

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1465/17-18 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 22 日(星期一)
時 間：下午 2 時 45 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
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
陳恒鑾議員, JP
梁志祥議員, SBS, MH, JP
張超雄議員
郭家麒議員
黃碧雲議員
葛珮帆議員, BBS, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
楊岳橋議員

尹兆堅議員
柯創盛議員, MH
陳振英議員
陳淑莊議員
陸頌雄議員
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭松泰議員
鄭俊宇議員
譚文豪議員

缺席委員 : 田北辰議員, BBS, JP
朱凱迪議員
何君堯議員, JP
何啟明議員
劉國勳議員, MH

列席議員 : 梁美芬議員, SBS, JP

出席公職人員 : **議程第 I 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)1
葉倩菁女士

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)4
哈夢飛先生

運輸署
助理署長/管理及輔助客運
李艷芳女士

運輸署
助理署長/巴士及鐵路
關翠蘭女士

應邀出席人士：議程第 I 項

獅子山學會
項目主任
吳健華先生

香港的土商會有限公司
主席
黃保強先生

香港運輸物流學會
常務委員
梁剛銳先生

荃灣區旅運巴士同業聯會
主席
鄧子強先生

香港區旅運巴士同業聯會
主席
郭思源先生

梁國雄先生

公民黨
交通政策副發言人
容溟舟先生

民建聯
副發言人
丘健和先生

萬利來旅運公司
代表
龍永鳴先生

恒寶客運巴士有限公司

東主
張寶成先生

西北邨巴大聯盟

主席
文海迪先生

思匯政策研究所

資深學人
程艾樂先生

劉加揚先生

周雪凝小姐

新界的士營運協會

主席
陳樹生先生

香港公共小巴車主司機協進總會

主席
張漢華先生

香港公共交通智庫

幹事
陳迪遙先生

熊永達博士

自由黨

黨員
何竑先生

民主黨港島支部

代表
谷傑斐先生

民建聯屯門支部

社區主任
陳暹恆先生

林冠存先生

公共運輸研究組

項目經理

鄭衍祺先生

韓家謨先生

路向四肢傷殘人士協會

主席

嚴楚碧女士

香港陸路客貨車運輸業議會有限公司

副主席

馬僑生先生

元朗區旅運巴士同業聯會

會員

陳子良先生

九龍區旅運巴士同業聯會

副主席

李演政先生

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. 公共交通策略研究建議措施的推行進展

立法會 CB(4)490/17-18(01)號文件 —— 政府當局就《公共交通策略研究》—— 措施的推行進展提供的文件

立法會 CB(4)490/17-18(02)號文件 —— 立法會秘書處就公共交通策略研究擬備的文件(最新背景資料簡介)

委員察悉以下不出席會議的團體/個別人士提交的意見書 ——

立法會 CB(4)490/17-18(06)號文件 —— 鄭俊鴻先生(只備中文本)

政府當局的簡介

2. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長簡介公共交通策略研究報告所載建議措施的推行進展。詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(4)490/17-18(01)號文件)附件。

團體代表/個別人士陳述意見及政府當局作出回應

3. 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 28 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**。

4. 運輸及房屋局副局長就團體代表/個別人士表達的意見作出以下回應：

- (a) 第三次整體運輸研究定下的大方向仍然適用。不同公共交通工具已按其角色定位發揮作用，維持得來不易的經營生態平衡；

- (b) 在各種公共交通工具中，重鐵專軌運行、載客量高、快捷方便，以及不排放廢氣。由於香港地少人多，路面空間有限，因此政府當局會繼續採取以重鐵作為公共交通系統骨幹的政策；
- (c) 雖然重鐵是公共交通系統的骨幹，但其他公共交通服務繼續擔當重要的輔助角色，特別是服務重鐵未達的地區及為公眾提供選擇；及
- (d) 因此，公共交通策略研究的目的是加強重鐵以外各項公共交通服務的角色定位。公共交通策略研究建議的措施會有助維持各種公共交通服務之間得來不易的經營生態平衡，促進服務優勢互補，同時確保公眾可享用高效率及便捷多元的公共交通服務。

