

研究殘疾人士的交通需要
及為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會

二零零七年一月十五日會議參考文件

目的

在二零零六年七月十日的小組委員會會議上，政府當局承諾進行一項有關殘疾人士交通習慣的調查，調查對象為傷殘津貼受助人及喪失 100% 謂生能力的綜合社會保障援助計劃(綜援)受助人，以進一步了解上述兩類殘疾人士一般在使用交通工具方面的行為。本文件將匯報上述調查的主要結果。

殘疾人士交通習慣調查

2. 在二零零六年七月，衛生福利及食物局透過公開招標程序，委託香港大學社會科學研究中心進行一項關於上文第一段所述的殘疾人士的交通習慣的調查。這項調查的主要目的是：

- (a) 找出目標受訪者在使用交通工具方面的一般行為；
- (b) 評估影響殘疾人士選擇公共交通工具的因素；
- (c) 評估殘疾人士在使用各類公共交通工具方面的開支；以及
- (d) 了解提供票價優惠可能產生的影響。

3. 根據社會福利署 2006 年 6 月 30 日的實際付款記錄，這次調查涵蓋的殘疾人士約有 85,000 人，較 2006 年初所估計的 95,000 人為少。

4. 我們從目標人口中抽樣選出約 3,000 名殘疾人士參與上述調查。調查數據透過在二零零六年九月七日至十月十六日期間進行的電話訪問及當面訪問中搜集。

調查結果

5. 調查報告摘要夾附於附件。
6. 委員應小心注意，受訪者就其在假設有票價優惠的情況下使用交通工具時的行爲及有關開支等假設性問題所提供的答覆，以及公共交通營辦商在收入上的預計轉變只能用作參考，因為受訪殘疾人士的答覆是否準確只可待真正推出乘車優惠時才能獲得驗證。
7. 調查機構所得出的主要調查結果如下：
 - (a) 每名受訪者每周平均用於所有的公共交通工具的總開支為 45.8 元。在各種交通工具中，受訪者用 15.4 元乘搭巴士(平均用 11.1 元乘搭九巴)，其次是用 8.2 元乘搭的士及 5.2 元乘搭其他車輛。至於五種特選交通工具(巴士、九鐵、輕鐵、地鐵及電車)，用於它們的總開支為每周 27.5 元；
 - (b) 在歸納影響受訪者選擇交通工具的因素時，三個最主要的原因為：下車地點是否方便、起點附近沒有其他交通工具可供選擇及乘車地點是否方便。此外，九鐵、地鐵和的士的運作效率；電車和渡輪的票價水平及復康巴士的特別設備也是他們的考慮因素；
 - (c) 受訪者不使用特選交通工具的主要原因都十分相似，最普遍的因素是他們極少或無需使用該種交通工具，其次是服務未能覆蓋他們的目的地，以及須視乎他們是否需要使用該種交通工具。再者，有相當部份的受訪者表示由於他們極少或從不外出，所以縱使有票價優惠，他們也不會使用交通工具。值得留意的是在票價優惠下，只有非常少數的殘疾人士表示票價因素會限制他們使用任何特選交通工具；
 - (d) 在調查中提及的三種可行票價優惠情況下，即(i)在假日；(ii)在非繁忙時段(指周一至周五早上 7:00 至 9:30 和下

午 5:00 至 8:00, 和周六早上 7:00 至 9:30 以外的時間); 和 (iii) 在所有日子全日提供票價優惠，每名殘疾人士每周用在地鐵、九鐵、輕鐵和電車上的開支皆有所增長，而在巴士方面，則祇有在假日優惠情況下始出現增長。開支增長並非平均分佈於五種特選交通工具上，主要的開支增長是在地鐵和九鐵上；和

- (e) 由於半數受訪者現時已乘搭巴士，新增乘客所佔比例及其預計開支均較小，引致每周現金流量在非繁忙時段優惠及全日優惠下均錄得下降。

衛生福利及食物局
環境運輸及工務局
二零零七年一月



呈交衛生福利及食物局的 調查報告摘要

有關殘疾人士 公共交通需要的 調查報告摘要



香港大學
社會科學研究中心

二零零七年一月十五日

調查報告摘要

第一部份：交通習慣及須負擔的交通開支

E1.1 背景資料

E1.1.1 香港特別行政區政府衛生福利及食物局委託香港大學社會科學研究中心(研究中心)進行一項抽樣調查，研究領取傷殘津貼或完全喪失謀生能力的綜合社會保障援助(綜援)的殘疾人士的交通習慣，並估計其交通開支。研究中心在二零零六年九月七日至十月十六日期間(二零零六年十月一、二、八、十四及十五日除外)通過電話訪問及面談訪問收集調查數據。

E1.1.2 這項調查的主要目的是：

- 估計殘疾人士在使用各類公共交通工具方面的開支。
- 了解目標受訪者在使用交通工具方面的一般行爲。
- 找出影響殘疾人士選擇公共交通工具的因素。
- 評估提供票價優惠可能產生的影響。

E1.1.3 報告中列舉的受訪者交通習慣資料包括目的、起點及終點、使用的交通工具，以及提供不同票價優惠可能產生的影響。進行訪問時亦收集了人口資料，包括年齡、工作或學習狀況、個人及住戶收入等。

