

## 立法會交通事務委員會 加強專營巴士營運安全措施的發展

### 目的

本文件向委員報告進一步加強專營巴士營運安全措施的最新進展。

### 背景

2. 當局於二零零六年十月二十四日(立法會CB(1)110/06-07(03)號文件)及二零零七年三月二日(立法會CB(1)783/06-07(01)號文件)，向立法會交通事務委員會闡述加強專營巴士營運安全的措施。委員會要求當局提供資料，報告以下工作的最新進展：

- (a) 檢討於巴士裝設安全帶及巴士設計；
- (b) 檢討以合約形式僱用車長的情況；
- (c) 檢討車長的編更安排；以及
- (d) 有關三宗巴士意外的調查情況。

### 巴士安全

3. 運輸署根據《公共巴士服務條例》(第230章)、《道路交通條例》(第374章)以及這兩條條例的規例，監察專營巴士服務的營運和巴士的維修保養。安全是該署重視的範疇之一。下文第4及第5段載述涉及運輸署就專營巴士的意外的分析結果。

4. 專營巴士在二零零六年每百萬公里行車意外率為3.23宗，這較一九九七年的4.09宗下降21%。附件I載有一九九七至二零零六年專營巴士意外率的詳細資料。同期，涉及專營巴士的意外的嚴重程度亦有下降，致命意外減少39%，嚴重意外減少4%，但輕微意外<sup>1</sup>則增加了25%。從這些記錄看來，意外的比率及嚴重程度同告下降，反映專營巴士營運安全已有明顯改善。

---

<sup>1</sup> 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。嚴重意外指有一名或以上傷者須留院逾12小時的意外。致命意外指有人在意外中受傷，其後30天內因傷死亡的意外。

5. 巴士意外的比率及嚴重程度雖然下降，運輸署察悉輕微意外的數目上升。約有三分之一的輕微意外是乘客在巴士上跌倒的個案。運輸署先後在二零零一年、二零零四年及二零零六年製作電視宣傳短片、電台宣傳聲帶及其他宣傳資料，提高乘客的安全意識。該署目前正製作另一輯宣傳短片／聲帶，提醒巴士乘客注意乘車安全，並會於短期內播放。

## 最新發展

### (a) 檢討於巴士裝設安全帶及巴士設計

6. 我們已搜集有關外國規定巴士安裝及乘客佩戴安全帶的資料。據悉至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裝設安全帶，也沒有規定乘搭此類市區巴士的乘客必須佩戴安全帶。

7. 公眾對乘客安全的問題深表關注，尤其是乘坐於沒有遮擋的座椅的乘客安全。有見及此，專營巴士公司已同意當購置新巴士時，會為這些座位安裝安全帶<sup>2</sup>。

8. 至於現有巴士，九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)、城巴有限公司(“城巴”)及世界第一巴士服務有限公司(“新巴”)已經聯合委聘為香港提供大部分專營巴士的主要巴士製造商，為現有巴士安裝／加裝安全帶進行可行性研究，探討技術上是否可以為沒有遮擋的座椅安裝／加裝安全帶，以及相關安裝／加裝對財政的影響。研究可望於三個月內完成。

9. 至於強制規定佩戴安全帶的問題，要對在市區行走或准許乘客站立的巴士施加這項規定，實行起來會有困難。專營巴士即使正在行駛，乘客都可以在車內站立或走動，因此警方在專營巴士上執行相關規定，會較在公共小型巴士上執法困難得多。因此，我們認為透過宣傳教育，提醒巴士乘客佩戴安全帶，較立法更為有效。我們現正製作宣傳資料，稍後便會發布，提醒巴士乘客安全地使用巴士服務，例如座椅裝有安全帶便應該佩戴。另外，我們正與巴士公司商討，研究如何加強這方面的宣傳。我們會檢討宣傳計劃的成效，並在有需要時考慮進一步的安排。

---

<sup>2</sup> 截至二零零六年十二月，全港 5,852 輛專營巴士當中，2,127 輛已為沒有遮擋的座椅裝設安全帶。

10. 目前，新大嶼山巴士(1973)有限公司、龍運巴士有限公司(“龍運”)及城巴(大嶼山和機場路線)行走快速公路的巴士，差不多全部已裝設安全帶。其他巴士公司(即九巴、城巴(港島和過海路線)及新巴)旗下車隊中的巴士車齡長短不一，而大約半數行走快速公路的巴士已為沒有遮擋的座椅安裝安全帶。

11. 裝有安全帶的巴士大多是較新的車種，設計更為環保，而且可供輪椅上落。目前，巴士公司調派不同類型的巴士(包括裝有安全帶的巴士)行走各條路線，已經考慮多項因素，包括乘客需求、為減少路旁廢氣而調配更多環保巴士行走繁忙道路的目標，以及滿足輪椅乘客的需要<sup>3</sup>等。行走快速公路而裝有安全帶的巴士的比例，會隨着舊車淘汰和配備安全帶的新車投入服務而逐步提高。

