

立法會 交通事務委員會

邀請各界提交意見書 - 「公共交通策略研究 - 小型巴士服務」

2015年5月5日



書面意見

林鴻達 - 時事評論員 / 獨立政策研究員

Jacky Lim - Commentator / Independent Policy Researcher

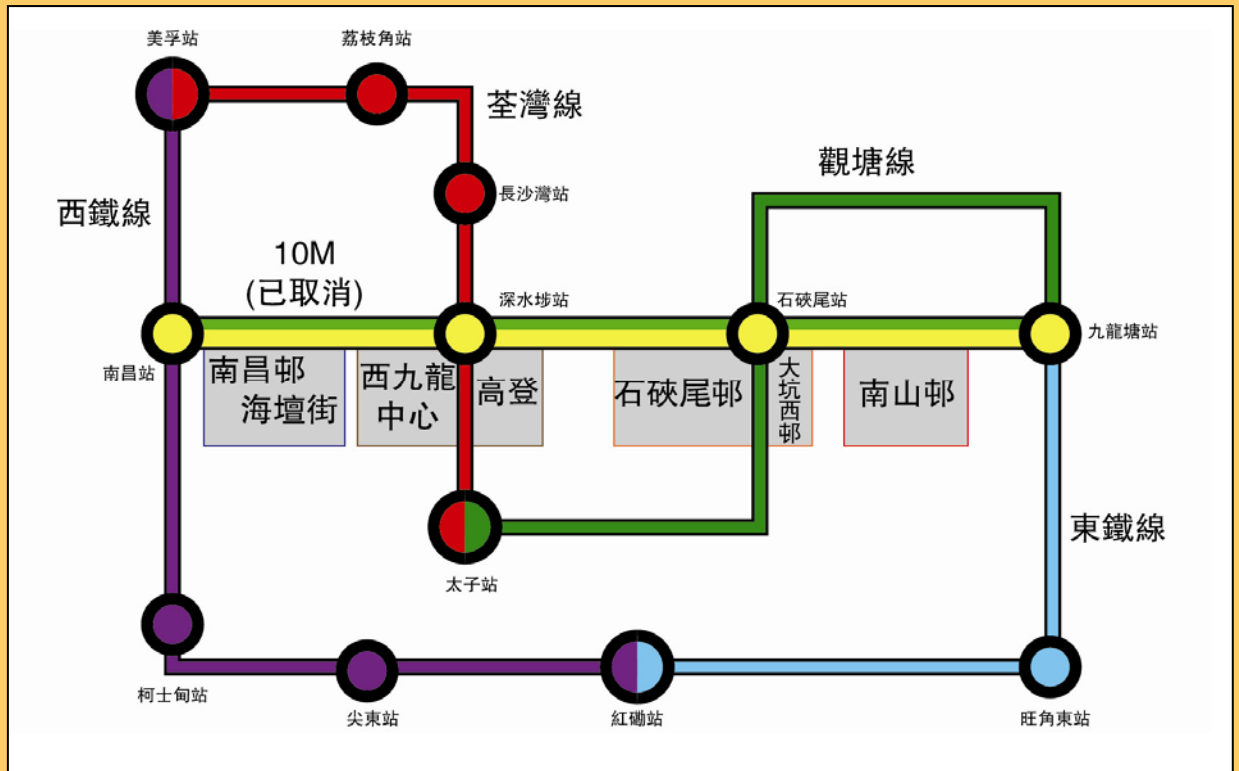
本人現就 2015 年 5 月 5 日立法會交通事務委員會特別會議（俗稱「公聽會」）— 公共交通策略研究 - 小型巴士服務，向交通事務委員會提交書面意見。

不容忽視小型巴士在公共交通服務的角色及重要性

承本人就 2015 年 2 月 9 日公共交通策略研究 - 專營巴士服務公聽會提交的意見書（編號 CB(4)444/14-15(11)）所述：

1. 若特區政府維持「以鐵路為骨幹」、「以鐵路為主」甚至是「鐵路是萬能」的思維，就該終止是次的研究。相對地，只有放棄有關思維，能真正客觀地進行今次公共交通政策研究的工作，和聆聽各界的意見。
2. 鐵路的特點是集體運輸，即一個運輸單元能運載大量的乘客。但根據運輸學基礎理論：運載力與可達性的反比關係，只能做到主幹運輸功能，即謂「HUB to HUB, Trunk only services」。
3. 小巴的特點不只是「舒適」和「快捷」。利用其較細小的車輛體積，具有比巴士更高的靈活性，和較低的運作成本，能提供 **多點式快捷服務 (Point to points express)** 及 **維持必要但低需求服務 (Essential but low demand services)**

4. 以下圖作為例



證明小巴服務絕不可能以鐵路取代。

因此，本人先促請各委員和運輸及房屋局，以至及各相關政府部門，確立小巴服務是香港其中一種必要的公共交通服務。並且特區政府該即是停止發表任何具誤導、抹黑、淡化小巴角色重要性的言論，使能該各委員和廣大市民能在公正客觀的環境之下，對是次研究小巴服務進行討論，和使委員會、運輸及房屋局，以至及各相關政府部門能得到客觀的意見進行研究。

