



公共小型巴士面對的挑戰

圖1 — 公共小巴每年的載客量 (百萬人次)

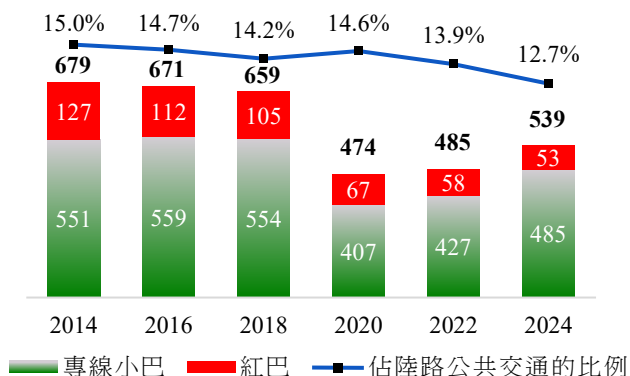


圖2 — 公共小巴登記數目及公共小巴牌價(百萬港元)

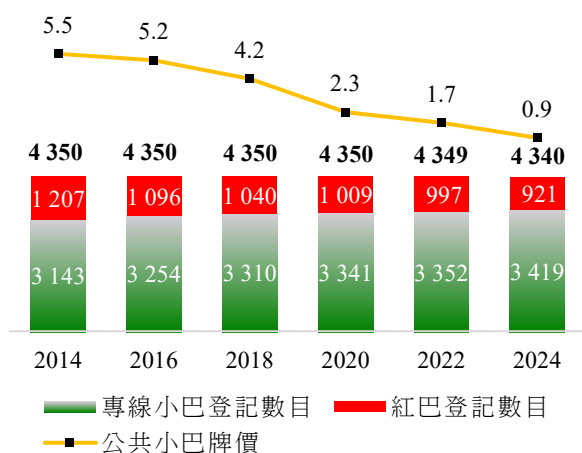
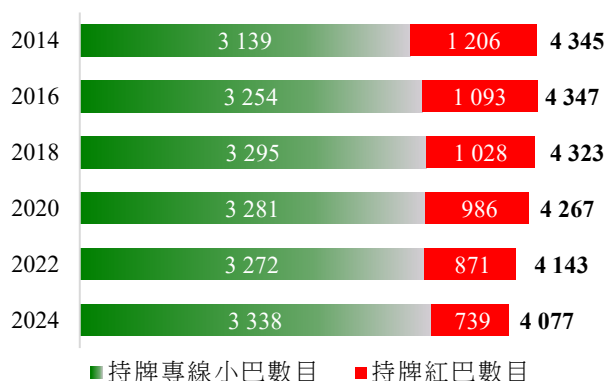


圖3 — 持有年度牌照的專線小巴及紅巴數目

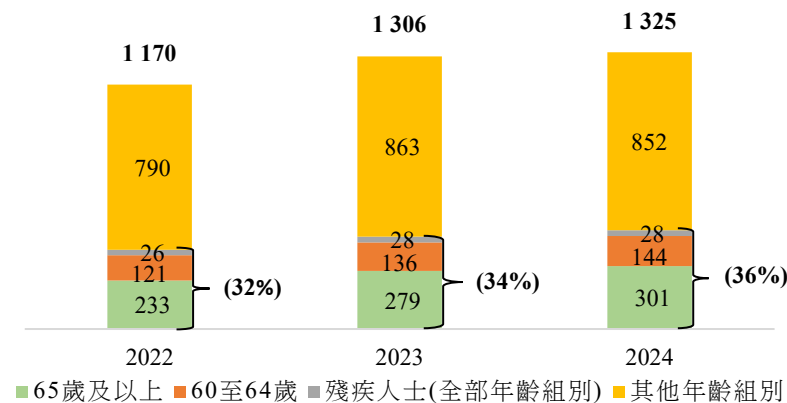


重點

- 《道路交通條例》(第374章)於1969年7月修訂後，把當時鬆散無序的“小巴”服務合法化，成為一種新的公共交通工具，即公共小型巴士(“公共小巴”)。隨後於1972年，當局進一步把它劃分為綠色專線小巴(“專線小巴”)和紅色小巴(“紅巴”)，前者路線和車費受到政府規管，而後者則有較大自由度載客。1976年，當局再將公共小巴的法定牌照數目上限訂為4 350輛。儘管如此，公共小巴作為輔助性的公共交通角色，多年未變。
- 過去十年，公共小巴的年度載客總量累降21%，跌至2024年的5.39億人次，它在整體陸路公共交通的比例，同期亦由15.0%跌至12.7%(圖1)。2024年，專線小巴營運共約358條路線，雖然載客量較十年前下跌了12%，但其跌幅遠低於“紅巴”的58%。2024年，專線小巴約佔整體公共小巴載客量的90%，較十年前的81%明顯上升。
- 公共小巴載客量的跌勢，相信是由於：(a)鐵路網絡自2010年代中期以來持續擴展(例如南港島線及西港島線)；(b)其服務質素未如人意；及(c)司機短缺問題。反映不明朗的行業前景，公共小巴牌價在十年間暴挫86%，跌至2024年的僅約90萬港元，據報牌價於2025年年中更下滑至30萬港元(圖2)。面對財政困難，部分營辦商已停止償還銀行貸款(即“斷供”)；而至少另有150個營辦商已獲銀行信貸援助。
- 面對生意不景，部分小巴車主索性把車輛閒置，不提供服務。過去十年，領有年度車輛牌照的公共小巴數目因而累減268輛或6%，至2024年的4 077輛(圖3)。當中，近七成(69%)遭閒置公共小巴為紅巴，顯示紅巴較易受市場需求轉變影響。2021年2月，政府推出支援措施，把長者及合資格殘疾人士票價優惠計劃(“二元優惠計劃”)擴展至紅巴。2024年8月，政府亦特別邀請11條符合基本要求的紅巴路線營辦商轉為營運專線小巴，但最終只有兩條路線的營辦商接受轉線建議。

