

2013年中国道路交通安全

蓝皮书

The Blue Book of Road Safety in China 2013

交通运输部公路科学研究院 编著



人民交通出版社
China Communications Press

014012845

U491.4
07
2013

2013 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
China Communications Press



北航

01699659

0491.4
07
2013

248510410

内 容 提 要

全书共三篇六章。第一篇发展历程篇,回顾了新中国成立以来,特别是近十年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形势、面临的挑战与机遇;第二篇现状热点篇,总结了2012年我国道路交通安全形势,剖析了2012年道路交通安全方面的热点问题;第三篇措施研究篇,列举了2012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。另有2012年道路交通安全十大新闻、2012年一次死亡10人以上的重大道路交通事故、舆情精选、道路交通安全新技术、国外道路交通安全经验和国际道路交通安全数据。

本书另有中英文简本,请从人民交通出版社网站(<http://www.ccpres.com.cn>)下载。

图书在版编目(CIP)数据

2013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, 2013. 12
ISBN 978-7-114-11096-2

I. ①2… II. ①交… III. ①道路—交通运输安全—
白皮书—中国—2013 IV. ①U491

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第311067号

书 名:2013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:周 宇 卢俊丽

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)59757973

总 经 销:人民交通出版社发行部

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:10.25

字 数:243千

版 次:2013年12月 第1版

印 次:2013年12月 第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-11096-2

定 价:38.00元

(有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

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、改善道路交通安全状况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看,道路交通事故通常与一个国家和地区的经济社会发展存在着内在的联系。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、改善道路交通安全状况的具体历程看,道路交通事故是可以遏制的,道路交通安全状况是可以改善的。

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促进社会和谐、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得到迅速改善,“道路交通事故六大指标”已连续8年大幅下降。2012年我国道路交通事故死亡人数已降至6万人以下。十年间,我国道路交通事故年死亡人数下降了近一半。由于我国交通安全形势的改善,十年来累计有近235万人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以及和亲人的离别。

全社会重视道路交通安全问题是我国道路交通安全形势得以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,采取了一系列系统性和针对性措施,在短时间内遏制了我国道路交通事故高发的态势。2012年,我国政府发布了《关于加强道路交通安全工作的意见》,修订了《机动车驾驶证申领和使用规定》,实施了《校车安全管理条例》等一批意见、规定、条例和规范,道路交通安全制度建设得到进一步加强;深入推进了实施“文明交通行动计划”,设立了“全国交通安全日”,开展了一系列交通安全宣传和教育行动,道路交通安全基础得到进一步夯实;开展了旅游包车和机动车涉牌涉证违法行为等一系列专项整治活动,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 2012 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与推广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(不包括港澳台)道路交通安全发展历程,深入透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历史,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。交通运输部公路科学研究所已连续 7 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形势、面临的挑战与机遇;第二篇为现状热点篇,总结了 2012 年道路交通安全形势,剖析了 2012 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 2012 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。另有 2012 年道路交通安全十大新闻、2012 年一次死亡 10 人以上的重大道路交通事故、舆情精选、道路交通安全新技术、国外道路交通安全经验和国际道路交通安全数据。

本书由张建军、郭艳、邬洪波等编写。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同仁的大力配合,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。

该书兼具权威性、准确性、全面性和系统性特点,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。

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、十年来我国道路交通安全发展	4
三、十年来我国道路交通安全状况持续改善的原因	10
第二章 道路交通安全面临的形势、挑战与机遇	21
一、我国道路安全面临的形势	21
二、我国道路安全面临的挑战	31
三、我国道路安全面临的机遇	36

现状热点篇

第三章 2012 年道路交通安全形势	41
一、2012 年道路交通事故情况	41
二、2012 年道路交通事故主要特点	46
第四章 2012 年道路交通安全热点	49
一、“中国式过马路”引热议	49
二、“闯黄灯”是否应受罚引争议	51
三、超远长途客运安全引关注	53

措施研究篇

第五章 2012 年道路交通安全行动	59
一、制度建设	59
二、重大部署	72
三、主要行动	80
四、专项整治	90

五、其他行动	93
六、地方行动	104
第六章 科技改善道路交通安全	111
一、科技规划	111
二、相关会议	112
三、标准规范	118
四、重要科研事件	121
五、科研成果	122
六、其他科技事件	124
参考文献	125

