

# 交通費用支援計劃研究報告

2011年9月27日

# 研究目的

- 探討減低每日交通開支的方案，對象是：
  - 長者
  - 需要恆常乘搭長途線的乘客
- 提出支援交通開支的建議

# 研究方法

智經委託黎汝信顧問有限公司透過以下方法進行研究：

- 文獻研究
- 與社會服務機構進行訪談

智經亦委託了嶺南大學公共管治研究部

- 在2011年6月7至13日期間以電話訪問形式進行調查

## 爲何以長者／需要恆常乘搭長途線的乘客爲目標對象？

- 減低長者在交通費用的負擔，鼓勵長者多參與活動，從而促進他們融入社會，讓長者透過優化的健康生活，有助他們保持活力，更有生氣
- 表達對長者的一種關懷及敬意
- 在香港，長途車程的交通費頗高。對於那些需要恆常乘搭長途車的乘客，高昂的交通費開支爲他們帶來經濟負擔

# 電話訪問調查結果

調查成功訪問了1,007人，結果如下：

- 誰該支付長者票價優惠？
  - 40% 認為是政府
  - 28% 認為是公共交通營運商
  - 24% 認為應由上述兩者共同承擔
- 是否認為長途交通費用太高？
  - 73%認為是
- 應否引入月票制度？
  - 983位使用公共交通(的士除外)的受訪者中，71%認為應該
- 受訪者每月交通開支的平均數為\$740
- 受訪者可接受的每月交通開支的平均數為\$620

# 長者(65歲或以上)交通費優惠：香港

交通工具	票價優惠	涵蓋範圍
港鐵	(1) 約50% (2) 一律為\$2.0 (至2012年8月止)	整個鐵路網絡 整個鐵路網絡 - 逢星期三、六及公眾假期
專利巴士	(1) 約50% (2) 一律\$2.0 (至2012年1月止)	所有路線 所有路線 - 逢星期日及公眾假期 (馬場專線、迪士尼樂園快線、機場快線及非專利路線除外)
專線小巴	5% 至60%	港、九、新界共453條路線中約57條
香港電車	約50%	所有路線
渡輪	(1) 全免 (2) 約50%	天星小輪的所有路線 其他渡輪的所有路線

# 長者交通費優惠：海外城市

## 部份發達城市的長者交通費優惠

- 免費乘搭 – 倫敦(60+)、東京(70+)、廣州(65+)、巴黎(65+)、台北公車(65+)(每月60次的免費分段優惠)
- 60%優惠 – 台北捷運(65+)
- 50%優惠 – 巴黎(60+)、紐約(65+)、廣州(60+)
- 約33%優惠 – 阿姆斯特丹(65+)、多倫多公車局(Toronto Transit Commission)(65+)
- 25%至55%優惠，視乎路程長遠 – 新加坡(60+)

