



## 1. 引言

1.1 香港的水上交通服務包括定期客運渡輪服務、固定班次或按需求而定的街渡渡輪服務及維港遊渡輪服務，是本地居民日常出行和休閒遊樂的交通工具，亦吸引遊客乘搭作遊覽觀光。在定期客運渡輪服務方面，港內渡輪服務可輔助陸路過海交通服務，而離島渡輪服務是連接離島與香港其他地區的主要交通途徑。然而，社會上有意見認為，政府應研究開設更多港內渡輪航線和其他模式的服務(例如水上巴士或水上的士)，以輔助現時負荷沉重的陸路交通網絡，同時連接維港兩岸各個主要旅遊景點。

1.2 過去 10 年，英國倫敦及美國紐約市推行策略措施重振兩地水上交通服務，為當地的海濱／航道注入發展動力，並推廣使用海濱／航道作交通用途。兩地均制訂及實施政策，推動水上交通服務的發展和使用，結果成功提升／擴大服務網絡，乘客量亦見增加。

1.3 應譚文豪議員的要求，資料研究組擬備本資料摘要，旨在審視(a)選定地方為當地市民發展水上交通服務的政策；(b)當地水上交通服務和其營運的特點、與其他交通系統的連接和乘客使用模式，以及(c)其推行經驗和最新發展。香港、倫敦和紐約市推行的政策措施及當地水上交通服務的主要特點，以列表形式載於附錄 I。

## 2. 香港的水上交通服務

2.1 在 1970 年代初以前，水上交通服務一直是香港主要過海交通工具。當時由兩大渡輪營辦商即天星小輪有限公司("天星小輪")和香港油蔴地小輪船有限公司("油蔴地小輪")<sup>1</sup> 提供服務，全年過海乘客人次在 1971 年合共達到約 2 億 4 000 萬人次的高峰。<sup>2</sup> 然而，隨着海底隧道在 1972 年落成，地下鐵路(現稱港鐵)系統的過海服務在 1980 年投入運作，加上另外兩條海底隧道相繼啟用<sup>3</sup> 及鐵路網絡多年來不斷拓展，現時水上交通服務在公共運輸系統中已變為輔助角色，載客量亦日益減少。

2.2 目前，香港的水上交通服務包括：(a)定期客運渡輪服務，共有 7 條港內航線(請參閱附錄 II)及 14 條離島航線(請參閱附錄 III)；(b)16 條固定街渡渡輪服務航線及其他按需求而定的航線，主要服務偏遠沿海小村落；及(c)主要以遊客為對象的維港遊服務。定期客運渡輪服務的港內航線每程成人票價介乎 2.2 港元至 9 港元，離島渡輪服務則介乎 10.2 港元至 65.5 港元。<sup>4</sup>

2.3 在 2008 年至 2017 年間，定期客運渡輪服務的整體乘客人次下跌 13%至每日 128 200 人次，只佔公共交通平均每日乘客人次(1 270 萬人次)約 1%。<sup>5</sup> 港內渡輪服務乘客人次下跌 20%(由約 77 000 人次跌至 61 600 人次)，跌幅遠較離島渡輪服務的 5%(由約 70 100 人次跌至 66 600 人次)為高(圖 1)。

---

<sup>1</sup> 油蔴地小輪的渡輪服務牌照自 2000 年 1 月 15 日起轉讓予新世界第一渡輪服務有限公司。

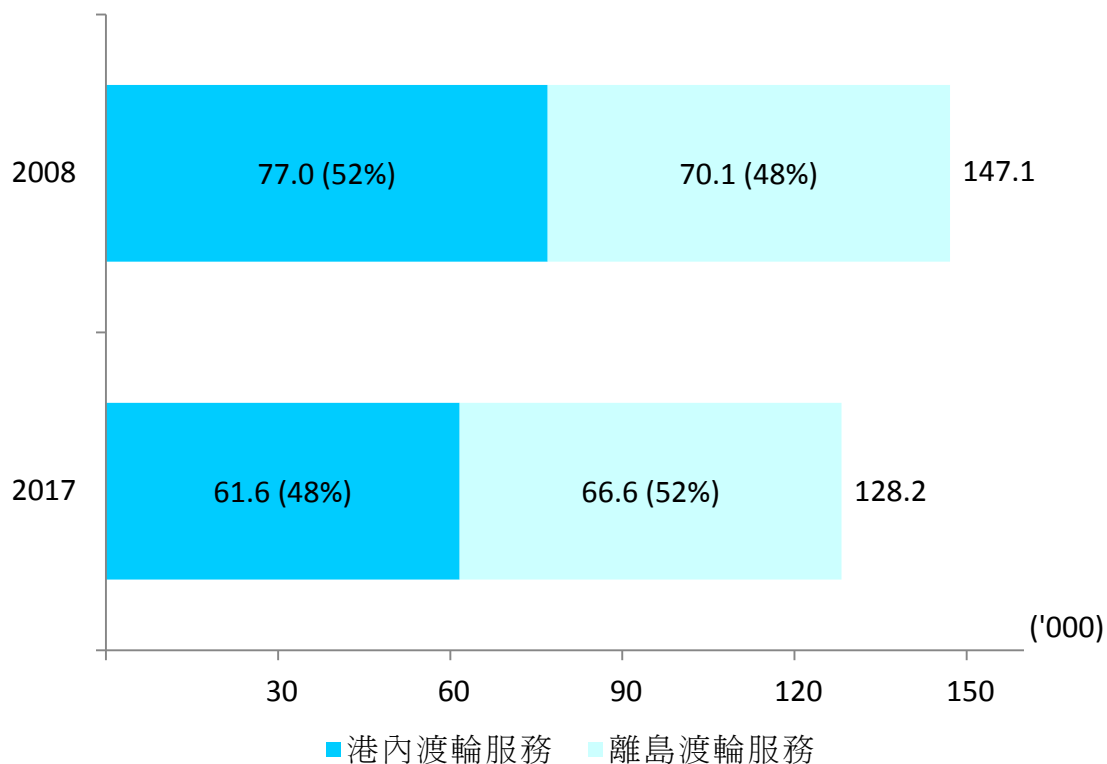
<sup>2</sup> 請參閱 Pang, M. D. (2001)及 Transport Department (2018)。

<sup>3</sup> 東區海底隧道和西區海底隧道分別在 1989 年及 1997 年啟用。

<sup>4</sup> 各離島渡輪航線的票價不盡相同，而個別航線或會按航行日期及船舶類型等因素訂定不同票價。

<sup>5</sup> 請參閱 Transport Department (various years)。

圖 1 —— 定期客運渡輪服務平均每日乘客人次



資料來源：Transport Department (various years)。

2.4 如圖 2 所示，在 2008 年至 2017 年間，港鐵和過海隧道巴士的過海乘客人次分別增長 33%和 4%，而同期在 7 條港內渡輪航線中，有 4 條航線的乘客人次下跌。其中，"灣仔—尖沙咀"航線錄得最大跌幅(33%)，某程度上可歸因於政府在 2014 年 8 月搬遷灣仔渡輪碼頭。<sup>6</sup> 然而，部分港內渡輪航線的乘客人次有所增加，特別是"北角—觀塘(經啟德)"航線，反映了海濱沿岸部分社區對渡輪服務有持續需求。

<sup>6</sup> 請參閱 Transport and Housing Bureau and Transport Department (2017)。

圖 2 —— 過海公共交通乘客人次

交通服務	2008		2017		總乘客人次 變幅
	總乘客人次 ('000)	平均每日 乘客人次 ('000)	總乘客人次 ('000)	平均每日 乘客人次 ('000)	
<b>港內航線<sup>(1)</sup></b>					
中環－尖沙咀	15 300	41.8	14 112	38.7	- 8%
灣仔－尖沙咀	7 748	21.2	5 178	14.2	- 33%
北角－紅磡	1 199	3.3	1 250	3.4	+ 4%
北角－九龍城	1 063	2.9	943	2.6	- 11%
北角－觀塘(經啟德) <sup>(2)</sup>	231	0.6	494	1.4	+ 114%
西灣河－觀塘	259	0.7	335	0.9	+ 29%
西灣河－三家村	213	0.6	190	0.5	- 11%
其他渡輪服務 <sup>(3)</sup>	2 164	5.9	不適用	不適用	不適用
<b>總數</b>	<b>28 176</b>	<b>77.0</b>	<b>22 502</b>	<b>61.6</b>	<b>- 20%</b>
<b>過海隧道巴士</b>					
總數	205 713	562.1	214 186	586.8	+ 4%
<b>港鐵</b>					
總數	333 040	909.9	442 489	1 212.3	+ 33%

註：(1) "中環－尖沙咀"和"灣仔－尖沙咀"航線由天星小輪營運，其餘航線則由另外 3 間營辦商營運，即新世界第一渡輪服務有限公司、富裕小輪有限公司和珊瑚海船務有限公司(請參閱附錄 II)。

(2) 往來北角與觀塘的航線在 2016 年 12 月 3 日實施改道，途經啟德跑道公園碼頭。

(3) 其他渡輪服務包括"紅磡－中環"及"紅磡－灣仔"航線和維港遊服務，前兩者已於天星小輪所持有的服務牌照在 2011 年 3 月到期後停辦。

資料來源：Transport Department (2009 及 2018)及 Transport Department (various years)。

## 渡輪服務政策

2.5 根據政府在 2017 年 6 月發表的最新《公共交通策略研究》，鑒於現時過海公共交通網絡已甚為完善，亦有各類陸路交通可供選擇，港內渡輪服務的定位是**"發揮輔助角色，提供過海鐵路及路面服務以外的公共交通服務選擇"**。相反，離島地區由於未有其他公共交通服務，或服務尚未完善，渡輪服務仍是**離島不可或缺的交通服務**。<sup>7</sup>

