

# 立法會

## Legislative Council

立法會 CB(4)180/18-19 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：2018 年 2 月 23 日(星期五)  
時 間：上午 8 時 30 分  
地 點：立法會綜合大樓會議室 3

出席委員：易志明議員, SBS, JP (主席)  
林卓廷議員 (副主席)  
張宇人議員, GBS, JP  
林健鋒議員, GBS, JP  
陳克勤議員, BBS, JP  
黃國健議員, SBS, JP  
葉劉淑儀議員, GBS, JP  
毛孟靜議員  
田北辰議員, BBS, JP  
何俊賢議員, BBS  
胡志偉議員, MH  
姚思榮議員, BBS  
莫乃光議員, JP  
陳志全議員  
陳恒鑾議員, JP  
梁志祥議員, SBS, MH, JP  
郭家麒議員  
黃碧雲議員  
葛珮帆議員, BBS, JP  
潘兆平議員, BBS, MH  
盧偉國議員, SBS, MH, JP  
楊岳橋議員  
朱凱迪議員  
何啟明議員

柯創盛議員, MH  
陳振英議員  
陳淑莊議員  
陸頌雄議員  
劉國勳議員, MH  
劉業強議員, BBS, MH, JP  
鄭松泰議員  
譚文豪議員

**缺席委員** : 謝偉俊議員, JP  
鍾國斌議員  
尹兆堅議員  
何君堯議員, JP  
鄭俊宇議員

**出席公職人員 : 議程第 III 項**

運輸及房屋局  
副秘書長(運輸)1  
潘婷婷女士, JP

土木工程拓展署  
東拓展處處長  
應芬芳女士, JP

土木工程拓展署  
東拓展處副處長  
梁中立先生

運輸署  
助理署長/策劃  
林秀生先生

運輸署  
總工程師/主要工程(署任)  
高志偉先生

**議程第 IV 項**

運輸署署長  
陳美寶女士, JP

運輸署  
副署長/公共運輸事務及管理  
李萃珍女士, JP

運輸署  
助理署長/新界  
何慧賢女士

運輸署  
署理助理署長/技術服務  
羅慶新先生

運輸及房屋局  
首席助理秘書長(運輸)1  
葉倩菁女士

運輸及房屋局  
首席助理秘書長(運輸)2  
李若愚先生

### **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)3  
羅翠薇女士, JP

運輸署  
助理署長/行政及牌照  
陳英傑先生

運輸署  
總運輸主任/駕駛事務  
尹柏恩先生

**列席秘書** : 總議會秘書(4)6  
胡日輝先生

**列席職員** : 議會秘書(4)6  
陳嘉瑩小姐

議會事務助理(4)6  
廖小妮女士

---

經辦人/部門

**I. 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會 CB(4)515/17-18(01)及 CB(4)592/17-18(01)號文件) —— 陳淑莊議員、譚文豪議員、郭家麒議員及楊岳橋議員要求當局就廣深港高速鐵路香港段營運協議及最新營運細節提供資料的聯署函件，以及政府當局的回應

立法會 CB(4)568/17-18(01)號文件 —— 政府當局就毛孟靜議員要求討論"一地兩檢"安排進展的函件所作的回應

立法會 CB(4)611/17-18(01)、(02)及(03)號文件 —— 陳恒鑾議員和陳克勤議員及譚文豪議員和楊岳橋議員分別要求討論有關大埔公路交通意外的事宜的聯署函件及陸頌雄議員提出同一要求的函件

立法會 CB(4)618/17-18(01)號文件 —— 周浩鼎議員和陳克勤議員要求討論有關大埔交通擠塞的事宜的聯署函件

立法會 CB(4)618/17-18(02)號文件 —— 鄭松泰議員要求討論粉嶺公路交通意外(的函件)

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

2. 陳淑莊議員提及她與譚文豪議員、郭家麒議員及楊岳橋議員就廣深港高速鐵路("廣深港高鐵路")香港段營運協議及最新營運細節發出的聯署函件(立法會 CB(4)515/17-18(01)號文件)以及政府當局回覆(立法會 CB(4)592/17-18(01)號文件)，並表示政府當局未有按要求提供足夠細節。她指出當局應按聯署函件中各個列表的要求提供更多資料，包括廣深港高鐵路列車班次安排的資料及細節、廣深港高鐵路香港段的最新乘客量預測，以及與廣深港高鐵路香港段有關的財務資料。

3. 此外，陳淑莊議員亦希望知道政府當局是否會在交通事務委員會("事務委員會")、鐵路事宜小組委員會或《廣深港高鐵路(一地兩檢)條例草案》委員會跟進該聯署函件所述的事宜。主席回應時表示會請政府當局提供她要求的資料。

(會後補註：政府當局的補充資料文件於2018年3月21日隨立法會CB(4)778/17-18(01)號文件送交委員。)

## II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)613/ —— 待議事項一覽表  
17-18(01)號文件

立法會 CB(4)613/ —— 跟進行動一覽表)  
17-18(02)號文件

4. 委員同意在2018年3月16日舉行的下次例會上討論以下事項：

- (a) 港珠澳大橋及香港口岸的運作安排；
- (b) 渡輪服務牌照有效期；及
- (c) 香港電車有限公司的加價申請。

(會後補註：議程項目"港珠澳大橋及香港口岸的運作安排"由"更新《道路使用者守則》"取代。)

### III. 7822TH —— 將軍澳跨灣連接路 —— 建造工程

(立法會 CB(4)613/ —— 政府當局就 822TH  
17-18(03)號文件 號工程計劃 —— 將  
軍澳跨灣連接  
路 —— 建造工程提  
供的文件

