



亚洲及太平洋经济社会委员会

第七十四届会议

2018年5月11日至16日，曼谷

临时议程** 项目3(c)

**审查与经社会各下属机构相关的议题，
包括各区域机构的工作：交通运输**

加强区域增强道路安全的努力

摘要

在亚太区域，道路交通事故每年导致73万人丧生。可持续发展目标3的宗旨之一是在2020年前将道路伤亡人数减半。但是按目前的进展情况看，本区域实际上不可能实现这一具体目标。

本文件审查了本区域的总体状况和改善道路安全工作的进展情况以及遇到的挑战。同时也介绍了为协助成员国应对道路安全的挑战而开展的各项区域举措和努力的信息。本文件将提请经社会关注本区域面临的这一至关重要的挑战。

一. 亚太地区道路安全状况背景

1. 全球道路交通事故每年夺走大约125万条生命。¹除了悲惨的生命损失之外，道路交通事故还给各国造成巨大的经济损失，并且给受害者及其家人带来破坏性的资金、社会和情感恶果。因此，道路安全问题受到了全球关注，并被列入全球发展议程。自2003年以来，大会通过了七项决议，呼吁加强国际合作，并采取多部门的国家行动，以改善道路安全状况。大会在其2010年3月2日的第64/255号决议中，宣布2011-2020年为道路安全行动十

* 由于技术原因第二次重发(2018年5月1日)。

** ESCAP/74/L.1/Rev.1。

¹ 世界卫生组织，《道路安全全球现状报告2015》(日内瓦，2015年)。可查询：www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/。

年。《2030 年可持续发展议程》对这个议题进行了进一步处理，这体现于可持续发展目标具体目标 3.6 和 11.2。具体目标 3.6 的目标是：到 2020 年将全球道路交通事故造成的死亡和受伤数字减半，具体目标 11.2 的目标是：“到 2030 年时，为所有人提供安全、价廉和无障碍的可持续交通系统，加强道路安全，特别是扩大公共交通，尤其注意处境脆弱者、妇女、儿童、残疾人和老年人的需要”。

2. 道路安全问题也得到亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)成员国高级别决策者的关注。为了加强高级别对区域道路安全的意识和承诺，2006 年 11 月 6 日至 11 日大韩民国釜山举行的第一届交通运输部长级会议通过了《改善亚洲及太平洋区域道路安全部长宣言》。² 2016 年 12 月，在莫斯科举行的第三届交通运输部长级会议上，亚太交通运输部长借助《关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言》通过了“更新的《2016-2020 年亚洲及太平洋区域道路安全目标、具体目标和指标》”，从而重申了其改善道路安全的承诺，《部长级宣言》由经社会通过其 2017 年 5 月 19 日第 73/4 号决议核准，其中载有关于要求秘书处协助成员国履行其在“2011-2020 年道路安全行动十年”和可持续发展目标中的承诺的任务。

(一) 道路交通死亡

3. 在亚太经社会区域，每 40 秒就有一人在道路交通事故中丧生。这相当于每天有 2 000 人失去生命。这种状况造成了巨大的经济损失和不可估量的社会损失。在本区域，除了许多人失去了生命之外，因此受伤的人更多。最近的一项研究发现，大多数道路交通事故幸存者在康复后遇到了社会和经济困难。大量的幸存者失去了工作。近一半的伤残者失去了家园。此外，由于经济困难和精神挫折，有超过三分之一的人离婚。³ 而且数千张医院病床被道路交通事故受伤者占用。

4. 世界卫生组织(世卫组织)的《道路安全全球现状报告 2015》提供的数据和亚太经社会的计算结果显示，2013 年，在亚太公路上，道路交通事故造成约 73.3 万人死亡，在当年 125 万的全球道路交通死亡总数中，其占比超过了 58%。⁴

5. 2013 年，在亚太经社会区域，在平均道路交通死亡率方面，每 10 万名居民死亡数为 18.99，高于每 10 万名居民死亡数 17.4 的世界平均值。泰国和伊朗伊斯兰共和国的比例显著高于本区域其他国家，分别为每 10 万名居民死

