

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)294/06-07號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日期：2006年10月24日(星期二)
時間：上午8時30分
地點：立法會會議廳

出席委員：鄭家富議員(主席)
張學明議員, SBS, JP(副主席)
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC

缺席委員：何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉千石議員, JP
梁國雄議員

出席公職人員：參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

署理環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李萃珍女士

運輸署署長
黃志光先生

運輸署助理署長／
巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署總工程師／
道路安全及標準研究
梁德輝先生

運輸署高級工程師／
車輛安全
曾文瑋先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長
蔡淑嫻女士

署理環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李萃珍女士

運輸署總工程師／
道路安全及標準研究
梁德輝先生

運輸署高級工程師／
車輛規例及標準
曾慶華先生

香港警務處
總警司(交通)
韓家傑先生

香港警務處
中央交通違例檢控組警司
李照強先生

香港警務處
法例檢討及策劃(交通)警司
袁松彪先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司／
龍運巴士有限公司

副董事長
何達文先生

執行董事
伍穎梅小姐

車務總監
雷普照先生

城巴有限公司／
新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理
鄭偉波先生

營運總監
鍾澤文先生

工程總監
李廣成先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

執行董事
莫華勳先生

列席秘書：總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員：高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)111/06-07號文——2006年10月12日
件 會議的紀要)

2006年10月12日會議的紀要獲確認通過。

II 自2006年6月23日會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)2157/05-06(01)——政府當局對的士、
號文件 小巴權益關注大聯盟就公共運輸政策提交的意見書(立法會 CB(1)1322/05-06號文件)作出的回應

立法會 CB(1)1871/05-06(01)——政府當局對一名的
號文件 士司機就部分的士司機向乘客提供非法折扣提交的意見書(CB(1)1742/05-06號文件)作出的回應

立法會 CB(1)2151/05-06(01)——香港公共小巴車主
號文件 司機協進總會就公共小型巴士政策提交的意見書

立法會 CB(1)1902/05-06(01)——港粵直通巴士協會
號文件 就上水至落馬洲支線位於落馬洲總站和深圳灣口岸的公共交通轉車站提交的意見書

立法會 CB(1)2296/05-06(01)——申訴部轉交有關新
號文件 界西北交通的事宜

立法會 CB(1)1963/05-06(01)——政府當局提供題為
號文件 "西區海底隧道收費"的資料文件

立法會 CB(1)2065/05-06(01)——政府當局提供有關
號文件 西區海底隧道的財務資料

立法會 CB(1)2185/05-06(01)——政府當局就三號幹
號文件 線(郊野公園段)使用費提供的資料文件

經辦人／部門

- 立法會 CB(1)2185/05-06(02)——三號幹線(郊野公園段)有限公司就三號幹線(郊野公園段)使用費的來函及新聞稿
號文件
- 立法會 CB(1)2119/05-06(01)——三巴駕駛教師就私人駕駛教師執照提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)2164/05-06(01)——政府當局對三巴駕駛教師就私人駕駛教師執照事宜提交的意見書(立法會 CB(1)2119/05-06 號文件)作出的回應
號文件
- 立法會 CB(1)2159/05-06(01)——香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會於2006年8月18日就興建地鐵南港島線提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)2159/05-06(02)——捷益專線小巴有限公司於2006年8月16日就興建地鐵南港島線提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)2159/05-06(03)——潮聯公共小型巴士有限公司於2006年8月18日就興建地鐵南港島線提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)2159/05-06(04)——東成物業投資有限公司於2006年8月18日就興建地鐵南港島線提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)2159/05-06(05)——漢華小型巴士商會有限公司於2006年8月16日就興建地鐵南港島線提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)2159/05-06(06)——九龍公共小型巴士潮籍工商聯誼會於2006年8月18日就興建地鐵南港島線提交的意見書
號文件

- 立法會 CB(1)2159/05-06(07)——公共小型巴士總商會於2006年8月22日就興建地鐵南港島線提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)2159/05-06(08)——鯉魚門高超道公共小巴商會有限公司於2006年8月17日就興建地鐵南港島線提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)2159/05-06(09)——藍田惠海小巴商會於2006年8月17日就興建地鐵南港島線提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)2177/05-06(01)——政府當局對興建地鐵南港島線提交的意見書(立法會CB(1)2159/05-06(01)至(09)號文件)作出的回應
號文件
- 立法會 CB(1)2184/05-06(01)——綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司就興建地鐵南港島線提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)96/06-07(01)號——一位市民就危險警告燈提交的意見書
文件

2. 委員察悉自2006年6月23日會議後發出的資料文件。

III 2006年11月24日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)110/06-07(01)——待議事項一覽表
號文件

立法會 CB(1)110/06-07(02)——跟進行動一覽表)
號文件

3. 委員同意，將於2006年11月24日下次例會上討論政府當局建議的下列事項——

- (a) 檢討的士及輕型客貨車在交通服務業的角色及功能；及
- (b) 改善屯門公路及東涌道。

(會後補註：應政府當局的要求，並經主席同意，(b)項其後已修訂為"屯門公路及中九龍幹線"。修訂議程及政府當局解釋有關更改的函件已於2006年11月17日隨立法會CB(1)305/06-07號文件發給委員。)

