

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)286/04-05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：2004年10月29日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
陳偉業議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
王國興議員, MH
李永達議員
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

缺席委員：劉千石議員, JP
林健鋒議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長
李頌恩女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路
王偉銘先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長
陳子敬先生

海事處總經理／海事服務
黎禹華先生

建築署高級物業事務經理
鄧繼新先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司

新巴及城巴副董事總經理
鄭偉波先生

新巴及城巴副董事總經理
施偉廉先生

新巴及城巴營運及策劃總監
鍾澤文先生

新巴企業傳訊總監
關則輝先生

城巴人力資源及行政總監
黃志釗先生

列席秘書：總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員：高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

I. 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)109/04-05 —— 2004年10月12日會議
號文件 的紀要)

2004年10月12日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)77/04-05(01) —— 立法會議員於2004
號文件 年3月4日與九龍城
區議會議員舉行會
議後就改善東九龍
走廊噪音問題作出
的轉介

立法會CB(1)95/04-05(01) —— 環保小巴大聯盟就
號文件 運輸政策事宜提交
的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2004年11月26日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)111/04-05(01) —— 待議事項一覽表
號文件

立法會CB(1)111/04-05(02) —— 跟進行動一覽表)
號文件

3. 主席請委員就下次會議的討論項目提出意見。
他表示，政府當局已建議以下兩個項目：

(a) 馬鞍山鐵路——收費策略；及

(b) 為新私家車及輕型貨車司機而設的暫准駕駛執照計劃。

4. 主席又表示，王國興議員曾致函給他，建議事務委員會盡快討論涉及公共小型巴士(下稱“小巴”)的道路安全事宜。與此同時，政府當局已表示，當局現正研究一套立法及其他措施，以加強小巴的營運安全。

5. 王國興議員表示，近期涉及小巴的交通意外引起公眾的廣泛關注。事務委員會有迫切需要討論此事。

6. 李永達議員建議，雖然事務委員會確有迫切需要檢討與小巴營運有關的安全問題，但事務委員會亦應從一個更宏觀的角度來檢討道路安全的事宜。他建議要求政府當局提供資料，說明涉及不當駕駛行為的交通意外和旨在改善駕駛行為的，以及培養一種為他人設想及負責任的駕駛文化的措施。此外，亦有需要檢討與道路安全有關的法例及執法措施，以確定須予進一步改善的地方。

7. 委員同意在2004年11月26日舉行下次例會時，討論載於上文第3段由政府當局提議的兩個項目，以及加強小巴營運安全措施此一項目。委員亦同意，李永達議員建議與香港的不當駕駛行為有關的事宜，將於事務委員會2004年12月的例會或日後的另一次會議上討論。

8. 周梁淑怡議員強調，香港現時有若干熱門觀光點缺乏供旅遊巴士上落客的設施，並且有需要規劃額外設施，以應付未來需求。她建議事務委員會在日後的會議上，討論有關供旅遊巴士上落客及停泊的設施的供求問題。委員表示贊同。

IV 專利巴士運作的安全問題

(立法會CB(1)111/04-05——(03)號文件	新世界第一巴士公司職工會於2004年10月27日提交的意見書
CB(1)127/04-05(01)號——文件	城巴有限公司職工會於2004年10月27日提交的意見書
立法會CB(1)111/04-05——(04)號文件	汽車交通運輸業總工會城巴分會提交的意見書
立法會CB(1)111/04-05——(07)號文件	汽車交通運輸業總工會新世界巴士分會於2004年10月29日提交的意見書
立法會CB(1)111/04-05——(05)號文件	政府當局提供的資料文件
立法會CB(1)112/04-05——號文件	立法會秘書處擬備有關專利巴士公司車長工作安排的背景資料摘要)

9. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2向委員簡介載於立法會CB(1)111/04-05(05)號文件的資料，集中介紹政府當局在專利巴士公司的車長編更安排方面所擔當的

角色，以及政府當局在確保專營巴士營運安全方面的工作。

新巴管理層與職工會的溝通

10. 新世界第一巴士公司(下稱“新巴”)及城巴有限公司(下稱“城巴”)營運及策劃總監鍾澤文先生表示，新巴管理層最近曾與公司的職工會討論有關車長編更安排的問題。雙方達成一個重要協議，即公司將會基於自願原則編排須行走3條或以上巴士路線的更次予提出申請的個別車長。倘若沒有車長願意在某個更次當值，管理層將會與職工會磋商，檢討有關安排。

