

立法會交通事務委員會

加強專營巴士營運安全措施的發展

目的

本文件向委員闡述進一步加強專營巴士營運安全措施的最新進展。

背景

2. 當局於二零零六年十月二十四日(立法會 CB(1)110/06-07(03)號文件)、二零零七年三月二日(立法會 CB(1)783/06-07(01)號文件)及二零零七年三月二十三日(立法會 CB(1)1149/06-07(03)號文件),向立法會交通事務委員會(“委員會”)闡述進一步加強專營巴士營運安全的措施。委員會要求當局提供資料,闡述以下工作的最新進展:

- (a) 檢討在專營巴士加裝安全帶;
- (b) 檢討規定乘客佩戴座椅裝有的安全帶;
- (c) 檢討車長的工作時間;以及
- (d) 推行其他改善措施以進一步加強巴士安全。

3. 《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 A 章)訂明專營巴士在設計和構造方面的規定。所有為乘客提供服務的專營巴士均須符合法例訂明的安全規定,並通過運輸署嚴格的檢查。每款新型號的專營巴士必須通過該署的車輛類型評定程序,確保設計和構造均符合規定,才可登記並獲發牌照在路上行駛。類型評定程序包括為確保巴士行車穩定而進行的傾側測試。每輛專營巴士每年均須接受運輸署進行的檢驗,以確保車輛安全並適合在路上行駛。運輸署亦對專營巴士進行隨機抽樣檢查,以監察巴士是否保養妥善。各專營巴士公司為旗下巴士進行維修保養,確保車輛適合在路上行駛。運輸署則密切監察專營巴士公司的保養安排,定期與公司舉行會議,商討巴士檢驗結果,並會視乎情況,訂定加強巴士安全的措施。

加強巴士安全措施的最新發展

(a) 檢討在專營巴士加裝安全帶

4. 鑑於委員會成員關注這方面的問題，各專營巴士公司已尋求專家意見，研究有否需要在旗下車隊加裝安全帶，以進一步保障雙層巴士乘客安全，並探討加裝工程是否可行。九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)、城巴有限公司(“城巴”)及新世界第一巴士服務有限公司(“新巴”)聯合委聘一家主要巴士製造商，全面研究巴士結構的設計，並探討可否加裝安全帶。研究的主要結果如下：

- (a) 巴士製造商確認，為香港設計的巴士均屬安全，符合最嚴格的規格要求。巴士在投入服務前，巴士車身結構必須通過巴士製造業採納的各類嚴格測試，包括模擬荷載測試、物理壓力測試、加速耐久程度測試及傾側測試。過去三十多年，該製造商生產的同款巴士在全球不少地方廣為使用，有極佳的安全及可靠程度紀錄。

(b) 一九九七年以前設計的雙層巴士

在一九九七年以前設計的巴士上加裝安全帶既不可行，亦不符合成本效益，原因如下：

- 這些巴士並非為配合裝設安全帶而設計。若要在這些巴士加裝安全帶，需要徹底拆散車身並重新組裝，令車身結構的強度足以固定安全帶。由於這些巴士非為接受這種改裝工程而設計，有關工程可能令組件出現問題，減低車輛的可靠程度。
- 現時約有29款不同的巴士在一九九七年以前設計。要在這些巴士加裝安全帶，須逐款評估及測試，研究能否加上安全帶裝置。重新設計每款巴士需時約20個月，而且礙於資源及設施所限，重新設計各款巴士的工作不能同時進行。重新設計每款一九九七年以前設計的巴士約需430萬港元(29款巴士共需1.247億元)。

(c) 一九九七年以後設計的雙層巴士

大多數一九九七年以後設計的巴士，上層擋風玻璃後面第一行四個沒有遮擋的座椅部分，結構曾經加固，以便有需要加裝安全帶。因此，直接為這些座椅加裝安全帶，在技術上可行，無需大幅改動設計或進行大型的結構鞏固工程。

(d) 為巴士上層後排、唯一面對通道和沒有遮擋的座椅加裝安全帶，技術上會有困難。為這個座位裝設安全帶，需要徹底拆散部分車身，進行改工後再重新裝嵌，安全帶才能固定於巴士結構。有關工程不符合成本效益。在最常見的車輛迎頭相撞意外中，撞擊力通常來自前方，車身結構吸收了撞擊力，這個座位所承受的衝力因而大為減低。