附 录

一、2012 年道路交通安全十大新闻	133
二、2012 年一次死亡 10 人以上的重大道路交通事故	136
三、舆情精选	141
四、道路交通安全新技术	149
五、国外道路交通安全经验	150
六、国际道路交通安全	151
七、国际道路交通安全数据	152

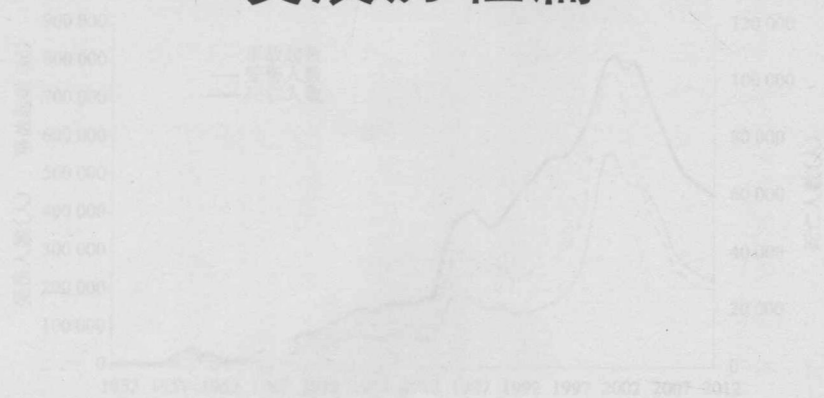
第一章

道路交通安全发展历程

一、道路交通事故变化历程

我国道路交通事故总体上呈现先升后降的变化趋势,明显地分为三个阶段:第一阶段从新中国成立至改革开放初期,道路交通事故总量持续保持较小;第二阶段为改革开放初期以后,交通事故增长迅速,增速快,增量高,2002年道路交通事故达到历史最高峰,当年全国道路交通事故死亡人数达10.9381万人,创历史新高;第三阶段为2004年以后,道路交通事故迅速下降。图1-1为我国道路交通事故变化趋势。

发展历程篇

图1-1 我国道路交通事故变化趋势(1952—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“直接伤害”的人数达到1130.66万,其中236.12万人死亡,894.54万人人受伤,相当于我国一个特大城市消失在车轮之下。62年间平均每年有3.8万人死于道路交通事故,14.4万人人受伤。

2012年,我国共发生道路交通事故472.3万起。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204196起,造成39997人死亡,224327人受伤,发生适用简易程序处理

^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所变化。

^② 1952年、1950年、1951年、1952年无道路交通事故统计数据,下同。

^③ 本书所引交通事故统计数据均指国内,暂不包括通过简易程序处理的道路交通事故。

第一章

道路交通安全发展历程

一、道路交通事故变化历程

我国道路交通事故总体上呈现先升后降的变化趋势,较明显地分为三个阶段:第一阶段从新中国成立至改革开放初期,道路交通事故总量较低,增量较小;第二阶段为改革开放初期以后,交通事故增长迅猛,增速快、增量大,2002 年道路交通事故达到历史最高峰,当年全国道路交通事故死亡人数达 109 381 人,受伤人数达 562 074 人;第三阶段为 2004 年以后,道路交通事故迅速下降。图 1-1 为我国道路交通事故变化趋势。

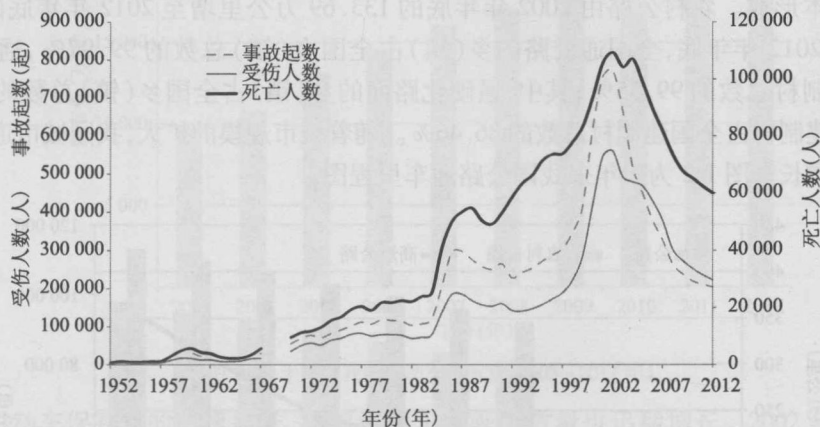


图 1-1 我国道路交通事故变化趋势(1952~2012 年)^①

根据公安部的统计数据,1951~2012 年^②,我国累计受到道路交通事故^③直接伤害的人数达到 1 130.66 万人次,其中 236.12 万人死亡,894.54 万人次受伤,相当于我国一个特大型城市消失在车轮之下。62 年间平均每年有 3.8 万人死于道路交通事故伤害,14.4 万人次受伤。

