

立法會交通事務委員會

與公共小型巴士(下稱"公共小巴")有關的事宜 2011年2月25日會議跟進事項

交通事務委員會於2011年2月25日的會議上討論「公共小巴有關的事宜」，並要求政府就下列事宜作出書面回應及提供補充資料。所需資料現闡述如下：

(一) 公共小巴車輛數目上限和座位數目

公共運輸服務及專線小巴的角色

- 提供過去五年各類公共交通服務在整體公共交通市場上的佔有率
2. 在規劃公共運輸服務時，政府的既定政策是提倡由集體運輸工具(包括鐵路和專營巴士)提供服務，以應付乘客的需求。另一方面，公共小巴則發揮輔助運輸工具的功能。各公共交通服務過去五年在整體公共交通市場的佔有率載於附表。
- 行走若干路線的專線小巴的乘客於繁忙時段的候車時間過長
 - 增加乘客候車時間過長的若干路線專線小巴的數目
 - 容許專營巴士在公共交通服務不足的地區提供服務
3. 專線小巴的主要作用是輔助集體運輸工具，為乘客提供接駁服務及為乘客較少的地區提供服務。如乘客需求有所增長，專線小巴營辦商可透過增加車輛以紓緩乘客的候車情況。倘若有關小巴路線所提供的服務未足以疏導大量的乘客，運輸署會考慮安排載客量大的運輸工具，例如開辦專營巴士服務，以滿足乘客需求。

專線小巴的財務表現

- 容許專線小巴增加座位數目，以改善其財務表現
- 香港專線小巴持牌人協會及綠色專線小巴總商會提出增加專線小巴乘客座位數目的建議能否改善專線小巴的財務表現，並一如其所承諾，令專線小巴可凍結車費三年，並提供長者票價優惠

4. 運輸署曾分析專線小巴營辦商在2009/10年度的財務年報，以評估他們的財務表現。結果顯示，約有50%的專線小巴營辦商出現營運虧損。如按照香港專線小巴持牌人協會及綠色專線小巴總商會的建

議凍結票價三年，長遠而言在財務上似乎並不可行，特別是考慮到經營環境存在不可預見的變數，例如油價。專線小巴營辦商一旦最終沒有能力應付其聲稱的「三年票價凍結期」，可能會要求加價，或導致有關專線小巴的服務水平及質素下降。

5. 至於紅色小巴業界，部分紅色小巴商會和紅色小巴司機工會指出，為了在當前的市場狀況下賺取足夠的收入，紅色小巴司機普遍會因應乘客需求而穿梭不同的交通走廊及往返不同的目的地。增加專線小巴的乘客座位數目，會逐漸改變紅色小巴租賃市場可供租賃的車輛類型，相應導致紅色小巴的租金上升。此外，在增設四個乘客座位後，紅色小巴司機在爭奪乘客方面的競爭將更為劇烈。由於乘客需求不一定會相應增加，他們可能為了載滿乘客而在總站或沿途長候乘客。紅色小巴業界亦關注，候客時間延長或會令欠缺耐性的乘客流失，並會減少有關紅色小巴司機可行走的車程次數，影響他們的收入。

• **公共小巴及其他公共交通服務面對沉重的加價壓力**

6. 專線小巴營辦商需要穩健的財政來為市民提供有效率及妥善的服務。另一方面，我們理解市民對公共交通服務票價的關注。政府一向審慎處理公共交通營辦商的加價申請，考慮因素包括營辦商的財政狀況、市民的接受程度和負擔能力等。

7. 實際上，我們已建立全面的機制來審理各主要公共交通服務的票價調整申請，充分考慮及平衡各相關的因素，既顧及市民的承擔能力，亦要兼顧營辦商是否能夠繼續提供有效率和切合市民需要的公共交通服務。

8. 如果專線小巴營辦商因成本上升而需要申請加價，以維持穩健的財政狀況及提供有效率的服務，運輸署會按個別營辦商的情況審理其加價申請。此外，營辦商可與運輸署商討優化路線及服務，以控制經營成本。運輸署亦鼓勵小巴業界開拓非車費的收入來源（如車身、車廂內的廣告），以紓緩加價壓力。

車費優惠

• **公共小巴有需要為長者及殘疾人士提供票價優惠**

9. 運輸署一直鼓勵專線小巴營辦商，按照營運狀況和財政能力向乘客提供票價優惠。在自由營商的原則下，是否提供票價優惠屬營辦商的決定，經運輸署的批准後，營辦商可提供具時限或長期的車費優惠（如小童、長者、學生及殘疾人士），以減輕乘客的交通費負擔。

現時有提供長者及殘疾人士優惠的專線小巴分別為 79 條及 3 條路線。

小巴司機薪酬

- 政府當局曾採取哪些措施，監察以確保小巴司機的薪酬水平合理

10. 紅色小巴司機以自僱為主，租用別人或駕駛自己的小巴以提供服務。他們的收入取決於行走路線的乘客需求、車費水平，以及營運開支(包括燃料、車租、維修和保險開支等)。