4. 考慮到深港西部通道(下稱"該通道")即將在2007年7月通車，委員亦同意在2006年12月15日的例會上討論以下事項——

- (a) 新邊境管制站的公共交通安排；及
- (b) 提高三號幹線的使用率及跨境車輛規管安排的措施。

5. 關於上文(a)項，委員察悉各公共運輸業對該通道及上水至落馬洲支線新邊境管制站公共交通安排的關注。委員希望政府當局就公共運輸交匯處的布局設計及其在新邊境管制站提供公共交通服務的計劃作出簡報。

6. 關於上文(b)項，委員表示政府當局有需要匯報有關提高三號幹線的使用率及就跨境車輛規管安排作最後定案方面的工作進展，尤其是長遠而言，會否增加跨境車輛的配額。

IV 大埔區議會建議事務委員會與相關的區議會成立監察九廣鐵路公司服務的聯合工作小組

(立法會CB(1)100/06-07(01)——大埔區議會於
號文件 2006年9月15日的
來函)

7. 委員察悉，大埔區議會建議事務委員會與相關的區議會成立聯合工作小組，監察九廣鐵路公司的服務。主席指出，根據秘書提供的資料，事務委員會的職權範圍是監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關心的事項，而立法會《議事規則》並沒有條文賦權事務委員會可為特定事宜與外間組織成立工作小組。考慮到東鐵走廊沿線的相關區議會希望在監察東鐵服務方面擔當更積極的角色，而事務委員會已成立鐵路事宜小組委員會(下稱"該小組委員會")，負責監察鐵路的規劃及運作，主席認為，更為合適的做法是邀請大埔區議會或任何其他可能與其他區議會成立的聯合工作小組向該小組委員會提交意見，以便跟進。

8. 周梁淑怡議員認為不適宜接受大埔區議會的建議。她亦指出，立法會議員現已輪流與18個區議會的議員舉行會議，就彼此關注的事宜進行討論及交換意見，而現時事務委員會的做法是，地區事務應在地區層面處理。即使該小組委員會日後跟進大埔區議會的建議，亦只應從宏觀的政策角度而非回應地區需要的方式來處理區議會的關注。該小組委員會主席劉健儀議員認同周梁淑怡議員的意見。她指出，作為事務委員會轄下的小組委員會，該小組委員會同樣受到事務委員會的職權範圍及《議事規則》的約束。故此，該小組委員會不能與外間組織成立聯合工作小組。不過，該小組委員會歡迎區議會就宏觀的鐵路事宜表達意見，並會跟進相關事宜及在適當情況下邀請區議會出席。劉江華議員支持她們的意見，並認為雖然立法會議員亦關注地區事務，但立法會與區議會應在各自的層面擔當各自的角色及職能。

9. 然而，湯家驊議員認為，儘管立法會與區議會定期舉行會議，但雙方的溝通並不足夠，而立法會應積極協助區議會跟進地區事務，以便更好地服務市民。他因而對大埔區議會的建議表示支持，並認為應制訂促進事務委員會與區議會在此方面合作的適當機制。

10. 主席申報他是大埔區議會議員，並憶述大埔區議會議員是在討論與東鐵運作相關的各項事宜時，觸發可能需要與相關區議會成立聯合工作小組的念頭，以便更積極地監察東鐵服務。就此，他認同湯家驊議員就立法會與區議會舉行定期會議一事所表達的意見，並建議該小組委員會可研究如何把與上述區議會聯合工作小組的聯繫及合作正規化，並積極就相關事宜尋求該工作小組提供書面甚至口頭意見，令有關區議會可在監察東鐵服務方面擔當一定的角色。

11. 劉健儀議員雖然強調，該小組委員會一向重視區議會的意見，但她對於根據小組委員會的職權範圍及《議事規則》在該小組委員會與區議會之間建立正式聯繫的可能性表示懷疑。依她之見，建立此種正式聯繫不僅會影響該小組委員會及事務委員會，亦會影響立法會的運作，因而須由整個立法會研究。此外，《立法會(權力及特權)條例》(第382章)所給予的保障及豁免未必適用於如此結構的組織的會議。然而，湯家驊議員未被劉議員的觀點說服，並質疑第382章因何不適用於如此結構的組織的會議。

12. 秘書表示，鑒於《議事規則》沒有條文賦權事務委員會可為特定事宜與外間組織成立工作小組，此等工作小組的會議不會被視為第382章所適用的立法會正

式會議。為改善立法會與區議會的聯繫，立法會目前的做法是每星期將立法會及其委員會的所有會議的議程送交18個區議會，以方便區議會在即將舉行的會議上就特定事項表達意見。

13. 張學明議員申報他是大埔區議會議員，並解釋大埔區議會的建議源自有需要與其他區議會合作，以便更有效地監察東鐵的運作。既然相關區議會的目的是借助立法會回應他們的關注事項，若該小組委員會可積極及定期回應區議會聯合工作小組的關注事項，兩者之間未必需要建立正式聯繫。

