

**海外城市市內巴士服務
票價調整過程：與運輸有關的機構**

一九九六年十二月七日

劉騏嘉小姐
胡志華先生
李兆麟先生

立法局秘書處
資料研究及圖書館服務部

香港中區雪廠街11號
中區政府合署(西座)4樓
電話：(852)2869 7735
圖文傳真：(852)25250990

目錄

	頁
研究報告摘要	
第一部 —— 引言	1
背景	1
目的	1
研究方法	2
第二部 —— 私有市內巴士服務	3
新加坡	3
陸上運輸局	3
公共運輸局	4
票價批准過程	5
票價調整經驗	5
倫敦	7
倫敦運輸局	7
票價批准過程	7
倫敦地區乘客委員會	8
票價調整經驗	9
漢城	11
票價批准過程	11
漢城定價準則委員會	11
漢城市長	12
票價調整經驗	12

第三部 —— 公有市內巴士服務	14
巴黎	14
巴黎運輸局	14
巴黎運輸委員會	14
票價批准過程	14
多倫多	16
多倫多公車局	16
大多倫多市議會	16
票價批准過程	16
紐約	18
都會運輸局	18
票價批准過程	18
永久居民諮詢委員會	19
票價調整經驗	19
第四部 —— 分析	21
海外城市與運輸有關的諮詢機構	21
相互關係	21
否決權和上訴渠道	21
票價控制機制	22
批准機關與官方諮詢機構意見分歧	22
私有服務票價建議加幅和獲准加幅的統計數字	22
參考資料	27

研究報告摘要

1. 六個曾研究的城市 —— 新加坡、倫敦和漢城的私有經營者，及巴黎、多倫多和紐約的公有經營者；沒有一個，需要將加價建議交給它們的立法機關審批。因此，也沒有任何一個城市，曾制訂附屬立例，控制巴士票價的調整。
2. 只有倫敦和巴黎，其運輸部長被授予保留否決權。其他四個城市，批准機關的決定就是最後決定。所有六個城市，皆未有為巴士經營者或乘客設立上訴渠道。
3. 倫敦、漢城和紐約三個城市，設有官方諮詢機構，成員全部經由選舉產生的官員或政府委任。新加坡的經營者，可諮詢陸上運輸局意見，才向公共運輸局申請調整票價。
4. 諮詢機構的設立，與經營者的擁有權、經營成本的融資方式、或票價結構，並無相互關係。
5. 倫敦提供的資料顯示，一九九零年，批准機構和運輸大臣之間曾出現紛爭。加價協議在一個月後達成。
6. 在倫敦和紐約，諮詢機構的意見，常與批准機關相左，但批准機關作出的仍是最後決定。
7. 新加坡、倫敦及漢城三個私有巴士服務統計資料顯示，市內巴士票價增幅是高於或與通脹同步。

海外城市市內巴士服務 票價調整過程：與運輸有關的機構

第一部 —— 引言

1. 背景

1.1 一九九六年十月，立法局公共巴士服務(修訂)條例草案審議委員會，要求資料研究及圖書館服務部，對海外城市市內巴士服務的票價調整過程，進行研究。本部因而探討了海外城市的現行做法。

2. 目的

2.1 此份研究報告，旨在提供六個海外城市的最新資料，協助立法局議員更有效地審議上述草案。

2.2 研究範圍是：

- (a) 海外城市與運輸有關的諮詢機構¹，它的組成、授權範圍、財政來源及員工支援方面的具體資料，這些城市的巴士服務可以是私有或公有；
- (b) 漢城的票價批准機關。漢城市政府如何成立、授權範圍、財政來源及員工支援等具體資料；
- (c) 在海外城市，私有巴士服務經營者申請調整票價，批准機關的決定是否最後決定，抑或有進一步的否決權或上訴渠道；又或與香港附屬法例所規定的程序相近的票價控制機制；
- (d) 對加價申請，特別是私有巴士服務提出的申請，批准機關與諮詢機構意見相左時，海外城市處理上的經驗；及
- (e) 私有服務票價建議加幅與獲准加幅的統計數字。

¹ 研究中，諮詢機構指於票價調整過程中，必須被正式諮詢的各個組織或用者團體。非官方壓力團體並不包括在內。

3. 研究方法

3.1 為了收集資料，本部查詢了十個海外城市的交通部、政府部門、諮詢機構、用者團體及城市巴士經營者。這些城市計有：新加坡、倫敦、漢城、巴黎、多倫多、紐約、東京、大阪、雪梨和洛杉磯。

3.2 選擇此十個城市，是因為前項研究文件「海外城市市內巴士服務的監管機制(RP16/95-96於1996年9月出版)²」，曾以這些城市為研究對象。不過，今次研究中，大阪與雪梨沒有回答有關查詢。還有，東京和洛杉磯未能為研究提供足夠資料。

3.3 此報告根據新加坡、倫敦、漢城、巴黎、多倫多和紐約所提供的資料而寫成。

² 前項研究，嘗試涵蓋十三個城市。除所提及者外，其餘三個是曼谷、台北與溫哥華。本部在研究中不包括曼谷和台北，因為兩個城市對前項研究未作回應。本部同時剔除溫哥華，因為該市的巴士服務由政府擁有，票價調整過程中，並無官方的諮詢機構。

第二部 —— 私有市內巴士服務

4. 新加坡

4.1 新加坡的市內巴士服務，由兩家公司經營，新加坡巴士服務有限公司(Singapore Bus Service Limited)及環島巴士服務有限公司(Trans-Island Bus Services Limited)。兩家公司均是私有企業，不獲任何政府補助。

