

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1147/06-07號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日期：2007年3月2日(星期五)
時間：上午10時
地點：立法會會議廳

出席委員：鄭家富議員(主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, 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
湯家驊議員, SC

缺席委員：張學明議員, SBS, JP(副主席)
劉千石議員, JP
梁國雄議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)1
李頌恩女士

署理環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李萃珍女士

運輸署
副署長／公共運輸事務及管理
葉麗清女士

運輸署助理署長／
巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署總工程師／
道路安全及標準研究
梁德輝先生

運輸署高級工程師／
車輛安全
曾文瑋先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

環境運輸及工務局
副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)1
李頌恩女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)6
吳文傑先生

運輸署
總運輸主任／邊界
伍樹雄先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

九龍巴士(1933)有限公司／
龍運巴士有限公司

執行董事
伍穎梅女士

車務總監
雷普照先生

交通部主管
葉松添先生

企業傳訊部主管
何嘉麗女士

城巴有限公司 /
新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理
鄭偉波先生

營運總監
鍾澤文先生

工程總監
李廣威先生

新大嶼山巴士(1973)有限公司

執行董事
莫華勳先生

行政經理
黃華先生

參與議程第V項的討論

泰和車行有限公司

副主席
伍海山先生

新界的士商業聯誼會

主席
何治勤先生

聯友的士同業聯會有限公司

主席
梁澤生先生

的士車行車主協會有限公司

會長
吳坤成先生

香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會

主席
梁雄先生

新界的士司機權益大聯盟

主席
梁宇榮先生

市區的士司機聯委會有限公司

主席
郭志標先生

的士權益協會有限公司

副主席
余叙勤先生

四海的士車主司機聯會有限公司

主席
劉劍魂先生

新興台的士從業員聯會

主席
陳偉明先生

非專利公共巴士從業員協會

理事長
蘇寶蓮女士

公共小型巴士總商會

主席
凌志強先生

新界電召的士聯會有限公司

副主席
陳啟新先生

香港的士小巴商總會有限公司

理事長
唐躍峰先生

香港無線電的士聯會

主席
黃羽庭先生

汽車交通運輸業總工會非專利巴士分會

主任
梁世華先生

中港澳直通巴士聯會

秘書長
陳宗彝先生

粵港汽車運輸聯營有限公司

董事長
曾洪岸先生

顯運巴士管理有限公司

董事
余家洪先生

榮利(港深)運輸有限公司

助理總經理
張劍平先生

湛港旅運有限公司

董事總經理
劉永讚先生

永東直巴管理有限公司

總經理
連忠輝先生

港粵直通巴士協會

秘書長
周慶旺先生

九龍區旅運巴士同業聯會

主席
黎展圖先生

的士司機權益會

會長
李匡晉先生

屯門區旅運巴士同業聯會

副主席
葉永清先生

元朗區旅運巴士同業聯會

主席
張奕森先生

新界的士營運協會

主席
陳樹生先生

公共巴士同業聯會有限公司

主席
楊偉雄先生

荃灣區旅運巴士同業聯會

主席
鄧子強先生

香港區旅運巴士同業聯會

主席
陳志德先生

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

秘書
李國英先生

的士、小巴權益關注大聯盟

主席
黎銘洪先生

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)4
宋沛賢先生

高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)1002/06-07 號 —— 2007 年 1 月 26 日 會議的紀要)
文件

2007 年 1 月 26 日 會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)960/06-07(01) —— 立法會議員與南區區會議員舉行會議及午餐聚會時就地下鐵路南港島線轉交處理的事宜)
號文件

立法會 CB(1)975/06-07(01) —— 政府當局就泊車位供求情況報告及有關改善措施的進展提供的資料文件
號文件

立法會 CB(1)1047/06-07(01) —— 政府當局提供題為 "改善現時交通牌照發牌安排的修訂規例" 的資料文件)
號文件

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2007 年 3 月 23 日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)1004/06-07(01) —— 待議事項一覽表
號文件

立法會 CB(1)1004/06-07(02) —— 跟進行動一覽表)
號文件

3. 委員同意於 2007 年 3 月 23 日舉行的下次會議上討論下列事項 ——

- (a) 加強公共小型巴士及學校私家小巴安全的措施；及
- (b) 令"建造 — 營運 — 移交"模式隧道的使用率較為合理的措施。

IV 專營巴士的營運安全問題

(立法會CB(1)783/06-07(01)——政府當局就加強專營巴士營運安全措施的發展提供的資料文件)

4. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理向委員報告進一步加強專營巴士營運安全措施的最新進展。

巴士車長的編更安排

休息時間

5. 李鳳英議員很希望確保專營巴士車長的編更安排合理。最近3間巴士公司就其巴士車長在兩班車之間實際的小休時間進行調查(下稱"有關調查")的結果顯示,在90%的巴士班次當中,巴士車長實際只可享有"兩分鐘"的小休,她因而認為這情況並不可取。主席贊同她的意見,並認為兩分鐘時間太短,未必足夠上洗手間,並懷疑有關的巴士公司沒有遵守運輸署就確保車長在6小時的工作時間內,最少應有合共20分鐘的小休所發出的指引。他進一步批評巴士公司沒有為巴士車長提供適當的休息地點,並強調應讓巴士車長好好休息,以盡量減少任何可能因為休息不足而釀成的巴士意外。周梁淑怡議員同意兩班車之間小休"兩分鐘"並不足夠。然而,她認為有需要從一個較廣闊的角度來處理有關問題,以確保可以在維持編定服務班次時間表與巴士車長在兩班車之間有合理小休時間之間取得平衡。

