

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)980/13-14(04)號文件

檔號：CB1/PS/1/12

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會 **2014年2月28日舉行的會議**

有關港鐵列車可載客量及載客率的 背景資料簡介

目的

本文件提供有關港鐵列車可載客量及載客率的背景資料，並概述議員過往討論此議題時所提出的主要意見及關注事項。

背景

2. 根據2014年施政報告，政府當局會繼續發展以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸系統，紓緩道路擠塞，減少廢氣排放。據政府當局表示¹，每日公共交通工具乘客使用鐵路者接近40%，而前往內地的陸路過境乘客人次則約有60%使用鐵路。

3. 在2013年12月4日的立法會會議上，政府當局回應議員提出的質詢時表示，為了紓緩港鐵列車擠迫和縮短候車時間，香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")在2012年推出耗資10億元的"用心聽·用心做"計劃，在比較繁忙的鐵路線每星期增加超過1 200班車(即一年超過62 000班車)。港鐵公司在2013年進一步加強部分鐵路線的列車服務(包括東鐵線、港島線、西鐵線、觀塘線及荃灣線)，以切合乘客的需要。

¹ 政府年報2012第十三章：<http://www.yearbook.gov.hk/2012/tc/pdf/C13.pdf>

4. 政府當局在2014年施政報告中提及，隨着正在興建的5個新鐵路項目預計分別在2014年至2020年竣工，公共交通系統將有所改善。此外，政府當局將在短期內公布新的鐵路發展藍圖，訂定在2020年以後推行的新鐵路項目。政府當局將會在2014年5月2日舉行的小組委員會會議上，向委員簡介《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂工作。

鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")提出的主要關注事項

5. 委員曾分別在2013年3月1日、7月5日、10月25日及2014年1月3日舉行的小組委員會會議上，就港鐵列車可載客量及載客率提出意見及關注事項。

量度列車車廂擠迫情況的標準

6. 在2013年3月1日、10月25日及2014年1月3日的小組委員會會議上，委員關注到港鐵列車車廂在繁忙時間擠迫的問題，並建議運輸署應帶頭就列車車廂及車站月台的擠迫情況訂定標準。此外，他們認為客觀的定義能夠令改善鐵路服務的討論變得更具意義。

7. 立法會秘書處最近於2014年1月公布研究簡報第4期(載於**附錄I**)。該研究簡報顯示，香港沒有訂立任何具體指標，量度列車車廂的擠迫情況。不過，政府當局²早前表示，現時港鐵觀塘線、荃灣線及港島線的每小時單向最高可載客量均為85 000人次，在上午及下午繁忙時段的平均載客率接近70%。然而，紐約、柏林、新加坡及北京等城市均已訂立標準，以列車車廂內每平方米站立的人數，作為量度擠迫的情況。舉例而言，若每平方米站立4人在紐約便算擠迫，但北京所訂的標準則是每平方米站立5人。

紓緩港鐵列車擠迫情況的措施

8. 在2013年7月5日及10月25日的小組委員會會議上，部分委員表示港鐵公司應解決在繁忙時段過度擠迫的問題，並推行必要措施，例如推出早晨折扣優惠，令繁忙時段的乘客需求減少。他們亦建議港鐵公司加密列車班次，長遠則應發展新鐵路項目，紓緩有關問題。

² 資料來源：政府當局在2013年2月就"我們未來的鐵路"第二階段公眾參與活動提供的文件[立法會CB(1)595/12-13(03)號文件]

立法會質詢

9. 陳克勤議員、梁志祥議員及謝偉銓議員對港鐵列車可載客量及載客率的事宜表示關注，並分別在2013年2月20日、7月17日及12月4日的立法會會議上提出質詢。他們主要關注到港鐵列車的擠迫問題，特別是東鐵線、馬鞍山線及西鐵線，並促請政府當局及港鐵公司落實措施，紓緩有關問題。該等質詢及政府當局的答覆載於**附錄II**，供委員參閱。

近期發展

10. 小組委員會邀請政府當局在2014年2月28日舉行的小組委員會會議上，向委員簡介港鐵列車可載客量及載客率的事宜。

相關文件

11. 相關文件一覽表載於**附錄III**。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年2月25日

研究簡報

第4期

海外城市紓緩車廂擠迫情況的措施

2014年1月

在繁忙時間出現鐵路列車車廂擠迫，一直是香港及全球其他大城市令人關注的議題。然而，香港並沒有充分利用交通管理措施，處理有關問題。

香港可從以下三大範疇借鑒紐約、倫敦、新加坡、東京及北京等城市的經驗：一是訂立量度擠迫情況的基準；二是採取非繁忙時間定價策略，分散繁忙時間的乘客量；三是利用交通管理措施紓緩繁忙時段的擠迫情況。本期研究簡報概述新加坡為應付繁忙時間列車擠迫的問題所採取的交通管理措施。

交通服務方面的議題屬交通事務委員會負責的政策範疇。

1. 背景

1.1 香港鐵路(下稱"港鐵")是本港最受歡迎的交通工具，約佔專營公共交通市場的佔有率的一半。港鐵亦是全球最繁忙的鐵路系統之一，2012年的載客量達14億3 100萬人次，幾乎與紐約的16億5 500萬人次及倫敦的12億2 900萬人次看齊，亦遠超新加坡的6億8 800萬人次及柏林的5億700萬人次。