陸上運輸局(Land Transport Authority)

4.2 陸上運輸局主要職責，是發展及管理新加坡陸上運輸系統。這個法定委員會，按照新加坡陸上運輸局法(第158A章)Land Transport Authority of Singapore Act (Cap.158A)的規定，於一九九五年九月一日成立。由下列機構合併而成：

- (a) 新加坡捷運公司(Mass Rapid Transit Corporation)
- (b) 車輛登記處(Registry of Vehicles)
- (c) 公共工程局道路交通署(Roads and Transportation Division of the Public Works Department)；及
- (d) 交通部陸上運輸署(Land Transport Division of the Ministry of Communications)。

4.3 陸上運輸局全體成員，包括主席及副主席，由交通部長委任。成員數目，不少於三個，不多於十五個，由交通部長決定。目前，該局有十三名成員，全部非受薪。

4.4 市內巴士服務經營者可以就票價加幅問題，諮詢陸上運輸局的意見。諮詢與否，由經營者決定。

4.5 諮詢陸上運輸局後，兩家巴士公司可以修改其票價調整建議，然後呈交公共運輸局(Public Transport Council) 考慮。

公共運輸局

4.6 公共運輸局，是批准市內巴士票價調整的機關。該局也是一個法定委員會，根據公共運輸局法(第259B章)成立。該法第四部分列出公共運輸局的功能如下：

- (a) 接受及考慮關於簽發巴士服務牌照的申請；
- (b) 接受及考慮關於批准巴士、的士及地鐵票價的申請；
- (c) 監管巴士路線；及
- (d) 從事及執行經由交通部長批准之活動，或交通部長經憲報刊登指令分配運輸局執行的職責。

4.7 公共運輸局有十三位成員，由交通部長委任，任期兩年。成員包括四家公共運輸經營機構的總裁(新加坡巴士服務有限公司、環島巴士服務有限公司、新加坡捷運公司及舒適的士公司)、草根階層組織代表、學者、專業人士及機構代表等³。

4.8 該局的主席及副主席，由交通部長從該局成員中委出。交通部長可以不需提出任何理由，撤消該局主席、副主席及其他成員的委任。

4.9 該局財政由政府津貼。成員(包括主席及副主席)的薪金，經交通部長決定，由政府支付。

4.10 該局每月開會一次。會議不向公眾開放。

4.11 公共運輸局執行職務時，該局秘書處提供支援。秘書處有六位員工，由秘書長領導，秘書長向主席負責。秘書處支出由政府津貼。

³ 本部曾嘗試索取來自這些團體的成員的具體數字，但未能成功。

票價批准過程

4.12 市內巴士經營者可以就票價加幅，諮詢陸上交通局的意見，經營者之後可以修改其加價建議。向公共運輸局呈交建議時，巴士經營者會解釋加價理由。公共運輸局考慮加價的理由是否充分，繼而作出決定。任何市內巴士票價調整的申請，公共運輸局在考慮時，要顧及申請機構的財政狀況，亦需要保障市民的利益。

4.13 市內巴士票價調整，公共運輸局所作的是最後決定。過程中並無官方諮詢機構。公共運輸局毋須將決定呈交立法機關審批。無任何機關可以否決該局的決定，市內巴士經營者及乘客，亦沒有渠道上訴。

4.14 公共運輸局會發出新聞稿，公布市內巴士票價調整，並將經修改的票價在憲報刊登，讓公眾知道。

票價調整經驗

4.15 公共運輸局表示，過去六年，該局對市內巴士票價調整申請所做的決定，市內巴士經營者均接受。

4.16 公共運輸局的答覆顯示，巴士票價上一次重大調整，在一九九零年十月一日，前後相隔大約九年。這次調整，各種票價均調高十仙⁴(25%)。經營者提出的建議獲該局接納。

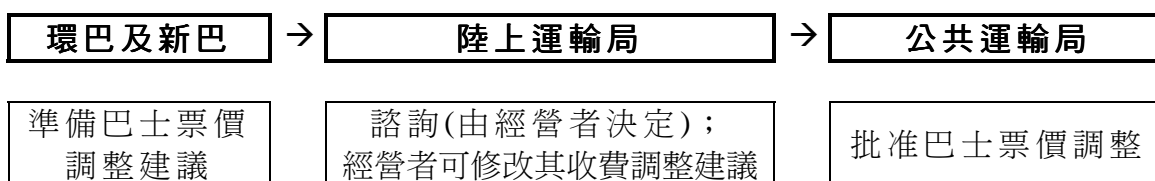
4.17 一九九四年六月一日，巴士加價十仙⁴。此舉旨在協助巴士經營者抵銷百分之三的商品服務稅⁵。

4.18 一九九五年十月一日，巴士票價再提高十仙⁴。

⁴ 以坡幣計算。

⁵ 商品服務稅是一種稅項，一九九四年四月一日開始徵收。

4.A 新加坡巴士票價調整過程



資料來源：公共運輸局

4.B 新加坡參與巴士票價調整過程的機構

官方諮詢機構	批准機關	立法機關	有否決權機關	上訴渠道
無	公共運輸局	無	無	無

資料來源：公共運輸局

4.C 新加坡巴士票價調整過程中參與機構的具體資料

機構	陸上運輸局	公共運輸局
- 職能	發展及管理陸上運輸系統	批准機關
- 法律地位	法定	法定
- 財政來源	政府	政府
- 例會	未向本部提供資料	每月一次
成員	十三名；委任	十三名；委任
- 薪酬(來源)	成員不受薪	政府
- 任期	未向本部提供資料	兩年
員工支援	未向本部提供資料	六名員工
- 薪酬(來源)	政府	政府

