

# 立法會交通事務委員會

## 為促進公共小型巴士乘客安全而採取的措施

### 引言

政府剛就促進公共小型巴士(小巴)乘客安全的措施進行檢討，本文件現闡述檢討的結果。

### 背景

2. 在二零零零年的較早時間，本港發生了數宗涉及人命傷亡的小巴交通意外，因而引起公眾對小巴超速問題的關注。同年四月，政府告知各委員，當局為對付小巴司機超速駕駛的問題，採取了多項措施和擬定了一些建議，並同時為促進小巴乘客的整體安全而提出多項建議。

3. 對於超速駕駛的人士，警方向來都有採取執法行動，包括特別就通宵營業小巴超速情況所採取的行動。除了繼續執行這些行動，當局並已在全港選定六個擬裝設衝紅燈攝影機的地點，以便監察小巴和其他類別車輛可能超速的情況。裝設衝紅燈攝影機的工程，預計會在二零零一年十月至二零零二年九月期間分階段完成。

4. 另一方面，運輸署聯同警務處，在二零零零年八月為小巴營辦商和司機舉行了三個安全駕駛工作坊。為了加強對小巴司機的監管，當局在徵詢有關綠色專線小巴(專線小巴)營辦商的意見後，現已規定所有通宵營業的專線小巴均須在車上展示司機的姓名，以及交通投訴組的熱線電話號碼。此外，當局對新開辦的專線小巴路線亦附加了一項新的發牌條件，規定有關司機須受僱於專線小巴持牌人，提高持牌人對司機可作出的監管。至於現有的小巴營辦商，當局會在他們的客運營業證期滿須要續期時加入上述規定，作為續發客運營業證的條件。

5. 除上述措施外，政府亦進行了一項檢討，以研究進一步保障乘客安全的其他建議。這些建議可分為下列兩類：

- (a) 在發生意外時可對乘客作出較佳保護的措施，例如裝設安全帶和其他乘客保護裝置；

- (b) 有助降低小巴發生意外比率的措施，例如對小巴施加最高速度限制，以及裝設速度監察器。

## 檢討結果

### 乘客保護裝置

6. 把過去五年各類車輛發生交通意外的比率加以分析，可顯示以每 1 000 輛領有牌照的同類別車輛計算，小巴在各類車輛中發生意外的比率最高(見附件 A)。如更詳細地分析在一九九九年發生的交通意外，則可見以每 100 萬行車公里計算，小巴涉及交通意外的比率亦偏高，而在每 1 000 輛領有牌照的同類別車輛中，涉及小巴的交通意外傷亡人數也最多(見附件 B)。為了在發生意外時保障乘客的安全，有需要在小巴上裝設乘客保護裝置。

### 乘客安全帶

7. 目前，有關強制裝設和配用安全帶的規定，適用於私家車、的士、小型巴士、貨車和巴士的前排座位以及司機座位，亦適用於私家車和的士的後排座位。上述安全帶法例尚未應用於其他類別車輛的後座乘客。根據上文第 6 段所述的分析，政府建議規定小巴的所有乘客座位均須裝設安全帶。

8. 如要在小巴上加裝乘客安全帶，則可能須視乎安全帶的設計而重新設計小巴內部，但這樣做可能要增加小巴的重量和加長車身，及導致小巴的車價上升。當局估計，如裝設環腰式安全帶，所需的發展成本連同有關設施會令車價增加約 5 至 10%；如裝設三點式安全帶，車價則會增加 15 至 20%。小巴製造商表示，發展和準備生產環腰式的後座安全帶，最少需時一年；至於三點式安全帶，則可能需時長達五年，原因是製造商需要大幅改動小巴的設計。

9. 由於環腰式安全帶已證實是有效的乘客保護裝置，因此，規定小巴在所有乘客座位上裝設環腰式安全帶，可作為促進乘客安全措施的第一步。採用這款安全帶的好處是可以快點實施有關規定，牽涉的額外資本成本亦較少，並且無須大幅改動小巴的設計，而對大部分乘客來說，配用這種安全帶亦不會有什麼困難。

