

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2073/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 會議紀要

日 期：2000年6月16日(星期五)
時 間：上午10時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員(主席)
劉江華議員(副主席)
何承天議員
何鍾泰議員
李永達議員
李啟明議員
周梁淑怡議員
陳榮燦議員
陳鑑林議員
劉千石議員
鄭家富議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

其他出席議員：涂謹申議員

缺席委員：何俊仁議員
黃宏發議員
譚耀宗議員

出席公職人員：參與議程第II項的討論

運輸局

運輸局副局長(3)
方舜文女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

首席運輸主任／管理
陸汝均先生

香港警務處

署理總警司(交通)
史丹敦先生

高級庫務會計師(財務監管)
朱正清先生

路政署

路政署總工程師／結構部
黃寶芝先生

參與議程第III項的討論

運輸局

運輸局副局長(2)
黎蕙明女士

運輸局首席助理局長(1)
何宗基先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

署理運輸署助理署長
區永禧先生

香港警務處

署理總警司(交通)
史丹敦先生

參與議程第IV項的討論

運輸局

署理運輸局局長
何鑄明先生

運輸局副局長(3)
方舜文女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署總工程師
關志偉先生

路政署

路政署總工程師
向玉璽先生

參與議程第V項的討論

運輸局

署理運輸局局長
何鑄明先生

運輸局副局長(3)
方舜文女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

首席運輸主任／管理
陸汝均先生

香港消防處

消防總長
郭晶強先生

九龍總區副消防總長
譚志松先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

香港隧道及高速公路管理有限公司

總經理
易志明先生

隧道經理
彭煒雄先生

副隧道經理
黃志雄先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

- I. 自上次會議後發出的參考文件**
- (立法會CB(1)1827/99-00 及CB(1)1828/99-00號文件 ——第二次鐵路發展研究報告摘要；
- 立法會CB(1)1865/99-00號文件 ——在赤柱興建多層公共停車場的進度報告；及
- 立法會CB(1)1866/99-00號文件 ——改善行人安全措施之進度報告)

委員察悉以上自上次會議後發出的參考文件。

- II. 調整與運輸項目有關的政府收費**
- (立法會CB(1)1829/99-00(01)號文件 ——政府當局提供的參考文件)

2. 應主席的邀請，運輸局副局長(3)向委員簡介調整與運輸項目有關的政府收費的建議，詳情載於立法會CB(1)1829/99-00(01)號文件。

移走車輛收費

3. 委員普遍認為警方拖車服務的費用較私人拖車服務為高。陳榮燦議員指出，就許可車輛總重不超過5.5公噸，以及超過5.5公噸但不超過24公噸的車輛而言，私人代理所收取的拖車費分別為250至280元及800元。若與政府就該兩類汽車的收費(分別為530元及1,280元)比較，則政府的收費明顯過高。委員因此質疑在此情況下當局仍調高移走車輛收費是否具有充分理據。委員察悉，現時約六成政府拖車服務已外判，他們促請政府當局把拖車服務全面外判給私人拖車代理，代替調高收費。

4. 就警方及私人拖車代理收取的費用有所不同，署理總警司(交通)解釋，私人拖車代理收取的費用會視乎情況而定。一般拖車服務的收費會較高難度的拖車服務(如在山坡上移走汽車、移走開不動的汽車、須用特殊設備或方法才可移走車輛等)低廉得多。因此，簡單地比較兩者的收費可能並不恰當。香港警務處高級庫務會計師(財務監管)(下稱“高級庫務會計師”)特別指出，在政府的拖車服務成本中，由拖車承判代理所進行的拖車行動，通常包括一名軍裝警長或以上職級警務人員授權進行拖車的成本，而整個過程亦會由一名警員護送，以確保車內的貴重物品安全。

