

**2005 年 9 月 5 日資料文件**

立法會  
根據《東涌吊車條例》(第 577 章) 第 22 條  
動議的決議案小組委員會

目的

在 2005 年 7 月 21 日舉行的小組委員會會議上，委員對東涌至昂平的吊車系統（下稱「吊車系統」）對現有公共交通服務（主要是專營巴士及的士服務）的經營會造成的影響表示關注，因為這亦會影響到為大嶼山居民所提供的公共交通服務。委員遂要求提供下列資料：

- (a) 評估吊車系統的未來經營情況對現有公共交通服務的影響，並提供有關的數據資料；以及
- (b) 評估在東涌道擴闊工程完成後來往北大嶼山與南大嶼山的巴士車程時間會否縮短，若會，則幅度如何。

2. 本文件旨在提供有關資料。

**來往昂平的現有公共交通服務**

**專營巴士服務**

3. 新大嶼山巴士（1973）有限公司（下稱「新大嶼山巴士」）營辦大嶼山共 24 條專營巴士線，包括 7 條行駛昂平的路線（昂平路線），以及 17 條行駛南北大嶼山及機場的其他路線。在這 7 條行駛昂平的路線中，4 條是提供來往昂平<sup>1</sup>的固定班次服務，詳情如下：

---

<sup>1</sup> 7 條昂平巴士路線當中，其餘 3 條是供學校及地方組織事先預約安排的非固定班次特別服務。

路線編號	總站	空調巴士 成人單程車費	車程時間 (分鐘)
1R	紅磡碼頭廣場—昂平	40 元 (只在星期日及公眾假期提供服務)	105
2	梅窩—昂平	16 元 (平日) 25 元 (星期日及公眾假期)	45
21	大澳—昂平	6.3 元 (平日) 13 元 (星期日及公眾假期)	18
23	東涌市中心—昂平	16 元 (平日) 25 元 (星期日及公眾假期)	48

4. 目前，這 7 條昂平路線每年載客約 220 萬人次<sup>2</sup>，約佔大嶼山巴士每年收入的 40%。

#### 的士服務

5. 現時，只有大嶼山的士獲准在南大嶼山經營，為梅窩、貝澳、長沙、大澳及昂平等地區提供服務。大嶼山的士總數為 50 部。

#### 吊車系統

6. 吊車系統是一項旅遊設施，預計於 2006 年年初落成。在吊車系統啓用及昂平的旅遊設施落成後，Skyrail (吊車系統的營辦商) 預計每年前往昂平的旅客會由現時的 102 萬人增至 2006 年<sup>3</sup>的大約 231 萬人。在這 231 萬旅客中，Skyrail 預計約 150 萬人 (即 65%) 將使用吊車系統。

7. 根據 Skyrail 最近提供的資料，吊車系統的成人票價及車程時間如下：

- 票價 - 58 元 (即日單程)  
88 元 (即日來回)

<sup>2</sup> 乘客人次即實際巴士上的每一位乘客。一位大嶼山的乘客每天可乘搭超過一次巴士或不乘搭巴士。

<sup>3</sup> 由 Skyrail 提供的最新預測資料。

- 車程時間 – 單程時間約為 20 分鐘

## 對專營巴士及的士的影響評估

### 專營巴士服務

8. 根據 Skyrail 在上文第 6 段所提供的資料，吊車系統的發展預料會令前往昂平的旅客數目大大增加。吊車系統投入服務後，將提供一種連接東涌新市鎮與昂平的運輸服務，預料吊車系統將會對新大嶼山巴士服務（尤其是來往東涌與昂平的第 23 號線）的市場佔有率有若干影響。在考慮整體昂平遊客數目上升的因素後，新大嶼山巴士預測在吊車系統啓用後，其昂平路線組別的乘客量將會下跌約 64%<sup>4</sup>，由現時每年的 220 萬乘客人次，下降至約 80 萬乘客人次。

9. 在 2005 年 8 月，新大嶼山巴士與 Skyrail 達成一項綜合運輸及旅遊組合的合作協議，以配合吊車系統的啓用。該計劃包括下列主要部份：

- (i) 新大嶼山巴士與 Skyrail 聯合提供及推廣「吊車、巴士及景點套票」，持票人可乘搭吊車一次和多次乘搭新大嶼山巴士，以及在昂平欣賞 Skyrail 提供的兩個參觀新景點；
- (ii) 在吊車系統的定期保養期間和因系統故障或惡劣天氣所導致的服務暫停期間，新大嶼山巴士為 Skyrail 提供「緊急紓緩」服務；
- (iii) 新大嶼山巴士為 Skyrail 的僱員提供服務。

