

# 北葵涌交通關注組

North Kwai Chung Transportation Concern Group

Email: nkctcg@gmail.com

檔案編號：LC-002-20140505

香港中區立法會道一號  
立法會綜合大樓  
立法會交通事務委員會

田北辰主席及交通事務委員會各委員：

## 《公共交通策略研究 - 公共小型巴士服務》意見書

本關注組由北葵涌的居民和熱心市民所組成，為地區交通和香港運輸政策發表意見，希望完善區域交通，造福市民。

北葵涌泛指石籬、石蔭、安蔭、梨木樹一帶的地區。本區離最近的地鐵站：葵興和葵芳地鐵站至少有二十分鐘車程，居民主要依賴小巴、巴士接駁到市區或就近地鐵站。

### 監管小巴的歷史和法例演變

香港的小巴是由規範「白牌車」而出現的產物。六七暴動期間，巴士司機罷工，白牌車因利成便，成為受市民歡迎的交通工具，更由 9 座位增加至 14 座位。香港政府於 1970 年代期間推出白牌車規範化的政策，「白牌車」演變成受規管的「小巴」，是現時非固定路線小巴(下稱：紅小)的始祖。政府在 1974 年實施專線小巴制度，希望「紅小」漸漸由專線小巴(下稱：綠小)取代。

其後，於 1976 年刊憲限制全香港公共小巴的數目。並規定全香港只容許最多 4,350 輛公共小巴營運，小巴的體積上限為 7 米長 2.3 米闊 3 米高，兩者規定至今仍未改變。

1988 年政府同意小巴由 14 座位增加至 16 座位，以應付日益增加的乘客需求。同年 12 月 14 日，立法局三讀通過(《1988 年道路交通(修訂)條例草案》)，正式批准小巴由 14 座位增加至 16 座位，同時限制巴士的座位至少有 16 座位。

2003 年政府因應規定新落地小巴必需安裝高背坐椅和安全帶等乘客保護裝置的要求，放寬小型巴士的車輛總重限制，由 4 公噸增加至 5.5 公噸。數年後政府更決定在公共小巴的車輛牌照和客運營業證增訂條件，規定 2010 年 6 月 7 日起新登記公共小巴必須安裝最高預設車速為每小時 80 公里的車速限制器，而所有

現役公共小巴亦須加裝該儀器。

此外，政府同時修改法例，強制新入職的小型巴士司機必須修讀職前課程，學員通過筆試及駕駛考試後方才獲得頒發小型巴士駕駛執照。小巴司機必須修讀職前課程的政策將在 2015 年較後時間實施。

## 過去十年香港交通乘客量變化

過去十年(2003-2013 年)期間，香港人口由 673 萬增加至 719 萬，同時訪港旅客由 1,554 萬人次增加至 5,400 萬人次。每日乘搭公共交通的數字由 1100 萬人次增加至 1235 萬人次，即是每日增加 11,250 架雙層巴士的乘客量。當中小巴乘客量由 163 萬人次增加至 185 萬人次，增幅達 22 萬人次(12%)。當中綠色小巴乘客量由 114 萬增加至 150 萬，增幅達 36 萬人次(31.5%)

然而，過去十年，在「鐵路優先」的政策下，除了鐵路里數增加外，小巴和的士數量不變，巴士數量下降，除鐵路外的公共交通容量減少，很多以非鐵路為主要接駁交通工具的居民都感受到公共交通服務的倒退。

作為以非鐵路為主要接駁交通工具的居民，我們希望透過公共交通策略研究公聽會的機會，向交通事務委員會和政府當局提出以下意見：

### 1. 檢討小巴角色定位，重新開設跨區小巴路線

根據運輸署的運輸政策定位，小巴只是接駁交通工具，用做班次要求密的短途接駁線，或為人口疏落的偏遠地區服務。然而，對於遠離鐵路站的地區，小巴是重要的跨區接駁交通工具。舉例來說，巴士公司不願意開設由北葵涌區往來新界東的巴士路線，於是小巴公司開設直接往來北葵涌區和沙田、大圍的小巴路線，為居民提供直接和快捷的跨區服務，履補巴士和鐵路服務的不足。

