

第 6 章

香港特別行政區政府

政府一般收入帳目

政府總部

環境食物局

政府部門

食物環境衛生署

機動街道潔淨服務

香港審計署

二零零一年十月十五日

# 機動街道潔淨服務

## 目 錄

	段數
撮要及主要審計結果	
第 1 部分：引言	
背景	1.1
環境衛生部	1.2
帳目審查	1.3 – 1.4
當局的整體回應	1.5 – 1.6
第 2 部分：機動掃街服務	
機動掃街車	2.1
現行安排	2.2
機動掃街路線的掃街次數	2.3 – 2.4
評估個別機動掃街路線的垃圾量	2.5 – 2.6
審計署對機動掃街路線的掃街次數的意見	2.7 – 2.10
審計署對機動掃街路線的掃街次數的建議	2.11
當局的回應	2.12
第 3 部分：機動清渠服務	
機動清渠車	3.1
現行安排	3.2
跟進審計署對清渠次數的意見	3.3 – 3.4
工作項目及工作時間標準	3.5 – 3.6
清渠工作	3.7
審計署對清渠工作的意見	3.8 – 3.11
審計署對清渠工作的建議	3.12
當局的回應	3.13
審計署對凌晨更機動清渠隊員工數目的意見	3.14 – 3.15
審計署對凌晨更機動清渠隊員工數目的建議	3.16
當局的回應	3.17
第 4 部分：洗街服務	
洗街車	4.1
現行安排	4.2
洗街工作值	4.3 – 4.4

## 目 錄 (續)

	段數
審計署對新界區在清洗行人路和坑渠方面高工作值的意見	4.5 – 4.8
審計署對新界區在清洗行人路和坑渠方面高工作值的建議	4.9
當局的回應	4.10
審計署對沖洗街道工作的意見	4.11 – 4.12
審計署對沖洗街道工作的建議	4.13
當局的回應	4.14
<b>第 5 部分：空間時間</b>	
空間時間的例子	5.1
審計署對暫停服務的意見	5.2 – 5.8
審計署對暫停服務的建議	5.9
當局的回應	5.10
審計署對預定空間時間的意見	5.11 – 5.15
審計署對預定空間時間的建議	5.16
當局的回應	5.17
附錄 A：在二零零一年三月三十一日環境衛生部的組織圖	
附錄 B：機動掃街隊的工作時間	
附錄 C：機動清渠隊的工作時間	
附錄 D：在二零零零年十二月每天進行清渠工作實際所花時間與每天預定時間的比較 市區	
附錄 E：在二零零零年十二月每天進行清渠工作實際所花時間與每天預定時間的比較 新界區	
附錄 F：洗街隊的工作時間	
附錄 G：第三行動科如在清洗行人路和坑渠方面採用市區的工作值估計可能節省的開支	
附錄 H：洗街隊在進行洗街工作時各隊員的主要職務	
附錄 I：在二零零零年五月食環署各分區空間的特級司機及閒置的特別用途車輛的配合 和重新調派	
附錄 J：以 2000-01 年度價格計算機動清渠工作預定空間時間的每年職工成本	
附錄 K：以 2000-01 年度價格計算洗街工作預定空間時間的每年職工成本	
附錄 L：中文版從略	

# 機動街道潔淨服務

## 撮要及主要審計結果

### 引言

A. 機動街道潔淨服務必須使用特別用途車輛進行。在二零零一年三月三十一日，食物環境衛生署（食環署）共僱用 453 名員工，每年職工成本為 8,810 萬元；食環署亦使用 125 部特別用途車輛，為全港提供機動街道潔淨服務，範圍主要包括機動掃街服務，機動清渠服務和洗街服務（第 1.1 段）。

### 帳目審查

B. 審計署進行一項帳目審查，包括 (a) 研究食環署所提供的機動街道潔淨服務，在資源運用上是否符合經濟效益；及 (b) 確定食環署所提供的機動街道潔淨服務，是否有改善的餘地（第 1.3 段）。審計結果撮述於下文 C 至 H 段。

### 機動掃街路線的預定掃街次數不能反映實際的潔淨要求

C. 食環署評估機動掃街路線沉積的沙粒和砂礫所得的數量，主要用以決定有關路線的預定掃街次數，審計署發現這個方法不能反映實際的潔淨要求。審計署亦發現員工在清掃一條機動掃街路線後，會把收集得到的沙粒和砂礫運往環境保護署（環保署）營辦的指定傾卸垃圾地點卸下。因此，環保署在傾卸垃圾地點的記錄可用來客觀地衡量所收集的沙粒和砂礫重量，從而更理想地評估機動掃街路線的掃街次數。審計署認為食環署必須運用客觀數據來決定機動掃街路線的掃街次數（第 2.6 及 2.8 段）。

### 過時的工作時間標準和工作值

D. 審計署發現在編排機動街道潔淨工作中所使用的工作時間標準和工作值已不合時宜。大部分的工作時間標準和工作值都是在八十年代中制定的。在工作時間標準方面，每天在新界區進行清渠工作實際所花的時間，平均只佔該工作項目的每天預定時間的 65%。食環署同意，在編排新界區機動清渠工作所使用的工作時間標準並不能反映實際情況。至於工作值方面，新界區清洗行人路和坑渠的工作值（於一九八四年制定）超過市區的工作值（於一九九九年修訂）90% 以上。食環署同意有需要研究兩者的差異。審計署認為用作編排機動街道潔淨工作所使用的工作時間標準和工作值已不合時宜，須予以修訂。食環署認同隨着時間的過去和不斷轉變的社會情況，

這些工作時間標準和工作值可能已經不合時宜 (第 1.4(a)、 1.5(a)、 3.8(b)、 3.9(b)、 4.4、 4.5 及 4.6 段)。

#### 機動清渠隊的員工數目

E. 審計署發現就凌晨更的員工數目來說，市區每支機動清渠隊的人數較新界區每支機動清渠隊多兩名員工。食環署解釋，市區清渠隊多用兩名員工，是為了保障機動清渠隊員工在深夜的安全。審計署認為食環署必須檢討凌晨更所有機動清渠隊的人手比例 (第 3.14、 3.16 及 3.17(b) 段)。

#### 空閒時間

F. *員工因暫停服務而有空閒時間* 審計署發現，日更的機動掃街服務和機動清渠服務在二零零零年曾暫停的次數不少。審計署亦注意到，以某些情況為例，在暫停服務時，在別處有空閒的司機和閒置的車輛。當某個分區並無特級司機及 / 或特別用途車輛，而其他分區則有空閒的特級司機及 / 或閒置的特別用途車輛。審計署曾嘗試說明，把不同分區和車廠空閒的特級司機及閒置的特別用途車輛配合和重新調派，便可減低暫停機動街道潔淨服務的百分率 (第 5.2 及 5.5 段)。

G. *預定的空閒時間* 審計署發現從事機動清渠工作和洗街工作的潔淨員工在日常工作中有大量預定的空閒時間，潔淨員工有預定的空閒時間是因為：(a) 機動清渠工作和洗街工作的部分工作項目由特級司機單獨進行；及 (b) 潔淨員工及特級司機往不同地點報到。審計署估計機動清渠工作及洗街工作潔淨員工的預定空閒時間的每年職工成本總計，以 2000-01 年度價格計算，分別達 160 萬元和 1,010 萬元 (第 5.11、 5.12 及 5.15 段)。

H. *有需要減少空閒時間* 審計署認為食環署有需要減少：

- (a) 暫停機動街道潔淨服務的百分率 (第 5.8 段)；及
- (b) 機動清渠工作及洗街工作的預定空閒時間 (第 5.15 段)。

#### 審計署的建議

I. 審計署作出下述主要建議，認為食物環境衛生署署長應：

- (a) 檢討現行機動掃街路線的預定掃街次數 (第 2.11(a) 段)；
- (b) 使用環保署記錄機動掃街車實際所收集的沙粒和砂礫的重量，作為決定機動掃街路線掃街次數的其中一個主要和客觀的指標 (第 2.11(b) 段)；

