

二零零六年六月二十三日
討論文件

立法會交通事務委員會

加強道路安全及公共小型巴士和的士營運安全的措施

目的

本文件說明各項加強道路安全及公共小型巴士(公共小巴)和的士營運安全措施的進展。

背景

2. 二零零四年年底，我們提出整套措施，從立法、執法、宣傳、教育以及應用科技等各個範疇入手，加強道路安全及公共小巴營運安全。我們曾在二零零五年十二月向本會提交進展報告。下文各段臚列各項措施實行的最新情況。另外，我們也曾研究有關的士加裝安全氣袋的可行性。

加強整體道路安全的措施

(1) 衝紅燈攝影機

3. 我們原已在 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。二零零五年年底，我們開展擴大衝紅燈攝影機系統的計劃，添置了 68 部攝影機，並會在 20 個路口增設攝影機箱。實行這項計劃後，攝影機箱的數目將增至 131 個，而攝影機則增至 96 部，兩者的比例增加約三倍，由 1 比 4 增至 1 比 1.4，即由 25% 升至 73%。第一批共 24 部攝影機已經裝妥，第二批共 24 部的攝影機亦會於七、八月間完成。最後一批 20 部攝影機及攝影機箱則會於十月完成安裝。我們打算進一步擴大衝紅燈攝影機系統，包括更換可用年限屆滿的顯影式攝影機，並會繼續擴大系統的覆蓋範圍。

(II) 安裝停車閃動綠燈

4. 我們已進一步研究為交通燈加設停車預先提示裝置（例如停車閃動綠燈）的建議。我們曾測試內地現時採用的有關裝置，惟發現與本港的交通控制系統不能兼容。

5. 此外，外地的多項研究及測試結果顯示，在路口安裝預先提示裝置或停車閃動綠燈會增加發生前後車相撞意外的可能性¹，原因是司機對這些設施的反應不同，當綠燈開始閃動時，有些司機會選擇停車，有些卻會選擇衝過路口。

6. 鑑於上述研究及測試結果，我們現階段無意安裝停車預先提示設施或停車閃動綠燈，不過仍會繼續留意這方面的研究和發展。

(III) 偵速攝影機

7. 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。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。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供應，因此我們正研究可考慮安裝攝影機箱的地點，以及具體的推行計劃。

(IV) 執法

8. 警方一直都有進行執法行動，打擊不當的駕駛行為。由二零零六年一月一日起，沒有遵從交通燈指示的違例記分由 3 分增至 5 分，罰款則由 450 元增至 600 元。這類個案的檢控宗數由二零零五年首 4 個月的 12 466 宗下降至二零零六年同期的 8 996 宗，減幅為 28%。當局已加強執法行動，但檢控數字不升反跌，可見近期推出的措施，對不當的駕駛行為，已增加了阻嚇作用。

¹ 以美國聯邦公路管理局為例，該局試用預先提示裝置後，發現這種裝置反而誘使更多司機加速在提示燈號亮起時衝過路口，並助長激進的駕駛行為；因此而導致的撞車事故數目更高於沒有裝設提示燈號之前。美國當局因而決定不裝設這種裝置。

9. 我們在二零零六年一月一日把司機駕駛時使用手提電話或電訊設施的違例事項加入《定額罰款（刑事訴訟）條例》附表，以發出定額罰款通知書的方式進行檢控。檢控宗數由二零零五年首4個月的2 091宗大幅增至二零零六年同期的7 512宗，升幅高達250%。

(V) 教育與宣傳

10. 除採取執法行動外，不斷推行教育與宣傳工作亦同樣重要。我們一直以培養負責任的駕駛文化為工作重點，並會繼續實行下列措施：

- (a) 定期向公共小巴、的士及非專營巴士司機進行宣傳；
- (b) 製作電視及電台宣傳短片及聲帶，並增加在電視及電台播放道路安全信息的次數；
- (c) 利用流動宣傳媒體宣傳道路安全信息；
- (d) 在全港各主要道路及隧道出入口展示道路安全信息；
- (e) 推出提倡客運車輛安全的活動；
- (f) 為駕駛人士舉行道路安全講座及研討會；以及
- (g) 在各主要交通黑點、公共停車場及邊境管制站派發宣傳單張並進行街頭教育。

