

2019年1月18日

討論文件

立法會交通事務委員會

香港專營巴士服務獨立檢討委員會的報告

目的

政府在2019年1月8日公布香港專營巴士服務獨立檢討委員會(「委員會」)向行政長官提交的報告。本文件旨在向委員匯報政府就該報告所提出的建議的跟進工作。

背景

2. 在2018年2月10日，大埔公路發生一宗涉及專營巴士的致命交通事故。行政長官隨後成立委員會，全面檢視專營巴士的營運及監察，以確保香港的公共巴士服務安全可靠。委員會由倫明高法官擔任主席，兩位成員分別為歐陽伯權先生及羅康錦教授。委員會於去年3月底投入運作，並於去年12月31日向行政長官提交報告。委員會在16個範疇下共提出45項建議，以期維持安全可靠的專營巴士服務。

政府的跟進工作

3. 政府感謝委員會竭盡所能，完成有關加強專營巴士安全的檢討。委員會絕大部分的建議均十分務實，委員會亦曾經參考倫敦、墨爾本及新加坡等其他地區的資料，而該等建議在這些地區亦證明有效。政府會適當地聯同專營巴士營辦商、相關政策局/部門及持份者積極推行有關建議，以持續推行政府加強專營巴士安全的工作。

4. 就報告提出的 45 項建議，政府已推展或正推展 31 項工作，有 6 項正計劃推行，而其餘 8 項則有待研究。相關建議及政府的跟進行動詳情載於**附件**。部分涉及法例修訂的建議，政府會詳加考慮和研究，以擬定下一步的工作。

5. 政府一向非常重視專營巴士安全。事實上，於 2018 年 2 月 10 日的致命事故後，運輸署已在獨立檢討委員會的檢討工作完結前，採取了不同的主動跟進工作。在 2018 年 3 月，運輸署已成立加強專營巴士安全工作小組(「工作小組」)，成員包括所有專營巴士營辦商及主要巴士製造商的代表，負責考慮並研究進一步加強巴士安全的可行措施。運輸署已將工作小組改為常設性質，並會舉行定期會議，讓政府、專營巴士營辦商及相關專家能有一個共同的平台，繼續討論、研究、實施和推廣各種加強巴士安全的措施。為了緊貼適合專營巴士的安全技術設備的發展，運輸署將在 2019 年年中成立一個專責的運輸科技小組，以跟進相關的技術發展。此外，運輸署計劃透過設立由專職人員組成的專責安全小組，並由一位安全總監領導，更主動和聚焦地監察和促進專營巴士的安全。運輸署會按既定程序尋求所需資源。

6. 因應委員會的建議，並以工作小組積極主動的做法，運輸署將聯同專營巴士營辦商及相關的專家，繼續跟進下列主要範疇的即時及中期擬議措施，以加強專營巴士服務的安全運作：

- (a) 安裝及加強車內安全裝置／科技以協助安全駕駛；
- (b) 提升巴士車長的訓練及工作環境；
- (c) 加強巴士意外事故分析及安全表現管理；以及
- (d) 提升一般道路及基礎設施的安全，以及推出更多巴士友善措施。

安裝和加強車內安全裝置／科技以協助安全駕駛

善用專營巴士上安裝的電子數據記錄儀

7. 所有專營巴士均須根據專營權條款規定，安裝電子數據記錄儀(俗稱「黑盒」)。現時的黑盒除具備近年無線數據傳輸的科技發展外，亦有記錄包括車輛位置、剎車、車門及落車鐘狀況等運作參數的功能。

8. 黑盒數據有助意外／事故調查。此外，運輸署與專營巴士營辦商一直商討如何更充分利用黑盒數據，監察車長的駕駛行為及提升巴士安全。根據現時安排，所有專營巴士營辦商均利用黑盒就超速至某臨界值的情況，自動向車長發出實時警報，並編製特別報告。專營巴士營辦商會檢視特別報告，調查不當駕駛行為及採取適當的跟進行動，例如發出口頭勸諭、口頭警告、書面警告，甚至在必要時採取解僱行動。專營巴士營辦商亦加強為涉事車長提供的矯正訓練。由於急劇減速及加速這兩項參數對於處理涉及乘客失去平衡的非碰撞事故尤為有用，運輸署將會要求所有專營巴士營辦商除超速情況外，亦要為急劇減速及加速發出實時警報以及編製特別報告¹。專營巴士營辦商亦須定期就檢討事項及跟進行動向運輸署提交報告。因應委員會的建議，運輸署會與專營巴士營辦商就超速、急劇減速或加速發出實時警報及編製特別報告訂立一套共同的速度限值進行探討。

試驗及分階段設立巴士監察及控制系統

9. 各專營巴士營辦商正與其巴士車隊管理系統的供應商商討開發一套具備定位功能、運作資料(例如車速、剎車情況、加速率和減速率等)監察功能及地理圍欄科技的「巴士監察及控制系統²」原型，並進展良好。透過全球定位系統或其他定位技術，巴

