

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1407/06-07號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日期：2007年3月23日(星期五)
時間：上午10時45分
地點：立法會會議廳

出席委員：鄭家富議員(主席)
張學明議員, SBS, JP(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員

缺席委員：劉千石議員, JP
湯家驊議員, SC

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

署理環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李萃珍女士

運輸署署長
黃志光先生

運輸署助理署長／
巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署總工程師／
道路安全及標準研究
梁德輝先生

運輸署高級工程師／
車輛安全
曾文瑋先生

香港警務處
交通總部總警司
韓家傑先生

香港警務處
交通總部高級警司(行政)(交通)
朱明寶女士

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長
李麗儀女士

署理環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李萃珍女士

運輸署副署長／
公共運輸事務及管理
葉麗清女士

運輸署首席運輸主任／
市區
蘇祐安先生

運輸署總工程師／
道路安全及標準研究
梁德輝先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司／
龍運巴士有限公司

執行董事
伍穎梅女士

車務總監
雷普照先生

交通部主管
葉松添先生

企業傳訊部主管
何嘉麗女士

城巴有限公司／
新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理
鄭偉波先生

營運總監
鍾澤文先生

工程總監
李廣威先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

執行董事
莫華勳先生

行政經理
黃華先生

列席秘書：總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員：高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)1147/06-07 號 —— 2007 年 3 月 2 日 會議的紀要)
文件

2007年3月2日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)1166/06-07(01) —— 港粵直通巴士協會有限公司就行走深港西部通道的過境巴士常規配額事宜提交的意見書
號文件

立法會 CB(1)1190/06-07(01) —— 政府當局提供題為"檢討沒有遵從交通燈指示的罪行"的資料文件)
號文件

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2007年4月27日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)1149/06-07(01) —— 待議事項一覽表
號文件

立法會 CB(1)1149/06-07(02) —— 跟進行動一覽表)
號文件

3. 委員同意在將於2007年4月27日舉行的下次會議上討論政府當局建議的下列事項 ——

(a) 港九小輪有限公司增加船費的申請；及

(b) 在運輸署管理及輔助客運科開設一個首席運輸主任常額職位的建議。

4. 委員亦同意在2007年4月27日的會議上跟進有關"深港西部通道及上水至落馬洲支線啓用後的交通及運輸安排"的事項。就此，委員對上述兩個新過境通道的建議交通安排及其公共運輸交匯處的設計表示關注。在交通方面，隨着深港西部通道即將通車，委員極為關注新界西部及西北部交通負荷可能會有所增加。他們指出，儘管事務委員會多番呼籲政府當局制訂相應的策略，紓緩屯門及元朗區在深港西部通道通車後交通擠塞問題可能惡化的情況，但迄今並無重大進展。為釋除委員的疑慮，政府當局被要求考慮相關的事宜，並提供以下資料 ——

- (a) 為應付屯門及元朗區在深港西部通道及后海灣幹線通車後預計增加的交通流量而已採取／擬採取措施的最新進展；
- (b) 深港西部通道由 2007 年至 2016 年的配額限制及預計每日車流量(按每年計),以及改善有關交通情況的相應短期和長期策略及改善措施；
- (c) 為使三號幹線使用率合理化而與三號幹線專營公司進行談判,以及免費的替代路線的最新進展；
- (d) "新界西北交通及運輸基建檢討 2006"的最新進展；
- (e) 兩個新過境通道公共運輸交匯處的布局設計及交通安排的詳情；
- (f) 回應團體代表及委員在 2007 年 3 月 2 日會議席上就深港西部通道及上水至落馬洲支線啓用後的交通及運輸安排所表達的意見,以及准許非專營巴士進出兩個新過境通道的建議；及
- (g) 鑒於新界西北被認為適合申請用作露天貯物及港口後勤用途的土地面積大幅增加,政府當局須提供資料,說明有關的土地用途規劃及相關的交通影響評估。

5. 主席接着提述港粵直通巴士協會就駛經深港西部通道的過境巴士常規配額事宜提交的意見書(立法會 CB(1)1166/06-07(01)號文件),該協會在意見書中表明希望就相關事宜,向事務委員會陳述進一步的意見。經討論後,委員同意,由於逾40個團體的代表已在2007年3月2日的事務委員會會議上表達了他們對此事的意見,為方便事務委員會與政府當局在4月27日的會議上就此事進行聚焦及透徹的討論,因此不會邀請團體參與有關討論,反而應邀請規劃地政及工程事務委員會及《深圳灣口岸港方口岸區條例草案》委員會的委員出席會議。

