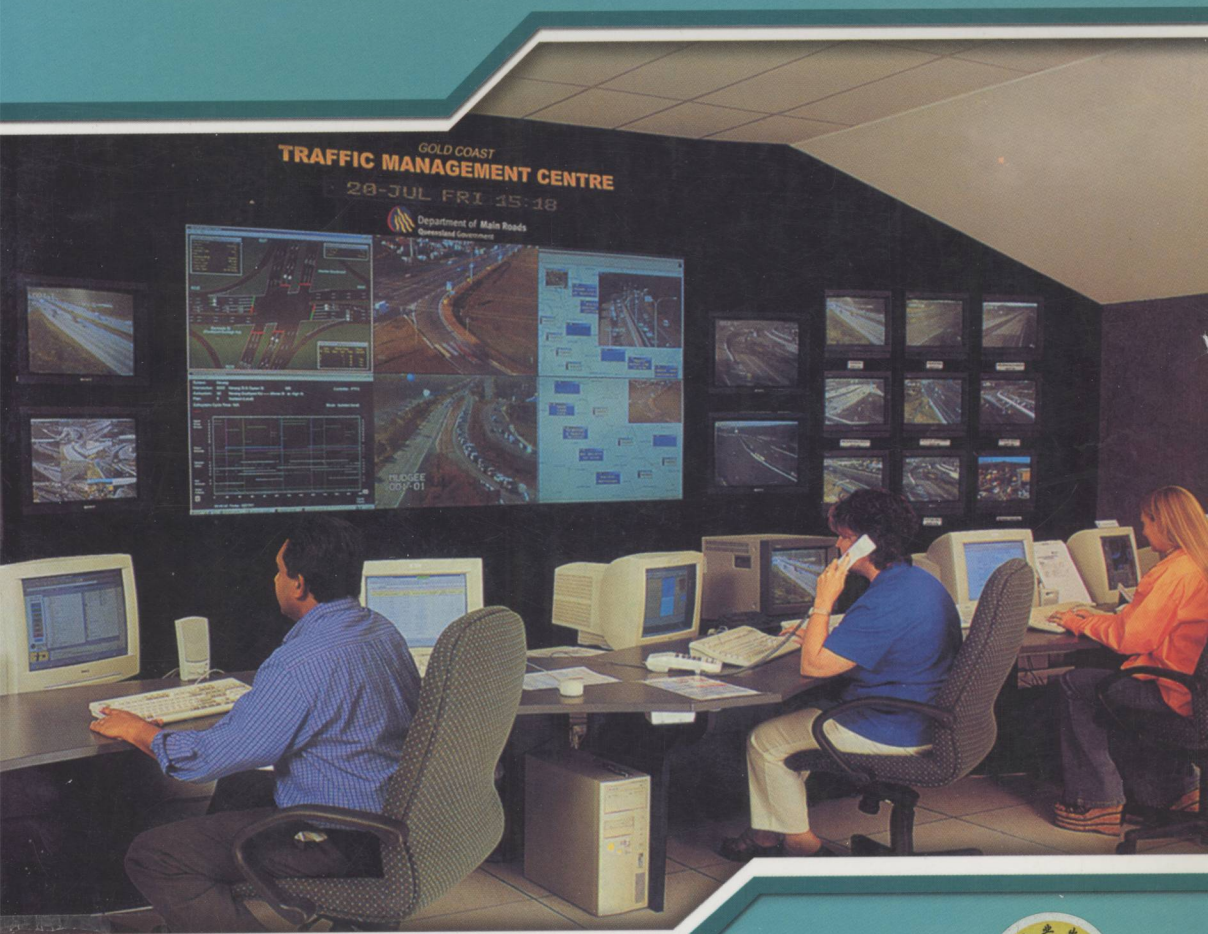


◎ 新世纪高职高专交通运输管理类规划教材 ◎

道路交通运输安全管理



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

王昆元 主编

情况予以警告，责令予以撤换，处以一万元以上十万元以下的罚款。
新世纪高职高专交通运输管理类规划教材

道路运输安全管理

主 编 王昆元

副主编 陈文均

参 编 曹云刚 黄云香

谭秀成 曾宪培

机械工业出版社

本书系统阐述了道路交通安全管理工作的主要内容,包括:国内
外交通安全概况及我国交通安全管理体制、法规、任务和内容;驾驶员安全
管理;车辆运行安全管理;道路交通事故的基本概念、处理、分析和预
防;机动车辆保险理赔等知识。

