

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1043/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 會議紀要

日期：2000年1月28日(星期五)
時間：上午10時45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
何俊仁議員
李永達議員
李啟明議員
陳榮燦議員
陳鑑林議員
黃宏發議員
劉千石議員
鄭家富議員
譚耀宗議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

其他出席議員：吳亮星議員

缺席委員：何鍾泰議員
周梁淑怡議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局局長
吳榮奎先生

運輸局副局長
方舜文女士

運輸局首席助理局長
盧世雄先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長(運輸策劃)
譚澄邦先生

香港警務處

交通部總警司
史丹敦先生

交通研究實驗室

調查及風險管理部主管
Paul FORMAN先生

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局副局長
黎蕙明女士

運輸局首席助理局長
何宗基先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長(渡輪及輔助客運)
李胡韋珞女士

參與議程第VI項的討論

運輸局

運輸局副局長
黎蕙明女士

運輸局首席助理局長
何宗基先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長(新界)
李樹榮先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)4
袁家寧女士

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

立法會CB(1)666/99-00號文件 —— 1999年11月12日
規劃地政及工程
事務委員會與交
通事務委員會聯
席會議的紀要

立法會CB(1)869/99-00號文件 —— 1999年11月26日
會議的紀要

立法會CB(1)885/99-00號文件 —— 1999年12月17日
會議的紀要

1999年11月12日、11月26日及12月17日各次會議的紀要獲確認通過。

2. 主席表示，如委員擬跟進曾在1999年12月17日事務委員會會議席上討論的“越野電單車活動”項目，可透過民政事務委員會進行跟進工作。

II. 自上次會議後發出的參考文件

立法會CB(1)879/99-00號文件 —— 政府當局提供、題為“的士服務質素乘客意見調查”的參考文件

3. 委員察悉，上次會議後發出了上述參考文件。

III. 2000年2月25日舉行的下次會議的討論事項

立法會CB(1)886/99-00(01)號文件 —— 待議事項一覽表

立法會CB(1)886/99-00(02)號文件 —— 跟進行動一覽表

4. 委員同意在下次會議上討論下列事項：

- (a) 行人專區計劃；
- (b) 駕駛人士技術改進計劃；及
- (c) 西鐵計劃最新情況。

秘書

5. 委員察悉，海事處處長現仍就2000年1月6日的渡輪意外進行調查。他們又察悉，劉江華議員曾在2000年1月26日立法會會議上提出一項類似的質詢。委員同意押後研究該項目，直至海事處完成調查報告為止。應主席的要求，運輸署署長答應要求有關部門在備妥該份調查報告後，將其副本送交事務委員會參閱。

6. 委員同意要求政府當局表明是否準備就緒，可就馬鞍山鐵路環境影響評估研究的結果向事務委員會作出簡報。

7. 鑒於在北角興建郵輪碼頭的計劃已被擱置，委員同意從事務委員會的待議事項一覽表中，刪除“擬在北角興建郵輪碼頭的發展計劃對交通的影響”此一項目。

8. 委員察悉事務委員會的跟進行動一覽表。

9. 主席提醒委員，事務委員會／委員會每年均獲撥經費作海外考察之用。她邀請委員提出有關事務委員會在本立法會會期餘下時間內(即直至2000年6月30日)進行海外考察的擬議計劃。委員並沒有在會議席上提出任何有關建議。

IV. 應付超速駕駛的措施

立法會CB(1)596/99-00(03)號文件 —— 政府當局為
1999年12月17
日會議同一議
程項目提供的
參考文件

立法會CB(1)886/99-00(03)號文件 —— 政府當局提供

立法會 CB(1)921/99-00號文件 —— 在會議席上交的一套投影片資料

10. 主席請委員注意，政府當局在1999年12月17日向立法會交通事務委員會提出建議，提高嚴重超速駕駛罪行的定額罰款和違例駕駛記分分數，作為對付這類罪行所採取的措施。會上，委員對本港現行速度限制類別結構是否適當表示有所保留，並要求政府當局就此提供更多資料。就此方面，政府當局提供了一份參考文件。該份文件已隨立法會 CB(1)886/99-00(03)號文件分發予各委員參閱。