IV 專營巴士的營運安全問題

- (立法會 CB(1)1149/06-07(03)——政府當局就加強專營巴士營運安全措施的發展提供的資料文件
- 立法會 CB(1)783/06-07(01)——政府當局提供的資料文件)

6. 運輸署署長向委員簡介政府當局為此事提供的文件。就此，他亦為遲了提交有關文件致歉，並解釋有關延遲是由於需為議員就2007至2008年度預算草案的提問擬備答覆，以及需與各巴士營辦商及巴士製造商商討，以便在進一步加強巴士營運安全措施方面取得進展所致。他亦強調，倘若以乘客意見和所接獲的投訴數字，以及意外數字的下降趨勢來衡量，專營巴士的表現其實並不差，加強巴士安全的措施亦應從成本效益及各巴士公司與其巴士車長的勞資關係此一更廣闊的角度來研究。

7. 主席對政府當局提供的文件的內容表示不滿，並認為有關文件未能回應委員對上一次在2007年3月2日會議席上討論此事時所提出的問題和關注。李永達議員認同主席的意見，並補充說，當局所匯報的進展不大，難以說服他巴士營辦商及運輸署有誠意致力加強巴士營運的安全。因此，運輸署的表現強差人意。運輸署署長在回應時強調，運輸署十分關注巴士安全問題。然而，當局需先確定有效的措施。就此，他指出根據政府當局對海外的做法進行的研究，迄今沒有國家立法規定准許乘客站立的市區巴士必須為乘客座椅安裝安全帶或規定乘客佩帶安全帶。

巴士安裝及乘客佩帶安全帶

8. 林健鋒議員關注到在執行(尤其是巴士上層車廂)乘客佩帶安全帶的規定方面可能會出現問題，以及乘客與巴士車長和乘客與乘客之間可能會因此而發生衝突。就此，九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司(下稱"九巴／龍運巴士")執行董事伍穎梅女士表示，九巴／龍運巴士正積極與其巴士製造商研究在他們日後新購買的巴士上層的所有座位安裝安全帶的技術及財政可行性。該公司尤其需要確定有關的技術可行性，因為此方面取決於個別巴士的結構設計，以及意外時有關固定點能否承受來自有關設施的撞擊。儘管如此，倘若立法規定巴士乘客佩帶安全帶，九巴／龍運巴士亦會按需要與政府當局合作，加強巴士安全。

9. 李永達議員指出，政府當局的文件中報告輕微意外的數目有所增加，巴士乘客亦期望乘搭備有足夠安全設備的巴士，以強調盡快在現有巴士上所有座位(而不僅是沒有遮擋的座椅)上加裝安全帶的重要性。他不滿政府當局在此方面採"拖"字訣，並要求提供詳情，說明政府當局在研究是否在所有巴士座位加裝安全帶時的考慮因素。運輸署署長扼要重述上文提述過，有關海外在巴士乘客座位上安裝安全帶及乘客須佩帶安全帶的規定的研

究結果。他進一步指出，在巴士意外中受傷的主要是肇事時在樓梯站立的乘客。他又表示，巴士公司已同意在新巴士上沒有遮擋的座椅安裝安全帶。至於在現有巴士上加裝安全帶，則需研究技術可行性及財政影響，包括對營運成本及票價的影響。與此同時，政府當局亦將於2007年4月就在巴士上提供及使用安全帶進行乘客民意調查。至於應否強制規定在配備安全帶的巴士座椅就坐的乘客須扣上安全帶一事，當局持開放態度。

10. 王國興議員從政府當局的文件中得悉，只有大約半數行走快速公路的巴士已在沒有遮擋的座椅安裝安全帶，他建議政府當局應禁止未有在沒有遮擋的座椅配備安全帶的巴士在快速公路上行走。運輸署署長在回應時警告，建議的限制可能令在此等道路上行走的巴士數目減半，嚴重影響巴士服務。事實上，改善巴士車長和其他道路使用者的駕駛態度和安全意識是加強巴士安全的更有效措施。他進一步表示，當局已展開研究，探討為沒有遮擋的座椅安裝／加裝安全帶的技術可行性及財政影響(下稱"有關研究")。他促請委員在研究建議的限制時，顧及預期在3個月內完成的有關研究的結果。

11. 李鳳英議員認同有需要從不同角度研究在現有巴士上加裝安全帶的問題，因而有需要進行有關研究。然而，她指出乘客安全至為重要，並關注到現在只有大約半數的巴士已在沒有遮擋的座椅安裝安全帶，即使透過教育和宣傳來提醒乘客在巴士上佩帶安全帶，他們亦未必可以扣上安全帶。運輸署署長在回應她的關注時向委員保證，鑒於乘客安全極為重要，運輸署的首要目標是巴士公司可確保巴士安全。他進一步澄清，政府當局並非反對跟進在現有巴士上加裝安全帶的建議。然而，政府當局認為較適宜待完成有關研究後，才就應否在現有巴士上加裝安全帶一事作出決定。

