

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2084/01-02號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

## 立法會交通事務委員會會議紀要

日 期：2002年5月24日(星期五)  
時 間：上午10時45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)  
何俊仁議員  
何鍾泰議員, JP  
周梁淑怡議員, JP  
陳國強議員  
黃宏發議員, JP  
劉千石議員, JP  
劉江華議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP  
黃成智議員

缺席委員：朱幼麟議員, JP  
鄧兆棠議員, JP  
劉炳章議員

其他出席議員：梁劉柔芬議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第VI項的討論

### 運輸局

運輸局副局長(3)  
方舜文女士

運輸局首席助理局長(6)  
張美珠女士

## 運輸署

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／策劃  
高朗勤先生

署理交通及運輸調查部總工程師  
張啟英先生

## 建築署

工程策劃總監  
劉賴筱韞女士

## 奧雅納工程顧問

董事  
劉偉棠先生

工程師  
吳嘉鳴先生

## **參與議程第V項的討論**

## 運輸局

運輸局副局長(2)  
何健華先生

運輸局首席助理局長(1)  
何宗基先生

## 運輸署

署理運輸署署長  
陳阮德徽女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路  
黃振亞女士

首席運輸主任／巴士及鐵路(1)  
袁立本先生

總運輸主任／巴士及鐵路(4)  
林林惠蘭女士

**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. 通過會議紀要及續議事項**

- (立法會CB(1)1725/01-02號文件 —— 2001年12月11日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要；
- 立法會CB(1)1726/01-02號文件 —— 2002年1月17日會議的紀要；及
- 立法會CB(1)1773/01-02號文件 —— 2002年1月23日會議的紀要)

上述會議的紀要均獲得確認通過。

**II. 自上次會議後發出的資料文件**

- (立法會CB(1)1609/01-02(01)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會就公共小型巴士政策提交的意見書；
- 立法會CB(1)1779/01-02(01)號文件 —— 把屯門碼頭改建為跨境客運渡輪碼頭的建議；
- 立法會CB(1)1783/01-02(01)號文件 —— Roadshow 流動多媒體系統服務；
- 立法會CB(1)1784/01-02(01)號文件 —— 智能運輸系統的最新進展情況；及
- 立法會CB(1)1787/01-02(01)號文件 —— 駕駛改進計劃 —— 駕駛改進學校實務守則)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。
3. 有關立法會CB(1)1609/01-02(01)號文件所載，關於公共小型巴士政策的意見書，委員察悉有關事項已納入事務委員會的跟進行動一覽表。
4. 關於立法會CB(1)1779/01-02(01)號文件所載，政府當局就有關把屯門碼頭改建為跨境客運渡輪碼頭的建議所作出的回應，委員察悉有關事項已納入事務委員會的待議事項一覽表，並同意事務委員會將定期與政府當局跟進此事的進展。
5. 委員察悉九龍巴士(一九三三)有限公司已提交一套簡介資料(立法會CB(1)1783/01-02(01)號文件)，列述該公司自Roadshow流動多媒體系統服務於2000年12月推出以來，所作出的各項服務改善措施。主席請有意跟進該事項的委員通知秘書。
6. 鄭家富議員提述政府當局所提交有關“智能運輸系統的最新進展況”的資料文件(立法會CB(1)1784/01-02(01)號文件)，並表示政府當局有需要在日後的會議上向委員簡報有關詳情。他扼要重述當事務委員會上次就此事進行討論時，委員曾關注到是否可以加快推行智能運輸系統下的部分系統。委員察悉有關事項已納入事務委員會的待議事項一覽表。
7. 關於政府當局建議訂定的駕駛改進學校實務守則(已隨立法會CB(1)1787/01-02(01)號文件發出)，委員同意他們會向政府當局提出其問題(如有的話)，以便當局考慮及在有需要時作出回應。

### III. 2002年6月28日會議的討論事項

- (立法會CB(1)1764/01-02(01)號文件 —— 待議事項一覽表；  
及  
立法會CB(1)1764/01-02(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

8. 委員察悉政府當局建議在事務委員會訂於2002年6月28日舉行的下次例會討論下述事項：
  - (a) 更換海底隧道的交通管制及監察系統；及
  - (b) 北環線。

9. 應主席建議，委員同意將北環線的議項交由研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜小組委員會在下次會議討論，有關會議日期待定。

(會後補註：上述小組委員會會議其後訂於2002年6月27日(星期四)下午2時30分舉行。)

10. 劉江華議員建議把有關“發展跨境運輸基礎設施”一事納入事務委員會的待議事項一覽表。劉議員引述內地有關當局最近曾就興建一條連接蛇口及珠海的海底隧道進行討論，並表示此項工程計劃會對香港的經濟發展及基建規劃造成重大影響。因此，他認為事務委員會急需就此進行討論。委員同意把有關事項納入事務委員會的待議事項一覽表。在此方面，主席表示事務委員會或會與規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議。