資料來源：陸上運輸局及公共運輸局

5. 倫敦

5.1 市內巴士服務由私人公司經營。經營者跟倫敦運輸局(London Transport)⁶簽訂合約。合約分兩種，「總成本合約」及「淨成本合約」。「總成本合約」規定，倫敦運輸局向經營者提供定額撥款，但票價收入歸該局所有，因此，經營者無加價意欲。「淨成本合約」規定，經營者必須接受倫敦運輸局釐定的票價。該局現仍津貼虧蝕路線。

倫敦運輸局(London Transport)

5.2 倫敦運輸局是法定機構，根據一九八四年倫敦地區運輸法(London Regional Transport Act 1984)而成立。成員十一人，(包括主席及副主席)，全由運輸大臣委任，合約屬定期性質，(細節由運輸大臣決定)。成員薪金和津貼(包括主席和副主席的薪金和津貼)，亦由運輸大臣決定。政府向該局⁷提供補助和津貼。

票價批准過程

5.3 倫敦運輸局釐定倫敦巴士和地鐵的票價；運輸大臣則負責訂定整體政策方向。該局釐定巴士票價水平時，會諮詢運輸署(Department of Transport)，以考慮政府對指定交通服務經營者訂下的政策和財政目標。自一九九三年起，按照一九九三年鐵路法(Railways Act 1993)的規定，倫敦運輸局需要徵詢倫敦地區乘客委員會(London Regional Passengers Committee)對票價調整的意見。

5.4 運輸大臣擁有調整票價最後的否決權。加價建議毋須呈交立法機關審批，亦沒有為市內巴士服務經營者及乘客，設立上訴渠道。

⁶ 一九九四年，政府將十家巴士公司私營化，得到大約二億三千三百萬英鎊收入。

⁷ 一九九三至九四年度，倫敦運輸局錄得營運虧損六千三百萬英鎊、投資支出八億二千一百萬、運輸署撥款六億九千三百萬。九四至九五年度，該局營運利潤四千萬、投資支出九億五千四百萬、運輸署撥款六億八千六百萬。

倫敦地區乘客委員會

5.5 倫敦地區乘客委員會是一法定機構，按照一九八四年倫敦地區運輸法(由一九九三年鐵路法所修訂)的規定而成立。是由運輸署資助的公共機構。職責包括：

- (a) 負起上訴機關的功能，調查經營者並未處理的投訴和建議。
- (b) 考慮運輸服務經營者及政府轉介該局的事項。
- (c) 考慮任何有關事項。

5.6 一九九三年起，調整票價的建議均諮詢倫敦地區乘客委員會。然而，委員會給本部的回覆，顯示委員會無權迫使倫敦運輸局接受其意見。倘若倫敦運輸局漠視委員會的意見，委員會只能發表公開抗議聲明，別無他法。

5.7 委員會成員(包括主席及副主席)，由運輸大臣從提名名單中委出。名單上的候選人，由不同提名團體提名，包括總商會、用者團體及利益團體，例如婦女組織、傷殘人士團體、少數民族組織等利益團體。一九八四年倫敦地區運輸法規定，委員會可以有多達三十名成員；但委員會一向只有二十五名成員，並已成慣例。目前，委員會只有十六名成員，並正在物色九名新成員。

5.8 委員會目前十六名成員中，六人由用者團體提名、三人由婦女組織提名、兩人由傷殘人士團體提名、一人由倫敦總商會提名、一人由一個地方政府組織提名、三人由內閣辦公室公職委任組委任。

5.9 任何現任成員辭職，有關提名團體不能確定，繼任者是由該團體提名。

5.10 按照委員會的回覆，將來可能在報章刊登廣告，邀請外界提名新成員。委員會歡迎這項轉變，並渴望成員可以更廣泛代表各類使用運輸服務的公眾。

5.11 委員會經費由政府補助。成員(包括主席及副主席)的薪酬和津貼，亦由運輸大臣決定。

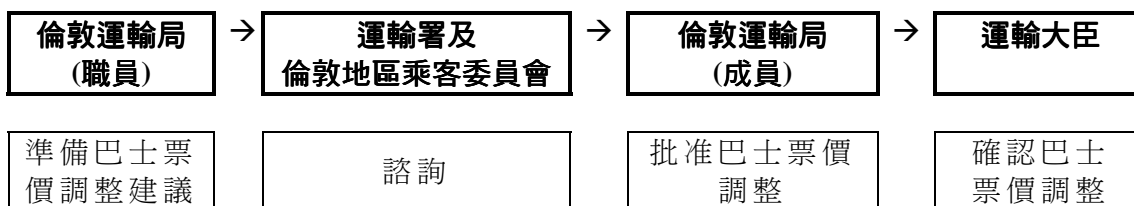
5.12 委員會每年開會五次。屬下小組委員會開會頻密，每月一次。委員會所有會議向公眾開放，會議紀錄及報告亦廣泛傳閱。

5.13 委員會由秘書處十五名員工支援。秘書處由一位處長領導，直接向主席報告。秘書處經費亦由政府提供。

票價調整經驗

5.14 過去經驗顯示，除一九九零年外，運輸大臣一般接納倫敦運輸局調整票價的建議。在一九九零年，倫敦運輸局建議增加票價，幅度高於通脹率，運輸大臣不同意，因而延遲加價。一個月後，與運輸大臣達成妥協，加幅與通脹看齊。加幅減少對收入造成多少損失，本部未有收到資料。巴士票價增幅在過去三年均高於通脹率，但其高於通脹增幅的原因，並沒有提供予本部。