討論

專營的士及點對點交通服務

5. 毛孟靜議員促請政府當局修改整體交通政策。毛議員表示，在制訂交通政策時，應適當地顧及自由市場及自由經濟，又應考慮開放市場，接受新的運輸模式及新的營辦商(例如 Uber)，以切合公眾期望。

6. 運輸及房屋局副局長認同應滿足社會對質素較高及具備"網約"特色的個人化點對點公共交通服務的需求。然而，任何載客取酬的活動必須合法，以保障乘客的安全及公眾利益。運輸及房屋局副局長表示，政府當局正籌備推出專營的士所需的立法工作，以回應社會的新需求。政府當局會視乎立法會審議專營的士建議的結果，決定是否探討其他新服務(例如受規管的網約服務)。

無障礙公共交通服務

7. 張超雄議員贊同路向四肢傷殘人士協會代表的意見，並關注推動"無障礙運輸"的進展，以及公共小巴和的士營辦商實施相關措施的情況。張議員指出，在可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃涵蓋的路線中，只有一條已投入服務。此外，張議員認為，雖然最少 50%的專營的士必須可供輪椅上落，但推出專營的士並非正確方向。張議員表示，專營的士服務的收費可以較普通的士服務的收費高 50%。由於現時幾乎無可能在街上截得可供輪椅上落的士，因此推出專營的士會產生強迫輪椅人士使用一種較昂貴的士服務的效果。

8. 張超雄議員促請政府當局鼓勵普通的士營辦商改用可供輪椅上落的士，並進一步推動"無障礙運輸"的理念。張議員亦詢問強制規定提供無障礙交通設施的具體時間表，包括為所有公共小巴和的士引入可供輪椅上落的型號的具體時間表。

9. 運輸及房屋局副局長澄清，政府當局除建議推出專營的士，並規定當中最少 50%為可供輪椅上落的車輛外，亦一直鼓勵的士業界採用可供輪椅上落的型號。至於可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃，政府當局將於 2018 年第四季檢討運作成效。若證實試驗計劃有效可取，政府當局會與業界討論是否可進一步推廣低地台公共小巴。

10. 張超雄議員促請政府當局提供補貼及/或誘因(例如免稅)，協助的士及公共小巴服務的營辦商引入可供輪椅上落的車輛。

專營巴士服務

11. 梁志祥議員認為，雖然政府當局正採取以鐵路作為公共交通系統骨幹的政策，但其他交通工具擔當的輔助角色亦非常重要。梁議員認為政府當局應推展措施，改善其他公共交通服務的模式及鼓勵市民使用巴士服務。梁議員建議政府當局豁免專營巴士服務的隧道費，藉此補貼有關路線的乘客。

12. 潘兆平議員認為擬議的長途巴士新型服務或會影響非專營巴士營辦商的業務，特別是居民服務的營運。潘議員就此詢問，非專營巴士營辦商日後是否可就上述長途巴士服務提交營運建議，以及政府當局會如何規管新服務路線的票價。

13. 運輸及房屋局副局長表示，長途巴士新型服務旨在為乘客提供專營巴士服務的另一選擇，以回應社會的需要。當局現時並無計劃邀請非專營巴士營辦商就此類服務提交營運建議。運輸及房屋局副局長進一步表示，長途巴士新型服務的營運不會影響現有路線的營運。

14. 譚文豪議員察悉，長途巴士新型服務旨在為乘客提供另一種較優質的服務，以滿足乘客的需求，例如這種巴士提供較寬敞的座位，但票價較現有路線的票價高 50%。就此，譚議員詢問政府當局會如何平衡乘客對較優質服務的需求及更善用路面空間的需要。譚議員亦詢問在長途巴士新型服務推出後，現有專營服務的班次會否調整；若會，調整的基礎為何。

