

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)105/10-11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： 2010年6月28日(星期一)
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
李鳳英議員, SBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH
梁國雄議員
陳偉業議員

其他出席議員： 李卓人議員

缺席委員： 劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
李永達議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
朱經文先生

運輸署助理署長／技術服務
曾景文先生

運輸署總工程師／交通及運輸調查
陸耀華先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長
吳麗敏女士

運輸署助理署長／策劃
杜錦標先生

運輸署高級工程師／主要公路發展
周守銘先生

路政署總工程師／主要工程
杜琪鏗先生

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

應邀出席人士：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
霍彩福先生

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

營運總監
鍾澤文先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

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
林淑儀小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要
(立法會 CB(1)2320/09-10號—— 2010年4月23日
文件 會議的紀要)

2010年4月23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)2041/09-10(01)——一位市民提交的意見書，內容涉及有關不依照法定收費提供行走愉景灣隧道及連接道路的的士服務
號文件

立法會 CB(1)2041/09-10(02)——天水圍北交通關注組就香港鐵路有限公司增加車費事宜提交的意見書
號文件

立法會 CB(1)2242/09-10(01)——政府當局就一位市民於2010年5月6日提交關乎香港興業建議容許的士和巴士進出愉景灣事宜的意見書(於2010年5月18日隨立法會CB(1)1933/09-10(01)號文件發出)所作出的回應
號文件

立法會 CB(1)2284/09-10(01)——創建香港就有關過境交通提交的意見書
號文件

立法會 CB(1)2284/09-10(02)——有關投訴港九小輪控股有限公司在出售月票時收集個人資料及相關事宜的意見書)
號文件

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

III 訂於2010年7月23日舉行的下次會議席上討論的項目

- (立法會CB(1)2316/09-10(01)——待議事項一覽
號文件 表
立法會CB(1)2316/09-10(02)——跟進行動一覽
號文件 表)

3. 委員同意在2010年7月23日(星期五)上午8時30分舉行的下次例會上討論下列事項——

- (a) 打擊藥後駕駛的初步建議；及
(b) 颱風及雨季期間的公共道路緊急工程安排。

IV 為運輸署建立交通及事故管理系統

(立法會CB(1)2296/09-10(01)——政府當局就為
號文件 運輸署建立交通及事故管理
系統提供的文件)

立法會CB(1)2393/09-10(01)——政府當局就為
號文件 運輸署建立交通及事故管理
系統提供的文件(電腦投影片
介紹資料))

4. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)和運輸署總工程師／交通及運輸調查借助電腦投影片，向委員簡介政府當局有關為運輸署設立交通及事故管理系統(下稱"管理系統")的建議，以利便該署進行交通及運輸事故的管理工作，並向公眾發布實時交通及運輸資訊。

推行時間表

5. 王國興議員歡迎上述建議，但認為當局早應提出該建議，因為出現嚴重交通擠塞而觸發檢討緊急交通及運輸事故處理機制的事故其實是在

2005年5月9日發生的。劉江華議員亦認為當局早應提出有關建議，並質疑管理系統為何要到2015年才能啟用，因為管理系統的開發無需運用高科技，不少地方亦早已採用類似系統。副主席認同兩位委員的意見，並關注到由於推行期太長，期內可能會因通脹而導致項目的價格上升。李鳳英議員關注到當系統啟用時，有關的科技可能已經過時，以致平白浪費掉所投入的資源。她和副主席詢問有何措施可以加快相關的採購程序，亦質疑海外經驗為何未能協助加快有關進度。

6. 運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，考慮過海外經驗和香港嚴謹的招標程序，加上管理系統屬全新系統，開發需時，政府當局認為需要5年時間才能推出管理系統。再者，在根據過往事故的應變情況和所得經驗為管理系統預定和預編應急計劃時，亦需考慮本地情況。事實上，新加坡亦用上5年時間開發類似的系統。儘管如此，當局會採取分階段模式，在可行情況下於2015年前先推出管理系統中一些較簡單的功能。他又向委員保證，雖然所需時間頗長，但在管理系統啟用後，相關系統之間將會互相聯繫，發揮全面、有效和迅速的全港交通及事故管理作用。

