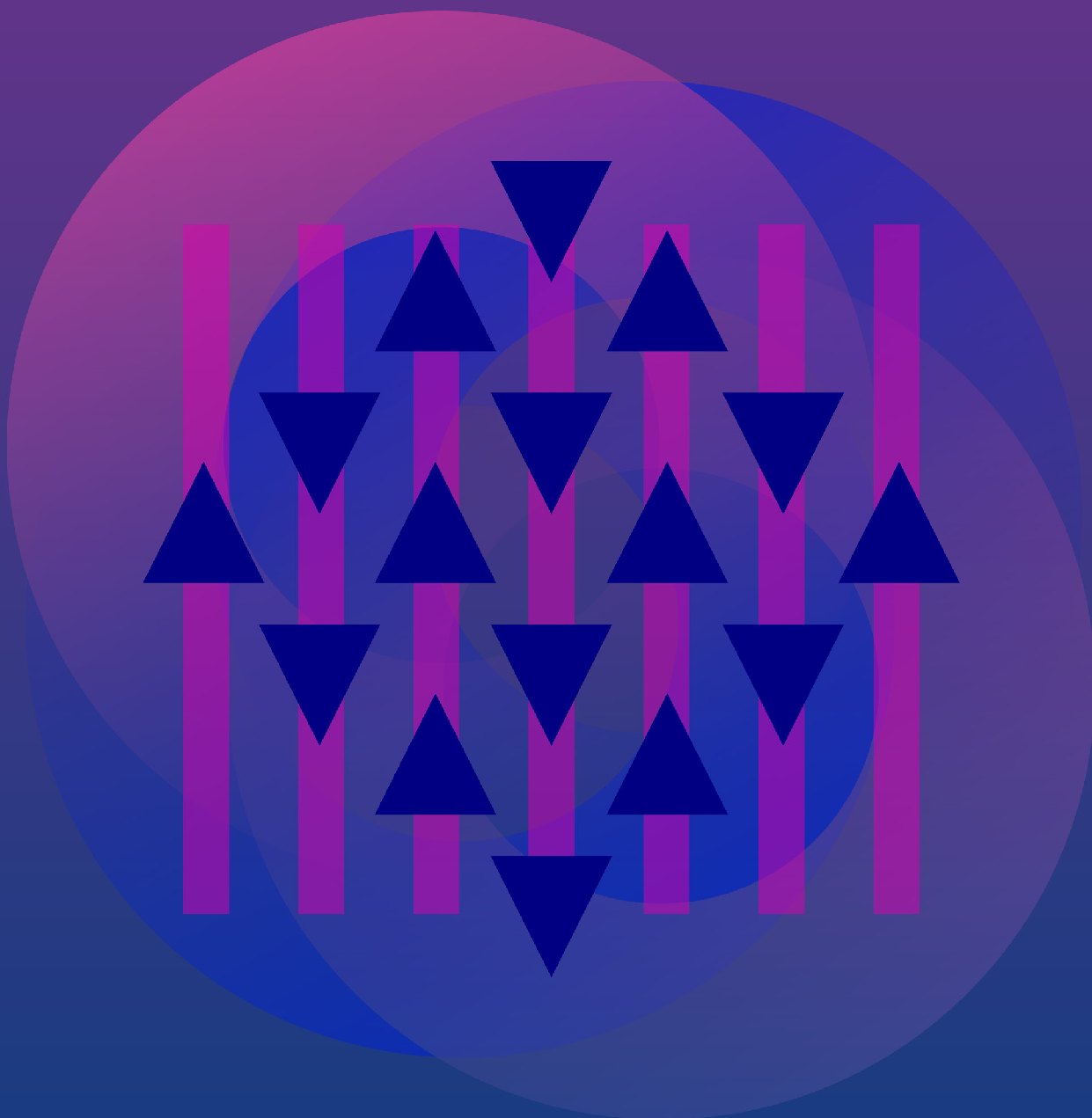


道路安全

2023 年年度报告







道路安全

2023 年年度报告

关于本出版物

这项工作由国际运输论坛秘书长负责出版。本文表达的意见和采用的论点不一定反映国际运输论坛成员国的官方观点。本文件和本文所包含的任何地图均不影响任何领土的地位或主权，国际边界和边界的划定以及任何领土，城市或地区的名称。以色列的统计数据由以色列有关当局提供并由其负责。经合组织使用这些数据不妨碍戈兰高地、东耶路撒冷和以色列在西岸的定居点根据国际法的地位。本报告中的数据已由各国提供给国际交通安全数据和分析小组（IRTAD）的数据库。如果本报告中的数据未经IRTAD 独立验证，则应注明。有关各个国家的其他信息可在 [www.itf - OECD.org / irtad](http://www.itf-oecd.org/irtad) 。

引用这项工作：ITF (2023)，*道路安全年度报告 2023*经合组织出版社，巴黎。

关于国际运输论坛

国际运输论坛（ITF）是一个由 66 个成员国组成的政府间组织，负责组织全球对话以改善运输。它是运输政策的智囊团，并主办运输部长年度峰会。ITF 是唯一涵盖所有运输方式的全球机构。ITF 在行政上与 OECD 整合，但在政治上是自治的。

国际运输论坛

2 rue André Pascal F - 75775

巴黎 Cedex 16 contact @ itf -

oecd.org

[www.itf - oecd.org](http://www.itf-oecd.org)

关于 IRTAD

国际交通安全数据和分析小组（IRTAD）是国际运输论坛道路安全的常设工作组。IRTAD 小组汇集了来自国家道路管理部门，道路安全研究机构，国际组织，汽车协会，保险公司，汽车 IRTAD 集团拥有来自 40 多个国家的 80 名成员和观察员，是促进道路碰撞数据及其分析方面国际合作的核心力量。

关于 IRTAD 数据库

IRTAD 数据库包括从 1970 年起按国家和年份汇总的道路安全数据。它为国际比较和更有效的道路安全政策提供了经验基础。

IRTAD Grop 在纳入数据库之前验证数据的质量。目前，该数据库包括来自 35 个国家的验证数据：阿根廷，澳大利亚，奥地利，比利时，加拿大，智利，哥伦比亚，哥斯达黎加，捷克，丹麦，芬兰，法国，德国，希腊，匈牙利，冰岛，爱尔兰，以色列，意大利，日本，韩国，立陶宛，卢森堡，荷兰，新西兰，挪威，波兰，葡萄牙，塞尔维亚，斯洛文尼亚，西班牙，瑞典，瑞士、英国和美国。

