

立法會交通事務委員會
將軍澳巴士意外及
專營巴士的營運安全

目的

本年 11 月 9 日在將軍澳發生一宗涉及一輛九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)的交通意外。有關意外的資料請參閱附件。本文件旨在向委員報告：

- (i) 專營巴士公司目前對車長駕駛技術及行為的訓練和監管安排；
- (ii) 專營巴士公司如何進一步加強其營運安全措施；及
- (iii) 政府對專營巴士公司的有關規管。

車長駕駛技術及行為的訓練

2. 九巴、城巴有限公司(“城巴”)、新世界第一巴士服務有限公司(“新巴”)、龍運巴士有限公司(“龍運”)及新大嶼山巴士公司均為其車長提供各類訓練計劃，有關訓練包括：

- (a) 為新入職車長提供的訓練課程：為期約三至四周不等，視乎受訓的車長本身擁有的駕駛資格而定。除非本身領有公共巴士駕駛執照，否則接受訓練的車長必須通過運輸署舉辦的駕駛考試，方可駕駛載客巴士；
- (b) 為現職車長提供增值／復修訓練：目的是加強道路安全意識、駕駛技術和態度，包括警覺駕駛技術。因應各間專營巴士公司的營運安排，車長增值訓練大約每年一次至三年一次不等。至於復修訓練則按個別車長的駕駛表現，例如車長曾經涉及交通意外或按駕駛訓練導師建議，在有需要時接受復修訓練；及
- (c) 特別／矯正訓練：為現有駕駛方法不當和因病或其他原因曾離開駕駛崗位一段頗長時間的車長而設，為期約數天。

3. 此外，九巴已在 2008 年 1 月引進新的模擬駕駛訓練設施，為車長進一步加強駕駛訓練。至本年 9 月，已有 2,500 名車長接受有關的訓練。

對巴士車長的監管

4. 各專營巴士公司均有機制監察車長的駕駛技術及行為，並設有相應的獎勵和懲處制度。對於駕駛或服務表現優良的司機，各專營巴士公司會以獎金鼓勵。在過去三年，每月合資格領取安全駕駛獎金的九巴、城巴、新巴、龍運及新大嶼山巴士公司車長均達 98% 或以上。

5. 就監察制度而言，各專營巴士公司會派遣擁有駕駛導師資格的便衣監察人員以乘客身份乘車，對車長的駕駛及服務表現作出評核。受監察的車長分為兩類：一類是因應乘客投訴或曾發生交通意外的車長，另一類則為以抽樣方法被監察人員在不同時段及路線隨意抽中的車長。此外，各主要專營巴士公司會派遣監察人員，在交通黑點或容易超速的地點以鐳射槍偵查巴士有否超速。

6 在 2006 年至 2008 年三年期間，九巴、城巴、新巴、龍運及新大嶼山巴士公司每年分別進行了多次的乘車監察及鐳射槍偵查超速行動。在這些監察及偵查個案中，九巴、城巴、新巴，龍運及大嶼山巴士公司分別有 97%、98%、97%，97% 及 98% 個案的車長駕駛技術及工作表現令公司滿意，以及沒有出現超速情況。詳情如下：

2006-2008 年平均每年受監察的巴士架次約數			
公司	便衣人員乘車監察	鐳射槍偵查車速	合計
九巴	62,500	700	63,200
城巴	4,000	1,900	5,900
新巴	4,000	900	4,900
龍運	450	200	650
新大嶼山	150	24	174
合計	71,100	3,724	74,824

7. 此外，巴士公司已開始逐步使用俗稱「黑盒」的電子車速記錄儀，監管車長的駕駛行爲及模式。各公司已承諾爲所有新購的巴士安裝黑盒，並會繼續在現役巴士上加裝黑盒。至本年9月，約有70%專營巴士已設有黑盒。巴士公司正研究加強抽查黑盒的有關資料，當發現有關的紀錄顯示車程時間出現異常或接獲乘客投訴車長的駕駛行爲時，巴士公司會利用黑盒所紀錄的資料作出調查。