- (c) 檢討用作編排機動街道潔淨服務的工作時間標準和工作值，署長應特別要：
  - (i) 修改新界區機動清渠工作的時間標準，務求新的工作時間標準可反映現時新界區的工作情況(第 3.12 段)；及
  - (ii) 劃一新界區和市區的洗街服務工作值(第 4.9 段)；
- (d) 檢討凌晨更機動清渠隊的人手比例，以期為三個行動科所有機動清渠隊訂定最佳的人手比例(第 3.16 段)；及
- (e) 為減少暫停服務的次數和潔淨員工的空間時間：
  - (i) 把不同分區和車廠空間的特級司機及閒置的特別用途車輛配合和重新調派，以便減低暫停機動街道潔淨服務的百分率(第 5.9(a) 段)；
  - (ii) 在考慮機動掃街服務次數檢討和機動清渠服務次數檢討的結果後，從速審慎檢討為這兩項服務編配的員工和特別用途車輛，以便盡量把暫停服務的次數減至最少(第 5.9(b) 段)；及
  - (iii) 從速審慎檢討機動清渠工作和洗街工作，以便把這兩項工作的預定空間時間減至最少(第 5.16(a) 段)。

#### 當局的回應

J. 當局接納了審計署所有的建議。



## 第1部分：引言

### 背景

1.1 食物環境衛生署（食環署）是負責對香港的公用道路（快速公路除外，而路政署則為快速公路提供潔淨服務）、行人路、小巷及公眾地方提供潔淨服務（下稱“街道潔淨服務”）。在食環署提供的街道潔淨服務中，那些使用一些特別用途車輛提供的服務稱為機動街道潔淨服務。這類服務主要包括機動掃街、機動清渠和洗街服務。基於安全理由和考慮到實際上不可能用人手提供這些服務，因此使用特別用途車輛來清潔街道。在二零零一年三月三十一日，食環署共僱用453名員工，每年職工成本為8,810萬元；食環署亦使用125部特別用途車輛，以提供機動街道潔淨服務（見下文表一）。

表一

在二零零一年三月三十一日  
為提供機動街道潔淨服務所使用的資源

	機動掃街	機動清渠	洗街	總計
(a) 潔淨隊伍				
隊伍數目	36	23	58	117
員工數目	42	84	327	453
每年職工成本 (百萬元)	10.5	17.3	60.3	88.1
(b) 特別用途車輛				
車輛數目	44	27	54	125
重置成本 (百萬元)	48.4	29.7	54	132.1

資料來源：食環署的記錄

### 環境衛生部

1.2 食環署轄下的環境衛生部，由一位副署長領導，負責街道潔淨服務的事宜。該部之下設有一個總部科和三個行動科，各由一位助理署長擔任主管。總部科的職責，是制定和檢討部門的環境衛生政策、指引及程序，三個行動科則負責統籌所管轄地區的環境衛生事務，詳情如下：

- (a) 第一行動科的管轄範圍涵蓋香港島和離島區共六個分區；



- (b) 第二行動科的管轄範圍涵蓋九龍區共六個分區；及
- (c) 第三行動科的管轄範圍涵蓋新界區共八個分區。

食環署在二零零一年三月三十一日的組織圖載於附錄 A。

#### 帳目審查

1.3 審計署已對食環署的機動街道潔淨服務進行審查。帳目審查的目的如下：

- (a) 研究食環署所提供的機動街道潔淨服務，在資源運用上是否符合經濟效益；及
- (b) 確定食環署所提供的機動街道潔淨服務，是否有改善的餘地。

1.4 審查發現：

- (a) 大部分用作編排機動街道潔淨工作的時間標準和工作值，都是在八十年代中制定的，已經不合時宜，必須予以修訂（見下文第 2、3 及 4 部分）；及
- (b) 在工作時間內負責提供機動街道潔淨服務的部分員工有空閒時間（見下文第 5 部分）。

審計署已對有關事項作出多個建議。

#### 當局的整體回應

1.5 食物環境衛生署署長歡迎這份審計報告，認為報告是有用的參考資料，使該署為市民大眾提供的服務更符合成本效益。此外，食物環境衛生署署長表示：

- (a) 機動街道潔淨服務的現行工作模式，是採用八十年代中所訂定的工作時間標準和工作值來制定的。隨着時間的過去和不斷轉變的社會情況，這些工作時間標準和工作值可能已經不合時宜；
- (b) 食環署自二零零零年一月成立至今，已對多個運作範疇展開檢討，其中包括香港區、九龍區及新界區的工作程序。檢討這些沿襲自兩個前市政總署的工作程序，旨在劃一港九和新界兩個地區的工作方式，從而使各項街道潔淨服務更富效率、更切合時宜和更符合成本效益；
- (c) 食環署為劃一上文 (b) 分段所述的工作方式，其中一項工作是檢討港九和新界兩個地區的工作需要，以便重新修訂所有用作編排機動街道潔淨工作的時間標準和工作值；

- (d) 在二零零一年七月，食環署展開研究，檢討洗街隊現行的工作方式。此外，該署亦已計劃由轄下的管理參議組於二零零二年年中全面檢討所提供的公眾潔淨服務，檢討範圍包括研究機動掃街服務的次數，以及機動清渠隊的工作程序和人手編配事宜；及
- (e) 在進行上文(d)分段所述研究時，食環署如發現外判機動街道潔淨服務更符合成本效益，便會探討外判這項服務是否可行。預計有關研究會提出有用的方法，解決員工有空閒時間的問題，從而提高該署的街道潔淨服務的整體效率和成本效益。

1.6 環境食物局局長同意食環署提議的行動，以處理審計署所提出的問題，並表示原則上支持採取有關措施，以提高街道潔淨服務的效率和成本效益。

## 第 2 部分：機動掃街服務

### 機動掃街車

2.1 大部分公用道路都是用人手清掃。不過，快速公路和天橋若用人手清掃過於危險，所以當局使用一種名為機動掃街車的特別用途車輛來進行掃街工作。

### 現行安排

2.2 食環署的機動掃街隊使用機動掃街車來清理快速公路和天橋的坑渠及中間分隔帶的沙粒、砂礫及其他沉積物。每支機動掃街隊只有一名員工，即一名特級司機操作機動掃街車。在二零零一年三月三十一日，食環署僱用了 42 名特級司機，負責 36 條機動掃街路線的掃街工作。下文表二列出三個行動科的 36 條機動掃街路線在二零零一年三月三十一日的分配情況。每條機動掃街路線由一支指定的掃街隊負責每周清掃一至六次有關路線的街道。機動掃街隊分日更、夜更和凌晨更三更運作（這三更的工作時間載於附錄 B）。

表二

在二零零一年三月三十一日機動掃街路線的分配情況

機動掃街路線的數目

更次	第一行動科	第二行動科	第三行動科	總計
日更	1	-	15	16
夜更	-	-	1	1
凌晨更	5	12	2	19
總計	<u>6</u>	<u>12</u>	<u>18</u>	<u>36</u>

資料來源：食環署的記錄

## 機動掃街路線的掃街次數

2.3 香港區和九龍區(下文統稱為“市區”)機動掃街路線的掃街次數,是根據市政總署於一九八五年檢討機動潔淨服務所作建議而訂定的。至於新界區機動掃街路線的掃街次數,則根據新界市政署於一九八三年檢討機動潔淨服務後所作建議而訂定的。

2.4 新界市政署和市政總署分別在一九八三年和一九八五年進行檢討後,建議個別機動掃街路線的掃街次數,應按照食環署人員評估有關路線所沉積的沙粒和砂礫數量來訂定。假如某條路線沉積的沙粒和砂礫較多,則會更頻密清掃該條路線。

