香港特別行政區

立法會

交通事務委員會訪問團

前往新加坡進行職務訪問
以研究其發展和提供公共運輸設施及
制訂交通管理措施方面的經驗的報告

2014年9月23日至26日

目錄

章節		頁數
1	**引言**	
1.1	報告目的	1
1.2	訪問背景	1
1.3	訪問目的	2
1.4	訪問團成員	3
1.5	訪問行程	3
2	**新加坡交通策略概覽**	
2.1	概覽	4
2.2	建立優質的公共交通系統	5
2.3	充分發揮道路網絡的效能	6
2.4	建造一個方便使用單車的城市	7
2.5	改善公共交通工具的暢達程度	7
3	**參觀考察及交流活動**	
3.1	與交通部部長會晤	8
3.2	與陸路交通管理局代表會晤	14
3.3	與政府國會交通委員會正副主席會晤	23
3.4	與新捷運公司代表會晤及參觀東北線車務控制中心和盛港綜合交通樞紐	29
3.5	與香港駐新加坡經濟貿易辦事處處長會晤	39
3.6	參觀新加坡濱海灣郵輪中心及其交通接駁設施	42
3.7	參觀巴西立市附近的單車設施	46
4	**觀察所得及總結**	
4.1	觀察所得	50
4.2	總結	53

目錄

鳴謝 54

附錄

I 訪問行程 55

II 訪問團曾會晤的組織及人士名單 56

參考資料 58

第1章 —— 引言

1.1 報告目的

1.1.1 立法會交通事務委員會(下稱"事務委員會")訪問團於2014年9月23日至26日訪問新加坡，以研究其發展和提供公共運輸設施及制訂交通管理措施方面的經驗。本報告闡述訪問團的主要考察結果及觀察所得。

1.2 訪問背景

1.2.1 雖然新加坡政府一直擴展道路及鐵路運輸基礎設施，以應付不斷增加的交通需求，但實在有迫切需要尋求方法，以盡量增加現有運輸系統的容量，並提升其服務表現。因此，為確保運輸系統的運作安全有序，新加坡政府採用了最新的資訊科技作有效的運輸管理。

1.2.2 新加坡已率先應用先進技術管理其高速公路和隧道，當地的中央智能運輸系統會收集和發放實時交通資訊，指導駕駛者以最便捷的方式到達目的地。此外，新加坡是全球首個採用電子道路收費系統規管商業中心區交通的城市。

1.2.3 在公共運輸方面，新加坡已興建多個既設有空調又方便使用者的綜合交通樞紐，藉以鼓勵市民乘搭公共交通工具。新加坡又實施智能巴士管理系統，該系統不但為巴士營辦商提供綜合平台以更妥善管理車隊，更為乘客提供有關巴士到站情況的實時資訊。

1.2.4 此外，在鐵路方面，新加坡已採用全自動的列車監控系統，無需司機駕駛列車。目前，新加坡有3條採用全自動化操作的地鐵路線，即東北線、環線及濱海市區線。

1.2.5 事務委員會決定前往新加坡進行職務訪問，以獲取有關交通管理措施的第一手資料，這方面的資料對香港甚具參考價值。此外，新加坡在發展和營運多個重型鐵路和輕軌列車系統方面的經驗亦相當值得參考。

1.2.6 在2014年7月4日，事務委員會獲內務委員會批准前往新加坡進行職務訪問。

1.3 訪問目的

1.3.1 是次職務訪問的目的如下 ——

(a) 研究新加坡政府的經驗，並獲取第一手資料，以了解新加坡在發展和提供公共運輸設施及制訂交通管理措施方面的相關政策和計劃；

(b) 研究並觀察在交通管理方面應用資訊科技的情況；及

(c) 研究並觀察新加坡全自動無人駕駛地鐵系統的運作和管理情況，以及輕軌列車系統的發展和運作情況。

1.4 訪問團成員

1.4.1 訪問團包括以下6名事務委員會委員 ——

陳鑑林議員, SBS, JP *(2013-2014年度會期事務委員會主席及訪問團團長)*
范國威議員*(2013-2014年度會期事務委員會副主席)*
田北辰議員, BBS, JP
陳恒鑌議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
謝偉銓議員, BBS

1.4.2 事務委員會秘書劉素儀女士及議會秘書陳嘉瑩小姐隨同訪問團進行訪問。

1.5 訪問行程

1.5.1 訪問團的訪問行程由2014年9月23日開始，至2014年9月26日結束。詳細的訪問行程及與訪問團會晤的組織及人士名單分別載於**附錄I及II**。

第2章 —— 新加坡交通策略概覽

2.1 概覽

2.1.1 新加坡是全球人口最稠密的國家之一，總土地面積為687平方公里，人口約有540萬。與其他大城市一樣，新加坡面對不同的挑戰，需要在土地有限的情況下滿足市民不斷增加的交通需求，以支持經濟發展。就此，新加坡政府已制訂交通策略，旨在提供有效率並以人為本的公共交通系統，並充分利用道路網絡，以滿足社會上的不同需要。

2.1.2 新加坡政府在2013年公布了《陸路交通發展總藍圖》，闡述新加坡未來20年陸路交通發展的願景，建立一個有效率的陸路交通系統，以滿足城市的交通需要及改善乘車環境。該總藍圖確立當局須在未來數年間達成以下3個目標 ——

(a) 提供更多交通接駁轉乘站，以便將乘客送到更多地點(包括工作、居住及消閒地方)；

(b) 優化公共交通服務，令交通工具更可靠、舒適和有效率；及

(c) 建立及營運一個可滿足社會上不同人士需要的公共交通系統。

為了達成上述3項政策目標，政府計劃採取各種措施，以改善新加坡的公共交通基建設施、道路網絡的效能、單車設施，以及公共交通網絡的暢達程度。有關措施闡述於下文各段。

2.2 建立優質的公共交通系統

2.2.1 新加坡政府執行以下措施，建立優質的公共交通系統，以配合不斷增加的交通需求：

(a) 擴展鐵路網絡，令網絡覆蓋範圍更加廣闊，為市民提供更多服務。政府計劃將鐵路網絡的長度增加55%，由2012年的178公里增至約在2020年的278公里。根據新加坡制訂的《陸路交通發展總藍圖》，該國鐵路網絡的長度會在2030年倍增至約360公里。隨着鐵路網絡覆蓋範圍更廣，市中心區的乘客可在400米範圍內或平均步行5分鐘，便能到達鐵路站；

(b) 為改善鐵路服務，每條鐵路線均會加開列車；提升鐵路的信號系統，令列車班次更頻密；以及收緊列車營辦商必須符合的營運表現標準，務求減少服務延誤次數[1]；

(c) 提升巴士載客量，以改善巴士服務。政府決定與公共巴士營辦商合作，向他們提供資金，以購置550輛巴士。連同公共巴士營辦商已承諾在車隊增設的250輛巴士，未來數年將有800輛新增巴士陸續為大眾提供服務；

(d) 建設(i)更多面積較大、有更長停車位置供巴士停泊的巴士樞紐，以及(ii)可同時容納巴士轉乘站和地鐵站，及零售與商業活動的有空調設備的綜合交通樞紐；及

[1] 如發生歷時多於30分鐘的列車延誤事故，有關營辦商將須繳付罰款。

(e) 提升智能路線信息系統(下稱"IRIS")的免費服務，方便乘客計劃旅程。新捷運公司是新加坡的主要巴士營辦商，目前設有兩個IRIS應用程式，向乘客提供交通資訊，包括(i)下一班巴士到站時間，以及(ii)根據最短的行車時間或步行距離，乘坐巴士或地鐵前往目的地的最佳方法。新捷運公司現與新加坡政府合作推行計劃，向乘客提供巴士上客量的資料。

2.3 充分發揮道路網絡的效能

2.3.1 在管理交通擠塞方面，電子道路收費系統一直是新加坡交通需求管理策略的主要部分。當駕駛者在可能造成交通擠塞的地點及時間使用收費道路，電子道路收費系統便向其收取費用。不同道路及時段的電子道路收費價格亦有所不同，視乎當區交通情況而定，目的是鼓勵駕駛者改變使用交通工具的模式、行車路線或行車時間。近年，新加坡政府一直研發以更準確及恰當的方法，把全球衛星定位系統(下稱"GPS")應用於新一代電子道路收費系統。選取使用GPS技術的電子道路收費系統有兩項優點：(i) 可解決因裝設閘門而帶來欠缺彈性的問題；以及(ii) 可按駕駛者所使用擠塞路段的實際距離，根據行車路程計算收費。

2.3.2 交通部轄下的陸路交通管理局負責計劃、營運及維修新加坡的路面交通基建和系統。陸路交通管理局已發展智能運輸系統，以配合電子道路收費系統，並向駕駛者提供道路情況的最新資訊。智能運輸網絡的主要組成部分包括：(i) 智能運輸系統中心透過智能運輸系統監控交通狀況，並調配路面救援隊人員，協助需要幫助的駕駛者；以及(ii) i-Transport系統提供一個綜合平台，集中管理所有智能運輸系統(包括交通燈管制系統及交通情況監控系統)，並提供實時交通資訊。

