

議題簡報：強制單車頭盔立法爭議

戴頭盔能減輕意外傷勢，值得鼓勵。但是否等同需要立法強制？

2026 年 3 月 8 日

街道變革是本港首個主力推動人本運輸規劃和街道設計的倡議組織，由相關專業人士於 2020 年創立。我們致力透過研究、倡議和公眾教育，推動以人為本的運輸規劃和街道改造，使其更適切可持續和健康的出行模式，令本港成為更宜居的城市。

聯絡我們：info@streetresethk.org

Facebook/Instagram/LinkedIn：[@streetresethk](#)

本文件旨在提供客觀數據與國際實證，探討強制單車頭盔立法的多重影響。

- 我們肯定提升道路安全是社會共同目標，並認同頭盔對減輕意外創傷的保護功能。
- 然而，我們對 **2024 年歷史低位**的單車傷亡數據、在新界和離島的執法可行性，以及單車（尤其共享單車）在新界作為日常交通工具的角色進行綜合評估，發現**強制措施並不符合制訂公共政策的比例原則**。
- 文件亦引用國際研究，權衡強制立法對社會整體健康的好與壞。研究發現，若法例令單車使用量減少，其導致的健康損失（如心血管疾病）或遠比頭盔帶來的保護更大。

關鍵概念釐清：預防意外 vs. 減輕傷勢

在審視立法必要性前，必須釐清一個普遍的邏輯盲點：單車頭盔本身並不能預防或減少意外發生，其功能僅在於意外發生時減輕傷勢。

- ✗ 預防意外：戴頭盔無法減少單車意外的頻率。
- ✓ 減輕傷勢：戴頭盔能減少意外時**死亡或重傷**（KSI, Killed or Serious Injuries）的機會。

因此，考慮單車安全政策時，我們不應只看意外總數，更應聚焦於死亡或重傷人數 (KSI) 的趨勢及其發生的空間分佈。

一、現狀評估：死亡重傷歷史新低，立法迫切性存疑

過去十年，本港單車意外呈下降趨勢。雖然疫情期間單車意外數字反彈創新高，但疫後數字已經大幅回落，2024 年數字更創歷史新低。

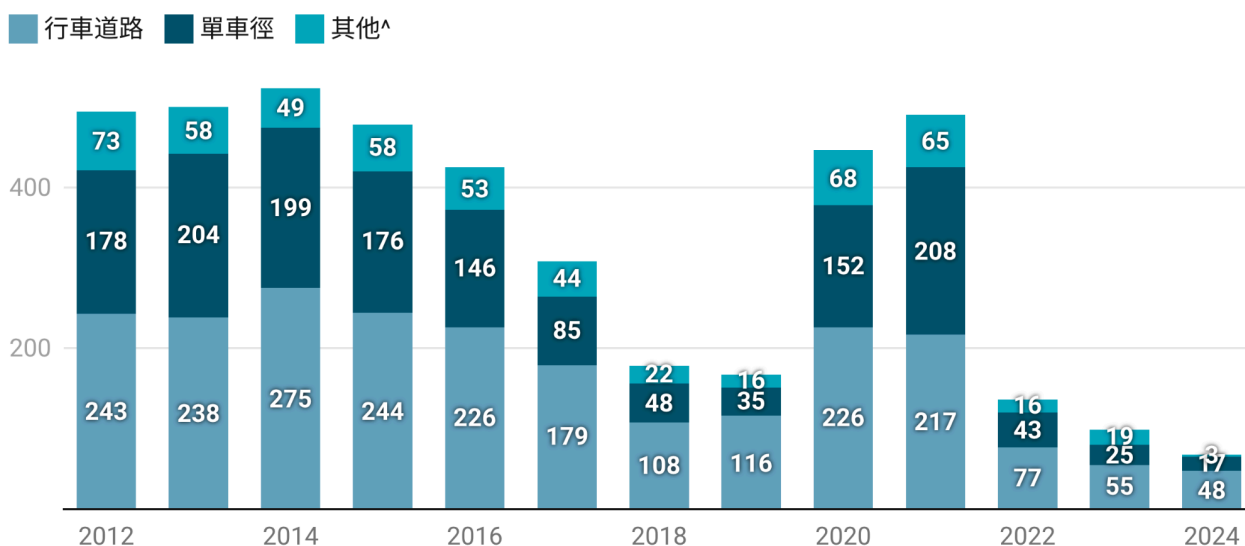
- **死亡重傷大跌 86%**：單車使用者的死亡或重傷人數 (KSI) 已由 2021 年高位的 490 人，大幅減少至 2024 年的 68 人（見圖一）。[註 1]

