

**亚洲及太平洋经济社会委员会**
交通运输委员会**第五届会议**

2018年11月19日至21日，曼谷

临时议程** 项目3(f)

交通运输的重大议题

加强亚洲及太平洋的道路安全**秘书处的说明****摘要**

道路安全依然是秘书处交通运输议程上的一项首要事项，确实，其重要性也在与日俱增。在亚太区域，每40秒钟就有一人死于车祸，每天有2 000多人因此丧生。亚太区域每年约有733 000人死于交通事故，同时还有更多的人因重伤而遭遇人生变故，给经济和社会带来重大损失。道路交通事故造成的负面影响不容再被忽视。

本文件简要审查了亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)区域的道路安全状况。回顾了联合国整体、尤其是亚太经社会制定和执行旨在加强本区域道路安全的方案和活动所依据的全球和区域授权。还重点提到最近设立的全球道路安全信托基金，该基金于2018年4月启动，目的是动员公共和私人资金，以便使资金水平达到与全球道路交通事故严重程度相应的水平。最后请交通运输委员会就希望秘书处为帮助成员国减少亚太经社会区域道路交通事故数量而在区域和国家层面如何采取最有影响力的行动提供指导。

一. 引言

1. 道路交通运输已成为经济和社会发展不可或缺的组成部分，其在城乡货物运输方面的灵活性是任何其他运输方式无法比拟的。然而道路交通也是一

* 由于技术原因于2018年11月12日重发。

** ESCAP/CTR/2018/L.1。

种杀手，在亚太区域，每 40 秒就有一人在车祸中丧生，导致每天的死亡人数超过 2 000 人。

2. 虽然说很多发展问题难以解决，但车祸问题却不在其中。2016 年，日本的道路死亡人数从 1970 年的 16 765 人降至 4 000 人以下。¹ 与此同时，2013 年，瑞典的使用汽车数量和行驶里程自 1970 年以来皆翻了一番，但是交通事故死亡人数仅为 264 人，为世界最低。² 这些例子说明还是有办法解决的，必须要对这些办法进行研究和评估，并在适用的地方加以应用。

3. 本文件审查了道路安全和相关趋势以及联合国在协助成员国解决道路交通事故方面所开展的工作。文件中重点指出道路交通事故对本区域经济体和人民造成的极为不利的经济社会影响，强调良好数据作为了解道路交通事故因果关系之先决条件的重要性，并强调循证政策和资源调配对落实切实可行且注重效果的行动的重要性。同时还回顾了最近启动的联合国全球道路安全信托基金，该基金的启动为应对道路交通事故注入新动力并重申全球政治承诺。

二. 道路安全：数字和社会经济影响

4. 从全球人口增长 4%和机动化增长 16%这一背景来看，全球道路死亡人数近年来已趋于平稳，说明各国政府采取的相关措施已产生了一些积极影响。³ 但鉴于全球 97%的交通死亡事故都发生于公路，加强道路安全是改善交通运输部门整体安全记录的关键所在。⁴

5. 据估计，全世界每年有 125 万人因车祸丧生，其中 733 000 人被亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)区域的道路和高速公路夺走生命。在每 10 个死于交通事故的人中，有 9 例发生在中低收入国家。⁵ 鉴于亚太经社会 53 个成员国中有 40 个国家属于这两个收入类别，⁶ 本区域各政府理当努力先稳定再减少本国道路基础设施发生的交通事故。

6. 从人口角度看，道路交通事故是 15 至 29 岁人群的第一大死因。⁷ 从更广的角度看，道路交通事故也会对一个国家的所有劳动适龄人口产生重大影响。与此同时，在天平的另一端，随着社会老龄化和 60 岁以上人口流动性的增加，一些国家死于交通事故的老年人比例已超过其在总人口中的比例，并

¹ “Traffic deaths fall to below 4,000 in Japan for first time in 67 years”, *Japan Times*, 4 January 2017.

² “Why Sweden has so few road deaths”, *Economist*, 26 February 2014.

³ 世界卫生组织(世卫组织)，《2015 年全球道路安全状况报告》(日内瓦，2015 年)。

⁴ 世界银行，“安全问题：为什么安全问题对可持续流动性很重要”，2017 年 12 月。可查询：<http://pubdocs.worldbank.org/en/535391513887066669/ConNoteSeries-No11-web.pdf>。

⁵ 世界银行，《交通伤害的高昂代价：不可接受并且可以防止》(华盛顿特区，2017 年)。

⁶ 世界银行，“世界银行国家和借贷集团”，2018 年 6 月。可查询：<https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>。

⁷ 世卫组织，《2015 年全球道路安全状况报告》。

在不断上升。⁸ 换言之，道路交通事故是所有人面临的潜在威胁，也意味着种种问题都需要分别采取不同的方法去解决。

7. 车祸对道路使用者的影响不尽相同。全球范围内，几乎一半的道路使用者都是弱势道路使用者，包括自行车骑行者、行人以及两轮和三轮摩托车骑行者。虽然任何区域都无法幸免，但是这种现象在亚太区域相当普遍，尤其是东亚和东北亚以及东南亚，因车祸丧生的人中约有三分之二是弱势道路使用者。⁹