11. 運輸署助理署長(運輸策劃)利用一套投影片資料，向委員簡報政府當局如何釐定本港道路的速度限制。

本港的速度限制結構

12. 政府當局提供的文件附件A第3頁就歐洲國家高速公路採用的速度限制作一比較。副主席引述該頁內容，並指出在相比之下，本港的速度限制結構顯得太複雜。何承天議員及鄭家富議員對他的意見表示贊同。交通研究實驗室的Paul FORMAN先生在回應時指出情況並非如此。他解釋，香港的高速公路只是看來劃分有較多的速度限制類別，這是因為在香港，具有不同地形特徵及不同速度限制的公路均被統稱為高速公路；而大部分歐洲國家，則明確劃分不同公路類別，且每一類別的公路均各有特定的速度限制。運輸局局長補充，本港的速度限制實在只分為3大類，因此，此種區分方式其實已比很多國家的區分方式簡單。該3大類分別是：市區和新市鎮內已建設區為每小時50公里；市區和新市鎮的已建設區以外的範圍為每小時70公里(並因某些公路在設計上有所改善而提高至每小時80公里)；高水準快速公路為每小時100公里(北大嶼山公路是唯一例外，該公路的速度限制定為每小時110公里)。不過，他承認政府當局須加倍努力，令市民了解訂定上述三級速度限制結構的理據及目的。副主席對政府當局的解釋不表信服，並堅持說根據政府當局在上文提及的不同速度限制，香港的速度限制結構其實是五級制。

13. 何承天議員及鄭家富議員建議把若干速度限制類別合併，以簡化車速限制的分類。舉例說，把每小時70公里及每小時80公里合併為一個類別，每小時100公里及每小時110公里又合併為另一類別。在談及此一建議時，運輸署助理署長(運輸策劃)表示，實行該建議會有困

難。舉例說，基於建於20年前的獅子山隧道公路的幾何設計是為行車每小時70公里而設的，因此，若把其每小時70公里的速度限制提高至每小時80公里，行車安全將受到影響。不過，鄭家富議員認為，為避免產生混亂，實在有必要簡化速度限制結構為只分每小時80公里及每小時100公里；北大嶼山公路則屬例外，該公路的速度限制仍可定為每小時110公里。

14. 就此，何承天議員詢問北大嶼山公路的設計速度為何。運輸署助理署長(運輸策劃)回覆時證實，其設計速度僅為每小時100公里。不過，由於該公路的行車量少，幾何設計又較筆直及寬闊，因此當局採用了較高的速度限制，即每小時110公里。副主席質疑，當局把速度限制定得比設計速度還要高是否恰當，並認為此一做法可能會引起混亂的情況。

有關檢討速度限制的程序及準則

15. 部分委員詢問進行速度限制檢討所需的時間及所採用的程序及準則。運輸署助理署長(運輸策劃)表示，政府當局在檢討速度限制時，會考慮文件第13段重點指出的5項因素。在該5項因素當中，路段的設計速度或會有文件紀錄，但有關大多數輕型車輛司機在非繁忙時段的常用車速，則需實地收集數據方能確定。為確保所錄得的數據可靠，政府當局更要加倍小心，以免司機注意到當局正在紀錄行車速度。其後，所有收錄得的有關數據將會交由有關部門的內部工作小組進行研究。由於速度限制檢討程序涉及不少步驟，且僅為有關部門所承擔職務的一部分，故有關工作通常需時3個月才可完成。

16. 何承天議員認為，本港的新建公路的設計速度僅為每小時100公里，實在令人難以置信。運輸署助理署長(運輸策劃)解釋，如採用較高速的速度限制，有關道路在道路的幾何設計方面便須符合較嚴格的設計標準，如路彎(半徑)、彎面傾斜度、視線範圍、路口之間的距離、行車線匯合處的長度等。基於上述因素，加上須顧及空間的規限及其他建造方面的考慮，建造成本將會較高。因此，為求在各項因素之間取得平衡，當局便採用了較低速的設計速度。應何議員的要求，運輸局局長答應提供有關北大嶼山公路及西九龍公路設計速度的文件證據。

政府當局

17. 運輸署助理署長(運輸策劃)在回答一名委員的問題時指出，非主要道路的檢討工作雖由運輸署有關地區的部門進行，但主要道路的檢討工作則會由中央部門進行。何俊仁議員建議，政府當局應在檢討道路的速度限制時諮詢區議會。

