

2012年11月27日會議
資料文件

立法會交通事務委員會

2012年11月19日柴灣嚴重交通意外

目的

本年11月19日在柴灣發生一宗涉及一輛新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)巴士失控的嚴重交通意外。本文件旨在向委員會報告：

- (a) 交通意外的調查及善後工作情況；
- (b) 專營巴士公司車長體格檢驗和工時安排的詳情；
- (c) 肇事路段的路面設計及道路安全措施；以及
- (d) 路面公共交通行車安全跟進工作。

意外經過

2. 本年11月19日上午11時許，一輛新巴8號線巴士在駛經柴灣道西行往筲箕灣方向時失控，撞向在柴灣道東行向柴灣方向行駛中的一輛的士及一輛九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)118號線巴士。意外釀成三人死亡及多人受傷。肇事新巴路線、車長及車輛的背景資料見附件一。

意外調查及善後工作

3. 警方現正循三方面深入調查，包括事件是否涉及機件故障、人爲疏忽或任何人干犯交通規例。調查預計需時約五個月。

4. 在意外發生後，運輸署已即時要求新巴就意外提交報告，並已在11月23日與各專營巴士公司會面，重申公共

巴士服務運作安全的重要性。新巴承諾會盡力協助警方調查，並已就車禍啓動賠償機制，為死傷者及家屬提供協助。此外，運輸署已安排與主要的車長工會在短期內會面，就如何避免同類意外發生所應採取的措施及安排交換意見。

5. 意外當日，社會福利署(下稱「社署」)即時主動接觸死者的家屬、18名留醫傷者及其餘接受治療後出院的傷者及其家屬，了解他們的需要，及在情緒支援、心理輔導、經濟援助及轉介跟進服務等範疇提供協助。至於意外中兩名外籍死者，則由警方轉介予相關領事館聯絡親屬及作適當跟進。社署在為死傷者提供經濟援助方面，除負責執行「交通意外傷亡援助計劃」¹外，亦已聯絡緊急慈善基金，以協助有需要的死傷者家屬。其中「賽馬會緊急援助基金」及「嗇色園災危及緊急援助基金」分別會向在意外喪生的的士司機家屬發放100,000元及20,000元援助；「嗇色園災危及緊急援助基金」亦有向留醫傷者的家庭，提供每戶不多於20,000元的緊急援助金。社署會繼續為死傷者及其家屬提供適切的支援。

車長體格及工時規定

(i) 法例規定

6. 按《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)(下稱「《規例》」)第9(1)條，申領新發、重發或續期駕駛執照人士(包括巴士車長)，身體若患有《規例》附表1所指明的疾病或殘疾(見附件二)，或患有任何其他可引致駕駛時會對公眾構成危險的疾病或殘疾，便須在申請表格內作出申報。一經申報，運輸署署長須拒絕申請。按《規例》第9(2A)條，即使駕駛執照持有人於辦理上述手續時並未患有所指疾病或殘疾，亦須在知悉患有該些疾病或殘疾後隨即以書面通知運輸署署長。運輸署署長作出必需的查究後，若認為該名人士

¹ 社會福利署負責執行的「交通意外傷亡援助計劃」，無須考慮受惠人的經濟狀況，或有關交通意外是因誰人的過失而造成。而援助金的發放主要會考慮有關意外是否屬於《交通意外傷亡者(援助基金)條例》所指的交通意外，並已向警方報案；以及受助人是否因該意外死亡或受傷，而傷勢令其留醫不少於三天或由註冊醫生證明需要不少於三天病假。

不適合駕駛，便可吊銷其駕駛執照。

7. 此外，《規例》第 10(3)條及 15(7) 條亦訂明，年滿 70 歲或以上人士，在新申領或續領駕駛執照時，必須提供一份不早於申請前四個月由運輸署署長接納的註冊醫生所發的體格檢查證明書，以證明申請人的健康狀況適宜駕駛；而根據《規例》第 11(6B) 條，該申請人可選擇申請為期一年或三年的駕駛執照。

