

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)513/15-16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11月6日(星期五)
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
陳克勤議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
毛孟靜議員
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
范國威議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑾議員, JP
梁志祥議員, BBS, MH, JP
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP

缺席委員：葉劉淑儀議員, GBS, JP
黃毓民議員
郭家麒議員
謝偉銓議員, BBS

出席公職人員：議程第III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)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
鍾瑞琦女士

路政署主要工程管理處處長
陳派明先生

路政署主要工程管理處副處長(1)
江大榮先生

議程第IV項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
羅翠薇女士

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸署助理署長／管理及輔助客運
李萃珍女士

議程第V項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, 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

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸署助理署長／管理及輔助客運
李萃珍女士

議程第VI項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, 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)(公共交通策略研究)
陳慧欣女士

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸署助理署長／管理及輔助客運
李萃珍女士

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

議會事務助理(4)7
彭嘉宜小姐

I. 自2015年7月17日舉行的上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(4)1363/14-15(01)——向事務委員會轉介葵青區會議議員就以下事宜提出意見和關注事項的便箋：青衣區的房屋規劃；重型車輛的泊車位；葵涌葵盛圍至興盛路的升降機及行人通道系統；以及葵涌東北的交通服務
至(04)號文件

立法會CB(4)1370/14-15(01)——政府當局對鄧家彪議員就工程車的行車安全事宜發出的函件所作的回應
號文件

立法會CB(4)1387/14-15(01)——再向事務委員會轉介南區區會議議員就旅遊設施交通配套不足及於深水灣或淺水灣興建公眾碼頭的事宜提出意見和關注事項的便箋
號文件

立法會CB(4)1397/14-15(01)——政府當局對范國威議員就專營巴士公司司機的派更制度及職前培訓安排發出的函件所作的回應
號文件

立法會CB(4)1417/14-15(01)——向事務委員會
及(02)號文件轉介荃灣區議
會議員就以下
事宜提出意見
和關注事項的
便箋：回收商佔
用設有收費錶
的泊車位，以及
建議興建行人
天橋和有蓋通
道，連接港鐵荃
灣西站與海濱
花園及麗城
花園

立法會CB(4)1422/14-15(01)——向事務委員會
號文件轉介荃灣區議
會議員就以下
事宜提出意見
和關注事項的
便箋：讓長者及
合資格殘疾人
士以2元的優惠
票價享用馬灣
的巴士服務

立法會CB(4)1458/14-15(01)——向事務委員會
號文件轉介九龍城區
議會議員就土
瓜灣及紅磡旅
遊巴士泊車位
不足的事宜提
出意見和關注
事項的便箋

立法會CB(4)1495/14-15(01)——政府當局就"私
人駕駛教師執
照"提供的資料
文件

立法會CB(4)1494/14-15(01)——向事務委員會
至(03)號文件 轉介大埔區議
會議員就以下
事宜提出意見
和關注事項的
便箋：提供泊車
位的規劃政
策；興建行人天
橋網絡；以及大
埔區的交通
規劃

立法會CB(4)1518/14-15(01)——向事務委員會
號文件 轉介北區區議
會議員就有關
將單車訂定為
交通工具的政
策事宜提出意
見和關注事項
的便箋

立法會CB(4)142/15-16(01)——政府當局就香
及(02)號文件 港西區隧道有
限公司及三號
幹線(郊野公園
段)有限公司的
淨收入報表發
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12月18日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(4)119/15-16(01)——待議事項一覽
號文件 表)

立法會CB(4)119/15-16(02)——跟進行動一覽
號文件 表)

2. 委員同意在2015年12月18日舉行的下次例會上，討論以下事項——

(a) 電子道路收費計劃；及

(b) 九龍巴士(一九三三)有限公司巴士網絡的專營權事宜。

舉行特別會議以討論汲水門橋封閉後的緊急交通安排

3. 主席表示，在2015年10月23日晚上，汲水門橋懷疑遭到船隻碰撞，導致大橋全線封閉，港鐵機場快線的列車服務亦一度暫停近兩小時，以便進行檢查。此事之後，副主席致函主席，要求交通事務委員會(下稱"事務委員會")召開特別會議，討論汲水門橋封閉後的緊急交通安排。此外，5名立法會議員亦要求在2015年10月28日的立法會會議上提出緊急質詢。立法會主席雖然拒絕上述要求，但建議有關議員可考慮在事務委員會會議上討論有關事宜。

4. 主席匯報，他已與運輸及房屋局聯絡，跟進有關事宜。他繼而就應否為此舉行特別會議徵詢委員的意見。經討論後，委員同意在2015年11月底至12月初左右舉行特別會議，並邀請非事務委員會委員的議員出席會議。

(會後補註：有關的特別會議訂於2015年11月24日舉行。)

III. 6101TX——"人人暢道通行"計劃

(立法會CB(4)119/15-16(03)——政府當局就
號文件
6101TX——"人人暢道通行"計劃提供的文件

立法會CB(4)119/15-16(04)——立法會秘書處
號文件
擬備有關"人人暢道通行"計劃的文件(最新背景資料簡介))

5. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局的下述建議：向財務委員會(下稱"財委會")為基本工程儲備基金總目706"公路"項下整體撥款分目6101TX"人人暢道通行"計劃，於2016-2017年度申請撥款7億7,090萬元。

