

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)85/15-16號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期：2015年5月12日(星期二)
時 間：上午9時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：田北辰議員, BBS, JP (主席)
鄧家彪議員, JP (副主席)
李卓人議員
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
湯家驊議員, SC
陳克勤議員, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
毛孟靜議員
易志明議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
陳恒鑌議員, JP
郭家麒議員
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

缺席委員：葛珮帆議員, JP

出席公職人員：議程第III項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3

羅翠薇女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2

林瑋琦女士

運輸署首席運輸主任／管理

王伯健先生

機電工程署總工程師／工程策劃

陳炳新先生

議程第IV項

運輸及房屋局局長

張炳良教授, GBS, JP

運輸署署長

楊何蓓茵女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3

羅翠薇女士

運輸署副署長／策劃及技術服務

杜錦標先生, JP

警務處總警司(交通總部)

連達誠先生

警務處警司(法例檢討及策劃)(交通總部)

鄒頌滿先生

議程第V項

運輸及房屋局副局長

邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2

陳帥夫先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1

鄭嘉慧女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
李萃珍女士

運輸署首席運輸主任／市區
李艷芳女士

議程第VI項

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
任浩晨先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
陳英傑先生

應邀出席人士：議程第VI項

香港鐵路有限公司商務總監
楊美珍女士

香港鐵路有限公司
總經理 —— 市務及策劃
元立行先生

香港鐵路有限公司
副總經理 —— 項目及物業傳訊
蘇雯潔女士

列席秘書：總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員：高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會事務助理(4)6
廖小妮女士

I. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(4)907/14-15(01)——向事務委員會
號文件轉介觀塘區議

會議員就要求在東區海底隧道九龍東入口加建隔音屏障提出意見和關注事項的便箋

立法會CB(4)675/14-15(01)——政府當局就檢討專營巴士票
號文件價調整安排發出的函件

立法會CB(4)936/14-15(01)——政府當局就王國興議員於
號文件2015年4月17日會議上要求政府當局就2015年4月在九龍塘發生的一宗致命交通意外提供資料文件的初步回應

立法會CB(4)948/14-15(01)——毛孟靜議員就
號文件引入低地台公共小型巴士發出的函件)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

II. 訂於2015年6月19日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(4)922/14-15(01)——待議事項一覽
號文件表

立法會CB(4)922/14-15(02)——跟進行動一覽
號文件表)

2. 委員同意在2015年6月19日舉行的下次例會上討論以下事項——

(a) 公共交通策略研究——的士服務情況；

(b) 2015年港鐵票價調整；及

(c) 香港鐵路有限公司("港鐵公司")前行政總裁韋達誠先生的僱傭合約提前終止事宜。

3. 主席表示，他原先建議舉行特別會議，討論上文第(c)項，但由於沒有場地可供使用，他決定把此事項納入下次例會的議程內。委員對此表示贊同。

主席

4. 陳恒鑌議員要求同時討論待議事項一覽表第8項"市區泊車位"，因為有關問題越趨嚴重。易志明議員贊同陳議員的意見。主席表示會與政府當局商討有關事宜，但需視乎下次會議的時間安排而定。委員對此表示贊同。

5. 副主席要求討論於2015年4月底在黃大仙發生的車房爆炸事故。主席表示，他留意到保安局正就該宗事故擬備調查報告，而環境事務委員會亦正跟進有關事宜。他徵詢委員他應否與環境事務委員會主席商討就此召開聯合會議。

6. 易志明議員贊同主席的意見。他同時關注到，隨着市區重建，小規模車房的數目越來越少。他認為發展局和規劃署應研究如何重置那些受影響的車房。

主席

7. 由於沒有其他委員提出反對，主席表示會與環境事務委員會主席討論有關事宜。

III. 更換啟德隧道照明系統

(立法會CB(4)922/14-15(03)——政府當局就更換啟德隧道照明系統提供的文件)

8. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3向委員簡介政府當局的建議，即是更換啟德隧道的照明系統，估計費用為8,590萬元。

一般意見

9. 王國興議員認為有必要更換啟德隧道的照明系統，因為他留意到該系統已過時。他希望進行更換工程後，隧道使用者能在更舒適、更安全的環境下使用隧道。

10. 潘兆平議員亦贊成政府當局的撥款建議，但他關注到，整項工程計劃需時大約4年，時間頗長。

11. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3解釋，為盡量避免妨礙隧道的運作，影響隧道交通的工程只會在個別管道於夜間封閉作日常維修時才進行，加起來每個月才只有大概十多天時間。她表示，更換工程所需的時間，與其他隧道的同類工程相若。