2012 年,我国共发生道路交通事故 472.7 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 204 196 起,造成 59 997 人死亡、224 327 人受伤;发生适用简易程序处理

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。

的道路交通事故 4 522 672 起,造成 916 152 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十年下降,死亡人数自 1993 年以来首次降至 6 万人以下。

二、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。十年来(2003~2012 年,下同),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

十年来,我国经济快速发展,国内生产总值年平均增长 10.37%。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。2003 年以来,我国道路建设保持快速增长势头。

公路通车里程由 2002 年年底的 175.84 万公里增至 2012 年年底的 423.75 万公里^①,公路密度由 2004 年年底的 18.4 公里/百平方公里增至 2012 年年底的 44.14 公里/百平方公里。其中,高速公路通车里程由 2002 年年底的 2.51 万公里增至 2012 年年底的 9.62 万公里,十年间通车里程净增 7.11 万公里。目前,我国高速公路通车里程已位居世界第一位,国家高速公路网骨架基本形成。农村公路由 2002 年年底的 133.69 万公里增至 2012 年年底的 367.84 万公里。截至 2012 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 99.55%;其中,通硬化路面的乡(镇)占全国乡(镇)总数的 97.43%,通硬化路面的建制村占全国建制村总数的 86.46%。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 为十年来我国公路通车里程图。

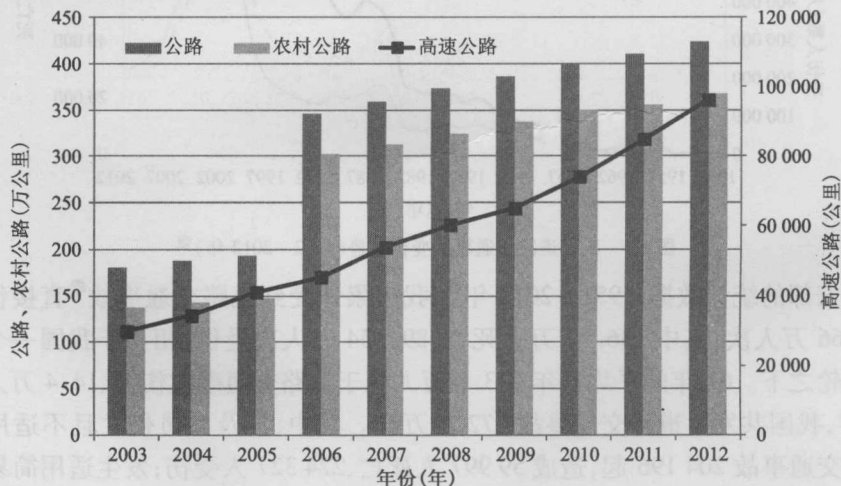


图 1-2 十年来我国公路通车里程(2003~2012 年)

①自 2006 年起,村道纳入公路通车里程统计,下同。

(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2002年年底的7 975.68万辆增至2012年年底的2.40亿辆,年均增长高达11.64%。从世界范围看,我国机动车保有量的增长速度也是少有的。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2012年年底,我国每千人拥有机动车177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。据中国汽车工业协会统计,我国2012年累计生产汽车1 927.18万辆,同比增长4.6%,销售汽车1 930.64万辆,同比增长4.3%,产销同比增长率较2011年分别提高了3.8%和1.8%。截至2012年年底,我国汽车保有量达到1.21亿辆,占机动车保有量的比例达到50.39%。我国汽车产销量已连续4年位居全球第一位。图1-3为十年来我国机动车保有量变化图。

