

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1677/02-03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：2003年4月25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, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
劉炳章議員

缺席委員：黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
黃成智議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局常任秘書長
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長T3
方舜文女士

施偉拔公司

董事總經理
周文生先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長
何宗基先生

運輸署

運輸署助理署長／管理及輔助客運
葉文光先生

運輸署總運輸主任／輔助客運策劃
蘇祐安先生

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. 通過會議紀要及續議事項

- (立法會CB(1)1455/02-03號文件 —— 2003年2月13日會議的紀要；
- 立法會CB(1)1449/02-03號文件 —— 2003年2月28日會議的紀要；及
- 立法會CB(1)1456/02-03號文件 —— 2003年3月21日會議的紀要)

2003年2月13日及28日和3月21日會議的紀要均獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1521/02-03(01)號文件 —— 政府當局所提交有關“嚴重急性呼吸系統綜合症 —— 為的士業界及其他交通工具提供的紓困措施”的資料文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III. 2003年5月23日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1457/02-03(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
立法會CB(1)1457/02-03(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 主席扼要重述，委員於2003年3月21日上次會議席上，決定在訂於2003年5月23日舉行的事務委員會例會討論下述事項：

(a) 有關非專利巴士服務的政策；及

(b) 羅湖管制站的交通安排。

4. 委員亦察悉政府當局建議在事務委員會下次會議討論下述事項：

(a) 西鐵票價；

(b) 落馬洲至皇崗新跨界橋；及

(c) 龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程。

經商議後，委員同意在事務委員會下次例會討論上述所有5項事宜。為使委員有充分時間進行討論，該次會議的舉行時間將為上午8時30分至下午12時45分。

(會後補註：應政府當局所請並經主席同意，當局將會向委員會提交有關“龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程”的資料文件，以供審閱。在

2003年5月23日舉行的會議上，將會討論有關環境運輸及工務局的人員編制建議。)

IV. 隧道與收費道路的建設和營運 —— 內地及海外經驗

(立法會CB(1)1457/02-03(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

政府當局 5. 環境運輸及工務局常任秘書長簡介政府當局就此事提交的資料文件(立法會CB(1)1457/02-03(03)號文件)。為協助政府當局探討善用本港過海隧道(即海底隧道(下稱“海隧”)、東區海底隧道(下稱“東隧”)及西區海底隧道(下稱“西隧”))的方法，當局曾委託顧問公司研究內地及海外建設和營運隧道的經驗。她表示，該份文件載列主要的研究結果，供委員參閱。研究的最後報告正在編製，一俟備妥，即會送交委員。

6. 應主席所請，施偉拔公司董事總經理周文生先生簡述該項顧問研究的主要研究結果。該項研究涵蓋內地5個城市(即上海、廣州、南京、武漢及重慶)，以及北美、歐洲和亞太區多個國家。他表示，內地城市的經驗特別有用，因為該等城市均擁有多個收費設施，當中有不少更屬直接互相競爭的設施，與本港過海隧道的情況相近。為了解決各條收費道路及隧道的行車量分布不均的問題，該項研究所涵蓋的多個內地城市均已取消設卡收費的做法，而改以年票制或月票制向車輛徵收通行費。為達致這個安排，商業收費設施的投資者可按合約規定收取訂約回報，或獲得當地機關賠償一筆雙方協定的金額，作為購回該項收費設施的費用。市政府並成立管理機關，負責管理有關設施並收取年票／月票通行費。

政府當局 7. 鄭家富議員提述他就政府當局的文件所提出的問題一覽，並要求政府當局於會後作出書面回應。

(會後補註：鄭家富議員所提出的問題一覽已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)1533/02-03(01)號文件送交委員。政府當局承諾於下次就有關事宜向事務委員會作出匯報時，涵蓋鄭議員所提出的事項。)

購回按“建造、營運及移交”安排運作的隧道的擁有權

8. 鄭家富議員表示，儘管顧問研究對內地措施的成效予以肯定，但政府當局仍不願採取果斷的行動，改善本港3條過海隧道的行車量分布情況，他對此深表失望。他重申，民主黨建議成立隧道及橋樑管理局，負責擁有及營運本港所有隧道及橋樑。他表示，由隧道及橋樑管理局劃一海隧、東隧及西隧的收費水平後，各條過海隧道的行車量將重新分配，從而可紓緩目前海隧及東隧的擠塞情況。若政府當局仍拒絕承擔責任，有關問題將永遠無法獲得解決，導致浪費成本高昂的隧道資源及寶貴的社會資源。