政府誤導、抹黑、淡化小巴角色重要性的言論

小巴(包括紅色及專線小巴) 服務縱然存在不少問題，但一直以來，政府不單沒有對症下藥改善，更不惜藉詞推動輿論，使社會上普遍地對小巴服務存有負面印象。

➤ 超速等駕駛陋習導致高意外率

這危害市民性命的情況的確不容忽視，但回顧這些意外多集中於紅色小巴，或坊間角度估計是以分賬制度聘請司機的專線小巴路線。即是這類意外與小巴司機收入有關。

根源問題就是政府監管小巴服務不足，包括：

- 推行「專線化」近 40 年還未完成使仍有司機要以自僱租車謀生
- 監察專線小巴營辦商聘用條件
(這項還涉及專線小巴經營狀況，另章說明)

➤ 專線小巴滿座脫班、飛站等投訴數字高企

但是.....

- 《公共小巴(數目限定)公告》(香港法例第 374K 章) 自 1976 年訂立，小巴總數(包括紅色及專線)維持 4350 輛，38 年未有改動；
- 《道路交通(車輛構造及保養)規例》(香港法例第 374A 章) 附表 3 訂定小巴最高乘客座位數目為 16 座，是於 1988 年訂立
- 根據政府統計處公佈：
1976 年香港人口約 4,518,000；1988 年 5,627,600¹
2014 年香港人口約 7,264,100²

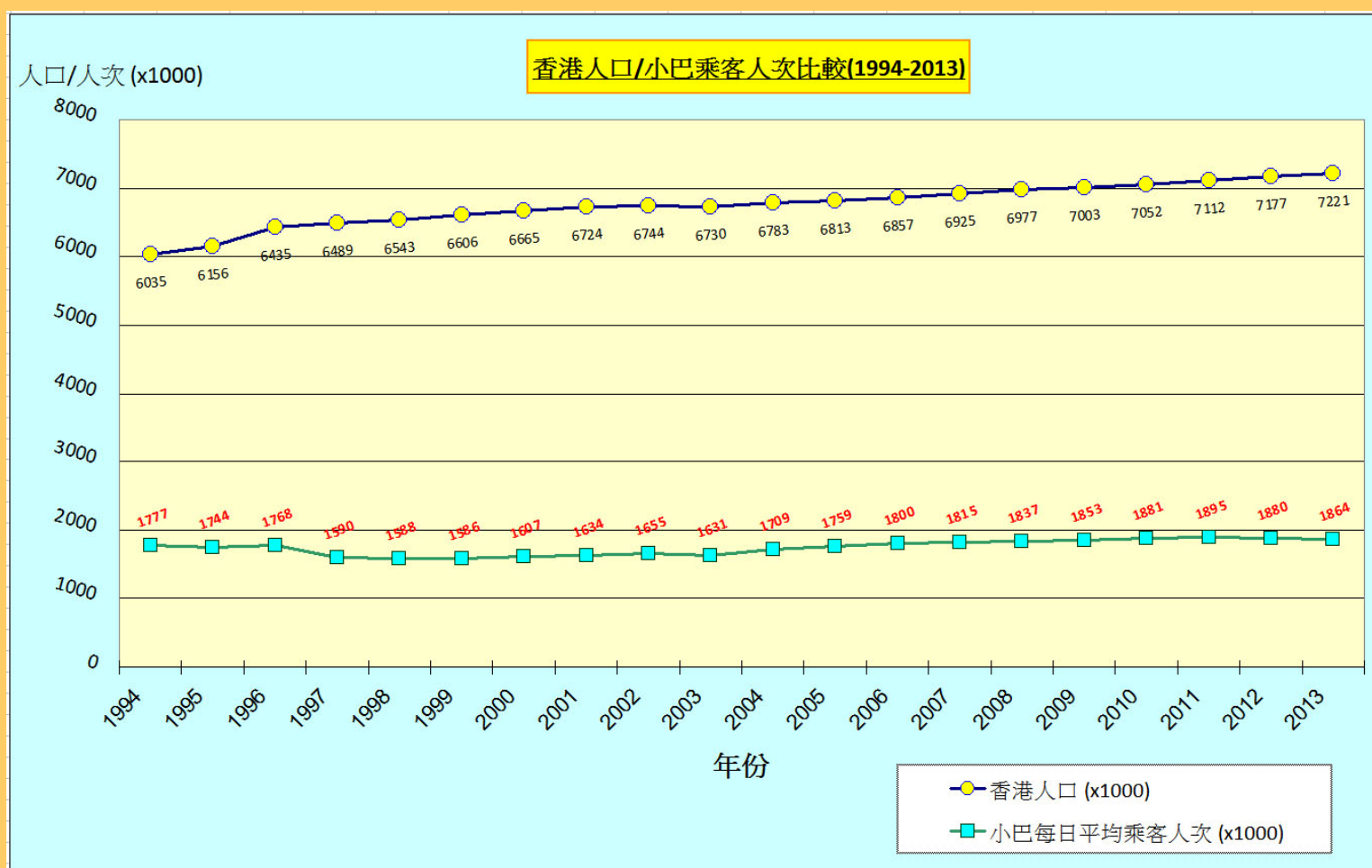
人口增長，公共交通服務需求必定隨之而增長。但小巴的「單次總運載能力」(One-time total Capability) 26 年來仍舊是 $4350 \times 16 = 69600$ ，沒有隨人口增長而提升運載能力，怎不會導致投訴!!

