

亚洲及太平洋经济社会委员会

运输问题部长级会议政府高级官员预备会议

2006年11月6-8日
大韩民国釜山

亚太区域道路安全

(临时议程项目 6)

秘书处的说明

内容提要

本文件的目的在于描述并分析：(a) 亚太经社会区域道路安全现状，(b) 国家和区域一级努力改善状况的经验。文件介绍全球和区域道路安全形势概况以及采取国际协作行动的相关授权。它介绍了亚太经社会区域国家改善道路安全活动的选定问题、经验和教训，包括具体涉及亚洲公路的相关信息以及道路安全目标的重要作用。文件还审评了全球、区域以及次区域开展合作改善亚太经社会区域道路安全的情况，并提出了供讨论的问题。

秘书处编写了关于改善亚洲及太平洋区域道路安全的案文草案(E/ESCAP/MCT/SGO/10)，请会议将其作为部长宣言的基础加以审议。

目 录

	页 次
一、背景.....	1
A. “全球道路安全危机”及联合国大会	1
B. 亚太区域道路安全总体情况	2
二、亚太经社会成员国道路安全问题、经验与教训.....	5
A. 政府政策、道路安全目标和资源	6
B. 更安全的道路使用者	10
C. 更安全的道路	12
D. 更安全的车辆	13
E. 技术、更安全的系统与合作	13
F. 更安全的亚洲公路	14
G. 模式转换对安全的好处	16
H. 多部门办法	17
三、开展国际合作改善道路安全.....	18
A. 全球合作	18
B. 区域合作	19
C. 次区域合作	21
D. 结论	21
四、供审议的问题.....	22
A. 地方和国家一级	22
B. 次区域一级	22
C. 区域一级	23

附 件

一、亚太经社会选定成员国主要道路安全相关指标.....	24
二、2007-2015年亚太道路安全目标草案	25

图

1. 1990-2020年道路交通事故死亡人数.....	3
2. 机动车数与道路交通事故死亡人数	4
3. 大韩民国1970-2000年公路死亡人数以及对应措施	17
表. 亚太经社会成员国目前国家道路安全目标	8

一、背景

1. 本文件目的在于描述并分析：(a) 亚太经社会区域道路安全状况，(b) 为改善局面国家和区域的努力。文件为讨论预期发表的亚太区域改善道路安全部长级宣言提供背景材料。

2. 第一节总体介绍全球以及区域道路安全状况以及开展国际协作行动的相关授权。第二节介绍亚太经社会区域国家提高道路安全活动的选定问题、经验和教训，包括具体涉及亚洲公路的资料。第三节审议全球、区域和次区域开展合作改善亚太经社会区域道路安全的情况。第四节就部长级会议要讨论的问题提出建议。

A. “全球道路安全危机”及联合国大会

3. 全球范围内，每年道路交通事故夺取估计 120 万人的生命并使多达千万人受伤或致残，造成每年超过 5000 亿美元的开支。目前，道路交通事故象疟疾一样，被列为第 11 大死亡杀手，道路交通伤害预计到 2020 年将成为全球疾病负担的第三大因素，其程度超过艾滋病毒或肺结核。今天，道路交通伤害是 5-29 岁人的第二大死因¹。在这一年龄组中，年轻人——无论是行人、骑脚踏车人、骑摩托车人、驾车新手，还是乘客，在道路事故中丧身或受伤害的可能性比年轻女性高出近三倍。

4. 1990 年代以来，全球日益关注道路死亡数字的迅速上升，鉴于包括人口众多的中国和印度及其他亚太经社会成员国在内的许多发展中国家已进入机动化飞快发展阶段²。今天，90% 以上的道路交通死亡发生在低收入和中等收入国家。人们已认识到许多道路事故本可以避免，而且道路安全对许多国家来说是个发展问题。

5. 联合国大会已通过一系列决议呼吁成员国、世界卫生组织以及联合国区域委员会处理它所谓的全球道路安全危机。实际上，2003 年以来已通过四项关于道路安全的决议：2003 年 5 月 22 日第 57/309 号决议，2003 年 11 月 5 日第 58/9 号决议，2004 年 4 月 14 日第 58/289 号决议和 2005 年 10 月 26 日第 60/5 号决议。联合国大会在其 2004 年

¹ M. Peden 等编，《道路交通伤害预防世界报告》(日内瓦，世界卫生组织)。

² 应当指出，道路安全几乎不是新问题：“在马最盛行期间，骑马交通事故每年可造成高达 25,000 人丧生。今天，美国因机动车辆造成死亡人数每年约为 50,000 人，而道路车辆的数目至少为 10 倍。”尽管就每公里行程来看小汽车是马匹的安全系数的 10 倍左右。资料来源 A. Gruebler 著，《技术与全球变化》(伦敦，剑桥大学出版社，1998 年)。

4月14日关于“改善全球道路安全”的第A/58/289号决议中，强调需进一步加强国际合作处理道路安全问题，并要考虑到发展中国家的需求。

6. 联大通过该决议时指出，载于秘书长报告“全球道路安全危机”³中的建议，即联合国区域委员会应在其各自工作方案活动中要特别增加制订处理道路安全优先事项的中、短期战略。

7. 大会最新的决议，关于“改善全球道路安全”的2005年10月26日第60/5号决议，有85个提案国，其中27个为亚太经社会成员⁴。大会突出强调了成员国应采取的一系列具体措施。包括落实卫生组织在“全球道路安全危机报告”⁵中有关使用安全带和儿童安全设施、使用头盔、饮酒与驾车、车速不妥和超速、以及缺乏妥当的基础设施等各项建议。大会还请各国设立国家道路安全牵头机构并制订国家行动计划以减少道路事故伤害，通过并执行立法、开展必要的宣传教育并落实适当办法以监测评估行动效果。

B. 亚太区域道路安全总体情况

8. 亚太经社会秘书处估计，2005年亚太经社会区域道路事故中约有440,000人死亡⁶，另有至少200万人受伤⁷。最近的报告暗示本区域受伤数目估计数高达2-3千万⁸。尽管存在一些非常严重的数字问题，可以有把握地说世界半数以上的交通死亡发生在亚太经社会区域，虽然世界机动车辆只有五分之一在本区域登记。还应指出的是，

³ A/58/22。

⁴ 那些成员是：阿富汗、亚美尼亚、澳大利亚、阿塞拜疆、孟加拉国、文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、中国、法国、印度、印度尼西亚、斐济、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、马来西亚、尼泊尔、新西兰、巴基斯坦、菲律宾、俄罗斯联邦、新加坡、泰国、东帝汶、土耳其、土库曼斯坦、大不列颠及北爱尔兰联合王国、越南。

⁵ A/60/181和Corr.1。

⁶ 亚太经社会区域发生的道路死亡数目只有大概估计数，道路事故数目尤其如此。这是因为事故报案系统的包括范围不全面以及警方低报。440,000人道路死亡估算数字已因低报而调整。它以警方报告的数据为基础，所使用的方法见E. Kopits M. Cropper著，《交通事故死亡与经济增长》，(华盛顿特区，世界银行，2003年)，政策研究工作文件第3035号。后者用于M. Peden和其他人所著《道路交通伤害预防世界报告》第38页。(日内瓦，世界卫生组织，2004年)。注意，2005年亚太经社会区域警察报告的道路交通死亡总数为299,446人(只有26个国家提供数据)。尽管如此，440,000人的估计数是相当保守的，如果和后者报告所强调的估计数相比较(它报告说世界范围有120万道路死亡，其中65万发生在亚太经社会区域)。

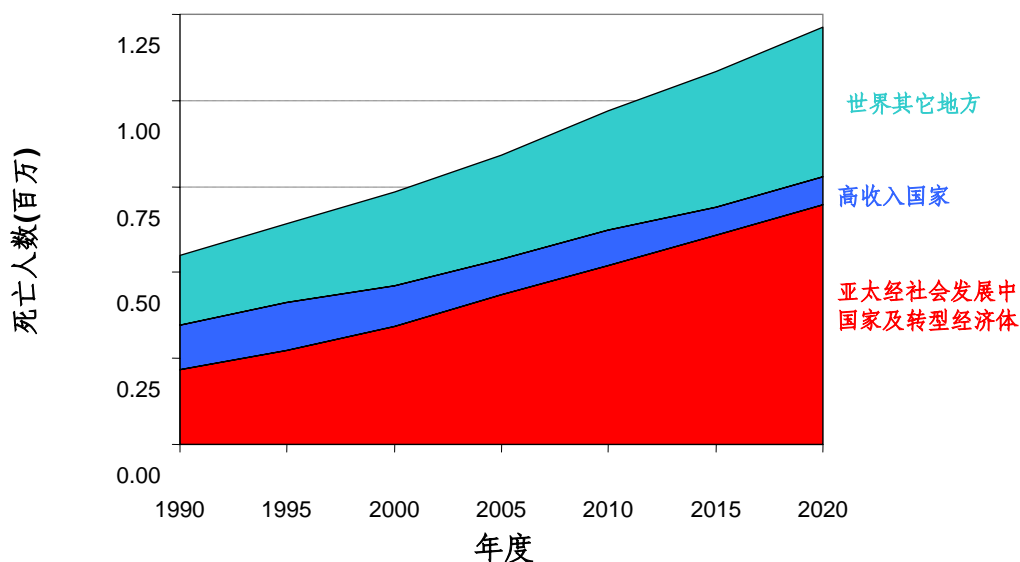
⁷ 这个数字是基于已报事故。

⁸ 2004年世界卫生组织报告(脚注1)中发表的全球估算暗示受伤数目约为2千万。2005年3千万受伤的数目来自于假定亚太经社会区域受伤与死亡数目比例等同于东盟地区的比例。A. Ross, C. Melhuish著，《东盟地区道路安全：介绍一种区域办法》，亚太区域交通运输简报，第74号(道路安全)，曼谷，亚太经社会，2005年)，第1-15页。

