

香港政府



新聞公報

一九七二年六月七日

星期三

興建地底火車計劃

政府原則決定進行

最後決定可於年底前作出

政府經非常審慎研究之後原則上決定進行建設地底火車的計劃，但仍有待於尋得滿意的財政和招標安排。是否進行興建的最後決定，可望於今年底之前作出。港督已委出一個由財政司夏鼎基任主席的籌劃小組，負責最後的研究和籌劃工作，並限令於六個月內提出報告。

據今日宣佈的政府為籌設地下鐵路而進行的工作計劃，其要點如下：

＊籌劃小組俟速研究籌措資金，建築及經營方針等問題；

＊如財務委員會批准撥款，則重聘工程顧問迅速展開第一、二期路線的調查、設計、及擬訂招標文件等；

＊聘用專業工程公司展開其他測量探土等工作，俾擬訂土木工程所需的詳細圖則；

＊擬訂有關法律的初稿；

＊同時展開有關的其他工程建設；

＊繼續推行原定的十八億元道路重建及發展八年計劃；

如果一切順利，地下鐵路的建設可望於一九七四年年初開始，而第一期鐵路可於三年半左右開始通車。

財政司夏鼎基今日宣佈，政府原則決定興建集體運輸鐵路計劃，但工程的進行則仍須有待於籌備經費與簽訂工程合約的滿意安排。

財政司係在立法局回答簡悅強爵士的詢問時作上述的宣佈。

財政司說，在經過最小心研究之後，政府認為如欲適宜本港一九七〇年代後期及未來需要，則地面公共交通網，在可能範圍內應由地底火車補充。否則道路網的擠迫，將達到妨碍本港社會與經濟發展的程度。

可是在興建地底火車之外，還要擴建及改善道路網，並增加地面公共交通工具的運載能力，效率和舒適；另一方面又要執行使道路發揮最佳效用的政策。因為地底火車計劃本身決不能解決本港愈來愈明顯的交通問題，亦不能使我們的道路網空出來，以供私人形式的交通作無限的使用，甚至在道路網已按照長期道路研究計劃而作充份發展之後也是一樣。

財政司說，目前的計劃是在到一九七九—八〇年度為止的八年裡，分期動用共十八億元，從事重建及發展道路工程。因為事實上，地底火車計劃即使全部完成之後，對於一九八〇年代中期公共交通乘客來往次數，亦僅能担付三分之一（即在七百五十萬總人次中約佔二百五十萬人次），雖則在地底火車沿線比較稠密地區的乘客，將約有半數是由地底火車運載的。實施這項發展道路計劃，我們便可以維持載人與載貨車輛的流動性，而不致於會妨碍我們的經濟與社會活動。

財政司又透露政府對興建地底火車計劃作非常審慎研究之後，認定大部份問題是可以克服的。第一，政府認為不妨將大量公款撥作協助推行計劃之用。第二，地底火車的興建不致不必要地妨碍地面交通。第三，地底火車的經營方法當有足夠的收入以抵償投資其業務的開支。

至於我們能否按照適當的利息與償還辦法從外間獲得足夠的資本是唯一直解決的問題。

財政司說，籌款的問題多少要看所需的款項的大小而定。按一九七〇年中的價格計，我們估計最少需要資本五十億元，但是由於成本的上漲，數目將遠比五十億元為多。

這個財政問題和下面的兩個問題是息息相關的：(一) 招標的形式和合約的訂定，(二) 最適當的經營辦法。這些問題將須分別加以研究，但其後終須綜合一起，而成為這個公共交通系統的資金，建築和經營上的統一計劃。

財政司說：由他本人擔任主席的一個籌劃小組業已成立，以便訂出解決上述三項問題的最佳方案，然後根據此方案最後決定是否進行建築地底火車，即謂能否進行建築地底火車的最後決策。這小組對於地底火車的資金，建築和經營等問題將詳為研究，並徵詢財務機構、建築商及器材製造商的意見。這小組已舉行第一次會議，並奉命於六個月內完成工作，將研究結果送交行政局審議。這小組將獲得香港上海滙豐銀行大力幫助來探求從政府以外徵集資金的種種方法，該銀行現已派出高級人員一名擔任這小組的組員。

在進行這項工作的同時，如果財務委員會同意撥款的話，政府將重新僱用顧問工程師俾速去詳細探測地底火車第一及第二期的行車路線，繪製設計圖，和擬訂合同文件等。第一、二期地底火車路線是由彩虹起，經黃大仙，樂富和石硤尾等新区而至弥敦道，連接弥敦道一線並通過海底至港島中環商業區，此後至上環衛市止。

