

2015 年 6 月 16 日
討論文件

立法會交通事務委員會

《公共交通策略研究》－ 的士服務

目的

政府在《公共交通策略研究》的《專題研究》中會檢視八個課題，其中一個課題是檢視的士服務是否能滿足需求。本文件報告檢視結果。

背景

2. 現行的公共交通政策是以鐵路為公共交通系統的骨幹，輔以其他公共交通服務，彼此相輔相成。隨着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出檢視，以在須顧及公共交通系統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，政府展開《公共交通策略研究》。正如我們在去年 11 月 25 日向交通事務委員會簡介《公共交通策略研究》的工作計劃時指出，《公共交通策略研究》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當日已向委員會交待，現再次載於附件 1。

3. 的士按較高的收費來提供個人化、點到點和較舒適的公共交通服務。目前全港共有 18 138 部的士，當中 15 250 部為市區的士、2 838 部為新界的士及 50 部為

大嶼山的士。市區的士可在全港各區營運¹。新界和大嶼山的士的許可營運地區，則列明於《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)附表 7。總括而言，新界的士的營運範圍為新界西北和新界東北，以及位於其許可營運地區邊緣的大型基建項目，例如香港國際機場及香港迪士尼樂園，和某些公共運輸交匯處²。大嶼山的士則只能在大嶼山(包括赤鱸角島及大嶼山南部)內提供服務。三類的士各有不同的營運地區，以確保在較偏遠的地區也能提供的士服務；它們各自的收費標準³見附件 2。

4. 2014 年，的士平均每日載客約 97 萬人次，佔全港所有公共交通工具的每日載客人次約 7.8%。在過去五年，的士的每日載客人次維持在九十多萬至一百萬左右的水平，詳情見附件 3。

5. 根據既定政策，政府會按需要發出新的士牌照，考慮因素包括市民對的士服務的需求、的士業的經營狀況，以及的士數目增加對交通情況可能造成的影響。

的士服務水平

運輸署調查結果

6. 運輸署一直透過實地調查，密切監察本港的士服務的供求情況。署方每年均會就三類的士的服務水平進行調查，務求更清楚了解的士服務供求及行業運作的情況。2014 年，調查在 5 月至 6 月期間於全港 95 個主要的士站(佔全港 479 個的士站約兩成)和 36 個路邊觀察點

¹ 為保護環境起見，大嶼山南部道路為封閉道路，限制車輛駛入。進入該路段的車輛須領有大嶼山封閉道路通行許可證。市區的士因不會獲發該許可證而不能在大嶼山南部營運。

² 新界的士可在青衣機鐵站、荃灣港鐵站和坑口港鐵站等大型公共運輸交匯處提供服務。

³ 市區、新界和大嶼山的士業界分別在 2015 年 4 月 13 日、2015 年 4 月 21 日和 2015 年 4 月 27 日向運輸署提出加價申請。署方現正處理申請。

進行。在市區和新界，的士服務在平日的需求較大，故調查針對平日的服務水平進行。至於大嶼山，由於需求不少屬周末假日康樂性質，故調查除了在平日進行外，亦在周末假日進行。

7. 就大嶼山的士服務而言，調查在 12 個的士站(佔大嶼山的士站總數約 57%)及在 4 個路邊觀察點，於一天平日及一天周末假日進行。而市區的士服務的調查則在 72 個的士站⁴(佔市區的士站總數約 22%)及在 35 個路邊觀察點於一天平日進行。至於新界的士服務，調查在 32 個的士站(佔新界的士站總數約 23%)及在 13 個路邊觀察點於一天平日進行。

8. 運輸署通過這調查收集多項主要數據，包括的士車程數目、乘客候車時間和的士載客率。署方經仔細研究數據，並與 2012 年及 2013 年的調查結果作比較，探究發展趨勢及當中是否出現了顯著變化，以了解的士服務的整體供求情況。此外，運輸署亦分析涉及的士服務的投訴和建議，通過定期與各主要的士業團體舉行會議及日常的接觸與的士業界保持密切溝通，以了解行業的最新情況。

(i) 市區和新界的士

9. 調查過去三年的結果顯示，市區和新界的士的服務水平近年大致保持穩定。平均候車時間方面，過去三年的調查發現市區的士乘客在的士站和路旁的平均候車時間均約為一至兩分鐘。新界的士方面，由於新界地域較廣，新界的士較傾向在新市鎮中心、機場、鐵路站和邊境管制站等需求較高地點的的士站等候乘客。乘客在的士站的平均候車時間約一分鐘，在路旁的平均候車時間則較長，約為三、四分鐘。而繁忙時間乘客在的士站等候市區的士超過 10 分鐘的比例，過去三年為 2%-4% 不等。同期，繁忙時間等候新界的士超過 10 分鐘的比例則為 0.1%-0.4% 不等。

