

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2199/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/1/04/1

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2005年6月13日(星期一)
時 間：上午2時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, GBS, JP (主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

出席議員：李華明議員, JP
梁耀忠議員
楊孝華議員, SBS, JP
楊森議員

缺席委員：石禮謙議員, JP
劉秀成議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第I項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
蕭偉全先生

環境運輸及工務局
香港鐵路視察組
總鐵路視察主任
魯建洪先生

運輸署助理署長／
巴士及鐵路
袁立本先生

參與議程第II項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
蕭偉全先生

財經事務及庫務局副秘書長
郭立城先生

運輸署助理署長／
巴士及鐵路
袁立本先生

路政署
鐵路拓展處副處長
陳建光先生

環境運輸及工務局
香港鐵路視察組
總鐵路視察主任
魯建洪先生

參與議程第III項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
蕭偉全先生

環境運輸及工務局
香港鐵路視察組
總鐵路視察主任
魯建洪先生

應邀出席人士：參與議程第I項的討論

九廣鐵路公司

運輸高級總監
李殷泰先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

參與議程第II及III項的討論

地鐵有限公司

副車務總監
麥國琛先生

車務主管
劉焯民先生

總經理——公司事務
梁陳智明女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)2
鄧曾靄琪女士

議會事務助理(1)3
粘靜萍女士

經辦人／部門

**I 2005年4月28日一列東鐵列車沒有在太和站停車的
事故**

(立法會CB(1)1722/04-05 —— 政府當局提供的資料
(01)號文件 文件)

立法會CB(1)1468/04-05 —— 九廣鐵路公司為2005
(01)號文件 年5月6日的會議提供的
資料文件)

九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)運輸高級總監李殷泰先生首先代表九鐵就2005年4月28日一列東鐵列車沒有在太和站停車，對公眾造成不便一事致歉。他其後簡

報了調查結果及跟進行動，並重點講述資料文件的要點及九鐵因應是次事故採取的以下改善措施——

- (a) 提升信號系統，令每趟由司機駕駛的載客列車必須按照系統的指令停在車站；
- (b) 訓示司機必須留意駕駛室內提醒他們在車站停車的入站指示；及
- (c) 在信號系統完成更改前，如需由司機駕駛載客列車，會安排合資格人員隨車提醒司機停站。

2. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局非常關注該次“飛站”事故。政府當局曾深入細致地分析九鐵以往採取的預防措施及現時建議的措施，並認為為防止類似事故再次發生，應將焦點集中在兩方面，分別是加強列車自動操作系統的可靠程度及職員培訓。九鐵因應是次事故所建議的3項改善措施方向正確，可有助防止類似事故再次發生。

3. 劉江華議員察悉，2005年4月28日的事故是第三宗“飛站”事故，頭兩宗發生在2001年。雖然九鐵將是次事故歸咎人為錯誤，但卻未能解釋為何仍未安裝其在2001年發生兩宗“飛站”事故後承諾安裝的系統，以防止“飛站”。他詢問安裝該系統的進度及自上兩次事故後所作出的改善。他又指出，是次事故並無影響乘客安全值得慶幸。鑒於列車的時速達80公里，再加上沒有月台幕門，列車“飛站”很容易會導致在月台上候車的乘客受傷。九鐵運輸高級總監表示，在2001年發生兩宗“飛站”事故後，九鐵在2002年引入列車自動操作系統。該系統代替司機控制車速，並確保列車到達月台時停車及按照設計的車速限制運作。然而，在2005年4月28日，由於列車自動操作系統未能如常運作，列車需由司機依照列車自動保障系統駕駛。該系統是一個極重要的安全系統，其主要功能是防止列車超速、相撞及出軌。由於有關司機的疏忽，該列車未有在太和站停車讓乘客上落。環境運輸及工務局副秘書長補充，九鐵在2001年發生兩宗“飛站”事故後已實施連串改善措施，而其表現正受政府當局的定期監察。

