

立法會交通事務委員會

檢討綠色專線小巴 在九龍、西貢和九廣鐵路東鐵沿線等地區的運作情況

目的

運輸署就綠色專線小巴(專線小巴)在九龍、西貢和九廣鐵路東鐵(九鐵東鐵)沿線等地區的運作情況展開了顧問研究，有關工作現已大致完成。本文件旨在向委員匯報主要的研究結果。

背景

專線小巴的運作情況研究

2. 鑑於業內人士對專線小巴的經營環境的關注，運輸署在去年進行了兩項有關專線小巴營運情況的顧問研究，研究地區包括港島、九龍和新界東部。港島區的研究已在去年初完成，我們亦已在同年五月向委員匯報研究的結果。現將研究結果的要點重述於附件 A。

3. 在九龍、西貢和九鐵東鐵沿線等地區進行的專線小巴營運情況研究，已於去年三月展開。研究範圍包括 956 輛行走 129 條路線、分別隸屬 64 個路線組合的專線小巴。這項研究的目的與港島區的研究相同：

- a) 檢討九龍、西貢和九鐵東鐵沿線等地區現有專線小巴路線組合的財政狀況，並就虧本路線的運作效率和經營能力，提出改善措施的建議；
- b) 在研究地區建議合適的新專線小巴路線，並探討以專線小巴服務代替虧本的巴士路線的可行性。

主要的研究結果載於下文第 6 至第 11 段。

自上次研究完成以來的進展

4. 自一九七六年以來，小巴的數目一直維持在行政局以命令形式指定的 4 350 輛水平。這項命令每隔一段時間由立

法會以決議的形式延續，而最近一次在一九九九年六月獲立法會決議通過繼續將有關命令延續兩年至二零零一年六月二十日止。

5. 自港島區的研究在一九九九年四月完成後，當局根據研究結果，陸續實行改善措施，而專線小巴的數目已增加了超過 50 輛。現時在 4 350 輛小巴當中，2 305 輛是專線小巴，2 045 輛是紅色小巴。專線小巴和紅色小巴的功能和運作等背景資料，載於附件 B。

檢討專線小巴在九龍和新界東部的運作情況：主要結果

專線小巴的經營能力

6. 研究結果顯示，九龍以及新界東部的新市鎮不斷發展，令市民對專線小巴服務的需求穩定增加。在進行研究的地區內，專線小巴的載客人數由一九九四年的平均每日 344 800 人次，增至一九九八年的每日約 412 300 人次，增幅接近 20%。同期，各種公共交通工具的總載客量整體增加了 2%。

7. 雖然專線小巴仍要面對其他交通工具的競爭，但九龍和新界東部的專線小巴路線平均每日分別錄得 41% 和 42% 的載客率。這數字顯示大部分專線小巴路線都有不錯的使用率。另一方面，隨着經濟環境的轉變，加上燃油稅自一九九八年降低了 30%，專線小巴的營運成本較前已有所下降。研究結果顯示，研究地區內 64 個專線小巴路線組合當中，大部分仍然能夠維持經營能力，只有少數路線組合出現輕微虧損的情況。

8. 研究為分屬七個虧本路線組合的八條專線小巴路線，擬定了改善措施，當中包括更改行車路線、遷移總站位置、加設輔助路線和延長營業時間等。有關改善措施詳載於附件 C。運輸署和有關的專線小巴營辦商正在商討各項細節，上述改善措施會在營辦商準備就緒後實行。

專線小巴網絡的發展機會

9. 研究參考了在二零零零至二零零三年間，在九龍和新界東部將要完成的發展項目。這些新發展項目所在的地點，大都設有完善的公共運輸網（例如西九龍、沙田和大埔），因此研究以現有公共交通服務為基礎，建議擴大它們的載客量以應付新增的乘客需求。根據顧問的評估，在未來四年，九龍和新界東部需要增加約 200 輛專線小巴，即上述地區的專線小巴數目需要增加約 20%。

10. 至於新發展的地區，顧問建議可為九龍和新界東部開辦十條新的專線小巴路線，連接鐵路／地鐵車站以提供班次頻密的短途接駁，及為專利巴士無法抵達的地方或乘客量不足以開辦專利巴士服務的地方提供服務。建議的新路線現正在初步研究階段，有關細節尚待擬定。

11. 此外，研究建議運輸署考慮把兩條虧蝕的專利巴士路線轉為專線小巴路線。在揀選合適改由專線小巴營運的巴士路線時，顧問曾比較有關路線繁忙時間的乘客需求和專線小巴的繁忙時間載客量，以確定專線小巴的載客量能夠應付乘客的需求。