E1.1.4 殘疾人士是指至少有下列其中一種情況的人：

— 肢體傷殘

— 視覺受損

— 聽覺受損

— 言語障礙

— 精神病

— 自閉症ⁱ

— 弱智

E1.1.5 目標受訪者為年齡介乎12至65歲的殘疾人士，可分為以下幾類：

— 領取普通傷殘津貼及高額傷殘津貼的人。

— 完全喪失謀生能力或在院舍或社區需要經常照顧而正在領取綜合社會保障援助(綜援)標準金額的人。

E1.1.6 電話及面談訪問的整體回應率為88.0%。電話訪問的回應率為87.6%，面談訪問的回應率則為91.4%。

E1.1.7 社會福利署確定84 595名合符目標組別資格的殘疾人士，而本報告中所有估算以及圖表皆按此殘疾人士人口以加權方式作出調整，但載有這次受訪殘疾人士抽樣數據的圖表則除外。

E1.2 個人資料

E1.2.1 在這項調查中，1 977個訪問由殘疾人士作答，其餘1 183個訪問則由 負責照顧殘疾人士日常生活的照顧者ⁱⁱ作答。

E1.2.2 在參與這項調查的3 160名受訪者中，男性(50.7%)和女性(49.3%)各佔大約一半。

E1.2.3 接近一成(9.6%)受訪者居於屯門，另有9.5%居於元朗，他們是最大的兩個組別。在灣仔和離島居住的受訪者分別只有1.3%和1.2%。55.5%受訪者居於新界(31.1%居於新界西，24.4%居於新界東)，29.7%居於九龍，14.7%居於港島。

E1.2.4 逾六分之一受訪的殘疾人士年齡介乎50至54歲，是受訪者中最大的年齡組別，其次的年齡組別是55至59歲(15.7%)和45至49歲(14.5%)的年齡組別。只有2.3%受訪者年紀小於15歲。

ⁱ 在這項調查中，患有自閉症的殘疾人士歸入精神病類別。

ⁱⁱ 回答問卷的照顧者未必是陪伴殘疾人士乘搭公共交通工具的人。

E1.2.5 問卷在開端要求受訪者界定其殘疾類別和正領取的津貼類別

iii。近半(45.2%)受訪的殘疾人士表示肢體傷殘，另有四成(43.7%)患有精神病。只有1.5%聲稱患有自閉症。至於津貼類別方面，逾半受訪者指他們目前領取傷殘津貼(當中8.7%領取高額傷殘津貼，90.2%領取普通傷殘津貼，1.1%沒有提供相關資料)，另有36.9%受訪者表示正領取綜援。

E1.2.6 下表載列按殘疾類別及所領取經濟援助劃分的回應訪問數字摘要(受訪殘疾人士的殘疾類別及所領取的經濟援助是由社署提供的資料而非由殘疾人士自行申報)：

殘疾類別	整體數字	領取綜援而殘疾程度達100%的人士		領取綜援而需要經常照顧的人士		傷殘津貼	
		居於院舍	居於社區	居於院舍	居於社區	高額	普通
視覺受損	8.6% (273)	-	0.1% (4)	-	-	0.4% (14)	8.1% (255)
聽覺受損	8.3% (261)	0.3% (8)	2.2% (71)	-	-	-	5.8% (182)
精神病	30.7% (971)	7.9% (250)	8.9% (281)	0.9% (29)	0.7% (21)	1.6% (52)	10.7% (338)
弱智	7.4% (233)	0.3% (8)	0.3% (8)	0.0% (1)	-	2.8% (88)	4.1% (128)
肢體傷殘	45.0% (1422)	3.4% (108)	6.3% (201)	2.7% (88)	5.5% (171)	13.7% (426)	13.5% (428)
總計	100.0% (3160)	11.8% (374)	17.9% (565)	3.7% (118)	6.1% (192)	18.4% (580)	42.1% (1331)

iii 殘疾人士自行界定的殘疾狀況和申報領取的津貼類別。受訪者可選擇多個答案。

E1.2.7 72.3%受訪者並非在職或求學。其餘受訪者則為學生(10.6%)或在職人士(17.7%)。

E1.2.8 在556名受訪在職人士中，73.0%為全職人士，其餘(26.9%)則為兼職人士。

E1.2.9 在335名殘疾學生中，80.5%為全日制學生，其餘19.5%則為兼讀生。

E1.2.10 大部分(66.3%)非在職或求學的受訪者是由於殘疾而難以上學或工作。當中六分之一在家料理家務，9.4%為失業人士，而7.7%則為退休人士。

E1.2.11 只有1.4%受訪殘疾人士擁有至少一輛汽車。在46名擁有汽車的受訪者中，41.7%領有傷殘人士泊車許可證。

E1.2.12 只有1.5%受訪殘疾人士表示外出時會駕駛汽車。

E1.2.13 四分之一受訪者表示外出時需要輔助行動的工具。最常用的工具是拐杖(47.6%)及輪椅(38.5%)，包括34.2%手推輪椅及4.3%電動輪椅。

E1.2.14 大多數(73.8%)受訪者的個人每月收入為4,000元或以下。只有2.1%受訪者表示個人每月收入逾1萬元。

E1.2.15 四分之一受訪者的家庭每月收入為1萬元或以上，是受訪者中最大的入息組別，其次的入息組別為每月收入4,000元或以下(21.6%)。五分之一(19.3%)受訪者不清楚家庭每月收入的數目。