¹ 目前，只有九巴/龍運車隊的黑盒有就超速、急劇減速或加速發出實時警報及自動編製特別報告。

² 一般而言，巴士監察及控制系統是黑盒數據、車速限制器和地理圍欄科技

士監察及控制系統將限制巴士車速以符合巴士實際所在位置的法定車速限制。這些實時車速限制資料便能用作控制經改良的車速限制器(即設有兩個限速設定的車速限制器)，從而根據各種路段的相應車速限制(即每小時 50 公里或每小時 70 公里，視乎路段而定)達至自動限制速度功能。

10. 所有專營巴士營辦商已展開巴士監察及控制系統的**第一階段試驗**，在車速超過相應法定車速限制時即時向巴士車長發出警報。值得一提的是，自 2018 年 9 月 18 日起，新世界第一巴士服務有限公司和城巴有限公司已在旗下整個巴士車隊實施第一階段的「巴士監察及控制系統」。

11. 就中期目標來說，工作小組建議所有專營巴士營辦商開發一套全面的巴士監察及控制系統，以更有效管理及控制巴士車隊，減低人為失誤引致的潛在風險。隨着專營巴士營辦商展開巴士監察及控制系統第一階段試驗後，運輸署會在 2019 年第 2 季與他們檢討有關試驗的成效。如第一階段的試驗結果良好，而主要巴士製造商亦順利開發設有兩個限速設定的車速限制器，專營巴士營辦商便會在 2019 年內展開巴士監察及控制系統的**第二階段試驗**，讓該系統可按照不同路段的相應車速限制(即每小時 50 公里或每小時 70 公里)，發揮自動限制車速功能。

12. 除監察專營巴士營辦商進行試驗外，運輸署亦會在 2019 年中另行委聘顧問就車輛進行**獨立研究及試驗**，評估使用地理圍欄科技控制車速(此為巴士監察及控制系統的重要組成部分)的適用性和成效。在試驗得出結果後，運輸署會再與專營巴士營辦商磋商，以期在利用巴士監察及控制系統加強監察專營巴士方面，制訂清晰的路線圖。此外，因應委員會的建議，運輸署亦會與專營巴士營辦商探討利用相關系統，在其控制室發出自動警報，以便在適當情況下與巴士車長溝通的可行性。

的整體運用，用以在超速、急劇加速和急劇減速時發出即時警示，並監察這些情況。

安裝車內安全裝置

13. 由 2018 年 7 月起，所有專營巴士營辦商訂購的新雙層巴士均會配備(a)電子穩定控制系統³及(b)控制下坡時最高速度的車速限制減速器⁴(「車速限制減速器」)。截至 2018 年 12 月止，共有 474 輛已訂購的新巴士會配備電子穩定控制系統及車速限制減速器。

14. 據工作小組研究所得，現役車隊中約有 4 000 輛較新型號巴士⁵適合加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。此外，鑑於加裝這兩項裝置的成本相對較低，涉及工作多是軟件設備以及傳感器和部件的小型安裝工程，而非重大的車輛結構修改，因此對巴士出車率的影響相對輕微；而配備這些安全裝置在加強車輛安全方面證實有效。工作小組會在對加裝工作作出最後決定前，進一步確認其成本效益。

在專營巴士上安裝安全帶

15. 為在座椅上的乘客提供額外保護，由 2018 年 7 月起，所有訂購的新巴士，所有乘客座椅均會配備安全帶。截至 2018 年 12 月止，共有 474 輛已訂購的新巴士在全部乘客座椅配備安全帶。

16. 考慮過一些海外司法管轄區的做法後，工作小組得出的結論是，視乎就技術、營運和財務可行性的進一步評估，可考慮為行走指定巴士路線(即途經快速公路並較少停站的長途路線)的巴士的所有上層座椅加裝安全帶。誠如委員會的建議，運輸署將

³ 這系統可加強車輛的穩定性，減少車輛在轉急彎或進行防禦性轉向動作時翻側的風險；當偵測到車輛失去轉向控制時，系統可自動啟動車輛的電子剎車系統，以協助操控車輛，使車輛保持在預定的路徑上行駛；也可減低引擎馬力，直至轉彎車輛重新受控為止。

⁴ 有關裝置使巴士即使在下坡時，車速一旦超過預設時速時便減慢速度。

⁵ 較新型號巴士指由 2013 年開始生產的 ADL Enviro 500 歐盟五期巴士、富豪 B9TL 歐盟五期巴士、猛獅 A95 歐盟五期巴士以及歐盟六期巴士。