(會後補註：民主黨有關在香港成立隧道及橋樑管理局的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)1533/02-03(02)號文件送交委員。)

9. 陳偉業議員對鄭家富議員提出的關注事項亦有同感，並支持成立隧道及橋樑管理局，以確保有效管理及善用本港所有隧道及橋樑。委員雖曾多次籲請政府當局採取有關措施，但當局仍未就此訂定明確的政策路向，他對此感到不滿。

10. 何鍾泰議員亦關注到政府當局並未訂定明確的路向，以解決3條過海隧道行車量分布不均的問題。

11. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，政府當局和委員一樣，對於有需要善用隧道資源感到關注。政府當局近年曾推行多項措施，以便進一步改善前往各條過海隧道的交通及該等過海隧道的使用率。在西隧啟用後，海隧的行車量已由1997年高峰期的124 000架次車輛下跌至1998年的120 000架次車輛，並自此維持於該水平。另一方面，西隧的使用量一直穩步增長。因此，西隧已發揮使車輛從海隧及東隧分流至該處的作用。然而，海隧事實上始終是位置最方便的過海隧道，為港島及九龍市區提供最便捷的連接通道。因此，海隧的行車量預計將維持於較高的水平，而不可能令3條過海隧道的行車量達致絕對平均的狀況。

12. 然而，鄭家富議員並不認同使行車量達致絕對平均是解決此問題的方法。相反，政府當局的目標應是按照海隧、東隧及西隧的設計行車量，對該3條過海隧道的行車量作出重新分配。事實上，海隧現時的行車量是其設計容量的153%，但西隧的行車量則僅為其設計容量的35%。海隧的擠塞情況實屬不能接受，並已造成社會資

源大量浪費的問題。何鍾泰議員同意有需要維持3條過海隧道的交通暢順，並指出西隧的使用率偏低，主要是由於政府當局就該工程項目進行規劃時作出了錯誤的交通流量預測。延遲推行中環至灣仔繞道工程計劃，更令情況進一步惡化。

13. 有關購回西隧及東隧擁有權的建議，環境運輸及工務局常任秘書長表示，該建議涉及巨額的開支。鑒於現時出現財政預算赤字，加上有必要控制政府開支，是否有充分理據採取此做法，實成疑問。此外，有關建議涉及下述多項複雜問題，有必要加以審慎考慮：

- (a) 政府當局的一貫政策是鼓勵私營機構透過“建造、營運及移交”模式，參與建設運輸基礎設施。該兩條按“建造、營運及移交”安排運作的過海隧道(下稱“專營隧道”)，現時均由私營機構擁有，任何有關購回該等專營隧道擁有權的建議，均須獲得政府及有關的專營公司同意；
- (b) 政府及按照“建造、營運及移交”安排營運過海隧道的公司(下稱“專營公司”)，均須受到專營權合約條款的約束，而該等條款已清楚載列於個別監管法例及工程項目協議中。任何回購協議均須遵照合約精神行事。對專營權範疇作出的任何改動，亦須按照香港法例處理；
- (c) 鑒於海隧是政府資產，它所帶來的巨額收入會用諸整體社會，政府當局必須確保海隧的價值能在“共同擁有人”的建議下公平地反映出來；及
- (d) 一如財政司司長所宣布，政府現正研究推行出售政府資產(包括政府隧道)的計劃。政府當局會考慮是否及如何把海隧納入該計劃內。

14. 然而，鄭家富議員表示，根據民主黨的建議，隧道及橋樑管理局會分階段購入所有專營隧道的擁有權，並由西隧開始。因此，對於政府當局指在目前財政預算出現赤字之時沒有充分理據採取擬議行動的說法，他不表贊同。陳偉業議員亦表示，當局可在隧道及橋樑管理局成立初期把所有政府隧道交由該管理局管轄。長遠而言，在逐步購入更多專營隧道的擁有權後，隧道及橋樑管理局可發行債券或安排將其股份在股票市場上市，藉以支付其營運開支及開發新設施的費用，而無需政府作出額外的財政承擔。何鍾泰議員籲請政府當局採取較開放的態度處理有關問題，並建議政府當局或可考