6. 路政署主要工程管理處副處長(1)繼而借助電腦投影片，向委員簡介"人人暢道通行"計劃的最新進展情況(立法會CB(4)193/15-16(01)號文件)。

"人人暢道通行"計劃的進展情況

7. 林健鋒議員對"人人暢道通行"計劃表示支持。鑒於香港人口持續老化，他促請政府當局加強部門之間的溝通及協調工作，從而加快推行"人人暢道通行"計劃，以照顧社區的需要。王國興議員亦促請政府當局加快撥款安排，讓公眾能受惠。陳恒鑾議員認為"人人暢道通行"計劃的推行進展令人滿意。

8. 運輸及房屋局副局長回答時表示，為推行"人人暢道通行"計劃而開立新的整體撥款，可令當局作出有效率而靈活的工作安排及資源分配，以進行加建工程。縱使遇到種種困難，政府當局會繼續推行"人人暢道通行"計劃。

9. 梁志祥議員對於"人人暢道通行"計劃的推行進度緩慢表示不滿，因為政府當局用上大約5年才完成部分項目。就此，他要求政府當局提供資料，詳述政府當局在推行該計劃時所遇到的困難，包括為那些表面上由政府擁有但實際上卻無法得知由何方管理的行人天橋加設升降機的建議。此外，他認為某程度上，區議會可協助政府當局推行"人人暢道通行"計劃。路政署主要工程管理處處長解釋，若能取得所需的撥款，當局預計大約80%的項目可按計劃在2015年年底至2018年陸續完成。

10. 潘兆平議員對"人人暢道通行"計劃表示支持，並希望該計劃能在切實可行的範圍內盡快完成。他建議政府當局透過運輸及房屋局的網頁經

政府當局

常更新"人人暢道通行"計劃的最新詳情，讓社區人士能知悉最新的資訊。運輸及房屋局副局長回答時表示，政府當局會定期向立法會及區議會匯報"人人暢道通行"計劃的最新進展情況，當局亦會考慮潘議員提出的意見。

政府當局

11. 陳偉業議員亦要求政府當局提供一份清單，列載將會在"人人暢道通行"計劃下推行的所有建議，以及各項建議的推行進展和時間表。

"人人暢道通行"計劃的檢討

12. 陳恒鎮議員指出，對於居住在上坡地區的有需要人士，"人人暢道通行"計劃下的一些項目未必能方便他們出入。就此，他建議把上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議，與目前的"人人暢道通行"計劃合併。運輸及房屋局副局長回應時解釋，加建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統，與在"人人暢道通行"計劃下為公共行人通道加建無障礙通道設施，屬兩類不同的計劃。前者通常牽涉較大規模的工程，對周圍環境亦造成較多的影響，並需要較長的推行時間。

13. 鑒於在部分公共行人通道建議加建的升降機使用率未必很高，胡志偉議員建議政府當局檢討目前的"人人暢道通行"計劃，例如容許區議會按各區的需要，分配在"人人暢道通行"計劃下的指定資源，藉此加強區議會的角色。運輸及房屋局副局長回應時表示，有部分區議會，如其認為有需要，已建議更換在"人人暢道通行"計劃下曾選定的優先項目。

政府當局

14. 盧偉國議員歡迎"人人暢道通行"計劃，因為加建升降機能方便長者等有需要人士通行。他亦要求政府當局提供資料，說明已在"人人暢道通行"計劃下加設的升降機的使用率。他表示，政府當局應盡量減少因維修保養而暫停升降機服務對公眾造成的影響。

不屬"人人暢道通行"計劃範圍內的建議

15. 王國興議員關注到，社會人士曾就不屬"人人暢道通行"計劃範圍內的地點提出一些建議，而政府當局已將該等建議轉介相關機構，供其考慮及跟進。潘兆平議員對此同感關注。應委員的要求，政府當局會提供資料，說明有關機構就會否落實該等建議而作出的決定。

16. 陳偉業議員指出，就一些地點(例如屯門友愛邨)加建無障礙通道設施方面，政府當局與領匯房地產投資信託基金(下稱"領匯")的規劃工作及之間的協調工作不足。運輸及房屋局副局長強調，政府當局的政策，是鼓勵不同機構在其管轄範圍內提供無障礙通道設施。此外，政府當局會致力與包括領匯在內的相關機構，跟進那些不屬"人人暢道通行"計劃範圍內的建議。

17. 鑒於部分公共行人通道牽涉業權和設施管理不清等複雜的問題，副主席建議在平等機會委員會下設立仲裁機制，以評定應否在若干公共行人通道加建無障礙通道設施。主席詢問，目前有多少行人天橋表面上由政府擁有但實際上卻無法得知由何方管理。他又建議成立專責小組處理有關問題。李卓人議員對主席和副主席提出的意見及關注亦有同感，並促請政府當局在切實可行範圍內盡快處理這些問題。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局已察悉委員的關注，並正積極研究相關事宜。

總結

18. 經討論後，主席作出總結時表示，事務委員會支持政府當局將有關的撥款建議提交工務小組委員會和財委會審議。

IV. 有關接收東區海底隧道擁有權的安排

(立法會CB(4)119/15-16(05)——政府當局就有關接收東區海底隧道擁有權的安排提供的文件)

19. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員匯報因應東區海底隧道(下稱"東隧")的"建造、營運及移交"專營權將於2016年8月7日屆滿，政府現正就接收東隧擁有權所作出的安排。

