

二零一五年四月十七日
討論文件

立法會交通事務委員會

公共交通策略研究 — 學生服務車輛的供應

目的

在《公共交通策略研究》下，政府會展開涉及八個課題的《專題研究》。關於學生服務車輛(俗稱「校巴」)的供求情況，以及現行向非專營巴士簽發「學生服務」批註的安排能否照顧需求的《專題研究》已完成。本文向委員會報告結果，及徵詢委員對2015年9月新學年校巴服務安排的意見。

背景

2. 隨著重鐵網絡的進一步發展，我們須對整體公共交通服務的佈局作檢視，以在須顧及公共交通系統得來不易的多元選擇及經營生態平衡下促進不同服務之間的優勢互補，好讓市民享有便捷服務和合適選擇之餘，亦令各種服務可持續發展。為此，政府會展開《公共交通策略研究》。正如我們在去年11月向事務委員會簡介《公共交通策略研究》的工作計劃時指出，《公共交通策略研究》會分為《角色定位檢視》及《專題研究》兩個部分，其中《角色定位檢視》會就各公共交通服務的角色定位作檢視，而《專題研究》則會就議員、公眾及公共交通業界關注的重要課題作探討。兩個部分的工作流程現再次夾附於附件一。

3. 就非專營巴士而言，它們在公共交通系統中擔當輔助角色，在繁忙時段紓緩市民對專營巴士和專線小巴的服務需求，又或為特定群組(如學生及旅客)提供服務。非專營巴士根據《公共巴士服務條例》(第230章)及《道路交通條例》(第374章)提供服務。營辦商須按法例向運輸署署長申領客運營業證，方可提供客運服務。營辦商再須因應其實際提供的服務向署長提供如服務合約等文件，方獲發服務批註。非專營巴士只可提供其獲發批註指定的服務如下 —

服務種類	服務類型代碼 ¹
遊覽服務	A01
酒店服務	A02
學生服務	A03
僱員服務	A04
國際乘客服務	A05
居民服務	A06
合約式出租服務	A08

一部非專營巴士可獲發一種或多種服務批註²。換言之，它們可提供一種或多種服務，使車隊的運用能更具效率。2014年年底，市場有7,000多部非專營巴士領有服務批註。詳情見附件二。由於非專營巴士服務基本上由用家及營辦商直接安排，服務能靈活滿足市場的需要，收費亦不須經運輸署審批。

4. 非專營巴士服務整體運作大致良好。惟近年公眾對提供學生服務車輛的供應情況提出關注，亦有學校反映在招標校車服務時遇上困難或標價昂貴。為增加校巴車輛供應，運輸署曾

¹ 另有代碼為 A07 的複合交通服務批註。惟因市場的變化，運輸署已多年沒有發出這類型批註。

² 一般同時領有不多於 3 - 4 個批註。

於 2012 年實施新措施，容許已領有「學生服務」批註的營辦商，經申請後可使用旗下車隊所有符合安全規格要求的車輛作接載學生用途，至今已有超過 400 部車輛曾因而獲發「學生服務」批註。惟該措施實施後，領有「學生服務」批註的非專營巴士在 2012 至 2014 年間仍然有所下降，而我們知悉仍有部分學校招標校巴服務時遇到困難。根據運輸署在 2014 年進行的調查顯示，約七成領有「學生服務」批註的非專營巴士(約 2,400 輛)有實際提供學生服務，而領有「學生服務」批註的非專營巴士當中絕大部分(約 98%)同時領有其他服務批註。這表示，現況是部份可供提供「學生服務」的非專營巴士並沒有提供學生服務。換言之，市場力量令同時領有「學生服務」及其他批註的非專營巴士在一些情況下只提供學生服務以外的其他服務。與此同時，在 2014 年年底有 59 部非專營巴士只領有「學生服務」批註。

5. 為此，我們在《專題研究》中探究可提供學生服務的車輛的供應情況。至於其他類別的非專營巴士服務，供求大致平穩³，但考慮到未來新運輸基建的落成及社會經濟的進一步發展，我們會在進行《角色定位檢視》時研究是否需要因應新需求而在營運上適度增加彈性。過程中，我們會諮詢業界。

