

# 浙江省电动自行车骑行者4种违法行为路边观测分析

赵鸣 俞敏 方乐 王浩 吴位新 黄国华 段蕾蕾 陈左霞 陈培发

310051 杭州,浙江省疾病预防控制中心(赵鸣、俞敏、方乐、王浩); 321000 金华市疾病预防控制中心(吴位新、陈左霞、陈培发); 321000 金华市公安交通警察支队(黄国华); 100050 北京,中国疾病预防控制中心慢性非传染性疾病预防控制中心(段蕾蕾)

通信作者:赵鸣, Email: mzhao@cdc.zj.cn

DOI: 10.3760/cma.j.issn.0254-6450.2016.05.008

**【摘要】 目的** 了解浙江省电动自行车骑行者重点违法行为的发生情况,为开展有针对性干预提供依据。**方法** 2013年7月在金华市开展为期4 d的调查,其中采用仪器检测法测量电动自行车骑行者行驶速度,采用非参与式观察法针对电动自行车骑行者的逆向行驶、闯红灯、违规载人等违法行为进行调查。**结果** 完成3 448辆电动自行车的速度观测,平均车速为26 km/h,87.06%的电动自行车车速超过15 km/h,平均车速最高的时间段为10:00—11:00(30 km/h);观测电动自行车骑行者闯红灯、逆向行驶和违规载人的入次数分别为1 315、656和1 877人次,估计比率分别为10.01%、4.99%、15.22%,不同时间段和日期电动自行车骑行者违法行为发生情况均差异有统计学意义( $P < 0.01$ )。电动自行车骑行者闯红灯、逆向行驶和违规载人发生率较高的时间段分别为07:00—08:00(14.59%)和13:00—14:00(15.25%),13:00—14:00(7.33%)和17:00—18:00(7.63%),06:00—07:00(32.44%)和12:00—13:00(27.90%)。**结论** 超速、违规载人、闯红灯、逆向行驶是目前浙江省电动自行车骑行者存在的重要违法行为,应开展针对性干预以降低相关违法行为的发生。

**【关键词】** 电动自行车; 违法行为; 非参与式观察

**Road-side observational survey on 4 unlawful acts among electric bicycle riders in Zhejiang**  
Zhao Ming, Yu Min, Fang Le, Wang Hao, Wu Weixin, Huang Guohua, Duan Leilei, Chen Zuoxia, Chen Peifa

Zhejiang Provincial Center for Disease Control and Prevention, Hangzhou 310051, China (Zhao M, Yu M, Fang L, Wang H); Jinhua Municipal Center for Disease Control and Prevention, Jinhua 321000, China (Wu WX, Chen ZX, Chen PF); Jinhua Municipal Public Security Bureau Traffic Police Detachment, Jinhua 321000, China (Huang GH); National Center for Chronic and Non-communicable Disease Control and Prevention, Chinese Center for Disease Control and Prevention, Beijing 100050, China (Duan LL)

Corresponding author: Zhao Ming, Email: mzhao@cdc.zj.cn

**【Abstract】 Objective** To investigate the prevalence of key unlawful acts among electric bicycle riders and provide evidence for the development of specific interventions. **Methods** A 4-day road-side survey was conducted in Jinhua, Zhejiang province, in 2013. The speed of electric bicycle was measured by speed measuring instrument and the unlawful acts of riders, such as reverse riding, running the red-light and carrying passengers, were observed with non-participatory way. **Results** A total of 3 448 running electric bicycles were observed and the average speed was 26 km/h, the proportion of electric bicycle at the speed of  $\geq 15$  km/h was 87.06%. The average speed was highest during 10 am–11 am (30 km/h). the number of observed electric bicycle riders with unlawful acts of ‘running the red-light’, ‘reverse riding’ and ‘carrying passengers’ were 1 315, 656 and 1 877 respectively, and the estimated rate was 10.01%, 4.99% and 15.22%, respectively. More ‘running the red-light’, ‘reverse riding’ and ‘carrying passengers’ occurred during 7 am–8 am (14.59%) and 13 pm–14 pm (15.25%), 13 pm–14 pm (7.33%) and 17 pm–18 pm (7.63%), 6 am–7 am (32.44%) and 12 pm–13 pm (27.90%), respectively. **Conclusion** Overspeeding, carrying passengers, running the red-light, reverse riding were the key unlawful acts among electric bicycle riders. Targeted intervention should be carried out to reduce the prevalence of unlawful riding acts and the incidence of electric bicycle related injuries and deaths.

