



致：立法會秘書處
轉交 交通事務委員會

敬啟者：

**對 2011 年 2 月 25 日交通運輸委員會會議
議程 V. 與公共小型巴士(下稱"公共小巴")有關的事宜 - 限定公共小巴的數目、安全設備裝置的最新情況及乘客座位數目
提交意見書 及 要求列席會議發言**

本會為一班志願者組成並根據社團條例註冊的組織，主要會務為研究香港的運輸政策。

對於有關的的會議議程內容，本會現向立法會交通事務委員會提出以下意見：

1. 對於《公共小巴(數目限定)公告》(香港法例第 374K 章) 由訂立至今已逾 30 年，將公共小巴(包括專線小巴，下同)數目限制於 4350 輛，本會認為隨著本港人口增長而引導致的交通需求增加，有作出檢討的需要。
法例的第 3 條所述在 2006 年第 124 號法律公告指有關限制在今年 6 月 20 日屆滿，本會認為當前是最好時機去進行檢討。
但是本會理解公共小巴服務出現的歷史背景，和透過轉營為專線小巴方式進行規管的進度，與及對其他公共交通服務的角色配合，在檢討過程中需要作出仔細考慮。
2. 對於小巴的安全裝備問題，本會認為政府規定公共小巴必須裝設乘客可見的車速顯示器，車速限制裝置，及乘客座位安全帶是足夠的。車速限制裝置，及乘客座位安全帶更是必須的。本會考慮的因素如下：
 - (i) 既然法例限制巴士車速不得超過 70km/h (《道路交通條例》(香港法例第 374 章第 40 條第(5)節)，而每輛公共小巴接載 16 名乘客，同樣涉及乘客人身安全問題，限制公共小巴的最高車速也是應該的。
 - (ii) 由於小巴車身較細 (根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(香港法例第 374A 章) 附表 1)，僅長 7.0m、闊 2.3m、高 3.0m，及總重不逾 5.5 公噸 (附表 2)，萬一與重型車輛發生碰撞對乘客的安全構成很高的威脅。
 - (iii) 車速顯示器僅予以乘客監察司機駕駛情況，但即使出現超速也難以向警方作出即時舉報，而且檢控超速、甚至非法拆卸、解除車速限制裝置乃警方、運輸署的職責。因此本會認為車速顯示器並非一個必須的裝置。
3. 新登記的公共小巴需裝設乘客座位安全帶的法例 (《道路交通(安全裝備)規例》(香港法例第 374F 章第 6C 條) 在 2004 年 8 月 1 日實施。根據運輸署的車輛登記數字統計資料，自法例實施至 2010 年底，新登記的公共小巴總數為 2179 輛，即約一半數目的公共小巴才設有安全帶乘客座椅。
分拆每年新登記小巴的統計數字顯示，如下表：



	紅色小巴		專線小巴	
	新車	總數	新車	總數
2004	374	1677	498	2673
2005	402	1605	767	2745
2006	36	1537	39	2813
2007	27	1444	86	2906
2008	66	1429	144	2921
2009	44	1372	44	2978
2010	73	1331	89	3019
總數	803		1376	
比率	60.3%		46%	
所有小巴換車總比率	50.1%			

2006 年開始的新登記數字急速下跌，並一直維持於頗低水平。

本會曾向公共小巴業界進行了解，業界方面表示由於在 2005 年起購置的新車的機械故障問題陸續浮現，故障率偏高，甚至在 2007 年實施「歐盟四期」開始，機械故障問題更趨嚴重，某些車款更需要進行所謂「燒碳」程序，不單妨礙營運，更浪費燃油導致增加開支，故此只會在迫不得已的情況下才更換車輛，而換車時較傾向購置以石油氣為燃料的車款。

業界方面表示其實不欲使用石油氣小巴，因為石油氣小巴的續航能力只有柴油小巴的 60%，使一日要加兩次氣，而加氣站數目有限兼位置不便，需要專程駛往加氣，更要與全港 18,000 多輛的士一起排隊，完全費時失事。

更要往指定的車房進行維修，整體經營成本並不划算。只是目前的「歐盟四期」甚至「歐盟五期」的柴油小巴的故障問題更為難處理，所以在迫於無奈之下更換石油氣車。

4. 至於 2004 年 8 月以前新登記的「舊小巴」加裝乘客座椅安全帶，以本會的了解，並非一項容易處理的事情。

參考在 2004 年 8 月實施的有關小巴乘客座椅配備安全帶法例：

Cap. 374F – para. 6C, appendix 2 – Part IIIA, V 及 Cap. 374A – para. 73(1)(b), (1A), (1AD), appendix 15

訂明小巴乘客座椅配備安全帶的話，需要符合多項安全標準，包括：

歐盟 ECE-R14 安全帶支點強度標準

符合歐盟 ECE-R80 座椅結構強度

ECE-R21 靠背有防撞功能的高背座椅，而且要符合 ECE-R118 防火標準

(註：法例條文還包括其他的國際性標準。本會只引用從業界人士的意見提及慣用的標準)

