

二零零四年十一月二十六日
討論文件

立法會交通事務委員會

加強道路安全的措施

目的

本文件請委員就加強香港道路安全的建議措施提出意見。

背景

2. 最近數周內接二連三發生的交通意外，令市民日益關注本港道路安全的問題。當中又以公共小型巴士(公共小巴)司機的駕駛行為最令人關注。事實上，統計數字顯示，與駕駛行為有關的交通違例事項，亦呈上升趨勢。二零零四年一月至九月期間，超速駕駛及衝紅燈的違例事項分別較去年同期上升 10%及 54%¹。至於涉及公共小巴的同類違例事項，亦分別增加 20%及 47%²。

3. 我們認為需要制定整套措施，從立法、執法、宣傳、教育以及應用科技等各個範疇入手，打擊不當的駕駛行為，加強道路安全。下文各段臚列經我們詳細研究的措施。

1

各類車輛	違例事項宗數 (二零零四年一月至九月)	違例事項宗數 (二零零三年一月至九月)	增幅
超速駕駛	147 591 宗	134 368	+10%
衝紅燈	25 847 宗	16 776	+54%

2

公共小巴	違例事項宗數 (二零零四年一月至九月)	違例事項宗數 (二零零三年一月至九月)	增幅
超速駕駛	1 538 宗	1 279 宗	+20%
衝紅燈	1 522 宗	1 039 宗	+47%

加強整體道路安全的措施

(I) 違例駕駛記分

4. 《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第 375 章)規定，沒有遵從交通燈的指示應扣 3 分³。不過，鑑於本港裝有交通燈的路口高度集中，加上衝紅燈意外可能造成嚴重後果，而這類意外的數目亦有所增加，我們建議提高罰則，把記分提高至 8 分。我們認為這個水平可產生更強的阻嚇作用。

5. 有人認為由 3 分增至 8 分會影響職業司機的生計。我們認為，司機如遵守法例即不會被扣分，而大部分司機，包括職業司機，都是奉公守法的市民，因此提高記分對上述問題的影響應相當有限。此外，目前已有機制容許司機參加駕駛改進課程⁴，在兩年內有一次可獲補回 3 分的機會，實際上這安排即把記分減為 5 分。我們認為，如有司機在兩年內因再次違例而不獲補回分數，有關扣分應繼續應用。

(II) “沒有遵從交通燈的指示”的定額罰款

6. 根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)，司機沒有遵從交通燈的指示，可被判定額罰款 450 元。我們已比較過這項違例事項與其他嚴重程度相若的違例事項的罰款額。“以比速度限制高出逾每小時 30 公里而不超過 45 公里的速度駕駛”的定額罰款額為 600 元，我們認為“沒有遵從交通燈的指示”的定額罰款應定在相同的水平，因此需由 450 元增至 600 元，以提高阻嚇作用。

(III) 以定額罰款的方式就三項常見交通違例事項執法

7. 以下的交通違例事項相當普遍，並會釀成嚴重後果。因此，我們對這幾項違例事項特別關注：

³ 如在兩年內觸犯交通規例而被扣滿 15 分，該人士將不得在 3 至 6 個月內持有或領取駕駛執照。

⁴ 根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》第 6A 條，運輸署署長須在司機修畢其駕駛改進課程時安排補回 3 分。如該名司機已經被扣滿 15 分，或該名司機沒有被扣分或署長曾於過去兩年內以同一理由補回分數，則不得作出這個安排。

- (a) 在所駕汽車移動時以手持的方式使用流動電話或電訊設備⁵ — 這項違例事項的後果尤其嚴重。據研究顯示，駕車時使用流動電話令司機分神，一旦發生緊急事故會影響司機的反應，令撞車的風險提高四至六倍；
- (b) 沒有在快速公路的左邊行車線上駕駛車輛⁶ — 這項違例事項的後果同樣嚴重，因為這樣的駕駛行為會令快速公路上有更多高速行駛的車輛穿來插去，增加發生意外的機會；以及
- (c) 駕駛電單車或機動三輪車時沒有亮着所需車燈⁷ — 電單車的意外涉及率遠高於私家車⁸的平均數字。電單車如有適當的照明，較容易被其他車輛的司機及道路使用者看到，有助減低意外的風險。

