



# 新聞公報

香港政府新聞處印發  
皇后大道中  
拱北行  
電話：五二二三一九一

## 目錄

一九七七年八月十日

星期三

立法局今日通過動議建地下鐵路荃灣支線	第一頁
導航燈塔研究	第八頁
新界文化事務組	第九頁
訓練本地人員管理海水化淡廠	第九頁
民政司評論港台報導立法局程序	第十一頁
加強管理電視節目	第十二頁
出口信用保險局增加最高負責額	第十三頁
建造業及製衣業訓練局首次報告書	第十四頁
放寬限制合夥人數	第十五頁
郊區小徑設指示路牌	第十五頁
元嶺村設獨立水錶	第十六頁
汽車第三者意外保險	第十七頁
遊艇第三者意外保險	第十八頁
豁免診所須由註冊醫生主理	第十九頁
新界的士經營地方範圍	第二十頁
荃灣興建第二座戶外康樂中心	第二十一頁
政府繼續興建分層工廠大廈	第二十一頁
公共巴士意外事件	第二十三頁
客運班機誤時問題	第二十四頁
平均雨量報告	第二十六頁
紡織品貿易談判	第二十七頁
夏鼎基再談地下鐵路荃灣支線	第二十八頁
香港中學會考成績明日揭曉	第三十四頁
北角電照街小巴限制區	第三十五頁
中國額外供水	第三十五頁
立法局休會兩月	第三十六頁

### 立法局今日通過動議 建地下鐵路荃灣支綫

立法局今（星期三）日通過一項動議，將地下鐵路伸展至荃灣。

首席非官守議員鍾士元博士致詞支持此項動議時，提出在經濟上的可行性、籌集資金及政府的保證、以及時間問題等三項要點。

鍾博士指出在經濟上能否維持，端視收支情況而定。以地下鐵路而言，當然需要以票價爲主要收入。自從立法局上次開會後的第一個星期內，有六家中文報紙會就地下鐵路票價問題發表社論，他們通通都跟胡文瀚及陳壽霖兩位議員同樣對這問題表示關切。

其中有一篇社論，促請政府向市民保證，地下鐵路的票價制度將會本乎自由和公平競爭的原則。另一篇社論表示，公共交通的票價應該保持低廉，假如容許地下鐵路帶頭增加票價的話，就會違反提供廉價公共交通服務的原則。又有一篇社論說，政府不應意圖使到地下鐵路最後成爲獨霸的交通工具，或是強逼其他公共交通加價，以便地下鐵路有利可圖。

鍾博士續謂：經濟上可行性，另一方面亦有賴於開支的多少。據他本人計算所得，荃灣支綫在最初十年內，在除去折舊但未扣除溢利稅前的純利，會有八十一億七千八百萬元，在扣除溢利稅後的純利則會有六十七億四千六百萬元。

他指出地下鐵路的固定資產共爲四十二億五千五百萬元，最初十年內所得的平均利潤大約每年百分之十六，是相當有吸引力的。

他又表示假如地下鐵路的票價收益，因為乘客較少或減低票價，或是因為兩者同時出現的關係而告減少百分之二十五，則投資所得的平均利潤會由每年百分之十六減至百分之十，但仍然是相當有吸引力的利潤。作為一項建設工程來說，地下鐵路荃灣支綫似乎是經濟上可行的。

至於假定因為地下鐵路行車快速、班次穩定、及舒適方便，應該足以彌補收費上的差別，及應可吸引大部份乘客，鍾博士表示他是一個門外漢，在現階段對於這點不敢妄加揣測。只有時間才可以證明誰是誰非。

不過，他提出在最初十年內的估計全部經常開支十七億七千二百萬元，只佔所預測的全部票價收益一百一十九億九千三百萬元的百分之十五，顯示地下鐵路係一個高度着重資本設備的企業，而不是着重經常費用。在目前這個通貨膨脹時代，着重資本設備的企業，會比着重經常費用的企業較易獲致成功。這方面對地下鐵路當然有利。

至於籌集資金與政府的保證的問題，鍾博士指出到一九八一至八五年間，尚未清還的全部借款將達到最高峰，約為港幣九十五億元至一百零五億元之間，他表示無論以任何標準言，此仍為一個極龐大的數目，而且將來利息率上升的可能性是不容排除的。

他說：地下鐵路既然這樣高度依靠借款來籌集資金，（資金的百分之九十係借款，百分之十係實收股本），利息率如有任何適度的上升，亦足以嚴重影響整個地下鐵路計劃在經濟上的可行性。

他憶述在一九七四年電話公司面臨困難時該公司的借款與實收股本的比率，亦遠比地下鐵路公司所建議的九比一為低。

他提出質詢假如香港政府陷入跟電話公司相似的局面，又有誰會來拯救我們。他表示這是他最感憂慮的地方，相信許多非官守議員亦有同感。

他指出財政司兩週前在他的演辭裡，曾經列舉五個主要理由，說明政府與地下鐵路公司何以選擇現在將地下鐵路延長至荃灣。其中一項主要理由，係預料負責興建修正早期系統的承建商鑒於已有現成的必需重型器材在香港，因此將會爭相競投。另一重要原因則是地下鐵路公司可以繼續運用為監督修正早期系統建造工程而聘用的大約七百名技術和工程人員的智識和經驗。

他以為假如這兩項理由被接受作為建造荃灣支線的主要標準，則地下鐵路系統的建造將永無止境了，這亦是若干名非官守議員的意見，他們希望紀錄在案，這兩項因素不應被用為進行建造荃灣支線的理由。

張有興議員亦歡迎將地下鐵路伸延至荃灣。

不過，他認為政府拒絕接受地下鐵路公司的建議，增加投資五億元，可能是對本港利益特別有害的一項短視政策，因為地下鐵路公司可能被迫將初期的車費提高，以致超過乘客的負擔能力。

他表示地下鐵路公司的現金流動預測（假定政府不再增加投資五億元）顯示至一九九〇年，將有盈餘四億六千九百萬元，而至一九九二年，在所有債務清償後，將有累積盈餘二十一億五千五百萬元。

換言之，政府投入資本十三億八千一百萬元（包括現金八億元和撥地、延期繳納差餉），通過地下鐵路公司，到一九九二年時即擁有付清債項的集體運輸鐵路系統，連同二十一億五千五百萬元的盈餘。

