



澳門特別行政區  
Região Administrativa Especial de Macau  
審計署  
Comissariado da Auditoria

# 衡工量值式審計報告

《道路集體客運公共服務》

二零一三年五月



# 目錄

<b>第 1 部分：撮要</b> .....	<b>1</b>
1.1 審計發現及意見 .....	1
1.2 審計建議 .....	2
1.3 審計對象的回應 .....	3
<b>第 2 部分：引言</b> .....	<b>5</b>
2.1 審計背景 .....	5
2.2 基本資料 .....	5
2.3 審計目的及範圍 .....	7
<b>第 3 部分：審計結果</b> .....	<b>8</b>
3.1 服務班次的監督 .....	8
3.2 服務費的結算支付程序 .....	13
3.3 現金車資的監督 .....	17
3.4 車輛環保標準的要求 .....	21
<b>第 4 部分：綜合評論及建議</b> .....	<b>26</b>
<b>第 5 部分：審計對象的回應</b> .....	<b>27</b>
<b>附件一： 10 條被抽查巴士路線的實際發車班次與《承投規則》訂定             的班次比較表</b> .....	<b>49</b>





## 第 1 部分：撮要

### 1.1 審計發現及意見

#### 1.1.1 服務班次的監督

交通事務局（下稱“局方”）於 2011 年 8 月至 2012 年 9 月期間，由於無線射頻監察系統（下稱“RFID 系統”）未能顯示巴士的確切離站時間，故主要透過抽查形式，派員於部分站點對發車情況作出監察，該段期間未能作出全面的監控，但局方表示新模式自 2011 年 8 月運作一年後，各巴士公司的發車情況已能符合《承投規則》的要求。然而，根據審計署抽查其中 10 條路線的資料顯示，當中有 9 條路線未有按照各相應時段所要求的班次頻率發車，尖峰時間長期發車不足，部分路線的實際發車班次只達到要求的 65%。此外，其中 6 條路線即使尖峰時間發車不足，但由於離峰時間大量增發，故仍能滿足《承投規則》內有關班次總量的要求，甚至超出了所規定要求的數量。

另一方面，局方雖然於 2012 年 10 月就 RFID 系統進行了完善，但監察方式仍然是以抽查形式對某時段的發車情況進行關注，故對於本報告所指尖峰時間長期發車不足，卻以離峰時間大幅增發以補足班次總量的情況，仍未能適時察覺，顯示局方對於“班次頻率”的監察存有不足，無法確保獲判給公司按照《承投規則》提供服務。

#### 1.1.2 服務費的結算支付程序

##### 1.1.2.1 服務提供之確認

審查發現部分班次未能符合《承投規則》的結算要求，但由於局方未有按照監督機制貫徹執行，故未能適時發現有關情況並作出跟進，而對有關班次作出了支付。包括部分獲支付臨時增發班次未有按照《承投規則》的規定獲得預先核准，而且事後亦未有提交可供判斷其增發合理性的事實證明文件；以及部分巴士公司所申報的服務班次，根據局方的系統資料（指 RFID 記錄）並沒有相應的發車記錄，欠缺客觀證據顯示已提供了服務。

此外，有營運車輛於同一日內不斷行駛多個班次，卻完全沒有電子及現金票收記錄，但由於有關班次已按既定路線行駛，最終仍被局方確認為可作支付的“正常班次”。局方以巴士班次是否按既定路線行駛，作為服務確認的主要依據，而未有對乘客資料等其他數據作一併考慮，顯示局方對於服務確認的方法有待完善，否則難以確保所申報的班次已確切提供了服務。

#### 1.1.2.2 實際班次數量之核實

局方未有貫徹執行核實班次數量的措施，在核實班次數量的過程中，只就總量作出關注，而未有具體核實每一台營運車輛所申報的服務班次是否具有相應的服務記錄，導致部分獲支付的班次，實際上並沒有有關班次的出車記錄，欠缺合理支付依據。有關的結算行為欠缺正當性，亦構成浪費公帑的風險。

#### 1.1.3 現金車資的監督

根據《承投規則》第 III.ii 部分第 7 點，巴士票款全數屬特區政府所有。審計署抽查了其中兩天巴士現金票款的處理情況，卻發現連續兩天同一台營運車輛均未有將“錢箱”交回，存在遺失現金票款的風險。當審計署指出有關情況後，局方未有向巴士公司作出了解，而所提交予本署的回覆資料亦與實際情況不符，例如局方表示有關車輛於該兩天只提供了 3 小時 16 分鐘的服務，故懷疑因營運時間短沒有現金票款而未有將錢箱交回。但審查發現有關車輛實際上提供了超過 10 小時、12 個班次的服務。由此可見，局方並未有作出切實的跟進。

此外，雖然局方其後制訂了改善措施，但有關措施只是對“票款收入總表”內每一錢箱的金額進行累計加總工作，並對空箱及金額少的錢箱作出記錄，未能有效監察是否存在漏報錢箱的情況，無法確保收回所有現金票款。

#### 1.1.4 車輛環保標準的要求

局方在是次長達七年的服務合同中，只要求獲判給商所採購的營運車輛必須符合歐 III 排放標準，明顯落後於國際上的主流要求，顯示局方欠缺前瞻性的考慮，錯過了借新模式的推行而跟進國際環保趨勢的時機。尤其行政當局是以購買服務形式採購巴士服務，具主導地位，更應借此契機在有條件的情況下，訂定優於當時法例規範且國際上普及的排放標準，以推動逐步淘汰舊有排放標準的營運車輛。

此外，本澳已存在部分燃料供應商可提供合適的油品予歐盟 IV 期巴士使用；而歐盟 IV 期巴士亦於多個地區採用了一段長時間；而且即使訂定歐 IV 排放標準作為規範，按照判給合同兩間舊巴士公司的現有營運車輛亦不存在即時淘汰的風險。另一方面，局方未有保存工作過程中曾參考的文件資料，可供其監督實體或第三方判斷訂定有關標準之合理性。

### 1.2 審計建議

- (1) 局方應設立良好的監督機制，對巴士公司的班次頻率進行整體性的記錄及監督，例如運用 RFID 的電子化數據進行全面的監察，以便對不符合規定及異

常的發車情況適時作出跟進，從而確保各巴士公司按照《承投規則》之相關規定提供班次服務；

- (2) 對於監察過程中所發現的異常情況，應參照客流量等資料具體分析導致有關問題的成因，探討是巴士公司未有按規則執行，還是《承投規則》所訂定的班次頻率要求與實際乘客需求存在差異；倘屬於後者情況，應考慮對《承投規則》作出修改，以確保能符合乘客的出行需要；
- (3) 應完善服務費的核實監督機制，確保獲支付的班次已確切提供了服務，符合《承投規則》的相關規定，並嚴格按照已訂定的規範貫徹執行；
- (4) 應檢討現時以是否按既定路線行駛作為服務確認的做法，綜合分析乘客資料等數據，從而判斷巴士公司所申報的班次資料是否存在異常情況，以便作出跟進；
- (5) 應透過人力資源上的適當調配和安排，去確保現金票款的監察職責得以全面履行，並要求各巴士公司履行義務，優化現時所收集的票款記錄及統計資料，尤其是要求全面提供電子化數據，以便能適時及有效地對票款作出核實；
- (6) 應對現行現金票款的核算機制和方法作出檢討，確保有關方式能有效檢測和防治錯報、漏報、瞞報的風險，堵塞倘有的盲點和漏洞，以確保有關收入的完整性和準確性；
- (7) 應借鑒是次經驗，於往後進行同類型服務招標時，藉着主導服務提供的契機，就營運車輛訂定更環保的“排放標準”或其他相關規範，以確保符合國際主流要求，從而達至提升服務質素的目的；而且應將研究過程中的參考資料適當保存，供監督實體或第三方核實訂定有關標準之合理性。

### 1.3 審計對象的回應

交通事務局表示《道路集體客運公共服務》衡工量值式審計，從另一角度審視了現存的監察機制，並提供了良好的啟示，必將積極予以配合。同時，局方就審計報告內的各項審計結果作出了回應，按回應性質可分為兩大類，第一類主要是重申現有的監管措施，由於有關內容於審計報告內文已有敘述，故在本撮要部分不再重覆；第二類則主要是簡介擬進行的改善措施，分述如下：

#### 1.3.1 服務班次的監督

交通事務局表示數據顯示尖離峰時段的乘客量相差已漸趨拉近，尖離峰時段的客量變化及時間界定亦從以往清晰分明和具規律性逐漸轉變為模糊不定。但對於審計報

告提出的建議，交通事務局表示將嚴格要求巴士公司履行合同條款、增開班次的申請、報批的流程。在完善服務班次的監督工作上，正持續檢視各項監察措施的成效和強化記錄及數據的處理分析；同時，現正密切關注及收集居民的搭乘需求，務求結合出行變化，全面檢討及調整《承投規則》內各路線特徵的班次要求。

### **1.3.2 服務費的結算支付程序**

交通事務局指出，了解到確認班次程序及相關的監管工作仍有待進一步完善，將全面檢視現有班次審查機制，引入工作清單制度，確保工作機制的各環節得以貫徹執行、陸續對 RFID 系統的各項功能作出完善，包括配合乘車人次進行班次服務的合理性分析、嚴格要求巴士公司按照合同條款和相關指引向局方作出申報及提供證明，以及加緊檢討增開班次的申報機制和審批流程。

### **1.3.3 現金票款的監督**

對於審計報告所指存在遺失錢箱風險的異常個案，現時搜證工作仍持續跟進中，初步資料反映，該個案涉及巴士公司提交不實的班次記錄，目前正加緊進行法律分析工作，一旦確定巴士公司違反公共巴士服務合同條款的規定，將會向有關公司作出處罰。

此外，局方表示對於票款監督工作採取了相應的改善措施，包括已即時調度資源增強檢查密度和深度；加緊審視整個監察流程及提升監察資料的完整性等。而其後的報表優化和異常情況通報等工作亦將有序落實，預計本年第四季起全面執行，以能更全面提升監察效率和效能。

### **1.3.4 車輛環保標準的要求**

交通事務局表示認同應藉新舊巴士服務模式轉變的機會，進一步提升巴士車輛的尾氣排放質素。現正積極鼓勵巴士公司提升巴士車輛於環保方面的技術標準，引進天然氣巴士及研擬純電動巴士於本澳營運的可行性。此外，現正採取不同措施，以督促巴士公司加強對車輛質素和機件性能的保養，增加定期對各巴士公司的車輛作隨機性特別抽檢。

另一方面，局方將總結是次經驗，為進行有關的招標項目時，除要求投標者必須符合本澳現行或未來適用有關環保要求的法例外，亦將在可行情況下進一步提升相關標準，以能提供更優質的服務。同時，將更嚴謹處理涉及的所有搜集資料和分析文件，並妥善保存，以供監督實體或第三方作出應有之監察。

## 第 2 部分：引言

### 2.1 審計背景

根據交通事務局的網站公開資料，為落實“綠色出行”、“公交優先”的理念，特區政府自 2011 年 8 月 1 日起，推出“新巴士服務模式”。在“新巴士服務模式”的運作下，營運公司由兩間增加至三間，並以政府主導巴士服務的概念，包括承擔巴士路線、服務班次和站點設定等主導工作，以保障居民省時、便捷和安全的出行需要。

按照《道路集體客運公共服務》承投規則 III.i.1.部分“基本條款”第 20.1.1 及 20.1.2.點規定：“執行本判給服務監察工作的實體為交通事務局”、“交通事務局可直接及/或透過第三者監察本合同標的服務的履行情況，尤其設立服務評鑒小組，以採取其認為適宜的措施，確保承判公司履行合同義務。”由此可見，交通事務局為“新巴士服務模式”的監督實體，必須設立適當的機制對承判公司的服務履行情況進行監察。而局方表示為進行有效的監管，會透過路線服務監察、車資處理流程監控、車輛檢測、場站檢驗、客戶服務調查及數據查核等措施，強化巴士稽查等工作，務求令監察工作更到位，令巴士服務質素保持穩定。

此外，根據判給合同，自 2011 年 8 月 1 日至 2018 年 7 月 31 日共七年期間，判給總金額達 47.76 億澳門元，金額龐大，而有關公帑支出是否能用得其所，達到改善巴士服務質素的目的，備受社會關注。為此，審計署對有關項目進行立項審查，並指出所發現的問題及提出具體意見，以期提高有關工作的成效，使資源用得其所。本項審計工作主要審查了 2011 年 8 月至 2013 年 1 月的執行及管理機制之運作情況，而本報告所列示的數據資料是審計署在局方進行實地審計當時局方提供的最新資料（包括 2011 年 8 月至 2012 年 8 月的巴士車資收入，以及 2011 年 8 月至 2012 年 9 月的巴士服務費），以探討交通事務局是否已適當履行其監督責任。

### 2.2 基本資料

#### 2.2.1 “班次頻率”的訂定

根據《承投規則》第 III.iii 部分“路線特徵”的內容，《承投規則》根據三個不同的服務日類別（“星期一至星期五”、“星期六”，以及“星期日及公眾假期”），將各路線每天的服務時間編訂為多個不同的服務時段，並為每個服務時段訂定了相應的班次頻率。

交通事務局表示，《承投規則》所規範的班次頻率<sup>1</sup>，主要參照了過往兩巴時代不同時段及各路線的客流量而訂定，故此客流量較高的時段（即“尖峰時間”），所訂

---

<sup>1</sup> 《承投規則》內對各巴士行駛的路線、服務時間及不同時段的班次頻率作出了訂定。

定之班次頻率便較密，以確保能有效疏導乘客；客流量較低的時段（即“離峰時間”），班次頻率便較疏，以免造成公帑支出的浪費。以路線 30 號為例，星期一至五 06：42—09：02 時段客流量較多，便規定班次間距需每 4 分鐘發車，該時段應發出 35 個班次；而 09：02—11：02 時段客流量相對較少，則規定每 8 分鐘發車，該時段應發出 15 個班次。以下將以“尖峰時間”表示在《承投規則》中被編訂為最高發車班次頻率的時段，該等時段的乘客量應為整日的高峰期；相反，“離峰時間”則為最低發車班次頻率的時段，該等時段應為整日相對較少乘客的時段。

### 2.2.2 臨時增發班次

根據《承投規則》中第 III.ii 部分“技術條款”的 5.6 點規定，對於候車乘客出現臨時驟增而正常班次未能予以滿足時，各巴士公司可因應實際情況，臨時增加有關路線的班次。而為了保障臨時增發班次機制的合理運用，《承投規則》內亦作出了以下的相應規範，詳見下表：

表一：臨時增發班次的相關規定

臨時增發班次數量	相關規定
不超過該巴士路線當日總班次的 10%	- 須在翌日或之前向局方提出事實證明，以能證實及確認增加班次的合理性；
超過該巴士路線當日總班次的 10% 以上	- 須預先得到交通事務局批准； - 須在翌日或之前向局方提出事實證明，以能證實及確認增加班次的合理性。

資料來源：摘錄自《道路集體客運公共服務承投規則》

### 2.2.3 服務費的結算支付

對於服務費的結算支付，根據《承投規則》，特區政府所需支付的服務費是根據巴士公司實際的服務哩數而計算。交通事務局現時的做法分為三個步驟：

- 首先，就 RFID 系統所收集到的巴士“打點”記錄，系統會按照局方預先輸入的路線資料，自動形成班次記錄。工作人員會審視上述記錄中那些班次已基本按既定路線行駛<sup>2</sup>，並確認為“正常班次”。

<sup>2</sup> 交通事務局表示由於並不是每一個巴士站點都設置 RFID 發射器，且在運作時部分發射器會接收到另一邊馬路的巴士資料，因此，交通事務局在校對 RFID 系統的巴士打點記錄時，只要各有關班次所行走的路線形態基本上與《承投規則》訂定需要行走的站點相符，便會視為已按既定路線行駛。

- 然後，將巴士公司所申報的“服務班次表<sup>3</sup>”與被確認為“正常班次”的記錄按“車號”逐項進行核對。若“服務班次表”內所申報的班次資料，其數量與 RFID 記錄吻合，而“發車時間”亦與 RFID 記錄相若，所申報的班次便會被局方確認為確切提供了服務。但若巴士公司所申報的班次多於被確認為“正常班次”的數量，局方會就多出的班次資料向巴士公司跟進，待巴士公司提供進一步資料及確認提供服務後，才決定是否作出支付。
- 最後，局方會核對獲確認已提供服務的班次資料所使用的車型（大巴、中巴或小巴）是否與《承投規則》的規定相符，倘相符便會將有關班次視為“可作支付的班次”，並按該路線的哩數及合同單價計算出應支付的服務金額。

## 2.3 審計目的及範圍

是次審計目的，主要審查交通事務局有否制訂良好的機制，對巴士公司就《承投規則》及《合同》條款的履行情況進行監督，以確保能達致預期之政策目的，令有關公帑能用得其所。此外，亦會對《承投規則》內就車輛規格所訂定的要求進行關注。具體審計範圍如下：

- 審查部門有否設立適當的班次監督機制，確保巴士公司按《承投規則》所要求的班次頻率提供服務；
- 審查部門有否設立適當的結算支付機制，確保獲支付的班次已確切提供了服務，並進行正確的結算；
- 審查部門是否已設立機制確保各巴士公司將全部現金車資交回；
- 審查部門有否藉著“新巴士服務模式”的推行，而適當提高巴士車輛規格的環保標準要求，以落實綠色出行及環保方面的施政理念。

---

<sup>3</sup> “服務班次表”由巴士公司編制，該表格內記錄了當日所提供的每台營運車輛的服務班次數量、發車時間、行駛路線等資料。

## 第 3 部分：審計結果

交通事務局於其網站表示，“新巴士服務模式”不僅是營運公司由兩間增加至三間，更重要是政府投入大量資源，增加巴士班次、完善巴士設備、優化巴士服務，逐步改善居民“搭車難”情況。而在新模式下，政府是以主導者的角色向市民提供巴士服務，涉及多項管理環節，包括規劃巴士路線、制訂班次頻率、規範票款收入處理，以及訂定車輛規格等。而“新巴士服務模式”能否順利推行，當中的關鍵是所涉及的每個管理環節均必須做好監督工作，才能確保政策目的落實的同時，有關的公帑亦能用得其所。

然而，透過是次審查發現，交通事務局在數個管理環節的監督工作未如理想，包括服務班次監督、結算支付管理及票款回收管理。此外，對於《承投規則》內所訂定的車輛規格要求亦未盡完善，將影響“新巴士服務模式”的推行成效。具體情況分述如下：

### 3.1 服務班次的監督

交通事務局表示，“搭車難”的其中一個原因是由於過往班次不足，倘巴士公司能嚴格按照《承投規則》所要求的“班次頻率”發車，總發車班次將較以往增加約三成，局方認為可有效緩解乘客“搭車難”的問題。本項審計重點主要探討交通事務局有否訂定適當的機制，對巴士班次的實際發車頻率進行監管，以確保巴士公司所提供的服務能符合《承投規則》的要求。

#### 3.1.1 審計發現

交通事務局參照過往兩巴時代不同時段及各路線的客流量資料，於《承投規則》內就“班次頻率”制訂了具體規範，倘若巴士公司能按照要求的“班次頻率”發車，便能符合《承投規則》內每日發車總量<sup>4</sup>的要求。巴士公司實際發出的班次數量必須符合有關規定的要求，否則按《承投規則》第 III.i.1 部分第 23.2 點第 12)項規定，可按每宗個案科處澳門幣 50 000 元的罰款。

