道路交通事故总量比 2009 年增长了 108.30%,这主要是由适用简易程序处理的道路交通事故的强劲增长造成的。2009 年,全国发生适用简易程序处理的交通事故数量为 263.58 万起,2013 年增至 578.84 万起,4 年间增长了 119.61%,年平均增长 78.82 万起。

与此同时,涉及人员伤亡且不适用简易程序处理的道路交通事故持续下降。与 2003 年相比,2013 年全国涉及人员伤亡且不适用简易程序处理的道路交通事故起数下降了 70.28%。

(2) 事故伤害持续迅猛减少

涉及人员伤亡且不适用简易程序处理的道路交通事故持续下降,我国道路交通事故死亡

人数和受伤人数持续迅猛减少。与 2003 年相比,2013 年我国道路交通事故死亡人数下降 43.91%、受伤人数下降 56.75%。十年间,我国道路交通事故年死亡人数下降了近一半。2013 年的道路交通事故死亡人数与 1992 年相当。这是在我国经济快速发展、机动车保有量快速提高的情况下取得的,成绩来之不易。因为我国道路交通事故死亡人数的持续下降,自 2006 年以来,我国道路交通事故年死亡人数已降至世界第二位,与美国的差距也在迅速减小。图 1-7 为中国、印度和美国道路交通事故死亡人数统计。

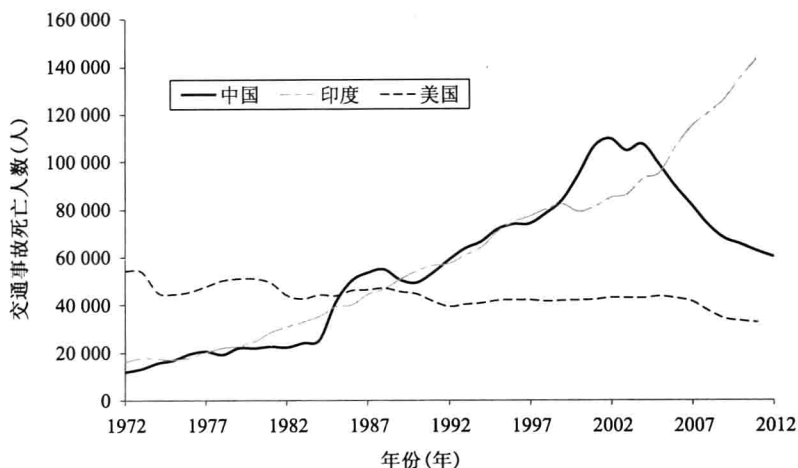


图 1-7 中国、印度和美国道路交通事故死亡人数(1972~2012 年)

假设交通事故死亡人数与 2003 年死亡人数一致,那么 2004~2013 年十年间,我国道路交通事故累计少死亡 279 410 人、少受伤 1 669 793 人。也就是说,由于我国道路交通安全的改善,十年来累计有近 195 万人得以避免了道路交通事故致死伤害,直接避免了上百万个家庭的痛苦和亲人的离别。图 1-8 为近年来我国避免的道路交通事故伤害人数。

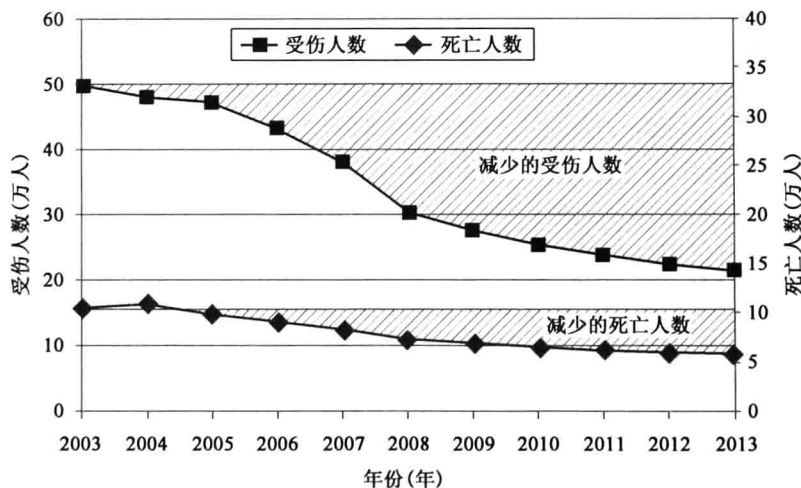


图 1-8 近年来我国避免的道路交通事故伤害人数(2003~2013 年)