立法會 CB(4)613/ —— 立法會秘書處就跨  
17-18(04)號文件 灣連接路擬備的文  
件(最新背景資料  
簡介))

5. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>1</sup>向委員簡介政府當局將 822TH 號工程計劃"將軍澳跨灣連接路 —— 建造工程"("該工程計劃")提升為甲級的撥款申請。委員察悉，按付款當日價格計算，該工程計劃的估計費用為 56 億 2,570 萬元。

6. 土木工程拓展署("拓展署")東拓展處副處長("東拓展處副處長")借助電腦投影片，向委員解釋該工程計劃的詳情(立法會 CB(4)645/17-18(01)號文件)。

7. 副主席(代表民主黨)、陳恒鑾議員及劉國勳議員(代表民主建港協進聯盟)、張宇人議員(代表自由黨)、莫乃光議員、潘兆平議員、姚思榮議員及田北辰議員表示支持該工程計劃。

#### 推行時間表

8. 鑒於該工程計劃早在 2014 年獲行政長官會同行政會議授權推行，副主席促請政府當局早日推行該工程計劃，並質疑政府當局為何需要如此長時間才向立法會提交撥款建議。他亦關注到，由於跨灣連接路會在 2022 年通車，即將軍澳 —— 藍田隧

道("將藍隧道")於 2021 年通車一年後，因此將軍澳市中心在其間一年會出現嚴重的交通擠塞問題。

9. 葛珮帆議員表示，將軍澳居民一直渴望將藍隧道及跨灣連接路建成，相關區議會亦十分支持該兩個項目。作為代表新界東選區的議員，她欣悉政府當局終於把跨灣連接路的撥款建議提交事務委員會考慮，但希望跨灣連接路能與將藍隧道同步通車。

10. 盧偉國議員及姚思榮議員亦希望跨灣連接路的通車日期能配合將藍隧道的通車日期。盧議員促請當局採取措施加快建造跨灣連接路。潘兆平議員關注政府當局會如何確保該工程計劃能如期完工。

11. 拓展署東拓展處處長("東拓展處處長")回應時表示，為加快興建跨灣連接路，政府當局已簡化設計及劃一部分工序，包括使用預製組件。她向委員保證，政府當局會力爭跨灣連接路盡早通車。

12. 東拓展處處長進一步解釋，跨灣連接路是海事工程項目，較一般道路工程項目更為複雜，而且涉及興建一條橫跨將軍澳海灣的海上高架橋。此外，該條海上高架橋採用鋼橋拱設計，這種設計首次在香港採用，目的是為海上交通提供足夠航道。因此，當局需要較多時間為該工程計劃進行詳細的工地勘測及評估對海上交通的影響。

13. 陳恒鑾議員及劉國勳議員表示，跨灣連接路會應付將軍澳未來發展項目所帶來的交通需求，紓緩將軍澳市中心道路的壓力，以及縮短日出康城居民的交通時間。他們批評立法會部分議員"拉布"，導致多個工程項目的撥款申請未能適時提交財務委員會("財委會")審議。

14. 盧偉國議員表示，作為工務小組委員會主席，他贊同陳議員及劉議員的意見，認為工務小組委員會及財委會審議工務工程項目撥款建議的進展受阻，導致部分在上一年度立法會會期提交的項目在本年度立法會會期才獲批准。

15. 陳恒鑾議員及劉國勳議員詢問政府當局是否有信心該工程計劃的撥款建議可在本年度立法會會期內提交並獲財委會批准。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1及東拓展處副處長答稱，政府當局的目標是在 2017-2018 立法年度內分別向工務小組委員會及財委會尋求撥款支持和批准，使拓展署可於 2018 年下半年展開建造工程，並於 2022 年左右完工。

16. 應陳恒鑾議員要求，政府當局同意提供資料，說明若該工程計劃的撥款建議未能在 2017-2018 年度立法會會期內獲財委會批准，會對該工程計劃的推行時間表及估計費用有何影響。

(會後補註：政府當局提供的補充資料於 2018 年 5 月 2 日隨立法會 CB(4)1008/17-18(01)號文件發出。)

#### 合約安排

17. 姚思榮議員察悉，跨灣連接路與將藍隧道是一併規劃的，而且會互相連接。他詢問政府當局為何不以單一項目形式推展該兩個工程項目，並一次過提交撥款建議，從而節省時間。

18. 東拓展處處長解釋，政府當局的既定做法是將一個大型工程項目分拆為在設計和研究方面性質各有不同的個別項目。她表示，鑒於將藍隧道是道路工程項目，而跨灣連接路則是海事工程項目，分開推展該兩個項目，會鼓勵專門處理有關工程的承建商參與，從而使建造業維持有適當的競爭。

19. 東拓展處處長進一步表示，跨灣連接路與將藍隧道的相連位置會設有交匯處，而該交匯處亦會連接位於將軍澳西的寶順路。政府當局認為該處適宜作為該兩個項目的分界點。此外，由於將軍澳隧道現時非常擠塞，因此有迫切需要提早開通將藍隧道。



建築費用

20. 副主席詢問該工程計劃的估計費用大幅增加(即由 2008 年的 22 億元增至現時的 56 億元), 是否因當局延遲將該工程計劃的撥款建議提交立法會審批所致。東拓展處處長回答時解釋, 當局在 2008 年匯報建造跨灣連接路的估計費用是非常粗略的估算, 現時 56 億元的估計費用則已考慮到該工程計劃的詳細設計及類似項目的費用。