10. 整體而言，在上述合作計劃下，新大嶼山巴士將配合吊車系統，為前往昂平及南大嶼山其他景點的旅客，提供綜合公共交通服務。預計「吊車、巴士及景點套票」會帶來約 105 萬人次的客量使用新大嶼山巴士的昂平巴士服務<sup>5</sup>。總括來說，新大嶼山巴士預計昂平路線組別在吊車系統啓用前及啓用後的乘客量如下：

### 新大嶼山巴士預計昂平路線組別的乘客量

<sup>4</sup> 在吊車系統投入服務後，預料第 23 號線（東涌至昂平）的乘客量會減少 78%。

<sup>5</sup> 新大嶼山巴士假設吊車系統的 150 萬名乘客的 35% 會購買「吊車、巴士及景點套票」，並假設持票人會乘搭新大嶼山巴士兩次，即 52 萬 5 千 x 2 次 = 105 萬人次。

(百萬人次)

	吊車系統啓用前	吊車系統啓用後
昂平線組別	2.2	0.8
吊車、巴士及景點套票	-	1.05
合計	2.2	1.85

11. 運輸署的評估顯示，整體而言，吊車系統的旅遊發展會為昂平帶來額外的乘客量，然而，吊車系統亦可能會吸納部份新大嶼山巴士昂平路線組別的乘客。另一方面，「吊車、巴士及景點」套票，以及因東涌道改善工程計劃完成後所帶來經營環境的改善(如下文第 15 段所述)，會減少對新大嶼山巴士的負面影響。至於新大嶼山巴士服務會否因東涌道改善而提供更快捷及具競爭力的巴士服務，則將會視乎其他因素，例如：吊車系統的吸引力，及新大嶼山巴士的市場策略。由於吊車系統的票價較新大嶼山巴士第 23 號線為高，長遠而言，當吊車系統的乘客量趨向平穩時，吊車系統對新大嶼山巴士的影響可能會較為輕微。作為一個專營巴士營辦商，新大嶼山巴士要為大嶼山(尤其在大嶼山較偏僻的地方)提供巴士服務。運輸署會鼓勵 Skyrail 理解新大嶼山巴士的角色，而達成相方互利的合作組合，以助新大嶼山巴士克服因吊車系統(尤其是啓用初期)所帶來的負面影響。

12. 運輸署會密切監察有關巴士服務及擬定合適的服務調整方案，以配合在吊車系統啓用後的需求改變；如有需要進行任何服務調整，亦會先徵詢離島區議會對有關建議的意見。

### 的士服務

13. 運輸署預料在吊車系統投入服務後，的士服務在接載來往東涌和昂平的乘客方面仍具競爭力，原因是的士可提供更具彈性及個人化的服務，以及 3 個或以上的乘客乘搭的士會較乘搭吊車系統便宜(以每位乘客計算)<sup>6</sup>。由於吊車系統和在昂平的其他旅遊發展項目亦會帶來前往昂平和南大嶼山其他地點的新乘客需求，我們預計吊車系統對大嶼山的士服務需求量的整體影響不會太大。

14. 此外，大嶼山的新經濟及運輸基建(包括香港迪士尼和赤鱗角的亞洲國際博覽／航天城發展計劃)落成後，部份大嶼山的士可能

<sup>6</sup> 東涌市中心至昂平的士車費約為 125 元，而吊車系統的單程票價每位為 58 元，3 人乘搭的士每人的車費約為 42 元。

會轉往北大嶼山這些新地區營運，亦有助減低吊車系統所造成的影響。

### **東涌道改善工程計劃**

15. 東涌道改善工程計劃在大約 2007 年中完成後，視乎交通流量、行駛該道路的車輛類別和當時的交通管理措施，可令來往東涌新市鎮至昂平的巴士車程時間縮短約 10 至 15 分鐘。

### **未來路向**

16. 吊車系統啓用後，運輸署及新大嶼山巴士將繼續密切監察新大嶼山巴士的服務，並配合需求轉變制訂適當的服務調整計劃，從而為大嶼山提供有效率及切實可行的綜合公共交通系統。

17. 請委員閱悉本文件內容。

運輸署

2005 年 8 月 31 日