審計署主要審查了 2011 年 8 月至 2012 年 9 月交通事務局對於“班次頻率”的監督情況。交通事務局表示，會透過“駐總站及中途站監察”及“RFID 數據”對班次頻率及總班次數量進行監察，兩項工作均以抽查形式進行，分述如下：

---

<sup>4</sup> 根據《承投規則》第 III.iii 部分“路線特徵”的規定，對於各路線每日應發出的總班次數量作出了明確規範，例如路線 AP1 按要求週一至週六每天須提供 126 個班次服務，週日及公眾假期則須提供 107 個班次的服務，巴士公司所實際發出的班次數量必須符合有關規定的要求。



- 駐總站及中途站監察：交通事務局會派員到部分巴士總站及中途站對班次頻率作出記錄，倘發現異常情況，例如發車不足或發出多於規定的班次，會向巴士公司跟進並要求改善。
- **RFID 數據監察**：RFID 系統是一個類似於“打卡”的記錄儀器，透過在巴士站點設置 RFID 發射器，便可與巴士上的“澳門通”收費終端機產生聯繫，當巴士途經 RFID 發射器，系統便會記錄有關巴士的資料及經過的時間。交通事務局表示，局方人員會不定期抽查有關數據，分析被抽查路線的發車頻率及總數量是否能符合《承投規則》的規定，倘發現異常情況會向巴士公司跟進並要求改善。

但局方表示由於 2011 年 8 月至 2012 年 9 月期間，系統未能顯示巴士的確切離站時間，只能顯示巴士的抵站時間，因此該段期間主要以“駐總站及中途站監察”為主要的監察措施。

由此可見，雖然交通事務局的 RFID 系統可對實際發車班次頻率作出系統化的記錄，但由於在 2011 年 8 月至 2012 年 9 月期間，RFID 系統數據只能反映班次的抵站時間，未能準確反映班次的離站時間，故該段期間主要以“駐總站及中途站監察”的方式，以抽查形式作為主要的監察手段，“RFID 數據”只是作為參考，無法作出全面化的監控。

然而，交通事務局表示，新巴士服務模式初期在“班次頻率”方面確實未如理想，無法符合《承投規則》的要求。但在運作一年後，有關情況已得到改善，各路線的發車情況已基本能達到《承投規則》要求的 90%或以上，該局認為已基本達標。審計署抽查了涉及服務費金額最大的 10 條路線（每標段抽查 2 條）資料，審視了有關路線於 2012 年 9 月連續四周的星期一至星期五的班次發車情況，以探討是否符合《承投規則》內有關“班次頻率”的規定。但審查發現實際情況與局方所述存在差異，具體情況如下：

被抽查的 10 條路線當中，審查發現共有 9 條路線未有按照各相應時段所要求的班次頻率發車（詳見“附件一：被抽查路線的實際發車情況內的路線 A 至路線 J 的資料”），持續出現尖峰時間發車不足、離峰時間卻大量發車。例如“路線 A-去程”於時段 16:26 至 19:32 屬於尖峰時間，要求每 6 分鐘發車，按規定該時段內應發車 31 班，但審查發現 9 月份連續四周的周一至周五（共 20 日），該時段各日的實際發出班次只介乎 20 至 27 班，即僅達到《承投規則》要求約 65 至 87%，實際發車的班次頻率約介乎於 7 至 9 分鐘，顯示尖峰時間的發車率不足。而該路線於 19:32 至 00:02 屬於離峰時間，於《承投規則》內訂定了相對較疏的班次頻率，要求每 10 分鐘一班，該時段內應發出 28 個班次，但實際發車情況卻與尖峰時間相反，該時段被抽查的 20 日當中，其中 17 日的實際發出班次介乎 29 至 36 班不等，超出《承投規則》的規定。另外，被抽查的路線 C、路線 D、路線 E、路線 F、路線 G、路線 H、路線 I 及路線 J 亦有類似情況（每條路線的具體情況詳見附件一）。

同時，上述所指的 9 條路線雖然尖峰時間發車不足，但其中 6 條路線（路線 A、路線 E、路線 F、路線 G、路線 H、路線 I）由於離峰時間大量增發班次，故此仍能滿足《承投規則》內有關班次總量的要求，甚至超出了有關規定要求的數量，詳見下表：

表二： 班次總量等於或大於《承投規則》的要求，  
但存在尖峰時間發車不足及離峰增發的情況

日期 路線		2012 年 9 月																			
		3	4	5	6	7	10	11	12	13	14	17	18	19	20	21	24	25	26	27	28
A	去程	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		x	
	回程	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
E	循環	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
F	去程																				
	回程	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
G	去程	x	x		x		x	x	x	x			x			x				x	x
	回程											x					x	x			
H	循環	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
I	去程	x	x	x		x	x	x		x		x					x				
	回程		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x				

資料來源：整理自截至 2013 年 1 月已經局方核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 1：審計署抽查了 2012 年 9 月連續四周星期一至星期五共 20 日的資料。

註 2：“x”代表存在班次總量等於或大於《承投規則》的要求，但存在尖峰時間發車不足及離峰時間增發的日子。

而參照局方於 2012 年 9 月的監察記錄，審查發現由於局方只是派員於總站或中途站，以抽查形式對部分日子個別時段之發車情況進行記錄，故未能悉數發現所有日子各時段的發車異常情況，尤其審計署所發現的尖峰時間發車不足，但離峰時間卻大量增發以達致總量要求的異常情形，按現行機制完全未能作出關注。例如路線 H 於審計署抽查的 20 天記錄中，全部天數均能符合發車總量的要求，但每天均存在尖峰時段發車不足、離峰時段卻大幅增發的情況。然而，局方透過抽查形式只發現了其中 5 天的部分時段，存在發車情況與《承投規則》不符的情形，顯示監管措施存有不足。審計署就發車情況存在問題的日數，與局方發現問題的日數進行比較，詳見下表：

表三：實際班次<sup>5</sup>頻率與交通事務局跟進情況比較表

路線	實際班次頻率存在問題的日數（註 1）			交通事務局曾向巴士公司指出班次頻率存在問題的日數（註 3）
	“尖峰時間”班次不足日數	“離峰時間”增發班次日數	存在問題的總日數（註 2）	
A	20	20	20	2
B	0	20	20	8
C	20	20	20	14
D	20	6	20	3
E	20	20	20	6
F	20	20	20	6
G	14	20	20	10
H	20	20	20	5
I	20	20	20	7
J	20	20	20	15

資料來源：整理自截至 2013 年 1 月已經局方核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 1：審計署抽查了 2012 年 9 月連續四周星期一至星期五共 20 日的資料。

註 2：交通事務局表示若抽查時發現“尖峰時間班次不足”或“離峰時間增發班次”，均視為未能符合《承投規則》規定的情況，會要求巴士公司跟進改善。故此，被審計署抽查的 10 條路線，倘被抽查日子存在“尖峰時間班次不足”或“離峰時間增發班次”的任一情況，均會被視為存在問題。

註 3：由於交通事務局只是抽查 1 日內的某個時段進行監察，故上表所指曾作出跟進的日數，僅代表局方於有關日數內曾對部分時段進行監察。

此外，審計署須指出，上述的“班次頻率”異常情況，是審計署透過巴士公司提交予局方的“服務班次表”所整理而來。換言之，雖然於 2012 年 9 月時，局方的 RFID 系統只能反映班次的抵站時間，而未能準確反映班次的離站時間，故局方無法對巴士公司所申報的發車時間資料作出準確的核實。但即使如此，透過巴士公司所提供的“服務班次表”已能反映發車頻率存在問題，但局方卻未有適當運用有關資料進行監察，顯示監察力度不足。

另一方面，交通事務局表示當審計署開始進行審查後，於 2012 年 10 月就 RFID 系統進行了完善，現時系統已能準確反映班次離站時間，而局方表示在 2012 年 12 月開始會透過有關數據監督巴士的營運情況，以關注巴士是否存在脫班或誤點的情形，但至 2013 年 1 月並沒有發現明顯的“脫班”或其他異常情況。然而，審查發現局方雖表示 RFID 系統進行完善後，會運用有關數據對“班次頻率”進行監察，但經審查有關的監察記錄，局方的做法仍然與“駐總站及中途站監察”措施類同，只是以抽查形式對某時段的發車間距進行關注，仍未有整體審視巴士公司的發車頻率，故對於本文所指的尖峰時間長期發車不足，卻以離峰時間大幅增發班次以補足班次總量的情況，仍未有作出關注。

<sup>5</sup> “實際班次”是指經交通事務局確認已提供服務並作出支付的班次。

### 3.1.2 審計意見

交通事務局推行“新巴士服務模式”的目的，是爲了保障居民省時、便捷和安全的出行需要。而局方認爲倘巴士公司能按照《承投規則》所要求的班次頻率提供服務，服務班次總量將較以往增加約三成，可基本緩解乘客“搭車難”的問題。故此，對於《承投規則》所訂定的規範，作爲監督實體的交通事務局，必須設立完善的機制對巴士公司的執行情況進行全面的監察，以確保政策得以落實，令公帑用得其所。

然而，透過是次審查結果可見，交通事務局對於“班次頻率”的監察未盡完善，監察措施存有不足，分述如下：

- “新巴士服務模式”於2011年8月投入運作，至2012年9月共14個月期間，由於RFID系統數據未能準確反映班次的確切離站時間，故局方只能透過“駐總站及中途站監察”的抽查方式就班次頻率進行監察，不利於局方對巴士的發車情況作全面的監管。
- 同時，於2011年8月至2012年9月期間，基於RFID系統的限制，故局方無法對巴士公司所申報的發車時間資料作出準確的核實。但從是次審查結果可見，審計署根據巴士公司自行申報的服務班次資料，已能察覺發車頻率與《承投規則》的要求存在差異，但局方卻未有適當運用有關資料進行監察，顯示監察力度不足。
- 雖然局方於2012年10月已就RFID系統作出完善，可以更準確地反映班次的發車情況，有條件對班次的實際發車情況進行全面的監察，以確保班次頻率能符合《承投規則》的規定。但目前對於有關資料的運用，仍然與“駐總站及中途站監察”措施類同，只是以抽查形式對某時段的發車間距進行關注，仍未有整體審視巴士公司的發車頻率，故未能對審計發現所指尖峰時段長期發車不足、離峰時段卻持續增發的情況作出關注。

由於現時只要巴士班次按既定路線行駛，且車型相符，便可獲支付服務費。倘交通事務局未能作出有效監管，確保巴士公司按照《承投規則》各相應時段的要求發車，在本澳現時尖峰時段道路擠塞而導致發車不足的情況下，很容易令巴士公司在車流量較少的離峰時段增發班次，以符合《承投規則》總班次量的要求。

綜合上述，交通事務局有必要全面審視巴士服務的管理及執行問題，並盡快採取改善措施，以確保獲判給公司嚴格按照《承投規則》的相關規範提供巴士服務。

### 3.1.3 審計建議

- (1) 交通事務局應設立良好的監督機制，對巴士公司的班次頻率進行整體性的記錄及監督，例如運用RFID的電子化數據進行全面的監察，以便對不符合規

定及異常的發車情況適時作出跟進，從而確保各巴士公司按照《承投規則》之相關規定提供班次服務。

- (2) 對於監察過程中所發現的異常情況，應參照客流量等資料具體分析導致有關問題的成因，探討是巴士公司未有按規則執行，還是《承投規則》所訂定的班次頻率要求與實際乘客需求存在差異。倘屬於後者情況，應考慮對《承投規則》作出修改，以確保能符合乘客的出行需要。

## 3.2 服務費的結算支付程序

### 3.2.1 審計發現

審查發現交通事務局在結算服務費之過程中，對於“服務提供之確認”及“班次數量之核實”兩個方面存在問題，未能有效確保被支付服務費的班次已確切提供了服務。分述如下：

#### 3.2.1.1 服務提供之確認

##### 3.2.1.1.1 不符合結算要求的班次

根據基本資料第 2.2.3 點所述，當巴士公司按合同提供了相應的班次服務後，交通事務局便會對所提供的服務班次進行結算及支付。按現行機制，進行結算時，局方會參照 RFID 系統內的資料，核實巴士公司所申報的班次資料是否於 RFID 系統內具有相應的發車記錄，以及是否已按《承投規則》所要求的車型及既定路線行駛，以確認巴士公司所申報的班次是否已確切提供了服務。

同時，根據《承投規則》第 III.iii 部分有關“路線特徵”的規定，對於各路線每日首班車及尾班車的發出時間作出了明確的規範。此外，根據基本資料第 2.2.2 點所述，為應付乘客的驟然增加，《承投規則》內允許巴士公司自行作出臨時增發班次的調度，但以當日總數量的 10% 為限，並需於事後出具事實證明；倘超出 10% 更必須事前獲得交通事務局的核准。局方表示，若首班車及尾班車的發出時間超出規定，以及臨時增發班次若未有事先獲得局方核准，結算時均不會作出支付。倘符合有關規定，將按實際行駛的哩數及合同單價計算應支付的服務金額。但審查發現有部分班次不符合上述的結算要求，卻仍然獲得支付款項，分述如下：

- (1) 審查發現某巴士路線首班車的實際發車時間，長期早於《承投規則》的規定，而且大部分班次均沒有任何“拍卡”人次記錄。該路線按《承投規則》應於 6:30 發出首班車，但於 2012 年 9 月該路線全部日子的首班車實際發出時間均早於《承投規則》的規定，於清晨 5 時多便發出首班車，實際的發車時間介乎於 5:12 至 6:18 不等，其中 23 日的發車時間更提早了超過半小時。

雖然交通事務局表示，於核對巴士公司提供的“服務班次表”與 RFID 記錄的過程中，會檢查首班車及尾班車的實際發出時間，倘未能符合規定不會作出支付。但從上述結果可見，局方於核對過程中既未有貫徹執行有關的核對措施，仍然將有關班次視為“正常班次”，並作出了支付。

當審計署指出有關問題後，局方即時作出了跟進，並於跟進後表示發現有關車輛當時正進行銀聯閃付卡的試驗工作，但由於技術問題，故導致電子紀錄上出現了錯誤，令其早班車及尾班車的發車時間均早了一小時。

而就局方的上述解釋，審計署向局方作出了進一步的查詢。局方表示根據 RFID 系統的原始資料，有關班次確實不符合結算要求，應作出跟進。但由於負責結算的工作人員未有按既定要求執行檢查工作，故未有發現有關問題，便向巴士公司支付了服務費。同時，局方表示已訂立了具體改善措施，往後工作人員進行結算時，需填寫“檢查清單”，就每一個檢查項目進行核實後，例如是否符合首班車及尾班車的發車時間，需於“檢查清單”內進行勾選，以確認完成了有關工作。

- (2) 對於現時有何措施可確保適時知悉臨時增發班次的發生，局方表示原則上巴士公司會主動作出申報。其次，當該局工作人員就“服務班次表”與 RFID 的系統記錄進行班次核對程序時，會一併留意當日發出的總班次量，但只有在發現班次總量呈現較大變化時（例如平日發出的平均班次為 100 班左右，某日卻突然增加為 120 班），局方才會作出跟進，而過程中並不會將當日的總班次量與《承投規則》要求的數量進行比對。局方表示自 2011 年 8 月至 2012 年 12 月，並未有因未獲核准增發，而導致不獲支付的個案。

審計署審視了 2012 年 9 月全部 84 條路線<sup>6</sup>的發車情況，發現 2012 年 9 月共有 24 條巴士路線（佔總體 28.57%）超出《承投規則》所訂定總量的 10% 以上，按規定應提交事實證明並獲得交通事務局的預先核准。審計署要求局方提供 2011 年 8 月至 2012 年 12 月的臨時增發班次資料，但局方卻未能提交事實證明。局方表示，按現行機制，該局並未有要求巴士公司提交事實證明，倘發現臨時增發班次情況的發生，實務上會自行翻查“澳門通”的電子票收資料，分析臨時增發班次的合理性，具合理性的班次方會作出支付。由此可見，交通事務局並沒有貫徹執行《承投規則》所要求就臨時增發班次需提交事實證明的規定。此外，審查發現 2011 年 8 月至 2012 年 12 月，局方只作出了 5 宗臨時增發班次 10% 以上個案的核准，主要為應付一些大型節慶而作

---

<sup>6</sup> 按原《承投規則》共有 60 條線，28 條雙向、29 條循環及 3 條單向，但由於《承投規則》內對於路線的去程及回程設置了不同的班次頻率，故審計署分析時需獨立計算。於 2012 年 9 月雙向線當中 3 條已改為循環線，即剩下 25 條雙向行駛；循環線當中，其中 1 條分兩個方向行駛，另外兩條由於只在特別日子，如：清明節、重陽節及賽車期間才運作，因此 2012 年 9 月共有 31 條循環線行駛。雙向各線分開計算（指去程及回程）共有 50 條線，加上當月行駛的循環線 31 條及單向線 3 條，合共 84 條線。

出的班次調整。但對於 2012 年 9 月超出臨時增發班次 10% 以上的 24 條巴士路線，局方只有對於 9 月 30 日因應中秋節而作出的臨時增發班次進行了預先核准，至於 9 月內的其餘天數均未有獲得批准，但仍然獲得支付款項。同時，有路線已經將臨時增發班次變為常態，以審計署抽查的路線為例，“路線 A-去程”〔詳見附件一(A)〕於 9 月份連續四周的周一至周五（共 20 天），當中有 14 天臨時增發班次超過 10% 以上，但參照局方 2011 年 8 月至 2012 年 11 月的監察記錄顯示，卻從未指出上述未獲批准的持續增發情況，顯示局方的監察措施存在不足。

### 3.2.1.1.2 異常情況之關注

根據基本資料第 2.2.3 點所述，交通事務局是根據 RFID 系統的巴士“打點”記錄資料，核實巴士公司是否於《承投規則》所要求的服務時間內發車，並分析有關班次是否已按既定路線行駛，作為支付服務費的主要依據。但有一種風險情況是，倘巴士公司以專車形式行駛，例如接載員工等，而巴士公司遺漏向局方申報，即使過程中沒有載客，但只要按既定路線完成行走各站點，系統仍會視為提供了完整的服務，只要發出的車型符合有關路線的要求，將支付全段哩數的服務費。

而根據澳門通的“拍卡”數據，有部分獲支付的班次確實沒有任何的電子票收記錄，對於沒有任何“拍卡”人次的班次，局方表示沒有“拍卡”人次可能是有關班次於離峰時間行駛或以現金支付車資，並不一定存在異常情況。

但審計署於跟進一項有關“錢箱”遺失個案的過程中（詳見本報告第 3.3 點“現金車資的監督”），發現有營運車輛於同一營運日內不斷行駛，但過程中沒有任何電子及現金票收記錄，情況異常。然而，由於有關班次已按既定路線行駛，最終仍被交通事務局確認為可作支付，顯示局方暫時未有設立機制對有關情況作出關注。具體情況是某營運車輛（下稱“車輛 A”），於 2011 年 12 月 21 及 22 日期間，分別行駛了 4 條路線，共提供了 12 個班次、超過 10 小時的服務，服務時間介乎早上 09:55 至 15:38 之間，部分路線的行駛時間更屬於尖峰時間，但行駛過程中卻沒有任何電子及現金票收記錄。同時，據資料顯示，“車輛 A”於 12 月 21 日及 22 日所行駛的 4 條路線，經局方核實按既定路線行駛的“正常班次”共 1 142 班，除了“車輛 A”所提供的 12 個服務班次沒有任何票收外，其餘的 1 130 個班次全部均有乘客“拍卡”記錄。