本报告中的数据自 2023 年 12 月 3 日起有效。这些数据根据 IRTAD 集团制定和商定的定义以通用格式提供。选定的数据免费提供；完整的在线访问需要 IRTAD 成员资格。通过经合组织统计门户访问数据库：https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=IRTAD_CASUAL_BY_AGE。

Table of内容

导言 8

2022 年交通量 12

道路死亡2022 14

死亡率和死亡风险2022 28

用户造成的道路死亡group 44

按年龄分列的道路死亡人数group 49

道路死亡类型 50

数字

- 16 图 1：
2022 年按用户类别划分的道路死亡人数与 2017 - 19 年平均水平相比的演变
- 21 图 2：
2022 年按年龄组划分的道路死亡人数与 2017 - 19 年平均水平的变化
- 22 图 3：
2022 年按年龄组划分的死亡率
- 26 图 4：
2022 年按道路类型划分的道路死亡人数
- 27 图 5：
2022 年按道路类型划分的道路死亡人数演变与 2017 - 19 年平均水平相比
- 29 图 6：
每 100 000 人的道路死亡人数
居民， 2022
- 30 图 7：
每 10 000 辆登记车辆的道路死亡人数
- 31 图 8：
2021 年每十亿车辆公里道路死亡
人数
- 33 图 9：
2012 - 2022 年 IRTAD 国家道路死亡人数总体演变
- 35 图 10：
2012 - 22 年道路死亡人数变化百分比
- 38 图 11：
道路死亡人数与 2012 年以来的线性趋势相比（不包括 2020 年和 2021 年）
- 44 图 12：
2022 年与 2012 年相比，按用户类别划分的道路死亡人数演变
- 45 图 13：
2010 - 22 年乘用车乘员死亡人数百分比变化
- 46 图 14：
2010 - 22 年行人死亡人数百分比变化
- 47 图 15：
2010 - 22 年骑自行车者死亡人数的百分比变化
- 48 图 16：
2010 - 22 年 PTW 死亡人数的百分比变化
- 49 图 17：
2022 年与 2012 年相比，按年龄组划分的道路死亡人数演变
- 50 图 18：
2022 年与 2012 年相比，按道路类型划分的道路死亡人数演变