於 2019 年初委聘獨立顧問就在部分現有巴士的上層座椅加裝安全帶進行嚴謹的成本效益分析，再決定落實有關措施。

司機輔助或監察裝置試驗

17. 依據工作小組的建議，專營巴士營辦商亦已在 2018 年展開**監察司機裝置、碰撞警報及保持行車線裝置**的試驗。監察司機裝置監察巴士車長在車上的行為，並在偵測到車長不專心或昏昏欲睡時向車長發出警報。另一方面，碰撞警報裝置是一種附加裝置，功用是在巴士太接近前面車輛／障礙物時對巴士車長發出警報。而保持行車線裝置也是一種附加裝置，作用是在非正常轉向的情況下而巴士開始偏離行車線時，向巴士車長發出警報。

18. 專營巴士營辦商會通過向旗下巴士車長收集意見和審視這些附加裝置的效能，以檢討成效。工作小組將進一步審視這些附加裝置的成本和效益，以期專營巴士營辦商可在 2019 年下半年就此提出一些建議和行動計劃。

提升巴士車長的訓練及工作環境

巴士車長訓練

19. 因應工作小組的建議，運輸署在 2018 年 8 月初發出一份《**專營巴士車長訓練綱領實務守則**》(「實務守則」)，當中載列一套適用於整個專營巴士行業有關車長訓練綱領的標準，供所有專營巴士營辦商由 2018 年 10 月起分階段實施。作為實施該實務守則的其中一環，各巴士公司會設立內部監察和審查機制，以監察實務守則的遵行情況、擬訂主要指標以評估巴士車長訓練的成效，並根據監察工作結果，檢討和決定合適的跟進行動或措施。相關內部監察和審查單位須定期並至少每半年向有關巴士營辦商的管理委員會提交報告，讓管理委員會協助加強其管理系統的穩健性，以確保培訓安排及成效得到定期和有系統的監控和評估，並在有需要時作出提升，以配合營運環境的轉變。

20. 運輸署會監察實務守則的實施，並與專營巴士營辦商定期檢討實務守則，務求採用最佳標準做法，以配合不斷轉變的營運需要，並切合公眾對安全專營巴士服務的期望。鑑於委員會的建議，並隨着各專營巴士營辦商在實施訓練計劃及管理系統後所汲取的經驗，運輸署計劃於 2019 年年底，與專營巴士營辦商共同展開下一步的工作，訂立評估巴士車長訓練系統成效的共同主要指標。此外，作為實務守則檢討的一部分，運輸署亦會與專營巴士營辦商商討，是否及如何把巴士車長疲勞管理和如何處理憤怒和出言辱罵的乘客的課題，以複修課程的獨立單元或獨立課程講授。

巴士車長的工作時數及休息時間

21. 為提升專營巴士車長的駕駛安全，運輸署早於 1983 年已就巴士車長工作及休息時間制定指引⁶，並先後六次進行更新。運輸署最近於 2018 年 2 月更新指引後，專營巴士營辦商已在 2018 年第 2 季開始分階段實施最新修訂的指引⁷，視乎聘請新車長以填

⁶ 有關指引於 2010 年定名為《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》。

⁷ 指引(1)(a) - 一個最長的更次時間不應超逾 12 小時；而當中的駕駛時間不應超逾 10 小時。

指引(1)(b) - 因應上下午繁忙時間的服務需要而安排的特別更次時間可超逾 12 小時，惟最長的更次時間仍不應超逾 14 小時，而當中的駕駛時間則不應超逾 10 小時。在該特別更次內應有一段不少於連續 3 小時的休息時間。

指引(2) - 兩個相連更次之間的休班時間不應少於 10 小時。另外，除特別更次外，三個相連更次內的總休班時間不應少於 22 小時。

指引(3) - 車長駕駛 6 小時後最少應有 40 分鐘休息時間(用膳時間亦視為休息時間)；而在該 6 小時內應有合共不少於 20 分鐘的小休，其中不少於 12 分鐘的小休應安排在首 4 小時內提供。車長在總站準備開出下一班巴士和監察乘客上車的時間，不應視為休息/小休時間。

指引(4) - 車長在一個更次時間達 8 小時或以上，便應獲提供不少於 1 小時的用膳時間。

註：

(a) 更次時間是指每一個更次由開始至完結的總時數，當中包括所有休息時間。

(b) 駕駛時間是指所有駕車及小休時間，但不包括每次 40 分鐘或以上的小休時間。

補因縮短現職車長的當值和駕駛時間所引致的額外人手需求的進展，最新修訂的指引可望於 2019 年第 2 季全面實施。巴士營辦商一直努力聘請新車長及挽留現職車長，包括提高車長的薪酬待遇。

22. 因應委員會的建議，待最近修訂的指引於 2019 年第 2 季全面實施後，工作小組會檢討該指引，以探討在疲勞識別和管理、可能施加在 14 小時特別更的限制、及某段日子內的總駕駛時數等，預計有關檢討會於 2020 年完成。雖然各專營巴士營辦商已有機制讓兼職車長匯報其他受僱工作情況，運輸署會與專營巴士營辦商商討，以進一步規定一套匯報及監察兼職巴士車長工作時數的安排。現時各專營巴士差不多均完全遵從指引的各項規定，而有關在規例中訂明指引的建議，政府會詳加考慮和研究，以擬定下一步的工作。

