

2012年中国道路交通安全

蓝皮书

The Blue Book of Road Safety in China 2012

交通运输部公路科学研究院 编著



人民交通出版社
China Communications Press

2012 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

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2011年道路交通安全形势,剖析了2011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2011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2011年道路交通安全十大新闻、2011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

2012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,2012.12
ISBN 978-7-114-10274-5

I. ①2… II. ①交… III. ①道路—交通运输安全—
白皮书—中国—2012 IV. ①U491

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第310622号

书 名:2012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:北京鑫正大印刷有限公司

开 本:787×1092 1/16

印 张:12.75

字 数:300千

版 次:2012年12月 第1版

印 次:2012年12月 第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-10274-5

定 价:37.00元

(有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

《2012 年中国道路交通安全蓝皮书》

编 写 组

主 编 张建军

副 主 编 郭 艳 王 芳 邬洪波

成 员 (按姓氏笔画排序)

王 芳 文 涛 邬洪波 张 帆

张建军 郭 艳

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,人类作出了不懈努力。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,道路交通安全问题仍是一个被忽视的公共健康问题,遏制道路交通事故发生、改善道路交通安全形势仍是一项长期、漫长和艰巨的任务。目前,全球每年仍有130多万人死于道路交通事故,其中85%的人属于发展中国家。

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,从这些国家和地区遏制道路交通事故、改善道路交通安全形势的具体历程看,道路交通事故是可以治理的,道路交通安全形势是可以改善的。

改革开放以来,我国经济社会高速发展,机动车保有量迅速增长,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和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6大指标已连续7年大幅下降。2011年我国道路交通事故死亡人数已降至6.2万余人,比最高峰的2002年降低42.96%。由于我国交通安全形势的改善,2005~2011年,有近4.5万人得以避免了道路交通事故致死伤害。

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到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。2011年,我国首部道路交通安全专项规划——《道路交通安全“十二五”规划》正式颁布实施;《中华人民共和国刑法修正案(八)》和《关于修改道路交通安全法的决定》获得全国人大常委会通过并施行,驾驶机动车时追逐竞驶和醉酒驾驶机动车首次入刑,伪造机动车登记证书等违法行为行政处罚力度得到加强,道路交通安全制度建设得到进一步加强;部署和实施“文明交通行动计划”、交通安全宣传与教育等一系列活动,道路交通安全基础得到进一步夯实;客运安全备受关注,开展了道路客运隐患和“三超一疲劳”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初步遏

制;中小学校车安全终获重视,《校车安全管理条例》即将出台;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2011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、标准规范制订、交通事故司法鉴定和安全评价等咨询服务的单位,完成了大量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订工作。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研究与推广应用等方面积累了丰富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。本书书名已向国家工商行政管理总局申请注册了商标保护。交通运输部公路科学研究所、国家交通安全设施质量监督检验中心将每年沿用此名称,回顾我国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。作为中国首部道路交通安全蓝皮书,《中国道路交通安全蓝皮书(2006)》、《中国道路交通安全蓝皮书(2007)》、《中国道路交通安全蓝皮书(2008)》、《2010年中国道路交通安全蓝皮书》和《2011年中国道路交通安全蓝皮书》的问世带来了很好的社会反响,赢得了业界的好评。在此基础上,交通运输部公路科学研究所属道路交通安全工程研究中心将继续推出《2012年中国道路交通安全蓝皮书》。

本书共三篇六章,第一篇发展历程篇,回顾了新中国成立以来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2011年道路交通安全形势,剖析了2011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2011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2011年道路交通安全十大新闻、2011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、国外道路交通安全经验和国际道路交通安全数据。自2012年起,本书的中英文简本单独成册。

本书在编写过程中,得到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!书中参阅引用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水平有限,本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,以期为我国的道路交通安全提供较为详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、道路交通事故变化趋势	3
二、2005 年至今我国道路交通安全发展	6
三、我国政府应对交通安全问题采取的措施	11
第二章 面临的形势、挑战与机遇	17
一、我国道路安全面临的形势	17
二、我国道路安全面临的挑战	25
三、我国道路安全面临的机遇	28

