

南區區議會（2012-2015）屬下
交通及運輸事務委員會
第二十三次會議紀錄

日期：2015 年 9 月 29 日

時間：下午 2 時 30 分

地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹太平紳士	（南區區議會主席）
陳富明先生 MH	（本委員會主席、南區區議會副主席）
張錫容女士	（本委員會副主席）
歐立成先生 MH	
區諾軒先生	
柴文瀚先生	
陳家珮女士	
陳李佩英女士	
朱立威先生	
馮仕耕先生	
林啟暉先生 MH	
林玉珍女士 MH	
廖漢輝太平紳士	
羅健熙先生	
麥謝巧玲博士 MH	
徐遠華先生	
楊默博士	
楊位款太平紳士 MH	
司馬文先生	
陳俊達先生	
張漢芬先生	
周尚文先生	
鄭子憲先生	
卜坤乾先生	

缺席者：

黃靈新先生

秘書：

周暘恩女士 民政事務總署南區民政事務處
 行政主任（區議會）3

列席者：

周楚添太平紳士 民政事務總署南區民政事務專員
謝雅立女士 民政事務總署南區民政事務助理專員
許家耀先生 運輸署高級運輸主任／南區
譚桂芬女士 運輸署工程師／南區及山頂 1
董振然先生 運輸署工程師／南區及山頂 2
凌志偉先生 土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）
蔡詠詩女士 路政署區域工程師／西南區
劉榮富先生 香港警務處西區警區交通隊主管

出席議程二：

陳建光先生 土木工程拓展署工程管理副組長／暢道通行計劃
李志華先生 栢誠（亞洲）顧問有限公司工程經理

出席議程三：

李建樂先生 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
 公眾事務經理
黃勁文先生 九龍巴士（一九三三）有限公司社區事務經理
梁繼明先生 九龍巴士（一九三三）有限公司高級車務主任

開會辭：

主席歡迎委員及以下各常設政府部門代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任許家耀先生；
- (b) 運輸署工程師譚桂芬女士及董振然先生；
- (c) 土木工程拓展署高級工程師凌志偉先生；
- (d) 路政署區域工程師蔡詠詩女士；以及
- (e) 香港警務處西區警區交通隊主管劉榮富先生。

2. 主席建議每位委員就每項議程最多發言兩次，每次發言時間限時三分鐘。委員接納此項建議。

議程一： 通過 2015 年 7 月 27 日第二十二次會議紀錄

3. 主席表示，上述會議紀錄的中英文文本初稿已於會前送交各委員參閱。秘書處在會前收到司馬文先生就會議紀錄提出的修訂建議。

4. 委員會通過上述會議紀錄的中英文版本。

**議程二： 「人人暢道通行計劃」：匯報有關行人天橋（結構編號：HF104）加建升降機設施的發展
（此議題由土木工程拓展署提出）
（交通文件 32/2015 號）**

5. 主席歡迎下列人士出席會議，參與議程二的討論：

(a) 土木工程拓展署工程管理副組長／暢道通行計劃陳建光先生；以及

(b) 栢誠（亞洲）顧問有限公司工程經理李志華先生。

6. 主席請陳建光先生簡介議程。

7. 陳建光先生表示，連接田灣海旁道及田灣山道的高架行人道（結構編號：H186），加建升降機工程已於 2015 年 4 月展開，並預料於 2017 年竣工；而橫跨香港仔海傍道近逸港居的行人天橋（結構編號：HF105），加建升降機的工程已進入標書評審階段，預算於 2015 年 10 月批出承造合約，並期望於 2018 年完工。是次主要目的是向委員會匯報橫跨香港仔海傍道近南寧街的行人天橋（結構編號：HF104）加建升降機設施的發展。他指出，自上次會議備悉有關重置樓梯的訴求後，署方已就香港仔中心美豐閣及南寧街休憩處之間的行人路，委託顧問研究興建樓梯的可行性，研究結果將由顧問公司詳細解釋。

8. 李志華先生以電腦投影片（附件一及二）講解有關行人天橋（結構編號：HF104）重置樓梯的研究。他指出，從技術的角度而言，重置樓梯雖然可行，惟與升降機相比，市民需花較長的時間上落橋面。此外，方案亦須考慮現有地底設施，因搬遷工序耗時，故估計將令整體完工時間由 24 個月延長至約 36 個月。他續表示，新方案須重新根據《道路（工程、使用及補償）條例》刊憲，而公眾亦可就新方