本书可作为高职高专学校交通运输管理专业和其他相关专业以及交通
运输系统安全技术管理人员学习和培训用教材。

图书在版编目(CIP)数据

道路交通安全管理/王昆元主编. —北京:机械工业
出版社, 2004.9

新世纪高职高专交通运输管理类规划教材

ISBN 7-111-15273-5

I.道 ... II.王 ... III.公路运输—交通运输安全—安
全管理—高等学校:技术学校—教材 IV.U491.4

中国版本图书馆CIP数据核字(2004)第094681号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

策划编辑:蓝伙金 孔文梅

责任编辑:王海峰 责任印制:石冉

北京中兴印刷有限公司印刷·新华书店北京发行所发行

2004年10月第1版第1次印刷

1 000mm×1 400mm B5·8.625印张·316千字

定价:23.00元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换
本社购书热线电话(010) 68993821、88379646
封面无防伪标均为盗版



交通运输行业是促进国民经济和社会发展的基础，是社会发展的先决条件，是国民经济发展的先导型行业。改革开放以来，尤其是 20 世纪 90 年代初以来，我国交通基础设施、运输装备和客货运输总量规模迅速扩展，质量水平大幅提高，整体结构明显改善，颇具规模的现代交通运输系统网络已初步形成。经过改革开放的 20 多年，我国交通运输业发生了深刻的变化，交通运输行业从过去的封闭和垄断走向开放和竞争，运输方式之间、运输方式内部的竞争局面开始形成，乘客和货主对运输方式和运输工具有了更大的选择余地，竞争也使运输服务质量有了明显提高，多种经济成分和多种经营方式共办交通的繁荣局面已经形成，专业运输部门积极更新经营理念，改善经营行为，为顾客着想，在客运方面开展吃、住、行一条龙服务，在货运方面推行产、运、销一条龙服务。

但因长期以来交通运输滞后于国民经济发展，欠账过多，运输市场仍满足不了经济建设和社会市场经济发展的需要。这主要体现在：运输组织管理水平不高，公路运输企业的经济规模不够，产业经营理念落后，缺乏专业化程度高和跨区经营的骨干运输企业，现有的运输设施及设备仍然满足不了国民经济高速发展的需要，主干线运能不足的矛盾仍十分突出，运输安全保障薄弱，运输服务质量不能令人满意。

近期，国家提出了交通实现新的跨越式发展的主要目标，到 2010 年使交通对国民经济的制约状况得到全面改善，到 2020 年基本适应国民经济和社会发展需要。发展的基本思路是：全面树立可持续的发展观，正确把握发展度、协调度、可持续度三者的关系，正确处理局部与全局、眼前与长远的关系，正确处理发展与人口、资源、环境的关系，保持交通健康、稳定的发展态势，认真解决好发展速度与建设质量、规模扩张与质量效益、经济发展与生态环境保护、建设改造与养护管理等诸多矛盾，实现质量型、效益型、功能型和可持续的跨越式发展。

运输能力落后于公路建设、重建设轻管理、重效益轻服务是当前交通运输行业的突出现象，交通运输未来可持续发展的潜在障碍之一是缺乏现代服务理念好、素质高、技能熟练的人才。

截至 2003 年年底，全国高速公路通车里程已接近 3 万公里，到 2007 年，全国高速公路通车里程将达 7 万公里。随着全国高速公路规模的逐渐扩大和网

络的逐步形成,高速公路的专业化运营与管理已经提到了交通部门的议事日程上来,全国各地对高速公路运营管理人才将有较大的需求。

我国的职业类交通运输管理教育始于 20 世纪 80 年代初的中专教育。在 20 多年的交通运输管理职业教育的探索 and 实践中,积累了相当丰富的智力和知识资源。全国各交通中专学校在 2000 年前后陆续转制为以高中后职业教育为主的高等职业技术学院。伴随我国社会主义市场经济制度的逐步确立和改革开放力度的进一步加大,尤其是我国加入 WTO 后,交通运输行业业态、管理体制和市场机制较原来也发生了翻天覆地的变化,交通运输行业不可避免地要面对全球化的市场竞争,原来各学校采用的教材和教学资料明显不再适应高职高专教育的培养目标和教学特点。