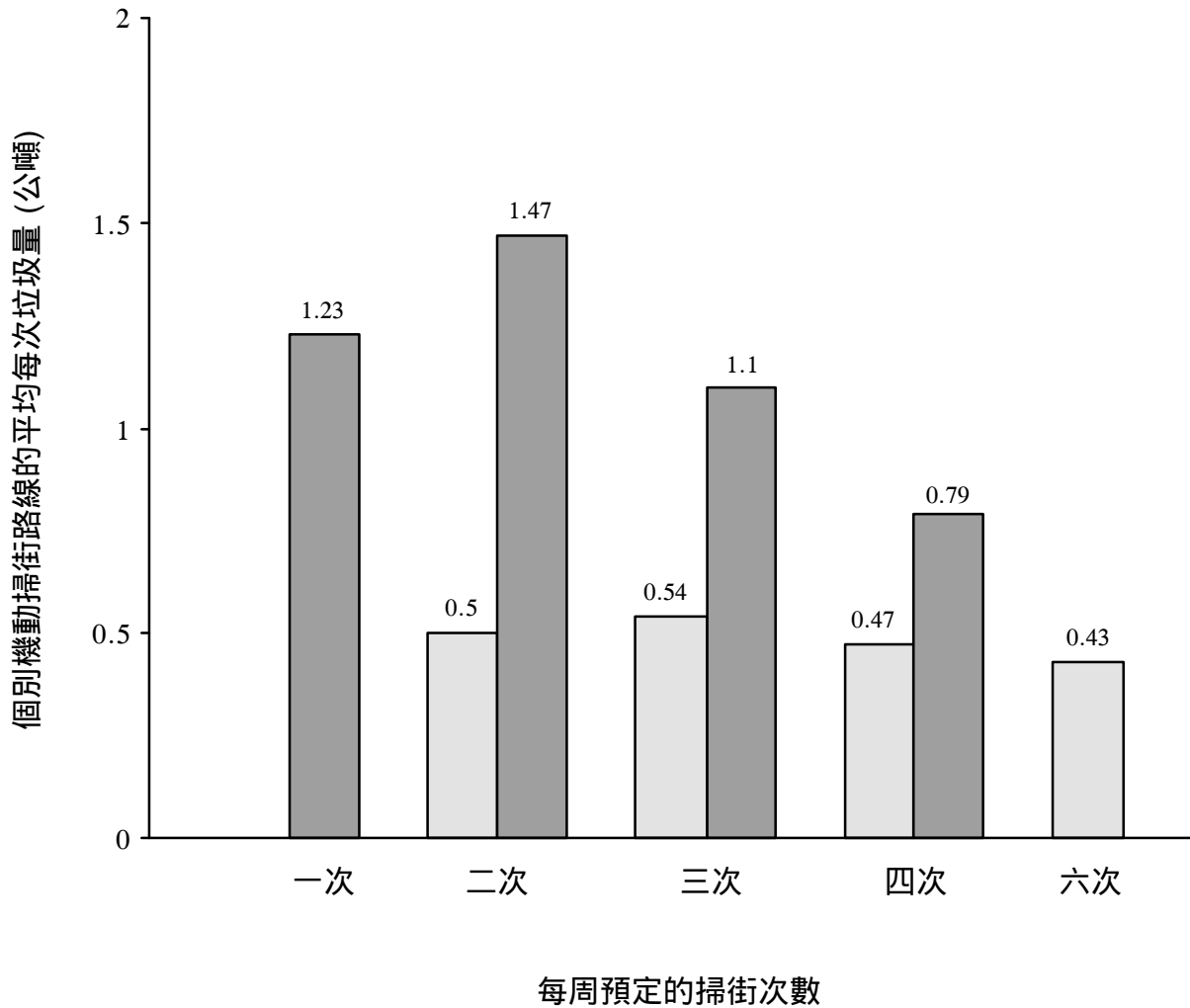
## 評估個別機動掃街路線的垃圾量

2.5 審計署評估每條路線不同更次所收集的沙粒和砂礫重量(下文稱為“垃圾量”),以確定食環署機動掃街路線的預定掃街次數是否適當。

2.6 *審計署評估垃圾量的方法* 在清掃一條機動掃街路線後,特級司機必須把收集得到的沙粒和砂礫運往環境保護署(環保署)營運的指定傾卸垃圾地點棄置。環保署保留機動掃街車在卸下垃圾之前和之後的重量,從這兩個重量所得的差數便是一部機動掃街車收集得的沙粒和砂礫的重量。審計署隨機選出環保署在二零零零年二月、五月、八月和十一月四周內的機動掃街車垃圾量記錄,加以分析,以評估市區和新界區個別機動掃街路線的垃圾量。有關審計署的評估結果撮述於下文圖一。

圖一

市區和新界區  
個別機動掃街路線在二零零零年四周內的平均每次垃圾量



說明：  
市區  
新界區

資料來源：審計署對食環署和環保署的記錄的分析

## 審計署對機動掃街路線的掃街次數的意見

2.7 據審計署對個別機動掃街路線的平均每次垃圾量所作的評估發現：

- (a) 在同一預定掃街次數而言，市區個別機動掃街路線的平均每次垃圾量較新界區為少（見上文圖一）；及
- (b) 在新界區，預定掃街次數為每周四次的個別機動掃街路線的平均每次垃圾量，比那些預定掃街次數較少的機動掃街路線為低（見上文圖一）。

審計署有見及此，並且考慮到食環署已於二零零零年暫停大約 42% 的機動掃街服務（見下文第 5.2(a) 段），因此提議食環署，應把市區所有路線和新界區預定掃街次數為每周四次的掃街路線的預定掃街次數減少。

2.8 上文第 2.7(a) 及 (b) 段所述的審計署意見，顯示食環署對機動掃街路線的沙粒和砂礫數量作出的評估（主要用以決定該路線的預定掃街次數 見上文第 2.4 段）並不能反映實際的潔淨要求。審計署認為，食環署必須根據客觀數據（例如環保署就機動掃街車垃圾量所作的記錄 見上文第 2.6 段）來決定機動掃街路線的掃街次數。

## 食環署對機動掃街路線的掃街次數的回應

2.9 在回應審計署有關評估個別機動掃街路線垃圾量的詢問時，食環署表示該署的管理參議組將全面檢討公眾潔淨服務，而機動掃街路線的掃街次數，亦會在檢討之列。此外，食環署亦表示：

- (a) 新界區的垃圾量較多，可能是城市化迅速發展，以及重型車輛對路面造成嚴重損耗所致；
- (b) 對減少個別機動掃街路線的現時掃街次數有所保留，因為這樣會令潔淨水平下降，引起公眾不滿；及
- (c) 不應純粹根據所收集的沙粒和砂礫重量來訂定掃街次數。在決定某條路線的最適當掃街次數時，其他方面的因素，例如街道的相對重要性和區內居民的期望，都必須加以考慮。

2.10 審計署察悉到應考慮不同的因素來決定機動掃街路線的掃街次數。不過，審計署認為，個別機動掃街車實際所收集的沙粒和砂礫的重量，應用作決定個別機動掃街路線掃街次數的主要和客觀指標。

## 審計署對機動掃街路線的掃街次數的建議

### 2.11 審計署建議食物環境衛生署署長應：

- (a) 檢討機動掃街路線目前的預定掃街次數；及
- (b) 使用環保署記錄機動掃街車實際所收集的沙粒和砂礫的重量，作為決定機動掃街路線掃街次數的其中一個主要和客觀指標。

### 當局的回應

2.12 食物環境衛生署署長表示，食環署的管理參議組在二零零二年年中進行全面檢討時，會研究機動掃街路線目前的預定掃街次數，並會使用機動掃街車在機動掃街路線實際所收集的沙粒和砂礫的重量作為其中一個的指標。期間，食環署會以試行性質，着手調整若干機動掃街路線的預定掃街次數。截至目前為止，食環署已調整新界區部分機動掃街路線若干路段的預定掃街次數，由每周四次減至三次。

### 第 3 部分：機動清渠服務

#### 機動清渠車

3.1 在大多數公用道路上，集水渠隔所積聚的污泥和垃圾，都以人手清理。不過，高速公路和天橋的集水渠隔，則使用稱為機動清渠車的特別用途車輛清理，因為利用人手清理該等集水渠隔太危險或不可行。

#### 現行安排

3.2 食環署的機動清渠隊定期使用機動清渠車清理集水渠，以防止水浸和滋生蚊蟲。在二零零一年三月三十一日，食環署僱用了 5 名管工、24 名特級司機、5 名汽車司機及 50 名一級工人，負責 23 條機動清渠路線的清渠工作。下文表三列出三個行動科的 23 條機動清渠路線在二零零一年三月三十一日的分配情況。每一條機動清渠路線由一支指定的機動清渠隊負責，清渠次數由 63 天一次至 24 天一次不等。機動清渠隊分兩更運作，即日更和凌晨更（這兩更的工作時間載於附錄 C）。日更的機動清渠隊通常包括一名特級司機和兩名一級工人。至於凌晨更，三個行動科的機動清渠隊員工數目不一（見下文第 3.14 段）。

表三

在二零零一年三月三十一日機動清渠路線的分配情況

更次	機動清渠路線的數目			總計
	第一行動科	第二行動科	第三行動科	
日更	-	2	14	16
凌晨更	2	3	2	7
總計	<u>2</u>	<u>5</u>	<u>16</u>	<u>23</u>

資料來源：食環署的記錄



## 跟進審計署對清渠次數的意見

3.3 在二零零零年十月發表的《審計署署長第三十五號報告書》第2章，審計署檢討“政府在市區進行的防洪工作”。審計署報告，在市區提供的機動清渠服務的次數未能切合實際需要。審計署建議食物環境衛生署署長應嚴格檢討機動清渠服務的次數。在二零零一年二月發表的《政府帳目委員會第三十五號報告書》中，委員會：

