

扶貧委員會
在職貧困人士的工作誘因 -
為居於偏遠地區的低收入人士提供交通費支援

目的

鑑於公眾對為居住在偏遠地區的低收入人士提供交通費支援的關注，本文件載列交通費支援的特點和可能會帶來的影響，並請委員就未來路向提出意見。

背景

2. 委員會的主要目標之一，是藉着工作及技能提升，鼓勵低收入人士自力更生和力爭上游。委員在二零零六年一月的會議上同意在不影響公共財政穩健的大前提下，進一步考慮如何最有效地為低收入僱員及其家庭提供額外誘因，使他們繼續工作。二零零六至零七年度財政預算案為修畢僱員再培訓局(再培訓局)課程的合資格學員提出短期交通費支援計劃，協助他們由失業過渡到就業。換言之，這項資助只屬一次過性質(請參閱文件第 4/2005 號第 8 至 15 段)。本文件會集中研究為居於偏遠地區而須跨區工作的低收入人士提供長期交通費支援。

社會關注

3. 交通費一直被指為政府當局必須解決的主要問題之一。對那些居於偏遠地區但因該區缺乏就業機會，而須跨區工作的在職貧困人士來說，交通費佔其收入很大部分。如有關問題不加以處理，交通費可能會減低這些人士的工作意欲／成為他們領取福利的誘因。扶貧委員會委員及市民普遍贊成尋求適當方法去回應這個問題(委員會先前就這個議題所作的討論，摘錄於附件A)。

4. 請委員備悉政府當局在調整長途線乘客的交通費方面所做的工作(附件B)。然而，有些社會人士認為這樣做並不足夠。他們促請政府當局參考其他地方的現行做法，例如增加長短途車費互相補貼。不過，有關建議牽涉對各類集體公共交通工具進行複雜和全面的檢討，短期內並不可行。

5. 此外，有社會人士促請政府當局提供長期交通費津貼，以鼓勵有關人士持續工作。立法會研究有關減貧事宜小組委員會(小組委員會)亦已在二零零六年三月十七日會議上通過一項動議，強烈要求香港特區政府為居於偏遠地區(元朗、屯門、離島和北區)而須跨區工作的在職貧困人士，提供每月 500 元的交通費津貼。

可能的安排

6. 政府聆聽市民的意見並樂於以開放的態度研究各種可行方案。我們已探討了為居住在偏遠地區的低收入人士提供交通費津貼的特點。以下各段載列了最常被討論的問題－

- (i) **對象**－“低收入人士／家庭”的定義；
- (ii) **涵蓋的地區範圍**－“偏遠地區”的定義；
- (iii) **金額**－這類津貼的款額；以及
- (iv) **識別及監察機制**－盡量減少濫用情況的有效機制。

(i) **對象**

7. 提出有關建議者通常都有一個共識，就是應該只向有需要人士提供交通費津貼。他們亦建議訂定不同的申領準則。有些人士贊成以個人入息水平(例如 5,000 元／6,000 元)為依據給予津貼，這個做法較為簡單，而且符合增加低收入人士跨區工作意欲的目標。不過，扶貧委員會及一些立法會議員認為，應以家庭為基礎來評估在職貧困人士的需要，因為低收入人士不一定是有需要人士(例如有些低收入人士是自願兼職工人，而有些則有多個家庭成員工作／有些的家庭入息相當高)。在評估家庭入息時，有建議採用家庭入息中位數的 50%或平均綜援金額水平。雖然目前這兩個準則的差別不大，但後者是一個較受廣泛認同的準則來識別有需要人士。

(ii) **涵蓋的地區範圍**

8. 社會上亦有很多意見支持向居於偏遠地區如元朗、屯門、離島及北區的低收入人士提供交通費津貼。二零零一年人口普查所得數據顯示，在一些偏遠地區，由當地居民擔任的職位所佔的比率一般較高，反映出他們較喜歡在同一地區工作及居住(附件C)。除上下班的交通時間外，交通費，尤其是對低收入人士來說相信也是形成這個模式的主要因素。與此同時，在這些偏遠地區的工作(相對從事經濟活動人口比例)亦較少。不過，上述情況並不單在以上四個地區出現(見第 11(a)段及附件D)。

