

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1188/09-10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： 2009年11月27日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議廳

出席委員： 張學明議員, GBS, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., 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, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH

其他出席議員： 李卓人議員

缺席委員： 石禮謙議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長
吳麗敏女士

運輸署署長
黎以德先生

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署首席運輸主任／市區
蘇祐安先生

香港警務處總警司(交通)
高富士先生

香港警務處高級警司(行政)(交通)
朱明寶女士

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

運輸及房屋局首席助理秘書長
朱潘潔雯女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路
歐陽月華女士

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長
黃展翹女士

運輸及房屋局首席助理秘書長
吳麗敏女士

運輸署署長
黎以德先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署高級工程師／車輛安全
曾文璋先生

應邀出席人士： 參與議程第V項的討論

香港鐵路有限公司

車務營運總管
張少華先生

總經理 —— 人力資源
陸建平先生

對外事務高級經理
梁賜強先生

參與議程第VI項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司

董事總經理
何達文先生

車務總監
葉松添先生

企業事務總監
何穎賢女士

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

營運及策劃總監
鍾澤文先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

董事總經理
黃良柏先生

執行董事
莫華勳先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

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

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會CB(1)419/08-09號文件 —— 2009年10月15日
會議的紀要)

2009年10月15日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)172/09-10(01)號——政府當局提供有
文件 關香港西區隧道
有限公司提交的
2008-2009年度淨
收入報表的文件

立法會CB(1)172/09-10(02)號——政府當局提供有
文件 關三號幹線(郊
野公園段)有限
公司提交的
2008-2009年度淨
收入報表的文件

立法會CB(1)275/09-10(01)號——一位市民就推行
文件 過海巴士線重組
計劃，藉以紓緩
紅磡海底隧道的
擠塞情況提交的
意見書

立法會CB(1)275/09-10(02)號——的士、小巴權益
文件 關注大聯盟就建
議規定職業司機

- 購買"職業司機保險"提交的意見書
- 立法會 CB(1)316/09-10(01) 號——一位市民就香港
文件 興業建議容許的士和巴士行走愉景灣事宜的來函
- 立法會 CB(1)426/09-10(01) 號——葵涌邨居民權益
文件 關注組就在坑坪街遊樂場附近興建升降機提交的意見書
- 立法會 CB(1)426/09-10(02) 號——的士、小巴權益
文件 關注大聯盟就新界的士認可營業區域提交的意見書
- 立法會 CB(1)441/09-10(01) 號——一位市民就八達
文件 通收費提交的意見書
- 立法會 CB(1)441/09-10(02) 號——老人權益中心就
文件 "長者假日交通優惠"提交的意見書
- 立法會 CB(1)443/09-10(01) 號——"島嶼活力行動"
文件 就"離島渡輪服務"提交的意見書
- 立法會 CB(1)453/09-10(01) 號——政府當局就76TI
文件 號工程計劃 ——屯門公路巴士轉乘站提供的文件)

2. 委員察悉自上次列會後發出的上述文件。

III 訂於2009年12月15日舉行的下次會議席上討論的項目

- (立法會CB(1)430/09-10(01)號——待議事項一覽表文件)
- 立法會 CB(1)430/09-10(02) 號——跟進行動一覽表文件

立法會CB(1)440/09-10(01)號——政府當局擬透過提交資料文件向事務委員會匯報的事項一覽表)

3. 委員同意在2009年12月15日(星期二)上午8時30分舉行的下次例會上討論下列事項——

- (a) 大老山隧道加價申請；及
- (b) 提升職業司機的健康意識。

IV 加強公共小巴營運安全的措施

(立法會CB(1)430/09-10(03)號——政府當局就改善公共小巴的營運安全提供的文件

立法會CB(1)439/09-10號文件——立法會秘書處擬備有關加強公共小型巴士營運安全的措施的文件

立法會CB(1)440/09-10(02)號——香港公共小巴車主司機協進總會提交的意見書

立法會CB(1)509/09-10(01)號——汽車交通運輸業總工會公共小巴分會提交的意見書)

4. 運輸署署長向委員簡介政府當局就改善公共小巴營運安全所建議的措施，以及在西洋菜南街與旺角道交界處一帶推行交通改善措施的進展。香港警務處總警司(交通)補充警方所採取的執法行動的詳情。

在公共小巴安裝車速限制器及"黑盒"