11. 梁富華議員表示，事務委員會應安排與保安事務委員會舉行聯席會議，跟進公共小型巴士(下稱“公共小巴”)業界在2002年1月25日會議席上提出的黑社會滲入小巴業的問題。就此，主席提醒委員，政府當局已於上述會議席上，答允就委員及公共小巴業界所提出和公共小巴角色及營運有關的各項事宜，向事務委員會作出匯報。

12. 主席提醒委員，事務委員會須在本年度會期結束前，於政府當局諮詢有關的區議會後，跟進為配合地鐵將軍澳支線通車而實施的交通服務計劃的詳情。

13. 此外，主席亦扼要重述事務委員會於2001年10月11日舉行的本年度立法會會期首次會議上，陳偉業議員曾建議事務委員會於立法會會期結束時，就運輸局的施政方針進行檢討，以評估政府當局在主要工作範疇取得的進展。

14. 經商議後，委員同意於事務委員會在6月舉行的下次例會上討論上文第7段(a)項所述的事宜。秘書將與政府當局聯絡，詢問當局可否於6月份的會議討論“地鐵將軍澳支線通車後更妥善地協調公共交通服務”的事宜。若當局尚未準備好討論該事項，事務委員會將就“公共小型巴士政策”的事宜進行討論。

(會後補註：政府當局其後證實可於2002年6月28日的事務委員會會議上討論有關“地鐵將軍澳支線通車後更妥善地協調公共交通服務”的事宜。)

15. 由於本年度立法會會期最後一次立法會會議將於2002年7月10日舉行，因此，委員同意事務委員會7月份的例會將由原訂的2002年7月26日改於2002年7月12日(星期五)上午8時30分舉行。

#### IV. 第二次泊車位需求研究

(立法會CB(1)1764/01-02(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

16. 運輸署副署長／策劃及技術服務應主席所請，簡介政府當局就第二次泊車位需求研究(下稱“第二次需求研究”)提交的文件(立法會CB(1)1764/01-02(03)號文件)。

17. 政府當局委聘進行第二次需求研究的顧問奧雅納工程顧問董事劉偉棠先生利用投影機，簡介本港泊車位供求的最新情況及未來預測，並匯報在第二次需求研究中檢討《香港規劃標準與準則》的主要結果及建議。

#### 解決泊車位短缺問題的擬議措施

18. 委員從簡介中列舉的例子得悉，如不採取額外的緩解措施，貨車及旅遊巴士車位在2006年的不足之數預期將為14 500個。據政府當局表示，經實施各項緩解措施，例如利用貨櫃車後勤用地提供泊車位(16 700個)，以及採取其他緩解措施(6 800個)如短期租約土地及新發展區的建議(2 800個)，當局將可額外提供共26 300個泊車位。

政府當局

19. 鄭家富議員不滿政府當局在所提交的文件中沒有提供詳細資料，說明在實施擬議緩解措施後，為貨車／旅遊巴士提供的泊車位的面積、分布情況及所在地點。他要求當局於會後提供此等資料，供委員參閱。鄭議員表示，擬議緩解措施存在若干不明朗因素，特別是有關在新發展區及建議的重建計劃提供泊車位的措施，將須獲得發展商的同意。因此，他深切關注到該等措施未必確實能夠提供穩定及可靠的泊車位供應，以滿足貨車／旅遊巴士的需求。此外，他指出貨櫃車後勤用地及短期租約土地雖可提供額外的泊車位，但該等車位的所在地點亦相當重要。倘出現泊車位需求與供應地點錯配的情況，有關問題始終不能獲得解決。就此，鄭議員認為政府當局實有迫切需要作出長遠的規劃，而不能倚靠提供短期泊車位解決此問題。

政府當局

20. 主席對此同感關注，並指出在某些情況下，利用現有貨櫃車後勤用地及短期租約土地供貨車／旅遊巴士停泊，不是未能獲得規劃署的批准，便是受到地點方面如所在位置交通不便所限制。因此，對於政府當局聲稱可透過擬議緩解措施提供足夠的泊車位，她完全不感信服。就此，她要求政府當局提供補充資料，說明當局預計可供使用的貨櫃車後勤用地的面積及地理分布情況。石禮謙議員亦表示，政府當局所作計算並無實際資料可作支持。此外，他不滿政府當局並未提供任何資料，說明擬議緩解措施在其他方面，例如環境方面的影響。