政府當局

14. 主席在總結時指示秘書向大埔區議會解釋事務委員會的職權範圍及《議事規則》對與事務委員會成立聯合工作小組的建議的規限，並告知大埔區議會，該區議會或其與其他區議會可能成立的聯合工作小組若對鐵路事宜有任何意見，可向該小組委員會提出，以便跟進。

(會後補註：秘書就此事致大埔區議會的函件已於2006年10月27日送交該區議會，並於同日隨立法會CB(1)188/06-07號文件送交委員。)

V 專營巴士的營運安全問題

(立法會CB(1)110/06-07(03)——政府當局提供的資料文件

立法會CB(1)113/06-07)號文——立法會秘書處擬備有關專營巴士營運安全的背景資料摘要)

15. 運輸署署長向委員簡介政府當局的文件，並指出在檢討專營巴士的營運安全方面，應採用宏觀角度來評估問題的嚴重程度。儘管香港中文大學內科及藥物治療學系(下稱"該學系")最近對一批中年商用車輛司機進行的研究發現，在接受訪問的巴士司機當中，分別有約61%及24%承認有在日間當值期間打瞌睡及在駕駛期間睡著的徵狀，而6名涉及交通意外的巴士司機更表示，意外與他們打瞌睡有關，傳媒對有關結果的報道似乎令人震驚，但每日涉及巴士的交通意外實際數目少於5宗，當中85%更屬輕微意外。現時共有約5 883輛專營巴士在路上行走，而且超過六成的巴士意外與司機無關。所有專營巴士營辦商均一直致力改善服務。他進一步告知委員，政府當局正向該學系索取有關的研究報告，以便更深入瞭解該項研究的方法及結果。他向委員保證，政府當局會詳細研究該報告。應主席要求，他答允在接獲該

政府當局

學系的報告及獲得對方同意後，向事務委員會提供該報告副本。

專營巴士上的安全帶

16. 王國興議員對於最近發生連串涉及巴士的交通意外表示遺憾。他提及一宗涉及巴士與另一輛車相撞後，巴士上層乘客被拋出車外的意外，並詢問為何巴士無需如在2004年8月1日後登記的公共小型巴士(下稱"小巴")一樣要裝設高背座椅及安全帶。運輸署署長在答覆他有關規定巴士裝設安全帶的計劃及時間表的詢問時表示，當局已分階段實施裝設安全帶及就此立法的工作，先由私家車開始，小巴只在2004年起才須裝設安全帶。就巴士而言，所有專營巴士營辦商均已承諾，由1997年起，所有新購置的巴士將在沒有遮擋的座椅裝設安全帶。至於會否在沒有配備安全帶的現有巴士加裝安全帶，這將視乎個別巴士的結構設計。政府當局亦需與巴士公司一同研究此方面的可行性，因為加裝安全帶並不簡單，而加裝的設計亦須在巴士上進行測試，以確定在發生意外時，有關裝置能否承受因加裝有關設施而需的額外固定點所構成的撞擊。然而，他指出，就他觀察所得，即使巴士上已裝設安全帶，但乘客也很少扣上。如要巴士司機確保乘客適當地扣上安全帶，他們亦可能會有關注。故此，雖然政府當局會與巴士公司及警方研究應否針對在巴士上不扣安全帶的行為作出檢控，但現時當局只會透過加強宣傳，鼓勵巴士乘客若其座椅配備安全帶便應扣上。

17. 在答覆李永達議員有關"沒有遮擋的座椅"定義的詢問時，運輸署助理署長／巴士及鐵路解釋，該等座椅是指朝向前方而前面沒有另外一個向前座椅或內部隔板／壁板的座椅。一輛雙層巴士通常有14個沒有遮擋的座椅：5個在下層最後一行；4個在下層第三行朝向倒頭方向的座椅；4個在上層第一行的座椅及上層最後一行中間的座椅。李議員得悉有關解釋後指出，專營巴士上裝設安全帶的座椅的百分比其實很低。運輸署署長在回應時補充，在理解在巴士上提供安全帶的問題時，應參考海外在使用安全帶方面的經驗及巴士傷亡與是否配備安全帶之間的關係。

18. 然而，李永達議員強調有需要在所有巴士座椅上裝設安全帶，以便珍惜生命的乘客可自行選擇是否扣上安全帶。依他之見，沒有分期在所有巴士上加裝安全帶的計劃是不負責任的，對乘客亦不公平，並會令他們因為在沒有足夠的安全設施的情況下乘搭巴士而感到憂