为了适应交通运输事业发展对人才的需要,解决各高职高专院校当前交通运输管理类专业教材紧缺的现状,由机械工业出版社组织全国交通系统 22 所高职高专院校的专家学者,协同规划了这套“新世纪高职高专交通运输管理类规划教材”,并成立了“新世纪高职高专交通运输管理类规划教材编委会”,这是一件可喜可贺的好事。参与这套教材规划和编写的人员大多是长期从事交通运输管理实践、教学和研究的一线专家学者。这套教材较为系统地介绍了客货运输企业经营与管理、交通运输行业管理、高等级公路维护与运营管理等方面的理论知识与理念、行业法律法规和标准、经营与运作管理方法和工具等,吸收了国内外业界最新的实践和理论成果,配以大量的实操性案例和思考题,突出实用性和操作性,适应高职高专的培养目标和教学特点,是国内目前第一套较为系统和完整的高职高专交通管理类规划教材。这套书既可作为高职高专交通运输管理类专业课程的教材,又可作为各类、各层次学历教育和短期培训的选用教材,也适合作为广广大交通运输业界人员的学习参考用书。

由于行业发展变化快,再有受编者水平限制,书中难免有不足之处,恳请广大读者提出宝贵意见,以期保持这套教材的时代性和实用性,使其和高职高专的交通运输管理专业教育与时俱进。

新世纪高职高专交通运输
管理类规划教材编委会

前言

本书是根据高职高专学校相关专业的教学大纲和交通运输行业安全管理人员学习的需要而编写的。

本书紧密结合我国当前道路交通安全管理体制和交通运输行业及运输企业安全管理工作的实际情况,坚持理论与实际相结合的原则,系统地论述了国内外道路交通安全概况、车辆驾驶员安全管理、车辆运行安全管理、道路交通事故的基本概念、交通事故的处理、交通事故分析与预防、机动车辆保险理赔等八个方面的内容。本书在编写过程中,力求通俗易懂,深入浅出,联系实际,利于实际应用,突出高职高专教学特点、达到学以致用目的。

通过本书的学习,可使高职高专学校交通运输管理专业的学生及其他相关安全管理人员掌握道路交通安全管理的理论、方法及其在实际工作中的具体应用。对全面提高我国交通运输安全管理人员的管理水平,强化交通安全管理意识,建立健全安全管理规章制度,减少道路交通事故,保证交通运输安全与畅通,促进交通运输行业和运输企业社会效益和经济效益的全面提高,实现交通运输安全管理科学化、规范化和现代化起到重要作用。

本书第一章由贵州交通职业技术学院曹云刚编写,第二章由广州联合大学黄银香编写,第三章由贵州交通职业技术学院陈文均编写,第四、六、七章由云南交通职业技术学院王昆元编写,第五章由云南交通职业技术学院谭秀成编写,第八章由广州交通职业技术学院曾宪培编写。全书由云南交通职业技术学院杨亚芬审稿,王昆元拟定大纲并进行统稿。天津交通职业学院薛威老师对全稿进行了审阅,天津交通职业学院杨金兰老师对本书也提出宝贵意见。

由于教学任务重,编写时间紧,加之编者水平所限,书中难免有疏漏和不足之处,恳请读者批评指正。

编者

目 录

序	1
前言	2
第一章 道路交通安全概述	1
第一节 国内外交通安全管理概况	1
第二节 交通安全管理的重要性及构成体系	6
第三节 我国的道路交通安全管理	8
本章小结	21
复习思考题	22
第二章 驾驶员的安全管理	23
第一节 车辆驾驶员的生理特性	23
第二节 驾驶员的心理特性	40
第三节 驾驶员的交通特性	54
第四节 行人和骑自行车人的交通特性	64
第五节 驾驶员的安全管理	69
本章小结	70
复习思考题	71
第三章 车辆运行安全管理	72
第一节 车辆结构、性能与行车安全	72
第二节 车辆运行安全技术条件	85
第三节 车辆安全行驶的基本规定	87

第四节 特殊交通环境条件下的行车安全	103
第五节 车辆运行安全管理标准和制度	112
本章小结	115
复习思考题	115
第四章 道路交通事故的基本概念	116
第一节 交通事故的定义与构成要素	116
第二节 交通事故的分类	117
第三节 交通事故的原因	120
本章小结	124
复习思考题	124
第五章 道路交通事故的处理	125
第一节 道路交通事故现场	125
第二节 道路交通事故责任认定	142
第三节 交通事故处理	147
第四节 交通事故的行政处罚	156
本章小结	164
复习思考题	164
第六章 交通事故分析	165
第一节 概述	165
第二节 分析交通事故的主要方法	167

VIII

第三节	统计分析	171
第四节	案例分析	174
本章小结		177
复习思考题		177
第七章 交通事故预防		178
第一节	建立健全交通法制	178
第二节	加强交通安全管理	180
第三节	加强驾驶员管理	184
第四节	提高汽车的安全性能	186
第五节	不断改善道路条件	189
第六节	广泛开展交通安全宣传 教育	193
第七节	提高交通事故伤害的 急救水平	198