2.3.3 陸路交通管理局在2014年聯同新加坡智能交通學會(Intelligent Transportation Society Singapore)發表"智能運輸2030"(Smart Mobility 2030)。此總綱概述新加坡如何在未來15年發展智能運輸系統，目標是運用最新的智能運輸系統措施，並因應運輸技術不斷改良，優化新加坡運輸系統，為乘客提供更好的乘車環境。

2.4 建造一個方便使用單車的城市

2.4.1 新加坡正朝着發展成為一個方便使用單車的城市，而單車已被定位為區內短程路線的交通工具，讓市民來往住宅專區與大型交通樞紐(例如地鐵站及巴士轉乘站)和社區設施。為推廣使用單車，政府致力在行人路旁建造更多專用單車徑，並在主要交通樞紐增設單車架。

2.5 改善公共交通工具的暢達程度

2.5.1 為提供一個以人為本的公共交通系統，新加坡政府致力滿足社會上的不同需要，令乘搭公共交通工具更加方便。自2006年起，新加坡所有地鐵站內已設有協助長者及殘疾人士的無障礙設施。現時，每個地鐵站至少設置一個已裝設升降機的無障礙入口、觸覺引路系統及可供輪椅出入的洗手間。政府將在地鐵站旁的行人天橋加裝升降機，令前往大型交通樞紐更暢通無阻。

3.1 與交通部部長會晤

3.1.1 訪問團與交通部部長呂德耀先生及其助手會晤，就規劃公共交通系統及推行交通管理措施的經驗交流意見。

訪問團成員與交通部部長會晤

3.1.2 交通部監督民航與航空交通、海事與港口，以及陸路交通等範疇的發展和規管事宜。交通部的工作重點在於提供有效而具成本效益的交通服務，提升新加坡的經濟競爭力和生活質素。有關的運作和規管工作，由交通部轄下4個法定機構統領，分別為新加坡民航局、新加坡海事及港務管理局、陸路交通管理局，以及公共交通理事會。監督新加坡航空事故調查局的運作，亦由交通部負責。交通部轄下設有7個部門，分別是航空交通司、陸路交通司、海上交通司、國際關係及保安司、公共傳播司、交通部發展司，以及新加坡航空事故調查局。

3.1.3　現任交通部部長呂德耀先生曾於大選中勝出，他當選為丹戎巴葛集選區(Tanjong Pagar Group Representation Constituency)國會議員，並於2006年5月獲委任為教育部政務部長。在2011年5月舉行的大選中，呂先生當選為摩綿 — 加冷集選區(Moulmein-Kallang Group Representation Constituency)國會議員，並一直擔任交通部部長至今。

交通部部長呂德耀先生(左二)

3.1.4　訪問團成員與交通部部長交流意見時察悉，新加坡的交通系統一直面對種種挑戰，例如交通需求持續增加、土地有限、公共交通服務所佔市場比例下降，以及人口結構和對交通服務的期望不斷轉變等。近年，巴士和地鐵車廂擠迫，列車服務受阻的情況亦時有發生。而隨着列車和鐵路系統變得陳舊，而交通需求又不斷增加，新加坡一些較舊的鐵路系統備受壓力。

交通策略

3.1.5　交通部部長與訪問團成員分享經驗時表示，由於上述的種種挑戰，新加坡政府不單需要應付目前的需求，更要預測未來的需要，發展一套有效的交通系統，引領新加坡邁向未來。

令公共交通工具成為首選

3.1.6　訪問團成員察悉，為應付日後不斷增加的交通需求，新加坡政府會利用公共交通服務，去滿足更大比例的交通需要。《2013年陸路交通發展總藍圖》所訂的其中一個主要目標，是將繁忙時段使用公共交通工具的比例提升至75%，因此，要令新加坡人選擇乘搭公共交通工具至為重要。為了達到以上目標，新加坡政府正提升公共交通系統的質素，增加其對新加坡人的吸引力，令公共交通工具成為私家車以外的另一可行選擇。加強整合公共交通系統，可為市民帶來便捷無縫的轉乘安排；方便暢達的交通服務；可靠舒適的車程；相對於駕駛私家車甚具競爭力的乘車時間；以及符合市民負擔能力的票價水平。

更妥善管理交通擠塞的情況

3.1.7　訪問團察悉，新加坡政府不遺餘力地推行各種有效政策和採用嶄新技術，令公共交通系統能發揮最大效能。為了管理交通擠塞及將車輛數目維持在道路基建設施可承受的水平，新加坡政府推行嚴厲政策以限制車輛數目及其使用。此外，新加坡政府亦借助科技來提升道路使用的效能、充分利用道路容量，以及向駕駛者提供路面狀況的資訊。當局已實施電子道路收費，以管理交通繁忙地區的擠塞情況。新加坡政府亦應用交通管理科技，提供實時交通資訊，以改善日常的交通流量。

交通工具的暢達程度

3.1.8　因應社會狀況和人口結構的轉變，新加坡政府推行了多項措施，方便不同人士(例如長者、輪椅使用者及有幼童的家庭)乘搭交通工具。這些措施亦有助為整個社會締造更宜居的環境。此外，現時已有超過一半的公共巴士可供輪椅上落，而當局的目標是在2020年之前達致所有巴士均可供輪椅上落。

訪問團成員與交通部部長交流意見

單車作為環保交通工具

3.1.9 訪問團察悉，單車在新加坡已成為一種日漸普遍的環保交通工具。市民尤其喜歡將單車用作短途交通工具，例如每天上班時騎單車接駁地鐵站或巴士交匯處，或往返市鎮內各處。以單車代步既廉宜又方便，而且有益身心，任何年齡的人士也可藉此更親近大自然和戶外天地。

3.1.10 訪問團亦察悉，因應新加坡交通系統面對的種種挑戰，新加坡政府計劃建設一個更強調以人為本的陸路交通系統，為乘客提供更多接駁路線前往目的地，並讓使用任何交通工具的乘客也能獲得更佳的服務。這個陸路交通系統會更多的考慮為多元化社區帶來福祉，為市民締造更宜居的生活環境。新加坡政府計劃令公共交通工具成為具吸引力的交通模式，從而減少新加坡人對私家車輛的依賴。為更切合民眾的期望，新加坡政府已舉行一連串公眾諮詢活動，探討政府如何能將近年乘車環境的整體質素予以提升，並在2013年公布《陸路交通發展總藍圖》，闡述新加坡未來20年陸路交通發展的願景。

3.1.11 訪問團成員表示，在交通管理方面，香港亦面對同樣問題。長遠而言，新加坡和香港兩地政府均會繼續推行以鐵路為公共交通系統骨幹的政策。與香港政府一樣，新加坡政府亦將大幅度擴展鐵路網絡。此外，新加坡政府亦會繼續增加巴士路線和調整巴士網絡，目的不單是方便乘客接駁至擴大後的鐵路系統，同時亦旨在協助乘客更直接和便捷地到達更多地點。訪問團成員察悉，新加坡政府會繼續配合巴士網絡的發展，更大規模地興建單車和步行基建設施，以吸引市民採用其他方式出行和前往鐵路站。

訪問團成員聆聽新加坡政府如何應付交通系統面對的挑戰

訪問團團長陳鑑林議員與交通部部長呂德耀先生互贈紀念品

3.2 與陸路交通管理局代表會晤

3.2.1 訪問團到訪陸路交通管理局，聽取有關新加坡交通管制措施(包括電子道路收費系統、智能運輸系統，以及全國單車設施及單車徑網絡的推廣計劃)的簡介。主講者包括副行政總裁(基建及發展) CHUA Chong-kheng先生、交通及智能運輸系統營運處處長CHUAI Chip-tiong博士、智能交通系統中心副主任SOH Ling-tim女士，以及陸路交通管理局其他代表。

訪問團成員與陸路交通管理局代表交流意見

3.2.2 陸路交通管理局代表向訪問團成員簡報，該局負責規劃、營運及保養新加坡的陸路交通基建和系統。新加坡公共交通系統的兩大支柱，分別為龐大的市區鐵路網絡，以及覆蓋全面的公共巴士系統，而德士(在香港稱為"的士")作為公共和私人交通工具之間的橋樑，則擔當輔助的角色。

3.2.3 訪問團成員察悉，陸路交通管理局負責各鐵路線建造工程的規劃、發展及投資，亦決定鐵路線的走線、建造方式、技術和列車種類，以及完工通車時間表。就規管者的角色而言，陸路交通管理局與公共交通營辦商合作，令列車服務更可靠，乘車更舒適和方便。陸路交通管理局亦與公共交通理事會緊密合作，監察巴士服務的質素和有關服務是否與市民的負擔能力相符。為確保兩間營辦商(即新捷運公司及SMRT公司)提供的服務符合服務質素標準，陸路交通管理局會研究票價和GPS的數據，並在巴士站進行獨立的意見調查。

