

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1663/99-00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4月28日(星期五)
時間：上午10時30分
地點：立法會會議廳

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
陳榮燦議員
陳鑑林議員
鄭家富議員
譚耀宗議員

其他出席議員：夏佳理議員
梁耀忠議員

缺席委員：何俊仁議員
周梁淑怡議員
黃宏發議員
劉千石議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

出席公職人員：參與議程第III項的討論

運輸局

運輸局副局長
何鑄明先生

運輸局首席助理局長
鍾沛康先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

路政署

路政署鐵路拓展處副處長
馬利德先生

參與議程第IV項的討論

運輸局

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／管理及牌照
馬羅道韞女士

香港警務處

香港警務處交通部總警司
鄧厚江先生

參與議程第V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
張美珠女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長／管理及牌照
馬羅道韞女士

參與議程第VI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／新界
李樹榮先生

香港警務處

香港警務處交通部總警司
鄧厚江先生

應邀出席人士：參與議程第III項的討論

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監
詹伯樂先生

東鐵副總監
李殷泰先生

建造總經理
胡世謙先生

財務及支援總經理
司徒少華女士

公司事務總經理
丘李賜恩女士

環境經理
麥諾理先生

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)1429/99-00號文件 —— 三層渡輪“民國”號撞向中環六號碼頭海堤調查報告；及

立法會CB(1)1462/99-00號文件 —— 建議開設負責處理的士及渡輪事宜的編外職位)

議員察悉以上自上次會議後發出的參考文件。

II 2000年5月26日舉行的下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1435/99-00(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及

立法會CB(1)1435/99-00(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

2. 委員同意，由於當局已向事務委員會提供渡輪意外的調查報告，以及海事處根據報告的建議所採取的行動(立法會CB(1)1429/99-00號文件)，因此待議事項一覽表中“2000年1月6日的渡輪意外”的議項將予刪除。

3. 陳鑑林議員轉述他最近接獲的士司機提出的投訴，指本港石油氣加氣站不足，嚴重影響石油氣的士計劃的實施。主席回應時表示，交通事務委員會與環境事務委員會訂於2000年5月12日舉行聯席會議，而此事項將會是討論的事項之一。

4. 應西貢區議會於2000年3月16日與立法會議員舉行會議時提出的要求，委員同意，將軍澳巴士路線收費高昂一事，將在事務委員會的“巴士票價釐定機制”的待議事項下一併跟進處理。

5. 應委員的建議及政府當局的要求，委員同意在2000年5月26日舉行的下次會議上討論下列事項：

- (a) 大蠔灣至梅窩的大嶼山南北連接路；
- (b) 提高巴士服務效率的措施，包括實施跨區巴士專用綫計劃及建議的巴士中轉站計劃；
- (c) 修訂《2000年九廣鐵路(獲准許活動)(綜合)令》；及
- (d) 離島渡輪服務的乘客意見調查。

6. 關於上文(a)項，委員同意邀請環境事務委員會委員出席會議，聽取政府當局簡介工程的最新進展，包括各界就此項工程在環保方面提出的主要關注事項，以及為解決該等關注事項所採取的措施。

III 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1436/99-00號文件 —— 2000年3月29日會議的紀要)

7. 2000年3月29日會議的紀要獲確認通過。

馬鞍山至大圍鐵路及九廣鐵路尖沙咀支線

(立法會CB(1)1435/99-00(03)號文件 ——政府當局提供的參考文件)

8. 主席請委員注意，此事項曾於2000年3月29日的會議上討論；因應事務委員會於該次會議上提

出的要求，政府當局已就下列事項提供補充參考文件(立法會CB(1)1435/99-00(03)號文件)：

- (a) 在新建的尖沙咀東車站附近的行人隧道內裝設自動行人道的建議的設計圖；
- (b) 當局就馬鞍山鐵路和尖沙咀支線兩項鐵路方案接獲的反對意見的詳情，以及處理該等反對個案的程序；及
- (c) 三條東鐵支線對東鐵構成的額外乘客負荷。

使用自動行人道

9. 在研究過行人隧道系統的設計圖後，委員普遍支持在新的尖沙咀東車站附近的行人隧道內裝設自動行人道，方便乘客往來地下鐵路(下稱“地鐵”)尖沙咀站與尖沙咀東車站。為提高行人隧道對行人的吸引力，何承天議員建議考慮在行人隧道內開設地下商店。

10. 對於陳鑑林議員建議在行人隧道系統內裝設雙向的自動行人道，以方便行人，九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監詹伯樂先生回應時表示，由於空間的限制，隧道內只會裝設單向的自動行人道。至於自動行人道在早上及傍晚繁忙時段的移動方向，九廣鐵路(下稱“九鐵”)公司正與警方、消防處及其他有關部門密切磋商，並會考慮所涉及的各項重要安全問題。