亚太经社会区域所有道路死亡约有一半发生在中国和印度。

9. 近几十年来，亚洲地区道路使用者因事故而死亡的人数急剧增加，主要原因在于机动化程度迅速提高。尽管车辆变得更加安全，死亡率却继续上升。亚太经社会秘书处估计，到 2020 年，世界道路死亡的三分之二(或 610,000 道路死亡人数)可能发生在亚太经社会区域(图 1)。⁹

图 1. 1990–2020 年道路交通事故死亡人数



资料来源：亚太经社会秘书处。

a 2005 年以后的死亡人数系按“动态如常”情况预计并对低报作了调整，采用的方法是 E. Kopits 和 M. Croppers 所著“交通事故死亡与经济增长”中提出的方法和 GDP 项目。见世行政策研究工作文件第 3035 号(华盛顿特区，世界银行，2005 年)。

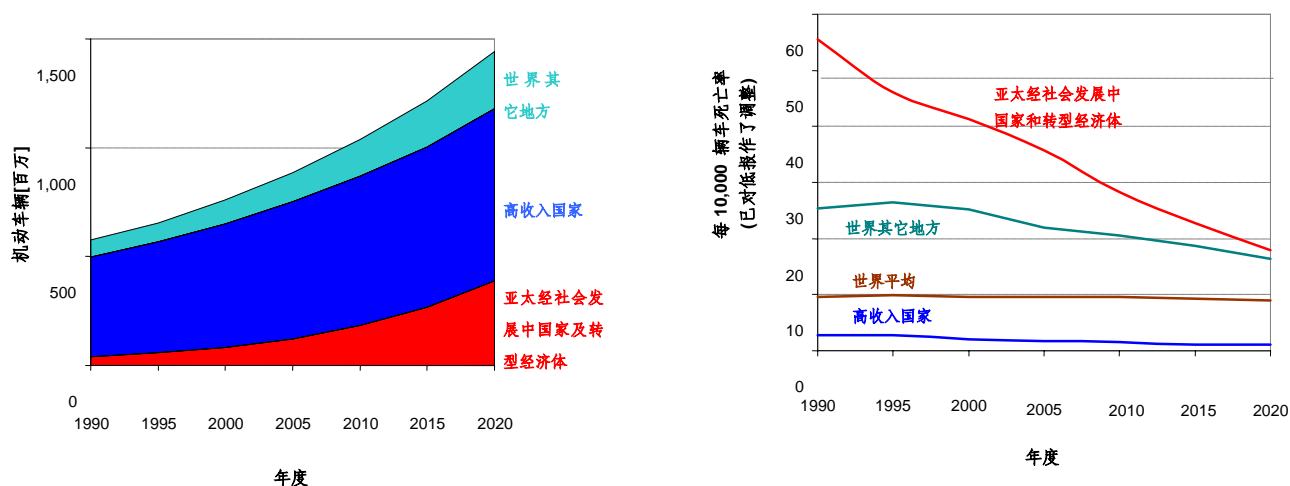
b 2003 年，高收入国家人均国民生产总值(GNP)为 9206 美元以上。目前全世界人口 100 万以上的高收入国家共 29 个左右，其总人口约 9 亿，不到全球人口的六分之一。

10. 图 2 说明了亚洲道路死亡数目的增加几乎完全要归咎于迅速机动化。亚太经社

⁹ 这一计算运用的假设和计算方法与 Kopits 和 Cropper 所发表的“动态如常”状况(2003 年)相同(见脚注 6)。

会区域每 10,000 机动车辆¹⁰ (对低报作了调整并不包括两轮和三轮车)造成道路交通事故死亡总人数一直维持在 20 左右,或者说自从 1990 年代初期以来一直是世界平均数的两倍¹¹。选定亚太经社会国家的主要道路安全相关指标的详细内容载于本文件附件一。

图 2. 机动车数与道路交通事故死亡人数



资料来源: 亚太经社会(亚太道路安全数据库 <http://www.unescap.org/ttdw/data/aprad.aspx>), 亚太经社会秘书处估算数; M. Peden 等编“世界道路交通伤害预防报告”(日内瓦, 卫生组织, 2004 年)。

* 对低报作了调整。

a 在此我们使用的是联合国统计司对机动车的定义: “机动轿车和公共汽车, 用于特殊地形的载人机动车(如雪地车和高尔夫球车), 运货机动车, 特殊用途卡车(如救火车和移动医疗车)”。因此, 这一定义不包括亚太经社会发展中国家大量存在的两轮和三轮车。然而实际上, 亚太经社会国家统计局采用了不同的定义。更多信息见: http://unstats.un.org/unsd/cdb/cdb-dict_xrxx.asp?def_code=98

11. 中等收入以及新型工业化经济体道路使用者人均死于事故数字尤其很高。每单位人口死亡率偏高的现象也与车辆密集度偏高(即每公里路程的车辆数)有关系, 而不

¹⁰ 在此我们使用的是联合国统计司对机动车的定义: “机动轿车和公共汽车, 用于特殊地形的载人机动车(如雪地车和高尔夫球车), 运货机动车, 特殊用途卡车(如救火车和移动医疗车)”。因此, 这一定义不包括亚太经社会发展中国家大量存在的两轮和三轮车。然而实际上, 亚太经社会国家统计局采用了不同的定义。更多信息见: http://unstats.un.org/unsd/cdb/cdb-dict_xrxx.asp?def_code=98

¹¹ 亚太经社会发展中国家引用的死亡率往往低于图 2 中的数字。这是因为: (a) 这些国家的“机动车辆”的定义中可能包括大量的 2 轮和 3 轮车, 这与联合国的定义不同(见脚注 10), (b) 这些国家可能使用了警方报告数据(是不完整数据)。

管机动化程度高低。这表明道路安全与总体基础设施发展之间的重要关系。

12. 亚太经社会发展中国家道路安全问题的性质与发达国家的情况有很大差异。在亚洲，大多数因道路事故死亡或受伤的人都是行人和骑摩托车人这些容易受伤害的道路使用者。在南亚国家，所有道路死亡事件中通常 50% 以上为行人。东亚和东南亚国家超过三分之二的受害者是骑摩托车人。相比之下，北亚和中亚国家的伤亡比例通常和经合发组织成员国类似。然而所有亚太经社会发展中国家的死亡率都要高于经合发组织成员国。

13. 亚太经社会区域机动化程度差别很大，平均千人私家车数目从 11 辆到 684 辆¹²。在柬埔寨、孟加拉国、尼泊尔、斯里兰卡、印度尼西亚、老挝人民民主共和国、缅甸、泰国、越南和其他亚太经社会发展中国成员国，两轮和三轮车占所有机动车辆的三分之二。然而，亚太经社会发展中国家易受伤害群体在道路事故中受到相比之下更多的影响，这并不仅仅是车辆组合不同造成的；而看来是个系统化的问题，它致使事故更多地影响到低收入群体和年轻人。

14. 道路事故的经济损失约占每个亚太经社会成员国国内生产总值的 1-3%，这表明投资开展道路安全措施可带来的巨大回报潜力¹³。秘书处估计经济损失约在 1060 亿美元，或相当于亚太经社会区域发展中国家和转型经济体国内生产总值的 2.3%。

二、亚太经社会成员国道路安全问题、经验与教训

15. 本节介绍亚太经社会区域各国提高道路安全活动的选定问题、经验和教训，包括具体涉及亚洲公路的情况¹⁴。它表明众多亚太经社会国家在提高道路安全方面取得重要进展。然而必须指出的是，在大多数情况下，这种进展仅仅是对迅速机动化造成死伤数目急剧持续上升起到减缓作用。

¹² 指 22 个向亚太经社会秘书处提交数据的亚洲公路国家，用于 2006 年 5 月 8-10 日举行的专家组会议。见 http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06.asp。

¹³ 按国内生产总值百分比表示道路事故经济损失大致按照以下关系：损失[% of GDP] = 0.0297 * EXP(-8*10⁻⁵) * (人均国内生产总值)。换言之，较贫穷的发展中国家损失约为 3%，在发达经济体则变成不到 1%。

¹⁴ 主要指提交给秘书处的斐济和 22 个亚洲公路网国家的抽样资料。它对整个亚太经社会区域都具有代表性，涵盖本区域绝大多数人口(约占 38 亿中的 33 亿人口)。

