



本局檔號 OUR REF.: THB(T)L 3/2/4
來函檔號 YOUR REF.: CB1/PL/TP

電話Tel. No.: 3509 8156
傳真Fax No.: 2104 7274

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：劉素儀女士)
[傳真：2978 7569]

劉女士：

感謝貴處一月十六日的來信，夾附胡志偉議員在一月十三日就公共小巴經營事宜致立法會交通事務委員會主席的信件。繼早前的簡覆，本局現作詳細回覆。

現行的公共運輸政策，是以鐵路為公共交通系統的骨幹，其他的公共交通工具作輔助，彼此相輔相成。當中，公共小巴在提供接駁服務至公共交通交匯處等方面，發揮積極的角色。為免過度競爭及避免服務過份重疊，政府就公共小巴的總數一直作出限制。

就信中提及各項具體事宜，回應如下：

(1) 專線小巴取消路線和更改行車路線的數目

運輸署在二零一二至二零一三年期間，共收到 16 條專線小巴路線因乘客量不足而申請取消服務，當中 8 條由於有替代服務獲批取消，另外 8 條則已優化行車路線或服務安排。在同期另有 34 條路線獲批更改行車路線。

(2) 公共小巴的座位數目

為檢視各小巴路線的服務水平能否照顧乘客需求，運輸署會定期進行公共小巴服務綜合調查，結果顯示服務能大致滿足乘客需求。我們知悉業界認為透過增加公共小巴的座位數目，有助應付繁忙時間的乘客需求及增加收入。然而，上調座位數目即變相增加公共小巴的整體載客量，而總乘客量會顯著增加的可能性不大，貿然增加公共小巴的整體載客量因此或會引發不同公共交通工具之間的惡性競爭，影響營運的可持續性及財務的可行性。從公共交通服務的整體供求及平衡發展而言，任何關於改變現行公共小巴乘客座位數目的建議，必須小心考慮。事實上，就個別專線小巴路線的繁忙時間乘客需求，運輸署會在可行情況下盡力協助營辦商作靈活調配以增加特定路線繁忙時段的載客量。業界可向運輸署提出申請。

(3) 專線小巴的營運模式

專線小巴須根據運輸署批准的服務詳情表提供服務，當中已訂明路線、班次、車費及車輛數目等。專線小巴除可在已設置的專線小巴士站及服務詳情表內列明的地點上落客外，亦可在不違反《道路交通條例》的情況下，在其路線沿途的非上落客限制區上落客。

(4) 專營巴士路線轉為專線小巴路線

在計劃巴士服務改動時，運輸署會考慮現有的公共交通服務，包括公共小巴的運作情況，以提升路面公共交通網絡的整體效率。因應專線小巴業界的意見，我們會積極研究把一些載客率較低的巴士路線，改由專線小巴經營的可行性。

(5) 擴展「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(下稱「優惠計劃」)至專線小巴

為鼓勵長者和殘疾人士多些走進社區，建立關愛共融的社會，運輸署協助勞工及福利局(下稱「勞福局」)自去年起分階段在港鐵、專營巴士和渡輪推出「優惠計劃」，讓全港約 102 萬名年滿 65 歲的長者和 13 萬名合資格的殘疾人士，以每程 2 元的優惠票價乘搭這些公共交通工具大部分的路線。誠如行政長官已在今年一月發表的施政報告宣布，「優惠計劃」將於明年(二零一五年)第一季起分階段擴展至專線小巴。「優惠計劃」是在營辦商自願參與的原則下推行，至今約九成路線的營辦商已表示願意參與。

勞福局表示，在訂定「優惠計劃」所涵蓋的殘疾人士時，考慮了立法會二零零五年成立的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所作的商議。該小組委員會認為年齡介乎 12 至 64 歲殘疾程度達 100% 的綜接受助人及同一年齡組別的傷殘津貼受惠人，是最需要得到援助和鼓勵，以協助他們融入社會。勞福局進一步指出，簽發「殘疾人士登記證」(下稱「登記證」)的目的是讓持證人在有需要時出示此證，以證明其本身的殘疾身份及類別，利便他們得到快捷適切的協助。「登記證」並不附帶任何福利，其目的和服務對象，亦與「優惠計劃」有所不同。

(6) 第四次整體運輸研究

政府會在今年稍後完成《鐵路發展策略 2000》的檢討和修訂研究後，因應各項大型交通基建的規劃和落實情況，籌備關於整體公共交通長遠發展和布局的研究，以擬定未來的公共運輸策略。

公共小巴服務是本港公共交通系統中的重要一環，運輸署一直透過各項措施，協助專線小巴業界改善經營環境，例如按情況優化路線及調整服務時間表，以配合乘客需求和提升營運效率。署方同時鼓勵營辦商開拓非車費的收入來源(如車身及車廂內的廣告)，以增加收入。政府會密切監察行業的營運情況，以確保行業的健康發展。

運輸及房屋局局長

(陳銘焜



代行)

二零一四年三月三日

副本送：

勞工及福利局局長

(經辦人：鄭詠基先生)

運輸署署長

(經辦人：蘇祐安先生)