21. 東拓展處處長闡釋, 政府當局在完成跨灣連接路的初步設計後就設計方案進行了數輪公眾參與活動, 並根據公眾參與活動的結果, 為跨灣連接路海上高架橋的外觀採納了最受公眾歡迎的設計概念, 作進一步技術分析及詳細設計。她補充, 鑒於香港近年沒有進行類似的海事工程項目, 拓展署在估算跨灣連接路海上路段的費用時曾參考相若項目的費用。

22. 田北辰議員表示, 他認為政府當局較適宜先進行招標及評審標書的工作, 然後才徵求財委會批准撥款, 以免核准工程預算日後改變。

23. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>1</sup>表示, 在展開工程項目的招標工作前通常應先取得立法會的撥款批准。至於該工程計劃, 為盡快開始建造工程, 以配合施工時間表, 拓展署已在 2017 年 12 月為其中一份工程合約展開同步招標工作, 並會在 2018 年第二季為另一份合約展開同步招標工作。她強調, 當局只會在財委會批准撥款後才批出有關建造合約。

24. 東拓展處處長補充, 由於為跨灣連接路採用的鋼橋拱設計, 是首次在香港採用的設計, 因此政府當局已預留更多時間讓投標者提交標書。視乎評審標書的進展, 政府當局可能會因應建議採納的標書的投標價格檢視該工程計劃的估計費用, 然後徵求財委員批准撥款。

25. 田北辰議員進一步詢問當局是否已為跨灣連接路的海上路段進行徹底全面的工地勘測工

作，以免在施工期間因發現未能預見的地質情況而需要增加核准工程預算。他亦詢問為該工程計劃採用的工地勘測工作標準與為港珠澳大橋工程計劃採用的標準如何比較。

26. 東拓展處處長答稱，政府當局已為該工程計劃進行非常詳細的工地勘測，透過在 12 個橋墩各開掘最少一個鑽孔取得工地資料。她補充，由於不同地點的地理環境各有不同，因此政府當局未有比較該工程計劃與港珠澳大橋工程計劃的工地勘測工作。

### 設計及設施

27. 葛珮帆議員關注到跨灣連接路的設計容車量，因為推行該工程計劃需要很長的時間，跨灣連接路在通車後未必能應付實際需求。她詢問政府當局在展開跨灣連接路的建造工程前，是否會根據將軍澳的最新人口預測重新檢視設計容車量。

28. 東拓展處處長及運輸署助理署長/策劃答稱，當局於 2015 年就該工程計劃完成的交通影響評估，是依據以 2011 年為基礎年期的全港人口及就業數據矩陣("數據矩陣")進行。政府當局從以 2014 年為基礎年期的數據矩陣察悉，將軍澳的預測人口及就業人數略為減少。因此，政府當局認為跨灣連接路這條雙程雙線分隔車道的容車量，連同將藍隧道及將軍澳隧道，會足以應付將軍澳居民對交通的需求。

29. 盧偉國議員讚賞跨灣連接路沿車道附設行人路及單車徑的設計。他表示，這設計不但會便利居民，而且會為將軍澳增闢觀景點。盧議員詢問當局是否會在跨灣連接路興建觀景台，讓行人及騎單車人士享用或觀賞美景。東拓展處處長答稱，跨灣連接路會設有 3 個觀景點，行人及騎單車人士均可前往該等觀景點遊覽。

30. 劉國勳議員亦讚許當局沿跨灣連接路設置單車徑，這顯示政府當局已踏前一步，締造單車友善環境，推廣以單車作為代步工具。他促請政府當

局在日後規劃新道路時提供該類設施。政府當局察悉他的意見。

31. 莫乃光議員憶述，電訊業數年前曾要求當局沿跨灣連接路的大橋鋪設通訊設施，促進將軍澳區數據中心的發展。政府當局最初拒絕有關要求，但他欣悉，經業界及他再三要求，政府當局最終接納有關要求。

32. 莫乃光議員表示，當局日後規劃及興建新的道路基礎設施時，應採取全面的方針，並與政府其他部門協調，以盡量發揮該等設施的功能及配合其他需要。他亦提醒當局在進行該工程計劃的海事工程時應小心行事，避免損毀現有通訊設施。政府當局察悉他的意見。

### 跨灣連接路通車後對東九龍及東區海底隧道交通的影響

33. 潘兆平議員、張宇人議員及梁志祥議員關注到，跨灣連接路通車會使東九龍及東區海底隧道("東隧")的行車量增加，導致該等地的交通擠塞問題惡化。

34. 東拓展處處長及運輸署助理署長/策劃回應委員時表示，根據政府當局的估計，跨灣連接路通車只會令東九龍及東隧的行車量稍微增加。他們進一步解釋，跨灣連接路是為提供另一條連接將軍澳東南部而無需穿過將軍澳市中心的對外道路而設，以促進將軍澳區的交通流量。東拓展處處長補充，連同將藍隧道，跨灣連接路亦會紓緩將軍澳隧道的交通擠塞問題。

35. 關於紓緩東九龍交通壓力的措施，運輸及房屋局副秘書長(運輸)1、運輸署助理署長/策劃及東拓展處處長表示，數項運輸基礎設施已處於施工或規劃階段。該等設施包括將藍隧道一條連接東隧而無需取道藍田的支路；由跨灣連接路及將藍隧道連同中九龍幹線及 T2 主幹路組成、貫通東西九龍的快速通道；而沙田至中環線在其通車後亦會有助紓緩道路交通情況。