(e) 在一九九七年以後設計的巴士上層其他座位加裝安全帶的效益不大。實際上乘客猶如置身斗室，身後是座椅，前面是高靠背座椅的椅背。分隔座椅的設計足以發揮防止乘客衝前的功能。

(f) 為巴士下層座椅加裝安全帶，須全面重新設計和鞏固車身結構，以便有足夠的裝置點安裝安全帶。工程不但費用高昂和規模龐大，而且會影響車身結構的完整。這些座椅全部在巴士前軸後面，因此，即使發生車輛迎頭相撞意外，乘客亦不會受到直接撞擊。當撞擊力到達巴士後部時，車身結構已吸收碰撞力量，巴士後部承受的衝力因而大為減少。

5. 運輸署曾與巴士公司研究，如行走快速公路的巴士上層第一行沒有遮擋的四個座椅並無裝設安全帶，應否禁止使用這四個座位。正如我們在上文第3段指出，所有提供服務的專營巴士均符合法例訂明的安全規定，在運作正常的情况下，這些巴士可提供安全的服務。即使上層第一行四個座椅沒有裝設安全帶，我們也欠缺禁用這些座椅的理據。此外，如不使用這四個座位，載客量會減少，導致服務水平下降，又或需要加派巴士行走這些路線，增加營運成本。

在專營巴士加裝安全帶的建議

6. 經考慮巴士製造商的专业意見後，我們建議推行下列措施，以進一步加強巴士安全：

- (a) 於一九九七年以後設計的巴士上層第一行四個座椅加裝安全帶。專營巴士公司對此反應積極，有關工程可望於24個月內完成；
- (b) 視乎情況，為其他沒有遮擋的座椅安裝／增設扶手、臂攔或其他設備，在巴士突然加速或減速時，可進一步保障乘客安全；
- (c) 於一九九七年以前設計的巴士上層擋風玻璃安裝額外的橫向護欄，加強保護前座乘客。專營巴士公司對此反應積極，有關安裝工程可望於18個月內完成；
- (d) 為行走快速公路的巴士優先加裝安全帶或安裝額外護欄；
- (e) 與巴士公司研究，如公司財政許可，盡量提前推行車輛更換計劃，早日更換舊巴士；以及
- (f) 確保巴士公司購置的新巴士，沒有遮擋的座椅均裝上安全帶。

(b) 規定乘客佩戴座椅裝有的安全帶

7. 二零零七年五月，運輸署進行初步乘客調查¹，就乘搭專營巴士須佩戴安全帶一事，收集巴士乘客的意見。調查結果顯示，大多數受訪乘客均贊成實施強制規定，如座椅裝有安全帶，乘客便須佩戴。

¹ 該項初步調查以住戶為對象，利用電話進行問卷調查，成功受訪人數為 2,221 人。

8. 我們注意到，外國沒有規定行走市區或准許乘客站立的巴士，必須為乘客座椅裝設安全帶。要對行走市區或准許乘客站立的巴士施加上述規定，實行起來會有困難。專營巴士即使正在行駛，乘客都可以在車上站立或走動，因此，警方在專營巴士上執行相關規定，會較在公共小型巴士上執法困難得多²。不過，我們對強制規定專營巴士乘客佩戴安全帶持開放態度。當大部分專營巴士上層第一行沒有遮擋的座位已裝設安全帶，我們會考慮強制規定乘客佩戴安全帶。

9. 另一方面，我們會繼續進行教育及宣傳工作，鼓勵巴士乘客佩戴座椅上裝有的安全帶。我們已製作全新的電視宣傳短片，提醒巴士乘客注意安全，包括佩戴座位裝有的安全帶。新的宣傳短片定於本年七月播放。

(c) 檢討車長的工作時間

10. 為確保巴士司機有足夠的休息時間，運輸署向巴士公司發出“專營巴士司機編更指引”³（“指引”）。從專營巴士公司向運輸署提交的季度報告可見，各公司完全符合指引的規定。為監察相關情況，運輸署在二零零七年五月就九巴、城巴及新巴 42 條巴士線的車長進行調查，以評估各公司遵守指引的情況。調查結果證實，各巴士公司均遵守指引的規定，並無出現違規情況。車長在 6 小時的駕駛時間內，平均合共有 30 分鐘休息，多於指引訂明的最少 20 分鐘。