21. 署理交通及運輸調查部總工程師回應時報告謂，就泊車位供應量所作的預測已同時考慮所有有關因素，包括往後數年在規劃方面的考慮因素。他表示雖然貨車／旅遊巴士泊車位的實際供應量可能會與估計有所不同，但他解釋政府當局在作出計算時已加入容差，因為在實際情況下，將約有10 000部貨車／旅遊巴士會在運作之中或在內地停留。關於委員就貨櫃車後勤用地的供應情況所提出的關注，劉偉棠先生匯報謂，倘獲得有關當局批准，在全港331公頃港口後勤用地中，有181公頃土地將可供貨車／旅遊巴士停泊。在該181公頃土地中，有超過20%已在適用的土地用途區域內。然而，主席指出，部分此類“will go”地點(意即有可能獲得批准的地點)位於交通不便的位置或村落附近，因此即使撥作泊車用途亦毫無用處。

22. 鄭家富議員建議，政府當局應研究可否把更多路面空間(例如工業區的路面)撥作貨車／旅遊巴士通宵停泊之用。然而，譚耀宗議員告誡謂，由此而導致的阻塞路面問題可能會影響道路安全，尤其對長者為然。然而，他發現新界西部(如天水圍)的私家車位供應量出現過剩情況。他建議當局或可考慮把該等過剩車位改為供貨車／旅遊巴士停泊之用。

#### 應付旅遊巴士的泊車需求

23. 周梁淑怡議員提及香港旅遊業發展迅速，並強烈認為政府當局的當前要務是密切諮詢有關行業的人士，並就供應旅遊巴士泊車位一事作出規劃。她特別指出旅遊點／觀光點的旅遊巴士泊車位需求相當殷切，並建議政府當局在落實於該等地點指定旅遊巴士上落客區域的同時，亦應在鄰近地方設置停車場，供旅遊巴士暫時停泊。主席對此表示贊同，並指出當局不應採取零碎的做法以期逐一解決在個別地點出現的問題，而應從整體政策上就旅遊巴士後勤泊車設施作出規劃。否則，基於各項土地限制，政府當局確實極難在主要旅遊景點指

定足夠的旅遊巴士泊車位，以應付需求。譚耀宗議員指出，旅遊業對香港的經濟發展相當重要，因此，他認為運輸局及運輸署應相應地作出規劃，在主要旅遊景點提供足夠的旅遊巴士泊車設施。

24. 運輸署副署長／策劃及技術服務回應時表示明白委員對提供旅遊巴士泊車位一事的關注。鑒於旅遊業在本港經濟中擔當的角色越見重要，第二次需求研究建議在《香港規劃標準與準則》中為旅遊巴士制訂一套泊車指引。他繼而闡述政府當局為解決此問題而建議採取的措施。倘基於地形限制或其他路面交通因素而不能在某些主要旅遊景點加設泊車位，政府當局會繼續在附近物色合適的泊車位，供旅遊巴士暫時停泊之用。此外，當局亦會考慮把目前供私家車使用的停車位改為指定作旅遊巴士停泊之用。署理交通及運輸調查部總工程師補充，當局亦會實施適當的交通管理措施，例如在停車處外實施禁止停車限制，以及由警方控制交通，以免旅遊點附近一帶出現交通擠塞的情況。

25. 在此方面，周梁淑怡議員強調，在研究泊車位供應情況時，當局應從用者的角度作出考慮。因此，她告誡政府當局不應忽視主要旅遊景點的私家車泊車需求。署理交通及運輸調查部總工程師回應時解釋，某些地點的私家車路旁泊車位數目可能過多，而附近亦可能設有街道以外的泊車設施。在此情況下，政府當局會考慮是否可把該等路旁泊車位撥供旅遊巴士停泊之用。

26. 關於就旅遊巴士泊車位所在地點諮詢有關業界一事，運輸署副署長／策劃及技術服務匯報謂，政府當局已徵詢香港旅遊發展局、酒店業、旅遊巴士司機的有關協會等的一般意見。署理交通及運輸調查部總工程師補充，在第二次需求研究中提出的有關計劃中的改善項目及建議，將由跨部門的泊車位事宜工作小組(下稱“工作小組”)進行監察。

#### 單車泊車設施的供應及管理

27. 劉江華議員提述在《香港規劃標準與準則》中建議加入有關單車泊車位的新指引，並對本港在提供單車泊車設施方面欠缺整體規劃表示不滿。他特別指出有越來越多人使用單車作為一種環保的交通工具，並認為有關在住宅發展項目內提供單車泊車設施的規定，應同時擴展至適用於所有設有單車徑的住宅發展項目，包括通往旅遊點或連接其他住宅發展項目的單車徑。



28. 運輸署副署長／策劃及技術服務回應時解釋，建議制訂新的單車泊車指引的目的，是為了應付市民日益增加的需求。作為第一步，有關的規定將涵蓋設有直達鐵路車站的單車徑的住宅發展項目，以配合政府以鐵路作為香港交通系統骨幹的政策。劉偉棠先生補充時解釋，有關建議旨在應付利用單車上班的人士的需要。