**【Key words】** Electric bicycle; Unlawful act; Non-participatory observational survey

随着我国机动化水平的不断提高,道路交通系统拥堵状况日益加剧。电动自行车以其便捷、经济、环保的特性,已成为我国较为常见的交通运输工具,但由于稳定性差、安全性能差、能见度不足,骑行者违法行为高发等原因使其成为危险性较高的交通工具<sup>[1]</sup>。为了解浙江省电动自行车骑行者重点违法行为的发生情况,2013年7月在金华市开展调查。

### 对象与方法

1. 研究现场:根据地理位置和实际道路类型,在金华市主城区选择4条道路为现场调查点,其中2个调查点为双向分类道路,1个调查点为单向分类单路,1个调查点为双向混合道路。

2. 调查对象:若调查点为分类道路,选择在非机动车道内骑行的电动自行车骑行者为调查对象,若调查点为混合道路,则选择在该混合道路骑行的所有电动自行车骑行者为调查对象。

3. 调查内容:针对电动自行车骑行者行驶速度、逆向行驶、闯红灯和违规载人进行观察和测量。逆向行驶指电动自行车骑行者靠道路左侧骑行。闯红灯指电动自行车骑行者未按照交通信号灯通行,在交通信号灯为红灯时仍然通行。违规载人指电动自行车骑行者搭载 $\geq 1$ 名12岁及以上乘客。

4. 调查方法:行驶速度采用雷达测速抓拍系统(型号DH-HWS200A)进行测量,逆向行驶、闯红灯和违规载人采用非参与式观察法进行观察与记录。共调查4 d(为同一周的周一、周二、周五和周日,若因天气原因某个调查日无法观察,则顺延至下一周的同一天),调查时间为调查日的06:00—18:00,每

个调查时间段为2 h,各调查点每个调查日共调查2个时间段(上午2 h,下午2 h,两者间隔4 h),采用随机数字法确定各调查点每个调查日的具体观测时间段(表1)。每个调查时间段前1个小时观测行驶速度和违规载人(包括5 min的车流量观测和50 min的行为观测),具体观测点为所选道路的中段;后1个小时观测闯红灯和逆向行驶(包括5 min的车流量观测和50 min的行为观测),具体观测点为所选道路的路口。

5. 质量控制:调查员均参加培训,并开展15 min的预调查。每日调查结束后由专人负责检查记录完整情况。

6. 统计学分析:应用Excel 2003软件进行数据录入,采用SPSS 15.0软件进行数据清洗和相关统计学分析,其中平均车速的比较采用非参数检验的Kruskal-Wallis  $H$  检验,两两比较采用 Mann-Whitney  $U$  检验,比率和构成的比较采用 $\chi^2$ 检验。

### 结 果

1. 车流量:4 d的现场观测中,各时间段不同调查路段每5分钟的电动自行车平均观测数在19~70辆。其中流量高峰在08:00—09:00和17:00—18:00(图1)。

2. 骑行速度:共完成3 448车次电动自行车的速度观测,平均车速为26 km/h。其中车速 $< 15$  km/h的占12.94%(446车次),16~20 km/h的占18.62%(642车次),21~30 km/h的占42.98%(1 482车次), $> 30$  km/h的占25.46%(878车次)。

不同日期电动自行车骑行者平均骑行速度差异

表1 电动自行车骑行者违法行为观测时间安排表

星期	调查点	调查时间段					
		06:00—08:00	08:00—10:00	10:00—12:00	12:00—14:00	14:00—16:00	16:00—18:00
周一	双向分类道路		1			1	
	双向分类道路			2			2
	单向分类道路	3			3		
	双向混合道路		4			4	
周二	双向分类道路			3			3
	双向分类道路	1			1		
	单向分类道路		2			2	
周五	双向混合道路	4			4		
	双向分类道路	1			1		
	双向分类道路		2			2	
周日	单向分类道路			3			3
	双向混合道路			4			4
	双向分类道路	2			2		
	双向分类道路		3			3	
	单向分类道路			1			1
	双向混合道路			4			4

