

致：立法會 交通事務委員會

2015年5月12日會議

議程V. 公共交通策略研究 – 公共小型巴士的座位數目

意見書



延伸自2015年5月5日「公共交通策略研究 – 小型巴士服務」公聽會文件第CB(4)866/14-15(08)號

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 2012 年 5 月 12 日立法會交通事務委員會會議議程 V. 公共小型巴士的座位數目，向交通事務委員會提交意見書。並先行聲明為延伸自 2015 年 5 月 5 日公聽會所提交的編號 CB(4)866/14-15(08)。如類近陳述但內容有異，以本意見書為準。

另外，聲明修訂 CB(4)866/14-15(08) 第 18 頁：

本人亦與上表所示的車廠或香港代理商沒有任何商業聯繫。

確定小巴在公共交通服務的角色，做好與專營巴士、的士功能分工的統籌、規劃、協調

運輸及房屋局局長邱誠武在會上表示「檢討小巴政策，尤其是放寬座位數目，需要衡量對其他公共交通服務經營者的影響」。

但是，當要修訂的士、專營巴士修訂、經營者要進行擴充業務，有衡量過對小巴的影響嗎？有徵詢過小巴業界的意見嗎？

運輸署署長運用酌情權，批准三間專利巴士公司引入超出 Cap. 374A 附表 1. 規定的，可多載 11 名乘客(連同企位) 的 12.8m 巨型巴士 (如下四張圖)



有問過的士、小巴業界的意見嗎？

2015-05-06 香港電台即時新聞報導：¹

九巴稱倘小巴加座位 低客量巴士線須調整服務

Facebook 推介 8

2015-05-06 HKT 13:57

政府正研究增加小巴座位的可行性，多個業界團體要求將座位至 20 個。

九巴表示，非常關注事件，認為一旦小巴增加座位，將造成運輸業內一定程度的失衡，可能會令更多原本已長期低客量的巴士線須作出服務調整。



九巴認為一旦小巴增加座位，將造成運輸業內一定程度的失衡。（資料圖片）

列印新聞

寄給朋友

分享工具



»香港電台新聞主頁

© 2015 rthk.hk

(網頁映像截圖)

但是，2015-16 年度九龍城區巴士路線發展計劃，建議取消第 208 號巴士，改以第 7 號巴士配合第 25M 及 29A 專線小巴提供轉乘（詳見附錄 5 第 2 頁）²

運輸署/九巴在提出是項建議前，有沒有徵詢小巴業界意見？

根據立法會文件編號 CB(4)444/14-15(15)，經營第 29A 專線小巴的財記(旺角)專線小巴有限公司表示沒有收過政府當局或九巴任何事前知會或作過任何溝通磋商。³

這些前後矛盾、輸打贏要、有事鍾無艷，無事夏迎春的取態，簡直不可理喻。

¹ http://rthk.hk/rthk/news/expressnews/20150506/news_20150506_55_1097513.htm

² http://www.td.gov.hk/filemanager/en/util_uarticle_cp/kc%202015-16%20rdp%20combined%20%28enable%29.pdf

³ <http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150209cb4-444-15-c.pdf>

再者，1988 年香港政府批准小巴座位由 14 增加至 16 時，九巴及與已被撤銷專營權的中巴聲言會導致損失 9000 萬，要向政府追討。

請問 26 年多以來，九巴及其最終控股法人新鴻基地產發展有限公司（香港聯合交易所上市編號：000016）可有向香港政府/香港特別行政區政府提出任何索償訴訟？

因此，本人認為，特區政府根本無需考慮對專營巴士業界，尤其是九巴，任何反對放寬小巴座位限制的意見。

至於的士業界方面，因為小巴座位不足，乘客因久候未能上車而改乘的士的情況是有存在。的士業界或有反對小巴增加座位的意見，不過，這些建構在市民的「痛苦」之上、妄顧市民合理權益自私自利的思想，根本就沒有需要理會。

同樣地，本人認為，特區政府完全無需考慮對的士業界任何反對放寬小巴座位限制的意見。

本人必須再次援引 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），指出巴士、小巴、鐵路各有不同的功能和角色。認為巴士、小巴、的士，以至鐵路之間根本不存在競爭；或所謂的競爭不過是假象、輿論手段而已。

