

道路安全与健康

编者按

道路交通安全事关人民群众的切身利益，关系千家万户，关乎民生福祉，更关乎经济社会发展大局，路畅人安是全社会的共同期盼。

《2023年道路安全全球现状报告》显示，自2010年以来，道路交通死亡人数每年下降了

5%。然而，道路交通事故仍是一个持续的全球公共卫生危机。世界卫生组织总干事谭德塞表示，道路交通事故死亡人数的悲惨记录正朝着正确的方向下降，但速度还远远不够。

鉴于此，本报开设“道路安全与健康”专

栏，立足中国道路安全的实际，从儿童安全座椅配置及使用、非机动车头盔佩戴、医院创伤患者接诊情况和相关立法角度，呼吁全社会多措并举，提升道路安全水平，以更好地保障人民生命健康。

立法3年，儿童安全座椅为何仍“叫好不叫座”

●本报记者 陈祎琪

《中华人民共和国未成年人保护法》第二次修订版于2021年6月1日起施行，其中规定采取配备儿童安全座椅、教育未成年人遵守交通规则等措施，防止未成年人受到交通事故的伤害。

今年6月1日是儿童安全座椅首次被写进全国性立法3周年。然而，现实中儿童座椅却仍然“叫好不叫座”。

近日，全球儿童安全组织（中国）在中国多个城市开展的一项关于儿童安全座椅使用及立法态度的调研（以下简称调研）显示，0至6岁儿童家长组中，67.53%的受访者为孩子配备了儿童安全座椅，其中33.48%的家长表示孩子在乘车出行时“总是使用”儿童安全座椅；另外，仍有75.43%的受访者存在怀抱儿童乘车这种高危行为。

由此可见，我国儿童安全座椅的普及还有很长的路要走，还需加强对儿童安全座椅的重要性、功能性和各阶段儿童适用性等多方面的科普教育。”全球儿童安全组织（中国）首席代表和执行总监崔民彦告诉《医学科学报》。

“总是使用”率低下

随着汽车保有量的持续攀升，道路交通事故已成为我国儿童伤害致死的第二大原因。《中国儿童道路交通安全蓝皮书（2018）》数据显示，在汽车内未安装儿童安全座椅的情况下，儿童交通事故的死亡率是安装了的8倍，受伤率是后者的3倍。

北京儿童医院急诊科主任王荃也以该科室的调研数据验证了这一结论——道路交通伤害导致的创伤性颅脑损伤儿童中，1岁以下的创伤性颅脑损伤儿童全部是机动车乘客。所有车内的创伤性颅脑损伤儿童无一例坐在儿童安全座椅上。

为什么儿童安全座椅的配备率和“总是使用”率这么低？



图片来源：摄图网

调研显示，“孩子一直哭闹，影响出行安排”是0至6岁儿童家长放弃使用儿童安全座椅的最主要原因，其次是“有些侥幸心理，感觉一次不用应该不会有问题”，二者占比超过80%。

而在0至6岁儿童中，新生儿或不足1岁的婴儿，尤其容易被家长误认为不需要使用儿童安全座椅。“他们觉得孩子那么小，还没学会坐，身体也那么软，怎么能放进儿童安全座椅呢？不如抱着。”崔民彦说。

调研显示，75.43%的家长存在抱着儿童乘车的行为，其中12.55%的频率为“经常”。“但是，抱是抱不住的。”崔民彦提醒，在发生碰撞时，家长抱住孩子的约束力约等于孩子的体重乘以速度，这意味着哪怕是每小时30公里、小孩10公斤，那也需要300公斤的约束力，而这完全超出了正常人的力量范围。

“所以，不要觉得我们不上高速、就在市区开，距离很短、车速很慢，不用也没关系，或者在快到家时因为孩子哭闹就提前拿掉座椅。其实，很多事故就发生在离家很近的地方。”崔民彦建议，家长应让孩子从小养成使用儿童安全座椅的习惯，让他“一上车就知道那是自己的专属位置，就像喝水要用自己的杯子一样自然”。