5. 委員普遍歡迎當局提出規定公共小巴安裝車速限制器及在適當情況下安裝"黑盒"的建議。然而，陳偉業議員認為，為免公共小巴營辦商將安裝"黑

盒"和車速限制器的成本轉嫁乘客，政府當局應考慮起碼資助部分安裝費用。運輸署署長在回應時表示，就強制安裝的車速限制器而言，採購和安裝的費用只介乎5,000元至7,000元不等，而且是一次過的支出，每日平均成本只為約20元。再者，即使公共小巴營辦商以安裝有關裝置導致經營成本增加為理由申請加價，亦必須令政府當局信納有關申請是合理的。

6. 湯家驊議員指出公共小巴意外大部分都是發生在市區車速上限遠低於每小時100公里的道路上，故此他質疑政府當局為何建議將部分公共小巴車速限制器的預設最高車速定為每小時100公里。運輸署署長在回應時表示，只會為行走快速公路的公共小巴設定每小時100公里的車速上限。鑒於絕大部分公共小巴路線都使用車速上限不超逾每小時80公里的道路，運輸署一般會將公共小巴車速限制器的預設最高車速定為每小時80公里。他強調儘管車速限制器預設了最高車速，但公共小巴司機仍應留意路面交通情況，並且不能超越行經路段的車速上限。

7. 副主席指出，車速限制器的預設最高車速定為每小時100公里的公共小巴駛入市區時，可能會發生意外。他認為所有公共小巴(不論是否行走快速公路)車速限制器的預設最高車速應一律定為每小時80公里。他促請政府當局考慮他的要求。

8. 副主席認為當局應將"黑盒"納入為所有公共小巴而非只限於新登記公共小巴的基本設備。運輸署署長在回應時表示，政府當局認為不宜規定現有公共小巴須加裝"黑盒"，因為加裝的"黑盒"容易受到干擾，並不可靠。副主席並不同意，他強調"黑盒"對阻遏小巴司機超速的成效，並促請政府當局重新考慮規定現有公共小巴亦須安裝"黑盒"。

9. 林健鋒議員詢問當局為在現有公共小巴安裝"黑盒"而進行研究和測試的情況。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，政府當局只建議規定新登記的公共小巴安裝"黑盒"，是因為現有公共小巴的型號不同，要找到可靠性高而又適用於各類小巴的標準型號"黑盒"實在有困難。至於在新的公共小巴上安裝的"黑盒"，由於有標準規格，所以當有關公共小巴接受每年一度的檢驗時，為這類"黑盒"進行檢查

和維修保養很容易。還有的是，雖然政府當局尚未敲定在新公共小巴安裝的"黑盒"的技術細節，但已有多間供應商表示有意設計該"黑盒"。林議員促請政府當局加快研究能否在現有公共小巴上加裝"黑盒"，以便公共小巴營辦商自願加裝此裝置。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，當局會向現有公共小巴營辦商提供選定在新的公共小巴上安裝的"黑盒"的最終技術細節。如果可行的話，有關營辦商可考慮安裝。倘若現有公共小巴安裝了此裝置，運輸署會在有關公共小巴接受每年一度的檢驗時，確保所加裝的"黑盒"的準確性。

司機的薪酬及工作時間

10. 湯家驊議員認為，要解決公共小巴超速的問題，政府當局應認真檢討綠色專線小巴(下稱"專線小巴")司機的薪酬制度和work時間，因為在業界普遍採用的分賬制下，專線小巴司機為求增加收入，可能會工作超過一更或超速以便增加車程次數。如有需要，政府當局亦應考慮規定專線小巴司機的標準工作時間。李鳳英議員認同他的意見。

11. 運輸署署長在回應時表示，在諮詢過公共小巴業界後，當局已向公共小巴營辦商提供了一套有關工作時間的指引(下稱"公共小巴指引")，以供參考。公共小巴指引訂明，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，而一天內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有最少15分鐘的休息時間)不應超逾11小時。運輸署除進行監察外，亦與專線小巴營辦商聯絡，確保公共小巴指引得到遵守。截至目前，運輸署未有發現違反指引的情況。應李鳳英議員的要求，政府當局同意提供專線小巴司機的實際工作時數。

政府當局

12. 湯家驊議員質疑公共小巴指引訂明的工作時間能否確保公共小巴的營運安全。李鳳英議員非常關注，如把公共小巴司機的上下班交通時間計算在內，他們未必有充分的休息時間。運輸署署長在回應時表示，上述工作時間是在諮詢了公共小巴業界後訂定的，而公共小巴指引基本上參照為專營巴士車長所提供的有關指引。