⁴ 當中包括 6 個過海的士站。

(ii) 大嶼山的士

10. 與 2012 年及 2013 年相比，大嶼山的士在 2014 年的平均每日載客人次和平均載客車程次數均錄得升幅，主要原因相信與有較多遊客前往大嶼山有關。雖然乘客在的士站及路旁平均候車時間過去三年情況穩定(的士站候車時間平日維持在 1 分鐘，而周末則維持在 2-3 分鐘；路旁候車時間平日及周末均維持在 14-16 分鐘)，但平日繁忙時段在的士站等候大嶼山的士超過 10 分鐘的乘客比例，由 2012 年的 2% 上升至 2014 年的 10%，這比例在周末更由 2012 年的 4% 提高至 2014 年的 13%，遠較市區的士和新界的士的比例為高。

11. 過去三年調查結果的詳情見附件四。

乘客意見

12. 2012 至 2014 年三年期間，乘客表示市區或新界的士服務不足的個案，每年平均分別均只錄得零星幾宗，反映從乘客的角度而言，服務整體亦能滿足需求。

13. 大嶼山的士方面，運輸署收到表示大嶼山的士服務不足的個案由 2012 年的 10 多宗上升至過去兩年每年均收到近 30 宗，顯示大嶼山的士的供應與乘客的期望有較顯著的落差。由於大嶼山的士的車資較市區的士的為低，就算在有市區的士可選擇的情況下，乘客一般仍希望選用大嶼山的士來往大嶼山區內不同目的地。另一方面，北大嶼山的持續發展和該區人口的不斷增長，令很多大嶼山的士選擇留在北大嶼山營運，導致在南大嶼山等候大嶼山的士需時較長，這問題在繁忙時段和周末假日尤為嚴重。離島區議會⁵和有立法會議員曾促請政府增發大嶼山的士牌照。

14. 因應運輸署的調查結果和考慮乘客的意見後，運輸署已加強與大嶼山的士業界溝通，要求他們作出相

⁵ 在 2013 年 12 月 16 日舉行的離島區議會會議上，部分離島區議員要求運輸署增發 50 個大嶼山的士牌照。

應的安排以照顧乘客對大嶼山的士在不同地點及時段的需求。例如大嶼山的士聯會(下稱「聯會」)會於繁忙時段提醒其會員司機，靈活調配車輛以優先處理在的士站候車的乘客。此外，香港機場管理局亦會在有需要時，因應機場的乘客需求聯絡聯會作適當的車輛調配。

未來路向

15. 依上述分析，目前本港市區及新界的士服務的整體供應看來大致足夠。不過，隨着新鐵路線和新基建項目落成啓用，以及香港經濟的不斷發展，的士服務的需求在未來會出現變化。

16. 自 2014 年 12 月開始至未來數年，多項大型鐵路項目會相繼落成啓用。西港島線自 2014 年 12 月起分階段通車後，市區的士業界已向運輸署反映港島區的士生意有所下跌。目前正在動工的其他大型鐵路項目還包括觀塘線延線、南港島線(東段)和沙田至中環線。這些為改善市區以及新界與市區之間的交通服務而建造的新鐵路項目，落成後預料一定程度會改變市民對市區和新界的士服務的需求。不過，與此同時，新規劃的跨境設施(如港珠澳大橋)落成，以及本港人口增加和整體商業活動的擴展，卻又會令市區和新界的士的需求有所增加。綜合影響有待將來細加評估。運輸署會繼續通過進行調查、分析公眾意見，以及與的士業界保持密切溝通，監察本港整體的士服務水平，亦會在有需要時採取適當跟進措施。

17. 至於大嶼山的士方面，我們已從調查和公眾意見知悉現時服務應未能滿足需求。此外，大嶼山未來的發展，以及大嶼山人口和遊客數目的增長，均會對大嶼山的士的服務帶來更大的需求，故有需要發出新的大嶼山的士牌照。確實所需的新牌照數目現在研究當中，初步評估增加現時牌照總數約一半應當合適。上一次運輸署發出新大嶼山的士牌照為 1997 年，當時增發的數目為 10 個，令當時的大嶼山的士數量增加至現時的 50 個。發出新的士牌照，運輸署會一如既往按法例經招標進行。