8. 近几十年来，亚太经社会区域因车祸丧生的道路使用者总人数显著增加。其中的一个主要原因是本区域空前的经济增长推动的快速机动化。据亚太经社会 2008 年的估计，除非采取额外措施，否则到 2020 年时全球约三分之二的道路死亡事故可能会发生在亚太经社会区域。¹⁰ 鉴于 733 000 万人的估计死亡人数——占全球总数的 59%——除非本区域采取充分措施，否则这一预测很快就可能成为现实。

9. 世卫组织在 2015 年的一份报告中指出，90%的道路交通死亡事故发生在中低收入国家，而这些国家的车辆仅占全球的 54%。表中显示了 2006-2015 年期间选定成员国使用车辆数的变化，并显示了 2015 年每千名居民的机动化率。

⁸ 经济合作与发展组织，《2017 年道路安全年度报告》（巴黎，2017 年）。

⁹ 亚太经社会根据世卫组织《2015 年全球道路安全状况报告》的数据所作的计算。

¹⁰ 见 E/ESCAP/CTR/4。

2006 年和 2015 年选定成员国的使用车辆数和 2015 年的机动化率

国家	车辆数(千)		2015 年的机动化率(每千名居民中的车辆数)
	2006 年	2015 年	
中国(MI)	36 974	162 845	118
法国(HI)	36 681	38 652	598
印度(MI)	11 520	28 860	22
印度尼西亚(MI)	10 784	22 513	87
日本(HI)	75 859	77 404	609
哈萨克斯坦(MI)	2 132	4 397	249
荷兰(HI)	8 295	9 395	555
巴基斯坦(MI)	1 843	3 220	17
大韩民国(HI)	15 895	20 990	417
俄罗斯联邦(MI)	32 547	51 355	358
泰国(MI)	8 805	15 491	228
联合王国(HI)	34 935	38 220	587
全球	926 642	1 282 270	182

资料来源：国际汽车制造商组织，“全球使用车辆 - 所有车辆”，2005 至 2015 年。
可查阅：www.oica.net/wp-content/uploads//Total_in-use-All-Vehicles.pdf。

缩写：HI—高收入国家；MI—中等收入国家。

10. 数字表明，发达国家的使用车辆数保持在每千名居民 550 至 600 辆左右。鉴于亚太经社会区域大多数国家远未达到这一数字，如果加强道路安全的行动影响力赶不上机动化的增长速度，有理由预计道路交通事故的数量将会进一步增加。

11. 这一判断与本区域五个人口最多的中等收入国家尤为相关，¹¹ 这几个国家的人口加在一起占亚洲总人口的 75%，但机动化率为每千名居民 17 辆（巴基斯坦）至 118 辆（中国）之间，远低于 550 至 600 辆的水平。最近的统计数据 displays 亚太经社会区域是全球第一大新车市场，从而进一步证实了这一假设。2017 年，亚太区域的轿车销量估计为 4 080 万辆，而 2008 年为 1 840 万辆。¹² 同年，东南亚六个主要国家的新车销量同比增长 5%，达到约 336 万

¹¹ 依次递减：中国、印度、印度尼西亚、巴基斯坦和孟加拉国（世界银行，“世界银行国家和借贷集团”）。

¹² 见 www.statista.com/statistics/590425/asia-pacific-passenger-car-sales。

辆。¹³ 这些数字加剧了紧迫感，本区域的政策制定者需要认真监测国家道路安全状况，从而找出问题并采取补救措施。

12. 数据显示，中低收入国家的道路交通伤亡造成的全面经济损失估计高达国内生产总值的 5%。¹⁴ 除了这一惊人的经济数字之外，车祸受害者及其家庭和社会也承担着巨大的社会代价。

13. 韩国交通研究院 2014 年的一项研究发现，大多数车祸幸存者在康复后遇到社会和经济方面的困难，众多受害者失去工作或损失收入，近半的永久性伤残者失去家园。¹⁵ 此外，超过三分之一的人因经济困难和精神挫折而离婚。此外，道路交通事故还给医院系统造成严重冲击，尤其在对发展中国家。2013 年在越南进行的一项研究显示，该国东北部沿海太平省综合医院接收的伤员一半以上是车祸受害者。¹⁶ 据报道，在新西兰发生的每例获报重伤事故中，生活质量下降、生产力降低以及医疗和其他资源费用带来的平均社会成本高达 786 000 美元。¹⁷

三. 联合国与道路安全

A. 联合国在全球层面的道路安全行动

14. 自 2003 年以来，大会通过了不下 10 项决议，呼吁成员国、世卫组织和各区域委员会应对全球道路安全危机。¹⁸ 大会呼吁加强关注度，将更多的资源用于道路安全工作，并强调需要加强国际合作。

15. 根据大会的各项决议，俄罗斯联邦(2009 年，莫斯科)和巴西(2015 年 11 月，巴西利亚)政府举办了两次全球道路安全问题部长级会议，这两次会议分别通过了一项宣言，促请各政府、国际组织、非政府组织和慈善基金会合作解决相关问题。