政府當局

13. 副主席表示，鑒於道路安全的重要性，政府當局應確保司機有合理的休息時間。他又建議政府當局將公共小巴指引內一天最長的工作時間由14小時縮減至10小時及將一天最長的駕駛時間由11小時縮減至8小時。王國興議員、陳偉業議員及湯家驊議員亦認為訂明的工作時間不能接受，並支持政府當局檢討這些工作時間。湯家驊議員要求政府當局就公共小巴司機每天11小時的駕駛時間提出意見，並以表列方式將公共小巴司機與海外同業的工作時間作一比較。運輸署署長同意以書面回覆。

14. 葉偉明議員強調，職業司機長時間工作會危及道路安全，他詢問政府當局如何監察公共小巴指引得到遵守。他又希望確保為公共小巴司機提供合適設施以供他們休息。運輸署首席運輸主任／市區在回應時表示，公共小巴營辦商須向運輸署提供屬下司機的編更資料以供署方監察。運輸署亦進行實地視察及乘車監察。葉議員認為政府當局亦應進行隨機抽樣檢查，並與司機面談，以瞭解他們的營運情況和需要。

15. 葉偉明議員認為完全以分賬形式計酬的專線小巴司機涉及交通意外的數目高企，並促請政府當局限制專線小巴營辦商採用此薪酬制度。運輸署首席運輸主任／市區在回應時表示，根據2006年至2009年上半年專線小巴涉及交通意外的數字的圖表(下稱"該表")(政府當局文件附件2)顯示，專線小巴司機的薪酬制度與專線小巴的營運安全並無任何直接的關係。況且，政府當局一直密切監察個別專線小巴營辦商的安全表現；如有需要，亦會規定其作出改善。

政府當局

16. 副主席提及該表，並批評圖表陳述資料的方式令人混淆，例如以"每千輛登記專線小巴"及"每百萬行車公里"的不同用語來顯示涉及交通意外的車輛數目。葉偉明議員關注到公共小巴在各類車輛中涉及意外的比率，並要求政府當局分項列出以不同形式計酬的司機涉及意外的數目。運輸署署長同意提供有關資料。

17. 對於政府當局聲稱專線小巴的薪酬制度與專線小巴的營運安全並無任何直接的關係，王國興議員表示懷疑。他表示根據汽車交通運輸業總工會公共小巴分會在會議席上提交的意見書，公共小巴司機以

分賬形式計酬，是導致交通意外的主因。事實上，涉及2009年7月25日元朗致命交通意外的專線小巴司機就是以這種形式計酬的。他指出涉及該意外的專線小巴第44A號線的司機並沒有充分的小休時間，又進一步促請政府當局加強監察，確保公共小巴司機有充分時間休息。運輸署首席運輸主任／市區同意考慮他的建議，並提出以下各點——

- (a) 運輸署一直密切監察專線小巴的安全表現。應政府當局的要求，專線小巴第44A號線的營辦商已成立自己的巡查隊，監察該路線的表現。政府當局亦已對該路線展開了超過10次的調查；
- (b) 運輸署曾與專線小巴第44A號線的營辦商會面並作出警告。當局會就上述意外進行調查，如果該路線的服務未能符合所要求的標準，政府當局其後可能會採取進一步行動。不過調查日期須待掌握所需數據後才決定；
- (c) 當局分別於2009年8月和10月為專線小巴第44A號線的司機安排了兩個安全駕駛講座，務求提高他們的安全意識，亦藉以向他們解釋有關的交通法例；
- (d) 在較廣的層面，運輸署正與警方緊密合作，向超速的公共小巴採取執法行動。運輸署並不時將相關情報轉交警方，以供其採取行動；及
- (e) 運輸署會在進行中期檢討時，適當地考慮有關司機的服務表現和他們的僱傭條件，以決定是否批准某專線小巴路線續領客運營業證。

司機的駕駛態度和健康情況

18. 林健鋒議員認為，公共小巴的營運安全取決於公共小巴司機的駕駛態度，他促請政府當局加強有關的教育和宣傳工作。李鳳英議員認為，政府當局應從較廣泛層面處理公共小巴超速的問題，並應多管齊下解決此問題。運輸署署長解釋，建議的所有措施主

要旨在確保公共小巴以安全速度行駛。對於有助改善現況的任何建議，政府當局一律持開放態度，而現時為改善司機駕駛態度所提的建議，對加強公共小巴的營運安全亦是十分重要的。

19. 副主席提及與司機健康有關的交通意外，並強調有需要規定職業司機定期進行檢查以確保道路安全。運輸署署長在回應時表示，政府當局會在2009年12月向事務委員會介紹，政府當局將於2010年上半年，就加強職業司機的安全及健康意識推行的宣傳運動的詳情。

