

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1044/2022號文件

檔號：CB4/PL/TP

交通事務委員會 向立法會提交的報告

目的

本報告按立法會《議事規則》第77(14)條的規定擬備，旨在匯報交通事務委員會（“事務委員會”）在2022年立法會會期內的工作。

事務委員會

2. 立法會藉於1998年7月8日通過，並於2000年12月20日、2002年10月9日、2007年7月11日及2008年7月2日修訂的決議成立事務委員會，負責監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄1**。

3. 在2022年會期，事務委員會由20名委員組成。易志明議員及陳紹雄議員分別獲選為事務委員會正副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄2**。

會議

4. 在2022年1月至12月期間，事務委員會共舉行11次會議，包括一次與環境事務委員會舉行的聯席會議。另一次例會定於2022年12月16日舉行。

主要工作

公共交通服務

2022年港鐵票價調整及港鐵票價調整機制檢討

5. 事務委員會於2022年4月22日聽取政府當局簡介香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)按票價調整機制進行的2022年港鐵票價調整。委員察悉，2022年港鐵票價將不作調整，而就2022年得出的+0.5%整體調整幅度，將轉撥至2023年票價調整時一併計算。根據2019年及2020年經簡化的“負擔能力上限”安排而分別延後至2022年實施的票價調整幅度(即+0.3%及+2.55%)，將再次延後處理。

6. 委員普遍歡迎港鐵公司凍結本年港鐵票價的決定。不過，他們認為，票價調整機制的運算結果未能有效反映當前的社會經濟狀況，因為有關數字沒有反映2019冠狀病毒病第五波疫情的影響。他們呼籲港鐵公司提供更多票價優惠，以減輕市民的交通費負擔，又或考慮調低票價，讓所有乘客皆能受惠。政府當局回應時表示，為減輕市民的交通費負擔，在2022年5月至10月期間，公共交通費用補貼計劃的每月公共交通開支水平將由400元下調至200元，每月補貼上限則會由400元提高至500元。此項措施再次延長6個月至2023年4月30日。

7. 有鑒於2.85%的累積票價增幅將按“負擔能力上限”安排延後處理，而2022年的+0.5%票價調整幅度將轉撥至2023年一併計算，委員深切關注到，倘若經濟輕微復甦，來年的港鐵票價增幅或會超逾市民的負擔能力。

8. 至於累積票價增幅於未來數年會帶來的影響，政府當局解釋，根據現時的“負擔能力上限”安排，某一年的任何票價上調幅度不得高於前一年第四季的家庭每月收入中位數按年變動。政府當局進一步表示，下一次票價調整機制檢討將會研究票價加幅延後實施的安排。有關票價調整機制檢討的公眾諮詢已於2022年9月展開，以期於2023年第一季度完成檢討，並於2023年實施檢討結果。

9. 關於票價調整機制檢討，事務委員會於2022年4月通過一項議案，促請政府當局在票價調整機制中直接加入“盈利扣

減”及“車務服務表現”等元素，並由行政會議擔當釐定最終票價調整幅度的最後把關人；另亦建議政府當局應以港鐵公司的股息成立“公共交通票價穩定基金”以減輕全港公共交通服務的票價加幅，並應優化港鐵公司“服務表現安排”下的車費回贈、轉乘優惠及月票等安排，使日後的票價調整機制更趨合理和透明。

10. 政府當局於2022年11月25日就票價調整機制檢討諮詢事務委員會。委員提出多項須要考慮並計入票價調整機制方程式的因素。政府當局表示會積極考慮該等因素。

城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權) (“城巴(專營權二)”)、龍運巴士有限公司 (“龍運”)、城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權) (“城巴(專營權一)”)及新世界第一巴士服務有限公司 (“新巴”)的巴士新專營權事宜

11. 龍運和城巴(專營權二)的現有專營權將於2023年年中屆滿。此外，新巴和城巴的控股公司已申請合併新巴專營權和城巴(專營權一)為一個為期10年的新專營權 (“城巴(合併專營權)”)，自2023年7月1日起生效。政府當局在2022年7月15日的會議上向事務委員會簡介批予巴士新專營權的事宜。

