

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.:
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PL/TP

電話Tel. No.: 3509 7211
傳真Fax No.: 3912 4818

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會秘書處秘書長
經辦人：劉素儀女士
[傳真號碼：2840 0269]

劉女士：

5月18日交通事務委員會 會議上所通過的議案

謝謝貴秘書處5月28日就上述事宜致運輸及房屋局局長的來函收悉。本局現作回覆。

專營巴士的站立人數

《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)第74條規定巴士可以運載的站立乘客總數。運輸署就各型號的專營巴士進行車輛類型評定時，須確保其設計和構造(包括計算最高乘客量)能符合相關規例的要求。目前有關法例內可運載的站立乘客人數的標準與英國及歐盟相關法例的標準相若。

至於運輸署在與各巴士公司檢視有關巴士路線的服務班次時，除參照《巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引》(「《指引》」)中有關增加巴士車輛及/或班次的條

件（即個別路線在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達100%及在該一小時內的載客率達85%）外，亦會彈性考慮其他因素（例如為較長途路線乘客提供更舒適的乘車環境及區議會意見等），增加車輛行走，以提高服務水平。如個別巴士路線持續輪候人龍偏長且等候時間較長，運輸署會因應實際情況，要求巴士公司適度加強服務班次。

因應議員有關要求，運輸署會檢視現時法例對巴士上站立乘客數目的要求，考慮實際情況包括不同路線的乘車環境及對車輛服務的需求，以研究是否有空間作出修訂。

專營巴士服務變更安排

政府會透過每年的巴士路線計劃，因應各地區的社區發展、現有和預計的乘客需求、公共運輸服務的水平、繁忙路段的交通情況、巴士服務對環境的影響等因素，並根據《巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引》重整巴士服務，包括增設／取消／合併路線、更改行車路線、增加／縮減班次或車輛數目等。一直以來，運輸署每年均會將巴士路線計劃提交及諮詢各區區議會，並會上載至運輸署網頁供公眾參閱，讓公眾知悉計劃及提供意見。運輸署會考慮諮詢期間所收到的意見及其他相關因素，決定是否落實各項計劃。

此外，巴士公司亦可在每年的巴士路線計劃以外，提交調整服務的建議。運輸署會按上述的因素／準則審視巴士公司的方案。若認為建議可行，但有關建議對居民影響較大，則會透過民政事務處，就有關建議諮詢相關的區議員及地區代表。運輸署會考慮收到的意見及其他各項因素，決定是否批准巴士公司實施有關建議。

就近月有專營巴士公司向運輸署提交調整40條路線班次的申請，當中大部分為非繁忙時段的班次，並只佔該等路線班次的少數，主要是因為該等時段的乘客量偏低。運輸署在審批有關申請時，會參考《巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引》所列的班次調節準則、有關時段的乘客需求及其他替代服務等因素。一如既往，若有關建議對居民影響較多，運輸署會諮詢相關的區議會。

政府重視區議會及公眾對巴士服務的意見，並會繼續與區議會就專營巴士服務內容的變更保持良好的溝通，在滿足乘客需求的前提下善用資源，提升巴士網絡的效率，同時減少對道路交通和環境造成不必要的影響。

《專線小巴司機的工作時間指引》

政府一直十分關注公共小巴司機的作息安排，以確保司機有足夠的休息時間，從而提升服務安全。運輸署在2000年制定《專線小巴司機的工作時間指引》，就司機每日最長的當值時間及駕駛值班時間作出指引。其後，運輸署在2016年與業界檢討修訂指引。新指引1自2017年8月15日起實施，更清晰地列明司機在當值時間的休息及用膳時間，並新增兩個相連工作日之間的最低休息時間。

運輸署透過與專線小巴營辦商舉行的業界定期會議敦促營辦商根據指引檢視及編訂司機工作時間安排。運輸署亦同時向主要為自僱人士的紅色小巴業界提供該指引作參考。為全面掌握新指引的實施情況，運輸署將於2018年第四季展

¹ 專線小巴司機的工作時間指引 (2017年8月15日起實施)：

- (1) 專線小巴司機工作9小時最少應有45分鐘休息時間(包括用膳時間)；其中不少於10分鐘應安排在首4小時的工作時間內提供；
- (2) 專線小巴司機每日最長當值時間(包括所有休息時間)不應超過14小時；
- (3) 專線小巴司機每日駕駛值班時間(即最長當值時間扣除所有休息時間後)不應超過11小時；
- (4) 專線小巴司機一個工作日內的工作時間不少於9小時便應獲提供用膳時間；以及
- (5) 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於10小時。

開定期小巴使用率市場調查研究中向營辦商及司機收集有關工作時間的數據。此外，運輸署亦會定期向營辦商發出問卷，要求他們提供編訂司機工作時間的資料。我們備悉譚文豪議員有關修訂指引的意見，運輸署會根據上述調查研究及問卷調查所得結果，與業界檢視進一步調整指引的可行性及需要。

