

香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

檔號 OUR REF.: THB(T)CR 5/14/3231/00
檔號 YOUR REF.: CB1/SS/12/13

電話 Tel. No.: 3509 8200
傳真 Fax No.: 3904 1774

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會
小組委員會秘書
(經辦人：羅英偉先生)

羅先生：

《〈2012 年道路交通(修訂)條例〉(生效日期)公告》
小組委員會

2014 年 9 月 16 日會議跟進事宜

小組委員會在 2014 年 9 月 16 日的會議上討論上述公告，並要求當局提供補充資料，我們的回覆如下。

(a) 要求當局考慮延遲〈2012 年道路交通(修訂)條例〉第四部的生效日期 (現時定為 2015 年 6 月 1 日)

我們明白小巴業界關注職前課程對專線小巴營辦商聘請司機的影響，但市民及立法會亦十分關注公共小巴的營運安全及服務質素。另一方面，審計署在 2013 年 3 月公佈的第六十號衡工量值式審計結果報告書，曾就道路安全措施的施行情況作出審查，指出運輸署有需

要加快籌備職前課程的工作。其後，政府帳目委員會於2013年7月10日立法會會議席上提交政府帳目委員會第六十號報告書，當中也曾提及道路安全措施。故此，運輸署認為須盡早推行職前課程，以達致審計署和政府帳目委員會的期望。

(b) 提供團體代表意見及政府回應的摘要

團體代表的意見主要是關於職前課程對業界聘請新司機的影響。有關摘要詳載於附件一。

(c) 就當局向區議會及地區人士建議放寬紅色小巴限制區上落乘客時遇到的因難提供補充資料

對紅色小巴業界放寬禁區和上落客限制區的要求，運輸署會按照有關路段的實際情況，審慎考慮業界有關要求。運輸署過往已放寬或取消禁區和禁止停車上落客限制區，其中包括撤銷西九龍走廊的禁區，以及放寬駛入東區走廊的限制等。另外，運輸署亦有設置紅色小巴士站及上落乘客的地點，以配合紅色小巴的運作。然而，運輸署就建議放寬紅色小巴限制區諮詢區議會及地區人士時，議員及地區人士不時會有所保留。他們擔心如放寬限制區，或將限制區改為紅色小巴士站或上落客點時，增加的上落乘客會阻礙行人路人流，令人流更擁擠，新增的車輛流量亦會影響交通；而車輛停靠活動增加(加設公共小巴士站或上落客點後)，亦會帶來廢氣和噪音等，影響居民及/或商戶等。運輸署在過往數年實施放寬紅色公共小巴限制區及增設公共小巴士站的地點，以及就建議放寬紅色小巴限制區時收到區議會或地區人士反對意見的個案分別列載於附件二及附件三。

(d) 根據 2009 至 2013 年涉及公共小巴的交通意外統計資料，進一步分析專線小巴與紅色小巴何者更容易發生交通意外

根據 2009 至 2013 年涉及專線小巴及紅色小巴的交通意外統計資料顯示（附件四），專線小巴涉及交通意外的車輛數目、致命和嚴重傷亡交通意外宗數、以及傷亡者的數字，整體高於紅色小巴，這可能是因為專線小巴佔公共小巴車隊的數目較紅色小巴為多。另一方面，在 2009 至 2013 年間，按每千輛公共小巴涉及交通意外的車輛數目作比較（附件五），紅色小巴則整體高於專線小巴。由於專線小巴和紅色小巴的營運模式不同，前者按固定路線和班次營運，而後者則不然，單憑所得的統計數據，實難以作出何者更容易發生交通意外的結論。運輸署會繼續透過不同措施提升公共小巴的安全表現，如規定公共小巴安裝安全帶及黑盒等。