5. 委員注意到，承判代理的單位成本較警方為低，他們認為移走車輛收費應維持在現有水平，待當局完成把拖車服務全面外判予私人拖車代理的檢討後再作研究。

6. 高級庫務會計師表示，當局雖然贊成核數署提出把拖車服務全面外判予私人拖車代理的建議，但亦須作出適當安排，處理因此而產生的冗員問題。運輸局副局長(3)補充，政府當局現正處理有關事宜，而有關工作將需時兩至三年。在此情況下，若移走車輛的收費維持不變，便會違反“用者自付”的原則。在考慮所有相關因素後，政府當局認為文件中就有關收費所建議的溫和加幅是恰當的。

7. 鄭家富議員指出，由於承判代理的成本與警方的成本並不相同，故此在某些情況下，車主可能需要付出過高的費用。運輸局副局長(3)解釋，警員只會在特殊情況下才採取移走車輛的行動。此點可從警方每年拖走的汽車只有少於4 000輛獲得反映。高級庫務會計師補充，即使拖車服務可在兩至三年內全面外判，拖車成本亦不可能大幅調低。他表示，服務外判後情況亦與現時

的安排相若，整個拖車程序仍須由警務人員授權及監察。在此情況下，拖車成本最多只能減少10%至20%，而實際的減幅仍有待進一步確定。收費經調整後，當局移走總重不超過5.5公噸或超過5.5公噸但不超過24公噸的車輛的收回成本率只分別為48%及61%，即使把因外判拖車服務而節省的10%至20%的費用計算在內，這兩類汽車車主所繳付的費用仍未能使政府收回全部成本。事實上，建議調高收費可令政府當局以循序漸進方式收回成本，而非在完成檢討是否把拖車服務全面外判給私人拖車代理後，才一次過調高收費以收回成本。

8. 李啟明議員質疑為何不同收費項目的收回成本率會有差異，由36%至100%不等。運輸局副局長(3)解釋，根據“用者自付”原則，政府服務的使用者須承擔服務成本。在過去兩年，由於本港經濟不景，政府為減輕市民的負擔，實施了凍結收費的特殊措施，“用者自付”的政策亦因而暫緩全面執行。鑒於現時經濟復甦，並考慮到市民的負擔能力和接受程度，政府當局建議酌量調高與運輸項目有關的政府收費如下：

- (a) 現行收回成本率超過90%的收費，調高最多5%，以期在1年內收回全部成本(第1和3.3項)；
- (b) 現行收回成本率介乎40%與70%之間的收費，調高最多15%，以期在5年內收回全部成本(第2.1、2.2和3.2項)；及
- (c) 現行收回成本率低於40%的收費，調高最多20%，以期在5至7年內收回全部成本(其餘項目)。

9. 劉江華議員表示，民建聯對任何調高政府收費超過10%的建議均有所保留。他亦認為政府當局應加快進行檢討，以期將拖車服務全面外判給私人拖車代理，以代替調高收費。

10. 鄭家富議員認為當局應撤回調高第3.1至3.3項收費的建議。與此同時，政府當局應集中研究把拖車服務全面外判給私人拖車代理。

11. 劉千石議員認為，政府當局調高收費的建議，必定會鼓勵其他公共事業調高其收費，因而影響民生，他表示對當局現時任何調高收費的建議均有所保留。

III. 非專利巴士服務的運作

(立法會CB(1)1829/99-00(02)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

12. 鄭家富議員指出，巴士是有效率的集體運輸工具，為大量乘客提供必須的服務，尤其是住在新界的市民。他察悉政府當局最近在答覆立法會一項質詢時指出，在早上及傍晚的繁忙時間，專利巴士只佔中環總交通流量8%。他質疑政府當局在提出控制居民巴士(一般稱為“邨巴”)服務增長的措施前，因何沒有考慮其他限制使用私家車的措施，以紓緩中環的擠塞情況。他認為由於某些地區的公共交通服務不足，居民巴士服務確有需要存在，只要此等服務的停站活動獲適當規管。