張議員指出上述數字並未包括改進計算成本方法估計可能省回的八億元，同時，在一九九〇年至一九九二年期間，政府的利得稅將增加六億元。此外，該公司從發展地產方面所獲得的額外溢利仍未計算在內。

他又草擬一份一九八零至八二年修訂早期系統荃灣線每年平均增加百分之七的票價結構表，票價分別由一元四角至三元五角；及由一元六角至四元不等。

他表示政府必須就交通費用方面和地下鐵路乘客生活水準所受影響來詳細考慮這些票價和巴士及其他公共交通工具之票價比較是否適當，每日乘搭地下鐵路火車的市民是否負擔得來，及是否使生產及工資成本上漲至本港以出口為主的經濟蒙受不良影響。

他表示知道政府在未來兩年內，將就地下鐵路的公共交通系統所造成的全面性影響進行更詳盡的研究，地下鐵路對巴士和小巴的票價以及服務的調整都會有直接影響。

他促請政府進行研究時，須顧及下列兩點：  
(甲) 地下鐵路除可以提供有效率的公共交通服務外，收費亦應該大衆化。甚至政府或需如地下鐵路公司所建議般，加撥五億元現金資本。  
(乙) 地下鐵路票價應盡量降低，以達到最高運載量，但對乘客的不舒適却減至最少。

他最後促請政府審慎觀察，以決定爲公衆利益着想，願否准許地下鐵路公司保持其票價無須由立法局批准的特殊地位。

田元灝議員對建荃灣支線表示極之贊成，他回憶在一九七六年十二月，他曾在立法局提出一個問題，請求對地下鐵路修訂早期系統延長至荃灣之議，盡早作出決定。

他指出將來完成擴展部份後，不但能有效解決目前各種交通工具的過度擠擁情況，至可避免西九龍及荃灣走廊的嚴重交通阻塞，此外，復可將荃灣及其附近地區納入九龍之市區範圍內。

他認爲地下鐵路若不擴建至荃灣有違常理，因爲荃灣乃一發展迅速之市鎮，並包括葵涌之工業區與貨櫃碼頭在內。同時該段鐵路在途中亦可通過龐大之長沙灣製衣業地區，故地下鐵路若不擴建至荃灣便未足稱完善，且該擴展部份遲早均須興建，而愈遲建造則費用愈高。

他表示當局業已苦心研究過許多疏導交通擠塞的計劃，包括建設天橋、雙層公路等，但不可不防的就是：未來十年的交通擠塞情況將趨於如斯嚴重，實令我們現在必須早爲之計，立即採取解決的辦法，使廣大市民在不必加深現有的擠塞情況下，能享用便捷的公共交通服務。

他並謂香港不久便會有一個採用最新技術的集體運輸系統，而且最重要的還是因爲它是安全可靠，早有事實證明絕無疑問。

他認為地下鐵路除所預期的速度、準時、舒適和方便等優點外，還安全可靠，故深信他日市民乘搭的時候，當能體會這運輸系統的各项優點而樂於乘搭的。

方心讓議員表示支持動議之餘並重申其過去的請求，即請求當局為傷殘人士安裝升降機，以便他們能像其他乘客一樣使用地下鐵路。荃灣支線所提供的更快捷、更可靠的交通工具。

他指出，不少傷殘人士願意工作，而且也有能力工作。雖然有人樂意僱用，但由於缺乏適當的交通工具，他們却無法接受職位。荃灣是個重要的工業城市，地下鐵路荃灣支線的興建將為傷殘人士帶來更大的就業機會。

他表示並非要求整條荃灣線的每個地下車站都裝設升降機，只希望在起點及終點的車站有這種設備。據他本人所知，在觀塘的車站是設於地面的，所以如在太子道車站裝設升降機，傷殘者也可以乘搭由觀塘至太子道的一段地下鐵路，從而增加傷殘人士在觀塘這個高度工業化地區的就業機會。

他相信在太子道車站裝設一兩部升降機，以及必要時在荃灣西部車站裝置同樣設備供傷殘人士使用，對於目前在本港協助興建地下鐵路的專家而言，技術上富綽有餘裕，經濟上也應該沒有困難。

假如地下鐵路公司因某種原因未能應付這項支出，他提議由政府增加在地下鐵路公司所佔的股份來支付有關費用。

方議員並表示十分希望除地下鐵路車站裝設升降機外，在為傷殘人士提供足夠和適當交通設施的長遠計劃中，將來還有為適應傷殘人士需要而改裝的巴士，行走連接地下鐵路車站的路線。

羅德丞議員表示反對延長地下鐵路至荃灣。他就財政司上次提出的辯護理由，發表意見。

關於道路缺乏路邊空間一點，羅氏建議政府將巴士路綫沿總的若干土地收回，然後重新出售，並規定買家須依照某方式加以發展，使到地面能有足夠凹入的空間去建築巴士站。至於在財政上謂現在建造支綫比較將來廉宜的辯護理由，他認為絕對不能成立。對於財政司所謂「地下鐵路因為收費較高因而可以提供較佳生活享受」的論據，他表示不同意，並且指出除非地下鐵路既較快捷而車費又較廉，否則大多數人還是寧願坐巴士。

羅氏以東京及倫敦為例，證明地下鐵路系統可能不是解決交通擠塞的最佳辦法，他認為建築較寬闊和較佳的道路，並在各主要路口興建行車天橋，才是解決道路交通擠逼的辦法。他並表示對於政府認為並沒有就荃灣支綫向交通諮詢委員會諮詢之必要，未免感到太可惜。

同時，羅氏推算到一九八六年由觀塘至荃灣的巴士票價與地下鐵路票價，兩者每日將相差九元三角，換言之，一名普通受薪階級如乘搭地下鐵路，全年的車費支出將相等於其個半月工資。鑒於此點，他認為除非政府重新安排其他交通工具，以致居住在荃灣、葵涌、青衣及屯門的市民不得不忍痛付出地下鐵路公司所索取的任何票價，否則荃灣支綫不會能夠經營下去。