E1.3 交通習慣：概覽

E1.3.1 受訪殘疾人士先被問及在受訪前一天的行程（“行程”是指有主要目的和單一目的地的行程，當中可涉及數次行程段），包括出行的主要目的、次數等所有有關交通習慣的資料。

E1.3.2 之後再記錄受訪者每次行程段（“行程段”是指乘搭一種交通方式完成的單一旅程）的詳細資料，包括所需時間、起點和目的地、使用的交通工具及使用該種交通工具的原因。

E1.3.3 近半受訪者往返於新界區內。以新界區為起點的行程平日有50.8%，而星期日或公眾假期則有50.2%。此外，東區、元朗、屯門、葵青和沙田是受訪者在上一個平日、星期日或公眾假期最常前往的地區。

E1.3.4 受訪殘疾人士在平日和在星期日或公眾假期出行的目的有些不同。除了歸家外，進行康樂活動或個人社交以及處理日常事務都是受訪殘疾人士平日和在星期日或公眾假期出行的主要目的。然而，上班或上學是平日出行的普遍目的，而進行休閑或義工活動則是星期日或公眾假期出行的普遍目的。

E1.3.5 與平日相比，受訪殘疾人士在星期日或公眾假期需要照顧者^{iv} 陪伴同行的次數較多。至於其他出行習慣，平日和星期日或公眾假期的情況則類似。

E1.3.6 受訪者告知在平日和在星期日或公眾假期出行時選擇交通工具的原因，顯示無論受訪者在平日、星期日或公眾假期出行，均對其選擇交通工具方面的影響不大。

E1.4 在上一個平日(周一至周六)的交通習慣

E1.4.1 在調查期間，受訪者於上一個平日出行共3 384次。至於受訪殘疾人士於平日出行的起點，9.3%表示由屯門出發，其次是東區(8.4%)及沙田(8.5%)。只有0.8%表示在香港以外地方出發。在同一區內往返是受訪者最常有的行程，約半數(50.4%)平日的行程是在同一區內進行。有6.4%受訪者表示往返於屯門區內，5.5%則往返於元朗區內。

E1.4.2 在這項調查中，繁忙時段是指周一至周五上午七時至九時三十分及下午五時至晚上八時，而周六則只限於上午七時至九時三十分。約三分之一(33.1%)周一至周五的行程是在繁忙時段展開，其餘66.9%則在非繁忙時段展開。而在周六，則只有14.0%的行程是在繁忙時段展開。

^{iv} “照顧者”是指陪伴殘疾人士乘搭公共交通工具的人。

E1.4.3 受訪殘疾人士在逾半數(58.5%)的行程中有三個行程段，平均行程時間為46.8分鐘。而殘疾人士平日行程的整體平均時間則為50.2分鐘。

E1.4.4 受訪者在平日出行，最主要目的是返回住所(43.4%)、進行社交／康樂活動(13.0%)、處理日常事務(12.8%)，以及上班／上學(12.6%)。

E1.4.5 受訪者表示平日在逾五分之四(81.0%)的行程中使用車輛，而在平日近五分之一(18.9%)的行程中殘疾人士有人陪伴同行。逾四分之一(27.1%)的行程每周進行少於一次，而8.2%的行程則每天進行。

E1.4.6 稍多於七成(71.1%)的受訪者在受訪前一天曾外出。在平日外出時，少於一半(41.9%)的受訪者曾至少一次使用車輛代步，13.3%受訪者則需要照顧者陪伴同行。

E1.4.7 在上一個平日至少出行一次的受訪者中，在至少一次行程中需要照顧者陪伴同行的殘疾人士以女性、全日制學生或較年輕受訪者(尤以25歲以下者為然)的比例較多。此外，較多弱智和領取高額傷殘津貼的殘疾人士需要照顧者協助。

E1.4.8 總括影響平日選擇交通工具的各項因素，下車地點是否方便(31.7%)、是否起點附近的唯一選擇(27.1%)及上車地點是否方便(25.5%)，是受訪者選擇交通工具的三個主要考慮因素。總括而言，

只有13.9%受訪者表示其選擇主要與交通票價有關，儘管這個原因在選擇使用電車或渡輪出行的受訪者中比較普遍。

E1.5 在上一個星期日或公眾假期的交通習慣

E1.5.1 受訪者在上一個星期日或公眾假期出行共1 940次。三個最熱門的起點分別為東區(9.0%)、葵青(8.5%)及元朗(7.9%)。約半數(50.0%)上一個星期日或公眾假期的行程亦是在同一區內進行。5.8%受訪者表示往返於東區內。

E1.5.2 在星期日，逾半數(53.8%)的行程是在上午八時三十分至中午十二時之間展開，而在公眾假期同一時段亦有相若數目的行程(47.8%)。

E1.5.3 殘疾人士在星期日或公眾假期的逾半數(57.5%)行程中有三個行程段，平均行程時間為46.6分鐘；而受訪者在星期日或公眾假期的行程的整體平均交通時間則為49.2分鐘。

