

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議紀錄

日期：2023 年 5 月 22 日(星期一)

時間：下午 2 時正

地點：香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓 14 字樓
離島區議會會議室

出席者

主席

黃秋萍女士

副主席

何紹基先生

議員

余漢坤先生, MH, JP (約於下午 5 時離席)

周玉堂先生, SBS, MH

黃漢權先生

何進輝先生

吳文傑先生

溫揚堅先生

郭 平先生

方龍飛先生

劉舜婷女士

應邀出席者

李新富先生	離島民政事務處 高級行政主任(地區管理)
陳海欣女士	離島民政事務處 行政主任(發展)1
蔡小敏女士	運輸署 高級運輸主任／渡輪策劃 2
林漢秋先生	運輸署 運輸主任／渡輪策劃 1
鄭旭暉先生	土木工程拓展署 高級工程師／18 (大嶼山)
李蘊怡女士	港九小輪有限公司 總經理助理
朱錦鴻先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 高級經理(營運及行政部)

列席者

李 豪先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)
吳建鋒先生	路政署 工程師／離島(1)
楊玉珊女士	運輸署 高級運輸主任／離島 1
馮羨儀女士	運輸署 高級運輸主任／離島 2
黃睿謙先生	運輸署 工程師／離島 1
許淑儀女士	運輸署 工程師／離島 2
溫錦行先生	土木工程拓展署 工程師／22 (大嶼山)
劉一峰先生	香港警務處 大嶼山警區行動主任
葉毅重先生	香港警務處 大嶼山警區助理行動主任
周淑敏女士	新渡輪服務有限公司 高級企業傳訊經理
林惠玲女士	港九小輪有限公司 總經理

秘書

張凱琰女士	離島民政事務處 行政主任(區議會)3
-------	--------------------

因事缺席者

黃文漢先生, MH

歡迎辭

主席歡迎各委員、機構及政府部門代表出席會議，並介紹路政署工程師／離島(1)吳建鋒先生，他接替陳浚彥先生。

2. 委員備悉黃文漢議員因事未能出席會議。

I. 通過 2023 年 3 月 15 日的會議紀錄

3. 主席表示，上述會議紀錄已收錄各政府部門、嘉賓講者及委員的修改建議，並於會前送交各委員審閱。

4. 委員以舉手方式進行表決，一致通過會議紀錄。

(贊成的議員包括：黃秋萍主席、何紹基副主席、余漢坤議員、周玉堂議員、黃漢權議員、何進輝議員、吳文傑議員、溫揚堅議員、郭平議員、方龍飛議員及劉舜婷議員。)

II. 有關於東涌海濱路近惠東路設置臨時行人過路處的建議 (文件 T&TC 16/2023 號)

5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：土木工程拓展署(土拓署)高級工程師／18(大嶼山)鄭旭暉先生；以及離島民政事務處(民政處)高級行政主任(地區管理)李新富先生及行政主任(發展)1 陳海欣女士。

6. 鄭旭暉先生利用電腦投影片簡介文件內容。

7. 方龍飛議員提出意見如下：

(a) 他反對於建議位置加設行人過路處。上述項目將對有關路段的交通以及東涌西及東涌北居民的出行造成嚴重影響，在繁忙時段尤甚。

(b) 有關路段已設有行人天橋，他質疑在行人天橋附近加建

行人過路處是否符合《香港規劃標準與準則》。

- (c) 他提出三項替代方案：方案一，為行人天橋加設升降機；方案二，興建行人隧道；以及方案三，將臨時行人過路處設於建議地點的東面。
- (d) 土拓署的文件沒有說明擬建行人過路處的位置設有消防栓。他詢問如果因為興建臨時行人過路處而需要移除消防栓，附近的消防栓距離該處有多遠。他質疑部門不關注消防安全問題。
- (e) 土拓署指加設行人過路處的目的是方便基層市民前往東涌社區服務綜合大樓(綜合大樓)，但該行人過路處一帶以私人住宅為主，其居民並非基層市民。逸東邨及滿東邨居民則可乘搭 37H 號線前往綜合大樓或海濱長廊，他們只需在東涌發展碼頭站下車，再步行約 200 米便可到達，不需橫過馬路。
- (f) 他詢問部門現時綜合大樓內的機構提供哪些服務，以及有關服務的對象有否包括長者及殘疾人士。

8. 郭平議員表示居民可由東薈城前往綜合大樓，但擬建的臨時行人過路處與東薈城之間的十字路口沒有清晰的路面標誌指示行人。他建議部門在惠東路加設臨時行人過路設施時，考慮優化連接東薈城的行人通道。

9. 何紹基副主席希望警方能提供該路口過往的交通意外數字。他認為交通安全是增設行人過路設施的首要考慮因素。另外，根據土拓署提交的文件，署方曾在有關路段進行交通流量研究。如果署方已深入研究，證實有關項目對交通的影響有限、其設計符合安全標準，而且亦不會對環境造成影響，他相信委員會予以支持。

10. 余漢坤議員詢問土拓署上述臨時行人過路處的長遠安排。他表示綜合大樓設有數間非政府機構及社區聯絡中心，而海濱長廊是東涌受歡迎的休憩地點之一，將來亦會提供更多設施，他認為上述項目能方便居民。另外，位於綜合大樓的其中兩間非政府機構曾拍攝短片教導居民如何經由行人天橋前往該處，從影片可以得知路程非常複雜

及遙遠，對大部分居民(包括長者及殘疾人士)都非常不便。他曾駕車駛經該路段，當時車流不多，認為項目對該路段的交通影響有限。不過，他希望署方提供上述項目對交通影響的數據，讓議員考慮是否支持上述項目。