他表示實際上，政府不是設計一種為市民着想的交通系統，而是需要設法逼使市民付出代價去維持地下鐵路這項奢侈的冒險事業。

他續謂：由於利息率及本港經濟增長率不穩定，延長地下鐵路至荃灣的計劃更缺乏吸引力。

他指出在就建造地下鐵路問題而進行辯論時，他曾經說過政府正在從事一項香港不能輸得起的重大賭博。今次藉賴建造荃灣支線來增加賭博的注碼，並不會增加取勝的機會，而只會增加我們可能損失的程度。

維氏最後表示希望支持動議的議員要求政府解釋計劃如何增加儲備金的數字以應付担保地下鐵路增加借貸引起的或有負債，否則應撤回動議。

### 導航燈塔研究

署理經濟司黃子奇今日在立法局會議中答覆羅德丞議員詢問時表示，海事處已在數週前透過輔航常務委員會進行調查是否須在佛堂門及鎖匙門設置航行燈塔，黃氏又表示可望在兩週內有結論。

黃氏說，在飯甌門海峽方面，當局並未進行研究，但由於羅德丞議員對此問題表示關注，輔航常務委員會將對此進行調查。

羅德丞議員的問題為：

政府可否在以下海峽設置航行燈塔以減少小型船隻夜間航行時之危險：

(甲) 佛堂門

(乙) 鎖匙門

(丙) 飯甌門、本地人士給與飯甌洲西北面海峽之稱號？

## 新界文化事務組

新界政務司鍾逸傑今日在立法局會議中答覆梁達誠議員詢問時表示，如一切進行順利的話，新界文化事務組所需人手將在今年年底前上任視事。

梁達誠議員的問題為：「鑒於新界人口不斷增加，政府可否盡快在市政事務署之新界科內另設一文化事務組？」

鍾氏表示，市政事務署長建議在市政事務署新界科內設一個文化事務組一事，目前正由布政司署有關部門研究，以便向立法局財務委員會作出建議，如建議獲得批准的話，該新界文化事務組將負責推行新界各項文化設施的計劃及政策，諸如圖書館、演講廳、展覽館等，一如在市區現有的設施一般。

### 工務司署已着手訓練本地人員

接替海外僱員管理海水化淡廠

當局現正着手訓練具備潛質的本地工程人員，以便填補樂安排海水化淡廠之海外工程人員在合約期滿後所遺下的較高職位空缺。

署理工務司貝華今（星期三）日在立法局會議答覆李福和議員之詢問時，作上述表示。

李福和議員之問題是，政府何時能招聘足夠之本地工程師，全面處理樂安排海水化淡廠，而不需要聘用海外之合約職員。

署理工務司說，已獲准的樂安排海水化淡廠操作及保養職位編制內，包括有二十六個專業工程師職位，其資歷是在化淡廠或蒸氣動力廠的操作及保養方面，具備相當經驗。

由於其職務及責任俱屬專門性質，故此本地工程人員應聘者極爲有限亦屬意料中事。

他指出，爲着應付海水化淡廠在展開操作時最低限度之人手需要，故實行在海外招聘人員。

結果，在一九七三至七四年一共招聘了十名海外工程師。到一九七五至七六年度，海外工程師人數已增至十五人，同時，由於職員流動關係，現時仍有十三個空缺，此數字約爲已批准編制內三百二十五個職位的百分之四。

他又表示，所餘下的十三個職位中，其中十個現已由本地人員填補，故此，目前只遺下三個高級職位空缺。雖然當局最近曾在本地刊登招聘啓示，但爲了以防無法在本地獲得適合的人員，而又因爲急需填補此等空缺的關係，當局亦已在海外嘗試招聘。

貝肇又指出，目前有十位海外工程師之合約，到一九七八年至八一年間，將相繼期滿，當局希望屆時能逐步將本地人員擢升填補大部份此等空缺。

他表示，另外三位海外工程師，是政府永久性長俸職員。

民政司評論港台  
報導立法局程序

民政司李福逵今日在立法局會議中表示，廣播處處長知道需要對非官守議員在立法局所作出之努力，加以表揚，並且亦樂於增加有關這方面的報導。

李氏在回答羅保議員的問題時，作上述表示。

羅議員的問題是：為何在總結立法局程序時，香港電台甚少對非官守議員在立法局所作之努力，特別是有關提出問題及補充問題方面加以表揚。

民政司說：「去年，香港電台曾安排有一個節目，訪問官守及非官守議員。雖然這個節目的效果未如理想，本人將要求廣播處長重設此個節目，或者循類似路線，製作一個簇新的節目。」

李氏透露，立法局會議中口頭作答的問題，及倘若時間許可的話，詢問此等問題的議員的姓名，會一併在立法局會議前一天及當日早上，於新聞報告中預先播出。

他補充說，至於立法局會議全部程序亦是即場廣播。並且，其總結亦會包括在是日午後、晚上及翌日早晨所播出的新聞報告中。

他續說，所有有關報導均係分別在香港電台中英文各台播出。

李氏又說：「至於總結立法局程序，本人承認我們仍未達到將個別議員及其所提出之問題聯在一起的階段，雖然正如上述，我們在會議前的報導及即場廣播中通常已做到此點。」

他解釋說：「總結程序所發生的困難是新聞編輯需要很小心處理此事，一方面須顧及新聞報告中每則新聞的適當長度，另一方面須避免重覆那些包括各議員問題的項目。」

#### 加強管理電視節目

在過去十二個月來，共有四次認為需要在電視節目分開放映之前予以檢視，而其中兩次係與暴力鏡頭有關者。民政司李福逵今日在立法局會議上，答覆張有興議員一項諮詢時，作上述表示。