(iii) **金額**

9. 在很多原則和具體性問題仍未解決時，我們很難訂定有關津貼的金額。粗略估計為居住在以上四個地區即元朗、屯門、離島和北區的低收入人士(居住於家庭入息低於平均綜援金額的家庭)，發放每月不多於港幣三百至五百元的交通費津貼，每年需約三億元。委員

須注意有關申請資格、津貼金額和涵蓋的地區範圍的轉變，以及濫用有關津貼的可能性皆會影響有關數字。

(iv) **甄別及監察機制**

10. 很多意見都認同，任何利用納稅人的金錢而提供的長期入息支援計劃，都必須按需要而制定和設有入息審查，以盡量減少濫用情況。因此，計劃推行機制是不可避免的。就所需具備的條件而言，這個機制必須－

- (a) 有充足人手去評估申請、安排會面、就有可疑的個案找尋更多資料，以及對某些個案進行深入調查；
- (b) 具法律依據¹，以便向其他公營和私營機構索取申請人的個人資料，用以核證其申請；以及
- (c) 對蓄意作出欺詐申請的人提出刑事訴訟。

主要考慮因素

11. 很少社會政策是固定不變的。在制訂新政策時，如沒有作較長遠的考慮，則政策不會周詳。在這方面，請委員留意立法會小組委員會會在三月十七日會議上對資助的性質及影響提出了下列意見：

- (a) **公平**：請委員注意涵蓋的地區範圍會牽涉到是否公平的問題。雖然元朗、屯門、離島和北區皆被普遍認為是較偏遠的地區，但我們在挑選該四個地區時必須有充份理據及考慮有關決定所帶來的長遠影響。在研究有關事宜時，我們參考了附件D所列的較客觀準則。
- (b) **支援的基本性質**：很少人會質疑交通費支援是一項收入支援。有人認為這項支援是待在最低工資問題獲議決前的一項臨時紓緩措施（見下文 12 及 13 段）。

¹ 房屋署依據《房屋條例》(第 283 章)行事，而社會福利署則依據《盜竊罪條例》(第 210 章)行事。

- (c) **對工資的影響**：低技術、低學歷的勞工供應過剩，相對降低他們的議價能力，因此，有人擔心有些僱主可能會壓低工資（見下文第 14 段）。

支援的基本性質

12. 交通費支援往往與建立“第二安全網”及為在職貧困人士提供收入支援混為一談。由於社會上對在職貧困人士提供的實質服務及財政支援已頗為全面²，問題並非缺乏“第二安全網”或按需要而提供的支援，而是有沒有不足之處應予填補。社會上不同界別提出了三個這類不足的地方，而立法會小組委員會的委員亦對此表示認同：

- (a) **交通費資助**：協助居於偏遠地區並須乘車上班的在職貧困人士支付大部分車費；
- (b) **租金資助**：協助居於私人住宅的在職貧困人士支付租金，因租金佔有關人士家庭開支的主要部分；以及
- (c) **收入支援**：雖然綜援低收入類別可視作對在職貧困家庭的實際收入支援，但只有很小部分的在職貧困家庭領取綜援低收入支援。有議員提出現行安排是否為在職貧困人士提供長期支援的最佳做法。

13. 在考慮任何新的交通費資助計劃時，我們須顧及對其他扶助在職貧困人士措施所帶來的影響，並須全面考慮這類資助(不論是以實物或現金形式提供)的適當水平。

對工資的影響

14. 由於目前市場上低技術及低教育程度工人的供應充足，故沒有什麼理由會令僱主願意付出較實際所需為高的工資來聘請所需員工。因此，部分立法會議員(和學者)指出，一些僱主可能會把工資壓低或從工資中扣除提供的交通費支援的金額。我們不排除這種可能性，不過要阻止這個市場定律的影響，幾乎是不可行的。故此，有些人因而認為提供交通費支援是在最低工資實施前的臨時措施，而社會上對實施最低工資的意見仍有分歧。