### 3.2.1.2 實際班次數量之核實

根據基本資料第 2.2.3 點所述，交通事務局會將 RFID 記錄所確認到的“正常班次”，按每一“車號”的發車數量與巴士公司所申報要求支付服務費的班次數量進行核對，以確認最終可獲得支付服務費的班次數量。但當巴士公司所申報的服務班次數

量大於 RFID 系統所能確認的“正常班次”數量，例如巴士公司申報某營運車輛“xx1234”當日提供了 10 個班次的服務，但局方從 RFID 系統確認只有 8 個“正常班次”的記錄，則只會支付 8 個班次的服務費。餘下的班次會要求巴士公司提供資料後，才決定是否支付。

然而，審查發現交通事務局於實務執行上，未有嚴格按照上述規範進行班次數量的核對工作，即未有按照每一“車號”的發車資料與 RFID 記錄進行核對，導致部分獲支付的班次，實際上 RFID 系統內並沒有有關班次的出車記錄，缺乏支付的依據。例如 2012 年 9 月 20 日巴士公司於“服務班次表”內申報某路線共發車 86 班，雖然經局方確認按路線行駛的“正常班次”亦為 86 班，但其中“車號 a”及“車號 b”所申報的 3 個服務班次實際上於 RFID 系統內並沒有記錄，RFID 系統內顯示提供了 3 個服務班次的營運車輛應為“車號 c”，但交通事務局並沒有進行進一步的跟進，而自行認為是巴士公司錯誤填報“車號”所致，並作出了支付。

就上述情況，局方表示往後會注意有關情況，並作出改善。

### 3.2.2 審計意見

為確保巴士公司所申報的服務班次已確切提供才會獲得支付服務費，交通事務局必須設定良好的監督機制，對巴士公司所申報的服務班次作出核實，確認有關班次是否已按照《承投規則》的各項規定提供了服務，才作出支付。同時，應訂定措施查找各類可能存在的異常情況，例如沒有任何乘客的服務班次，應跟進當中的原因，以確保有關車輛提供了服務，而並非一些非載客用途的班次（例如接載員工的“專車”等）。

但從是次審計結果可見，交通事務局未能確保獲支付的班次已按照《承投規則》的要求提供了服務，分述如下：

- 對於從資料顯示有路線於 2012 年 9 月，長期早於規定發出首班車的情況，雖然局方在審計署指出問題後作出了跟進，並確認實際上不存在提早發車的問題。但審計署須指出，由於局方人員未有既定機制貫徹執行核對工作，故局方於執行結算過程中未能適時發現有關情況，顯示監督程序存有不足。局方應設立適當的覆核機制，確保所有工作人員按既定規範執行，避免有關情況再次發生。
- 至於臨時增發班次方面，局方並未有嚴格遵守《承投規則》的規定，要求巴士公司提供事實證明。審計署須指出，提交事實證明並非一項單純的行政程序，其背後目的是確保行政當局能獲得足夠的資訊，從而合理判斷增發班次的合理性，作為是否結算支付的重要依據。為此，局方應嚴格遵守有關要求。



- 此外，有營運車輛於同一日內不斷行駛多個班次，卻完全沒有票收記錄，但由於局方現時主要以巴士班次是否按既定路線行駛，作為服務確認的主要依據，而未有對乘客資料等其他數據作一併考慮，故上述的異常個案仍被確認為“正常班次”，顯示對於服務確認的方法有待完善。
- 另一方面，局方未有貫徹執行核實班次數量的措施，在核實班次數量的過程中，只就總量作出關注，而未有具體核實每一台營運車輛所申報的服務班次是否具有相應的服務記錄，導致部分班次在欠缺合理依據可供證實已提供服務的情況下，便獲得支付服務費，有關的結算行為欠缺正當性，亦構成浪費公帑的風險。

綜合上述可見，目前交通事務局的監督機制存有不足，未能確保獲支付服務費的班次能符合《承投規則》的結算要求，並沒有妥善履行被賦予的監督責任。

### 3.2.3 審計建議

交通事務局應：

- (1) 完善服務費的核實監督機制，確保獲支付的班次能符合《承投規則》的相關結算要求。
- (2) 檢討現時以是否按既定路線行駛作為服務確認的做法，例如需綜合分析乘客資料等數據，從而判斷巴士公司所申報的班次資料是否存在異常情況，以便作出跟進。
- (3) 對於《承投規則》已訂定的規範，例如臨時增發班次需提供事實證明等程序，應嚴格按照有關規範貫徹執行。

## 3.3 現金車資的監督

### 3.3.1 審計發現

#### 3.3.1.1 《承投規則》中的相關規定

根據《承投規則》第 III.ii 部分第 7 點，巴士票款全數屬特區政府所有，故此，巴士公司具有義務將所收取的票款全數交還特區政府。同時，《承投規則》規定巴士公司需提交準確的票款記錄及統計，供行政當局核查，以便進行監督，從而確保特區政府能收回所有現金票款。而根據《承投規則》第 III.i.1 部分第 23.2 點第 6) 項，倘巴士公司沒有遵守《承投規則》的規定而流失票款，每宗個案可被處罰 100 000 澳門元，並須歸還流失的票款額。

### 3.3.1.2 現金票款的監督程序

為確保收回所有現金票款，交通事務局表示已向巴士公司制定“公共巴士票款處理工作指引”，要求巴士公司需於營運日結束當天拆卸錢箱，並交回點鈔中心。局方設有攝錄機實時監察點鈔中心內卸箱及點鈔過程，由局方職員不定時以抽查方式觀察是否存在異常情況。同時，巴士公司需提交以下 3 份表格資料，包括“出車表”、“拆卸錢箱登記表”及“票款收入記錄表”交予局方核查。

- “出車表”：記錄了當天的出車數量；
- “拆卸錢箱登記表”：記錄了當天從營運車輛所拆卸的錢箱數量；
- “票款收入記錄表(點鈔中心點鈔記錄表)”：記錄了當天交回的錢箱數量，以及每個錢箱所收取的現金款項。

局方表示基於以下原因，現時只會大約每月一次，以抽查方式核對上述 3 份表格的資料，以監察所收回的錢箱數是否與出車數目相符：

- 因人手不足，而現金票款只佔整體票款收入約 20%<sup>7</sup>，金額不大，故會將資源配置於其他更為重要的監察工作上，例如市民關注的“班次頻率”、“服務質素”等；
- 雖然從直觀上，只要將“出車表”與“拆卸錢箱登記表”的總數相互核對，便能得悉巴士公司當天的“出車數量”與交回的“錢箱數量”是否相符，實際上由於存在因巴士公司沒有按規定於當天卸箱、提供的記錄出錯（例如錯誤輸入車牌號碼、錢箱編號等）、部分車輛當天裝卸了 2 次錢箱<sup>8</sup>、部分車輛行駛兩條路線<sup>9</sup>等種種原因，導致全面核實 1 日的數據往往需花費一至兩個工作天，過程需時。

局方表示，倘抽查過程發現出車數量與錢箱數目不符等異常情況，會致電巴士公司跟進，但有關工作沒有工作記錄。局方又表示自 2011 年 8 月至 2012 年 8 期間，未有發現明顯的異常情況，故認為有關的抽查機制，基本可確保收回所有現金票款。而據資料顯示，交通事務局自 2011 年 8 月至 2012 年 8 月，未有任何因“現金票款遺失”或“巴士公司提交的票款資料不完善”，而提起的處罰個案。

為探討局方所設定核查機制的有效性，審計署隨機抽查了兩天（2011 年 12 月 21 日及 22 日）的現金票款資料，卻發現連續兩天同一台車輛（下稱“車輛 A”），均

---

<sup>7</sup> 根據交通事務局提供的票款資料，2011 年 8 月至 2012 年 8 月合共 13 個月的票款收入為 292 347 726 澳門元，其中現金票款佔 61 556 010 澳門元（即 21.06%）。

<sup>8</sup> 會導致卸箱記錄大於出車記錄。

<sup>9</sup> 會導致出車記錄大於卸箱記錄

未有將“錢箱”交回，存在遺失現金票款的風險，但交通事務局卻未有適時發現。當審計署指出有關情況後，該局表示會：“要求巴士公司找出原因及作出解釋，並要求巴士公司就此提交報告及作出改善。”審計署其後於 2012 年 11 月向交通事務局了解上述個案的跟進結果，局方表示因透過自行核對報表已能找出原因，故最終未有要求巴士公司提交報告，並提供了一份書面解釋文件，其內表示“車輛 A”：“於 12 月 21 日及 22 日全日的服務時間分別只有 1 小時 16 分鐘及 2 小時，懷疑巴士公司因錢箱沒有現金而沒有裝卸錢箱。”

然而，根據交通事務局의 RFID 行車記錄，以及巴士公司提供的“出車表”顯示，實際情況與局方的跟進結果不符。具體情況見下表四：

表四：部門跟進結果與實際情況差異對照表

日期	部門回覆的跟進結果	審計署發現的實際情況
12 月 21 日	車輛 A 全日行走了 1 條路線	車輛 A 全日行走了 4 條路線，提供了 7 個班次的服務
	服務時間 1 小時 16 分鐘 (13:14-14:30)	服務時間 5 小時 43 分鐘 (09:55-15:38)
12 月 22 日	全日行走了 1 條路線	全日行走了 2 條路線，提供了 5 個班次的服務
	服務時間 2 小時 (13:14-15:14)	服務時間 4 小時 46 分鐘 (10:28-15:14)

資料來源：整理自交通事務局的面談及書面回覆內容，以及 RFID 系統和巴士公司提供班次資料。

### 3.3.1.3 現金票款監督工作的改善措施

交通事務局表示自審計署進行審查後，於 2012 年 9 月開始，完善了現金票款的監督機制，包括訂立了“公共巴士票款收入的監察工作流程及內部指引”和新增了“日常檢查”程序。日常檢查是核實“票款收入總表”內各錢箱收入之和是否等於該表的總金額，以及對空箱（指沒有現金票款的錢箱）及金額少<sup>10</sup>的錢箱作出記錄，以作為日後抽查的依據。此外，對於在執行“日常檢查”程序和每月一次以抽查方式對“出車數量”與所收回的“錢箱數量”是否相符的核對工作後，亦規定了檢查後需編制工作記錄。

### 3.3.2 審計意見

按照良好的管理原則，在履行監督責任時，應按照風險程度投放監管資源，對於運作機制上存在問題及風險較少的環節，可適當投放相對較少的監管資源。但當察覺

<sup>10</sup> 交通事務局의 定義為少於 20 元的錢箱。

到機制上存在問題、漏洞多及風險越大時，就應加強監管。但現時交通事務局的做法與一般管理理念並不相符，對車費收入的監管態度寬鬆，存在以下不足之處：

- 未能妥善履行監察票款收入之職責：對於交通事務局表示因為人手不足、收入金額不大的理由，故此將資源分配至其他更為重要的監察工作上（如“班次頻率”和“服務質素”等），有關做法是欠缺妥當的。

首先，公共部門應盡其所能去確保每項被賦予的職責得到妥善的履行，人力資源方面，應透過適當的協商和調配去解決，而不可因此而放棄完善履行有關的職責。此外，公共部門其中一項必然的職責，是對本身的收入和開支作出妥善管理和監察。政府透過立法方式去確立公共部門必須遵守的各項財帳運作規章，正突顯出這項職責的重要性。對於收入和開支的監察，部門應努力確保其合法性和完整性，不論金額多少亦應嚴肅處理，故此不應該亦不可能因為金額的大小而在相關的工作上有所疏漏。再者，2011 年 8 月至 2012 年 8 月合共 13 個月的票款收入超過 292 347 726 澳門元，其中現金票款佔 21.06%，達 61 556 010 澳門元，即每月的平均現金票款為 4 735 078 澳門元，金額實際不低，更應做好監管工作。

- 票款收入方面監察工作欠缺效率：在數據核實方面，交通事務局採用核對由巴士公司提交表格中的數據，配合以不定時的抽查去檢測是否存在異常情況的監察方式。上述之核實方式僅在巴士公司提交表格的數字之間作出相互核對，加上每月一次明顯偏低的抽查率，並不足以防治錯報、漏報、瞞報的風險。

交通事務局曾表示要全面核對一天的數據往往需花費一至兩個工作天，過程需時，惟此不應構成其未能盡職履行監督義務的理由。相反地，局方應要求巴士公司按照便利核對的方式填報資料，以便更容易對資料進行核對工作，而不是因為提交資料的複雜性，而減少核查工作。同時，各巴士公司固然有義務提供準確的營運數據，但局方亦應訂定適當的措施，就巴士公司所提供的資料之完整性及真確性作出核實，如能將手寫記錄表轉為電子化方式，以提供對營運數據作自動化全面檢測核對的可能性，則更能加強在票款收入方面監察工作的效率。

- 監察機制及執行過程存有漏洞：交通事務局表示自 2011 年 8 月至 2012 年 8 月期間，未有發現明顯的異常狀況，惟於審計署審查過程中只隨機抽查了兩天的現金記錄，兩天同時發現到同一台車輛未有將錢箱交回的情況，反映監察力度不足，即使審計署指出有關情況後，亦未有作出適切的跟進。該局在跟進後的回覆中引用了錯誤的數據，亦未能準確找出未有將錢箱交回的原因，僅能以“懷疑”的方式作出結論推斷。由此結果顯示，交通事務局目前的監察工作存在粗疏而未能認真履行其職責。

- 雖然 2012 年 9 月局方表示改善了收回現金票款的監督機制，有關改善措施只是對“票款收入總表”內每一錢箱的金額進行累計加總工作，並未能監察是否漏報錢箱的情況，反映局方有關改善措施是無效的。對於這容易出現問題的環節上仍未有作出改善措施，確保收回所有現金票款。

由於巴士營運的票款收入屬於特區政府的庫房收入，交通事務局有責任制訂良好的監察機制，對監督流程中的盲點和漏洞作出檢討，充分和有效地履行其監督職責和義務，以確保有關收入的完整性和準確性。局方應採取適當措施，對監督流程中的盲點和漏洞作出檢討，充分和有效地履行其監督職責和義務。同時，作為監督實體，不僅限於要自行投入大量資源進行監管，實際上有權向服務提供者要求履行義務，提交準確資料，並對任何差異預先作出解釋，以便監督實體進行覆核及跟進。

### 3.3.3 審計建議

交通事務局應檢討現時對於現金票款的監督措施，包括：

- (1) 應透過人力資源上的適當調配和安排，去確保監察職責得以全面履行。
- (2) 要求各巴士公司履行義務，優化現時所收集的票款記錄及統計資料，尤其是要求全面提供電子化數據，並對數據中的任何差異預先作出解釋，以便能適時地及有效地對營運收入作出核實。同時亦應對現行的核算機制和方法作出檢討，確保有關方式能有效檢測和防治錯報、漏報、瞞報的風險。
- (3) 改善檢討機制，適時地對監察流程作出檢討和優化，堵塞倘有的盲點和漏洞，以確保有關收入的完整性和準確性。

## 3.4 車輛環保標準的要求

審計署探討了交通事務局有否從提升服務質素的角度作充分考慮，從而為巴士規格制訂合適的環保標準要求，具體情況如下：

### 3.4.1 審計發現

#### 3.4.1.1 訂定環保標準之考慮

在“新巴士服務模式”下，行政當局是以採購服務的形式向巴士公司購買班次服務，具有主導權，而模式的推行是以提升服務質素為目的，當中除包括增加班次、優化路線安排外，為營運車輛制訂適當的排放標準亦為提升服務的必要元素。故此，應就巴士公司所使用的營運車輛訂定適當的汽車排放標準，以符合環保方面的需要。

根據《承投規則》，第 III.ii 部分第 2.1.4 點，行政當局規定獲判給者所採購之車輛必須至少符合歐盟 III 期的排放標準<sup>11</sup>。對於交通事務局採用歐盟 III 期作為營運車輛最基本排放標準之原因，局方表示是基於以下原因：

- 由於兩間舊巴士公司的營運車輛大部分是採用歐盟 II 期或 III 期排放標準，倘若“新巴士營運模式”採用歐盟 IV 期排放標準，兩間舊巴士公司將有大批車輛需即時淘汰；
- 本澳油品質量未能配合；
- 在 2009 年進行公開招標時，當時歐盟 IV 期巴士的技術並未成熟。

對於上述原因，局方表示是透過參考外部資料而得出之結果，有關資料是透過上網查找或致電各油品公司了解，並沒有將有關資料編印以作存檔之用，故未能提供有關資料予審計署。

但審查發現交通事務局所表示的原因，與實際情況存在差異，分述如下：

- (1) 首先，根據《承投規則》第 III.ii.2 部分第 2.1.4 點所訂定之內容：“獲判給者自判給通知日起所購置之營運車輛需符合歐盟 III 期或更嚴謹的汽車廢氣排放標準”。當中，有關汽車廢氣排放標準之要求只是針對巴士公司在獲判給服務後所購置之營運車輛，倘若兩間舊巴士公司獲判給有關服務，有關要求並不影響已購置之營運車輛，並不存在即時淘汰營運車輛之問題。同時，對於淘汰舊車方面，《承投規則》內已訂定了具體的規範，根據《承投規則》第 III.ii.2 部分第 2.1.5 點：“獲判給者的營運車輛隊伍在提供服務的首五年期間，任何時候的平均車齡不可等於或高於 5.5 歲；期後，任何時候的平均車齡不可等於或高於 7.5 歲”。換言之，營運車輛只會因車齡高於規定被淘汰，倘若兩間舊巴士公司獲判給服務，其營運車輛並不會基於廢氣排放標準之設定而即時被淘汰。
- (2) 至於油品質量方面，根據能源業發展辦公室委託顧問公司進行的一項研究—2006 年《澳門特別行政區燃料市場運作及監察狀況研究報告摘要》，澳門的石油產品供應全部依賴進口，幾乎全部是通過香港特別行政區或經由中國大陸的儲存終端設施以船運取得。此外，交通事務局於 2011 年 4 月曾聯同環境保護局與各油品供應商代表舉行會議，以就澳門車用燃料標準進行交流，根據“會議記錄”，業界代表表示本澳大部分供應商的車用燃料主要經由香港的經銷商進口，故所提供的車用燃料質量規格基本上符合歐盟 IV 期標準，有時甚至會進口歐盟 V 期標準的車用燃料。

---

<sup>11</sup> “歐盟排放標準”是指歐盟成員國在歐盟會議中聯合制定的廢氣排放標準，作為多個國家採納的廢氣排放指標，目的為限制汽車排放污染物對環境造成危害。

由此可見，本澳的油品以進口為主，故油品質量主要視乎進口地之法例規範，而香港於 2002 年已將汽車柴油提升至歐盟 IV 期標準，2009 年 1 月起更提升至歐盟 V 期水平。故此，在 2009 年制定招標文件時，本澳的部分供應商已提供能符合歐盟 IV 期標準的油品供市場使用。

- (3) 最後，就交通事務局所指 2009 年時歐盟 IV 期巴士<sup>12</sup>技術並未成熟方面，審計署整理了歐盟、香港及國內就歐 III 及歐 IV 廢氣排放標準<sup>13</sup>之實施年份，從而探討現時“新巴士服務模式”所要求的歐 III 標準是否過於寬鬆，以及於 2009 年制訂《承投規則》時，是否具條件要求採用更高環保規格（例如歐 IV 標準）之車輛：

表五：歐盟、香港及國內就車輛廢氣排放標準之實施情況

國家/地區		歐 III 標準/國內廢氣排放標準實施年份	歐 IV 標準/國內廢氣排放標準實施年份
歐盟參與國 <sup>14</sup>		2000 年	2005 年
香港		2001 年	2006 年
國內	北京	2005 年	2008 年
	上海	2006 年	2009 年
	廣州	2006 年	2010 年
	南京	2008 年	2011 年