4. 鄭家富議員表示，他已就事故去信九鐵，並得悉列車自動保障系統的故障率是0.016%。他察悉，是次事故是有關司機疏忽所致。由於列車自動操作系統當時失靈，該名司機需依照列車自動保障系統信號操作列車。他關注若列車自動保障系統及列車自動操作系統同時失靈，再次發生同樣的事故所帶來的嚴重後果。他亦

8. 劉江華議員詢問列車自動操作系統的故障率，並補充，根據列車自動操作系統的表現而停用聲響提示可能是判斷錯誤。九鐵運輸高級總監表示，東鐵每天有37列列車行駛540班次，因列車自動操作系統失靈而導致的平均故障率是每月16次。九鐵在2005年4月的“飛站”事故後改善了維修工作，2005年5月的故障率已改善致每月9次。另一方面，2005年2、3及4月的故障率分別是13、11及19次。環境運輸及工務局副秘書長表示，東鐵列車自動操作系統的表現欠理想，因為每月平均有16次故障，即每兩天有一次。這與地鐵的表現比較相距甚遠，後者自去年底以來只錄得一次系統故障。由於東鐵列車自動操作系統的保養及維修需作進一步改善，當局已要求九鐵向運輸署提供列車自動操作系統故障每月的統計數字，以供參考，直至該系統的表現穩定為止。

9. 鄭家富議員詢問，若九鐵未能改善其系統，因而可能影響公眾安全，政府當局將會採取甚麼措施。環境運輸及工務局副秘書長表示，列車自動保障系統會確保列車的運作安全，而列車自動操作系統則可提高該系統的效率及確保列車在到達月台時停車。若列車自動操作系統未能有效運作，將會影響東鐵的表現。政府當局會提醒九鐵需作出改善，以加強其為公眾提供的服務，若鐵路的營運安全受到影響，政府當局會作出適當的處罰。

10. 林健鋒議員詢問，鑒於九鐵與地鐵有限公司(下稱“地鐵”)正就可能合併一事進行商談，九鐵的列車自動操作系統與地鐵所採用的系統可否兼容。九鐵運輸高級總監表示，兩間公司採用類似的自動系統操作列車，但由於有關系統由不同的供應商提供，故在操作模式方面有所不同。九鐵運輸高級總監在答覆林健鋒議員就九鐵會否努力確保有關系統可兼容的進一步詢問時表示，由於鐵路運作系統有異，每間公司會運作各自的系統。

11. 九鐵運輸高級總監在答覆鄭家富議員就輕鐵與東鐵在運作上的分別提出的詢問時表示，輕鐵在路面運作，輕鐵司機須留意交通燈號及交通情況，因此，與東鐵司機比較，他們對自動系統的依靠程度較低。輕鐵列車司機會接受為期9星期的培訓，較東鐵司機為期17星期的培訓短很多，因為後者需接受使用列車自動操作系統及列車自動保障系統的訓練。九鐵會為輕鐵及東鐵的列車司機提供足夠訓練，並會為此發出駕駛列車的執照。

12. 陳偉業議員表示關注司機在操作列車時所承受的心理壓力。他表示，在自動化程度提升後，司機傾向過分依賴自動系統，以致對人手操作感到生疏。因此，當自動系統失靈後，他們在恢復使用人手操作時可能有

適應上的困難。就此，他詢問在以人手操作列車方面有否任何訓練及有否任何措施可有助減輕司機的心理壓力。九鐵運輸高級總監表示，九鐵明白有需要令司機在以人手操作列車方面有良好的訓練。因此，司機在列車沒有載客進出車廠時須以人手操作列車。九鐵會致力確保司機在當值前後有足夠休息，以及他們在工作4至5小時後有機會休息。此外，九鐵會提供精神科輔導服務，以協助減輕司機的心理壓力。九鐵會鼓勵司機與同僚分享工作經驗，而通過這樣的交流，他們將可紓緩壓力，而管理層亦可知悉他們的困難。