12. 劉健儀議員雖然認同有需要為沒有遮擋的座椅加裝安全帶，但亦強調給予足夠時間以確定在原先並非為了裝設安全帶而設計及沒有裝有此等設施的巴士上進行加裝工程的技術可行性的重要性。在此期間，有關方面應努力加強沒有遮擋的座椅的安全。舉例而言，透過增設安全設備如扶手，甚或不准乘客坐在特別危險的沒有遮擋的座椅，例如上層最後一排的中間座位或第一排座位。張學明議員認同她的意見。運輸署署長在回應時承諾與巴士公司研究可行的中期措施，並在適當時候再作匯報。他亦承諾與巴士公司研究劉議員建議的措施。

巴士公司

13. 王國興議員跟進劉健儀議員的上述建議，並進一步建議立即實施行政措施，在訂出加強沒有遮擋的座椅安全的臨時措施之前，禁止乘客坐在巴士上層沒有遮擋的座椅。運輸署署長同意研究他的建議，但強調考慮到專營權所賦予的權力，當局在指令巴士公司禁止乘客坐在沒有遮擋的座位方面需審慎行事。九巴／龍運巴士伍穎梅女士應王議員的要求，對他的建議作出評論時表示，由於這是首次有人提出這樣的建議，九巴／龍運巴士需時研究，並會在適當時候通知事務委員會他們何時可再作匯報。城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(下稱"城巴／新世界第一巴士")董事總經理鄭偉波先生表達相若的意見。他進一步闡述，考慮有關建議需時，因為除了研究是否實施有關建議外，亦需因應實施的詳情，例如如何禁止乘客坐在有關座位；如何阻止乘客坐在有關座位；倘若乘客坐在有關座位上可採取的行動等來研究其可行性。此外，從過往經驗中得悉，在巴士意外中受傷的乘客大多是站立的乘客。王議員促請巴士公司在一星期內提供書面回應。

巴士車長的工作條件

14. 鑒於巴士車長的表現對巴士安全非常重要，林健鋒議員認為有需要確保車長有足夠休息。就此，他認為應設置可提供一站式設施的適當地方，讓巴士車長休息、喝水和上洗手間。政府當局察悉他的意見。

15. 李永達議員對於政府當局在文件中聲稱，巴士車長在兩班車之間小休時間少於兩分鐘的情況只佔10%巴士班次表示懷疑，他指出，從巴士車長的投訴中得悉，由於繁忙時間交通擠塞，巴士車長在上午7時至9時的繁忙時間，幾乎沒有時間上洗手間。傍晚時分需要行走繁忙地區的路線亦會發生同樣情況。他認為儘管委員多番呼籲作出改善，但在確保巴士車長有足夠休息方面的進展不大，情況並不可取。運輸署署長在回應時指出，"專營巴士司機編更指引"(下稱"有關指引")最近才在2004年作出檢討及修訂(下稱"2004年的檢討")。

16. 王國興議員認為有需要檢討有關指引，以期為巴士車長提供足夠的休息時間。他詢問檢討有關指引的時間表為何。運輸署署長表示會在適當時候與巴士公司訂出有關的時間表。

17. 劉江華議員認為巴士車長休息時間與巴士意外之間有直接關係，並指出雖然專營巴士在2006年每百萬公里行車意外率較1997年的意外率下降了21%，但與以往3年比較卻有上升的趨勢。此外，近期的巴士意外性質較

為嚴重。就此，他請運輸署署長留意，從他與巴士車長接觸的觀察所得，部分巴士意外的成因可能是巴士車長須加速以追回因為沿途交通擠塞而損失的時間，以免失去他們的休息時間。因此，他認為，儘管有2004年的檢討，但仍然出現巴士車長在兩班車之間的休息時間少於兩分鐘的情況，實在不理想，如此短促的小休根本不足以讓車長有休息的機會，因為他們在此段期間還需要上洗手間和處理私人事務，例如覆電話等。依他之見，儘管須考慮巴士營運的財政可行性，但更需確保公眾安全，因此巴士車長應有足夠的休息時間。他要求確定政府當局對兩至5分鐘小休是否足夠及可以接受的立場為何。