8. 至於工作時數方面，現時本港沒有法例規管包括所有商用車司機在內的一般僱員的工作時間。

(ii) 適用於專營巴士公司的其他規定

9. 自2007年起，按運輸署要求，所有專營巴士公司(九巴、城巴有限公司、新巴、龍運巴士有限公司和新大嶼山巴士(一九七三)有限公司)均規定50歲或以上的車長每年須接受體格檢驗。檢驗包涵的項目現由各公司自行決定，但範圍大致相同，包括肺部檢查、視力檢查、聽力測試、糖尿病檢查、血壓檢查、血液測試和尿液測試。年滿六十歲的車長，還須接受心電圖檢查。專營巴士公司亦要求車長向公司申報《規例》附表1所載之疾病或身體傷殘，以確保車長健康狀況適合駕駛巴士。

10. 此外，專營巴士公司已就車長在當值期間感到身體不適發出指引，提醒車長若感到身體不適，切勿勉強繼續駕駛。公司發出的車長手冊亦有提醒車長須確保個人健康及精神狀況良好，倘發現身體不適，應盡快求診。在意外發生後，運輸署已要求巴士公司檢討為車長提供的體格檢驗項目，如有需要，會對巴士公司作出適當的規定和指引。

11. 在工作時數方面，運輸署不時與專營巴士公司檢討「車長工作、休息及用膳時間指引」。在2010年10月，運輸署修訂指引，進一步改善車長工作及休息的時間。按現行指引，車長在兩個相連工作日之間的休息時間不少於10小時；一個工作日內最長的工作時間不超逾14小時以及駕駛時間不超逾11小時；工作6小時後最少應休息30分鐘，而在6小時的工作時間內最少應有合共20分鐘的小休；以及一個工作日內的工作時間不少於8小時便應獲提供1小時用膳時間。專

營巴士公司須每三個月提交報告，交待執行指引的情況。每年運輸署亦會委聘獨立機構，就專營巴士車長的工作時間進行調查，以作稽查。2011年進行的調查報告顯示，專營巴士公司遵從指引的情況良好。

12. 為提高商用車司機應密切監察自己身體健康狀況的意識，運輸署在過去三年均有舉辦宣傳教育活動，提醒商用車司機注意駕駛安全和自發留意自己的身體狀況，並安排部分商用車司機進行免費健康測試，內容包括體格測試、血脂分析、胸肺X光和空腹血糖。每年均有約2,000名商用車司機接受健康測試。活動今年會繼續。

13. 至於其他主要路面公共交通工具方面，由於營運模式及載客量與專營巴士公司大為不同，故安排上亦存在差異。詳情見附件三。因應今次巴士意外事故，當局會再檢視各主要公共交通工具的有關安排。

肇事路段的路面設計及道路安全措施

14. 由大潭道至筲箕灣道的一段柴灣道，全長約1公里，平均斜度約為1比10²，限速為每小時50公里。除在路口以外，所有路段均設有中央混凝土護欄，分隔上行及下行的車輛。上斜路段為三線行車，下行則有兩條行車線，每條行車線闊約3.3米，該路段設計符合運輸規劃及設計手冊訂明有關道路設計的標準。

15. 該路段並非交通意外黑點。為了提升道路安全，運輸署在近年亦曾就該路段進行多項改善措施。措施包括：

- (a) 設置「斜度1:10」、「低波行車」、「開始減速」等交通標誌及「慢駛」道路標記；
- (b) 設置偵速攝影機及警告標誌，以阻嚇超速駕駛；
- (c) 在該路段的兩組交通燈前（即近阿公岩道交界、及鯉魚門公園連接路交界）的路面，鋪設防滑物料；
- (d) 除用作上落客貨或設有花槽的位置外，所有下斜

² 即每10米路長升高一米，斜度約為6至7度。

路段行人道旁均有設置防撞欄，以加強對行人的保護；以及

- (e) 所有駛經柴灣道下行方向的專營巴士車長，不論是否有乘客上落，必須先於近阿公岩道路口的巴士站停車才繼續行駛，以防止巴士車速過高。

16. 從上述可見，提示駕駛者在該路段加倍小心的措施已相當全面，但運輸署仍會繼續關注該處的交通情況，按需要考慮進一步提高道路安全的措施。

路面公共交通工具行車安全跟進工作

17. 當局高度重視公共交通行車安全。運輸署會聯同專營巴士公司檢討車長體格檢驗的安排，加強專營巴士的行車安全。此外，當局會因應警方日後完成的意外調查報告，作出全面跟進。若調查報告揭示現行法規或政策有不足之處，當局定會深入檢討，以確保專營巴士及其他主要路面公共交通工具的行車安全。而如法規或政策須作出修訂，政府會充份諮詢各業界持份者及立法會，務使建議在運作上切實可行。

