立法會
Legislative Council

立法會 CB(4)594/16-17 號文件

檔號：CB4/SS/5/16

2017 年 2 月 24 日內務委員會會議文件

公共專營巴士公司路線表令小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報公共專營巴士公司路線表令小組委員會("小組委員會")的商議工作。

背景

2. 根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)("《條例》")第 5(1)條，行政長官會同行政會議可向任何註冊公司批予權利，以藉命令(即路線表令)指明的路線經營公共巴士服務。這些指明的路線組成各個巴士專營權的專營巴士路線網絡。[1]

3. 為配合不斷變化的乘客需求及改善專營巴士的營運效率，專營巴士路線網絡須不時調整。《條例》第 15(1)條訂明，運輸署署長在適當情況下可在諮詢專營巴士公司後，要求巴士公司暫時開辦新路線或更改指明路線。該等路線改動的有效期最長為 24 個月("有關限期")，但如該等改動於有關限期屆滿前在行政長官會同行政會議不時根據《條例》第 5(1)條訂立的新路線表令內反映，則不在此限。

4. 現行路線表令(即 2015 年第 202 號至第 207 號法律公告)由行政長官會同行政會議於 2015 年 10 月訂立，正式確立截至 2015 年 3 月 31 日的巴士路線改動。

---

[1] 現時，本港有 6 個巴士服務專營權，由 5 間巴士公司營運。該等巴士公司為城巴有限公司、九龍巴士(1933)有限公司、龍運巴士有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司及新世界第一巴士服務有限公司。

路線表令(2017 年第 1 號至第 6 號法律公告)

5. 為正式確立專營巴士公司在 2015 年 4 月 1 日至 2016 年 7 月 31 日期間實施的服務改動,行政長官會同行政會議訂立 6 項新的路線表令(即 2017 年第 1 號至第 6 號法律公告)("該 6 項命令"),分別廢除現行的路線表令,並指明專營巴士公司的最新巴士路線表。有關改動如下:

(a) ***《2017 年路線表(城巴有限公司)令》***(第 1 號法律公告) —— 城巴有限公司("城巴")就其港島和過海隧道巴士服務的專營權取消 4 條路線,並對 24 條路線作出改動;

(b) ***《2017 年路線表(城巴有限公司)(大嶼山北部及赤鱲角機場)令》***(第 2 號法律公告) —— 城巴就其大嶼山北部及赤鱲角機場巴士路線網絡的專營權開辦兩條新路線,並對 9 條路線作出改動;

(c) ***《2017 年路線表(九龍巴士(1933)有限公司)令》***(第 3 號法律公告) —— 九龍巴士(1933)有限公司開辦 9 條新路線,取消兩條路線,並對 54 條路線作出改動;

(d) ***《2017 年路線表(龍運巴士有限公司)令》***(第 4 號法律公告) —— 龍運巴士有限公司開辦 3 條新路線,並對 8 條路線作出改動;

(e) ***《2017 年路線表(新大嶼山巴士(1973)有限公司)令》***(第 5 號法律公告) —— 新大嶼山巴士(1973)有限公司對 11 條路線作出改動;及

(f) ***《2017 年路線表(新世界第一巴士服務有限公司)令》***(第 6 號法律公告) —— 新世界第一巴士服務有限公司開辦兩條新路線,取消 4 條路線,並對 28 條路線作出改動。

6. 據政府當局表示,當局根據《條例》第 15(1)條引入服務改動前,已就主要改動諮詢所涉及的區議會。當局已在可行的情況下採納區議員的建議。

7. 該6項命令於2017年1月13日刊登憲報，並於2017年1月18日的立法會會議上提交，須按先訂立後審議的程序處理。該6項命令將自2017年3月31日起實施。

小組委員會

8. 在2017年1月20日舉行的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會研究該6項命令。小組委員會的委員名單載於**附錄**。小組委員會由易志明議員擔任主席，曾於2017年2月10日及14日舉行兩次會議，研究該6項命令，並在其中一次會議上與政府當局進行討論。

9. 為了讓小組委員會有充分時間就其商議工作擬備報告提交內務委員會，小組委員會主席於2017年2月15日的立法會會議上動議一項議案，將審議期延展至2017年3月22日的立法會會議。該項議案獲得通過。