13. 主席總結討論時要求當局提供東鐵列車自動操作系統在未來數月表現的報告，供委員參考，而此事將在年底時根據該系統的表现作出跟進。

II 迪士尼線

- (立法會CB(1)1722/04-05 —— 政府當局提供的資料
(02)號文件 文件
立法會CB(1)1374/04-05 —— 地下鐵路有限公司為
(01)號文件 2005年5月6日的會議
提供的資料文件
立法會CB(1)1408/04-05 —— 立法會秘書處就“迪
號文件 士尼線”擬備的背景
資料摘要)

14. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局已應委員在2005年5月6日的會議上提出的要求，提供迪士尼線財務安排的背景及政府以豁免收取7億9,800萬元股息為迪士尼線提供財務支持背後的原則。她表示，政府從2002年起逐步豁免收取原本以股東身份可獲地鐵派發的7億9,800萬元股息。豁免股息的安排已在2004年完成。

15. 王國興議員擔心，若迪士尼線日後出現虧損，地鐵會以此為藉口增加票價，以達到其項目的內部回報率，情況一如東區海底隧道加費。林健鋒議員又詢問，若迪士尼線的乘客量遠較預期為低，政府會否提供進一步的補貼。環境運輸及工務局副秘書長表示，豁免收取7億9,800萬元股息是作為一次過的財務安排，以彌補興建迪士尼線的財務差距，否則，該條鐵路線在財政上將變得不可行。若迪士尼線的實際收入較預期差，地鐵需承擔營運該鐵路的商業風險，因為地鐵不能向政府要求提供更多的財務支持。至於票價水平，地鐵將需就建議調整的水平諮詢交通事務委員會及交通諮詢委員會，並就公眾的接受程度進行調查。地鐵作為上市公司，有自主權釐定具競爭力的票價水平。

16. 王國興議員表示，既然政府已資助地鐵興建迪士尼線，便應致力透過將票價定在合理水平來維護公眾利益。環境運輸及工務局副秘書長表示，在釐定公共交通工具的票價水平方面，地鐵會考慮多項因素，例如經濟狀況、經營環境、公眾負擔能力及市場競爭情況。

17. 對於王國興議員要求地鐵承諾不會增加迪士尼線的票價水平，地鐵副車務總監麥國琛先生表示，由於迪士尼線是地鐵的支線，其票價水平應根據市場情況釐定。若迪士尼線的實際收入未達預期水平，地鐵會承擔商業風險。

18. 李永達議員關注到迪士尼線的財政可行性，雖然政府透過豁免收取股息已提供鉅額補貼。他詢問若迪士尼線的營運出現赤字，地鐵會否試圖透過增加其他地鐵支線的票價來減低赤字。地鐵副車務總監表示，根據地鐵的財務假設，香港迪士尼樂園主題公園在開幕首年預計會有約550萬入場人次，迪士尼線總的市場佔有率預計為30%至40%。這些假設是穩固的，而在現階段看來迪士尼線不會虧損。

19. 李永達議員提及機場快線乘客量偏低及財政不可行的情況時表示，財務假設未必準確。他要求政府當局及地鐵承諾，若迪士尼線出現財政不可行的情況，該條線應盡力達致收支平衡，而不應依賴地鐵其他支線補貼。地鐵副車務總監回應時表示，地鐵是以單一整體形式營運的綜合企業，其預測在現階段非常穩固。環境運輸及工務局副秘書長表示，地鐵作為上市公司，有責任確保其服務財政穩健，並以審慎商業原則運作。

20. 林健鋒議員詢問迪士尼線與其他地鐵支線會否相互補貼，以及迪士尼線的營運若錄得龐大盈利，會否提供優惠。地鐵副車務總監表示，地鐵是以單一整體的形式一同營運所有支線，並會承擔營運時的所有風險。他重申，地鐵會將票價定在具競爭力的水平及符合市場情況。由於迪士尼線是地鐵系統的支線，在現有支線適用的優惠亦會適用於迪士尼線。