13. 運輸署署長答稱，政府肯定不會針對任何人。然而，巴士服務的增長令擠迫的路面出現更多問題。為了進一步善用路面空間，當局須提高巴士網絡的效率。在這方面，當局已對專利巴士的服務進行規管，並按其營運方式作出適當調整。同樣地，當局亦須改善對居民巴士服務營運方式和停站活動的管理，尤其是此等巴士在傍晚繁忙時段等候乘客的情況。政府當局明白有需要為乘客提供足夠的公共交通服務，並會密切監察情況，在適當的時間對服務作出恰當的調整和改善。

14. 鄭家富議員對政府當局的答覆並不滿意。他要求當局提供進一步資料，就早上及傍晚繁忙時段居民巴士服務的交通流量，與中環的總交通流量作一比較。署理運輸署助理署長答應向委員提供所需資料。但他指出，居民巴士服務活動是造成商業中心主要道路擠塞的主要原因，尤以傍晚繁忙時段此等車輛等候乘客時的情況為甚。此外，居民巴士亦基於設計所限，上落客時間較專利巴士為長，因而嚴重阻塞隨後的交通。

(會後補註：所需資料已隨立法會CB(1)1953/99-00號文件送交委員。)

15. 劉江華議員提及，政府的現行政策是鼓勵市民使用公共交通工具以保護香港的環境，他詢問政府當局採取限制居民巴士服務的措施，可能有違上述政策目標，箇中原因何在。他要求當局讓現時合法經營的居民巴士服務繼續經營。

16. 運輸局副局長(2)表示，鐵路將成為香港運輸系統的主幹，而巴士則在這個系統中擔當重要角色。政府當局會實施多項措施，重整各項公共交通服務，並改善

各種交通服務的配合，以便更切合市民的需要。在適當情況下，需求較低的服務會被取消，但這並不表示政府當局不會開設新的巴士服務，以應付乘客的需要。

17. 委員注意到在107宗居民巴士服務的申請中，只有7宗獲得批准，他們詢問申請遭否決的原因何在。署理運輸署助理署長表示，原則上，除非其他交通工具在繁忙時間的載客量不足以應付乘客需求，否則，運輸署不會准許新辦的居民巴士服務在交通擠迫的市區行駛。若營辦商提出設立過多上落客點的路線，政府當局亦會否決該等申請。

需要實施新的規管措施

18. 何承天議員表示，基於交通及環境的考慮因素，他支持政府鼓勵市民更廣泛使用鐵路的政策。他詢問，現有的居民巴士服務會否因應上述政策目的而同樣須予重整。他亦對路面上有大量乘客稀少的巴士行走表示關注。

19. 署理運輸署助理署長表示，對於現時居民巴士服務，當局會在適合的情況下，鼓勵營辦商把服務路線改為接駁鐵路站的路線。然而，若政府當局一律否決所有居民巴士線的續期申請，這做法並不恰當，因為許多居民巴士線所行走的新界地區並沒有對外的鐵路服務。然而，政府當局會根據鐵路擴展計劃逐步完成的情況，不斷對此事進行檢討。

20. 周梁淑怡議員在提及行走港島區，尤其是半山地區的居民巴士服務時，要求政府當局重整有關服務，以紓緩中環交通擠塞的情況。她不能接受政府當局的立場，即批准在沒有公共交通工具服務的地區開辦居民巴士路線。她認為該等居民巴士服務均可由綠色小巴路線取替。署理運輸署助理署長表示，政府當局察悉此情況，而當局會在考慮其他公共交通營辦商所提供的服務水平後，才批出新辦的居民巴士服務。周梁淑怡議員要求政府當局亦一併研究現有居民巴士服務路線所衍生的問題。

保險保障

21. 劉千石議員關注到非法經營居民巴士服務的車輛所投保的第三者保險是否有效。署理運輸署助理署長表示，經營未獲運輸署批准的居民巴士服務的車輛，其投保的第三者保險可能無效。政府當局已向業界傳達此訊息。當局亦在居民巴士服務的車站張貼相關的告示，

