



書面意見

林鴻達 – 時事評論員 / 獨立政策研究員

Jacky Lim - Commentator / Independent Policy Researcher

本人現就 2015 年 11 月 6 日立法會交通事務委員會會議議程 V. 公 共交通策略研究專題研究 - 檢討公共小型巴士數目的法定上限，向交通事務委員會提交書面意見。

本意見書為延伸自本人提交予 2015 年 5 月 5 日立法會交通事務委員會特別會議 — 公共交通策略研究 - 小型巴士服務 的書面意見。文件編號 [CB\(4\)866/14-15\(08\)](#)。敬請各委員及政府官員同時參閱。

## 前言

相對 2011 年 3 月 30 日在未有進行任何公開諮詢，就將《公共小巴(數目限定)公告》(香港法例第 374K 章)的有效期限延長 5 年至 2016 年 6 月 20 日，今次運輸及房屋局就相同議題作公開討論，本人為此向局方作出高度讚許。

誠如本人在文件 [CB\(4\)866/14-15\(08\)](#)提及：

1976 年香港人口約 4,518,000；1988 年 5,627,600<sup>1</sup>

2014 年香港人口約 7,264,100<sup>2</sup>

人口增長，公共交通服務需求必定隨之而增長。但小巴的「單次總運載能力」(One-time total Capability) 26 年來仍舊是 4350x16=69600，沒有隨人口增長而提升運載能力

小巴單次總運載力 26 年未有增加，導致市民要耗費更多時間候車，尤其是繁忙時間

而且，小巴是 26 年來唯一未有增加運載能力的陸上公共交通服務，因此本人認為提升小巴的運載能力是必須，並亟需急切落實。

要增加小巴的運載能力，增加車輛數目是其中一個可行的方法。但是過去五年私家車數目急增逾 100,000 部，加劇本港道路負荷和擠塞問題。另一方面，又承如本人在文件 [CB\(4\)866/14-15\(08\)](#) 指出，《道路交通(車輛構造及保養)規例》(香港法例第 374A 章) 附表 1，2 及 3 形成的矛盾使小巴的運載能力遭到浪費。

因此本人認為，可先採取「善用資源」的方向，待一段時間觀察成效，再決定是否增加小巴數目，或採取其他措施，使小巴能有效發揮其公共交通服務的功能和角色。

---

<sup>1</sup> [http://www.censtatd.gov.hk/media\\_workers\\_corner/pc\\_rm/method\\_hk/compiling/index\\_tc.jsp#table2](http://www.censtatd.gov.hk/media_workers_corner/pc_rm/method_hk/compiling/index_tc.jsp#table2)

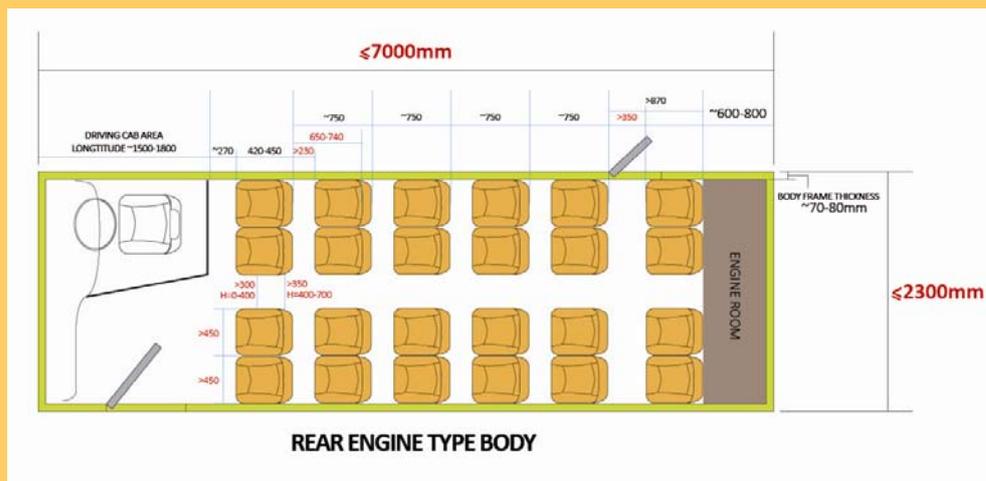
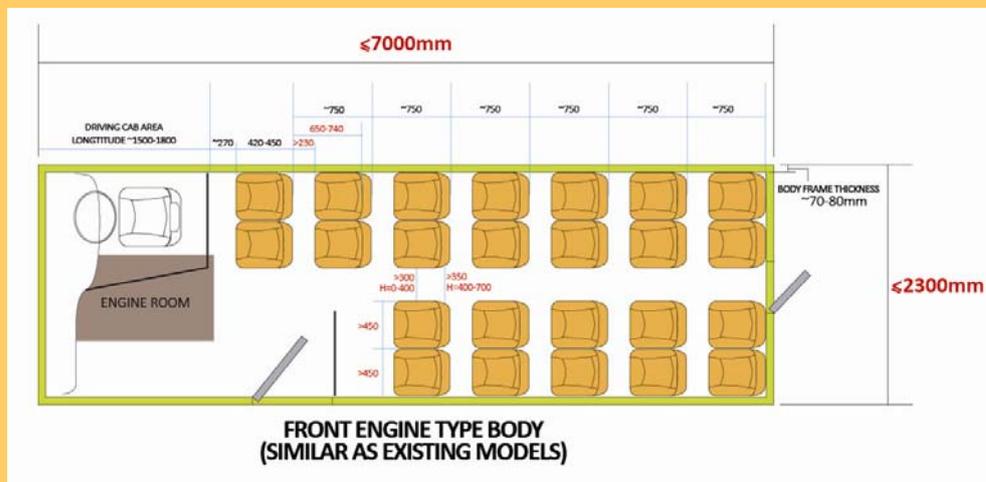
<sup>2</sup> [http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/so20\\_tc.jsp](http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/so20_tc.jsp)