7. 甘乃威議員察悉上述回應後，對緊急事故交通協調中心(下稱"協調中心")於2000年成立後，仍未能在上述系統之間建立互相聯繫表示遺憾。黃成智議員亦質疑當局為何不在協調中心成立後即着手開發管理系統。葉偉明議員察悉協調中心的事務管理能力有限，對此同樣表示關注。

8. 黃成智議員強調管理系統可為駕車人士帶來的重大效益，特別是可藉以發展增值服務。為加快管理系統的開發工作，與其動用大筆顧問服務開支由內部進行系統的開發，他建議政府當局倒不如透過提供貸款、以使用政府設施形式提供資助，又或協助作出所需安排，與私營機構合作。依他之見，雙方合作不單有助加快管理系統的開發，亦可確保系統得到持續改善以維持競爭力。

9. 運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，自協調中心成立以來，政府當局已一直研究如何應用先進科技改善其服務，並已作出多項改善，包括採用流動閉路電視。至於與私營機構合作方面，政府當局亦已計劃先開發管理系統的一般架構，以方便私人公司獲取行車速度和事故資料，從而發展切合個別駕車人士需要的各項交通相關增值服務。因此，政府當局已邀請私營機構參與擬在管理系統下發布實時交通資訊的規劃工作。當局亦已提供約260萬元資助，供由香港生產力促進局和多間無線及資訊科技協會代表組成的工作小組開發一個共用平台，不過，現時尚未找到商業上可行的模式，以推行有關係統。

交通及運輸事故管理的協調工作

10. 王國興議員詢問哪些官員首先負責交通及運輸事故整體管理的協調工作，葉偉明議員希望確保有關人員屬較高職級，以取得有關方面合作處理該等事故。在這方面，他要求當局提供資料，載述運輸署和香港警務處過往的合作詳情，尤其是雙方的合作是否順利。

11. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，運輸署負責指揮協調中心，但若有關事故惡化，運輸及房屋局和所有主要相關部門(例如香港警務處)亦會參與其中。運輸署助理署長／技術服務補充，協調中心由哪個職級的運輸署人員指揮，視乎事故的嚴重程度而定。一般由總運輸主任負責。然而，如遇到稍為不尋常的事故，有關人員就會透過短訊服務向運輸署署長、運輸署副署長及當值的運輸署助理署長匯報，由運輸署副署長決定是否需要更高職級人員參與。如果有關事故非常嚴重，運輸署署長、運輸署副署長及甚至公共交通機構都會參與其中，以利便協調工作。運輸署助理署長／技術服務又表示，警方和運輸署一直合作無間，大部分的交通及運輸事故只需透過電話聯絡，便能圓滿解決。

12. 葉偉明議員察悉上述回應後，要求提供資料，詳述自協調中心成立以來，發生嚴重事故(特別

是上述2005年的事故)時負責指揮協調中心的人員的職級，以及負責人員是否獲充分賦權，以確保妥善協調處理有關事故。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，在2005年世界貿易組織香港部長級會議期間出現的嚴重交通擠塞事故發生時，是由運輸署署長負責協調處理。事實上，每當發生較嚴重的事故，運輸署副署長或運輸署助理署長亦會參與其中。一直以來，運輸署和其他部門在合作上並無出現問題。

13. 王國興議員和劉江華議員認為有效處理交通及運輸事故非常重要。因此，劉議員建議，在管理系統啟用前，當局應制訂措施，改善處理事故的協調工作，以免如2010年6月26日的情況般，每當下大雨時便出現交通擠塞的問題。為了達到這個目的，警方在現場的有效處理，比運輸署署長的參與更為重要。因此，他對於雖然當局已注入大筆撥款為警方提升資訊科技系統，但其卻未能執行管理系統的功能，而要運輸署自行開發該系統，表示失望。甘乃威議員認同他對於大雨導致交通擠塞的關注，特別是政府當局在此等情況下無法及時向駕車人士發布道路交通情況的資料。他要求當局提供資料，述明警方的資訊科技系統現時所提供的交通及運輸資訊，以及此等資訊與管理系統所提供者有何分別。

14. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)及運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，一如文件附件所載述，過去多年已推行各項短期措施，改善處理交通事故的協調工作。例如，與流動網絡商議定相關安排，透過流動電話向用戶提供閉路電視影像以展示道路交通情況，並向他們發布特別交通消息，以及在各部門之間設立專用電話線，以加快善後工作等。運輸及房屋局副秘書長(運輸)及運輸署助理署長／技術服務指出，除發布實時交通資訊外，管理系統亦將設立共用數據平台，供警方等所有相關持份者呈報、檢視和更新事故資料。目前，在現場處理事故的警務人員，主要是透過電話通訊和警方的交通警員通訊系統收集交通資訊。有關資料可能有欠全面，不足以掌握全港的交通情況。

管理系統的功能和成本效益

15. 王國興議員希望確定管理系統能否及如何協助處理鐵路事故。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，管理系統的設計，是為處理鐵路及其他公共運輸事故。況且，即使在管理系統啟用後，仍可在適當時候作出檢討以加強系統的功能，應付新的需要。

16. 甘乃威議員申報利益，表示在一間經營全球衛星定位系統的公司擔任兼職顧問。他要求當局提供資料，述明管理系統可以為私人公司提供哪些交通及運輸資料，以方便全球衛星定位系統的使用，在這方面，城市景觀外貌與香港相似的日本已發展非常完備。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，作為中期措施，政府當局將發展一套互動話音系統，為市民提供行車速度及路面交通情況的實時資訊。管理系統其後亦會設立數據共用平台，方便私人公司和相關各方獲取行車速度和事故資料，以發展交通相關增值服務。

17. 副主席關注到，儘管過去曾投放大量資源改善有關硬件及進行相關顧問研究，但事故的管理卻未見改善。他亦對投放多達2,000萬元於管理系統的顧問服務有所保留，並懷疑斥資購回另外兩條過海行車隧道以紓緩海底隧道的擠塞情況，可能比2011-2012年度至2015-2016年度5年間投放1億元開發管理系統更具成本效益，尤其是管理系統於2015至2024年這10年期間的經濟效益，估計僅約為3.59億元。他亦質疑駕車人士在接收到管理系統的交通及運輸資訊後，能否及時改行其他路線。葉偉明議員亦質疑使用顧問服務的需要，以及投放1億元開發管理系統的成本效益，因為該系統平均只可令每宗事故所持續的時間縮短10分鐘。

18. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)及運輸署助理署長／技術服務在回應時提出以下各點 ——

- (a) 管理系統屬創新的系統，可達到下述目的：加快偵測和確認事故；改善運輸署、警方和路政署等部門之間的協調；更早提出應變計劃的選擇方案供決策；更有效調度運作復原隊伍；並及早發布事故資料，從而減少肇事地區附近出現的交通擠塞；
- (b) 鑒於香港的道路網絡和交通設施非常複雜，有需要制訂切合本地情況的系統，因此必須就管理系統的開發委聘顧問；及
- (c) 上述3.59億元預計經濟效益只計算了因採用管理系統而減少事故持續時間的效益，而沒有計算及早發布事故資料，可提醒更多駕車或出行人士改行其他行車路線或改乘其他交通工具，減輕有關事故交通影響的嚴重程度，從而減少肇事地區附近的交通擠塞、疏導道路網絡，以及縮短在行程途中人士的整體行程時間所取得的效益。

政府當局

19. 甘乃威議員要求政府當局在向財務委員會(下稱"財委會")提交管理系統的建議前，先就政府當局曾參考的海外經驗提供資料，例如管理系統與紐約和東京類似系統在功能方面的比較，特別是管理系統所沒有的功能，並說明原因為何。副主席進一步要求政府當局提供過往為研究類似電子交通管制系統而動用的總款額。

政府當局

20. 甘乃威議員提及政府當局在上文第18(c)段的回應，並詢問政府當局如何推算管理系統平均可令每宗交通事故所持續的時間縮短10分鐘，即較每宗事故通常所持續的44分鐘時間縮短約23%。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，上述交通事故持續時間的減幅是經參考下述數字計算出來的：偵測事故所需時間比平均14分鐘減少4分鐘(根據海外經驗和顧問研究估算)；提出應變計劃的選擇方案供決策比正常所需的6分鐘時間早3分鐘；以及由於上述兩個程序加快進行，運作復原亦比平均所需的24分鐘少3分鐘。

