

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2301/07-08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：2008年6月30日(星期一)
時 間：上午9時
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：鄭家富議員(主席)
張學明議員, SBS, JP(副主席)
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, SBS, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
湯家驊議員, SC

其他出席議員：陳智思議員, GBS, JP
張超雄議員

缺席議員：何俊仁議員
陳偉業議員
譚香文議員

出席公職人員：參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
袁莎妮女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
賴黃淑嫻女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署首席運輸主任／管理
王偉銘先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
袁莎妮女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
賴黃淑嫻女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署總運輸主任／的士策劃
許權先生

參與議程第VII項的討論

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
何宣威先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
袁莎妮女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
賴黃淑嫻女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署總運輸主任／的士策劃
許權先生

參與議程第VIII項的討論

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
何宣威先生

路政署副署長
張慶雲先生

路政署助理署長／新界區
朱健康先生

運輸署助理署長／新界
羅鳳屏女士

運輸署首席運輸主任／管理
王偉銘先生

參與議程第IX項的討論

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
何宣威先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
羅淑佩女士

運輸署署長
黃志光先生

運輸署署理副署長／策劃及技術服務
盧劍聰先生

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／房屋及策劃(新界東)
鄧偉亮先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

天星小輪有限公司

董事
易志明先生

總經理
梁德興先生

參與議程第VI項的討論

交通諮詢委員會
公共交通服務小組委員會

主席
詹志勇教授

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)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)1975/07-08 號 —— 2008 年 4 月 25 日 會議的紀要)
文件

2008年4月25日會議的紀要獲確認通過。

II 鐵路事宜小組委員會報告

(立法會 CB(1)1988/07-08 號 —— 鐵路事宜小組委員會報告)
文件

2. 委員察悉由鐵路事宜小組委員會主席劉健儀議員提交的小組委員會報告。

III 通過事務委員會向立法會提交的報告

(立法會 CB(1)1980/07-08 號 —— 事務委員會向立法會提交的報告擬稿)
文件

3. 2007-2008年度立法會會期的事務委員會報告獲得通過。

IV 自上次會議後發出的資料文件

政府當局提供的文件

立法會 CB(1)1556/07-08(01) —— 政府當局就更換海底隧道電力供應系統的高壓配電板和電力變壓器提供的文件
號文件

立法會 CB(1)1556/07-08(02) —— 政府當局就更換供青馬管制區、獅子山隧道、香港仔隧道和
號文件

	啟德隧道使用的特別用途車輛提供的文件
立法會CB(1)1556/07-08(03)—— 號文件	政府當局就更換城門隧道的交通管制及監察系統提供的文件
立法會CB(1)1936/07-08(01)—— 號文件	政府當局就行人過路處交通燈柱上控制盒的設計以及行人閃動綠燈倒數器提供的文件
立法會CB(1)1936/07-08(02)—— 號文件	政府當局就以下委員關注的事項提供的文件： <ul style="list-style-type: none">— 加強行人安全的措施，特別是防止行人過路時因收聽MP3數碼廣播而引起交通意外的措施；— 在香港使用兩輪電動踏板車；及— 與車輛照明裝備、反光體和標記有關的修例
立法會CB(1)1986/07-08(01)—— 號文件	政府當局就檢討近期發生的巴士起火事故的最新資料提供的文件
立法會CB(1)1999/07-08(01)—— 號文件	政府當局就工務計劃項目第823TH號——將軍澳—藍田隧道及工務計劃項目第822TH號——將軍澳跨灣連接路提供的文件
立法會CB(1)2062/07-08(01)—— 號文件	政府當局就檢討公共小型巴士的營運提供的文件

已接獲的意見書及政府當局的回應

- 立法會CB(1)1646/07-08(01)—— 救世軍港澳軍區就
號文件 共建無障礙城市提
交的意見書
- 立法會CB(1)1775/07-08(01)—— 西港島綫居民關注
號文件 組就在西港島綫大
學站於山道天橋下
興建通風口提交的
意見書
- 立法會CB(1)1844/07-08(01)—— 一位姓江的先生就
號文件 對沒有遵守道路安
全法例的司機的懲
處／教育提交的意
見書
- 立法會CB(1)1879/07-08(01)—— 政府當局就與道路
號文件 交通系統相關的安全
事宜提交的意見
書所作的回應
- 立法會CB(1)1938/07-08(01)—— 一位姓江的先生就
號文件 對巴士車身廣告的
投訴提交的意見書
- 立法會CB(1)1974/07-08(01)—— 的士、小巴權益關注
號文件 大聯盟就令3條過海
行車隧道交通流量
平均分布的建議措
施提交的意見書
- 立法會CB(1)2032/07-08(01)—— 香港地貌岩石保育
號文件 協會就工務計劃項
目第823TH號 ——
將軍澳—藍田隧道
及工務計劃項目第
822TH號 —— 將
軍澳跨灣連接路提
交的意見書
- 立法會CB(1)2049/07-08(01)—— 香港鐵路總工會及
號文件 香港鐵路職員工會
就兩鐵合併涉及的
員工事宜提交的意
見書
- 立法會CB(1)2064/07-08(01)—— 西貢區議會議員方
號文件 國珊女士就工務計
劃項目第823TH號
—— 將軍澳—藍田
隧道及工務計劃項

目第822TH號 —— 將軍澳跨灣連接路提交的意見書

立法會CB(1)2069/07-08(01) —— 的士、小巴權益關注大聯盟就的士在馬灣的營運提交的意見書

號文件

轉介

立法會CB(1)1998/07-08(01) —— 立法會議員與沙田區議會議員於2008年5月22日舉行會議及午餐聚會就在目前的沙田至中環線方案下於顯徑設站轉介處理的事宜

號文件

立法會CB(1)2055/07-08(01) —— 申訴部就交通政策所作的轉介)

號文件

4. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。依照王國興議員建議，事務委員會同意在下個立法會會期跟進香港鐵路總工會及香港鐵路職員工會就兩鐵合併涉及的員工事宜提交的意見書(立法會CB(1)2049/07-08(01)號文件)。

V 天星小輪專營服務的加價申請

(立法會CB(1)1977/07-08(01)號 —— 政府當局就天星小輪專營服務的加價申請提供的文件)

文件

5. 在電腦投影片的協助下，天星小輪有限公司(下稱"天星小輪")董事易志明先生向委員簡介天星小輪專營渡輪服務(即"中環 — 尖沙咀"及"灣仔 — 尖沙咀"航線)的加價理據如下：

