



平等機會委員會  
EQUAL OPPORTUNITIES COMMISSION

# 香港無障礙的士 研究報告



## **平等機會委員會**

電話：(852) 2511 8211

傳真：(852) 2511 8142

電郵：eoc@eoc.org.hk

網址：www.eoc.org.hk

地址：香港黃竹坑香葉道 41 號 16 樓

## **免責聲明**

本研究報告內所有的資料只作一般參考用途，並不代表法律意見。如有任何查詢或欲獲取更多資訊，歡迎聯絡平等機會委員會。

印刷日期：2018 年 3 月

# 香港無障礙的士 **研究報告**



平等機會委員會  
EQUAL OPPORTUNITIES COMMISSION

# 目錄

背景及研究目的 .....	4
香港的士的無障礙程度現況 .....	5
▶ 可供輪椅上落的的士的供求情況 .....	5
▶ 有關無障礙的士的現行政策及規定 .....	7
▶ 引進專營的士 .....	9
▶ 代表殘疾人士的非政府機構對的士無障礙程度的看法 .....	10
海外經驗 .....	12
▶ 英國倫敦：地方政府的發牌政策 .....	13
▶ 澳洲悉尼：司機及乘客補貼計劃 .....	14
▶ 美國紐約市：《美國殘疾人法》的法庭案例 .....	15
總結及建議 .....	16
參考資料 .....	18
附錄一：香港可供輪椅上落的的士 / 出租車例子 .....	22
附錄二：海外可供輪椅上落的的士例子 .....	23



## 背景及研究目的

1. 平等機會委員會（平機會）有法定責任致力推廣平等機會及消除歧視。平機會負責執行《殘疾歧視條例》，該條例禁止基於殘疾的歧視、騷擾和中傷。根據《殘疾歧視條例》第26及27條，公共交通營運者向殘疾人士提供交通運輸或旅遊設施時，如有關設施令殘疾人士不能進入或享用，有可能屬違法歧視行為。<sup>1</sup>
2. 有見及此，本研究旨在就香港的士無障礙程度進行初步檢討，具體目的如下：
  - 就政府的相關政策及規定，以及反映本港可供輪椅上落的的士（下稱輪椅的士）供求的統計數字，檢討現時的士的無障礙程度；
  - 概述代表殘疾人士的不同非政府機構對的士無障礙程度的看法；
  - 就的士無障礙程度及輪椅的士的問題檢視海外經驗，特別着眼於面積和人口與香港相若的城市；
  - 就改善本港的士無障礙程度提出建議，特別是關乎政府於2016年6月首次建議的優質的士（其後改稱為專營的士），這些的士提供較一般普通的士高質素的服務。<sup>2</sup>

<sup>1</sup> 《殘疾歧視條例》（香港法例第487章）第26-27條。

<sup>2</sup> 立法會（2016年6月21日）。立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》《角色定位檢視》優質的士及增加公共小巴座位。摘自<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20160621cb4-1124-1-e.pdf>



## 香港的士的無障礙程度現況

### 可供輪椅上落的的士的供求情況

3. 的士是本港第四常用的公共交通工具，在2015年，的士平均每日乘客量為966,400人次。<sup>3</sup>截至2016年7月為止，本港的士牌照總數為18,163個。當中，市區的士佔15,250個，新界的士佔2,838個，大嶼山的士佔75個。<sup>4</sup>目前，本港的士司機人數達40,000多人，當中絕大多數是以個體戶模式自僱經營的出租司機或車主司機。<sup>5</sup>
4. 現時有兩間的士營運商透過「包車」形式為乘客提供輪椅的士及較高質素的的士服務，這些營運商分別是鑽的及星群的士。<sup>678</sup>香港復康會自2008年起提供易達轎車服務。這些的士和出租車服務的例子載於附錄一。下表為三個營運商的服務比較：

<sup>3</sup> 政府統計處（2016年）。香港統計月刊：2016年10月。摘自 <http://www.statistics.gov.hk/pub/B10100022016MM10B0100.pdf>

<sup>4</sup> 立法會（2016年7月13日）。立法會二十一題：優質的士。摘自 <http://www.info.gov.hk/gia/general/201607/13/P2016071200628.htm>