# 長者交通費優惠的主要考慮

- 香港應否在長者交通費優惠方面多做一點？
- 若應該的話，可多做些甚麼？如何實行？
- 最後，該由誰來支付？

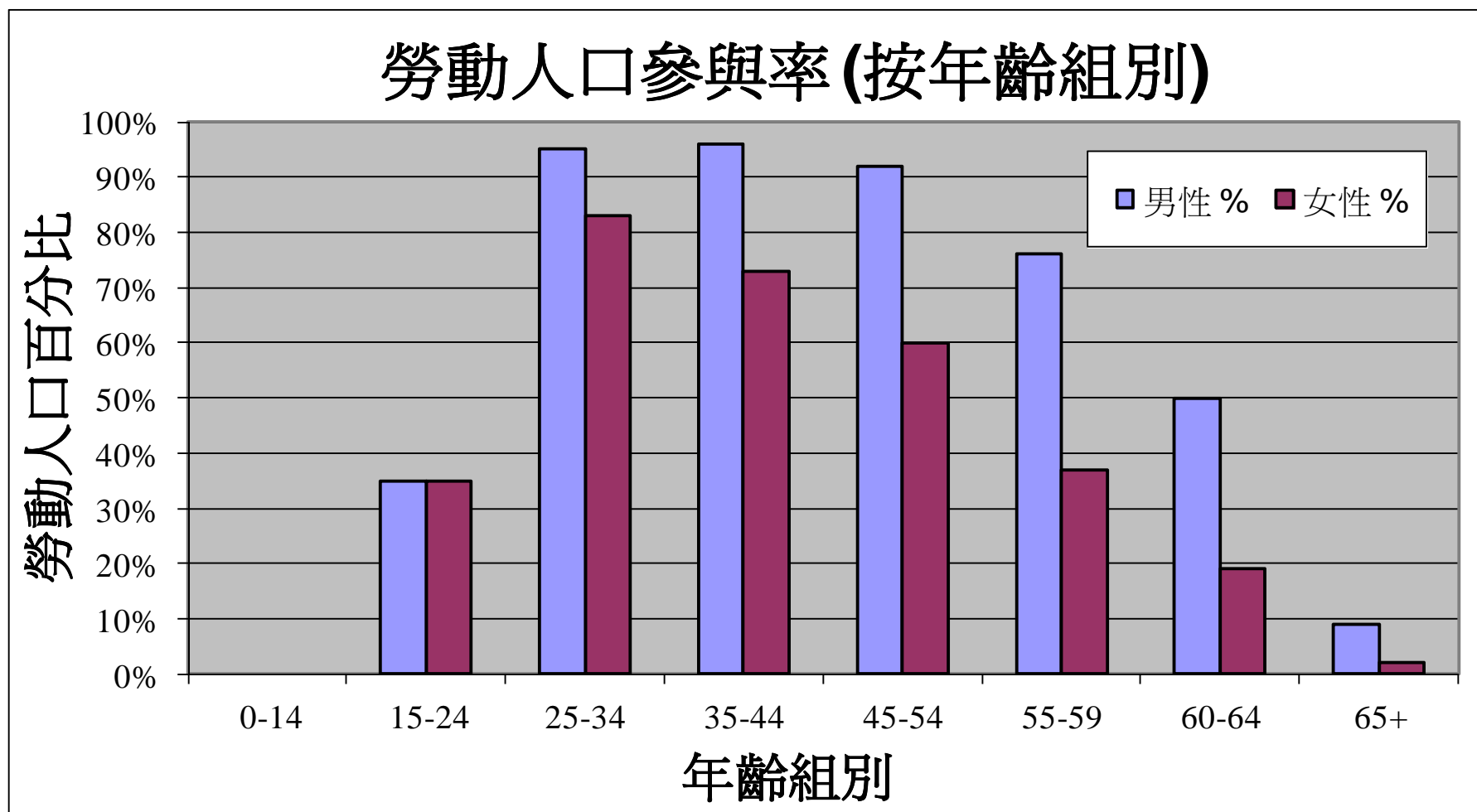


# 按年齡組別劃分的年中人口 (2010)

年齡組別	人數	百分比
0-14	858,000	12%
15-24	891,000	13%
25-34	1,085,200	15%
35-44	1,159,100	16%
45-54	1,297,900	18%
55-59	492,000	7%
60-64	372,500	5%
<b>65+</b>	<b>912,100</b>	<b>13%</b>
Total	7,067,800	100%

資料來源：政府統計處在2011年出版的《香港的女性及男性主要統計數字》

# 勞動人口參與率 (2009)



# 使用率及每日乘搭次數 (按年齡組別劃分)

- 結合使用率(年齡組別為65+的使用率為0.95) 及按年齡組別劃分的人口統計數字 (年齡組別為65+的人口為 912,100) , 顧問推算年齡組別為65+乘搭次數佔總乘搭次數的6.8%

年齡組別	每日乘搭次數	佔總乘搭次數的百分比
0-14	1,029,600	8.1%
15-24	1,692,900	13.3%
25-34	2,485,108	19.6%
35-44	2,758,658	22.2%
45-54	2,582,821	20.3%
55-59	836,400	5.5%
60-64	447,000	3.8%
65+	866,495	6.8%
總數	12,698,982	100%