(a) 渡輪服務的乘客量

在位於中環的碼頭遷移後，天星小輪的專營渡輪服務乘客量自2006年起錄得大幅下降，乘客量下降幅度高達18%，其後則大致維持在該水平。

(b) 財務可行性

近年來，天星小輪的專營渡輪服務一直虧本經營，在2007年及2008年分別虧蝕約500萬元及1,000萬元。視乎加價的時間，預計2008年仍會錄得約500萬元至800萬元的虧蝕，而2009年則會虧蝕多100萬元。

(c) 不斷上升的營運成本

營運成本大幅上升。燃油價格由2000年時的每公升2.12元大幅上升至是次會議當日的每公升8.77元。員工薪酬開支亦隨通脹趨勢跳升。隨着中環碼頭重置及天星小輪管理的碼頭處所範圍其後有所擴大，其他如保安及清潔服務的營運開支亦相應上升。

(d) 服務表現

運輸署在2007年進行的一項乘客意見調查顯示，天星小輪深受大眾歡迎，接受程度有97.2%。在過往10年，天星小輪亦贏得多項嘉許，而乘搭天星小輪橫渡維多利亞港獲"國家地理旅遊雜誌"列為人生五十個必到景點之一。為了替其服務增值，天星小輪已致力在各方面作出改善，例如在2003年推行殘疾人士票價優惠、在所有碼頭裝設八達通卡付款系統、改善等候區的通風情況並加裝電視及添置長椅、改善洗手間的衛生情況及設施，以及按需要在船隻及碼頭的斜道加裝防滑裝置。天星小輪亦努力透過綠化及園藝來美化碼頭範圍。

(e) 節流措施

天星小輪亦設法減低營運成本，改善渡輪服務的營利能力。碼頭安裝了智能照明系統，以減少用電量及開支。其他措施包括妥善安排入閘機的位置，以改善碼頭零售及商業處所的經營環境；以代幣售賣機把人手找贖的安排自動化，從而節省人手資源；以及更換船隻的發電系統，以節省維修保養的開支。

(f) 增加非票務收入

天星小輪已致力出租碼頭的零售商店，以賺取非票務收入來交叉補貼渡輪營運。為了吸引人流前往碼頭，天星小輪聯同慈善或非牟利團體籌辦活動及展覽會。透過在

碼頭處所出租廣告板亦可帶來非票務收入。如可行的話，天星小輪將會繼續開拓新的收入來源。

增加渡輪服務乘客量的措施

6. 由於天星小輪是香港市民的集體回憶，故王國興議員支持繼續營運該服務。然而，他認為大幅加價約25%是完全不可以接受的，這樣做忽視了公眾的負擔能力。依他之見，另有其他方法可改善渡輪服務的持續營運能力，例如向本地乘客提供優惠月票，以增加乘客量。他亦促請政府當局改善來往中環碼頭及港鐵站之間的方便程度。亦可為此目的安裝自動捷運系統。

7. 主席指出天星小輪以往一直提供優惠月票，他詢問有何理據取消該項計劃。依他之見，天星小輪應透過減價或與其他公共交通營辦商合作，改革月票計劃，以增加其吸引力。他亦表示不應取消旅遊票計劃，並可考慮增加其票價，以收回相關的費用。

8. 天星小輪易志明先生在回應時表示，月票計劃並不受乘客歡迎。鑒於工作時間不穩定及生活方式多元化，本地乘客上、下班時未必選搭天星小輪。天星小輪進行的一項調查顯示，月票持有人的平均使用率約為每月48次。根據此使用率，月票持有人每程的平均費用更高於單程船票持有人所繳付的船費。這種情況可解釋為何每月平均只能售出約40張月票，而這類票已沒有理據保留。旅遊票的出售情況亦未如理想，每月只售出約12張。考慮到該兩種船票的銷售量偏低、行政費用偏高，以及速遞公司濫用情況日益嚴重，天星小輪其後作出決定，在票價調整建議下同時取消月票及旅遊票。

9. 王國興議員並不認同取消月票計劃的解釋，並建議天星小輪透過八達通系統提供票價優惠，以便節省相關的行政費用。主席亦表示支持有關建議，並促請天星小輪探討與迪士尼、海洋公園及山頂纜車共同推行推廣計劃的可行性，以增加旅遊票的吸引力。他亦表示，天星小輪應注意保留向公眾提供票價優惠可帶來的長遠利益。依他之見，問題在於如何重新包裝月票及旅遊票，以增加銷售量。

10. 天星小輪易志明先生重申，他對於月票及旅遊票銷售量有多少改善空間表示懷疑，並補充，因為需改動軟件，透過八達通提供優惠月票可能會對成本帶來影響。然而，天星小輪會進一步探討該建議的可行性。

11. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應委員的關注時表示，政府當局在考慮加價申請時會小心謹慎，顧及市民的負擔能力，以及渡輪營辦商的財政狀況及以往的表現。

12. 湯家驊議員詢問天星小輪會否考慮以其他票價優惠計劃來取代月票及旅遊票計劃。天星小輪易志明先生指出，按建議作出調整後的票價水平仍然很低，可能在公共交通行業中是最低的。以建議的上層平日票價為例，由2.2元加至2.5元在金額而言只是相差0.3元，而週末及公眾假期的上層票價只是3元。天星小輪每年進行的乘客意見調查顯示，市民以往對天星小輪票價水平的接受程度一直很高。事實上，即使在加價後，天星小輪的營運仍會虧蝕，但仍會讓長者免費乘搭及為殘疾乘客提供票價優惠。

13. 主席表示，考慮到天星小輪加價對其他公共交通工具產生的連鎖效應，不應純以實際金額作出評估。

14. 湯家驊議員認為應確定渡輪服務的目標乘客組別及主要用家，以便全面評估加價建議所帶來的影響。就此，他詢問天星小輪有否研究現時的乘客組合(即本地居民及遊客的比例)。他建議應考慮吸引更多遊客使用渡輪服務。由於天星小輪是市民珍貴的集體回憶，當局應考慮協助營辦商維持服務。湯議員又提醒當局，尖沙咀天星碼頭外巴士總站的遷移計劃可能進一步加劇渡輪服務乘客量流失的情況。林偉強議員亦有相同的憂慮。

15. 天星小輪易志明先生在回應時表示，現時的乘客約70%是本地居民，其餘30%則是遊客。他同樣關注尖沙咀天星碼頭外巴士總站遷移可能帶來的負面影響。有關的顧問研究預期乘客量會下降8%至10%，相比之下，政府估計乘客量會下降5%。

16. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，政府當局在發展尖沙咀天星碼頭外的露天廣場時，已適當考慮有需要改善渡輪乘客與其他公共交通工具的接駁。當局亦計劃，作為發展尖沙咀旅遊業更廣泛措施的一部分，碼頭附近露天廣場的發展將會吸引更多行人或遊客人流前往該處，並增加渡輪服務的乘客量，從而達致協同效益。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，根據現時的計劃，前往天星碼頭的巴士將獲准駛至香港文化中心附近的轉彎點，共有11條巴士線會繼續駛經該處上落客。因此，就巴士與渡輪轉乘的方便程度而言，渡輪服務所受的影響預期會很小。雖然在施工階段在轉乘方