6. 九龍巴士(1933)有限公司／龍運巴士有限公司(下稱"九巴／龍運巴士")執行董事伍穎梅女士解釋,上文引述的數字只是統計數字。實際上九巴／龍運巴士的巴士車長會有足夠時間上洗手間,並在每程車之間舒展一下。倘若他們的小休因繁忙時間的交通擠塞而縮短,損失的小休時間會在非繁忙時間補回。九巴／龍運巴士亦會與其員工及工會保持密切溝通,以確保編更安排合理,倘若有需要調整巴士線的編定車程時間,便會諮詢運輸署。城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(下稱"城巴／新世界第一巴士")董事總經理鄭偉波先生

及營運總監鍾澤文先生分別澄清，90%小休時間在兩分鐘或以上的巴士班次實際上包括72%小休時間在5分鐘或以上的班次，以及18%小休時間在2至5分鐘的班次。鍾先生進一步強調，城巴／新世界第一巴士一向都能安排巴士車長在兩班車之間有足夠的小休。事實上，雖然巴士車程的實際行車時間會因為交通情況而有所變動，但根據城巴／新世界第一巴士的紀錄，巴士車長在兩班車之間總計的小休時間較原來編定的時間更長。城巴／新世界第一巴士若透過與巴士車長和車長工會的溝通，得悉某條巴士線的編定行車時間因道路工程等因素而延長，便會作出調整。鄭先生補充，城巴／新世界第一巴士車長的休息時間若因繁忙時間交通擠塞而縮短，所損失的休息時間將會在非繁忙時間補回。新大嶼山巴士(1973)有限公司(下稱"新大嶼山巴士")執行董事莫華勳先生匯報，由於新大嶼山巴士的巴士服務班次較疏，故新大嶼山巴士的車長在兩班車之間可以有較長的休息時間。

7. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理認同各巴士營辦商的上述觀點，並重申在72%的車程當中，巴士車長在兩班車之間可以享有5分鐘或以上的小休。她亦指出，雖然交通擠塞可能令車長難以在繁忙時間獲得較長的小休，但他們通常可在非繁忙時間補回這些小休時間。因此，有關的巴士公司能遵守運輸署有關確保巴士車長在6小時的工作時間內，最少應有合共20分鐘小休的原則。儘管如此，她承諾會跟進有關調查的結果，以確保巴士車長有足夠的休息。政府當局尤其會確保巴士公司提供適當的編更安排，並會因應交通情況、乘客需求及巴士車長和車長工會的意見，不時檢討和調整巴士線的編定行車時間。

8. 儘管有上述的保證，主席仍認為運輸署發出的下述專營巴士車長編更指引均有可予改善的空間 ——

指引A —— 車長工作6小時後最少應休息30分鐘；而在6小時的工作時間內，最少應有合共20分鐘的小休。

指引B —— 一天內最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超逾14小時。

指引C —— 一天內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有30分鐘或以上的小休時間)不應超逾11小時。

指引D —— 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於9小時。

9. 李鳳英議員指出，在某些情況下，巴士車長甚至沒有時間上洗手間，因為沿途交通擠塞，他們需追回失去的時間，因而失去休息時段。她促請政府當局及巴士公司的管理層真正感受一下實際的情況，而非只是參閱有關調查的結果，並採取具體措施，以確保巴士車長有足夠休息。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時指出，營辦商不僅看有關數字，亦有因應實際情況諮詢其職工會。

對編更安排的其他關注

10. 李鳳英議員認為，為方便巴士公司調派巴士，巴士車長有時需在非繁忙時間行走新路綫，這樣並不理想。城巴／新世界第一巴士鄭偉波先生在回應時強調，所有城巴／新世界第一巴士的巴士車長均會有足夠的通知及路綫訓練，然後才被調派行走新路綫。

11. 李鳳英議員察悉九巴／龍運巴士准許巴士車長申請調往另一個巴士廠上班，她希望知道其他巴士公司有否類似的做法；若否，他們又如何確保巴士車長花在上下班的交通時間不會過長，以致影響他們的休息時間，因而影響乘客安全。城巴／新世界第一巴士鍾澤文先生表示，如有空缺，城巴／新世界第一巴士的車長亦可申請調動其駕駛職務。為了縮短巴士車長花在上下班的交通時間，城巴／新世界第一巴士亦為車長提供員工巴士服務。新大嶼山巴士莫華勳先生匯報，新大嶼山巴士會安排巴士車長到位於他們所居住地區的總站上班。該公司亦在偏遠的巴士總站(例如大澳總站)附近，為巴士車長提供宿舍。

車長的健康

12. 劉健儀議員欣悉，由2007年起，九巴／龍運巴士亦會加入其他專營巴士公司的行列，安排年屆50歲或以上的巴士車長每年驗身。然而，她亦很希望確保在有需要的時候，巴士公司會考慮到巴士車長的健康情況，安排重新調派他們到其他崗位，以便上述加強巴士安全的措施不會令巴士車長失去工作。

13. 九巴／龍運巴士伍穎梅女士在回應時向委員保證，九巴／龍運巴士曾諮詢車長工會，然後才決定提供每年驗身。一如向工會作出的承諾，若發現任何巴士車長的健康不宜駕駛，九巴／龍運巴士會盡可能重新調派

他／她到其他崗位。九巴／龍運巴士與其職員之間亦有非常良好的溝通，巴士車長可以向管理層反映他們對每年驗身所帶來影響的關注，以尋求協助。城巴／新世界第一巴士鄭偉波先生匯報，該公司沒有巴士車長因為每年驗身而失去工作。倘若巴士車長未能通過每年的驗身，便會獲給予時間及指引，改善他們的健康。在大部分的情況下，驗身不合格的巴士車長經一段時間努力改善健康後，亦能通過覆檢。如有需要，可重新調派健康情況不宜再駕駛的巴士車長到文職崗位。新大嶼山巴士莫華勳先生匯報，新大嶼山巴士與城巴／新世界第一巴士的做法類似。

14. 就此，劉健儀議員促請巴士營辦商特別注意睡眠窒息症，並在驗身以外加入問卷等，以確保可發現患有此疾病的巴士車長。這是因為睡眠窒息症此因素可能與很多職業司機造成的交通意外有關。然而，透過一般驗身難以確定有關問題。

