

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)631/07-08號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

有關專營巴士營運安全的最新背景資料簡介

引言

在2006-2007年度立法會會期內，交通事務委員會(下稱"事務委員會")曾分別在2006年10月24日、2007年3月2和23日及2007年7月9日與政府當局及多間專營巴士公司舉行了4次會議，檢討加強專營巴士營運安全的措施。供2006年10月24日會議討論的背景資料簡介已隨立法會CB(1)113/06-07號文件送交委員。本文件旨在向委員提供事務委員會在上一個立法會會期內提出的主要事宜的最新資料。

2. 在2007年12月18日的事務委員會會議上，事務委員會同意在2008年1月28日舉行的會議上再次研究相關的事宜。

3. 在2008年1月16日的立法會會議上，鄭經翰議員就專營巴士車身的結構安全提出一項口頭質詢。有關質詢及政府當局的回覆載於**附件A**。

事務委員會的意見

4. 事務委員會認為，政府當局應認真考慮強制規定專營巴士裝設安全帶，以及強制規定巴士乘客必須配戴安全帶的建議，藉以加強巴士安全。此外，亦有需要確保車長有足夠時間休息，並為在職及新入職的車長提供複修及改進課程，以便加強他們的安全意識。事務委員會亦促請政府當局檢討巴士結構及車身的設計，務求為巴士乘客提供最大的保障，並密切監察專營巴士營辦商的維修保養計劃，以確保巴士的機械性能適宜在道路上使用及安全。

事務委員會通過的議案

5. 在2007年3月23日的會議上，事務委員會通過議案，促請政府當局立即落實措施，加強專營巴士營運的安全。有關議案的措辭如下：

"由於近年出現多宗涉及乘客傷亡的專營巴士意外，本委員會促請政府立即落實加強專營巴士營運安全的措施，包括立法規定巴士乘客佩戴安全帶、要求政府規定專營巴士公司必須於巴士上安裝安全帶、改善巴士車長的編更及休息安排等，以保障巴士乘客的安全；同時，本委員會對於運輸署未有接納委員的意見，表示不滿及遺憾。"

6. 在2007年7月9日的事務委員會會議上，政府當局向委員匯報為進一步加強專營巴士營運安全而落實的多項措施的進展情況。

在巴士加裝安全帶

7. 關於委員提出規定巴士公司在現行巴士上安裝／加裝安全帶的建議，事務委員會察悉，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。經考慮巴士製造商的專業意見，政府當局建議實施下列措施，以便進一步加強巴士安全：

- (a) 於1997年以後設計的巴士上層第一行4個座椅加裝安全帶；
- (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，以便在巴士突然加速／減速時，可進一步加強乘客安全；
- (c) 於1997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；
- (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，如公司財政狀況許可，盡量提前推行車輛更換計劃，早日更換舊巴士；及
- (f) 確保在巴士公司購置的新巴士上，沒有遮擋的座椅全部裝上安全帶。

規定乘客佩戴座椅裝有的安全帶

8. 關於規定乘客佩戴座椅裝有的安全帶的建議，政府當局表示會對強制規定專營巴士乘客佩戴安全帶一事持開放態度。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，政府當局便會考慮立法規定若專營巴士已裝設安全帶，乘客必須佩戴。

檢討車長的工作時間

9. 關於檢討車長工作時間的問題，政府當局表示，運輸署聯同各專營巴士公司檢討其發出現行的"專營巴士司機編更指引"(下稱"指引")，以便編排車長的工作及休息時間。他們確定仍有增加巴士車長休息時間的空間。經考慮車長工會及巴士公司的意見後，指引作出以下修訂——

- (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。在保留此項規定的同時，亦會進一步作出改善，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；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。

已納入建議修訂的指引修訂本載於**附件B**。

其他改善措施

專營巴士的設計及構造

10. 關於專營巴士的設計及構造，《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)已訂明專營巴士在設計及構造方面的規定。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。

