

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)112/04-05號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

有關專利巴士公司車長工作安排的背景資料摘要

目的

此文件旨在提供有關專利巴士公司車長工作安排的背景資料，並綜述議員在過往提出的主要意見及關注事項。

背景

2. 據報，若干車長及職工會投訴，他們服務的專利巴士公司強迫車長每天駕駛不同型號的巴士，以及行走不同的路線，並且不給予他們合理的用膳時間，導致車長更易出現失誤，因而增加發生交通意外的機會。
3. 在2004年10月12日事務委員會會議上，委員同意在將於2004年10月29日舉行的會議上，與政府當局及有關的專利巴士公司檢討相關事宜。有關公司的職工會代表亦已獲邀出席會議，就此事表達意見。
4. 在2004年10月13日的立法會會議上，王國興議員提出了相關的口頭質詢。有關質詢及政府當局的答覆載於**附錄I**。議員主要關注專利巴士的運作安全問題，尤其是巴士意外率與司機工作時數／工作安排的相互關係。

事務委員會先前進行的討論

5. 專利巴士的運作安全問題一直是事務委員會的討論重點。在2003年11月，事務委員會曾與政府當局檢討為確保及加強專利巴士運作安全而實施及計劃中的措施。
6. 據政府當局所述，運輸署已就車長的工作時數向專利巴士公司發出指引，以確保該等公司的車長獲給予合理的休息時間。有關指引在2000年3月曾作檢討，現載列如下：

- 指引A 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，車長最少應有合共20分鐘的小休；
- 指引B 一天內最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超逾14小時；
- 指引C 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；及
- 指引D 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於8小時。(其後增至9小時(見下文第15段))

7. 若干委員關注到巴士車長工作時數過長及所引致對安全的影響。他們要求政府當局盡快檢討有關指引，以便巴士車長無須每天工作超過8小時。

8. 然而，部分其他委員認為，道路安全絕對不應有任何妥協，但就巴士車長工作時數一事作出考慮時，必須以客觀態度加以研究。在檢討有關事宜時，最重要的是考慮巴士車長的意見，因部分車長認為現行安排可以接受。他們對於有機會當值一段較長時間甚或表示歡迎，因為他們可藉此賺取額外酬勞或更能善用其休息時間。因此，在此方面應留有若干程度的靈活性。

9. 為回應委員的關注，以及進一步加強專利巴士公司運作的安全，政府當局要求所有專利巴士公司全面檢討在保障安全方面所作出的安排，以及可在哪些範疇進一步加強道路及乘客安全。檢討涵蓋以下範疇：

- (a) 有關巴士意外與車長的年齡、經驗及工作時數的關係的分析；
- (b) 車長的訓練；
- (c) 車長的編更安排；
- (d) 為監察駕駛行為而裝設的安全裝置及實行的措施；
- (e) 車輛檢驗；及
- (f) 提高車長及乘客安全意識的措施。

10. 在2004年5月，事務委員會察悉政府當局提供有關為進一步加強專利巴士運作的安全而進行的檢討的結果及建議措施的資料文件。簡而言之，專利巴士公司及運輸署分析過巴士意外的記錄，並觀察到以下的要點：

- (a) 專利巴士的運作安全記錄相對穩定。過去5年，巴士每百萬公里車程的意外數字普遍有下降趨勢，而且大部分屬

輕微意外；

- (b) 根據統計資料，巴士意外率與車長的年齡、服務年數及工作時數未見有直接的相互關係；及
- (c) 在2003年有人受傷的巴士意外中，車長因素約佔三分之一。乘客沒有緊握扶手亦是巴士意外中有人受傷的主因之一。

11. 關於巴士車長的編更安排，政府當局已向事務委員會提供以下資料。

12. 根據運輸署最近就海外地區車長編更安排的研究(載於**附錄II**)顯示，巴士車長每日最長的工作時間由9至16小時不等；最長駕駛時間由7至13小時不等；兩個工作日之間最短休息時間則由8至12小時不等。運輸署現行的指引在這些範圍之內。

13. 運輸署已聯同各專利巴士公司檢討車長的工作時數，結果發現：

- (a) 除新世界第一巴士服務有限公司(下稱“新巴”)外，其他專利巴士公司均能完全遵照指引的內容；及
- (b) 在2003年下半年，新巴完全遵照指引B及D的規定，而符合指引A¹及C²規定的比率則分別為94%及88%。新巴會按下文第15(b)段所述採取行動。