安全带不能替代儿童安全座椅

那么，安全带能否替代儿童安全座椅呢？

“儿童出行需要儿童安全座椅，而不是专为成人设计的安全带。”崔民彦表示，三点式安全带约束的是成人身体支撑力最强的部位，即肩带约束在肩部，途经锁骨和肋骨，腰带约束在髋部的胯骨处。若儿童使用安全

带，则腰带约束在腹部，肩带约束在颈部边缘，这恰恰是儿童比较柔软、脆弱的部位，一旦汽车发生碰撞，极易引起腹部损伤、肠胃出血或颈部勒伤等。

除了安全带，如果儿童坐在副驾驶位，汽车发生碰撞时弹出的安全气囊也是一个潜在威胁。然而，调研显示，仍有16.82%的儿童乘车时坐在副驾驶位。

中汽中心汽车测评管理中心中国新车评价规程（C-NCAP）试验运行负责人王天华说：“很多人不知道气囊是通过使用少量炸药迅速充气的，而且根据C-NCAP试验采集的数据，气囊弹出瞬间的速度和高铁速度相当。如果直接打到人的身上，特别是正处于发育中的儿童身上，极可能造成头、颈、胸等部位受损，甚至死亡，后果不堪设想。”

王天华补充说，即使气囊没有弹出，坐在副驾驶位的儿童也可能因为安全带约束不佳而撞到仪表盘或挡风玻璃上。

相比之下，儿童安全座椅根据儿童体形设计，且通常为五点式约束系统，即肩部两个点、臀部两个点、两腿之间一个点以便更好地保护儿童的身体和头部。

目前，儿童安全座椅分为反向式、正向式和增高垫，分别适用于不同身高、体重和年龄的儿童。

“欧洲标准要求15个月以下的婴儿必须使用反向式安全座椅，但我们鼓励更长时间的反向安装。”王天华表示，这样能在交通事故中更好地保护孩子的头、颈、胸，也能减少紧急刹车状

态下儿童受伤。

在购买时，王天华建议家长选择拥有3C认证、研发历史较长的ISOFIX儿童安全座椅固定系统。“但要注意甄别3C证书的有效期，防止过期认证，或实际产品与认证产品偷梁换柱的不对应情况。”

相关法律影响力远远不够

对已孕家庭已配备和计划配备儿童安全座椅原因的调查显示，仅有2.79%的准父母是出于法律法规的要求。

“这表明关于儿童安全座椅的法律法规在公众间的传播力和对家长配备行为的影响力都远远不够。”崔民彦说。

此前，多位专家呼吁，应强制使用儿童安全座椅并对儿童乘车安全制度进行更细致、操作性更强的法律规定。北京交通大学教授李巍涛等人曾撰文指出，儿童安全座椅若能顺利纳入道路交通安全法，并对目标人群的界定标准、违法者应承担的法律责任等内容予以适当规定，儿童乘车安全将得到极大改善。

在崔民彦看来，还有必要加强相关法律的执法力度和宣传力度。比如，交警在执法时，应严格检查儿童搭乘汽车出行时，驾驶者或家长是否存在将其放置于副驾驶位或未使用儿童安全座椅的不安全行为，并对此类人群加强现场普法教育，必要时采取一定的惩罚措施。另外，关于儿童安全座椅配备和使用，以及相关法律法规的宣传应常态化，形成长远的影响。

在公共服务支持方面，崔民彦认为，出租车、网约车等各类车型应具备安装儿童安全座椅的条件，出租车、网约车司机应具备正确使用儿童安全座椅的技能，以满足乘车人的需求；针对儿童安全座椅体积大、重量重、不易携带的问题，高铁站、机场等应完善其托运服务，方便乘客异地使用儿童安全座椅。