巴士車長的僱用形式

15. 王國興議員在支持需確保巴士車長有足夠休息之餘，亦認為影響九巴／龍運巴士營運安全的因素之一，是該公司近年來帶頭將其巴士車長的受僱形式改為合約制，以致該公司聘用合約車長的比例最高。他指出上述的僱用安排為巴士車長帶來沉重的心理壓力，以致直接影響巴士營運的安全，他因而促請政府當局在確定涉及九巴／龍運巴士意外的成因之前，凍結九巴／龍運巴士以合約形式僱用的車長的比例。就此，他亦指出城巴／新世界第一巴士及新大嶼山巴士以合約形式受僱的車長的百分比相對較低，並對此表示讚賞。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，九巴／龍運巴士曾分析非合約車長及合約車長的意外率，分析結果並沒有顯示出合約車長發生意外的比率高於非合約車長的證據。詳細結果載於立法會CB(1)783/06-07(01)號文件附錄III。她亦指出，在開始以合約條款僱用新的巴士車長前，九巴／龍運巴士曾諮詢其業界及車長工會。李鳳英議員察悉上述回應後要求政府當局澄清有關業界及車長工會是否確曾獲得"諮詢"，並表示同意有關計劃，還是他們只是被"知會"而已。

在專營巴士加裝安全帶

16. 王國興議員察悉，大部分致命的巴士意外均涉及巴士與另一輛車碰撞後上層乘客被拋出車外，他因而建議只准許那些在沒有遮擋的座位配備了安全帶的巴士在高速公路、多彎的道路及其他高危道路上行走。運輸

署副署長／公共運輸事務及管理在回應時匯報，大部分在此等道路上行走的巴士已經是配有安全帶的新巴士。儘管如此，政府當局仍會與專營巴士營辦商聯絡，探討盡量調派配備了安全帶的巴士行走此等路線的可能性。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應王議員提出當局要更積極回應的要求時，強調需先與專營巴士營辦商研究有關情況。她進一步指出，巴士安全亦繫於很多其他因素，舉例而言，巴士車長的駕駛態度。王議員對有關回應深表失望。

17. 王國興議員對在專營巴士加裝安全帶的進展表示不滿，此方面的工作一如他從政府當局提供的文件第3段所知悉可謂了無寸進。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時匯報，政府當局與專營巴士營辦商一直密切跟進在所有專營巴士沒有遮擋的座位上加裝安全帶的事宜。營辦商亦在積極與生產本港大部分專營巴士的大型車身製造商積極研究此事。然而，要確定在原先並非為了裝設安全帶而設計及沒有裝有此等設施的巴士上進行加裝工程的技術可行性，卻需要一些時間，因為此方面取決於個別巴士的結構設計。除了在確保所加裝的設施能發揮作用方面存在困難外，亦須小心確保它們符合有關的安全規定，以免它們非但不能保障乘客安全，反而對他們構成危險。

18. 劉健儀議員觀察到，即使巴士已配備安全帶，但乘客也甚少扣上。原因可能是巴士與的士及公共小巴不同，現時並無強制規定專營巴士乘客必須配帶安全帶。因此，她要求政府當局考慮亦規定巴士若配備了安全帶，乘客就必須扣上。運輸署副署長／公共運輸事務及管理解釋，考慮到公眾的接受程度及可能帶來的執法問題，現時當局只會透過加強宣傳，鼓勵乘客扣上巴士上提供的安全帶。劉議員不感信服，並表示立法亦是一種宣傳方式。而且，儘管公共小巴亦有類似的執法問題，乘客也須配帶安全帶。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，政府當局打算先確定宣傳工作的成效，然後才訴諸立法。

19. 劉江華議員提述政府當局就現有巴士加裝安全帶的進展提交的報告，他不同意在已結業製造商生產的巴士上加裝安全帶屬無計可施的說法，並聲稱可尋求專家協助，以便解決所涉及的技術問題。他亦不同意當局以其他國家在巴士加裝安全帶及乘客繫上安全帶規定方面的做法，作為解釋並無立法規定在本港市區行走的巴士須為乘客座位提供安全帶的理據。這是因為香港的情況獨特，道路狹窄，但由於巴士乘客數目龐大而需使用大量雙層巴士。周梁淑怡議員認同他的意見。劉議員詢

問九巴／龍運巴士有何因為考慮到所服務的乘客人數眾多而推出的改善巴士營運安全計劃，九巴／龍運巴士伍穎梅女士在回應時承認本港巴士營運的獨特性質，並強調九巴／龍運巴士樂意相應採取加強營運安全的措施。然而，她指出巴士加裝安全帶涉及很多技術問題。舉例而言，意外時巴士能否承受因加裝有關設施而需的額外固定點所構成的撞擊。儘管如此，九巴／龍運巴士仍會積極與其巴士製造商研究，在他們日後新購買的巴士上層的所有座位安裝安全帶的技術及財政可行性。

20. 考慮到已規定公共小巴乘客須配帶安全帶，主席認同劉健儀議員的意見，認為為確保公平，亦需規定若巴士配備安全帶，乘客就須扣上。他亦認為不應以技術及財政可行性為藉口，拖延專營巴士加裝安全帶的工作。李永達議員指出巴士乘客在乘搭沒有足夠安全設備的巴士時的憂慮，以強調安全帶的重要性，他同意在切實可行的情況下，應盡快在現有的巴士上加裝安全帶，而巴士若配備安全帶，乘客亦須扣上。

巴士的設計

21. 周梁淑怡議員指出多宗車身設計嚴重影響傷／亡數字的交通意外個案，並認為可能需要檢討巴士結構及車身的設計，以便為巴士乘客提供最大的保障。九巴／龍運巴士車務總監雷普照先生在回應她有否就此方面進行任何研究的詢問時闡述，九巴／龍運巴士購買的均為海外製造經過嚴格測試的標準巴士。九巴／龍運巴士在發生涉及九巴／龍運巴士的意外後，已與有關的巴士製造商研究對巴士結構及車身可能作出的改善，並經證實用來生產巴士車身的合金在歐洲最常用，甚至比鋼更加堅硬。至於減震器，使用較堅硬的物料未必可取，因為這樣做可能會造成更多人受傷。

