

**亚洲及太平洋经济社会委员会**

交通运输部长级会议

第三届会议

2016年12月5日至9日，莫斯科

临时议程* 项目3(h)

交通运输的主要事项**改善道路安全****秘书处的说明****内容提要**

鉴于道路安全问题的规模巨大及其对经济、公众健康和民众(特别是低收入群体)总体福祉产生的负面影响，道路安全问题严重关乎可持续发展。本区域2013年因道路交通事故死亡的人数约为73.3万，占全球125万因交通事故死亡总人数的一半以上。要实现《可持续发展目标》具体目标3.6(到2020年时，全球道路交通事故造成的死伤人数减半)和具体目标11.2(到2030年时，为所有人提供安全、价廉、无障碍和可持续的交通系统，改善道路安全)，就要作出更多努力。

本说明重点介绍了本区域成员和准成员近期在改善道路安全方面取得的进展和出台的举措，审议了本区域道路交通事故的主因以及消除这些因素可能采取的措施，包括对超速和酒驾等主要风险因素制订条例和法规。文件中提出了一套更新版的区域大目标和具体目标，提出了若干优先领域，从而使本区域的成员和准成员能够在秘书处的道路安全工具和能力建设方案的支持下因地制宜地努力改善本区域的道路安全状况。本文还简要讨论了前进之路，包括建立一个国际道路组织的问题。

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1。

一. 导言

1. 本区域许多政府正在设法努力应对各种挑战，确保其交通运输方案能安全运行。交通运输安全，特别是道路安全，已被列为国际发展议程的重中之重，原因是其规模巨大，对社会和经济造成重大的影响。

2. 在亚太区域，每一分钟都有人因道路交通事故死亡。本区域平均每两分钟就有 3 人在道路上丧生。本区域每周都有超过 14 000 人被道路交通事故夺去生命，超过 14 000 个家庭陷入困境，原因是这些家庭因此失去亲人，在许多情况下，丧失了收入来源。成千上万张病床被道路交通事故的受伤人员占据。因此，道路交通事故被认为是一个全球性的流行病，会产生巨大的经济和社会不良影响。

二. 亚太区域的道路安全状况

3. 本节主要根据从世界卫生组织(世卫组织)的全球卫生观察数据库¹ 及其《道路安全全球现状报告 2015》² 得到的数据，广泛地概述了最近本区域在道路安全方面取得的进展情况。

A. 道路交通死亡

4. 世界卫生组织的《道路安全全球现状报告 2015》显示，在 2013 年，在亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)区域的道路上，有超过 733 000 人失去了生命。在这一年全球道路交通死亡的 125 万人中，本区域数字所占的比例超过 58%。

5. 由于中国和印度的人口规模庞大，到目前为止，这两个国家的道路交通死亡人数为本区域之最，分别为每年 261 367 人和 207 551 人，占本区域道路交通死亡人数将近三分之二。

6. 2010 年以来，本区域成员和准成员在处理道路安全方面的进展有喜有忧。表 1 显示了从 2010 至 2013 年间本区域道路交通事故估计死亡数字的比较情况。这一图表显示，道路交通死亡总体上从 777 000 减少到 733 000，相当于减少了 5.6%。共有 23 个成员国在减少死亡方面取得了进展，其中有 18 个国家的表现好于本区域的平均值。

¹ 世界卫生组织，全球卫生观察数据库。见：<http://apps.who.int/gho/data/node.main.A989?lang=en>。

² 世界卫生组织，《道路安全全球现状报告 2015》(日内瓦，2015 年)。见：www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en。

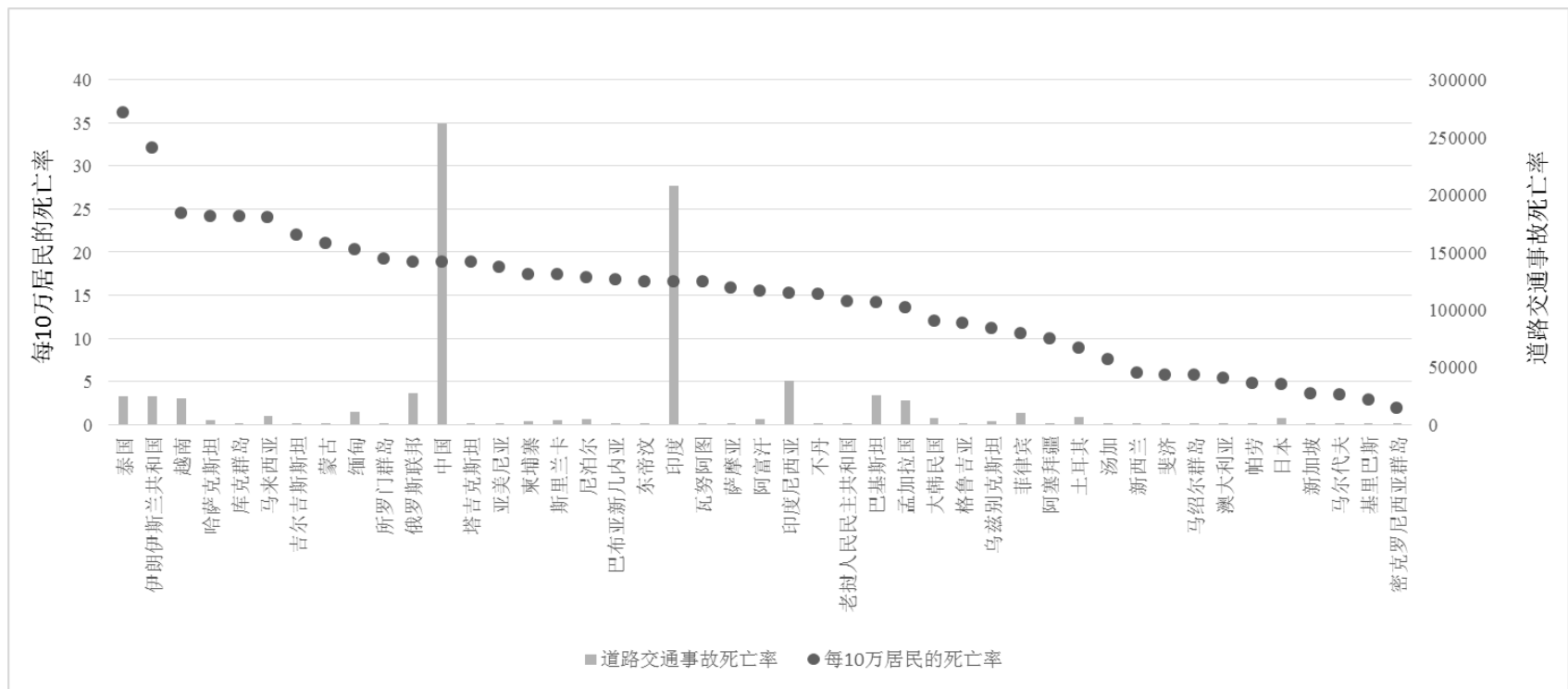
表 1
从 2010 至 2013 年间亚太经社会国家道路交通事故死亡数字的变动情况
(百分比)