² 請參閱扶貧委員會文件第 1/2006 號。

未來路向

15. 上文第 11 至 14 段所述的主要考慮因素，涉及一些複雜的政策事宜，例如政策的公平性、對在職貧困人士的其他支援、對工資的影響，甚至令其他工人被辭退的可能性。有關問題都需要社會人士作充分討論，而不能在短期內獲得解決。與此同時，對低收入人士及家庭而言，工作仍然是他們賴以提高能力和自力更生的重要途徑。

16. 因此，請委員考慮我們應否把交通費支援視作有時限(例如以某人可獲交通費支援的最長期限計算)的臨時紓緩措施。有關建議必須配合其他更積極主動的措施，為偏遠地區的低技術、低學歷勞工解決這些地區缺乏就業機會所帶來的問題。例如：

- (a) 加強地區就業援助：附件C顯示，偏遠地區大部分職位都由區外居民擔任。這似乎意味着地點只是失業問題的部分原因，而缺乏技能、知識貧乏、工作態度等也可能是導致不能持續就業的因素。長遠而言，如在地區層面提供更有效和更為協調的就業援助及提升技能計劃，加上地區經濟和社會企業的發展，可能是幫助低收入人士脫離經濟支援的更有效途徑³；
- (b) 可持續的城市規劃和發展：委員曾提出城市規劃對滿足市民需要和可持續發展(包括弱勢社群的就業和其他需要)的重要性。社會人士亦日益關注這個問題⁴。城市規劃和其他有關的公共政策如何有助在偏遠地區持續推動就業，值得我們詳加考慮。

意見諮詢

17. 為居於偏遠地區的低收入人士提供支援的討論帶出了一些重要的基本問題，如政府應否為這些人士提供收入支援，若然需要的話，應以何種形式。交通津貼只是常被提出的一個可能性。請委員考慮以上各項因素後，就下列各項提出意見——

- (a) 除了現時為低收入人士提供的各種各樣支援外⁵，我們應否為他們提供交通費支援作為一項新的收入支援；

³ 我們會請委員討論文件第 6/2006 號“地區就業援助研究”所載的建議。此外，亦請委員注意，鑑於香港經濟轉型，除非有關產品在國際市場具競爭力，否則把勞工密集的製造業遷回香港的建議相信並不可行。

⁴ 舉例來說，當局最近就大嶼山發展概念計劃進行諮詢時，可持續發展委員會表示，希望當局繼續從長遠和宏觀的角度進行規劃，並應考慮主要的社會因素，例如人口、就業、配套設施和其他以人為本的問題。

⁵ 請參委員會文件第 1/2006 號。

- (b) 如有需要的話，交通費支援應否作為照顧居於偏遠地區(不論如何下定義)低技術、低學歷和低收入人士的需要的長遠解決方法；又或交通費支援應否視作在制訂較長期措施前的臨時權宜措施(見第 15 至 16 段)；
- (c) 有關支援計劃的設計，例如對象、涵蓋範圍、執行機制、支援金額（見第 6 至 10 段）及與其他現時職業援助的協調；以及
- (d) 如何處理上述各項主要考慮因素，包括涵蓋地區、其他形式的收入支援和對工資的影響（見第 11 至 14 段）。

扶貧委員會秘書處
二零零六年三月

已在二零零五年四月十一日扶貧委員會會議上

討論的委員會文件第 9/2005 號附件B

交通費

(A) 居於偏遠地區而前往市區／遠處工作的低收入人士

對居於偏遠地區而前往市區工作的低收入人士來說，由於交通費可能佔其收入很大比例，故民間一直都要求給予他們交通費優惠。令人關注的是，如果交通費高昂的問題未獲解決，可間接及在無意間減低這些人士的工作意欲，令他們轉而領取福利。此外，有意見認為在扣除交通費後所剩的可動用收入淨額甚少，亦損害為這類家庭的下一代提供平等機會的原則。為扶助這類人士而提出的建議包括：