黑社會滲入公共小巴的營運

20. 王國興議員提及黑社會滲入公共小巴的營運，以"站頭費"或"陀地費"名義向紅色小巴司機勒索金錢。依他之見，因此而增加的經營成本會迫使紅色小巴司機超速以便增加車程次數。香港警務處總警司(交通)在回應他有關針對此等黑社會活動的執法行動時表示，紅色小巴司機如遭索取上述費用，他們應該報警。警方如掌握足夠證據，便會採取檢控行動。應王議員的要求，香港警務處總警司(交通)同意提供此類檢控行動的數字。

政府當局

21. 陳偉業議員指出，上述黑社會滲入問題存在已久，但由於收集證據困難，所以一直無法有效解決。依他之見，問題的根源在於紅色小巴的規管出現漏洞，令黑社會可藉滋擾和恐嚇控制有關路線圖利。因此，當局應同時加強規管和執法工作，以解決有關問題。

其他建議

22. 陳偉業議員建議，倘若政府當局考慮以撤銷客運營業證作為屢次超速的懲罰，將可更有效加強公共小巴的安全表現。政府當局察悉此建議以作考慮。

23. 葉偉明議員提及汽車交通運輸業總工會提交的意見書，並促請當局全面檢討公共運輸政策，以協助鐵路運輸以外的公共交通服務健康發展。運輸署署長解釋，把鐵路定位為公共運輸網絡的骨幹是當局現時的政策。儘管如此，巴士及公共小巴等其他公共

交通工具仍會繼續扮演重要的角色，政府當局亦會確保提供切合用家需要的高效率公共運輸網絡。

- V 進一步討論香港鐵路有限公司更改員工福利事宜**
(立法會 CB(1)430/09-10(04)號——秘書處擬備，綜述對兩鐵合併後更改香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")員工薪酬福利的關注的文件，以及港鐵公司和政府當局對此作出的回應
文件
- 立法會 CB(1)430/09-10(05)號——香港鐵路有限公司提供有關合併後港鐵員工薪酬福利事宜的文件
文件
- 立法會 CB(1)489/09-10(01)號——香港鐵路總工會提交的意見書)
文件

24. 運輸及房屋局副局長向委員簡介為此議項提交的文件。

與員工的溝通

25. 林健鋒議員認為，為求將兩間合併前鐵路公司的聘用條款在合併後統一而須作出更改，以便達到一致，此做法雖然可以理解，但香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")在這樣做時與員工保持足夠溝通是非常重要的。他問及港鐵公司有否就最近更改員工的工作條件一事與員工聯絡，港鐵公司總經理——人力資源在答覆時強調，港鐵公司非常重視與員工的溝通，每當檢討員工的福利時，均會與他們持續密切溝通。此外，該公司引入新的調整時，亦會適當顧及員工的意見。事實上，自從事務委員會上次在2009年6月26日的會議上討論此議項以來，該公司曾與員工代表及各個工會就多個議題舉行了19次會議。

26. 李鳳英議員強調，政府作為港鐵公司的大股東，應確保該公司真正履行其在兩鐵合併時所作的承諾(下稱"合併時的承諾")，尤其是涉及員工的承諾。就此，她提及港鐵公司最近作出結束其貨運業務的決定，並認為該公司在向外公布有關決定數小時前才告知受影響的員工，而非適當地諮詢他們，此做法並不可取。在此情況下，雖然有關員工未必會失去工作，但他們的職業發展途徑已受到影響，而他們事實上亦並無選擇，只能接受港鐵公司的安排，若他們未能適應被重行調配的職位，亦只能離職。

27. 運輸及房屋局副局長及港鐵公司車務營運總管在回應時表示，港鐵公司退出貨運業務是由鐵路貨運業務大幅下降所促成的商業決定。鐵路貨運業務現時只佔來往內地與香港的總貨運量一個很小的百分比。該公司因而將此方面與員工溝通的焦點放在他們日後的職位安排之上，而非應否作出有關決定。儘管如此，港鐵公司已向有關員工保證，他們當中不會有任何人會因為該決定而失去工作，以及他們會被調派到港鐵公司內其他職位，且大部分人會從事類似性質的工作。據悉雖然亦有因應受影響員工的意見而作出若干輕微調整，但上述安排已大致上達到，而有關員工亦大部分均正面接受相關安排。

28. 劉健儀議員指出，據香港鐵路總工會(下稱"鐵路總工會")的意見書所述，港鐵公司在重行調配受其結束貨運業務的決定影響的員工方面的進展並不令人滿意。她要求港鐵公司保證妥善地重行調配該等員工，港鐵公司車務營運總管在回應時重申其上述答覆，並強調該公司會提供培訓，以協助該等員工適應新職位。他進一步確認，有關員工的薪酬不會少於他們被重行調配前的薪酬。