12. 副主席詢問政府當局是否有任何計劃，在其他隧道進行其他大規模的照明系統更換工程。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3表示，城門隧道的照明系統更換工程已於2013年展開，並將於數年後完工。政府當局目前並沒有計劃進行其他大規模的照明系統更換工程。政府當局會繼續定期巡視各隧道的設施是否有效運作，並會在有需要時提出改善工程。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3回應副主席的進一步查詢時表示，獅子山隧道及海底隧道的照明系統曾分別在1998年及2005年進行更換，有關係統的使用年限尚未屆滿。

工程計劃管理費

13. 潘兆平議員及梁國雄議員關注到，當局把大約1,091萬元撥作機電工程營運基金(下稱"營運基金")管理工程計劃的費用，數額佔工程計劃總開支約13%。梁議員詢問會否就此進行招標。

14. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3解釋，營運基金受政府所委託，負責監察隧道營辦商維修保養隧道範圍內機電設施的服務表現。直至目前為止，營運基金已在各條隧道進行30項更換工程計劃，而有關安排一直行之有效。營運基金收取的管理費與市場上其他類似的更換工程所收取的管理費亦相若。因此，政府當局認為宜透過服務協議委託營運基金，以顧問的身份監督工程項目，確保啟德隧道照明系統的安全水平及運作，符合相關國際標準及各政府部門所訂定的最新設計規格。她補充，營運基金亦須與運輸署作出協調，確保工程計劃不會影響交通正常運作。

15. 主席詢問，在所有的隧道照明系統更換工程中，撥作工程計劃管理費的開支百分比是否相同。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3確認，有關的百分比相同，並表示在不同隧道更換照明系統的複雜程度相若。

新隧道照明系統的節能效益

16. 盧偉國議員認為，鑒於啟德隧道的照明系統已頗殘舊，是次更換工程實在有必要。然而，他與胡志偉議員均認為，新的照明系統預期能節省約3%至5%的耗電量，比率頗低。盧議員相信，如使用發光二極管照明裝置(俗稱"LED燈")，或其他嶄新的節能照明設備，應該會更加節省耗電量，而所節省的電費，亦可抵銷購置這些設備的額外開支。

17. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3表示，政府當局計劃在啟德隧道內採用T5光管，取代現有的T8光管。另外，在隧道兩端亦會安裝高壓鈉燈。她解釋，T5光管遠較T8光管更具節能效益，其節能表現亦達LED燈的80%至90%左右。

18. 機電工程署總工程師／工程策劃補充，機電工程署(下稱"機電署")已就市場上可採購的LED燈型號的性能表現進行研究，並留意到，市場上可供選擇的合適高功率LED燈型號並不多，而且價錢高昂。他補充，LED燈一般能在攝氏45度以下的環境可靠地運作，而某些隧道內的溫度約為攝氏40至

50度，因此不宜使用LED燈。考慮到在隧道使用LED燈的成本效益及運作表現，機電署對於在隧道採用LED燈的建議有所保留。

19. 對於政府當局解釋，LED燈在隧道內不能發揮穩定的性能，胡志偉議員不表信服，原因是他留意到，近年LED燈的發展已趨成熟。他詢問在是項工程計劃中，有否就節能方面訂定目標。

20. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3答稱，雖然政府當局並沒有就節能表現訂定量化目標，但在更換照明系統時，節能效益是政府當局會考慮的主要因素之一。機電署總工程師／工程策劃補充，雖然LED燈普遍在室內使用，但不適宜在隧道環境中使用。

21. 易志明議員表示，其公司曾測試LED燈的性能，發現LED燈能節省大約15%至20%耗電量，而且性能表現頗為穩定。他與陳偉業議員均認為，機電署亦應測試LED燈在隧道內的實際性能表現，而不是單靠供應商提供的資料。陳議員補充，各條隧道的溫度各有不同，他促請政府當局在適當情況下在隧道採用LED燈。

22. 機電署總工程師／工程策劃解釋，產品規格是製造商須承擔的責任。他表示，照明裝置須符合的規格，會在招標文件內訂明，而機電署會檢查承辦商所提出的產品是否符合指明規定。