22. 主席呼籲政府當局檢討巴士結構及車身的設計，以確保為乘客提供最大的保障，運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，政府當局已要求有關的巴士公司研究能否在這方面進行任何改善工作。九巴／龍運巴士伍穎梅女士補充，現時用於巴士的鋁合金雖然較輕，但事實上更堅硬，在為乘客提供保護方面較以往使用的鐵更佳。運輸署副署長／公共運輸事務及管理認同她的觀點，並指出鋁合金已在巴士上使用多年，並可改善巴士的穩定性。她進一步向委員保證，每款專營巴士的結構安全，事實上均已由製造商在設計階段通過各種電腦模擬及實地測試來核實。

巴士意外的成因及補救措施

23. 劉江華議員提述3宗引起公眾嚴重關注的致命巴士意外，並詢問政府當局有否進行任何研究以確定成因，以便可採取適當的補救行動，防止日後再發生類似的事。 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，由於警方仍在調查有關意外，故政府當局不能公開討論成因。然而，她指出，鑒於駕駛行為在預防交通意外方面的重要性，政府當局已一直就如何加強巴士車長的訓練及有何可減輕車長在駕駛時所承受壓力的措施與巴士公司緊密聯繫。就此，九巴／龍運巴士伍穎梅女士補充，九巴／龍運巴士已指定特別的專責小組，跟進有關意外，以便加強巴士營運的安全及防止事故重演，例如與不同的巴士製造商研究對巴士車身可能作出的改善，與職工會聯絡探討有何措施可加強車長及乘客兩者的安全意識等。城巴／新世界第一巴士鄭偉波先生表示，城巴／新世界第一巴士的焦點在於為車長提供定期培訓及複修課程，以改善他們的道路安全意識及駕駛技術和行為。城巴／新世界第一巴士亦有一組便衣督察對車長的駕駛態度進行隨機檢查，並在有需要的時候提出改善及再培訓的建議。新大嶼山巴士莫華勳先生補充，由於新大嶼山巴士線富挑戰性的道路情況，新大嶼山巴士一向極度重視車長的駕駛行為及道路安全意識。若發生任何與巴士車身設計有關的意外，新大嶼山巴士亦會與巴士製造商研究可能作出的改善。

九巴／龍運巴士

24. 周梁淑怡議員欣悉九巴／龍運巴士成立了上述專責小組，並詢問其工作計劃及當中有否政府當局及專業工程人員的代表。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時證實，政府工程師亦有參與該專責小組的工作。應周梁淑怡議員的要求，九巴／龍運巴士伍穎梅女士同意在適當的時候，會向事務委員會匯報該專責小組的工作計劃及結果。然而，鑒於涉及在雙層巴士安裝安全帶的技術問題複雜及香港巴士營運的獨特性，實難以就何時可提交有關報告作出承諾。

25. 劉江華議員指出，上述3宗致命巴士意外的頭一宗是在很久以前發生，因此，對於當局在確定意外成因及採取進一步加強專營巴士營運安全措施方面的工作進展不大，致使類似的意外繼續發生，他感到失望。劉健儀議員亦認為，雖然警方仍在調查有關意外，但政府當局和巴士公司也應採取更積極的態度，開始致力盡量減少意外。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時重申，鑒於巴士車長的駕駛態度／行為在確保巴士營運安全方面的重要性，政府當局已在改善車長培訓方面，

一直與巴士營辦商緊密合作。專責小組如有調查結果，亦會以書面向委員匯報。劉議員問及是否已確定安全意識不足是巴士意外的成因，運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示應以宏觀角度來評估及處理有關問題。因此，除了努力改善巴士車長的駕駛行為外，當局亦有採取措施加強乘客的安全意識。

26. 李永達議員認同劉江華議員的上述意見，並對政府當局在加強巴士安全方面的工作極表不滿。為了加快改善工作及避免拖延，他表示會考慮在下次事務委員會會議上，邀請事務委員會在立法會動議議案進行辯論，譴責政府當局沒有制訂足夠措施加強巴士的安全。

政府當局

27. 委員不滿政府當局在確保專營巴士營運安全方面的工作，並決定在2007年3月23日舉行的下次事務委員會會議上，繼續跟進此事。他們亦同意要求政府當局引入安全帶法例，以涵蓋巴士上沒有遮擋但配備有安全帶的座位；加快在現有巴士上加裝安全帶的工作；把沒有配備安全帶的巴士調離存有風險的路線；檢討巴士結構及車身的設計，以便為乘客提供最大程度的保障；檢討以合約形式僱用巴士車長的安排及巴士車長的編更安排，以便進一步加強巴士安全等。他們亦要求政府當局提供多項資料，當中包括3宗涉及巴士致命意外的根本成因及為防止日後發生類似事件而採取的補救行動。委員亦認為環境運輸及工務局局長、運輸署署長和警方代表均需出席下次會議，以便回答委員的提問。

V 深港西部通道及上水至落馬洲支線啓用後的交通及運輸安排

(立法會 CB(1)1040/06-07(01) —— 元朗區議會的意見書
號文件

立法會 CB(1)1004/06-07(05) —— 政府當局提供題為"深港西部通道啓用後的交通及運輸安排"的資料文件
號文件

立法會 CB(1)771/06-07(04) —— 政府當局提供題為"上水至落馬洲支線的公共交通安排"的資料文件
號文件

立法會 CB(1)1004/06-07(06) —— 政府當局對於2007年1月26日會議席上所提出問題的回應
號文件

立法會 CB(1)771/06-07(05)——立法會秘書處擬
號文件 備有關邊境管制
站的背景資料簡
介)

