

立法會交通事務委員會

專營巴士營運的安全

目的

本文件向委員概述加強專營巴士營運安全的措施。

巴士安全

2. 涉及專營巴士的意外總數，由二零零四年的 1 772 宗微降至二零零五年的 1 735 宗，其中致命及嚴重意外由 311 宗下降至 264 宗，輕微意外¹則由 1 461 宗上升至 1 471 宗。專營巴士每日行走的里數甚高，但每百萬公里車程的意外率卻由二零零四年的 3.162 宗，輕微下降至二零零五年的 3.158 宗。

3. 本港近日發生一些涉及專營巴士的事故，例如車窗玻璃損毀及發生交通意外，引起公眾關注巴士安全和巴士維修保養規定的問題。有意見認為應加強避免碎裂的車窗玻璃傷及乘客及加裝安全帶等。

加強巴士安全的措施

4. 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。安全是其中一項該署甚為重視的範疇。

5. 為確保專營巴士營運安全，當局歷年制訂多項措施，行之有效。下文第 6 至 14 段概述相關措施。

A. 車輛檢查及檢驗

6. 《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 A 章)訂明專營巴士在設計和構造方面的規定。每款新型號的專營巴士必須通過運輸署的車輛類型評定程序，確保設計和構造均符合規定，才

¹ 輕微意外指至少有一名傷者但無須留院逾 12 小時的意外。嚴重意外指涉及有傷者須留院逾 12 小時的意外。致命意外指導致有人在 30 天內死亡的意外。

可登記並獲發牌照在路上行駛。類型評定程序包括為確保巴士行車穩定而進行的傾側測試。

7. 《公共巴士服務條例》(第230章)規定，專營巴士公司須進行運輸署署長指定的維修保養。每輛專營巴士均須進行年檢，以確保車輛安全並適合在路上行駛。運輸署亦對專營巴士進行隨機抽樣檢查，以監察巴士是否保養妥善。該署密切監察專營巴士公司的保養安排，定期與公司舉行會議，商討巴士檢驗結果，並會視乎情況，訂定行動以加強巴士安全。

B. 安全設備及設施

8. 當局鼓勵專營巴士公司為旗下巴士引進安全技術，包括安裝車速限制系統及黑盒²。目前全港約有3 000輛專營巴士(佔專營巴士總數的51%)裝有黑盒，巴士公司亦已同意為現有及新購置的巴士加裝黑盒。另外，約有5 800輛專營巴士(佔專營巴士總數的99%)裝有車速限制器，所有巴士公司亦已同意把車速限制器列為日後購置巴士的標準設備。

9. 全港5 883輛專營巴士均裝有扶手，供坐下及站立的乘客使用。大部分專營巴士亦已裝設其他設施及設備，例如高靠背座椅及防滑地板，以加強保障乘客安全。此外，大約2 000輛專營巴士(佔專營巴士總數的34%)在沒有遮擋的座椅³安裝安全帶。

C. 車長培訓與安全教育

10. 專營巴士公司為車長舉辦不同的培訓計劃，包括新入職車長基本訓練和在職車長周年複修訓練，以加強車長的安全意識：

- (a) 新入職車長基本訓練為期數天至數周不等 – 涵蓋課堂講解和路面駕駛訓練兩部分，課程包括公司規則和實務守則；巴士和設備運作；操縱車輛及駕車反應等

² 安裝在車上的電子車速記錄儀俗稱“黑盒”，用以記錄車輛的運作資料，例如車速、行車時間、車程、巴士傾側角度、加速和減速情況、車門開啟等資料。黑盒有助監察司機表現以及調查意外事故。

³ 專營巴士上沒有遮擋的座椅，指朝向前方而前面沒有另外一個向前座椅或內部隔板/壁板的座椅。一輛雙層巴士通常有14個這樣的座椅：5個在下層最後一行；4個在下層第三行朝向倒頭方向的座椅；4個在上層第一行和上層最後一行中間的座椅。

駕車技術和駕駛態度；以及路線訓練和駕駛實習。

- (b) 在職車長複修訓練的目的在於：
 - (i) 提高車長的駕駛技巧，改善駕駛態度(包括警覺駕駛)；
 - (ii) 協助車長了解行車路線的潛在風險(例如意外黑點位置)和處理緊急事故的適當反應；以及
 - (iii) 介紹安全要訣。
- (c) 此外，專營巴士公司透過定期發出通告和告示和出版內部刊物，提醒車長注意安全駕駛。

11. 自二零零二年以來，運輸署與警務處合作，為專營巴士車長每年至少舉辦四次“道路安全研討會”，邀請道路安全專家向車長重點介紹安全駕駛要訣、分析主要意外黑點以及巴士意外的普遍成因，以加強車長的道路安全意識和促進良好的駕駛行為。

12. 此外，運輸署與所有專營巴士公司和警務處亦定期舉辦“專營巴士道路安全研討會”，研究巴士意外趨勢，確定需要改善的重點範疇，並制訂改善措施。

13. 為確保車長有足夠時間休息，運輸署與專營巴士公司檢討旗下車長的編更安排，並發出車長編更安排指引。指引訂明車長的最長工作時間、最長駕駛時間以及輪更時和兩個工作日之間的休息時間。從專營巴士公司向運輸署提交的季度報告可見，各公司完全符合指引的規定。

