



本署檔號 Our Ref.: TD RS 4-35/1C
來函檔號 Your Ref.: CB(4)/PAC/R60

(傳真號碼: 2840 0716 及
電郵致: sywan@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
蘇美利女士

蘇女士:

政府帳目委員會
〈審計署署長第六十號報告書〉
第2章：道路安全措施的管理

2013年5月7日來函收悉。有關信中提及的事宜，本署現回覆如下：

- (a) 2012年本港交通意外死亡人數為120人，其中15人涉及快速公路的交通意外，佔所有道路交通意外的死亡人數的12.5%。以每百萬車輛行駛公里計，快速公路的交通意外死亡率為0.004，遠較所有道路的0.01為低。上述的道路交通意外死亡人數(120人)，佔2012年所有外在因素引致死亡的人數約8%。其他外在因素包括自殺、跌倒、意外中毒、火警及兇殺等。
- (b) 由於海外大城市公佈的交通意外統計數字，較少將公共交通涉及交通意外的比率按車輛分類列出，加上時間所限，我們只能取得英國若干大城市的相關數據(附件一)。當中，我們認為較為適宜將倫敦與本港作比較，因為縱使兩地在車輛分類及公共交通運作模式上有所不同，但在公共交通系統及使用率，以及發展密度方面仍較為相近。整體而言，本港的意外率較倫敦為低。

香港灣仔告士打道七號入境事務大樓四十一樓
41st floor Immigration Tower 7 Gloucester Road Wan Chai Hong Kong
電話 Tel (852) 2829 5200 傳真 Fax (852) 2824 0433

- (c) 就專營巴士而言，由於其接載大量乘客，且有乘客站立，當中有相當高比例的交通意外，並無發生任何車輛碰撞，但也有乘客受傷。這類意外通常涉及各種在車廂內乘客失去平衡的情況，例如沒有抓緊扶手或上落車時跌倒，這些都歸類為非碰撞式意外。在2012年的2 217輛涉及道路交通意外的專營巴士中，有1 294輛(58%)涉及非碰撞式意外。在2007至2012年，專營巴士每百萬車輛行駛公里涉及的所有意外、非碰撞式意外和碰撞式意外率分別載於附件二。此外，於附件三的圖表，就幾類機動車輛涉及碰撞式意外的比率作出比較，當中可見專營巴士涉及碰撞式意外的比率與所有機動車輛的數字相若。專營巴士發生碰撞式意外的因素與其他車種類同，惟當中「未能確保乘客安全」的因素所佔比例較高，詳見附件四。我們十分關注專營巴士的非碰撞式意外偏高的情況。我們已聯同專營巴士公司，透過教育和宣傳途徑，例如電視宣傳短片和電台宣傳聲帶、巴士車廂內的電視廣播，以及在車廂內張貼「緊握扶手」和「切勿在梯級站立」的海報和告示貼，推廣巴士乘客安全。此外，大部分現役的專營巴士已設有全部或部分下述設施，包括低地台(供輪椅上落設施)、連續扶手杆、出口車門側扶手，以及為有需要乘客而設的優先座位。此外，新巴士的標準裝置還包括以防滑物料鋪設車廂地台、顏色對比鮮明的梯級邊，以及在巴士出口安裝車門關閉蜂鳴器和提示燈，以令巴士行程更為安全。
- (d) 澳洲、新西蘭、挪威及歐盟因應處理偵察平均車速攝影機系統所引起的私隱問題所採取的方法，摘錄於附件五。
- (e) 我們估計，在本港安裝偵察平均車速攝影機系統的可行性研究及其系統設計的費用為320萬元，而在深港西部通道的深圳灣公路大橋上試驗計劃內購置及安裝系統的預算則為1,130萬元。

運輸署署長楊何蓓茵



2013年5月16日

副本分送：運輸及房屋局局長(傳真號碼：2537 6519)
警務處處長(傳真號碼：2520 1210)
政府新聞處處長(傳真號碼：2537 9560)
財經事務及庫務局局長(傳真號碼：2147 5239)
審計署署長(傳真號碼：2583 9063)

二零一一年選定機動車輛類別的涉及意外率
(每百萬車輛行駛公里數計)

