

跟進立法會交通事務委員會  
二零零四年十月二十九日會議  
有關專營巴士服務營運安全動議的報告

## 目的

本文件匯報檢討專營巴士車長編更指引(「指引」)的結果，並應議員在二零零四年十月二十九日立法會交通事務委員會(「委員會」)會議上的要求，提供所需資料。

## 背景

2. 委員會在二零零四年十月二十九日的會議上通過一項動議，要求當局研究修訂指引，其內容如下-

- (a) 一天內最長的工作時間(包括所有休息時間)由不應超逾 14 小時減至 10 小時；
- (b) 一天內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有 30 分鐘或以上的休息時間)由不應超逾 11 小時減至 8 小時；
- (c) 車長食飯時間不應偏離人體正常生理時鐘；及
- (d) 編更路線不少於 7 天前發給車長，

藉以加強專營巴士營運的安全。

3. 議員並在該會議上要求當局提供統計資料，列明按行車次數計算的巴士意外率、不同環境下九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)及新世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)路線的巴士意外率，以及各巴士公司過去三年符合各項指引的比率。

4. 二零零四年十一月二十四日，當局向委員會提交有關檢討指引進度的報告。本報告概述檢討的結果及建議，並應議員要求提

供意外率及符合指引比率的資料。

## 檢討指引

### 縮短最長工作時間及駕駛時間

5. 運輸署已與各家專營巴士公司一同檢討車長的最長工作時間及駕駛時間，得出主要結果如下：

- (a) 過去五年，按行車里數、行車次數及每名乘客計算，巴士意外數目均普遍下降。大多數發生的意外亦只屬輕微意外；
- (b) 巴士意外率與車長在意外發生前的值更時數並無直接關係。附件 A 概列九巴、城巴有限公司(第一專營權)(「城巴第一專營權」)、城巴有限公司(第二專營權)(「城巴第二專營權」)、新巴、龍運巴士有限公司(「龍運巴士」)及新大嶼山巴士(1973)有限公司(「新大嶼山巴士」)的意外率以及意外發生前車長的值更時數；
- (c) 車長的每天平均工作時間<sup>1</sup>及駕駛時間<sup>2</sup>分別為 10.3 小時及 8.5 小時，兩者均遠低於指引訂明的 14 小時及 11 小時的上限；
- (d) 每天工作時間長達 12 小時至 14 小時的專營巴士車長，工作大多編成分段更，中段的休息時間較長，約有 3 小時左右；及

## 附件 A

---

<sup>1</sup> 工作時間指車長在工作日報到與值更完畢之間的時間。工作時數包括車長在這段時間內所有休息時間。

<sup>2</sup> 車長一天內扣除 30 分鐘或以上休息時間的工作時間。不過，30 分鐘以內的休息時間則計算在內。

附件 B

(e) 根據運輸署就外地巴士車長工作時數進行的研究(附件 B)，不同城市的車長每天最長工作時間由 9 至 16 小時不等，而每天最長駕駛時間則由 7 至 13 小時不等。運輸署現行指引所訂的時間在上述範圍之內。

6. 各專營巴士公司已徵詢其車長工會或聯席協商委員會對上文第 2 段所述修訂建議的意見。各工會或聯席協商委員會都不贊成縮短工作時間或駕駛時間，部分未有提出理由，另有部分提出理由如下：

- (a) 從安全的角度來看，現行的工作時間或駕駛時間指引可以接受；
- (b) 落實縮短工作時間及駕駛時間的建成，會令車長收入減少，打擊員工士氣；及/或
- (c) 車長普遍滿意駕駛編更的安排，如個別車長不滿其編更安排，可與其他車長對調。

7. 除上述理由外，所有巴士公司均不贊成更改現行最長工作時間及駕駛時間的安排，因為實施建議會令更份增加約三成，而增聘車長應付新增的更份會影響成本，對車費水平及專營巴士服務的競爭力均會造成重大的影響。

### 用膳時間安排

8. 巴士公司要提供足夠的巴士服務滿足乘客的需求，因此有需要安排車長在不同時間用膳。專營巴士車長工會認為現行的用膳時間安排大致可以接受，他們會繼續與管方商討再作改善，但無須為此訂定指引。新巴在接到其中一個車長工會對用膳時間安排的投訴後，已與工會達成協議，車長如認為某段用膳時間欠佳，可以向公司提出，管方會考慮作出適當調整。