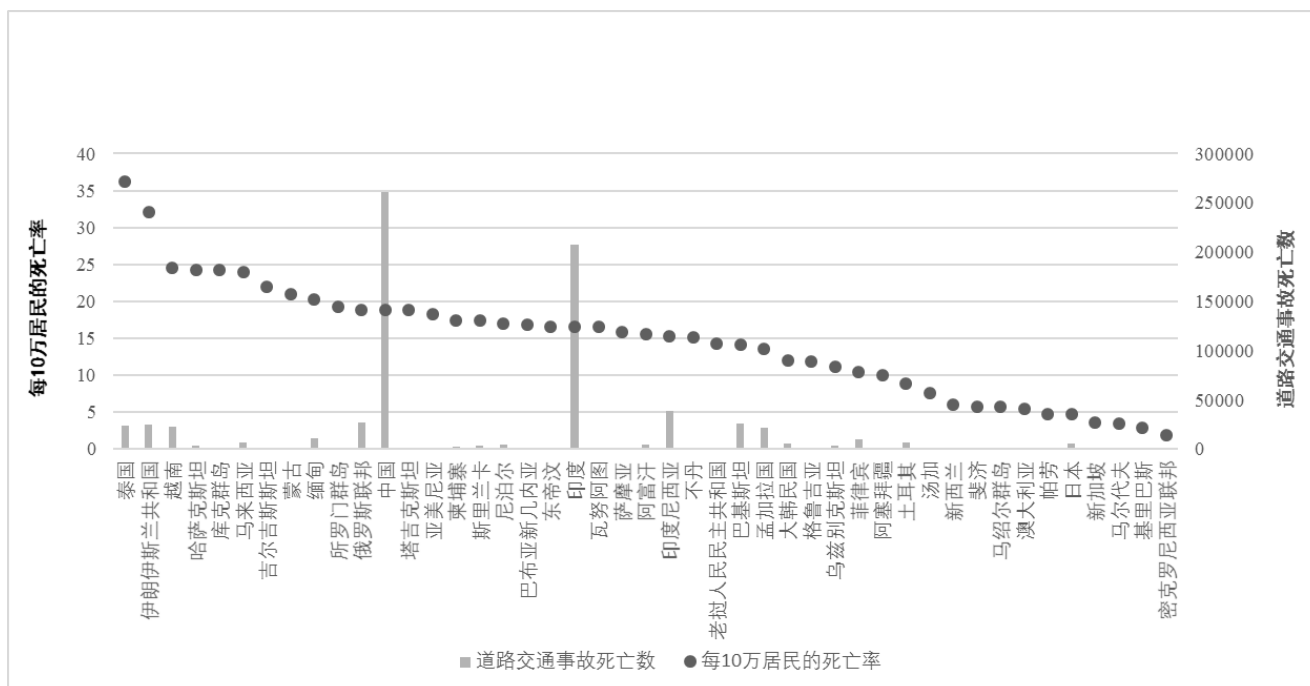
² E/ESCAP/63/13，第四章。

³ Namji Jung and Jaehoon Sul, Handbook of Measuring Socio-economic Consequences of Traffic Crashes (Gyeonggi-do, the Republic of Korea, Korea Transport Institute, 2014)。

⁴ 世界卫生组织，《道路安全全球现状报告 2015》(日内瓦，2015 年)。可查询：www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/。

亡数 36.2 和 32.1。图一比较了世界卫生组织估计的本区域道路交通事故死亡数字和每 10 万名居民死亡率的数字。

图一
2013 年亚太经社会区域道路交通事故死亡数和死亡率估计数



资料来源：亚太经社会根据世界卫生组织著《道路安全全球现状报告 2015》(日内瓦, 2015 年) 的数据计算得出的数字。可查询：www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/。

6. 在亚太经社会区域，超过半数的道路交通死亡者是弱势道路使用者，即摩托车乘员、自行车乘员和行人。在全球道路交通死亡人数中，弱势道路使用者占了 47%，在亚太经社会区域道路交通事故死亡人数中，弱势道路使用者占了 55%。

7. 在许多国家，特别是东亚、东北亚和东南亚，道路事故给弱势道路使用者造成的死亡引起了严重关切。在这些次区域，约三分之二的道路交通死亡者是弱势道路使用者，东南亚的比例为 68.56%，东亚和东北亚的比例为 61.11%。同时，在北亚和中亚次区域和太平洋次区域，多数的道路交通死亡涉及四轮车辆。这些统计数字显示了各次区域的不同重大风险因素。

