

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會交通事務委員會

各位委員：

要求檢視屯馬綫通車後之港鐵車費結構

背景

1. 現時，港鐵重鐵網絡主要有以下三種計費方式：前地鐵網絡行程主要以乘搭站數區間（Fare Bracket）計費、前九鐵網絡行程以車站所在地劃分收費區計費、合併行程則以兩鐵合併時收費基準運算而成，再隨「票價調整機制」向上調整至現有收費水平。
2. 亞太區地鐵網絡於千禧年後不斷擴張，這些地鐵網絡大多以里數計費。當新鐵路線能夠縮短部分車站間之乘車里數，車費亦因以里數計費原則而下調。然而，港鐵重鐵網絡計費方式並非單純以行程里數作考量，使用不同路線前往鄰近區域之車費可差距甚遠，當中又以旺角/旺角東、荃灣/荃灣西差異為人詬病多年¹。
3. 直至現時為止，兩鐵合併後通車之新鐵路項目，只有「九龍南線」屬前九鐵網絡之延伸，亦只有這項目出現「比原有鐵路行程里數縮短」之情況²。然而，當時港鐵公司選擇直接於柯士甸站採納九龍站車費，原因為「兩鐵已合併成一個車費結構」³。票務系統雖於 2008 年底整合為一，但上述「柯士甸站啟用車費」並無考慮西鐵綫路線延長後、部分鐵路行程里數縮短之情況。此舉導致西鐵綫九龍段出現「短貴長平」不平衡車費。港鐵公司於隨後六年，透過「票價調整機制」所容許個別車程偏離「整體調整幅度」之彈性，方能大致改

¹ 見 2010 年 4 月 23 日立法會交通事務委員會會議紀要（CB(1)2320/09-10）第 73 段(c)：「回應有關由大圍前往旺角 7 元的車費較由大圍前往旺角東 4.9 元的車費高 42% 的投訴」；及 2010 年 8 月港鐵公司對此議題之回應文件（CB(1)2791/09-10(01)）

² 兩鐵合併後通車之新鐵路項目尚包括西港島綫、觀塘綫延綫、南港島綫及高速鐵路（香港段），前三個項目屬現有鐵路網絡之延伸，高速鐵路（香港段）則連接中國高鐵網絡，並無出現「縮短原有鐵路行程里數」之情況。

³ 見 2009 年 7 月 17 日立法會交通事務委員會會議紀要（CB(1)200/09-10）第 30 段：「港鐵公司高級經理——票價及業務策劃表示柯士甸站往／返紅磡的票價合理，因為九龍南線是西鐵線的延伸部份，故票價是按照現有票價結構來釐定，而現有票價結構已經整合合併前兩間鐵路公司的票價結構。」

正西鐵綫九龍段不平衡車費情況。然而，港鐵公司於調整西鐵綫九龍段車費時，只選擇將本身較便宜之區間大幅加價（見表1）。至於來往柯士甸站與旺角東、大圍或以北之東鐵綫及馬鞍山綫車站之收費，仍比多坐一個站的南昌站、或鄰近的佐敦站為昂貴（見表2）。

	2009年	2018年	加幅
南昌-柯士甸	港幣 4.4 元	港幣 5.5 元	港幣 1.1 元/25%
南昌-尖東	港幣 5.4 元	港幣 5.8 元	港幣 0.4 元/9.09%
南昌-紅磡	港幣 4.3 元	港幣 5.8 元	港幣 1.5 元/34.88%
受管制票價的加權平均值	港幣 7.6348 元	港幣 9.6695 元	26.65%

表1：來往南昌站及西鐵綫九龍區車站於2009年及2018年成人八達通車費（港幣）

	上水/ 粉嶺	太和/ 大埔墟	大學	火炭	沙田/ 大圍	烏溪沙- 大水坑	石門- 車公廟	旺角東
南昌	11.7	10.9	9.2	8.5	7.9	10.1	8.0	5.7
柯士甸	14.1	12.6	11.6	11.0	10.5	12.5	10.5	7.3
尖東	13.9	12.5	10.4	10.4	9.5	13.3	10.5	5.5
佐敦	13.9	12.5	10.4	10.4	9.5	12.4	10.5	5.5