现状热点篇

第三章 2011 年道路交通安全形势	35
一、2011 年道路交通事故情况	35
二、2011 年道路交通事故主要特点	37
第四章 2011 年道路交通安全热点	43
一、校车安全引关注	43
二、桥梁垮塌事件频发引热议	47
三、客运隐患获治理	49

措施研究篇

第五章 2011 年道路交通安全行动	55
一、制度建设	55
二、重大规划	76
三、重要部署	84
四、主要行动	89

五、专项整治行动	100
六、其他行动	107
七、重要会议	116
八、地方行动	119
第六章 科技改善道路交通安全	129
一、科技规划	129
二、科技会议	132
三、科技行动	137
四、标准规范	140
五、其他科技事件	144
参考文献	146

附 录

一、2011 年道路交通安全十大新闻	153
二、2011 年一次死亡 10 人以上的特大道路交通事故	156
三、网络舆情精选	161
四、道路交通安全新技术	187
五、国际道路交通安全经验	189
六、国际道路交通安全数据	191

发展历程篇

第一章

道路交通安全发展历程

一、道路交通事故变化趋势

人们在享受道路交通给出行带来方便、快捷的同时,也受到交通事故对自身出行安全的影响。根据公安部的统计数据,1951~2011年^①,我国累计受到道路交通事故^②直接伤害的人数达到1 102.23万人次,其中230.12万人死亡,872.11万人次受伤,相当于我国一个特大型城市消失在车轮之下。近60年间,平均每年有3.9万人死于道路交通事故伤害、17.8万人次受伤。

纵观我国道路交通事故发展变化历程,总体上呈现先升后降的趋势,较明显地分为3个阶段: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;改革开放初期以后,交通事故迅猛增长,增速快、增量大,至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;2004年以后,道路交通事故起数迅速下降,如图1-1所示。

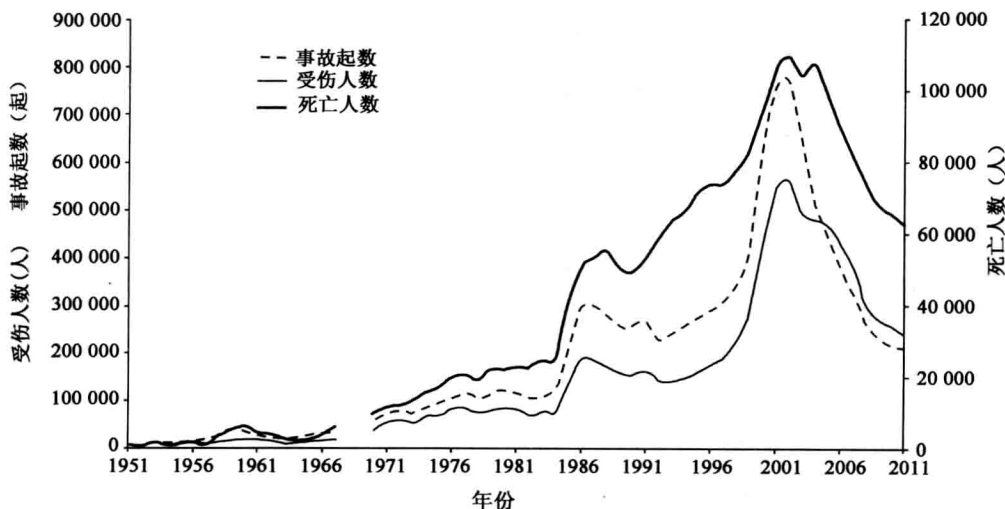


图1-1 我国道路交通事故变化趋势(1951~2011年)

