

容溟舟沙田區議員辦事處

The Office of Yung Ming Chau Michael Shatin District Councilor

向立法會交通事務委員會提交

《公共交通策略研究 - 公共小型巴士服務》意見書

引言

本人為沙田區議員，服務馬鞍山大水坑區，包括富安花園、欣安邨、馬鞍山村等區域。區內交通主要以鐵路、專營巴士(下稱「巴士」)和公共小型巴士(下稱「小巴」)為主。

雖然區內設有馬鐵，但因為鐵路站出口不接近主要居民集中的區域，政府有關部門和港鐵公司亦拒絕改善和新設鐵路站出口，區內市民主要依賴巴士和小巴服務，但小巴經常因小巴中途滿載而上不到車。本人希望有關當局能考慮放寬小巴座位上限，收緊巴士座位下限，並檢討小巴的車型體積及重量限制，鼓勵業界引入低地台小巴。

甲、香港小巴發展歷史和法例演變

香港的小巴源自「白牌車」白牌車，六七暴動期間，巴士司機罷工，白牌車成為主力交通工具之一，更由 9 座位增加至 14 座位。1970 年初，香港政府推出白牌車合法化政策，由政府發牌規管，「白牌車」變成受規管的「小巴」。

其後，政府於 1974 年正式實施專線小巴制度，更於 1976 年刊憲限制全香港公共小巴的數目。根據《道路交通條例》第 23 條 1 款規定，全香港只容許最多 4,350 輛公共小巴營運，小巴的體積上限為 7 米長 2.3 米闊 3 米高，至今仍未改變。

1988 年 2 月 23 日，行政會議批准小巴由 14 座位增加至 16 座位，同時限制巴士的座位至少有 16 座位。有關法例(《1988 年道路交通(修訂)條例草案》)在同年 12 月 14 日於立法局三讀通過。

小巴增加座位後，有關小巴的法例多年來都沒有大型修訂。直到 2003 年將小型巴士的車輛總重限制由 4 公噸放寬至 5.5 公噸，以便小巴營辦商在公共小巴上安裝高背座椅和安全帶等乘客保護裝置。

容溟舟沙田區議員辦事處

The Office of Yung Ming Chau Michael Shatin District Councilor

其後，政府決定在公共小巴的車輛牌照和客運營業證增訂條件，規定 2010 年 6 月 7 日起新登記公共小巴必須安裝最高預設車速為每小時 80 公里的車速限制器，而所有現役公共小巴亦須加裝該儀器。同時修改法例，強制新入職的小型巴士司機必須修讀職前課程，學員通過筆試及駕駛考試後方才獲得頒發小型巴士駕駛執照。

乙、 小巴增加座位的理據

過去 10 年，小巴乘客量由 163 萬增加至 185 萬，增幅達 22 萬(12%)。數字顯示小巴乘客量持續上升，鐵路落成亦不影響到小巴乘客的客量。

1988 年立法局審議《1988 年道路交通 (修訂) 條例草案》時，當時的運輸司梁文建在法案二讀時提出小巴增加座位的依據：*在考慮這項要求時……特別著重如何能在不影響舒適程度下，進一步發揮公共小型巴士的載客潛力，以協助應付需求，尤其是在繁忙時間為然。根據現有規例的規定，小型巴士的最高車輛總重量為四公噸，在這個重量限制範圍內，目前使用的所有新款小型巴士都可運載超過 14 名乘客。不過，若要維持舒適程度，則只可以增加兩個座位，因此，當局認為小型巴士的最高座位限額只應增至 16 個。*

由此可見，當時政府認為小巴乘客量上升，是小巴增加座位的理據；同時亦指出小巴座位上限設在 16 座是基於當時小巴尺寸和重量限制，考慮維持乘客乘車舒適程度後的決定。

現時，客觀數據指出小巴乘客量上升，在不改變小巴數目的大前提下，在合適型號的小巴上增加座位是唯一可能的考慮。

在維持乘客乘車舒適程度的原則下，本人建議 7 米以上的小巴增加座位上限增至 20 座或以上，與現時的私家小巴看齊。

丙、 檢討小巴的車型體積及重量限制

小巴的體積上限為 7 米長 2.3 米闊 3 米高，由上世紀七十年代法例訂立沿用至今，車輛總重限制則因安裝乘客保護裝置而在 2003 年放寬至 5.5 公噸。然而小巴沿用上世紀的車型體積及重量限制與現今社會嚴重脫節。

容溟舟沙田區議員辦事處

The Office of Yung Ming Chau Michael Shatin District Councilor

舉例來說，由政府撥出三億成立的綠色運輸試驗基金鼓勵業界引入另類燃料車輛，例如混合動力車輛、插電式混合動力車輛、電動車輛等。結果有小巴營辦商引入電動小巴後，發現小巴的車型體積及重量超過限制，需要向運輸署申請額外豁免許可，廢時失事。由此可見，不合時的規定令有心引入新科技小巴的營辦商卻步。再者，宏觀全球的小巴製造商，只有極少部分小巴符合現時本港小巴的車型體積及重量限制。

本人建議當局放寬小巴的車型體積及重量限制，同時以各項行政措施，例如減免牌費來鼓勵業界引入低地台小巴，鼓勵社會共融，迎接本港人口老化的挑戰。

丁、 調高巴士座位下限

現時，根據 1970 年代的規定，巴士座位下限與小巴座位上限掛勾，巴士座位下限為 16 人。這個不合時宜的規定容許巴士公司購入企位比座位多巴士，間接懲罰乘客。

舉例來說，2009 年九巴購入的紳佳 KU230UB 型巴士(10.6 米版本)，座位只有 28 人，企位卻有 40 人。基於車箱不平和路面駕駛巔簸，實際企位往往只有 15-20 人。換言之，一架巴士的座位只有約 1.5 架小巴的乘客量，連企位亦只有 2-3 架小巴乘客量。

然而，運輸署曾在立法會文件(立法會 CB(1)916/09-10(01)號)文件指出：*專營巴士在運輸系統中亦擔當重要角色，在鐵路未能直達的地方，專營巴士的角色尤為顯著。*文件明顯指出巴士是香港其中一種重要交通功具，肩負集體運輸的重要責任。但對於一架座位只有 28 人，企位卻有 40 人的巴士是否可以肩負集體運輸的重要責任？我對此感到保留。

本人建議政府考慮維持乘客乘車舒適程度，收緊巴士座位下限，由現時的16座位增加至28座位以上，並規定新購入巴士企位不能多於座位，以鼓勵巴士改善服務質素。

二零一五年五月三日