5.A 倫敦巴士票價調整過程



資料來源：倫敦運輸局

5.B 倫敦參與巴士票價調整過程的機構

官方諮詢機構	批准機關	立法機關	擁有否決權機關	上訴渠道
倫敦地區乘客 委員會	倫敦運輸局	無	運輸大臣	無

資料來源：倫敦運輸局

5.C 倫敦巴士票價調整過程中參與機構的具體資料

機構	倫敦地區乘客委員會	倫敦運輸局
- 功能	提供與交通事務有關的意見	批准機關
- 法律地位	法定	法定
- 財政來源	政府	政府
- 例會	一年五次；公開進行	未向本部提供資料
成員	25名 ¹ ；委任 ²	11名；委任
- 薪酬(來源)	政府	政府
- 任期	未向本部提供資料	定期合約；具體內容由運輸大臣決定
員工支援	15名	未向本部提供資料
- 薪酬(來源)	政府	政府

備註：1. 一九八四年倫敦地區運輸法規定，倫敦運輸局可以有高達三十名成員。

2. 成員由運輸大臣從提名名單中委出，名單上候選人由多個組織提名，包括總商會、用者團體及利益團體。

資料來源：倫敦地區乘客委員會及倫敦運輸局

6. 漢城

6.1 市內巴士服務由私人公司經營，專利經營權由漢城市政府批出。漢城有約九十家私人巴士經營者，它們均沒有獲市政府任何津貼。

票價批准過程

6.2 漢城巴士公司協會⁸(Seoul Bus Company Association)向交通管理辦公室(Traffic Management Office)呈交調整收費申請。交通管理辦公室是漢城市政府的部門，負責監管巴士經營者的日常運作。辦公室檢討有關申請。

6.3 然後，申請會交由漢城定價準則委員會(Seoul Price Measures Committee)考慮，最後由漢城市長審批，並會發布新聞稿，宣布調整票價。

6.4 從一九九四年七月一日起，巴士票價由漢城市長負責批准。在釐定票價時，市長在顧及工資增加、物價水平及公眾意見後，作出決定。市長的決定是最終的。票價申請不會交給立法機關審批。沒有任何機關可否決市長的決定。市內巴士服務經營者及乘客，亦無上訴渠道。

漢城定價準則委員會

6.5 漢城定價準則委員會是一法定組織，於票價調整程序中扮演諮詢角色。事實上，委員會不單就巴士加價問題提供意見，亦就漢城公共事業加費提出意見。

6.6 委員會成員由漢城市長委任，任期兩年，期滿後可再獲委任。委員會最多可有十五名成員，目前是十四名(一半為政府官員，另一半是專業人士，包括大學教授、會計師、新聞工作者和商人)。

6.7 委員會每年開會四次，閉門進行，但可邀請適當團體提供意見。委員會經費由漢城市政府負責。

6.8 漢城市政府負責支付委員會員工的薪酬。

⁸ 巴士經營者均是漢城巴士公司協會的成員。

漢城市長

6.9 從一九九五年七月起，漢城市長由漢城公民選出，任期三年，從一九九六年至一九九八年。市長薪酬，由漢城市政府支付。

票價調整經驗

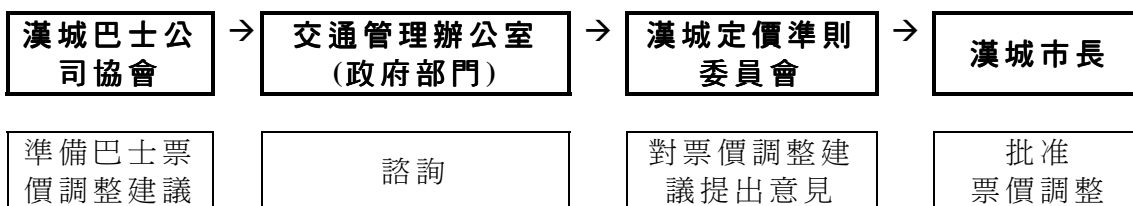
6.10 巴士票價一般是每年調整，頻密程度會因需要而改變。一九九零到一九九六年間，巴士票價每年調整一次，但一九九五年例外，加價兩次。

6.11 本部得到的回覆顯示，建議加幅(由漢城巴士公司協會提出)與實際加幅有別。

6.12 例如一九九六年，市內巴士票價由三百六十韓圓加到四百韓圓，雖然建議票價高達五百韓圓。

6.13 到現時為止，漢城市長一直接納漢城定價委員會提出的巴士加價建議。

6.A 漢城巴士票價調整過程



資料來源：漢城市政府

6.B 漢城參與巴士票價調整過程的機構

官方諮詢機構	批准機關	立法機關	擁有否決權機關	上訴渠道
漢城定價準則委員會	漢城市長	無	無	無

資料來源：漢城市政府

6.C 漢城巴士票價調整過程中參與機構的具體資料

機構	漢城定價準則委員會	漢城市長
- 功能	對票價調整提供意見	行使批准權力
- 法律地位	法定	不適用
- 財政來源	漢城市政府	漢城市政府
- 例會	一年四次；閉門進行	未向本部提供資料
成員	十四名；委任	不適用 ¹
- 薪酬(來源)	未向本部提供資料	漢城市政府
- 任期	兩年	三年
員工支援	未向本部提供資料	未向本部提供資料
- 薪酬	漢城市政府	漢城市政府