為公共小巴而設的措施

(VI) 安裝車速顯示器

11. 車速顯示器的首要作用是方便公共小巴乘客監察車速，並提醒司機注意行車速度，避免超速。二零零五年四月，我們訂立一項新的車輛發牌條件，規定申請新牌照或續牌的公共小巴必須安裝車速顯示器。目前，全港98%以上的公共小巴已安裝車速顯示器；到本月底時，全港公共小巴都應該已裝妥車速顯示器。

12. 與此同時，我們正修訂法例，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。

(VII) 安裝車輛監察系統

13. 車輛監察系統俗稱黑盒，能在一段時間內就車輛的行駛情況作全面記錄。運輸署自二零零四年起連同有關供應商進行試驗計劃，試行為公共小巴裝設這種系統。我們曾於二零零四年為四輛專線小巴進行試驗，不過，由於出現技術問題，該計劃在二零零五年年初擱置。本年年初，我們覓得新供應商願意為公共小巴重新進行測試。測試計劃將於七月展開，為期至少六個月。我們會密切留意試驗結果，並會探討在公共小巴安裝這類系統作為一個較長遠的措施的可行性。

(VIII) 在公共小巴安裝車速限制系統

14. 車速限制系統通過控制輸送到引擎的燃料份量，把車速限制在某個指定數值之內。不過，要在石油氣車輛安裝車速限制系統，目前尚有技術問題有待解決。事實上，在澳洲及韓國等地的商用車輛雖然須按照規定安裝車速限制系統，但石油氣車輛都不在此限，而當地的石油車氣車輛亦沒有安裝這個系統。再者，本港石油氣公共小巴供應商亦明確表示，因技術困難，未能為公共小巴加裝車速限制系統。我們會繼續留意這方面的技術發展及海外的做法。

(IX) 安裝乘客安全帶及高背座椅

15. 為了於意外發出時為乘客提供更佳保護，規定公共小巴必須安裝乘客安全帶及高背座椅的法例已於二零零四年八月一日生效。法例實施後，假如公共小巴已裝有安全帶，乘客必須佩戴。截至二零零六年五月，全港已有 1 752 輛公共小巴（總數的 40%）裝妥乘客安全帶及高背座椅。

16. 我們知悉公共小巴車主一般會在八至十年更換小巴。目前，約有 1 040 輛公共小巴（佔總數 24%）車齡已達八年或以上。我們預計公共小巴車主會在未來一至兩年更換車輛。屆時，全港就會有 60% 以上的公共小巴裝有安全帶。

17. 為了協助那些二零零四年八月一日前登記而未有裝設高背座椅及安全帶的公共小巴車主加裝這些設施，我們已委託承辦商制訂補裝設施的設計圖，以符合公共小巴的安全規定。我們預計有關設計圖會在本年第三季完成。屆時我們會鼓勵車主為小巴加裝這些設施，有部分營辦商亦已表示會補裝有關的設施。實行這項措施後，裝有安全帶的公共小巴的比例將會進一步提高。

(X) 執法行動

18. 警方一向都有就公共小巴乘客佩用安全帶的規定，採取宣傳配合執法的特別行動。二零零六年首 4 個月，警方對沒有佩戴安全帶的公共小巴乘客提出的檢控共有 588 宗，佔二零零五年全年檢控數字的 66%。

19. 最近，警方在夜間及清晨更展開大規模的秘密偵查行動，打擊公共小巴司機不當的駕駛行為。警方在行動中派出喬裝乘客的便衣警員，又設立監察站，派出軍裝警員在路障執勤，並且使用車內錄影系統或雷射槍。從成效可見，這些秘密偵查行動能發揮很大的阻嚇作用。警方會繼續執行這類工作。

(XI) 強制展示公共小巴司機證

20. 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。為確保公共小巴司機遵守規定，我們現正修訂法例，在《道路交通（公共服務車輛）規例》加入展示司機證的規定，訂明違反這項規定即構成罪行。

(XII) 強制規定展示投訴熱線的電話號碼

21. 我們於二零零五年十一月在客運營業證加入一項條件，規定公共小巴營辦商必須在小巴車廂內展示交通投訴組熱線的電話號碼。這項新規定有效地增加了市民對這個投訴途徑的認識。交通投訴組熱線在二零零六年首 4 個月接獲有關公共小巴的投訴宗數，比二零零五年第三季增加了 32%。現時交通投訴組接獲有關公共小巴的投訴中，超過 90% 是透過熱線提出的。

