

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2193/00-01號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱並  
經主席核正)

檔 號：CB1/PL/TP/1

## 立法會交通事務委員會 會議紀要

日 期：2001年5月18日(星期五)  
時 間：上午8時30分  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)  
石禮謙議員, JP (副主席)  
朱幼麟議員  
何鍾泰議員, JP  
周梁淑怡議員, JP  
陳國強議員  
黃宏發議員, JP  
劉江華議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
陳偉業議員

缺席委員：何俊仁議員  
劉千石議員, JP  
張宇人議員, JP  
黃成智議員  
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第I至III項的討論

### 運輸局

運輸局副局長  
方舜文女士

運輸局首席助理局長  
盧世雄先生

## 運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署副署長／策劃及技術服務  
黎福根先生

運輸署助理署長／技術服務  
譚澄邦先生

總工程師／智能運輸  
蔡德基先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

## 經辦人／部門

### **I. 運輸資訊系統和行車時間顯示系統**

(立法會CB(1)1067/00-01號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

總工程師／智能運輸應主席所請，向委員簡介立法會CB(1)1067/00-01及CB(1)1068/00-01號文件所載建議的要點。政府當局於會議席上提交的一套簡介資料，已於會後隨立法會CB(1)1274/00-01號文件送交委員。

2. 委員察悉政府當局建議以6,300萬元估計成本設立運輸資訊系統。運輸資訊系統的功能是收集、處理、分析及發放全面的交通資料，包括交通情況、道路工程的進展、交通改道措施、公共交通服務及交通事故。此外，政府當局亦建議設立行車時間顯示系統。推行行車時間顯示系統第一階段工作的估計成本為2,000萬元。行車時間顯示系統透過在重要岔路前面安裝數碼顯示器，讓駕車人士得知由該等地點前往指定目的地的平均行車時間。行車時間顯示系統第一階段工作所涉及的工程，是在港島通往3條海底隧道的道路及相連接駁道路前面安裝數碼顯示器。暫定的安裝地點為堅拿道天橋北行線、告士打道東行線及東區走廊西行線。

發放資訊的途徑

3. 陳偉業議員表示，參考文件並未載有充足的資料，說明普羅大眾如何可從運輸資訊系統受惠。他引述日本的做法為例子，指出當地市民只須打出一個電話，便可以低廉價錢獲得有關的交通及運輸資料。他籲請政府當局提供類似服務，以惠及廣大市民。

4. 運輸署助理署長／技術服務回應時表示，在設立運輸資訊系統後，政府當局將會在互聯網上提供全面的交通資料，其中包括具有互動功能的路線指引及公共交通查詢服務，以便各類道路使用者均可在離家前根據最新交通資料預先策劃行程。作為第三者的服務供應商亦可透過流動電話或手提個人電腦，為道路使用者提供交通資料的增值服務。

5. 運輸署署長補充，政府將負責提供支援本港智能運輸系統發展的基礎設施。由此而取得的交通及運輸數據將可轉而作商業用途。然而，增值商業應用方面的發展將須由私營機構進行。在此方面，外地不乏成功的例子。至於香港的情況，私營機構已表示有興趣在設立運輸資訊系統後發展汽車導航系統。電訊公司亦表示有興趣提供運輸資訊。此外，政府當局曾與公共交通機構磋商，鼓勵他們利用運輸資訊系統，在巴士站及運輸交匯處等地方向乘客提供和轄下服務有關的資訊。

6. 陳偉業議員表示，考慮到一般市民未必可輕易使用互聯網，若政府並沒有就市民如何可透過電話取得最新運輸資訊一事作出任何承諾，其建議將很難獲得撥款的支持。他擔心私營機構未必願意在政府當局提述的增值應用方面作出投資。在此情況下，最好由政府提供相關的電話查詢服務，以惠及廣大市民。

7. 運輸局副局長回應時表示，政府當局的目標是盡量透過最多的途徑提供最多和最新的運輸資訊。她表示，部分電訊公司已表示有興趣向用戶提供運輸資訊，作為其服務計劃的一部分。政府當局將繼續與不同的增值服務供應商保持密切對話，讓社會各界可從運輸資訊系統獲取最大的得益。