29. 劉江華議員提及現時在鐵路車站附近的單車停泊處的情況一般有欠理想，並詢問在第二次需求研究中有否探討該等設施的管理責任問題。劉議員亦憶述，儘管在馬鞍山鐵路新大圍車站附近提供的單車泊車設施的管理工作，將由政府外判予管理公司負責，但對於馬鞍山鐵路沿線其他車站附近的單車泊車設施，卻沒有作出相同的安排。關於鐵路車站附近的單車泊車設施的管理政策有欠一致，他籲請政府當局確保妥善解決此基本問題。否則，就單車泊車位制訂的新指引將不能達致方便騎單車人士的預期目的。

30. 劉偉棠先生回應時匯報謂，第二次需求研究已探討鐵路車站附近單車停車處的管理責任問題。為提高服務質素，第二次需求研究建議指定由合適的管理機構，例如九廣鐵路公司、警方或康樂及文化事務署承擔停車場的管理責任。署理交通及運輸調查部總工程師察悉委員提出的意見及關注事項，並表示所有和單車泊車設施有關的規劃及管理事宜，均會由工作小組跟進。

31. 儘管政府當局已作出上述解釋，劉江華議員仍強烈要求當局考慮下列各點：

- (a) 在將軍澳支線、馬鞍山鐵路及西鐵通車前，就如何管理將會在新鐵路車站附近提供的單車泊車設施，制訂清晰及劃一的政策；
- (b) 在《香港規劃標準與準則》中訂明，在所有設有單車徑的住宅發展項目均須提供單車泊車設施；及
- (c) 採取措施以改善現時在鐵路車站附近提供的單車泊車設施的管理情況，例如聘請單車管理員。

32. 譚耀宗議員亦同意劉議員提出聘請單車管理員的建議值得進一步研究，因此舉可製造更多就業機會。

33. 運輸署助理署長／策劃回應時告知委員，運輸署現正擬備一份研究工作簡介，以便在2002年9月／10月左右批出一項單車研究。該項研究預料需時6至9個月完成，並會涵蓋多項事宜，例如本港使用單車的情況、單車泊位的需求、單車泊車設施的管理及使用情況等。與此同時，他向委員保證，政府當局在期間會採取臨時措施，解決委員所提出的問題。劉江華議員表示，由於將軍澳支線訂於本年8月通車，他促請政府當局立即採取行動以解決有關問題。

#### 繁忙購物區的路旁泊車位管理情況

34. 周梁淑怡議員表示，適當提供私家車泊車位將有助促進零售業的業務發展。周梁淑怡議員重申其對繁忙購物區的短時間路旁泊車位遭到濫用的問題深表關注，並認為政府當局應在第二次需求研究中解決當中所涉及的政策問題。她指出，為了充分利用繁忙市區內數目有限的路旁泊車位，政府當局應相應採取措施，避免出現同一名駕駛人士一再延泊車時間而導致泊車位被長期佔用的情況。在此方面，周梁淑怡議員及主席均籲請政府當局參考倫敦及洛杉磯的經驗，該兩個城市皆透過定時巡查而對濫用泊車位的問題作出有效管制。

35. 劉偉棠先生回應時表示，在第二次需求研究中已就此問題進行研究，並提出了多項建議供政府當局考慮。在此方面，運輸署副署長／策劃及技術服務表示，政府當局知悉海外國家所採取的措施。根據當局進行的初步評估，為對付有關問題，當局可調派交通督導員監管有關情況，或利用智能卡技術就所容許的泊車時間作出限制。然而，鑒於所涉及的額外人手及資源，政府當局須審慎評估上述措施的成本效益。他明白委員所提出的關注事項，並表示政府當局會繼續探討解決該問題的其他方法。

36. 儘管政府當局作出上述解釋，但周梁淑怡議員對當局未有提出或採取任何實質行動，以解決此存在多時的問題仍感不滿。由於設置短時間泊車位的政策目的是增加此等泊車位的轉換率，因此，政府當局應制訂措施，防止該等泊車位遭到濫用，以期達致上述政策目的。其中一個可行方法是把泊車位的管理及巡查工作，以盈利分享的方式外判予第三者。

37. 譚耀宗議員詢問，第二次需求研究有否同時顧及只在周日駕車的人士所造成泊車位需求驟增的情況。劉偉棠先生回應時表示，該項研究已同時探討有關問題。關於日間的情況，是項研究發現周末的私家車泊車