| 数字减少的国家 | | 数字未减少的国家 | |
|-----------|--------------|--------------|--------|
| 国家 | 变动 | 国家 | 变动 |
| 帕劳 | -66.67 | 密克罗尼西亚联邦 | — |
| 基里巴斯 | -50.00 | | |
| 新西兰 | -31.66 | 萨摩亚 | — |
| 马绍尔群岛 | -25.00 | 马来西亚 | 0.62 |
| 格鲁吉亚 | -24.96 | 俄罗斯联邦 | 1.72 |
| 新加坡 | -23.94 | 越南 | 3.55 |
| 阿富汗 | -23.76 | 乌兹别克斯坦 | 4.28 |
| 土耳其 | -23.65 | 瓦努阿图 | 7.69 |
| 老挝人民民主共和国 | -23.30 | 柬埔寨 | 8.39 |
| | | 哈萨克斯坦 | 13.35 |
| 阿塞拜疆 | -21.55 | 不丹 | 18.75 |
| 巴基斯坦 | -14.44 | 吉尔吉斯斯坦 | 19.37 |
| 东帝汶 | -14.16 | 蒙古 | 21.59 |
| 大韩民国 | -12.57 | 菲律宾 | 22.12 |
| 印度 | -10.16 | 孟加拉国 | 23.29 |
| 日本 | -9.87 | 塔吉克斯坦 | 24.04 |
| 印度尼西亚 | -9.79 | 斯里兰卡 | 29.33 |
| 澳大利亚 | -8.14 | 汤加 | 33.33 |
| 泰国 | -7.89 | 所罗门群岛 | 36.71 |
| 斐济 | -5.56 | 巴布亚新几内亚 | 38.12 |
| 中国 | -5.30 | 缅甸 | 50.61 |
| 亚美尼亚 | -2.15 | 马尔代夫 | 100.00 |
| 尼泊尔 | -1.55 | 库克群岛 | 150.00 |
| 伊朗伊斯兰共和国 | -1.30 | | |
| | 区域平均值 | -5.60 | |

资料来源：亚太经社会根据世界卫生组织的《道路安全全球现状报告 2013：支持行动十年》(日内瓦，2013 年)和《道路安全全球现状报告 2015》(日内瓦，2015 年)的数据计算得来的数字。

7. 2013 年亚太经社会区域平均道路交通死亡率(每 10 万名居民死亡数)(每 10 万名居民死亡数 18.99)高于世界平均值(每 10 万名居民死亡数 17.4)。泰国和伊朗伊斯兰共和国显著高于本区域其他国家，分别为每 10 万名居民死亡数 36.2 和 32.1。图 1 显示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的对比情况。

图1
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：世界卫生组织，《道路安全全球现状报告 2015》（日内瓦，2015年）。

8. 2013 年世界卫生组织的数据显示，有 14 个国家，即泰国、伊朗伊斯兰共和国、越南、哈萨克斯坦、库克群岛、马来西亚、吉尔吉斯斯坦、蒙古、缅甸、所罗门群岛、俄罗斯联邦、中国、塔吉克斯坦和亚美尼亚，其道路交通死亡率高于本区域的平均水平。但是，其中有五个国家，即泰国、伊朗伊斯兰共和国、越南、马来西亚和中国，其死亡率比 2010 年以前有所下降。而其他九个成员和准成员，即库克群岛、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、缅甸、所罗门群岛、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦和亚美尼亚，其死亡率在这一期间有所上升。

9. 在新兴经济体和新兴工业化经济体，道路交通死亡率特别高。不管机动化水平如何，较高的人口道路交通死亡率也与较高的车辆密度(即每公里道路的车辆数)相联，这说明道路安全和总体基础设施发展之间存在着联系。