18. 請委員備悉本文件的內容。我們歡迎委員就上文表達意見。

運輸及房屋局
運輸署
2012年11月

有關 2012 年 11 月 19 日柴灣巴士意外的資料

(I) 肇事新巴路線資料

巴士公司及路線編號	新世界第一巴士服務有限公司第 8 號線，行走柴灣(杏花邨)至灣仔碼頭
意外地點	柴灣道東行近阿公岩道
意外時間	約上午 11 時 38 分

(II) 肇事新巴車長資料

聘用方式	全職員工
在新巴年資	14 年 2 個月
職位性質	車長
意外發生時已工作時數	約 6 小時 36 分鐘 (包括 50 分休息時間)
對上一次驗身時開	2012 年 7 月

(III) 肇事新巴車輛資料

巴士車齡	2 年 8 個月
上次進行月檢的日期	2012 年 10 月 31 日
上次進行年檢的日期	2012 年 2 月 2 日
傷亡人數	3 死 57 傷 (傷者中其中 1 人危殆)

《**道路交通（駕駛執照）規例**》（**第 374B 章**）

附表 1 所載之疾病或身體傷殘

1. 癲癇症。
2. 高血壓或其他因由，以致有可能突然暈眩或昏倒以致失去能力。
3. 精神紊亂，以致執照申請人或持有人(視屬何情況而定)有可能根據《精神健康條例》(第 136 章)被羈留或以住院病人身分在該條例所指的精神病院接受治療。
4. 任何導致肌肉不受控制的狀況。
5. 未受控制的糖尿病。
6. 不能在白天充足光線下讀出與他相距 23 米的登記號碼(有需要者在配戴眼鏡或其他矯正視力鏡片作為協助，仍不能讀出)。
7. 任何其他疾病或傷殘，而該疾病或傷殘很可能令申請人或持有人沒有能力在不危及公眾安全的情況下，有效地駕駛或控制該執照所指的汽車或經適當改裝的汽車；但失聰本身並不當作上述的傷殘。

附件三

其他主要路面公共交通工具司機的體格檢驗及工時安排

- 所有路面公共交通工具(包括電車)的司機均須領有駕駛執照，因此也須符合《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374B 章)關於申領新發、重發或續期駕駛執照人士健康狀況的法定要求。詳情見文件第 6 段。

專線小巴

- 雖然營辦商一般並沒有規定司機須每年接受體格檢驗，但若發現司機在上班時身體不適或精神狀況有異常，將不會安排該司機駕駛，並會要求他向醫生求診或作體格檢驗。
- 在工作時數方面，為確保專線小巴為市民提供安全、有效率和可靠的服務，運輸署經諮詢業界後制定了指引：司機每日最長當值時間（包括所有歇息時間）不應超過 14 小時；及司機每日駕駛值班時間（即最長當值時間扣除所有 15 分鐘或以上的歇息時間後）不應超過 11 小時。

電車

- 所有車長須每年檢查視力；55 至 59 歲的车長須每年作視力及血壓檢查；60 歲或以上的車長須每年作全身檢查。
- 在工作時數方面，電車車長一天內最長的駕駛時間不會超過 11 小時，其中包括最少 30 分鐘休息時間。

非專營巴士

- 與專線小巴一樣，非專營巴士的營辦商一般並沒有規定司機須每年接受體格檢驗。但若發現司機在上班時身體不適或精神狀況有異常，營辦商將不會安排該司機駕駛，並會要求他向醫生求診或作體格檢驗。

- 在工作時數方面，運輸署並無作出規管。一般來說，非專營巴士司機的每天工作時數約 10 至 12 小時，當中包括歇息及用膳時間。

紅色小巴

- 司機主要是自僱人士，其路綫、營運時間以至司機工作時間均不受運輸署監管。運輸署會透過與業界的會議，鼓勵紅色小巴營辦商提醒司機注意身體狀況，定期檢查。

的士

- 司機主要是自僱人士，其路綫、營運時間以至司機工作時間均不受運輸署監管。運輸署會透過與業界的會議，提醒司機注意身體狀況，定期檢查。