專業的工程顧問公司和承建商，亦將急速進行其他調查及大規模的探土工作，此等調查工作，乃製作詳細設計圖則，是進行土木工程時所必須的先決條件。

若干有用的公共工程亦將加速進行，例如在九龍灣填海以供興建地底火車之保養房，建築疏導交通的道路等事，以確保這些工程能配合集體運輸系統之建築程序。

財政司又說，最後，即將着手進行的工作，是草擬有關法律，使能在不可避免的情形下強制徵用物業，變更街道和補償那些因建築地底火車而在物業上受到損失的人，這些和其他必須的法律的擬訂工作，將由該小組監督，該小組亦將監察顧問商行之工作，地面調查的進展以及本人剛列所提及的各種有關工程。

換言之，展開建築工程之前的若干必須準備工作，現正在進行中，務求在財政上的探求能夠成功的話，工程可立刻展開，而不至有時面上之損失。同時今年稍後時間即可就是否進行建築地底火車的工程，作出最後決定，而這個最終的決定，將視該小組是否確實認為我們能以合理的條件籌得款項而定的。這項決定將於今年年底便可作出。

財政司說：如一切順利的話，我們便盡量設法在一九七四年初開始建築工程。如果小組的研究結果不大對勁，即是說可徵集的資本不足或條件不符理想；又或者費用過度高漲的話，那麼所有共這計劃有關的工程便立刻停止，不再繼續下去。

雖然政府已在原則上決定進行建築地下鐵路，並願意向各方面試探資金的來源；我們亦很清楚地知道這項工程，無論在人力或物力方面，都是我們一項龐大負擔。

整個工程將需要多年時間才能完成。雖然第一段工程大概可在動工後三年內啟用，第二段則在該段啟用後十五個月後完成。

我們對這項工程極有信心，它是可行的計劃，雖然其所需資金龐大，但相信不會對現有建築業人力有過份的壓力；而且經過詳細考慮後，我們決定這個計劃是所有辦法中最佳之選擇。

財政司說：按照一九七零年中價格，我們估計整項地底火車工程成本約需六十億元多，這項估計是包括建築期間之積累利息在內。但正如我剛才所說，當先前兩段工程啟用時，將所得收入扣除之後，成本大約為五十億元。但建築費用不斷增加，因此實際建築費用自當不止此數。所以我們將要籌備一筆數目極大之款項。

我們另一個問題便是要求這項工程在經濟上是合化算的，即是說，在一個規定期間內所得之收入包括車費等之收入，能夠清償資本及積累利息。

政府有责任一定要對計劃有周之各項經濟情況非常肯定時，才能承擔進行一項耗資如此龐大的工程。因為公帑即是市民大眾的財產，特別重要的是，我們仍不能讓這項工程減低我們對其他公共工程之費用，影響經濟之流動性，或妨礙我們的財政政策。

假定我們終於要放棄地下鐵路計劃，我必要清楚說明，將來必定要有更嚴厲之措施，以保證市民交通及貨物運輸暢通。市民將不令歡迎這些措施，而且勢必受部份人的抨擊，但為了將香港保持為一個能夠通行無阻之城市，這些法例是无可避免的。

我們這次原則上決定進行建築地下鐵路計劃的目的，是設法避免施行這些嚴厲的措施，而且我可以向各位議員保證，我們一定會盡所能解決有關的財政難題。

港督委出籌劃小組 策劃建設地底火車

正如財政司今日下午在立法局會議席上所宣佈，港督已設立一個籌劃小組，研究有關地底火車計劃之籌集資金，招標及經營之最佳辦法。該小組須於今年十一月間將其研究結果送交行政局審議。

籌劃小組之成員為財政司(主席)、工務司、交通處長、庫務司、副經濟司、及滙豐銀行高級人員一名。顧問工程師傅理曼霍士合夥公司之代表亦將參加該小組之討論。

該小組之職權如下：

(一) 就顧問工程師所建議有關地底火車計劃資金之籌措，合約的簽訂，和經營的最佳方法，加以研究和提供意見。

(二) 特別就外界機構所提出有關地底火車計劃資金之籌措，建築和經營的建議，加以研究。

(三) 接受顧問工程師就地底火車第一及第二期工程而繪製之詳細設計圖；批訂招標文件，以及現正進行中的進一步測量與探土調查工作而提出之進度報告書。

(四) 監督草擬有關建築及經營地底火車法律的初步方案。

交通來往孔道 修理常在晚間

工務司盧秉信說：小修通衢大道的工作，依現時辦法，都是在非交通繁忙時間內進行，但是由於車輛普遍增加，故很難依這項辦法辦理。

盧氏今日在立法局答复司徒惠議員的問題時，發表以上聲明。

他又說，許多掘路工程，是由公用事業機構進行，由今年一月至三月，市區的掘路工作，有四千宗是這類的緊急修理，許多工程是工務司署也不知道的。

因此，我們現時遭遇一項難題，如果延到晚上始進行修理這些公用服務，用戶便遭受不便；但如不延到晚上進行，駕車者則受到不便。此外，晚上進行工作，費用增多，且聲浪又會受人反對，雖然人數會較少，但不論怎樣，總有一部份人會受影響。