位整體供應情況大致上足夠，但在某些繁忙購物區如尖沙咀及銅鑼灣，路旁泊車位往往因為收費較為便宜而出現供不應求的情況。

#### 私家車泊車位過剩

38. 石禮謙議員提及，持續趨勢顯示，由未來數年至2011年間，私家車泊車位的供應將出現過剩情況，而貨車／旅遊巴士的泊車位供應量則不足；就此，他對政府當局在本港泊車位供應情況方面欠缺整體規劃深表關注。為紓緩當前的問題，他籲請政府當局考慮香港地產建設商會提出的建議，相應修改《香港規劃標準與準則》中有關在住宅發展項目內提供私家車泊車位的指引。作為一項相關的問題，石議員表示考慮到非專利巴士服務在滿足市民交通需求方面所扮演的角色，政府當局應研究作出規定，以應付該類車輛的泊車需求。

39. 運輸局副局長(3)回應時解釋，政府當局進行泊車位需求研究的目的，是探討和泊車有關的問題的嚴重程度，俾能採取適當的緩解措施以解決該等問題。自1995年完成第一次泊車位需求研究後，社會情況已有所改變，以致出現了一些值得關注的新問題，同時亦有需要對若干假設及預測作出修訂。在此情況下，當局遂進行第二次需求研究。當局亦藉此機會，檢討對上一次曾於1996年10月作出修訂的《香港規劃標準與準則》所訂有關泊車位供應的規定。運輸局副局長(3)請委員參閱資料文件第19至22段所載詳情，並表示是項檢討建議作出的主要修訂，是修改私人住宅樓宇及資助房屋的私家車泊車位供應量。她向委員保證，使用上述新標準後，在設定泊車位供應規定時將會更有彈性。在此方面，香港地產建設商會一直有參與有關的檢討工作，並完全明白及贊同新訂的標準。此外，其他有關的政府部門包括規劃署及房屋署亦有就此提出意見。

40. 署理交通及運輸調查部總工程師補充時告知委員，根據《香港規劃標準與準則》所訂的現行標準，私人住宅樓宇及資助房屋的私家車泊車位數目與住宅單位數目比例，分別是1:0.7至7及1:5至16。根據新訂標準，上述比例將分別修訂為1:0.7至17及1:10至24。因此，政府當局預料在按照新訂標準興建的住宅樓宇逐步落成後，私家車泊車位供應量過剩的情況將會大為改善。

#### 政府建築物的泊車位使用情況

41. 周梁淑怡議員建議，除了容許車輛在辦工時間後利用政府建築物的露天地方通宵停泊車輛外，政府當

局亦應考慮在可行情況下，在日間開放有關空位供市民使用。運輸署副署長／策劃及技術服務回應時同意政府當局將會因應個別情況進行檢討。

**V. 延續現有巴士專營權的申請**

- － 城巴有限公司(機場及北大嶼山路線專營權)
  - － 龍運巴士有限公司
  - － 新世界第一巴士服務有限公司
- (立法會CB(1)1764/01-02(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

42. 運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，城巴有限公司(下稱“城巴”)和龍運巴士有限公司(下稱“龍運”)提供由機場至大嶼山北部的巴士服務的現有專營權，將於2003年5月31日屆滿，而新世界第一巴士服務有限公司(下稱“新巴”)的市區、過海及將軍澳巴士路線的現有專營權，亦會在2003年7月31日屆滿。上述3間巴士公司均已申請在現有專營權於2003年屆滿後延續其專營權10年。她繼而向委員簡介政府當局就此等申請作出的評估，詳情載於立法會CB(1)1764/01-02(04)號文件。

43. 委員察悉新專營權條款將參照3間巴士公司的現有專營權條款訂定。鑒於有需要加強監管安排及符合運作上的需要，政府當局建議對專營權條款作出下述主要修改：

- (a) 增訂規定，要求專營巴士公司在投資證券、在巴士車廂裝置設施及推出與巴士有關的附屬／增設服務時，均須事先徵得運輸署署長(下稱“署長”)的批准；
- (b) 增加特定條款，確保現有的專營巴士公司會繼續營辦在專營權有效期最後一天至翌日清晨的巴士服務，以便在現有專營權屆滿或被撤銷，而根據新專營權將由另一營辦商接手提供有關服務時，可確保在專營權交接期間繼續提供巴士服務，並使服務交接能順利進行；
- (c) 訂定一般採購指引，確立巴士公司須依照公開競投的規定行事；及
- (d) 加入條款，訂明專營巴士公司正式承諾進行乘客滿意程度調查，並設立與運輸署的緊急控制中心直接聯絡及提供協助的渠道。

44. 梁富華議員對現時的建議表示支持，並就文件中所述之投訴統計資料提出查詢。運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時表示，該等統計資料由交通諮詢委員會轄下的交通投訴組提供。交通投訴組會就此等投訴展開調查，並給予巴士公司解釋的機會。如投訴個案證明屬實，當局會要求有關的巴士公司採取適當行動以作改善。