## 對議程提出的意見

### 先行放寬座位上限

既然小巴的運載能力遭 Cap. 374A 附表 1, 2 及 3 形成矛盾而浪費，本人建議即時實施放寬小巴座位上限，但僅限於專線小巴。紅色小巴一律不予批准（後段將提出其他相關建議）。

根據本人在文件 [CB\(4\)866/14-15\(08\)](#) 及 2015 年 9 月 25 日《明報》刊登題為〈[放寬小巴座位上限是刻不容緩](#)〉本人的撰文，文中指出，根據 Cap. 374A 附表 1 小巴的體積上限的運載能力可達 24 至 26 座位。



或是本人在 2015 年 5 月 5 日會議上的發言指出「既然小巴體積已設上限，座位數目就無需再設限」。但考慮到市民和社會各界對汽車技術和法例認識有限，同意以 24 座位為目標上限。

雖然現時小巴業界普遍採用的豐田 Coaster 及三菱 Rosa，其「長陣」規格（型號分別為 BB50/XZB50 及 BE649G/BE64G），如下圖



乘坐空間符合 Cap. 374A 第 73 條的要求，最多只能設置 20 座位。但必須為小巴業界可能引入新車種給予空間。

而根據本人所做的資料搜集所得悉，的確有車廠能供應符合、或相當符合法例體積上限的車款而能設置多達 26 座位。

縱然小巴業界現時小巴業界普遍採用的「長陣」豐田 Coaster 及三菱 Rosa 最多只能裝設 20 座位，而且計只佔約 3200 部專線小巴大約一成；另「短陣」可裝設 17 座位，即時的總單次運載力只由 51200 增加至 55360，增幅僅約 8.1%。

但專線小巴業界必定陸續更換車輛，預計未來 3 年將最少有四成新車投入服務，到時的總單次運載能力將達至近 60000，增幅接近兩成，即已追近 27 年來本港人口增長幅度。本人因此認為，屆時將是適當時機檢討小巴數目上限。故此，本人建議《公共小巴(數目限定)公告》(香港法例第 374K 章)，即 4350 部上限仍凍結，但年期由 5 年縮短至 3 年，即至 2018 年 6 月 20 日為止。

而在這 3 年內，除放寬專線小巴座位數目限制至 24 座，本人建議運輸及房屋局進行有關小巴法例及政策修訂。當中包括：

- 修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例》(香港法例第 374A 章)附表 1，放寬小巴最高車身尺寸 - 長 8.0m，闊 2.4m，高 3.3m；附表 2，小巴最高重量 - 7.5 噸；及刪除附表 3，座位數目上限。

目的是予小巴業界有更多的購車選擇，而不致予個別汽車品牌壟斷市場。

- 承如本人在文件 [CB\(4\)866/14-15\(08\)](#) 指出，多家車廠均有低地台小巴但規格都略為超出現行法例上限。要回應 5 月 5 日會議上有與會者提出要求引入低地台小巴以方便長者及傷健人士，以上的修訂法例建議就是必須的。



與小巴業界探討引入低地台小巴的可能。根據本人所做的資料搜集所得悉，除規格略為超出現行法例上限之外，車價的確非常高昂。5 月 5 日會議上謝健良先生回應主席提問時表示「高達 120 萬」不單所言非虛，本人更找到有車款價格(當地離岸價。即 FOB Ex Factory)高達 160 萬港元。相比現時小巴業界普遍採用的豐田 Coaster 及三菱 Rosa 車價僅約 60-70 萬港元，低地台小巴對業界絕對是不可能的任務。

本人認為，除非有足夠的經濟誘因，例如購車資助等，否則將難以推行。建議運輸及房屋局得與小巴業界詳細、謹慎的研究。**更絕不能採取一刀切推行**，因為涉及的不只是營辦商的商業利益，更有小巴業的經營前景衍生對從業員的生計的影響。

- 本人認為只批准專線小巴增加座位，而不批准紅色小巴，原因是紅色小巴仍多是採取「客滿開車」的營運模式，這不單會延長乘客等候的時間，更因為絕大多數是以「租車自僱」方式經營，增加座位數目就勢必使車主向司機開刀 - 增加車租，無形中使司機的生計不會得到改善。

不過，現時大多數紅色小巴的營運已近乎專線化，即是有既定往返的目的地和大致的行駛路線；而政府一直為推行逾 40 年的「專線化」仍未完全落實。本人認為，運輸及房屋局應在未來三年，設法將餘下約 1200 部紅色小巴全數專線化。

「專線化」的其中一個阻力是紅色小巴牌照分散，而政府當局現時批出專線小巴牌照又須要以註冊有限公司為準則，形成矛盾局面。本人建議運輸及房屋局修訂審批專線小巴牌照準則，協助車主以類似「合作社」形式籌組註冊法團，使能加快專線化的速度。

---

以上為本人對是次議題向立法會交通事務委員會提交的書面意見，本人同意公開予公眾查閱，但必須同時載於會議議程網頁（網址：<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/agenda/tp20151106.htm>），視為納入會議議程的文件。

林鴻達

時事評論員/獨立政策研究員