交通管理

3.2.4 車輛配額制度與電子道路收費是新加坡交通管理策略的其中一條主要支柱。新加坡土地資源有限，加上市民對擁有車輛的需求不斷上升，新加坡政府須確保車輛的增長幅度不會失控，以致道路交通癱瘓。若政府不控制路面車輛的數目，長遠而言，即使興建道路和推展公共運輸項目也會徒勞無功。

車輛配額制度

3.2.5 訪問團成員聽取有關車輛配額制度的簡報。車輛配額制度於1990年5月實施，當時新加坡社會日漸富裕，單是提高私家車擁有稅亦不能有效控制車輛數目的增長。在推行車輛配額制度之前，即使加稅，車輛數目亦持續增加。其後，新加坡政府引入車輛配額制度，限制每年使用路面的新登記車輛的數目。新加坡車輛近年的每年增幅載述於下表。

年份	每年車輛增幅
2009年之前	3%
自2009年起	1.5%
自2012年8月起	1%
自2013年2月起	0.5%

資料來源：陸路交通管理局

3.2.6 新加坡政府將未來數年的車輛增幅定於每年0.25%，並會繼續檢討是否需要進一步調低有關比率。

3.2.7 車輛配額制度旨在規管路面車輛的增幅，將有關比率定於陸路交通基礎設施可承受的水平。新加坡政府控制可登記的新車輛數目，至於擁有車輛所需的費用，則由市場釐定。任何人士如欲在新加坡辦理新車登記，必須先取得汽車擁有權證明書，證明有權可擁有車輛，為期10年。汽車擁有權證明書的配額每3個月計算和釐定一次。當局每月兩次舉行公開競投，分配汽車擁有權證明書的配額。

電子道路收費

3.2.8 陸路交通管理局代表向訪問團成員簡介時表示，不論個人或整體社會，都要為交通擠塞付出很大代價。交通擠塞導致生產時數減少，造成環境污染，車輛廢氣亦有損健康。為了保持交通暢順，陸路交通管理局繼續採取全面和綜合的策略，盡用可以使用的方法，包括興建更多道路、規管車輛數目增幅、實行多項交通工程解決方案，以及推廣使用公共交通工具。除上述措施外，陸路交通管理局亦需要實施電子道路收費，藉以管理交通需求。

3.2.9　電子道路收費是用作管理道路擠塞情況的一套電子道路收費系統。新加坡於1975年在限制區推出名為限制區執照系統的首個道路收費系統，其後該系統的適用範圍隨著道路收費系統的實施而擴展至主要高速公路。在1998年，電子道路收費取代在限制區實施並以人手操作的限制區執照系統，和適用於高速公路的道路收費系統。根據"用者自付"原則，當駕駛者於繁忙時段使用收費道路，電子道路收費系統便向其收取費用。不同道路及時段的電子道路收費價格亦有所不同，視乎當區交通情況而定。這措施的目的是鼓勵駕駛者改用其他交通工具、更改行車路線，或轉移在其他時段駕車外出。在電子道路收費系統運作的時間內，每當有車輛駛經收費點，該系統便會透過專用的短程無線電通訊系統，從其車內閱卡器的智能卡，扣減電子道路收費的金額。下圖說明新加坡電子道路收費運作的情況。

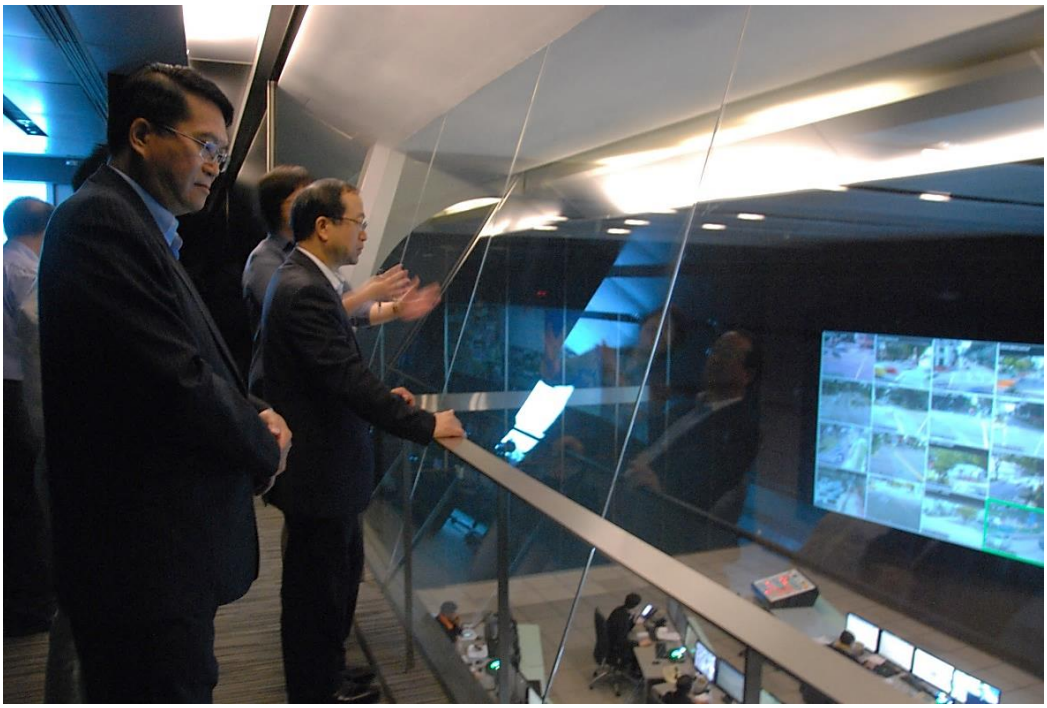
資料來源：陸路交通管理局

3.2.10　訪問團成員察悉，陸路交通管理局正利用全球導航衛星系統技術開發一個全新的道路收費系統，這樣便更能針對實際情況，按較公平的原則靈活地管理交通擠塞。由於在此系統下，電子道路收費金額的計算，會按駕駛者所使用的擠塞路段的實際長度為基礎，做法較為公平。新加坡當局預計，對於解決現時和日後的交通擠塞問題，以及確保駕駛者能暢通無阻地使用道路，電子道路收費會繼續發揮效能。

智能運輸系統

3.2.11 陸路交通管理局代表向訪問團介紹智能運輸系統的運作。在土地短缺的新加坡，智能運輸系統內含精密的交通和管制系統，不單能使道路網絡充分發揮效能和容量，同時可監控和管理交通流量。智能運輸系統基建設施涵蓋新加坡境內超過164公里的高速公路和隧道，亦能及時發放交通資訊，對協助駕駛者選取最佳路線到達目的地，起了重要作用。

3.2.12 訪問團成員察悉，智能運輸系統中心是智能運輸網絡的其中一個重要組成部分。該中心一星期7天，每天24小時透過智能運輸系統監控交通狀況，並調配路面救援隊人員，協助需要幫助的駕駛者。此外，系統會透過電子信息顯示屏向駕駛者發放實時交通資訊。



陸路交通管理局代表向訪問團介紹智能運輸系統中心

3.2.13　除了智能運輸系統中心外，陸路交通管理局代表亦向訪問團成員介紹智能運輸網絡以下的重要組成部分：

(a) 高速公路監控信息系統負責監控高速公路的交通情況，並提醒駕駛者有關交通事故的資訊，確保可迅速應對交通事故；

高速公路監控信息系統
(資料來源：陸路交通管理局)

(b) 在2014年年初，高速公路監控信息系統於10條主幹道走廊設置，總長度約142公里。在高速公路監控信息系統擴展至多條主幹道後，在交通管理和指引駕駛者方面的工作會更有效率；

主幹道監控信息系統
(資料來源：陸路交通管理局)

