

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)570/18-19 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：2018 年 5 月 18 日(星期五)
時 間：上午 10 時
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)
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
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
朱凱迪議員
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
范國威議員
區諾軒議員
謝偉銓議員, BBS

列席議員 : 周浩鼎議員

缺席委員 : 張宇人議員, GBS, JP
陳恒鑾議員, JP
梁志祥議員, SBS, MH, JP
何君堯議員, JP
何啟明議員
陳淑莊議員
劉業強議員, BBS, MH, JP

出席公職人員 : **議程第 IV 項**

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
羅翠薇女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)6
劉思敏女士

保安局首席助理秘書長 D
林俊華先生

保安局
政府保安事務主任
李喬奇先生

商務及經濟發展局
旅遊事務助理專員 2
勞俊衡先生

運輸署副署長/公共運輸事務及管理
李萃珍女士, JP

運輸署助理署長/策劃
林秀生先生

路政署
總工程師 3/專責事務
馬權先生

路政署
總工程師 2/專責事務
林雨舟先生

食物環境衛生署
高級總監(食物安全中心)1
張瑞珍女士

衛生署
總港口衛生主任
何理明醫生

漁農自然護理署
署理高級獸醫師(進出口)
施領衛獸醫

香港警務處
新界南總區指揮官
黎德禮先生

通訊事務管理局辦公室
規管科主管 1
姚紹強先生

保險業監管局
執行董事/一般業務
林瑞江先生

保險業監管局
經理/一般業務
麥惠儀女士

議程第 V 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
黃志光先生

議程第 VI 項

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, 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)4
哈夢飛先生

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
公司事務總監
蘇家碧女士

香港鐵路有限公司
總經理 —— 市務及策劃
元立行先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
胡日輝先生

列席職員 : 議會秘書(4)6
陳嘉瑩小姐

議會事務助理(4)6
廖小妮女士

經辦人/部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)1012/17-18(01)號文件 —— 政府當局對譚文豪議員就有關 3 條過海隧道和 3 條連接九龍及沙田的陸上隧道交通流量合理分布研究的事宜發出的函件所作的回應

立法會 CB(4)1018/17-18(01)號文件 —— 政府當局對周浩鼎議員和陳克勤議員要求討論有關大埔交通擠塞的事宜的聯署函件所作的回應

立法會 CB(4)1064/17-18(01)及 CB(4)1100/17-18(01)號文件 —— 元朗區議會議員李月民先生就有關居民巴士服務的事宜提交的意見書

立法會 CB(4)1065/17-18(01)號文件 —— 將元朗區議會議員有關洪水橋新發展區及錦田南和元朗南發展計劃提出的意見及關注轉介事務委員會的便箋

- 立法會 CB(4)937/17-18(01)號文件 —— 政府當局對譚文豪議員、郭家麒議員、陳淑莊議員和楊岳橋議員就港珠澳大橋交通安排發出的聯署函件所作的回應
- 立法會 CB(4)937/17-18(02)號文件 —— 政府當局對陳恒鎭議員就港珠澳大橋交通安排發出的函件所作的回應
- 立法會 CB(4)1080/17-18(01)號文件 —— 政府當局對陳恒鎭議員就綠色專線小巴的收費發出的函件所作的回應
- 立法會 CB(4)1097/17-18(01)號文件 —— 政府當局對一名市民就長者駕駛執照費提交的意見書所作的回應
- 立法會 CB(4)1100/17-18(02)及(03)號文件 —— 屯門區議會議員陳文華先生及巫成鋒先生就專營巴士服務提交的意見書
- 立法會 CB(4)1099/17-18(01)號文件 —— 林卓廷議員及許智峯議員建議立法會秘書處資料研究組就有關共享單車的事宜擬備文件的聯署函件)

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

2. 副主席提述他於2018年5月14日與許智峯議員發出的聯署函件(立法會 CB(4)1099/17-18(01)號文件)，他們在函件中要求立法會秘書處資料研究組("資料研究組")擬備資料研究文件，說明香港及海外司法管轄區在共享單車服務方面的政府政策。委員同意邀請資料研究組就此議題擬備資料研究文件。

(會後補註：資料研究組就"選定地方的共享單車系統"擬備的資料摘要(立法會 IN02/18-19 號文件)於 2018 年 10 月 15 日送交委員。)

II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)1072/ —— 待議事項一覽表
17-18(01)號文件

立法會 CB(4)1072/ —— 跟進行動一覽表)
17-18(02)號文件

3. 委員同意在 2018 年 6 月 15 日舉行的下次例會上討論以下事項：

(a) T2 主幹路及茶果嶺隧道 —— 建造工程；及

(b) 檢討的士司機違規行為的罰則。

(會後補註：應政府當局要求並經主席同意，"城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新世界第一巴士服務有限公司的加價申請"此一項目於會後加入 2018 年 6 月 15 日會議的議程，而上文(b)項所載的事項則押後討論。作出有關改動的議程已於 2018 年 5 月 30 日隨立法會 CB(4)1175/17-18 號文件送交委員。)

III. 續議事項

前往新加坡進行海外職務訪問的建議

4. 主席提到，秘書處曾發出通告(於 2018 年 5 月 9 日發出的立法會 CB(4)1050/17-18 號文件)，就他在上次交通事務委員會("事務委員會")會議上提出前往新加坡進行海外職務訪問的建議("擬議職務訪問")徵詢委員的意見。秘書處共接獲 23 名委員的回覆，當中 9 名委員同意進行擬議職務

訪問、11 名委員沒有意見，另外 3 名委員則不同意。主席繼而詢問委員對此事是否有其他意見。

(會後補註：在 2018 年 5 月 18 日的事務委員會會議後，事務委員會秘書接獲另一名委員的回覆，表示支持進行擬議職務訪問。)

5. 副主席對進行擬議職務訪問表示支持，因為新加坡在交通管理方面的工作可供香港借鑒。范國威議員反對前往新加坡進行訪問，原因是事務委員會已於不久前，即 2014 年 9 月曾前往新加坡進行海外職務訪問，以研究該國在發展和提供公共運輸設施和制訂交通管理措施方面的經驗。他建議事務委員會可考慮前往日本考察該國高效率的鐵路系統。謝偉銓議員及田北辰議員亦提出相若意見，認為事務委員會可前往其他海外國家或地方進行職務訪問。

6. 郭家麒議員建議請資料研究組擬備文件，介紹在智慧城市發展方面領先同儕的地方(例如新加坡、日本及澳洲)的智能運輸，供事務委員會在下次會議席上考慮。委員同意該項建議，主席指示事務委員會秘書與資料研究組作出跟進。

(會後補註：資料研究組就"選定地方的智能運輸"擬備的資料便覽(立法會 FS08/17-18 號文件)於 2018 年 6 月 12 日送交委員。)

前往港珠澳大橋視察的建議

7. 主席提到，委員曾在 2018 年 4 月 27 日的事務委員會會議上要求前往港珠澳大橋進行實地視察。他告知委員，事務委員會秘書已就這項要求致函政府當局，而當局回覆時提出另一建議，安排事務委員會前往大嶼山的香港連接路及香港口岸視察，讓委員了解最新的工程進度及擬議交通安排。

8. 主席表示，政府當局亦有提到，由於港珠澳大橋主橋("主橋")位於內地水域，而且尚未通車，因此有必要就前往主橋視察的建議諮詢內地相關當局。毛孟靜議員、郭家麒議員及范國威議員強調建議的視察活動必須包括視察主橋人工島的防波堤。