36. 運輸署助理署長/策劃補充，政府當局亦正就如何合理分布 3 條過海隧道和 3 條陸上隧道交通流量進行研究，並會在稍後向事務委員會匯報有關結果。政府當局希望上述措施會全面改善九龍的交通情況。

#### 對環境的影響

37. 莫乃光議員表示，將軍澳環保大道附近的居民一直就貨車對環境造成的滋擾作出大量投訴。他關注在跨灣連接路及將藍隧道通車後，有關問題是否會轉移至將軍澳內其他地區。莫議員詢問預計由環保大道分流至跨灣連接路的車流量。東拓展處處長答稱，政府當局預計行駛環保大道的貨車對環境造成的滋擾不大可能會轉移至跨灣連接路。

38. 張宇人議員察悉，政府當局會把該工程計劃所產生的 7 000 公噸非惰性建築廢物運送至堆填區處置。他詢問政府當局是否會協調相關的政策局(例如發展局)，冀能在其他工程項目中重用所有建築廢物，避免浪費。

39. 東拓展處副處長表示，根據合約，承建商在建造跨灣連接路時，須避免及減少產生惰性建築廢物，以及盡量重用及循環再造該等廢物。在該工程計劃中，只有剩餘的惰性建築廢物才會運送至公眾填料接收設施處置。

40. 東拓展處處長補充，政府當局會在切實可行的範圍內盡量恪守重用建築廢物的原則。她告知委員，拓展署設有指定單位，負責統籌政府內部對建築廢物的管理，過程中會考慮有關工程項目的時間表及將產生和重用的建築廢物量。

41. 潘兆平議員察悉，為了推行該工程計劃，當局須移植部分樹木。他詢問該工程計劃涵蓋的植樹建議詳情為何。東拓展處處長表示，政府當局已對受該工程計劃影響的樹木進行詳細調查，發現須移除 445 棵樹，但不涉及貴重或稀有品種。她補充，政府當局會把種植新樹的工作納入為該工程計劃的一部分，以彌補失去的樹木，維持城市的環境。

總結

42. 主席在討論結束後作出總結，表示事務委員會支持政府當局將該工程計劃的撥款建議提交工務小組委員會及財委會進一步考慮。他亦促請政府當局盡快將該工程計劃及大埔公路工程計劃的撥款建議提交工務小組委員會及財委會。

**IV. 建議在運輸署管理及輔助客運科開設一個常額首席運輸主任職位、在新界分區辦事處開設一個常額首席運輸主任職位以及在技術服務科開設一個常額總工程師職位**

(立法會 CB(4)613/ —— 政府當局就建議在  
17-18(05)號文件 運輸署開設 2 個常額  
首席運輸主任及 1 個  
常額總工程師職位  
提供的文件)

43. 應主席邀請，運輸署署長向委員簡介政府當局的建議，即在運輸署開設 3 個常額首長級職位，分別為：

- (a) 在管理及輔助客運科開設一個常額首席運輸主任(首長級薪級第 1 點)職位，以加強該科策劃、發展、規管、監察及提升現有渡輪和輔助客運服務的人手支援；
- (b) 在新界分區辦事處開設一個常額首席運輸主任(首長級薪級第 1 點)職位，以加強該處監察公共交通服務和策劃新服務的工作，使公共交通服務更妥善及有效率地應付市民的需要；及
- (c) 在技術服務科開設一個常額總工程師(首長級薪級第 1 點)職位，以強化該科制訂智慧出行發展策略的功能，並帶領推展各智慧出行項目的工作。

## 申報利益

44. 主席提醒委員，根據立法會《議事規則》第 83A 條，委員在會議上就正在討論的議題發言之前，須披露任何與該議題有關的直接或間接金錢利益的性質。姚思榮議員申報，他任職的公司一直經營跨境旅遊巴士服務及本地非專營巴士服務。

## 在管理及輔助客運科開設一個常額首席運輸主任職位的建議

45. 劉國勳議員表示，雖然政府當局的政策是以鐵路作為公共交通系統的骨幹，但亦應加強其他公共交通服務的輔助角色。因此，他支持按建議在管理及輔助客運科轄下的渡輪及輔助客運部開設一個首席運輸主任("首席運輸主任/管理及輔助客運科")職位，以協助制訂及檢討有關發展的士服務、渡輪服務及公共小巴服務的政策。

46. 張宇人議員察悉，渡輪及輔助客運部的主要工作(載於立法會 CB(4)613/17-18(05)號文件第 6 至 9 段)屬暫時及短期性質。他詢問開設一個有時限而不是常額的首席運輸主任/管理及輔助客運科職位是否更為合適。

47. 運輸署署長回應張宇人議員的意見時表示，首席運輸主任/管理及輔助客運科將監督為 6 條主要離島渡輪航線現時 3 年的牌照期(即 2017 年至 2020 年)進行的中期檢討("中期檢討")及日後的檢討。視乎中期檢討的結果，首席運輸主任/管理及輔助客運科會協助制訂日後為維持離島渡輪服務的財務可行性而採用的長遠營運模式的實施詳情。她進一步表示，首席運輸主任/管理及輔助客運科亦會帶領監察公共交通費用補貼計劃("補貼計劃")的落實情況，以及執行相關監察措施，確保補貼計劃運作暢順及公帑運用得宜。張宇人議員在聆聽運輸署署長的解釋後表示，他代表自由黨支持開設一個常額首席運輸主任/管理及輔助客運科職位。

