

## 道路公共交通工具(包括非專營巴士)

### 整體政策架構

1. 香港有一個完善的公共交通系統，由各類的公共交通工具提供服務，包括鐵路、專營巴士、公共小巴、的士、渡輪、電車及非專營巴士。政府一貫的運輸政策是維持一個平衡的公共交通系統，並協調各種公共交通工具，以提供安全及有效率的服務，及使各種交通工具都有其生存空間。

2. 由於香港的道路路面有限，而社會亦很關注汽車所引至的環境問題，因此我們在政策以集體運輸工具作優先，即鐵路及專營巴士，而鐵路會發展成爲本港公共交通系統的骨幹。其他的公共交通工具會扮演輔助的角色。這個有效協調的公共交通系統一直有效率地運作，減少惡性競爭、交通擠塞及對環境的影響。

### 道路公共交通工具的角色及功能

3. 在這個架構下，專營巴士會繼續扮演一個重要的角色。對在未有鐵路通達的地方，專營巴士是主要的交通工具，並爲乘客提供選擇。在接載乘客往返鐵路方面，專營巴士會發揮更重要的作用。

4. 其他公共交通工具擔當輔助角色。公共小巴、的士及非專營巴士的角色及的功能簡述如下：

(a) 公共小巴 – 自 1976 年開始公共小巴的總數已限定爲 4350 輛。政府一直鼓勵紅色小巴轉爲專線小巴，附件一顯示紅色小巴轉爲專線小巴的進展。我們的政策是鼓勵公共小巴以專線小巴形式運作，它們提供前往鐵路車站和公共交通交匯處的接駁服務，並在乘客較少而無須提供高載客量的交通工具的地區，或一些以專營巴士行走並不符合經濟原則或受制於路面情況的地區，提供服務。

(b) 的士 – 市區、新界及大嶼山的士以較高的收費爲乘客提供個人服務。自 1994 年以來市區及新界的士的數目分別維持在 15,250 輛及 2,838 輛，未有改變，而大嶼山的士自 1997 年亦維持在 50 輛。附件二顯示有關的詳情。

(c) 非專營巴士 – 他們爲常規公共交通服務不足的地區，及特定的顧客提供服務。非專營巴士所擔當的輔助角色包括：

- (i) 紓緩市民主要在繁忙時段對專營巴士和專線小巴服務的需求；
- (ii) 爲特定的乘客提供特設服務，例如酒店服務、過境路線、學生服務及僱員服務；及

- (iii) 在一些專營巴士或及專線小巴行走並不符合營運效益的地區提供服務，應付乘客需求。

#### 比較非專營巴士及其他交通工具的增幅

5. 運輸署發出客運營業證授權非專營巴士營運者提供服務。客運營業證可授權其持有人提供以下的服務:

- 遊覽服務 A01
- 酒店服務 A02
- 學生服務 A03
- 僱員服務 A04
- 國際乘客服務 A05
- 居民服務 A06
- 複式類型交通服務 A07
- 合約出租服務 A08

6. 當局為非專營巴士營辦商提供彈性，讓他們可有效率及有效地發揮其功能。客運營業證持有人可經營多於一種服務，而運輸署在處理客運營業證申請時，亦會按營辦商的要求維持一定的彈性。自 1998 至 2003 年 9 月底的過往 5 年期間，已登記的非專營巴士數目由 5,868 輛上升至 7,047 輛，升幅達 20%。酒店服務(升幅 267%)及合約出租服務(升幅 120%)的升幅最大，而學生服務(升幅 40%)、國際乘客服務(升幅 29%)遊覽服務(升幅 29%)，及居民服務(升幅 21%)都錄得高於平均的增長幅度。附件三的圖表詳細顯示這些變更。

7. 非專營巴士數目的增幅遠超其他道路交通工具。在 1998 至 2003 年 9 月底同期的專營巴士數目只由 6,018 輛增加至 6,319 輛，升幅為 5%。附件四比較同期間專營巴士與非營巴士登記車輛數目的改變情況。

#### 近期有關規管非專營巴士運作的關注

8. 最近個別非專營巴士營辦商超越了其既定的經營範圍，營辦一些偏離有關非專營巴士的法例及政策原意及精神的巴士服務。這些非專營巴士營辦商濫用了當局所賦予的彈性，雖然有關服務可能為乘客提供多一項選擇，但其運作模式嚴重影響常規公共交通工具，長遠而言不利於公眾利益。我們必須維持常規的公共交通服務，在路線、車費及班次上繼續提供平穩及可靠的服務，並讓各種交通工具可在公平的環境下運作。

9. 政府會繼續打擊未經批准的非專營巴士服務。當局已邀請交通諮詢委員會對非專營巴士的發牌及規管制度進行檢討。檢討會研究及建議當局應該如何加

強對非專營巴士的規管及發牌機制，包括檢討合約出租服務本身及其下的免費巴士服務的發牌條件。這項檢討亦會研究改善執法效率的方法，嚴厲打擊違規的非專營巴士的運作。我們希望檢討可在約 6 個月內完成。

2003 年 11 月 26 日