

荃灣區旅運巴士同業聯會

Tsuen Wan District Tourists and Passengers Omnibus Operators Association

《2011年道路交通(修訂)(第2號)條例草案》

委員會秘書處：

本人鄧子強為荃灣區旅運巴士同業聯會主席，欲就《2011年道路交通(修訂)(第2號)條例草案》提出如下的意見：

在條例草案(a)項--就公共小巴可行駛的最高速度(每小時 80 公里)施加上限；(b)項--規定每部公共小巴均須裝配經運輸署署長認可的車速限制器；及(c)項--規定符合運輸及房屋局局長指明的說明的公共小巴均須裝配電子數據記錄儀；此三段內容如以交通運輸安全角度而言，本會並無異議。但觀其過去多年來的交通事故，縱使小巴已在車上增設車速顯示器、車速限制器或車廠對車輛安全性能提升等，其發生意外的頻率沒有明顯下降。所以本會相信就算加上(a)、(b)、(c)項的內容，亦只是治標不治本。政府必須從新思考導致意外發生的成因，例如從司機質素、駕駛行為及態度(以禮相讓精神)、民眾對交通常識的認知、政府向民眾的教育，及協助各行業的生存空間等。而將所有責任歸究於小巴業界則並不客觀，運輸局應將交通意外成因、涉及車輛種種數字進行分析和歸類，任何意外不會由單一原因所引致，而是基於多種因素而成。

而(d)項--規定申請公共小巴駕駛執照的人士必須修習並完成職前訓練課程，才可獲發駕駛執照，本會認為職前訓練乃是重要的一環，就有關小巴司機實施一系列措施，其中包括司機須經考核及上課及格才予以批准駕駛一事，本會認為現階段暫不宜施行，原因是整體運輸業已面臨司機短缺的問題，如再加高司機入職的門檻，將嚴重影響運輸業的運作。究其司機不足的原因為：

荃灣區旅運巴士同業聯會

Tsuen Wan District Tourists and Passengers Omnibus Operators Association

- (一) 本港近年基建急促發展，對各類型車輛的司機需求不斷增加。
- (二) 就最低工資實施後，物業管理行業大量吸納一些中年小巴司機轉職，而原本任職物業管理而年紀較大的則遭淘汰，但此批被淘汰的人卻不能轉職小巴司機，形成現時小巴行業司機短缺程度為各類運輸行業之冠。
- (三) 現時為各行各業人手缺乏之真空期，尤以職業司機為甚，因在20-40年代一般家庭人口為7-10人，而50-60年代一般家庭結構為3-4人，如以此計算現時30歲的人士投入職業司機行業已大幅減少。

故此，此議題須暫緩執行，在短期內運輸業界亦會積極與當局磋商尋求解決司機供應的問題，例如建議引入外勞(將現時每日150個名額，審批予持有國內駕駛執照之超齡人士，從而解決現時運輸業界之司機荒)，讓業界能有所選擇，屆時自然可將司機質素提升，繼而從源頭做起，以治本方式處理。

至於(e)項--規定每名公共小巴司機均須於公共小巴提供服務時於公共小巴內展示司機證，本會十分贊同這建議。

荃灣區旅運巴士同業聯會
主席 鄧子強 謹啟

二零一二年一月六日