面有所不便實屬無可避免，但長遠而言，尖沙咀天星碼頭外的新發展將為旅遊業及渡輪乘客量帶來正面影響。

增加非票務收入的措施

17. 王國興議員表示，政府應集中探討協助渡輪營辦商增加非票務收入的措施，以便紓緩加價壓力。當局應更盡力探討新的收入來源，以便交叉補貼渡輪營運。

18. 劉健儀議員有同樣的關注，並指出，有別於其他行業，公共交通行業的經營正面對嚴重困難。一方面，燃油價格大幅上升。另一方面，該行業有獨特的票價調整規管機制。她認為，加價並非紓緩困境的長遠及可持續的解決方法。與應付離島渡輪營運問題的措施一樣，政府當局應加大力度，透過改善碼頭的人流，協助渡輪營辦商增加非票務收入。劉議員提及天星小輪最近申請在中環渡輪碼頭加建樓層，以便經營非票務業務，但在申請過程中遇到阻滯，她表示，有關各部門應簡化現行程序，以便加快審核渡輪營辦商申請出租及分租碼頭的程序。林偉強議員有同樣關注，他並鑒於渡輪營運的危急境況及燃油價格持續上升，促請政府當局加快有關程序。他亦詢問有否方法進一步降低渡輪服務的營運成本。

19. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，政府當局已採取多項措施，協助渡輪營辦商降低營運成本及增加非票務收入，以交叉補貼渡輪營運。此等措施包括承擔碼頭的維修保養責任、豁免燃油稅及容許渡輪營辦商分租碼頭作商業及零售用途。至於營辦商最近申請將中環7號及8號渡輪碼頭地下作展覽及商業用途一事，由於有關申請涉及更改土地用途，故需事先獲得城市規劃委員會(下稱"城規會")批准。城規會將會研究有關個案，並在2008年7月舉行會議。

20. 林偉強議員表示關注當局可否適時批准天星小輪就中環7號及8號渡輪碼頭土地用途提出的申請。他表示，政府當局應與天星小輪、發展局及其他相關部門聯絡，確保天星小輪為相關審批所提交的文件是足夠的，以避免重新提交文件所造成的延誤。運輸及房屋局副秘書長(運輸)察悉此項建議，並向委員保證，政府當局正循這個方向工作。一旦獲得城規會批准，各有關的政策局及部門有內部溝通，以加快審核程序。

21. 雖然搬遷後的中環碼頭在外觀及設施方面大有改善，但劉健儀議員指出，有需要增加人流，以加強非票務業務。主席有同樣關注，並認為連接碼頭的行人天橋及通道有空間吸引更多人流。當局應考慮改善該處的

商業及零售活動的經營及種類。鑒於附近海濱的景觀兼具美景及旅遊景點的優勢，故有極大潛力在該處推展具本地特色及獨特性的非票務業務。他又請政府當局注意有蓋行人天橋的滲漏及滴水問題。

22. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，在興建有蓋行人天橋及通道後，人流已穩步上升，並預期會隨著與規劃署委托進行的中環新海濱城市設計研究有關的中環海濱及輔助設施(例如行人通道網絡)的發展而進一步改善。至於現有行人天橋的滴水問題，當局會採取必要行動，維修損毀的地方(如有的話)。

23. 天星小輪易志明先生表示，參考離島渡輪營運的經驗，天星小輪會繼續與政府商討增加非票務收入的可行方法。其中一個方向是探討可否在尖沙咀碼頭加建樓層，供經營餐飲店。

24. 主席總結討論時指出，委員儘管理解渡輪營運的困難，但他們仍不信服及不滿天星小輪加價的理據。委員普遍不支持天星小輪要求的加幅。政府當局被要求仔細考慮有關建議，並作出更大努力，協助渡輪營辦商長遠增加非票務收入。

VI 檢討的士的營運

- (立法會CB(1)1977/07-08(02)—— 政府當局就檢討的士的營運提供的文件
號文件
- 立法會CB(1)2068/07-08(01)—— 的士、小巴權益關注大聯盟就檢討的士的營運提交的意見書
號文件
- 立法會CB(1)2068/07-08(02)—— 環保小巴大聯盟就檢討的士的營運提交的意見書
號文件
- 立法會CB(1)2068/07-08(05)—— 中港澳直通巴士聯會就檢討的士的營運提交的意見書
號文件

由交通諮詢委員會(下稱"交諮會")公共交通服務小組委員會主席作出簡介。

25. 交諮會公共交通服務小組委員會主席詹志勇教授向會議簡介"的士營運檢討報告書"的要點。

討論

26. 林健鋒議員關注到，根據"落旗首段車程收費採用較高的收費率，其後車程收費則以按不同車程長度而遞減的收費率計算"制度(下稱"遞減收費率制度")釐定的士車費時，將難以界定短、中及長途車程，舉例而言，有關車程應按照距離還是時間界定。

27. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，鑒於不同類別的士的營運條件各有不同，由的士營辦商因應各自的經營環境自行建議如何界定個別類別的士的短、中及長途車程是更佳的做法。

28. 劉健儀議員指出，雖然的士營辦商普遍接受遞減收費率制度及建議的18元落旗收費，但的士車主及司機對於中長途車程的減價幅度意見紛紜。劉議員詢問有否措施平衡的士營辦商及司機的利益。劉議員進一步詢問，鑒於的士的營運成本不斷上升，政府會否考慮容許的士營辦商徵收燃油附加費。

29. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，政府會根據個別個案的具體情況，考慮更改的士車費的申請。政府認為的士不宜向乘客徵收附加費，因為此舉會將燃油成本的波動直接轉嫁予乘客，而的士是香港市民日常使用的公共交通工具之一。

30. 林健鋒議員詢問為何難以對議價的的士乘客及／或司機提出檢控。

31. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，政府及交諮會認為，乘客應按錶付費。然而，當局注意到許多大城市並不禁止的士乘客議價，因為的士司機沒有責任同意乘客提出的車費折扣。此外，若的士司機及乘客議定一個折扣車費，當局將難以搜集證據檢控他們。

32. 劉江華議員關注到短途車程徵收較高車費的建議，因為根據交諮會報告書第13段的統計數字，市區超過65%及新界80%的士乘客的車程均屬短途(即少於4公里)，這意味根據遞減收費率制度，大多數乘客將須支付較高車費。劉議員表示，不同類別的的士採用不同的車費結構可能產生混亂情況。他懷疑建議的遞減收費率制度能否有效減少折扣黨的問題。

33. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，建議採用遞減收費率制度是因為該制度符合市場情況，並與其他交通工具(例如鐵路及巴士)的車費結構一致。對車

費結構作出修訂的目的主要是加強的士的競爭力，並可能有助減少折扣黨的活躍程度。政府在考慮更改的士車費的申請時將會非常小心，尤其是增加的士落旗收費的建議及其對短途乘客的影響。運輸及房屋局副秘書長(運輸)指出，對不同類別的士的車費作出任何更改須獲得行政長官會同行政會議批准及經過立法會先訂立後審議的程序，並予以公布及在的士內展示，讓公眾知悉。詹志勇教授補充，市民熟知3類的士的運作，而的士乘客應按錶付費。鑒於現時的市場狀況，當局沒有計劃將不同類別的士合併。

34. 主席認為，的士乘客應按錶付費。若乘客獲准議價，折扣黨現象將會揮之不去。主席指出，所有公共交通乘客均應按照訂明的收費表付費。他認為應禁止乘客議價，而禁止議價不會打擊市民乘的士的意欲。劉健儀議員認同主席的意見，並表示不應容許的士乘客議價。劉議員亦關注到即使引入遞減收費率制度後，折扣黨仍會向乘客提供折扣，對奉公守法的的士從業員的生意造成負面影響。

35. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)解釋，交諮會曾研究14個大城市的的士營運模式，當中並無任何一個城市會處罰議價的乘客。事實上，的士司機可拒絕乘客提出獲車費折扣的要求。政府及交諮會堅持認為，的士乘客應按錶付費，因為注意到市民對於應否處罰議價的乘客一事意見紛紜。

36. 林健鋒議員認為，香港對的士業的規管機制應顧及本地市場狀況，而其他地方的做法未必適用於香港。林議員詢問如何選定有關的樣本城市進行研究，以及選取14個城市進行檢討是否足夠。他詢問有否地方訂定罰則，禁止乘客議價。林議員進一步詢問，鑒於燃油價格大幅上升，當局有否評估折扣黨的最新情況，以及針對折扣黨的檢控數字。

37. 詹志勇教授在回應時表示，交諮會曾走訪東京、新加坡、紐約及倫敦，並研究該等地方的的士營運情況，亦曾檢視深圳、北京、上海、墨爾本、新西蘭、溫哥華、多倫多、法蘭克福、荷蘭及首爾的的士規管機制。所有這些地方均不會處罰議價的乘客，不過，北京、上海、溫哥華、多倫多、墨爾本及首爾禁止的士乘客議價。在8個地方(東京、北京、上海、溫哥華、多倫多、法蘭克福、墨爾本及首爾)，的士司機不得向乘客收取低於咪錶顯示的車費。多數地方會就議價處罰的士司機及／或營辦商，而非乘客。詹教授解釋，選定該14個城市

進行研究主要是因為該等城市的規模、經濟情況及的士的營運模式與香港相若。

38. 劉江華議員關注到若接納交諮會在報告書第23段的建議(即長遠而言，香港應考慮邁向一個更靈活的士收費規管機制，例如容許個別的士從業員向政府申請自訂不同收費表，但所訂的收費將不得高於政府就落旗收費和其後跳錶收費所訂的上限)，議價情況可能會加劇。湯家驊議員及劉健儀議員均認為，建議的靈活的士收費規管機制不可接受，因為這只會造成更多混亂情況及不良行為，尤其是香港大多數的士是由個別營辦商擁有。

39. 詹志勇教授解釋，在例如東京及新加坡等75%至80%的士由集團營辦商擁有的地方，政府只會訂下的士收費的上限，而公司營辦商可向政府申請向乘客收取低於上限的車費。當香港大部分的士由集團公司營辦時，政府可考慮採用更靈活的士收費規管機制。

40. 林健鋒議員詢問在8月奧運馬術比賽期間為訪客提供豪華的士服務的安排。

41. 運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，運輸署已向的士司機派發光碟，改善他們應付英語及普通話乘客的能力。運輸署亦已向的士司機派發最新版的士服務指南，並會安排在2008年7月舉行的士司機嘉許計劃頒獎典禮，以提醒的士司機在應付奧運馬術比賽期間訪客時禮貌的重要性。

42. 張超雄議員詢問當局有何措施加強可供輪椅上落的士服務，他指出，由於缺乏可供輪椅上落的車輛，去年有超過9 000宗召喚復康巴士服務的要求被拒絕。劉健儀議員認同張議員的關注，並表示政府應積極想方設法，為香港引入另一類汽油／石油氣推動可供輪椅上落的士，因為此事已拖延多年。

43. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，運輸及房屋局正與相關的政策局／部門、製造商及的士業商討放寬《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第311J章)對可供輪椅上落的士所使用燃油類別限制的可行性。運輸及房屋局副秘書長(運輸)強調，政府已積極推動此事。

44. 李鳳英議員關注到定線定額的士服務對其他公共交通工具的影響。她關注到有關服務可能違反規定乘

客按錶付費的政策，並打擊市民使用集體運輸系統的意欲。

45. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，政府會聯同的士業界考慮涉及定線定額的士服務的詳細落實問題，例如該等服務的合適路線、營運模式等，以及有關建議應否首先以試驗計劃的形式進行。政府將會2008年8月與的士業界舉行的例會上，與的士從業員討論此事。

46. 李鳳英議員認為，由於許多的士司機屬自僱人士，若他們花時間接受培訓，便會損失收入，政府應提供獎勵(例如津貼)，鼓勵的士司機參加培訓課程，並應避免將參加培訓課程列為發牌的先決條件等。

47. 詹志勇教授在回應時表示，考慮到的士業界及市民的意見，交諮會已建議的士司機培訓課程的主辦機構提供持續時間較短的課程，而已參加培訓課程的司機將在優化的士司機嘉許計劃中獲得較高分數。

VII 大嶼山及市區的士調整收費的申請

(立法會CB(1)1977/07-08(03)—— 政府當局就大嶼山及市區的士加價申請提供的文件
號文件

立法會CB(1)2068/07-08(03)—— 泰和車行有限公司及的士同業聯會有限公司就大嶼山及市區的士加價的申請聯署提交的意見書)
號文件

整體

48. 李鳳英議員表示關注由於上次的士收費調整在2008年2月才作出，她擔心市民對建議收費的接受程度，尤其是鑒於現時的通脹及物價上升情況。她促請政府當局適當考慮作出合理安排，既能應付的士業界所面對的困難，又能顧及調整收費對乘客的影響。主席認同此方面的關注，並指出，儘管落旗收費建議增加的金額只是兩元，但所帶來的影響會因其他公共交通工具加價的累積效應而加大。

49. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)解釋，最近在2008年的一元收費調整只屬臨時措施，旨在局部紓緩不斷上升的燃油價格對的士業界的影響。他扼要覆述，在

2007年8月，部分的士團體建議引入1元的的士燃油附加費，以便乘客分擔不斷增加的燃油開支的一部分。有關建議不獲政府當局支持，因為此舉會將燃油成本上升的全部影響直接轉嫁予乘客。亦有人關注若跟隨燃油價格波動而頻密調整燃油附加費，可能令乘客混淆。的士業界其後申請將落旗收費由15元增至16元，作為一項臨時措施，而的士團體內部正商議更改的士收費結構的更長遠方案。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應劉健儀議員的詢問時澄清，政府當局文件第17段所載列的車主司機及出租車主的淨收入已計及維修保養、保險、泊車及其他雜項開支。

50. 李鳳英議員促請政府當局在處理收費調整建議時小心謹慎，並顧及可能引發的市民的不滿。政府在評估及平衡涉及的士業界及市民利益的所有因素方面應擔當一定角色，此點至關重要。鑒於燃油價格可能繼續飆升，她尤其關注透過加價紓緩的士營運的問題只會有短暫效用。因此，當局應訂立監察油公司的機制，以期提高石油產品訂價的透明度，保障顧客及市民不受高燃油價格影響。

51. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時表示，經濟發展事務委員會曾在多次會議上討論車用燃油價格調整及石油產品訂價透明度事宜。他請委員注意，除在2008年初實施的落旗收費增加一元外，上次調整的士收費是在1998年作出。鑒於不斷攀升的燃油價格、不利的經營環境及通脹勢頭，當局認為現在是考慮再一次調整的士收費的適當時間。政府當局在考慮有關建議時認為，與其他主要陸路公共交通服務所不同的是，的士為乘客提供個人化的點到點服務，而且有需要維持的士與其他公共交通工具之間的合理收費差距。

52. 劉健儀議員表示關注落實收費調整所需的冗長時間及的士業在此段期間仍要面對的困難。

53. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)解釋，政府當局會在考慮交通事務委員會的意見後，諮詢交通諮詢委員會，然後向行政長官會同行政會議提交建議。涉及收費調整的附屬法例修訂建議將須經由立法會進行先訂立後審議的程序。因此，預期有關的立法工作會在2008年最後一季內完成，以便實施收費調整。

的士收費結構

54. 主席指出，雖然的士收費結構會有改變，由“落旗首段車程收費採用較高的收費率，其後車程收費以劃

一的收費率計算”改為“落旗首段車程收費採用較高的收費率，其後車程收費則以按不同車程長度而遞減的收費率計算”，以增加的士業的商機，但仍有需要進一步研究議價及折扣黨問題，以保障的士司機的利益。他從政府當局的文件得悉，根據市區的士的兩項收費結構建議，在8公里／11公里之前及由8公里／11公里開始會有兩級按車程長度增加而遞減的收費率計算方法，他建議可考慮採用3級收費率，以照顧短、中及長途車程，並紓解議價的問題。

55. 劉健儀議員認同鄭家富議員的關注。依她之見，首兩公里後，在8公里／11公里前後的車程長度每0.2公里跳錶由1.5元至1元之間可以有多一個遞減收費率。這樣可令車費水平更為循序漸進及合理地遞減。

56. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)指出，政府當局會因應委員的建議及市民的意見考慮的士的加價申請。當局會研究在建議的收費結構內加入更多級別的可行性。由於當局接獲市區的士團體兩項不同的車費調整建議，故將會與的士業界及其他有關各方進一步商討，以期定出最終及獲各方同意的方案。

57. 劉健儀議員樂見政府當局繼續與的士業界商討新收費結構的細節。她憶述的士業界曾在2004年對於一項減價建議意見紛紜，她期待討論中的加價建議最終在沒有異議的情況下獲得整個的士業界支持。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時表示，現時的調整收費建議是由的士團體自行提出，應能基本上反映業界的利益及關注。

檢討大嶼山的士的數目的建議

58. 王國興議員認為，政府當局應根據市民的需求及離島的發展，檢討及增加大嶼山的士的核准數目。

59. 運輸署助理署長／管理及輔助客運解釋，政府當局一直監察市民對大嶼山的士服務的需求，並不時就服務水平進行調查。雖然在繁忙時間(例如公眾假期早上)對有關服務的需求較大及等候時間較長，但服務水平基本上足以應付需求。

60. 王國興議員並不認同此觀點，並指出，當局上次檢討大嶼山的士的核准數目是在10年前(即1998年)進行。當局應進行檢討，以配合大嶼山急速發展所帶來的變化，尤其是有見及旅遊業增長及道路基建有所改善。

隨著經改善的東涌道的交通流量有所增加，當局應前瞻性地規劃更多大嶼山的士，以應付預期增長的服務需求。

61. 運輸署助理署長／管理及輔助客運解釋，大嶼山的士的數目在1998年由40輛增至50輛，以配合東涌新市鎮發展及機場遷往大嶼山所帶來的需求。政府當局知悉離島的最新發展，包括東涌道改善工程及新旅遊景點(例如昂坪360)的增長。雖然政府當局認為現有大嶼山的士的數目已足夠，但會密切觀察大嶼山的士服務的供求情況。

62. 王國興議員對於政府當局在評估大嶼山的士的服務需求及為此作出規劃時採取不務實及不審慎的做法表示強烈不滿。

對於議價的關注

63. 劉健儀議員懷疑的士加價及重整的士收費機制對於抑制折扣黨活動的成效，尤其是在並沒有法例禁止議價的情況下。依她之見，若新收費結構無助遏止此問題，其理據便不夠充分。她指出，雖然實施新收費結構會加強的士服務的競爭力，而新的長途車程的咪錶收費將會較接近現時議價後的折扣車費，但折扣黨活動透過靈活收取低於咪錶車費及在沒有額外收費之下提供服務(例如電話預約)，仍會猖獗。

64. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時表示，雖然按不同車程長度而遞減的新收費結構未必可完全遏止折扣黨活動，但預期可在一定程度上加強的士服務的競爭力及改善其經營環境。