11. 專線小巴司機的薪酬是僱員(個別司機)和其僱主(專線小巴營辦商)雙方協議決定，並受勞工法例所規管。

更換環保小巴

- 提供資助，以較環保的公共小巴更換舊的公共小巴

12. 自 2002 年起，政府推出不同的資助計劃，鼓勵商業車輛車主(包括公共小巴車主在內)以新環保車輛更換原有車輛。現正實施的資助計劃(更換歐盟二期柴油商業車輛為新商業車輛資助計劃)於 2010 年 7 月 1 日起實施，截止申請日期為 2013 年 6 月 30 日，可為歐盟二期柴油小巴車主提供換車資助，將舊小巴更換為符合歐盟四期或更嚴謹的廢氣排放標準的環保小巴。計劃提供的資助金額分別為每輛 77,000 元(柴油)，88,000 元(石油氣)和 92,000 元(電動)。此外，為鼓勵運輸業界試驗低污染和低碳的綠色運輸工具和相關技術，政府撥款三億元成立綠色運輸試驗基金，有關基金由 2011 年 3 月 30 日起接受申請。

(二) 公共小巴安裝安全設備

加強公共小巴營運安全

- 有需要確保(並在必要時資助)公共小巴安裝所需的安全設備

13. 政府一直以多管齊下的方式，通過立法、執法、宣傳和教育工作，加強公共小巴營運安全。

14. 公共小巴需接受運輸署的年度車輛檢驗，確保小巴適合在道路上行駛。此外，現行法例規定公共小巴需安裝速度顯示器，以及乘客座位安全帶及高靠背座位(適用於 2004 年 8 月 1 日或以後首次登記的公共小巴)。運輸署亦已在公共小巴車輛牌照及客運營業證加入新條

件，規定所有公共小巴須加裝最高預設車速為每小時 80 公里的車速限制器，車速限制器的技術標準須符合國際標準。

15. 政府計劃於 2010/11 立法年度內提出立法建議，以達致以下的目標：

- (a) 限制公共小巴的最高車速為每小時 80 公里；
- (b) 強制所有公共小巴安裝車速限制器；
- (c) 強制把電子車輛行駛記錄儀（即「黑盒」）列為新登記公共小巴的基本設備；
- (d) 規定公共小巴駕駛執照申請人修讀以著重改善駕駛行為和態度的強制職前訓練課程；以及
- (e) 規定公共小巴司機於營業期間，必須於公共小巴車廂內展示司機證。

16. 警方會繼續就公共小巴司機的不當駕駛行為，採取執法行動，並會不時派出便衣警員，監察公共小巴司機的工作。此外，運輸署會繼續從培訓和教育方面入手，提升公共小巴司機的安全意識和服務質素，令他們養成良好的駕駛態度。

安裝安全帶

17. 運輸署現正與公共小巴業研究把安裝乘客安全帶的規定擴大至涵蓋 2004 年 8 月 1 日之前登記的公共小巴。我們一貫的政策是，任何的車輛設備，如果是屬於發牌條件或法例所規定的基本車輛設備，均應由車主負責添置及安裝。

18. 就專線小巴營辦商而言，運輸署會接納加裝安全帶的支出為經營成本。若個別營辦商認為成本增加而需要調整票價，他們可提出申請，運輸署會按照現行的審批機制處理申請。由於紅色小巴收費不受政府監管，營辦商可因應市場環境及成本支出調整他們的收費。

運輸及房屋局
2011 年 3 月

附表（第一頁）

各公共交通在整體公共交通市場上的佔有率

年份	專營巴士		鐵路		公共小巴		渡輪	
	平均每日載客量 (千次)	在整體公共交通市場上的佔有率	平均每日載客量 (千次)	在整體公共交通市場上的佔有率	平均每日載客量 (千次)	在整體公共交通市場上的佔有率	平均每日載客量 (千次)	在整體公共交通市場上的佔有率
2006	3,943.2	34.7%	4,124.6	36.3%	1,800.1	15.8%	154.2	1.4%
2007	3,963.8	34.4%	4,213.6	36.6%	1,815.3	15.8%	148.1	1.3%
2008	3,871.9	33.9%	4,187.8	36.7%	1,837.3	16.1%	147.1	1.3%
2009	3,811.8	33.6%	4,256.1	37.5%	1,853.1	16.3%	140.3	1.2%
2010	3,776.5	32.4%	4,521.5	38.8%	1,877.1	16.1%	135.5	1.2%

附表 (第二頁)

各公共交通在整體公共交通市場上的佔有率

年份	的士		居民巴士		港鐵巴士(西鐵線/輕鐵)		山頂纜車	
	平均每日載客量 (千次)	在整體公共交通市場上的佔有率	平均每日載客量 (千次)	在整體公共交通市場上的佔有率	平均每日載客量 (千次)	在整體公共交通市場上的佔有率	平均每日載客量 (千次)	在整體公共交通市場上的佔有率
2006	1,067.1	9.4%	181.0	1.6%	82.4	0.7%	12.1	0.1%
2007	1,097.3	9.5%	182.0	1.6%	88.9	0.8%	13.5	0.1%
2008	1,070.3	9.4%	192.1	1.7%	94.9	0.8%	13.6	0.1%
2009	954.3	8.4%	213.5	1.9%	102.8	0.9%	13.3	0.1%
2010	988.4	8.5%	220.7	1.9%	112.0	1.0%	14.7	0.1%

註：由於四捨五入的關係，有關佔有率相加之和未必等於 100%。