

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1562/17-18 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 特別會議紀要

日 期：2018 年 1 月 9 日(星期二)
時 間：上午 8 時 30 分
地 點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：易志明議員, SBS, JP (主席)
林卓廷議員 (副主席)
張宇人議員, GBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
何俊賢議員, BBS
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
陳志全議員
梁志祥議員, SBS, MH, JP
郭家麒議員
黃碧雲議員
葛珮帆議員, BBS, JP
潘兆平議員, BBS, MH
蔣麗芸議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
楊岳橋議員
尹兆堅議員
何啟明議員

柯創盛議員, MH
陳振英議員
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
鄭松泰議員
鄭俊宇議員
譚文豪議員

缺席委員 : 陳恒鑞議員, JP
張超雄議員
朱凱迪議員
何君堯議員, JP
陳淑莊議員
劉業強議員, BBS, MH, JP

出席公職人員 : 議程第 I 項

運輸及房屋局局長
陳帆先生, JP

運輸署署長
陳美寶女士, JP

運輸及房屋局
副秘書長(運輸)2
蔡傑銘先生, JP

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)(特別職務)
陳慧欣女士

運輸署
助理署長/管理及輔助客運
李艷芳女士

議程第 II 項

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)2
李若愚先生

運輸署
助理署長/策劃
林秀生先生

運輸署
總工程師/運輸策劃
佘天翔先生

運輸署
首席運輸主任/管理
趙克培先生

應邀出席人士：議程第 II 項

民建聯
民建聯副發言人
鍾健峰先生

獅子山學會
項目主任
吳健華先生

香港公共交通智庫
幹事
陳迪遙先生

創建香港
行政總裁
司馬文先生

香港的土商會有限公司
主席
黃保強先生

公民黨
交通政策副發言人
容溟舟先生

青年公民
新界西地區發展主任
張鈞翹先生

泰和車行有限公司
副主席
伍海山先生

自由黨
黨員
曾卓兒女士

香港未來道路研究計劃
成員
鄭衍祺先生

香港陸路客貨運輸業議會
秘書
鄧子強先生

新民黨及公民力量
代表
姚嘉俊先生

工黨
社區幹事
趙恩來先生

沙田一隅
沙田一隅成員
區皓賢先生

的士司機從業員總會
總幹事
吳業培先生

何嘉柔小姐

中西區交通關注組
召集人
馮家亮先生

陳君寶先生

簡兆祺先生

鄧家彪先生

黃遠康先生

港九勞工社團聯會

社會事務主任

儲漢松先生

九龍巴士(一九三三)有限公司

傳訊及公共事務部副主管

林子豪先生

汽車交通運輸總工會

主席

陳兆華先生

公共運輸研究組

主席

韓家謨先生

香港公共交通關注組

發言人

林睿謙先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)2
劉素儀女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)2
程凱莉小姐

議會秘書(4)2
羅雲珊女士

議會事務助理(4)2
林潔文小姐

I. 公共交通費用補貼計劃

立法會 CB(4)360/17-18(01)號文件 —— 政府當局就公共交通費用補貼計劃提供的文件

立法會 CB(4)448/17-18(01)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會於 2018 年 1 月 5 日提交的意見書 (只備中文本)

政府當局的簡介

應主席邀請，運輸及房屋局局長向委員簡介擬議的公共交通費用補貼計劃("補貼計劃")，有關詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(4)360/17-18(01)號文件)。政府當局的文件載述補貼計劃的涵蓋範圍、運作安排等事宜。

討論

補貼計劃的推行時間表

2. 劉國勳議員詢問補貼計劃的推行時間表。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局的目標是盡快就補貼計劃徵求立法會財務委員會("財委會")批准撥款，以期在獲批撥款後一年內落實計劃。政府當局預計可於 2019 年首季推出補貼計劃。運輸及房屋局局長補充，要落實補貼計劃，需要進行大量前期準備工作，因為當中牽涉多個不同服務提供者。

補貼計劃對財政的影響

3. 潘兆平議員關注到補貼計劃對財政的影響。他認為補貼計劃應設有入息審查，確保公帑得以審慎運用。潘議員從政府當局的文件附件三第 2 段察悉，2018-2019 年度包括人手開支及行政費用在內的經常開支約為 4,500 萬元，從 2019-2020 年度開始的經常開支則約為 6,900 萬元。潘議員認為在補貼計劃開展後，人手開支及行政費用應會下

降。他詢問上文引述的每年經常開支為何預計會增加 2,400 萬元。

4. 運輸及房屋局局長表示，為補貼計劃設立入息審查雖有可取之處，但難免會增加行政費用，並對公眾造成不便。運輸及房屋局局長解釋，當局構思補貼計劃時的主要考慮是令計劃簡單、易明和操作簡便，以致可盡快推出補貼計劃，讓市民受惠。此外，市民將無須就申領補貼計劃的補貼提出申請，領取補貼的方法亦會很簡單。運輸及房屋局局長補充，政府當局會推出措施，盡量減少濫用風險。舉例而言，當局會分析補貼計劃的使用量數據及跟進濫用個案(如有)。至於潘議員在上文所述的經常開支，運輸及房屋局局長表示，從 2019-2020 年度開始的預計成本為補貼計劃的全年運作成本，2018-2019 年度的預計成本則並非以全年計算，因為預期補貼計劃會在 2019 年首季推出。