# 以長者為目標的優惠方案

1. 維持現有優惠(大部分專線小巴沒有為長者提供車費優惠)
2. 65歲或以上的長者以半價乘搭所有主要固定路線服務(包括所有專線小巴)
3. 65歲或以上的長者免費乘搭所有主要固定路線服務(包括所有專線小巴)
4. 65歲或以上的長者以\$2(或\$2以下) 優惠車費一週七天乘搭所有主要固定路線服務
5. 向65歲或以上的居民發放車資津貼
  - 每人每月\$100
  - 每人每月\$200

# 優惠方案所涉及的財政影響

方案	預計每年開支(約)	額外開支(約)
<b>1. 維持現有優惠</b>	\$7億	無須額外開支
<b>2. 半價</b> 65歲或以上的長者以半價乘搭所有主要固定路線服務(包括所有專線小巴)	\$8億	\$1億
<b>3. 免費</b> 65歲或以上的長者免費乘搭所有主要固定路線服務(包括所有專線小巴)	\$17億+	\$10億+
<b>4. \$2(或\$2以下)優惠</b> 65歲或以上的長者以\$2(或\$2以下) 優惠車費一週七天乘搭所有主要固定路線服務	\$12億	\$5億
<b>5. 維持現有優惠+每月津貼</b> 向65歲或以上的居民發放車資津貼 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 如每人每月\$100</li> <li>• 如每人每月\$200</li> </ul>	維持現有優惠 以外的開支 \$8億 \$12億	\$8億 \$12億

# 優惠方案的評估

方案	評估
1. 維持現有優惠	<ul style="list-style-type: none"> <li>專線小巴路線是經常使用的交通工具，但大部分路線並沒有長者優惠安排</li> </ul>
2. 半價 65歲或以上的長者以半價乘搭所有主要固定路線服務(包括所有專線小巴)	<ul style="list-style-type: none"> <li>優惠安排覆蓋大部分主要固定路線(包括專線小巴); 與其他方案相比開支最低</li> <li>如沒有政府的財政支援，營運商未必願意推行</li> <li>政府行政上退還營運開支手續繁複</li> </ul>
3. 免費 65歲或以上的長者免費乘搭所有主要固定路線服務(包括所有專線小巴)	<ul style="list-style-type: none"> <li>可以與大部分慷慨的海外城市看齊; 但與其他方案相比開支最高</li> <li>如沒有政府的財政支援，營運商未必願意推行</li> <li>政府行政上退還營運開支手續繁複</li> </ul>
4. \$2(或\$2以下)優惠 65歲或以上的長者以\$2(或\$2以下)優惠車費一週七天乘搭所有主要固定路線服務	<ul style="list-style-type: none"> <li>方案4是方案2和方案3的中間路線</li> <li>如沒有政府的財政支援，營運商未必願意推行</li> <li>政府行政上退還營運開支手續繁複</li> </ul>
5. 每月津貼 向65歲或以上的居民發放車資津貼	<ul style="list-style-type: none"> <li>一個最容易推行的方案</li> <li>可取之處是「錢」跟長者走</li> <li>長者自由選擇乘搭的交通工具</li> <li>連同現時已有不同的長者乘車優惠，加上這項交通津貼計劃，大多數65歲或以上的居民將可享免費乘車</li> </ul>

# 以優惠長者為目標的建議

- 政府為65歲或以上的長者，透過八達通咭，提供上限為\$100／\$200的車資津貼，條件是：
  - 香港居民
  - 持有個人八達通咭的長者
  - 計劃只適用於公共交通工具費用上
  - 不可轉讓及不可把每月剩餘的資助額帶到下個月
- 計劃免入息審查
- 交通營運商應繼續為長者提供票價優惠；鼓勵營運商為長者提供更多票價優惠