23. 主席認為，政府當局在其文件提供的節能數據令人費解，一方面他從政府當局的解釋察悉，T5光管遠較T8光管更具節能效益，但另一方面，政府當局在其文件提供的數據卻顯示，更換照明系統後，只可節省約3%至5%的耗電量。他詢問香港的隧道有沒有採用過LED燈，而日後又會否採用。

24. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3澄清，將予更換的照明設備有兩類。在啟德隧道內以T5光管取代現有的T8光管，以及更換現時在隧道兩端的高壓鈉燈，共可節省大約3%至5%的耗電量。她補充，目前香港的隧道均沒有使用LED燈，但機電署會監

察LED燈的發展，待其發展漸趨成熟後，將來或會在隧道內使用。陳偉業議員要求政府當局日後向事務委員會匯報，當局就在隧道使用LED燈的適切程度所作的最新評估結果。

政府當局

25. 主席要求政府當局在向財務委員會(下稱"財委會")提交的文件中，就以下幾點作出更詳盡的解釋——

- (a) 啟德隧道內及隧道兩端將予更換的照明設備種類；
- (b) 所採用的照明設備種類及採用有關設備的理據，包括在節省耗電量方面的性能表現；及
- (c) 不採用LED燈或其他種類的照明設備的考慮因素。

26. 胡志偉議員建議，事務委員會可待政府當局提供上述資料後，再在下次例會上審議這項財務建議。然而，謝偉銓議員卻認為，事務委員會應在是次會議上表達對這項財務建議的立場，而有關的技術性事宜則可在財委會會議上進一步討論。依他之見，鑒於啟德隧道的照明系統已使用多年，是次更換工程實在有必要。主席亦憂慮，下次例會已有多項議程項目，是否還有足夠時間再次討論此議題。

27. 經討論後，主席作出總結時表示，事務委員會原則上支持把是項財務建議提交財委會，條件是，向財委會提交的文件須包含委員要求的資料。事務委員會委員如對將會提供的資料有疑問，可在財委會會議上提出其關注事項。委員並無提出反對意見。

IV. 政府就交通諮詢委員會提交的《香港道路交通擠塞研究報告》的回應

(立法會CB(4)922/14-15(04)——政府當局提供
號文件 有關政府就交

通諮詢委員會
提交的《香港道
路交通擠塞研
究報告》的回應
的文件

立法會CB(4)922/14-15(05)——立法會秘書處
號文件擬備有關香港

道路交通擠塞
的文件(背景資
料簡介)

立法會CB(4)967/14-15(01)——一名市民提交
號文件的意見書

立法會CB(4)969/14-15(01)——健康空氣行動
號文件提交的意見書)

28. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介政府就交通諮詢委員會(下稱"交諮會")在其《香港道路交通擠塞研究報告》所提的12項建議作出的回應。

對於調高與道路交通有關的收費以應付交通擠塞提出的意見

29. 王國興議員認為，單靠增加收費並不足以遏止私家車數目的增長。他建議推出更多措施，吸引市民選用公共交通工具。

30. 李卓人議員關注到，政府當局可能過份依賴以徵稅來解決交通擠塞問題，卻減慢推行如泊車轉乘計劃等其他措施，以及改善公共交通系統和道路設施。

31. 易志明議員認為，他一方面認為宜調整咪錶泊車位的收費，但另一方面，他強烈反對提高私家車首次登記稅，因為根據新加坡的經驗，此舉在遏止私家車數目增長方面，成效不彰。

32. 主席關注到，提高私家車首次登記稅的做法，對於減慢私家車數目增長速度，可能只得到短暫成效。他認為，此措施對那些間中才使用私家車的車主並不公平，因為他們不會在繁忙地區或繁忙時段造成交通擠塞。

33. 范國威議員認為，由於本港沒有便捷的公共交通工具，一些中產人士只好選擇駕駛私家車，因此當局提高私家車首次登記稅的做法，便是在懲罰這些中產人士。

34. 運輸及房屋局局長回應時解釋，政府會採取多管齊下的策略，並推行交諮會提出的一系列措施，解決道路交通擠塞問題。他表示，徵稅只是其中一個解決問題的措施。由於公共道路的增建未能追上私家車數目的驚人增長速度，加上興建新道路亦會造成環境及其他問題，政府當局須推出一些措施，令市民減少使用私家車。

對於泊車位不足提出的關注

35. 易志明議員籲請政府當局檢討有關泊車位的政策，以及從速落實興建一些已規劃的泊車位。鑒於車輛在路上穿梭尋找泊車位，亦會造成交通擠塞，因此他希望政府當局會鼓勵停車場擁有人，在停車場入口展示尚餘的空置泊車位數目。陳恒鑽議員亦促請政府當局提供足夠的泊車位，方便駕駛人士泊車轉乘。