21. 林健鋒議員進一步詢問，若迪士尼線的乘客量遠高於預期，會否考慮為其票價提供折扣。環境運輸及工務局副秘書長表示，由於前往香港迪士尼樂園主題公園的大多數訪客會先乘東涌線，然後再轉乘迪士尼線，故只為迪士尼線提供優惠並不可行。

22. 劉江華議員詢問若迪士尼線未能達到預計的30%至40%的總市場佔有率，會否提供優惠，以吸引乘客，以及若會，地鐵會先觀察多長時間才提供優惠。他表示不希望重蹈機場快線的覆轍，機場快線很遲才提供優惠，而當時乘客量已下降至無法接受的水平，導致其失去競爭優勢。地鐵副車務總監表示，由於乘客量會隨季節而有所變化，地鐵需要長達6個月時間決定應否更改票價水平。

23. 鄭家富議員察悉，地鐵聲稱會因應經營環境及公眾負擔能力釐定票價水平，他認為，由於地鐵每年賺取多達44億元的鉅額回報，以及有能力向其行政總裁支付超過800萬元的高薪，其票價水平有下調空間，以體恤市民的負擔能力。亦應要求地鐵向政府償還豁免收取的7億9,800萬元股息。

24. 財經事務及庫務局副秘書長解釋，地鐵去年賺取的44億元大部分來自物業發展，而非鐵路營運。物業發展在為納稅人帶來最低成本的情況下協助地鐵擴展其系統。根據在2002年與地鐵簽訂的迪士尼線融資、設計、建造及營運的工程項目協議，地鐵會承擔有關工程項目的所有商業風險。當局曾在2002年7月四度向委員解釋該項協議。若迪士尼線的營運表現較預期為佳，政府作為地鐵的大股東實際上會收取其股息一個可觀的份額。環境運輸及工務局副秘書長補充，由於豁免股息的安排已在2004年完成，政府由2004年開始攤分地鐵的股息。

25. 劉江華議員察悉，該項工程項目的實際表現，包括車費收入及內部回報率，只能在專營期屆滿後才結算，他詢問何時可達致預期的回報率。財經事務及庫務局副秘書長表示，回報率是以40年期計算，故此，最後數據在40年後才會知道。

26. 張宇人議員表示，他不擔心票價水平，因為這是地鐵的商業決定。他認為難以接受的是回報率只能以40年期計算。他表示，必須有計算回報率的方程式，當中需顧及預計乘客量及票價水平。由於政府是地鐵的大股東，公眾有權知道迪士尼線的帳目，故此，應公開其帳目。財經事務及庫務局副秘書長表示，要預測10年後的市場情況並不可能，更何況40年。

27. 陳偉業議員認為，地鐵拒絕公開其帳目是“黑箱作業”。地鐵透過興建迪士尼線可利用公帑提升其國際形象。當局透過豁免收取股息提供資助的做法並無經過正常的撥款渠道，偏離了《公共財政條例》的一般性原則。政府與地鐵的勾結損害了公眾利益。此外，迪士尼線的

投資達20億元，而地鐵營運迪士尼線每年只能收取約3,000萬元的車費，當中並無計及營運開支。從這些數據可斷定迪士尼線並非一項穩健的投資，市民及股東勢將蒙受損失。他因而認為，地鐵必須公開迪士尼線的帳目，以便公眾判斷迪士尼線的財務預測是否準確。

28. 地鐵副車務總監表示，迪士尼線的財務安排已在2002年施工前向小組委員會委員披露。各方認同地鐵有責任就任何新鐵路項目取得商業回報率，該回報率應較估計加權平均資金成本高1%至3%之間。財經事務及庫務局副秘書長不同意指政府與地鐵黑箱作業的說法，因為迪士尼線的融資是完全透明的。至於迪士尼線的財務預測，他表示這些預測是地鐵就市場規模所作的合理假設，有關假設與迪士尼對其主題公園的期望相符，亦符合機場快線30%至40%的市場佔有率的情況。這些預測是因應經濟增長及預期乘客量作出，被視為是對未來表現的最佳預測。