慮。他因而呼籲政府當局與專營巴士營辦商聯絡，探討在現有巴士的所有座椅加裝安全帶的可行性，並確定所需額外費用。當局亦應採取措施，確保乘客在有安全帶可供使用時會使用安全帶。運輸署署長在回應時表示，是否乘搭巴士的大部分乘客均會因沒有安全帶而感到憂慮的問題將需進行研究。政府當局亦需要時間研究在原先沒有配備安全帶的巴士上加裝安全帶在技術上是否可行，此方面要顧及技術困難，例如座椅的結構強度、是否有足夠的固定點及巴士的設計，以及與專營巴士營辦商制訂加裝計劃等。然而，他向委員保證，根據運輸署就海外經驗進行的研究，在沒有遮擋的座椅裝設安全帶已可大大減低傷亡率，而在巴士上所有座椅裝設安全帶所帶來的額外安全效益亦未必如預期般大。

19. 劉健儀議員同意政府當局的意見，認為有需要進行測試，以確保加裝設計圖則可確實符合安全規定，她並指出，據相關行業的專家表示，要在原先沒有設計及裝設乘客安全帶及高背座椅的車輛加裝該等設施確實會有困難。除在確保如此加裝的設施會發揮效用方面有困難外，亦需小心確保該等設施符合安全規定，以免它們不但不能保護乘客，反而對乘客構成危險。她亦認同運輸署署長的意見，認為即使有安全帶，許多乘客也不會使用。原因可能是當局並沒有強制規定專營巴士的乘客須扣上安全帶，這與的士及小巴不同。考慮到此點及坐在沒有遮擋的座椅上的乘客確有需要扣上安全帶的情況，她要求政府當局考慮規定若巴士座椅上配備了安全帶，乘客就必須扣上。政府當局察悉她的意見。

20. 主席察悉在所有專營巴士當中，只有34%在沒有遮擋的座椅上配備安全帶，他表示關注每日有大批乘客面對坐在沒有遮擋的座椅上而又沒有安全帶的危險。他因而不接受先進行研究，以確定是否需要在所有巴士上裝設安全帶的做法，並要求政府當局確保立即在所有沒有遮擋的座椅上裝設安全帶，並規定座椅上若配備了安全帶，乘客就必須扣上。運輸署署長在回應時匯報，澳洲及加拿大的研究顯示，很難確保乘客使用安全帶。他又重申有需要進行測試，以確定在現有巴士上加裝安全帶在技術上是否可行，但他答允研究主席的要求。王國興議員就此表示，政府當局應向事務委員會提供加裝測試的時間表。

巴士車長的編更安排

21. 王國興議員詢問有何措施確保巴士車長在每程車之間有足夠休息時間，尤其是駕駛路程較長路線的車

長，因為當交通擠塞而導致延誤或損失車程時，司機會傾向加快車速，以追回損失的時間。就此，他亦指出，由於巴士車長的聘用改為合約制，越來越多車長會因擔心不獲繼續聘用而承受極大的心理壓力。這會直接影響專營巴士的營運安全。運輸署署長在回應時指出，各巴士公司的車長編更安排各有不同，但專營巴士營辦商均能符合現行的車長編更安排指引(下稱"該指引")。部分巴士公司非常重視營運安全，其編更安排較只訂出最低要求的該指引更佳。舉例而言，根據該指引，車長每更的當值時間(即每更除去所有持續30分鐘或以上的休息時間的最長時間)不應超過11小時，但巴士公司車長平均每更的當值時間卻少於9小時。

22. 李鳳英議員提及事務委員會在2004年10月29日的會議上通過要求政府當局修訂該指引以加強專營巴士營運安全的議案。雖然她承認，由於對巴士車長的實質收入可能有影響，可能不適宜如建議般對該指引作硬性修訂，但她很希望確保專營巴士車長的編更安排是合理的，並就專營巴士公司在遵從該指引方面的表現詢問具體詳情。

23. 九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司(下稱"九巴／龍運巴士")執行董事伍穎梅小姐匯報，九巴／龍運巴士車長每更的當值時數約為10小時。他們每工作4小時便有約30分鐘的用膳時間，而完成每程車之後可小休5至10分鐘。她強調九巴／龍運巴士目前的編更安排已沿用多時，並且符合有關的勞工法例。九巴／龍運巴士亦與員工及其工會保持密切溝通，確保編更表合理。根據最近一次與車長舉行的會議，車長認為目前的安排可以接受。城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(下稱"城巴／新世界第一巴士")營運總監鍾澤文先生匯報，城巴／新世界第一巴士一直以來均能百分百遵守有關指引。亦一直定期與工會保持聯繫，且沒有接獲對編更安排的投訴。新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱"新大嶼山巴士")執行董事莫華勳先生匯報，新大嶼山巴士在遵守有關指引方面一直令人滿意，該公司車長每更的當值時間約為9小時，其間，車長有足夠時間休息及用膳。兩更之間的休息時間亦保持在9小時。

24. 李鳳英議員指出，雖然3間巴士公司並不察覺其員工對編更安排有任何投訴，但她卻聽聞很多此類投訴。雖然車長原則上在每程車之間可享有5至10分鐘小休，但由於沿途交通擠塞，他們往往要追回損失的時間，因而會失去了休息時間。她進一步指出，在確保兩更之間有足夠休息方面，由於部分車長可能住在較遠的地