11. 劉舜婷議員支持上述項目。自東涌海濱長廊開放後，民政處及地區團體不時在海濱長廊舉辦活動，委員亦曾出席相關活動。她表示前往海濱長廊的步行路程相當複雜，而且行人天橋的位置不便，她曾目睹市民跨越行車線中間的花槽，以橫過海濱路，非常危險。

12. 鄭旭暉先生綜合回應如下：

- (a) 土拓署曾就上述項目進行交通影響評估，結果顯示相關路段在增設行人過路處後仍有足夠容量應付相關的車流及人流。署方於設計過程中已盡量優化交通燈號的週期時間，期望能減低對駕駛人士的影響。此外，署方亦會在行人過路處加裝行人過路按鍵，當行人輕觸過路按鍵時，交通訊號控制器才會發出綠色行人過路訊號，從而減低對行車的影響。
- (b) 擬建的行人過路處被定為臨時性質，是因為東涌發展碼頭與東涌世茂喜來登酒店之間的海濱用地仍未有長遠的發展計劃，加上現時的東涌海濱長廊、東涌社區聯絡中心及綜合大樓皆屬臨時設施，所以因應相關設施而興建的行人過路處亦被歸類為臨時性質。署方將根據該路口的交通容量及未來東涌海濱用地的發展，適時與相關部門探討行人過路處的後續安排。
- (c) 土拓署已向路政署反映委員所提出為行人天橋加裝升降機的建議，路政署已備悉並會適時考慮有關意見。
- (d) 至於將行人過路處的位置移向東面的建議，由於有關位置的道路兩旁及中央分隔欄皆種有樹木，並沒有適合的空間設置行人過路處。如要在該處設立行人過路處，便需要砍伐或遷移多棵樹木，做法既不符合環保原則，亦涉及較長的前期工作及施工時間，因此署方認為現時建議的位置較可取。

13. 李新富先生表示綜合大樓現時有三間非政府機構(分別為香港離島婦女聯會賽馬會婦女綜合服務中心、香港聖公會東涌綜合服務及鄰舍輔導會東涌綜合服務中心)為東涌居民提供家庭、兒童及青少年發展及職業發展等綜合社區服務及課程。舉辦的活動有功課輔導、僱員再培訓課程及少數族裔共融活動等，以照顧社區各階層的需要。

14. 許淑儀女士表示區內的發展項目(包括臨時發展項目)皆由其倡議人及部門負責，項目倡議人會檢視發展項目帶來的交通需求，並建議合適的改善措施。上述項目由土拓署及民政處負責，而運輸署已接獲土拓署就以上項目提交的建議方案及交通數據。署方已要求土拓署持續檢視有關路口的交通容量、人流及車流等數據，並根據預計的交通流量，適時檢討及計劃有關臨時過路處的後續安排。

15. 方龍飛議員提出意見如下：

(a) 上述項目應屬運輸署而非土拓署的管轄範圍。

(b) 署方的文件並沒有提及已就移除消防栓的情況諮詢消防處。如果項目需拆除消防栓，會否對區內的救援工作造成影響。上述項目只為少數市民帶來方便，但卻對更多需乘車經過該路段上學及上班的市民造成影響。

(c) 相關部門有責任教導市民正確使用過路設施。他建議民政處舉辦活動時，可安排在東涌社區聯絡中心附近位置(例如行人天橋)派發紀念品，並教導市民如何正確使用過路設施。相反，部門不應因為前往行人天橋的路程過長，或因有市民違法攀過石壘橫過馬路，便增設行人過路處。政府應對違例者採取執法行動，以杜絕行人違例橫過馬路。

16. 黃漢權議員認同現時由惠東路經行人天橋前往綜合大樓的路程遙遠迂迴。政府有責任提供合適的過路設施，以方便市民前往社區設施。除了東涌居民外，其他離島區或外區的市民亦會前往該處。他表示項目旨在滿足市民的需要，提供安全便捷的過路設施。他支持上述項目，但期望部門考慮為設施物色更合適的位置。

17. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 上述項目將吸引東涌西居民經東薈城前往社區聯絡中心，當中部分居民會經過文東路與惠東路交界的十字路口。他促請部門於計劃上述項目時考慮該處的交通情況，為道路使用者提供清晰的交通標誌，減少意外發生的機會。
- (b) 他建議部門優化東涌新發展碼頭、增加巴士路線及優化車站設施，以吸引居民乘車前往碼頭，再步行到社區聯絡中心。

18. 主席表示隨着東涌人口增加，前往海濱長廊的居民會相應增多，上述項目為居民提供便捷的過路設施，是利民項目。

19. 鄭旭暉先生回應如下：

- (a) 如果將行人過路處設於建議位置的東面，不但會影響更多的樹木，而且需要遷移兩個電箱。署方認為現時建議的位置最為合適，對其他方面的影響亦最少。署方會就消防設施諮詢相關部門，但相信上述消防栓對項目影響不大。

(會後註：土拓署於會後諮詢消防處，消防處表示不反對現時項目設計，並建議署方在施工時採取適當措施以避免阻礙消防栓的使用。署方會按消防處的指示採取適當的施工措施。)

- (b) 行人過路處的設計合乎現行的設計標準和指引。

20. 許淑儀女士重申上述項目由土拓署及民政處因應東涌海濱長廊附近的臨時設施而提出，因此工程的方案(包括交通流量計算)由相關部門負責，運輸署會就有關方案提供交通及運輸方面的意見。至於在行人天橋附近增設行人過路處是否符合設計準則，署方現時對臨時過路處的位置並沒有既定準則。署方備悉委員的意見，亦會提醒相關部門於設計項目時考慮上述因素。