其他意見和關注

政府當局

21. 李鳳英議員質疑為何管理系統計劃的非經常開支項目只顯示合約員工的費用，而沒有員工費用。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，在管理系統啟用前，署方需以有時限合約條款增聘員工從事系統開發和測試工作，其後便無需聘用這些合約員工。取而代之，署方會動用額外經常開支，從內部調配人手負責管理系統的日常運作和維修保養，特別是增聘兩名資訊科技人員維修保養和持續改善管理系統。應李議員的要求，運輸署助理署長／技術服務答允在提交財委會的管理系統建議中提供補充資料，述明在2011-2012年度至2015-2016年度的5年期間，協助開發管理系統的運輸署員工涉及的非經常開支。

22. 林健鋒議員表示原則上支持管理系統的建議，但亦指出在東區走廊和告士打道提供的實時交通及運輸資訊有欠準確，所以作用不大。所豎設的可變信息顯示屏亦由於距離有關入口太近，並不方便駕車人士更改路線。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，當局最近已在東區增設一個顯示屏，方便駕車人士決定是否使用東區海底隧道。政府當局亦定期實地檢查有關數據，保證數據準確無誤。整體而言，政府當局滿意上述路段所提供的交通及運輸資訊的準確性，不過若交通情況轉變太快，亦未必能及時反映出來。

23. 林健鋒議員詢問，在發生事故時，救護車和拖車服務是否會由警方安排，當局又可否在道路的混凝土中央分隔欄增設緊急出口，以免妨礙車輛(特別是救護車)轉彎。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，在發生事故時，運輸署除與警方溝通外，亦會直接聯絡消防處和路政署。至於中央分隔欄的設計，其實當局已就這方面的事宜成立了工作小組，最近運輸署亦正與消防處研究應否及如何可適當調整中央分隔欄緊急出口的數目。

V 青沙公路啟用所帶來的交通效益

(立法會 CB(1)2296/09-10(02)——政府當局就青沙公路啟用所帶來的交通效益提供的文件)

青沙公路的容車量和交通效益

24. 林健鋒議員要求當局提供青沙公路(即八號幹線東面路段)的容車量詳情,並說明該路段將於何時飽和。運輸署助理署長／策劃在回應時表示,根據2002年5月22日工務小組委員會會議的有關文件所述,青沙公路沙田至長沙灣段繁忙時間行車量／容車量比例估計於2007年及2011年為0.6,比為本議項提供的文件所匯報的現時行車量／容車量比例0.5為高。青沙公路青衣至長沙灣段的行車量／容車量比例為0.4,低於預期的0.6。至於青沙公路的整體設計容車量,該公路為雙程三線分隔車道,基本可容納120 000架次車輛,但亦需顧及其支路和連接路的容車量。由於該公路現時每日雙程行車量僅為約30 000架次,政府當局有信心該公路有足夠容車餘量應付因鄰近地區不斷發展而與日俱增的交通需求。

25. 林健鋒議員詢問在青沙公路通車後,獅子山隧道(下稱"獅隧")和大老山隧道車流量的變化,以及有何長期措施進一步紓緩獅隧和大老山隧道的擠塞問題。運輸署助理署長／策劃在回應時表示,估計於2011年獅隧的行車量／容車量比例將由1.3下降至1.1;大老山隧道則由1.1下降至1.0。兩條隧道現時的情況一如預期。此外,長青隧道的行車量／容車量比例亦一如預期,由1.0下降至0.7。隨着青沙公路全線通車,以紓緩上述兩條隧道的交通負荷,該兩條隧道的行車量／容車量比例將於一段長時間內維持穩定。

提高青沙公路使用量的建議

透過調低收費

26. 副主席認為現時青沙公路的使用量嚴重偏低。他建議把使用費由現時的8元下調至4元或甚至更低水平，盡量提高公路的使用量，藉以改善九龍西的交通情況，從而改善前往香港國際機場及新界的交通，並有效紓緩獅隧和大老山隧道的交通負荷。應特別注意的是，駕車人士在使用青沙公路後，大多還要繳付非常高昂的隧道費使用西區海底隧道(下稱"西隧")。