11. 政府當局亦表示，現時在本港行駛的雙層巴士全部從歐洲進口，符合歐洲的規定。主要的巴士製造商證實，本港專營巴士的車身結構，與供應給英國、美國及新加坡等其他國家的巴士相同。雙層巴士車身的主要供應商亦證實，近年以鋁合金製造巴士車身是國際的趨勢。據供應商解釋，使用比鋁更堅硬的物料，效果未必更佳，因為在發生意外時，反而可能造成其他類別的傷亡。事實上，結構的強度主要取決於設計。製造商在設計巴士車身的強度時，因為已預計巴士需在20年內經常外出行駛，故以巴士的安全、可靠性及穩定性等考慮因素為設計基礎。製造商利用電腦分析，定出以達至堅固、可靠和穩定的最佳設計。運輸署及巴士公司會與巴士車身主要供應商磋商，研究如何進一步改善車身設計，加強安全。

12. 事務委員會亦察悉有關車長培訓及巴士安全宣傳工作的最新情況。

2007年7月9日會議的跟進事宜

13. 在2007年7月9日的會議上，委員要求政府當局及專營巴士考慮重新調配更多已於沒有遮擋座椅安裝安全帶的巴士行走快速公路，並禁止未有於沒有遮擋座椅安裝安全帶的巴士行走快速公路；以及加快推行更換1997以前設計的巴士的計劃。政府當局就這方面提供的進度報告已於2007年12月隨立法會CB(1)434/07-08(01)號文件(附件C)送交委員。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年1月22日

新聞公報

立法會四題：專營巴士結構安全

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（一月十六日）在立法會會議上就鄭經翰議員的提問所作的答覆：

問題：

本港近年發生多宗涉及專營巴士的交通意外，涉及的雙層巴士被其他車輛撞擊後，車身嚴重損毀，上層乘客被拋出車外而傷亡的事件更時有所聞。就此，政府可否告知本會：

（一）除了在《道路交通（車輛構造及保養）規例》訂明專營巴士在設計和構造方面的規定外，政府有沒有就巴士車身的材料、結構安全及抵禦撞擊的能力等各方面作出其他規定；如果有，詳情是甚麼；

（二）有沒有規定本港各專營巴士公司所購入的新巴士，其在港裝嵌的車身部件均必須屬原廠生產；如果沒有作出規定，有沒有評估使用非原廠生產部件會不會削弱巴士車身的防撞能力；如果有作出評估，結果是甚麼；及

（三）在發生多宗上述意外後，政府有沒有就專營巴士車身結構的安全標準作出檢討；如果有，結果是甚麼；如果沒有，原因是甚麼？

答覆：

主席女士：

政府對巴士乘客的安全非常重視。每部巴士投入使用前均需要通過運輸署的全車檢驗及傾斜測試。運輸署只會在確定巴士符合法例的要求，證實結構安全後，才會發出牌照。

就問題的三個部份，我的答覆如下：

（一）《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第374A章）第五條規定，每部車輛，包括巴士，須採用合適的材料，妥善及適當地構造。本港現有的巴士的製造商均來自歐盟，巴士的設計都符合歐盟要求。每部巴士均由製造商設計及經過測試，以保證其結構安全。而在本港使用的雙層巴士與其他國家如英國、美國、新加坡等的雙層巴士，結構都是相同的。

現時，國際上一般沒有專為巴士而設立撞擊測試要求，對巴士材料選用一般亦沒有特別規定。因此，運輸署沒有就這些方面作出其他詳細規定，而是會根據巴士製造商所提供的資料，包括巴士在外國使用的經驗，能否通過生產地的要求及過往紀錄等，決定該巴士是否符合上述法例的規定。

（二）現時，新巴士主要在本港裝嵌。運輸署沒有就組件的來源作規定，不過所有在本港裝嵌的巴士車身，都是由車身製造商提供原廠組件及由經過訓練的承建商裝嵌的。在裝嵌過程中有車身製造商的工程師監管，負責裝嵌的人員皆經過專業訓練，以確保裝嵌水準符合車身製造商設計時的要

求。同時，所有裝嵌完成的巴士都必須通過運輸署的安全檢驗（如制動系統，燈光系統，轉向系統）及傾斜測試，才可獲發牌照。

（三）香港現有的每部巴士均由製造商設計，並通過運輸署的全車檢驗及傾斜測試，車身結構安全。每當發生涉及巴士的嚴重交通事故時，運輸署會要求有關巴士公司提交詳細報告及改善方案。