12. 委員支持合併新巴專營權和城巴(專營權一)(即城巴(合併專營權))，因為該兩個專營權在港島區分別經營的巴士網絡大多重疊。合併專營權為巴士路線整合提供空間，使資源得以更有效率地運用，並改善服務的提供。然而，隨着港島區人口下降，以及新鐵路線的開通帶來的競爭加劇，部分委員對城巴(合併專營權)的長遠可持續性表示關注。亦有委員關注在專營權合併後，巴士公司或會調高票價和裁員。

13. 政府當局表示，運輸署一直與城巴商討有何方法提升其長遠可持續發展的能力。政府當局會在適當情況下考慮採取便利措施協助城巴營運，例如批出短期租約用地用作巴士車廠及興建節能巴士充電設施等。關於巴士票價方面，城巴已保證，在專營權合併後，所有現有路線的實際車費均不會有任何改變。此外，合併後的僱傭合約條款和條件也不會較現時為差。政府當局強調，城巴已表明會對城巴(合併專營權)作出有力的承擔，並承諾在未來10年進一步投放35億元，以提升和改善服務。

提升個人化點對點交通服務

14. 政府當局在2022年4月的會議上就的士業界於2018年提交的的士加價申請及的士服務質素的改善措施，諮詢事務委員會。委員對的士加價建議持不同意見。部分委員認為，的士現時的收費水平落後於通脹和不斷上升的營運開支。近年保費飆升，已對經營環境造成負面影響，前線司機的收入亦減少。反對的士加價的委員認為，建議的車費加幅過高，超出市民可負擔的能力。亦有意見認為，若業界能更廣泛應用電動車，將可減低燃料成本上漲的影響，並紓緩車費加價的壓力。

15. 政府當局回應時表示，在評估的士加價申請時，會通盤檢視一籃子因素，包括市民的接受程度、的士營運的財務可行性、最新的經濟狀況等。根據過往經驗，的士服務的需求在的士加價後仍保持相對穩定。對於委員關注的士加價會導致的士車租上升，政府當局解釋，的士車租是車主與司機自行決定的商業安排。如車租定得太高，的士車主將難以租出的士。

16. 事務委員會亦討論政府當局就提升的士服務質素提出的建議，包括引入的士車隊管理制度。委員對的士車隊管理制度能否從根本改善的士服務質素表示懷疑，原因有二。首先，該制度只為有志於並有能力組建專業車隊的的士車主或營辦商提供一個途徑，讓他們透過受監管的平台以自願形式提供更優質的服務。其次，當局建議車隊的士的收費表與其他非車隊的士的收費表看齊。車隊的士只可在咪錶所示車費之外收取預約費，因而缺乏經濟誘因促使的士營辦商申領車隊牌照。

17. 政府當局解釋，引入的士車隊管理制度的目的，在於推廣業界的專業形象和透過的士車隊管理提升服務質素。提升業界的專業形象亦有助吸引更多年輕司機入行，而這將有助的士業走向現代化，並推動的士業的可持續發展。至於的士車隊管理制度的細節，例如車隊的士數目、車輛類型、收費等，政府當局會繼續聽取各持份者的意見。

18. 事務委員會亦察悉政府當局有意引入的士司機違例記分制及兩級制罰則，以加強對的士司機相關罪行的阻嚇作用。委員普遍支持就性質較嚴重的罪行提高罰則，但關注到要證實某些罪行會有困難。就此，委員促請政府當局研究一旦發生爭議，運輸署如何確保整個處理過程公正無私。

香港電車有限公司的加價申請

19. 政府當局於2022年5月20日就香港電車有限公司(“電車公司”)的加價申請諮詢事務委員會。委員普遍支持電車公司的加價申請，以提高電車營運的財務可持續性。

20. 部分委員關注電車公司要求的加幅(即成人票價由2.6元增至3元)高於自電車上次在2018年加價至今的平均通脹率，而其他委員則認為，就絕對金額而言，增幅極微。政府當局表示，雖然車費加幅略高於15%，但電車票價仍較港島區巴士線的最低票價低30%。

21. 委員認為電車是香港市民的集體回憶，不應只被視為一種交通工具，而應是一項值得保存的文化遺產。委員呼籲政府當局與香港旅遊發展局和文化體育及旅遊局合作，進一步加強推廣電車。

