

## 的士司機職業健康及安全(二)

上期介紹了預防背痛的方法，今期將會探討職業司機因駕駛引致的慢性頸、背受傷的成因及預防方法：

### 身體受損的成因

長時間坐在駕駛席

- ◆ 長時間坐在駕駛席上，會令椎間盆承受的壓力增加，減弱了其承受車輛震動的能力。
- ◆ 長時間坐著，會使脊柱的韌帶伸展和鬆弛。若離開座位後，即時提舉重物，脊柱會很容易受傷。
- ◆ 若座椅未經適當調校，以配合你的體形，腰背肌肉可能受損，臀部及雙腿後背亦會受壓，阻礙血液循環。
- ◆ 處身於震動環境，上背和頸的肌肉會經常保持於緊張狀態，日積月累，可引致筋肌勞損。
- ◆ 長時間踏著油門和離合器可能使雙腳和腰背僵硬和痙攣。

全身震動

- ◆ 崎嶇不平的路面使車輛上下震動，而這震動的頻率往往與人體的共振頻率（約每秒 3-5 周）相同，加大了身體震動的幅度和受傷的風險。
- ◆ 震動亦引發了頸、背肌肉的活動，令這兩部分更易勞損。
- ◆ 長期的全身震動是其中一個引致椎間盆突出的原因。



### 預防方法

預防頸、背受傷，司機應注意下列各點：

#### 1. 車輛機件及駕駛技巧方面

- ◆ 經常檢查和維修懸掛系統，確保操作正常。
- ◆ 適當地調校座椅、軟盤和其他可調校的設備，使你可自然及舒適地駕駛。
- ◆ 為的士加裝避震設備。
- ◆ 確保輪胎配合路面及氣壓恰當。
- ◆ 在座位上加上座墊，以吸收震動。
- ◆ 確保司機座椅提供足夠承托給身體，需要時使用合適的背托承托腰背。
- ◆ 在不平坦的路面上，以慢速駕駛。
- ◆ 駕駛時，選擇行走較平坦的路面，避免車輛輾過路坑或雜物。



#### 2. 個人方面

- ◆ 採用自然的坐姿，並在可能範圍內，間歇地改變姿勢，來轉移受壓點。
- ◆ 如情況許可，不妨定時稍作休息，舒展筋骨。
- ◆ 長時間駕駛後，不要馬上提舉重物。應先有數分鐘時間休息和舒展身體。
- ◆ 避免過胖，多做運動，保持身體健康。



若你對上述資料有任何的查詢，歡迎致電：2852 4041 或電郵：laboureq@labour.gcn.gov.hk 與勞工處職業健康服務聯絡。

心以上資料來源由勞工處職業安全及健康部提供

# 的士司機嘉許計劃正式展開

為了確立一個固定渠道，表揚行為良好及對乘客提供優質服務而有出色表現之的士司機，運輸署及優質的士服務督導委員會於本年七月開始推行「的士司機嘉許計劃」。計劃的開展典禮已於2001年7月9日舉行。當日的主禮嘉賓包括署理運輸署署長陳阮德徽博士和優質的士服務督導委員會主席林健鋒太平紳士。

運輸署在收到表格後便會進行審批程序。得到獲提名人的同意後，運輸署會評核其過去三年的駕駛記錄、獲嘉許或被投訴的資料，經評估認為滿意後，便會向優質的士服務督導委員會作出推薦，對獲提名司機予以嘉許。所有獲嘉許的司機，將獲發一張優質的士司機證和優質的士司機服務證書，並會得到紀念品以作表揚。

優質的士服務督導委員會和運輸署希望透過這個計劃，鼓勵司機提供優質服務給乘客，提升的士業界服務水平。十六個參與計劃的指定機構或團體包括香港警務處、交通諮詢委員會轄下的交通投訴組、消費者委員會、香港旅遊發展局、香港機場管理局、香港社會服務聯會、生活環境輔導服務、香港傷殘青年協會、香港復康聯盟、香港復康力量、香港復康會、扶康會、香港盲人輔導會、香港失明人協進會、香港聾人福利促進會和新生精神康復會。

如有查詢，請致電運輸署，電話2829 5326  
或傳真 2824 2176。



的士乘客若有意提出提名，可將提名表格連同的士車費收據(如有)經由以上十六個指定機構交回運輸署。提名表格可在上述十六間機構或團體的辦事處索取，亦可在運輸署的士網頁內 ([http://www.info.gov.hk/td/chi/transport/ceremony\\_index.html](http://www.info.gov.hk/td/chi/transport/ceremony_index.html)) 下載。



# 的士司機及乘客守則



1. 的士司機不應以任何方法吸引乘客，以誘使其使用該車輛

2. 的士司機應採用最直接而切實可行的路線



3. 的士乘客不應將身體伸出車外

4. 的士乘客不應粗言穢語和不守規矩





# 消息專欄 — 空氣質素

## 的士車廂內空氣質素

**在** 本年五月的一次立法會會議上，有議員提出的士司機為節省燃料及避免外面污濁空氣流入車廂，他們在行駛時，往往會把汽車的抽氣系統關閉，導致過量的二氧化碳積聚車廂。過多的二氧化碳，不但對的士司機及乘客的健康構成傷害，若的士司機在駕駛時吸入過量的二氧化碳，失去知覺的話，還會導致交通意外，造成人命傷亡。為自己及乘客的健康和安全著想，各位的士司機應盡量保持的士車廂內空氣流通，請勿在行駛時關閉汽車的抽氣系統。