招標工作由籌備至完成一般需時約六個月。

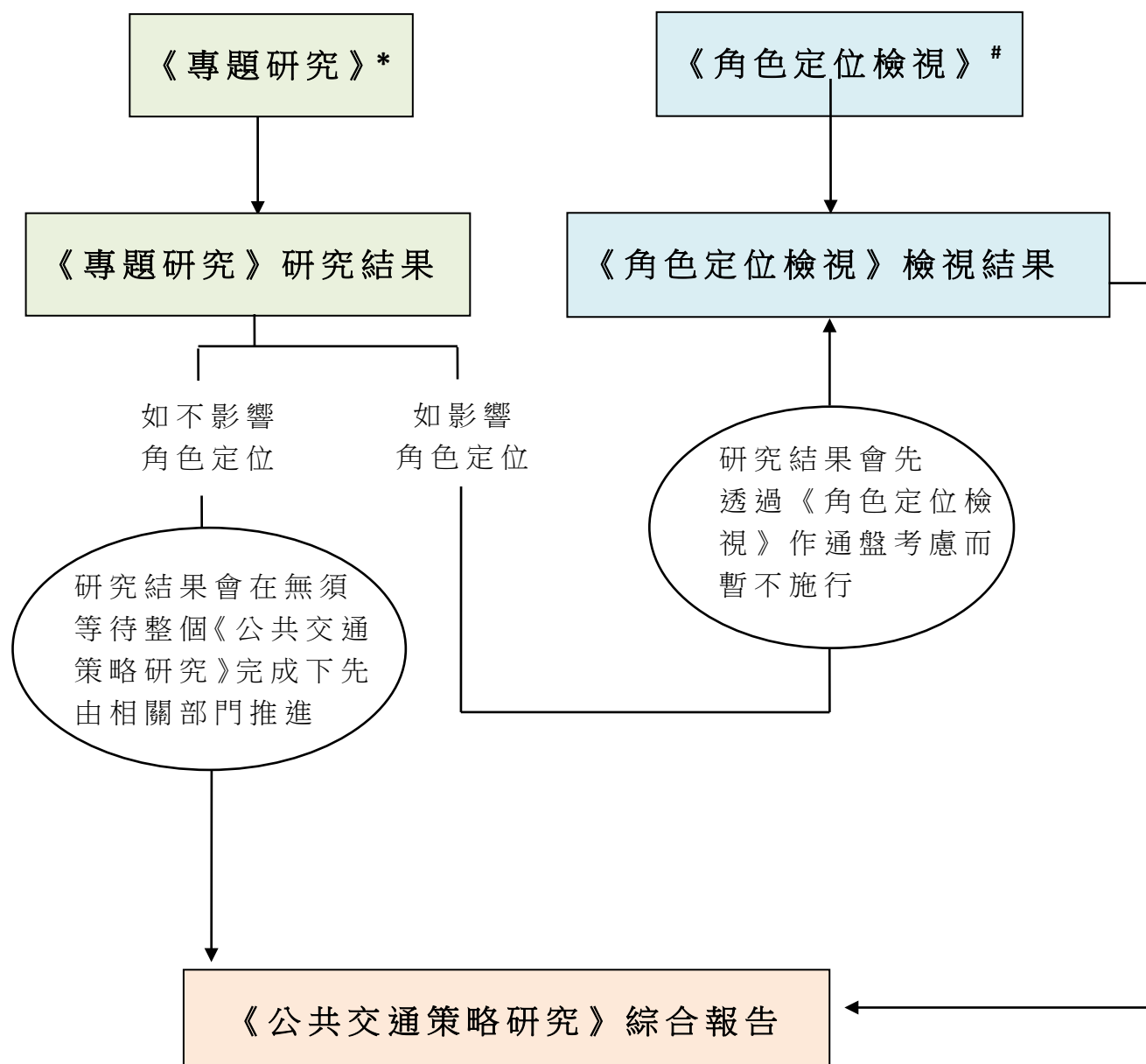
18. 另外，一如上文第2段所述，我們會在《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》部分研究的士的角色和定位。於本局在去年11月向交通事務委員會簡介《公共交通策略研究》的工作計劃文件第11(b)(iii)段中所指，主要研究的議題為在顧及對其他公共交通服務的影響之下，探討推出新的士服務種類是否可行可取。舉例而言，過往曾有議員建議引入優質房車的士服務，以滿足乘客不同的需要。但由於本港現時也有其他種類的租車服務可供市民選用，我們須小心評估建議對的士供求以至對其他業界的影響，以決定建議是否可行可取。在研究過程中，我們須顧及其他公共交通服務的角色和定位，以促進它們的優勢互補，讓市民享有便捷服務和合適選擇。按照目前的工作計劃，整項就各公共交通服務的角色定位作檢視的《角色定位檢視》會在2015年年中開展，預計大約需時兩年完成。