1.2 港鐵是使用率高的鐵路網絡，在繁忙時間出現列車車廂擠迫的問題¹。許多大城市面對同樣問題時，從交通需求管理(尤其是非繁忙時間定價)及／或交通供應管理(例如增加列車班次及調派車身較長的列車²)等措施入手，紓緩擠迫情況。當中某些城市在未制訂任何交通管理措施前，已訂立量度擠迫方法的基準，以解決擠迫問題。

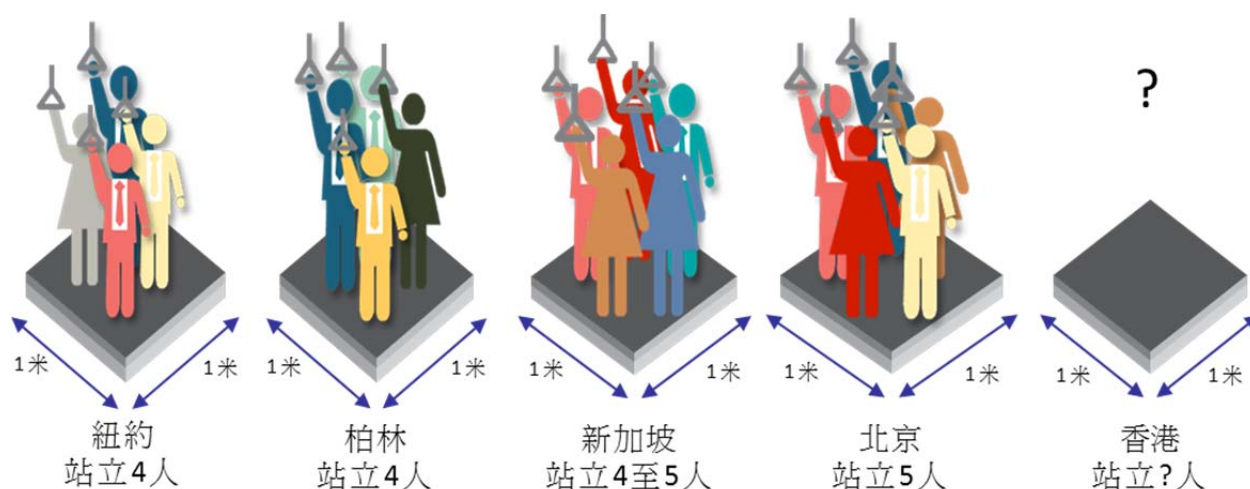
¹ 列車過度擠迫至少在以下兩方面對乘客的健康和安全構成影響：(a)過度擠迫或會令人受傷和精神受壓；以及(b)發生意外時或令風險增加。

² 月台的長度可能限制調派車身較長的列車紓緩繁忙時間車廂擠迫的可行性。

2. 列車車廂擠迫情況的量度方法

2.1 紐約、柏林、新加坡及北京等城市均已訂立標準，以列車車廂內每平方米站立的人數，作為量度擠迫的情況。舉例而言，若每平方米站立4人在紐約便算擠迫，但北京所訂的標準則是每平方米站立5人（見圖表1）。

圖1 —— 列車車廂擠迫情況的量度標準



2.2 與上述城市比較，香港則沒有訂立任何具體指標，量度列車車廂的擠迫情況。市民要求政府和港鐵營辦商(即香港鐵路有限公司)量度列車的擠迫情況，以確定問題的嚴重性及所需採取的紓緩措施。政府回應表示，現時港鐵觀塘線、荃灣線及港島線的每小時單向最高可載客量均為 85 000 人次，而在上午及下午繁忙時段的平均載客率接近 70%。³

³ 參閱 GovHK (2013)。

3. 非繁忙時間定價

3.1 列車服務的需求隨着一天不同時段而各異，特別是在繁忙及非繁忙時間。因此，許多城市已採用非繁忙時間定價的方法，將繁忙時間部分列車服務需求轉移至非繁忙時間，在紓緩繁忙時間的擠迫情況之餘，更能有效地配合鐵路網絡的載客量。在非繁忙時段，乘車環境較舒適，票價相對便宜，乘客亦可因此受惠。

3.2 基於上述原因，柏林、東京及倫敦等城市採用非繁忙時段定價策略，推行各項票價優惠計劃，藉此吸引乘客在非繁忙時間乘搭列車(見表1)。香港曾在1988年及1990年分別推行早晨特惠計劃⁴及彈性上班時間優惠⁵，以紓緩繁忙時間列車擠迫的情況，但此後並無推行同類計劃。

表1 —— 柏林、倫敦及東京適用於非繁忙時段的票價措施

	柏林	倫敦	東京
鐵路營辦商	政府部門或公營公司		
優惠票	早上 10 時月票	"Oyster"卡 (用作繳付車費的智能卡)	非繁忙時間優惠票
適用範圍	周一至周五 (上午 10 時後)； 以及周末、周日和 公眾假期	周一至周五(公眾假期除外) 上午 9 時 30 分至 下午 3 時 59 分及晚上 7 時後； 以及周末和周日	周一至周五 (上午 10 時至下午 4 時)； 以及周末、周日和 公眾假期
相對正常車費的 折扣率	約 28%	25%至 40% (視乎"Oyster"卡 覆蓋的區域數目而定，區域 數目越多，可享折扣率越高)	約 9%

