

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

本局檔號 Our Ref. THB(T)CR 16/5591/95
來函檔號 Your Ref. CB1/F/3/6

電話 Tel. No.: 3509 8171
傳真 Fax No.: 2104 7274

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
人事編制小組委員會
(經辦人：蔡柏柱先生)

蔡先生：

人事編制小組委員會
2021年6月9日會議的跟進事項

感謝貴處於6月9日的來函。人事編制小組委員會在當日的會議上討論政府擬在運輸署開設3個編外職位，以加強監督和支援提升專營巴士安全工作的建議。就委員的提問，我們現提交以下補充資料。

跟進《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》建議的進展

政府就《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》各項建議跟進工作的最新進展摘要，請參閱附件。

運輸署過去10年在提升專營巴士安全方面的人手變動

一直以來，運輸署並無設立專責組別處理專營巴士安全的事宜，有關工作由包括巴士發展部、車輛安全及標準部，以及道路安全及標準研究部等分擔。這些組別的詳細工作範圍如下：

- (a) 巴士發展部現時由1名首席運輸主任（首長級薪級第一點）帶領，除負責監察巴士安全外，亦須監督專營巴士公司的規劃、發展及規管，包括處理巴士路線網絡的週年檢討及推動巴士路線重組，以提高巴士服務網絡的效率和改善服務質素；該人員亦負責研究開拓更多元的巴士服務、監察巴士公司的財務表現以及處理巴士加價申請等。隨着巴士網絡多年來不斷擴大（現時全港共有超過650條巴士路線），巴士發展部需要同時應付多項工作，包括規劃新專營巴士服務網絡及相關設施，以滿足新發展區的交通需求；定期檢討現有巴士網絡（例如每年進行的巴士路線計劃）；以及處理專營巴士營辦商的內務管理事務（包括監察其財政表現）。巴士發展部的工作已極之繁重，因此並無空間承擔進一步提升專營巴士服務所需的一些關鍵工作（例如車長訓練、疲勞管理和安全表現管理）。
- (b) 道路安全及標準研究部現時由1名總工程師帶領（首長級薪級第一點），負責全港所有道路安全的工作，包括設定交通管理及道路設計標準，同時亦需推行改善巴士安全的措施，並負責仔細審閱專營巴士營辦商就交通管理和道路基礎設施提交的改善建議。由於現時並沒有首長

級人員專責領導有關巴士的道路安全工作，運輸署只能較被動地回應專營巴士營辦商所提出的建議。如果建議的職位獲批准開設，署方期望在首長級人員的專責領導下，運輸署可擔當更積極主動的角色，全面檢視專營巴士意外趨勢，以制訂道路安全和巴士友善措施，以期提升專營巴士營辦商的安全表現。

- (c) 車輛安全及標準部現時由1名總機電工程師（首長級薪級第一點）帶領，日常負責規管全港各類型車輛（包括私家車、的士、小巴、巴士、貨車等）安全的工作，涵蓋全港所有車輛，無論是公共車輛、商用車輛及私家車的技術審批、監管工作及支援，當中包括為專營巴士公司審批巴士類型評定和進行年度車輛檢查等。香港的登記車輛數字在過去10年升幅超過37%，現時共有超過878 000輛登記車輛（包括約6 000輛專營巴士），而車輛檢驗數目則每年約596 000輛。此外，該部每年平均為超過1 200款來自不同製造商的新型號車輛提供類型評定服務，當中涉及車輛規格及其安全測試報告的審查，以及進行測試各項車輛安全項目（如制動系統、轉向裝置、輪胎、懸掛系統、車身規格、小巴及巴士傾斜試驗等），均需要較高級人員帶領。車輛安全及標準部的工作量不斷增加，總機電工程師實在難在推行上述工作之餘，騰出足夠的時間於研究、檢討和發展與專營巴士有關的安全事宜。

專營巴士乘客量每日平均達四百萬人次，確保巴士安全至為重要。建議的人手安排有助進一步在運輸署以至專營巴士營辦商之間建立「安全為先」的文化，亦令署方更能緊貼日新月異的專營巴士安全科技，以滿足公眾與日俱增的期望。