29. 黃成智議員亦指出政府作為港鐵公司大股東的角色，並促請政府確保港鐵公司與員工適當溝通，以釋除他們的關注，以免這些關注惡化成管理問題。運輸及房屋局副局長認同他提出港鐵公司有需要與員工適當溝通的意見。他表示，政府當局一方面促請港鐵公司透過有效溝通，解決與員工在工作安排方面的分歧，同時亦致力確保港鐵公司履行合併時的承

諾及維持整體的鐵路安全及可靠服務。政府當局信納港鐵公司有進行上述工作。

30. 王國興議員及葉偉明議員指出，據港鐵公司部分職工會所述，自從2009年6月的事務委員會會議以來，儘管他們一再要求，但港鐵公司並沒有與他們在任何正式場合會面。港鐵公司總經理 —— 人力資源在回應時表示，除每年與每個職工會舉行4次定期會議外，港鐵公司每年亦會與員工評議會舉行4次定期會議。港鐵公司會繼續透過上述定期會議，與該等團體討論員工福利問題。

外判

鐵路總工會對於外判的關注

31. 林健鋒議員提及鐵路總工會強烈反對將港鐵公司服務外判的意見書，並詢問港鐵公司日後在此方面的計劃，以及該公司會否承諾在未來一至兩年不會將服務進一步外判。

32. 港鐵公司總經理 —— 人力資源在回應時表示，港鐵公司已曾與員工討論他們對於外判的關注，並向委員簡介有關的討論。港鐵公司車務營運總管補充，員工在此方面的關注重點是職業保障及服務質素。在職業保障方面，港鐵公司已履行其向員工作出的承諾，即現有員工不會因為服務外判而被裁減。他表示，外判不會影響港鐵公司向市民提供的服務及鐵路安全，因為該公司承辦商的員工亦須達到同樣高的表現要求。該公司已訂立一套嚴格的監察系統，以確保承辦商的表現符合要求。

33. 至於日後的外判計劃，港鐵公司車務營運總管表示，在與員工緊密聯絡後，港鐵公司已與員工代表達成共識，他們基本上不反對港鐵公司外判西鐵線客務中心及西鐵線及輕鐵線自動收費系統的維修保養工作的計劃。港鐵公司已承諾，撇除導致港鐵公司的營運非常困難的未能預見情況，該公司在2014年前不會進一步將現有服務外判。港鐵公司車務營運總管補充，港鐵公司正計劃招聘多1 000餘名員工，以應付日後發展的需要。

34. 王國興議員亦提及鐵路總工會的意見書，並質疑港鐵公司是否真正與職工會達致上述共識，以及能否確實做到與員工雙向溝通。他表示關注外判對服務質素及鐵路安全的影響。他表示，政府當局亦應處理港鐵公司高級管理層毫無節制地加薪，但同時該公司卻不負責任地透過外判前線服務削減營運成本的做法。

35. 王國興議員又對儘管事務委員會曾在2009年6月通過議案，要求與運輸及房屋局局長和港鐵公司行政總裁進一步討論此事，但兩人卻沒有出席是次會議一事表示遺憾。

36. 港鐵公司總經理——人力資源在回應時重申港鐵公司的上述承諾，並確認員工代表已原則上接受上述外判計劃。運輸及房屋局副局長在回應委員的質疑時強調，政府當局信納，港鐵公司已履行合併時的承諾，為前線員工提供職業保障及為所有員工提供工資保障。至於外判方面，政府的關注重點是港鐵公司可確保外判不會影響整體鐵路安全及服務可靠程度。就此，政府並沒有發現在服務可靠程度方面有任何退步。此外，該公司外判的服務主要涉及客務中心、自動收費系統及內部審計，該等工作應該不會影響鐵路安全。

37. 劉健儀議員指出鐵路總工會關注外判對職業保障的影響，並提醒港鐵公司有需要挽留資深員工，以免浪費在培訓方面所花的工夫。港鐵公司車務營運總管在回應時表示，港鐵公司一向視員工為重要資產。故此，該公司外判服務時是以沒有現有員工因而會被裁減為條件。

鐵路事故是否與外判有關

38. 葉偉明議員提及將軍澳線最近發生的鐵路事故並表示，他得悉將軍澳線的維修保養工作已外判。他亦表示關注外判有否影響港鐵公司員工的職業保障、培訓及晉升前景，此方面長遠而言可能導致港鐵公司出現內部接班問題。運輸及房屋局副局長在回應時表示，上述鐵路事故的詳細情況稍後將在鐵路事宜小組委員會會議上討論。港鐵公司車務營運總管補充，港鐵公司關注每一宗鐵路事故，並會跟進每宗事