9. 由於所有巴士公司都同意盡量考慮修改安排欠佳的用膳時間，運輸署及專營巴士公司均認為無須為編定用膳時間訂定具體的指引。

### 預早通知改動編更安排

10. 目前，巴士公司如要改動普通更，一般會在 4 至 7 天前通知車長。新巴的一個工會要求管方預早 7 天通知車長有關改動，新巴亦已同意有關安排。各專營巴士車長工會普遍滿意現行安排，部分認為嚴格訂定有關預早通知的指引，會減低運作上的彈性。

11. 專營巴士公司認無須為預早通知改動編更安排訂定指引，理由如下-

- (a) 各間巴士公司的車長編更安排都不相同，現行通知有關改動的制度運作暢順；及
- (b) 建議制定的指引或會限制巴士公司迅速回應突發情況和預料之外的變化的能力。

### 其他資料

#### 意外率統計數字

#### 附件 C

12. 附件 C 載列按行車里數、行車次數及乘客人數計算的意外率統計數字。所有統計數字均顯示，巴士意外率在過去五年普遍呈輕微下降趨勢。

#### 巴士行駛不同交通網絡及道路網的意外率

#### 附件 D

13. 個別公司的意外率受許多因素(如不同的交通網絡及道路網)所影響。附件 D 分別載列九巴及新巴巴士不同路線組合的意外率。九巴市區路線巴士每一行車公里的意外率遠高於鄉郊路線及

公路路線；新巴方面，港島北岸人口密集市區路線的意外率，亦高於人口密度較低的地區的路線。交通繁忙的道路人車不絕、上落客貨頻繁，意外率往往較高。港島區地少山多路窄多彎，亦可能是導致意外較多的原因。

### 符合巴士車長編更指引的比率

#### 附件 E

14. 運輸署要求專營巴士公司提交有關符合車長編更指引的比率的季度報告。附件 E顯示過去三年符合各項指引的比率。於二零零四年九月，除新巴外，所有專營巴士公司均完全符合各項指引。新巴完全符合指引 B<sup>3</sup>及指引 D<sup>4</sup>，而符合指引 A<sup>5</sup>及指引 C<sup>6</sup>的情況則持續改善。新巴已答應在二零零五年年初完全符合指引 A 及指引 C 的規定。

15. 運輸署會聯同各專營巴士公司繼續密切留意意外統計數字，分析巴士意外的成因及趨勢，在有需要時制訂改善措施以加強巴士安全。運輸署亦會不時檢討指引，並留意海外國家為加強巴士安全而實施的安排，以求不斷改進。

