

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1308/09-10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： 2009年12月15日(星期二)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 鄭家富議員(副主席暨會議主持)
劉江華議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
梁國雄議員
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP

其他出席議員： 陳克勤議員

缺席委員： 張學明議員, GBS, JP (主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

出席公職人員：**參與議程第III項的討論**

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生,JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
朱經文先生

參與議程第IV項的討論

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／管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署首席運輸主任／市區
蘇祐安先生

運輸署署理總工程師／道路安全及標準研究
何建成先生

應邀出席人士：**參與議程第III項的討論**

大老山隧道有限公司

總經理
黃子建先生

財務及行政部總監
李翠珊小姐

企業傳訊經理
葉可恩小姐

列席秘書：**總議會秘書(1)2**
麥麗嫻女士

列席職員：**高級議會秘書(1)6**
袁家寧女士

經辦人／部門

由於主席另有事務，故由副主席接手主持會議。

I 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉自上次會議後並無發出任何資料文件。

II 訂於2010年1月22日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(1)615/09-10(01)號——待議事項一覽表文件

立法會 CB(1)615/09-10(02)號——跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2010年1月22日(星期五)上午8時30分舉行的下次例會上討論下列事項——

(a) 建議在運輸署巴士及鐵路科開設一個常額首席運輸主任職位；及

(b) 改善行人環境。

4. 委員亦同意邀請發展事務委員會委員參與上述議程第(b)項的討論，並於2010年1月與環境事務委員會舉行聯席會議，討論"重組巴士路線以改善空氣質素"。

(會後補註：該聯席會議隨後定於2010年1月22日(星期五)上午8時30分至9時30分舉行。)

III 大老山隧道加價申請

(立法會 CB(1)615/09-10(03)號——政府當局就大文件
老山隧道有限公司增加隧道

費的申請提供的文件
立法會 CB(1)615/09-10(04)號文件 —— 大老山隧道有限公司就調整收費申請提供的文件
立法會 CB(1)616/09-10號文件 —— 立法會秘書處擬備有關大老山隧道有限公司增加隧道費申請的背景資料簡介)

5. 運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局就大老山隧道有限公司(下稱"隧道公司")增加隧道費的申請(下稱"加價建議")提供的文件。

6. 隧道公司總經理黃子建先生借助電腦投影片，解釋加價建議的理據。

(會後補註:有關的電腦投影片介紹資料已於2009年12月15日以電郵方式發給委員。)

對加價建議所帶來影響的關注

7. 王國興議員指出，現時經濟尚未真正復蘇，他關注到加價建議下市民的負擔能力及其所帶來的影響，例如引致各公共交通營辦商紛紛提高公共交通服務的票價。陳克勤議員表示，加價建議如獲得批准，大老山隧道費的累計增幅將超過15%，可能令交通營辦商承受極大的加價壓力。運輸及房屋局副局長在回應時表示，大老山隧道費佔巴士公司經營成本不足1%，巴士亦只佔大老山隧道交通流量8%。況且，巴士票價是依據有關營辦商與政府協定的獨立機制作出調整的。運輸及房屋局副局長指出，隧道費在消費物價指數和巴士公司經營成本中所佔的比重甚低。

8. 李鳳英議員認為即使加價建議不獲批准，隧道公司仍可取得6.0%的內部回報率，相比從事其他業務的公司在飽受金融海嘯衝擊下所得的回報，這個數字已頗高。因此，隧道公司應履行其企業社會責任，避免增加隧道費，否則會對其他交通服務的票價造成

影響。黃子建先生在回應時表示，加價建議不會如委員所想般帶來上述影響，因為不同的商業機構乃根據不同的考慮因素來決定是否加價。他強調隧道公司在20年後才能累計賺取1.03億元，這個盈利數字遠不及把投資於大老山隧道的20億元資金存放30年定期存款所得的利息豐厚。就是加價建議獲得批准，根據最新估算，隧道公司的內部回報率仍只有6.1%，遠低於預期的13.02%。由此可見，建議的加價幅度輕微。事實上，隧道公司是在備受壓力下才增加隧道費的。

政府當局

9. 張宇人議員要求提供資料，詳述大老山隧道在2008年增加隧道費後，巴士和公共小巴提高票價的詳情，以確定增加隧道費對通脹的影響。運輸及房屋局副局長同意提供所要求的資料，但解釋巴士票價須根據獨立機制，經考慮一籃子因素後才能作出調整。