16. 2010 年 3 月，根据 2009 年 11 月 20 日的《莫斯科宣言》，¹⁹ 大会通过了第 64/255 号决议，宣布 2011-2020 年为“道路安全行动十年”，目标是稳定并随后降低全球道路交通死亡的预计人数。然而，到 2015 年进行“十年”

¹³ 印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、新加坡、泰国和越南(Nikkei Asian Review, “Southeast Asia’s new car sales up for second straight year”, 3 February 2018)。

¹⁴ 世卫组织，《2015 年全球道路安全状况报告》。

¹⁵ Namji Jung and Jaehoon Sul, *Handbook of Measuring Socio-economic Consequences of Traffic Crashes* (Gyeonggi-do, Republic of Korea, Korea Transport Institute, 2014)。

¹⁶ Ha Nguyen and others, “The economic burden of road traffic injuries: evidence from a provincial general hospital in Vietnam”, *Injury Prevention*, vol. 19, No. 2 (April 2013)。

¹⁷ 新西兰，交通部，“Social cost of road crashes and injuries 2017 update: December 2017” (惠灵顿，2017 年)。

¹⁸ 大会决议 57/309, 58/9, 58/289, 60/5, 62/244, 64/255, 66/260, 68/269, 70/260 和 72/271。

¹⁹ 见 www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf。

中期审查时，全球每年道路交通死亡人数几乎没有什么变化，因此秘书长决定任命一名道路安全问题特使，²⁰ 其任务如下：

(a) 推动建立全球伙伴关系，支持设计和实施加强道路安全的战略和活动；

(b) 与政府、民间社会和私营部门一起倡导促进道路安全，尤其在道路伤亡率高的国家；

(c) 参加关于道路安全问题的全球和区域会议；

(d) 倡导加入并更加有效地执行联合国道路安全法律文书。

17. 此外，2015年11月19日的《巴西利亚宣言》中认为，作为对遏制道路交通事故的良好政策的界定依据，有效数据的收集工作十分重要，因此邀请世卫组织将道路交通死亡、受伤和风险因素等方面的定义、指标和报告做法进一步标准化，以编制可比信息，并将这一领域现有的最佳做法发扬光大。²¹

18. 最为重要的是，国际社会在通过大会题为“改变我们的世界：《2030年可持续发展议程》”的第70/1号决议时，明确将道路安全与传染病放在一起，作为一个全球性发展问题纳入关于健康和福祉的可持续发展目标3，设定到2020年将全球道路交通事故造成的死伤人数减半的宏伟目标。道路安全问题也反映在可持续发展目标中的具体目标11.2中，这项目标旨在向所有人提供安全、负担得起、便捷和可持续的交通运输系统，改善道路安全，尤其是扩大公共交通，并要特别关注处境脆弱者、妇女、儿童、残疾人和老年人的需要。

19. 为了实现到2020年将道路交通事故死伤人数减少50%的宏伟目标，估计未来十年需追加2600亿美元的方案资金在中低收入国家实现与道路安全相关的具体目标3.6和11.2。²² 正是在这一背景下，大会于2016年4月通过了第70/260号决议，请秘书长考虑可否通过自愿捐款设立道路安全信托基金，以支持执行《2011-2020年道路安全行动十年全球计划》和与道路安全相关的可持续发展目标。此外，这项决议还请世卫组织与联合国其他机构和联合国各区域委员会协作，协助有意愿的国家制定主要风险因素和服务提供机制方面的自愿全球绩效目标，以减少道路交通伤亡。以下重点介绍制定自愿全球绩效目标和设立道路安全信托基金的情况。

全球道路安全绩效目标

20. 为了完成制定道路安全风险因素自愿全球绩效目标和设立服务提供机制的工作，世卫组织成员国在2017年11月举行的会议上²³ 最终确定了一套包

²⁰ 道路安全问题特使是国际汽车联合会主席、法国的 Jean Todt 先生。

²¹ 见 www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf。

²² 见 www.unece.org/fileadmin/DAM/road_Safety/Documents/Draft_proposal_for_the_establishment_of_a_UN_Road_Safety_Fund_Feb_2017.pdf。

²³ 见 www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states.pdf?ua=1。

含 12 项全球道路安全目标的全面目标(全文载于本文件附件一)。大会在 2018 年 4 月 12 日第 72/271 号决议中欢迎以协商一致方式核准这些目标。为了确认“行动十年”即将结束,大多数全球性目标都设定在 2030 年,反映了实现可持续发展目标中有关道路安全的具体目标必须要有长期统筹协调行动。