9. 田北辰議員表示，視察活動應讓委員更深入地了解香港口岸的停車設施及安排。除香港口岸外，姚思榮議員建議前往珠海口岸和澳門口岸視察，讓委員能全面掌握港珠澳大橋的運作安排。

10. 在商議後，主席指示事務委員會秘書請政府當局跟進委員的要求並請當局建議考察行程，供委員考慮。

(會後補註：事務委員會在 2018 年 10 月 20 日前往港珠澳大橋香港口岸及香港連接路視察。)

IV. 港珠澳大橋及香港口岸的運作安排

(立法會 CB(4)1072/17-18(03)號文件 —— 政府當局就港珠澳大橋及香港口岸的運作安排提供的文件)

立法會 CB(4)1072/17-18(04)號文件 —— 立法會秘書處就港珠澳大橋及香港口岸的運作安排擬備的文件(背景資料簡介)

立法會 CB(4)1105/17-18(01)號文件 —— 周浩鼎議員就港珠澳大橋的交通配套設施發出的信件)

政府當局的簡介及申報利益

11. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介港珠澳大橋啟用後，港珠澳大橋(包括香港連接路及主橋)和香港口岸的運作安排，詳情載於立法會 CB(4)1072/17-18(03)號文件。

12. 姚思榮議員申報他是香港中國旅行社副董事長，該旅行社將提供港珠澳大橋跨境巴士服務。

交通服務

本地交通安排

13. 鄭松泰議員關注到延長 9 條現有機場"A"路線至香港口岸的安排，這項安排會增加乘客的車程時間，因為在屯門至赤鱸角南面連接路開通後，行走該等路線的巴士會先在香港口岸停站，然後以機場為總站。鑒於在港珠澳大橋通車後會有其他公共交通服務，他詢問是否真有需要延長該等"A"路線。鄭議員及區諾軒議員要求政府當局適當地檢討延長"A"路線的建議對乘客有何實際影響。

14. 運輸署副署長/公共運輸事務及管理("副署長/公共運輸事務及管理")解釋，雖然政府當局鼓勵乘客使用鐵路及新推出的穿梭巴士服務前往香港口岸，但部分地區不在鐵路線的服務範圍內，因而仍然需要專營巴士服務。由於機場鄰近香港口岸，利用現有公共交通網絡服務來往香港口岸的乘客是較有效率的做法。副署長/公共運輸事務及管理補充，政府當局曾於 2016 年就延長部分"A"路線，並在到達機場總站前先經一個新增的香港口岸車站的建議諮詢事務委員會及相關區議會。

15. 主席表示，政府當局在估計延長"A"路線並先經一個新設車站後，乘客所需的額外行車時間時，應計及額外乘客在途中每站上落巴士所需的時間。他亦促請政府當局在港珠澳大橋通車後，檢討延長"A"路線對乘客有何實際影響。

16. 副署長/公共運輸事務及管理表示，根據建議安排，乘搭該等"A"路線巴士前往機場的車程時間估計可能增加約 5 分鐘。她表示，因應港珠澳大橋通車預計會帶動乘客量增加，相關專營巴士公司會添加 30 輛巴士行走現有"A"路線，加密服務班次，使前往機場的乘客亦會受惠。

17. 副署長/公共運輸事務及管理補充，由於在港珠澳大橋通車時，連接香港口岸與北大嶼山公路的屯門至赤鱸角南面連接路將未開通，因此該等"A"路線在過渡期內會先停機場落客，再前往香港口岸落客，繼而返回機場作為總站。她留意到延長"A"巴士路線的影響引起部份人的憂慮，因此承諾運輸署會在港珠澳大橋及屯門至赤鱸角南面連接路開通後檢討有關情況。

本地交通安排 —— 非專營巴士

18. 田北辰議員察悉，政府當局會在香港口岸提供為數有限的上客位供非專營巴士(即提供遊覽、酒店和合約式出租服務的旅遊巴士)上客。根據政府當局現有的計劃，巴士在上客區停留首 15 分鐘會免費，之後每 15 分鐘便須繳付 30 元至 50 元的費用。鑒於有業界提議透過大幅增加上述收費阻止長時間佔用上述上客位的情況，田議員建議將首 15 分鐘以後每 15 分鐘的收費增至 100 元。主席提出相同關注。

19. 副署長/公共運輸事務及管理解釋，香港口岸是首個容許非專營巴士直接進入的邊界管制站。因此，運輸署一直與非專營巴士業界聯絡，商討上落客安排。她表示，雖然香港口岸不會為非專營巴士提供額外的停泊區，但該等巴士可在約 2 公里以外(車程 5 至 6 分鐘)的機場停泊。她補充，非專營巴士業界已承諾合作，只有在所有乘客齊集上客區時才會駛往該區上客。

20. 關於非專營巴士使用香港口岸上客位的收費，副署長/公共運輸事務及管理解釋，政府當局在釐定收費水平時已參考機場的收費計劃，而當局須在維持足夠阻嚇力與確保業界能夠負擔兩方面求取適當平衡。她承諾運輸署會與業界討論這方面的事宜，並會在港珠澳大橋通車後密切監察非專營巴士上客位的使用情況及按需要完善有關安排。

21. 姚思榮議員認為政府當局在釐定非專營巴士於香港口岸使用上客位的收費水平時，應同時考慮機場收取的停車費水平。否則，若機場及香港口

岸均收取高昂的費用，旅遊巴士司機可能選擇駕車在兩個地方之間的道路來回行駛，以節省支出。他詢問機場為旅遊巴士提供的泊車位數目為何。

22. 副署長/公共運輸事務及管理表示，根據現有計劃，每輛旅遊巴士每天只可進入香港口岸上客區一次。她預計旅遊巴士營辦商通常會預先申請進入上客區，因此旅遊巴士不會過早抵達機場。至於機場為旅遊巴士提供的停車位，副署長/公共運輸事務及管理表示她手上沒有該等資料。

跨境交通安排 —— 私家車

23. 毛孟靜議員表示，香港兩地牌(粵港)私家車使用港珠澳大橋申請資格，令人覺得雖然港珠澳大橋是公共交通基礎設施，卻指定供某些類別人士使用。

24. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3解釋，香港兩地牌(粵港)私家車使用港珠澳大橋的申請資格是參照粵港之間現行跨境交通安排而制訂。為鼓勵香港兩地牌私家車使用港珠澳大橋，廣東省政府已放寬使用港珠澳大橋配額(10 000 個)的申請資格，例如容許國家高新技術企業申請配額及放寬稅務規定。

25. 至於香港兩地牌(港澳)私家車的申請資格，運輸及房屋局副秘書長(運輸)3表示申請人須為香港永久性居民、在澳門從事受薪工作或開設註冊公司，以及必須為有關香港私家車登記車主本人。她表示，該等申請資格較為簡單，目的是方便有關的香港居民往來港澳兩地。

26. 毛孟靜議員察悉，為鼓勵更多車輛使用港珠澳大橋，現時使用其他邊境管制站的兩地牌跨境私家車(包括持有 FU 或 FV 車牌的左軚車輛)，亦可在港珠澳大橋通車後首兩年內使用港珠澳大橋而無須再作申請。毛議員詢問這些車輛是否會計入該 10 000 個香港兩地牌私家車使用港珠澳大橋的配額。

27. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3 回答時表示，現有兩地牌跨境私家車不會計入該 10 000 個配額。不過，這是一項臨時安排，該等私家車在首兩年過後須選定一個將會使用的邊境管制站。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3 補充，大部分現有兩地牌跨境私家車(約 30 000 輛)均在香港登記，持有 FU 或 FV 車牌的內地跨境私家車只有數千輛。因此，在港珠澳大橋通車後，經簡化的發牌規定不會導致內地車輛湧入。