- (a) 以現金或優待券形式推行與教育統籌局學生車船津貼計劃¹相若的交通資助計劃；或
- (b) 公開給予從某些偏遠地區前往市區的“定時定線”乘客優惠。

2. 教育統籌局的現行學生車船津貼計劃，所依據的政策是確保學生不會因經濟困難而失去接受教育的機會。在二零零三至零四年度，因該項計劃而受惠的學生超過 24 萬人，而每年經常開支約為 3.8 億元。在推出任何相若的交通資助計劃時，我們需要顧及政策、財政及行政的影響。可能產生的影響包括：

- (a) 政策影響：相關問題包括：鑑於居於較偏遠地區對生活其他方面亦有影響，為何只考慮交通費的資助？資助是否有時限？應如何發放資助及相關的經濟／公共政策影響為何？如何限定“偏遠地區”及是否公平的相關事宜？相對其他介入的措施，例如資助穿梭巴士路線或直接的薪金資助，計劃有何可取之處？如何避免現時正接受其他援助人士獲得雙重援助？
- (b) 財政影響：鑑於工作人口的數目、所涉及的交通費及行政費用，經常開支的數額預測會大大增加；

¹ 學生車船津貼計劃是一項需要進行入息審查的計劃，對象為接受小學及以上教育且尚未完成學士學位課程的有需要學生(非綜援受助人)，他們的居住地點與學校距離須超逾十分鐘步行時間及乘搭公共交通工具上學。視乎家庭經濟狀況而定，符合資格的學生可獲得在學期間往返居所和學校全額或半額的車船津貼。

- (c) 行政影響：管理為“居於偏遠地區”而“前往市區／遠處工作”的“低收入人士”而設的資助計劃，相信會涉及設立有關入息審查及確定對象的新機制，計劃可能易被濫用。此外，為免計劃可能被濫用而採取保障措施，都會產生額外的行政影響。

3. 上文第 1(b)段所述的建議，會消除第 2(c)段所述的行政影響。不過，政策及財政影響則維持不變。在沒有清晰對象的情況下，服務可能會惠及低收入人士以外的人。第 1(b)段的建議亦會涉及其他執行上的問題：例如如何界定那條路線應獲得“定時定線”的優惠？如何能分辨有資格獲得有關優惠的人士及防止其他乘客濫用？公共交通營辦商是否願意負擔有關優惠的財政支出，或政府需要就有關支出對公共交通營辦商進行補貼？

(B) 人數較少／容易識別的對象組別

4. 有建議提出不應為居於偏遠地區而前往市區／遠處工作的所有低收入人士提供優惠，改為推行以容易識別而人數較少的一類人士為對象的優惠計劃，特別是為了鼓勵這些人士工作(而擺脫福利)。

5. 有建議提出，為達到這個目的，九巴本地家務助理優惠計劃的模式，可作為委員會參考的先例之一。該優惠計劃由九巴與僱員再培訓局，由二零零二年十一月一日至二零零三年十月三十一日推行。根據本地家務助理優惠計劃，符合資格的本地家務助理在乘搭逾 300 條九巴路線，包括九巴單獨經營的過海路線時，享有半優車資優惠。應注意的是，車資優惠是協助調整本地家務助理市場的供應與較富裕地區的需求方面的差異，而非純粹資助低收入人士。

6. 另一項已提出的建議是，為深入就業援助計劃的健全受助人提供交通費資助，以期協助他們找尋工作。不過，應注意的是，有需要的綜援受助人／綜援受助人現時可獲取提供即時及直接的臨時經濟援助，以克服臨時經濟援助去應付參加工作面試／上班的交通費及購買制服等開支，最高款額為 1,000 元。在評估綜援金額時，臨時經濟援助會完全獲豁免計算在內。

7. 此外，綜援計劃設有“豁免計算入息”的措施，以鼓勵綜援受助人找尋工作和維持就業。在該計劃下，受助人擔任新工作所賺取的首月入息會完全獲豁免計算，而下一個月的入息可部分獲豁免計算(每月最多為 2,500 元)，以鼓勵受助人繼續工作。受助人可隨意使用豁免計算的入息作為綜援的輔助，以應付包括交通費的各項開支。有關“豁免計算入息”的安排之檢討會在本年底前完成。

