

二零一一年四月十四日  
交通及運輸委員會  
第一次會議(二零一一)

討論事項：小巴座位增加至 20 座

運輸署回覆如下：

規劃公共運輸服務時，政府的既定政策是提倡由集體運輸工具(包括鐵路和專營巴士)提供服務，以應付乘客的需求。另一方面，公共小巴則發揮輔助運輸工具的功能，主要是提供往返公共運輸交匯處的接駁服務，以及為一些由於集體運輸工具有運作困難或於財務不可行的情況下而未能服務的地區提供服務。

在未來十年，隨着以下新鐵路線投入服務，公共運輸服務(特別是集體運輸工具)的整體可載客量將繼續大幅提高：

- (a) 西港島線(2014年)；
- (b) 南港島線(東段)(2015年)；
- (c) 觀塘線延線(2015年)；
- (d) 沙田至中環線(大圍至紅磡段)(2018年)；以及
- (e) 沙田至中環線(紅磡至金鐘段)(2020年)。

公共小巴的乘客座位數目如有增加，其輔助角色與集體運輸工具的角色將會變得模糊不清。舉例說，公共小巴乘客座位數目由16個增至20個的建議，潛在地增加公共小巴的總載客量達25%。以載客量計算，這樣重大的載客量增幅等同增加約1,087輛16座位公共小巴。隨着上述新鐵路線投入服務，其他公共交通工具的數目和活動必須加以審慎協調和規管，以確保各項公共交通工具皆得以持續營運。由於總乘客量增加的可能性不大，公共小巴乘客座位數目如有改變，會令其他交通工具的角色及功能失衡，導致市場佔有率重新分布。這亦可能引起不同公共交通工具之間的潛在衝突和惡性競爭。繼而，部分公共交通工具或因此需要以加價來彌補客量的流失。總而言之，這些都會對有關業界引致營運上的困難。從整體的公共交通

載客量而言，並無足夠理據改變現行的公共小巴乘客座位數目。

事實上，部分紅色小巴商會和紅色小巴司機工會亦指出，爲了在當前的市場狀況下賺取足夠的收入，紅色小巴司機普遍會因應乘客需求而穿梭不同的交通走廊及往返不同的目的地。增加公共小巴的乘客座位數目，會逐漸改變紅色小巴租賃市場可供租賃的車輛類型，相應導致紅色小巴的租金上升。此外，在增設四個乘客座位後，紅色小巴司機在爭奪乘客方面的競爭將更爲劇烈。由於乘客需求不一定會相應增加，他們可能爲了載滿乘客而在總站或沿途長候乘客。業界亦關注，候客時間延長或會令欠缺耐性的乘客流失，並會減少有關紅色小巴司機可行走的車程次數，影響他們的收入。

部分主要專線小巴營辦商建議增加公共小巴的乘客座位數目，但也有部分紅色小巴司機的工會和商會反對有關建議。看來整個公共小巴業界對增加公共小巴的乘客座位數目並未有統一的立場。

既定的公共交通政策清楚界定了公共小巴的角色。其他公共交通工具（包括專營巴士、非專營巴士及的士）的營辦商亦期望政府維持現時對公共小巴數目的限定安排。

其他公共交通工具的營辦商(尤其是市區及新界的士業界)已表示強烈反對增加公共小巴的乘客座位數目，其論點摘錄如下：

- (a) 公共小巴的乘客座位數目如按建議由16個增至20個，變相等如淨增加超過1,000輛16座位公共小巴。這樣重大的增幅將嚴重影響約4萬名前線的士司機的生計，因爲的士同樣擔當着輔助角色，爲居民提供往返主要鐵路站和公共運輸交匯處的接駁服務。
- (b) 當的士和其他公共交通工具的經營空間被削弱時，或會引發加價，從而出現惡性循環。

基於上述的考慮，我們認爲應該維持現行公共小巴的乘客座位數目。

運輸署

二零一一年三月二十二日