



道路交通安全 教育指导手册

A Guidebook To
Road Traffic Safety Education

四川省公安厅交通警察总队 组编

四川大学出版社

书名：道路交通安全教育指导手册

作者：唐晓东 赵晓洪

ISBN：7-5614-2738-7/U. 3

出版年：2003年

定价：22元

序

钟兆基

在安全生产工作中，道路交通安全占有非常重要的地位。一方面因为交通事故占到全部安全事故的近80%，另一方面因为道路交通安全和每个人的生产、生活都休戚相关。所以抓好道路交通安全管理工作，就抓住了整个社会安全工作的龙头。

安全教育在整个道路交通管理工作中占有相当重要的地位，需要整个社会齐抓共管，才能收到应有的效果。新颁布的《中华人民共和国道路交通安全法》规定：各级人民政府、公安机关及其交通警察、机关、部队、企业事业单位、社会团体以及其他组织，都应当在一定范围内，加强道路交通安全教育。教育行政部门、学校还应当将道路交通安全教育纳入法制教育的内容。然而，反思我们以前的交通安全教育工作，却存在很多的问题，主要表现为教育主体单一，常常只有公安交通管理部门一家孤军作战，缺乏广泛的参与和支持；教育手段落后，习惯于填鸭式说教；缺乏科学的指导，传统的经验教育占据了主要地位，科学知识和原理的教育较少；教育内容不够系统和全面，有很大的随意性且针对性不强；受教育面狭窄，中、小学校和机关单位、团体还未形成开展交通安全教育的良好氛围等等。

要解决当前交通安全教育工作中存在的问题，帮助有关部门和单位履行好自己的法定义务，编写一本适合基层开展交通安全教育活动的教材，就成了当务之急。正是在这样的背景下，省公安厅交警总队组织编写了这本《道路交通安全教育指导手册》。

《道路交通安全教育指导手册》结合我省交通安全教育



工作实际，从人性化的角度安排全书结构，组织教材内容，同时提出了许多非常切合实际的教学建议，使该书具有极强的实用性和针对性。总体而言，该书具有以下几个特点。

首先是它的服务性。该书立足于为社会提供实用的交通安全教育用书，基本能够满足中小学校、基层交警队、有车单位和驾驶培训学校等单位的教学需要。同时书中的大量参考资料，对基层开展交通安全教育工作以及其他交通管理工作，也有较高的参考价值。

其次是它的科学性。侧重进行科学知识 with 道理的分析 and 讲解，用科普的方法进行交通安全教育，是这本书的一个特点。尊重科学除了可以有效提高教育效果外，还能够培养学员的交通安全意识，并提高学员遵章守纪的自觉性。

第三是该书强调了教学的参与性。交通安全教育工作有一个很大的特点，就是必须将教学和实践相结合。只有在实践中学习、将学习用于实践，我们的工作才有意义。《道路交通安全教育指导手册》结合中、小学校教学的需要，设计了很多生动活泼的课内外活动方案。这些方案使学员能够更好地参与到教学活动中来，并使学员在非常安全的情况下，取得参与交通的宝贵经验。

第四是该书的通俗性。通俗性的表现一是文字上力求浅显易懂，没有枯燥呆板的内容，也没有佶屈聱牙的说教；表现二是大量图表的使用，使得这本教材更加直观、生动。

编写面向社会主要交通参与者的教材，在我省而言，《道路交通安全指导手册》是一次有益的尝试，当然会存在一些不足之处。但是我相信，随着这本教材的使用，我省道路交通安全教育工作的社会化趋势必将得到加强，整个道路交通安全教育工作也会变得更加系统、深入和有效。其预防事故、提高人们文明交通意识的作用会逐渐得到显现。



前 言

回顾人类道路交通安全发展的历史，可以发现这样一个规律：那就是在一个国家经济迅速发展，车辆保有量迅速增加的时候，交通事故也随之迅速增加，直至顶峰。第一次世界大战后，美国的经济迅猛发展，其交通事故也急剧增加。从1919年到1928年的10年间，美国的机动车由9 200 000辆增加到25 000 000辆，交通事故死亡人数也由每年10 000余人增加到30 000人。在此之后一直到1961年，美国的交通事故死亡人数都稳定在1928年的水平。第二次世界大战后的日本，随着经济的振兴，交通事故也迅猛增加，1958年的死亡人数竟然比1957年翻了一番，达8 000人，而当年日本的机动车保有量只有3 000 000辆。1961年起，日本的交通事故开始得到控制，在此之后，死亡人数长期稳定在1959年的水平。