從上文可見，運輸署有迫切需要成立專責的專營巴士安全小組。擬設的3個首長級人員（即1個運輸署助理署長編外職位/非公務員職位、1個首席運輸主任編外職位和1個總機電工程

師編外職位) 將專責領導專營巴士安全小組，加強監督和支援提升專營巴士安全的工作。運輸署在過去10年並沒有就監管巴士安全方面增加任何首長級人手。

預期未來5年推行巴士安全的工作目標及成效

在開設3個擬議職位後，安全總監和其下擬開設的首席運輸主任及總機電工程師將會在未來5年帶領專營巴士安全小組制訂具前瞻性而積極主動的整體策略以提升專營巴士安全，並強化運輸署在監管專營巴士安全方面的角色，以及落實專營巴士安全各範疇的工作，包括監督運輸署內及專營巴士營辦商所有專營巴士安全措施的制訂及推行，監察各專營巴士營辦商的安全表現，與每家專營巴士營辦商的安全總監定期保持聯繫，並就加強巴士安全的措施向他們提供建議，同時亦會與巴士工會保持定期溝通。我們會進行公開招聘，物色本地或非本地的最合適人選出任安全總監一職。安全總監在獲聘期間會把知識及經驗傳授予運輸署內的相關運輸主任職系人員，促使我們更有效地持續跟進及處理巴士安全的工作。

新成立的專營巴士安全工作小組，在提升專營巴士安全方面將有以下的主要工作目標：

(i) 制訂針對專營巴士車長的培訓框架，引入巴士車長培訓認證計劃

專營巴士安全工作小組將制訂和統一不同專營巴士車長培訓課程的單元（例如入職課程和複修課程）及批准課程大綱，供專營巴士營辦商跟從。此外，運輸署亦將制訂機制以監督專營巴士營辦商如何提供車長訓練課程及備存合適的培訓記錄，並計劃長遠而言引入「巴士車長認證計劃」。通過採用妥善的培訓記錄和認證機制，可確保所有巴士車長均有接受持續的培訓，以及持續具備駕駛能力以提供安全的香港專營巴士服務。

(ii) 制訂巴士車長疲勞管理策略

專營巴士安全工作小組將監督香港專營巴士行業有關識別和管理巴士車長疲勞駕駛的全面研究，初步研究方向包括：

- 了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因；
- 研究現有《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》所訂的專營巴士車長工作時數、休息時間、編更安排（包括特別更次）與車長疲勞駕駛的關係；以及
- 探討相應的改善策略和措施。

研究結果和建議將成為制訂全面策略的基礎，以識別和管理巴士車長的疲勞駕駛。運輸署可藉此就巴士車長的工作及休息時間、工作環境、疲勞識別、培訓、推動疲勞管理文化等各方面，制訂適當的疲勞管理策略，訂定短期、中期和長期的措施和規定，以減低疲勞駕駛的安全風險。

(iii) 加強專營巴士營辦商的安全表現管理

專營巴士安全工作小組將繼續全方位檢視各專營巴士營辦商在各項安全表現指標（包括涵蓋一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、員工工作安全，以及管理及保證系統6個範疇的19項指標）的表現及趨勢，輔助安全總監就有關專營巴士安全表現及管理的事宜提供專業支援及意見，制訂糾正問題的工作計劃，以及推行針對性的研究及措施，進一步加強專營巴士安全。

(iv) 意外數據分析

運輸署規定專營巴士營辦商每月匯報所有涉及專營巴士的意外。由2019年開始，運輸署亦已備存專營巴士意外的數據庫，並與營辦商合作劃一專營巴士意外數據的匯報安排及分析。專營巴士安全工作小組將繼續進行全面及嚴謹的數據分析，以及識別涉及專營巴士的意外的根本成因，以期制訂和實施實證為本及有系統的改善安全措施及方法，包括改善道路交通和巴士友善措施，進一步加強專營巴士安全。

(v) 研究訂立全面及配合本港特殊營運需要的專營巴士車輛及車內設備和裝置的規格及要求

專營巴士的設計和生產與其他車輛十分不同，通常由個別巴士底盤生產商、不同車身生產商，以及設備供應商聯合組裝生產。此外，專營巴士通常是因應個別營辦商的不同要求和運作模式而設計和生產，並非現成的產品，因此每批次的巴士在規格上都有分別。專營巴士安全工作小組將制訂和監督有關巴士（包括專營巴士及非專營巴士）內外設計和規格的全新安全要求，並向安全總監提供專業意見，積極推動具遠見的研究和發展計劃，以提升巴士安全。