亚洲公路网线路道路交通事故死亡情况

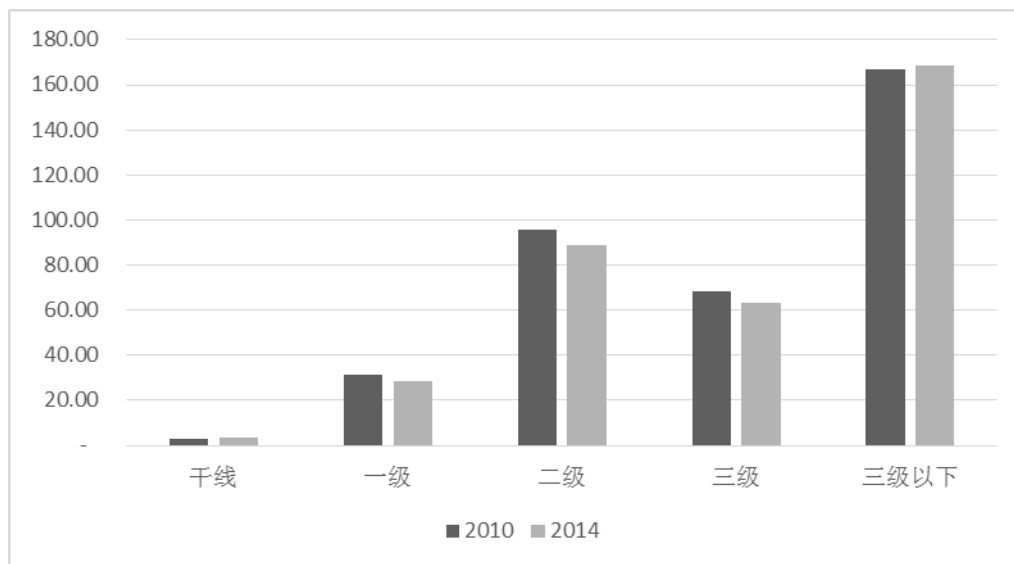
10. 根据亚太经社会亚洲公路数据库中的现有数据(见图 2)，亚洲公路干线道路的安全记录最好，每十亿行车公里死亡率为 3.57 例，而那些三级以下公路的记录最差，每十亿行车公里死亡率为 168.48 例。这表明，升级改造各级道路，特别是使其达到三级所需的最低标准，很可能会减少亚洲公路网的死亡率。而亚洲公路线路其他等级公路的平均死亡率分别是每 10 亿行车公里 28.28(一级公路)，每 10 亿行车公里 88.88(二级公路)以及每 10 亿行车公里 62.96(三级公路)。³ 把公路改造升级到控制进出的干线及其他较高等级标准，能够大幅度降低死亡率。把低于三级的公路升级到最低标准，也可显著改善道路安全。

11. 研究表明，基础设施设计与道路安全之间存在着较强的关联。在许多国家，设置隔开双向交通和(或)不同类型车辆的障碍物，采用出入口控制原则，改进道路的几何设计以提高弯道视距以及改进路肩等，都是与基础设施有关的措施的例子，如采用有利于减少道路事故和死亡率。国际经验表明，采取有利于改善驾驶环境的道路基础设施的干预措施是合算的，而且可在合理时间内收回相关投资。⁴

³ 见亚洲及太平洋经济社会委员会，《〈亚洲公路网政府间协定〉的执行情况》(曼谷，2015 年)。见：[www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E-ESCAP-AHWG\(6\)-1-English.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E-ESCAP-AHWG(6)-1-English.pdf)。

⁴ Ishtiaque Ahmed 著，《道路基础设施与道路安全》，《亚洲及太平洋交通运输公报：设计更安全的道路》，第 83 号(2013)(曼谷，亚洲及太平洋经济社会委员会，2013 年)。

图 2
按亚洲公路线路等级分列的每 10 亿行车公里平均死亡率



资料来源：来源于亚洲公路数据库的信息。

说明：2014 年的死亡率来源于截至 2015 年 6 月有所需数据的占亚洲公路网总长 (24 个国家共计 41 580 公里) 32.18% 的道路的死亡报告。2010 年的死亡率来源于占亚洲公路网总长 (23 个国家共计 34 370 公里) 24.1% 的道路的死亡报告

B. 道路交通事故的代价

12. 从经济上来说，道路交通事故可给亚太经社会区域政府带来高达其国内生产总值 6% 的损失。表 2 显示了本区域一些国家因交通事故造成的国内生产总值损失估计值。伊朗伊斯兰共和国因道路交通事故带来的损失占其国内生产总值的百分比最高，为 6%。缅甸受到的损失占其国内生产总值的百分比最低，为 1%。如换算为货币价值，亚太经社会区域因道路交通事故遭受到的经济损失估计在 2 930 亿至 5 270 亿美元之间。⁵

⁵ 将 2013 年亚太经社会 19 个国家的国内生产总值估计损失百分比乘以 2013 年亚太经社会区域的国内生产总值，从而计算出这些数字。

表 2
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(百万美元) | 损失(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)和《2015 年全球道路安全现状报告》(日内瓦，2015 年)；获取 2010 年和 2013 年国内生产总值的资料来源：“亚太经社会在线统计数据库”，2016 年 6 月 2 日查阅；估计的损失值由秘书处计算得出。

^a 2010 年的数据。

C. 弱势道路使用者

13. 在全球道路交通死亡总数中，有 47%的人是弱势道路使用者，即骑摩托车的人、骑自行车的人和行人。在亚太经社会区域，弱势道路使用者的道路交通死亡人数占全部道路交通死亡数字近 55%。骑机动二轮车和机动三轮车的人在死亡人数中占大多数，为近 30%。行人和骑自行车的人所占比例低一些，分别为 19.94%

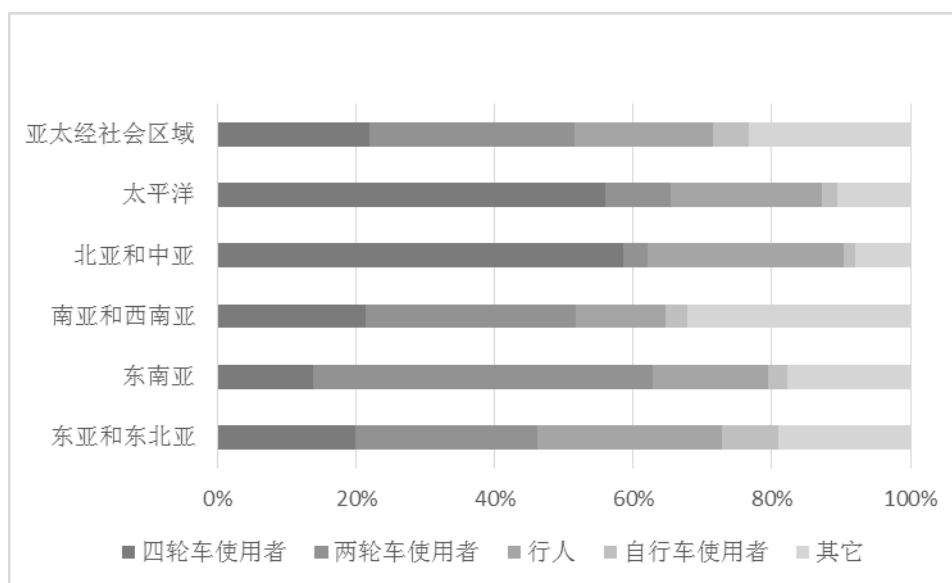
和 5.06%。图 3 显示了亚太经社会区域按道路交通使用者分列的道路交通死亡的分布情况。

