

香港特別行政區立法會交通事務委員會
討論「公共交通策略研究- 的士服務」
意見書

公共交通運輸服務

主要泛指所有向大眾市民開放，並提供運輸服務的交通方式，由通路、交通工具、站點設施等物理要素構成。廣義而言，公共運輸包括民航、鐵路、公路、水運等交通方式，而「計程車(的士)」也是具有公共運輸特性的交通工具。

殘疾人權利公約

香港特別行政區政府(下稱 政府)於二零零八年跟隨中國簽定和遵守聯合國《殘疾人權利公約》(下稱 公約)，成為其中一個締約國。公約內第九條「無障礙」中指出，締約國應當採取適當措施，確保殘疾人在與其他人平等的基礎上，無障礙地進出物質環境，使用交通工具。目的旨在讓殘疾人士在社會上無障礙地充分和切實參與及融入社會，因此政府有責任致力推動無障礙交通設施，並在擬訂標準和原則上，提倡通用設計，讓普羅市民在公平原則下使用。

無障礙交通發展

宏觀而言，本港無障礙交通發展仍在穩定發展中，但推行無障礙的士卻好像遙不可及。本港商討無障礙的士實行已接近二十年，歐美國家已經運作多年，而鄰近本港的東南亞國家亦是，例如：台灣、日本、以致內地很多城市，只因為他們明白無障礙交通工具對市民生活的重要性。經當地政府大力推動下，已有數千部無障礙的士在社區中推出，並大受當地市民歡迎德政。

人口老化更需要無障礙

「人口老化」的浪潮持久不斷，席捲全球，本港亦需要面對及作出準備。根據政府統計處最新的推算顯示，本港老齡人口在未來三十年，65 歲及以上長者數目會由現時的 100 萬，激增至二零四一年的 260 萬；屆時，年齡中位數也會由現時的 43 歲升至 52 歲。因為年長而需要使用輪椅的市民也相對提升，無障礙的士可為安老於社區的長者及康復於社區的傷殘人士，提供便捷的「點對點」服務，解決復康巴士求過於供的問題外，更免卻無法預約車輛去覆診的憂心。因此，普及無障礙的士是有其社會需要及大勢所趨。

普及無障礙的士

香港現時約有一萬八千輛的士在市區行走，如要按步逐一更換無障礙的士，須要政府制定相關政策指引，加上士業界的配合，方可實施此「利民之政」。參考過往，政府可能因一些臨時優惠政策實施，而擔心影響及干預自由市場，導致有所顧忌而缺乏支持及推動力量。其實，政府施政惠及市民，理應責無旁貸，像當年制訂優惠政策，鼓勵柴油的士更換至石油氣的士一樣，旨在改善本港空氣質素，全民受惠；同樣地，無障礙的士普及化亦是利民之策，因此政府也可仿效當年經驗，提供優惠，鼓勵的士營運商參與。

現時，已有一位的士營運商以個人名義，運用數百輛的士推動無障礙發展，雖然有心有力，但始終孤掌難鳴，困難重重；至於以慈善方式營運的鑽的 (Diamond cab) 已有五年之久，卻只有六輛的士經營。前車可鑑，即使營運商願意配合，但若缺乏政府的大力支持，要讓全港的士參與其中，改善無障礙運輸網絡，可說是妄想。

我們的心願

因此，我們建議政府提供協助，如下：

1. 制定法例指引，祈在十年後，使全港的士均配備無障礙設施。
因為現時能夠選擇的石油氣無障礙的士車種不多，所以價錢昂貴，但如果政府制定法例，其他汽車製造商，就會製造更多無障礙的士加入香港市場競爭，無障礙的士價格自然會降低，有利經營成本。
2. 設立專為「無障礙的士上落客區」
現時推動初期，為鼓勵及方便無障礙的士經營，提供指定地點接載和等候輪椅人士或有需要人士上落，例如機場、醫院、大型商場門外等等
3. 鼓勵的士業界配合，履行社會企業責任，提出可行方案，讓政府參考及接納
4. 政府提供優惠誘因，讓的士營運者，順利轉型無障礙的士運作