### 渡輪服務

48. 姚思榮議員表示，渡輪服務一直為離島提供必需的對外交通服務，並為往來其他地區及穿梭港九兩岸的乘客提供另一項選擇。他詢問，首席運輸主任/管理及輔助客運科是否會定期積極主動及全面地檢討渡輪服務的需求，並作出相應建議。運輸署署長回答時指出，首席運輸主任/管理及輔助客運科的主要職責之一是監督中期檢討工作，該項檢討會考慮多項因素，包括離島居民的交通需求。她補充，首席運輸主任/管理及輔助客運科亦會與持牌渡輪營辦商保持緊密聯絡，討論有何措施應付公眾假期的渡輪服務需求。

49. 運輸署署長在回應毛孟靜議員的詢問時，向委員解釋中期檢討的詳情。她表示，中期檢討將於 2019 年上半年進行，並由擬設的首席運輸主任/管理及輔助客運科監督。政府當局會在該檢討中考慮維持 6 條主要離島渡輪航線財務可行性的長遠營運模式，以及應否及如何把適用於 6 條主要離島渡輪航線的特別協助措施推展至其餘 8 條離島渡輪航線。運輸署署長表示，政府當局會在適當時候向事務委員會匯報中期檢討的結果。

50. 鄭松泰議員詢問，擬設的首席運輸主任/管理及輔助客運科是否會聯絡相關持份者，以檢討現時的渡輪服務，特別是為愉景灣及馬灣提供的服務。此外，鑒於政府當局較早前曾告知委員，將會為現有碼頭進行翻新工程使其外觀設計及設施現代化。他詢問，首席運輸主任/管理及輔助客運科是否會監督有關改善工程的進展。

51. 運輸署署長回答鄭松泰議員時表示，首席運輸主任/管理及輔助客運科會帶領渡輪及輔助客運部轄下的渡輪檢討及策劃組規管及監察專營及持牌渡輪服務的運作，並提供指引，以監察渡輪服務營辦商的表現。

*的士服務*

52. 陸頌雄議員表示，為提升現有輔助客運服務，政府當局應加強這類服務的人手支援。陸議員轉達香港工會聯合會屬會的意見，表示專營的士營辦商與旗下司機保持僱傭關係，會有助司機得到更大職業保障。他促請首席運輸主任/管理及輔助客運科在專營的士服務推出前應多與的士業界溝通，提倡保持僱傭關係是維持專營的士司機服務質素的必要先決條件。

53. 運輸署副署長/公共運輸事務及管理答稱，政府當局認為較可取的做法是專營的士營辦商與司機維持僱傭關係。為此，若專營的士申請者擬與旗下司機維持僱傭關係，其申請會在標書評審過程中得到較高分數。此外，運輸署會繼續收集公眾對推出專營的士的意見。

*公共交通費用補貼計劃*

54. 潘兆平議員詢問落實補貼計劃所需的人手資源。他亦關注到，若未能在 2017-2018 年度立法會會期內獲財委會批准開設建議的首席運輸主任/管理及輔助客運科職位，對落實補貼計劃的時間表會有何影響。

55. 運輸署署長回應時表示，財委會已於 2018 年 2 月批准為落實補貼計劃而開設 15 個非首長級公務員職位。現時出任這些職位的人員會協助確保補貼計劃能順利推出及運作；處理居民巴士服務、員工巴士服務、紅色小巴及"街渡"的營辦商參加補貼計劃的申請，以及執行監察措施。她進一步表示，在開設上述職位後，預計補貼計劃將於一年內落實。不過，為使渡輪及輔助客運部能有效率地處理新政策措施，政府當局確實有需要開設該首席運輸主任/管理及輔助客運科職位，以監督規劃及落實補貼計劃的工作，並檢討其成效。



在新界分區辦事處開設一個常額首席運輸主任  
職位的建議

*邊境管制站的交通設施及服務*

56. 劉國勳議員不滿新界分區辦事處轄下的邊界組在規劃及落實在邊境管制站提供交通設施和服務的工作時未有諮詢相關持份者(例如區議會),或未有與該等持份者討論。他表示,有市民曾投訴跨境旅遊巴士的上落客點對居民造成滋擾,但新界分區辦事處未有在當地進行諮詢便決定該等上落客點的位置。就此,劉議員促請建議在新界分區辦事處加設的常額首席運輸主任("首席運輸主任/新界分區辦事處")在制訂任何施行方案前應考慮各方的意見。

57. 運輸署助理署長/新界答稱,首席運輸主任/新界分區辦事處會制訂地區諮詢策略,以及就複雜和敏感事宜制訂指引。在按建議開設首席運輸主任/新界分區辦事處職位後,便可更妥善處理有關新界公共交通服務的事宜。運輸署署長補充,政府當局有必要開設首席運輸主任/新界分區辦事處職位,以督導邊界組及屯門、元朗和離島區的地區交通事宜,並在日後就這方面與不同持份者保持緊密聯絡和溝通。

58. 鑒於新的邊境管制站(包括港珠澳大橋和蓮塘/香園圍口岸)即將陸續啟用,姚思榮議員詢問擬設的首席運輸主任/新界分區辦事處是否會負責規劃及監察現有和新邊境管制站的本地和跨境交通服務,特別是在節日假期。運輸署署長確認姚議員的看法,並表示在按建議開設首席運輸主任/新界分區辦事處職位後,本地及跨境管制站的交通服務安排會有更好的協調。

*監察、協調及優化公共交通服務及居民巴士服務*

59. 陸頌雄議員不滿運輸署在《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》訂定的增加巴士服務班次基準。他指出,根據該指引,若有關路線的載客率在繁忙時段最繁忙的半小時內達到