14. 弱势道路使用者安全问题的相对重要性因次区域不同而不同。在东南亚次区域和东亚和东北亚次区域，道路交通死亡人数中大约有三分之二是弱势道路使用者。这两个次区域是弱势道路使用者死亡占比排在前两位的次区域，分别为 68.56%和 61.11%。在南亚和西南亚次区域，弱势道路使用者死亡占比略少于一半。在北亚和中亚次区域和太平洋次区域，道路交通死亡总数中，大约三分之一是弱势道路使用者。

15. 图 3 显示了本区域和各次区域按道路使用者类型分列的道路交通死亡的分布情况。该图展示了每个次区域面临的重大风险问题。骑摩托车的人和机动三轮车驾驶人及其乘客的死亡比例最高的次区域是东南亚，在死亡总数中，占了近一半。第二高的次区域是南亚和西南亚次区域，而在北亚和中亚次区域和太平洋次区域，四轮车驾驶人及其乘客在道路交通事故死亡总数中，占了一半以上。

图 3

本区域和各次区域按道路使用者类型分列的道路交通死亡分布情况
(百分比)



资料来源：亚太经社会根据世界卫生组织《2015 年全球道路安全现状报告》(日内瓦，2015 年)的数据计算得出的数字。

16. 在许多发展中国家，行人和非机动车交通用户面临着显著的道路交通事故风险，原因是基础设施的质量较差。根据世界卫生组织，在中低收入国家，超过 26%的道路交通死亡者是行人和骑自行车的人。⁶ 为了降低这一风险，各国政府

⁶ 世界卫生组织，《2015 年全球道路安全现状报告》(日内瓦，2015 年)。见：www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/。

需要加大努力，将行人和骑自行车的人纳入基础设施设计和土地使用规划考量中。

D. 道路安全风险要素

17. 在每个国家和每个次区域，道路交通死亡比例的分布不同，这显示存在着广泛的多种多样的因素，及其所面临的风险要素的强度不同。识别关键风险，有助于制订有针对性的政策和行动，以减少道路交通事故，特别是，确定资金投向，以取得最佳成果。在亚太经社会区域，超速、鲁莽驾驶和酒驾已被确定为交通事故的首要原因(表 3)。

表 3
亚太经社会区域国家道路交通事故的首要原因

| 国家 | 首要原因 |
|-----------|-------------------|
| 亚美尼亚 | 违章驾驶 |
| 不丹 | 超速、酒驾和鲁莽驾驶/驾驶经验不足 |
| 文莱达鲁萨兰国 | 超速 |
| 格鲁吉亚 | 超速 |
| 印度 | 司机出错 |
| 老挝人民民主共和国 | 无照驾驶、酒驾 |
| 尼泊尔 | 司机疏忽大意 |
| 巴基斯坦 | 粗心驾驶、开车瞌睡 |
| 大韩民国 | 司机/行人对道路安全规则缺乏意识 |
| 俄罗斯联邦 | 违章驾驶、超速 |
| 斯里兰卡 | 超车，超速(致命事故) |
| 塔吉克斯坦 | 超速 |
| 泰国 | 超速 |

资料来源：从各国收集的信息。

18. 世界卫生组织查明了道路交通安全的五大风险要素：超速、酒驾、不戴安全帽、不系安全带和不使用儿童约束系统。这些危险因素中的每一项都被认为是全面的国家道路交通安全立法必不可少的组成部分。根据从《道路安全全球现状报告 2015》和从相关各国收集的信息，表 4 概述了涵盖五个次区域这五大风险要素中每个风险的现行国家法律。大多数国家都通过制订国家立法，来处理超速、酒驾、不戴头盔和不系安全带的问题，而很少国家有关于儿童约束系统的具体法律。⁷ 尽管法律的制订是令人鼓舞的，但在本区域，其执法水平因国家不

⁷ 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)。

同而大不同。此外，在许多国家，这些法律是不全面的，没有覆盖这些风险因素的各个方面。下文将更详细地描述这些问题。

表 4
按次区域分列的制订了涵盖每个风险因素的国家法律的国家数字

| 次区域 | 制订了相关法律的国家数 | | | | | | | |
|-----------|-------------|--------------------------------|-----|---------|---------|-----|------------|--------|
| | 酒驾 | 制订有按血液酒精浓度衡量的酒驾定义 ^a | 安全带 | 适用于所有乘员 | 国家限定的速度 | 戴头盔 | 制订有最低的头盔标准 | 儿童约束系统 |
| 东亚和东北亚 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 2 |
| 北亚和中亚 | 8 | 3 | 8 | 7 | 8 | 8 | 0 | 3 |
| 太平洋 | 11 | 7 | 5 | 4 | 9 | 9 | 6 | 3 |
| 东南亚 | 10 | 9 | 9 | 3 | 10 | 10 | 7 | 4 |
| 南亚和西南亚 | 9 | 4 | 8 | 4 | 10 | 9 | 6 | 1 |
| 亚太经社会区域总数 | 43 | 28 | 35 | 23 | 42 | 41 | 23 | 13 |

资料来源：亚太经社会根据世界卫生组织《2015 年全球道路安全现状报告》（日内瓦，2015 年）的数据和从各国收集的信息计算出来的数字。

^a 按每分升血液中的酒精含量克数衡量。

1. 酒驾

19. 酒驾是亚太经社会区域的主要死亡原因之一，尤其是对太平洋国家而言，在许多国家，如马绍尔群岛(100%)、帕劳(100%)、巴布亚新几内亚(56%)、澳大利亚(30%)和汤加(25%)，酒驾是道路交通死亡的主要原因。尽管在马绍尔群岛，酒驾导致的死亡率最高，但该国没有制订限制酒驾的法律。在东南亚次区域，酒驾在越南的所有道路交通死亡原因中占三分之一(34%)，在泰国(25.8%)和马来西亚(23.3%)大约占四分之一。这一因素也在蒙古和阿塞拜疆的道路交通死亡中，占比分别超过 20%和 30%。