然而，近年運輸署批出新小巴路線時，多數設定小巴路線為區內線，避免跨區路線。舉例來說，運輸署設計安達臣新發展區的交通接駁時，只計劃開設到牛頭角和九龍灣的專線小巴路線，卻同時容許巴士公司計劃開辦行車時間甚長的跨區「流水線」，並未能解決安達臣新發展區居民希望直接和快捷的跨區服務的要求。

但令人廢解的是，在運輸署政策下，小巴只是接駁交通工具，為何運輸署計劃招標，容許巴士公司經營由安達臣新發展區到最接近藍田港鐵站的短途接駁，而非

讓小巴經營呢？

本關注組希望政府當局在是次公共交通策略研究中，重新檢討小巴角色定位，重新在遠離鐵路區域開設跨區小巴路線，為居民提供直接和快捷的跨區服務，履補巴士和鐵路服務的不足，改善地區交通服務。

## 2. 增加小巴座位上限，解決候車及需求問題

過去十年香港的人口和旅客量不斷上升，每日乘搭公共交通的數字由 1100 萬人次增加至 1235 萬人次，客量由 163 萬人次增加至 185 萬人次，增幅達 22 萬人次 (12%)。當中綠色小巴乘客量由 114 萬增加至 150 萬，增幅達 36 萬人次(31.5%)。

以上數字反映小巴乘客量數字似乎不受各項鐵路路線落成的影響，亦證實了 2010 年政府以鐵路落成拒絕小巴增加座位上限的理據並不足。在總小巴數量和數目不變下，小巴營辦商不易為旗下路線增加車輛，結果乘客的候車時間不斷上升，中途站乘客望車輕嘆。

以北葵涌區為例，往來北葵涌區和沙田、大圍的小巴路線直接、快捷，路線往往在總站已客滿，中途站往往上不到車，結果居民只好步行 15 至 20 分鐘到總站候車，如此荒唐的事情卻往往在現實中出現。

1988 年立法局審議有關小巴增加座位上限的《1988 年道路交通（修訂）條例草案》時，當時的運輸司梁文建在法案二讀發言時，指出當局提出小巴增加座位上限，主要是因為小巴是有用的輔助服務，基於小巴客量上升。同時亦指出基於當時小巴尺寸和重量限制，考慮維持乘客乘車舒適程度後，決定把小巴座位上限設在 16 個。

現時不少小巴營辦商引入「長陣」小巴，小巴已經能夠在維持乘客乘車舒適程度下增加座位。香港大學民意計劃所作調查亦顯示，六成半人認為放寬有助縮短候車時間，以及紓緩擠塞。在不改變小巴數目、不增加道路交通流量的大前提下，在合適型號的小巴上增加座位是唯一可行的選擇，以解決候車時間長和中途客不能上車的問題。

本關注組希望政府當局考慮增加小巴座位上限，由現時 16 個增加至 24 個以上，與私家小巴睇齊，在不增加道路流量的大前提下解決乘客候車及需求問題。

### 3. 放寬小巴尺寸的重量限制，鼓勵環保和無障礙交通

現時小巴的體積上限(7 米長 2.3 米闊 3 米高)由上世紀七十年代法例訂立沿用至今，重量限制則在 2003 年，因應安裝高背座椅和安全帶，由 4 公噸放寬至 5.5 公噸。然而這個過時的尺寸限制與實際脫節，大部分小巴製造商所出產的小巴只有極少部分小巴符合現時本港小巴的車型體積及重量限制，導致本港小巴長期被個別小巴製造商壟斷。