區，故須考慮車長由工作地點返回家中及由家中前往工作地點實際所需的時間。她促請有關巴士公司充分考慮此類情況，而非機械式地遵守有關指引。就此，新大嶼山巴士莫華勳先生表示，由於新大嶼山巴士服務的班次較疏，該公司的車長每程車之間可享有較長的休息時間。再者，考慮到大嶼山與市區相距甚遠，新大嶼山巴士亦在梅窩、大澳及貝澳的巴士總站附近為車長提供了宿舍，以期盡量減少車長的交通時間，讓他們享有最多的休息時間。

25. 劉健儀議員認同李鳳英議員的意見，並指出必須考慮沿途的交通情況，以便車長在再開工之前已有合理休息。主席亦認同李議員的意見。他指出，由於經常有投訴，委員非常關注，認為巴士營辦商須作出安排，以確保巴士車長可得到足夠休息，他促請政府當局在這方面擔當一個更重要的角色。運輸署署長在回應時向委員保證，當局會致力紓緩整體的交通擠塞問題，以便利所有道路使用者。政府當局亦會研究有關指引能否解決會影響巴士車長在每程車之間休息時間的個別巴士路線的擠塞問題。王國興議員得悉有關保證，並促請運輸署研究及監察車長在每程車之間的實際休息時間，尤其是行走長途線的車長。

巴士車長的健康

26. 劉江華議員認為，車長的健康至關重要，因為這對道路使用者的安全有重大影響。他問及有關巴士公司是否願意盡更大努力來確保車長的健康，九巴／龍運巴士伍穎梅小姐在回應時向委員保證，九巴／龍運巴士非常重視車長的身心健康，因為他們的表現會直接影響乘客安全。除了規定每位車長在加入九巴／龍運巴士前必須通過健康檢查外，該公司亦有本身的醫療中心，為車長提供免費醫療服務。至於引入每年為超過某年齡的車長驗身的安排，九巴／龍運巴士曾與員工及工會討論有關的建議，但仍未能與他們達成共識。九巴／龍運巴士會在充分考慮乘客安全的情況下，繼續研究有關建議，並會向事務委員會匯報有關此事的任何進展。城巴／新世界第一巴士董事總經理鄭偉波先生表示，該公司有類似的做法，但城巴／新世界第一巴士每年均會為50歲以上的車長驗身。此外，城巴／新世界第一巴士亦明白到健康的生活方式對確保車長表現的重要性，故亦積極提醒及鼓勵車長過健康的生活。新大嶼山巴士莫華勳先生表示，該公司的做法與城巴／新世界第一巴士的做法相若。然而，由於資源匱乏，新大嶼山巴士沒有為車長舉辦健康講座，而只能向他們發放這方面的資料。

九巴／龍運
巴士

27. 劉健儀議員指出，近期的一宗事故顯示，車長在休假後翌日駕駛第二程車時便出事，故緊迫的編更安排未必是所有巴士意外的成因。相反，部分巴士意外可能是車長因為害怕失去工作，不願承認身體不適所造成。依她之見，規定超過某年齡的車長年年驗身未必有助解決上述問題，因為年青車長亦會有導致他們不適宜駕駛的健康問題。鑒於車長的身體狀態對乘客及道路安全，以致公眾利益極為重要，她促請巴士公司為所有車長舉辦健康講座或提供免費身體檢查，以便提醒他們需更密切地監察其健康狀況。如有需要，更應因應巴士車長的健康狀況作出安排，將他們調往其他職位。

28. 九巴／龍運巴士的伍穎梅小姐在回應時向委員保證，鑒於巴士車長對保障乘客和道路安全的責任重大，以及他們每天在路上面對的眾多挑戰，九巴／龍運巴士向來十分重視車長的身心健康。因此，公司為他們安排了瑜伽課程、康樂活動及聯誼活動，以幫助他們減壓。公司亦會安排將身體狀況不宜再駕駛的車長調配擔任文職。她承諾與車長加強溝通，積極探索他們的健康需要。城巴／新世界第一巴士鄭偉波先生表示，該公司的車長明白到健康對其表現極為重要，並樂意在他們的健康有問題時，利用公司提供的醫療服務。事實上，由於城巴／新世界第一巴士與車長多年來建立了互信，車長有信心，倘若他們不能通過每年一次的驗身，公司會給他們時間及指導來改善他們的健康。在大多數情況下，驗身不合格的車長經過一段時間致力改善健康後，都能通過覆檢。因此，城巴／新世界第一巴士的車長無須擔心驗身會令他們飯碗不保。新大嶼山巴士莫華勳先生表示，由於資源限制及新大嶼山巴士的生意欠理想，該公司只能透過向車長提供有關職業安全及健康的資料，提醒他們注意健康的重要性。關於醫療服務方面，除了住院津貼外，新大嶼山巴士亦安排以優惠價為車長提供醫療服務。