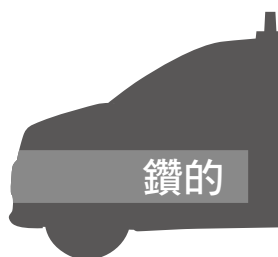
<sup>5</sup> 立法會（2015年11月6日）。立法會交通事務委員會：的士服務。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20151106cb4-119-8-e.pdf>

<sup>7</sup> 的士營運商派的於2016年引進10輛車尾箱較大的的士，但該等的士不可供輪椅上落。

<sup>8</sup> 另一營運商珍寶的士於2016年12月引進60輛車身及車尾箱較大的的士，但該等的士不可供輪椅上落（其主要服務對象為商務旅客）。（Yau, C. (2016年12月)。Hong Kong taxi trade fights back with dozens more cabs offering a premium service。南華早報。摘自 <http://www.scmp.com/news/hong-kong/health-environment/article/2050861/hong-kong-taxi-trade-fights-back-dozens-more-cabs>

<sup>9</sup> 星群的士車隊另有32輛的士不可供輪椅上落。（信報（2017年1月12日）。「星群的士推繁忙地區特選服務試驗計劃」。摘自 <http://www2.hkei.com/instantnews/current/article/1472417/%E6%98%9F%E7%BE%A4%E7%9A%84%E5%A3%AB%E6%8E%A8%E7%B9%81%E5%BF%99%E5%9C%B0%E5%8D%80%E7%89%B9%E9%81%B8%E6%9C%8D%E5%8B%99%E8%A9%A6%E9%A9%97%E8%A8%88%E5%8A%83>

<sup>10</sup> 立法會（2015年11月6日）。立法會交通事務委員會：的士服務。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20151106cb4-119-8-e.pdf>



車輛數目 (截至2016年 12月為止)	7
成立年份	2011
輪椅使用者座 位數目	♿♿

輪椅規格
前座：0.58米（闊）x 1.31米（高），200公斤； 後座：0.63米（闊）x 1.32米（高），200公斤
價目（截至2016年12月為止）
點到點收費：按行程報價，最低消費115元；每小時租金：300元，最少租用一小時



車輛數目 (截至2016年 12月為止)	74 <sup>9</sup>
成立年份	2015
輪椅使用者座 位數目	♿

輪椅規格
0.7米（闊）x 1.4米（高），200公斤
價目（截至2016年12月為止）
按計程錶收費，預約費80元



車輛數目 (截至2016年 12月為止)	20
成立年份	2008
輪椅使用者座 位數目	♿♿

輪椅規格
前座：0.66米（闊）x 1.3米（高），200公斤； 後座：0.66米（闊）x 1.32米（高），200公斤
價目（截至2016年12月為止）
首16公里或其任何部分：160元； 其後每公里或其部分：10元

來源：營運商網站；立法會文件<sup>10</sup>；南華早報<sup>11</sup>。

<sup>11</sup> Yau, C. (2016年7月19日)。Road rage: why Hong Kong's cabbies want to bump new players off the road。南華早報。摘自 <http://www.scmp.com/news/hong-kong/economy/article/1991872/road-rage-why-hong-kongs-cabbies-want-bump-new-players-road>

5. 現時香港只有0.5%的的士可供輪椅上落，這比例遠低於世界上其他收入水平相若的城市或地區。例如，在2015年，英格蘭有58%的的士可供輪椅上落，而倫敦全部22,500輛的士均可供輪椅上落（有關海外經驗的詳情請參考第18至28段）<sup>12</sup>。
6. 根據2014年12月的政府統計處報告，<sup>13</sup>本港有320,500人（佔整體人口的4.5%）身體活動能力受限制，當中90,700人必須或有時需要使用輪椅代步。平均而言，的士與人口的比例為每1,000名居民有2.47輛的士可供乘搭。<sup>14</sup>至於輪椅的士方面，則每1,000名身體活動能力受限制的人士有0.25輛輪椅的士。由於乘客不論有否殘疾，都可以乘搭輪椅的士，故此，輪椅的士與人口的比例實為每1,000人僅有0.011輛輪椅的士。這顯示本港輪椅的士的供應遠低於普通的士。