政府應做好其統籌、規劃、協調的工作，使巴士、小巴、的士、鐵路以其獨特的功能，為廣大香港市民提供便利的公共交通服務。而不是繼續容讓公共運輸業界之間互相攻訐爭拗。

小巴從來都受到政府不公平對待

專營巴士享盡特權，佔盡優勢

- ✓ 專營巴士免牌費，車輛可隨時因應路線客量需求調配；
- ✓ 免燃料稅；
- ✓ 可以象徵式地價向政府租用地皮興建車廠/停車場；
- ✓ 申請加價只需經過行政會議審批，過程不受公眾監管；
- ✓ 車隊不受「15 年柴油車車齡限制」法例所限制，車輛最長可以使用 18 年。

專營巴士公司受盡特權而有規模經濟優勢 (Economies of scale)

小巴處處受壓，艱苦經營

- ✗ 專線小巴既要以市價向 4350 個小巴牌照持有人購入牌照，才可經營專線小巴、或增加車輛。現時「市價」大約 480 萬元；
- ✗ 同一營辦商經營不同路線要調派車輛，要先向運輸署申請，再交區議會審議；
- ✗ 縱然現時沒有向車用柴油徵收燃油稅，但只要政府撤銷優惠，分野就馬上出現；
- ✗ 要開設維修工場，要以市值租用/購置私人物業。如要維修石油氣小巴，更要諸多條款限制；
- ✗ 要申請加價，先向運輸署提出，然後要交予區議會審議。政客因為「選票」，必定反對或壓低加幅；
- ✗ 全球只得豐田車廠生產石油氣小巴，加氣站均遠離主要經營範圍，根本就不是甚麼優惠。要用柴油車，15 年就要淘汰。

既然專營巴士公司有著政府「庇蔭」，任何反對放寬小巴座位限制的意見也只是擴張特權。再次引證，特區政府根本無需考慮對專營巴士業界任何反對放寬小巴座位限制的意見。

承如本人的意見書，(文件編號 CB(4)866/14-15(08)) 所指，英國、奧地利、台灣、日本、加拿大、美國……等地均有類同香港小巴的車款提供公共交通服務，當地政府並沒有分拆「小巴」有別於「巴士」的政策和管理系統制度。

因此，本人明白要大幅度修改公共交通政策和管理制度是要經過漫長和複雜的過程，但認為可以從是次公共交通政策研究開始，調整對小巴的政策和行政管理安排，逐步收窄專營巴士和小巴因政策和法例導致的經營條件差距。

沒有任何理據拒絕放寬小巴座位限制，而且應該做，立即做，快啲做

26 年香港人口增加接近三成；26 年來唯獨小巴的運載能力沒有增加，就是政府的施政失誤。予小巴服務追回 26 年的落後，刻不容緩；

26 年的落後，完全是政府一手造成。要追回這 26 年的落後，所產生眾多的行政、官僚、輿論的問題，特區政府應一力承擔；

市民候車的痛苦，官員、委員、政客或未有很大的感受。為此，本人誠意邀請張炳良局長、邱誠武副局長、運輸署楊何蓓茵署長率領運輸及房屋局和運輸署的官員；交通事務委員會主席田北辰、副主鄧家彪率領全體委員，在繁忙時間親嘗候車之苦。



本人相信，各小巴營辦商會樂意安排，好讓各位官員、委員、政客感受一下，尤其是當你是第 17 位乘客所受的不快。

要修訂的法例工作並不複雜

要修訂的條文內容除了本人的意見書(文件編號 CB(4)866/14-15(08))提出的：

《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

尚有《道路交通條例》(Cap. 374) 第二條 釋義，修改「小巴」及「巴士」的定義。

有兩個建議修訂做法：

1. 參照本人的建議，就是將條文中的「16」改為「30」。或；
2. 參照本人的建議的原則，修訂為「根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章，附屬法例 B)附表 1 車輛的總尺寸及附表 2 第 1 部車輛的最高重量限定的車輛」

建議 1. 的做法較簡單，但日後再有任何修訂，程序上仍然複雜；建議 2. 的做法的確較複雜，但日後再有任何修訂，均只是觸及「附屬法例」而可採取「先訂立，後審議」的方法，減省日後的行政程序。

縱然涉及主要法例和附屬法例，要採取「先審議，後訂立」的立法程序，但涉及的內容用字都是極為簡單的工作。而且涉及民生問題，本人相信幾乎沒有立法會議員會反對，或只會提出更有利市民、香港社會整體利益的修訂。既然立法程序需時較長，運輸及房屋局局長更不應再拖延工作。