(a) 非專營巴士的規管

6. 2003年前，非專營巴士數目迅速增加，同期乘客量的增長卻相對緩慢⁴。鑑於路面空間有限，社會大眾及運輸業界均對非專營巴士供過於求及部分業界提供未獲批准服務的情況表示關注。有見及此，交通諮詢委員會(「交諮會」)就非

³ 在 2011 年至 2014 年，非專營巴士的數目維持在約 7,000 部。而據運輸署去年調查所見，車隊的使用率約為接近九成。

⁴ 在 1998 年至 2003 年間，非專營巴士數目由約 5,900 輛大幅上升 23% 至約 7,200 輛，同期公共運輸的乘客量升幅則只有 2.3%。

專營巴士服務的規管架構及發牌制度進行檢討，在2004年7月建議雖然無須為非專營巴士整體車隊的數目設定上限，但應收緊發牌制度和審核程序，因應服務需求而調節非專營巴士服務的增減。交諮會同時建議政府加強執法，確保不同路面公共交通服務的生態平衡。政府自2005年經諮詢立法會後實施交諮會建議的措施，致力控制非專營巴士服務的增長。施行的措施包括鼓勵申請經營非專營巴士服務或擬增加旗下非專營巴士數目的人士採購市場上現有的非專營巴士(簡稱「採購要求」)，以調控市場上非專營巴士的數目。在「採購要求」下，運輸署會給予申請人一段時限(一般為六個月)，讓他嘗試從市場上的現有車隊中採購車輛。「採購要求」適用於用作提供「學生服務」的非專營巴士。

(b) 學生服務車輛的供應

7. 除了領有「學生服務」批註的非專營巴士，可接載學童的車輛包括學校私家小巴(俗稱「保母車」)及由學校或辦學團體擁有並自行營運的學校私家巴士。詳情如下 —

可提供學生服務的車輛	持「學生服務」批註的非專營公共巴士	學校私家巴士	「保母車」
車輛類別	非專營巴士	非專營巴士	私家小巴
經營模式	- 由非專營巴士營辦商營運，營辦商可以與學校簽訂的合約，又或以由學校簽發的支持信向運輸署申請「學生服務」批註 - 營辦商可向不同地區或學校提供服務 - 一般主要為小學生使用	- 由學校或辦學團體直接向運輸署申領「學生服務」批註，學校或辦學團體直接擁有巴士並自行營運 - 一般主要為小學生使用	- 由「保母車」營辦商營運，營辦商可以與學校簽訂的合約，又或以由學校簽發的支持信或家長信向運輸署申請客運營業證 - 營辦商可向不同地區或學校提供服務 - 一般為小學生及幼兒園學童使用
容許用途	須申領「學生服務」批註，但亦可向運輸署申請其他在上文第3段提及的批註，提供其他服務	只可負責接載相關學校或辦學團體的學童，不能作其他用途	只可負責接載客運營業證批准的學校的學童，不能作其他用途。如所服務的學校有更改，營辦商

可提供學生服務的車輛	持「學生服務」批註的非專營公共巴士	學校私家巴士	「保母車」
			須向運輸署提交更改服務的申請
是否須遵從「採購要求」	是	是	否
座位數目	16座以上； 平均為30座	16座以上； 平均為30座	16座或以下
在2014年底的數目	3,286輛	74輛	1,899輛

8. 學生服務車輛的供應主要取決於自由市場的運作，由各學校自行因應學生及家長對接載學生服務的需求而作出安排。由2011年至2014年期間，上述三種可接載學童的車輛數目見附件三。雖然不同種類的車輛數目有所改變，但可提供學童服務的車輛的整體可載客量大致平穩。

(c) 學生服務的需求

9. 根據每年新學年開始的學生人數記錄顯示，由2011/12年至2014/15年四個學年期間，總學生人數約下跌2,500人(見附件四)。不過，幼稚園及小學學生人數在2013/14及2014/15學年間出現較明顯的增長，共增加了約15,000人。雖然學生的總人數變化不大，但由於幼稚園及小學學生的份額相對增加，市場未來對校巴服務應會保持一定的需求。

