

1 2018年9月27日

2 上午9時正恢復聆訊

3 出席人士： Hon Mr Justice Michael Lunn（倫明高），香港專營巴士服務獨  
4 立檢討委員會主席

5 歐陽伯權先生，香港專營巴士服務獨立檢討委員會委員

6 羅康錦教授，香港專營巴士服務獨立檢討委員會委員

7 Peter N. Duncan（鄧樂勤）資深大律師，由高露雲律師行委聘，代  
8 表香港專營巴士服務獨立檢討委員會

9 Mr Mike Weston，獨立的客運交通顧問

10

11 主席：（經傳譯員）早晨，Weston 先生，係好多謝你就係由倫敦嚟到香港協助我哋  
12 嘅聽證會。你可能都知道我哋就係有律師係協助我哋，佢就會係問你啲問題，  
13 我哋委員會亦都會係向你提問嘅，如果啲問題問得唔清楚嘅說話，你就話畀我  
14 哋聽，我哋就會確保我哋嘅提問係好準確，我哋就請鄧樂勤資深大律師開始。

15 MR DUNCAN：（經傳譯員）多謝主席。Weston 先生，早晨。我就會--主席頭先所  
16 講，多謝你係協助我哋嘅委員會嘅工作，特別係提供畀委員會就有一個書面嘅  
17 報告，我哋就係想睇一睇，話請你返去去呢一個嘅報告，就係專家嘅呢個文件  
18 夾第 115 頁，就係第一份嘅，就有幾個課題，我就希望同你一齊探討嘅，但係  
19 開始之前，我就係想會問一問你嘅問題，係關於你自己嘅背景同埋經驗嘅，同  
20 埋就係話你寫個報告嘅時候你自己嗰個身處嗰個身分係點樣樣。

21 首先，你自己嗰個嘅經驗，我就請你翻開第 118 頁，呢度就係講個背景  
22 嘅，第二段就係你話你自己就準備咗呢一個報告，你係一個獨立嘅顧問，就有  
23 超過三十年嘅經驗，喺呢個巴士行業裏面，包括就係喺呢一個倫敦運輸局裏面  
24 嘅高層人士，同埋就最近就係呢一個巴士總監嘅。

25 同埋你就跟住就喺附件 A 裏面就有你嘅履歷，所以請我哋去到附件 A，喺第  
26 157 頁。我哋睇到有你自己嘅個人嘅簡歷、最近嘅工作經驗同埋其他嘅專業方  
27 面嘅事宜。我哋睇一睇係關於巴士部總監倫敦運輸局，喺呢一段裏面，就 1999  
28 就係 2003 就係講緊呢個巴士基建嘅主管同埋巴士營運主管，你可唔可以話畀我  
29 聽？

30 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）巴士基建嘅主管 1999 年我就開始做，之前其實我  
31 就主要就係去評估一啲巴士嘅招標，1999 年我就係作為一個巴士基建主管嘅，  
32 我係負責一系列嘅事宜，就包括提供呢個巴士基建、巴士站、巴士上蓋同埋巴  
33 士站等等，同埋一啲倫敦運輸局嘅其他嘅設施，我哋就係要提供個基建同埋就

1 係平日個營運，亦都係包括我哋會監管，特別係呢一個工程部同埋工程同埋  
2 巴士嘅標準，呢啲一切都係包喺呢一個巴士基建個定義之內。

3 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢個亦都有涵蓋巴士安全嘅？

4 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇嘅，冇直接關係嘅，我亦都係負責基建嘅安  
5 全，譬如話係巴士站係安全，同埋監察相關嘅事宜，喺 2003 年我係巴士營運嘅  
6 主管，當時我就係負責呢個倫敦巴士網絡嘅安全，去到 04 年。喺作為巴士基建  
7 主管，我都有啲安全都係有一定嘅責任嘅，但係係巴士整體嘅網絡嘅營運嘅安  
8 全，我就係 2003 年先至開始做嘅。

9 MR DUNCAN：（經傳譯員）當其時你就係話係巴士營運部嘅主管嘅？

10 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯。

11 MR DUNCAN：（經傳譯員）然後營運總監，你頭先就講過，喺成個管理層之中，呢  
12 一個喺倫敦運輸局，究竟呢個營運總監個位置係點呢？

13 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）當其時就一共係三個總監嘅，就係負責就係倫敦  
14 運輸局嘅，我自己就係營運總監。就係譬如話巴士合約方面同埋另外一個財務  
15 嘅總監，佢就係負責財務個方面。我哋就係係向董事總經理去負責嘅，亦都係  
16 除咗係倫敦巴士之外，其實都喺倫敦運輸局之外，其他嘅交通運輸其實亦都係  
17 有負責嘅，我哋都係向呢一個運輸部主管--運輸部部長負責。

18 MR DUNCAN：Then, in 2013, you were appointed director of buses.  
19 How did that position relate to your previous position as  
20 operations director?

21 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢一個 2013 年嘅時候，我哋就決定就係將兩個總  
22 監就合併咗，就變成一個巴士部總監，佢亦都係負責呢個巴士嘅網絡，亦都係  
23 向呢個董事總經理去負責，當然佢亦都有其他嘅責任，包括係其他嘅服務。巴  
24 士部總監都係每日嘅呢一個巴士嘅網絡嘅營運係需要負責，同埋係相關嘅合約  
25 嘅事宜，每一年個個去購買呢個巴士網絡大概係 20 億嘅英磅嘅，個財政。

26 MR DUNCAN：（經傳譯員）你喺第二段你就講過，你亦都係話負責就係提供一個安  
27 全嘅網絡嘅？

28 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，冇錯。正如我頭先所講，我作為巴士部總  
29 監，我起初個時就係都會負責呢個安全團隊嘅，但係巴士部總監就係一個更加  
30 高層嘅職位，我就負責就係確保成個嘅巴士嘅網絡係安全營運嘅。

31 MR DUNCAN：（經傳譯員）你係 2016 年離開個機構，9 月嘅，之後你就係作為一個  
32 嘅獨立顧問去工作，你可唔可以話畀我哋聽呢一個獨立顧問嘅工作係乜嘢呢？

33 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我就 2016 年離開，三十一年喺個度服務之後，我  
34 就作為一個獨立顧問喇後來，我就主要都係巴士業嘅工作，主要係有兩點，一

1 個就係關於環保管理，特別係巴士車隊嗰方面，因為其實喺呢方面我都係經驗  
2 係好豐富嘅，喺倫敦運輸局做咗咁多年。另外就係巴士嗰個網絡嘅設計同埋呢  
3 個專營服務，我哋喺歐洲嘅運輸局當局，我都有同佢哋合作嘅。

4 MR DUNCAN：（經傳譯員）好，唔該晒。我就請你返番去第 118 頁，就係你個報告  
5 裏面嘅。我哋就睇番你係寫呢一個嘅報告嘅背景，我好快咁讀一讀，就喺呢一  
6 頁裏面嘅一啲嘅段落，第 1 點就係話呢個係我哋嘅委員會請你寫嘅報告，希望  
7 就更加了解就係呢一個倫敦巴士個專營服務系統同埋就係睇下有啲咩嘢良好嘅  
8 作法係可以令到香港可以繼續改善我哋嘅做法。我哋其實委員會就已經係睇過  
9 呢一個倫敦運輸局喺 2015 年 8 月嘅時候嘅報告，叫做倫敦巴士合約及呢一個嘅  
10 招標過程嘅。

11 然後繼續睇落去，你就有講到，呢度個報告就係有關於呢個規管同埋呢個  
12 管治嗰方面，特別係倫敦巴士嘅營運同埋管理方面，同埋係我哋亦都係要求就  
13 睇下--你睇下香港個專營巴士嗰方面嘅情況。同埋睇番 (i) 同 (ii) 之間嘅分  
14 別，你就係畀咗啲意見。就睇下香港嘅制度其實係咪是否足夠同埋良好同埋係  
15 提供建議，就可以改善香港專營服務同埋安全方面。

16 最後嗰段就係就「報告第 2 至第 5 段就係睇番倫敦嘅公共運輸服務，亦  
17 都解釋咗英國巴士業嘅歷史同埋結構，同埋就係睇下嗰個巴士嘅合約制度係點  
18 樣做同埋點樣監察。第 6 段就係講到嗰個安全管理。而第 7 個部分就係講到就  
19 係而家目前嗰個巴士安全計劃底下嗰個合約巴士營運商係點樣做。第 8 個部分  
20 就係講到作者對於呢一個嘅倫敦巴士嘅服務嘅觀察同埋相關嘅服務點樣可以幫  
21 助改善香港嘅制度。」

22 你就講到就兩個嘅制度係有啲嘅分別嘅，即係倫敦同埋香港嘅制度，就係  
23 令我哋明白有點樣唔同呢，或者我哋睇一睇，我以下所講，然後我哋再進一步  
24 去探討，第 120 頁，你嘅報告第 120 頁，我哋睇到就係呢個乘客嘅人次，喺倫  
25 敦，22 億嘅，呢個係 22 億人次嘅，喺巴士方面，喺香港，我就話畀你聽大概  
26 係幾多，就唔睇嗰個文件，呢個運房局，THB 第 2 個文件夾 103，就喺香港嘅  
27 乘客人次就係 14 億人次，所以呢個就係同呢個人次方面嘅比較。

28 第二個嘅比較，我想特別提一提就係兩個地方嘅人口，有幾多比例係用公  
29 交嘅，我唔肯定你有冇睇過，我哋睇 THB-2 文件冊第 2 頁，喺嗰個註腳，呢個  
30 係公交策略，就係由運房局進行嘅，係舊年 6 月進行嘅個研究，我哋睇番嗰個  
31 嘅註腳，喺頁裏面。喺新加坡嘅相關嘅機構，運輸局，2014 年 11 月做嘅研  
32 究，就係香港使用公交嘅比例喺二十七個城市係最高嘅。

33 喺第 2 點，喺香港嚟講，就係睇到係百分之九十嘅，係相比倫敦就係百分  
34 之三十嘅啫，喺第 1.4 段你睇到呢個百分之九十嘅數字，呢個講公交就係同香  
35 港市民嘅日常生活息息相關，每一日就係有一千二萬嘅人次，呢個等如就係呢  
36 一個百分之九十嘅，喺世界嚟講，係首屈一指嘅。我就希望特別係提出呢一  
37 點。

1 第三點我特別想提到嘅，就係話嘅巴士嘅比例，就巴士嘅比例相對於成個  
2 公交個使用嘅比例，你就自己都有講到嘅，喺呢一點上面，喺第 120 頁，我就  
3 睇到係百分之五十六嘅，喺我個筆記係咁寫，但係我就要再搞清楚。

4 喺香港，我哋就喺 THB-2 個文件夾第 103 頁，我哋睇到香港嘅情況，呢  
5 一個專營巴士第 2 項，就係佔百分之三十一點一嘅，係重鐵，重型鐵路，就係  
6 講緊港鐵，就係百分之三十八點九，所以喺重鐵方面，個佔嘅比例係較高嘅。

7 主席：（經傳譯員）好明顯，呢個就係香港嘅數字嚟嘅，對於我嚟講，我都記得係咁  
8 樣嘅，你所講嘅就係話喺專營巴士喺倫敦個個佔嘅公交個使用率嘅比例其實就  
9 係點樣呢？或者 Weston 先生可以講一講。

10 MR DUNCAN：（經傳譯員）或者 Weston 先生，你而家有冇呢方面嘅資料呢？

11 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我而家要係自己係計一計嘅，因為我哋講 22 億人  
12 次，就係 40 億嘅總數，所以應該係超過百分之五十，可能百分之五十六嘅。

13 主席：（經傳譯員）係喇。

14 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢個係喺呢一頁裏面？

15 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係。其實呢兩個表格都係可以去比較嘅，喺倫敦  
16 其實都有啲呢一個河上面嘅交通工具嘅，所以有少少就未必係完全直接比較得  
17 到。

18 MR DUNCAN：（經傳譯員）第四個不同之處就係巴士嘅數目，第 126 頁你有提到個  
19 數字，你個個巴隊嘅數字，2018 年係有九千二百架巴士嘅，喺香港係幾多呢？  
20 THB-1 號文件冊，第 30 頁嘅第 7 段，喺香港嚟講，就係大概六千部巴士。

21 另外一個我哋唔同嘅地方，就係我哋每一年巴士個個行嘅里數，喺倫敦，  
22 喺第 120 頁，我哋睇到呢個數字，喺呢個表格嘅下底，2017 至 2018 年，就呢  
23 個講到係 4 億 9 千萬嘅公里嘅，係呢個巴士網絡方面。

24 喺香港嘅相應嘅數字，我請佢哋睇一睇 THB-1 號文件冊第 30 頁第 7 段  
25 嘅，我哋乘一乘，我哋得出嘅數字同倫敦係差唔多嘅，就係 5 億公里嘅，有六  
26 千架專營巴士每日，而平均嚟講，專營巴士每日係行走超過 140 萬公里嘅。

27 呢啲數字係好有趣，每架巴士、每個地方、每年嘅行車公里就有一啲數  
28 字，如果係倫敦嘅話，如果將 4 億 9 千萬除九千二百架巴士，我哋就會得出大  
29 概 53,000 公里，每架巴士每年行走嘅距離。而香港嘅話，如果將 5 億公里除  
30 以六千架巴士，大概就係 83,300 公里嘅每架巴士每年行走。

31 我哋而家講下一啲數字以外嘅事情，我哋睇下巴士公司嘅合約，喺倫敦，  
32 你就講到倫敦嘅巴士合約期一般係五年，然後係可以續期兩年嘅，呢個就係  
33 129 頁最後一段係有提到嘅。喺香港嚟講，我就想大家睇下 TD-1 文件冊第 73  
34 頁第 4 段同埋 TD-1 文件冊第 74 頁嘅第 8 段，我哋嘅專營合約期就係十年，可

1 以透過申請，再延期五年或者兩年嘅，視乎係幾時作出呢一個續期嘅申請。

2 Weston 先生，我就想問一個問題，就係關於倫敦嘅專營巴士服務同埋合  
3 約嘅，就五年合約期，然後可以續期兩年，巴士公司一般嚟講，係咪都即係喺  
4 七年之後可以繼續經營一樣嘅路線呢，定係未必係一定會自動畀番個條--即係  
5 一樣嘅路線佢呢？

6 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）五年再過兩年之後，就會再有一個投標或者招標  
7 嘅過程，當初間巴士公司可以擺到一條路線，可能因為佢哋有個車廠或者其他  
8 原因，但係招標之後，佢哋就要同其他嘅經營商係去競爭，亦都係要視乎當時  
9 市場嘅情況，一啲其他嘅公司可能會--即係以前可能失去咗一啲路線，佢哋可  
10 能想去爭番返嚟，我就有啲個啲數字响手，但係就係大概有七成嘅巴士公司會  
11 擺番相同嘅路線嘅。

12 MR DUNCAN：（經傳譯員）而我就想同你講另一個問題，就係喺倫敦嘅交通網絡經  
13 營嘅巴士公司，就想你睇第 126 頁，就係報告嘅 126 頁，呢度就講到呢個市場  
14 由六個主要嘅巴士集團係壟斷嘅，而餘下嘅百分之五點六就係由其他比較細嘅  
15 公司去營運嘅。

16 正如你所知，喺香港，專營巴士商包括有三個集團嘅，可以咁講，香港市  
17 民係知道九巴同城巴之間嘅分別嘅。喺倫敦嘅巴士網絡嚟講，市民知唔知道唔  
18 同巴士公司之間嘅分別呢？

19 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）有一啲市民會知道佢哋嘅巴士可能係由某個營運  
20 商去經營，喺呢方面，香港同倫敦係好唔同，因為倫敦所有嘅巴士都係紅色  
21 嘅，同埋亦都係有呢一個倫敦運輸局巴士嘅標誌，亦都係有巴士公司嘅標誌，  
22 但係對市民嚟講，佢哋見到嘅巴士全部都係紅色同埋都係由倫敦運輸局去營運  
23 嘅，如果你問倫敦嘅市民究竟邊個負責係經營呢，佢可能會話係倫敦運輸局，  
24 而有一啲市民可能知道係由唔同嘅公司去營運，但係佢哋而家知道呢一個即係  
25 所有嘅公司都係為運輸當局服務嘅，因為佢哋嘅車費亦都係畀呢個交通當局  
26 嘅。

27 MR DUNCAN：（經傳譯員）所以一般市民都會覺得架巴士係由倫敦運輸局營運，而  
28 唔係由一間公司譬如話捷達集團營運嘅？

29 MR MIKE WESTON：Yes, that's correct.

30 主席：（經傳譯員）呢啲巴士公司嘅標誌都會印咗喺個巴士嘅車身，係咪？

31 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，亦都係會有倫敦運輸局嘅標誌，但係正如我  
32 所講，呢啲巴士全部都係紅色嘅，所以對大部分市民嚟講，佢哋似乎都係一樣  
33 嘅。

34 主席：（經傳譯員）以前唔同嘅巴士公司係咪有唔同嘅車身嘅顏色或者圖案呢？

1 MR MIKE WESTON: (經傳譯員) 喺 80 年代中去到 90 年代初, 當時嘅私人營運商  
2 就係同倫敦運輸局自己嘅公司去競爭, 當時佢哋可以有自己嘅車身圖案, 當時  
3 主要嘅兩個原因就係第一, 話畀市民知啲服務係改善緊, 其中一個方法就係畀  
4 一啲新嘅營運商係有唔同嘅車身設計; 而第二個原因就係話畀工會知道啲事情  
5 係改變緊或者改善緊, 服務係由公營係走向私營, 所以呢兩個就係主要嘅原因。  
6 喺 90 年代初, 以一個市場推廣嘅角度, 有一個統一嘅車身顏色係有利嘅,  
7 而當時市民亦都係接受咗。

8 MR DUNCAN: (經傳譯員) 我而家想講另一個主要嘅分別, 喺倫敦同香港之間嘅分  
9 別, 呢個就係合約制度嘅分別, 呢個就係就住巴士公司嘅合約制度。喺香港專  
10 營服務嘅合約係可以商議嘅, 根據你嘅報告, 喺倫敦, 你就係有一個以路線為  
11 本嘅競價招標制度, 我就想問一啲問題, 就係關於倫敦嘅制度, 我想請你睇下  
12 第 124 頁, 第 3.3 段嘅頭啲幾段, 我哋就可以睇到倫敦嗰個系統或者制度係點  
13 運作嘅, 你就話「我哋係應該了解倫敦嘅合約制度, 先可以了解倫敦運輸局同  
14 埋巴士公司嘅安全管理係點樣可以融合喺呢個制度入面嘅。而一啲個別巴士路  
15 線嘅競價投標制度就係由運輸當局, 亦即係倫敦運輸局係管理同埋係控制嘅,  
16 呢個就係由 1985 年開始嘅一項倫敦嘅政策嚟嘅。

17 1985 年就開始就就住巴士路線進行招標, 而整體就會係批出一啲五年嘅合  
18 約, 而巴士公司如果係符合某啲嘅表現嘅目標, 係可以有兩年嘅續期, 而一啲  
19 成本合約就係由倫敦運輸局就係用呢一類嘅合約。

20 根據行車嘅里數, 巴士公司係可以有一啲嘅獎賞或者係扣減, 就係就住佢  
21 哋服務嘅可以靠程度嘅, 而倫敦運輸局係會保留一啲乘客嘅或者客務嘅收入,  
22 就如果需要係改善一啲巴士服務或者安全, 就係會由倫敦運輸局, 而唔係巴士  
23 公司去支付嘅。」呢個就係一啲巴士服務嘅演變。

24 我想你睇下最後一段嘅, 就係「1994 年-其餘嘅巴士路線都係已經納入咗  
25 一啲協議嘅合約, 而公營嘅公司亦都係已經私有化, 而所有嘅巴士服務都係由  
26 私人運作, 而係由倫敦運輸局進行招標同埋管理嘅。」

27 而家喺倫敦係咪有一啲協商嘅合約, 定係所有服務都係經呢一個競價嘅招  
28 標完成呢?

29 MR MIKE WESTON: (經傳譯員) 唔係嘅。我想澄清一下 94 年嘅情況, 根據報告,  
30 喺到 93 年, 網絡嘅五成路線已經係經呢一個競價嘅招標係批出, 而有四成就係  
31 批咗畀私人公司, 因為當時政府係希望將公營嘅巴士公司私有化, 然後將佢  
32 納入私人市場, 所以係必須將餘下嘅巴士路線--即係當時係倫敦運輸局係提供資  
33 助, 而當時係要將佢哋納入某一啲嘅合約, 而一啲餘下嘅路線就必須要納入一  
34 啲協議嘅合約, 但係報告冇講嘅, 就係呢一啲嘅合約係有時限嘅, 所以呢啲巴  
35 士公司佢哋可能係有一啲合約係贏番嚟, 亦都有一啲係經協議得番嚟嘅, 但係  
36 佢哋亦都知道四年半或者五年之後嗰條巴士路線就要進行一個競價嘅招標, 所  
37 以當時嘅目標就係私有化, 而嗰啲合約經過某個年份或者期限之後都係要進行

1 招標嘅。大概五年之後，所有嘅合約都係要進行第一輪嘅招標。

2 主席：（經傳譯員）換句話講，98 或者 99 年所有嘅路線都係以一個招標嘅形式營  
3 運，係咪？

4 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，大概係咁。

5 MR DUNCAN：（經傳譯員）唔該晒。我哋睇番 125 頁嘅第二段，第二行就講到係有  
6 一啲額外嘅獎賞或者係扣減，就係根據巴士服務嘅可靠性嘅，如果你睇番第  
7 131 頁，呢度就係有多啲嘅詳情，即係呢一啲嘅獎賞同埋扣減係點樣運作嘅。  
8 喺 4.3.3 段就係講到，係咪呀？

9 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，呢個就係同表現掛鈎嘅合約，係根據呢一  
10 個可靠性嘅表現，就係有一啲嘅獎賞嘅。

11 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢度就係睇到考慮到一啲嘅獎賞，就係講到呢一個額外  
12 嘅等候時間，呢個就係其中一項服務指標嚟嘅，你提到，喺第一段尾就係「呢  
13 一啲嘅獎賞或者係扣減可能係介乎正百分之十五或者係負百分之十，目標就係  
14 鼓勵巴士公司係去更加著重服務嘅可靠性嘅。」就住呢啲獎賞或者扣減嚟講，  
15 有冇考慮到安全呢？

16 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇嘅，呢一啲嘅獎賞就係合約價格嘅百分之正十  
17 五或者係負百分之十，呢個就係同可靠程度係掛鈎，包括就係呢一個額外嘅等  
18 候時間同埋巴士係咪準時等等。所以呢一啲嘅獎賞只係同巴士公司嘅可靠程度  
19 有關嘅，佢哋嘅服務。

20 MR DUNCAN：（經傳譯員）我想你睇第 127 頁。

21 主席：（經傳譯員）首先，巴士公司如果表現好，係可以得到高達百分之十五嘅獎  
22 賞，相反，可能係會扣百分之十，呢一點對巴士公司係--即係喺財務角度，對  
23 佢哋重唔重要呢？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，喺一個財務角度，即係好難可以擺足百分  
25 之十五嘅，因為佢哋嘅服務係幾乎要完美，相反--即係同樣，扣百分之十亦都  
26 係好少見嘅，所以通常嗰個獎賞都係百分之五至八，即係合約價格嘅百分之五  
27 至八，以一個全年嚟講，嗰個銀碼都係唔細嘅。即係好多嘅倫敦巴士公司佢係  
28 可以透過呢個獎賞得到多啲嘅收益嘅，所以呢個制度好有效地可以鼓勵到巴士  
29 公司。

30 MR DUNCAN：（經傳譯員）可唔可以同我哋講一講最高嗰個嘅合約價格係幾多呢？  
31 我相信對於嗰啲長嘅路線咁講。

32 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）對於巴士路線，一啲長嘅巴士路線，就有成六  
33 十輛巴士嘅，根據合約價格去到就一年係 2 千萬鎊，個成本都幾高嘅。

34 主席：（經傳譯員）個合約就係承辦商就會係花 2 千萬鎊，而呢個倫敦運輸局就會支

1 付呢個費用，就唔計嗰啲獎金，係咪？

2 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）其實呢個支付嘅制度嗰個合約價格就會係分開嗰  
3 個里數同埋就住嗰個里數就會支付呢個咁嘅費用，其實就佢哋如果係唔能夠運  
4 作呢啲嘅里數，佢哋就得唔到嗰個嘅支付嘅費用，譬如話佢哋冇嗰啲司機或者  
5 係冇一啲巴士或者有機件故障咁樣，做唔到呢啲里數，佢哋就喺嗰個合約價格  
6 嗰度損失咗呢啲嘅費用㗎喇，但係嗰個扣減就唔係咁高嘅，百分之三點四嘅，  
7 機件故意嘅問題，其實嗰個扣減--對於里數扣減唔係咁高嘅。

8 由於一啲佢哋不能控制嘅理由，做唔到嗰啲里數，譬如話係交通阻塞、改  
9 道或者係一啲計劃、冇計劃嘅事項咁樣，嗰度佢哋都係喺佢哋嘅可控嘅範圍，  
10 其實呢啲咁嘅獎金其實就係獎勵佢哋嘅服務嘅可靠性嘅，個合約嘅費用就係根  
11 據嗰個數量同埋質量，同埋亦都係根據佢哋嗰個係咪可靠，嚟到去畀額外嘅獎  
12 金嘅。

13 主席：（經傳譯員）或者清晰啲，畀個例子，可唔可以畀啲例子我哋呢？

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）或者我用一啲簡單嘅數字嚟到去講，一個合約成  
15 本，1,000 鎊咁樣，佢哋應該就係有 100 里嘅路程嘅，佢哋就如果做唔到，就  
16 係會損失 10 鎊一里咁樣，好簡單嘅例子就係咁樣，咁顯然如果嗰啲服務係好過  
17 呢一個過長嘅等候時間嘅情況，佢哋可以就係得到呢個去到百分之十五嘅獎勵  
18 嘅，正如我所講，百分之十五呢個獎勵其實都好難做得到嘅，通常就係百分之  
19 八嘅，對於嗰個服務可靠性。

20 主席：（經傳譯員）要避免扣減損失嗰個里數，最緊要嘅就係巴士有一個良好嘅維  
21 修、保養同埋有足夠嘅人數，係咪？係咪好簡單咁嘅觀點？

22 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，你確保要每日係有足夠嘅車長，所以就係好  
23 多廠房都有一啲後備嘅車長喺度嘅，有一啲車長都可能返唔到工、病咗咁樣，  
24 佢哋就有足夠嘅車長，亦都係有足夠嘅車嚟到去調配，亦都需要有一個足夠嘅  
25 保養嘅計劃，足夠嘅車輛等佢哋可以係維持到個服務嘅。

26 但係公平咁講，倫敦嗰度嘅招標制度就好成熟㗎喇，由於人手或者機件問  
27 題係損失嗰啲里數嘅情況，嗰個情況都唔係咁高嘅，因為佢哋喺管理嗰方面都  
28 係幾成熟㗎喇。

29 主席：（經傳譯員）呢個係因為經驗，係咪呀？喺巴士運作嗰方面，佢哋係知道需要  
30 有一定嘅額外嘅剩餘嘅能力咁樣，所以就唔會造成呢啲問題，係咪？

31 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅。

32 羅先生：（經傳譯員）喺運作嘅制度嘅時候，喺每一個巴士到站嘅時間嗰度，係咪都  
33 要規管？

34 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，佢哋就係計嗰個嘅到站嘅時間，通常就會係



1 有一啲嘅調查，有一啲嘅站長就會喺路上面就記錄晒--呢啲係倫敦運輸局嘅自  
2 己嘅視察人員，佢哋就會係記錄晒有關嘅資料，個數據就用嚟計算嗰個超--即  
3 係過長嘅候車時間嘅，呢個係解釋咗嗰個過長嘅輪候時間係點樣，咁其實佢哋  
4 係量度嗰啲高班次嘅一啲嘅服務，佢哋就會計嗰個嘅過長嘅時間，譬如話十分  
5 鐘一班嘅車咁樣，佢一定就--乘客就會係不斷咁嚟到嗰個巴士站，佢哋有一個  
6 時間表，如果嗰個十分鐘嗰個班次係冇問題嘅話，佢哋可能會等五至十分鐘，  
7 佢哋可能嚟到係走咗架巴士，係等十分鐘就會有架巴士嚟喇，咁可能就係有  
8 啲就等五分鐘，有啲可能係一嚟就有巴士，通常就係等五分鐘嘅，其實嗰個即  
9 係過長嘅候車時間就用呢個方法嚟到計算出嚟嘅，某一啲嘅路線嗰個標準嘅標  
10 準就係一分鐘、一點五分鐘嘅過長嘅候車時間咁樣。

