



# 汽車交通運輸業總工會

九巴分會 新巴分會 城巴分會 龍運分會

## 對專營巴士的營運安全問題之意見書

汽車交通運輸業總工會聯同屬下四間巴士分會（九龍巴士分會、新世界巴士分會、城巴分會、龍運巴士分會）（下稱本會）對於立法會交通事務委員會於2008年2月22日舉行的「專營巴士的營運安全問題」專題會議，提出下述意見：

### 一、職業司機是十分注重交通安全的

首先，本會必須在這裡強調的是，所有職業巴士司機都是十分注重交通安全的。主要原因是，在各種各樣的交通意外當中，司機往往會首當其衝，成為第一個受害者，因此沒有人願意以自己的生命安全作為代價，而進行粗莽大意的駕駛工作。從另一方面來說，照顧乘客和其他道路使用者的人身安全也是每名巴士司機都具有的良知和責任，因此他們絕不願意讓其他人的生命安全受到任何威脅。不僅如此，注重乘客的安全是每名巴士司機賴以為生的最重要基礎之一。事實上，假若專營巴士經常發生交通意外的話，便會引發乘客擔心生命安全的信心危機，從而造成整體乘客量下降的問題，使專營巴士公司無以為繼和巴士司機無從謀生。由此來說，本會認為本港職業巴士司機十分注重交通安全是毋庸置疑的。

### 二、不要引起社會人士的誤解

誠然，在繁忙的都市生活當中，每一輛巴士都會接載著大量乘客，因此很多使用巴士服務的市民以及社會人士都十分關心專營巴士的營運安全，並且極不願意看到專營巴士發生任何交通意外。據運輸及房屋局局長鄭汝樺所提供的數字，

本港近年專營巴士發生交通意外為 2004 年的 1,839 宗、2005 年的 1,864 宗、以及 2006 年的 1,892 宗。雖然每年都有微量的增幅，但是這和前環境運輸及工務局局長廖秀冬所提供的數字（即本港專營巴士在 2000 年發生的交通意外為 1,838 宗、2001 年的 1,934 宗、以及 2002 年的 1,858 宗）作一個簡單比較的話，我們可以看到本港專營巴士發生交通意外的數字並沒有呈現一個上升的趨勢。

從另一方面來說，專營巴士發生交通意外在本港整體交通意外中所佔的比率也是較低的。如在 2004 年、2005 和 2006 年裡，本港交通意外總數分別為 15,026 宗、15,062 宗和 14,849 宗，而涉及專營巴士的交通意外只是分別佔其中的 12.2%、12.4%和 12.7%。由此可見，專營巴士的運作可以說是頗為安全。此外，據政府公佈的數字，在這些交通意外當中，大約 30%與巴士司機的個人因素有關。如果我們將這個數字具體化一點來看的話，可以發現每年因司機個人因素而導致交通意外的數字約為 550 宗，即每天約有 1.5 宗。按照目前全港約有 14,000 名專營巴士司機來說，其比例約為萬分之一。

當然，本會提出這些數字並不是想為那些不注重交通安全的個人行為開脫，而是想在探討和落實各項措施來降低專營巴士交通意外的過程中，讓所有市民清楚地認識到各項涉及專營巴士交通意外的數據，以免他們產生不必要的誤解，從而更有效地針對問題根源來制定相應的改善辦法，降低發生交通意外的機率。此外，本會各分會長年以來都透過現存的溝通機制，與資方就營運安全的問題交換意見，並要求管理層盡最大努力和採取各種有效措施來保障所有司機、乘客、以及其他道路使用者的生命安全。本會認為，只有在勞資雙方共同努力下，才能更好地提升本港專營巴士營運安全的質素，同時得到所有市民的支持和信任。

### 三、政府過急和過度發展鐵路帶來的衝擊

從近年情況來看，受到政府過急和過度發展鐵路的影響，對專營巴士的生存空間造成極大窒礙。事實上，我們從 2000 年 5 月發表的《鐵路發展策略 2000》文件中可以看到，政府毫不諱言地表示，「到了 2016 年，鐵路在公共交通系統所佔的比例會由目前的 31%上升至 43%；若以乘客行程的距離計算，則會由 34%增