政府在 2011 年 3 月撥款三億元成立綠色運輸試驗基金，推動本地運輸業界更廣泛使用綠色運輸技術有助改善路邊空氣質素、保障公眾健康和應對氣候變化。結果小巴營辦商所引入的混合動力小巴因為重量超過限制，需要向運輸署申請額外豁免許可，可見現時本港小巴的車型體積及重量限制局限本地綠色運輸發展。

另一方面，基於現時本港小巴的車型體積及重量限制和缺乏誘因，本港暫時仍未有低地台的公共小巴。長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃延伸至小巴後，長者乘搭小巴的數字上升，亦帶來低地台的公共小巴的需求。

本關注組希望政府當局考慮放寬小巴尺寸的重量限制，鼓勵環保和無障礙交通，同時考慮提供誘因，例如減免牌費或成立無障礙運輸基金，鼓勵業界引入低地台小巴，在不增加經營成本和影響車費的大前提下提升本港運輸質素。

### 4. 收緊巴士座位下限和企位計算方法，改善乘客乘車舒適程度

沿用巴士座位下限一向與小巴座位上限掛勾，現時巴士座位下限在 1988 年修訂，座位下限巴士座位為 16 人。九巴曾經引入小巴車型來營運巴士，座位只設有 24 人，結果因乘客量太少，該車型在短時間退役。

不過，九巴在 2009 年再次引入低乘客量巴士，購入的紳佳 KU230UB 型巴士(10.6 米版本)，座位只有 28 人，企位卻有 40 人。九巴更派出單層巴士來服務北葵涌每日超過二萬乘客的 31M 和 35A 線，乘客在總站已經上不到車，加上巴士企位以每平方米 6 個人站立作為標準，脫離實際，實際上到車的乘客不足 40 人。試問一架巴士的座位只有約 1.5 架小巴的乘客量，連企位亦只有 2-3 架小巴乘客量的巴士如何肩負集體運輸的重要責任？

運輸署曾在立法會文件(立法會 CB(1)916/09-10(01)號)文件指出：專營巴士在運輸系統中亦擔當重要角色，在鐵路未能直達的地方，專營巴士的角色尤為顯著。本

關注組相信北葵涌區正是鐵路未能直達的地方，巴士和小巴的角色更為重要。然而小巴座位有限，巴士脫班，難得有車卻因單層巴士載客量太少上不到車，試問居民如何上班，如何上學？

本關注組希望政府當局考慮收緊新購入巴士座位下限至 **30** 個以上，重新分割巴士和小巴的角色，同時檢討巴士企位計算方法，避免巴士企位多於座位的情況出現，提升乘客乘車舒適程度。

## 5. 深夜時間放寬公共小型巴士(紅小) 禁區

運輸署根據香港法例第 374G 章《道路交通（交通管制）規例》第 14 條《禁區及限制區的指定》，為紅色小巴設立禁區。紅色小巴的經營範圍被政府以禁區方式長年凍結，禁止紅小進入的道路會有交通標誌識別。

現時紅色小巴之服務範圍一般只限於舊區、於 1973 年以前通車的道路、三條過海隧道（海底隧道、東區海底隧道及西區海底隧道）或獲運輸署豁免的道路（例如 1994 年入伙之葵涌安蔭邨），而佐敦道以南之尖沙咀、黃埔花園、青衣、鴨脷洲以及大部分於 1990 年代開始發展的新市鎮地區（如：馬鞍山、將軍澳、天水圍等）均禁止紅色小巴進入。

由於缺少競爭，部分地區，例如青衣島、將軍澳，深宵交通服務並不足夠，甚至因此泛生了「八折的」和「泥猛的」。部分巴士公司因乘客量低，以放棄態度經營通宵線(例如：九巴 N237 線，由開線 15 分鐘一班減至現時 30 分鐘一班)。

本關注組希望當局深宵時間(0:00-06:00) 放寬部分地區，例如將軍澳、青衣的紅色小巴禁區限制，增加小巴經營空間，亦可為市民帶來更多交通服務，製造雙贏局面。