A. 政府政策、道路安全目标和资源

1. 政策、方案与规划

16. 针对上述紧迫状况，大多数亚太经社会成员国已认识到必须作出政治承诺，提高道路安全。实际上很多国家在最近几年已取得显著进展。然而依然有进一步改善的巨大潜力。

17. 道路安全是各国政府议程上的一项重要问题，它表现在大多数亚太经社会成员国似乎都制定了道路安全战略或政策、方案和行动计划¹⁵。从历史上看，经合发组织国家和一些亚太经社会发展中国家在私人轿车数量开始迅速增长的时候就开始实行道路安全政策¹⁶。亚太经社会区域几个发展中国家并没有遵从这一规律。它们开始实施道路安全计划相对较早，在 1990 年代初期或晚些时候，当这些国家摩托车数量开始急剧增加的时候就开始这么做了。

18. 在日本，1971 年以来实施的一系列 5 年“交通安全基本方案”和目标，将道路交通死亡人数从 1970 年的 16,765 降到 2005 年的 6,871 亿人。在大韩民国，国家道路安全运动使得道路交通死亡人数从 1991 年的 13,429 下降到 2004 年 6,563 人。在尼泊尔，1994 年制定了第一个道路安全战略。在越南，国家道路守则确认所有公民为利益攸关者，确保交通安全信息从当地利益攸关者及时流向决策人员，并采用具体奖励办法鼓励参与，结果是自从 2002 年以来，事故数量大幅度降低。

19. 经合发组织最近关于道路安全行动计划的建议对亚太经社会区域也有实际意义¹⁷：行动计划应该包括范围广但又有重点，而且应该由所有相关利益攸关者联合制订。道路安全政策的总体政治和技术责任最好在国家一级落实。最好是长期性的规划而且应注重降低风险和暴露机会。应该利用社会成本效益分析安排道路安全措施建议的等级/轻重缓急。这又需要努力获得质量上乘的数据。

20. 世界卫生组织强调为成功实施道路安全计划，政治意愿以及分享信息、目标和预算非常重要。由于道路安全问题具有多部门性质，主要在实施新措施以及维持平衡

¹⁵ 更多信息见“亚洲公路网建设专家组会议”网址：http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06.asp。

¹⁶ 例如日本于 1971 年达到这一程度，韩国为 1992 年，当时两国根据(1990 年)国际 Geary-Khamis 美元计算达到 9,000 美元购买力平价水平。澳大利亚道路安全理事会早在 1947 年已建立。

¹⁷ 经合发组织，“道路安全：远景如何？”(巴黎，经合发组织，2002 年)。

的重点方面依然存在挑战。在许多亚太经社会成员国，指定一个牵头机构或是设立协调机制仍是一个棘手的问题。实际上，一些国家的道路、卫生和警察方面的组织单位似乎相互竞争、而不是合作。还应指出的是，有些时候不指定牵头机构、而采用更为复杂的不同政治责任层面的机制证明是行之有效的。比如说在印度、越南和日本。在印度，高级别体制结构和政策指导来自国家道路安全理事会，其成员来自中央政府和邦政府的代表。¹⁸

2. 国家道路安全前景与目标

21. 一些国家和地区业已制订道路安全远景计划，主要是为了确保道路安全问题在交通政策中占有显著位置。例如，加拿大和日本政府已制定了“世界最安全道路”的前景目标，瑞典有“零事故前景”，荷兰有“持久的安全”。蒙古政府提议 2004 年为“无事故年”，中国香港努力实现“道路零死亡”。

22. 经合发组织的研究¹⁹ 说明了道路安全定量目标的价值：“看来目标已证明是制订切实有效道路安全方案的宝贵工具。不管是通过‘自上而下’或是‘自下而上’的进程，一种可衡量、明确和雄心勃勃的目标能够动员道路安全方面的所有行为者，并大幅度提高国家、区域和地方各级更好地制订有效方案并改善道路安全”。实际上，大多数经合发组织国家都设立了雄心勃勃的定量目标，计划(年度)死亡人数绝对减少数目每年为 1.5-13.9%。

23. 同样，已经采用道路安全定性或定时目标的亚太经社会成员国通常在切实提高安全方面要比没有目标的成员国取得的更大的成功。尤其成功的例子包括日本、大韩民国、越南和尼泊尔。下表抽样介绍了亚太经社会成员(到 2006 年)的国家道路安全目标。例如，日本载于目前 5 年计划的道路安全目标预计到 2010 年将道路交通死亡降低到 5,500 人以内。大韩民国的国家目标是到 2010 年将道路死亡降低 50%。新加坡道路安全行动计划具体目标是在 5 年期间(2004-2008 年)将死亡人数减少 100。马来西亚道路安全目标预计到 2010 年将每 10,000 登记车辆造成死亡降低到 2 人以下、每 10,000 人口为 10 例死亡以及每跑 10 亿公里为 10 例死亡。将东盟国家的各种目标加在一起意味着 5 年内

¹⁸ 在工作层面设立常设国家专家机构或许在今后有助于这种结构。

¹⁹ 经合发组织(2002 年)。道路安全：远景何在？，经合发组织，巴黎，2002 年。

死亡率降低 12%(或年均 2.3%)。一些亚洲国家提出了更为雄心勃勃的目标。一旦实现将意味着在生命和开支方面的巨大节省。

24. 亚太经社会秘书处估计, 将现有东盟目标²⁰ 扩大到整个亚太经社会区域、并且延长到 2015 年²¹ 可使(每辆车)死亡率降低 20%, 拯救 600,000 人的性命, 并节省 1000 亿美元的开支。

25. 然而应该指出, 亚太经社会发展中国家的大多数道路安全目标是对将来预测或预计增加的道路死亡数的相对减少, 意味着今后几年持续机动化造成道路死亡绝对数目会上升。

表. 亚太经社会成员国目前国家道路安全目标

亚太经社会成员和准成员	总体目标	年度减少[总死亡数百分比]
亚美尼亚	降低事故数目。	
澳大利亚	2001 – 2010 年: “战略的目标在于将每 100,000 人口的道路死亡年度数字降低 40%, 从 1999 年 9.3% 降到 2010 年不超过 5.6%。”	绝对值为-4.6%
不丹	注重教育、宣传、习惯与执法	
文莱达鲁萨兰国	行动计划 5 年(2008 年)期间挽救 56 条性命[减少 45 人死亡和 2028 人受伤(2005-2010)]。	
柬埔寨	“通过宣传海报、电视广告以及电台广播介绍道路安全方案教育人民, 减少道路死亡数目”; 亚行-东盟 2005-2010 年的目标是挽救 1,800 人生命并预防 36,000 人受伤。	
法国	1997 年到 2002 年将道路死亡人数降低一半。	-13.9%
印度	各个邦政府不同目标。	
印度尼西亚	2005-2010 年: 挽救 20,411 人的性命, 每 10,000 辆车 3.4% 的死亡, 将系安全带和戴头盔提高到 90%; 亚行-东盟 2005-2010 年目标是挽救 12,000 人的性命并预防 996,000 人受伤。	
日本	2006-2010 年: a) “世界最安全的道路” (<5500 死亡数); b) 少于 1 百万受伤和死亡。	
哈萨克斯坦	降低事故数目和严重程度。	
老挝人民民主共和国	将预期死亡和受伤上升数目削减一半从而到 2010 年拯救 917 人的生命并预防 21,000 人受伤; 提高戴头盔率到 90%。	预期死亡的-9.9%

²⁰ 东盟的目标为将预期道路事故死亡人数每年减少 2.3%。

²¹ 这相当于从 2007 至 2015 年, 亚太经社会平均每辆车事故死亡率降低 20%。

马来西亚	到 2010 年，将死亡率降低到每 10,000 辆车为 2，每 100,000 人为 10 以及每 10 亿车辆-公里为 10；亚行-东盟 2005-2010 年目标为抢救 3,000 人的生命并预防 21,900 人受伤。	
缅甸	亚行-东盟 2005-2010 年目标为抢救 940 人性命并预防 32,900 人受伤。	
尼泊尔	10 年内将道路死伤数目降低一半。	绝对值为-6.9%
荷兰	1985-2000 年期间道路死亡数目降低 25%，1986-2010 年期间降低 50%，	绝对值为-1.5%以及 -2.9%
新西兰	到 2010 年使道路死亡降低到每年不超过 300 人而且低于 4,500 人住院(而 2002 年为 404 人死亡以及 6,670 人住院)。	绝对值为-3.7%和-4.9%
菲律宾	亚行-东盟 2005-2010 年目标为抢救 3,000 人的性命并预防 258,000 人受伤。	
大韩民国	“预防道路事故并提高交通文化”；2000 年至 2006 年减少 62%。	绝对值为-8.0%
俄罗斯联邦	Krasnoyarsk 地方目标是“每年减少事故发生率 10-15%以及道路事故受害人数减少 10-12%”。	
新加坡	2004 至 2008 年期间死亡人数减少 100。亚行-东盟 2005-2010 年目标为拯救 100 人的生命并预防 4,300 人受伤。	
泰国	亚行-东盟 2005-2010 年目标为拯救 13,000 人性命并预防 1,508,000 人受伤。	
土耳其	5 年内公路死亡和受伤人数降低 40%。	绝对值为-6.7%
联合王国	1998-2010 年期间将道路死亡和严重受伤数目降低 40%。	绝对值为-2.8%
美利坚合众国	1996-2008 年期间所有道路死亡数目降低 20%，并在 1998-2010 年期间将大型货车造成道路死亡的数目降低 50%。	绝对值为-1.5%和-3.4%
越南	亚行-东盟 2005-2010 年目标为拯救 7,000 人生命并预防 16,100 人受伤。	
其它		
欧盟	1995-2000 年期间道路死亡降低 15%，以及 1995-2010 年期间降低 40%。	绝对值为-2.8%和-3.4%
非洲联盟	2005-2015 年期间道路事故死亡率降低一半(每车辆-公里死亡计算)。	每辆车一公里死亡 -6.9%
东盟	2005-2010 年期间预期道路死亡和受伤数目降低 12%。	预期死亡的-2.3%