改革开放以来，随着我国经济的迅速发展，道路的各项事业不断取得进步，全国的公路客、货运量，全国汽车保有量和机动车驾驶员人数以及通车里程等指标被一再刷新。但与此同时，我国的交通事故发生率也增加很快。1978年，我国因交通事故死亡的人数是19 096人，2002年，我国因交通事故死亡的人数达到了109 000人。大量的统计数据，都明白无误地告诉我们这样一个事实：随着经济的发展，我国的交通事故正逐年增加，已经进入了交通事故的高发期。如何采取有效的措施，避免事故高发态势的长期存在，是我们当前不得不面对的一个相当严肃的问题。

交通安全教育是交通事故预防工作的重要组成部分，它



和交通法规、交通工程一起，构成了交通安全工作的三大基础。国内外的实践已经证明，抓好交通安全教育工作，可以有效地防止交通事故的发生，迅速提高道路交通的安全水平。就我国目前交通安全工作实际而言，重视交通安全教育，提高交通安全教育水平，已经成了迫在眉睫的事情。

1920年到1925年，美国在中、小学校进行了交通安全教育的试点工作。实验证明，接受了交通安全教育的中、小学生的交通事故率下降了一半。接着，美国又在驾驶员和成年人当中开展了交通安全教育，取得了良好的效果。继美国过后，交通安全教育在世界各国普遍开展。日本在1961年开始开展全国性的交通安全运动，每年召开一次“交通安全国民总奋起运动中央大会”，每年春秋两季还举行全国性交通安全运动。1970年，日本又成立了以内阁总理大臣为主席的全国交通安全对策会议。据统计，日本每一次交通安全教育运动，城镇人口的参加比例高达90%。实践证明，美国和日本的交通安全教育活动，在防止交通事故发生，提高全社会道路交通安全水平方面，取得了相当显著的成绩，加上交通法规的完善和交通工程的进步，这两个国家成功地控制了交通事故的发生率，为经济发展提供了坚实的保障。

我国从20世纪80年代开始，开展了交通安全教育活动，有全国性的，也有地方性的，个别地区的中、小学还开设了交通安全教育课程。但纵观我国的交通安全教育活动，可以发现无论是参加人数、活动内容，还是活动效果等方面，都存在很多不尽如人意的地方。要提高目前的交通安全教育水平，必须在三个方面下功夫：一是提高安全教育的普及性，要在驾驶员、中、小学生以及其他交通参与者中，全面开展交通安全的普及教育；二是提高交通安全教育的科学性，除了要讲授交通事故的案例外，更要针对不同的教学对象，传



授交通工程的基本原理，使人们像接受科普知识一样接受交通安全教育；三是要建立一个长效的交通安全教育机制。

近几年，我国开展了建设“交通安全学校”、“交通安全村”和“交通安全社区”的活动，这是开展交通安全教育、提高国民交通安全意识的很好举措。雨后春笋般不断涌现的驾驶技术培训学校，也为交通安全教育提供了方便的场所。为了提高交通安全教育活动的科学性、系统性和针对性，我们编写了这本《道路交通安全教育指导手册》，以便为广大中、小学教师，驾驶培训学校教师和交通安全工作者提供较为系统的教学和工作参考。我们真切地希望通过本书的使用，能够使受教育对象掌握必要的交通安全知识，并有效地提高交通安全意识。

本书在编写过程中，参阅了国内外一些相关的资料和文献，个别的亦有所引用，在此深表谢意。

因资料短缺、经验不足等原因，书中内容或有一些不妥之处，恳请读者不吝指正，以便再版时加以改进。

编者

2003年10月10日



目 录

第一章 道路与道路交通	(1)
第一节 什么是道路交通	(1)
第二节 我们身边的道路交通	(6)
第三节 交通事故猛于虎	(12)
第二章 青少年交通安全常识	(19)
第一节 安全上学和放学	(19)
第二节 正确穿越公路和街道	(24)
第三节 下雨天的交通安全	(30)
第四节 在道路上逗留的危险	(34)
第五节 不要太靠近汽车	(38)
第六节 平交路口的安全	(41)
第七节 学生乘车的安全	(44)
第八节 骑自行车的安全	(48)
第九节 夜间行路的安全	(53)
第十节 学生旅游中的安全	(57)
第三章 交通信号	(66)
第一节 交通标志标线及其历史	(66)
第二节 认清警告标志	(72)
第三节 认清禁令标志	(75)
第四节 认清指示标志	(80)
第五节 认清指路标志	(83)