## 的士關掉引擎建議指引

**鑑** 於公眾對汽車在長時間停車時未有關掉引擎的情況日益關注，立法會環境事務委員會及政府希望透過宣傳及教

為保護環境，在的士站輪候之的士，除了頭5輛外，其後的士上的司機應依循下列指引：

- 1) 如在有上蓋的的士站輪候，應關掉引擎。
- 2) 如的士站有大量的士輪候，預計等候乘客的時間會相當長時，應盡可能關掉引擎。



育，鼓勵各有關公共運輸業，包括的士業，採納適當指引，在停車時關掉引擎，以達到保護周遭環境及方便同業運作的目的。

希望各的士司機，能依循下列有關的士關掉引擎的指引：

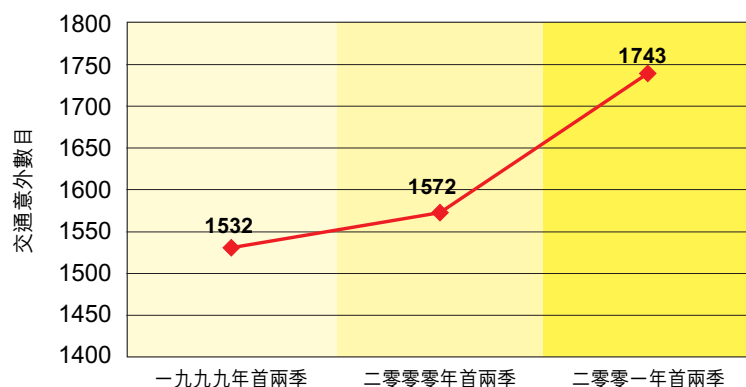


# 消息專欄 — 小心駕駛

## 的士交通意外數目增

**警**務署交通部指出二零零一年首兩季，牽涉的士的交通意外，和一九九九年首兩季及二零零零年首兩季比較，分別上升了百份之十三點八及百份之十點九，達一千七百多宗。有見及此，警方已加強對的士司機的執法及有關的宣傳工作。為保障自己及乘客的安全，運輸署呼籲各的士司機應小心駕駛，減低意外發生的機會。

牽涉的士的交通意外數目



## 司機應正確及安全使用車輛大燈

為自己及乘客的安全著想，的士司機應正確及安全使用車輛大燈，避免發生交通意外。請各的士司機注意下列各點：

1. 在入黑時分（包括黃昏及黎明）和視野模糊不清時（例如遇上大雨、大霧或天色昏暗時）駕駛，必須亮著大燈。
2. 在夜間駕駛時，即使有街燈，仍須亮著大燈。
3. 不可只開著細燈駕駛。因為這不能令你看清楚路面情況，而行人及其他道路使用者亦不容易察覺你駛近。
4. 若有可能令其他駕車人士感到目眩和可能構成危險的情況下，不應使用高燈。
5. 迎面車輛的大燈使你目眩時，應慢駛或在一安全地點停車。
6. 在跟隨另一車輛行駛或迎面有車輛在相反方向駛來時，應使用大燈，不要亮著高燈。
7. 就算使用大燈，也不應過分駛近前車，以免本身車輛的燈光令前面的駕駛者目

眩，容易發生意外。

8. 應定期清潔、調校和保養維修車輛的燈號，確保正確及適當地運用，提升道路安全。

資料來源：道路安全議會



# 消息專欄

## 放寬車輛速度限制

70

運輸署經檢討後，已經放寬了下列路段的速度限制，由每小時50公里放寬至每小時70公里：

| 路段   | 執行日期      |
|--|-----------|
| 環保大道 (介乎昭信路與駿日街)                                     | 16.2.2001 |
| 紅磡道 (介乎紅鸞道與紅磡繞道)<br>紅磡繞道 (介乎梳士巴利道與公主道及東行介乎梳士巴利道與紅磡道) | 30.3.2001 |
| 觀塘路 (介乎康德道與牛頭角路)                                     | 27.4.2001 |

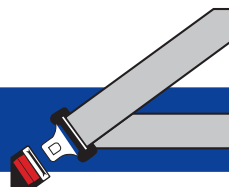
## 放寬限制區及的士落客點



運輸署最近在港、九及新界放寬了約三百個的限制區，由原來的每日上午七至十時及下午四至七時和上午七時至下午七時的限制放寬至星期日及公眾假期除外。

此外，運輸署亦設置了新的的士落客點，包括：北角福蔭道限制區及駿運路機場空運中心巴士站前。運輸署會在今年內陸續在更多地點放寬限制區，並設置更多新的的士落客點，方便的士乘客及司機。

## 石油氣的士安全帶更換消息



皇冠車行答應為現時在香港約8,000架行駛中的石油氣的士進行安全帶更換。是次的安裝工作將分兩階段進行。首階段由2001年7月下旬開始，第二階段會緊接著第一階段進行，為第一階段未能預約的的士司機進行安全帶更換。更換安全帶的詳情如下：

|            |                                       |       | 石油氣的士數目       |
|------------|---------------------------------------|-------|---------------|
| 第一階段 / 第一期 | 首批石油氣的士車主將獲通知在限期內預約進行安全帶更換            | 六月下旬  | 2,000         |
| 第一階段 / 第二期 | 第二批石油氣的士車主將獲通知在限期內預約進行安全帶更換           | 七月下旬  | 2,000         |
| 第一階段 / 第三期 | 第三批石油氣的士車主將獲通知在限期內預約進行安全帶更換           | 八月下旬  | 2,000         |
| 第一階段 / 第四期 | 第四批石油氣的士車主將獲通知在限期內預約進行安全帶更換           | 九月下旬  | 2,000         |
| 第二階段       | 首階段未曾更換安全帶的石油氣的士車主將獲通知在最後限期內預約進行安全帶更換 | 十一月下旬 | 4,000 至 5,000 |