2.6 與此同時，政府的一貫政策是公共交通服務應由私營機構按商業原則經營，以提高效率和成本效益。政府會提供必要的基礎設施，如連接道路和渡輪碼頭，以配合渡輪營辦商提供服務。儘管如此，隨着渡輪乘客人次持續減少，政府仍為渡輪營辦商提供配套支援，以協助降低營運成本和保持經營能力。支援措施包括：**(a)**由政府負責碼頭保養工作；**(b)**豁免燃油稅；及**(c)**在長者票價優惠計劃下發還碼頭租金和豁免船隻牌照費。政府亦准許渡輪營辦商分租碼頭地方作商業用途，從而賺取非票務收入，以補貼渡輪營運，從而紓緩加價壓力。至於離島渡輪服務，由於當區乘客沒有其他交通服務可供選擇，政府自 2011 年起向主要航線提供補貼(請參閱附錄III)，<sup>8</sup> 以減輕加價壓力。

## 問題和關注事項

2.7 根據政府的資料，香港渡輪服務一直面對各種限制，以致競爭力不及陸路交通，加上陸路交通網絡持續拓展，亦影響渡輪服務的營運能力。這些限制包括：**(a)乘客來源範圍有限**，由於渡輪碼頭位於海旁，因而大部分都與市民活動地點和人口稠密的地方有一段距離；及**(b)服務水平和質素的吸引力較低**，由於渡輪乘客量偏低，營辦商或有需要控制成本，導致航線班次並不頻密，並只能以航速較慢的渡輪提供服務。<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> 請參閱 Transport and Housing Bureau (2017)。

<sup>8</sup> 向相關渡輪營辦商提供的補貼範圍包括**(a)**船舶檢驗年費及私人繫泊設備收費；**(b)**碼頭電費、水費和清潔費；**(c)**船舶維修保養費；**(d)**與船舶有關的折舊費；及**(e)**船舶保險費。在 2014 年年中至 2017 年年中的 3 年牌照期，補貼金額為 1 億 9,000 萬港元；2017 年年中至 2020 年年中則約為 4 億 1,000 萬港元。

<sup>9</sup> 請參閱 Transport Bureau (2001)。

2.8 因此，渡輪服務並非乘客方便之選。根據運輸署在 2014 年公布的最新交通習慣調查報告，<sup>10</sup> 相對於其他交通工具，渡輪乘客轉乘其他交通工具的比例較高(69%)(港鐵乘客的比例為 33%，專營巴士乘客則為 29%)，主要由於渡輪服務的覆蓋範圍有限。此外，乘客一般接受以較長時間(平均 16 分鐘)等候渡輪，而乘搭鐵路和專營巴士可接受的等候時間分別為 6 分鐘和 12 分鐘。乘客亦接受步行更長時間至交通設施乘搭渡輪(平均 12 至 17 分鐘)，而乘搭其他公共交通可接受的步行時間則為 10 至 15 分鐘。

2.9 天星小輪在 2011 年因乘客量下降及財政虧損而停辦"紅磡—中環"及"紅磡—灣仔"航線，反映營辦渡輪的商業效益問題。事實上，政府分別曾在 2010 年 9 月和 2011 年 1 月為該兩條航線兩度招標，均未接獲任何標書。此外，由於天星小輪其餘兩條專營航線(即"中環—尖沙咀"和"灣仔—尖沙咀"航線)<sup>11</sup> 的乘客量持續下跌，天星小輪現時須依靠分租碼頭商舖及廣告收入等非票務收入維持業務營運。在 2016 年，天星小輪的票務收入<sup>12</sup> 只佔兩條航線總經營收入 54%，較 2012 年的 61%為低。<sup>13</sup>

2.10 鑒於陸路過海交通的擠塞情況，有意見促請政府考慮發展**更多港內航線**，例如重開"紅磡—中環"及"紅磡—灣仔"航線，並開設往來將軍澳與中環和北角的新航線，以服務有關地區的居民。部分持份者亦建議引入**新渡輪航線連接新發展區**，例如西九文化區及啟德發展區，並**探討其他服務模式**，例如"水上的士"，以加強海濱地區的交通接駁，並為社區注入動力。<sup>14</sup> 此外，有意見認為政府應確保渡輪碼頭**更方便易達**，並加強碼頭與其他陸路交通的**接駁**，藉此提升水上交通服務的使用量。<sup>15</sup> 然而，政府至今未有提出任何計劃，就整體水上交通服務和擴展的潛力進行系統評估或研究。

---

<sup>10</sup> 請參閱 Transport Department (2014)。

<sup>11</sup> 天星小輪是香港唯一的專營渡輪營辦商。專營渡輪服務的票價由行政長官會同行政會議根據《渡輪服務條例》(第 104 章)的條文釐定，並由立法會按先訂立後審議的程序審批。至於持牌渡輪服務的票價則由運輸署署長決定。

<sup>12</sup> 現時，兩項專營渡輪服務的成人單程票價介乎 2.2 港元至 3.7 港元。

<sup>13</sup> 請參閱 Transport and Housing Bureau and Transport Department (2017)。

<sup>14</sup> 請參閱 Baez, D. et al. (2018)、Minutes of Meeting of the Panel on Transport of the Legislative Council (2017 及 2018)及 Minutes of the 29<sup>th</sup> meeting of the Finance Committee of the Legislative Council (2018)。

<sup>15</sup> 請參閱 Minutes of the 29<sup>th</sup> meeting of the Finance Committee of the Legislative Council (2018)。

## 近期發展

2.11 儘管如此，因應有關探討開辦更多港內渡輪航線的建議，政府計劃重開“紅磡—中環”航線，為乘客提供渡輪服務。該航線停辦前，在 2010 年平均每日錄得 2 800 乘客人次。<sup>16</sup> 政府將為相關碼頭進行基本維修工程，以配合渡輪航線的營運需要。另一方面，政府亦會就《香港旅遊業發展藍圖》提出引入水上的士服務的建議，試行推出水上的士服務作為旅遊項目，往來啟德、紅磡、尖沙咀東、西九龍和中環。在 2018 年 8 月至 9 月期間，運輸署邀請有意營辦上述兩項擬議服務的各方遞交競投興趣表達書，並在指定期間收到兩份表達書。運輸署已計劃就詳細服務方案諮詢相關持份者後，將會就兩項擬議渡輪服務招標。現時，政府正根據 2017 年施政報告公布的交通相關措施，以先導計劃形式推行南丫島渡輪碼頭翻新項目，以提升碼頭外觀設計及設施。

### 3. 倫敦的水上交通服務

3.1 在倫敦，水上交通服務(或河上交通服務)主要集中於泰晤士河，用作輔助陸路交通。<sup>17</sup> 在 2017-2018 年度，倫敦所有公共交通的總乘客人次為 40 億 1 100 萬人次(每日約 1 100 萬人次)，<sup>18</sup> 當中巴士佔 56.0%，地鐵佔 33.8%及火車佔 9.6%。河上交通乘客人次約為 1 000 萬(包括日常乘客及遊客)，佔運輸系統的總乘客人次不足 1%。儘管河上交通服務的市場份額甚小，但倫敦在過去 10 年把握發展機遇，推行各項相關政策和措施，以推動河上交通服務的發展，並吸引更多使用服務，當地河上交通服務漸見改善和加強，乘客量亦有增加。

3.2 現時，倫敦的河上交通服務主要有 3 類，分別是：(a)固定班次的河上巴士服務，對象主要是日常乘客；(b)固定班次的河上觀光服務，對象為遊客；<sup>19</sup> 及(c)往來烏維治(Woolwich)與北烏維治(North Woolwich)的免費公共客運及汽車渡輪服務，即烏維治渡輪

---

<sup>16</sup> 請參閱 Transport and Housing Bureau (2011)。

<sup>17</sup> 泰晤士河全長約 210 英里，是英國主要河流之一，流經英格蘭南部與倫敦、及溫莎、雷丁和牛津等其他城鎮。

<sup>18</sup> 請參閱 Transport for London (2018b)。

<sup>19</sup> 河上觀光服務由獲當地政府發牌的私人公司經營。

(Woolwich Ferry)服務。<sup>20</sup> 在 2017-2018 年度，按服務類別計算，河上巴士服務佔河上交通服務總乘客人次約 41%，河上觀光服務佔 41%，而烏維治渡輪服務佔 18%。