20. 本区域大多数国家制定了关于酒驾的国家法律。然而，并非所有国家在其法律中都纳入了按血液酒精浓度测量的酒驾的定义。在 43 个报告制订了关于酒驾的国家法律中的国家中，只有 28 个国家界定了关于血液酒精浓度水平的定义。

21. 在已经界定了关于血液酒精浓度最大限值定义的国家中，澳大利亚、不丹、斐济和新西兰规定其最大限值为零。对于其他国家，其最大限值为 0.02 克/分升至 1 克/分升之间。

22. 除了制订了必要的法律，各国加强了其关于受影响状态下驾驶的法律的执法。例如，菲律宾陆地交通运输局宣布，自 2015 年 3 月开始，将配置 150 台酒精检测仪，以执行 2013 年的《禁止醉驾和毒驾法案》（共和国法令第 10586 号）。⁸ 自 2014 年 10 月 1 日起，澳大利亚维多利亚州实施了一个新的法律，根据该法律，个人因酒后驾车或骑车被吊销执照者，在失去资格期限过后一旦重获执照，须在其驾驶的任何车辆上加装一个酒精检测联锁装置，这一装置至少要放置 6 个月。⁹ 从 2012 年至 2013 年期间，中国有三个城市，即大连、苏州、金华，与世卫组织开展了合作，世卫组织对现有的法律进行评估，并就可能的改进方法，提出咨询意见，制订社会营销活动，主办讲习班，并向当地执法者提供所需的仪器，以减少酒驾和超速行为。¹⁰

2. 安全带

23. 在亚太经社会区域，共有 35 个国家制定了关于安全带的国家法律，其中有 23 个国家的法律规定所有乘员都要系安全带。尽管大多数亚太经社会区域国家都制订了国家安全带法律，但实际系安全带率会有所不同。在大多数情况下，澳大利亚、日本和新西兰所有乘员的系带率高达 90% 以上。日本的后座乘客系带率是唯一的例外，为相对较低的 68.2%。对伊朗伊斯兰共和国、大韩民国和俄罗斯联邦而言，尽管安全带法律适用于所有乘员，前排乘客和驾驶人的系带率为大约 70% 至 92%，而与此相比，后座乘客的系带率相当低，分别为 10%、19.4% 和 24%。在许多国家，驾驶人安全带系带率低于 50%：中国 (36.7%)、蒙古 (42.1%)、印度 (26%)、土耳其 (43.6%)。泰国、马来西亚和菲律宾驾驶人的系带率相对较高，分别为 58%、87.2%、79.7%。

3. 限速

24. 根据《2015 年全球道路安全现状报告》，行人和骑自行车的人尤其容易因车速过快而受伤。平均速度减少 5% 就能使致命车祸的数字最多减少 30%。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要贡献。

25. 亚太经社会区域大多数国家已经制订限制速度的国家法律。亚太经社会区域各国适用的限速显著不同，部分原因是其地形不同，限速从马尔代夫的 30 公里/小时到哈萨克斯坦、巴基斯坦和土耳其的 110 公里/小时不等。适当的限速可因道路类型及其状况的不同而有所不同。

26. 尽管亚太经社会区域大多数国家都规定了国家限速，但整体执法成效显著不同。按 1 到 10 的标度来衡量，朝鲜民主主义人民共和国和土库曼斯坦报告其执法力度最高，达到 10。与东亚和东北亚次区域和北亚和中亚次区域相比，东南亚国家的平均执法力度低一些。东南亚大多数国家的执法水平为 5 至 6 之间，

⁸ 见：www.autoindustriya.com/auto-industry-news/anti-drunk-driving-law-finally-take-effect-march-12-2015.html。

⁹ 见：www.tac.vic.gov.au/road-safety/tac-campaigns/tac-latest-campaigns。

¹⁰ 见：www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/china_2012.pdf。

阿富汗(1)、孟加拉国(3)、印度(3)、基里巴斯(3)、蒙古(2)、巴布亚新几内亚(2)和泰国(3)的限速执法力度相当低。

27. 最近许多国家已采取一些举措加强执法力度。例如，在 2015 年，新加坡交警部门安装了 20 个新的数字测速摄像头。¹¹ 在 2013 年，土耳其政府发起了一个名为“想想后果，降低车速”的活动，以减少因超速而导致的死亡和受伤的数字。预防宣传活动由电视广告、广播电台宣传以及广告牌和公交车的室内外印刷广告组成。¹² 澳大利亚和新西兰开展了类似的提高认识活动。在 2012 年，以电视广告的形式，启动了一个被称为“便利贴”西澳活动，以提高 17 至 39 岁人士对超速违法的意识。播出的视频显示：有几个人把便利贴贴在仪表盘上，提醒他们不要超速。¹³ 新西兰交通管理局发布了一则题为“错误”的针对超速驾驶人的道路安全宣传广告。该广告显示了两辆汽车即将发生高速碰撞的瞬间，时间凝固了，两位驾驶人都离开他们的汽车，反思其将导致撞车事故的行为。¹⁴

4. 头盔

28. 不戴头盔问题是在南亚和西南亚次区域和东南亚次区域尤为严重，其中骑两轮车和三轮车的人占全部道路交通死亡人数的 30%至 50%。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。

29. 然而，不同国家的头盔佩戴率从 6.6%到 99%不等。汤加、马绍尔群岛、马来西亚和越南的驾驶人和乘客头盔佩戴率位于最高的国家之列。城市地区头盔佩戴率通常比农村地区更高，这可能是由于执法的力度不同。骑摩托车的人的头盔佩戴率也比乘客的高得多：有研究发现，在泰国，农村乘客头盔佩戴率仅为 12%，与此相比，城市驾驶人的数字为 83%。¹⁵