### 有關無障礙的士的現行政策及規定

7. 運輸署的《運輸策劃及設計手冊》第6冊第8章就方便殘疾人士使用公共交通服務（包括的士服務）訂明若干指引。<sup>15</sup>例如：容許殘疾人士在快速公路和24小時限制區外的其他限制區上落的士（《運輸策劃及設計手冊》第8.8.2.10段）、規定的士後座右邊車門須安裝觸覺點字及觸覺的士登記號碼牌（《運輸策劃及設計手冊》第8.8.2.11段）、引入有發聲功能的計程錶，方便視障乘客知悉的士收費（《運輸策劃及設計手冊》第8.8.2.12段）。

---

<sup>12</sup> 英國交通部（2015）。《的士與私營出租車統計數字：英格蘭2015年》。摘自 [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/456733/taxi-private-hire-vehicles-statistics-2015.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/456733/taxi-private-hire-vehicles-statistics-2015.pdf)

<sup>13</sup> 政府統計處（2014）。《第62號專題報告書：殘疾人士及長期病患者》。摘自 <http://www.statistics.gov.hk/pub/B11301622014XXXXB0100.pdf>

<sup>14</sup> 根據政府統計處估計，香港人口在2016年中為7,346,700

（<http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp150.jsp?tableID=001&ID=0&productType=8>）。

<sup>15</sup> 運輸署（2015）。《運輸策劃及設計手冊》第6冊第8.8章。





8. 《運輸策劃及設計手冊》亦訂明，的士站應提供接駁斜台，以方便輪椅使用者上落的士（《運輸策劃及設計手冊》第8.8.2.13段）。不過，與巴士和鐵路不同，手冊並無為的士訂明無障礙設施的具體設計及建造要求，如的士輪椅上落斜台，低地台或寬闊車廂設計等。<sup>16</sup>
9. 根據運輸及房屋局（運房局）2016年4月的研究，約11,000輛的士（佔全港的士接近60%）裝有發聲功能的計程錶，能廣播車牌號碼及該程車費。<sup>17</sup>該研究亦建議，研究在殘疾人士經常使用的大型公眾設施，例如醫院，加設方便輪椅上落的的士站。<sup>18</sup>
10. 此外，同一項研究亦提到，有車輛製造商正研發由石油氣驅動、可供輪椅上落而應適合用作的士的車種。<sup>19</sup>雖然運房局的研究表示，當局持續鼓勵的士行業引進輪椅的士，但該研究並沒有任何有關制訂法例或政策以規定的士須為可供輪椅上落的的士的具體計劃。
11. 日產和豐田兩間汽車公司分別於2014年<sup>20</sup>及2016年<sup>21</sup>宣佈推出新型號的輪椅的士。豐田現時佔香港的士市場超過90%，估計現時約有10,000輛車齡超過13年的豐田金豐（Comfort）的士在路上行駛，這些的士將需要退役和更換。<sup>22</sup>該公司正計劃在新的輪椅的士型號推出並得到政府批准後，停止生產較舊款的普通的士。<sup>23</sup>

---

<sup>17</sup> <sup>18</sup> <sup>19</sup> 立法會（2016年4月15日）。立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》《專題研究》—公共交通服務無障礙設施。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20160415cb4-831-5-e.pdf>

<sup>20</sup> 東方日報（2014年12月24日）。「日產NV200無阻礙的士 明年起投入服務」。摘自 [http://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/lifestyle/20141224/bkn-20141224115836505-1224\\_00982\\_001.html?refer=hn2](http://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/lifestyle/20141224/bkn-20141224115836505-1224_00982_001.html?refer=hn2)

<sup>21</sup> <sup>22</sup> <sup>23</sup> Yau, C. (2016年10月)。Could this HK\$300,000 hybrid taxi be the new look of Hong Kong cabs? 南華早報。摘自 <http://www.scmp.com/news/hong-kong/economy/article/2038545/hk300000-hybrid-taxi-hit-hong-kong-market-next-year-toyota>