¹ http://www.censtatd.gov.hk/media_workers_corner/pc_rm/method_hk/compiling/index_tc.jsp#table2

² http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/so20_tc.jsp

➤ 小巴服務需求一直沒有明顯增長，因此無必要推動小巴服務

- 政府統計處二零零五年四月發表的《香港統計月刊》，一九九四年至二零零四年香港公共交通乘客人次，小巴每日平均人次在 1994 年時約 1,777,300，2004 年(臨時數字)1,706,000；³
- 運輸署《2014 運輸資料年報》載述，小巴每日平均人次在 2005 年時約 1,759,000，2013 年 1,864,000；⁴



以上資料及圖表反映著小巴服務需求的確沒有隨人口變化，不過……

小巴總數(包括紅色及專線) 4350 輛，座位上限 16 座，即是小巴的「單次總運載能力」(One-time total Capability) 26 年來是 $4350 \times 16 = 69600$ 。

**運載能力沒有增加，需求根本飽和，又如何會有增長?!
政府這番言論完全是本末倒置，誤導公眾!!!**

³ <http://www.statistics.gov.hk/pub/B70504FE2005XXXXB0100.pdf>

⁴ http://www.td.gov.hk/mini_site/atd/2014/tc/section5_2.html

- 香港的小巴服務近乎全球獨有，沒有外國的經驗可以借鑒，因此沒看提升小巴服務的需要性

承本人就 2015 年 2 月 9 日公共交通策略研究 - 專營巴士服務公聽會提交的意見書 (編號 CB(4)444/14-15(11)) 所述：

參考英國倫敦，日本東台、仙台，台灣台北、台中等地，小巴服務被視為常規公共交通服務系統。英國倫敦更是運輸局 (Transport for London - TfL) 納入與巴士路線管理範疇。

日本的「小巴」



台北的「小巴」



英國的「小巴」



除加入更多「有圖有真相」的例子外，另將近月的研究所得，作補充/修正：

台北的「小巴」服務也是納入台北市交通局公車管理處所管轄，並且無需如香港的專線小巴需另行申請俗稱「禁區紙」的許可證，就可行駛有如香港的巴士專用線的「公車專用道」



本人攝於台北市松山區民權東路/復興北路交界東行的公車專用道

瑞士、加拿大溫哥華、美國三藩市……，都有「小巴」服務。政府的管理模式也是納入有如香港的專利巴士營運制度之內。



可見小巴並非香港獨有「特產」，更絕不是「非必要公共運輸服務」。外國與香港的分別純粹在於交通管理等行政制度而已。

就引證著特區政府官員曾發表有關本港小巴服務的言論，只是基於眼界淺窄、膚淺觀念，或是欲藉市民不了解外國的公共交通服務作出誤導、欲藉此將本港小巴服務被不合理政策、過時法例造成的限制作合理化解說。無論如何，也肯定是導致小巴政策規劃和管理出現重大錯誤及缺失的原因。

對照以上四項陳述，特區政府根本在小巴政策上犯了多個錯誤：

- ✘ 對小巴服務的觀念毫不正確，導致小巴政策過時、錯誤；
- ✘ 沒有正視香港社會變化、人口增長帶來的公共交通服務需求增加，提高小巴的運載能力；
- ✘ 加上誤導性質的言論，導致業界經營出現困難，更影響市民使用服務；
- ✘ 沒有著力推動「專線化」，使實際營運不受監管的紅色小巴至今仍然存在，從而衍生服務質素以至道路安全問題

因此，本人認為運輸及房屋局必須摒除以往的錯誤，或最低限度先行肯定小巴在公共交通服務的必要存在價值。

小巴服務質素，全因過時的法例、落伍的政策和管理制度

從前述的內容，尤其是對比外國例子，清楚見到小巴服務質素以至道路安全的問題，絕大部份的責任在於特區政府。

目前香港的小巴服務的問題，可歸類為以下：

運載能力未有隨人口上升提高，影響市民乘搭

如前述，小巴單次總運載力 26 年未有增加，導致市民要耗費更多時間候車，尤其是繁忙時間



「專線化」經過近 40 年時間仍未完成，紅色小巴衍生眾多問題

- ✘ 道路安全 - 即使已立法規定小巴必須安裝限速器、行車記錄儀，意外數字未有顯著減少，就知道問題並不在於車輛本身，而是在司機身上。問題可會是司機的駕駛態度，但我認為關鍵根源是因紅色小巴的司機是以自僱租車方式經營，與及部份專線小巴營辦商採取分賬制度聘請司機。司機為求增加收入採取較高安全風險的駕駛方式，而形成道路安全隱憂。



- ✘ 交通管理 - 因沒有法例規範紅色小巴的行駛路線、班次等，使公共交通服務規劃容易出現混亂；
上落客佔用道路未有任何規範，甚至因為《道路交通(公共服務車輛)規例》(香港法例第 374D 章)第 33 (2) (b)條，必須隨時停車上落客，形成另一個道路安全危機；
縱然本人留意到有部份採取「專線模式」行駛的紅色小巴服務在非繁忙時間不會在小巴士站候客至滿座才開出，但始終紅色小巴就是有「滿座開車」的風氣存在。影響乘客行程時間之餘，亦造成增加道路流量負荷因素。