運輸署的電子牌照措施

22. 政府當局於2022年5月20日向事務委員會簡介運輸署的電子牌照及改善措施。有關措施旨在優化發牌程序，同時配合政府更廣泛應用科技提供公共服務的政策目標。委員察悉，有關的立法建議會分階段提交立法會。

23. 委員支持電子牌照措施，但認為擬議改善措施仍涉及不少人手程序。他們呼籲實行全面自動化，以提高效率和降低成本。

24. 政府當局表示，電子牌照措施的最終目標是達致全面自動化的處理程序。為此，政府當局須進行相關法例修訂，亦有需要提升運輸署的電腦系統，因此有必要分階段逐步推行電子牌照措施，以便提升相關電腦系統，並讓市民適應新的轉變。落實部分電子牌照措施的相關法例於2022年10月21日刊登憲報，並將自2022年12月16日起實施。

25. 委員亦歡迎政府當局提出改善車輛登記及領牌制度的建議。現時，若車輛未領牌照超過兩年，當局可取消有關車輛的登記，以致不負責任的車主可以利用此漏洞，把其廢棄車輛棄置在街上/公眾地方。委員察悉，運輸署會提出修訂現行法例，訂明如車輛被發現兩年沒有車輛牌照，登記車主若沒有在

指定期間為該車輛續領或取消車輛牌照，或取得運輸署的豁免，即屬犯法。當局亦建議將刑罰定於高水平，以達到足夠的阻嚇作用。

運輸基建

過海隧道擠塞徵費的原則和西區海底隧道(“西隧”)的接收安排

26. 政府當局於2022年6月17日向事務委員會簡介建議在3條過海隧道實施“擠塞徵費”的原則，以及政府在西隧的“建造、營運及移交”專營權於2023年8月2日屆滿時接收西隧的安排。據政府當局表示，接收西隧以及預期於2022年年底實施的不停車繳費系統，為政府提供契機，可因應整體過海交通的情況，全面考慮各過海隧道的收費。

27. 委員普遍支持因應過海隧道在不同時段的擠塞情況收取不同費用的原則，以遏抑過海隧道在繁忙時間過量的交通需求。但其中一些委員對改變市民出行習慣的可行性表示質疑，因為大部分人都在早上及傍晚繁忙時間乘車上下課或上下班。部分委員指出，儘管西隧收費高昂，其容車量在繁忙時間已接近飽和，因此徵收較高隧道費未必能有效遏抑過海隧道的交通需求。部分委員促請政府當局興建第四條過海隧道，以長遠解決擠塞問題。亦有委員建議推廣汽車共乘，以及在繁忙時間限制某些車輛進入繁忙地區。

28. 政府當局表示，不同時段不同收費及收取繁忙時間附加費的做法，可以鼓勵駕駛者提早或延遲出發或轉用公共交通工具，是管理交通的有效手段。長遠而言，要全面解決擠塞問題，需要採取多管齊下的策略，包括發展新的運輸基建設施。此時是適當時機檢討3條過海隧道的收費差異，以及透過實施“擠塞徵費”處理過海交通擠塞的問題。

29. 為鼓勵市民轉用公共交通工具，部分委員認為，政府當局有必要在主要運輸交匯處和過海隧道附近提供足夠的泊車轉乘設施，以便駕駛者可將車輛停泊在這些設施，然後改乘公共交通工具繼續行程。政府當局表示，運輸署正籌劃在策略性位置建設新一代的運輸交匯樞紐，提供泊車轉乘設施。政府當局會繼續尋找合適地點興建這類設施，並歡迎委員就此提出建議。

30. 對於委員要求提供有關市民出行習慣及對不同隧道收費的價格敏感度的資料和統計數據，政府當局表示，已委聘顧問構建交通模型，用以預測在不同隧道收費方案下的交通情況，並會整合最新的交通數據，以評估不同隧道收費方案的影響。就此，事務委員會已編定於2022年12月6日舉行會議，屆時政府當局會就政府接收西隧後3條過海隧道的擬議收費方案，諮詢事務委員會。

“人人暢道通行”計劃及上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(“上坡電梯系統”)

31. 事務委員會於2022年2月15日聽取政府當局簡介“人人暢道通行”計劃和上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(“上坡電梯系統”)的最新進展及2022-2023財政年度的5億9,000萬元撥款建議。此外，政府當局於2022年10月就2023-2024財政年度的7億1,700萬元撥款建議，進一步諮詢事務委員會。