### 重振河上交通服務的經驗

3.3 泰晤士河歷來在倫敦具有重要的策略地位，是市內客貨流通的連繫命脈。然而，隨着當地發展道路和鐵路等其他交通工具，泰晤士河作為交通路線的重要性已告減退，本地居民日常使用河上交通服務**偏低**。在 2000 年代中，部分持份者促請倫敦政府重振泰晤士河的交通服務，以便市民日常出行，尤其可定位為**優質交通服務**，可讓乘客享受輕鬆愉快的旅程，亦能有助**紓緩交通擠塞**，更可發揮旅遊項目的作用。<sup>21</sup> 倫敦交通管理局 (Transport for London) 是當地營運大部分公共交通服務的政府機構，該局曾在 2000 年代末推行若干零散的改善措施，以重振河上交通服務。<sup>22</sup> 隨着**在泰晤士河兩岸興建和規劃多個新發展項目**，加上**旅遊業興旺**，倫敦交通管理局考慮到由此而來的增長機遇，決定加大力度推行改善服務的措施。根據當地政府，重振河上交通服務會有利提升泰晤士河的經濟價值，包括創造就業和促進投資，並可增強其康樂價值，吸引更多遊客。<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> 烏維治 (Woolwich) 位於倫敦東南部，在 1880 年代初，鑒於倫敦西部已建有若干免費跨河大橋，烏維治居民要求當局提供往來泰晤士河兩岸的免費公共渡輪服務。因此，烏維治當局在 1884 年同意提供免費渡輪服務，並在 1889 年推出服務。現時，有關渡輪服務由一家私人公司根據倫敦交通管理局批出的合約營運，該合約自 2013 年起生效，為期 7 年，據報總值 5,000 萬英鎊 (6 億 700 萬港元)。在 2017-2018 年度，該渡輪服務的乘客量約為 180 萬人次。

<sup>21</sup> 例如，倫敦議會交通委員會 (Transport Committee of the London Assembly) 曾在 2006 年就河上交通服務進行檢討，委員會認為在泰晤士河發展水上交通服務有很大的機遇。委員會亦建議倫敦交通管理局制訂策略計劃，推動河上交通服務發展。請參閱 London Assembly (2006)。

<sup>22</sup> 改善河上交通服務的措施包括：(a) 在 2009 年 4 月成立河上交通協約組織 (River Concordat Group)，以推動河上交通服務發展，該組織由 40 多個與河上交通服務相關的機構組成；(b) 在 2009 年 11 月擴大牡蠣卡系統 (Oyster system) 的使用範圍至涵蓋河上交通服務，該系統是倫敦公共交通儲值智能卡支付系統；及 (c) 改善部分碼頭的設施。

<sup>23</sup> 請參閱 Port of London Authority (2015a)。



3.4 當地政府在 2010 年初定目標，期望在 2020 年前將河上交通乘客人次增加一倍以上，達到 1 200 萬人次。其後，倫敦交通管理局在 2013 年 2 月公布《河上交通行動計劃》(River Action Plan)，清楚列明各項針對目標而推行的措施。根據《河上交通行動計劃》，倫敦交通管理局將河上交通服務定位為**運輸系統的其中一環**，為市內居民和遊客提供一種**可靠而悠閒的交通工具**。倫敦交通管理局亦撥出 1,000 萬英鎊(1 億 2,130 萬港元)，並透過河上交通協約組織(River Concordat Group)，<sup>24</sup> 與各持份者(例如河上交通服務營辦商、泰晤士河沿岸市政區當局及發展商)攜手推行一系列措施，以增加使用河上交通服務的人次。這些措施主要分為兩大方面：**(a)擴充和改善碼頭設施與基建**；及**(b)加強河上交通服務與運輸系統中其他服務的整合**。

#### 《河上交通行動計劃》下採取的措施

3.5 倫敦交通管理局與持份者合作**擴充及改善碼頭設施和基建**，以確保碼頭選址具策略優勢、顯眼易見、可吸引使用者及容量足以應付服務需求增長。當局採取的措施包括：**(a)在倫敦中部 3 個策略重點碼頭進行改善工程，提升碼頭停泊和載客量**；**(b)聯同發展商和河上巴士營辦商興建新碼頭**，服務泰晤士河沿岸新發展區；**(c)與私人碼頭擁有人聯手改善和劃一碼頭設施**，例如改善發光指示牌和票務設施；及**(d)將選定碼頭發展成"景點"**，改善碼頭周邊環境，並在碼頭或附近地方加設設施，以吸引遊客和當地居民使用。根據倫敦交通管理局，當地往後每年會投入多達 100 萬英鎊(1,020 萬港元)用作碼頭翻新和保養。<sup>25</sup>

3.6 此外，倫敦交通管理局亦致力**將河上交通服務融入整體運輸系統**，並**推廣為交通服務組合的一部分**。有關措施包括：**(a)提供河上交通服務與其他交通工具的相關轉乘資訊**，在碼頭與鄰近交通交匯處之間的路段設置清晰標誌，利便乘客往來碼頭；**(b)在各個河畔售票站、所有碼頭及鄰近地鐵和火車站展示河上巴士航線圖**；**(c)在碼頭附近提供單車泊位及／或租用單車的泊車站**，方便騎單車人士使用河上交通服務；及**(d)在所有碼頭及透過網上和文字短訊發放河上巴士服務實時資訊**。

<sup>24</sup> 在 2017 年，河上交通協約組織與航道事宜諮詢組織倫敦航道委員會(London Waterways Commission)合併為泰晤士及倫敦航道論壇(Thames and London Waterways Forum)，匯集各持份者就河上交通及航道事宜向倫敦市長提供意見。

<sup>25</sup> 請參閱 London Assembly (2018b)。

## 擴充河上巴士服務

3.7 倫敦的河上巴士服務由私人營辦商 MBNA 泰晤士快速船 (MBNA Thames Clippers) ("泰晤士快速船") 以商業模式營運，主要服務日常乘客和遊客。<sup>26</sup> 在當地政府的政策支持下，泰晤士快速船在過去數年擴充其船隊和航線，服務多個新發展區，例如在巴特西發電廠 (Battersea Power Station) 一帶重建的住宅與商業區。現時，泰晤士快速船開辦 6 條航線，來往倫敦 22 個碼頭 (請參閱附錄 IV)，旗下船隊有 17 艘**快速**雙體船，當中大部分設有 125 至 220 個座位。河上巴士服務由清晨至深夜運作，每 20 分鐘一班來往倫敦各個主要碼頭。<sup>27</sup>

3.8 泰晤士快速船的河上巴士服務一直收取比其他交通工具**較高的票價**，以維持營運的商業效益。<sup>28</sup> 成人如以電子或非接觸式智能卡 (例如牡蠣卡 (Oyster card) 和銀行扣帳卡) 付款，單程票價介乎 4.1 英鎊 (42 港元) 至 9.0 英鎊 (92 港元)，較標準票價便宜。<sup>29</sup> 相比之下，乘客如同樣使用牡蠣卡或非接觸式智能卡付款，單程巴士票價為 1.5 英鎊 (15.3 港元)，單程地鐵票價則介乎 2.4 英鎊 (24.5 港元) 至 5.1 英鎊 (52.1 港元)。<sup>30</sup>

## 推行各項措施的成果與相關事宜

3.9 倫敦自 2013 年起根據《河上交通行動計劃》推行多項改善措施後，整體河上交通總乘客人次由 2013-2014 年度的 840 萬顯著增加 19% 至 2017-2018 年度的 1 000 萬。<sup>31</sup> 同期，**固定班次的**

<sup>26</sup> 泰晤士快速船 (MBNA Thames Clippers) 在 1999 年開展河上巴士服務，最初只有一艘船運作。

<sup>27</sup> 河上巴士各條航線的服務時間不盡相同。例如，往來烏維治 (Woolwich) 和巴特西發電廠 (Battersea Power Station) 的河上巴士線 (RB1 線) 由早上 5 時 45 分服務至凌晨 12 時 41 分，而部分航段只在早上繁忙時間運作。

<sup>28</sup> 倫敦交通管理局過往曾向泰晤士快速船 (MBNA Thames Clippers) 提供補貼，資助若干航線的營運，以扶助其服務發展。根據倫敦交通管理局，隨着河上巴士的乘客人次持續增長，大部分航線已無須補貼。請參閱 Transport for London (2015) 及 London Assembly (2018b)。

<sup>29</sup> 單程成人標準票價介乎 4.6 英鎊 (47 港元) 至 10.3 英鎊 (105 港元)。持有倫敦交通管理局乘車卡的乘客可獲河上巴士標準票價約 30% 折扣。乘車卡可讓乘客在指定時間內以指定票價無限次乘搭特定公共交通工具。乘客如經常使用河上巴士服務，亦可購買季票。

<sup>30</sup> 乘客使用牡蠣卡 (Oyster card) 或非接觸式智能卡乘搭巴士或地鐵的每日票價上限不適用於河上巴士服務。

<sup>31</sup> 請參閱 Transport for London (2018a 及 2019b)。

**河上巴士服務**總乘客人次增幅稍高，約為 21%，當中約 70%至 80%為**日常乘客**。<sup>32</sup> 此外，自 2013-2014 年度以來，乘客對河上交通服務的滿意度維持在約 90%的水平。<sup>33</sup> 對於居住碼頭附近的河畔居民來說，河上巴士服務確實吸引。據報部分乘客表示，他們由其他交通工具轉而改乘河上巴士，是因為河上巴士較舒適及／或交通往來時間較短。<sup>34</sup> 然而，有關乘客由其他交通工具改為使用河上巴士服務，或河上巴士乘客人次增加對整體運輸系統的影響，當地政府並無公布任何統計數字。

3.10 儘管如此，隨着河上巴士乘客量日益增加，部分持份者關注到，由於服務容量有限，倫敦中部碼頭在繁忙時間會出現**擠塞**問題。此外，雖然倫敦交通管理局財政緊絀，<sup>35</sup> 但當地有意見認為該局仍要繼續投放資源興建／改善碼頭基建設施，並持續作出宣傳，推廣河上巴士作為一種可取的交通工具選項，以充分把握服務增長機會。<sup>36</sup> 至今，服務營辦商的經營能力似乎不成問題。然而，河上巴士服務收取較高的票價，或會**窒礙**乘客**使用服務**，不利乘客量進一步增長。<sup>37</sup>