張氏之問題為：政府是否已為電視管理專員提供足夠管制一切預先錄映電視節目之能源以確保此類節目不會有過份暴力之場面出現？

民政司指出，電視條例規定領有執照之人士需符合管制電視節目標準守則所規定的標準。此等守則包括禁止過份暴力鏡頭之條款。

領有執照者如有誤解或未能遵守有關守則的情形時，電視電影管理局將採取必要之措施，預先檢看在同一電視片集內之其餘各輯。

鑒於本地攝製之電視節目在過去兩年來有所增加，及此等節目內容日趨精巧及複雜，因此由管理局給予電視公司更多節目標準指導，更形需要。

民政司透露：「影視及娛樂事務管理處處長最近曾檢討其人力問題，結果認為目前該處僅有六位電視標準管理主任之編制應予以擴大，他現正準備向政府申請擴大編制。」

出口信用保險局  
最高負責額增加

署理財政司謝法新今年在立法局會議中提出一項動議，將出口信用保險局可承擔的最高負責額由現時的港幣十七億五千萬元增至港幣二十億元。

謝氏指出，出口信用保險局諮詢委員會一致認為應將最高負責額增加至建議中的數目，因為預料在本年底時，可能會達致現行法定的限額。

他說：「倘若不將該局最高負責額的限額提高，該局將需要拒絕接受更多投保生意。」

謝氏解釋說，這個最高負責額是一個推想的數額，無論在任何時間都不會發生風險的。

他說：「該局估計會發生風險的實際數字為四億五千萬元至五億元。」

他續說，自從立法局在三年前同意將出口信用保險局可承擔的最高負責額由十二億五千萬元增至十七億五萬元後，根據所簽發的保單，該局對保戶承擔的負責額已增加超過三億元。截至上月底時，總數額已接近十五億元。

謝氏說：「現時該局共有近九百份保單，為以放帳方式輸出貨物至差不多所有本港市場提供保障。在任何時期向該局投保的出口商品總值幾達五億元。」

署理財政司又說：「該局承擔的負責額增加，一方面是由於該局發出新保險合約，另一方面則是現有保戶的投保商品總值增加。」

現時，該局的負責額每季約增加四千五百萬元。

謝氏並透露在上一財政年度所發生的四十五宗賠償中，該局付出賠償共六百九十萬元，其中大部份賠償是由於商業原因而非政治原因引致。

香港訓練局主席田元灝  
提出屬下兩訓練局年報

田元灝議員今日（星期三）在立法局中說，建造業訓練中心及製衣業訓練中心是本港人力資源發展歷史的里程碑。

田議員是在提出建造業訓練局及製衣業訓練局兩份首次報告書時，作上述表示。該兩份報告書包括的時期是截至一九七六年十二月底為止的年報。

他透露，位於葵涌的製衣業訓練中心之建築工程將於短期內完成，港督並將於本年十月主持其啓用禮。該中心初期每年將可訓練約三千六百名工人。

田氏說：「製衣業無論在出口的總值及僱用工人數方面來說，都是本港最大的製造業。一九七六年，在本港製成及輸出的製衣業數量總值約為一百四十億元，約佔香港出口貨品總值百分之四十五。而受僱於製衣業的工人人數約為十八萬名。」

田氏續說：「但若干年來，製衣業的發展由於缺乏熟練工人而受到阻礙，此乃由於許多製造商，因為沒有足夠的地方及恐有碍生產，而不能為數目龐大的工人提供主要在工作上所需要的正確訓練。」

他又透露，建造業訓練中心將於本月十七日啓用，屆時，港督亦將主持其啓用禮。該所中心初步將有設備可以每年訓練六百六十名主要建築行業工人。

田氏指出，建造業多年來一直發生熟練工人奇少的困難，使該行業工作效率日趨降低，及使建築成本劇增。

田元灝議員說製衣業及建造業訓練中心之成立，是該兩行業與政府，特別是勞工處數年來共同努力的具體成就。

公司條例將予修訂  
放寬限制合夥人數

一項用以豁免律師及專業會計師合夥人、一間認可之證券交易所成員及由港督所指定之其他團體成員受公司條例第三十二章第三百四十五節限制之法案，可望於明年初提交立法局。

署理經濟司黃子奇今日在立法局會議中答覆畢力治議員的詢問時，作上述表示。

畢議員的問題係為避免專業合夥人因受公司條例第三十二章第三百四十五節將合夥人數目限於二十位而不能擴張起見，政府可否盡早豁免此類公司使不受是節之管。

署理經濟司表示，修訂公司條例第三百四十五節是公司法例修訂委員會第二份報告書所提出的多項建議之一。該節規定除銀行業外，公司合夥人數目不得超過二十人。

他又指出公司法例修訂委員會所提出的建議，其中若干項已獲通過成為法律，而且當局亦已着手草擬一項全面性法案，以包括大部份其餘的建議。

郊區小徑設指示路牌  
多個郊野公園已實施

漁農處長現已在各郊野公園內實施設置彩色小徑指示路牌的計劃，以標示常用的小徑。

署理工務司貝華今（星期三）日在立法局會議答覆班佐時議員詢問時，作上述表示。

班議員問現時既然已經出版郊區小徑之各類地圖，政府可否實行在此等小徑加上路牌以便郊遊人士能得到指引。

貝氏指出，大埔滘，香港仔及城門之郊野公園均已設置小徑指示路牌，非常成功，故此計劃在將來指定的郊野公園內亦照樣實行。

他又補充說，當局現正考慮在其他不列入郊野公園範圍內的小徑，亦設置標誌路牌。

#### 元嶺村設獨立水錶 水務署已加緊辦理

署理工務司貝榮今日在立法局表示，有關鑽石山元嶺村居民申請裝置獨立水錶的二千多份申請表格，現正由水務署人員予以特別處理。

貝氏於答覆張有興議員之詢問時，作上述表示。張有興議員問目前有關為鑽石山元嶺村居民提供食水供應之情況如何。

上述申請係水務署作出有關獨立水錶食水供應需求的調查後，經由元嶺村街坊會主席接獲的。該位主席經被請求協助進行此事。

貝氏相信在數星期內，該署將可分別將水錶按金單及駁喉費用單，寄與各申請者。

有關工程所需的材料已準備就緒，一俟所需的正式手續辦妥後，接駁獨立水管的工程即可進行。

他指出為使接駁水管工程得以迅速進行，水務署現擬在元嶺街坊會派駐一名水務督察，以協助居民及認可的水喉匠，在敷設有關於引入水管的同時，辦妥此等手續。

汽車第三者意外保險  
非官守議員張奧偉  
建議堵塞法例漏洞

立法局非官守議員張奧偉今日（星期三）建議修訂摩托車輛（第三者意外）保險條例以填塞其漏洞，使保險公司不能逃避其應有責任。

張奧偉在立法局會議的休會辯論中指出本港的第三者保險條例有顯著的缺點。

他說香港的條例是以一九三零年和一九三四年的英國道路法例為根據。在英國是有一個汽車保險局特別設立，使到有關保險商賠償責任方面有人不滿意的情形時，可以由該局付給賠償，但香港却沒有這樣機構。