30. 另一个严重的问题是，在亚太经社会区域，只有 23 个国家制订了关于头盔要求的最低标准。在北亚和中亚次区域，没有一个国家制订了关于使用的摩托车头盔须达到质量标准的要求。这是一个重要的问题，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%。¹⁶ 低质量的车盔可能会保护乘客和驾驶人免受警察的查处，但它不能使其使用者免于死亡和受伤。

¹¹ 见：www.police.gov.sg/news-and-publications/media-releases/20150226_traff_digital_spped_enforcement_camera_system。

¹² 见：http://who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/turkey/turkey_press_release_sm_campaign.pdf。

¹³ 见：www.youtube.com/watch?v=ya8dX_fE3aE。

¹⁴ 见：www.drive.com.au/motor-news/new-zealands-hardhitting-road-safety-ad-20140109-30jh9.html。

¹⁵ Kunnawee Kanitpong 著，泰国事故研究中心/亚洲理工学院/泰国道路基金，《泰国道路事故状况》。情况介绍见：<http://mai.doh.go.th/DocLib13/PIARC%20Road%20Safety%20Manual%20Workshop%202015/Thailand%20Road%20Accident%20Situation.pdf>。

¹⁶ 见：www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/en/index5.html。

5. 儿童约束系统

31. 不过，在五大风险要素中，儿童约束系统是本区域最不常用的措施之一。本区域只有 13 个国家制定了关于儿童约束系统的国家法律。尽管在本区域这些措施不太常用，但却是非常重要的。由于儿童的体型尺寸和重量不同，在发生事故时需要儿童约束系统来保护婴幼儿免受伤害。

三. 改善亚太区域道路安全面临的挑战

32. 尽管许多亚太经社会成员国一直在积极处理因其国内发生的道路交通事故造成的道路死亡和严重受伤的问题，道路安全仍然是整个亚太区域和全世界面临的一个巨大挑战。

A. 实现全球目标

33. 从 2003 年以来，联合国大会已通过了七项决议，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。联合国大会在其 2010 年 3 月 2 日关于加强全球道路安全问题的第 64/255 号决议中，“宣布 2011-2020 年为道路安全行动十年，其目标是通过在国家、区域和全球各级开展更多活动，稳定并随后降低预计的全球道路死亡率”。

34. 联大在其最近一项关于这一主题的决议即 2016 年 4 月 15 日关于加强全球道路安全问题的第 70/260 号决议中，“表示关切尽管 2013 年以来全球道路交通事故死亡人数企稳，但道路交通碰撞事故的数量仍然高得令人无法接受，碰撞事故是世界各地人员死伤的一个主因”。该决议还“邀请会员国和国际社会加强国家和国际合作，以期实现《2030 年可持续发展议程》有关道路安全的雄心勃勃的具体目标”。¹⁷

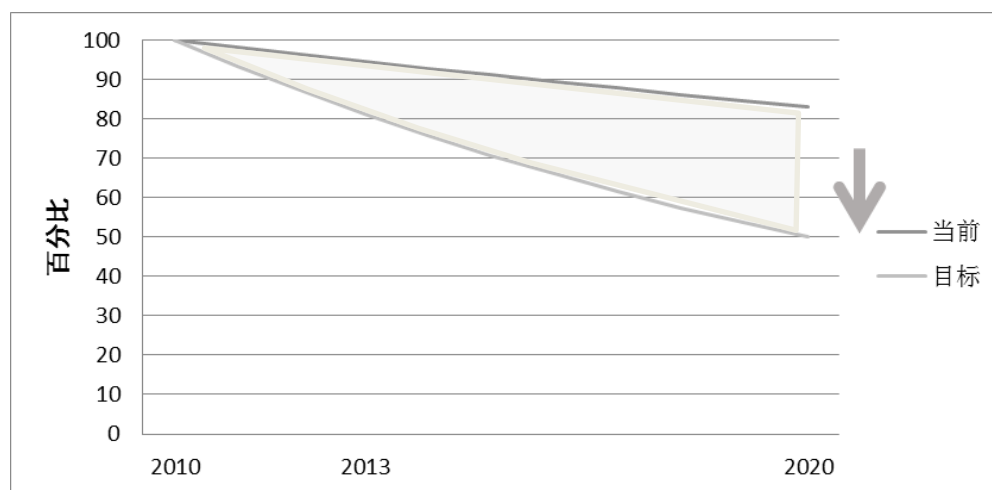
35. 道路安全被纳入了可持续发展目标目标 3(让不同年龄段的所有人都过上健康的生活，促进他们的福祉)的具体目标 3.6(到 2020 年将全球道路交通事故造成的死亡和受伤数字减半)，还被纳入了目标 11(建设包容、安全、有抵御灾害能力和可持续的城市和人类住区)下的具体目标 11.2“到 2030 年时，为所有人提供安全、价廉和无障碍的可持续交通系统，加强道路安全，特别是扩大公共交通，尤其注意处境脆弱者、妇女、儿童、残疾人和老年人的需要”。

36. 联合国大会 2004 年 4 月 14 日在其题为“加强全球道路安全”的第 58/289 号决议中，“邀请世界卫生组织与联合国各区域委员会密切合作，充当联合国系统内道路安全问题的协调机构”，自 2004 年以来，秘书处一直在支持开展相关活动以“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”。通过开展机构间协作，秘书处与广泛的各种伙伴，包括有关成员国、世卫组织和联合国其他一些机构、亚洲开发银行、全球道路安全伙伴关系、国际道路运输联盟、国际道路联合会、世界道路协会，以及最近与联合国道路安全协作机制伙伴等，开展合作，以改善道路安全。

¹⁷ 联大第 70/1 号决议。

37. 尽管亚太经社会区域已设法在 2010 至 2013 年间以每年平均 1.9% 的速度减少死亡数字，但这个速度是远远不够的，不能使我们实现可持续发展具体目标 3.6。如果本区域继续以这样的步伐前进，就只能实现不到 20% 的削减(见图 4)。如果我们考虑到从 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，挑战则更加严峻。