资料来源:

^a 主要指提交给秘书处的斐济和 22 个亚洲公路网国家的抽样资料。它对整个亚太经社会区域都具有代表性，涵盖本区域绝大多数人口(约占 38 亿中的 33 亿人口)。

^b 更多信息见“亚洲公路网建设专家组会议”网址：
http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06.asp。

^c 经合发组织，“道路安全：远景如何？”(巴黎，经合发组织，2002 年)。

3. 财务和人力资源

26. 许多亚太经社会成员国指定专门用于加强道路安全的财务和人力资源非常有限。实际上,这种资源几乎完全来自公共预算,很少有特别基金²²、收费或其他来源。此外,用于道路养护和建设的一些资金在预算上并不算道路安全开支。由于道路工程师普遍追求“方便、安全和舒适的”道路,这种非专项道路安全资金也会提高道路安全。应该指出,全球道路安全委员会(也称为“罗伯森勋爵委员会”)现已建议“发展中国家的所有捐助方支助的道路项目应至少包括 10%的道路安全部分”²³。鉴于目前没有“道路安全部分”的明确定义,很难确定目前道路项目所占比例是否因为道路安全关切而得到实际推动还是增添的。

27. 亚太经社会区域有几例用于道路安全的慷慨供资值得提及。比如,中国实施了一项耗资 8.2 亿美元的大规模黑点方案。越南将一笔 3600 万美元的世界银行贷款项目以及一个日本国际合作银行赞助的项目用于道路安全专用资源。同样,伊朗伊斯兰共和国利用世界银行的资助花费 1.04 亿美元实施指定道路安全项目。尼泊尔利用日本的援助在 10 个道路交叉路口减少事故数目 80%, 头一年获得 1000% 的投资社会回报率。

B. 更安全的道路使用者

28. 在大多数亚太经社会成员国,道路使用者的行为是造成事故的最重要原因。各国通过道路安全宣传运动以及立法行动相结合处理这一问题。重点领域包括戴头盔和系安全带,摩托车白天行车开灯,酒后驾车,行人安全,以及将道路安全内容纳入学校课程。

29. 为持续开展道路安全宣传运动,重要的是要鼓励领导人和道路安全“先锋”。当然宣传教育办法形式多样,从上演地方街头戏,描述交通事故情境,到大规模传媒运动,主要取决于识字率、网络使用程度以及当地风俗习惯等当地条件。中国、伊朗伊斯兰共和国以及大韩民国都报告在最近几年开展了大规模大众传媒运动。

30. 戴头盔和系安全带在几乎所有亚太经社会成员国都是法律规定,然而实际遵守执行程度从勉强几个百分点到几乎 90% 不尽相同。澳大利亚是本区域第一个国家于

²² 例外的情况有日本和大韩民国。2005 年大韩民国向道路安全投资 16 亿美元,也是来自特别交通账户的资金。

²³ Kate McMahan 和 David Ward 著,“实现道路安全:可持续发展的新重点”(伦敦,全球道路安全委员会,2006)。

1992 年开始对乘客要求系安全带。这使死伤风险减少了 40%-60%。由于澳大利亚安全带政策的成功，自从 1990 年代以来大多数亚太经社会成员国纷纷效仿。例如，大韩民国于 1990 年实行强制性使用安全带的规定，并于 1992 年发起大众传媒运动提供声援。在印度，值得提及的措施包括摩托车制造商举办培训活动以及政府要求摩托车销售商每卖一辆摩托车必须同时卖出最低标准的头盔。

31. 几个亚太经社会成员国颁布法律规定摩托车只要启动，前灯必须始终打开(包括白天)之后，摩托车事故大幅度下降。马来西亚半数以上的机动车辆为摩托车。为此，1992 年首先发起“白天打开前灯”运动，致使因为看不清楚发生的摩托车事故下降约 30%²⁴。经过头两个月大众传媒打开前车灯运动，遵守程度超过 82%。到 2006 年 5 月，摩托车前灯“始终打开”已在一些亚太经社会成员国强制实行，其中包括亚美尼亚、哈萨克斯坦、马来西亚、斯里兰卡、新加坡、泰国及大韩民国。文莱达鲁萨兰国也实行这一做法，但不是强制性质。

32. 迄今为止，强制实行儿童安全设施几乎完全限于发达国家²⁵。然而，儿童安全设施的重要性正日益得到整个亚太经社会区域的认同。例如，亚美尼亚 2006 年颁布了儿童安全设施要求。文莱达鲁萨兰国和大韩民国对使用儿童安全设施也是强制性的。印度正在讨论到 2008 年时出台这种要求。即使在强制实行儿童安全设施的地方，执行程度差别很大并取决于家长树立榜样。根据在 2006 年 5 月 8-10 日在曼谷举行的亚太经社会亚洲公路网发展专家组会议上大韩民国全国道路安全情况汇报，“当成年人系安全带时，87%的儿童也系安全带，但是当成年人不系安全带时，只有 24%的儿童系安全带”。

33. 在多数亚太经社会成员国，至少有一些安全内容纳入学校课程，尤其是在小学，一些情况下中学也有(如，印度和斯里兰卡)。持续开展道路安全教育方案的重要性怎么强调都不过分。例如，有报告说尼泊尔一些地方由于开展这种方案使事故发生率减少 75%，尽管识字率只有 54%。中国、印度和其他国家也开展并不断完善驾车人培训和考试工作。例如，印度设立了模范驾车人培训学校并为重返培训提供奖励。在这一制度下，有 43,000 名载重卡车驾驶员最近接受当地机构和非政府组织的培训。

²⁴ R.U.R. Sohadi 著，“马来西亚白天打开前车灯举措对摩托车相撞事故的作用”，见：“亚太运输与交通简报”第 74 号，第 17-31 页，(联合国出版物销售编号 E.05.11.F.17)。

²⁵ 结果是，比如说，泰国 5 岁以下儿童死于道路的人数比日本高出 3 倍，尽管日本人口比泰国多 1 倍而且高度机动化。

34. “酒后驾车”或者引用酒精或药物后晕眩开车的严重程度主要取决于社会、文化和宗教因素。在一些亚太经社会成员国，饮酒只是可以忽略不计的造成事故原因，而在其他国家则在所有道路事故中涉及到一半。更为严重的是，很多亚太经社会成员国酗酒驾车现象与执法不力并存。实际上，大多数亚太经社会成员国的警察既没有必要的资源也没有设备(如呼吸检测仪器)有效实施关于酗酒驾车的现行法律。另一方面，执法行动在日本从 1994 年到 2004 年之间使酒精相关的道路死亡人数减少一半，而亚美尼亚则大幅度降低了“酒后驾车”。新加坡的驾驶人即使血液酒精含量低于法律限度也可被判刑。

35. 行人尤其受到危险，在南亚和东南亚国家更是如此，那里的行人死亡通常占所有道路死亡人数的四分之一到一半以上。例如，在孟加拉国，道路交通事故受害者 70% 是行人。部分原因在于稀少的道路空间常常被非法“侵占”，尤其是被那些面临最大风险的穷人。

36. 超速驾车已成为重要的事故原因，尤其在那些道路基础设施迅速扩大和改进的国家。例如，泰国超过三分之二的事故发生在笔直的路段并且常常由于超速造成。此外，事故大多发生在曼谷和其它城市地区。

C. 更安全的道路

37. 尤其在发展中国家，道路状况往往是严重关切领域。例如，泰国所有事故中因道路条件造成伤亡约占 27%，尽管该国公路网络相对发达。获得资源开展必要的加强安全工程活动是一项挑战，对穷国尤其如此。

38. 事故死角方案尤其从 1990 年代初期以来在大多数亚太经社会成员国开始实施或测试使用。这类方案的规模和影响差别很大，有的还因为资金有限而受到限制。中国实施了一项规模巨大的事故死角处理方案，消除了 210,000 个隐患，导致估计一年减少 80,000 事故以及 5,000 例死亡。孟加拉国 1995-2002 年期间在达卡-阿里恰高速公路沿线投资改善事故隐患头一年取得的社会回报率(事故减少)高达 9-252%。²⁶