第八节 加强交通安全的科研工作 199

本章小结 201

复习思考题 201

第八章 机动车辆保险理赔	203
第一节 保险知识简介	203
第二节 保险法概述	213
第三节 机动车保险条款解释	229
第四节 车险理赔程序	241
本章小结	247
复习思考题	247

附录 中华人民共和国保险法…………… 248参考文献 268

第一章 道路交通安全概述

【学习目的】

学习本章主要是为了了解国内外交通安全的概况、交通安全管理的重要性以及我国交通运输法规的分类与主要法规的内容。掌握我国现行交通安全管理体制和管理职责,熟悉交通运输企业交通安全管理的任务、内容、管理机构的设置及安全管理人员的素质要求,深刻认识交通安全管理在国民经济建设中的地位和作用。

1886 年德国人卡尔·本茨发明了世界上第一辆汽车。一百多年来,汽车工业发展很快,汽车的保有量在迅猛地增长,汽车的结构和性能也愈来愈完善,汽车已成为人们不可缺少的现代化交通运输工具。

汽车的发明与发展使人们摆脱了自身的生理局限,从而大大地延伸了人们的出行空间,有效地节约了大量宝贵的时间,为人类经济的发展和生活的进步作出了巨大的贡献。时至今日,人类社会的政治、经济各个领域及生活的衣、食、住、行各个方面,无一不与汽车有着密切的联系,汽车已成为人类文明与进步的象征和标志。然而,在汽车给人类带来了文明与进步的同时,也给人类带来了环境污染和交通事故等危害。特别是交通事故使人们的生活蒙上了一层阴影,已成为当今社会的一大公害。如何治理交通事故,消除环境污染已成为各国政府普遍关注的课题,发达国家在这方面积累了不少成功的经验,我国政府也进行了不懈地努力和探索。我们相信,随着人类科学的不断进步和各国交通管理法规的进一步完善,人类在消除汽车的负面影响,构筑安全有序的交通环境,保护绿色、洁净的生存空间方面必将做出显著的成绩。现就国内外的交通安全管理概况、交通安全管理的重要性及构成体系和我国的道路交通安全管理作一概括的介绍。

第一节 国内外交通安全管理概况

世界各国交通安全管理体制和技术手段不尽相同,所以交通安全管理效果也不一样,以下交通事故的统计数字和统计规律已足以说明问题。

一、国外交通安全概况

发达国家汽车保有量大,道路等级高,交通安全管理法规健全,执法严格,管理技术手段先进,所以交通事故率远远低于发展中国家。但是,自1886年世界上第一辆汽车问世以来,交通事故的绝对数字却一直居高不下,这说明在交通安全管理工作面前,减少交通事故,一直是一项非常艰巨的任务。

1. 交通事故的统计数字

1886~1989年,全世界死于交通事故的人数大约在2500多万人,1903年世界著名科学家皮埃尔·居里就死于车轮之下,而第一次世界大战期间死于战争的人数仅有1700多万人,交通事故对人类生命的危害明显大于第一次世界大战。所以,人们将交通事故对人类危害称之为“无休止的战争。”

20世纪70年代以来,全世界每年死于交通事故的人数约在35万人,伤约在1000万人以上。其中1987年死于交通事故的人数竟达到50万人之多,伤约在1300万人以上,这相当于每年发生两次广岛核爆炸对人类的危害。所以,人们把交通事故又称之为“交通地狱”。

根据世界卫生组织的统计资料,全世界平均每年发生的交通事故约在5500万起,其中死亡30万人,受伤800万人,其死亡率仅次于心血管疾病而居第二位。这个数字相当于每两分钟全世界就有1人死于车祸,每4秒钟就有1人车祸致重伤。所以,人们把导致交通事故的汽车又称之为“行驶的棺材”。

2. 交通事故的统计规律

根据对大量交通事故的统计分析,可总结出以下规律:

1) 只要加强交通安全管理,尽管汽车保有量增加,但交通事故仍然可以减少。

世界上一些发达国家在1970年以前,随着汽车保有量的增加,交通事故也相应增多,到1970年,交通事故数达到最高峰。1970年以后,尽管汽车保有量仍在增加,然而交通事故数却呈下降趋势。如日本,1970年死于车祸的人数达到16765人,伤于车祸的人数达到981096人,死、伤人数总和达到全国人口的1%。此事引起了日本当局的高度重视,当时日本采取了7项治理、减少交通事故的措施,从1970~1980年10年内,尽管汽车保有量由18586503辆增加到38938996辆,提高了1倍,而按车辆统计的交通事故死亡率却由每万辆汽车9人下降到每万辆汽车2.2人。当时日本采取的治理、减少交通事故的措施是:成立专门管理交通安全教育、加强交通事故的预防与违章管理工作、采取减轻伤害的安全措施和改善道路和交通环境等。

