

# 国外交通事故伤害预防的措施和启示\*

■ 胡天翊 陆静怡 刘妍 胡振北 谢晓非\*\*

【摘要】随着我国经济的迅速发展，由道路交通事故导致的伤害成为了一个不可忽略的公共卫生问题。

题，本文从路面管理、驾驶员培训、安全教育和宣传、道路设计、事故后应对等几个方面总结了国外道路交通事故伤害预防的措施，并结合国内现状分析了这些措施对国内交通事故、残疾发生预防的启示。

【关键词】交通安全；事故预防；伤害预防

## Traffic Injury Prevention in Developed Countries: Measures and Enlightenments

HU Tian-yi, Lu Jing-yi, LIU Yan, Hu Zhen-bei, XIE Xiaofei

【Abstract】 With rapid development of economy in China, injury caused by traffic accidents becomes an inevitable public health issue. This paper reviewed several parts of strategies for traffic injury prevention in developed countries. It discussed several strategies used in developed countries, including road management, driver training, safety education, road design and post-accident strategies. And it discussed how these measures could be implemented in China in traffic accident and disability prevention.

【Key words】 Traffic safety; Accident prevention; Injury prevention

我国是世界上最大的发展中国家，随着经济的迅猛发展，汽车已走进千家万户，成为人们日常

疾人总数的29.07%<sup>[3]</sup>。在调查人口中，由交通事故所导致的肢体残疾人数为2862人，占所调查的肢体

相互礼让意识缺乏是影响交通安全形势的最大问题<sup>[4]</sup>，数据显示2006年全国汽车驾驶员肇事24.4万起，造成死亡6.1万人，受伤27.1万人，分别占总数的64.4%、67.7%和62.8%<sup>[2]</sup>；其次是交通安全教育不够的问题，行人及骑自行车者违反交通规则的影响相对最低<sup>[4]</sup>，但这些因素都是不可忽视的。除了交通参与者这一主要事故原因之外，其他一些因素也可能导致交通事故，包括车辆性能、道路设施、道路状况、天气环境等等，都有可能对驾驶员的正常驾

度损伤的概率。研究表明人体每百毫升血液中的酒精含量为100-150mg时，发生道路交通安全违法行为和交通肇事的概率增加32倍；当达到150mg以上时，则增高128倍；酒后驾车发生事故的比例平均为没有饮酒情况下的16倍<sup>[5]</sup>。因此，这里将以酒后驾车为例，详细介绍一下国外应对酒后驾驶的一些具体措施，并希望以此为例，为我国整治交通违法行为带来一些启示。

在美国，酒后驾车一经查实，就会无条件吊销

道路交通事故的变化趋势往往与这个国家经济发展速度有很大关系，而很多发达国家都或多或少地经历过我国当前这样高速发展的时期。因此，借鉴发达国家在预防道路交通事故方面所采取的各项举措，对我国更好地预防道路交通事故、防止残疾发生具有重要的参考意义。从美国、日本、德国

重后果的还可能以谋杀罪被起诉。关于酒后驾车的标准，近年由80mg/100ml降低为50mg/100ml，而对于21岁以下的年轻人，标准则更为严格（10mg/100ml）<sup>[6]</sup>。有的州还将酒后驾车的驾驶员送到医疗部门，专门看护那些住院的交通事故受害者。

日本的《道路交通法》规定，对醉酒驾车者外

训和驾驶员管理政策相对更为细致而且循序渐进。

## 2.2 国外的驾照考取制度

制定合理有效的驾照考取程序对于预防道路交通事故的发生至关重要，这是有效减少潜在危险驾驶员的重要途径之一。在一些发达国家，拿到正式的驾照所经历的程序通常比较复杂，接受的考验较

团都会积极参与组织和赞助活动。日本的《道路交通安全法》规定要在企业内部建立安全驾驶管理员制度，对企业内的汽车驾驶人进行安全宣传教育，督促企业中驾驶人员的行车安全<sup>[10]</sup>。