18. 運輸署署長在回應時指出，休息時間是否足夠應由巴士公司與車長定出，因為此事與聘用條款有關，而且休息是否足夠亦會隨情況而有所改變。然而，他相信巴士公司亦非常重視營運安全。他亦承諾在適當時候會檢討及修訂有關指引，並在這樣做的時候考慮巴士車長的意見。

19. 李鳳英議員促請政府當局確保在檢討有關指引時，會真正"諮詢"而非只是"知會"巴士車長工會，以便就可能影響其工作模式的任何改動作出決定前，真正考慮他們的意見。就此，她亦促請政府當局確保在落實兩個相連工作日之間的休息時間不應少於9小時的原則時，考慮每逢節日的工作天由於交通較為繁忙，工作時間往往會較平日長和壓力較大，以致有關的巴士車長在經過這樣的工作天後可能極度疲累。運輸署署長在回應時重申，經過2004年的檢討後，巴士車長的編更安排已作出實質的改善。政府當局亦已承諾再次檢討有關指引，以確定有否需要再作改善，尤其是車程之間的小休。

20. 主席不滿政府當局的文件沒有提供遵守有關指引情況的分項數字，尤其是沒有遵守指引情況所佔的百分比。他懷疑巴士車長在6小時的工作時間內，能否最少有合共20分鐘的小休。他亦要求運輸署署長表明他對兩分鐘小休是否足夠的立場。他進一步強調，鑒於巴士車長可能不敢說出他們的想法，故需切實做些工作，以確定他們對編更安排的意見。他指出巴士車長的編更安排是委員多年來關注的事項，故十分希望看到這方面有實質的進展，以確保乘客安全，並促請政府當局早日提供前面要求的，有關遵守及沒有遵守有關指引的數字；如果不這樣做，他會考慮是否需要邀請事務委員會在立法會會議上動議議案辯論，譴責政府當局沒有制訂足夠措施，加強巴士的安全。

21. 運輸署署長在回應時同意提供所要求的數字，並解釋由於有關指引是在進行2004年的檢討期間，經由巴士公司與其車長商定，故政府當局不能在完成目前的檢討之前，隨意修訂有關指引。運輸署助理署長／巴士及鐵路補充，巴士車長每更工作實得小休時間的總和，通常會多於編定小休時間的總和。舉例來說，根據對九巴的數據進行的分析，在進行調查當天，巴士車長在繁忙時間及非繁忙時間實得小休時間的總和，較有關時段的編定小休時間總和分別高出13%和25%。運輸署在3月中為追蹤3條路線的巴士車長的實際小休時間而進行的實地視察亦顯示，雖然編定的小休時間是6分鐘，但實際小休時間介乎8至15分鐘不等，平均為11分鐘。

22. 李永達議員認為只是抽查3條路線巴士車長的實際休息時間確實不足夠，而運輸署單憑上述實地視察便得出巴士公司已遵守有關巴士車長小休原則的結論，更使他深感失望。運輸署署長在回應時解釋，運輸署一直密切監察巴士營辦商遵守有關指引的情況，上述結論並非只是以近期進行的實地視察為基礎而得出。

23. 劉江華議員及主席不滿政府當局對巴士車長休息時間所作的回應。他們指出乘客安全及巴士車長的福祉應較財政考慮因素更為重要，並強調運輸署署長在保障前兩者的立場應堅定和明確，而政府當局在檢討有關指引方面亦應致力扮演一定的角色，以確保有若干改善。運輸署署長在回應時重申，與委員一樣，巴士安全亦是運輸署首要的關注事項。然而，亦需尊重巴士公司與巴士車長在2004年檢討期間進行集體談判的結果。巴士營運安全的問題亦須全盤及多角度研究。他進一步指出，巴士公司已正在努力改善巴士車長的編更安排。巴士車長在有需要時，亦可隨時向運輸署作出投訴。

24. 王國興議員表示，儘管先前有分析得出結論，沒有證據顯示合約車長的意外率高於非合約車長，但他仍然不支持以合約條款聘用巴士車長，因為這樣做會扭曲勞資關係。他亦指出，據他理解，有關業界和九巴／龍運巴士的司機工會不支持上述聘用安排，但在獲告知有關安排時卻難以反對。他指出上述聘用安排對巴士車長構成沉重的心理壓力，並促請運輸署就有關安排及其影響與巴士車長進行不記名會面。運輸署署長在回應時向委員保證，運輸署一直與業界及司機工會密切聯絡。他評論建議的會面時，認為應准許巴士公司自行處理其員工問題。他進一步指出，運輸署有很多合約員工。然而，他並不察覺運輸署的合約員工與非合約員工的表現有任何分別。