- **九成六為輕微意外：**2024 年所有單車意外中（見圖二），致命意外佔總數 0.5%、嚴重意外則佔 3.6%。其餘 96% 均屬輕微而不傷頭部，這些意外無法以佩戴頭盔避免。[註 2]
- **地點分佈明確：**2024 年涉及死亡或重傷 (KSI) 的單車意外中，64% 在行車道路發生，25% 在單車徑，其餘 (11%) 則在單車公園、遊樂場及空地等。[註 3]
- 隨意外數字大幅下降，強制佩戴單車頭盔立法的迫切性存疑。

圖一：2012 至 2024 年按地點劃分的單車使用者死亡或重傷人數 [註 4]

單車使用者死亡或重傷人數 (2012-2024)

按地點劃分



^其他是指單車公園、遊樂場及空地等。

Chart: 街道變革 Street Reset • Source: 運輸署 道路交通意外統計 - 表1.14 (按地點及傷勢情況劃分的騎單車者傷亡數字) • Created with Datawrapper

圖二：2024 年按嚴重程度劃分的所有單車意外宗數 [註 5]

所有單車意外宗數 (2024)

按嚴重程度劃分

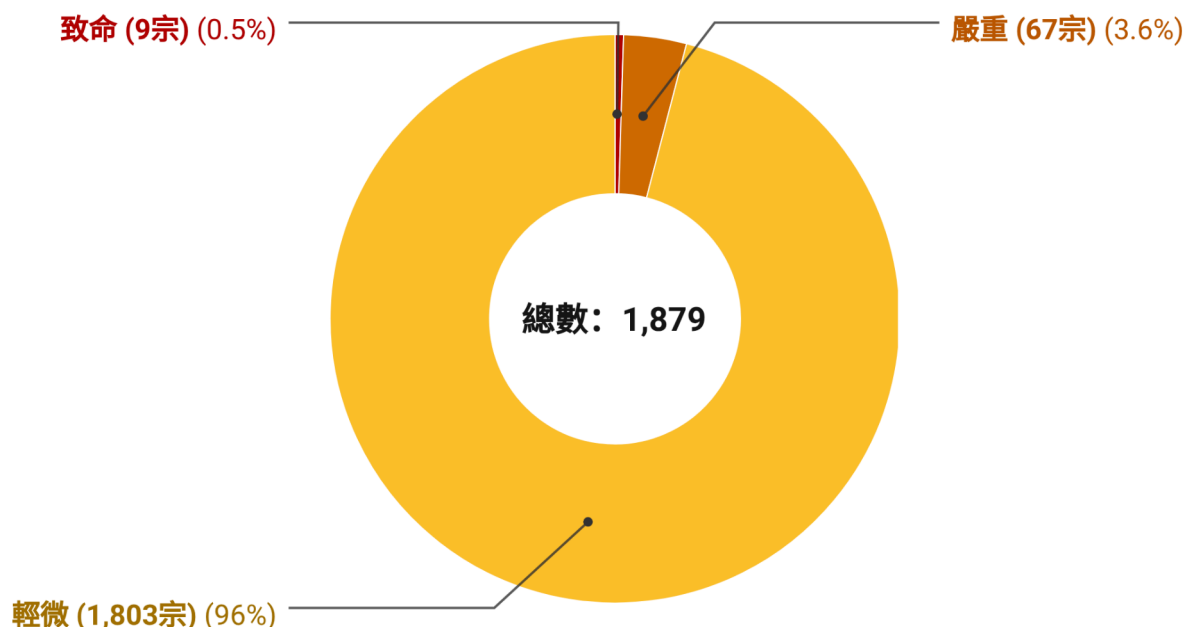


Chart: 街道變革 Street Reset • Source: 運輸署 道路交通意外統計 - 表2.15 (按地點及嚴重程度劃分的涉及單車交通意外宗數) • Created with Datawrapper

二、共享單車的生存危機：對綠色出行便利性的負面影響

政府在《運輸策略藍圖》中力推北部都會區「15 分鐘生活圈」概念，旨在將單車定位為公交「首尾程接駁」及社區短途出行的核心。[註 6] 然而，強制頭盔立法將與此政策願景產生矛盾，對綠色出行生態造成結構性破壞：