## 引進專營的士

12. 政府現正根據《公共交通策略研究》之下的《角色定位檢視》，研究引進專營的士（前稱優質的士）的可行性。專營的士建議在2016年6月21日的立法會交通事務委員會上首次正式提出。<sup>24</sup>政府於2017年3月17日再向交通事務委員會提交政策文件予立法會議員討論有關事宜。<sup>25</sup>推出專營的士的政策目標是希望為的士業界定下新的服務標準、提升的士服務水平，及回應社會上對多元化服務的需求。<sup>26</sup>
13. 根據政府提交予立法會的文件，運房局建議在試驗計劃下批出3個的士專營權，每個專營權車隊數目為200輛，總數為600輛專營的士，相等於全港現時約18,000輛的士的3%左右。專營權設有時限，為期5年。<sup>27</sup>專營的士的收費將高於普通的士，以抵銷因營運成本較高而導致的開支。政府建議把專營的士的收費定於較普通的士高約35%至50%的水平。<sup>28</sup>

---

<sup>24</sup> 立法會（2016年6月21日）。立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》《角色定位檢視》優質的士及增加公共小巴座位。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20160621cb4-1124-1-e.pdf>

<sup>25</sup> 立法會（2017年3月17日）。立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》《角色定位檢視》個人化點對點交通服務。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr16-17/english/panels/tp/papers/tp20170317cb4-666-5-e.pdf>

<sup>26</sup> 立法會（2016年6月21日）。交通事務委員會 2016年6月21日舉行的會議有關優質的士的背景資料簡介。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20160621cb4-1124-2-e.pdf>

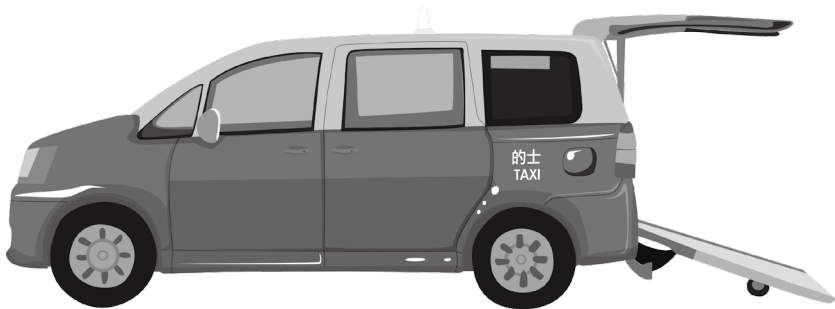
<sup>27</sup> <sup>28</sup> 立法會（2017年3月17日）。立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》《角色定位檢視》個人化點對點交通服務。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr16-17/english/panels/tp/papers/tp20170317cb4-666-5-e.pdf>



14. 有關專營的士的無障礙要求，的士營運商將須提供不少於五成（而不是全部600輛專營的士）的輪椅的士。如專營的士的申請者擬在其車隊提供更高比例的輪椅的士，其申請將在評審過程得到較高分數。<sup>29</sup>
15. 運房局亦建議專營的士就車廂設施定下基本服務標準，如營運商須提供無線上網及手機充電設施等，以方便乘客。除基本服務標準及車輛價目規定外，該局建議營運商可自行決定採用不同類型的車輛，例如包括電動車在內的環保車、擁有特大車廂及行李空間的車輛等。<sup>30</sup>政府亦建議，規定專營的士營運商須為司機提供培訓課程。

### 代表殘疾人士的非政府機構對的士無障礙程度的看法

16. 運輸署成立的殘疾人士使用公共交通工具工作小組（下稱工作小組），由約20間代表殘疾人士的非政府機構組成。工作小組每季會就如何進一步改善本地公共交通的無障礙程度交換意見。



<sup>30</sup> 立法會（2016年6月21日）。立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》《角色定位檢視》優質的士及增加公共小巴座位。摘自<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20160621cb4-1124-1-e.pdf>

17. 以下是從2014年2月至2016年2月的工作小組會議記錄中摘錄的非政府機構對的士的無障礙程度的看法：

- 本港無障礙的士的高度現時受條例所限，這情況引致體型較高的輪椅使用者或使用較大型輪椅的人士在上落的士方面出現困難。有非政府機構因而提議政府相應地放寬高度限制。
- 有非政府機構提議政府為的士行業提供財政誘因，以鼓勵他們購置無障礙的士，或甚至通過法例，規定的士車主只可購買無障礙的士。
- 有非政府機構提議政府進行研究，以探討的士使用較小輪胎以減低的士高度的可能性。他們亦提議政府修訂現時規定的士須在車頂安裝發光的士標誌的條文。他們建議轉而把該標誌安裝在車身兩旁的位置。
- 有非政府機構表示，有輪椅的士的輪椅扣鎖裝置未能鎖緊輪椅的前輪，有可能導致輪椅翻倒。
- 有非政府機構表示，曾有輪椅的士司機拒絕接載殘疾人士。有關司機聲稱該等的士並非用來接載輪椅使用者，而是用來運送行李的。