E1.5.4 受訪者在星期日或公眾假期出行，最主要的目的是返回住所(42.0%)、進行社交／康樂活動(16.8%)，處理日常事務(14.8%)以及進行休閑或義工活動(10.0%)。

E1.5.5 受訪者表示在八成(80.5%)的星期日或公眾假期行程中會使用車輛。而殘疾人士在逾四分之一(27.6%)的行程中有照顧者陪伴同行。

E1.5.6 三分之一(33.4%)的星期日或公眾假期行程每周進行少於一次，而另有61.4%的行程每周進行最少一次。

E1.5.7 逾半數(54.3%)受訪殘疾人士曾在上一個星期日或公眾假期外出。逾半數(52.8%)受訪者至少一次使用車輛代步；12.2%受訪者則在星期日或公眾假期出行時需要照顧者協助。

E1.5.8 在上一個星期日或公眾假期至少出行一次的受訪者中，在行程中需要照顧者陪伴同行的殘疾人士以女性、全日制學生或較年青受訪者(尤以30歲以下者為然)較多。就殘疾類別及領取的津貼而言，較多弱智、視覺受損或領取高額傷殘津貼的殘疾人士需要照顧者協助。

E1.5.9 受訪者表示，在星期日或公眾假期選擇交通工具時主要會考慮的三個因素分別是下車地點是否方便(30.4%)、是否起點附近的唯一選擇(24.8%)及上車地點是否方便(24.2%)。總括而言，少於六分之一(14.3%)的受訪者表示選擇某種交通工具是基於票價合理或廉宜，然而，與平日出行的情況相似，這個原因在選擇使用電車或渡輪出行的受訪者中比較普遍。

E1.6 負擔的交通開支

E1.6.1 3 160名表示在上一個平日(周一至周六)出行的受訪者共出行3 384次(共有7 962個行程段)。41.7%受訪者在當日至少出行一次。他們當中五分之一(20.2%)乘搭巴士、9.3%乘搭專線小巴，而7.5%則乘

搭其他車輛^v。在每名受訪者的平均平日交通開支中，用2.3元乘搭巴士，是交通工具中車費最高的項目。

E1.6.2 另外，表示在上一個星期日或公眾假期出行的受訪者共出行1 940次(共有5 288個行程段)(28.3%受訪者在上一個星期日或公眾假期至少出行一次)。他們當中略少於六分之一(13.7%)乘搭巴士、6.3%乘搭專線小巴，而5.7%則乘搭其他車輛。每名殘疾人士的平均交通開支為4.4元(其中1.6元為巴士車費)。

E1.6.3 至於一周內各天的情況，受訪殘疾人士在上一個平日的平均交通開支(6.9元)較上一個星期日或公眾假期(4.4元)為高。

E1.7 合資格領取票價優惠的每名殘疾人士每周的總交通開支

E1.7.1 每名受訪者每周平均的總開支方面，用於公共交通工具的開支為45.8元。在各種交通工具中，受訪者用15.4元乘搭巴士(平均用11.1元乘搭九巴)，其次是用8.2元乘搭的士及5.2元乘搭其他車輛。至於五種特選交通工具(巴士、九鐵、輕鐵、地鐵及電車)，用於它們的總開支為每周27.5元。

E1.7.2 視覺受損受訪者的交通開支(57.0元)及弱智受訪者的交通開支(52.3元)稍多於其他殘疾類別的受訪者。視覺或聽覺受損受訪者用於巴士、九鐵、輕鐵、地鐵及電車的開支，兩者分別為44.3元及41.1

^v “其他車輛”包括紅色小巴、住客穿梭巴士、私家車、公司巴士或校巴等。

元，較用於其他交通工具為多。非肢體傷殘的受訪者的交通開支大部分用於巴士，而肢體傷殘的受訪者用於的士的開支(11.5元)則遠多於其他受訪者。

E1.7.3 領取普通傷殘津貼的受訪者用於五種特選交通工具的開支(31.4元)，多於領取高額傷殘津貼的受訪者(14.5元)。領取綜援並居於院舍的受訪者，每周平均只用5.9元乘搭巴士、九鐵、輕鐵、地鐵及電車，在六類津貼組別中開支最低。在每周總交通開支方面，領取綜援並居於院舍的受訪者，每周只用16.2元，遠低於居於社區的綜援受助人(40.7元)。

E1.8 限制

E1.8.1 其中一個需關注的主要問題是，由受訪者表示同意至我們收集數據的過程中，需格外照顧聽覺受損或弱智的殘疾人士。我們在調查展開前曾聯絡殘疾人士以徵得他們同意參與調查，當時已發覺要取得聽覺受損受訪者的同意有特別困難。在共3 160宗個案中，成功訪問聽覺受損人士的個案數目只有260宗。數據經事後分層加權法調整，應能把這類問題所帶來的影響減至最低。

