

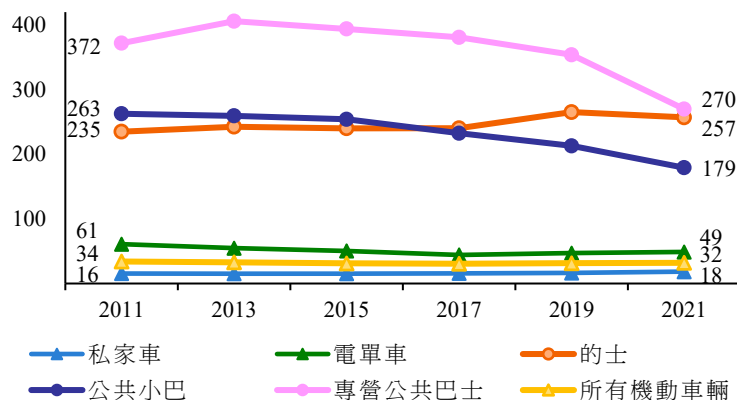
## 道路安全

圖1 — 機動車輛領牌數字<sup>(1)</sup>

	2011年 (‘000)	2016年 (‘000)	2021年 (‘000)	2021年與 2011年 比較
私家車	434.8	536.0	581.0	+ 33.6%
電單車	38.6	50.2	71.9	+ 86.2%
公共巴士	12.8	12.9	12.4	- 3.3%
公共小巴	4.3	4.3	4.2	- 2.7%
的士	18.1	18.2	18.1	- 0.4%
貨車	111.2	112.4	117.4	+ 5.6%
其他 <sup>(2)</sup>	10.4	11.6	12.9	+ 23.8%
<b>總數</b>	<b>630.3</b>	<b>745.7</b>	<b>817.9</b>	<b>+ 29.8%</b>

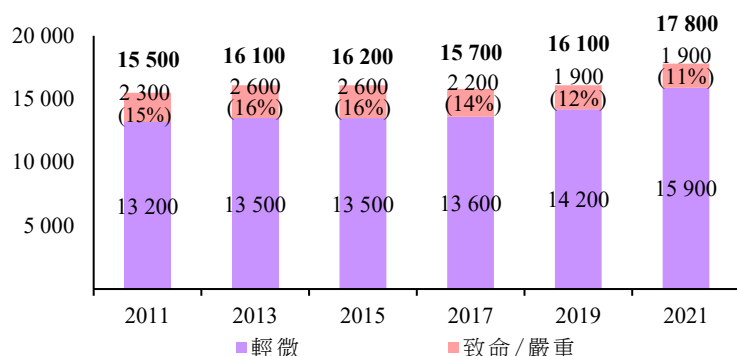
註：(1) 截至年底的數字，並調整至最接近的百位數。  
(2) 期內數字顯示，這類機動車輛逾半為政府車輛。

圖2 — 2011年至2021年間機動車輛涉及意外率<sup>(1)</sup>



註：(1) 車輛發牌的年中數字用於計算涉及意外率。

圖3 — 2011年至2021年間涉及傷亡的道路交通意外宗數<sup>(1)</sup>、<sup>(2)</sup>



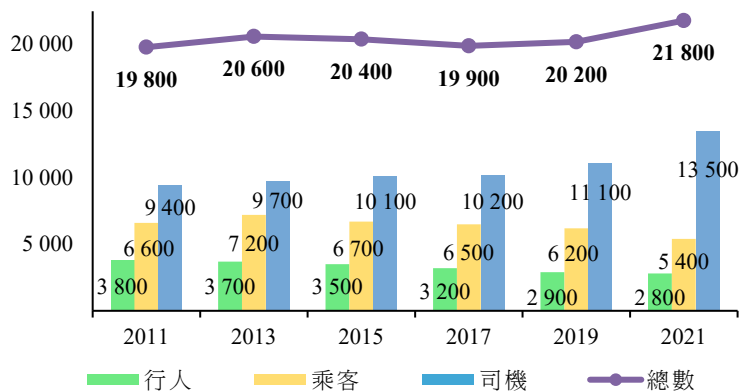
註：(1) 道路交通意外指發生於道路上，涉及一輛或以上車輛(包括單車)並造成傷亡的意外事件。  
(2) 數字調整至最接近的百位數。

