

致：鄭家富議員
立法會交通事務委員會主席

尊敬的鄭議員：

綠色專線小巴總商會及專線小巴持牌人協會上月底向運輸及房屋局提出調整綠色專線小巴座位上限至 20 座位，並提出五項承諾，包括：（1）凍結車費三年；（2）提供不少於 20% 長者優惠；（3）轉用環保車種（歐盟五型）；（4）加裝安全帶；及（5）不削減班次。有關建議獲得普遍市民、輿論及立法會議員支持。可惜，運輸署即時回應反對建議，而所提出的理據極不充份及欠說服力，我們對此表示強烈不滿，認為運輸署根本沒有意圖了解業界的建議方案內容，嚴重失職。

專線小巴營辦商不斷接獲乘客投訴，指在繁忙時間中途站因為經常滿座而未能登車，運輸署也接獲不少投訴，更因此要求個別路線增加車輛數目，以應付繁忙時間中途站乘客需求。然而，運輸署卻在公開回應商會建議時，指大部份專線小巴在繁忙時間仍有空位，要不是運輸署官員閉門造車，就是企圖誤導市民大眾！

商會委託香港大學民意研究計劃所作的民意調查顯示，61% 市民表示，經常或間中遇到「中途站客滿，上唔到車」的情況；55% 表示「在總站排長龍，等好耐先上到車」，顯示小巴在繁忙時間供不應求的問題嚴重。另外，民意調查顯示 83% 市民支持將小巴座位增加至 20 座位，提供三年內凍結收費、長者優惠、更換更環保車種及加裝乘客安全帶等；這些數據都顯示專線小巴有必要調整座位上限，應付繁忙時間需求，而有關建議廣受市民支持。（香港大學民意研究計劃所作的民意調查報告摘要參看附件）

我們認為，作為一個以民為本的政府，應該體察民意，以新思維協助解決問題，而不應閉門造車，漠視市民與業界的聲音。我們希望立法會交通事務委員會加入議程，討論業界提出的建議，以回應市民的訴求。如果委員會需要我們的代表出席會議，講解我們的建議方案，以及解答議員的疑問，我們樂於出席。有關會議安排，請與我們委聘的顧問繆美詩小姐（電話：9800 6449 / 電郵：rmiu@museconsultancy.com.hk）或袁建國先生（電話：9677 8868 / 電郵：kkyuen@museconsultancy.com.hk）聯絡。

綠色專線小巴總商會
專線小巴持牌人協會
2010 年 12 月 23 日

副本送交：立法會秘書處

香港大學民意研究計劃

調整綠色小巴載客上限意見調查



調查報告摘要

鍾庭耀、彭嘉麗、
李偉健及郭思妙聯合撰寫

2010年11月23日

本報告內所有資料的版權由綠色專線小巴總商會、香港專線小巴持牌人協會及香港大學民意研究計劃聯合擁有。本調查由港大民研計劃獨立設計及執行，與香港大學立場無關。
港大民研計劃所有研究工作由民研計劃總監鍾庭耀博士負責。

第一部分 研究背景

- 1.1 綠色專線小巴總商會及香港專線小巴持牌人協會於 2010 年 10 月委託香港大學民意研究計劃進行《調整小巴載客上限意見調查》，以瞭解本港市民乘搭綠色專線小巴的情況及對調整小巴載客上限的意見。訪問對象為年齡 18 歲或以上操粵語的香港居民。
- 1.2 本調查報告所述問卷由民研計劃諮詢綠色專線小巴總商會及香港專線小巴持牌人協會後獨立設計，而調查的所有操作、數據收集及分析均由民研計劃負責，不受任何機構影響。換句話說，雖然問卷內容主要源自兩會的構思，民研計劃在今次調查的設計及運作上絕對獨立自主，結果亦由民研計劃全面負責。

第二部分 調查設計

- 2.1 本調查以電話訪問形式進行，所有資料均由研究組的訪問員以電腦輔助電話訪問系統（簡稱 CATI）收集，系統能即時處理資料並作出合併。為確保資料的質量，訪問期間除有督導員現場監督外，研究組亦會進行電話錄音、畫面擷取及即時視象監察，以確保訪問員的表現及質素。
- 2.2 為使抽樣誤差減至最低，調查首先以隨機方法從研究組的住宅電話號碼資料庫中，抽取部分住宅電話號碼作「種籽」號碼，再用「加一減一；加二減二」的方法產生另一組號碼混合使用，以減低因忽略非登記住戶而出現的誤差。在過濾重覆號碼後，所有電話號碼再以隨機排列方式混合成為最後樣本。
- 2.3 調查的訪問對象為年齡 18 歲或以上，並操粵語的本港居民。訪問員在成功接觸目標住戶後，再從住戶內符合條件的成員中以出生日期抽取一人接受訪問。調查於 2010 年 11 月 8 至 12 日進行，透過電話成功訪問了 1,006 名符合資格的市民。整體回應比率為 67.3%（表二），標準誤差則少於 1.6%，亦即在 95% 置信水平下，各個百分比的抽樣誤差為少於正負 3.2 個百分比。
- 2.4 為增加調查結果的代表性，所有原始數字已經按照政府統計處提供 2010 年中全港人口年齡及性別分佈初步統計數字，以「加權」方法作出調整。報告內的數據皆以「加權」樣本為準。