39. 此外，在至少 11 个亚太经社会成员国开展了道路建设之前、期间或之后的正

²⁶ Muniruzzuman Hoque 和 Ahmed 著(2005 年)。“道路安全措施效果评估：孟加拉国达卡-阿里恰高速公路案例研究”，见：“亚太运输与交通简报”第 74 号(道路安全特刊)，(曼谷，亚太经社会 2005 年)，第 33-56 页，ST/ESCAP/SER.E/74。

式道路安全审计工作。例如，印度定期开展道路安全审计和其他工作导致印度国家公路管理局所属的 65,000 公里道路相对良好的安全标准。然而这一成果尚未扩散到邦政府管理的其余 300 多万公里道路。尼泊尔早在 1995 年就开始道路安全审计。泰国道路安全审计预期从 2007 年开始实施。

40. 很多亚太经社会成员国试图通过在城市地区设立单独的行人和骑车人道路空间来减少事故风险。然而，仍有许多难题存在，例如，资源有限、非法侵占以及土地获得等相关问题²⁷。令人感兴趣的是，马来西亚认识到三分之二的伤亡事故涉及摩托车，于是率先在城内交通设立长达 150 公里的单独的摩托车专用车道。结果是摩托车恶性事故下降了 39%。

41. 旨在事故发生时降低严重程度工程措施，俗称“宽容性道路”方案，已开始亚太经社会成员国实施，如亚美尼亚、日本和马来西亚。例如，采用大规模方案，而不是临时地安装安全防护栏杆或是消除路边障碍物等都可以减少开支。

D. 更安全的车辆

42. 亚太经社会区域有不同层面的技术安全要求，并且实际上大多数进口车辆都遵循国际标准。此外，许多亚太经社会成员国在国内标准方面已取得进展。例如，印度实施了欧经委 124 条相关车辆安全规定中的 76 条。

43. 所有亚太经社会成员国都对所有商用机动车强制实行定期检查。这类检查每 6 个月到 15 年之后都必须进行。然后主要问题依然是执行车检和维修保养。

44. 超载是很多发展中国家的一个重大道路安全问题。根据一些报告，直到最近，中国的大多数事故由超载造成，它促使政府采取更严厉管理、执法和支助方案，并且设立新的过称站等措施，这些都导致超载事故减少 10% 左右。

E. 技术、更安全的系统与合作

45. 体制和技术系统是确保道路安全方案成功的关键因素。需要有良好的定性和定量数据用于道路安全措施有针对性的决策和决定。实际上，政策措施与数据收集之间需要有直接联系，以便衡量影响并确定轻重缓急。然而，如前所述，许多亚太经社会发

²⁷ 日本和其他发达国家也通过改善人行道、脚踏车道以及道路照明等方面减少事故风险。

展中国家缺乏足够的数据库严重影响到决策工作。例如，亚行和东盟估计，2003年东盟地区“报案不足”就道路死亡而言达70%、对道路事故则为25倍。此外，应该指出，使公众获得道路安全数据对决策进程非常重要。

46. 亚太经社会成员国具备各种形式的电脑化和人工数据库。虽然只有约半数的数据库提供地方资料，一些国家拥有先进的数据记录和分析综合系统。例如，亚美尼亚、斐济和尼泊尔正利用全球定位系统支助的微机事故分析系统，新加坡和日本正使用数据记录、影响和分析职能高度一体化的系统。印度采取措施改善国家道路事故报告系统，其中包括在印度南部各邦试点实施一致的道路事故报告系统。最后还应提及的是，有必要利用受伤侦察数据补充警察报告的数据。

47. 亚太经社会成员国紧急救助的覆盖范围，从“只有城市服务”到“广泛的全国服务”，情况千差万别。一些发展中国家最近已作出特别努力改善这一局面。例如，印度正努力建设“交通援助中心”，互相间隔为30-50公里。

48. 利用新技术将为道路安全提供重要帮助并为较贫穷的国家提供跳跃发展的可能。中国最近设立了道路安全专门实验室，并报告说研究取得重大进展。日本和大韩民国一直致力于设立利用信通技术的先进管理系统。“智能型道路”以及“无处不在的运输”（即运输和无线通信一体化系统）有助于减少道路事故。尤其是，可以采取得到全球定位系统支助、使用无线电频率识别跟踪的系统可降低与运输危险品相关的风险。

49. 然而，可以在不要求具备“高科技”能力的情况下富有创新地利用新技术。例如，可利用万维网上免费提供的协作工具。为研究目的，可利用地理信息系统、卫星或空中摄影将事故的发生地点和性质轻易地通过在线系统²⁸ 测绘制图²⁹。从更广泛的角度看，移动式地理信息系统已成为绘制库存管理地图的有效办法。其他有趣的技术应用例子包括2001-2002年期间在大韩民国测试的照相指控系统（即“caparazzi”），以及利用因特网将学术界相互联接的东盟道路安全网（见 www.asnet.org）。

F. 更安全的亚洲公路

50. 2006年5月8-11日在曼谷举行的“发展亚洲公路网专家组会议：公路基础设

²⁸ 这种系统的范例包括 Google Earth、PointAsia、Geoportail 等。

²⁹ 一个例子是美国俄亥俄州公路巡管局，该局开始通过 Google Earth 卫星成象绘制恶性交通事故图象的创新办法（见 www.statepatrol.ohio.gov/media/2006/06-097.htm）。

施融资以及改善道路安全方面的区域经验和教训”讨论了在国家一级对亚洲公路沿线采取的改善道路安全的各种措施。下文简述特别与亚洲公路相关的一些措施。

1. 政府行动

51. 在专家组会议上,几个国家³⁰ 汇报了具体针对亚洲公路以及国道所采取的道路安全行动。例如,不丹正在亚洲公路网正在拓宽(双车道)以便到2010年达到亚洲公路标准的那些路段增设更多安全措施。实际上,2005年不丹所有道路事故中多数发生在亚洲公路沿线,主要因为交通流量在某些路段每天超过850辆车,其设计能力每天仅为100辆车。日本在亚洲公路沿线采取道路安全措施,包括堵车地区加宽道路,道路养护以及提供交通信息。尼泊尔根据一项道路安全审计提出的建议,已采取特别努力在亚洲公路线路沿线设立安全栏杆,导致“死亡数目大幅度下降”。在巴基斯坦,设立国家公路和快车道警察局、2000年国家公路安全法令以及拨出充足的公路养护基金,使亚洲公路的安全状况得到改善。泰国最近的年度道路安全预算包括一系列提高安全工程措施,同时有5千万美元指定专门用于国家公路。在土耳其,旨在加强国家公路和亚洲公路安全的战略规划和政策预计,为减少因道路缺陷造成死伤而采取的各种措施可使其数量下降40%(见 www.kgm.gov.tr)。

2. 亚洲公路道路安全的资金筹措

52. 就亚洲公路沿线道路安全的资金筹措而言,应该提及的是直接用于道路安全的相关国际赠款和贷款为数不多。例如,尼泊尔从1994-2006年是大不列颠及北爱尔兰联合王国国际开发部赠款支助的接受国。孟加拉国报告说,从国际来源获得赠款或贷款。土耳其尚未得到用于道路安全的国际财政资源,但该国可在欧洲联盟参与伙伴关系框架内提出申请。虽然印度没有从国际或双边组织获得单独道路安全专用赠款,关于道路安全审计与政策的研究工作一直是用于发展包括亚洲公路在内的国家公路的贷款援助的一部分。大多数道路安全国际来源资金间接包括在道路建设、重建和养护项目³¹。在这种情况下,根据全球道路安全委员会的提议设立一个由开发银行管理的、数额为3亿

³⁰ 不丹、孟加拉国、印度、日本、巴基斯坦、大韩民国、斯里兰卡、泰国和土耳其。

³¹ 参见最新的世界银行道路项目情况介绍: <http://www.worldbank.org/projects>。

美元的道路安全基金或许可带来一些变化。

3. 亚洲公路交通安全风险图

⁵³ 欧洲道路评估方案由欧洲汽车协会发起，它定期跟踪欧洲国家枢纽道路的安全情况(见 www.eurorap.org)。每个路段(约 50 公里长)每 10 亿车辆-公里发生死亡的数目都以不同颜色标在图上。该评估方案也从事现场检查并根据道路实际特点从事安全等级评定工作，以便监测使道路变得更加“宽容”的切实影响。在欧洲几个国家该评估方案的活动在最高政治级别占有显著位置。³²

54. 为说明欧洲道路评估方案做法用于亚洲公路的可行性，亚太经社会秘书处为 2006 年 5 月举行的专家组会议绘制了一份类似的彩色标志图，显示亚洲公路某些路段每 10 亿车辆-公里的死亡数目^{33,34}。数据来自包括 16 个国家的充足数据的亚洲公路数据库。更好和更为全面的数据以及定期更新亚洲公路分段数据将使秘书处能够定期绘制最新的说明图并跟踪进展。例如，它将能够对国家内和国家间类似道路类型和交通流量的风险率进行跟踪。