联合国全球道路安全信托基金

21. 虽然交通事故被列入主要死因,且排名的潜在上升令人不安,但用于改善道路安全的拨款却远远低于用于防治疟疾或艾滋病毒/艾滋病等其他全球健康问题的资金。没有人会否认迫切需要调动资源根除传染病,但是分清问题的轻重缓急至关重要。2016 年,全球估计有 445 000 人死于疟疾,共投入 27 亿美元用于控制和消灭疟疾。²⁴ 同年,990 000 人死于与艾滋病毒/艾滋病相关的感染,为此共投入 191 亿美元。²⁵ 与此同时,道路交通事故导致 125 万人丧生,而现有资金远低于实现可持续发展目标中有关道路安全的具体目标所需的估计数额。

22. 在秘书长的授权下,作为牵头实体的欧洲经济委员会(欧洲经委会)与道路安全问题特使、各区域委员会、世卫组织和联合国系统其他实体协商拟定了设立联合国道路安全信托基金的提案,并于 2017 年 9 月提交秘书长考虑。秘书长于 2017 年 12 月正式表示支持设立信托基金,并要求采取一切必要步骤,根据提交的建议设立基金。

23. 随后,基金于 2018 年 4 月 12 日在纽约总部正式启动,目的是支持采取全盘统筹做法改善全球道路安全,并在应对重大道路安全挑战方面加强行动并提高影响。该基金将侧重于加强政府机构、地方政府和市政管理机构制定和实施道路安全方案的能力,并优先考虑中低收入国家的项目。²⁶

24. 理事结构包括一个咨询委员会和一个指导委员会,各区域委员会选出一个成员国作为代表参加咨询委员会,²⁷ 指导委员会的任务是负责落实咨询委员会提出的战略方针。所有参与的联合国机构也派代表参加指导委员会。2018 年 6 月,亚太经社会秘书处召开了常驻代表和经社会成员指派的其他代表咨询委员会特别会议,简要介绍了该基金的情况,并要求选出将代表经社会参加咨询委员会的成员国。

²⁴ 世卫组织,《2017 年世界疟疾报告》(日内瓦,2017 年)。

²⁵ 联合国艾滋病毒/艾滋病联合规划署,“概况介绍——2018 年 7 月”。可查询:www.unaids.org/sites/default/files/media_asset/UNAIDS_FactSheet_en.pdf。

²⁶ 见 www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2018/launch-of-uni- ted-nations-road-safety-trust-fund/doc.html。

²⁷ 亚太经社会成员国选出俄罗斯联邦作为代表,欧洲经委会、西亚经济社会委员会、非洲经济委员会以及拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)的成员国分别选出瑞典、黎巴嫩、尼日利亚和阿根廷。

25. 为了响应基金的精神，一些创始捐助方已开始捐款，使该基金的认捐金额达到 1 185 万美元，²⁸ 预计未来几个月私营部门和公共部门捐助方将提供进一步捐款。

26. 咨询委员会和指导委员会第一次会议分别于 2018 年 8 月 9 日和 10 日在日内瓦举行。会上讨论了与设立基金有关的主要问题，包括供资标准和优先事项以及全球道路安全框架行动计划，将对这项计划作进一步完善，并提交暂定于 2018 年 11 月举行的下一次会议审议。

27. 预计新设立的基金将成为亚太经社会区域实现道路安全目标和指标的一个重要推动力，与其他联合国实体和利益攸关方的合作不仅提供了确保应对措施协调一致的机会，还为亚太经社会若干成员国应对具体技术和能力挑战急需的资金提供了一个重要补充来源。该基金将为成员国在政府最高层面批准和采取有力行动并从新的视角处理道路安全问题提供了机遇。

28. 根据秘书处的评估，亚太区域的绝大多数道路交通事故都由本区域所特有的社会经济特点所致。在这种背景下，补救行动要产生预期效果，就必须从根本上了解导致道路交通事故的根源，而且成员国在执行模式方面要有充分的权力。由于经社会在其第 74/3 号决议中责成执行秘书继续监测落实《2016-2020 年亚洲及太平洋区域道路安全目标和具体目标》更新版的进展情况，并继续开展旨在支持落实“道路安全行动十年”的指标和目标以及《2030 年可持续发展议程》道路安全具体目标的活动，因此秘书处随时准备为成员国参与、拟定和提交项目资助申请以及向基金捐款的工作提供便利。

B. 亚太经社会促进道路安全的活动

29. 在 1992 年，亚太经社会认识到，一些全球性法律文书可为亚洲及太平洋的交通运输发展带来附加值。经社会在其第 48/11 号决议中建议，尚未加入七项此类公约和协定的亚太经社会成员国应考虑加入，包括以下两项涉及道路安全的公约和协定：

(a) 1968 年《道路交通公约》，²⁹ 对国际道路交通和安全的各个方面提出了规则，成为国家立法的参照。该公约对所有道路使用者的行为作了描述，例如司机和行人在人行横道和十字路口的行为须知，并推广道路使用者安全行为；

²⁸ FIA Foundation for the Automobile and Society, Pirelli, Total Corporate Foundation and 3M. 见 www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2018/un-road-safety-trust-fund-gears-up-for-action/doc.html。

²⁹ 联合国，《条约汇编》，第 1042 卷，第 15705 号。加入该公约的亚太经社会成员国有：亚美尼亚、阿塞拜疆、法国、格鲁吉亚、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、荷兰、巴基斯坦、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、泰国、土耳其、土库曼斯坦、大不列颠和北爱尔兰联合王国、乌兹别克斯坦、越南。