補貼計劃的補貼水平

5. 陸頌雄議員察悉，政府當局會向每月公共交通開支超過 400 元的市民提供交通費用補貼。他詢問將門檻設於此水平的理據為何。陸議員認為應向每日公共交通開支超過 10 元的市民提供補貼，並因此而要求政府當局考慮將每月門檻降低至 300 元。他繼而詢問將門檻降低至他在上文建議的水平對財政會有何影響。

6. 運輸及房屋局局長表示，政府當局推出補貼計劃的政策目標，是減輕日常使用本地交通服務出行而公共交通開支較高的市民(例如居於偏遠地區的市民)的交通費用負擔。鑒於上述政策目標，當局認為將每月門檻設定於 400 元是恰當的。運輸及房屋局局長進一步表示，按照現時的建議，預計超過 220 萬名市民可受惠於補貼計劃。儘管如此，當局察悉陸頌雄議員建議應盡量惠及更多市民。運輸及房屋局局長保證，政府當局會在補貼計劃推出後密切監察計劃的運作情況，包括收集與計劃有關的數據，分析市民的出行習慣，以及調查濫用個案(如

有)。當局會於落實補貼計劃約一年後開展檢討工作。

對從事水貨活動人士受惠於補貼計劃的關注

7. 田北辰議員對於從事水貨活動人士濫用補貼計劃深表關注。田議員表示，除了令補貼計劃簡單、易明和操作簡便外，政府當局應確保公帑運用得宜，並注意可能會有濫用情況。為免從事水貨活動人士濫用補貼計劃，田議員建議政府當局考慮強制規定每名市民只可透過一張指定的個人八達通卡領取補貼。田議員察悉，政府當局會於落實補貼計劃約一年後進行檢討。他亦要求政府當局提供統計數字，說明在補貼計劃推出之前及之後載有一日內往返羅湖站或落馬洲站超過兩次的紀錄的八達通卡數目，以作比較，從而確定補貼計劃對市民出行習慣的影響。

8. 運輸及房屋局局長察悉委員對審慎使用公帑的關注。運輸及房屋局局長表示，即使假設從事水貨活動人士是實際公共交通開支最高的一群市民，每月公共交通開支超過 2,000 元的八達通卡用戶數字亦仍然非常低，涉及約 3 000 張八達通卡。此外，補貼設有每月 300 元的上限，因此為上述 3 000 張八達通卡的用戶提供每月補貼的最高金額僅為 90 萬元。有鑒於此，政府當局認為不應為摒除一小撮人而施加額外限制，致使補貼計劃的運作變得複雜，增加不必要的行政費用，同時對大部分受惠市民造成不便。

9. 田北辰議員察悉運輸及房屋局局長的回應，並指出每名從事水貨活動人士可能會使用 3 張八達通卡申領補貼，因此政府當局或低估了對財政的影響。田議員繼而促請政府當局在落實補貼計劃一年後提供他在上文要求的統計數字。林卓廷議員亦指出，每名市民可使用數張八達通卡申領補貼。林議員繼而要求政府當局密切監察落實補貼計劃所引致的潛在公共交通服務需求，以及該需求可能對財政產生的影響。運輸及房屋局局長保證，政府

當局會在落實補貼計劃後密切監察計劃，並會向事務委員會匯報檢討結果。

補貼計劃的涵蓋範圍

10. 姚思榮議員申報，他的公司經營非專營巴士服務，包括來往皇崗口岸和香港多個地方(包括旺角、觀塘、灣仔、荃灣等)的跨境旅遊巴士服務("5組(6條)路線")。姚議員表示支持落實補貼計劃，但關注計劃的涵蓋範圍。

11. 姚思榮議員指出，現時每日約有 5 萬名市民使用 5 組(6 條)路線的旅遊巴士服務。這些人士大多是需要每日前往內地工作或就學的香港居民。姚議員進一步指出，5 組(6 條)路線按照固定時間表運作，並受運輸署規管，提供這些路線服務的旅遊巴士亦已裝設八達通收費系統。有鑒於此，姚議員認為補貼計劃不涵蓋 5 組(6 條)路線，但涵蓋往返羅湖或落馬洲的香港鐵路("港鐵")車程，並不公平。姚議員繼而促請政府當局檢討補貼計劃的涵蓋範圍，以期加入 5 組(6 條)路線，照顧上述市民的需要。主席認同姚議員的意見，並提出相同要求。

12. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局於 2017 年 12 月接獲陳恒鑞議員、劉國勳議員、盧偉國議員、易志明議員及姚思榮議員要求當局將 5 組(6 條)路線納入補貼計劃涵蓋範圍的聯署函件。政府當局經仔細考慮後，決定不納入這些路線，因為根據政府當局的政策，補貼計劃僅限於涵蓋在香港境內經營的公共交通服務。補貼計劃不會涵蓋任何跨境服務，包括途經皇崗(位處香港境外)的旅遊巴士服務。運輸及房屋局局長補充，由於羅湖站及落馬洲站位處香港境內，因此補貼計劃涵蓋往返這兩個港鐵站的車程。

規管紅色小巴的營運

13. 劉國勳議員歡迎政府當局的建議，即把補貼計劃的涵蓋範圍擴展至更多公共交通服務¹，特別是提供居民服務的非專營巴士(俗稱"邨巴")及紅色小巴。田北辰議員及陸頌雄議員亦對上述擴大涵蓋範圍的建議表示歡迎。就此，劉議員詢問政府當局是否會藉此機會加強規管紅色小巴的營運，特別是會否採取進一步行動，推動紅色小巴轉為專線小巴。

14. 運輸及房屋局局長表示，政府當局的一貫政策是鼓勵紅色小巴轉為專線小巴。雖然當局訂有上述政策，但遴選專線小巴營辦商的工作須透過公開招標的方式公開公平地進行。運輸及房屋局局長進一步表示，現時設有既定機制遴選專線小巴營辦商。根據現行計分制度，新加入專線小巴行業的申請人(包括只經營紅色小巴服務的現有營辦商)會在"申請人是否新加入專線小巴行業"的評估項目獲得滿分。

15. 田北辰議員亦關注對紅色小巴營運的規管，特別是票價規管。田議員指出，當局應解決紅色小巴服務車費波動，特別是天氣惡劣期間車費大幅提高的問題。

16. 林卓廷議員就紅色小巴服務車費波動提出類似關注，並要求政府當局澄清當局是否會規管參與補貼計劃的紅色小巴營辦商就所提供的服務收取的車費。

17. 潘兆平議員詢問預計會參與補貼計劃的紅色小巴營辦商數目。

¹ 政府當局初步建議，補貼計劃應涵蓋港鐵、專營巴士、綠色專線小巴("專線小巴")、渡輪及電車。鑒於有意見要求政府當局納入其他公共交通服務，以惠及更多市民，政府當局現建議在有關營辦商同意遵守一些訂明營運要求的大前提下，將邨巴、員工巴士、紅色小巴及街渡納入補貼計劃的涵蓋範圍。

18. 運輸及房屋局局長回應時表示，紅色小巴營辦商即使參與補貼計劃，仍可按照現行規管制度因應實際乘客需求及市場情況靈活調整路線及車費。儘管如此，參與補貼計劃的紅色小巴營辦商須遵守一套訂明營運要求，包括向政府當局提供基本的路線資料、日常營運細節及收入統計數字作監察用途。運輸及房屋局局長亦強調，補貼會以每張八達通卡每月 300 元為上限。政府當局認為這項安排應已在維持紅色小巴的靈活營運模式與作出適當監察之間取得平衡。

19. 林卓廷議員促請政府當局加強監察紅色小巴營運的措施。林議員繼而建議政府當局就每程紅色小巴的車費設定上限，例如補貼計劃不會涵蓋超過 20 元或 25 元的車費。運輸及房屋局局長察悉林議員的建議，並表示政府當局會在適當時候檢討監察措施，以及會與紅色小巴營辦商討論相關細節。

電子支付系統

20. 劉國勳議員詢問八達通卡有限公司("八達通卡公司")就落實補貼計劃收取的行政費用金額。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2("副秘書長(運輸)2")回應時強調，政府當局會致力盡量降低補貼計劃的行政費用。根據最新估計，八達通卡公司(包括受該公司委託的其他第三方服務提供者)收取的行政費用約為補貼金額的 1%。上述行政費用會包含八達通卡公司分析數據及定期向政府當局提交報告作監察用途的費用。

21. 劉國勳議員明白透過八達通卡公司提供的服務領取補貼會方便市民，但詢問政府當局日後是否會為其他電子支付工具的營運商開拓機會。胡志偉議員亦促請政府當局開放電子支付市場。

22. 胡志偉議員察悉，有關預算已包含建立系統和採購及安裝八達通閱讀器的費用。他表示，既然八達通卡公司會收取行政費用，設置硬件所招致的任何費用應由八達通卡公司承擔。主席就此指

出，設置硬件如安裝八達通閱讀器所招致的任何費用，通常會由有關交通營辦商承擔。

23. 運輸及房屋局局長回應時表示，當局建議設置硬件，包括在港鐵站安裝專設的八達通閱讀器及更改便利店/超級市場的系統，主要目的是利便市民領取補貼。副秘書長(運輸)2解釋，當局為經常開支(包括八達通卡公司分析數據及提交特別報告作監察用途的行政費用)及非經常開支(包括建立系統/更改及安裝八達通閱讀器的一筆過開支)分別制訂預算，以清楚區別該等項目的性質。副秘書長(運輸)2保證，政府當局會致力盡量降低行政費用。副秘書長(運輸)2進一步表示，由於市民普遍使用八達通卡而非其他電子支付系統支付公共交通費用，因此政府當局現階段選用現有的八達通系統推行補貼計劃。不過，當局會持開放態度，因應日後的情況研究是否可將其他新電子支付系統應用於補貼計劃。