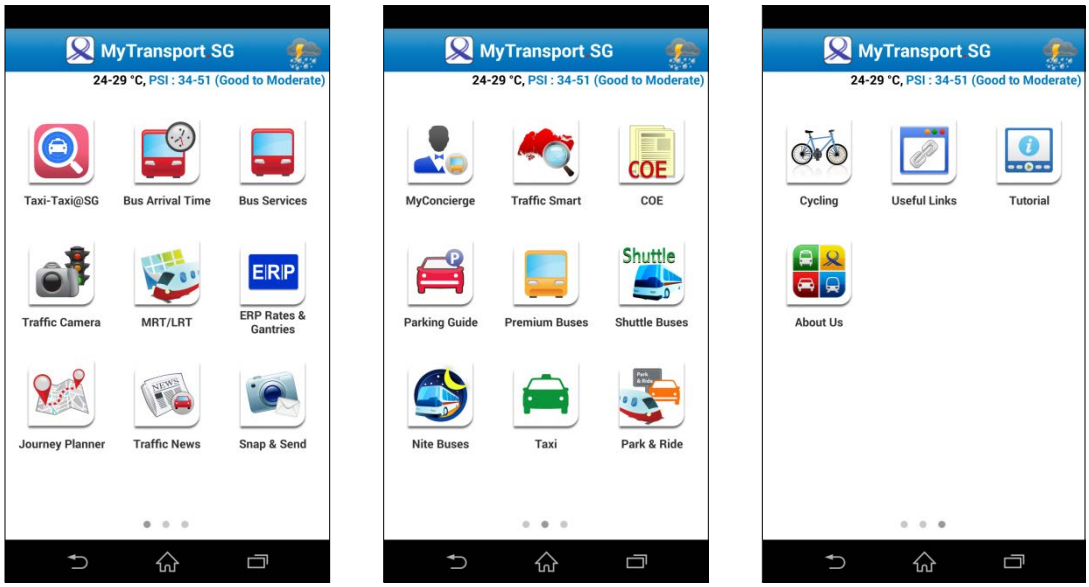
(c) 路口電子監測系統是一套裝有監察攝影機的監測系統，旨在監控交通燈號控制主要路口的交通狀況；及

路口電子監測系統
(資料來源：陸路交通管理局)

(d) 泊車指引系統提供濱海中心、烏節路及海濱區各大購物區內的購物商場可供使用的泊車位資料，務求減少上述地區的汽車流量。

泊車指引系統
(資料來源：陸路交通管理局)

3.2.14 訪問團察悉，陸路交通管理局一直致力利用科技增強駕駛者和乘客的資訊掌握能力。陸路交通管理局開發了MyTransport.SG 網站及智能電話應用程式，令駕駛者和乘客可及時獲取資訊，協助他們作出旅程方面的決定。乘客可查看巴士到站時間及個別巴士線的路線圖，而駕駛者亦可查閱市區和其他熱門地區的電子道路收費價格和停車位資料。此外，市民可利用陸路交通管理局提供的網上資源、陸路交通管理局網站、Facebook、Twitter及 YouTube頻道，以取得實時更新的交通情況和陸路交通議題。MyTransport.SG 流動應用程式的介面內容包括夜間巴士、電子道路收費的價格和閘門位置，以及巴士到站時間等。有關的介面內容如下。



MyTransport.SG 流動應用程式的介面

<u>全國單車設施推廣計劃</u>

3.2.15　陸路交通管理局代表向訪問團簡介，新加坡政府已採取多管齊下的政策，推廣單車成為新加坡的環保交通工具。有關措施包括興建額外單車基建設施、締造適合騎單車的環境，以及加強單車活動的安全。訪問團成員參觀了巴西立市附近的單車設施，並在該處展開單車遊，加深對新加坡推廣單車計劃和措施的了解。

3.3 與政府國會交通委員會正副主席會晤

3.3.1 訪問團到訪新加坡國會，並與政府國會交通委員會主席符致鏡先生及副主席成漢通先生交流意見。

政府國會交通委員會主席符致鏡先生(右)及
副主席成漢通先生(左)與訪問團交流意見

<u>新加坡國會</u>

3.3.2 新加坡國會實行單議院制，負責制定法律、監控國家財政及制衡政府活動等職能。新加坡國會由3類議員組成，包括民選議員(Elected Members)、非選區議員(Non-Constituency Members)及官委議員(Nominated Members)。大部分國會議員在大選中按"得票最多者當選"的制度當選進入國會，代表的選區為單議席選區或集體代表選區。

3.3.3 國會選舉每5年舉行一次。上次選舉於2011年5月舉行。在國會的87個民選議席當中，人民行動黨(People's Action Party)取得81席，其餘6席由屬反對黨的工人黨(Workers' Party)奪得。工人黨取得6席，是反對黨自新加坡於1965年獨立以來的最佳成績。國會其後在2013年1月舉行補選，以填補因人民行動黨一名議員辭職而產生的空缺，工人黨從而取得多一個席位。下次國會選舉將於2016年舉行。

政府國會委員會

3.3.4 執政的人民行動黨在1987年首次成立政府國會委員會，藉以在立法機關中產生不同的意見。政府國會委員會不具憲法地位，而是人民行動黨政府的一項措施。政府國會委員會只由執政黨的議員組成，每個委員會由一個包括有關範疇的專家及相關業外人士組成的智囊小組支援。

3.3.5 現時共有11個政府國會委員會，專責研究以下事務：通訊及資訊；文化、社區及青年事務；國防及外交；教育；財政及工貿；衛生；內政及法律；人力；國家發展及環境；社會及家庭發展；以及交通。執政黨會向每個政府國會委員會分配相當於一個或以上部長職能的專責範疇。每個政府國會委員會負責審查某個政府部長的政策、計劃或擬議法例，並向部長提供反饋意見及建議，該部長亦會就涉及公眾利益的事宜徵詢政府國會委員會的意見。

公共交通系統

3.3.6 訪問團與政府國會交通委員會正副主席就如何在香港和新加坡提供有效的公共交通服務交流意見。訪問團成員察悉，與香港政府一樣，新加坡政府亦會擴展和改善鐵路網絡。現時，新加坡鐵路網絡的長度超過178公里，到了2030年，鐵路網絡長度將會倍增至約360公里，此長度足以來回新加坡海岸線兩次。此外，到了2030年，除了東西線、南北線、東北線及環線這4條現有地鐵線外，新加坡亦會建成以下5條新鐵路線：濱海市區線、湯申線、東區線、裕廊區域線及跨島線。

3.3.7 訪問團成員察悉，除了鐵路發展外，新加坡政府向兩間上市公司(即新捷運公司及SMRT公司)發出牌照，以供營運鐵路和巴士服務。訪問團成員亦察悉，新加坡政府將增加巴士車隊的巴士數目，並透過推行巴士服務改善計劃，加強交通連接服務。巴士服務改善計劃於2012年推行，旨在回應乘客最關切的事宜，特別是巴士車廂擠迫和班次方面的問題。新加坡政府與公共巴士營辦商合作，將巴士車隊數目大幅增加約20%，相等於在未來5年購置800架新巴士。根據巴士服務改善計劃，公共巴士營辦商須加密繁忙時段的巴士班次。現時，80%的巴士線班次必須為每10分鐘一班，而所有巴士服務班次不得多於每30分鐘一班。在該計劃下，就所有巴士服務而言，90%的巴士線班次必須為每10至12分鐘一班，而所有巴士服務班次不得多於每20分鐘一班。訪問團成員察悉，在提供公共巴士服務方面，新加坡政府熱心參與，投資的金額亦相當大。

管理道路和車輛數目

3.3.8 鑒於香港和新加坡同樣面對交通擠塞的問題，訪問團與政府國會交通委員會正副主席交流意見，彼此分享在保持道路交通暢通方面的經驗。訪問團得悉，新加坡政府實施電子道路收費，並不是要藉此增加收入，而是要管制繁忙的高速公路和道路的交通流量速度，透過收取費用影響駕駛者選擇行車旅程的時段和使用的道路。新加坡政府會每季檢討交通流量速度一次，並調整電子道路收費的水平。若交通流量速度加快，上述收費有時會調低。

3.3.9 自1990年起，新加坡政府透過車輛配額制度規管車輛數目的增幅。目前，香港的私家車總數逾546 000架，而新加坡的私家車輛則超過60萬架。在新加坡，小型車輛(即引擎汽缸容量最多為1 600立方厘米，及最高輸出功率達97千瓦(130制動馬力)的車輛)的汽車擁有權證明書的最新價格約為64,000新加坡元(396,800港元)，而中型車輛(即引擎汽缸容量多於1 600立方厘米，或最高輸出功率達97千瓦(130制動馬力)以上的車輛)的有關價格則約為71,000新加坡元(440,200港元)。新加坡政府推行上述制度，

加上自1998年以來實施電子道路收費的成效，已成功令主要道路和高速公路的交通暢順。

3.3.10　新加坡政府利用精密的交通管制系統，充分發揮道路網絡的效能和容量，同時管理交通流量。該系統負責監察長度超過164公里的高速公路和隧道。此外，新加坡政府運用高速公路監控信息系統偵測道路意外、車輛故障及其他事故等情況，確保可迅速回應有關事故，令路面交通恢復正常。在多個路口設置的監察攝影機系統，亦會監察可能出現擠塞的地點的交通狀況。

3.3.11　在會議後，訪問團成員獲邀參觀新加坡國會，加深了解其歷史及運作情況。

訪問團成員在新加坡國會合照留念

訪問團成員與政府國會交通委員會正副主席交流意見

訪問團團長陳鑑林議員向政府國會交通委員會主席
符致鏡先生致送紀念品

訪問團參觀新加坡國會

3.4 與新捷運公司代表會晤及參觀東北線車務控制中心和盛港綜合交通樞紐

3.4.1 為研究並觀察新加坡在提供公共交通服務方面應用資訊科技的情況，訪問團到訪新加坡的主要巴士與鐵路營辦商新捷運公司，並聽取該公司鐵路部執行副總裁WONG Wai-keong先生及其他代表簡報該公司的鐵路及巴士營運情況。另外，為更深入了解地鐵與輕軌列車系統，訪問團成員參觀了東北線車務控制中心，以及到訪盛港綜合交通樞紐。