(b) 1968年《路标和信号公约》，³⁰ 其中规定了250多个共同商定的道路标志、信号和标记，并具体制定了交通灯的规范。该公约还将路标分为三类(危险警告、进行监管、提供信息)，对其进行定义并描述其外观，以确保其一目了然且容易辨认。

30. 这两项公约提供了灵活的执行框架，可为加强亚太经社会区域的道路安全带来直接效益和中期效益。

31. 此外，2006年11月在大韩民国釜山举行的交通运输问题部长级会议通过了《改善亚洲及太平洋道路安全部长级宣言》，其中部长们：(a)注意到本区域道路交通运输基础设施建设和机动化迅速增长，意味着道路交通伤亡人数也随之增加；(b)决心在2007年至2015年期间在亚洲及太平洋区域道路上拯救600 000人的生命，并防止数目相当的重伤事故。相对于人口和使用车辆数的增长，从绝对人数来看这一目标尚未实现，而从这一时期记录的道路死亡人数来看，尽管国别分析显示的情况截然不同，本区域政府实施的政策正在产生积极影响。

32. 亚太经社会注意到《2011-2020年道路安全行动十年全球计划》³¹ 的五大支柱，自2015年以来努力推动道路安全，除其他问题外，致力于：(a)道路安全的体制问题，以及(b)基础设施方面与道路交通事故相关的问题。

33. 根据《巴西利亚宣言》以及与道路安全相关的可持续发展目标，2016年12月在莫斯科举行的第三次交通运输部长级会议通过了《2016-2020年亚洲及太平洋区域道路安全目标和具体目标》更新版，总体目标是在“道路安全行动十年”结束之前将本区域的道路死亡和重伤人数减少50%。这些目标(全文载于本文件附件二)旨在指导政策制定和执行工作，并为国家和区域层面评估改善道路安全的进展情况提供工具，具体如下：

- (a) 将道路安全作为政策优先事项；
- (b) 为弱势的道路使用者(包括儿童、老年人、行人、非机动车辆使用者、摩托车骑行者和残疾人)营造更为安全的道路环境；
- (c) 使道路更加安全，降低道路撞车事故的严重程度(“一目了然”和“留有余地”的道路)；
- (d) 使车辆更加安全，鼓励负责的车辆广告；
- (e) 改进国家和区域道路安全系统、管理和执法；
- (f) 改善合作和促进伙伴关系；
- (g) 将亚洲公路网发展成为道路安全的典范；

³⁰ 联合国，《条约汇编》，第1091卷，第16743号。加入该公约的亚太经社会成员国有：亚美尼亚、阿塞拜疆、法国、格鲁吉亚、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、荷兰、巴基斯坦、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、泰国、土库曼斯坦、联合王国、乌兹别克斯坦、越南。

³¹ 五大支柱是：道路安全管理、加强道路和流动安全、加强车辆安全、加强道路使用者安全以及事故后的应对措施。

(h) 向公众、年轻人和驾驶人员提供有效的道路安全意识教育。

34. 虽然目前已有一套全面的目标可用于指导政策制定和实施工作，但是本区域很多国家旨在改善道路安全的政策往往因数据供应和数据可靠性有限而影响了效率。好的数据对于了解和理解每个国家的道路撞车事故类型及其原因、促成因素、当地环境和所涉个人的特征至关重要。其结果是政策制定者缺乏信息，因而无法提供最佳政策建议并将稀缺资源用在最需要的地方。

35. 在基础设施领域，众所周知，道路工程和设计会影响车祸的几率和严重程度。事实上，2016年日本的道路死亡人数几十年来首次降至4 000人以下时，日本警视厅认识到，路况的改善是一个促进因素。³² 亚太经社会维持的亚洲公路网数据库进一步证实了这一点。

36. 根据2017年更新版亚洲公路网数据库，亚洲公路网干线公路的安全记录最好，为每十亿行车公里4.09人死亡，而三级以下公路的安全记录最差，为每十亿行车公里129.25人死亡。这一现象说明，如将各个等级的公路进行升级，尤其使三级公路达到最低要求标准，就有可能降低亚洲公路网上的死亡率。亚洲公路网其他级别的公路平均死亡率为：一级公路为每十亿行车公里25.69人死亡，二级公路每十亿行车公里58.41人死亡，三级公路每十亿行车公里62.87人死亡。³³ 将道路升级为控制出入的干线公路和提高公路级别可大幅降低死亡率。三级以下公路升级达到最低要求标准时，其安全状况也可得到显著改善。

37. 有鉴于此，为了加强本区域亚洲公路网沿线的道路安全标准，秘书处与韩国道路公社密切协作，于2015年启动了一项为期三年的方案，旨在协调亚洲公路网沿线的道路安全基础设施。这项方案认为，随着区域交通运输互联互通的改善，路标、信号和标记不同的国家之间的跨国交通运输预计将会增加。与此同时，随着入境游客的增加，在度假目的地租车的访客也将增加。在这两种情况下，对不熟悉当地驾驶环境的司机带来的撞车风险增加了，从而突显了本区域统一驾驶条件的迫切性。

