共享經濟聯盟
SHARING ECONOMY ALLIANCE

致：立法會交通事務委員會
日期：2017年11月30日

智慧共乘減輕泊車位壓力

泊車位不足問題，離不開三個傳統解決方法：

（1）增加泊車位供應；
（2）更有地效運用現有泊車位；
（3）減少私家車數目，從而減少泊車位需求。

在稠密擠迫的客觀環境下，要在香港繁忙的商業區增加泊車位供應，殊不容易。此外，由於市區絕大多數泊車位，經已接近飽和狀態，透過增加使用效率來疏導需求，亦難以收到明顯成效。

事實上，政府現行泊車位政策，也是刻意透過壓抑供應，增加自駕人士成本，從而希望達到減少路面私家車數目。但在這個互為因果的政策結構下，往往被忽略的是，自駕人士選擇以私家車出行背後有眾多原因，單憑減少泊車位，未必能有效減少自駕出行的需要。相反，泊車位供應不足，不少自駕人士和職業車司機被迫將私家車停放在路邊，對繁忙的市區路面，構成不必要的交通擠塞。

根據波士頓諮詢公司（The Boston Consulting Group）在 2017 年 11 月發表的《Unlocking Cities The impact of ridesharing in Southeast Asia and beyond》，香港自駕人士平均每天要用25分鐘尋找泊車位。此外，報告亦提出，41%受訪港人認為個人化點對點交通服務能代替自駕。報告估計，在最理想的情況下，有效的點對點個人化交通服務，可以降低45%的整體私家車需求；釋放出來停泊車位空間，將相當於70個維多利亞公園的面積。

以共享經濟平台模式營運的網約車服務，不但在體驗上最接自駕出行，此外由於供應是由需求按即時的環境因素所主導，只要規管設計上容許價格的彈性，將能夠有效充分地發揮閒置汽車資源的價值，並同時減少整體社會對私家車的需求。

共享經濟聯盟促請政府，打破既有假設和思維局限，從實證為本的角度，研究如何從多方面著手，包括制訂一個容許供應和價格彈性的汽車共乘法律框架，從根本著手完善香港交通服務市場，最終達到減少私家車數目的政策目標。

參考資料：《Unlocking Cities The impact of ridesharing in Southeast Asia and beyond》
https://www.unlockingcities.com/content/documents/unlocking-cities-report-bcg-uber.pdf

- 完 -