為乘客方便著想，請獲通知的石油氣的士司機在指定限期內，與皇冠車行預約更換安全帶。如有疑問，可致電 2880 1388 查詢。



## 柴油的士車主轉換石油氣的士 一筆過資助金申請

### 有關車齡七年或以上柴油的士車主申請資助的期限

**政**府於今年七月完成檢討將於今年十二月三十一日或以前車齡屆七年或以上柴油的士車主申請資助的期限，應否維持於今年十二月三十一日。檢討所得的結果如下：

- 由於這項資助計劃的目的，是鼓勵柴油的士車主盡早將其的士轉換為石油氣的士，尤其是較舊而會造成較嚴重污染的柴油的士，延長申請期限會有違上述目的。故此，就市區及新界的士而言，政府決定申請期限維持於今年十二月三十一日。
- 政府考慮到大嶼山首個石油氣加氣站，在今年三月三十一日才投入服務。在該日前，最接近該區的加氣站位於大嶼山的士的許可營業地區以外的青衣，所以可能令很多大嶼山柴油的士車主仍未更換石油氣的士。基於這個原因，政府決定將車齡將於二零零一年十二月三十一日或以前屆七年或以上的大嶼山柴油的士申請期限延後六個月，即延至二零零二年六月三十日。

政府在今年七月已將上述檢討所得的結果通知立法會，和以書面通知的士商會。報章亦有報導有關的檢討結果。

車齡七年或以上的市區及新界柴油的士車主如欲申請換車資助，請盡早開始更換車輛的工作，以免錯過申請資助的期限。有關申請資助期限的詳情，請參考附表。

備註 1：1995年1月1日或以前作首次登記的市區和新界柴油的士車主必須在2001年12月31日或以前完成轉換石油氣的士手續及提交資助計劃申請表格。

備註 2：政府已將車齡將於2001年12月31日或以前屆七年或以上的大嶼山柴油的士申請期限延後6個月，即延至2002年6月30日止。

\* 1995年1月2日或以後作首次登記的柴油的士車主如在上述最後限期前完成轉換石油氣的士手續後必須在2003年12月31日或以前提交資助計劃申請表格。

| 柴油的士首次登記日期   | 完成柴油的士轉換<br>石油氣的士的最後限期<br>(以符合石油氣的士資助計劃之申請資格)          |
|--------------|--|
| 1995年1月1日或以前 | 2001年12月31日[市區和新界的士] (備註1)<br>2002年6月30日 [大嶼山的士] (備註2) |
| 1995年1月2日    | 2002年1月1日  |
| 1995年1月31日   | 2002年1月30日   |
| 1995年2月1日    | 2002年1月31日   |
| 1995年2月28日   | 2002年2月27日   |
| 1995年3月1日    | 2002年2月28日   |
| 1995年3月31日   | 2002年3月30日   |
| 1995年4月1日    | 2002年3月31日   |
| 1995年4月30日   | 2002年4月29日   |
| 1995年5月1日    | 2002年4月30日   |
| 1995年5月31日   | 2002年5月30日   |
| 1995年6月1日    | 2002年5月31日   |
| 1995年6月30日   | 2002年6月29日   |
| 1995年7月1日    | 2002年6月30日   |
| 1995年7月31日   | 2002年7月30日   |
| 1995年8月1日    | 2002年7月31日   |
| 1995年8月31日   | 2002年8月30日   |
| 1995年9月1日    | 2002年8月31日   |
| 1995年9月30日   | 2002年9月29日   |
| 1995年10月1日   | 2002年9月30日   |
| 1995年10月31日  | 2002年10月30日  |
| 1995年11月1日   | 2002年10月31日  |
| 1995年11月30日  | 2002年11月29日  |
| 1995年12月1日   | 2002年11月30日  |
| 1995年12月31日  | 2002年12月30日  |
| 1996年1月1日    | 2002年12月31日  |
| 1996年1月31日   | 2003年1月30日   |
| 1996年2月1日    | 2003年1月31日   |
| 1996年2月29日   | 2003年2月28日   |
| 1996年3月1日    | 2003年2月28日   |
| 1996年3月31日   | 2003年3月30日   |
| 1996年4月1日    | 2003年3月31日   |
| 1996年4月30日   | 2003年4月29日   |
| 1996年5月1日    | 2003年4月30日   |
| 1996年5月31日   | 2003年5月30日   |
| 1996年6月1日    | 2003年5月31日   |
| 1996年6月30日   | 2003年6月29日   |
| 1996年7月1日    | 2003年6月30日   |
| 1996年7月31日   | 2003年7月30日   |
| 1996年8月1日    | 2003年7月31日   |
| 1996年8月31日   | 2003年8月30日   |
| 1996年9月1日    | 2003年8月31日   |
| 1996年9月30日   | 2003年9月29日   |
| 1996年10月1日   | 2003年9月30日   |
| 1996年10月31日  | 2003年10月30日  |
| 1996年11月1日   | 2003年10月31日  |
| 1996年11月30日  | 2003年11月29日  |
| 1996年12月1日   | 2003年11月30日  |
| 1996年12月31日  | 2003年12月30日  |
| 1997年1月1日或以後 | 2003年12月31日  |



