

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會轄下
屯門對外交通工作小組
第二次會議記錄

日期：2018 年 4 月 18 日（星期三）
時間：下午時 2 時 35 分
地點：屯門政府合署三樓區議會會議室

出席者：	林頌鎧先生（召集人） 葉文斌先生 李洪森先生, BBS, MH 朱耀華先生 江鳳儀女士 黃麗嫦女士 陳有海先生, BBS, MH, JP 何杏梅女士 徐帆先生, MH 程志紅女士 龍瑞卿女士, MH 張恒輝先生 巫成鋒先生 譚駿賢先生 陳偉明先生 陳滙熙先生 胡嘉錡女士（秘書）	缺席者：	陶錫源先生, MH 陳文偉先生 甘文鋒先生 甄紹南先生
------	---	------	--------------------------------------

應邀嘉賓：	張焯為先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）
	林子豪先生	九龍巴士（一九三三）有限公司傳訊及公共事務部副主管
	鄧政傑先生	九龍巴士（一九三三）有限公司高級主任（策劃及發展）

列席者：	莫家聲先生	運輸署高級運輸主任/屯門 1
	謝秀清女士	運輸署高級運輸主任/屯門 2
	楊晉瑋先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）
	羅耀華先生	龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任
	林志強先生	城巴有限公司助理營運經理
	曾德龍先生	民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）二 （交委會秘書）

I. 歡迎詞

召集人歡迎與會者出席 2018-2019 年屯門對外交通工作小組（下稱「工作小組」）第二次會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 與會者一致通過 2018-2019 年第一次會議的會議記錄。

III. 續議事項

(A) 要求屯門公路巴士轉車站分段收費與其他屯門巴士站分段收費同價

（交委會文件 2016 年第 19 號）

3. 運輸署莫家聲先生表示，署方鼓勵巴士公司在考慮其營運情況後儘量提供票務優惠。

4. 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）鄧政傑先生表示，九巴現階段正研究和檢討推出月票後對乘客乘車模式及公司財政狀況的影響。九巴理解小組成員的訴求，待相關研究完成後，會向工作小組匯報。

5. 龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）羅耀華先生表示，龍運正研究相關細節，並會適時向工作小組匯報。

6. 城巴有限公司（下稱「城巴」）林志強先生表示，目前城巴的收費水平合適，但該公司已備悉小組成員的意見，並會適時檢討有關安排。

7. 有小組成員表示，於屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）首次上車的乘客不多，而他們大多不會選購月票，故此九巴的月票計劃與調低轉乘站的分段收費無關。此外，轉乘站已屬屯門區範圍，而且調低分段收費對九巴的收入影響輕微，故她促請九巴盡快調低轉乘站的分段收費。

8. 有小組成員表示，調低轉乘站的分段收費有助吸納更多青山公路沿線的居民乘坐巴士。

9. 召集人表示，調低轉乘站的分段收費對巴士公司的收入影響輕微，亦有助建立正面形象。

10. 九巴林子豪先生表示，九巴會研究相關建議的可行性。

11. 召集人建議續議此項議題。

運輸署、
九巴

IV. 討論事項

(A) 要求規管和監督專利巴士公司的責任履行保障市民和僱員安全和權益

(交委會文件 2018 年第 22 號)

12. 運輸署張焯為先生表示，根據《汽車保險（第三者風險）條例》（下稱「條例」），任何人在道路上使用汽車，需備有一份有效的第三者風險保險單。條例適用於本港的專營巴士公司。然而，條例亦容許九巴因應財務狀況選擇自行承擔其業務運作所引致的第三者法律責任。若發生意外事故，九巴會基於自行承保的安排，對肇事者作出相關的保障及承擔法律責任。

13. 九巴林先生表示，乘客和車長安全一直是九巴的首要考慮，九巴現時正研究透過下列措施，以改善行車情況，包括(i)研究於車長駕駛位置裝設防襲保護屏障；(ii)與外國廠商研究改善巴士行車速度上的限制；以及(iii)透過行車記錄儀監察巴士行車情況。此外，九巴除了自行承保的安排外，亦另外購買了第三者保險，以保障乘客索償理賠的權益。