11 過去都係人手咁嚟到積累嗰啲數據，而家基本上都係自動咁樣係透過呢個  
12 系統嚟到去計出嚟喇，其實我哋嘅數據就係根據個巴士嚟到去計嘅。

13 羅先生：（經傳譯員）好，跟進呢個問題，你話就係有幾個因素，交通嘅擠塞，呢個  
14 唔會扣減嘅，嗰個係點樣計嗰個交通擠塞嗰個因素呢？

15 MR MIKE WESTON：Sorry？

16 羅先生：（經傳譯員）你提到有四個因素係佢哋控制唔到嘅，譬如話係一啲交通擠  
17 塞，呢啲因素就唔會係導致有費用嘅扣減嘅，其實喺呢度計數嘅時候，點樣計  
18 嗰個交通擠塞嘅？

19 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）對於交通擠塞，當佢哋係入標嘅時候，佢哋預計  
20 就會係有個時間表，有個行車嘅時間表，運輸局就會係考慮佢哋嗰個服務係點  
21 樣，同埋係訂定嗰個嘅路線，承辦商就需要就制定一套嘅運作嘅時間表，決定  
22 有幾多巴士係調配出嚟咁樣，佢哋就需要設計一個嘅時間表嚟到應付一般嘅日  
23 子嘅擠塞情況嘅。

24 喺極端嘅情況，我而家諗緊一個例子畀大家參考，譬如話喺倫敦中部有示  
25 威、有恐襲咁樣，就亦都會中斷咗好多嘅巴士嘅服務嘅，運輸局就會係避免喺  
26 呢啲日子，喺計算嘅時候就唔計呢啲日子落去嘅，呢啲係極端嘅例子，係好清  
27 楚營運商就唔可以預計呢啲咁嘅情況，亦都唔可以喺呢啲情況底下運作佢哋嘅  
28 服務嘅，所以我哋就唔計呢啲日子落去嘅。

29 主席：（經傳譯員）呢個譬如話係爆水管，喺 Dartford 隧道嗰度係有車著火又唔  
30 計，係咪呢？

31 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，有一啲地方嘅情況，佢哋就會避咗呢啲嘅日  
32 子，我相信我係--當時 2005 年 7 月就係喺巴士受襲嘅時候，我當時都係管理  
33 呢啲巴士嘅，佢哋都係唔計呢啲咁嘅日子嘅，因為其實都唔應該係咁樣嚟到去  
34 計呢啲日子，計埋落去嘅，嚟到去懲罰嗰啲營辦商嘅。某一啲嘅路線可以扣番  
35 出嚟唔計嘅。

1 MR DUNCAN：（經傳譯員）好喇，睇番 127 頁，Weston 先生，請你睇 127 頁，  
2 4.1 嗰度就有講到嗰個合約嘅責任，或者好簡單咁樣係濃縮一下，總括四點出  
3 嚟，你確定咗就係話即係唔係咁樣嘅，你就話番畀我知，首先，就運輸局就會  
4 係招標，對於某路線就進行招標，跟住就佢哋就會--入標者就會訂定嗰個合約  
5 價格，對於嗰啲路線，第三，運輸局就會係保留所有嘅票價嘅收，咁就睇嗰個  
6 乘客嘅量嚟到去支付個費用，然後運輸局就會係支付嗰個合約嘅價格畀嗰個營  
7 辦商嘅，根據你正話所講嘅情況嚟到去做喇。好簡單講，係咪總括咗個情況  
8 呢？

9 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，呢個總括得非常之清晰嘅。

10 MR DUNCAN：（經傳譯員）好喇，喺招標嘅路線，其實係邊個決定嗰啲路線嘍？同  
11 埋有啲咩嘢因素係需要考慮嚟到決定一條新嘅路線或者係取消一啲舊嘅路線  
12 呢？

13 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係路線規劃嗰方面其實就係倫敦運輸局做嘅，佢  
14 哋係有一個服務計劃嘅指引，係高層次嘅一啲指引，呢個就係照顧到嗰個巴士  
15 嘅訴求咁樣，其實有人係--喺巴士站嘅提供方面，有人會超過係 400 公里咁遠  
16 嘅。

17 當然有其他嘅指引嚟度，但係要提供一啲全面嘅服務，一個星期有七日有  
18 呢啲嘅巴士服務，就係早上、夜晚都有咁樣，其實都係包括晒所有對巴士服務  
19 嘅訴求，呢個係運輸局做嘅，佢哋就會決定究竟提供邊啲嘅服務、減少邊啲嘅  
20 服務，有啲就係根據嗰個量，乘客量，有啲就係根據就係同其他嘅機構一齊磋  
21 商，睇下需唔需要作出調整呀咁樣。

22 譬如話有新嘅鐵路路線係明年通車喇咁樣，就係呢個伊利沙伯線，即係嗰  
23 個橫貫嗰條嘅鐵路，就會有好多嘅容量，有啲巴士嘅路線喺倫敦中部就會係損  
24 失咗乘客，佢哋就會係喺線鐵開通嘅時候就會調節，有啲會加，有啲會減，確  
25 保就係會有一個有效嘅運作嚟到提供嗰個服務嘅。

26 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢方面係咪包括同巴士營運商大家磋商呢，還是就淨係  
27 呢一個運輸局自己作出呢個決定嘅呢？

28 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）當時同巴士公司的確係有對話嘅，亦都係一個中  
29 央--唔係單係中央規定，運輸局就會係磋商地區嘅當局，同埋有關嘅持份者、  
30 公眾人士咁樣，運輸局的確係需要啲諮詢，然後先至係作出任何嘅更改嘅。我  
31 哋會有同巴士公司有對話，就可以話係一啲磋商、一啲諮詢咁樣。

32 MR DUNCAN：（經傳譯員）剛才你提到就話係有一啲嘅訴求，照顧一啲訴求，一般  
33 人就喺居住嘅地點都應該係有巴士服務提供畀佢哋嘅咁樣，假定某一個路線係  
34 無利可圖嘅，咁會唔會係都繼續落去係照顧有關嘅意願呢？

35 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，其實要決定一啲服務嘅改變，咁就根據呢

1 個成本效益嘅角度嚟到睇嘅，我哋就睇嗰個巴士嘅網絡，如果你睇嗰個補貼，  
2 你每花一鎊，就都需要係提供最大嘅乘客嘅利益，任何嘅改變都係要睇嗰個成  
3 本效益嗰方面嘅角度嚟到去睇，等乘客係有一定嘅利益，睇下係咪能夠係每一  
4 鎊都使得物有所值嘅。

5 當然嗰個巴士路線嘅網絡係有補貼嘅，我哋倫敦運輸局嚟市長嘅指示底  
6 下，係可以有補貼底下嚟到提供服務嘅，就係營辦少啲利潤低嘅路線，或者係  
7 收費係收得高啲咁樣。其實嗰個網絡入面係有一定嘅補貼，呢個係一個市長  
8 本身嘅政治嘅決定嚟嘅。

9 主席：（經傳譯員）可以係用者自付嘅，係咪呀？即係可以係補貼，係咪呀？

10 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，响我報告當中有講其中一個重點，市長決  
11 定乘客嘅票價，就始終都係睇嗰個市長係咪改變嗰個嘅票價，呢方面對巴士個  
12 網絡嘅財政係有一定嘅影響，目前嘅市長佢就 16 年係當選嘅，喺佢嘅政綱入面  
13 作出咗一個承諾，就話係四年唔會加票價嘅。呢個好清楚就係對公眾人士、對  
14 乘客就係有一定嘅優惠，但係對呢一個運輸局未來四年嗰個財政有一定嘅影  
15 響。

16 主席：（經傳譯員）錢喺邊度嚟呢？

17 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）市長就係需要從其他嘅渠道係攤呢啲財政，譬如  
18 話係嗰個嘅稅收，佢哋會鼓勵呢個運輸局就更加提高嗰個效率，嚟到去減低個  
19 成本，所以有不同嘅五花八門嘅方法嚟到去減低個成本嘅。

20 主席：（經傳譯員）其實比例上喺營運巴士--即係喺嗰個票價方面係佔咗個百分比係  
21 幾多呢？

22 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我睇下個數字有冇先。而家就係三分一嘅成本就  
23 係有補貼嘅，我睇番嗰個嘅數字，個筆記先。

24 主席：（經傳譯員）係，得。

25 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）2016 年，七成嘅成本係乘客嘅收入嚟到去--嗰度  
26 嚟嘅，三成就係其他，呢個就係 2 千 600 萬，呢個每年個數字都唔同嘅，我報  
27 告當中，有講到 97/98 就係收支平衡嘅，嗰個票價係可以照顧到嗰個嘅運作。  
28 但係始終呢個係一個政治嘅決定，係市長嗰個嘅決定，就係佢其實喺財政運作  
29 上係點樣處理嘅。

30 主席：（經傳譯員）票價係凍結四年，七成就本來話係票價可以照顧到，而家可能係  
31 跌到六成或者更低，係咪呀？

32 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）除非嗰個乘客量係減低，估計可能會減低少少  
33 嘅。

34 MR DUNCAN：（經傳譯員）我諗你提到嗰個財政表現同埋有關嘅補貼，主席剛才都

1 提到呢個問題，喺 120 頁、121 頁嗰度，你睇到其實有講到嗰個財政嘅表現  
2 嘅，係咪？

3 MR MIKE WESTON：Mmm.

4 MR DUNCAN：（經傳譯員）120 頁最底嗰度，最後嗰句你就提到就 1997、98 年嘅  
5 時候，個網絡其實就係收支平衡，票價係可以支付到嗰個營運嘅費用，跟住你  
6 就講到市長喺 2000 年之後嘅做法，就係話 121 頁最頂嗰部分，同埋就係七成  
7 嘅收回成本，就喺第一段嗰度，喺 121 頁嗰度係有咁講嘅。

8 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係。

9 MR DUNCAN：（經傳譯員）好，2016 年、2017 年，補貼嗰個數量，睇嚟就係 6 億  
10 2 千 600 萬鎊嘅，就係 60 億港幣咁計喇。主席剛才問到你，就係你嗰個補貼嘅  
11 金額喺邊度嚟，係咪就係佢哋嘅嗰啲嘅稅嗰方面呢？

12 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）無論係商業機構或者係個人嘅畀稅嘅人士，佢哋  
13 都會係負擔，當然亦都有政府國家嘅補貼嘅，但係從明年開始，就事實上，三  
14 年之前政府就係話畀運輸局聽，其實就唔會再畀補貼佢哋，所以就只會係會畀  
15 營運者就資本嘅投入，就佢哋譬如話好似興建新嘅地下鐵路或者係改善站頭嘅  
16 設施等等。

17 所以運輸局喺過去兩、三年，就係從呢一個國家嘅運輸部就係冇任何嘅補  
18 貼嘅，所以佢哋就要自己搵辦法，同埋就要去比較雷厲風行睇下點樣節省成  
19 本，令到成個營運嘅情況係可以改善，呢個係好大嘅挑戰。同時間，市長亦都  
20 係決定就係三至四年之內都唔會有一個--呢一個嘅津貼都係凍結嘅，所以其實  
21 會係因為喺嚟緊四年係呢一個合約價格就會隨住通脹增加，但係喺其他方面就  
22 係冇增加嘅。

23 主席：（經傳譯員）中央政府個補貼嘅大概係幾多呢？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）當佢哋講話嚟緊三年成個補貼會凍嘅時候，大概  
25 係 6 億鎊嘅，佢哋決定就係三至四年就係減到零嘅。

26 主席：（經傳譯員）就係 6 億鎊就去到零嘅，...

27 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個其實都係一個好大嘅削減嚟，係呀，呢個係  
28 講緊津貼成個運輸局，就唔係單單係講巴士嘅。

29 主席：（經傳譯員）呢方面嘅津貼喺倫敦之外，其實有冇嘍？

30 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）喺鐵路嚟講，有，巴士就有。就喺倫敦之外嘅地  
31 方，巴士服務其實就已經係放寬咗規管，已經唔規管嚟喇，所以任何人佢哋係  
32 被獲准係可以經營巴士呢，佢哋都係用商業去營運巴士，譬如好似係曼徹斯  
33 特、伯明翰等等，任何嘅營運商都係可以用商業原則去營運個巴士，當地嘅規  
34 管嘅機構就可能就譬如話係提供一啲缺乏嘅服務嘅。譬如話佢哋商業嚟講，佢

1 咁就會係禮拜一至到禮拜六就先至係營運，而政府當局就可以購買佢咁服務就  
2 係星期日去運作嘅。其實百分之九十嘅巴士服務其實係以商業形式嚟去運作  
3 嘅，而剩番個百分之十就係由當局政府去購買嚟提供服務。

4 喺倫敦以外嘅地方其實都有考慮緊會唔會有一啲嘅專營巴士服務，而家就  
5 探討緊，曼徹斯特特別就係諗緊就係從一個唔規管嘅環境就係去做到一個專營  
6 服務嘅方面。

7 主席：（經傳譯員）唔該晒。

8 MR DUNCAN：（經傳譯員）我哋睇番第 127 頁，呢度就係講到關於個合約個架構，  
9 去到 128 頁，4.2 就係講緊合約嘅週期，就有兩個嘅協議嘅，一個就係個框架  
10 協議，跟住根據第二個箭咀，就係講到一般嘅合約嘅要求，就特別係巴士營運  
11 商應該點樣遵守。另外就係一個路線嘅協議，裏面詳列咗係一啲特別嘅路線嘅  
12 要求，特別係一啲最低表現標準等等。你有冇你嘅資料之中提供一啲相關嘅  
13 例子呢？

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）有。有關於路線協議嗰方面嘅，有個例子，對唔  
15 住，應該係框架協議嘅。

16 MR DUNCAN：（經傳譯員）我睇到嘅，第 189 頁嘅，係咪呀？係，冇錯。

17 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）個路線協議就有一百六十頁嘅，每一個營運商都  
18 係要簽訂嘅，如果每一次佢哋去營辦一條路線，佢哋都係要簽呢個路線協議，  
19 裏面有好詳細嘅資料點樣營辦。

20 MR DUNCAN：（經傳譯員）第 129 頁第二段，...

21 主席：（經傳譯員）喺離開呢個題目之前，我哋睇一睇我哋 Stanley 教授有提過墨  
22 爾本嘅系統，裏面就關於一啲嘅認證嘅制度嘅，倫敦嘅制度有呢一個框架協  
23 議，有預審制度，呢個同墨爾本嘅情況係點樣對比呢，就關於認證嗰方面嘅？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個預審制度就係實際上係審視呢個嘅公司就可  
25 唔可以成為一個嘅巴士服務供應商，我哋會睇番佢哋有冇政府機構嘅一個牌  
26 照，呢個唔係話呢個公司一定係會贏到呢個合約嘅，其實嗰個門躡唔係太高  
27 嘅，你係有一個公司成立咗，你有啲經驗係提供巴士服務，嗰個門躡係比較低  
28 嘅，因為倫敦運輸局希望能夠鼓勵各類一啲細嘅公司都可以成為個供應商，當  
29 然除咗有啲大嘅公司，譬如話其實佢哋可能係有啲細嘅公司佢哋係有--個車隊  
30 係十至十五部巴士嘅，佢哋都能夠可以係認可，希望能夠鼓勵更多嘅人就係可  
31 以參加招標個過程，然後我哋就可以決定究竟邊一間公司係能夠可以贏某一個  
32 嘅合約。

33 我唔會講呢個係一個認證嘅過程嚟嘅，我哋只係想希望有可能有潛力嘅公  
34 司佢哋係有基本嘅制度係可以提供巴士服務嘅。

1 主席：（經傳譯員）唔該晒。係，好。係，教授。

2 羅先生：（經傳譯員）會唔會包括佢哋係有一個車廠呢？

3 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇嘅。你係唔需要有個車廠嘅，因為其實如果係  
4 咁，就會成為一個佢哋進入市場嘅障礙添，因為要設置一個車廠係一個好大概  
5 挑戰，譬如擺喺邊度。倫敦運輸局其實可能就會畀一間公司佢只係有二十部巴  
6 士，但係一個車廠好多時候都係需要一百五十部車先至能夠營運得成功嘅，所  
7 以你係唔需要有個車廠。但係如果你係一個嘅營運商，你就應該係有一個嘅車  
8 廠去支持你嘅，可能英國，或者呢個車廠係喺另外一個地方嘅。

9 MR DUNCAN：（經傳譯員）好，我哋睇番第 129 頁，你就提到關於評審嗰方面，關  
10 於個標書嘅評審，你就提到就會係佢哋嘅唔同範疇嘅表現，包括係安全表現，  
11 「呢個咁嘅方法就係可以讓到呢個運輸局就係睇清楚佢哋嘅表現情況，亦都讓  
12 到營運商佢有個誘因就係不停咁改善佢哋嘅服務。喺安全方面，亦都好似其他  
13 方面嘅表現一樣，都會係我哋考慮嘅，亦都會令到我哋係考慮究竟會唔會續約  
14 或者畀批新約佢。但係安全就唔係成為呢一個技術評審嘅一部分，但係成為一  
15 個『紅線』，其中一個例子就喺 2015 年，就有一個嘅合約商，因為佢哋嘅維修  
16 嘅呢個嘅標準唔達標，所以致使到佢哋失去咗好多嘅里數，因為嗰個器械嘅原  
17 因嘅問題，所以佢哋就有一個新嘅合約畀佢哋。」

18 你提到一個嘅紅線嘅問題，你可唔可以話畀我哋聽你點樣會超越咗嗰條嘅  
19 紅線呢？咩嘢為之超越嗰條紅線呢？

20 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）紅線我哋就有一個定義嘅，就話乜嘢接受到或者  
21 乜嘢唔接受到。喺呢一個路線為本嘅招標嘅好處，相對於譬如話新加坡嘅專營  
22 嘅制度嘅好處就係話讓我哋運輸局就可以透過呢一個路線招標令到呢間公司就  
23 係個大細隨時可以有彈性增大或者係減細嘅。其實如果我哋係要終止合約，尤  
24 其是譬如話嘅四百或者或者四百五十部巴士嘅，係一個好大概嘅決定，對於我哋  
25 嚟講，成個巴士嘅服務係一個好大概嘅影響，同埋好明顯我哋就可以對於呢一個  
26 營運商，我哋--唔好嘅營運商呢，我哋就係唔批新嘅合約畀佢，就對佢哋嚟  
27 講，係一個好強嘅訊息，就係佢哋做得唔好。

28 所以呢條所謂嘅紅線就有清楚去界定嘅，或者定義係點樣，就我哋就希望  
29 就話我哋嚟招標嘅評審之中，我哋就會睇下清楚佢哋嘅服務質素同埋其他方面  
30 嘅表現，就係會畀分，同埋睇番啲安全嘅指標，睇下有冇問題。

31 呢度我舉咗個例子，呢度好清楚呢間公司嚟維修方面係做得唔好嘅，因為  
32 有好多嘅工程師都已經退休，佢哋好多做咗好多年嘅工程師都退咗休，佢哋就  
33 有預計到呢度咁嘅情況，亦都有做一啲嘅措施去培訓適合嘅維修人員；後來就  
34 有好多嘅機械嘅故障同埋有個好差嘅呢個工程質素嘅監測。所以因為咁樣嘅問  
35 題，我哋就決定佢哋係需要改善，喺呢段時間，我哋就有批新合約畀佢哋，喺  
36 呢段咁嘅時間，佢哋可能其實就失去咗四至五個合約，可能佢哋之前可能會可  
37 以贏到嘅，之後佢哋就係佢改善咗之後先至可以再入標。

1 所謂嘅呢一個紅線就係由我哋董事局同埋我哋嘅評審小組去決定嘅。

2 主席：（經傳譯員）你就頭先提個例子，關於個器械故障同埋就失去咗好多嘅里數  
3 同埋好差嘅工程嘅質素，其實呢啲你哋去表現監察嘅時候，你哋都已經睇到  
4 啲喇，係咪呀？

5 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）其實就佢失去咗好多嘅里數，同埋好多嘅路上  
6 機械故障嘅情況，所以佢哋就會扣減佢哋個筆款項嘅。

7 主席：（經傳譯員）我亦都係諗緊其實呢兩樣嘢同呢一個安全有咩嘢關係，係咪去到  
8 一個情況就係話啲啲直情用咗落嚟，然後係撞嚟人呢？

9 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇，冇，冇，唔係咁。第一個嘅警示其實係就好—  
10 —就係通常都係機械故障嘅，即係講緊如果佢哋個維修情況係好差。營運商好  
11 多時候都會確保安全都係好緊要嘅，因為倫敦運輸局會懲罰佢哋，就係唔會批  
12 新嘅合約畀佢哋，一啲國家嘅機構亦都係會做一啲監察安全嘅方面，如果有問  
13 題嘅時候，佢哋可能有公開聽證會等等，政府亦都會係有懲處嘅。

14 主席：（經傳譯員）其實呢個會唔會係一個潛在嘅安全嘅風險呢？因為呢個巴士成日  
15 都死火，佢因為佢維修不善，所以都會係一個可能嘅安全嘅危機嚟啲嗎？

16 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）無論係運輸局或者營運商都會明白呢個都係一個  
17 問題嚟嘅，可能會真係會成為一個安全嘅危機，但係最後畀佢哋有啲真係係安全  
18 方面出咗咩嘢問題，但係冇錯，係可能係一個安全嘅危機嚟嘅。

19 MR DUNCAN：（經傳譯員）你就頭先講到就話呢一個有安全指標嘅，運輸局有冇一  
20 系列嘅一個清單嘅安全指標嘅呢？

21 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，係有一系列嘅安全指標嘅，目前營運商佢  
22 哋自己都有一啲安全表現嘅呢一個表現嘅指數，就四十一個嘅，我哋就會將呢  
23 啲所有嘢就考慮係一齊嘅時候，就睇番個個安全表現係點樣，實在譬如係呢一  
24 個嘅工程或者係機械方面，或者係呢個司機嘅安全等等，都係有一啲嘅安全嘅  
25 指標，我哋都會特別嘅監察。

26 主席：（經傳譯員）呢啲嘅安全指標係咪公眾人士可以參閱嘅呢，又或者係會不久將  
27 來會係公布呢？

28 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）未目前為止其實都有公開嘅，但係好快我哋就會  
29 公開呢啲安全指標。

30 主席：（經傳譯員）你目前嚟講，或者係試行呢啲嘅安全指標嘅落實之前，其實而家  
31 有一啲咩嘢嘅安全嘅措施嘅呢？

32 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇，有好多嘅監察，有好多分析趨勢等等，我哋  
33 會收集好多嘅數據同埋做好多嘅趨勢分析，有好多嘅比較、分析，就係譬如話  
34 個別嘅營運商會比較，運輸局會做好多嘅圖表，就睇下唔同嘅情況，譬如話同

1 行人個個意外有咩嘢情況，呢啲嘅趨勢就會係我哋分析係一個網內嘅分析，亦  
2 都會係個別嘅營運商嚟分析嘅。而一啲巴士公司就會同其他嘅巴士公司係分享  
3 呢個數據，而佢哋之間都可以睇到大家之間嘅數據嘅，所以佢哋係可以比較佢  
4 哋嘅表現。

5 主席：（經傳譯員）呢啲數據喺網上係咪可以攞到嘅呢？

6 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）倫敦運輸局係有發布兩類嘅數據，首先就係巴士  
7 網絡上面嘅任何意外，譬如話有人喺巴士上面跌低，即係躡低等等，每年--每  
8 一季都會係發布呢啲數據嘅。

9 主席：（經傳譯員）係咪即係全部嘅公司都會發布嘅呢，定係由個別去發布呢？

10 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）就係有一份嘅圖表就係所有市民都可以睇到嘅，  
11 就係有一個嘅一覽表，你可以睇下倫敦唔同嘅郡或者唔同嘅巴士公司嘅表現，  
12 所以市民係可以係查詢呢啲資料嘅。

13 主席：（經傳譯員）所以就唔會話跟公司，譬如話 Abellio 公司就有多啲嘅人係噉  
14 到或者躡低？

15 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）暫時唔係咁樣嘅。市民或者其他嘅機構可以自己  
16 去根據呢啲數據分析，而每一季都會有一個表現嘅一覽表嘅，即係就住巴士網  
17 絡嘅安全性，所以就睇到同上一季相比嘅表現。目前嚟講，就係一個網絡嘅層  
18 面去做嘅。

19 主席：（經傳譯員）呢個巴士網絡嘅數據包唔包傷亡數字呀？

20 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，係包括任何喺巴士網絡上發生嘅事件嘅。

21 主席：（經傳譯員）唔該晒。

22 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢個數據嘅來源究竟喺邊度呢？邊個提供呢啲數據嘅  
23 呢？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）數據嘅主要來源就係巴士公司，佢哋就要將數據  
25 入一個中央嘅資料庫，即係一個報告嘅系統--匯報系統，而巴士公司亦要將佢  
26 哋嘅事故嘅數據係輸入呢一個系統，倫敦運輸局就會進行審核去確保嘅巴士公  
27 司係正確咁樣去輸入呢啲資料嘅。而呢啲數據亦都係會同警方嘅數據係交叉去  
28 檢查，如果係一啲嚴重意外或者嚴重事故。而家就叫做 STATS19，就嚟會改名  
29 喇喇，而倫敦運輸局就會互相去檢查，去確保呢啲資料係正確。

30 譬如話喺巴士上有人絆倒或者躡低，警方係未必會統計嘅，但係呢個數據  
31 主要嘅來源就係個別嘅巴士公司，佢哋會將資料輸入一個中央資料庫。

32 主席：（經傳譯員）呢啲資料係咪公開㗎？



1 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，係會每季發布嘅。

2 主席：（經傳譯員）倫敦警方嘅網站有冇呢？

3 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）可能係一個全國嘅網站上面睇得到嘅。

4 主席：（經傳譯員）倫敦嘅數據係可唔可以睇得到呢？

5 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）你可以睇成個倫敦嘅數據，倫敦個別嘅郡或者係  
6 某啲嘅巴士公司或者甚至係車種嘅。

7 主席：（經傳譯員）你話警方嘅數據係會包括嚴重嘅事故，係咪包括所有嘅傷亡或者  
8 係死亡數字呢？而倫敦運輸局嘅資料庫係咪都會有？

9 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，呢啲嘅數據應該係脗合嘅，至於一啲輕微  
10 嘅受傷，因為可能警方係會有處理某啲呢啲輕微嘅受傷，所以輕微受傷嘅數字  
11 未必係脗合，但係一啲嚴重嘅傷亡應該係脗合嘅數據。

12 主席：（經傳譯員）係，唔該晒。

13 MR DUNCAN：（經傳譯員）請你揸去第 150 頁，你報告嘅第 150 頁，第 7.8 段，呢  
14 段就係關於倫敦運輸局嘅安全表現指標，呢個就係巴士安全計劃嘅一部分嚟  
15 嘅，你見唔見到？

16 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，見到嘅。

17 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢個就係咪主席所講嘅未經發布嘅安全表現指標呢？

18 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個就係其中一間巴士公司嘅建議，佢哋就喺 8  
19 月嘅時候向我哋簡介咗嚟喇，就有四十一項嘅建議，就得出一個安全表現嘅分  
20 數，有一啲嘅元素，包括係可能乘客嘍倒或者跌低嘅數字，傷亡數字，司機嘅  
21 監察等等，呢啲就會得出一個標準，一個分數，個基準就係 80 分，然後就會係  
22 根據呢一個基準再去幫呢個巴士公司評分嘅。