27. 運輸及房屋局首席助理秘書長在回應時表示，因應委員的意見，青沙公路的使用費已由原本建議的12元減至8元。況且，駕車人士往往需要一段時間才知悉和習慣使用新的道路。當局預計青沙公路的使用量稍後便會增加。甘乃威議員亦促請政府當局試行副主席的減費建議3個月，以測試減費對獅隧和大老山隧道的影響。副主席補充，另一方案是一如西隧的做法，在某時段提供優惠。運輸及房屋局首席助理秘書長重申，政府當局認為青沙公路的收費水平恰當，亦會不時檢討公路的使用量，以確定是否需要採取任何推廣措施。

透過改善交通標誌

28. 甘乃威議員促請政府當局改善青沙公路的標誌，方便駕車人士使用該公路由西隧往返沙田或香港國際機場，以及從香港國際機場往返沙田。當局尤其應提早設置清晰的標誌，適當指示駕車人士前往沙田鐵路站附近的青沙公路入口。

29. 運輸署助理署長／策劃在回應時表示，政府當局已制定策略，盡量在新建道路提供清晰和足夠的標誌，包括臨時及永久的標誌。就永久設置的標誌而言，當局通常會設置3組標誌，預早、在中途及在出入口前提醒駕車人士。此外，亦會設置更多較為顯眼的黃色道路標誌，作為臨時標誌。政府當局會在新道路通車後因應市民的意見，繼續改善有關的道路標誌。事實上，當局在參考過往的經驗

後，已在青沙公路設置較多標誌。此外，亦在網上提供如何使用該公路的指引。

透過紓緩入口的擠塞情況

30. 黃成智議員指出，通往青沙公路的大埔公路沙田段毗鄰新城市廣場的路段在早上繁忙時段交通經常嚴重擠塞。他促請政府當局改善此情況以提高青沙公路的使用量。他又強調有需要改善其他輔助道路設施，以確保由北區前往大埔、沙田及一直往九龍的交通暢順。

31. 運輸署助理署長／策劃在回應時表示，為支援青沙公路的啟用，政府當局其實早已計劃永久封閉蔚景園前面的支路以擴闊大埔公路上述路段。然而，雖然當局在2003年根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)將有關道路改善工程刊登憲報時，並無收到反對意見，但在2007年11月，有關的沙田居民和沙田區議會卻大力反對永久封閉該支路。政府當局其後一直積極研究其他方案，以解決上述的交通擠塞問題。事實上，當局已曾於2010年1月向沙田區議會提出無需封閉該支路的兩個建議方案，以及可在該支路封閉後提供替代道路的另一方案。此3個方案連同原本封閉該支路的方案已提出供市民考慮。與此同時，為及早解決擠塞的問題，政府當局亦正探討有否其他方案，並與沙田區議會商討所有曾考慮的方案。

VI 專營巴士的營運安全

(立法會 CB(1)2316/09-10(03)——政府當局就專營巴士車長的工作及休息時間安排提供的文件

立法會 CB(1)2319/09-10號——立法會秘書處擬備有關專營巴士營運安全的背景資料簡介

立法會CB(1)2265/09-10(01)、——政府當局分別
(02)及(03)號文件

就九巴員工協會、城巴有限公司職工會及新世界第一巴士公司總工會所提交的3份意見書作出的回應

立法會CB(1)2394/09-10(01)——汽車交通運輸
業總工會提交的意見書)

32. 運輸署署長向委員匯報，為進一步改善專營巴士公司巴士車長(下稱"車長")的工作及休息時間安排(下稱"作息安排")而推行的多項措施的最新進展，特別是以下的改善措施 ——

- (a) 在6小時的更次內有合共不少於20分鐘的小休，其中不少於12分鐘必需安排在首4小時的工作時間內。車長在總站準備開出下一班巴士和負責乘客上車的時間，不會被視為休息時間；
- (b) 兩個相連工作日之間的休息時間將由現時不少於9.5小時，增至不少於10小時(下稱"休息時間的修訂建議")；及
- (c) 車長的用膳時間初步定為不少於45分鐘，日後再增至不少於1小時。