新措施

(a) 運輸署供諮詢的建議方案

10. 有見社會在過往數年對學生服務車輛供應的關注，特別是學校及家長在這方面的訴求，以及自上次2012年實施新措施以來的供求情況(見上文第4段)，亦考慮到幼稚園及小學學生數目在未來數年會持續高企，運輸署因此研究適度增加學生服務車輛供應的靈活性，冀令市場的需求能更易得到照顧。研究結果顯示「採購要求」可作適度放寬。運輸署制定了放寬方案供諮詢業界之用，詳情見附件五。

(b) 運輸業界的建議方案

11. 就運輸署的建議方案，運輸及房屋局、教育局及運輸署曾於本年三月二十七日與多名立法會議員、運輸業界團體代表及教育界團體代表舉行會議交流意見。運輸業界對豁免學校私家巴士須遵從「採購要求」的措施不持異議，但對署方建議增發「只獲准提供學生服務」(A03R)批註的非專營巴士車輛表示關注。運輸業界團體就以非專營巴士提供校巴服務的營運數據提供了一些資料，見附件六。業界亦以承諾書方式提出另一個建議方案(見附件七)。其後，亦有業界成員以新聞稿方式提出其他建議(見附件八)。

(c) 針對2015年9月新學年的措施

12. 運輸署會盡快實施豁免學校私家巴士須遵從「採購要求」的措施。至於以非專營巴士提供的校巴服務，經三月二十七日會議的深入討論，運輸業界及教育界代表同意成立工作小組，以積極探討為今年九月新學年校巴服務的供求安排作出改善。政府歡迎工作小組的成立，並會鼓勵工作小組以上文第

11段提出的兩個方案為基礎展開討論。政府亦會密切注視校巴服務供求在工作小組運作後的情況，以及收集運輸業界及教育界對工作小組對能否改善校巴服務供求安排的意見。運輸署會按情況的發展及需要適時決定上文第10段的方案應否及何時實施。