14. 龍運羅先生表示，龍運與九巴的做法大致相同。

15. 城巴林先生表示，車長入職前需經考核及進行路線訓練，並需定期進行在職培訓。此外，城巴會透過行車記錄儀和派員到戶外視察，以監察車長的行車表現。城巴亦一直依照運輸署相關指引編排車長工作。

16. 有小組成員要求巴士公司減少車長工時至十小時以下，以及於新型巴士加裝安全帶。

17. 有小組成員表示，九巴較早前已解散安全及服務質量部，並詢問九巴現時由哪個部門負責確保巴士行車安全。此外，現時車長平均每天超時工作四小時，他要求運輸署規管車長工時，以免車長因駕駛時間過長而發生意外。他另表示，九巴縮減了全職車長的訓練時間，更以「派紙仔」形式來訓練兼職車長，難以確保行車安全。

18. 九巴林先生回應如下：

(a)表示九巴自 2016 年起將安全及服務質量部的職責提升至由車務總監及副車務總監負責。自有關調整後，九巴的交通意外相關統計數字均明顯下跌。此外，九巴致力改善車廂的安全設備，如增設連續性扶手，並正在與運輸署就安裝安全帶進行磋商；

(b)表示九巴於 2017 年 9 月成立培訓及服務質素管理部，負責監管巴士安全及車長培訓，並會透過行車記錄儀分析及檢視車長駕駛的行為和質素；

(c)不論全職或兼職車長均須考核運輸署發出的駕駛執照，故他們的

駕駛技術同樣專業，而九巴亦已於 2018 年 3 月宣佈不再聘請兼職車長。就現職兼職車長而言，九巴會要求他們申報身體健康狀況及其正職工作與兼職車長工作沒有牴觸，並會要求他們每周最少工作十小時；

- (d) 表示「派紙仔」的路線實習安排只適用於已服務九巴較長時間、並獲九巴認同其駕駛技術及經驗的車長，相信有關安排對行車安全未有負面影響；
- (e) 表示九巴已調整車長的底薪計算方法，增加車長收入的穩定性；以及
- (f) 表示運輸署修訂了「巴士車長工作、休息和用膳時間指引」（下稱「指引」），九巴及龍運將會嚴格遵從相關指引。

19. 運輸署張先生表示，署方已優化並將實施有關指引，以確保巴士車長有足夠休息時間。

20. 召集人建議刪除此項議題。

秘書處

(B) 要求九巴改善因人手不足引起的脫班問題

（交委會文件 2018 年第 26 號）

21. 運輸署張先生表示，專營巴士公司需根據服務詳情表訂明的時間表、班次以及車輛數目以提供服務。運輸署一直透過不同渠道，例如進行調查、跟進乘客投訴或建議等，密切監察巴士服務水平。此外，運輸署會因應脫班情況的持續性及嚴重程度，向巴士公司發出提示信或警告信，要求巴士公司於指定時間內作出改善。

22. 九巴楊晉璋先生表示，整個運輸業界均面對人手短缺的問題。九巴已於 2018 年 3 月推出優化薪酬方案，其中將獎金撥入底薪，增加車長收入的穩定性。此外，九巴準備推行薪酬調整機制，並於 2018 年 6 月生效。他續表示，九巴一直於不同的地方招聘新車長，務求盡快解決人手不足的問題。

23. 有小組成員詢問，自大埔交通意外事故後九巴脫班率的資料。

24. 運輸署張先生表示，九巴 2018 年 2 月至 3 月的脫班率維持在百分之三以內，有關數字於農曆新年期間出現輕微增長，署方會與巴士公司作出相應跟進。

25. 召集人表示，脫班的成因不外乎人手不足、壞車或路面事故，他請運輸署及巴士公司繼續跟進上述問題，並建議刪除此項議題。

秘書處

V. 報告事項

(A) 要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線

（交委會文件 2016 年第 39 號）

26. 運輸署莫先生表示，署方已於轉乘站加開前往機場的服務，而 2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃亦建議增設 263C 來往屯門站至大埔中心，署方會觀察有關路線的成效。此外，現時乘客可於黃大仙、荃灣、彩虹或觀塘轉乘前往將軍澳，故署方暫時未有計劃加設屯門往來將軍澳的巴士路線。