亚洲公路线路上的道路交通事故

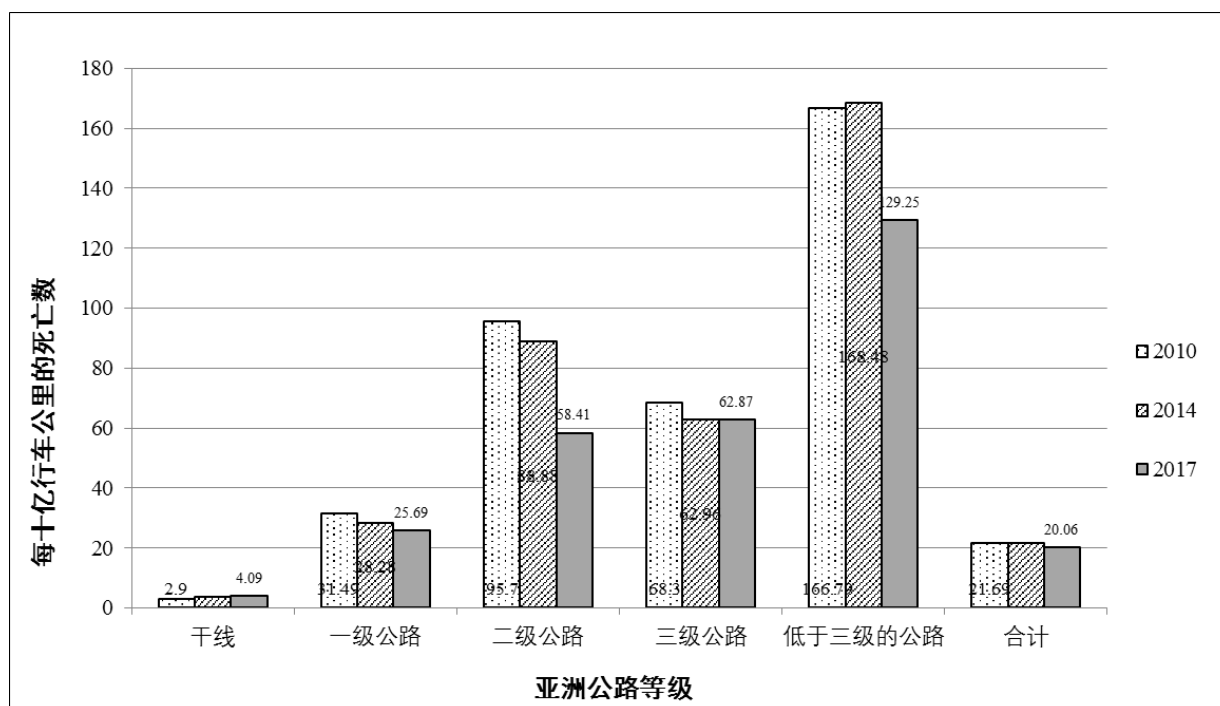
8. 亚洲公路数据库载有关于道路安全的信息，包括亚洲公路网不同路段的道路交通事故和死亡的数字。⁵ 根据 2017 年的现有最新数据制订的图二表

⁵ 截至 2017 年 12 月，26 个成员国的 1 492 条亚洲公路路段有关于道路安全的可用数据。这些路段的总长为 61 254 公里，占亚洲公路网络长度的 42.9%。

明，亚洲公路干线道路的安全记录最好，每十亿行车公里死亡率为 4.09 例，而那些三级以下公路的记录最差，每十亿行车公里死亡率为 129.25 例。而亚洲公路线路其他等级公路的平均死亡率分别是：一级为每十亿车公里死亡 25.69 例，二级为每十亿车公里死亡率为 58.41 例，三级为每十亿车公里死亡 62.87 例。这表明，升级改造各级道路，特别是使其达到三级所需的最低标准，很可能会减少亚洲公路网的死亡率。把公路改造升级到控制进出的干线，能够大幅度降低死亡率。

图二

亚洲公路不同等级线路每 10 亿行车公里平均死亡率



资料来源：根据亚洲公路数据库的信息得出的数字，可查询：
www.unescap.org/resources/asian-highway-database (2018 年 1 月 5 日查询)。

(二) 道路事故造成的损失

9. 道路交通事故给本区域各国政府造成的损失高达国内生产总值的 6%。⁴ 因交通事故造成的经济估计损失值从缅甸的 1%到伊朗伊斯兰共和国的 6%不等。在有数据的 19 个国家中，日本因道路交通事故造成的估计金钱损失值最高，为近 640 亿美元，其后是印度，约为 580 亿美元。本区域因道路交通事故遭受到的经济损失估计为 2 930 亿至 5 270 亿美元之间，⁶ 相当于基里巴斯、马绍尔群岛、瑙鲁和图瓦卢国内总产值的总和。表 1 显示了本区域一些国家因交通事故造成的国内生产总值估计损失值。

⁶ 将 2013 年 19 个国家国内生产总值总体损失百分比估计值乘以本区域 2013 年的国内生产总值计算得出的数字。

表 1
估计因道路交通事故造成的损失 (2013 年)

	造成的国内 生产总值损 失(百分比)	按当前价格折算的 2013 年的国内生产总值	估计损失值
		百万美元	
亚美尼亚	1.0	10 439	104.39
澳大利亚	2.1	1 528 761	32 103.98
孟加拉国	1.6	153 505	2 456.08
柬埔寨	2.1	15 450	324.45
印度	3.0	1 936 088	58 082.64
印度尼西亚 ^a	2.9–3.0	755 094	22 652.82
伊朗伊斯兰共和国	6.0	511 621	30 697.26
日本	1.3	4 919 588	63 954.64
老挝人民民主共和国	2.7	10 760	290.52
马来西亚	1.5	313 158	4 697.37
缅甸	0.5	62 141	310.71
尼泊尔	0.8	18 227	145.82
新西兰	1.6	189 494	3 031.90
菲律宾	2.6	272 067	7 073.74
大韩民国	1.0	1 305 605	13 056.05
俄罗斯联邦 ^a	1.9	1 524 917	28 973.42
泰国	3.0	420 167	12 605.01
土耳其 ^a	1.1	731 144	8 042.58
越南	2.9	171 222	4 965.44
估计总损失			293 568.83