## 重點

- 在2011年年底至2021年年底間，領牌機動車輛數目增加了29.8%至817 900輛(圖1)。雖然大多數領牌車輛為私家車，但電單車的增幅最高，達86.2%，其數目在2019年後的增幅更為顯著(2020年及2021年的年均增幅為6 500輛，而在2011年年底至2019年年底間的年均增幅則為2 500輛)，原因之一相信是更多人在2019冠狀病毒疫情期間成為外賣速遞電單車司機。
- 道路交通意外方面，每千輛領牌車輛涉及意外的車輛數目(即涉及意外率)及其升跌趨勢因車輛類別而異(圖2)。儘管電單車的涉及意外率在2011年至2021年間由61降至49，但由於在道路上行駛的電單車急增，令涉及意外的電單車數目由2 300輛上升至3 400輛。在公共交通車輛中，只有有的士的涉及意外率在過去10年間上升，於2021年達257，並自2017年起超越公共小巴的涉及意外率。為改善的士服務的安全和質素問題，由2020年10月起，適用於公共小巴正式駕駛執照申請人須完成指定職前課程的規定，已擴展至的士駕駛執照的申請人。該等課程包含道路安全單元，以改善的士司機的駕駛技巧和態度。
- 整體而言，每年的道路交通意外宗數在過去10年大致保持平穩，但於2021年躍升至17 800宗。雖然致命/嚴重意外由高峰期的2 600宗逐漸減少至1 900宗，但輕微意外宗數卻較以往為多(圖3)。致命/嚴重意外減少，或許某程度與往往引致重傷的車輛碰撞行人交通意外數目下跌有關(相關意外所佔比率由2011年的22%下降至2016年的20%，再進一步跌至2021年的15%)。事實上，政府近年一直利用科技加強行人安全，例如由2018年起，在21個地點的行人紅綠燈柱加裝智能裝置，讓長者和殘疾人士在裝置上輕拍其八達通卡，以延長“綠色人像燈”的閃動時間。此外，當局近期正推行試驗計劃，在選定交通燈號桿安裝輔助裝置，將紅光投射至行人過路處，以提醒行人(尤其是專注使用手機的行人)不可橫過馬路。