資料來源：Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) (2014)、Transport for London (2014)及Tokyo Metro (2014)。

⁴ 該項早晨特惠計劃曾於 1988 年 6 月至 1990 年 4 月期間推行。

⁵ 該項優惠在1990年5月推出，但於1999年6月取消。

3.3 然而，以非繁忙時間定價的方式解決繁忙時間擠迫問題的成效，取決於"需求彈性"，即乘客受非繁忙時間可享有的低票價吸引的程度。"需求彈性"取決於多項因素，例如：

- (a) 交通開支佔入息的比例 —— 如交通開支佔入息的比例越高，相關乘客便會較有誘因，在非繁忙時間使用較便宜的交通服務；
- (b) 優惠期限 —— 票價優惠期限越長，乘客便越有更多時間改變其乘車習慣；及
- (c) 折扣幅度 —— 票價折扣幅度越大，乘客會更樂意在非繁忙時間乘搭列車。

4. 新加坡：個案研究

4.1 新加坡以綜合管理的方式推行交通管理措施，從供求兩方面解決繁忙時間列車車廂擠迫的問題。交通需求管理措施旨在鼓勵乘客在非繁忙時間乘搭列車，而推行交通供應管理措施則為了提供優質列車服務，減低因服務延誤而令列車出現不必要的擠迫情況。

交通需求管理

4.2 新加坡推行的交通需求管理措施的核心計劃，是於2013年6月起在鐵路網絡推行為期 1 年的免費乘車試驗計劃^{6 7}。乘客如在平日(公眾假期除外)早上7時45分前於市中心16個指定地鐵站出站，便可**免費**乘搭列車。至於錯過可免費乘搭列車的時分，但在上午7時45分至8時於上述車站出站的乘客，仍可享受最多正價車費減0.5新加坡元(3.1港元)的折扣。新加坡政府已預留共1,000萬新加坡元(6,200萬港元)，資助兩間鐵路營辦商進行此項為期 1 年的試驗計劃。

⁶ 新加坡的集體運輸鐵路系統由兩間上市公司負責營運，分別為SMRT企業有限公司(SMRT Corporation Limited)及新捷運公司(SBS Transit Limited)。新加坡政府的投資公司(淡馬錫控股公司)曾入股SMRT企業有限公司，截至2013年1月底，持有54%的控制性股權。

⁷ 在新加坡實施為期1年的免費乘車計劃前，乘客如在上午7時45分前於商業中心區的14個指定地鐵站出站，便可獲最多0.5新加坡元(3.1港元)的折扣。然而，此安排的反應並不理想，早上繁忙時間的乘客中只有3%至4%轉在別的時段乘搭列車。

4.3 為了推廣免費乘車計劃，新加坡政府推出一項新加坡乘客獎勵計劃(下稱"INSINC計劃")，乘客在周一至周五全日內任何時段乘搭地鐵，按路程計算，每 1 公里可自動賺取 1 分積分。INSINC 計劃的積分可換成現金獎賞，每月自動轉至乘客的 Cepas 卡內⁸。乘客如在繁忙時間(上午7時30分至8時30分)之前或之後的時段乘車，更可額外獲得積分。

4.4 此外，新加坡政府與主要的相關機構合作推廣免費乘車計劃，例如要求兩間鐵路營辦商在早上繁忙時間之前的時段加密班次，應付預計在上述時段內預計增加的乘客量。政府亦鼓勵聘用約25 000名員工的12家私人公司，按照"交通精明"("Travel Smart")計劃，作出更多彈性上班時間的安排。政府已聘請管理顧問，協助這些公司確定所需採取的步驟，以便員工改變乘車上班的習慣⁹。除了私人公司外，辦公室設在指定地鐵站附近的40多間公營機構，亦為屬下14 000名員工提供彈性上班時間的安排。

4.5 新加坡政府期望藉推行免費乘車計劃及彈性上班時間的安排，令10%至15%在早上繁忙時間乘車的乘客，改在非繁忙時間乘車。據推行該試驗計劃首周的初步結果顯示，早上8時至9時於16個指定市區車站出站的乘客人數，約減少7%。

交通供應管理

4.6 新加坡政府正計劃擴大鐵路網絡的載客量，同時亦推行改善列車服務的其他措施，以紓緩列車車廂擠迫的情況：

(a) 增加行走鐵路沿線的列車數量，令列車班次更頻密，車廂擠迫程度減輕，乘車環境更舒適；

(b) 提升訊號系統，縮短每班列車行駛相距的時間；

⁸ Cepas Card是在新加坡使用的一種電子貨幣智能卡。

⁹ 在參加"交通精明"計劃的12間公司中，3間公司已訂定彈性上班時間的安排，例如利用通訊設備，讓員工在家遙距工作。

- (c) 在繁忙時段前後加密列車班次，縮短候車時間；
- (d) 收緊鐵路營辦商必須達到的營運標準，務求減少服務延誤；¹⁰及
- (e) 嚴格執行維修和服務穩定程度方面的規定。