工務司又說，在繁忙道路的修理工作，一般都是先徵詢警務處交通部甚至交通處意見後，始於午夜後進行。

他又透露，他正要求修改簡易犯罪治罪條例，以便他有權批准進行緊急的晚間短期修理工作，如獲准，他定必設法務使聲浪降低，但無論如何附近居民必須明白，假定工作是在日間進行的，決不會延到晚上始進行。

屠房大量生產 家禽肉骨飼料

市政事務署現有份量均衡之動物及家禽飼料(通常稱為肉骨粉)零售，充份供奉港農採辦。

該署發言人稱，這是由於堅尼地城屠場之副產品廠已增加此種飼料的生產。

肉骨粉含有大量之蛋白質、脂肪及礦物質，本地飼養家禽之人士已普遍清楚此點。以往當生產量較少時，只能由漁農處實行配額供應。但今後農民可向堅尼地城屠場或新界青山麒麟圍漁農處青山家畜繁殖場之倉庫去限量購用。

肉骨粉乃以麻布袋裝載，其成份含有百分之六十四蛋白質，百分之十一脂肪，及百分之六磷酸鹽，且係根據零售價每担淨重一百卅三磅(四十五元)出售。

九龍塘區暫停供水

九龍塘區若干樓宇將於本月九日(星期五)自凌晨一時至六時，暫停供水五小時。

這次暫停供水係為利便水务局人員進行測漏工作。

受影响之地區為在喇沙利道、禧福道、約道、九廣鐵路、歌和老街、窩打老道及聯合道範圍內之樓宇。

醫務衛生處長演說

廣泛討論醫療服務

今年醫療政費逾三億元

醫務衛生處長蔡永業醫生，今日重申，所有政府醫療機構人員，不分階級，倘遭市民投訴無禮或貪污，一經查明屬實，定予以適當之懲戒處分。

蔡醫生今午应邀向香港獅子會午餐叙會發表演說，廣泛的談及近來市民對醫療服務的批評，並提出事實真相加以答覆。

他說：「為進一步消滅所有此等毀壞本處聲譽之違法事件。將會再將意見箱廣泛設於各政府醫院及診所，以便市民提供建議及投訴。本人希望市民能盡量利用。」

但他表示：市民當然可以繼續直接投函他本人，而他本人亦必親自審閱。但他強調聲明，對匿名信件，概不處理。

談及政府醫院及診療所收費時，蔡醫生說：市民往普通科診療所看病，只須繳付一元，而醫院普通病房每日只收費二元。此等費用包括藥品化驗，X光檢驗及其他任何診療方法。倘若病者連一元或二元也不能繳付，此費用可獲減低或甚至取消。

他說香港各界人士能享受此等費用低廉之留醫服務全賴政府於每年之預算中撥出百分之十，以作補助，於一九七二至七三年預算案中，此數為三億三千八百萬元之鉅。

此外，該處之醫務社會工作人員亦幫助病者及其家屬解決家庭經濟問題如家庭事務之處理，兒女之教育或撫養，徙置，康復，職業，公共援助，補償等等。

蔡醫生郑重声明，除藥瓶及本處為病人製造或購買之外科用具如硬背椅及拐杖外，病人不需繳付其他一切費用。

他又提醒市民大眾，賞賜醫院員役實為鼓勵此種弊端發生之原因。

蔡醫生在他的演說中又提出下列各點：

米所謂醫生空缺，實包括計劃中所需人手，實際缺額不如外傳之多；

米外地訓練醫生是否獲承認註冊，由独立的醫務委員會照互相承認原則決定；而國籍及政治等問題；

米政府及政府補助醫院人員同等薪酬問題，政府現正考慮中。

米醫務衛生處各級人員薪給視資格訓練及負擔工作而定；該處每時不適當也建議改善員工服務條件。

編輯注意：蔡醫生演說全文，另行分發新聞箱備取。

楼宇被宣佈為危樓

住户常获充份通知

建築事務監督貼出拟封闭楼宇之通告時，必盡可同時辦理登記住戶之手續。通常住戶們都有一個適當限期，讓他們留在該等楼宇中作各項準備工作。

工務司盧秉信今日在立法局會議上發表上述之聲明，當時他是回答黃宣平議員所提出之問題。

盧氏宣稱，當一幢楼宇被宣佈為危樓時，住戶們都可辦理登記手續。這些住戶如為真正之住客，或曾在一九六四年統計中登記之天台或木屋居民。他們可在數天內，依自己的入息有權在有些地方可供分配的廉租屋邨或新區內選擇新住所。

