

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)589/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期：2003年11月28日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
陳國強議員, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員

缺席委員：周梁淑怡議員, GBS, JP
黃宏發議員, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T1
方舜文女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長T5
王瑤琪女士

路政署

主要工程管理處副處長
尹萬良先生

運輸署

總工程師／新界西
李欣明先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長T1
何宗基先生

運輸署

運輸署助理署長／巴士及鐵路
葉麗清女士

首席運輸主任／巴士及鐵路
袁立本先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長T1
何宗基先生

運輸署

運輸署助理署長／新界
陸汝均先生

總運輸主任
江國均先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司

車務總監
雷普照先生

新世界第一巴士服務有限公司

董事兼總經理
施偉廉先生

城巴有限公司

助理總經理(營運部)
鍾澤文先生

龍運巴士有限公司

總經理
霍彩福先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

董事總經理
黃良柏先生

參與議程第VI項的討論

公共小型巴士總商會

吳茂成先生

凌志強先生

新界沙田公共小型巴士(17)車主商會

陳樹興先生

潘乳先生

藍田惠海小巴商會

魏初先生

香港公共小巴車主司機協進總會

黎銘洪先生

區瑞興先生

荃灣公共小型巴士商會有限公司

陳赤賢先生

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會

梁雄先生

許兆強先生

鯉魚門高超道公共小巴商會有限公司

潘成就先生

西貢公共小巴工商聯誼會

譚業菜先生

黃武先生

綠色專線小巴(綠專)總商會

邱戊秀先生

蘇世雄先生

香港專線小巴持牌人協會

黃文傑先生

黃靈新先生

環保小巴大聯盟

陳文俊先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)404/03-04號文件 —— 2003年10月24日會議的紀要)

2003年10月24日會議的紀要獲得確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)208/03-04(01)號文件 —— 公共巴士同業聯會有限公司所提交有關建議推行七號幹線及南港島鐵路工程的意見書；

立法會CB(1)287/03-04(01)號文件 —— 政府當局就立法會CB(1)208/03-04(01)號文件作出回應的文件；

立法會CB(1)209/03-04(01)號文件 —— 環保小巴大聯盟所提交有關非專利巴士服務日益增多的意見書；

立法會CB(1)234/03-04(01)及(02)號文件 —— 環保小巴大聯盟所提交有關鼓勵使用較潔淨燃料的小巴取代柴油小巴的計劃的意見書及政府當局所作的初步答覆；

- 立法會CB(1)392/03-04(01)號文件 —— 預計在2003至04年度立法會會期內提請工務小組委員會審議的基本工程項目；
- 立法會CB(1)402/03-04(01)號文件 —— 政府當局所提交有關重建近沙田坳道及大成街橫跨彩虹道的兩條行人天橋的資料文件；及
- 立法會CB(1)405/03-04(01)號文件 —— 汽車交通運輸業總工會的士分會所提交有關解決的士乘客就收費議價的問題的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III 2003年12月19日下次會議的討論事項

- (立法會CB(1)406/03-04(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
- 立法會CB(1)406/03-04(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2003年12月19日舉行的下次例會討論政府當局提出的下述事宜：

- (a) 屯門公路沿線及本港其他高架道路防撞欄的設計標準；
- (b) 隧道與收費道路的建設和營運；及
- (c) 有關非專利巴士服務的政策。

(會後補註：應政府當局所請並經主席同意，(b)項事宜其後已押後至日後舉行的會議進行討論。)

4. 鄭家富議員提述立法會於2003年11月12日所通過有關“改善公共交通收費制度”的議案，並重申其對下述事項的關注：政府當局應與各間專利巴士公司磋商如何改善現時的車費結構，包括按車程距離釐定各條巴士路線的全程及分段收費水平。應鄭議員的要求，委員同意在待議事項一覽表加入一項相關事宜，以便事務委員會與政府當局跟進此事。