- (a) 注意到食環署正在嚴格檢討夜間在公路上進行的機動清渠工作次數，以便在決定外判有關服務的安排前，確定實際需求；及
- (b) 表示希望該署不時向委員會匯報檢討進展。

3.4 在二零零一年六月，食環署管理參議組提交有關機動清渠服務次數的檢討報告。報告提出的建議包括以下幾項：

- (a) 食環署應根據“出現水浸的可能性”，為每條集水渠訂定每年清理次數下限；
- (b) 食環署應視乎定期檢查集水渠所得的結果，進行額外的清理工作；及
- (c) 食環署應繼續每季向渠務署及路政署蒐集水浸投訴統計數字及水浸黑點的詳情，以便將來不斷檢討清渠次數。

這些建議大致上已能解決上述審計署署長報告書提出的問題，並已由食環署付諸實行。

## 工作項目及工作時間標準

3.5 機動清渠路線的計劃表註明須在每條路線進行的工作項目。機動清渠工作的每一項工作項目所需的時間，是根據為有關工作項目訂定的時間標準估計而得出的。機動清渠路線的計劃表也註明以下機動清渠工作的工作項目所需的時間：

- (a) *往返各處* 這包括機動清渠車由車廠駛往簽到處(註1)，然後駛往清渠地點和傾卸垃圾地點，再返回簽到處和車廠所需的時間；
- (b) *入水* 這是注滿機動清渠車的水缸所需的時間；
- (c) *清渠工作* 這是在每個清渠地點所花的時間，包括：
  - (i) 清理和沖洗一條集水渠所需的時間；及
  - (ii) 從一條集水渠到另一條集水渠所需的時間；

---

註1：簽到處是潔淨員工在工作日上班和下班時簽署的地點。

(d) *傾卸* 這是在指定傾卸垃圾地點傾卸淤泥所需的時間；及

(e) *日常檢查時間* 這是每天檢查機動清渠車和入油所需的時間。

3.6 機動清渠工作大多數工作項目的時間標準在一九八零年代中期訂定。用於市區的工作時間標準在一九八五年由市政總署訂定，而用於新界區的時間標準則在一九八四年由新界市政署訂定。

#### 清渠工作

3.7 清渠工作 (見上文第 3.5(c) 段) 是機動清渠工作的主要工作項目。為了確定這工作項目的效率，審計署把進行這工作項目實際所花的時間與這工作項目的預定時間作比較。

#### 審計署對清渠工作的意見

3.8 有關員工完成清渠工作後，會在機動清渠車的每天工作記錄表和工作記錄冊上作記錄。為了確定每天在市區和新界區進行清渠工作實際所花的時間，審計署分析了二零零零年十二月所有機動清渠車的每天工作記錄表和工作記錄冊。審計署比較過每天進行清渠工作實際所花的時間及這工作項目的每天預定時間，發現在二零零零年十二月：

- (a) 每天在市區進行清渠工作實際所花的時間，與這工作項目的每天預定時間很接近 (見附錄 D)；及
- (b) 每天在新界區進行清渠工作實際所花的時間，平均只佔這工作項目的每天預定時間的 65% (見附錄 E)。

#### 食環署對清渠工作的回應

3.9 在回應審計署有關每天在新界區進行清渠工作實際所花的時間與該工作項目的每天預定時間相差甚遠的詢問時，食環署表示：

- (a) 新界區及輔助基礎設施的迅速發展、公用道路的情況及排水系統設計的改變，直接影響清渠服務的效率；及
- (b) 同意用來編排新界區機動清渠工作的時間標準不能反映實際情況。

3.10 食環署也表示：

- (a) 每天入水實際所花的時間較該工作項目的每天預定時間長，因為在入水點排隊輪候的時間很長；及

(b) 食環署正在積極採取以下措施，嘗試縮短在入水點的輪候時間：

- (i) 增加車廠的供水點數目；
- (ii) 在各區找尋更多入水點，把入水工作分散各處進行；及
- (iii) 在不同時間為特別用途車輛入水。

3.11 食環署告知審計署，該署計劃把機動清渠服務的工作時間標準研究，納入即將由管理參議組進行的公眾潔淨服務全面檢討的範圍內。

#### 審計署對清渠工作的建議

3.12 基於上文第 3.9 至 3.11 段食環署所作的回應，審計署建議食環署應修改新界區機動清渠工作的時間標準，特別是關於清渠方面的時間標準，務求新的工作時間標準可反映現時新界區的工作情況。

#### 當局的回應

3.13 食物環境衛生署署長表示，該署管理參議組在二零零二年年中進行全面檢討時，會一併研究機動清渠隊的工作程序，以期劃一在新界區和市區採用的工作時間標準。在該項研究有結果之前，食環署會根據管理參議組檢討機動清渠服務次數所得的經修訂次數（見上文第 3.4 段），重新編排工作計劃，以期更有效地重新調派證實過剩的人手。

#### 審計署對凌晨更機動清渠隊員工數目的意見

3.14 審計署察覺到凌晨更機動清渠隊的員工數目不一。在二零零一年三月三十一日，第一行動科和第二行動科共有五支凌晨更機動清渠隊，而第三行動科則只有兩支。雖然三個行動科轄下所有機動清渠隊的工作情況相同，並配備同一類型的設備，但是第一行動科和第二行動科轄下每支機動清渠隊較第三行動科的機動清渠隊多兩名員工，包括一名管工和一名汽車司機（註 2）。審計署注意到：

- (a) 第一行動科和第二行動科的管工負責監督凌晨進行的機動清渠工作，並確保隊員採取合適的安全措施；及
- (b) 為安全計，第一行動科和第二行動科的汽車司機負責操作另一輛車。這輛車為在高速公路上工作的員工充當防撞欄，並用來運載交通圓筒，保護通宵工作的員工。

---

註 2：第一行動科和第二行動科每支機動清渠隊包括一名管工、一名特級司機、一名汽車司機及兩名一級工人，而第三行動科每支機動清渠隊則包括一名特級司機及兩名一級工人。

## 食環署對凌晨更機動清渠隊員工數目的回應

3.15 在回應審計署有關各行動科的凌晨更機動清渠隊員工數目不一的詢問時，食環署表示：

- (a) 第三行動科的兩支凌晨更機動清渠隊於 1997-98 年左右由日更調至凌晨更。由於人手所限，食環署未能為第三行動科的機動清渠隊提供與第一行動科和第二行動科相同的員工數目；
- (b) 第三行動科僱用了一名兼任管工和司機的員工，負責駕駛一輛小型貨車，監督在凌晨進行的機動清渠工作及其他機動街道潔淨工作；及
- (c) 食環署管理參議組進行公眾潔淨服務全面檢討時，會研究員工數目不一的問題。

## 審計署對凌晨更機動清渠隊員工數目的建議

3.16 基於上文第 3.15 段食環署所作的回應，審計署建議食環署應檢討凌晨更機動清渠隊的人手比例，以期為三個行動科所有機動清渠隊訂定最佳的人手比例。

## 當局的回應

3.17 食物環境衛生署署長表示：

- (a) 機動清渠服務研究(見上文第3.13段)的範圍會包括機動清渠隊的人手問題，以期為三個行動科全部的凌晨更機動清渠隊訂定最佳的人手比例；及
- (b) 食環署非常重視在夜間進行清渠工作的員工的安全。食環署認為有必要操作另一輛車提供防撞欄，以保障在夜間工作的機動清渠隊的安全，原因是在一九九九年十一月，一名進行清渠工作的食環署人員在執行清渠工作時遇上交通意外喪生。

## 第 4 部分：洗街服務

### 洗街車

4.1 當局定期清洗行人路、小巷、公眾地方(例如小販區)及衛生黑點，以保持環境清潔。在一些交通繁忙、但礙於實際環境而無法清洗的主幹路，只能用水沖洗。當局使用一種稱為洗街車的特別用途車輛，提供洗街服務(註 3)。

### 現行安排

4.2 食環署的洗街隊利用洗街車定期清洗街道。在二零零一年三月三十一日，食環署僱用了 68 名工目、75 名特級司機和 184 名二級工人，負責 58 條洗街路線的洗街工作。下文表四列出三個行動科的 58 條洗街路線在二零零一年三月三十一日的分配情況。每條洗街路線由一支指定的洗街隊負責；每支洗街隊包括一名工目、一名特級司機和三名二級工人。每支洗街隊清洗街道的次數由每兩周一次至每天一次不等。現時，洗街隊沿每條洗街路線進行清洗街道和沖洗街道的工作。沖洗街道時，洗街車(由特級司機獨自操作)把加壓了的水噴向坑渠和中間分隔帶。洗街隊分日更、夜更和凌晨更三更運作(三更的工作時間載於附錄 F)。