24. 莫乃光議員贊同胡議員的意見，並表示八達通卡公司一直壟斷本港電子支付市場。莫議員認為，政府當局正立下壞榜樣，"認可"八達通卡公司為交通服務的唯一電子支付工具營運商，而這類做法可能是反競爭做法，因而窒礙本港的科技發展。他指出政府其他措施(例如停車收費錶系統)亦有應用其他電子支付系統。

25. 運輸及房屋局局長察悉委員關注到當局應在補貼計劃中提供更多電子支付系統的選擇。他補充，鑒於市民現時習慣以八達通卡支付交通費用，八達通系統是落實補貼計劃的最合適選擇。此外，八達通卡公司一直為市民提供可靠及方便的服務，這是落實補貼計劃的重要因素。

總結

26. 應主席邀請，委員表示支持補貼計劃的撥款建議及將撥款建議提交財委會。胡志偉議員表示，民主黨支持補貼計劃的撥款建議。不過，胡議員促請政府當局研究如何在補貼計劃中提供更多

元的電子支付平台。莫乃光議員要求政府當局就將其他電子支付系統應用於補貼計劃的事宜徵詢競爭事務委員會的意見。運輸及房屋局局長表示，政府當局持相同意見，認為應在切實可行的範圍內將其他電子支付系統應用於補貼計劃，當局並會就這方面徵詢競爭事務委員會的意見。

II. 合理調整 3 條過海隧道和 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道的收費

立法會 CB(4)235/ —— 陸頌雄議員擬動議的
17-18(01)號文件 議案的措辭(只備中文
本)

立法會 CB(4)235/ —— 陳淑莊議員為修正陸
17-18(02)號文件 頌雄議員擬動議的議
案而提出的修正案的
措辭(只備中文本)

議案

27. 主席表示，在 2017 年 11 月 17 日舉行的會議上，陸頌雄議員曾在此議程項目下動議議案，而陳淑莊議員曾就該項議案動議修正案。不過，由於會議時間不足，因此該項議案未獲處理。

28. 主席繼而請委員參閱陸頌雄議員動議的原議案及陳淑莊議員動議的修正案 ——

陸頌雄議員動議的原議案 ——

"有鑑於公共交通服務需要行走固定路線，故調整隧道費將不會影響各條隧道的車流量分布，因此本會要求政府與公共交通服務營辦商(下稱營辦商)訂立協議，營辦商須在政府下調或取消固定路線公共交通車輛的隧道費後，促使減低票價，從而減輕市民交通費負擔。"

(Translation)

"As public transport services need to operate on fixed routes, and hence the adjustment of tunnel tolls will not have any impact on the traffic distribution among the various tunnels. This Panel therefore requests the Government to enter into agreements with the operators of public transport services so that after the Government adjusts downwards or removes the tunnel tolls for fixed-route public transport services, the operators will be propelled to reduce the fares so as to ease the burden of travelling expenses on the public."

陳淑莊議員動議的修正案 ——

"有鑑於公共交通服務需要行走固定路線，故調整隧道費將不會影響各條隧道的車流量分布，因此本會要求政府與公共交通服務營辦商(下稱營辦商)訂立協議，營辦商須在政府下調或取消固定路線公共交通車輛的隧道費後，促使減低票價，從而減輕市民交通費負擔**直接降低相關巴士路線的票價，以回饋乘客。**"

(Translation)

"As public transport services need to operate on fixed routes, and hence the adjustment of tunnel tolls will not have any impact on the traffic distribution among the various tunnels. This Panel therefore requests the Government to enter into agreements with the operators of public transport services so that after the Government adjusts downwards or removes the tunnel tolls for fixed-route public transport services, ~~the operators will be propelled to reduce the fares so as to ease the burden of travelling expenses on the public~~ **the operators will be required to directly lower the fares of respective bus routes to benefit passengers.**"

(修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。)

29. 主席把陳淑莊議員就陸頌雄議員的原議案動議的修正案付諸表決。共 3 名委員表決贊成議案，8 名委員表決反對議案，沒有委員放棄表決。主席宣布議案被否決。

30. 主席繼而把陸頌雄議員動議的原議案付諸表決。共 9 名委員表決贊成議案，1 名委員表決反對議案，沒有委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

(會後補註：政府當局就通過的議案作出的回應於 2018 年 3 月 21 日隨立法會 CB(4)780/17-18(01)號文件送交委員。)

政府當局的簡介

31. 運輸及房屋局副局長告知委員，政府當局已於 2017 年 11 月 17 日向本事務委員會簡介就 3 條過海隧道和 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道進行合理調整隧道費研究所得的初步結果，並就研究結果諮詢委員。政府當局在擬議框架下制訂調整隧道費的方案時會考慮委員及其他持份者的意見。