公共小型巴士面對的挑戰(續)

圖4 — 按年齡劃分專線小巴載客量(日均千人次)⁽¹⁾ 重點



註：(1) 括號內的數字指佔整體專線小巴平均每日載客量比例。

圖5 — 公共小巴服務的投訴宗數

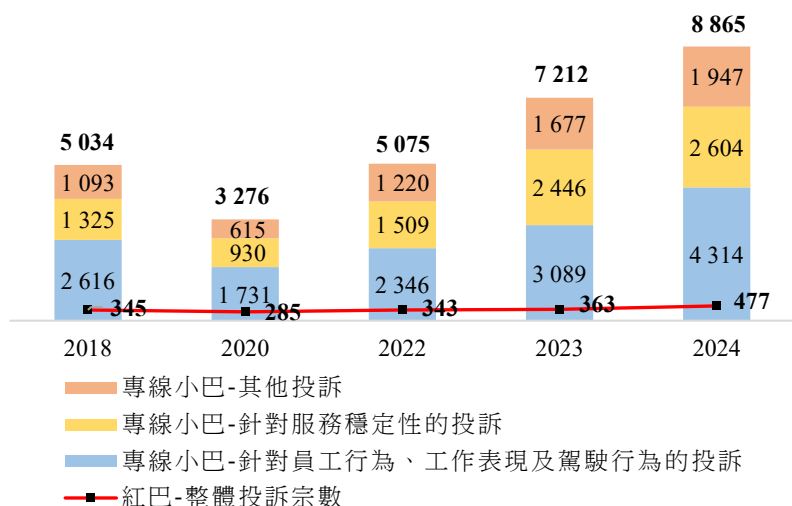
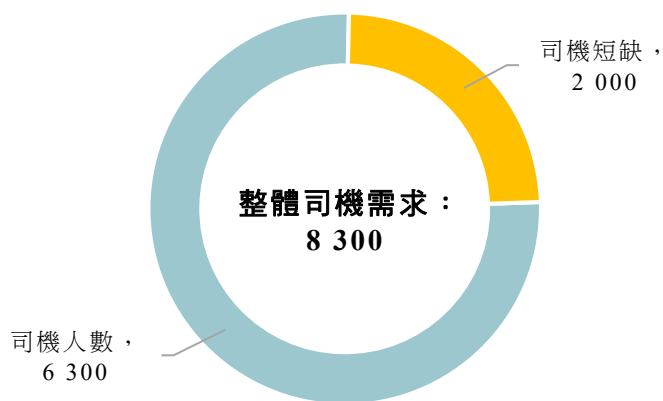


圖6 — 截至2023年公共小巴人手短缺情況



- 2024年，約36%專線小巴的乘客受惠於二元優惠計劃，較2022年的32%相應比率為高(圖4)。雖然公共小巴較前更為依賴長者市場，但迄至2025年2月，僅有4輛可供輪椅上落的低地台公共小巴，而它們全為服務醫院路線的專線小巴。不過，預計未來兩年將有另外11輛可供輪椅上落的專線小巴投入服務。目前，專線小巴營辦商須自行承擔設備升級的費用。

- 公共小巴服務質素欠佳，持續受到公眾關注。專線小巴服務方面，其整體投訴數字在七年間顯著升76%，至2024年的接近8 900宗(圖5)。當中的投訴大多涉及服務穩定性(49%)，其次是駕駛行為(29%)，以及員工行為及工作表現(22%)。至於紅巴服務的投訴個案，同期上升28%，於2024年達到477宗。

- 根據政府於2023年6月發表的人力推算報告，公共小巴業共需8 300名司機方可全面營運，但受聘的司機只有6 300名，尚有2 000個司機職位空缺有待填補(圖6)。

- 2023年7月，政府推出運輸業輸入勞工計劃，容許輸入公共小巴司機，上限為900名。根據該計劃，公共小巴營辦商每聘請兩名本地員工，方能輸入一名員工。截至2025年2月，共有722名輸入司機通過公共小巴駕駛考試，其中680人已開始提供服務。

數據來源：運輸署、交通投訴組及進智公交的最新數字。

立法會秘書處
研究及資訊部
資料研究組
2025年7月16日
電話：3919 3703

數據透視為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等數據透視作為上述意見。數據透視的版權由立法會行政管理委員會(下稱“行政管理委員會”)所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製數據透視作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響。詳情請參閱刊載於立法會網站(www.legco.gov.hk)的責任聲明及版權告示。本期數據透視的文件編號為ISSH23/2025。