45. 周梁淑怡議員表示自由黨支持政府當局所提交文件的建議，但她表示公眾對於城巴的交通意外率較高及其超速問題普遍感到關注。她詢問運輸署有否與城巴商討此事。運輸署助理署長／巴士及鐵路答稱，政府當局與城巴對巴士服務的交通安全同感關注。城巴已推出一連串措施，以改善新入職及現職司機的駕駛技術及行為。運輸署亦曾聯同警方舉辦若干培訓講座。在實施各項改善措施後，情況已有改善。

#### 對巴士票價的關注

46. 部分委員深切關注到在現時的經濟情況下，交通費用一般而言仍屬偏高，以致市民在交通開支方面須面對沉重的負擔。因此，他們認為政府當局應藉着巴士公司提出延續專營權申請的機會，與有關公司商討檢討票價的問題，使巴士票價可維持在合理的水平，與市民共渡時艱。

47. 劉千石議員原則上支持延續該3間巴士公司現有專營權的建議。然而，他關注到以當前的經濟狀況及廣大乘客所面對的困境而言，政府當局應確保巴士公司進一步採取措施以提高其營運效率，以便將巴士票價維持於合理的水平。在此方面，他認為政府當局應藉着巴士公司申請延續專營權的機會與該等公司展開討論，以取得有關公司承諾在例如未來數年間維持現有的票價水平。

48. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時向委員保證，政府當局明白有需要提高巴士服務的效率。她解釋，根據《公共巴士服務條例》(第230章)，專營巴士公司須每年擬備並提交其未來5年的營運計劃。在審閱該等營運計劃時，政府當局會仔細審議巴士公司為增加收入及控制成本而建議採取的措施，特別是在發展及重整巴士路線和推行巴士轉乘計劃方面，從而確保有效運用資源。在此方面，建議訂定一般採購指引以確立巴士公司須依照公開競投規定行事的專營權條款，亦將有助巴士公司以符合成本效益的方式營運。

49. 儘管政府當局已作出上述解釋，劉千石議員仍要求當局提供補充資料，說明3間巴士公司為提高效率而在其營運計劃中建議採取的具體措施，以及該等措施對日後的票價調整將有何影響。運輸署助理署長／巴士及鐵路答允向委員提供當局已備存的有關資料，以供參閱。

50. 作為一項相關事項，劉千石議員詢問該3間巴士公司有否提出或是否正在計劃提出任何加價申請。運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時表示，根據《公共巴士服務條例》，專營巴士公司的收費表須由行政長官會同行政會議決定。一如政府當局就有關的延續專營權申請所作的評估顯示，城巴及新巴的財政狀況穩健。龍運在營運初期曾出現虧損，但在重整服務網絡後，以及隨着東涌和其他新市鎮的人口增加，龍運的財政狀況已有改善。她亦證實該等公司目前未有向政府當局提交任何加價申請，或曾表示有意提交申請。

51. 關於調整巴士票價的考慮因素，運輸署助理署長／巴士及鐵路扼要重述在事務委員會2000年10月27日會議上，政府當局曾向委員簡介當局在研究巴士票價調整申請時所採用的“經修訂的考慮多方面因素”的做法。根據該做法，當局會考慮多項因素，包括經營成本及收益自上次調整票價以來有何變動、日後成本、收益及回報的預測、有需要讓巴士公司獲得合理的回報率、市民的接受程度和負擔能力，以及所提供服務的質素和數量。運輸署助理署長／巴士及鐵路強調，所有此等相關因素均會於所批出的專營權中清楚訂明。政府當局會因應此等因素，包括市民的接受程度和負擔能力，仔細審議巴士公司所提出的任何加價申請，然後才向行政長官會同行政會議提出建議。

52. 然而，劉千石議員重申，他認為政府當局應與巴士公司進一步進行討論，以獲取有關的巴士公司承諾維持現有的票價水平。

53. 劉江華議員亦提述立法會於2001年11月14日通過有關“調低各類公共交通服務收費”的議案，並表示市民的共同願望是調低公共交通服務收費，以減輕公眾的負擔。因此，他強烈認為在考慮巴士公司提出延續其現有專營權10年的申請時，政府當局應藉機施加新的專營權條款，規定巴士公司根據市民的負擔能力作出合理的票價調整，包括調高、調低或凍結票價，從而使公眾利益可獲得保障。他認為在新專營權加入擬議的條款，將可為政府當局提供清晰的基準，以便指示巴士公司根據市民的負擔能力作出合理的票價調整。

54. 運輸局副局長(2)回應時強調，政府完全理解委員及公眾對目前經濟狀況所表達的關注。然而，他表示，在考慮委員就票價調整提出的建議時，最重要的是確保持香港所一直遵循的自由市場原則，使商業機構可按照商業原則營運。在此方面，立法會議員曾於2001年11月14日進行詳細討論並通過議案，當中已清楚反映上述精神。根據該項議案，當局鼓勵公共運輸機構因應各自的營運狀況調低票價或向乘客提供優惠。