32. 委員普遍支持“人人暢道通行”計劃下的撥款申請，但關注該計劃下個別項目的進展。委員對採用“組裝合成”建築法表示歡迎，但同時促請政府當局進一步探討其他方法，以節省施工時間及確保有關項目能如期完工。

33. 政府當局解釋，在施工階段，可能會因技術問題(例如處理錯綜複雜的地下公用設施)、遷移受影響的樹木和處理地區人士的不同意見而產生工程延誤。除施加罰則處理無理延誤施工的情況外，政府當局亦提供了經濟誘因，鼓勵提早完成建造工程。

34. 委員對上坡電梯系統項目的推行進度緩慢表示關注，並詢問該等項目的篩選準則。政府當局解釋，上坡電梯系統項目的評審機制已予修訂，以期加快項目推展。在過去接獲的114個上坡電梯系統建議項目中，約半數超出計劃涵蓋範圍的建議項目已在初步篩選階段被剔除，而餘下的建議項目則根據以社會效益及成本效益為基礎的評審結果釐訂優次。

富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統

35. 政府當局於2022年5月20日就提升富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統(“該升降機及行人通道系統”)工程計劃為甲級的撥款建議，諮詢事務委員會。這項工程計劃涉及在西沙路興建一座升降機塔，以及興建一條有蓋高架行人通道，連接該升降機塔及富寶花園一帶。

36. 委員支持該撥款建議，以改善富寶花園一帶的上坡地區的暢達性，但認為3年的施工期太長。委員就加快工程計劃提出多項建議，例如採用預製組件和“組裝合成”建築法等。委員亦提出多項事宜，包括建造工程的交通影響、緩解措施和該升降機及行人通道系統的容量。

37. 政府當局表示會探討有何方法壓縮建造工程時間，並會與有關持份者就需要採取的緩解措施進行商討。有關撥款建議於2022年7月15日獲立法會財務委員會批准，按付款當日價格計算，估計所需費用為1億4,110萬元。

其他諮詢

推行電子交通執法系統的立法建議

38. 政府當局於2022年6月17日就擬議的電子交通執法系統，以及為根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)以電子方式送遞定額罰款通知書提供法律基礎而提出的相關立法建議，諮詢事務委員會。

39. 委員普遍歡迎政府當局推行電子交通執法系統，以提升警方的交通執法準確性及效率，並為車主提供方便。委員察悉，車主日後將可透過電子交通執法系統的專屬網站在網上繳交罰款和取得相關資訊。部分委員建議政府當局考慮整合不同的政府電子平台，為市民帶來更多便利。

40. 就委員對交通管理的科技應用(例如運用大數據分析和最新技術實時監控和管理交通流量)進展緩慢提出的關注，政府當局表示，運輸署正就如何改善公共交通的流動性進行研究。在交通管理方面，電子交通執法系統會分析交通執法資料，

以及向警方提供較多發生交通違例事件的特定地區的資料，從而提升執法效率。

為自動駕駛車輛訂立規管框架的立法建議

41. 為了容許更廣泛地測試和應用自動駕駛車輛，政府當局建議制訂新的規管框架，以配合自動駕駛車輛技術在香港的發展。政府當局於2022年7月15日就修訂《道路交通條例》的立法建議諮詢事務委員會。有關建議旨在對自動駕駛車輛的試驗作出規管，並把自動駕駛車輛納入《道路交通條例》的現行登記及領牌框架下。

42. 委員促請政府當局加快自動駕駛車輛技術在香港的發展，使香港能追上海外及內地城市的發展進程。他們認為，政府當局在推動相關技術發展時應高瞻遠矚。有委員建議在香港設立指定區域進行自動駕駛車輛相關技術的測試，包括5G技術、與車輛有關的大數據分析及車聯網技術的測試。

43. 政府當局表示，在本港進行測試的自動駕駛車輛技術已與海外和內地城市的相關進程看齊，而10億元的智慧交通基金亦為與車輛相關的創新科技研究和應用項目提供資助。政府當局會繼續便利業界測試和應用自動駕駛車輛，包括連接機場島、港珠澳大橋人工島口岸和東涌的“航天走廊”自動駕駛運輸系統。

