

2012年3月8日

討論文件

研究於2012年1月20日  
刊登憲報的6項根據《公共巴士服務條例》  
第5(1)條作出的命令的小組委員會

回應委員索取資料的要求／提出的建議

## 目的

本文件載述當局就小組委員會委員在2012年2月23日的會議上要求的資料，以及對委員提出的建議的回應。

## 各專營巴士公司的巴士及車長數目

2. 截至2011年年底，現時5間專營巴士公司共有5 798輛巴士，並聘用了12 088名全職車長和330名兼職車長。各專營巴士公司按其專營權劃分的巴士和車長數目詳載如下：

專營巴士公司	持牌巴士 數目 (A)	全職巴士 車長數目 ** (B)	(B)/(A)
九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)	3 890	7 918	2.04
龍運巴士有限公司(下稱「龍巴」)	163	367	2.25
城巴有限公司(香港島及過海路綫的專營權)(下稱「城巴(專營權1)」)*	766	1 648	2.15
城巴有限公司(北大嶼山及赤鱸角機場的專營權)(下稱「城巴(專營權2)」)*	172	474	2.76
新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)	703	1 708	2.43
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱「嶼巴」)	104	139	1.34
<b>總計</b>	<b>5 798</b>	<b>12 253</b>	<b>2.11</b>

\* 城巴根據兩項專營權分別經營兩個網絡的巴士服務。

\*\* 為方便計算，兩名兼職車長作一名全職車長計算。由於四捨五入的關係，個別巴士公司全職巴士車長數目的總和不等於總計。

3. 從上表所見，全職巴士車長與巴士的平均比例為2.11，即每輛巴士配備兩名或以上全職車長。嶼巴的營運時間相對較短，故其比例為1.34。就巴士車長與巴士的比例而言，香港的平均總計數字2.11，與新加坡的2.01<sup>1</sup>相若。

#### 各專營巴士公司的巴士編定班次與實際班次的相差比率分項數字

4. 有關巴士編定班次與實際班次的相差比率分項數字(按地區、專營巴士公司、過海隧道路綫和非過海隧道路綫劃分)，載於附件。

5. 一如附件顯示，在所有專營巴士公司中，九巴錄得最高的脫班率。運輸署已注意到有關問題，並一直在不同方面採取跟進行動。運輸署已透過實地調查和視察以加強監察九巴的服務表現，並經常與九巴保持聯繫，包括發出提示信和警告信，以及與其高層管理人員舉行會議，要求採取適時和有效的改善措施。九巴已承諾盡快採取有關措施。

6. 據九巴解釋，去年脫班率上升，主要是由於有更多道路出現擠塞和車長人手短缺所致。該公司車長人手不足，主要因自實施法定最低工資後，一些有意投身司機行業的人士轉到其他行業。由於九巴車長隊伍龐大，司機供求的緊張對其影響尤其嚴重。九巴認為 2011 年的人手狀況屬暫時性質，相信在實施現行的措施後，情況將有所改善。這些措施包括循更多不同途徑招募車長、擴大其車長訓練學校的規模，以及推出挽留措施，例如向通過試用期的新入職車長發放特別花紅、檢討車長現時薪酬及改善其工作環境等。運輸署一直密切監察九巴的改善措施的成效，其 2012 年 2 月最新錄得的脫班率已下降至 6.7%。運輸署會繼續密切監察有關情況。

---

<sup>1</sup> 來源：新加坡的新捷運(SBS Transit)。

## 就未能符合服務詳情表設立基準的可行性，以及當局對有關未能符合要求的個案應採取的措施和行動

7. 導致巴士服務出現脫班的因素眾多，有些在巴士公司的控制範圍以內，但也有些非其所能控制。運輸署會就每宗未能符合要求的個案(包括脫班個案)，要求有關巴士公司調查原因和採取適當的糾正措施。對於脫班個案，運輸署會進行實地調查和視察、審核巴士公司定期提交的報告(包括現役車長的人數和流失率，以及每日平均車程數目等資料)、加強突擊車輛檢查，以及與巴士公司定期舉行會議等，藉以監察其改善措施。有關專營巴士公司如未能提供合理解釋，及就可受其控制的因素(例如車輛故障和司機人手短缺)適時作出改善，運輸署可向該公司發出提示信，要求該公司在指定時間內實施改善措施。如問題持續沒有改善，運輸署可向該公司發出警告信，並可再作跟進調查，以確定其改善措施的成效。若已給予合理時間採取糾正措施但情況仍沒有改善，當局可根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 22 條，建議行政長官會同行政會議向該公司施加經濟罰則。