18. 副主席問及交通研究實驗室有否進行任何實地測試，以確定本港採用的速度限制可以配合實際情況。交通研究實驗室的Paul FORMAN先生在回答時證實，該實驗室的研究僅集中於探討兩方面的問題，即運輸署在檢討速度限制時所採用的方法及香港的速度限制結構是否適當。委員察悉，根據該實驗室研究所得結果，本港目前的速度限制結構已具備靈活性，可以顧及不同道路的年期及設計。該實驗室並認為，本港採用的方法合理而科學化。

19. 委員重點指出多項他們認為對檢討道路速度限制非常重要的因素。陳鑑林議員認為，道路的速度限制應釐定在合理的水平，使司機可易於遵守。他又認為政府當局應避免不必要地降低速度限制，因為駕駛人士通常已經會視乎路面情況減低車速。何承天議員對陳議員的意見表示贊同，並指出不少超速駕駛的個案其實是由於當局所定的速度限制不切實際所致。另一方面，吳亮星議員則表示，政府當局在釐定速度限制時，應把道路的長度列為考慮因素。他又指出，車輛的設計亦有可能影響駕駛人士的駕駛行為。舉例說，若駕駛人士正駕駛一輛日本汽車，由於此類汽車通常較輕，致令車身較不穩定，駕駛人士的超速傾向亦會較輕微。

20. 黃宏發議員指出，在釐定速度限制時，有必要找出可把耗用燃油量減至最低的適當速度。運輸署助理署長(運輸策劃)在回應時解釋，就耗用燃油量而言，更改速度的頻密次數較速度水平更具重要性。不過，考慮到本港複雜的路面情況，實難因節省燃油而採用均速行車。雖然如此，黃議員要求政府當局進行探討，以確定美國州際公路過去採用每小時88公里的速度限制，是否基於減少耗用燃油量的原因。

對現行速度限制的意見

一般意見

21. 副主席、陳鑑林議員及何承天議員均認為若干道路的速度限制過分嚴格，他們關注到此等道路(特別是速度限制為每小時50公里的道路)可能對駕駛人士構成陷阱。交通研究實驗室的Paul FORMAN先生解釋，鑒於本港的交通情況及道路的幾何設計，較低速的速度限制最能切合本港的情況。運輸署署長補充，由於已證實交通意外的嚴重程度與超速駕駛兩者之間有相連關係，因此，實有必要在提高速度限制時加倍小心，確保提高速度限制將不會危及道路安全。根據交通研究實驗室進行的香港速度限制研究，不少國家普遍採用的常用速度限制為每小時50公里。

22. 另一方面，由於考慮到本港的公路長度有限，進一步放寬速度限制可減少的行車時間只屬輕微，因此，李永達議員大致上支持現行的速度限制。

23. 主席及鄭家富議員對在同一路上頻頻轉變速度限制的情況表示關注，並促請政府當局在同一路段採用一致的速度限制，藉以減少對駕駛人士構成的陷阱。運輸局局長解釋，由於道路的不同路段可能出現不同的地形及車輛匯合情況，因此有必要採用不同的速度限制，以配合道路環境的轉變。舉例說，公主道天橋路段的速度限制就需較其他路段的速度限制為低。不過，他向委員保證，政府當局會盡可能在整段路採用一致的速度限制。鄭家富議員仍不表信服，並表示為使速度限制簡單明確，政府當局應規定在同一路上採用一致的道路限制。

具體個案

24. 在引述政府當局所提供文件附件B中有關超速駕駛的罪行時，副主席詢問因何吐露港公路大部分超速個案均屬超速每小時15公里以上但卻少於或相等於每小時30公里的類別。他質疑政府當局釐定的速度限制是否過低，以及是否有需要檢討該處的速度限制。運輸署助理署長(運輸策劃)解釋，造成此一情況的原因，可能是由於不少司機並不知悉雖然吐露港／粉嶺公路的速度限制為每小時100公里，但吐露港公路的速度限制卻僅為每小時80公里。不過他解釋，由於幾何設計方面的規限，當局實在不能提高吐露港公路有關路段的速度限制至每小時100公里。他又進一步解釋，考慮到大多數輕型車輛司機在非繁忙時段使用該路段的常用車速，該路段的速度限制應釐定為每小時80公里，何況，吐露港公路的意外率已達0.5%，較一般平均意外率0.34%為高。運輸署署長向委員保證，政府當局會樂於考慮由委員就個別道路的速度限制提出的任何建議。