65. 王國興議員感失望的是，儘管的士業界提出強烈要求，但政府當局並無提出有效措施，遏止的士議價問題。他要求當局解釋為何不修改法例，禁止乘客議價。

66. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，議價問題已在是次會議檢討的士營運的議題下討論。當局察悉，交諮會曾小心考慮立法禁止乘客議價是否可取及可行。交諮會認為，的士乘客應按錶付費，並認為支持此項原則並不等於認同採取極端行動，立法處罰議價的乘客。當局亦關注，若乘客僅以口頭查詢車費折扣便可能招致刑事處罰，可能打擊市民使用的士服務的意欲。來自乘客的意見亦顯示，他們普遍不支持立法禁止議價。若有關各方(即司機及乘客)均不願指證對方，亦有執法困難及蒐集證據問題。交諮會亦察悉，全球並沒有其他大城市會處罰議價的乘客。

67. 王國興議員對於政府當局不積極考慮透過立法措施來遏止議價問題的立場深表遺憾。他不認同政府當局的觀點，即海外沒有這樣的做法是決定香港應否修改法例禁止議價的相關考慮因素。他指出部分的士司機因拒絕乘客提出收取較低車費的要求而遇襲或被人用粗言穢語侮辱，這種情況時有發生。依他之見，政府當局嚴重低估此問題，沒有理會委員提出考慮修改法例的意見。他強烈促請政府當局關注有關情況，並採取必要的補救行動。

68. 主席在總結時促請政府當局在處理議價問題時小心謹慎及避免拖誤，他認為，經修改的收費結構本身並非一個徹底及審慎的解決方法。政府當局應同時循修改法例的方向努力，而非一直拖延，直至調整收費的成效顯示為止。他要求政府當局在下個立法會會期再向事務委員會匯報加價申請事宜。

VIII 羌山道封路及相關的臨時交通及運輸安排

(立法會CB(1)1977/07-08(06)號—— 政府當局就羌山道封路及相關的臨時交通和運輸安排提供的文件

立法會CB(1)1960/07-08(01)號—— 暴雨後關注大澳重整小組就較早前山泥傾瀉而封閉連接大澳的羌山道後前往大澳的渡輪服務提交的意見書)

渡輪服務

69. 王國興議員認為，現有“屯門—東涌—沙螺灣—大澳”渡輪服務(下稱“現有渡輪服務”)由星期一至星期六只有4班固定來往航班並不足夠。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時表示，在正常情況下，若有巴士服務，現有渡輪服務已足以滿足大澳居民的交通需要。每當巴士服務因山泥傾瀉或暴雨而受影響時，會按需要提供緊急服務。運輸署助理署長／新界補充，當局已與有關渡輪營辦商作出安排，若有需要，可在兩小時內安排來往大澳及東涌的特別渡輪服務，並會通過既定渠道將有關安排通知大澳居民、傳媒、離島民政事務處及大澳鄉事委員會。由東涌發展碼頭前往東涌港鐵站的穿梭巴士服務亦會相應加強。然而，加班渡輪的班次將視乎天氣及海面情況而定。

70. 張超雄議員讚揚路政署迅速完成因山泥傾瀉而封閉的羗山道路段(下稱“羗山道受影響路段”)的修復工作，令大澳的陸路交通服務很快恢復。然而，惡劣天氣導致需要再次封路，而大澳居民則需再次依賴渡輪服務，雖然封路期間會加開來往大澳及東涌的航班，但他認為，渡輪航班在非繁忙時間的班次(相隔4小時)不理想。運輸署助理署長／新界在回應時表示，運輸署已曾密切監察特別渡輪服務，並因應乘客需要調整。事實上，截至2008年6月20日，來往大澳及東涌的渡輪服務在平日已加開14班，在星期日及公眾假期已加開17班。結果，在繁忙時間每小時均有航班。

71. 張超雄議員認為有需要改善上述加開航班的通報安排，他發覺有關安排混亂及欠缺效率，原因是有關各方在協調時有問題。為解決此問題，他呼籲當局為此設立查詢熱線，並指定一個部門協調相關資訊的發放工作。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時承諾檢討通報安排，並按需要作出改善。運輸署助理署長／新界補充，混亂情況可能是在2008年6月25日封路後不久安排的第一班特別航班因海面情況不適合航行而延誤所致。雖然當局已立即就航班延誤一事發出新聞稿，但無可避免造成混亂，因為由於海面情況不明朗，政府當局一直未能確定航班何時可開出，直至乘客安全獲得保障。

補救措施

72. 路政署副署長在答覆王國興議員關於羗山道受影響路段何時修復的詢問時匯報，有關路段已經修復，其中一條行車線已在2008年6月20日重開。來自羗山道對上的天然斜坡的泥土亦已在2008年6月12日完全清理。至於已確定在此等天然斜坡進行的鞏固工程，鑒於所涉及的規模，當局預計有關工程要到2008年9月底才能完成，不過，若天氣情況許可，政府當局會盡力在切實可行的情況下，盡早完成工程。

73. 何鍾泰議員雖然確認政府當局能頗為迅速地修復及重開羗山道受影響路段，但卻詢問當局日後有何措施監察該處的天然斜坡，以確保遇到山泥傾瀉時可盡快封路及作出必要的臨時交通及運輸安排。他亦認為，政府當局應如他長期以來所促請，增撥資源在天然斜坡進行鞏固工程，尤其是在較多山坡的大嶼山。

74. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時表示，雖然羗山道受影響路段已修復及重開，但為確保公眾安全，當局會密切監察該路段，以便在特殊天氣情況下(例如在發出紅色／黑色暴雨警告或山泥傾瀉警告

時)，會一如運輸署助理署長／新界在上文所述再次封路及盡快採取應變運輸安排。路政署副署長表示，關於天然斜坡的鞏固工程，一如較早前所宣布，用於斜坡鞏固的資源有半數用在天然斜坡。當局已為天然斜坡設立數據庫，根據其往績評估出現山泥傾瀉的風險。在天然斜坡進行鞏固工程的先後次序亦會根據若干因素編定。雖然當局會透過適當的長遠措施來確保斜坡的穩固，但當已出現問題(例如北大嶼山公路的情況)時，則已制訂出一系列臨時措施，部分更已聯同土木工程拓展署及渠務署實施。當局亦已致力確保日後對緊急情況作出更適時的反應。

75. 張超雄議員詢問因山泥傾瀉風險而導致20戶大澳家庭需要疏散的該等天然斜坡的鞏固工程的進度及時間表。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時表示，鑒於上述安排涉及民政事務總署及土木工程拓展署，他不適宜代該兩個部門提供有關詳情。

IX 加強"長命斜"的安全

- (立法會CB(1)1977/07-08(04)號—— 政府當局就加強
文件 "長命斜"的安全提供的文件
- 立法會CB(1)1977/07-08(05)號—— 西貢區議會議員
文件 陳權軍先生及邱
戊秀先生就加強
"長命斜"的安全提
交的意見書
- 立法會CB(1)2068/07-08(04)號—— 西貢區議會議員
文件 方國珊女士就加
強"長命斜"的安全
提交的意見書
- 立法會CB(1)1449/07-08(01)及—— 一名市民就防止
(02)號文件 車輛落斜時發生
交通意外的措施
提交的意見書
- 立法會CB(1)1485/07-08(01)號—— 道路安全研究小
文件 組就加強道路安
全的措施提交的
意見書
- 立法會CB(1)1587/07-08(01)號—— 一位姓江的先生
文件 就立例規定車輛
下斜坡時必須遵
守的法例提交的
意見書