通常住戶們都可在封闭令實行之日或之前遷往新居，只是在緊急情況下，而不能搬出足夠之之警告期限時，才將住戶安置在臨時收容所。

盧氏又說，假如楼宇內有人不能證明他們是真正住戶或已登記之木屋居民時，他們將會被遷徙至安置區。

領取証人津貼

最長三月為期

立法局今日通過兩項規則，規定凡出席死因裁判法庭或在刑事訴訟中作証的証人，必須在三個月內領取他應得的証人津貼。

上述兩項規則是由正按察制訂的。

律政司署弼時在動議該兩項議案時說，依目前辦法，當局必須將有權領取証人津貼人士的名单保留五年，但現正認為三個月時間已足夠，因按察司決將有關規則修改。

地底火車計劃

編輯注意：財政司本日在立法局宣佈，政府已在原則上決定進行興建集體運輸火車計劃，惟仍須有待計劃之籌備資金及簽訂合約之安排情形而定。

工務司盧秉信將於明日(星期四)下午三時半在政府新聞處電影院舉行記者招待會，回答有關興建地底火車計劃之問題。

屆時，出席招待會者尚有負責集體運輸事務之路政處副處長韋劍書，集體運輸事務助理工程師余炳光，地政測量處副處長班禮，及傅理曼霍士公司駐港代表顧爾生。

在海底隧道行車 最高時速四十哩

立法局今日批准一九七二年海底隧道附例。

財政司夏鼎基提出動議案時說，這附例目的在規定使用隧道的駕駛的行為舉止，同時亦規定當有人違例時或發生意外時隧道職員的應付權力。

他說：這些附例是由海底隧道公司草擬的，但已由律政司署及有關部門詳加審查。

附例規定，隧道行車最高時速為四十哩；除非由職員指揮不得越綫；單車及殘舊車輛不准使用隧道；阻碍交通的車輛，職員有权將之拖走。

編輯注意：海底隧道附例副本，今晚另行分發新聞箱。

實用中學學生

近年穩定增加

教育司簡寧今日在立法局會議席上答覆鍾士元議員提出之問題稱，本港現有實用中學五所，共有學位三、六八〇個，這些學校開辦已有多年，申請入學的人數歷年作穩定地增加。申請於一九七〇年九月開始的學年入學的人數超過四千七百人，申請於一九七一至七二年學年入學的超過七千六百人。中學一年級有學位約一千四百五十個。

教育司又說，下學年度中學一年級可以招生的學位將約略相同。照目前情形指出，今年九月時申請人將超過八千名。

集体運輸計劃 總報告及提要

明起發售

香港集体運輸計劃總報告書及其提要本，將由明日(星期四)起，在港島天星小輪碼頭廣場政府刊物出售外發售。

總報告本係用英文編印，共分四冊。第一冊為總報告本，第二冊為附錄，第三冊甲卷為港九綫，現塘支綫，荃灣支綫等路綫圖，第三冊乙卷為東九龍綫，港島綫等路綫圖，第四冊為一般圖則。

第一及第二冊，每本售價二十元，第三冊甲卷，第三冊乙卷及第四冊每本售價十元，而用中英文對照編印之總報告本提要則售二元五角。

設工業訓練局計劃

不久可向當局提出

勞工處處長徐家祥今日在立法局答覆鍾士元博士的詢問時說，兩年前由工業訓練諮詢委員會提交的最後報告，現時差不多已完成詳細的審查工作，希望不久便可以向總督會同行政局提出建議，設立一個永久性的工業訓練局。

徐氏又說，政府深知這項問題的重要。按照工業訓練諮詢委員會最後報告所表示的方針來改組工業訓練方案，將可以解決工業訓練方面的許多問題，惟是我們應小心建立適當的機構來達成我們的目標。

打樁嘈吵問題

政府將予研究

如任何建築地盤在深夜十一時至翌晨六時一段期間中打樁，而聲浪騷擾附近居民之安寧的話，已是觸犯條例。

律政司今日在立法局會議中發表以上之聲明，當時他是回答簡悅強爵士之問題。簡爵士曾詢問政府可否採取步驟，限制地盤的打樁聲浪，以免危及附近居民健康。

簡氏提出詢問，政府可否執行若干新措施，針對過於嘈吵之打樁工程。這些措施包括在必要時立法，以便制止過於嘈吵之打樁工程，規定工程負責人要設法將打樁聲浪減低，規定打樁工作時間及規定打樁不得於公眾假期進行等。