8. 朱幼麟議員建議，政府當局應探討設立專用電視頻道向公眾發放交通資料的可行性。運輸署助理署長／技術服務答允考慮朱議員的建議。

運輸資訊系統的成本效益

9. 劉江華議員質疑運輸資訊系統的成本效益，特別是在例如中環的繁忙地區，根本別無其他路線可供駕車人士選擇。

10. 運輸署副署長／策劃及技術服務表示，在設立運輸資訊系統後，運輸署可以更準確、可靠及快捷地回答和交通數據有關的查詢，以及因應要求提供其他公共服務，而無須增加人手。政府當局估計，倘不設立運輸資訊系統而要發揮類似的功能及提供相若的服務，便有需要增加人手，每年所需的經常費用將約為5,900萬元。

11. 關於運輸資訊系統的估計效益，運輸署副署長／策劃及技術服務表示，目前本港的周日私家車行車量為每天134萬架次，其中有93萬架次屬非固定行程。當局向公眾提供路線指引服務後，預料即使根據非常保守的估計，也有5%非固定行程的行車時間可縮短5分鐘。根據第三次整體運輸研究調查所得的時間值計算，如此縮短行車時間可每年節省約1億元。同樣地，各種公共交通工具(的士除外)的周日行車量為每天989萬架次，其中有433萬架次屬非固定行程。在利用運輸資訊系統提供公共交通查詢服務後，預料在同樣採取非常保守的估計的情況下，將有5%非固定行程的乘客可平均每程節省3分鐘乘車時間，每年所節省的金錢可達1億8,000萬元。運輸署助理署長／技術服務亦表示，在私營機構提供增值服務後，預料所得效益將更大。然而，在現階段難以將實際效益量化，因為在提供該類服務方面須視乎市場需求及反應而定。

12. 劉江華議員並不信納政府當局所作回覆。他擔心儘管政府作出鉅額投資以提供支援運輸資訊系統的基礎設施，私營機構未必有興趣提供相關的增值應用服務。因此，他要求政府當局提供更多資料，說明推行運輸資訊系統及相關服務的外地經驗、運輸資訊系統的成本及效益，以及本港私營機構參與該項計劃的詳情。鄭家富議員亦要求政府當局進一步提供資料，說明當局如何得出所述的估計效益。

13. 運輸署助理署長／技術服務回應時表示，有超過10間公司已表示有興趣提供增值應用服務，並要求政府當局提供有關的運輸數據及數據基礎設施。該等公司包括一間汽車製造公司、多間電訊公司等。他指出政府在開始時應提供最低限度的基礎設施，以便私營機構日後提供各項增值應用服務。他將會因應委員的要求提供更多資料。

(會後補註：所需資料已隨立法會CB(1)1315/00-01號文件送交委員。)

14. 何鍾泰議員表示支持推行智能運輸系統的整體方向。他亦認為政府當局應以促進各服務供應商之間的競爭為目標，從而令顧客受惠。

#### 安裝行車時間顯示器的地點

15. 鄭家富議員認為，為了讓駕車人士根據所得資訊選用最合適的過海路線，當局應在重要岔路之前安裝行車時間顯示器，顯示各條往來港島與九龍的過海路線的即時交通情況。他指出參考文件所載現有建議的不足之處，並促請政府當局檢討安裝此類顯示器的地點，以期改善該系統的成效。他認為行車時間顯示器不應設於交通擠塞之處，因為該等地區並無其他路線可供駕車人士選用，藉以避開交通繁忙的路線。

16. 運輸署助理署長／技術服務回應時表示，政府當局在落實安裝行車時間顯示器的確實地點前，將會諮詢有關的區議會。他察悉委員所提出，關於當局有需要在香港仔隧道入口之前設置行車時間顯示器，讓駕車人士可在進入香港仔隧道前及早決定應採用哪一條過海路線的建議。政府當局會在實施下一階段工作時將此事納入考慮範圍。主席表示行車時間顯示器應設置於重要地點。因此，政府當局應檢討擬議系統的成效，並將可為駕車人士帶來最大益處的所有重要安裝地點，納入該計劃的第一階段工作範圍內。陳偉業議員亦要求政府當局就現有計劃進行規劃時，考慮屯門公路電子顯示系統的失敗之處。

#### 全球定位系統

17. 朱幼麟議員就全球定位系統應用於香港時所遇到的困難提出查詢，運輸署副署長／策劃及技術服務回應時表示，雖然在稠密的已建設市區找尋某一車輛的下落可能會有困難，但亦可在車輛內安裝地圖比對定位儀或固體指南針，以及行車哩數紀錄儀等輔助設備，以方便進行找尋工作。只要裝設該等輔助設備，加上全球定位系統及汽車的內置導航系統，駕車人士即可使用路線指引功能。