55. 運輸局副局長(2)繼而闡述政府當局為跟進立法會通過的上述議案而採取的行動。他向委員保證，政府當局會繼續致力鼓勵巴士公司檢討其服務收費，並考慮調低票價或向乘客提供優惠。當局會在適當時進行此類討論，而不會待至巴士公司提交延續現有專營權的申請時才處理。他補充，在研究有關事宜時，巴士公司會考慮本身的營運狀況，例如營運成本、公司收入、財政狀況、市場競爭情況，以及當前的經濟狀況、市民負擔能力、服務質素等。

56. 運輸署助理署長／巴士及鐵路補充時告知委員，除新巴因初期作出鉅額資本投資而有需要於2001年調高票價外，大部分巴士營辦商均自1997至98年度開始凍結票價。事實上，是次討論所涉及的專營巴士公司之一龍運，已因應現時的經濟狀況而於2002年4月撤回其加價申請。此外，各巴士公司已實施或正在計劃實施各項轉車乘客及長者優惠計劃。凡此種種，均是巴士服務營辦商對政府當局及立法會的呼籲作出的積極回應。署理運輸署署長明白委員就市民接受程度所提出的論點，並表示政府當局會同時考慮應否將公眾對票價水平的意見納入乘客滿意程度調查。

57. 運輸署助理署長／巴士及鐵路亦指出，香港的公共巴士服務由私營公司提供，並沒有獲得政府的任何資助。在此方面，巴士公司是以合理水平的票價，向乘客提供妥善而有效率的服務。該等公司亦致力作出資本投資，並會在日後為維持所提供的良好服務而作出改善。運輸局副局長(2)重申，根據現行法例，行政長官會同行政會議有權釐定專營巴士公司的收費表。至於是否提出調整票價的申請，則應由營辦商根據自由市場的原則自行作出考慮。鑒於行政長官會同行政會議是決定巴士公司收費水平的法定主管當局，政府當局認為不宜在專營權中訂立更多規定，因為此舉可被視為對營辦商的商業決定作出不適當的干預。

58. 然而，鄭家富議員反駁謂，當局訂定額外規定，要求專營公司在投資證券時須事先徵得署長的批准，實已違反了運輸局副局長(2)所述的自由市場原則。因此，他質疑政府當局在履行其監察角色時有否貫徹採用自由市場的原則。鄭議員強調，政府在此困難時期採取行動紓緩市民的交通費用負擔，實為至為重要，他並籲請政府當局把握巴士公司申請延續其專營權的機會，正式訂立一個能顧及市民負擔能力的票價釐定機制。就此，他促請政府當局認真地重新檢討按“消費物價指數-X%”的公式，根據消費物價指數釐定票價水平的做法。

59. 然而，周梁淑怡議員對此卻有不同見解。她指出，由於香港一直按照自由市場經濟的模式運作，政府不應試圖過分干預私營公司的運作。因此，政府當局作出干預並向巴士公司施加壓力，使其調低票價，是極不可取的做法。此外，她指出，香港的公共巴士服務水平近年已大有改善，而巴士票價亦一直維持於合理水平，與不少其他國家相比之下尤以為然。

60. 對於鄭家富議員按通縮調低巴士票價的建議，梁富華議員亦表示有所保留。他雖然完全理解公眾對巴士票價的關注，但亦擔憂巴士公司僱員的薪酬難免會因此受到影響。

#### 事先徵得署長批准的額外規定

61. 石禮謙議員對政府當局的文件所載建議大致上表示支持，但卻強烈反對要求巴士公司在投資證券前須先徵得署長批准的建議。他認為政府如作出此種干預，會對香港的營商環境及外國投資者對於在香港作出投資的信心產生不利影響。此外，對於政府當局是否具有所需的專業知識及能力，就巴士公司提出的此類要求作出評估及決定，他亦深表懷疑。他認為如政府當局要求獲得上述權力，便應準備承擔相應產生的責任，特別是在巴士公司經署長批准下投資證券而蒙受損失時。

62. 主席亦詢問規定巴士公司在巴士車廂裝置設施時須先行徵得署長批准的理據何在。她關注到此舉可能會不必要地干預巴士公司的商業營運。

63. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時向委員保證，建議增訂的額外規定，是為了加強現行的監管安排。規定專營公司在投資證券前須先徵得署長批准，是為了確保巴士公司集中處理專營權所訂巴士營運的核心業務。運輸局副局長(2)亦補充，有關規定旨在保障乘客的利益。如此一來，巴士公司的財政狀況將獲得保障，不