27. 有小組成員表示，屯門區只有部分巴士路線途經黃大仙，故不少居民須多次轉乘才能前往將軍澳，故她建議署方開辦於轉乘站前往將軍澳的巴士路線。

28. 召集人請運輸署考慮於轉乘站開設前往將軍澳和西貢的巴士路線，並建議續議此項議題。

(B) 要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務

(交委會文件 2014 年第 17 號)

29. 九巴楊先生表示，九巴已向屯門地政處提出有關申請，並獲初步批核。待屯門地政處完成相關程序及發出正式的租約文件後，九巴將隨即展開工程。

30. 召集人請九巴提供工程時間表。

31. 九巴楊先生表示，預計工程需時約四個月，現正等待屯門地政處簽批正式租約。

32. 有小組成員詢問九巴會否於轉乘站(往九龍方向)提供同樣服務。

33. 九巴楊先生表示，九巴先後於 2016 年下旬及 2017 年上旬提交於往轉乘站(往屯門方向及往九龍方向)加建客務站的申請。屯門地政處將以處理往屯門方向客務站的經驗作參考，藉此加快審批於往九龍方向轉乘站設置客務站的申請。

34. 召集人請九巴與屯門地政處繼續保持溝通，並希望盡早落實題述設施。

九巴

(C) 要求 44B 及 44B1 小巴伸延至落馬州福田口岸

(交委會文件 2016 年第 39 號)

35. 運輸署謝秀清女士表示，為配合前線執法部門於 2017 年 1 月 24 日實施的出入境人流管制措施，落馬洲支線管制站(下稱「管制站」)公共交通交匯處的上落客位置已進一步減少，該交匯處現時已沒有剩餘配套設施及空間供額外公共運輸服務運作(包括專線小巴 44B 及 44B1)。此外，管制站位於自然保育區，故署方暫未考慮擴建該交匯處，亦未有計劃將專線小巴 44B 及 44B1 延伸至該交匯處。

36. 多名小組成員先後發表意見，內容綜述如下：

- (a) 表示議會多年前已提出此項訴求，惟運輸署至今仍不予考慮，對此表示不滿；
- (b) 建議於假日試辦上述路線；
- (c) 表示該交匯處附近有一幅逾萬呎的閒置土地，並由香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）持有，用作緊急走火通道。他建議運輸署與港鐵充分利用有關土地資源，例如改建為新的公共交通交匯處；
- (d) 表示運輸署在該交匯處預留部分停車位予跨境學童校巴，而跨境學童人數預計將持續減少，故建議署方開放有關停車位予其他公共交通工具使用；
- (e) 表示出入該交匯處的行車路部分為單線雙程行車，故不時出現擠塞，以致運輸署需限制出入該交匯處的車流量。由於該交匯處的士數量甚多，他建議署方考慮限制的士出入，並容許載客量較高的小巴駛入該交匯處；
- (f) 表示運輸署多年前曾承諾於假日以循環線形式延伸 44B 及 44B1 的服務範圍至該交匯處；
- (g) 表示運輸署一方面稱該交匯處位於保育區，不宜安排過多車量駛入，另一方面卻於該交匯處增設跨境學童校巴、的士和巴士停車位，自相矛盾；
- (h) 建議去信運輸及房屋局（下稱「運房局」），以反映有關訴求；
- (i) 認為容許載客量較高的公共交通工具在該交匯處提供服務更能保護環境；以及
- (j) 表示乘搭的士來往該交匯處的乘客愈來愈少。

37. 運輸署謝女士表示，過境旅客持續增長，為配合乘車需求，運輸署在 2016 至 2017 年度曾改動該交匯處的的士站落客位置，以分隔出境及入境旅客和改善人流秩序，並於 2017 年 1 月以試驗形式運作。她重申，為配合前線執行部門於 2017 年 1 月 24 日實施的出入境人流管制措施，運輸署已重整該交匯處的站位分配，現時小巴及巴士的上落客位置已進一步收窄，故該交匯處已沒有額外空間供其他公共交通工具運作，包括專線小巴 44B 及 44B1。此外，現時預留予跨境學童校巴的停車位並不位於前線執法部門容許公共交通工具上落客的位置。署方已備悉各小組成員的意見，惟基於該交匯處的配套設施及空間限制，署方暫時未有計劃將 44B 及 44B1 延伸至該處。