图 4
估计 2010-2020 年道路交通事故死亡人数减少的百分比



资料来源：亚洲及太平洋经济社会委员会。

38. 本区域要实现道路交通死亡和受伤人数减少 50% 的目标，就要采取多管齐下的办法。《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》在五大支柱下列出了为改善道路安全在国家层面应采取的措施和应开展的活动。尽管《全球计划》载有全面的指导方针，但支柱 1(道路安全管理)、支柱 2(增强道路和机动安全)、支柱 3(车辆安全)和支柱 4(增强道路使用者安全)中建议采取的措施的落实，将会从一个能发挥以下作用的政府间组织受益非浅：制订标准和规则，确保道路安全运行，促进公路部门可持续发展，为此采用协调的政策和监管框架。

39. 尽管公路交通是世界上死亡的头号杀手以及温室气体排放和化石燃料消耗的主要原因，但是这一行业没有一个现有的像其他的交通运输模式那样能发挥协调和指导作用的政府间机构，其他交通运输模式的实例如下：针对海洋运输的国际海事组织、针对航空运输的国际民用航空组织、针对铁路运输的铁路合作组织和国际铁路运输政府间组织。

40. 现有的相关道路运输非政府组织，如世界道路协会、国际道路联合会和国际道路运输联盟，在代表公路行业大力倡导发声、促进行业自律、共享经验和向成员提供服务方面，发挥着重要作用。然而，道路运输行业可通过设立旨在制定标准、建立统一制度、提供监管框架和提供技术援助的全球性政府间平台，提高效率、安全性、保障性和环保业绩。

41. 在 2016 年 7 月 28 日和 29 日在首尔举行的更新亚洲及太平洋道路安全目标、具体目标和指标问题区域会议上，讨论了设立一个国际政府间道路组织的倡议。大多数与会者表示总体上支持这一倡议，以帮助提高公路交通运输部门的安全性、保障性、效率和环保业绩。在道路安全领域，这样一个组织作为一个政府间技术组织，将对世卫组织和其他现有组织改善全球道路安全和实现可持续发展目标的工作，构成补充。

B. 区域道路安全目标、具体目标和指标

42. 道路安全问题得到了亚太经社会区域政策制定者的高度关注。为了提高本区域对道路安全的意识和高层对这一问题的承诺，2006 年 11 月 6 日至 11 日大韩民国釜山举行的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》(E/ESCAP/63/13, 第四章)。《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，并邀请成员和准成员在以下领域处理道路安全问题：

- (a) 把道路安全作为政策优先事项；
- (b) 使道路对包括儿童、老年人、行人、非机动车使用者、骑摩托车的人和残疾人在内的易受伤害的道路使用者更加安全；
- (c) 使道路更加安全，并减轻事故的严重性(建设“宽容的道路”)；
- (d) 使车辆更加安全并鼓励负责任的车辆广告；
- (e) 改善国家和区域道路安全系统、管理和执法；
- (f) 加强合作并促进伙伴关系；
- (g) 将亚洲公路发展成道路安全的典范；
- (h) 为公众、年轻人和驾驶人有效开展关于道路安全意识的教育。

43. 根据《部长宣言》的授权，2007 和 2008 年举行的一系列关于提高亚洲公路网道路安全的专家组会议制定了亚洲及太平洋区域道路安全的目标、具体目标和指标。

44. 到 2015 年这一《部长宣言》区域目标的期限到期。然而，这个问题还没有得到解决。随着《2011-2020 年道路安全行动十年》赋予了全球道路安全任务的授权，需要更新区域道路安全目标、具体目标和指标。

45. 2015 年，联合国大会通过了《2030 年可持续发展议程》，其中在其可持续发展目标 3 和目标 11 中强调了道路安全的重要性。尽管 2015 年标志着“2011-2020 道路安全行动十年”刚好过半，但仍然迫切需要继续处理这个问题，并筹集资金和资源，用以改善道路安全。

46. 第二次全球道路安全高级别会议于 2015 年 11 月在巴西利亚举行，这次会议通过《巴西利亚宣言》描绘了兼顾“行动十年”与《可持续发展目标》的旨在促进全球道路安全的前进之路。¹⁸

47. 《巴西利亚宣言》载有 30 个执行部分段落，其中建议在以下领域采取行动，其中每一个领域都与《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》的支柱有关：

- (a) 加强道路安全管理以及改进立法和执法(第 1 支柱：道路安全管理)；
- (b) 促进加强道路安全和使用可持续的交通运输方式(第 2 支柱：增强道路和机动安全，但扩大至包括促进可持续性)；
- (c) 保护脆弱的道路使用者(第 4 支柱：增强道路使用者安全，更加关注弱势道路使用者)；
- (d) 开发和促进使用更安全的车辆(第 3 支柱：更安全的车辆)；
- (e) 提高道路使用者的认识并建设其能力(第 4 支柱：增强道路使用者安全)；
- (f) 加强碰撞后应对和康复服务(第 5 支柱：碰撞后应对)；
- (g) 加强合作与协调以实现全球道路安全(覆盖所有支柱的国际活动)。

48. 根据对《巴西利亚宣言》《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》和以前的区域道路安全目标、具体目标和指标建议采取的行动之间的比较，并考虑到数据的是否可用，2016 年 7 月 28 日和 29 日在首尔举行的更新区域道路安全目标、具体目标和指标问题区域会议，以及 2016 年 8 月 10 日至 11 日在曼谷举行的交通运输部长级会议区域筹备会议，建议将 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版(表 5)提交交通运输部长级会议第三届会议审议，这一套目标、具体目标和指标将成为制定和实施政策以及确定在国家 and 区域层面改善道路安全所取得的进展情况的评估工具的指导方针。