二零零五年三月  
環境運輸及工務局

---

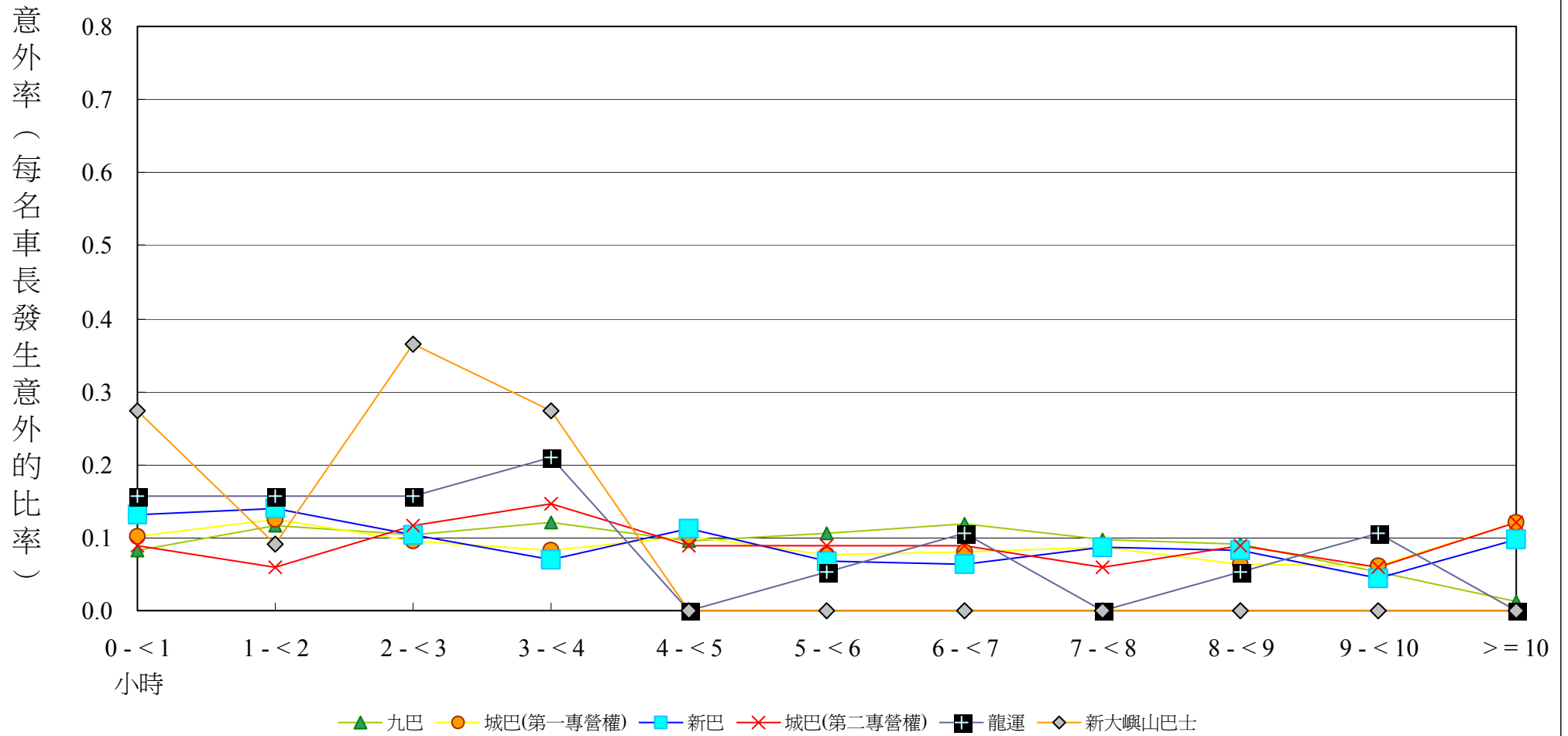
<sup>3</sup> 指引 B 訂明“一天內最長的工作時間(即指所有休息時間)不應超越連續 14 小時”。

<sup>4</sup> 指引訂明“兩個相連工作日之間的休息時間”。

<sup>5</sup> 指引 A 訂明“車長工作 6 小時後最少應休息 30 分鐘；而在 6 小時的工作時間內，最少應有合共 20 分鐘的小休。”

<sup>6</sup> 指引 C 訂明“一天內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有 30 分鐘或以上的休息時間)不應超逾 11 小時。”

### 巴士意外率與發生意外前車長駕駛時數的關係



註：數字根據二零零二至零三年度 12 個月期間發生的巴士意外計算。

## 海外地區就巴士車長工作時數和休息時間的規定的摘要

城市／國家	每日最長工作時間	休息時間規定	每日最長駕駛時間	兩個相連工作日之間的休息時間
(1)美國加州聖馬特奧縣 <sup>(1)</sup>	16 小時	工作 6 小時後小休／用膳休息	10 小時	8 小時
(2)英國倫敦 <sup>(2)</sup>	16 小時	工作 5.5 小時後小休	10 小時	10 小時
(3)加拿大不列顛哥倫比亞省 <sup>(1)</sup>	15 小時	無規定	13 小時	8 小時
(4)新西蘭 <sup>(2)</sup>	14 小時	工作 5.5 小時後小休／用膳休息	11 小時	9 小時
(5)澳洲昆士蘭州 <sup>(1)</sup>	14 小時	工作 5 小時後休息 30 分鐘	12 小時	10 小時
(6)德國柏林 <sup>(2)</sup>	14 小時	工作 4.5 小時後最少休息 12 分鐘 工作 6 小時後用膳休息	10 小時	10 小時

城市／國家	每日最長工作時間	休息時間規定	每日最長駕駛時間	兩個相連工作日之間的休息時間
(7)香港 <sup>(2)</sup>	14 小時	工作 6 小時後最少休息 30 分鐘，該 6 小時的工作時間內休息合共最少 20 分鐘	11 小時	9 小時
(8)美國紐約 <sup>(2)</sup>	14 小時	工作 5 小時 59 分鐘後用膳休息	10 小時	8 小時
(9)斯洛文尼亞共和國 <sup>(2)</sup>	13 小時	(a)工作 4 小時 30 分鐘後小休 (b)用膳休息時間無註明	9 小時	無規定
(10)加拿大蒙特利爾 <sup>(2)</sup>	12 小時 30 分鐘	無規定	無規定	8 小時
(11)瑞士 <sup>(1)</sup>	12 小時	(a)工作達一半時間後小休 (b)小休 3 次	7 小時	12 小時
(12)愛爾蘭 <sup>(2)</sup>	12 小時	工作 4 時 30 分鐘後小休／用膳休息	11 小時	10 小時



