

二零零九年十一月二十七日  
討論文件

## 立法會交通事務委員會

### 改善公共小巴的營運安全

#### 目的

本文件旨在介紹政府就改善公共小巴營運安全所建議的措施，並滙報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，以及警方採取執法行動的情況。

#### 改善公共小巴營運安全的措施

2. 我們經研究及與公共小巴業界代表討論後，計劃推行下列各項措施，改善公共小巴的營運安全。

##### (一) 規定所有公共小巴安裝車速限制器

3. 在公共小巴加裝車速限制器，將有助防止公共小巴超速。運輸署近月已取得小巴供應商的確認，表示為市面上營運中的柴油及石油氣小巴安裝車速限制器，屬技術上可行的措施。為了盡快引入車速限制器的步伐，運輸署擬於二零一零年年初增訂公共小巴的車輛牌照條件及客運營業證條件，把車速限制器定為公共小巴的基本設備，並規定所有公共小巴登記車主為其名下的公共小巴安裝經由運輸署審批及認可的車速限制器。根據建議，公共小巴登記車主或客運營運證持證人向運輸署申請續領車輛牌照前，必須先為其公共小巴安裝經由運輸署審批及認可的車速限制器，並須通過運輸署的驗車要求，才可獲續發車輛牌照。否則，運輸署會向有關車主發出車輛檢驗令及/或車輛修理令，並會考慮拒絕為其續發車輛牌照。

4. 由於車輛牌照的有效期為一年，因此預計二零一一年年初所有公共小巴都已經根據續牌要求，安裝車速限制器。

5. 我們並計劃在二零一零至一一立法年度內，向立法會提交修改法例的建議，修訂《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第374A章），加強監管車速限制器的安裝和使用。

### 車速限制器的規格

6. 安裝於公共小巴上的車速限制器須為運輸署審批及認可的型號，其技術標準須符合國際車速限制器的標準（如聯合國歐洲經濟委員會國際汽車技術法規或歐盟的標準等）及國際汽車裝置電磁性兼容標準。現時，運輸署已審批及認可5個符合上述標準的公共小巴車速限制器，並正在審批其他2個型號的車速限制器。安裝車速限制器的工作將由運輸署認可的營辦商負責，當中包括公共小巴供應商及車速限制器供應商。運輸署會檢驗車速限制器的安裝是否符合要求，並會為車速限制器加上封條。運輸署已將認可的車速限制器型號、車速限制器供應商及安裝營辦商的資料上載到運輸署的網頁，供公眾人士參考。

### 車速限制器的預設最高車速

7. 為配合在公共小巴安裝車速限制器的規定，運輸署將為車速限制器預先設定最高車速。考慮到公共小巴的營運情況，以及現時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。現時全港共有353條專綫小巴路線，當中10條路線獲批准使用車速上限達每小時100公里的快速道路。運輸署會考慮

個別專線小巴路線的營運情況及在有需要的情况下，將有關車速限制器的預設最高車速定為每小時100公里。

### 公共小巴在道路上的車速限制

8. 行駛中的公共小巴必須留意路面交通情況，並且不能超越行經路段的車速限制。即使車速限制器的預設最高車速較道路的車速限制為高，公共小巴的行車速度也不可超越道路上交通標誌所示的車速限制。運輸署擬於二零一零年年初增訂公共小巴的車輛牌照條件及客運營業證條件，訂明車速限制器的預設最高車速。我們並計劃在二零一零至一一立法年度內，向立法會提交修改法例的建議，修訂《道路交通條例》(第374章)，以設定公共小巴在道路上的最高行車速度。

### **(二) 將記錄行車資料的儀器(即「黑盒」)納入為新登記公共小巴的基本設備**

9. 「黑盒」是記錄行車資料的儀器，其主要功能包括管理車隊及監察司機的駕駛行為。經參考海外及內地使用記錄行車資料儀器的經驗，我們認為在新公共小巴上裝置「黑盒」是可行的。運輸署正聯同公共小巴供應商及「黑盒」供應商探討、制定及審批適用於公共小巴的「黑盒」規格。我們並計劃於二零一零至一一立法年度內，向立法會提交修改法例的建議，修訂《交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)，將「黑盒」納入為新登記公共小巴的基本設備。根據建議，所有新登記的公共小巴必須裝有經由運輸署審批及認可的「黑盒」，並須通過運輸署的驗車要求，才可獲得發牌。