檢討巴士的設計及雙層巴士的使用

25. 林健鋒議員認為，儘管政府當局的文件聲稱意外率低，但仍有需要引入進一步措施，盡量減少巴士意外。就此，他詢問如何在使用更堅固但較重的物料作為巴士車身，以致需採用較大馬力引擎而引起的環境影響，與使用更堅固物料可加強對巴士乘客的保障之間求取平衡。九巴／龍運巴士伍穎梅女士在回應時指出，現時巴士使用的鋁合金可給予巴士乘客良好的保護，原因是雖然鋁合金較輕，但科技發展卻使其實際上較其他更重的物料(例如在香港的潮濕氣候很容易生鏽的鐵)更堅固。

26. 周梁淑怡議員提述車頂被扯脫的巴士意外，她很希望確保就巴士車身物料和巴士設計進行研究，以盡量減少此類嚴重意外。就此，她指出單單研究海外經驗及行事方式未必有幫助，因為香港的情況獨特，道路狹窄。運輸署署長在回應時強調，巴士公司，尤其是九巴／龍運巴士的營運歷史悠久，對不同型號巴士的表現具備專業知識。他亦相信營運安全是巴士公司十分重視的事情。九巴／龍運巴士伍穎梅女士補充，九巴／龍運巴士已與其巴士製造商跟進每一宗涉及該公司的嚴重巴士意外，以找出成因及對巴士車身設計可能作出的改善，防止再發生類似意外。她進一步證實，香港專營巴士的車身結構與其他國家(如英國、美國和新加坡)所使用的相同，而類似和甚至更嚴重的巴士意外亦曾在外國發生。事實上，巴士意外均是在特殊情況下發生，未必只與巴士車身的設計有關，亦關乎巴士車長的駕駛行為。城巴／新世界第一巴士鄭偉波先生認同此說法，並表示所指意外在海外確實亦有發生，並非香港獨有。事實上，此類意外的數字在香港相對較少，因為香港並非如外國般有那麼多矮橋，而在很多情況下，這些橋是釀成此類意外的成因。

27. 陳偉業議員認為，近期發生一連串涉及巴士的交通意外已顯示有需要就使用雙層巴士進行全面檢討，尤其是有鑒於雙層巴士的危險性較高，應否讓它們在香港的快速公路行走；若然，又應否准許乘客站立。就此，他亦認為有需要研究應否使用更堅固的物料，以加強巴士車身的強度，以免巴士頂部在意外時被扯脫。運輸署署長在回應時強調，本港專營巴士的車身並非如委員所認為般脆弱。在研究應否禁止雙層巴士行走快速公路時，亦需因應實際情況來詮釋專營巴士的意外率。然而，他同意參照海外經驗，研究上述禁止建議的可行性、成效和影響。

28. 李鳳英議員指出，陳偉業議員只是建議就容許香港的雙層巴士行走快速公路是否恰當進行全面檢討；若然，又應否准許乘客站立，並沒有建議即時禁止雙層巴士行走快速公路。鑒於快速公路上的車輛速度高，又有需要探討所有措施以加強保護巴士乘客，因此她認為有關建議是合理的。運輸署署長同意，檢討應否准許在香港快速公路行走的雙層巴士上有乘客站立會有用處。然而，當局須小心研究因此而對巴士營運帶來的影響。

政府當局
秘書

29. 主席總結上述討論時指出，政府當局及巴士公司尚未能回應巴士營運安全的眾多關注。他促請政府當局提供文件，回應在是次會議席上表達的意見及關注，並指示將有關議項保留在事務委員會的待議事項一覽表內，以便進一步跟進。經討論後，委員同意在3個月後，待有關研究完成後跟進此事。

議案

30. 主席請委員注意於會議席上提交，由李永達議員、劉江華議員、王國興議員及李鳳英議員提出的以下議案 ——

"由於近年出現多宗涉及乘客傷亡的專營巴士意外，本委員會促請政府立即落實加強專營巴士營運安全的措施，包括立法規定巴士乘客佩戴安全帶、要求政府規定專營巴士公司必須於巴士上安裝安全帶、改善巴士車長的編更及休息安排等，以保障巴士乘客的安全；同時，本委員會對於運輸署未有接納委員的意見，表示不滿及遺憾。"

31. 李永達議員向委員簡介建議的議案時贊同主席作出的上述結論，並對當局在確保專營巴士營運安全方面所取得的進展不大表示不滿，尤其是委員建議的多項合理措施仍有待落實。他促請政府當局及巴士公司盡快匯報其就建議的議案提出的措施所作的決定。