11. 劉秀成議員問及車長不願意在某些更次當值的原因為何，鍾澤文先生在回覆時表示，不理想的用膳時間、需要行走數條巴士路線及因更次內只有很短或沒有超時工作而不獲給予額外報酬，均可能是原因。然而，在實施前述商定的安排後，新巴才可確定巴士車長不願意在哪些更次當值。他向委員保證，新巴會與職工會磋商，制訂適當的安排，以釋除車長的疑慮。

12. 李鳳英議員詢問新巴有否設立妥善的機制，讓管理層及員方就編更安排事宜進行溝通。新巴及城巴副董事總經理鄭偉波先生表示，新巴管理層與職工會代表定期舉行會議，並且持續檢討溝通機制，以解決任何現有或潛在的問題。

13. 新巴及城巴副董事總經理施偉廉先生表示，新巴在為其車隊編更時已考慮多項因素。其中一項重要的考慮因素是確保車長的更次內已預留足夠時間，讓車長在無須承受過大壓力的情況下完成車程。在新巴接管中華汽車有限公司(下稱“中巴”)的多條巴士路線後，已將個別巴士車程的時間延長了30%至50%不等。為確保能適時更新巴士的班次，以順應當時的路面情況，新巴採用靈活多變的編更方法，透過定期與職工會磋商，改善巴士的班次。此靈活多變的編更過程亦有助促進管理層與員方的雙向溝通。

巴士的意外率

14. 鍾澤文先生在回應劉秀成議員的查詢時證實，根據新巴的意外記錄，並無察覺巴士的意外率與車長在一個更次內須行走的巴士路線數目有相互關係。

15. 王國興議員對政府當局在巴士車長工作安排問題上的態度表示不滿。他指出，政府當局根據過於簡化

的數據而倉猝作出結論，認為指派車長在同一更行走不同路線及駕駛不同型號的巴士的安排，沒有引致安全問題。他強調，車長本身強烈認為如此安排對巴士安全帶來不利影響。雖然今次管理層及新巴職工會能夠就某些安排達成協議，以釋除車長的部分疑慮，但他認為有急切需要檢討運輸署發出的《巴士車長編更指引》(下稱“編更指引”)。新巴車長的投訴所重點指出的問題，反映出編更指引存在多項不足之處。

16. 王國興議員提述載於政府當局提交的文件附件C有關巴士交通意外率的數據時，質疑以“巴士每百萬行車公里車程的意外數目”來計算巴士意外率是否適當。他認為現有數據不能有效反映巴士意外的實際情況。他要求政府當局提供以所運行的巴士車程次數作為依據的巴士意外數據。

17. 運輸署助理署長／巴士及鐵路答稱，雖然巴士車程的次數亦可用作計算巴士意外率的依據，但政府當局認為以距離作為依據，即今次以每百萬行車公里車程來計算，對巴士意外的趨勢作出分析，是更為恰當的做法。當局在過往多年一直使用這樣的依據，以便有效反映巴士意外率的趨勢。

18. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，作為監管當局，政府當局無意運用某個依據來得出對專利巴士公司有利的數據。選用現有依據的主要考慮因素，是要為政府當局提供一個良好的指標，以便從安全的角度監察巴士公司的服務表現。他表示，“巴士每百萬行車公里車程的意外數目”及“乘客里數”是各國用來收集有關交通意外率數據的普遍依據，因為利用這些依據可以進行可靠的趨勢分析。他又表示，部分專利巴士公司可能營辦較多路程相對較短的服務，而部分則營辦較多長程服務。使用“巴士行車次數”作為依據將會扭曲對這些巴士公司的意外率所作的比較。

19. 施偉廉先生表示，可使用不同方法來編製有關交通安全的數據。舉例而言，在英國，巴士交通意外率是以“每公里乘客里數發生意外的數目”計算，而以此作為依據，可發現巴士在安全方面的表現較私家車好7倍。

20. 王國興議員表示，一如政府當局所承認，以不同的依據來計算巴士意外率會得出不同結果。因此，他要求政府當局按所運行的車程次數提供巴士意外數據。由於政府當局表示過往並無編製這樣的巴士意外數據，主席要求政府當局考慮王議員的要求。