100%，或在該一小時內達到 85%，或在非繁忙時段最繁忙的一小時內達到 60%，才需要增加班次，這基準實在高得不合理。陸議員建議，擬設的首席運輸主任/新界分區辦事處應與不同持份者(例如地區人士及公共交通營辦商)保持緊密聯絡，並在有需要時調整巴士服務班次，以應付居民的需要。他補充，政府當局應在適當情況下准許開辦更多居民巴士服務，接載市民前往鄰近的鐵路站或公共交通交匯處。

60. 運輸署署長回答時解釋，新設的首席運輸主任/新界分區辦事處會統籌及監察新界的非專營巴士服務。她表示，雖然運輸署近年接獲新界新住宅發展項目一些開辦居民巴士服務的要求，但該署在滿足居民巴士服務需要和常規公共交通服務需要之間須取得適當平衡。

61. 鄭松泰議員提述較早前在大欖隧道收費廣場的巴士站發生的嚴重交通意外，並表示擬設的首席運輸主任/新界分區辦事處應檢討乘客在大欖隧道轉乘站及新界其他巴士轉乘站等候巴士時涉及的安全事宜。運輸署署長答稱，首席運輸主任/新界分區辦事處會掌管有關公共交通服務及提供交通設施的事宜，包括巴士轉乘站的安全事宜。此外，新設的首席運輸主任會分擔現有首席運輸主任的工作，從而更有效地監察、協調及優化新界的公共交通服務。

#### 在技術服務科開設一個常額總工程師職位的建議

62. 莫乃光議員察悉，建議在技術服務科增設的總工程師("總工程師/技術服務科")會監督有關安裝可用來收集交通數據的車內感應器的可行性研究，並制訂推廣及安裝這類車內感應器的計劃。莫議員建議，為回應公眾的訴求，總工程師/技術服務科亦應協助開放交通數據，以及研究個人代步工具(例如電動滑板車)在香港交通系統內可擔當的角色。

63. 運輸署署長答稱，擬設的總工程師/技術服務科會協助鼓勵公共交通營辦商積極響應開放

數據的整體政策，在切實可行的範圍內以電腦可讀的格式於"資料一線通"網站("data.gov.hk")提供其實時數據。至於有關個人代步工具的事宜，運輸署會在適當情況下研究在香港使用這類工具的可行性。

64. 莫乃光議員察悉，技術服務科設有其他總工程師。他詢問加設總工程師/技術服務科職位的理據為何。運輸署署長答稱，智慧出行措施的規劃、設計和推行屬長遠繁複的工作。該些措施涉及交通工程及運輸運作，而且與市民的日常生活息息相關，因此應盡快推行。由於技術服務科現時3位常額總工程師的職務已相當繁重，所以政府當局有急切需要按建議開設總工程師/技術服務科職位，令相關工作可由熟悉交通工程、運輸管理和相關法例的人員督導。

#### 總結

65. 主席在討論結束後作出總結，表示事務委員會支持開設首席運輸主任/管理及輔助客運科、首席運輸主任/新界分區辦事處及總工程師/技術服務科職位的建議，並支持政府當局把有關的人員編制建議提交予人事編制小組委員會考慮及予財委會批准。

#### **V. 就發出新私人駕駛教師執照的需要進行兩年一度的檢討**

(立法會 CB(4)613/17-18(06)號文件) —— 政府當局就私人駕駛教師執照提供的文件

立法會 CB(4)613/17-18(07)號文件 —— 立法會秘書處就私人駕駛教師執照擬備的文件(最新背景資料簡介))

66. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介運輸署在2016年年底就是否有需要為3個私人駕駛教師組別簽發新的私人駕駛教師執照

進行的最新一輪兩年一度檢討("2016 年檢討")的結果。按車輛種類劃分的 3 個私人駕駛教師組別如下：

第一組別：私家車及輕型貨車("第一組別車輛")；

第二組別：小型巴士及巴士("第二組別車輛")；及

第三組別：中型貨車、重型貨車及掛接式車輛("第三組別車輛")。

67. 運輸及房屋局副局長解釋，運輸署於 1999 年與駕駛教師業界議定會採用 3 個私人駕駛教師組別當時有效的私人駕駛教師執照數目，作為日後檢討的基準。當某組別的有效執照數目降至較有關組別的基準少 10%時，運輸署署長便會考慮為該組別簽發新的私人駕駛教師執照。

#### 兩年一度檢討的結果

68. 運輸及房屋局副局長告知委員，2016 年檢討顯示，截至 2016 年年底，第一組別的私人駕駛教師執照平均數目超過基準的九成，因此政府當局無需考慮簽發新的私人駕駛教師執照。至於第二組別和第三組別的有效私人駕駛教師執照數目，則分別較有關組別的基準少 12.3%和 10%，亦即輕微高於或剛好達到 10%這個啟動點。不過，運輸署署長經考慮當時的交通運輸情況、所採取的駕駛訓練政策及學習駕駛人士對接受私人駕駛教師的駕駛訓練的需求後，決定不簽發任何新的私人駕駛教師執照。

69. 毛孟靜議員察悉，鑒於 2016 年檢討的結果，政府當局不會簽發新的私人駕駛教師執照。她詢問政府當局的用意是否勸阻學習駕駛人士接受私人駕駛教師的駕駛訓練，從而遏止私家車數目的增長。她亦詢問駕駛教師業界對 2016 年檢討的結果有何意見。