①1968年、1969年无道路交通事故统计数据,下同。

②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,下同。

1. 新中国成立初期~1984 年

新中国成立初期,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,道路交通事故也较少,每年仅造成几百人死亡。随着我国国民经济的发展,道路通车里程的增长,机动车数量的增加,货物运输和人员流动的增加,道路交通事故迅速增长。1976 年,全国道路交通事故死亡人数增至 19 441 人。

十一届三中全会以后,随着改革开放政策的实施,全国城乡经济空前活跃,公路通车里程和机动车保有量都以前所未有的速度增加,交通事故也随之增多。特别是 1983 年、1984 年道路运输市场向个体开放后,加剧了道路交通安全形势恶化的趋势。1984 年,全国道路交通事故死亡人数增至 25 251 人。

新中国成立初期~1984 年是我国道路交通事故起数增长最快的时期,死亡人数从建国初期的几百人增至 1984 年的两万五千余人,年均增幅高达 11.17%,如图 1-2 所示。

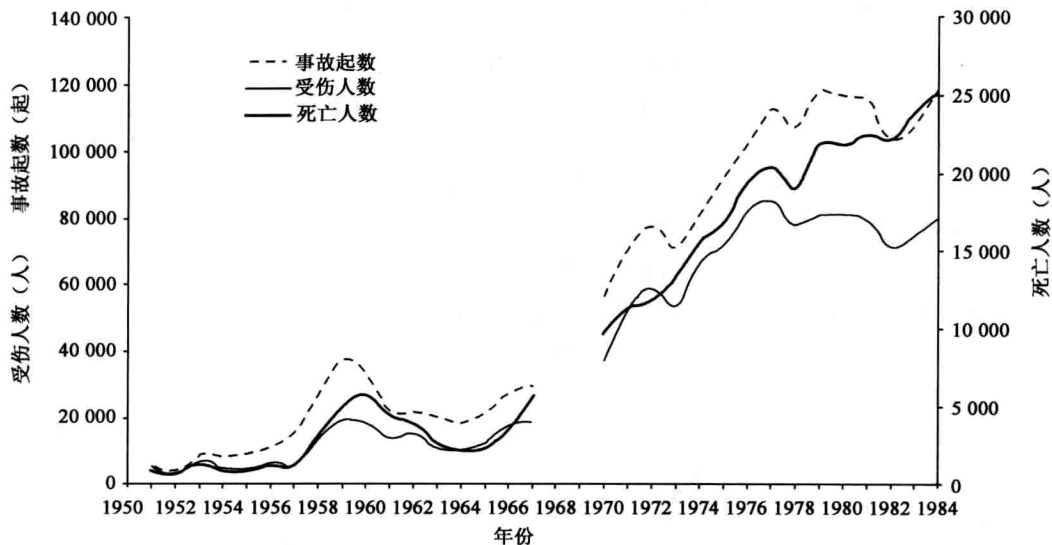


图 1-2 建国初期~1984 年道路交通事故变化趋势

2. 1985~2004 年

随着道路运输市场向个体开放后,个体运输车辆迅速增加,这对于加速城乡物资交流、缓解道路运输压力起到了积极作用。但个体运输车辆技术性能落后、驾驶员技术水平低,导致个体运输车辆道路交通事故迅速增长。据统计,1985 年 1~9 月,农民个人、联户和集体所有的车辆共发生交通事故 38 505 起,死亡 9 203 人,受伤 24 502 人,分别占全国交通部门管辖区域交通事故总数的 48.88%、44.43% 和 45.15%。1986 年,全国道路交通事故死亡人数增至 50 063 人,比 1984 年增加 98.26%。

针对我国城乡道路标准低、质量差,机动车保有量大幅增长,人车混杂,交通管理又分别由公安、交通、农业(农机)部门负责,机构重叠,政出多门等突出问题,1986 年国务院决定改革道路交通管理体制,全国城乡道路交通由公安机关负责统一管理。1987~1991 年,道路交通事故保持基本稳定。