值得注意的是,道路交通事故死亡人数一直占据各类安全生产事故死亡总人数的主体。

虽然近年来道路交通事故起数占各类安全生产事故的比例大幅降低,但是道路交通事故死亡人数占各类安全生产事故死亡总人数的比例持续增长,2013 年道路交通事故共死亡 58 539 人,道路交通死亡人数占安全生产死亡总数的比例已达到了 84.31%,创下了历年来的新高。因此,遏制道路交通事故高发,对于减少我国安全生产事故死亡人数具有重要意义。

近年来,我国发生的一次死亡 10 人以上的特大道路交通事故虽有起伏,但总体上呈下降趋势。2013 年,我国共发生一次死亡 10 人以上的特大道路交通事故 16 起,造成 208 人死亡、259 人受伤,分别比 2003 年降低 60.98%、67.75% 和 54.32%。图 1-9 为近年来我国一次死亡 10 人以上的特大道路交通事故数量。

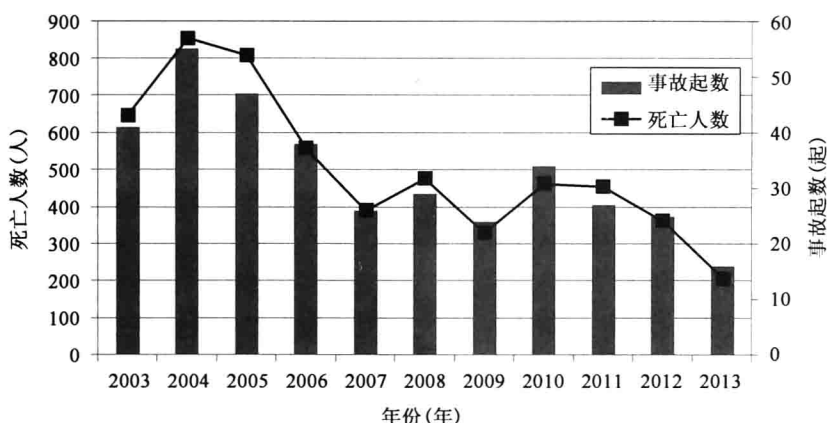


图 1-9 近年来我国一次死亡 10 人以上的特大道路交通事故(2003 ~ 2013 年)

(3) 交通安全水平持续提升

虽然我国道路交通事故总数持续快速增长,但是由于涉及人员伤亡且不适用简易程序处理的道路交通事故和交通事故伤害持续减少,我国道路交通安全水平持续得到提升。道路交通事故万车死亡率已从 2003 年的 10.81 降至 2013 年的 2.34,下降 78.35%;十万人死亡率已从 2003 年的 8.08 降至 2013 年的 4.32,下降 46.53%。

亿车公里事故率和亿车公里死亡率更能客观地反映道路交通安全水平。以承担主要运输任务的全国国道网(包含部分高速公路)和高速公路网为例,近年来全国国道网、高速公路亿车公里事故率和死亡率均呈明显的下降趋势。2013 年全国国道网、高速公路亿车公里事故率分别降至 3.0 和 1.0,亿车公里死亡率分别降至 1.4 和 0.7。与 2005 年相比,2013 年全国国道网亿车公里事故率和亿车公里死亡率分别下降 82.68% 和 76.29%;与 2003 年相比,2013 年全国高速公路网亿车公里事故率和亿车公里死亡率分别下降 95.26% 和 78.34%。图 1-10 为近年来我国国道网和高速公路事故率及死亡率情况。

近年来,我国道路交通安全取得了巨大成绩。在道路通车里程、机动车保有量、公路交通量和行驶量均大幅增加的情况下,道路交通事故(指涉及人员伤亡且不适用简易程序处理的道路交通事故)起数持续快速减少、道路交通事故伤害持续迅猛减少、道路交通安全水平持续快速提升。在经济快速发展和机动化水平快速提升的情况下,道路交通安全形势持续保持稳定并得到改善。