本人同時呼籲立法會主席可運用酌情權，以法案涉及民生而批准提前審議。

有建議僅在專線小巴上實施增加座位，甚至揀選幾條路線先行試驗。本人認為是極度費時失事。

首先，基於警方執法、保險公司承保和理賠，不修訂法例，根本不可能實施任何試驗；

第二，如只限於專線小巴上實施，就同時涉及要修訂 Cap. 374D《道路交通(公共服務車輛)規例》。加大政府行政工作量。並且；

第三，誓必引起紅色小巴業界的不滿，形成一個政治炸彈

因此，本人反對有關的建議，而認為運房局只需要處理修訂法例的工作，由小巴業界基於特區政府常言的「自由市場原則」自行安排。

事實上，在 1988 年修訂法例之後，各小巴經營者（包括紅色小巴車主）都按其經營情況需要，自行安排加裝座椅的時間。

與此同時，是次提交的意見書，連本人的意見書（文件編號 CB(4)866/14-15(08)）已清楚寫明條文的修訂內容；「提出修訂法例背景」的內容也可以從中擷取。

恕本人傲氣的表示：張局長要做的事，我已經代為做好了！

實在難以明白特區政府還在說要研究、研究、再研究，而打算拖延兩年甚至更長時間。

放寬小巴座位限制就要做到最盡

現行《道路交通(車輛構造及保養)規例》(香港法例第 374A 章)附表 1 – 車身尺寸上限 長 7.0m，闊 2.3m，高 3.0m，就有所謂「長陣」車款：



豐田 Coaster



三菱 Rosa

「長陣」小巴長度為 6990mm，原廠設計載客量 (符合 Cap. 374A Sect73(1)(b) 的乘座空間要求計算) 為 20 座位。

即是現行 Cap. 374A 附表 3 的 16 座位上限，已經造成資源浪費；相對地，如撤銷這項限制，小巴業界可可立即將「長陣」小巴「還原」至 20 座位。

但以 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要求為基準，再計算 Cap. 374A 附表 1 車身尺寸上限的空間，最高載客量是 24 座位。

算式如下表：

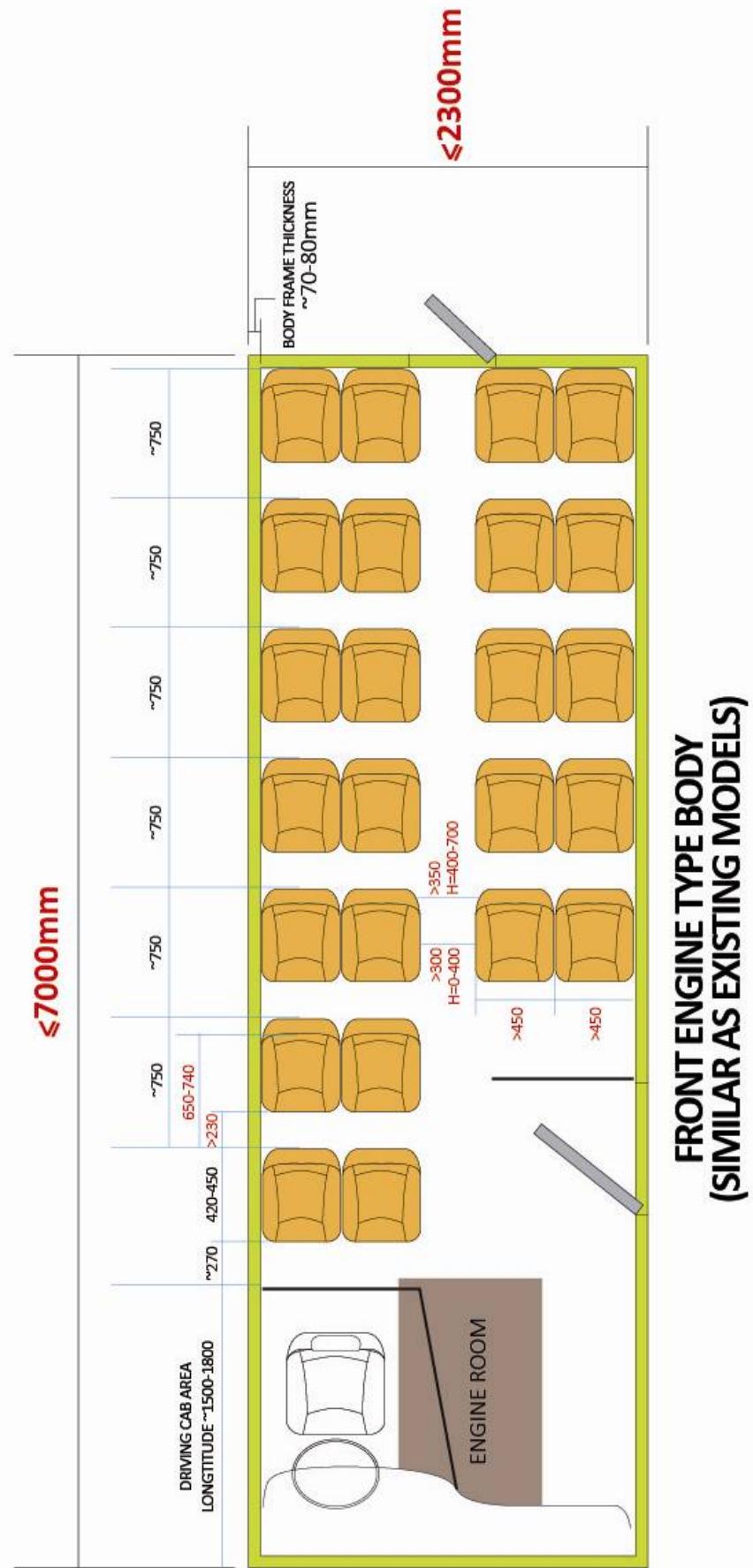
		單位= mm
車身長度		7000
駕駛室空間 (長度)		1800
車身結構厚度 (每邊)		80
餘下乘客區空間(長度) — $7000 - 1800 - 80 \times 2$		5040
每排座椅佔用空間 (長度)		750
可佈座椅排數 — $5040 \div 750$ (截小數位)		6