(vi) 研究訂立專營巴士新質量保證計劃

專營巴士安全工作小組會致力制訂保養專營巴士的新質量保證計劃。運輸署計劃於本年內陸續展開多項工作，當中包括為巴士維修管理制度引進品質管理標準。具體而言，有關規格及要求將涵蓋巴士的設計標準、先進車輛科技的應用、巴士維修管理制度、機械故障原因分析及跟進工作，以及維修員工能力、培訓和資格審訂等。

(vii) 引進先進的車輛科技以提升巴士安全

專營巴士安全工作小組將與各持份者和海內外專家緊密聯絡，物色、研究和測試最新的巴士安全科技，並擬訂相關法例規定和技術要求，以推動製造商及本地營辦商在巴士測試和應用有關科技。除此之外，專營巴士安全小組會密切監察專營巴士的安全和可靠性表現，分析故障趨勢，及早發現並根治系統性問題，以及參考不同營辦商的維修策略，從而推廣最佳的行業守則，長遠提升整體巴士的安全和可靠性。此外，專營巴士安全小組需緊貼車輛／巴士科技的最新發展，制訂相關參數和規定，確保巴士車輛運作良好及提升安全水平，並發展適用於巴士的車內裝置／科技，以配合香港的營運環境，例如綜合巴士監察及控制系統（備有實時監察巴士運作及緊急改道導航功能）和先進駕駛輔助系統（包括前方碰撞警告、車道偏離警告、司機監察等功能）等。總括而言，署方期望專營巴士安全小組可於短期內加快引入已發展成熟的安全設備，同時密切留意世界各地各種安全系統的發展。

(viii) 提升非專營巴士的安全

專營巴士和非專營巴士有不少相互共通的事項，專營巴士安全小組在探討和研究過程中，會與現有負責非專營巴士的組別共同協作，以提升非專營巴士的安全。

在獲批開設3個擬議職位前，運輸署已經盡量調配現有資源，按優次處理在提升專營巴士安全方面較重要的工作。為了能有效地推展上述嶄新、廣泛且具策略性的關鍵工作，實有必要成立與規劃巴士服務所需的技能和觀點有所不同的小組，並由專責的首長級人員領導，以協調及聚焦推動相關工作，並定期進行必要的全面檢討，確保我們的專營巴士安全策略能夠應對不斷

變化的營運環境和科技發展所帶來的挑戰。提升和確保專營巴士安全是長期和恆常的工作，政府會持續跟進上述各項重點工作的實施情況，並根據有關進度和成效，檢討專責專營巴士安全小組的長遠需要。

運輸及房屋局局長

(季 桑



代行)

2021 年 6 月 25 日

副本抄送：

運輸署署長

(經辦人：嚴啟龍先生)

《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》建議及跟進工作最新進展摘要
(截至2021年5月31日)

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(i) 專營巴士安全總監	
(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。	正推展 運輸署已制定有關委任專營巴士安全總監及設立專營巴士安全小組的人手編制及工作範疇等安排。如有關增加人力資源的建議獲立法會批准，運輸署可望於2021-22年度內設立由1名專營巴士安全總監所領導的專營巴士安全小組，從而建立積極主動的對策，推動和落實確保專營巴士安全的相關措施。
(2) 運輸署委任1名專營巴士安全總監，並成立小規模的巴士安全小組。	
(3) 專營巴士營辦商各自委任安全總監。	已落實完成 所有專營巴士營辦商已各自委任其安全總監。
(ii) 旨在加強專營巴士安全的常設工作小組	
(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。	已落實完成 - 運輸署的加強專營巴士安全工作小組已改為常設組織，並於2019年年初進行改組，改名為「加強專營巴士安全委員會」(「巴士安全委員會」)，並加入2名本地專家學者為成員^{註1}。 「巴士安全委員會」之下設有2個小組委員會，分別為「車內安全裝置及科技小組委員會」及「巴士車長訓

