

本人就政府的開放數據政策(立法會CB(4)283/18-19(03)號文件) 表達意見並希望「資科辦」能加快本港開放數據的進步，令本港在數位化轉型(Digital Transformation) 上能盡快追上亞洲其他國家的步伐。

### 數據細緻度

數據細緻度 (Granularity) 是一個被本地政府忽視多年的問題。在資料一線通上能得到的數據一部份是整合數據，阻礙更深一步的數據應用。

以「創新及科技基金撥款概覽」為例

(<https://data.gov.hk/tc-data/dataset/hk-itc-team1-itf-approved-projects-stat>)，數據只大概列出基金撥款與基金計劃，但真正大眾關心的數據，例如五千多個的項目範疇，撥款數字、統籌人及獲款機構等訊息都沒有包括在開放數據內。明顯地概覽並不能說明基金實際上的運作情況，業界及大眾亦難以檢視或監察基金。

*Complete. Open data are published in primary forms (i.e., as collected at the source), with the finest possible level of granularity that is practicable and permitted by law and other requirements. Derived or aggregate open data should also be published but must reference the primary data.*

*From "Open Data Policy-Managing Information as an Asset"*

外國對數據細緻度的要求比本港高，早在 2013年，美國總統奧巴透過行政命令，在一份名為 "Open Data Policy-Managing Information as an Asset" 的備忘錄上要求政府各部門開放數據，並在數據的完整性上要求盡可能細緻，並將細緻及原始數據發布。整合的數據同樣地應該發布並引注原始又細緻的數據。

*Not granular*

*Since our criteria requires a particular level of data granularity, we considered all datasets that do not meet this requirement as not granular, and therefore are regarded as not available. For example - Great Britain has published elections results, but not at the poll station level, which is a crucial level to detect voter fraud; therefore, while there is some data for UK elections, it is not at the right level, and is considered as non existent.*

*From "Interpretation, Global Open Data Index"*

另外，開放知識基金會 (OKFN) 每年發布的全球開放資料指標 (Global Open Data Index) 亦明確要求假若數據細緻度達不到要求的話，指標會直接視為互地政府沒有提示數據。文中以英國投票數據為例，官方只公開全國整合了的投票數據，而沒有開放每一站的投票數據，所以會被指標視為沒有提供足夠數據。

由此可知，數據細緻度是一個開放數據關鍵的元素，香港政府在制訂開放數據政策上亦應加入細緻度為指標。

### 久缺公營機構開放數據

在多次社會問題上，大眾要求公營機構提供更多數據解答社會的疑惑。最近被要求最多的開放數據就是港鐵及巴士的每日實時數據。不過社會的要求一次又一次被拒絕。最常用籍口是港鐵及巴士公司是私人公司，數據是否開放的最終決定權落在該公司上。不過這兩家不是私營機構

，而是公營機構。兩者都在提供公共交通工具給廣大市民，服務質素跟市民的生活緊扣，試問又怎麼不能開放相關的數據，抹煞市民本來應有的知情權？

尤其是港鐵最近半年發生多次大型事故，班次延誤不但影響市民生計，還影響整個城市的生產力，還可以有甚麼藉口阻止市民接觸這些數據？更諷刺的是，香港特區政府在港鐵的持股量已高達百分之七十五，顯然地政府在港鐵開放數據的問題上是有足夠的決定權，但沒有盡力實現，是不為也，非不能也。

九巴的情況不比港鐵的好得多，雖然九巴官方應用程式展示班次到站的實時數據，不過大眾認為應用程式質素參差，用戶體驗仍有很大的進步空間，亦因太多廣告而令人生厭。更重要的是，市民是沒有辦法從應用程式得到原始數據，而九巴亦使用極度嚴格的條款，即使程式開發者能利用網絡爬蟲技術下載數據，但都因條款苛刻而卻步，令本來屬於社會及大眾的數據沒法公開。

以台灣為例，台北市政府資料開放平台早已提供即時的預估到站時間應用程式介面 (<https://data.taipei/dataset/detail/metadata?id=d384ad18-1d77-4475-aa2a-34aa8fadafad> )，任何人只需要基本的編寫程式技巧，就能在不受限制的情況下，就能索取即時交車的數據。根據官方交通局的統計，單是即時公車動態資訊已經有78家企業或機關在使用，可想而知，開放交通數據除有助監察和研究外，更會帶來可觀的商機。

## 開放數據計劃缺乏方向

文件中的開放數據計劃的數據凌散，雖然數據量是增加了，不過沒有明確的放向或主題的話，是達不到急市民所急的目的。表中的數據大部份數據都是資料辦相關的數據，遺憾地其他政府部門的數據則沒有在此文件中提及。文件沒有清晰地建議資料辦在實行上如何與業界，商界及大眾達成共識，亦沒有定義開放數據發放的優先次序和排次序的考慮因素及條件，同時政府亦應制定開放數據計劃的成效提標，以確保計劃能順利完成。最後，創新及科技局在部門與部門之間的溝通及協調範疇上應該扮演一個重要的角色，可惜在文件中並沒有介定創新及科技局在開放數據計劃執行上的角色及責任，實在令人失望。

## 總結

開放數據政策仍有很大的進步空間，希望創科局及資料辦能在開放數據政策及推行措施上有一個更明確的方向，不要再令香港蹉跎歲月。

黃浩華  
資訊科技界選委