10. 陳偉業議員指出，立法會雖無法否決加價建議，然而，加價建議如獲得批准，很可能會觸發公用事業機構紛紛增加收費，同時亦會加劇獅子山隧道(下稱"獅隧")的擠塞問題。運輸及房屋局副局長在回應陳議員的詢問時澄清，雖然隧道公司預期可取得13.02%的內部回報率，但政府當局並沒有就保證可得的回報率與隧道公司達成任何協議。陳偉業議員要求把他對政府當局未能改善"建造—營運—移交"模式隧道的使用情況及解決隧道車流量分布不均的問題表示遺憾一事記錄在案。李鳳英議員亦認為加價建議將擴大獅隧與大老山隧道的收費差距，導致更多車輛改行獅隧，令該隧道的擠塞問題越加嚴重。黃子建先生在回應時表示，隧道公司在考慮經濟情況和公眾的負擔能力後，已盡量調低隧道費的建議增幅。事實上，隧道公司在釐定加價建議時，主要考慮的就是上述兩項因素。

11. 王國興議員特別提及在2008年增加隧道費一事，並警告隧道公司不斷增加隧道費可能會令使用大老山隧道的車輛減少，導致隧道公司財務表現未如理想的情況加劇，隧道公司因而需要再增加隧道費。黃子建先生在回應時表示，隧道公司估計實施加價建議後，每日只會有大約500架次車輛改行獅隧，數量並不多。

12. 運輸及房屋局副局長指出，八號幹線的分流效應和現有的多條替代路線，均有助將加價建議對交通帶來的影響減至最低。黃成智議員不感信服，並指出由於車輛需駛經毗鄰新城市廣場的大埔公路沙田段通往八號幹線，而該處在早上繁忙時段卻交通嚴重擠塞，故駕駛人士不得不使用大老山隧道。他籲請當局採取措施紓緩該處的交通，利便從北區來的車輛使用八號幹線，例如規定若干巴士路線改為使用大涌橋路。在這方面，黃成智議員對運輸署沒有積極回應，以解決該處的交通擠塞問題表示失望，並表示在問題獲得解決前，不應容許大老山隧道增加隧道費。運輸及房屋局副局長在回應時表示，運輸署已知悉有關問題，並已着手研究解決的方法。他促請委員給予運輸署時間進行相關研究以訂出最佳的解決方法。他承諾在適當時候向事務委員會匯報此事宜的進展情況。

13. 張宇人議員詢問，在2008年增加隧道費後，使用大老山隧道的巴士和公共小巴數目的變動，與2008年增加隧道費前所作的有關預測是否吻合。黃子建先生在回應時表示，在2008年增加隧道費後，使用大老山隧道的車輛減少了2 500架次(約5%)，與預測吻合。

14. 黃子建先生在回應張宇人議員的詢問時表示，隧道公司估計，若實施加價建議，每日大約會有500架次車輛改行獅隧，另外大約各有100架次車輛會分別改行大埔公路及長沙灣至沙田的八號幹線。黃子建先生解釋，八號幹線通車有助紓緩獅隧的擠塞情況，一些原本使用大老山隧道的車輛因而改為行走獅隧。

15. 運輸及房屋局副局長在回應王國興議員和梁國雄議員詢問政府對加價建議的立場時解釋，政府當局在考慮增加隧道費的申請時，會參考委員的意見及多項因素，包括隧道公司的財務狀況、加價對交通帶來的影響及市民的負擔能力和接受程度。王國興議員促請政府當局透過談判得出一個較低的隧道費增幅，做好"把關"的角色。

16. 李鳳英議員指出，立法會最近於2009年11月4日的會議上通過了有關“減輕交通費用負擔”的議案，並對政府沒有積極保障市民免受與他們息息

相關的服務(例如隧道費和電費)增加收費之苦表示失望。葉偉明議員補充說，多條綠色專線小巴線的營辦商及天星小輪有限公司已計劃增加票價，房屋委員會亦打算增加旗下停車場的收費。

17. 運輸及房屋局副局長在回應時強調，政府當局會顧及市民的負擔能力和接受程度，扮演"把關"的角色。以2008年建議增加大老山隧道收費為例，經與政府當局商討後，隧道公司最後調低了建議的增幅。他向委員保證，當局在審核加價建議時，委員的意見和市民的負擔能力均會考慮在內。