21. 何紹基副主席希望警方提供海濱路及惠東路的過往交通意外

數據。委員需要了解該處發生交通意外的頻率，以決定是否支持上述項目。

22. 劉一峰先生表示上述項目所在路段並非交通黑點。

23. 許淑儀女士表示文東路與惠東路交界處西面已設置由交通燈控制的行人過路處。署方會與相關部門收集該處的人流、車流及意外數字，以及檢視相關安排。

24. 溫揚堅議員認為上述項目能方便市民，值得支持。

25. 吳文傑議員表示他曾步行途經上述路段，使用行人天橋前往綜合大樓的路程遙遠，極不方便。他亦曾駕車駛經上述路段，當時車流不多。他認為土拓署會為行人過路處加設行人過路按鍵功能，因此有關設施應不會對車流造成很大影響。他支持上述項目。

26. 何進輝議員表示他曾乘坐公共巴士前往東涌海濱長廊及附近的綜合大樓，但下車後的步行路程非常遙遠。他認為上述項目可方便市民前往東涌海濱長廊，特別是扶老攜幼人士，因此他十分支持上述項目。至於工程是否必然由個別部門推展，只要是利民措施，由其他部門提供協助亦無不可。

27. 方龍飛議員贊成增設行人過路處，但表示有關設施應設於土拓署建議位置的東面。

28. 委員以舉手方式進行表決，投票結果為 9 票贊成、1 票反對和 1 票棄權，委員通過支持上述項目。

(贊成的議員包括：黃秋萍主席、何紹基副主席、余漢坤議員、周玉堂議員、黃漢權議員、何進輝議員、吳文傑議員、溫揚堅議員及劉舜婷議員；方龍飛議員反對；郭平議員棄權。)

III. 有關離島渡輪航線申請大幅加價事宜的提問 (文件 T&TC 17/2023 號)

29. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任／渡輪

策劃 2 蔡小敏女士、運輸主任／渡輪策劃 1 林漢秋先生；新渡輪服務有限公司(新渡輪)高級企業傳訊經理周淑敏女士；以及港九小輪有限公司(港九小輪)總經理林惠玲女士及總經理助理李蘊怡女士。運輸署、新渡輪及港九小輪的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

30. 郭平議員簡介提問內容。

31. 蔡小敏女士簡介運輸署的書面回覆內容。

32. 周淑敏女士簡介新渡輪的書面回覆內容。

33. 林惠玲女士簡介港九小輪的書面回覆內容。

34. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 委員於本年四月中旬從新聞報道得悉新渡輪及港九小輪申請大幅加價，但由於議題未能趕及於 2023 年 4 月 17 日的離島區議會會議上討論，他於上述會議中建議與運輸及物流局及運輸署舉行特別會議討論加價事宜，特別會議已於本年 5 月 19 日舉行。
- (b) 他簡述特別會議的討論重點：委員認為政府沒有完整的渡輪政策，署方過往只是向渡輪公司提供一系列的資助及補貼。委員強烈要求政府推出完整的渡輪政策，包括協助渡輪公司開拓非票務收入，令渡輪公司能賺取合理的利潤，從而減低票價的加幅。另外，為渡輪服務成立穩定票價基金，抵銷部分票價的加幅，以減輕市民的交通開支負擔。
- (c) 除了大嶼山居民外，其他離島居民只能依靠由商業機構營運的渡輪服務往返離島，並沒有其他交通工具可供選擇，他認為情況極不理想，尤其對納稅人而言，更希望政府能穩定渡輪票價。
- (d) 據他理解，使用政府購置的新船隻令人手需求及營運成本增加。

- (e) 新渡輪及港九小輪於 2022 年 9 月及 10 月提交加價申請時，面對油價高企及乘客量低的經營困難，於是申請大幅加價，但由於現時社會及經濟活動全面復常，因此當時申請的加幅已脫離了現時的實況。
- (f) 據他了解，在渡輪公司提交加價申請前，運輸署及渡輪公司沒有就加幅進行溝通。局方及署方表示會做好把關工作，他希望局方和署方除了在審核申請的過程中把關外，亦應在渡輪公司提出申請前已做好把關工作，加強與渡輪公司的溝通，顧及居民的憂慮，做好期望管理。
- (g) 現時經濟剛開始復甦，而加價遠超出居民的負擔。委員一致反對加價，如果必須加價，委員希望加幅在 10%以下。

35. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他十分認同新渡輪的觀點，認為穩健的財務狀況對維持離島渡輪服務十分重要，但渡輪公司所申請的加幅已超出市民的負擔能力。新渡輪申請加價 45%，而港九小輪申請加價 100%。假設有關申請獲批，星期一至六前往坪洲的快速渡輪成人票價將由 31 元增加至 62 元，而星期日及公眾假期的快速渡輪成人票價將由 45.6 元增加至 91.2 元。他相信上述加幅如果獲批，將會迫使離島居民搬離離島，亦會令離島的遊客數目大減。屆時，依靠旅遊業維生的商店及食肆亦會結業。
- (b) 兩間渡輪公司的書面回覆均提到油價高企導致燃油開支增加，但國際油價已由 2022 年 3 月每桶約 130 美元下降至本年 1 月約 80 美元，跌幅為 38.5%。
- (c) 政府過往曾向新渡輪和港九小輪提供大額資助，包括資助渡輪公司購買 22 艘新船隻(包括以燃油及電力運行的混合動力船)，以減少使用燃油，達致環保低碳的目標，上述資助涉及款項約 25 億元。另外，政府會在六條主要離島渡輪航線新的五年牌照期內，繼續為該六條航線提供特別協助措施(包括發還有關碼頭開支、有關船隻開支及有關票務優惠開支)，涉及金額為 1 億 208 萬元。

- (d) 現時中環四至六號碼頭的一樓空間長期空置，委員希望渡輪公司能優化及發展碼頭上蓋物業，以增加非票務收入。

36. 劉舜婷議員提出意見如下：

- (a) 南丫島居民對渡輪公司申請加價一倍表示震驚及無法接受。
- (b) 她曾於本年四月舉行反對渡輪大幅加價簽名行動，其間收集了大量居民簽名。另外，她早前亦曾與其他離島區議員就上述事宜到政府總部請願。