15. 運輸及房屋局副局長表示，公共交通策略研究報告已解釋會藉開拓更多元的服務改善專營巴士服務。該報告清楚指出，提供長途巴士新型服務的前提是現有專營服務的效率不會受到影響。

16. 譚文豪議員建議，為了令巴士車廂的環境更寬敞，政府當局應先考慮檢討現時每平方米站立 6 人的企位標準，而不是推出長途巴士服務。

新界的交通規劃、提供泊車轉乘設施的事宜及泊車位供應

17. 葛珮帆議員對新界東交通擠塞及鐵路線負荷過重的情況深表關注。葛議員認為交通網絡的發展未能應付人口急速增長帶來的交通需求。整體而言，葛議員認為政府當局在應付不斷轉變的交通需求方面沒有任何長遠願景，偏遠地區居民的交通需要未能得到滿足。葛議員認為，政府當局在採取以鐵路作為公共交通系統骨幹的政策之餘，亦應推展

措施，為居於沒有鐵路覆蓋地區的市民提供方便的交通安排。舉例而言，當局應改善鐵路與其他交通工具之間的轉乘服務，並在主要交通交匯處設置大型泊車轉乘設施。

(下午 4 時 49 分，主席將會議延長 15 分鐘，以便有更多時間進行討論。)

18. 何俊賢議員贊同葛珮帆議員的意見，認為應改善轉乘服務及泊車轉乘設施。何議員引述例子，指當局收回上水一個過往作泊車轉乘用途的停車處以供發展。何議員認為不應因發展土地而影響泊車位的供應，並促請政府當局增加停車場的供應。就此，何議員詢問政府當局是否會檢討《香港規劃標準與準則》中有關提供泊車位的標準。此外，梁志祥議員認為應增設公共小巴泊位。

19. 運輸及房屋局副局長察悉委員對泊車位供應的關注。政府當局會考慮在適當時候檢討相關標準與準則。

渡輪服務

20. 梁志祥議員認為亦應改善渡輪服務。梁議員建議政府當局研究營辦往返屯門與中環及尖沙咀的渡輪航線。

運輸規劃策略綱領

21. 毛孟靜議員認為，公共交通策略研究報告未有照顧市民大眾的交通需要。毛議員指出，香港的交通政策偏重集體運輸系統，而政府是香港鐵路有限公司("港鐵公司")的大股東，持有逾 70% 股份。毛議員認為政府當局經常偏袒港鐵公司。

22. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局一直採取以公共交通為本並以鐵路作為公共交通系統骨幹的政策，又制訂基礎設施的發展計劃，以便更善用鐵路作為集體運輸工具。運輸及房屋局副局長強調，鐵路是既環保又具效率的集體運輸工具，而

香港的港鐵在安全、可靠程度、顧客服務及成本效益方面，向來被譽為卓越鐵路系統之一。

23. 主席認為，公共交通策略研究報告所提出的研究結果及措施零碎，該報告亦未有考慮最新的發展，以實現長遠目標或願景。他提及事務委員會曾在之前一次會議上通過一項由譚文豪議員提出的議案，要求政府當局盡快展開第四次整體運輸研究，以訂立交通規劃願景及藍圖。主席亦指出，在規劃交通基礎設施時應配合新市鎮的發展計劃。此外，當局在推展交通規劃工作時，應考慮乘客因交通擠塞而招致的時間成本，以及有關成本對整體社會生產力的影響。

結語

24. 主席表示，不少委員及團體代表均認為公共交通策略研究報告缺乏願景、策略及表現指標。部分委員認為鐵路、公共小巴及的士等公共交通服務的無障礙設施不足。該報告亦缺乏前瞻性的整體策略，以應付新界北新市鎮現時及日後的發展，應對因健康理由而有迫切需要推動的綠色交通，以及處理因中港經濟進一步融合而持續增加的跨境客流和貨流的情況。此外，部分措施(包括推出專營的士、長途巴士服務及中型單層巴士)已令營辦商對各種公共交通服務的角色定位產生混淆。最後，不少事務委員會委員及團體代表促請政府進行第四次整體運輸研究。