團體代表/個別人士陳述意見及政府當局作出回應

32. 委員察悉以下未有出席會議的團體/個別人士提交的意見書——

立法會 CB(4)428/ —— 盧啟元先生
17-18(01)號文件

立法會 CB(4)428/ —— 香港物流協會
17-18(02)號文件

立法會 CB(4)462/ —— 香港貨櫃車主聯會有
17-18(02)號文件 限公司

33. 主席邀請團體代表/個別人士陳述意見。他提醒他們，在會議上向事務委員會發言時，他們並不享有《立法會(權力及特權)條例》(第 382 章)所訂的保障及豁免，他們的意見書亦不受該條例涵蓋。共有 26 名團體代表/個別人士在會議上陳述意見，意見摘要載於**附錄**。

34. 主席總結團體代表/個別人士的意見時表示，大部分團體代表/個別人士均認為不能單單透過調整隧道費有效地合理分配隧道的交通流量，當

中很多團體代表/個別人士促請政府當局加強公共交通服務。部分團體代表/個別人士促請政府當局控制車輛數目的增長，以及考慮劃一 3 條過海隧道的的士收費。在長遠規劃方面，團體代表/個別人士促請政府當局展開第四條過海隧道的規劃工作，加快大埔公路(沙田段)擴闊工程，以及考慮回購西區海底隧道("西隧")。最後，他們要求政府當局制訂實施電子道路收費的計劃。

35. 運輸及房屋局副局長回應團體代表/個別人士提出的意見時表示察悉公眾的期望，政府當局會繼續努力，不斷改善公共交通服務。關於興建第四條過海隧道是否可行，這問題須視乎規劃研究《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》("《香港 2030+》")的最終建議，在長遠規劃其他道路的改善工程時以通盤方式研究。至於回購西隧，政府是否擁有該隧道，不會是推行任何隧道費調整計劃，合理分配 3 條過海隧道交通流量的先決條件。

討論

擬議隧道費調整方案及其他合理分配交通流量的計劃

36. 劉國勳議員表示，隧道費調整方案不能處理造成交通擠塞的根本原因，因為問題的癥結在於現有道路網絡的容車量。此外，劉議員質疑為何合理調整隧道費研究只涵蓋 6 條隧道，沒有包括大欖隧道。梁志祥議員贊同劉國勳議員的意見，並促請政府當局從更闊的角度制訂措施。蔣麗芸議員及黃碧雲議員質疑隧道費調整方案的成效，因為本港現有道路網絡已相當飽和，並無空間接收分流的車輛。

37. 毛孟靜議員認為，使用公共交通設施及自行選擇行車距離/時間最短的路線及隧道應是市民的基本權利。有鑒於此，毛孟靜議員表示應劃一 3 條過海隧道的收費水平。

38. 運輸及房屋局副局長表示，基於各條隧道的地理位置，在使用 3 條過海隧道與 3 條陸上隧道時自然分有"配對效應"。舉例而言，大部分使用獅子山隧道的駕駛人士會選行海底隧道("紅隧")而非東區海底隧道("東隧")或西隧，類似的配對傾向亦見於東部地區(即大老山隧道配東隧)和西部地區(即尖山及沙田嶺隧道("八號幹線(九龍段)")配西隧)。運輸署察悉此配對效應，並已展開研究，以通盤方式探討如何合理分配 3 條過海隧道和 3 條陸上隧道的交通流量。基於以上所述，現時隧道費調整方案的擬議框架局限於該 6 條隧道。視乎上述研究的結果及現時的建議在分流交通方面的成效，政府當局日後或會考慮就其他隧道如城門隧道及將軍澳隧道進行進一步的研究。

39. 潘兆平議員察悉，在該 6 條隧道中，僅西隧仍有剩餘容車量接收分流自其他隧道的車輛。就此，潘議員詢問當局與西隧專營公司就透過以公帑提供合適補貼更好利用該隧道容車量的計劃進行討論的最新進展為何，以及當局若未能與西隧專營公司達成協議，是否會有替代計劃。潘議員進一步詢問最後敲定的隧道費調整方案的實施時間表為何。

40. 運輸及房屋局副局長表示，與西隧專營公司進行的討論只屬初步階段，因此現階段不宜披露任何詳情。運輸及房屋局副局長進一步表示，一旦未能就透過補貼調低西隧收費與西隧專營公司達成協議，隧道費調整方案應涵蓋其餘 5 條隧道。

41. 蔣麗芸議員指出八號幹線(九龍段)現時仍有一些剩餘容車量，並建議政府當局考慮免收隧道費，鼓勵駕駛人士使用這條隧道。不過，蔣議員察悉，西區繁忙時段的交通已非常擠塞。鑒於上文所述的配對效應，她關注到，若吸引更多駕駛人士使用八號幹線(九龍段)及西隧，西隧兩端附近的擠塞情況會進一步惡化。