律政司稱，政府將考慮這些建議，及決定應否將打樁工程之各項限制擴大。

小額物業交易

印花稅有優待

政府將會考慮修訂小額物業交易減低印花稅的辦法，以符鼓勵居民自置住宅的本意。

財政司夏鼎基今日在立法局會議上發表上述聲明，當時他是答复利國偉議員提出之問題。

利議員的問題是，五年前政府曾拟定通融办法，凡物業交易其價值在二萬元或以下者，只征印花稅二十元。價值二萬元至四萬元者，照價征印花稅百分之二，而非按標準稅率百分之二征收。鑒於現時物業價值增加很大，利議員認為政府應考慮將此通融辦法的限額，分別提高例如五萬元及十萬元，以符合鼓勵居民自置住宅之初衷，並使此類較廉樓宇的印花稅稍為減輕？

財政司說政府將會考慮該項建議，但不在目前作考慮，亦不能作任何承諾。

司徒惠議員促政府

認真監督巴士業務

司徒惠議員今日表示：鑒於經營成本日增，政府准許中華巴士調整車費，是無可厚非的，但政府應確保該公司的服務充足和有效率。

他在立法局就財政司的動議案，批准該公司調整車費時，提出上述意見。

司徒惠議員致詞時稱，為協助中華巴士公司之經濟，財政司所提出的三項建議，其中兩項為交通諮詢委員會所支持。其中有因中華巴士公司的專利稅一項大致上說來，交通諮詢委員會認為專利稅是對市民徵收一項間接稅收，理應取銷，除非是用以限制公司獲得過多利潤。

委員會經小心研究後，亦贊成目前提出的修訂車費辦法。

司徒議員說：至於由於公共小型巴士正常化，而要賠償中華巴士公司之損失一事，政府事前並未有交通諮詢委員會商討。

他又說：財政司曾提及政府应对此事負有義務上之責任，但在有用法例有規定，港督会同行政局倘認為該公司之服務未合乎規定之標準，是有權授權給其他公司在專利區域內或任何路線上承辦有效率之服務，而毋須付任何賠償。

司徒議員指出：公共小型巴士及其前身客貨兩用車之所以出現，純是用當時的公共交通工具不足及無效率所致，專利權之權利與義務，政府及公司均應遵守，但如是任何一方的過失，就必須予過失一方以應得處置，而且巴士損失乘客原因不一，如社會富庶，乘的士及私家車者多等，因此照巴士損失乘客數字為基礎以計算賠償額是不合邏輯和不公平的。如諮詢委員會在設法改善一間公司之服務時，不獲得該公司之合作，例如在九龍巴士公司的情形，那麼便應採取更有效的法定措施，撥款交通處處長，以便其能夠更加密切注視該公司之組織、經營、巴士行車時間、修理服務、搭客安全及巴士僱員之訓練及紀律等。

司徒議員說：在成本日高之際，讓公司收費合理地稍有提高是无可非議的，但必須注重其服務是否充份和有效率。

他認為最重要的一點是，政府應規定巴士公司每年都作一次報告，就有關擴展服務及調換舊巴士，及在法例中規定的有關他們的組織之其他事項提出計劃，由政府審查及批准。

水務局可能設電腦

處理水務會計帳目

水務局現有人手，在設備未週的情形下，現時正盡其所能，為公眾提供良好的服務。

這是工務司盧秉信今日在立法局會議席上答復黃宣平議員詢問時說的。

黃議員問道：政府可否急切增加水務局人手，俾能迅速處理投訴事件？對於積壓的投訴，何時始能完全清理？

工務司解釋稱：自一九六五年實行鼓勵分層安裝水錶的政策以來，水務局在會計方面的工作迅速而且大為增加，目前用戶數目為四十三萬戶，五年前為十四萬四千戶。新戶口的增長率，每季約為六萬戶。為应付事務的擴展，勢須大量逾時工作，現擬於短期內將發出水費單的距離時間，由三個月延長至四個月。

盧氏說，向水務局提出的投訴事件，大致是關於已變出的水費單的，但惜投訴案件之多，已使現有的會計制度不能有效地和迅速地加以處理。目前每月接到的書面投訴和詢問事項約一千七百五十宗，至於用電話或親身投訴的約為三千五百宗，加派會計人員來擴大和刷新水務局的會計制度，已於今年初獲得批准，現希儘不久就能填補其中若干職位，政府現正考慮增加人手的建議。同時水務局內部亦準備再增加該部份的人手。