- ✘ 不法行為，甚至可能涉及三合會等違法組織 – 為求撈取更多乘客而霸佔道路，港九各處經常存在。尤其是介乎旺角道至亞皆老街一段通菜街，算是最嚴重之處。



而且不靠近路邊上落客，置乘客安全於不顧



除了警方票控阻嚇之外，根本就沒有任何法例可以將之徹底根治解決。

- ✘ 涉及三合會等非法組織徵收「埋站費」「入線費」等形同勒索的違法行為，近四十年光陰過去仍然禁之不絕。

過時法例，車數設限車款選擇有限，影響小巴業界經營，也影響市民

《公共小巴(數目限定)公告》(香港法例第 374K 章)自 1976 年訂立，小巴總數(包括紅色及專線)維持 4350 輛，38 年未有改動。

2011 年 3 月 30 日，運輸及房屋局局長鄭汝樺未有向公眾及小巴業界進行諮詢，就向立法會提出延長期限至 2016 年 6 月 20 日(立法會 2011 年 3 月 30 日會議過程正式紀錄，第 148-164 頁)⁵

連同《道路交通(車輛構造及保養)規例》(香港法例第 374A 章)附表 3 訂定小巴最高乘客座位數目為 16 座，就使「 $4350 \times 16 = 69600$ 」這條算式持續下去。導致：

- ⊖ 市民候車時間增加，尤其是繁忙時間；
- ⊖ 小巴司機/專線小巴營辦商除了透過加價，就難以增加收入。同時加重市民交通支出；
- ⊖ 對專線小巴營辦商而言，欠缺額外財政收益，難以改善服務；另因為最低工資法例產生的就業市場變化，難以提供更優厚的薪酬聘請司機，出現人手不足，導致不少路線出現「有車無人開」影響班次服務。同時影響市民使用專線小巴服務；

⁵ <http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/counmtg/hansard/cm0330-translate-c.pdf>

《道路交通(車輛構造及保養)規例》(香港法例第 374A 章)規定小巴

附表 1 – 車身尺寸上限 長 7.0m，闊 2.3m，高 3.0m

附表 2 – 車身總重上限 5.5 公噸

導致目前小巴業界只有兩個日本車廠產品選擇：

豐田 Coaster



三菱 Rosa



從小巴業界了解到，自從實施歐盟四期 / 五期排放標準之後，兩個車款均「百病叢生」，尤其是引擎燃油噴注系統、排氣系統的故障，至今還有有得到車廠/代理完滿解決。

而且，除了歐盟五期的三菱 Rosa 是採用 SCR(但暫未有小巴車主/專線小巴營辦商購置)，均因為採用 EGR 而需要進行俗稱「燒碳」的清除過濾程序，車輛需暫時停駛 20 分鐘至 1 小時。影響班次穩定，也當然影響服務質素而市民受害。

市民除受上述「燒碳」影響班次之苦，兩款車的車門設計均有梯級。



對長者、帶同幼兒同行家長等造成不便，甚至構成危險。

另外，小巴是目前唯一一種道路公共交通服務未有提供「無障礙運輸」

張超雄促設無障礙醫院小巴

【本報訊】輪椅人士需經常到醫院覆診，但香港不少公立醫院位置偏遠，地鐵或巴士未能直達，需轉搭其他公共交通工具如小巴、復康巴等，立法會議員促請政府盡快推行無障礙小巴及的士服務。

順仔今年24歲，因出生時腦部缺氧致中度弱智及輕度痙攣，需長期坐輪椅。媽媽自順仔孩提時便要帶他到醫院覆診，由於位於薄扶林的大口環根德公爵夫人兒童醫院只有小巴可直達，順仔媽媽每次也

要從天水圍坐巴士到上環再坐的士前往，「有時要等3、4架車先有低地台巴士，仲試過有巴士乘客放雜物霸佔輪椅位。」

與小巴公司商討遭拒

順仔媽媽年屆60，因長期照顧順仔而得肩周炎，試過與小巴公司商討設立無障礙小巴，但對方稱無法承載重量而一口拒絕，張超雄立法會議員辦事處助理社區主任盧浩元指技術上並非不可行，「點解復康

巴得但小巴唔得？」現時收費的無障礙交通工具如「鑽的」和易達轎車雖可直達醫院，但費用昂貴，若以順仔個案而言，大約五至六百元一程。要預約免費復康巴士更難，「喺繁忙時間預約復康巴要提前4-12個月，上年用唔到電話預約服務嘅個案就有一萬三千幾宗。」

張超雄明天與團體約見政府，要求用醫院小巴線作試點，長遠設立無障礙的士及小巴。

2014-7-16 《蘋果日報》

以上種種問題，政府或會推萎「自由市場」、「不干預商業運作」為由而認為只是車廠 / 代理商的商業決定。但是.....