西隧收費及補貼安排

42. 毛孟靜議員認為，鑒於西隧的專營權快將屆滿，回購西隧的成本應該較低。她籲請政府當局認真考慮回購西隧。

43. 運輸及房屋局副局長表示，回購西隧會涉及極為複雜的問題，例如計算西隧的資產價值，此事因而應詳加考慮。此外，在計及折舊及專營公司現金流等因素後，資產價值在臨近專營期結束時未必會下跌。

公共交通服務的隧道費優惠

44. 劉國勳議員認為，政府當局應考慮豁免公共巴士的隧道費，有關固定路線因獲豁免繳付隧道費而減少的營運成本應直接用於補貼該等路線的乘客。梁志祥議員認同劉國勳議員的意見，同樣認為政府當局應考慮調低或豁免公共交通服務的隧道費，並調高私家車的隧道費，從而鼓勵市民乘搭公共交通工具。

45. 九龍巴士(一九三三)有限公司的林子豪先生表示，對於劉國勳議員提出的上述建議，該公司會持開放態度，並會與政府當局研究落實該項建議是否可行。林先生表示，專營巴士公司提出的任何票價調整方案均須經運輸署批准。

46. 譚文豪議員提述上文第 2 段所載經陳淑莊議員修訂的議案，並強調政府當局若可調低或豁免固定路線公共交通服務的隧道費，便應規定有關營辦商以"專款專用"的方式補貼有關固定路線的乘客。

47. 運輸及房屋局副局長表示，現時設有既定機制檢討專營巴士票價，而過海隧道收費只佔有關專營巴士公司總營運成本的一小部分。政府當局在決定固定路線公共交通服務的票價時，會以通盤方式考慮一籃子因素，而不是按有關路線所使用隧道的收費決定票價水平。運輸及房屋局副局長表示，隧道費的調整須經立法會批准。

48. 劉國勳議員促請政府當局檢討現行機制，與巴士公司商討在豁免有關固定路線的隧道費後直接補貼該等路線的乘客，以及將使用大欖隧道的公共巴士納入轄免範圍。

49. 運輸及房屋局副局長表示政府當局會考慮委員就調整巴士票價的事宜提出的意見，並承諾將相關意見轉達專營巴士公司。

控制車輛增長

50. 蔣麗芸議員指出，私家車的數目在過去10年左右增加了約50%，但道路網絡擴展或改善不多。蔣議員認為交通擠塞問題的癥結在於車輛數目的增長，特別是私家車的增長，因此政府當局應制訂措施，控制車輛數目的增長。此外，政府當局應補貼設於主要交通交匯處的大型泊車轉乘設施，藉此鼓勵市民乘搭港鐵過海。黃碧雲議員亦表示，政府當局應採取措施控制車輛增長。

51. 運輸及房屋局副局長察悉委員就控制車輛增長提出的意見。他表示，不同人對此事的意見可能有分歧，政府當局在推展這方面的措施時，須平衡不同持份者的利益。至於設置大型泊車轉乘設施，運輸及房屋局副局長認同是一項好建議。不過，土地供應有限可能阻礙實施該項建議。

52. 毛孟靜議員詢問，某些人同時是數輛私家車的註冊車主，政府當局是否有他們的相關數據。她認為政府當局在制訂與控制車輛數目及調整隧道費有關的措施時，亦應考慮這類車主的駕駛模式。

53. 郭家麒議員認同有需要控制車輛數目的增長，但他指出，部分偏遠地區(例如洪水橋及元朗南)的公共交通網絡欠佳，居於該等地區的市民有真正需要日常依賴私家車代步。就此，郭議員建議政府當局制訂措施，鼓勵這些市民善用私家車，例如向車上只有一名乘客的私家車收取較高隧道費，以及准許車上有兩名或更多乘客的私家車使用"快線"或

巴士專線。譚文豪議員贊同郭議員的意見，並提出類似建議。運輸及房屋局副局長察悉該等建議。

興建第四條過海隧道及其他長遠計劃

54. 蔣麗芸議員促請政府當局盡快訂定興建第四條過海隧道的計劃，因為一條隧道由規劃階段至通車可能需時 20 年。可供考慮的選址包括紅磡至香港會議展覽中心、紅隧與東隧之間接近九龍城的位置，以及將軍澳至港島東。黃碧雲議員亦促請政府當局加快規劃第四條過海隧道。

55. 黃碧雲議員認為，港珠澳大橋通車後不久，行車量便會增加。就此，黃議員詢問政府當局是否有估計增加的行車量對該 6 條隧道的交通流量有何影響。她亦表示，本事務委員會應在切實可行的範圍內盡快討論與港珠澳大橋有關的事宜，包括政府當局就交通流量所作的估計、跨境車輛的發牌事宜，以及泊車安排。

56. 主席表示，與港珠澳大橋通車有關的項目暫定於 2018 年 2 月舉行的例會上討論。

(會後補註：關於港珠澳大橋及香港口岸運作安排的項目其後改於 2018 年 5 月舉行的例會上討論。)