2) 各国国情不同,对人、车、路的管理措施不同,交通安全状况就不同。

02 美国比较重视交通参与者的弱者——行人的安全，所以美国行人在交通事故中死亡率最低，驾驶员及乘员在交通事故中死亡率最高；同其他发达国家比较，美国的交通事故死亡人数也是最多的。日本比较重视驾驶员的安全，所以，在交通事故中驾驶员及乘员死亡人数最少。英国比较重视车辆安全管理，所以，按汽车保有量和人口统计的交通事故率在发达国家中是最低的，但行人的交通事故死亡率却是最高。

3) 不同类型的车辆，交通事故的数量有明显差别。

按汽车保有量统计，客车比货车的交通事故率高，同时客车比轿车的事故率也高；按行驶时间统计，客车比轿车的事故率要低。由此可知，发展客车比发展轿车有利于安全。

4) 气候条件不同，交通事故的多寡有差异。

一般情况下，雨天、雾天比晴天事故多，连续雨天或下雪天气事故更多；炎热的夏天比凉爽的秋天事故多。

5) 一日内不同时段，交通事故多少不一样。

一日中，16~18点钟，交通事故率比上午8~10点钟高30%；18~20点钟交通事故死亡率最高，所以人们把这一段时间称为“恶魔时间”。另外，一日中的黎明前后交通事故死亡率也比较高。

6) 在引起交通事故的人、车、路诸因素中，因人的因素导致的交通事故较多，因车辆和道路原因造成的交通事故相对较少。

据美、意、德、日等国统计，交通事故中有80%~90%是驾驶员失误造成的，而驾驶员是人的因素中的主要矛盾；而车辆因素导致的交通事故并不多，一般是因维修不善而发生机械故障或违章装载等造成交通事故；道路条件主要是看其是否与人、车保持协调，不协调则易发生事故，但这方面的交通事故毕竟是比较少的。

3. 发达国家交通安全管理法规概况

(1) 美国 美国于1966年9月9日经参、众两院通过，由总统约翰逊签发了交通安全管理基本法，即《1966年国家交通及车辆安全法》。其内容主要包括汽车安全标准、轮胎安全性、事故和伤害的研究试验设备、驾驶员的国家登记等。1970年，美国又制定了《马斯基法》，即由议员马斯基提案的大气净化等法规。