5. 觀察所得

5.1 大城市的鐵路網絡載客量甚高，在繁忙時間列車車廂難免出現擠迫的情況。然而，香港並沒有充分利用交通管理措施，處理繁忙時間列車擠迫的問題。香港上一次是在1988年至1990年期間推行非繁忙時間定價策略，分別於1988年推行早晨特惠計劃及1990年推行彈性上班時間優惠，用以紓緩繁忙時間列車擠迫的情況。從紐約、倫敦、新加坡、東京及北京等城市的經驗，香港可從以下三方面參考它們如何處理繁忙時間列車擠迫的情況：

- (a) 量度擠迫程度 —— 在紐約、柏林、新加坡及北京，列車擠迫程度按每平方米站立人數來量度。上述城市基於客觀基準，確定擠迫情況的嚴重程度，並尋求推行合適的交通管理措施，以紓緩其繁忙時間列車擠迫的情況；
- (b) 推行非繁忙時間定價計劃，將繁忙時間的乘客量分散 —— 柏林、倫敦及東京均採用票價優惠計劃，紓緩鐵路網絡在繁忙時間的擠迫情況。上述 3 個城市的集體運輸鐵路公司由政府機構或公營公司擁有和管理，可免受股東的壓力而提供非繁忙時間票價優惠。

¹⁰ 舉例而言，如在任何4星期內，列車服務中斷維持超過30分鐘的事故發生多於1次，便會對營辦商施加罰款，而若列車服務受阻時間較短但對乘客構成不便的事故(即受阻時間多於5分鐘)發生的頻率過密，營辦商亦將會受罰。

新加坡的集體運輸鐵路系統雖由兩間上市公司營運，但此限制並無阻止新加坡政府實施非繁忙時間定價計劃的決心，而解決辦法在於政府資助兩間鐵路營辦商，在早上繁忙時間之前的時段推出為期 1 年的免費乘車試驗計劃；及

- (c) 以綜合方式推行交通管理措施，從供求兩方面着手解決繁忙時間車廂擠迫的問題，新加坡便是採用此策略的好例子。新加坡尤其着重推行需求管理措施，實施免費乘車試驗計劃，輔以在私人公司和公營機構實施彈性上班時間的安排。

資訊服務部
資料研究組
2014年1月28日
電話：2871 2129

研究簡報是為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等研究簡報作為上述意見。研究簡報的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製研究簡報作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。本期研究簡報的文件編號為 RB04/13-14。

參考資料

Beijing

1. *Beijing Subway*. (2014) Available from: <http://www.bjsubway.com/> [Accessed January 2014].
2. 北京法意科技有限公司：《北京：城市轨道交通工程设计规范发布》，2013年，網址：http://www.lawyee.net/News/Legal_News_Display.asp?RID=352356 [於2014年1月登入]。

Berlin

3. *Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)*. (2014) Available from: <http://www.bvg.de/index.php/en/index.html> [Accessed January 2014].

London

4. The UK Parliament. (2003) *Overcrowding on Public Transport: Seventh Report of Session 2002–03, Volume I*. Available from: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200203/cmselect/cmtran/201/201.pdf> [Accessed January 2014].
5. Transport for London. (2008) *Mayor announces fair and affordable fares package to sustain massive investment in London's transport*. Available from: <http://www.tfl.gov.uk/static/corporate/media/newscentre/archive/9307.html> [Accessed January 2014].
6. *Transport for London*. (2014) Available from: <http://www.tfl.gov.uk/> [Accessed January 2014].

New York

7. *Metropolitan Transportation Authority*. (2014) Available from: <http://new.mta.info/nyct> [Accessed January 2014].
8. The New York Times. (2007) *Some Subways Found Packed Past Capacity*. Available from: http://www.nytimes.com/2007/06/26/nyregion/26mta.html?_r=0 [Accessed January 2014].

Singapore

9. Land Transport Authority of Singapore. (2013a) *INSINC: A Platform for Managing Peak Demand in Public Transit*. Available from: http://ltaacademy.lta.gov.sg/doc/13Sep031-Pluntke_INSINC-ManagingPeakDemandInPT.pdf [Accessed January 2014].
10. Land Transport Authority of Singapore. (2013b) *Land Transport Master Plan 2013*. Available from: <http://www.lta.gov.sg/content/dam/ltaweb/corp/PublicationsResearch/files/ReportNewsletter/LTMP2013Report.pdf> [Accessed January 2014].
11. Land Transport Authority of Singapore. (2013c) *Travel Demand Management*. Available from: Available from: <http://www.lta.gov.sg/content/dam/ltaweb/corp/PublicTransport/files/FAQ-free-travel-20130415.pdf> [Accessed January 2014].
12. Land Transport Authority. (2014) *Travel Early, Travel Free, Travel on the MRT*. Available from: <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en.html> [Accessed January 2014].
13. Parliament of Singapore. (2013) *Head W – Ministry of Transport*. Available from: http://sprs.parl.gov.sg/search/topic.jsp?currentTopicID=00079121-WA¤tPubID=00079119-WA&topicKey=00079119-WA.00079121-WA_4%2Bbudget%2B [Accessed January 2014].
14. *SMRT Corporation Ltd*. (2014) Available from: <http://www.smrt.com.sg/Home.aspx> [Accessed January 2014].

Tokyo

15. *Tokyo Metro*. (2014) Available from: <http://www.tokyometro.jp/en/index.html> [Accessed January 2014].