8. 對於駕駛技術及行爲未如理想或違規的巴士車長，各專營巴士公司均有一套機制採取跟進行動，例如對駕駛方法不當的車長提供特別或矯正訓練或指導，亦會因應情況，對車長作出不同程度的懲處，包括警告、扣薪、停職和撤職等。此外，正如所有駕駛者一樣，巴士車長在馬路上駕駛會受《道路交通條例》及《道路交通（違例駕駛記分）條例》規管。警方會對違規者作出檢控。而法庭亦會對違反交通規例的車長，作出罰款、扣分及停牌的處罰。

9. 另一方面，運輸署會透過分析巴士公司定期呈交的營運報告、包括意外數字、種類及成因，及乘客的投訴和反映，監察巴士服務的安全情況。如運輸署接獲有關車長涉嫌違反交通規例或服務態度欠佳的投訴，會即時與有關的巴士公司作出跟進及調查，要求巴士公司採取適當的改善措施。運輸署亦聘請獨立顧問公司定期進行調查，監察乘客對巴士服務的意見，過去三年的調查結果顯示，受訪的乘客普遍最滿意的服務範圍包括車長遵守交通規則、駕駛技術、及行車速度。

10. 爲推動巴士營運的安全，運輸署每年舉辦多次「巴士車長道路安全研討會」工作坊，邀請警方向巴士車長講解安全駕駛的技術和行爲，以提高車長的道路安全意識。

11. 運輸署亦聯同警方及道路安全專家每季與巴士公司管理層檢討巴士營運的安全，並要求各巴士公司訂下減低巴士意外的指標。專營巴士在2007年及2008年每百萬行車公里涉及意外的巴士數目分別爲4.07輛及3.83輛，而2009年首三季則爲3.47輛。與此同時，專營巴士意外的嚴重程度亦有下降，以2008年與2007年

比較，致命意外減少27.8%，嚴重意外減少14.6%，輕微意外¹亦減少6.2%。上述記錄，反映專營巴士營運安全有所改善。

12. 另一方面，為提高乘客的安全意識，運輸署多次製作電視宣傳短片、電台宣傳聲帶及其他宣傳資料，提醒巴士乘客注意乘車安全。最近一輯宣傳資料，目前仍在電視/電台播放中。巴士公司方面，亦不時以不同形式，推動加強乘客的安全意識。

進一步加強專營巴士營運安全措施

13. 在發生將軍澳這宗巴士意外後，因應市民對巴士服務安全的關注，運輸及房屋局局長已即時約見各主要巴士公司(九巴、城巴及新巴)，並取得他們的承諾，切實執行內部監察車長安全駕駛及服務的制度及提高員工對有關制度的認知。各主要巴士公司亦已加強派遣便衣乘車監察員及利用鐳射槍，監察夜間及在高速路段行走的巴士運作。詳細的加強改善措施如下：

(a) 加強便衣人員乘車監察

各巴士公司在將軍澳意外發生後已每晚在通宵服務增加乘車監察。九巴在 11 月及 12 月每月平均通宵服務的乘車監察，由約 20 架次增加至 240 架次。城巴及新巴亦加強各通宵服務的乘車監察，由每月平均各約 33 架次增加至各約 200 架次。新大嶼山巴士公司雖然只有少量通宵服務，亦在 11 月開始在有關路線進行乘車監察。

(b) 加強鐳射槍偵查

各主要巴士公司亦已加強在夜間容易超速的地點以鐳射槍偵查巴士的車速。九巴在 11 月及 12 月平均每月由偵查約 80-100 架次增加到約 200-250 架次，城巴及新巴則由平均每月共約 14 架次增加到共約 170 架次。

¹ 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。

(c) 提高員工對監察制度的認知

爲了提高員工對監察制度的認知，九巴由 11 月起將會每月把內部監察車長的結果，透過內部通告向車長發放，同時會張貼海報，提醒車長安全駕駛。城巴和新巴在將軍澳意外發生後，已立刻向所有車長發出通告，敦促車長安全駕駛，並說明若公司發現車長違規，公司會按現行機制作紀律處分。亦會在下次與工會會面時再次闡釋，若車長被發現違規的紀律處分及懲處後果。