18. 陳克勤議員詢問，政府會否基於對市民造成影響而否決建議增加隧道費的申請。運輸及房屋局副局長扼述當局有既定程序處理有關申請。政府當局會參考委員的看法，並徵詢交通諮詢委員會的意見，然後才請行政長官會同行政會議審批有關申請。

19. 黃子建先生在回應王國興議員要求隧道公司調低隧道費的建議增幅時解釋，隧道公司原本預期在30年專營期內可取得13.02%的內部回報率，但過去19年一直錄得虧損。隧道公司於2007-2008年度(即距離其30年專營期屆滿尚有稍多於10年的時間)才開始累積盈利。建議各類車輛一律加費1元亦已是最低的建議增幅，當中已考慮到市民的負擔能力。因此，隧道公司雖然會考慮王國興議員的要求，但亦要面對累計隧道費收入不足的壓力。

20. 王國興議員詢問加價建議的幅度有多大空間可以調整，以及何時可作出有關決定。黃子建先生雖然重申隧道公司已經盡量調低加價的幅度，但亦表示會考慮委員在這次會議上提出的意見。運輸及房屋局副局長向委員保證，政府當局會積極研究隧道公司就這方面提出的任何新建議，並按需要採取跟進行動。

21. 葉偉明議員察悉，隧道公司曾修訂在2008年增加隧道費的幅度，把各類車輛的收費加幅由原本的13%至28%不等修訂為9%至20%不等，他質疑隧道公司今年再次申請增加隧道費是為了填補上述不足之數。他亦關注到隧道公司可能會為了取得13.02%的內部回報率而在專營期餘下9年時間內每年均申請增加

隧道費。葉議員表示，若確實如此，做法並不公平，因為隧道公司應自行承擔其興建大老山隧道的商業決定的後果。

22. 黃子建先生在回應時表示，隧道公司每次提出增加隧道費的申請，都是因應當時情況而作出，與以前和日後的申請無關。他又強調加價建議的幅度已因應市民的負擔能力和接受程度減至最低。他補充說，隧道公司願意承擔投資風險，而且大老山隧道的目標內部回報率，已是本港4條"建造—營運—移交"模式隧道中最低的。

其他方案

仲裁

23. 葉劉淑儀議員詢問，倘若無法就加價建議達成協議，而隧道公司在政府否決其增加隧道費申請後最終訴諸仲裁，可能會出現怎樣的結果。運輸及房屋局副局長在回應時表示，東區海底隧道(下稱"東隧")專營者新香港隧道有限公司曾兩度將其增加隧道費的申請提交仲裁。仲裁人兩次均裁定新香港隧道有限公司合理報酬的範圍是整個專營權期內介乎15%至17%的內部回報率。在第2次仲裁後，東隧的加價幅度最終高於原本所建議。葉劉淑儀議員認為上述內部回報率偏高，運輸及房屋局副局長在回應時指出，在80年代興建東隧和大老山隧道時的經濟狀況與今日不同。況且，當時認為在"小政府、大市場"的原則下，政府應以"建造—營運—移交"模式推展大型基建項目，以善用公共資源。

回購方案

24. 王國興議員和湯家驊議員詢問，政府當局有否計劃回購大老山隧道，以改善大老山隧道和替代路線的車流量分布，從而長遠解決隧道公司繼續增加隧道費的問題。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府早前曾與隧道公司商討回購方案。然而，推行此方案需要就大老山隧道的相關車流量和剩餘價值作出評估，在此等事宜上達成共識實有困難，此外，此方案還需動用大量財政資源。儘管如此，委員應注意，現時多條替代路線(例如八號幹線、獅隧和大埔公路)

已可為車輛提供行走大老山隧道以外道路的足夠選擇，從而減低加價建議帶來的影響。

25. 陳偉業議員和梁國雄議員認為，3條過海行車隧道車流量分布不均亦是嚴重問題。他們促請政府當局不單回購大老山隧道，亦應回購所有以"建造—營運—移交"模式營運的隧道。他們認為當局應成立隧道及橋樑管理局，負責持有及管理有關隧道設施，以便透過劃一過海隧道收費分流隧道交通。運輸及房屋局副局長在回應時表示，此方案涉及大量公共資源，必須進行更深入的公眾討論。在這方面，政府當局正就如何令過海行車隧道的使用情況合理化進行研究。