## 近期發展

3.11 最近，倫敦政府將河上交通發展規劃納入 2016 年制訂的《**2035 年泰晤士發展願景**》(2035 Thames Vision)<sup>38</sup> 及 2018 年發表的《**市長交通策略**》(Mayor's Transport Strategy)。<sup>39</sup> 上述兩項策略計劃均訂有未來方向，以達到在 2035 年前將河上交通乘客量倍增至

---

<sup>32</sup> 資料研究組曾去信倫敦交通管理局轄下倫敦渡輪服務(London River Services)查詢按航線劃分的河上巴士乘客人次的統計數字、乘客中轉乘其他交通工具人次的統計數字，以及使用服務的繁忙時間。截至本資料摘要發表時，倫敦渡輪服務仍未作覆。

<sup>33</sup> 請參閱 Transport for London (2018a 及 2018b)。

<sup>34</sup> 請參閱 The Telegraph (2017)。

<sup>35</sup> 據報，由於市長的凍結交通票價政策，加上橫貫鐵路(Crossrail)延遲啟用衍生的額外開支，倫敦交通管理局的財政狀況出現緊絀。橫貫鐵路是倫敦主要的新鐵路，造價約 150 億英鎊(1,517 億港元)。請參閱 Ship-technology.com (2018)。

<sup>36</sup> 請參閱 London Assembly (2018b)及 Ship-technology.com (2018)。

<sup>37</sup> 請參閱 Transport for London (2013)及 CityMetric (2017)。

<sup>38</sup> 《2035 泰晤士發展願景》(2035 Thames Vision)由倫敦港務局(Port of London Authority)制訂，該局是倫敦港務和領航當局，負責保持泰晤士河航道安全及推廣泰晤士河的貿易和運輸用途。《2035 泰晤士願景》列明未來 20 年推廣泰晤士河貿易和運輸用途的發展目標和優先措施。

<sup>39</sup> 《市長交通策略》(Mayor's Transport Strategy)制訂未來 20 年改進倫敦運輸系統的政策及方案。

每年 2 000 萬人次的目標，相關措施包括**將河上交通服務擴展至主要增長地區**(例如公共交通服務不足的倫敦東部)、**提升策略重點碼頭的服務容量**，以及**加強河上交通服務與公共運輸系統其他交通服務的整合**。此外，倫敦當局將會制訂適用於泰晤士河的排放策略，以減少空氣污染物和船舶廢氣排放。

#### 4. 紐約市的水上交通服務

4.1 在紐約市，各種主要交通工具在 2017 年合共錄得約 24 億 9 400 萬乘客人次，<sup>40</sup> 當中地鐵佔 69%、巴士佔 29%<sup>41</sup> 及渡輪佔 2%。<sup>42</sup> 雖然渡輪服務不及陸路交通受歡迎，但在 2010 年代初，紐約市政府在推動海濱及航道可持續發展的策略下，致力加強現有服務及研究發展全市渡輪服務的潛力，並在進行全面選址評估和規劃後，於 2017 年 5 月推出新的**紐約市渡輪服務**(NYC Ferry service)。

4.2 紐約市新推出的全市渡輪服務由一家私人營辦商根據當地政府批出的合約營運，為日常乘客和遊客提供服務。除此以外，紐約市的水上交通服務亦包括其他渡輪服務：**(a)**免費供公眾乘搭的**斯坦頓島渡輪**(Staten Island Ferry)服務，航線往來斯坦頓島及下曼哈頓；<sup>43</sup> **(b)**由私人營辦商提供的跨州渡輪服務，航線往來曼哈頓中城與下曼哈頓及新澤西海濱地區；及**(c)**私人營運的水上的士服務，主要服務遊客。在 2017 年第四季，所有渡輪服務在平日平均錄得 112 950 乘客人次，當中斯坦頓島渡輪服務佔 62%、

---

<sup>40</sup> 請參閱 Metropolitan Transportation Authority (2018) 及 New York Metropolitan Transportation Council (2019)。

<sup>41</sup> 紐約市的地鐵和巴士服務由都會運輸局(Metropolitan Transportation Authority)提供，該局是紐約州議會(New York State Legislature)特許設立的公益機構。州議會規定，除了為股東賺取最大利潤外，都會運輸局須在公司章程加入公眾利益的條文。渡輪服務主要由私人營辦商提供。

<sup>42</sup> 渡輪服務在 2017 年的總乘客人次是根據每月在平日錄得的平均乘客人次估算所得。

<sup>43</sup> 斯坦頓島(Staten Island)是紐約市 5 個行政區之一。紐約市政府自 1905 年起營運斯坦頓島渡輪(Staten Island Ferry)服務，連接斯坦頓島與紐約市其他地區。紐約市政府自 1997 年起豁免渡輪服務收費，當時，紐約市另外 4 個行政區(即布魯克林、皇后區、曼哈頓及布隆克斯)之間均有免費大橋貫通。現時，渡輪服務由紐約市運輸部(NYC Department of Transportation)營運，全日 24 小時運作，全年乘客人次約 2 500 萬。據報，2016 年每程航程的成本約 5.9 美元(45.8 港元)。

連接新澤西的渡輪服務佔 28%、紐約市渡輪服務佔 9%及水上的士服務佔 1%。<sup>44</sup>

### 紐約市發展新的全市渡輪服務的經驗

4.3 紐約市由多個島嶼組成，海岸線長逾 500 英里。紐約市政府根據 2011 年和 2013 年兩項研究結果，以及 2011 年試辦東河渡輪(East River Ferry)服務的經驗，<sup>45</sup> 認為市民對新渡輪服務有強大需求。對於一些沿岸地區，由於偏遠不便，交通服務不足或現有交通服務過於擠塞，有關服務能連接沿岸各個地區並帶動當地社區發展。因此，紐約市政府在 2015 年宣布發展新的全市渡輪服務，以補足運輸系統的缺口。發展新渡輪服務尤其有以下好處：(a)能紓緩現有運輸系統的擠塞情況；(b)服務模式具彈性，能迅速投入服務，並可因應城市的新發展而輕易調整航線；及(c)提供輕鬆愉快的出行方式。

4.4 紐約市政府認為能夠發展新的全市渡輪服務，有賴多項成功因素。例如，能以最低營運成本開辦合適的航線，吸引最多潛在乘客使用服務，是一大成功因素。當局考慮開辦新渡輪航線時所採用的評估準則包括：(a)鄰近地區的渡輪服務需求及新發展所帶動的潛在增長；(b)與其他交通服務相比，行程時間具競爭力；(c)碼頭基建和船舶的資本開支，以及所涉的營運開支；及(d)社區利益和渡輪服務為鄰近地區帶來的發展機會。開辦新渡輪服務的其他成功因素包括：(a)服務時間可靠；(b)減低乘客轉乘其他交通工具的次數；(c)提供愉快的旅程體驗；(d)穩定的資金來源；及(e)將渡輪服務規劃結合海濱沿岸的新發展。

4.5 紐約市主要根據三大目標發展新渡輪服務：(a)為社區提供廉宜便捷的交通工具，並增加整體交通選擇；(b)支持日漸興旺的社區並為市民提供交通連繫，利便上班工作和把握經濟發展機會；及(c)強化市內交通網絡的復原與備援能力。<sup>46</sup> 至於所需資源，紐約市政府在 2015 年撥出(a)5,500 萬美元(4 億 2,600 萬港元)提升基建設施，包括興建 10 個新渡輪碼頭；(b)1,000 萬美元(7,800 萬港元)用於業務初段的投資，例如船舶購置／升級和裝設

<sup>44</sup> 請參閱 New York Metropolitan Transportation Council (2019)。

<sup>45</sup> 在紐約市渡輪服務於 2017 年 5 月推出後，試辦的航線被納入為該服務的航線之一，即"東河"(East River)線。

<sup>46</sup> 渡輪服務過往在緊急事故中發揮重要的交通紓緩及緊急支援作用，包括 2001 年 911 事件及 2005 年交通大罷工。

售票機；及(c)3,000 萬美元(2 億 3,500 萬港元)，用於每年補貼渡輪營運，為期 6 年。<sup>47</sup> 在 2018 年 5 月，當地政府進一步公布在未來 5 年投放 3 億美元(23 億 5,200 萬港元)，以改善基礎設施及擴充船隊載客量。<sup>48</sup>

### 紐約市渡輪服務的特色

4.6 新開辦的紐約市渡輪服務在 2017 年 5 月正式投入運作，定位是為紐約居民提供**廉宜、可靠和旅程愉快的交通工具選擇**，接載乘客到紐約市內各地上班工作和休閒消遣。渡輪服務設有 6 條航線，往來 20 個碼頭，連接現時地鐵和巴士服務不足的地區(請參閱**附錄V**)。每條航線的航程介乎 34 分鐘至 57 分鐘，視乎實際航行路線。<sup>49</sup> 服務營辦商紐約市渡輪公司(NYC Ferry)的船隊有 21 艘渡輪，大部分可載客約 150 人，當中少數可載客 350 人。

4.7 為保持票價廉宜以吸引更多乘客，新渡輪服務經補貼後的單程成人票價為 2.75 美元(21.6 港元)，與地鐵或巴士的補貼票價相若。政府每程須為每名乘客補貼 6.6 美元(52 港元)。<sup>50</sup> 此外，乘客在同一程內亦可免費轉乘不同航線。另一方面，其中兩個渡輪碼頭會提供免費穿梭巴士，接載乘客使用渡輪服務。