32. 劉健儀議員評論建議的議案時表示，自由黨支持議案的第一部分，並同意應盡快在切實可行的情況下跟進當中提出的措施。然而，她對較後的部分表示有所保留，因為依自由黨之見，考慮到有關研究需在3個月後才能完成，應讓政府當局有時間推行有關措施，尤其是在現有巴士加裝安全帶。此外，政府當局已承諾檢討有關指引，並需與巴士公司的員方及管理層合作，就巴士車長的工作時間訂出詳細的安排，因此，自由黨現階段認為無需對政府當局的表現表示遺憾。自由黨的委員亦將會就建議的議案投棄權票。

33. 劉江華議員不同意劉健儀議員對建議的議案較後部分的意見，並認為政府當局在會議席上所表現的態度，應受到甚至較建議議案的措辭更為強烈的批評。他促請政府當局採取積極步驟，回應委員在會議上表達的關注。他亦認為，雖然建議的議案沒有提及巴士公司，但它們應察悉，根據現代的管理原則，它們實不應再只向股東負責，而應確保公眾安全及其員工的健康。他促請巴士公司及政府當局共同擬訂加強巴士安全的計劃，並表示完全支持建議的議案。

34. 王國興議員認同劉江華議員對建議的議案較後部分的意見，並表示支持建議的議案。依他之見，雖然政府當局在確保專營巴士營運安全方面已取得若干進展，但當局對其就沒有遮擋的座椅提出的建議的回應卻屬負面和不負責任。這樣做並不可取，因為乘客安全應是首要的考慮因素，而可以加強乘客安全的任何措施，均應盡快在切實可行的情況下採取。他亦認為，儘管曾進行2004年的檢討，但仍應在有需要時對有關指引作出改善，尤其是依他之見，目前有遵守有關指引的問題。

35. 梁國雄議員亦對建議的議案作出評論，他指出，雖然需要讓政府有時間去確定在現有巴士加裝安全帶的可行性，但巴士車長的編更安排長期以來均是受關注的問題，故應立即處理，而不應再拖延。倘若巴士公司不願意確保在不扣減車長工資的情況下讓他們有足夠休息，作為規管者的政府當局有責任干預，因為巴士車長的休息，以致其表現，均會影響每天乘搭巴士的數以百萬計乘客的生命安全。

36. 委員同意處理建議的議案，並將其付諸表決。除了主席不行使其投票權外，在其他與會的委員當中，有6位委員贊成議案，3位委員棄權。主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：議案措辭已於2007年3月26日隨立法會CB(1)1216/06-07號文件送交委員。)

V 加強公共小型巴士及學校私家小巴安全的措施

(立法會CB(1)1149/06-07(04)——政府當局提供的資料文件)

37. 應主席邀請，環境運輸及工務局副秘書長向委員簡報當局在落實加強公共小型巴士(下稱"公共小巴")及學校私家小巴(下稱"校巴")安全的不同措施方面取得

的進展。就此，她補充，政府當局正計劃將提供跟車保姆強制規定的適用範圍擴大至接載小學學童及座位在16個或以下的校巴(下稱"擴大適用範圍的建議")。

學校私家小巴

提供跟車保姆

38. 王國興議員提及最近一宗意外，當中一名男童因所攜帶的袋子纏在一輛正駛走的校巴的車門而受傷，並詢問擴大適用範圍的建議的實施時間表。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，政府當局會盡快推動此事。然而，鑒於運輸署需要經過多項程序，包括諮詢家長及校巴營辦商，因此擴大適用範圍的建議預料會在2008年年初才實施。王議員呼籲當局加快此方面的程序，運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時解釋，擴大適用範圍的建議會分別對營辦商及家長帶來成本及車費方面的影響，故有需要仔細諮詢他們。此外，根據相關法例，擴大適用範圍的建議即使在諮詢階段獲得支持，仍有需要給予營辦商3個月的通知期，告知他們政府當局打算在有關的客運營業證增訂一項新條件。當局只有在諮詢期內沒有接獲反對意見的情況下，才可實施擴大適用範圍的建議。然而，她答允若在諮詢期內反應正面，政府當局會盡可能加快有關程序。

39. 王國興議員詢問，在擴大適用範圍的建議尚未實施時，家長可否在接載小學學童及座位在16個或以下的校巴上自願擔任跟車保姆。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時解釋，政府當局一向鼓勵營辦商自願在校巴上提供跟車保姆。家長只要就有關安排與學校及有關營辦商取得協議，便可以自願擔任跟車保姆。然而，王議員認為政府當局有需要在推動有關安排方面擔當一定的角色。否則，營辦商為求獲取最大的收入，可能寧願將校巴上的所有座位留給學童。環境運輸及工務局副秘書長重申，政府當局會繼續鼓勵實施有關安排。

