

沈建法, 2014, 公共交通繁忙時段擁擠 訪港旅客非主因, 觀點, *明報*, A28, 2月20日
Shen Jianfa, 2014, Visitors are not the main reason for the peak-hour congestion of public transport in Hong Kong. Viewpoint, *Ming Pao*, A28, 20 February (in Chinese).

<http://news.mingpao.com/20140220/faa1.htm>

<http://news.sina.com.hk/news/20140220/-6-3193615/1.html>

~~~~~  
**沈建法：公共交通繁忙時段擁擠 訪港旅客非主因**

【明報專訊】內地訪港旅客從 2002 年的 683 萬人次激增至 2013 年的 4075 萬人次。2013 年訪港旅客總數達到 5430 萬人次。繼內地孕婦來港產子事件之後，香港不少人士與媒體日益關注內地訪港旅客數量是否超過香港接待旅客的能力。商務及經濟發展局早前公布《香港承受及接待旅客能力評估報告》，考慮了口岸處理能力、旅遊設施容量、酒店接待能力與公共交通網絡的載客能力，以 2017 年有超過 7000 萬旅客訪港這預測數字為基礎，評估顯示香港在各方面仍可應付 2017 年訪港旅客的需求。水貨活動與公共交通繁忙時段擁擠是不少人士關注的問題。應該指出，從事水貨活動的包括數萬港人與內地人，數萬水貨客與數千萬訪港旅客應該區分開來，不能因為打擊水貨活動而關上內地旅客訪港的大門。

有多少內地訪港旅客使用公共交通，對公共交通有多大影響？迄今沒有客觀的數字。《香港承受及接待旅客能力評估報告》只提到在訪港旅客所使用的眾多公共交通工具中，鐵路佔的份額為 55%。《明報》1 月 26 日的報道，也提到「旅客增多，自然令鐵路系統負荷增加」，但是訪港旅客是公共交通繁忙時段擁擠的主要原因嗎？本文試圖用「旅客人口當量」的概念進行客觀和實事求是的分析。

**2002 至 2013 訪港旅客增加，最多使平均每日公共交通旅客人次增加 5.84%**

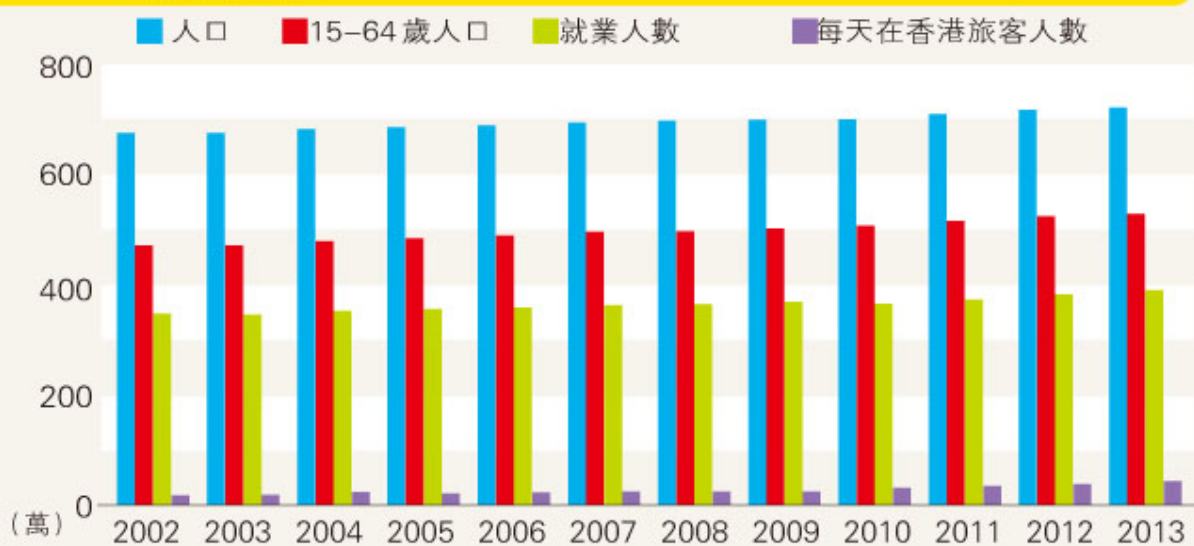