運輸及房屋局局長

（陳惠平 代行）

副本送：

運輸署署長（經辦人：蘇祐安先生；黃志光先生）

（傳真號碼：2824 0433；2381 3799）

2014 年 10 月 9 日

業界意見及政府回應

	業界意見	政府回應
1.	職前課程提高入職門檻，令有意入行人士卻步	<ul style="list-style-type: none">• 引入公共小巴司機職前課程的目的是為了提升新入職公共小巴司機的駕駛態度，及讓他們在入職前能掌握提供公共小巴服務的基本知識和技巧，以提升公共小巴的安全和服務質素。職前課程的內容充實，涵蓋小巴司機入行必須認識的營運法規、小巴機械原理、安全駕駛及應變常識，以及如何提供優質服務的知識。透過職前課程，公共小巴駕駛執照申請人可更了解該等課題，這不但有助他們日後從事公共小巴司機的工作，亦可減輕公共小巴營辦商在營運方面的工作量(如處理乘客投訴)和財政負擔(如承擔交通意外的賠償和車輛保險費)。• 政府明白小巴業界關注職前課程對專線小巴營辦商聘請司機的影響，並已採取以下措施以協助業界：<ul style="list-style-type: none">(a) 為減輕對新入職公共小巴司機的財政負擔，職前課程已納入再培訓局的新技能提升計劃，視乎學員的入息水平，學員修習再培訓局的培訓機構提供的職前課程後，可申請豁免全部或七成的課程費用。

	業界意見	政府回應
		<p>(b) 為讓修讀職前課程的學員不用花費太多時間上課，課程內容已盡量精簡。課程可於兩個全日或四個半日內完成。</p> <p>(c) 現時持有公共小巴駕駛執照人士，其駕駛公共小巴的資格，不會受實施職前課程的規定所影響。</p> <p>(d) 就公共小巴業界在招聘司機時遇到困難，運輸署已聯絡勞工處，並協調公共小巴營辦商參與由勞工處籌辦的招聘會，及透過該處提供的互動就業服務網站聘請全職及兼職司機，有助紓解業界面對司機人手不足的問題。另外，運輸署向專線小巴營辦商及紅色小巴商會，提供懲教署「愛心僱主」及政府資助的非牟利少數族裔人士支援服務機構的資訊，並鼓勵他們為更生人士及少數族裔人士提供工作機會之餘，亦協助他們聘請合適的公共小巴司機。運輸署會繼續加強這方面的工作，以協助業界聘請公共小巴司機。</p>
2.	小巴行業經營困難，業界難以用較高工資聘請司機	<ul style="list-style-type: none"> 政府明白公共小巴業界面對的困難。運輸署一直密切留意專線小巴的經營及人手情況。若專線小巴營辦商因成本(包括薪金成本)增加而須提出加價申請，運輸署會按個別申請的情況作出考慮。運輸署近年已加快處理專線小巴加價申請，以改善

	業界意見	政府回應
		<p>業界的財政狀況。部份專線小巴營辦商已調高司機人工，或靈活調派人手和聘請兼職司機以應付特別是繁忙時段的服務需求。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 另外，運輸署一直實施各項措施，協助小巴業界改善經營環境，以紓緩加價壓力。營辦商可與運輸署商討優化路線及服務，以控制經營成本。運輸署會因應情況，在有需要時與營辦商研究更改和重組小巴路線、推出短程或輔助路線、調整車輛分配，以及修訂服務時間表等，令小巴路線更具競爭力及有效率，以改善其財政狀況。運輸署亦為公共小巴業界在新發展地區及有乘客需求地區提供營運機會，運輸署在 2014 年推出 6 組共 8 條專線小巴路線供有興趣人士申請營運。此外，運輸署亦鼓勵業界開拓非車費的收入來源（如車身、車廂及多媒體廣告），以增加收入。 • 至於紅色公共小巴，他們則可自訂車費，以反映實際的營運開支。而運輸署會按個別地點的實際情況放寬或取消紅色小巴上落乘客的限制區及禁區，包括撤銷西九龍走廊的禁區，以及放寬駛入東區走廊的限制等。
3.	政府應引入先聘請，後培訓機制，提供薪金資助及津貼予小巴司機報讀有關課程	<ul style="list-style-type: none"> • 引入公共小巴司機職前課程的目的是為了提升新入職公共小巴司機的駕駛態度，及讓他們在入職前能掌握提供公共小巴服務的基本知識和技巧，以提升公共小巴的安全和服務質素。因此，業界提出先