1992 年以后,随着改革开放的进一步深化,国民经济的快速发展,道路通车里程的快速增加,机动车保有量的迅速增长,道路交通事故也急剧增长。特别是 1998 年以后,道路交通事故增长极为迅猛。2002 年道路交通事故达到历史最高峰。2003 年,由于“非典”的影响,道路交通事故有所降低。2004 年,道路交通事故有所反弹,但仍低于 2002 年。

这一时期,我国道路交通事故年死亡人数从 2.5 万余人增至近 11 万人,增长 3.33 倍,年均增长 7.49%,是我国道路交通事故绝对数量增长最多的时期,如图 1-3 所示。

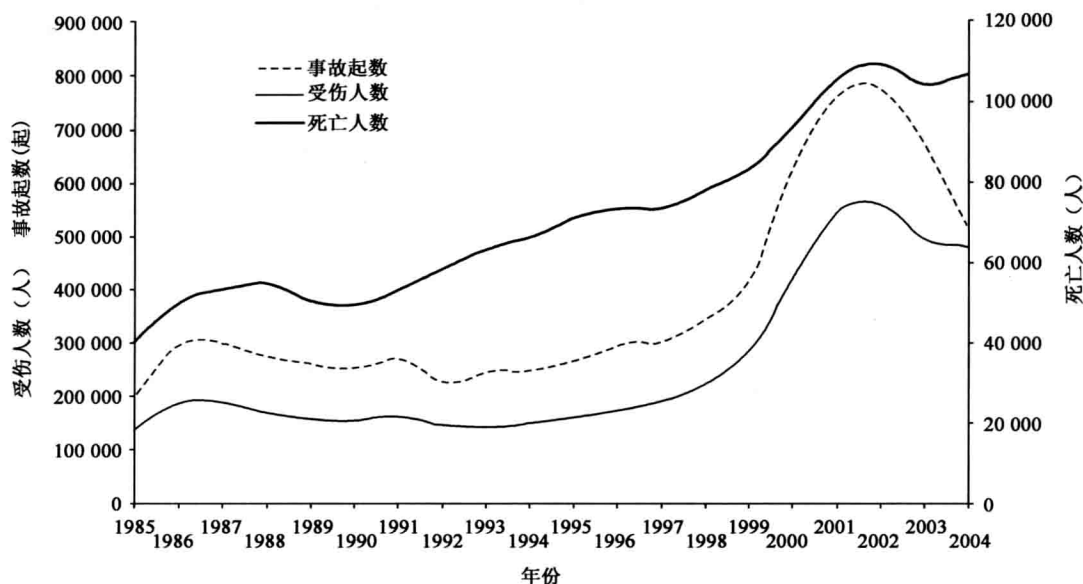


图 1-3 1985 ~ 2004 年道路交通事故变化趋势

为了遏制道路交通事故高发的态势,我国政府采取了一系列针对性措施。以 2003 年 10 月 22 日全国道路交通安全工作部际联席会议成立和 2004 年 4 月 1 日《中华人民共和国道路交通安全法》实施为标志^①,我国道路交通安全进入到一个崭新的发展阶段。

3. 2005 ~ 2011 年

随着一系列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。我国成功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,交通安全形势逐年好转。道路交通事故起数、死亡人数、受伤人数、万车死亡率、10 万人口死亡率交通事故五大指标均呈现不同程度的下降。2011 年,全国共发生道路交通事故 210 812 起,造成 62 387 人死亡、237 421 人受伤,万车死亡率降至 2.78 人/万车,10 万人口死亡率降至 4.66 人/10 万人,分别为 2004 年的 58.26%、49.37%、45.11%、27.95% 和 56.51%,如图 1-4、图 1-5 所示。

这一时期,我国道路交通事故年死亡人数从 10.7 万余人降至 6.2 万余人,降幅达 41.74%,年均降低 7.43%,是我国道路交通事故降幅最快也是最大的时期。2011 年道路交通事故死亡人数与 1993 年相当。而这些成绩是在我国经济快速发展、道路通车里程快速增长、机动车保有量快速增长、交通量迅速增长的背景下取得的。