表四

在二零零一年三月三十一日洗街路線的分配情況

更次	洗街路線的數目			總計
	第一行動科	第二行動科	第三行動科	
日更	10	11	15	36
夜更	7	13	1	21
凌晨更	-	1	-	1
總計	<u>17</u>	<u>25</u>	<u>16</u>	<u>58</u>

資料來源：食環署的記錄

---

註3：食環署並無區分人手洗街服務和機動洗街服務，因為兩種服務都會使用洗街車。

## 洗街工作值

4.3 制定工作值是為了方便計劃街道潔淨服務各工作項目的人力需求。工作值指一名合資格工人按標準規定的表現水平進行一項指定工作項目所需的時間，也即是指一名合資格工人在一個工作天內，只須遵從正確的工作方式，積極工作但不至於工作過勞，便會自然達到的工作效率。工作值是以每單位工作所需的分鐘表示。洗街路線的計劃表是根據這些工作值而擬備的。

4.4 現時，食環署使用兩套洗街服務的工作值：一套用於負責市區的第一行動科和第二行動科，另一套則用於負責新界區的第三行動科(註4)。該兩套工作值載於下文表五。

表五

洗街服務的現行工作值

工作項目	用於市區的 工作值	用於新界區 的工作值	新界區超出市區 的工作值	
			時間	百分率
	(a)	(b)	(c) = (b) - (a)	(d) = $\frac{(c)}{(a)} \times 100\%$
	(分鐘)	(分鐘)	(分鐘)	
清洗行人路和 坑渠 闊度 不足3米	每100米 9.0	每100米 19.5	每100米 10.5	117%
清洗行人路和 坑渠 闊度 達3米或以上	每100米 12.9	每100米 25.2	每100米 12.3	95%
沖洗街道	每千米 9.1	每千米 11.4	每千米 2.3	25%
清洗空地	每100平方米 3.2	每100平方米 3.3	每100平方米 0.1	3%

資料來源：食環署的記錄

註4：用於第一行動科和第二行動科的工作值是根據市政總署管理參議組於一九九九年八月完成的工作值最新檢討結果制定；用於第三行動科的工作值則根據一九八四年七月擬定的《新界市政署機動潔淨服務工作守則》制定。

審計署對新界區在清洗行人路和坑渠方面高工作值的意見

4.5 審計署發現，在清洗行人路和坑渠方面，新界區的工作值超過市區的工作值**90%**以上(見上文表五)。審計署認為這個過大的差別是值得注意的。

食環署對新界區在清洗行人路和坑渠方面高工作值的回應

4.6 在回應審計署有關用於市區和新界區在清洗行人路和坑渠方面的兩套工作值差異甚大的詢問時，食環署同意有需要研究兩者的差異。食環署並告知審計署，此事會納入該署管理參議組即將進行的公眾潔淨服務全面檢討的範圍內。

審計署對食環署回應的進一步意見

4.7 審計署發現，假如第三行動科在清洗行人路和坑渠方面，採用市區的工作值，至少可解散新界區3支洗街隊。審計署估計：

- (a) 每年因此節省的職工成本，以**2000-01**年度價格計算，達**270**萬元(見附錄G)；及
- (b) 洗街車的重置成本會節省約**300**萬元(見附錄G)。

4.8 基於食環署作出的回應(見上文第**4.6**段)，以及估計第三行動科在採用市區的工作值後可能節省的開支(見上文第**4.7**段)，審計署認為食環署有必要劃一新界區和市區的洗街服務工作值。

審計署對新界區在清洗行人路和坑渠方面高工作值的建議

4.9 審計署**建議**食物環境衛生署署長應劃一新界區和市區的洗街服務工作值，尤其是清洗行人路和坑渠的工作值。

當局的回應

4.10 食物環境衛生署署長表示：

- (a) 該署於二零零一年七月着手研究市區和新界區洗街隊的現行工作方式，以期劃一兩者的工作程序和採用一套共用的工作值；及
- (b) 期間，該署已開始參考市區的工作值，試行修訂現時新界區的洗街工作計劃，以期提高工作效率。

## 審計署對沖洗街道工作的意見

4.11 洗街工作與沖洗街道工作在人力方面的需求各有不同。洗街隊執行洗街工作時，所有五位隊員各有職務（各隊員的主要職務載於附錄 H）。在另一方面，洗街隊執行沖洗街道工作時，則只有特級司機操作洗街車，其他的隊員卻毋須工作。審計署發現在沖洗街道時，洗街隊的潔淨員工，除司機以外的所有隊員均毋須工作。審計署認為，假如把現時的洗街路線進一步分為洗街路線和沖洗街道路線，現時洗街隊在沖洗街道時毋須工作的潔淨員工，便可調派執行其他有用的工作。

## 食環署對沖洗街道工作的回應

4.12 在回應審計署就有關可否在編排洗街路線時，把這些路線分為洗街路線和沖洗街道路線的詢問時，食環署表示：

- (a) 該署同意，把沖洗街道工作與現時洗街路線的工作分開，可有助調動毋須工作的人手擔任其他有用的職務；
- (b) 該署認為須審慎研究另設沖洗街道路線是否可行，考慮因素包括沖洗地點的數目、地點之間的距離、預期這些地點因外判程序而出現的變化及該等安排的成本效益；及
- (c) 該署會在即將進行的公眾潔淨服務全面檢討中，探討另設沖洗街道路線是否可行。

## 審計署對沖洗街道工作的建議

4.13 基於上文第 4.12 段食環署作出的回應，審計署建議食物環境衛生署署長應進行研究，探討是否可以把現時的洗街路線分為洗街路線和沖洗街道路線，讓現時洗街隊在執行沖洗街道工作時毋須工作的潔淨員工，執行其他有用的工作。

## 當局的回應

4.14 食物環境衛生署署長表示，該署在二零零一年七月展開的研究（見上文第 4.10 段）也會探討是否可以把沖洗街道工作與現時洗街路線的工作分開。



## 第 5 部分：空閒時間

### 空閒時間的例子

5.1 在是次審查中，審計署發現部分負責提供機動街道潔淨服務的員工：

- (a) 在潔淨服務暫停時有空閒時間；及
- (b) 有預定的空閒時間。

### 審計署對暫停服務的意見

5.2 審計署注意到機動街道潔淨服務有時會暫停。審計署為確定二零零零年機動街道潔淨服務暫停的情況，已仔細審閱過日更特級司機的每天工作輪值表，並找出三項機動街道潔淨服務其中任何一項曾暫停服務的日子。是次審查選用了二零零零年二月、五月、八月和十一月的記錄。審查結果撮述於下文表六。審計署發現，在二零零零年這四個月內，日更的機動掃街服務和機動清渠服務曾暫停的次數不少。平均來說：

- (a) 有 **42%** 的機動掃街服務曾暫停；及
- (b) 有 **29%** 的機動清渠服務曾暫停。

表六

在二零零零年四個月內暫停日更機動街道潔淨服務的百分率

服務	暫停服務百分率				平均 (註)
	二零零零年 二月	二零零零年 五月	二零零零年 八月	二零零零年 十一月	
機動掃街	36%	43%	49%	41%	42%
機動清渠	28%	25%	30%	33%	29%
洗街	12%	11%	15%	10%	12%

資料來源：審計署對食環署的記錄的分析

註：暫停服務的平均百分率

$$= \frac{\text{曾暫停服務的工作天總數}}{\text{指定工作天總數}} \times 100\%$$

5.3 根據日更特級司機的每天工作輪值表，審計署進一步確定二零零零年五月個別日更機動街道潔淨服務暫停的原因。結果撮述於下文表七。

表七

在二零零零年五月日更機動街道潔淨服務暫停的原因

原因	機動掃街	機動清渠	洗街
(a) 雖有特別用途車輛，卻欠缺特級司機	24 %	37 %	71 %
(b) 雖有特級司機，卻欠缺特別用途車輛	11 %	19 %	2 %
(c) 特級司機和特別用途車輛均欠缺	65 %	34 %	26 %
(d) 雖有特級司機和特別用途車輛，卻欠缺潔淨員工		10 %	1 %