40. 主席提及最近的意外，質疑在簽發給校巴營辦商的客運營業證加入強制提供跟車保姆條件的規定的效用，並呼籲政府當局透過立法規定提供跟車保姆。環境運輸及工務局副秘書長在回應時解釋，涉及最近事故的校巴屬於接載小學學童及座位在16個或以下的校巴，在擴大適用範圍的建議尚未實施時，上述規定並未涵蓋該等校巴。至於有關規定的執行問題，她和運輸署副署長／公共運輸事務及管理解釋，一般而言，家長及學校可擔當監察角色。若有違反有關規定的情況，運輸署可拒

絕為有關的客運營業證續期，或吊銷甚至終止有關的營業證。因此，此方面有足夠的阻嚇力，而據運輸署副署長／公共運輸事務及管理所述，違反規定的情況甚為罕見。然而，主席指出，幼稚園學童與小學學童之間的年齡差距很小，他呼籲政府當局盡快實施擴大適用範圍的建議。

其他意見及關注

41. 張學明議員希望確保有具體措施鼓勵更換校巴，以確保其配備安全帶及高背座椅，從而加強其安全性。這是因為校巴的乘客大多是幼童，他們可能未必懂得照顧自己，尤其是在遇上緊急事故時。然而，校巴的行車哩數通常較公共小巴短，即使已營運多年，其車主亦未必認為有需要更換車輛。環境運輸及工務局副秘書長在回應時證實，當局將在短期內推出的資助計劃會涵蓋校巴，根據該計劃，以歐盟IV期型號更換歐盟前期及歐盟I期柴油商用車輛的車主將會獲得一筆過資助(下稱"資助計劃")。該資助計劃旨在鼓勵商用車輛車主不論行車哩數，更換更環保的車輛型號，以加強保護環境。

42. 主席希望確定，當局日後提出的修訂法例會規定新登記的校巴及保姆車須配備更安全的座椅，該等更安全的座椅是否包括配有安全帶的高背座椅。環境運輸及工務局副秘書長答稱，與效用已在美國及加拿大獲得證明的更安全座椅的情況不同，海外對於校巴是否適合安裝安全帶的問題存在不同意見。然而，主席促請政府當局在上述計劃的修訂法例中涵蓋配有安全帶的高背座椅。依他之見，這亦可有助防止學童被擠進較少數目的座椅內。此外，學童亦較公共小巴乘客需要獲得更大保護。

43. 劉健儀議員指出，許多校巴意外的成因是司機在可能屬禁區而不准落客的學校門前讓所接載的學童下車後便要匆忙駛走。她因而呼籲政府當局向校巴簽發如向的士發出的禁區許可證，以便校巴司機無需匆忙讓學童上落車。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，與的士不同的是，校巴是沿固定路線營運，只要交通情況許可，運輸署會正面考慮校巴提出在其營運路線的禁區讓學生上落車的申請。然而，劉議員建議讓校巴在無需申請的情況之下在禁區讓學童落車。政府當局察悉其建議，並會不時檢討有關情況。

公共小巴

加裝乘客安全帶及高背座椅

44. 李鳳英議員認為，政府當局相信車齡達8年或以上的1 145輛公共小巴大部分將在未來數年更換，新的小巴因而會配備安全帶，這樣的想法過於樂觀。她詢問若這些高齡公共小巴沒有如預期般被更換，當局有何對策，環境運輸及工務局副秘書長在回應時指出，雖然是否更換公共小巴的決定會受到多方面的因素(包括經營環境及車齡)影響，但政府當局相信，資助計劃會有鼓勵作用。

45. 李鳳英議員詢問，沒有配備安全帶的公共小巴的車主在更換其車輛前，會否被要求採取臨時措施以加強其小巴的安全，例如在其小巴加裝乘客安全帶及高背座椅。環境運輸及工務局副秘書長在回應時指出，據政府當局瞭解，車齡在8年或以上的公共小巴通常會被更換。資助計劃可帶來推動作用。她進一步報告，政府當局已致力鼓勵所有沒有配備乘客安全帶及高背座椅的公共小巴加裝此等設施。就此，運輸署已接納4套符合安全規定的加裝設施設計，並曾在2006年9月向業界講解有關細節。

46. 主席認為，儘管由2004年8月1日起已訂立相關法例，但為所有公共小巴配備安全帶及高背座椅的進度太慢，以至未能向市民保證公共小巴的安全。環境運輸及工務局副秘書長在回應時報告，4套加裝設施設計獲得接納後，運輸署已一直積極鼓勵業界加裝安全帶及高背座椅。