57. 梁志祥議員亦建議政府當局探討替代方法及制訂長遠計劃，以解決隧道擠塞的問題。梁議員建議政府當局研究營辦屯門至中環的渡輪服務。

58. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局會視乎《香港 2030+》的最終建議，研究興建第四條過海隧道是否可行。運輸及房屋局副局長進一步表示，在維多利亞港海面或兩岸附近進行隧道建築工程時，須克服相當多技術性問題。由於《保護海港條例》(第 531 章)訂有不准在海港內進行填海工程的推定，因此在進行填海工程前，必須確立有關工程具凌駕性的公眾需要，以推翻上述推定。運輸及房屋局副局長強調，當局已開始在《香港 2030+》

下訂定長遠計劃及措施，以應付 2030 年之後的交通需求。

的士業界的關注

政府當局 59. 譚文豪議員促請政府當局考慮劃一 3 條過海隧道向無載客的士收取的回程隧道費。譚議員亦要求政府當局說明分別有多少輛非載客的士使用該 3 條過海隧道。

(會後補註:政府當局的回應於 2018 年 3 月 14 日隨立法會 CB(4)744/17-18(01)號文件送交委員。)

60. 香港的士商會有限公司的黃保強先生促請政府當局聆聽的士業界的意見，特別是業界在的士司機拒載的問題上面對的困難。黃先生促請政府當局考慮調低非載客的士使用西隧時繳付的回程隧道費。

總結

61. 主席在總結委員的意見時促請政府當局因應日後新地區的發展制訂具前瞻性的運輸政策，包括在切實可行的範圍內盡快展開第四條過海隧道的規劃工作。此外，鑒於洪水橋的急速發展及現有西鐵線負荷過重的情況，政府當局亦應訂定興建一條新鐵路連接荃灣及屯門的計劃。

III. 其他事項

62. 主席告知委員，事務委員會將於 2018 年 1 月 19 日舉行的下次例會上討論以下事項：

- (a) 天星小輪有限公司的新專營權；
- (b) 7861TH-2 —— 大埔公路(沙田段)擴闊工程 —— 建造工程；及
- (c) 落實新一代路旁停車收費錶系統。

63. 委員亦察悉，事務委員會訂於 2018 年 1 月 22 日下午 2 時 45 分舉行特別會議，聽取公眾對"公共交通策略研究建議措施的推行進展"的意見。

64. 議事完畢，會議於下午 12 時 01 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2018 年 9 月 20 日

交通事務委員會

2018年1月9日(星期二)上午8時30分舉行的特別會議

合理調整3條過海隧道和3條連接九龍與沙田的陸上隧道的收費

團體/個別人士提出的意見及關注摘要

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
1.	民建聯	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為政府當局建議的隧道費補貼安排可能會令車輛分流至西區海底隧道("西隧")，導致西區交通擠塞 ● 認為政府當局應就補貼安排提出具體方案 ● 建議政府當局考慮將於2023年屆滿的西隧專營權的未來路向 ● 認為可進一步改良自動收費安排
2.	獅子山學會	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)462/17-18(01)號文件)(只備中文本)所載的意見
3.	香港公共交通智庫	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)451/17-18(02)號文件)(只備中文本)所載的意見
4.	創建香港	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為應使用最新科技收取隧道費，並促請政府當局就全港所有車輛強制實施電子收費安排 ● 認為實施交通管理的目的亦應包括改善空氣質素及推廣共享交

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
		<p>通，讓市民受惠</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 認為合理調整隧道費，並非只是令所有隧道的交通流量平均。政府當局亦應控制車輛增長和增加車輛駛入市區的成本，因為市區所有道路已不能再容納額外車輛
5.	香港的士商會有限公司	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)451/17-18(01)號文件)(只備中文本)所載的意見
6.	公民黨	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)462/17-18(04)號文件)(只備中文本)所載的意見
7.	青年公民	<ul style="list-style-type: none"> ● 反對政府當局為合理分配各條隧道的交通流量而提出的隧道費調整方案 ● 認為隧道費調整方案將不能改變私家車司機的駕駛模式及行車路線，因此不會有助紓緩隧道的交通擠塞情況 ● 認為部分隧道已負荷過重，擔心落實上述方案會令西隧附近的擠塞情況惡化 ● 促請政府當局提供誘因鼓勵市民乘搭公共交通工具，並制訂改善公共交通服務質素的措施，以及興建新隧道及道路的長遠計劃

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
8.	泰和車行有限公司	<ul style="list-style-type: none"> ● 建議政府當局考慮劃一海底隧道("紅隧")及西隧的收費，特別是向無載客的士收取的回程隧道費
9.	自由黨	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為隧道費調整方案未必能改變私家車司機的駕駛模式及行車路線，因此質疑有關方案在紓緩隧道交通擠塞方面的成效 ● 認為應以通盤方式制訂該 6 條隧道的交通分流計劃，包括考慮各條隧道的地理位置和司機的駕駛模式 ● 認為政府當局應在中環及灣仔繞道通車後檢視交通情況，然後才展開其他合理調整隧道費的計劃 ● 政府當局應考慮回購西隧
10.	香港未來道路研究計劃	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為隧道費調整方案將不能改變私家車司機的駕駛模式及行車路線，因此不會有助紓緩隧道的交通擠塞情況 ● 建議政府當局考慮制訂全港性的交通管理計劃 ● 當局應考慮多項事宜，包括新界東北發展急速，以及交通規劃應能配合各行各業及人口的結構性轉變
11.	香港陸路客貨運輸業議會	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為隧道費調整方案將不能改變私家車司機的駕駛模式及行車路線，因此不會有助紓緩隧道的交通擠塞情況 ● 擔心落實上述方案會令西隧附近的擠塞情況惡化 ● 認為政府當局亦應控制車輛增長，而車輛增長是造成交通擠塞的根本原因

