立法會
Legislative Council

立法會 CB(4)1199/18-19 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　　：2019 年 4 月 26 日(星期五)
時　間　　：上午 10 時 45 分
地　點　　：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員　：陳恒鑌議員, BBS, JP (主席)
譚文豪議員 (副主席)
張宇人議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, SBS, JP
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
潘兆平議員, BBS, MH
蔣麗芸議員, SBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
楊岳橋議員
尹兆堅議員
朱凱廸議員
何君堯議員, JP

何啟明議員
林卓廷議員
邵家輝議員
柯創盛議員, MH
陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH
鄭松泰議員
范國威議員
區諾軒議員
謝偉銓議員, BBS

列席議員 ： 鄺俊宇議員

缺席委員 ： 葉劉淑儀議員, GBS, JP
陳淑莊議員
劉業強議員, BBS, MH, JP

出席公職人員 ： **<u>議程第 IV 項</u>**

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
關如璧女士

運輸署
署理助理署長/技術服務
邱國鼎先生

運輸署
運輸專家(標準研究)
鄭鴻亮先生

路政署
總工程師(研究拓展)
熊國泉先生

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
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 V 項**

香港鐵路有限公司

商務總監
楊美珍女士

公司事務總監
蘇家碧女士

總經理 —— 市務及策劃
元立行先生

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
朱靄儀女士

議會秘書(4)2
羅雲珊女士

議會事務助理(4)2
林潔文小姐

經辦人/部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

立法會 CB(4)922/17-18(01)號文件	——	政府當局對委員在2018年2月15日的會議上就議程項目"有關於2018年2月10日在大埔公路發生涉及一輛專營巴士的嚴重交通意外的事宜"通過的3項議案所作的回應
立法會 CB(4)923/17-18(01)號文件	——	政府當局對譚文豪議員、郭家麒議員、陳淑莊議員及楊岳橋議員就職業司機的工作時數及作息安排發出的聯署函件所作的回應
立法會 CB(4)333/18-19(01)號文件	——	政府當局就譚文豪議員及郭家麒議員為要求政府當局檢討與港珠澳大橋有關的交通安排而發出的函件所作的回應
立法會 CB(4)542/18-19(01)號文件	——	政府當局對委員在2019年1月18日的會議上就議程項目"香港專營巴士服務獨立檢討委員會的報告"通過的5項議案所作的回應
立法會 CB(4)676/18-19(01)號文件	——	政府當局對譚文豪議員就發出私人駕駛教師執照事宜發出的函件所作的回應

經辦人/部門

立法會 CB(4)712/18-19(01)號文件	——	政府當局對委員在2018年12月14日的會議上就議程項目"落實公共交通費用補貼計劃"通過的3項議案所作的回應
立法會 CB(4)714/18-19(01)號文件	——	政府當局就謝偉銓議員要求討論展開第四次整體運輸研究的函件所作的回應
立法會 CB(4)716/18-19(01)號文件	——	朱凱廸議員要求當局就港鐵營運協議提供補充資料的函件
立法會 CB(4)716/18-19(02)號文件	——	葛珮帆議員要求當局改善大涌橋路交通燈設計的函件
立法會 CB(4)743/18-19(01)號文件	——	政府當局對委員在2019年3月15日的會議上就議程項目"檢討非法以出租或取酬方式載客的罰則水平"通過的一項議案所作的回應
立法會 CB(4)746/18-19(01)號文件	——	區諾軒議員要求當局就近期的電車意外提供補充資料的函件
立法會 CB(4)746/18-19(02)號文件	——	葛珮帆議員要求當局增加馬鞍山泊車位供應的函件
立法會 CB(4)746/18-19(03)號文件	——	朱凱廸議員要求當局就新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的加價申請提供補充資料的函件

立法會 CB(4)752/18-19(01)號文件	——	政府當局對委員在2019年3月15日的會議上就議程項目"新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的加價申請"通過的一項議案所作的回應
立法會 CB(4)755/18-19(01)號文件	——	政府當局對譚文豪議員就運輸署指定的駕駛學校發出的函件所作的回應
立法會 CB(4)759/18-19(01)號文件	——	政府當局就譚文豪議員為要求改善巴士司機工作時間而發出的函件所作的回應
立法會 CB(4)762/18-19(01)號文件	——	一名葵青區議會議員有關在華星街興建無障礙通道連接葵興港鐵站的意見書
立法會 CB(4)779/18-19(01)號文件	——	陳恒鑌議員及易志明議員要求政府規管在的士車廂安裝攝錄系統事宜的聯署函件