第六节	认清其他交通标志	(88)
第七节	认识交通标线	(90)
第八节	其他交通信号	(96)
第四章	驾驶员交通安全知识	(100)
第一节	安全驾驶的一般知识	(100)
第二节	酒后驾车潜伏的巨大危险	(105)
第三节	正确超车	(111)
第四节	正确会车	(116)
第五节	十次肇事九次快	(119)
第六节	病后驾车一定慎重	(124)
第七节	过度疲劳不能驾车	(130)
第八节	养成经常检查车辆的好习惯	(133)
第九节	正确通过平交路口	(139)
第十节	在路面上正确的行驶位置	(142)
第十一节	高速公路的特殊要求	(145)
第十二节	为什么要保持安全距离	(151)
第十三节	意外停车的安全问题	(157)
第十四节	车辆装载有章法	(159)
第十五节	驾驶车辆不要忽视小节	(163)
第十六节	牵引车辆马虎不得	(168)
第五章	其他交通安全知识	(171)
第一节	正确对待车辆证照	(171)
第二节	摩托车头盔的意义	(177)
第三节	乘车的安全规则	(182)
第四节	不要在道路上从事非交通活动	(187)
第五节	车辆第三者责任保险是法定义务	(191)



第六节 勿将车辆轻易交给他人	(197)
第七节 当你面对交通管制	(201)
第八节 车辆法律特征不能改变	(204)
第九节 强迫违章就是犯法	(209)
第十节 不能使用报废车辆	(212)
第十一节 不能破坏、妨碍交通设施	(217)
第十二节 驾驶员基本职业道德	(222)
第六章 交通事故处理常识	(226)
第一节 交通事故一般常识	(226)
第二节 发生交通事故后怎么办	(232)
第三节 经过事故现场怎么办	(241)
第四节 交通事故善后处理常识	(243)
第五节 肇事逃逸代价巨大	(251)
第六节 车辆保险理赔常识	(258)
第七章 其他相关知识	(266)
第一节 认识身边的交通民警	(266)
第二节 汽车的构造与发展简史	(269)
附录一 图片放大以及放大尺的制作方法	(277)
附录二 中华人民共和国道路交通安全法	(279)
附录三 道路交通标志和标线	(309)





第一章 道路与道路交通

第一节 什么是道路交通

教学目的与要求：通过教学，使学员对交通的历史和方式有一个粗略的认识，并了解道路交通的概念和重要性。要求学员能够区别道路交通与其他交通方式；能够大致明白交通参与者的概念；能够理解不同交通工具对安全的要求。

课内外活动：组织学员列举自己知道的交通方式，并尝试找到区分道路交通与其他交通方式的办法。

说到道路交通，首先就要说到“道路”。古时候，道路的称谓跟现在有些不同。远古舜尧时期，人们把四通八达的道路叫做“康衢”。到了西周时期，道路的名称就多了，有“道”、“路”、“途”、“畛”和“径”。“道”是指可供三辆马车通过的地方；“路”是指可供两辆马车通过的地方；“途”是指供一辆马车通过的地方；“畛”是指牛车通过的路；“径”是仅能过牛马的乡间小道。之后，在秦、唐、元等朝代，道路的名称有“驰道”、“驿道”、“大道”、“大路”等等。清朝末年，我国第一条可供汽车通过的路建成后，始有“汽车路”、“公路”的称谓，并沿用至今。至于“马路”，则是一个外来语，在口语中使用要多一些。城市街道中的“巷”、“坊”、“弄”以及“胡同”等称谓，都是从唐朝时沿用下来的旧称。



交通是人们往来通达四面八方的意思。人类从产生的那一天开始，就有了交通。交通的方式随着人类社会的发展，不断地发生着变化。远古之时，人们到什么地方，一般都靠步行，活动的范围很小，大多只在乡村集镇、田间地头活动，所以古人常说“阡陌交通”，就是指在田地中间纵横交错的小路上行走。在野生的牛、马等动物被人类驯养之后若干年，发明了马车这种交通工具，并很快流行开来。马车的发明，大大拓宽了人们的视野，把古代人们的活动距离从村庄小镇扩展到了几千甚至上万千米的范围。船只的发明，是人类水上交通史上具有划时代意义的事件，它使人们开始冲破辽阔海面的阻隔，到达世界各个大洲的广袤陆地。流传至今的徐霞客畅游国内名山大川、郑和七下西洋等动人的历史故事，就是马车、轮船发明后人类交通进步的真实写照。