E1.8.2 如訪問由照顧者作答，會失去部分有關行程或行程段的資料。例如照顧者很多時未能回答有關出行目的、選擇某種交通工具的原因或轉車所需時間的問題。

E1.8.3 部分估計開支，包括照顧者的估計交通開支，可能被大為低估或高估，因為當殘疾人士表示需要照顧者陪伴同行時，我們假設照顧者在行程中所支付的金額與殘疾人士相同。不過在現實中，部分殘疾人士出行時可能需要多於一名照顧者陪伴同行，但我們在進行估計時卻假設只有一名照顧者。另一方面，我們假設照顧者所支付的費用與殘疾人士的車費相同，但其實照顧者可能較殘疾人士支付更多車費(如殘疾人士是小童)或更少車費(如照顧者是長者)。

第二部份：票價優惠下的影響

E2.1 背景資料

E2.1.1 在調查展開前，立法會研究殘疾人士的交通需要及為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會(小組委員會)的委員會曾要求當局就向殘疾人士提供票價優惠，諮詢殘疾人士社群及公共交通工具營辦商，包括兩間鐵路公司、專營巴士公司及電車營辦商。共有五種交通工具(巴士、九鐵、輕鐵、地鐵及電車)被選並列於與可能實施的票價優惠有關的問題中。

E2.1.2 這項要求在二零零六年二月十六日舉行的小組委員會第三次會議上提出。

E2.1.3 在二零零六年七月十日的小組委員會會議中，委員要求問卷調查中應包括問題去假設上述的五種交通工具均提供票價優惠，以評估殘疾人士使用公共交通服務的轉變(尤其是使用次數的增加)。基於委員的要求，問卷調查內設有假設性問題，要求受訪者估計在公眾假期、每天非繁忙時間或全年全日的50%票價優惠下，他們在使用公共交通工具的轉變或在巴士、九鐵、輕鐵、地鐵及電車的開支上的轉變。

E2.2 限制

E2.2.1 受訪者對所有假設性問題的答覆只可作參考之用，因為要待真正推出乘車優惠時才能驗證受訪殘疾人士的答覆是否準確。

E2.2.2 我們在進行調查時亦發現受訪者一般在回答假設性問題時有困難。受訪殘疾人士一般難以回答在可能實施的不同優惠下增加使用某種交通工具的百分率，即使他們已在使用該種交通工具。如他們並不使用某種交通工具，便更難以估計在可能實施的優惠下，他們每周可能用於該種交通工具的開支。由於欠缺的數據會影響對失去的現金流量和收入的估計，因此我們採用了其他估計方法。在增長的百分率方面，我們以能夠回答此類問題受訪者的平均增幅推算出未能回答此類問題受訪者欠缺的增幅數據。由於此方法會自動按比例調整受訪者現時使用交通工具的情況，所以實屬合理。至於新增乘客，我們以兩種不同的方法估計欠缺的每周開支數據。首先，我們利用可以預計開支的新增乘客的平均開支進行估計，並以該平均開支作為估計開支上限。其次，我們假設未能預計開支的新增乘客只會有很少開支，因而估計他們的每周開支為零，並以這個數字作為估計開支的下限。

E2.2.3 我們不能切實地評估替代影響(即減少使用某種交通工具是由於增加使用其他交通工具所致。此舉可導致估計數字出現正偏差，儘管替代影響很可能出現在沒有提供的票價優惠的交通工具之上)。

E2.2.4 城巴向60歲以上的乘客提供全日50%優惠。在詢問殘疾人士的實際交通開支時，這項優惠被隱含在內；但在問及有關可能享有新

優惠的問題時，儘管問題指有額外優惠，但卻沒有明確地把這項優惠包含在內。不過，只有3名受訪者屬這種情況。同樣情況發生在現時享有其他優惠的殘疾人士身上，例如學生乘搭地鐵可享有全日50%優惠(有52名受訪者屬這種情形)。

E2.3 票價優惠下的影響：概覽

E2.3.1 根據受訪者回答假設性問題的回應，在該五種交通工具中，受訪者使用的交通工具中以巴士佔最大比例(53.5%)，其次是地鐵(24.8%)、輕鐵(11.4%)及九鐵(11.3%)。只有5.5%受訪者每周至少乘搭電車一次。

E2.3.2 如地鐵及九鐵推出全日乘車優惠，現有乘客表示乘搭次數會平均增加逾100%(乘搭地鐵及九鐵的次數分別增加103.57%及101.52%)。

E2.3.3 現有乘客亦表示會增加乘搭巴士(72.41%)、輕鐵(70.33%)及電車(69.96%)的次數。但增幅不及乘搭九鐵和地鐵的次數多。

E2.3.4 逾三分之一(37.80%，佔總受訪人數28.43%)不常乘搭地鐵的受訪者表示會在全日優惠下考慮乘搭地鐵、緊接其後是巴士(32.40%，佔總受訪人數15.07%)、九鐵(30.40%，佔總受訪人數26.96%)。

E2.3.5 可以估計在全日乘車優惠下用於某種交通工具的估計開支的受訪者表示，用於九鐵的平均每周預計開支最高(30.62元)、第二是地鐵(27.09元)，第三是巴士(22.32元)。