政府當局

21. 李永達議員亦提述政府當局文件附件C，並要求解釋，為何城巴(專營權1)及新巴的意外率遠較九龍巴士(1933)有限公司(下稱“九巴”)為高。他亦注意到新巴在2003年的意外率較2002年有所上升，並詢問有關方面採取了甚麼改善新巴安全表現的措施。

22. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2及運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，各專利巴士公司不同的經營環境是導致巴士意外率有所差別的重要因素。新巴及城巴(專營權1)所營辦的路線大多行走香港島的市區地方。市區車來人往、路旁熙來攘往、交通情況繁忙及崎嶇的地勢均可能是導致新巴及城巴(專營權1)意外率較高的原因。然而，政府當局認為應盡量避免巴士意外，因而不斷與專利巴士公司緊密合作，改善巴士營運的安全。舉例而言，運輸署與專利巴士公司進行季度檢討，討論巴士安全及其他與巴士營運有關的事宜。運輸署亦正安排在2005年年初推出優質駕駛導師課程，並已邀請專利巴士公司派出駕駛教導人員參加有關課程。運輸署助理署長／巴士及鐵路亦表示，大部分巴士意外與車長無關。

23. 施偉廉先生強調城巴(專營權2)涉及機場及北大嶼山巴士線的巴士意外率一直較九巴為低，這顯示行車環境是影響巴士意外率的重要因素。若不考慮行車環境的差異，便無法對意外率作出公平的比較。他又表示，雖然新巴在2003年的意外率輕微上升，但其意外率已呈現下降趨勢。新巴並不安於現狀，該公司向來最重視乘客安全。該公司已有計劃改善車長的訓練及其他關乎巴士營運安全的事宜。

24. 李永達議員表示，關於行車環境不同的解釋應以量化的資料來佐證。他因而要求政府當局提供資料，對九巴及新巴營辦的市區路線的巴士意外率作一比較。政府當局表示同意。

遵從編更指引的情況

25. 張學明議員問及在遵從編更指引方面的情況，並詢問政府當局會否考慮將編更指引納入專利巴士協議內，以加強政府當局在監察編更指引有否獲得遵從方面的成效。

26. 運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，根據專利巴士協議，專利巴士公司必須提供適當而有效率的巴士服務。有關公司有責任履行專利協議內的全部有關規定。就監察編更指引是否獲得遵從方面，專利巴士公司必須就其遵從編更指引的情況向運輸署提交季度報告。

根據有關報告，運輸署的觀察所得是，除一間公司外，其餘所有公司均能完全遵從編更指引。運輸署亦發現未能完全遵從編更指引的公司已盡力作出改善，並承諾在2005年年初完全遵從編更指引。現行安排已證實可有效監察遵從編更指引的情況，故此，政府當局認為無須將編更指引轉化為專利協議的條款。

27. 陳偉業議員表示，社會上有許多人對於政府當局是否有能力及持正確的態度對專利巴士公司進行有效監察有所保留。他要求政府當局提供資料，說明過往3年遵從編更指引的情況，以及若有不遵從的情況，運輸署有否對有關公司施加制裁。他表示曾接獲多宗來自不同地區居民有關巴士服務不可靠及不足的投訴，他詢問運輸署曾否進行實地視察，以監察遵從編更指引的情況。

政府當局

28. 運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，就遵從編更指引的情況而言，運輸署主要依靠專利巴士公司提交的季度報告。他答允在會後查核有關紀錄，並確定過往3年遵從編更指引的情況。至於有否遵從巴士編更規定的問題，這是運輸署監察專利巴士營運的另一個範疇，運輸署會進行調查及視察，並採取適當的跟進行動。

當值時間的長短及駕駛時數

29. 王國興議員提及編更指引及“海外地區對巴士車長工作時數和休息時間的規定摘要”(政府當局於2004年5月提交事務委員會參閱的文件(立法會CB(1)1955/03-04(01)號文件附件F))時評論說，考慮到香港非常繁忙的交通情況，指引B容許每更的當值時間高達14小時，對車長實在過分嚴苛。

30. 運輸署助理署長在回應時表示，運輸署在制訂編更指引時考慮過很多因素，包括海外地區的相關做法，對道路及乘客安全可能構成的影響，專利巴士公司有效運用資源，以及業內員工的喜好等。運輸署最近就海外地區巴士車長的編更安排進行的研究顯示，車長每日最長的工作時間由9至16小時不等，最長駕駛時間則由7至13小時不等。運輸署的現時的編更指引在這個範圍之內，訂明最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超過14小時，而一天內的最長駕駛時間(即最長的工作時間減所有30分鐘或以上的休息時間)不應超逾11小時。