IV 嘉龍村至小欖之間的青山公路改善工程

(立法會CB(1)406/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

5. 環境運輸及工務局副秘書長T1簡介政府當局所提交，有關嘉龍村至小欖之間的青山公路改善工程的撥款建議的文件(立法會CB(1)406/03-04(03)號文件)。

6. 委員察悉政府當局打算在2003年12月向工務小組委員會提交撥款申請，以供審議。

7. 路政署主要工程管理處副處長回應劉健儀議員就施工期間可能令交通受阻所提出的關注時表示，由於建議中介乎大欖角至小欖之間的青山公路新路段將以沿岸高架道路的方式興建，預期將不會構成嚴重的交通影響。政府當局察悉劉議員的關注，並會確保把重建工程對現有青山公路路段造成的交通影響減至最低。

V 改善巴士運作安全問題的措施

(立法會CB(1)406/03-04(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

8. 主席歡迎各專利巴士公司及政府當局的代表出席會議。

9. 運輸署助理署長／巴士及鐵路簡介政府當局所提交有關“加強專營巴士營運安全的措施”的文件(立法會CB(1)406/03-04(04)號文件)。她表示，鑒於近月發生了數宗涉及專利巴士並且較為觸目的嚴重意外，引起市民對專利巴士營運安全的關注，運輸署已要求所有專利巴士公司進行全面檢討，並於2004年1月左右向運輸署提交詳細報告，說明在保障安全方面所作出的安排，以及可在哪些範疇進一步加強道路和乘客安全。

10. 運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，立法會CB(1)406/03-04(04)號文件第3(d)段最後一句應為“一般

來說，每月接受這類檢查的巴士數目約為專營巴士車隊總數的2至6%”，而非“每年”。

11. 劉千石議員認為，政府當局應確保訂定更佳安排，以便巴士意外受害者及／或其家屬向須就意外負責的各方索償。譚耀宗議員亦表示，目前就每一專利巴士訂定的賠償責任均設有賠償款額上限，若意外涉及眾多死傷者，每名受害者可獲得的賠償款額或會受到影響。因此，政府當局應檢討是否有需要改善有關情況。

巴士車輛

12. 鄭家富議員認為，為專利巴士(尤其是較易發生危險的座位)安裝安全帶，可有助加強乘客安全。就此，他要求政府當局就其他人口密集城市在此方面的經驗提供資料。

13. 運輸署助理署長／巴士及鐵路答稱，運輸署一直有就安裝安全帶一事與各專利巴士公司進行磋商，並因此促成巴士公司在部分專利巴士上較易發生危險的座位裝設安全帶。然而，據運輸署參考外地經驗所進行的研究顯示，為所有座位安裝安全帶所帶來的額外安全效益，未必一如預期般理想。她將於會後向委員提供有關資料。

政府當局

14. 在此方面，委員從專利巴士公司的代表得悉，九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱“九巴”)及新世界第一巴士服務有限公司(下稱“新一巴”)轄下部分巴士，已在較易發生危險及前面沒有遮擋的座位安裝安全帶，而龍運巴士有限公司轄下所有雙層巴士，則已在所有座位安裝安全帶。此外，新一巴亦曾研究其他促進乘客安全的方法，包括裝設更方便使用的扶手及臂靠。由於城巴有限公司(下稱“城巴”)近年並無購入任何新巴士，其巴士車隊並未裝設安全帶。新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱“新大嶼山公司”)轄下現有巴士雖未裝上安全帶，但該公司日後購買新巴士時會考慮加入此項設備。

15. 儘管如此，鄭家富議員始終認為，為促進乘客安全，政府當局應考慮實施強制性規定，要求在所有新購入及現有巴士上較易發生危險而前面沒有遮擋的座位安裝安全帶。運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時表示，各專利巴士公司現正進行的安全檢討，將會涵蓋有關安全帶的問題。