23 如果你係遇上呢一個傷亡，有時未必係因為巴士公司嘅錯嘅，未必影響佢  
24 哋分數，所以有一個加權嘅系數，我哋嘅目標就係所有巴士公司都可以做得更  
25 加好、更加安全，所以我哋定咗一個安全表現嘅基準就係 80 分，然後你就會根  
26 據呢一個基線就盡量去改善你嘅分數同埋表現，所以呢個我哋計劃係會公布呢  
27 一個計劃嘅，但係暫時仲未。

28 主席：（經傳譯員）你話已經係向我哋解釋過，你係咪講緊我同你同埋一啲董事總經  
29 理，即係喺 8 月嘅會面？

30 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，佢哋係有睇過啲啲表嘅。

31 主席：（經傳譯員）呢個就係 Jon Pike 先生向我哋講過，佢就係安全及風險主管  
32 嘅？

1 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯。

2 主席：（經傳譯員）呢個就係下個月中係會有嘅，係咪？

3 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯。我諗佢哋喺 10 月中公布佢哋嘅安全計劃嘅  
4 時候，就會公布嘅。

5 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢個對於嗰個處理安全嘅嗰個紅線嘅做法係會唔會有影  
6 響或者分別呢？而家就會有一個紅線嘅制度去決定會唔會同一間巴士公司續約  
7 或者畀新嘅路線佢。

8 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）好難去形容會點樣去用嘅，如果你嘅分數係越嚟  
9 越差嘅話，我諗可能都會係--即係算係一條紅線嚟，即係可能反映你嘅表現係  
10 惡化緊。因為我哋係會睇好多嘅因素，如果喺任何一方面差咗，都會係反映喺  
11 個分數度嘅，所以如果你嘅分數係低咗，可能會係一個問題嚟嘅。

12 主席：（經傳譯員）點解係需要包括四十一個因素咁多呢？即係喺你計呢一個安全表  
13 現嘅分數嘅時候。

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）正如報告所講，我哋係從呢一個鐵路業就係借  
15 鏡，即係得出呢一個制度嘅。我哋嘅原則就係個分數唔應該係受個別嘅事件影  
16 響，因為如果你一間大嘅巴士公司，有二千架巴士，你係會遇上一啲嘅事故  
17 嘅，所以我哋嘅設計就係得出一籃子嘅措施或者係因素去得出一個分數嘅。如  
18 果呢個分數上升或者下降，可能你嘅表現係大幅度地改善咗或者係惡化，呢個  
19 就係比起淨係睇某一個因素係好嘅。

20 例如如果你主要係睇一間巴士公司遇上嘅撞車嘅意外，可能係唔公平嘅，  
21 因為可能喺某啲路線有啲路面嘅情況係會導致撞車，並不代表成間巴士公司嘅  
22 整體表現嘅，所以我哋係要考慮一籃子嘅因素，先去評核佢哋嘅安全表現。

23 主席：（經傳譯員）呢一個一籃子因素嘅範圍係點呢？當然如果你睇呢個碰撞嘅數  
24 字，係大家都會明白，你睇到如果有乘客跌低、蹺倒等等，或者違反交通規  
25 例、超速、急速剎車等等，仲會考慮啲咩嘢其他因素呀？

26 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我哋會包括呢一個司機質素監管或者係監察，呢  
27 個亦都係同公眾對安全駕駛嘅期望係有關，所以我哋係想包括一系列嘅因素，  
28 先至得出一個分數去反映呢個巴士公司嘅整體表現嘅。

29 主席：（經傳譯員）即係你講緊公眾嘅回響，係咪講緊投訴呀？

30 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，包括投訴。

31 主席：（經傳譯員）唔該晒。

32 MR DUNCAN：（經傳譯員）Weston 先生，喺 Stanley 教授喺向委員會--即係協助  
33 委員會時候講，香港就係有一個競爭性嘅投標制度，而巴士公司就會係自己係

1 收呢啲車資，但係佢哋亦都係要承擔風險嘅，我就想你睇睇呢一個嘅 Stanley  
2 教授嘅作供嘅謄本，呢個就係第 16 日嘅謄本，第 45 頁嘅。

3 主席：（經傳譯員）日期係幾時呀？

4 MR DUNCAN：（經傳譯員）9 月 15 號嘅。你之前有冇睇過呢份證供呀？

5 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）有嘅。

6 MR DUNCAN：（經傳譯員）所以我就會好快咁樣帶你睇一睇呢份文件。我會由第 45  
7 頁開始，第 10 行，委員會嘅大律師就講到呢一點嘅，「第一部分就係講呢一個  
8 嚟墨爾本有呢個競爭性投標制度嘅好處，你都已經有提過呢一個議題㗎喇，所  
9 以我想同你講下呢個競爭性嘅投標制度，同埋呢個點樣係應用喺香港嘅情況。  
10 巴士公司就會自己收呢一個巴士嘅車資，而佢哋就自己承擔營運巴士路線嘅風  
11 險。」

12 第 22 行，就話「我明白係有唔同嘅選項，但係我就想請你解釋下呢一啲  
13 嘅選項。」我諗之後有一啲部分可以略過，因為我諗你都知道啲啲嘅選項或者  
14 情景係乜嘢，就住 Stanley 教授所講。我就想跳去第 48 頁嘅頁底，第 21  
15 行。

16 陳政龍大律師就講到「如果我有理解錯，係可以有唔同嘅情景嘅，第一，  
17 就係一個投標商就係建議係支付政府一個營運嘅金額去換取經營某一個區域或  
18 者某啲路線嘅經營權，佢就會係同政府分享某啲嘅利潤。」

19 第 6 行就講到「第三個情景就係有一個競投嘅價格，而呢個投標嘅競爭係  
20 完全係視乎服務質素嘅評核。」

21 第 22 行就主席話「另一個方法就係呢一個新嘅巴士公司就可能建議佢  
22 可以--我收嘅車費比現有嘅巴士公司係可以低一成嘅，即係呢個情景底下，就  
23 唔會畀錢政府，但係巴士公司就可以幫到乘客。」陳大律師就話「呢啲就係競  
24 爭性投標制度嘅好處。」

25 所以呢個就係有四個嘅情景，我就想睇番你啲份報告第 131 頁嘅，第  
26 4.3.2 段，第一段就係形容一個同香港相似嘅制度，就住呢個盈利分享，就講  
27 到呢一個淨價嘅合約。

28 「喺 1995 年至 2000 年，機構就係採納咗一個淨價嘅合約制度，而巴士  
29 公司就會係保留路線嘅車資收入，然後就係承擔呢個相關嘅風險，巴士公司就  
30 會係競投一啲合約，就住呢個預期嘅收入，佢會係競投一個倫敦交通局嘅資  
31 助，就住一啲比較有咁賺錢嘅路線，或者喺一啲賺錢嘅路線就係同倫敦運輸局  
32 係分享收益嘅。」

33 呢個淨價合約就只係運作咗一段短嘅時間，因為就倫敦運輸局佢嘅行政嘅  
34 負擔係非常之大概，因為佢係要分配超過七百條巴士路線嘅利潤或者收入。而

1 實際嚟講巴士公司係好難影響實際嘅路線車資收入嘅，因為路線嘅規劃、班次  
2 同埋車資嘅釐訂仍然係由倫敦運輸局去控制同埋管理嘅。」

3 我哋假定喺第二段嗰度所講嘅兩個問題都係可以克服得到咁講喇，即係個  
4 行政嘅負擔，嗰個情況就係呢一個淨成本合約嘅做法，你覺得香港係咪可以參  
5 考呢，還是係唔可以考慮呢？

6 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）如果你係睇個專營權嗰度，嗰個營辦者就係喺香  
7 港某一啲部分就係營辦所有嘅路線，就好似倫敦嘅情況咁樣，就容易啲嘅。倫  
8 敦個問題就係營運者可以係有幾條線係有不同嘅營運者或者係若干營運者嚟到  
9 去做，因此對嗰個收入係有一定嘅影響嘅。所以實際嘅問題就係喺呢個淨成本  
10 合約係有乜問題嘅。

11 就睇下嗰個英國嘅合約，呢個係冇問題嘅，但係要確保就係嗰啲營運者係  
12 對嗰個收入有一定嘅影響，同埋係有能力係改變嗰個嘅收入，譬如話可以控制  
13 嗰個嘅票價或者係可以係將嗰個服務水平係改變，或者係有能力係可以係推廣  
14 或者係推銷佢哋嘅服務呀咁樣。

15 喺倫敦運輸局嘅情況，所有呢啲咁嘅工具就係掌握喺嗰個當局當中，就唔  
16 喺個營運者手中嘅，所以營運者其實對嗰個實際嗰個票價收入有好少嘅影響  
17 嘅，即使佢哋服務嘅質量都好好，佢哋喺嗰個走廊上面有三、四間嘅營運商，  
18 佢哋係有同樣嘅路線都好，乘客都係會有車嚟就搭喇，佢哋唔會揀邊間巴士  
19 公司嚟搭嘅。

20 所以答你條問題，就係係可行嘅，可能就係如果營運者係有一個專營權係  
21 可以處理自己嘅路線，可以喺自己嘅範圍入面係有一定嘅控制權，就好有用  
22 嘅。呢個確保嗰個營運者係可以控制到若干嘅範疇，然後先至可行嘅，因為喺  
23 倫敦嗰度當局控制咗好多嘅情況，睇嚟就唔係話咁可行。我希望答到你嘅問  
24 題。

25 MR DUNCAN：（經傳譯員）唔該晒。其實我以前都有問過呢個問題，其實就係有幾  
26 多條路線，倫敦總有幾多條路線？

27 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）有七百，就視乎係個別嘅路線，有啲就係學校嘅  
28 路線，倫敦嘅巴士路線加埋呢啲巴士路線，其實公眾人士都可以坐嘅，但係有  
29 一啲嘅路線喺返學嘅時間就淨係畀學生嚟到去搭一啲專門嘅路線嚟嘅。有一啲  
30 路線可能係個別嘅巴士線--校巴線，有啲就可能係長啲嘅路線，就係六百、七  
31 百輛巴士都有嘅。

32 MR DUNCAN：（經傳譯員）唔該晒。另一個問題就係 Stanley 教授證供當中有提到  
33 嘅。或者係返番去第 16 日嘅聆訊，第 50 頁嗰度，呢個就係喺正話我提嗰段嘅  
34 之後嘅啫，第 50 頁，第 9 行，陳律師就問，「係咪有一定嘅優點呢，即係喺個  
35 個競爭性嘅投標嗰度，而具體上就係同呢一個巴士安全運作係相關嘅？」我哋  
36 睇到就係教授嘅回覆就係第 50 頁一路係答到去 56 頁嘅，第 16 行嗰度，你有

1 有機會睇過 Stanley 教授呢方面嘅證供？

2 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係有嘅。

3 MR DUNCAN：（經傳譯員）我諗公道咁講，或者係可以總括一下咁講，其實喺具體  
4 上對安全同呢一個競爭性嘅投標係有一定嘅影響嘅，其實你睇呢個證供係咪咁  
5 樣睇呢？

6 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）其實我嘅睇法都係咁樣嘅，我唔會唔同意嗰個睇  
7 法，就話係即係競爭性投標對安全係唔會話冇影響，但係亦都唔會話有一定嘅  
8 優點。其實喺倫敦嗰度嗰個路線嘅投標，嗰個投標過程本身就並冇具體咁樣係  
9 對安全帶嚟一啲嘅優點，但係嗰個投標嗰個評估，其實等當局就可以就係睇埋  
10 嗰個安全嘅角度。

11 剛才我哋都講過，就有啲公司佢哋係有一啲機件--即係嗰個基建工程嘅水  
12 平就唔係話咁好，等運輸當局就係可以係有能力係更改佢哋嘅建議，特別係照  
13 顧個安全嘅問題，所以嗰個招標嘅程序或者嘅競爭性嘅招標未必係同安全有直  
14 接嘅關係，但係嗰個招標嗰個目的，特別喺倫敦嗰個情況就容許有關當局係可  
15 以係考慮埋嗰個安全角度，然後先至批嗰個合約或者係續嗰個合約嘅。

16 主席：（經傳譯員）呢個其實你係畀過呢啲嘅例子，考慮到嗰個嘅安全，就有一啲巴  
17 士公司佢哋喺呢方面唔係咁好嘅，喺嗰個保養嘅計劃入面係做得唔足咁樣，其  
18 實喺呢個制度入面，點樣--一間公司係咪願意進行呢個技術上嘅一啲創新，呢  
19 個對安全亦都係有一定嘅影響嘅，其實公司可唔可以係有一啲嘅前置嘅一啲嘅  
20 鏡頭咁樣，等佢哋可以睇到嗰個巴士同車輛嘅距離咁樣。喺呢一方面，呢個過  
21 程，競爭性投標方面係咪有一定嘅影響呢？

22 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我相信嗰個挑戰顯然，就係如果當局係訂定一啲  
23 最低嘅安全標準，譬如話一啲設備、閉路電視、即係巴士上面前、後嘅閉路電  
24 視，倫敦都有嘅，所有嘅營運者如果佢哋係要入標嘅話，都要符合呢個標準。  
25 如果當局係訂定呢啲標準，所有嘅營運者都係需要符合呢啲標準，然後先至可  
26 以得到個合約嘅

27 對於呢啲競爭性投標方面嘅程序，個挑戰性就係最終始終我哋係有一個商  
28 業嘅評估嘅，有個技術上嘅評估，有時就好難就話對一啲即係喺標書入面嘅少  
29 量嘅創新、科技創新，譬如話有一啲嘅通話嘅系統就可以改善到嗰個表現，因  
30 為未必得嘅有時。呢個會幫到佢哋嗰個技術上嘅得分，但係最終某程度上，整  
31 體嗰個商業上面嘅分數就會係佔咗主要嘅一個嘅決定嘅，呢個對於嗰個合約方  
32 面--喺呢方面又未必係有咁大嘅影響，所以個挑戰就喺呢度。所以喺倫敦就係  
33 用一啲一般嘅安全嘅標準，即係一般嘅巴士安全嘅標準咁樣。

34 嗰個招標嘅程序始終係有一個重要嘅元素，我哋唔會話唔鼓勵嗰個技術上  
35 嘅創新，即係佢哋可以係超越到呢個當局所要求嘅，當然如果佢哋覺得佢哋有  
36 一定嘅業務上可行嘅話，有一啲嘅技術上嘅創新，就可以減低嗰個嘅意外，亦

1 都可以節省佢哋嘅成本，佢哋亦都係好樂意咁嚟到去採納嘅，但係你少少嘅技  
2 術創新對嗰個評估方面又未必有大影響嘅。

3 主席：（經傳譯員）嗰啲規管當局其實就可以係訂定一啲最低嘅標準，就唔係話嗰啲  
4 巴士公司係主動咁樣嚟到去改善個安全，係咪呢？

5 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我諗呢個就可能係最終係要咁樣走㗎喇，嗰條  
6 路，喺呢個倫敦運輸局講到呢個巴士安全嘅水準咁樣。我嘅評估就係當局就會  
7 話其實有好多嘅技術創新喺度，我哋要睇嗰啲巴士公司點樣去進行創新，同埋  
8 係採納佢哋認為合適嘅科技，就唔係話訂定一啲標準等各方面係採納，否則，  
9 亦都係需要加埋呢個成本入去，咁樣先至係會公平嘅。

10 主席：（經傳譯員）喺呢個情況底下，呢啲競爭性嘅投標其實係提升嗰個安全方面係  
11 中性，係咪呢？

12 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，可能係咁樣，呢個可能係一個正確嘅結  
13 論，安全基本係必定㗎喇，其實所有嘅營運者都係需要符合一定嘅標準，佢哋  
14 喺其他方面可以係睇一啲技術嘅創新嚟到去改善嗰個服務，亦都係希望提升佢  
15 哋嘅效率，亦都係會增加佢哋嘅成本，其實對公眾人士嚟講係咪物有所值係一  
16 個問題。

17 主席：（經傳譯員）個表現，即係始終競爭係要提升表現，就唔係話安全？

18 MR MIKE WESTON：Yes.

19 主席：（經傳譯員）其實呢個情況同航空公司係咪可以類比嘅呢？當局訂定咗一定嘅  
20 標準，就唔係個別航空公司就係裝某啲嘅設備咁樣嚟到去提升安全。

21 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）喺航空方面我都唔係一啲專家，但係我嘅印象就  
22 係你對呢個航空公司嘅印象，其實安全就喺航空公司嚟講，就唔係話一個乜嘢  
23 嘅特別嘅優點，而係一啲係一啲既定一定要做嘅嘢㗎喇，咁可能呢個做法喺  
24 倫敦運輸局都係要咁樣做嘅，安全嘅標準係必定嘅，就唔係話有一個競爭嘅優  
25 點，等呢啲公司可以大家互相競爭嘅。

26 MR DUNCAN：（經傳譯員）其實喺歐洲有冇城市係朝住呢個方向嚟到去走嘅呢？

27 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）就安全嗰方面？

28 MR DUNCAN：（經傳譯員）即係一致嘅標準，所有巴士必須係當局訂定一定嘅標  
29 準，即係話喺倫敦運輸局係有一定嘅安全標準，就唔係話等公司嚟到去自己去  
30 決定點樣創新嚟到去點樣提升安全。

31 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我所照我嘅所知，倫敦運輸局嗰個安全標準係佔  
32 領先嘅地位嘅，其他歐洲嘅地方佢哋都係用一啲嘅科技嚟到提升安全，但係照  
33 我所知，倫敦運輸局其實就係有一定嘅一致嘅標準，所有公司係遵守。

1 MR DUNCAN：（經傳譯員）另一點你提嘅就係喺呢個競爭性投標嗰方面，就係就住  
2 香港，睇關於嗰個廠房嘅擁有權同埋係冇冇廠房嘅問題，我想你睇係你報告嘅  
3 151 頁，最底嗰度，你就話「巴士車廠好多時就係對競爭嚟講係構成一個障礙  
4 嘅」，你睇到「喺將來，競爭性嘅投標嗰方面的確係需要有一定嘅清楚策略就  
5 係關於廠房嘅擁有權同埋有冇廠房提供嘅問題。」可唔可以同我哋係引申一下  
6 呢方面嘅講法呢？Weston 先生。

7 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，如果你睇倫敦嗰個情況，最大嘅挑戰，如  
8 果你係新嘅營運者入嚟嘅話，始終都係有冇廠房嘅問題，呢個係始終係搵一個  
9 合適嘅地點嚟到起廠房同埋嗰個--如果你想係打入一個市場嘅話，你需要起一  
10 啲嘅廠房畀百五部車咁樣，咁你係需要係要令到嗰個廠房係喺經濟上可行先得  
11 嘅，等佢可以係攞到合約。

12 即使喺倫敦嚟講，嗰個要打入個市場都係嗰個廠房嘅問題，係咪有冇廠  
13 房，唔係話冇可能嘅，但係呢個係一個障礙。另外喺嗰個路線投標嗰方面，如  
14 果你係要用一個專營權嗰方面嘅做法，喺投資新廠房嘅設施其實就係好重要  
15 嘅，呢個對競爭嚟講亦都構成一個障礙嘅。

16 喺新加坡嗰個嘅模式，佢哋當局就會提供嗰個廠房同埋有關嘅車輛嘅，基  
17 本上個營運者喺入標嘅時候就係要營運呢個嘅專營權，而廠房、車就係呢個新  
18 加坡嘅土地運輸局提供，呢個模式亦都係完全不同嘅。

19 不過問題就係除非有一啲嘅競爭性嘅投標，即係香港嚟講，我哋始終都係  
20 需要係有一定嘅策略，嚟到處理呢一個嗰個嘅障礙，始終呢個畢竟都係嗰個廠  
21 房嘅問題，我哋喺呢度需要有一定嘅清楚嘅策略，好可能嗰個競爭可能會好弱  
22 㗎喇，而現有嘅巴士公司可能會係贏到個合約嘅。

23 MR DUNCAN：（經傳譯員）可唔可以喺倫敦係大家分享啲廠房嘅呢？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，大多數嘅倫敦嘅廠房都係巴士公司擁有  
25 嘅，大約七十五間就係巴士公司所擁有嘅，十間就係運輸局所擁有嘅，其  
26 他即係種種原因，有啲就係私有化嘅時候都係空置緊嘅，由於係 2000 年一路擴  
27 展，啲廠房一路都係有用嘅，巴士公司就係佢哋合約上面就係用呢啲嘅廠  
28 房，有兩間嘅呢啲廠房就係--即係倫敦東部其實就係 Hackney 同埋 Arriva 兩  
29 間公司，即係大家係分享嘅，呢個係比較少有嘅，佢哋都係大家互相合作，令  
30 到佢哋可行嘅，呢個做法都唔係話唔可行嘅，兩間廠房而家係大家係分享，有  
31 啲嘅車廠就用嚟泊車，佢哋係用當中嘅設施嘅。

32 MR DUNCAN：（經傳譯員）新加坡佢哋就提供呢啲車廠畀呢啲營運商，佢哋係咪都  
33 係分享呢啲嘅廠房㗎？

34 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）新加坡有兩份嘅合約，就係有啲新設嘅車廠，佢  
35 哋亦都係--即係喺新加坡亦都係擴展呢啲嘅車廠嘅，佢哋嘅網絡亦都係擴展  
36 㗎，亦都有新嘅車廠，佢哋嘅做法係同其他地方係有所不同嘅，如果佢哋係繼

1 續呢啲嘅招標嘅工作，佢哋可能係需要考慮而家嘅車廠嘅安排，睇下點樣可以  
2 將佢係啲呢個程序入面係納入埋入面嘅。

3 主席：（經傳譯員）嗰個嘅障礙就係車廠，如果係講緊新嘅路線嘅時候，呢個障礙係  
4 咪會細啲呢？譬如喺香港，就我哋要發展一個新市鎮，我哋係需要有一啲嘅農  
5 村嘅地帶，我哋會將佢擺一啲城市嘅設施，所以就比較容易啲政府當局係可以  
6 起車廠嘅，係咪？

7 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，冇錯。我所知，其實就係新加坡係有個新嘅  
8 服務嘅時候就有新嘅車廠建立。如果譬如喺香港有新嘅服去新嘅地方嘅時候，  
9 係如果係理論上就係應該由運輸署去起呢個車廠，而唔係話個別嘅公司嘅。車  
10 廠其實就係喺競爭方面係一個最大嘅障礙嚟嘅。

11 主席：（經傳譯員）喺倫敦嚟講，係咪有一啲嘅整合嘅情況呢？譬如話喺倫敦以外嘅  
12 公司佢入地倫敦，佢就係收購咗一啲細少少嘅巴士公司，然後亦都係收購咗一  
13 啲嘅車廠，就藉以進入個市場，係咪咁？

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係。最後一個人嚟市場嘅時候就係一間澳洲嘅公  
15 司，佢哋嘗試好努力係好多年係進入個市場，但係嗰個車廠嘅障礙其實都係好  
16 大。唔單只係咁，喺倫敦，你亦都係將係--車廠亦都係要有競爭力嘅地點嗰  
17 度，所以佢哋就去--First Group 呢間公司就買一啲車廠，然後就進入呢個  
18 市場，就由收購開始進入市場。

19 主席：（經傳譯員）好，我哋係睇 126 頁嘅，你嘅報告，你就係列出咗巴士營運商  
20 嘅名稱，嗰個澳洲公司係咪 ComfortDelGro 呢？

21 MR MIKE WESTON：No. The Australian company is under "Other",  
22 because they run about...

23 主席：（經傳譯員）佢係咩嘢邊間公司話？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）佢唔係呢度嚟嘅，佢大概係佔市場係百分之三至  
25 四，Tower Transit。

26 主席：（經傳譯員）係咪都係喺新加坡嗰度係營運嘅呢？

27 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，佢亦都係喺新加坡嗰度叫做易塔通嘅呢間  
28 公司，都係新加坡有營運嘅。

29 主席：（經傳譯員）譬如好似 RATP Development 呢間公司，呢個係咪一個法國公  
30 司？

31 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係。佢有兩個部分嘅，RATP 就係公交嘅公司，喺  
32 巴黎嚟嘅，就係營運巴士同埋地鐵嘅，喺巴黎。RATP Development 係一個就  
33 佢哋嘅另外一間公司就係投資海外嘅業務嘅，佢哋係有成功投標咗一個叫做  
34 Riyadh Metro，係呢一個倫敦嘅中心地點嘅一個巴士嘅。



1 主席：（經傳譯員）邊間話？Riyadh Metro？

2 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係。

3 主席：（經傳譯員）RATP Development 係咪收購咗倫敦幾間比較古老嘅、細嘅巴  
4 士公司呢？

5 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，RATP 亦都係收購咗一間叫 Quality Line  
6 嘅公司，亦都係收購咗另外一間呢個法國公司，佢喺倫敦有業務嘅，喺過去幾  
7 年，佢哋收購咗幾間公司，亦都係有好多細嘅巴士公司係有整合，亦都係將畀  
8 呢啲大嘅公司去吞併嘅。

9 主席：（經傳譯員）有幾多間公司其實係倫敦以外嘅公司，RATP 呢？

10 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）Abellio 就係荷蘭公司，Arriva 係呢一個德國  
11 嘅鐵路公司，ComfortDelGro 就係新加坡公司，新加坡基地嘅公司，Go-  
12 Ahead Group PLC 係英國嘅一間有限公司，RATP Development 正如我頭先  
13 所講，係法國喺巴黎嘅一個公交公司，Stagecoach 係亦都一個英國公司嚟  
14 嘅，所以係三間係外國公司公共公司，一個就係私人公司嚟嘅，所以其實都個  
15 組合都係唔同嘅。

16 歐陽先生：（經傳譯員）如果佢哋係要去收購一間公司，其實佢哋係咪要繼續聘請啲  
17 啲司機呢？

18 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，冇錯嘅，嗰個框架協議就係如果有收購嘅情  
19 況，佢哋係要--首先佢就係要得到運輸局同意同埋佢呢個運輸局其實係可以有  
20 權反對收購嘅呢啲嘅行動嘅。如果呢個六個裏面嘅其中一個大嘅公司就想係收  
21 購另外一間大嘅公司，倫敦運輸局可能就會反對，因為唔想個競爭係減少。佢  
22 哋亦都會係喺第二啲情況係會介入嘅，因為佢哋想睇下成個競爭嘅情況會唔會  
23 可以保留到。無論如何，佢哋係需要得到倫敦運輸局嘅同意。

24 喺英國，如果你要收購一個公司，嗰間公司嘅資產亦都係有相對嘅責任你  
25 係要去履行嘅，咁嘅情況係喺英國同埋歐洲其實都係情況嘅，你係要將啲嘅  
26 員工同時間去移交嘅。如果一間公司如果係冇--贏到一個合約嘅時候，呢間公  
27 司嘅員工係有權係去到另外一間新公司嘅公司嗰度做。一間新嘅公司可能係決  
28 定係需要繼續聘請原有原有嘅員工，因為其實佢哋亦都缺乏員工，但係可能員  
29 工亦都可以決定去繼續留喺原有嘅公司嗰度嘅，可能個車廠已經係關閉咗等等  
30 咁樣樣。

31 歐陽先生：（經傳譯員）係。

32 主席：（經傳譯員）係咪都係原有個僱用條件都係要保留？

33 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，法例係咁規定嘅，佢哋係要保留原有嘅聘  
34 用條件嘅。呢間公司後來之後可能係同員工磋商，就係改變嗰個聘用條件，但

1 係喺呢個轉移嘅時刻，嗰個聘用條件應該係保留嘅。

2 主席：（經傳譯員）呢個係咪市長嘅成就嚟嘅，佢所做嘅呢？

3 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）其實而家嘅市長其實已經做咗好多工作，譬如話  
4 係立法嗰方面，如果個合約係改變咗，你就係要遵守番原用嘅一直嘅合約條  
5 件，但係呢個而家嘅市長就係容許嗰啲員工係選擇過唔過去新公司嘅，個市長  
6 就講「如果我係一個嘅司機，我已經有十五年經驗，然後我喺申請由 Abellio  
7 去 Go-Ahead，因為 Go-Ahead 就近我住嘅地方，我仍然就係應該係享有十五  
8 年工作經驗嘅巴士司機嘅待遇，所以我就唔需要從頭開始，即係話我嗰個經驗  
9 會繼續係保留嘅。」對於咁樣嘅情況，如果啲司機係要調去另一間公司，就比  
10 較公平一啲。