14. 運輸署曾與有關巴士公司研究可否把最長工作時間及駕駛時間(即有關指引B及C的規定)縮短，但所有公司均不支持有關想法，原因是：

- (a) 巴士意外率與車長工作時數並無顯示有相互關係；
- (b) 本港現行的規定與海外地區大致相若；
- (c) 目前，車長平均工作時數約為每日10小時，遠低於指引訂明的最長工作時數14小時；及
- (d) 縮短最長駕駛時數會減低在編更及運作方面的彈性。

15. 鑒於屯門公路交通事故獨立專家小組及立法會議員均認為避免車長在疲倦狀態下駕駛非常重要，專利巴士公司同意作出以下改動：

¹ 不符合指引A規定的情況主要出現在通宵更次。雖然車長於每次車程後通常都有休息時間，但因通宵更次的最長工作時間一般少於7小時，故車長不會得到駕駛6小時後的30分鐘休息時間。

² 不符合指引C規定的情況屬相對輕微的偏差。在這些情況中，每日最長駕駛時間約為12小時。

- (a) 所有公司已把車長兩個相連工作日之間的休息時間由8小時增至9小時(指引D)；及
- (b) 新巴會透過重新編排車長的值班時間及調動人手，以確保在2005年年初完全遵照指引A及C的規定。

16. 有關加強專利巴士運作安全的其他建議措施的詳情載於立法會CB(1)1955/03-04(01)號文件。

17. 相關文件一覽表載於**附錄III**。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年10月27日

立法會問題第三條

(口頭答覆)

提問者：王國興議員

會議日期：二零零四年十月十三日

作答者：環境運輸及工務局局長

問題：

據報，有巴士司機及工會投訴其服務的專營巴士公司強迫司機每天駕駛不同型號的巴士及行駛多條路線，而且不安排合理時間給他們用膳，令司機容易犯錯，增加發生交通意外的機會。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，有沒有接獲專營巴士公司的司機或工會投訴上述問題；若有，涉及的投訴宗數及當局的回應和處理的詳情；
- (二) 過去 3 年，新世界第一巴士服務有限公司的專營巴士服務的意外及投訴的類別和數字、每年意外率和投訴率各有多少，以及與前中華巴士公司的同類數目如何比較；及
- (三) 現時有沒有就專營巴士司機每日駕駛巴士的型號數目上限、路線數目上限、用膳時間和休息時段等制訂指引；若有，詳情是甚麼，若沒有，當局會不會制定有關指引；若會，將於何時制定及發出指引？

答覆：

主席女士：

- (一) 運輸署在過往三年共收到八個來自專營巴士員工工會代表或個別巴士車長的意見或投訴，表示不滿巴士車長被編排在一天內駕駛多條路線、用膳時間不合理及工時過長等。

接獲這些投訴後，運輸署隨即向有關巴士公司充份反映員工的訴求，及要求他們跟進有關事項。運輸署亦鼓勵巴士公司和員工兩方互相諒解，通過溝通達成協議，以提供適當而有效率的服務。巴士公司已就有關事項與工會代表開會解釋及跟進。

- (二) 新世界第一巴士服務有限公司（「新巴」）在 1998 年 9 月 1 日起接替中華巴士公司（「中巴」）提供巴士服務。新巴在 2001 年至 2003 年三年內，平均每年涉及 288.67 宗巴士意外，每百萬行車公里的意外率為 4.54 宗。而中巴在 1995 年至 1997 年三年期間則平均每年涉及 249.67 宗巴士意外，每百萬行車公里的意外率為 5.55 宗。在投訴方面，新巴在 2001 年至 2003 年三年內，平均每年涉及 291 宗投訴，每百萬乘客人次的投訴率為 1.54 宗。而中巴在 1995 年至 1997 年三年期間則平均每年涉及 779.33 宗投訴，每百萬乘客人次的投訴率為 4.25 宗。有關巴士意外和投訴類別的資料，載列於已分發給議員的附件一及附件二。整體來說，新巴在上述兩方面的表現均較中巴為佳。

- (三) 運輸署有就巴士車長工作時間向各專營巴士公司發出指引，巴士公司有責任適當地安排員工的工作及用膳細節。該指引內容載列

於已分發給議員的附件三。

該指引並沒有包括車長每日駕駛巴士型號或路線數目。運輸署最近收到專營巴士員工工會關於車長就每日駕駛的路線數目、巴士數目和用膳時間等方面的訴求。運輸署已與專營巴士公司商討有關事宜，包括是否需要就上述事項制訂指引。經考慮後，由於現時並沒有資料顯示車長每更駕駛巴士型號和路線的數目對巴士安全有負面影響，故此現階段並未有計劃就上述事項增加額外的指引。