(2) 前联邦德国 前联邦德国于1952年公布了《道路交通法》，据此联邦运输部又制定了配套的《道路交通及许可规则》、《道路交通规则》、《汽车零部件规则》等法规。

(3) 日本 日本1919年颁布了《汽车监理法》，随后又汇集了政府颁布

的 100 多种交通法规而成《道路六法》，相继又汇集了与交通警察有关的 50 多种交通管理法规而成《交通六小法》。

联合国和欧共体等国际性组织也在自己的区域性范围内制定了自己的法规和指令。由此可以看出，交通法规的发展趋势是随着各国国际交往的扩大而走向国际化、统一化。

4. 交通安全管理信息系统

目前世界各国的交通安全管理信息系统大致有静态和动态两种信息系统。

(1) 静态信息系统 静态信息系统提供相对稳定的信息，如道路设施状况、路桥维修状况等，以指导驾驶员选择、调整行驶路线。

(2) 动态信息系统 动态信息系统提供短期信息，如雨、雪、冰冻等自然条件和气候条件的变化、各路段车辆通行及拥塞情况等信息，以提示驾驶员了解气候变化和交通状况。

(3) 提供信息的方式 目前各国提供交通安全管理信息的方式大致有如下 3 种：

1) 道路情报板 —— 用人工书写信息，将信息板放置在路口或险情路段。此方式设施简易，但信息不够及时。

2) 电子显示板 —— 用光点阵列组成文字，由电缆远距离控制。此方式提供的信息及时，使用灵活、方便。

3) 无线电广播 —— 用固定频率播报道路设施维修、使用现状和气象信息，由驾驶员在车内收听。此方式灵活、方便，提供信息也及时，但驾驶员需经常注意收听。

二、国内交通安全概况

国内道路交通的突出特点是混合交通，这就给道路交通安全管理带来了许多麻烦，加之国内道路等级低（全国公路里程有 130 余万 km，其中高速公路仅 7000 多 km，一、二级公路里程也才 14 余万 km），车辆性能较差，管理法规尚不十分完善，执法中宽严弹性过大，执法人员素质也有待提高，所有这些导致国内交通事故率较发达国家明显偏高的主要原因。仅就 1997 年的情况看，全国发生道路交通事故 30.42 万起，死伤 26.4 万人，直接经济损失高达 18.5 亿元之多。2002 年全国道路交通事故 773 137 起（占全国各类事故的 72.02%），死亡 109 381 人（占各类事故死亡人数的 78.47%）。道路交通事故已成为影响社会生产、生活的公害之一。

1. 交通事故死亡率与发达国家的对比

我国 1991 年交通事故的万车死亡率为 32.8 人/万车，而美国 1985 年的万

车事故死亡率为 2.6 人/万车, 日本 1986 的万车事故死亡率为 1.9 人/万车。我国的万车事故死亡率是美国的 12.6 倍, 是日本的 17.2 倍, 这已足以说明我国在交通安全管理方面与发达国家的差距。但愿这一数据能唤起政府有关部门的高度重视和全民的安全意识, 力争在最短的时间内扭转这一被动局面。

2. 我国交通事故偏多的原因概略分析

造成我国交通事故偏多的原因有人员素质、运输车辆、道路环境、管理法规等四个方面。

(1) 人员素质 人员素质, 对交通安全影响极大。这里所指的人员包括驾驶员、维修工人、行人、骑自行车者、交通管理人员、养护工人等。在这些人员中, 驾驶员是最重要的因素, 其素质的高低直接影响着自身和其他交通参与者的安全。根据我国交通事故统计情况看, 由驾驶员直接责任造成的交通事故约占 70%~80%, 所以首先要加强对驾驶员的素质教育。其次, 行人也是不可忽视的因素, 交通事故统计数字说明, 行人直接责任导致的交通事故约占 15%左右。最后, 建立一支训练有素的交通管理人员队伍, 对交通安全管理也有着举足轻重的作用。只要交通管理人员不断提高自身素质, 耐心对其他交通参与者进行疏导和安全教育, 严格执行交通法规, 交通事故就会大大减少。

这里着重分析一下驾驶员的素质。驾驶员的素质包括思想素质、技术素质和心理、生理素质三个方面。思想素质主要表现为觉悟水平、职业道德和工作态度。技术素质主要表现为驾驶员操作熟练程度, 对车辆结构、原理、性能的掌握程度和运行过程中的应变能力。心理、生理素质主要表现在感知特性和反应特性方面。我国长期以来忽视了驾驶员的心理素质, 只进行简单的身体检查, 结果使人群中的少数驾驶不适合者进入了驾驶队伍, 这部分人虽然只占驾驶人员的 4%左右, 但其发生的交通事故却占事故总数的 35%。近期国内一些城市已将驾驶员的心理、生理素质检测列入了必检项目, 并引进了发达国家一些先进的检测设备, 这无疑对提高驾驶员队伍的整体素质, 减少交通事故起到重要作用。

(2) 运输车辆 车辆的技术状况和使用性能与交通安全有着密切关系。此外, 车辆的舒适性、操纵机构的适应性和轻便性、驾驶室的视野、照明、指示灯、喇叭和车辆的安全防护设施也直接影响着交通安全。尽管新车和在用车每年都要经过公安交通管理部门分别进行初次检验和年度检验, 但带病行驶的车辆仍然有增无减; 特别是一些个体车辆长期失修, 不按规定里程进行维护, 致使车辆技术状况下降, 加之行业管理部门执法不严, 只重经济效益, 忽视社会效益, 导致交通事故屡屡发生。再则, 我国汽车工业起步较晚,

技术水平有限,所以车辆性能与进口车相比仍然有较大差距,即使一些进口车也往往因为配件不全或维修技术所限而导致性能不能充分发挥。所有这些都是由车辆因素导致交通事故增多的原因。