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

II. 下次會議的討論事項

立法會 CB(4)766/18-19(01)號文件 —— 待議事項一覽表

立法會 CB(4)766/18-19(02)號文件 —— 跟進行動一覽表

2. 委員同意在 2019 年 5 月 17 日舉行的下次例會討論以下事項：

(a) 容許攜帶自用醫療壓縮氧氣瓶出行的人士乘搭專營巴士；

(b) 重建南丫島北角碼頭；及

(c) 增加泊車位供應的最新概況。

3. 莫乃光議員建議在下次例會討論公共交通服務的加價申請。

4. 謝偉銓議員察悉港珠澳大橋已通車 6 個月，並建議政府當局簡單交代利便管理大橋交通的措施。

5. 黃碧雲議員提到上文第 2(c)段，並要求政府當局在其討論文件中加入資料，說明在油麻地停車場拆卸後泊車位的供應，以及發展智能泊車系統的事宜。

6. 林卓廷議員建議提前討論事務委員會待議事項一覽表第 18 項，即"應對新界交通擠塞的措施"。他亦要求當局簡單交代港珠澳大橋的最新運作情況。

7. 主席表示，他會與政府當局討論委員上述建議。

8. 對於姚思榮議員提議討論廣深港高速鐵路乘客的登記制度，主席建議姚議員把此項目轉交鐵路事宜小組委員會討論。

III. 2019 年 3 月 15 日會議的續議事項

立法會 CB(4)656/18-19(01)號文件	——	譚文豪議員、陳淑莊議員、楊岳橋議員及郭家麒議員擬動議的議案的措辭

經辦人/部門

立法會 CB(4)656/18-19(02)號文件	——	范國威議員擬動議的議案的措辭

議案

9. 主席表示有兩項關於"的士加價申請"的議案在 2019 年 3 月 15 日的會議上提出，但因時間不足而未有予以處理。他指示事務委員會在是次會議上處理該兩項議案，並請委員參閱以下由譚文豪議員、陳淑莊議員、楊岳橋議員及郭家麒議員動議的議案：

> 鑑於的士加價後車主或會調高車租，租車司機收入未必能因而提升；同時的士在 2017 年已曾經加價約 10%，因而本會反對是次的士加幅超過 20%的加價申請。政府應專注提升的士服務質素，改善「繞路」、「拒載」、司機態度惡劣、濫收車資等等問題，為的士業界吸引更多客源。政府亦應改善現時專用石油氣加氣站輪候時間過長的問題，讓司機節省入氣時間，改善的士業界的營商環境。
>
> (Translation)
>
> Given that taxi owners may adjust upwards the taxi rental following an increase in taxi fares and the income of rentee-drivers may not necessarily increase as a result, and that taxi fares were already increased by about 10% in 2017, this Panel objects to the present applications for increasing taxi fares by more than 20%. The Government should focus on enhancing the taxi service quality, addressing the problems of taxi drivers like not taking a direct route to the destination, refusal of hire, poor attitude, overcharging of taxi fares, etc. and attracting more passengers for the taxi trade. The Government should also address the problem of overly long waiting time for refilling at dedicated liquefied petroleum gas filling stations at present with a

view to saving drivers' refilling time and improve the business environment of the taxi trade.

10. 主席把議案付諸表決。12 名委員表決贊成議案，3 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。

11. 主席繼而請委員參閱以下由范國威議員動議的議案：

> 鑒於是次的士加價申請加幅高，而且過去 5 年，的士乘客量有持續下降的趨勢，平均每天乘客人次由 2013 年的 101.05 萬下降至 2017 年的 89.8 萬，即是平均每天乘客人次下跌了超過 11 萬人次。若今次的士再加價，的士乘客數量將繼續下降，的士租車司機收入可能不加反減；此外，加價後，出租車主有更大誘因去增加車租，增加自己的投資收入，令租車司機淨收入下跌。因此，本會反對是次的士加價申請，避免因為乘客減少及車主加租，而令到出租司機收入下跌。

(Translation)

> The current proposed rate of taxi fare increase is too high and over the past five years, the patronage of taxis has shown a declining trend with the average daily patronage dropping from 1 010 500 passenger trips in 2013 to 898 000 passenger trips in 2017, representing a drop of over 110 000 passengers trips daily on average. If taxi fares are increased again this time, the patronage of taxis will continue to drop and the income of taxi rentee-drivers may not increase but decrease. Besides, following an increase in taxi fares, rentor-owners have a greater incentive to raise the taxi rental so as to generate additional investment income for themselves, resulting in a lower net income for rentee-drivers. Therefore, this Panel objects to the present taxi fare increase applications with a view to avoiding a decrease in the income of rentee-drivers as a result of a drop

in the patronage of taxis and an upward adjustment of the taxi rental by rentor-owners.