交通模式	香港	倫敦市	曼徹斯特	伯明翰
公共巴士	3.11 ⁽¹⁾	7.73 ⁽²⁾	2.64 ⁽²⁾	1.23 ⁽²⁾
專營巴士	4.19	-	-	-
的士及私家車 ⁽³⁾	1.51	1.99	1.02	0.77
的士 ⁽³⁾	1.85	-	-	-

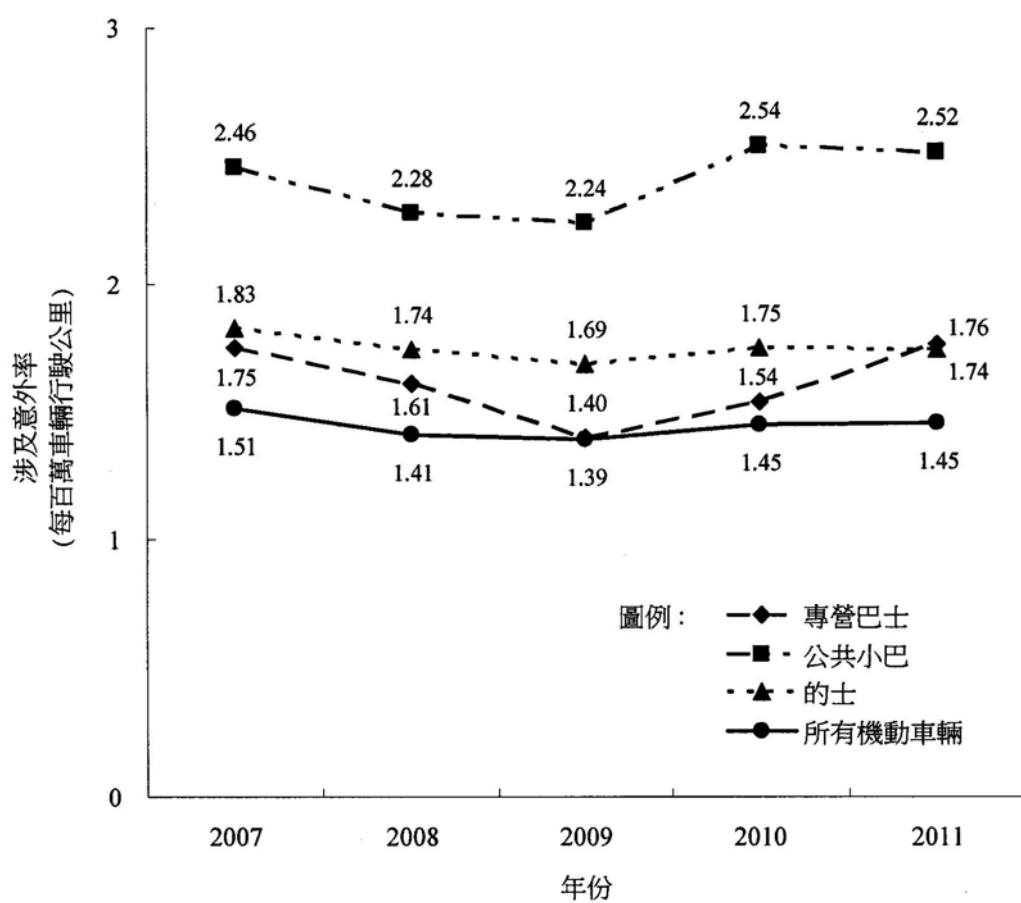
註:

- (1) 公共巴士涉及意外率包括專營巴士及非專營巴士。
- (2) 數字為所有巴士的涉及意外率。
- (3) 倫敦市、曼徹斯特及伯明翰只備有的士及私家車的合併數字。本表同時列出香港的士涉及意外率以作參考。

二零零七年至二零一二年香港專營巴士涉及意外率
(每百萬車輛行駛公里數計)

年份	專營巴士 整體的涉及意外率	專營巴士 只涉及非碰撞意外 的涉及意外率	專營巴士 只涉及碰撞意外的 涉及意外率
2007	4.07	2.32	1.75
2008	3.83	2.22	1.61
2009	3.63	2.23	1.40
2010	3.84	2.30	1.54
2011	4.19	2.43	1.76
2012	4.27	2.49	1.78