立法會 CB(1)1596/07-08(01)號 —— 道路安全研究小組就新西貢公路獨立道路安全檢討提交的意見書
文件

立法會 CB(1)1792/07-08(01)號 —— 一位姓江的先生就防止車輛下斜時發生交通意外的措施提交的意見書)
文件

安裝偵察車速攝影機

76. 李永達議員詢問政府當局會否在全港確定的29處陡長下坡斜路(下稱"長命斜")路段(下稱"該29處路段")安裝偵察車速攝影機(下稱"偵速攝影機")。運輸署署理副署長／策劃及技術服務解釋，是否需要安裝固定偵速攝影機是根據意外紀錄及警方對於超速情況的觀察所得決定。政府當局已因而建議分別在柴灣道及清水灣道的兩個位置安裝偵速攝影機。鑒於花園道的意外，政府當局亦會檢討是否需要在該處安裝偵速攝影機。

77. 然而，主席認為，鑒於最近分別在新西貢公路及花園道發生的意外所顯示的斜路路段的致命風險，當局應在該29處路段全部安裝偵速攝影機。事務委員會最近實地視察新西貢公路的意外現場時，亦建議在所有已確定的"長命斜"路段安裝偵速攝影機或攝影機箱。再者，此方面所涉及的開支實屬微不足道，加上2007-2008財政年度有巨額財政盈餘。劉江華議員認同他的意見，並補充說在實地視察期間，委員亦曾建議在"長命斜"路段鋪上防滑路面，以加強安全標準。

78. 運輸署署長在回應時解釋，當局是根據是否有資源可供運用及若干項準則決定是否安裝偵速攝影機。以花園道的情況為例，該路段在過去3年的意外率(只有32宗及沒有一宗致命)以其龐大的車流量而言實屬相對較低，只是全港整體意外率一半。此外，現時仍未確定花園道的意外是由司機因素、道路環境因素還是車輛維修保養問題所導致。在資源許可的情況下，政府當局會在更多路段安裝偵速攝影機或攝影機廂，但仍須優先在有更大需要的路段安裝。

79. 王國興議員對於當局在安裝偵速攝影機一事上採取的上述做法表示不滿及遺憾，他認為當局的做法被動及缺乏敏感度，尤其是根據曾否造成致命意外來決定有否需要安裝的做法。他亦認為當局已計劃的加裝偵速攝影機工作要用兩年時間進行是不能接受的，他又表

示，作為一項臨時措施，當局應首先安裝攝影機箱。周梁淑怡議員認同他對於安裝進度的意見。運輸署署長在回應時強調，重要的是根據具體事實及統計數字來決定是否安裝偵速攝影機，並優先在透過運輸署持續監察全港的情況而確定的意外黑點安裝。運輸署署理副署長／策劃及技術服務補充，除固定偵速攝影機外，警方亦會按需要，在每日的不同時段，利用鐳射槍在不同地點靈活加強流動性執法行動。

80. 主席希望確保在該29處路段適時安裝偵速攝影機，並促請政府當局為此在今個立法會會期最後一次財務委員會會議上申請額外款項，又表示許多委員會支持相關的撥款建議。王國興議員認同他的意見，並建議為節省成本，可安排在某些地點先安裝攝影機箱。

81. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)及運輸署署長歡迎委員支持批撥額外資源，以加強道路安全。然而，運輸及房屋局常任秘書長(運輸)強調，偵速攝影機只是打擊超速的一整套措施的組成部分。當局亦需要時間以負責任的態度來確定安裝攝影機箱的地點。故此，政府當局只能盡快及認真地評估是否有需要在該29處路段安裝偵速攝影機，並按需要安排安裝工作。然而，梁國雄議員強調，當局有需要積極回應市民意見，因而應響應委員的呼籲，盡早在該29處路段安裝偵速攝影機。

82. 劉江華議員認為，政府當局似乎主要由於最近在花園道發生的意外而決定在該處安裝偵速攝影機，這做法欠理想。運輸署署長解釋，這是因為該次意外改變了運輸署對於花園道發生交通意外潛在風險的觀感，他並借此機會向委員解釋當局用作決定安裝偵速攝影機地點的準則如下——

- (a) 交通意外(特別是由超速駕駛釀成的交通意外)的記錄；
- (b) 警方觀察所得車輛在該地點超速的普遍程度；
- (c) 安裝攝影機箱的地點分布要平均，令在整個區域對駕車人士產生阻嚇作用；
- (d) 車速及交通流量較高的重要道路和主幹路；及
- (e) 四周的地理和環境因素。

運輸署署長進一步表示，除上述一般性原則外，當局亦會因應委員在是次會議上所表達的意見，研究是否需要

在該29處路段安裝偵速攝影機。事實上，當局會定期檢討及分析不同路段的情況，以確保在有需要時會適時安裝偵速攝影機。

83. 周梁淑怡議員懷疑衝黃燈甚至紅燈可能是導致某些斜路路段意外的原因，她促請政府當局在斜路路段的所有交通燈附近安裝偵速攝影機，以阻嚇此等罪行。運輸署署理副署長／策劃及技術服務解釋，當局最近檢視該29處路段時已考慮所有相關因素，包括上述因素。

84. 主席計算過，委員提出在該29處路段安裝偵速攝影機的建議所需的費用不足1,000萬元，因而可能無需經財務委員會批准。為推動此項建議，他提出由他代表事務委員會去信行政長官。鑒於委員對他們就安裝偵速攝影機建議的強烈意見，運輸及房屋局常任秘書長(運輸)承諾在該29處路段均安裝偵速攝影機箱，並會在決定攝影機箱的地點後，在今個立法會會期完結前，以書面告知事務委員會有關安裝工作的時間表。主席對他的承諾表示讚賞。

政府當局

(會後補註：所要求的資料已於2008年7月11日隨立法會CB(1)2156/07-08號文件發給委員。)