他指出英國方面有很多關於汽車保險商以投保者違反合約，作不實聲明或不提供資料等為理由而逃避賠償責任的例子。

張氏因此提議對本港的條例作若干修改，其中包括：

- ☆ 所有汽車車主均須購買第三者保險以應付有人在下述情形下而提出之賠償要求——其車輛確會為人不小心駕駛，及確會在車主明確或暗示同意下由他人駕駛；
- ☆ 一旦有第三者受傷時，保險商不得以投保人違反保險條件，作不實聲明、或不提供資料等作為對第三者不利的藉口。

張氏指出第三者保險費雖然會因此而增加，但汽車車主准許其車輛被使用而使第三者暴露於危險之下，則此更高之保險費實為汽車車主必須付出之代價。

關於非汽車駕駛人士過失的賠償問題，張氏表示他不提出任何建議。他指出這是與社會福利有關的措施。他又說如果賠償款項像其他社會福利措施一樣從公帑撥出，他會表示贊成。

他說，未有購買任何保險的汽車而有人將之駕駛，則車主應按刑事法律予以嚴懲。

署理環境司班禮士在答覆時說，張議員提出的問題確屬重要，不過他所提出的建議仍使若干明顯的事件不獲解決。

班氏說，對於應獲第三者保險保障的人士不致不獲得賠償的問題，政府已進行研究採取更詳盡的方法的可能性。

他又說，政府並將考慮張氏的建議是否屬於此等安排的問題。

#### 遊艇類艇主須購 第三者意外保險

署理財政司謝法新說，政府將於立法局新會期開始後提出一項新法案，以規定所有遊樂用船隻之船主要購買第三者保險。

謝氏今日（星期三）在立法局會議中答覆王澤長議員一項問題時，作上述透露。

王氏的問題為政府可否考慮立例規定所有作康樂用途船隻之船主有第三者保險？

署理財政司說，海軍處長已向遊艇及小艇委員會，及香港海軍協會之建議徵詢意見，並擬該等機稱提議立例規定購買第三者保險。因此，是項規定正在列入定於立法局新會期中提出的商船（修訂）法案內。

醫務衛生署長獲授權繼續  
豁免診所由註冊醫生主理

立法局今日通過一項決議案，將醫務衛生署長豁免若干診療所須由一位註冊醫生主理的規定的權力，延長至一九八零年底。

醫務衛生署長唐嘉良在提出是項決議案時說，此項授予身為診療所註冊署長之醫務衛生署長的權力除非予以延長，否則將於今年十二月三十一日中止。

他又稱，政府業已檢討該等診療所之現狀，發覺並無重大轉變。

他補充說：「此等診療所為眾多市民提供有用之服務，而且收費相當低，若將其關閉，實非符合公眾利益。」

目前獲得豁免由一位註冊醫生主理之診療所共有三百二十一間，僱用未註冊醫生二百八十九人。當此決議案於一九七四年首次獲立法局通過時，此類診所共有三百三十七間，僱用未註冊醫生三百人。

新界的士經營地方範圍

最初開辦新界的士時，港督會同行政局會規定新界的士計劃完全實施後六個月，應有一份有關此等的士經營進度情況之報告書。該份報告書約於本年十月完成。

署理環境司班禮士今日在立法局會議中回答鍾士元博士的問題時，作上述表示。

鍾氏提出的兩項問題是：

(甲) 政府可否將新界的士自一九七六年十月開辦以來之情況作一進度報告；及  
(乙) 政府知否有將行走地點由十一咪沿青山道延展到沙田之必要？

班禮士並透露，該份報告書將包括對新界的士經營地區範圍之檢討。

他說，現時新界的士經營地區的範圍，並不包括沙田及荃灣。此乃由於該兩個地區已有在市區及服務的士行走，並且由於此兩個地區可能使收費牌照費較行走市區之的士者為低的新界的士，離開原意要它們在其中服務的鄉村地區。

班氏指出此等因素目前仍然十分重要。此等因素並顯示出，即使仍要考慮新界的士經營地方範圍的需要，但其他因素則會使到擴大其經營地方範圍的需要顯得不重要。

他說，開辦新界的士之目的，是要為那些市區及通常不行走的新界地區，提供合法之的士服務。並且取代以往非法經營的白牌車。而此項計劃正達致此等目標。

政府計劃在荃灣興建  
第二座戶外康樂中心

署理教育司許瑜今日（星期三）在立法局宣佈政府正在計劃在荃灣曹公潭興建第二座政府戶外康樂中心。

許瑜教育司係在答覆非官守議員梁達誠的一項問題時作以上透露。

梁達誠議員的問題為：

「為公眾人士利益計，政府可否實行多設或鼓勵加設類似教育司署康樂體育事務組屬下西貢戶外康樂中心之戶外體育及康樂設施？」

署理教育司預料曹公潭戶外康樂中心可於一九七九年完成。

他又說，該中心將來提供之體育及康樂設備與備受歡迎的西貢戶外康樂中心相似。

政府繼續興建分層工廠大廈  
柴灣臨時房屋區設施極充足

署理房屋司廖本懷今日在立法局表示，房屋委員會於本年一月決定繼續興建分層工廠大廈以安置受政府清拆影響之小型工場。此等大廈的地點已在各區內劃定，而興建計劃亦草擬完成。

廖氏在答覆陳壽霖議員詢問政府目前如何克服房屋委員會屬下多層工廠大廈之短缺情況，因有等認可工業經營人士於清拆而需遷離原本經營地點時往往希望能遷往此類多層工廠大廈而非獲得額外恩恤之現金補償時，作上述表示。

房屋司又透露房屋委員會已準備改良分層工廠大廈的設計，包括設置升降機、較多裝貨的地方及充足的車位，而九龍灣首座新分層工廠大廈將採用此設計。此座大廈共有六百個單位（每個二十五平方公尺），總面積包括來往通道在內超過二萬六千平方公尺，可於一九七九年初落成。