# 消息專欄 — 新的士發牌條件

## 新的士發牌條件 及點字和摸讀字車輛登記號碼牌("號碼牌")規格

由2001年9月1日起，當新登記的石油氣的士獲發車輛牌照時，或當石油氣的士已獲發的車輛牌照屆滿後所獲發的新車輛牌照生效時，下列條款會列入的士發牌條件內：

「石油氣的士車主須在的士內左尾門上安裝一塊點字和摸讀字車輛號碼牌，以顯示該的士的車輛登記號碼。」該號碼的規格和安裝位置，請參閱下圖。

因此，所有石油氣的士於二零零一年九月一日或以後獲發車輛牌照時，均受上述新規定的的士發牌條件所規限。

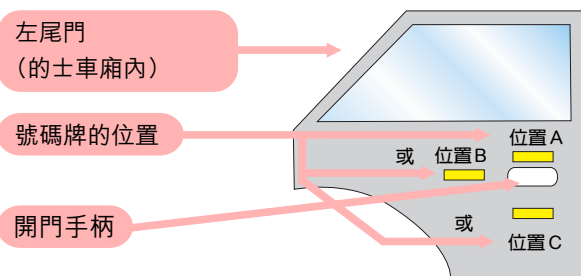
如有任何有關的士發牌的查詢，請致電 2804 2571 與楊愛玲小姐聯絡。如有任何有關安裝點字和摸讀字車輛登記號碼牌的查詢，請致電 2294 2558 與曾廣永先生聯絡。

### 點字和摸讀字車輛登記號碼牌("號碼牌")規格



#### 規格細則

- 物料：號碼牌須以不碎膠或鋁金屬製造。
- 尺寸：號碼牌的大小，要不少於 55 毫米(高) 乘 95 毫米(闊)。
- 號碼牌上，須以下述點字和摸讀字顯示該輛的士的車輛登記號碼：
  - 點字(在號碼牌的上半部)：  
點距 2.5 毫米、點高(凸起) 0.6 毫米、點底部直徑 1.5 毫米、字距 6.5 毫米；
  - 摸讀字(在號碼牌的下半部)：
    - 字體：Helvetica (中碼) 或 Arial Narrow (粗體) 及大寫；
    - 高度不少於 15 毫米及須凸起 1 毫米。
- 號碼牌的底色須為螢光黃色，而英文字母及亞拉伯數字則為黑色。
- 安裝位置：號碼牌須安裝在車廂內的左尾門上(請看附圖)
  - 如有足夠空位，號碼牌應安裝在開門手柄對上的位置(請參閱附圖位置 A)；或
  - 如位置 A 沒有足夠空位，號碼牌應安裝在開門手柄左側(請參閱附



圖

- 位置 B)；或
- 如位置 A 及位置 B 均不可行，號碼牌應安裝在開門手柄對下的位置(請參閱附圖位置 C)。
- 每輛的士只須安裝號碼牌一塊。
- 安裝方法：號碼牌須牢固地固定在(e)段內所述的位置上。

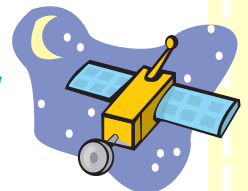
備註：在任何情況下，號碼牌的設計和安裝都不會導致乘客有任何損傷。

### 優質的士服務研討會 資料網址

優質的士服務研討會於本年1月10日拍攝的照片及研討會的演講稿等，已經上載於運輸署的網頁，網址是：

[http://www.info.gov.hk/td/chi/transport/discuss\\_index.html](http://www.info.gov.hk/td/chi/transport/discuss_index.html)

歡迎各位進內瀏覽。





# 消息專欄

## 簡易通指南

**的**士司機亦是旅遊業的前線工作人員，經常有機會接觸旅客。為方便的士司機與旅客溝通，香港旅遊發展局特別以中文(繁、簡體)、英文及日文編印《簡易通指南》，詳載多項旅遊資訊。新版的《簡易通指南》已於7月修訂，介紹動感之都：就是香港！大型旅遊推廣項目的精彩活動、18區景點、領事館、專員公署、酒店賓館、購物中心及公共交通工具等資料。香港旅遊發展局共印製五萬本《簡易通指南》，並已透過各的士聯會免費派發給的士司機。