案提出反對，加建升降機的工程將可能因此而再三延誤。基於上述因素，不建議於美豐閣及南寧街休憩處之間的行人路興建樓梯。

9. 主席請委員發表意見。

10. 司馬文先生表示，由於相關部門已就重置樓梯的建議作出充分研究，故支持部門的決定。

11. 主席總結時表示，就行人天橋（結構編號：HF104）加建升降機設施的工程，本委員會已進行多次討論。他感謝土木工程拓展署考慮委員的意見，並研究各項替代方案。委員會明白現時方案並不能滿足部分居民的期望，故請署方向受影響的居民解釋不能重置樓梯的原因，然後就行人天橋（結構編號：HF104）加建升降機設施工程以原修訂方案提交行政會議審批。

議程三： 動議辯論：要求運輸署獨立處理部分南港島線（東段）通車後的巴士重組路線
（此項動議由區諾軒先生提出）
（交通文件 33/2015 號）

12. 主席歡迎下列人士出席會議，參與議程三的討論：

(a) 城巴有限公司（下稱「城巴」）／新世界第一巴士服務有限公司（下稱「新巴」）公眾事務經理李建樂先生；

(b) 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）社區事務經理黃勁文先生；以及

(c) 九巴高級車務主任梁繼明先生。

13. 主席表示，區諾軒先生於會前以書面提出討論下列動議：

「本委員會反對運輸署未經諮詢議會便隨意更改巴士班次時間表，並要求運輸署立即重新檢視重組方案並將部份路線獨立處理，改善乘客交通困境。」

動議獲羅健熙先生和議。

14. 區諾軒先生表示，提出動議的目的是要求運輸署於南港島線（東段）通車後能獨立處理部分巴士路線的重組。他指出，鑑於南港島線（東段）通車日期再三延誤，因而阻礙巴士路線改革的進展，並無法解決與巴士服務相關的問題。以隧巴 671 號線為例，他指問題已纏繞多年，南區居民飽受車輛不足、班次經常被調動等困擾，當局卻沒有提出對症下藥的政策。他對運輸署在接獲市民的投訴後未有即時採取針對性的改善措施表示不滿。為求改善長遠的交通政策，他建議運輸署現時應與巴士公司商討有關巴士路線重組的試行方案，而非待南港島線（東段）通車後才進行。

15. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 林玉珍女士 MH表示，有關隧巴 671 號線的班次問題，巴士公司應按早前的承諾，每天提供總數 44 班次的服務。她指出，現時採用因應路面交通情況而調節班次的做法，令來回程的巴士班次縮減四至六班，策略實屬弄巧反拙；
- (b) 羅建熙先生表示，運輸署回覆的資料顯示，2014 年 1 月至 2015 年 8 月期間，巴士公司經常以因應「日常運作」及「乘客需求」等理由而調整服務。他指出，這些改動涉及多條巴士路線，卻沒有按照釐訂的機制進行。他認為，署方應重新檢討現行的溝通模式，改善與區議會之間的關係。他指出，若署方再忽視委員就隧巴 671 號線所提出的改善建議，不排除該路線最終會被乘客摒棄。他要求署方與巴士公司積極研究及盡快落實隧巴 671X 及 176 號線的方案；以及
- (c) 張錫容女士對署方縮減多條連接鴨脷洲的巴士路線班次表示不滿。她指委員會曾在試辦隧巴 671 及 176 號線時提出不少建議，可惜署方及巴士公司未有採納，如今卻以營運環境不濟為由取消路線，手法難以服眾。

16. 許家耀先生綜合回應如下：

- (a) 監察巴士服務為運輸署的恆常工作，署方會按照《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》（下稱《指引》）及在考慮善用資源的情況下，因應載客率及考慮乘客出行情況而在相關巴士路線作出班次調整、路線重組；

- (b) 若調整巴士服務建議方案對居民有較大的影響，署方會先收集區議會的意見。然而，若建議方案只涉及輕微的調整或因應實際運作而需作出調整，署方則在考慮乘客需求及巴士營運後，會按照《指引》批准其服務調整，以盡快改善服務；
- (c) 《指引》適用於全港巴士服務；惟署方在審批調整巴士服務建議方案時會考慮不同地區的巴士服務性質及乘客需求；以及
- (d) 巴士公司在調整服務前，會在巴士站張貼告示，預早讓乘客知悉更改詳情。