訪問團成員聽取新捷運公司的代表作出簡報

3.4.2 訪問團察悉，新捷運公司是新加坡一間負責提供地鐵、輕軌列車及巴士服務的上市公司，其龐大的巴士及鐵路網絡每日載客超過300萬人次。新捷運公司的母公司為經營陸路客運服務的跨國公司康福德高公司(ComfortDelGro Corporation)。在2013年，新捷運公司盈利為1,550萬新加坡元(9,610萬港元)，而收入總額則為8億4,730萬新加坡元(53億港元)。

地鐵系統

3.4.3 新捷運公司的代表向訪問團成員簡報，該公司負責營運東北線和濱海市區線。東北線是全球首個全自動化地下重鐵系統，連接榜鵝與港灣，全長20公里，設有16個車站，2013年載客約1億7 500萬人次。另一方面，濱海市區線是新加坡第五條地鐵線，計劃在2013年、2016年及2017年分3個階段通車。該地鐵線全面落成後，全長約為42公里，設34個車站，將會成為新加坡最長的地下無人駕駛地鐵線。

3.4.4 訪問團成員察悉，為應付乘客量增加，新捷運公司於2014年1月為東北線增加400班車。在大型活動及公眾假期，列車服務時間亦會延長。為長遠應付鐵路服務的預計需求，陸路交通管理局於2012年為東北線訂購了18部全新列車，預計能增加70%載客量。新列車的內部設計更加以乘客為本，逃生門的設計亦更完善。為配合新列車的使用，設於盛港的東北線車廠已提升各項系統，包括信號及通訊系統。東北線列車使用的通訊設備，以及各車站電力供應系統的改善工程，已於2013年展開，預計在2015年完成。

輕軌列車系統

3.4.5 新捷運公司的代表亦向訪問團簡報，除地鐵線外，該公司亦負責營運設有14個車站的盛港輕軌列車線及設有15個車站的榜鵝輕軌列車線。兩條輕軌列車線均是全自動化，服務盛港和榜鵝居民，讓他們能無縫地轉乘地鐵系統的東北線。2013年輕軌列車的乘客量約為2 900萬人次。此外，訪問團亦察悉，新捷運公司正推行多項優化輕軌列車服務的措施。舉例而言，為

配合雙車廂列車將於2016年投入服務，該公司現正優化盛港和榜鵝輕軌列車系統，並會提升信號及月台停車控制系統。

新捷運公司鐵路部執行副總裁WONG Wai-keong先生
向訪問團成員簡介該公司的地鐵與輕軌列車系統

巴士服務

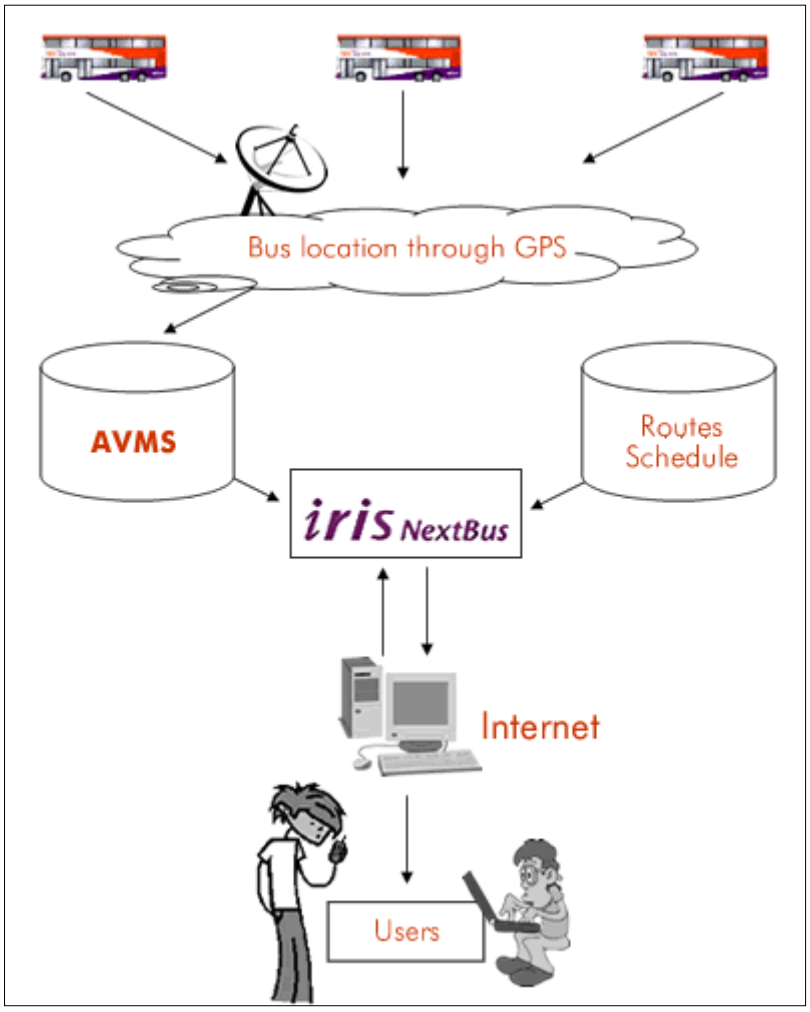
3.4.6　新捷運公司的代表向訪問團成員簡報，巴士每日的總乘客量為360萬人次。就新加坡的固定班次巴士服務而言，該公司在市場的佔有率為75%，車隊數目超過3 200輛巴士，服務遍及17個轉乘站，在全島設站超過3 500個。訪問團察悉，為提升巴士服務，新捷運公司正推行一項服務優化計劃，包括擴大車隊，尤其是購置更多可供輪椅上落的巴士；此外，部分經選定的巴士服務將會延長營運時間。

智能路線信息系統(IRIS)

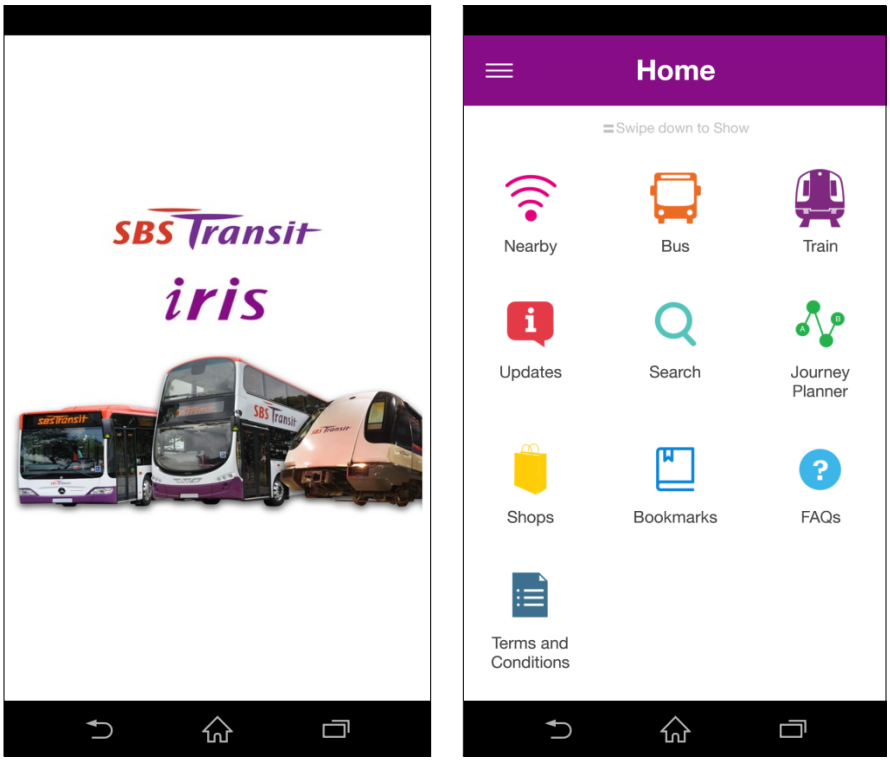
3.4.7 新捷運公司向訪問團成員講解IRIS。兩項IRIS應用程式分別為"*iris* NextBus"及"*iris* Journey Planner"，前者實時提供巴士估計到達的時間，讓乘客可預計下一班巴士何時從巴士轉乘站開出；後者則協助乘客按照最短的步行距離或行車時間，計劃乘坐巴士和鐵路的行程方案，以最佳方法前往目的地。訪問團成員繼而在自己的手提電話試用IRIS應用程式。