8. 目前，上述三項違例事項均以發出傳票方式執法。過往三年，有關這些違例事項的檢控數字大幅增加⁹，可見違例的情況頗為普遍。因此，我們認為有需要簡化檢控方式，方便執法，並加強對可能違例的司機所起的阻嚇作用。現建議把上述違例事項加入《定額罰款(刑事訴訟)條例》的附表，以發出定額罰款通知書的方式進行檢控¹⁰。

⁵ 違反《道路交通(交通管制)規例》第 42(1)(g)條的規定。

⁶ 違反《道路交通(快速公路)規例》第 12(1)條的規定。

⁷ 違反《道路交通(交通管制)規例》第 47(1)(a)條的規定。

⁸ 過往三年，電單車意外涉及率約為每一千輛持牌電單車有 101 輛發生意外，每一千輛私家車則有 21 輛發生意外。

⁹

違例事項 檢控數字	在所駕汽車移動時 以手持的方式使用 流動電話或電訊設備	沒有在快速公路 車路的左邊行車線上 駕駛車輛	駕駛電單車或 機動三輪車時沒有 亮着指定的車燈
二零零一年	2 988 宗	10 宗	不適用
二零零二年	3 818 宗	322 宗	86 宗
二零零三年	6 188 宗	765 宗	183 宗

¹⁰ 屯門公路交通事故獨立專家小組在報告中亦提出類似建議。這些建議已獲我們接納，並得到立法會交通事務委員會支持。

9. 我們訂定上述三類違例事項的定額罰款前，已參考法庭所判罰的款額，以及同類以定額罰款方式執法的違例事項的罰款額。目前，司機在所駕駛的汽車移動時以手持的方式使用流動電話，大多會判罰 400 元至 500 元¹¹；現建議這項違例事項的罰款定為 450 元。至於沒有在快速公路車路的左邊行車線上駕駛車輛的罰款則應定為 450 元，與司機不遵從車輛使用右邊行車線的限制的定額罰款一致。至於駕駛電單車或機動三輪車時沒有亮着所需車燈的定額罰款，我們在參考有關汽車的同類違例事項罰款後，建議定為 320 元。

(IV) 衝紅燈攝影機

10. 我們已在 111 個裝有交通燈的路口裝設衝紅燈攝影機箱，並安排 28 部攝影機輪流擺放¹²。裝設攝影機箱的地點根據以下準則選定：

- (a) 意外數字(特別是由衝紅燈釀成的意外)的記錄；
- (b) 司機在該路口衝紅燈的普遍程度；
- (c) 擺放衝紅燈攝影機的地點要平均分布，以在該區域對司機產生阻嚇作用；及
- (d) 資源考慮及實地環境。

有關路口擺放衝紅燈攝影機箱後，發生衝紅燈意外的數字較以往下降 58%，可見機箱確實能有效遏止衝紅燈的情況。

11. 目前裝設攝影機箱的地點已遍及大部分衝紅燈的黑點。雖然如此，為擴大衝紅燈攝影機的覆蓋範圍，我們建議增加裝設攝影機箱的地點。我們根據上文第 10 段所列準則，選定 20 個可考慮增設攝影機箱的路口，有關資料已載於附件。我們會詳細研究這些地點，然後制訂執行計劃。

¹¹ 二零零三年的個案中，六成的罰款定在這個範圍內。

¹² 現有 16 部顯影式攝影機及 12 部數碼攝影機，輪流擺放在 51 個顯影式攝影機箱及 60 個數碼攝影機箱。兩種攝影機箱的構造並不相同。

12. 以本港目前的情況來說，衝紅燈攝影機的數目與攝影機箱總數的比例大約是 1 比 4，即大約 25%。這個比例與外地城市相若¹³。雖然如此，我們打算添置 68 部¹⁴數碼攝影機，擺放在現有的機箱和日後新設的機箱，以增加阻嚇作用。實行這項添置計劃後，攝影機箱的數目就會增至 131 個，攝影機增至 96 部，兩者的比例增加約三倍，由 1 比 4 增至 1 比 1.4，或由 25% 升至 73%。我們隨後會尋求撥款購置新攝影機，盡早落實添置計劃。