26. 鑒於隧道公司現時取得的內部回報率與其目標內部回報率差距甚大，副主席非常關注隧道公司未來數年可能會頻密申請增加隧道費。因此，他希望確保政府當局會積極與隧道公司磋商回購方案、延長專營期或聯營的方案，以換取較低的內部回報率，甚至是制訂新的增加隧道費機制。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局已與隧道公司磋商上述方案，有關磋商至今進展不大。不過，就是在談判時遇到困難，政府當局對上述方案仍持開放態度。

27. 梁國雄議員要求政府當局提供其在探討回購大老山隧道的可行性時所進行的研究和磋商的詳細資料。運輸及房屋局副局長在回應時表示，由於磋商的部分細節屬商業敏感資料，在提供有關資料時必須小心行事。梁議員認為政府當局應盡量提供所要求的詳細資料，以便事務委員會監察談判的進度。

政府當局

鼓勵使用隧道及保持隧道使用量的措施

28. 陳克勤議員詢問隧道公司曾採取哪些措施提高大老山隧道的使用量，從而避免增加隧道費。他表示隧道公司應採取措施，例如提供即日來回折扣，或與東隧合作為使用兩條隧道的車輛提供折扣。黃子建先生在回應時表示，隧道公司曾推出以的士和商用車輛為對象的推廣優惠，但成效未如理想。儘管如此，隧道公司仍會研究陳議員所提出與其他隧道營辦商合作的建議。

政府當局

29. 葉偉明議員亦促請政府當局研究容許隧道公司增加隧道費以外的其他方案，並要求提供預計數字，說明大老山隧道如調低收費以促進隧道的使用量，其車流量估計為何。湯家驊議員強調增加隧道費會帶來負面影響，並補充說，實施加價建議儘管無法避免，但的士和公共小巴仍應獲得豁免，這是基於增加隧道費會對乘客造成影響的考慮，因為這些交通工具很可能會把車費相應增加1元。

30. 黃子建先生在回應時表示，大老山隧道的私家車和的士收費為14元(或在加價後為15元)，相比本港其他3條"建造—營運—移交"模式隧道收取最少25元隧道費，其實是非常低的收費。隧道公司提出加價建議，純粹是在已經大力改善公司的財務狀況後再致力帶來更多收入，以便取得合理的投資回報。

政府當局

31. 湯家驊議員仍然認為隧道公司和政府當局應認真考慮他的建議，把的士和公共小巴豁免於加價建議之外，並評估其建議對大老山隧道的財政可行性的影響。他要求政府當局／隧道公司在落實加價建議前，先向事務委員會提供有關的評估資料。

其他方案

32. 湯家驊議員促請政府當局研究向隧道公司提供補貼，例如像其他城市般提供稅項寬減，從而避免實施加價建議。運輸及房屋局副局長在回應時表示，此方案涉及大量公共資源，必須小心行事。

33. 梁國雄議員詢問政府當局曾否研究收回大老山隧道，以解決頻密增加隧道費的問題在法律和財政上是否可行。運輸及房屋局副局長在回應時表示，為確保不會干擾私有產權，當局必須有充分理據支持，才可採取此方案，否則所引起的法律訴訟可能令政府蒙受重大損失。

政府當局

34. 副主席在總結時促請政府當局和隧道公司盡快提供上述委員所要求的資料。他強調政府當局須向事務委員會匯報其就加價申請所作考慮的結果，然後才提交行政長官會同行政會議考慮。如有需要，事務委員會應在下次例會上再討論此議項。

IV 提升職業司機的健康意識

(立法會 CB(1)615/09-10(05)號 —— 政府當局就提升職業司機的健康意識提供的文件)

健康測試

35. 王國興議員和葉偉明議員察悉"健康測試日"只會在5個不同地點舉行，他們關注到不是很多職業司機可以受惠於當局提供的健康測試，有關活動可能只是門面工夫。王議員又認為，量度體重指數、體脂比例、血壓、總膽固醇和血糖的健康指標有欠全面，不足以協助職業司機預防可導致交通意外的突發疾病。況且，職業司機亦未必有時間參與"健康測試日"活動。

36. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，當局估計各個"健康測試日"共可進行2 500項健康測試。雖然此數字與職業司機的人數相比只屬少數，但委員應注意，推行"健康測試日"是為了提升職業司機的健康意識，而不是真的為他們提供全面健康測試。如果有關司機在上述任何一項健康指標的量度結果不理想，他們就應進行更詳細的健康測試，以找出問題所在。