城市／國家	每日最長 工作時間	休息時間規定	每日最長 駕駛時間	兩個相連工作日之間的 休息時間
(13)挪威 <sup>(1)</sup>	9 小時	(a)工作 4 小時 30 分鐘後小休 (b) 無註明用膳休息時間	9 小時	11 小時
(14)丹麥 <sup>(1)</sup>	無規定	(a)工作 4 小時 30 分鐘後小休 (b)用膳休息時間不限	9 小時	11 小時

(1) 二零零四年三月的資料

(2) 二零零四年十一月的資料

按行車里數、行車次數及乘客人數計算的意外率

專營 巴士公司	每一百萬行車公里發生意外的宗數					每一百萬行車次數發生意外的宗數					每一百萬名乘客發生意外的宗數				
	1999	2000	2001	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003
九巴	3.25	3.03	2.85	2.79	2.73	48.69	46.38	45.27	45.32	44.80	1.05	1.00	0.99	0.96	0.98
龍運	1.35	0.08	1.03	1.01	0.78	46.51	35.29	38.17	39.82	31.07	1.89	1.33	1.32	1.23	0.99
城巴 (第一專營權)	5.33	5.48	5.50	5.05	4.56	77.00	80.33	82.45	76.85	70.94	1.72	1.72	1.70	1.58	1.50
城巴 (第二專營權)	1.49	1.70	1.76	1.37	1.48	59.70	72.41	75.44	58.62	64.29	3.25	3.12	2.92	2.13	2.38
新巴	5.77	5.97	4.91	4.21	4.50	77.78	81.03	70.35	61.97	66.82	2.07	1.86	1.54	1.42	1.61
新大嶼山巴士	0.78	1.02	0.41	1.56	1.15	14.50	18.70	7.06	25.37	17.89	0.73	0.91	0.29	0.89	0.62

按行駛路線的類型比較九巴及新巴的意外率

(二零零三年七月一日至二零零四年六月三十日期間  
每一百萬公里的意外率)

巴士路線類型	九巴	新巴
市區路線(註 1)	4.51 宗	5.11 宗
鄉郊路線	2.45(註 2)	4.76 宗(註 2)
公路路線	1.49 宗	-

註

註 1： 超過一半路程行經九龍及港島北岸人口密集市區的路線，稱為市區路線。

註 2： 以九巴而言，超過一半路程主要行經新界新市鎮的路線，稱為鄉郊路線。新巴則以行駛南區的路線為鄉郊路線，這些路線大多途經山勢起伏的地區，路窄而且多彎。



**指引 C**

駕駛時間(即最長的工作時間減去所有30分鐘或以上的休息時間)不應超過11小時。

年份	九巴	城巴 (第一專營權)	新巴	城巴 (第二專營權)	龍運	新大嶼山 巴士
二零零一年	99.99%	99.5%	97.3%	100%	100%	100%
二零零二年	99.97%	99.9%	97.3%	100%	100%	100%
二零零三年	100%	100%	87.2%	100%	100%	100%
二零零四年 (一月至九月)	100%	100%	96.5%	100%	100%	100%

**指引 D**

兩個相連工作日之間的休息時間\*

年份	九巴	城巴 (第一專營權)	新巴	城巴 (第二專營權)	龍運	新大嶼山 巴士
二零零一年	100%	100%	100%	100%	100%	100%
二零零二年	100%	100%	100%	100%	100%	100%
二零零三年	100%	100%	100%	100%	100%	100%
二零零四年 (一月至九月)	100%	100%	100%	100%	100%	100%

註：比率為駕駛更份能符合有關指引的百分比。

\* 二零零四年五月一日起，兩個相連工作日之間的休息時間由8小時延長為9小時。上文列表顯示二零零一年一月一日至二零零四年四月三十日期間符合8小時休息規定，以及二零零四年五月一日起符合9小時休息規定的比率。