	業界意見	政府回應
		<p>聘請，後培訓機制未能符合上述目的。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 新法例規定修習和完成職前課程為發出公共小巴正式駕駛執照的先決條件。這項規定，類似申請人須通過駕駛考試的規定，成為領取正式駕駛執照的先決條件重要的一環。按照用者自付原則，申請人有責任繳付駕駛學習課程的費用，包括私人或駕駛學校的授課及職前課程。 • 因應小巴業界及立法會議員就可否為學員提供學費資助的要求，公共小巴司機職前課程已納入僱員再培訓局的新技能提升計劃。若學員報讀由僱員再培訓局所指定培訓機構舉辦的職前課程，可按入息水平申請豁免全部或七成的費用。
4.	如果報讀課程的人數少，課程會否如期開班	公共小巴司機職前課程並沒有訓練名額限制。職前訓練學校會因應報讀課程的人數而增減開班數目。每間指定職前訓練學校每兩個月至少開設一班職前課程。
5.	報讀課程前是否需要向運輸署申請及購買路票。如學員不合格，是否需要另買路票	<ul style="list-style-type: none"> • 駕駛考試表格用以報考運輸署舉辦的公共小巴路試，因此報讀職前課程無須購買考試表格。職前課程已包括考試，報讀職前課程的人士只需繳交學費。 • 如學員在修讀該課程的成績被評為不及格，會有兩次免費補考機會，若仍不及格，則須重新報讀該課程。

	業界意見	政府回應								
6.	課程的收費為何	<p>運輸署現訂定公共小巴司機職前課程的最高收費為 1,500 元。視乎報讀職前課程的人士的入息水平，該人士修習再培訓局的培訓機構提供的職前課程後，可申請豁免全部或七成的課程費用，詳情如下：</p> <table border="1" data-bbox="616 636 1426 920"> <thead> <tr> <th data-bbox="616 636 1082 692">學員每月收入</th> <th data-bbox="1082 636 1426 692">學費</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="616 692 1082 748">9,000 元或以下</td> <td data-bbox="1082 692 1426 748">全免</td> </tr> <tr> <td data-bbox="616 748 1082 864">9,001 元至 19,500 元</td> <td data-bbox="1082 748 1426 864">課程成本的三成 (即減免七成)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="616 864 1082 920">超過 19,500 元</td> <td data-bbox="1082 864 1426 920">課程成本</td> </tr> </tbody> </table>	學員每月收入	學費	9,000 元或以下	全免	9,001 元至 19,500 元	課程成本的三成 (即減免七成)	超過 19,500 元	課程成本
學員每月收入	學費									
9,000 元或以下	全免									
9,001 元至 19,500 元	課程成本的三成 (即減免七成)									
超過 19,500 元	課程成本									
7.	職前訓練課程只限於小巴業界，駕駛其他公共車輛（巴士及的士）的職業司機置身事外	<ul style="list-style-type: none"> • 專營巴士公司及鐵路公司已為新入職的員工提供職前課程。 • 為加強公共小巴的營運安全，當局推行了多項改善措施(例如強制公共小巴安裝車速顯示器)。然而，公共小巴的意外率和傷亡率仍然偏高，而 2009 年 6 月和 7 月更先後發生了兩宗涉及專線小巴的致命意外，令公眾更加關注公共小巴的安全。因此，當局在 2011 年建議推行一系列改善措施，其中包括強制公共小巴駕駛執照申請人士修讀及完成職前課程才可獲發公共小巴駕駛執照。有關建議在 2012 年獲立法會通過。 • 公共小巴營辦商的規模一般較小，營運模式及財務狀況各有不同，未必有足夠的資源為每名新入職員工提供有關的職前課 								