注:表内数字为4组调查员编号

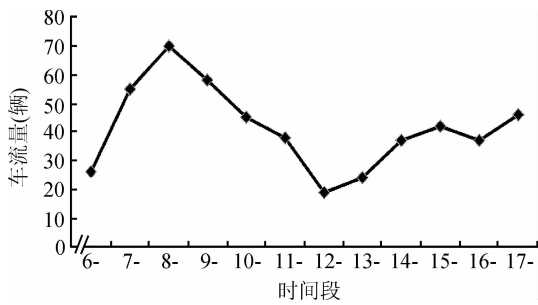


图1 电动自行车观测流量时间段分布情况

有统计学意义( $H=241.384, P=0.000$ )。电动自行车骑行者平均车速最高和最低的日期分别为周日和周一,不同日期间比较显示,除周二与周五平均车速差异无统计学意义外,其余均差异有统计学意义(表2)。

不同时间段电动自行车骑行者平均骑行速度差异有统计学意义( $H=49.880, P=0.000$ )。电动自行车骑行者平均车速最高和最低的时间段分别为10:00—11:00和16:00—17:00,除06:00—07:00与08:00—09:00以及12:00—13:00与14:00—15:00间电动自行车平均车速差异无统计学意义外,其余均差异有统计学意义(表2)。

3. 闯红灯:共观测电动自行车骑行者闯红灯1 315人次,其中男性占67.07%(882人次),女性占32.93%(433人次)。依据车流量结果进行估算,闯红灯比率为10.01%。从人次来看,发生闯红灯比例较高的时间段为07:00—08:00和17:00—18:00,

表2 电动自行车骑行者平均骑行速度时间分布

	调查时间	车辆数	平均时速 (km/h)	H值	P值
星期	周一	814	25 <sup>b,c,d</sup>	241.384	0.000
	周二	923	26 <sup>a,d</sup>		
	周五	891	26 <sup>a,d</sup>		
	周日	820	28 <sup>a,b,c</sup>		
时间段	06:00—07:00	682	27 <sup>c,d,e,f</sup>	49.880	0.000
	08:00—09:00	336	28 <sup>c,d,e,f</sup>		
	10:00—11:00	653	30 <sup>a,b,d,e,f</sup>		
	12:00—13:00	709	25 <sup>a,b,c,f</sup>		
	14:00—15:00	489	25 <sup>a,b,c,f</sup>		
	16:00—17:00	579	23 <sup>a,b,c,d,e</sup>		

注:分别将周一、周二、周五、周日标记为a、b、c、d,将各时间段分别标记为a、b、c、d、e、f,若两两比较检验显示差异有统计学意义,则进行标注;如周一分别与周二、周五、周日进行两两比较,差异均有统计学意义,则标注“25<sup>b,c,d</sup>”,以此类推

分别占24.41%和20.00%。从估计比率来看,发生闯红灯较多的时间段为07:00—08:00和13:00—14:00,不同时间段闯红灯比率差异有统计学意义( $\chi^2=143.304, P=0.000$ )。周二发生闯红灯比例(39.47%)和闯红灯比率(12.63%)均较高,不同日期闯红灯比率差异有统计学意义( $\chi^2=49.569, P=0.000$ ),两两比较结果显示周二闯红灯比率与其他日期均差异有统计学意义(表3)。

4. 逆向行驶:共观察到逆向行驶656车次。其中男性驾驶员占61.28%(402人次),女性驾驶员占38.72%(254人次)。根据车流量估计,逆向行驶比率约为4.99%。逆向行驶比例较高的时间段为11:00—