37. 吳文傑議員提出意見如下：

- (a) 長洲鄉事委員會在得悉渡輪公司申請大幅加價的當天已發起反對加價簽名行動，僅在三小時內便已收集了4 000多個簽名。上述申請加幅令長洲居民震驚及憤怒。往返長洲的渡輪經常客滿，應該為渡輪公司帶來不少利潤，居民不解渡輪公司為何仍申請大幅加價。
- (b) 加價將令長洲居民的生活百上加斤。假設一個四人家庭現時每月的船費開支約五千元，加價後有關開支便會增加至約七千元，再加上其他交通開支，一個四人家庭的每月總交通開支可高達一萬元，居民根本無法負擔。

38. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 上述票價加幅嚴重影響民生，現時居民每月交通開支佔總收入約10%至20%，低收入家庭實在難以應付加價後的交通開支。
- (b) 既然政府每年為渡輪公司提供高額補貼，亦為它們提供硬件(包括資助購買新船隻及改善碼頭設施)，他建議政府收回渡輪服務的專營權，以招標方式聘請管理公司管理渡輪服務並精簡架構，從而控制渡輪票價。

39. 何紹基副主席表示渡輪申請加價的消息引起社會恐慌。渡輪公司是提供公共交通服務的機構，在宣布加價消息前應與委員商討。另外，他希望局方能制定長遠的渡輪政策，確保渡輪公司可以穩健地營運。

40. 何進輝議員表示渡輪大幅加價在大嶼南激起民憤，居民對運輸署的把關工作表示質疑。署方有責任監察渡輪公司以及維持票價穩定，並希望票價加幅定於 6%或以下。

41. 黃漢權議員提出意見如下：

(a) 運輸署應為渡輪服務成立穩定票價基金，在渡輪公司有足夠盈餘時，把部分盈餘撥入基金，日後有需要時可用作穩定票價。署方亦可考慮為渡輪公司提供燃油及人力資源開支補貼。

(b) 他詢問新購置船隻的燃油使用量及載客量。現時來回坪洲的船隻已足夠應付乘客量，如果將來使用新船隻需要增加人手，船公司可能因此提高票價，令居民的負擔加重。

(c) 他詢問渡輪公司投標時的油價水平，以及渡輪公司有否在標書上列明對應不同油價水平的預計票價。

42. 溫揚堅議員明白渡輪公司有需要加價，但他希望相關加幅能平衡渡輪公司及居民的利益。他認為 10%以內的加幅可以接受。

43. 蔡小敏女士綜合回應如下：

(a) 新渡輪及港九小輪於 2022 年 9 月及 10 月提出加價申請時油價確實處於高位，加上疫情期間實施的社交距離措施令乘客量減少，營辦商因為面對不明朗的環境因素，所以提出上述申請。隨着社交距離措施在 2022 年年底開始陸續放寬，乘客量已逐漸復常，加上油價開始回落，運輸署審批相關申請時會考慮最新情況，嚴格做好把關工作。另外，署方已提醒營辦商將來在遞交調整票價申請前應

與委員加強溝通。

- (b) 署方一直鼓勵營辦商出租碼頭設施以增加非票務收入，亦曾邀請營辦商提出增加非票務收入的建議，以便署方與相關部門跟進。署方就此積極與營辦商保持溝通及跟進。
- (c) 政府在 2019 年完成檢討離島渡輪航線的長遠營運模式，當時亦有探討由政府持有船隊並將管理及維修保養服務外判的營運模式。然而，政府認為有必要遵照公共交通服務(包括渡輪服務)由私營機構按商業原則經營的既定政策，以增加成本效益。在考慮各項因素後，署方認為繼續為六條主要離島航線提供特別協助措施，以及推出船隻資助計劃較為合適。她指出署方於 2011 年為六條主要離島航線提供的特別協助措施，為維持渡輪服務的財務可行性發揮積極作用。對於是次加價申請，署方會繼續透過加強特別協助措施以減低票價加幅，以免加重離島居民的交通費負擔。
- (d) 成立油價穩定基金未必有助穩定票價，相反，營辦商可能因此缺乏誘因妥善管理其營運開支，背離了公共交通服務應按商業原則經營的既定政策。署方必須確保公帑用得其所，亦須公平對待不同公共交通服務的營辦商。因此，署方現階段未有計劃成立油價穩定基金，但會繼續提供特別協助措施，以維持渡輪公司的財務及票價的穩定。

44. 周淑敏女士綜合回應如下：

- (a) 新渡輪於去年提交加價申請後一直與運輸署保持溝通，希望與署方作初步討論後再與委員商討。惟署方在回應立法會財務委員會查詢的內容包括渡輪的建議加幅，而新渡輪事前並不知悉，她為未能及時向委員解說致歉。另外，加價申請的消息被公布後，新渡輪已即時透過傳媒作初步解說，向市民說明有關加幅只是初步申請，並不是最終方案。
- (b) 對於有委員質疑渡輪公司在政府的各種補助下仍要申請

加價，她解釋指政府為渡輪營辦商提供的特別協助措施並不包括對燃油或員工薪酬福利的補助，但燃油及人力資源開支卻佔新渡輪的營運成本高達七成，是公司提出加價申請的關鍵考慮因素。