31. 李鳳英議員評論說，大部分海外地區的路面情況實在不能與香港的路面情況比較。鑒於香港的路面情況非常繁忙及複雜，巴士車長須在沉重壓力下工作。她促請政府當局審視14小時的最長工作時間及11小時的最

長駕駛時間在避免車長疲勞駕駛及確保道路安全方面是否適當。

32. 運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，在2003年下半年，政府當局曾要求所有專利巴士營辦商就安全方面的安排進行徹底的檢討。檢討結果顯示，巴士意外率與工作時數之間在數字上沒有直接的相互關係。然而，鑒於避免車長疲勞駕駛非常重要，運輸署已修訂指引D，訂明車長兩個相連工作日之間的最少休息時間由8小時增至9小時。他向委員保證，政府當局將會密切監察專利巴士營運的安全，並繼續力求作出改善。

33. 鄭家富議員憶述，當事務委員會在先前的會議上得悉編更指引及有關車長實際工作時間的數據時，他曾對巴士車長極長的工作時間深表關注。他指出，編更指引所容許的最長工作時間長達14小時，最長的駕駛時間則長達11小時，兩項均屬不可接受。至於車長編更的實際情況，他從政府當局文件附件A得悉，車長平均每更的時數由9.52至10.44小時不等，平均駕駛時數則由8.06至8.58小時不等。他認為，鑒於工作時間過長及香港的道路非常擠塞，令車長較易疲倦及承受過大壓力。他進一步表示，巴士車長的健康狀況直接影響乘客及道路安全，故關乎公眾利益。他因而要求修訂編更指引，以縮短最長的工作時間及最長的駕駛時間。

34. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，在編更指引方面，政府當局的首要考慮是公眾安全，而其他因素，例如營運者善用資源因而對票價產生影響等亦很重要。他強調指出，編更指引所載列的最長工作時間及最長駕駛時間均在政府當局曾研究的海外地區的相關做法的範圍之內，而在該等海外地區，工作時間過長均不屬普遍情況。不過，政府當局持開放態度，並願意因應有關各方不時變改的要求，考慮修訂編更指引。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2又指出，除工作時間及駕駛時間外，政府當局亦已與專利巴士公司檢討車長的其他編更安排。舉例而言，巴士車長的駕駛行為可能亦受車長是否獲給予足夠時間完成巴士車程所影響。就此，政府當局已促請巴士公司檢討現行安排，並作出適當改善。

35. 施偉廉先生表示，自從新巴在1998年接管中巴的巴士服務後，車長平均每更的時數已顯著下降，即由11小時下降至9.7小時。這反映出新巴明白到，過長的工作時間無助保障車長的健康。他向委員保證，新巴會不斷竭盡所能，改善巴士車長及車長的工作條件。

36. 鄭家富議員重申他的意見，即編更指引載列的車長的最長工作時間／駕駛時間及車長實際的工作時間／駕駛時間均屬過長，不可以接受。他表示，導致巴士車長衝紅燈的其中一個可能的原因是他們急於依時完成每趟車程，以便在展開另一趟車程前爭取短暫的時間休息。他強烈要求將工作時間及駕駛時間縮短至符合《國際勞工公約》的有關原則。

37. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2回應時表示，運輸署上次是在2003年檢討編更指引。在考慮修訂編更指引的建議時應一併考慮各項相關問題，例如對巴士公司的運作可能帶來的影響及巴士車長的意見。他答允在考慮委員的意見後，研究有否需要修訂編更指引。

38. 劉健儀議員表示，道路安全應是事務委員會討論的焦點。否則，有關巴士車長編更安排的事宜不屬事務委員會的職權範圍。因此，事務委員會在進一步研究編更安排事宜前，必須確定車長的編更安排與道路安排兩者之間有相互關係。她其後詢問其他委員，除主觀感覺外，可否提供相關資料，以證明這樣的相互關係。她認為，除非有這方面的資料，否則事務委員會繼續討論車長的編更安排是沒有意義的。若其他委員希望的話，他們可在人力事務委員會跟進此事。