17. 李建樂先生回應表示，隧巴 671 號線班次不穩定的情況，純粹因交通擠塞所致。巴士公司會定期就各巴士路線及服務計劃進行檢討，而於 2015 年 8 月 17 日作出的調整，主要由於班次的「實際行車時間」超越「編訂行車時間」。現階段巴士公司將密切留意調整後的狀況。

18. 梁繼明先生回應表示，根據營運紀錄，自 2015 年 8 月 17 日就隧巴 671 號線作出班次調整後，服務已較以往更為穩定。

19. 黃勁文先生補充表示，雖然巴士公司因應交通情況而調整隧巴 671 號線的班次，但沒有減少巴士資源，即行走該路線的車輛數目維持不變。至於建議將隧巴 671 改為 671X 號線，巴士公司對此表示有保留。他解釋，若隧巴 671 號線被替代後，部分東區的服務將受影響。關於增設隧巴 176 號線的要求，巴士公司持開放態度，並願意按去年撰寫的重組計劃書進行研究。

20. 多位委員繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 區諾軒先生表示，巴士服務除要方便市民外，班次準時亦非常重要，他認為隧巴 671 號線的服務水平並不符合班次準時的原則。他又指出，任何改善措施都可能對不同持份者帶來影響，但決策者應就公眾利益作出平衡，令大部分乘客可以受惠。他強調，隧巴 671X 號線的建議不應因東區的少數反對聲音而擱置，建議署方可為受影響的地區提供替代服務。有關隧巴 176 號線的建議，他質疑署方不曾考慮在繁忙時段把部分隧巴 671 號線車隊調配至 176 號

線，並在實施新安排後再進行檢討。他表示，明白推行相關計劃或許困難重重，但希望各方能加強溝通，使問題得以解決。此外，他認為，巴士公司應考慮延長晚間的服務時間；

- (b) 羅健熙先生不認同署方及巴士公司的解釋，他認為，巴士公司自行更改班次，卻未有通知區議會，做法令人不滿，以致區議員無法解答市民的查詢。他寄望日後署方及巴士公司能透過理性討論來解決問題，不應以「先斬後奏」的處事方式推行任何改動。此外，他認為，巴士公司應視隧巴 176 號線為一項利民的投資試驗計劃，他深信路線試行後可得到乘客的支持及讚揚，繼而永久落實路線。最後，他要求巴士公司改善實時巴士資訊系統；以及
- (c) 柴文瀚先生表示，署方可經由南區民政事務處（下稱「民政處」）將有關巴士班次改動的訊息迅速及可靠地轉發予議員。此外，他認為，相關問題可在研究《公共交通策略研究》的過程中詳細討論及檢討。關於實時巴士資訊系統的研究，他認為，現時相關技術已進入成熟期，期望署方能積極跟進，使乘客能準確掌握候車時間。

21. 許家耀先生綜合回應如下：

- (a) 署方認為巴士服務的穩定性對乘客出行非常重要，故希望透過巴士服務上的調整，以改善服務；
- (b) 署方在審批調整巴士服務建議方案時會考慮不同因素及乘客需求；
- (c) 署方會考慮在調整巴士服務前，將服務資料交由民政處轉達予議員；以及
- (d) 各巴士公司已積極推行實時巴士資訊系統計劃。

22. 李建樂先生表示，巴士公司暫不建議於非繁忙時間試行隧巴 671X 及 176 號線，主要因為備用車輛數量有限，現階段未能提供額外資源。假若使用現時隧巴 671 號線的資源，不同時間的服務對乘客的吸引力及車務編排，將令營運服務難以平均分配。巴士公司將按已釐訂的計劃，因應南港島線（東段）通車後的實際情況而重組相關的

巴士路線。有關實時巴士資訊系統的查詢，他表示，城巴將於 2016 年專營權一展開後的兩年內設置相關系統。他補充指，由於專營權一及專營權二所服務的巴士網絡不同，營運環境及採用的車輛亦不一樣，因此即使屬專營權二下的巴士已於 2012 年裝置實時巴士資訊系統，專營權一的巴士仍需兩年時間來安裝系統。