29. 主席指出港人患上慢性疾病的情況有年輕化的趨勢，他促請專營巴士營辦商考慮要求車長在更年輕時便開始年年驗身。運輸署署長在回應時指出，考慮到乘客的生命掌握在巴士車長的手中，巴士車長有責任過均衡的生活，並確保他們的身體狀況良好，可以讓他們執行駕駛工作。他相信大部分巴士車長均十分清楚其責任，當他們感到不適時便會看醫生及休假。這解釋了為何專營巴士行走的哩數相當大，但涉及巴士的意外率卻如此低。事實上，根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)，司機如有任何疾病或身體傷殘，會致令他駕駛的車輛對公眾構成危險，他便有責任避免駕駛。此外，倘若司機在申請其執照或將該執照續期時，是沒有任何

疾病或身體傷殘的，當他其後知悉自己有有關疾病或身體傷殘後，就應立即將該事實以書面通知運輸署。運輸署署長向委員保證，政府當局將會與巴士公司工會合作，加強這方面的宣傳工作。

30. 劉江華議員要求提供詳情，說明巴士公司為確保車長健康而採取的具體措施，例如降低車長每年驗身的年齡。依他之見，除了職業保障之外，巴士車長亦可能關注其公司所提供的醫療計劃的涵蓋範圍。九巴／龍運巴士伍穎梅小姐在回應時重申，該公司極度重視車長的健康，但需要時間擬訂進一步的改善措施。事實上，九巴／龍運巴士與車長最近曾舉行會議，希望可就如何透過協助司機確保健康並同時釋除他們對增加驗身次數的關注以保障乘客安全方面取得共識。就此，該公司會積極考慮委員在是次會議席上表達的意見。城巴／新世界第一巴士鄭偉波先生強調巴士車長在確保其健康方面須擔當一個角色。城巴／新世界第一巴士對於應否把接受年年驗身的司機年齡降低的建議持開放態度。然而，考慮到員方就增加驗身次數對其職業保障的影響所表達的關注，亦有需要在這方面保持恰當的平衡。該公司會繼續與員方討論相關的事情。

巴士車窗

31. 王國興議員詢問有何現行及已規劃的措施，可以盡量減少在撞車時對巴士上層乘客造成的傷害，運輸署高級工程師／車輛安全回答時表示，專營巴士擋風玻璃常用的汽車玻璃主要有兩種：安全玻璃和強化安全玻璃，兩者均符合國際標準，並可減低玻璃碎裂時造成的損傷。為加強保護乘客免受碎裂的車窗玻璃的傷害，巴士上層擋風玻璃的強化玻璃曾經過熱力處理，以便增加其強度，玻璃一旦碎裂，便會裂成細小碎片。鑒於最近發生專營巴士車窗玻璃碎裂的事故，運輸署正聯同巴士營辦商進行可行性研究，探討可否在巴士上層的擋風玻璃貼上防碎保護膜。該保護膜將會先進行測試，然後才會被廣泛應用。

32. 運輸署高級工程師／車輛安全在答覆李鳳英議員問及上述可行性研究的詳情及時間表時表示，有關研究的目的是探討可否在巴士上層的擋風玻璃貼上防碎保護膜，以便玻璃一旦碎裂，可加強對乘客的保護。有關研究亦會探討可否採取其他措施。有關研究相信可在兩、三個月內得出一些結果。

其他意見

33. 王國興議員問及當局有否計劃規定所有專營巴士必須安裝黑盒，以確保巴士營運的安全，運輸署署長在回應時證實，運輸署計劃規定所有新購入的巴士必須配備此類裝置。如可行的話，現有巴士亦會安裝有關裝置。希望在數年內在所有巴士安裝有關裝置。
34. 主席總結時促請政府當局在3個月內，就上文討論為加強巴士安全而採取的各項措施的進展，向事務委員會提供最新資料。
- 政府當局

VI 貨車在倒車時的安全問題

(立法會 CB(1)110/06-07(04)——政府當局提供的資料文件)

35. 委員察悉於會議席上就貨車在倒車時的安全問題提交的兩份意見書 ——
- (a) 交通運輸業職工聯合會在2006年10月23日提交的意見書；及
 - (b) 多個團體在2006年10月23日提交的意見書。
- (會後補註：上述意見書已於2006年10月25日隨立法會CB(1)155/06-07號文件發給委員。)

36. 環境運輸及工務局副秘書長向委員簡介政府當局的文件。她特別匯報，為了加強貨車倒車的安全，當局在隨後的3個月，將會聯同有關的區議會進行一項道路環境檢討，以確定車輛倒車時有潛在危險的道路。有關檢討將會考慮改善該等道路的安全的措施，例如裝設提示司機和行人該處會有車輛倒車的標誌、限制上落貨的時間或地點，或限制某類型車輛駛進。

檢討道路環境

37. 環境運輸及工務局副秘書長在回應張學明議員問及上述檢討的時間表時表示，諮詢區議會的工作將會透過各個民政事務處進行。希望在3個月內可以收集各個區議會對此事的初步意見，以供考慮及作出適當的跟進行動。就涉及裝設標誌的工作而言，可盡快跟進。然而，若要限制或禁止某類型車輛駛入，則需在顧及該區居民及商業活動的實際需要、對附近道路造成的連鎖影響，以及區內居民的意見等的情况下，按個別情況與有關的