Hong Kong

16. GovHK. (2013) *Press Releases: LCQ10: MTR service*. Available from: <http://www.info.gov.hk/gia/general/201312/04/P201312030650.htm> [Accessed January 2014].
17. MTR Corporation. (1999) *LegCo Panels on Transport and Financial Affairs: How Public Views Collected in Relation to Fares are taken into Account by the MTR Corporation*. Available from: http://www.mtr.com.hk/eng/homepage/corp_index.html [Accessed January 2014].
18. *MTR Corporation Limited*. (2014) Available from: http://www.mtr.com.hk/eng/homepage/corp_index.html [Accessed January 2014].

新聞公報

立法會六題：港鐵東鐵線和馬鞍山線及九巴北區服務

以下是今日（二月二十日）在立法會會議上陳克勤議員的提問和運輸及房屋局局長張炳良教授的答覆：

問題：

香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）為舒緩列車車廂的擠迫情況和縮短乘客候車時間，在去年增加了多條鐵路線的列車班次，但不包括東鐵線及馬鞍山線。另一方面，九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）在過去十年的整體載客量據報持續下跌，唯獨在北區巴士線的乘客量卻上升兩成。不少新界東（尤其是北區）的居民向本人反映，出現上述情況可能是由於東鐵線及馬鞍山線已超負荷，以致部分新界東居民改乘巴士。該等居民亦指出，目前北區往返市區的巴士服務嚴重不足，因而對他們造成極大不便。就此，政府可否告知本會：

（一）過去五年，東鐵線及馬鞍山線的乘客量分別為何，以及當中前往及非前往羅湖或落馬洲口岸的乘客人數分別為何；是否知悉為何港鐵公司去年沒有增加該兩條鐵路線的列車班次，以及該公司有否評估該兩條鐵路線在繁忙時段的列車車廂有否出現過於擠迫的情況，以及現時的列車班次是否足以應付需求；若港鐵公司有評估，詳情為何；若否，原因為何；

（二）過去五年，九巴在全港及北區的乘客量分別為何；北區乘客量最高的十條巴士路線及該些路線分別的平均乘客量為何；九巴除了試行重組北區的巴士路線外，還有甚麼其他具體計劃（例如，增加巴士班次及新增巴士路線），改善北區往返市區的巴士服務不足的情況；及

（三）運輸署目前有何機制，以協調各公共交通運輸機構為新界東（尤其是北區）的居民提供的服務；該署今年有否計劃就乘客對公共交通運輸機構提供的服務的滿意程度進行調查；鑑於新界東的人口持續增加，當局會否要求公共交通運輸機構因應實際情況，為居民提供更便利及更多元化的服務？

答覆：

主席：

政府的公共交通政策以鐵路為骨幹，專營巴士提供接駁服務，及在鐵路未能到達的地方提供直達服務。其他公共交通工具則起輔助作用，令乘客選擇多元。運輸署一直按此政策，因應地區發展和人口變化，規劃公共交通服務。

就陳議員的提問，現答覆如下：

(一) 香港鐵路有限公司(簡稱「港鐵」)在制定包括東鐵及馬鞍山(下稱「馬鐵」)線在內的服務班次時，會考慮乘客量、載客量、輪候時間、鐵路網絡擴展計劃等因素，務求滿足需要。因乘客量增長，早在二〇〇九年，港鐵已在上午繁忙時間，調整班次，以短途列車，由大埔墟、火炭等站開出前往紅磡站，接載繁忙車站的乘客。

東鐵及馬鐵二〇〇八至二〇一二年乘客量及載客率列於附件一。

現時，東鐵於平日早上繁忙時間，最繁忙一段(火炭至紅磡站)的列車班次，平均約為2分45秒；繁忙時間馬鐵則平均約為3分鐘一班。繁忙時間內，部分乘客(尤其是在沙田或大圍站)或未必能登上首班到站列車。

如附件一所示，二〇一二年，東鐵列車平日早上繁忙時間平均載客率為71%，情況與其他例如荃灣及港島線的較繁忙路線相若。大多數乘客均擠於列車中央位置。港鐵已承諾加強月台管理，疏導人流登上列車頭尾，紓緩擠迫。事實上，過去兩年，東鐵和馬鐵已增加超過200名月台助理，確保繁忙時間人流暢順。港鐵會密切注視情況，按需要會增聘人手。

目前，東鐵線受信號系統所限，加上需容納廣九直通車，因而未能增加班次。即使立即採購新列車亦難有幫助，因為現時班次已接近信號系統可容許上限。但當沙田至中環(即沙中)線大圍至紅磡段於二〇一八年通車後，估計約有23%(每日74 000人次)新界南行乘客，會改為取道沙中線前往市區，起了分流作用。配合沙中線項目，東鐵信號系統會在二〇二〇年提升，班次因而可以增多。而且，二〇二〇年沙中線紅磡至金鐘段通車後，載客量每日亦會再增加12 000人次。

沙中線首段通車前，廣深港高鐵香港段預計二〇一五年通車。政府會審視廣九直通車的需求屆時會否減少。若會，我們會研究能否騰出軌道空間，加強東鐵本地服務。

(二) 過去五年，九巴平均每日載客量由二〇〇八年約270萬人次下降至二〇一二年約258萬人次，減幅4%。同期，九巴北區載客量由約164 000人次上升至約175 000人次，增幅7%。二〇一二年，北區乘客量最高的十條巴士路線載客量，每條每日平均約6 500至18 000人次不等，十條路線見附件二。