11. 陳鑑林議員對九鐵公司的回應並不完全信服。他認為在隧道內並排裝置兩列較狹窄的自動行人道，應不會佔用太多額外空間，而預留給行人步行用的空間則可較少。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監解釋，自動行人道的淨闊度為1.4米，可讓人們在其上站立或行走，這是較受歡迎的做法，因為若行人選擇在自動行人道上行走，實際速度便會加倍。由於提供該系統的整體目的，是盡可能為兩個車站提供需時最短的往返方法，因此，這是較佳的選擇。

12. 作為一項相關事項，陳鑑林議員詢問，九鐵公司在遷移新車站的位置時有否考慮其他地點。他認為，當局需要建造龐大的行人隧道網絡及地下設施，主要是因為尖沙咀東車站的擬議新地點與地

鐵尖沙咀站相距太遠。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監澄清，車站的實際位置其實並無改變。在政府較早前進行有關研究時，已考慮過興建尖沙咀東車站的其他地點。在確定選址後，九鐵公司只是將車站的方向稍作調整，以避開訊號山。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監雖然承認兩個車站相距頗遠，但他表示，九鐵公司一直設法盡量縮短往來兩個車站所需的時間。若裝設了自動行人道，乘客最多只需5分鐘便可從一個車站的月台到達另一車站的月台；若沒有自動行人道，全程則需要8至10分鐘。但陳鑑林議員仍然認為，尖沙咀東車站的選址確實引起不少問題。

13. 就陳鑑林議員對兩個車站相距頗遠提出的關注，何承天議員亦有同感。他建議沿彌敦道興建一段新的行人隧道，連接現時的地鐵尖沙咀站與中間道的行人隧道，再由該隧道通往尖沙咀東車站。主席贊同何議員的看法，並認為在此安排下，行人便無須使用沿麼地道較長的一條路線。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監表示，事實上，行人隧道系統極有可能作這樣的延伸，而該公司正與地鐵公司及政府就此展開初步討論。有鑒於此，何承天議員要求九鐵公司考慮在該段隧道內設置一條北行的自動行人道。

14. 九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監對此要求作出回應時表示，現時並沒有計劃在中間道的行人隧道裝設自動行人道，因為該段隧道較短，而且日後或需增設更多入口。此外，亦須顧及的一點，是地鐵公司有必要就車站毗鄰地方作出特別防護，以防水浸。由於有關建議屬下一階段的發展計劃，當局會更詳細地考慮所有有關因素，以決定是否有充分理由在該段隧道內裝設自動行人道。

15. 關於行人隧道網絡連接鄰近大型發展項目的可能性，九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監表示，設計圖所示的入口位置，仍有待最後檢討確定，九鐵公司會把握每個機會，為行人提供直達地下商場的通道。

16. 九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監以麼地道的行人隧道為例，進一步作出說明。當局特意把全長140米的西行自動行人道沿隧道一邊建造，以便在與土地發展公司(下稱“土發公司”)在麼地道的三街重建計劃毗鄰的一邊，騰出最大空間。若徵得土發公司同意，便可為重建計劃的地下商場，提供與

行人隧道完全配合的接駁通道。他向委員保證，若有適當的機會，九鐵公司會盡力加以配合，使行人隧道網絡獲充分利用。為達致此目的，九鐵公司正與各有關方面，包括土發公司、酒店營辦商及發展商進行磋商。

17. 何承天議員卻認為，在行人隧道一邊裝置自動行人道，則在這邊的發展項目便無法連接行人隧道。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監回應時表示，正如較早前所解釋，由於街道狹窄，行人隧道內的空間有限，為了盡量令隧道能夠與鄰近的發展項目連接，以及確保善用空間，自動行人道須裝設在行人隧道的一邊。若自動行人道裝置在行人隧道的中間位置，兩旁均沒有足夠的空間。

18. 李永達議員表示，由於行人隧道網絡的涵蓋範圍廣泛，他最擔心安全問題；他並詢問九鐵公司對火警風險及人潮管理有何評估，以及有何措施確保公眾安全。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監回應時表示，九鐵公司亦同樣關注李議員提出的問題，而行人隧道系統將交由車站交通綜合委員會與安全及保安統籌委員會管理，它們的成員來自警方、鐵路視察組、消防處，以及其他負責安全和保安的有關機構。在設計過程中，已計及因暴雨及在尖沙咀舉行盛事等原因以致人潮突然湧現的可能情況。九鐵公司亦已就設計上的風險及系統落成後的管理諮詢警方。他向委員保證，只有在取得各法定團體的批准後，行人隧道系統的建造工程才會展開。在確定有關風險，並在設計定稿中就控制該等風險作出準備後，建造工程才會按計劃進行。保安系統、攝錄機、一般消防系統、排煙系統、活動指示牌及廣播系統等，均會納入行人隧道的設計內。

19. 九廣鐵路公司東鐵副總監李殷泰先生亦表示，尖沙咀東車站會沿用現時其他火車站採用的緊急應變安排。九鐵公司將與各有關的保安及救援部隊共同制訂在新的尖沙咀東車站及行人隧道系統內進行的救援行動程序、人潮控制及管理措施。安全演習會按既定的程序進行，並會定期作出檢討。