39. 王國興議員提及劉健儀議員的意見時表示，新巴職工會已在提交給事務委員會的意見書中透露新巴編更安排存在的重大問題。此外，新巴在2003年的意外率有所上升已顯示問題所在。雖然政府當局聲稱已一直密切監察專利巴士公司有否遵從編更指引，但卻未有採取適當步驟，堵塞編更指引的漏洞，這些漏洞令巴士公司向車長實施嚴苛的工作安排。

40. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2重申，政府當局願意檢討編更指引。對於巴士車長被要求在同一更行走不同路線引起的關注，他認為，與其在編更指引內硬性規定車長在同一更可行走的最大數目的路線，更為有效的措施應是確保專利巴士公司為車長提供足夠訓練，令他們熟悉有關的巴士路線。

41. 委員於此時察悉，鄭家富議員已提交一項書面議案，措辭如下——

“本會強烈要求運輸署修訂以下巴士車長編更指引：

- (1) 一天內最長的工作時間(包括所有休息時間)由不應超逾14小時減至10小時；及
- (2) 一天內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有30分鐘或以上的休息時間)由不應超逾11小時減至8小時；

藉以加強專利巴士服務營運安全。”

他呼籲委員支持他的議案。

42. 劉健儀議員表示，她堅持其於較早時所表達的意見。她認為，更為恰當的做法是讓專利巴士公司與其員工自行制訂雙方均可接受的編更安排。

43. 王國興議員表示，他基本上支持鄭家富議員議案，但希望在鄭議員議案的第(1)及(2)項後加入以下兩項

“(1) 車長食飯時間不應偏離人體正常生理時鐘；及

(2) 編更路線不少於7天前發給車長。”

王議員解釋，用膳時間不正常嚴重影響車長的健康，再加上巴士公司不會給予車長足夠的預先通知時間，告知他們將須行走的巴士路線，這樣將對巴士的運作安全造成不良影響。運輸署的編更指引應為巴士車長的編更安排訂出底線，然後再留待巴士公司與員工共同制訂出詳細的編更安排。

44. 張宇人議員表示，自由黨的委員反對鄭家富議員提出並經王國興議員修訂的議案。他表示，鑒於沒有證據證明巴士公司普遍的編更安排對巴士的運作安全有不利影響，再考慮到海外國家相關的做法，自由黨的委員認為沒有很好的理由要求政府當局如議案所指定般修訂編更指引。他亦指出，王國興議員提出的兩點帶有武斷成分，並警告，若實施如此武斷的規定，可能會對專利巴士公司的正常運作造成不利影響。舉例而言，強制規定巴士公司將編更路線預先7天通知車長將令巴士公司無法靈活作出緊急編更安排，以應付未能預見的情況，而這可能導致部分巴士車程無法運行。

45. 陳偉業議員表示，他雖然支持議案的整體方向，但他關注事務委員會會就此事作出草率決定。他指出，議案旨在以非常具體的字眼修訂編更指引。由於事

務委員會並無與有關員工深入討論如此具體的建議，亦未深入商討對專利巴士公司可能帶來的影響，他覺得難以支持議案。

46. 李鳳英議員表示，她不同意陳偉業議員的意見。她指出，員方的意見已反映在他們提交事務委員會的意見書內，而有關意見書已在會前送交委員。

47. 鄭家富議員認同李鳳英議員的意見。他認為他的議案提出就工作時間修訂編更指引的建議已在員方有關提供適當的工作安排的要求與有關道路安全的公眾利益之間取得平衡。

48. 王國興議員在回應張宇人議員的意見時表示，過去年多以來，車長曾一再提出用膳安排不合理的問題，但巴士公司並無採取適當行動加以糾正。這是車長強烈感受到的確實問題，必須給予妥善處理。至於規定預先7天通知編更路線的建議令人關注巴士公司無法靈活調配人手，王議員表示，為應付員工病假或其他突發情況的人手調配，巴士公司已有正式的安排。規定預先7天通知編更路線的建議不會影響這方面的調配安排，但可確保巴士車長會獲給予足夠時間的通知，得悉他們將會行走的路線，而這將有助確保巴士運作安全。

49. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2重申，並未確定巴士安全與車長的工作時間之間存在相互關係，他強調乘客利益亦是重要考慮因素。他提出有需要考慮縮短工作時間對於巴士公司的運作成效所造成的影響，而這會影響巴士公司的營運成本及巴士票價。他請委員注意，此方面的影響未有經過深入研究。