區議會進行更詳細的討論。若建議進行大規模的改善工程，亦須研究在地形方面有否任何限制。

38. 劉健儀議員表示有需要採取如有關行業所建議的措施，有效地將人車分隔，因為在某些情況下，倒車可能會對在行車道上行走的行人構成危險，尤以盡頭路的情況為甚。環境運輸及工務局副秘書長在回應時指出，在盡頭路發生涉及貨車倒車的意外佔此類意外不足20%。大部分意外是當車輛須在路旁停泊時發生。再者，當局需在顧及現場環境限制的情況下，考慮推行分隔措施。儘管如此，當局在進行上述的道路環境檢討時，會特別注意盡頭路的情況。

39. 陳偉業議員關注到推行確保倒車安全的各項措施的時間表。他促請政府當局加快相關的工作。他亦認為，涉及倒車的交通意外可透過行政措施盡早減少。舉例而言，透過禁止長身貨車在狹窄的道路上倒車，以及糾正管理不善的停車場將入口附近的部分行車道改作停車位，導致車輛沒有足夠空間轉彎的情況。環境運輸及工務局副秘書長評論禁止長車在特定道路倒車的建議時向委員保證，當局會與區議會因應當區居民及商業活動的實際需要，積極跟進此事，以決定是完全禁止倒車，還是只在每天某數個小時限制車輛不得倒車。

現有的發聲裝置

40. 王國興議員察悉，自2000年4月起，政府當局開始強制所有貨車必須裝設自動裝置(下稱"2000年規定")，以便在倒車時向附近行人發出聲響警告(下稱"發聲裝置")。對於實施了2000年的規定之後仍有多宗涉及貨車倒車的致命意外，他表示關注。他詢問這方面的執法數字，並質疑發聲裝置對長者及其他聽覺有問題的人是否有用。

41. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時匯報，在2003年，因沒有遵守2000年規定而被檢控的個案有88宗，在2004年有108宗，在2005年有86宗，而在2006年首9個月則有33宗。除了警方加強執法外，車輛每年驗車時亦會檢驗發聲裝置，以確保貨車安裝了有關裝置及其運作正常。發聲裝置運作不正常可導致車主或司機被檢控。至於王國興議員對發聲裝置是否有用的關注，她向委員保證，鑒於長者及兒童是交通意外的高危一族，警方已特別注意此類道路使用者，透過在老人中心、幼稚園及學校等舉辦講座，提高他們對行人安全的意識。將

來，此類宣傳及教育活動將更集中在倒車安全方面，尤其是需留意發聲裝置警告。

42. 劉健儀議員指出，發聲裝置警告所發出的音量可能太小，以致未能提示行人有車輛正在倒車。然而，倘若將音量提高，市民可能會投訴聲音水平。環境運輸及工務局副秘書長在回應劉議員提出如何設定各方皆接受的音量的詢問時同意，這方面確面對兩難局面，但她強調需確保發聲裝置所發出的聲響足以達到其目的。

加裝裝置

一般情況

43. 王國興議員詢問政府當局何時完成就加裝有助貨車倒車的裝置(例如倒後鏡、倒車感應器及倒車視像系統)的成效所進行的研究，以及有否強制規定所有貨車必須安裝此等裝置。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，並非所有類型的貨車都適合安裝所有該等裝置。有關裝置的效果及可靠程度，要視乎車輛的類型、車身形狀及裝置是否得到妥善維修保養而定。再者，亦有需要確定市場上有否此類裝置，如沒有的話，便須另覓其他替代裝置。因此，有關過程需要一定的時間，故未能提供時間表。儘管如此，作為第一步，政府當局會率先為貨車車主制訂倒車裝置的設計及安裝指引，並鼓勵車主為貨車加裝此類裝置。由於有關裝置的費用不會很高，貨車車主在這方面的回應正面。

44. 張學明議員察悉當局需要一些時間才能確定在所有貨車上安裝有關裝置是否可行，他詢問政府當局將採取甚麼臨時措施，以確保未能受惠於發聲裝置的行人的安全。環境運輸及工務局副秘書長答稱，在此段期間，當局會加強宣傳及教育，提高市民對倒車危險的意識及提醒他們需留意發聲裝置的警告。

45. 李永達議員指出，涉及貨車倒車的交通意外數字確實頗多，他認為有需要在切實可行的情況下，盡快強制規定所有貨車安裝有關裝置。依他之見，這個步驟很容易，因為只涉及訂立附屬法例，而加裝所需費用甚少，市場上亦有現成的有關裝置。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，七成的倒車意外不涉及傷亡。儘管如此，政府當局仍致力透過提高司機對倒車安全的意識來減少此類意外。至於強制規定所有貨車必須安裝有關裝置的問題，環境運輸及工務局副秘書長指出，有關過程需要時間，這並非因為費用的緣故，而是有需要確保有關的法律規定清晰、公平、合理，並且是可以執行的。因此，當局有需要擬訂具體的技術要求，並確保有