20. 有關為傷殘人士而設的行人隧道通道，九廣鐵路公司建造總經理胡世謙先生表示，行人隧道網絡的設計已顧及為傷殘人士提供的設施，並會在詳細設計階段作出定案。這些設施的確實位置會經車站交通綜合委員會討論後確定。傷殘人士專用電

梯初步擬設在中間道九龍酒店附近的入口、麼地道的地鐵尖沙咀站出口附近和白蘭軒道。

21. 有關行人隧道系統的預算建造成本，路政署鐵路拓展處副處長表示，麼地道行人隧道網絡的建造成本約為11.3億元，當中包括裝置自動行人道的費用；而位於中間道一段的行人隧道，建造成本約需3億元。

22. 鑒於建造成本高昂，政府又須承擔落成後的維修費用，陳鑑林議員質疑該建議是否值得實行。此外，行人隧道系統亦可能令鄰近商場及酒店的經營者承擔其他費用。陳鑑林議員指出，動用公帑特別為九鐵建造行人隧道系統並不可取。再者，由於入口的數目不多而且相距甚遠，對其他並非乘搭九鐵的行人殊不方便。

23. 九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監卻指出，行人隧道系統除了在整個尖沙咀區為市民提供24小時開放的通道外，亦會把地面行人和交通分隔，對這個非常繁忙的地區作出重大改善。由於整條行人隧道設有空氣調節和空氣過濾系統，會為行人提供較舒適的步行環境。為回應委員對工程成本的關注，九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監建議，預算一經敲定，便會提交事務委員會，供委員參閱。

九廣鐵路

24. 陳鑑林議員問及市民對興建行人隧道網絡而提出的反對意見，以及向受影響的當地商戶及居民作出的賠償，運輸局首席助理局長回應時表示，在24份反對尖沙咀支線鐵路計劃的意見書中，約有一半來自該區的酒店營辦商及個別發展商，而由該區商戶提交的反對書並不多。由於行人隧道系統已刊憲成為鐵路計劃的一部分，受影響的各方或個人可根據《鐵路條例》(第519章)的有關條文提出賠償申索。

馬鞍山鐵路

25. 委員重申，他們關注到第二次鐵路發展研究(下稱“第二次鐵路研究”)遲遲未能完成，而該研究的結果對於馬鞍山鐵路及尖沙咀支線的撥款建議能否獲立法會議員支持，具決定性作用。運輸局副局長回應時表示，正如運輸局局長最近指出，第二次鐵路研究將於2000年第二季完成。政府當局已知悉委員在上次會議席上表達的意見，即委員只會在第

二次鐵路研究對建造第二條連接大圍與九龍的鐵路有明確決定的情況下，才會考慮支持撥款要求。

九廣鐵路

26. 在回應劉江華議員有關對東鐵構成的額外乘客負載量的問題時，九廣鐵路公司東鐵副總監解釋，預計兩條東鐵支線及落馬州支線於2004年啟用後，在早上7時45分至8時45分的繁忙時間內，載客量的最高增幅為12 000人次。此增幅已計及數年的人口增長及發展。應劉議員的要求，九廣鐵路公司東鐵副總監答允提供分項數字，說明由東鐵支線所帶來的額外乘客量。

27. 鄭家富議員跟進劉江華議員的問題時指出，與1999年大圍至九龍塘一段的40 000人次相比，預計2004年的12 000額外載客人次相等於超過25%的增幅。他仍然不信服建議進行的改善及擴展措施可使東鐵應付在2011年前的乘客需求，而大圍站屆時亦不會出現乘客量超出可接受水平的情況。

28. 九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監表示，就載客量而言，實際的需求可能高於或低於預測數字。若需求高於預測數字，對該條鐵路是有利的。他請委員注意，現在每小時有24班列車行走大圍至九龍塘此重要路段。加上現時已落實進行的訊號系統改善工程，每小時將可增加3班列車。因此，該段路的載客量會相應增加。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監強調，九鐵公司會積極監察有關情況，同時亦已有計劃進一步作出改善。他有信心即使乘客需求高於預期的水平，東鐵仍然能夠應付裕如。

29. 有關處理反對意見一事，鄭家富議員重申，馬鞍山中心居民反對該鐵路馬鞍山段的高架軌道設計。他認為由於鐵路運作產生噪音，居民要求該段鐵路建於地下是合理的，當局不應單以成本為理由拒絕作出考慮。由於撥款建議仍未提交財務委員會(下稱“財委會”)審批，而且第二次鐵路研究仍未完成，政府當局應考慮可否更改設計，以及計算因此引致的額外成本。鄭家富議員認為載於政府當局的文件內處理反對意見的安排實屬多餘，因為居民的關注事項根本未有妥善解決。他不滿該項工程在居民多次提出強烈反對之下，仍按原訂計劃進行。