在巴士總站設置巴士車長的休息及廁所設施

23. 運輸署一直竭力協助專營巴士營辦商在巴士總站**設置配套設施**，包括站長室、員工休息室及廁所。運輸署自 2017 年 12 月起已成立專責小組，成員包括相關政府部門及專營巴士營辦商的代表，共同檢視在巴士總站或公共運輸交匯處設置或優化這些設施的申請，日後亦會繼續通過定期會議與審批部門緊密聯繫，以期加快處理申請。因應委員會的建議，一名運輸及房屋局的代表將加入專責小組，務求加強各政府部門處理有關申請的協調工作。

24. 展望未來，在新規劃的巴士總站及公共運輸交匯處，站長室、員工休息室及廁所均已被定為基本設施。我們同意委員會的建議，並會在規劃新巴士總站及公共運輸交匯處時設置這些基本設施，以期為專營巴士公司的員工提供更佳的工作環境。為此，運輸署已著手就提供這些設施的要求作出檢視，並諮詢相關決策局/部門。我們預計於 2019 年年中完成有關工作，屆時，《運輸策劃及設計手冊》及《香港規劃標準與準則》內有關設置這些設施的條文亦會適當地更新。

(c) 小休是指少於 40 分鐘的休息時間。

辱罵和襲擊車長

25. 為確保行車安全及服務順暢，專營巴士乘客的行為受法例規限。《公共巴士服務規例》（第 230A 章）第 13A 條訂明乘客不可故意妨礙巴士車長或故意分散他們的注意力。而襲擊巴士車長的行為現時亦有不同法例處理。運輸署注意到車長在執行職務時受到辱罵和襲擊的問題日益引起關注，因此展開／統籌了一連串**推廣乘客禮讓的公眾宣傳活動**，當中包括：

- (i) 在運輸署 2018 年的周年「至 fit 安全駕駛大行動」新增宣傳乘客禮讓的主題；
- (ii) 從 2018 年第 3 季起與道路安全議會攜手合作，推出電台和電視宣傳短片，推廣道路使用者(包括乘客)的正確態度；以及
- (iii) 在 2019 年 1 月下旬開始與專營巴士營辦商及香港鐵路有限公司共同製作網上短片，灌輸和推廣乘坐公共交通工具時保持禮讓的意識。

26. 鑑於委員會的建議，運輸署與香港警務處會為訂定長期宣傳計劃作出跟進。此外，運輸署會要求專營巴士營辦商**張貼告示**，提醒巴士乘客辱罵車長既不能接受，亦可能被檢控。運輸署亦會與專營巴士營辦商探討在巴士前門和車長座位**安裝可錄音攝錄機**的可行性，方便警方採取執法行動。至於訂立具體法例條文，把對巴士車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行訂為罪行的建議，政府會詳加考慮和研究。

加強巴士意外分析及安全表現管理

專營巴士意外數據

27. 運輸署正與專營巴士營辦商商討**劃一編製和發表巴士意外數據**的方式。此外，運輸署已要求各專營巴士營辦商會每月向運輸署匯報所有涉及專營巴士的意外。運輸署過往都有要求巴士營辦商在其每年向運輸署提交的周年遠期計劃內編寫巴士安全章

節，日後專營巴士營辦商將須對意外統計數字按性質、嚴重程度、成因、地點或路線進行更詳細的論述和分析，從而更有效地改善巴士安全。專營巴士營辦商已同意按運輸署的要求，公開遠期計劃內巴士安全章節內的意外數據。

安全表現指標

28. 經參考倫敦運輸局所訂立的安全表現指標，運輸署亦初步擬定出一套**更細緻的安全表現指標**。該擬定的安全表現指標包括各種事故率，涵蓋一般安全事項、巴士乘客安全、巴士運作及巴士網絡安全、巴士工程安全、車長工作安全及安全管理和保證系統等範疇。運輸署會於 2019 年年中與各專營巴士營辦商商討及敲定相關安全表現指標，並統一相應的數據格式，以期於 2020 年第一季利用新一套表現指標量度安全表現。

提升一般道路及基礎設施的安全，以及推出更多巴士友善措施

道路安全管理系統

29. 運輸署一直採取各種可行的交通改善措施，例如在路口進行改善工程和劃設「黃格」等，提升道路安全。為減低道路傷亡，運輸署一直採取積極措施提升道路安全和建立道路安全管理系統。為確保該系統得以持續改進，運輸署不時參考海外做法和經驗，檢視該系統。運輸署在去年上旬參照 ISO 39001「道路交通安全管理」系統進行檢討後，認為可透過推出**道路安全審核**，對該系統進一步改善，以加強系統在表現評估和審核的工作。有別於傳統的意外調查和預防工作，道路安全審核的好處，在於能夠在發生意外前找出可能危及不同道路使用者的潛在道路安全缺陷，然後建議消除或減少這些缺陷的措施。運輸署建議在工程項目的不同階段進行道路安全審核，由在規劃及設計階段處理基本／技術層面的道路安全問題，以至在建造及掘路前處理掘路可能出現的問題。我們相信道路安全審核有助減少意外、灌輸道路安全工程的重要性、提高所有道路使用者的安全意識，以及持續優化安全標準和程序。