旨在加強"長命斜"安全的其他措施

85. 劉健儀議員認為有需要在"長命斜"，尤其是很斜及狹窄的斜路，實施較普遍適用於市區道路的時速50公里更嚴格的車速限制，並規定司機在"長命斜"駕駛時用低波。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時表示，不論有否車速限制，涉及最近兩宗意外的司機均是職業司機，應有能力根據路面及天氣情況調整車速，車速限制是用來顯示在正常道路及交通情況下所容許的最高車速。此外，當局已在全港多處斜路路段採取加強道路環境安全的措施，例如鋪設防滑路面。運輸署署長認同他的觀點，並補充說，當局在任何路段訂立車速限制時，均會考慮多項因素，例如能否執法、交通流量、道路設計及路形等，並有需要在交通暢順與道路安全之間取得適當平衡。儘管如此，若有需要，政府當局會考慮在某些路段實施較時速50公里更嚴格的車速限制。

86. 李永達議員認為當局應因應該兩宗意外引入更多預防措施，以加強"長命斜"的安全，例如改良／加設警告／提示標誌及道路標記、安裝閉路電視等。他又認為有需要加強宣傳及公眾教育，提醒司機在該等路段駕駛時用低波，而非單靠腳掣減速。

87. 運輸署署長在回應時表示，運輸署所發布的《私家／公共小型巴士及私家／公共巴士駕駛考試指引》已

提醒司機在駕車落斜時應入低波，以避免煞車系統失效。據他及運輸署總工程師／道路安全及標準研究表示，若車輛在長距離落斜時一直使用腳掣，導致制動蹄皮(即"迫力皮")的溫度上升，因而減低其效率，會造成煞車系統失效。運輸署總工程師／道路安全及標準研究進一步表示，當局亦正進行其他相關的宣傳及教育工作。特別是亦正製作此方面的公益電視廣告。運輸署署長補充，即使以低波行車，重型車輛亦可能在某些路段(例如彎曲、陡峭及狹窄的馬己仙峽道)無法安全行駛。在此情況下，當局會考慮實施交通管理措施，例如禁止長車或重型車輛駛入，以確保道路安全。

88. 張超雄議員詢問當局有否深入檢視該29處路段，以及政府當局文件第6段所載列就改善措施所提出的建議是否已是所確定的全部相關措施。依他之見，當局應因應最近的兩宗意外訂出更多措施，尤其是應如外國一樣，對普通車輛及重型車輛實施不同的車速限制，並收緊車輛的檢驗及維修保養要求。

89. 運輸署署長在回應時表示，所有重型車輛及巴士均須每年接受檢驗，考慮到香港行駛的車輛的車齡及狀況，這應屬足夠。再者，職業司機應負責任地駕駛，並確保他所駕駛的車輛處於良好狀況。鑒於新西貢公路發生的意外，政府當局已促請及按需要協助非專營巴士營辦商加強司機訓練及安全意識。運輸署署理副署長／策劃及技術服務補充，當局應事務委員會要求在全港檢視"長命斜"的工作顯示，在配備現有交通設施的情況下，該29處路段已符合現時的交通安全標準。儘管如此，政府當局已確定多項措施，以進一步提高駕車人士的警覺性及加強道路環境的安全。該等措施包括實施交通管制措施(4個地點)、改良交通標誌及道路標記(28個地點)、安裝路邊防撞欄(10個地點)、在路面鋪設適當物料(3個地點)，以及安裝偵速攝影機(兩個地點)。就花園道的情況而言，雖然已設有警告交通標誌及道路標記，但當局仍會改善有關標誌及標記，提醒司機以低波行車及顯示斜度。當局亦會在動植物公園附近安裝風琴式防撞欄。當局將在數日內落實上述所有改善措施。當局亦可能根據警方相關的調查結果推行額外的改善措施。

90. 運輸署署長在答覆王國興議員就花園道的進一步改善措施的詢問時指出，花園道已設有許多交通標誌及實施多項道路安全措施。因此，當局須小心確保額外的改善措施不會分散司機的注意力。就此，運輸署署理副署長／策劃及技術服務補充，約翰大廈與皇后大道中之間的一段花園道已鋪上防滑路面。沿花園道亦設有

許多警告／提示標誌及道路標記，例如"前面連續彎路"、"低波行車"、"開始減速"及"前面有行人過路處"標誌。

91. 梁國雄議員認為有需要委聘獨立顧問就如何加強該29處路段的安全提供中立意見及新思維。否則，政府當局將無法令委員信服，除偵速攝影機外，還有其他額外而有效的改善措施。舉例而言，一如他在維也納所見，借助全球定位系統的某些車速偵查及司機警告機制可阻嚇超速；透過處理車輛維修保養問題及因工作條件惡劣而令司機筋疲力竭的問題可防止嚴重交通意外

92. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)及運輸署署長在回應時表示，政府當局已積極透過改善道路環境和交通設施，以及司機訓練和車輛維修保養，盡量減少交通意外。關於聘請外間顧問的建議，運輸署署長強調，運輸署擁有運輸工程專業人員，並與路政署及警方交通部定期交流，該署的專業水平已可與本地及海外任何交通顧問比擬。儘管如此，若有需要及資源許可，運輸署會委聘顧問就該29處路段提供額外的專家意見。然而，有關結果將由交諮會及道路安全議會轄下的研究委員會的專家作出專業判斷。至於司機因素，運輸署署長指出，所有司機，尤其是職業司機，若身體或精神狀況欠佳，均有法律責任不駕車。政府當局因而已接觸有關業界的團體，協助推廣負責任的駕駛文化。當局亦已促請有關機構確保車輛得到妥善的維修保養。然而，梁國雄議員並不信服。

93. 劉江華議員對上述工作的成效有所懷疑，並表示當局應收緊非專營巴士營辦商的維修保養規定，令其與專營巴士營辦商的規定一致。運輸署署長在回應時表示，鑒於後者擁有專營權、營運規模顯著較大，以及擁有本身的車廠和工程人員，可更有系統地維修保養旗下車輛，故對他們在這方面的規定較為嚴格。不過，對非專營巴士營辦商的車輛在安全及是否適宜在路面行駛方面的要求有同樣高的標準，而其車輛的狀況亦大致可接受。若有需要，政府當局願意考慮收緊對該等車輛的每年驗車規定，甚至增加檢驗次數。然而，考慮到此舉不僅影響巴士，亦會影響其他重型車輛及整個行業，故當局作出這樣的決定時將需極為小心。劉議員指出非專營巴士意外率偏高，並強調需確保該等車輛的檢驗次數與專營巴士相若，雖然當局在採取此項步驟前需進行諮詢。他要求政府當局立即推進此事，並在下屆立法會再次匯報此方面的發展。

政府當局

94. 主席表示，鑒於涉及巴士或重型車輛交通意外的死亡率甚高，當局應規定職業司機定期參加安全意識

經辦人／部門

及車輛維修保養課程。運輸署署長答允詳細研究該建議並採取必要行動。

X 其他事項

95. 議事完畢，會議於下午1時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年9月18日