30. 九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監在回答時向委員保證，在進行環境影響評估研究的過程中，所有反對馬鞍山鐵路計劃工程的意見已按法定程序處理。他強調，由於地理因素的限制，當局已

考慮過其他設計，結果採用了高架軌道的設計，因為在衡量各種因素及各方的利益後，該設計實屬最佳選擇。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監憶述，撥款申請在過往的財委會會議上遭撤回，噪音問題是主要原因之一；就此，他表示在環境影響評估研究完成後，馬鞍山鐵路工程計劃已獲發環境許可證。因此，在各方面的利益獲得平衡的情況下，提出反對意見的過程自然會告一段落。該計劃獲發給環境許可證，證明在鐵路設置的緩減措施，足以減低噪音的影響，而現時居於鐵路兩旁的居民所受到來自馬鞍山鐵路的噪音影響，將不會高於法定水平。

31. 但主席對此持不同意見。她指出，雖然列車的噪音水平可控制在既定的標準內，但若此種噪音長時間持續發出，對居民仍屬滋擾。該工程獲發環境許可證，並不表示居民不會受到過量噪音影響，也不表示其反對意見已獲得妥善處理。主席認同鄭家富議員的看法，認為由於該工程計劃尚未定案，當局應在符合環境影響評估的基本要求之上，為居民多做點工夫。鄭家富議員進一步表示，他認為九鐵公司的回覆既欠公允，亦不能接受。為使公眾及私人的利益得到適當平衡，當局不應罔顧少數居於馬鞍山鐵路沿線居民的感受。釋除他們在環境方面的憂慮實在同樣重要，若該鐵路的馬鞍山段建於地下，將可解決大部分問題。

32. 主席總結有關討論時表示，當撥款申請提交財委會審批時，議員會就馬鞍山鐵路與尖沙咀支線工程計劃再作進一步討論。

IV. 駕駛改善計劃

(立法會CB(1)1234/99-00(05)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

33. 政府當局的文件(立法會CB(1)1234/99-00(05)號文件)載述，當局建議在本港推行駕駛改善計劃，在輕微交通罪行中以之取代刑罰，主席請委員發表意見。

政策考慮因素

34. 委員普遍支持該計劃以教育方式糾正有問題的駕駛行為的積極用意，但部分委員認為，從較

廣闊的層面考慮該項建議在確保道路安全及打擊交通罪行的效用時，他們對於駕駛改善計劃的擬議架構完全取消以違例駕駛記分方式執行的懲罰元素，表示有所保留。若不扣減違例駕駛記分，便無法產生阻嚇作用，司機亦不會認真看待有關課程。因此，計劃的成效便有很大疑問。該等委員指出，由於計劃有其他缺點，例如課程太短，又不設測試，他們不相信可在糾正有問題的駕駛行為方面取得長遠效果。就此，李永達議員建議考慮對完成課程後仍觸犯相同罪行的司機扣除額外記分。

35. 鄭家富議員向與會各人分享他作為司機的經驗；他以往曾被取消駕駛資格，而目前已被記14分。他表示，相比之下，懲罰確實是最有效的阻嚇方法，當任何人即將被取消駕駛資格時，便會在駕駛時格外留神。他強調，就確保道路安全而言，該計劃應保留懲罰的元素。

36. 不過，何鍾泰議員認為在一定程度上，訓練課程對司機的確造成壓力。他指出，由於課程針對的是輕微交通罪行，故此他建議可先試行該項旨在教育司機的計劃。

37. 陳鑑林議員認為，建議的計劃旨在懲罰違例者，迫使他們須使用寶貴時間完成課程，而非教育他們。如無需考試，便無法確保參與課程人士能否從中獲益。然而，主席認為計劃的用意絕非如此。

38. 部分委員提出另一關注事項，就是被記了差不多滿15分的司機可能會濫用課程。該等司機只要選擇修讀訓練課程，便可將被吊銷駕駛執照的時間延遲。政府當局應平衡職業司機和行業的利益與其他道路使用的利益，因為那些故意選擇修讀課程來延遲被取消駕駛資格的司機，可能會威脅到其他道路使用者的安全。

39. 李永達議員認為，如司機修讀課程的最大誘因，是延遲被取消駕駛資格，便無法達到改善駕駛行為的目的。李議員促請政府當局考慮此項意見，並建議完成訓練課程的司機仍須扣除較少的記分，而非完全不記分，以期堵塞擬議計劃的漏洞。鄭家富議員贊同李議員的意見。運輸局副局長察悉委員的關注，她表示政府當局會更詳細研究該項建議，並徵詢業界及職業司機的意見。

40. 就此，主席詢問，根據外國的經驗，司機是否往往只會在被記下很多分時才選擇接受訓練課程。運輸署助理署長／管理及執照答稱，由於不同國家會給予司機不同選擇，故此無法下定論。運輸局副局長亦表示，當局會在計劃實施後評估其成效。