## 道路安全(續)

圖4 — 2011年至2021年間道路交通意外傷亡人數<sup>(1)</sup>、<sup>(2)</sup>



註：(1) 包括涉及單車的傷亡人數。  
(2) 數字已調整至最接近的百位數。

圖5 — 2011年至2021年間道路交通意外成因

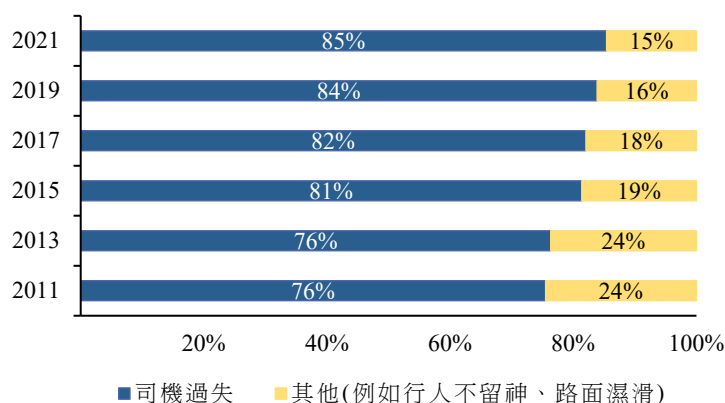
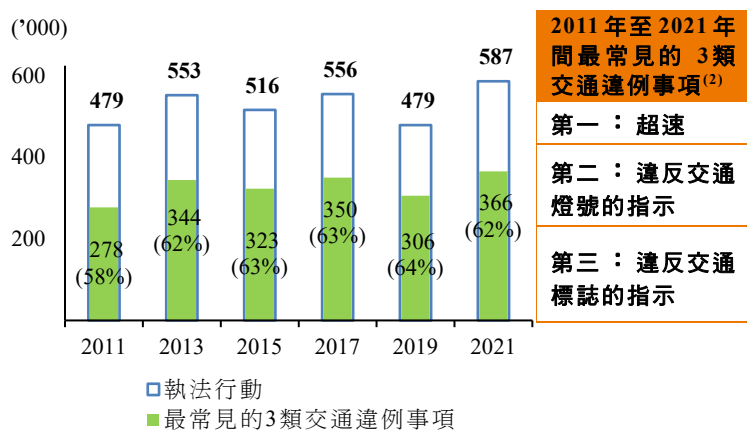


圖6 — 2011年至2021年間交通執法數字<sup>(1)</sup>



註：(1) 不包括違例泊車。  
(2) 不包括警務處分類為“其他”的交通違例事項。

立法會秘書處  
研究及資訊部  
資料研究組  
2022年11月18日  
電話：3919 3181

## 重點

- 道路交通意外引致的受傷/死亡人數於2021年升至21 800人。雖然行人及乘客的傷亡數字均出現下降趨勢，但司機的傷亡數字則持續攀升至2021年的13 500人(圖4)。在2021年，44%的司機傷亡人數涉及電單車或單車駕駛人士，而該比率在2017年至2019年間則為37%至38%。政府在2021年3月設立10億港元智慧交通基金，資助本地機構和企業進行創新科技研究。在首兩批獲資助的10個項目中，有6個項目與道路安全有關(例如識別易生意外地點的三維地理模型、預測駕駛者冒險行為的在線數據驅動系統)。這些項目預計於2023-2024年度或之前完成。

- 根據香港警務處(“警務處”)編製的資料，司機過失是大多數道路交通意外的成因，所佔比率亦由2011年的76%增至2021年的85%(圖5)，與涉及傷亡交通意外的司機數目在過去10年同告上升的趨勢相符。此外，最常見涉及司機的交通意外成因一直是“駕駛不留神”，其次為“跟車太貼”和“車輛失控”。為提升司機對路面狀況的專注程度，政府提出的措施包括建議修訂法例，加強對司機在駕駛時使用流動通訊設備的規管(涵蓋數量、尺寸及放置地方這數方面)。政府於2022年7月就該建議諮詢立法會交通事務委員會，而委員普遍支持加強相關規管。政府目標於2023年內將該建議提交立法會審批。

- 警務處的資料亦顯示，打擊交通違例事項的執法個案數字在過去10年徘徊於45萬宗至60萬宗之間，而2021年的數字達58.7萬宗(圖6)。最常見的3類交通違例事項為(a)超速、(b)違反交通燈號的指示及(c)違反交通標誌的指示，這些違例事項合共每年佔全部交通違例事項中約60%。根據政府的資料，除運用偵速攝影機和衝紅燈攝影機等設備外，政府亦正在選定路段進行平均車速攝影系統的技術測試，相信可以令司機更注意其在整個路段而非特定地點的車速。政府表示測試完成後，將進一步研究該系統的應用細節和實施安排，並會適時對外公布。

數據來源：香港警務處、運輸及房屋局、運輸及物流局、運輸署的最新數據。

數據透視為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等數據透視作為上述意見。數據透視的版權由立法會行政管理委員會(下稱“行政管理委員會”)所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製數據透視作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響。詳情請參閱刊載於立法會網站(www.legco.gov.hk)的責任聲明及版權告示。本期數據透視的文件編號為ISSH30/2022。