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

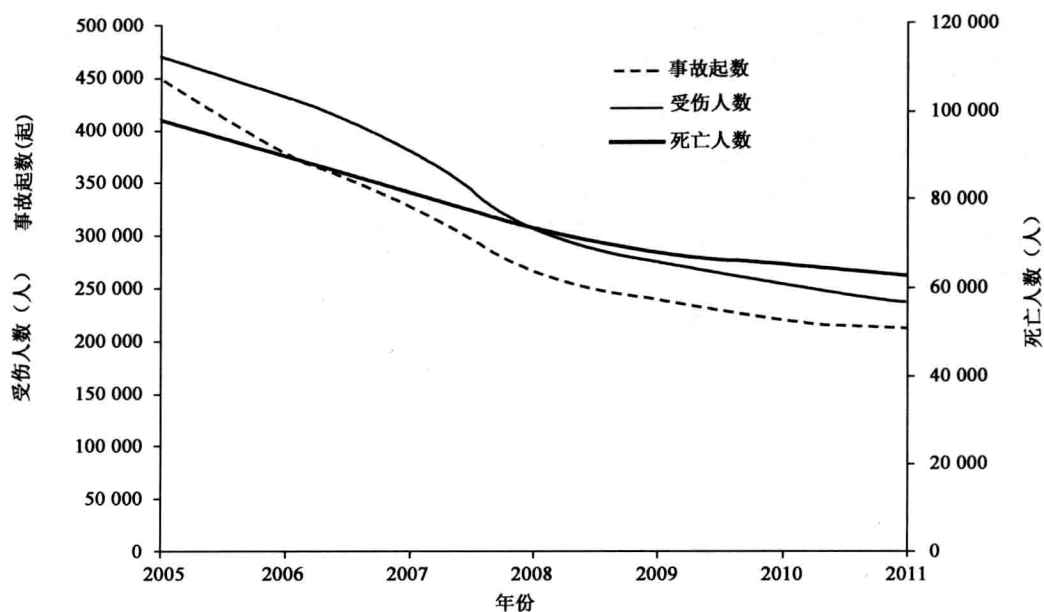


图 1-4 2005 ~ 2011 年道路交通事故变化趋势

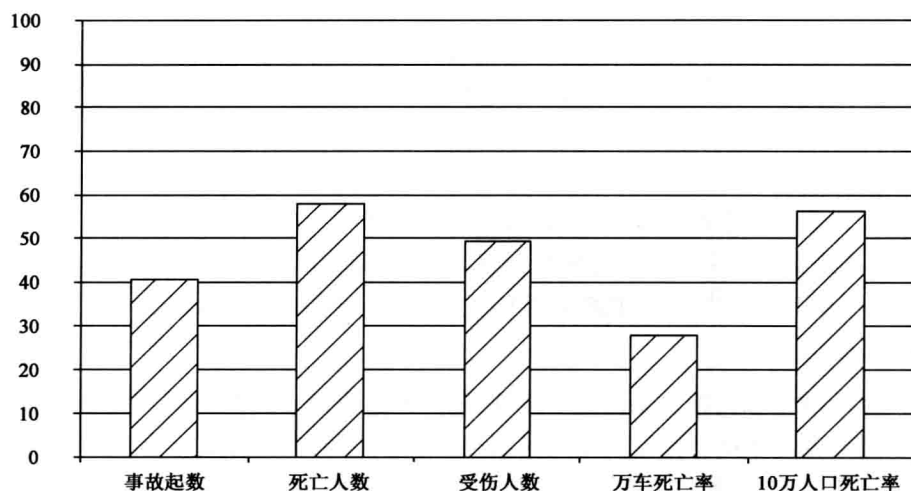


图 1-5 与 2004 年相比 2011 年道路交通事故指标变化情况 (2004 年为 100)