23. 主席請在席委員就區諾軒先生提出的動議進行表決。

24. 經點票後，主席宣布，上述動議在 21 票贊成、零票反對及零票棄權的情況下獲得通過。

25. 主席總結時表示，委員會要求運輸署積極研究及回應委員的意見，並按乘客需求調整相關巴士路線的班次。此外，委員會要求運輸署在未獲本會同意前，不得強行實施任何巴士路線重組計劃。

議程四： 要求檢討巴士載客率計算方法

（此議題由朱立威先生、麥謝巧玲博士 MH 及楊位款太平紳士 MH 提出）

（交通文件 34/2015 號）

26. 主席請朱立威先生簡介議程。

27. 朱立威先生表示，署方在調整巴士班次時，皆以巴士載客率作為主要準則。他指出，每輛巴士均在車身展示座位及企位的數量，以便統計人員計算車輛的載客率。根據現行機制，當在最繁忙的一小時內巴士的載客率超過 85%，便可要求加開班次。然而，他指出，不少滿載乘客的巴士，按運輸署的準則卻只錄得 70 至 80% 的載客率，認為問題出於計算企位數量的方法過時，且不切實際，故運作時未能反映真實載客率。為此，他要求運輸署及巴士公司檢討計算企位數量的準則，以減少有關加減班次的爭拗。

28. 許家耀先生回應表示，署方在考慮調整巴士服務班次時，將參考《指引》。

29. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 朱慶虹太平紳士詢問安全標準與企位數量的關係。他指出，巴士車廂內的企位空間與港鐵列車不同，空調及空氣

流通的情況亦不一樣，並質疑巴士每平方米的企位數量較香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）的標準的四人只多出兩人並不合理；

- (b) 歐立成先生 MH 表示，雙層巴士下層後方的高度不足，令體格魁梧的乘客沒法擠身而入。此外，他指企位乘客若攜帶背包已足以造成空間壓迫感及阻礙通道。他指車箱的設計及環境均可能引致載客率下降，要求署方進行檢討；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH 表示，若港鐵公司可因應實況而更改企位數量的標準，質疑巴士公司為何不能跟隨。以隧巴 970 號線為例，她批評巴士公司於繁忙時段均運用管理策略，設置流動八達通收費機，美其名讓輪候乘客可更快由下車的閘門登車，實質使企位乘客團團擠迫在一起，淪為被虐待的一群。她續表示，巴士企位空間在嚴重爆滿的情況下，不但令下車乘客狼狽萬分，更容易引發爭執，要求巴士公司立即檢討及修訂企位數量；
- (d) 張錫容女士 表示，署方有責任監管巴士公司的運作。她指出，儘管港鐵公司與巴士公司的標準有異，市民亦理解繁忙時段調配巴士的緊張情況，惟署方應清楚掌握乘客量等數據，採取適當措施，平衡不同地區的巴士服務；
- (e) 林玉珍女士 MH 對檢討巴士車廂內每平方米企位數量的建議表示贊同。她續表示，雖然新投入服務的巴士下層容納企位的空間較舊式巴士寬敞，但扶手設施不足，而車廂又經常擠滿企位乘客，認為這是罔顧乘客的安全。她希望署方在檢討計算載客率的過程中考慮乘客安全的因素；
- (f) 陳李佩英女士 表示，隨着社會進步，巴士服務不應倒退。她指出，背着背包的學童及手持重物的長者不應使用企位，惟由於班次疏落及脫班等緣故，他們不得不登上已滿座的巴士。為此，她認為署方在檢討巴士服務上責無旁貸；
- (g) 鄭子憲先生 詢問有關企位密度與法定企位數目的關係。他指出，曾於周日多次發現城巴 260 號線途經深水灣巴士站時，企位乘客數目竟比車廂指定的 20 個企位超出一倍。他認為此情況肯定對乘客安全構成極大的威脅，要求署方解釋；

(h) 朱立威先生表示，在 2015 年 8 月 18 日曾就城巴 70P 號線進行調查。調查結果顯示，相關巴士的座位及企位數量為 124 人，而在現行的規定下，巴士於繁忙時段的乘客量須多於 105 人，方可達至增加班次的標準。然而，他從統計中發現早上繁忙時段的三班巴士的平均乘客量為 96.3 人，不包括企位人數約 33 人，由此推算合理的乘客量標準應為 110 至 115 人不等，而加開班次的標準則應為 90 人。他表示，署方若只是紙上談兵、脫離現實，增加班次的要求難以實現。他重申，要求署方考慮檢討計算載客率的方法；以及