8. 由於公眾關注到對弱勢社羣和有需要人士的援助，扶貧委員會或會考慮，為一些容易識別的組別提供援助的適切性和影響，例如展翅計劃及青見計劃中居於較偏遠地區而根據該兩項計劃被非政府機構評定為有需要的參加者(例如協助他們參加工作面試)。

9. 不過，在給予低收入人士和弱勢青少年特別優惠以鼓勵他們工作時，我們亦須考慮平衡其他組別(例如殘疾人士)在交通費資助方面的需要。我們亦需要考慮優惠的成本應該由公共交通營辦商負擔或由政府支付，及如何物色適當的機構／非政府團體來管理及執行這些優惠計劃。

(C) 籲請公共交通營辦商考慮給予特別優惠

10. 為了符合自由企業的精神，個別公共交通營辦商能否減低車費或給予優惠，將屬於這些機構的商業決定。政府會繼續鼓勵公共交通營辦商考慮降低其車費或推行更多優惠計劃。

11. 政府一直鼓勵公共交通營辦商按照各別的經營狀況和社會需要，減低車費或推出優惠計劃。大多數公共交通營辦商都給予 12 歲以下的小童及 65 歲或以上的長者長期車費優惠。此外，自二零零二年七月以來，公共交通營辦商合共推出逾 80 項車費優惠計劃，包括巴士／鐵路轉乘計劃及巴士或鐵路票價優惠。元朗／天水圍的居民可因其中約 20 項計劃而受惠。

12. 優惠計劃有助減低公眾的交通費。舉例說，二零零三年十月，四家專利巴士公司就車費為 15 元及以上的所有路線(旅遊路線及機場“A”線巴士除外)提供 10%車費折扣。這項計劃令長途線的乘客(包括天水圍的居民)得益最大，因為這些居民的交通費通常佔其家庭開支較大的比例。另一個例子是，在輕鐵的額外優惠計劃下，成人在六天內乘搭輕鐵的車費每滿 30 元，就可享有 3.2 元的車費折扣。

13. 由於公眾關注到對弱勢社羣和有需要人士提供援助，扶貧委員會可考慮如何進一步籲請公共交通營辦商給予(上文(B)項所述的)某些易於識別的組別特別優惠。委員會成員需備悉公共交通營辦商就提出新的優惠或延續現時優惠的態度非常保守。它們的主要關注是引入優惠將令行內的競爭加劇，加上乘客量增長放緩，燃油費用急升及員工的加薪壓力，令它們的營運環境變得困難。

委員會秘書處

(資料由各有關政策局提供)

二零零五年四月

公共交通營辦商為長途乘客調低車費

政府一直鼓勵公共交通營辦商根據其經營狀況及社會的經濟情況，調低票價或提供優惠。由於香港的公共交通服務以商業模式經營，基於自由營商的精神，減低票價或提供優惠與否，屬個別公共交通營辦商的商業決定。

2. 鑑於乘客不斷提出調低巴士票價的訴求，尤其為乘搭長途路線而交通費開支較高的乘客提供減價，政府在二零零五年與城巴有限公司(專營權以營辦港島區和過海巴士服務)和九龍巴士(1933)有限公司就專營權進行磋商時，已經與兩家巴士公司商討引入減價措施的問題。兩家巴士公司同意在新的巴士票價調整安排生效並獲批新專營權後，推出下列減價措施：

- (a) 為同日使用單程票價為 15 元或以上的路線來回的乘客，提供 10% 的車費減價¹；
- (b) 為同日使用單程票價為 10 元至 14.9 元的路線來回的乘客，提供 5% 的車費減價¹；
- (c) 在星期日及公眾假期為長者提供 2 元或半價的車費折扣，兩者以較低者為準²；
- (d) 新增 47 項巴士轉乘計劃³；
- (e) 上文第(a)至(c)項的措施亦會在其姊妹公司(即新世界第一巴士服務有限公司、城巴有限公司(專營權以營辦機場及北大嶼山巴士服務)及龍運巴士有限公司)的同類路線以及由專營巴士公司合辦的路線實行；以及
- (f) 除了增設的巴士轉乘計劃外，上述措施將會在三年後(即政府下一次檢討巴士票價調整安排時)一併檢討。

