

《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>計劃推行</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>已推展/正推展</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>已推展/正推展</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>已推展/正推展</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>已推展/正推展</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>已推展/正推展</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>計劃推行</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。
<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>已推展/正推展</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

委員會建議	政府回應
	<p>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)和以中等車速行走市區路線，在海外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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。

委員會建議	政府回應
<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>	
<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车記錄儀(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

委員會建議	政府回應
	<p>報。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。
<p>(viii) 巴士車長培訓</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的實務守則(「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。

委員會建議	政府回應
(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。	<p>已推展/正推展</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。
(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>已推展/正推展</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。
(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》 (23) 在規例中訂明有關工時的指引。	<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。
(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>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 年第二季全面實施，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，
(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	

委員會建議	政府回應
<p>增聘車長的人數和成本，以及對專營巴士票價的影響。</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 待經修訂的《指引》全面實施後，運輸署會於 2020 年年中再檢討《指引》。 ● 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>(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</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

委員會建議	政府回應
引》。	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，預計於 2019 年年中完成修訂。屆時，《香港規劃標準與準則》中的有關條文亦會相應作出修訂。
<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>	
<p>(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>	<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。
<p>(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>	<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</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p>

委員會建議	政府回應
會構成刑事罪行。	<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。
(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><u>有待研究</u></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><u>有待研究</u></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><u>已推展/正推展</u></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

委員會建議	政府回應
	<p>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。</p>
<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</p>	<p><u>已推展/正推展</u></p>

委員會建議	政府回應
署提供路線風險評估。	<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。
<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"> ● 運輸署已於中環及深水埗物色合適地點，預計會於 2019 年推行有關試驗計劃。

運輸及房屋局

運輸署

2019 年 1 月