8. 由於脫班個案可能受非巴士公司所能控制的因素所影響，而且每宗個案的影響和嚴重性亦有所不同，僅以脫班個案的數目或比率設立基準並不恰當。當局認為，按個別未能符合服務詳情表的個案加以考慮，比根據某個基準施加罰則更為合適。

9. 六項命令指明專營巴士公司經營的路線。至於在六項命令內加入未能符合服務詳情表要求的基準從法律角度是否合適，當局正在詳細研究此事宜，並會提供當局的看法。

## 考慮以公帑在巴士站設立收集巴士到站和開出時間的聯綫電子系統

10. 按照政府的既定政策，公共交通服務應由私營機構按照商業原則營運，以提供具成本效益及有效率的公共交通服務。政府會提供連接道路和巴士總站等必要的基礎建設，以支援公共交通服務的營運。另一方面，專營巴士公司有責任在其專營期內提供適當而有效率的服務，並應建立管理制度，監察其按照服務詳情表經核准的時間表提供的巴士服務。此外，巴士公司亦須定期向運輸署署長呈交營運報表，包括調配行走有關路綫的巴士數目、實

際班次數目／行車里程等。運輸署會藉調查、實地視察、審核巴士公司提供的數據，以及參考從乘客及其他渠道收集的意見，定期監察巴士服務。

11. 在巴士站收集巴士到站和開出時間的即時資訊，可提供該站某一巴士提早／延遲到達的詳細資料，但對於運輸署的監察工作並非必要。這些數量龐大的數據須經過詳細分析，才可使用。而運輸署仍須要求巴士公司調查和解釋班次失準的原因，並建議糾正方法。因此，使用公帑設立該系統以作監察用途，並不符合經濟效益。

### 徵詢意見

12. 請各委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局  
運輸署  
2012年3月

2011年巴士編定班次與實際班次的相差比率

地區	以各區作為終點站的巴士路線數目	編定的巴士班次數目(千次)	實際的巴士班次數目(千次)	編定班次與實際班次的相差比率
中西區	109	2,180	2,104	-3.5%
東區	69	1,854	1,770	-4.5%
南區	84	1,610	1,585	-1.6%
灣仔	35	857	825	-3.7%
九龍城	38	1,075	956	-11.1%
觀塘	87	2,821	2,601	-7.8%
深水埗	51	1,563	1,410	-9.8%
油尖旺	92	2,787	2,527	-9.3%
黃大仙	45	1,618	1,489	-8.0%
離島	69	1,001	1,077	7.6%
葵青	63	2,192	2,097	-4.3%
北區	35	1,521	1,413	-7.1%
西貢	40	832	799	-4.0%
沙田	91	2,823	2,654	-6.0%
大埔	29	805	789	-2.0%
荃灣	61	1,805	1,703	-5.7%
屯門	42	1,021	966	-5.4%
元朗	38	1,084	1,034	-4.6%
總計		29,447	27,800	-5.6%

過海／非過海路線	營辦商						編定班次與實際班次的相差比率
	九巴	城巴 (專營權 1)	新巴	城巴 (專營權 2)	龍巴	嶼巴	
過海路線	-6.7%	-3.6%	-3.8%	+0.5%	/	/	-4.9%
非過海路線	-7.3%	-2.4%	-2.7%	-1.2%	-1.6%	+24.3%	-5.7%
總計	-7.2%	-2.7%	-3.1%	-0.7%	-1.6%	+24.3%	-5.6%

註：若巴士路線在兩個不同地區設終點站，該等巴士路線數目將在該兩個地區同時計算，而其巴士班次數目將會在該兩個地區以平均分配計算。