車長

16. 何鍾泰議員讚揚專利巴士的營運普遍能達到高安全水平，但他籲請政府當局與專利巴士公司保持緊密

聯繫，務求作出進一步的改善。他對部分車長的不當駕駛行為(如超速及衝紅燈)尤其感到關注。

17. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，運輸署會向警方轉達何議員提出的關注事項，以期加強執法。另一方面，政府當局會繼續與專利巴士公司合作，尋求改善車長培訓的方法。運輸署助理署長／巴士及鐵路補充，運輸署會聯同警方定期為專利巴士車長舉辦道路安全研討會，以提升他們的道路安全意識及提倡良好駕駛行為。

18. 鄭家富議員提述政府當局所提交文件第3(i)段，並對車長的工作時間過長表示深切關注，因為根據運輸署的現有指引，車長一天內的最高當值時數可長達14小時，而一天內的最高駕車時數亦可長達11小時。他擔憂在此種工作時間過長的情況下，車長未能獲得充足的歇息及小休時間，因而對道路安全構成額外的風險。為杜絕有關問題，他籲請政府當局從速檢討上述指引，使車長可一如政府所宣傳，保持健康及均衡的生活方式，每天的工作不會超過8小時。

19. 劉千石議員對此亦表關注，並就有關指引能否給予車長足夠休息時間一事，詢問政府當局對此有何立場。他亦就運輸署監察專利巴士公司有否遵循該指引一事提出查詢。

20. 譚耀宗議員認為，運輸署的指引已屬過時，政府當局有需要施加更多限制，以減少車長的工作時間，配合社會不斷變化的需求。

21. 劉健儀議員認為道路安全絕對不應有任何妥協，但就車長工作時間一事作出考慮時，必須以客觀態度加以研究。在檢討有關事宜時，最重要的是考慮車長的意見，因部分車長認為現行安排可以接受。他們對於有機會當值一段較長時間甚或表示歡迎，因為他們可藉此賺取額外酬勞或更能善用其休息時間。因此，在此方面應留有若干程度的靈活性。

22. 在此方面，委員獲專利巴士公司的代表告知，車長每天的駕車時數平均約為10小時，通常包括用膳時間或每一車程之間的小休。倘因交通擠塞導致任何延誤或不能按原定班次開出車輛，車長將無需補償所失去的行車時間，而仍會獲給予其應得的休息時間。九巴車務總監雷普照先生進一步表示，有關指引所載的14小時最高當值時數，只適用於在分隔時段當值的車長。新一巴董事兼總經理施偉廉先生亦表示，所有車長均獲給予足

夠時間在當值期間完成其行車班次，並於每一車程之間獲得足夠的休息時間。

23. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應委員的關注時解釋，香港大學曾在若干年前就香港巴士司機的工作時數進行一項檢討。檢討結果顯示，車長的工作時數與巴士意外的發生率似無直接關係。運輸署的指引曾在1995年作出檢討，其目的是就車長的當值及駕車時數訂定上限，以確保他們獲提供合理的休息時間。運輸署察悉，車長的每日駕車時數平均約為10小時。運輸署一直透過專利巴士公司定期提交的報告，監察該等公司有否遵從有關的規定，並發現專利巴士公司普遍按照指引行事，相應安排車長的休息時間。

24. 運輸署助理署長／巴士及鐵路進一步表示，專利巴士公司進行的安全檢討的其中一部分，是研究是否可以就車長的編更安排作出任何改善。專利巴士公司亦必然會就此諮詢其屬下車長的工會。環境運輸及工務局副秘書長T2補充，政府當局在考慮有關事宜時會順應情況的轉變，以及專利巴士公司在其檢討中提出的建議。在此方面，九巴車務總監及新一巴董事兼總經理均表示，他們會就關於車長的編更安排、輪值表及休息時間的事宜，諮詢其職工會。