36. 涂謹申議員引述規劃中的西九龍政府合署為例子，並指出，由於新建的政府辦公大樓提供的泊車位不足，導致鄰近的停車場因應需求增加而大幅提高泊車收費。

37. 運輸及房屋局局長表示，政府計劃對泊車位政策展開檢討，會優先考慮和應付商用車輛的泊車需要。然而，他表示，在政府處所內為政府人員提供泊車位的事宜，並不屬一般的運輸政策範疇。主席表示，除了商用車輛外，政府當局亦應解決私家車車位不足的問題。

對於實施電子道路收費及泊車轉乘計劃提出的意見

38. 李卓人議員表示，他支持推行電子道路收費及泊車轉乘計劃，以紓緩交通擠塞問題。然而，這兩項計劃已討論多年，但至今仍在研究階段，他對政府當局感到失望。潘兆平議員對於推行電子道路收費計劃的時間表及政府當局的具體計劃表示關注。

39. 郭家麒議員促請政府當局增加泊車轉乘計劃所需的泊車位，因為目前的供應實在杯水車薪，泊車位經常爆滿。至於電子道路收費計劃，他擔心這或許只能暫時應付交通擠塞的問題，因為隨着時間過去，駕駛人士可能已習慣這類收費策略。

40. 主席亦認為，政府當局應優化泊車轉乘計劃、加強對違例泊車的執法行動，以及盡早推行電子道路收費計劃，解決繁忙地區在繁忙時段的交通擠塞問題。他亦認為，若推行電子道路收費計劃，有關計劃應以時間而非次數作為基礎。

41. 運輸及房屋局局長表示，政府當局會探討是否可以增設更多泊車轉乘的設施。至於電子道路收費計劃，運輸及房屋局局長表示，政府會在2015年內進行公眾參與活動，藉此詳盡講解電子道路收費計劃的概念，以及就推行此計劃收集公眾意見。他解釋，電子道路收費能否成功推行，需視乎是否有其他免費的替代路線可供駕駛人士選用，從而繞過收費區。因此，待中環灣仔繞道通車後，屆時將會是探討是否可在中區實施電子道路收費的適當時機。

其他意見

42. 王國興議員建議政府當局考慮以下各項：興建第四條過海隧道；檢討的士和小巴禁區的安排及的士站的數目；以及將在港島區行走相同路段的過海隧道巴士路線與非過海隧道巴士路線的票價劃一，以增加過海隧道巴士路線的使用率。為減少

車輛的廢氣排放，他建議政府當局推廣電動車的使用，以及提供足夠的充電設施。

43. 陳恒鑌議員及潘兆平議員以元朗為例子，批評當局在提供道路配套設施及公共交通服務方面，未能因應人口增加而配合需求。

44. 運輸及房屋局局長表示，政府當局致力改善和加強公共交通系統，讓駕駛人士能有更多和更佳的選擇。他補充，西鐵線列車的班次會於未來數年分階段增加。此外，雖然興建屯荃鐵路並不符合成本效益，但政府當局正積極研究如何透過發展鐵路及公共交通，改善新界西北的運輸網絡，並會就此向交通事務委員會作出匯報。

45. 副主席察悉，政府當局一方面建議提高使用私家車的成本，但卻沒有着手改善公共交通服務。他建議政府當局向公共交通營辦商提供財政資助，以改善服務，吸引更多市民使用公共交通工具。他又詢問政府當局會否考慮就私家車的牌照數目設限，或就私家車的使用施加若干限制。然而，郭家麒議員不贊成就私家車的牌照數目設限，因為在新加坡等其他地方，有關措施成效不彰。

46. 運輸及房屋局局長回答時表示，政府一直有與專營巴士營辦商進行討論，探討有何措施改善服務，例如向乘客發放巴士到站資訊。然而，由於公共交通服務一直是由私人營辦商按商業原則提供，因此營辦商應盡自己努力改善服務，而不應單單依賴公帑資助。他解釋，由於香港地少人多，路面空間有限，市民亦關注路面交通對空氣質素的影響，因此政府會繼續施行以鐵路作為公共交通骨幹的政策。在進一步發展鐵路網絡的同時，政府現正進行《公共交通策略研究》，檢視重鐵以外各項公共交通服務的角色定位，促進這些交通服務的發展及優勢互補。運輸及房屋局局長進一步表示，根據以往的經驗，提高私家車首次登記稅及每年牌費，對於遏止私家車數目增長速度能起即時作用。雖然這些財政措施的成效或會隨着時間過去，因通脹等各種原因而降低，但對於就私家車牌照數目設