最近發生數宗巴士被撞破車身，引致乘客被拋出車外傷亡事件後，運輸署已與巴士公司商討，加快在現有雙層巴士上層前排座椅加裝安全帶，或在上層車頭加裝護欄。

爲了進一步提高巴士的安全，運輸署已邀請大學機械工程系教授和機械工程專業學會，聯同巴士製造商和各專營巴士公司在二月初開會，就巴士車身的結構安全，如巴士上層前排座椅的穩固度，上層車頭加裝護欄等作出探討。運輸署會繼續密切監察巴士的結構及維修保養，以保障巴士乘客的安全。

完

2008年1月16日（星期三）
香港時間15時34分

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。

立法會交通事務委員會 加強專營巴士營運安全措施的進展

目的

二零零七年七月九日立法會交通事務委員會會議上，委員建議實行以下措施，進一步加強專營巴士營運安全：

- (a) 調配更多於沒有遮擋座椅已經安裝了安全帶的巴士行走快速公路，禁止未有這些裝置的巴士行走快速公路；以及
- (b) 加快推行更換一九九七年以前設計的巴士的計劃。

下文闡述當局為此與專營巴士公司磋商的結果。

磋商結果

- (a) 調配更多於沒有遮擋座椅已經安裝了安全帶的巴士行走快速公路，禁止未有這些裝置的巴士行走快速公路

2. 運輸署已與專營巴士公司檢討編配巴士行走快速公路的情況。一般而言，考慮編配巴士行走各路線時，需要考慮的因素包括乘客需求、安全及環保問題，以及照顧輪椅乘客的特別需要等。

3. 截至二零零七年六月，全港共有 2,160 輛巴士於沒有遮擋的座位已經安裝了安全帶，當中約有 1,170 輛已被編配行走快速公路的路線。沒有編配餘下 990 輛這類巴士行走快速公路的原因如下：

- (i) 運輸署及專營巴士公司同意編配附設輪椅斜板的低地台巴士行走某些路線，以滿足輪椅乘客的需要。這些可供輪椅上落而又已於沒有遮擋的座位安裝了安全帶的巴士，許多都行走快速公路，有部分需要行走區內路線。若調配更多這類巴士行走快速公路，現有使用這些區內路線的輪椅乘客會受到影響。
- (ii) 市民十分關注路邊空氣質素，因此當局和專營巴士公司致力在切實可行的範圍內，盡量編配歐盟 II 期或排放

標準更高的環保巴士行走怡和街、軒尼詩道、金鐘道、德輔道中及彌敦道等主要繁忙道路。這些環保巴士大多既是型號較新及已於沒有遮擋的座位安裝了安全帶。若調配更多這類型的巴士行走快速公路，行走繁忙走廊的環保巴士便會減少。

雖然有以上限制，運輸署及巴士公司已確定可再調配 30 輛已在沒有遮擋的座椅安裝安全帶的巴士，由二零零七年第四季起行走快速公路。

4. 此外，運輸署已研究禁止未有於沒有遮擋座位安裝安全帶的巴士行走快速公路的可行性。然而，這項建議牽涉大約 1,180 輛巴士，假如推行，巴士服務水平會大受影響。雖然如此，為進一步加強巴士營運安全，專營巴士公司已同意在一九九七年以後設計的巴士上層前排座位安裝安全帶，以及在一九九七年以前設計的巴士上層擋風玻璃加裝護欄，目標是不遲於二零零八年三月，為所有一九九七年以前設計而行走快速公路的巴士加裝護欄，以及不遲於二零零八年第四季，為 225 輛目前行走快速公路的巴士加裝安全帶。當安裝安全帶和護欄的工程完成後，所有行走快速公路的巴士均會裝設有安全帶或護欄。

(b) 加快更換一九九七年以前設計的巴士

5. 按照專營巴士公司目前的時間表，整項更換所有在一九九七年以前設計的巴士的計劃不遲於二零一五年完成。運輸署已經與專營巴士公司檢討，研究如何在巴士公司財政狀況許可的情況下，盡量加快更換一九九七年以前設計的巴士。雙方考慮過巴士的正常使用年限、巴士公司的財政能力、對乘客票價的影響，以及日後更多鐵路落成對巴士所需的資源的影響等因素後，確定約有 270 輛在一九九七年以前設計的巴士可以提早一至三年更換。運輸署會不時與巴士公司檢討，適當時會加快更換計劃的進度。

運輸及房屋局
運輸署

二零零七年十二月