### 推行各項措施的成果與近期發展

4.8 根據紐約市政府，該市新開辦的渡輪服務自 2017 年推出後，在該年錄得 290 萬乘客人次，較原本估算的數字高出 34%。<sup>51</sup> 在 2018 年，總乘客人次為 490 萬。<sup>52</sup> 不同月份的乘客量會有高低變化，當中以夏季乘客量最多，冬季乘客量則最少。例如，2018 年第三季平日平均錄得 20 732 乘客人次，到第四季則跌至 12 204 人次。

---

<sup>47</sup> 請參閱 City of New York Government (2017)。

<sup>48</sup> 請參閱 New York City Economic Development Corporation (2019b)。

<sup>49</sup> 紐約市渡輪在平日繁忙時間提供班次固定而頻密的渡輪服務，但假日和非繁忙時間班次會減少。

<sup>50</sup> 請參閱 City of New York Government (2017)。

<sup>51</sup> 請參閱 New York City Economic Development Corporation (2018)。

<sup>52</sup> 資料研究組曾去信紐約市渡輪公司(NYC Ferry)，查詢在全市渡輪服務的乘客中，轉乘其他交通工具人次的新近統計數字。截至本資料摘要發表時，紐約市渡輪公司仍未作覆。

4.9 紐約市渡輪服務最受歡迎的航線是"東河"(East River)線，往來東河沿岸交通較不方便的地區與曼哈頓中城及下曼哈頓，<sup>53</sup>其次是"阿斯托利亞"(Astoria)線，連接皇后區西部及羅斯福島(Roosevelt Island)較偏遠的地區與曼哈頓中城及下曼哈頓(請參閱附錄 V)。<sup>54</sup> 在 2018 年 10 月至 12 月期間，"東河"線及"阿斯托利亞"線分別佔平日整體平均乘客人次的 42%和 19%，而其他 4 條航線同期則佔整體平均乘客人次約 7%至 12%。此外，紐約市渡輪在 2018 年按季計算的航班準時度表現優良，介乎 90%至 96%。<sup>55</sup>

4.10 紐約市渡輪服務的調查顯示，83%渡輪乘客為紐約居民，而在繁忙時段，大部分乘客主要乘搭渡輪往返工作地點或學校(71%)。乘客普遍滿意紐約市渡輪服務，調查以 10 分為滿分，當中逾 93%乘客的整體滿意度達 7 分或以上。<sup>56</sup> 雖然當局並無有關乘客由其他交通工具轉而改乘紐約市渡輪的官方統計數字，但據報乘客認為紐約市渡輪是較舒適的交通工具，而且往返某些地點更為快捷，<sup>57</sup> 因而吸引不少地鐵或巴士乘客改為選擇渡輪服務。<sup>58</sup> 然而，有意見關注到渡輪服務主要惠及海濱沿岸社區，而當區居民的生活較紐約市一般居民富裕。<sup>59</sup>

4.11 另一方面，鑒於新渡輪服務每年獲政府提供高達 3,000 萬美元(2 億 3,500 萬港元)的巨額補貼，部分持份者質疑這項服務的成本效益及持續營運能力。渡輪服務每程獲補貼 6.6 美元(52 港元)，據報較地鐵每程補貼金額多出一倍。此外，由於渡輪載客量有限，其紓緩地鐵擠塞情況的效果亦成疑。然而，鑒於紐約市渡輪服務的乘客量高於預期，加上乘客對服務給予正面評價，當地政府在 2019 年 1 月宣布計劃在 2021 年前增設兩條

---

<sup>53</sup> "東河"(East River)線在 2011 年試辦，備受乘客歡迎，服務首 14 個月錄得 120 萬乘客人次。請參閱 New York City Economic Development Corporation (2017)。

<sup>54</sup> 在紐約市政府於 2013 年進行的新渡輪服務評估研究中，"阿斯托利亞"(Astoria)線被認定為最具潛力的航線之一。請參閱 New York City Economic Development Corporation (2015)。

<sup>55</sup> 請參閱 NYC Ferry (2019b)。

<sup>56</sup> 請參閱 New York City Economic Development Corporation (2019a)。

<sup>57</sup> 據報"洛克威"(Rockaway)線可為洛克威居民節省交通往來時間，而"南布魯克林"(South Brooklyn)線則可為瑞奇灣(Bay Ridge)居民節省交通往來時間。請參閱 QNS (2017)及 The Village Voice (2018)。

<sup>58</sup> 請參閱 The New York Times (2017)及 The Village Voice (2018)。

<sup>59</sup> 請參閱 Curbed (2018)。

新航線，服務海濱沿岸日漸興旺的社區。<sup>60</sup> 為配合服務擴充，政府已額外承擔 1 億美元(7 億 8,500 萬港元)的撥款，用以增加船隊的載客量和興建新碼頭。

## 5. 結語

5.1 在香港和研究選定的海外地方，水上交通乘客人次在整體運輸系統的總乘客人次所佔比例甚低(2%或以下)。然而，水上交通作為輔助交通工具，有助補足運輸系統的缺口，連接陸路交通服務不足的海濱或沿岸社區。在倫敦和紐約市，當地政府將水上交通服務發展和定位為(a)用作紓緩陸路運輸系統的擠塞情況；(b)輕鬆愉快的出行方式；及(c)具彈性的運輸模式，航線可因應需求變化而輕易調整。在紐約市，如發生緊急事故，水上交通亦可發揮備援與緊急支援的作用。

5.2 在香港，鑒於陸路交通競爭力強，水上交通服務市場在過去數十年日趨萎縮，特別是港內渡輪服務。因此，在狹小市場空間下保持經營能力，對渡輪營辦商是一大挑戰。此外，將中環和灣仔碼頭等主要渡輪碼頭搬遷至較不便的地點，亦加劇了市場收縮的步伐。為協助渡輪營辦商持續營運，政府推出多項措施，以助營辦商減低營運開支和賺取非票務收入。最近，政府表示計劃重開一條渡輪航線為乘客提供服務，並為相關碼頭進行維修工程。然而，政府現時似未有計劃研究和評估渡輪服務的整體現況，亦未見任何改善／重振服務方案。

5.3 有別於香港，倫敦和紐約市兩地政府均積極參與重振／發展水上交通服務，以把握潛在需求衍生的機會，並充分利用航道作交通用途。在倫敦，當地透過推行《河上交通行動計劃》提升河上巴士服務，而有關服務收取高於地鐵和巴士的票價。倫敦將河上巴士服務定位為運輸系統的其中一環，提供一種可靠而悠閒的交通工具往來市內各地。雖然當地政府未有直接補貼大部分河上巴士航線的營運，但有投放資源以(a)改善基建設施；及(b)加強河上巴士服務與運輸系統其他交通服務的整合。當地政府亦物色

---

<sup>60</sup> 該兩條航線將往來斯坦頓島(Staten Island)及康尼島(Coney Island)。此外，兩條現有航線將會改道，在布隆克斯及布魯克林加入新站，服務日漸發展的海濱社區。



機會，在規劃泰晤士河兩岸新發展或重建項目時擴充河上巴士服務。

5.4 在紐約市，當地政府在詳細進行選址評估和規劃後，投放資源發展新的全市渡輪服務，為乘客提供廉宜可靠的交通工具選擇。紐約市成功推出新渡輪服務，有賴多項成功因素，包括市民對渡輪服務需求殷切、具競爭力的航行時間、乘客的航程體驗及穩定的資金來源。為吸引乘客，當地政府亦有提供票價補貼，而服務營辦商亦提供穿梭巴士，接載客源地區的乘客到選定碼頭。在倫敦和紐約市重振／推出有關服務後，乘客量顯著增加。雖然有意見就成本、票價和紓緩地鐵擠塞的效益等範疇提出關注，乘客普遍滿意兩地的水上交通服務，而兩地政府亦會在不久將來投放更多資源擴充相關服務。

---

立法會秘書處  
資訊服務部  
資料研究組  
鄭慧明  
2019年4月4日  
電話：3919 3582

---

資料摘要為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料摘要作為上述意見。資料摘要的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料摘要作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。本期資料摘要的文件編號為 IN11/18-19。

## 選定地方的水上交通服務

	香港	倫敦	紐約市
<b>A. 水上交通服務的背景資料</b>			
所有交通工具平均每日乘客人次	<ul style="list-style-type: none"> <li>2017 年，1 270 萬人次。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2017-2018 年度，1 100 萬人次。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2017 年，地鐵、巴士和渡輪服務合計 680 萬乘客人次。</li> </ul>
固定班次的客運渡輪／水上巴士航線數目	<ul style="list-style-type: none"> <li>7 條港內航線和 14 條離島航線。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6 條河上巴士線。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6 條全市渡輪服務航線、1 條公共渡輪航線及數條跨州航線。</li> </ul>
水上交通服務每日乘客人次	<ul style="list-style-type: none"> <li>在 2017 年，港內航線 61 600 人次，離島航線 66 600 人次。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在 2017-2018 年度，所有河上交通服務 27 400 人次，河上巴士服務 11 000 人次。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在 2017 年 10 月至 12 月期間，所有服務約 112 950 人次，全市渡輪服務 10 116 人次。</li> </ul>
水上交通每日乘客人次佔整體公共交通乘客人次的百分比	<ul style="list-style-type: none"> <li>約 1%。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>少於 1%。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>約 2%。</li> </ul>
水上交通服務每年總乘客人次的百分比變幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>在 2008 年至 2017 年間，所有定期客運渡輪航線每年平均下跌 1.4%。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在 2014-2015 年度至 2017-2018 年度期間，所有河上交通服務每年平均增加 4.5%。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在 2013 年至 2017 年間，所有渡輪服務每年平均增加 1.9%。</li> </ul>
渡輪／河上巴士服務的角色	<ul style="list-style-type: none"> <li>輔助角色。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輔助角色。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輔助角色。</li> </ul>