12. 主席把議案付諸表決。11 名委員表決贊成議案，3 名委員表決反對議案，1 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

13. 就兩項議案進行記名表決的詳情載於**附錄。**

(*會後補註*:獲通過的議案的措辭於 2019 年 4 月 26 日隨立法會 CB(4)811/18-19 號文件送交委員。)

IV. 道路安全審核及道路安全檢查

立法會 CB(4)766/18-19(03)號文件	——	政府當局就道路安全審核及道路安全檢查提供的文件

政府當局的簡介

14. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局就道路安全審核及道路安全檢查提供的文件的要點。運輸及房屋局副局長表示，道路安全審核採取防患未然的策略，在運輸基礎設施的設計和建造階段着手提升道路的安全表現，以減少出現駕駛錯誤的機會，並締造更安全的道路環境。運輸及房屋局副局長亦表示，為進一步提升現有道路的安全情況，運輸署和路政署已於 2018 年 5 月展開顧問研究，透過全面而有系統的安全檢查，檢視及提升本港所有公共道路的路旁安全情況。政府當局會制訂多項優化措施，以提升現有道路的路旁安全情況。

討論

交通意外及道路安全問題

15. 副主席及毛孟靜議員就晚上車輛超速行駛和觀塘繞道、葵涌道及龍翔道等黑點經常發生交通

意外的問題表達關注，並詢問安裝偵速攝影機及警方在夜間巡邏等措施在減少車輛超速行駛及交通意外方面的成效如何。副主席要求政府當局提供資料，說明運輸署及警方如何決定偵速攝影機的數目和位置。

16. 運輸署署理助理署長/技術服務答稱，運輸署與警方已成立工作小組，負責制訂措施遏止車輛超速行駛，以及決定偵速攝影機的數目和位置。運輸署署理助理署長/技術服務補充，不論固定還是移動的偵速攝影機，當局均會採用，以加強偵察超速行駛的車輛。此外，運輸署正於選定路段試用偵察平均車速攝影機系統，以監察車輛行駛某路段一段指明距離的速度。運輸署會檢討該系統在偵測超速行駛方面的效用。

17. 鄭松泰議員及鍾國斌議員察悉沙田區大涌橋路近期發生多宗交通意外，並對大涌橋路的道路設計和道路安全情況，特別是在該道路重要的十字路口和路口使用"預仔燈"系統表達關注。鄭議員認為在十字路口和路口設置的"預仔燈"系統常常令來自不同方向的駕駛者感到困惑，因而增加出現駕駛錯誤及發生意外的機會。他要求政府當局檢討道路設計，並棄用"預仔燈"一類的設施。鍾議員亦促請政府當局檢討容易發生意外的路段的速度限制，務求減少交通意外。

18. 運輸及房屋局副局長答稱，運輸署已全面檢視大涌橋路的道路安全情況，並建議採取多項交通改善措施。關於"預仔燈"系統的應用，運輸及房屋局副局長表示，此類交通燈系統常用於本港及海外司法管轄區許多路段，並已證實能有效管理車流及紓緩交通擠塞情況。雖然政府當局現時沒有計劃移走在大涌橋路設置的"預仔燈"系統，但運輸署會改善在有關路段的交通燈的位置，使交通信號更清晰，不會令駕駛人士混淆。就近期的交通意外而言，運輸及房屋局副局長補充，警方仍在調查。運輸署會因應警方的調查結果和意見，考慮採取進一步的優化及跟進措施。