41. 主席與李永達議員持不同意見，她認為如司機在修讀課程之後還要記分，計劃便會失去吸引力。她提醒與會人士，必須作出適當的平衡；如司機對修讀課程不感興趣，計劃便不會成功。陳榮燦議員贊同主席的意見，他認為司機既已修讀課程，便不應就其罪行被記分。

計劃的實施情況

42. 陳榮燦議員進一步詢問，當局預計有多少司機可在計劃下受惠。運輸局副局長答稱，根據被裁定犯了會被記5分或以下的交通罪行的司機人數計算，每年將有130 000名司機可能在計劃下受惠，但須視乎法庭的判決。鑒於需求龐大，陳榮燦議員認為，除已表示有興趣的3間機構外，當局亦應讓其他機構舉辦課程。運輸局副局長告知委員，雖然仍未決定舉辦課程的機構的準確數目，但很可能不只一間。在課程內容落實後，當局會邀請私人機構競投。除標價外，亦會考慮投標者的建議能否達到所需標準。對此，主席促請政府當局在作出有關決定時，妥為考慮預計需求。

43. 李永達議員對列舉的數字表示震驚，並詢問法庭需用上多時間就該等案件作出裁決。運輸署署長回應時澄清，130 000名司機是絕對的最高約數，此數字基本上是每年發出的定額罰款通知者數目。實際數字應遠較該數字為少。平均而言，司機因被記15分或以上而被取消駕駛執照的個案每年約有7 000宗，其中5 000宗為首次被取消資格的個案。

44. 運輸署署長補充，政府當局認為較恰當的做法，是由法庭作出有關決定，而非由警方在發出定額罰款通知書時行使酌情權。根據駕駛改善計劃的擬議架構，司機必須出庭才可在計劃下受惠。然而，根據最近有關官員前往美國及加拿大考察所得資料，政府當局亦正考慮可否採用外地的做法，容許司機自願修讀訓練課程，以改善他們的駕駛態度，以及主動從所記的總分中減去2至3分。如此等事情無需經由法庭處理，便可消除李議員對增加法

庭工作量的關注。儘管當局有此構想，運輸署署長強調，計劃的主要目的是改善司機的態度。

45. 主席要求當局澄清運輸署署長的答覆，運輸局副局長回應時表示，上文所述容許市民自願修讀訓練課程的方案，是當局正在考慮的一個額外課程；修讀該課程或會，或不會令司機的違例駕駛記分獲得減少。根據現時的建議，須由法庭在考慮所有有關因素後決定駕駛改善計劃是否適用於個別違例者。若某人按法庭的指示完成課程，便不會因其罪行被扣減記分。

46. 但部分委員認為，應容許有關司機在修讀訓練課程與扣減記分之間作出選擇，因為自願修讀課程的司機有較佳的接受態度。譚耀宗議員表示，若經由法庭作出判決，司機可能會感到抗拒，課程的成效便告減弱。他建議在計劃實施初期讓司機有所選擇，並在一段時間後檢討有關結果。運輸局副局長答稱，由於計劃旨在協助改善駕駛行為，故此由法庭決定訓練課程會否令違法者有所得益是恰當的。

47. 由於訓練費用將會由司機全數繳付，陳榮燦議員詢問有關款額估計為何。運輸署助理署長／管理及執照表示，課程費用將與“觸犯輕微交通罪行的現行罰款額”相若，即由數百元至一千元。

48. 委員問及課程的內容，尤其是會否為政府當局的文件附件A所載各類記3分的交通罪行，提供不同課程。運輸局副局長回應時表示，當局現正制訂課程的詳細內容，並諮詢職業司機及業界。當局亦會參考海外的做法，她並歡迎委員提出建議。根據現時的建議，有關課程將集中於若干方面，例如改善駕駛行為，以及培養作為負責任的道路使用者的適當意識，而非改善駕駛技術，因為該計劃的對象是觸犯輕微駕駛罪行的司機。運輸署助理署長／管理及執照作補充時告知委員，一般來說，海外國家對類似計劃的成效所作評估均屬正面。當局會考慮他們的經驗，並擬定最適合香港情況的課程大綱。

49. 部分委員建議為課程設立考試，以加強學習過程的成效。運輸署助理署長／管理及執照回應時表示，由於駕駛改善計劃的目的是教育司機，故當局並無建議為課程設立考試。運輸局副局長補充，此做法亦是大多數海外國家的做法。此外，當

政府當局

局認為不宜對司機作出雙重懲罰，即在考試不合格時要被檢控，因而被記分或取消駕駛資格。為消除委員的疑慮，運輸局副局長表示，當局可考慮額外規定司機須圓滿修畢課程，並參考外地的有關經驗，採用互動教學法。何鍾泰議員支持採用互動教學法。就此，主席詢問當局可否在向事務委員會提交建議的最後定案時，提供海外國家課程參與者再犯相同罪行的比率，供委員參考。運輸局副局長答允該項要求。