如欲索取《簡易通指南》，請致電旅遊熱線 2508 1234 查詢。



「香港學生大使」(右)和「香港青年大使」(左)，一同向的士司機介紹怎樣利用香港旅遊發展局最新修訂的《簡易通指南》，方便他們與旅客溝通，發揮「香港好客之道」。

## 信用咭的士

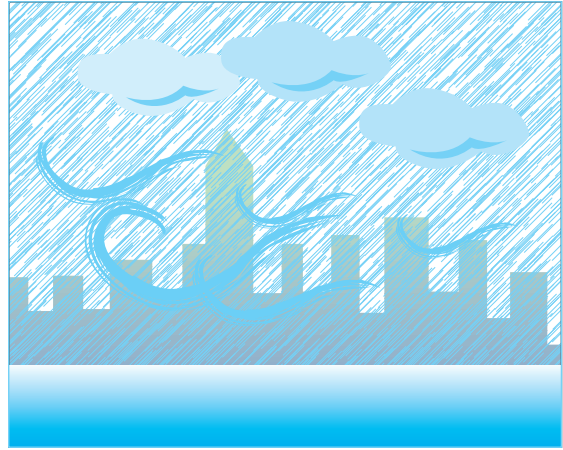
**現**時全港共有8輛的士參與進行一項為期6個月的的士信用咭付款試驗計劃，為乘客提供以信用咭付款的服務，而乘客亦無需繳付任何的信用咭附加費。這些信用咭的士的車廂設有一部可移動的銷售終端機 (MPOS)，透過GSM網絡接收和傳送信用咭交易紀錄和訊號。MPOS 是一部新開發的流動式商業科技工具，配有最先進的科技及網上電子資金轉賬的保安系統，能為的士業界提供一種安全、方便及可靠的轉賬服務。MPOS 移動終端機內置熱能打印機，更可接受任何付款咭。在澳洲、上海等地的的士行業，已率先使用這項新科技，為乘客提供一種方便的付款服務。





## 的士在 8 號或以上風球懸掛時的運作

**當** 八號或以上風球懸掛時，只有購買了包括颱風情況的有效第三者保險的的士營辦商，才可經營其業務。營辦商如欲在八號或以上風球懸掛時經營其業務，必須為其車輛購有適當的第三者保險。同時，他們亦應採取預防措施，以確保乘客及自身的安全。此外，的士司機是無權收取乘客任何的颱風附加費。根據《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章)附表 5 的士收費中並無有關颱風附加費的條文。因此，的士司機收取乘客颱風附加費在法律上是一項罪行。



## 過海的士站

**根** 據《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章)第 37B 條《在過海的士站候客之的士可拒絕出租的情況》，在過海的士站停車候客之的士司機，可拒絕接受並非經由海底隧道、西區海底隧道或東區海底隧道駛往海港另一方之目的地的任何租用。

若乘客在過海的士站上車後，中途在的士未駛進隧道之前要求停車時，的士司機必須按照的士咪錶所顯示的收費收取乘客費用，不可徵收乘客任何的隧道附加費。



## 的士汽車保險



**根** 據《汽車保險(第三者風險)條例》(第 272 章)第 4(1)條，如果沒有有效法定要求的第三者傷亡風險保險單，任何人在道路上使用汽車，或致使或允許任何其他人在道路上使用汽車，即屬犯法，一經定罪，可處罰款 \$10,000 及監禁 12 個月；其持有或領取汽車駕駛執照的資格須予取消，期間由法庭裁定，但由定罪之日起計不得少於 12 個月或多於 3 年。

的士車主購買第三者傷亡及財物損壞風險的保險，目的是保障車主因合法使用受保的士時對

第三者，包括其他道路上的行人和車輛、車上的乘客、車外的其他財物所構成的法律責任賠償。收到投保人的申請後，保險公司會考慮該輛的士以往的意外記錄，從而決定是否接受及釐定保費。

在這方面，的士車主是有責任督使其的士司機注意道路安全，減低交通意外的發生，從而成功地購得保險單和減少保險費的支出。而的士司機亦應小心駕駛，為著自身及乘客的安全，避免發生意外。



# 的士法例

## 的士收據

**根**據《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374章)第37條,的士司機在乘客的要求下,須向乘客發出收據。收據上所列的車費,須為乘客所繳付的確實金額,亦即是士咪錶上所紀錄的車費。

由於現時法例並沒有賦與乘客權利要求的士司機按照的士咪錶所紀錄的車費而發出收據,如果乘客所繳付的車費低於的士咪錶所紀錄的金額,在這情況下,運輸署建議司機可向乘客發出符合法例所定規格的預先印製表格方式的手寫收據,但車資則須是乘客所繳付的實際金額,而並非的士咪錶所紀錄的車資。

在任何情況下,的士司機向乘客發出的收據上所列的車資不能超出乘客所繳付的金額。否則,有關的士司機可能要負上有關的民事和刑事責任。

請參考以下的手寫的士車費收據樣本：  
手寫的士車費收據的樣本  
Sample of Hand-written taxi fare receipt

|                             |                            |                |                |
|-----------------------------|----------------------------|----------------|----------------|
| 的士車號：<br>Taxi No. :         | _____                      |                |                |
| 上車日期：<br>Date:              | 年<br>Yr _____              | 月<br>Mon _____ | 日<br>Day _____ |
| 下車時間：<br>End Time:          | 上午 / 下午<br>_____ a.m./p.m. |                |                |
| 咪錶顯示收費：<br>Meter fare :     | HK\$ _____                 |                |                |
| 附 加 費：<br>Surcharge(s) :    | HK\$ _____                 |                |                |
| 總 收 費：<br>Total taxi fare : | HK\$ _____                 |                |                |

司機姓名：  
Name of driver :

\_\_\_\_\_



## 新加坡推出的士無線上網

**世**界上首個的士無線互動服務,將在年底於新加坡出現,這個稱為 Project Escalade 的計劃,令的士司機及乘客可無線接駁互聯網。此計劃由新加坡的士商 CityCab 投資,並以惠普(HP)及愛立信(Ericsson)作為技術夥伴,應用到GPRS及藍牙等最新技術。

計劃將為的士裝設手提電腦及無線網絡設備。乘客將可利用他們擁有的手提設備,例如個人數碼助理,透過車內的內聯網連接互聯網,瀏覽網頁、收發電子郵件、查詢股價,甚至列印車資單據。行車司機可透過互聯網得知最新的交通情報,尋找最適合的路線,更可以電子繳費方式向乘客收取車資。的士電召中心亦會增設聲意辨識系統,把乘客的電話預約處理,並透過無線網絡,傳送給司機。系統可減少乘客等候時間,亦可減輕電召中心的人手。假如計劃成功,將可在2003年,把此項服務逐漸擴展至全世界。