表3 电动自行车骑行者重点违法行为发生情况时间分布

调查时间	闯红灯			逆向行驶			违规载人			
	预计总数	发生数	估计比率(%)	预计总数	发生数	估计比率(%)	预计总数	发生数	估计比率(%)	
星期	周一	3 600	345	9.58 <sup>b</sup>	3 600	139	3.86 <sup>b,d</sup>	3 090	492	15.92
	周二	4 110	519	12.63 <sup>a,c,d</sup>	4 110	264	6.42 <sup>a,c</sup>	3 490	496	14.21 <sup>d</sup>
	周五	2 560	210	8.20 <sup>b</sup>	2 560	83	3.24 <sup>b,d</sup>	2 990	424	14.18 <sup>d</sup>
	周日	2 870	241	8.40 <sup>b</sup>	2 870	170	5.92 <sup>a,c</sup>	2 760	465	16.85 <sup>b,c</sup>
时间段	06:00—07:00	-	-	-	-	-	-	1 310	425	32.44 <sup>b,c,e,f</sup>
	07:00—08:00	2 200	321	14.59 <sup>b,c,e,f</sup>	2 200	65	2.95 <sup>c,d,f</sup>	-	-	-
	08:00—09:00	-	-	-	-	-	-	3 500	268	7.66 <sup>a,c,d,e,f</sup>
	09:00—10:00	2 920	231	7.91 <sup>a,d,f</sup>	2 920	107	3.66 <sup>d,f</sup>	-	-	-
	10:00—11:00	-	-	-	-	-	-	2 690	442	16.43 <sup>a,b,d,f</sup>
	11:00—12:00	2 300	165	7.17 <sup>a,d,f</sup>	2 300	116	5.04 <sup>a,f</sup>	-	-	-
	12:00—13:00	-	-	-	-	-	-	810	226	27.90 <sup>b,c,e,f</sup>
	13:00—14:00	1 200	183	15.25 <sup>b,c,e,f</sup>	1 200	88	7.33 <sup>a,b,e</sup>	-	-	-
	14:00—15:00	-	-	-	-	-	-	1 830	274	14.97 <sup>a,b,d,f</sup>
	15:00—16:00	2 110	152	7.20 <sup>a,d,f</sup>	2 110	96	4.55 <sup>d,f</sup>	-	-	-
	16:00—17:00	-	-	-	-	-	-	2 190	242	11.05 <sup>a,b,c,d,e</sup>
	17:00—18:00	2 410	263	10.91 <sup>a,b,c,d,e</sup>	2 410	184	7.63 <sup>a,b,c,e</sup>	-	-	-
	合计	13 140	1 315	10.01	13 140	656	4.99	12 330	1 877	15.22

注:运用各时间段车流量观测结果估算该观测时间段的总观测车辆数;分别将周一、周二、周五、周日标记为a、b、c、d,将各时间段分别标记为a、b、c、d、e、f,若两两比较检验显示差异有统计学意义,则进行标注。如就闯红灯比率,周一分别与周二、周五、周日进行两两比较,只有周一和周二差异均有统计学意义,则标注“9.58<sup>b</sup>”,以此类推



12:00和17:00—18:00,分别占17.68%和28.05%。逆向行驶比率较高的时间段为13:00—14:00和17:00—18:00,不同时间段逆向行驶比率差异有统计学意义( $\chi^2=80.346, P=0.000$ )。周二发生逆向行驶比例较高(40.23%),周二和周日发生逆向行驶比率较高(6.42%和5.92%),不同日期逆向行驶比率差异有统计学意义( $\chi^2=49.234, P=0.000$ ),见表3。

5. 违规载人:共观察到违规载人1 877车次,违规载12周岁及以上乘客占86.09%。违规载人者中男性占72.24%。男女性骑行者违规载人数量构成差异有统计学意义( $\chi^2=14.879, P=0.000$ )。根据车流量估计,违规载人比率约为15.22%。违规载人比例较高的时间段为06:00—07:00和10:00—11:00,分别占22.64%和23.55%。违规载人比率较高时间段为06:00—07:00和12:00—13:00,不同时间段电动自行车骑行者违规载人比率差异有统计学意义( $\chi^2=589.789, P=0.000$ )。每日发生电动自行车骑行者违规载人情况大致相同,周日发生违规载人比率较高,不同日期违规载人比率差异有统计学意义( $\chi^2=12.098, P=0.007$ )。见表3、4。

表4 电动自行车违规载人数量构成

载人数量 (人)	男性骑行者		女性骑行者		合计	
	人次	构成比(%)	人次	构成比(%)	人次	构成比(%)
1	1 193	87.98	420	81.08	1 616	86.09
2	153	11.28	97	18.73	250	13.32
≥3	10	0.74	1	0.19	11	0.59
合计	1 356	100.00	518	100.00	1 877	100.00

## 讨 论

随着我国电动自行车拥有量的不断攀升,与电动自行车相关的道路交通事故与伤害也呈上升趋势。2012年浙江省发生的涉及电动自行车的事故数和死亡数分别占全年总数的32.19%和20.53%<sup>[2]</sup>。来自苏州、南宁、杭州等市公安部门交通事故数据和针对医院伤害病例调查显示<sup>[3-7]</sup>,电动自行车相关事故所致伤害占总道路交通伤害比例较高,已成为道路安全的重大隐患之一。本次调查发现电动自行车骑行者行驶平均速度为26 km/h,87.06%的车速超过15 km/h,电动自行车骑行者闯红灯、逆向行驶和违规载人的发生率约为10.01%、4.99%、15.22%,且在时间分布上存在其特征。