交通意外與超速駕駛的關係

25. 在嘗試確定交通意外與速度限制的關係時，副主席要求政府當局提供進一步資料，說明政府當局最近(於1999年10月)在5個路段放寬速度限制後，交通意外數字有否因此而增加。鄭家富議員察悉，一項初步的評估顯示，在過去幾個月，有兩個路段的交通意外數字在速度限制放寬後有所增加，並要求政府當局提供詳細資料，列明涉及的路段及意外的加幅。運輸署助理署長(運輸策劃)回應時匯報，第1個路段為粉嶺公路由新田交匯處至上水交匯處之間的一段東行路段，當局在1999年3月28日把該路段的速度限制提高。如把1998年4月至12月期

間的交通意外數字與1999年同期的數字作一比較，會見到意外數字從4宗增至6宗，即增加了50%。另一個路段則為龍翔道由鳳舞街至斧山道之間的一段東行路段，當局在1999年5月2日把該路段的速度限制提高。如把1998年5月至12月期間的交通意外數字與1999年同期的數字作一比較，可見到意外數字劇增，從4宗增至14宗，其中10宗是在速度限制放寬後首4個月發生。自此以後，意外數字逐漸減少，從1999年9月至12月，每月的意外數字僅為1宗。委員察悉，就後者而言，對“放寬後”的情況作出任何有意義的結論實屬言之過早，因為有關交通模式仍未穩定下來，所取得的交通意外數據亦只限於一個有限的期間內的數據。根據慣常的規定，觀察期應定在實施新措施1年後的期間。

26. 委員察悉，根據該份文件第26段所述，美國在1990年進行的研究顯示，隨着將州際公路的速度限制由每小時88公里改為每小時104公里，州際公路的平均行車速度每小時增加了3至6公里，交通意外的死亡率則增加了19%至34%。此一情況顯示，平均車速如每小時增加1.6公里，交通意外死亡率亦會相對地提高8至9%。何俊仁議員質疑根據該項美國研究所作出的推論，因為超速駕駛的嚴重程度與死亡率的關係不應是線性比例。他指出此一論點可能有助解釋因何嚴重超速駕駛的罰則應更為嚴厲，並要求政府當局就上述推論作出澄清。運輸局局長在解釋時表示，上述推論並非由政府當局作出，而是直接轉載自該項美國研究的報告。然而，交通研究實驗室的Paul FORMAN先生解釋，每宗交通意外基本上都是能量的轉移，而速度會使能量以幾何級數上升。因此，每把速度輕微調高，也會令因此而產生的能量以幾何級數上升，從而導致發生的意外，無論數目還是嚴重性均會有所增加。

27. 主席要求提供文件證據或具體數字，解釋超速駕駛與交通意外數目及交通意外引致死亡的關係。應主席的要求，交通研究實驗室的Paul FORMAN先生表示，全球性研究所達致的結論為，每小時提高速度1英哩，將導致意外增加5%。可是，由於嚴重超速引致的意外所發散的能量大為增加，意外的傷亡數字亦會以極高的比率增加。

28. 就此方面，吳亮星議員認為，政府當局在直接引述海外研究的結果作參考時應加倍小心，因為海外國家的道路與本港的道路不同。一般而言，海外國家的道路均較長及較為筆直。他並質疑政府當局在轉述上述推論時有否出錯。黃宏發議員對吳議員的意見表示贊同。

應付超速駕駛的措施

29. 吳亮星議員指出，政府當局應提供詳細統計分析，列明有關超速駕駛罪行、交通意外及交通意外引致死亡等數據。此舉將有助確定容易發生交通意外的司機的特徵，從而制訂最妥善措施，以盡量減少此等意外的發生。交通部總警司在回應時表示，警方並沒有此類數據。不過，根據他們的經驗，職業司機通常會知悉警方設置偵速攝影機的地點，並會在他們認為沒有攝影機的地點超速駕駛。相比之下，只在星期日駕駛的司機則較願意遵守速度限制。