30. 除了新道路外，運輸署聯同路政署自 2018 年 5 月起展開「檢視香港道路網的路旁安全」顧問研究，對長約 4 200 公里的所有現有道路(來回方向)進行有系統的道路安全檢視，以找出潛在路旁危險並制訂相應的改善計劃。擬議的道路安全審核小組會應用道路安全審核的概念，由規劃至落實階段緊密跟進所有改善計劃，包括詳細設計、向路政署發出施工通知書、審視相關的臨時交通安排，以及評審改善工程的效能等。

31. 我們相信，在新建和現有道路實施道路安全審核，不僅道路環境可因而受惠，從道路安全審核所累積的知識和經驗，也有助改進道路設計、減少意外、優化道路安全標準和做法，以及提高所有道路使用者的安全意識。

巴士友善措施

32. 在現行公共交通為本的政策下，香港各主要幹道在情況許可下，均設有不同的**巴士優先措施**。這些措施包括(a)巴士專線；(b)巴士專用入口；(c)在禁止上落客區設立巴士站；及(d)改動路口設計和調較路口燈號。運輸署一直致力研究，並會繼續於合適的地點適當地增設更多巴士優先措施。

33. 運輸署亦密切留意海外國家在巴士友善措施方面的最新做法和經驗，並會展開有關測試工作，例如加強保護路邊輪候巴士乘客措施、推出標誌和道路標記以方便巴士離開巴士站／停車處。運輸署亦正研究設立**低速限制區**的可行性和適用性，探討是否有安全效益和能否減低各類車輛的車速差距，並初步物色中環及深水埗區內的合適路段或地點納入低速限制區試驗計劃，在限制區內限定車速為每小時 30 公里。有關試驗計劃預計會於 2019 年內推行。

34. 運輸署注意到實施各種巴士友善措施，可能會減低同一路段供其他車輛使用的容量，令其他車輛的車速減慢，故在推行**更多巴士友善措施**時，必須衡量對巴士服務整體效率、交通流量與其他道路使用者的影響，以求取適當的平衡。運輸署會充分參考海外國家採取巴士友善措施的相關經驗。

徵詢意見

35. 請委員閱悉本文件的內容，並就上述各項跟進工作提供意見。

運輸及房屋局

運輸署

2019年1月

《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》

委員會建議及政府回應摘要

委員會建議	政府回應
<p>(i) 專營巴士安全總監</p> <p>(1) 運輸署設立所需架構，從而建立積極主動的對策，以確保巴士安全。</p>	<p><u>計劃推行</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署將會擬定有關設立安全總監及安全小組的實施方案。在此期間，運輸署的相關分部會繼續處理有關專營巴士安全的事宜。運輸署亦會在適當的情況下按照既定程序尋求資源，以推行建議。
<p>(2) 運輸署委任一名專營巴士安全總監，並成立小規模的巴士安全小組。</p>	
<p>(3) 專營巴士營辦商各自委任安全總監。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署將與各專營巴士營辦商商討有關各自委任安全總監的事宜。
<p>(ii) 旨在加強專營巴士安全的常設工作小組</p> <p>(4) 擴大常設工作小組成員範圍，包括具備專營巴士專門知識的獨立人士。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 大埔車禍發生後，運輸署隨即於 2018 年 3 月成立加強專營巴士安全工作小組(「工作小組」)，以考慮及研究有關提升專營巴士安全的措施。運輸署已將該工作小組改為常設小組，為政府、各專營巴士營辦商及相關專家提供一個常設的平台，以進一步討論及跟進各種提升專營巴士安全的措施。 ● 運輸署現正物色合適的專家加入該工作小組為成員。

委員會建議	政府回應
<p>(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組</p> <p>(5) 運輸署儘快成立專責科技小組。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署將會於2019年年中成立運輸科技小組。
<p>(6) 專責科技小組與海外司法管轄區內獲認受的機構 (例如倫敦運輸局或新加坡陸路交通管理局)建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現時，運輸署已與海外司法管轄區內獲認受的機構建立聯繫，例如倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，以分享現有的資訊。將成立的運輸科技小組亦會延續及提升與有關海外機構之間的聯繫及交流。
<p>(7) 專營巴士營辦商委任轄下職員負責科技安全裝置，並與獲認受的海外司法管轄區內專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現時，本港的專營巴士營辦商已與海外司法管轄區內的其他專營巴士營辦商建立聯繫，以分享相關資訊。運輸署會與各專營巴士營辦商商討委任其職員專責處理科技安全裝置的事宜，及加強與有關海外專營巴士營辦商之間的聯繫及交流。
<p>(iv) 資助</p> <p>(8) 運輸署設立小數額的基金，資助專營巴士營辦商採用新的安全科技。</p>	<p><u>計劃推行</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署會考慮不同資助方案 (包括善用現有的基金撥款)，以鼓勵專營巴士營辦商採用新的安全科技。