二、2005 年至今我国道路交通安全发展

1. 经济快速发展

随着改革开放的进一步深化,我国经济始终保持了较高的发展速度。2005 年以来是我国经济发展最快的时期之一。国内生产总值从 2004 年的 15.99 万亿元增至 2011 年的 47.16 万亿元,年均增长速度达 16.71% (图 1-6)。经济的快速发展必然带来交通需求的增长,而交通需求的快速增长也会直接或间接地影响道路交通安全。

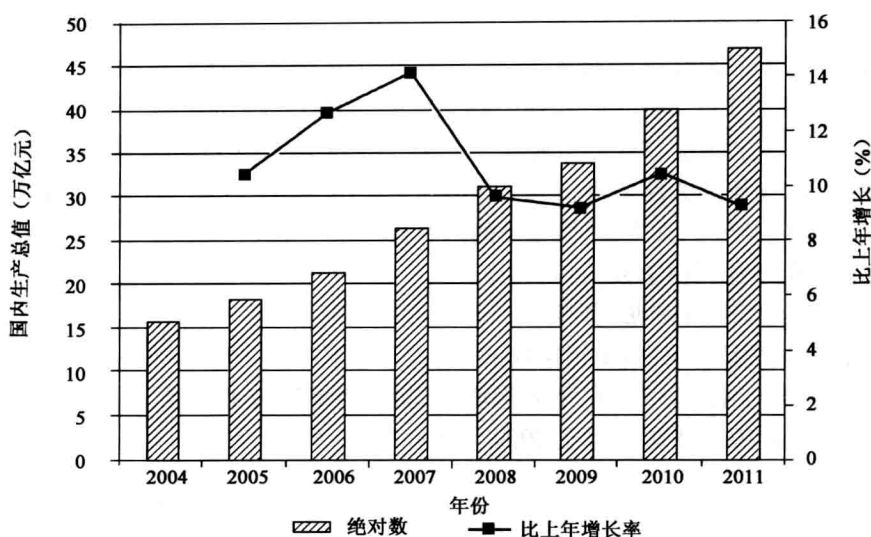


图 1-6 我国国内生产总值及增长速度(2004~2011 年)

2. 道路通车里程快速增长

(1) 公路通车里程快速增长(图 1-7)

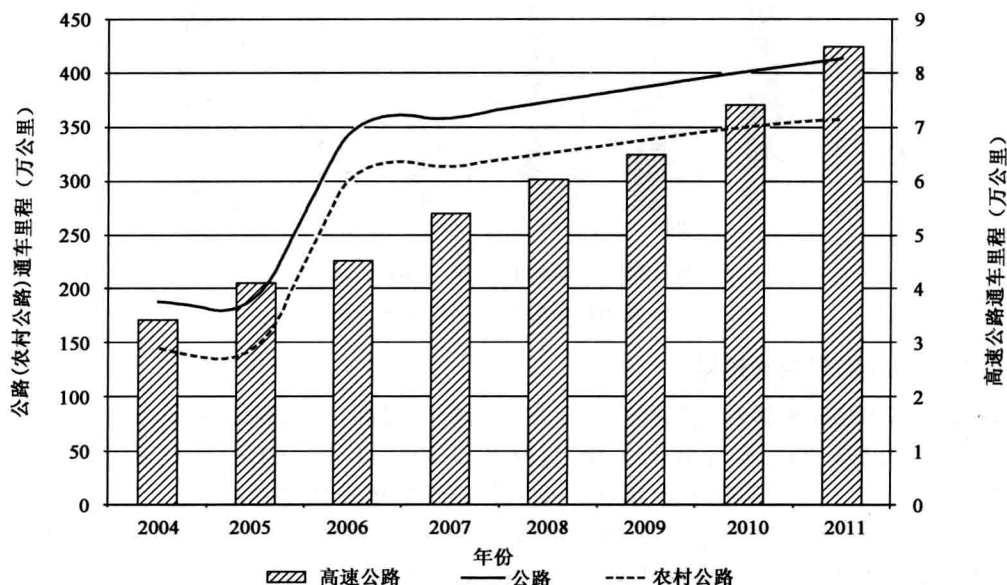


图 1-7 我国公路通车里程(2004~2011 年)