G. 模式转换对安全的好处

55. 还可通过鼓励从公路到铁路的模式转换实现改善道路安全的巨大利益。例如根据瑞士的估计，对平均每吨-公里的运输，公路货运平均事故开支约比铁路货运高出 6 倍³⁵。联合王国一个非政府组织估计，与铁路旅行相比，乘坐私人轿车旅行被夺取生命的可能性要高出 9 倍，乘坐飞机则可能高出 2.5 倍³⁶。这些比例取决于各国具体情况，而且在发展中国家可能比发达国家更高。本区域各国政府日益认识到这点，正在加强公共乘客运输并提高铁路货运比例。

³² 例如，法国总统希拉克支持欧洲安全评估方案出版法国风险率挂图，并宣布“我们必须向法国人民说清事故在哪里发生的真相”，(见 <http://217.174.251.13/library/pdfs/conferences/151003.pdf>)。

³³ 亚洲公路数据库包括事故数目的数据，以及每一路段事故死亡人数。还应指出，亚洲公路协定中规定的路段长度平均而言与欧洲道路评估方案中的路段平均长度并无多大差别。

³⁴ 由于使用了同样的比例，该状况图可与欧洲道路评估方案绘制的说明图直接比较：按每 10 亿车辆-公里死亡数字，低(0-15)，低中(15-61.6)，中等(61.6-106)，中高(106-180)，高(>180)。

³⁵ M. Maibaich, C. Schreyer, M. Lebkuechner, S. Mauch 著，“未来的货运”(伯尔尼，1998)。

³⁶ Friends of the Earth 著，“为什么乘火车对环境更好”(资料活页)，2002 (见 www.foe.co.uk)。

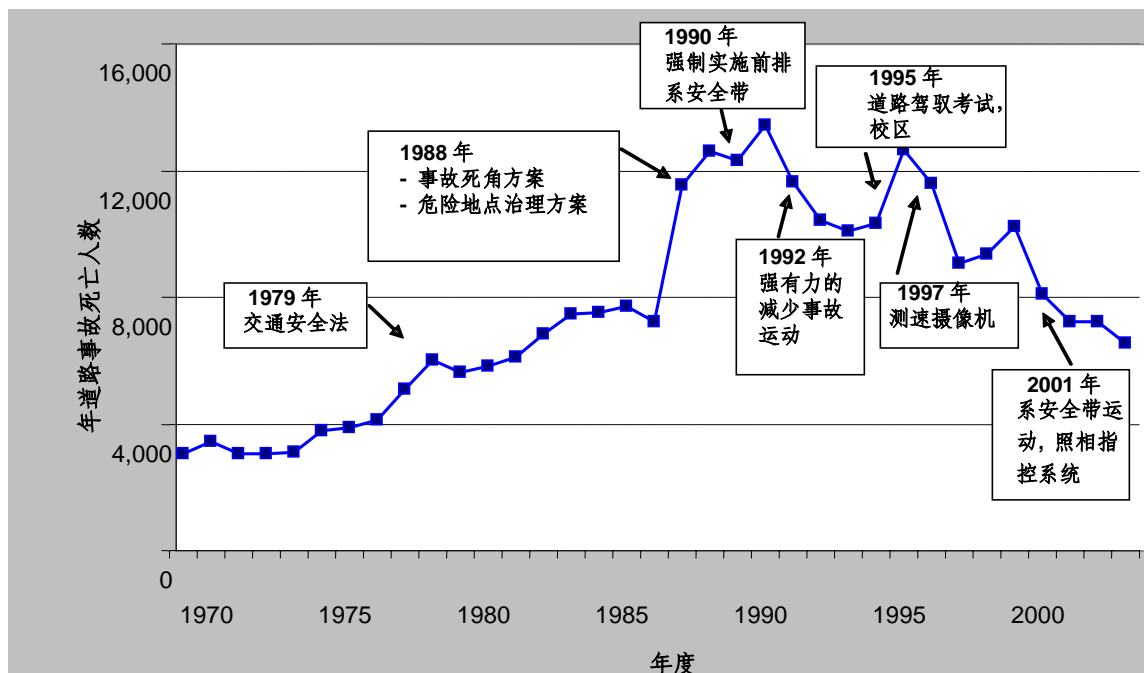
H. 多部门办法

56. 各国在实践中需综合处理上述所有措施领域(A-G节),并随着时间推移调整轻重缓急。澳大利亚、日本、大韩民国、新加坡和马来西亚的例子说明,改善道路安全要取得持久成功取决于根据密切监测道路变化动态安排工作的轻重缓急程序。

57. 例如,大韩民国在飞快实现机动化之后采取的一系列有的放矢的措施包括治理交通隐患方案,改善危险地点,强制性使用安全带,国家道路安全宣传运动,测速摄影机以及照相指控系统,这些都导致相对减少道路死亡数目(见图3)。

58. 同样,日本自从1971年以来开展了一系列基本交通安全5年方案,包括许多有意义的政府举措,如改善人行道、自行车道和道路照明,儿童座椅要求以及严厉处罚酗酒驾车等,这些都有助于实现令人可观的道路安全记录。

图3. 大韩民国1970-2000年公路死亡人数以及对应措施



资料来源: 大韩民国建设和运输部“韩国国家道路安全报告”, 于2006年5月8-10日在曼谷举行的“亚太经社会亚洲公路网发展专家组会议”上介绍。

59. 新加坡的 2004-2008 年道路安全全面行动计划涉及 14 个部门，包括交通事故电脑分析系统，事故死角方案，事故调查，道路安全审计以及道路安全咨询服务，由此于 2005 年实现了每 10,000 辆登记车辆 2.3 人的低死亡率。

60. 越南因公路事故致死或受伤的人数一直持续飞速增长直到 2002 年。在此之后，尽管每年仍以 10-12% 的持续飞快速度机动化，道路事故以及受伤人数大幅度下降。这是由于越南政府采取了一些决定性的全面措施，旨在动员广大公民公共努力。

三、开展国际合作改善道路安全

61. 开展国际合作已证明有助于在道路安全领域交流经验和分享资源并支助国家开展活动。在全球、区域和次区域一级有各种形式的合作。

A. 全球合作

62. 为响应联大 2004 年 4 月 14 日第 58/289 号决议“改善全球道路安全”，卫生组织和各联合国区域委员会建立了有 42 个组织组成的联合国道路安全协作小组(见 [www.who.int/roadsafety.en](http://www.who.int/roadsafety/en))，其中 11 个为联合国组织。这一协作小组自从 2004 年 10 月以来已开过 4 次会，其亚太分组由亚太经社会牵头。政府和非政府组织都参加工作并代表着卫生、运输和安全方面的部门专业知识。最近亚太经社会秘书处举办了第四次联合国道路安全协作会议(2006 年 5-11 日)以及“2007 年联合国道路安全周”全球组委会会议(2006 年 5 年 10 日)。

63. 协作小组启动的工作有：(a) 编制一系列良好实践手册；(b) 建立关于道路安全立法的互联网数据库；(c) 完成并更新一系列欧经委关于公路交通标志和信号的决议；(d) 协办针对年轻道路使用者的第一个联合国全球道路安全周(2007 年 4 月 23-27 日)；(e) 设立世界交通事故受害者纪念日(每年 11 月第三个星期日)。

64. 全球道路安全伙伴关系(GRSP)于 1999 年设立，亚太经社会是发起成员之一。它是一个全球性伙伴关系，商业界、民间团体和政府组织齐心协力改善低收入和中等收入国家道路安全，目前在超过 10 个国家积极工作。主要汽车和轮胎制造商、援助机构以及非政府组织也是其成员。国际红十字会和红新月会作为其东道秘书处。全球道路安全伙伴关系是世界银行发起的 4 个商业伙伴促进发展方案之一。

65. 国际公路运输联盟和其他非政府组织一直积极地在全球一级开展一些活动，

改善道路安全。例如，公路运输联盟编写了材料并实施方案，包括一项公交车和大轿车安全方案，并且制订公路运输联盟道路安全宪章，开放供私营部门实体签署(见 www.iru.org)。

B. 区域合作

66. 此外，亚太地区改善道路安全的区域性做法很有希望，因为：(a) 全球道路死亡人数的预期增长大部分预计将在亚洲发生，(b) 本区域有特殊条件，例如，亚洲具有高比例两轮和三轮车夫死亡率，值得特殊考虑，(c) 高级别国际授权呼吁亚太经社会和其他区域委员会率先开展区域合作，(d) 开展区域合作可能带来的国际协同效应和杠杆效果。显然需要在这—领域向发展中成员国提供更多支助。

1. 亚洲公路及亚太经社会的活动

67. 《亚洲公路网政府间协定》³⁷ 于 2005 年生效。《协定》连接 32 个国家，包括—项道路安全条款：“在发展亚洲公路网时，各缔约方应充分考虑道路安全问题”。因此，道路安全是亚洲公路工作组授权工作范围之—。最近，亚太经社会秘书处组织了“发展亚洲公路网专家组会议：公路基础设施筹资及加强道路安全区域经验与教训”(2006 年 5 月 8-11 日)，有来自 29 年亚太经社会成员国的 55 位专家参加。