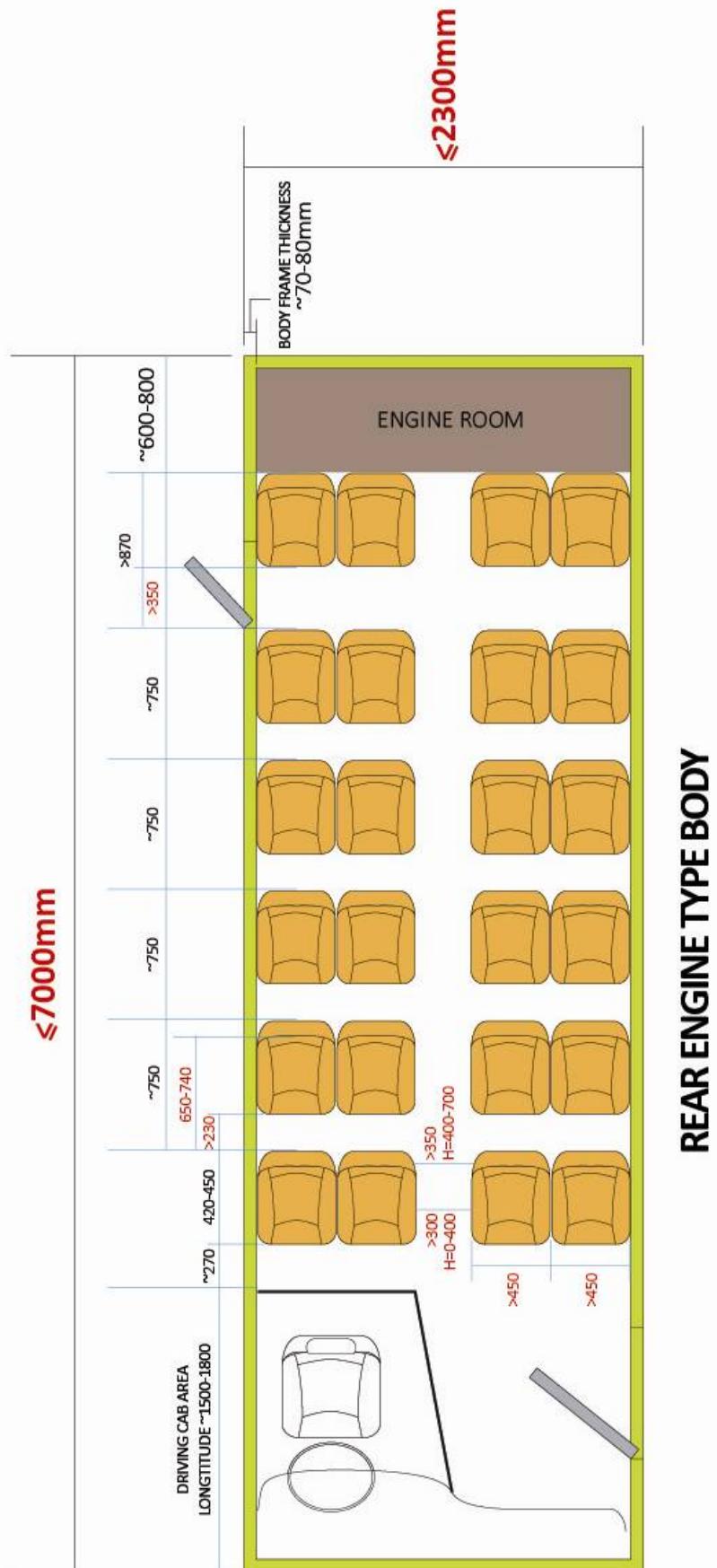
車身闊度	2300
車身結構厚度 (每邊)	80
餘下乘客區空間(闊度)	2140
座椅最少闊度 (Cap. 374A Sect. 73(1)(b))	450
走廊最少闊度	300
(Cap. 374A Sect. 71(1)(a) , 以座墊離地台高度<400mm 為參考基準)	
每排可裝設座椅 — $(2140 - 300) \div 450$ (截小數位)	4