70. 運輸署助理署長/行政及牌照回應時表示，在私人駕駛教師聯絡小組於2018年1月22日舉行的特別會議上，運輸署已將2016年檢討的結果告知12個私人駕駛教師組織。代表受限制駕駛教師的兩個組織亦有出席會議。私人駕駛教師組織及受限制駕駛教師組織大致上接受2016年檢討的結果，該次檢討是根據自1999年起採用的現行檢討機制進行。因應駕駛教師業界的意見，運輸署會檢討為3個按車輛種類劃分的組別簽發新私人駕駛教師執照的基準和啟動點。

### 駕駛訓練服務

71. 郭家麒議員察悉，有意見批評現時很多私人駕駛教師執照的持有人沒有在市場上提供駕駛訓練服務，導致可供學習駕駛人士選擇的駕駛教師減少。另一方面，由於香港道路交通繁忙，學習駕駛人士曾表示難以找到合適的時間及地點接受駕駛訓練。鑒於學習駕駛人士的意見，郭議員促請政府當局增加駕駛教師的供應，並提供合適路段作駕駛訓練用途。

72. 運輸及房屋局副局長解釋，政府當局一直密切注視市民對駕駛訓練服務的需求，亦有考慮駕駛教師業界是否可持續發展及交通管理的問題。他表示，政府當局已因應香港的交通運輸情況採用"雙軌制"，以滿足市民對駕駛訓練服務的需求。政府當局會在公用道路的駕駛訓練活動不令交通擠塞情況惡化或引起道路安全問題的前提下，維持有足夠的私人駕駛教師在公用道路提供駕駛訓練。此外，政府當局亦透過設立指定駕駛學校，提倡在公用道路以外的場地提供駕駛訓練，以紓緩公用道路交通擠塞的情況。運輸及房屋局副局長表示，政府當局會繼續聽取駕駛教師業界及市民的意見。

## 駕駛訓練政策

### "不活躍"的私人駕駛教師

73. 劉業強議員詢問，有多少名私人駕駛教師在取得私人駕駛教師執照後不提供駕駛訓練服務("不活躍"的私人駕駛教師)，並關注他們可能會導致市場上私人駕駛教師供應不足。劉議員補充，政府當局在 2016 年檢討後決定不簽發新的私人駕駛教師執照，令有志成為私人駕駛教師的人士未能入行，導致有關問題惡化。

74. 運輸署助理署長/行政及牌照答稱，在 2016 年檢討中，運輸署以在 2016 年陪同學習駕駛人士出席駕駛測驗的私人駕駛教師人數為基礎，粗略估算市面上提供第一組別車輛駕駛訓練的"活躍"私人駕駛教師的供應狀況。第一組別有 939 名持有執照的私人駕駛教師，當中 742 名教師(即 79%)曾提供駕駛訓練服務。至於第二組別和第三組別的私人駕駛教師，約 70%未有在市場上提供駕駛訓練服務。不過，運輸署助理署長/行政及牌照表示，現時並無清晰及廣受接納的定義，以供判斷私人駕駛教師屬於"活躍"抑或"不活躍"。

75. 劉業強議員促請政府當局檢視現行駕駛訓練政策，研究是否應該規定私人駕駛教師須提供某個最低限度的駕駛訓練服務，以及規定他們若不積極授課，便須交還其執照。葛珮帆議員贊同劉議員的意見，並表示亦曾接獲市民對"不活躍"的私人駕駛教師的投訴。她表示，政府當局應備存在職私人駕駛教師人數的統計數字。

76. 運輸及房屋局副局長回應委員的意見時解釋，私人駕駛教師提供訓練與否，取決於多項因素。現時並沒有法律規定或發牌條件要求私人駕駛教師須提供某個最低限度的駕駛訓練服務。他亦表示，政府當局曾於 2013 年檢討簽發新私人駕駛教師執照的機制。當時經廣泛諮詢後，各持份者未能就應否和如何改變現行簽發私人駕駛教師執照的機制達成共識，因此政府當局決定沿用現行機制簽發新的私人駕駛教師執照。

77. 葛珮帆議員表示，她亦曾接獲市民就駕駛訓練作出的其他投訴，例如駕駛課程費用高昂、駕駛教師提供的駕駛訓練服務質素非常參差，以及在公用道路提供駕駛訓練導致交通流量增加。她建議政府當局除每兩年一次檢討是否有需要簽發新的私人駕駛教師執照外，亦應全面檢討駕駛訓練政策。

78. 應葛珮帆議員的要求，運輸及房屋局副局長同意提供補充資料，說明政府當局是否會全面檢討駕駛訓練政策，包括改善私人駕駛教師的教學質素。

(會後補註：政府當局提供的補充資料的英文本及中文本分別於 2018 年 6 月 15 日及 21 日隨立法會 CB(4)1256/17-18(01)號文件發出。)

79. 陳振英議員指出，以向使用公用道路學習駕駛的人士售出的駕駛測驗表格數目，與有效私人駕駛教師執照的平均數目作比較，未必能真正反映學習駕駛人士對接受私人駕駛教師的駕駛訓練的需求。陳議員舉例指出，由指定駕駛學校的受限制駕駛教師教授的學習駕駛人士在通過駕駛測驗後，可能會接受私人駕駛教師的進一步駕駛訓練。由於學生的測驗表格不會記錄這些私人駕駛教師的身份，因此他們可能會被視為“不活躍”，以致實際對駕駛訓練的需求可能被低估。