18. 運輸署助理署長／技術服務回應何鍾泰議員時，答允提供2000年各種公共交通工具平均每日載客人次的分項數字。

(會後補註：所需資料已隨立法會CB(1)1480/00-01號文件送交委員。)

## II. 在運輸署開設一個總工程師和一個總系統經理的職位

(立法會CB(1)1068/00-01號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

19. 陳偉業議員察悉政府現正研究將地政總署測繪處公司化的建議，並質疑當局為何建議對運輸署作出不同的處理。

20. 關於將地政總署測繪處公司化的建議，運輸署署長表示他不宜就此作出評論，但為了推行智能運輸系統各項有關計劃，當局有需要加強運輸署的首長級人員支援。他解釋，運輸署的首長級人員支援，並不足以有效應付和發展及推行智能運輸系統有關而日益複雜及繁重的工作，也不能應付在使用及應用資訊系統方面有所增加的需求。擬開設的總工程師職位將負責發展各項現正進行及建議的智能運輸系統工程，並監察有關的推行工作。鑒於須進行各項智能運輸系統工程，當局建議開設一個總工程師的編外職位，為期5年。

21. 關於開設一個為期3年的總系統經理編外職位，負責就運輸署的資訊系統制訂初步計劃一事，運輸署署長解釋，運輸署內部並無足夠的資訊系統專才，就有效使用及管理資訊科技提供意見，以及監察資訊系統策略的推行和就資訊系統相關服務持續提供支援的工作。

22. 陳國強議員指出，政府當局開設為期多年的編外職位，是頗不尋常之舉。他詢問政府當局曾否考慮以常額而非編外方式開設有關職位。另一方法是以編外方式開設該等最初為期1年的職位，其後則可進行檢討以確定設立有關職位的長期需要。

23. 運輸署署長答稱，政府當局已顧及確保效率及效益的需要，仔細研究以其他方法提供所需的首長級人員支援，以應付服務需求。政府當局認為，採取溫和的做法是適當及合理的安排。倘有需要以常額方式開設該等職位，政府當局會向財務委員會作出匯報。

24. 劉江華議員表示，是否需要繼續保留該等職位，將視乎政府於大約兩年後完成各項基本的基礎設施

時，私營機構所推出的增值應用服務的範圍及規模而定。因此，他質疑何以在現階段有需要開設為期5年的總工程師職位。

25. 運輸署署長重申，政府當局確信有需要開設為期最少5年的總工程師職位，以應付推行智能運輸系統策略各項計劃的工作。運輸署助理署長／技術服務補充，交通管理及訊息中心的規劃及實施工作將跨越2006年，因此有需要開設為期最少5年的職位。

26. 關於總系統經理的職位，運輸署署長表示，擔任該職位的人員將須就所有籌備中的資訊系統相關工程，提供和資訊系統有關的專業意見和建議。政府當局知悉有不少資訊系統服務均可由政府以外機構提供，而且成效不俗。然而，由於運輸署內部現時並無此方面的專才，政府當局建議開設一個為期3年的總系統經理職位，負責就運輸署的資訊系統制訂初步計劃。政府當局會在該段時間內進一步研究日後應如何推行資訊科技工作，包括在運用內部資源和聘請合約僱員方面平衡兩者所佔的比重。

#### 智能運輸系統政策

27. 鄭家富議員詢問，運輸局有否制訂智能運輸系統的相關政策，以供運輸署實施。他又詢問運輸局有否就智能運輸系統蒐集一切所需資料，以及是否需要額外人手執行與政策有關的事宜。

28. 運輸局副局長答稱，政府的政策目標是採取有效的交通管理措施，以有效方式盡量善用本港的路面空間。該等措施可能包括採用先進的資訊及電訊科技，以達到提高運輸系統效率等目的。政府當局已在內部展開一項檢討智能運輸系統策略的研究，以便為本港制訂長遠的智能運輸系統應用計劃。當局亦曾考慮外地在推行智能運輸系統及相關服務方面的經驗。為了應付相應增加的運輸需求，進行更多運輸基建的需要已越趨迫切，儘管如此，當局並沒有忽視以可持續方式應付需求的重要性。為了執行當局的政策，實有必要加強運輸署的首長級人員支援。