50. 劉秀成議員表示，他原則上支持巴士車長應有足夠的休息時間，以防止出現疲勞駕車的情況。他詢問若將最長的工作時間縮短至10小時，對專利巴士公司的運作可能帶來的影響。他亦表示關注如此縮短工作時間可能令巴士車長的收入減少。

51. 施偉廉先生表示，雖然他同意應不時檢討編更指引，但他必須指出，對專利巴士公司在為員工編更方面施加任何額外的限制會對巴士公司的營運成本及向市民提供的服務造成影響。他強調，新巴現時正面對逆境，並正依靠良好的勞資關係，應付營運成本不斷上升的挑戰及來自其他交通工具的競爭。

52. 陳偉業議員於此時表示，他已獲得鄭家富議員同意，在議案第一句加入“研究”二字，議案內容如下——

“本會強烈要求運輸署研究修訂以下巴士車長編更指引：

- (1) 一天內最長的工作時間(包括所有休息時間)由不應超逾14小時減至10小時；
- (2) 一天內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有30分鐘或以上的休息時間)由不應超逾11小時減至8小時；
- (3) 車長食飯時間不應偏離人體正常生理時鐘；及
- (4) 編更路線不少於7天前發給車長。

藉以加強專利巴士服務營運安全。”

53. 鄭家富議員表示同意陳偉業議員建議的修訂。王國興議員表示，基於公眾利益，他接受陳偉業議員建議的修訂。

54. 主席建議即時表決鄭家富議員提出並經王國興議員及陳偉業議員修訂的議案。議員表示同意。

55. 議案在席上付諸表決。由於在席大多數委員贊同議案，主席宣布議案獲得通過。

V. 屯門客運碼頭的最新進展情況

(立法會CB(1)111/04-05(06) —— 政府當局提供的
號文件 資料文件；及

立法會CB(1)113/04-05號文 —— 立法會秘書處擬
件 備有關屯門客運
碼頭的背景資料
摘要)

56. 李鳳英議員察悉，據承租人表示，碼頭改建工程的目標竣工日期及跨境渡輪服務的開辦日期將由原先的2004年12月推遲至2005年4月下旬，她詢問推遲的原因，承租人在2005年4月下旬開辦渡輪服務有多大把握，以及承租人若再次提遲開辦服務的時間有何後果。

57. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3憶述，政府當局在提供予2004年1月30日的事務委員會會議的文件(立法會CB(1)848/03-04)06)號文件)中已表示，承租人有關在2004年12月開始提供來往澳門的渡輪服務的計劃相當樂觀及目標定得頗高。她解釋，就碼頭改建工程而言，承租人須根據相關法定要求，向建築署提交建築圖則。有關拆卸及圍板工程的圖則已獲批准，承租人亦已展開此方面的工程。然而，在2004年2月及4月提交的建築工程圖則因未能符合《建築物條例》(第123章)的規定而不獲批准。承租人已於2004年10月初向建築署提交新的圖則。建築署現正聯同其他有關部門審核該些圖則。

58. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3進一步表示，現時2005年4月下旬的目標日期是承租人本身的預測。到時可否開辦渡輪服務將取決於新提交的圖則能否完全符合相關法定要求，以及在圖則獲批准後改建工程的進度。

59. 至於承租人再次推遲開辦渡輪服務的後果，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府與承租人之間的關係屬於業主與租客的關係。根據租約，由2004年12月開始，承租人每月須向政府繳付約135萬元的款項。承租人有很大動力盡早開辦渡輪服務。

60. 陳偉業議員表示懷疑政府當局有否透露碼頭改建工程出現延誤的全部真相。政府當局文件所述的情況似乎是不可能之事。他詢問是否有其他原因導致延誤。舉例而言，政府當局提供的指引不足或不準確，政府當局在審核承租人提交的建築圖則時過於嚴格，以及／或承租人懷有某些不可告人的目的。

61. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，屯門客運碼頭是供公眾使用的碼頭，政府當局在審核建築圖則時必須確保有關圖則完全符合相關法定要求。有關部門現正盡力快速處理新提交的圖則。她指出，承租人在簽訂租約時，已繳付250萬元按金。由2004年12月開始，承租人若未能每月向政府繳付135萬元，便等於違反租約，在此情況下，政府可考慮終止租約，並沒收250萬元按金的全部或部分款項。