资料来源：获取国内生产总值损失百分比估算值的资料来源：世界卫生组织，《道路安全全球现状报告 2013：支持行动十年》（日内瓦，2013 年）（可查询：www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/）和《道路安全全球现状报告 2015》（日内瓦，2015 年）（可查询：www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/）。2010 年和 2013 年国内生产总值从“亚太经社会在线统计数据库”获取。可查询：www.unescap.org/resources/asian-highway-database（2016 年 6 月 2 日查询）。

^a 2010 年的数据。

二. 本区域面临的挑战

(一) 国家层面道路交通事故的主要原因

10. 本区域各国道路交通事故面临着各种问题，其主要风险因素的严重程度差别巨大。确定道路交通事故的主要原因有助于精准地确定有效的政策和行动，并确定要达到最佳成果应将资金重点投向的领域。尽管不同国家报告的道路交通事故主要原因差别巨大，但仍有某些共同点。表 2 列出了亚太经社会选定国家道路交通事故的主要原因。两个最常见的原因是：疏忽和驾驶员违规，包括超车、危险方式换车道以及跟得太近。超速和酒后驾车是道路交通事故的另外两个最常见的原因。下面一部分将介绍一些关于这些主要原因的统计数字和事实。

11. 据报告疏忽和司机违规是本区域许多国家道路交通事故的两个主要原因。司机失误是土耳其 89% 道路交通事故和菲律宾 79% 道路交通事故的原因。驾驶疏忽和驾驶分心加起来是近 30% 日本道路交通事故的原因。司机和行人疏忽是尼泊尔 44% 道路交通事故的原因，粗心驾驶是巴基斯坦超过 28% 的道路交通事故的原因。改变司机和其他道路使用者的行为是一个具有挑战性和长期不断的过程，需要提高认识，加强教育，并不断严格执行道路交通法律法规。

12. 据报告，超速是包括中国(14%)、印度(37%)和斯里兰卡(30%)在内的许多亚太经社会国家道路交通事故的首要原因。尽管如此，许多驾驶者仍然没有意识到驾驶太快会增加失控和碰撞的风险。根据《全球道路安全现状报告 2015》，行人和自行车乘员尤其容易因车速过快而受伤。世界卫生组织的另一份研究表明，平均速度减少 5% 就能使致命车祸的数字最多减少 30%。⁷ 采取减少速度的措施，尤其是在脆弱道路使用者高度集中的城市地区，可为拯救生命和避免受伤作出重大贡献。⁴ 例如，在大不列颠及北爱尔兰联合王国，一些住宅区设定了时速 30 公里区，结果其总体车辆时速减少了 15 公里，并将车辆碰撞儿童行人和自行车乘员的事故减少了 67%。⁸

13. 据估计，在本区域，酒驾每年夺走 41 000 至 51 000 条生命。⁹ 马绍尔群岛将道路交通死亡百分之百归咎于酒驾，但却没有制定关于酒驾的法律。在太平洋几个岛屿和中亚国家，尚未确定驾驶时的合法血液酒精浓度水平；其中阿塞拜疆和巴布亚新几内亚属于酒驾道路交通事故占比最高的五个国家之列。在那些确定了驾驶时合法血液酒精浓度水平的国家中，只有亚美尼亚、马来西亚和新加坡的法定血液酒精浓度超过每分升 0.05 克。

⁷ 世卫组织，《管理超速》（日内瓦，2017 年）。可查询：www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/managing-speed/en/。

⁸ United Kingdom, Department of the Environment, Transport and the Regions, Review of traffic calming schemes in 20mph zones (London, 1996).

⁹ 亚太经社会根据《道路安全全球现状报告 2015》的数据计算得出的数字。

表 2
选定亚太国家道路交通事故的主要原因

国家	道路交通事故的主要原因
孟加拉国	鲁莽驾驶、超速、超载、机械故障
不丹	司机经验不足、超速驾驶、酒后驾车、超载、机械故障
柬埔寨	超速、酒驾
斐济	超速驾驶、危险驾驶
印度	超速
日本	违反安全驾驶的做法(粗心驾驶、转向或制动不当)
老挝人民民主共和国	违反交通规则、酒后驾车、超速驾驶
缅甸	司机违法行为、行人疏忽
尼泊尔	司机和行人疏忽、超速、超车、酒后驾车
巴基斯坦	粗心驾驶、打瞌睡
菲律宾	驾驶失误、车辆有缺陷、路况不好
大韩民国	不安全驾驶、违反交通灯
斯里兰卡	超车、转弯、超速驾驶、酒后驾车
越南	在错误车道行驶、超速驾驶、导航错误