10. 在目前的法例之下，所有私家車及的士的乘客均須配用安全帶，為求與現行安全帶法例的做法一致，我們建議強制小巴乘客配用安全帶。這樣做亦可向公眾傳遞一個有力的信息，就是提倡使用安全帶。

11. 至於小巴乘客未有配用安全帶的法律責任問題，我們建議有關安排應與的士方面的措施一樣，即有關責任應歸於乘客，理由是小巴司機不可能監察車上所有乘客，並確保他們都已牢固地繫上安全帶。

### **高背座椅**

12. 除在所有乘客座位裝設安全帶外，政府亦曾研究在座位安裝高背座椅，作為輔助設備，以求盡量減少乘客在撞車時受傷的機會。外國一般規定車輛必須安裝內部防撞設備，高背座椅就是其中之一。高背座椅必須能夠抵銷頭部撞向靠墊的衝力；即使與尾隨車輛相撞，靠墊亦能充當固定頭墊，有助減少甚或防止頸骨受傷。日本、澳洲、美國和歐洲的法例均有訂明高背座椅的標準規格。

13. 我們建議規定小巴須一併安裝高背座椅和安全腰帶。

### **推行和諮詢**

14. 按照現時的做法，新規定只會適用於新的小巴。政府一直就有上述建議與小巴業磋商，而業內人士原則上不表反對。由於小巴製造商最少需要一年時間，才能生產配備乘客安全帶和高背座椅的新型號小巴，預期新規定會到二零零二年才會實行。

### **減少小巴意外的措施**

15. 單是安裝乘客保護裝置，只能減低乘客遇到交通意外時受傷的機會。為促進乘客安全，我們亦需從根本着手解決問題，務求降低小巴發生意外的比率。

### 小型巴士的最高速度限制

16. 在這一方面，其中一項提議是對小型巴士施以最高車速限制。

17. 如分析過去五年涉及小巴的交通意外統計數字(見附件 C)，可見在速度限制為每小時 70 公里以上的道路上，每年發生的交通意外平均只有 11 宗(或 1%)，部分原因可能是紅色小巴不得在快速公路上行走；同時，在一些速度限制定為每小時 80 公里或以上的快速公路路段上，獲准行走的專線小巴亦只佔小部分(在 2 355 輛專線小巴中，獲准行走這類路段的專線小巴只有約 224 輛，比例為 9.5%)。

18. 從上述分析看來，目前沒有明顯的證據，可證明把小巴的最高速度限制定為每小時 70 公里，會有助降低小巴發生交通意外的比率。不過，市民對小巴司機的駕駛行為實在甚感憂慮。鑑於小巴的載客量比的士和私家車大，我們會就這個對所有小型巴士施加最高車速限制的方案，進一步徵詢小巴業界的意見，並評估這個方案對小巴業務的影響，然後才提出建議。

### 超速警告／顯示器

19. 另一項提議，是在小巴上安裝超速警告／顯示器，以便乘客可更有效地監察司機的行為。

20. 目前，超過 100 輛專線小巴已裝有超速警告器，這些超速警告器只會在車速超過一個預先設定的速度時，才以影像或聲音向司機發出警告。這種裝置只能把車輛的速度與一個預先設定的速度互相比較，所以稍欠靈活。

21. 為了令小巴上的乘客可更有效地監察車速，我們物色到一種可以持續顯示行車速度的裝置。這種顯示小巴行車速度的數字顯示器，有助車上乘客監察司機的駕駛行為(見附件 D)。最近我們為測試這種裝置的性能，展開了一個為期三至六個月的試驗計劃。如果測試結果令人滿意，我們會要求小巴營辦商首先在所有通宵營業的專線小巴上安裝這種顯示器，因為這類小巴較易發生超速問題。我們的目標，是日後在所有小巴上安裝這種顯示器。