先回顧一宗歷史事件：

2000 年左右，當時環境運輸及工務局局長廖秀冬聯同特首董建華等，推動石油氣的士及小巴計劃。

另一方面，政府同時「放風」指未有車廠能供應符合歐盟三期排放標準的柴油小巴，故打算修訂法例，規定小巴只能使用石油氣驅動。

打算修訂的法例和執行安排，只容許原廠設計及生產的車款，而不容許仿倣澳洲、歐洲、新加坡等地的做法，由車廠授權/政府監管下將原使用其他燃料的車款，改裝使用石油氣。

而當時，直到今日，

全地球只有一間車廠生產以石油氣驅動的小巴：

前行政會議成員錢果豐曾任主席的英之傑集團旗下皇冠車行代理的豐田(Toyota) Coaster



廠方型號：XZB40 (短陣)(左圖) / XZB50 (長陣)(右圖)

縱然曾有一部由已故中華人民共和國國家副主席榮毅仁的兒子榮智健在香港創立的中信泰富集團旗下合誠汽車有限公司代理日產 **Civilian** 石油氣小巴，交予一家專線小巴營辦商使用



撤除營辦商試用這部時間很短並退回代理/車廠

翻查日產車廠公開的資料，並未有任何正式生產石油氣小巴的公佈。而上圖這部車，估計是日產車廠僅為予香港小巴業界試用而特別製造，該是全地球只此一部。

但在政府準備「一刀切」實施石油氣小巴政策及相關法例之際，就有代理商引入配備符合歐盟三期排放標準的柴油小巴



隨後不久（約在 2003 年），豐田就宣佈推出採用符合歐盟三期排放柴油引擎驅動的小巴。

另外，本人曾向立法會交通事務委員會提交有關石油氣的士的文件，編號 CB(1)868/11-12(01))，質疑石油氣的士政策有為皇冠車行建立較有利商業條件之嫌疑，而當局沒有正面回應。

實無法排除現行有關小巴規格的法例久沒有修訂，也有類近甚至相同的嫌疑的可能性。

既然現行法例造成小巴業界車輛選擇極為有限，而有影響經營的情況；另外又未可能導致未有能便利長者、家長，甚至是無障礙運輸的車款；甚至不能排除有利益輸送之嫌，因此，可以肯定修訂小巴有關的法例是必須進行。

修訂法例就能惠及市民、小巴業界

未有可便利長者、家長，甚至是無障礙運輸的小巴車款在香港行走，確實與法例有關。

查過日本、歐洲多家車廠資料，確實有仿如現時專營巴士採用的低地台設計的小巴，但規格都稍超出現行法例的規定

車廠及型號	Hino Poncho	Optare Solo M720	Mercedes Benz Sprinter
產地	日本	英國	德國
Cap. 374A 附表 1 – 車身尺寸上限 長 7.0m，闊 2.3m，高 3.0m			
車身體積 長X闊X高 (m)	6.99 x 2.15 x 3.1	7.3 x 2.35 x 3.0	7.4 x 2.1 x 3.0
Cap. 374A 附表 2 – 車身總重上限 5.5 噸			
車輛總重 G.V.W. (噸)	7.6	8.0 (歐盟法例容許標為 7.5 噸)	5.1
設計載客量 (座位)	16 / 14+1 輪椅	23 / 21 + 1 輪椅	18 / 16+1 輪椅

紅色的數據就是超出了現行法例上限。證明「法例導致低地台小巴未能在香港行走」的指控是正確陳述。

聲明：以上資料為車廠公開可查閱的資料，僅予參考，絕無任何商業推銷成份。本人亦與上表所示的車廠或香港代理商有任何商業聯繫。

上表作例的三款低地台小巴，對照 Cap. 374A 表 3. 的座位限制 16 座，還帶出兩個問題：

1. 除 Hino Poncho 外，其餘兩款的設計座位數目均多於 16 座，若要拆除形同浪費資源，尤其是 Optare Solo M720；
2. 若維持 16 座位上限，如果接載了一名輪椅乘客，那麼只能接載 15 名身體健全的乘客。餘下了一個空位如何安排？接載第 16 名乘客可會構成超載？如不接載，勢必引起乘客和司機發生糾紛；

另一方面，就現時 Cap. 374A 附表 1 - 車身尺寸上限 長 7.0m，闊 2.3m，高 3.0m，已有總長 6.99m 俗稱「長陣」的小巴車款在本港行走：

