

## 立法會交通事務委員會

### 城巴有限公司(港島和過海路線專營權)、 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司及九龍巴士(一九三三)有限公司 就新專營權的申請

#### 目的

本文闡釋當局對城巴有限公司(港島及過海路線專營權)(「城巴(專營權1)」)、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(「新大嶼山巴士」)及九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)申請新專營權的評估。歡迎委員提出意見。

#### 背景

2. 目前有五間專營巴士公司共領有六個巴士專營權，它們分別是九巴、新大嶼山巴士、城巴(獲發兩個專營權，一個為行走香港島及過海路線(「專營權一」)，另一個為機場及北大嶼山巴士網絡(「專營權二」)、世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)及龍運巴士有限公司(「龍運」)。城巴(專營權一)、新大嶼山巴士及九巴現有的專營權將分別於二零零六年六月三十日、二零零七年三月三十一日及二零零七年七月三十一日屆滿。三間專營巴士公司均已申請為期十年的新專營權，在它們現有專營權屆滿後生效。

#### 申請評估

3. 根據《公共巴士服務條例》(第230章)第5條，行政長官會同行政會議可向已根據《公司條例》(第32章)註冊的公司批予專營權，賦予該公司經營公共巴士服務的權利，批出的專營權不得超過十年。該條例第12條訂明，專營公司在專營期內的任何時間，均須維持達致運輸署署長滿意的程度的適當而有效率的公共巴士服務。

4. 為評估城巴(專營權一)、新大嶼山巴士及九巴是否已提供適當而有效率的公共巴士服務，運輸署一向透過進行乘客滿意程度調查、實地調查、車輛檢驗、研究公司定期提交的資料以及公眾的意見，定期檢討三間公司的服務表現。三間公司在提供適當而有效率的服務方面一直記錄良好，亦承諾若獲發新專營權，定會提供優質服務。

## 評估表現

### (a) 城巴(專營權一)

5. 截至二零零四年年底，城巴(專營權一)有747輛巴士行走96條巴士路線，每日載客量約為527 000人。自一九九六年九月獲授予現有的專營權以來，公司一直維持令人滿意的服務。二零零零至二零零四年過去五年間，脫班比率由2.35%降至1.92%，每百萬名乘客投訴數字則維持在低水平，介乎 1.60宗 至2.84宗之間。安全方面，每百萬行車公里的整體巴士意外率由二零零零年的5.48宗下降至二零零四年的4.69宗，下降了14%。

6. 總的而言，城巴(專營權一)的營運效率有所改善。該公司的持牌巴士數目由二零零零年的793輛減至二零零四年的747輛，減幅為5.8%。該公司建議在未來五年內開辦一條新路線，推行13個改善項目<sup>1</sup>及37個重整項目<sup>1</sup>。

### (b) 新大嶼山巴士

7. 截至二零零四年年底，新大嶼山巴士有86輛巴士行走24條巴士路線，每日載客量約為33 000人。雖然新大嶼山巴士的網絡較小，該公司自一九九七年四月獲授予現有專營權以來一直表現穩定，整體而言能維持滿意的服務。二零零零至二零零四年過去五年間，脫班比率由0.14%大幅降至0.01%，每百萬名乘客投訴數字亦由5.99宗顯著下降至2.90宗。每百萬行車公里的意外率方面，過往五年一直保持在兩宗以下的低水平。

8. 新大嶼山巴士建議在未來五年內推行一個改善項目<sup>1</sup>及兩個重整項目<sup>1</sup>，以提高其服務網絡的效率。

### (c) 九巴

9. 截至二零零四年年底，九巴有4 141輛巴士行走387條巴士路線，每日載客量約為290萬人。自一九九七年九月獲授予現有專營權以來，九巴一直維持令人滿意的服務。九巴亦提供安全的服務，每百萬行車公里的意外率由二零零零年的3.03宗下降至二零零四年2.82宗。過往五年的投訴數字亦維持在低水平，每百萬名乘客投訴數字在1.05宗至1.35宗之間。至於脫班比率的數字則一直平穩，二零零零年為2.34%，二零零四年則為2.47%。

<sup>1</sup> 改善項目包括改善班次、延長服務時間和延長路線。重整項目則包括取消路線、減少班次、縮短路線及修改路線。實行任何重要改動前，會先諮詢有關區議會的意見。