資料來源：整理自歐盟、國內及香港的相關網站資料

從上表可見，現時“新巴士服務模式”所要求的歐 III 標準，歐盟及香港於 2000 年及 2001 年已開始採用，換言之，在 2009 年交通事務局就“新巴士服務模式”進行招標時，有關標準於上述地區已採用達 9 年；而在國內亦於 2005 年開始在各城市分階段採用。此外，香港方面於 2006 年 10 月已規定所有柴油巴士全面採用歐盟 IV 期標準，故此，對於局方所指技術並未成熟的歐 IV 標準巴士，於 2009 年制訂《承投規則》時香港地區已採用了 3 年。但由於局方未有將 2009 年制訂《承投規則》時的參考資料保留，就局方表示歐 IV 標準巴士技術並未成熟之說法，審計署無法對局方當時作出有關判斷之合理性進行核實。

<sup>12</sup> “歐盟排放標準”分為三大類別，包括“輕型車輛”、“重型車輛”及“非道路交通用柴油引擎”，而巴士引擎的排放標準歸類為“重型車輛”一類。重型車輛的排放標準是於 1988 年訂立。

<sup>13</sup> 內地方面參照歐盟訂立了自身的汽車排放標準，根據環境保護局的研究資料，國 III 及國 IV 標準相應於歐 III 及歐 IV 標準。

<sup>14</sup> 歐盟參與國包括有：法國、德國、意大利、荷蘭、葡萄牙、西班牙等共 27 個國家。

### 3.4.1.2 區域性綱要之落實

另一方面，根據“中國國家發展和改革委員會”於2009年1月8日公佈之《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》所訂定之內容，當中強調粵港澳地區須要逐步實現統一採用優於全國其他地區的汽車燃料、船舶燃油與排放標準，目的在於改善空氣質量，共同建設綠色大珠江三角地區優質生活圈。同時，如上表五的資料所述，中國部分城市已早於2005年及2008年採用國 III 排放標準及國 IV 排放標準。因此，為具體落實《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》內所訂定之內容，交通事務局於2009年在制定《承投規則》內有關廢氣排放標準時，應參考中國內地當時正在採用之廢氣排放標準，以滿足“採用優於全國其他地區的汽車燃料、船舶燃油與排放標準”之要求。

### 3.4.2 審計意見

交通事務局曾公開表示希望透過“新巴士服務模式”落實“綠色出行”及“公交優先”的理念；同時，參照該局於2009年向公眾發佈之《澳門陸路整體交通運輸政策（2010 - 2020）》文本，亦明確指出特區政府將推動低碳減排的交通運輸政策。故此，交通事務局作為巴士服務的監督實體，應為巴士營運車輛制訂合適的排放標準，避免影響市民或乘客的健康。

作為《道路集體客運公共服務》的購買方，交通事務局有條件要求服務供應商採用較佳排放標準的營運車輛，以減少廢氣排放對環境造成的污染。然而，從審查結果可見，澳門鄰近地區及國際上於2000至2005年期間已普遍採用歐 III 排放標準，2009年前更已提升至歐 IV 排放標準，但局方在是次長達7年（至2018年）的服務合同中，只要求服務供應商所採購的營運車輛必須符合歐 III 排放標準，明顯落後於國際上的主流要求，顯示局方欠缺前瞻性的考慮，錯過了借新巴士服務模式的推行而跟進國際環保趨勢的時機，與綠色出行的口號存在較大落差。此外，對於局方所表示採用歐 III 期排放標準的原因，其理據並不充分或根本與客觀事實不符，又未有保存工作過程中曾參考的文件資料，供其監督實體或第三方可判斷訂定相關標準之合理性，包括：

- (1) 交通事務局已有機制規管營運車輛按車輛隊伍的平均車齡而淘汰，因此，縱使以歐盟 IV 期或更高的排放標準作為採購營運車輛的基本要求，亦不會引致兩間舊巴士公司的現有營運車輛被即時淘汰；
- (2) 根據市場狀況，本澳已存在部分燃料供應商可提供合適的油品予歐盟 IV 期巴士使用，不存在市場上沒有合適油品供應的情況；
- (3) 歐盟 IV 期排放標準的車輛已在鄰近及國際市場上廣泛使用，且更發展至歐盟 V 期的標準，所以不存在技術未成熟的說法。



再者，在“新巴士服務模式”下，行政當局是以購買服務形式採購巴士服務，具主導地位，更應借此契機在有條件的情況下，為巴士營運車輛訂定較為嚴謹之汽車廢氣排放標準，以確保特區政府的交通運輸政策，以及《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》等區域性協議得以有效落實，從而達到預期的政策目的。

### 3.4.3 審計建議

交通事務局應：

- (1) 借鑒是次經驗，於往後進行同類型服務招標時，應藉着主導服務提供的契機，在可行範圍內，就營運車輛訂定更環保的“排放標準”或其他相關規範，以確保符合國際主流要求，從而達致提升服務質素的目的；
- (2) 於往後制訂承投規則及合同規範的過程中，應訂定嚴謹之資料搜集及分析程序，並將過程中所參考的相關資料適當保存，供監督實體或第三方核實訂定有關標準之合理性。

## 第 4 部分：綜合評論及建議

誠如交通事務局在其網站表示，“新巴士服務模式”的推行不僅是引入競爭，將營運公司由兩間增加至三間，更重要是政府以主導者的角色投入大量資源，向巴士公司採購服務，藉此增加巴士班次及提升公交服務質素，以改善居民長久反映的“搭車難”問題，有關的理念是可取的。

爲了具體落實有關工作，局方透過《承投規則》明確訂定了如“班次頻率”等各項規範及罰則。然而，透過是次審查結果可見，局方的管理及監督工作未如理想，包括對於班次頻率的監督不足；結算支付時未有貫徹執行所訂定的班次核對程序，而且欠缺機制跟進沒有任何票收記錄的班次；現金票款存在遺失的風險，以及對於車輛排放標準的要求有欠妥善，有關問題將引致巴士服務改革無法有效落實。尤其根據判給合同，七年合同期間所涉及的判給總金額達 47.76 億澳門元。由於巴士服務改革與市民的日常出行息息相關，且涉及的金額龐大，局方必須妥善履行其受託管理責任，妥善執行監管工作，以確保能有效解決市民“搭車難”問題，使相關資源被妥善運用。

審計署明白“新巴士服務模式”屬於一項嶄新的嘗試，是行政當局第一次以有關模式向市民提供公交服務，實踐過程中難免存在一定困難，但審計署期望透過是次審查所提出的問題及建議，可引起局方的重視，並加強有關的監管工作。此外，如局方向外表示，新巴士服務招標過程是“摸著石頭過河”，就處罰機制和服務評鑒制度等仍有優化空間。故此，局方應同時就合同條款及管理措施一併作出審視，倘有需要，應從根本作出完善，透過監管及合同優化兩方面雙管齊下，在摸索中不斷完善，以確保所投入的大量公帑資源，能真正達到改善公交服務質素的目的。

## 第 5 部分：審計對象的回應





## 對《道路集體客運公共服務》

### 衡工量值式審計報告的回應

隨着近年本澳城市急速發展，公共巴士服務也必須與時並進，除了滿足常住人口的出行，同時也必須兼顧非常住人口的變化及需求。有見及此，政府以「公交優先」為理念，致力提升公交服務水平。經參考學術機構的科研建議和汲取外地的實踐經驗，綜合社會對巴士服務的要求，引入了以取得服務形式提供澳門道路集體客運公共服務的模式。

在新巴士服務模式下，過往因客源票收與盈虧掛鉤而衍生的供求及管理問題得以改善，政府可更靈活主導路線調整，讓巴士線網按乘客量調動以覆蓋至偏遠或客源稀疏的地方；並因應社區發展，將線網延伸至新興社區。在服務班次方面，尖峰時段的服務班次亦正持續改善，離峰時段的班次則以提供舒適便捷的搭乘服務為目標。在車資優惠方面，由於新模式下票款收歸特區政府，令乘客搭乘跨公司及地區路線時可享受轉乘優惠。其他優化包括了透過增設報站系統及路線資訊，改善過往車廂內資訊不足的情況，同時亦顧及殘障人士的出行需要而引進無障礙設備。總括而言，新巴士服務模式朝向以「量」及「質」的提升為整體目標。

考慮到新服務模式對政府以至本澳公交發展史而言屬一項嶄新事物，本局在草擬《招標案卷》時已預視到票款處理、服務費支出、監管巴士服務等方面必須予以重點關注，故在設計新模式時已在《承投規則》內訂定相關監察機制、制定各項流程、建立科技監控系統、向巴士公司發出《公共巴士票款處理工作指引》等，務求提升監管的效度與深度。

在班次服務監察方面，駐站巡查及文件審查並重，監察措施包括採用無線射頻技術、工作人員巡查巴士站點及車廂環境、要求巴士公



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
交通事務局  
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

司提供各項申報資料作比對核實等，綜合監察發車實況，以審視巴士服務的整體質素；服務費的結算支付程序，會結合日常班次檢查、現場抽查及班次覆查三大環節，對存有異常情況的班次服務費不作支付，保障財政資源的合理運用；至於現金票款方面的監管工作，除了巴士公司的內部監控環節外，本局亦會從攝錄監察、現場監察及數據審查三方面進行監管，全方位追查異常個案，保障票款收入的準確性。

然而，因應社會環境的變化及實際操作過程的調整，各個監督環節亦需適時作出強化。例如在合理調整服務班次的工作上，估計由於人口增加、工商活動頻繁，影響了出行時段狀況，尖離峰時段的乘車需求趨向模糊化，本局須持續審視《承投規則》內路線特徵所訂定的路線班次規定，適地適性優化巴士線網及班次量。

另一方面，本局正引入清單制度來強化現行內審工作的深度，進一步保障結算過程的準確性；藉着電子監察系統功能的提升，強化服務班次中搭乘狀況的分析環節，尤其對搭乘記錄過低的班次作重點覆核，確保對已服務的班次作合理支付；同時，責成巴士公司完善班次報表的管理，並嚴格按照《承投規則》及工作指引提交臨時增發班次的資料及證明。對於不規則情況，本局定將嚴格按規定處理。

此外，透過優化內部控制程序，利用不同數據作交叉比對及複查包括錢箱裝卸與收入記錄、電子票收記錄及出車表等，輔以行駛路徑記錄、營運車輛清單等資料分析，強化監察的完整性；此外，更藉電子數據完善記載及跟蹤管理工作，提升執行效率以加強監察力度及深度。

本局除了積極鼓勵巴士公司提升巴士車輛於環保方面的技術標準、引進新能源如天然氣巴士及純電動巴士外，亦會持續致力改善車輛尾氣排放的質素，推動車輛低碳減排，構建綠色生活圈。



審計署的《道路集體客運公共服務》衡工量值式審計，從另一角度審視了現存的監察機制，亦為本局提供了良好的啟示，本局必將積極予以配合。本局將持續關注並完善相關機制，不斷提升整體巴士服務質素，歡迎社會繼續監督本局的工作並作出指正。

## 對審計結果的回應

### 一、服務班次的監督

為配合社會發展，改善過去居民反映搭車難、服務覆蓋範圍和班次不足，以及居住人口和流動人口不斷持續攀升，本局透過採用新巴士服務模式致力解決出行所需。根據統計資料顯示，2013 年首兩個月，平均每月乘客為 13,081,522 人次，日均乘客逾 44 萬人次，對比舊模式運作最後 12 個月的日均乘客人次約 36 萬，升幅超過兩成；同時，尖離峰時段的客量變化及時間界定亦從以往清晰分明和具規律性逐漸轉變為模糊不定。以審計報告中提及 2012 年 9 月份抽查的十條路線，變動比率最高的一條路線（路線 H）的相關時段（06:05 - 15:02）為例，若取班次數量與乘客量作整體分析，巴士公司在尖峰時段平均每小時發出 18.6 個班次，比原有規定少 1.4 個班次，而每班次平均有 119 人次使用電子付費；至於其他時段則平均每小時發出 14.5 個班次，比原有規定多 4.5 個班次，但每班次平均亦有 103 人次使用電子付費，顯示尖離峰時段的客量相差已漸趨拉近。

《承投規則》的路線特徵中，已明確規定各路線於各時段的出車時間及頻率。同時，考慮到乘客出行的動態需求，已預留百分之十的班次增幅用於可作臨時靈活應對。而在實踐過程中，因應乘客需要，適時調整出車時間、頻率、路線走向及車型，本局過往已透過修訂路線特徵進行相關的優化，包括途經中區般皇子大馬路路線的分流措施、夜間路線調整和擴展服務、塔石體育館等站點分流等；然而部份路線



在尖離峰時間的班次要求已與《承投規則》所訂定的情況有一定的差異。

## 1. 對審計意見之回應

就審計意見提出駐總站及中途站監察抽查方式，RFID 資料與巴士公司申報資料間比對進行監察的力度有待改善，而即使 RFID 系統已能更準確反映班次情況下仍對整體發車頻率未作出有效關注方面，本局進行了深入的整體分析，亦結合隨後的審計建議，在遵從《承投規則》班次及班次調整具體操作方式，現場監察與科技手段結合，各項營運報表綜合整理，要求多方面着手進行相關工作。

在制定《承投規則》內路線特徵各線不同時段的班次要求，主要是按當其時的出行實況作為參考依據；然而，由制定至今歷經多年，城市地貌、居民出行習性、訪澳遊客數字等亦起着不同程度的變化，除尖峰時段外，以往普遍乘客量較少的離峰時段的出行需求亦日漸提升，因此離峰時段的班次有必要進一步分析其特性以作出合理的調整；另一方面，班次在尖峰時段未能達標，除可能因巴士公司調度不佳外，本局亦正努力排解其他導致巴士未能按時回程從而降低開出班次量的潛在原因，其中包括道路交通擁塞、大型路面工程影響及臨時改道等。

除此，在實際營運上亦存在多種情況導致巴士公司未能及時按《承投規則》向本局為增開班次提出申請，例如突因天雨關係讓搭乘巴士的人數急增、因水浸或消防關係在巴士改道的同時亦須增發班次疏導下游路段的乘客等，本局正因應有關情況檢討及完善現行機制，使能監察到位亦能及時滿足迫切需求。





## 2. 因應審計建議，所採取的具體行動措施

經分析審計報告提出有關巴士服務班次監督的意見及建議，及審視本局現行的工作流程後，首先本局將嚴格要求巴士公司履行合同條款、增開班次的申請、報批的流程等，同時重新檢視現行各項監督措施，積極完善有關機制，進行相關工作加以配合：

- 2.1 對於審計報告第 3.1.3 項審計建議第(1)點，本局早前已立即加強現場監察及數據檢查所有路線，為對巴士公司的出車班次作出更有效的監督，本局引進多項措施，包括採用無線射頻技術（即 RFID）監察系統收集班次數據、派出工作人員到巴士站點及車廂上進行巡查、要求巴士公司提供各項申報資料作比對核實等，務求履行監管職責。為兼顧班次監察的即時性及全面性，現行監察工作中，駐站巡查及文件審查並重。

為實時監控路線服務的運作情況，本局派員駐總站及駐中途站監察，一旦發現不合理狀況會隨即跟進，檢查內容主要包括：

- a. 服務時間、車型，以及車載設備的正常運作；
- b. 票款收入情況；
- c. 車長的服務態度；
- d. 途經的非營運車輛狀況記錄。

為全面掌握路線服務的整體情況，本局結合多項監察途徑獲得的資料，利用各項數據的關聯性，以進行全面性的監察（例如 RFID 記錄、現金及電子票收數據、巡查員記錄、巴士公司班次記錄等），以便對巴士公司的出車情況作出更全面的分析，以確保各巴士公司按照合同規定提供服務，檢查內容主要包括：

- (1) 自 2011 年 8 月起，本局已透過 RFID 系統進行班次檢查工作，主要針對路線軌跡方面的檢查，並於 2012 年 10 月開始，陸續對 RFID 系統的各项功能作出完善，其中包括於該年 11 月



起新增離站數據，加強對車輛位置的跟蹤管理外，亦已配合乘車人次進行班次服務的合理性分析；

(2) 自 2013 年 3 月起，對巴士公司提供的班次表進行更全面的檢查及分析，並對整體出車情況作出審視。檢查項目主要包括以下各項：

- a. 整日加班／缺班情況：針對巴士路線的加班及缺班情況，作出整體分析；
- b. 班次均勻及準點情況：針對每小時出車班次量作出分析，每小時增班／缺班情況嚴重時發出警告；
- c. 特殊班次情況，對於特別行駛軌跡的班次作出重點檢查；
- d. 首尾班車的服務情況：保障首尾班車發車時間的準確性。
- e. 車型配置情況；
- f. 日間班次與夜間班次劃分情況。

在重點監察離峰時段的加班情況上，對於巴士公司不尋常的加班，本局將嚴格把關並加以審查，對於不符合《承投規則》的要求，作不合理的增開班次所涉及的服務費將不作支付。對於在監察過程中發現的異常個案，本局將加強記錄及跟蹤管理，同時亦持續研究強化系統數據的分析功能，例如利用巴士服務班次表及已改善之 RFID 補充功能，對所有班次進行準點率分析，以瞭解班次的準點、提早、延誤、增班及缺班狀況，全面監察巴士公司的出車狀況及評估班次服務的準點率。

2.2 對於審計報告第 3.1.3 項審計建議第(2)點，為配合不斷變化的出行狀況和需求，本局持續審視《承投規則》內的路線特徵，包括服務時段、班次頻率、使用車型及路線行程等。本局正審慎檢討部份路線增班的狀況有否具備常規化的必要性，其中包括審計報告內提出的若干路線。本局認同有關的檢討工作甚具迫切性，然而由於調升班次頻率將常規地提高服務費的開支，正嚴謹地驗證有關的需求僅屬偶發性如天候影響、團體進行未有公開宣傳之活



動或其他不可預期的原因導致大量乘客候車，屬週期性如九月學校開課、國慶黃金周、美食節、除夕倒數、百萬行等，抑或目前班次未能常態性地滿足需求，故此本局必須透過長期的客流量監察，或以短期臨時方式批准增開班次以測試實際客量需求等，以確定透過修訂路線特徵增開的班次確實存在恒常性的高客量需求。若僅因特別事件偶爾出現或僅屬月度、季度或年度等週期性客量變化，增開班次將獨立處理，避免因恒常化增班而導致冗餘班次的出現，帶來虛耗特區政府資源的問題。

就巴士公司出現尖峰時段缺班及離峰時段增班的狀況，本局已加強現場監察及數據檢查，監督巴士公司是否切實履行合同義務，包括按照路線特徵所訂及其後修訂的出車時間發車，亦要求巴士公司儘快優化日常配車及排班工作，以貫徹執行路線特徵的班次頻率。然而就巴士運行因交通環境影響周轉之問題，本局正儘可能協助排除及梳理，其中本局將貫徹落實《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》，從完善道路規劃及建設、提倡公交路權優先、適量控制車輛增長、加強執法力度、推行宣導教育等多方面着手，讓尖峰時段的巴士行駛速度得以提高，從而為穩定班次周轉創設前題條件。

總結本項內容，在完善服務班次的監督工作上，建基於去年第四季起進行的提升監察系統功能和在本年首季所優化的監察流程，本局正持續檢視各項監察措施的成效和強化記錄及數據的處理分析；同時，現正密切關注及收集居民的搭乘需求，務求結合出行變化，全面檢討及調整《承投規則》內各路線特徵的班次要求。