小組委員會的商議工作

10. 小組委員會普遍支持該6項命令。在商議過程中，小組委員會曾研究調整巴士路線網絡的理據和考慮因素、新鐵路線通車後的巴士路線重組工作，以及專營巴士服務相對於其他公共交通服務的角色和定位。商議工作綜述於下文各段。

<u>調整巴士路線網絡的理據和考慮因素</u>

11. 小組委員會察悉，運輸署一直與專營巴士公司統籌巴士路線重組工作，以善用巴士和道路資源、提升巴士路線網絡的效率、紓緩交通擠塞情況及減少路邊空氣污染。每年，專營巴士公司都會向運輸署提交巴士路線計劃，當中包括有關開辦新服務、調整現有巴士路線的班次、行車路線和營運時間，或取消或合併乘客量持續偏低的路線的建議。此外，運輸署及專營巴士公司在過去數年採用了"區域性模式"，以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀檢視巴士服務，冀能為社區帶來更大的整體效益。

12. 委員強調，在考慮縮減服務的建議，尤其是取消或合併為沒有鐵路直達的地區提供服務的路線的建議時，運輸署及專營巴士公司有責任確保會繼續透過所需的其他方式，滿足有關地區居民的交通需要。一名委員引述若干在過去為寶馬山地區

提供服務的巴士路線(即城巴路線第 25A 號及第 25C 號)調整班次及其後合併路線的情況。他關注到，有關專營巴士公司就巴士開出時間及巴士班次所作的安排，導致多輛巴士同時到站、乘客候車時間漫長，以及一些巴士離站時乘客量偏低。

13. 政府當局表示，當局在考慮有關調整巴士服務的建議時一向重視乘客需要。運輸署會考慮人口及乘客需求的轉變和基建發展等因素，並會參考既定的《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》("《指引》")。[2] 在專營巴士公司引入服務改動前，當局會就主要改動諮詢區議會。在監察巴士服務方面，政府當局表示，雖然巴士服務或會不時因路道交通情況而受阻，特別是如有關路線的巴士行走繁忙路段，但專營巴士公司須嚴格按照運輸署批准的服務詳情表所訂的時間表、班次及巴士調配規定提供服務。

14. 委員進一步詢問，政府當局會否監察及評估專營巴士公司根據《條例》第 15 條暫時作出路線改動的成效及影響，然後藉根據《條例》第 5(1)條訂立的新路線表令，正式確立該等改動。政府當局回應時表示，運輸署持續監察專營巴士公司所提供的巴士服務及乘客需求的變化。暫時開辦新路線或更改路線以至該等路線的乘客需求，須由運輸署密切監察，情況一如所有其他現有路線。

15. 小組委員會曾討論，《指引》中就考慮在繁忙時段增加班次所訂的門檻(即繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達100%，以及在該一小時內的載客率達 85%)，是否應更靈活地應用於機場巴士路線，因為乘客行李會佔用巴士車廂內的企位及通道不少空間，甚至會佔用部分座位，巴士最多可接載的乘客數目因而可能會較本身的載客量少。一名委員反映部分乘客(包括機場員工)的意見，指出在部分機場巴士路線如城巴路線第 S56 號及第 N29 號，上述問題存在已久，但運輸署以這些路線的載客率未達所訂門檻為理由，多次拒絕增加這些路線的班次的要求。該名委員認為運輸署在應用所訂門檻時過於僵化，沒有顧及機場巴士的實際情況。儘管如此，他認同在加密城巴路線第 S56 號的服務班次及引入通宵巴士快線服務(城巴路線第 NA29 號)後，該兩條路線最近已有改善。

---

[2] 請參閱有關公共專營巴士公司路線表令的立法會參考資料摘要(檔號：THB(T)L 2/4/115)附件 F。

16. 政府當局回應時表示，運輸署在考慮是否增加任何巴士路線的班次時，會參考透過各種方式(包括在巴士上進行上落客調查)收集的乘客數據，以考慮載客率是否持續高企。近年，機場巴士服務已因應日益增加的乘客需求而作出改善。舉例而言，該6項命令會正式確立在2015-2016年度開辦的5條新機場巴士路線。運輸署會繼續監察上述有關機場巴士路線的情況。