本會得到業界的意見指出，如不參考有關法例進行改裝，而只在原有座椅裝上安全帶組件，將會導致在發生意外時，極有可能「連人帶椅」飛出車外。後果比沒有裝設安全帶更為嚴重。

如果要對舊小巴進行改裝，以能裝配設有安全帶的乘客座椅，工序原來相當繁複。



如以下兩幅從業界取得的照片，左邊的是一輛「原裝」結構的小巴車身內部；右邊的是一輛進行改裝車身以裝配設有安全帶乘客座椅的小巴車身內部。



可以看到車身裝上了一條很粗的「槽鐵」和地台裝上了一組類似路軌的組件。據業內人士表示，要達到前述的安全標準就必須進行這些改裝工序。

5. 根據業界提供的意見，每輛小巴改裝的成本高達港幣十萬元。
本會認為，既然公共小巴需裝設乘客座位安全帶的法例在 2004 年 8 月實施，至今已有六年半的時間。也就表示沒有乘客座椅安全帶的小巴最少已經有七年車齡。車輛的使用年期已經接近、甚至超過一半（業界的意見表示正常的使用年期約 10 – 12 年），即使進行改裝最多也只能用上 3 – 5 年。而且這些舊小巴的排放標準已算過時，縱然改善了安全，但無助改善汽車廢氣的問題。
6. 本會支持和認同專線小巴營辦商提出建議，增加專線小巴座位數目限制由 16 增加至 20。本會所持的理據如下：
 - (i) 對上一次公共小巴增加座位數目限制在 1988 年，由 14 增加至 16。在 1988 年的香港人口約 550 萬，現時的香港人口約 680 萬。由人口增加所衍生出公共交通需求，增加各種公共交通服務的運載能力是必須的。
可是政府一直對鐵路系統的迷思，又或更直接的說明特區政府為港鐵公司的大股東，所以公共交通政策只向鐵路系統傾斜。但本會認為這簡直是荒謬的想法，而這是建基於運輸學上對「運載力」(Capability) 和「可達性」(Accessibility) 的反比關係。引伸出來就是不同公共交通工具具有著不同的服務特質。
例如從旺角至何文田邨，現有一條專線小巴路線服務。但鐵路的轉彎能力受到限制，這就變得不可能，或是需要興建一條東西走向的鐵路線才可。可是若這樣興建鐵路線，龐大的建造費和營運成本，根本不符經濟效益。本會同時敦請政府，檢討、甚至放棄「以鐵路為骨幹」的公共交通規劃思維。
 - (ii) 本會對於修訂《公共小巴(數目限定)公告》(香港法例第 374K 章)，現階段沒有既定立場。但如 6.(i) 的意見，呼籲政府應把握 Cap. 374K 第 3 條的時間性，及時作出適當處理。



- (iii) 現行法例對小巴車輛尺寸的限制為長 7.0m, 闊 2.3m, 高 3.0m, 參考現時香港較流行的小巴車款 — Toyota Coaster 和 Mitsubishi Rosa, 都有長度約 7m 的車款供應予公共小巴營辦商。但翻查代理的資料, 這兩款車的「原裝」載客量為 20 座位。



「原裝」20 座位旅遊巴士

同一車款可用於公共小巴
但拆除 4 個座位

這證明在現行法例之下是容許小巴營辦商採用設計載客量為 20 座位的車款, 但因應座位數目限制而要拆除 4 個座位。變相浪費車輛的運載能力。

- (iv) 本會成員曾到多個專線小巴士站觀察, 包括銅鑼灣、香港仔、紅磡、屯門。發現多條小巴線經常性出現排隊候車人龍, 尤其是上落班繁忙時間, 等候時間可動輒長達 15 分鐘。本會認為, 要是將公共小巴座位限制增加至 20 座位, 必定能縮短候車時間。即使 CAP. 374K 未有作出合適處理、放寬公共小巴數目, 都能即時將專線小巴的運載力增加 25%, 以改善 6.(i) 提出的交通需求增加的問題。

7. 對於業界提出因為實施歐盟四期排放標準法例, 而符合這項標準的新車的故障率更高、甚至出現所謂「燒碳」而浪費燃油、造成不必要空氣污染的問題, 本會認為特區政府認積極與業界和進口商作出跟進, 敦促有關方面盡快解決有關問題, 以使公共小巴服務不會受到影響。並使公共小巴業界安心的更換新車, 改善小巴的廢氣排放問題

本會向立法會交通事務委員會提交上述意見, 並向主席提出要求列席會議參與討論有關議程。如欲了解進一步詳情, 請聯絡本會主席陳迪遙先生, 電話 9739 0828; 或幹事林鴻達先生, 電話 9770 1928

謹啓