10. 九巴已改善其營運效率，其車隊的巴士數目由二零零零年的4 238輛減至二零零四年的4 141輛。該公司建議在未來五年內開辦6條新路線，推行221個改善項目<sup>1</sup>及29個重整項目<sup>1</sup>，以提高營運效率。

## 巴士服務的意見調查

11. 政府在二零零五年八月及九月委託香港理工大學進行獨立意見調查，收集乘客對城巴、新大嶼山巴士及九巴的服務的意見。調查的範圍包括服務的可靠性、舒適程度、行車安全、巴士車廂的清潔程度以及環保方面的表現。調查結果顯示，大約76%至88%的受訪者<sup>2</sup>滿意這三間巴士公司的服務。有關調查結果摘要已載於附件A至C<sup>3</sup>。此外，我們亦委託香港理工大學進行另一項有關巴士現行票價水平的調查。1 784名受訪者中，半數（50%）表示目前車費水平可以接受，比較認為不可以接受的數目（38%）為高。有關巴士票價調查的結果摘要載於附件D<sup>3</sup>。

附件A—C

附件D

## 新專營權的條件

12. 為加強的專營巴士服務的規管，新專營權會以二零零二年批予新巴、城巴(專營權二)及龍運巴士的專營權為藍本，當局已與城巴(專營權一)、新大嶼山巴士及九巴協定就上述專營權的條文加以修訂。修改的例子包括：

- (a) 新增規定，要求專營公司裝置巴士設施，或推出與巴士有關的附屬／增設服務前，均須先徵得運輸署署長批准；
- (b) 加入條款，反映專營公司正式承諾進行乘客滿意程度調查；以及
- (c) 加入條款，反映巴士公司承諾向運輸署的緊急控制中心提供直接的聯絡和協助。

13. 除加入二零零二年批出專營權時新增的條款外，城巴(專營權一)、新大嶼山巴士及九巴亦同意在新專營權加入其他新條款，包括以下的條款：

---

<sup>1</sup> 改善項目包括改善班次、延長服務時間和延長路線。重整項目則包括取消路線、減少班次、縮短路線及修改路線。實行任何重要改動前，會先諮詢有關區議會的意見。

<sup>2</sup> 就城巴、新大嶼山巴士及九巴進行的意見調查，受訪人數分別為615、1 845及1 020。

<sup>3</sup> 意見調查報告，包括結果、調查方法及詳細資料已上載環境運輸及工務局的網頁（[www.etwb.gov.hk](http://www.etwb.gov.hk)）

- (a) 列明行政長官會同行政會議現有上下調整巴士票價的權力，並反映在新的巴士票價調整安排下加入一個新的元素（成本元素價格的變動以及專營巴士業界生產力增幅的變動）；
- (b) 加強採購方面的指引，確保公司與同一集團的有關成員進行交易時公平而具透明度；以及
- (c) 進行周年系統稽核，以確保提交運輸署署長的資料正確無訛。

## 其他承諾

14. 除上述就專營權條款的修訂外，當局亦爭取到巴士公司作出其他承諾，在下一個專營期內為乘客帶來更多裨益。三間巴士公司已承諾落實以下各點：

- (a) 推出車費減價措施；
- (b) 實行改善環境的措施；以及
- (c) 提高巴士服務的標準。

### (a) 推出車費減價措施

15. 城巴(專營權一)及九巴已同意在「經修訂的考慮多方面因素做法」的修改建議實行後(有關建議載於另一份提交立法會交通事務委員會的文件)，推出以下的車費減價措施：

- (a) 為同日使用單程票價為15元或以上的路線來回的乘客，提供15%的預繳車費減價<sup>4</sup>；
- (b) 為同日使用單程票價為10元至14.9元的路線來回的乘客，提供5%的預繳車費減價<sup>4</sup>；
- (c) 在星期日或公眾假期為長者提供2元或半價的車費優惠，兩者以較低者為準；以及
- (d) 新增47項巴士轉乘優惠計劃。

16. 城巴(專營權一)及九巴已同意，其姊妹公司(即新巴、城巴(專營權二)及龍運)的同類路線亦會實施上述車費折扣。新大嶼山巴士規模雖然較小，在提供現有的長者半價優惠外，亦會繼續在平日為10條路線額外提供3角至1元的車費折扣。