(XIII) 公共小巴駕駛執照申請人申領執照的規定

22. 有人建議當局應禁止屢次違反交通規例的司機任職公共小巴司機。我們正初步研究加入以下入職條件：

- (a) 要求公共小巴駕駛執照申請人必須接受以駕駛態度及行為為主題的職前訓練；以及
- (b) 禁止屢次違反交通規例而被定罪，或在一段指定時間內(例如在申領執照前三至五年內)駕駛執照被暫時吊銷的司機申領公共小巴駕駛執照。

23. 我們已徵詢公共小巴業界對上述建議的意見，並獲得他們普遍支持。我們正擬訂有關細節，並會在適當時候向立法會提交立法建議。

(XIV) 為在職公共小巴司機提供訓練

24. 持續在職訓練有助提醒公共小巴司機安全駕駛的重要。運輸署自二零零三年八月起舉辦“公共小巴司機訓練課程”及“公共小巴司機道路安全工作坊”，協助小巴司機改善駕駛行為。參加訓練課程／工作坊的司機約有 1 000 名。在二零零六年上半年，運輸署為公共小巴司機舉辦兩個有關道路安全的複修工作坊。未來數月，該署會為公共小巴司機／營辦商舉辦更多工作坊／研討會。此外，該署自二零零四年四月起與職業訓練局合辦“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。至今已有 300 名司機參加課程。

(XV) 公共小巴司機道路安全宣傳計劃

25. 為提高公共小巴司機的道路安全意識，我們在二零零六年一月至五月期間與道路安全議會合辦大型的公共小巴安全運動，向小巴司機提倡安全駕駛行為和優質服務。這項運動已於五月十二日圓滿結束，參與的全職小巴司機達 625 名。

(XVI) 推出公共小巴司機安全約章

26. 二零零五年三月，我們協助業界推出公共小巴司機安全約章。至今已有約 2 600 名小巴司機簽署約章，表明對安全駕駛的承諾。我們會繼續鼓勵更多公共小巴司機簽署約章。

(XVII) 加強司機管理

27. 為加強專線小巴營辦商對其司機的管理及監察，客運營業證訂明營辦商必須確保司機均為其僱員。目前，全港 147 名專線小巴營辦商當中，約有 90% 符合上述規定；到二零零六年第三季時，比例會增至 97% 以上²。我們已促請所有專線小巴營辦商檢討並加強管理及監察其司機的表現，特別是駕駛方面的表現。

28. 我們亦在徵詢業界後，制訂了一套司機守則，為公共小巴司機提供指引，並會透過運輸署與業界定期聯絡推廣遵守司機守則的重要，務求進一步加強公共小巴乘客的安全。

保護的士司機及乘客的措施

29. 當局在一九八九年七月訂立法例，規定的士司機及前座乘客必須佩戴安全帶，藉以提供更大的保護。法例的適用範圍其後於二零零一年一月推展至的士後座乘客。的士司機及乘客大多遵守這項規定，不過亦有的士司機為求方便，佩戴安全帶的方式間或未盡妥當。我們會加強宣傳及教育工作，提醒市民和司機正確佩戴安全帶的重要。警方也會特別注意這方面的情況。

² 其餘營辦商因涉及合夥經營糾紛，案件有待法庭審結，故需要較長時間才能符合這項規定。

30. 有人建議在的士安裝安全氣袋，為遇上交通意外的的士司機及乘客提供更佳保護。現時本港沒有法例規定車輛（包括的士）必須安裝安全氣袋。本港的士主要從日本進口，安裝安全氣袋並非當地的法定要求，安全氣袋亦非標準裝置。

31. 事實上，大部分海外國家（包括本港車輛主要的來源地日本及歐盟）都多沒有立法規定車輛須安裝安全氣袋，也沒有為安全氣袋訂立標準。雖然許多私家車均已安裝安全氣袋，但對於安全氣袋的最佳數目及位置，各方仍是意見紛紜。

32. 由於現時對安裝安全氣袋的意見不一，做法各異，亦沒有法例或國際標準可供依循，因此，我們會繼續留意外國的標準及做法，務求定出適用於本港的規定及標準。我們亦會就相關事宜徵詢運輸業界的意見。

徵詢意見

33. 請議員閱覽本文件的內容。

環境運輸及工務局
二零零六年六月