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
		<ul style="list-style-type: none"> ● 促請政府當局提供誘因鼓勵市民乘搭公共交通工具
12.	新民黨及公民力量	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為政府當局應控制車輛增長，特別是私家車數目的增長，而車輛增長是造成交通擠塞的根本原因 ● 促請政府當局考慮改良道路設計及興建隧道和繞道，以及加快推展大埔公路(沙田段)擴闊工程及 T4 主幹道路工程計劃 ● 促請政府當局提供誘因，包括推出巴士轉乘優惠，鼓勵市民乘搭公共交通工具 ● 建議政府當局在進行交通規劃時考慮居民的出行模式及屬意的交通工具，並運用先進科技協助管理交通
13.	工黨	<ul style="list-style-type: none"> ● 質疑隧道費調整方案在紓緩隧道交通擠塞方面的成效 ● 認為政府當局應透過興建隧道和繞道及控制車輛增長，處理造成交通擠塞的根本原因
14.	沙田一隅	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為政府當局應詳細研究回購西隧是否可行
15.	的士司機從業員總會	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為將的士使用 3 條過海隧道的收費水平劃一為來回 50 元，可解決的士司機拒載的問題，以及應免收無載客的士的回程隧道費或收取單程 25 元

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
16.	何嘉柔小姐	<ul style="list-style-type: none"> ● 表示沙田居民正飽受嚴重交通擠塞之苦，因為使用獅子山隧道及大老山隧道的車輛已超出該等隧道的容車量 ● 表示前往港島西的市民通常不會選用尖山及沙田嶺隧道，因為西隧的收費高昂 ● 認為隧道費調整方案未必能處理造成交通擠塞的根本原因 ● 要求政府當局考慮回購西隧
17.	中西區交通關注組	<ul style="list-style-type: none"> ● 表示紅隧及東區海底隧道("東隧")的交通需求遠超各自的設計容車量，而西隧應有少量空間接收分流自紅隧及東隧的車輛。因此，西隧的收費水平是隧道費調整方案的關鍵 ● 表示紅隧的自動收費安排已導致不同行車線的交通流量不平均 ● 建議政府當局在檢討的士司機拒絕載客過海的問題時檢視的士隧道費水平 ● 要求政府當局考慮回購西隧
18.	陳君寶先生	<ul style="list-style-type: none"> ● 支持擬議隧道費調整方案，但表示當局應與有關公共交通營辦商達成協議，調整公共交通收費及服務班次，讓市民受惠 ● 促請政府當局進一步擴展東鐵線，並考慮在大埔興建輕鐵系統
19.	簡兆祺先生	<ul style="list-style-type: none"> ● 深切關注到西貢及將軍澳交通嚴重擠塞的情況，特別是將軍澳隧道擠塞及港鐵將軍澳線在繁忙時段負荷過重的情況 ● 促請政府當局加快進行將軍澳——藍田隧道的工程

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
		<ul style="list-style-type: none"> 認為不同種類的交通工具如鐵路及巴士服務應相輔相成，讓市民受惠，以及當局應以通盤方式進行整體交通規劃
20.	鄧家彪先生	<ul style="list-style-type: none"> 陳述意見書(立法會 CB(4)428/17-18(01)號文件)(只備中文本)所載的意見
21.	黃遠康先生	<ul style="list-style-type: none"> 強調東隧已飽和，因而導致將軍澳隧道擠塞 認為隧道費調整方案會令交通擠塞情況惡化，政府當局應考慮興建第四條過海隧道
22.	港九勞工社團聯會	<ul style="list-style-type: none"> 陳述意見書(立法會 CB(4)462/17-18(05)號文件)(只備中文本)所載的意見
23.	九龍巴士(一九三三)有限公司	<ul style="list-style-type: none"> 陳述意見書(立法會 CB(4)462/17-18(01)號文件)(只備中文本)所載的意見
24.	汽車交通運輸總工會	<ul style="list-style-type: none"> 認為 3 條過海隧道和 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道的士收費應劃一
25.	公共運輸研究組	<ul style="list-style-type: none"> 陳述意見書(立法會 CB(4)451/17-18(03)號文件)(只備中文本)所載的意見

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
26.	香港公共交通關注組	<ul style="list-style-type: none">陳述意見書(立法會 CB(4)462/17-18(03)號文件)(只備中文本)所載的意見