按法例車身體積上限可載座位總數 — 6×4

24

概念圖則說明：





以上兩圖已在公聽會提交的文件，編號 CB(4)866/14-15(08) 載述。現調整版面及放大，以便予委員、官員、公眾更容易查看。

以下為一輛拆除車廂所有設備進行維修的豐田 Coaster 照片，引證本人就以上「車身厚度大約 70-80mm」的申述，是經過實際考證而提出。



說明現時 Cap. 374A 附表 3，對應 Cap. 374A 附表 1 造成 8 個座位的資源/運載能力浪費。

即使修訂至 20 座位，也浪費了 4 個座位的資源/運載能力浪費。

另外，根據 Cap. 374A Sect. 73 (1A)，是援引歐盟 **ECE-R80 標準**。有關標準訂明座位靠背前方空間須介乎 650mm 至 740mm 之間。

「長陣」小巴只裝設 16 個座位，要不是座椅間距形成的空間超過 740mm，就是要裝設一個沒有實際作用的行李架。如以下兩張圖片：



另一方面，Cap. 374A 附表 3 並沒有限制巴士（包括專營及非專營）的座位數目……

12m 長的雙層巴士，巴士公司可因應服務需要，同一車款系列 — Dennis Trident，裝設不同座位數目：

	上層	下層
	57	33
	59	33
	55	31
	53	27

又或者非專營巴士，12m 長的車款，以採用 450mm 闊座椅為準，既可裝設 53 座，又可裝設 49 座，甚至 45 座。

引證「對小巴設限」是不合理的做法。

至於本人在公聽會上（包括意見書，文件編號 CB(4)866/14-15(08)）提出的「刪除 Cap. 374A 附表 3，撤銷座位限制」的論點，運房局、運輸署、委員會，以至其他認為小巴增加座位就是損害其利益的公共運輸機構或人士誤解成「尤如讓小巴無限擴充，最後可演變成『雙層小巴』」之說，是完全無稽之談，或欲引用之而反對增加小巴座位，是完全錯誤的理解，或為以扭曲理解提出反對。

本人必須強調：

- 提出的意見並沒有撤銷對「小巴」訂義的尺寸限制；
- 引用前述有關巴士的座位數目情況，「撤銷限制」的真實意思為：既然已對「小巴」的車身尺寸設限，為「小巴」及「巴士」作出了清晰的訂義，即使「刪除 Cap. 374A 附表 3，撤銷座位限制」導致的結果，仍不會導致「小巴」的座位數目/運載能力無限擴張。