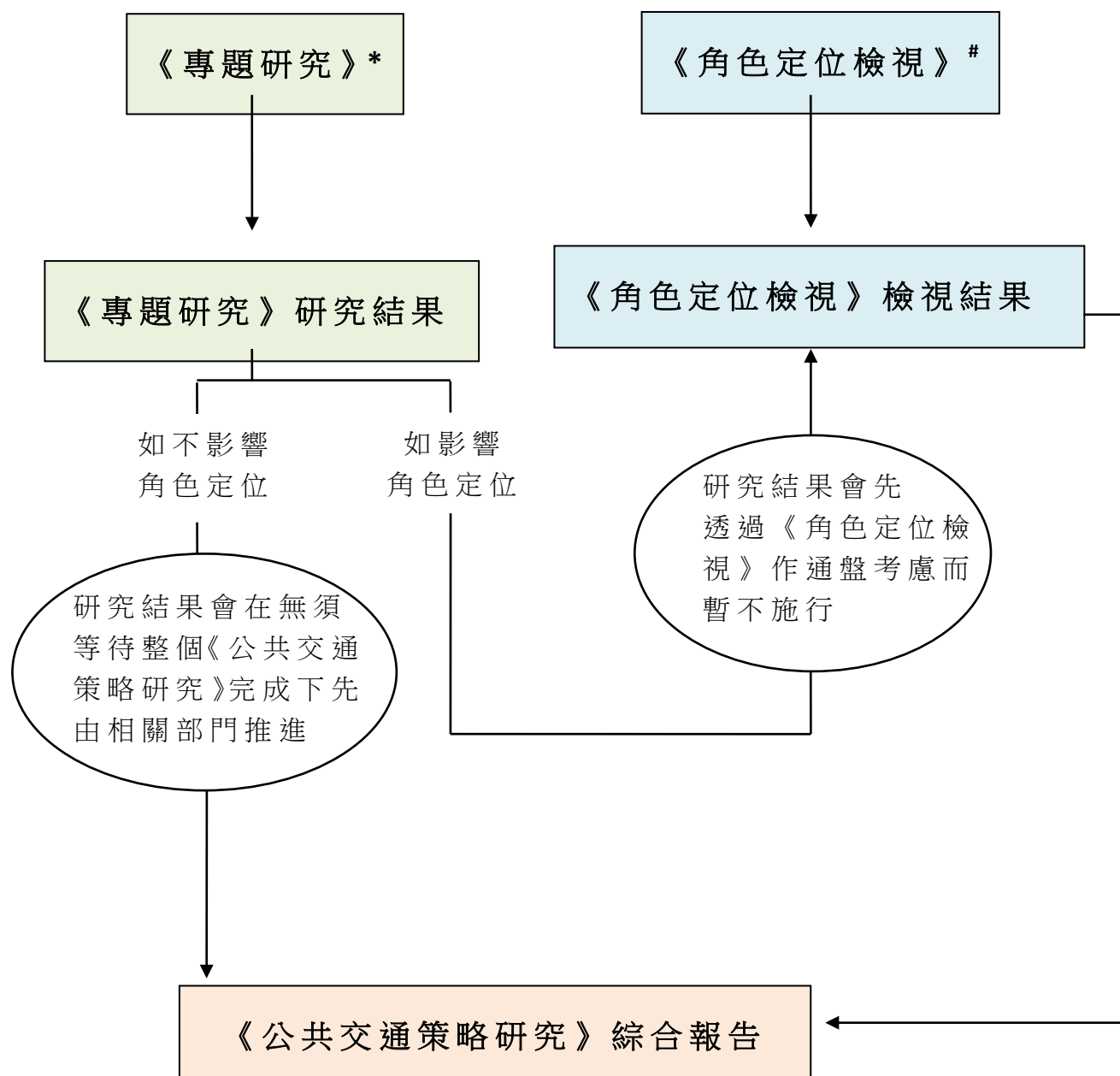
總結

13. 請委員就上文第10段至12段闡述的建議提供意見。另外，如上文第5段指出，我們會在進行《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》時，在考慮到未來新運輸基建的落成及社會經濟的進一步發展下，研究是否需要因應新需求而就其他非專營巴士服務類別的營運適度增加彈性。

運輸及房屋局

二零一五年四月

《公共交通策略研究》
兩個部份的工作流程



* 《專題研究》會在 2015 年第一季起按議題陸續向立法會交通事務委員會作出匯報。

《角色定位檢視》會在所需人手按既定程序獲撥款設立後展開。

自 2011 年起非專營公共巴士各項批註的數目

年份 (截至年底數目)	各項批註數目							非專營公共巴士登記總數
	遊覽服務	酒店服務	學生服務	僱員服務	國際乘客服務	居民服務	合約式出租服務	
2011	2,925	2,188	3,577	1,855	1,128	1,132	5,479	7,071
2012	2,918	2,015	3,489	1,752	1,163	1,135	5,438	7,055
2013	3,108	1,937	3,468	1,704	1,169	1,108	5,463	7,054
2014	3,155	1,865	3,286	1,751	1,169	1,117	5,514	7,053

註：一輛非專營公共巴士可獲發多於一項批註。批註的總數因此與非專營公共巴士的總數並不相同。

附件三

自2011年起可提供學生服務的車輛的數目(截至該年份12月底)

	2011	2012	2013	2014	2014年 相對2011 年的變化
領有學生服務批註 的非專營公共巴士	3,577	3,489	3,468	3,286	-291 (-8.1%)
學校私家巴士	60	64	67	74	+14 (+23.3%)
學校私家小巴 (俗稱「保母車」)	1,259	1,480	1,740	1,899	+640 (+50.8%)
總數	4,896	5,033	5,275	5,259	+363 (+7.4%)

附件四

自2011/12學年起的學生人數(截至該年度的9月底)

	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2014年 相對2011 年的變化
幼稚園	157,433	164,764	169,843	176,397	+18,964 (+12.0%)
小學	322,881	317,442	320,918	329,300	+6,419 (+2.0%)
中學 (中一至中三)	208,010	197,667	187,631	180,153	-27,857 (-13.4%)
總數	688,324	679,873	678,392	685,850	-2,474 (-0.4%)