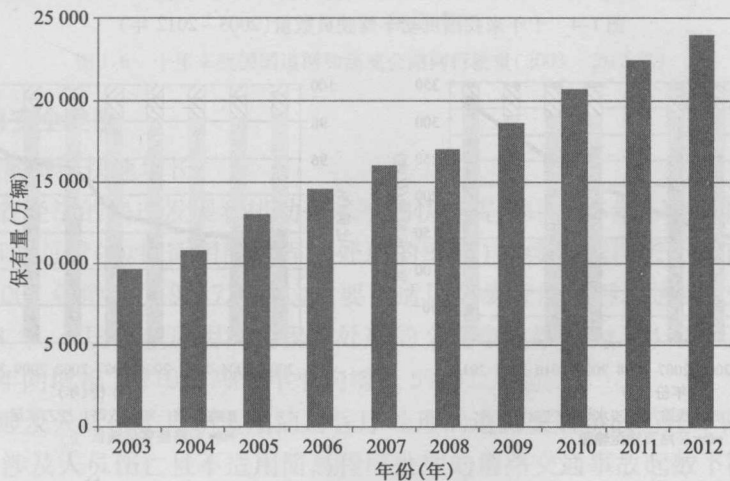


图1-3 十年来我国机动车保有量(2003~2012年)

随着机动车保有量的迅速增长,我国机动车驾驶员数量也迅猛增长。2002年年底,全国机动车驾驶员为9 147.73万人,2012年年底增长至2.61亿人。十年间,我国机动车驾驶员数量增长了185.56%。其中,汽车驾驶员数量增长更为迅猛,从2002年年底的4 871.21万人增长至2012年年底的2.00亿人,十年间增长了311.15%。汽车驾驶员占机动车驾驶员总数的比例也从2002年年底的53.25%增长至2012年年底的76.67%。与十年前相比,机动车驾驶员的组成结构已发生了较大变化,非职业驾驶员已占绝对主导地位。图1-4为十年来我国机动车驾驶员数量变化图。

(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位置。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,2012年以上比例分别增至78.17%、93.48%、34.65%和55.35%。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。2012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达到 322.10 亿吨、354.30 亿人、59 992.00 亿吨公里和 18 468.4 亿人公里。图 1-5 为十年来我国各种运输方式运输量统计。

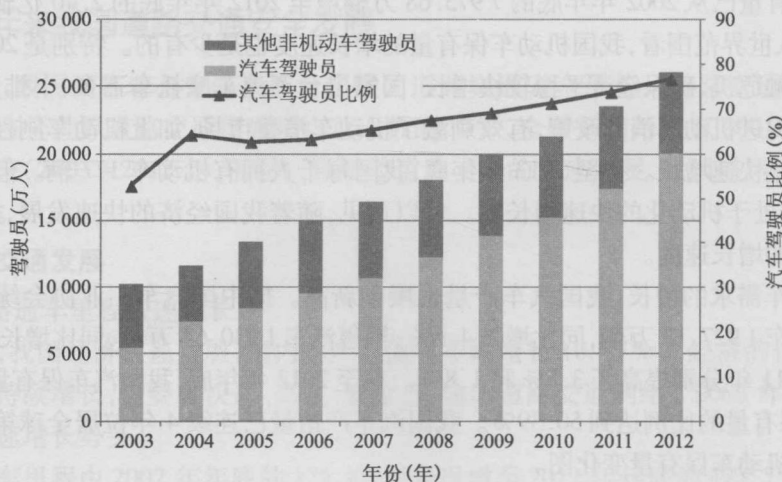


图 1-4 十年来我国机动车驾驶员数量(2003~2012 年)