訪問團成員聽取有關IRIS應用程式的示範

3.4.8 訪問團成員亦察悉，新捷運公司旗下所有巴士均安裝了自動車輛管理系統追縱裝置，用以實時追縱巴士的確實位置，加上相關的路線狀況／模式等資料，"*iris* NextBus"因而可預測下一班巴士到站的時間。下圖分別載述"*iris* NextBus"的運作概覽及IRIS應用程式在智能手機的介面。



"*iris* NextBus"的運作概覽
(資料來源：新捷運公司)



IRIS應用程式在智能手機的介面

3.4.9　為觀察新加坡全自動無人駕駛地鐵系統的運作和管理情況，以及輕軌列車系統的發展和運作情況，訪問團繼而到訪東北線車務控制中心，並乘坐輕軌列車往盛港市中心站，以及參觀盛港綜合交通樞紐。

3.4.10　新捷運公司的代表帶領訪問團成員參觀東北線車務控制中心，期間訪問團成員察悉，由新捷運公司營運的東北線，是全球首個全自動化地下重鐵系統之一。該鐵路線耗資46億新加坡元(285億2,000萬港元)建造，全長20公里，設有16個車站，在2013年載客約1億7 500萬人次。

3.4.11　訪問團亦察悉，由於東北線為無人駕駛系統，因此新捷運公司採取了多項措施，確保在安全及保安方面均穩妥。負責在列車上巡邏的顧客服務主任，會監察乘客上落過程，並為列車上的乘客提供協助，以及留意是否有可疑物品。此外，所有列車均裝有閉路電視，每列列車共有14部閉路電視，每個車廂各有兩部對內的閉路電視，而列車兩端則各有一部對外的閉路電視。車務控制中心的職員可透過閉路電視監察列車上的情況，並作出反應；如有需要，職員會發出廣播。

3.4.12　新捷運公司的代表向訪問團成員簡報，該公司利用標記貼及廣播，提醒乘客小心列車與月台之間的空隙。除此之外，東北線配備信號系統，能偵測所有車門是否已關上，然後才讓列車駛離車站。車門若探測到任何阻礙物，便會重新開啟，讓乘客移走阻礙物。若阻礙物未被移走，所有車門會重新開啟，列車亦不會開出。與此同時，信號系統會向東北線車務控制中心發出車門受阻的警號，通知車站職員前往查看車門受阻的原因，並提供協助。東北線車站月台亦裝有緊急停車掣，乘客在緊急情況下可啟動此緊急停車掣。此外，乘客可使用設於月台的紅色緊急電話，通報在乘客服務中心的職員。

3.4.13　訪問團成員察悉，新捷運公司負責營運設有14個車站的盛港輕軌列車線及設有15個車站的榜鵝輕軌列車線。兩條輕軌列車線均是全自動化，服務盛港和榜鵝居民，讓他們能無縫地轉乘地鐵系統的東北線。

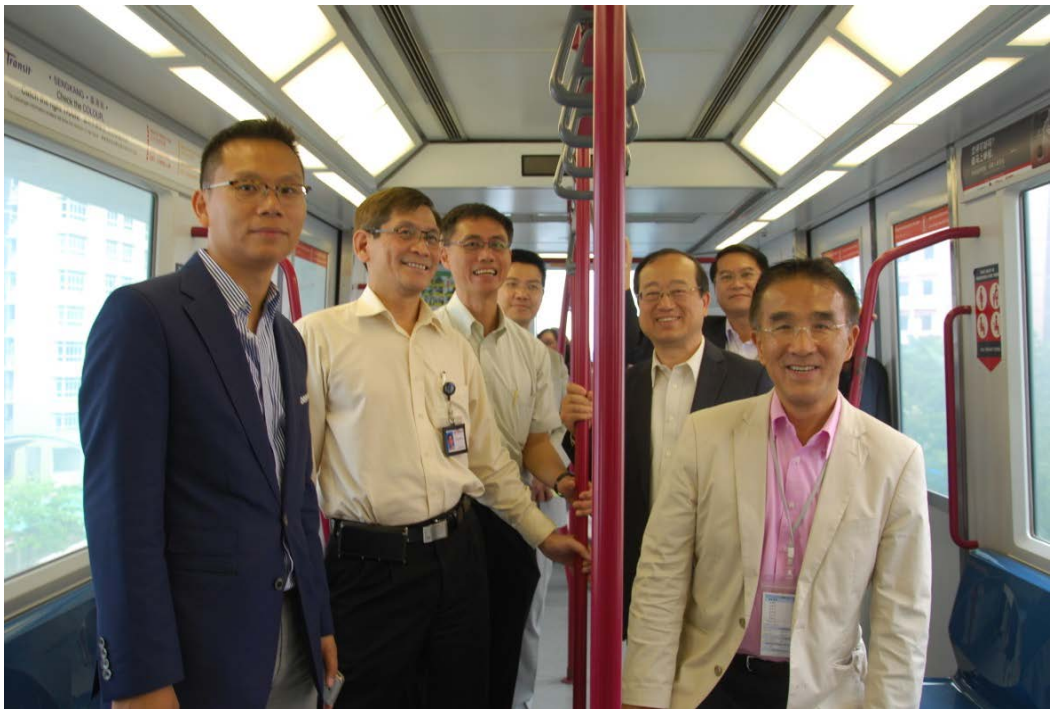
3.4.14　訪問團亦察悉，新捷運公司近年推行了多項優化輕軌列車服務的措施。在2013年1月以前，盛港西輕軌列車只在早上及黃昏繁忙時間行駛。為更切合乘客的交通需要，自2013年1月1日起，盛港西輕軌列車來回方向均全日行駛，並每星期額外增加1 033班車。在平日繁忙時間，列車維持3至4分鐘一班，其餘時間則維持5至6分鐘一班。

訪問團參觀盛港綜合交通樞紐

3.4.15　此外，訪問團察悉，盛港和榜鵝輕軌列車線的乘客量穩步增長，在2008至2011年期間按年增長10%。為應付持續增加的交通需求，自2012年起，陸路交通管理局把現有41部單車廂列車的其中16部改裝，以配合雙車廂列車的運作。因此，車隊的車廂總數增至57個，增幅約為40%。另一方面，系統提升及改裝工程自2013年年中展開，雙車廂列車系統預期將於2016年投入服務。再者，為優化輕軌列車的服務，陸路交通管理局購置了更多列車，其中13部列車用於服務武吉班讓輕軌列車系統。

3.4.16　盛港綜合交通樞紐是全空調的巴士轉乘站，與地鐵車站及毗鄰的商業發展項目(例如購物商場等)緊密連接，訪問團成員對此留下了深刻的印象。這個交通與商業設施的結合，令乘客可在轉乘接駁巴士或鐵路之前，先行辦理事務，及在方便舒適的環境下購物。目前，新加坡共有7個綜合交通樞紐 —— 宏茂橋、勿洛、文禮、金文泰、盛港、實龍崗及大巴窰。在未來10年，新加坡將會在發展各地區的同時，興建更多交通樞紐。

訪問團團長陳鑑林議員與新捷運公司的代表互贈紀念品



訪問團成員在輕軌列車車廂內拍照留念

3.5 與香港駐新加坡經濟貿易辦事處處長會晤

3.5.1 訪問團成員與香港駐新加坡經濟貿易辦事處(下稱"經貿辦")處長方毅先生及其他經貿辦代表會晤。他們亦聽取了有關新加坡和其餘東南亞國家聯盟(下稱"東盟")[2]成員國的最新發展情況。訪問團成員其後出席由經貿辦舉辦的午宴，並就新加坡和亞洲的交通及其他事宜互相交流意見。

訪問團成員與經貿辦代表會晤

[2] 東盟的成員國為文萊、柬埔寨、印尼、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國及越南。

3.5.2 訪問團察悉，香港政府將會探討與其他經濟體締結自由貿易協定的可能性，只要是符合香港的利益及世界貿易組織的原則和條文，並有助多邊貿易自由化便可。香港過往已分別與內地(於2003年)、新西蘭(於2010年)、歐洲自由貿易聯盟國家(於2011年)，以及智利(於2012年)簽訂了4份自由貿易協定。

3.5.3 經貿辦處長向訪問團表示，香港與東盟於2013年4月同意尋求締結自由貿易協定。香港與東盟就自由貿易協定進行的首輪正式談判已於2014年7月成功舉行。該次自由貿易協定談判的主要範疇包括撤銷或降低關稅；產地來源規則；開放服務貿易；開放、促進和保護投資；以及知識產權合作。

3.5.4 訪問團成員察悉，東南亞是全球經濟增長最快的地區之一。東盟10個成員國整體是香港第二大貨物貿易夥伴及第四大服務貿易夥伴。香港政府相信自由貿易協定可促進東盟與香港的貿易和投資流動，為香港商界創造新機遇，並推動長遠經濟增長。