日本在交通安全教育的方法上也有其独特之处，不仅强化民众的交通安全意识，也关注于塑造

以澳大利亚新南威尔士州为例，要获得正式的驾照，大致需要经过4个阶段，每个阶段可以获得不同阶段的驾照（L牌照、P1牌照、P2牌照、正式牌照），都有相应的学习内容（阅读《道路使用者手册》、在教练陪同下上路实习等）、实习时间（6~24个月不等）、限速标准（时速80~100公里不等）和考试要求（驾驶知识测试、路考、险情意识测试、驾驶人资格测试等），整个过程需要至少

生、老人等不同人群，会提出不同的“原则”，简明易记，有很强的操作性，一方面帮助民众迅速了解自己在交通安全中最需要注意的内容，另一方面也能反复强化他们的安全行为。这一点与美国交通安全机构网站上针对不同危险行为和道路使用者人群的“安全手册”不谋而合。

## 3.3 其他国家

在其他国家，交通安全教育的主要手段是在

头上减少由交通事故导致的残疾发生外，在交通事故发生后如何在最短时间内采取紧急救援措施，最大程度地利用“黄金一小时”的救护时间来减少残疾的出现，即事故后应对机制，也是交通事故伤害

(20mg/100ml)，并且就在不久前的2011年5月1日开始实行酒驾新规定，将酒后驾驶正式纳入刑法，在处罚力度上已与国外非常接近。除了金钱成本之外，也可以考虑提高违规的心理成本，这就涉及多

分。西方发达国家在交通事故处理方面在事务性处理、紧急救援法规建设、机构设置、救援队伍、急

加强社会舆论对于违规者的压力，这在后面对具体的交通违规行为预防中还会提到。我国对于酒驾的

证执行，然而，大量的研究结果显示安全头盔在两轮交通工具驾驶员的伤害预防中起着至关重要的作用，交通管理部门可以采取一定的措施宣传并鼓励非机动车驾驶员戴安全头盔；另一方面，则需要推进机动车道与非机动车道的分离，减少非机动车驾驶员的暴露危险，从而降低其卷入交通事故而导致伤残的可能性。

### 6.3 细化驾驶员培训程序

目前，在我国考取驾照，从学习到正式获得驾照一共只有几个月的时间，此后也只是一年的实习期，并且除了需要在车中挂上实习标识外没有其他的行车限制。而一些发达国家的驾照考取程序比国内要复杂许多，在澳大利亚，整个过程至少需要三年，并且分为不同的阶段，每个阶段都有不同的限速以及不同的考试内容。

我国的驾驶证发放和管理机构可以考虑以下几个方面：

①适当延长从学习驾车到发放驾照的时间，从而增加学员驾驶技术的熟练程度，并最终达到减少交通事故发生的目的。

②考试形式多样化，可以借鉴国外的险情意识测试、驾驶人资格测试等考试，从驾驶员的认知能力、安全意识等方面对驾驶员的安全驾驶能力进行全面评估。

③分阶段、分种类发放驾照。驾照的阶段和种类不仅可以在速度限制、行车道路上有所差别，同样可以结合其他一些维度（如饮酒限制）进行区分，换言之，对于还未拿到正式驾照的驾驶（实习）人员，交管部门可以规定其只能在某些特定的道路、以特定的速度限制进行驾驶，对其进行更为严格的酒精限制，帮助驾驶员习得良好的驾驶行为，减少事故的发生，从而建立起一个更为安全的道路环境，由此交通事故伤残也会随之减少。

### 6.4 加强交通安全宣传和全民教育

目前我国的交通安全宣传主要还是集中在学校平台，而对于全民教育的重视还有所不足。大部分的交通安全教育都是以学校为依托的，但很少提到学校与家长的共同教育，更遑论对于未成年人的

能不尽相同，借鉴国外的交通安全宣传经验，可以从以下几个方面进行改进：

①系统、细致和针对性。应将交通安全宣传的内容系统化，将安全宣传根据不同的危险因素（如超速驾驶、疲劳驾驶、情绪管理）、不同类型的道路参与者（如司机、乘客、行人）以及不同年龄段进行划分，充分考虑各类行为、各类人群的特点，选择细致具体且操作性较强的教育内容，能够促使道路使用者对正确的行为进行反复强化。