E2.4 票價優惠下的影響：按交通工具分類

E2.4.1 四分之一(24.8%)受訪殘疾人士每周至少乘搭地鐵一次。現有使用者乘搭地鐵次數的平均增長百分率由48.5%(公眾假期優惠)至103.6%(全日優惠)。預計在優惠下，12.3%(公眾假期優惠)至16.3%(全日優惠)的受訪者會開始乘搭地鐵，而新增乘客用於地鐵的每周平均預計開支是18.09元(公眾假期優惠)至27.09元(全日優惠)。

E2.4.2 受訪殘疾人士中現時有11.3%乘搭九鐵。他們預計在乘車優惠下乘搭九鐵的次數會增加50.6%(公眾假期優惠)至101.5%(全日優惠)。11.6%(公眾假期優惠)至14.9%(全日優惠)的受訪者預計在優惠下會開始每周至少乘搭一次九鐵。新增乘客的預計開支為每周22.02元(公眾假期優惠)至30.62元(全日優惠)。

E2.4.3 殘疾人士中現時有11.4%乘搭輕鐵，他們預計在優惠下乘搭輕鐵的次數會增加40.03%(公眾假期優惠)至70.33%(全日優惠)。新增乘客的百分率預計是6.1%(公眾假期優惠)至8.0%(全日優惠)，新增乘客用於輕鐵的預計每周開支為18.68元(公眾假期優惠)至21.14元(全日優惠)不等。

E2.4.4 逾半數(53.5%)受訪者是巴士常客，比例遠高於是其他四種交通工具常客的受訪者。現有使用者乘搭巴士次數的平均增長百分率是39.7%(公眾假期優惠)至72.4%(全日優惠)。在優惠下，7.6%(公眾假期優惠)至9.0%(全日優惠)的受訪者預計會開始乘搭巴士，他們的預計每周開支為16.05元(公眾假期優惠)至22.32元(全日優惠)。

E2.4.5 在這項調查中，五種特選交通工具中以乘搭電車的受訪者比例最小(5.5%)。在優惠下乘搭電車次數的平均增長百分率由44.0%(公眾假期優惠)至70.0%(全日優惠)。預計在優惠下會有6.0%(公眾假期優惠)至7.6%(全日優惠)的新增乘客，他們的預計每周開支為6.95元(公眾假期優惠)至10.90元(全日優惠)。

E2.5 票價優惠下每名殘疾人士的預計開支

E2.5.1 我們根據受訪者的現有行程票價，計算在不同種類的票價優惠(分為繁忙時段、非繁忙時段或公眾假期優惠)下，現有乘客用於某種交通工具的預計交通開支。在50%票價優惠下，行程費用根據行程進行的時間及相應的優惠時段分為三個不同金額(如行程在優惠時段內進行，可獲50%票價優惠；反之亦然)。在計算預計交通開支時，已顧及在票價優惠下乘搭次數增長的百分率。

E2.5.2 新增乘客方面，我們根據他們每周在不同優惠時段下願意支出的金額，計算預計開支。

E2.5.3 至於受訪者未能回答在不同優惠下乘搭次數增長的百分率(現有乘客)或每周金額的增幅(新增乘客)，我們以有效回應的平均數推算出欠缺的數據，從而估計在可能實施的優惠下失去的現金流量和收入的上限。至於在設定優惠下的開支下限時，欠缺數據的新增乘客每周開支數據則估計為零。因此，預計每周失去的現金流量和收入是以上下幅度的方式，而非單一估計數字表述。

E2.5.4 受訪殘疾人士被問及在50%票價優惠下他們估計在三個不同時段(星期日和公眾假期、非繁忙時段及全日)用於五種特選交通工具的預計交通開支。每名殘疾人士每周用於特選交通工具(地鐵、九鐵、輕鐵、巴士及電車)的總開支，在無優惠下估計為27.53元，在公眾假期優惠下為39.66元，而在全日優惠下則為43.8元。然而，有關數字增加是由於有新增乘客所致，因為如只計及現有乘客增加的乘搭次數，他們的開支在公眾假期優惠下為26.30元，而在全日優惠下則為19.94元。

E2.5.5 預計增加的開支並非平均分布於五種特選交通工具，而主要是增加在地鐵及九鐵上。用於地鐵的預計每周開支，在無優惠下為6.04元，在公眾假期優惠下會增至9.72元，而在全日優惠下則增至12.18元。同樣地，如不計及新增乘客，數字顯示在公眾假期優惠下有關開支微減至5.78元，而在全日優惠下則減至4.47元。

E2.5.6 在乘搭九鐵方面，每名殘疾人士每周的總開支在無優惠下為4.30元，在公眾假期優惠下會增至8.72元，而在全日優惠下則增至

11.31元。如不計及新增乘客，有關開支在公眾假期優惠下降至4.07元，而在全日優惠下則降至3.05元。

E2.5.7 由於輕鐵行走範圍較小，因此每名殘疾人士每周用於輕鐵的預計開支只有1.59元，在公眾假期優惠下會增至3.64元，而在全日優惠下則增至4.28元。如不計及新增乘客，有關開支在公眾假期優惠下跌至1.51元，而在全日優惠下則跌至1.07元。

E2.5.8 優惠對乘搭巴士的受訪者在開支模式方面的影響甚微。受訪者用於巴士的每周開支一般為15.35元，在公眾假期優惠下會微增至16.67元，而在全日優惠下則微減至14.53元。如不計及新增乘客，有關開支在公眾假期優惠下會下降至14.70元，而在全日優惠下則下降至11.17元。