	業界意見	政府回應
		<p>程。規定新入職的公共小巴司機修習職前課程，可以提升新入職公共小巴司機的駕駛態度，及讓他們在入職前能掌握提供公共小巴服務的基本知識和技巧，以提升公共小巴的安全和服務質素。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 實施職前課程後，當局會檢討該措施對提升公共小巴的營運安全和服務質素的成效，因應實際情況考慮是否有需要將有關措施擴展至其他載客取酬的車輛。當局作出任何建議前，必會先充分諮詢有關業界及聽取立法會的意見。
8.	<p>職前課程和電子數據紀錄儀可進一步減少香港小巴交通意外，改善司機的駕駛態度及提升公共小巴的安全及服務質素，保障乘客安全，是極有幫助</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 政府一直與業界攜手進一步改善道路安全。在 2011 年，政府經諮詢業界後建議推行一系列改善措施以加強公共小巴的營運安全，在立法會經過詳細討論後，通過《2012 年道路交通(修訂)條例》，當中包括規定公共小巴須裝配認可的電子數據紀錄儀及強制公共小巴駕駛執照申請人士修讀及完成職前課程的規定。 • 當局認為實施上述職前課程和電子數據紀錄儀的條例，與訂定公共小巴最高車速及強制安裝車速限制器等措施相輔相成，有助提升公共小巴的營運安全。
9.	<p>職前課程合共只是 16 小時，學員在兩日或四個半日便完成</p>	<p>職前課程的目的是要提升新公共小巴司機的駕駛態度，及讓他們在入職前能掌握提供公共小巴服務的基本知識和技巧，以提升公共小巴的安全和服務質素。課程涵蓋小巴司</p>

	業界意見	政府回應
		<p>機入行必須認識的營運法規、小巴機械原理、安全駕駛及應變常識，以及如何提供優質服務的知識，內容已十分精要，亦不用花太多時間上課。課程內容分為六個單元，詳情如下：</p> <p>單元一：公共小巴的營運</p> <p>單元二：職業健康</p> <p>單元三：公共小巴結構的簡介</p> <p>單元四：駕駛安全及道路安全</p> <p>單元五：交通意外主要成因及應急工作</p> <p>單元六：客戶服務及投訴的處理</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署亦會鼓勵職前訓練學校提供多種上課模式，包括兩天或四個半天課程，以配合報讀有關課程人士不同的需要。

放寬公共小巴禁區／限制區和增設公共小巴士的措施

公共小巴限制區 ／新公共小巴士	措施詳情	生效日期
港島		
1. 花園道近其與下亞厘畢道交界處的一段北行線的上午 7 時至午夜 12 時限制區(中區政府合署與聖約翰座堂之間的路段)	予以撤銷	2010 年 3 月
2. 筲箕灣道西行線 388 至 414 號的上午 7 時至午夜 12 時限制區(近愛民街)	放寬予公共小巴停車上落客	2010 年 9 月
3. 於東勝道近其與西安街交界處的西面路旁行車線增設公共小巴士	--	2012 年 5 月
4. 於堅拿道西以西的駱克道西行線 414 至 430 號外增設公共小巴士，服務時間為晚上 7 時至凌晨 5 時。	--	2012 年 9 月
九龍		
5. 觀塘巧明街的限制區	放寬予公共小巴停車上落客	2010 年 7 月
6. 佐敦道西行線由其與上海街交界處至渡船街的 24 小時限制區	予以撤銷	2011 年 1 月
7. 彌敦道和西洋菜南街之間的彌街公共小巴禁區(原於上午 7 時至 10 時及下午 5 時至晚上 9 時實施)	下午實施時間縮短 1 小時由下午 6 時開始	2011 年 1 月