29. 主席表示，委員提出的關注建基於對迪士尼線財政可行性的悲觀看法。他們的關注是否成立將取決於迪士尼樂園主題公園開幕後迪士尼線的營運表現。小組委員會將會在迪士尼線營運一段時間後跟進其進展情況。

III 地鐵車站加裝月台幕門

- (立法會CB(1)1722/04-05 —— 地鐵有限公司提供的
(03)號文件 資料文件
- 立法會CB(1)1722/04-05 —— 王國興議員於2005年
(04)號文件 5月26日提出的質詢
- 立法會CB(1)1722/04-05 —— 政府當局就王國興議
(05)號文件 員提出的質詢作出的
書面回覆
- 立法會CB(1)1406/04-05 —— 地鐵有限公司提供予
(03)號文件 2005年5月6日會議參
考的資料文件
- 立法會CB(1)1891/99-00 —— 地鐵有限公司提供
(01)號文件 題為“2000年地鐵及
機場快線車費”的資
料文件
- 立法會CB(1)205/00-01 —— 地鐵有限公司提供予
(05)號文件 2000年11月24日會議
參考題為“地鐵上市
後的服務及業務的最
新進展”的資料文件

立法會CB(1)309/00-01——2000年11月24日會議
號文件 紀要的摘錄
立法會CB(1)341/00-01——委員於2000年11月24
(01)號文件 日會議上要求提供的
補充資料)

30. 主席表示，因應委員在2005年5月6日上次小組委員會會議上提出的要求，地鐵已就向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客每程收取一毫，用以資助地鐵月台幕門加裝計劃(下稱“加裝計劃”)一事提供進一步資料。另一方面，政府當局亦已就王國興議員就加裝月台幕門提出的質詢提供書面答覆。

31. 環境運輸及工務局副秘書長表示，地鐵在1996年年中開始研究在七十年代及八十年代興建的現有地鐵車站加裝月台幕門的好處及可行性。地鐵在1999年完成為期3年的可行性研究後，決定展開月台幕門加裝計劃。然而，由於加裝月台幕門需要超過20億元的龐大開支，而此筆開支並未包括在地鐵市區支線原先的投資計劃內，故需要乘客作出財政資助。自2000年7月開始，地鐵向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客每程收取一毫用以資助該計劃。該項額外收費將會持續，直至款額達到10億元，即該計劃工程成本的一半。地鐵副車務總監表示，在興建地鐵系統時並無預期需安裝月台幕門，但這些幕門屬於有助提高營運效率的改善措施。由於該項工程的成本極高，地鐵需要乘客分擔成本。

32. 王國興議員詢問加裝計劃的成本，因為根據地鐵較早前隨立法會CB(1)1891/99-00(01)號文件提供的資料文件，在2000年批出的合約工程成本是9億1,000萬元，而非聲稱的20億元。地鐵副車務總監表示，加裝計劃原先的成本估計是25億元，其後削減至20億元。王議員提及的文件列出製造及安裝月台幕門總值為6億9,000萬元的合約工程成本，以及總值2億2,300萬元的首階段改裝空調及通風系統的合約工程成本。該文件只載述開始時的部分合約工程，其後尚有多項改裝空調、通風、供電及信號系統的合約。

33. 劉江華議員詢問加裝計劃迄今的開支及安裝月台幕門的實際成本為何。地鐵總經理——公司事務表示，在現有月台加裝月台幕門是非常複雜的工程，需要進行大量的改裝。在安裝月台幕門前，列車啟動所產生的活塞效應將新鮮空氣帶入行車隧道，有助通風。雖然加裝月台幕門可減少月台清涼空氣的流失，但會將行車隧道與車站隔開。為此，需對通風及抽煙系統進行改裝工程。工程費用