提醒乘客有此風險。劉議員認為此情況極不理想，因會嚴重損害乘客的利益。他促請政府當局如不正式批准該等路線，便應加強執法行動，打擊非法經營的居民巴士服務。

22. 主席表示，政府當局應為業界提供所需協助，以免為僱員及學生提供的巴士服務受到不適當的限制。

VI. 道路挖掘工程期間的交通管制

(立法會CB(1)1829/99-00(03)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

23. 周梁淑怡議員向委員簡介此議題的背景。她表示曾多次要求政府當局解決有關道路挖掘工程期間的交通管制問題，尤其是駕車人士不遵守交通燈號的情況，然而，她的努力卻並無成效。她向較早前因一宗交通事故而遭受不便的駕駛人士道歉。她希望該事件發生後，可促使政府當局加倍認真處理此問題。

24. 署理運輸局局長表示，在法律上，不遵守交通燈號屬違例事項，會遭受扣分的懲罰。政府當局已採取步驟，在臨時的交通燈燈柱上附加標誌，以提醒駕車人士。

25. 周梁淑怡議員指出，儘管政府當局曾作出努力，情況仍沒有改善。她要求政府當局加強執法行動。署理運輸局局長同意把周議員的要求向警方轉達。他補充，駕車人士若發現有人不遵守規則，亦可向警方投訴。若有充分的人證物證，警方將可採取所需的檢控行動。

26. 署理運輸局局長回應主席的問題時表示，在進行掘路工程之前，警方會視察工地所作的安排。臨時燈號如未能正常運作，便須通知警方採取跟進行動。

政府當局

27. 委員要求政府當局考慮以下建議，並在6個月內向事務委員會再作匯報：

- (a) 在工地安裝執法用途的攝影機；
- (b) 調配額外人手規管交通直至晚上10時；
- (c) 調整臨時交通燈號綠燈亮着的時間，自動配合每一方向的不同交通流量；及

- (d) 安裝類似停車場入口閘門的自動柵欄，以便在紅色交通燈號亮着時阻止車輛駛過。

28. 署理運輸局局長察悉委員的建議，並答應進一步研究此事，以及在6個月內向事務委員會再作匯報。主席亦要求政府當局在向事務委員會提交的文件中，包括有關當局檢控違例事項的數字，以及為提高駕車人士警覺性的宣傳計劃等資料。

V. 2000年5月29日海底隧道火警事故

(立法會CB(1)1829/99-00(04)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

29. 主席表示，為使委員瞭解該事故，她已要求政府當局重播由亞洲電視攝影隊(亞視攝影隊剛巧被困現場)所拍攝的錄影帶。她多謝亞洲電視同意向事務委員會借出該錄影帶。委員隨後觀看由亞洲電視所拍攝有關該事故整個過程的錄影帶。

30. 委員根據錄影帶所得的證據，質疑政府當局的評估結果，即認為隧道營辦商在該宗火警事故中的應變和處理方法大致妥當，亦符合既定程序。他們特別指出以下觀察所得，並嚴重質疑政府當局的評估結果：

- (a) 控制室內的隧道職員很久才發現火警；
- (b) 救援職員延遲抵達火警現場；
- (c) 救援職員沒有配戴防煙面罩；
- (d) 救援職員沒有協助控制火勢；
- (e) 隧道公司有關火警的廣播混亂；及
- (f) 疏散安排欠佳。

基於上述各點，部分委員認為隧道公司應受到政府當局譴責。

31. 運輸署署長表示，運輸署在事務委員會會議舉行前一天，才取得由亞洲電視所拍攝有關該宗事故整個過程的錄影帶。但政府當局當時已根據主要由隧道營辦商提供的證供完成報告。在翻看錄影帶的內容後，他認為有必要向隧道營辦商查證，以確定其職員是否如他們所聲稱，曾經到達事故現場並用滅火筒控制火勢。但他