38. 根据这项方案，与相关国际顾问以及本区域的道路安全专家举行了若干次磋商会议。他们确认，《亚洲公路网政府间协定》为按照统一标准统筹协调开发道路安全基础设施提供了一个良好体制平台，并建议将一套适用于共同商定的道路安全设施的标准纳入该政府间协定的新附件。

39. 这一新的附件——题为“亚洲公路网道路安全设计标准”的附件二之二——于2017年12月在曼谷举行的亚洲公路网工作组第七次会议上获得通过。根据《协定》第8条第5款，这一新的附件二之二将在《协定》三分之二的缔约方直接或通过亚太经社会秘书处(随时愿意提供协助)向秘书长交存接受书12个月后生效。³⁴ 本文件附件三载有接受书的范本。《协定》附件二之二的

³² “Traffic deaths fall to below 4,000 in Japan for first time in 67 years”, *Japan Times*.

³³ 亚太经社会，“亚洲公路网数据库——2017年9月25日，成员国亚洲公路网现状数据库。

³⁴ 必要文书可送至亚太经社会秘书处，秘书处随后将联络纽约的法律事务厅秘书处。

生效十分重要，今后将启动成员国的互动进程，以便根据新设施酌情修订该协定。

40. 为了推动更加有效地执行联合国道路安全法律文书，秘书处与欧洲经委会和拉加经委会协作，实施了一个题为“加强选定发展中国家和经济转型期国家道路安全管理能力”的项目。这个项目的受众是四个需要改善国家道路安全状况并开发道路安全管理系统的中低收入国家。³⁵ 这个项目对其中的每一个国家：(a) 查明了能力、财政和人力资源和必要统计能力方面的局限性以及阻碍其建立或更新道路安全管理系统的其他紧迫经济或社会问题；(b) 评估了国家法律和监管框架、国际道路安全文书履约以及道路安全利益攸关方协调等方面的差距。在该项目下，秘书处在越南举办了关于执行道路安全相关法律文书的国家能力建设讲习班(2017年1月12日至13日，河内；2017年1月16日至17日，胡志明市)以及道路安全审计(2017年6月12日至18日，河内；2017年6月19日至25日，胡志明市)。

41. 为了帮助成员国实现与道路安全相关的可持续发展目标，秘书处最近着手实施一个项目，通过制定和实施全面的道路安全政策和计划消除亚太各国道路交通事故和死伤的主因，重点是酒后驾驶和超速驾驶。

四. 供审议的议题

42. 委员会不妨请各代表团介绍各自国家在解决道路安全问题方面取得的进展情况，重点介绍具体挑战。

43. 还请委员会审议本文件，并就改善道路安全问题交流看法、国家经验和做法。委员会尤其不妨：

(a) 促请成员国作为紧急事项向秘书长交存接受《亚洲公路网政府间协定》附件二之二的文书；

(b) 就秘书处今后协助成员国实现与道路安全有关的可持续发展目标和实施《2016-2020年亚洲及太平洋区域道路安全目标和具体目标》更新版的工作提供指导；

(c) 就秘书处今后提高道路安全数据质量及其收集工作提供指导；

(d) 鼓励尚未成为1968年《道路交通公约》和1968年《道标和信号公约》缔约方的成员国成为缔约方；

(e) 鼓励成员国与秘书处合作，查明道路安全方面最紧迫的需求，并将应对行动纳入全球道路安全信托基金的优先事项。

³⁵ 这四个国家是：阿尔巴尼亚、多米尼加共和国、格鲁吉亚、越南。

附件一

全球道路安全自愿绩效目标：获 2017 年 11 月 20 日至 21 日在日内瓦举行的世界卫生组织会员国会议批准*

- 具体目标 1: 到 2020 年, 所有国家制定一份具有规定时限具体目标的全面、多部门的国家道路安全行动计划。
- 具体目标 2: 到 2030 年, 所有国家加入一项或多项与道路安全相关的联合国核心法律文书。
- 具体目标 3: 到 2030 年, 所有新建公路达到兼顾所有道路使用者道路安全的技术标准, 或者达到三星或更高评级。
- 具体目标 4: 到 2030 年, 现有道路上 75% 以上的通行达到兼顾所有道路使用者道路安全的技术标准。
- 具体目标 5: 到 2030 年, 100% 的新车(定义为生产、销售或进口的车辆)和二手车达到高质量安全标准, 如推荐的联合国优先条例、全球技术条例或获得同等认可的国家性能要求。
- 具体目标 6: 到 2030 年, 将超速行驶的车辆比例减半, 并减少与车速相关的伤亡。
- 具体目标 7: 到 2030 年, 将正确使用标准头盔的摩托车驾驶者比例提高到接近 100%。
- 具体目标 8: 到 2030 年, 将使用安全带或儿童标准约束系统的机动车乘坐者比例提高到接近 100%。
- 具体目标 9: 到 2030 年, 将司机酒后驾驶导致的道路交通伤亡人数减半, 和/或减少与其他精神活性物质相关的伤亡人数。
- 具体目标 10: 到 2030 年, 所有国家的国家法律限制或禁止开车时使用手机。
- 具体目标 11: 到 2030 年, 所有国家颁布关于职业司机驾驶时间和休息时间的法规, 和/或加入这一领域的国际/区域法规。
- 具体目标 12: 到 2030 年, 所有国家制定并实现国家目标, 以尽量缩短从发生道路交通事故到提供紧急专业救护的时间间隔。