運輸署的建議方案

措施一：

- 豁免學校私家巴士須遵從「採購要求」，即學校或辦學團體(只限幼稚園、小學及中學)在使用學校私家巴士服務時無須在市場採購現有車輛，而可引入新增的車輛。

措施二：

- 非專營巴士若只提供學生服務(只限幼稚園、小學及中學)，營辦商可獲豁免遵從「採購要求」，即無須在市場採購現有車輛，而可引入新增車輛。這些非專營巴士會獲發「只獲准提供學生服務」的批註。批註代碼為A03R，以便與現時一般提供「學生服務」的A03代碼有所區別。
- 為有助確保「只獲准提供學生服務」(A03R)的批註不被濫用，獲發此批註的非專營巴士須遵照較嚴謹的要求，當中包括：
 - (a) 申請人必須向運輸署提交與一間學校簽訂為期不少於一整個學年或12個月的校車合約，合約由校長或負責校車服務的學校代表親自簽署，分判形式的合約並不接受；
 - (b) 相關的非專營巴士亦必須只為簽訂合約的學校提供服務。假如所服務的學校有所更改，營辦商必須立即連同新服務合約向運輸署遞交更改服務的申請。待獲得運輸署書面批准後，營辦商始可向新學校提供服務；
 - (c) 相關的非專營巴士只准提供學生服務，不得作其他服務用途。營辦商須在巴士車身上貼上以特定大小及以特定顏色及字體印製的標誌，方便運輸署監督；以及

- (d) 如不再提供學生服務，該巴士的車身可以轉售予他人，作為替換現時已持有客運營業證的非專營巴士之用，而運輸署原本批予該車輛的客運營業證及服務批註會在轉售時被取消。

附件六

以非專營巴士提供學生服務的每月基本成本開支 (資料由公共巴士同業聯會提供)

項目	金額
司機薪金	16,000元
折舊	15,000元
燃油	6,500元
維修保養	7,000元
保姆工資	4,500元
停車場	4,000元
牌費及保險	3,000元
總 計	56,000元

註：(1) 以一輛60座位的非專營巴士價格約為160萬元，以10年折舊計算。

(2) 如巴士車主以按揭貸款安排購買新巴士，以五年還款期計算月供約28,000元。

「保母車」每月基本成本開支
(由汽車交通運輸業總工會非專利巴士分會暨學童車組提供)

項目	金額
司機薪金	10,000元
折舊	3,300元
燃油	6,000元
維修保養	3,000元
保姆工資	5,000元
停車場	3,000元
牌費及保險	3,000元
總 計	33,300元

註：(1) 以一輛16座學校私家小巴，平均車價約60萬元，15年折舊計算。

(2) 如學校私家小巴車主以按揭貸款安排購買新小巴，假設以五年為期，月供約11,000元。

承 諾 書

為保證 2015/16 學年學童校巴服務招標工作順利進行，公共巴士同業聯會（下稱：“本會”）針對運輸署及香港教育工作者聯會（下稱“教聯會”）提出有關 2014/15 學年學童校巴服務“招標難”的問題，本會摯誠地做出以下承諾，協助學校解決招標問題，補助校車公司部分虧損，同業互助。

本會確信市場上有足夠運力，只是報價模式引致風險及經營車資入不敷支問題。

面對 2015/16 學年，部分學校招標校巴服務無人問津的問題，懇請相關學校先向運輸署及教聯會同時登記，以便統計，再經運輸署或教聯會通知本會，本會當即協助校方進行第二輪招標，並採取以下措施，提高招標成功率：

- （1）將招標檔廣發給所有公共巴士及 16 座保姆車同業，確保所有營辦商獲發招標通知，避免校方聯絡不在當區。
經營的校巴公司，加強學校所在地區及車公司營運區域配對，提高招標成功的機會。
- （2）幫助校方擬定合理招標路線及上車時間等招標條款，減低因校方不熟路線而令校巴公司虧損經營的機會。
- （3）制定區域學童校巴服務協作方案。
針對個別學校招生不足問題，而引起跨區上學及長距離學童分散問題，單一校巴公司根本無法經營，本會將連同 16 座保姆車（學童車協會）聯繫屬下當區的校巴公司聯合提供服務，提供多公司協作方案，以解決承載率不足所引起車資大幅上升的問題。
- （4）本會直接補助虧損投標的校車公司。
若以上問題仍未解決，在校方合理服務要求下，經本會衡量校巴公司確實“收不抵支”情況下，本會將在 2015/16 學年內有限度補貼校巴公司的虧損，或提供更多的業務機會，幫補有關校巴公司收益不夠的問題，條件是該學校校巴服務整體是虧損經營（不是單一線路），經本會核實成本、營運數據，本會樂意補貼部分虧損，上限為該校校巴服務整體估算虧損的 30%，作為針對性補貼人口老化地區及偏遠地區校車車資，以為日後政府考慮推行“校車券”，提供有力的參考數據。