對建議改善措施的意見

整體措施

33. 副主席對於"巴士車長工作時間指引"(下稱"該指引")的建議改善措施表示失望，認為這些措施只是小恩小惠，因為該指引容許最長工作時間長達14小時及最長駕駛時間長達11小時的安排並未獲建議改善。他指出車長的健康關乎巴士安全，以強調讓他們適當休息和進食的重要，並對運輸署未能為

車長的工作環境帶來較大的改善表示遺憾。黃成智議員認同他的意見，認為建議的改善措施只屬門面工夫。運輸署署長在回應時表示，事實上運輸署一直把改善車長的工作環境視為己任。

改善車長用膳時間的建議措施

34. 葉偉明議員指出，由於巴士總站不設食堂，所以初步確保車長用膳時間不少於45分鐘並不足夠。運輸署署長在回應時表示，巴士公司最遲在2011年第三季左右落實用膳時間不少於45分鐘的改善措施，並在其後約1年左右進一步增加車長用膳時間至不少於1小時。鑒於目前在用膳時間方面並無具體規定，其他行業人員的用膳時間亦相若，因此，雖然有關措施將分階段推行，但初步所作的改善已經是踏出了重要的一步。

35. 李卓人議員籲請立即增加車長的用膳時間至1小時，因為用膳時間是基本人權。副主席表示，專營巴士公司已賺取豐厚盈利，實應待他們的員工更好。

36. 運輸署署長在回應時表示，改善車長用膳時間的措施需要分階段推行，因為巴士公司需要增聘車長並給予培訓，以填補因增加用膳時間而損失的車長工作時間。據巴士公司(特別是九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴"))表示，倘若立即推行1小時用膳時間的措施，巴士公司便需增聘約500名車長。鑒於招聘員工需時，政府當局認為較務實的做法是初步規定給予車長45分鐘用膳時間，因為單單推行此初步改善措施，九巴便需增聘200名員工，另外還需要填補自然流失所造成的空缺，而培訓新招聘人員亦需時。

37. 李卓人議員詢問，有關用膳時間的新指引會否納入該指引，以防止巴士公司只在現時車長工作6小時後享有的30分鐘休息時間上多加15分鐘，以應付新訂45分鐘用膳時間的規定。運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，上述休息時間可否與用膳時間合併計算，視乎具體的編更安排。如果車長在工作6小時後用膳，其用膳時間可能會與上述的

30分鐘休息時間重疊。為改善車長的作息安排，政府當局會澄清車長在總站準備開出下一班巴士和負責乘客上車的時間，不會被視為休息時間。

38. 黃成智議員認為政府當局容許車長的用膳時間和休息時間重疊，令休息時間實際上少於30分鐘，此做法實難以接受。他認為容忍此安排等同鼓勵濫用。運輸署署長在回應時表示，只有當車長在工作6小時後用膳，其用膳時間才會與休息時間重疊，否則不會出現此情況。況且，車長亦可在用膳時間休息。黃議員依然關注巴士公司可利用編更安排令車長無法有妥善的用膳和休息時間。

改善車長休息時間的建議措施

39. 黃成智議員指出，雖然該指引A項訂明，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，但其實車長平均每小時只有數分鐘時間休息，以致未必有足夠時間上廁所。因此，車長休息時間依然不多或者沒有時間休息，故運輸署應繼續努力確保車長有足夠的休息時間。政府當局察悉他的意見。

40. 陳偉業議員認為專營巴士公司一直在剝削車長。他指出香港車長的待遇可能是全球已發展國家中最差的，並建議要求立法會資料研究及圖書館服務部，就海外地方的車長及在富士康國際控股有限公司旗下工廠工作的工人的休息時間進行研究，並與香港車長的休息時間作出比較。依他之見，假如後者的待遇甚至差於富士康工人，巴士公司應受到強烈譴責。

41. 梁國雄議員指出為確保巴士安全，巴士公司應善待旗下車長。為確立巴士安全與車長休息時間的關係，他認為當局應進行有關調查，例如以50位車長為對象，記錄他們當值時身體狀況的變化。政府當局察悉他的意見。