資料來源：成報2001年6月21日

## 優質的士服務訴求

本人參與的士司機行業已有十多年，感慨良多，在此向各位吐吐苦水，訴訴冤情，以發洩一下怨氣。



社會上有一個“優質的士服務”的要求，本人極表贊同與支持。但是，單方面要求的士司機提高服務水準是不足夠的，也是不公平的。本來，我在入行初期，也是本着服務大家的宗旨，待客熱情有禮。可是，後來越幹下去，越是逐漸減退這種熱情興奮度。為什麼會有這種變化呢？這不是我甘願如此的，而完全是香港的社會環境造成的。

香港路面環境複雜、惡劣、多變。到處都是陷阱、超速雷達、衝燈雷達、黃格停車、上落禁區的更改……等等，稍一不慎，都會中招。既要思考行車路線，免致乘客不滿，又要顧及周圍路面交通環境，注意安全，根本沒心情，沒空暇去多說話。假如萬一不小心中了招，吃虧的還是自己

(自己的例子也不少)。何況有些乘客的態度也是冷冰冰的。況且，行車時談話也不符合安全原則，容易行錯路，對雙方都沒好處。在很多種情況下，都會刺激到我們司機的情緒，引致反感、不滿、憤怒，以致憤世嫉俗。就以幾方面來說：

1. 受警員的氣。被警員不合理抄牌，被警員屈的例子，自己經驗不少。向投訴科投訴也無濟於事。例如，平日吃午飯，車子在不阻礙交通的情況下，也要經常走鬼；不走鬼也要低聲下氣講好說話；現今唯有天天買飯盒在車內午膳算了。

2. 行車時受其他司機的氣。例如爭路，一些司機不理他人的安全，強行佔位切

線。又例如巴士離站過線，也不理會後面的車速有多高，強行抽頭切線等等都令我的情緒激動，就算平時脾氣修養很好的人，倘遭遇多了，脾氣也會變壞。

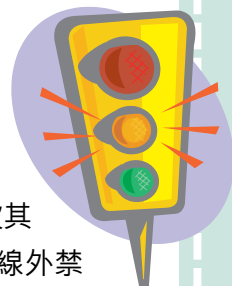
3. 受行人的氣。例如，正當燈位亮着綠燈的時候，車子正以相當速度通過之際，路上卻有一群行人通過，很自然以響號警告，可是當車子快要通過的時候，綠燈卻轉了黃燈，車子當然要在白線前停下來，那時，必會受行人所罵。

4. 一些突發的事情令人情緒突然強烈暴躁。例如，正在行車時，停靠路邊的車子沒理會後面的情況而突然大開車門，令人大吃一驚。

5. 當一些合法停車位(如黃線內)被其他車輛佔用，而我們被迫在黃線外禁區位上落乘客時，總是提心吊膽，慌慌張張，瞻前顧後地上落客，像是小偷一樣怕遇上警察。而非法佔用停車位的車輛卻從未見過有警員抄牌控告，有法而不執法，使我們職業司機更感為難。

6. 受乘客的氣，與乘客發生爭執的例子極為普遍。

- (1) 乘客不注重公德，在車內亂拋廢物。
- (2) 乘客為了趕時間，要求司機開快車為其趕路。
- (3) 在不准落客區或車子尚未完全進入落客區就強行下車。
- (4) 明明把車子靠了路邊，乘客卻在不靠路邊的一方下車。下車時也忽略觀看後來的車輛，往往要提醒及喝止他。
- (5) 乘客若有些微不滿時，在下車時用





力關門發洩。

- (6) 揀近路行而遇擠塞，也會遭怪責。
- (7) 因一些小事，動不動就說要去差館、要投訴。
- (8) 在行車途中，自己因有其他事情要思索，記不牢乘客的目的地，為謹慎起見，再次詢問他，則不耐煩不高興。

總之，在這十多年的的士司機生涯中，苦多樂少。以上只是情況的一部份而已。每當開工坐上司機位上就有一種“不知今天又有什麼不愉快的事情了”的感覺，是一種習慣性的不開心的感覺；在這樣的心情下，我很難做到對乘客有禮貌、寬容。其實，我也不希望如此，如果好像在外國那樣，生活有保障，工作輕鬆寫意，生活環境優悠，節奏緩慢，可能我的工作態度比外國人更好呢。問題是香港這個環境無法與外國比擬。我們在香港幹的士司機這行的苦處和難處不知社會人士知道多少？理解多少？因此，我認為單方面要求司機提高水準、提高服務資素是不夠的，不公平的。應該從各方面入手，互相配合創造一個和諧的環境才是。



若說香港現實客觀環境不能輕易改變、改善，那麼，也應從宣傳、教育入手，首先就從乘客開始，除了提出要有優質司機外，也要優質乘客。我建議，在的士車內應在當眼處張貼乘客守則，好讓乘客知道自已的行為規範在那裡。(並應規定每輛車都必須張貼)又或者由有關部門、機構製作中英文錄音帶，在每個乘客上車時播放一次，就如其他公共交通工具一樣。而其內容，我認為應有：