资料来源：孟加拉国：2013 年 12 月 4 日至 6 日在新德里举行的欧亚公路安全论坛上所作国情介绍。不丹、斐济、印度、尼泊尔、巴基斯坦和菲律宾：2016 年 7 月 28 日至 29 日在首尔举行的关于更新《区域道路安全目标、具体目标和指标》问题的区域会议上所作国情介绍。柬埔寨、老挝人民民主共和国、缅甸和越南：2017 年 9 月 27 日至 28 日在金边举行的“更新的《2016-2020 年亚洲及太平洋区域道路安全目标、具体目标和指标》”东南亚次区域讲习班上所作国情介绍。日本：2016 年数据，可查询：www.e-stat.go.jp/SG1/estat/ListE.do?lid=000001174329(2017 年 12 月 14 日查询)。大韩民国：2014 年数据，可查询：www.police.go.kr/eng/main/contents.do?menuNo=500133(2018 年 3 月 7 日查询)。斯里兰卡：2014 至 2015 年数据，可查询：www.unescap.org/sites/default/files/20.%20%20Road%20Safety%20Situation%20in%20Sri%20Lanka.pdf(2018 年 3 月 7 日查询)。

14. 虽然佩戴头盔不是造成道路交通事故的主要原因之一，但在亚太区域，这一问题尤其具有相关性，原因是大多数道路交通事故死亡者是弱势道路使用者。这个问题是在南亚和西南亚次区域和东南亚次区域尤其具有关联性，其中所有致命的道路交通事故中有 30-50%涉及两轮和三轮车辆。在亚太经社会区域，共有 42 个国家制订了国家一级关于头盔规定的法律。然而，不同国家的头盔佩戴率从 6.6%到 99%不等。此外，在本区域，只有 23 个国家制订了关于头盔要求的最低标准。头盔标准可能是一个生死攸关的问题，因为佩戴

高质量的头盔可将道路交通事故造成的死亡风险降低 40%，并将严重受伤的风险降低超过 70%。¹⁰ 在许多情况下，摩托车乘员佩戴低质量头盔以应付安全法规，但低质量头盔可能无法保护他们免受伤亡。

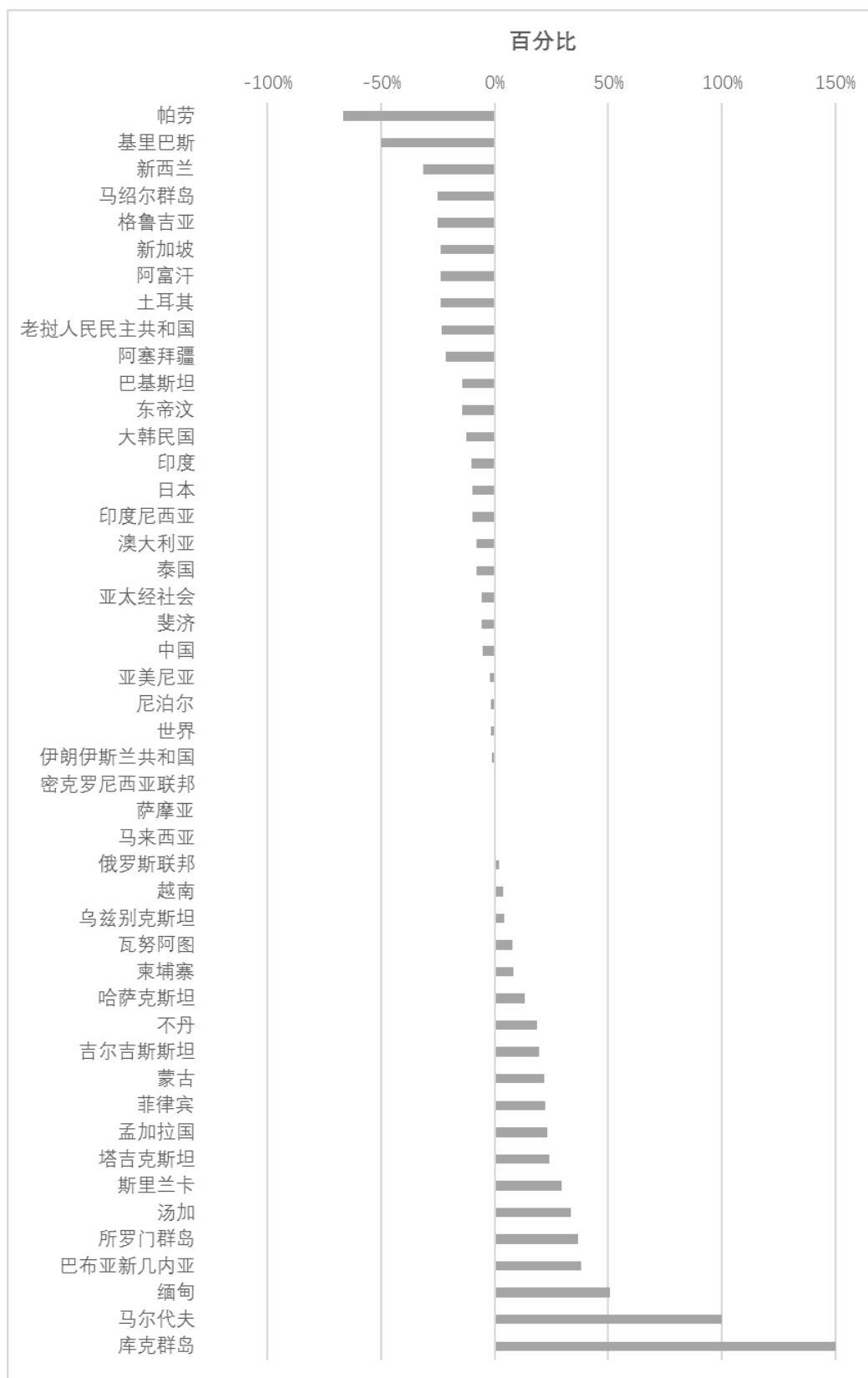
15. 在驾驶时分心和使用手机已成为改善道路安全需要处理的越来越重要的关切。《道路安全全球现状报告 2015》提供的数据概况表明，在驾车时使用（手持或免提）移动电话会使碰撞风险增加到四倍。尽管本区域许多国家已经实施禁止开车时使用手机的立法，但很少有证据表明此类措施得到有效实施，这可能是由于执法困难所致。⁴