(會後補註：主席就委員及團體/個別人士對公共交通策略研究的觀察與意見致政府當局的函件，以及政府當局的回應，已於2018年3月12日隨立法會CB(4)714/17-18號文件送交委員。)

II. 其他事項

25. 議事完畢，會議於下午 5 時 11 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2018 年 8 月 6 日

交通事務委員會

2018年1月22日(星期一)下午2時45分舉行的特別會議

公共交通策略研究建議措施的推行進展

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.	獅子山學會	<ul style="list-style-type: none">● 認為政府當局應修改以鐵路作為公共交通系統骨幹的政策● 表示政府當局應開放市場，讓營辦商營運更多專營巴士路線及公共小巴服務，甚至是與鐵路服務重疊的路線，藉此為市民提供更多交通選擇，以及在鐵路服務受阻時盡量減少對公眾造成的不便
2.	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)527/17-18(01)號文件)(只備中文本)所載的意見
3.	香港運輸物流學會	<ul style="list-style-type: none">● 陳述意見書(立法會 CB(4)490/17-18(08)號文件)(只備英文本)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
4.	荃灣區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為公共交通策略研究報告("報告")缺乏願景及策略，特別是研究範圍並不涵蓋正由 Uber 及輕型貨車提供的運輸模式需求持續增加的情況 ● 指出 Uber 常被用作提供學生服務，客貨車則經常接載乘客前往機場 ● 指出截至 2017 年，輕型貨車的數目為 72 000 輛，是專營巴士、非專營巴士、公共小巴及的士總數的兩倍，顯示這類車輛提供的服務有真正及持續增加的需求
5.	香港區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)527/17-18(04)號文件)(只備中文本)所載的意見
6.	梁國雄先生	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為政府當局應專注規劃並興建交通基礎設施，以紓緩香港境內的交通擠塞情況，而不是投資興建大型跨境交通基礎設施，例如廣深港高速鐵路
7.	公民黨	<ul style="list-style-type: none"> ● 政府當局應將票價優惠計劃進一步擴展至包括不同交通營辦商之間的轉乘優惠，特別是行經海底隧道的過海路線 ● 促請政府當局研究在進行大埔公路(沙田段)擴闊工程時設置交匯處 ● 促請政府當局推展低地台公共小巴試驗計劃

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
8.	民建聯	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為報告缺乏願景及策略，亦認為報告所提出的研究結果及措施零碎 ● 認為推出專營的士不能解決現時的士服務的問題 ● 認為長途專營巴士新型服務或會影響非專營巴士營辦商的業務，特別是居民服務的營運 ● 促請政府當局就單車政策訂立清晰方向，並密切監察共享單車的營運情況 ● 認為應處理交通業界人手不足的問題
9.	萬利來旅運公司	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為長途專營巴士新型服務或會影響居民服務的業務 ● 促請政府當局維持不同交通工具所發揮的角色之間的平衡
10.	恒寶客運巴士有限公司	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為長途專營巴士新型服務或會影響居民服務的業務 ● 指出居民服務一直提供優質的點對點服務，特別是在新界，以及政府當局應考慮放寬居民服務的營運條件
11.	西北邨巴大聯盟	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為報告中有關非專營巴士服務的建議措施不能真正協助非專營巴士業界 ● 認為長途專營巴士新型服務或會影響居民服務的業務 ● 建議政府當局向非專營巴士營辦商開放新型巴士服務的市場，即長途專營巴士服務及新型穿梭服務的市場