第三部分 調查結果

- 3.1 是次調查問卷的主體部分共有九條題目，而被訪者的個人背景資料則置於問卷最後部分。以下是各個題目的調查結果簡述，所有數表已詳列於圖表文件。
- 3.2 調查首先詢問所有受訪者，就多種公共交通工具，包括港鐵、九巴、電車和的士，在近期先後提出加價後，有沒有對他們的日常開支造成壓力。結果顯示，有四成受訪者(41%)表示壓力大，四分之一表示壓力一般(26%)，三分之一表示壓力甚小或沒有壓力(33%，圖表文件第五頁)。
- 3.3 調查又顯示，超過三分之一受訪者(36%)並非綠色專線小巴的乘客，六成多則自稱平時會乘搭小巴，包括 9%表示每星期乘搭「少於一次」，25%「一至三次」，13%「四至六次」，而 15%則表示多達「每天一次或以上」。總括而言，所有被訪者平均每人每星期乘搭專線小巴 2.9 次，樣本誤差為正負 0.3 次 (圖表文件第六頁)。
- 3.4 調查繼續詢問自稱專線小巴乘客幾種有關小巴運作的狀況，次樣本數目 640 人。結果顯示，22%被訪乘客表示經常遇到「在總站排長龍，等好耐先上到車」，33%表示間中遇到，30%表示甚少遇到，14%表示從沒遇到(圖表文件第七頁)。至於「總站排長龍，被迫轉搭其他交通工具」的情況，11%表示經常遇到，27%表示間中遇到，30%表示甚少遇到，另外 30%表示從沒遇到(圖表文件第八頁)。另一方面，經常、間中、甚少、從沒遇到「中途站客滿，上唔到車」情況的乘客分別有 27%、34%、19%和 18%(圖表文件第九頁)。
- 3.5 問卷然後訪問所有受訪者是否贊成放寬綠色小巴的載客上限，即由現在 16 個座位增加至 20 個座位。超過五成半被訪市民表示贊成(56%)，四分之一表示反對(24%)，其餘兩成則表示「一半半」(8%)或「不知道／無所謂」(11%，圖表文件第十頁)。
- 3.6 訪問員然後提出「有專線小巴營辦商願意作出四項承諾，包括三年內凍結收費、提供長者優惠、更換更環保車種及加裝乘客安全帶」，然後再次詢問被訪者是否贊成他們以此來換取將小巴座位增加至 20 座位的做法。結果顯示超過八成(83%)表示贊成，一成表示反對(9%)，其餘不足一成則表示「一半半」(5%)或「不知道／無所謂」(3%，圖表文件第十一頁)。

- 3.7 對於上題中 880 名回答贊成或「一半半」的被訪者，他們選擇的原因包括「新車會更換更環保車種」(65%)、「每架車載更多人，(有助)舒緩塞車」(65%)、「等車時間會減少」(64%)及「因為(營辦商承諾)三年內不加價」(63%)，各佔次樣本六成以上。另外，選擇因為「有長者優惠」和「會加裝安全帶」則分別佔有關樣本 56%及 51%(圖表文件第十二頁)。
- 3.8 至於另外 93 名表示反對增加載客量的被訪者，有六成表示因為「16 座位已經足夠／無需要」(61%)，另外分別有 47%及 40%表示「乘客愈多，愈容易發生意外」及「小巴長度增加會容易造成交通擠塞」。其他較多人選擇的反對理由包括「跟 16 座分別不大」(38%)、「擔心遲早會加價」(24%)、「乘客愈多，車廂內愈嘈吵」(18%)、「等候開車時間延長」(7%)及「司機駕駛態度不變」等(4%，圖表文件第十三頁)。

第四部分 結語

- 4.1 調查顯示，大部分市民都是綠色專線小巴的定期乘客，而香港市民平均每人每星期乘搭綠色專線小巴 2.9 次。對乘客而言，專線小巴中途站客滿的情況比較嚴重，在總站輪候時間偏長亦屬普遍問題。
- 4.2 就放寬綠色專線小巴的載客上限方面，調查顯示，在未提及小巴營辦商的四項承諾之前，超過五成半被訪市民表示贊成調整專線小巴載客上限由現時的 16 座位增加至 20 個座位。在得悉小巴營辦商為此而提出的四項承諾(即「三年內凍結收費」、「提供長者優惠」、「更換更環保車種」及「加裝乘客安全帶」)後，贊成比率增加至八成以上，反對比率則由超過兩成下跌至不足一成。小巴營辦商提出的條件似乎對市民相當吸引，至於有關建議的法律和政策基礎，包括供求因素、環保考慮、持份者利益、以及對整體交通運輸的影響等，則並非是次調查研究的範圍。