19. 關於交通意外，姚思榮議員及范國威議員亦對本年 4 月在土瓜灣發生的致命旅遊巴士意外表達關注。姚議員擔心區內主要旅遊景點的旅遊巴士泊車位嚴重不足，導致旅遊巴士違例泊車，對行人及道路使用者構成安全風險。他促請運輸署全面檢討區內旅遊巴士泊車位的供應情況。范議員察悉，在土瓜灣發生該宗致命意外後，區內部分非政府機構自發向行人和道路使用者派發傳單，推廣道路安全。他促請運輸署檢討該署在這方面的教育及宣傳工作是否足夠。

20. 運輸署署理助理署長/技術服務答稱，運輸署、警方和道路安全議會不斷致力教育市民道路安全的重要性，冀能改善道路使用者的行為，締造更安全的道路環境。此外，運輸署正與有關的區議會討論，物色合適地點為旅遊巴士提供更多路旁泊車位，並改善相關路段的設計，提升安全情況。姚思榮議員進一步詢問推行擬議措施的時間表。運輸署署理助理署長/技術服務回答時表示，相關工程已展開，並持續進行。

發展道路安全技術及裝置

21. 主席及田北辰議員歡迎運輸署在選定路段試裝偵察平均車速攝影機系統的措施。主席詢問試驗計劃的推行進展為何，以及會否在測速區間內提醒駕駛者其駕駛速度。運輸署署理助理署長/技術服務答稱，運輸署正考慮在合適路段如荃灣路安裝偵察平均車速攝影機系統。運輸署建議豎設道路標誌，提醒駕駛者快將進入測速區間，但運輸署仍正考慮透過發放實時資訊，告知測速區間內的駕駛者其駕駛速度的利弊。運輸署署理助理署長/技術服務補充，運輸署打算在年內實地進行試驗計劃。

22. 主席詢問當局為何不採用具備倒數裝置的交通燈，讓駕駛者在燈號轉黃或轉紅之前有足夠時間停車。運輸署署理助理署長/技術服務答稱，運輸署曾檢視該類交通燈系統的成效，所得結論是無法確定該類系統能否防止發生車輛衝紅燈或黃燈的事故，因為進取的司機或會把握交通燈轉紅或轉黃前所餘的時間加速，因而增加道路安全風險。儘

管如此，運輸署會繼續留意交通燈型號的最新發展，以及該等型號在管制交通方面的成效。

23. 毛孟靜議員及陳志全議員從政府當局的文件第 17 段得悉，運輸署會在路旁巴士站試裝"減能護柱"，加強保護在路旁巴士站等候的行人和乘客。他們詢問每支"減能護柱"的費用為何；會安裝多少支"減能護柱"；選定合適安裝位置的準則為何；以及如何評審"減能護柱"的成效。運輸署署理助理署長/技術服務答稱，運輸署已在香港仔海傍道的路旁巴士站安裝"減能護柱"，並計劃在大欖隧道巴士轉車站安裝"減能護柱"，以作試驗，如認為"減能護柱"有效，便會在更多路段安裝。運輸署日後決定安裝位置時，會考慮有關道路的設計和安全情況、相關路段的意外率、車流量及現場情況等因素。目前，運輸署沒有在下一階段採購多少支"減能護柱"及在哪些地點安裝的具體計劃。至於每支"減能護柱"的費用，運輸署署理助理署長/技術服務表示，每支的費用約為 2 萬元，但若大量購買，費用會進一步減少。

24. 陸頌雄議員對"減能護柱"費用高昂表示關注，並質疑"減能護柱"在提升路旁安全情況方面的成效。運輸署署理助理署長/技術服務解釋，"減能護柱"能加強保護道路使用者，"減能護柱"受到車輛撞擊時，會有效吸收車輛的能量及減低車速，因而降低失控車輛對行人的威脅。

25. 鍾國斌議員詢問政府當局會否考慮使用最新技術提升道路安全情況，例如在車輛內安裝安全裝置，作意外控制用途。他亦建議把自動駕駛車及該類車輛對道路安全的影響納入道路安全審核及道路安全檢查。陸頌雄議員促請政府當局使用大數據分析不同路段的車流量及意外率等交通資訊。

26. 運輸及房屋局副局長答稱，對於採用最新技術提升道路安全情況，政府當局持開放態度。就收集有用交通數據而言，運輸署署理助理署長/技術服務補充，運輸署會在明年為此目的在香港重要道路安裝交通數據收集器。

27. 關於政府當局在文件第18段提述成立速度限制檢討工作小組一事，副主席詢問該工作小組是否有成員代表公共交通界別。陸頌雄議員表示，工作小組應包括正式代表專業司機工會的成員。運輸及房屋局副局長察悉委員的建議。