11 主席：（經傳譯員）唔該晒。

12 MR DUNCAN：（經傳譯員）你係咪會唔會想小休呢？而家係一個幾合適嘅時間。

13 主席：（經傳譯員）我哋會係有個小休。已經係作咗供兩個小時，然後我哋而家會小  
14 休二十分鐘，我哋會係十一點半之前再返嚟嘅，十一點半會再返番嚟。

15

16 上午 11 時 10 分押聆訊押後

17

18 上午 11 時 30 分恢復聆訊

19 出席人士如前。

20

21 主席：（經傳譯員）鄧大律師。

22 MR DUNCAN：（經傳譯員）多謝主席。Weston 先生，請你撇去第 153 頁嘅，你報  
23 告嘅其中一頁，第 8.6 段，你就提到運輸當局同埋巴士營運商之間嘅合約關  
24 係，喺第一段第二句，你就提到「雖然合約結構喺香港係唔同嘅，香港所採用  
25 嘅呢一個高層次嘅合約模式係未必需要改變先至可以改善合約監管、表現管理  
26 同埋運輸署同埋專營巴士商之間嘅合作。」

27 另外我想你睇睇第 154 頁第二句，你就形容係過度依賴法定嘅規例，就係  
28 適用於所有嘅車輛嘅，然後最後一段，你講到「喺倫敦嘅情況係車輛同埋司機  
29 都係需要遵從呢個法定嘅要求嘅，而呢啲相關嘅措施、項目同埋合作，即係超  
30 越呢啲法規嘅呢啲合作同埋項目就會令到實際嘅安全得到改善嘅。」

31 然後你提到「倫敦巴士公司同埋倫敦運輸局之間嘅合作，佢哋係願意創新  
32 同埋試一啲新嘅技術同埋方法，同埋作為呢一個巴士安全計劃嘅一部分，呢啲

1 係會帶嚟一啲良好嘅結果，即係喺呢一個減少意外同埋受傷方面嘅，而運輸署  
2 係應該考慮佢哋點樣可以改善同專營巴士商之間嘅合作關係。」呢度就係提到  
3 一啲關於合作嘅觀點。

4 運輸署喺呢一方面係監管者嚟嘅，如果密切合作嘅話，會唔會引致監管者  
5 同埋巴士之間嘅嗰個關係係太過係親近呢？

6 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我諗兩者係可以併存嘅，我喺報告度咁樣寫嘅原  
7 因係因為我喺倫敦運輸局擔任巴士服務總監嘅時候，我哋好少係講呢一個--即  
8 係我哋同巴士公司傾嘅時候好少講呢個框架協議嘅或者呢個路線協議，呢個就  
9 係我哋當局同埋巴士公司之間嘅關係。

10 我喺 8 月就係同一啲巴士公司嘅代表見面，我諗我哋冇提到合約，合約並  
11 唔係一個問題嚟嘅或者一個阻礙，我當時亦都係有咁樣講，因為我知道倫敦運  
12 輸局亦都係想致力去改善營運安全嘅，如果係要透過合約去著手，可能係需要  
13 好長嘅時間。如果倫敦運輸局係要引入一啲安全嘅標準，即係透過合約嚟講，  
14 就要好耐先可以睇到成果，呢個過程亦都係會係好慢嘅。

15 我諗如果係想快啲係做到嘢，合作係一個好嘅方法嚟嘅，我諗到咗某個時  
16 候，呢一啲元素可能係會納入成為合約嘅一部分。所以呢個可以獲得結果或者  
17 成果嘅速度係一個考慮嘅因素嚟嘅。

18 我亦都深信有合約係重要嘅，如果我哋有任何嘅爭議，但係我係相信有一  
19 啲事情透過合作，係更加快可以得到成果嘅，呢個喺 8 月同運輸局同埋巴士公  
20 司傾嘅時候都好清楚地帶出呢一點。喺呢方面，即係喺安全方面亦都取得好大  
21 嘅進展。所以我就強調合作呢一點。

22 至於法定嘅要求或者英國嘅要求，包括係一啲車輛嘅維修、車隊嘅管理等  
23 等，呢啲並冇大問題，大部分嘅巴士公司都係可以係符合呢啲要求。

24 主席：（經傳譯員）呢個合作嘅機制係點嘅呢？即係喺倫敦運輸局同埋專營巴士商之  
25 間嘅合作係點嘅呢？你就指出合作可以帶嚟成功嘅。

26 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）報告所提到嘅第一點就係呢一個巴士公司會議嘅  
27 成果，即係嚟自巴士公司高層同埋倫敦運輸局嘅高層係去定期見面去傾下一啲  
28 討論點嘅，包括係安全。

29 主席：（經傳譯員）呢個喺報告邊一部分呀？

30 MR DUNCAN：（經傳譯員）第 136 頁嘅。

31 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個巴士營運商高峰會，喺呢個高峰會入面，每  
32 個星期巴士公司嘅代表會同倫敦運輸局嘅代表係會面，然後去傾一啲共同關注  
33 嘅問題，而轄下嘅安全小組亦都係會鼓勵啲營運商去分享佢哋嘅最佳做法，...

34 主席：（經傳譯員）喺呢一個巴士營運商嘅峰會有咩嘢人出席呢？

1 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）就會係個別巴士公司董事總經理同埋倫敦運輸局  
2 嘅總監或者係以上級別嘅代表嘅。

3 主席：（經傳譯員）呢個峰會喺邊度進行㗎？

4 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）就會係喺倫敦運輸局嘅辦公室，就係為期係八星  
5 期嘅為一個週期。有三大嘅目標，第一，就係分享一啲良好嘅做法，喺呢一個  
6 高峰會入面，巴士公司就可以提出佢哋嘅有咩嘢擔憂同埋佢哋想傾嘅議題嘅，  
7 佢哋未必係會傾一啲好個別嘅問題。

8 主席：（經傳譯員）可唔可以舉啲例子畀我哋聽？

9 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我諗緊就係一啲例子，譬如話關於啲巴士站嘅  
10 執行嘅措施，呢個論壇其實等運輸局係支援一啲巴士站嘅設置咁樣，仲有其他  
11 一般性嘅問題都係會討論嘅，而呢啲巴士公司係會提出佢哋嘅合約入面嘅事  
12 項，...

13 主席：（經傳譯員）用呢個例子咁嚟講，究竟討論完之後會採取咩嘢行動呢？

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）運輸局其實就係最有能力係提升呢啲事項畀有關  
15 嘅當局，咁佢哋就係--譬如話喺公路係可以執行呢啲嘅措施，佢哋有人力，有  
16 警方呀咁樣，其實視乎啲個路段係點樣，運輸局其實就係可以有能力係引進其  
17 他嘅機構係一齊參與嘅，呢啲係一般嘅事項。

18 呢個亦都係一個好好嘅機會等倫敦運輸局係接觸有關嘅機構係講不同嘅問  
19 題，譬如話一啲嘅未來五年之後啲個--即係未來五年啲個嘅業務計劃係點樣，  
20 對啲個營運者係有一定嘅影響，同埋有一啲計劃係等巴士公司係預先係知道  
21 嘅，譬如改變啲個嘅巴士嘅網絡。呢個論壇其實就可以係大家分享啲個嘅工作  
22 係點樣。

23 主席：（經傳譯員）譬如話喺呢個伊利沙伯線，呢方面會唔會係會提出呢？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，我喺運輸局做嘅時候，亦都係有一啲講  
25 解，一啲巴士嘅規劃嘅當局係解釋一下呢條新嘅橫貫嘅伊利沙伯線對巴士嘅路  
26 線有咩嘢路線呢咁，呢個係一個好好嘅論壇，等大家可以分享不同嘅事項嘅。

27 主席：（經傳譯員）你提到一啲小組，可唔可以同我哋講一講咩嘢嘅小組呢？

28 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）有幾個小組喺度嘅，主要就係安全方面嘅事項嘅  
29 小組，有工程嘅小組，安全小組其實就係所有巴士公司都有參與嘅，有陣時啲  
30 啲董事經理或者係一啲總監或者係喺安全方面嘅負責人係會有參與嘅。亦都係  
31 大家討論一啲安全嘅問題，個論壇亦都係等巴士公司可以大家分享一啲嘅汲取  
32 嘅--交通事故所汲取嘅教訓。

33 我知道巴士公司其實就係好關注呢方面嘅問題嘅，如果一間公司係有一啲  
34 嘅事故，係做過深入嘅調查，係查出啲個實際嘅底因，其他嘅巴士營運者亦都

1 係可以從呢個調查當中嘅結果係得出一啲嘅經驗，可能未必係完全適用嘅，有  
2 時都係會適用嘅。如果營運者同埋運輸局唔分享呢啲咁樣嘅結果，就係未必咁  
3 好嘅，所以呢個論壇其實就會係分享個個調查嘅結果。

4 主席：（經傳譯員）譬如話係有一啲事件就係巴士司機就有係拉手掣嘅，釀成一啲嘅  
5 後果，呢啲喺呢個論壇就可以分享，確保唔會有類似事件發生，係咪呢？

6 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，主席你都提到呢個事故，就係有個車長就係  
7 處理個個嘅輪椅嘅斜度，佢就係啞咗工程師嚟，工程師就係處理個個問題，但  
8 係司機就係處理當中有拉手掣，車就郁，最終個工程師就係有咗命添嘅。其實  
9 就我哋會有一個嘅警告，就話巴士車長離開佢座位嘅時候，就要確保係一定要  
10 拉咗手掣先可以離開嘅咁，其實呢個運輸局個個嘅安全標準亦都會包括呢方面  
11 嘅環節嘅，就有一個鎖咁樣。

12 但係呢個係一個好好嘅例子，就係呢類咁樣嘅教訓其實大家巴士公司、巴  
13 士營運者係可以分享嘅。就有啲公司就係可能有一啲嘅資料同大家就係互相分  
14 享，大家可以汲取一個教訓嘅。

15 而工程個個小組就係有一啲工程嘅總監就係參與，佢哋係分享一啲嘅維  
16 修、保養方面嘅事項，好多時營運者都係會面對類似嘅巴士嘅車種，佢哋有一  
17 個好好嘅機會等佢哋係有新嘅車加入車隊嘅時候，佢哋可以分開啲保養、維修  
18 嘅一啲經驗，呢啲嘅論壇就大家互相合作、互相係分享一啲最好嘅做法。

19 主席：（經傳譯員）佢哋係幾耐開一次會㗎？

20 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）同個個主要嘅論壇個時間差唔多，其實有最主要  
21 嘅一個訊息就係巴士嘅巴士營運者其實係好樂意大家互相合作嚟到處理一啲非  
22 競爭性嘅一啲問題，譬如話係安全，為咗整體嘅大局嚟到去分享一啲嘅經驗咁  
23 樣，所以呢度大家互相係會合作嘅，喺呢方面。

24 主席：（經傳譯員）除咗巴士公司嘅代表同埋運輸局之外，呢啲咁樣嘅論壇、會議會  
25 唔會係有巴士車長嘅參與或者係工會嘅參與呢？

26 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）唔會嘅，其實係有--亦係兩方面嘅溝通嘅渠道嚟  
27 嘅，倫敦運輸局--即係倫敦就係有一個嘅工會就代表九成五嘅巴士車長嘅，所  
28 以我哋係會同工會諮詢、溝通，呢個比較容易，因為只係有一個嘅工會係進行  
29 溝通咁樣。

30 運輸局都係同工會的確有定期嘅會議嘅，嚟到討論一啲一般嘅關注嘅事  
31 項。譬如話佢哋係會分享一啲巴士安全標準嘅一啲嘅諗法，呢個就視乎巴士公  
32 司睇下點樣處理佢哋嘅當地嘅工會，所以呢個係有兩層嘅做法嘅，喺處理工會  
33 個方面。我哋有一個正式嘅討論磋商嘅公司層面嘅渠道，就唔係呢一個倫敦運  
34 輸局嘅渠道。

35 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢個論壇幾時成立㗎？

1 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個問得好好，起碼十五年前成立嘅。我做主席  
2 都有五、六年，就有不同嘅程序嘅，呢個亦都係經得起時間嘅考驗，亦都係好  
3 有用，係好有信譽，否則嘅話，嗰個論壇同埋小組亦都唔會係繼續存在嘅。

4 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢個係咪某一個事件之後成立呢，還是係你哋主動嚟到  
5 去成立嘅呢？

6 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）如果記得嘅話，應該係主動成立嘅，我相信應該  
7 係喺私有化之後，當時就有個睇法，就話應該大家聚埋一齊嚟到去討論呢啲共  
8 同關注嘅事項咁樣嘅。

9 MR DUNCAN：（經傳譯員）或者我想請你睇 Stanley 教授嗰份嘅報告，就係 94  
10 頁，94 頁 5.3 段，就話其他事項嘅結論咁樣，佢提到就話「鑑於有關嘅討論，  
11 作者建議香港考慮嘅主要事項，嚟到去改善工作、駕駛或者係休息嘅規定，同  
12 埋係使用技術」，佢就特別提到第 6 項嘅，「成立一個巴士安全嘅常設委員  
13 會，起碼一年開兩次會嚟到去檢討評估最新嘅科技，係對巴士安全有影響嘅，  
14 特別係對一啲巴士路線嘅運作，同埋建議政府係睇下喺專營巴士方面點樣可  
15 以加入呢啲嘅安全嘅措施。最新嘅工作小組改善呢一個安全，就可以就係作為  
16 一個基礎，個成員可以係擴大到去加入巴士嘅營運者。」咁樣。

17 個問題就係倫敦有冇一啲嘅組織，一啲嘅小組，其實佢哋係符合到教授所  
18 講嘅一啲嘅常設委員會嘅要求呢？譬如話呢個常設委員會可以檢討個最新嘅科  
19 技，可以將呢啲安全嘅措施係納入去個車隊入面，倫敦有冇類似嘅機構喺度嘅  
20 呢？

21 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）倫敦嘅架構就係運輸局其實就係主導呢啲嘅安全  
22 標準嘅，佢哋就會睇啲最新嘅科技，同埋跟住同巴士公司大家磋商，透過論  
23 壇，透過呢啲工作坊，咁嚟到去同佢哋磋商嘅，可以話巴士營運者嘅論壇同埋  
24 小組就可以係話類似嘅措施，教授所講嘅常設委員會係可能係闊過呢一方面  
25 嘅，嗰個成員嘅組合可能係會闊啲，但係個相應嘅機構應該係我哋倫敦嘅一啲  
26 營運者嘅論壇。

27 MR DUNCAN：（經傳譯員）照我理解，如果我明白你嘅答案嘅話，任何嘅科技方  
28 面嘅發展，主要就係倫敦運輸局係做主導嘅，然後就喺嗰個論壇喺會議上面大  
29 家討論，係咪呢？

30 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，所有呢啲嘅營運者都係可以提出呢啲嘅建議  
31 嘅，喺論壇上面提出嘅。好多時嗰啲營運者都係會搵出呢啲咁樣嘅科技--新嘅  
32 科技，然後大家係喺論壇提出，大家可以溝通呀咁樣，其實就兩者喺當局同巴  
33 士公司之間係有互動嘅。

34 MR DUNCAN：（經傳譯員）或者想你睇教授嘅另一份嘅報告，...

35 主席：（經傳譯員）等一陣間，律師，我就想跟一跟呢方面嘅問題。舉個例，譬如話

1 一啲防止瞓眼瞓嘅一啲嘅工具，佢哋可能喺呢啲安全嘅論壇上面提出。倫敦嘅  
2 運輸局係可以係試行呢啲嘅做法，係咪呢？係咪可以咁樣做呢？

3 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，你所講嘅一啲科技，我哋叫做 Seeing  
4 Machines，即係一啲就係有一啲嘅鏡頭就睇下個車長會唔會係瞓眼瞓咁樣，有  
5 呢啲咁樣嘅試驗，就係運輸局就覺得需要試行呢啲咁樣嘅做法，而巴士公司就  
6 話亦都係想係提供經費嚟到去試下呢啲科技係做成點，同埋啲監察嗰個嘅試  
7 驗，佢就係請呢啲巴士公司就提供部分嘅經費，就其實就我哋有一個嘅安全嘅  
8 創新基金，第一輪就係 50 萬鎊，之後就係有一啲嘅試辦。

9 主席：（經傳譯員）喺 2017 年 7 月，就佢哋係入標，就係 17 年尾就係批咗個標，  
10 然後就係進行嗰個試行嘅計劃？

11 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇。跟住就有監察同埋有關嘅試驗嘅結果就係  
12 加咗入去嗰個嘅安全標準入面。

13 主席：（經傳譯員）呢個 10 月係有匯報嘅，個成功與否就會係 10 月匯報？

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，10 月 16 號就會有匯報，運輸局係會有一  
15 個嘅事項等供應商同埋巴士公司就宣布佢哋嗰個安全標準嘅水準，唔單只係  
16 咁，仲有就係將營運者嗰個嘅結果--試行嘅結果係將佢入納入去嗰個計劃入  
17 面。

18 主席：（經傳譯員）運輸局就係會出錢，係提供經費，即係其中一個角色就係試行呢  
19 啲安全嘅設施安全嘅設備，係咪呢？

20 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，同埋就係幫營運者係制定一啲嘅方法嚟到  
21 去監察嗰個嘅進度嘅，喺試行呢啲新嘅科技嗰方面就可以請--好容易請供應商  
22 就安裝呢啲設備，但係最緊要就係我哋要監察嗰個嘅進度，睇下係咪有效益嘅  
23 同埋係取得一定嘅成效，而先至係證明係物有所值嘅。喺過去亦都係有一啲嘅  
24 試行，但係就有監察，咁好難就確定到有關嘅科技係咪成功嘅。

25 主席：（經傳譯員）喺倫敦運輸局嗰度，邊個單位係協助呢啲巴士公司係取得經費嚟  
26 到去做試驗？

27 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）倫敦運輸局喺 2015 年所做嘅就係成立一個專責嘅  
28 隊伍係集中睇呢個巴士安全嘅計劃，呢個係有運輸局嗰個道路安全小組嗰度調  
29 咗一啲人手過嚟，等佢哋係改善專門改善巴士嘅安全同埋係推行呢一個嘅巴士  
30 安全計劃嘅，所以當時係有一隊嘅專門隊伍，係有兩、三人係專門係負責處理  
31 呢一方面嘅工作嘅，同埋係促進呢個巴士安全。

32 主席：（經傳譯員）具體嚟講，佢哋點樣係提供協助同埋確保係有關嘅監察係做得妥  
33 當呢？

34 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，其實做幾樣嘢嘅，佢哋就會幫巴士公司係

1 制定呢一個嘅架構，同埋亦都有一啲外部嘅一啲顧問，我哋叫 TRL，就做呢一  
2 啲嘅監察嘅工作，就等...

3 主席：（經傳譯員）TRL 係咩嘢意思呀？運輸嘅研究，係咪呀？

4 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，運輸研究嘅實驗室，佢哋係做一啲嘅運輸  
5 嘅研究，特別係睇啲啲意外或者係一啲撞車嘅情況，後來就幾年前就將佢係私  
6 有化咗，可以話係一個顧問公司，專門就係處理呢啲交通運輸技術上嘅分析、  
7 評估嘅工作嘅。

8 主席：（經傳譯員）巴士公司就係得到呢啲協助，然後進行呢啲試驗，係咪？

9 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，其實運輸局就係睇呢啲不同嘅科技個個優  
10 點。

11 主席：（經傳譯員）呢啲實驗所就係亦都提供協助，係咪呀？喺呢個研究方面？

12 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇。

13 主席：（經傳譯員）2015年...

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）當時2015年--16年初都係咁樣做嘅。

15 主席：（經傳譯員）16年就遞交報告，係咪？

16 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅。

17 主席：（經傳譯員）個報告係喺文件夾入面有冇㗎？鄧律師。

18 MR DUNCAN：（經傳譯員）係有嘅，喺 SEC-1--SEC-3。唔好意思，應該喺 MISC-  
19 3 嘅，MISC-3 嘅，應該係 1002 頁。

20 主席：（經傳譯員）我哋喺呢個報告睇到 1003 頁，係 2016 年 11 月係有發表同埋  
21 修改嘅，好清楚喺呢個報告講，就係 2015 年 6 月就開始去試驗嘅？

22 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，喺 2015 年 6 月、7 月嘅時候，呢兩個嘅-  
23 -呢個特別嘅巴士路線，我哋就收集一啲數據，然後嗰個研究實驗室，就會睇番  
24 倫敦中心區同埋倫敦以外，就係 19 號同埋 294 號，然後係喺 2015 年 6 月嘅時  
25 候就做一啲嘅數據收集，因為需要啲時間等啲啲嘅科技慢慢係可以係應用到出  
26 嚟，同埋有啲校正嘅工作，所以喺 2015 年會有啲少少嘅問題，喺 2015 年 9 月  
27 就係收集咗 19 號路線嘅數據，而係 2016 年我哋收集咗 486 號路線嘅數據嘅。

28 主席：（經傳譯員）邊間公司係 Go-Ahead 公司係有參與嘅？

29 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）486 嗰個路線嘅試驗。

30 主席：（經傳譯員）John Trayner 就當其時係董事總經理，喺 Go-Ahead，我喺  
31 倫敦，我有見過佢，係咪？



1 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係呀。

2 主席：（經傳譯員）你可唔可以幫我哋去明白倫敦運輸局同埋 TRL，即係你哋嘅研究  
3 室，其實佢哋係扮演嘅咩嘢角色呢，特別喺監察呢一個嘅計劃之中？

4 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）運輸局就係委託就係做呢一個智能車速輔助系統  
5 嘅科技同埋做相關嘅試驗計劃，同埋係搞清楚究竟呢個科技係做乜嘢嘢，就係  
6 關於呢個數碼地圖，然後呢個巴士佢又裝置呢個系統嘅時候，就會令到呢個成  
7 個車速可以係限制嘅，換句話嚟講，就係會令到司機係唔會超速，亦都令到佢  
8 個剎車嗰個功能係可以停止嘅，亦都唔可以加速嘅，如果已經達到咗個最高上  
9 限。

10 呢個係倫敦運輸局資助嘅計劃，亦都係請我哋嘅研究中心去監察，呢個巴  
11 士公司亦都可以從佢哋自己嘅觀察同埋巴士車長嘅回應，知道究竟有成功，我  
12 哋亦都喺之前同埋之後收集數據，睇下有幾有效，同埋有幾多嘅巴士喺呢個試  
13 驗計劃仍然都超速。

14 所以呢個係一個好好嘅例子，就話啲新科技係應用，亦都係一個好好嘅例  
15 子，我哋係需要有一個有效嘅監察制度，無論係推行計劃之前或者係推行計劃  
16 嘅期間，我哋都係需要去好好監察，呢個都係一個挑戰，令到我哋知道實際有  
17 咩嘢好處。運輸研究室其實都係喺呢一個科技應用之前同埋之後去監察相關嘅  
18 情況。

19 主席：（經傳譯員）亦都係佢哋係去製備呢一個嘅非常之完備嘅報告嘅，係咪？

20 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係。

21 主席：（經傳譯員）關於呢個科技，關於智能車速輔助系統或者科技，呢個科技其實  
22 就已經係存在咗好多年，係咪呢？或者係冇落實到，喺起初嘅時候可能有落實  
23 到，但係相關嘅概念其實就已經存在咗好耐？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，冇錯。其實就一直都有呢個意念㗎喇，其實  
25 都係要睇番我哋有冇呢個數碼速度地圖嘅，但係其實今次係第一次就喺巴士嗰  
26 度應用。喺呢個試驗計劃三或者四年之前，亦都係有喺運輸局上面有裝置嘅，  
27 我亦都係有試過呢個嘅自己揸呢架車，但係其實有呢個裝置之後，我哋就好一  
28 個司機如果超速，就好難加油嘅，但係今次第一次係全面係科技喺倫敦裏面有  
29 一個試驗計劃。

30 主席：（經傳譯員）呢個科技係咪其實喺呢個歐盟其實都有出現過，其實有啲嘅文  
31 件，有啲嘅——都有講話有啲人係嘗試去試驗？

32 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係呀，其實喺倫敦我哋會面嘅時候，我哋都有傾  
33 過呢一點。

34 主席：（經傳譯員）會唔會首先係其實三、四年前其實就係呢個科技係應用喺一架車

1 上面嘅，我哋然後係有資金就係將呢個科技應用喺呢兩嘅巴士上面，同埋亦都  
2 後來我哋亦都出資係畀呢一個 TRL，即係呢個運輸研究中心就係去監察嘅，係  
3 咪？

4 MR MIKE WESTON：Yes.

5 主席：（經傳譯員）但係個科技其實已經係存在咗一段時間嘅？

6 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，冇錯。關於個--其實個資金，有冇資金其實  
7 唔係個問題，其實係反而個關鍵就係個科技係咪已經成熟，喺呢一個客運交通  
8 方面，我哋一定係等緊嗰個科技成熟，其實我哋都一直都係有個資金嘅。

9 主席：（經傳譯員）大概嗰個資金係幾多？

10 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）對唔住，我真係有個數字。我會話其實個監察仲  
11 貴過嗰個裝置本身嘅，我懷疑其實嗰個監察其實仲貴過嗰個裝置，其實對於成  
12 個網絡嚟講，其實個裝置個費用可能唔係咁貴。

13 主席：（經傳譯員）但係呢個係一個嘅例子，就係話倫敦運輸局就係出資係畀呢一啲  
14 試驗計劃，而相關嘅營運商就同意參與嘅，係咪呀？

15 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係呀，呢個係一個幾好嘅例子，就係話我哋係需  
16 要有一定程度嘅評估同埋監察一啲新科技，先至有用嘅，然後我哋係需要深入  
17 嘅分析，我哋先至知道我哋係咪投資喺嗰嘅科技裏面。

18 主席：（經傳譯員）首先係監察，然後分析，同埋制定--去寫報告嘅，係咪呀？

19 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）其實呢個運輸研究中心，其實佢哋都係好獨立  
20 嘅，所以呢個獨立呢樣嘢都係好緊要，我哋係需要有一個獨立嘅研究中心幫我  
21 哋做監察同埋分析嘅，TRL--對唔住，我成日都搞錯咗，混淆咗 TFL 同埋  
22 TRL，但係 TRL 同運輸研究中心亦都係有參與呢一個嘅最新嘅關於呢個安全標  
23 準制定嗰方面嘅，特別係喺呢個科技上面。

24 主席：（經傳譯員）你嘅意思係有唔同嘅裝置，譬如話向前嘅鏡頭，又或者有啲嘅鏡  
25 頭知道有個行人喺附近等等？

26 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯。

27 主席：（經傳譯員）係呢啲方面嘅監察？

28 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）同埋睇下佢嗰個成本效益係點樣，佢哋都有參與  
29 嘅。

30 主席：（經傳譯員）鄧律師，係。

31 MR DUNCAN：（經傳譯員）多謝主席。我會有個補充嘅問題嘅，關於呢個課題嘅。  
32 首先智能車速輔助或者調節系統其實係幾時倫敦運輸局開始去考慮嘅呢？你睇

1 番 MISC 第 3 號文件冊，第 939 頁，我哋睇唔睇到？呢個係一個報告，2009 年  
2 12 月嘅喇，好耐之前，就係關於智能車速調節設計嘅。

3 去睇番第 943 頁，我哋睇到呢個係個倫敦運輸局委託嘅一個嘅研究，就係  
4 睇下司機對於呢個嘅科技嘅一啲嘅反應，同埋特別係呢一個用者個界面嘅方面  
5 究竟有啲咩嘢反應，呢度係一個研究，係 2009 年做嘅研究。

6 然後我哋去睇第 945 頁，呢個引言部分，呢度有講到第一段，就係呢個講  
7 「呢個智能車速嘅系統呢一個嘅軟件就係 1980 年喺法國已經開始開發嘅喇，亦  
8 都係喺唔同嘅市場係試過，亦都係能夠減低車速係有效嘅，喺 2009 年 5 月呢一  
9 個運輸局就係開展最新嘅試驗計劃，就係希望能夠減低個速度同埋減少呢個首  
10 都嘅路上嘅意外嘅。」