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
12.	思匯政策研究所	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)490/17-18(09)號文件)(只備英文本)所載的意見
13.	劉加揚先生	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為將由中型單層專營巴士提供的新型穿梭服務會與現時由公共小巴提供的服務重疊 ● 不滿長途專營巴士服務的票價會過於高昂，較普通巴士服務的票價高約 50% ● 促請政府當局利便營辦商在無需加價的情況下提供更優質的交通服務，以及在重組巴士服務方面擔當更積極的角色
14.	周雪凝小姐	<ul style="list-style-type: none"> ● 促請政府當局修訂專營巴士現時每平方米站立 6 人的標準 ● 促請政府當局進一步改善無障礙設施，而非只局限於推出低地台公共小巴試驗計劃。當局應開放市場，讓所有種類的交通營辦商加入，並可參考綠色運輸試驗基金的安排 ● 政府當局應將票價優惠計劃進一步擴展至包括不同交通營辦商之間的轉乘優惠
15.	新界的士營運協會	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)490/17-18(04)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
16.	香港公共小巴車主司機協進總會	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)490/17-18(03)號文件)(只備中文本)所載的意見
17.	香港公共交通智庫	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)527/17-18(02)號文件)(只備中文本)所載的意見
18.	熊永達博士	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)490/17-18(07)號文件)(只備中文本)所載的意見
19.	自由黨	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為現行交通政策未有考慮最新和未來的發展，以實現長遠目標或願景 ● 認為現時所有鐵路線已達至飽和水平，因此當局應為市民提供更多交通工具選擇 ● 認為長途專營巴士新型服務或會影響居民服務的業務
20.	民主黨港島支部	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為過海專營巴士路線在香港島的分段收費仍然高昂，並促請政府當局檢討有關專營巴士路線分段收費的現行政策 ● 建議巴士公司在每輛巴士設置兩部八達通處理器，一部設於入口，一部設於出口，方便乘搭過海專營巴士但無需過海的乘客在離開巴士時藉拍卡領取部分車資退款

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
21.	民建聯屯門支部	<ul style="list-style-type: none"> ● 歡迎報告建議的部分有關輕鐵的短期措施，包括添置 10 輛輕鐵車輛 ● 表示反對重組輕鐵路線，特別是取消 614 及 615 號路線 ● 認為可透過全面落實輕鐵雙卡車服務增加輕鐵的載客量 ● 促請政府當局加快規劃屯荃鐵路
22.	林冠存先生	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為政府當局應修改以鐵路作為公共交通系統骨幹的政策 ● 認為政府當局應鼓勵市民乘搭公共交通工具及控制私家車增長
23.	公共運輸研究組	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)527/17-18(03)號文件)(只備中文本)所載的意見
24.	韓家謨先生	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為報告所提出的研究結果及措施零碎 ● 政府當局應將票價優惠計劃進一步擴展至包括不同交通營辦商之間的轉乘優惠 ● 促請政府當局開放交通數據 ● 反對讓的士使用巴士專線
25.	路向四肢傷殘人士協會	<ul style="list-style-type: none"> ● 陳述意見書(立法會 CB(4)490/17-18(05)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.	香港陸路客貨車運輸業議會有限公司	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為報告第 4.18 段的建議，即由專營巴士營辦商推出長途巴士服務及中型單層巴士和增設社區醫院路線，是不公平及不可接受的 ● 認為由中型單層專營巴士提供的新型穿梭服務會與現時由公共小巴提供的服務重疊，公共小巴營辦商的生計會因而受到影響 ● 促請政府當局加快有關將紅色小巴轉為綠色專線小巴的工作
27.	元朗區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為近年推出的多項專營巴士服務影響了居民服務的業務，並剝奪市民乘搭其他交通工具的選擇權 ● 深切關注到多條非專營巴士路線已因營運成本高昂及來自專營巴士"特別路線"的競爭而停辦
28.	九龍區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 認為報告提出的建議及措施偏頗，對非專營巴士營辦商不公平 ● 認為一旦服務中斷，對非專營巴士營辦商施加的制裁較對的士及港鐵施加的罰則更為嚴厲