(V) 偵速攝影機

13. 超速駕駛是交通意外的一個主要成因。為遏止超速駕駛，我們已在主要道路及快速公路上 85 個地點裝設偵速攝影機箱，輪流擺放 10 部攝影機。與裝設衝紅燈攝影機的情況相似，在擺放偵速攝影機箱後意外率較以往下降 23%。

14. 我們打算提高偵速攝影機與攝影機箱的比例，並在主要道路增設攝影機及機箱，以加強執法，提高阻嚇作用。由於安裝攝影機涉及許多技術問題，例如實地環境的限制及電源的供應，因此我們須逐一研究各個可考慮安裝攝影機箱的地點，然後才可定出具體的添置計劃。

(VI) 執法

15. 我們一直與警方緊密合作，打擊不當的駕駛行為。例如警方在十月起執行“火炬行動”¹⁵，十一月初舉辦另一個為期五周的運動，集執法與宣傳於一身，以提高公共服務車輛安全為主

13

	攝影機的數目	攝影機箱的數目	攝影機與 攝影機箱的比例(%)
澳洲墨爾本	35 部	132 個	27%
英國倫敦	25 部	223 個	11%
加拿大多倫多	10 部	40 個	25%
新加坡	-	-	25%
香港	28 部	111 個	25%

¹⁴ 添置 68 部數碼攝影機後，我們會確保所有的數碼攝影機箱和日後新設的數碼攝影機箱均裝有攝影機。待顯影式攝影機可用年限屆滿時，我們就會改用數碼攝影機。

¹⁵ “火炬行動”於十月展開，歷時一個月，以打擊超速駕駛、危險駕駛、酒後駕駛以及後座乘客不配帶安全帶為目標。

題。舉行這個運動的第一周內，警方向公共服務車輛的司機派發單張，提醒司機注意駕駛安全。警方亦向市民及乘客派發單張，鼓勵他們舉報不當的駕駛行為。隨後數周警方則採取執法行動，針對超速駕駛、衝紅燈及危險駕駛等活動。日後警方會繼續在違反交通條例的黑點進行突擊行動。

(VII) 教育與宣傳

16. 觸犯交通規例，主要是因為司機駕駛態度和行為不當。上文所述為提高罰則及便利執法而實行的措施，無疑可對各種交通違例事項，特別是超速駕駛及衝紅燈，發揮較強的阻嚇作用。然而，透過不斷進行教育和宣傳，培養司機正確的駕駛態度，才是治本的辦法。

17. 因此，道路安全議會一直以培養負責任的駕駛文化為工作重點。二零零一年起推出的“精明駕駛”宣傳活動即為一例。我們會繼續與道路安全議會緊密合作，推出宣傳活動。我們會不斷製作政府宣傳影片/聲帶，提醒司機注意駕駛安全，切勿超速駕駛或衝紅燈。“道路安全願景及標誌”，亦為日後舉辦的各項道路安全活動提供一個焦點。

為公共小巴而設的措施

(VIII) 安裝車速顯示器

18. 車速顯示器體積不大，能顯示車輛行駛時的速度。車速超出預設的水平時，顯示器就會鳴響，顯示燈亦會亮起。車輛安裝這項裝置後，乘客能監察車速，有助遏止超速駕駛。現在市場上還有一些兼具記錄功能的顯示器，在一段時間內保持速度的紀錄。

19. 我們由二零零二年年底起為行走通宵路線的專線小巴安裝車速顯示器。二零零三年年底，這項計劃再推展至行駛快速公路的專線小巴。目前，在全港 4 350 輛公共小巴當中，已有 518 輛專線小巴裝設車速顯示器。所有行駛通宵路線和快速公路的專線小巴以及另外 18 條路線的專線小巴，均已包括在內¹⁶。乘客和專線小巴營辦商均十分滿意車速顯示器的成效，大部分人認為顯示器有助監察公共小巴的車速，並有助防止司機超速駕駛¹⁷，因