公共小巴限制區 ／新公共小巴士	措施詳情	生效日期
8. 牛頭角道南行線(牛頭角上邨外)的的士站	取消的士站供各類車輛(包括公共小巴)停車上落客	2011年3月
9. 秀茂坪道北行線近曉光街的限制區	開放部分路段供公共小巴上落客	2011年7月
10. 廣東道近西貢街的上午7時至午夜12時限制區	予以撤銷	2011年11月
11. 於九龍油塘里近迴旋處增設公共小巴士	--	2011年3月
12. 於清水灣道坪石邨紅石樓外增設公共小巴士	--	2012年3月
13. 將旺角弼街68至72號的公眾上落客貨灣改為公共小巴士	--	2012年12月
新界		
14. 青山公路(元朗段)近其與攸田東路交界處一段西行線的24小時限制區	限制區的實施時間縮短至上午7時至午夜12時	2010年1月
15. 青山公路(元朗段)近其與元朗東成里路交界處一段東行線的24小時限制區	限制區的實施時間縮短至上午7時至午夜12時	2013年5月
16. 大埔太和路南行線近大埔舊墟遊樂場的巴士停車灣的上午7時至晚上7時限制區	巴士停車灣楔形路段的限制區予以撤銷	2014年1月

就建議放寬紅色小巴限制區收到區議會及地區人士反對意見的個案

	地區	放寬紅色小巴限制區建議的詳情	諮詢詳情	就建議諮詢區議會或地區人士時遇到的困難	結果
1	中西區	於修打蘭街設置紅色小巴士	運輸署於 2010 年 11 月透過中西區民政事務處進行公眾諮詢。	三名區議員反映區內市民的保留意見，指即使擴闊行人路以設置小巴士，小巴士亦會阻礙人流及造成擁擠。	該處行人路將有擴闊工程進行，待工程完成後，運輸署將考慮就修打蘭街設置紅色小巴士的建議進行諮詢。
2	灣仔	於軒尼詩道西行 156 至 162 號外，近灣仔站 A4 出入口外劃設一個車位的紅色小巴士（運作時間每天下午七時至翌日上午五時）	運輸署於 2011 年 8 月透過灣仔區民政事務署收集灣仔區議會屬下發展、規劃及交通委員會成員的意見及進行地區諮詢。	一名議員及五名地區人士反對，原因為設置小巴士會阻礙人流，造成交通擠塞，減少其他車上落的位置，及帶來廢氣等。	因地區人士反對，建議未能實施。
3		於駱克道西行線介乎堅拿道東及波斯富街（462-476 號）設置一個兩個車位的紅色小巴士（運作時間每天晚上七時至翌日上午五時）			

	地區	放寬紅色小巴限制區建議的詳情	諮詢詳情	就建議諮詢區議會或地區人士時遇到的困難	結果
4	油尖旺	於西洋菜南街西面路旁(近港鐵旺角站 D3 出口及亞皆老街交界)設置紅色小巴上落客點(運作時間每天午夜至上午七時)	運輸署於 2012 年 2 月透過油尖旺區民政事務處收集區議員及居民的意見	有區議員轉達居民意見表示,上落客點會帶來環境滋擾(包括噪音和廢氣)。	因地區人士反對,建議未能實施。
5	九龍城	於九龍城獅子石道介乎賈炳達道及衙前圍道設置紅色小巴站	運輸署由 2012 年 4 月起,先後收到由申訴專員公署及立法會議員轉介居民的投訴,不滿在獅子石道一般上落客貨灣位上落客的紅色小巴帶來環境滋擾,並要求禁止所有紅色小巴在該處上落客。		因地區人士反對,建議未能實施。
6	觀塘	於九龍灣宏泰道(近國際交易中心)設紅色小巴站或上落客點	運輸署於 2013 年 2 月透過觀塘區民政事務處收集區議員及居民的意見。	諮詢期間,運輸署收到反對意見,國際交易中心的商戶反映公共小巴站會阻礙人流及交通。	因地區人士反對,建議未能實施。