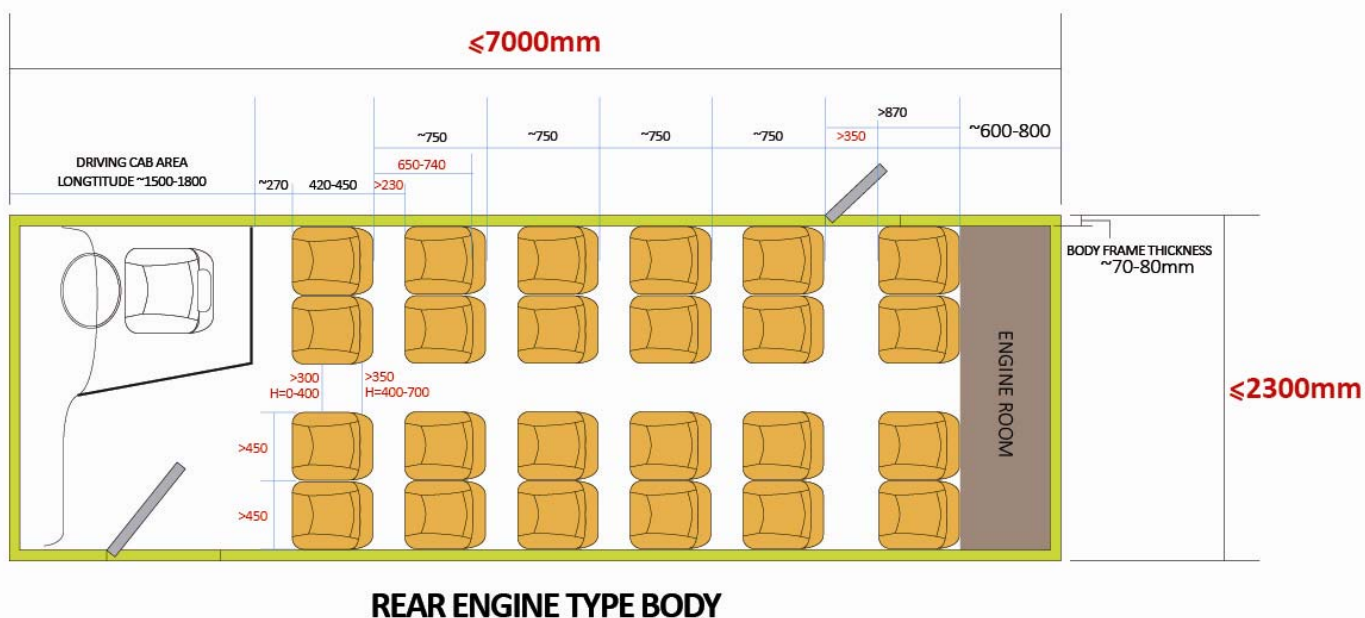
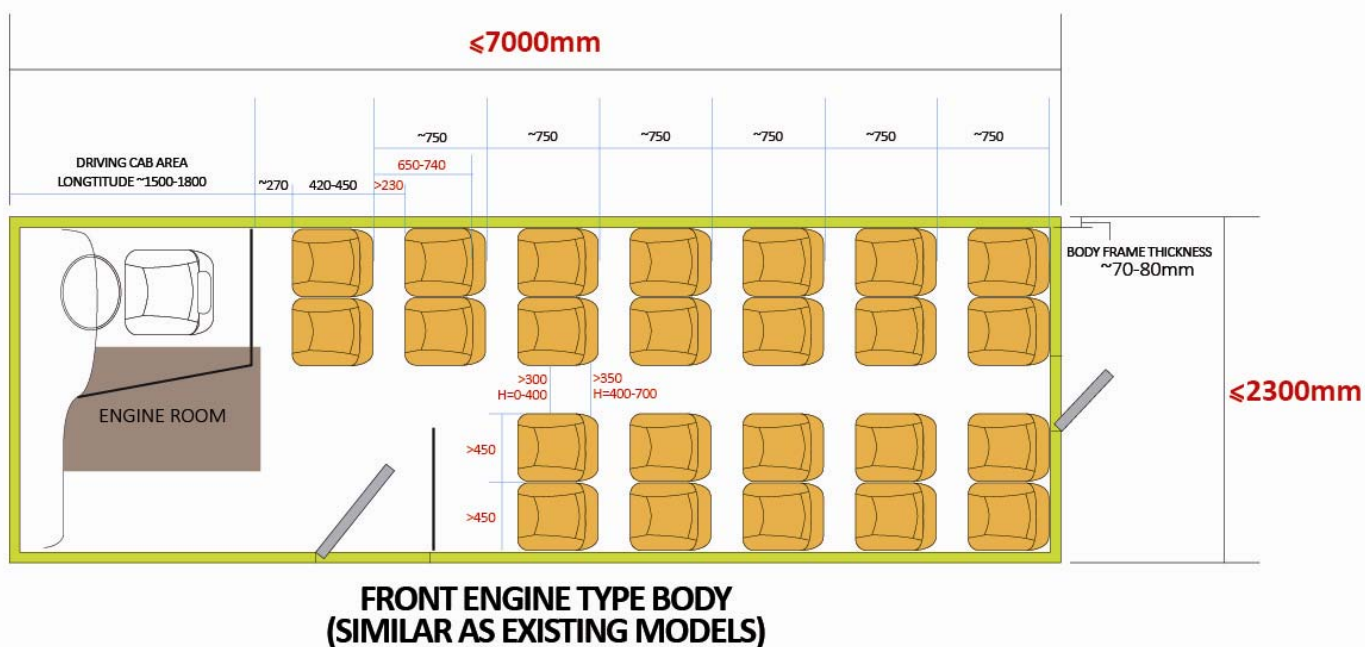