車長工會的意見

42. 王國興議員特別提及汽車交通運輸業總工會(下稱"總工會")巴士車長分會在會議席上提交的意見書中提出的以下數點 ——

- (a) 巴士公司可藉安排車長在工作6小時後下班，避免遵守該指引的指引A，即車長工作6小時後最少應休息30分鐘的規定；
- (b) 巴士總站的支援設施(例如茶水房及洗手間)不足，令車長無法真正休息。在全港共約400個巴士總站中，總工會曾到138個總站收集資料。在該138個巴士總站中，56.5%不設洗手間及少於40%同時設有休息區和茶水房，而休息區大部分都是面積太小，不能讓司機真正休息。結果是車長往返洗手間的時間已佔去其在巴士總站可享有的大部分休息時間；
- (c) 根據總工會的上述調查結果，97.8%的巴士總站不設食堂，由於車長需要往返食肆，故剩餘的用膳時間不多；
- (d) 一些需要在早晚兩段繁忙時間工作的車長反對休息時間的修訂建議，因為據意見書所述，有關建議可能會對他們的收入造成負面影響；及
- (e) 政府當局應處罰違反該指引的巴士公司，並應多進行隨機檢查，確定有否出現違規情況。

43. 運輸署署長就上述各點作出以下回應 ——

- (a) 關於巴士總站的支援設施，政府當局認為清楚訂明車長用膳時間比為他們提供食堂更有益。因此建議確保車長的用膳時間初步定為不少於45分鐘，日後再增至不少於1小時。此外，政府當局亦會要求巴士公司盡量在巴士總站提供微波爐、雪櫃及飲水

機設施，以便車長自備膳食，無需外出用膳；及

- (b) 當局其實是因應車長和委員的關注和要求而提出休息時間的修訂建議。鑒於上文第42(d)段所述的關注，政府當局會與巴士公司及其員工重新檢討休息時間的修訂建議，以確保車長在兩個相連工作日之間有較長時間休息之餘，亦不會影響他們的收入。因此，休息時間的修訂建議將不會在2010年12月前推行。

44. 運輸署署長又表示，當局已要求巴士公司設立內部監察機制，以確保在實際營運時遵行該指引，並每3個月向政府當局提交報告。政府當局亦會定期與巴士公司會晤，以審核有關報告。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。

45. 李卓人議員察悉上述回應後，詢問運輸署可否每3個月與巴士公司及車長工會會晤，以瞭解有關情況，而不是只由巴士公司提交報告。他補充，香港職工會聯盟巴士車長分會亦曾作出內容與總工會意見書相近的要求。

巴士總站的支援設施

46. 葉偉明議員詢問日後設計巴士總站時，需要提供支援設施的因素可否考慮在內。運輸署署長表示，運輸署已向巴士公司取得一份清單，載列哪些巴士總站未能取得有關部門發給的所需批准，以便擔當協調角色，協助巴士公司與有關部門磋商，在巴士總站提供支援設施。

47. 副主席不感信服，認為政府當局並未盡心竭力確保所有巴士總站均已裝置所需設施(例如洗手間)。陳偉業議員又指出，在沒有洗手間設施的巴士總站設置使用化學劑清理的廁所費用不多。他促請政府當局確保在切實可行的範圍內盡快在所有巴士總站設置洗手間，並提供有關工作的時間表。

政府當局

48. 運輸署署長在回應時表示，運輸署正協助巴士公司與有關部門聯絡，商討在巴士總站設置洗手間。九巴董事總經理補充，九巴屬下已有近七成巴士總站設有洗手間設施，其餘巴士總站則因為有關團體反對，即使是設置使用化學劑清理的廁所，亦難以成事。九巴希望運輸署承諾協助與有關部門聯絡可有助改善此情況。陳議員察悉上述回應後，要求提供有關巴士總站的清單，當中應述明重置洗手間的申請於何時提出；申請遭拒絕的理由；以及哪些團體提出反對，以便委員可協助克服這些障礙。

49. 梁國雄議員認為，巴士總站不設公眾洗手間是規劃上的錯誤，因為除車長外，乘客亦需要使用該設施。依他之見，此規劃上的錯誤應整體作出修正。政府當局亦有責任確保如巴士公司般的公用事業公司合理地對待員工和乘客，為他們提供所需的設施。因此，當局應在切實可行的範圍內盡快提供上文所要求有關在巴士總站重置洗手間的詳細資料。

VII 其他事項

50. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年10月19日