14. 有關巴士車長的作息時間，巴士公司已遵照運輸署發出的“專營巴士司機編更指引”，編定車長工作及休息的時間。編更安排透過多次調整及改善而演變至今，平衡了乘客乘車需要及車長在兩班車之間和兩個工作日之間的休息需要。巴士公司並不時徵詢車長工會的意見，檢討編更安排。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，巴士公司會向運輸署申請調整行車時間，以確保車長得到適當的休息。在 2006 年至 2008 年三年期間，各主要巴士公司共延長 71 條巴士路線的行車時間。城巴和新巴每月均會檢討巴士路線行車時間。而九巴已展開檢討整個巴士路線網絡的行車時間。將軍澳意外發生後，各巴士公司已立即加強措施，盡量確保巴士車長在每程車後得到適當的休息時間。如遇交通擠塞等情況令車長車程延長，各巴士公司的站長會安排車長直接將巴士駛往該路線的中途站或尾站、取消一個班次等，或盡可能安排後備車長駕駛即將開出的班次等措施，確保車長在每程車後得到適當的休息時間。

15. 運輸署已緊密和各巴士公司聯繫，確保盡快落實和切實執行上文第 13-14 段所述的各項加強專營巴士營運安全措施。另一方面，運輸署已和各巴士公司的主要車長工會會面，聆聽並反映車長們的意見，同時敦促他們提醒車長安全駕駛的重要性。

16. 運輸署每年會對車長的工作時間進行抽樣調查，以監察各巴士公司車長的休息情況是否合乎指引，如發現有不符合的情況，會要求巴士公司檢討及作出相應調整。運輸署現時正準備加大調查的範圍，以收集更全面的資料。

17. 在宣傳安全駕駛方面，運輸署正策劃在短期內舉辦一系列駕駛安全運動，加強客運車輛司機的安全意識，推廣道路安全。

將軍澳巴士意外現場交通安全措施

18. 在將軍澳意外發生後，運輸署已經加強意外現場的交通安全措施。雖然將軍澳寶順路與唐明街交界的迴旋處設計合乎標準，包括已有適當的道路標記和交通標誌，提醒駕駛人士進入迴旋處前應減慢車速。但為回應區議會及公眾對意外路段車輛超速的關注，運輸署已在現場豎立了五個「慢駛」的臨時標誌。同時，現正規劃一些措施以提高駕駛人士對保持安全車速的警覺。

徵詢意見

19. 請委員閱覽本文內容。

運輸及房屋局

運輸署

二零零九年十一月

有關 2009 年 11 月 9 日
將軍澳巴士意外的資料

(I) 巴士路線資料

巴士公司及路線編號	九巴 692 號線(過海巴士線)
起點站/離站時間	中環(交易廣場)/晚上 11 時 40 分
終點站/編定到站時間	坑口(北)/凌晨 0 時 45 分
編定行車時間	65 分鐘 ¹
意外地點	將軍澳寶順路左轉唐明街(往坑口方向)
意外時間	11 月 9 日 凌晨 0 時 18 分

(II) 車長資料

聘用方式	全職車長
在九巴年資	3 年半
職位性質	N293 號線替休車長 ²
意外發生時已工作時數	1 小時(工作時間是由 11 月 8 日晚上 11 時 40 分到 11 月 9 日早上 5 時 45 分)

(III) 車輛資料

巴士車齡	12.8 年
上次進行月檢的日期	2009 年 11 月 1 日
上次進行年檢的日期	2008 年 12 月 30 日
上次運輸署突擊檢查該巴士日期	2009 年 4 月 28 日
傷亡人數	2 人死亡及 34 人受伤

¹ 編定行車時間一般以繁忙時間平均行車速度為基礎。

² 有關車長為九巴第 N293 號路線(旺角東站-尚德)的「替休車長」。九巴第 N293 號路線每天首班於晚上 11 時 55 分由尚德開出，尾班則於早上 5 時 30 分由旺角東站及尚德開出，駕駛該路線的車長的工作時間大約為 5 至 6 小時。由於第 N293 號路線的服務時間較短，有些駕駛第 N293 號路線的車長，在每更工作內會被編定駕駛 N293 號路線及另一條指定路線。另一方面，每位車長都享有例假、或需放事假。在車長休假或缺勤的日子，巴士公司會編排「替休車長」提供服務。為讓車長得以放假、休息，各間專營巴士公司均有採用「替休車長」的安排，讓巴士服務得以維持。不過，「替休車長」均曾接受所駕駛巴士路線的訓練，亦不會獲安排駕駛不熟悉的路線。