62. 陳偉業議員詢問，政府當局有否研究推遲在屯門客運碼頭提供跨境渡輪服務會否導致某些公司或機構直接得益，若然，所得的利益是否超過承租人不依期開辦服務所招致的損失。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答稱，政府當局不宜就對這樣的揣測作出回應。她

指出，最重要的是，政府及普羅市民在屯門客運碼頭的利益均得到租約的保障。

63. 劉秀成議員詢問建築圖則因何呈交建築署而非屋宇署，以及建築署在此宗個案可否加快審核程序。

64. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，由於屯門碼頭屬於政府產業，故在審核建築圖則方面由建築署擔當統籌角色。其他相關部門，例如屋宇署及消防處亦參與審核圖則的工作。政府當局已成立成員來自10個政府政策局及部門的跨部門督導委員會，負責統籌此項計劃的實施事宜。她向委員保證，政府當局一直及會繼續盡力，協助此項計劃的實施。不過，提交完全符合法定要求的建築圖則是承租人責無旁貸的責任。

65. 劉秀成議員敦促政府當局盡最大努力促使有關工程早日動工。他並認為，日後遇到這類工程時，政府當局應自行負責，在完成工程後再將有關設施出租。採用這種做法將可避免此項工程所出現的延誤。

66. 周梁淑怡議員認為，市民及承租人均希望屯門客運碼頭盡早投入服務。她不認同陳偉業議員關注延誤一事存有不可告人的目的，亦不認同劉秀成議員有關此項目若由政府當局負責可更有效率地完成的看法。她察悉承租人在2004年10月初才提交新的圖則，並關注承租人可否在2005年4月下旬開辦渡輪服務。她詢問有關的督導委員會可否盡更大努力，加快建築圖則的審批程序。

67. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，根據承租人原先的計劃，在2004年4月提交的建築圖則會在2004年6月獲得批准，其後會有6個月進行改建工程，並可在2004年12月開辦前往澳門的渡輪服務。政府當局已表示，這樣的時間表頗為樂觀，但亦盡力利便承租人的工作。政府當局在2004年4月初批准拆卸及圍板工程的圖則。政府當局在發現有關建築工程的圖則未完全符合《建築物條例》的規定後，已即時通知承租人。承租人於2004年8月委聘新的顧問公司，並於2004年10月初提交新的建築圖則。她預期若新圖則符合相關法定要求，承租人可在2005年上半年內開辦渡輪服務。

68. 周梁淑怡議員促請政府當局就此事採取更為積極的態度，並盡一切努力推動計劃的實施。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，政府當局對於此項工程已不遺餘力。當局一直與承租人保持密切聯繫，而各有關部門正盡力研究所提交的新圖則。她強調，政府

當局必須確保建築圖則完全符合法定要求，因為屯門客運碼頭將是一項公共設施。

69. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答覆張學明議員的詢問時表示，法例規定政府須在接獲建築圖則後60天內作出回應。在建築圖則獲得批准後，承租人可展開改建工程。政府當局預計，改建工程需時約6個月完成。

70. 王國興議員詢問新的屯門客運碼頭的交通配套計劃，以及入境事務處可否騰出足夠人手在新的跨境渡輪碼頭當值。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，屯門客運碼頭預計每日會帶來額外6 000至8 000乘客人次往／來屯門碼頭區。目前，為該區提供服務的公共交通工具包括輕鐵、8條專利巴士線、九廣鐵路公司營辦的3條巴士線及兩條專線小巴線。政府當局認為，現時的公共交通設施已有足夠載客量應付屯門客運碼頭帶來的額外交通需求。至於在屯門客運碼頭提供的政府服務，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3向委員保證，包括入境事務處在內的所有相關政府部門已制訂必要的人手調配安排。一待承租人準備就緒，各部門便可安排在屯門客運碼頭提供服務。

71. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答覆劉健儀議員的詢問時表示，承租人在標書內表明，計劃在初期調派5艘船提供服務。根據租約，跨境渡輪服務的營運安排屬於承租人的事務。

72. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答覆王國興議員的詢問時表示，據政府當局所知，未有在現有跨境渡輪碼頭營運的渡輪服務經營者表示，在屯門客運碼頭投入服務後，會更改其所提供的服務。政府當局預期，在屯門客運碼頭提供跨境渡輪服務不會對現有跨境渡輪碼頭產生重大影響。

VI. 其他事項

73. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年11月24日