12. 在本港登記在路上行駛的巴士，必須符合《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)有關車身強度、安全及穩定性的規定，包括必須通過嚴格的28度傾側測試。現時在本港行駛的雙層巴士全部從歐洲進口，符合歐洲的規定。主要的巴士製造商證實，本港專營巴士的車身結構，與供應給英國、美國及新加坡等國家的巴士相同。雙層巴士車身的主要供應商亦證實，近年以鋁合金製造巴士車身是國際的趨勢。據供應商解釋，使用比鋁更堅硬的物料，效果未必更佳，因為一旦發生意外，反而可能造成其他類別的傷亡。其實，結構的強度主要取決於設計。製造商設計巴士車身的強度時，預計巴士要在20年內經常外出行駛，已考慮到巴士的安全、可靠性及穩定性。製造商利用電腦分析，定出以達至堅固、可靠和穩定的最佳設計。運輸署及巴士公司會與巴士車身主要供應商磋商，研究如何進一步改善車身設計，加強安全。

### **(b) 檢討按合約形式僱用車長的情況**

13. 九巴及龍運由二零零零年起以合約形式招聘車長；城巴和新巴則由二零零三年起以合約形式招聘車長。委員在二零零七年三月二日會議上審閱的立法會CB(1)783/06-07(01)號資料文件，已載述過往分析合約車長與非合約車長意外率的結果。根據分析的結論，沒有證據顯示九巴合約車長發生意外的比率高於非合約車長。

---

<sup>3</sup> 為輪椅乘客提供更佳服務，現時巴士公司調派可供輪椅上落的巴士的安排，是運輸署與傷殘人士代表及巴士公司定期開會討論的結果。

14. 由於委員表示關注，我們根據九巴二零零五年及二零零六年最新的意外數據，再次進行分析。這次分析比較駕駛經驗超過24個月的九巴車長在二零零五年及二零零六年的意外率。根據比較得出的結果，兩組車長的意外率相若。分析一再證實上次得出的結論，沒有證據顯示九巴合約車長發生意外的比率高於非合約車長。最新分析的結果摘要如下：

九巴	並非以合約形式 受僱的車長		以合約形式 受僱的車長	
	2005	2006	2005	2006
(a) 涉及駕駛經驗超過24個月的車長的意外宗數	809宗	795宗	168宗	171宗
(b) 駕駛經驗超過24個月的車長平均人數	6,575人	6,182人	1,176人	1,351人
(c) 每名駕駛經驗超過24個月的車長的意外率(a/b)	0.12宗	0.13宗	0.14宗	0.13宗

**(c) 檢討車長的編更安排**

15. 專營巴士公司完全遵照運輸署發出的“專營巴士司機編更指引”(“指引”)，編定車長工作及休息的時間。編更安排透過不斷調整及改善而演變至今，平衡了為滿足乘客需要而訂定的營運需求，以及車長在兩班車之間和兩個工作日之間的休息需要。巴士公司亦會不時徵詢車長工會的意見，檢討編更安排。二零零七年三月二日的會議上，委員審閱CB(1)783/06-07(01)號資料文件時，會留意到以下各點：

- (a) 巴士公司一般為駕駛較長路線的車長，在兩班車之間安排較長的小休時間，同時盡量平均編排一天之內各次小休；
- (b) 實際上，小休時間定為路線編定的行車時間約10%左右；
- (c) 巴士公司會額外調派巴士應付嚴重的交通擠塞、特別交通事故以及巴士突然發生故障等情況，令編定的服務時間表不致受到影響，車長亦可以在兩班車之間有合理的

小休時間；以及

- (d) 三間主要的巴士公司(即九巴、城巴、新巴)每天約有64,000班巴士行走。最近三間巴士公司進行調查，發現：
- (i) 72%的巴士班次(46,000班)當中，在兩班車之間車長至少可小休5分鐘；
  - (ii) 18%的巴士班次(11,800班)當中，在兩班車之間車長可小休2至少於5分鐘；以及
  - (iii) 10%的班次(6,400班)當中，在兩班車之間車長小休少於2分鐘。

16. 我們深入分析上述調查結果後，發現小休時間短的班次，大部分是短途路線，行車時間相對較短。如車長在去程失去小休時間，通常巴士公司盡量立刻在該班車回程時補回給車長。車長值勤實得小休時間的總和，通常會多於編定小休時間的總和。例如我們分析九巴的數據，發現進行調查當天，車長實得小休時間的總和，較繁忙時間編定小休時間的總和高出13%，非繁忙時間則高出25%。

17. 巴士班次的實際行車時間會隨交通情況變動，並非車長或巴士公司所能控制。如根據實際運作情況，某條巴士路線的實際行車時間經常超過編定行車時間，巴士公司會加以檢討，然後調整編定行車時間。例如在二零零六年，九巴獲運輸署批准，增加32條巴士路線的編定行車時間合共33次(其中一條路線兩度增加時間)。上述調整能讓有關路線的車長按照較合乎實際的時間表駛畢全程，亦可依照時間表在兩班車之間作出小休。