<sup>4</sup> 巴士公司要解決涉及八達通系統軟件/硬件升級的技術問題，因此於合辦的過海路線實行減價措施的日期，須由公司稍後公布。目前，巴士公司為單程票價為15元以上的路線提供優惠。這些路線只限單獨經營的路線，合辦的路線不在優惠之列。

17. 上述15%及5%的減價措施分別涵蓋42條及56條巴士線，會讓中途及長途線乘客受惠，尤其那些居住在新界地區如天水圍、東涌及屯門區的乘客，他們比居住市區的乘客須負擔較高的交通開支。重新推出443條路線的星期日及公眾假期長者車費折扣，亦可鼓勵長者積極投入社交生活。實施第15及16段的減價措施後，加上已經實行的167個巴士轉乘計劃，每日受惠於減價措施的乘客最高將可達90萬人，即約全港每日巴士乘客人數的四分之一。以上的減價措施會在新的票價調整安排生效時開始實施<sup>5</sup>。除巴士轉乘計劃外，這些減價措施將於新的票價調整安排三年後作檢討時一併檢討。

*(b) 實行改善環境的措施*

18. 改善環境方面，三間公司均同意推出下列改善環境的措施：

- (a) 三間巴士公司均同意在新專營權加入條款，訂明須按照運輸署署長的規定，在現有及新購置的巴士上採納已獲確認及市場上已有供應的技術及產品，在實際情況許可下盡可能減低廢氣排放及噪音，以達環保的目標；
- (b) 城巴(專營權一)及九巴已承諾調派更多歐盟二型或更高標準的巴士行走繁忙道路<sup>6</sup>，以減少路邊廢氣。歐盟二型或符合更高標準的巴士與歐盟一型巴士相比，懸浮粒子的排放可減少達94%、一氧化碳達65%、碳氫化合物及氧化氮則達54%；以及
- (c) 三間公司均承諾為歐盟二型或符合更高標準的巴士加裝減少廢氣排放的裝置(即連續還原粒子過濾器)。連續還原粒子過濾器能有效減少懸浮粒子、碳氫化合物及一氧化碳高達90%。城巴(專營權一)及九巴已同意，如過濾器及反壓監測儀器測試效果理想，會在二零零九年或之前完成加裝過濾器和反壓監測儀器。新大嶼山巴士同意除少量巴士在安裝過濾器方面須經進一步測試，會在二零零五年年底前完成安裝工作。巴士公司投放在安裝過濾器上的資金，由200萬元至1億元不等。

*(c) 提高巴士服務的標準*

19. 加強行車安全及提高服務水平方面，三間巴士公司均已同意落實下列措施：

<sup>5</sup> 個別巴士公司會另行公布減價措施的實施日期。

<sup>6</sup> 繁忙道路指德輔道中、金鐘道、軒尼詩道、怡和街及彌敦道。

- (a) 三間巴士公司均已同意為全線巴士安裝黑盒。新大嶼山巴士打算在二零零六年裝妥，城巴(專營權一)及九巴則在二零零七年內完成，三間公司投入的資金由37萬元至1 260萬元不等；
- (b) 為改善繁忙道路的交通情況，城巴(專營權一)及九巴已同意在二零零七年年底前減少行走某些繁道路的巴士班次5%至9%，換言之，行經中環、金鐘、灣仔及銅鑼灣沿路的巴士班次會減少約180班到460班，彌敦道的班次則減少150班。巴士公司會繼續在每年訂定巴士路線發展計劃時研究各項重整路線的建議，提交運輸署考慮；以及
- (c) 城巴(專營權一)及九巴已同意繼續進行全球衛星定位系統的試驗計劃，進一步確定系統在追蹤巴士以及為乘客提供資訊的技術上及運作上是否可行。三間公司均同意在試驗計劃結束前，以其他方式向乘客提供更多資料，例如在全線巴士車廂內裝設報站系統、在巴士總站安裝更多液晶體顯示屏幕顯示巴士資訊及離站時間。