11 我喺度停一停，似乎喺呢個嘅試驗計劃唔係單單係限於就係巴士上面去使  
12 用，其他嘅車輛都係喺呢一個嘅試驗計劃裏面涵蓋嘅？

13 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，冇錯。運輸局亦都係負責一般嘅道路安全  
14 嘅，因為其實都有好多嘅道路網絡喺倫敦，我哋有一個道路安全嘅分布係特別  
15 係負責呢方面，道路安全嘅，所以呢一個嘅就係呢度所指嘅，我都有參與其中  
16 嘅。所以呢度唔係淨係講巴士嘅，就係其他嘅車輛都係涵蓋，亦都係一般嘅道  
17 路安全嘅事項都涵蓋。

18 MR DUNCAN：（經傳譯員）喺引言最後一個嘅段，呢個第一年嘅計劃就係運輸局就  
19 已經開始咗，亦都想明白去睇下倫敦巴士司機佢嘅態度、佢哋有啲咩嘢誘因同  
20 埋佢哋有啲咩嘢障礙佢哋去實行呢個嘅科技，我哋睇番第 960 頁，我哋睇番個  
21 成本效益分析，喺第 960 頁，我哋睇到一系列嘅，就有一啲嘅認為可以達到嘅  
22 好處同埋啲障礙，就係話智能車速調節係科技嘅應用就係乜嘢係好處、乜嘢係  
23 障礙，呢度列咗出嚟？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅。

25 MR DUNCAN：（經傳譯員）然後我哋去睇番 1004 頁，都係同一個文件冊嘅，如果  
26 你睇到，喺呢個呢一頁裏面，2016 年 11 月係發表嘅報告，係 TRL 發表嘅，我  
27 哋係--啲啲細節我哋自己可以睇，但係我想係特別講幾點，主席就係話一定係  
28 要有一個好仔細嘅分析，特別係成本效益分析嗰度先至得嘅。

29 如果我哋睇番嗰個內容，一共有八個標題嘅，第 1 個就係呢一個嘅科技係  
30 咪一個有效嘅科技去減低個速度--限制速度？第 2，呢個係咪一個有效益嘅方  
31 法呢？第 3，就係話有呢個科技嘅車輛對於周圍嘅環境有乜嘢影響？第 4，就係  
32 對於其他嘅附近嘅車輛嘅行為有啲咩影響？第 5，就係好處同唔好處，特別對呢  
33 一個倫敦運輸局嚟講，有啲咩好處、唔好處？

34 第 5.2 至到 5.13 就係有講清楚啲啲嘅好處，第 6 項就係對於巴士營運商  
35 嚟講，ISA 係有啲咩好處定啲咩唔好處？第 7 題，對於巴士車長嚟講，ISA 有

1 咩嘢好處同唔好處？第 8 條，對於巴士乘客嚟講，呢個科技係有帶嚟咩嘢好處  
2 同埋唔好處呢？

3 呢個就係 TRL 係探討嘅事項，所有嘅詳情都係喺報告裏面可以睇得到，呢  
4 個報告就係提交畀倫敦運輸局嘅後來。

5 第 1011 頁，我哋睇到 2015 年就試驗計劃開始，主席啱啱提到，我相信  
6 應該係喺呢一個嘅係最後一段，係 2015 年就運輸局就係喺倫敦巴士就嘗試去試  
7 驗智能車速輔助系統，就用咗一個呢個 Zeta Automative Ltd. 嗰個相關嘅  
8 系統嘅。

9 呢個就係我哋頭先提到嗰個試驗計劃，係咪呀？

10 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個啱啱呢兩條路線去試驗之前，其實之前嗰個  
11 試驗係一個規模非常細嘅試驗嚟嘅。

12 MR DUNCAN：（經傳譯員）我哋而家去 Stanley 教授嘅報告第 70 頁，你有冇睇過  
13 呢個報告嘅呢一頁？

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）有，有，我睇過。

15 MR DUNCAN：（經傳譯員）喺呢版裏面，Stanley 教授就讓我哋--希望我哋留意到  
16 其實墨爾本同香港一個最主要嘅唔同，墨爾本係--我而家就節錄呢一個，喺呢  
17 一個斜字下面嗰段，就係「墨爾本就有一個獨立嘅規管者，安全監管者，喺呢  
18 一個營運嘅層面，維多利亞呢一個相關嘅安全部門就係 2010 年開始成立嘅，就  
19 喺 3.3.1 段嗰度。呢個喺佢哋做--佢做嘅角色同香港--香港就有相類似嘅角色  
20 或者機構，佢哋就係監察專營巴士營運系統佢哋嘅--營運者佢哋嘅安全表現，  
21 亦都係推進安全嘅計劃嘅，但係喺香港就有一個咁樣嘅獨立嘅安全嘅規管者，  
22 就令我哋對於安全嘅關注就有咁大。」

23 似乎喺墨爾本，監管者就有監管呢一個行車安全，而相反就係--即係呢個  
24 工作就係交畀一個負責安全嘅獨立管理者，詳情我哋可以睇第 99 頁，就係同  
25 一份報告嚟嘅，我就想讀出起二個一段，「Bus Victoria 就係一個業界嘅組  
26 織去提供支援，即係可以提供三個部分嘅支援嘅，例如 BusVic 就係提供一啲  
27 嘅範本就畀佢哋嘅會員，而呢啲範本就係同交通安全總監共同係建立嘅，而總  
28 監就係著重呢一個發展巴士業務嘅一個安全文化，同埋風險管理，而佢哋亦都  
29 係同一啲業界同埋營運商係去改善做法嘅。係有一啲指引嘅文件，包括係呢一  
30 份叫 Guidance - Safety Culture 2016 年 9 月嘅文件，而總監亦都表示  
31 佢係願意同香港分享佢哋嘅資料同埋一啲理念嘅，如果有需要嘅話。

32 就呢一個總監嘅獨立性就係提升咗安全，亦都係可以提供咗一個獨立問責  
33 嘅來源，亦都係提供一啲安全步驟嘅一個透明度嘅。而總結嚟講，墨爾本嘅巴  
34 士服務係安全嘅，而應該係主動去建立一個安全嘅文化同埋安全管理嘅制度，  
35 而唔係一個被動式嘅回應。」

1 然之後喺呢一頁嘅下面就講到「呢一個研究得出嘅主要建議，就係委員會  
2 應該係改善或者應該係喺呢一個立法嘅框架下面考慮以下嘅，就係引入一啲可  
3 以執行嘅安全指引」，同埋「建立一個獨立嘅交通安全總監職位，要求所有嘅  
4 專營巴士公司商就係必須要得到總監嘅認證，先至可以攞到呢一個牌照嘅，同  
5 埋將呢一個要求延伸到所有嘅商業車服務。」

6 呢一個就係墨爾本嘅情況，我哋嘅問題就係我哋需唔需要建立一個咁嘅職  
7 位呢，喺我哋嘅編制底下？

8 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個就好視乎本地嘅情況，無論係香港或者倫敦  
9 都好。如果你睇番倫敦運輸局同巴士公司所建立嘅一啲安全項目，或者一個關  
10 於車速方面嘅事，我並不反對一個獨立嘅安全總監嘅，因為喺英國已經係有咁  
11 樣做喇。而倫敦運輸局亦都係希望英國嘅電車業都係跟住做嘅，即係就住安  
12 全方面。

13 但係我擔心如果喺倫敦成立呢一個職位嘅話，可能係會受到一啲阻力嘅，  
14 所以我比較擔心如果喺倫敦實施嘅話，可能喺成立呢一個監管者嘅過程之中，  
15 呢一個發展安全嘅進度可能會係受到影響，呢個只係我一個小小嘅擔憂，可能  
16 會係影響短期嘅進展，所以透過合作--即係透過而家有嘅機構互相合作，可能  
17 係會更加快得到成果嘅。

18 主席：（經傳譯員）如果我有理解錯，你認為係透過專營巴士公司同埋倫敦運輸局嘅  
19 合作，係可以得到令人滿意嘅成果，係咪呀？

20 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，係嘅，不過倫敦本身有一個具競爭性嘅投標  
21 制度，究竟呢一個模式可唔可以喺其他嘅地區度使用就係另一個問題。根據我  
22 過去嗰幾年所見，同埋呢份報告，即係倫敦巴士喺安全方面係有好大嘅改善，  
23 呢個就係--即係個背景就係佢哋用一個現有嘅架構嘅。

24 如果喺另一個地區，未必可以得出同樣嘅結果，但係喺倫敦嚟講，好明顯  
25 係取得好好嘅進展，同埋喺使用科技同埋制定標準方面亦都有好大嘅進展。

26 主席：（經傳譯員）倫敦運輸局係表示佢哋係定緊一啲世界級嘅標準，你係點睇呢？

27 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）據我所知，佢哋係唯一一個為佢哋巴士車隊定立  
28 標準嘅一個監管當局，一定係會影響英國其他地方嘅機構，亦都可能係會影響  
29 到香港同埋新加坡嘅，因為製造倫敦巴士嘅供應商亦都有製造英國其他巴士，  
30 亦都係有供應巴士畀香港同新加坡嘅。所以呢啲嘅最佳做法可能係會伸延去  
31 世界其他嘅地方，所以係會有一個正面嘅影響嘅，因為呢啲製造商可能佢會想將  
32 佢哋嘅技術應用喺其他嘅地區。

33 主席：（經傳譯員）其中一個例子就係巴士車頭嘅設計，係咪？佢哋係會改善一個車  
34 頭，即係一個四方形嘅設計，個改善咗之後，如果畀個巴士車頭撞到，一個途  
35 人可能係會向側面係飛，而唔係向前面嘅？

1 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）而下個月就會有一個新嘅設計，就係叫做將個車  
2 頭所謂令佢軟化一啲，我哋係會改變呢一個擋風玻璃，而呢一個水撥個鉸就  
3 會喺上面，而唔係喺下面，因為如果喺下面嘅話，就如果撞到人嘅話，可能會  
4 令到人受傷嘅，嗰個鉸。而改善咗設計之後，如果有途人係畀架車撞到，即係  
5 係以低速去碰撞，佢可能會係被撞上呢一個行人路嘅，但係如果係以同樣車速  
6 畀一架巴士撞到，可能佢哋係會嚴重受傷嘅，所以我哋係想令到巴士車頭嘅設  
7 計係好啲，如果出現碰撞嘅情況。

8 呢個設計嘅費用係比呢個製造費係低好多嘅，呢一個亞歷山大丹尼斯公司  
9 冇理由就唔喺佢哋賣去其他國家嘅巴士度採用同樣嘅設計嘅，佢哋好有機會會  
10 咁樣做嘅，所以我哋可能會見到一啲良好嘅做法係延伸到去其他嘅市場。

11 主席：（經傳譯員）我哋講番你嘅觀察，呢個模式喺倫敦係可行嘅，呢個就係喺倫敦  
12 嘅架構底下係可行嘅，係有一個進步同埋主動嘅運輸當局，如果要喺香港取得  
13 成功，都係視乎香港嘅架構係點嘅？

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅。我諗個問題就係邊一個模式可以最快取得  
15 成果，即係根據現有嘅架構，但係喺短期嚟講，如果我哋要定立一個--建立一  
16 個新嘅監管者，可能會影響短期嘅成果。過去幾年，即係運輸局亦都係有睇到  
17 呢個問題嘅。

18 主席：（經傳譯員）鄧大律師。

19 MR DUNCAN：（經傳譯員）多謝主席。你同 Stanley 教授，你係向委員會提供咗唔  
20 同嘅選項，點樣可以改善呢個做法，第一，就係呢一個巴士公司嘅峰會；第  
21 二，就係一個委務委員會，就係 Stanley 教授有提議過嘅，雖然喺維多利亞省  
22 就有一個咁樣嘅架構；第三，就係一個獨立嘅交通監管者。呢啲都係供委員會  
23 參考嘅，你同唔同意？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，呢個巴士營運商峰會同埋常務委員會之間嘅  
25 個分別可能只係文字上嘅分別啫，可能係同一件事嚟嘅，喺實際嚟講。我諗另  
26 一個問題就係呢個委員會如果有一啲第三方參與，譬如話係警方，會唔會佢哋-  
27 -即係可以幫助到佢哋嘅工作呢。

28 MR DUNCAN：（經傳譯員）你應該係會聽過 ISO 標準，就係特別係 ISO 39001，  
29 呢一項嘅標準對倫敦嘅整個巴士系統係有冇影響呢？

30 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）喺呢個工程嘅標準係會符合呢個 ISO 嘅標準嘅，  
31 但係我唔知係咪同一個號碼或者有另外一個編號嘅。倫敦有一啲巴士公司係有  
32 ISO 認證嘅，喺佢哋業務嘅某啲方面。但係倫敦運輸局就係冇要求任何巴士公  
33 司係要有 ISO 認證，但係我相信佢哋嘅工程方面係得到一啲 ISO 認證，但係  
34 我唔知道嗰啲標準係咪一樣。

35 MR DUNCAN：（經傳譯員）我想你睇第 146 頁，係你報告嘅一部分，你就詳細提到

1 呢個巴士安全計劃，第 146 頁就講，「喺 2016 年嘅 2 月，倫敦運輸局為咗回  
2 應公眾同埋持份者嘅施壓，佢就開展咗一個巴士安全計劃，而主要嘅元素就係  
3 以下嘅」，我哋見到呢一個核心嘅元素就係喺左面嗰一欄，而右面嗰一欄就係  
4 一啲最近新加嘅元素，我哋頭先都講到呢個問題，我亦都問過你究竟呢一個巴  
5 士安全計劃係籌備咗幾耐呢？

6 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）唔係好耐嘅啫。點解我會知道呢？因為我 16 年 2  
7 月我仍然係即係喺倫敦運輸局嘅一部分，我係有份係開展呢個計劃嘅，個背景  
8 就係安全並唔係一個首要嘅考慮，而巴士營運商嘅峰會亦都有係著重呢個安  
9 全。

10 當時公眾施加嘅壓力係越嚟越大，其中一個原因就係倫敦運輸局就係發布  
11 呢個交數據嘅時候係更加高透明度，而有一啲嘅持份者，包括係公眾，佢係涉  
12 及喺一啲嚴重嘅巴士意外嘅，所以呢個機構係受到好大嘅壓力要改善安全。所  
13 以呢個巴士安全計劃就係希望係納入唔同嘅元素。

14 以前可能有一啲嘅措施，但係就並冇一個整合嘅計劃，所以喺 2016 年 2  
15 月就開展咗呢項計劃，令到我哋可以更加有系統咁樣推展呢啲工作嘅。

16 MR DUNCAN：（經傳譯員）當時有幾多人係負責設計呢個計劃嘅呢？

17 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）大概兩至三個人，只係一個好細嘅團隊嘅啫。係  
18 由喺呢個巴士安全小組入面兩至三個人係設計嘅。

19 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢個計劃係包括一啲主動嘅，還是一啲被動嘅措施？

20 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個計劃並唔係係為咗回應某一個嘅事件或者意  
21 外，其實純粹係一個自然嘅進展，個目標就係去重新係聚焦喺呢個安全嘅。我  
22 好清楚巴士公司同埋倫敦運輸局一直都係好著重安全嘅，呢個計劃係純粹係令  
23 到呢一個問題更加聚焦，令到工作更加有方向，但係呢個計劃並唔係由某一個  
24 事件引起嘅，但係係為咗回應一個公眾嘅訴求，包括係踩單車嘅人，因為係越  
25 嚟越多人喺倫敦踩單車，亦都係佢哋涉及一啲嚴重嘅交通意外，所以市民係期  
26 望運輸局係拓展佢哋嘅工作，但係之前其實好多工作已經做緊，只不過就唔係  
27 喺一個好整合嘅方式去進行。

28 MR DUNCAN：（經傳譯員）我想你睇下第 148 頁嘅，呢度特別係講到一個巴士安全  
29 嘅標準，第一段有介紹過，「巴士安全計劃嘅一個主要嘅成果就係發展一個新  
30 嘅巴士安全標準，喺 2016 年開始，倫敦運輸局已經係同呢一個道路安全顧問  
31 TR Loughborough University、一啲巴士公司同埋發展商係去評核同埋  
32 建議一啲未來巴士設計應該有嘅一啲設計特點去改善安全嘅。」

33 而第二段就講到「有幾項嘅潛在嘅科技，包括係智能車速輔助、一啲自動  
34 剎掣、一啲巴士嘅固定裝置、一個防止誤踏油門、一個鏡面嘅設計同埋巴士車  
35 頭嘅防撞保護等等，亦都係有考慮到各項嘅成本同埋好處，同埋亦都係想喺財

1 務投資同埋係減低意外方面取得一個平衡嘅，亦都有提到一個智能嘅車速輔助  
2 系統。」

3 跟住就係巴士安全標準嘅第一階段，就係喺 18 年 10 月 16 號宣布嘅，正  
4 話都講過，就話有三個嘅階段，「儘管而家預計個標準就適用於新嘅巴士（就  
5 一年大概有七百部），對於現時嘅巴士車隊都係會加裝呢啲設備嘅，作為一個  
6 中期翻新嘅計劃嚟到去加裝，大概需要就係七年嘅就加裝嚟喇。運輸局其實就  
7 係採取一個好嚴謹嘅態度嚟到睇不同嘅選項嘅，佢哋就會用成本嘅效益嘅分析  
8 嚟到去睇每一個嘅選項，確保就係每一鎊使出嚟都係物有所值，同埋可以係減  
9 低嗰個傷亡嘅數字。」

10 巴士嘅安全帶就有預計就係喺呢一個安全標準嘅一部分咁樣，你就話「有  
11 預計有安全帶」，其實呢個係咪經過一個好嚴謹嘅成本效益嘅分析，然後先至  
12 係作出呢個結論嘅呢？

13 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我諗喺同呢個運輸局傾呢個巴士安全嘅時候，好  
14 顯然佢哋有係諗到呢一個安全帶係作為一個嘅安全嘅措施，佢哋嘅睇法就係佢  
15 哋知道個成本係點樣，同埋就相對於其他嘅選項嗰個嘅效益係點樣，我唔會話  
16 佢哋覺得係冇用，但係顯然喺佢哋嘅諗法入面就有諗到呢一個安全帶係作為一  
17 個安全嘅標準咁樣，呢個當時就係 8 月嘅時候，當時有考慮到呢個安全帶嘅。

18 主席：（經傳譯員）鄧律師嘅問題就係話係咪有考慮到係--係咪經過嚴謹嘅考慮，然  
19 後先至唔採納呢一個嘅做法呢？係咪將來都唔會咁樣考慮呢個做法呢？

20 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我哋嘅印象就係佢哋唔會考慮嘅。

21 主席：（經傳譯員）唔會睇？

22 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）唔會睇。

23 MR DUNCAN：（經傳譯員）如果你睇 134 頁，你喺你藍色嗰部分就係引述呢個運輸  
24 署嗰個嘅指引，講到目前嘅安全帶，即係巴士安全帶嗰個嘅情況咁樣嘅，呢個  
25 係咪運輸署嘅指引？

26 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，藍色就係直接係轉載呢一個嘅指引嘅。

27 MR DUNCAN：（經傳譯員）我會帶你睇一睇呢一方面，我哋會睇香港嗰個情況，即  
28 係而家嘅建議係點樣，「一般嘅規定，係 2001 年 10 月 1 號以嚟，每一個向前  
29 或者向後嘅座位都係需要呢啲嘅安全帶裝置嘅，用一個批准同埋係妥善安裝  
30 嘅安全帶就可以防止死亡同埋嚴重受傷嘅，唔單只就可以係將個乘客綁住喺  
31 度，同時亦都係防止啲乘客彈出嚟，特別係反車嘅情況。」

32 唯一嘅例外就係某一啲嘅車可能係市區用嘅，係有企位嘅乘客嘅，對於短  
33 途嘅情況，就係有呢啲咁樣嘅豁免，喺時間又短，距離亦都短嘅，速度亦都唔  
34 快嘅，儘管我哋知道對於安全帶安裝方面，嗰個營運者係可以選擇邊類嘅車種



1 係安裝安全帶嚟到提供呢啲服務。」呢個就係運輸署嘅指引嚟嘅。

2 主席：（經傳譯員）為咗記錄，運輸署就係 2010 年 5 月嘅時候亦都係有一啲嘅文獻  
3 就係講到巴士安全帶嘅情況嘅。

4 MR DUNCAN：（經傳譯員）係喇，主席亦都提供呢方面，亦都文件夾亦都有嘅。而  
5 家嚟螢光幕上面都有打出嚟喇。

6 主席：（經傳譯員）有冇編號㗎？

7 MR DUNCAN：（經傳譯員）MISC-3 嘅，1274 頁。講到香港嘅情況，係巴士安全帶  
8 嗰方面，我想你係--我啱啱想講就話歷史，或者係對呢個問題嘅不同嘅考慮因  
9 素，我跟住就想請你表達下啲個人嘅意見。

10 首先我就想睇一睇 SEC-3 1310 頁，呢一份文件係環境運輸局所發出嘅，  
11 呢個係 2006 年嘅時候係寫嘅呢份文件，份文件就係畀立法會嘅運輸事務委員  
12 會，係講到呢一個專營巴士嘅安全嘅問題嘅，喺 1315 頁嗰度，你可以睇到個標  
13 題，就係專營巴士嘅安全帶。

14 第 18 段，「根據道路交通安全設備規例，司機係硬性規定係需要提供安  
15 全帶，其實就係百分之三十四有遮擋嘅座位都係有安全帶嘅，而呢個所有嘅專  
16 營巴士嘅經營者都係需要承擔新巴士係要啲有遮擋嘅座位嗰度就係安裝安全  
17 帶嘅。鑑於最近嘅交通意外，運輸署同專營巴士經營者就係檢討個情況，睇下  
18 現時巴士車隊入面係加裝安全帶，佢哋就會考慮嗰個技術問題，譬如話係座位  
19 係咪結構上係強而有力同埋係咪有一啲嘅鞏固點。

20 同時亦都係有研究做過海外嘅做法，有啲就睇嚟，就有一啲嘅海外國家就  
21 係規定安裝安全帶就係喺一啲市區使用或者係有企位嘅巴士上面係安裝嘅。

22 由於上述，我哋認為要引進強制規定安裝同埋係配戴安全帶，即係專營巴  
23 士上面，呢個係唔合適嘅。」

24 目前就住運輸署嗰方面個情況就係咁樣，嘅立場，當時就係 2006 年嘅。

25 或者我哋想睇 SEC-3，1323 頁，呢份文件就係立法會運輸事務委員會  
26 嘅，同一個事務委員會，個標題就係講到提升專營巴士運作安全嘅措施嘅進  
27 度。

28 1329 頁，我哋睇到呢個係 2007 年所發表嘅一份文件，當時係 1 月。

29 我哋睇 1323 頁，有個副標題就係喺專營巴士上面加裝安全帶，第 3 段，  
30 呢度就匯報番有關加裝安全帶嗰個嘅情況。

31 或者請大家睇第 4 段，「我哋從其他國家係關於加裝安全帶嘅情況，到目  
32 前為止，我哋搵唔到一啲國家佢哋係有一啲法律嘅規定就係話喺市區使用嘅巴  
33 士同埋係有企位嘅巴士上面就安裝或者使用一啲安全帶嘅。」

1 「所以專營巴士佢哋係同意係完成個改裝工程喺上層嗰度係安裝一啲強化  
2 玻璃嘅擋風玻璃」咁樣，但係呢個就係 2008 年--即係 2007 年，當時就係對於  
3 嗰個加裝安全帶係有任何嘅轉變嘅。

4 另一個事項係我想提嘅就係 TD-1 94，運輸署嘅第 1 沓文件嘅第 94 頁，  
5 個標題就係 TD 文件 08，係喺專營巴士上面應用新嘅裝置同埋科技嘅，你或者  
6 睇 107 頁...

7 主席：（經傳譯員）呢個係運輸署今年 4 月提交嘅文件，係咪？

8 MR DUNCAN：（經傳譯員）係嘅，主席。我哋由 07 年而家係去 2018 年，Weston  
9 先生，呢個唔係交界立法會嘅文件，呢份文件其實係運輸署提交畀委員會，協  
10 助委員會嚟到去進行佢嘅工作嘅。

11 或者我想請你注意第 94 頁，你睇到就係第 4 段，「跟進番牽涉專營巴士  
12 嘅嚴重嘅意外，即係九巴大埔嘅事件，牽涉到若干人死亡嘅，呢個就係 18 年 2  
13 月，跟住就係成立咗一個委員會就亦都係有牽涉專營巴士公司同埋巴士製造  
14 商，喺 2018 年 3 月中就檢討安裝一啲新嘅安全裝置或者係應用一啲新嘅安全技  
15 術嗰個嘅技術可行性嚟到去提升巴士乘客嘅安全保障嘅。有關嘅討論嘅結果  
16 同埋係工作小組嘅建議，係已經開列咗喺下面嘅段落當中。」

17 你睇到就係成立呢一個工作小組嘅原因就係因為大埔嗰度發生交通意外，  
18 巴士嘅意外，第 7 段，報告嘅第 7 段，嗰度有講，就係對於所有乘客座位安裝  
19 安全帶嘅，第 5 段先，「鑑於 06 年 7 月嘅意外，當時九巴就同一輛車輛係相  
20 撞，就喺雙層巴士上層嗰度有乘客被拋出」，「運輸署就建議，而巴士公司係  
21 同意就係應該喺四個上層嘅前面座椅嗰度係加裝安全帶嘅嘅，呢啲就係 97 年之  
22 後發牌嘅巴士就防止巴士乘客就係跌出嚟嘅，目前，淨係一啲冇遮擋嘅座椅先  
23 至係需要加裝安全帶，呢個係標準嘅做法。」

24 第 7 段，「至於話對於所有座椅安裝安全帶，三間嘅雙層巴士製造商就確  
25 定技術係可行嘅，如果係經營者係要求嘅話，佢哋可以喺新嘅巴士對所有座椅  
26 係安裝安全帶，係符合上述所講嘅國際標準嘅；同樣，所有專營巴士嘅經營者  
27 指出就話佢哋同意係將呢一個嘅要求係納入去喺採購新巴士嘅安排當中。」

28 「至於話現行巴士加裝安全帶，製造商表達關注就話喺地面嘅結構就有咁  
29 樣嘅設計就未必能夠安裝起嚟，符合國際嘅標準，係要符合呢個規定，係加固  
30 呢一個嘅地台嘅結構同埋係取代或者更換而家嘅巴士座椅。製造商亦都確定就  
31 係技術上係可以喺所有嘅上層嘅座椅係加裝安全帶，而佢係一定係某個年份製  
32 造先至得嘅，佢哋就會係就住呢個可行性做出研究嘅，同埋就係對於呢啲專營  
33 公司嘅巴士睇下係咪適合安裝呢啲安全帶。根據運輸署嘅了解，加裝安全帶係  
34 牽涉到重大嘅改裝，包括呢個專營巴士嗰個嘅結構同埋係更換所有嘅座椅，同  
35 埋係進行一啲拉力嘅測試，嚟到確定係咪符合國際標準等等。加裝安全帶同埋  
36 測試嘅工作係需要好長嘅時間嚟到去完成嘅，因此亦都影響巴士嗰個嘅出車率  
37 同埋有關嘅運作嘅。專營巴士公司經營者係會進一步研究有關嘅建議嘅。」

1 呢個就係 2018 年 4 月嘅情況，呢個就係運輸署提供畀委員會嘅報告。而  
2 家係已經 1 點鐘，或者可能就喺午膳時間我就會繼續。

3 主席：（經傳譯員）好，Weston 先生，我哋而家就會係午膳，所以我請鄧律師，你  
4 會唔會話畀我哋聽你需要再多幾多時間呢？我哋知道其實我就自己都問咗好多  
5 問題，所以亦都令到成個時間長咗。