* 见会议报告附件, 可查询: www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states-Annex.pdf?ua=1。

附件二

《2016–2020 年亚洲及太平洋区域道路安全目标和具体目标》更新版
(2016 年 12 月莫斯科第三次交通运输部长级会议通过)

目标和具体目标	绩效监测指标
总体目标：2011 至 2020 年期间将亚太区域的道路死亡和重伤减少 50%	
(a) 2011 至 2020 年将死亡率降低 50%。	(1) 道路死亡人数(以及每 10 万居民的死亡率)。
(b) 2011 至 2020 年将道路重伤率降低 50%。	(2) 道路重伤人数(以及每 10 万居民的受伤率)。
目标 1：使道路安全成为政策优先事项	
(a) 制订一项道路安全政策/战略，指定一个牵头机构，并执行一项行动计划	(3) 有关现行国家道路安全政策、战略、行动计划及其实施情况的信息 ^a
	(4) 指定的道路安全问题牵头机构的名称。 ^a 地方、区域和国家政府组织、包括国家一级相关协调机制的责任说明。
	(5) 国家道路安全报告或政府方案的影响评价报告。
(b) 划拨充足的财政和人力资源，用以加强道路安全	(6) 关于为创造更加安全的道路环境划拨给道路安全项目和方案(公共、私营和捐助方)和研发的金额和合格的人力资源数目的信息。
目标 2：为弱势的道路使用者(其中包括儿童、老人、行人、非机动车使用者、骑摩托车的人和残疾人)营造更为安全的道路环境	
(a) 将道路交通事故中的行人死亡率降低三分之一。	(7) 行人死亡数目。 ^a
(b) 为行人建造更多的安全过街横道(例如：地下通道、过街天桥或交通信号灯)。	(8) 新的安全过街横道数目，或改建或计划建设新的安全过街横道。
(c) 规定必须要佩戴头盔并确保头盔的最低质量标准，以期将摩托车骑行者的死亡率降低三分之一(或降至亚太经社会区域摩托车骑行者的平均死亡率以下)。	(9) 摩托车骑行者的死亡人数和每 10 万居民的摩托车骑行者死亡人数。 ^a
	(10) 强制要求佩戴头盔并规定头盔质量最低标准的现行法律或行政规则。有关头盔使用情况的信息(百分比)。 ^a

目标和具体目标	绩效监测指标
(d) 确保最低儿童安全措施，从而将儿童死亡率减少三分之一。	(11) 道路撞车事故中的儿童死亡人数。
	(12) 含确保乘坐汽车(儿童约束系统)和摩托车(儿童佩戴头盔)的儿童安全措施的现行法律或行政法规。 ^a
	(13) 儿童约束系统和儿童头盔的使用情况(百分比)。 ^a
(e) 向所有在校儿童教授基本的道路安全知识。	(14) 学校开展或计划开展的道路安全教育课程、开设这些课程的起始年级和课程的覆盖范围。
(f) 确保老年人和残疾人安全使用交通工具。	(15) 关于老年人和残疾人安全使用交通工具的信息。

目标 3： 提高道路安全性，降低道路交通事故的严重程度（“一目了然”和“留有余地的道路”）

(a) 将道路安全审计纳入道路发展各个阶段之中，从设计阶段开始，开展道路安全检验，开展必要的道路改良工作，改良危险路段。	(16) 为道路设计、新路建设和重大改良工程开展的道路安全审计的次数和信息。 ^a
	(17) 落实“留有余地的道路”改良方案数目(例如消除事故多发地段、路旁障碍物的消除或缓冲)。
(b) 在城市和郊区为行人和自行车骑行者增加单独的/安全的道路空间(在空间允许的情况下)。	(18) 每 10 万人或每 1 万公里道路(在公路和城市道路沿线)中现有的人行道和自行车道的长度(以公里计)。建设人行道和自行车道的方案。

目标 4： 提高车辆的安全性，鼓励负责的车辆广告

(a) 强制开展定期的道路车辆检验，确保检验切实得到执行(从市区开始)。	(19) 有关车辆检验、检验频率(年检)、车辆检验设施和机构数目的现行法律或行政法规。
(b) 确保关于新车的安全规定符合国际标准。	(20) 规定车辆安全标准及其执行的现行法律法规。