限的建議，當局必須審慎考慮，因要顧及公眾是否接受。

47. 陳偉業議員對於交諮會提出的12項建議表示失望，因為該等建議並不能從根本解決交通擠塞的問題。他認為中區巴士過多，應歸咎於政府當局未有為所有車程距離相同的公共交通工具推行免費轉乘計劃。他又促請政府當局改善單車及行人設施，特別是在港鐵車站與大型屋邨之間加建有蓋行人道，以鼓勵更多市民騎單車或步行，從而減少路面車輛的數目。胡志偉議員亦促請政府當局制訂政策，鼓勵市民在交通擠塞問題較嚴重的市區使用單車。郭家麒議員建議設立更多行人專用區，既可改善行人安全，亦可減少廢氣排放。

48. 運輸及房屋局局長解釋，市區的道路通常狹窄而擠擁。基於道路安全的考慮，政府不鼓勵市民在市區使用單車作為交通工具，而是一直在新市鎮及新發展區締造適合騎單車的環境。運輸及房屋局局長進一步表示，重組巴士路線有助減少道路網絡上的巴士數目。另一方面，透過進一步改善公共運輸交匯處的設施，以及提供轉乘優惠，可吸引更多乘客使用巴士服務，有助紓緩交通擠塞問題。

49. 對於胡志偉議員建議就每年的私家車數目增長率設限，運輸及房屋局局長回應時表示，若是設限，有關的比率便須定在很低水平，因為目前公共道路總長度的增長率很低。政府目前並無計劃推行此類措施。

50. 梁國雄議員提述行政長官的競選政綱，並指出，本港的交通政策自相矛盾。舉例而言，一方面政府當局以解決本港交通擠塞問題為目標，但另一方面卻加快推行十大基建項目，又逐步增設深圳與香港之間的24小時邊境管制站，利便兩地之間的往來，令本港交通更趨繁忙。

51. 范國威議員認為，與其減少專營巴士的數目，政府當局不如優化點對點巴士服務及闢設巴士專用線，從而改善公共交通服務，並採取措施，減低市民購買私家車的意欲。

52. 運輸及房屋局局長表示，重組乘客量偏低的專營巴士路線，能更有效使用道路及紓緩道路交通擠塞。他補充，政府當局一直奉行的政策，是讓公共交通優先使用道路。目前在不同地點已實施巴士優先使用道路的措施。

53. 關於郭家麒議員問及，政府當局有何措施解決3條過海隧道的交通擠塞問題，運輸及房屋局局長回應時解釋，政府當局的目標是改善過海隧道的交通流量分布，使過海的車龍不會阻礙非過海的交通。他表示，政府當局曾建議調低東區海底隧道(下稱"東隧")的收費，並調高海底隧道(下稱"紅隧")的收費，務求把車輛由紅隧分流至東隧。此建議最終被擱置，因為將於2017年通車的中環灣仔繞道，將有助紓緩西區海底隧道連接道路的擠塞情況，政府認為屆時將會是適當時機，制訂策略以合理分布各條過海隧道的交通流量，紓緩擠塞情況。

(在上午11時26分，主席指示休息5分鐘。)

V. 公共交通策略研究 —— 公共小型巴士的座位數目

(立法會CB(4)922/14-15(06) —— 政府當局就公共交通策略研究 —— 公共小型巴士座位數目提供的文件

立法會CB(1)238/14-15(07) —— 立法會秘書處擬備有關香港公共交通策略的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)949/14-15(01) —— 一名市民提交的意見書

立法會CB(4)967/14-15(02) —— 一名市民提交的意見書

立法會CB(4)967/14-15(03)——一名市民提交的意見書)

54. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局就公共小型巴士(下稱"公共小巴")業界提出增加公共小巴座位數目的建議所作初步探討的進度。

55. 運輸及房屋局副局長表示，鑒於有關建議的利弊目前眾說紛紜，因此政府當局會就該建議是否可行可取而作深入研究，作為在《公共交通策略研究》下《角色定位檢視》的其中一部分工作，即是檢討公共小巴的角色定位。他表示，《角色定位檢視》大概在2015年年中展開，預期大約兩年完成。