- (c) 至於油價方面，新渡輪於 2020 年 6 月入標時的油價為每桶 40 美元，而新牌照期開始時油價已上升至每桶 68 美元，2022 年 6 月更上升至每桶 176 美元的高位，即使到本年 4 月油價仍維持於每桶 98 美元，因此，由新牌照期開始至本年 4 月，油價升幅達 44%，而油價對票價的影響最大。
- (d) 至於人手方面，現時人手空缺率達 11%。為了維持服務，部分員工需要加班，而超時工作的薪酬比一般薪酬高，令整體人力資源開支上升。另外，部分前線員工即將退休，由於前線人員需從事體力勞動的工作，公司在聘請人手方面面臨困難，因此需要調升員工薪酬，以吸引新員工加入。
- (e) 新渡輪一直希望出租碼頭空間以增加非票務收入，但現時新渡輪營運的中環碼頭的設施(包括地板、牆身及燈光等)狀況欠佳。新渡輪曾於多年前向署方反映上述情況，希望相關部門推展更新工程，但至今仍未落實。另外，由於碼頭落成已久，電力的供應量受限，增加出租商鋪的困難，曾有數個潛在租戶因上述問題而放棄租用有關商鋪。公司亦曾向署方反映上述問題，但問題至今仍未解決。雖然中環五號碼頭出租情況相對較佳，有租戶經營小規模超級市場，但有關店鋪亦表示不會繼續營運。
- (f) 總括而言，在非票務收入未如理想，以及燃油及人力資源開支增加的情況下，新渡輪有必要申請加價。新渡輪願意繼續與運輸署及委員溝通，探討各方可接受的加幅。

45. 林惠玲女士表示港九小輪提出加價申請時正值疫情期間，其後公司已向運輸署提供數據以解釋加價原因，並希望與署方檢視加幅後再與委員討論。就加價申請事宜，公司會繼續與署方探討可行的加幅。另外，港九小輪一直盡力增加非票務收入，亦曾向署方提出一些

建議，希望增加碼頭的通達性及可供租用空間，以吸引人流並增加非票務收入。

46. 余漢坤議員建議委員於本屆區議會的餘下任期內跟進兩項事宜。其一，於短期內監督運輸署在是次加價申請中的把關工作，並向居民交代。其二，中長期方面，敦促署方推出完整的渡輪政策(涵蓋非票務收入)。雖然署方表示經常鼓勵營辦商增加非票務收入，但並沒有提供任何專業協助。他認為渡輪公司缺乏租務相關的專業知識及經驗，因此難以成事。另外，他表示碼頭的通達性及設施(包括防火、升降機、水電及裝飾等)均未達標，要達到商業營運的目標，仍有很大差距。他認為政府在明年的施政報告中應列明長遠及完整的渡輪政策。

47. 黃漢權議員表示他早於十二年前已向運輸署反映坪洲碼頭因電力供應不足，導致租戶無法經營食肆，亦增加租戶在營運上的限制。他對機電工程署至今仍未改善碼頭電力供應感到失望。另外，他認為中環碼頭需要盡快翻新，並需增加廁所設施以及改善環境衛生。他希望機電工程署及建築署盡快解決上述問題。

48. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 非票務收入方面，建議渡輪公司可配合中環碼頭附近的摩天輪及遊樂設施，舉辦假日繽紛嘉年華以及出租小型檔位，以吸引本地遊客。
- (b) 建議渡輪公司出租碼頭空間予速遞公司用作放置智能櫃，或出租商鋪予洗衣店，亦可以在碼頭設置抓娃娃機以及售賣自家品牌的衣物等。

49. 周玉堂議員希望政府重新檢討渡輪政策。

50. 黃秋萍議員認為渡輪公司在提出加價前應先諮詢地區人士，並盡量將加幅控制於合理水平。

51. 蔡小敏女士綜合回應如下：

- (a) 在改善中環渡輪碼頭設施方面，運輸署一直積極與相關部門跟進。署方已於本年五月中與新渡輪、港九小輪、電

力公司、機電工程署及建築署進行實地視察，研究增加碼頭電力供應的可行方案。

(b) 坪洲渡輪碼頭的電力供應在 2021 年已由 100A 增加至 200A。署方已建議在將來的坪洲渡輪碼頭改善工程中，將電力供應進一步增加至 400A。事實上，政府一直為渡輪碼頭推行改善工程，包括 2021 年完成的榕樹灣渡輪碼頭翻新工程以及將會推行的坪洲渡輪碼頭翻新工程。署方備悉委員有關改善中環渡輪碼頭的建議，並會待坪洲渡輪碼頭翻新工程完成後，視乎效果及乘客反應，考慮翻新更多渡輪碼頭，包括中環渡輪碼頭。另外，署方亦已協調建築署翻新中環四至六號碼頭的洗手間，其中五號碼頭的相關工程已完成，而四號及六號碼頭的工程將會陸續展開。

(c) 至於委員提及署方公布營辦商的加價申請，她澄清署方並沒有公布有關消息，而是在本年四月收到立法會財務委員會的查詢作出回覆。署方備悉委員希望營辦商在日後申請加價前先諮詢委員的意見，並已提醒營辦商應與委員加強溝通。

52. 周淑敏女士表示新渡輪曾出租中環碼頭有關位置予速遞公司及其他商戶放置智能櫃以及舉辦市集。然而，由於碼頭沒有升降機，在碼頭一樓舉辦市集時，商戶需要使用樓梯搬運沉重的貨物，商戶因此決定不再租用有關位置。速遞公司亦因為設施問題而中止合約。另外，由於排污方面的限制，因此租戶無法經營洗衣店。新渡輪備悉委員的意見，表示日後會加強與地區人士溝通。

53. 林惠玲女士表示曾有不少人士有意租用碼頭一樓的商業空間，但最後都因為碼頭沒有升降機而卻步。另外，港九小輪會與委員保持溝通。

IV. 有關新大嶼山巴士(一九七三)有限公司加價事宜的提問 (文件 T&TC 18/2023 號)

54. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：新大嶼山巴士(一九七三)有

限公司(嶼巴)高級經理(營運及行政部)朱錦鴻先生。運輸署及嶼巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