Tables

- 11 表 1：
道路死亡， 2017 年上半年 -
2023 年临时数据
- 13 表 2：
2017 - 22 年交通量（百万车辆公里）
- 15 表 3：
2022 年道路死亡数据与 2017 - 19 年平均水平相比
- 19 表 4：
电动自行车使用者在骑自行车者死亡中所占的百分比
- 36 表 5：
2012 - 22 年道路死亡趋势
- 54 表 6：
国家对城市道路，乡村道路和高速公路的限制， 2023 年乘用车（km / h）
- 56 表 7：
按国家划分的 2023 年最高授权血液酒精含量
- 58 表 8：
2022 年或最新可用年份的乘用车前排和后排座椅安全带法规和佩戴率
- 60 表 9：
头盔法律和佩戴率， 2022 年或最新可用年份
- 63 表 A1：
IRTAD 国家的道路安全战略
- 68 表 A2：
IRTAD 国家道路死亡和重伤的目标

盒子

- 13 方框 1
Covid - 19 大流行后法国的流动性
- 17 方框 2
摩托车在拉丁美洲和加勒比地区的使用
- 28 方框 3
衡量风险和比较国家

前言

我很高兴向大家介绍 2023 年 ITF 道路安全年度报告。十多年来，这份报告一直是高质量交通事故数据的可靠来源。如果没有国际交通安全数据和分析小组 (IRTAD) 的专门工作，这份报告是不可能的。

好消息是，与 2017 - 2019 年的平均水平相比，本报告分析的 35 个 IRTAD 国家中的大多数国家在 2022 年的道路死亡人数都有所减少。也就是说，要实现到 2030 年将道路死亡人数减半的目标，还需要做更多的工作，该目标已载入 2020 年联合国大会关于“改善全球道路安全”的 A / RES / 74 / 299 号决议。

遵循 ITF 的安全系统方法可以帮助各国实现这一目标。ITF 的 IRTAD 工作组在各种报告中积极倡导安全系统方法，目前正在努力将其转变为一种工具用于道路安全评估、咨询和基准安全系统实施或指标。

更好的数据收集和分析是改善道路安全的重要第一步，是制定目标和监测道路安全进展的基础。本报告概述了 IRTAD 国家当前的道路安全趋势，突出了我们面临的挑战，从新的交通趋势的出现到人口老龄化。ITF 的 IRTAD 工作组致力于帮助政策制定者应对这些挑战，并找到解决方案，使我们的道路对每个人都更安全。本报告提出了这一讨论的出发点。我希望你会喜欢读它。

Young Tae Kim，ITF 秘书长

前言

国际交通安全数据和分析小组（IRTAD）在里昂举行的 2022 年会议上通过了《里昂宣言》。该宣言的 14 项建议侧重于提高道路安全数据为政策提供信息，以实现到 2030 年将道路死亡和重伤人数减半的宏伟目标（IRTAD，2022a）。

本报告中提供的 2022 年数据以及 2023 年的第一批数据清楚地表明，新冠肺炎大流行对交通、道路交通事故和死亡的影响已经减弱。坏消息是，2020 - 21 年至 2022 年期间的道路死亡人数有所增加。好消息是，在许多国家（在这里列出的 35 个国家中），与 2019 年和前几年相比，2022 年的死亡人数继续下降。然而，十年趋势也表明，这种减少有时非常小。因此，在制定减少死亡和重伤的政策时，必须特别注意这一问题。