其他事宜

28. 田北辰議員及謝偉銓議員對香港許多路段欠佳的道路情況表示關注，並質疑當局有否定期檢查和維修道路。運輸署運輸專家(標準研究)表示，就新道路而言，當局已在道路設計階段就興建新道路所需的規格和質量訂定標準，路政署亦有定期檢查和維修現有道路。

29. 鄭松泰議員及范國威議員關注大量內地駕駛執照持有人直接獲發正式香港駕駛執照而無須接受任何測試的情況。鑒於這些右軚車輛司機不熟悉香港的道路情況，這些委員認為政府當局應採取相關措施，提升道路安全情況。

V. 2019 年港鐵票價調整

立法會 CB(4)766/18-19(04)號文件	——	政府當局就 2019 年港鐵票價調整提供的文件
立法會 CB(4)766/18-19(05)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)
立法會 CB(4)800/18-19(01)號文件	——	林卓廷議員擬提出的議案的措辭

30. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介港鐵公司 2019-2020 年度票價調整的詳情，該等詳情載於政府當局的文件。運輸及房屋局副局長表示，票價調整工作按照自 2007 年兩鐵合併後採

用並在 2017 年檢討後得出的票價調整機制方程式進行。為回應公眾對票價加幅的關注，票價調整機制自 2013 年起增設"負擔能力上限"，令實際票價加幅不得高於之前一年第四季家庭每月收入中位數的按年變動。因此，2019-2020 年度港鐵整體票價調整幅度會限定為+3.3%，即 2017 年第四季至 2018 年第四季家庭每月收入中位數的變動，而此數值低於按票價調整機制方程式計算所得的整體票價調整幅度(即+3.6%)。此外，根據政府當局與港鐵公司商討的結果，港鐵公司會預留額外資源，把為乘客提供"3.3%車費回贈"優惠的時間延長至合共 40 星期，優惠期為 2019 年 6 月至 2020 年 4 月初。

31. 港鐵公司商務總監借助電腦投影片，向委員簡介港鐵公司 2019-2020 年度票價調整的事宜。

(*會後補註*:電腦投影片簡介資料於 2019 年 4 月 29 日隨立法會 CB(4)818/18-19(01)號文件送交委員。)

2019 年港鐵票價調整

32. 毛孟靜議員、郭家麒議員、林卓廷議員、鄺俊宇議員、鄭松泰議員、朱凱廸議員、范國威議員、區諾軒議員及陳志全議員深切關注到，雖然鐵路綫經常發生嚴重服務延誤事故，沙田至中環綫項目又管理不善，以及港鐵公司去年賺取高達 160 億元的巨額利潤，但港鐵公司仍要求按票價調整機制在 2019-2020 年度上調票價 3.3%。毛議員及郭議員認為，港鐵公司正運用公關策略，在 2019 年 6 月至 2020 年 4 月為乘客提供實際上會抵銷 3.3%票價加幅的"3.3%車費回贈"優惠，目的是減少公眾對近年港鐵公司服務每況愈下及票價不斷增加的不滿。

33. 林卓廷議員、鄺俊宇議員、鄭松泰議員、區諾軒議員及陳志全議員表達類似意見，並認為提供為期 40 星期的"3.3%車費回贈"優惠未能滿足乘客期望。該等委員呼籲港鐵公司立即凍結甚或降低票價，並詢問港鐵公司是否可行使酌情權，不採用票價調整機制的直接驅動方程式。

34. 運輸及房屋局副局長回應委員的上述意見時表示，政府當局與公眾同樣關注港鐵公司增加票價的事宜，並會繼續敦促港鐵公司提供更多票價優惠，以滿足乘客期望。運輸及房屋局副局長解釋，現時的票價調整機制透過自 2007 年兩鐵合併後採用的直接驅動方程式，根據政府當局公布的經濟數據調整票價。票價調整機制具法律約束力，並納入政府當局與港鐵公司簽署的《營運協議》。儘管如此，政府當局明白增加票價對乘客的影響，並已徵求港鐵公司同意，按照在 2017 年檢討票價調整機制的結果，在票價調整機制方程式中加入-0.6%的特別調減幅度，以減輕增加票價對乘客的負擔。