資料來源：審計署對食環署的記錄的分析

食環署對暫停服務的回應

5.4 在回應審計署就二零零零年日更機動街道潔淨服務經常暫停的詢問時，食環署同意主要的原因是特級司機人手短缺及特別用途車車隊的不能出車率偏高。食環署表示：

- (a) 特級司機人手短缺，是由於突發事故和特級司機被調派負責垃圾收集路線。突發事故是因員工告取病假和急假所致。在二零零零年五月突發事故的整體水平屬於正常。負責機動街道潔淨服務的特級司機，被調派負責額外的新垃圾收集路線，在元朗和西貢提供垃圾收集服務及履行食環署每天提供垃圾收集服務的責任。在二零零一年十一月新的垃圾收集合約生效後，有關情況便會得到改善。屆時，目前被調派負責新垃圾收集路線的特級司機，將可調回操作機動掃街路線或機動清渠路線的特別用途車輛；及
- (b) 特別用途車車隊的不能出車率偏高。73%的機動掃街車、55%的機動清渠車和70%的洗街車均已操作超過九年的正常使用期。在過往三年，由於要精簡現有服務和實施外判計劃，故此只購買了少量用作更換的特別用途車輛。食環署於二零零零年檢討其車輛需求後，已就購買用作更換的特別用途車輛尋求撥款，以便有關車輛可在二零零二年交付該署使用。隨着用作更換的特別用途車輛的交付和機動街道潔淨服務在二零零一年及二零零二年逐步外判，特別用途車輛的可供使用情況會有所改善。

## 審計署對減少暫停服務的提議

5.5 審計署向食環署提議把不同分區和車廠空間的特級司機及閒置的特別用途車輛配合和重新調派，以減低暫停機動街道潔淨服務的百分率。因為審計署注意到，以某些情況為例，某個分區並無特級司機及 / 或特別用途車輛，而其他分區則有空閒的特級司機及 / 或閒置的特別用途車輛。審計署致力找尋方法解決這個問題。審計署根據地理位置，把食環署管轄的分區分為兩個總區，即東總區和西總區(註5)。審計署發現，倘若在二零零零年五月所有空閒的特級司機及 / 或閒置的特別用途車輛均能每天在不同分區中配合和重新調派(見附錄 I)，則東總區內約 14% 的機動街道潔淨服務和西總區內約 9% 的機動街道潔淨服務便不用暫停。

## 食環署對審計署減少暫停服務提議的回應

5.6 食環署大致上同意審計署的提議，就是不同分區和車廠空間的特級司機及閒置的特別用途車輛應作適當配合和重新調派，以減低暫停機動街道潔淨服務的百分率。不過，食環署表示，在配合和重新調派不同分區的特級司機及特別用途車輛時，遇到下列運作上的困難：

- (a) 有關分區如相隔較遠，所需的額外交通時間會佔去不少有生產能力的工作時間(註6)；及
- (b) 調派往另一分區工作的特級司機在找尋工作地點時會有困難(註7)。

5.7 儘管如此，食環署表示已採取下列臨時措施，更善用該署的人手和特別用途車輛：

- (a) 有關的高級管工和政府車輛事務主任會跟其他車廠的同事保持密切聯繫，以便把人手和特別用途車輛作適當配合和重新調派；及
- (b) 該署會分配更多備用的特別用途車輛往屯門和元朗等偏遠的車廠。至於相距較近的車廠則會獲分配較少備用的特別用途車輛。這樣可避免司機和車輛因往返各分區而長途跋涉，也可盡量減少因要把不同分區特級司機及特別用途車輛配合和重新調派而虛耗的交通時間。

5.8 基於食環署在上文第 5.6 和 5.7 段所作的回應，審計署認為食環署有需要減低暫停機動街道潔淨服務的百分率。

---

註5：東總區包括第一行動科總部、東區、灣仔、九龍城、觀塘、黃大仙、北區、西貢、沙田和大埔。西總區包括第二行動科總部、中環、南區、西區、旺角、深水埗、油尖、葵青、荃灣、屯門和元朗。

註6：審計署認為若有更妥善的策劃，便可減少交通時間，因此相鄰的分區和車廠空間的員工及閒置的特別用途車輛可先行作出配合。讓員工做有用的工作總比投閒置散好的。

註7：審計署認為機動清潔隊或洗街隊的潔淨員工可引領特級司機前往工作地點。

## 審計署對暫停服務的建議

### 5.9 審計署建議食物環境衛生署署長應：

- (a) 把不同分區和車廠空間的特級司機及閒置的特別用途車輛配合和重新調派，以便減低暫停機動街道潔淨服務的百分率；及
- (b) 在考慮機動掃街服務次數檢討(見上文第2.9段)和機動清渠服務次數檢討(見上文第3.4段)的結果後，從速審慎檢討為這兩項服務編配的員工和特別用途車輛，以便盡量把暫停服務的次數減至最少。

## 當局的回應

### 5.10 食物環境衛生署署長表示：

- (a) 自二零零一年六月一日起，食環署已開始把不同行動科空間的特級司機及閒置的特別用途車輛配合和重新調派(註8)。該署會繼續把不同分區和車廠的特級司機及特別用途車輛配合和重新調派，以便減低暫停機動街道潔淨服務的百分率；及
- (b) 食環署會審慎檢討機動掃街服務和機動清渠服務所採用的工作程序和工作標準，以便盡量把暫停這兩項服務的次數減至最少。

## 審計署對預定空閒時間的意見

5.11 審計署在審閱機動清渠路線和洗街路線的計劃表後，發現從事機動清渠工作和洗街工作的潔淨員工，除司機以外的所有隊員在日常工作中有大量預定空閒時間，如下文表八顯示。

---

註8：這項帳目審查的實地工作由二零零零年九月開始，直至二零零一年五月結束。

表八

機動清渠隊和洗街隊的  
潔淨員工在一個工作天內的平均空閒時間

行動科	平均空閒時間	
	機動清渠隊 (分鐘 / 天)	洗街隊 (分鐘 / 天)
第一行動科	61	113
第二行動科	61	121
第三行動科	84	96

資料來源：審計署對食環署的記錄的分析

審計署對空閒時間的分析

5.12 審計署對機動清渠隊和洗街隊的員工在一個工作天內的空閒時間作出分析後，發現這些空閒時間是他們日常工作程序的一部分。潔淨員工有預定空閒時間是因為：

- (a) 機動清渠工作和洗街工作的部分工作項目由特級司機單獨進行 (見下文第5.13段)；及
- (b) 潔淨員工及特級司機往不同地點報到 (見下文第 5.14 段)。

5.13 潔淨員工有預定空閒時間，是因為部分工作項目由特級司機單獨進行 這些工作項目包括：

- (a) 入水 開始值班時，特級司機把特別用途車輛的水缸注滿，才往第一個清渠地點或洗街地點；
- (b) 每天檢查車輛和入油 每天開始值班時，特級司機都會檢查特別用途車輛和入油；及
- (c) 回到車廠後所執行的職務 下班回到車廠後，特級司機填妥工作記錄冊，檢查特別用途車輛有否損壞，並把車匙及工作記錄冊交回值班室。

在機動清渠工作方面，上述三項工作項目在一個工作天內的預定時間總計 61 分鐘；至於洗街工作方面，則總計 70 分鐘 (見下文表九)。

表九

特級司機單獨進行的工作項目  
在一個工作天內的預定時間

工作項目	預定時間	
	機動清渠工作 (分鐘)	洗街工作 (分鐘)
(a) 入水	16	23
(b) 每天檢查車輛和入油	15	17
(c) 回到車廠後所執行的職務	30	30
總計	<u>61</u>	<u>70</u>

資料來源：食環署的記錄

5.14 由於潔淨員工及特級司機往不同地點報到而導致潔淨員工有預定空閒時間 以很多潔淨路線而言，特級司機往車廠報到，而潔淨員工則往簽到處報到。開始值班後，在簽到處等候特別用途車輛接載往工作地點時，潔淨員工是空閒的。他們在簽到處下車直至下班，也是空閒的。這些空閒時間是指特別用途車輛用以來往車廠與簽到處和回程的時間，因此每條路線的空閒時間都不同（註9）。審計署發現，在二零零一年六月一日，在 23 條機動清渠路線中，9 條有這些空閒時間；而在 53 條洗街路線中，則有 47 條有這些空閒時間。