50. 關於建議課程為期6小時是否足夠的問題，運輸局副局長解釋，雖然歐洲國家舉辦的同類課程為期介乎8至16小時不等，但政府當局認為，6小時的課程應可符合香港的需要，因為根據推行駕駛改善計劃已有20多年的美國及加拿大的經驗，當地的課程為期6至8小時。

51. 部分委員關注到必須在課程安排上提供更大彈性，方便職業司機上課，例如編排早上和晚間的課程，遷就他們不固定的工作時間，並容許參與課程人士在某段時間的一天或數天內完成整個課程。運輸局副局長回應時表示，職業司機在諮詢期間亦表達了類似的意見，而當局會考慮他們的意見及委員的建議。

V. 駕駛教師牌照

(立法會CB(1)1435/99-00(04)號文件 —— 政府當局提供的參考文件；

立法會CB(1)1435/99-00(05)號文件 —— 香港駕駛學院一群前駕駛教師提交的意見書；

立法會CB(1)1460/99-00(01)號文件 —— 公共及私家小型巴士教師公會提交的意見書；及

立法會CB(1)1460/99-00(02)號文件 —— 港九駕駛教師聯會提交的意見書)

52. 主席表示，在1999年11月26日的事務委員會會議上，政府當局曾向委員匯報檢討駕駛訓練政策的結果，以及向駕駛教師行業發出的諮詢文件所

載的一套建議。隨著諮詢工作在2000年3月1日結束後，政府當局現在提交了一份文件，載述業界對該套建議所提出的意見，以及建議中向現職私人駕駛教師發出“組合執照”和簽發新執照的安排(立法會CB(1)1435/99-00(04)號文件)。

53. 除已發出的3份來自業界的意見書外，主席並請委員留意於會議席上提交、由港九教授貨車、大小巴士同業會發出的意見書。

(會後補註：在會議席上提交的意見書已於2000年5月2日隨立法會CB(1)1489/99-00號文件送交委員。)

54. 應主席要求，運輸署助理署長／管理及執照表示，關於私人駕駛教師執照的組合建議，大部分業界組織均表示全力支持，並促請當局早日把建議付諸實行。至於主要代表巴士私人駕駛教師利益的巴士港九教授貨車、大小巴士同業會提出的反對意見，當中主要關注到如無須考試便直接簽發執照，便不能確保公共小型巴士私人駕駛教師符合巴士駕駛訓練所需的標準。經研究後，政府當局認為，該會的關注事項已在組合建議上獲得解決。首先，當局建議在進行組合時，已考慮過同一組別中各類型車輛的共同特點。就涵蓋巴士及公共小型巴士的第二組而言，兩者均是載客量大的車輛。若要符合教授巴士的資格，公共小型巴士私人駕駛教師須持有有效的巴士駕駛執照3年，而他們實際上已具備實際教授駕駛車輛所需的技巧及經驗。其次，運輸署會在發出組合執照前，舉辦多個講座，講解不同類型車輛的特點、所需的駕駛技術和駕駛考試的要求，以確保駕駛訓練可以保持一定水準。為提高本身的技術，獲諮詢的公共小型巴士私人駕駛教師大部分均表示有興趣出席此類講座。第三，新取得教授駕駛資格的公共小型巴士私人駕駛教師的駕駛訓練標準，往往會反映在他們的學生的合格率上，而運輸署會密切注視有關情況。

55. 陳榮燦議員詢問運輸署所舉辦的講座的詳情，運輸署助理署長／管理及執照答稱，當局將於7月及8月就不同類型車輛舉辦不同講座，並會邀請所有獲取新的教授駕駛資格的私人駕駛教師出席。至於講座的內容方面，當中包括座談會及模擬考試，並會邀請有關類別車輛的在職駕駛教師分享他們的經驗。

56. 李啟明議員詢問，對於那些未能維持令人滿意的駕駛訓練標準的私人駕駛教師，當局會採取甚麼措施。運輸署助理署長／管理及執照表示，《道路交通(駕駛執照)規例》(第375章，附屬法例)已訂明機制，讓運輸署署長可規定任何駕駛教師參加由獲授權考核人員進行的考試，以便就他們教授駕駛的標準及方法作出評估。如駕駛教師考試不合格，當局可取消其駕駛教師執照。運輸署助理署長／管理及執照回應主席提出的跟進問題時表示，當局從未取消任何駕駛教師的執照，因為人們普遍認同，駕駛教師的整體駕駛訓練標準令人滿意。

57. 梁耀忠議員讚賞該建議能夠令每個組合的私人駕駛教師數目更為平均，但他認為，鑒於業界有不同意見，政府當局或有需要檢討現時為了規管第一組合私人駕駛教師的人數而設1 050人的基數。運輸署助理署長／管理及執照回應時表示，當局是參照截至1999年年底有效私人駕駛教師執照的最新資料，才設定該基數。政府當局認為，私人駕駛教師的供應若維持在此水平，應可滿足市場的需求。此外，根據諮詢期間收集到的意見，該項基數獲業界普遍接納。

