

環保小巴大聯盟

二零零二年一月二十五日
立法會交通事務委員會會議
參考文件

「公共小型巴士營運模式及改善服務研究報告」

「環保小巴大聯盟」委託前交通諮詢委員會主席梁志強教授進行一項關於「公共小型巴士營運模式及改善服務」之調查研究。就小巴業的成立、營運狀況及各種限制作出詳盡分析，重點分析市民及政府對改善小巴服務的期盼，以及柴油小巴轉用石油氣以切合環保需求兩方面，從而深入研究多個能有效改善小巴服務質素方案的可行性。

「環保小巴大聯盟」已於二零零一年十月發表該報告，現將行政摘要的中英文版本提交立法會參考。

如有任何查詢，煩請聯絡靈思公共關係有限公司蔡映麗小姐（電話：2520-2807 手提：9100-6469 傳真：2520-5535）或李少媚小姐（電話：2520-2690 手提：9430-1664）。

順祝

工作順利

環保小巴大聯盟
二零零二年一月二十五日

公共小型巴士營運模式及
改善服務研究報告

梁志強教授

2001 年 10 月

公共小型巴士營運模式及改善服務研究報告

行政摘要

此項研究報告調查旨在探討及分析香港公共小型巴士（下稱「小巴」）的營運模式及如何改善小巴服務。為此進行了三項調查：(1)小巴交通流量調查；(2)乘客調查；(3)營運商調查。報告就小巴業成立的緣由、營運狀況及各種限制作出了分析，並集中探討了採用什麼可行的方案來回應市民及政府對改善小巴服務的期盼，以及柴油小巴轉用石油氣以切合環保的需求。

在一九六零年以前，由於當時為市民服務的公共交通工具出現供不應求的情況，小巴應時而生，滿足了當時市民對公共運輸服務的需要，並隨後作為主要接駁工具而成為香港公共運輸系統中不可缺少的一環。香港成功推行小巴服務，還導致多個城市及國家隨之而引入同類型接駁服務。

小巴交通流量調查證實，九龍、新界及港島區均對小巴服務存在很大的需求。此外，在班次已非常頻密及載客量已經很高的情況下，超過五成的調查路線在繁忙時間仍然出現嚴重的排隊候車情況。

對小巴乘客進行調查的結果顯示，大部份小巴乘客均是屬於較年輕、較低收入及從事文書及服務性行業人士。此類相對較便宜、短距離及班次頻密的小巴服務正好切合以上類別乘客的需要。

雖然現行交通條例限制小巴的營運模式（包括車輛數目及行走路線），小巴每日的平均載客量仍維持在一百五十七萬人次，是香港第三最高載客量的公共交

通工具；就載客量利用率而言，小巴亦被證實是具有最高利用率的陸上交通工具。但是，在面對各樣限制及其他公共交通工具迅速發展的情況下，小巴在整體運輸市場中的佔有率已由 1980 年的 23%收縮至現時的 15%。研究同時發現，小巴業正出現整合現象，此趨勢將令小巴營運商能獲得較高的經濟效益、進一步改善營運及管理水平。

公眾及政府要求小巴改善服務的聲音為小巴業界帶來很大的壓力，為切合環保需求，各界促使小巴改用較潔淨的燃料，如石油氣等。為分析小巴業界由於改善服務和引用其他環保燃料而面對的經濟損失，本調查探討多個可行解決的方案，當中包括政府資助、增加小巴車輛數目、提高收費等等，可惜所有方案均被認為不可行或不能接受。主要針對小巴轉用石油氣所帶來的營運損失，本調查就最後唯一未被否決的解決方案，即增加小巴座位數目，進行深入探討。透過對小巴經營成本及收益的分析，證實若引入石油氣小巴，將會為業界帶來根本無法承擔的嚴重成本上漲問題。

研究更進一步探討增加小巴座位對各方面的影響。基於政府進行的「整體交通運輸研究」(Comprehensive Transport Study)中對公共陸上交通工具載客數量的預計，本研究對增加小巴座位後第一年的載客量假設了低、中和高三個平均增長率，即 1.25%、2.5%及 5%。研究探討了增加座位的四種可能：(1)增加兩個座位；(2)增加四個座位；(3)增加六個座位；(4)增加八個座位，並與維持現時十六座位情況進行比較及評估。結果顯示，增加座位不會為小巴業界帶來想象中的高額利潤，只會輕微提高各小巴營運者的毛利率。相對維持現時十六座位，若座位數目增加兩個至總數十八座，則毛利率的平均增長率為 3.8%；增加座位八個至總數二十四座，毛利率的平均增長只有 8.6%。研究更顯示，增加座位數目對乘客、整體交通情況及專營巴士均不會構成任何負面影響。

在沒有其他可行及可以接受方案的情況下，增加小巴座位不需改變路面車輛數目，無需政府資助，小巴乘客亦不需繳付額外車資，又不會為業界帶來驚人利潤，本研究建議政府應為此方案作慎重考慮。據估計，增加小巴座位數目將有助改善整體小巴服務及協助業界盡快轉用石油氣。

- 完 -