- **消失的「偶發需求」與產業危機：** 共享單車是新界居民常用的「點對點」工具。其誘因在於隨借隨還、即時接駁（如小巴等候甚久時的替代選擇）。**市民不會為「臨時需求」隨身配備頭盔。** 法例一旦落實，偶發性租借將近乎絕跡，重創共享單車的生存空間。若行業崩潰，政府倡議的「首尾程接駁」將失去關鍵執行工具。
- **代步與運動的差別影響：** 強制頭盔對大多愛好專業裝備的「休閒運動」群體影響微乎其微，但將為以單車短途代步（尤其共享單車）的市民帶來莫大窒礙。單車代步的吸引力在於其「隨心、便利」，強制措施將令單車異化為需要「重型準備」的特殊運動，摧毀其作為替代交通工具的靈活性，令日常單車使用量下降（見表一）。
- **規劃願景淪為口號：** 當單車失去「輕便」的觀感，居民將回流至依賴機動交通。這不僅加重交通負荷，更令政府在新發展區營造「健康生活方式」與「活躍出行」的規劃藍圖失去實踐基礎。

表一：強制單車頭盔導致日常單車使用率下降的國際先例

地區	引入法例年份	市面單車使用量變化
澳洲墨爾本	1990 年	下跌 36%（一年間）[註 7]
澳洲新南威爾士州	1992 年	下跌 36%（兩年間）[註 8]
澳洲珀斯	1992 年	下跌 21%（一年間） （三年後比法例實施前低近 35%）[註 9]
紐西蘭	1994 年	下跌 40%（四年間）[註 10] （2006 年比法例實施前的水平低 51%）

三、地理差異與基建缺陷：執行困局恐引民怨爭議

坊間有建議仿效新加坡「僅限行車道路」強制佩戴，但在新界及離島規劃的複雜情況下，實際跟從同執法上亦有難度，可能引發爭議和民怨：

- **與低風險生活實況的脫節：**在新界鄉郊村落、梅窩和離島等地，單車屬低車速/無車環境下的民生代步工具。強制要求居民在風險極低、車流量極少的村路佩戴頭盔，可能忽略了當地的交通生態和實況。
- **單車徑不能直達目的地：**新界單車徑往往無法「門到門」直達，使用者需利用行車路完成首尾數分鐘的接駁。即使全程九成為「免戴」路段，使用者仍須為最後 200 米的接駁而配備頭盔。這種「全有或全無」的行政門檻，將令市民在「迫入法網」與「放棄低碳代步」之間被迫作出二選一，徹底扼殺單車代步（尤其共享單車）的便利性。
- **「斷橋禾蟲」的法例邊界：**現時單車徑系統並不連貫，使用者需在「單車徑（免戴）」與「路口/村路（必戴）」之間頻繁切換。這種碎片化的法理邊界，令使用者無所適從，亦大幅增加執法困難與爭議空間。
- **前車之鑑：**參考「巴士安全帶」的執法爭議，法理基礎必須清晰且具備社會共識。若法例界線模糊且大幅擾民，不僅難以落實，更會嚴重削弱公眾對政策的信任。

四、公共健康的全盤考量：強制措施可能反令大眾健康受損

決策者不應僅聚焦於「預防受傷」的單一目標，而須評估宏觀的「公共衛生淨影響」（net gain/loss）。強制立法雖能降低單次意外的腦傷風險，但其副作用（單車使用量下降）卻可能導致更龐大的心血管疾病及早死成本。

- **頭盔絕對有用，但非萬能：**
 - 多項研究顯示，頭盔能顯著減少單車意外中的重傷與死亡風險，特別是針對致命性的頭部撞擊。[註 11]