在21世纪的今天，人类已经有了非常现代的交通系统，借助于飞机、汽车、轮船、火车等交通工具，可以非常迅捷、方便地进行远距离的往来活动，使整个地球变成了一个村庄。

由上文可以看出，人类的交通活动，依赖于多种载体，有道路、水路、航空，还有铁路等等。这些不同的载体，构成了人类不同的交通方式，即道路交通、铁路交通、水路交通、航空交通以及管道交通等等。跟我们生活关系最密切的还是道路交通。道路交通是陆地上的交通，包括公路上和城市街道上的交通，在整个现代交通系统中占有相当重要的地位（在法律上，“道路”是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方，包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所）。据统计，在公路、水路、航空以及管道交通四种运输方式中，公路货物运输所占的比例超过全部货运产值的85%，公路旅客运输所占的比例超过全部客





运产值的55%。在很多的场合，我们讲到交通安全，通常指的都是道路交通安全。

每天早上，只要我们走出家门，踏上公路或者城市街道，就会参与到道路交通中去。随着社会的发展，人们的往来日渐频繁，对道路交通的依赖程度越来越大。在很多时候，人们总是自觉或不自觉地成了“交通参与者”。

我们参与交通时，可以是步行，也可以依赖于多种交通工具，如骑自行车或者搭乘自行车、客车，或者自己驾驶摩托车、汽车等等。使用不同的交通工具，在保障交通安全方面，要注意的侧重点就有所区别，因为使用不同的交通工具或者步行，在道路交通中的地位不一样，机械性能特点也不一样。比如说，当人们在公路上步行时，相对于其他所有机动车或非机动车而言，行人都是弱者，但行人步行时速度很慢，自己也能有效控制；汽车在道路交通中，常常是强者，但速度快，不容易很快停下来，这又是它的缺点。

在我们参与交通的时候，为了保证安全，就要注意不同的交通行为和它们各自不同的安全要求。

参考资料

历史上的中国道路交通

作为世界四大文明古国之一，中国在很早的时候就有了道路交通。大约50万年至170万年前，中华民族出现在亚洲东部这块古老的土地上。为了生存和繁衍，我们的祖先在自然环境十分恶劣且生产力非常低下的条件下，就开始在大地上开辟最早的道路。

根据古书记载，原始社会的黄帝、炎帝和尧、舜、禹在



担当部落首领的时候，就非常重视道路的修建，那时候已经有了一些简略的道路，可以通行牛车和马车。到了奴隶社会的夏、周朝代，我国的道路交通已经粗具规模。在今天的河南省洛阳市和陕西省西安市两个地方之间，修建了一条宽阔平坦的大道——“周道”。这条贯穿古代中国经济文化中心的交通大动脉，对后来一直到清朝的漫长历史，都产生了巨大的影响。

秦朝的时候，为了方便全国的交通往来，实行了著名的“车同轨”制度，即要求所有的车辆使用同一宽度的轨距，并以此为基础，对全国的道路、车辆都实行了标准化改造。当时，中国的道路建设得到了很大的发展，除了有从首都咸阳向四方辐射的道路外，还修建了一条长1 400多千米，从陕西咸阳到达内蒙古包头的“直道”。秦朝的道路中，属于国家交通干线的部分，名叫“驰道”，其路宽约70米，有行道树、皇帝专用道和人行道。这些道路修建技术标准之高、距离之长，就是在今天看来也非常不容易。

四川盆地因被高山大川包围，与外界长期缺乏必要的道路连接，这种状况直到秦惠王下令修建一条栈道时才告结束。当时人们用“火焚水激”等非常原始的办法，沿秦岭崖壁200多千米，凿孔插桩，再搭雨篷，铺木板，建成了一条连接蜀地内外的重要通道。

唐朝是我国古代道路建设的极盛时期，那时首都长安不仅有干道与全国各地主要城市相连，还有畅达国外的陆路通道。长安城的街道也非常壮观，整个城市的面积是今天西安城的10倍，城内有11条南北大街，14条东西大街，主要的街道宽度达到140余米至440余米。唐朝时还诞生了我国最早的道路交通法规，当时规定车辆在行驶中“贱避贵，少避长，