(i) 區諾軒先生詢問巴士增加班次的條件及所採用的準則。

30. 許家耀先生綜合回應如下：

(a) 不同交通工具在安全、車身、座位數目及企位分布等各方面的設計標準均有差異；

(b) 在安全與舒適的層面而言，署方將不時考慮修訂及公布《指引》，以符合及達致不同乘客所需；

(c) 署方及巴士公司將按《指引》內所羅列的條件考慮調整班次服務，並於每年進行的「巴士路線發展計劃」過程中，根據相關《指引》諮詢區議會；

(d) 署方除根據《指引》外，亦會進行實地審察，了解個別路線的乘客登車及車廂擠迫等情況，作出相應服務調整，以配合乘客需求；

(e) 巴士車廂每平方米容納六位企位乘客的標準，主要以安全為考慮因素。至於實際的企位人數，將因當時車廂及乘客不同的環境而異；

(f) 署方將備悉委員對企位密度標準的意見，並會轉交相關負責同事參考；以及

(g) 署方會以車廂面積計算企位數目，而個別乘客的需求難以完全歸納在《指引》中，故標準與實際情況存在差異實屬

正常。

31. 柴文瀚先生質疑巴士企位密度的計算為何不基於《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）第 74 條的規定。他又批評，既然港鐵公司已採用每一企位乘客應佔用 0.25 平方米為標準，巴士公司實不應保留每人 0.17 平方米的標準。他認為，在爭取合理的計算方法時，首先應確立方向，針對《指引》不公平的條文作出修訂。他以過往巴士曾設三人座位的例子，說明修訂《指引》才可以為乘客帶來更合理的服務。最後，他表示，各持份者應集中討論《公共交通策略研究》，詳細探討專營巴士服務。

32. 許家耀先生感謝委員提出的意見。他表示，有關建議將轉交相關負責同事參考。

33. 主席總結時表示，委員會要求運輸署備悉及積極研究委員的意見。

**議程五： 以往會議曾討論事項進展報告(截至 2015 年 8 月 31 日的
情況)
(交通文件 35/2015 號)**

34. 主席請委員按報告中項目的先後次序提出意見。

南區行人天橋及隧道加建升降機

35. 張錫容女士詢問有關鴨脷洲橋下方近深灣軒的行人隧道（結構編號：HS13）加建升降機的最新進展情況，以及鴨脷洲橋下方靠近新市街的行人隧道（結構編號：HS13A）的升降機工程於 2015 年年底完成後，會否立即開放予居民使用。

36. 蔡詠詩女士回應表示，有關行人隧道（結構編號：HS13A）的升降機建造工程，預計將於 2015 年年底完成，署方將於會後向委員回覆竣工的確實日期。有關行人隧道（結構編號：HS13）的升降機建造工程進度，署方仍以 2016 年年底為完工目標。根據港鐵公司及升降機建造工程承建商提供的資料，港鐵公司會將部分工地交出作升降機建造工程。

南區巴士脫班問題

37. 柴文瀚先生表示，自西港島線通車後，隧巴 970 號線的脫班問題仍然持續。他指出，該巴士路線車程甚長，而行車路線亦迂迴曲折，故引致脫班的情況並不足為奇。他要求署方詳細研究及找出切實的解決方案。

38. 主席表示，近日接獲多宗涉及隧巴 107 號線脫班問題的投訴，而於繁忙時段，情況尤為嚴重，要求署方回應。

39. 許家耀先生回應表示，鑒於隧巴 970 號線途經較多繁忙路段，容易遇到交通擠塞的情況，故服務受影響的機會亦較大。至於主席提及有關隧巴 107 號線的個案，巴士公司正在跟進。

40. 朱慶虹太平紳士表示，城巴 95C 號線的脫班情況非常嚴重，要求署方找出脫班原因。

41. 陳李佩英女士除關注新巴 63 號線的脫班情況外，亦要求相關部門及巴士公司安排雙層巴士行走。此外，她要求巴士公司在早上繁忙時段加開兩班城巴 73 號線，以疏導大量學童候車的情況。