35. 港鐵公司商務總監補充，票務收入是港鐵公司的重要收入來源，用來維持現有鐵路網絡及繼續提供高效的鐵路服務。她補充，港鐵公司一直透過增撥資源為不同乘客群組提供票價優惠，包括透過"分享利潤機制"及"服務表現安排"撥出款項，並投放額外資源，在 2019 年 6 月至 2020 年 4 月推出為期 40 星期的"3.3%車費回贈"計劃。在該段期間，乘客的票價實際上不會增加。至於鐵路服務事宜，港鐵公司商務總監表示，港鐵公司向來非常重視效率及安全，並會認真調查每宗服務延誤事故，確保服務可靠安全。

36. 鄺俊宇議員表示，政府當局未有有效監察港鐵公司的票價調整工作，容許港鐵公司在賺取巨額利潤的情況下增加票價。鑒於大部分市民以鐵路作為主要交通工具，他認為政府當局正透過公共交通費用補貼計劃("補貼計劃")，以公帑補貼港鐵公司。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 答稱，補貼計劃的目的是減輕公眾的交通費負擔，而適用範圍並非只限於鐵路服務。

37. 劉國勳議員及田北辰議員從政府當局的文件第 12 段察悉，2019 年的票價調整幅度觸及"負擔能力上限"，因此限定為+3.3%，並非按票價調整機制方程式計算所得的+3.6%，而 0.3%的加幅差額將延至 2021-2022 年度實施。他們促請港鐵公司放棄在 2021-2022 年度實施該 0.3%的加幅差額。運輸及

房屋局副局長及港鐵公司商務總監均表示在日後制訂票價優惠時會考慮委員的意見。

38. 朱凱廸議員詢問，政府當局會從港鐵公司賺取的 160 億元利潤中收取多少股息。他建議政府當局考慮使用有關股息抵銷擬議的 3.3%票價加幅。

39. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 答稱，政府當局以港鐵公司股東身份收取的股息合共約為 56 億元。有關款項會記入政府當局的一般收入帳目，不會指定作任何用途。

檢討票價調整機制

40. 主席表示，公眾認為港鐵公司在賺取巨額利潤的情況下增加票價是不可接受的。他呼籲政府當局檢討票價調整機制方程式，將利潤因素納入方程式，當港鐵公司的利潤達到某一水平時便凍結票價加幅。劉國勳議員亦持類似意見，並表示透過"分享利潤機制"提供的票價優惠，未能完全滿足乘客需要。他建議直接從增加的票價扣減透過"分享利潤機制"撥作票價優惠的款項，讓每名乘客受惠。此外，劉議員認為現時"服務表現安排"的計算方法未能完全反映服務延誤事故的嚴重性及規模，並促請政府當局檢討計算方法。范國威議員建議將港鐵公司的服務表現與票價調整機制方程式直接掛鈎，若發生嚴重服務延誤事故，便可凍結票價加幅。

41. 易志明議員表示，港鐵公司作為上市公司，須就其財務表現向股東負責。不過，鑒於大部分市民以鐵路作為主要交通工具，易議員認為港鐵公司亦應考慮公眾對票價加幅的期望。他表示有必要進一步檢討現有票價調整機制方程式，因為該方程式包含的綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數通常會上升，導致票價每年增加。此外，易議員對港鐵公司透過物業發展及海外營運賺取收入的做法有保留，因為前者涉及賣地收益，而他認為這是關乎公眾利益的事宜，後者則會導致港鐵公司部分人手資源轉移至海外，或會影響本地營運表現。

42. 郭家麒議員察悉，2018 年運輸業名義工資指數的按年變動(即 5.9%)，遠高於同期綜合消費物價指數的變動(即 2.5%)。他關注運輸業名義工資指數變動對票價加幅的影響，並要求當局提供資料，說明如何計算運輸業名義工資指數。他又呼籲政府當局檢視是否應將這項因素納入方程式。陸頌雄議員質疑港鐵前線員工是否可享有 5.9%的工資增幅，並表示納入運輸業名義工資指數而非前線員工的實際工資增幅，或會令公眾誤以為港鐵公司前線員工的工資大幅增長，因而導致票價增加。

43. 港鐵公司總經理 —— 市務及策劃答稱，運輸業名義工資指數指香港整個運輸業的名義工資指數，是政府統計處每年公布的經濟數字。他澄清，運輸業名義工資指數與港鐵公司員工的薪金變動並無直接關係。