1 單程票價為 15 元或以上及 10 元至 14.9 元的路線的減價措施，並不適用於往返機場的“A”線、消閒路線和馬場路線。

2 這項減價措施並不適用於往返機場的“A”線和馬場路線。

3 目前，全港專營巴士公司共實施 167 個巴士轉乘計劃，為需轉搭不同路線才可到達目的地的巴士乘客提供 1 角至 20.7 元的折扣優惠。

3. 在星期日或公眾假期為長者提供的特別車費折扣，已由二零零六年一月二十八日(農曆年除夕)起實施，以便長者在節慶期間及早享用有關折扣。至於分別在 56 條和 42 條長途或中途專營路線實行的 10%和 5%的同日回程減價措施，已由二零零六年二月十九日起在獨營路線上實施。由於巴士公司須調整八達通系統的軟件和硬件，以便各巴士公司劃一實施減價計劃，同日回程減價措施將由二零零六年七月一日在合營路線上實施。

4. 於票價為 15 元或以上及 10 元至 14.9 元的路線所提供的 10%和 5%同日回程減價，有助紓緩中途和長途線乘客的交通費負擔。而新的 47 項巴士轉乘優惠計劃，亦有助減低需要乘搭長途車及轉乘其他巴士路線的乘客的交通費用。實施 47 項增設的巴士轉乘優惠計劃後，巴士轉乘優惠計劃將會超過 220 項，涉及約 390 條巴士線，佔巴士路線總數約 70%，所提供的優惠由 0.1 元至 28 元不等。

5. 除了巴士公司之外，兩家鐵路公司亦提供票價優惠，有助減輕長途乘客的交通費負擔。舉例來說，九廣鐵路公司先後於二零零四年八月、二零零五年四月及二零零六年一月為西鐵、東鐵和馬鞍山鐵路的乘客推出「全月通」。使用「全月通」的乘客分別付出 300 元、380 元或 200 元，便可在該月無限次乘搭西鐵、東鐵或馬鞍山鐵路。至於居住在新界西北的乘客，則可受惠於輕鐵的八達通積分優惠，成人在連續六天內支付輕鐵票價滿 30 元，便可享 3 元的車費折扣。地鐵有限公司亦在節慶期間的星期日及公眾假期，為持有小童和長者八達通卡的乘客，提供每程票價一律 2 元的折扣。

6. 我們會繼續致力鼓勵公共交通營辦商為弱勢社羣提供票價優惠，但公共交通營辦商亦表示，對燃油價格上升、公共交通業界競爭加劇，以及通脹重臨後員工要求加薪的壓力等問題有所憂慮。此外，一些公共交通營辦商亦認為，為有需要人士提供交通費資助，應屬政府的福利政策，而不應由公共交通營辦商承擔。

摘錄／修訂自二零零一年人口普查

地區	(a) 在同一地區 工作和居住@	(b) 區內職位 數目(固定 工作崗位)	(c) 居於區內 而從事經濟 活動的人士	% (a)/(b)	% (a)/(c)	% (b)/(c)	(b) 項總數 所佔%	(c) 項總數所 佔%
中西區	59,533	319,597	149,587	19%	40%	214%	11%	4%
灣仔	25,449	253,180	96,498	10%	26%	262%	9%	3%
東區	84,708	215,233	327,925	39%	26%	66%	8%	10%
南區	32,855	73,520	151,475	45%	22%	49%	3%	4%
油尖旺	46,244	357,834	147,391	13%	31%	243%	13%	4%
深水埗	32,923	170,943	170,940	19%	19%	100%	6%	5%
九龍城	33,454	146,607	194,757	23%	17%	75%	5%	6%
黃大仙	23,768	73,749	213,484	32%	11%	35%	3%	6%
觀塘	64,251	239,442	277,754	27%	23%	86%	9%	8%
葵青	54,958	190,095	243,796	29%	23%	78%	7%	7%
荃灣	30,170	126,177	147,046	24%	21%	86%	5%	4%
屯門	62,253	102,177	248,923	61%	25%	41%	4%	7%
元朗	58,448	100,732	219,444	58%	27%	46%	4%	6%
北區	31,128	62,619	142,801	50%	22%	44%	2%	4%
大埔	29,626	64,642	154,897	46%	19%	42%	2%	5%
沙田	67,098	152,995	328,387	44%	20%	47%	5%	10%
西貢	23,787	62,774	172,962	38%	14%	36%	2%	5%
離島*	13,522	71,528	49,925#	19%	27%	143%	3%	1%
總數	774,104	2,783,844	3,437,992	28%	23%	-	100%	100%