但盧氏說，增加人手，尤其是高級和中級的管理人員，未可完全解釋問題的，現時正考慮使用電力公司所採用的一樣的電腦。這方法大概早就該採用的，但惜即使批准採用電腦之後，將須兩年或三年才可以完成一個新的會計制度。

此係我可以向貴員保證，水務局的現有職員將盡其所能，在設備不週的情形下為公眾提供良好的服務。屆時工作因可以減少現有的積壓詢問事件，但直至人手增加和安裝了電腦之後，我恐怕尚不能提供社會人士所期望的那種服務。

電車收費新辦法

七一起一律二角

學生仍照收半價

財政司夏鼎基今日在立法局動議豁免香港電車公司一九七二年度所應繳納的專利稅時解釋說，這是政府設法解決電車公司的財政困難的措施之一。

財政司說，電車公司的財政狀況，和中華及九龍兩巴士公司調整收費前的情形相同，因為成本的增加和公共小型巴士的正常化而日趨惡化。

他指出，在豁免專利稅之後，去年度電車公司的收益，按所經營資產計算，約為百分之十二點七，但是一九七二及七三年度的收益，甚至在豁免專利稅之後，估計仍會分別降至百分之七點一及二點七左右。

電車公司收入日少的原因係因乘客人數已年見減少。這是因為一方面有巴士和公共小型巴士的競爭，而一方面則因交通繁忙時道路堵塞而影響電車的行車速度。同時成本日增，故電車公司的虧損，祇係時間問題而已。

財政司又提及政府已採取豁免專利稅及取消軍裝人員乘車优待等辦法來挽救由車公司的惡劣財政情況，以期使電車可以繼續分担本港公共交通的重責，不過這些辦法實未足以阻止該公司財政情況之進一步惡化，因此政府與交通諮詢委員會曾經審

慎的研究該公司的修訂收費建議凡一年，其後該委員會亦建議政府批准電車公司的請求，而港督會同行政局亦批准該公司由本年七月一日起電車票價一律收費貳角，學生票價雖然亦為二角，但公司祇收一角，其餘一角由政府付足。有如對九九及中華巴士的學生票價的辦法。

在取銷頭等與貳等之分別而一律收費二角之後，由車公司的收益估計在一九七二年為二千貳百萬元，一九七三年為二千五百萬元，一九七四年為二千五百四十萬元使該公司按而使用的資產的收益率在八九七二年為百分之十一強，一九七三年約為百分之十一點五，一九七四年約百分之十貳點五。

司徒惠議員在贊成通過這項動議時稱，電車車費在過去二十六年來完全沒有改變，因此今次創一收費二角是合理而適中的。

他說這項改變不應對現狀之經濟有任何影響，因為電車三等之收費多年來為世界最便宜之交通收費之一，甚至最為低廉者。

司徒惠議員又說，電車公司創一收費之後，票價與中華巴士公司相同，因此，相信電車公司一定會改善電車樓下的座位，以便爭取乘客。

修訂現行法例條文，使電車公司今後可以不分等級一律收費二角的一九七二年電車修訂(第二)法案，亦於今日在立法局完成二讀手續。

停車收費新辦法

下月一日起實行

財政司夏鼎基今日在立法局宣佈，港督會同行政局已批准增加多層停車場的停車收費。

他提示聲明時指出：此舉不但在使停車場收費較能配合需求和成本，還是使道路發揮最大效用和控制交通問題的办法之一。

財政司聲明新的收費由七月一日實施。

在一九七二—七三財政年度內，本港六個政府多層停車場在收支對比之後，共虧蝕二百七十萬元，因而有增加停車費用之必要。

財政司夏鼎基今日在立法局會議中，發表增加停車費用的聲明時，提示上述數字。

財政司提及他在今年三月一日的預算演詞中，曾提議將政府多層及露天停車場的停車費用增加，並考慮增設停車收費表，延長收費時間，並依各區的需要而收取不同的收費率。

三月二十九日夏氏在預算案辯論結束時表示，由於各議員的不同意故將該等建議，押後一兩個月實施；以便有更多的時間詳加考慮。

在這段期間，政府曾對其停車場之收支作出一項詳盡調查，發現停車費之收入，並不足以抵銷開支。

計算全年開支的辦法是採取一九六六年港督會同行政局所訂出之標準。第一，計算土地及建築物每年之資本費用。土地是採取十三年期批約，期滿可續批十二年的辦法。建築物則採取分期二十五年還本的辦法。第二，將未同樓宇之其他租項收入，如花園道之電話机房之租金，由上述資本費用中扣除。最後，在經過調整之資本費用數目上再加上每年的經常費用，如工作人員薪金，保養費，物料及電費等。