## 二、服務費的結算支付程序

對於公共巴士服務費的支付，本局一直十分重視並採取嚴謹的監控措施，以保障服務費支出的合理性及準確性。班次記錄數據庫的資



料龐大，優化需時，巴士公司的報表管理亦未盡理想，影響確認班次的工作效率。解決零碎而繁雜的工作，探討工作方式及改善工作流程，是完善服務費支付程序的核心困難所在。

## 1. 對審計意見之回應

本局了解到確認班次程序及相關的監管工作仍有待進一步完善，需要從多方面採取措施作出改善及優化。對於審計報告指出，2011年12月曾出現一台營運車輛於同一日行駛多個班次而沒有票收記錄的情況，現時涉事歸責的搜證工作仍持續跟進，初步資料反映，該個案涉及巴士公司提交不實的班次記錄；目前正加緊進行法律分析工作，一旦確定巴士公司違反公共巴士服務合同條款的規定，將會向有關公司作出處罰。

本局在2012年10月起陸續優化RFID系統後，現時所有班次均會結合電子收費資料進行分析及記錄，並已重點加強對沒有電子收費記錄的班次進行檢查。針對該等班次，將積極研擬透過各種可行方法作出詳細核證，包括要求巴士公司檢查有關班次的巴士車廂攝錄影像以了解實際運作情況，保障資料的準確性及公帑的合理使用，並按照《承投規則》的條款，適時檢討及修訂路線特徵，包括對乘客需求偏低的路線進行班次整合及線路調整等工作。

另一方面，本局亦已要求巴士公司完善班次報表的管理，須更詳盡和充份地記錄和提供有關影響班次結算的各項資料，並要求巴士公司貫徹執行《承投規則》的規定，提供加班車的事實證明文件；對於資料內出現蓄意弄虛作假的情況，本局將按合同作出相應的處罰。

關於核實班次的工作，除了審計意見中提及，需要具體核實每一台營運車輛所申報的服務班次外，現時本局已針對營運車輛的班次出



車時間作出核查，並且抽查各路線在不同時段（尖、離峰時段）是否提供相應的班次數量。

## 2. 因應審計建議，所採取的具體行動措施

經分析審計報告提出有關服務費的結算支付程序方面的建議後，本局經已重新檢視現行服務費的結算支付程序，並已開展審計報告提及的改善工作，以積極完善服務費的結算支付機制：

2.1 對於審計報告第 3.2.3 項審計建議第(1)點，為加強監察力度，本局將全面檢視現有班次審查機制以及機制的執行情況，加強執行上的內部審查環節，以及引入工作清單制度，確保工作機制的各環節得以貫徹執行，從細節着手保障服務費結算方面的執行力及資料準確性。

2.2 對於審計報告第 3.2.3 項審計建議第(2)點，本局已於 2012 年 10 月開始，陸續對 RFID 系統的各项功能作出完善，當中包括配合乘車人次進行班次服務的合理性分析。現時服務費的結算支付程序中，關於核實班次數量方面的工作，主要包括日常班次檢查、現場抽查及班次覆查三方面：

### 2.2.1 日常班次檢查：

- a. 檢查路線各班次的行駛軌跡有否出現繞路、沒有行駛部份路段及行駛錯誤路段等情況；
- b. 檢查班次的服務時間、班次間距以及首尾班車出車時間等；
- c. 檢查車型及服務類型是否正確；
- d. 檢查沒有電子收費記錄的班次。

### 2.2.2 現場抽查：

- a. 站點檢查：工作人員於各巴士站（總站及沿途各站）檢查及記錄巴士公司的班次時間及服務情況，檢查範圍包括所



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
交通事務局  
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

有營運中的車輛及專車，以便與系統數據及巴士公司提供的班次表進行比對；

b. 隨車抽查：服務檢查人員登上營運中的巴士，檢查及記錄巴士公司提供服務的情況，尤其是繞路、沒有行駛部份路段及行駛錯誤路段。

2.2.3 班次覆查：上述班次檢查過程中，若發現存疑之處，則比對電子收費記錄、車輛行駛軌跡及數據、現場抽查記錄，以及巴士公司提供有關車輛的服務記錄及營運車輛清單等，覆查有關班次的服務情況。

2.3 對於審計報告第 3.2.3 項審計建議第(3)點，本局將採取以下措施，要求巴士公司貫徹執行《承投規則》的要求：

2.3.1 嚴格要求巴士公司按照合同條款和相關指引向本局作出申報及提供證明：在巴士公司預計有路線將增加當日總班次的百分之十時，其必須提供充份理由，包括導致客量驟增的偶發性原因，如學校或社團活動、特殊節慶等，本局將按其所提交的資料嚴謹分析以作出審批，而事後有關增開的班次在經證實具其合理性，如實際乘客量達到一定數量下，本局方予以支付。即使因為快速回應突發的客流高峰而容許在不超過路線總班次百分之十的情況下增開班次，有關班次在事後亦須按上述規定申報及審批後方作支付。

2.3.2 優化現行監察機制的流程及指引，強化整體內部監管條件，尤其檢討和完善目前加班車的申報機制和審批流程，務求在及時快速回應出行訴求和嚴格按序審查均能同時兼顧。

總結上述各項，在服務費的結算支付程序上，本局已即時要求巴士公司嚴格按規定發車，同時亦接近期已加強的監察和核算方式對服務班次作出審慎確認，當中結合班次的電子乘車人次記錄，作為分析



的重要依據，進一步掌握各服務班次的營運情況；目前正加緊檢討增開班次的申報機制和審批流程，預計將於本年第三季落實有關優化措施。

### 三、 現金車資的監督

澳門公共巴士服務模式的一項重大改變，是票款收入由以往屬巴士公司所有，轉變為屬澳門特別行政區所有。因此，本局自制定招標文件至落實監管措施時，對於票款監管方面均採取嚴密的監控程序及措施，致力降低票款流失的潛在風險；同時，更採用電子票證制度有助提升票收處理效率及降低處理風險，故近年本局透過推出各項車資優惠及轉乘措施，推動公共巴士電子票證的普及化，致使採用現金形式支付車資的乘客日漸減少。

現時本局對於現金票收、電子票收及月票票收均有進行多方面監察。當中，針對現金票收方面，正積極投放技術及人力資源執行監察工作，以保障現金票款收入的準確性，持續從源頭做起進行全過程的監察，包括：透過不同方式抽查巴士司機是否有按規定向乘客收取車資；同時，錢箱在營運結束後由巴士拆卸開始一直運送至點鈔完成後交付解款車押運，過程均屬實時視頻錄影監控範圍，而點鈔中心內亦裝設視像鏡頭供本局人員實時遠端監控及視頻錄影。

除了《承投規則》所訂條文外，本局在 2011 年已向巴士公司發出《公共巴士票款處理工作指引》，以點鈔中心為例，其內部設施包括攝錄鏡頭位置、報警系統、儲物櫃等，以至進出中心的人員管制、人員服飾、鑰匙管理等均必須按本局指引執行。本局期望藉着上述措施及嚴密的監控，從而確保巴士公司每日營運後收取的所有票款，均完整地存入政府庫房。



## 1. 對審計意見之回應

在制定票款相關的監察措施時，本局對各個工作環節上均要求嚴謹細密，並積極提高監管效率及效能。為持續強化對票款收入處理的監察效能，自新服務模式啟運以來，已透過內部調配及適當增聘人員，逐步建立穩定的監察團隊，並且不斷完善程序及制度以提升工作效率，務求在合理資源的運用下執行高效的監察工作。

在持續優化的大前提下，在 2012 年 9 月先後優化了現金票款的監督機制，確保所有錢箱遺失、遲交及資料錯誤的情況，均能如實檢視；本局早前亦曾發現現金票收資料異常的個案，並即時對所有個案作出妥善跟進及進行書面記錄，以降低票款流失的風險。

除了對錢箱金額進行累計加總工作外，本局亦會交叉比對所有與票款收入相關的記錄，包括重點檢查現金票收記錄中的錢箱裝卸記錄與錢箱收入記錄、電子票收記錄及出車表等，並針對實際狀況，審查 RFID 記錄、班次表及營運車輛清單等資料。巴士公司每次裝卸錢箱時，均須對拆卸的錢箱號碼、安裝的錢箱號碼及車輛編號等資料予以記錄，並經工作人員核實及簽署；透過有關記錄，與出車表進行配對，即了解營運當日已出車的車輛有否如實裝卸錢箱，以及所拆卸的錢箱是否與過往的安裝記錄對應，從而核查錢箱資料記錄的異常情況；而對於該等異常資料記錄，進一步查找電子票收及 RFID 記錄等資料，透過當日的營運情況及行駛記錄，對異常記錄的錢箱作出更深入的分析。

透過對上述各項數據進行的綜合分析、比對及檢查，完整地涵蓋了錢箱從安裝、提供營運服務、卸箱以至點算的整個流程，並能夠追蹤錢箱編號、安裝位置及日期、營運情況、拆卸位置及日期等資料，以監察各項資料的一致性，從而確保收回所有現金票款。





對於審計報告所指出的錢箱資料記錄異常個案，現時涉事歸責的搜證工作仍持續跟進中，初步資料反映，該個案涉及巴士公司提交不實的班次記錄，引致「出車表」與「拆卸錢箱登記表」比對後出現裝卸錢箱數量不符的異常狀況；目前正加緊進行法律分析工作，一旦確定巴士公司違反公共巴士服務合同條款的規定，將會向有關公司作出處罰。

## 2. 因應審計建議，所採取的具體行動措施

為着對巴士公司的各項步驟有更嚴密的監督，並確保公帑得以妥善處理及保存，本局重新檢視現行票款收入的監察機制，並已着手開展改善工作，積極完善現金車資的監督工作：

2.1 針對現金票款方面的監管工作，本局主要從攝錄監察、現場監察及數據審查三方面進行監管，各項監管措施簡述如下：

2.1.1 攝錄監察：對於巴士現金車資處理的整個過程，均已安裝攝錄機，以監察並記錄乘客上車支付票款、錢箱裝卸及運送、點算及交付的情況。攝錄機的安裝位置覆蓋全澳巴士車廂、錢箱內膽裝卸地點、點鈔中心、由裝卸地點往返點鈔中心的通道，以及點鈔中心往返解款車的通道及地點。當中，除了巴士車廂的攝錄影像由本局人員到車廠進行監察外，其餘攝錄影像均實時傳送至本局進行遠端監察並儲存供回放檢查；

2.1.2 現場監察：派出神秘乘客在車廂上監察巴士司機票款收集情況，並派出人員突擊檢查錢箱裝卸及運送、點算及交付程序，並抽查巴士車廂中的攝錄影像；

2.1.3 數據審查：除了對錢箱金額進行累計加總工作外，本局亦會



交叉比對所有與票款收入相關的記錄，包括重點檢查現金票收記錄中的錢箱裝卸記錄與錢箱收入記錄、電子票收記錄及出車表等，並針對實際狀況，審查 RFID 記錄、班次表及營運車輛清單等資料。

2.2 審計報告第 3.3.3 項審計建議第(1)點，提及到：「應透過人力資源上的適當調配和安排，去確保監察得以全面履行」、第(2)點下半段：「同時亦應對現行的核算機制和方法作出檢討，確保有關方式能有效檢測和防治錯報、漏報、瞞報的風險」，以及第(3)點：「改善檢討機制，適時地對監察流程作出檢討和優化，堵塞尚有的盲點和漏洞，以確保有關收入的完整性和準確性」。總括上述建議，為提升票款收入監管的效率及效能，本局將進一步完善現行票款收入的監察機制及資源，透過優化內部控制程序提升監管的效率，當中包括：

2.2.1 透過規範巴士公司票款收入的相關記錄，本局將進一步加強對文件的整體性檢查，當中將會要求巴士公司提供綜合報表及電子檔案，以反映各營運車輛的出車記錄所相應的現金及電子票收記錄，並要求巴士公司預先對數據中的異常狀況作出及時通報，以提高監察的工作效率；

2.2.2 對於在票款收入監察過程中發現的異常情況，利用電子數據和系統加強記錄及跟蹤管理，以能儘量減少人為疏忽導致的失誤，並有助本局追查異常情況的執行效率。當中，所有涉及錢箱資料記錄異常的個案，均會要求巴士公司作出書面解釋，一旦發現巴士公司違反合同條款，將會向有關公司作出處罰；為配合上述措施，本局已隨即臨時增派人手，進一步提升檢查密度，在採用綜合報表後，將能加強本局監察時的運作效率，有助為已服務的營運日作即時抽查創設條件；除此，本局亦將檢討目前人力資源，藉由工作流程的優化得以更高效地運作，加強票款收入監察工作的深度及密度，同時透過內部培訓不斷提升工作效率；另外，將適當分配及補充



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
交通事務局  
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

人力資源執行監察工作，使能更全面履行監察職責。

2.3 按照公共巴士服務合同條款，巴士公司須制定嚴謹的票款處理流程，採取一切措施防止票款流失。對於向特區政府提交的票款，巴士公司均須按照《承投規則》的規定，經由巴士公司的會計專業人員進行結算，並對所有票款記錄作出核查。對於審計報告第3.3.3項審計建議第(2)點上半段的內容，即：「要求各巴士公司履行義務，優化現時所收集的票款記錄及統計資料，尤其是要求全面提供電子化數據，並對數據中的任何差異預先作出解釋，以便能適時地及有效地對營運收入作出核實」，本局將嚴格要求巴士公司妥善履行合同條款、《承投規則》和相關指引，確保票款收入的準確性：

2.3.1 票款核查工作屬巴士公司的合同義務，為此，本局已責成三間巴士公司，嚴格要求巴士公司切實履行合同義務，嚴格遵行本局對票款收入處理的工作指引，並強調巴士公司提交的票款必須按照《承投規則》的規定，經由會計專業人員進行結算，確保票款收入的準確性及準時性；

2.3.2 要求巴士公司優化班次記錄及票款記錄，及提供電子數據，並且須對呈交的資料提供已進行的核查結果，包括為所發現的異常狀況作出及時通報及提交合理解釋，以確保巴士公司妥善履行義務，有助提升本局對票款核查工作的效率。

2.4 除了巴士公司的內部監管環節外，本局亦已向巴士公司發出票款處理工作指引，要求巴士公司尤其在重點工作上杜絕可能發生不規則情況的潛在危險，包括對基本設施及設備的規定、人員的規定和權限、票款收集過程的管理、錢箱內膽裝卸的管理、點鈔管理、鑰匙管理、危急及特殊情況的處理程序等。

總結本項內容，在現金車資的監督上，本局已即時調度資源增強檢查密度和深度，其中除了增加抽查頻率外，更已着手利用不同數據



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
交通事務局  
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

作交叉比對複查，對車廂錢箱的去向作跟蹤追查；另外亦加緊審視整個監察流程及提升監察資料的完整性，除了即時要求巴士公司按首階段優化後的資料格式提供涉及票款處理的記錄，更責成及督促各公司須更嚴格處理票款和進行核對工作，而其後的報表優化和異常情況通報等工作亦將有序落實，預計本年第四季起全面執行，以能更全面提升監察效率和效能。

#### 四、車輛環保標準的要求

##### 1. 對審計意見之回應

因應本澳社會急速發展，市民的生活質素亦隨之提升，坊間相繼提出環保方面的要求。考慮到巴士服務與日常生活息息相關，故本局一直關注巴士尾氣排放的情況，而新巴士服務模式的出現，正正給予本局借此良機優化巴士的整體營運質素，貫徹落實及配合本澳的環保進程。

然而，基於巴士服務的涉及層面廣泛，且對本澳而言，新巴士服務模式屬於一項嶄新的事物，故本局在考量車輛營運質素之餘，亦必須顧及巴士服務在新舊模式交接期間的穩定性，全面評估各種潛在風險，從而作出充份準備，務求將影響降至最低。

在評估的過程中，本局亦考慮到是次公開招標的安排將有機會出現舊有營運公司離場的情況，雖然特區政府可按既定的歸屬程序，按需要接收舊有營運公司的車輛，而新的營運者亦有條件向特區政府購入該批車輛來營運，但當時舊有營運公司的車輛有大部份為車齡短且狀況良好的歐盟 III 期巴士。

基此，本局預見到以新巴士服務模式提升車輛營運質素及尾氣排放標準時，新營運者必須按《承投規則》規定新購置車輛必須為歐盟



IV 期或以上的排放標準，大批量的重型客車會因此而被即時淘汰。除了未能盡用有關車輛應有的生命週期外，大批車輛的報廢亦會衍生零件廢品積存等環境問題。

本局認同在制定有關環保技術的準則時，應參考周邊鄰近地區所採用的標準並作深入的分析 and 比對，以及全面掌握相關的配套情況。在制定招標案卷時，就本澳的實際情況，考慮到過去尚未有高於歐盟 III 期排放標準的公共巴士在本澳使用，包括有關車輛行駛本澳路況的特性、機件性能、維修保養配套等技術資料或經驗，投標者在訂購新車以至對接獲訂單組裝新車的車廠均沒有相關數據和經驗作參考，若規定新購置車輛必須為歐盟 IV 期排放標準，將對特別是新經營者購置之全新車隊的穩定性和適用性存在一定風險，對新舊模式的順利過渡亦產生不利因素。

基於當時維修技術等配套尚未完全配合，且法例方面亦未有規範，故本局當時便以市面上在用中車輛的最高排放標準，來作為《承投規則》中營運車輛的其中一項最低準則，並在《承投規則》中亦設定了車齡的限制。然而，相對於強制措施，本局在評審投標書時，對於採用歐盟 IV 期或以上排放標準車輛及零排放車輛的投標者，將可取得較高評分。

為配合《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020 年）》及《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》，特區政府透過各種措施積極改善車輛的排放質素，以構建綠色優質生活圈，並推動車輛低碳減排為重點施政方針。考慮到涉及環保標準的推行條件成熟時能對巴士公司作出應有規範，故在《承投規則》中已設定相應機制，藉新頒佈法例來進一步提升巴士公司新購營運車輛的排放質素。根據《承投規則》規定，獲判給者須「遵守所有適用於澳門特別行政區的現行法例，……且還須遵守將來公佈的相關法例，以及公共行政機關的指引和規定……」。



配合現時第 1/2012 號行政法規《進口新汽車應遵守的尾氣排放標準的規定》，自 2012 年 3 月 1 日起，新巴士必須符合歐盟 IV 期或相等的排放標準，方獲批准進入本澳營運。而為了循序漸進地提升巴士排放標準，本局目前亦相繼推動天然氣巴士、電動巴士等計劃，務求提升巴士的營運質素。

## 2. 因應審計建議，所採取的具體行動措施

對於審計報告第 3.4.3 項審計建議第(1)點，本局認同應藉新舊巴士服務模式轉變的機會，進一步提升巴士車輛的尾氣排放質素，而為貫徹《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020 年）》及《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》，本局積極鼓勵巴士公司提升巴士車輛於環保方面的技術標準，其中包括為本澳公交行業引進新能源的使用，藉此大大改善重型客車的尾氣排放對環境的影響。於 2013 年初，共 20 台天然氣巴士引進本澳並正式投入營運，為本澳公交發展史上的新里程，而未來亦計劃擴大天然氣巴士車隊的規模；另外，本局亦正積極研擬純電動巴士於本澳營運的可行性，目前正爭取於短期內開展首階段實務測試。透過發展新能源，除進一步減少巴士車輛尾氣排放對空氣的污染外，亦降低行駛時噪音對附近環境的影響。