25. 然而，鄭家富議員表示，政府當局必須認真檢討有關事宜並訂定本身的立場，而非將此重要事項交由專利巴士公司考慮。

26. 陳偉業議員表示，他曾接獲部分車長的投訴，指巴士公司近期向資深車長發出較多警告。此做法不但加重車長的工作壓力，更對其職業保障構成威脅。他詢問政府當局是否知悉有此情況。為協助委員瞭解此事，他要求政府當局提供書面資料，說明各巴士公司於過去5年發出的不同程度警告的數目，以及所解僱的員工數目。

政府當局

27. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，如所述情況確實存在，政府當局定會感到關注。政府當局會要求各專利巴士公司於會後向委員提供上述資料。在此方面，九巴車務總監強調，該公司訂有處理違紀個案的既定程序，不論車長的年資為何，該程序均劃一適用。新一巴董事兼總經理亦表示，該公司所訂紀律處分程序的目的在於糾正錯誤而非施以懲罰。倘須採取任何解僱行動，亦會向有關員工提供上訴渠道。

個別巴士公司的表現

28. 劉千石議員提述該文件附件所列的意外率，並對城巴的意外率相對較高表示關注。運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時表示，該文件所列數字代表各專利巴士公司每百萬行車公里發生的意外數目，並應按照各間公司的不同營運環境作出考慮。城巴(專營權1)所經營的路線大多行走港島市區。市區的繁忙交通情況及港島區較多斜坡的地勢，可能是導致城巴(專營權1)的意外率稍微偏高的原因。她表示，城巴以第二個專營權營辦機場及北大嶼山巴士路線，而城巴(專營權2)的意外率遠較該公司營辦的港島及過海巴士路線為低。她向委員保證，運輸署會與有關公司跟進重大的巴士意外，俾能作出所需的一切改善。

29. 譚耀宗議員關注到新大嶼山公司的安全紀錄每下愈況，並質疑此情況是否與該公司轄下巴士的維修保養及車齡有關。新大嶼山公司董事總經理黃良柏先生回應時表示，在2002年雖曾發生多宗涉及新大嶼山公司轄下巴士的嚴重交通意外，但意外成因卻與該公司的機件故障或人為錯誤無關。新大嶼山公司一直能夠達到運輸署所訂各項維修保養及車輛檢驗要求。然而，他承認大嶼山的道路(如東涌道)狹窄多彎，應該加倍留神，而該公司一直有和運輸署保持聯絡，尋求可作出進一步改善的措施。他特別指出，現時有愈來愈多公共巴士行走大嶼山，而不熟悉環境的司機會較易發生意外。他籲請運輸署向外來車輛簽發臨時的封閉道路通行許可證前，應對申請人施加更嚴格的規定。此外，政府當局亦應對並未持有有效許可證而駛入東涌道的車輛，加強採取執法行動。

30. 環境運輸及工務局副秘書長T2表示，政府當局對改善東涌道的安全亦感到關注。過去數年，當局已完成多項改善工程，以加強東涌道的安全措施，其中包括局部擴闊若干路段、加設警告標誌及裝設防撞欄。此外，運輸署助理署長／巴士及鐵路亦表示，為防止並未持有有效許可證的車輛進入封閉道路及東涌道，警方會採取各種執法行動，包括突擊檢查及定時進行巡邏。此外，該地點亦有守衛監察所有進入的車輛，將違法車輛的車牌記錄下來，然後轉交警方採取行動。

31. 然而，主席表示上述情況殊不理想。鑒於確保道路安全實屬至為重要，政府當局應審慎考慮有關各方所提出的各項建議，以期針對問題訂定有效的解決方法。

32. 劉健儀議員表示，過去數年，專利巴士公司的意外率實際上出現普遍減少的趨勢。在某些個案中，涉及專利巴士的意外是由其他道路使用者造成。因此，政府當局應考慮進行更多宣傳及教育活動，以提高其他道路使用者的道路安全意識，特別是重型車輛的司機。