¹⁶ 目前，518 輛裝有車速顯示器的專線小巴當中，有部分屬營辦商自願安裝，有些則為符合新專線客運營業證的規定而裝設。

¹⁷ 二零零三年十月進行的一次乘客意見調查顯示，通宵專線小巴乘客中有

此我們建議強制規定公共小巴安裝車速顯示器。

20. 首先，我們計劃以行政手段實施這項規定。我們現正諮詢公共小巴業界對具體細節的意見。與此同時，我們準備修訂法例，在《道路交通(車輛構造及保養)規例》中規定車速顯示器為公共小巴上一項標準裝置，並訂明濫用或使用不當均構成罪行。我們相信採用立法的方式實施規定，日後執法會更具成效。

(IX) 展示公共小巴司機證

21. 根據客運營業證現行條件，公共小巴司機駕駛時須在車前展示司機證。客運營業證持牌人須負責確保司機遵從這項規定。不過，我們注意到部分公共小巴司機沒有遵守這項規定。而部分公共小巴業界代表亦表示，如司機不展示司機證而由客運營業證持牌人承擔責任，對持牌人並不公平。為提高執法的成效，現建議在《道路交通(公共服務車輛)規例》加入展示司機證的規定。司機證要載有司機姓名以及車輛牌照編號等有關資料，並擺放在車速顯示器附近一個明顯的位置，方便乘客辨認駕車司機的身分。

(X) 強制規定展示投訴熱線的電話號碼

22. 經常有乘客投訴有些公共小巴司機漠視投訴，或不按乘客要求減慢車速。遇有這樣的情況，最好是乘客能向交通投訴組投訴，或即時舉報該名司機駕駛不當的行為。為此，我們會規定公共小巴持牌人或營辦商在小巴車廂內清楚展示投訴熱線的電話號碼。我們會盡快與業界商討落實這項規定的細節。

(XI) 為在職公共小巴司機提供訓練

23. 二零零三年八月，運輸署安排“公共小巴司機訓練課程”，協助小巴司機改善駕駛行為和服務技巧。至今該課程已舉辦了 41 班，有 500 名司機參加。另外，本年四月，該署與職業訓練局合辦“高級公共小巴司機訓練課程”，報讀的司機可獲資助，最高可發還學費的七成。至今課程已舉辦 5 班，有 120 名司機參加。

71%認為車速顯示器能令司機駕駛時更為安全。另一次調查顯示，九成的通宵專線小巴營辦商亦認為車速顯示器能監察司機車速，防止司機超速駕駛。

24. 我們認為提供類似上文所述的持續在職訓練，有助提醒公共小巴司機安全駕駛的重要。我們會繼續鼓勵公共小巴司機參加持續訓練課程，並會與駕駛改進學校和職業訓練局一同研究為公共小巴司機舉辦複修工作坊或研討會的可行性。我們亦會與公共小巴業界商討可否規定司機報讀這類複修課程，例如每兩三年接受訓練一次，以及如何實行。

25. 我們打算在二零零五年，強制申請的士駕駛執照的司機接受以駕駛態度及行為作為主題的職前訓練。我們會參考的士業界職前訓練課程的經驗，研究可否把這項規定推展至新入行的公共小巴司機。

(XII) 公共小巴司機道路安全宣傳計劃

26. 為提高公共小巴司機的道路安全意識，我們計劃推出一連串以公共小巴為題的宣傳活動，內容包括委任道路安全大使以及定期出版通訊以傳揚道路安全的信息。此外，我們還會舉辦特別的活動，如舉行公共小巴安全周、頒發公共小巴司機安全駕駛獎，以及製作宣傳駕駛安全的標貼，定期派發給小巴司機。

(XIII) 推出公共小巴司機安全約章

27. 公共小巴業界建議推出公共小巴司機安全約章。這項活動的目的，是讓司機承諾安全駕駛，實踐約章的精神。願意接受約章規範的司機會獲邀在約章上簽署，隨後他們會獲發給標貼，在車上張貼。這項活動能表明有責任感的司機注意駕駛安全的承諾，並能表揚這些良好行為，因此我們支持這項由業界主動提出的措施。我們會與業界商討實行這項建議的細節。