政府當局接收東隧擁有權後東隧的收費

20. 王國興議員要求政府於2016年8月7日接收東隧擁有權後，盡快調低東隧的收費。

21. 主席指出，雖然海底隧道(下稱"紅隧")與東隧的設計容車量相同，但兩者的實際行車量卻相差甚大。由於預期情況不會有所改善，他認為政府當局應把東隧的收費調低至與紅隧看齊，以吸引更多車輛使用東隧。調低隧道費後，公共交通營辦商可以利用所節省的營運開支，為乘客提供票價優惠。

22. 副主席贊同主席就調低東隧收費的意見，並要求政府當局認真考慮有關建議，因為這不但可以改善交通管理，亦有利民生。他認為，政府當局應向使用東隧的專營巴士及公共小型巴士(下稱"公共小巴")提供津貼，因為調低東隧收費應該不會增加這兩種交通工具的交通流量。他又建議政府當局向使用西區海底隧道(下稱"西隧")之的士提供津貼，令使用西隧、紅隧和東隧的費用看齊，從而令的士乘客受惠。

23. 陳鑑林議員認為，根據"用者自付"的原則，興建東隧的成本應在專營期內便已全數收回。故此，政府當局在財政上應有能力，在接收東隧擁有權後隨即調低東隧的收費，令隧道使用者受惠。他建議可向私家車提供少數額的隧道費優惠，而對於其他類別的車輛，則可在一段時間內把隧道費調低至與紅隧的收費看齊。他贊成應就西隧和東隧推出調整隧道收費的計劃，令3條過海隧道的交通流量分布合理化，但他認為待中環灣仔繞道開通後才實施上述計劃，未免太遲。

24. 運輸及房屋局局長扼要重述，政府當局曾委聘顧問研究各項改善過海隧道交通流量分布的建議，有關的顧問認為應調高紅隧的收費，目的是

縮短過海車龍，使之不會阻礙紅隧連接道路的非過海交通，而不是認為應把紅隧和東隧的收費看齊。他表示，若政府當局在未曾作充分評估的情況下，便在接收東隧擁有權後立即調低東隧的收費，可能會令東隧及其連接道路的擠塞問題更趨惡化。

25. 易志明議員及梁志祥議員認為，在不調整西隧收費的情況下，單靠調低東隧收費來把紅隧交通分流，成效有限，因為東隧位置偏遠，駕駛人士多數不會為較低的隧道費而加長車程。易議員表示，他贊同暫時不應一概調低各種車輛使用東隧的收費，但認為政府當局可考慮調低專營巴士使用東隧的收費，使之與紅隧的收費看齊，惟條件是，相關路線所節省的開支，會用以向乘客提供票價優惠。

26. 盧偉國議員憶述，政府當局曾在2013年就調低東隧收費並同時調高紅隧收費的3項方案進行諮詢，當時事務委員會委員及公眾普遍支持政府當局的建議，特別是建議公共交通車輛隧道費維持不變的方案。政府當局在2014年解釋，鑒於東隧的行車量已上升，而紅隧的行車量卻有所減少，因此當局暫緩推行有關建議；他對此解釋不表信服。依他之見，政府當局在2013年提出的建議某程度或可把車輛由紅隧分流至東隧。

27. 運輸及房屋局局長解釋，雖然部分市民支持調整過海隧道收費，並把公共交通車輛的收費維持不變，藉此把過海隧道的交通分布合理化，但市民並沒有清楚表明最希望採取哪個方案。他指出，觀塘區議會及東區區議會其實曾就調低東隧收費的建議可能對交通造成的負面影響表達深切關注。

回購西隧的建議及西隧的收費

28. 王國興議員認為政府當局應利用營運東隧和紅隧所得的盈餘成立基金，用以回購西隧或推出優惠措施，吸引更多駕駛人士使用西隧，從而解決3條過海隧道交通流量分布不平均的問題。

29. 易志明議員認為，由於東隧和西隧位置相近，因此應就這兩條隧道推行收費調整計劃。他贊同政府當局的意見，認為應待中環灣仔繞道開通後才實施隧道收費調整計劃。他又認為政府當局可考慮調高紅隧收費，或大幅調低西隧或東隧的收費，藉此把3條過海隧道的收費劃一。就此，他與梁志祥議員建議政府當局與西隧營辦商商討回購西隧的事宜，讓政府能有較大靈活性，制訂上述的隧道收費調整計劃。

30. 運輸及房屋局局長回應時解釋，在制訂策略把過海隧道交通分布合理化時，有關隧道是否由政府擁有，其實並非關鍵因素，因為政府可根據實際的交通流量，向隧道營辦商提供資助，填補現有收費與經調低的收費之間的差額。他雖同意在調整隧道收費的策略中，應把西隧納入在內，但他表示，鑒於西隧的連接道路已出現擠塞問題，目前調低西隧收費並非恰當做法。運輸及房屋局局長補充，回購西隧的問題既複雜又敏感，因為當中牽涉公帑的使用，以及釐定西隧資產價值的事宜。他預期，若把3條過海隧道的收費劃一，會令紅隧的擠塞問題惡化，因為紅隧位置最方便，故此當局並不贊同此建議。

31. 莫乃光議員詢問政府當局有否取得相關的數據來制訂適切的策略，令過海隧道的交通分布合理化。若有，他關注到政府當局如何利用有關數據進行分析。為確保公帑用得其所，他認為在缺乏數據的支持下，他無法認同回購西隧的做法。

32. 運輸及房屋局局長表示，在2013年提出各項把過海隧道交通分布合理化的方案時，顧問公司已利用交通數據，就不同情況作出預測。政府在2014年2月決定暫緩推行隧道收費調整建議，當時亦是根據有關的交通數據而作出此決定。