注：自 2006 年起，公路通车里程统计包含农村公路。

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。2005 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 2004 年年底的 187.07 万公里增至 2011 年年底的 410.64 万公里^①，公路密度由 2004 年年底的 19.49 公里/百

① 自 2006 年起，农村公路纳入公路通车里程统计，下同。

平方公里增至 2011 年年底的 42.77 公里/百平方公里。其中,高速公路通车里程由 2004 年年底的 3.43 万公里增至 2011 年年底的 8.49 万公里,7 年内通车里程净增 5.07 万公里,增长 147.74%,年均增长 7 236.86 公里,高速公路通车里程继续位居世界第二位,国家高速公路网骨架基本形成;农村公路由 2004 年年底的 142.46 万公里增至 2011 年年底的 356.40 万公里,截至 2011 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 99.38%。其中,通硬化路面的乡(镇)占全国乡(镇)总数的 97.18%,通硬化路面的建制村占全国建制村总数的 84.04%。

(2) 城市道路里程稳步增加(图 1-8)

我国城市道路里程已由 2004 年年底的 22.2 万公里增至 2009 年年底的 26.7 万公里,道路面积已由 2004 年年底的 35.2 亿平方米增至 2009 年年底的 48.2 亿平方米,人均道路面积已由 2004 年年底的 10.3 平方米增至 2009 年年底的 12.83 平方米。

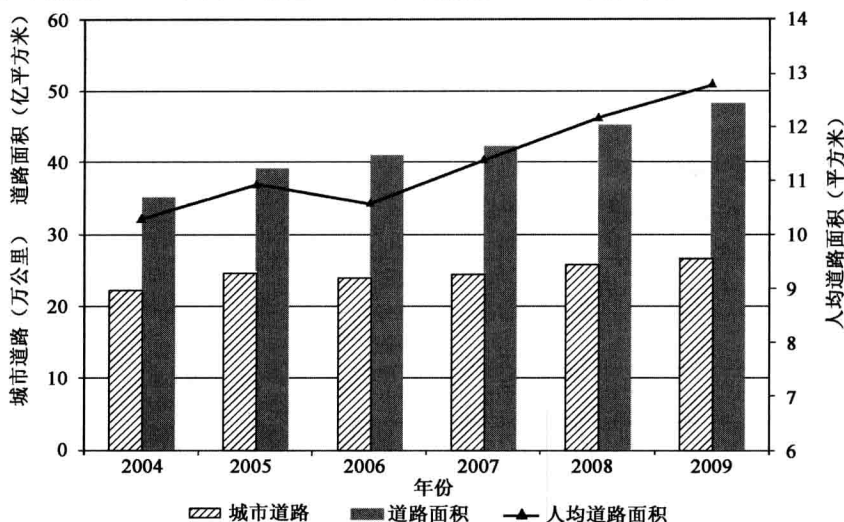


图 1-8 我国城市道路通车里程(2004~2009 年)

3. 机动车保有量增长迅猛

随着经济的快速发展和人民群众生活水平的快速提高,汽车越来越多地走进家庭。我国机动车保有量已从 2004 年年底的 1.08 亿辆增至 2011 年年底的 2.25 亿辆,年均增长高达 11.06%(图 1-9)。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,这些原因都促使机动车保有量快速增长。截至 2011 年年底,我国每千人拥有机动车 167 辆,但与发达国家相比,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。2009 年,我国汽车产量达到 1 379 万辆,2010 年激增至 1 830 万辆,比 2009 年增长 32.4%。根据中国汽车工业协会的统计,2011 年,受国家宏观调控力度加大,汽车相关鼓励政策退出等诸多不利因素影响,我国汽车产销结束了连续两年的高速增长,实现产销汽车 1 841.89 万辆和 1 850.51 万辆,同比微增 0.84% 和