56. 主席、范國威議員、王國興議員、陳鑑林議員及李卓人議員均認為，政府當局花上過長時間研究該建議，並促請政府當局加快相關流程。范議員指出，增加公共小巴的載客量，並不會令公共小巴佔用更多路面，因此建議分階段實施建議，並先在乘客較多的小巴路線率先推行。與此同時，政府當局應檢視公共小巴的角色、營運公共小巴的可行性，以及在政府當局以鐵路作為公共交通骨幹的政策下，如何維持公共交通服務的多元選擇。

57. 運輸及房屋局副局長解釋，政府當局一貫的政策是提倡由集體運輸工具提供公共交通服務，以應付乘客需求及紓緩道路交通擠塞。他補充，公共小巴的角色，是提供輔助的接駁服務，為乘客需求相對較低的地區服務。若公共小巴增加座位數目，其在市場上的整體載客量便會增加，因此政府當局在處理此事時須審慎，並需評估此建議會否令各項公共交通服務之間造成不良競爭。為此，政府當局不會單獨研究此項建議，而是會在《公共交通策略研究》下的《角色定位檢視》，就此項建議作深入分析。就目前而言，政府當局對此項建議持開放態度。運輸及房屋局副局長又指出，公眾對此建議持不同意見，這點從2015年5月5日公聽會上所得的意見可反映得到。運輸及房屋局副秘書長(運輸)²補充，《角色定位檢視》並非單單研究增加公共小巴座位數目的建議，而是會檢視各項公共交通

服務的角色定位，確保這些交通工具能優勢互補。整項檢視工作預計需時兩年。

58. 副主席關注到，公共小巴營辦商有否承諾，若落實有關建議，他們便不會加價，並會增加小巴司機的薪酬福利。運輸及房屋局副局長回應時表示，有關事宜可留待在《角色定位檢視》下進一步探討。

59. 潘兆平議員留意到，每年約有70%的專線小巴路線出現經營虧損，而紅色小巴近年亦因多條新鐵路線而面對競爭；就此，他對公共小巴業界的經營困難表示關注。他又留意到，紅色小巴業界曾要求政府當局放寬部分紅色小巴禁區，以改善業界的財政營運能力。他希望政府當局會盡快處理此要求，而不是在《角色定位檢視》下予以研究。

60. 運輸及房屋局副局長表示，有關紅色小巴經營環境及禁區的事宜，會由運輸署根據既定機制處理。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，運輸署已一直與公共小巴業界保持對話，以更了解經營公共小巴的財政狀況。她表示，在過去兩年已為紅色小巴開放在5個路段所設的不准停車限制區，以方便紅色小巴在大埔、大角咀及北角等地區營運。她補充，運輸署一直透過開設新的專線小巴路線，鼓勵紅色小巴轉為專線小巴。就此，當局已計劃在2015年開設8條新的專線小巴路線。至於出現經營虧損的專線小巴路線，運輸署會與有關的營辦商進行商討，並會在評審其加價申請時考慮到他們的財政狀況。運輸署亦會與專線小巴營辦商共同探討，把乘客量偏低的路線重組。

61. 陳鑑林議員察悉，公共小巴的乘客量在過去10年雖然稍微下降，但在一些新發展地區，由於缺乏大型公共交通服務，公共小巴的需求越來越殷切。依他之見，由於市民對公共交通服務的需求越來越大，不同公共交通服務應該各有發展空間。增加公共小巴的座位數目，不一定會減少其他交通工具的乘客量，但卻會提升整體公共交通服務。陳議員認為，政府當局應考慮先增加專線小巴的座位數目，然後再增加紅色小巴的座位，或鼓勵公共

小巴營辦商在更換車隊中的舊車輛時，選用已增加座位數目的小巴。鑒於政府當局過往在遊說紅色小巴轉為專線小巴的工作上，往往未能取得成效，因此他建議政府當局就此向紅色小巴營辦商提供一些誘因。

62. 梁國雄議員表示，縱然本港人口增加，但公共小巴的數目多年來維持不變。他留意到，部分公共小巴路線經常出現很長的候車人龍，因此他支持增加公共小巴座位數目的建議，這樣便能增加公共小巴服務的供應量。他察悉政府當局就推行建議所表達的困難，但他認為，公眾利益應凌駕於其他公共交通服務營辦商的利益。