關裝置有效及市場上有供應。政府當局亦須與汽車製造商探討各類裝置是否適用於不同類型的車輛，以及以加裝及原廠設備的形式裝設該等裝置的可行性。

46. 劉健儀議員表達其本人及業界對近期發生的連串涉及貨車倒車的意外的遺憾。她提及多個組織於2006年10月23日就此事提交的意見書，並指出業界確實願意安裝有關裝置，加強倒車安全。然而，為了確保可行性及成效，她同意政府當局的意見，認為考慮到某些裝置可能只適合某些貨車使用，故需要一定時間，審慎擬訂有關的詳情。

47. 劉江華議員強調有必要提高貨車司機對倒車安全的意識。依他之見，在推行2000年規定時，政府當局犯了錯，只專注於提醒行人小心倒車，但沒有同時提醒及協助司機更安全地倒車。因此，政府當局應加快研究規定所有貨車安裝有關裝置的可行性，以糾正有關錯誤。此過程不應花太長時間，因為在探討2000年規定時，理應已研究過有關的裝置。倘若當局強制規定安裝此類裝置，此方面的供應將會增加。公眾亦歡迎此舉，而所涉費用亦甚少。特別是當局可分期實施強制規定安裝有關裝置的措施，先由安裝較簡單及費用較廉宜的倒車感應器開始。環境運輸及工務局副秘書長在回應時重申，必須先探討各類裝置是否適用於不同類型車輛及安裝該等裝置的可行性，然後才可立法，強制規定安裝。她進一步澄清，在上世紀九十年代制訂2000年規定時，該等裝置並不普及，而市場上供應的該等裝置種類亦不多。

倒車感應器

48. 李永達議員察悉安裝倒車感應器的費用只需300元至1,000元，並認為，雖然這種裝置不適合高身貨車使用，但應規定其他貨車安裝感應器，以確保盡早安裝有關裝置，協助司機倒車。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，除了高身貨車外，部分其他貨車在安裝感應器方面亦有困難，因為車尾沒有足夠空間，或因為在運作時需經常開啟、關閉、調校或伸延車尾。因此，有關裝置的可行性及耐用程度成疑。這樣可解釋政府當局為何需研究相關技術問題，然後才可強制規定貨車安裝倒車感應器。儘管如此，當局仍鼓勵在安裝有關裝置方面沒有任何問題的貨車車主安裝該等裝置，而部分車主亦已作出正面回應。

倒車視像系統

49. 陳偉業議員認為政府當局在採取加強貨車倒車安全措施方面做法消極，他對此深表不滿。他指出，外國已強制規定長身車必須安裝倒車視像系統，他認為政府當局要是確有誠意及決心加強車輛的倒車安全，其實可透過行政手段，確保貨車分階段安裝有關裝置。依他之見，應將新貨車必須安裝有關裝置訂為一項發牌條件。政府當局亦應訂定立法時間表，以便全面改善倒車安全，而非總是聲稱有困難。

50. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時澄清，她只是指出安裝有關裝置的技術問題，以及倘若強制規定安裝有關裝置，便有需要與製造商及有關業界進一步聯絡，訂定所需的細節。她進一步解釋，據她理解，全球沒有任何地方已強制規定所有貨車必須安裝倒車裝置，香港不但沒有落後，而且實際上是領先。

51. 關於倒車視像系統的費用，主席指出，據他曾接觸的若干製造商所述，所需費用並非政府當局文件所報的3,000元至9,000元，而是低於1,000元。政府當局被促請核實有關費用。政府當局察悉他的要求。

其他意見及關注

52. 劉健儀議員認為政府當局有需要採取措施，加強職業司機的道路安全意識，並改善《道路使用者守則》，依她之見，該守則沒有就倒車，尤其是倒車時的車速限制訂定清晰指引。環境運輸及工務局副秘書長向委員保證，警方及運輸署現正在此方面努力。事實上，政府當局現正更新該守則，並會在適當時候向立法會提交經更新的版本。

53. 香港警務處總警司(交通)在回應劉江華議員有關近期發生涉及貨車倒車致命意外成因的詢問時解釋，他不可以提供有關詳情，因為有關案件仍在調查中。然而，他表示，儘管發生近期的事件，但與所有意外的總數相比，涉及貨車倒車的交通意外數字甚小，倒車在導致交通意外的成因中其實排在很後。有關數字多年來亦保持穩定，並且沒有明顯的上升趨勢。

54. 主席詢問強制規定屢次違反交通規例的司機參加駕駛改進課程的建議實施時間表。環境運輸及工務局副秘書長答稱，有關建議預期可在2006年年底準備就緒進行諮詢。屆時政府當局便會向事務委員會簡報有關建議。

經辦人／部門

政府當局

55. 考慮到政府當局需回應委員提出加快實施各項加強倒車安全措施의 訴求，事務委員會要求政府當局在3個月內，就有關措施的進展提供最新資料，尤其是在探討規定貨車安裝倒車視像系統的可行性方面。

VII 其他事項

56. 議事完畢，會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年11月23日