(XIV) 收緊簽發公共小巴駕駛執照的條件

28. 按照現行的安排，申請人必須持有私家車或輕型貨車正式駕駛執照最少滿三年，方可申領公共小巴駕駛執照。有建議把這項規定由三年改為五年。

29. 我們已詳細研究過這項建議。根據公共小巴司機涉及意外的統計數字¹⁸，駕駛年資與意外率並無直接關係。更重要的反而可能是司機的駕駛態度和行為，這兩點與駕駛年資並無關連。

有待深入探討的措施

30. 我們除打算盡快推出上述措施外，還準備探討下列較長遠措施是否可行。

(XV) 安裝車輛監察系統

31. 車輛監察系統俗稱黑盒，能記錄車輛的行駛數據，例如平均速度、每日最高車速、行車里數、行車時數、司機踩動剎車掣及開啟車門的次數、照明燈/顯示燈有沒有亮起等資料。這個裝置能有助監察司機表現、管理車隊和調查意外。

32. 我們一直有意實行試驗計劃，試行為四輛運作模式各異的專線小巴裝設車輛監察系統¹⁹。不過，目前還有一些影響數據準確程度的關鍵技術問題有待解決。待這些問題解決後，我們就會展開試驗計劃。若計劃成效理想，我們會研究日後應否規定所有新登記的公共小巴安裝這套系統。

¹⁸

二零零一年至零三年間涉及意外的 公共小巴司機持有公共小巴駕駛執照的年數	公共小巴司機人數
少於 1 年	125 人
1 至 2 年	156 人
2 至 3 年	143 人
3 至 4 年	143 人
4 年以上	2 463 人
不詳	116 人
總計	3 146 人

¹⁹ 我們原定在二零零三年十二月展開這個為期六個月的試驗計劃。

(XVI) 在公共小巴安裝車速限制系統

33. 車速限制系統通過控制輸送到引擎的燃料份量，把車速限制在某一指定數值之內。把公共小巴的車速鎖定於某個預設的水平，便可有效防止超速駕駛。

34. 安裝車速限制系統在技術上可行。不過，我們須考慮一個更基本的問題，就是應否不理會公共小巴所行駛的路段本身的速度限制，設定全港劃一的公共小巴車速限制(如巴士和重型貨車的時速限制定為 70 公里)。鑑於這個規定會影響公共小巴業界整體的運作和全港交通流量，因此我們須深入研究這項措施的可行性和影響。

(XVII) 安裝外置顯示燈

35. 有建議在公共小巴車身安裝外置顯示燈，如車速超過預設的限制即會亮燈，以便執法。這項建議與車速限制系統的建議一樣，我們須考慮是否應不理會道路的速度限制，而把公共小巴的車速限制在特定水平，否則就不能定出客觀尺度以決定預設的速度限制。我們還要考慮外置顯示燈的效用，以及其對其他司機或道路使用者可能造成的混亂及干擾。

(XVIII) 行車倒數器

36. 行車倒數器是一種預先警告裝置，能倒數綠燈亮着的時間，提醒司機交通燈號即將轉換。最近有人建議在設有交通燈的路口安裝這種裝置。事實上，我們研究這種裝置已有多時。

37. 世界各地與本地交通特色相近的大城市，包括上海、大連等內地大城市，大部分都不設行車倒數器。據我們了解，這是因為對兩個根本問題存有疑慮。

38. 首先，研究和試用結果顯示，由於司機對顯示的資料反應不同，裝設行車倒數器會令路口發生前後車相撞的意外大增。例如前車司機決定在倒數開始時停車，但尾隨司機認為餘下數秒足夠橫過路口，而決定衝過路口。

39. 此外，電腦控制的交通系統要與行車倒數器兼容，在技術上亦有困難。目前，大城市內大部分的交通燈都是由電腦控制的交通系統所指揮，具備交通情況應變管理模式²⁰。當綠燈亮着的時間因為行車流量而改變，行車倒數器便無法顯示正確的資料。即使其他並非使用這種應變管理模式的交通燈，一般亦會因應繁忙時間及非繁忙時間而調校綠燈亮着的時間，燈號因而頻頻變動。因此，市面上的行車倒數器亦無法顯示正確資料。