非机动车骑乘人员不遵守交通规则等过失行为是道路交通伤害的主要原因之一<sup>[8]</sup>。速度对于行车安全具有重要影响。本次研究发现电动自行车骑行

者行驶平均速度高于道路交通安全法规定的“电动自行车在非机动车道内行驶时,最高时速不得超过15 km/h”和《电动自行车通用技术条件》中准许的20 km/h的最高时速。究其原因可能与目前电动自行车市场较为混乱,“超标车”泛滥,相关法律法规执行力度不足,同时骑行者缺乏对车速与行车安全之间关联的认知有关,建议在加强市场监管和严格执法的同时,需要对骑行者加强安全教育。

闯红灯、逆向行驶、违规载人、在机动车道内骑行等也是电动自行车骑行者的主要违法行为<sup>[9]</sup>。本次研究发现电动自行车骑行者闯红灯、逆向行驶和违规载人的发生率与苏州市调查结果相近,但闯红灯比率远低于北京市调查结果<sup>[10-11]</sup>。同时,研究发现不同违法行为发生的时间段有所区别,其中违规载人主要发生在交警执法相对薄弱的清晨和中午时间段,闯红灯主要发生在早高峰和中午时间段,逆向行驶主要发生在中午和晚高峰时间段,由此可见,电动自行车骑行者违法行为的发生不仅与交警执法强度有关,也与车流量等因素有关,但具体原因仍需深入研究。

非参与式观察法是一种定性研究<sup>[12]</sup>,对电动自行车骑行者闯红灯、逆向行驶和违规载人等违法行为为进行观测,并运用平均车流量进行发生率的估计,对掌握电动自行车违法骑行情况具有积极意义,但由于本研究不对观察者进行拦截,因此在电动自行车所载乘客年龄认定方面等存在测量偏倚,同时由于电动自行车骑行者违法行为受气候、环境等因素影响,因此本研究在结果外推和运用上需加以注意。  
利益冲突 无

## 参 考 文 献

- [1] 郭艳. 电动自行车事故多发原因及对策分析[J]. 道路交通与安全, 2009, 9(6): 54-56, 20.  
Guo Y. Analysis of the multiple causes and countermeasures of electric bicycle accidents[J]. Road Traffic & Safety, 2009, 9(6): 54-56, 20.
- [2] 姜迪. 浙江省发布2012年全省道路交通安全数据[EB/OL]. [2013-01-23]. <http://zh.cnnb.com.cn/zhnews400/zh1/zhejiangnews/201301/20130123085749.htm>.  
Jiang D. The provincial road traffic safety data in 2012 in Zhejiang was released[EB/OL]. [2013-01-23]. <http://zh.cnnb.com.cn/zhnews400/zh1/zhejiangnews/201301/20130123085749.htm>.
- [3] Du W, Yang J, Powis B, et al. Epidemiological profile of hospitalised injuries among electric bicycle riders admitted to a rural hospital in Suzhou: a cross-sectional study[J]. Inj Prev, 2014, 20(2): 128-133. DOI: 10.1136/injuryprev-2012-040618.
- [4] 吕鑫华, 雷高健. 浅谈南宁市电动自行车交通事故成因及安全