44. 陳志全議員詢問港鐵公司高級管理人員的加薪幅度，港鐵公司公司事務總監答稱，港鐵公司董事局薪酬委員會受委託監督與董事局成員及執行董事薪酬有關的事宜。至於員工薪金，港鐵公司公司事務總監表示，加薪幅度視乎個別員工的表現及港鐵公司的財務表現而定。由於港鐵公司現正檢討員工的薪金，因此尚未公布有關本年度加薪幅度的最新資料。

45. 應副主席要求，港鐵公司商務總監承諾提供資料，說明去年港鐵前線員工的加薪百分比，以及獲得不同加薪幅度的員工分別所佔的比例。

46. 運輸及房屋局副局長回應委員對票價調整機制的意見時表示，政府當局察悉委員就票價調整機制方程式提出的建議。他補充，根據政府當局與港鐵公司簽署的《營運協議》，港鐵公司須每 5 年檢討票價調整機制一次。上次票價調整機制檢討於 2017 年進行，檢討後的票價調整機制方程式適用於 2017-2018 年度至 2022-2023 年度。運輸及房屋局副局長回應郭家麒議員的詢問時表示，下次票價調整機制檢討將於 2022-2023 年度進行，若有需要，檢討工作或會提前進行。

港鐵公司提供的其他優惠

47. 主席及田北辰議員認為應進一步改良"早晨折扣優惠"計劃，以紓緩繁忙時段車廂擠迫的情況。主席表示，港鐵公司可善用票價優惠改變乘客的出行時間，令繁忙時段及非繁忙時段的人流更平均分布。他促請港鐵公司參考新加坡的做法，當地的地鐵在早上繁忙時段前後讓乘客免費乘搭，藉此有效管理人流。田議員建議港鐵公司把該折扣優惠由七五折提高至半價，並將涵蓋範圍擴展至所有鐵路綫的所有車站。他又建議港鐵公司致函呼籲本港所有公司實施員工彈性上班時間。

48. 姚思榮議員贊同上述意見，並建議港鐵公司採用更具彈性的票價結構，而繁忙時段與非繁忙時段的票價差距應超過 50%，藉此改變乘客的乘車習慣。

49. 港鐵公司商務總監表示，港鐵公司會考慮委員的上述意見，而票價優惠在紓緩繁忙時段擠迫情況方面成效不彰。她補充，港鐵公司已採取多項措施解決問題，例如加密列車班次，以及透過流動應用程式向乘客提供實時列車服務資訊。

50. 副主席認為，在非繁忙時段收取較低票價，可鼓勵市民(特別是非工作人口)在非繁忙時段善用列車服務。就此，他要求當局提供資料，說明在每天不同時段使用 2 元票價優惠的長者乘客人數。他認為有關資料或有助港鐵公司掌握平日不同乘客群組的乘車模式。港鐵公司商務總監察悉副主席的建議，並承諾在會議後提供相關資料。

51. 主席及朱凱廸議員察悉東涌綫及西鐵綫的票價與東鐵綫的票價有很大差距，並促請港鐵公司將該兩條鐵路綫的票價大幅降低至與其他鐵路綫相若的水平。朱議員建議港鐵公司為東涌綫乘客推出日票。港鐵公司商務總監察悉委員的上述建議。

改善鐵路設施

52. 姚思榮議員察悉，港鐵公司在過去 3 年平均每年投放超過 80 億元維修保養、提升及更新鐵路資產及基礎設施。他呼籲港鐵公司提升廣九直通車車隊，因為直通車的乘客量高，車廂頗為殘舊。易志明議員亦認為港鐵公司的鐵路資產可能已進入成熟期，因此該公司在未來數年須投放更多資源進一步提升及更新鐵路資產，以維持可靠高效的鐵路服務。易議員建議港鐵公司研究過去 20 年鐵路資產的開支，並公布相關統計數字，讓乘客知悉港鐵公司為提升及改善鐵路服務而須作出的大量投資及付出的努力。港鐵公司商務總監察悉委員的建議。

結語

53. 主席表示共接獲 6 項議案，該等議案與正在討論的議程項目直接相關。不過，由於時間不足，他決定在 2019 年 5 月 17 日舉行的下次例會上將該 6 項議案付諸表決。

VI. 其他事項

54. 議事完畢，會議於下午 1 時 08 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2019 年 9 月 2 日