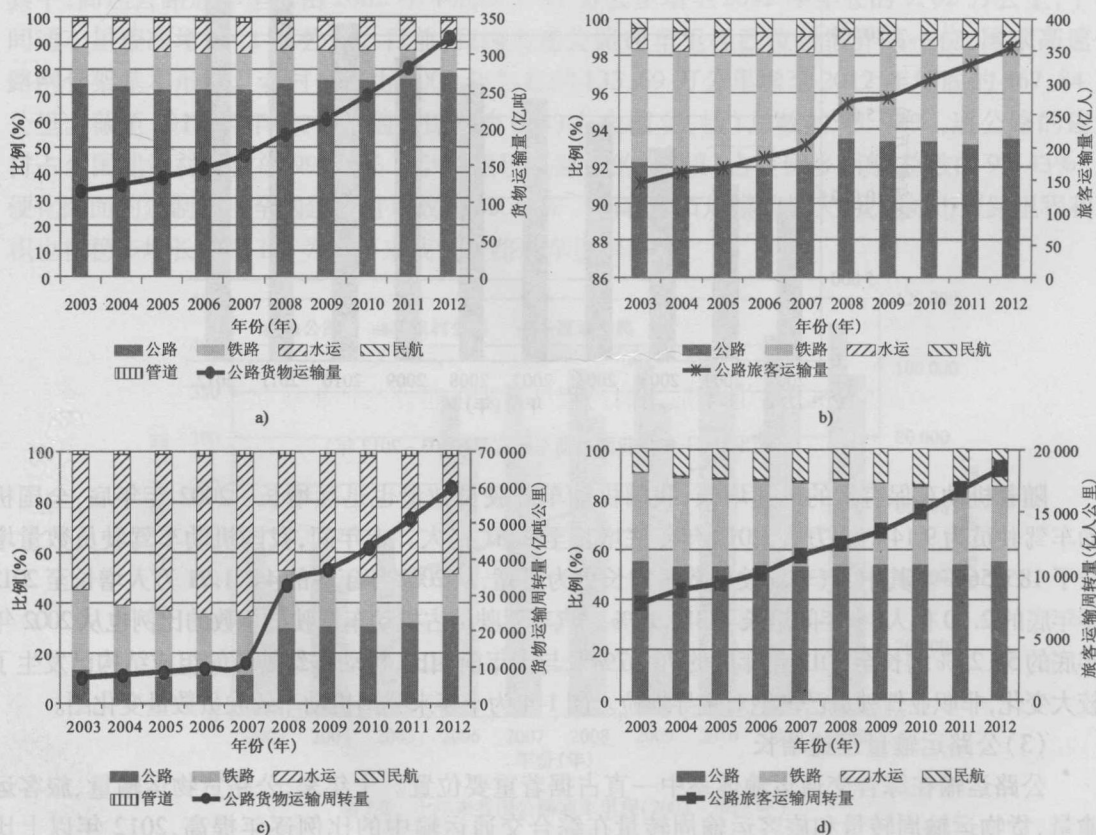


图 1-5 我国各种运输方式运输量(2003~2012 年)

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

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2002年相比,2012年国道网、高速公路交通流量分别增长113.10%和33.26%,国道网车辆行驶量增长189.34%。2012年,高速公路车辆行驶量比2003年增长351.69%。图1-6为十年来我国国道网和高速公路网行驶量统计。

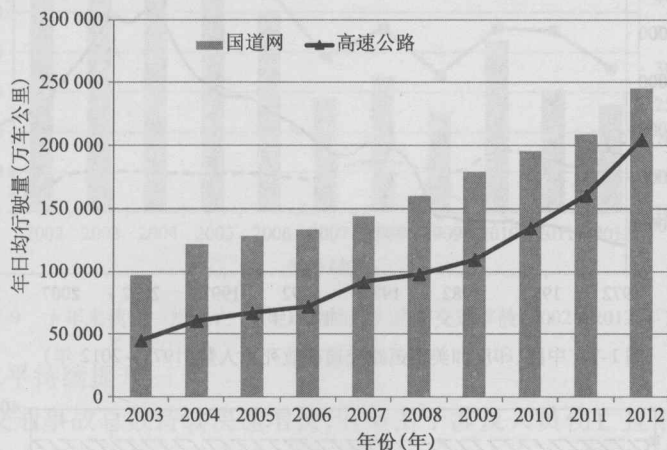


图1-6 十年来我国国道网和高速公路网行驶量(2003~2012年)

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。2012年全国道路交通事故总量比2008年增长了95.72%,这主要是适用简易程序处理的道路交通事故的数量增长导致的。2008年,全国发生适用简易程序处理的交通事故数量为214.99万起,2012年增至452.27万起,4年间增长了110.37%,年平均增长59.32万起。

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2002年相比,2012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73.59%,占各类安全生产事故的比例从2002年的70.02%下降到2012年的60.60%。

(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,道路交通事故死亡人数和受伤人数持续迅猛减少。与2002年相比,2012年我国道路交通事故死亡人数下降45.15%,受伤人数下降60.09%。十年间,我国道路交通事故年死亡人数下降了近一半,2012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、机动车保有量快速增加的情况下实现的,成绩来之不易。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。