20. 三間巴士公司均已證明有能力提供適當而有效率的服務，而且願意投入資源以提升服務的質素。因此我們建議分別向城巴(專營權一)、新大嶼山巴士及九巴批出新專營權。我們會依照二零零二年批出新專營權時的做法，在新專營權中增加特定條款，確保專營公司在專營權有效期最後一天提供的巴士服務，會運作至翌日清晨才停止。這項安排確保在專營期屆滿或專營權被撤銷而有新公司作出替代時，服務能得以維持，亦可使服務交接能順利進行。故現建議批出新專營權為期9年11個月，由目前的專營權屆滿起生效。這安排有助巴士公司長遠規劃及發展其服務，並能讓巴士公司在融資時爭取到最佳的條件。

### 意見徵詢

21. 請議員就當局對城巴(專營權一)、新大嶼山巴士及九巴申請新專營權的評估提出意見。

香港特別行政區政府

環境運輸及工務局

# < 「城巴」巴士服務民意調查 >

調查報告



香港理工大學 應用社會科學系

社會政策研究中心

策劃及執行

二零零五年十月

## 調查結果

(節錄自<「城巴」巴士服務民意調查>調查報告)

1. 香港特別行政區政府委託香港理工大學理大科技及顧問有限公司於2005年8月22至25日進行的<「城巴」巴士服務民意調查>，用電話成功訪問了4,184名12歲或以上人士，其中615人最經常乘搭「城巴」巴士，以下概述數據的主要分析結果。

## 總體分析

### (甲)整體受訪人士

2. 三成六 (36.2%) 受訪人士表示平時一星期會乘搭一至五次專營巴士，較表示一星期會乘搭專營巴士十一次或以上 (19.5%) 或六至十次 (17.1%) 的為多，而兩成七 (26.7%) 則表示不會乘搭專營巴士。
3. 在平時每星期都會乘搭專營巴士的受訪人士中，六成八 (68.2%) 表示最經常乘搭「九巴」，較表示最經常乘搭「城巴」(20.2%) 或「新巴」(7.2%) 的為多，而百分之一 (1.0%) 表示最經常乘搭機場巴士（龍運/城巴）或城巴邨巴，另外亦各有百分之零點一受訪人士表示



最經常乘搭新大嶼山巴士(0.1%)及其他巴士(0.1%)。

## (乙) 最經常乘搭「城巴」<sup>1</sup>巴士人士

4. 在最經常乘搭「城巴」巴士的受訪者中，八成二 (81.5%)表示滿意「城巴」的整體服務質素，遠較表示不滿意 (13.2%) 的為多。
5. 八成二 (81.5%)受訪人士 表示滿意「城巴」巴士車廂的舒適程度，遠較表示不滿意 (15.8%) 的為多。
6. 七成半 (75.1%)受訪人士表示滿意「城巴」巴士車廂的清潔程度，較表示不滿意 (21.6%) 的為多。
7. 四成八 (48.1%)受訪人士認為「城巴」的巴士車廂溫度普遍適中，較認為車廂太凍 (26.2%)、「人多時就熱，人少時就凍」 (12.2%)、車廂溫度太熱 (7.5%)或「夏天就熱，冬天就凍」 (3.1%) 的為多。
8. 五成三 (53.0%)受訪人士表示通常會選擇有冷氣的巴士，遠較表示通常會選擇沒有冷氣的巴士 (2.8%) 的為多；另三成七 (36.9%) 表示無法選擇，因所乘搭路線的巴士全部有冷氣，百分之六 (6.0%) 則

---

<sup>1</sup> 「城巴」的數字並不包括該公司的機場巴士、沙田第一城邨巴、及嘉湖山莊邨巴服務。

表示通常不會作選擇，而百分之零點五 (0.5%) 亦表示無法選擇，因所乘搭路線的巴士全部沒有冷氣。

9. 三分之二 (66.3%)受訪人士表示滿意「城巴」巴士班次的可靠性，較表示不滿意 (23.9%) 的為多。
10. 八成四 (84.4%)受訪人士認為「城巴」大多數司機的「安全駕駛意識」是好的，遠較認為不好 (8.5%) 的為多。
11. 八成二 (81.6%)受訪人士認為「城巴」大多數司機的「服務態度」是好的，遠較認為不好 (10.2%) 的為多。
12. 三成二 (32.4%)受訪人士表示滿意「城巴」在「減低巴士排放廢氣」方面的表現，較表示不滿意 (21.8%) 的為多，而四成六 (45.5%)表示「不知道」或「無意見」。