堅持認為由於現場濃煙密佈，阻礙視線，因此，該片段不能清楚證明隧道職員有否到達現場。

32. 運輸署署長表示，根據隧道營辦商的事務記錄，該公司已立即展開火警標準應變程序，即利用直線電話通知消防處；派出首支救援隊伍趕赴現場；在隧道兩端入口阻截所有車輛；利用隧道的廣播系統通知隧道使用者有關事故；把通風系統轉至火警模式；以及開啟緊急閘門，方便消防車駛入現場。所有這些行動均證明隧道營辦商在這宗火警事故中的應變和處理方法大致妥當，亦符合既定程序。他強調，對於隧道公司需時多久才發現火警，以及個別職員所採取的救援行動，政府當局同樣感到關注。此外，他們亦對若干程序上的問題感到關注和不滿意，有待作出改善。然而，個別職員未有遵照標準程序，並不表示隧道營辦商在該宗火警中的應變和處理方法不妥當及不符合既定程序。

33. 部分委員對政府當局的答覆不表信服。他們指出，在翻看錄影帶後，他們看不見隧道營辦商的職員在現場有任何採取行動的跡象。對於隧道公司聲稱該公司的首支救援隊伍於1328時到達火警現場，並設法控制火勢，但卻失敗，他們對此說法的準確性表示質疑。劉江華議員要求政府當局檢討其評估結果。他指出，救援隊伍只是到達現場是不足夠的，他們還須在事故發生期間協助控制火勢及疏散市民離開隧道。涂謹申議員認為，根據錄影帶提供的證據，他不能接受政府當局的觀點，即認為首支到達現場的救援隊伍曾設法控制火勢。

34. 運輸署署長重申，由於無法看穿濃煙，該片段不能清楚證明隧道職員有否到場。然而，在翻看有關火警事故的整套錄影帶後，他會要求營辦商證實其職員有否到達事故現場及設法控制火勢。香港隧道及高速公路管理有限公司(下稱“香港隧道公司”)總經理聲稱，他想修正其職員到達火警現場的時間。他表示，隧道救援隊伍於1328時到達隧道的9號緊急逃生口，而非如較早前所公布到達火警現場。他們由9號緊急逃生口到達火警現場約需1分鐘，當時着火的車輛後面已冒出濃煙。隧道公司已進行內部調查，但並沒有明確證據顯示隧道職員有否到達火警現場。

(會後補註：會後運輸署署長要求香港隧道公司就該事故提交進一步的報告，報告結果已隨立法會CB(1)1958/99-00(01)號文件送交委員。)

隧道營辦商反應緩慢

35. 對於在控制室的隧道職員在事發後兩分多鐘才察覺發生火警，香港隧道公司／總經理解釋，一輛私家車約於1310時在往九龍方向的管道內發生故障。為該輛汽車進行救援期間，隧道方面並不須要截停其他車輛，而該發生故障的汽車約於1316時被拖出事發的管道。當時管道內的車輛已漸多，而且行車緩慢。在此情況下，隧道職員更難根據隧道管內火警現場的前後交通情況察覺發生火警。職員在1325時通過閉路電視看見管道冒煙，才察覺發生火警。隧道職員立即通知消防處。運輸署署長表示，由於較早前曾發生事故，因此在此宗事件中，隧道車輛需要1分多鐘才抵達火警現場。首席運輸主任／管理補充，運輸署會申請撥款更換閉路電視系統的攝影機和監視器，使控制室更有效監察隧道內的交通情況。但他證實現時使用的閉路電視系統並沒有任何盲點。