37. 王國興議員特別提到汽車交通運輸業總工會(下稱"總工會")要求政府當局為所有職業司機提供免費健康測試或提供稅項寬減等優惠，以鼓勵他們接受健康測試。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，雖然政府當局已在計劃推行的"健康測試日"提供免費健康測試，但亦會將上述建議轉達有關部門考慮。

38. 王國興議員強調有需要更積極鼓勵司機接受健康測試，並促請政府當局與醫院管理局(下稱"醫管局")或其他社福機構商討免費或以優惠價格為職業司機提供健康測試。葉偉明議員認同他的意見。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，醫管局現時已有提供簡單的健康測試。政府當局會與醫管局進一步跟進王議員的建議。應王議員的要求，她又同意在適當時候以書面匯報這方面的進度。

政府當局

39. 李鳳英議員指出，到達某年齡的人士如接受"健康測試日"所涵蓋的健康指標量度，大部分人的結果都不會理想。因此，很多職業司機都不願參與"健康測試日"，惟恐量度的結果不理想，保險公司便可能會提高他們的保險費。因此，政府當局應制訂措施回應這方面的關注，以鼓勵他們參與"至fit安全駕駛大行動"(下稱"大行動")。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，大行動的主要目的是令職業司機注意安全的駕駛態度和良好健康，因此，所提供的健康測試旨在提醒職業司機患病的病徵，而不是健康驗證，更不會保存有關紀錄。然而，李議員認為只找出問題而不提供解決方法是無濟於事的。

40. 葉偉明議員關注到如果"健康測試日"的反應欠佳，政府當局可能會強制職業司機每年接受健康測試，此舉可能會影響職業司機的工作和有關的保險費，從而影響公共交通的票價。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，鑒於職業司機若有急病會對其他道路使用者構成危險，所以他們應確保自己的健康情況適合駕駛。不過，政府當局現時的目標只是提升他們的健康意識，並無計劃強制他們接受健康測試。

41. 然而，副主席認為當局應強制職業司機每年接受健康測試。為盡量減低所涉及的費用，政府當局亦應安排由醫管局或衛生署轄下的職業健康診所提供健康測試，又或當職業司機續牌時，如提供健康測試證明便可獲寬免牌照費。此措施有助減少交通意外，所以有關費用是值得支付的。政府當局察悉他的意見。

建議的改善措施

42. 黃成智議員促請政府當局考慮以下方案，以改善職業司機的健康 ——

- (a) 製作提醒職業司機接受健康測試的海報，以供在車內張貼；
- (b) 鼓勵香港電台製作更多衛生健康節目，協助提升職業司機的健康意識；

- (c) 向參與"健康測試日"的職業司機發出證書，藉以鼓勵司機接受健康測試；及
- (d) 協助司機團體或交通服務機構商討以折扣價格提供集體健康測試服務。

43. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理多謝黃成智議員的建議。她在回應時表示，政府當局已與一間電台聯絡，製作有關安全駕駛和健康提示的節目。此外，亦會製作提升健康意識的標貼，以供在車內張貼。當局亦計劃讚揚及甚至嘉許注重安全駕駛和身體健康的司機。

職業司機的工作時間

44. 王國興議員扼述，總工會認為很多職業司機的工作時間過長和工作環境壓力大。葉偉明議員同意職業司機工作時間過長令健康受損，因此，政府當局應確保他們有足夠休息時間，以免因司機突然生病釀成交通意外。黃成智議員認同他們的意見。

45. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，運輸署已一直在多個場合跟進總工會對於司機工作時間的關注。特別是，政府當局已積極與有關職工會和巴士公司跟進巴士司機的工作時間事宜，並會在適當時候向事務委員會匯報。

46. 李鳳英議員認同委員的意見，即應該確保職業司機有合理的工作時間，使他們的健康狀況得到改善。她對為巴士司機擬備的相關指引內訂明司機的最長工作時間和駕駛時間分別達到每日14小時和11小時表示遺憾，認為這樣會令他們沒有時間修讀技能提升課程，或參加安全研討會、講座、工作坊和展覽。結果是，自2004年起，只有約2 100名職業司機修畢"技能提升計劃"培訓課程；自2005年起，亦只有約有6 200名職業司機曾出席上述講座和研討會。副主席同意政府當局未能縮短職業司機的工作時間，以解決他們的健康問題，結果不單會影響司機和他們的家庭，亦會危及道路安全。政府當局察悉他們的意見。

V 其他事項

47. 議事完畢，會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年3月25日