63. 主席察悉，出席2015年5月5日公聽會的團體代表大部分均支持有關建議。他表示新民黨強烈支持建議，並認為此建議不會損害其他公共交通服務之間的角色平衡，特別是鐵路，因為很多時列車已非常擠迫。至於專營巴士營辦商的利益，他認為政府當局可把乘客不多而邊際利潤偏低的巴士路線重組，並改由公共小巴營運該等路線。他強調，在考慮此項建議時，較重要的因素應該是如何令公眾最能受惠、提升公共交通服務的整體效率，以及避免浪費資源。此外，藉推行把現有公共小巴更換成較環保車輛的計劃，政府當局可考慮修訂有關公共小巴重量及長度上限的法例，讓公共小巴營辦商可採購低地台的車輛，方便輪椅使用者。

64. 李卓人議員贊同主席的意見，即是在考慮此項建議時，主要應以公眾利益為依歸，並認為此建議不會損害其他公共交通服務之間的角色平衡。對於專營巴士營辦商的利益的關注，他認為透過重組巴士路線可解決此問題。他特別指出，此建議能增加載客量，但卻不會令路面上的公共小巴數目增多，亦不會增加廢氣排放。

65. 胡志偉議員表示，巴士、公共小巴或的士的數目已有很長時間沒有增長。他詢問政府當局是否有任何客觀的參考點，用以評定若落實是項建議，會否對各項公共交通服務造成不良競爭。他又關注到如何滿足公眾的交通需要。

66. 毛孟靜議員表示，雖然交諮會早於1997年已發表公共小巴政策檢討的結果，但多年來公共小巴的服務卻沒有明顯改善，她對此感到失望。她察悉，目前有多條公共小巴路線的需求遠高於供應，她認為政府當局應改善公共小巴的服務，因為公共小巴是較為靈活的交通工具。

67. 運輸及房屋局副局長回應時表示，在評估是項建議時，政府當局須研究多項因素。這些因素包括是項建議會否令公眾及社會整體受惠、公共資源是否用得其所、公共交通的需求是否持續增長、現時的公共交通服務是否足夠，以及有關建議會否造成各項公共交通服務之間的不良競爭。他表示，各項公共交通服務之間如出現不良競爭，最終只會損害乘客利益，因為服務質素很可能會下降。故此，政府當局須在《角色定位檢視》下審慎考慮此項建議。

68. 主席要求政府當局察悉委員的意見，並促請政府當局就增加公共小巴座位數目的建議採取迅速行動。

VI. 2015年港鐵票價調整

(立法會CB(4)922/14-15(07)——政府當局就2015
號文件 年港鐵票價調整
提供的文件

立法會CB(4)922/14-15(08)——立法會秘書處擬
號文件 備有關港鐵票價
調整及香港鐵路有限公司票價
調整機制的文件
(最新背景資料
簡介)

69. 港鐵公司商務總監應邀借助電腦投影片，向委員簡介2015年港鐵票價整體調整+4.3%及港鐵公司持續推出的票價優惠的詳情。

(在下午12時25分，主席將會議時間延長15分鐘至下午1時。)

2015年港鐵票價的加幅

70. 委員普遍極為不滿亦不贊成2015年港鐵票價的調整。

71. 陳恒鎮議員表示，民主建港協進聯盟要求港鐵公司擱置調高票價。李卓人議員表示，工黨及香港職工會聯盟均反對兩間鐵路公司合併，亦反對票價調整機制，因為港鐵公司可藉此提高票價。梁國雄議員亦表示，他曾反對港鐵公司私有化。他促請政府回購港鐵公司的股份，以及設立適用於各種公共交通工具的月票。

72. 陳鑑林議員關注到，港鐵增加票價，會觸發其他公共交通工具也增加收費。陳議員及潘兆平議員亦表示，港鐵公司是主要的大型公共交通服務供應商，因此有責任紓緩市民大眾在交通開支的負擔。

73. 陳鑑林議員、王國興議員、范國威議員及李卓人議員均認為，港鐵公司在2014年利潤豐厚(116億元)，因此無需要增加票價。王國興議員補充，港鐵公司在2014年的基本利潤大幅增加34%，相比之下，其票價調整機制方程式內的生產力因素(0.6%)對緩和票價加幅的成效很微。此外，港鐵公司在2014年用於維修保養及提升列車服務的開支約為60億元，他認為數額相對偏低。