3.5.5 此外，經貿辦處長向訪問團講述有關東盟經濟發展和政治動態的最新情況。他們察悉，新加坡2014年國內生產總值預測增幅由先前的2%至4%收窄為2.5%至3.5%。新加坡2014年第二季國內生產總值增長2.4%，高於2.1%的先期預測數據，但較2014年第一季的4.9%低。增長減慢歸咎於各種原因，包括製造業增長急劇放緩，由2014年第一季增長9.8%降至僅1.5%。訪問團又察悉，從馬來西亞前往新加坡的遊客人數近期有所下降，這或是由於馬來西亞航空MH370號航班在2014年3月8日離奇失蹤，以及2014年7月17日馬來西亞航空MH17號航班據報在烏克蘭東部遇襲墜毀等意外事件所致。據悉，到訪新加坡和鄰近馬來西亞及泰國的遊客人數亦有所減少。

3.5.6 訪問團成員普遍同意與東盟締結自由貿易協定，將促進和加強香港與東盟之間的貿易和投資流動，為港商帶來更佳的進入市場機會和創造更有利的營商環境，並鞏固香港作為國際貿易、商業和金融中心的地位。

3.5.7　另外，經貿辦副處長向訪問團成員介紹由2014年夏季開始推行的香港大學生東盟實習計劃。該項實習計劃由經貿辦倡議並制訂，旨在拓闊香港大學生的國際視野，以及促進香港與東盟的雙邊關係。約90名香港大學生在7個東盟國家的約30家機構實習，當中以新加坡機構佔多數。

訪問團團長陳鑑林議員致送紀念品予
經貿辦處長方毅先生

3.6 參觀新加坡濱海灣郵輪中心及其交通接駁設施

3.6.1 訪問團參觀了新加坡濱海灣郵輪中心(下稱"濱海灣郵輪中心")，並聽取新加坡旅遊局代表作出簡介，以更全面了解該中心為遊客提供的交通設施及其交通管理安排。

3.6.2 訪問團察悉，濱海灣郵輪中心是新加坡的新郵輪碼頭，位於濱海南。濱海灣郵輪中心佔地28 000平方米，其設計旨在作為一個建築地標，並可供一些世界最大的郵輪停泊。碼頭設有面積廣闊的出入境大堂和大型地面運輸區，確保旅客往來暢行無阻。碼頭耗資5億新加坡元興建，相關工程於2009年10月展開，並於2012年5月22日完成。新郵輪碼頭在2012年10月開幕啟用，標誌着新加坡成為區內郵輪樞紐。碼頭有足夠的水深及設有大型的船舶掉頭區，加上沒有高度限制，足可容納噸位高達22萬噸、長達360米的船隻停泊。濱海灣郵輪中心同一時間可接待約6 800名旅客。

3.6.3 訪問團參觀濱海灣郵輪中心，並察悉碼頭的出入境大堂設有80個旅客登記櫃檯及多達40個出入境檢查櫃檯。

訪問團成員參觀濱海灣郵輪中心

3.6.4 訪問團成員又察悉，濱海灣郵輪中心十分重視郵輪旅客的交通安排。碼頭提供各種公共交通服務，例如旅遊巴士、公共巴士和德士(在香港稱為"的士")。至於泊車設施方面，停車場及旅遊巴士停泊區佔地32 000平方米，合共提供25個旅遊巴士停車位和327個泊車位。其他設施包括便捷的通道，以及通往地鐵站、海濱長廊和公園的行人連接路。

訪問團參觀濱海灣郵輪中心的交通接駁設施

3.6.5 參觀結束後，訪問團成員認為，在2013年6月開幕、位於香港啟德發展區的郵輪碼頭應提供更完善的交通設施，而香港政府可參考濱海灣郵輪中心的經驗，尤其是為郵輪旅客提供的交通安排。

訪問團團長陳鑑林議員致送紀念品予新加坡旅遊局代表

3.7 參觀巴西立市附近的單車設施

3.7.1 鑒於新加坡正致力發展成為一個方便使用單車的城市，訪問團參觀了巴西立市附近的單車設施。他們亦聽取了陸路交通管理局代表簡介新加坡的《全國單車推廣計劃》。

訪問團成員聽取陸路交通管理局代表作出簡介

3.7.2 訪問團得悉，新加坡近年一直推廣以單車作為環保交通工具，而當地政府由2010年起制訂《全國單車推廣計劃》，目標是發展短程代步用途的單車路線，並將這些路線連結成為一個遍及新加坡各處的網絡。因應這項目標，新加坡政府展開了造價達4,320萬新加坡元(2億6,780萬港元)的工程，在各區的行人路旁設計及建造專用單車徑。訪問團成員參觀的巴西立市即屬該等地區之一。

3.7.3　訪問團成員又察悉，陸路交通管理局將會在2020年或之前建成長約190公里的單車徑網絡。長遠目標是提供全面的單車徑網絡，以供居民便捷安全地騎單車前往地鐵站和鄰里中心。及至2030年，現有單車徑會發展成為一個遍及全島的完善單車徑網絡，長度將超逾700公里。上述網絡會結合市鎮內路線、跨市鎮路線、公園連道網絡及環島路線，讓市民可安全舒適地騎單車在區內各處或各區之間往來。

訪問團成員展開巴西立市單車遊

3.7.4　訪問團察悉，新加坡政府在未來數年會提升單車設施。除由2011年開始於32個地鐵站設置3 000個單車泊架外，新加坡政府會在11個地鐵站增建合共500個單車泊架。為照顧在私人發展物業內停泊單車的需要，陸路交通管理局正與市區重建局合作制訂指引，以鼓勵發展商提供單車泊位。此外，陸路交通管理局會繼續與各市鎮理事會及其他機關合作，在建屋發展局的屋苑及主要社區康樂設施提供足夠單車泊位。

訪問團成員試用單車停泊處的雙層單車泊架卸載單車

3.7.5　此外，陸路交通管理局將會建造其他支援騎單車人士的基礎設施，例如單車過路處和方向指示路牌，令騎單車人士更為安全和更感便利。當局亦正在制訂騎單車人士的行為守則和全國騎單車人士教育計劃。

訪問團與陸路交通管理局代表在巴西立市附近的單車徑合照

3.7.6　聽取簡介後，訪問團成員展開巴西立市單車遊，並參觀設於地鐵站外的單車停泊處。進行單車遊期間，陸路交通管理局代表向訪問團成員介紹各種停泊設施(例如雙層單車泊架)及單車過路處的設施。

第4章 —— 觀察所得及總結

4.1 觀察所得

4.1.1 在聽取了交通部部長、新加坡國會的政府國會交通委員會正副主席，以及陸路交通管理局、新捷運公司和新加坡旅遊局的代表的簡介，與他們交流意見，並參觀了東北線車務控制中心、濱海灣郵輪中心和巴西立市附近的單車設施之後，訪問團有如下的觀察。

4.1.2 訪問團察悉，新加坡政府具備前瞻視野，施政時採取積極態度，並預測未來的需求。即使在過去數十年，該國的交通系統已發展成熟，新加坡政府仍不斷改良這個行之有效的系統。"效率"一詞是新加坡交通策略的核心。新加坡政府為市民作出不同選擇，目標是充分發揮交通系統的效率，為全社會帶來益處。

4.1.3 訪問團認為，香港與新加坡同樣面對交通需求不斷增加、路面空間有限及交通擠塞等挑戰，但香港政府除了以鐵路作為公共交通系統的骨幹外，亦致力建立一個多元化的公共交通系統。在該系統中，多種公共交通工具相輔相成，為乘客提供各種合理的選擇。不同的公共交通工具包括專營巴士、公共小型巴士(綠色專線小型巴士及紅色小型巴士)、的士、渡輪及電車。訪問團成員亦察悉，就提供公共交通服務而言，私營界別在香港擔當較重要的角色。

4.1.4 訪問團察悉，新加坡政府擔當中央巴士網絡策劃者的角色，並向公共交通營辦商提供購置巴士的資金。因此，公共交通營辦商無須擔憂收入及持續發展等問題，只須專注日常營運和維修工作，以及服務質素等事宜。到了2017年，新加坡將會有1 000輛由政府資助購買的巴士投入服務，藉以加強交通接駁及提升巴士服務水平。然而，本港的公共交通營辦商卻按商業原則獨立運作，有機會面對虧蝕，服務表現亦參差不齊。訪問團認為，香港政府應借鑒新加坡的經驗，改善本港的巴士服務。

4.1.5 新加坡未來的鐵路發展，令訪問團留下深刻印象。現時，新加坡鐵路網絡的長度超過178公里。根據新加坡制訂的《陸路交通發展總藍圖》，到了2030年，鐵路網絡長度將會倍增至約360公里，屆時除了現有的4條地鐵線外，亦會有5條新建鐵路線。在香港方面，政府於2014年公布《鐵路發展策略2014》，建議興建7個新鐵路項目。倘若該7個項目全部落實推行，鐵路網絡的總長度將會由2021年的270公里增至2031年的超過300公里。因此，訪問團認為，就已建成的鐵路長度而言，到了2030年，香港的鐵路發展將落後於新加坡。