慮透過發行債券購回專營公司的部分股份，而無須全面收購。

15. 主席指出，在建造任何新的運輸基礎設施時，均必須以改善交通為主要目的。儘管政府有意把政府隧道私營化，但環境運輸及工務局在研究有關事宜時應只從運輸的角度作出考慮。作為負責運輸事宜的政策局，環境運輸及工務局有責任訂定盡量利用珍貴的隧道資源，以迎合社會大眾的交通需求的政策及措施，藉以保障公眾利益。石禮謙議員雖然認同政府當局堅守合約精神的重要性，但他表示當局亦須就如何平衡此事所涉及的運輸及收入影響作出決定。環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，政府當局日後考慮採用“建造、營運及移交”的模式時，會特別留意其對交通的影響。

16. 何俊仁議員認為，作為緊急情況下的應變措施，政府當局應有準備收回兩條專營隧道的擁有權，並向專營公司作出賠償，而有關的賠償額則由獨立的第三者透過仲裁方式釐訂。環境運輸及工務局常任秘書長回答時表示，她不認為在目前情況下有需要採取如此極端的行動。她重申政府當局尊重法例及合約精神的意向，並告誡謂何議員的建議事關重大，不應輕率作出決定，否則可能會削弱私營機構在香港作出投資的興趣及信心。

“共同擁有人”的建議

17. 主席提述兩間專營過海隧道公司過去不斷努力，尋求盡量提高該兩條過海隧道使用率的方法，她要求政府當局澄清其指稱該兩間公司均表示對“共同擁有人”的建議並無興趣的說法。

18. 環境運輸及工務局副秘書長T3回應時解釋，政府當局就推行“共同擁有人”建議的可能性，與該兩間專營公司接觸時一直恪守的原則，是所達成的任何協議必須令3條過海隧道的行車量分布狀況更加均衡，並能對所有利益相關者(即市民大眾、政府及專營公司)帶來整體裨益。有關協議亦須確保維持低收費水平，並建立具透明度的收費調整機制。然而，雙方在如何公平地釐定3條過海隧道的資產值及交通流量預測方面出現重大分歧。作為私營商業機構，專營公司對其投資回報亦有一定期望，並希望所建立的收費調整機制有相當的肯定性，能為它們帶來預期的回報。鑒於政府與兩間專營公司無法就“共同擁有人”建議所依據的基本原則達成協議，實施該建議的空間似乎相當有限。

19. 可是，主席表示儘管雙方的談判立場不同，政府當局亦不應漠視專營公司與政府當局合作的良好意願。政府當局應繼續與兩間公司進行對話，致力取得更具建設性的成果。鄭家富議員對主席的意見表示贊同，並表示政府當局若能向委員提供當局就此事與專營公司的來往書信，或有助委員瞭解有關情況。

20. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時強調，只有在政府與兩間專營公司就“共同擁有人”建議所採納的基本原則達成協議，雙方才可繼續進行磋商。然而，政府當局對此依然持開放態度，並願意繼續與專營公司進行對話，研究平衡3條過海隧道行車量的其他可行措施。

其他方案

21. 劉炳章議員詢問政府當局會否考慮使用財政措施，使各條過海隧道的行車量分布情況更趨平均，例如使用海隧所得利潤購買西隧的道路容車量。環境運輸及工務局常任秘書長回答時表示，海隧的收費收入會撥入政府一般收入。鑒於該建議等於由政府直接補貼使用西隧的駕車人士，公眾的意見及接受程度是須加以審慎研究的重要考慮因素。

22. 然而，劉炳章議員表示，鑒於此事與公眾利益攸關，如有關開支能提高隧道的使用效率，並對運輸網絡帶來整體利益，則該等支出實為物有所值。何俊仁議員亦不同意把有關開支單純視為對駕車人士作出的補貼。

23. 何俊仁議員提述政府當局就吸引更多車輛使用三號幹線的方法，與三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)正進行的討論。作為與此相關的另一事項，劉炳章議員提述建造東行連接路，為深港西部通道／后海灣幹線提供另一通道的建議，並提醒政府當局切勿以此脅迫三號幹線公司同意訂立協議。

24. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，雙方現正研究採取的方案，是為貨車提供進一步的收費優惠，以換取該公司可能獲延長專營期的安排。雙方現正致力就三號幹線的日後交通流量預測達成協議，並會在該基礎上進一步作出討論。

25. 環境運輸及工務局常任秘書長進一步表示，政府當局現正因應新界西北運輸基礎設施的整體檢討，一併研究東行連接路的日後發展路向。此做法將有助政府當局在財政資源有限的情況下，在訂定新界西北已規劃

道路工程項目的相對先後次序時作出較全面的分析。她表示，關於新界西北運輸基礎設施的研究將於2003年6月完成，而有關建造東行連接路的進一步研究則預期於年底完竣。

26. 主席總結有關討論時表示，委員普遍關注到政府當局在促使3條過海隧道的行車量分布情況更趨平均的問題上，欠缺明確的處理路向。為解決此問題，政府當局應重新與專營公司展開對話。委員同意要求政府當局於2003年6月向事務委員會匯報有關情況。

V. 的士司機入職條件及職前訓練課程

(立法會CB(1)1457/02-03(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

27. 委員察悉政府當局建議修訂的士司機的入職要求及的士駕駛執照筆試的範圍，以期改善的士的服務質素。有關建議的詳情載於政府當局提交的文件(立法會CB(1)1457/02-03(04)號文件)。

28. 運輸署助理署長／管理及輔助客運回答譚耀宗議員時表示，的士牌照考試在擴大範圍後，只是要求考生顯示其能夠應付基本水平的職業英語及普通話。

29. 譚耀宗議員及鄧兆棠議員均關注到當局把持有駕駛執照年期的規定由3年降低至1年，或會對道路安全構成影響。運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，根據該項建議，在必修課程及經擴大的的士駕駛執照考試範圍中，將會加入有關駕駛技術及正確駕駛態度的內容，藉以提高在駕駛安全方面的培訓。環境運輸及工務局副秘書長T2亦表示，持有駕駛執照的年期較長，不一定表示有關人士擁有較多路面駕駛經驗。透過必修課程改善準的士司機的駕駛態度及增進其對駕駛安全的知識，將有助改善道路安全。

30. 鄧兆棠議員詢問8小時的駕駛技術單元課程，是否足以達到上述目的。環境運輸及工務局副秘書長T2雖確認提供更多培訓將可帶來更大效益，但他表示政府當局力求在訂定適量課程內容與適當課程費用之間求取平衡。他補充，當局已諮詢有關業界，它們亦同意必修課程已涵蓋各主要範疇。

31. 鄧兆棠議員詢問政府當局會否考慮把領取的士駕駛執照的最低年齡限制調低至19歲，以配合1年的持有

駕駛執照年期規定。運輸署助理署長／管理及輔助客運回答時解釋，由於過往紀錄顯示較年輕的司機往往較易發生意外，因此，當局會把最低年齡限制維持在21歲。

32. 主席察悉必修課程的估計費用約為1,900元，並建議向準的士司機提供某種形式的補貼，例如透過僱員再培訓局開辦的現有訓練課程作出補貼。譚耀宗議員亦關注到此一水平的課程費用，或會對準的士司機帶來沉重的財政負擔。

33. 運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，在實施只適用於新入職的士司機的建議之餘，運輸署及職業訓練局已同時為在職的士司機訂定屬自願參與性質的技能提升計劃，目的是協助的士司機提升其工作表現及服務質素。該計劃可望於2003年下半年推出，修畢有關課程的司機可獲發還課程費用的70%款項。然而，技能提升計劃的涵蓋範圍並不包括準的士司機。應主席的要求，政府當局會研究減低必修課程費用的可能性，並與僱員再培訓局商討把準的士司機納入其訓練課程對象的可能性。

34. 主席轉達的士業對該項建議普遍表示支持，並促請政府當局早日實施。環境運輸及工務局副秘書長T2回答時表示，政府當局會考慮有關各方的意見及建議，然後落實有關建議。如一切順利，有關建議預計可於2004年付諸實行。

VI. 其他事項

35. 議事完畢，會議於下午12時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年5月21日