- 然而，在 2021 至 2023 年間的死亡或重傷（KSI）個案中，高達 40% 的單車使用者其實已佩戴頭盔。[註 12] 這反映涉及機動車輛或高速撞擊的嚴重意外中，頭盔提供的「被動防護」亦有所局限。
- 「拯救一些大腦，卻摧毀許多心臟」：
 - 根據麥覺理大學（Macquarie University）Piet de Jong 教授的著名數學模型，單車運動對心肺功能與預防肥胖的益處極大，其健康益處與意外風險比例高達 20:1。[註 13]
 - **得不償失**：上述研究推算，若因強制頭盔導致的「不便感」令單車使用量僅下跌 10%，因缺乏運動而導致的心血管病死亡人數，將遠遠抵銷法律所救回的人命。[註 14]
 - 這種現象在單車代步盛行的地區（如本港新界）尤其適用，因為使用量下降所帶來的健康負面衝擊最為顯著。
- 步行難補單車之效：
 - 雖然港人步行時數冠絕全球，但多屬「中至低強度」的通勤步行或散步。
 - 根據世衛建議，維持「中等至劇烈強度」的體能活動，是預防心血管疾病及癌症等非傳染病的關鍵。[註 15]
 - 雖然步行通勤有助健康，但難以達到與騎單車同等的心血管及整體健康益處；騎單車因具備較高強度，才是「寓出行於運動」的最高效選擇。[註 16-18]
- 「安全人數效應」（Safety in Numbers）：
 - 當路上使用單車的人愈多、群體能見度愈高，司機愈會習慣單車使用者的存在並保持警覺。[註 19]
 - 此效應也適用於香港，獲香港大學 2016 年的一項研究證實。[註 20]
 - 若立法令使用單車代步人數減少，留下來的使用者將因失去「群體能見度」而處於更危險的路面環境，形成惡性循環。

結論：強制措施違反公共政策的「比例原則」

當 40% 嚴重傷亡者已戴頭盔，立法強制以增加佩戴率能否有效解決核心安全問題？

- **邊際效益甚低**：過去三年單車死亡重傷大跌 86%、逾九成六單車意外為輕傷。為追求微量預期效益，卻要全港市民承擔巨大的出行不便與行政成本，並不符合比例原則。
- **執行困局**：在新界、梅窩和離島的低車速的人車共享空間，或在「斷橋禾蟲」的單車徑路口，法例界線模糊、執行上將引發爭議和衝突，引發民怨反彈。
- **背道而馳**：單車是新界公共交通系統的一部分。此舉將犧牲許多新界居民的日常使用單車出行的意欲，令共享單車服務萎縮，並與《運輸策略藍圖》推動健康綠色出行的策略定位相左。

- **對公共健康的反效果：**強制立法雖能降低單次意外的腦傷風險，但其副作用（單車使用量下降）卻會導致更龐大的心血管疾病及早死成本。

我們的建議：回歸以人為本，擱置強制立法

單車不僅是交通工具，更是維持公眾健康的藥方。我們建議當局擱置強制頭盔立法，改以以下更治本的方式提升安全：

1. **擱置頭盔立法：**鑑於意外數字已回落，且全球僅 3 個司法管轄區（杜拜、澳洲、紐西蘭）強制所有單車使用者戴頭盔 [註 21]，香港無需盲目跟從。
2. **加強打擊非法電動單車及魯莽騎單車等違規行為：**警方應透過精準執法，加強打擊使用非法電動單車，以及不依交通燈號、罔顧行人及其他道路使用者的行為等魯莽違規行為，從源頭針對真正威脅道路安全的危險因素。
3. **增撥資源於教育：**活用社交媒體、針對單車新手和汽車駕駛者加強推廣教育，讓雙方學習正確互動態度和駕駛方式，而非單純施加處罰。
4. **基建設計與時並進：**有系統地改善現有單車徑的設計缺陷（如改善盲點、闊度和過路處設計、移除過多欄柱等），建立一個能兼容不同速度與用途使用者的單車網絡。

資料來源：

1. 運輸署（2012-2024）*道路交通意外統計*，表 1.14（按地點及傷勢情況劃分的騎單車者傷亡數字）
https://www.td.gov.hk/tc/road_safety/road_traffic_accident_statistics/index.html
2. 運輸署（2024）*道路交通意外統計*，表 2.15（按地點及嚴重程度劃分的涉及單車交通意外宗數）
https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_5240/fig2_15c.pdf
3. 同上。
4. 運輸署（2012-2024）*道路交通意外統計*，表 1.14（按地點及傷勢情況劃分的騎單車者傷亡數字）
https://www.td.gov.hk/tc/road_safety/road_traffic_accident_statistics/index.html
5. 運輸署（2024）*道路交通意外統計*，表 2.15（按地點及嚴重程度劃分的涉及單車交通意外宗數）
https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_5240/fig2_15c.pdf
6. 運輸及物流局及運輸署（2026）《*運輸策略藍圖*》，第 98 頁
[https://www.tlb.gov.hk/doc/Transport%20Strategy%20Blueprint%20\(Chinese\).pdf#page=100](https://www.tlb.gov.hk/doc/Transport%20Strategy%20Blueprint%20(Chinese).pdf#page=100)