在的士車廂內安裝閉路電視系統

的士提供個人化點對點接載服務，車廂只有司機和乘客，屬半私密空間。當乘客和司機一旦因服務問題而意見相左時，往往面對缺乏第三方人證的舉證困難，使之難以作進一步跟進。

一般而言，在不影響車輛結構及行車安全的前提下，在的士車廂內安裝閉路電視系統，無須向運輸署申請。然而，政府注意到安裝閉路電視系統牽涉私隱保障問題，而市民亦對在的士車廂內安裝閉路電視系統存有疑慮，擔心個人資料私隱未能得到充分保障。在的士車廂內安裝的閉路電視系統能攝錄個人影像或有關個人資料，其用途應受到恰當管制，以防止侵犯個人私隱。

我們備悉田北辰議員的意見。為改善現行處理的士服務投訴的安排從而提升的士服務質素，運輸署現正草擬在的士車廂內安裝閉路電視系統的指引，以供業界參考。在草擬指引的過程中，運輸署會諮詢相關政府部門及團體，包括個人資料私隱專員公署、律政司、的士服務質素委員會及的士業界等，以期保障司機及乘客的權益。

新港內持牌渡輪服務

現時維港兩岸包括在西九、紅磡及啟德均已設有公眾碼頭或梯台等設施，供船隻上落乘客。政府在2017年發表的《香港旅遊業發展藍圖》中指出，為加強維多利亞港及海濱長廊的旅遊特色，政府會探討「水上的士」服務，服務地點圍繞港內主要旅遊景點的位置，例如中環、西九龍、啟德及尖沙咀東部。現時，運輸署正邀請有意營辦「中環—紅磡」及行經啟德、紅磡、尖東、中環、西九龍的循環線（即「水上的士」）的人士向該署提交營運上述兩條持牌渡輪服務的意向書，進一步向市場了解經營港內渡輪航線的意向。運輸署亦歡迎有意營辦其他新港內持牌渡輪服務的營辦商向運輸署提出申請。

公共交通交匯處空氣質素

政府在設計及建造有蓋公共運輸交匯處（「交匯處」）時，會充分考慮車輛停泊的佈局、預計交通流量及附近環境等因素，並配置合適的通風系統，以切合空氣質素方面的相關要求。然而，在交匯處落成啟用後，其空氣質素或會受實際運作環境變化影響，例如周邊發展、附近的建築／道路工程和交匯處使用量增加等。就此，運輸署會委託機電工程署大約每兩年左右在運輸署管理的有蓋公共交通交匯處內進行空氣質素調查，以監察其空氣質素能否符合環境保護署（「環保署」）制訂的《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》指引（《守則》），並會按實際需要加密監測調查的次數。此外，機電工程署會每三個月檢查通風系統一次，確保機件運作良好。另外，運輸署在有需要時會聯同相關政府部門考慮及推行適當的改善措施，包括安排延長通風系統操作時間、調高風量、更換有關通風系統組件、加強交匯處內停車熄匙的管理，及要求巴士公司調配更高環保型號（包括歐盟四及五型）的巴士行走所涉路線。政府會繼續密切監察交匯

處的空氣質素及站內通風系統的運作，以提升交匯處內空氣質素。

至於檢討《守則》方面，環保署會聯同相關政府部門進行相關工作，並會考慮包括交匯處的實際運作情況和需要，以及本港及海外相類的空氣污染物的短期空氣質素標準等因素。

整體運輸研究

政府自1976年以來進行了三次整體運輸研究，訂下運輸規劃和整體發展的策略綱領，並制訂基礎設施的發展計劃，以配合香港社會經濟發展。第三次整體運輸研究在1999年完成，定下幾個大方向，包括(1)更妥善融合運輸與土地用途規劃；(2)更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；(3)提供更完善的公共交通服務和設施；(4)更廣泛運用新科技來管理交通；以及(5)制訂更環保的運輸措施。這些大方向至今依然適用。

運輸署完成第三次整體運輸研究後，一直不斷更新和提升整體運輸研究模型，以反映最新的香港人口及就業數據、經濟情況、土地用途、運輸基礎設施規劃及交通數據，確保能提供穩健可靠的交通預測供規劃之用。經提升的整體運輸研究模型會提供直至2041年的交通預測。

政府一直透過各項策略研究制訂運輸政策，例如制訂《鐵路發展策略2014》以勾劃直至2031年的鐵路發展藍圖，根據《公共交通策略研究》結果，落實有助鞏固重鐵以外的公共交通服務在公共交通系統的角色及定位。此外，政府正計劃在取得撥款後即展開《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討在2030年以後應付交通需求所需的運輸基礎設施。鑑於上述研究涵蓋主要公共運輸政策及運輸基礎設

施規劃，加上正在進行的其他專題研究(例如中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃的可行性研究及提升香港易行度的研究)，現時沒有迫切需要進行第四次整體運輸研究。