委員會建議	政府回應
<p>(9) 運輸署委聘獨立顧問，就部分專營巴士上層座椅加裝安全帶，進行成本/效益分析。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 早於香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告公布前，運輸署已在工作小組中商討有關建議。所有專營巴士營辦商已承諾，由 2018 年 7 月起訂購的所有新巴士，所有乘客座椅均會裝設安全帶，因為相關的成本相對微不足道。另一方面，在現有巴士的乘客座位加裝安全帶而言，因應海外專家的意見，以及由於行走市區巴士的路線為短途(包括時間及路程)和以中等車速行走，在市區路線使用安全帶並不常見，運輸署會在實施有關措施前，進行嚴謹的成本效益分析。 ● 就此，運輸署會於 2019 年初委任顧問，預料在 2019 年年中完成有關研究。
<p>(10) 運輸署委聘獨立顧問，就加裝電子穩定控制系統、具有減速功能的車速限制器(「車速限制器」)及證實技術上可行的所有其他安全裝置，進行成本/效益分析，然後才要求專營巴士營辦商安裝該等裝置。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鑑於配備電子穩定控制系統及車速限制器證明具有實效，如技術上可行，工作小組認為於專營巴士加裝該等安全裝置具備成本效益。 ● 因應有關建議，工作小組會進一步確認於專營巴士加裝該等安全裝置的成本及效益。
<p>(v) 安全表現指標</p> <p>(11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p>
<p>(12) 運輸署邀請倫敦運輸局就其採用的安全表現指標，詳加闡明及澄清。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已獲取倫敦運輸局所訂立的安全表現指標，並初步擬定出一套安全表現指標。該擬定的安全表現指標包括各種事故率，當中涵蓋一般安全事項、巴士乘客安全、巴士運作及巴士網絡安全、巴士工程安全、車長工作安全及安全管理和保證系統等範疇。

委員會建議	政府回應
	<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署會於 2019 年年中與各專營巴士營辦商商討及敲定相關安全表現指標，並統一相應的數據格式，以期於 2020 年第一季利用新一套表現指標量度安全表現。
<p>(vi) 專營巴士意外數據</p> <p>(13) 公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 各專營巴士營辦商已同意按運輸署的要求，公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。 ● 運輸署會統整有關數據，以期各專營巴士營辦商可於 2019 年年底公布其於 2019 年 6 月所提交的遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據。
<p>(14) 運輸署要求專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有意外。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p>
<p>(15) 運輸署考慮設立有關專營巴士意外數據的共同匯報/分析系統。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已要求各專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有涉及專營巴士的意外。 ● 運輸署將會就該等意外設立統一化的數據庫，以便劃一匯報和分析。
<p>(16) 運輸署就報告超速駕駛或急速剎車事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	<p><u>計劃推行</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署會於 2019 年與各專營巴士營辦商研究就報告超速駕駛、急速剎車及加速等事件採用劃一臨界值是否恰當及可行。
<p>(17) 運輸署就報告突然加速事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	

委員會建議	政府回應
<p>(vii) 實時警報</p> <p>(18) 運輸署要求專營巴士營辦商就超速、減速及加速向車長發出實時警報，以及製備這些事件的紀錄。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現時，九龍巴士 (1933) 有限公司(「九巴」)及龍運巴士有限公司(「龍運」)轄下的專營巴士的行車記錄儀(俗稱「黑盒」)會就超速、急速剎車及加速的狀況發出實時警報。城巴有限公司(「城巴」)、新世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)、及新大嶼山巴士(1973)有限公司(「嶼巴」)轄下的專營巴士的黑盒會就超速狀況發出實時警報。 ● 運輸署已諮詢相關的製造商為提供實時警報的技術可行性作出評估，現正與新巴、城巴及嶼巴商討就其轄下的專營巴士就急速剎車及加速的狀況引入實時警報。 ● 經工作小組詳細考慮後，運輸署已要求各專營巴士營辦商進行進行地理圍欄科技的試驗，以實時監察巴士在不同車速限制的路段的車速。新巴及城巴轄下所有專營巴士已於 2018 年 9 月全面應用地理圍欄科技作測試。九巴、龍運及嶼巴亦已於 2018 年展開地理圍欄科技的試驗計劃。運輸署會與各專營巴士營辦商於 2019 年第二季評估有關試驗的成效。
<p>(19) 運輸署及專營巴士營辦商探討以下可行性：向營辦商控制中心發出實時或接近實時有關超速、減速及加速的自動警報，以及在適當時與車長溝通。</p>	<p><u>計劃推行</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署會與各專營巴士營辦商探討有關建議的可行性及可行的實施時間表。