7. Finch, C et al. (1993) *Bicycle use and helmet wearing rates in Melbourne, 1987 to 1992: the influence of the helmet wearing law*. Monash University, Accident Research Centre report no. 45, 1993, pp. 35, 36, 43.
<http://www.monash.edu/muarc/research/our-publications/muarc045>
8. Robinson, D L (1996) *Head injuries and bicycle helmet laws*. Accident Analysis & Prevention, 1996 Jul;28(4):463-75. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/8870773/>
9. Robinson, D L (2006) *No clear evidence from countries that have enforced the wearing of helmets*. BMJ. 2006 Mar 25; 332(7543): 722–725.
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1410838/>
10. Clarke, C F (2012) *Evaluation of New Zealand' s bicycle helmet law*, The New Zealand Medical Journal, Vol 125 No 1349.
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/22327159/>
11. Olivier, J. & Creighton, P. (2016) *Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis*, International Journal of Epidemiology. 2017 Feb 1;46(1):278-292. doi: 10.1093/ije/dyw153.
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28100582/>
12. 運輸及物流局（2024）立法會三題：強制指明的道路使用者佩戴頭盔（2024年11月20日）
<https://www.info.gov.hk/gia/general/202411/20/P2024112000332.htm>
13. Jong, P de. (2012) *The health impact of mandatory bicycle helmet laws*, Risk Analysis. 2012 May;32(5):782-90. doi: 10.1111/j.1539-6924.2011.01785.x. Epub 2012 Mar 2.
https://fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/120510_BikeHelmetHealthImpact_de-Jong.pdf?ext=.pdf
14. 同上。
15. Bull, F. C., Al-Ansari, S. S., Biddle, S., Borodulin, K., Buman, M. P., Cardon, G., Carty, C., Chaput, J. P., Chastin, S., Chou, R., Dempsey, P. C., DiPietro, L., Ekelund, U., Firth, J., Friedenreich, C. M., Garcia, L., Gichu, M., Jago, R., Katzmarzyk, P. T., Lambert, E., ... Willumsen, J. F. (2020). *World Health Organization 2020 guidelines on physical activity and sedentary behaviour*. British journal of sports medicine, 54(24), 1451–1462. <https://doi.org/10.1136/bjsports-2020-102955>
16. Celis-Morales, C. A., Lyall, D. M., Welsh, P., Anderson, J., Steell, L., Guo, Y., Maldonado, R., Mackay, D. F., Pell, J. P., Sattar, N., & Gill, J. M. R. (2017). *Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study*. BMJ (Clinical research ed.), 357, j1456. <https://doi.org/10.1136/bmj.j1456>

17. Friel C, Walsh D, Whyte B, Dibben C, Feng Z, Baker G, et al. (2024) *Health benefits of pedestrian and cyclist commuting: evidence from the Scottish Longitudinal Study*. BMJ Public Health. 2024;2:e001295.
<https://doi.org/10.1136/bmjph-2024-001295>
18. Vaara JP, Vasankari T, Fogelholm M, Koski H, Kyröläinen H. (2020) *Cycling but not walking to work or study is associated with physical fitness, body composition and clustered cardiometabolic risk in young men*. BMJ Open Sport & Exercise Medicine. 2020;6:e000668. <https://doi.org/10.1136/bmjsem-2019-000668>
19. Elvik, R. & Bjørnskau, T. (2017) *Safety-in-numbers: A systematic review and meta-analysis of evidence*, Safety Science, Volume 92, February 2017, Pages 274-282. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2015.07.017>
20. Yao, S. & Loo, B.P.Y. (2016) *Safety in numbers for cyclists beyond national-level and city-level data: a study on the non-linearity of risk within the city of Hong Kong*, Injury Prevention 2016;22:379-385.
<https://doi.org/10.1136/injuryprev-2016-041964>
21. 運輸及物流局及運輸署 (2022) 立法會交通事務委員會——促進道路安全的法例修訂建議，立法會 CB(4)629/2022(01) 號文件，第 18 頁
<https://www.legco.gov.hk/yr2022/chinese/panels/tp/papers/tp20220715cb4-629-1-c.pdf>