綠色專線小巴的營運

47. 劉健儀議員指出，與紅色小巴比較，綠色專線小巴(下稱"專線小巴")在營運方面的安全問題較少，因為專線小巴司機是營辦商的僱員，與屬自僱人士的紅色小巴司機不同的是，他們沒有為求增加收入而超速以便增加車程次數的壓力。然而，她指出，有人指稱部分專線小巴營辦商將營運分判給個別司機，以致專線小巴可能也有超速問題。她詢問政府當局是否知悉上述分判問題及有否對策，環境運輸及工務局副秘書長在回應時指出，據她瞭解，專線小巴分判的情況並不普遍，大多數專線小巴司機是營辦商的僱員。運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，自從當局在客運營業證加入條件，規定專線小巴司機須為營辦商的僱員以來，分判問題已不再存在，而且現時超過95%的專線小巴司機已是營辦

商的僱員。其餘專線小巴則由於存在與股東／合夥人的內部糾紛問題，因此在法律程序尚未完結前無法採取行動。劉議員詢問當局會否巡查，以確保專線小巴司機確是營辦商的僱員，而非分判商，運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時證實，運輸署會實地巡查，並會要求專線小巴營辦商提供屬下司機的詳細資料，以供核實。當局亦不時與專線小巴司機會面。

48. 梁國雄議員觀察到，專線小巴司機通常年紀較大，但卻須每天工作10至12小時。依他之見，長工時不利於確保專線小巴安全，並可能是由於司機需加班工作以便賺取足夠生活的工資所致。他因而詢問專線小巴的客運營業證有否包含涉及司機的工作更次及工資的條件。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時解釋，在聘用專線小巴司機時，駕駛技術而非年齡是重要準則。至於他們的工作更次，運輸署正與專線小巴營辦商聯絡，以確保有關更次合理。當局亦已將專營巴士司機編更指引提供予營辦商參考。然而，專線小巴司機的工資應由市場決定，運輸署無權規定專線小巴營辦商向其司機支付某個水平的工資。

49. 梁國雄議員認為，政府當局應研究香港職業司機的工作條件與其他現代都市同行的比較為何，以確保有關條件是合理的，尤其是由於專線小巴營辦商享有一定程度的壟斷，市場力量未必能確保專線小巴司機的工資合理。因此，政府當局應透過相關的客運營業證條件規管專線小巴營辦商在人事方面的做法。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時證實，香港職業司機的工作時數與其他現代都市的同行相若。至於工資則難以與其他城市比較，因為生活水平有所不同。然而，專線小巴司機的收入與公共運輸行業的其他司機的收入相若。她同意就此向梁議員提供補充資料。

其他意見及關注

50. 李鳳英議員察悉，政府當局正為將不當使用車速顯示器的行為列為罪行的立法建議定稿，她詢問被追究責任的將是公共小巴司機還是車主，以及政府當局對有關立法建議的初步想法，尤其是在實施準則方面。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，政府當局的初步想法是可向車主及／或司機追究責任。當局稍後會將立法建議的詳情提交立法會。

51. 劉健儀議員指出，公共小巴安全的關鍵在於司機對安全駕駛的承諾。她因此質疑為何在近9 000名公共小巴司機中，只有2 800名簽署了安全約章，以及只有約

300輛公共小巴貼有安全約章貼紙。環境運輸及工務局副秘書長及運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時強調，運輸署已不遺餘力，鼓勵專線小巴營辦商和紅色小巴司機及車主張貼該貼紙。運輸署副署長／公共運輸事務及管理進一步解釋，設計簡略版本的安全約章以貼紙形式在公共小巴內展示的主意是在最近才提出。因此，有關貼紙在最近數星期才向公共小巴營辦商及司機派發。然而，當局預期該貼紙很快會在司機已簽署安全約章的所有公共小巴內張貼。

52. 主席察悉，當局在2004年進行的首次車輛監察系統試驗未能成功，在2006年下半年由另一名供應商進行的另一次試驗甚至出現有關裝置遺失數據及損毀的結果，他對現時由當局在2006年10月委托，在公共小巴上進行的有關試驗的前景表示關注。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，頭兩次試驗大致上因為技術問題而失敗。至於現時的試驗則已採用全球定位系統的新方法。試驗迄今取得良好進展，運輸署將可在一至兩個月內匯報試驗結果。

政府當局

53. 主席總結討論時，要求政府當局在兩個月後再次匯報此項目政府當局文件所涵蓋的各項事宜。

VI 其他事項

54. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年4月26日