表2：來往東鐵綫/馬鞍山綫車站及尖東、柯士甸、佐敦或佐敦站於2018年成人八達通車費（港幣）

- 2016年10月，何文田站隨觀塘綫延綫啟用，車費主要參考前地鐵網絡之計費方式。紅磡站距離何文田站不足一公里，然而兩站因上述歷史緣故採納不同計費準則，車費差天共地。現時，兩站處於不同鐵路線上，出現車費差異尚且可以理解。然而，當屯馬綫全線通車後，何文田站及紅磡站屬同一路線之相鄰車站，若不對現有車費作出調整，屆時車費差異顯而易見。

屯馬綫通車後有機會產生之車費問題

5. 沙田至中環綫項目屬前九鐵項目，其中「屯馬綫」新建路段為現有馬鞍山綫之自然延伸。包括連接新界東⁴及九龍區之第二組鐵路隧道，縮短新界東及九龍東⁵之鐵路行程距離。另外，鑽石山站及何文田站區間距離、站數及行車時間縮半，屯馬綫九龍段⁶之建成為來往九龍中⁷及九龍東之乘客提供多一條鐵路線選擇。
6. 然而，從九龍南線通車車費安排可見，即使新建路段能夠縮減現有車站間之鐵路行程距離，該些區間之價格亦無下調，當中又以西鐵綫九龍段之不平衡車費問題較嚴重。有此前車之鑑，我們期望港鐵公司於制訂屯馬綫車費時，特別留意下列行程之計費，以避免再次出現不平衡車費情況。

新界東-九龍東/九龍中

7. 以大圍前往屯馬綫九龍段車站為例，現時前往鑽石山站成人八達通車費為港幣 9 元，往何文田收費港幣 9.5 元，往紅磡收費則為港幣 6.1 元。大圍至九龍塘車費與前往紅磡車費同為港幣 6.1 元，乘車里數相若之大圍-鑽石山區間若維持原價港幣 9 元，明顯不合理（見表 3）。同樣情況同樣出現於大圍站及以北之東鐵綫及馬鞍山綫車站。

路線	區間	距離	2018 年成人八達通收費
東鐵綫	大圍-九龍塘	4.39 公里	港幣 6.1 元
東鐵綫	大圍-旺角東	6.18 公里	港幣 6.1 元
東鐵綫	大圍-紅磡	8.59 公里	港幣 6.1 元
屯馬綫	大圍-鑽石山	5.75 公里	港幣 9.0 元（若維持不變）
東鐵綫 + 屯馬綫	大圍-何文田（經紅磡）	9.37 公里	港幣 9.5 元（若維持不變）

表 3：來往大圍及東鐵綫/屯馬綫車站之距離及 2018 年成人八達通車費（港幣）

⁴ 如非特別註明，本文「新界東」泛指大圍站及以北之東鐵綫及馬鞍山綫車站。

⁵ 如非特別註明，本文「九龍東」泛指鑽石山站及以東之觀塘綫及將軍澳綫車站。

⁶ 本文「屯馬綫九龍段」所指的是鑽石山站至尖東站。

⁷ 如非特別註明，本文「九龍中」泛指東鐵綫九龍區車站及屯馬綫九龍段車站。

8. 參考 1989 年觀塘綫東區海底隧道段通車時之車費制訂，「1989 年地下鐵路車費」之立法局參考資料摘要（legislative Council Brief: Mass Transit Railway Fares for 1989，文件編號 TBCR 1/4913/79(88) III）第 6 段如是說："The fare structure for the EHC (Eastern Harbour Crossing) will basically follow that for the existing Tsim Sha Tsui - Admiralty link."（具體調整見表 4 及表 5）。東區海底隧道段作為連接港島區及九龍區之**第二組鐵路路段**，若當時不對觀塘綫東段車站之過海車費作出任何調整，對九龍東乘客造成不公，亦未能達致當時期望新路段將「彌敦道走廊」乘客分流之效。

區間	經彌敦道走廊 站數	東隧通車後站數	1988 年車費等級 ⁸	1989 年車費等級 ⁹
觀塘-鰂魚涌	20	2	7	6
九龍灣-天后	15	7	8	7
佐敦-金鐘	2	N/A	6	6
旺角-天后	7	N/A	6	6