5.15 審計署估計：

- (a) 在機動清渠工作方面，以2000-01年度價格計算預定空閒時間的每年職工成本總計，達 160 萬元（見附錄 J）；及
- (b) 在洗街工作方面，以 2000-01 年度價格計算預定空閒時間的每年職工成本總計，達 1,010 萬元（見附錄 K）。

審計署認為食環署有需要減少機動清渠工作及洗街工作的預定空閒時間。

註9：根據食環署提供的資料，每天的空閒時間由 10 至 98 分鐘不等。

## 審計署對預定空間時間的建議

5.16 為了減少機動清渠工作和洗街工作的預定空間時間，審計署建議食物環境衛生署署長應：

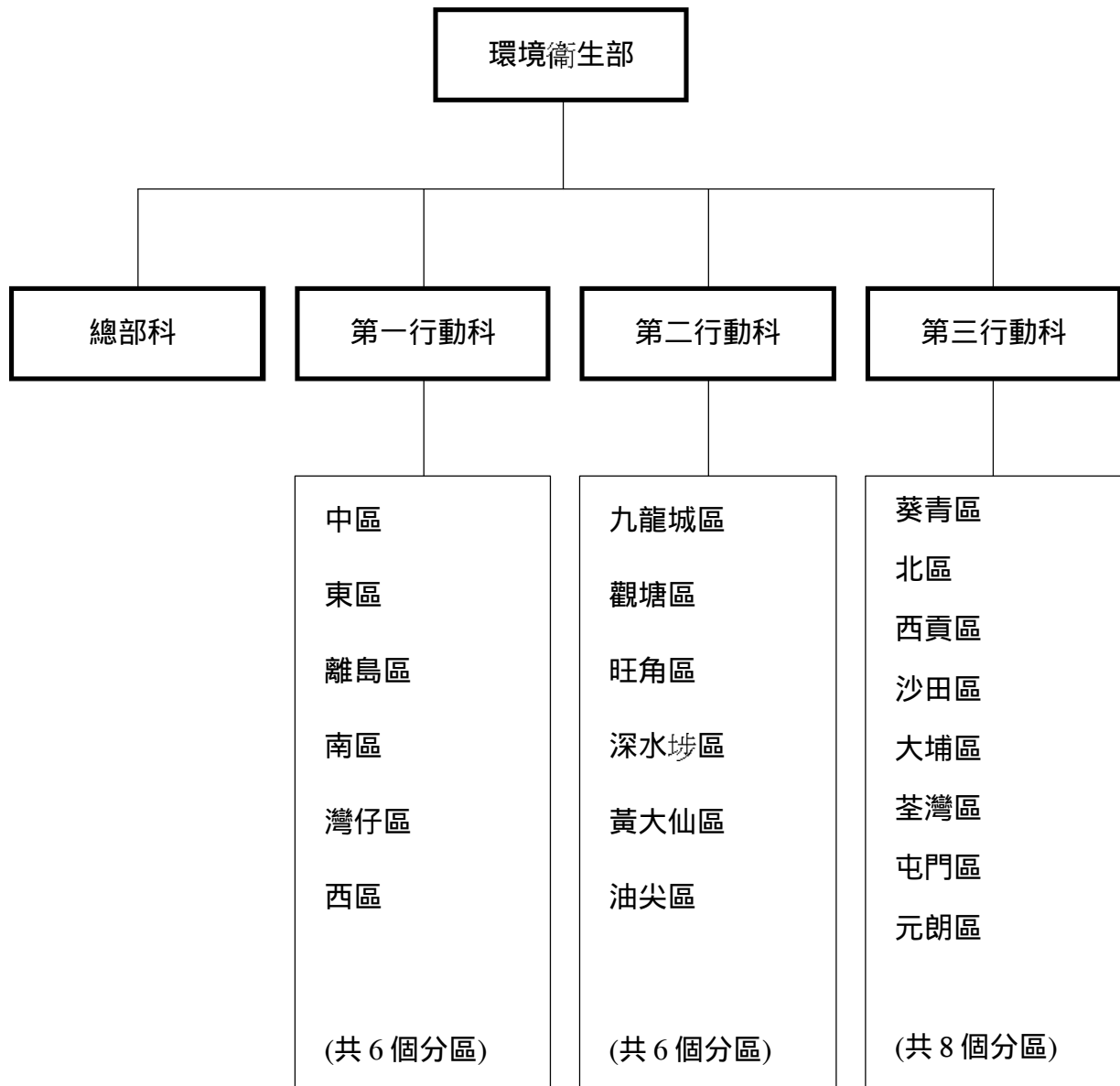
- (a) 從速審慎檢討機動清渠工作和洗街工作，以便把這兩項工作的預定空間時間減至最少；及
- (b) 修訂機動清渠路線及洗街路線計劃表內的工作程序，以便：
  - (i) 在開始值班時，機動清渠車及洗街車的水缸已經注滿；
  - (ii) 機動清渠隊和洗街隊的潔淨員工開始工作的正式時間與特別用途車輛到達簽到處的時間一致；及
  - (iii) 在潔淨員工回到簽到處直至下班的那段時間，指派工作給他們。

## 當局的回應

5.17 食物環境衛生署署長表示：

- (a) 食環署會審慎檢討機動清渠工作和洗街工作所採用的工作程序及工作標準，以便盡量把這兩項工作的預定空間時間減至最少；及
- (b) 食環署正研究是否有可能：
  - (i) 找尋更多入水點，以便盡量減少特別用途車輛在開始值班時輪候入水的時間；
  - (ii) 把潔淨員工的簽到處集中到相關的特別用途車輛的車廠，這樣可避免潔淨員工在開始值班時，因等候特別用途車輛接載到工作地點的空間時間；及
  - (iii) 在潔淨員工回到簽到處直至下班的那段時間，指派其他職務給他們。

在二零零一年三月三十一日  
環境衛生部的組織圖





機動掃街隊的工作時間

更次	工作時間		
	第一行動科	第二行動科	第三行動科
日更	上午 8 時至 下午 4 時 30 分	不適用	上午 7 時 30 分至 下午 4 時或 上午 8 時至 下午 4 時 30 分
夜更	不適用	不適用	下午 3 時至 晚上 11 時 30 分
凌晨更	晚上 11 時至 翌晨 6 時 30 分	晚上 11 時至 翌晨 6 時 30 分	晚上 10 時 30 分至 翌晨 6 時

資料來源：食環署的記錄

機動清渠隊的工作時間

更次	工作時間		
	第一行動科	第二行動科	第三行動科
日更	不適用	上午 7 時至 下午 3 時 30 分	上午 8 時至 下午 4 時 30 分
凌晨更	晚上 11 時至 翌晨 6 時 30 分	晚上 11 時至 翌晨 6 時 30 分	晚上 10 時 30 分至 翌晨 6 時

資料來源：食環署的記錄

附錄 D  
(參閱第 3.8(a) 段)

在二零零零年十二月  
每天進行清渠工作實際所花時間與每天預定時間的比較

市區				
行動科	路線編號 (註 1)	每天預定 時間	每天實際 所花時間	每天實際所花 時間佔每天預 定時間的百分率
		(a)	(b)	$(c) = \frac{(b)}{(a)} \times 100\%$
		(分鐘)	(分鐘)	(%)
第一行動科	凌晨 1	226	236	104%
	凌晨 2	224	(註 2)	不適用
第二行動科	凌晨 1	263	245	93%
	凌晨 2	260	255	98%
	凌晨 3	254	253	100%

資料來源：審計署對食環署的記錄的分析

註 1：第二行動科的兩條日間路線沒有列出，因為設計這些路線的目的，是按實際的潔淨需求(時常不同)，以輪換的形式來補充人手清渠工作的不足。這些路線並未備有計劃表。

註 2：資料不全。

附註：每天在市區進行清渠工作實際所花的時間，與該工作項目的每天預定時間很接近。

附錄 E  
(參閱第 3.8(b) 段)

在二零零零年十二月  
每天進行清渠工作實際所花時間與每天預定時間的比較

分區	路線編號	新界區		每天實際所花 時間佔每天預 定時間的百分率
		每天預定 時間	每天實際 所花時間	$(c) = \frac{(b)}{(a)} \times 100\%$
		(a)	(b)	(c)
		(分鐘)	(分鐘)	(%)
葵青	日間 1	309	192	62%
	凌晨 1	342	268	78%
北區	日間 1	200	(註 1)	不適用
	日間 2	208	(註 1)	不適用
西貢	日間 1	290	147	51%
沙田	日間 1	203	138	68%
	日間 2	234	100	43%
	日間 3	199	(註 2)	不適用
大埔	日間 1	218	(註 1)	不適用
荃灣	日間 1	311	170	55%
	凌晨 1	262	249	95%
屯門	日間 1	219	(註 3)	不適用
	日間 2	216	141	65%
元朗	日間 1	216	144	67%
	日間 2	216	(註 2)	不適用
	日間 3	212	145	68%
平均				<b>65%</b>