58. 關於當局將提交立法會進行如不廢除或不提出修訂即屬通過的程序的各項立法修訂，主席要求應讓議員有更多時間考慮有關建議，並在有需要時徵求業界的意見。政府當局察悉主席的意見。

VI. 公共小巴超速問題

(立法會CB(1)1435/99-00(06)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

59. 主席表示，鑒於最近發生多宗公共小型巴士(下稱“小巴”)超速引致人命傷亡的意外，令市民深表關注，事務委員會因而主動要求與政府當局討論有何措施解決此問題。就此，運輸署助理署長／新界告知委員，運輸署已與警方組成專責小組，採取下列連串行動，以對付小巴超速的問題：

- (a) 為專線小巴營辦商舉辦工作坊，進行教育；
- (b) 採取行政措施，增訂發牌條件；

(c) 通過與警方合作，加強執法行動；及

(d) 採用新科技，使乘客可以進行監察。

運輸署助理署長／新界強調，當局會繼續努力解決此問題，並會緊密徵詢業界的意見。

60. 在引述政府當局提供的文件(立法會CB(1)1435/99-00(06)號文件)第9段時，委員對於政府當局在落實部分擬議措施前，須耗用相當長時間作進一步研究，表示不滿。鑒於乘客安全至為重要，政府當局應盡快採取此等措施。運輸署助理署長／新界回答時解釋，政府當局已在各方面盡快推行有關措施。

61. 陳鑑林議員認為，與其花時間研究擬議措施及諮詢業界，不如盡早在路口裝設衝紅燈攝影機，以及在小巴上安裝超速警告器。

62. 對於鄭家富議員認為最有效的措施，是訂定小巴的最高車速限制，運輸署助理署長／新界回應時解釋，雖然中型及重型貨車和巴士均設有法定的車速限制，但若要向小巴施加此限制，須作進一步研究，因為當中涉及法例的修訂。

63. 由於巴士的最高車速限制為70公里，鄭家富議員認為，若把小巴的的車速限制訂於70至80公里之間，市民及業界均會接受。他促請政府當局盡快向立法會提交立法建議，以便議員決定向小巴施加此限制是否可取。主席亦表示，當局在商定最終建議後，應徵詢立法會議員及業界的意見。劉江華議員表示，他在此事上持開放的態度，但他提醒與會人士，該建議將涉及應否向其他種類的車輛，例如的士和私家車，施加類似的限制的考慮因素，以保持公平。

64. 李永達議員提到政府當局的文件附件A所列舉的交通意外數字，他認為過去10年小巴的意外數字輕微上升，是因為小巴沒有為乘客設置安全帶。他促請政府當局與汽車製造商進行磋商，生產出一種可以妥善裝置安全帶的小巴。運輸署助理署長／新界察悉李永達議員的意見，並向委員保證，當局曾多次催促本港現時採用的兩款小巴在日本的製造商加快進行設計工作。但由於該等車輛在日本

使用的設計亦沒有裝置安全帶，因此，製造商須耗用若干時間就新設計進行測試及作出所需的調整。

65. 李永達議員引述市民普遍支持裝設超速警告器，他建議，此等警告器如附設記錄及警報功能，將大大加強其效用，有助警方提出檢控，以及讓乘客更有效地監察小巴的車速。就此，運輸署助理署長／新界表示，現時共有103輛專線小巴已裝設超速警告器，若小巴的車速高於預設的車速限制(例如100公里)，警告器便會發出警告訊號。

66. 李永達議員對預設車速限制的超速警告器的效用提出質疑。運輸署助理署長／新界回應時表示，當局正與有關的科技公司進行磋商，以期把第二代超速警告器引進香港進行測試。新的警告器將可即時在屏幕上顯示行車速度。陳鑑林議員對裝設此種超速警告器表示歡迎。運輸署助理署長／新界補充，在裝設超速警告器後，當局希望乘客可發揮積極的監察作用，一旦發現超速情況，便按車上展示的熱線電話號碼提出投訴。由於當局不可能在每輛小巴上派人員監察車速，故此由乘客進行監察會是一個有用和有效的方法。

67. 梁耀忠議員認為，鑒於關鍵問題是超速引致的意外，而非超速行為本身，故此他質疑政府當局建議的措施(例如裝設超速警告器及由乘客進行監察)在防止意外方面是否有效。梁耀忠議員贊同鄭家富議員較早時提出的意見，即應對小巴施加最高車速限制。

68. 不過，運輸署助理署長／新界表示，雖然大部分交通意外實際上並非由超速所引致，但預防措施的成效亦不應忽視，而政府當局一向的做法是防止超速事件發生。事實上，在針對不恰當的駕駛行為及監察交通服務方面，往往亦有賴乘客的監察及舉報。他亦知道，車速限制是專利巴士公司採用的其中一種控制措施。鑒於現時並無任何法定機制對小巴施加強制性車速限制，運輸署助理署長／新界建議可藉其他方法達致類似的限制效果，例如保險公司附加的條件及條款。與此同時，當局會與業界進行討論，徵詢他們的意見。