28. 主席歡迎團體代表出席會議。他提醒各團體代表，他們在向事務委員會發言時，不會受到《立法會(權力及特權)條例》(第382章)的保障及豁免，而他們所提交的文件或意見書亦不受該條例保障。

團體表達意見

泰和車行有限公司

29. 該公司主席伍海山先生表示，他的公司完全支持政府准許公共交通營辦商在邊境管制站提供服務的政策。

新界的士商業聯誼會

30. 聯誼會主席何治勤先生表示，他的聯誼會歡迎政府將深港西部通道及落馬洲支線總站開放予近年經歷困境的的士營運的決定。何先生表示，該兩個新管制站不應開放予非專營巴士營運，因為它們並不提供定期的巴士服務。

聯友的士同業聯會有限公司
(立法會CB(1)1034/06-07(02)號文件)

31. 聯會主席梁澤生先生表示，深港西部通道為旅客提供一個很方便的過境通道，而政府應在管制站為的士提供足夠的空間營運。

的士車行車主協會有限公司

32. 協會會長吳坤成先生表示，他的協會支持准許的士進出新管制站的安排。由於的士提供正當的公共交通服務，但生意欠佳，故應限制其他交通工具進出新管制站。

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會
(立法會CB(1)964/06-07(02)號文件)

33. 總商會主席梁雄先生表示，總商會雖然歡迎政府將深港西部通道及落馬洲總站的公共運輸交匯處開放予小巴進出，但仍強烈要求為公平起見，政府應將服務新管制站的新專線小巴線公開招標。

新界的士司機權益大聯盟

34. 聯盟主席梁宇榮先生表示，儘管聯盟贊成准許的士在新管制站營運的政策，但聯盟關注到，准許1 500輛私家車使用新管制站或會引致這些私家車為旅客提供非法交通服務。他要求政府針對這些非法交通服務採取執法行動。

市區的士司機聯委會有限公司

35. 聯委會主席郭志標先生表示，由於運輸署及警方沒有在落馬洲管制站採取嚴格的執法行動，一直以來，很多車輛均在管制站提供非法交通服務。他要求政府在兩個新管制站採取足夠措施，保障合法交通服務營辦商的利益。

的士權益協會有限公司

36. 協會副主席余叙勤先生表示，協會歡迎當局向的士開放該兩個新管制站，但反對任何容許非專利巴士或私家車在管制站提供交通服務的做法，因為此舉會引發減價戰，使的士處於不利位置。

四海的士車主司機聯會有限公司

37. 聯會主席劉劍魂先生表示，儘管的士營辦商須就其牌照向政府支付高昂的投標價，但他們卻面對其他交通服務提供者的不公平競爭。舉例而言，過境巴士提供的服務一直持續增加。他表示，當局不應進一步更改已就新管制站交通安排所制訂的政策。

新興台的士從業員聯會

38. 聯會主席陳偉明先生表示，聯會歡迎當局讓的士進出該兩個新管制站的安排，並要求當局盡快實施有關安排。

非專利公共巴士從業員協會

(立法會CB(1)1040/06-07(02)號文件)

39. 協會理事長蘇寶蓮女士表示，非專營巴士為一些團體(例如旅行社、學校和社區團體)提供特設的交通服務。不向非專利巴士開放新管制站對營辦商和市民既不公平，亦不合理。例如不應預期一行十多人的旅行團乘坐的士往返這些管制站。要導遊以的士接載旅行團並不

切實可行。旅行團以非專利巴士代步，可有助減輕管制站交通擠塞的情況。

公共小型巴士總商會
(立法會CB(1)954/06-07(01)號文件)

40. 總商會主席凌志強先生表示，政府應放寬對紅色小巴進出落馬洲總站的限制，並且應透過公開招標批出為落馬洲總站提供服務的綠色專線小巴線。

新界電召的士聯會有限公司

41. 聯會副主席陳啟新先生表示，儘管聯會支持當局容許的士進出兩個新管制站的安排，但該會要求當局採取措施確保禁區內的交通暢順，以方便營辦商。為了管制交通，當局不應讓非專營巴士進出這些管制站。

香港的士小巴商總會有限公司

42. 總會理事長唐躍峰先生表示，總會支持政府就新管制站的交通安排提出的建議。

香港無線電的士聯會

43. 聯會主席黃羽庭先生表示，由於非專營巴士獲准使用落馬洲管制站，當局不應准許非專營士把業務範圍擴展至新管制站。

汽車交通運輸業總工會非專利巴士分會

44. 分會主任梁世華先生表示，當局就新管制站的交通安排進行規劃時，儘管所有其他交通服務營辦商均有參與，並獲提供所需的設施，但當局既沒有讓非專營巴士營辦商參與，亦沒諮詢他們，此做法並不公平。

中港澳直通巴士聯會
(立法會CB(1)964/06-07(01)號文件)

45. 聯會秘書長陳宗彝先生表示，容許非專營巴士使用新管制站並不公平，因為其他類別的公共交通工具(包括專營巴士、過境巴士和小巴)受到配額限制，但非專營巴士卻不受配額制度管制。根據現行安排，只有兩條專營巴士線、3條小巴線和約300輛過境巴士獲准進出新管制站。如為數約5 000輛的非專營巴士獲准進出新管制站，每天接載的乘客可接近700萬人次。只容許部分非專營巴士使用新管制站，並非切實可行的做法。倘若為數約2 000輛的紅色小巴亦獲准進出新管制站，超過10 000

輛公共車輛便會有權進出這些管制站。為了方便遊客，最佳的安排是放寬使用管制站的過境巴士配額，乘客須支付的車費亦會因而降低。

粵港汽車運輸聯營有限公司

46. 公司董事長曾洪岸先生表示，該公司是首間提供過境巴士服務的公司，已在各管制站營運27年，為兩地的發展作出貢獻。目前，約有1 000輛過境巴士為乘客提供有效率的交通服務。隨着兩個新過境管制站啟用，該公司十分關注當局有需要就管制站的交通服務作出審慎的規劃，使不同模式的交通服務可繼續穩健經營和符合成本效益。