「長陣」小巴的原廠設計的載客量就是 20 座位。但 Cap. 374A 表 3. 的座位限制 16 座，車廠/代理商需拆除 4 張座椅。

既然現行法例是容許使用原廠設計 20 座位的小巴，但卻要拆走 4 個座位，證明現時 16 座位限制是浪費資源。

基於以上「低地台小巴」及現有在本港道路行駛的「長陣」小巴的陳述，肯定有關小巴車身尺寸、重量及載客量的法例，有修訂的必要。

不過，根據 Cap. 374A 第 71 條(1)(a)過道的闊度要求，及第 73(1)(b) 條小巴乘客座位闊度不少於 450mm 進行計算，得出用盡 Cap. 374A 附表 1 - 車身尺寸上限的空間，最高載客量是 24 座位。下圖說明。



即是現時 Cap. 374A 附表 3. 的座位限制 16 座的規定，做成的運載能力浪費其實是達 8 個座位，即是浪費了 50%運載能力。

在 2015 年 2 月 9 日公共交通策略研究 – 專營巴士服務的公聽會上，專營巴士公司及小巴業界的爭論載客量限制問題，本人在會上臨時提出「以 30 座劃界，不超過 30 座位的服務交由小巴業界營運，30 座位以上的服務就交予專營巴士營運」的意見。

本人認為，參照英國、台灣、日本、美國……等地的做法，認為這項意見是可行的。

至於 30 座位的車身尺寸，約在 7.7 – 8.0m。即現時非專營巴士業界採用的小型旅遊巴士(如下圖)相近。



至於駕駛者的技術及衍生的道路安全問題，以本人持有駕駛執照逾 20 年，其中有 10 年駕駛大型巴士/小巴的實質工作經驗，可以指出駕駛小巴與小型旅遊巴士的技術要求相差不遠，而且小型旅遊巴士車身較小巴長，有更高的穩定性。

當然，本人同意如果修訂法例放寬小巴長度的話，對只持有第 4 及 5 類駕駛執照人士提供培訓是有需要的。

本人基於以上的陳述，建議修訂法例：

《道路交通(車輛構造及保養)規例》(香港法例第 374A 章) 修訂建議	
附表 1	小巴最高車身尺寸 - 長 8.0m，闊 2.4m，高 3.3m
附表 2	小巴最高重量 - 7.5 噸
附表 3	小巴座位限制 - 刪除

就附表 2 的修訂建議，是參考歐盟車輛類別分類 - M3 (多於 8 座位，總重逾 5.0 噸的載客車輛)；N2(總重介乎 3.5 至 12 噸的載貨車輛)；及駕駛執照類別 C1 (可駕駛總重不逾 7.5 噸的載客或載貨車輛) 而提出的。

就附 3. 的修訂建議，是因為乘客座位及乘坐空間已在 Cap. 374A 第 73 條已有明確規定，車身體積設限就已限制了最高載客人數。而對照現時 Cap. 374A 附表 1 及附表 3 出現的矛盾和形成浪費高達 50% 運載力的情況，因而提出的。

同樣地，既然運輸署已取得立法會批出每年約 180 萬公帑，增聘人手展開修訂 Cap. 374A 及相關法例的工作，而相對本人就 2015 年 4 月 14 日公共交通策略研究 - 非專營巴士服務公聽會提交的書面意見，文件編號 CB(4)736/14-15(05)，提及修訂法例的工作簡單，更應盡速展開修訂法例的工作。

與此同時，本人認為有關的修訂建議，因為 Cap. 374A 內容僅為針對車輛構造，如運輸及房屋局接納本人建議，並完成所有立法程序正式實施的話，俗稱「保母車」的學校私家小巴將同時受惠。

2015 年 4 月 14 日公共交通策略研究 - 非專營巴士服務的公聽會上，其中一個討論重點是增加學校私家小巴座位數目以改善校巴服務不足。也就同時迎刃而解。

另外，本人認為運輸及房屋局局長應該提出「以公眾利益為由，提前撤銷《公共小巴(數目限定)公告》(香港法例第 374K 章)」的法案。

至於小巴牌價的問題，本人引用已故前民政司黎敦義 CMG, CVO, JP (Denis Campbell Bray) 在其著作《歷變中看香港》提到：

1964 年財政司郭伯偉指摘他處理第一次拍賣的士牌照，所得的收入是不義之財；事後追悔，認為應該採用租牌方法避免牌照淪為私人產權交易的工具

(以上為意思陳述，而非原文翻譯)

況且，就本人所知，近年參與炒賣的大多是來自中國的資金；

更是 4350 部小巴當中，只有為數約 1/3 的紅色小巴牌照因為沒有專線小巴的牌照條款約束才可自由轉讓。

因此，本人認為撤銷 Cap. 374K 的建議實在無需考慮牌價問題。

至於撤銷 Cap. 374K 之後的發牌安排，本人建議是跟隨專線小巴政策方向進行，即是現有營辦商欲增加車輛，或批出新線時就同時發出隨經營路線牌照期限的牌照。

為此，本人呼籲運輸及房屋局能認真、客觀研究本人提出的修訂法例建議；並呼籲立法會議員能認真考慮，從市民大眾角度，在運房局提交法案時投票贊成通過。

除以上的意見，本人尚有以下有關小巴的法例修訂建議：

- 刪除 Cap. 374A 第 24A 條。即拆除速度顯示器
因為實行多年以來，這項設施根本無助改善小巴行車安全。況且，沒有理由要乘客負起監察司機駕駛安全的責任
- 修訂 Cap. 374A 第 49 條。將乘客座位數目標記縮小至 50mm。
- 修訂甚至取消 Cap. 374A 第 50 條。
- 因應 Cap. 374A 第 47 條賦予運輸署署長的權力，修訂甚至取消公共小巴的車身顏色限制。