### (三) 宣傳、培訓及教育公共小巴司機

10. 我們十分重視公共小巴司機的培訓和教育，務求提升他們的安全意識和服務質素，以及培養良好的駕駛行為。為此，運輸署自二零零三年起推行「公共小巴司機駕駛訓練課程」，藉此改善公共小巴司機的駕駛態度和待客技巧。二零零四年，上述課程經由職業訓練局發展為「技能提升計劃」的「公共小巴司機高級駕駛訓練課程」，並負責開辦有關課程。政府則資助公共小巴司機參與該課程 70% 的費用。運輸署會繼續鼓勵紅色公共小巴司機及專線小巴營辦商安排屬下司機修讀訓練課程。

11. 自二零零五年起，運輸署聯同警方和公共小巴商會舉辦「公共小巴安全工作坊」，提高前線公共小巴司機的道路安全意識。運輸署會繼續定期舉辦這類工作坊，並會繼續透過《公共小巴通訊》宣揚安全駕駛訊息。此外，於今年一月至九月期間，警方共舉辦了30次針對提高公共小巴司機駕駛態度的講座，向來自27個公共小巴營辦商的2,082名公共小巴司機講解有關的法例及呼籲公共小巴司機採取安全的駕駛態度，預防交通意外。

#### 修訂公共小巴駕駛執照申請人的基本資格

12. 我們計劃在二零一零至一一立法年度內，向立法會提交修改《道路交通條例》(第374章)的建議，修訂公共小巴駕駛執照申請人的基本資格，規定申請人必須完成職前訓練課程，以改善新入職的公共小巴司機的駕駛行為和態度。公共小巴業界代表已表示原則上贊成有關建議。運輸署現正制定具體建議，待擬定後會再次諮詢業界。

#### (四) 執法行動

13. 警方一直重點打擊引致交通意外的交通罪行，並定期進行交通安全宣傳、教育和執法行動，其中包括針對公共小巴司機的超速和不當駕駛行為的行動。警方並會於行動中安排便裝人員監察小巴行駛狀況，搜集證據及對記錄欠佳的小巴路線加強執法。警方於二零零九年首三季共提出7,000多宗涉及公共小巴的檢控。有關檢控的分項數字請參閱附件一。在二零零九年七月至十月間，警方共安排213次便裝監察行動，對象分別為114輛紅色小巴及99輛專線小巴。行動當中，共拘捕3名小巴司機及向另外123名小巴司機發出傳票或定額罰款告票。

14. 此外，自二零零八年十一月起，運輸署聯同警方和公共小巴業界推行一項名為「安駕計劃」的公共小巴道路安全駕駛計劃。在該計劃下，警方設立熱線，供公共小巴乘客舉報公共小巴司機超速或不當駕駛行為，以便警方迅速調查，並視乎情況提出檢控。計劃推行至二零零九年九月，共接獲328宗涉及超速和不良駕駛行為的投訴，經調查後，警方分別向32名公共小巴司機發出傳票或警告。警方和運輸署會在二零零九年年底檢討該計劃。

#### 專線小巴司機的薪酬制度

15. 有報導指出，專線小巴司機的薪酬制度，特別是所謂的分賬制，對專線小巴司機的駕駛態度產生不良的影響，甚或令部份專線小巴司機意圖超速，縮短行車時間，藉此增加收入。為此，運輸署於近月收集專線小巴營辦商現時所採用的薪酬制度的資料。根據資料顯示，現時約有85%的專線小巴路線的司機是以底薪或底薪附加定額津貼(例如膳食津貼、安全獎金、超時津貼或

