

離島區議會
文件 IDC 115/2017 號

有關南大嶼山巴士安全及城巴 E21A 嚴重交通意外的提問

郭平議員通知本會，在本年 10 月 23 日舉行的離島區議會會議上，他將會提出以下提問：

“ 大嶼山巴士路線大多為途經山路的長途線，前往南大嶼山的道路非常崎嶇陡斜，例如東涌道(斜度為 1:10)及羗山道。由東涌市中心前往梅窩(3M 線)、大澳(11 線)及昂坪(23 線)的巴士車程長達 1 小時或以上，對車長體力及專注力需求遠較其他地區路線大。本年 9 月 22 日深水埗發生一宗嚴重致命交通意外，涉及由東涌逸東邨開出的 E21A 長途巴士，揭示車長工時較歐盟所定的 9 小時長，《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)已過時。多份報章更指巴士車長面對經濟及工作壓力(見參考資料)，容易分心導致意外。

就此，本人請運輸署、新大嶼山巴士有限公司(嶼巴)及城巴有限公司(城巴)安排代表出席會議，回答以下問題：

1. 《文匯報》指有司機在同一日內為兩間巴士公司擔任巴士車長，有關司機是否同樣受《指引》規管(即每日只能工作 14 小時及駕駛時間不得超過 11 小時)？
2. 於假日受聘於嶼巴作外援的冠忠巴士司機，是否同樣受《指引》規管？
3. 城巴有否規定各路線的行駛時間(例如《明報》指 E21A 巴士需在 80 分鐘內到達總站)？若司機未能達標會否有任何懲罰？
4. 《指引》所述的駕駛時間是否包括車廠出車、放工還車及調動巴士到其他巴士總站的時間？ ”

(參考資料)

- 香港職工會聯盟－巴士車長工時長 「合約工時」有版你睇(2017 年 4 月 5 日)。
(取自 http://www.hkctu.org.hk/cms/article.jsp?article_id=1542&cat_id=8)
- 明報－有司機指機場線繁忙 缺人手兼限時抵終點(2017 年 9 月 23 日)。
(取自 https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20170923/s00001/1506103271107)
- 文匯報－「奪命巴」司機連續數天日踩 13 小時(2017 年 9 月 26 日)。
(取自 <http://paper.wenweipo.com/2017/09/26/YO1709260008.htm>)

離島區議會秘書處

檔號：IS 141/4/02

日期：2017 年 10 月 3 日

運輸署發出的
巴士車長工作、休息及用膳時間指引
(二〇一〇年十月修訂)

- 指引 A — 車長工作 6 小時後最少應有 30 分鐘休息時間¹；在 6 小時的更次內應有合共 20 分鐘的小休，其中不少於 12 分鐘應安排在首 4 小時的工作時間內提供。車長在總站準備開出下一班巴士和監察乘客上車的時間，不應視為休息時間。
- 指引 B — 一個工作日內最長的工作時間（包括所有休息時間）不應超逾 14 小時。
- 指引 C — 一個工作日內的駕駛時間（即最長的工作時間減去所有每次最少 30 分鐘的休息時間）不應超逾 11 小時。
- 指引 D — 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於 10 小時。
- 指引 E — 車長一個工作日內的工作時間不少於 8 小時便應獲提供用膳時間。巴士公司應在二〇一一年第三季或之前提供不少於 45 分鐘的用膳時間，然後再在隨後一年進一步改善至不少於 1 小時。

註： 二〇一〇年十月發出的修訂指引提出的改善措施以粗體標示。

¹ 用膳時間亦視為休息時間。