並不包括為確保月台幕門運作而需持續進行的維修保養工作。在加裝月台幕門後，來自廣告的收入會減少。

34. 王國興議員詢問由乘客資助的方形會否適用於在地面或高架車站加裝月台幕門的工程。地鐵總經理——公司事務表示，由於就在地面或高架車站加裝月台幕門的可行性研究尚未進行，在現階段未能計算出加裝的成本。因此，現時討論資助機制為時尚早。然而，她表示會諮詢委員。王國興議員表示，他希望地鐵承擔加裝的成本，不要與乘客分擔。

35. 王國興議員察悉，地鐵會在2006年完成加裝計劃後才會進行在地面或高架車站加裝月台幕門的可行性研究，他詢問在地面或高架車站加裝月台幕門的時間表，因為這會影響本港73 900名視障人士的福祉，他們的關注已在較早前盲人輔導會與地鐵管理層會面時反映出來。地鐵副車務總監表示，地鐵需進一步研究安裝月台幕門的經驗及乘客對幕門的接受程度，目的是探討在地面或高架車站加裝月台幕門、月台閘門或其他功能類似的設施的可行性。該項可行性研究預期在2006年年初展開，需時4至6個月完成，因為在地面或高架車站加裝月台幕門比在地底車站安裝複雜得多。

36. 梁耀忠議員提及地鐵的統計數字顯示過去10年共有13宗視障人士墮軌的個案時認為，加裝月台幕門是必須的，而非是恩惠，因為這影響乘客的安全。地鐵有需要盡早在地面或高架車站加裝月台幕門，尤其是意外率偏高的荃灣站，因為沒有月台幕門對乘客構成威脅。故此，他不同意地鐵的意見，即應待現時的加裝計劃在2006年完成或參考欣澳站的經驗，然後才展開在地面或高架車站加裝月台幕門的可行性研究。他認為，純粹因為地鐵公司當初興建地鐵時沒有預計需要安裝月台幕門而要乘客分擔此項安全設施的成本對乘客不公平。他認為地鐵應為其在原先的投資計劃內沒有將月台幕門包括在內的失誤承擔後果，而不應要求乘客分擔加裝的費用。

37. 地鐵副車務總監表示，欣澳站月台的設計已配備半身式自動月台閘門，地鐵需研究公眾對這些自動月台閘門的接受程度及在地面或高架車站加裝自動月台閘門或其他功能類似的設施的可行性。在地面或高架車站加裝月台幕門的可行性研究將在2006年年初展開。鑒於在地面或高架車站加裝月台幕門受到技術限制，故有需要盡量蒐集更多資料。

38. 李華明議員要求地鐵加快在觀塘、九龍灣及牛頭角這3個地面車站安裝月台幕門的可行性研究，因為該等車站每天有大量乘客，尤其是在觀塘的apm購物商場開幕後。他表示，由於該等車站的情況與為一條以遊客為主的支線提供服務的欣澳站的情況有重大分別，在為現有車站計劃安裝月台幕門方面，欣澳站的參考價值不大。他促請地鐵盡早在這些車站安裝月台幕門，並補充，若現時不可能全面安裝，亦應局部安裝。

39. 地鐵總經理——公司事務表示，地鐵是全球首間在已運作的鐵路系統的地底車站加裝月台幕門的鐵路公司。有關工程的進展良好，在地底車站加裝月台幕門的工程將在2006年完成。由於在現有地面或高架車站加裝月台幕門的工程更為複雜及有更多技術限制，故有需要參考在欣澳站使用半身式自動月台閘門的經驗。