28. 毛孟靜議員及郭家麒議員均關注香港兩地牌跨境私家車使用港珠澳大橋的配額可能會有炒賣活動。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3 回應時表示，根據現行安排，所使用的私家車須由配額持有人本人擁有。此外，批出的配額不得轉讓，若使用港珠澳大橋的私家車未經批准而有變，配額可能會失效。她表示，三地政府會密切監察任何炒賣活動，並會在有需要時採取適當行動，例如取消有關配額或批出更多配額，以遏抑炒賣活動。

跨境交通安排 —— 貨車

29. 潘兆平議員詢問在港珠澳大橋通車後，跨境貨車的安排如何，例如是否會有配額發給該類車輛。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3 回答時表示，往來粵港的香港跨境貨車現時不受任何配額管制，而該項安排會適用於使用港珠澳大橋的粵港跨境貨車。

30. 至於港澳跨境貨車的安排，運輸及房屋局副秘書長(運輸)3 表示，澳門政府已表示只會容許香港跨境貨車前往並使用澳門口岸的物流設施。不過，香港口岸沒有設置任何物流設施，基於對等安排的原則，政府當局要求澳門跨境貨車只可前往及使用指定的物流設施。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3 進一步表示，澳門的物流設施預計於 2018 年年底啟用，屆時港澳跨境貨車才會投入服務。

(政府當局會後補註：澳門政府後來表示需要更多時間設置澳門的物流設施。)

31. 主席認為，現時為港澳跨境貨車作出的安排會增加業界的營運成本及時間。他促請政府當局考慮業界的要求。運輸及房屋局副秘書長(運輸)³表示，政府當局與澳門政府仍在討論細節安排，並會討論跨境貨車業界的要求，即讓跨境貨車直接駛往澳門市區上落貨。

旅遊及運輸業界的準備

32. 姚思榮議員關注到在港珠澳大橋通車前，是否會預留足夠時間讓相關業界作好準備。他詢問當局是否會安排旅遊業界及運輸業界前往港珠澳大橋實地視察，聆聽他們對交通安排的意見，以免港珠澳大橋通車後出現混亂情況。

33. 運輸及房屋局副局長及副署長/公共運輸事務及管理表示，政府當局已安排所有運輸業界前往香港口岸考察，讓他們熟悉各項安排，並聆聽他們的意見。此外，專營巴士已試行有關路線，而巴士車長的路線訓練則正在進行。

34. 潘兆平議員反映運輸業界關注在招聘跨境巴士司機時所面對的困難。副署長/公共運輸事務及管理答稱，政府當局察悉，跨境巴士營辦商一直積極招聘司機。她補充，由三地合資格公司組成的口岸穿梭巴士營辦商會從三地聘請指定比例的司機。據她所知，口岸穿梭巴士營辦商在招聘司機上沒有困難。

香港口岸及澳門口岸的泊車位

35. 區諾軒議員詢問政府當局有否根據澳門口岸及香港口岸停車場的泊車費用及安排，把兩個口岸停車場的預計使用率進行比較。

36. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)³表示，澳門口岸及香港口岸的停車場是為不同目的而設的。根據港珠澳大橋澳門口岸泊車轉乘計劃("澳門泊車轉乘計劃")，在澳門口岸停車場提供的 3 000 個泊車位是為入境的香港私家車而設。另一方面，在香港口岸提供的 650 個泊車位只供本地車輛使用，在香

港口岸啟用時不會有入境車輛停車場。她表示，政府當局會積極考慮在香港口岸人工島上蓋發展項目中提供泊車位(包括入境車輛停車場的可行性)，以滿足香港居民及入境旅客的泊車需求。

37. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3補充，政府當局已致力透過宣傳，鼓勵使用港珠澳大橋的旅客乘搭公共交通工具前往香港口岸，然後轉乘口岸穿梭巴士前往珠海或澳門口岸。口岸穿梭巴士會提供頻密及方便的接駁服務，班次為繁忙時間每 5 分鐘一班，非繁忙時間為每 10 至 15 分鐘一班。

38. 周浩鼎議員指出，香港口岸現時為香港車輛提供的約 650 個泊車位極度不足，並對此深表關注。他預期一些駕車前往香港口岸的人士會把車輛停泊在東涌，這情況會對東涌居民造成不良影響。他促請政府當局將香港口岸的泊車位數目大幅增至 5 000 個。

39. 運輸及房屋局副局長重申，當局鼓勵使用港珠澳大橋的旅客在切實可行的範圍內乘搭公共交通工具前往香港口岸。不過，為了令有意使用香港口岸泊車位的駕駛人士更為方便，有關停車場會推出網上預約系統，並會向駕駛人士發放有關泊車位空置情況的實時資訊。政府當局會在港珠澳大橋通車後密切監察上述安排。

港珠澳大橋主橋通行費

40. 陳志全議員察悉，主橋的通行費水平經三地政府討論後，須按內地法律及程序審批。他詢問政府當局與內地討論期間，對主橋的通行費水平是否有發言權，以及當局是否會就此諮詢香港市民。他亦詢問日後調整通行費的安排為何。

41. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3解釋，主橋位於內地水域。根據屬地原則，負責營運主橋的港珠澳大橋管理局會按內地法律對使用主橋的車輛收取通行費。她表示，在釐定主橋的通行費水平時，三地政府會考慮多項因素：港珠澳大橋是公共基礎設施；通行費水平應具有競爭力，足以令交通

流量達到目標，以及所收的通行費應用來償還貸款，以及支付主橋的營運、維修和管理費用。

42. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3補充，廣東省發展和改革委員會曾於2017年12月就主橋的通行費方案舉行聽證會，香港報章亦有廣泛報道此事。日後任何調整主橋通行費水平的方案均須經三地政府討論，並按內地法律和程序審批。

43. 陳志全議員察悉，若以現金繳付通行費，港珠澳大橋的收費站只會接受人民幣。他詢問港珠澳大橋的收費站是否會有外幣兌換服務，方便隨身沒有人民幣的香港司機。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3回答時表示，除了人民幣現金外，司機亦可以多種電子方式繳付通行費。雖然港珠澳大橋的收費站不會有外幣兌換服務，但政府當局會清楚告知業界及駕駛人士收取通行費的安排。

應急交通管理

44. 鑒於青嶼幹線及北大嶼山公路是連接市區與港珠澳大橋的唯一道路，周浩鼎議員及郭家麒議員關注到，若該兩條道路任何一條發生嚴重交通事故並需要封閉，往來兩個地方的道路交通便會癱瘓。

45. 周浩鼎議員認為現有交通配套設施不足，未能配合港珠澳大橋通車。他詢問政府當局是否會考慮在所有主要幹道提供即時交通資訊(例如有關前面道路發生交通事故的信息)，及早提醒駕駛人士，讓他們可轉行其他道路。此外，他認為現時透過流動應用程式提供即時交通資訊的做法，並不方便正在駕駛的人士使用。

46. 運輸及房屋局副局長表示，運輸署已在通往青嶼幹線的策略性幹線裝設可變信息標誌，以便在青嶼幹線或汀九橋交通擠塞時，透過文字信息把交通資訊發放予駕駛人士。

47. 潘兆平議員察悉，政府當局一直就連接香港口岸的主要幹道及附近其他連接路進行研究，務

求採取適當措施，應付預計在港珠澳大橋通車後增加的交通流量。他詢問當局會在何時完成研究，以及會在何時推行相關措施。

48. 郭家麒議員詢問，當青馬大橋發生意外而道路交通癱瘓時，緊急車輛如何可抵達該大橋，以及政府當局是否會考慮取消在青嶼幹線實施的雙向收費安排，因為該項安排導致交通擠塞。