38. 召集人表示，運輸署一直以空間不足為由而拒絕工作小組的訴求，卻於該交匯處增設的士落客位，故他認為署方不願為屯門居民開辦直接來往該交匯處的公共運輸服務，對屯門居民並不公平。他要求運房局或運輸署(i)研究上述港鐵用地的可行用途；(ii)於假日試行題述建議；以及(iii)說明落馬洲河套地區發展方案會否涉及管制站及其公共交通交匯處。他表示，工作小組曾就此項議題去信運房局，並於 2017 年 11 月 30 日收到運輸署的回覆，他請秘書處草擬回覆運房局的信件，並要求局方考慮上述建議。

秘書處、
運輸署

(D) 要求開辦由屯門碼頭至機場的巴士路線

(交委會文件 2016 年第 58 號)

39. 運輸署莫先生表示，A33 的服務範圍已延伸至屯門碼頭一帶，署方會繼續留意上述路線的服務水平。

40. 有小組成員表示，港珠澳大橋快將啟用，她要求運輸署規劃相關交通配套後諮詢交通及運輸委員會的意見。

41. 召集人表示，屯門至赤鱗角連接路快將開通，他請運輸盡快規劃相關交通配套，並適時向議會報告。此外，他要求署方審視機場巴士路線的服務水平。

42. 有小組成員表示，他曾向龍運建議將 A33 的班次由現時逢 15 分開出改為逢 45 分開出，回程班次則由逢 45 分開出改為逢 15 分開出，他詢問龍運會否實行有關建議。

43. 運輸署莫先生表示，A33 重組後延長至屯門碼頭。為免對原有乘客造成影響，A33 到達原來的中途站的時間與重組前相若。署方備悉委員的意見，惟須小心考慮調動班次對乘客的整體影響，並會研究有關建議的可行性。

44. 有小組成員請運輸署再次考慮調動 A33 的班次。

45. 召集人請運輸署及龍運與當區議員了解該區的需求，並建議續議此項議題。

運輸署

(E) 再次要求 962X 提早頭班車時間

(交委會文件 2016 年第 49 號)

46. 城巴林先生建議將 962X 頭班車提早至 8 時 30 分，其後開出的班次亦會相應調整。

47. 召集人請運輸署及城巴重新審視 962、962S、962B 及 962X 的路線，並研究如何調動 962X 及 962S 的班次，以互補不足。此外，他請城巴於下一次會議報告上述建議的落實時間。

城巴

(F) 強烈要求 62X 儘快全日行走

(交委會文件 2016 年第 66 號)

48. 運輸署莫先生表示，署方早前曾就九巴第 259D 及 62X 號重組方案諮詢意見。惟基於資源考慮，運輸署及九巴現時未有計劃擴展 62X 號為全日服務，運輸署與九巴會繼續密切留意此路線的客量變化，並適時作出調整。

49. 有小組成員表示，因邨巴服務調整，安定邨現時只有一班邨巴前

往觀塘區，以致前往九龍東的公共運輸服務需求急增，令 62X 供不應求，不少居民須前往轉乘站改搭 259D，故她要求將 62X 擴展為全日服務。

50. 運輸署莫先生表示，署方一直關注於早上繁忙時間前往九龍東的巴士服務，並已於早前加密 62X 早上的班次。運輸署會繼續審視 62X 的服務水平，並適時作出調整。

51. 有小組成員再次要求運輸署盡快落實 62X 全日行走。

52. 召集人請運輸署於下一次會議提供 62X 的客量數據，並建議續議此項議題。

運輸署、
九巴

(G) 要求增加 59A 的班次

53. 運輸署莫先生表示，現時 59A 早上 8 時 30 分及 9 時的載客量分別約為七成和五成，故運輸署暫時未有計劃加密有關班次。署方會繼續密切留意此路線的服務水平。

54. 有小組成員表示，59A 不但未能滿足乘客需求，而且機件陳舊以致故障頻生。

55. 召集人請九巴提供 59A 的乘客數據。

56. 九巴楊先生表示，59A 早上 7 時至 8 時及 8 時至 9 時的平均載客量分別約為六成半及七成半。九巴備悉小組成員的建議，但基於 59A 現時的載客量和資源調配，九巴難以增加班次。即使如此，九巴會繼續留意客量的變化，並適時作出調整。