55. 郭平議員簡介提問內容。

56. 朱錦鴻先生表示嶼巴雖然曾於 2021 年 4 月加價，並且獲得政府資助，但過去五年仍然錄得虧損。嶼巴在加價申請的財務預測中，已預計於 2023 年第一季重開口岸路線，並陸續於 2023 年回復客量而帶來的收入，儘管如此，嶼巴預計未來四年仍會繼續錄得虧損，主要是由於各類營運開支(包括員工薪酬開支)持續上升。嶼巴希望通過是次加價令公司的財務回復穩健，以保持穩定的服務。

57. 馮羨儀女士回應如下：

- (a) 政府於 2021 年 3 月批准嶼巴的加價申請。然而，由於疫情下乘客量下降，以及經營成本(包括燃油成本及人力資源成本)上升，加上防疫抗疫基金提供的紓困措施於去年陸續結束，嶼巴仍然面對財務困難。
- (b) 嶼巴於 2022 年 9 月 2 日向運輸署申請加價 9.8%。署方會嚴格審批有關申請，亦會考慮及平衡各種因素，包括市民的接受程度以及營辦商的財務狀況等。如果署方認為嶼巴申請的加幅過高，會建議調低加幅甚至拒絕有關申請。署方亦會視乎情況調整個別路線的加幅，對機場、邊境、假日及休閒路線實施較高的加幅，對日常通勤路線實施較低的加幅，以減低加價對民生的影響。
- (c) 署方的公共交通費用補貼計劃以及勞工及福利局的政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，亦有助減輕市民的交通開支負擔。

58. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 根據嶼巴及運輸署的書面回覆，嶼巴於 2013 年及 2014 年的燃油費及維修保養開支都較 2021 年及 2022 年為高，因此，他認為嶼巴以燃油及維修成本增加為理由申請加價並不合理，更何況現時國際油價已大幅回落。

- (b) 嶼巴於 2018 年至 2022 年的折舊、利息支出及其他支出都非常高。他認為嶼巴今次申請加價的原因不是員工及燃油成本增加，而是折舊、利息支出以及其他支出增加，當中其他支出龐大，署方需要調查嶼巴的其他支出實際所包含的項目。
- (c) 根據署方的書面回覆，嶼巴已於 2022 年 10 月起為所有 2016 年或之後登記的現役雙層巴士的上層座椅安裝安全帶，但 3M 號線的巴士只有靠近樓梯位置的座椅以及最後排中間位置的座椅設有安全帶，而且嶼巴的巴士只有上層靠近樓梯的一個座椅才設有扶手。相反，九龍巴士(一九三三)有限公司及城巴有限公司的所有巴士座椅均設有安全帶，靠近走廊的座椅亦已加裝扶手。他詢問署方有否監察嶼巴巴士設備的質素。另外，嶼巴巴士的安全帶不可伸縮，體型較大的乘客難以使用，他詢問嶼巴為何不採用伸縮式安全帶。
- (d) 他曾向嶼巴反映巴士到站時間預報系統不準確，特別是 39M 號線及 11 號線。朱錦鴻先生亦曾向他承諾會檢討有關問題，但至今仍未有改善。
- (e) 由於不少乘搭嶼巴到大嶼山郊遊的乘客會攜帶大型行李，車上行李擺放空間不足而導致輪椅泊位被佔用。因此，他曾建議嶼巴在 3M 號線巴士的下層位置增設行李架。
- (f) 嶼巴於假日徵收較高車費對大嶼山居民不公平。雖然嶼巴於早上時段提供車資優惠，但居民於其他時段出行仍須支付高額車費。希望嶼巴只向遊客徵收假日額外車費。
- (g) 嶼巴曾承諾跟進有關大嶼山居民優先上車的安排，以及增設月票優惠，但至今仍未有任何實際行動。另外，3M 號線的乘客量多，居民在中途站(特別是貝澳站)經常因為巴士滿載而無法登車。

59. 朱錦鴻先生回應如下：

- (a) 嶼巴的員工成本、燃油及維修保養開支於 2021 年及 2022 年大幅減少，主要原因是口岸路線及昂坪路線(包括 23 號線)於疫情期間大幅減少班次，但隨着有關路線恢復服務，相關開支已有顯著上升。
- (b) 嶼巴會重新檢視車隊的整體車廂設備(包括安全帶及扶手)以及到站時間預報系統。
- (c) 嶼巴已開始試行配備行李架的新型號巴士。如果有關巴士適合行駛 3M 號線，嶼巴會適時加購該類型的巴士，相信屆時會改善乘客佔用輪椅泊位擺放行李的問題。
- (d) 假日徵收額外收費的原意是補貼平日的較低收費。嶼巴會與運輸署研究優化現有的即日來回優惠，包括將優惠時段延長或增加優惠路線等。

60. 馮羨儀女士回應如下：

- (a) 根據嶼巴的財務報表，嶼巴的主要營運成本是員工、燃油及折舊開支。當中員工開支佔總營運成本約一半，燃油和折舊開支則各佔總營運成本一至兩成。
- (b) 嶼巴在過去幾年一直錄得虧損。雖然乘客量在通關後有所回升，但如果票價維持不變，嶼巴在未來一段時間仍會繼續錄得虧損。另外，東涌綫延綫於 2029 年落成後，嶼巴的乘客量將會受到影響。運輸署認為適當加價可以改善嶼巴的財務狀況，以應付成本上升及未來挑戰。
- (c) 至於取消向大嶼山居民收取假日額外收費方面，現時嶼巴的車費等級表已訂明大嶼山南部(大嶼南)的巴士路線於平日(星期一至六)以及星期日及公眾假期的不同收費。由於相關路線於平日主要服務大嶼山居民，而於假日則主要服務本地遊客，特別是郊遊地區的路線，因此，於平日及假日收取不同車費，可減輕大嶼山居民的日常車費開支，亦可顧及嶼巴的整體財務狀況。署方現時沒有計劃更改嶼巴的收費模式，然而，署方會鼓勵嶼巴盡量向乘客