E2.5.9 在無優惠下，每名受訪殘疾人士用於電車的每周開支只有0.25元。不計及新增乘客，這方面的開支相差無幾，在公眾假期優惠下為0.24元，而在全日優惠下則為0.19元。如計及新增乘客，有關開支在公眾假期優惠下會增至0.91元，而在全日優惠下則增至1.53元。從百分率看，增幅頗大。

E2.5.10 在全日優惠下，所有殘疾類別受訪者的每周平均開支均增至40元以上，而所有津貼類別受訪者的每周平均開支亦大幅增加，增幅介乎15元至20元。數字增加主要是由於在票價優惠下有新增乘客所致。

E2.6 不增加使用有票價優惠的公共交通工具的原因

E2.6.1 受訪者表示即使有50%票價優惠也不會乘搭地鐵，主要原因包括須視乎他們是否有需要乘搭地鐵(36.1%)、極少／從不外出(30.6%)及極少／無需乘搭地鐵(27.4%)。13.8%受訪者表示地鐵服務未覆蓋他們的目的地，而7.6%則指上車地點不方便。只有5.3%受訪者表示票價問題是不乘搭地鐵的原因之一。

E2.6.2 受訪者表示即使獲50%票價優惠也不會乘搭九鐵的主要原因包括極少／無需乘搭九鐵(40.2%)、須視乎是否需要乘搭九鐵(33.8%)及極少／從不外出(24.6%)。除上述原因外，16.6%受訪者指九鐵服務未覆蓋他們的目的地。只有3.1%受訪者表示原因與票價有關。

E2.6.3 受訪者表示即使獲票價優惠也不會乘搭輕鐵的原因包括極少／無需乘搭輕鐵(46.9%)、須視乎是否需要乘搭輕鐵(21.5%)及極少／從不外出(20.2%)。另有32.7%受訪者表示輕鐵服務未覆蓋他們的目的地。票價並非受訪者表示關注的主要問題，只有1.7%受訪者提及票價問題。

E2.6.4 受訪者表示即使獲50%票價優惠也不會乘搭巴士的主要原因包括須視乎是否需要乘搭巴士(46.6%)、極少／從不外出(25.6%)及極少／無需乘搭巴士(19.7%)。部分(4.9%)受訪者指上落巴士不便，令他們難以乘搭巴士。只有3.1%受訪者表示原因與票價有關。

E2.6.5 受訪者表示即使獲票價優惠也不會乘搭電車的主要原因包括極少／無需乘搭電車(39.3%)、電車服務未覆蓋受訪者的目的地(33.3%)及須視乎是否需要乘搭電車(17.0%)。此外，近六分之一(15.7%)受訪者表示他們極少或從不外出。甚少(1.2%)受訪者表示原因與票價有關。

E2.6.6 受訪者不使用特選交通工具的主要原因十分相似。最普遍的原因是他們極少或無需使用該種交通工具，其次是服務未覆蓋他們的目的地，以及須視乎他們是否需要使用該種交通工具。此外，有相當數目的受訪者在此部分表示他們極少或從不外出，因此即使有票價優惠亦不會使用交通工具。值得注意的是，只有很少受訪殘疾人士指票價會限制他們使用特選的交通工具。

E2.7 票價優惠下增加的現金流量和收入

E2.7.1 在這項調查中，預計的每周現金流量呈示了某種交通工具的營辦商在不同50%票價優惠下的每周收入(計及在優惠下可能新增的乘客的乘搭次數及現有乘客增加的乘搭次數)與在正常票價下的每周收入以金錢計算的差別。負現金流量表示與正常票價相比，在提供50%優惠後新增的乘客及乘搭次數未能彌補因該優惠而減少的現金流量；而正現金流量則表示與正常票價相比，在票價優惠下可賺取較多的收入。

E2.7.2 另一方面，每周失去的收入由另一不同角度呈示有關數字。計及在優惠下可能新增的乘客的乘搭次數及現有乘客增加的乘搭次數

後，失去的收入呈示了在正常票價下與在50%票價優惠下收入的差別，即每個交通工具營辦商由於提供50%票價優惠而未能取得的收入。

E2.7.3 “現有乘客”意指經常每周至少乘搭某種交通工具一次的乘客；而“新增乘客”則意指在可能實施的票價優惠下開始乘搭某種交通工具的乘客。

E2.8 票價優惠下增加的現金流量和收入：不計及新增乘客

E2.8.1 如不計及聲稱在乘車優惠下會開始使用某種交通工具的新增乘客，五種特選的交通工具每周的整體現金流量會減少，減幅介乎104,052.88元(公眾假期優惠)至642,191.14元(全日優惠)。

E2.8.2 五種特選的交通工具預計因優惠殘疾人士而失去的每周收入最多介乎192,216.98元(公眾假期優惠)至1,686,673.26元(全日優惠)。

E2.8.3 就有關的五種交通工具的現有使用者而言，巴士每周的現金流量減少最多，介乎55,341.07元(公眾假期優惠)至353,893.36元(全日優惠)，其次是地鐵(介乎21,890.33元至133,018.96元)、九鐵(介乎20,020.57元至106,067.27元)和輕鐵(介乎6,276.85元至43,789.20元)。