至於要求政府定期大規模收集車程資訊，分析市民的交通需求分布及出行習慣，我們理解這訴求。事實上，運輸署大約每十年會進行一次全港性的「交通習慣調查」（下稱「交查」）。交查的主要目的是搜集有關市民出行及交通習慣的最新資料，並建立數據庫，以更新及提升政府部門的運輸模型，作為規劃未來的交通設施和服務。以往交查都會在人口普查同年進行，從而利用人口普查所得的全面和詳細統計數據，以調校和補充交查。上一次的交查於2011年開展，配合政府統計處當年進行的人口普查，並於2012年完成。就下一次交查，我們仍會考慮於人口普查同年進行。

網約車未來路向

政府對於使用不同的應用科技，包括網絡或手機程式召喚出租汽車（即「網約」車），持開放態度。不過，在使用新科技或新平台的同時，亦須合乎法規，以保障乘客的利益及安全，確保道路的有效使用，以及現時有九成市民使用的公共交通系統的高效可靠及長遠健康發展。

任何人士或機構如欲安排私家車作出租或取酬載客用途，有關車輛必須根據《道路交通條例》（第374章）第52(3)條的規定，領有有效的出租汽車許可證，其出租服務亦必須符合相關法例要求和出租汽車許可證的發證條件。若私家車並未領有出租汽車許可證，車主無論以任何方式，包括手機應用程式租車平台，均不能使用有關私家車提供出租汽車或取酬載客服務，否則即屬違法。

在任何取酬載客行為均須依法規管的政策大前提下，我們同意應積極回應社會上近年對服務質素較佳、收費較高及具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求。因應經諮詢立法會交通事務委員會的結果以及社會上普遍支持的意見，政府將推出專營的士回應社會的新需求。政府正積極籌備推出專營的士的條例草案，會爭取於2018-19立法年度提交立法會審議。

改善行人環境

行政長官於2017年10月的《行政長官2017年施政報告》宣佈政府繼續推動「香港好·易行」，循四個主題方向（即「行得醒」、「行得通」、「行得爽」和「行得妥」），推出一系列措施，鼓勵市民「安步當車」，減少乘坐汽車作短途出行。我們的目標是提升香港的整體易行性，利便市民出行、連繫及享用，並讓步行成為香港作為可持續發展城市的重要部分。

在「香港好·易行」下，運輸署正逐步推行具體措施，當中包括：

- (一) 於2017年10月在「香港乘車易」推出了新功能，讓市民可透過應用程式，計劃及搜尋銅鑼灣主要購物區周邊的最佳步行路線。運輸署亦計劃於2018年內把「香港乘車易」內的步行路徑資訊擴展至油尖旺區，並計劃於未來兩至三年擴展至其他各區。運輸署亦會於2018年年中提供搜尋無障礙步行路線的功能供有需要人士使用。
- (二) 運輸署於2017年9月展開了「港島北灣仔至上環行人網絡連通性研究－可行性研究」。該署於

今年 4 月就提升灣仔至上環連通性的初步方案及建議走線諮詢了灣仔及中西區區議會，區議會對方案表示支持。

- (三) 運輸署於 2017 年 12 月分別展開了「提升香港易行度顧問研究」及「檢討上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審機制及初步可行性研究」。運輸署會在 2018-19 年度就上述研究分別展開公眾諮詢。
- (四) 於 2017 年 12 月在 18 個分段式過路處額外加長行人綠燈的時間，使兩個原本行人綠燈時間不一致的分段式過路處的綠燈同步亮起，令行人可一次橫過整條馬路。運輸署會在 2018 年內再在另外 20 個分段式過路處額外加長行人綠燈的時間。
- (五) 於 2018 年 3 月內在 9 個地點進行行人交通燈延長測試，讓長者及行動不便人士過路時，可以使用個人八達通卡在交通燈柱上的讀卡器拍卡，以加長行人過路處的行人閃動綠燈時間。

推廣單車出行

政府致力促進低碳、綠色的出行方式，建設「單車友善」的新市鎮及新發展區，分階段改善新市鎮現有單車徑及單車停泊設施。

在道路安全的大前提下，政府一直採取較審慎的態度，不鼓勵市民在市區繁忙路上以單車作為交通工具。

就現有九個新市鎮²的單車設施，運輸署聘請了顧問研究改善方案，並已大致完成研究。顧問擬定了約 900 個建議改善地點，涉及的改善措施，包括增加公共單車泊位和在一些急彎、陡斜坡道和行人過路處增設安全設施(例如裝設彈性塑膠護柱以分隔雙程單車徑)，以保障騎單車者和行人安全。預計當上述 900 個改善工程全部完成後，共可增加約 7 000 個單車停泊位。

第一期改善工程涉及約 100 個地點，已於 2016 年分階段開展，預計可於 2018 年完成，可增加約 1 000 個單車停泊位。

第二期改善工程涉及約 540 個地點，運輸署已於 2017 年年底透過相關民政事務處開展地區諮詢。在取得相關持份者和區議會的意見後，計劃於 2019 年開展有關工程，當中涉及約 3 500 個單車泊位。

運輸及房屋局局長

(吳慧鈞



代行)

2018年9月12日

² 九個新市鎮即沙田／馬鞍山、大埔、上水／粉嶺、元朗、天水圍、屯門、荃灣、東涌及將軍澳。