在 IRTAD 内成立了两个小组。第一个项目将侧重于数据协调和区域道路安全观测站，因为可靠的数据不足以在国家之间进行相关比较。第二组将侧重于国家道路安全战略，与欧洲委员会倡议合作，为各国开发一种工具来监测国家战略的执行情况。这两组的第一个结果将在 2024 年报告。

2023 年，IRTAD 成员还在喀麦隆进行了数据审查。同样，重要的是要强调这些管理审查的价值，使有关国家能够支持有效的政策，以改善其数据收集。

最后，有理由对许多城市采用低排放区、交通限制区和 30 公里 / 小时区的发展感到乐观。尽管经常采取引入 30 公里 / 小时区的决定环境原因（低排放机动区），在提高道路安全方面的影响是显而易见的。

这表明，道路安全是流动管理政策的组成部分，也是可持续领土发展的贡献者。ITF 和 IRTAD 将继续致力于安全和可持续的流动。

Dominique MIGNON, Chair, IRTAD

本节介绍道路安全短期趋势数据，包括 2023 年的初步数据和 2022 年的交通和道路安全数据。

2023 年初步数据

2023 年上半年的初步数据显示，与 2022 年初相比，情况有所改善。分析仅限于有可用数据的 24 个国家。

2023 年上半年，与 2022 年相比，17 个国家的道路死亡人数减少，仅 7 个国家的道路死亡人数增加：哥伦比亚、丹麦、爱尔兰、日本、立陶宛、葡萄牙和瑞典。然而，在这些国家，除哥伦比亚和爱尔兰外，如果将 2023 年上半年的道路死亡人数与 2017 - 19 年上半年的平均值进行比较，则道路死亡人数减少（见表 1）。

在 2023 年上半年，荷兰（4.4%），挪威（8.5%）和美国的道路死亡人数有所增加¹（11.9%），与 2017 - 19 年的平均水平相比。

同时，在撰写本文时，无法获得 11 个 IRTAD 成员的 2023 年数据，其中包括一些人口众多的数据。在未来的报告中包括这些数据将影响整体趋势。

2023 年道路死亡人数下降
2.8%
与 2022 年相比。

¹ 美国 2022 年和 2023 年的数据是统计预测。

表 1:

道路死亡，2017 年上半年 - 2023 年临时数据

Country	平均 2017 - 19	2022 年 2023% 变化		2023 年与 av. 2017 - 19 相比	% 的变化 2023 年比较 到 2022 年
奥地利	189	191	179	-5.3	-6.3
哥伦比亚	3 153	3 813	4 002	26.9	5.0
Czechia	265	252	241	-9.1	-4.4
丹麦	84	64	77	-8.3	20.3
芬兰	107	85	75	-29.9	-11.8
法国	1 557	1 536	1 380	-11.4	-10.2
Germany	1 502	1 271	1 264	-15.8	-0.6
希腊	309	288	281	-9.1	-2.4
匈牙利	267	233	213	-20.2	-8.6
冰岛	7	4	1	-85.7	-75.0
爱尔兰	72	77	84	16.7	9.1
意大利	1 544	1 419	1 384	-10.4	-2.5
Japan	1 869	1 422	1 441	-22.9	1.3
立陶宛	80	49	73	-8.8	49.0
卢森堡	13	13	13	0.0	0.0
荷兰	273	324	285	4.4	-12.0
新西兰	192	182	171	-10.9	-6.0
挪威	47	54	51	8.5	-5.6
波兰	1 225	893	824	-32.7	-7.7
葡萄牙	299	280	286	-4.3	2.1
塞尔维亚	228	240	220	-3.5	-8.3
斯洛文尼亚	51	51	39	-23.5	-23.5
瑞典	117	95	110	-6.0	15.8
美国	17 437	20 190	19 515	11.9	-3.3

2022 年交通和道路安全

2022 年的交通和道路安全数据涉及交通量，道路死亡，死亡率和死亡风险。

2022 年交通量

本报告将各个国家的交通量表示为以车辆公里（vkm）为单位的总行驶距离。

2022 年，以数百万英里公里计的交通量与 2020 年相比有所增加，但尚未恢复到新冠肺炎大流行前的 2017 - 19 年的水平（见表 2）。提供这些数据的所有 15 个国家都是如此，除了加拿大、捷克、丹麦、匈牙利和冰岛，2022 年的交通量恢复到新冠肺炎之前的水平。