諮詢意見

19. 請委員備悉本文件，並提出意見。

運輸及房屋局
運輸署
2015年6月

《公共交通策略研究》
兩個部份的工作流程



* 政府已在 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》會在所需人手及撥款按既定程序獲批後展開。

附件 2

的士服務現行收費

收費(港元)	市區的士 (紅色)	新界的士 (綠色)	大嶼山的士 (藍色)
落旗收費－ 最初2公里或其任 何部分	22元	18.5元	17元
跳錶收費－ 其後每200米或其 部分，或每分鐘等 候時間或其部分	(78元以下； 即2至9公里) 每跳1.6元	(60.5元以下； 即2至8公里) 每跳1.4元	(143元以下； 即2至20公里) 每跳1.4元
	(78元以上； 即>9公里) 每跳1元	(60.5元以上； 即>8公里) 每跳1元	(143元以上； 即>公里20) 每跳1.2元
其他收費－ 每件行李／每隻動 物或鳥類／每程電 召預約服務	5元	5元	5元

附件 3

過往五年的士的乘客量變化

年份	市區的士 (a)	新界的士 (b)	大嶼山的士 (c)	所有的士 (a)+(b)+(c)		所有公共交通服務的 平均每日 總乘客人次 (千次)
	平均每日 乘客人次 (千次)	平均每日 乘客人次 (千次)	平均每日 乘客人次 (千次)	平均每日 乘客人次 (千次)	公共交 通服務 市場佔 有率	
2010	783.2	195.2	3.1	981.5	8.4%	11 630.0
2011	794.5	199.0	3.0	996.5	8.4%	11 898.4
2012	760.4	192.9	2.8	956.1	7.9%	12 078.6
2013	814.9	192.8	2.8	1 010.5	8.2%	12 350.2
2014	781.9	187.1	3.6	972.6	7.8%	12 519.0

的士服務水平調查結果

(A) 市區的士

	2012年	2013年	2014年
平均每日載客人次	764 400	814 900	775 000
路旁出現無載客的士的平均 相隔時間*	2分鐘	2分鐘	2分鐘
在的士站的平均候車時間*	1分鐘	1分鐘	1分鐘
上下午繁忙時間在的士站候 車超過10分鐘的乘客比例	約3%	約2%	約4%
在的士站候車超過10分鐘的 乘客比例(包括繁忙和非繁忙 時間)	1.7%	1.7%	2.7%
平均每程載客人數	1.39	1.38	1.43
平均每日每輛的士載客車程 次數	38	41	40

* 數字調整至整數

(B) 新界的士

	2012年	2013年	2014年
平均每日載客人次	192 900	192 800	186 700
路旁出現無載客的士的平均 相隔時間*	3分鐘	4分鐘	4分鐘
在的士站的平均候車時間*	1分鐘	1分鐘	1分鐘
上下午繁忙時間在的士站候 車超過10分鐘的乘客比例	0.1%	0.2%	0.4%
在的士站候車超過10分鐘的 乘客比例(包括繁忙和非繁 忙時間)	0.1%	0.2%	0.6%
平均每程載客人數	1.59	1.58	1.54
平均每日每輛的士載客車程 次數	51	49	48

* 數字調整至整數

(C) 大嶼山的士

	2012年	2013年	2014年
平均每日載客人次	2 800	2 800	3 500
路旁出現無載客的士的平均相隔時間*	16分鐘 (平日) 14分鐘 (周末)	14分鐘 (平日) 14分鐘 (周末)	15分鐘 (平日) 14分鐘 (周末)
在的士站的平均候車時間*	1分鐘 (平日) 2分鐘 (周末)	1分鐘 (平日) 3分鐘 (周末)	1分鐘 (平日) 3分鐘 (周末)
上下午繁忙時間在的士站候車超過10分鐘的乘客比例	約2% (平日) 約4% (周末)	約1% (平日) 約12% (周末)	約10% (平日) 約13% (周末)
在的士站候車超過10分鐘的乘客比例(包括繁忙和非繁忙時間)	1.4% (平日) 22.8% (周末)	3.7% (平日) 19.3% (周末)	6.5% (平日) 18.2% (周末)
平均每程載客人數	1.84 (平日) 2.49 (周末)	1.79 (平日) 2.24 (周末)	1.80 (平日) 2.36 (周末)
平均每日每輛的士載客車程次數	35	38	41

*數字調整至整數