D. 乘客安全的宣傳工作

14. 超過一半的專營巴士意外，是即使巴士沒有撞到其他車輛、物體或行人，亦涉及乘客受傷。假如乘客站立時緊握扶手或端坐椅上，這些意外大部分都可避免。專營巴士公司已透過巴士車身廣告和巴士電視進行宣傳，提醒市民使用巴士服務時要注意安全。運輸署亦製作電視宣傳短片和電台宣傳聲帶(“宣傳短片和聲帶”)，提高乘客的安全意識，以減少巴士意外。例如，運輸署先後在二零零一及二零零四年製作宣傳短片和聲帶，提醒巴士乘客在車廂內要注意安全。另外，該署在二零零六年六月推出宣傳

計劃，包括在電視台、電台和巴士電視播放宣傳短片和聲帶，以及在有蓋巴士站、巴士顧客服務中心和車廂內張貼告示和標貼，提醒乘客在行車時緊握扶手。

巴士車窗

15. 《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章)第 28 條訂明，汽車所有擋風玻璃、窗門及隔板所使用的玻璃或透明材料，須屬安全玻璃或安全透明物料，類型須經運輸署署長認可。至於擋風玻璃和窗門的標準，則在《指明使用安全玻璃公告》(第 374H 章)內列明。專營巴士常用的兩種汽車玻璃為夾層安全玻璃⁴和強化安全玻璃⁵，兩者均可減低玻璃碎裂時造成的損傷。

16. 香港專營巴士司機座位前面的擋風玻璃為夾層玻璃，避免司機的視線在玻璃碎裂時嚴重受阻。巴士的側窗通常以強化玻璃製造，一旦發生意外或緊急事故，可敲碎玻璃讓乘客逃生。

17. 鑑於最近發生專營巴士車窗玻璃碎裂的事故，運輸署正聯同巴士公司進行可行性研究，探討可否在巴士上層的強化擋風玻璃貼上防碎保護膜，萬一玻璃碎裂，可更有效保護乘客。

專營巴士上的安全帶

18. 《道路交通(安全裝備)規例》(第 374F 章)規定，專營巴士車長的座椅必須裝配安全帶。乘客座椅方面，約有 34% 的專營巴士已為沒有遮擋的座椅裝設安全帶。巴士公司訂購巴士時，這類安全帶已列為製造商為巴士安裝的標準設備。專營巴士公司一致承諾，日後購置的新車，車廂內沒有遮擋的座椅均會裝有安全帶。鑑於近日發生的交通意外，運輸署正與專營巴士公司檢討為現有巴士加裝安全帶是否可行，考慮範圍包括座椅的結構強度、固定點是否足夠，以及巴士設計等技術困難。

19. 關於巴士上安裝及配戴安全帶的問題，我們已研究外國的做法，相關規定的撮要載於附件。由相關資料可見，這些國家沒有規定行走市區或准許乘客站立的巴士必須為乘客座椅裝設

⁴ 夾層玻璃的設計是在兩片玻璃之間夾入膠片，即使碎裂，碎片也不會飛濺。

⁵ 強化玻璃經熱力處理後強度增加，萬一碎裂，會裂成細小碎片。

安全帶。澳洲和加拿大進行的研究顯示，為巴士全車座椅裝設安全帶，額外安全效益可能不及預期般大。再者，要確保所有乘客均使用安全帶亦十分困難。

20. 基於上述各點，我們認為並不宜強制專營巴士裝設安全帶和強制巴士乘客配戴安全帶。不過，我們會繼續與專營巴士公司合作，探討加強保障乘客安全的措施。

21. 運輸署會聯同專營巴士公司，繼續密切監察意外統計數字，分析巴士意外成因及趨勢，並探討加強巴士安全的措施。

徵詢意見

22. 請委員閱覽本文件並提出意見。

環境運輸及工務局
運輸署
二零零六年十月

外國巴士安全帶規定的撮要

國家	乘客座位裝設安全帶	乘客配戴安全帶	備註
美國	沒有	不適用	
加拿大	沒有	不適用	
英國	三掛點 / 安全腰帶 ⁽¹⁾	強制配戴	配戴安全帶的規定不適用於二零零一年十月一日前投入服務的巴士。准許乘客站立的市區巴士亦不適用。
澳洲 (維多利亞省)	安全腰帶 ⁽²⁾⁽³⁾	強制配戴	配戴安全帶的規定不適用於特別預留空間方便乘客站立的巴士。
新西蘭	沒有	不適用	
荷蘭	安全腰帶 ⁽³⁾	強制配戴	配戴安全帶的規定不適用於提供公共交通服務的巴士。
新加坡	沒有	不適用	

- 註：
- (1) 只有朝向前方而前面有遮擋的座椅，適合安裝安全腰帶；這些座椅前面的椅背包上軟墊或能卸去撞擊力的物料。
 - (2) 沒有遮擋的座位須安裝安全帶。
 - (3) 安裝安全腰帶為最低要求。