74. 范國威議員及李卓人議員均認為，鐵路事故頻生，港鐵公司卻仍增加票價，實在於理不合。范國威議員認為，由於港鐵公司壟斷市場，其乘客量及在專營公共交通服務市場的整體佔有率因而增加。他促請港鐵公司利用其賺取的利潤改善鐵路的維修保養。李卓人議員指出，港鐵公司在2014年向其前行政總裁提出優厚的離職待遇，但相比之下，港鐵公司對乘客卻過於吝嗇。

75. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府在處理不同公共交通工具的加價申請時，會採用不同的機制。在這些機制下，港鐵票價的加幅並不是考慮因素之一，因此提高港鐵票價並不會觸發其他公共交通工具增加收費。

76. 港鐵公司商務總監補充，2015年的票價增幅，較通脹率和鐵路營運開支的增幅還要低。她解釋，2014年的收入增幅相對較高，是由於從物業發展所得的非經常利潤所致。她又強調，港鐵公司必須有穩健的財政表現及穩定的收入，才能提供所需的經費，維持有效率的鐵路營運及改善服務。

檢討票價調整機制

77. 副主席、陳恒鎮議員、王國興議員、胡志偉議員及范國威議員促請港鐵公司提前進行下一次的票價調整機制檢討，因為該機制只是利便港鐵公司每年提高票價。陳恒鎮議員及范國威議員認為，票價調整機制應考慮港鐵公司賺得的利潤。

78. 運輸及房屋局副局長解釋，票價調整機制是根據政府與港鐵公司在2007年簽訂的《營運協議》制訂的。根據《營運協議》，港鐵公司的票價調整機制應每5年檢討一次。他表示，上一次對票價調整機制進行的檢討於2013年完成。下一次票價調整機制的檢討是可以提前進行的，惟須視乎政府與港鐵公司之間能否達成協議。因應公眾對票價調整機制的意見，港鐵公司現正探討是否可以應政府的要求提前進行下一次票價調整機制檢討。

79. 港鐵公司商務總監確定，就能否提前進行下一次票價調整機制檢討一事，港鐵公司一直有與政府當局溝通。她表示，港鐵公司正就此建議的可行性收集資料和徵詢專業意見。

港鐵公司的票價推廣優惠

80. 陳恒鎮議員要求港鐵公司設置更多港鐵特惠站及延長推廣期、為居住遍遠地區的乘客提供更

多票價優惠，以及考慮與非政府機構合作，支援及關愛社會。

81. 主席及胡志偉議員均表示，港鐵公司應把2015年票價調高後所得的額外收入藉提供票價優惠，回饋乘客。主席又建議港鐵公司把月票的售價降低50元，並在12日公眾假期提供車資半價優惠。

82. 港鐵公司商務總監解釋，港鐵公司在釐定票價優惠時，須平衡多項因素。該公司一方面致力提供票價優惠，以惠及若干乘客羣，但另一方面亦要審慎釐定票價推廣計劃的細節，以免加重部分鐵路線在繁忙時段的擠迫問題。

83. 潘兆平議員詢問，自"港鐵都會票"於2014年6月8日推出以來，持有"港鐵都會票"的乘客實際上節省了多少車資，而港鐵公司會否優化此計劃，以惠及更多乘客。他亦關注到，除"早晨折扣優惠"外，港鐵公司會否推出更多票價推廣優惠，紓緩列車擠迫問題。

84. 港鐵公司商務總監表示，"港鐵都會票"計劃深受乘客歡迎，每月銷售量達7萬左右。持有"港鐵都會票"的乘客平均可節省21%車資。

85. 至於"早晨折扣優惠"，港鐵公司商務總監表示，乘客對此項計劃的反應與海外國家的情況差不多。她又表示，自計劃推出以來，已有約10萬乘客受惠。港鐵公司會盡快公布會否延展此項計劃。

86. 港鐵公司商務總監回答李卓人議員時表示，從2015年票價調高所得的額外收入約為6億元。李卓人議員認為，與其推出票價優惠，港鐵公司不如直接調低票價，因為各項票價優惠均帶有條件，未能惠及所有乘客。

87. 毛孟靜議員關注到推出票價優惠所涉及的管理和行政費用。港鐵公司商務總監表示，推行票價優惠計劃，當中的行政程序只涉及些微的行政費用，因為港鐵公司是透過現有網絡推廣有關措施。

88. 范國威議員要求主席跟進，委員在此議程項目下發言之前，是否已妥為申報利益(如有的話)。主席答允會跟進有關事宜。

VII. 其他事項

89. 議事完畢，會議於下午1時02分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2015年10月23日