至接近 60%」。另外，政府在香港第三次整體運輸研究報告中，預計鐵路的載客人次到 2016 年會增加約 175%，佔公共交通工具總乘客人次的 50% 左右。從另一個角度來說，鐵路幹線的急速發展意味著其他交通工具的生存空間遭到無情侵蝕。按照政府所提供的數字，鐵路載客量的增長意味著其他陸路交通工具的不斷地流失客源，其幅度可能高達 40% 或以上。據九巴所公佈的數字，該公司的乘客總數正在逐年遞減，由 2002 年的 1,134.4 百萬人次減至 2006 年的 1,007.9 百萬人次，總數達 126.5 百萬人次。另外，我們從將軍澳鐵路、西鐵和馬鞍山鐵路在 2002 年開始相繼落成使用後也可以看到，專營巴士公司因此裁減了大量的就業職位。以九巴為例，該公司在 2002 至 2006 年間的已獲發牌巴士總數便削減了 420 輛，由 4,441 減至 4,029 輛。如果以每輛巴士需要聘用 3 名員工來計算的話，則專營巴士司機便流失了 1,260 個就業機會。

可惜的是，政府在整份文件中，並沒有提出未雨綢繆的構想，處理好其他交通工具從業員的生存空間和出路問題。更令廣大職業司機感到不滿的是，行政長官曾蔭權在 2007 年 10 月 10 日發表的《施政報告》中，提出興建南港島線、西港島線和沙田至中環線等多條鐵路的建議，更加突顯出扼殺業界生存空間、造成不公平競爭、出現供求失衡的現象以及浪費社會資源等問題。在這種情況下，專營巴士公司為了謀取和維持經營利潤，因而被迫使用各種手段來增加廣大巴士司機的工作強度，使他們感到壓力重重。由此來看，政府過急和過度發展鐵路是造成不能有效降低專營巴士交通意外的一個主要和深層的原因，同時使提升本港專營巴士的交通安全質素成爲一種奢談。

#### 四、造成專營巴士交通意外的多重成因

其實，導致專營巴士發生交通意外的成因是頗爲複雜的，而且很多因素，如道路設計、車輛設計與保養、天氣情況、公司管理、其他道路使用者的行爲都是造成這些意外的主要原因。對此，許多政府官員在不同場合裡都反復地作出類似的強調。可惜的是，社會上有些人士在有意無意間以孤立的態度來看待這個問題，把造成交通意外的責任都推到從事駕駛工作的巴士司機身上。顯然，這不但

無助於提升本港交通安全的質素，而且對巴士司機十分不公平。對於這一點，本會將在下述作進一步探討。

## 五、專營巴士司機面對的苦況

承接上點，在專營巴士司機在從事駕駛工作時，面臨來自三大方面的壓力，即政府制定交通法例的監管、資方的管理手法和乘客不斷提升的要求。其中又以政府和資方向他們施加的壓力最為巨大。主要情況是：

### 1. 政府監管方面

為了減低專營巴士發生交通意外的數字，政府並沒有進行全面的檢討和提出更多和更有效的解決辦法，反而只是一味使用嚴刑峻罰來對待職業巴士司機。舉例來說，政府在過往數年裡，已把「危險駕駛引致死亡」的最高罰款由 25,000 元增至 50,000 元，而最高監禁刑期亦由 3 年增至 5 年。不僅如此，政府還有意進一步修定有關罰則，將最高監禁刑期由 5 年增至 10 年。然而，對於巴士司機來說，路面上的交通情況千變萬化，而且很多情況是他們難以預料和控制的，因此這使在馬路上從事駕駛工作的司機仿若在虎口謀生，心中悲苦實不足外人道。從另一方面來說，作為專營巴士公司的員工，所有司機都與資方之間建立起十分明確的僱傭關係，因此他們按照香港法例的規定，受到現行《勞工法例》的保護。可惜的是，政府不但沒有為這些司機提供良好和安穩的工作條件，反而不斷地加重刑罰，使巴士司機要在心理壓力重重的情況下工作。由此來說，政府越是提高刑罰，越是難以改善本港的交通安全質素。