②手段多样性。一方面在电视广播、网络报纸等各类媒体上进行宣传，另一方面在学校、社区、企业等各个单位开展活动。学校与交管部门之间要建立长期的联系之外，与家长之间的联系也不可忽视，学校和家庭教育的结合能够更好地培养青少年的交通安全意识，而家长作为监护人也能够获得有关维护孩子交通安全的实际指导。企业方面除了在连带惩罚中可以涉及之外，由于企业中的机动车驾驶员相对比较多，以企业为平台的安全教育宣传也能够使全民教育的效果事半功倍。

③科学研究的辅助性。从国外的经验中我们可以看到，有一些我们常用的交通安全宣传策略随着时代的发展，其效果可能已经不甚理想，因此需要探索其他更为有效的宣传策略。而宣传的有效性往往取决于很多方面，包括接受信息的民众的特点、

宣传材料和宣传手段的使用等等，这些都可以从心理学研究等科学研究中获得指导。

### 6.5 改善道路设计

从我国国情来看，道路设计缺陷是引发交通事故并带来伤残危害的一个重要因素<sup>[4]</sup>。具体的缺陷包括：①机动车、非机动车、行人共用车道；②山区公路和二、三级公路路况差<sup>[16]</sup>；③交叉路口设计不科学。这些危险因素也正是国外的道路设计中着重避免、针对性干预的一些问题。因此借鉴国外的干预措施，我们建议：

①设置非机动车专用车道和人行道，特别是在车流和人流集中的路段；②改进山区公路和二、三级公路的路况，加宽隔离带，设置防护栏，并且在危险路段和转弯处设置提醒；③合理设置标志一

故的发生,从而避免后续所造成的伤害和残疾,那么对于交通事故造成的伤害和残疾,二级预防则应关注在交通事故发生之后,如何进行应对和处理能够避免更大的伤害,能够将导致残疾和死亡的风险降到最低。根据我国国情,在充分利用现有救助资源的基础上,参考发达国家的发展经验与历程,可以从以下几个方面进行考虑

参考文献

[1] 陈菲. 我国机动车保有量达1.99亿辆, 交管局推9项管理新措施[N]. 新华网, 2010.10.7.

[ ] 中华人民共和国道路交通事故统计年报(2006年度). 公安部交通管理局, 2007

[ ] 郑晓瑛, 孙喜斌, 刘民. 中国残疾预防对策研究[M]. 北京: 华夏出版社, 2008.

①建立健全各级政府的道路交通事故紧急救援应急管理责任制和责任追究制度。虽然我国各地交警部门都相继出台了交通事故应急预案,但主要还

[ ] 左小纲, 侯德藻. 中国公路交通安全影响因素分析[J]. 交通科技, 2010, 239: 91-93.

[ ] 余建霞. 酒后驾车的危害与治理[J]. 公路与汽车, 2004

是在限于文本,并没有落实到实际操作上,需要在实际演练中不断完善,提高应对能力。在建立应急预案的时候,则需要全面整合资源,专款专用,确保有效应对突发道路交通公共事件<sup>[17]</sup>。

②交管部门应加强对事故现场的交通管制,为现场的抢救工作提供良好的秩序,避免二次事故的发生。另一方面,在驾驶培训的过程中,也要增加事故应急处理这部分教育内容的比重,训练其报警联络、紧急自我保护、撤离危险地带等紧急应对行

104: 19-21.

[6] 成戊平, 孙涛. 中、美“酒后驾驶”刑法规制的比较研究[J]. 金卡工程·经济与法, 2010, 2: 89.

[7] 美国酒驾最高判死刑 酒驾逃逸者数罪并罚[N]. <http://roll.sohu.com/20110512/n307407898.shtml>

[8] 日本 酒后驾车处罚[N]. <http://china.findlaw.cn/falvchangshi/jiaotongshigu/jhjiachechufa/jhjcgd/2010/0619/15050.html>.

[9] 国外如何应对酒后驾驶[N]. <http://zzwb.zynews.com/>