選定地方的水上交通服務

	香港	倫敦	紐約市
<b>B. 發展水上交通服務的經驗</b>			
推出／提升水上交通服務	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善現有碼頭設施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>根據相關行動計劃提升河上交通服務。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>推出新的全市渡輪服務。</li> </ul>
政策目的／指導原則	<p><u>現有服務</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>為營辦商提供必要的基建設施，由營辦商按商業原則營運。</li> </ul>	<p><u>提升了的服務</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>把握泰晤士河沿岸多個新發展項目和旅遊業興旺的增長機會，重振河上交通服務。</li> </ul>	<p><u>新服務</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>發展全市渡輪服務，以(a)增加整體交通選擇；(b)支持日漸興旺的社區；及(c)強化交通系統的復原與備援能力。</li> </ul>
策略／支援措施	<p><u>現有服務</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>協助渡輪營辦商保持其業務經營能力(針對主要離島渡輪航線推行額外措施)。</li> </ul>	<p><u>提升了的服務</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>擴充和改善碼頭設施與基建；及</li> <li>加強河上交通服務與運輸系統中其他服務的整合，推廣為交通服務組合的一部分。</li> </ul>	<p><u>新服務</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設計渡輪航線時進行全面的選址評估；</li> <li>投資基建設施及船隊；及</li> <li>提供票價補貼。</li> </ul>

## 選定地方的水上交通服務

	香港	倫敦	紐約市
<b>B. 發展水上交通服務的經驗(續)</b>			
推行各項措施的成果	<p><u>現有服務</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>所有定期客運渡輪航線的乘客人次在 2008 年至 2017 年間下跌 13%，其中港內航線減少 20%，離島航線減少 5%。</li> </ul>	<p><u>提升了的服務</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>在 2013-2014 年度至 2017-2018 年度期間，河上交通服務總乘客人次增加 19%，其中河上巴士服務增加 21%。</li> </ul>	<p><u>新服務</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>紐約市渡輪服務在運作首 8 個月錄得 290 萬乘客人次，較原本估算高出 34%。</li> </ul>
問題和關注事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>部分主要渡輪碼頭搬遷，令某些渡輪服務變得不便；及</li> <li>定期客運渡輪服務乘客量減少，影響渡輪營辦商的經營能力和行業的可持續發展。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隨着乘客量增加，高使用量的碼頭出現容量問題；</li> <li>河上巴士服務票價較高，或會窒礙乘客使用服務；及</li> <li>當地政府由於財政限制，或會減少投放公共資源以改善碼頭基建。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新的全市渡輪服務每年需要政府巨額補貼，而服務容量有限，成本效益成疑；及</li> <li>當地政府投放的資源只惠及為數有限的社區。</li> </ul>
<b>C. 近期發展</b>			
近期發展	<ul style="list-style-type: none"> <li>計劃重開"紅磡—中環"渡輪服務及試行推出水上的士服務。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>計劃進一步擴充河上交通服務，特別在倫敦東部，以把握增長機會。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>擴充全市渡輪服務，增設兩條新航線及將兩條現有航線改道，以加入新站，服務日漸發展的海濱社區。</li> </ul>

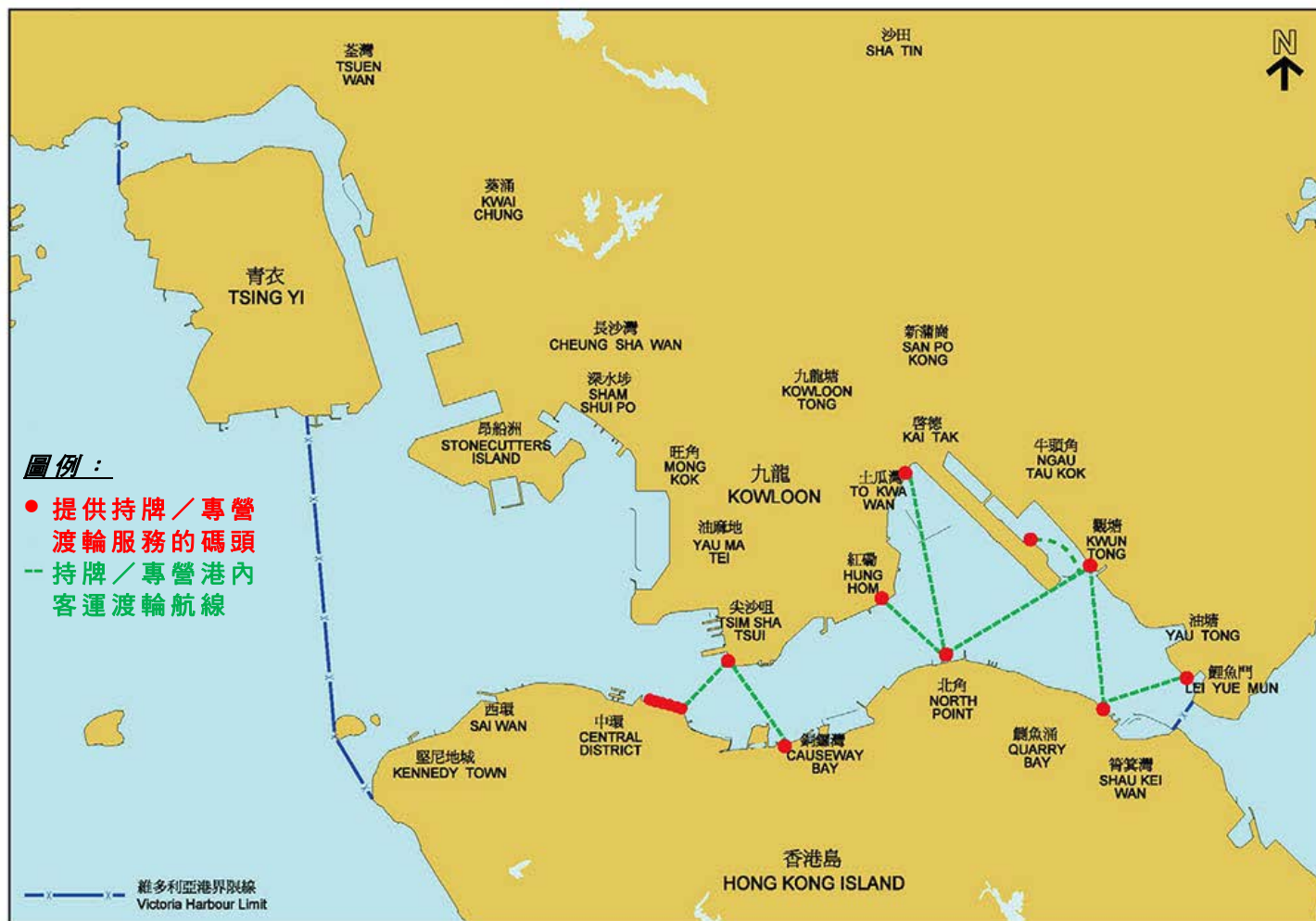
## 香港的專營及持牌港內客運渡輪服務

航線	營辦商	服務時間	班次	航行時間	成人每程票價
中環—尖沙咀	• 天星小輪有限公司。	• 上午 6 時 30 分至下午 11 時 30 分。	• 6 至 12 分鐘。	• 約 9 分鐘。	• 平日：2.2 港元至 2.7 港元。 • 周末及公眾假期：3.1 港元至 3.7 港元。
灣仔—尖沙咀	• 天星小輪有限公司。	• 上午 7 時 20 分至下午 11 時。	• 8 至 20 分鐘。	• 約 8 分鐘。	• 平日：2.7 港元。 • 周末及公眾假期：3.7 港元。
北角—紅磡	• 新世界第一渡輪服務有限公司。	• 上午 7 時 05 分至下午 7 時 35 分。	• 15 至 30 分鐘。	• 約 8 分鐘。	• 7.5 港元。
北角—九龍城	• 新世界第一渡輪服務有限公司。	• 上午 7 時 05 分至下午 7 時 35 分。	• 15 至 30 分鐘。	• 約 14 分鐘。	• 7.5 港元。
北角—觀塘 (經啟德)	• 富裕小輪有限公司。	• 上午 7 時至下午 7 時 45 分。	• 30 至 60 分鐘。	• 北角至觀塘—12 分鐘。 • 北角至觀塘經啟德—30 分鐘。	• 6.0 港元。
西灣河—觀塘	• 珊瑚海船務有限公司。	• 上午 6 時 48 分至下午 9 時 40 分。	• 30 至 37 分鐘。	• 約 15 分鐘。	• 9.0 港元。
西灣河—三家村	• 珊瑚海船務有限公司。	• 上午 7 時至下午 10 時 45 分。	• 24 至 30 分鐘。	• 約 10 分鐘。	• 9.0 港元。