17. 小組委員會察悉，乘客(包括機場員工)關注到，政府當局建議把機場巴士"A"路線的網絡擴展至港珠澳大橋香港口岸，安排往機場方向的巴士改經屯門至赤鱲角連接路的南面連接路(而不再經北大嶼山公路及機場路)，並在香港口岸增設的巴士站停站，然後以香港國際機場為總站，這安排或會令"A"路線巴士的車程時間增加。主席表示，上屆立法會交通事務委員會在會議上討論香港口岸的擬議本地公共交通安排時，委員曾提出類似的關注。

18. 政府當局回應時表示，根據顧問就"A"路線巴士改道在香港口岸停站的上述建議作出的推算，機場巴士"A"路線往機場方向的車程可能會增加 5 分鐘左右，而往市區方向的車程或可因路線改變而稍為縮短。儘管如此，政府當局強調正檢視港珠澳大橋香港口岸的擬議交通安排，過程中會考慮立法會議員和其他持份者(包括機場員工)的意見，以及相關工務工程的進展。當局亦會與巴士營辦商合作增加機場巴士的班次，以應付香港口岸帶來的額外乘客量。此舉同時會令往返機場的乘客得益。

<u>新鐵路線通車後的巴士路線重組工作</u>

19. 小組委員會察悉，因應新鐵路線的發展，例如西港島線及南港島線(東段)通車，當局有必要重組有關地區的路面公共交通服務，以加強與新鐵路線的協調，並配合乘客乘車模式的轉變。該6項命令的目的之一，是正式確立自西港島線於2015年3月全面通車後已實施一段時間的部分巴士路線網絡改動。鑒於南港島線(東段)已於2016年12月通車，委員促請政府當局一併全盤考慮現有巴士路線中鐵路仍然未能覆蓋的部分路段的巴士服務需求，並在優化重組計劃時為受影響的乘客提供其他合適安排。

20. 政府當局表示，運輸署自2017年2月6日起進行調查，收集相關巴士路線的乘客數據，用以分析乘客乘車模式的轉變，從而評估南港島線(東段)對專營巴士服務的影響，並優化公共交通服務重組計劃，以便進一步諮詢相關區議會。當局會在優化有關計劃時考慮委員的意見。

專營巴士服務的角色和定位

21. 鑒於鐵路列車在繁忙時段過分擠迫，一名委員認為政府當局須檢討應在甚麼程度上實施以鐵路作為香港運輸系統骨幹的政策，並須開設更多點對點巴士路線，以應付乘客的需求及紓緩鐵路在繁忙時段的載客量。

22. 政府當局表示，鐵路是既環保又具效率的集體運輸工具。由於香港地少人多，路面空間有限，加上社會追求更清新潔淨的空氣，因此政府已施行以公共交通為本的政策，並以鐵路作為骨幹。不過，路面公共交通工具會繼續擔當重要的角色，當中專營巴士會繼續作為與鐵路相輔相成的集體運輸工具，提供往返鐵路站的接駁服務和跨區巴士服務。至於在尚未有鐵路直達的地區，專營巴士仍會是主要的公共交通工具。政府當局將於 2017 年年中發表有關公共交通策略研究的報告，當中會概述重鐵以外各主要公共交通工具(包括專營巴士)的角色和定位。

建議

23. 小組委員會對該 6 項命令並無異議。小組委員會及政府當局均不會就該 6 項命令提出任何修訂。

徵詢意見

24. 謹請議員察悉小組委員會的商議工作。

立法會秘書處
議會事務部 4
2017 年 2 月 22 日

附錄

公共專營巴士公司路線表令小組委員會

委員名單

主席	易志明議員, JP
委員	林健鋒議員, GBS, JP 姚思榮議員, BBS 陳恒鑌議員, JP 郭偉强議員 張超雄議員 尹兆堅議員 何君堯議員, JP 邵家輝議員 陳淑莊議員 劉國勳議員, MH 譚文豪議員 (總數：12 名委員)
秘書	盧慧欣女士
法律顧問	譚淑芳女士