29. 關於總工程師職位的職責說明，陳偉業議員表示，政府已清楚表明其無意自行發展運輸資訊系統的應用服務，因為擔任該職位的人員只會負責透過與公營／私營機構合作，推廣智能運輸系統的應用。在政府不作承擔的情況下，一般市民未必能透過電話取得最新的交通資料。運輸署助理署長／技術服務表示，建議的職責

說明並未詳列該職位所有職責，政府會在發展過程中考慮不同方案。運輸署署長強調，政府當局的目標是盡量透過最多渠道提供最多和最新的交通資料。在設立運輸資訊系統後，政府當局會繼續利用電視及電台，向公眾提供更多準確、適時及可靠的交通資料。政府當局亦會與不同的增值服務供應商保持密切對話，務求令社會各界可從運輸資訊系統獲取最大的得益。

### III. 電子道路收費

(運輸局於2001年4月24日發出的立法會參考資料摘要(檔號：TBCR 2/1/2061/89 Pt16))

30. 鄭家富議員對於政府當局進行電子道路收費的可行性研究的方式深表關注。他認為政府當局既決定發展全面的智能運輸系統，便應暫停進行電子道路收費進一步工作的其他開支。他亦擔憂以資訊科技發展迅速而言，建議用作發展智能運輸系統的10年時間可能過長。他詢問當局將採取何種行動，確保智能運輸系統的開支確屬物有所值及符合成本效益。

31. 運輸局副局長闡述當局在1996年展開電子道路收費研究的理據。她表示，在80年代末期及90年代初期，私家車的數目以每年超過10%的幅度急劇增加。在1995年，道路的平均行車速度(公里／小時)為過去20年來最低。面對如此環境，政府當局認為有需要在興建道路及改善公共交通服務的傳統方法以外，研究以其他方法控制車輛交通的增長。電子道路收費研究便是在此背景下於1997年展開。然而，隨着車輛的增長率下降，政府當局認為現階段在交通方面並無任何充分理據，支持推行電子道路收費。

32. 運輸局副局長進一步解釋電子道路收費研究與智能運輸系統的不同之處，並強調隨着智能運輸系統服務由2003年開始逐步推出，市民大眾將可從該系統受惠。她表示，有關電子道路收費的可行性研究，只是用以評估電子道路收費是否適用作達致種種運輸目的的顧問研究。可是，就智能運輸系統而言，當局已制訂耗資共32億元的具體計劃，以便在未來10年實施。運輸資訊系統的第一階段工作將於2003年年初完成。屆時，市民大眾將可取得一站式的公共交通服務綜合資料。

33. 儘管政府當局作出上述回覆，鄭家富議員始終堅持其意見，並對當局耗資1億元以上進行和電子道路收費有關的研究，包括在80年代動用3,800萬元進行研究一事感到遺憾。



34. 劉江華議員表示，儘管社會各界及立法會部分議員提出反對，政府當局仍堅持於1997年展開電子道路收費研究，最後導致浪費約1億元公帑。他建議邀請審計署署長詳細研究有關事宜，以防止日後再次發生類似事故。

35. 運輸署署長答稱，雖然委員有不同意見，但財務委員會當年是經過詳細的辯論後才通過有關的撥款建議。在建議進行電子道路收費研究時，的確有需要進行該項研究，以評估電子道路收費是否適用作達致種種運輸目的。然而，由於發生亞洲金融風暴，車輛數目的實際增長遠低於預期，以致現時再無需要實施電子道路收費。

36. 何鍾泰議員表示，政府當局表示由於車輛數目於1995年大幅增加，因而才有必要實施電子道路收費，對此他不表贊同。以其記憶所及，當時的私家車增長率僅為2%以下。雖然他曾要求在交通諮詢委員會討論有關事項，但當時並未為政府當局接納。

37. 周梁淑怡議員表示，自由黨一向反對建議的電子道路收費計劃，因此亦不贊成進行電子道路收費的可行性研究。她曾指出政府不應在尚有眾多不明朗因素存在的情況下，投放過多資源進行深入的研究，而應把該項研究分為兩個階段進行。何鍾泰議員亦表示，他曾要求政府當局先進行資料性研究，然後才決定日後的工作路向，從而避免花費鉅額金錢評估各項技術方案。然而，其意見並未為政府當局接納。

38. 經商議後，委員同意由主席致函審計署署長，要求他就政府當局進行電子道路收費研究的方式展開調查。

(會後補註：主席與審計署署長的來往書信已隨立法會CB(1)1522/00-01號文件送交委員。)

#### IV. 其他事項

39. 議事完畢，會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處  
2001年10月15日