---

<sup>31</sup> 參考本研究第3至5段。

<sup>32</sup> 2015年的數據：[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/456733/taxi-private-hire-vehicles-statistics-2015.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/456733/taxi-private-hire-vehicles-statistics-2015.pdf)

<sup>33</sup> 2012年中的數據：<http://www.transport.nsw.gov.au/transport-nsw-disability-action-plan-2012-2017>

<sup>34</sup> 2016年的數據：[http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2016\\_tlc\\_factbook.pdf](http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2016_tlc_factbook.pdf)

<sup>35</sup> 2016年中的數據：<http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp150.jsp?tableID=001&ID=0&productType=8>



## 海外經驗

18. 本研究亦檢視了一些海外城市的士的無障礙程度和是否有提供輪椅的士。該等輪椅的士的例子載於**附錄二**。下表為香港和其他海外城市就輪椅的士提供比率作出之比較：

城市	香港	倫敦	悉尼	紐約市
輪椅的士數目 (截至2016年12月為止)	81	22,500	609	1,557
的士車隊總數	18,163	22,500	~5,000	20,746
輪椅的士的百分比 / 所有的士車隊	<b>0.5%</b> <sup>31</sup>	<b>100%</b> <sup>32</sup>	<b>12.1%</b> <sup>33</sup>	<b>7.5%</b> <sup>34</sup>
人口	735萬 <sup>35</sup>	867萬 <sup>36</sup>	492萬 <sup>37</sup>	855萬 <sup>38</sup>

19. 如上表所顯示，香港輪椅的士的供應比率顯著低於其他海外城市。此外，紐約市已承諾在2020年前把50%的黃色的士車隊改為可供輪椅上落。

<sup>36</sup> 2015年中的數據：<https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/populationandmigration/populationestimates/datasets/populationestimatesforukenglandandwalesscotlandandnorthernireland>

<sup>37</sup> 2015年中的數據：<http://abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Latestproducts/3218.0Main%20Features12014-15?opendocument&tabname=Summary&prodno=3218.0&issue=2014-15&num=&view=>

<sup>38</sup> 2015年中的數據：<http://www.census.gov/newsroom/press-releases/2016/cb16-81.html>

## 英國倫敦：地方政府的發牌政策

20. 在2015年，英格蘭有58%的的士可供輪椅上落，而倫敦全部22,500輛的士均可供輪椅上落。在倫敦以外的英格蘭其他市區地方，84%的的士為輪椅的士。<sup>39</sup>
21. 英國政府主要倚靠地方發牌當局就的士車隊發出的規則和政策，以達到這樣高比率的輪椅的士。例如，倫敦交通局已發出「合格條件」的士發牌政策，規定每輛在倫敦營運的的士均須可供輪椅上落。<sup>40</sup>政府並無提供任何財政誘因鼓勵的士營運商選擇輪椅的士。<sup>41</sup>
22. 與倫敦相似，截至2015年3月為止，愛丁堡和其他175個機關（61%）規定當地全部或部分的士車隊須可供輪椅上落。<sup>42</sup>

---

<sup>39</sup> 英國交通部（2015年）。*的士與私營出租車統計數字：英格蘭2015年*。摘自 [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/456733/taxi-private-hire-vehicles-statistics-2015.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/456733/taxi-private-hire-vehicles-statistics-2015.pdf)

<sup>40</sup> 倫敦交通局（2007年）。*在倫敦行駛的的士的建造及發牌：合格條件*。摘自 <http://content.tfl.gov.uk/taxi-conditions-of-fitness.pdf>

<sup>41</sup> 立法會（2007年7月）。*資料摘要：悉尼及倫敦可供輪椅上落的的士服務*。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr06-07/english/sec/library/0607in15-e.pdf>