2013 年香港人口 700 多萬，訪港旅客總數達到 5430 萬人次，數字很大，不少人以為超出了香港接待旅客的上限。其實，訪港旅客 2012 年平均每次來港 3.5 晚，即平均每次來港活動 4.5 天。2013 年 2864 萬人次為不過夜訪港旅客，即平均每次來港活動 1 天。以一年平均 365 天計，可以計算出旅客人口當量，即平均每天有多少旅客在香港。

旅客人口當量可以同人口、15 至 64 歲人口、就業人數直接比較，顯示訪港旅客對公共交通的相對影響。從 2002 到 2013 年，平均每天在香港旅客人數由 15.1 萬增加到 39.5 萬（圖一）。每天在香港旅客人數佔就業人數（同公共交通繁忙時段擁擠最有關的指標）比重從 4.34% 上升到 10.18%。由此可以估計平均每日旅客使用公共交通人次（圖二）。因此，2002 至 2013 訪港旅客增加，最多使平均每日公共交通旅客人次增加 5.84%。同期，平均每日公共交通乘客人次增加 18.11%，由 1088 萬增加到 1285 萬。訪港旅客增加的貢獻只為 32.2%。同期，香港人口增加 6.52%，15 至 64 歲人口增加 11.82%，就業人數增加 11.70%。就業人數增加對平均每日公共交通乘客人次增加的貢獻為 64.6%。

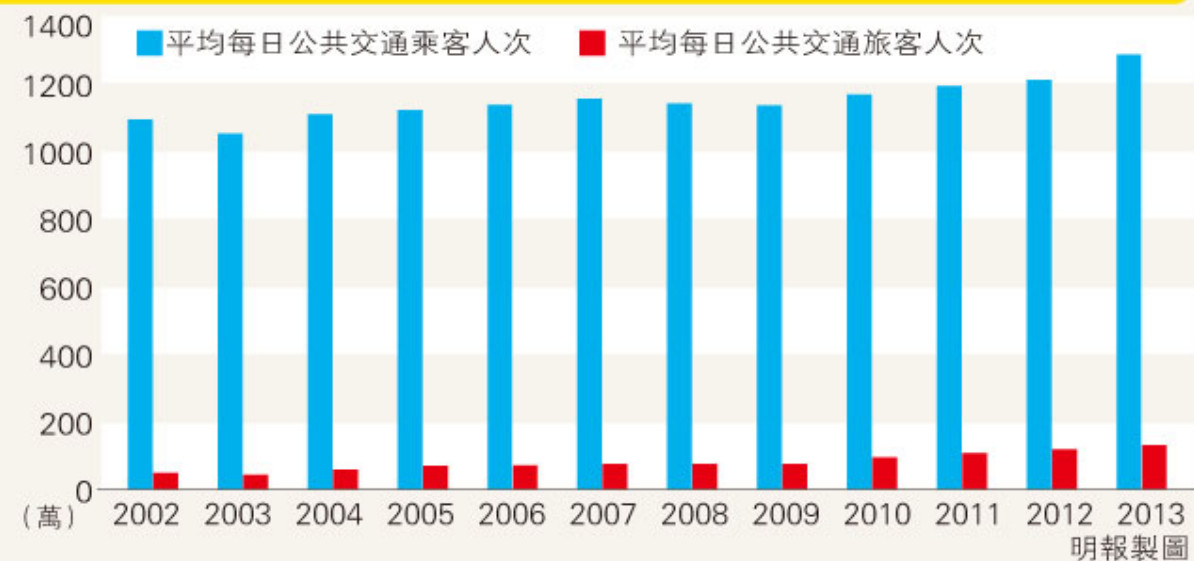
## 港鐵公共交通乘客人次增加，是由於大量乘客由巴士轉用港鐵

2002 至 2013 年港鐵平均每日公共交通乘客人次增加 50.77%，由 352 萬增加到 530 萬。顯然，港鐵公共交通乘客人次增加是由於大量乘客由巴士轉用港鐵，不可能由佔就業人數 10.18% 的每天在香港旅客人數引起。2002 至 2013 年香港平均每日公共交通乘客人次增加 18.11%，但是，九龍和港島的地鐵網絡基本沒有變化，這是造成交通繁忙時段九龍塘站與金鐘站擁擠的根本原因。情況預計在沙中線落成後，才可望改善。

**圖一：平均每天在香港旅客人數，與人口、15 至 64 歲人口及就業人數比較**



**圖二：平均每日公共交通乘客人次，與平均每日旅客使用公共交通人次比較**



明報製圖

作者為中文大學香港亞太研究所及地理與資源管理學系教授