49. 運輸及房屋局副局長表示，當局會調配緊急車輛留駐策略性位置，當發生交通意外，該等緊急車輛便可迅速作出回應。他補充，據運輸署觀察所得，在青嶼幹線實施雙向收費安排後，在青嶼幹線大嶼山收費廣場前往機場的交通保持暢順。青嶼幹線交通擠塞的情況與在青嶼幹線往機場方向實施雙向收費安排並無關係。

50. 副主席詢問，若在青嶼幹線及主橋實施強風交通管理措施，政府當局會如何與內地政府協調。他詢問當局，若有強風吹襲而必須封閉該兩條道路時，將會先封閉哪條道路以便駕駛人士。

51. 副署長/公共運輸事務及管理表示，青嶼幹線只會在平均風速超過每小時 65 公里時全面封閉，而這情況通常在 10 號風球懸掛時出現。她補充，若平均風速介乎每小時 40 至 65 公里之間，容易被風吹倒的車輛便不得使用青嶼幹線的上層，並須改行下層。

52. 副署長/公共運輸事務及管理補充，日後會有通報機制，讓相關當局在主橋及連接道封閉時協調實施相應的交通管制措施。港珠澳大橋管理局亦正就主橋封閉時的交通安排訂定一套應急預案，當中涵蓋超過 10 個情況的應急交通安排。

53. 副主席要求公開有關應急預案，讓公眾查閱。

執法及遣返安排

54. 鑒於主橋和香港連接路的交接點(即內地與香港的分界)不設閘門，毛孟靜議員關注內地人是否可輕易進入香港境內。

55. 保安局首席助理秘書長 D 表示，三地政府清楚了解港珠澳大橋會按"屬地原則"管理。他補充，在任何情況下，任何進入香港連接路的內地車輛均須在香港口岸的車輛通關廣場辦理清關、出入境及檢疫手續，方可進入香港市內。

56. 陳志全議員及黃碧雲議員指出，澳門政府現時為乘搭渡輪抵達澳門後被拒入境的香港居民支付回程船費。他們詢問澳門口岸是否會實施類似安排。

57. 黃碧雲議員關注是否有不得入境澳門的香港居民黑名單；若有，是否可披露該名單。她認為，保安局應保障香港居民根據《基本法》享有的旅行和出境的自由，向澳門政府反映香港居民的不滿。

58. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3 表示，經港珠澳大橋抵達澳門的香港居民如被拒入境，應自行作出回程安排。保安局首席助理秘書長 D 補充，其他司法管轄區的出入境部門會按當地的法律及當時的情況檢查及審批外地人士的入境。三地各有既定安排，遣送在抵達該地後被出入境部門拒絕入境的旅客，而有關安排會適用於港珠澳大橋。

緊急救援安排

59. 副主席及郭家麒議員詢問，若在主橋發生交通意外，受傷的香港人是否可選擇接受治療的地方。

60. 保安局政府保安事務主任表示，香港、澳門和內地的救援部門一般會按照屬地原則，各自負責處理在其司法管轄區內發生的意外。因此，在某司法管轄區遇到意外而受傷的人士會由該司法管轄區處理，由救護車送往該司法管轄區的醫院。不

過，如發生非常嚴重的意外，三地的救援部門可互相尋求協助及提供適當支援。

61. 副主席要求政府當局與內地政府研究，在發生嚴重意外的情況下，香港人是否可選用香港或內地的救援服務。

汽車保險

62. 郭家麒議員、陸頌雄議員及區諾軒議員關注為使用港珠澳大橋的車輛投購汽車保險的安排。陸議員詢問是否會推出一張專為港珠澳大橋而設的保單，而區議員詢問是否可為不符合抵達地點保險要求的駕駛人士安排"落地保險"。

63. 保險業監管局執行董事/一般業務表示，港珠澳大橋管理局曾在 2012 年研究 4 種汽車保單模式，探討為使用港珠澳大橋的車輛投購該等模式的保單是否可行。研究所得的結果是，藉投購一張汽車保單共保三地的做法，並不符合各地現行的法律要求。因此，使用港珠澳大橋的駕駛人士必須因應前往的地點投購兩地或三地的法定汽車保單。保險業監管局執行董事/一般業務補充，使用港珠澳大橋的駕駛人士可考慮聯絡香港的保險公司，要求該等公司協助投購澳門及/或內地的法定汽車保險。

64. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3補充，駕駛人士如經港珠澳大橋來往香港和內地，只需投購該兩個司法管轄區的法定汽車保險，即內地的"機動車交通事故責任強制保險"及香港的"汽車保險(第三者風險)"。

65. 郭家麒議員詢問，三地政府如何核實使用港珠澳大橋的駕駛人士是否已投購有效的法定汽車保險。保險業監管局執行董事/一般業務回答時以香港駕駛人士前往澳門為例，指出該人士應帶備由澳門保險公司發出的汽車民事責任保險卡或臨時保險證明書，以便在澳門警務人員要求檢查時出示。至於使用港珠澳大橋前往內地的駕駛人士，則須在使用港珠澳大橋前，登入珠海政府將推出的網

上平台，填妥內地"機動車交通事故責任強制保險"的資料，以符合內地政府當局的"備案"要求。

66. 對於陸頌雄議員詢問澳門泊車轉乘計劃在汽車保險方面有何要求，保險業監管局執行董事/一般業務表示，由於前往有關澳門停車場的駕駛人士會駛經香港、澳門及位於內地水域的主橋，因此澳門泊車轉乘計劃的申請人須辦理三地政府要求的所有手續，包括向港澳政府申領有效牌證，以及按內地政府要求作出"備案"。

67. 保險業監管局執行董事/一般業務進一步闡釋，申請人亦須取得由運輸署發出的封閉道路通行許可證及由澳門交通事務局發出的識別標誌。申請人繼而可在網上預留有關澳門停車場的泊車位，投購澳門及內地的汽車保險，以及登入內地的網上平台填寫及上載內地保險資料，以正式獲取"備案"許可。他補充，為方便香港的駕駛人士，運輸署會統籌澳門泊車轉乘計劃涉及的港澳牌證及內地"備案"預審的申請。

港珠澳大橋的開通日期

68. 姚思榮議員詢問政府當局何時會公布港珠澳大橋的開通日期。運輸及房屋局副局長表示，港珠澳大橋三地政府聯合工作委員會曾在 2017 年 11 月 7 日舉行會議，而席上討論的事宜包括港珠澳大橋的開通日期。與此同時，三地政府正加緊完善口岸的通關條件，並會將港珠澳大橋的開通日期報請中央確定，有定案後將盡快公布。

(會後補註:政府當局於 2018 年 10 月 19 日公布，港珠澳大橋將於 2018 年 10 月 24 日通車。)

跟進行動

69. 主席提到周浩鼎議員曾於 2018 年 5 月 16 日來函(立法會 CB(4)1105/17-18(01)號文件)，要求政府當局提供有關港珠澳大橋交通配套設施的資料。他告知委員，該函件已轉交政府當局回應。

(會後補註：政府當局對周浩鼎議員的函件所作的回應已於 2018 年 6 月 5 日隨立法會 CB(4)1208/17-18(01)號文件向委員發出。)

70. 郭家麒議員要求政府當局提供資料文件，回應委員在會議上提出的關注及查詢，包括若在內地司法管轄區內發生交通意外，受傷的香港人是否可選擇接受治療的地方；有關跨境車輛汽車保險安排的詳情，以及不容許跨境車輛藉投購一張汽車保單共保三地的原因。他亦希望可安排另一次會議，再次討論上述事宜。