混亂的隧道廣播及疏散程序

36. 對於有投訴指巴士乘客被困車內一段時間後才獲指示疏散，香港隧道公司／總經理解釋，可能是由於較早前在往九龍方向的管道內有私家車於1310時發生故障，以致往九龍方向的車輛行車緩慢，而隧道公司共作出5次廣播，通知駕駛人士有關事故。該事故約於1316時結束，但火警不久即告發生。這兩宗不相干的事故可能令若干車輛於1310時在隧道內受困。因此，部分駕車人士首先聽到有關汽車發生故障的廣播，繼而又聽到有關火警的廣播。

滅火設備

37. 有關滅火設備是否足夠的問題，消防總長表示有關設備是足夠的，而隧道公司所制訂的滅火程序亦無問題。然而，有關司機及個別隧道職員處理事故的方法則或須作出改善。香港隧道公司／總經理亦證實，隧道設有足夠的滅火設備，包括防煙面罩。隧道亦有為員工提供充分的消防訓練。他強調這次是單獨事件，公司有能力和所需設備處理同類事件，較早前於2000年1月7日發生的火警事故已足以證明這點。以今次事件而言，他承認確有尚須改善之處，尤其是個別職員的疏忽情況。該公司會檢討有關問題，並制訂充足的措施，防止類似事件重演。

改善措施

38. 鄭家富議員認為，對於該公司沒有遵守服務承諾及有關標準，當局應該加以懲罰。

39. 運輸署署長表示，在兩分鐘內到達事發現場的目標訂得甚為嚴謹，該公司在大多數情況下(98%)都能符合要求。為提供最佳的保障，政府當局正與隧道公司研究採用電單車，以改善救援隧伍的效率。當局會繼續找出問題所在，並以積極的方式解決問題，香港隧道公司／總經理重申該公司有能力和達致目標，此點在過去亦已獲得證實。除採用電單車外，該公司亦建議把隧道內現有的消防龍頭系統更新為消防龍頭／喉轆系統，以方便進行救火的工作。

40. 但周梁淑怡議員認為，在目前的情況下，施加懲罰的作用不大。她指出，有需要確保隧道職員遵照標準程序行事，而閉路電視系統亦應予改善，以便更有效監察隧道內的交通情況。她亦強調有需要加強在緊急事故發生時當值主管的職能，以及制訂適當的疏散程序。香港隧道公司／總經理回應時指出，在日常的消防訓練中，已加入角色扮演，使當值的最高級職員知道如何作出適當的反應。

41. 運輸署署長察悉委員的關注事項，並表示政府當局不久會撥款更換現有的閉路電視系統，每年亦會舉行研討會，確保所用設施及時更新，切合運作上的需要。

42. 香港隧道公司／總經理澄清，現有的閉路電視系統操作正常，並沒有任何盲點。但肯定仍有可以改善的地方，例如，距離攝影機較遠的物件有時影像不清。他指出現時該公司每月會為職員進行有關緊急應變的內部訓練。消防處亦每月視察控制室一次，與隧道職員研究處理緊急事故的程序。消防處亦每年與隧道營辦商最少進行火警演習一次，內容包括滅火和疏散演習。該公司亦會加強職員滅火及防火訓練，並調整與處理火警事故有關的程序，包括在控制室的管制人員及在事故現場的救援人員之間的溝通。

43. 消防總長回應何鍾泰議員的問題時澄清，隧道內不宜裝設消防灑水系統，原因是隧道內有不同種類的汽車行走。事實上，美國國家防火協會對此亦表示有所保留。至於石油汽車輛的安全問題，他表示隨着車輛設計不斷改進，石油汽車輛亦已適宜在隧道內行駛。機電工程署曾評估石油汽車輛在隧道內行駛的風險。該署證實，

石油汽小巴及的士的油缸容量若低於65千克，所涉及的風險與柴油及汽油車輛相若。

44. 主席在總結討論時要求政府當局檢討是次火警事故中所發現的問題，並採取必要步驟，提高隧道職員及設備的滅火能力，以避免日後發生同類事故。

VI. 其他事項

45. 議事完畢，會議於下午1時30分結束。

立法會秘書處
2000年9月27日