如採用上述計算標準，則在一九七一一七二財政年度內，所有六個政府多層停車場之全年費用約為九百一十五萬元，而同期內得自使用停車場之收入則約為六百四十五萬元，即是虧蝕約二百七十萬元。

如按照六個停車場內之車位，比較其每個車位每月之費用及收入，可得以下之每月虧蝕數字：

天星小輪碼頭停車場。

花園道停車場及林士街

停車場

大會堂停車場

每個車位虧蝕五十四元

每個車位虧蝕一百廿四元

即是港島長堤每個車位虧蝕六十元

中環道停車場

每個車位虧蝕五十八元

油蔴地停車場

每個車位虧蝕八十五元

即是九龍平均每個車位虧蝕六十六元五角

全部平均計算每個車位每月虧蝕六十二元五角

這等於說，要彌補這些停車場的实际成本，总收入应要比現時的數目約增多百分之四十二。我在我的預算案演詞中建議的新收費率，以現在的使用情形不変為基礎，將可以增加收入百分之五十強。但如果遇到若干障礙，增加的收入將會少一點。

港督会同行政局現已制訂必須的規例，以實施預算案的提議，而一九七二年道路交通(停車及等候)修訂規例，目的是將新收費率由七月一日起實施；月票收費由一百二十元增至二百元；每小時收費由六角增至一元，最低限度收費由一元五角增至二元；非拘逼時間內每小時收費由四角增至五角，最低限度收費仍為一元，由於以上的停車場增加收費，露天停車場收費將由每半日收一元五角增至二元五角，而道路交通(臨時)停車場規例亦已作適當的修訂。

關於停車收費表，正如我在預算案致詞時指出，現在裝有收費表的停車位七千個，路邊免費停車位一万八千個。由於路上的車輛隨後增加，街上可以停車的單位數目必須減少，而當局的政策是剩下來的街邊停車位都逐漸安裝收費表，同時亦可能在新界若干已建設樓宇較多的區域，安裝停車收費表。

還有，在亟需泊車位的地區將裝設新的收費表，而現有的收費表則移往其他開始需要加設收費表的地區，雖然這些裝置需時數月，但最後可建立一個按需求而設的分級收費制度。除此之外，從七月一日

起收費錶收費會延長至午夜，星期日及公眾假期也要收費。理由就是很多地區在上述時間對車位要求和週日白天一樣急切，甚至更嚴重。我剛才提到的「一九七二年道路交通（泊車和等車）規例」就實施這種新收費辦法和延長收費時間的。

在盡量利用道路空間的原則下，上述停車收費辦法應該實施實為無可避免的事。雖然我們有龐大道路重建和發展計劃，但道路空間仍不敷應用，差不多所有有同樣交通問題的大都市，都以停車收費辦法作為控制交通的辦法。而且，目前本港停車收費辦法，尚未能抵消當年資本和經常開支，因此一般納稅人不應在這方面繼續津貼車主的意見，我深信應該是無人異議的。

立法局通過法案

立法局今日會議，三讀通過一九七二年刑事訴訟程序（修訂）（第二號）法案。

同日舉行二讀的法案則有一九七二年訴訟證據（修訂）法案，一九七二年法律釋義及通則（修訂）法案，一九七二年司法訴訟程序（烈風訊）號期間押後審訊（修訂）法案，一九七二年長俸（修訂）法案，一九七二年稅務（修訂）（第二號）法案，一九七二年電車（修訂）（第二號）法案，及一九七二年婚姻訴訟及財產法案（恢復辯論）。

編輯注意：本處已將立法局今日會議過程全部錄音。各報記者如欲核對其筆記者，請到本處新聞編譯室聆聽該錄音帶。

中華巴士車費

七一起作調整

立法局今日通過議決案，批准再豁免中華巴士的專利稅一年（由去年七月一日至今年六月三十日）。

財政司夏鼎基在提出動議案時又宣佈，港督会同行政局已批准該公司由本年七月一日起調整車費大致如下：

- (一) 平路路線一律收費二角，並將分段收費辦法取消；
- (二) 上山路線一律收費三角，並取消分段，惟第廿一號巴士收費則由一角加至二角；
- (三) 郊区路線全票價格一律增加一角；各路線仍保留分段，但其中一些分段票價稍增。

財政司又說，今日稍後他將提請財務委員批准，一次過賠償中華巴士公司四百三十二萬九千元，作為補償該公司在「一九七〇—七一年度內因公共小型巴士正常化所受的專利權損失」。