本會當竭股肱之力，冒著虧損上百萬的風險提出上述莊嚴承諾，雖不是長治久安之策，但以盡最大的誠意，力諫運輸署提出增發 A03R 客運營運證，不但弄巧反拙，好心做壞事，減低了車公司營運彈性，提高了校巴經營者的固定成本，導致學童校巴車資飛升，令校巴招標更難，而且還因政策失誤而引致大幅減少 A03 學童批註的巴士供應。本會財力有限，但為爭取更多時間給運輸署調研利弊及政策局擬出“長治久安”之策，只能短時期（2015/16 學年）有限度（虧損的 30%）補貼 投標後持續虧損經營的校巴公司，不竟業界不能長期虧損經營，以成就學校及學童，此不是持續發展之計。

以上承諾，言出必行，肅此奉達，竚候鴻裁。

公共巴士同業聯會



黃良柏

第十六屆執行委員
主席 黃良柏 謹啓

二零一五年三月二十七日

新聞稿

要求運輸署按原有機制諮詢各交通業界

暫緩執行新批 A03R 巴士牌照

就 2015 年 3 月 4 日運輸署突然向各非專營巴士業界發出有關修訂“經營公共巴士服務的條件”之政策檔（共 6 頁文檔），完全顛覆了 2004 年 7 月立法會交通事務委員會有關“檢討規管非專營巴士營運的規管架構和發牌制度”，本會認為立法會交通事務委員會於 2014 年 11 月 25 日會議上，曾討論<公共交通策略研究>工作計劃，正收集及徵詢各界意見，而該研究工作計劃的課題已包括非專營巴士的校巴服務。運輸署根本沒有實際及急切的必要，而越過立法會及交諮會，由一個執行單位推翻政策制定機關，倉促向業界推出修訂校巴服務的建議。

本會認為運輸署此舉既不合理，也不公平，原因如下：

1. 繞過現行諮詢架構

現行規管非專營巴士營運的規管架構和發牌制度是按照 2004 年 7 月特區交通諮詢委員會的“檢討規管非專營巴士營運工作小組報告”及經立法會交通事務委員會公告天下，召開聽證會，經 93 個交通團體代表發表意見，然後才通過。為何運輸署作為一個執行機關，只發出 6 頁紙(附件)，沒有數據資料及前因後果說明，就可繞過現行諮詢架構，推翻各個交通業界凝聚共識的結果及立法會的決定。

無疑，任何政策也應因時修訂，但修訂也須按照多年來行之有效的諮詢方式，將行政機關權力放在籠裡，具透明度地、負責任地受公眾監管。

2. 新政策只得十四天書面諮詢期

政策影響深遠，可能短期會增加 2,000 輛以上大巴(增加 28%巴士)，牽涉到道路交通擠塞，巴士維修場地及停車位不足，市場嚴重欠缺司機等配套設施，只給十四天諮詢期，及只能給書面通知，實不合理。

3. 所有交通業界都反對，仍堅持強行執行

所有交通業界包括的士、小巴、非專營巴士、專營巴士、16 座學童車

協會均表示反對，運輸署仍力排眾議，堅決強行執行，既然無一個業界得益及支持，為何要冒天下之大不韙，令人聯想背後有巨大利益集團推動。

4. 無序無上限暴增供應，牽動小微校巴公司倒閉潮

無序無上限的暴增供應，只會偏幫大公司，對“一車一主”的單幹戶或只擁有數輛車的小型校巴／保姆車公司，根本承受不了無業務支持的暴增供應振盪，牽動校巴單幹戶及小微企的倒閉潮，製造校巴行業的寡頭壟斷，為日後飛升的校巴車資塑造條件。對“一車一主”的單幹戶及保姆車公司，抗爭，只為生存而戰。