顯運巴士管理有限公司

47. 公司董事余家洪先生表示，倘若所有類別的交通服務(包括非專營巴士、輕型貨車和紅色小巴)均獲准進出該兩個新管制站，而又沒有配額制度限制在管制站提供服務的專營巴士、綠色專線小巴和過境巴士的數目，這只會令交通情況混亂失控，對前線執法人員(例如警方，以及入境事務處和香港海關的人員)構成極大的壓力，以及對乘客造成不便。當局應維持既定的交通管理制度，以容許不同的運輸業界在向市民提供交通服務方面各自擔當本身的角色。有關的配額制度已在管制站有效運作多年，應繼續沿用。

榮利(港深)運輸有限公司

48. 公司助理總經理張劍平先生表示，向的士開放新管制站會導致的士營辦商的不當行為更為嚴重和廣泛。落馬洲總站的交匯處面積細小，不能容納獲准進出管制站的1 800輛的士。新管制站的交通情況可演變為一場惡夢，不同營辦商之間的競爭亦會十分激烈。舉例而言，在各管制站行走的過境巴士約有1 000輛。如其他類別的交通服務獲准在新管制站營運，亦應受牌照的規定所規管。

湛港旅運有限公司

49. 公司董事總經理劉永讚先生表示，政府的政策是使用配額制度，在各管制站管制接載國際乘客的交通服務。如除了專營巴士，小巴和的士以外，其他交通服務營辦商亦獲准在管制站提供服務，只會引致不公平的競爭，對乘客構成不便和危險，以及為執法人員帶來沉

重的壓力。如管制站的安排偏離現行運輸政策，便會對邊境禁區的交通情況帶來嚴重的後果。

永東直巴管理有限公司

50. 公司總經理連忠輝先生表示，當局應就邊境管制站的交通服務和管制作出審慎規劃，否則便會在禁區造成樽頸地帶，對使用者構成不便、混亂和安全風險。各管制站應指定供不同類別的旅客和交通服務營辦商使用。如當局沒有設定配額制度管制進入管制站的車輛數目和類別，很多不當行為隨之便會出現，例如招徠乘客、“折扣的士”、走私等。當局不應向所有類別的車輛開放管制站，從而危及乘客安全和交通暢順的需要。

港粵直通巴士協會

(立法會CB(1)658/06-07(01)號文件)

51. 協會秘書長周慶旺先生表示，政府就不同交通工具的角色訂有政策，有關的制度多年來行之有效。過境巴士被指定在管制站為國際乘客提供服務，此角色不應改變。根據當局就兩個新管制站的運輸安排提出的建議，過境巴士不會獲准在落馬洲總站提供服務，在進出深港西部通道方面亦受配額制度限制，但的士進出管制站時，在數目和時間上均不受限制。專營巴士和小巴在有需要時亦可增加班次。這樣的安排對過境巴士營辦商並不公平。如的士和小巴的營辦商認為過境巴士服務更有利可圖，便應把資金轉投到有關的巴士服務之上。

九龍區旅運巴士同業聯會

(立法會CB(1)1004/06-07(03)號文件)

52. 聯會主席黎展圖先生表示，對於政府不容許非專營巴士進出新管制站，聯會甚為不滿。容許非專營巴士在新過境通道營運的好處甚多，例如旅行社可向旅客提供有效率和舒適的一站式服務，此安排應有助促進本港的經濟，以及提升本港吸引遊客來港方面的競爭力。禁止非專營巴士進出新管制站會剝奪乘客在選擇交通服務方面的權利，令旅客留下壞印象。由於非專營巴士的載客量遠較的士和小巴為多，如非專營巴士在管制站營運，禁區內的車輛數目便可減少，禁區內的交通情況和環境亦會得以顯著改善。為了公平，以及社會和諧起見，他要求當局向非專營巴士開放新管制站。他表示，很多旅行社已來函表明支持向非專營巴士開放新管制站。

的士司機權益會

53. 權益會會長李匡晉先生表示，該會歡迎當局在新管制站提供一個全天候的士站。然而，政府應在的士站加強交通管制，以防止不當行為。

屯門區旅運巴士同業聯會

(立法會CB(1)988/06-07(01)號文件)

54. 聯會副主席葉永清先生表示，當局禁止非專營巴士使用新管制站的做法並不合理。元朗、屯門和天水圍的大型屋邨林立，區內很多社區團體經常舉辦廉價本地遊或前往內地鄰近地區的旅行團。對於不能租用非專營巴士取道新管制站前往內地，區內居民十分不滿，因為他們屬於低收入人士，不能負擔租用過境巴士的費用。由於居民是以團體的方式成行，他們不適宜使用小巴或的士。因此，容許非專營巴士進出新管制站才是合理的做法。

元朗區旅運巴士同業聯會

(立法會CB(1)988/06-07(02)號文件)

55. 聯會主席張奕森先生表示，當局在新管制站作出的交通安排規劃錯誤。元朗的道路並沒有作出相應規劃，以容納因為新管制站啟用而大幅增長的車流量。由於很多元朗居民為深圳居民的後代，或來自內地，因此他們往返內地的次數較其他地區的居民頻繁，禁止非專營巴士使用新管制站亦剝奪元朗居民的權利，使他們不能選用較廉宜和有效率的方式往返元朗和內地。

新界的士營運協會

(立法會CB(1)981/06-07(01)號文件)

56. 協會主席陳樹生先生表示，新管制站啟用會有助改善的士業務。他詢問，當局會否向使用深港西部通道的的士收取路費。他表示，協會關注到，為數1 500輛獲准使用深港西部通道交匯處的私家車或會參與營運非法交通服務，以致會對的士業務構成負面影響。當局亦不應容許那些以集團形式或以電話預約方式經營，務求壟斷管制站的士服務的做法存在。當局應加強執法，以防止這些不當行為。在管制新管制站的交通方面，當局可採取落馬洲管制站的交通安排。