同時，財政司又宣佈該公司已決定取消成人月票，及將學童月票由六元提高至十八元，但其中九元由政府補助；郊区學生票，繼續祇收半價，其餘一半之數亦由政府付足。

他說，中華巴士公司目前的財政狀況，並不比九龍巴士在最近調整收費之前為好，且日見惡劣，利潤佔營業資產的比率，由一九六九、七〇年的百分之十左右，降至一九七〇、七一年的一點二，甚至豁免專利稅後，估計一九七一至七二年度的利潤仍會進一步降至百分之〇點七。

該公司利潤減少有三大原因，即經營成本日增，乘客減少，及以每一乘客計算的經營成本增加。

財政司說，雖然該公司採取一人控制巴士的辦法，但由於司機、售票員，及修理部職員的薪金提高，以致薪水支出隨之增加，該公司又派出雙層巴士行走郊区路線，以因減少以每一乘客計算的經營成本，但是燃料、零件，及皮費亦在上漲中，反之，該公司的車費在過去二十六年一直維持不變。

假如乘客增加，將會使營業收入增加，並將每一乘客的經營成本減低，從而可使該公司的財政狀況累為改善。

但是情形並不如此。該公司一九七〇、七一年度所載的乘客為一億八千零六十七萬人次，比對上一年度減少百分之九點四。預料在一九七一至七二年，度將會是一億七千七百一十萬人次左右。換句話說，乘客數字的減低，不獨使到總收入下跌，同時又使到以每一乘客計算的經營成本增加。

中巴乘客數目減少的主要原因，係公共小型巴士在一九六九年九月正常化之後，小巴在港島行走的車輛數目在一月內增加八倍。此外，柴灣、美富、及香港仔等地紛紛建成新村之後，中巴要增派巴士行走郊外綫，而這些路綫大致上是無利可圖的。

直到現在為止，政府曾經採取三個步驟，以減輕該公司的困難。

第一個步驟係減免該公司的專利稅。該公司專利稅的法定稅率，本係純利百分之四十六，在一九六九—七〇年度減為百分之二十，一九七〇—七一年度又完全豁免。

其次，是修改有關法例，取消軍人及穿制服的政府人員乘搭中巴車輛所享有的若干优待。

第三，政府準備一次過給予中華巴士公司四百三十二萬九千元，來補償該公司一九七〇—七一年度因公共小巴正常化所受的損失。今日下午遲些時候，將會向財務委員會提出這項建議。

財政司說，但是，上述三個辦法對中巴的財政狀況亦只能治標。唯一能夠治本的長期辦法，係將該公司的票價調整至現實的水平。因此，該公司提出上述修改收費的辦法，經過交通諮詢委員會研究和建議之後，現在已經由港督會同行政局批准。新的收費辦法將於本年七月一日起實行，詳細情形將於本星期五的政府憲報刊出。

中巴的平路路綫，與電車公司的路綫直接競爭。現在中巴的平路路綫一律收費二角，與電車樓下票價提高至二角同時實行，因此不會鼓勵中巴乘客改搭電車，或電車乘客改搭中巴的巴士。

中巴的上山路綫一律收費三角（二十一號路綫則一律收費二角），而九巴的一律收費辦法相類似，將可以方便擴大推行一人控制巴士的制度，從而減低經營成本。

至於郊外路綫，以整體言目前是虧本的，把它們的票價調整，將可以跟經營成本相配合。

財政司又說，中巴的成人月票，學生月票，和學生半票等三種优待辦法，並不是法律所規定，而純粹是該公司自己的事，因此該公司可以隨時取消。

跟九巴的情形一樣，政府確信中巴已經不再能夠繼續實施這些优待辦法，因此由本年七月一日起將予取消，但是，十二歲以下的兒童乘車，仍然可買半票，由成年人陪同的四歲以下兒童，則不必買票。

又跟九巴一樣，中巴同意保留在市区來往的兒童月票，每年發售十個月但票價則由六元提高至九元。本來月票費用的成本將增至十八元，但其餘九元將由公帑支付給該公司，作為對兒童的津貼。（政府需要用二百萬元）。如區學生半價仍照舊，每年實行十個月，但其餘一半票價，亦由政府付足（政府每年要動用八十萬元）。

財政司估計，中巴在調整收費之後，若計算到乘客量可能減少百分之八的話，該公司的純收入可增加大約四百萬元。至於取消优待辦法及成人月票，及兒童月票辦法修改之後，公司收入又可增加四百萬元。

因此，如果照目前的收費及優待制度計算，該公司預期一九七二—七三年度會淨虧蝕二百三十二萬五千元；但依照該公司所建議的收費辦法，則在除稅後可獲利大約四百八十萬元，即是由所運用的資產可得利潤大約為百分之十四。當然，這種計算會跟實際情形有很大出入的，原因是現在無法知道乘客對新收費辦法的反應，亦無法知道在來年內各種成本，特別是工資，將會漲至什麼程度。