2.45%, 但我国汽车产销总量仍连续3年位居全球第一位。

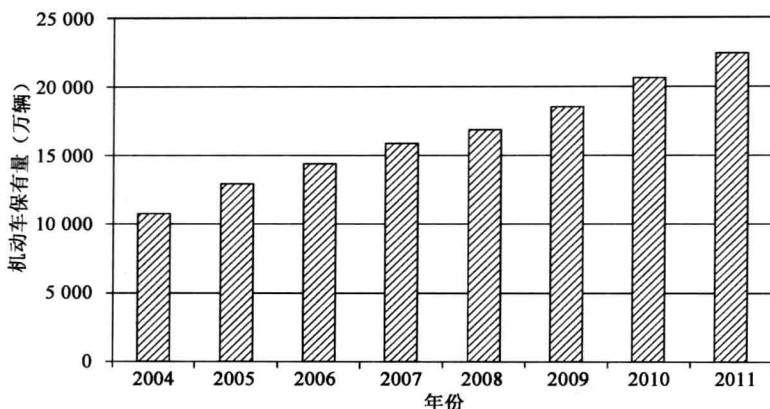


图 1-9 我国机动车保有量(2004~2011 年)

4. 道路交通量迅速增长

公路运输在综合交通运输体系中一直占据着重要作用。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, 2011 年比例分别为 76.37%、93.21%、32.28% 和 54.09%。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。2011 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 281.3 亿吨、327.9 亿人、51 333.2 亿吨公里和 16 732.6 亿人公里我国各种运输方式运输量如图 1-10 所示。

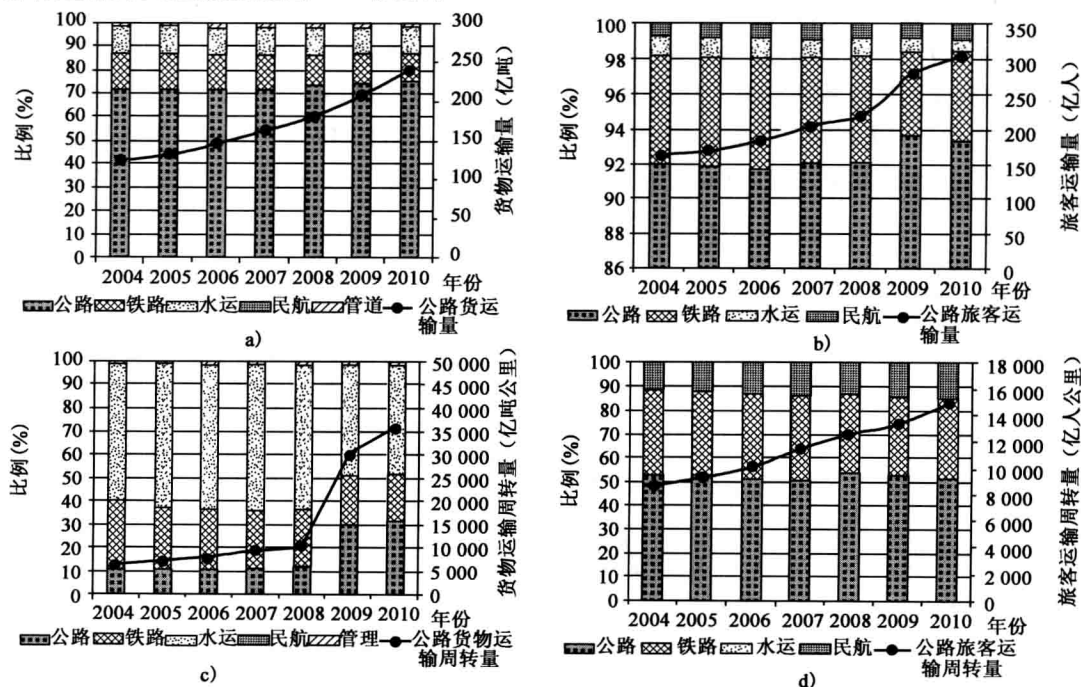


图 1-10 我国各种运输方式运输量(2004~2010 年)

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