(包括大嶼山居民)提供更多車資優惠，以減輕乘客的交通開支負擔。

- (d) 署方會與嶼巴研究改善假日的候車安排，以縮短大嶼山居民的候車時間。

61. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 建議嶼巴開拓非票務收入，例如增加廣告收入，以補貼營運開支並減低加價幅度。
- (b) 假日額外收費的安排會增加大嶼山居民的負擔，因此建議嶼巴考慮推出月票計劃，以兼顧嶼巴的財務狀況及居民的交通開支負擔。

62. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 要求運輸署審視嶼巴的折舊支出。行駛大嶼南路線的單層巴士殘舊，車齡至少二十至三十年，嶼巴應更換有關巴士以減少折舊支出。
- (b) 他詢問嶼巴會否落實月票乘客候車排隊線的安排。他認為有必要在總站設立月票乘客候車排隊線，讓大嶼南居民優先登車，至於中途站的安排則需再作考慮。
- (c) 署方指 2029 年港鐵東涌西站通車後會影響嶼巴的收入，但他認為情況應會相反。現時東涌正發展新市鎮，嶼巴將在第 42、46、99、100、103、113 及 117 區提供專線巴士服務，因此他不認同馮羨儀女士的觀點。
- (d) 他對大嶼南居民於假日須付額外車費感到不滿及不公平，並指以假日額外收費補貼平日收費的做法本末倒置。

63. 何進輝議員提出意見如下：

- (a) 嶼巴早前表示將會更換巴士，而新巴士的維修費用應相對較低。

- (b) 由於乘坐巴士前往大嶼山的遊客增加，大嶼南居民無論於假期或平日都經常因為巴士客滿而無法在中途站登車，當中以塘福站及貝澳附近的車站情況最為嚴重。上述問題存在已久，他希望嶼巴跟進。

64. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 嶼巴曾於 2021 年 4 月 4 日加價 9.5%，由於當時嶼巴已有十年沒有加價，所以議會沒有太大的反對聲音。然而，嶼巴今次事隔不到一年半再次申請加價，委員感到十分憂慮。
- (b) 嶼巴於 2022 年 9 月 2 日申請加價，當時社交距離措施仍在實施。然而，現時社交距離措施已取消，加上口岸已重開，相關巴士路線的收入已開始增加，在各方面已復常的情況下，嶼巴應大大減少其加價幅度。
- (c) 希望嶼巴為大嶼山居民提供假日回程優惠。另外，如果沒有假日的額外收費補貼，居民平日或須支付更高的車費，因此完全取消假日額外收費並不可行，但他希望嶼巴免除大嶼山居民的假日額外收費。
- (d) 希望嶼巴提供更換新巴士的時間表及相關資料。
- (e) 《檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究》報告指出，當局有機會在石壁開鑿一條隧道連接大澳道，並且有機會在梅窩開闢一條道路連接大嶼北。如果上述通道開通，他相信嶼巴可改為以低地台雙層巴士行駛有關路線，以增加乘客量，同時便利長者及輪椅人士出行。然而，有關方案現時仍在研究階段，最快亦要八年後才能落實。在此之前，他希望嶼巴能改善巴士漏水以及長者及輪椅人士登車困難的問題。
- (f) 他詢問嶼巴能否於短期內落實月票乘客候車排隊線的安排。

65. 朱錦鴻先生綜合回應如下：

- (a) 有關非票務收入方面，除了廣告收入外，嶼巴亦會致力開拓其他收入來源，並會與運輸署商討有關方案。
- (b) 折舊開支並非因為巴士殘舊而產生。嶼巴於 2018 年購置了大約三十部雙層巴士，因此由 2018 年起的折舊開支明顯地較以往高。
- (c) 嶼巴一直積極研究提供月票優惠及於總站設立月票乘客候車排隊線的安排。嶼巴會考慮於繁忙時間在中途站設立月票乘客候車排隊線，方便中途站居民出行。他希望可於下一個季度向委員提供進一步消息。
- (d) 至於假日收費方面，嶼巴會視乎財務狀況研究延長即日來回優惠以及為更多路線提供上述優惠的可行性。
- (e) 嶼巴的財務預測已計算今年大部分路線(包括口岸路線)復常後的收入，預計今年會恢復至疫情前約 80%。
- (f) 有關購置巴士方面，嶼巴已開始招標程序，預計新的單層及雙層巴士於 2024 年年初前會全部付運到港。

66. 馮羨儀女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署備悉委員對嶼巴車費等級表的意見，並會作進一步研究。署方會繼續鼓勵嶼巴在財務狀況許可的情況下，向乘客提供更多車資優惠，減輕居民的車費開支負擔。
- (b) 嶼巴的乘客量於社會及經濟活動復常後有所回升。署方在審批加價申請時，會考慮將來的預計乘客量，同時亦會考慮日後開支、燃油成本以及其他公共交通工具的競爭等因素。

67. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他詢問運輸署，嶼巴取消假日收費會否影響平日的車費。

- (b) 他重申，他和郭平議員只是要求嶼巴取消向大嶼南居民收取假日額外收費，而並非全面取消假日額外收費。
- (c) 居民指博覽館於本年 5 月 21 日曾舉辦演唱會，吸引不少來自珠海及澳門等地的遊客前往觀賞，但嶼巴 B4 號線以單層巴士行駛，未能疏導前往口岸的遊客。現時演唱會及其他展覽活動陸續增加，他希望嶼巴能改善有關路線的服務，或改為以雙層巴士行駛 B4 號線，以把握增加收入的機會。