轻避重，去避来”。

宋朝以后中国的道路继续发展。在北宋时期，政府打破了历史上的传统，首次允许市民可以在街道两侧开设店铺，日夜经营。北宋首都汴京城内的主要街道上，每隔两三百步就设有一个军巡铺，铺中的“防隅巡警”白天维持街道秩序，晚间防止意外发生，堪称最早的城市巡警。

在唐、宋朝时期，还有一个重要的事件是“市内公共汽车”的出现。唐朝称之为“油壁车”，宋朝时这种车有了较大的改进，有车厢、车窗、绸缎褥垫，供6人乘坐。

元、明朝时期，我国道路得到了进一步拓展，建成了以北京为中心，通达全国直至阿拉伯半岛的“驿道”交通网。跟以往的历史相比，元明时期的道路规模更大、使用率更高，对社会发展起到了巨大的推动作用。

清朝是我国最后一个封建王朝，在交通工具、交通设施与交通管理等方面没有大的发展，但全国的道路经过多年的使用过后，布局比任何时候都更加合理有效。清朝的道路分为三等：头等是“官马大路”，由首都北京向各个省城辐射；二等是“大路”，由省城通往地方重要城市；三等是“小路”，是前二者的支线。“官马大道”有东西南北四大干线，通达祖国的四面八方。

受当时科学技术水平的局限，我国古代的道路都是由泥土、砂石、木材等材料建成，没有现代道路建设中常用的沥青或混凝土。中华民国成立之后，最早建成的公路是1913年湖南长沙到湘潭的公路，全长50千米。在此之后，我国的公路、铁路不断出现，逐渐使历经4 000多年、以驿道为主要特征的古代道路画上了句号。



第二节 我们身边的道路交通

教学目的与要求：通过教学，使学员对包括四川省在内的全国各地道路交通事业的发展和现状有一定了解。要求学员能够列举数据，说明自己身边交通的发展情况；能够掌握自己所在市、县、区的车辆，驾驶员的保有量，以及道路里程等情况。

课内外活动：让学员在纸上画出本地道路交通的简易地图；到当地交警大队或交警支队参观或请交警介绍情况。

我国的道路交通事业，包括道路建设、车辆技术以及交通设施等等的发展，经历了一个由慢到快的过程。1949年中华人民共和国成立的时候，我国只有8万多千米的公路（不含我国的台湾省，下同），三分之一的县都不通公路。到上世纪80年代初期，全国的公路里程发展到89万千米，公路以沥青路面为主，相当部分还是碎石粘土路面。经过改革开放，短短20多年的发展，到2002年底，我国公路里程达到了近200万千米，其中高速公路总里程达到了25 000千米，居全世界第二位。根据规划，到2020年全国的高速公路总里程将要达到7万多千米。

中国最早的汽车出现在1900年，当时一个匈牙利人李恩从国外购买了2辆汽车，运到了中国。之后国内陆续出现的汽车基本都从国外进口，且数量也很少。1956年7月15日在吉林省长春市我国第一家汽车制造厂——“第一汽车制造厂”内，12辆解放牌中型载重汽车开下了总装线，标志着中国汽车工业掀开了新的一页。到2002年底，全国的汽车产量已经达到了325万辆，位居世界第五。到2003年底中国的汽车产量将超





过400万辆，位列世界第四。

与汽车产量增长同步的，是汽车保有量的增长。建国初期全国的汽车保有量大约只有5万辆，1980年为178万辆，到2002年底，全国的汽车保有量达到了2 142万辆，摩托车保有量达到了5 037万辆，农用汽车保有量520万辆，全国机动车

地 区	机动车(辆)	其中:摩托车(辆)	驾驶员(人)
成都市	1093795	629664	1764838
绵阳市	211671	144275	294299
自贡市	79897	48149	146853
攀枝花市	60846	23819	109632
泸州市	73605	38335	120726
德阳市	229246	173050	322804
广元市	84554	54033	103594
遂宁市	130463	102034	223090
内江市	92132	54014	177779
乐山市	263660	209403	188295
资阳市	99463	74314	142778
宜宾市	87393	57740	109719
南充市	166484	115643	244502
达州市	103641	60884	158286
雅安市	90980	62663	101302
阿坝市	48303	15759	69493
甘孜市	13358	2819	20586
凉山市	114849	65852	122340
广安市	62898	38488	127118
巴中市	55608	36303	71971
眉山市	107021	79934	102490
全省合计	3269867	2087175	4722495

图 1-21 四川省机动车驾驶员保有量统计(截至 2002 年底)