備註：1. 漢城市長由漢城公民選舉產生

資料來源：漢城市政府

第三部 —— 公有市內巴士服務

7. 巴黎

7.1 巴黎市內巴士服務及地鐵服務，皆由公有企業巴黎運輸局 (Régie Autonome des Transports Parisiens) 提供。巴黎運輸局受官方組織巴黎運輸委員會 (Syndicat des Transports Parisiens) 監察，由國家及地方政府補貼。

巴黎運輸局

7.2 巴黎運輸局管理委員會有二十七名成員；包括九名國家政府代表、九名由法令提名及九名公眾代表。

巴黎運輸委員會

7.3 從一九五九年，巴黎運輸委員會一向負責營運巴黎的公共運輸系統，亦負責處理票價政策、批准及管理運輸經營者和路線。

7.4 巴黎運輸委員會，是在巴黎運輸委員會行政議會之下運行的官方組織。行政議會共有成員二十四名，其中十二名是國家官員；包括來自警務署、財政部及運輸部的官員；餘下十二名代表地方政府。投票時若正反票數相同，主席可投決定性一票。主席是巴黎地區警務署長，由國家政府提名。

7.5 巴黎運輸委員會有獨立的財政預算，主要經費來源是「僱主稅」(佔經費來源百分之九十七)。「僱主稅」是僱主直接向巴黎運輸委員會支付的款項，以作為其員工的交通費。

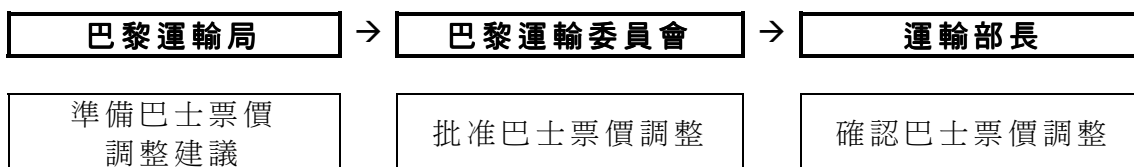
票價批准過程

7.6 巴黎運輸委員會替巴黎運輸局釐定票價，以營運上財政平衡為目標。當巴黎運輸委員會決定修改票價時，會通知運輸部。若運輸部長不反對，及考慮過財政部長的意見，建議中的票價就會生效。加價一般是在每年八月。

7.7 若運輸部長反對、或只批准巴黎運輸委員會提出的部分加價建議，引致巴黎運輸局出現赤字，就由國家及地方政府補償。

7.8 在巴黎，票價修改過程中，並沒有官方諮詢機構。票價調整建議並不交給立法機關審批。經營者及乘客亦無上訴渠道。

7.A 巴黎巴士票價調整過程



資料來源：巴黎運輸委員會

7.B 巴黎參與巴士票價調整過程的機構

官方諮詢機構	批准機關	立法機關	擁有否決權機關	上訴渠道
無	巴黎運輸 委員會	無	運輸部長	無

資料來源：巴黎運輸委員會

7.C 巴黎巴士票價調整過程中參與機構的具體資料

機構	巴黎運輸委員會
- 職能	批准機關、營運巴黎地區公共運輸
- 法律地位	政府部門
- 財政來源	國家及地方政府
- 例會	未向本部提供資料
成員	二十四名(一半國家官員，一半地方官員)
- 薪酬(來源)	未向本部提供資料
- 任期	未向本部提供資料
員工支援	未向本部提供資料
- 薪酬(來源)	國家及地方政府

資料來源：巴黎運輸委員會

8. 多倫多

8.1 市內巴士服務由多倫多公車局 (Toronto Transit Commission) 提供。公車局獲大多倫多市議會 (Municipality of Metropolitan Toronto) 及安大略省的資助。

多倫多公車局

8.2 多倫多公車局成立於一九五四年，是一家公共機構，屬大多倫多市議會管轄，亦向大多倫多市議會負責。

8.3 公車局負責協調多倫多市的公共載客運輸服務。主要職責包括：制定運輸政策、財政預算、及監察公車局服務的質素和效率。

8.4 票價收入，約佔公車局營運成本的六成半，其餘由大多倫多市議會及安大略省支付。

8.5 公車局有七名成員，全由大多倫多市議會委任，任期三年。成員薪酬，亦由大多倫多市議會決定。公車局每兩星期開會一次。

8.6 公車局目前僱用大約九千五百名員工。他們只向公車局負責。公車局員工薪酬，亦由大多倫多市議會及安大略省支付。

大多倫多市議會

8.7 大多倫多市議會負責多倫多的整體行政管理。市議會有十七名成員，全部由多倫多的公民選舉產生，任期三年。選舉通常在十一月舉行，同年的十二月一日上任。

8.8 本部收到的回覆顯示，雖然公車局是向市議會負責，但市議會無權否決公車局的票價決定。然而，市議會能夠通過調整撥給公車局的補助，間接影響巴士票價的水平。

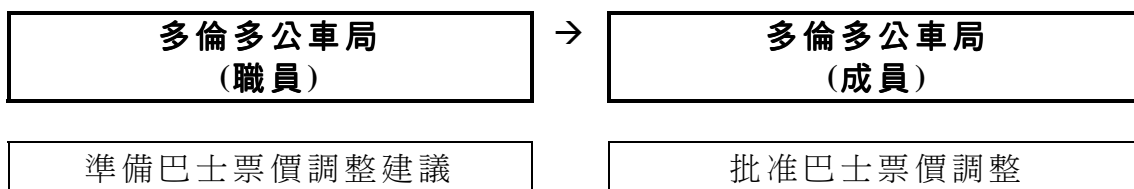
8.9 市議會鼓勵公眾出席它的會議。會議通常在星期一召開，每三星期一次。

票價批准過程

8.10 巴士票價調整的過程中，公車局職員直接向公車局提出加價建議，要求批准。

8.11 雖然個人及用者團體，可以向公車局反映意見，但票價調整過程中，並無官方諮詢機構。票價調整建議不會交給立法機關審批。並無機關有權否決公車局的決定。經營者和乘客亦沒有上訴渠道。