故，以確定成因及訂出改善措施。他重申，外判並非將軍澳線事故的成因。此外，該公司亦已訂立一套嚴格的監察系統，以確保承辦商的表現符合嚴格的要求。至於外判對員工發展的影響，應注意的是，外判的服務只佔港鐵公司服務的極小部分。

政府當局

39. 副主席認為，除非鐵路事故數目減少，否則委員不會信服外判沒有影響鐵路安全及可靠程度。他要求政府當局確保港鐵公司就外判提供詳細文件，列出過去、現在及未來所外判的服務及職位類別；管理階層及前線員工的員工開支；以及過去3年的鐵路事故連同所涉及的職位類別。運輸及房屋局副局長雖然同意提供有關資料，但又表示，當局會在適當時候為鐵路事宜小組委員會會議提供將軍澳線事故的詳細資料。港鐵公司車務營運總管亦同意就提供所要求的詳細資料與政府聯絡。

政府當局

40. 港鐵公司車務營運總管在回應李卓人議員對於港鐵公司承辦商員工的質素及員工培訓的關注時解釋，相關的外判合約會述明承辦商員工的資歷及經驗。港鐵公司亦會透過工作會議，跟進承辦商員工的培訓事宜。事實上，雖然與工作相關的技能及安全訓練由承辦商自行提供，但港鐵公司亦協助向承辦商的員工簡介港鐵的營運情況，而且最重要的是確保承辦商的表現達到令人滿意的水平。然而，李議員指出，其中一宗在觀塘線發生的事故是由承辦商一名員工不當處理氣體瓶所引致(下稱"氣體瓶事故")。將軍澳線訊號組件故障事故亦可能是外判引致。他要求政府當局在上述有關外判的文件內比較港鐵公司及其承辦商的員工流失率。他認為由於承辦商在挽留員工方面的問題，外判實無助經驗累積，以致服務質素及鐵路安全亦會受影響。故此，維修保養及車站服務等核心業務實不應外判。否則，當鐵路車站發生意外時，承辦商員工由於不如港鐵公司員工一樣受過足夠訓練或具有同等經驗，將無法協助港鐵員工有效地處理事故。梁國雄議員認同李議員的意見。

41. 港鐵公司車務營運總管在回應時重申，除確保承辦商員工得到妥善培訓外，承辦商亦須符合高的表現要求及受到嚴格的服務監察系統所監察。他進一步解釋，在車站的承辦商員工主要負責處理顧客服務。港鐵公司雖然會為他們提供相關培訓，但負責處

理事故的仍是港鐵公司的車站員工。此外，港鐵公司亦只會將有關係統例如自動收費系統的維修保養工作外判，有關承辦商亦須確保達到99%的可靠率，若未能達到該比率，他們會受到扣減合約費的處罰。至於將軍澳線的維修保養工作，有關工作其實自該線2002年通車以來便開始外判，內部評估發現，承辦商負責維修保養的列車的可靠程度屬於最佳之列。然而，他同意盡可量提供李卓人議員在上文所要求的詳細資料。

42. 李卓人議員及梁國雄議員並不信服。李議員指出，當鐵路車站發生意外時，包括客務中心員工在內的車站所有員工均需迅速反應。梁議員認為，儘管承辦商若未能達到所規定的表現標準就會受到處罰，但導致有關員工喪生的滅火器事故等已無法挽回。所扣減的合約費亦不會用來賠償給受影響的乘客。港鐵公司車務營運總管在回應時表示，涉及氣體瓶事故的承辦商只負責維修保養消防裝備而非列車車廂。此外，其過往在安全方面的表現亦極為令人滿意，該次事故的原因仍在調查當中。

43. 李永達議員詢問當局有否聘用獨立機構以確定多宗鐵路事故與外判無關。運輸及房屋局副局長和運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，當局不會完全依賴港鐵公司的事故報告，運輸署及機電工程署的專業人員會自行展開調查，並會密切監察港鐵公司的整體表現。並沒有事故調查顯示，外判是事故的成因或導致服務質素下降。在回應李議員提出聘用獨立的國際鐵路顧問以釋除市民對於鐵路事故的關注的呼籲時，運輸及房屋局副局長表示，鑒於並沒有從多次事故中發現嚴重的結構性問題，政府當局沒有計劃這樣做。此外，現時當局已每3年便會進行獨立安全審核。