委員會建議	政府回應
<p>(viii) <i>巴士車長培訓</i></p> <p>(20) 運輸署與專營巴士營辦商合作，以確定車長培訓制度的主要成效指標。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署向所有專營巴士營辦商所發出的專營巴士車長訓練綱領實務守則(「實務守則」)已於 2018 年 10 月起實施。 ● 隨著各專營巴士營辦商在實務守則實施一年後就推展培訓計劃及管理制度的累積經驗，運輸署會於 2019 年年底與各專營巴士營辦商進一步合作，以識別及制訂車長訓練制度的主要成效指標。
<p>(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 在實務守則實施一年後，即 2019 年年底，工作小組將跟進有關事項，作為檢視該實務守則的一部分。
<p>(22) 運輸署撥款資助車長修讀專門課程，學習處理辱罵他人和憤怒的乘客。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 實務守則已把乘客服務納入為其中一個的培訓單元，當中已涵蓋處理及應對難處理的乘客的課題。運輸署會於 2019 年年底檢討該實務守則時，探討如何進一步優化有關單元。 ● 運輸署計劃透過其大型年度道路安全推廣活動，為公共運輸司機(包括專營巴士車長)籌辦有關學習處理及應對辱罵他人和憤怒的乘客的特定課程或工作坊。

委員會建議	政府回應
<p>(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》</p> <p>(23) 在規例中訂明有關工時的指引。</p>	<p>有待研究</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署會研究有關建議及其廣泛的影響，並諮詢相關的政府決策局及部門。
<p>(24) 委任識別和管理疲勞駕駛方面的專家加入常設工作小組，成為委員。</p>	<p>有待研究</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已於 2017 年年底聯同各專營巴士營辦商檢視《指引》，並於 2018 年 2 月作出修訂。《指引》將於 2019 年第 2 季全面實施，讓專營巴士營辦商有充裕的時間聘請額外所需的巴士車長。 ● 值得注意的是，在經修訂的《指引》下，巴士車長的工作時間由不應超逾 14 小時下調至 12 小時，與澳洲的指引(每天不應超逾 12 小時)相同，亦比新加坡(不應超逾 14 小時)及英國(不應超逾 16 小時)的規定更為嚴謹。而駕駛時間亦由不應超逾 11 小時收緊至 10 小時，與英國(不應超逾 10 小時)的指引相同。儘管在經修訂的《指引》下特別更次不應超逾 14 小時的安排仍然存在，但《指引》亦引入在特別更次內應有一段不少於連續 3 小時的休息時間的安排。 ● 待經修訂的《指引》於 2019 年第 2 季全面實施後，運輸署會再檢討該《指引》，預計有關檢討於 2020 年完成。 ● 運輸署會考慮委任專家加入工作小組作為特設成員的需要，以探討巴士車長疲勞監察及管理方面的事宜。
<p>(25) 常設工作小組考慮每更 14 小時的特別更是否符合巴士安全。</p>	
<p>(26) 常設工作小組考慮限制車長在一段期間(例如 14 日或 28 日)內的總駕駛時數。</p>	
<p>(27) 常設工作小組委聘獨立顧問進行成本/ 效益分析，以探討廢除特別更例外於 22 小時值勤規定有何影響，特別是潛在的安全改善、須增聘車長的人數和成本，以及對專營巴士票價的影響。</p>	

委員會建議	政府回應
<p>(28) 城巴/新巴和運輸署緊密合作，以確保城巴/新巴為當特別更的車長提供足夠的休息設施。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 於 2018 年 9 月，城巴及新巴在柴灣車廠提供新設的休息室，休息室內設置睡床及躺椅，亦在位於海洋公園及上環的巴士停泊用地新設睡床及躺椅，供巴士車長使用。運輸署會繼續與城巴及新巴研究於合適及便利的位置提供更多的休息設施供巴士車長使用。
<p>(x) 兼職車長：其他受僱工作</p> <p>(29) 運輸署訂明專營巴士營辦商須就兼職車長的其他受僱工作獲取、備存及更新的資料，包括工作性質和時間。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 現時，每家專營巴士營辦商已各自訂有一套機制讓兼職車長報告其他受僱工作的資料。運輸署會與各專營巴士營辦商商討，訂明及統一獲取和備存兼職車長資料的規定。
<p>(30) 運輸署要求嶼巴獲取及備存由冠忠或任何其他巴士和司機供應商向其提供的車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄，而嶼巴必須信納這些車長為嶼巴執行駕駛職務時符合《指引》。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已要求嶼巴獲取及備存由任何其他巴士和司機供應商向其提供的車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄。嶼巴已承諾獲取及備存有關紀錄。
<p>(xi) 為巴士車長提供休息和洗手間設施</p> <p>(31) 運輸署修訂《運輸策劃及設計手冊》，以刪除以下條文：鄰近發展項目如設有洗手間設施，便無須在巴士總站為巴士營辦商員工提供該等設施。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 儘管運輸署《運輸策劃及設計手冊》仍有載有有關條文，但運輸署自 2016 年起已要求食物環境衛生署考慮在規劃新公共交通交匯處時安排設置公共洗手間，而食物環境衛生署亦原則上同意有關要求。無論如何，運輸署現正修訂《運輸策劃及設計手冊》中相關條文，
<p>(32) 運輸署邀請規劃署修訂《香港規劃標準與準則》第八章第 4.1.6 條，以訂明巴士總站必須提供洗手間和休息設施。</p>	