(會後補註：政府當局提供的補充資料於 2018 年 7 月 11 日隨立法會 CB(4)1385/17-18(01)號文件送交委員。)

V. 公共交通策略研究建議措施的推行進展

(立法會 CB(4)1072/17-18(05)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)1072/17-18(06)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))

71. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介推行公共交通策略研究各項建議措施的進展，詳情載於立法會 CB(4)1072/17-18(05)號文件。委員察悉，截至 2018 年 4 月底，在公共交通策略研究建議的 67 項措施中，29 項已經落實。

專營巴士

推出長途巴士新型服務及中型單層巴士服務

72. 朱凱迪議員詢問政府當局為何容許現有專營巴士公司營辦長途巴士新型服務，而不招標承辦該等服務。他認為專營巴士公司更適當的做法

是把其資源投放於改善現有巴士服務，而非投放於推出長途巴士新型服務。

73. 運輸及房屋局副局長回答時表示，長途巴士新型服務會為市民提供不同的服務選擇，回應部分乘客的要求，這類服務別具特色，例如加寬座位、不設企位、停站較少，以及車廂配備更齊全。他亦表示，專營巴士公司可透過同時營辦現有巴士服務及長途巴士新型服務，達致協同效應，因為巴士公司更能善用資源。

74. 鄭松泰議員指出，為某些地區(例如青衣)提供通宵直達服務的專營巴士路線非常少，他建議專營巴士公司利用建議的中型單層巴士提供通宵巴士服務，以方便乘客。

75. 運輸署助理署長/巴士及鐵路("助理署長/巴士及鐵路")回答時解釋，配備無障礙設施的中型單層巴士會為新界某些有增長潛力但目前人口密度較低的地區提供來往交通樞紐的短途穿梭服務。政府當局與專營巴士營辦商已展開試辦該等新服務的籌備工作，並會密切監察試辦結果。助理署長/巴士及鐵路又表示會考慮鄭松泰議員的建議。

巴士服務班次

76. 譚文豪議員表示，政府當局一直以巴士載客率作為調整巴士班次的主要考慮因素，但當局錯誤假設巴士每平方米可容納 6 人(站立)，以致低估了載客率。因此，政府當局長久以來一直忽略巴士滿載乘客的情況，並無改善巴士班次。就此，譚議員促請政府當局修訂法例，將巴士每平方米的載客標準由 6 人改為 4 人，使該標準與香港鐵路有限公司("港鐵公司")的做法看齊。

77. 胡志偉議員關注到重組巴士路線及減少巴士班次均會對乘客帶來不便。他詢問政府當局會否檢討重組巴士路線有否達到提升網絡效率、改善服務質素及紓緩交通擠塞情況的目標。

78. 陸頌雄議員提到，有報章報道九龍巴士(一九三三)有限公司最近曾申請減少 40 條巴士路線的班次，當中部分路線減少班次的申請已獲運輸署批准。他認為運輸署在批准有關申請前應諮詢相關區議會。

79. 陸頌雄議員亦認為專營巴士公司應改善巴士車長的薪酬福利條件，藉此挽留有經驗的員工及吸引新人入行，從而改善巴士服務。

80. 助理署長/巴士及鐵路回應委員的意見時解釋，相關法例是從安全角度就巴士最多可載站立乘客的數目訂定標準。運輸署在檢討巴士路線的服務班次時，會全盤及靈活考慮一切相關因素，把服務提升至適當水平。助理署長/巴士及鐵路解釋，政府當局在考慮專營巴士公司取消或合併巴士路線的申請時，會考慮一籃子因素，包括乘客需求及交通情況。他補充，政府當局亦會不時主動檢討專營巴士服務，並就巴士服務的最新改動和該等改動對乘客的影響，與相關持份者(包括區議會及居民)密切溝通。

81. 區諾軒議員指出，公共交通策略研究未有處理一些長期存在的專營巴士服務問題，包括設有巴士轉乘站的位置不足(例如香港仔隧道及瑪麗醫院附近一帶)、巴士脫班，以及多條巴士路線減少巴士班次。

82. 助理署長/巴士及鐵路回答時表示，政府當局和專營巴士公司一直有與區議會密切聯絡，務求改善有關地區的巴士服務及照顧區內居民的交通需要。

公共交通交匯處內的空氣質素

83. 譚文豪議員指出，在運輸署轄下 64 個公共交通交匯處中，超過一半的一小時二氧化氮濃度平均值遠超香港空氣質素指標所訂的限值。因此，他建議修訂《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》守則("《守則》")，將《守則》內過時的每小時二氧化氮濃度限值由每立方米 300 微克收緊為

每立方米 200 微克，使該限值與《空氣污染管制條例》(第 311 章)所訂的限值看齊，以及全面提升所有公共交通交匯處通風系統的效能。朱凱迪議員認同譚議員的關注，並詢問政府當局會否制訂任何改善公共交通交匯處內空氣質素的目標。

84. 運輸及房屋局副局長回應時解釋，環境保護署會與相關政府部門合作檢討《守則》。他表示，政府當局會繼續密切監察公共交通交匯處內的空氣質素及通風系統的運作，並研究空氣質素欠佳的成因。政府當局會根據公共交通交匯處的實際情況，採取額外措施改善公共交通交匯處內的空氣質素。

其他關注

85. 莫乃光議員注意到政府當局正資助專營巴士公司加快在巴士站安裝實時到站資訊顯示屏及座椅，他關注專營巴士公司日後或會繼續把改善公共交通設施的責任轉嫁予政府當局。

86. 莫乃光議員亦不滿政府當局沒有採取任何具體措施(例如引入新的專營權條款及承諾)，以要求專營巴士公司全面開放公共交通數據。他認為有關數據便利使用公共交通工具的公眾人士。

87. 運輸及房屋局副局長回應時表示，專營巴士公司在開發及維持系統以編製實時巴士到站數據，並發放給乘客以提供更佳服務方面曾作出龐大的投資。因此，披露該等數據供第三方使用前須經有關巴士公司的同意。然而，政府當局會鼓勵專營巴士公司開放更多公共交通數據，供公眾使用。

88. 鄭松泰議員詢問為屯門公路巴士轉乘站的八達通卡使用者提供增值服務的進展為何。助理署長/巴士及鐵路回答時表示，政府當局正與專營巴士公司及相關部門跟進此事，並會在適當時候向委員提供補充資料，說明推行這方面工作的最新進展。

89. 應胡志偉議員的要求，助理署長/巴士及鐵路表示政府當局會提供補充資料，說明最近修改《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》後，在巴士車長人手情況及專營巴士服務班次方面有何改變。

(會後補註：政府當局提供的補充資料的中文本於 2018 年 10 月 22 日隨立法會 CB(4)84/18-19(01)號文件送交委員。)

個人化點對點公共交通服務

90. 田北辰議員認為，要加強遏止的士司機違例情況，加重各種的士司機違規行為的罰則，會較引入的士駕駛執照違例記分制度有效。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局一直檢討各種的士違規行為的罰則級別。除了引入違例記分制度以加強對曾作出多類違規行為的的士司機的阻嚇外，政府當局亦會建議加重對屢次違規的士司機施加的罰則。

91. 此外，鑒於警方對違規的士司機提出檢控時在舉證方面遇到困難，田北辰議員建議在的士車廂內安裝攝錄機，以保障司機及乘客。他補充，一些的士團體已率先在的士車廂內試裝攝錄機，並證實這做法非常有效。然而，莫乃光議員反對這項建議，因為全程攝錄會增加侵犯私隱的風險。