² 例如被發現沒有佩戴安全帶的乘客可能會辯稱，當時正準備站起及離開座位，在下一個巴士站下車。

³ 指引 A - 車長工作 6 小時後最少應休息 30 分鐘；在 6 小時的工作時間內，應最少有合共 20 分鐘小休。

指引 B - 一天內最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超逾 14 小時。

指引 C - 一天內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有最少 30 分鐘的休息時間)不應超逾 11 小時。

指引 D - 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於 9 小時。

11. 此外，調查發現一般車長在工作時間內駕駛巴士約8小時。所有受調查的車長在6工作小時的工作時間內，最少有20分鐘休息時間。調查又發現，巴士公司均依循準則，把小休時間定為巴士路線車程的10%左右。

12. 運輸署聯同各專營巴士公司檢討現行指引，就車長休息時間的安排確定可改善之處。修訂指引會影響編更安排，最終影響車長的工作時間及更次安排，因此運輸署和專營巴士公司已就修訂徵詢車長工會的意見。經考慮車長工會及巴士公司的意見後，我們修訂指引如下：

- (a) 指引A訂明，車長工作6小時後最少應休息30分鐘；在6小時的工作時間內，應最少有合共20分鐘小休。這項規定會保留，並進一步訂明車長在首4小時的工作時間內應最少有合共12分鐘休息時間；以及
- (b) 指引D訂明的兩個相連工作日的休息時間，會由現時的9小時修訂為不少於9.5小時。

13. 各車長工會均支持上述修訂。各項修訂建議已納入載於附件的修訂指引。

(d) 推行其他改善措施以進一步加強巴士安全

車長培訓

14. 要確保專營巴士公司向市民提供安全的巴士服務，巴士的設計、建造及維修保養工作固然重要，車長的駕駛技術及行爲亦不容忽視。專營巴士公司向來有為屬下車長舉辦各類培訓課程，包括：

- (a) 新入職車長的基本訓練 – 所有新入職車長必須接受培訓，課程涵蓋模擬訓練和路面駕駛訓練。這些訓練課程為期數天至數周不等，旨在向新入職車長介紹安全駕駛的重要、預防意外和處理緊急事故的技巧及技術、警覺駕駛技術，以及顧客服務等；

- (b) 在職車長的改進／複修訓練 – 所有專營巴士公司均已承諾，每名在職車長每三年至少參加一項改進／複修訓練課程。讓車長參加複修訓練，旨在加強車長的警覺駕駛技術；向他們講解最新的駕駛法例及規則；提醒他們注意交通意外黑點，並向他們灌輸安全駕駛的重要；以及
- (c) 矯正訓練 – 這是針對車長需要而特別設計的訓練課程。

15. 此外，運輸署與警務處、其他專家及巴士公司合作，每年為車長至少舉辦四次“道路安全研討會”，邀請道路安全專家向車長講解最新的安全駕駛技術，以及交通意外的成因，以加強車長的道路安全意識，促進良好的駕駛行爲。

16. 除為車長舉辦的各類培訓課程外，巴士公司將於本年稍後時間推出新的駕駛訓練課程。九巴的電腦導向駕駛模擬儀器於本年七月啓用，為車長提供訓練。新模擬儀器可訓練車長在面對緊急情況時反應更為敏捷。城巴及新巴會修訂訓練課程綱要，更着重改善車長的駕駛行爲，務求減少在巴士車廂發生乘客失去平衡的意外。

巴士安全的宣傳工作

17. 涉及有乘客受傷的專營巴士意外中，超過半數並非因巴士與其他車輛、物體或行人相撞所致。假如乘客端坐椅上，或在站立時緊握扶手，可以避免不少這些意外。為提醒巴士乘客注意安全，專營巴士公司推出宣傳計劃，在巴士車身張貼廣告，並在巴士電視或其他媒體進行宣傳。此外，運輸署先後在二零零一、二零零四及二零零六年製作電視宣傳短片和電台宣傳聲帶，提高乘客的安全意識，以減少巴士意外。該署將於今年七月推出新的電視宣傳短片和電台宣傳聲帶，提醒巴士乘客注意安全。

運輸及房屋局
運輸署
二零零七年七月

巴士車長工作時間指引

(二零零七年七月修訂)

- 指引A — 車長工作6小時後最少應休息30分鐘；在6小時的工作時間內，應最少有合共20分鐘小休，包括在首4小時的工作時間內至少休息12分鐘。
- 指引B — 一天內最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超逾14小時。
- 指引C — 一天內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有最少30分鐘的休息時間)不應超逾11小時。
- 指引D — 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於9.5小時。