根據前段第 11 – 14 頁的陳述為基礎，就本人在的建議修訂 Cap. 374A 附表 1. —— 長 8.0m，闊 2.4m，高 3.3m

修訂「小巴」的訂義後，小巴的最高載客量只是 30 座位。

本人提出是項建議，就是避免再出現現行 Cap. 374A 附表 3 對應 Cap. 374A 附表 1 出現的矛盾，和浪費資源。

因此，本人認為提出「刪除 Cap. 374A 附表 3，撤銷座位限制」，是合適的，並參照「巴士」的情況，是完全合理的。

至於小巴業界會否一刀切全部購入長 8.0m 而能載客 30 座位的小巴，本人認為此乃經營者的商業決定。以特區政府常言的「自由市場原則」，根本無需要考慮。只是其中一個關鍵因素是牌費，後面另章作補充說明。

而且，就本人的研究理解，部份行走新界村落的專線小巴路線的道路條件，可能只適合採用現時稱為「短陣」，即長度約 6.3m 的車款（如以下兩圖）。



豐田 Coaster



三菱 Rosa

毋須考慮其他座位數目的意見

本人不單認為前述的「刪除 Cap. 374A 附表 3，撤銷座位限制」是最合適做法，能使小巴業界、市民得到最大受益之外，亦能減省政府當局，尤其是運輸署，大量不必要的行政工作。

另外，本人認為，修訂法例和制訂政策的過程，必須考慮「可會構成對個別商業機構得到優勢」的因素，避免惹來「官商勾結，利益輸送」之嫌。

例如在本人的意見書（文件編號 CB(4)866/14-15(08)）提到：

**全地球只有一間車廠生產
以石油氣驅動的小巴：
豐田(Toyota) Coaster**



就難免使人懷疑石油氣小巴政策就是向皇冠車行輸送利益；

再加上豐田 Crown Comfort幾乎完全壟斷香港的的士車輛供應，車價由曾經升至約 27 萬，直到近年日產「重返」香港市場及福特引入車款，才「回落」至原本的約 20 萬。更無法避免「有政府官員與皇冠車行有不法勾當」的懷疑。



對於有小巴業界 / 政客提出「中間落墨」建議 —— 放寬至 18 座位的意見，本人不單基於市民的利益和前述有關「撤銷限制」而反對之外，翻查研究小巴政策以來的資料，有以下發現：

3 主要諸元表

番号	①	②	③
車両型式		HX9JLBE	HX9JHBE
ボデー長		ロングボデー	ショートボデー
乗降方式	多区間(後乗・中降)		多区間(中乗・中降)
乗降扉位置・形状	中扉 後扉	スライド扉 スライド扉	スライド扉 —
シートレイアウト		都市型	郊外型 都市型
乗車定員(人) [座席+立席*1+乗務員]*2	36 [11+24+1]	33 [18+14+1]	29 [10+18+1]
エンジン型式		J05E(J5-V)	
エンジン最高出力(ネット)		132kW(180PS)	
トランスミッション		5速MT	
寸法(mm)全長	6,990		6,290
全幅	2,080		
全高	3,100		
ホイールベース	4,825		4,125
トレッド	フロント リヤ	1,720 1,575	
標準客室寸法	長さ 幅 高さ	5,600 1,920 2,440	4,900
アプローチアングル／デバーチアングル		22.9°/10.0°	
最小回転半径(m)	7.7		6.7
タイヤサイズ(フロント／リヤ)		205/80R17.5	
燃料タンク容量(L)		100	

*1.道路運送車両の保安基準が一部改正され、法定速度が60km/hを上回る道路は全て「高速道路等」となり、そうした道路を運行するバスは原則として立席が禁止されます。詳しくは、地区販売会社営業スタッフにお問い合わせください。*2.寒冷地区セット選択の場合、車両により乗車定員が変更になる場合があります。詳しくは、地区販売会社営業スタッフにお問い合わせください。

日野自動車株式会社

2/2

畫上紅圈的項目：

18 座位；長度 6990mm，闊度 2080mm；日野自動車株式會社 = Hino 車廠，香港代理商為皇冠車行。

俗語有云……

呢個世界有無咁多咁啱得咁蹟？！

18 座位的建議的目的是甚麼，留白予運房局和委員會自行參透。

但本人重申：絕不能接受政策和法例製訂導致有商業機構得到優勢的情況出現。

毋須考慮紅色小巴的「憂慮」

首先，現時尚有約 1200 部紅色小巴，大部份的營運情況與「專線小巴」無甚分別。

紅色小巴司機與其擔憂增加座位導致加長等候滿座時間，使乘客流失而影響收入，不如盡快爭取政府修改申辦專線小巴的條款，盡快使現時在謀生而駕駛的路線，在正式的法律管理下維持生計。