57. 有小組成員對九巴的回應表示不滿，並要求運輸署考慮收回 59A 路線的專營權。

58. 有小組成員表示，59A 的班次疏落，令不少居民轉乘其他路線，導致載客量偏低。她要求九巴留意加密班次後的客量變化。

59. 召集人請運輸署和九巴與當區議員加強溝通，並建議續議此項議題。

運輸署、
九巴

(H) 要求將巴士路線 960 及 961 服務延至銅鑼灣並於繁忙時段加強服務

(交委會文件 2018 年第 9 號)

60. 運輸署張先生表示，因應銅鑼灣的巴士總站已沒有足夠位置予 960 及 961 巴士線作終點站、該區的交通情況、960 及 961 的車輛數目及班次的穩定性，署方未有計劃將上述路線延長至銅鑼灣。此外，

2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃建議開辦 P960 由屯門前往灣仔北，署方正與巴士公司研究將該路線總站延伸至鄰近銅鑼灣的地點，初步計劃往灣仔北方向到達告士打道後改經堅拿道天橋、堅拿道東、禮頓道、摩理臣山道、天樂里、軒尼詩道、菲林明道，再返回灣仔北總站；往屯門方向則途經菲林明道、天橋、菲林明道、灣仔道、摩理臣山道、禮頓道、堅拿道西、堅拿道天橋、告士打道及夏慤道。署方亦正與巴士公司研究延伸路段分站的位置。

61. 九巴鄧先生表示，如乘客認為有需要將上述路線伸延至銅鑼灣，九巴樂意配合。

62. 多名小組成員先後發表意見，內容綜述如下：

- (a)表示 P960 與 960 及 961 不應混為一談；
- (b)表示不反對 P960 駛經鄰近銅鑼灣的地區，但要求該路線統一由兆康開出；
- (c)再次要求 960 及 961 延伸至銅鑼灣；
- (d)表示 P960 的建議行車路線並非直達銅鑼灣，但元朗和天水圍均有直達路線前往銅鑼灣，故認為署方對屯門居民並不公平；
- (e)建議將 960 或 961 其中一條路線伸延至銅鑼灣；以及
- (f)表示堅拿道東和灣仔道經常擠塞，P960 不宜途經該處。

63. 召集人表示，P960 與 960 或 961 不應混為一談，他遂請運輸署再次考慮將 960 或 961 延伸至銅鑼灣。

64. 有小組成員建議運輸署於早上繁忙時間試行 P960，以測試行車時間。

65. 有小組成員建議 960 及 961 經菲林明道前往天后再折返灣仔。

66. 運輸署張先生表示，由於 960 及 961 的班次和車輛數目較 P960 多，若延長有關服務至銅鑼灣，將進一步加重該區的交通壓力，亦影響 960 及 961 班次的穩定性。署方在策劃巴士路線時須考慮整體的公共運輸服務網絡，現時屯門區已有直達銅鑼灣的過海巴士路線，而屯門北居民亦可透過 960 或 961 免費轉乘 968 前往銅鑼灣。運輸署備悉屯門居民對前往港島區的巴士服務的意見，若乘客需求有變，署方會適時作出調整。

67. 多名成員先後發表第二輪的意見，內容綜述如下：

- (a)表示元朗區有直達銅鑼灣的巴士服務，故她認為署方對屯門區居民不公平，並建議先將 961 延伸至銅鑼灣；
- (b)再次要求署方延伸 960、961 和 P960 至銅鑼灣；
- (c)認為銅鑼灣沒有適合位置作 P960 總站的說法難以令人信服；

68. 召集人建議續議此項議題。

V. 其他事項

69. 既無其他事項，召集人宣佈會議結束。

VI. 下次開會日期

70. 召集人宣佈議事完畢，會議於下午 4 時 40 分結束。下次會議日期是 2018 年 6 月 13 日。

屯門區議會秘書處

日期：2018 年 3 月 14 日

檔案：HAD TMDC/13/35/TTC/9 (18-19)