6 MR DUNCAN：（經傳譯員）多謝主席。你亦都有打擾到我哋嘅，我哋其實個進展都  
7 相當良好嘅。我相信就三點半應該可以完，如果唔得嘅時候，就起碼都係 4 點  
8 之前可以完。

9 主席：（經傳譯員）我哋而家係午膳，兩點半先至再返嚟。唔該晒。

10

11 下午 1 時 01 分押聆訊押後

12

13 下午 2 時 30 分恢復聆訊

14 出席人士如前。

15

16 主席：（經傳譯員）午安。係，鄧律師，唔該。

17 MR DUNCAN：（經傳譯員）多謝主席。Weston 先生，午安。喺午膳之前，我就睇過  
18 一份文件，2018 年 4 月嘅文件，係一個運輸署嘅文件，文件編號係 8 號，而家  
19 就請你睇另外一份文件，就係返番去時序再較早之前嘅事件，係 2018 年 3 月，  
20 係 KMB-12 號文件冊，4869-1。

21 喺呢頁上面，你睇到呢個嘅標題就係「專營巴士安全改善工作小組」，呢  
22 個係 2018 年 3 月 13 號嘅會議嘅記錄，係 3 點鐘舉行，而跟住就有一啲出席者  
23 嘅名單。去到 4869-6，呢度就係講裝置安全帶，呢度嘅資料就係有另外一個方  
24 法係去總結，然後係提供畀委員會，啱啱喺呢個 TD-08 嘅文件嗰度有展示出嚟  
25 嘅，喺食飯之前。我而家想做嘅就係就請你去到第 4869-9，就呢度講到佢個職  
26 責或者工作範圍，就係呢個工作小組嘅工作範圍。

27 呢個佢哋嘅工作範圍，工作小組自行制定佢嘅工作範圍，呢度係羅列咗出  
28 嚟，4869，就至到去橫劃第 9，第(2)同埋第(3)項，或者我讀出嚟，就第(2)  
29 項就係話「去檢視個技術可行性呢一個嘅成本效益，同埋適用性同埋其他嘅方  
30 面，就係話關於除咗係呢個會暴露嘅座位之外，係其他巴士所有座位都裝置安  
31 全帶嘅，呢個講緊就係話技術可行性、成本效益同埋適用性就同埋係裝置呢啲  
32 咁樣嘅裝置嘅安全設施，譬如話係呢個車速顯示器，同埋呢一個嘅電子穩定控  
33 制，就係全球定位系統呢一個速度限制同埋呢一個速度限制器，就係每小時 70

1 公里，同埋防撞同埋呢一個保持行車線嘅裝置，同埋就係監察呢個巴士車長嘅  
2 情況，包括究竟佢有冇係瞓眼瞓。」咁樣。

3 你今朝早就話畀我哋聽，喺你嘅證供裏面，亦都喺你個報告亦都有提到  
4 嘅，就係話關於安全嘅措施，譬如係喺倫敦巴士嚟講，其實一方面你好謹慎去  
5 睇嗰個成本，但係另一方面亦都好睇嗰個效益，就係引入啲措施之前會咁樣去  
6 做。

7 所以我就想問下你嘅意見，就係話三個月，4869-11 嘅，呢度講嘅就係話  
8 喺檢討之後，就係會有一個啲建議，就係三個月之內去提交嘅。你覺得三個月  
9 係夠定唔夠呢？就去好小心、好謹慎睇嗰個成本同埋個效益，就頭先我哋睇到  
10 喺個工作範圍之中，有一系列嘅安全裝置，你覺得夠唔夠？

11 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）喺倫敦嗰個情況，首先就係關於我哋今朝早講  
12 嗰個智能車速輔助系統，我哋之前同埋之後我哋都要收集數據，呢個係一個嘅  
13 經驗，同埋就係話我哋用咗幾多時間就係倫敦運輸局就係做嗰個巴士安全嘅計  
14 劃，2016年開始嘅，但係我哋下一個月先至係2018年先至講第一期點樣做，  
15 2019年先至落實嘅。所以你可以話倫敦運輸局用咗太多時間去考慮、去討論呢  
16 啲咁嘅建議嘅，就其實我哋可以做快啲嘅。

17 但係試驗計劃裏面嘅數據，你係需要有一少部分嘅巴士就係用好長時間去  
18 試，又或者好多巴士用比較少嘅時間去試，先至有足夠嘅數據。當然，理論上  
19 你可以喺三個月之內係做個試驗計劃，但係如果我哋真係需要好謹慎去睇呢啲  
20 嘅數據嘅時候，你就係要做--就係多啲時間，或者你需要更加嘅樣本嘅巴士先  
21 至做得到，所以三個月好似係太少，喺倫敦嚟講，嗰啲人，當然有人會講話倫  
22 敦運輸局係可能要做快啲都未定，但係我哋亦都要平衡嘅。

23 主席：（經傳譯員）關於呢個智能車速輔助系統喺倫敦就係有兩個路線係試驗嘅，係  
24 咪牽涉到都有好多部嘅巴士呢？

25 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我其實就唔係好記得，19號其實都係條大線嚟  
26 嘅，可能係三十、四十，但係486就應該係少啲嘅。三個月如果你假設對我哋  
27 嚟講，如果我哋真係冇去延誤嘅說話，其實真係太過快，太短喇時間，即係要  
28 去試咁多、咁多唔同嘅選項。

29 MR DUNCAN：（經傳譯員）唔該晒。而家我就想去睇一睇4月。

30 主席：（經傳譯員）喺做呢個之前，呢個係3月13號嘅議程，就係講話呢個嘅報告  
31 會係喺三個月之內提交畀運輸署署長，但係其實已經係過咗六個月，最終嘅報  
32 告都仲未提交嘅，就畀你知道。

33 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我覺得就三個月就太過有野心喇，如果咁樣做。

34 主席：（經傳譯員）鄧律師，或者有另外一件事我都想提一提嘅，喺立法會係有個會  
35 議嘅，就係同呢個工作小組有關，係2月15號，你會唔會喺某個階段，你都會

1 講一講呢一點呢？因為佢哋就通過咗三個動議嘅。

2 MR DUNCAN：（經傳譯員）係，我係...

3 主席：（經傳譯員）因為可能你都要提一提，因為會話到畀我哋聽個背景點解運輸署  
4 係要考慮佢哋工作小組裏面要考慮嘅事項。

5 MR DUNCAN：（經傳譯員）我就想希望按住時序去睇啲事件嘅，喺 SEC-3 嘅文件冊  
6 嗰度會見到嘅，第 1342 頁，喺呢一頁上面，Weston 先生你見到就係喺立法會  
7 嘅運輸事務委員會佢哋嘅會議，就係 2018 年 2 月 15 號嘅會議嘅會議記錄，就  
8 係工作小組第一次會議之前，嗰個會議就係喺 3 月舉行嘅，我哋頭先睇到。  
9 1359 頁--請畀少少時間我。

10 主席：（經傳譯員）好呀，你慢慢。其中有一段就係第 3 段嚟，第 3 段，1360 頁  
11 嘅，其中一個動議裏面就係話裏面列出咗呢一個委員會--立法局委員會就係促  
12 請政府係去考慮同埋探討一系列嘅措施。

13 MR DUNCAN：（經傳譯員）喺第 1356 頁，我哋就會睇到究竟呢個動議係點樣嚟嘍  
14 喇。有討論到就話有啲咩嘢措施可以加強巴士安全，係第 59 頁講，就係「副主  
15 席就係建議係減低巴士意外裏面嘅傷亡數字，所有嘅專營巴士公司就應該係考  
16 慮係喺所有嘅巴士上面嘅座位係加裝安全帶，可以分期咁樣做，陸頌雄先生就  
17 係話佢話喺龍運巴士公司嘅時候，其實係所有嘅巴士係有好多--全部都有安全  
18 帶，但係點解而家有呢咁樣。

19 呢個運輸署署長就係話喺呢個新嘅巴士--喺 2003 年購置嘅巴士係一啲有  
20 遮擋嘅位置嘅時候都有安全帶，但係 2007 年一個嘅意外之後，巴士公司就係已  
21 經同意咗運輸署嘅要求，就係話有遮擋嘅位置同埋喺上層嘅前面都應該係有安  
22 全帶嘅，呢個運輸署同埋其他嘅巴士公司，包括九巴，都會係會係積極考慮去  
23 睇下可唔可以加裝所有嘅座位都有安全帶，呢個董事總經理九巴就話佢對呢個  
24 持開放態度，佢亦都會同運輸署去傾呢樣嘢。運輸署答陸仲雄先生嘅問題嘅時  
25 候，就係話佢哋曾經龍運就係所有巴士裏面嘅座位都有安全帶，但係因為太少  
26 嗰個用--使用率太低，所以佢哋就有喇，而家。

27 毛議員--毛孟靜議員就係話其實有一啲嘅專家就話即使有呢個安全帶，亦  
28 都未必可以減低傷亡數字嘅，佢亦都好關注如果即使所有座位都有呢一個嘅安  
29 全帶，有冇困難就係要求所有嘅乘客都係去戴上呢；佢亦都就係會問下會唔會  
30 係做一個公眾諮詢。運輸署署長就話政府當局係喺呢方面係持開放態度嘅，但  
31 係除咗話呢一個技術嘅可行性，究竟乘客是否接受呢樣嘢都係應該要考慮嘅，  
32 佢會係喺一個月之後，呢個九巴就會係提交一個調查報告，佢亦都會係睇番個  
33 調查報告，然後先至去決定或者考慮使唔使去裝置一個安全帶。」

34 喺 1359 頁，喺第 77 頁，「個主席就係話佢亦都係收到三個嘅動議，佢認  
35 為呢啲嘅動議同嗰個議程係有關嘅，而委員都係同意處理呢啲動議嘅。」

1 陳克勤先生就係動議人，呢個動議。喺 1360 頁就係有英文嘅翻譯嘅，呢  
2 個第 3 段就講，就係「探討有啲咩嘢方法，點可以改善巴士嘅安全，包括就係  
3 一啲高風險嘅座位亦都係增加個保護裝置，係喺更多嘅座位上面係加裝安全  
4 帶，同埋係分期係強制乘客應該係戴安全帶，同埋係喺巴士司機嘅外面係裝置  
5 一個嘅外置嘅攝錄機，同埋係改裝呢一個限速器，去確保喺一個高風險嘅道路  
6 上面有係安全嘅行車嘅。」

7 所以你睇到立法會嘅呢一個動議就喺工作小組嘅第一次會議之前就舉行  
8 嘅，所以都係有提到一啲譬如話係裝置安全帶嘅一啲好處同埋難處嘅。

9 MR MIKE WESTON: Yes.

10 MR DUNCAN: (經傳譯員) 然後我就想跟住時序，我哋就睇番工作小組第二次會議  
11 嘅會議記錄，呢個係 KMB-12 4887-1。

12 主席: (經傳譯員) 呢個係 2018 年 4 月 23?

13 MR DUNCAN: (經傳譯員) 係，冇錯，呢個係 2018 年 4 月 23 號嘅會議，呢啲係個  
14 會議記錄，相關嘅部分就喺 4887-5 頁，就去睇我哋呢啲嘅「巴士嘅營運者佢  
15 哋就同呢一個製造商睇下有冇辦法、有冇可行性可唔可以係喺座位上面係安裝  
16 安全帶，佢哋就會呢個都係可以，係有啲新嘅巴士去購買嘅時候就係可以裝置  
17 安全帶嘅，九巴同埋龍運就話會差唔多係每一架雙層巴士就係要 5,000 英鎊  
18 嘅，如果要咁做，所有嘅巴士營運商就都同意喺新購買嘅單層同埋雙層巴士都  
19 會係安裝安全帶嘅。

20 至於啲已經採購但係仲未送運嘅新巴士，九巴、龍運表示佢哋係會要求呢  
21 個生產商係喺所有嘅乘客座位度安裝安全帶嘅，如果係可行嘅話，而九巴、龍  
22 運就話喺 18 年 9 月之前送抵嘅一百四十五架新巴士都可以係喺所有嘅座位度安  
23 裝安全帶嘅。九巴同埋新大嶼山巴士就通知咗運輸署就係喺 18 年 4 月嗰陣時，  
24 如果係供應商係可以--即係佢哋係可以喺所有嘅乘客座位安裝安全帶嘅。

25 至於現有嘅巴士，九巴、龍運同埋城巴、新巴就表示呢一個喺所有乘客座  
26 位安裝安全帶嘅技術可行性評估仍然係未明朗嘅，即使技術上係可行，呢個問  
27 題仍然係要進一步考慮，因為要考慮到相關嘅財務安排同埋對巴士營運嘅影  
28 響，因為就要係相當嘅時間係去改裝啲巴士。運輸署就鼓勵所有巴士公司去繼  
29 續探討喺所有乘客座位加裝安全帶嘅技術可行性，應該喺每個巴士型號都去探  
30 討，然後先作出決定嘅。」

31 呢個就係第二次會面之後嘅結論，即係第二次同埋第三次嘅會議之後得出  
32 嘅結果，呢個就係 6 月 21 號，即係有 3 月、4 月同埋係 6 月。

33 喺 KMB-12 文件冊 4908-1 頁嘅，同安全帶有關嘅部分就係喺 4908-7 頁  
34 嘅，喺第 25 段，就話喺「會議上同意係可以喺所有新嘅巴士嘅乘客座位係安裝  
35 安全帶嘅，係可以符合相關嘅國際標準，而所有嘅巴士公司就承諾所有新嘅專

1 營巴士都係會喺全部嘅乘客座位度安裝安全帶嘅。」而額外嘅支出將會係每架  
2 巴士大概 5,000 鎊。

3 第 26 段，「至於現有嘅巴士，喺會議上係提到，喺某啲現有雙層巴士型  
4 號上層嘅所有乘客座位加裝安全帶係可行嘅，而九巴、龍運就表示佢哋會喺巴  
5 士嘅上層所有座位加裝安全帶，而喺呢啲係某啲長途嘅巴士或者喺一啲某啲行  
6 走高速公路嘅路線嘅。

7 而九巴、龍運就話到咗 2019 年中就會大概有四百新巴士會係所有嘅乘客  
8 座位度安裝安全帶嘅。九巴、龍運就會將呢啲巴士調配去上述嘅路線。喺現有  
9 嘅巴士加裝安全帶就要視乎實際嘅情況或者要求。

10 就住九巴、龍運嘅措施，喺會議上係同意喺現有嘅巴士加裝安全帶嘅，而  
11 係相關即係喺現有巴士安裝安全帶嘅成本同埋所需嘅時間，根據海外嘅經驗，  
12 就有足夠嘅證據支持佢成為一個強制嘅--所有巴士嘅強制要求。但係委員同意  
13 至於一啲冇保護嘅座位同埋一啲冇企位嘅車廂係需要嘅。

14 喺呢方面，城巴、新巴就被要求去考慮喺某啲長途巴士路線嘅上層所有座  
15 位加裝安全帶或者喺一啲喺高速公路行走嘅某啲路線，城巴、新巴表示會好難  
16 調配佢哋嘅巴士只係行走某一啲嘅路線，因為佢哋嘅巴士每日都會係調派去唔  
17 同嘅路線嘅。同時城巴、新巴亦都係表示好少乘客會係用安全帶，所以喺現有  
18 嘅巴士度加裝安全帶喺財務上係不可行嘅。城巴、新巴要求政府去支付加裝安  
19 全帶嘅費用，如果政府係咁樣要求嘅話。」

20 而個結論，喺第 31 段，就係話「運輸署係要求所有嘅專營巴士營運商去  
21 估計一啲行走巴士停站比較少、高速公路嘅長途巴士路線同埋相關嘅巴士數  
22 目，並將呢一個資料係儘早交界運輸署參考。」

23 我哋而家就睇另外一份文件，就係 4938-1，呢啲就係第三次會議嘅記  
24 錄，就係喺今年 6 月 27 號進行嘅，呢個就係一個專營巴士車內安全裝置嘅工作  
25 小組，換句話講，呢個就係六日之後所進行嘅一個會議。

26 我哋睇 4938-5 頁，第 15 段，嗰個標題就係喺所有嘅乘客座位安裝安全  
27 帶。「運輸署通知會議就係同佢哋就係喺長途巴士路線安裝安全帶嘅睇法，或  
28 者就係一啲喺高速公路行走而上落係比較少嘅路線，運輸署已經係要求專營巴  
29 士商係去提供參與呢啲服務路線嘅巴士數目。新巴、城巴強調佢哋唔同意呢一  
30 項嘅加裝工作，除非係由政府係畀錢嘅，咁亦都係睇到係需要三至四名技術嘅  
31 勞工，要用一個星期先可以為一架巴士加裝安全帶嘅，如果考慮到呢一個人手  
32 嘅支出同埋物料嘅支出，加裝一架巴士加裝安全帶嘅成本會大概係 24 萬嘅。」

33 而最後一份文件，我都想帶你睇一睇嘅，呢份就係運輸署交界立法會交通  
34 事務委員會喺今年 7 月提供嘅更新文件，呢一個就係 TD-1 文件冊 403 頁嘅。  
35 喺 403 頁，呢個標題你見到就係 2018 年 7 月 25 號討論嘅事項，就係畀立法會  
36 交通事務委員會嘅，標題就係改善專營巴士嘅安全。我哋睇第 412 頁，你見到

1 呢份就係由運房局、運輸署提供嘅文件就係喺今年7月嘅。

2 文件嘅目標就係寫咗喺403頁，而喺背景底下就講到呢一個工作小組同埋  
3 工作範圍，喺呢份文件有一啲部分就係講到安全帶嘅，我想你睇下第16段，就  
4 係409頁嘅，「就住以上10至15段所提到嘅要點」，嗰啲部分就講到一啲嘅  
5 詳情，即係我哋已經提到㗎喇。

6 「工作小組就得出以下嘅建議，目標就係為呢啲坐低嘅乘客提供更加多嘅  
7 保護，首先喺未來採購新嘅巴士應該喺所有座位都提供安全帶；而

8 (b)就係喺進行進一步嘅技術營運同埋財務評估之後，係可以考慮喺某一  
9 啲嘅巴士路線嘅上層嘅座位提供安全帶嘅。換句話講，即係行走一啲巴士停站  
10 比較少、高速公路嘅長途路線。

11 運輸署係會要求專營巴士商去進一步同巴士製造商去探討喺唔同巴士型號  
12 嘅上層加裝安全帶嘅技術可行性，同埋亦都係要考慮到呢一個營運同埋容量同  
13 埋係要決定一個加裝工程嘅時間表，同埋呢個財務嘅可行性，然後先至去決定  
14 究竟會唔會喺16(b)段所講嘅長途巴士路線嘅上層可唔可以加裝安全帶嘅。同  
15 時，運輸署會同專營巴士商去宣傳乘客使用安全帶，如果係有安裝嘅話（換句  
16 話講，就係一啲冇保護嘅座位，即係新嘅巴士上面冇保護嘅座位）。」

17 我就會問幾個問題嘅，我就會講番委員會已經聽取咗嘅證供嘅某啲部分  
18 嘅，首先就係城巴嘅證供，即係喺早前嘅聆訊佢哋係有作供嘅，呢個就係第4  
19 日嘅謄本嘅，第102頁。

20 主席：（經傳譯員）邊一份文件冊㗎，你講緊？

21 MR DUNCAN：（經傳譯員）2A文件冊嘅。

22 主席：（經傳譯員）呢個背景就係18年5月30號。

23 MR DUNCAN：（經傳譯員）冇錯，呢個就係之前我哋聽取嘅證供㗎嘅。我想你睇  
24 102頁，我想你睇番第101頁第15行，我就喺度問緊城巴嘅Samuel Cheng  
25 先生，我就問到呢一個財務嘅安排，就係「如果係可以支付呢個部分嘅話，會  
26 對安全有咩嘢幫助呢？」

27 鄭先生就話「我唔可以舉到任何可以改善安全嘅例子，但係有一啲事情可能  
28 公眾會覺得係可以改善到安全嘅，其中一樣嘢就係喺上層加裝安全帶。今朝  
29 李先生就講到成本，就會係每架巴士15,000至到20,000金鎊嘅，我哋係有  
30 一千一百架呢一類嘅巴士，如果佢哋全部都要喺上層加裝安全帶嘅話，總成本  
31 將會係1億8千萬至到2億4千萬港幣。」呢個就係城巴嘅情況。

32 我想你睇番九巴嘅部分，就係喺第15日，...

33 主席：（經傳譯員）首先想講下呢一個成本嘅問題，呢個就係102頁頁底嗰度，想  
34 Weston先生睇睇嘅，第19行，或者第16行。



1 MR DUNCAN: (經傳譯員) 第 16 行就講話「今朝我哋講到喺車上有一啲嘅冇保護嘅  
2 座位，佢哋已經係裝咗安全帶，我就成日搭呢啲巴士嘅，但係我就好少見到乘  
3 客--即係呢啲座位嘅乘客會戴安全帶，以後如果你要我哋公司去使 1 億或者兩  
4 億或者甚至超過兩億做呢件事情嘅話，我哋就好懷疑究竟係冇冇用，即係如果  
5 政府係有呢個要求嘅話，如果係真係要加裝安全帶，我希望政府係會提供資助  
6 畀我哋係去安裝安全帶嘅。呢個就係其中一個例子，唔該晒。」

7 主席就話「你嘅意思就係如果政府係認為係需要咁做，因為乘客可能係想  
8 戴安全帶，但係根據你嘅經驗，如果佢哋唔咁做嘅話，應該係由政府去出錢，  
9 而唔係由你哋自己畀錢嘅？」

10 鄭先生話「如果政府認為係有需要乘客去戴安全帶，我希望政府係會資助  
11 呢一個安裝嘅工作，如果唔係，就--即係如果要我哋自己畀錢，就會係好浪費  
12 資源。」

13 睇番第 58 頁，...

14 主席：(經傳譯員) 係咪呢個謄本，第 4 日？

15 MR DUNCAN: The transcript, yes. (經傳譯員) 鄭先生早前都係有類似嘅睇  
16 法嘅，喺第 58 頁嘅 24 行，我就講緊一個城巴遠期計劃其中一部分嘅，第 25  
17 行，我就話「係喺上層嘅所有座位安裝安全帶係可行嘅，但係根據我哋嘅觀  
18 察，而家好少人係會喺呢個未經保護嘅座位嗰度戴安全帶嘅，如果係冇立法係  
19 要求專營巴士嘅乘客安裝安全帶嘅話，而加上由執法單位去嚴格執行嘅話，喺  
20 所有座位安裝安全帶只會係浪費資源，因為多數嘅乘客都唔會戴嘅，即使係有  
21 提供嘅話。」

22 好喇，講完城巴，而家講九巴同埋近期啲嘅聆訊，第 15 日，9 月 13 號  
23 嘅，第 6 份嘅資料夾，第 15 日，18 頁，第 20 行嗰度，我就問過一個問題嘅，  
24 係關於新嘅巴士裝安全帶，我相信佢哋有安全帶嘅，或者睇番前少少，第 15  
25 頁，24 行，李生，Roger Lee 就係九巴嘅，佢提到就係上層裝安全帶嘅可行  
26 性，「喺上層裝安全帶，技術上我哋係需要考慮到嗰個地心吸力嘅問題，政府  
27 諮詢過我哋同埋有關嘅供應商關於嗰個可行性--技術上可行性同埋個進度嘅。  
28 安全帶比較重嘅，如果你係要喺上層安裝，政府係需要考慮到嗰個傾側嘅測  
29 試，如果係技術可行，就唔會係一個問題，但係兩個供應商富豪同 ADL 嗰個進  
30 度就係喺正面嘅。」

31 跟住佢就係講到嗰個財政上嘅影響，就係喺呢個加裝安全帶。

32 「價錢唔平嘅，即係喺今年初嘅時候，就有個特別委員會就發出一個清楚  
33 指示，我哋嘅巴士 19 年買嘅同埋之後嘅就有安全帶，至於話加裝安全帶，如果  
34 可行嘅話，特別係啲長途嘅路線，我哋係會喺上層加裝安全帶，我哋唔希望係  
35 進一步有意外嘅，所以個成本唔係我哋主要考慮，有關安全帶就需要一加巴士  
36 就係需要 20 萬嘅，係上層咁計。」

1 「有幾多架巴士係會加裝呢？喺呢個車隊入面有幾多架呢？」

2 梁生（另一位代表）就話「我相信係三千六百部長途嘅巴士。」

3 跟住就第 22 段嗰度，李生，Roger Lee 就話佢要補充，「目前我哋有係  
4 四千二、四千三架巴士，呢個係九巴、龍運加埋，有啲巴士就係有安全帶，但  
5 係其他佢哋係明年將來嘅年份就會退役喇，呢啲巴士係會兩、三年退役，佢  
6 哋就唔會加裝嘅。對於長途線嘅巴士，我唔知道個實際個數字，但係三分一就  
7 會係長途嘅。」

8 主席喺 22 行嗰度就話「李生，你講過就話加裝三千六部嘅長途巴士，你  
9 係咪更改你嘅聲明，就話係一千呢？」佢就話「係嘅。」

10 第 5 行，就話「我就係嘗試就計一計數，一千部巴士，20 萬，每部巴士  
11 20 萬？」「係。」

12 「個數字就係 2 億元嘅？」梁博士就話「係嘅。」

13 「呢一點就需要同政府傾嘅？」個答案就係「唔會。」

14 好喇，最後，我想你留意一下嘅，就係我哋係聽取過警方嘅證供，...