在實際操作中，政府似乎沒有很好地加強監管專營巴士公司，任由其使用各種不合理的管理方式，因此在很大程度上增加前線巴士司機的工作壓力和引起更多交通安全的變數。舉例來說，在專營巴士的編更方面，尤其是在節假日裡，資方管理層為了壓縮車輛的停留時間，不但經常改動巴士司機的工作時間，而且「更紙」的有效時間很短，使司機經常要在「跳線」和「跳飛機」的環境下工作，因而面對著很大的適應問題。雖然本會未能提供有效數據來證明這種工作安排與發

生交通意外之間存在著的關係，但是據不少會員的反映，這顯然會增加他們遇到交通意外的機率。

此外，在道路設計和交通燈號的管理方面，政府也生搬硬套地沿用一些海外經驗，而沒有依照香港的實際情況來改良和重新規劃。事實上，在很多情況下，受到香港路少車多和生活節奏快速的影響，不少乘客經常會在車輛行駛的期間站立和準備下車。然而，對於巴士司機來說，這無疑增加他們工作上的難題，尤其是在交通燈號轉換期間，使他們被迫要面對一個兩難的局面。換言之，也就是他們如果即時停車的話，很可能造成乘客跌倒或撞傷的安全問題。如果他們將車輛繼續向前開駛的話，則很可能得不到執法人員的諒解，面對著不遵守交通燈號的檢控。對於這個問題，本會早在多年前已經多番向政府提出建議，希望政府改善現時的交通燈號管理措施，如加設交通燈號倒計器或閃動裝置等。可惜的是，政府對廣大司機的良好願望置若罔聞，一直沒有落實有效的改善措施，為所有司機提供一個良好的駕駛環境。

## 2. 資方管理方面

近年來，專營巴士公司一直對員工採用多種無理的管理手法，尤其在巴士司機不幸遇到交通意外後，資方經常在司法機關還沒有作出明確的裁決之前，便立即使用開除、停薪休假、各種警告等手段，使員工雪上加霜，生計頓失依靠。不僅如此，當司機因發生交通意外而要面對司法機關的起訴時，資方亦沒有負起作為僱主的應有責任，提供法律援助給這些司機，協助他們面對這種艱難的處境。由於資方使用這種卸責的態度，使巴士司機不但沒有體會到資方的關懷，而且在駕駛工作時感到壓力重重。

此外，為了維持最大的經營利潤，專營巴士公司近年也「努力地」壓縮不同路線的行車時間。事實上，由一個巴士總站開達另一個巴士總站之間的行車時間往往會受到交通擠塞、乘客人數的多寡、年長和傷殘人士的需要而有所不同。可惜的是，資方管理層選擇性地忽略這些情況，沒有與司機們進行良好的溝通，提出一些未能符合實際情況的要求，徒增巴士司機的工作壓力。

不僅如此，對於社會上的一些言論，尤其是某些作為民意代表的立法會議員，在沒有具體認識實際操作的情況下，草率地推斷司機為了爭取休息時間而作出超速駕駛行爲，嚴重誤導社會人士的視聽。對於這種言論，資方管理層也沒有及時作出澄清，結果不但增加社會人士的誤解，亦使司機們滿腹怨氣。由此可見，由於資方使用這種缺乏關懷的管理手法，使廣大巴士司機被迫要在一個很不安穩的環境下工作，因而無從提升他們的士氣和歸屬感，同時無助於改善本港的交通安全質素。

## 六、應從更廣層面來提升專營巴士的營運安全

儘管政府在過往多年裡為提升專營巴士的營運安全開展了不少工作，如確保車輛設計及構造符合安全標準、要求專營巴士公司加強車輛的保養及維修、提供更多的訓練及教育予巴士司機、重視巴士司機能夠得到合理的休息時間、敦促專營巴士公司提供促進巴士安全的方法和鼓勵措施、以及落實其他有關道路及乘客安全的改善措施等，但是從實際情況來說，這些工作的內容過於零碎，而且沒有從一個更為宏觀的層面來看待和處理整個問題，使改善專營巴士的營運安全缺乏成效。對於這個問題，本會認為政府必須從更廣層面來開展工作，主要建議有以下幾個方面：