假设交通事故死亡人数与2002年死亡人数一致,那么从2003~2012年十年间,我国道路交通事故累计少死亡283 667人、少受伤2 068 343万人。也就是说,由于我国道路交通安全状况的改善,十年来累计有近235万人避免了道路交通事故致死伤害,直接避免了上百万个家庭

的痛苦以及和亲人的离别。图 1-8 为十年来我国避免的道路交通事故伤害。



图 1-7 中国、印度和美国道路交通事故死亡人数(1972 ~ 2012 年)

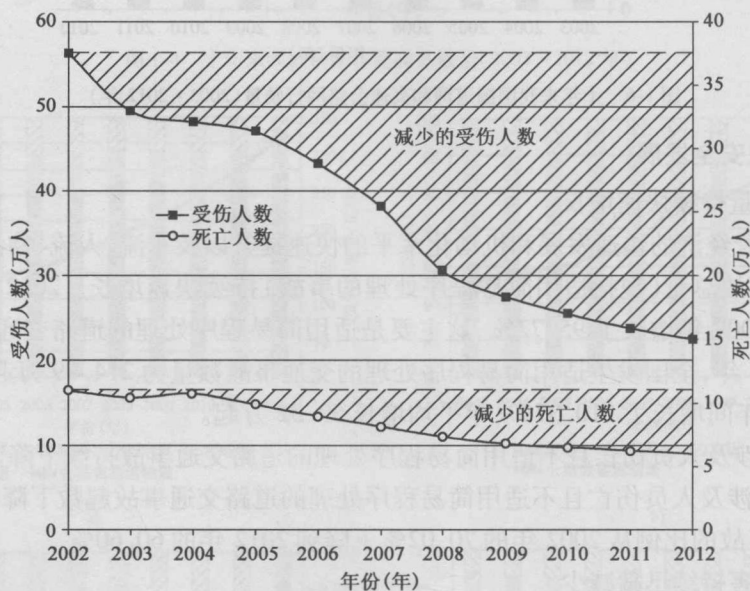


图 1-8 十年来我国避免的道路交通事故伤害(2002 ~ 2012 年)

值得注意的是,道路交通事故死亡人数一直是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,2012 年达到 83.35%,比 2002 年增加了 4.88%。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。

十年来,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。2012 年,我国共发生一次死亡 10 人以上的特大道路交通事故 25 起,造成 361 人死亡、367 人受伤,分别比 2002 年降低 39.02%、38.29% 和 42.39%。图 1-9 为十年来我国一次死亡 10 人以上的特大道路交通事故数量。

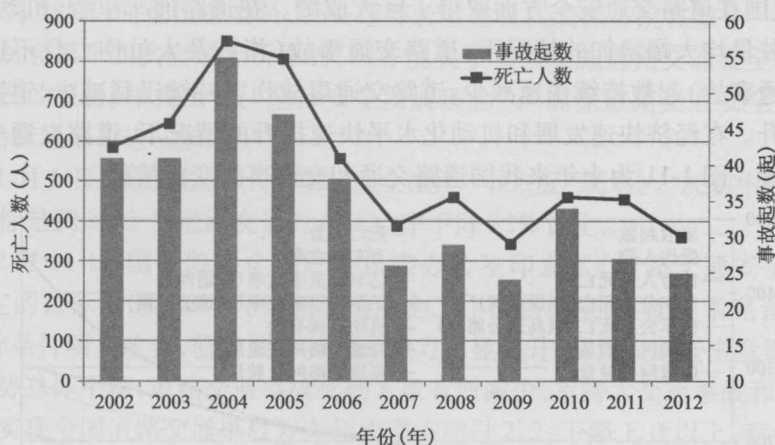


图 1-9 十年来我国一次死亡 10 人以上的特大道路交通事故 (2002 ~ 2012 年)

(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提升。道路交通事故万车死亡率已从 2002 年的 13.71 降至 2012 年的 2.50,下降 81.76%;十万人口死亡率已从 2002 年的 8.52 降至 2012 年的 4.43,下降 47.96%。

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。2012 年全国国道网、高速公路亿车公里事故率分别降至 3.4 和 1.2,亿车公里死亡率分别降至 1.5 和 0.8。与 2005 年相比,2012 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 80.65% 和 73.36%;与 2003 年相比,2012 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 94.57% 和 74.19%。图 1-10 为我国国道网和高速公路事故率及死亡率情况。