至於目前空置的分層工廠單位共有五百個，其總面積達一萬一千九百平方公尺（或十二萬八千平方呎）。房屋司表示當局將盡量節約使用這些單位，與及將不會破壞發展計劃的清拆工作延遲進行，直至九龍灣的首座工廠大廈落成。不過，他指出在明年仍有若干經營人士須接受現金賠償。

較早時房屋司曾就胡鴻烈議員的一項問題對柴灣臨時房屋區擴展第二期的設施，加以闡釋。

胡議員的問題係柴灣臨時房屋區擴展第二期之居住環境何時會因以下服務之提供而得到改善：(甲)一足夠之去水系統、(乙)消防及救護車可到達之道路、(丙)足夠之街燈照明及警方巡邏。

房屋司在作答時謂：雖然該處有足夠之去水系統，但最近會出現泥土堵塞渠道的情形。在過去數月，此等渠道會數度予以清理，將來並會定期檢查。

此外，當局已決定進行若干小型工程，以減少將來發生堵塞的可能性。

至於道路方面，房屋司表示雖然該處未有正式道路，但有足夠之通道俾消防及救護車與其他主要服務車輛到達該處。

房屋司續謂，該處之建築物外面共安裝有一百六十二盞燈，供公共通道照明之用，此外區內又設有十二盞街燈，故照明設備，十分良好。

房屋司又指出該處除有警察巡邏外，尚有一廿四小時之保安服務。

公共巴士意外事件  
上半年接近八百宗

在今年首六個月內，與公共巴士有關之意外事件共七百八十四宗，造成三十八人死亡，二百五十七人重傷。署理環境司班禮士今日在立法局會議中答覆邱蓮如議員一項問題時，作以上透露。

邱蓮如議員的問題是政府可否詳述：(甲)本年與公共巴士有關之意外事件數字；(乙)此等意外之成因；(丙)此等意外所造成之死亡及嚴重受傷人數；及(丁)在過往五年此類意外數字趨勢是否特別值得關注。

班氏說：「純以數學而言，意外事件自一九七三年以來增加了百分之五十五。此類意外數字增加當然係值得關注者。」

「但與此同時，公共巴士行走之哩數的增加，亦幾乎達到同一百分比，而與其他公共交通工具有關的意外事件，其總數增加的百分比顯示情形更遠為嚴重。」

他又謂：「所以，本人懷疑公共巴士意外數字是否值得特別關注。」

在談及公共巴士意外之成因時，班氏表示巴士發生意外的情形與其他意外事件的一般情形並無顯著差別，同時亦無明顯之單一因素可被指為是造成大部份意外的原因。

他說：「所有交通意外之成因均由警方裁決及紀錄在案，但若妄分析某類車輛的失事原因，則稍需費時。」

他補充謂，目前正在分析上述七百八十四宗巴士交通意外之成因。

環境司在答覆鄧議員另一項關於政府可否說明今年內九龍巴士公司及中華巴士公司之損壞數字的問題時說，該等資料為存放於個別巴士車廠內之簡要維修紀錄的一部份，而政府亦暫時無暇將導致公共巴士在道路上損壞的原因，從各車廠或總站的紀錄內撮錄出來，故此政府目前並無該類數字。

他最後稱，他準備在此等數字之分析完成時答覆鄧蓮如議員的問題。

#### 香港已與英國當局商討 英航客運班機誤時間問題

署理財政司謝法新今日在立法局答覆張奧偉議員詢問時表示，在今年首七個月內，來往香港與倫敦間之英國航空公司定期客運班機，超過三分之一比原定時間遲一小時以上起飛或到達。

謝氏在回答該議員的另一項問題時表示，政府對此類定期班機之準時性並不感到滿意，已一再向英國航空公司之最高管理當局提出尋求改善，但迄今仍未有持續改善的情形。

他透露政府已就此事與倫敦的民航局商討此事，該局是負責監管在英國註冊之航空公司服務水準的機構。

署理財政司分析此類定期班機受阻延的統計數字時指出，利用直飛服務來往香港與倫敦間的乘客中，百分之九十五是乘搭英國航空公司的班機。

他表示，雖然民航署長對所有使用啓德機場的班機的抵港及離港時間均有紀錄，但只是個別班次的紀錄，而並非以某一航空公司或某航線為本的紀錄。

不過，由於接獲投訴服務欠佳的事件頗多，故在今年年初開始，民航署已對英國航空公司班機來往情形另行分別予以紀錄。

他解釋說，機場當局及各航空公司對班機受阻延各有不同的定義，民航署長爲了進行研究，決定那些比原定時間遲過一小時才抵達或起飛的班機，方視爲受阻延的班機。

謝氏指出，根據此定義，在今年首七個月內，英國航空公司定期客運班機有百分之三十四點七受阻延，每班機平均受阻延的時間爲四小時四十分，此外另有十班機宣告取消。

張奧偉議員的第一項問題爲在過往十八個月內由倫敦到香港或由香港至倫敦之定期客運班機有百分之幾如期到達及政府可否對不能如期到達者或起飛者之阻延時間分析說明。

另一項則是鑒於以上問題之答覆，政府可否說明到底對此類定期班機之準時性是否感到滿意及說明如不滿意時將會採取何種行動。

### 平均雨量報告

署理環境司班禮士表示，天文台發表的每月天氣撮要內有圖表顯示雨量的地區性分佈資料。這份撮要除了可供訂閱外，並且發給新聞界發表。

他又說至於按日發表港島、九龍市區及水塘渠水區的不同別平均雨量報告一事，則目前未能辦到。

班氏係於今日（星期三）在立法局答覆鍾士元議員的問題時作上述表示。

鍾士元博士的問題為：「鑒於本港人士對解釋天文台有關雨水情況報告之興趣及了解日益加深，政府可否就港島、九龍市區及水塘區發表三種不同之平均雨量報告？」

署理環境司說：天氣報告中的每日雨量是在天文台錄得的雨量，有需要時，則包括從為數有限的其他雨量資料作為補充。倘若各站所報告的雨量彼此有很大差別，則天氣報告亦會間中將此情形提及。但將更廣泛地區的平雨量有用資料提供，則未有足夠的官方雨量站可以擔任這項工作。