92. 運輸及房屋局副局長回答時表示，在的士車廂內安裝攝錄機或會引起乘客對私隱權的關注，因此應小心審慎地考慮此事。此外，政府當局亦會繼續聆聽業界及公眾的意見。

93. 莫乃光議員認為，由於的士服務質素極為參差，因此公眾確實對網絡召車服務及共乘出租汽車服務有需求。就此，政府當局應檢討簽發出租汽車許可證的評審準則，並考慮放寬該等準則，讓公司及車主可在領取許可證後合法經營這種業務，從而增加出租汽車市場的競爭。

94. 運輸及房屋局副局長回答時表示，對於使用不同種類的科技召喚出租汽車，包括使用

互聯網或手機應用程式，政府當局都持開放態度。儘管如此，不論使用哪種科技或平台，所有出租汽車服務均須合法，而最重要的是須顧及乘客的利益及安全。

95. 就專營的士而言，陸頌雄議員反映部分的士司機協會就維持僱傭關係的強烈要求。他們認為在僱傭關係下，的士司機會為了能維持一份較穩定及有吸引力的工作而維持良好的服務質素。

96. 運輸及房屋局副局長回答時表示，專營的士試驗計劃的重要特點包括：建議與旗下司機維持僱傭關係(並非強制性要求)的申請者會得到較高分數；以及把專營的士收費定於較普通的士收費高約 35%至 50%的水平。政府當局正積極就專營的士擬備法案，目標是在 2018-2019 立法年度把該法案提交立法會。

公共小巴

97. 區諾軒議員察悉政府當局已於 2017 年 7 月把公共小巴的最高座位數目由 16 個增至 19 個。然而，他認為公共小巴應容納 20 個而非 19 個座位，以進一步增加整體載客量，應付乘客(特別是在繁忙時間)的需求。

98. 譚文豪議員關注到公共小巴司機工作時間長及休息時間不足的問題嚴重，影響乘客及道路安全。他促請政府當局檢討《專線小巴司機的工作時間指引》現時所訂最長 14 小時當值時間及最長 11 小時駕駛時間的規定，使該等規定與《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》的規定看齊。

非專營巴士

99. 姚思榮議員表示，待港珠澳大橋及蓮塘/香園圍口岸啟用後，現時連接香港與內地的陸路口岸(即落馬洲、沙頭角、文錦渡及深圳灣)的交通流量可能有顯著變化。他詢問政府當局會否全面檢視跨境交通服務，包括非專營巴士服務。

100. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局會與內地當局溝通，並會密切監察有關情況，以確保跨境交通暢順。長遠而言，政府當局會進行《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，在該項研究中仔細檢討香港由 2031 年至 2041 年(或之後)的交通需求。

渡輪

101. 黃碧雲議員認為政府當局應檢討及研究港內渡輪航線和興建碼頭的事宜，並探討在西九文化區、紅磡、啟德發展區等地設置碼頭及提供往來該等地方的渡輪服務。此舉不但會有助紓緩陸路交通擠塞的壓力，亦會為市民及旅客提供其他交通選擇。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局會仔細考慮黃議員的建議。

102. 應黃碧雲議員進一步的要求，運輸及房屋局副局長答允提供補充資料，說明政府當局就在新發展區(例如西九文化區及啟德發展區)提供港內渡輪航線及設置碼頭的事宜進行的檢討。

(會後補註：政府當局提供的補充資料的中文本於 2018 年 10 月 22 日隨立法會 CB(4)84/18-19(01)號文件送交委員。)

103. 姚思榮議員詢問政府當局會否引入"水上的士"服務，以配合推行西九文化區計劃。運輸署助理署長/管理及輔助客運回答時表示，運輸署及旅遊事務署現正與相關業界初步探討在香港發展"水上的士"服務是否可行。政府當局會在收集業界的意見後決定未來路向。

公共交通策略研究的範圍

104. 譚文豪議員認為政府當局就公共交通策略研究各項建議措施的推行進展所作的報告，反映公共交通策略研究未能處理有關公共交通系統現行安排的問題。因此，他建議政府當局盡快開展第四次整體運輸研究，以訂定周全藍圖及短、中和長期目標與策略。

議案

(下午 12 時 18 分，主席命令休息兩分鐘。)

(下午 12 時 21 分，主席建議延長會議 15 分鐘至下午 1 時。委員表示支持。)

105. 主席表示，委員就此議程項目提出了 7 項議案。他認為擬議議案與正在討論的議程項目直接相關，適宜由事務委員會處理。應委員要求，主席繼而命令表決鐘鳴響 5 分鐘，以通知事務委員會委員進行表決。

106. 主席將田北辰議員的議案付諸表決。田議員要求進行點名表決。

政府正研究引入的士司機牌照扣分制，以加強阻嚇違例情況。相關罪行難以取證，經常會出現司機和乘客各說各話的情況。現時已有的士團體先行先試落實安裝車廂攝錄機，其攝錄機只會拍攝司機的容貌，司機和乘客普遍接受，成效顯著。因此，本會促請政府加重罰則的同時，研究落實的士安裝攝錄機讓執法部門更易取證，同時保障司機和乘客，並達到減少罪案發生的效果。

107. 主席宣布 10 名委員表決贊成議案，3 名委員表決反對議案及兩名委員放棄表決(點名表決詳情載於**附錄**)。主席宣布議案獲得通過。

108. 主席繼而將以下由黃碧雲議員動議的議案付諸表決：

本委員會促請政府檢討及研究港內渡輪航線及碼頭建設，研究在西九文化區、紅磡、啟德發展區等，設立碼頭及渡輪接駁航線，以協助疏導陸路交通擠塞的壓力，為市民及旅客提供交通選擇。

109. 主席宣布在席所有委員表決贊成議案，並宣布議案獲得通過。

110. 主席繼而將以下由譚文豪議員動議的議案付諸表決：

運輸署轄下 64 個公共交通交匯處中，超過一半的二氧化氮水平一小時平均值遠超香港空氣質素指標，損害市民健康。

本委員會要求政府儘快修改《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》專業守則，收緊守則內過時的二氧化氮濃度上限，由每小時 300 微克每立方米下降至 200 微克每立方米，與《空氣污染管制條例》看齊。同時全面提升所有公共交通交匯處通風系統的效能，包括但不限於延長系統操作時間、調高風量等。政府亦應主動與巴士公司商討，以調配歐盟五期或以上的巴士駛經交匯處，並定期檢視成效，以減低市民曝露過量空氣污染物的風險，保障市民健康。

111. 主席宣布 14 名委員表決贊成議案，沒有委員表決反對議案及兩名委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

112. 主席繼而將以下由譚文豪議員動議的議案付諸表決：

小巴司機工時長、休息不足的問題嚴重，影響乘客及道路安全。本委員會要求政府進一步檢討現時《專線小巴司機的工作時間指引》中最長 14 小時當值時間及最長 11 小時駕駛時間的規定，改為 12 及 10 小時，與本年初新修訂的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》看齊。

113. 主席宣布 15 名委員表決贊成議案，沒有委員表決反對議案及沒有委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

114. 主席繼而將以下由譚文豪議員動議的議案付諸表決：

現時政府以載客率作為加減巴士班次的主要考慮因素，但當局錯誤假設巴士每平方米可站立 6 人，令滿載情況長期被當局低估或忽略，無法改善班次。

本委員會要求政府修例將每平方米的標準由 6 人改為 4 人，與現時港鐵的做法看齊。

115. 主席宣布 9 名委員表決贊成議案，一名委員表決反對議案及兩名委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