68. 朱錦鴻先生綜合回應如下：

- (a) 有關 B4 號線的服務，在一般情況下，疏導博覽館觀眾的巴士服務主要由城巴 X1 號線處理。由於嶼巴當時沒有預料到乘客對 B4 號線的需求增加，因此當日沒有即時加強由機場或博覽館開往口岸的巴士服務。事件發生後，嶼巴已聯絡有關單位，要求日後如舉行大型活動，必須提早通知嶼巴，避免同類情況再次發生。
- (b) 雖然嶼巴申請加價的平均加幅為 9.8%，但口岸路線及旅遊路線的加幅會較高，而服務本地居民的路線加幅則較低，以減低加價對居民的影響。
- (c) 由於假日額外收費是嶼巴的主要收入來源，如果取消假日額外收費，便須提高平日的車費以填補有關收入差額，對居民造成更大影響，因此嶼巴認為保留現有的收費模式較為合適。
- (d) 嶼巴一直監察中途站的登車情況，亦明白前往大嶼南的遊客數量上升，或會導致居民無法登車。嶼巴會繼續派員在中途站視察乘客的候車情況，並適時增加服務班次。
- (e) 至於增加在中途站開出的班次，嶼巴已將有關建議通知余漢坤議員辦事處，並正在諮詢車站附近的石壁監獄及塘福懲教所的意見，希望於暑假前落實加開班次。

69. 何紹基副主席希望嶼巴能盡快推出月票優惠。

70. 朱錦鴻先生表示月票計劃涉及開發相關軟件，並需要一定成本及時間。嶼巴在有更多計劃細節落實後，會盡快通知委員，並定期知會委員最新的情況。

(余漢坤議員約於下午 5 時離席。)

V. 有關東涌北及裕雅苑泊車位嚴重不足的提問
(文件 T&TC 19/2023 號)

71. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師／離島 2 許淑儀女士。房屋署及規劃署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

72. 郭平議員簡介提問內容。

73. 許淑儀女士綜合回應如下：

(a) 一般而言，區內的發展項目(包括裕雅苑)會參照《香港規劃標準與準則》提供所需數量的泊車位。裕雅苑提供約 270 個私家車泊車位及 30 個電單車泊車位，而有關泊車位的分配及安排是由香港房屋委員會(房委會)負責，署方得悉房委會現正就月租車位作出安排，以配合裕雅苑入伙的泊車需求。

(b) 根據離島地政處的通知，喜東街的短期租約停車場用地因受到東涌綫延綫發展項目的相關工程影響而需要收回。有關停車場已中止營運。此外，喜東街附近土地現時用作發展及進行工程，署方及離島地政處現階段仍未物色到合適的地方用作短期租約臨時停車場。署方會繼續與相關部門保持緊密聯繫，盡快物色合適的土地設置短期租約停車場。

(c) 東涌第 99 區的公眾停車場預計於 2024 年下旬竣工，該停車場將提供 80 個私家車泊車位。而第 99 區的公共房屋發展項目亦會參照《香港規劃標準與準則》的要求，提

供約 209 個私家車泊車位、21 個輕型貨車泊車位及 39 個電單車泊車位，以滿足發展項目的泊車需求。

- (d) 署方會繼續留意區內泊車位的需求，在有需要時採取其他適切措施，以增加泊車位的供應，例如在不影響交通暢順度、道路安全及其他道路使用者的前提下，在有泊車需求的地方加設路旁泊車位；以及按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地發展項目中，加設公眾泊車位等。

74. 劉舜婷議員表示裕雅苑居民反映裕雅苑停車場沒有輕型貨車泊車位，希望房屋署提供輕型貨車泊車位。

75. 郭平議員表示根據資料顯示，裕雅苑共有 3 300 個單位，但私家車泊車位只有 280 個，電單車泊車位亦只有 30 個，他認為《香港規劃標準與準則》已過時，以致泊車位供應不足。由於房屋署月租泊車位的申請截止日期是本年 5 月 23 日，與是次會議相隔只有一個工作天，他希望房屋署延長截止日期一星期。

76. 方龍飛議員表示很多公屋及居屋居民均面對泊車位不足的問題，希望運輸署與其他部門溝通，並探討改善方案。

77. 主席表示房屋署的書面回覆指出署方早前已張貼通告，由本年 5 月 3 至 5 月 23 日公開接受月租泊車位的申請，申請時間為期 21 日。

78. 許淑儀女士表示會聯絡房屋署了解能否利用屋苑範圍內的其他位置設置輕型貨車泊車位，以供居民使用。

VI. 工作小組報告

交通及運輸委員會工作小組

交通及運輸委員會巴士路線工作小組

79. 主席表示，有關工作小組報告已置於席上，供委員參閱。

80. 方龍飛議員表示，有關 2023-2024 年度離島區交通安全宣傳

計劃及相關事宜，民政處會將區議員議席出缺的選區的紀念品交由當區非政府機構或物業管理公司派發，他建議在相關部門舉辦的活動上派發該些紀念品，以教導市民正確使用過路設施。

81. 主席請秘書處備悉委員的意見，並與相關部門跟進。

82. 委員備悉及通過上述工作小組報告。

VII. 其他事項

路政署小型交通改善項目及其施工時間表

83. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署工程師／離島(1)吳建鋒先生。署方在會前提交截至本年四月下旬的離島區小型交通改善項目及其施工時間表，歡迎委員查詢及提出意見。

84. 方龍飛議員表示裕東路近逸東邨康逸樓附近有土拓署的工程，並詢問路政署在上述地點的加設電單車泊位項目能否如期於本年六月動工。

85. 吳建鋒先生表示會與土拓署溝通上述事宜，再向委員交代最新消息。

VIII. 下次會議日期

86. 議事完畢，會議在下午 5 時 35 分結束。下次會議定於 2023 年 7 月 17 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-