- 防范对策[J]. 广西警官高等专科学校学报, 2010(3):5-7.
- Lv XH, Lei GJ. The causes and countermeasures of the electric bicycle related accidents in Guangxi province [J]. J Guangxi Police Acade. 2010(3):5-7.
- [5] 卢一夫, 廖喜良, 刘洪希. 浅论电动自行车交通管理的现状及对策[J]. 道路交通管理, 2009(12):60-61.
- Lu YF, Liao XL, Liu HX. The current situation and countermeasures of the electric bicycle management [J]. Road Traffic Manage, 2009(12):60-61.
- [6] 王理富, 王昌雄, 杨越涛, 等. 丽水市电动自行车道路交通事故特征及危险因素分析[J]. 浙江创伤外科, 2014, 19(4):645-646. DOI:10.3969/j.issn.1009-7147.2014.04.072.
- Wang LF, Wang CX, Yang YT, et al. Analysis on features and risk factors of the electric bicycle related injuries in Lishui city [J]. Zhejiang J Trauma Surg, 2014, 19(4):645-646. DOI:10.3969/j.issn.1009-7147.2014.04.072.
- [7] Feng ZY, Raghuvanshi RP, Xu ZG, et al. Electric-bicycle-related injury: a rising traffic injury burden in China[J]. Inj Prev, 2010, 16(6):417-419. DOI:10.1136/ip.2009.024646.
- [8] 卫生部疾病预防控制局, 卫生部统计信息中心, 中国疾病预防控制中心. 中国伤害预防报告[M]. 北京: 人民卫生出版社, 2007:22-25.
- The Bureau of the Disease Control and Prevention of the Ministry of Health, The Statistics and Information Center of the Ministry of Health, Chinese Center for Disease Control and Prevention. Report on injury prevention in China [M]. Beijing: People's Medical Publishing House, 2007:22-25.
- [9] 秦豹. 电动自行车的交通行为分析与安全控制[J]. 电动自行车, 2010(5):11-13.
- Qin B. Analysis on the electric bicycle related behaviors and safety control [J]. Electric Bicycle, 2010(5):11-13.
- [10] Du W, Yang J, Powis B, et al. Understanding on-road practices of electric bike riders: An observational study in a developed city of China [J]. Accid Anal Prev, 2013, 59:319-326. DOI:10.1016/j.aap.2013.06.011.
- [11] Wu CX, Yao L, Zhang K. The red-light running behavior of electric bike riders and cyclists at urban intersections in China: An observational study [J]. Accid Anal Prev, 2012, 49:186-192. DOI:10.1016/j.aap.2011.06.001.
- [12] 王英, 赵国本. 定性研究方法概述[J]. 国外医学: 社会医学分册, 2004, 21(4):178-181. DOI:10.3969/j.issn.1673-5625.2004.04.009.
- Wang Y, Zhao GB. Qualitative research methods overview [J]. Foreign Med Sci: Sect Soc Med, 2004, 21(4):178-181. DOI:10.3969/j.issn.1673-5625.2004.04.009.

(收稿日期:2015-11-18)

(本文编辑:王岚)

## · 征文通知 ·

## 第八届全国中青年流行病学工作者学术会议暨 第九届晋冀鲁豫流行病学学术会议征文通知

由中华预防医学会流行病学分会、山西省预防医学会流行病学分会、河北省预防医学会流行病学分会、山东省预防医学会流行病学分会、河南省预防医学会流行病学分会共同主办, 中华流行病学杂志编辑委员会协办, 山西医科大学公共卫生学院承办的第八届全国中青年流行病学工作者学术会议暨第九届晋冀鲁豫流行病学学术会议, 定于2016年8月20—22日在山西省太原市召开。届时流行病学界同仁将就我国流行病学各领域的研究成果和进展作广泛交流和深入讨论, 会议将邀请我国流行病学界知名专家作专题报告。欢迎从事流行病学科、教学和疾病预防控制工作的广大同仁踊跃投稿并积极参加。会议征文有关要求通知如下:

1. 征文内容: 流行病学及其各分支领域、疾病预防控制领域的科研成果与实践经验; 流行病学教学的研究成果与经验交流; 国内外流行病学研究进展等。

2. 征文要求: ①文稿不应涉及版权问题, 未在国内外公开发表, 且文责自负; ②论著、综述类文章字数一般不超过4000字(含图表、摘要、参考文献等); ③文稿须有中英文摘要和关键词, 论著类文稿摘要包括: 目的、方法、结果、结论, 综述类文稿摘要包括: 背景、数据来源、结果、结论; ④作者姓名在文题下按顺序依次排列。集体署名文章须明确该文稿的负责人(通信作者); ⑤参考文献及文稿格式参照《中华流行病学杂志》稿约要求(<http://chinaepi.icdc.cn>); ⑥文稿用word软件编辑, 请在首页标题处注明作者姓名、单位、通信地址、邮编、联系电话及Email等信息。

3. 投稿方式: 征文一律采用电子版。文稿以附件形式发至: [epidemiology7@163.com](mailto:epidemiology7@163.com); 请在电子邮件标题中注明“流行病学会议征文—作者姓名”字样。

4. 投稿过程中如有问题, 请与中华流行病学杂志编辑部联系。联系人: 斗智、万玉立; 电话: 010-58900730; 地址: 北京市昌平区昌百路155号传染病所B115, 邮编: 102206。

5. 投稿截止日期: 2016年6月20日, 逾期不予受理。

6. 中华预防医学会流行病学分会和中华流行病学杂志编辑委员会将组织专家对征文进行评审, 邀请优秀论文作者在会议上交流, 并陆续刊登在《中华流行病学杂志》, 其他论文以摘要或列题形式纳入会议论文汇编。