E2.8.4 按現有電車使用者所述，電車的現金流量只會輕微減少，減幅介乎524.06元(公眾假期優惠)至5,422.57元(全日優惠)，原因是電車的使用量低。

E2.9 票價優惠下增加的現金流量和收入：計及新增乘客

E2.9.1 計及全部五種交通工具和在優惠下所有新增的乘客後，預計在全日50%票價優惠下每周增加的整體現金流量最多介乎499,778.17元至1,378,495.91元。

E2.9.2 計及新增乘客後，預計在全日票價優惠下每周失去的收入最多介乎2,828,642.57元至3,707,360.32元。

E2.9.3 計及在票價優惠下所有新增的乘客後，除巴士外，其餘四種特選交通工具的每周現金流量均有所增加。

E2.9.4 就巴士而言，計及所有新增乘客後，其每周現金流量在非繁忙時段和全日乘車優惠下有所減少。在非繁忙時段的減幅介乎83,280.95元至175,933.94元，而在全日乘車優惠下的減幅則介乎69,261.14元至184,147.74元。

E2.9.5 巴士在全日乘車優惠下每周預計失去的收入上限為1,229,300.69元，是在五種特選的交通工具中最多的。

E2.9.6 在其餘四種交通工具(地鐵、九鐵、輕鐵及電車)中，預計九鐵在全日乘車優惠下每周增加的現金流量最多，數目介乎280,146.30元至593,017.53元，緊接其後是地鐵(介乎240,295.70元至519,089.95元)。

E2.9.7 在其餘四種特選交通工具中，輕鐵及電車的每周現金流量增幅最小。在全日優惠下，預計輕鐵及電車的現金流量增幅最多分別介乎98,920.19元至227,525.70元及64,563.72元至108,123.86元。

第三部分：結論

E3.1 每名受訪者每周平均用於所有的公共交通工具的總開支為 45.8 元。在各種交通工具中，受訪者用 15.4 元乘搭巴士(平均用 11.1 元乘搭九巴)，其次是用 8.2 元乘搭的士及 5.2 元乘搭其他車輛。至於五種特選交通工具(巴士、九鐵、輕鐵、地鐵及電車)，用於它們的總開支為每周 27.5 元。

E3.2 在歸納影響受訪者選擇交通工具的因素時，三個最主要的原因為：下車地點是否方便、起點附近沒有其他交通工具可供選擇及乘車地點是否方便。此外，九鐵、地鐵和的士的運作效率；電車和渡輪的票價水平及復康巴士的特別設備也是他們的考慮因素。

E3.3 受訪者不使用特選交通工具的主要原因亦相類似，最普遍的因素是他們極少或無需使用該種交通工具，其次是服務未能覆蓋他們的目的地，以及須視乎他們是否需要使用該種交通工具。再者，有相當部份的受訪者表示由於他們極少或從不外出，因此縱使有票價優惠他們也不會使用交通工具。值得留意的是在票價優惠下，只有非常少數的殘疾人士表示票價因素會限制他們使用任何特選交通工具。

E3.4 根據受訪者對上述問題的回應顯示費用並非影響他們選擇交通工具的最重要因素，其他原因如下車地點是否方便或起點附近有何交通工具可供選擇等較為重要。然而，假設的 50% 票價優惠可促使現有乘客增加乘搭次數，亦同時促使其他殘疾人士開始使用某種交通工具。由於受訪者對假設性問題的答覆和預計收入的變動只可作參考之

用，因此要小心處理此類問題的回應。受訪者可能未詳細考慮所有影響(例如照顧者的交通開支會有所增加)，便表示在票價優惠下會有興趣使用該種交通工具。

E3.5 在調查中提及的三種可行票價優惠情況下，即在假日；在非繁忙時段；和在所有日子全日，提供票價優惠，每名殘疾人士每周用在地鐵、九鐵、輕鐵和電車上的開支皆有所增長，而在巴士方面，則祇有在假日優惠情況下始出現增長。開支增長並非平均分佈於五種特選交通工具上，主要的開支增長是在地鐵和九鐵上。

E3.6 計及在優惠下所有新增的乘客後，地鐵、九鐵、輕鐵及電車的每周現金流量均有所增加。由於半數受訪者現時已乘搭巴士，因此新增乘客所佔比例及其預計開支均較小，引致每周現金流量在非繁忙時段優惠及全日優惠下錄得下降。

E3.7 在優惠下，每名殘疾人士每周用於巴士、地鐵、九鐵、輕鐵及電車的整體綜合預計開支介乎33.44元至43.82元。要直接驗證這些預計開支相當困難，因此我們可以以現時每名殘疾人士每周用於所有交通工具的開支45.8元及每周用於五種特選交通工具的開支27.53元為參考。在每周用於五種交通工具的開支有明顯增長下，若果有提供票價優惠的交通工具部份替换了沒有提供票價優惠的交通工具，每周用於所有交通工具的開支在提供票價優惠之前和之後應該相差不大，由此可見在提供票價優惠下計算出的預算開支基本上是可信的。