44. 李卓人議員再次提及氣體瓶事故，並要求港鐵公司提供承辦商員工培訓的資料，以及透過避免外判，尤其是將他認為屬核心業務的列車維修保養及車站服務外判，防止意外發生。運輸及房屋局副局長重申，政府已要求港鐵公司確保，將服務外判不會影響鐵路安全及服務可靠程度。據運輸署所述，並沒有發現有這方面的不良結果。然而，李議員並不信服，並表示政府作為港鐵公司的大股東有失職之嫌。

未來路向

秘書

45. 副主席認為，在兩鐵合併後，政府並未能有效監察港鐵公司，他亦對政府當局在有關文件內只簡短回應港鐵公司員工的關注表示遺憾。王國興議員建議在6個月後再次討論此項目，尤其是外判引起的關注。他認為外判影響鐵路安全。主席建議事務委員會在今個立法會會期完結前再次討論此項目。委員表示贊同。

VI 最近在將軍澳發生的巴士意外及專營巴士的營運安全

- (立法會CB(1)430/09-10(06)號—— 政府當局就將軍澳發生的巴士意外及專營巴士的營運安全提供的文件
- 立法會CB(1)489/09-10(02)號—— 新世界第一巴士公司總工會提交的意見書
- 立法會CB(1)509/09-10(02)號—— 九巴員工協會提交的意見書
- 立法會CB(1)509/09-10(03)號—— 城巴有限公司職工會提交的意見書
- 立法會CB(1)430/09-10(07)號—— 有關的新聞剪報)

46. 運輸署署長向委員簡介 ——

- (a) 專營巴士公司目前對車長駕駛技術及行為的訓練和監管安排；
- (b) 專營巴士公司為加強營運安全所採取的措施；及
- (c) 政府如何在有關層面規管專營巴士公司。

巴士車長的編更

47. 王國興議員認為下述情況並不公平：每當發生巴士意外，巴士車長便會成為眾矢之的，然而，政

府當局卻未能令人滿意地履行其監察角色，以確保巴士車長的編更合理，結果造成巴士車長總是在壓力下工作。有些時候，他們更須行走不熟悉的路線，又或在之前一日在某路線當夜更後還要駕駛另一路線早更第一班車(下稱"路線轉換安排")。九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")甚至將其車長的用膳時間及小休時間合併(下稱"合併休息時間安排")，以致車長在當值6小時後，並未能享有最少30分鐘的小休。巴士總站亦沒有足夠設施讓車長休息。

48. 運輸署署長在回應時提出以下各點 ——

- (a) 自從當局發出"專營巴士司機編更指引"(下稱"編更指引")後，巴士公司就須就此方面定期向政府當局匯報。雖然巴士公司大致上遵守編更指引，但為了回應最近對於不遵守該指引的關注，政府當局已要求有關公司就實際情況提供進一步的詳細資料。運輸署亦會不時就巴士司機的工作時間安排進行整更的抽樣乘車調查；及
- (b) 所有巴士公司均有責任確保其巴士車長有足夠休息及用膳時間。政府當局已要求有關的巴士公司因應相關投訴提出改善建議。

政府當局

49. 梁國雄議員察悉上述回應後要求政府當局提供上述抽樣調查的報告及如何進行調查的詳細資料。他又對下述情況表示遺憾：儘管有關問題很早已提出，但在確保巴士車長有足夠休息方面卻沒有作出改善，特別是路線轉換安排及合併休息時間安排均屬不能接受，但卻無法作出任何懲罰來防止此等不當行為。依他之見，除非容許集體談判，否則巴士車長只可尋求立法會協助反抗剝削，或訴諸工業行動。運輸署署長在答覆他問及當局為阻嚇上述不當行為而作出的努力時指出，在路線轉換安排方面，最重要的是確保巴士車長熟悉其所服務的路線，以及工作時數不會超過編更指引所指定的時數。

政府當局

50. 李卓人議員促請政府當局以書面回應分別由全部屬於香港職工會聯盟(下稱"職工盟")屬會的九巴員工協會、城巴有限公司職工會及新世界第一巴士公司總工會提交的3份意見書。關於巴士車長的用膳安

排，九巴董事總經理解釋，九巴車長編定的用膳時間不會少於30分鐘，而現時的平均時間大致是43分鐘。此外，雖然九巴所有編更已完全遵守編更指引，但該公司仍不時檢討現有安排，並會在有需要時作出改善。