公共巴士同業聯會有限公司
(立法會CB(1)981/06-07(02)號文件)

57. 聯會主席楊偉雄先生表示，新管制站應是為過境旅客，方便市民和促進本港經濟而設，服務對象主要為遊客的非專營巴士卻不獲准進出新管制站，實在是荒謬和不會理的安排。旅遊業對本港經濟有重要貢獻，非專營巴士在旅遊業擔當重要的角色。旅遊業議會完全支持向非專營巴士開放新管制站。

荃灣區旅運巴士同業聯會
(立法會CB(1)1034/06-07(01)號文件)

58. 聯會主席鄧子強先生表示，聯會對當局禁止非專營巴士進出兩個新管制站非常氣憤。運輸署應提供公平競爭的環境，讓所有類別的交通服務營辦商在新管制站提供服務。新管制站應向非專營巴士開放，但由於運輸署作出不公平的安排，不同的營辦商須就進出這些管制站的權利而爭拗。

香港區旅運巴士同業聯會
(立法會CB(1)1004/06-07(04)號文件)

59. 聯會主席陳志德先生表示，聯會不滿當局建議在新管制站作出的交通安排。他表示，根據近日的運輸研究報告，的士、小巴和非專營巴士被列為同一組別的公共交通工具，但只有非專營巴士不獲准在新管制站提供服務。此做法完全是對非專營巴士的歧視。當局不應忽視學校、屋邨和社區團體租用非專營巴士進出這些管制站的需要。這些服務不宜由的士或小巴提供。使用非專營巴士進出這些管制站會更有效率、更符合經濟原則和環保。基於上述理由，當局應讓非專營巴士在新管制站營運。

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

60. 聯會秘書李國英先生表示，雖然聯會支持政府在新管制站所作的交通安排，但當局應在的士站附近設置洗手間，以方便的士司機和乘客。

的士、小巴權益關注大聯盟
(立法會CB(1)988/06-07(03)號文件)

61. 聯盟主席黎銘洪先生表示，已有1300多輛過境巴士應付旅客的需要。的士和小巴可向個別乘客收取費用，非專營巴士不應被列為與的士和小巴等同的公共交

通服務。非專營巴士只能在出入境高峰期，紓緩其他主流公共載客車輛在接載乘客方面的負擔。

討論

62. 劉健儀議員表示，不同類別交通服務營辦商之間就兩個新管制站公共運輸安排的爭論反映營辦商在經營方面面對的困難。她認為，長遠而言，管制站應向所有類別的公共交通服務開放，以方便乘客，例如應設定配額制度讓非專營巴士進出管制站。然而，管制站的運輸安排需顧及有關地點的環境及限制。她關注到過境巴士須向內地有關當局繳付高昂的費用，並須根據嚴格的配額制度營運，這樣增加了過境巴士公司的營運成本，導致乘客的車費較高。劉議員詢問政府有否與內地有關當局商討，以期降低對過境巴士徵收的費用。舉例而言，與內地當局就過境貨車安排進行的談判導致對駕駛同一輛車的司機數目的限制得到放寬。劉議員指出，鑒於的士的數目龐大，故應特別注意對進入管制站的士的規管安排，否則會出現如在機場一樣的混亂情況。劉議員認為，為公平起見，有興趣各方應獲給予機會，透過公開招標競投新管制站的小巴線。

63. 林健鋒議員認為，儘管深港西部通道即將啟用，但當局尚未明確訂出詳細的運輸安排。林議員提述立法會CB(1)1004/06-07(05)號文件第7段，該段表示，當局會鼓勵其他管制站現有的私家車配額持有人改用深港西部通道，他詢問有關安排會否亦適用於其他車輛的司機。他亦詢問其他管制站現有的配額持有人可否進出現有及新管制站。

64. 王國興議員表示，新管制站的啟用應為交通服務營辦商提供商機及方便旅客。不同營辦商之間的矛盾主要是有關政策局／部門擬定的安排考慮不周所致。王議員詢問，有關政策局／部門事前有否諮詢營辦商及相關團體。王議員認為，首要考慮應是方便本地乘客。舉例而言，來自偏遠地區的居民需要以團體方式成行及點到點的交通服務。通往管制站的道路應予充分利用。不同的交通服務營辦商應獲准在公平的環境下競爭，而乘客應有選擇來往管制站的交通工具的自由。

65. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，政府在規劃新管制站的運輸安排時，已充分考慮不同運輸業界的利益及市民的需要。與此同時，政府須考慮有關地點的地形限制，管制站的保安及內地方面的相應運輸安排。她表示，由於地形限制，落馬洲總站交匯處的面積只有約6 000平方米。通往該交匯處的封閉道路

只有7.3米闊，而環境保護署(下稱"環保署")已對駛經來往交匯處道路的車次設定上限。在內地方面，乘客只可透過深圳地鐵四號線進出落馬洲總站，該處在啟用時不會提供其他交通工具，例如巴士或旅遊巴。就深港西部通道而言，該管制站的原先計劃是讓貨車及少量私家車和過境巴士使用。在落馬洲總站及深港西部通道設立交匯處後，3條專營巴士線及兩條小巴線將獲准進出該管制站。她補充，當局會將深港西部通道的兩條小巴線公開招標，而在落馬洲總站方面，現時服務非常接近新管制站的下灣村的一條現有小巴線將伸延至為落馬洲總站提供服務。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3指出，內地方面會提供相應的互助性運輸安排，而香港政府不能單方面增加進出管制站的車輛數目或類別。當局在規劃兩個新管制站的運輸安排時曾與內地有關當局充分合作，期間曾考慮有關地點在地形及環境方面的限制。她強調，除該兩個新管制站外，乘客及交通服務營辦商仍可使用羅湖、文錦渡、落馬洲及沙頭角的現有管制站。政府將會在新管制站啟用後，密切監察交通情況。