1. 不應在車內拋棄廢物，不應蓄意破壞車內物件。
2. 不應要求、催促司機開快車，違規駕駛。
3. 不應吸煙。
4. 不應在限制時段內非法下車。
5. 不應不付車資，若有不滿可向有關方面投訴。
6. 將要抵達目的地時，請預先預備車資。
7. 請在靠路邊的一邊下車。
8. 不應用大鈔付車資。
9. 上車後請即時清晰告知司機下車地點及行車路線(因有部份乘客上車只告知區名，卻不詳細說明具體地點)。
10. 請預早指示下車位置。

最後，我極反對在的士內向乘客推銷精品，因影響駕駛，使自己容易中招損失，得不償失，也不切實際，因車內空間有限；不要以為收入好，司機的服務也會好。過去好景時，投訴不是也有不少嗎？所以，改善各方面的環境，改善司機的情緒才是正途。

李先生《節錄》



## 的士司機的陷阱

的士司機每日獨自一人駕車開工，先不說你的駕駛技巧如何或資深程度多少，全港有人住、有道路的地方，就是你的工作範圍，而且無時無刻面對著品流複雜、五花八門的乘客，路面及乘客隨時都可能是陷阱，司機一不留神，極易中招。先說路面的陷阱：

- ◆ 交通黑點，即頻頻出事的路面，可能是死亡彎角或燈號混亂的路口，司機都有必要去認識及清楚知道。
- ◆ 路邊泊滿汽車，司機如果不靠路邊而並排落客，分分鐘會被抄牌，要小心處理。
- ◆ 墨魚站處處擺位，甚至在大路上截往小路的車輛照肺，宜多聽報告。
- ◆ 不小心超速。在橋面橋底、亂草叢中分分鐘有人伏你，宜多留意路面車速限制的消息。
- ◆ 多留意每日的修路、改道、新設巴士線等，尤其是臨時性質的最易中招。
- ◆ 行車時多留意「城市獵人」(交通警察)的出現，最少有十多種情況可以「鋤」你「不小心駕駛」，祝好自為之。
- ◆ 禁區限制，我相信無一個的士司機可以自問清楚全香港、九龍、新界、大嶼山的每一處時間禁區，願主保佑你。
- ◆ 差人的酌情權令人摸不著頭腦，鍾意時開放，不鍾意時抄牌(如紅磡體育館)。

乘客雖說是米飯班主，但由乘客設下的陷阱也有不少，如：

- ◆ 乘客打劫的士司機，有時搶錢、有時就連車都搶走，祝大家好運！

- ◆ 藉口問司機借電話，甚至借錢，司機做好人就易上當，宜打醒十二分精神，提高警覺。
- ◆ 藉詞送朋友上樓，或無帶錢上樓取，結果一去不返，最慘是經過長時間等候才知上當，激到嘔血。
- ◆ 乘客行使假鈔或外國低面值紙幣，尤其夜更司機最易上當。
- ◆ 用包裝好的紙盒裝著垃圾、磚頭，到目的地後稱等人、落車接人或接貨，結果司機又變成了傻瓜。
- ◆ 乘客講目的地未必清晰，司機誤會聽錯，去錯目的地。其實司機只要每次有複述乘客目的地的習慣，錯誤就一定能夠避免。
- ◆ 最後是的士司機自設陷阱，有很多乘客平時都被司機寵壞了，尤其在一些屋邨、住宅區甚至高速公路的禁區，乘客與守法的司機常有衝突，「我天天都在此處落車，其他司機可以，點解你唔得！」你說這種陷阱不是自招嗎！

其實的士司機的陷阱又豈止於上述的呢！身為一個的士司機，雖說各自為政，但在開工時、在路上的互相關心及幫助總是需要的，團結就是力量，行家有難，感同身受，平時多點交流經驗，舊人提點新人，將大家可能中招的機會減到最低。

祝所有行家好運！



超人

# 給的士司機的信

交通總部總警司  
鄧厚江

編輯先生：

□

一個地方的文明程度，從當地的交通秩序，可準確推斷。胡亂切線、任意超速、妄顧大煙、無故響號、阻塞路口等不負責任的駕駛行為，不單只阻慢交通，危害他人，也會令當地的文明程度降格。

很多曾訪問香港的國內外朋友，都向我稱讚本港的交通秩序，正面評價本港的交通狀況。香港有一個這樣令人欣慰的成績，除了政府各部門的努力外，還要歸功於終日在路面上行駛的營業車司機朋友們的支持和合作。

在過去數年，香港經歷了罕見的金融風暴洗禮。疾風知勁草，在這段艱苦經營期間，我接獨到的業界朋友絕大部份都堅守崗位，著眼社會的整體利益，努力改善服務質素，盡力協助維持香港的形象。既沒有因困難而畏縮，亦沒有妄自匪薄。大家的團結拼搏精神，令我對香港的未來發展，感到樂觀。

從今期的「行內人語」的兩篇文章中，可以見到的士司機朋友的生涯仍然是「陷阱重重」、「感慨良多」。亦可以見到業界和警方，仍然有進一步改善工作關係的空間。

一如我在年初的「優質的士服務研討會」上指出，業界與警方都是生活在同一塊土地上；我們需要的是互信和互助。警方定會繼續以公平公正的原則執法，確保社會治安穩定，道路安全，交通暢通，為業界提供一個優質的營商環境。

但即使有一個優質的營商環境，仍不表示大家的日子都會自然好過。安全是靠每一個人每分每秒的警惕，而意外只需一個人瞬時的大意。再者，的士並沒有固定的行車路線，一小部份同業的工作態度，可能會影響市民及遊客對整個行業的觀感。