與過海隧道收費有關的其他意見

33. 李卓人議員、潘兆平議員及涂謹申議員認為政府當局應立即推行隧道收費調整計劃，令3條過海隧道的交通分布合理化，而不是待中環灣仔繞道在2017年開通時才實施有關計劃。毛孟靜議員認

為3條過海隧道的交通分布不平均，應歸咎於隧道費差別甚大，並認為政府當局應考慮待接收東隧擁有權後，調整3條過海隧道的收費至較為平均的水平。她又問及政府當局就此的時間表為何。潘兆平議員建議向駕駛人士提供隧道優惠券，鼓勵他們由東隧改為使用西隧。

34. 運輸及房屋局局長回應時表示，雖然西隧的行車量尚未到達其設計容車量，但目前西隧的連接道路在繁忙時段，甚至部分非繁忙時段，已經非常擠塞。待中環灣仔繞道開通後，將會有助紓緩西隧連接道路的擠塞情況，並讓政府當局有較大空間考慮探討一個全面的隧道收費調整計劃，以期令3條過海隧道的交通分布合理化。

35. 運輸及房屋局局長補充，至於制訂任何隧道收費調整計劃的確實時間表，則視乎中環灣仔繞道的實際開通時間而定，他又強調，政府當局會在中環灣仔繞道開通之前研究有關計劃。按路政署署長最近向灣仔區議會所作匯報，根據最新的評估，中環灣仔繞道未必能如期在2017年年底開通，而路政署仍正評估完成有關項目的修訂時間表。

36. 李卓人議員察悉西隧目前的行車量尚未到達其設計容車量，並詢問若西隧的行車量增加，有多大程度會令西隧的連接道路出現交通擠塞。他又詢問可否在早上繁忙時段與非早上繁忙時段收取不同的隧道費。依他之見，政府當局應考慮調高紅隧的收費，同時調低西隧的收費，並將東隧收費維持現有水平。他認為應邀請專家，就如何令各項隧道收費調整方案發揮最大效益，提供意見。

37. 梁國雄議員認為政府當局應就3條過海隧道推行收費調整計劃，令交通分布合理化。依他之見，政府當局應考慮稍微調節過海隧道的行車量，並向相關的隧道營辦商提供資助。

38. 運輸及房屋局局長表示，西隧的設計每日容車量雖達118 000架次，但基於其連接道路所限，西隧的容車量僅限於55 000架次，而目前64 000架次的實際每日行車量已超出其容車量，故此現階段不宜進一步增加西隧的行車量。運輸署署長補充，

運輸署曾研究是否可以在每日不同時段就過海隧道收取不同隧道費，以紓緩交通擠塞的情況。所得結論是，有關建議或會影響駕駛人士的駕駛行為，並因而損害道路安全，例如駕駛人士可能會在隧道費將近調整的時間減速或加速，以便受惠於較低的隧道收費。因此，署方並不提倡有關建議。

39. 梁志祥議員詢問中環灣仔繞道開通後，是否真的能解決西隧連接道路的擠塞問題。運輸及房屋局局長回答時表示，根據政府的評估，中環灣仔繞道開通後，可大大紓緩西隧連接道路的擠塞問題。

40. 胡志偉議員認為政府當局在推行隧道收費調整計劃時應作全面考慮，顧及所有3條過海隧道的情況。他認為政府當局應讓公共交通使用者優先使用隧道及其連接道路。運輸及房屋局局長強調，政府一直奉行以公共交通為主導的政策，而這政策亦適用於道路的使用。

東隧現任營辦商現有僱員的職業保障

41. 王國興議員認為，政府當局在草擬"管理、營運及維修保養"合約(在專營權於2016年8月屆滿後生效)的條款時，應保障東隧現任營辦商現有僱員享有的權益。潘兆平議員補充，政府當局亦應考慮在合約內加入機制，改善"管理、營運及維修保養"承辦商的僱員薪酬待遇。

42. 運輸及房屋局局長和運輸署署長表示，政府當局會要求東隧日後的"管理、營運及維修保養"承辦商按原來薪酬水平，優先僱用東隧現任營辦商85%的現有員工。運輸署署長補充，在評審標書的過程中，投標者向員工提供的薪酬福利將會是評審因素之一。然而，至於在"管理、營運及維修保養"合約內加入機制以改善薪酬待遇的建議，則須經過審慎考慮，政府當局須在承辦商的營業與隧道員工的福利兩者之間取得平衡。據隧道營辦商所反映，目前業界對隧道從業員的需求相當大。運輸署相信，透過市場機制，日後的"管理、營運及維修保養"承辦商的員工薪酬待遇將會得到保障。

議案

43. 主席表示，他接獲一項由王國興議員提出並獲副主席附議的議案。王國興議員讀出議案措辭如下——

"本會要求政府在二零一六年八月七日收回東區海底隧道的專營權後，盡快調低東隧收費；同時將東隧、紅磡海底隧道的盈餘成立基金，用以回購西區海底隧道或推出優惠措施吸引市民使用，從而解決三條過海隧道車量不平均的問題。"

44. 李卓人議員就上述議案提出一項修正案，把"盡快"之後的字眼刪除，並加上"重新訂定三隧收費以達到最具效益的隧道、道路使用"。該項修正案獲胡志偉議員附議。

45. 議員認為上述議案與議項有直接關係，事務委員會因此着手處理該議案及擬議修正案。主席表示，他會先處理李卓人議員提出的修正案。

46. 主席把李卓人議員提出的修訂議案付諸表決，措辭如下——

"本會要求政府在二零一六年八月七日收回東區海底隧道的專營權後，盡快重新訂定三隧收費以達到最具效益的隧道、道路使用。"