(3) 道路环境 道路环境包括道路构造、安全设施、交通环境和自然环境等。道路环境与交通事故直接有关。首先,道路的标准和等级必须满足交通量的需要。如行人密度大的道路应有足够宽的人行道,混合交通量大的道路应将机动车道与非机动车道开。其次是道路的线型,包括平面线型和纵面线型。道路线型应满足车辆性能的要求,如平曲线半径、弯道超高、视距、纵向坡度等指标对车辆转弯、会车、超车时的安全有直接影响。还有路面状况,如路面的附着系数直接影响车辆的制动距离及转弯时的安全。道路交通标志的可理解性和简洁、有效性,各种交通信号、交通标线和道路照明的视觉效果及安全设施的完善程度对行车安全也十分重要。交叉路口的设计会直接影响碰撞事故发生的次数,路基的松软、路面的凹陷和积水等修建和养护质量的问题也会增加发生事故的几率。道路交通流量和气候、地形等自然环境的变化都会对交通事故的多少带来一定影响,而我国在这些方面的条件较发达国家都差,特别是公路等级低,汽车专用道少,混合交通严重,高速公路起步较晚,路面等级较低,其中混凝土路面和沥青路面约占 20%左右,一半以上路面雨天不能通车,所有这些都是道路环境因素导致交通事故偏多的原因。

(4) 交通运输法规 交通运输法规是依据宪法的有关精神,由国家权力机构制定的强制性的行政命令和规章制度,是通行城乡道路的一切车辆、行人的行为准则,又是交通安全管理人员管理交通的法律依据。然而,我国的交通运输法规却很不完善,首先表现为法规不健全。就交通事故处理方面而言,直到 1991 年 9 月以前,解放 40 多年来全国仍然没有一部完整、统一的事故处理法规,各地在处理交通事故方面差距很大,扯皮推诿现象屡见不鲜。其次,法规不详细,过于原则,执行操作难度大;处罚条款弹性过大,造成了执法处罚的随意性。此外,社会不正之风对交通管理人员执法处罚的干扰,也严重地影响了交通安全管理工作。所有这些,是造成交通事故偏多的间接原因。

第二节 交通安全管理的重要性及构成体系

加强道路交通安全管理对于保障道路畅通,减少交通事故,提高运输企业的经济效益和社会效益及维护运输企业的良好信誉和形象有着十分重要的意义。

一、交通安全管理的作用

1) 对道路交通行为的规范作用。通过交通法规的制定执行,规范了交通参与者的行为准则,规定了交通行为的过程要求和处理原则,保证了道路交通的有序进行。

2) 对道路交通安全的保障作用。通过一系列强制性的管理活动,使所有交通参与者统一于交通法规的原则和诸项规定之下,从而减少交通冲突,降低事故发生率。

3) 对道路畅通的改善作用。通过对交通安全设施的科学布设和交通秩序的有效维护、减少交通堵塞,保证通畅的交通。通过有效的交通管理,创造良好的交通条件,使各种运输工具发挥最大的效能,尽可能地提高道路的利用率,使运输企业和国家收到最大的经济效益和社会效益。

4) 对社会生活秩序的稳定作用。通过对交通事故的正确处理,化解矛盾,减少冲突,降低损失,保证社会安定,增加社会凝聚力。

5) 对道路交通功能的促进作用。通过一系列的道路交通管理活动,保证汽车运输的畅达,减少环境污染、降低能源消耗,从而最大限度地发挥道路交通的功能,为国民经济建设服务。

6) 对精神文明建设的推动作用。通过交通安全的宣传教育,增强交通参与者的安全意识,帮助大家正确处理生产与安全、速度与效益、局部与全局、个体利益与国家利益等关系,推动全民的精神文明建设进程。

二、交通安全管理在国民经济建设中的地位

交通安全管理是道路运输得以顺利完成的前提条件,而道路运输在国民经济建设、国防建设、人民生活需要及抢险救灾等方面担负着十分繁重的任务,相应也占据着十分重要的地位,所以交通安全管理在以上四个方面也具有同等重要的地位。也就是说,交通安全管理是道路运输大动脉畅通无阻的前提和保障。

三、交通安全管理构成体系

要实现交通安全管理的既定目标,必须建立完善的交通安全管理保障体系。

要建立完善的交通安全管理保障体系,必须从影响交通安全的人员、车辆、道路、法规四个因素方面来全面考虑。

人员是交通安全工作的主体,所以对所有的交通参与者,包括交通管理人员,特别是驾驶员要进行安全意识和交通法规教育;对驾驶员还必须定期进行心里、生理检测和技术培训,把那些不适合驾驶汽车者及时清退出驾驶

队伍。这些都是预防交通事故的措施，一旦出现交通事故，为了减少事故伤亡，还必须采取相应的补救措施，即建立健全事故伤害急救系统，以满足应急的需要。

车辆是交通安全的关键。要保证这一关键环节的安全，必须从新车的设计、制造，在用车的检测、维护、修理等三个方面着手，提高车辆的使用性能，特别是与安全有关有性能，保持车辆良好的技术状况，完善车辆的安全结构（包括预防事故和减少损失等方面的结构）。通过这些措施，力争把车辆机械事故降到最低限度，并提高其行驶的安全性。