資料來源：Transport Department (2019)。

## 香港的專營及持牌港內客運渡輪服務

### 港內渡輪航線



資料來源：Task Force on Water-Land Interface Secretariat (2014)。

香港的持牌離島客運渡輪服務

<p>主要航線<sup>(1)</sup></p>	<p>(a) 中環—長洲；                  (b) 中環—梅窩；                  (c) 中環—坪洲；                  (d) 中環—索罟灣；                  (e) 中環—榕樹灣；及                  (f) 坪洲—梅窩—芝麻灣—長洲。</p>
<p>其他航線</p>	<p>(a) 香港仔—北角村—榕樹灣；                  (b) 香港仔—索罟灣(經模達)；                  (c) 中環—愉景灣；                  (d) 長洲—香港仔；                  (e) 愉景灣—梅窩；                  (f) 馬灣—中環；                  (g) 馬灣—荃灣；及                  (h) 屯門—東涌—沙螺灣—大澳。</p>

註：(1) 自 2011 年起，政府透過"特別協助措施"補貼 6 條主要航線。  
 資料來源：Transport Department (2019)。

## 倫敦河上巴士服務

### 航線圖(只備英文本)



Route map key

- RB1 – Stopping service
- RB1 – AM peak only
- RB1/RB5 – Limited service
- RB1X – Express service (weekend only)
- RB2 – Weekdays off peak & weekends
- RB4 – Doubletree Docklands ferry
- RB6 – Monday to Friday only
- RB6 – PM services only
- Emirates Air Line
- Underground
- Overground
- Docklands Light Railway
- National Rail
- Santander Cycle Hire
- All our boats are wheelchair accessible  
All our piers are wheelchair accessible except for London Bridge, Wandsworth Riverside Quarter and Cadogan Piers
- Bikes are permitted

### 泰晤士快速船 (MBNA Thames Clippers) 營運的河上巴士



設有 220 個座位的河上巴士



設有 138 個座位的河上巴士

資料來源：MBNA Thames Clippers (2019)。



## 紐約市渡輪服務

### 航線圖(只備英文本)



註：據紐約市渡輪的資料所示，圖內部分碼頭尚未投入運作。

### 紐約市渡輪公司(NYC Ferry)營運的船舶



資料來源：NYC Ferry (2019a)及 New York City Economic Development Corporation (2019a)。

## 參考資料

### 香港

1. Baez, D. et al. (2018) *Water Taxis in Hong Kong – Their Potential and Future*. Available from: [https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-030118-223158/unrestricted/Water\\_Taxis\\_in\\_Hong\\_Kong.pdf](https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-030118-223158/unrestricted/Water_Taxis_in_Hong_Kong.pdf) [Accessed April 2019].
2. Development Bureau et al. (2012) *Waterborne Passenger Transportation in Victoria Harbour*. Available from: [https://www.hfc.org.hk/filemanager/files/TFWL\\_20120221\\_ppt\\_item4.pdf](https://www.hfc.org.hk/filemanager/files/TFWL_20120221_ppt_item4.pdf) [Accessed April 2019].
3. Ejinsight.com. (2018) *Operators express doubts as govt plans two new ferry routes*. 28 August. Available from: <http://www.ejinsight.com/20180828-operators-express-doubts-as-govt-plans-two-new-ferry-routes/> [Accessed April 2019].
4. GovHK. (2008) *Press Releases – LCQ15: Operation of the ferry route between Central and Tsim Sha Tsui*. 7 May. Available from: <https://www.info.gov.hk/gia/general/200805/07/P200805070147.htm> [Accessed April 2019].
5. GovHK. (2011) *Press Releases – LCQ2: Hung Hom ferry services*. 2 March. Available from: <https://www.info.gov.hk/gia/general/201103/02/P201103020191.htm> [Accessed April 2019].
6. GovHK. (2018) *Press Releases – LCQ7: Ferry services*. 28 November. Available from: <https://www.info.gov.hk/gia/general/201811/28/P2018112800530.htm> [Accessed April 2019].
7. Legislative Council Secretariat. (2018) *Background brief*. Paper submitted to the Bills Committee on Ferry Services (Amendment) Bill 2018 of the Legislative Council. LC Paper No. CB(4)1403/17-18(02).
8. Li, K. P. (2010) *An evaluation of the future of ferry services in Hong Kong*. Available from: <http://hub.hku.hk/handle/10722/142010> [Accessed April 2019].

9. *Minutes of Meeting of the Panel on Transport of the Legislative Council.* (2017) 16 June. LC Paper No. CB(4)177/17-18.
10. *Minutes of Meeting of the Panel on Transport of the Legislative Council.* (2018) 19 January. LC Paper No. CB(4)1545/17-18.
11. *Minutes of the 29<sup>th</sup> meeting of the Finance Committee of the Legislative Council.* (2018) 15 June. LC Paper No. FC71/18-19.
12. Pang, M. D. (2001) *An evaluation of waterborne ferry services in Hong Kong: past & future.* Available from: <http://hub.hku.hk/handle/10722/27961> [Accessed April 2019].
13. Reed Smith Richards Butler. (2018) *Advice on development of water taxis in Hong Kong.* Available from: [https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-030118-223158/unrestricted/Memorandum\\_on\\_water\\_taxi\\_to\\_Designing\\_Hong\\_Kong\\_15-Feb-2018\\_version\\_2.pdf](https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-030118-223158/unrestricted/Memorandum_on_water_taxi_to_Designing_Hong_Kong_15-Feb-2018_version_2.pdf) [Accessed April 2019].
14. Task Force on Water-Land Interface Secretariat. (2014) *An Update on Water-Dependent Land Uses in Victoria Harbour.* Available from: [https://www.hfc.org.hk/en/task\\_forces/water\\_land\\_interface/meeting\\_20140923\\_t.html](https://www.hfc.org.hk/en/task_forces/water_land_interface/meeting_20140923_t.html) [Accessed April 2019].
15. Transport and Housing Bureau. (2011) *The "Hung Hom – Central" and "Hung Hom – Wan Chai" Ferry Services.* Paper submitted to the Panel on Transport of the Legislative Council for discussion on 25 February 2011. LC Paper No. CB(1)1288/10-11(06).
16. Transport and Housing Bureau. (2017) *Public Transport Strategy Study.* Paper submitted to the Panel on Transport of the Legislative Council for discussion on 16 June 2017. LC Paper No. CB(4)1176/16-17(03).
17. Transport and Housing Bureau. (2018) *Enhancing Public Transport Services.* Paper submitted to the Panel on Transport of the Legislative Council for discussion on 16 November 2018. LC Paper No. CB(4)179/18-19(07).

18. Transport and Housing Bureau and Transport Department. (2017) *Star Ferry's application for fare increases*. Paper submitted to the Panel on Transport of the Legislative Council for discussion on 24 February 2017. LC Paper No. CB(4)578/16-17(07).
19. Transport Bureau. (2001) *Future Development of Domestic Passenger Ferry Services in Hong Kong*. Paper submitted to the Panel on Transport of the Legislative Council for discussion on 23 November 2001. LC Paper No. CB(1)356/01-02(03).
20. Transport Department. (2009) *The Annual Traffic Census 2008*. Available from: [https://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_2010/annual%20traffic%20census%202008.pdf](https://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_2010/annual%20traffic%20census%202008.pdf) [Accessed April 2019].
21. Transport Department. (2014) *Travel Characteristics Survey 2011 – Final Report*. Available from: [https://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_4652/tcs2011\\_eng.pdf](https://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_4652/tcs2011_eng.pdf) [Accessed April 2019].
22. Transport Department. (2018) *The Annual Traffic Census 2017*. Available from: [https://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_4915/annual%20traffic%20census%202017.pdf](https://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_4915/annual%20traffic%20census%202017.pdf) [Accessed April 2019].
23. Transport Department. (2019) *Ferries*. Available from: [https://www.td.gov.hk/en/transport\\_in\\_hong\\_kong/public\\_transport/ferries/index.html](https://www.td.gov.hk/en/transport_in_hong_kong/public_transport/ferries/index.html) [Accessed April 2019].
24. Transport Department. (various years) *Monthly Traffic and Transport Digest*. Available from: [https://www.td.gov.hk/en/transport\\_in\\_hong\\_kong/transport\\_figures/monthly\\_traffic\\_and\\_transport\\_digest/index.html](https://www.td.gov.hk/en/transport_in_hong_kong/transport_figures/monthly_traffic_and_transport_digest/index.html) [Accessed April 2019].

## 英國倫敦

25. CityMetric. (2017) *Should Transport for London be encouraging more of us to commute by boat?* Available from: <https://www.citymetric.com/transport/should-transport-london-be-encouraging-more-us-commute-boat-3414> [Accessed April 2019].