68. 亚太经社会自从 1992 年以来—直致力于道路安全问题。活动包括区域研究与审评，开发亚太道路安全数据库，专家组会议，讲习班和出版物，包括最近关于道路安全的亚太经社会交通与运输简报³⁸ 特刊，以及关于道路事故报告、监测、规划和数据库开发的技术合作项目。2001 年《亚洲及太平洋基础设施发展首尔宣言》以及所附区域行动方案第二阶段(2002-2006 年)指出，“道路事故造成的经济损失比亚太经社会区域接受所有来源的发展援助总额高出一倍还多”。

69. 亚太经社会通过开展机构间协作支持提高认识并改变态度，开展分析工作、交流最佳做法、监测变化并举办专家组会议和讲习班。亚太经社会与包括亚行、全球道路安全伙伴关系、国际公路联合会、世界公路协会等范围广泛的伙伴开展工作。2004

³⁷ 见 2004 年 4 月 28 日第 60/4 号决议。

³⁸ 亚太交通运输简报第 74 号 (联合国出版物，销售品编号 E.05.II.F.17)。

年，亚太经社会设立亚太运输与物流教育研究网络，它将今后可能也涉及道路安全问题的各学术机构联成网络。

70. 联合国大会 2005 年 10 月 26 日第 60/5 号决议“改善全球道路安全”已授权于 2007 年 4 月 23-27 日举办“联合国道路安全周”。亚太经社会将在曼谷为该纪念周作出贡献。同时亚太经社会成员国也可能举行国家活动。实际上，大多数亚太经社会成员已设立道路安全日、周或月。

2. 区域道路安全宣言、目标及指标

71. 如同在国家一级的道路安全定量指标的良好作用，区域一级的宣言、目标和指标将有助于提高道路安全认识、作出政治承诺并获得必须的人力和财务资源。

72. 亚太经社会秘书处最近探索亚太经社会成员是否可能就这类目标和指标统一思想，以便在一项亚太经社会部长级宣言中包括或提及。最初，“发展亚洲公路网专家组会议：公路基础设施筹资和改善道路安全区域经验和教训”（2006 年 5 月 8-11 日）强调应在最高政治级别作出道路安全承诺。各国代表还支持起草亚太经社会道路安全问题部长级宣言的建议，它可类似用于监测联合国《千年发展目标》的做法包括具体目标和可衡量的指标。会上讨论的区域宗旨、目标和指标的修订稿载于附件二。³⁹

73. 区域性目标和指标在亚太经社会区域外一直使用。例如，2005 年 4 月 4-6 日在埃塞俄比亚的斯亚贝巴举行的非洲负责运输问题部长关于《千年发展目标》的会议通过了一项包括运输指标在内的多项运输目标的部长级宣言：“到 2015 年将公路和其他运输方式造成的事故死亡率减少一半。”（见 www.africa-union.org/infrastructure/transport/）。

74. 欧盟欧洲道路安全行动方案同样强调需要有道路安全指标。欧盟通信“到 2010 年将欧洲联盟道路事故受害者数目减少一半：共同的责任”于 2001 年在欧洲运输政策白皮书发表。该方案基本上确定了具体行动内容以及重申到 2010 年将道路事故受害者数目减少一半的总体目标，相当于拯救 20,000 人的性命⁴⁰。为确保分担责任，它旨在

³⁹ 从不丹、亚美尼亚、朝鲜民主主义人民共和国、印度尼西亚、日本、尼泊尔、斯里兰卡、乌兹别克斯坦、越南、世界卫生组织、和德国技术合作署收到了专家关于目标和指标的书面评论意见，并在起草修订稿时作为参考。

⁴⁰ 迄今为止，只有欧洲委员会和欧洲议会已核准这一目标；而欧洲理事会尚未表明立场。

鼓励道路使用者改善行为、使车辆更安全并改善道路基础设施。它规定设立欧洲道路安全观察，并建议所有相关缔约方不管是国营或私营都应遵守“欧洲道路安全宪章”。通信强调“普遍认为有针对性的道路安全方案与没有目标的方案相比，从行动的效果、合理使用公共资源以及减少死伤人数来看，都更有好处”。

C. 次区域合作

75. 卫生组织通过其涵盖亚太经社会成员国的 4 个次区域办事处集中注意受害者监测以及摩托车、头盔、安全带、饮酒和超速方面的道路使用者行为问题。

76. 得到亚行支助的一份东盟项目，东盟区域道路安全战略和行动计划(2005-2010 年)，看来是亚太经社会区域最为全面的多国道路安全方案。项目包括一项东盟道路安全方案，以及 2004 年 11 月 23 日由所有东盟十国部长通过的东盟道路安全金边部长级宣言。宣言包括 2005-2010 年区域行动计划以及国家行动计划和指标。

77. 在东盟项目范围内已举办培训活动和利益攸关者磋商，编写了分析报告并设立一个在线协作平台。题为“安全到达”的项目报告内容摘要指出，目前东盟国家中每年有 75,000 人死亡并有 470 万人伤残，给本区域造成开支约 150 亿美元(或国内生产总值的 2.2%)。编制国家行动计划过程中就减少道路死伤数目商定了指标。潜在死伤开支节约在东盟地区约为预计死伤总数的 12%，2005-2015 年累计相当于 106 亿美元。项目下一阶段将集中加强体制能力。

78. 2006 年 5 月 8-10 日举行的亚太经社会道路安全专家组会议注意到亚行-东盟道路安全方案的效果，并认为这种方案可造福于其他亚太经社会次区域，包括南盟、上合组织、经合组织和其他组织的活动范围。

D. 结论

79. 全球、区域、次区域和国家各级开展国际协作和采取行动可改善道路安全。除了可交流经验(良好实践)并分析资源和工具之外，它还能带来最高政治级别的首肯，从而有可能将道路安全问题置于国家政策议程首位。后者的重要性分别在 2004 年和 2005 年的东盟和非洲联盟道路安全部长级宣言中得到强调。这些和其他举措都表明区域一级的可衡量指标能够象利用可衡量国家指标的国家道路安全方案一样加改善路安全工作。

四、供审议的问题

80. 虽然在改善道路安全方面取得了重要进展，道路交通死亡和受伤总体人数继续迅速上升。因此有必要在地方、国家和区域各级加大努力以便扭转整个亚太经社会区域道路事故的“势头”。每次道路死亡和严重受伤事故都造成人类痛苦并带来不小的经济开支，而原则上大部分道路事故是可以预防的。

A. 地方和国家一级

81. 请各国政府考虑本文件讨论的各个问题，尤其是：

(a) 采取或加强现有的国家政策和行动计划，包括使用可衡量的国家道路安全指标；

(b) 定期开展道路安全政策分析并改善道路安全数据收集和报告系统，以便适应变化中的轻重缓急事项；

(c) 采用相关利益攸关者和部委(包括运输和卫生部、地方政府以及警察)参加的多部门处理办法，并且根据联合国大会第 60/5 号决议实施载于卫生组织 2004 年全球道路安全报告中的各项建议；⁴¹，⁴²

(d) 富有创建的利用技术改善道路安全，包括信息技术服务和协作性在线工具，包括卫星成像、航空摄影或地理信息系统；

(e) 指定牵头机构或设立国家组委会负责 2007 年 4 月 23-27 日的“联合国道路安全周”活动；并根据联合国大会第 60/5 号决议考虑确认每年 11 月第 3 个星期日为“世界道路交通受害者纪念日”；

(f) 在国家运输政策中考虑实现从公路到铁路运输模式转换的巨大交通安全利益，尤其在人口高度密集地区。

B. 次区域一级

82. 在次区域一级，请各国政府考虑在南盟、上合组织、经合组织和其他亚太经

⁴¹ 建议包括：(i) 指定或设立牵头机构；(ii) 评估形势；(iii) 制订战略和行动计划；(iv) 提供足够资金；(v) 开展立足证据的干预活动；(vi) 开展国际合作。

⁴² M. Peden 等编，“道路交通伤害预防世界报告”(日内瓦，卫生组织，2004 年)。

社会次区域范围开展联合道路安全方案，类似现有的亚行赞助的东盟道路安全方案。这些方案可得到双边和多边援助方的联合资助。政府还可考虑向计划建立的、将由世界银行管理的道路安全基金申请优先资金用于开展这类次区域活动。

C. 区域一级

83. 鉴于在最高政治级别获得国际核准的重要性，请政府遵循世界其他地区(例如东盟和非洲联盟)关于道路安全的部长级宣言和区域方案的良好经验。政府还可考虑将2007-2015年亚太经社会道路安全目标和指标作为在本区域开展更有针对性活动的手段。附件二所载表格可作为亚太经社会成员和准成员之间就此问题进一步磋商的基础。