道路是安全行驶的基础，一旦基础塌陷就会导致出现大的交通事故，所以一定要搞好道路这一基础设施的建设。也就是要抓好道路的设计、修建、改造、养护等环节，同时要及时完善交通信号、交通标志和标线，做好高速公路出入口的控制、通信及其他安全设施建设。

法规是搞好交通安全管理的手段和依据。根据我国当前在交通运输法规方面存在的不足，要学习借鉴发达国家的先进经验，不断补充、完善我国的交通法规，新制定的法规要向国际通用法规靠拢，从而使我国的交通运输法规建设迈上一个新台阶。

只要搞好人员、车辆、道路、法规四个方面的安全建设，并协调好相互之间的关系，就能使前通安全管理工作形成一个完整的保障体系。

完整的交通安全管理保障体系如图 1-1 所示。

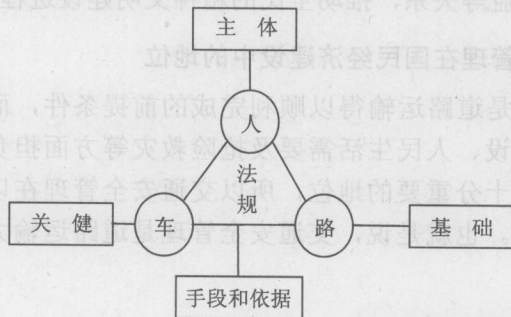


图 1-1

第三节 我国的道路交通安全管理

我国早在周朝时就设有“司险”官，即交通监督官员管理交通，这是交通管理的雏形。1986 年 10 月以前，我国的交通安全工作曾形成了公安部和交通部两家分头管理的格局。1983 年，公安部所属的交通管理机关管辖着全国

39 个城市的交通安全工作，到 1986 年扩大为 105 个城市，其中主要是省会城市和一些开放城市；而交通部所属的交通监理机关则管辖着除上述城市以外的其他城市和广大乡村公路的交通安全工作。1986 年 10 月 7 日国务院下达了国发[1986]94 号文件《国务院关于改革道路交通管理体系的通知》，通知规定全国城乡道路交通安全工作划归公安部统一管理。1986 年 12 月 31 日，经国务院批准，公安部正式设立了交通管理局，统一管理全国的道路交通安全工作。公安部交通管理局下设车辆管理处，指导全国的车辆管理工作。为了便于开展工作，公安部交通管理局机关还设置了办公室、科学技术处、装备训练处、秩序管理处和直属的道路交通管理研究所等相应机构。各省、自治区公安厅也相继组建了交通管理局（处）或交通警察总队，下设有车辆管理所。各地、市公安局（处）设有交通警察支队，下设有车辆管理所，负责开展具体的车辆管理工作。

一、我国现行交通安全管理体制

我国现行的交通安全管理体制规定了公安部交通管理局代表国家统一管理全国城乡道路的交通安全工作，我们把它称之为社会（国家）交通安全管理；但是作为交通运输主管部门的交通部对全国交通运输行业的交通安全工作仍然负有指导、教育、宣传、管理、监督、服务等责任，这就出现了行业交通安全管理；作为交通运输企业对自己所经营车辆的运行安全情况，对驾驶、维修人员的遵章守法情况和技术、管理人员的安全技术管理规章制度执行情况等都要经常进行检查、评比、总结，以指导运输企业内部的交通安全管理工作，这就出现了运输企业交通安全管理。行业和企业交通安全管理都属于交通部系统的交通安全管理，故又称为内部交通安全管理。以下对三种不同的交通安全管理工作分别加以论述。

1. 社会（国家）交通安全管理

（1）定义 国家权力机关依据国家颁布的法规、规范和标准，采取科学的措施和强制的手段，对道路、车辆及行人等所有交通参与者的综合管理。

（2）目的 更好地发挥各种运输工具的效能，提高道路的通行能力，确保人民生命财产的安全，促进社会主义文明建设。

2. 行业交通安全管理

（1）定义 行业主管部门及各级管理机构 and 人员，通过学习宣传、贯彻执行国家颁布的交通安全管理工作方针、政策、法规，制定行业的交通安全规范、标准、制度，对全行业 and 企业的交通安全管理工作进行监督、指导、管理、服务。