二零零七年至二零一一年香港幾類機動車輛只涉及碰撞意外的涉及意外率
(每百萬車輛行駛公里數計)



二零一二年按駕駛者因素劃分的涉及碰撞意外的專營巴士及
其他機動車輛數字

駕駛者因素	專營巴士		其他機動車輛	
	數目	(%)	數目	(%)
有涉及駕駛者的因素				
不專注地駕駛	93	(10.1)	2 724	(16.0)
行車時太貼近前面的車輛	62	(6.7)	1 294	(7.6)
不小心轉換行車線	36	(3.9)	855	(5.0)
疏忽地右/左轉	19	(2.1)	486	(2.8)
疏忽地將車開行	11	(1.2)	150	(0.9)
未能確保乘客安全	10	(1.1)	11	(0.1)
試圖避免相撞或為其他原故：突然轉向/停車	5	(0.5)	294	(1.7)
疏忽地從旁路駛出	5	(0.5)	121	(0.7)
車輛失控	4	(0.4)	340	(2.0)
不遵照交通燈號的指示	4	(0.4)	196	(1.1)
行車時太貼近並排行駛的車輛	4	(0.4)	46	(0.3)
行車時太貼近路邊	4	(0.4)	34	(0.2)
疏忽地倒後行車	3	(0.3)	347	(2.0)
疏忽地從右/左邊超車	3	(0.3)	148	(0.9)
疏忽地開啟車門(駕駛者)	2	(0.2)	33	(0.2)
瘋狂/危險駕駛	2	(0.2)	14	(0.1)
突然病發或心智不全	2	(0.2)	6	(0.0)
不遵照讓路標誌的指示(減速)	1	(0.1)	108	(0.6)
不遵照停車標誌的指示(停車)	1	(0.1)	43	(0.3)
駕駛危險車輛	1	(0.1)	21	(0.1)
不遵照雙白線的指示	1	(0.1)	16	(0.1)
疏忽地停車	1	(0.1)	7	(0.0)
沒有靠道路左面行駛	1	(0.1)	4	(0.0)
其他涉及駕駛者的因素	86	(9.3)	1 516	(8.9)
小計	361	(39.1)	8 814	(51.7)
沒有涉及駕駛者的因素	562	(60.9)	8 246	(48.3)
總計	923	(100)	17 060	(100)

外地對使用偵察平均車速攝影機系統 所引起的私隱問題採取的處理方法

- (i) 在澳洲，規管使用交通攝影機的法例清楚訂明，有關影像(不論是否含有任何個人資料)只可作與超速及其他交通罪行有關的用途，或法例授權的其他用途。偵察平均車速攝影機系統所拍攝的影像只可辨識車牌號碼，不可識別司機及車上其他乘客。此外，所有影像在拍攝時會即時進行加密，並以數碼簽署加以保護，以確保其作為可信賴的證物。加密和解密匙只會提供予獲授權人士。
- (ii) 在新西蘭，法例保障任何人不可曝露他人的私人產業，因此攝影機不能在無意間會拍攝到私人產業內的影像，或攝錄到其他個人資料。偵察平均車速攝影機系統只可安裝在道路上，純粹作監察交通之用。
- (iii) 在挪威，其資料保護處(Data Protection Agency)獲授權查核偵察平均車速攝影機系統處理個人資料的方法，以確保有關資料按照法例儲存及刪除。當局亦會檢查相機箱及中央伺服器，以確保所有與該系統運作有關的個人資料不會從相機箱洩露，並會在測定車速後立即刪除。在儲存限期(30天)過後，違例車輛的資料亦會以同樣方式處理。
- (iv) 在現時使用偵察平均車速攝影機系統的歐盟國家中，為保障私隱，系統會自動刪除沒有超速的車輛資料。因此在法律上，資料保護的問題應不會對該系統的使用構成重大的掣肘。然而，各國的法例各有不同，加上當車輛進入裝有有關系統的路段時，其資料會先經由系統收集和處理，然後才會被刪除，故整個過程必須遵從個別國家有關的法例規定。