完

香港特別行政區政府

# < 「新大嶼山巴士」服務民意調查 >

調查報告



香港理工大學 應用社會科學系

社會政策研究中心

策劃及執行

二零零五年十月

## 調查結果

(節錄自 <「新大嶼山巴士」服務民意調查> 調查報告)

1. 香港特別行政區政府委託香港理工大學科技及顧問有限公司於 2005 年 9 月 9 至 15 日進行的 <「新大嶼山巴士」服務民意調查>，於大嶼山的梅窩、大澳、東涌市中心及東涌逸東邨的巴士站，以街頭訪問的形式，成功訪問了 1,845 名 12 歲或以上的「新大嶼山巴士」的乘客，以下概述數據的主要分析結果。

### 總體分析

2. 三成九 (39.1%) 的受訪者受訪人士表示平時一星期會乘搭一至五次專營巴士，較表示一星期會乘搭專營巴士十一次或以上 (32.8%) 或六至十次 (27.1%) 的為多，百分之零點七 (0.7%) 則表示不會乘搭專營巴士。
3. 在平時每星期都會乘搭專營巴士的受訪人士中，五成七 (57.0%) 的受訪者表示最經常乘搭「新大嶼山巴士」巴士，較表示最經常乘搭「九巴」 (23.9%)、「城巴」 (8.3%)、機場巴士 (龍運/城巴) 或城巴邨巴 (5.4%) 或「新巴」 (4.8%) 的為多，百分之零點二 (0.2%) 表

示最經常乘搭其他巴士。

4. 七成六 (75.9%) 的受訪人士表示滿意「新大嶼山巴士」的整體服務質素，遠較表示不滿意 (20.6%) 的為多。
5. 七成一 (70.9%) 的受訪人士表示滿意「新大嶼山巴士」巴士車廂的舒適程度，遠較表示不滿意 (26.8%) 的為多。
6. 八成一 (80.5%) 的受訪人士表示滿意「新大嶼山巴士」巴士車廂的清潔程度，較表示不滿意 (17.3%) 的為多。
7. 五成六 (55.8%) 的受訪人士認為「新大嶼山巴士」的巴士車廂溫度通常是適中，較表示太熱 (20.1%)、「人多時就熱，人少時就凍」 (10.9%)、太凍 (7.6%)、或「夏天就熱，冬天就凍」 (4.4%) 的為多。
8. 七成 (69.6%) 的受訪人士表示通常會選擇有冷氣的巴士，較表示通常會選擇沒有冷氣的巴士 (3.4%) 的為多，一成半 (15.2%) 則表示無法選擇，因所搭路線的巴士全部有冷氣，百分之零點二 (0.2%) 亦表示無法選擇，因所搭路線的巴士全部沒有冷氣，百分之六 (6.4%) 則表示通常不會選擇是否有冷氣的巴士，另有百分之五 (5.0%) 表示

「無所謂」。

9. 七成半 (74.5%) 的受訪人士表示滿意「新大嶼山巴士」巴士班次的可靠性，較表示不滿意 (19.0%) 的為多。
10. 八成三 (83.4%) 的受訪人士認為「新大嶼山巴士」大多數司機的「安全駕駛意識」是好的，遠較認為不好 (12.0%) 的為多。
11. 八成一 (81.2%) 的受訪人士認為「新大嶼山巴士」大多數司機的「服務態度」是好的，遠較認為不好 (11.1%) 的為多。
12. 四成一 (40.8%) 的受訪人士表示滿意「新大嶼山巴士」在「減低巴士排放廢氣」方面的表現，較表示不滿意 (25.1%) 的為多，另有三成四 (33.9%) 表示「不知道」或「無意見」。

完

香港特別行政區政府

環境運輸及工務局

# <「九巴」巴士服務民意調查>

調查報告



香港理工大學 應用社會科學系

社會政策研究中心

策劃及執行

二零零五年十月

## 調查結果

(節錄自<「九巴」巴士服務民意調查>調查報告)

1. 香港特別行政區政府委託香港理工大學理大科技及顧問有限公司於2005年9月6至9日進行的<「九巴」巴士服務民意調查>，用電話成功訪問了1,784名12歲或以上人士，其中1,020最經常乘搭「九巴」巴士，以下概述數據的主要分析結果。