33. 譚耀宗議員亦表示，政府當局須特別注意，避免在快速公路(如屯門公路及西區海底隧道)發生嚴重巴士意外。運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，政府當局會因應屯門公路交通事故獨立專家小組即將公布的建議，與專利巴士公司跟進此事。

VI 鼓勵以紅色小巴轉以專線小巴形式營運

(立法會CB(1)406/03-04(06)號文件 —— 公共小型巴士總商會於2003年11月25日提交的意見書；

立法會CB(1)406/03-04(07)號文件 —— 新界新田公共小型巴士(17)車主商會於2003年11月25日提交的意見書；

立法會CB(1)2406/02-03(01)號文件 —— 環保小巴大聯盟於2003年8月提交的意見書；

立法會CB(1)406/03-04(08)號文件 —— 九龍鳳凰小巴商工總會有限公司於2003年11月8日提交的意見書；及

立法會CB(1)406/03-04(05)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

34. 主席歡迎公共小型巴士(下稱“公共小巴”)業界團體及政府當局的代表出席會議。

35. 委員從政府當局所提交的文件(立法會CB(1)406/03-04(05)號文件)得悉，當局現正研究推行試驗計劃的可行性，以協助一直在西鐵服務範圍內經營的紅

色小巴(下稱“紅巴”)司機轉營途經三號幹線的專線小巴服務。有關的試驗計劃一旦付諸實行，試驗期將不會超過6個月。此外，政府當局已接納交通諮詢委員會工作小組提出有關專線小巴服務營辦商遴選準則及計分制度的整套建議(載於上述文件的附件A)，並對現行做法作出兩項額外修訂。此等改動旨在提高紅巴服務營辦商(特別是規模較小的營辦商)轉以專線小巴形式經營的機會。

36. 主席邀請各團體代表輪流就政府當局所提出，有關鼓勵以紅巴轉以專線小巴形式營運的擬議措施發表意見。團體代表提出的主要意見綜述如下：

- (a) 專線小巴及紅巴業界的團體代表普遍支持在三號幹線實施專線小巴試驗計劃的建議，因為有關計劃可為受西鐵通車影響的現有紅巴司機，提供改善其生計的機會。
- (b) 部分紅巴業界團體代表重申，他們的要求是政府當局應開放三號幹線供紅巴營運。鑒於政府當局現時提出上述建議，他們在別無選擇之下只有接納專線小巴試驗計劃。
- (c) 此外，部分紅巴業界團體代表亦建議，倘試驗計劃取得成功，便應將同一安排擴展至容許現有紅巴服務營辦商轉以專線小巴形式經營其營辦的路線。
- (d) 專線小巴及紅巴業界的團體代表普遍支持政府鼓勵紅巴轉以專線小巴形式營運的既定政策，並籲請政府當局繼續努力，探討進一步改善公共小巴服務營辦商生計的措施。

37. 香港公共小巴車主司機協進總會提述現時行走元朗至銅鑼灣的紅巴路線，並要求政府當局考慮准許現有紅巴司機額外經營該條路線，作為在三號幹線實施的擬議專線小巴試驗計劃的一部分。此外，該會亦不滿當局未有告知該會，現有紅巴司機登記參加擬議試驗計劃的安排。運輸署助理署長／新界回應時表示，當局並不支持小巴司機經營上述路線作為試驗計劃的一部分，因為該路線所涉及的服務範圍，遠較只行走元朗至南昌的西鐵的服務範圍廣闊。至於登記安排，他表示為了接觸行走元朗至荃灣／佐敦道的現有紅巴司機，告知他們實施試驗計劃的建議，運輸署已於2003年11月14日在青山公路沿線適當位置，向現有司機派發附有簡短問卷的單張。運輸署的紀錄亦顯示，當局曾接獲屬該會成員的司機所填寫的問卷。