委員會建議	政府回應
	預計於 2019 年年中完成修訂。屆時，《香港規劃標準與準則》中的有關係文亦會相應作出修訂。
(33) 政府在新建的公共交通交匯處和巴士總站設置固定構築物，用作站長室及附設洗手間設施的休息室。	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已承諾會在規劃新公共交通交匯處和巴士總站時，安排設置該等設施。
(34) 運輸署邀請運房局局長的代表成為運輸署專責小組的成員，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供附屬設施的事宜。	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸及房屋局的代表將會參與由運輸署統籌的跨部門專責小組會議，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供該等附屬設施的事宜。
<p>(xii) 辱罵和襲擊車長</p> <p>(35) 運輸署和香港警務處推行長期計劃，透過新聞媒體、電視台及社交媒體，教育公眾明白辱罵正在執行職務的車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署與香港警務處會跟進有關的長期宣傳計劃。
(36) 運輸署要求專營巴士營辦商張貼告示，以提醒專營巴士乘客辱罵車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現時，九巴已張貼有關告示。運輸署亦會要求其他專營巴士營辦商張貼有關告示。

委員會建議	政府回應
(37) 運輸署要求專營巴士營辦商在巴士前門和車長座位安裝可錄音攝錄機。	<p>有待研究</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署會與各專營巴士營辦商商討有關建議。
(38) 運輸署建議訂立具體的法例條文，把向正在執行公共職務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，訂為罪行。	<p>有待研究</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署會檢視現時有關的法例條文是否足夠處理向正在執行公共職務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，以及其廣泛的影響，並諮詢相關的政府決策局及部門。
<p>(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車</p> <p>(39) 盡快將有關的法例條文提交立法會，以訂明定額罰款通知書必須送達車主而不是固定在車輛上或交付司機，以及准許送達電子通知書。</p>	<p>已推展/正推展</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 針對車輛在巴士站違例停車，現行法例（即《定額罰款（刑事訴訟）條例》（第 240 章）），除了容許警方把定額罰款通知書固定在車輛上，或親自把定額罰款通知書送交掌管車輛的人士，亦已容許警方以郵寄方式送遞定額罰款通知書。警方現正進行一項全港性的試驗，讓警務人員使用手持攝像機記錄第 240 章下的違規情況，包括車輛在巴士站違例停車，並採取執法行動。至於車輛在巴士站附近違例泊車，根據現行法例，即《定額罰款（交通違例事項）條例》（第 237 章），警方只可把定額罰款通知書固定在車輛上或親自送交掌管車輛的人士。政府計劃在二零一九年第二季諮詢立法會交通事務委員會後，向立法會提交修訂條例草案，以擴大在第 237 章及相關法例下送達定額罰款通知書的途徑，以容許送達電子定額罰款通知書。

委員會建議	政府回應
<p>(40) 運輸署和香港警務處探討以下可行性：在合適的有利地點(特別是燈柱)安裝閉路電視攝錄機，以監察專營巴士站及附近的違例停車黑點。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署與香港警務處正探討於燈柱使用閉路電視技術的可行性，以監察違例停車黑點。相關試驗計劃預計會在 2019 年開展。
<p>(41) 專營巴士營辦商與警方合作，向警方提供安裝在專營巴士的攝錄機所錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片。</p>	<p><u>有待研究</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署會與香港警務處及各專營巴士營辦商探討有關建議。
<p><i>(xiv) 為專營巴士而設的優先措施</i></p> <p>(42) 運輸署考慮設立有關制度，讓巴士離站時優先駛回道路。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已擬定有關制度的設計，以期於 2019 年內進行試驗。如有關試驗計劃成功，運輸署會於合適的地點落實有關設計。
<p>(43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署一直致力研究有關事項，並會繼續於合適的地點適當地增設更多巴士專線。
<p><i>(xv) 路線風險評估</i></p> <p>(44) 運輸署要求專營巴士營辦商就旗下巴士行走的各條路線，向運輸署提供路線風險評估。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 有關事項已於 2018 年 12 月的工作小組進行討論，運輸署會於其後的工作小組繼續跟進該事項。

委員會建議	政府回應
<p><i>(xvi) 車速限制</i></p> <p>(45) 運輸署物色合適地點，試行每小時 30 公里的低車速限制區。</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署初步物色中環及深水埗區內的合適路段或地點納入低速限制區試驗計劃，有關試驗計劃預計會於 2019 年推行。

運輸及房屋局

運輸署

2019 年 1 月