^{註1} 「巴士安全委員會」成員包括運輸署代表、所有專營巴士營辦商代表及兩名本地專家學者，分別為香港大學工程學院副院長(發展及對外關係)兼土木工程系講座教授黃仕進教授，以及香港教育大學副校長(研究與發展)(任期於2021年7月1日生效)陳智軒教授。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	練、疲勞及工作時數管理小組委員會」，就相關課題聚焦地進行討論及監督跟進工作，並向「巴士安全委員會」匯報工作進度。 • 由 2019 年至 2021 年 5 月，「巴士安全委員會」及其轄下的 2 個小組委員會共召開 17 次會議。
(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組	
(5) 運輸署盡快成立專責科技小組。	<u>已落實完成</u> • 運輸署以現時處理中的各個個別科技項目為基礎，向相關分部增撥人員，專職負責運輸科技事宜。 • 待日後專營巴士安全小組設立後，該小組將會專職負責處理專營巴士安全及科技安全裝置事宜。
(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。	<u>已落實完成 (成為恆常工作)</u> 運輸署已與海外司法管轄區獲認受的機構建立聯繫，包括英國倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，分享資訊。運輸署會繼續及進一步加強與有關海外機構的聯繫及交流。
(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。	<u>已落實完成 (成為恆常工作)</u> • 本港的專營巴士營辦商已與海外司法管轄區的專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。 • 各專營巴士營辦商的安全總監已統籌處理科技安全裝置的事宜，並加強與非本地專營巴士營辦商的聯繫及交流，包括前往海外(例如新加坡、日本及英國等)和中國內地與當地巴士營辦商及製造商就有關巴士

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	安全及先進科技應用等課題進行聯繫及交流。
(iv) 資助	
(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。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> • 運輸署已檢視政府成立的各項基金，得悉創新科技署下的「創新及科技基金」的資助範圍應可涵蓋新的專營巴士安全科技。該基金（包括旗下的伙伴研究計劃或科技券計劃）為本地大學、公營科研機構、本地企業、工商協會團體等提供財政支援，鼓勵和協助他們提升科技水平，並為其業務注入更多創新意念。 • 運輸署已將上述基金的資助範圍通知專營巴士營辦商，並鼓勵營辦商申請有關基金，以助其研發及採用提升專營巴士安全及運作的新科技。 • 此外，運輸署資助專營巴士營辦商在現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器，以及在上層乘客座位加裝安全帶。[詳情請參閱下文第 10 項]

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(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。	已落實完成 • 運輸署在 2019 年 2 月委任獨立顧問^{註2}就在專營巴士加裝安全帶進行成本效益分析，並於同年 9 月完成有關研究。分析顯示政府應考慮為 2016 年或以後登記的雙層巴士（約 1 900 部）的上層乘客座位安裝安全帶。此外，有關研究亦認為配置安全帶的巴士應優先調派至行走快速道路及車程較長的路線中運作。 • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商安排為約 1 900 部現役雙層巴士的上層乘客座位安裝安全帶。有關安裝工作已於 2020 年第三季開始陸續展開，預計三年內完成。政府資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。 • 此外，所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，均會在所有乘客座椅裝設安全帶。截至 2021 年 5 月底，已有約 800 部新購置並已裝設安全帶的巴士投入服務。 • 預計當有關加裝工作於三年內（由 2020 年第三季起計）完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 3 000 部巴士配有安全帶。運輸署會與專營巴士營辦商落實優先調派該等巴士在行走快速公路並較少停站的長途巴士路線運作。