15 主席：（經傳譯員）我哋講呢度之前，或者喺嗰個謄錄本嗰度，你正話提到第 16 頁  
16 嗰度，第 17 行，「喺今年年初就係我哋公司成立咗個委員會，就係特別委員會  
17 發出指示，我哋嘅巴士 19 年或者之後採購嘅係會有安全帶嘅，至於話安全帶嘅  
18 加裝，如果可行嘅話，特別係長途線，我哋係會喺上層嗰度係安裝安全帶  
19 嘅。」

20 我諗清楚啲嘅，就係呢個係提到九巴係就住大埔道交通意外佢提交嘅報  
21 告，呢個就係 KMB-1A 第 98 頁，同埋第 39 段、第 40 段。

22 MR DUNCAN：（經傳譯員）你睇到嘛，Weston 先生？

23 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，睇到嘅。

24 MR DUNCAN：（經傳譯員）KMB-1A，98。

25 主席：（經傳譯員）呢個就講番個背景，係運輸署長係規定九巴喺一個月之內提交嘅  
26 一份報告，喺 3 月 12 號提交嘅，呢份報告就係喺工作小組開會之前嘅，就正話  
27 都有講過邊個出席咁樣。或者我想請 Duncan 大律師同我哋讀一讀，等我哋知  
28 道九巴喺呢個工作小組之前嗰個立場係點樣嘅。

29 MR DUNCAN：（經傳譯員）或者睇番 98 頁，文件夾嘅第 98 頁，Weston 先生，你  
30 睇到呢個就係 3 月 12 號，39 段，巴士公司就話喺報告當中係咁講嘅，呢個係  
31 畀運輸署長嘅，「事件之後，就立法會議員提出咗不同嘅意見同埋建議，傳  
32 媒、公眾人士都提到應該採取咩嘢措施嚟到去提升公共巴士運作嘅安全，特別

1 巴士乘客嘅安全，特別委員會考慮過呢啲事項，諮詢過九巴嘅巴士供應商，同  
2 埋作出若干嘅建議，而九巴嘅管理層係會執行同埋係進一步探討嘅。」

3 第 40 段，「九巴已經要求咗供應商係喺所有嘅座位安裝安全帶，呢個新  
4 訂嘅巴士，喺 18 年 3 月 5 號之後就會係既定嘅安排嚟喇。至於而家現行嘅巴  
5 士，如果有啲路線係需要嘅話，係可以喺上層分階段咁嚟到去安裝呢啲安全帶  
6 嘅，呢個係九巴嘅巴士。」

7 主席：（經傳譯員）唔該晒。

8 MR DUNCAN：（經傳譯員）好喇，最後就想請你睇一睇警方所畀嘅證供，呢個就係  
9 第 17 日嘅作供，日期就係 18 年 9 月 24 號星期一嘅，第 7 號嘅文件夾。

10 主席：（經傳譯員）唔該晒。

11 MR DUNCAN：（經傳譯員）或者想請你睇一睇第 50 頁，當時就係主席同歐陽先生係  
12 同 Stephen Baker 先生係對話嘅，Baker 先生就係警隊嘅代表，佢係總警司  
13 嚟嘅，或者睇番第 49 頁先，主席就提到安全帶嘅問題，即係小巴，公共小巴就  
14 有安全帶嘅。

15 主席就話「係咪小巴有？」Baker 先生話「係嘅。」

16 「其實喺執法嗰度有冇困難？係咪好容易嘅呢？」Baker 先生就話「好難  
17 執行嘅，因為呢個都唔係定期咁執行嘅，呢個係有時咁樣執行，警務人員就決  
18 定要執法，就係因為道路安全嘅問題，呢個係唔單只係一個環節嘅問題，即係  
19 需要宣傳，需要經常嘅宣傳嘅。我希望啲人就唔會話因為驚住檢控，然後先至  
20 係守法。」

21 主席話「呢個係需要好長嘅時間先至說服到啲人係坐車係戴安全帶。」佢  
22 就話「我哋認為如果啲人有得選擇，咁就更加好嘅，即係去改善佢哋嘅道路安  
23 全作為一個選擇，一個選項。」

24 歐陽先生就提咗一個問題，就話「安全帶嗰方面，根據小巴嘅經驗，警方  
25 喺執法方面係咪好成功呢？」Baker 先生話「我有啲嘅執法嘅數字，但係我希望  
26 市民係會守法，因為係對佢哋好嘅，即係而唔係進行檢控咁樣。」

27 「但係正如剛才所講，大多數嘅人就唔會喺小巴嗰度係繫安全帶，執法係  
28 好困難嘅，我哋可以睇到點解你預計喺巴士嗰度亦都有同樣嘅趨勢嘅？」Baker  
29 先生話「係嘅。」

30 好喇，有好多資料係提供咗畀你消化嘅，Weston 先生，但係你可以睇到  
31 呢度嘅情況就係肯定就係有個決定就係話至於話新嘅巴士以後--有個建議就話  
32 以後新採購嘅巴士就係會有安全帶嘅，每個座椅都係會有安全帶嘅，不管嗰輛  
33 巴士係行走呢個市區路線，咁係好擠逼嚟喇，我相信應該，亦都係有一啲企位  
34 嘅乘客。我哋聽到巴士公司嗰個額外嘅成本，就會係差唔多一架巴士就係

1 5,000 鎊嘅，呢個係其中一方面。

2 第二方面就係喺上層嗰度嘅座椅加裝安全帶，技術上係可行嘅，對於行某  
3 啲路線嘅巴士，即係行一啲譬如話高速公路嘅路線嘅巴士，如果你替兩間專營  
4 巴士公司嚟講，嗰個成本就差唔多係 4 億。

5 我相信委員會明白嘅就係你對呢兩方面其實都可能冇你嘅意見，即係新購  
6 置嘅巴士係要安裝安全帶，呢個唔會話好大嘅開支。第二，就係加裝安全帶嘅  
7 問題，喺行走一啲高速公司、特別路線嘅巴士加裝安全帶，我好希望係聽下你  
8 嘅意見。

9 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，或者我畀一啲一般嘅觀察先，我相信初步  
10 睇嚟，從今日嘅證供聽到就係安裝安全帶就係技術上係可行嘅，亦都係有佢嘅  
11 優點嘅，即係有做過研究係咪可行，成本就係另一個問題，係咪有實際嘅優點  
12 呢？

13 從我嘅聽到嘅證供，就係話喺香港專利巴士經營者加裝安全帶，呢個佢哋  
14 接納呢個安排嘅速度好似呢個運輸局拒絕呢個安排係咁快咁樣，一樣咁快。我  
15 相信安全帶的確有佢嘅優點嘅，喺交通意外嘅時候，汽車又好，咩嘢車都好，  
16 的確係佢嘅幫助嘅。

17 我哋都係聽過一啲執法嘅問題，係咪有能力去到執法嘅問題，另一個問題  
18 提到嘅，就係喺證供嗰度係未必有提，就係係咪能夠令到呢啲安全帶係成日都  
19 係運作良好呢咁，最緊要就係你有啲安全帶，如果運輸署同埋專營經營者係要  
20 啲人係攞安全帶，就確保佢哋係用得到先得嘅，呢個亦都可能係一個好大嘅財  
21 政負擔嘅。喺保養嗰方面亦都係一個問題，經常要保養住呢啲安全帶。

22 我認為喺好多評估嗰度冇睇到嘅就係嗰個成本效益嘅問題，安全帶嗰個成  
23 本，加裝安全帶亦都係一個好大嘅成本負擔嚟嘅，喺啲新巴士，5,000 鎊，亦  
24 都係有一個成本嗰度㗎嘛。主要嘅問題就係投資呢啲錢落去，個效益係點樣，  
25 安全帶喺減少交通意外傷亡嘅時候相對於嗰個--嘅價錢相對於嗰啲錢擺喺其他  
26 嘅措施嗰方面係點樣比較呢？其中一個擔憂嘅地方就係九巴投資龐大嘅金錢，  
27 呢個當然係值得歡迎，但係始終個危險就係有其他嘅高科技嘅措施係可以安裝  
28 嘅，亦都係同樣可以係投資喺嗰度嘅。

29 呢點，每一釵使落去，愛嚟提升安全係咪可以係取得更加好嘅效益呢？譬  
30 如話嗰個車頭嘅設計、自動減速、自動剎車等等嗰啲咁嘅措施，嗰啲錢係咪花  
31 得更加有成本效益呢？

32 啲錢一係就係嚟自現時專營巴士嗰個嘅利潤；我聽到一啲嘅證供就係都唔  
33 係好高嘅，一係就嚟自嗰個乘客，個票價會高啲；一係來自政府。始終都係呢  
34 三個來源係得到經費嘅，始終問題就係點樣使呢啲錢，點樣可以使得物有所值  
35 嘅，點樣可以取得更加好嘅成效。如果你加埋呢啲咁嘅數字，嗰個錢都唔係少  
36 嘅。

1 其實我就要問，係咪可以係花喺其他嘅形式嘅科技以取得更加好嘅成效呢  
2 咁？但係相對於倫敦、香港嘅比較，最重要嘅就係運輸局佢哋就唔係好贊成呢  
3 個安全帶，倫敦就係好平坦嘅地方，唔係話好多車就係每小時四、五十里咁  
4 行，大多數嘅巴士係喺倫敦就係同香港係唔同嘅，香港其實嗰個地勢就係好有  
5 挑戰性嘅，亦都係有唔同嘅。

6 所以我就會睇下其實特別係一啲高風險嘅路線點樣去處理，我哋可能就唔  
7 係話一刀切去做一啲嘢，可能係有啲唔同嘅方案。有一啲嘅路線其實可能真係  
8 需要安全帶嘅，但係我認為你哋應該選擇得比較好啲，而唔係一刀切嘅去做。

9 正如我所講，我就會問一個問題，就係話究竟保養方面究竟有需要幾多嘅  
10 承擔呢等等。

11 主席：（經傳譯員）你可唔可以埋啲個咪？

12 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）就去確保呢個安全帶其實係保養得好，亦都係有  
13 一個好嘅功能繼續，使到佢哋可以繼續被使用嘅。當嗰啲乘客去到架專營巴士  
14 嘅時候，其實真係嗰啲安全帶真係情況係好嘅。

15 主席：（經傳譯員）你可唔可以話畀我聽嗰個保養費係幾多呢？而家喺啲——譬如係喺  
16 英國，譬如旅遊車會唔會有嘍？

17 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）喺倫敦嚟講，譬如話佢哋係一啲服務型嘅巴士嗰  
18 度，嗰個保養嘅挑戰就可能有人刻意破壞，又或者有人就係喺個安全帶嗰  
19 度就塞住嗰啲窿呀咁樣樣。

20 主席：（經傳譯員）香港嚟講，都係唔會係一個問題嚟嘅。喺呢一個保養會唔會係有  
21 啲嘅技術層面都會係一個問題嚟嘅呢？

22 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我唔係好清楚，就我相信就應該一定係會有一啲  
23 定期嘅保養嘅工作要做嘅，喺英國嘅一啲嘅旅遊車嚟講，其實即係刻意破壞呢  
24 樣嘢就唔係話真係個問題好嚴重嘅。或者我亦都係喺我個報告裏面講，就係附  
25 件 D 裏面，...

26 主席：（經傳譯員）請你稍等一下，鄧律師，你可唔可以畀我哋嘅頁碼呢？

27 MR DUNCAN：（經傳譯員）就係由運輸局係提交畀我同埋主席嘅，係第 160 頁嘅。

28 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）有一個幻燈片呢度就係有講到...

29 主席：（經傳譯員）你有冇嘅頁數呢？

30 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯喇，就係呢個喇，呢個。

31 主席：（經傳譯員）係。

32 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）就係佢，呢一頁，2017 年嘅數字，就係話喺巴士

1 上面有啲人係跌嘍，就係 3,074 嘅數字，係 2017 年嘅數字。呢個就係睇到大  
2 大部分嘅巴士上面嘅乘客受傷就係因為佢哋企喺度或者佢係上緊車、落緊車或者  
3 佢哋係上緊樓梯、落緊樓梯，就大概係百分之十三嘅，就喺三千宗之中，大概  
4 係四百宗係呢一類型嘅。所以其實我所認為我哋焦點應該就係睇下嗰個企喺度  
5 嘅乘客，呢個係說明喺倫敦嗰個受傷嘅情況嘅分類，就係有啲人企喺度咁樣  
6 樣，同埋啲乘客喺乜嘢狀況底下喺架巴士上面係受傷嘅。

7 主席：（經傳譯員）喺遠期計劃裏面嘅一啲數字，鄧律師，2018 至到 2022 年就有  
8 講到有啲人就係佢哋係失咗平衡，佢哋跌嘍，亦都有啲數字就係嗰啲人坐喺度  
9 就係受傷嘅。2015 至 2016 年兩年，百分之五十一點五就係嗰啲企喺度嘅乘客  
10 嚟嘅，或者佢哋係失去重心、失去平衡，只係有百分之一嘅人就係佢哋坐緊嘅  
11 時候係受傷嘅，呢個似乎就係話就係坐喺度嘅乘客佢哋受傷嘅百分比係比較低  
12 嘅。

13 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢個，主席，呢個好似似乎係我記憶所及嘅情況，可唔  
14 可以請我助手係將嗰個計劃再搵出嚟。

15 主席：（經傳譯員）另外一個問題係就呢個立法會議員就要求我哋審視下安全帶呢個  
16 問題，首先如果你唔配戴安全帶，你有咩嘢嘅受傷，可能似乎啲人就係話啲人  
17 喺架巴士行嚟行去、上樓梯或落樓梯，而唔係真係坐喺個座位受傷嘅，所以坐  
18 喺度嘅人受傷嘅比率係比較少。

19 另外就係話，其實而家我哋睇下而家巴士嘅人去使安全帶嘅情況係點樣，  
20 係咪應該做一個調查，呢一個城巴嘅董事總經理話畀我聽其實都冇人去戴嘅，  
21 其實會唔會我哋其實搜集一啲客觀嘅資料會好啲？

22 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係好嘅，如果譬如話我哋係用一啲閉路電視去睇  
23 清楚究竟個使用率有幾多咁樣會係好。但係我認為你話要係裝安全帶嘅時候，  
24 你亦都係有一個宣傳運動去鼓勵啲人去配戴安全帶，如果你真係決定去投資去  
25 裝安全帶嘅說話，起碼都能夠將呢一個好處係擺到最大嘅。但係我哋嘅運輸局  
26 嘅數據顯示其實就呢個真係一個--係車上乘客嘅問題，呢方面唔係最大嘅。

27 主席：（經傳譯員）另外一個因素可能就係話係進行一個調查，就問下啲人因為呢一  
28 個巴士公司或者管理當局認為係安裝安全帶係安全啲嘅，佢哋願唔願意使用  
29 呢？2007 年嘅時候，其實可能都--如果係，我冇記錯嘅時候，就係都做過咁嘅  
30 調查嘅，佢哋就訪問咗，用電話訪問咗二千二百個人嘅。鄧大律師，可唔可以  
31 證實下呢一點呢？

32 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）其實你點樣去問嘅時候，都會影響啲人點樣去  
33 答嘅。

34 主席：（經傳譯員）係呀，係呀，譬如好似我哋話係脫鈎，咁都係有一個嘅全民投票  
35 去問呢啲問題都係有啲問題嘅。

1 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）其實你問問題係一件事，但係實際上啲人點做係  
2 另外一件事嚟嘅。

3 主席：（經傳譯員）但係我認為如果係好專業咁去做，又會係好嘅。運輸署其實都畀  
4 過呢啲相類似嘅數據畀我哋。

5 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我就唔係咁講話其實安全帶就唔好嘅、係唔需要  
6 嘅，但係因為你要投資咁多錢，今日下晝我哋都講過有幾多錢，係咪啲錢係咪  
7 用得其所一啲呢可以？係咪真係有呢一個嘅成本效益等等，亦都會係帶嚟更多-  
8 -好多嘅好處。

9 主席：（經傳譯員）你就話如果我哋要花咁多錢嘅時候，呢筆錢就可能係用其--投資  
10 嚟其他嘅安全裝置會好啲嘅，而家可能冇使緊啲方面嘅錢。

11 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）個營運商可能就係嚟緊要使一筆錢嘅，嚟緊呢幾  
12 年，但係其實呢筆錢係用緊其他用途更加物有所值嘅。

13 主席：（經傳譯員）等我解釋下，就我哋而家會小休，因為盧教授佢有其他嘅事情，  
14 佢一定要去嘅，但係我哋仍然都係要繼續嘅。我諗我哋而家要小休直至盧教授  
15 佢可以離開嘅。唔該晒。

16

17 下午 3 時 40 分押聆訊押後

18

19 下午 3 時 44 分恢復聆訊

20 出席人士： Hon Mr Justice Michael Lunn（倫明高），香港專營巴士服務獨  
21 立檢討委員會主席

22 歐陽伯權先生，香港專營巴士服務獨立檢討委員會委員

23 Peter N. Duncan（鄧樂勤）資深大律師，由高露雲律師行委聘，代  
24 表香港專營巴士服務獨立檢討委員會

25 Mr Mike Weston，獨立的客運交通顧問

26

27 主席：（經傳譯員）鄧律師。

28 MR DUNCAN：（經傳譯員）多謝主席。我就而家唔再講安全帶喇，Weston 先生。

29 主席：（經傳譯員）我哋頭先講啲啲數字，有冇搵到出嚟呢？

30 MR DUNCAN：（經傳譯員）對唔住，冇。如果我哋真係搵到嘅，我哋就會提交畀委

1 員會。

2 主席：（經傳譯員）我認為佢已經喺個螢幕上面。

3 MR DUNCAN：（經傳譯員）但係呢度就有講到主席你講過嗰啲嘅唔同類型嘅，就係  
4 百分之五十四就係失去重心，但係就係個巴士個乘客受傷係百分之三

5 主席：（經傳譯員）我相信呢個就係講緊坐喺度嘅乘客，因為我哋前面係講話失去重  
6 心咁嘛，呢啲就係嗰啲坐喺度嘅乘客喇。所以其實嗰個數字相距係好大，因為  
7 佢哋係坐喺度嘅時候，相對係少人係受傷嘅，好明顯個原因--所以就我哋喺有  
8 遮擋嘅座位嘅時候，我哋要裝置安全帶，我哋應該有原因嘅。

9 喺下層有啲座位前面就係有一啲嘅阻擋，所以即使你要拋開去外面，亦都  
10 唔會拋好遠，所以亦都唔需要下底個下層嗰度裝安全帶嘅，似乎咁樣就係個原  
11 因。

12 MR DUNCAN：（經傳譯員）主席，我就會話畀你聽個頁碼 KMB-12 第 5115 頁嘅。

13 主席：（經傳譯員）唔該晒。

14 MR DUNCAN：（經傳譯員）睇下仲有冇其他嘅意見或者問題，如果冇，我就唔再講  
15 安全帶，我就嚟到我最一個課題希望能夠同你探討嘅。呢個係你個報告嘅第  
16 149 頁，嗰度提到，唔好意思，係應該係 146 頁嘅，係關於疲勞管理嗰方面  
17 嘅，喺 146 頁，呢個係巴士安全計劃嘅引言嗰度，呢個係講個係最近增加咗嘅  
18 項目就係疲勞管理方面，我就想係就呢方面問你幾條問題。

19 喺第 149 頁，7.6 段，你就話，最後一段你咁講嘅，「好清楚就係而家我  
20 哋嘅關注係越嚟越係關於行為安全嗰方面，特別係疲勞管理。」你可唔可以話  
21 畀委員會聽點解會有一個咁樣嘅改變呢？你所謂嘅「行為安全」係咩嘢意思  
22 呢？

23 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）傳統嚟講，我哋就係講緊係安全管理或者係風險  
24 管理、調查意外同埋譬如話喺巴士嘅設計方面係有咩嘢改變、道路設計方面有  
25 咩嘢改變，同埋我哋嘅運作方面有咩嘢改變等等，呢個都會係呢一個巴士安全  
26 計劃裏面嘅部分嚟嘅。

27 我哋之前主席同我同倫敦巴士公司喺 8 月會面嘅時候，呢度都有提到，但  
28 係而家我哋就想掘深一啲，就係睇番嗰個根源嘅問題，特別係個司機嘅行為有  
29 啲咩嘢影響。

30 喺疲勞管理嘅其中一個例子就係如果有一個司機係涉及一個意外，以前即  
31 係傳統上就會問個司機發生咩嘢事，睇下嗰個司機即係喺嗰個意外嘅角色係乜  
32 嘢，即係我哋以前係會著重個意外本身，但係而家好多嘅巴士公司就開始唔單  
33 只睇嗰個意外本身，佢哋係開始同車長講喺意外之前半個鐘發生咩嘢事，即係  
34 有冇一啲同乘客嘅互動可能係會令到佢哋分心，例如啲公司亦都係會啲車司傾



1 佢哋個生活方式係點。

2 佢哋好多即係一啲好有經驗嘅車長，佢哋好多時都會係預早去返工，令到  
3 佢哋可以有充足嘅時間檢查佢哋嘅巴士先係去開車嘅，呢啲司機就會比較係準  
4 時去返工，而佢哋亦都係會比較清醒嘅，而呢啲巴士公司係會--即係佢哋唔單  
5 只係調查事件本身，佢亦都係會睇呢個同事事件有關嘅一啲元素或者環境，佢亦  
6 都係會睇下疲勞嘅可能嘅因素，有一啲嘅巴士公司係會經常係訪問佢哋嘅夜更  
7 司機，睇佢哋嘅個個編更嘅情況等等。所以嗰個演變就係由睇個事件本身去到  
8 係訪問個司機本身嘅。

9 主席：（經傳譯員）你問啲司機點解佢會想開夜班車，佢哋會唔會係因為日頭想去接  
10 佢哋嘅小朋友，會唔會令到佢哋休息不足呢？

11 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）有一啲巴士公司係表示一啲擔憂，點解佢哋經常  
12 係同一啲夜更司機傾偈呢？因為佢哋想去確保佢哋嘅工作同埋佢哋生活取得平  
13 衡嘅。因為有一啲嘅司機可能要同佢哋嘅另一半分擔呢個家庭嘅責任嘅，譬如  
14 話佢哋接完啲小朋友之後，可能會即係要休息三、四個鐘，先至去開車嘅，所  
15 以啲巴士公司就想了解多啲司機能唔能夠係履行佢哋嘅職務，所以呢一個相比  
16 起傳統嘅做法，係一個比較新嘅做法嚟嘅。

17 MR DUNCAN：（經傳譯員）喺車長培訓方面，有幾多係融入咗呢一個疲勞管理呢？

18 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）以前一直都唔算係好多嘅，我自己覺得就未必係  
19 關車長嗰個工作時間事嘅，即係可能同安全帶一樣，可能有啲人會覺得個車長  
20 嗰個工作量係有關係，但係我覺得並唔係一個問題，英國係對工時係有管制  
21 嘅，就有跡象顯示呢啲司機係要超時去工作，佢哋喺更同更之間亦都有充足嘅  
22 休息，大部分嘅倫敦嘅巴士公司都唔係好擔心啲車長另外有工作嘅，有一啲公  
23 司會去睇下佢哋有冇其他嘅工作。佢哋亦都係會幫助車長，令到佢哋有足夠嘅  
24 休息同埋有一個健康嘅生活嘅。

25 主席：（經傳譯員）倫敦嘅巴士公司係可以睇到--即係揸巴士或者 Uber 車嘅司機嘅  
26 一個名冊，係咪？

27 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）倫敦運輸局係的士嘅發牌機構同埋一啲私人預約  
28 車嘅，佢可以將呢一個資料庫同巴士公司分享，巴士公司就知道有一啲車長就  
29 會係--都係會開的士嘅，有一啲公司就覺得啲司機應該只係開巴士嘅啫，其餘  
30 時間應該要休息嘅。

31 主席：（經傳譯員）如果我有記錯，有一啲嘅巴士公司係會有限度地去檢查呢一個資  
32 料嘅，係咪呀？

33 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）大部分呢啲檢查都係比較被動式嘅，就係就住一  
34 啲收到嘅資料，比較少公司就係全面檢查個司機會做緊啲咩嘢工作嘅。如果有  
35 車長病咗，如果佢哋認為呢個司機可能係去咗做其他工作，佢哋可能會調查

1 嘅。但係我哋嘅方向係由調查個事件本身去到搵一啲比較深層嘅原因，即係有  
2 咩嘢原因會引致到事件或者意外嘅。

3 傳統上，我哋通常都係睇究竟巴士公司有冇錯，或者睇下啲司機係有冇  
4 錯，定係會唔會向第三者進行索償，即係當然我係誇大少少咁講，但係而家會  
5 比較多係去搵出呢個問題嘅根源嘅，有一啲原因就並唔係一個完全嘅原因，但  
6 係你可以睇到呢一個係有建立咗一個安全嘅文化。

7 主席：（經傳譯員）喺呢個針對疲勞管理嘅文化嘅轉變，即係由邊個發起嘅呢？

8 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個就係因為倫敦運輸局係重新係重視呢個安  
9 全，呢個係一個聯合嘅責任嚟嘅，我諗巴士公司都係有責任，呢個係一個無終  
10 止嘅過程嚟嘅，喺今年 8 月，我哋會面嘅時候，倫敦運輸局嘅代表表示四十或  
11 者五十年前，最大嘅車廂--就係啲人踎低，因為就好多汽油喺個車上入面嘅，  
12 呢個就係好多年前，所以巴士公司係會越嚟越注意去減低呢個風險嘅，所以呢  
13 個過程係持續嘅，但係會越嚟越著重安全。

14 MR DUNCAN：（經傳譯員）倫敦運輸局有冇負責監督車長嘅培訓，定係交由巴士公  
15 司處理呢？

16 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）培訓係可以分兩方面講嘅，首先呢一個駕駛考試  
17 就係一個全國交通部嘅要求，如果你要攞一個公共車輛嘅駕駛執照，你就要考  
18 一個駕駛試，就由一個汽車局進行考核，或者呢啲巴士公司亦都可以自己係進  
19 行考核嘅。

20 你攞到呢一個車牌之後，英國嘅司機每五年就要接受五日嘅認證培訓，多  
21 數嘅公司都會每年進行一日呢一個培訓，去維持司機嘅專業駕駛證書嘅，呢個  
22 係全英國嘅巴士同埋旅遊巴士司機都要做嘅，唔單只係倫敦嘅司機。司機係要接  
23 受一啲嘅訓練課程，而主要嘅課程，一個由 City and Guilds 認證嘅考核，  
24 呢個係一個專業巴士駕駛嘅課程，呢一個課程就係要喺你成為倫敦巴士司機一  
25 年內係完成嘅。而倫敦運輸局亦都發展咗一啲嘅培訓，呢個就係五日嘅認證課  
26 程嘅一部分嚟。

27 另外，我哋發展咗一個半日嘅培訓，就係由巴士公司提供畀所有嘅司機  
28 嘅，呢個培訓課程之中就有用一啲影片去話畀司機知道點樣可以去處理一啲嘅  
29 危機，啲司機就會見到喺意外之前係可以點樣去處理，然後就會--就去我哋會  
30 講解「你個駕駛表現點樣會影響到呢一個結果嘅」，呢個係一個半個鐘嘅培  
31 訓。

32 然後就有一個兩日嘅培訓，就係畀成個倫敦二萬五千個司機嘅，呢一個就  
33 係由倫敦運輸局安排嘅。呢個就係為咗改善顧客嘅滿意程度。因為好多人就批  
34 評倫敦運輸局同埋巴士公司就係就住巴士司機同埋乘客之間嘅互動嘅，所以呢  
35 個培訓就係想改善司機同埋乘客之間嘅互動嘅。

1 主席：（經傳譯員）呢個培訓叫咩嘢名？

2 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）叫做 Hello London 嘅，就係每次就係培訓一百  
3 個司機嘅，就要用兩年嘅時間去培訓二萬五千個司機，就會由一個角色扮演嘅  
4 小隊去進行，佢哋就會進行一啲角色嘅扮演，然後就叫啲司機係去評論一下  
5 佢哋自己就會點樣處理呢啲情景嘅。

6 就呢個培訓就同安全冇直接有關，但係可以話就係鼓勵啲司機係去用一個  
7 正面嘅態度同顧客互動、乘客互動同埋去處理一啲比較困難嘅情景嘅，同埋令  
8 到佢哋喺同乘客互動嘅時候就有咁大壓力，同埋可以平靜一啲。所以喺呢個方  
9 面都係同安全有關嘅，因為佢係會幫助一啲司機處理一啲比較難纏嘅情況。

10 主席：（經傳譯員）所以呢個就係包括同一啲比較惡嘅乘客係去互動，係咪？

11 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，因為有時你係出嚟同個乘客理論未必係最  
12 好嘅，你可能要係冷靜一啲，因為咁樣就可能引開咗你嘅注意力。

13 主席：（經傳譯員）呢個係咪由倫敦運輸局設計㗎？

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，就係由認證機構提供認證嘅。呢一個就係  
15 持續專業進修嘅一部分，喺呢個情況下，就係由倫敦運輸局係去統籌嘅，所以  
16 呢個係一項承諾嚟嘅，其中一個目標就係回應一啲乘客嘅投訴，就住呢啲司  
17 機，同埋令到司機處理乘客嘅方式更加一致嘅。呢個亦都係根據呢個巴士安全  
18 計劃底下，另外一個有同安全有關嘅課程，就係中央去統籌，同埋亦都係有認  
19 證嘅，呢個就大概係 2019 年開始。

20 主席：（經傳譯員）喺呢個課程嘅設計底下，有一啲嘅演員進行一啲角色嘅扮演，然  
21 後啲巴士司機就要回應，係咪咁樣做？

22 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯，就係有唔同嘅情景，第一日就係司機入到  
23 個車廠，佢就要求下一個星期就調更，然後佢嘅上司就有理佢，然後司機就同  
24 呢一個上司係去理論，跟住之後佢開車，因為佢心情唔好，就因為一啲小事就  
25 同乘客爭拗等等。當演員問個司機佢會點樣處理，佢哋都好多都會話呢個佢哋  
26 嘅上司係唔啱嘅，佢哋啲乘客應該都要係有禮貌啲，跟住就講，如果司機處理  
27 嘅乘客唔同，可能個結果係唔同，然後啲演員就會係再係處理呢一個情景，所  
28 以就顯示其實你係可以改變呢個結果嘅，所以睇呢啲司機唔同嘅諗嘢嘅方法都  
29 係幾有趣嘅，因為佢哋一開始都覺得佢哋都係會咁做嘅，但係係會改變嘅。

30 主席：（經傳譯員）呢個課程嘅大綱有冇一個文字寫低嘅呢？

31 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個課程係由獨立嘅認證機構係認證嘅。倫敦運  
32 輸局係可以係向委員會分享嘅。

33 主席：（經傳譯員）即係可能係一個範本，本地嘅情況未必一樣嘅，但係嗰個方程式  
34 可能係相似嘅，可能係值得參考嘅。

1 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我會要求佢哋提供。

2 MR DUNCAN：（經傳譯員）我哋睇過呢一個半日嘅培訓同埋呢個 Hello London 嘅  
3 培訓，就係第 144 同 145 頁，就係你報告嘅一部分。

4 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係。

5 MR DUNCAN：（經傳譯員）講番呢個疲勞管理嘅問題，我想你睇第 146 頁同埋呢一  
6 版嘅最後嗰段，喺你準備呢份報告嘅時候，你其實就係同呢一個倫敦嘅巴士公  
7 司傾過嘅，就係有一個監察呢個疲勞嘅一個系統，就英文叫“Seeing  
8 Machines”，喺呢段，你亦都係畀過一啲嘅詳情嘅。呢個系統巴士公司係咪行  
9 緊，還是就而家都仲係試辦緊？

10 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個係一個試行，係巴士營辦商 RATP 係試行嘅，  
11 運輸局就會係評估，睇下係唔係將來喺嗰個巴士安全標準嗰度係納入喺裏面  
12 嘅，呢個係嗰個安全嘅創新基金嘅一部分，係關於嗰個疲勞嘅監察，我哋就會  
13 係測察巴士車長係咪眼係會瞓埋，如果係嘅話，就嗰張座椅就會震嘅，如果合  
14 埋眼就會係通知嗰個嘅上司，我哋喺嗰度有一啲嘅錄像嘅，係影住嗰個嘅車  
15 長，亦都可以就係同呢一個車長大家傾，喺嗰個傾談嘅時候就會講到嗰個疲勞  
16 嘅處理咁樣。就佢哋瞓眼瞓，跟住就瞓埋眼就瞓咗咁嘅情況。

17 佢討論嘅時候就會睇下係咪有一啲--有冇一啲嘅醫療嘅問題，亦都係同個  
18 車長大家進行對話，傾下佢哋嘅生活方式咁樣。從嗰個試驗嚟睇，喺監察嗰個  
19 疲勞駕駛嗰方面呢個係有效嘅。

20 主席：（經傳譯員）呢個亦都係一個即時一個嘅功能，係咪？

21 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅。

22 主席：（經傳譯員）嗰個影像就會係捕捉咗，然後嗰個主管人士就會係知道嘅，喺美  
23 國嗰度，個主管人員就會係--控制室就會係即時咁樣係提醒嗰個司機嘅，係咪  
24 呀？

25 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，如果車長喺當時係瞓咗嘅話，有關嗰個  
26 程序就唔會係導致任何意外發生，喺嗰個控制室嗰度如果係認為有疲勞駕駛嘅  
27 情況，就會係知會巴士公司，同車長就大家進行對話，就睇下有冇一啲特別嘅  
28 問題，喺佢返車廠嘅時候就要睇下嗰個原因係點解。喺呢一版嗰度最後一段就  
29 講到，就話係自從 5 月之後，就喺呢條路線嗰個意外率嘅數目係減低咗百分之  
30 二十五嘅，都係有好大嘅裨益嘅呢方面。

31 MR DUNCAN：（經傳譯員）目前有冇一啲嘅疲勞駕駛嘅監察系統，喺倫敦嘅巴士入  
32 面有冇？

33 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）淨係嗰個試行，淨係個試行嘅做法，...