北區九巴服務近年已加強，例如加強了270A線(上水—尖東)及373A線(粉嶺—灣仔)早上繁忙時段服務，373A號線之後再增加班次和延長服務時間。

二〇一三至一四年，北區會以「區域性模式」重組巴士路線。部分使用量偏低、或有替代交通工具、或路線過分迂迴重疊的路線將會重組，騰出的資源轉用於需求殷切的路線上，包括考慮開辦前往市區的新路線。重組項目細節待定，預計三個月內完成。屆時會諮詢北區區議會，而初步的地區諮詢工作亦已展開。

(三) 運輸署會繼續通過營運數據、實地視察，及參考區議會和市民意

見，密切監察及協調各類公共交通服務，並按需要適時加強。每當新鐵路線通車，市民乘車習慣會改變。運輸署事前會進行研究，以重組不同交通服務安排，並先諮詢地區。

因應新界東人口增加而興建的沙中線，會於二〇一八年開始通車。巴士服務二〇一三至一四年亦會有十多項能惠及新界東的改善項目，運輸署會諮詢北區區議會。事實上，過去五年，新界東多了三條專營巴士線、四條專線小巴線及四條 巴線。

港鐵定期進行乘客調查。受訪者最滿意港鐵安全可靠、乘客資訊充足，以及車站車廂清潔。各專營巴士公司亦每年進行乘客調查。乘客普遍滿意巴士車長遵守交通規例，以及車速及駕駛技術。

完

2013年2月20日（星期三）
香港時間18時53分

過去五年港鐵東鐵線及馬鞍山線乘客量及載客率

		2008	2009	2010	2011	2012
東鐵線	每日平均乘客量	892,000	891,000	942,000	980,000	1,022,000
	往來羅湖站 每日平均乘客量	224,000	223,000	232,000	235,000	240,000
	往來落馬洲站 每日平均乘客量	31,000	35,000	42,000	50,000	60,000
	繁忙時間平均乘客流量* (繁忙時間每小時單一方 向可載客量為 82,500)	52,000	50,900	56,400	57,000	58,900
	繁忙時間平均載客率*	63%	62%	68%	69%	71%
馬鞍山線	每日平均乘客量	97,000	106,000	120,000	127,000	135,000
	繁忙時間平均乘客流量* (繁忙時間每小時單一方 向可載客量為 26,800)	11,800	11,900	14,100	14,500	14,900
	繁忙時間平均載客率*	44%	44%	53%	54%	56%

* 以鐵路線最繁忙的兩個車站之間，於一小時內的乘客量計算。載客率乃按照當時每小時實際行走班次的載客量及乘客量計算。

附件二

2012 年北區乘客量最高的 10 條巴士路線

	路線
1.	270 (上水天平 - 上水翠麗花園(循環線))
2.	270A (上水巴士總站 - 尖沙咀東(麼地道))
3.	273 (粉嶺華明 - 粉嶺站 (循環線))
4.	273A (上水彩園 - 粉嶺華明(循環線))
5.	273B (上水清河邨 - 上水站(循環線))
6.	276 (上水巴士總站 - 天水圍天慈)
7.	276A (上水太平巴士總站 - 天水圍天恆邨)
8.	277X (粉嶺聯和墟 - 觀塘平田)
9.	278X (上水巴士總站 - 荃灣(如心廣場))
10.	279X (粉嶺聯和墟 - 青衣站)

新聞公報

立法會十二題：港鐵西鐵線和輕鐵的列車服務

以下為今日（七月十七日）在立法會會議上梁志祥議員的提問和運輸及房屋局局長張炳良教授的書面答覆：

問題：

有很多名新界西北的居民向本人反映，對港鐵西鐵線和輕便鐵路（輕鐵）的列車服務感到不滿。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

（一）鑑於有居民指西鐵線於晚間的列車班次不足，以致乘客經常難以在中途站登上首班抵站往屯門方向的列車，西鐵線列車服務的繁忙及非繁忙時段的開始及結束時間為何；各時段的平均乘客量及列車可載客量為何；

（二）鑑於現時西鐵線在非繁忙時段約每六至七分鐘才開出一班列車，香港鐵路有限公司（港鐵公司）會否加密該時段的班次；若否，在何種情況下才會加密班次；

（三）鑑於有居民反映，西鐵線沿線地區對列車服務的需求持續增加，港鐵公司會否考慮將西鐵線列車車廂數目由七個增至原設計標準的九個；若否，在何種情況下才會增加車廂數目；

（四）現時各線輕鐵服務的繁忙及非繁忙時段的開始及結束時間為何；各時段的平均乘客量及列車可載客量為何；使用單卡或雙卡列車行走各線輕鐵的詳情為何；

（五）鑑於港鐵公司發布的新票價表顯示，由本年六月三十日開始，有超過1 300個輕鐵線車程組合的單程票價低於八達通票價，而差額由0.1元至0.5元不等，出現差額的原因為何；有否解決方法及其實施時間表為何；及