班氏又說，不過全港各地共有一百多個由志願服務人士主理的雨量站，這些志願人士按月將雨量資料寄給天文台，以供核對和分析之用。

## 本港與共市紡織品貿易談判

工商署署理署長杜華今日說香港將會根據國際貿易關稅一般協定內的多種纖維協定的機構和條款，與歐洲共同市場商談一項合理的紡織協議。

杜華在立法局答覆田元灝議員的諮詢時，強調香港並沒有改變其基本立場。

田議員要求政府就共市紡織品首席談判員陳文聽先生訪港一事，對本港與歐洲共同市場即將舉行的紡織談判發表聲明。

杜華解釋陳先生的訪問並不是爲了商談協議，而是討論本年稍後的談判基礎。他說：「依我們的看法，這是一個實際的安排；我們相信陳先生亦會有同感。」

杜華指出陳氏昨日會公開表示發覺香港認爲他暫訂的提議苛刻；但陳氏對於協議達成的可能性甚表樂觀。

杜華補充說：「縱使我們已明確他表明立場，但對於陳氏的樂觀態度感到鼓舞；我們將大抵會在今年十月初在普魯塞爾展開會談。」

杜氏續說：「由於這是目前極需審慎商議的事情，除了說出我們是不會忽視香港紡織業在社會及經濟方面會遭受的損害，是較歐洲共同市場紡織業面對相似的問題所引起的後果更爲嚴重外；我並不認爲捨此之外，本人能夠合理地和更明確地表明我們將會採取的態度了。」

夏鼎基再談地下鐵路荃灣支綫  
答覆非官守議員提出各點意見

署理布政司夏鼎基今日在立法局恢復辯論將集體運輸鐵路系統伸展至荃灣之動議時解釋，作出此項決定的原因。

夏氏並對七位非官守議員在辯論中所提出之各點，分爲下列各項，加以答覆：

興建地下鐵路的原因

夏氏在談論興建地下鐵路之必要時說，諸如興建地面集體運輸系統，將市區之主要道路改爲雙層道路，或興建更多及更闊之道路等選擇，均不足以應付交通擠塞之問題，又或費用甚鉅，亦可能兼具此兩種弊端。

他說：「此類選擇大部份將要由一般稅收支付費用，但地下鐵路的大部份成本是由貸款承擔，而這些貸款將會由鐵路收入償還。」

他指出，倫敦和東京雖有相當規模的集體運輸鐵路系統，但其較嚴重的路面交通擠塞是由於註冊私家車數量與人口比率高，同時公共交通工具載運的乘客較少所引致。

地下鐵路作爲一項投資

署理布政司否認地下鐵路是一項大賭博，他指出在決定進行此計劃前，交通與工程專家曾花了數年時間予以研究及作財政分析。

他說，國際財務機構提供中期及長期貸款支持早期系統，最近更願意以更優厚的條件支持興建荃灣支綫。同時對於此一並未包括在出口信用保證安排之內的部份，亦準備免除政府担保，足以證明彼等對地下鐵路之信心。

夏氏解釋，假如地下鐵路是一種賭博的話，則其得勝機會已增加，而興建臺灣支線，使此機會更進一步增加。他解釋臺灣支線會使整個系統的收益率由百分之三十三點五增加至百分之十五，而地下鐵路公司可以在延長臺灣線啓用十年後償還所有貸款，如果只有早期系統啓用，則會需時十二年。

### 巴士及小巴服務的未來形勢

談及非官守議員表示關注之公共巴士及公共小巴服務，「重行調整」問題時，署理布政司夏鼎基強調說，政府絕無在需求存在時剝奪市民此等服務之意圖。

他說：「政府之意向係使市民獲得在舒適、方便、速度及費用方面各有不同之公共交通服務。」

他又說：「預料公共巴士、公共小巴及渡海輪服務仍將繼續在地下鐵路開始行走時在其路線走廊內經營，此乃由於地面公共交通工具仍擔當着重要之角色。」

夏鼎基解釋說，此項調整工作的切實詳情仍待訂定，但一般而言，就是供新的交通支線服務使地下鐵路車站，與遠離車站的地區的交通得以銜接，同時調整工作亦係對位於在地下鐵路走廊中的現有路線加以更改，因為地下鐵路會影響它的走廊範圍內的地面交通形式的。

他表示，在目前階段而言是很難精確地言明「調整措施」會怎樣來往的市民受影響，但他指出地面公共交通工具乘客將告減少，於是收入會降低，以致車資將較現時為高。他指出既能令人感到舒適及便利，又可減少候車時間和增加來往速度的現代化交通系統是需要人們付出代價的。

他說：「另一個情形則是交通情形急劇惡化，使生活質素和經濟效率均受影響。」

他又談到各種交通工具的乘客預測數字，絕不會顯示出地下鐵路有任何斷情形。

公共交通工具收費與地下鐵路是否合化算

夏鼎基強調謂，政府從未有任何意圖將路面交通工具之收費、路線及服務更改，藉以使地下鐵路計劃可行。他說，一如以往，只有為使乘客能獲得最大利益時，政府才會作出更改。

他重申一重鑿公共交通系統是屬需要的，且其目的是改善對大眾所提供之各方面服務水平。

他並透露，若干政府部門最近已開始研究早期修正系統對交通可能產生的影響。該項研究可於明年底完成，其後將與公共交通公司商討，然後再徵詢行政局的意見。

談及有關市民是否有能力負擔地下鐵路車費時，在一九八零年時車費將由一元四角至三元五角，及至一九八二年則由一元六角至四元，夏氏說將我們現今之工資與此等收費作比較，實忽略了兩點。

他首先指出工資正是各種勞動服務的酬勞。而且其增加的比率通常與一般物價水平的增加比率相同；其次亦是更重要的一點就是工資會因生產力增加而受益，而每人生產力的增加率，每年在百分之三至四之間。