^{註2} 有關研究由香港理工大學土木及環境工程學系團隊作為獨立顧問進行，研究報告已提交予「巴士安全委員會」，並上載於運輸署網頁。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(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（「車速限制減速器」）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。	已落實完成 - 鑑於電子穩定控制系統及車速限制器行之有效，運輸署已根據巴士生產商及專營巴士營辦商提供的成本資料及參考海外的相關研究結果，進行成本效益檢討。相關的工作已經完成，結果顯示政府應考慮為所有在技術上可作相關加裝的現役巴士（約 4 000 部）加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。 - 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商安排為約 4 000 部現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。有關安裝工作已於 2020 年第三季開始陸續展開，預計四年內完成。政府資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。 - 此外，所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，都會配置電子穩定控制系統及車速限制減速器。預計當有關加裝工作於四年內（由 2020 年第三季起計）完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 5 500 部巴士配有電子穩定控制系統及車速限制減速器。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(v) 安全表現指標	
(11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> • 運輸署已參考倫敦運輸局的安全表現指標，並與各專營巴士營辦商敲定在本港採用的安全表現指標及統一相應的數據格式。 • 全新採用的安全表現指標已由原來的兩個項目^{註3}增加至 19 個項目^{註4}。該等項目涵蓋六個範疇（包括一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、員工工作安全，以及管理及保證系統），以全方位檢視專營巴士營辦商的相關安全表現及趨勢，從而有助推行針對性的研究及措施，以進一步加強專營巴士安全。 • 運輸署與各專營巴士營辦商已於 2020 年 1 月起採用新一套表現指標量度安全表現。
(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。	
(vi) 專營巴士意外數據	
(13) 公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> 運輸署已統整數據及與專營巴士營辦商落實有關公布安排。各專營巴士營辦商由 2020 年起每年均會在其網頁公布遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據。

^{註3} 該兩個項目為：(i)巴士檢驗時發現有關安全的故障；及(ii)每百萬行車公里中涉及交通意外的巴士數目。

^{註4} 詳情請參閱EC(2021-22)6號文件的附件1附錄A。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(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。 (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。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> • 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。 • 由 2019 年開始，運輸署已備存巴士意外的數據庫，並與專營巴士營辦商劃一匯報／分析安排，以定期向「巴士安全委員會」匯報和作適當跟進。
(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。 (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。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> • 運輸署已與各專營巴士營辦商完成就超速駕駛及急速剎車情況設立劃一目標臨界值，並已於 2020 年年底實施，向車長發出實時警報及製備報告，與車長作出跟進。有關臨界值為：
(vii) 實時警報	(i) 超速駕駛
(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。	實時警報－時速超過 50 公里或 70 公里（視乎路段的車速限制）； 製備報告－持續 10 秒時速超過 55 公里或 75 公里；及 (ii) 急速剎車 製備報告－超過 0.4 重力。
(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。	<u>正研究</u> 運輸署正與各專營巴士營辦商檢視就超速駕駛及急速剎車劃一臨界值向車長發出實時警報的實施情況，並會探討向營辦商控制中心發出實時或接近實時警報的可行性。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(viii) 巴士車長培訓	
(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。	已落實完成（成為恆常工作） 運輸署一直有制訂《專營巴士車長訓練綱領實務守則》予專營巴士營辦商採用。運輸署已於 2020 年年底與各專營巴士營辦商就該守則的實施情況完成檢討工作，當中包括劃一主要成效指標，由 2021 年 1 月起實施。有關主要成效指標為： (i) 巴士車長培訓後所涉及受指控的人身傷害交通事故的宗數；及 (ii) 巴士車長培訓後所涉及經確立投訴的宗數。
(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。	正推展 • 現時專營巴士車長的培訓課程中已加入疲勞管理的元素，包括提醒車長要有足夠休息恢復精神和體力，避免因連續長時間工作而產生疲勞，留意個人的身體狀況與可承受的工作時間以確保精神狀況適宜駕駛，以及多作運動以保持身體健康等。 • 運輸署會於研究疲勞識別和管理的課題時一併探討進一步加強巴士車長相關培訓的可行性。 [請同時參閱下文第 25 至 27 項]
(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。	正推展 • 運輸署正製作有關專營巴士車長應對難處理乘客的培訓教材。教材以短片課程形式為主，內容將包括下列三個單元：