目标 5： 改进国家和区域道路安全系统、管理和执法

(a) 加入/批准和实施联合国道路安全文书。	(21) 关于加入/批准联合国道路安全文书的信息。 ^a
------------------------	--

目标和具体目标	绩效监测指标
(b) 运行一个提供有关道路交通事故信息的国家数据库(电脑化的), 其中尽可能采用移动报告系统。	(22) 关于现有道路安全综合数据库和负责此项工作组织的信息。
	(23) 用于数据收集的关于道路死亡和严重受伤的定义的制订情况, 说明它们是否是以国际公认的定义为基础的。
(c) 旨在在道路网络规划阶段确保道路安全。	(24) 有关将道路安全问题纳入道路网络规划阶段的信息。
(d) 采用有关强制要求佩戴头盔和使用安全带、关于酒驾、驾车时使用手机和以及限速行驶方面的法律法规。	(25) 有关佩戴头盔规定的法律或行政法规的信息(包括使用的百分比)。 ^a
	(26) 有关遵守安全带使用和手机使用规定的法律或行政法规的信息(包括使用的百分比)。 ^a
	(27) 有关酒驾和限速规定的法律或行政法规的信息。 ^a
(e) 为提起诉讼而允许进行酒精检测(酒精检测仪和(或)行为检测)。	(28) 关于现行酒精含量检测规则和检测类型、可提起和用于起诉的酒精浓度限值的信息。 ^a
(f) 使摩托车骑行者始终开启摩托车前灯成为普遍的做法。	(29) 有关摩托车骑行者行驶时始终开启摩托车前灯的现行法律和行政法规的信息。
(g) 加强应对交通事故后紧急情况反应能力, 提高卫生和其他系统的能力, 从而为事故受害者提供适当的紧急治疗和早期康复。	(30) 关于在道路事故等紧急情况发生时全国范围统一使用的电话号码的信息。 ^a
	(31) 关于康复服务的信息。
(h) 在交通管理和智能交通运输系统中采用新技术, 包括导航系统, 以缓解道路交通事故的风险和尽可能提高反应的效率。	(32) 关于在加强道路安全方面采用智能交通系统的信息。

目标 6: 加强合作和构建伙伴关系

(a) 鼓励和认可由私营部门倡导开展的举措。	(33) 在道路安全、提供资金领域结成的主要伙伴关系(私营部门和公私营的举措)数目。
(b) 与非政府组织建立新的伙伴关系, 深入发展已有的伙伴关系。	(34) 与非政府组织建立的主要伙伴关系的数目、范围和资金提供情况。

目标 7: 将亚洲公路网发展为道路安全的典范

(a) 降低亚洲公路网的死亡人数和道路交通事故总数。	(35) 每年各国在其亚洲公路网道路上人员死亡和道路交通事故总数。 ^a
----------------------------	--

目标和具体目标		绩效监测指标
(b)	将亚洲公路网全部路段的死亡人数降至每 10 亿行车公里 100 人以下。	(36) 每年亚洲公路网各路段每 10 亿行车公里的死亡人数。 ^a
(c)	增加用于亚洲公路网沿线道路安全相关措施的资源。	(37) 政府和捐助方为亚洲公路网各路段与安全相关的工作划拨的资源数。
(d)	改进亚洲公路网的各相关路段，以期在发生交通事故时，使其对道路使用者具有避祸余地。展示最佳做法。	(38) 有关亚洲公路网道路安全评估和评级方案的信息。

目标 8：向公众、年轻人和驾驶人提供有效的道路安全意识教育

(a)	开展具有针对性的宣传运动和培训方案。	(39) 有关已开展的国家道路安全意识宣传运动和培训方案数目的信息。
(b)	采用减少与工作有关的道路交通事故的政策。	(40) 有关规范和改善专职司机工作条件的政策的信息。

^a 全部或部分内容来源于《2015 年全球道路安全现状报告》（日内瓦，世界卫生组织，2015 年）、亚洲公路网数据库或联合国记录。

附件三

修正案接受书范本

(由国家元首、政府首脑或外交部长签署)

鉴于《亚洲公路网政府间协定》于 2003 年 11 月 18 日在曼谷获得通过，并由 [国家名称] 在 [交存批准书、接受书等日期] [批准、接受、核可、明确签署或加入]，

鉴于 2017 年 12 月 13 日至 15 日在曼谷举行的亚洲公路网工作组第七次会议根据《协定》第 8 条通过了下列修正案：

第 10 条，标题：在“附件二”之后增加“、附件二之二”

第 10 条第 1 款：在“附件二”之后增加“、附件二之二”

第 17 条：在“附件一、二”之后增加“、二之二”

鉴于这些修正案引入新的附件二之二《亚洲公路道路安全设计标准》，并由秘书长于 2018 年 1 月 26 日通过保存通知 CN53. 2018. TREATIES-XI. B. 34. a 送交缔约各方，

因此，本人 [国家元首、政府首脑或外交部长的姓名和头衔] 宣布，[国家名称] 政府仔细考虑了上述修正案后，接受这些修正案，并承诺忠实地施行和履行其中所载的各项规定。

本人于 [日期] 在 [地点] 签署本接受书，以昭信守。

[签名]