現行巴士車隊中屬歐盟 IV 期標準的巴士，經過一段時間的營運後效果良好，故藉着第 1/2012 號行政法規的生效，巴士公司於 2012 年起所購置的新車，必須達至歐盟 IV 期或以上的排放標準。預計短期內將有近 70 台達此標準的新巴士投入服務，而其中有近半數更達至歐盟 V 期的排放標準。

至於對現行在用巴士車輛的監管，本局目前亦正採取不同措施，以督促巴士公司加強對車輛質素和機件性能的保養，其中在恆常年度檢驗基礎上，增加定期對各巴士公司的車輛作隨機性特別抽



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
交通事務局  
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

檢，每次按比例抽檢 8 台巴士進行特別檢驗（新福利及維澳蓮運各 3 台、澳巴 2 台），並於抽籤當日即時通知各巴士公司按既定時間，將有關車輛送往汽車檢驗中心進行一系列的、全面性的車輛檢驗，若車輛未能通過檢驗，必須待覆檢合格後才可在公共道路上營運；而特別針對尾氣排放的檢驗，本局工作人員更聯同治安警察局突擊到場站為營運中的巴士車輛進行抽查，以強化監察制度。

在未來，本局將總結是次經驗，為進行有關的招標項目時，除要求投標者必須符合本澳現行或未來適用有關環保要求的法例外，亦將在可行情況下進一步提升相關標準，以能提供更優質的服務。對於審計報告第 3.4.3 項審計建議第(2)點，在本局日後進行制定《承投規則》和合同規範等工作時，將更嚴謹處理涉及的所有搜集資料和分析文件，並妥善保存，以供監督實體或第三方作出應有之監察。

總結上述各項，在車輛環保標準的要求上，本局將於短期內進一步加強對現行巴士的尾氣排放的抽檢工作；隨着首批天然氣巴士於本年初投入運作，純電動巴士的測試工作預計於本年年中進行；高於歐盟 IV 期排放標準的新巴士，亦預計本年度內投入服務。

## 總結

新巴士服務模式由蘊釀至推行的數年間，澳門社會整體佈局出現較明顯的變化，但對公共巴士服務的訴求始終存在並與日俱增。對五年前成立的交通事務局來說，立局之初已將之列為重中之重的工作，全局亦上下一心以為居民提供優良的巴士服務為整體目標。

一如陸路整體交通運輸政策的內涵所載：「以『公交優先』為整體核心；從『完善建設』及『提升服務』兩方面提供優質的交通供給」仍是交通事務局在改善巴士服務的過程中堅持的理念。



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
交通事務局  
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

因此，在全方位訂定巴士服務的各項運作體系時，除了必須訂立客觀標準，評估合理路線，收費、班次及載客率等準則外，亦須兼顧一些非量化因素如服務是否合適到位、特殊地區特殊需要、服務對環境空氣方面帶來的影響等。

另一方面，交通事務局亦長期通過不同的渠道，包括通過媒體、社群互動、交通諮詢委員會及其專責的公共交通及社區關係小組、甚至新近成立的「巴士之友」關注組織，希望通過持分者，包括居民、業界及交通事務局團隊共同參與，從貫徹執行、務實監管、持續改善去推動公共巴士服務質素不斷提升。

對於審計署同事多月以來積極提出的專業意見及寶貴建議，本局特申謝忱。是次《道路集體客運公共服務》衡工量值式審計報告，為本局提升巴士服務的工作帶來重要的啟示，更帶來正面的推動力。本局將持續優化並加強巴士服務的監管工作，致力為居民提供更優質的服務，打造居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市。



附件一：

**10 條被抽查巴士路線的實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表**



# 路線 A — 去程

附件一(A)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-06:59	9	6	10	66.67%	10	66.67%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%
06:59-09:59	6	30	31	3.33%	32	6.67%	32	6.67%	31	3.33%	33	10.00%
09:59-12:05	9	14	15	7.14%	21	50.00%	20	42.86%	20	42.86%	20	42.86%
12:05-14:29	6	24	22	-8.33%	27	12.50%	23	-4.17%	25	4.17%	23	-4.17%
14:29-16:26	9	13	20	53.85%	23	76.92%	23	76.92%	23	76.92%	23	76.92%
16:26-19:32	6	31	27	-12.90%	24	-22.58%	27	-12.90%	26	-16.13%	20	-35.48%
19:32-00:02	10	28	33	17.86%	33	17.86%	30	7.14%	33	17.86%	29	3.57%
總數		146	<b>158</b>	<b>8.22%</b>	<b>170</b>	<b>16.44%</b>	<b>164</b>	<b>12.33%</b>	<b>167</b>	<b>14.38%</b>	<b>157</b>	<b>7.53%</b>

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-06:59	9	6	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%
06:59-09:59	6	30	36	20.00%	35	16.67%	30	0.00%	36	20.00%	34	13.33%
09:59-12:05	9	14	19	35.71%	19	35.71%	18	28.57%	18	28.57%	20	42.86%
12:05-14:29	6	24	26	8.33%	24	0.00%	22	-8.33%	25	4.17%	26	8.33%
14:29-16:26	9	13	21	61.54%	23	76.92%	23	76.92%	23	76.92%	22	69.23%
16:26-19:32	6	31	25	-19.35%	26	-16.13%	26	-16.13%	25	-19.35%	27	-12.90%
19:32-00:02	10	28	30	7.14%	33	17.86%	29	3.57%	30	7.14%	33	17.86%
總數		146	<b>166</b>	<b>13.70%</b>	<b>169</b>	<b>15.75%</b>	<b>157</b>	<b>7.53%</b>	<b>166</b>	<b>13.70%</b>	<b>171</b>	<b>17.12%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-06:59	9	6	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%
06:59-09:59	6	30	35	16.67%	35	16.67%	35	16.67%	34	13.33%	33	10.00%
09:59-12:05	9	14	18	28.57%	18	28.57%	18	28.57%	15	7.14%	17	21.43%
12:05-14:29	6	24	25	4.17%	24	0.00%	24	0.00%	25	4.17%	24	0.00%
14:29-16:26	9	13	23	76.92%	23	76.92%	23	76.92%	22	69.23%	23	76.92%
16:26-19:32	6	31	24	-22.58%	27	-12.90%	27	-12.90%	22	-29.03%	23	-25.81%
19:32-00:02	10	28	32	14.29%	29	3.57%	32	14.29%	31	10.71%	32	14.29%
總數		146	<b>166</b>	<b>13.70%</b>	<b>165</b>	<b>13.01%</b>	<b>168</b>	<b>15.07%</b>	<b>158</b>	<b>8.22%</b>	<b>161</b>	<b>10.27%</b>

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-06:59	9	6	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%
06:59-09:59	6	30	31	3.33%	31	3.33%	36	20.00%	33	10.00%	34	13.33%
09:59-12:05	9	14	14	0.00%	17	21.43%	18	28.57%	18	28.57%	19	35.71%
12:05-14:29	6	24	24	0.00%	27	12.50%	27	12.50%	23	-4.17%	25	4.17%
14:29-16:26	9	13	22	69.23%	24	84.62%	23	76.92%	24	84.62%	23	76.92%
16:26-19:32	6	31	23	-25.81%	27	-12.90%	27	-12.90%	26	-16.13%	21	-32.26%
19:32-00:02	10	28	28	0.00%	36	28.57%	26	-7.14%	29	3.57%	28	0.00%
總數		146	<b>151</b>	<b>3.42%</b>	<b>171</b>	<b>17.12%</b>	<b>166</b>	<b>13.70%</b>	<b>162</b>	<b>10.96%</b>	<b>159</b>	<b>8.90%</b>

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情況。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。

# 路線 A — 回程

附件一(A)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:40-07:16	9	4	7	75.00%	6	50.00%	7	75.00%	7	75.00%	6	50.00%
07:16-09:58	6	27	21	-22.22%	29	7.41%	26	-3.70%	24	-11.11%	23	-14.81%
09:58-12:04	9	14	14	0.00%	18	28.57%	19	35.71%	18	28.57%	17	21.43%
12:04-14:28	6	24	21	-12.50%	28	16.67%	24	0.00%	26	8.33%	25	4.17%
14:28-16:25	9	13	18	38.46%	20	53.85%	22	69.23%	23	76.92%	22	69.23%
16:25-19:25	6	30	32	6.67%	29	-3.33%	29	-3.33%	27	-10.00%	28	-6.67%
19:25-23:45	10	27	32	18.52%	31	14.81%	31	14.81%	31	14.81%	29	7.41%
總數		139	<b>145</b>	<b>4.32%</b>	<b>161</b>	<b>15.83%</b>	<b>158</b>	<b>13.67%</b>	<b>156</b>	<b>12.23%</b>	<b>150</b>	<b>7.91%</b>

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:40-07:16	9	4	6	50.00%	6	50.00%	6	50.00%	6	50.00%	6	50.00%
07:16-09:58	6	27	28	3.70%	28	3.70%	22	-18.52%	26	-3.70%	25	-7.41%
09:58-12:04	9	14	19	35.71%	19	35.71%	16	14.29%	16	14.29%	19	35.71%
12:04-14:28	6	24	25	4.17%	24	0.00%	22	-8.33%	25	4.17%	26	8.33%
14:28-16:25	9	13	20	53.85%	21	61.54%	22	69.23%	22	69.23%	22	69.23%
16:25-19:25	6	30	30	0.00%	29	-3.33%	29	-3.33%	31	3.33%	32	6.67%
19:25-23:45	10	27	30	11.11%	31	14.81%	29	7.41%	29	7.41%	31	14.81%
總數		139	<b>158</b>	<b>13.67%</b>	<b>158</b>	<b>13.67%</b>	<b>146</b>	<b>5.04%</b>	<b>155</b>	<b>11.51%</b>	<b>161</b>	<b>15.83%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:40-07:16	9	4	5	25.00%	6	50.00%	5	25.00%	6	50.00%	6	50.00%
07:16-09:58	6	27	28	3.70%	24	-11.11%	29	7.41%	26	-3.70%	26	-3.70%
09:58-12:04	9	14	20	42.86%	17	21.43%	17	21.43%	18	28.57%	16	14.29%
12:04-14:28	6	24	25	4.17%	23	-4.17%	24	0.00%	24	0.00%	24	0.00%
14:28-16:25	9	13	20	53.85%	22	69.23%	22	69.23%	21	61.54%	21	61.54%
16:25-19:25	6	30	29	-3.33%	30	0.00%	32	6.67%	29	-3.33%	30	0.00%
19:25-23:45	10	27	32	18.52%	29	7.41%	31	14.81%	28	3.70%	30	11.11%
總數		139	<b>159</b>	<b>14.39%</b>	<b>151</b>	<b>8.63%</b>	<b>160</b>	<b>15.11%</b>	<b>152</b>	<b>9.35%</b>	<b>153</b>	<b>10.07%</b>

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:40-07:16	9	4	6	50.00%	6	50.00%	5	25.00%	6	50.00%	5	25.00%
07:16-09:58	6	27	19	-29.63%	20	-25.93%	27	0.00%	26	-3.70%	28	3.70%
09:58-12:04	9	14	19	35.71%	19	35.71%	19	35.71%	17	21.43%	16	14.29%
12:04-14:28	6	24	23	-4.17%	26	8.33%	26	8.33%	24	0.00%	24	0.00%
14:28-16:25	9	13	21	61.54%	22	69.23%	23	76.92%	21	61.54%	17	30.77%
16:25-19:25	6	30	28	-6.67%	32	6.67%	29	-3.33%	31	3.33%	26	-13.33%
19:25-23:45	10	27	29	7.41%	32	18.52%	28	3.70%	29	7.41%	28	3.70%
總數		139	<b>145</b>	<b>4.32%</b>	<b>157</b>	<b>12.95%</b>	<b>157</b>	<b>12.95%</b>	<b>154</b>	<b>10.79%</b>	<b>144</b>	<b>3.60%</b>

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情況。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。

## 路線 B — 去程

附件一(B)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-09:15	10	19	32	68.42%	32	68.42%	30	57.89%	27	42.11%	29	52.63%
09:15-19:15	12	50	55	10.00%	53	6.00%	53	6.00%	52	4.00%	52	4.00%
19:15-23:45	15	19	18	-5.26%	21	10.53%	19	0.00%	18	-5.26%	19	0.00%
總數		88	<b>105</b>	<b>19.32%</b>	<b>106</b>	<b>20.45%</b>	<b>102</b>	<b>15.91%</b>	<b>97</b>	<b>10.23%</b>	<b>100</b>	<b>13.64%</b>

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-09:15	10	19	27	42.11%	26	36.84%	27	42.11%	28	47.37%	31	63.16%
09:15-19:15	12	50	52	4.00%	51	2.00%	51	2.00%	54	8.00%	54	8.00%
19:15-23:45	15	19	21	10.53%	19	0.00%	21	10.53%	19	0.00%	19	0.00%
總數		88	<b>100</b>	<b>13.64%</b>	<b>96</b>	<b>9.09%</b>	<b>99</b>	<b>12.50%</b>	<b>101</b>	<b>14.77%</b>	<b>104</b>	<b>18.18%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-09:15	10	19	26	36.84%	27	42.11%	25	31.58%	23	21.05%	29	52.63%
09:15-19:15	12	50	50	0.00%	52	4.00%	52	4.00%	50	0.00%	52	4.00%
19:15-23:45	15	19	19	0.00%	19	0.00%	19	0.00%	19	0.00%	19	0.00%
總數		88	<b>95</b>	<b>7.95%</b>	<b>98</b>	<b>11.36%</b>	<b>96</b>	<b>9.09%</b>	<b>92</b>	<b>4.55%</b>	<b>100</b>	<b>13.64%</b>

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-09:15	10	19	28	47.37%	30	57.89%	29	52.63%	28	47.37%	28	47.37%
09:15-19:15	12	50	47	-6.00%	55	10.00%	51	2.00%	51	2.00%	54	8.00%
19:15-23:45	15	19	19	0.00%	21	10.53%	18	-5.26%	19	0.00%	19	0.00%
總數		88	<b>94</b>	<b>6.82%</b>	<b>106</b>	<b>20.45%</b>	<b>98</b>	<b>11.36%</b>	<b>98</b>	<b>11.36%</b>	<b>101</b>	<b>14.77%</b>

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情況。

(2) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。



## 路線 B — 回程

附件一(B)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-07:05	15	4	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	6	50.00%
07:05-19:05	12	60	75	25.00%	74	23.33%	72	20.00%	69	15.00%	69	15.00%
19:05-00:05	15	21	20	-4.76%	22	4.76%	18	-14.29%	20	-4.76%	20	-4.76%
總數		85	<b>102</b>	<b>20.00%</b>	<b>103</b>	<b>21.18%</b>	<b>97</b>	<b>14.12%</b>	<b>96</b>	<b>12.94%</b>	<b>95</b>	<b>11.76%</b>

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-07:05	15	4	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%
07:05-19:05	12	60	73	21.67%	68	13.33%	69	15.00%	76	26.67%	76	26.67%
19:05-00:05	15	21	22	4.76%	20	-4.76%	23	9.52%	19	-9.52%	21	0.00%
總數		85	<b>102</b>	<b>20.00%</b>	<b>95</b>	<b>11.76%</b>	<b>99</b>	<b>16.47%</b>	<b>102</b>	<b>20.00%</b>	<b>104</b>	<b>22.35%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-07:05	15	4	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	6	50.00%	7	75.00%
07:05-19:05	12	60	67	11.67%	73	21.67%	70	16.67%	65	8.33%	72	20.00%
19:05-00:05	15	21	21	0.00%	23	9.52%	17	-19.05%	21	0.00%	20	-4.76%
總數		85	<b>95</b>	<b>11.76%</b>	<b>103</b>	<b>21.18%</b>	<b>94</b>	<b>10.59%</b>	<b>92</b>	<b>8.24%</b>	<b>99</b>	<b>16.47%</b>

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-07:05	15	4	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	8	100.00%	8	100.00%
07:05-19:05	12	60	68	13.33%	75	25.00%	75	25.00%	74	23.33%	76	26.67%
19:05-00:05	15	21	21	0.00%	23	9.52%	21	0.00%	20	-4.76%	22	4.76%
總數		85	<b>96</b>	<b>12.94%</b>	<b>105</b>	<b>23.53%</b>	<b>103</b>	<b>21.18%</b>	<b>102</b>	<b>20.00%</b>	<b>106</b>	<b>24.71%</b>

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情況。

(2) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。

# 路線 C — 去程

附件一(C)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-06:55	8	5	8	60.00%	8	60.00%	6	20.00%	7	40.00%	8	60.00%
06:55-08:55	6	20	16	-20.00%	17	-15.00%	17	-15.00%	19	-5.00%	16	-20.00%
08:55-11:35	8	20	19	-5.00%	18	-10.00%	18	-10.00%	18	-10.00%	21	5.00%
11:35-13:35	6	20	19	-5.00%	18	-10.00%	20	0.00%	19	-5.00%	20	0.00%
13:35-15:35	8	15	17	13.33%	18	20.00%	18	20.00%	17	13.33%	19	26.67%
15:35-20:05	6	45	36	-20.00%	31	-31.11%	33	-26.67%	30	-33.33%	32	-28.89%
20:05-00:05	8	31	28	-9.68%	25	-19.35%	29	-6.45%	25	-19.35%	26	-16.13%
總數		156	143	-8.33%	135	-13.46%	141	-9.62%	135	-13.46%	142	-8.97%

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-06:55	8	5	6	20.00%	8	60.00%	6	20.00%	6	20.00%	8	60.00%
06:55-08:55	6	20	17	-15.00%	15	-25.00%	17	-15.00%	15	-25.00%	17	-15.00%
08:55-11:35	8	20	16	-20.00%	19	-5.00%	18	-10.00%	15	-25.00%	20	0.00%
11:35-13:35	6	20	17	-15.00%	18	-10.00%	14	-30.00%	17	-15.00%	21	5.00%
13:35-15:35	8	15	16	6.67%	19	26.67%	20	33.33%	19	26.67%	19	26.67%
15:35-20:05	6	45	32	-28.89%	32	-28.89%	32	-28.89%	29	-35.56%	28	-37.78%
20:05-00:05	8	31	25	-19.35%	28	-9.68%	28	-9.68%	26	-16.13%	26	-16.13%
總數		156	129	-17.31%	139	-10.90%	135	-13.46%	127	-18.59%	139	-10.90%

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-06:55	8	5	8	60.00%	6	20.00%	6	20.00%	7	40.00%	6	20.00%
06:55-08:55	6	20	15	-25.00%	18	-10.00%	15	-25.00%	14	-30.00%	17	-15.00%
08:55-11:35	8	20	19	-5.00%	20	0.00%	18	-10.00%	14	-30.00%	20	0.00%
11:35-13:35	6	20	15	-25.00%	17	-15.00%	18	-10.00%	15	-25.00%	15	-25.00%
13:35-15:35	8	15	17	13.33%	18	20.00%	16	6.67%	15	0.00%	17	13.33%
15:35-20:05	6	45	29	-35.56%	30	-33.33%	31	-31.11%	26	-42.22%	27	-40.00%
20:05-00:05	8	31	29	-6.45%	26	-16.13%	24	-22.58%	27	-12.90%	28	-9.68%
總數		156	132	-15.38%	135	-13.46%	128	-17.95%	118	-24.36%	130	-16.67%