30. 李永達議員對如何遏止嚴重超速行為表示關注，並認為應加重嚴重超速駕駛行為(如比車速限制高出每小時30至45公里)的刑罰，使其水平比建議的水平為高，從而反映該等罪行的嚴重性，因為此等罪行可能會影響其他道路使用者的安全。他進一步強調，政府當局應提供更多有關本港交通意外紀錄的統計分析，作為支持其建議刑罰的理據。主席指示，當加重嚴重超速罪行的立法建議提交立法會審議時，政府當局應一併提交更多有關上述各方面的數據。

31. 另一方面，副主席認為政府當局現時提供的資料無法令他信服目前的速度限制合理，而且應向導致更大損傷情況的嚴重超速罪行加重刑罰。他要求政府當局在加重超速駕駛罪行的刑罰前，首先檢討道路的速度限制。陳鑑林議員亦指出，不應向超速少於每小時15公里的駕駛人士施加額外刑罰。

其他關注事項

32. 陳鑑林議員詢問政府當局在檢討速度限制方面的計劃，政府當局在回應時表示，當局會定期檢討道路的速度限制，以確保可在交通流量與道路安全兩者之間取得適當平衡。事實上，政府當局已完成了有關主要道路速度限制的全面檢討，並計劃在1年後再進行全面檢討，以評估放寬速度限制後的影響。與此同時，政府當局正就中速行車的道路、繳費廣場及其連接路段的速度限制進行檢討。

33. 就裝設標誌而言，何承天議員認為應改善速度限制標誌的現有設計。舉例說，只須使用一個標誌，而非裝設一對標誌。他及主席促請政府當局參考美國採用的設計，簡化本港的標誌，以便向駕駛人士就改變車速預先提供明確的警告。

總結

34. 運輸局局長感謝委員提供意見，並指出政府當局與委員雖難以就刑罰的水平達致一致的意見，但政府當局已接納委員在1999年12月17日事務委員會會議上所表達的意見，即加重了嚴重超速駕駛罪行的刑罰，藉以減少由此等事故引致的損傷，而嚴重性較低的超速駕駛罪行的現行刑罰結構則維持不變。他答應當加重超速駕駛刑罰的立法建議提交立法會審議時，政府當局會嘗試提供更多資料，作為支持其建議的理據。

V. 離島渡輪服務牌照轉移的過渡安排

立法會CB(1)780/99-00號文件 —— 政府當局提供的
參考文件

35. 副主席詢問，離島持牌渡輪服務新營辦商新世界第一渡輪服務有限公司(新渡輪)有否就日後的加價事宜作出任何承諾。運輸署助理署長(渡輪及輔助客運)回應時表示，根據牌照經營條款及條件，新渡輪可在2000年4月調高票價5%。副主席進一步詢問，若新渡輪的服務無法令乘客滿意，運輸署可否不批准其加價申請。李永達議員亦指出，加價應根據改善服務的情況及諮詢結果而作出決定。運輸署助理署長(渡輪及輔助客運)回答時表示，根據現時的牌照，新渡輪的加價權利並不受此等先決條件的規限。但她證實，政府當局並未收到新渡輪擬加價的申請。

36. 至於新渡輪有否計劃更換現時由香港油蔴地小輪船有限公司(油蔴地小輪)接管的渡輪，從而改善渡輪服務的可靠性，運輸署助理署長(渡輪及輔助客運)向委員保證，新渡輪非常關注渡輪的狀況及維修問題。該公司已加強防範性質的維修工程，並會在有需要時，考慮使用其他渡輪。但她提出警告，由於考慮採取的此一措施或會對收費有所影響，在作出決定前，該公司將須考慮乘客的意見。

37. 就此方面，劉千石議員認為，新渡輪有責任調派質素良好的渡輪提供服務。因此，該公司不應藉加價把有關成本轉嫁至乘客的身上。他又詢問有關方面會透過何種渠道就有關此等可能增加票價的事宜諮詢乘客。運輸署助理署長(渡輪及輔助客運)回答時指出，新渡輪正考慮採取各項改善服務的措施，而並非所有措施均會導致增加票價。她進一步向委員保證，在適當的情況下，該公司會向居民代表(包括離島區議會)就其服務改善計劃及此等計劃對票價的影響進行諮詢。