8.A 多倫多巴士票價調整過程



資料來源：多倫多公車局

8.B 多倫多參與巴士票價調整過程的機構

官方諮詢機構	批准機關	立法機關	擁有否決權機關	上訴渠道
無	多倫多公車局	無	無	無

資料來源：多倫多公車局

8.C 多倫多票價調整過程中參與機構的具體資料

機構	多倫多公車局
- 職能	經營者，本地公共載客運輸服務協調者
- 法律地位	法定
- 財政來源	大多倫多市議會及安大略省
- 例會	每兩星期一次
成員	七名；委任
- 薪酬(來源)	大多倫多市議會及安大略省
- 任期	三年
員工支援	約九千五百名員工
- 薪酬(來源)	大多倫多市議會及安大略省

資料來源：多倫多公車局

9. 紐約

9.1 市內巴士服務，由都會運輸局紐約市公共交通部(Metropolitan Transport Authority New York City Transit)提供。它是一家公有企業，亦是都會運輸局(Metropolitan Transportation Authority)的分支機構，受都會運輸局監察。

都會運輸局

9.2 都會運輸局按紐約州議會通過的一項法案，於一九六五年成立，其運作受公共機關法例(Public Authorities Law)規範。同時，需遵守聯邦運輸部(Federal Transit Administration)制定的各種守則。

9.3 都會運輸局有十七名成員，由紐約市長委任。市長則由紐約市公民選出。成員薪酬由紐約州及聯邦政府支付。此外，都會運輸局設有兩個非投票席位，一位來自工會，另一位則來自永久公民諮詢委員會(Permanent Citizens Advisory Committee)的成員。

9.4 都會運輸局的經費，由紐約州及聯邦政府補助。

9.5 都會運輸局大約有一萬二千名員工。紐約州政府及聯邦政府負責支付這些員工的薪酬。

票價批准過程

9.6 紐約市內巴士票價由都會運輸局決定。調整票價時，該局諮詢用者團體。官方諮詢用者團體，是永久公民諮詢委員會，在票價調整過程中，扮演諮詢角色。

9.7 紐約州法例規定，調整巴士票價之前，都會運輸局須召開公開聽證會。永久公民諮詢委員會常在聽證會上作證。經過諮詢及公開聽證會後，都會運輸局才決定提高巴士票價。

9.8 票價調整無須提交立法機關審批。沒有任何權力機關能否決有關決定。經營者及乘客亦無上訴渠道。

永久居民諮詢委員會

9.9 永久居民諮詢委員會包括以下三個組織：紐約市公共交通部乘客諮詢評議會(New York City Transit Riders' Council)，長島鐵路公路乘客諮詢評議會(Long Island Rail Road Commuter's Council)及都會北鐵路乘客諮詢評議會⁹(Metro-North Rail Commuter Council)。永久公民諮詢委員會是個綜合統籌的組織，負責協調前述三個評議會的活動。

9.10 三個評議會的成員，均由當地民選官員提名；這些被提名的人選，組成永久公民諮詢委員會。為評議會工作，成員沒有薪酬，但開支實報實銷。

9.11 紐約市公共交通部乘客評議會，成員共十五名，五名由紐約市長提名、五名由紐約市公眾辯護人(New York Public Advocate)提名，另五名由各地區主席(Borough Presidents)提名。(五個地區的主席，各提名一位人選)。評議會成員由紐約市長委任，任期長短，由紐約市長決定。

9.12 紐約市長及紐約市公眾辯護人，皆由紐約市公民選出。五個地區的主席，則由該區的公民選出。紐約市長、紐約市公眾辯護人、及五位地區主席，任期都是四年。

9.13 長島鐵路公路乘客諮詢評議會和都會北鐵路乘客諮詢評議會，各有成員十名，由不同地區的民選官員提名。

9.14 三個評議會，通常每月開會一次；永久公民諮詢委員會則每年開會四次。按紐約州公開會議法(New York State Open Meetings Law)的規定，所有會議都需向公眾開放。

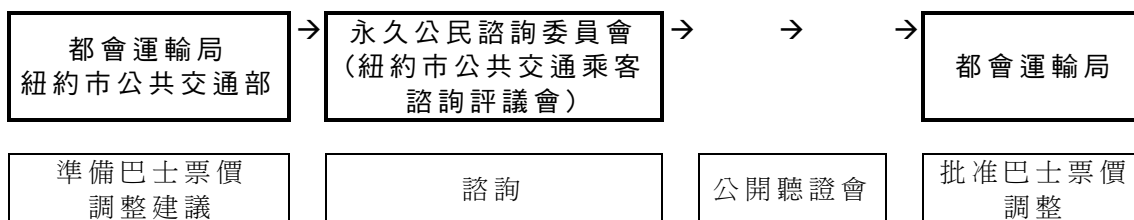
9.15 都會運輸局向永久公民諮詢委員會提供經費及辦公地點。永久公民諮詢委員會有五名員工，工作只向委員會負責，雖然員工經費由都會運輸局提供。

