



# 香港民主民生協進會

Hong Kong Association For Democracy And People's Livelihood

## 重新檢討公共小型巴士在公共運輸系統的角色 放寬小巴座位限制

政府長期以來的運輸政策，都是以鐵路為公共交通系統的骨幹，而專線小巴則只能在公共運輸系統擔任輔助角色。政府的運輸政策嚴重傾斜鐵路，一直壓縮了公共小型巴士（下稱小巴）營辦商的生存空間，是小巴服務不斷萎縮的主因。近年，小巴營辦商的經營成本持續上升，各區不同路線的小巴營辦商均藉油價上漲、難於聘請小巴司機，以及保養費用高昂等而向運輸署申請調整班次及增加收費，運輸及房屋局向立法會財委會提交的文件顯示，過去一年共有 212 條綠色專線小巴線向運輸署申請加價，其中 98 條線獲准加價，加幅由 3.5% 至 18.8% 不等。

民協認為運輸署不應單靠提高車資來解決有關問題，因這只會加重市民的負擔，以及削弱專線小巴在公共運輸系統的功能。民協認同專線小巴營辦商提出之建議，放寬現時小巴 16 座位的限制，增加至 20 至 24 個，改善現已過時的政策。

上一次增加公共小巴座位數目限制是在 1988 年，由 14 座增加至 16 座。於過去 27 年，本港的人口增長了 160 萬，增幅達 28.5%，但卻只有鐵路的運載能力隨人口增長而上升，政府仍然將小巴定性為輔助集體運輸工具，漠視人口增長所衍生對專線小巴服務的需求，拒絕放寬小巴座位限制，亦拒絕增加小巴數量，維持全港只得 4350 輛。由於每輛綠色小巴受座位數目限制的政策所限，只能提供 16 個座位，如綠色小巴營運者想申辦一些乘客量較多的路線，便須從 4350 輛中，抽掉別的路線又或從「紅色」小巴中抽掉過來。而添置小巴費用高昂，並且受到政府的小巴牌照數目上限限制，令綠色小巴的經營者不能任意增加小巴數目以申辦乘客量較多的路線。此外，近年通貨膨脹重臨、油價不斷上升，以及聘請司機困難，令小巴營辦商的經營成本日漸增加，但由於綠色小巴的載客量有限致使收入有限，為了確保仍可賺取利潤，便唯有向乘客加價或削減原有服務，形成惡性循環，從而大大削弱綠色小巴的競爭力。

然言，目前法例規定小巴體積上限為 7m 長、2.3m 闊、3m 高，總重為 5.5 噸。參考現時香港主要的小巴車款供應車廠，均有長度約 7m 的車款供應予公共小巴營辦商，其原廠規格（符合本港法例對座位空間要求）就是 20 座位。但因 16 座位的政策限制，在購置一輛新車時，先要拆除 4 個座位才能投入服務，可見現行法例及政策是浪費資源。換句話說，20 座位是目前法例容許使用的車款，放寬座位數目限制至 20 座的目標是根本沒有任何技術問題而可以隨時達到的。

故此，若放寬現時小巴座位數目限制至 20 座，綠色小巴的運載力將增加 25%，載客量上限將會由現時每日 150 萬人次增至 187 萬人次。加上，由於現時專線小巴載客量有限，在繁忙時間並不能應付大量乘客，令不少市民需要在專線小巴車站等候很長時間才能乘搭小巴（特



# 香港民主民生協進會

Hong Kong Association For Democracy And People's Livelihood

別是於繁忙時段)，而因座位不足，很多乘客都無法在中途站上車，對乘客構成極大不便。因此，民協認為放寬座位限制，不但能於繁忙時間，疏導候車的人龍；亦能改善營辦商的經營環境，增加因收入減少而加價的壓力；更能增加誘因，吸引營辦商更換車齡已高的舊款小巴；而最重要的是，上述改動，並沒有加重路面的負荷，達致四贏局面。

總括而言，政府必須藉是次《公共交通策略研究》，重新檢討公共小型巴士在公共運輸系統的角色，放棄「以鐵路為主」的錯誤公共交通政策。民協認為小巴 16 座位數目限制的政策已過時，此措施扼殺專線小巴的經營空間，令專線小巴的發展不能配合人口增長，滿足社會的需要。若增加專線小巴座位的政策得以落實，將可大大增加公共運輸系統的載客量。在供應增加，以及專線小巴競爭力改善下，將有效壓抑小巴加價的壓力，甚至是透過市場力量壓抑巴士及港鐵票價的持續上升，令廣大市民受惠。專線小巴增加座位後，小巴經營者便可以以較少數目的小巴，滿足該路線乘客的需求，部份路線的小巴數目因而可能減少，亦令部份道路更為暢順，道路使用者亦可受惠。由此可見，增加專線小巴座位數目，是市民、政府、道路使用者及小巴經營者，多方均受惠以及能達致共贏的方案