新巴與中巴 - 巴士意外比較

中巴

年份	致命 ¹	嚴重 ²	輕微 ³	總數	意外率 ⁴
1995	2	54	193	249	5.62
1996	4	45	206	255	5.73
1997	3	48	194	245	5.30
每年平均數	3	49	197.67	249.67	5.55

新巴

年份	致命 ¹	嚴重 ²	輕微 ³	總數	意外率 ⁴
2001	2	54	243	299	4.91
2002	4	41	232	277	4.21
2003	0	49	241	290	4.50
每年平均數	2	48	238.67	288.67	4.54

註 1：致命意外指最少有一人即場死亡的意外，或有人在意外中受傷，其後三十天內傷者因傷死亡的意外。

註 2：嚴重意外指有一名或以上傷者須留院逾 12 小時的意外。

註 3：輕微意外指有一名或以上傷者但無須留院逾 12 小時的意外。

註 4：每百萬行車公里的意外數目。

新巴與中巴 – 巴士服務投訴比較

中巴

年份	有關服務安排的投訴 ¹	有關服務水準的投訴 ²	一般性質的投訴 ³	總數	投訴率 ⁴
1995	202	743	31	976	5.11
1996	132	535	22	689	3.84
1997	100	536	37	673	3.81
每年平均數	144.67	604.67	30	779.33	4.25

新巴

年份	有關服務安排的投訴 ¹	有關服務水準的投訴 ²	一般性質的投訴 ³	總數	投訴率 ⁴
2001	71	139	25	235	1.21
2002	50	223	23	296	1.51
2003	53	271	18	342	1.89
每年平均數	58	211	22	291	1.54

註 1：包括交通投訴組接獲有關載客量、路線、服務時間和車站位置的投訴（由於部分過海巴士線由不同巴士公司聯營，因此數字並不包括過海巴士路線的投訴）。

註 2：包括交通投訴組接獲有關服務班次、員工行爲及其工作表現、乘客服務及設施的投訴（由於部分過海巴士線由不同巴士公司聯營，因此數字並不包括過海巴士路線的投訴）。

註 3：包括交通投訴組接獲不屬於有關服務安排和水準的投訴，例如有關車費、收取車費的方式和巴士對交通影響等的投訴。

註 4：每百萬乘客人次的投訴數目。

運輸署就巴士車長工作時間的指引

- 指引 A 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；
- 指引 B 一天內最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超逾 14 小時；
- 指引 C 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；以及
- 指引 D 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於 9 小時。

海外地區對巴士車長工作時數和休息時間的規定摘要

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) 加拿大不列顛哥倫比亞省	15 小時	無	13 小時	8 小時
(2) 挪威	9 小時	(a)工作 4 小時 30 分鐘後小休 (b)沒有訂明用膳休息時間	9 小時	11 小時
(3) 美國加州 聖馬特奧縣	16 小時	(a)工作 6 小時後小休 (b)工作 6 小時後用膳休息	10 小時	8 小時
(4) 瑞士	12 小時	(a)工作時間逾半後小休 (b)有 3 段小休時間，每段最少 30 分鐘	7 小時	12 小時
(5) 澳洲昆士蘭州	14 小時	工作 5 小時後小休	12 小時	10 小時
(6) 丹麥	-	(a)工作 4 小時 30 分鐘後小休 (b)用膳休息時間沒有限制	9 小時	11 小時
(7) 香港	14 小時	(a)工作 6 小時後小休 (b)在 6 小時的工作時間內休息合共最少 20 分鐘	11 小時	9 小時

專利巴士公司車長的工作安排

相關文件一覽表

立法會／委員會	會議日期	文件
交通事務委員會	2003年11月28日	加強專利巴士營運安全的措施[立法會CB(1)406/03-04(04)號文件] http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/papers/tp1128cb1-406-4c.pdf
		補充資料，說明外國為巴士全部座椅安裝安全帶的經驗及過去5年專利巴士公司發出各級警告及辭退司機的數目[立法會CB(1)1815/03-04(01)號文件] http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/papers/tp1128cb1-1815-1c.pdf
交通事務委員會	2004年5月28日	專利巴士公司就增強專利巴士營運安全的安排的檢討報告[立法會CB(1)1955/03-04(01)號文件] http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1955-1c.pdf
立法會	2004年10月13日	王國興議員就專利巴士公司車長的工作安排提出的口頭質詢