王國興議員要求記名表決。5名委員贊成及7名委員反對修正案。投票結果如下——

贊成

李卓人議員

胡志偉議員

涂謹申議員

莫乃光議員

毛孟靜議員

(5名委員)

反對

鄧家彪議員	梁志祥議員
陳鑑林議員	盧偉國議員
王國興議員	鍾樹根議員
陳恒鑾議員	

(7名委員)

47. 主席宣布修正案被否決。

48. 主席把王國興議員提出並獲副主席附議的原議案付諸表決。8名委員贊成及1名委員反對原議案，4名委員棄權。投票結果如下——

贊成

鄧家彪議員	陳恒鑾議員
陳鑑林議員	梁志祥議員
王國興議員	盧偉國議員
梁國雄議員	鍾樹根議員

(8名委員)

反對

莫乃光議員

(1名委員)

棄權

李卓人議員	毛孟靜議員
涂謹申議員	胡志偉議員

(4名委員)

49. 主席宣布原議案獲得通過。

V. 公共交通策略研究專題研究——檢討公共小型巴士數目的法定上限

(立法會CB(4)119/15-16(06)——政府當局就公共交通策略研究專題研究——檢討公共小型巴士數目的法定上限提供的文件

立法會CB(4)119/15-16(07)——立法會秘書處擬備有關公共小型巴士數目法定上限的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)178/15-16(01)——一名市民提交的意見書)

50. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員匯報政府當局在《公共交通策略研究》下就公共小巴數目的法定上限進行檢討的結果。

51. 運輸及房屋局局長表示，自1976年起，公共小巴數目的上限定為4 350輛。立法會上一次是在2011年，同意把此上限的有效期再延續5年，至2016年6月為止。經詳細研究後，政府當局建議把將於2016年6月20日屆滿的《公共小巴(數目限定)公告》先行延續5年，以維持公共小巴4 350輛的現有上限數目，為期5年，至2021年6月為止。運輸及房屋局局長解釋當中的主要考慮因素，其中之一是，隨着近年鐵路網絡不斷擴展，公共小巴的網絡及服務亦在調整當中，以繼續發揮其輔助功能。公共小巴每日平均總載客約180萬人次，過去5年佔公共交通服務市場的比率大致平穩，維持約15%。另一項主要考慮因素是，公共小巴的經營成本整體而

言隨通脹上升，加上近年勞工市場比較緊張，聘請司機不易，同時要面對其他公共交通服務的競爭。有鑒於此，業界表示整體經營環境越來越艱難，近60%的路線組合出現收支難以平衡的情況。此外，從專營巴士、非專營巴士和的士營辦商等接獲的意見顯示，他們明確支持把數目上限維持於4 350輛。運輸及房屋局局長又指出，政府當局留意到，部分綠色專線小巴(下稱"專線小巴")路線的服務未能完全應付乘客在繁忙時段的需求。就此，較可取的做法是增加公共小巴的座位數目。當局會在《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》下審慎考慮此項建議措施，並希望在2016年第三季或之前完成就公共小巴服務的檢討工作。

公共小巴數目的限定

52. 王國興議員關注到，把公共小巴總數上限定為4 350輛，可能有礙實現改善公共小巴服務此目標，例如開辦新路線及加密班次。梁志祥議員與王議員的意見相若，並認為增加公共小巴數目有助應付市民對公共小巴服務的需求，特別是繁忙時段。運輸及房屋局局長解釋，由於公共小巴的平均載客率維持在大約50%，政府當局建議把公共小巴數目的現有上限維持在4 350輛；否則，在現時的經營環境下，增加公共小巴的數目或會令行業競爭加劇，不利經營。

53. 鍾樹根議員支持把公共小巴數目上限維持在現有的4 350輛。儘管如此，他擔心在小西灣等部分地區營運的公共小巴數目並不足夠。運輸署署長回應時解釋，運輸署會與有關的公共小巴營辦商討論如何就他們的車隊作最佳的調配。她表示，增加專線小巴供應量的其中一個方法，是把部分紅色小巴轉為專線小巴。舉例而言，一些紅色小巴路線因為新鐵路線的開通而乘客量減少，這些路線便會有多餘的車輛，可轉為專線小巴。

公共小巴的座位數目

54. 主席表示，新民黨極力支持增加公共小巴座位數目的建議，因為此舉能提高公共交通的整體

載客量，但同時又無需增加車輛的數目。此外，他建議政府當局考慮鼓勵公共小巴營辦商，透過以較環保車輛更換現有車輛的計劃，引入低地台公共小巴，方便輪椅使用者上落。李卓人議員亦表示支持增加公共小巴的座位數目，因為此舉或有助紓緩市民在繁忙時段對公共小巴服務的需求。主席及李議員認為，政府當局在檢討的過程中應採取開放的態度，願意聆聽不同意見，特別是公共小巴業界的意見。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局會以開放的態度，研究增加公共小巴座位數目的做法是否可行可取。一俟制訂出詳細的建議，政府當局便會諮詢業界及公眾。他補充，政府當局會在《公共交通策略研究》的專題研究之下，檢討如何可進一步方便殘疾人士使用公共交通服務。