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-06:55	8	5	8	60.00%	7	40.00%	8	60.00%	8	60.00%	9	80.00%
06:55-08:55	6	20	15	-25.00%	17	-15.00%	18	-10.00%	15	-25.00%	15	-25.00%
08:55-11:35	8	20	18	-10.00%	18	-10.00%	22	10.00%	13	-35.00%	20	0.00%
11:35-13:35	6	20	17	-15.00%	16	-20.00%	19	-5.00%	14	-30.00%	23	15.00%
13:35-15:35	8	15	18	20.00%	19	26.67%	20	33.33%	15	0.00%	16	6.67%
15:35-20:05	6	45	32	-28.89%	28	-37.78%	33	-26.67%	28	-37.78%	29	-35.56%
20:05-00:05	8	31	32	3.23%	29	-6.45%	29	-6.45%	30	-3.23%	26	-16.13%
總數		156	140	-10.26%	134	-14.10%	149	-4.49%	123	-21.15%	138	-11.54%

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
(2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情况。

## 路線 C — 回程

附件一(C)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-15:27	8	69	78	13.04%	78	13.04%	83	20.29%	81	17.39%	84	21.74%
15:27-20:33	6	51	41	-19.61%	36	-29.41%	40	-21.57%	34	-33.33%	36	-29.41%
20:33-00:09	8	28	25	-10.71%	21	-25.00%	24	-14.29%	21	-25.00%	22	-21.43%
總數		148	144	-2.70%	135	-8.78%	147	-0.68%	136	-8.11%	142	-4.05%

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-15:27	8	69	78	13.04%	82	18.84%	75	8.70%	74	7.25%	88	27.54%
15:27-20:33	6	51	35	-31.37%	36	-29.41%	36	-29.41%	36	-29.41%	33	-35.29%
20:33-00:09	8	28	25	-10.71%	19	-32.14%	24	-14.29%	21	-25.00%	23	-17.86%
總數		148	138	-6.76%	137	-7.43%	135	-8.78%	131	-11.49%	144	-2.70%

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-15:27	8	69	79	14.49%	81	17.39%	73	5.80%	67	-2.90%	80	15.94%
15:27-20:33	6	51	37	-27.45%	35	-31.37%	37	-27.45%	33	-35.29%	32	-37.25%
20:33-00:09	8	28	24	-14.29%	22	-21.43%	21	-25.00%	20	-28.57%	23	-17.86%
總數		148	140	-5.41%	138	-6.76%	131	-11.49%	120	-18.92%	135	-8.78%

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-15:27	8	69	80	15.94%	77	11.59%	88	27.54%	64	-7.25%	85	23.19%
15:27-20:33	6	51	35	-31.37%	36	-29.41%	38	-25.49%	29	-43.14%	36	-29.41%
20:33-00:09	8	28	25	-10.71%	24	-14.29%	27	-3.57%	26	-7.14%	24	-14.29%
總數		148	140	-5.41%	137	-7.43%	<b>153</b>	<b>3.38%</b>	119	-19.59%	145	-2.03%

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情況。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。

## 路線 D — 循環

附件一(D)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:02-06:42	8	5	6	20.00%	7	40.00%	6	20.00%	6	20.00%	5	0.00%
06:42-09:02	4	35	19	-45.71%	18	-48.57%	22	-37.14%	21	-40.00%	19	-45.71%
09:02-11:02	8	15	13	-13.33%	20	33.33%	14	-6.67%	17	13.33%	15	0.00%
11:02-13:32	6	25	23	-8.00%	23	-8.00%	19	-24.00%	20	-20.00%	21	-16.00%
13:32-15:32	8	15	17	13.33%	16	6.67%	15	0.00%	16	6.67%	15	0.00%
15:32-20:32	4	75	37	-50.67%	37	-50.67%	32	-57.33%	31	-58.67%	24	-68.00%
20:32-23:52	10	21	20	-4.76%	24	14.29%	23	9.52%	23	9.52%	20	-4.76%
總數		191	135	-29.32%	145	-24.08%	131	-31.41%	134	-29.84%	119	-37.70%

2

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:02-06:42	8	5	6	20.00%	6	20.00%	7	40.00%	6	20.00%	6	20.00%
06:42-09:02	4	35	25	-28.57%	21	-40.00%	20	-42.86%	20	-42.86%	20	-42.86%
09:02-11:02	8	15	17	13.33%	16	6.67%	15	0.00%	15	0.00%	16	6.67%
11:02-13:32	6	25	23	-8.00%	20	-20.00%	18	-28.00%	20	-20.00%	21	-16.00%
13:32-15:32	8	15	15	0.00%	13	-13.33%	15	0.00%	16	6.67%	15	0.00%
15:32-20:32	4	75	32	-57.33%	34	-54.67%	29	-61.33%	30	-60.00%	27	-64.00%
20:32-23:52	10	21	20	-4.76%	20	-4.76%	17	-19.05%	20	-4.76%	21	0.00%
總數		191	138	-27.75%	130	-31.94%	121	-36.65%	127	-33.51%	126	-34.03%

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:02-06:42	8	5	6	20.00%	6	20.00%	5	0.00%	6	20.00%	6	20.00%
06:42-09:02	4	35	21	-40.00%	19	-45.71%	18	-48.57%	18	-48.57%	21	-40.00%
09:02-11:02	8	15	14	-6.67%	15	0.00%	14	-6.67%	16	6.67%	15	0.00%
11:02-13:32	6	25	17	-32.00%	20	-20.00%	19	-24.00%	21	-16.00%	21	-16.00%
13:32-15:32	8	15	14	-6.67%	15	0.00%	13	-13.33%	15	0.00%	15	0.00%
15:32-20:32	4	75	27	-64.00%	30	-60.00%	28	-62.67%	30	-60.00%	27	-64.00%
20:32-23:52	10	21	17	-19.05%	21	0.00%	15	-28.57%	20	-4.76%	21	0.00%
總數		191	116	-39.27%	126	-34.03%	112	-41.36%	126	-34.03%	126	-34.03%

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:02-06:42	8	5	6	20.00%	6	20.00%	6	20.00%	6	20.00%	5	0.00%
06:42-09:02	4	35	19	-45.71%	16	-54.29%	20	-42.86%	18	-48.57%	21	-40.00%
09:02-11:02	8	15	15	0.00%	17	13.33%	15	0.00%	13	-13.33%	15	0.00%
11:02-13:32	6	25	21	-16.00%	20	-20.00%	19	-24.00%	17	-32.00%	20	-20.00%
13:32-15:32	8	15	16	6.67%	16	6.67%	15	0.00%	15	0.00%	15	0.00%
15:32-20:32	4	75	29	-61.33%	31	-58.67%	31	-58.67%	29	-61.33%	28	-62.67%
20:32-23:52	10	21	22	4.76%	22	4.76%	19	-9.52%	19	-9.52%	22	4.76%
總數		191	128	-32.98%	128	-32.98%	125	-34.55%	117	-38.74%	126	-34.03%

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
(2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情况。



## 路線 E — 循環

附件一(E)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-07:03	6	8	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%
07:03-09:03	4	30	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%
09:03-11:03	8	15	19	26.67%	20	33.33%	20	33.33%	20	33.33%	20	33.33%
11:03-13:33	6	25	30	20.00%	28	12.00%	30	20.00%	29	16.00%	30	20.00%
13:33-15:57	8	18	27	50.00%	25	38.89%	27	50.00%	27	50.00%	27	50.00%
15:57-20:07	5	50	38	-24.00%	41	-18.00%	41	-18.00%	40	-20.00%	35	-30.00%
20:07-00:07	10	25	26	4.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%
總數		171	<b>178</b>	<b>4.09%</b>	<b>180</b>	<b>5.26%</b>	<b>184</b>	<b>7.60%</b>	<b>182</b>	<b>6.43%</b>	<b>178</b>	<b>4.09%</b>

9

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-07:03	6	8	10	25.00%	9	12.50%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%
07:03-09:03	4	30	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%
09:03-11:03	8	15	20	33.33%	20	33.33%	11	-26.67%	20	33.33%	20	33.33%
11:03-13:33	6	25	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%	29	16.00%	30	20.00%
13:33-15:57	8	18	27	50.00%	27	50.00%	27	50.00%	27	50.00%	27	50.00%
15:57-20:07	5	50	41	-18.00%	41	-18.00%	41	-18.00%	41	-18.00%	41	-18.00%
20:07-00:07	10	25	28	12.00%	26	4.00%	28	12.00%	28	12.00%	27	8.00%
總數		171	<b>184</b>	<b>7.60%</b>	<b>181</b>	<b>5.85%</b>	<b>175</b>	<b>2.34%</b>	<b>183</b>	<b>7.02%</b>	<b>183</b>	<b>7.02%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-07:03	6	8	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%
07:03-09:03	4	30	28	-6.67%	25	-16.67%	26	-13.33%	28	-6.67%	28	-6.67%
09:03-11:03	8	15	19	26.67%	18	20.00%	18	20.00%	20	33.33%	20	33.33%
11:03-13:33	6	25	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%
13:33-15:57	8	18	27	50.00%	27	50.00%	27	50.00%	26	44.44%	27	50.00%
15:57-20:07	5	50	41	-18.00%	40	-20.00%	41	-18.00%	40	-20.00%	38	-24.00%
20:07-00:07	10	25	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%
總數		171	<b>183</b>	<b>7.02%</b>	<b>178</b>	<b>4.09%</b>	<b>180</b>	<b>5.26%</b>	<b>182</b>	<b>6.43%</b>	<b>181</b>	<b>5.85%</b>

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-07:03	6	8	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%
07:03-09:03	4	30	26	-13.33%	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%	27	-10.00%
09:03-11:03	8	15	20	33.33%	19	26.67%	20	33.33%	19	26.67%	20	33.33%
11:03-13:33	6	25	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%	29	16.00%
13:33-15:57	8	18	27	50.00%	27	50.00%	26	44.44%	27	50.00%	26	44.44%
15:57-20:07	5	50	41	-18.00%	41	-18.00%	41	-18.00%	40	-20.00%	37	-26.00%
20:07-00:07	10	25	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%
總數		171	<b>182</b>	<b>6.43%</b>	<b>183</b>	<b>7.02%</b>	<b>183</b>	<b>7.02%</b>	<b>182</b>	<b>6.43%</b>	<b>177</b>	<b>3.51%</b>

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情况。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。

# 路線 F — 去程

附件一(F)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-06:59	6	9	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%
06:59-09:03	4	31	27	-12.90%	27	-12.90%	27	-12.90%	27	-12.90%	27	-12.90%
09:03-19:27	8	78	91	16.67%	90	15.38%	91	16.67%	89	14.10%	87	11.54%
19:27-23:47	10	27	25	-7.41%	25	-7.41%	25	-7.41%	25	-7.41%	24	-11.11%
總數		145	<b>155</b>	<b>6.90%</b>	<b>154</b>	<b>6.21%</b>	<b>155</b>	<b>6.90%</b>	<b>153</b>	<b>5.52%</b>	<b>150</b>	<b>3.45%</b>

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-06:59	6	9	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%
06:59-09:03	4	31	27	-12.90%	24	-22.58%	27	-12.90%	27	-12.90%	27	-12.90%
09:03-19:27	8	78	89	14.10%	86	10.26%	83	6.41%	87	11.54%	88	12.82%
19:27-23:47	10	27	25	-7.41%	25	-7.41%	25	-7.41%	21	-22.22%	25	-7.41%
總數		145	<b>153</b>	<b>5.52%</b>	<b>147</b>	<b>1.38%</b>	<b>147</b>	<b>1.38%</b>	<b>147</b>	<b>1.38%</b>	<b>152</b>	<b>4.83%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-06:59	6	9	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%
06:59-09:03	4	31	27	-12.90%	27	-12.90%	24	-22.58%	27	-12.90%	27	-12.90%
09:03-19:27	8	78	94	20.51%	93	19.23%	93	19.23%	94	20.51%	94	20.51%
19:27-23:47	10	27	25	-7.41%	23	-14.81%	25	-7.41%	25	-7.41%	24	-11.11%
總數		145	<b>158</b>	<b>8.97%</b>	<b>155</b>	<b>6.90%</b>	<b>154</b>	<b>6.21%</b>	<b>158</b>	<b>8.97%</b>	<b>157</b>	<b>8.28%</b>

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-06:59	6	9	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%
06:59-09:03	4	31	27	-12.90%	27	-12.90%	26	-16.13%	27	-12.90%	27	-12.90%
09:03-19:27	8	78	93	19.23%	93	19.23%	94	20.51%	91	16.67%	93	19.23%
19:27-23:47	10	27	25	-7.41%	22	-18.52%	24	-11.11%	25	-7.41%	23	-14.81%
總數		145	<b>157</b>	<b>8.28%</b>	<b>154</b>	<b>6.21%</b>	<b>156</b>	<b>7.59%</b>	<b>155</b>	<b>6.90%</b>	<b>155</b>	<b>6.90%</b>

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
(2) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。

## 路線 F — 回程

附件一(F)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-12:25	10	37	49	32.43%	52	40.54%	53	43.24%	52	40.54%	52	40.54%
12:25-14:01	8	12	15	25.00%	15	25.00%	16	33.33%	16	33.33%	15	25.00%
14:01-16:01	10	12	18	50.00%	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%
16:01-19:31	6	35	29	-17.14%	30	-14.29%	28	-20.00%	27	-22.86%	27	-22.86%
19:31-00:11	10	29	27	-6.90%	27	-6.90%	27	-6.90%	27	-6.90%	27	-6.90%
總數		125	<b>138</b>	<b>10.40%</b>	<b>143</b>	<b>14.40%</b>	<b>143</b>	<b>14.40%</b>	<b>141</b>	<b>12.80%</b>	<b>140</b>	<b>12.00%</b>

69

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-12:25	10	37	52	40.54%	48	29.73%	42	13.51%	52	40.54%	52	40.54%
12:25-14:01	8	12	16	33.33%	16	33.33%	15	25.00%	16	33.33%	16	33.33%
14:01-16:01	10	12	19	58.33%	19	58.33%	18	50.00%	19	58.33%	19	58.33%
16:01-19:31	6	35	27	-22.86%	26	-25.71%	27	-22.86%	25	-28.57%	27	-22.86%
19:31-00:11	10	29	27	-6.90%	27	-6.90%	27	-6.90%	23	-20.69%	27	-6.90%
總數		125	<b>141</b>	<b>12.80%</b>	<b>136</b>	<b>8.80%</b>	<b>129</b>	<b>3.20%</b>	<b>135</b>	<b>8.00%</b>	<b>141</b>	<b>12.80%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-12:25	10	37	53	43.24%	53	43.24%	53	43.24%	51	37.84%	51	37.84%
12:25-14:01	8	12	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%
14:01-16:01	10	12	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%
16:01-19:31	6	35	30	-14.29%	30	-14.29%	30	-14.29%	30	-14.29%	29	-17.14%
19:31-00:11	10	29	27	-6.90%	25	-13.79%	27	-6.90%	27	-6.90%	26	-10.34%
總數		125	<b>145</b>	<b>16.00%</b>	<b>143</b>	<b>14.40%</b>	<b>145</b>	<b>16.00%</b>	<b>143</b>	<b>14.40%</b>	<b>141</b>	<b>12.80%</b>

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-12:25	10	37	52	40.54%	52	40.54%	52	40.54%	53	43.24%	52	40.54%
12:25-14:01	8	12	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%
14:01-16:01	10	12	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%	18	50.00%	19	58.33%
16:01-19:31	6	35	30	-14.29%	30	-14.29%	30	-14.29%	27	-22.86%	30	-14.29%
19:31-00:11	10	29	27	-6.90%	24	-17.24%	27	-6.90%	27	-6.90%	27	-6.90%
總數		125	<b>144</b>	<b>15.20%</b>	<b>141</b>	<b>12.80%</b>	<b>144</b>	<b>15.20%</b>	<b>141</b>	<b>12.80%</b>	<b>144</b>	<b>15.20%</b>

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情况。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。

## 路線 G — 去程

附件一(G)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:10-08:50	10	16	18	12.50%	19	18.75%	17	6.25%	16	0.00%	16	0.00%
08:50-16:50	15	32	42	31.25%	41	28.13%	39	21.88%	37	15.63%	36	12.50%
16:50-19:30	10	16	15	-6.25%	15	-6.25%	16	0.00%	15	-6.25%	16	0.00%
19:30-23:30	20	13	15	15.38%	14	7.69%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%
總數		77	<b>90</b>	<b>16.88%</b>	<b>89</b>	<b>15.58%</b>	<b>87</b>	<b>12.99%</b>	<b>83</b>	<b>7.79%</b>	<b>83</b>	<b>7.79%</b>

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:10-08:50	10	16	15	-6.25%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%
08:50-16:50	15	32	36	12.50%	37	15.63%	36	12.50%	37	15.63%	36	12.50%
16:50-19:30	10	16	16	0.00%	15	-6.25%	15	-6.25%	15	-6.25%	16	0.00%
19:30-23:30	20	13	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%
總數		77	<b>82</b>	<b>6.49%</b>	<b>83</b>	<b>7.79%</b>	<b>82</b>	<b>6.49%</b>	<b>83</b>	<b>7.79%</b>	<b>83</b>	<b>7.79%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:10-08:50	10	16	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%
08:50-16:50	15	32	36	12.50%	36	12.50%	35	9.38%	37	15.63%	37	15.63%
16:50-19:30	10	16	16	0.00%	15	-6.25%	16	0.00%	18	12.50%	15	-6.25%
19:30-23:30	20	13	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%
總數		77	<b>83</b>	<b>7.79%</b>	<b>82</b>	<b>6.49%</b>	<b>82</b>	<b>6.49%</b>	<b>86</b>	<b>11.69%</b>	<b>83</b>	<b>7.79%</b>

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:10-08:50	10	16	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%
08:50-16:50	15	32	33	3.13%	36	12.50%	36	12.50%	36	12.50%	33	3.13%
16:50-19:30	10	16	16	0.00%	17	6.25%	17	6.25%	15	-6.25%	15	-6.25%
19:30-23:30	20	13	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%
總數		77	<b>80</b>	<b>3.90%</b>	<b>84</b>	<b>9.09%</b>	<b>84</b>	<b>9.09%</b>	<b>82</b>	<b>6.49%</b>	<b>79</b>	<b>2.60%</b>

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情况。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。



## 路線 G — 回程

附件一(G)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:40-07:20	20	2	3	50.00%	3	50.00%	4	100.00%	3	50.00%	4	100.00%
07:20-08:56	12	8	10	25.00%	10	25.00%	8	0.00%	10	25.00%	8	0.00%
08:56-16:41	15	31	42	35.48%	39	25.81%	38	22.58%	34	9.68%	35	12.90%
16:41-19:53	12	16	19	18.75%	19	18.75%	20	25.00%	17	6.25%	18	12.50%
19:53-23:53	20	13	16	23.08%	15	15.38%	16	23.08%	15	15.38%	16	23.08%
總數		70	<b>90</b>	<b>28.57%</b>	<b>86</b>	<b>22.86%</b>	<b>86</b>	<b>22.86%</b>	<b>79</b>	<b>12.86%</b>	<b>81</b>	<b>15.71%</b>