票價調整經驗

9.16 永久公民諮詢委員會給本部的回覆顯示，該委員會對票價調整的立場，經常和都會運輸局的不同。由於永久公民諮詢委員會代表公共交通乘客的利益，故經常反對都會運輸局的加價安排。但回覆亦顯示，都會運輸局對票價有最後決定權。

⁹ 一般而言，長島鐵路乘客諮詢評議會及都會北鐵路乘客諮詢評議會，負責與鐵路有關的問題，而紐約市公共交通部乘客評議會，則負責其他問題

9.A 紐約巴士票價調整過程



資料來源：都會運輸局

9.B 紐約參與巴士票價調整過程的機構

官方諮詢機構	批准機關	立法機關	擁有否決權機關	上訴渠道
永久公民諮詢委員會 (紐約市公共交通乘客諮詢評議會)	都會運輸局	無	無	無

資料來源：都會運輸局

9.C 紐約巴士票價調整過程中參與機構的具體資料

機構	永久公民諮詢委員會	(紐約市公共交通乘客諮詢評議會)	都會運輸局
- 職能	對交通有關的問題提供意見		批准機關
- 法律地位	法定		法定
- 財政來源	都會運輸局		州及聯邦政府
- 例會	- 每年四次 - 公開進行	- 每月一次 - 公開進行	未向本部提供資料
成員	三十五名 民選地方官員委任	十五名	十七名 委任
- 薪酬(來源)	成員不受薪		州及聯邦政府
- 任期	市長決定		未向本部提供資料
員工支援	五名職員		大約一萬二千員工
- 薪酬(來源)	都會運輸局		州及聯邦政府

資料來源：永久公民諮詢委員會及都會運輸局

第四部 —— 分析

海外城市與運輸有關的諮詢機構

10.1 研究範圍內的六個海外城市，沒有一個的立法機關，參與票價調整過程。亦沒有一個城市，替巴士經營者或乘客設立上訴渠道。

10.2 三個城市設有機制，讓乘客於票價調整過程中，作意見輸入。漢城、倫敦和紐約，成立了法定諮詢機構。細節撮要，見圖表 10.A、10.B、10.C，刊於後三頁。

相互關係

10.3 本部的研究未能確定，諮詢機構的設立與經營者擁有權之間，有任何相互關係。市內巴士服務由私有企業經營，抑或由政府提供，與票價調整過程中是否設有諮詢機構，似乎並無任何相互關係。

10.4 本部研究未能確定，設立諮詢機構與營運成本的來源之間，有任何關係。無論財政來源是票價、國家津貼或補助，與票價調整過程中設有諮詢機構，似乎並無任何相互關係。

10.5 本部研究未能確定，設立諮詢機構，與票價結構之間，有任何相互關係。無論票價結構以路程長短計算抑或劃一收費，與票價調整過程中設有諮詢機構，似乎並無任何相互關係。

否決權和上訴渠道

10.6 只有倫敦和巴黎，運輸部長獲授予保留否決權。兩位部長都是國會內的民選議員，也是內閣成員。曾研究的六個城市，均沒有上訴渠道。

10.7 本部未能確定，運輸部長與批准機關之間、與部長是否擁有否決權有相互關係。運輸部長是否擁有否決權，並非取決於批准機關產生的模式。

票價控制機制

10.8 曾調查的六個城市，立法機關並沒有介入，亦無制訂附屬法例，控制巴士票價。

批准機關與官方諮詢機構意見分歧

10.9 本部從倫敦及巴黎得來的資料，顯示批准機關與諮詢機構之間，曾出現意見分歧。兩個城市都設有官方諮詢機構，成員代表各種各樣社群利益。這些利益團體報稱，他們的立場，經常和批准機關的不同。至於漢城，研究內三個設有官方諮詢機構城市之一，漢城定價準則委員會並未報稱，曾經和批准機關出現意見分歧。然而，漢城定價準則委員會成員組合不同於倫敦或紐約，而除了漢城公共交通外，委員會也對公共事業加價提出意見。

私有服務票價建議加幅和獲准加幅的統計數字

10.10 在新加坡，公共運輸局資料顯示，過去六年，市內巴士服務經營者都接受該局對其申請所作的決定。一九九零年，與上次調整相隔大約九年，巴士票價調高25%。計算之後，平均每年加幅大約2.5%，與新加坡的通脹率相若。然而，新加坡當局並未向本部解釋，經過這段長時間後，在九零年大幅加價25%，是否服務質素獲得改良。接著，於一九九四年及一九九五年，票價每年均調高十仙。由於票價結構以路程長短計算，兼且沒有相關特定路線及成本的資料，本部未能確定九四及九五年的加幅百分比。至於一九九零到一九九五年間，通脹率平均每年大約3%。

10.11 倫敦方面，經驗顯示，運輸大臣通常接受倫敦運輸局修訂的票價，九零年則例外。巴士票價加幅一般都較通脹率高。

10.12 漢城方面，建議加幅(由漢城巴士公司協會建議的加幅)，與實際加幅經常有些分別。一九九六年，巴士加價11%，較通脹率高。本部曾查詢九六年前的加價資料，但漢城當局未有提供。