## 總體分析

### (甲) 整體受訪人士

2. 三成九 (38.5%) 受訪人士表示平時一星期會乘搭一至五次專營巴士，較表示一星期會乘搭專營巴士十一次或以上 (18.3%) 或六至十次的 (18.0%) 為多，而兩成半 (24.7%) 則表示不會乘搭專營巴士。
3. 在平時每星期都會乘搭專營巴士的受訪人士中，七成六 (76.4%) 表示最經常乘搭「九巴」，較表示最經常乘搭「城巴」 (10.7%)、「新巴」 (9.3%)、機場巴士 (龍運 / 城巴) 或城巴邨巴 (1.0%) 或新大嶼山巴士 (0.4%) 的為多。



## (乙) 最經常乘搭「九巴」巴士人士

4. 在最經常乘搭「九巴」巴士的受訪者中，八成八 (87.9%) 表示滿意「九巴」的整體服務質素，遠較表示不滿意 (7.7%) 的為多。
5. 八成半 (85.3%)受訪人士表示滿意「九巴」巴士車廂的舒適程度，遠較表示不滿意 (12.3%) 的為多。
6. 八成二 (81.7%)受訪人士表示滿意「九巴」巴士車廂的清潔程度，遠較表示不滿意 (16.4%) 的為多。
7. 四成七 (46.7%)受訪人士認為「九巴」的巴士車廂溫度普遍適中，較認為車廂太凍 (27.9%)、「人多時就熱，人少時就凍」 (9.7%)、車廂太熱 (7.8%)、或「夏天就熱，冬天就凍」 (5.1%) 的為多。
8. 六成一 (61.1%)受訪人士表示通常會選擇有冷氣的巴士，遠較表示通常會選擇沒有冷氣的巴士 (3.7%) 的為多，一成八 (18.3%) 則表示通常不會就巴士是否有冷氣作選擇，一成三 (12.6%) 表示因所乘搭路線的巴士全部有冷氣無法選擇，百分之一 (1.0%) 亦表示因所乘搭路線的巴士全部沒有冷氣無法選擇，另有百分之三 (3.1%) 表示「無所謂」。

9. 六成四 (64.4%)受訪人士表示滿意「九巴」巴士班次的可靠性，較表示不滿意 (27.0%) 的為多。
10. 八成九 (88.8%)受訪人士認為「九巴」大多數司機的「安全駕駛意識」是好的，遠較認為不好 (4.6%) 的為多。
11. 八成半 (84.7%)受訪人士認為「九巴」大多數司機的「服務態度」是好的，遠較認為不好 (6.7%) 的為多。
12. 三成九 (38.8%)受訪人士表示滿意「九巴」在「減低巴士排放廢氣」方面的表現，較表示不滿意 (21.4%) 的為多，另有四成 (39.7%) 表示「不知道」或「無意見」。

完

香港特別行政區政府

環境運輸及工務局

# < 「巴士票價」民意調查 >

調查報告



香港理工大學 應用社會科學系

社會政策研究中心

策劃及執行

二零零五年十月

## 調查結果

(節錄自 <「巴士票價」民意調查> 調查報告)

1. 香港特別行政區政府委託香港理工大學理大科技及顧問有限公司於 2005 年 9 月 6 至 9 日進行的<「巴士票價」民意調查>，用電話成功訪問了 1,784 名 12 歲或以上的人士，以下概述主要數據分析的結果。

### 總體分析

2. 三成九 (38.5%) 受訪人士表示平時一星期會乘搭一至五次專營巴士，較表示一星期會乘搭專營巴士十一次或以上 (18.3%) 或六至十次的 (18.0%) 為多，而兩成半 (24.7%) 則表示不會乘搭專營巴士。
3. 在平時每星期都會乘搭專營巴士的受訪人士中，七成六 (76.4%) 表示最經常乘搭「九巴」，較表示最經常乘搭「城巴」 (10.7%)、「新巴」 (9.3%)、機場巴士 (龍運 / 城巴) 或城巴邨巴 (1.0%) 或新大嶼山巴士 (0.4%) 的為多。
4. 五成 (49.9%) 受訪人士表示接受現時的巴士票價，較表示不接受的 (38.2%) 為多。

5. 有六成半 (64.6%) 受訪人士表示不接受如果巴士公司由於提供票價優惠予某些種類的乘客，以致收入減少而需要整體加價，較表示接受的 (23.3%)為多。

完