5. 校巴供應，應按實際需求，有序地逐步增加

無序無上限的供應，根本不是政策，美國聯儲局加息都不敢無序無上限，一蹴即就，加上三數厘，深怕經濟、市場承受不了，為何運輸署心思就不能細密？眾所周知，校巴需求年年下跌：香港出生率世界最低、學校教育模式由上下午班轉為全日制、教育署推行“原區就學”令校巴車資下跌、校車“一返三放”，分三段時間放學、小班教學、人口老化地區／偏遠地區招生難，均令校巴服務需求年年委縮，加上過去數年，學童保姆車／A03 批註大巴座數沒有減少，在需求委縮，供應不變下，校巴經營者收入自然下跌，何以，運輸署逆其道而行，反提出無上限暴增校巴供應，置校巴經營者苦撐於不顧，如何以理服人？

6. 打著“自由市場”，反“自由市場”

校巴“零”投標，是因為校巴按自由市場規律經營；學校收生不足，而導致學童遍佈全港，每車 10 數個學生，收不抵支，自然不投標。然而，運輸署卻簡單認為大量增發校巴牌照，必定可減低車資。殊不知“自由市場”是需要大量不同規模的經營者加入，才可營造“價格競爭”，短時無序大量增加供應，汰弱留強的，只是淘汰經濟實力低的小公司，而不是經營能力差的大公司。最後，剩下來的只會是 10 數間大公司形成的寡頭壟斷校巴市場。莫非寡頭壟斷的，自由議價的，就是“自由市場”，待壟斷形成後，校巴車資必定無休止的大幅上升。

7. 不同尺度看待“教育服務”及“校巴服務”

“校巴服務”是按自由市場規律經營，學校生源不足，學生分散，必招

致收不抵支而停辦，然而“教育服務”是社會服務 (Social goods)，即使學校短期招生不足，大部份官校、津貼學校仍獲教育署財政資助，根本不用憂心因短期招生不足而停辦。

近年，校方因招生不足，而要求教育署停建新校，減低新校搶學生的情況，同一個學童不足問題，應該減少校巴供應，何以校方卻不斷施壓以大幅增加校巴供應？

說到尾都是校方為求增加招生的吸引力，以提供校巴服務配套，把校巴公司辦不來的責任推給業界。

本會認為上述發牌政策倉促執行，會出現以下兩點深遠影響：

1) 將權力放在籠裡

免費發出學童巴士牌照，牽涉莫大利益，須按現有機制經特區交通諮詢委員會、立法會交通事務委員會諮詢業界意見，再形成政策檔，不能閉門造車，以快打慢，草草推行。

2) 政策弄巧反拙，好心做壞事，未能對症下藥

政策的目的是“解決校巴招標難問題”及“緩解車資提升壓力”，但新牌照只許經營校巴，365 天成本分攤 200 天上課日收取，校巴營辦商固定成本大升 82.5% 以上，最後只有轉嫁給家長，逆其道而行，好心做壞事。

綜上所述，本會誠盼運輸署可考慮我會以下幾點要求：

1) 諮詢方面

- a. 要求運輸署延長諮詢期，任何重大政策改變應按現有行之有效機制，將理據交予特區交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會，廣泛諮詢業界，凝聚共識，始能通過。
- b. 發牌政策沒有實質及急切需要，只給予十四天諮詢期，以便草草通過。發牌政策存在莫大利益，恐防私相授受，貪腐之嫌，遭人口實，以傷特區廉潔之名。

2) 短期建議

- a. 建議學校以包車或包班的方式招標校巴服務。

校巴公司不投標校巴服務，主要是擔心收生不足的風險，若校方以每轉計算投標價，免校巴公司面對計價風險，自然吸引更多車公司報價投標校巴服務；再者此方式易於執行，亦無須政府改變現行的政策。

- b. 建議學校實施彈性上、下課時間。

建議教育署調整幼稚園、小學及中學上學時間，令校巴公司早上可多做一轉車，提高車輛使用率，間接減低車資升幅。

3) 長遠建議

- a. 政府向所有學生提供校巴補貼“學生車券”。

由政府向所有學生（非只為跨區清貧的學生）提供校巴津貼，如學童車券，與現行的車船津貼類同，以減輕學生的交通費負擔。

- b. 政府向個別人口老化地區／偏遠且交通不便地區的學校，提供給學生“特殊地區”交通補貼，以針對性補助上述校車乘坐學童不足地區的部份車資，緩解車資調整壓力。

屯門區旅運巴士同業聯會 啟