未來路向

12. 這項研究和去年較早時完成的港島區研究的結果顯示，雖然專線小巴面對經濟下調以及來自其他交通工具的競爭，大多數專線小巴路線組合仍然能夠維持其經營能力。上述兩項研究亦提出了一些可行措施，以進一步改善專線小巴的經營能力。在這方面，運輸署會積極跟進上述研究的建議。

13. 與此同時，運輸署目前正進行另一項研究，為在未來五年內建成的三條新鐵路（即西鐵（第一期）、地鐵將軍澳支線和馬鞍山鐵路）服務範圍內的專線小巴作出網絡重整計劃，並建議新的專線小巴接駁路線，用以連接新鐵路的車站。待這項研究完成後，我們會向委員匯報有關詳情。

運輸局

二〇〇〇年一月二十一日

專線小巴在港島區運作情況的研究

研究範圍和時間

- 港島區的研究在一九九八年九月展開，在一九九九年四月完成。研究範圍包括港島區 500 輛行走 67 條路線、分別屬於 25 個路線組合的專線小巴。

研究結果的要點

(a) 專線小巴的經營能力

- 行走港島區路線的專線小巴，平均每日的載客率為 43%，證明大部分路線都有不錯的乘客量。
- 25 個路線組合中大部份都能維持經營能力，只有少數出現輕微虧損。
- 研究為六個虧本路線組合的九條路線，擬定了改善措施，當中包括更改行車路線、遷移總站和調整車隊數目等。

(b) 專線小巴網絡的發展機會

- 研究建議在未來四年可開辦五條新專線小巴路線，供運輸署考慮。這些路線大部分會為愛秩序灣一帶新建房屋的居民提供服務。
- 研究預期，在港島區進一步開拓新專線小巴路線的機會頗為有限，原因是港島區大部分地方已充分發展，預測在一九九九至二零零三年間，人口不會大幅增加。

專線小巴和紅色小巴的功能和運作模式

專線小巴服務

- 專線小巴服務引入自一九七二年，當時當局把一些紅色小巴轉為專線小巴。專線小巴的主要功能是輔助集體運輸工具。專線小巴須按照固定班次營運，車費、行車路線和時間表都由運輸署規定。
- 當局批給營辦商經營的專線小巴路線，是採取組合的形式，每個路線組合內既有盈利的路線，也有可能虧本但切合乘客需要的路線。

紅色小巴服務

- 紅色小巴以沒有固定行車路線的形式運作，配合市場需要。紅色小巴為一些願意付較高車資的乘客提供較靈活的接載服務。紅色小巴營辦商可視乎服務需求，自行釐定收費水平。

目前情況

- 目前，全港共有 4 350 輛小巴，當中 2 045 輛是紅色小巴，2 305 輛是專線小巴。
- 過去四年，小巴的載客量頗為穩定，每日約有乘客 175 萬人次。由於繼續有紅色小巴轉為專線小巴（同期共有 469 輛紅色小巴轉為專線小巴），專線小巴的市場佔有率已由 8.5% 增至 9.4%，紅色小巴的市場佔有率則由 8.0% 下降至 7.0%。
- 在提供公共交通服務方面，小巴發揮輔助的作用。由於小巴並非有效使用道路的交通工具，特別是紅色小巴，很多時候會集中在繁忙的街道上行走和接載乘客，容易造成交通管理問題，因此，政府的政策是限制小巴的數目和其活動範圍，並鼓勵紅色小巴轉為專線小巴。

改善措施的詳情

路線	改善措施
九龍區路線第 1 號 天星碼頭至尖沙咀東部	提高運作效率，藉此增加班次。
九龍區路線第 33M 號 九龍城碼頭至富山	減少車輛數目，以提高效率。
九龍區路線第 40M 號 地下鐵路鑽石山站至富山	更改行車路線，以擴大服務範圍。
九龍區路線第 46 號 麗晶花園至大角咀(地下鐵路奧運站)	更改行車路線，以擴大服務範圍。
九龍區路線第 47 號 順利至翠屏(福塘道)	提高運作效率，藉此增加班次。
新界東部路線第 801 號 耀安至火炭(長瀝尾街)	實施分段收費，以招徠在中途上落的乘客。
新界東部路線第 806M 號 地下鐵路黃大仙站至火炭	實施分段收費，以招徠在中途上落的乘客，並加設輔助路線，以應付乘客的需求。
西貢區路線第 4 號 西貢至對面海	減少編配車輛，以提高效率。