2009至2013年涉及公共小巴的交通意外統計數字

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	總計
2009年													
專線小巴													
涉及交通意外的車輛數目	62	55	65	71	62	62	47	65	65	50	52	68	724
交通意外宗數：致命	3	0	1	1	0	2	4	1	0	0	0	1	13
嚴重	6	11	8	15	4	8	8	5	10	12	7	12	106
傷亡者數字：死亡	3	0	1	1	0	3	7	1	0	0	0	1	17
重傷	6	12	9	16	4	12	19	5	10	12	7	14	126
紅色小巴													
涉及交通意外的車輛數目	41	21	35	40	43	29	25	28	35	26	31	32	386
交通意外宗數：致命	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	1	5
嚴重	5	4	4	4	7	7	2	3	5	5	9	7	62
傷亡者數字：死亡	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	1	5
重傷	6	4	4	4	7	7	2	3	5	5	9	7	63
2010年													
專線小巴													
涉及交通意外的車輛數目	65	54	77	49	59	70	70	58	68	58	64	68	760
交通意外宗數：致命	2	1	3	0	1	0	0	1	1	2	1	0	12
嚴重	11	9	7	8	11	7	10	5	8	5	4	10	95
傷亡者數字：死亡	2	1	3	0	1	0	0	1	1	2	1	0	12
重傷	12	9	8	8	15	7	12	5	8	5	4	10	103
紅色小巴													
涉及交通意外的車輛數目	40	35	29	38	32	32	23	36	29	35	27	30	386
交通意外宗數：致命	0	1	1	1	1	1	0	0	0	2	1	2	10
嚴重	11	4	2	4	3	3	2	5	2	1	2	7	46
傷亡者數字：死亡	0	1	1	1	1	1	0	0	0	2	1	2	10
重傷	11	4	2	4	3	4	2	5	2	1	2	8	48
2011年													
專線小巴													
涉及交通意外的車輛數目	61	54	64	58	56	76	70	52	64	50	67	61	733
交通意外宗數：致命	0	0	0	1	2	0	1	1	3	3	1	0	12
嚴重	8	4	10	8	7	9	9	7	7	7	13	2	91
傷亡者數字：死亡	0	0	0	1	2	0	1	1	3	3	1	0	12
重傷	8	4	11	9	7	9	9	7	7	7	13	2	93

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	總計
紅色小巴													
涉及交通意外的車輛數目	38	33	39	31	33	30	28	30	41	35	29	42	409
交通意外宗數：致命	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	1	6
嚴重	8	4	4	7	4	5	7	3	9	5	4	5	65
傷亡者數字：死亡	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	1	6
重傷	8	4	4	8	4	6	9	3	10	6	4	9	75
2012年													
專線小巴													
涉及交通意外的車輛數目	46	59	74	60	80	59	69	61	51	62	65	69	755
交通意外宗數：致命	0	1	1	0	0	2	1	0	2	2	1	1	11
嚴重	9	9	12	9	13	9	9	9	6	7	7	13	112
傷亡者數字：死亡	0	1	1	0	0	2	1	0	2	2	1	1	11
重傷	9	9	15	9	13	12	11	9	7	7	9	14	124
紅色小巴													
涉及交通意外的車輛數目	30	29	32	25	22	27	23	21	23	33	27	20	312
交通意外宗數：致命	0	0	0	1	0	0	2	1	0	1	1	0	6
嚴重	5	8	6	8	3	4	6	6	8	3	0	1	58
傷亡者數字：死亡	0	0	0	1	0	0	2	1	0	1	1	0	6
重傷	5	8	17	10	3	4	7	6	8	3	0	1	72
2013年													
專線小巴													
涉及交通意外的車輛數目	71	60	57	59	66	61	73	65	72	61	60	65	770
交通意外宗數：致命	0	1	1	1	1	0	0	2	3	0	0	2	11
嚴重	8	6	8	11	10	12	8	8	9	18	9	6	113
傷亡者數字：死亡	0	1	1	1	1	0	0	2	3	0	0	2	11
重傷	8	7	9	13	10	16	8	9	12	19	9	6	126
紅色小巴													
涉及交通意外的車輛數目	30	29	26	23	22	31	28	31	37	29	37	35	358
交通意外宗數：致命	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	4
嚴重	6	8	8	5	4	4	6	7	4	7	5	5	69
傷亡者數字：死亡	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	4
重傷	7	8	8	5	4	4	6	7	4	7	5	5	70

2009 至 2013 年按每千領牌公共小巴的涉及意外車輛數目

	2009	2010	2011	2012	2013
專線小巴	247	255	241	246	250
紅色小巴	273	284	313	245	284