(二) 实现可持续发展目标具体目标：迄今取得的进展

16. 自 2011 年道路安全行动十年开始以来，各国在减少道路交通死亡率方面的进展情况参差不齐。有 23 个成员国在减少死亡率方面取得了进展，其中有 18 个国家的表现优于区域平均水平。在前 10 名中，前 4 名位于太平洋次区域（帕劳、基里巴斯、新西兰和马绍尔群岛）。接下来表现最佳的 6 名是格鲁吉亚、新加坡、阿富汗、土耳其、老挝人民民主共和国和阿塞拜疆。图三显示本区域各国道路交通死亡率的变化情况。

¹⁰ 世卫组织网站文章，可查询：www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/en/index5.html (2018 年 3 月 7 日查询)。

图三
2010-2013 年亚太区域国家道路交通死亡率的变化情况

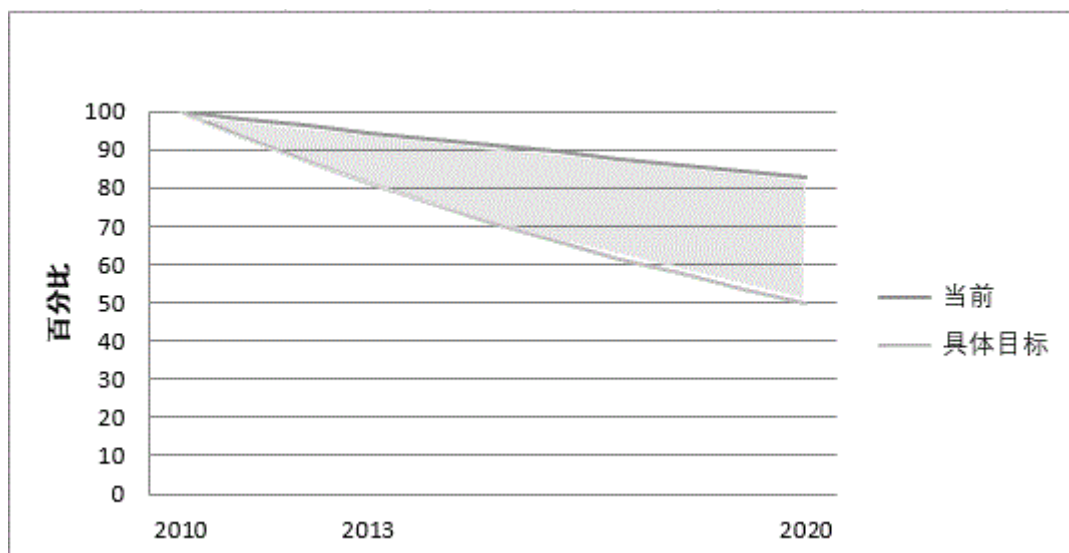


资料来源：亚太经社会根据世卫组织《道路安全全球现状报告 2013》的数据和世卫组织《道路安全全球现状报告 2015》的数据计算得出的结果。

17. 在区域一级，2010 年至 2013 年期间道路交通死亡人数仅减少了 5.6%。本区域目前的平均年减少率为 1.9%，这一表现远远无法实现可持续发展目标具体目标 3.6。如果本区域继续以这种速度发展，到 2020 年将只能减少 20%(图四)。此外，鉴于从 2010 至 2013 年本区域的机动化率以每年平均 7.2% 的速度在增长，要实现这一具体目标，面临的挑战则更加严峻。