促進道路安全的立法建議

44. 政府當局於2022年7月15日就促進道路安全的4項立法建議諮詢事務委員會。委員普遍支持政府當局就促進道路安全提出的各項立法建議。

45. 關於加強規管司機在駕駛時使用流動通訊設備的建議(即把流動通訊設備數目限制為兩部)，委員對准許放置在儀錶板上的流動通訊設備數目持不同意見。政府當局解釋，雖然完全禁止在駕駛時使用流動通訊設備更為安全，但當局注意到海外司法管轄區並沒有這樣做，原因是考慮到司機有實際需要使用流動通訊設備，例如獲取有關導航和實時交通狀況等資訊。

46. 關於規定私家車內7歲或以下的兒童乘客必須使用兒童束縛設備(“兒童汽車座椅”)的建議，委員認為，規定可能接載兒童乘客的司機提供多個適合不同年齡兒童使用的兒童汽車座椅是不切實際的做法，並建議為私家車的兒童乘客提供一些靈活性或替代方案，例如容許他們改為佩戴兒童安全帶。政府當局解釋，海外司法管轄區一般要求私家車備存兒童汽車座椅。當局亦對為兒童偶爾乘坐親友汽車出行的情況提供免責辯護有所保留，因為此免責辯護可能會被濫用。不過，當局會考慮委員的建議。

47. 關於將現行強制安裝及佩戴安全帶的法定要求擴展至涵蓋其他車輛類別及座位的建議，一名委員詢問政府當局是否會就安裝安全帶向學校私家小巴營辦商提供資助。政府當局答稱，預計到2025年1月1日時，將有少於200輛現有的學校私家小巴須安裝安全帶。由於當中九成車輛的車齡屆時會達到10年或以上，政府當局會鼓勵營辦商淘汰該等車齡較大的車輛。

48. 關於強制騎單車人士佩戴頭盔的建議，委員建議政府當局將佩戴頭盔規定的適用範圍只限於行車道上、考慮為在行車道上騎單車的人士引入單車發牌制度，以及改善部分單車徑的設計。亦有委員詢問有關刑事責任年齡以下兒童的違規行為的問題。

49. 政府當局表示，在單車徑上發生的單車意外數字及嚴重程度與發生在行車道上的交通意外相若，而大部分海外司法管轄區均沒有設立單車發牌制度。儘管如此，當局會加強教育和宣傳工作，以加強單車安全和鼓勵兒童佩戴頭盔。在過去兩三年，政府當局亦已檢討並改善約180條單車徑的設計，例如在急彎、下坡位置及行人過路處安裝安全設施。

其他

50. 事務委員會於2022年10月24日聽取運輸及物流局局長就《行政長官2022年施政報告》內有關陸路和水上交通方面的各項施政措施作出簡報。委員積極就交通相關事宜表達意見並提出相關建議。

51. 此外，政府當局亦曾在本年度會期就以下撥款建議諮詢事務委員會：

- (a) 擴闊福亨村路工程(介乎青山公路 — 藍地段至福亨村里)；及
- (b) 6891TH-1青衣至大嶼山連接路 — 勘查研究及詳細設計。

52. 秘書處已安排於2022年12月16日舉行另一事務委員會會議，政府當局會就下列事項諮詢委員的意見：

- (a) 獅子山隧道改善工程 — 詳細設計；及
- (b) 有關更新車輛構造及保養的要求以改善道路安全的立法建議。

立法會秘書處
議會事務部4
2022年12月6日

立法會

交通事務委員會

職權範圍

1. 監察及研究與交通有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會
交通事務委員會

2022年會期委員名單

| | |
|-----|---|
| 主席 | 易志明議員, SBS, JP |
| 副主席 | 陳紹雄議員, JP |
| 委員 | 陳克勤議員, SBS, JP 田北辰議員, BBS, JP 陳恒鑾議員, BBS, JP 盧偉國議員, GBS, MH, JP 陸頌雄議員, JP 劉業強議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS, JP 李世榮議員, MH 李梓敬議員 周小松議員 林筱魯議員, SBS, JP 姚柏良議員, MH 陳穎欣議員 陳學鋒議員, MH, JP 張欣宇議員 楊永杰議員 鄧家彪議員, BBS, JP 嚴剛議員 |

(總數：20名委員)

秘書 劉素儀女士

法律顧問 李凱詩小姐