4.1.6 訪問團成員認為，不論在乘客量的增幅，以至政府在擴展及提升服務以滿足需求的努力，新加坡的輕軌列車系統均表現卓越。訪問團認為，香港政府應汲取新加坡發展輕軌列車的經驗，並檢討香港輕鐵服務在新界西北所擔當的角色。

4.1.7 在參觀盛港綜合交通樞紐時，訪問團對這種綜合交通樞紐留下深刻的印象。綜合交通樞紐設於各主要市鎮，同時提供巴士和鐵路服務，亦附有零售設施，方便乘客在各大鐵路站前往巴士轉乘站。目前，新加坡設有7個綜合交通樞紐。在未來10年，新加坡政府在發展時會興建更多可同時設有空調巴士轉乘站及地鐵站的交通樞紐，作為加強交通連接措施的一部分。訪問團成員認為，香港亦可借鑒新加坡興建綜合交通樞紐的經驗，以提升香港公共運輸交匯處的質素。

4.1.8 訪問團認為，IRIS應用程式的發展十分優越。透過IRIS應用程式，乘客可取得下一班巴士到站時間；以及根據最短的行車時間或步行距離，乘坐巴士或地鐵前往目的地的最佳方法。訪問團成員認為，香港政府應加強這方面的工作，進一步發展現時應用於交通管理和提供交通服務方面的資訊科技。訪問團成員認為，政府或公共交通營辦商可利用一個中央電子平台，集中發放不同公共交通服務的資訊，方便市民使用。這樣，乘客透過智能電話的同一應用程式，便可即時取得巴士和地鐵等各種交通服務的資訊。政府當局亦可透過應用程式監察公共巴士服務的表現。

4.1.9　訪問團察悉，新加坡政府已透過實施車輛配額制度，規管車輛數目的增幅。實施有關制度後，新加坡每年車輛數目的增幅已穩步降低，由2009年的3%降至2013年初的0.5%。在未來數年，新加坡政府亦會將每年的有關增幅定於0.25%。在香港方面，由2003年至2013年期間，新登記私家車總數的增幅約為30%，近年的按年增幅為3.4%。然而，訪問團成員認為，香港政府未必能夠採取例如車輛配額制度的激烈措施，以控制私家車數目的增幅。

4.1.10　訪問團成員了解到，要有效減低駕駛者使用商業中心區或繁忙地區道路的意欲，保持主要道路和高速公路交通暢順，電子道路收費亦是另一有效方法。然而，從1980年代開始，由於市民以保障私隱等理由提出反對，是否在香港實施電子道路收費仍處於諮詢階段。鑒於交通擠塞問題日趨嚴重，香港政府若能解決某些問題，例如對保護私隱的關注等，香港政府或會實施電子道路收費。

4.1.11　新加坡政府正努力在建屋發展局的市鎮加建90公里長的單車徑，以期令單車徑網絡的總長度在2020年或之前能達到190公里左右，訪問團成員對此表示欣賞。長遠而言，新加坡政府會在建屋發展局全部26個市鎮興建完善的單車網絡。此外，訪問團對巴西立市附近的單車設施印象深刻，尤以雙層單車泊架為然。訪問團成員認為，不論是將單車放置上架，還是從架上取回單車，過程同樣輕易。訪問團認為，香港政府在制訂相關政策和設計新發展區時，可參照新加坡的推廣單車計劃。舉例而言，倘若政府在香港引入雙層單車泊架，單車泊位數目便會倍增，這樣或可紓緩新界及離島單車泊位不足的情況。

4.2 總結

4.2.1 訪問團認為是次訪問活動相當有意義和具啟發性。透過舉行會晤及進行訪問，訪問團成員有機會在新加坡與交通部部長、政府國會交通委員會委員、相關政府機構代表，以及巴士和鐵路營辦商交流意見。訪問團能藉是次訪問活動取得第一手資料，了解新加坡在發展和提供公共運輸設施及制訂交通管理措施方面的相關政策和計劃。此外，訪問團亦能觀察到資訊科技應用在交通管理方面的情況，以及新加坡地鐵和輕軌列車系統的運作和管理。

4.2.2 訪問團欣賞新加坡政府一直努力不懈，持續提升並擴展新加坡的公共交通系統，讓市民大眾均能以合理的票價享用公共交通服務。新加坡政府由內閣控制，其成員都是來自大選中贏得最多議席的政黨，受到選民的支持，新加坡政府因而在籌劃政策及制訂新的交通管理措施方面，往往效率益彰。已推行數十年、能有效控制商業中心區行車速度的電子道路收費系統，便是一個好例子。新加坡政府亦嘗試各種可行辦法管理主要道路，即是每天24小時、每星期7天監察道路的情況，以及透過車輛配額制度管制車輛的數目。在其政治及社會經濟環境下，新加坡的經驗確是相當成功。部分措施，例如應用資訊科技為駕駛人士及乘客提供實時交通資訊，以及興建更完善的綜合交通樞紐，均甚具參考價值，值得香港借鑒。

鳴謝

訪問團在是次訪問活動期間，曾與交通部部長、政府國會交通委員會正副主席、陸路交通管理局代表、新捷運公司代表、新加坡旅遊局代表，以及經貿辦處長和其他代表會晤，訪問團謹此向他們致謝，亦衷心感謝他們向訪問團作出詳細介紹，彼此交流意見和分享，使訪問團此行獲益良多。

訪問團亦感謝新加坡駐香港總領事館，以及交通部國際關係及保安司，在訪問行程編排及後勤安排方面提供協助。最後，訪問團衷心感謝立法會秘書處的職員，一直盡心盡力提供支援，令是次訪問活動得以順利完成。

附錄I：訪問行程

2014年9月23日 (星期二)	抵達新加坡
	參觀巴西立市附近的單車設施
2014年9月24日 (星期三)	參觀新加坡濱海灣郵輪中心及交通接駁設施
	到訪香港駐新加坡經濟貿易辦事處
	與交通部部長舉行會議
2014年9月25日 (星期四)	拜訪新加坡國會，並與政府國會交通委員會舉行會議
	到訪新捷運公司，並參觀東北線車務控制中心和一個綜合交通樞紐
2014年9月26日 (星期五)	到訪陸路交通管理局
	啟程返港

附錄II：訪問團曾會晤的組織及人士名單

2014年9月23日(星期二)
陸路交通管理局 單車組高級經理 TEO Kwang-liak 先生 單車組副經理 Matthew CHEAH 先生 單車組聯絡主任 Alfred LIN 先生 單車支援組 Darren CHONG 先生
2014年9月24日(星期三)
新加坡濱海灣郵輪中心 郵輪業發展處助理處長 Michelle CHAN 女士(新加坡旅遊局) Sats-Creuers 郵輪服務私人有限公司 業務拓展經理 Nigel GOH 先生
香港駐新加坡經濟貿易辦事處 處長方毅先生 副處長陳雅思女士 助理處長(貿易)梁志康先生
交通部 交通部部長呂德耀先生 政府國會交通委員會副主席成漢通先生 政府國會交通委員會委員 Janil PUTHUCHEARY 博士 政府國會交通委員會委員洪維能先生 國際關係及保安司助理司長 Louis LIM 先生

2014年9月25日(星期四)
新加坡國會 政府國會交通委員會主席符致鏡先生 政府國會交通委員會副主席成漢通先生
新捷運公司 鐵路部執行副總裁 WONG Wai-keong 先生 鐵路工程部高級副總裁 LEONG Yim-sing 先生 鐵路營運部高級副總裁 Alex GOEI 先生 列車／供電及車務控制中心副總裁 FOO Jang-kae 先生 資訊科技副總裁(特別職級) Angie TAN 女士
2014年9月26日(星期五)
陸路交通管理局 副行政總裁(基建及發展) CHUA Chong-kheng 先生 交通及智能運輸系統營運處處長 CHUAI Chip-tiong 博士 智能交通系統中心副主任 SOH Ling-tim 女士 交通分析部經理 KOH Wee-ping 女士 單車發展組經理 YAP Hui-jin 女士

參考資料

1. 新加坡政府交通部
   http://www.mot.gov.sg

2. 新加坡國會
   http://www.parliament.gov.sg

3. 陸路交通管理局
   http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en.html

4. 陸路交通管理局：《2013年陸路交通發展總藍圖》
   https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltaweb/corp/PublicationsResearch/files/ReportNewsletter/LTMP2013Report.pdf

5. 陸路交通管理局：《一覽2030年的陸路交通發展》
   http://www.lta.gov.sg/content/dam/ltaweb/corp/PublicationsResearch/files/ReportNewsletter/LTMP2013Booklet-Chn.pdf

6. 香港駐新加坡經濟貿易辦事處
   http://www.hketosin.gov.hk

7. 新捷運公司
   http://www.sbstransit.com.sg

8. 新加坡濱海灣郵輪中心
   http://mbccs.com.sg