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	(i) 巴士車長應對難處理乘客時的情緒和心理質素； (ii) 日常營運下應對難處理乘客的技巧；及 (iii) 突發事故下應對難處理乘客的技巧。 • 運輸署已經與專營巴士營辦商制訂有關教材及實施安排，預計於 2021 年下半年完成。
(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》	
(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。	<u>已落實完成</u> 運輸署已委任本地專家加入「巴士安全委員會」為成員。 [請參閱上文第 4 項]
(23) 在規例中訂明有關工時的指引。	<u>正推展</u> • 運輸署已於 2018 年發出最新修訂的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)。所有專營巴士營辦商已在 2019 年第二季開始全面實施新修訂的《指引》。 • 考慮到專營巴士營辦商有需要照顧市民在上下午繁忙時間的乘車需要，新修訂的《指引》容許巴士公司可適度安排每更不超逾 14 小時的特別更次。然而，現時所有專營巴士營辦商已實施每更不超逾 13 小時的安排。 • 運輸署除了跟進及監察專營巴士營辦商實施新修訂的《指引》的情況外，亦一直就識別和管理疲勞駕駛進行研究。 • 經探討海外的研究報告和做法，以
(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。	
(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。	
(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。	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	及與「巴士安全委員會」專家成員和另外 2 名本地專家^{註 5}討論後，運輸署已委聘獨立本地專家顧問就香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行研究，包括： (i) 了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因； (ii) 研究現有《指引》所定的專營巴士車長工作時數、休息時間、編更安排（包括特別更次）與車長疲勞駕駛的關係；以及 (iii) 探討相應的改善策略和措施。 • 有關研究已於 2021 年 3 月展開，運輸署已邀請專營巴士營辦商及其車長參與研究。 • 運輸署期望研究結果和建議可成為制訂全面疲勞識別和管理的策略基礎，涵蓋以下三個方面： (i) 全面檢討車長工作及休息時間、休息日、編更安排、駕駛路線安排等； (ii) 就專營巴士公司的管理方面，如何提供適當的工作環境（例如休息設施、車廠設計、車長駕駛室安排等）、管理和識別個別車長的狀態是否適合工作，以及進一步加強相關的車長培訓；以及 (iii) 就車長方面，如何推動及培養疲勞管理文化，及訂立車長個人生活作息方面的指引，以減低疲勞駕駛的風險。

^{註 5} 一位是註冊職業治療師、特許職業安全及健康監督兼工作及駕駛能力評估專家，另一位是工業工程師，其研究側重於人為因素在工作保健系統中的應用。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	至於有關在法例上訂明有關工時《指引》的建議，將於研究識別和管理疲勞駕駛的課題時一併跟進。
(28) 城巴有限公司（城巴）／新世界第一巴士服務有限公司（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。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> - 現時全港共有 307 個巴士總站（包括港鐵巴士路線的總站）。各專營巴士公司已陸續於現有巴士總站增加洗手間和休息設施，以照顧巴士車長的需要。現時，超過 95% 的巴士總站已設有洗手間或在 3 分鐘步行距離內有洗手間設施。餘下的基本上在約 4 至 7 分鐘步行距離內有洗手間設施。另一方面，約 90% 的巴士總站已設有可供巴士車長使用的休息設施。 - 在 2017 年至 2021 年 4 月，政府共批出 108 宗由專營巴士營辦商提出提供巴士車長工作室／休息室／休息設施的申請。
(x) 兼職車長：其他受僱工作	
(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。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> 現時，每間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。
(30) 運輸署要求新大嶼山巴士(1973)有限公司（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	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> 因應運輸署的要求，嶼巴已獲取及備存由其他巴士和司機供應商向其提供的巴士車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
嶼巴執行駕駛職務時符合《指引》。	
(xi) 為巴士車長提供休息和洗手間設施	
(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。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> • 運輸署已於 2019 年 8 月修訂《運輸策劃及設計手冊》相關條文，加入於規劃新公共交通交匯處及巴士總站時需提供巴士車長及員工休息和洗手間等基本設施的指引，並提供範本圖樣及相關適用面積予規劃人員參考。 • 規劃署已於 2019 年 12 月修訂《香港規劃標準與準則》中的相關條文。
(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。	
(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。	
(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。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> 運輸及房屋局的代表已加入並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。
(xii) 辱罵和襲擊車長	
(35) 運輸署和香港警務處（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。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> • 運輸署於 2019 年推出一系列電視及網上宣傳短片，加強乘客乘坐公共交通工具時的安全及禮讓意識（包括尊重巴士車長）。 • 運輸署及警務處已制訂長期宣傳計劃，透過不同渠道（包括網上及電台宣傳短片／聲帶及《道路安全通訊》

