

## 《1999 年道路交通法例(修訂)條例草案》委員會

### 引言

本文件旨在應法案委員會委員的要求，提供下述資料：

- (a) 按年齡組別，列出駕駛經驗較淺的電單車、私家車和輕型貨車司機發生意外的統計數字；
- (b) 駕駛經驗較淺的電單車司機涉及意外的比率甚高，是否與香港駕駛學院的訓練、考試和發牌制度有關；
- (c) 新加坡和澳洲駕駛經驗較淺的電單車、私家車和輕型貨車司機發生意外的數字；
- (d) 擴大暫准駕駛執照計劃的適用範圍，以包括駕駛經驗較淺的私家車、輕型貨車或其他車類的司機；
- (e) 訂立公共小型巴士最高速度限制。

### 駕駛經驗較淺的司機發生意外的數字

2. 駕駛經驗較淺的電單車、私家車和輕型貨車司機發生意外的分項數字，載於附件 A。數字顯示，無論在各年齡組別，駕駛經驗較淺的司機當中，電單車司機涉及意外的數字，遠高於私家車和輕型貨車司機。

### 電單車司機的訓練和駕駛測驗

3. 根據現行發牌制度，學習駕駛電單車的人士須參加指定的駕駛學校開辦的強制訓練課程，學習基本的駕駛知識和技術。符合資格的申請人通過駕駛測驗 A 部(筆試)和 B 部(能力考試)之後，會獲發學習駕駛執照。他們可在公用道路上練習，以便參加駕駛測驗 C 部(路試)。

4. 我們沒有證據顯示，駕駛經驗較淺的電單車司機發生交通意外的比率較高，是與香港駕駛學院舉辦的訓練課程有關。所有不同車輛類別的駕駛測驗和發牌的規定，都是由運輸署負責制定，以確保標準一致。運輸署亦會定期到駕駛學院巡查，以確保駕駛訓練的水準能合乎運輸署的要求。

### **新加坡和澳洲的交通意外統計數字**

5. 澳洲和新加坡都有採用暫准駕駛執照制度。在新加坡，所有剛取得駕駛資格的司機，均須通過 12 個月的暫准駕駛期；在澳洲，12 個月暫准駕駛期的規定，只適用於剛取得駕駛資格的私家車和電單車司機。我們並無備存新加坡按司機駕駛經驗深淺統計的交通意外數字。澳洲方面，在一九六六年實施暫准駕駛執照制度前，新南威爾士州駕駛經驗較淺的私家車和電單車司機發生交通意外的數字，約是經驗豐富的司機的兩倍；推行這個制度後，數字降至 1.6 倍左右。我們並沒有按車輛類型作分項的同類統計數字。

### **擴大暫准駕駛執照計劃的適用範圍，以包括私家車和輕型貨車司機**

6. 我們曾分析本港過去五年(一九九五至一九九九年)的道路交通意外數字。分析結果顯示，電單車司機發生交通意外的比率(平均每 1 000 名司機當中有 21 名發生意外)，遠高於私家車和輕型貨車司機(每 1 000 名司機當中分別有 6.4 名和 3.7 名發生意外)。在電單車司機當中，駕駛經驗較淺(少於一年經驗)的司機發生交通意外的比率，約為經驗較豐富的司機的五倍。至於私家車和輕型貨車司機方面，駕駛經驗較淺的司機發生交通意外的比率，分別是經驗較豐富的司機的 1.8 倍和 1.9 倍。

7. 鑑於本港駕駛經驗較淺的電單車司機發生交通意外的比率明顯較高，政府建議先對這類司機實施暫准駕駛執照制度。

8. 政府會密切留意其他類型車輛駕駛經驗較淺的司機的意外數字，以及對電單車司機實施暫准駕駛執照計劃的成效，來考慮日後是否需要把這項計劃的適用範圍擴及其他類型車輛。

### **訂立公共小巴最高速度限制**

9. 有議員建議修訂《1999 年道路交通法例(修訂)條例草案》，為公共小巴訂立最高速度限制，即與目前規定中型貨車、重型貨車和巴士最高車速的做法相若。

10. 條例草案的目的，是透過引進暫准駕駛執照制度去解決電單車司機因經驗不足而引致偏高的交通意外率這個問題。而公共小巴超速是一個不同的課題，政府正就這問題另行作出積極的探討。

11. 事實上，政府已實行多項措施，處理公共小巴超速的問題。這些措施包括對不負責任的公共小巴司機加強執法行動，以及就新的綠色專線小巴路線(專線小巴)增訂發牌條件，規定專線小巴的司機必須由牌照持有人僱用，以確保專線小巴營辦商能夠對這些司機加以有效的監管。

12. 政府現正研究其他措施，包括考慮訂立小巴最高速度限制，以期進一步促進道路安全。有關措施擬備後，我們會徵詢公眾、業界及立法會交通事務委員會的意見。

運輸局

二零零零年六月二日

**駕駛經驗少於一年的司機  
在一九九九年涉及交通意外的百分率**

年齡組別	電單車	私家車	輕型貨車
20 歲以下	26.7%	2%	1.1%
20 至 24 歲	3.5%	0.37%	0.18%
25 至 29 歲	0.5%	0.08%	0.03%
30 至 34 歲	0.1%	0.03%	0.009%
35 至 39 歲	0.04%	0.02%	0.003%
40 歲或以上	0.02%	0.005%	0.002%
全部	0.33%	0.05%	0.01%