40. 鄭家富議員請委員參閱2000年11月24日交通事務委員會會議的紀要中討論加裝月台幕門的部分。他表示，事務委員會委員反對地鐵向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客每程收取一毫用以資助加裝計劃的做法，因為他們認為由乘客承擔加裝月台幕門的費用並不公平。然而，該次會議並無提及該項工程20億元的成本。政府當局在會後提供函件，告知委員向乘客收取的一毫將在月台幕門使用周期支付該項工程20億元的總成本中的約一半。他認為難以接受的是，地鐵在賺取豐厚利潤的情況下，長時間向每名乘客每程收取一毫，用來加裝對於乘客安全而言屬於必要設施的月台幕門。他表示會動議以下議案，並希望委員將會支持——

“本會強烈要求地鐵於幕門工程完成後，立即停止向乘客收取每程一毫的費用，同時應交代獨立安裝的收支帳目及研究興建地面幕門的時間表。”

41. 張宇人議員詢問2000年11月24日交通事務委員會會議的商議結果，以協助他考慮鄭家富議員動議的議案。主席簡略地請委員參閱載於立法會CB(1)309/00-01號文件的會議紀要摘錄。她表示，委員對地鐵在2000年6月16日宣布向每名使用八達通卡的乘客每程收取一毫的決定提出關注，因為他們擔心地鐵可能會以為日後改善工程徵收附加費為名增加車費。他們要求地鐵提供資料，述明工程成本及來自乘客的額外車費在整體成本中所佔的份額。當局其後提供所要求的資料，其後再沒有就此事再作討論。

42. 然而，王國興議員從該會議紀要摘錄第26段中察悉，當時主席總結討論時表示，“地鐵公司必須信守諾

言，確保因加裝月台幕門而徵收的額外費用確實是唯一的例外情況，而日後將不會再徵收其他附加費。”從該總結判斷，他覺得委員當時並不反對向乘客徵收一毫的費用。若確實如此，他對於支持鄭家富議員動議的議案有所保留。

43. 鄭家富議員指出，在2000年11月24日的會議上，他及陳偉業議員及黃宏發議員均反對向乘客徵收一毫用來資助加裝計劃的做法，後者更要求政府當局承擔加裝的費用。然而，會議的注意力其後轉移至地鐵可能以為日後改善工程徵收附加費為名增加車費的關注，而政府當局確認不會再次徵收任何其他附加費。主席當時便是基於此點而作出總結。他表示，委員當時所得的印象是，地鐵將會在2006年完成加裝計劃後便停止徵收一毫。然而，委員在2005年5月6日上次小組委員會會議上才獲悉，該項費用會繼續徵收約15年，直至款額達10億元，即該項工程費用約一半。他表示，既然政府當局對地鐵如此慷慨，以豁免收取股息來資助興建迪士尼線，便亦應準備承擔其餘的加裝費用。環境運輸及工務局副秘書長表示，地鐵是以商業原則運作，政府當局不會補貼其營運。

44. 王國興議員表示，他希望修訂鄭家富議員的議案，加入要求地鐵承擔在8個地面及高架車站加裝月台幕門的費用的字眼。主席表示，由於建議的修訂超出原議案的範圍，故不可提出。

45. 張宇人議員表示，要求地鐵在2006年完成月台幕門加裝計劃後停止向乘客收取一毫可能並不恰當，因為停止提供資助可能帶來不良影響。

46. 劉江華議員表示，他會放棄表決，因為他的理解是地鐵會繼續向乘客徵收一毫的費用，直至款額達10億元，而非如議案所指在2006年完成月台幕門加裝計劃後。他又表示，他支持將在8個地面及高架車站加裝月台幕門的工程納入現時的加裝計劃範圍內。

47. 王國興議員表示，他亦會放棄表決，因為他需要向地鐵爭取在8個地面及高架車站加裝月台幕門，從而照顧視障人士。

48. 主席將議案付諸表決。由於有兩位委員贊成議案，兩位委員反對及3位委員放棄表決，主席行使其決定性表決，並依照慣例表決反對議案，因為此舉可維持現狀。結果議案被否決。

IV 其他事項

49. 議事完畢，會議於下午4時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年8月30日