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	等)，宣傳乘客安全及行為等事項。運輸署及警務處會定期檢討有關計劃推行情況。
(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。	已落實完成 運輸署已統整有關告示內容，而各專營巴士營辦商亦已在巴士車廂內張貼有關告示，以提醒乘客切勿騷擾巴士車長駕駛。
(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。	已落實完成 各專營巴士營辦商已為旗下於車長座位安裝有閉路電視的巴士，加裝錄音設備及開啟有關功能。
(38) 建議訂立具體的法例條文，把向正在執行公務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，訂為罪行。	正研究 運輸署正檢視現行相關法例條文，是否足夠對向正在執行公務的巴士車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分言行的乘客作出檢控，並會諮詢相關政府政策局／部門。
(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車	
(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。	正推展 就利用科技協助交通執法方面，警務處已於2020年4月在全港各警區開展電子定額罰款通知書先導計劃，讓前線執法人員以手提裝置讀取違泊車輛的資料，並即時列印定額罰款通知書。警務處剛在2021年3月擴大先導計劃，以涵蓋《定額罰款（刑事訴訟）條例》（第240章）下的交通罪行（例如車輛在巴士站違例停車及在限制區內讓乘客上落或裝卸貨物等）。同時，我們已獲得

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	立法會財務委員會批准撥款，建立全新的電子交通執法系統，透過以電子方式處理涉及交通違例事項的定額罰款通知書。 為擴大《定額罰款（交通違例事項）條例》（第 237 章）及《定額罰款（刑事訴訟）條例》（第 240 章）下送達定額罰款通知書的方法，政府已計劃在下個立法年度向立法會提交相關法案。
(40) 運輸署和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。	<u>正推展</u> 警方在 2018 年進行了一項全港性試驗計劃，由警務人員使用手持攝錄機記錄《定額罰款（刑事訴訟）條例》（第 240 章）下的交通罪行，包括車輛在巴士站違例停車及在限制區內讓乘客上落或裝卸貨物等，並隨後以郵寄方式送遞定額罰款通知書。警方在完成檢討後，決定將此試驗計劃恆常化，成為其中一種交通執法模式。警方會繼續善用現有的資源及器材進行交通執法，打擊交通違法行為。
(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。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> 專營巴士營辦商已聯繫警務處，並不時向警方提供錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片，以便警方跟進。
<u>(xiv) 為專營巴士而設的優先措施</u>	
(42) 運輸署考慮設立有關系統，讓巴士離站時優先駛回道路。	<u>已落實完成（成為恆常工作）</u> 運輸署已推行新設計的「請讓巴士」交通標誌和道路標記，鼓勵駕駛者讓巴士更容易駛出巴士站至相鄰行車線。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	有關試行計劃於 2020 年年初完成，由於成效正面，運輸署已將這項巴士友善交通措施納入《運輸策劃及設計手冊》內，作為標準交通管理措施之一。運輸署現正把這項新措施擴展至其他合適的巴士站。
(43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。	已落實完成（成為恆常工作） 運輸署一直致力推展此事項。截至 2021 年 5 月，全港共有 84 段巴士專線及 15 個巴士專用入口。運輸署會繼續於合適地點增設更多巴士專線。
(xv) 路線風險評估	
(44) 運輸署要求專營巴士營辦商就旗下巴士行走的每一條路線，向運輸署提供路線風險評估。	已落實完成（成為恆常工作） • 運輸署已與各專營巴士營辦商敲定路線風險評估的詳細安排。在進行有關風險評估時，專營巴士營辦商須檢查及評估每條巴士路線的實際運作情況（包括道路、附近環境、其他車輛或行人的活動等），並因應每條巴士路線其獨特的運作情況向車長提供充足及合適的駕駛指示。 • 專營巴士公司已於 2020 年年底為旗下所有路線完成路線風險評估，為車長提供充足及合適的駕駛指示，並向運輸署提交報告。專營巴士營辦商會為每條路線定期檢視路線風險評估（每兩年至少一次）。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(xvi) 車速限制	
(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。	<u>正推展</u> 運輸署於 2020 年 11 月在深水埗偉智街(介乎窩仔街至南昌街路段)試行每小時 30 公里低速限制區，預計於 2021 年第三季完成試行計劃的檢討工作。