¹⁸ 见：www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf?ua=1。

表 5
亚洲及太平洋区域道路安全目标、具体目标和指标更新版

| 目标和具体目标 | 监测各项绩效的指标 |
|--|--|
| 总体目标：2011 至 2020 年间将亚太区域的道路事故死亡和严重受伤率降低 50% | |
| (a) 2011 至 2020 年将死亡率降低 50%。 | (1) 道路事故死亡人数(以及每 10 万居民的死亡率)。 ^a |
| (b) 2011 至 2020 年将道路事故严重受伤率降低 50%。 | (2) 道路事故严重受伤人数(以及每 10 万居民的受伤率)。 |
| 目标 1： 将道路安全作为政策中的优先事项 | |
| (a) 制订一项道路安全政策(战略)，指定一家牵头机构，并执行一个行动计划 | (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估报告。 |
| (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)和研发的金额和能胜任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) 将道路碰撞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通道(例如：地下通道、过街天桥或交通信号灯)。 | (8) 新的安全通道数目，或改进现有的安全通道或计划建设新的安全通道。 |
| (c) 规定必须要佩戴头盔并确保头盔的最低质量标准，以期将骑摩托车的人的死亡率降低三分之一(或降至低于亚太经社会区域骑摩托车的人的平均死亡率以下)。 | (9) 骑摩托车的人的死亡数和每 10 万居民的骑摩托车的人死亡数。 ^a |
| | (10) 强制要求使用头盔并规定头盔质量最低标准的现行法律或行政规则。有关头盔使用的信息(百分比)。 ^a |
| (d) 确保采取至少符合最低标准的儿童安全措施 | (11) 道路碰撞事故中的儿童死亡人数。 |

| 目标和具体目标 | 监测各项绩效的指标 |
|-------------------------|---|
| 施，从而将儿童死亡率减少三分之一。 | (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规则。 ^a |
| | (13) 儿童约束系统和儿童头盔的使用(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地使用交通工具。 | (15) 关于老年人和残疾人安全地使用交通工具的信息。 |

目标 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”)

| | |
|--|--|
| (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、新路建设和重大的改良工程所开展的道路安全审计的次数和信息。 ^a |
| | (17) 实现“具有容忍度的道路”的改良方案数目(例如消除事故多发地段、消除路旁障碍物或缓冲其受到碰撞时产生的伤害程度)。 |
| (b) 在城市和郊区为行人和骑自行车的人增加单独的/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, 鼓励以负责任的方式从事车辆广告

| | |
|---------------------------------------|---|
| (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规则。 |
| (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法的现行法律和法规。 |

目标 5: 改进国家和区域道路安全系统、管理和执法

| | |
|--|---|
| (a) 加入/批准和实施联合国关于道路安全问题的文书。 | (21) 关于加入/批准联合国关于道路安全问题的文书的信息。 ^a |
| (b) 运行一个提供有关道路碰撞事故信息的国家数据库(基于计算机管理的), 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。 |

| 目标和具体目标 | 监测各项绩效的指标 |
|---|---|
| (c) 旨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和规定。 | (25) 有关佩戴头盔规定的法律或行政规则的信息(包括使用的百分比)。 ^a |
| | (26) 有关安全带使用和手机使用规定的法律或行政规则的信息(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规则的信息。 ^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、可提起和用于提起诉讼的酒精浓度限值的信息。 ^a |
| (f) 使骑摩托车的人始终开启摩托车前灯成为普遍的做法。 | (29) 有关骑摩托车的人驾驶时始终开启摩托车前灯的现行法律和行政规则的信息。 |
| (g) 加强应对碰撞事故后紧急状态的反应能力,提高卫生和其他系统的能力,从而为碰撞事故受害者提供适当的紧急治疗和早期康复。 | (30) 关于在道路碰撞等紧急情况发生时全国范围使用的唯一电话号码的信息。 ^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,包括采用导航系统,以缓解道路交通碰撞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运输系统的信息。 |
| 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倡议)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碰撞事故总数。 | (35) 每年各国在其亚洲公路网道路上人员死亡和道路碰撞事故总数。 ^a |
| (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 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相关安全工作划拨的资源数。 |

| 目标和具体目标 | 监测各项绩效的指标 |
|--|---------------------------------------|
| (d) 改进亚洲公路网的各相关路段，以期在发生碰撞事故时，使其对道路使用者具有容忍度。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切实教育，帮助他们提高道路安全意识 | |
| (a) 开展具有针对性的、提高认识的宣传活动和培训方案。 | (39) 有关已开展的提高国家道路安全认识的宣传活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碰撞的政策。 | (40) 有关监管和改善专业驾驶人工作条件的政策的信息。 |

资料来源：亚洲及太平洋经济社会委员会。

^a 全部或部分内容来源于《2015 年道路安全全球现状报告》、亚洲公路网数据库或联合国记录。

五. 供审议的事项

49. 各代表团不妨考虑采用 2016–2020 年亚太经社会道路安全目标、具体目标和指标，以此作为本区域开发更多有针对性的活动的一种手段。表 5 可构成成员和准成员就这个议题开展进一步协商的基础。

50. 请各国政府就以下拟纳入《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)》草案的内容，提供进一步指导。

近期目标：协助本区域国家改善道路安全状况和履行其在“2011–2020 道路安全行动十年”和可持续发展目标 3 和目标 11 中的承诺。

产出

1. 关于改善道路安全的措施的研究，如关于处理风险要素(如超速行驶、酒驾)的规章制度的研究；
2. 关于旨在改善道路安全的技术标准的研究；
3. 关于改善道路安全区域进展情况的报告；
4. 国家一级改善道路安全的道路安全工具/手册；
5. 支持成员国改善道路安全的讲习班/研讨会/会议/咨询服务。

绩效指标

1. 成员国根据“2011–2020 道路安全行动十年”的目标和可持续发展目标 3 和目标 11 中的道路安全具体目标为执行道路安全的政策和方案而采取的措施。

2. 成员国为改善关于处理风险要素的道路安全规章制度而采取的措施。
 3. 通过会议和亚太经社会网站，分享关于在国家层面改善道路安全的道路安全研究和工具/手册。
-