69. 陳鑑林議員提醒與會人士，由於小巴路線行經不同的車速限制區域，對小巴實施一般性的最高車速限制或許並不可行。主席贊同他的意見。陳鑑林議員建議，當局應考慮向不同類型車輛的司機

施加較高刑罰，並懲罰違例車輛的車主。但主席指出，雖然有關車輛的車主須就司機的過失承擔民事責任，但刑事方面的責任卻非如此。運輸署助理署長／新界補充，由於當局是向司機發出定額罰款通知書，故此車主對超速事件並不知情，對他們施加懲罰實在有欠公平。主席又表示，若把車輛出租的車主亦要受懲罰，便更加不公平。

70. 李永達議員認為，根據客運營業證，專線小巴經營商有責任提供合理標準的服務。政府當局應考慮訂定若干條文，規定專線小巴司機須就定額罰款通知書知會經營商，使經營商亦須承擔責任。在回答李永達議員的問題時，運輸署助理署長／新界表示，由於專線小巴營辦商在接獲警告後往往會作出改善，故此迄今當局從未曾吊銷任何客運營業證。

71. 與其倚賴司機自行向營辦商匯報他們的違例事項，陳鑑林議員及主席促請政府當局研究有何方法取得更多資料，例如獲發定額罰款通知書的違例車輛的登記號碼，使營辦商能夠發揮更佳的管制功能。運輸署助理署長／新界答允考慮委員的建議，但卻表示在現行規管制度下，要取得所需數據及資料在技術上會相當困難。

72. 主席表示支持向專線小巴營辦商施加發牌條件，規定他們須聘用司機，而非以日租的方式把專線小巴租給司機經營。藉此方法，專線小巴營辦商將可對司機實施適當而有效的管制。運輸署助理署長／新界回應時表示，此條件在1997年後才訂定，而在該日期前發出的客運營業證會在續期時作出相應修訂。以租車方式營運的司機往往較可能超速駕駛，而相比之下，專線小巴司機會按既定的服務班次行車。

73. 李永達議員認為，就目前的情況而言，政府當局並無提出在短期內發揮作用的有效措施。不過，主席認為當局應可針對引致交通意外的特定成因多做功夫，例如司機不遵守交通燈號的行為。運輸署助理署長／新界贊同主席的意見，他表示道路安全的問題應從多方面著手，而政府當局一向便是以此為目標，並採取建議的連串措施。但他承認可能要過若干時間才可見到成效。

74. 關於政府當局的文件附件B所列舉警方檢控小巴超速的數字，香港警務處交通部總警司請委員注意，在1997至1999年期間，大部分檢控個案均

是超速每小時15至30公里，但在2000年1月至3月期間的檢控個案中，60%是超速每小時15公里或以下。在警方加強執法行動，以及推行大型教育及宣傳活動後，可見已取得初步成效。香港警務處交通部總警司表明警方支持運輸署鼓勵乘客通過現有渠道(例如交通投訴組)作出舉報的做法，他並向委員保證，警方會詳細分析所有接獲的資料，並會採取執法行動，針對引致嚴重問題的一小撮不負責任司機所行走的路線。雖然警方無意令司機無法營業，但若有司機屢次違例、無法提供安全滿意水準服務，他們將會依法受到懲處，甚至會被吊銷執照。主席表示，如發現若干路線出現問題，警方應考慮加強使用鐳射槍，以應付問題。

75. 劉江華議員引述一個例子：由旺角至禾輦的通宵小巴路線以往全程只需10分鐘左右，但現時同一路程則需約22分鐘，他認同由乘客進行監察及加強執法行動確有成效。不過，根據民主建港聯盟進行的一項調查顯示，80%的乘客不會舉報小巴超速事件，因為他們認為警方採取行動不夠快，無法產生效用。劉江華議員認為，為了建立乘客的信心，警方在舉報制度中應作出即時反應，不要在收集和分析資料方面浪費時間。

76. 運輸署助理署長／新界回答表示，當局實際上已採取迅速的跟進行動。一方面警方會負責執法行動，而另一方面運輸署則會與專線小巴營辦商以電話聯絡，處理有關投訴。假如在警告後情況沒有改善，此事將在客運營業證作中期檢討時一併考慮，結果可能會影響客運營業證的續期。香港警務處交通部總警司表示會在有限資源之下，努力達致最佳的成果。鑒於小巴的運作有其特色，往往是由固定的司機駕駛固定車輛行走相同的路線，為一群固定的乘客提供服務，因此警方的工作重點是針對各條路線普遍出現的問題，而非針對個別司機。從資源分配的角度而言，問題較嚴重的路線將予優先處理，而問題較輕微的路線則會暫緩處理。

77. 在總結討論時，主席請政府當局察悉委員提出的意見和建議，尤其是當局應找出方法，讓專線小巴營辦商更有效地管制所聘用的司機，以及採用先進科技監察道路上的超速行為。

經辦人／部門

VII. 其他事項

78. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
2000年5月24日