資料來源：審計署對食環署的記錄的分析

註 1：在購置額外設備以加強路上工作的安全前，整個月的服務暫停。在服務暫停期間，重新調派員工擔任其他潔淨職務。

註 2：資料不全。

註 3：由於車輛故障，服務暫停。在服務暫停期間，重新調派員工擔任其他潔淨職務。

附註：每天在新界區進行清渠工作實際所花的時間，平均只佔該工作項目的每天預定時間的 65%。

洗街隊的工作時間

更次	工作時間		
	第一行動科	第二行動科	第三行動科
日更	上午 6 時 30 分至 下午 3 時或 上午 7 時至 下午 3 時 30 分	上午 7 時至 下午 3 時 30 分	上午 7 時至 下午 3 時 30 分或 上午 7 時 30 分至 下午 4 時或 上午 8 時至 下午 4 時 30 分
夜更	下午 3 時至 晚上 11 時 30 分	下午 3 時至 晚上 11 時 30 分	下午 3 時至 晚上 11 時 30 分
凌晨更	不適用	晚上 11 時至 翌晨 6 時 30 分	不適用

資料來源：食環署的記錄

第三行動科如在清洗行人路和坑渠方面採用  
市區的工作值估計可能節省的開支

估計每年可節省的職工成本

第三行動科如在清洗行人路和坑渠方面採用市區的工作值，每年可節省 7 552 個工時(註)。

根據職工成本計算便覽第 2000/1 號，員工每年的工時為 2 183 小時。因此，等於可減省三支洗街隊(即 7 552 個工時除以 2 183 個工時)。

一支洗街隊由一名特級司機、一名工目及三名二級工人所組成。根據職工成本計算便覽第 2000/1 號，一支洗街隊的每年職工成本

$$= (248,844 \text{ 元} \times 1) + (179,448 \text{ 元} \times 1) + (159,840 \text{ 元} \times 3) = 907,812 \text{ 元 (約為 90 萬元)}$$

因此，三支洗街隊估計每年節省的職工成本

$$= 90 \text{ 萬元} \times 3 = \underline{\underline{270 \text{ 萬元}}}$$

估計可節省洗街車的重置成本

一輛洗街車的重置成本約為 100 萬元。根據每支洗街隊分配一輛洗街車的準則，估計可節省洗街車的重置成本

$$= 100 \text{ 萬元} \times 3 = \underline{\underline{300 \text{ 萬元}}}$$

資料來源：審計署對食環署的記錄的分析

註：每年節省的 7 552 個工時，是指新界區所有每週循環運作的 16 條洗街路線每年所節省的總額。一條洗街路線每年節省的工時

$$= (\text{採用新界區在清洗行人路和坑渠方面的工作值每週所需時間} - \text{採用市區在清洗行人路和坑渠方面的工作值每週所需時間}) \times 52$$

附註：第三行動科如在清洗行人路和坑渠方面採用市區的工作值，審計署估計，以 2000-01 年度價格計算，每年節省的職工成本為 270 萬元，而節省的洗街車重置成本為 300 萬元。

洗街隊在進行洗街工作時各隊員的主要職務

一支洗街隊由一名工目、一名特級司機及三名二級工人所組成。各隊員的主要職務如下：

工目主要負責：

- (a) 監督洗街工作；
- (b) 指示行人離開清洗的範圍；及
- (c) 確保須清洗的範圍沒有障礙物。

特級司機負責操作洗街車。

三名二級工人負責擔任以下職務：

- (a) 把喉嘴及水喉從車上帶到地面；
- (b) 手持並移動水喉，以防損毀；及
- (c) 擦洗清洗的範圍，並把污水引進排水系統。

資料來源：食環署的記錄

在二零零零年五月食環署各分區空間的特級司機  
及閒置的特別用途車輛的配合和重新調派

	東總區	西總區
(a) 可用下列方式進行工作的工作天數目：		
(i) 把某一分區空間的特級司機與另一分區閒置的特別用途車輛配合	27	13
(ii) 把某一分區空間的特級司機和閒置的特別用途車輛重新調派往另一沒有人手和車輛的分區	4	6
	31	19
(b) 因實際暫停服務而損失的工作天總數	216	216
(c) 可進行工作的工作天所佔百分率 [(a) ÷ (b) × 100%]	14%	9%

資料來源：審計署對食環署的記錄的分析

附註：倘二零零零年五月不同分區的特級司機及／或特別用途車輛可作適當配合和重新調派，東總區約 14% 的機動街道潔淨服務和西總區約 9% 的機動街道潔淨服務便不用暫停。



以 2000-01 年度價格計算機動清渠工作  
預定空間時間的每年職工成本

行動科 / 路線	每隊平均預定 空間時間		機動清渠隊 數目	機動清渠隊 的時薪	預定空間時間的 每年職工成本
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e) = (b) × (c) × (d)
	(時數 / 天)	(時數 / 年)		(元)	(千元)
第一行動科					
6 天路線	1.02	301.92 (註 1)	2	289.6 (註 3)	175
第二行動科					
7 天路線	1.02	371.28 (註 2)	2	161.8 (註 4)	120
6 天路線	1.02	301.92 (註 1)	3	289.6 (註 3)	262
第三行動科					
6 天路線	1.40	414.40 (註 1)	16	161.8 (註 4)	1,073
總計			<b><u>23</u></b>		<b><u>1,630</u></b>
					(約 160 萬元)

資料來源：審計署對食環署的記錄的分析

註 1：除公眾假期外，機動清渠隊年內每週工作 6 天。因此，這些機動清渠隊一年內工作 296 天。

註 2：除農曆年初一外，機動清渠隊年內每週工作 7 天。因此，這些機動清渠隊一年內工作 364 天。

註 3：每支機動清渠隊由一名管工及兩名一級工人所組成。因此，每支機動清渠隊的時薪  
= (管工的時薪 × 1) + (一級工人的時薪 × 2)  
= (127.8 元 × 1) + (80.9 元 × 2) = 289.6 元

註 4：每支機動清渠隊由兩名一級工人所組成。因此，每支機動清渠隊的時薪  
= 一級工人的時薪 × 2  
= 80.9 元 × 2 = 161.8 元

附註：以 2000-01 年度價格計算，審計署估計機動清渠工作預定空間時間的每年職工成本總計 160 萬元。

附錄 K  
(參閱第 5.15(b) 段)

以 2000-01 年度價格計算洗街工作  
預定空間時間的每年職工成本

行動科 / 路線	每隊平均預定 空間時間		洗街隊 數目	洗街隊的 時薪 (註 4)	預定空間時間的 每年職工成本
	(a) (時數 / 天)	(b) (時數 / 年)			
<b>第一行動科</b>					
7 天路線	1.82	662.48 (註 1)	13	301.8	2,599
6 天路線	2.80	828.80 (註 2)	1	301.8	250
<b>第二行動科</b>					
7 天路線	2.03	738.92 (註 1)	19	301.8	4,237
6 天路線	1.96	580.16 (註 2)	4	301.8	700
<b>第三行動科</b>					
6 天路線	1.60	473.60 (註 2)	16	301.8	2,287
<b>總計</b>			<b>53 (註 3)</b>		<b><u>10,073</u></b> (約 1,010 萬元)

資料來源：審計署對食環署的記錄的分析

註 1：除農曆年初一外，洗街隊年內每週工作 7 天。因此，這些洗街隊一年內工作 364 天。

註 2：除公眾假期外，洗街隊年內每週工作 6 天。因此，這些洗街隊一年內工作 296 天。

註 3：在二零零一年三月三十一日，共有 58 條洗街路線。其後，有五條路線已被外判給承辦商。

註 4：每支洗街隊由一名工目及三名二級工人所組成。因此，每支洗街隊的時薪

$$= (\text{工目的時薪} \times 1) + (\text{二級工人的時薪} \times 3)$$

$$= (82.2 \text{ 元} \times 1) + (73.2 \text{ 元} \times 3) = \underline{\underline{301.8 \text{ 元}}}$$

附註：以 2000-01 年度價格計算，審計署估計洗街工作預定空間時間的每年職工成本總計 1,010 萬元。