表 4：東區海底隧道段通車前後之乘坐站數及車費等級比較

車費等級調整			牽涉區間		經調整車費等級 之區間數目	
1988 年 車費等級	1989 年 車費等級	考慮等級調 整後之減幅	九龍	港島	小計	總數
8 (港幣 5.2 元)	7 (港幣 5.2 元)	$(5.7-5.2) \div 5.7$ =8.8%	黃大仙	北角-太古	6	72
			鑽石山	炮台山-西灣河	10	
			彩虹	天后-筲箕灣	14	
			九龍灣	銅鑼灣-杏花邨	18	
			牛頭角-觀塘	灣仔-天后	12	
			牛頭角-觀塘	筲箕灣-柴灣	12	
8 (港幣)	6 (港幣)	$(5.7-4.6) \div 5.7$	牛頭角-觀塘	炮台山-西灣河	20	20

⁸ 地鐵於 1987 年至 1998 年將車費劃分為 8 個等級，當中第 6、7、8 級屬過海車程。1988 年第 6、7、8 級之成人通用儲值票車費分別為：港幣 4.2 元、4.7 元、5.2 元。

⁹ 1989 年第 6、7、8 級之成人通用儲值票車費分別為：港幣 4.6 元、5.2 元、5.7 元。

5.2 元)	4.6 元)	=19.3%					
合共							92

表 5：東區海底隧道段通車後，曾調整之車費等級區間

9. 「大圍至鑽石山線」提供連接新界東及九龍區之第二組鐵路路段，情況如同當時東區海底隧道段，其車費安排亦應參照 1989 年時，對鐵路行程縮短之區間調低車費。屯馬綫通車後，來往新界東及九龍東之乘客可改用鑽石山站轉車，鐵路行程比現時縮短近 1.4 公里。來往鑽石山及新界東之車費應調低至與現有轉車站九龍塘之收費水平，鑽石山以東車站與新界東車站之車費亦應假設以鑽石山站轉車而相應下調，方為合理。至於來往何文田及新界東車費，則對照鄰近紅磡站之收費。表 6 列出以 2018 年成人八達通車費水平所建議之車費表。

		新界東						
		上水/ 粉嶺	太和/ 大埔墟	大學	火炭	沙田/ 大圍	烏溪沙- 大水坑	石門- 車公廟
九龍中/ 九龍東	九龍塘	10.4 [^]	9.2 [^]	7.3 [^]	6.7 [^]	6.1 [^]	10.1 [^]	7.6 [^]
	紅磡	10.5 [^]	9.3 [^]	7.5 [^]	7.5 [^]	6.1 [^]	10.5 [^]	7.7 [^]
	何文田	10.5 [*]	9.3 [*]	7.5 [*]	7.5 [*]	6.1 [*]	10.5 [*]	7.7 [*]
	鑽石山	10.4 [*]	9.2 [*]	7.3 [*]	6.7 [*]	6.1 [*]	10.1 [*]	7.6 [*]
	九龍灣	11.7 [*]	10.9 [*]	9.2 [*]	8.5 [*]	7.9 [*]	10.1 [*]	8.0 [*]
	觀塘	12.7 [*]	11.9 [*]	10.2 [*]	9.5 [*]	9.0 [*]	11.1 [*]	9.2 [*]

表 6：屯馬綫九龍段車站之建議車費（港幣），*為應予以下調車費，[^]為應予以維持現有車費

九龍區內

10. 前地鐵網絡主要以「兩站遞進一級」釐訂非過海路段之收費等級，而前地鐵車站間之站距平均約為 1 公里。現時經觀塘綫來往鑽石山及何文田，需乘坐 8 個站，車費為港幣 8.5 元，以前地鐵車費等級而言屬第四級。屯馬綫通車後，搭乘車站數目則減少至 4 個。表 7 列出現時來往鑽石山及部分觀塘綫車站之站數、距離及 2018 年成人八達通車費。

區間	路線	站數/距離	2018 年成人八達通收費
鑽石山-油塘	觀塘綫	6 站/6.40 公里	港幣 6.9 元
鑽石山-觀塘	觀塘綫	4 站/4.39 公里	港幣 5.5 元
鑽石山-石硤尾	觀塘綫	4 站/3.97 公里	港幣 5.5 元
鑽石山-太子	觀塘綫	5 站/4.77 公里	港幣 6.9 元
鑽石山-何文田	觀塘綫	8 站/7.94 公里	港幣 8.5 元