根據綜合住戶統計調查的數據，截至二零零四年，居於離島區而從事經濟活動的人數為 61 200 人。
 @ 不包括在家工作人士
 * 包括海上居民

界定偏遠地區的可行準則

雖然元朗、屯門、離島和北區普遍被認為是較偏遠的地區，但我們也須考慮日後應否把其他地區（例如新界的其他地區）納入範圍。在考慮這個問題時，我們參考了多個較為客觀的準則－

- (i) **距離**－地區遠近是否足以作為一個衡量準則？並非位於主要交通聯繫網絡的地區(例如西貢或大埔)，可能較北區或屯門更“偏遠”(需花更多時間和交通費)。
- (ii) **區內職位的均衡供求**－附件C顯示，在四個試點地區中，有三個所提供的工作機會較少，而在同一地區工作和居住的居民的百分比較高。不過，鄰近地區，例如大埔、沙田及西貢也有類似情況。
- (iii) **失業率及綜援個案量**－附錄顯示，在失業率、失業綜援個案量及低收入綜援個案量方面，部分地區的情況較四個試點地區更為惡劣。這些情況在多大程度上反映出地區在加強就業援助／工作誘因方面的需要？

2. 從公平的角度來看，任何以“偏遠程度”來界定需要的做法，都必然是武斷的。雖然任何長遠的交通費津貼計劃在初步實施時，可以選定少數地區作為試點地區，但不能排除日後有可能需要擴大資助的地區範圍。這反映推行交通支援，可能需要根據所涉及的距離／交通費，按往返工作地點的路程甚至不同程度的支援，進行較詳細的需要評估。

地區概況 — 失業率和健全綜援受助人的個案量

地區	失業率* (%)	(a) 低收入綜援 個案@	(b) 失業綜援 個案@	(c) 勞動人口	(a)/(c) %	(b)/(c) %
中西區	4.0	143	529	132 700	0.1	0.4
灣仔	3.2	99	564	85 200	0.1	0.7
東區	5.1	795	1 457	313 900	0.3	0.5
南區	4.5	507	420	150 200	0.3	0.3
油尖旺	6.3	434	3 491	161 600	0.3	2.2
深水埗	8.4	1 308	4 451	179 400	0.7	2.5
九龍城	5.5	570	1 652	185 300	0.3	0.9
黃大仙	7.9	1 807	2 850	209 200	0.9	1.4
觀塘	8.0	2 342	4 183	279 300	0.8	1.5
葵青	9.5	2 228	3 982	256 200	0.9	1.6
荃灣	5.7	455	1 195	148 700	0.3	0.8
屯門	8.4	909	3 567	270 500	0.3	1.3
元朗	8.4	2 265	5 264	263 900	0.9	2
北區	8.7	736	1 569	148 600	0.5	1.1
大埔	7.8	509	1 173	160 900	0.3	0.7
沙田	6.9	1 173	2 035	335 000	0.4	0.6
西貢	6.3	1 167	1 581	218 300	0.5	0.7
離島	6.5	680	1 007	61 200	1.1	1.6
總數	7.0	18 138 [^]	40 995 ^{^^}	3 560 200	0.5	1.2

@ 資料來源：社會福利署(截至二零零六年二月)

[^] 有 11 宗個案的地區分布資料不詳

^{^^} 有 25 宗個的地區分布資料不詳

* 資料來源：由政府統計處根據綜合住戶統計調查的數據編製而成(僅截至二零零四年)