## 澳洲悉尼：司機及乘客補貼計劃

23. 在新南威爾斯州的悉尼，<sup>43</sup>政府推出了多重補貼及鼓勵計劃，以增加輪椅的士的普及率。例如，政府為營運商提供免息貸款，以購置輪椅的士，並為悉尼、紐卡素和臥龍崗的輪椅的士免除1,000澳元（相等於約5,758港元）的汽車牌照費。<sup>44</sup>
24. 此外，由2016年7月1日起，輪椅的士的司機每接載一名輪椅乘客，便會獲發15澳元獎金（稅前，相等於約86港元）。此措施旨在增加司機接載輪椅乘客的意欲，以改善輪椅的士的可靠度和縮短乘客的等候時間，乘客毋須承擔這筆提供予輪椅的士司機的款項。<sup>45</sup>另外，輪椅的士的司機在獲發司機資格證後須接受特別培訓。<sup>46</sup>
25. 當局為因殘疾而無法使用公共交通工具的新南威爾斯州居民推出的士運輸津貼計劃（TTSS），為每名合資格的乘客承擔50%的車費，上限為60澳元（相等於約345港元），此舉亦提高了殘疾人士乘搭輪椅的士的比率。<sup>47</sup>

---

<sup>42</sup> 英國下議院（2016年）。英格蘭和威爾斯的的士與私營出租車的發牌制度。摘自 <http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN00601/SN00601.pdf>

<sup>43</sup> 在悉尼營運的的士受新南威爾斯州政府規管。

<sup>44</sup> <sup>45</sup> <sup>46</sup> 新南威爾斯州交通局。可供輪椅上落的的士。摘自 <http://www.transport.nsw.gov.au/operators/taxis/wheelchair-accessible-taxis>

<sup>47</sup> 新南威爾斯州交通局。的士運輸津貼計劃。摘自 <http://www.transport.nsw.gov.au/community/concessions-and-schemes/taxi-transport-subsidy-scheme>

## 美國紐約市：《美國殘疾人法》的法庭案例

26. 在2011年1月，在一宗聯邦集體訴訟中，紐約市和紐約的士及豪華轎車委員會（TLC）因該市的輪椅的士嚴重不足而被控告。當該案件被提出時，紐約市13,437輛黃色的士中，只有231輛（即1.8%）可供輪椅上落。此案於2014年庭外和解，的士及豪華轎車委員會同意在2020年底之前，把50%的黃色的士車隊改為可供輪椅上落。<sup>48</sup>
27. 當現有黃色的士退役後，當局每年會將半數的士轉為輪椅的士。當局亦將會設立的士改良基金，以幫助更多車主及司機提供無障礙服務。基金由2015年開始設立，資金來自乘客附加費。<sup>49</sup>在2014年6月，紐約州立法機關計劃，將把上述和解協議沒有涵蓋的紐約市外行政區半數的士車隊，同樣改為輪椅的士。<sup>50</sup>截至2015年，13,587輛黃色的士當中有596輛（4.2%）為輪椅的士，而7,159輛外行政區的士則有961輛（13.4%）為輪椅的士。<sup>51</sup>
28. 的士及豪華轎車委員會亦是無障礙的士派遣計劃（ADP）的負責機構，該計劃提供可供輪椅上落的黃色的士的預約服務。使用這項服務的乘客只需支付正常的計程錶車費，毋須支付額外費用。在2015年，有47,000程的士服務是透過無障礙的士派遣計劃預約的。<sup>52</sup>

---

<sup>48</sup> 全民的士運動訴的士及豪華轎車委員會等。摘自 <http://dralegal.org/case/taxis-for-all-campaign-v-taxi-and-limousine-commission-et-al-tlc/#files>

<sup>49</sup> 紐約的士及豪華轎車委員會。輪椅無障礙：建議規則及分階段推行的計劃。摘自 [http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/wheelchair\\_accessibility\\_rules.pdf](http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/wheelchair_accessibility_rules.pdf)

<sup>50</sup> 全民的士運動訴的士及豪華轎車委員會等。摘自 <http://dralegal.org/case/taxis-for-all-campaign-v-taxi-and-limousine-commission-et-al-tlc/#files>