116. 主席繼而將以下由譚文豪議員動議的議案付諸表決：

本委員會認為政府公共交通策略研究的推行進展匯報反映該策略研究無助改善現行交通布局的問題。在現有公共交通工具的分工、新興交通工具的應用、網約車未來路向、推廣單車出行及改善行人環境等議題上欠周全藍圖、短中長期目標及策略。

本委員會再次要求政府盡快開展第四次整體運輸研究，處理上述議題及訂定周全藍圖、短中長期目標及策略，並定期向本會匯報進度。

現時公共交通規劃是以現有班次及路線的載客率作為主導因素，當局沒有全面研究香港交通需求的分布。

本委員會要求加入"需求主導"的規劃因素，由政府大規模定期收集匿名的車程資訊，再透過大數據分析香港的交通需求分布及出行習慣，從而規劃出更準確及符合長遠需求的公共交通服務。

117. 主席宣布 9 名委員表決贊成議案，3 名委員表決反對議案及一名委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

118. 主席繼而將以下由陸頌雄議員動議的議案付諸表決：

近日有專營巴士公司在未經諮詢地區的情況下申請削減 40 條線路班次並獲得運輸署批准，本會對此表示遺憾，並要求日後專營巴士服務內容變更，包括路線、班次，必須諮詢公眾及區議會，並增加決策透明度。

119. 主席宣布 14 名委員表決贊成議案，一名委員表決反對議案及兩名委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：政府當局就通過的議案所作的回應的中文本及英文本分別於 2018 年 9 月 13 日及 2019 年 1 月 2 日隨立法會 CB(4)1555/17-18(01)號文件送交委員。)

VI. 2018 年港鐵票價調整

(立法會 CB(4)1072/17-18(07)號文件 —— 政府當局就 2018 年港鐵票價調整提供的文件)

立法會 CB(4)1072/17-18(08)號文件 —— 立法會秘書處就香港鐵路有限公司票價調整機制及港鐵票價調整擬備的文件(最新背景資料簡介)

(下午 12 時 36 分，主席建議再延長會議 15 分鐘至下午 1 時 15 分，委員並無異議。)

120. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介有關 2018 年港鐵票價調整的背景資料。他

表示，港鐵票價調整機制第二次檢討原定於 2018 年完成。港鐵公司應政府當局的要求，於 2017 年聯同政府當局完成票價調整機制第二次檢討，檢討結果適用於 2017-2018 年度至 2022-2023 年度 6 年間的票價調整安排。

121. 港鐵公司商務總監借助電腦投影片(立法會 CB(4)1115/17-18(01)號文件)，向委員簡介如何按照在 2017 年檢討後的票價調整機制得出 2018 年港鐵票價調整幅度為+3.14%，以及港鐵公司的票價推廣及其鐵路服務改善計劃。

122. 主席告知委員，港鐵公司將於 2018 年 6 月 15 日下次例會前就 2018 年港鐵票價調整提交資料文件，供委員參閱。

(會後補註：港鐵公司就 2018 年港鐵票價調整提供的文件(立法會 CB(4)1158/17-18(01)號文件)於 2018 年 5 月 28 日送交委員。)

2018 年票價調整

123. 委員普遍不滿港鐵公司在賺取巨額利潤的情況下仍根據票價調整機制增加票價。葛珮帆議員代表民主建港協進聯盟促請港鐵公司放棄將由 2017-2018 年度轉撥的+1.49%計入 2018-2019 年度港鐵整體票價調整幅度，以減輕市民的經濟負擔。

124. 陸頌雄議員表示，香港工會聯合會對票價調整機制第二次檢討的結果感到失望，因為票價調整機制方程式並無任何改變，只有小修小補，例如將 2017-2018 年度至 2022-2023 年度 6 年間的整體票價調整幅度調低 0.6 個百分點。政府當局及港鐵公司應重新考慮將票價調整機制方程式與港鐵公司扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利掛鉤，從而更適當地反映港鐵公司的盈利能力，並應重新考慮再次檢討票價調整機制。

125. 鄭俊宇議員認為現行票價調整機制有問題，因為港鐵公司雖然在上一年度賺取可觀利潤，但仍將票價調高 3.14%，實在於理不合。

他詢問政府當局在與港鐵公司磋商的過程中，是否已恰當地擔當公共交通服務規管者的角色；以及當局會否再次檢討票價調整機制。

126. 運輸及房屋局副局長回應委員的意見時表示，政府當局一直積極履行其作為港鐵公司大股東的責任，不時向董事局反映社會對港鐵營運的關注，並密切監察港鐵公司的服務表現。

127. 運輸及房屋局副局長進一步表示，現行票價調整機制自 2007 年兩鐵合併後開始採用，以取代港鐵公司當時享有的票價自主權。票價調整機制採用一條直接驅動的方程式，而該方程式會根據政府當局公布的經濟數據調整票價，因此該機制公開、客觀及具透明度。運輸及房屋局副局長強調，票價調整機制是政府當局與港鐵公司簽訂的兩鐵合併協議的一部分，並納入雙方簽署的《營運協議》，具法律約束力。

128. 鄭松泰議員察悉，行政長官在 2017 年《施政報告》中建議推出免入息審查的公共交通費用補貼計劃("補貼計劃")，為每月公共交通開支超出指定水平的市民提供一定程度的交通費用補貼。鑒於 2018 年港鐵票價調整，鄭議員詢問政府當局會否相應提高交通費用補貼，以減輕市民的交通費用負擔。

129. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2("副秘書長(運輸)2")答稱，補貼計劃將於 2018 年第四季或 2019 年首季推出。根據補貼計劃，若市民的每月公共交通開支超出 400 元的指定水平，政府當局會為超出該水平的實際公共交通開支提供 25% 的補貼，補貼金額以每月 300 元為上限。他補充，政府當局會在推行補貼計劃約一年後進行檢討，檢視其成效和對市民出行習慣以至整體公共交通服務布局及財政的影響。

票價優惠及推廣計劃

130. 陳振英議員讚賞港鐵公司在票價調整機制第二次檢討後，透過將分享利潤機制計算的利潤

上限由原來的 130 億元提高至 150 億元，增加根據該機制提供的票價優惠。他認為，由於港鐵公司會透過分享利潤機制與乘客分享更多該公司每年的基本業務利潤(包括發展物業所得的利潤)，這項安排能更適當地反映港鐵公司盈利能力與實施票價調整機制之間的關係。

131. 田北辰議員讚賞港鐵公司在新票價生效後，向使用八達通乘搭港鐵的乘客提供每程 3% 車費折扣("3% 車費回贈")，為期最少 6 個月，但他指出，使用全月通加強版及港鐵都會票的乘客不能享有 3% 車費回贈。就此，他建議凍結上述車票的票價，該等車票不受票價調整機制所規管。

132. 港鐵公司商務總監回應時表示，鑒於港鐵公司會在 2018 年下半年透過八達通提供為期 6 個月的 3% 車費回贈，使用八達通的乘客在 2018 年的實際車費不大可能會增加。港鐵公司在考慮為使用全月通加強版及港鐵都會票的乘客推出票價推廣時會參考田北辰議員的意見，讓該等乘客可享有與使用八達通的乘客類似的票價優惠。

133. 陸頌雄議員及何俊賢議員指出，雖然港鐵公司會根據票價調整機制提供合共 2 億 2,250 萬元的票價優惠，但若與港鐵公司在上一年度賺取的 168 億元淨利潤相比，優惠的款額實在微不足道。因此，何議員認為港鐵公司應撥出一個指定比例的利潤(例如 30%)與乘客分享。