55. 梁志祥議員、鍾樹根議員、陳偉業議員、陳恒鑾議員及陳鑑林議員亦表示支持增加公共小巴座位數目的建議。梁議員建議政府當局先增加專線小巴的座位數目，然後再增加紅色小巴的座位，因為後者的營運較為有彈性。鍾議員認為，有關建議能令那些依賴公共小巴提供輔助接駁服務的地區受惠。陳偉業議員表示，若落實增加公共小巴座位數目的建議，公共小巴營辦商應為長者提供票價優惠。

56. 副主席表示，在政府當局評估增加公共小巴座位數目的建議期間，公共小巴業界或會擱置更換現有車隊的所有計劃。因此，他促請政府當局加快進行相關的評估工作，並在切實可行的範圍內盡快決定是否增加公共小巴的座位數目。運輸及房屋局局長回應時表示，當局察悉包括公共小巴業界在內的社會人士以及事務委員會提出的關注。政府當局已在《公共交通策略研究》下優先檢討公共小巴服務，並會致力在2016年第三季或之前完成就公共小巴服務的檢討。

57. 除了評估公共小巴的座位數目外，莫乃光議員指出，政府當局應重視加強公共小巴的安全及服務，而此等事宜應在《公共交通策略研究》下同時予以檢討。運輸及房屋局局長回應時解釋，雖然《公共交通策略研究》會集中處理增加公共小巴座

位數目的建議，但政府當局亦重視其他問題，例如公共小巴的安全及服務，並會按情況適當加以處理。

公共小巴業界面對的經營困難

58. 鑒於公共小巴司機工時偏長，副主席及李卓人議員建議政府當局要求公共小巴營辦商，參考專營巴士公司遵循的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，改善公共小巴司機的工作時數。此外，副主席及梁志祥議員關注到，若增加公共小巴座位數目的建議獲落實推行，公共小巴營辦商會否增加公共小巴司機的薪酬。王國興議員贊同有關意見，並促請運輸署盡快推出措施，吸引更多年青人及其他行業的僱員，加入公共小巴行業。

59. 運輸及房屋局局長回應時表示，運輸署會繼續與公共小巴業界保持定期溝通。政府當局在推展與公共小巴有關的政策時，會考慮公共小巴業界及其他公共交通行業提出的意見。運輸署署長繼而解釋，運輸署已向專線小巴營辦商發出有關專線小巴司機工時的指引，並會繼續與業界共同研究，在情況許可下改善工作環境。此外，運輸署會繼續與勞工處、懲教署和少數族裔組織合作，吸引不同背景的人士入行。

60. 易志明議員察悉，60%的專線小巴路線組合出現收支難以平衡的情況，他詢問令公共小巴業界經營環境困難的主因為何。陳偉業議員促請政府當局就專線小巴的車資水平進行檢討，因為車資問題或會對業界的可持續發展造成不利影響。運輸及房屋局局長解釋，專線小巴路線是以路線組合的形式批予營辦商，使其營運能在財政上持續發展。政府當局會與公共小巴業界進行商討，以期紓解他們在經營上遇到的困難。政府當局亦會照顧市民對公共小巴服務的需求，並會視乎公眾的接受程度，考慮業界提出的加價申請。運輸署署長補充，出現收支不平衡的專線小巴路線組合的百分比，其實已由兩年前的大約70%下降至去年的60%，而大部分路線組合所蒙受的虧損總額並不多。在2000年代，基於當時的經濟氣候，專線小巴的車資普遍定

在低水平。若干路線或需要在一段時間內多次加價，以改善其財務狀況。政府當局在考慮專線小巴營辦商提出的加價申請時，會在專線小巴業務的財務狀況與公眾對加價建議的接受程度兩者之間取得平衡，亦會徵詢相關區議會的意見。

61. 關於公共小巴業界面對的經營困難，陳恒鏞議員認為，調高專線小巴車資無助改善情況，因為乘客或會在加價後改乘其他公共交通工具。然則，他建議在東涌等新發展區引入新的公共小巴服務，以改善公共小巴業界的經營環境。運輸及房屋局局長表示，公共小巴的角色相當重要，不但提供輔助接駁服務，同時亦為乘客需求相對較少或不宜使用高載客量交通工具的地區提供服務。運輸署署長補充，已開設新的專線小巴路線，服務水泉澳等新發展區。在2014年及2015年，在8個路線組合下共開設了11條專線小巴路線。應陳議員的要求，政府當局會提供資料，說明近年就開設新專線小巴服務的最新發展情況。

政府當局

(會後補註：政府當局提供的補充資料中文本已於2015年11月24日隨立法會CB(4)267/15-16(01)號文件送交委員。)

VI. 的士服務

(立法會CB(4)119/15-16(08)——政府當局就的士服務提供的文件)

立法會CB(4)119/15-16(09)——立法會秘書處擬備有關的士服務的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)1517/14-15(01)號及CB(4)92/15-16(01)號文件——莫乃光議員就網絡召車服務及共乘出租汽車服務發出的函件及政府當局所作的回應

立法會CB(4)1451/14-15(01)——田北辰議員就
號文件 的士牌照事宜
發出的函件

立法會CB(4)106/15-16(01)——政府當局因應
號文件 在2015年6月16
日及7月7日會
議上所提事宜
而提供有關的
士服務的補充
資料

立法會CB(4)170/15-16(01)——四的士商會就
號文件 優質的士服務
提交的意見書

立法會CB(4)178/15-16(02)——一名市民提交
號文件 的意見書)

62. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介政府當局有關改善的士服務的建議。他告知委員，在短期措施方面，運輸署正協助的士業界探討如何在現有法規下提升服務，包括提供較高質素的"包車"服務。此外，的士業界正研發一個可供全港普通的士共用的召喚的士服務流動應用程式。至於中長期措施，政府當局會在《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》下，審視及檢討的士服務的角色定位，其中一項研究重點，是推出優質的士的可行性。另一方面，政府當局會研究在不影響出租汽車現有定位和規管架構的情況下，優化出租汽車許可證(下稱"許可證")的審批準則，以滿足市民的需求和期望。

(在下午12時04分，主席把會議時間延長15分鐘，以便有充足時間進行討論。)

有關推出優質的士的一般意見

63. 副主席及王國興議員歡迎政府當局所建議，透過向公司，而非個人批予專營權的方式推出

優質的士。由於專營權不可轉讓，因此不會鼓勵投機活動，副主席對此表示欣賞。王議員及潘兆平議員察悉，根據政府當局的建議，承辦專營權的公司須與旗下的司機有僱傭關係；就此，他們要求政府當局就實施細節諮詢各的士職工會，包括汽車交通運輸業總工會的士司機分會。

64. 運輸及房屋局局長向委員保證，政府當局會在研究推出優質的士的過程中聽取市民及各職工會的意見。

65. 易志明議員關注到，政府當局在提出改善的士服務的建議前，有否進行任何意見調查或研究。他表示，的士業界所進行的調查結果顯示，受訪者只期望改善的士司機的服務態度和召喚的士服務的方便程度。他察悉，新成立的香港的士業議會(下稱"的士業議會")曾提出多項改善的士服務的措施，他認為政府當局應該容許的士業議會花一些時間推行有關措施，然後再採取下一步行動。他又質疑是否應只透過批給專營權的方式營運優質的士服務，因為現時已有部分的士公司經營車隊，並與旗下的司機有僱傭關係。這些公司亦已確立賞罰制度，以監察旗下的士司機的表現。他亦關注到，若在專營權條款列明有關公司有責任妥善安排司機的薪酬待遇，政府當局可能干預了市場運作。

66. 易志明議員又認為，目前未必是發出新的士牌照的恰當時機，因為的士乘客的候車時間在過去數年一直維持穩定，加上的士業界經營環境困難，而且的士數量增加很可能會加劇道路的負荷。

67. 運輸及房屋局局長表示，政府並無計劃跟從普通的士的發牌制度，而是會以批給專營權的方式推出優質的士，以免出現投機活動。

68. 莫乃光議員指出，10年前已有意見提出推出優質的士的建議，他認為政府當局只是沿用舊有策略來解決新問題。他又認為，政府當局現時所建議，承辦專營權的公司須與旗下的司機有僱傭關係，會導致壟斷的情況。

69. 主席指出，的士司機服務欠佳、拒載、濫收車資及的士種類不合時宜，是的士業界四大弊端。他認為推出優質的士只可解決的士種類不合時宜的問題，因此他希望政府當局加強監管的士服務，以處理其他3項違規行為。他對推出優質的士的做法表示支持。依他之見，優質的士的收費應訂在高於普通的士收費30%至50%的水平，並應只容許透過流動應用程式提供預約服務。在預約服務時，乘客無須提供目的地的資料，的士會按錶收費。乘客可利用流動應用程式對所提供的服務評分，藉此評核司機的表現。此外，優質的士的車身顏色應有別於普通的士，以突顯其地位。為免令交通擠塞問題惡化，他建議將部分現有的士牌照轉為優質的士牌照。

70. 運輸及房屋局局長表示，政府當局建議推出優質的士，是為了回應社會對多元化服務的需求。與此同時，政府會繼續制訂實際可行的措施，對付的士司機的違規行為。

71. 陳鑑林議員表示，他並不反對推行優質的士和改善現有出租汽車服務的構思，但政府當局在落實有關建議時，應考慮現有的士司機生計和乘客安全方面的事宜。他補充，縱使的士業界現時或許不同意增加的士牌照的數目，但政府當局仍應該考慮增發的士牌照，以應付大嶼山等個別地區的需求。

72. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局察悉，現時大嶼山的士服務未能滿足需求。一如在2015年6月的事務委員會會議上所匯報，政府會因應上述情況增發新大嶼山的士牌照，並正積極進行有關的籌備工作。

73. 梁國雄議員亦促請政府當局採取即時行動，增加大嶼山的士牌照的數目。由於的士牌價高昂，他認為政府當局在重整的士發牌機制時，應考慮推行"駕者有其車"計劃，以免出現投機活動。此外，政府當局應考慮回購市場上現有的士牌照。運輸及房屋局局長表示，一俟完成有關的籌備工作，政府便會發出新大嶼山的士牌照。

74. 潘兆平議員詢問，對於擬發出的優質的士牌照數目及相關車資水平，政府當局的初步計劃為何。運輸及房屋局局長表示，對於優質的士的數目及其車資水平，政府並無明確意見。由於優質的士屬一種公共交通工具，其收費應定於市民普遍能夠負擔和接受的水平。一俟制訂出詳細建議，政府當局會聆聽市民和業界就此方面的意見。

改善的士業界經營環境的措施

75. 王國興議員促請政府當局採取以下做法，以改善的士業界的經營環境：放寬部分不合時宜且不合理的禁區，供的士上落客；檢討是否需要增設的士站，特別是在公共交通交匯處；以及採取措施解決的士專用石油氣加氣站不足的問題。