图四

估计 2010-2020 年道路交通事故死亡人数减少的百分比



三. 协助成员国改善道路安全的区域举措和努力

(一) 亚洲及太平洋区域道路安全的目标、具体目标和指标

18. 在启动“道路安全行动十年”和《2030 年议程》之前，道路安全问题已是本区域决策者严重关切的一个问题。为处理这个问题，2006 年 11 月，第一届交通运输部长级会议通过了《改善亚洲及太平洋区域道路安全部长宣言》。《部长宣言》纳入了一个关于从 2007 年到 2015 年期间在亚洲及太平洋的道路上挽回 600 000 条生命并防止相应数量的重伤者的目标。到 2015 年，这一《部长宣言》覆盖的期限到期，然而，这些目标尚未实现。随着《道路安全行动十年》赋予了全球道路安全任务的授权，明确需要更新区域道路安全目标、具体目标和指标。

19. 通过对《巴西利亚道路安全宣言》《2011-2020 道路安全行动十年全球计划》和以前的区域道路安全目标、具体目标和指标的行动计划进行比较，并根据可持续发展目标 3 的具体目标 3.6，第三届交通运输部长级会议通过了“更新的《2016-2020 年亚洲及太平洋区域道路安全目标、具体目标和指标》”。 “更新的《2016-2020 年亚洲及太平洋区域道路安全目标、具体目标

和指标》”¹¹ 成为政策制定和实施的重要指南，并为评估在这个关键时期国家和区域层面改善道路安全的进展情况，提供了一些工具。其总体目标是：在 2011 年至 2020 年期间，将亚洲及太平洋道路上的死亡和重伤比例减少 50%，其中包括以下八个目标：

- (1) 将道路安全作为政策的优先事项；
- (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、摩托车乘员和残疾人)营造更为安全的道路环境；
- (3) 提高道路安全性，降低道路碰撞事故的严重程度(“一目了然”和“具有容忍度的道路”)；
- (4) 提高车辆的安全性，鼓励负责任的车辆广告；
- (5) 改进国家和区域道路安全系统、管理和执法；
- (6) 加强合作和构建伙伴关系；
- (7) 将亚洲公路网发展为道路安全的典范；
- (8) 向公众、年轻人和驾驶人提供切实教育，帮助他们提高道路安全意识。

(二) 亚洲公路道路安全设计标准

20. 秘书处与韩国道路公社合作，在 2017 年 12 月完成了一个为期三年的项目，为亚洲公路网部署道路基础设施安全设施和模范智能交通系统制定了技术标准。该项目使本区域道路安全专家之间能够联网和开展广泛讨论，结果承认《亚洲公路网政府间协定》是根据亚洲公路成员国的统一标准协调发展道路基础设施安全设施的体制平台。作为项目的一部分，秘书处就亚洲公路网道路基础设施安全设施技术标准的制定开展了一项研究。经确定，《亚洲公路网政府间协定》附件二所覆盖的道路基础设施安全设施的数量有限。结果秘书处起草了一份题为“亚洲公路道路安全设计标准”的《协定》新附件，其目的是帮助本区域道路安全专业人员创造一个统一和可预测的驾驶环境，以减少区域内外现有和迅速增加的道路交通带来的风险。

21. 附件是作为一项修正案提交的，供 2017 年 12 月 13 日至 15 日在曼谷举行的亚洲公路工作组第七次会议审议。作为《协定》附件二之二，工作组通过了设计标准。¹² 《协定》附件二规定的亚洲公路分类和设计标准为成员国建设、改善和维护亚洲公路网线路，提供了最低标准和准则。此外，工作组通过的关于道路安全的附件二之二是亚洲公路网成员国为加强《协定》作为支持实现可持续发展目标的体制框架的作用而采取的具体步骤。秘书长已将

¹¹ E/ESCAP/73/15. Add. 1, 附件六。

¹² www.unescap.org/resources/road-safety-infrastructure-its。

新附件送交《协定》的所有各方。¹³ 根据《协定》第八条第 5 款，新附件自三分之二缔约方接受后 12 个月生效。为便于参考，本文件附件附有一份接受书范本。鼓励成员国除执行《协定》规定的设计标准外，在实施其道路项目时将详细的“设计指南”作为参考文件予以遵守。¹³

(三) 改善亚太地区道路安全的能力建设活动

22. 亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017–2021 年)将道路安全作为其主题领域之一。在新的《区域行动方案》中，道路安全专题下的近期目标是：确保协助本区域各国改善道路安全状况，并履行其在道路安全行动十年和可持续发展目标 3 和 11 下的承诺。

23. 为了协助成员国提高改善道路安全的能力，亚太经社会区域开展了各种提高认识和能力建设活动。最近开展的活动包括：由亚太经社会和亚洲开发银行于 2016 年 4 月 18 日和 19 日在曼谷举办的中亚区域经济合作方案道路安全讲习班；与秘书长道路安全问题特使和欧洲经济委员会合作为南亚和东南亚各国于 2017 年 4 月 7 日在吉隆坡举办的摩托车头盔区域讲习班；2017 年 9 月 27 日和 28 日在金边举行的关于执行“更新的《2016–2020 年亚洲及太平洋区域道路安全目标、具体目标和指标》”问题的次区域讲习班；以及 2017 年 10 月 2 日在曼谷举行的关于东南亚弱势道路使用者安全问题的咨询小组会议。作为联合国发展账户项目的一部分，秘书处举办了关于实施道路安全法律文书(2017 年 1 月 12 日至 13 日，越南河内；2017 年 1 月 16 日至 17 日，越南胡志明市)以及道路安全审计(2017 年 6 月 12 日至 18 日，越南河内；2017 年 6 月 19 日至 25 日，越南胡志明市)问题的国家能力建设讲习班。