## 總結及建議

29. 總括而言，本研究發現，與普通的士相比，本港為殘疾人士提供的輪椅的士供應並不足夠。當每1,000名市民有2.47輛的士可供乘搭時，每1,000名身體活動能力受限制的人士卻僅有0.25輛輪椅的士（或每1,000名市民有0.011輛輪椅的士）。現時本港只有0.5%的的士可供輪椅上落，這比例遠低於世界上其他人口及收入水平相若的城市。
30. 此外，多間代表殘疾人士的非政府機構曾就現有的士的無障礙程度表示關注，並提倡引入更多輪椅的士。
31. 根據聯合國《殘疾人權利公約》第9章（由中華人民共和國批准，並適用於香港特別行政區）：
- 「締約國應當採取適當措施，確保殘疾人在與其他人平等的基礎上，無障礙地進出物質環境，使用交通工具... 享用在城市和農村地區向公眾開放或提供的其他設施和服務。這些措施應當包括查明和消除阻礙實現無障礙環境的因素，並除其他外，應當適用於：
- （一）建築、道路、交通和其他室內外設施...」（強調後加）<sup>53</sup>
32. 因此，現建議政府參考海外經驗，盡快增加本港輪椅的士的普及率。政府首先應考慮規定試驗計劃內全部600輛專營的士，均須採用可供輪椅上落的設計。此舉可以把輪椅的士的比例由0.5%增加至3.6%。

<sup>51</sup> 紐約的士及豪華轎車委員會（2016年）。《的士及豪華轎車委員會概況》。摘自[http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2016\\_tlc\\_factbook.pdf](http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2016_tlc_factbook.pdf)

<sup>52</sup> 紐約的士及豪華轎車委員會。《輪椅無障礙：建議規則及分階段推行的計劃》。摘自[http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/wheelchair\\_accessibility\\_rules.pdf](http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/wheelchair_accessibility_rules.pdf)

<sup>53</sup> 《殘疾人權利公約》。摘自<http://www.un.org/disabilities/convention/conventionfull.shtml>

33. 此外，考慮到大部分現時在路面行駛的的士的車齡偏高並且快將退役和更換，政府應考慮藉此時機仿效紐約市的做法，規定所有新購置的的士及將退役的的士須轉作輪椅的士。
34. 為了維持的士供應穩定，亦同時避免對的士業界帶來龐大的負擔，政府可以考慮推出類似新南威爾斯州的獎金計劃，以鼓勵營運商及司機選用輪椅的士。
35. 由於政府現考慮規定專營的士營運商為司機提供培訓，故建議該等培訓課程應包括有關提高平等機會及殘疾意識的培訓，以減低因為司機的態度而對殘疾人士乘搭的士造成障礙。政府亦可以與平等機會及的士業界合作，向普通的士的司機提供類似的培訓課程。
36. 最後，政府不應單純規定的士為輪椅使用者作出便利措施，而應同時顧及其他類別的殘疾人士之需要而作出相應的便利及調適，這才能為所有殘疾人士締造一個真正全面共融的社會。



## 參考資料

### 香港

政府統計處（2014年）。第62號專題報告書：殘疾人士及長期病患者。摘自 <http://www.statistics.gov.hk/pub/B11301622014XXXXB0100.pdf>

政府統計處（2016年）。香港統計月刊：2016年10月。摘自 <http://www.statistics.gov.hk/pub/B10100022016MM10B0100.pdf>

《殘疾歧視條例》（香港法例第487章）第26-27條。

信報（2017年1月12日）。「星群的士推繁忙地區特選服務試驗計劃」摘自 <http://www2.hkej.com/instantnews/current/icle/1472417/%E6%98%9F%E7%BE%A4%E7%9A%84%E5%A3%AB%E6%8E%A8%E7%B9%81%E5%BF%99%E5%9C%B0%E5%8D%80%E7%89%B9%E9%81%B8%E6%9C%8D%E5%8B%99%E8%A9%A6%E9%A9%97%E8%A8%88%E5%8A%83>

立法會（2007年7月）。資料摘要：悉尼及倫敦可供輪椅上落的的士服務。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr06-07/english/sec/library/0607in15-e.pdf>

立法會（2015年11月6日）。立法會交通事務委員會：的士服務。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20151106cb4-119-8-e.pdf>