76. 運輸署署長表示，運輸署一直有向的士業界提供協助。現時本港設有280個的士上落客點和470個的士站，而運輸署會因應各區的發展，檢討是否需要增置上述設施。她補充，自2003年起，運輸署已實施措施，在時速限制70公里以下的路段放寬的士於"繁忙時段"及"上午7時至晚上7時時段"禁止上落客的限制。運輸署亦有利便的士在落馬洲支線管制站營運。

77. 易志明議員認為，油價下跌雖然已在某程度上減低的士司機的營運開支，但的士司機的收入仍低於運輸業每月工資中位數約15%，令業界面對難以招聘的士司機的問題。因此，他促請政府當局盡快審核的士業界於2015年4月提出增加的士收費的申請。

對的士司機違規行為的關注

78. 姚思榮議員及潘兆平議員關注到，近年與的士服務有關的投訴數目不斷增加。姚議員認為政府當局提出的建議不能解決問題的癥結，並促請政府當局制訂適切的解決方法。依他之見，政府當局可參考香港旅遊業議會為保障外遊人士而規管旅遊業界的成功例子，並考慮鼓勵的士業議會規管業界的表現。政府當局可考慮與的士業議會合作，並

向其提供行政和財政上的支援，以利便該議會制訂提升的士服務的措施。

79. 運輸及房屋局局長表示，運輸署一直有與的士業界討論如何提升的士服務。政府當局歡迎業界成立的士業議會以提升的士服務，並願意與該議會溝通。關於向有關議會提供財政資助的做法，當中涉及公帑的使用，故須審慎作出諮詢，但政府當局會考慮在有需要時提供其他類別的適切協助。

80. 副主席關注到，很多的士司機拒絕提供過海服務，特別是在晚上時段。作為改善此問題的短期措施，他建議政府當局考慮資助的士司機使用過海隧道的隧道費，或修訂現有的收費結構，即是落旗首段車程收費較高，其後則按不同車程長度而遞減的跳錶收費率計算車費。他和潘兆平議員要求政府當局提供資料，說明近年對的士司機的違規行為而提出檢控的數字，該等行為包括拒絕載客，以及不採用最直接可行的路線前往目的地。

政府當局

(會後補註：政府當局提供的補充資料中文本已於2015年11月24日隨立法會CB(4)267/15-16(01)號文件送交委員。)

81. 運輸及房屋局局長答允提供上述資料，並解釋，運輸署留意到的士業界的違規行為。他又表示，警方一直有針對有關的違規行為採取執法行動。他希望的士業界能通力合作，提升本港的士服務的整體質素。此外，運輸署會繼續與的士業議會保持密切聯繫，亦會提供所需的適切協助。

(在下午12時29分，主席建議再將會議時間延長15分鐘至下午1時，以便有充足時間進行討論。委員對此並無異議。)

有關出租汽車服務的意見

82. 毛孟靜議員提述最近Uber一些司機被警方拘捕的個案，並批評現行法例未能配合社會的發展及公眾的需求。對於運輸署署長避免無限制地發出許可證以免助長疑似的士的運作，她表示不贊同，

因為她認為Uber只是提供一個平台，讓市民透過互聯網和流動應用程式召喚服務收費較高的出租汽車，因此她相信Uber的服務不會對的士服務造成直接競爭。

83. 運輸及房屋局局長表示，現行的法例框架容許提供出租汽車服務，並由提供服務一方與享用服務一方互相議定車資。然而，相關車主必須領取有效的許可證，以便能合法地提供有關服務。他又強調，在未領有許可證的情況下以私家車作出租或取酬方式載客，均屬違法。

84. 莫乃光議員認為，縱使政府當局計劃研究如何在現有規管架構下，優化許可證的審批準則及對出租汽車服務的監管，而的士業界又建議研發一個召喚的士服務的流動應用程式，但這些都不能滿足本地市民和旅客的需求。他相信政府當局就該項研究已有預設立場，因為其就許可證的審批準則所作的任何優化措施，均不會影響出租汽車的現有定位和規管架構。他要求政府當局考慮在進行相關的諮詢工作時，摒棄上述預設立場。他又認為目前就許可證申請的審批準則過於嚴格。例如申請人須證明其申請的服務是為某個別地區提供，此要求實在不合理，因為出租汽車應該是為香港任何角落提供點到點服務。他促請政府當局參考海外地方就發出許可證方面的經驗。他又詢問，在私人出租汽車服務的市場是否已出現壟斷的情況。

85. 運輸及房屋局局長表示，政府不會為配合某個別營辦商而修訂法例框架。事宜上，在澳洲等海外國家，Uber或其他類似公司在領取許可證時也遇到種種困難。他補充，現行的法例框架容許的士業界在提供服務時使用創新科技。政府當局會檢討如何優化許可證申請的審批準則。

86. 運輸署署長補充，在檢討是否可放寬許可證申請的審批要求時，政府當局會採取開放的態度，但在發出許可證時，政府當局亦應考慮道路使用的情況。

87. 主席贊同政府當局應增發一些許可證，用以提供較優質的交通服務，並認為出租汽車應只接受預約，而車資則不應受規管。易志明議員及陳鑑林議員認為，為免對的士服務造成直接競爭，當局應就提供出租汽車服務方面制訂一些規定。易議員建議以車隊形式營運出租汽車服務，並應設訂最低收費。

88. 運輸及房屋局局長答允會研究上述事宜。他表示，政府當局的目的是提供更多點到點個人化交通服務的選項，以滿足市民的不同需求。

VII. 其他事項

89. 議事完畢，會議於下午12時58分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年1月20日