134. 葛珮帆議員亦促請港鐵公司進一步增加票價優惠的款額，以減輕加價對市民(特別是基層市民)的負擔。此外，她及陸頌雄議員建議港鐵公司向使用八達通的乘客提供為期一年而非 6 個月的 3% 車費回贈。

135. 運輸及房屋局副局長答稱，港鐵公司已遵照票價調整機制訂明的規定與乘客分享 2 億 2,250 萬元，包括來自分享利潤機制的 2 億元及來自服務表現安排的 2,250 萬元。政府當局亦會鼓勵港鐵公司在每年提供更多票價優惠及推廣計劃，讓乘客受惠。港鐵公司商務總監補充，港鐵

公司在制訂票價優惠及推廣計劃時已考慮一籃子的因素，並已盡最大努力在所有持份者的利益之間求取合理平衡。

136. 毛孟靜議員認為港鐵公司現時提供的票價優惠及推廣計劃過於複雜，因而招致龐大的行政成本。她建議港鐵公司應進一步檢討並簡化有關計劃，讓更多乘搭港鐵的市民受惠。

137. 朱凱迪議員表示，西鐵線及東涌線的單程票價是東鐵線單程票價的兩倍以上。他詢問港鐵公司會否為東涌線的乘客推出日票，就如讓乘客在購票當天無限次乘搭西鐵線的屯門——南昌全日通，作為減輕乘客交通開支負擔的短期措施。朱議員亦促請港鐵公司透過提供合適的折扣，長遠而言收窄 3 條鐵路線(即西鐵線、東涌線及東鐵線)票價的差距。

138. 港鐵公司商務總監回答時解釋，港鐵公司已全面改善各類月票，以照顧經常乘搭港鐵的中長途乘客(包括西鐵線及東涌線的乘客)的需要及負擔能力。港鐵公司會繼續聆聽市民的意見、不時檢討票價推廣的成效，並盡量推出合適的票價優惠計劃。

服務表現安排

139. 陳振英議員察悉，港鐵公司就每宗嚴重服務延誤事故撥作票價優惠的最高款額已由 1,500 萬元增至 2,500 萬元。由於歷時超過 8 小時的服務延誤事故甚少發生，因此港鐵公司不大可能會被罰最高款額。陳議員建議，為達到預期的阻嚇作用，港鐵公司就每宗歷時較短(例如超過 1 小時但少於或等於 2 小時)的列車服務延誤事故撥作票價優惠的款額應增加。

140. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局認為現時在服務表現安排下每宗列車服務延誤事故的罰款額合適。雖然港鐵公司應為嚴重服務延誤事故負責，但增加罰款或會給港鐵公司的前線人員施加過大壓力，他們或有壓力或誘因匆匆進行

維修工程，以致危及鐵路安全。他表示儘管如此，陳振英議員在上文表達的意見可在日後檢討票價調整機制時進一步考慮。

141. 何俊賢議員認為服務表現安排只是短期減少鐵路服務延誤事故的權宜之計。要長遠解決問題，港鐵公司應重視利用先進技術改善鐵路系統的維修保養工作，例如參考內地的經驗，透過安裝感應器適時偵測鐵路網絡的異常情況，從而迅速採取行動。

142. 港鐵公司商務總監回應時表示，港鐵公司一直有利用先進技術進行鐵路維修保養工作。此外，為確保持續提供安全及可靠的鐵路服務，港鐵公司已投放大量資源進行維修保養、提升及更新鐵路資產的工作，預計投放的資源在未來數年會持續增加。港鐵公司商務總監向委員保證，港鐵公司會繼續致力改善鐵路網絡的維修保養工作。

其他事宜

143. 鑒於人口急速老化，加上港鐵公司在過去數年賺取巨額利潤，葛珮帆議員表示港鐵公司應投放更多資源提升車站設施，例如安裝更多乘客升降機和扶手電梯及增設出口，以方便乘客進出車站及來往車站大堂和月台。

144. 港鐵公司商務總監答稱，在 2012 年至 2017 年間，港鐵公司已在 13 個港鐵站安裝連接車站大堂和地面的乘客升降機。港鐵公司亦已由 2014 年起分階段在各個車站更換現有升降機，並已翻新港鐵網絡中多條扶手電梯。她補充，港鐵公司會全力提升港鐵車站的設施。

145. 毛孟靜議員察悉，近年公屋輪候冊申請人的輪候時間持續增加。鑒於港鐵公司一直賺取可觀利潤，她建議在部分港鐵站的上蓋興建公營房屋。

146. 副秘書長(運輸)2回應時表示，政府當局現時沒有計劃就任何處於推展或規劃階段的鐵路項目批出上蓋物業發展權。至於日後的鐵路項目，

經辦人/部門

政府當局會全面及通盤考慮鐵路營運及相關物業發展項目所需的土地。

VII. 其他事項

147. 議事完畢，會議於下午 1 時 15 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2019 年 2 月 22 日

點名表決 DIVISION: 1
日期 DATE: 18/05/2018
時間 TIME: 12:24:27 下午 PM

動議 MOTION: 田北辰議員就"公共交通策略研究建議措施的推行進展"動議的議案
Motion moved by Hon Michael TIEN Puk-sun on "Progress of implementation of measures under Public Transport Strategy Study"

動議人 MOVED BY: 田北辰 Michael TIEN

出席 Present : 16
投票 Vote : 15
贊成 Yes : 10
反對 No : 3
棄權 Abstain : 2
結果 Result : 通過 Passed

個別表決如下 THE INDIVIDUAL VOTES WERE AS FOLLOWS:

議員	MEMBER	投票	VOTE	議員	MEMBER	投票	VOTE
易志明	Frankie YICK	出席	PRESENT	盧偉國	Ir Dr LO Wai-kwok	贊成	YES
張宇人	Tommy CHEUNG			鍾國斌	CHUNG Kwok-pan	贊成	YES
林健鋒	Jeffrey LAM			楊岳橋	Alvin YEUNG		
陳克勤	CHAN Hak-kan			尹兆堅	Andrew WAN	贊成	YES
黃國健	WONG Kwok-kin	贊成	YES	朱凱迪	CHU Hoi-dick	反對	NO
葉劉淑儀	Mrs Regina IP			何君堯	Dr Junius HO		
謝偉俊	Paul TSE			何啟明	HO Kai-ming		
毛孟靜	Claudia MO	反對	NO	林卓廷	LAM Cheuk-ting		
田北辰	Michael TIEN	贊成	YES	柯創盛	Wilson OR	贊成	YES
何俊賢	Steven HO			陳振英	CHAN Chun-ying	贊成	YES
胡志偉	WU Chi-wai			陳淑莊	Tanya CHAN		
姚思榮	YIU Si-wing	贊成	YES	陸頌雄	LUK Chung-hung		
莫乃光	Charles Peter MOK	反對	NO	劉國勳	LAU Kwok-fan		
陳志全	CHAN Chi-chuen			劉業強	Kenneth LAU		
陳恒鎮	CHAN Han-pan			鄭松泰	Dr CHENG Chung-tai	棄權	ABSTAIN
梁志祥	LEUNG Che-cheung			鄭俊宇	KWONG Chun-yu	贊成	YES
郭家麒	Dr KWOK Ka-ki			譚文豪	Jeremy TAM	棄權	ABSTAIN
黃碧雲	Dr Helena WONG	贊成	YES	范國威	Gary FAN		
葛珮帆	Dr Elizabeth QUAT			區諾軒	AU Nok-hin		
潘兆平	POON Siu-ping			謝偉銓	Tony TSE		

秘書 CLERK