（六）鑑於輕鐵是接駁西鐵線乘客往返新界西北各地方的主要交通工具，但某些輕鐵路綫的尾班車開出時間未能配合西鐵線尾班車乘客的需要，該等輕鐵路綫的詳情及出現該情況的原因為何；港鐵公司會否考慮延長有關路綫的服務時間？

答覆：

主席：

現時，香港鐵路有限公司（港鐵公司）於制定各鐵路綫的列車服務安排時，已考慮不同區域和車站乘客乘車模式及乘客量，務求令列車服務能切合乘客需要。根據觀察，整體服務可以滿足乘客的需要，絕大部分乘客可以登上首班到站的列車。

就梁志祥議員提問的各部分，現答覆如下：

（一）至（三）港鐵公司一直有密切留意西鐵線的服務水平及乘客的需求。在繁忙時間的高峰期，西鐵線的乘客量會較高，但整體可以配合乘客的需要。二〇一二年，西鐵線列車於早上和晚上繁忙時間每小時單一方向可載客量分別為46,900和40,100人次。平日早上繁忙時間（由上午六時三十分至九時正）平均載客率約為70%，而平日晚上繁忙時間（由下午四時三十分至晚上七時三十分）平均載客率則約為56%，以現時載客率而言，足以應付乘客需要。

港鐵公司一直致力為乘客提供安全舒適及高效率的列車服務。二〇一二年推出「用心聽·用心做」計劃，加強列車服務，令一年整體的列車服務增加約62,000班車，額外提供1億5,000萬人次的載客量。西鐵線方面，自去年八月尾每星期由2,963班增加至3,151班列車行走，共增加188班列車。現時，平日早上繁忙時間的列車班次為三分鐘一班；而平日晚上繁忙時間的列車班次，已由四分鐘一班加密至三分半鐘一班。至於非繁忙時間的列車服務，亦由六至九分鐘一班加密至六至七分鐘一班。

此外，港鐵公司已展開沙中線項目，其中大圍至紅磡段於二〇一八年通車後，現有馬鞍山線會從大圍經東九龍連接西鐵線形成「東西走廊」。「東西走廊」通車後，西鐵線列車車廂會由現時七卡逐步增至八卡。屆時，西鐵線整體載客能力將進一步提升。

（四）由於輕鐵採用開放式設計，而且不同路線的輕鐵車輛可在同一車站停站，因此無從知悉乘客在車站購票或拍八達通卡後登上哪一輕鐵路線的車輛，故輕鐵載客率是從港鐵公司進行的觀察調查所得。二〇一二年，輕鐵平日早上繁忙時間（早上七時至八時）的平均載客率約為85%，而港鐵公司並沒有就非繁忙時段的載客率進行調查。輕鐵各路線的每小時可載客量及單卡或雙卡安排列於附件。

（五）輕鐵的收費系統採用兩種收費模式，八達通收費以所經車站數目計算車資，分為八級收費（今年六月三十日票價調整後，成人票價由4.1元至6.5元不等；特惠票價由2元至3.2元不等）。單程車票則以分區收費，分為六個收費區，三級收費（成人票價為4.5元、5.5元及6.5元；特惠票價為2元、2.5元及3元）。由於兩種收費模式完全不同，所以有機會出現單程車票票價低於八達通票價的情況。港鐵公司會研究長遠解決這問題的方案。

港鐵公司在計算個別車程車費調整時一向採納下列原則：

- （1）八達通票價的調整以1毫為單位；及
- （2）單程車票票價的調整以5毫為單位（現時港鐵售票機收取的硬幣面值分別為5毫、1元、2元、5元及10元）。

港鐵公司表示，每年根據以上原則計算個別車程票價時，由於單程車票及八達通的票價調整單位不同，部分單程車票（當中大部分是長者或小童特惠單程票）的票價在調整5毫後的加幅會過高，經考慮後，港鐵公司往

往決定不調整這些單程車票的票價。

但這安排卻會衍生出一個問題，就是同一車程部分八達通票價反過來會變得高於單程票價。就這個情況，政府已向港鐵公司表示關注。港鐵公司回應表示會積極跟進，但同時指出，這些單程票價若一次過調整至高於八達通票價，加幅依然可能會過高，市民未必接受。

港鐵公司在調整今年票價時，已在這方面作出改善。輕鐵的相關個案數目已由1,276宗下降47%，至672宗。港鐵公司計劃在今年起幾年內逐步減少清除八達通票價高於單程車票票價的情況。

（六）為確保行車安全和可靠，輕鐵在每晚收車後至翌日早上五時多出車前需要進行一系列保養維修和檢查的工作，以確保機件運作正常。因此，維修人員每晚都必須趕及在兩、三個小時內完成工作。進一步延長輕鐵線的服務時間，會影響維修工作，對輕鐵運作安全可能會造成影響。港鐵公司已盡量平衡乘客的需要及輕鐵保養維修的工作。儘管如此，政府會繼續敦促港鐵公司審視輕鐵線的服務時間，或提出其他可行方案，以銜接西鐵線尾班車。與此同時，政府亦會研究會否有其他公共交通工具可作相應配合。