80. 運輸及房屋局副局長及運輸署助理署長/行政及牌照回應時表示，由於每名學習駕駛人士每次參加駕駛測驗時均須購買測驗表格，因此向使用公用道路學習駕駛的人士售出的測驗表格數目，大體上是反映駕駛訓練需求的有效指標。運輸署亦檢視了“私人駕駛教師執照與測驗表格的比例”，該比例反映每名私人駕駛教師處理駕駛測驗的平均次數。該署發現在過去數年，學習駕駛人士對第一組別車輛駕駛訓練的需求呈增長趨勢，對第二組別和第三組別車輛駕駛訓練的需求則一直下跌。

### 私人駕駛教師的分組方式

81. 葛珮帆議員表示，由於第二組別和第三組別車輛的私人駕駛教師應有能力提供第一組別車輛的駕駛訓練，因此禁止他們提供有關訓練並不合理。鑒於學習駕駛人士對第一組別車輛駕駛訓練的需求持續增加，她建議將現有 3 個私人駕駛教師組別合而為一，以增加第一組別車輛的私人駕駛教師的供應。

82. 陳恒鑌議員亦籲請政府當局放寬對現行簽發機制施加的限制。他表示，若准許第二組別和第三組別車輛的私人駕駛教師提供第一組別車輛的駕駛訓練，他們的教學技能和經驗應有助改善私人駕駛教師的整體教學質素。此外，該做法會對第二組別和第三組別車輛的私人駕駛教師有裨益，因為學習駕駛人士對巴士及重型貨車駕駛訓練的需求持續下跌，可能對該等私人駕駛教師的生計造成負面影響。

83. 毛孟靜議員亦詢問，鑒於市場對第二組別和第三組別車輛駕駛訓練的需求較低，政府當局是否會考慮准許第二組別和第三組別車輛的私人駕駛教師為學習駕駛第一組別車輛的人士提供駕駛訓練。

84. 運輸及房屋局副局長回應委員的意見時表示，現時私人駕駛教師的分組方式是經審慎考慮每個車輛組別所需的駕駛訓練技巧後訂定的。每個組別的車輛都有若干特點：第一組別車輛屬訓練初學者的小型車輛，第二組別車輛屬接載大量乘客的車輛，以及第三組別車輛屬運載貨物的車輛。

85. 運輸及房屋局副局長進一步解釋私人駕駛教師執照的簽發程序。他表示，根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374B 章)，運輸署署長如擬簽發新的私人駕駛教師執照，須邀請公眾提出申請。如接獲的私人駕駛教師執照申請總數超過擬簽發的新執照數目，運輸署會以抽籤形式決定處理該等申請的次序。運輸署會按抽籤結果所定的次序，邀請合資格的申請人參加駕駛教師考試。運輸及



房屋局副局長強調，運輸署署長無權向任何個別人士或指定團體直接簽發新的私人駕駛教師執照，或給予該等人士或團體任何優先待遇。因此，第二組別或第三組別車輛的私人駕駛教師如有意提供第一組別車輛的駕駛訓練，他們須按第 374B 章的規定提出申請。

#### *私人駕駛教師執照與受限制駕駛教師執照*

86. 陳振英議員詢問，在現行駕駛訓練政策下，指定駕駛學校是否能招聘私人駕駛教師執照的持有人擔任駕駛教師。他亦關注運輸署向受僱於指定駕駛學校的駕駛教師簽發的受限制駕駛教師執照的總數。運輸署助理署長/行政及牌照回答時解釋，指定駕駛學校可招聘私人駕駛教師執照或受限制駕駛教師執照的持有人擔任駕駛教師。運輸署已向受僱於指定駕駛學校的駕駛教師簽發約 500 個受限制駕駛教師執照，而受限制駕駛教師執照持有人的數目並無限制。

87. 毛孟靜議員察悉，由於受限制駕駛教師從指定駕駛學校離職後不可提供駕駛訓練，因此部分受限制駕駛教師表示不滿，認為現行簽發受限制駕駛教師執照的機制偏袒指定駕駛學校的經營者。有鑒於此，她詢問政府當局是否會改善駕駛訓練政策。

88. 運輸署助理署長/行政及牌照表示，根據現行機制，受限制駕駛教師執照的持有人只准在任職的指定駕駛學校提供駕駛訓練服務，而他們一旦從指定駕駛學校離職，其執照便會立即失效。

89. 運輸及房屋局副局長補充，政府當局一直採用由私人駕駛教師及指定駕駛學校提供駕駛訓練的"雙軌制"，因為當局有需要適當地平衡在公用道路與公用道路以外場地進行的駕駛訓練。否則，在公用道路進行的駕駛訓練活動過多，可能會令交通情況惡化或引起道路安全問題。

改善受限制駕駛教師的薪酬福利條件

90. 陸頌雄議員指出，部分受僱於指定駕駛學校的受限制駕駛教師薪酬微薄，時薪僅約 100 元，但指定駕駛學校向學習駕駛人士收取每堂約 500 元至 600 元的學費。他亦察悉，由於受限制駕駛教師只可在任職的指定駕駛學校提供駕駛訓練，因此他們在市場上的競爭力不及私人駕駛教師。有鑒於此，他促請政府當局考慮制訂措施，改善受限制駕駛教師的薪酬福利條件，以保障他們的生計。運輸及房屋局副局長答稱，政府當局亦非常關注受限制駕駛教師的薪酬福利條件，並會繼續就這方面與指定駕駛學校保持聯絡。

91. 主席表示，據他了解，受限制駕駛教師的平均月薪不少於 27,000 元，他們亦享有附帶福利。因此，受限制駕駛教師與私人駕駛教師的薪酬福利條件應大致相若。

**VI. 其他事項**

92. 議事完畢，會議於上午 10 時 52 分結束。

立法會秘書處  
議會事務部 4  
2018 年 11 月 8 日