立法會（2016年4月15日）。立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》《專題研究》—公共交通服務無障礙設施。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20160415cb4-831-5-e.pdf>

立法會（2016年6月21日）。立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》  
《角色定位檢視》優質的士及增加公共小巴座位。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20160621cb4-1124-1-e.pdf>

立法會（2016年6月21日）。交通事務委員會2016年6月21日舉行的會議有關優質的士的背景資料簡介。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr15-16/english/panels/tp/papers/tp20160621cb4-1124-2-e.pdf>

立法會（2016年7月13日）。立法會二十一題：優質的士。摘自 <http://www.info.gov.hk/gia/general/201607/13/P2016071200606.htm?fontSize=1>

立法會（2017年3月17日）。立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》  
《角色定位檢視》個人化點對點交通服務。摘自 <http://www.legco.gov.hk/yr16-17/english/panels/tp/papers/tp20170317cb4-666-5-e.pdf>

東方日報（2014年12月24日）。「日產NV200無阻礙的士 明年起投入服務」。摘自 [http://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/lifestyle/20141224/bkn-20141224115836505-1224\\_00982\\_001.html?refer=hn2](http://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/lifestyle/20141224/bkn-20141224115836505-1224_00982_001.html?refer=hn2)

運輸署（2015年）。《運輸規劃及設計手冊》第6冊第8章。



Yau, C. (2016年7月19日) 。 Road rage: why Hong Kong' s cabbies want to bump new players off the road 。 *南華早報* 。 摘自 <http://www.scmp.com/news/hong-kong/economy/article/1991872/road-rage-why-hong-kongs-cabbies-want-bump-new-players-road>

Yau, C. (2016年10月) 。 Could this HK\$300,000 hybrid taxi be the new look of Hong Kong cabs? *南華早報* 。 摘自 <http://www.scmp.com/news/hong-kong/economy/article/2038545/hk300000-hybrid-taxi-hit-hong-kong-market-next-year-toyota>

Yau, C. (2016年12月) 。 Hong Kong taxi trade fights back with dozens more cabs offering a premium service 。 *南華早報* 。 摘自 <http://www.scmp.com/news/hong-kong/health-environment/article/2050861/hong-kong-taxi-trade-fights-back-dozens-more-cabs>

## 英國

英國交通部 (2015年) 。 *的士與私營出租車統計數字：英格蘭2015年* 。 摘自 [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/456733/taxi-private-hire-vehicles-statistics-2015.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/456733/taxi-private-hire-vehicles-statistics-2015.pdf)

英國下議院 (2016年) 。 *英格蘭和威爾斯的的士與私營出租車的發牌制度* 。 摘自 <http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN00601/SN00601.pdf>

倫敦交通局 (2007年) 。 *在倫敦行駛的的士的建造及發牌：合格條件* 。 摘自 <http://content.tfl.gov.uk/taxi-conditions-of-fitness.pdf>

## 澳洲

新南威爾斯州交通局。的士運輸津貼計劃。摘自 <http://www.transport.nsw.gov.au/community/concessions-and-schemes/taxi-transport-subsidy-scheme>

新南威爾斯州交通局。可供輪椅上落的的士。摘自 <http://www.transport.nsw.gov.au/operators/taxis/wheelchair-accessible-taxis>

## 美國

紐約的士及豪華轎車委員會（2016年）。2016年的士及豪華轎車委員會概況。摘自 [http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2016\\_tlc\\_factbook.pdf](http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2016_tlc_factbook.pdf)

紐約的士及豪華轎車委員會。輪椅無障礙：建議規則及分階段推行的計劃。摘自 [http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/wheelchair\\_accessibility\\_rules.pdf](http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/wheelchair_accessibility_rules.pdf)

全民的士運動投訴的士及豪華轎車委員會等。摘自 <http://dralegal.org/case/taxis-for-all-campaign-v-taxi-and-limousine-commission-et-al-tlc/#files>



## 附錄一： 香港可供輪椅上落的的士/出租車例子

鑽的



星群的士



易達轎車





## 附錄二： 海外可供輪椅上落的的士例子

### 美國紐約市



### 英國倫敦



### 澳洲新南威爾斯州