66. 李鳳英議員堅持認為，有需要在不同運輸業界的利益之間求取平衡，以確保公正。由於非專營巴士獲發牌經營點到點的載客服務，不讓它們進出某些管制站的做法既不公平亦有歧視之嫌。管制站的運輸安排應力求為市民帶來方便，令他們可選擇最有效率及廉宜的交通工具。她補充，若使用新管制站的車輛數目設有上限，有關配額便應平均分配予不同的交通工具，以方便市民。

67. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3重申，鑒於新管制站的地形限制，當局須將優先權給予為廣大市民服務的公共交通工具，例如專營巴士及小巴。應注意的是，過境巴士亦屬非專營巴士。

68. 劉江華議員表示，政府的運輸政策應以確保所有運輸業界的經營能力為目標。從市民角度而言，管制站應開放予所有交通工具。事務委員會先前曾成功要求政府當局向的士開放落馬洲管制站。現時的士只獲准在晚間進出落馬洲管制站，而事務委員會會繼續爭取該管制站24小時向的士開放。事務委員會的立場是確保運輸安排對所有運輸業界公平。劉議員表示，落馬洲總站交匯處的面積較小，而深港西部通道交匯處的面積則相對大很多。運輸業界可考慮聯合向政府建議，落馬洲管制站應24小時向的士開放，而非專營巴士則應獲准根據配額制度進出深港西部通道的交匯處。內地方面可作出相應的運輸安排。他指出，非專營巴士的客路與其他運輸業界的客路有所不同。非專營巴士為以旅行團方式成行的屋邨居民、學校及社區團體服務，他們不會乘搭的士

或小巴出行。劉議員表示，他作為《深圳灣港方口岸區條例草案》委員會的主席，會安排前往深圳灣口岸視察。事務委員會委員亦可能希望參加是次視察，以便加深對深港西部通道交匯處的認識。

69. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，落馬洲管制站極為繁忙，每日有超過30 000輛車通過。落馬洲過境通道只可在晚間向的士開放，因為該段期間該通道的車流量較少。鑒於落馬洲過境通道及連接路在日間的交通極為繁忙，准許的士在日間進出該管制站並不可行。就深港西部通道管制站而言，該交匯處的範圍已指定供不同設施使用，不會設定空間容納額外的載客車輛。

70. 劉江華議員表示，現在是准許的士24小時進出落馬洲管制站的適當時候，因為深港西部通道啟用將會紓緩落馬洲的交通負荷。事務委員會及相關運輸業界將會爭取這樣的安排。劉議員指出，深港西部通道管制站的面積已被中央政府劃定為約8 000平方米，較落馬洲支線管制站的面積大約2 000平方米。當局應充分利用新管制站的範圍，以容納不同的交通工具。他認為，若政府調整其在新管制站的運輸規劃，內地當局會作出相應安排。

71. 周梁淑怡議員表示，過境通道的運輸安排應以公平為原則。部分運輸業界認為，兩個新管制站的安排對他們不公平。她認為，若進出管制站的車輛數目有配額，便不應限制進入管制站車輛的類別。反而應對進入管制站的車輛數目實施交通管制，這將不會令不同的運輸業界出現矛盾。若非專營巴士獲准進出新管制站，內地當局將會作出相應的運輸安排。旅行團亦是市民一分子，應有權在管制站獲提供適當類別的交通服務，即非專營巴士。非專營巴士營辦商的不滿是有理據的。當局亦應採取措施降低過境巴士的營運成本，以增強其競爭力。市民會歡迎將過境通道開放予所有交通服務的做法。當局應訂立配額制度，以管制過境通道的車流量。政府應透過全面檢討運輸政策，解決新管制站的交通安排問題，以改善不同運輸業界的經營能力。周梁淑怡議員表示，當局亦應加強執法行動，打擊私家車所提供的非法交通服務。

72. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，政府有定期檢討其在過境通道運輸安排方面的政策。當局會密切監察新管制站的情況，並會在適當時調整有關的運輸安排。進出管制站的車輛不會被徵收路費。她表示，警方有在管制站針對"白牌車"採取執法行

動，儘管在蒐集證據方面存在困難，但亦有成功檢控的個案。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3指出，就配額制度而言，政府及內地有關當局有定期檢討有關制度，而有關的配額已因應新管制站的啟用而增加。當局會鼓勵其他過境通道配額的持有人轉用新管制站。

73. 陳偉業議員表示，最不幸的是，同樣面對經營困難問題的3個運輸業界(即非專營巴士、小巴及的士)為生存而自相殘殺，但兩間鐵路公司則賺取暴利。他表示，若該3個運輸業界不能合作，他們的經營範圍將會被進一步限制。就管制站的運輸安排而言，與內地運輸安排合作的問題並不存在，因為內地當局會採取相應行動，配合香港的運輸安排。有關問題是政府不將過境通道開放予所有類別車輛的政策一手造成的，儘管內地當局已在例如羅湖等地提供必要的轉車服務。從市民角度而言，他們應可在管制站自由選擇交通服務。應讓運輸業界在公平的環境下競爭，而市場力量將決定應提供哪類交通服務。若地形有限制，政府可實施配額制度(例如大嶼山道路使用者的許可證制度)，在限制區管制交通。陳議員表示，政府應在實施其運輸政策時更具彈性，使市民及運輸業界一同得益。

實地視察

74. 主席表示，為研究進一步改善新管制站的運輸安排，事務委員會在與政府進一步討論有關安排前，會進行實地視察。

75. 劉健儀議員認為，事務委員會應與《深圳灣港方口岸區條例草案》委員會一同視察新管制站。主席表示，他會與法案委員會主席劉江華議員商討視察安排。

VI 其他事項

76. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年3月22日