### 1. 制定全面的交通運輸業政策

隨著社會經濟的發展步伐不斷加快，本港十分需要制定一套全面的交通運輸業政策，才能滿足廣大市民在交通方面日益增加的需求，以及更加有效地提升整體的營運安全質素。然而，政府在過往多年裡，一直沒有因應實際情況而制定相關政策。更甚者，政府近年在交通運輸政策上出現不少失誤，造成業界運作混亂不斷加劇的現象。在這種情況下，本港多種交通工具在缺乏定下良好的規劃和指引下，只能掙扎求存，同時給本港專營巴士的營運安全埋下很多不穩定的變數。對此，本會認為政府的當務之急是制定一套全面的交通運輸業政策，才能滿足香港社會不斷發展的需要。

## 2. 平衡鐵路發展對其他交通工具的衝擊

在前述評析中，我們可以看到，受到政府過急和過度發展鐵路的影響，本港專營巴士遇到生存空間極大窒礙的問題。可惜的是，政府在落實鐵路發展的同時，並沒有提出未雨綢繆的構想，處理好其他交通工具從業員的生存空間和出路問題。對於這種情況，本會認為廣大職業巴士司機深有體會，而社會人士亦可以清楚地看到政府操之過急地發展鐵路所造成的負面影響，故在此不贅。不過，本會在此再次強調的是，政府如果想提高當前專營巴士營運安全質素的話，則必須深入地探討和平衡鐵路發展對其他交通工具的衝擊，才能有效地達成這項目標。

## 3. 檢討現時交通和勞工法例

對於廣大受聘於專營巴士公司的司機來說，他們理應受到現行《勞工法例》的保護。然而，當司機遇到交通意外時，他們往往被無情地摒棄在勞工法例之外，遭到嚴厲的檢控和處罰，情形極為不公平。對此，本會認為，在提升本港道路安全的大前提下，政府應當及早地檢討現時交通和勞工法例，修補其間所存在的灰色地帶，並為廣大巴士司機提供一個良好的職業保障，使他們能夠安心地工作。相反來說，如果政府不落實這方面檢討和改善工作的話，那麼巴士司機便被迫要在心理壓力重重的條件下工作，增加道路安全的變數。

## 4. 改善現時道路交通的配套設施

從巴士司機的日常駕駛工作來說，他們每天都要經過很多交通燈號。然而，由於香港路少車多，再加上政府多年來都沒有致力改善現時的道路交通配套設施，使巴士司機在處理交通燈號轉換的問題時，都感到頗大的心理壓力。對於這個問題，本會早在多年前已經多番向政府提出建議，希望政府能夠改善現時的交通燈號管理措施，如加設交通燈號倒計器或閃動裝置等。本會認為，只有政府全面地改善這些配套設施，才能為所有司機提供一個良好的駕駛環境，有效地降低交通意外的頻率。

## 5. 加強監管專營巴士公司的運作

由近年情況來看，政府似乎對於專營巴士公司採取縱容的態度，使其管理層窺準現時勞工階層在勞動力市場處於較為被動的時機，任意使用一些無理的管理手法，因而在更大程度上加大巴士司機的工作壓力，同時增加整體營運安全的隱憂。事實上，本會對於這種現象，早在許多場合裡都要求有關政府部門及早跟進。可惜的是，政府官員依然我行我素，使問題越來越嚴重，而巴士司機的工作亦日益艱難。對此，本會要求，政府必須加強監管專營巴士公司的運作，使其善待員工，並為他們提供一個良好的工作環境，從而改善整體的營運安全質素。



## 汽車交通運輸業總工會

九龍巴士分會、新世界巴士分會、城巴分會、龍運巴士分會

2008年2月22日