他說：「至一九八〇年時，實際工資與一九七五年的水平比較，可望至少增加百分之十六。」

至於其收費會否影響工業成本的問題，署理布政司指出：由於要將不斷增加的人口在有限的空間內移動將漸趨昂貴，因此，不論是否興建地下鐵路，交通相對成本亦將會提高。

有關較高的交通相對成本是否會導致一般物價水平增加一點，他指出這完全視乎貸款是否成爲一般稅收的重擔，而此可能性微乎其微，否則便不會決定興建地下鐵路了。

他同時保證本港目前的財政儲備足以應付未來十年出現的或有負債。

#### 公共交通工具車費趨勢

夏鼎基就地下鐵路公司假定收費會隨着每年的通貨膨脹率百分之七加費一事，予以辯護謂：在一九四六至一九七〇年間，本港公共交通的收費變動甚微，但在一九七〇至一九七六年間，中華巴士公司之車費約增加百分之五十；九龍巴士公司之車費約增加百分之十一；電車車費約增加百分之十一；油蔴地小輪公司之船費約增加逾百分之一百六十而天星小輪則爲百分之三十三，即平均每年的收費增長率爲百分之十六點七、百分之十三點三、百分之十二點二、百分之十七點八及百分之四點九。

他說，從商業角度來看，該公司估計增加率達百分之七乃屬合理者，同時該增加率爲整個時期內之平均率，而並非每一年均如是。因此地下鐵路公司並不會迫使其其他公共交通工具加速提高車費。

他指出，公共巴士需用人力較多，其工資上升預料較一般物價水平來得更快。由於市民極可能要求更舒適之巴士旅程服務，因此巴士車費提高可能絕非受地下鐵路的影響所致。

夏鼎基說，就算在未來十年內交通費或會有所增加，但認為這會導致通貨膨脹是錯誤的。

除非交通費之增加，經由成本／價格或財政預算之關係，對匯兌率及貨幣供應量有所影響，否則一般之通貨膨脹水平會繼續由世界性之貨物價格、匯兌率與影響貨幣供應量的因素之互為關係所決定。

### 公共交通工具需求

談及估計地下鐵路可運載乘客的比例時，夏氏說：「根據一項有關該鐵路可能有的搭客人數的更準確的假定，地下鐵路修正早期系統連同伸展至荃灣之支綫，於一九八六年時，每日可運載的乘客人數為一百八十萬名，而公共交通工具每天運載的乘客總數則為七百五十萬名，兩者的比例只為一與四之比，因此本人認為此一假定並不是一過份樂觀」。

他說，將延長之地下鐵路系統內之二十六個車站分設於交通要衝地點，估計可使幾佔本港人口百分之四十的市民及幾佔百分之五十之就業機構，均可從車站步行抵達。

他又補充說，一個經証實而令人振奮之乘客人數估計，乃係一些國際財務機構不斷對地下鐵路之合化算情況表示充滿信心。

至於在某些地下鐵路車站提供升降機的問題，布政司說，政府所得之結論是由於預料大量乘客會使用地下鐵路，及技術上之困難與成本之問題，故認為設置升降機對傷殘人士並無益處，亦不切實際。

但他說由於興建地下鐵路使地面交通工具之舒適程度有所改善，這對傷殘人士在路面乘搭公共車輛較為方便。

他補充謂，為傷殘人士服務的小型巴士服務試驗計劃，目前正在觀塘進行研究中，倘其結果令人鼓舞，則此計劃將可為傷殘人士提供較佳的一種交通工具。

夏氏同時又指出，政府現正與社會服務聯會的委員會合作，更廣泛研究傷殘人士乘搭其他交通工具方面的困難問題。

### 籌集資金方法

夏氏解釋地下鐵路公司籌集修正早期系統資金的方法是在批出合約之前確定獲得足夠的貸款。他說：「當時已立即採取步驟，盡量取得固定利率之長期貸款。」

他指出為了達成此目的，該公司盡量爭取出口信貸，因為此類信貸除屬於長期外，通常還有利率固定的好處。在所取得約相等二十億元的出口信貸中，大約十七億一千四百萬元或百分之八十六的利率是固定的。

至於該公司迄今所支用的貸款中，夏氏謂百分之九十的利率是固定的，百分之七的利率則是浮動的。

他解釋政府在小心考慮後，決定不在該公司之資本結構中再增添股權，因為對其財務費用政策影響極微。

他說：「由於地下鐵路公司政府的附屬公司，以貸款為主的籌集資金政策對該公司在國際資本市場借貸的能力並無關係。」

香港中學會考

成績明日揭曉

香港中學會考委員會秘書今日宣稱：本年度中學會考，在主要科目中考獲E級或E級以上成績之總和與考生參加該等科目考試之百分比為六二點四八，而去年此百分比則為六一點六一。

本年考生之總數為八六、五二〇名，較去年報名之七〇、四四〇名約增加百分之二二點八三。是次會考共設卅四科。

本年度之中學會考成績將於明日揭曉。

學校考生之個別成績通知單亦已印就，有待各參加會考學校於明日早上派人到教育司署考試組辦事處領取及分發予各考生。

自修生之個別成績通知單亦已付郵，預計考生於明日可收到。如自修生於本月十二日（星期五）仍未接獲上述之成績通知單，可於星期六（十三日）親到九龍廣東道三百九十三號十二樓教育司署考試組或撥電話三一六八八七〇八或三一六八八六〇二查詢。

編輯注意：考生人數較多之科目成績統計表將於今日傍晚放入新聞處之各報稿箱內。

北角電照街  
小巴限制區

北角區另一段電照街即位於渣華道以北長約一百四十呎的一段，已被指定於每日上午七時至午夜十二時的時間內作為公共小型巴士限制區，這項措施將由星期五（十二日）起實施。

已於較早時候被指定為小巴限制區的一段電照街係介於英皇道與渣華道之間。現時將該街另一段亦指定為限制區，即係將較早時候指定的限制區向北延展。

運輸署發言人宣佈上述消息時說，屆時，該處當有適當交通標誌作為指示。

中國將於本月最後兩週內  
對港繼續供水十二億加侖

工務司署水務署與廣東省水利廳已達成協議，在八月最後兩週內，中國將繼續供應另外十二億加侖食水與本港。

政府發言人今日（星期三）在宣佈是項消息時說：「香港對中國方面額外供水的決定，表示感激，因此能幫助增加我們的存水量。」

立法局休會兩月  
新會期十月開始

港督麥理浩爵士今日在立法局致休會詞時對現屆會期特長和會議有成就及有生氣的形勢，加以稱道。

本屆會期於今日舉行會議後已告結束，開始一年一度的休假，直至本年十月五日才開始新會期。