10.13 其餘三個城市(巴黎、多倫多、紐約)的巴士服務，由政府擁有，非私人提供。建議加幅與獲准加幅的統計資料，非今次研究的範圍。一九九六年九月，本部曾嘗試索取這些資料，進行前項以「海外城市市內巴士服務的監管機制」為題的研究，但三個城市均沒有提供這方面的統計資料。

10.A 海外城市與運輸有關的機構：私有市內巴士服務

	新加坡	倫敦	漢城
經營者	新巴及環巴	在一九九四年有十家私有經營者	約有九十家經營者
非強制性諮詢機關	陸上運輸局 —— 十三名成員；由交通部長委任	無	無
強制性諮詢機關	無	運輸署	交通管理辦公室
官方諮詢機構	無	倫敦地區乘客委員會 成員由運輸大臣委任，從代表不同利益團體的一系列獲提名組織中委出	漢城定價準則委員會 法定機構，成員十四名，漢城市長委任
經營成本來源	100% 票價及商業來源	96% 票價及商業來源 4% 津貼或補助	100% 票價及商業來源
票價結構	以路程長短計算	以路程長短計算	劃一票價
批准機關	公共運輸局 成員十三名，由交通部長委任	倫敦運輸局 成員十一名，運輸大臣委任	漢城市長，由漢城公民選出
否決權	無	運輸大臣； 民選國會議員，內閣成員	無
官方諮詢機構與批准機關意見分歧的經驗	無	只一次：一九九零年，倫敦運輸局建議加價，加幅高於通脹，運輸大臣否決。	無

資料來源：陸上運輸局、公共運輸局、倫敦運輸局、倫敦地區乘客委員會、漢城市政府。

10.B 海外城市內與運輸有關的機構：公有市內巴士服務

	巴黎	多倫多	紐約
經營者	巴黎運輸局	多倫多公車局	都會運輸局紐約市公共交通部
非強制性諮詢機構	無	無	無
強制性諮詢機構	無	無	無
官方諮詢機構	無	無	永久公民諮詢委員會 (紐約市公共交通部乘客諮詢評議會) 成員由民選地方官員提名及委任
經營成本融資	巴士及鐵路： 39% 票價 + 8% 商業來源； 25% 僱主稅，28% 津貼或補助	65% 票價及商業來源； 35% 津貼或補助	58% 票價及商業來源； 19% 津貼或補助 23% 稅收
票價結構	以路程長短計算	劃一票價	劃一票價
批准機關	巴黎運輸協會 成員二十四名； 十二位國家官員，十二位地方官員	多倫多公車局：公營機構， 成員七名，大多倫多市議會 委任，市議會十七位成員， 多倫多公民選出。	都會運輸局：公營機構，成員十七名， 紐約市長委任。 紐約市長由紐約市公民選出。
否決權	運輸部長 —— 民選內閣成員	無	無
官方諮詢機構與 批准機關 意見分歧的經驗	無	無	永久公民諮詢委員會的立場經常 與都會運輸局不同。 巴士票價的最後決定權，屬於都會 運輸局。

資料來源：巴黎運輸局、巴黎運輸委員會、多倫多公車局、都會運輸局、永久居民諮詢委員會。

10.C 巴士票價調整過程中海外城市的官方諮詢機構

	私有市內巴士服務		公有市內巴士服務	
	倫敦	漢城	紐約	
官方諮詢機構	倫敦地區乘客委員會	漢城收費準則委員會	永久居民諮詢委員會	紐約市公共交通部乘客評議會
- 法律地位	法定	法定	法定	
- 則政來源	政府	漢城市政府	都會運輸局	
- 例會	一年五次； 公開進行	一年四次； 閉門進行	一年四次 公開進行	每月一次 公開進行
成員	25 ¹ ； 委任 ²	14 委任	35	15 由民選地方官員提名
- 薪金(來源)	政府	未向本部提供資料	成員不受薪	
- 任期	未向本部提供資料	兩年	市長決定	
員工支援	十五名員工	不適用	五名員工	
- 薪金(來源)	政府	漢城市政府	都會運輸局	

備註：

1. 1984年倫敦地區運輸法規定，倫敦地區乘客委員會成員數目可多達三十名。
2. 成員由運輸大臣委任，候選人由多個組織提名，包括總商會、用者團體及利益團體。

資料來源：倫敦地區乘客委員會，漢城市政府，永久居民諮詢委員會

參考資料

一般資料

1. 《珍氏市區運輸系統1995-96》，Bushell 著。

新加坡

2. 《新加坡陸上運輸局年報1996》，新加坡陸上運輸局出版。
3. 《新加坡：資料與圖片1996》，新加坡新聞及文化部出版。
4. 《新加坡公共運輸局年報1995-96》，新加坡公共運輸局出版。
5. 《1995年新加坡陸上運輸局法》。
6. 《1987年新加坡公共運輸局法》。

倫敦

7. 《倫敦地區乘客委員會年報：1995年4月到1996年3月》，倫敦地區乘客委員會出版。
8. 《倫敦運輸局年報1995》，倫敦運輸局出版。
9. 《1993年鐵路法》，聯合王國國家印務局出版。
10. 《1984年倫敦地區運輸法》，聯合王國國家印務局出版。

漢城

11. 《漢城市將如何管理》，漢城都會政府出版，1996年。

巴黎

12. 《服務大眾的公共運輸系統1996》，巴黎運輸委員會出版，1996年。

多倫多

13. 《多倫多公車局年報1994》，多倫多公車局。

紐約

14. 《都會運輸局年報1995》，都會運輸局出版。