這四項建議是基於現時小巴及巴士的車身標記、顏色有不相同的要求；

另外是從城市規劃有關視覺觀感的概念，認為現時的小巴車身顏色有改變的需要。

減低公共小巴牌照費

非專營巴士以每個座位 HK\$50 為基數，以整輛巴士座位總數收取。但小巴則是劃一每輛車收取 HK\$8,429，攤分 16 個座位計算為每座位約 HK\$530，為非專營巴士的十倍。

清楚看見同時經營接載乘客服務卻「同工不同值」的不公平情況。

配合本人建議放寬小巴座位限制，建議同樣地按座位數目計算牌費。本人在同時調整非專營巴士牌費基數的條件下，認為小巴以每座位 \$100 - \$120 為基數是合適的。

取消小巴司機入職前培訓的法定要求

承如前段所述，小巴司機的服務質素及駕駛安全問題，全因為特區政府對小巴行業的不公平對待、過時的政策和法例導致。

但特區政府卻推卸到司機身上，本人認為是極不負責任的所為，理應譴責。

而且，專線小巴營辦商均面對司機不足的問題，是項措施必定使問題進一步惡化。但另一方面，特區政府又經常批評小巴服務質素欠佳、投訴個案數目高企，尤其是涉及班次的投訴。

欠缺年青一代投身小巴司機行業，年齡趨向老化的司機的工作負擔和壓力就無法消除。政府另一方面又限制年老司機續牌條件，又或在有形無形中建構「年邁司機是一個道路安全危機」的輿論。

特區政府如不撤銷有關計劃，根本就是迫使小巴業界步向死亡。

所謂「180,000人持有商用車輛駕駛執照，所以應該不缺人手」之說，以本人就是「180,000」的其中一份子，就向特區政府清楚說明：現時我並不急於要用「揸車搵食」，那麼我又可如何成為「解決司機人手不足」的其中一員??

因此，本人認為必須立即取消本已宣佈在6月實施的職前培訓法定要求。

不要謀殺小巴服務!!!

盡快完成餘下的紅色小巴專線化



就觀察所見，現時餘下約 1200 部紅色小巴，大部份的營運模式與專線小巴無甚分別，即是已具備「專線化」的條件。

這些紅色小巴「路線」仍未「專線化」的原因，相信與小巴牌照擁有人分散有關。但現時運輸署要求申請開辦專線小巴服務的必須為有限公司的法人單位，該就是造成阻礙的原因。

運輸及房屋局應該修訂審批要求，容許以車主群以法律效力協議組成法團合作社方式申請開辦專線小巴服務，建構保障個別車主的牌照產權的條件，加快「專線化」的進度，使小巴服務能在可見將來成為完全受法律監管的公共交通服務。

一旦完成「專線化」，相信紅色小巴衍生道路安全、交通管理及不法行為的問題，將隨之而消失。

重整巴士、小巴在公共交通服務的角色定位

承本人就 2015 年 2 月 9 日公共交通策略研究 - 專營巴士服務公聽會提交的意見書 (編號 CB(4)444/14-15(11)) 所述：

研究專營巴士的角色，應同時考慮公共及專線小巴兩者的特點，所帶出在功能上的分工配合。

巴士可以運用道路系統提供「主幹道快線」(Trunk Express)服務，為鐵路進行分流；另可以提供「分支服務」(Spokes)，接駁主幹道服務。應考慮小巴的角色如何使保障經營者合理利益和使市民得益，創造雙贏甚至多贏局面。

認為特區政府應藉今次策略研究，妥善將專營巴士及小巴分工，避免兩方面的經營者繼續出現爭拗。

總結

小巴政策不單是「千瘡百孔」、「超級爛攤子」，更是未有與時並進，總體而言落後了接近三十年，清楚可見重整小巴政策就是公共交通策略研究計劃中最迫在眉睫的工作。

面對人口老化，無障礙運輸的公平理念，是公共交通服務的必然趨勢。但落伍的法例和政策，正正就是小巴服務未能向前走的絆腳石。

修訂法例，放寬車身尺寸、重量，撤銷座位限制，不單能創造有利條件予小巴業界願意繼續為廣大市民服務，更重要的是「追回」落後了三十年的政策，香港市民將會是最大得益者。

特區政府過去沒有協調巴士、小巴兩者的互補角色，甚至扭曲得使兩類服務經營者互相攻訐。所謂「社會失去和諧」，其實政府也就是有責任。

既然小巴服務是必要的，其特質與巴士、鐵路，甚至是渡輪能互相配合，為廣大香港市民服務，特區政府就該趁此機會，立即行動將過去的錯誤、遺漏的工作來個撥亂反正。

以上為本人對是次議題向立法會交通事務委員會提交的書面意見，本人同意公開予公眾查閱，但必須同時載於會議議程網頁（網址：<http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/agenda/tp20150505.htm>），視為納入會議議程的文件。

林鴻達

時事評論員/獨立政策研究員