38. 綠色專線小巴(綠專)總商會建議，政府當局應考慮批出前往機場及大嶼山的新專線小巴路線，俾能加快紅巴轉以專線小巴形式營運的步伐。

39. 環保小巴大聯盟提出下列各點：

- (a) 就現有紅巴司機登記參加在三號幹線實施的專線小巴試驗計劃而成立的評審委員會及上訴委員會，應委任來自立法會、行業團體及學術界的人士擔任其成員，從而提高其透明度。此外，該等委員會的成員數目及組合亦應公開。
- (b) 倘擬議專線小巴路線的乘客需求不足，政府當局應考慮是否單憑這點便終止該試驗計劃，抑或重新設計有關路線以提高其在營運上的可行性。
- (c) 關於專線小巴服務營辦商的遴選準則及計分制度，政府當局應：
 - (i) 澄清在有關“申請人從事公共運輸服務的經驗”的評審因素中，所須具備的是哪一類別的經驗，例如車主、司機或管理人員；
 - (ii) 解決下述不合常規的情況：現有專線小巴服務營辦商難以獲得運輸署批准在車內提供額外的乘客設施，例如增設扶手或行李架，但在有關的遴選準則中，該等同類建議卻可獲額外加分；
 - (iii) 考慮規定過往在營運專線小巴服務方面有良好表現的人士，最高可獲得15分，因為新加入專線小巴行業的人士最高亦可獲15分。給予同一評分可確保對所有申請人公平；及
 - (iv) 在進行中期檢討時，向現有的專線小巴服務營辦商披露其按過往表現所得的評分。

40. 劉健儀議員提述政府以鐵路為本的政策，並指出新鐵路通車難免會對其他公共交通服務的營運構成影響，政府當局有責任訂定措施，解決受影響服務營辦商所面對的生計問題。因此，她歡迎政府當局採取彈性處理方法，容許現有紅巴司機參加在三號幹線實施的專線小巴試驗計劃。為使紅巴盡快轉以專線小巴形式營運，她表示若試驗計劃取得成功，其他以差不多屬“固定”路

線經營的現有紅巴服務營辦商也應獲准按照同一安排，轉以專線小巴形式營運。

41. 陳偉業議員亦支持在三號幹線實施擬議的專線小巴試驗計劃。他籲請政府當局與公共小巴業界保持緊密聯繫，以落實試驗計劃的細節。有關的司機亦應以互諒互讓的態度解決彼此的分歧，以確保該計劃取得成功。

42. 朱幼麟議員及譚耀宗議員對實施試驗計劃均表支持，並認為政府當局應作出更大努力，協助改善公共小巴業界的經營環境。

43. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，在紅巴及專線小巴業界普遍支持下，政府當局會因應所接獲的全部意見，着手落實在三號幹線實施的擬議試驗計劃的詳情。然而，他強調是次實屬非常特殊的情況，因為當局是鑒於新鐵路服務(即西鐵)會對有關地區的現有紅巴司機造成影響而實施擬議計劃。按照既定制度，新的公共小巴服務會以專線小巴服務的形式提供，而所有公共小巴服務營辦商均會獲邀提出參與專線小巴服務營辦商遴選的申請。透過招標工作，乘客的利益將可獲得保障。儘管如此，他表示政府當局在進一步研究此事時，會考慮委員及公共小巴業界的意見，以及推行擬議試驗計劃所取得的經驗。

44. 劉健儀議員對於政府當局以招標形式批出新專線小巴路線雖表支持，但她強調，她所關注的是多年來一直以差不多屬“固定路線”的方式營運的現有紅巴服務營辦商。在他們的營運權未獲得任何保證的情況下，將極難說服他們把現有紅巴路線轉以專線小巴形式營運。

45. 主席在總結有關討論時表示，委員普遍支持在三號幹線實施擬議的專線小巴試驗計劃。他籲請有關各方同心協力，以確保該計劃取得成功。此外，政府當局在研究其他鼓勵紅巴轉以專線小巴形式營運的措施時，亦應察悉委員及業界團體代表在是次會議席上所提出的意見及關注事項。

VII 其他事項

46. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年12月16日