34 主席：（經傳譯員）但係都係有用嘅，係咪呀？係咪即係喺呢個 Croydon 嘅電車嗰

1 度有用㗎？

2 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，嗰個同嗰個 Croydon 嘅電車喺意外之後，嗰  
3 個系統一樣嘅，應該係舊年或者前年嘅時候，有好多長線--長途嘅巴士亦都有  
4 類似嘅系統，我相信就係亦都有好多好類似嘅系統係監察疲勞駕駛嘅，特別係  
5 喺駕駛一啲長途車嘅時候，疲勞就會係更加容易發生嘅。我哋其實係好想知道  
6 呢個運輸局睇過成本效益之後係咪覺得應該將佢納入埋喺呢個交通安全標準入  
7 面嘅。

8 主席：（經傳譯員）Croydon 嘅電車事件就喺早上發生嘅，係咪呀？朝頭早 5 點發  
9 生嘅？

10 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，當時好早，嗰個速限就由 50 里去到 30 里  
11 嘅，嗰個司機就當時就喺嗰個好窄嘅彎位嗰度冇留意到嗰個速限咁樣咁出事  
12 嘅。

13 主席：（經傳譯員）個問題就係究竟揸巴士喺呢啲長途嘅車長同呢個電車喺呢啲彎位  
14 嗰度，即係三百、幾百嘅公里嘅里數嗰度係咪有差別呢，係咪有分別呢？

15 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係有分別嘅，喺倫敦嘅巴士車長喺大清早嘅時候  
16 喺繁忙嘅時候亦都唔會話停咁多站嘅，夜晚就嗰條路比較靜，所以好多時你會  
17 假定就係喺倫敦嘅道路上面就有好多情況發生，香港瞓著嘅機會就唔高嘅，倫  
18 敦嗰度就比較靜，就好多情況係--好多時有咁嘅情況。

19 主席：（經傳譯員）RATP 佢哋當時係揸緊一條市區路線㗎嗎，係咪呀？即係佢哋都  
20 瞓著㗎？

21 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，我哋睇過呢啲咁嘅錄像嘅。我認為個報告  
22 要做嘅就係指出有一啲技術係可以係用嘅，就需要作出評估，就睇下邊一樣係  
23 有最好嘅效益，因為最終嚟講，如果我哋係採納晒所有呢啲嘅科技，就係--如  
24 果採納得晒所有嘅科技，咁比較天真嘅想法，因為財政上都係好龐大嘅，所以  
25 我哋要選擇一啲係有最大嘅效益，係可以減少呢個乘客嘅傷亡或者係對第三者  
26 嘅傷亡，路人或者係騎單車嘅人士咁樣。呢一個運輸局嘅安全計劃其實就係會  
27 做一個好全面嘅成本效益嘅研究，希望嗰啲錢係用得最好嘅。

28 主席：（經傳譯員）你睇過 Stanley 教授嘅報告，嗰度當時有分析過一啲生命嘅代  
29 價咁樣，澳洲嗰度佢係有研究過嘅，就睇下係咪值得係花錢用喺某一啲嘅裝置  
30 嗰度，就嗰個成本效益嗰個嘅研究嚟到去作出決定咁樣。

31 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，英國嘅運輸署就會係睇到嗰個生命嘅代  
32 價，因為畢竟呢個就係比較廣泛嘅對社會嘅代價嚟嘅，譬如話係減低嗰個傷  
33 亡，其實對呢個醫療嗰方面亦都係有好大嘅節省嘅，所以呢個有廣泛嘅一啲嘅  
34 效益喺度。

35 主席：（經傳譯員）最終嚟講，有關嗰個設備其實就應該係達到最高嘅效益㗎喇，係

1 咪呀？

2 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，嗰個邏輯就係如果你係測試十種唔同嘅裝  
3 置，亦都係要睇嗰個成本效益，你可以係排優次，睇下嗰個嘅最高嘅效益，一  
4 路睇，睇落去嗰個清單上面，睇下你嗰個可以負擔得幾多，個經費有幾多咁  
5 樣，始終嗰個倫敦嘅巴士安全計劃就係咁樣。

6 主席：（經傳譯員）因為嗰個錢係嚟自利潤、票價或者係政府，係咪呀？

7 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，即係始終都係呢三方面嘅財政來源，喺倫  
8 敦嗰度，喺票價嗰度或者係當局或者係嗰個利潤，巴士公司嘅利潤。

9 MR DUNCAN：（經傳譯員）主席，基本上我要探討嘅範圍都七七八八喇。

10 主席：（經傳譯員）仲有一個問題就都係好--呢個倫敦運輸局嗰度，我哋睇得好清楚  
11 就係嗰個嘅速限嘅問題，睇嚟，香港呢度就係我哋都可以睇一睇嘅，鄧律師，  
12 可唔可以同我哋睇下有冇一啲材料係關於呢方面嘅情況，亦都係同呢個倫敦係  
13 相關嘅呢？照我理解，就係有一啲電子地圖或者係同埋有一啲嘅速限嘅，喺倫  
14 敦嗰度。20 里係綠色嘅，個地圖就係綠色顯示嘅，係咪呀？

15 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係喇，其實有個趨勢就係三十二個倫敦嘅區佢哋  
16 都係推行呢個每小時 20 里嘅一個速限嘅，係好多住宅區佢哋有咁樣嘅安排，即  
17 係 20 里，即係 32 公里。有好多嘅道路而家漸漸都係 20 里嘅速限嘅喇，其他  
18 嘅道路就係 30、40 或者 50 每小時嘅速限，喺倫敦嘅巴士就好少就巴士會去到  
19 時速係 50 里嘅。

20 我相信其中一個挑戰就係要選擇一個合適嘅速度，個速限你可以話對於一  
21 啲大型嘅巴士，30 里其實都係嗰個限制，即係極限嘅喇，某啲道路我哋係要教  
22 育車長係要注意嗰個合適嘅速限--即係合適嘅速度，咁嚟到去即係要佢遵守嗰  
23 個速限嘅。

24 主席：（經傳譯員）某啲即係嗰啲道路，即係有車行嘅道路，係咪呀？

25 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）不同時間亦都可能有不同嘅速限嘅。

26 主席：（經傳譯員）喺倫敦，如果有學校嘅話，嗰個速限係咪亦都會減低呢？即係學  
27 校放學嘅時候，亦都係會即係個速限會降低呢，或者係有一啲嘅牌寫明個速限  
28 呢？

29 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，呢個係會提醒佢哋嗰個速限嘅，學校亦都有  
30 一啲警告牌，喺學校返學、放學嘅時候，佢哋就係可以改變個速限嘅。

31 主席：（經傳譯員）香港，照你所知，香港有部分嘅地方就係好人煙稠密嘅，喺行人  
32 路上面有好多嘅行人，而馬路上面亦都係有好多嘅車輛，巴士係經常喺隔離係  
33 行駛，以呢個咁嘅情景嚟講，倫敦係咪都係限喺 20 里呢？即係類似咁嘅道路係  
34 咪都係每小時 20 里呀？

1 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，一啲主要嘅倫敦嘅道路的確就係 20 里，每  
2 小時係 20 里嘅車速，有啲就係住宅嘅道路，其實就係有一啲就係 15 里，有一  
3 啲道路就係一啲主要嘅道路亦都係有咁樣嘅安排。

4 主席：（經傳譯員）你正話所講嘅嗰個速限，即係嗰個 30 里嗰嘅道路就係會去到  
5 15、16 里，係咪呀？

6 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個速限嗰個嘅試驗，即係呢啲 20 里嘅道路，呢  
7 個係對其他車輛有一定嘅影響嘅，當個速限係 30，一般嘅平均速度就係會去到  
8 20，巴士就會好慢，巴士甚至係會令到嗰個交通嘅流量係會減慢嘅，即係比起  
9 30 里嗰度。

10 主席：I think it was described as a platoon or a convoy?

11 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）其中我哋關注嘅，就係當我哋進行試驗嘅時候就  
12 會係減慢嗰個車速，有啲車就可能係冒咁險就爬頭咁樣，亦都會係導致一啲  
13 危險嘅景象嘅，喺我報告當中所講，暫時都有咁樣嘅證據，有可能就係令到個  
14 交通就係個駕車人士個行為係有不同嘅。喺實際上，喺 20 里嘅地區，我哋將巴  
15 士下限到 20 里，令到我哋係--幫我哋係--即係令到其他車輛係減慢嘅。

16 主席：（經傳譯員）風險評估係牽涉到有冇可能就係造成一啲嚴重嘅傷亡，即係有啲  
17 巴士嗰個--如果將 40、30、20，一路減低，就會係減低嗰個嘅風險嘅？

18 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我唔記得個比例係點樣，其實如果你係一架巴士  
19 行緊 25 或者 20 里，相對於 20 里嗰個被撞到嗰個傷亡嘅程度係有咩嘢唔同，  
20 我就唔係好記得，正如我哋今朝所講，巴士嘅車頭其實就係牽涉到撞到乘客、  
21 撞到單車，其實都係好嚴重嘅。

22 歐陽先生：（經傳譯員）我想跟進一個問題，車長佢哋嘅反應係點樣呢？就係有不同  
23 嘅速限咁樣，佢哋有冇表達過關注呢？佢哋處理不同嘅速限咁樣。

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我唔知道有咁嘅情況，除咗話嗰啲 20 里嘅道路，  
25 佢哋係一致咁嚟到去執行，呢個就唔係話嗰啲速限不斷咁改變，其實係有一啲  
26 嘅裝置，譬如 Mobileye 呢啲咁嘅裝置係可以提醒個車長嗰個速限係點樣嘅，  
27 又佢係感應到嗰個速限嘅標誌嘅，喺司機位嗰度就會知道嗰個速限係點樣嘅。

28 主席：（經傳譯員）嗰個鏡頭就係會睇到嗰個速限，然後就會同司機就係表達一個訊  
29 息？

30 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）提醒個訊息係點樣嘅，當然車長就未必留意到嗰  
31 個嘅標誌，但係個機器就可以係睇到嘅，喺面前嗰個嘅地圖就可以睇到，譬如  
32 主席都講過，就不同嘅顏色，...

33 主席：（經傳譯員）綠色就係呢個 20 里？

34 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）喺倫敦好多地方，即係中部嘅地方其實都好多係

1 呢啲 20 里嘅速限嘅，我相信呢個係會嗰個地圖就可能越嚟越綠喇變咗。

2 主席：（經傳譯員）喺數字上，睇唔睇到一啲正面嘅轉變呢，即係相對於嗰個嚴重嘅  
3 傷亡意外，喺減低咗呢個速限之後，有冇一啲嘅關係呢，還是有呀？

4 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）暫時都未睇到。上一季佢哋係話嗰一季係冇一啲  
5 嘅死亡數字嘅。

6 主席：（經傳譯員）呢個係第一季，係咪呀？

7 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）呢個係好耐以嚟，第一季係完全冇死亡數字  
8 嘅，...

9 主席：（經傳譯員）第二季就--呢個可能會係有自滿嘅情況，係有六宗嘅死亡意外。

10 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）但係始終都係低過以前嘅數字，呢個係需要時間  
11 嘅，即係先睇到個趨勢係點樣。

12 主席：（經傳譯員）有冇一啲嘅影響，對於嗰個車程有幾長還是咁擠塞都有乜大分別  
13 呢？

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我相信就係有一個因素影響嗰個嘅車程嘅，因為  
15 特別喺倫敦中部有好多嘅道路工程，係有一啲嘅單車徑、單車路亦都有一啲工  
16 程嘅進行，亦都影響到嗰個車速咁樣，亦都係令到個巴士嘅速度，喺倫敦中部  
17 係會減慢咗嘅，呢個影響比嗰個 20 里嘅車速限制影響就更加大嘅。呢啲司機就  
18 對於 20 里都係冇問題嘅。

19 主席：（經傳譯員）就喺呢一個大概係九--平均嘅速度就係每小時係 9.2 里嘅，係  
20 咪呀？喺倫敦。

21 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇錯。

22 主席：（經傳譯員）呢個會唔會就係話我哋香港要改善我哋嘅道路交通同安全，其實  
23 呢個係我哋應該係特別留意嘅呢？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我哋係需要明白平均嘅車速係點樣樣，同埋大致  
25 上嗰個幅度係幾多，喺倫敦嚟講，呢個 20 里就係適用於所有嘅車輛，唔係單單  
26 係巴士嘅，所以我哋首先要明白喺某一啲嘅道路個平均嘅車速係點樣樣先，我  
27 相信希望能夠就所有嘅車輛都平均減速，就唔係淨係巴士減速，就會有更大嘅  
28 裨益。我相信所有嘅道路同埋所有車輛一齊減速就會係個裨益會更加大，但係  
29 首先我哋要明白究竟個問題個根源喺邊度先嘅。

30 主席：（經傳譯員）我哋今日就傾到其他嘅課題，就同樣我哋係首先要搜集一啲數  
31 據，譬如話個平均車速係點樣樣，跟住就係去就做一个成本效益分析，如果個  
32 車速係減慢，究竟會係成本係點樣樣，個效益係點樣樣？



1 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，冇錯，個邏輯就係咁，如果你就係要所有嘅  
2 巴士減速，你唔係--如果你係要維持所有嘅班次不變嘅時候，你就需要更多嘅  
3 巴士、更多嘅司機。返番去我哋頭先講嘅一點，究竟咁樣做呢，還是再裝置更  
4 多嘅安全裝置更加有效呢？我哋應該係有所有嘅數據，然後先至做選擇。如果  
5 你就咁純粹單一去做一個選擇可能會做錯選擇嘅。

6 主席：（經傳譯員）呢個 20 里嘅減速，市區，已經係行咗幾耐呢？係對於當地嘅政  
7 府機關嚟講？

8 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我就唔係好知道，我會話係五至十年，就係已經  
9 係喺英國各地佢哋呢一個嘅當地政府都係有呢個選擇，唔係淨係倫敦，但係已  
10 經係五至十年喇。

11 主席：（經傳譯員）而家我哋睇番呢個文件係 2013 年 1 月嘅，呢個係一個通告，係  
12 運輸部嘅，就話畀本地政府講佢哋可以做啲乜嘢嘢同埋係點樣為之適合嘅車  
13 速。

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）據我自己嚟講，如果我記得冇錯嘅時候，其實嗰  
15 嘅本地政府都可能好選擇性去做呢樣嘢嘅，譬如話係有學校喺附近等等，但係  
16 而家我哋越嚟越多嘅當地政府就係會喺某一啲嘅地段就有個 20 里嘅車速限制，  
17 當然我哋啲人係睇到其實對於嗰個車程時間嘅影響，其實唔係好大，但係就有  
18 好大嘅裨益，...

19 主席：（經傳譯員）你話係而家喺主要倫敦嘅道路都係有嘅？其他嘅道路，譬如  
20 Oxford Street、Clapham High Street 等等？

21 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我就唔係好肯定，喺呢一個 Blackfriars Road  
22 其實應該都係 20 里嘅，其實都係啲主要嘅道路都係 20 里嘅。如果喺 Oxford  
23 Road，你都係可以做到 20 里，其實已經係個交通好暢通㗎喇，因為其實基本  
24 上係好擠塞嘅嗰度。

25 主席：（經傳譯員）鄧律師。

26 MR DUNCAN：（經傳譯員）我就想畀你幾個參考嘅文件嘅，首先運輸部就係制定速  
27 限嗰樣嘢，SEC-3 1003 頁嘅，就係呢一個 2015 年嗰份文件，就係個標題係  
28 話行得太快，就如果你係減速一里，就可以喺市區嗰度減低咗撞車就百分之六  
29 嘅，然後另外一頁就係 MISC-3 987 頁嘅，主席...

30 主席：（經傳譯員）呢個文件叫做咩嘢名？係「減速」，係咪嘅意思呀？

31 MR DUNCAN：（經傳譯員）呢個係安全倫敦街道，我哋嘅方法，我哋嘅方案，呢個  
32 係喺 986 頁就話我哋嘅優先次序，第一個首要嘅次序就係話要係解決一個行得  
33 太快嘅問題。

34 主席：（經傳譯員）得，唔該晒。

1 MR DUNCAN：（經傳譯員）你亦都睇到 2007 年 5 月嗰個一個調查，就係講緊乘客  
2 嘅調查，有二千個嘅被訪者，呢個係 SEC-1 第 295 頁可以睇得到。

3 主席：（經傳譯員）我哋可唔可以擺上去屏幕嗰度，Weston 先生都可以睇得到我之  
4 前所提及嘅嗰個調查。

5 MR DUNCAN：（經傳譯員）第 7 段。

6 主席：（經傳譯員）係，就係喇，Weston 先生，就係其實都係視乎嗰個問題點問法  
7 嘅。

8 MR MIKE WESTON：Yes.

9 主席：（經傳譯員）多謝晒，唔該晒。鄧律師，仲有冇其他嘅事項？

10 MR DUNCAN：（經傳譯員）冇，主席，多謝，唔該。

11 主席：（經傳譯員）Weston 先生，你有冇最後有一啲嘅嘢你係想我哋特別留意嘅  
12 呢？

13 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇，唯一一樣我哋冇提到嘅，就係話點樣去鼓勵  
14 或者一個合約嗰方面，呢個就我都覺得好奇怪點解你有提嘅。

15 主席：（經傳譯員）呢個咁樣嘅，關於呢個課題，其實係去做一啲鼓勵嘅措施或者係  
16 安全指標係對於改善安全會有作用或者冇作用還是係有一個負面嘅作用呢？譬  
17 如話我哋去獎勵一啲公司，如果佢哋個安全表現係好好嘅，特別喺安全指標嗰  
18 方面，咁樣會唔會真係可以改善巴士安全呢？

19 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）喺我個報告裏面，我就有個觀察，就係話呢個巴  
20 士公司就有啲關注，就呢個--其實反而會唔會有一個直接嘅財務嘅獎勵，就會  
21 令到佢哋唔願意分享資訊等等，但係無論如何，我都想提一提。

22 倫敦嘅營運者其實向來都好重視安全，所以個問題就係話你有一個財務上  
23 獎勵，金錢嘅獎勵，你係想改變一啲嘅咩嘢行為呢？你開始係畀緊啲現金嘅獎  
24 賞或者一啲嘅財務嘅獎賞，但係呢一個嘅營運者仍然都係有意外，個問題就係  
25 話可能你今年嗰個安全表現相比於舊年就係改善咗，但係你仍然都係有三個人  
26 就係死亡，或者係八十個人受傷，但係你仍然都係有個獎金，所以其實嗰個情  
27 況就變得好奇怪。

28 另外一個方法去做就係話你係純粹係扣減，按住個安全嘅表現嚟扣減你個  
29 合約價格，但係就係嗰啲嘅營運者，如果佢哋認為佢哋喺安全嗰度表現得唔係  
30 好好嘅時候，佢哋係入標嘅時候，佢哋就會將呢樣嘢擺埋落去喇。所以話關於  
31 財務嘅一啲獎勵，都係好嘅。喺倫敦運輸局 2015 年嘅文件之中，佢哋都有提到  
32 呢一點，佢哋都解釋過就係財務嘅獎金或者鼓勵其實都係好嘅。

33 另外，其實其他嘅獎勵都可以嘅，可以考慮嘅，譬如我諗到就係話係喺頭

1 五年個合約期完咗之後，你之後啲兩年嘅續約就係有個優勢嘅，我哋而家就係  
2 話個服務嘅可靠性我哋主要嘅考慮，但係會唔會我哋就係話之前啲五年佢個安  
3 全嘅表現都可以考慮埋喺裏面呢？亦都另外一個方法就唔係話一定財務上嘅獎  
4 勵，我對於呢一個嘅安全表現有財務獎勵，我有好大保留，因為你可能--其實  
5 佢仍然有意外嘅時候，你仍然係畀緊佢哋嘅獎金，然後或者佢哋係會入標嘅時  
6 候將佢計埋個成本落去。

7 當然可能仲有其他嘅方法嘅，譬如話你係喺頭啲第三同埋第四年嘅時候，  
8 你個個安全表現係好嘅時候，你就可以有資格可以續約多兩年嘅，呢個就亦都  
9 會係一個幾好嘅鼓勵，就唔係一個財務嘅鼓勵嘅。

10 主席：（經傳譯員）你用呢一個「鼓勵」呢個字，但係你就係獎金咁，但係你就仍然  
11 就你又諗緊呢一個扣減嗎？譬如你可唔可以話你獎勵啲人其實今年係有三個人  
12 死亡，但係舊年有六個人嘅，所以你就有獎勵，但係另一個方法，你就係可以  
13 係扣減嘅，你個個畀佢哋嘅錢？

14 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，我哋要睇一個合理長嘅時間，而相關嘅營  
15 運商佢哋就有啲方法真係可以改變個情況，改變個趨勢，係如果我係得五年去  
16 營運嘅時候，我係有辦法喺五年之內作出改變嘅時候，我就會將呢一條成本就  
17 打埋落我個個人標價個度。

18 所以我認為所謂嘅獎勵真係可以令到啲人個行為有改變，亦都係可以達  
19 到嘅，如果唔係咁，如果--倫敦運輸局應該點樣做呢？咁就會係有一個安全嘅  
20 指標，然後之後我會畀分，然後之後將呢個畀分就係去同佢能唔能夠係兩年續約去  
21 掛鈎，呢個就亦都可能係一個方法去鼓勵到相關嘅營運者嘅。

22 主席：（經傳譯員）而家目前嚟講，係話可唔可以續約就係關於佢哋嘅服務係咪可靠  
23 嘅，係咪呀？

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係，主要嘅考慮係咁，係嘅，如果個營運商係能  
25 夠滿足到最低表現嘅要求或者係做得好少少，佢哋就合資格係可以係續約嘅。  
26 另外一個獎勵嘅方法就係話，我哋今朝早都有提過，因為我哋常常都會再招標  
27 嘅，如果喺--所以呢一個安全表現我哋一直都係考慮嘅，如果你有個好嘅安全  
28 表現嘅時候，我哋運輸局就唔會再係批新嘅約畀你。今朝早我哋亦都係傾咗好  
29 耐喇呢一點。

30 主席：（經傳譯員）有冇其他嘅事項你想提出嘅呢？

31 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）冇嘅。

32 MR DUNCAN：（經傳譯員）主席，我哋都會想睇一睇，我哋有提到點樣可以獎勵啲  
33 巴士司機，就係由巴士公司去獎勵佢哋，特別係佢哋係喺安全係表現得好，你  
34 喺呢方面有冇乜嘢嘅意見呢？

35 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）我認為係要有意義，亦都係啲個司機係可以控制

1 範圍之內先至可以做。有一間公司有一個直接嘅司機獎勵計劃，後來佢就係將  
2 佢納入咗佢嘅底薪嗰度，因為都覺得唔係好有用，冇乜影響，我覺得係可以做  
3 嘅，但係要考慮嘅就係話對於司機嚟講係有意思嘅。同埋設計到一個地步，就  
4 係司機可以參與嘅，而唔會話「因為我做得唔好，我就係冇咗個獎金。」唔會  
5 係一個反效果。同營運商嘅討論，似乎佢哋都唔係好想喺安全方面特別去獎勵  
6 司機嘅。

7 主席：（經傳譯員）有一個營辦商就係話有一個司機就係有被獎勵係 50 鎊嘅，同埋  
8 佢後來就係 9 月之後，佢個名就係擺落個抽獎嗰度，佢就係抽到架車嘅，係咪  
9 咁呀？

10 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）係嘅，一架新車，呢個就係因為同一個遠程訊息  
11 系統有關嘅，亦都係一個好好嘅一個獎勵嚟嘅，佢就係擺到 50 鎊嘅。喺倫敦嘅  
12 巴士司機，好似香港都係，佢哋都想成為一個好嘅司機，有一個呢一個嘅好司  
13 機名單其實都係好好嘅，啲人就會係有希望得到鼓勵係可以成為榜上有名嘅。  
14 對於嗰架車嚟講，其實嗰個價錢都唔係好高嘅啫，我哋講緊係有二千五百個巴  
15 士司機嘅。

16 主席：（經傳譯員）呢個亦都係一個獎勵司機嘅一個例子，係咪？

17 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）但係呢個唔係話係獎勵佢係用佢嘅加薪或者係其  
18 他嘅獎金去獎勵佢嘅。

19 MR DUNCAN：（經傳譯員）唔該晒主席，呢個係咁多喇。

20 主席：（經傳譯員）Weston 先生，我哋就結束喇，希望你能夠係就住你個報告，倫  
21 敦運輸局佢哋係公布咗呢個係 12 月 16 號公布咗架巴士安全標準之後，你可唔  
22 可以提交畀我哋呢？對我哋嚟講，係好大幫助嘅，又或者有其他嘅材料，你覺  
23 得係對我哋有幫助，都請你提交嘅。

24 MR MIKE WESTON：（經傳譯員）好，我就會睇一睇可唔可以睇到嗰個嘅教程  
25 Hello London 嘅課程嗰個畀大家嘅。

26 主席：（經傳譯員）好多謝你，唔該晒你哋有呢啲嘅報告提交畀我哋，同埋係嚟到作  
27 證嘅。今日呢一個嘅聽證會都係非常之有用嘅。你嘅經驗，喺巴士業務嘅經驗  
28 係非常之寶貴嘅，亦都令我哋明白我哋對香港可以得出啲咩嘅建議。希望  
29 你一路順風嘅，唔該晒。

30

31 2018 年 9 月 27 日

32 下午 4 時 50 分押聆訊押後