2022 年不能再被认为是“不正常”的一年。在一些国家，交通量没有恢复到 Covid 19 之前的水平，但这主要是由于出行行为的变化。

例如，在丹麦，丹麦全国旅行调查数据表明，汽车旅行的减少是由于汽油价格上涨和更普遍的在家工作习惯。

此外，在德国，在家工作可能是交通减少的解释。在 2017 年至 2022 年期间，每周远程办公的员工比例从 13 % 增加到 28 %。此外，近年来出现了新的移动性例程。步行增加了，而骑自行车保持稳定。汽车和公共交通工具的使用频率较低，但距离较长。方框 1 介绍了法国的局势。

2022 年的交通量没有恢复到前 Covid 水平，反映了流动行为的变化。

表 2:

2017 - 22 年交通量 (百万车辆公里)

Country	Average 2017-19	2020	2021	2022	% 更改 2022 年 比较 av. 2017 - 19	% 更改 2022 年 比较 2020
澳大利亚	256 626	242 880	244 787	240 011	-6.5	-1.2
加拿大	398 337	378 046	409 029	410 000	2.9	8.5
Czechia	56 240	52 280	53 742	58 818	4.6	12.5
丹麦	54 540	51 527	53 538	54 913	0.7	6.6
芬兰	50 349	48 543	48 305	47 695	-5.3	-1.7
法国	641 000	531 911	577 044	629 380	-1.8	18.3
Germany	751 900	681 749	690 000	721 000	-4.1	5.8
大不列颠	539 298	427 914	478 874	521 093	-3.4	21.8
匈牙利	45 374	41 854	46 611	49 531	9.2	18.3
冰岛	3 981	3 800	3 942	4 010	0.7	5.5
荷兰	135 057	117 853	123 105	131 510	-2.6	11.6
新西兰	47 482	45 905	46 550	47 251	-0.5	2.9
挪威	45 836	43 406	44 968	45 404	-0.9	4.6
斯洛文尼亚	21 903	17 612	19 449	20 508	-6.4	16.4
瑞典	84 036	77 813	80 119	81 823	-2.6	5.2

方框 1

Covid - 19 大流行后法国的流动性

在法国，最近没有关于流动行为的全国调查。然而，一些数据可用于主要城市。LVMT 实验室 (2022) 领导的研究表明，大流行增加由于建设新的自行车和巩固现有自行车做法的吸引力。远程办公减少了交通量，尤其是乘用车和公共交通。星期五、星期一和星期三的减少更为明显。远程办公对汽车使用和平均距离的影响尚不清楚。然而，一些研究表明，远程办公与远程工作日更多的回家旅行有关，但并不一定会减少汽车的使用。

根据法兰西岛 Mobilit é (2022) 进行的一项调查，可以在法兰西岛地区发现新的出行行为。2022 年，对于所有交通方式，巴黎地区居民的出行次数比 2018 年减少了 10 %。远程工作和视频会议发展强劲，减少了家庭到工作的旅程，以及会议或午休时间。“此外，虽然道路交通普遍恢复到了 Covid 之前的水平，但公共交通使用情况并非如此，2022 年达到了平稳状态，乘客人数在 Covid 之前的 80% 至 85% 之间。公共交通运营商也证实了这一点。

由 LVMT 实验室领导的另一个研究项目已经启动 (Dablac 等人，2022a, 2022b)，查看送货司机在 Ubereats 和 Deliveroo 等主要平台上的意外旅程。数据基于巴黎物流城主席进行的年度调查和 2021 年在南特进行的一项调查，涉及 600 名送货司机的实地调查。结果显示，司机自己报告的撞车率很高。交付人员报告了 26 - 29 % 的自行车或踏板车撞车事故，具体取决于年份，其中一半需要前往急诊室，其中 33 % 需要医疗护理。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/966101201031010031>