38. 李永達議員請政府當局注意他在新渡輪接辦油蔴地小輪持牌渡輪服務前所進行的一項調查的結果。該項調查顯示，居民普遍期望在新渡輪接辦服務後，渡輪班次數目及渡輪調配等方面均會有所改善。他表示，他已把調查結果送交新渡輪參考，並要求運輸署與新渡輪聯繫，促請該公司因應市民的上述期望改善服務。運輸署助理署長(渡輪及輔助客運)回答時指出，新渡輪打算透過推行渡輪更換／改裝計劃，使乘客更為舒適，從而提高服務質素。與此同時，運輸署亦正進行民意調查，查詢乘客對渡輪服務及票價的意見。運輸署會把調查結果送交新渡輪，以便該公司規劃其服務改善計劃。

39. 李永達議員要求政府當局促請新渡輪就乘客對該公司渡輪衛生情況的投訴作出回應。運輸署助理署長(渡輪及輔助客運)表示，其實新渡輪已致力改善渡輪的衛生情況。就此方面，主席表示，只要乘客仍獲准在渡輪上進食，上述問題可能仍會繼續存在。不過，她促請政府當局探討解決問題的可行方案。

VI. 檢討綠色專線小巴在九龍、西貢和九廣鐵路東鐵沿線等地區的運作情況

立法會CB(1)886/99-00(04)號文件 —— 政府當局提供的參考文件

40. 副主席詢問，近期柴油稅獲得寬減，對綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)的經營成本有何影響，並詢問假如當局日後再次增加柴油稅，專線小巴路線會否大部分均無法經營。運輸署助理署長(新界)回答時指出，柴油稅只是影響專線小巴經營成本的多項因素之一。在考慮專線小巴的經營能力時，有必要一併考慮專線小巴服務的收入。就此方面，政府當局察覺到，由於專線小巴的乘客數字有所增加，因此多年來其收入均有所增長。他向委員保證，政府當局會不時檢討專線小巴的運作，包括其經營能力。

41. 陳鑑林議員認為專線小巴應增加座位的數目，以應付乘客的需求。此項建議不但有助減低專線小巴的經營成本，而且亦有助改善環境，因為此舉可減少路面車輛的數字。運輸署助理署長(新界)在回答時表示，交通諮詢委員會曾在1997年就公共小巴行業的政策及經營環境進行一項綜合檢討，當中包括對載客量的檢討。是項調查全面諮詢了整個小巴行業。檢討的結論是，並不需要增加小巴的座位數目。自該項調查完成至今，社會因

素並沒有出現太大的改變，以致須作出任何改變。事實上，增加座位數目可能不會有助改善專線小巴的業務。相反地，這樣做更可能會導致乘客乘車時須輪候較長時間，以致可能並不受乘客歡迎。他進一步指出，由於現時的政策是鼓勵紅色小巴轉為專線小巴，因此現已開辦更多條具有吸引力的新專線小巴路線，而專線小巴的數目亦持續增加。由於紅色小巴的營運地點常常集中在繁忙市區通道，因此，更多紅色小巴轉為專線小巴，將可達到改善市區通道交通流量及空氣質素的效果。陳鑑林議員認為，由於專線小巴是按照運輸署規定的收費、路線及時間表行車的，因此增加座位數目可能不會如當局所稱般會影響小巴的服務及營運。

42. 主席引述政府當局有關本議題的文件的第6段，並指出文件所述的乘客數字的增加，可能只是由於同期車輛數字的相應增幅所致。因此，此一情況並不代表專線小巴業務的盈利有增長。運輸署助理署長(新界)報告，由於引進新路線及對服務作出改善，在1994年至1998年期間，約共有500輛汽車改裝為專線小巴。他進一步指出，專線小巴可透過把接駁服務擴展至火車站來拓展新業務。主席同意，在過去數年間，把紅色小巴轉為專線小巴的步伐已較前有所改進。

43. 在總結有關討論時，主席促請政府當局繼續監察專線小巴的業務運作，以確保其業務具運作效率和經營能力。

VII. 其他事項

44. 議事完畢，會議在下午12時45分結束。

立法會秘書處
2000年2月23日