假日津貼)的形式受聘及計算薪酬。此外，約有9%司機是以底薪附加分賬的形式受聘及計算薪酬，只有約6%司機是以純分賬形式受聘及計算薪酬。

16. 運輸署曾進一步研究採用分賬形式計算司機薪酬的專綫小巴路綫的安全表現是否有別於其他的專綫小巴路綫。運輸署收集的數據並不能顯示專綫小巴司機的薪酬制度與專綫小巴的營運安全有任何直接的關係；以純分賬形式計算司機薪酬的專綫小巴路綫的安全表現與其他採用包含有底薪成份的薪酬制度之專綫小巴路綫亦沒有明顯的差距，分賬制亦不一定會對公共小巴的營運安全產生不良的影響。有關的分析結果請參閱附件二。

#### 改善西洋菜南街與旺角道交界處一帶的交通情況

17. 我們曾於本年六月二十六日的交通事務委員會會議上，向委員會提交運輸署就於二零零九年六月十二日晚上於西洋菜南街與旺角道交界處發生涉及公共小巴的交通意外之調查結果，及改善該意外地點交通情況的相應措施。運輸署當時表示會檢討旺角道現時巴士站及專綫小巴站的安排，以期優化沿路停車上落客的活動，從而騰出道路空間，改善西洋菜南街與旺角道交界處的設計，將原有的「讓路」標誌或標記移前，令司機能更容易地經該路口左轉出旺角道。

18. 經獲得油尖旺區議會交通運輸委員會及有關的公共運輸營辦商的支持後，運輸署已於本年九月二十日完成了優化旺角道巴士站及專綫小巴站的安排，並成功減少4條巴士綫及2條專綫小巴綫於旺角道上落乘客，令於旺角道停站的巴士及專綫小巴服務，全日分別減少約250班次和約380班次，約相等於推行優化安排前所有巴士及專綫小巴停站車次的32%。另一方面，改善西洋菜

南街與旺角道交界處路口的工程亦已於本年十月大致完成。根據運輸署的觀察，上述的交通改善措施了西洋菜南街與旺角道交界處一帶的道路安全得到改善，並同時平衡了乘客、行人、運輸業、當地居民和店主等持份者的需要。

### 徵詢意見

19. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局  
二零零九年十一月

公共小型巴士檢控數字

違例事項	2009年 第一季	2009年 第二季	2009年 第三季	2009年 一至九月
危險駕駛引致他人死亡	3	3	1	7
危險駕駛	6	7	6	19
不小心駕駛	173	143	139	455
酒後駕駛	2	2	1	5
超速	353	250	329	932
沒有遵從交通燈號的指示	291	284	298	873
沒有遵從交通標誌/道路標記的規定	291	281	253	825
違反雙白線的規定	60	64	78	202
違反禁區和限制區的限制	522	539	552	1,613
涉及佩戴安全帶的違例事項	399	415	426	1,240
在汽車移動時，使用流動電話或其他電訊設備或該等電話或設備的附件	39	55	52	146
其他	327	367	384	1,078
<b>合計</b>	<b>2,466</b>	<b>2,410</b>	<b>2,519</b>	<b>7,395</b>

**2006 年至 2009 年上半年專綫小巴涉及交通意外的數字**  
(按計酬形式劃分)

交通意外數字	以底薪或底薪附加定額 津貼形式計酬				以底薪加分賬形式計酬				純粹以分賬形式計酬				綜合各種計酬形式			
	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年 1 至 6 月#	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年 1 至 6 月#	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年 1 至 6 月#	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年 1 至 6 月#
每千輛登記專綫小巴只 涉及嚴重和致命交通意 外的車輛數目	38.5	50.0	40.8	20.0	32.0	42.3	45.3	17.2	32.5	26.2	29.2	11.5	37.1	46.4	39.8	18.7
每千輛登記專綫小巴涉 及交通意外的車輛數目	232.7	258.1	225.7	125.7	153.0	179.6	219.5	82.8	245.6	198.3	233.2	126.8	226.2	243.1	226.0	121.6
每百萬行車公里只涉及 嚴重和致命交通意外的 車輛數目	0.4	0.5	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.3	0.4	0.4	0.4
每百萬行車公里涉及交 通意外的車輛數目	2.2	2.4	2.1	2.3	1.4	1.6	2.1	1.5	2.5	2.0	2.4	2.7	2.1	2.3	2.1	2.3

# 臨時數字