18. 我們現正與巴士公司檢討指引，研究改善車長休息時間編排的可行措施。巴士公司亦會諮詢車長工會，並先考慮工會的意見，才作出會影響車長工作模式的修訂。

**(d) 有關三宗巴士意外的調查情況**

19. 最近發生三宗涉及專營巴士的意外，意外的日期和地點分別為二零零六年七月十七日葵涌道、二零零六年十月十七日窩打老道，以及二零零七年二月十七日青朗公路。委員對這三宗意外的成因深表關注。不過，這些意外現已進入司法程序或仍在調查當中，

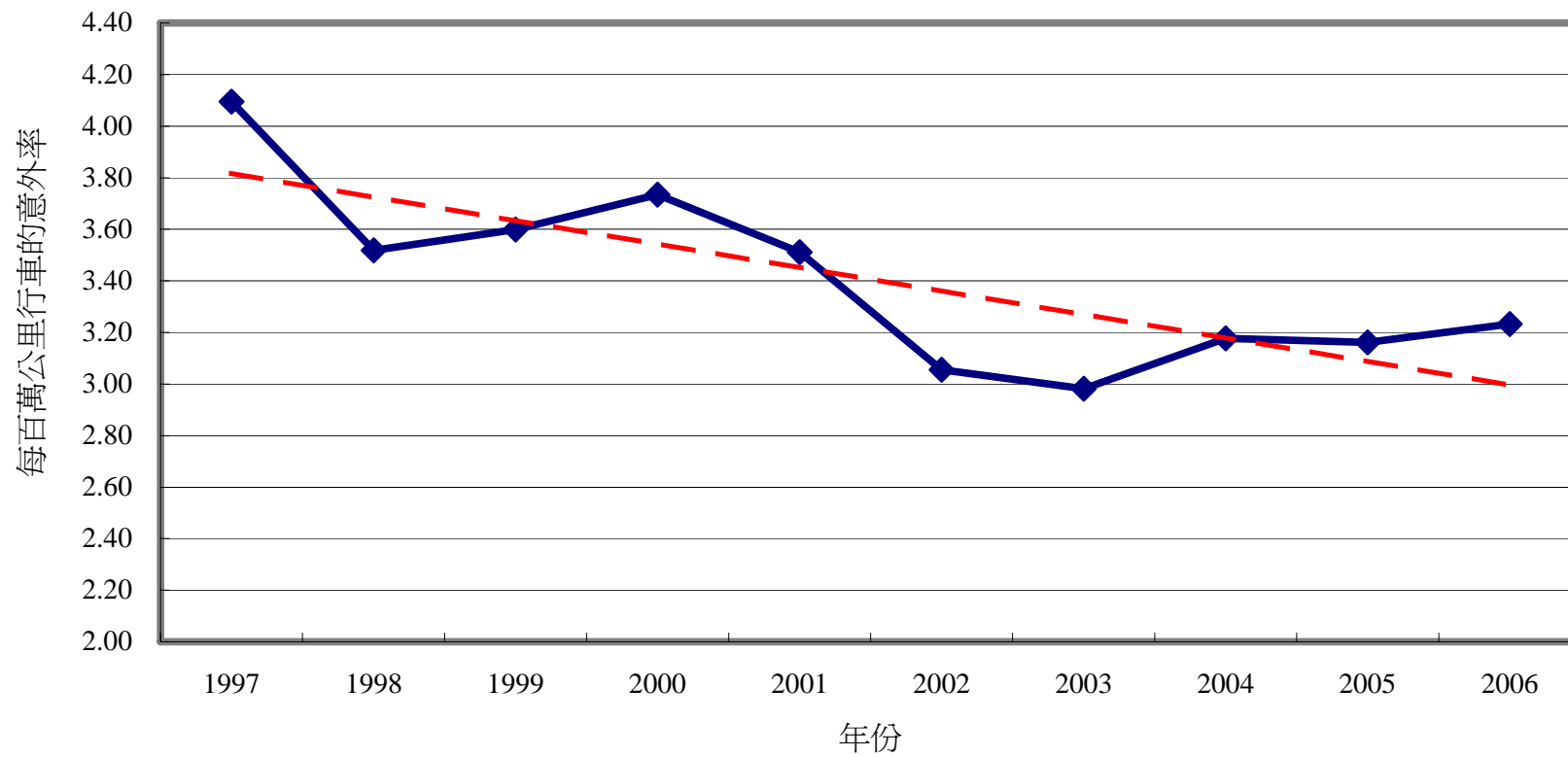
因此現階段不宜討論意外的成因。至於補救及預防的工作，運輸署與巴士營辦商已繼續推行措施，進一步加強專營巴士營運的安全。

### 徵詢意見

20. 請委員閱覽本文內容。

環境運輸及工務局  
運輸署  
二零零七年三月

專營巴士每百萬公里行車的意外率  
(1997 - 2006)



◆ 每百萬公里行車的意外率  
- - 趨勢(每百萬公里行車的意外率)