讓我們來共同努力，為改善業界的服務水平，為香港的經濟復甦，作出我們的貢獻。希望在不久的將來，在這季刊上讀到的是一個又一個有關的士行業欣欣向榮、百花齊放的喜訊。

## 好人好事

今期獲表揚的的士司機，是林海安先生、張啟雄先生及陳鎮榮先生。林先生在擠塞的車程中，保持良好服務態度，而且對乘客非常有禮。張先生除在旅程中以禮待客，更協助殘疾乘客上落車。至於陳鎮榮先生，他不但拾遺不取，更主動將乘客遺下在的士的手袋送交事主。我們希望的士同業繼續努力，提供優質的士服務。同時，歡迎讀者致電/來函編委會，共同分享的士同業的好人好事。特此表揚：林海安先生(HE 8320)、張啟雄先生(JZ 3289)及陳鎮榮先生(JW 874)

## 交通投訴組報告

|                  | 2000年<br>4月至6月 | 2000年<br>7月至9月 | 2000年<br>10月至12月 | 2001年<br>1月至3月 | 2001年<br>4月至6月 |
|------------------|----------------|----------------|------------------|----------------|----------------|
| 投訴的士服務分類         |                |                |                  |                |                |
| 與的士咪錶有關的違法行為     | 154            | 193            | 149              | 94             | 137            |
| 行為不檢及不守紀律        | 216            | 288            | 273              | 266            | 331            |
| 未有行駛最直接及實際的路線    | 170            | 215            | 201              | 171            | 197            |
| 拒載、揀客或兜客         | 147            | 212            | 205              | 177            | 177            |
| 濫收車資             | 46             | 49             | 57               | 61             | 59             |
| 未能載客抵達目的地        | 41             | 52             | 40               | 40             | 44             |
| 沒有展示或沒有適當展示的士司機證 | 8              | 9              | 5                | 1              | 9              |
| 總計               | 782            | 1018           | 930              | 810            | 954            |

根據交通投訴組的報告，2001年4月至6月與的士司機行為不檢及不守紀律、未有行駛最直接及實際的路線及拒載、揀客或兜客等投訴，比較起去年同期的數字，分別升了53%，16%及20%，運輸署呼籲各位的士司機能本著敬業樂業的精神，致力改善操守及服務，提高的士的服務質素，讓市民及遊客享有高質素的的士服務。

# 編輯委員會的話

一期比一期搶手的「的士 2001」季刊又和大家見面了，本期主題圍繞司機職業健康及安全。這是一個切身的問題，希望各位看完後更注意職業健康及安全。而「司機及乘客守則」，更不是只得個講字，有賴大家身體力行和大力推動。「消息專欄」是本行的獨家新聞，非常難得。而要這些新聞更新、更有吸引力，就更更要各位的大力支持，踴躍建言，多多投稿了。

「的士 2001」季刊是的士行家之良師益友！

## 編輯委員會成員：

王國興先生、梁紹昌先生、鄭玉佳先生、黃濤先生、鄧伯榮先生、吳錦耀先生、葉文光先生、蘇祐安先生、韓祖耀先生及劉信偉先生。

編審委員會地址：香港灣仔告士打道 7 號入境事務大樓 40 樓 4036 室  
(傳真號碼：2824 2176)

《的士季刊》編審委員會收  
歡迎讀者投稿及提供意見



## 第五期有獎遊戲答案

1. 100 元
2. 6 小時
3. 是
4. 22 微克酒精
5. 35 米
6. 2001 年 7 月 1 日
7. 罰款 5 萬元及監禁 2 年
8. 3 個的士上客點及 12 個的士落客點
9. 赤鱘角
10. 25 公里

遊戲設計者：優質的服務督導委員會鄭玉佳先生

| 的士有獎問題遊戲 |                                   | 答案 |
|----------|-----------------------------------|----|
| 1.       | 二零零一年四月至六月，投訴的士司機行為不檢及不守紀律的數目有多少？ |    |
| 2.       | 請答出有份參予「的士司機嘉許計劃」的十六個機構的其中一個？     |    |
| 3.       | 點字和摸讀字車輛登記號碼牌以甚麼物料製造？             |    |
| 4.       | 二零零一年首兩季牽涉的士的意外交通數目是多少？           |    |
| 5.       | 「的士司機嘉許計劃」開展典禮於何時舉行？              |    |
| 6.       | 現時全港共有多少輛的士參與的士信用咭付款試驗計劃？         |    |
| 7.       | 現時紅磡道(介乎紅鸞道與紅磡繞道)的速度限制是多少公里？      |    |
| 8.       | 哪一個地方推出了的士無線上網？                   |    |
| 9.       | 簡易通指南以甚麼文字編印？                     |    |
| 10.      | 點字和摸讀字車輛登記號碼牌的底色是甚麼顏色？            |    |

(請沿虛線剪下投寄或傳真)

姓名：\_\_\_\_\_ 年齡：\_\_\_\_\_ 性別：\_\_\_\_\_

聯絡電話：\_\_\_\_\_

通訊地址：\_\_\_\_\_

(以上資料只作報名參加的士有獎問題遊戲)

獎額：100 名 可得運輸署紀念品一份

請把參加表格傳真至 2824 2176 或郵寄至以下地址：  
香港灣仔告士打道 7 號入境事務大樓 40 樓 4036 室  
《的士 2001 季刊》編審委員會收

遊戲設計者：優質的士服務督導委員會委員鄭玉佳先生及運輸署的士策劃組