84. 请各国政府就新的5年区域行动方案(2007-2011年)将包括的产出和活动内容向秘书处提供进一步指导，建议内容列举如下。

近期目标：加深认识和了解道路安全问题和潜在工作，加强亚太国际协作。

产出：

1. 开会讨论并商定区域道路安全宗旨、目标和指标，作为亚洲及太平洋改善道路安全部长宣言的后续行动。
2. 根据联大决议协调亚太经社会区域联合国道路安全合作活动。
3. 协助设立网站并召集会议以便分享道路安全资源、交流良好实践、数据，以及亚洲公路事故风险地图。

成就指标：

1. 境内成员实施区域宗旨、目标和指标。
2. 区域成员国对网站材料提供投入和反馈，包括事故风险地图。
3. 用户反馈。

附件一

亚太经社会选定成员国主要道路安全相关指标

	年份	事故(警方报告)	死亡(警方报告)	受伤(警方报告)	行人死亡	驾摩托车人死亡	儿童死亡(低于5岁)	每 10,000 辆车死亡	行人死亡 [占总数百分比]	驾摩托车人死亡 [占总数百分比]	两轮和三轮车 [占所有车辆百分比]
亚美尼亚	2005	1,309	304	1,771	43	0	1	10.1	14%	n.a.	1%
澳大利亚	2004		1,868								
阿塞拜疆	2004		811								
孟加拉国	2004	3,566	3,150	3,026	1,609	n.a.	86	103	51%	n.a.	67%
不丹	2005	1,038	23	247	n.a.	n.a.	n.a.	7.7	n.a.	n.a.	24%
文莱达鲁萨兰国	2005	2,771	38	528				43			3%
柬埔寨	2005	3,957	904	7,018		906	5	16		89%	75%
中国	2005	450,000	98,738	470,000							
格鲁吉亚	2004		637								
印度	2003	406,726	85,998	435,122	8,799	13,570	1,128	12.8	10%	16%	71%
印度尼西亚	2005	20,623	11,610	22,217				5			75%
日本	2004	952,191	8,492	72,777	2,250	1,313	72	1.0	26%	15%	15%
哈萨克斯坦	2005	14,517	3,374	17,422	1,084	n.a.	251	18.7	32%	n.a.	3%
老挝人民民主共和国	2003	5,177	426	6,699				17			80%
马来西亚	2005	328,264	6,200	47,012				4			48%
缅甸	2003	5,375	1,308	9,299				27			68%
尼泊尔	2001	32,000	1,987	4,390	993	773	189	42.0	50%	39%	65%
新西兰	2002		404								
菲律宾	2003		995	6,793							38%
大韩民国	2004	220,755	6,563	346,987	2,543	618	108	3.6			10%
俄罗斯联邦	2004		34,506								
新加坡	2005	6,705	173	87	41	95	3	0.6	24%	55%	19%
斯里兰卡	2005	43,171	2,306	23,165	747	406	39	9.1	32%	18%	60%
泰国	2002	91,623	13,116	69,313	787		262	0.6	6%		71%
土耳其	2005	621,183	4,525	154,094	679	117	117	4.1	15%	3%	13%
越南	2005	14,000	11,000	11,760				7		63%	68%

数据来源: 运输和旅游司数据库, 亚太道路事故数据库, 亚洲开发银行和东南亚国家联盟。

附件二 2007-2015年亚太道路安全目标草案	
目标和具体指标	监测成绩的指标
总目标: 拯救道路上的生命和预防伤害	
a) 从2007-2015年将死亡率减少20%(或到2015年每万辆车减至10人以下)。	1) 道路事故死亡数(每万辆车平均每辆车-公里和每乘客-公里死亡率)
	2) 预计道路事故死亡人数(基准线)
	3) 道路事故数
	4) 公私营单位的“车队安全记录”(即每10万公里死亡数)
b) 从2007-2015年将道路事故重伤率减少20%。	5) 预计道路事故重伤人数(基准线)
	6) 道路事故重伤人数(和每万辆车和平均每辆机动车-公里事故受伤率)
目标 1: 将道路安全作为政策优先事项	
a) 制订道路安全政策/战略, 指定牵头机构, 实施行动计划(至2010年)。	7) 道路安全政策、战略和行动计划等文件, 及实际执行情况的资料。
	8) 指定的牵头机构名称、地方、地区和中央政府职责说明。
	9) 国家道路安全报告或政府方案影响评估报告
b) 为改善道路安全调拨充足人力和财力	10) 为道路安全调拨的人力财力数量
	11) 私营部门贡献的数量, 以及捐助方或相关金融机构提供的特别基金。
	12) 已开展的道路安全方案和活动。至少一次大的全国道路安全运动
目标 2: 使道路对脆弱的道路使用者更安全: 儿童、行人、摩托车骑手	
a) 将道路事故行人死亡率减少三分之一(或减至每万辆车1人以下)。	13) 人均或每万辆机动车行人死亡率
b) 增加行人过街安全设施(如地下通道、过街桥或交通信号)。	14) 安全过街设施数, 或关于建设或改善过街设施的方案的信息。
c) 使戴头盔成为规范并确保头盔最低标准, 以便将摩托车骑手死亡率减少三分之一(或减至亚太经社会区域平均水平以下)。	15) 摩托车骑手死亡人数和死亡率
	16) 法律或行政规定(是/否), 调查头盔使用情况(百分比)和头盔最低技量标准。
d) 确保儿童最低安全措施, 以便将儿童死亡率减少三分之一(或减至每万辆机动车低于0.01)。	17) 5岁以下儿童道路事故死亡率。
	18) (调查)关于儿童安全准则遵守情况(即儿童安全带)(百分比)。
	19) 轿车和摩托车现有儿童安全措施(质量指标)。
e) 用道路安全基本知识武装所有学生的头脑	20) 道路安全教育成为学校课程的一部分(是/否)
	21) 现有的道路安全教学课程(质量指标)
目标 3: 使道路更安全和减少事故严重程度(“宽容性道路”)	
a) 在道路发展所有阶段纳入道路安全和审计, 进行必要的改善工程和改进事故多发地点。	22) 道路安全审议数(或审计的公里数), 或已采取措施的“死角”数。
	23) 对于新建的道路和重大改造道路安全审计是强制性的(是/否)。
	24) 通过消除或减轻路边障碍使道路“宽容”的方案
b) 为行人和骑车人增加单独/安全的道路空间	25) 国家或地方方案。现有行人和自行车道公里数(沿公路和市区道路)。
目标 4: 使道路车辆更安全	
a) 使定期车检成为强制性的并确保车检执法(从城市开始)。	26) 法律或行政规定(文件)。关于车检设施和单位的资料(质量)。
b) 确保新车安全要求符合国际标准。	27) 具体说明法律法规及实施的文件。
目标 5: 改进道路安全系统、管理和执法	
a) 实施能提供事故地点信息的全国(电脑化)数据库。	28) 用是/否表示。如“是”, 何种事故数据库系统及负责单位(质量指标)。
	29) 亚太道路事故数据库复盖国家
b) 大幅提高“遵守”程度, 即强制性戴头盔、系安全带和限速。	30) 关于戴头盔的规定及“遵守”程度的资料(调查得出的百分比)。
	31) 关于系安全带的规定及“遵守”程度的资料(调查得出的百分比)。
	32) 与“酒后驾车”相关的规定及“遵守”情况(调查而不是司法部门信息)
c) 为起诉允许酒精测试(呼吸测试器和/或行为测试)。	33) 是/否。如“是”, 说明现行规定, 测试种类, 为起诉所使用和允许的酒精限度。
d) 使摩托车始终开前灯成为规范。	34) 法律或行政规定(文件)。说明现行惯例(来自调查)或技术措施。
e) 扩大道路事故受害者紧急援助系统覆盖面, 至少要覆盖城区和主干道。	35) 提供紧急服务的道路公里数(按道路类型分列)。
	36) 平均反应时间
	37) 紧急服务中心间隔公路里程(城市道路除外)。
目标 6: 加强合作和促进伙伴关系	
a) 鼓励并承认私营部门赞助的举措	38) 私营部门重大举措数目。承诺的(资金)数额。
	39) 在道路安全领域重大公私营伙伴关系数目。
b) 建立新的和加深现有的与非政府组织的伙伴关系。	40) 私营部门重大举措数目。承诺的(资金)数额。
目标 7: 将亚洲公路建成道路安全的样板	
a) 减少亚洲公路上每件事的死亡人数。	41) 每年每一个国家亚洲公路上道路事故数和死亡总数。
b) 将亚洲公路所有路段恶性撞车率降至每10亿车辆-公里100起以下(欧洲道路评估方案“中等”)	42) 每年亚洲公路上每10亿车辆-公里恶性撞车率。
c) 为亚洲公路沿线道路安全增拨资源。	43) 为亚洲公路路段安全相关的工程调拨的人力财力资源。
	44) 国际来源为亚洲公路路段安全相关的赠款数额。
d) 改进亚洲公路路段, 使其在撞车事故发生时对道路使用者“宽容”。	45) 以现场道路检查为依据制订道路安全定级方案(欧洲道路评估方案星级等级)