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:40-07:20	20	2	4	100.00%	4	100.00%	4	100.00%	3	50.00%	4	100.00%
07:20-08:56	12	8	9	12.50%	9	12.50%	8	0.00%	10	25.00%	8	0.00%
08:56-16:41	15	31	34	9.68%	34	9.68%	35	12.90%	33	6.45%	35	12.90%
16:41-19:53	12	16	18	12.50%	18	12.50%	18	12.50%	19	18.75%	18	12.50%
19:53-23:53	20	13	16	23.08%	16	23.08%	15	15.38%	15	15.38%	16	23.08%
總數		70	<b>81</b>	<b>15.71%</b>	<b>81</b>	<b>15.71%</b>	<b>80</b>	<b>14.29%</b>	<b>80</b>	<b>14.29%</b>	<b>81</b>	<b>15.71%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:40-07:20	20	2	4	100.00%	4	100.00%	3	50.00%	4	100.00%	3	50.00%
07:20-08:56	12	8	7	-12.50%	9	12.50%	8	0.00%	8	0.00%	9	12.50%
08:56-16:41	15	31	35	12.90%	33	6.45%	34	9.68%	36	16.13%	35	12.90%
16:41-19:53	12	16	17	6.25%	18	12.50%	18	12.50%	19	18.75%	18	12.50%
19:53-23:53	20	13	16	23.08%	16	23.08%	15	15.38%	16	23.08%	15	15.38%
總數		70	<b>79</b>	<b>12.86%</b>	<b>80</b>	<b>14.29%</b>	<b>78</b>	<b>11.43%</b>	<b>83</b>	<b>18.57%</b>	<b>80</b>	<b>14.29%</b>

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:40-07:20	20	2	4	100.00%	4	100.00%	4	100.00%	4	100.00%	4	100.00%
07:20-08:56	12	8	6	-25.00%	7	-12.50%	9	12.50%	8	0.00%	8	0.00%
08:56-16:41	15	31	36	16.13%	35	12.90%	34	9.68%	34	9.68%	33	6.45%
16:41-19:53	12	16	18	12.50%	17	6.25%	18	12.50%	18	12.50%	17	6.25%
19:53-23:53	20	13	15	15.38%	17	30.77%	16	23.08%	16	23.08%	16	23.08%
總數		70	<b>79</b>	<b>12.86%</b>	<b>80</b>	<b>14.29%</b>	<b>81</b>	<b>15.71%</b>	<b>80</b>	<b>14.29%</b>	<b>78</b>	<b>11.43%</b>

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情况。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。

## 路線 H — 循環

附件一(H)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-07:05	6	10	18	80.00%	18	80.00%	17	70.00%	18	80.00%	17	70.00%
07:05-09:50	3	55	54	-1.82%	54	-1.82%	51	-7.27%	51	-7.27%	50	-9.09%
09:50-15:02	6	52	81	55.77%	79	51.92%	80	53.85%	79	51.92%	79	51.92%
15:02-19:58	4	74	69	-6.76%	68	-8.11%	69	-6.76%	67	-9.46%	65	-12.16%
19:58-23:52	6	40	44	10.00%	43	7.50%	44	10.00%	44	10.00%	43	7.50%
總數		231	<b>266</b>	<b>15.15%</b>	<b>262</b>	<b>13.42%</b>	<b>261</b>	<b>12.99%</b>	<b>259</b>	<b>12.12%</b>	<b>254</b>	<b>9.96%</b>

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-07:05	6	10	17	70.00%	16	60.00%	17	70.00%	17	70.00%	16	60.00%
07:05-09:50	3	55	49	-10.91%	50	-9.09%	49	-10.91%	50	-9.09%	51	-7.27%
09:50-15:02	6	52	78	50.00%	75	44.23%	76	46.15%	81	55.77%	80	53.85%
15:02-19:58	4	74	66	-10.81%	67	-9.46%	67	-9.46%	66	-10.81%	66	-10.81%
19:58-23:52	6	40	41	2.50%	40	0.00%	43	7.50%	42	5.00%	41	2.50%
總數		231	<b>251</b>	<b>8.66%</b>	<b>248</b>	<b>7.36%</b>	<b>252</b>	<b>9.09%</b>	<b>256</b>	<b>10.82%</b>	<b>254</b>	<b>9.96%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-07:05	6	10	17	70.00%	17	70.00%	16	60.00%	17	70.00%	17	70.00%
07:05-09:50	3	55	49	-10.91%	49	-10.91%	50	-9.09%	46	-16.36%	48	-12.73%
09:50-15:02	6	52	76	46.15%	78	50.00%	77	48.08%	80	53.85%	77	48.08%
15:02-19:58	4	74	64	-13.51%	67	-9.46%	67	-9.46%	66	-10.81%	65	-12.16%
19:58-23:52	6	40	44	10.00%	38	-5.00%	42	5.00%	45	12.50%	38	-5.00%
總數		231	<b>250</b>	<b>8.23%</b>	<b>249</b>	<b>7.79%</b>	<b>252</b>	<b>9.09%</b>	<b>254</b>	<b>9.96%</b>	<b>245</b>	<b>6.06%</b>

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:05-07:05	6	10	15	50.00%	16	60.00%	16	60.00%	16	60.00%	16	60.00%
07:05-09:50	3	55	53	-3.64%	53	-3.64%	52	-5.45%	50	-9.09%	52	-5.45%
09:50-15:02	6	52	77	48.08%	79	51.92%	80	53.85%	79	51.92%	79	51.92%
15:02-19:58	4	74	66	-10.81%	67	-9.46%	65	-12.16%	66	-10.81%	67	-9.46%
19:58-23:52	6	40	38	-5.00%	45	12.50%	37	-7.50%	41	2.50%	38	-5.00%
總數		231	<b>249</b>	<b>7.79%</b>	<b>260</b>	<b>12.55%</b>	<b>250</b>	<b>8.23%</b>	<b>252</b>	<b>9.09%</b>	<b>252</b>	<b>9.09%</b>

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情况。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。

# 路線 I — 去程

附件一(I)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-06:55	8	5	7	40.00%	6	20.00%	8	60.00%	7	40.00%	8	60.00%
06:55-09:00	5	25	24	-4.00%	24	-4.00%	21	-16.00%	20	-20.00%	26	4.00%
09:00-11:27	7	21	30	42.86%	29	38.10%	26	23.81%	27	28.57%	25	19.05%
11:27-13:32	5	25	25	0.00%	22	-12.00%	24	-4.00%	20	-20.00%	21	-16.00%
13:32-15:38	7	18	24	33.33%	26	44.44%	22	22.22%	20	11.11%	19	5.56%
15:38-19:43	5	49	46	-6.12%	40	-18.37%	45	-8.16%	40	-18.37%	40	-18.37%
19:43-00:07	8	34	41	20.59%	39	14.71%	39	14.71%	37	8.82%	40	17.65%
總數		177	<b>197</b>	<b>11.30%</b>	<b>186</b>	<b>5.08%</b>	<b>185</b>	<b>4.52%</b>	171	-3.39%	<b>179</b>	<b>1.13%</b>

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-06:55	8	5	7	40.00%	6	20.00%	6	20.00%	7	40.00%	6	20.00%
06:55-09:00	5	25	22	-12.00%	25	0.00%	22	-12.00%	26	4.00%	24	-4.00%
09:00-11:27	7	21	27	28.57%	25	19.05%	22	4.76%	29	38.10%	25	19.05%
11:27-13:32	5	25	21	-16.00%	21	-16.00%	20	-20.00%	22	-12.00%	21	-16.00%
13:32-15:38	7	18	26	44.44%	19	5.56%	20	11.11%	21	16.67%	19	5.56%
15:38-19:43	5	49	49	0.00%	43	-12.24%	39	-20.41%	41	-16.33%	38	-22.45%
19:43-00:07	8	34	41	20.59%	41	20.59%	42	23.53%	37	8.82%	41	20.59%
總數		177	<b>193</b>	<b>9.04%</b>	<b>180</b>	<b>1.69%</b>	171	-3.39%	<b>183</b>	<b>3.39%</b>	174	-1.69%

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-06:55	8	5	7	40.00%	7	40.00%	6	20.00%	8	60.00%	7	40.00%
06:55-09:00	5	25	25	0.00%	22	-12.00%	22	-12.00%	21	-16.00%	20	-20.00%
09:00-11:27	7	21	29	38.10%	26	23.81%	22	4.76%	28	33.33%	23	9.52%
11:27-13:32	5	25	22	-12.00%	21	-16.00%	18	-28.00%	21	-16.00%	21	-16.00%
13:32-15:38	7	18	21	16.67%	17	-5.56%	17	-5.56%	20	11.11%	16	-11.11%
15:38-19:43	5	49	40	-18.37%	38	-22.45%	39	-20.41%	40	-18.37%	35	-28.57%
19:43-00:07	8	34	43	26.47%	35	2.94%	46	35.29%	35	2.94%	40	17.65%
總數		177	<b>187</b>	<b>5.65%</b>	166	-6.21%	170	-3.95%	173	-2.26%	162	-8.47%

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:15-06:55	8	5	7	40.00%	7	40.00%	6	20.00%	7	40.00%	7	40.00%
06:55-09:00	5	25	23	-8.00%	22	-12.00%	22	-12.00%	24	-4.00%	21	-16.00%
09:00-11:27	7	21	29	38.10%	26	23.81%	24	14.29%	27	28.57%	24	14.29%
11:27-13:32	5	25	22	-12.00%	21	-16.00%	17	-32.00%	20	-20.00%	16	-36.00%
13:32-15:38	7	18	23	27.78%	19	5.56%	19	5.56%	20	11.11%	15	-16.67%
15:38-19:43	5	49	43	-12.24%	35	-28.57%	36	-26.53%	37	-24.49%	32	-34.69%
19:43-00:07	8	34	40	17.65%	33	-2.94%	33	-2.94%	31	-8.82%	43	26.47%
總數		177	<b>187</b>	<b>5.65%</b>	163	-7.91%	157	-11.30%	166	-6.21%	158	-10.73%

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情况。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。

## 路線 I — 回程

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:08-06:56	8	6	7	16.67%	8	33.33%	7	16.67%	7	16.67%	7	16.67%
06:56-10:26	5	42	43	2.38%	40	-4.76%	37	-11.90%	37	-11.90%	42	0.00%
10:26-11:54	8	11	17	54.55%	15	36.36%	13	18.18%	13	18.18%	12	9.09%
11:54-13:54	5	24	25	4.17%	25	4.17%	21	-12.50%	20	-16.67%	20	-16.67%
13:54-16:02	8	16	24	50.00%	23	43.75%	26	62.50%	22	37.50%	19	18.75%
16:02-19:26	6	34	37	8.82%	35	2.94%	37	8.82%	33	-2.94%	34	0.00%
19:26-23:58	8	35	43	22.86%	41	17.14%	42	20.00%	39	11.43%	44	25.71%
總數		168	<b>196</b>	<b>16.67%</b>	<b>187</b>	<b>11.31%</b>	<b>183</b>	<b>8.93%</b>	<b>171</b>	<b>1.79%</b>	<b>178</b>	<b>5.95%</b>

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:08-06:56	8	6	7	16.67%	7	16.67%	6	0.00%	7	16.67%	7	16.67%
06:56-10:26	5	42	38	-9.52%	38	-9.52%	35	-16.67%	43	2.38%	39	-7.14%
10:26-11:54	8	11	14	27.27%	15	36.36%	13	18.18%	14	27.27%	13	18.18%
11:54-13:54	5	24	21	-12.50%	19	-20.83%	18	-25.00%	22	-8.33%	21	-12.50%
13:54-16:02	8	16	28	75.00%	22	37.50%	21	31.25%	22	37.50%	21	31.25%
16:02-19:26	6	34	41	20.59%	38	11.76%	35	2.94%	34	0.00%	30	-11.76%
19:26-23:58	8	35	46	31.43%	43	22.86%	47	34.29%	41	17.14%	43	22.86%
總數		168	<b>195</b>	<b>16.07%</b>	<b>182</b>	<b>8.33%</b>	<b>175</b>	<b>4.17%</b>	<b>183</b>	<b>8.93%</b>	<b>174</b>	<b>3.57%</b>

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:08-06:56	8	6	7	16.67%	7	16.67%	6	0.00%	7	16.67%	6	0.00%
06:56-10:26	5	42	42	0.00%	37	-11.90%	33	-21.43%	36	-14.29%	34	-19.05%
10:26-11:54	8	11	15	36.36%	14	27.27%	12	9.09%	15	36.36%	14	27.27%
11:54-13:54	5	24	21	-12.50%	20	-16.67%	18	-25.00%	22	-8.33%	18	-25.00%
13:54-16:02	8	16	22	37.50%	20	25.00%	19	18.75%	22	37.50%	19	18.75%
16:02-19:26	6	34	34	0.00%	30	-11.76%	32	-5.88%	32	-5.88%	28	-17.65%
19:26-23:58	8	35	43	22.86%	37	5.71%	47	34.29%	37	5.71%	39	11.43%
總數		168	<b>184</b>	<b>9.52%</b>	165	-1.79%	167	-0.60%	<b>171</b>	<b>1.79%</b>	158	-5.95%

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:08-06:56	8	6	7	16.67%	7	16.67%	7	16.67%	7	16.67%	7	16.67%
06:56-10:26	5	42	40	-4.76%	36	-14.29%	34	-19.05%	39	-7.14%	34	-19.05%
10:26-11:54	8	11	14	27.27%	14	27.27%	12	9.09%	13	18.18%	13	18.18%
11:54-13:54	5	24	21	-12.50%	20	-16.67%	18	-25.00%	20	-16.67%	17	-29.17%
13:54-16:02	8	16	24	50.00%	21	31.25%	20	25.00%	21	31.25%	18	12.50%
16:02-19:26	6	34	36	5.88%	30	-11.76%	29	-14.71%	31	-8.82%	26	-23.53%
19:26-23:58	8	35	44	25.71%	33	-5.71%	33	-5.71%	32	-8.57%	42	20.00%
總數		168	<b>186</b>	<b>10.71%</b>	161	-4.17%	153	-8.93%	163	-2.98%	157	-6.55%

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情况。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。



## 路線 J — 去程

附件一(J)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:08-07:04	7	8	9	12.50%	11	37.50%	9	12.50%	12	50.00%	13	62.50%
07:04-00:20	4	260	224	-13.85%	232	-10.77%	213	-18.08%	231	-11.15%	210	-19.23%
總數		268	233	-13.06%	243	-9.33%	222	-17.16%	243	-9.33%	223	-16.79%

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:08-07:04	7	8	11	37.50%	12	50.00%	9	12.50%	9	12.50%	9	12.50%
07:04-00:20	4	260	226	-13.08%	231	-11.15%	212	-18.46%	219	-15.77%	204	-21.54%
總數		268	237	-11.57%	243	-9.33%	221	-17.54%	228	-14.93%	213	-20.52%

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:08-07:04	7	8	9	12.50%	9	12.50%	10	25.00%	9	12.50%	9	12.50%
07:04-00:20	4	260	177	-31.92%	218	-16.15%	221	-15.00%	212	-18.46%	194	-25.38%
總數		268	186	-30.60%	227	-15.30%	231	-13.81%	221	-17.54%	203	-24.25%

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:08-07:04	7	8	10	25.00%	9	12.50%	9	12.50%	9	12.50%	8	0.00%
07:04-00:20	4	260	210	-19.23%	209	-19.62%	206	-20.77%	201	-22.69%	184	-29.23%
總數		268	220	-17.91%	218	-18.66%	215	-19.78%	210	-21.64%	192	-28.36%

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
(2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情況。

## 路線 J — 回程

附件一(J)

實際發車班次與《承投規則》訂定的班次比較表

抽樣期間：2012 年 9 月（周一至周五）

承投規則上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:35-10:59	8	33	38	15.15%	42	27.27%	39	18.18%	39	18.18%	44	33.33%
10:59-14:04	5	37	28	-24.32%	28	-24.32%	28	-24.32%	29	-21.62%	29	-21.62%
14:04-15:32	8	11	15	36.36%	17	54.55%	16	45.45%	16	45.45%	19	72.73%
15:32-19:32	4	60	51	-15.00%	47	-21.67%	42	-30.00%	45	-25.00%	35	-41.67%
19:32-22:32	6	30	31	3.33%	30	0.00%	30	0.00%	31	3.33%	25	-16.67%
22:32-00:40	8	17	19	11.76%	16	-5.88%	16	-5.88%	18	5.88%	16	-5.88%
總數		188	182	-3.19%	180	-4.26%	171	-9.04%	178	-5.32%	168	-10.64%

承投規則上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:35-10:59	8	33	41	24.24%	41	24.24%	40	21.21%	39	18.18%	35	6.06%
10:59-14:04	5	37	26	-29.73%	31	-16.22%	32	-13.51%	29	-21.62%	30	-18.92%
14:04-15:32	8	11	19	72.73%	20	81.82%	19	72.73%	16	45.45%	13	18.18%
15:32-19:32	4	60	50	-16.67%	52	-13.33%	40	-33.33%	45	-25.00%	42	-30.00%
19:32-22:32	6	30	34	13.33%	28	-6.67%	27	-10.00%	25	-16.67%	24	-20.00%
22:32-00:40	8	17	17	0.00%	17	0.00%	16	-5.88%	21	23.53%	18	5.88%
總數		188	187	-0.53%	<b>189</b>	<b>0.53%</b>	174	-7.45%	175	-6.91%	162	-13.83%

承投規則上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:35-10:59	8	33	31	-6.06%	36	9.09%	40	21.21%	31	-6.06%	34	3.03%
10:59-14:04	5	37	27	-27.03%	29	-21.62%	27	-27.03%	26	-29.73%	24	-35.14%
14:04-15:32	8	11	13	18.18%	16	45.45%	15	36.36%	16	45.45%	16	45.45%
15:32-19:32	4	60	36	-40.00%	45	-25.00%	39	-35.00%	38	-36.67%	34	-43.33%
19:32-22:32	6	30	27	-10.00%	28	-6.67%	31	3.33%	29	-3.33%	22	-26.67%
22:32-00:40	8	17	12	-29.41%	18	5.88%	20	17.65%	18	5.88%	17	0.00%
總數		188	146	-22.34%	172	-8.51%	172	-8.51%	158	-15.96%	147	-21.81%

承投規則上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服務時間	班次頻率 (分鐘)	按承投規則 應開出班次 (A)	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1	實際發車 班次 (B)	變動比率 (C)=(B)/(A)-1
06:35-10:59	8	33	40	21.21%	37	12.12%	36	9.09%	36	9.09%	35	6.06%
10:59-14:04	5	37	29	-21.62%	29	-21.62%	30	-18.92%	27	-27.03%	27	-27.03%
14:04-15:32	8	11	16	45.45%	14	27.27%	14	27.27%	14	27.27%	12	9.09%
15:32-19:32	4	60	41	-31.67%	43	-28.33%	42	-30.00%	40	-33.33%	35	-41.67%
19:32-22:32	6	30	30	0.00%	28	-6.67%	27	-10.00%	27	-10.00%	25	-16.67%
22:32-00:40	8	17	18	5.88%	17	0.00%	19	11.76%	15	-11.76%	16	-5.88%
總數		188	174	-7.45%	168	-10.64%	168	-10.64%	159	-15.43%	150	-20.21%

註 1： 整理自截至 2013 年 1 月已經交通事務局核實及作出支付的班次數量資料，有關資料由局方提供。

註 2： 《承投規則》內各巴士路線在時段的劃分上存在下一時段的首分鐘與上一時段最後一分鐘重疊的情況，經與局方確認倘實際發出的班次在上述所指重疊的時點發車時，則發出的班次應計入下一時段內。審計署根據局方的計算方法，統計各時段內實際發出的班次數量。

註 3： (1) 以粗線圈選的數據代表存在“尖峰時間”班次不足的情況。  
 (2) 以深灰色標示的數據代表存在“離峰時間”增發班次的情况。  
 (3) 以斜體及粗體標示的數據代表班次總量滿足《承投規則》要求的班次總量。