42. 林玉珍女士 MH表示，城巴 95C 及新巴 595 號線脫班的情況非常普遍，不認同脫班問題是出於路面交通情況。

43. 林啟暉先生 MH指居民不滿新巴 595 號線經常脫班，他亦接獲投訴指經常有兩至三班車輛同時抵達總站。他認為，巴士公司經常將行走新巴 595 號線的車輛抽調至其他急需巴士的路線，因而導致上述情況出現。

44. 許家耀先生回應表示，由於城巴 95C 號線須途經香港仔市中心一帶較窄及繁忙的路段，故可能增加行車時間，導致脫班的情況。署方於 2014 年已檢視香港仔市中心一帶的巴士服務情況，並提交報告予區議會。署方將進一步詳細研究服務調整建議的細節，並稍後諮詢區議會，期望改道建議可改善班次不穩定的情況。他續表示，新巴 595 號線的情況與城巴 95C 號線相若。他解釋，由於新巴 595 號線編定的班次較為頻密，當路面交通出現較惡劣的情況時，很容易釀成兩班車輛重疊抵站。他表示，署方將計劃研究新巴 595 號線不途經香港仔市中心一帶的路段的可行性，而現階段仍會繼續留意班次服務的情況。

香港仔隧道每月間歇性封閉次數

45. 柴文瀚先生表示，香港仔隧道南行管道間歇封閉的情況越趨嚴重。根據紀錄，他懷疑相關情況可能因海洋公園舉辦大型活動所致。他詢問警方有否解決方案。

46. 劉榮富先生回應表示，鑒於香港仔隧道於 2015 年 8 月因海洋公園舉辦大型活動導致出現多次交通擠塞紀錄，警務處已聯同運輸署、港島交通部、路政署及海洋公園的負責人員進行研討，朝向尋找減低交通擠塞及行車時間的可行方案。現階段於出現交通擠塞時，警方會已採取一項改道措施，紓緩交通擠塞問題。

47. 徐遠華先生感謝運輸署及警方就紓緩交通所採取的措施，亦對海洋公園採取積極的態度與區議會合作表示讚賞。他特別感謝許家耀先生多年來積極回應及解答委員的提問。

48. 朱慶虹太平紳士表示，海洋公園近期的大型活動沒有對交通造成影響可能是受組團的模式影響。他認為，相關部門應以長遠的交通管理為目標，而不應就解決個別活動的交通情況而自滿。

49. 馮仕耕先生認同朱慶虹太平紳士的意見，認為署方應密切留意各交通網絡的情況，並增添資源，定期進行監察及與各持份者保持聯繫。

50. 麥謝巧玲博士 MH表示，2014 年海洋公園舉辦「萬聖節」時，紅色小巴與巴士公司曾因泊位事宜引起爭拗。為避免不愉快的情況再次發生，她認為警方及運輸署應作出適當安排。

51. 廖漢輝太平紳士讚揚許家耀先生的表現，並感謝他在區議會的工作。

52. 許家耀先生回應表示，自 2015 年 8 月 23 日發生交通事故後，署方已即時與海洋公園聯絡，並推行一連串的改善措施。與區議會商討期間，署方清楚知悉加強發放訊息及與各持份者溝通的重要性；故已制定加強於海洋公園日後舉辦大型活動時的資訊發放措施及渠道。此外，警方亦會與署方的緊急事故交通協調中心保持緊密聯繫，適時採取相應的協調行動。

議程六： 其他事項

第 50 屆工展會

53. 主席表示，第 50 屆工展會將於 2015 年 12 月 2 日至 2016 年 1 月 4 日假維多利亞公園舉行，主辦單位現邀請 18 區區議會派出表演團體為大會節目助慶，並給予表演團體 3,000 元的津貼。他續表示，由於區議會將於 2015 年 10 月 2 日起暫停運作，故表演團體除可獲得上述的 3,000 元外，未能向區議會申請額外撥款，以資助演出經費。

54. 經討論後，委員會決定邀請南區文藝協進會代表南區區議會，參與第 50 屆工展會的表演。

55. 主席表示，是次會議是本屆區議會最後一次委員會會議，他感謝各委員在過去積極參與委員會會議，並提出寶貴意見。他亦感謝各政府部門為委員會作出的努力。

56. 議事完畢，會議於下午 4 時 34 分結束。

南區區議會秘書處
2015 年 11 月