51. 黃成智議員認為，為防止不當行為，每當巴士意外是因為巴士車長沒有足夠休息而造成，就應要巴士公司負上責任。運輸署署長在回應時表示，巴士司機如因為交通擠塞或其他原因損失已編定的休息時間，巴士公司已有措施確保司機獲得休息時間。此外，若巴士路線的實際行車時間由於實際的營運情況而經常超過編定行車時間，有關巴士公司亦可向運輸署申請調整編定的行車時間。在2006年至2008年3年期間，各主要巴士公司共延長71條巴士路線的行車時間。

有需要修訂編更指引及監察遵守情況

52. 李卓人議員認為，政府當局應堵塞編更指引的漏洞，以防止不當行動，而非將責任推卸在巴士車長身上。副主席認同他的意見，並建議將編更指引指定的最長工作時間及駕駛時間分別由14小時及11小時縮減至10小時及8小時。兩個相連工作日之間的休息時間則由不少於9.5小時延長至12小時，並在編更指引訂明1個小時的用膳時間。他又認為，運輸署應自行派出便衣人員採取行動，以確保巴士公司遵守編更指引。運輸署署長在回應時表示，巴士車長的實際平均工作及駕駛時間分別只為10小時及7至8小時。此外，為釋除對於不遵守指引的關注，運輸署已增加抽樣乘車調查的次數。

53. 葉偉明議員認為，與公共小巴的營運相似，巴士營運安全問題的癥結在於政府當局的監管不足。依他之見，政府當局在制訂編更指引時，過於重視巴士公司的成本考慮及利益。當局應透過與巴士車長職工會聯絡或與巴士車長面談，檢討及修訂編更指引。葉議員進一步建議，應訂立針對不遵守編更指引的處罰，例如罰款或暫時中止某些服務。運輸署署長匯報，運輸署已不時與巴士司機工會會面；在2008年及2009年曾分別與巴士司機工會會面4次及5次。應葉議員要求，運輸署署長同意在6個月後再匯報編更指

引檢討的進展情況。

安全帶

54. 李永達議員指出，大多數致命的巴士意外均涉及巴士與另一輛車相撞後，上層乘客被拋出車外，他詢問有否計劃在沒有遮擋的座椅以外的其他座椅安裝安全帶，以及若會，安裝時間表為何。運輸署署長在回應時表示，現行此方面的規定是，所有在2003年後購入的巴士均已在沒有遮擋的座椅配備安全帶。1997年以後設計的巴士的上層前排座椅亦會加裝安全帶。至於1997年以前設計的巴士，由於巴士設計所限，加裝安全帶並不可行，但已在上層擋風玻璃額外安裝橫向護欄，以加強保護乘客。所有上述加裝工作已完成。

55. 李永達議員建議，為加強安全，應規定新的巴士須在所有座椅(而非只在沒有遮擋的座椅)配備安全帶。運輸署署長在回應時表示，將需因應實際需要及可行性，尤其是巴士供應商可否提供如此配備的新巴士來研究李議員的建議，因為據瞭解，沒有城市規定行走市區的巴士在所有座椅安裝安全帶。李議員表示，可先向行走快速公路的巴士實施此項規定。運輸署署長在回應時指出，現時所有巴士已有每小時70公里的最高限速，即使它們可在限速更高的快速公路上營運。

其他意見及關注

56. 王國興議員認為，九巴車長以合約受聘及因而造成的工作壓力會影響他們的表現。李卓人議員認同他的意見，並補充說，此做法亦導致人才流失，無助保留路面實際經驗。運輸署署長在回應時表示，據巴士公司所述，以合約形式受聘的巴士車長的流失率很低。此外，新聘的巴士車長亦會獲提供適當培訓。李議員要求政府當局提供此方面的數據，因為根據職工盟的統計數字，每4名以合約形式受聘的巴士車長就有3名已離職。

57. 黃成智議員特別提及最近將軍澳巴士意外傷者家屬的投訴，指傷者離開深切治療部後，就被安置在公眾病房，沒有任何保護可免受外界滋擾。九巴

政府當局

董事總經理在回應他要求九巴向這些傷者提供援助的呼籲時匯報，九巴代表曾不時探訪傷者，應他們的要求提供協助。九巴會繼續這樣做。

58. 陳偉業議員促請政府當局檢討應否容許在快速公路上營運的雙層巴士有站立乘客。運輸署署長在回應時表示，企位限額佔了每輛巴士載客限額的30%。陳議員的建議將需因應可行性加以考慮，因為此建議對所需巴士的數目和票價均帶來影響，亦需考慮施加這樣的限制是否有足夠理據。

VII 其他事項

59. 議事完畢，會議於上午11時20分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年3月8日