完

2013年7月17日（星期三）
香港時間12時00分

附件

2013 年輕鐵各路線的可載客量

輕鐵路線	每小時可載客量 (單方向)	早上繁忙時間 單卡/雙卡的安排
505	2,440	7 單卡及 1 雙卡
507	2,611	8 單卡及 1 雙卡
610	2,324	11 單卡及 2 雙卡
614	1,128	7 單卡
614P	1,410	5 單卡
615	1,085	7 單卡
615P	1,410	5 單卡
705	5,640	5 雙卡
706	5,640	5 雙卡
751	3,021	6 單卡及 6 雙卡
751P	1,763	4 單卡
761P	6,267	13 雙卡
總計可載客量	34,739	

新聞公報

立法會十題：港鐵服務

以下是今日（十二月四日）在立法會會議上謝偉銓議員的提問和署理運輸及房屋局局長邱誠武的書面回覆：

問題：

據報，北京市質量技術監督局在本年八月公布《城市軌道交通工程設計規範》，規定由二〇一四年一月一日起，鐵路車廂的設計標準為每平方米宜最多站五人，該標準與俄羅斯鐵路的一致，而日本鐵路的標準為每平方米站四人。就此，政府可否告知本會：

（一）是否知悉，香港鐵路有限公司（港鐵公司）有否就車廂乘客密度制訂具體的指標及目標，包括規定車廂每平方米最多可站立的人數；若有，詳情為何，以及根據甚麼準則制訂有關指標和目標；若否，原因為何，以及會否參考北京及外國的做法，制訂相關標準；

（二）鑑於運輸及房屋局提供的資料顯示，現時港鐵觀塘線、荃灣線及港島線的每小時單向最高可載客量均為85 000人次，而在上午及下午繁忙時段的平均載客率接近70%，是否知悉港鐵公司根據甚麼乘客密度計算出該等數據；

（三）是否知悉，港鐵公司有否定期檢討及評估列車車廂的擠逼情況；若有，結果為何；若否，原因為何，以及會否進行評估；港鐵公司有否措施舒緩列車車廂的擠逼情況，以及各項有關措施的推行詳情及成效為何；及

（四）有否及以何準則評估現時列車車廂的擠逼情況是否處於可接受水平；若評估結果為否，有何解決措施，包括會否將列車車廂的擠逼情況列作港鐵票價調整機制的考慮因素之一？

答覆：

主席：

就謝偉銓議員提問的各部分，現答覆如下：

（一）由於港鐵是一個集體運輸系統，在設計上必須應付大量乘客的需要，因此在設計階段，會訂下一個乘客密度的標準。但這個標準並非一個硬性規定。在港鐵的實際運作上，乘客可自由選取座位及站立的位置，亦可在車廂內自由進出不同的車卡，加上車門數目多，乘客上落頻繁，故乘客在車廂內不同的位置會有不同的舒適度。在繁忙時間，乘客無可避免會感覺較擠逼。反之，在非繁忙時間，乘客會感覺車廂空間較寬敞。香港鐵路有限公司（港鐵公司）注意到，在繁忙時間，乘客在個別較繁忙的車站

或須輪候超過一班車才能登上列車。

（二）以下是繁忙時間港鐵平均載客率及最高可載客量的計算方法：

平均載客率 註 =
實際乘客量 ÷ 最高可載客量

最高可載客量 =
每列列車可載客人數 × 每小時開出班次數目

（三）及（四）港鐵公司致力為乘客提供舒適和可靠的鐵路服務，為了紓緩擠逼和縮短候車時間，港鐵公司去年推出耗資10億元的「用心聽・用心做」計劃，在比較繁忙的鐵路線每星期增加超過1 200班車（即一年超過62 000班車）。今年，港鐵公司適當地進一步加強東鐵線、港島線、西鐵線、觀塘線及荃灣線等的列車服務，以切合乘客的需要。

自「用心聽・用心做」計劃推出以來，乘客反應正面。去年年底進行的一項調查顯示，500名受訪者中，八成認為車廂和月台擠逼情況有改善，九成受訪者滿意候車時間。

如上文所指，乘客在列車的舒適度會因車廂內不同的位置及不同的行車時段會有所不同，不能一概而論，故不能亦不宜定下一個硬指標作為衡量港鐵服務質素的其中一項因素之用。因此亦不應和票價調整機制掛。

港鐵公司明白乘客對車廂多人的接受程度或有差異，會密切留意和回應乘客的需要，並根據不同區域乘客的乘車模式及乘客量作出考慮及安排，務求提供切合乘客需要的服務。長遠而言，政府會繼續研究是否需要發展新的鐵路項目，以紓緩現時或潛在的樽頸路段，令整個鐵路網絡更具效益。

註：以鐵路線最繁忙的兩個車站之間，於一小時內的乘客量計算。

完

2013年12月4日（星期三）
香港時間12時30分

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

港鐵列車可載客量及載客率
相關文件一覽表

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
1.3.2013	鐵路事宜 小組委員會	政府當局就"我們未來的鐵路"第二階段公眾參與活動提供的文件	立法會CB(1)595/12-13 (03)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0301cb1-595-3-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)1060/12-13 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20130301.pdf
5.7.2013	鐵路事宜 小組委員會	香港鐵路有限公司就其服務表現提供的文件	立法會CB(1)1421/12-13 (01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0705cb1-1421-1-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)534/13-14 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20130705.pdf

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
25.10.2013	鐵路事宜 小組委員會	會議紀要	立法會CB(1)312/13-14 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20131025.pdf

立法會秘書處
議會事務部1
2014年2月25日