40. 據悉，廣州、深圳、南京等數個內地城市在市內部分地區裝設行車倒數器。不過，廣州裝設行車倒數器後，由於倒數器未能與新安裝的交通控制系統配合，已由二零零二年起拆除路口的行車倒數器，數目大約有 280 個。深圳亦是因為同一原因而停用部分行車倒數器。由於深圳裝設行車倒數器遇到技術問題，因此大力反對設置行車倒數系統。

41. 基於上述安全和技術問題，我們認為安裝行車倒數器一事，不宜倉卒作出定論。不過，我們會繼續留意世界各地有關的研究結果及科技的最新發展。

建議摘要

42. 現扼要覆述上述各項為加強道路安全及改善司機(特別是公共小巴司機)駕駛行為的各項措施：

立法

- 把衝紅燈的違例駕駛記分由 3 分增至 8 分(第 4 至 5 段)；
- 把衝紅燈的定額罰款由 450 元增至 600 元(第 6 段)；
- 以定額罰款方式執法，司機在所駕汽車移動時以手持的方式使用流動電話的罰款額為 450 元(第 7 至 9 段)；
- 以定額罰款方式執法，沒有在快速公路車路的左邊行車線上駕駛車輛的罰款額為 450 元(第 7 至 9 段)；
- 以定額罰款方式執法，駕駛電單車或機動三輪車時沒有亮着所需車燈的罰款額為 320 元(第 7 至 9 段)；

²⁰ 現代交通控制系統在路面下的車輛探測器或控制中心的交通控制員輔助之下，可因應行車流量調節綠燈亮着的時間。由於行車倒數器根據預設的數字進行倒數，執行交通情況應變管理的功能時，會令倒數大大失準。

執法

- 加強打擊超速駕駛及衝紅燈的執法行動(第 15 段)；
- 立法規定公共小巴司機展示司機證(第 21 段)；
- 強制規定展示投訴熱線電話號碼(第 22 段)；

善用科技

- 在更多交通燈控制的路口安裝衝紅燈攝影機箱並添置攝影機(第 10 至 12 段)；
- 增設偵速攝影機箱並添置攝影機(第 13 至 14 段)；
- 強制規定安裝車速顯示器(第 18 至 20 段)；
- 進行公共小巴安裝車輛監察系統試驗計劃(第 31 至 32 段)；

教育及宣傳

- 加強有關安全駕駛的教育及宣傳活動(第 16 至 17 段)；
- 鼓勵公共小巴司機接受持續訓練(第 23 至 24 段)；
- 研究為公共小巴司機舉辦複修工作坊或研討會是否可行，並研究規定司機參加這類複修課程(第 23 至 24 段)；
- 研究強制規定新入行的公共小巴司機接受職前訓練是否可行(第 25 段)；
- 推出公共小巴司機安全約章(第 27 段)。

43. 此外，我們會深入探討以下措施在技術上是否實際可行：

- 設定公共小巴的速度限制(第 33 至 34 段)；
- 公共小巴安裝速度限制系統(第 33 至 34 段)；
- 公共小巴車身安裝外置顯示燈(第 35 段)；以及
- 留意行車倒數器的技術發展以及有關使用情況的研究(第 36 至 41 段)。

徵詢意見

44. 請議員對建議措施提出意見。

可考慮增設衝紅燈攝影機的地點

香港

1. 柴灣道(東行)／新業街
2. 干諾道中(西行)／畢打街(北行)
3. 英皇道(東行及西行)／健康東街
4. 摩利臣山道(前面直路)(南行)／體育道

九龍

5. 柯士甸道／漆咸道南
6. 柯士甸道(西行)／廣東道(南行)
7. 亞皆老街(西行)／洗衣街
8. 南昌街(北行)／長沙灣道
9. 蒲崗村道(南行)／龍翔道(近石安大廈)
10. 彌敦道／窩打老道
11. 長沙灣道(北行)／南昌街

新界東

12. 寶邑路(東行及西行)／唐俊街
13. 大涌橋路(兩邊方向)／安麗街／安景街
14. 南運路／大埔太和路
15. 寶石湖路(北行近文錦渡)／寶運路
16. 大涌橋路(來回方向)／小瀝源路
17. 馬鞍山路(北行及南行)／鞍超街／西沙路

新界西

18. 昌榮路(南行)／青山公路(北行)
19. 川龍街／沙嘴道
20. 梨木道／和宜合道