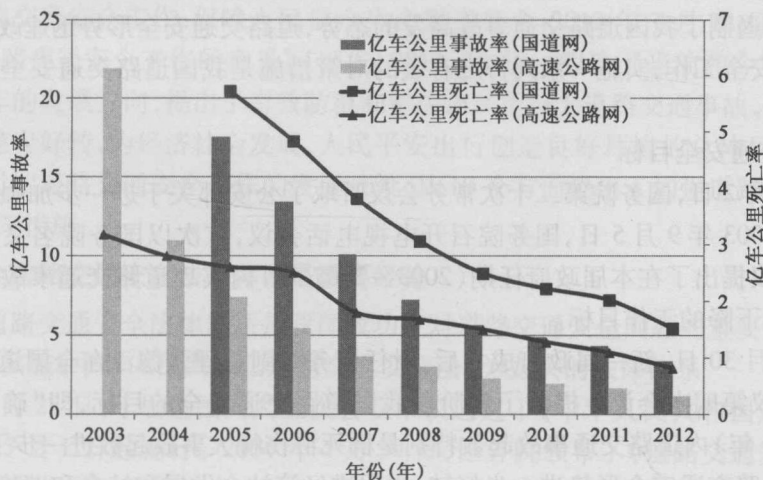


图 1-10 我国国道网和高速公路事故率及死亡率情况 (2003 ~ 2012 年)

十年来,我国在道路交通安全方面取得了巨大成绩。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改善。图 1-11 为十年来我国道路交通和交通事故变化情况。

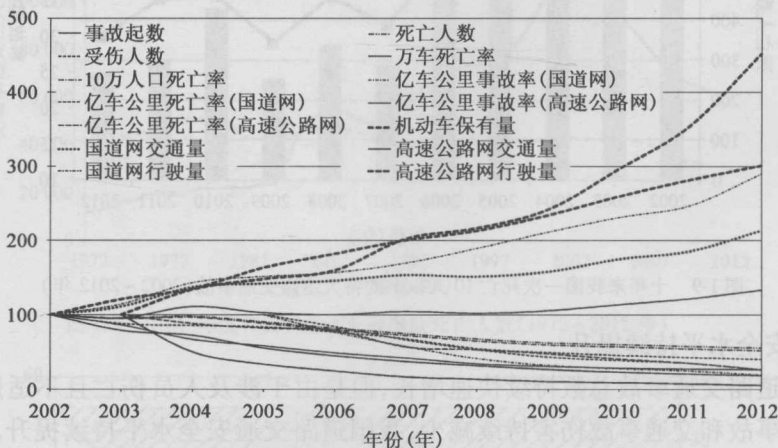


图 1-11 我国道路交通和交通事故变化情况

注:假设亿车公里事故率(国道网)和亿车公里死亡率(国道网)指标以 2005 年指标为 100,亿车公里事故率(高速公路网)、亿车公里死亡率(高速公路网)和高速公路网行驶量指标以 2003 年指标为 100,其他指标以 2002 年指标为 100。

三、十年来我国道路交通安全状况持续改善的原因

1. 我国政府积极应对道路交通安全问题是根本原因

交通安全形势的迅速好转与我国政府全面应对道路交通安全所做出的不懈努力是分不开的。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,采取了一系列系统性和针对性措施,在短时间内遏制了我国道路交通事故高发的态势,道路交通安全形势迅速改善。党和政府高度重视交通安全工作,实施一系列行之有效的对策措施是我国道路交通安全形势迅速好转的根本性原因。

(1) 设定交通安全目标

2003年9月2日,国务院第二十次常务会议听取了公安部关于进一步加强道路交通安全的情况汇报。2003年9月5日,国务院召开电视电话会议,首次以国务院名义部署道路交通安全工作。会议提出了在本届政府任期(2003~2007年)内实现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。

2008年4月30日,新一届政府成立后,时任国务院副总理张德江在全国道路交通安全工作部际联席会议第四次会议上提出了新阶段我国道路交通安全的目标,即“确保本届政府任期(2008~2012年)内道路交通事故起数特别是群死群伤特大事故起数进一步下降,伤亡人数进一步减少,道路交通安全形势进一步好转,为促进经济社会发展和社会和谐稳定做出更大的贡献”。