再者，現時社會各界探討的是「放寬座位限制」而不是「座位數目限制」，即使政府採納本人的意見，小巴最高座位數目達 30 座，法例仍然容許採用現時流行的「短陣」16 座車款，或「長陣」20 座，甚至是「長陣」但只裝設 18 個座位；或就是 Hino HX9JLBE 18 座位如能通過運輸署及環保署的審核及檢驗，也沒有法例/政策阻止業界購置使用。

政府回應紅色小巴業界的憂慮的合適做法，就是修改專線小巴政策，包括重新容許申請跨區路線，使例如旺角至石圍角、佐敦道至石蔭梨木樹能夠獲批；與及容許司機/單頭車主以組成合作社法團方式申請經營。使他們的生計和牌照產權得以在合法的制度下受到保障。

無障礙低地台小巴

公聽會上另一討論重點是要求小巴業界引入低地台小巴，提供無障礙運輸。



業界代表表示低地台小巴比現有普遍採用的車款高逾一倍；認為要放寬至 24 座位才可能構成誘因予業界考慮引入。

包括本人在內，多名與會者指出可能適合香港使用的低地台小巴均略為超出法例在車身尺寸和重量上限。必須修訂法例才有可以引入供小巴業界購置使用。

邱誠武副局長在會上表示「在車款考慮方面進行研究」。本人認同這是政府行政上必須進行相關工作。

但是既然有著「可能建構出皇冠車行有市場優勢，有輸送利益之嫌」的疑團；另外，本人的意見書(文件編號 CB(4)866/14-15(08))提到最少有三間車廠能提供極為接近現行法例 / 本人建議法例修訂內容的車款：

車廠及型號	Hino Poncho (HX9JLBE) 	Optare Solo M720 / M800 	Mercedes Benz Sprinter EVM Community 
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)	$6.99 \times 2.15 \times 3.1$	$7.3 \times 2.35 \times 3.0$ (M720) $7.9 \times 2.35 \times 3.0$ (M800)	$7.4 \times 2.1 \times 3.0$
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	5.1
設計載客量 (座位)	18 / 14+1 輪椅	23 / 21 + 1 輪椅 (M720) 29 / 27 + 1 輪椅 (M800)	23 或 18 / 16+1 輪椅

紅色的數據就是超出了現行法例規定

(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沒有任何商業聯繫。)

加上現時市場上有兩個小巴品牌，本人認為特區政府要向不少於五間車廠，甚至更多的汽車製造商查詢，並向公眾公開交代有關車款的資料。

修訂小巴牌照費

除本人提交的意見書(文件編號 CB(4)866/14-15(08)) 提到現行小巴牌照費對應非專營巴士的牌照費收取方式存在不公平的情況外，因應「刪除 Cap. 374A 附表 3，撤銷座位限制」的建議，並顧及業界可因應其經營需要購置不同座位數目的車款，認為必須同時修改小巴牌費徵收方式，採取按座位數目計算徵收牌費。

至於每座位金額，本人認為政府當局必須與業界溝通磋商。

取消小巴司機入職前培訓的法定要求

縱然議程是討論小巴座位數目，但 5 月 5 日公聽會還未有深入討論司機人手短缺的問題。

除本人的意見書(文件編號 CB(4)866/14-15(08))指出，強制職前培訓必定將專線小巴營辦商面對司機不足的問題進一步惡化，除必定影響服務質素之外，更會將一個危及道路安全的問題更趨嚴重：

現時小巴司機年齡趨向老化。本人不是年齡歧視，但年長司機有更高的健康風險就是事實。強制職前培訓就是「堵截」司機新血，人手不足的問題進一步惡化，加重他們的工作負擔，豈不是製造更多危及道路安全、人命尤關的流動炸彈？

長遠而言，現有但年邁的司機決定退休享福，甚至離開塵世。少了甚至沒有新人入行，形同為小巴業「割脈」？特區政府此舉猶如陰乾、甚至是謀殺小巴行業。

因此，本人再次重申：必須立即取消本已宣佈在 6 月實施的職前培訓法定要求。

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/tp20150512.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