26. London Assembly. (2006) *London's forgotten highway*. Available from: [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/gla\\_migrate\\_files\\_destination/archives/assembly-reports-transport-river-services.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/gla_migrate_files_destination/archives/assembly-reports-transport-river-services.pdf) [Accessed April 2019].
27. London Assembly. (2012) *Improving river services – an update report*. Available from: [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/gla\\_migrate\\_files\\_destination/Transport%20Committee%20update%20report%20on%20river%20services.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/gla_migrate_files_destination/Transport%20Committee%20update%20report%20on%20river%20services.pdf) [Accessed April 2019].
28. London Assembly. (2014) *River Bus (1)*. Available from: <https://www.london.gov.uk/questions/2014/2241> [Accessed April 2019].
29. London Assembly. (2018a) *A river tube line – the untapped potential of the Thames*. Available from: <https://www.london.gov.uk/press-releases/assembly/a-river-tube-line-on-the-thames> [Accessed April 2019].
30. London Assembly. (2018b) *London Assembly Transport Committee meeting on 16 May 2018 – Transcript of Agenda Item 9 on River Bus Services*. Available from: <https://www.london.gov.uk/moderngov/documents/s70644/Appendix%20-%20Transcript%20-%20River%20Bus%20Services.pdf> [Accessed April 2019].
31. Mayor of London. (2018) *Mayor's Transport Strategy 2018*. Available from: <https://www.london.gov.uk/what-we-do/transport/our-vision-transport/mayors-transport-strategy-2018> [Accessed April 2019].
32. MBNA *Thames Clippers*. (2019) Available from: <https://www.thamesclippers.com/> [Accessed April 2019].
33. Policy Exchange. (2010) *At a Rate of Knots – Improving public transport on the River Thames*. Available from: <https://policyexchange.org.uk/wp-content/uploads/2016/09/at-a-rate-of-knots-improving-public-transport-on-the-river-thames-web-jan-10.pdf> [Accessed April 2019].
34. Port of London Authority. (2014) *Record Numbers Travel On The River Thames as Action Plan Delivers Improvements*. Available from: <http://www.pla.co.uk/Record-Numbers-Travel-On-The-River-Thames-as-Action-Plan-Delivers-Improvements> [Accessed April 2019].

35. Port of London Authority. (2015a) *New Reports Measures Tidal Thames' Economic and Amenity Value*. Available from: <http://www.pla.co.uk/New-Reports-Measures-Tidal-Thames-Economic-and-Amenity-Value> [Accessed April 2019].
36. Port of London Authority. (2015b) *River Action Plan delivers record Thames ridership*. Available from: <http://www.pla.co.uk/River-Action-Plan-delivers-record-Thames-ridership> [Accessed April 2019].
37. Port of London Authority. (2018) *Thames Vision Progress Report – October 2018*. Available from: <https://www.pla.co.uk/assets/visionprogress22018web.pdf> [Accessed April 2019].
38. Port of London Authority. (2019) *The Thames Vision*. Available from: <http://www.pla.co.uk/About-Us/The-Thames-Vision> [Accessed April 2019].
39. Ship-technology.com (2018) *40 million up: what does the future hold for London's Thames Clippers?* 14 December. Available from: <https://www.ship-technology.com/features/london-riverboat-services/> [Accessed April 2019].
40. The Telegraph. (2017) *In 2017, skip the Tube and commute to work by boat*. Available from: <https://www.telegraph.co.uk/property/buy/2017-skip-tube-commute-work-boat/> [Accessed April 2019].
41. Transport for London. (2009) *Making the Thames an easier option*. 6 April. Available from: <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2009/april/making-the-thames-an-easier-option> [Accessed April 2019].
42. Transport for London. (2013) *River Action Plan*. Available from: <http://content.tfl.gov.uk/river-action-plan.pdf> [Accessed April 2019].
43. Transport for London. (2015) *Commissioner's Report*. Available from: <http://content.tfl.gov.uk/board-20150924-part-1-item05-commissioner-report.pdf> [Accessed April 2019].

44. Transport for London. (2018a) *Annual Report and Statement of Accounts 2017/18*. Available from: <http://content.tfl.gov.uk/tfl-annual-report-and-statement-of-accounts-2017-18.pdf> [Accessed April 2019].
45. Transport for London. (2018b) *Transport for London quarterly performance report – Quarter 4 2017/2018*. Available from: <http://content.tfl.gov.uk/tfl-quarterly-performance-report-q4-2017-18.pdf> [Accessed April 2019].
46. Transport for London. (2019a) *River*. Available from: <https://tfl.gov.uk/modes/river/> [Accessed April 2019].
47. Transport for London. (2019b) *Travel in London reports*. Available from: <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/travel-in-london-reports> [Accessed April 2019].

## 美國紐約市

48. City of New York Government. (2017) *Mayor de Blasio Announces NYC Ferry Rockaway Route Launching May 1st, One Month Ahead of Schedule*. 6 April. Available from: <https://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/212-17/mayor-de-blasio-nyc-ferry-rockaway-route-launching-may-1st-one-month-ahead-schedule#/0> [Accessed April 2019].
49. City of New York Government. (2019) *Getting Around*. Available from: <https://www1.nyc.gov/nyc-resources/categories/transportation/getting-around/index.page> [Accessed April 2019].
50. Curbed. (2018) *NYC Ferry expansion prompts questions over who benefits most*. Available from: <https://ny.curbed.com/2018/5/15/17356408/nyc-ferry-ridership-nycedc-subsidies> [Accessed April 2019].
51. Intelligencer. (2018) *The New Ferry Fleet Will Be Delightful, and Is Also a Huge Mistake*. Available from: <http://nymag.com/intelligencer/2018/05/the-new-ferries-will-be-delightful-and-also-a-huge-mistake.html> [Accessed April 2019].

52. Metropolitan Transportation Authority. (2018) *Introduction to Subway Ridership*. Available from: <http://web.mta.info/nyct/facts/ridership/> [Accessed April 2019].
53. Metropolitan Waterfront Alliance. (2014) *Ship to Shore: Integrating New York Harbor Ferries with Upland Communities*. Available from: [https://waterfrontalliance.org/wp-content/uploads/2015/07/Ship\\_to\\_Shore\\_04\\_2014.pdf](https://waterfrontalliance.org/wp-content/uploads/2015/07/Ship_to_Shore_04_2014.pdf) [Accessed April 2019].
54. New York City Economic Development Corporation. (2011) *Comprehensive Citywide Ferry Study 2011*. Available from: <https://www.nycedc.com/resource/comprehensive-citywide-ferry-study-2011> [Accessed April 2019].
55. New York City Economic Development Corporation. (2015) *Citywide Ferry Study 2013 – Final Report*. Available from: <https://www.nycedc.com/resource/citywide-ferry-study-2013> [Accessed April 2019].
56. New York City Economic Development Corporation. (Undated) *Ferry Policy and Planning in New York City: Considerations for a Five-Borough Ferry System*. Available from: <https://www.nycedc.com/resource/ferry-policy-and-planning-new-york-city-considerations-five-borough-ferry-system> [Accessed April 2019].
57. New York City Economic Development Corporation. (2017) *East River Ferry Service*. Available from: <https://www.nycedc.com/project/east-river-ferry-service> [Accessed April 2019].
58. New York City Economic Development Corporation. (2018) *2017 Wrap: NYC Ferry Serves Nearly 3M Riders*. 11 January. Available from: <https://www.nycedc.com/press-release/2017-wrap-nyc-ferry-serves-nearly-3m-riders> [Accessed April 2019].
59. New York City Economic Development Corporation. (2019a) *2018-2019 NYC Ferry Expansion Feasibility Study*. Available from: <https://www.nycedc.com/ferry-feasibility-study> [Accessed April 2019].



60. New York City Economic Development Corporation. (2019b) *Mayor De Blasio Expands NYC Ferry System, Connecting All Five Boroughs*. 14 January. Available from: <https://www.nycedc.com/press-release/mayor-de-blasio-expands-nyc-ferry-system-connecting-all-five-boroughs> [Accessed April 2019].
61. New York Metropolitan Transportation Council. (2019) *Travel Patterns*. Available from: <https://www.nymtc.org/DATA-AND-MODELING//Transportation-Data-and-Statistics/Publications/Travel-Patterns> [Accessed April 2019].
62. NYC Department of Transportation. (2018) *New York City Mobility Report – June 2018*. Available from: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-2018-print.pdf> [Accessed April 2019].
63. NYC Ferry. (2019a) Available from: <https://www.ferry.nyc/> [Accessed April 2019].
64. NYC Ferry. (2019b) *NYC Ferry Quarterly Reports*. Available from: <https://www.ferry.nyc/reports-statistics/> [Accessed April 2019].
65. QNS. (2017) *New Rockaway ferry route cuts commute times, boosts economy*. Available from: <https://qns.com/story/2017/05/05/new-rockaway-ferry-route-cuts-commute-times-boosts-economy/> [Accessed April 2019].
66. Slate.com. (2017) *New York's new ferry system is a horrible transit investment — and a guilty pleasure*. Available from: <https://slate.com/business/2017/05/new-yorks-new-ferry-is-bad-for-transportation-but-a-very-guilty-pleasure.html> [Accessed April 2019].
67. Spectrum News NY1. (2019) *Why the NYC Ferry Expansion Will Soon Cost Taxpayers More*. 15 January. Available from: <https://www.ny1.com/nyc/all-boroughs/news/2019/01/15/why-the-nyc-ferry-expansion-could-cost-taxpayers-more> [Accessed April 2019].
68. The New York Times. (2017) *New York City's Ferry Fleet Is Off to a Fast Start*. 29 November. Available from: <https://www.nytimes.com/2017/11/29/nyregion/new-york-ferry.html> [Accessed April 2019].

69. The Village Voice. (2018) *Foamland Security: Ferry Riders Say de Blasio's Subsidies Spare Them Subway Trauma*. 15 May. Available from: <https://www.villagevoice.com/2018/05/15/foamland-security-ferry-riders-say-de-blasios-subsidies-spare-them-subway-trauma/> [Accessed April 2019].

## 其他

70. International Association of Public Transport. (2013) *Waterborne Transport, a Unique Contribution to Enhancing Mobility for Cities on Water*. Available from: [https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/fp\\_waterborne-en.pdf](https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/fp_waterborne-en.pdf) [Accessed April 2019].