致因作出例如證券此類過度高風險的投資項目而可能對票價造成不良影響。運輸署助理署長／巴士及鐵路亦證實，有關的巴士公司在政府當局徵詢其意見時均同意該項建議，因其預計該項規定不會對其營運造成任何重大影響。她強調，此項規定並不適用於巴士公司在巴士服務專營權範圍以外所作的證券投資決定。

64. 運輸署助理署長／巴士及鐵路進一步解釋，當局有實際需要實施有關在巴士車廂裝置設施的規定，因為如在車上裝置過多設施，乘客的安全及流通情況可能會受到影響。因此，巴士公司必須事先徵求署長的批准，由他在考慮上述因素後作出決定。

#### 有關實施巴士轉乘優惠計劃的額外規定

65. 陳偉業議員對於政府當局處理3間巴士公司提出的延續專營權申請的方式深表失望。陳議員並不同意當局將有關的專營權延續10年，並關注到政府當局純粹根據其內部評估作出延續專營權此項重要的決定，而並無進行任何地區層面的諮詢。他指出，儘管政府當局評定該3間巴士公司均提供良好的服務，但不少地區居民實際上均對所提供的服務的質素及數量不感滿意。由此角度而言，他不同意政府當局是在維護自由市場的原則。

66. 陳偉業議員強調當局有需要改善現時的情況，並籲請政府當局把握是次機會與巴士公司磋商新專營權條款，以便巴士乘客能自由轉乘由不同巴士公司經營的巴士。他對於現時有部分巴士轉乘計劃完全未有提供任何票價優惠極表不滿，並強烈認為署長應有權指令巴士公司實施巴士轉乘優惠計劃。

67. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時向委員保證，運輸署一直努力拉攏巴士公司及其他公共交通機構就巴士轉乘計劃進行討論。在有關各方齊心協力之下，不少轉乘計劃已成功實施，其中更有部分計劃涉及不同的服務營辦商，例如在天水圍市中心實施的計劃。當局亦正打算推行其他轉乘計劃，例如在東涌新市鎮實施有關計劃。署理運輸署署長明白轉乘計劃對廣大乘客皆有裨益，並表示政府當局會繼續努力，以便取得理想的成果。在此方面，政府當局會徵詢委員及地區居民的意見，以便先行解決在須優先處理的地區出現的需求。

議案

68. 劉江華議員提出一項議案，促請政府當局加入新專營權條款，規定專營巴士公司承諾因應市民的負擔能力，向有關當局提出就其票價作出合理調整的申請，包括調高、調低或凍結其票價。

69. 石禮謙議員提出一項議案，促請政府當局刪除建議中要求專營巴士公司在投資證券前，須先徵得署長批准的新專營權條款。

70. 陳偉業議員提出一項議案，促請政府當局加入新專營權條款，規定專營巴士公司須按照署長的指示，實施巴士轉乘優惠計劃。

71. 主席繼而邀請委員就該3項議案發表意見。

72. 劉千石議員表示，他雖然明白石禮謙議員的用意，但卻不能支持其提出的議案，因為他認為巴士公司最重要是集中處理其核心業務，亦即營辦公共巴士服務。

73. 鄭家富議員表示支持劉江華議員提出的議案。因此，他同意或有需要作出擬議的安排，以便賦權署長監察巴士公司的某些活動。他強調，雖然巴士營辦商是私營公司，但它們實際上是提供重要的公共服務。因此，在應用自由市場原則時應力求取得適當的平衡。基於以上理由，他不能支持石禮謙議員提出的議案。

74. 周梁淑怡議員表示，她認為政府不應試圖對按照商業原則營運的私營機構作出過分干預。鑒於巴士公司或可透過證券投資改善其財政狀況，她認為署長並無需要干預巴士公司在此方面所作出的決定。基於相同理由，她亦不支持劉江華議員提出的議案，因為巴士公司的業績可能會因此而受到損害。

75. 譚耀宗議員承認巴士公司所提供的服務普遍良好，但他亦知道部分偏遠地區的居民曾就巴士服務不足提出投訴，特別是在繁忙時間內。他認為巴士公司倘能實施巴士轉乘計劃向乘客提供票價優惠，情況將可獲得改善。

76. 基於時間所限，委員同意分別由劉江華議員、石禮謙議員及陳偉業議員提出的3項議案，將押後至訂於2002年6月28日舉行的事務委員會下次例會處理。

經辦人／部門

政府當局 77. 為方便委員進一步進行商議，運輸局副局長(2)答允在下次事務委員會會議前向委員提供補充資料，說明訂定擬議新專營權條款的用意何在，以及闡述當中可能涉及的法律問題。

**VI. 其他事項**

78. 議事完畢，會議於下午1時10分結束。

立法會秘書處  
2002年6月25日