24. 关于 2018–2019 年期间的工作，秘书处正在执行由俄罗斯联邦全球基金资助的一个项目：“处理亚太国家道路交通事故、死亡和受伤的主要原因，实现可持续发展目标关于道路安全的具体目标”。该项目旨在支持亚太经社会成员国提高认识和能力，以制定和执行全面的道路安全政策和计划，处理道路交通事故、死亡和受伤的主要原因(超速和酒驾)。

25. 秘书处还计划与道路安全问题特使合作举办国家一级的能力建设活动。这些活动将根据提出的正式要求在选定的成员国举办。

四. 面临的机会和前进之路

26. 考虑到道路交通死亡和受伤事故的规模巨大，对经济、公共卫生和人民总体福利的负面影响，特别是对低收入群体的不利影响，道路交通死亡和受伤事故是一个令人严重关切的可持续发展问题。每一例道路交通死亡和受伤都会给受害者带来痛苦，并造成相当大的经济损失，但原则上大多数道路交通事故是可预防的。

¹³ 2018 年 1 月 26 日保存通知 C.N.53.2018.TREATIES-XI.B.34.a，可查询：<https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2018/CN.53.2018-Eng.pdf>。

27. 虽然亚太经社会区域在改善道路安全方面取得了重大进展，但远未达到削减 50% 的具体目标。有必要在国家和区域层面加大力度改变这种状况。除秘书处开展的上述活动外，其他各项措施也能改善本区域的道路安全。

28. 收集和使用关于道路交通事故及其严重程度的准确数据，对于监测道路安全进展，结合实际情况开展预防工作，评估相关进展情况，以及比较道路交通事故死亡人数与其他原因引起的死亡人数之间的比例关系，是至关重要的。每 100 000 名居民的交通事故死亡率是秘书处 2017 年制定的 10 个可持续城市交通指数指标之一，其理想情况是，使用统一的数据收集程序来提高城市间结果的可比性。但是，数据有限和不准确的数据报告系统对了解道路安全问题的真实程度构成妨碍。在统一整个区域的数据收集、监测和报告系统方面取得更大的进展，是至关重要的。

29. 如果能够以系统和有效的方式开展，道路安全审计对于改善道路基础设施安全设施，是一个有用的工具。如果审计不是由独立且合格的审计师进行的，这样的审计可能不会产生预期的结果。同样，如果审计不具有法律约束力，道路机构可能倾向于忽略一个或多个审计步骤。此外，只有遵循适当的道路安全审计程序，道路基础设施的质量才能得到改善，才能达到既定的设计标准。鉴于各国在道路安全审计程序方面的差异，必须为本区域制定道路安全审计指南范本，以便成员国能够采用和实施统一程序开展道路安全审计。

30. 智能交通系统可成为一个改善成员国道路安全的宝贵工具。这些智能应用的使用在增强传统交通管理系统(例如碰撞预警系统、应急响应车辆通知系统、道路执法和变速限制系统)方面发挥了重要作用，有助于改善道路安全。一项研究表明，大韩民国部署的自动限速执法系统将碰撞事故频率降低了 28%，并将事故死亡率减少了 60%。¹⁴ 最新的智能交通系统概念之一是自动驾驶汽车(也称为自驾车)，这种汽车使用卫星定位系统和各种传感器来检测从而通过周围环境。虽然人们仍在讨论管理这项新技术的适当法律，而且仍在开发相关技术，但当它们能够充分发挥其功能时，就可以减少道路交通事故，并改善道路安全。

31. 道路安全的安全系统做法是一种考虑到以下想法的概念：人类难免犯错误，道路交通事故不可避免；人体承受碰撞的能力有限；系统设计人员和系统用户必须共担责任，通过管理将碰撞减少到不会导致死亡或严重受伤的水平。因此，采取一种整体一盘棋的做法来处理道路交通事故可能涉及的所有因素是必要的。在亚太经社会的许多成员国，与道路安全基础设施有关的干预措施仍然作为整个公路项目的一个组成部分而实施。有必要实施涉及多个部门的协调良好的道路安全项目。

¹⁴ Jeong-Gyu Kang and Chang-Eui Hong, “A Study on the Effect of Automated Speed Enforcement Systems on Traffic Flow Characteristics”, Seoul, Republic of Korea, paper presented at the 5th World Congress Conference on ITS, 1998. 可查询：www.itsbenefits.its.dot.gov/its/benecost.nsf/ID/E3D512F0F38DD85285256B6000627E82?OpenDocument&Query=Home。

附件

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]