表 7：來往鑽石山及觀塘綫車站之站數、距離及 2018 年成人八達通車費（港幣）

11. 若不對來往鑽石山及何文田之車費作出任何調整，在保持「車費結構完整」前提下，屯馬綫九龍城區車站間之車費或有機會以「一站遞進一級」形式釐定來往。屯馬綫九龍段車站站距同為約 1 公里，與前地鐵網絡相若。當前地鐵網絡計費的「兩站遞進一級」模式相比，屯馬綫「一站遞進一級」亦對九龍城區乘客而言並不公平。表 8 比較經現有觀塘綫及荃灣綫、以及將來屯馬綫通車後，來往鑽石山及何文田／尖沙咀或尖東所乘搭站數、距離及 2018 年成人八達通收費。

區間	路線	站數/距離	2018 年成人八達通收費
鑽石山-何文田	觀塘綫	8 站/7.94 公里	港幣 8.5 元（2018 年成人八達通車費）
	屯馬綫	4 站/4.42 公里	港幣 8.5 元（若維持不變）
鑽石山-尖沙咀/ 尖東	觀塘綫 + 荃灣綫	9 站/7.79 公里 （鑽石山-尖沙咀）	港幣 8.5 元（2018 年成人八達通車費）
	屯馬綫	6 站/6.35 公里 （鑽石山-尖東）	港幣 8.5 元（若維持不變）

表 8：來往鑽石山及屯馬綫九龍段車站之推測票價（港幣）

12. 屯馬綫九龍段之構思早見於 1970 年《集體運輸計劃總報告書》之「東九龍綫」。若當年的地下鐵路公司能夠如期興建東九龍綫，相信該路段之車費安排與其他地鐵路線（觀塘綫、荃灣綫、港島綫）相若，即以「兩站遞進一級」的收費模式計費。在此原則下，來往鑽石山及何文田之車費應調低至與乘坐 4 站之收費等級（以 2018 年成人八達通車費而言為港幣 5.5 元），來往鑽石山及尖東/尖沙咀之車費應調低至與乘坐 6 站之收費等級（以 2018 年成人八達通車費而言為港幣 6.9 元）。屯馬綫九龍段車費亦應以「兩站遞進一級」的收費模式計費，表 9 列出以 2018 年成人八達通車費水平所建議之車費表。

	鑽石山	啟德	宋皇臺	土瓜灣	何文田	紅磡	尖東
鑽石山	-	4.6	4.6	5.5	5.5*	6.6^	6.9*
啟德	4.6	-	4.6	4.6	5.5	5.5	6.9
宋皇臺	4.6	4.6	-	4.6	4.6	5.5	5.5
土瓜灣	5.5	4.6	4.6	-	4.6	4.6	5.5
何文田	5.5*	5.5	4.6	4.6	-	4.6^	4.6*
紅磡	6.6^	5.5	5.5	4.6	4.6^	-	4.5^
尖東	6.9*	6.9	5.5	5.5	4.6*	4.5^	-

表 9：屯馬綫九龍段車站之建議車費（港幣），*為應予以下調車費，^為應予以維持現有車費

結論

13. 故此，吾等認為屯馬綫通車後，需同時檢視新界東、九龍東及九龍中之港鐵車費，下調因鐵路里程縮短後區間之車費，尤其是牽涉位於新界東東鐵綫及馬鞍山綫各站、鑽石山、何文田及尖東/尖沙咀之行程。

14. 長遠建議而言，隨著鐵路網絡持續發展，部分擬建路線將縮短現有鐵路網絡之行程，例如東九龍綫將縮短鑽石山站及寶琳站區間距離。若港鐵重鐵網絡計費方式與亞太地區地鐵網絡看齊，即以鐵路里數計費，將更公平對待乘車里數相若之鐵路乘客。此方案亦較現階段多套計費方式更透明、客觀，釋除未來有機會出現之車費爭議。

港鐵票價結構關注組

2019年4月

副本抄送：

運輸及房屋局（運輸科）

運輸署

香港鐵路有限公司

附件：港鐵未來路線圖（已獲 V813 / Roger 授權使用，網址：<https://www.facebook.com/MTRFutureMap/>）