# 長途車費：香港

## 乘搭港鐵由新界往返市中心的車費

往 由	尖沙咀區			中環區		
	單程車費	每月車費 (以24個工作天的來回車程計算)	月票	單程車費	月費 (以24個工作天的來回車程計算)	月票
屯門	\$17.6	\$844.8	\$490.0	\$22.9	\$1,099.2	不適用
上水	\$11.3	\$542.4	\$400.0	\$17.0	\$816.0	不適用
東涌	\$14.1	\$676.8	不適用	\$18.8	\$902.4	不適用



# 長途車費：香港

## 乘搭巴士由新界往返市中心的車費

往 由	尖沙咀區			中環區		
	路線 號碼	單程 車費	每月車費 (以24個工作 天的來回車 程計算)	路線 號碼	單程 車費	每月車費 (以24個工作 天的來回車 程計算)
元朗	268B	\$17.0	\$816.0	968	\$22.0	\$1,056.0
上水	270A	\$13.5	\$648.0	373	\$22.9	\$1,099.2
東涌	E21A	\$14.0	\$672.0	E11	\$21.0	\$1,008.0

# 為需要恆常乘搭長途線乘客提交的方案

## 1) 票價檢討機制

- 目前票價反映在服務提供的成本上，即與路程長短掛鈎
- 如以政策主導車票定價，方案必須要清晰，並須與營運商及公眾討論
- 車費可在未來調整
  - 長途票價不變或下調
  - 短／中途票價上調

# 為需要恆常乘搭長途線乘客提交的方案

## 2) 月票

### a. 港鐵發行多種月票

- 在現有的月票模式上加入適用於過海的路線
- 推出新月票模式供需要恆常乘搭東鐵和西鐵以外長途線乘客使用（如東涌線）

### b. 巴士公司引入月票制度

# 為需要恆常乘搭長途線乘客提交的方案

## 3) 為適用在不同公共交通工具的長途車費 設定每月車費支出上限

- 當每月在長途路程的總支出達到一定金額後，在該月內餘下的長途路程車費支出可獲優惠或免費乘搭
- 運作初期，每月車費支出的上限可訂得稍高
- 在運作了一段時間後，因應各方意見檢討上限

# 有關方案的評估

方案	目前情況	評估
1. 票價檢討 機制	<ul style="list-style-type: none"> <li>港鐵和巴士的收費基本上反映路程的長短</li> <li>港鐵收費因應各路線而有所不同</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>難以在短期內推行</li> <li>需要在一段時間內分階段進行</li> </ul>
2a. 港鐵 月票	<ul style="list-style-type: none"> <li>只適用於西鐵和東鐵線                             <ul style="list-style-type: none"> <li>不適用於過海路線</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乘客需要預先繳付整月車費，但未必人人能夠負擔</li> <li>乘客若因疾病、離境等原因未能在該月累積足夠的乘搭次數，會有所損失</li> </ul>
2b. 巴士 月票	<ul style="list-style-type: none"> <li>目前沒有此計劃</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各營辦商難以就收入分帳達成共識</li> </ul>
3. 每月車費 支出上限	<ul style="list-style-type: none"> <li>目前沒有此計劃</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乘客不需要預先繳付整月車費</li> <li>乘客如因疾病、離境等原因未能在該月累積足夠的乘搭次數，不會有所損失</li> </ul>

# 為支援需要恆常乘搭長途線乘客的建議

- 由政府為需要恆常乘搭長途線而使用八達通咭的乘客，設定一個適用於不同公共交通工具的每月車費支出上限
  - 若乘客每月乘搭長途路線的車費支出達到**\$700**，該月其後的長途路線車費支出將由政府透過八達通咭，資助每人每月不多於**\$300**，剩餘的資助額不能帶往下個月使用
  - 若乘客乘搭的長途路線車費支出超出政府每月資助的**\$300**，乘客須自行繳付該月內的其餘車費
  - 計劃免入息審查
  - 智經估計這計劃每年可涉及**11 至 13**億公帑支出
- 符合建議中可計算資助車資的長途車程：
  - 該車程的車資為**\$14**或以上(包括在限定時間內使用多於一程不同的公共交通工具)
  - 不包括的士、紅色小巴、跨境及機場鐵路服務

# 智經研究中心

謝謝!