## 徵詢意見

22. 請委員就上述各項促進小巴乘客安全的建議措施發表意見。

政府總部

運輸局

TRAN 3/9/13 Pt 15

TRAN 3/9/21 Pt 8

二零零一年一月十二日

發生交通意外的比率

車輛類別	發生交通意外的比率 (以每 1 000 輛領有牌照的車輛計算)				
	1996	1997	1998	1999	2000*
私家車	25.3	24.6	22.4	22.8	22.5
的士	186.9	187.7	176.9	172.0	180.1
輕型貨車	42.4	44.4	39.5	41.7	43.5
中型和重型貨車	34.3	34.7	30.8	31.5	29.0
公共小型巴士	236.6	226.6	213.4	241.5	240.1
公共巴士	168.1	167.4	158.4	196.4	191.3
所有汽車	45.2	44.3	40.1	41.7	41.6

\* 臨時數據

## 各類車輛在一九九九及二零零零年度發生交通意外的比率摘要

	電單車	私家車	公共 小型巴士	輕型 貨車	中型和 重型貨車	公共 巴士	的士	所有 汽車
涉及交通意外的車輛數目	2,561 (2,705)	7,227 (7,366)	1,049 (1,042)	3,114 (3,189)	1,235 (1,200)	2,265 (2,264)	3,101 (3,241)	20,842 (21,286)
領有牌照的車輛數目	23,737 (24,683)	317,616 (327,581)	4,343 (4,339)	74,602 (73,285)	39,245 (41,390)	11,533 (11,836)	18,030 (17,997)	499,380 (511,460)
每年行車公里(以 100 萬為單位)	259	4190	357	1,207	2,046	485	2,077	11,040
	不適用於 2000 年度 (見附註)							
每 1 000 輛汽車涉及交通意外的數目	107.9 (109.6)	22.8 (22.5)	241.5 (240.1)	41.7 (43.5)	31.5 (29.0)	196.4 (191.3)	172.0 (180.1)	41.7 (41.6)
每 100 萬行車公里涉及交通意外的數目	0.89	1.72	2.94	2.58	0.60	4.67	1.49	1.89
	不適用於 2000 年度 (見附註)							
傷亡人數	2,457 (2,738)	4,272 (4,313)	875 (873)	1,326 (1,249)	391 (294)	2,309 (2,056)	1,532 (1,679)	13,359 (13,398)
每 1 000 輛汽車的傷亡人數	103.5 (110.9)	13.5 (13.2)	201.5 (201.2)	17.8 (17.0)	10.0 (7.1)	200.2 (173.7)	85.0 (93.3)	26.8 (26.2)
乘客傷亡人數	242 (315)	2,199 (2,209)	743 (745)	640 (573)	137 (75)	2,105 (1,845)	832 (903)	7,062 (6,823)
每 1 000 輛汽車的乘客傷亡人數	10.2 (12.8)	6.9 (6.7)	171.1 (171.7)	8.6 (7.8)	3.5 (1.8)	182.5 (155.9)	46.1 (50.2)	14.1 (13.3)
每宗意外的乘客傷亡人數	0.096 (0.119)	0.371 (0.369)	0.747 (0.748)	0.228 (0.201)	0.131 (0.074)	0.976 (0.852)	0.295 (0.311)	0.512 (0.491)

註： (i) 括號內的為 2000 年度的臨時數據。

(ii) 傷亡人數只包括指明類別車輛的乘客的傷亡數字。

附註：有關 2000 年度行車里數的資料，要在 2001 年 4 月才有提供，原因是相關的資料更新，並非是每月進行一次。在這一方面，路政署會在 2001 年 2 月就道路總長度完成測量及資料整理，並將資料交由運輸署，於 4 月內進行有關行車里數的分析。

在一九九六年至二零零零\*年涉及公共小型巴士  
 (紅色小巴和專線小巴)  
 的交通意外數字 (按速度限制開列)

速度限制 (公里/小時)	年份				
	1996	1997	1998	1999	2000*
50 或以下					
紅色小巴	517	480	450	449	444
專線小巴	420	424	398	485	496
70					
紅色小巴	24	26	17	25	21
專線小巴	21	21	22	28	24
80					
紅色小巴	0	0	0	0	1
專線小巴	2	2	3	7	9
100					
紅色小巴	0	0	2	0	0
專線小巴	3	2	5	10	7
總數					
紅色小巴	541	506	469	474	466
專線小巴	446	449	428	530	536

\* 臨時數據



Annex D

**Speed Display Unit Installed in PLB**  
在小巴上裝設的速度顯示器

