

扶贫委员会
在职贫困人士的工作诱因 -
为居于偏远地区的低收入人士提供交通费支持

目的

鉴于公众对为居住在偏远地区的低收入人士提供交通费支持的关注，本文件载列交通费支持的特点和可能会带来的影响，并请委员就未来路向提出意见。

背景

2. 委员会的主要目标之一，是藉着工作及技能提升，鼓励低收入人士自力更生和力争上游。委员在二零零六年一月的会议上同意在不影响公共财政稳健的大前提下，进一步考虑如何最有效地为低收入雇员及其家庭提供额外诱因，使他们继续工作。二零零六至零七年度财政预算案为修毕雇员再培训局(再培训局)课程的合资格学员提出短期交通费支持计划，协助他们由失业过渡到就业。换言之，这项资助只属一次过性质(请参阅文件第 4/2005 号第 8 至 15 段)。本文件会集中研究为居于偏远地区而须跨区工作的低收入人士提供长期交通费支持。

社会关注

3. 交通费一直被指为政府当局必须解决的主要问题之一。对那些居于偏远地区但因该区缺乏就业机会，而须跨区工作的在职贫困人士来说，交通费占其收入很大部分。如有关问题不加以处理，交通费可能会减低这些人士的工作意欲 / 成为他们领取福利的诱因。扶贫委员会委员及市民普遍赞成寻求适当方法去响应这个问题(委员会先前就这个议题所作的讨论，摘录于 附件 A)。

4. 请委员备悉政府当局在调整长途线乘客的交通费方面所做的工作(附件 B)。然而，有些社会人士认为这样做并不足够。他们促请政府当局参考其它地方的现行做法，例如增加长短途车费互相补贴。不过，有关建议牵涉对各类集体公共交通工具进行复杂和全面的检讨，短期内并不可行。

5. 此外，有社会人士促请政府当局提供长期交通费津贴，以鼓励有关人士持续工作。立法会研究有关灭贫事宜小组委员会(小组委员会)亦已在二零零六年三月十七日会议上通过一项动议，强烈要求香港特区政府为居于偏远地区(元朗、屯门、离岛和北区)而须跨区工

作的在职贫困人士，提供每月 500 元的交通费津贴。

可能的安排

6. 政府聆听市民的意见并乐于以开放的态度研究各种可行方案。我们已探讨了为居住在偏远地区的低收入人士提供交通费津贴的特点。以下各段载列了最常被讨论的问题－

(i) **对象**－“低收入人士 / 家庭”的定义；

(ii) **涵盖的地区范围**－“偏远地区”的定义；

(iii) **金额**－这类津贴的款额；以及

(iv) **识别及监察机制**－尽量减少滥用情况的有效机制。

(i) **对象**

7. 提出有关建议者通常都有一个共识，就是应该只向有需要人士提供交通费津贴。他们亦建议订定不同的申领准则。有些人士赞成以个人入息水平(例如 5,000 元 / 6,000 元)为依据给予津贴，这个做法较为简单，而且符合增加低收入人士跨区工作意欲的目标。不过，扶贫委员会及一些立法会议员认为，应以家庭为基础来评估在职贫困人士的需要，因为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愿兼职工人，而有些则有多个家庭成员工作 / 有些的家庭入息相当高)。在评估家庭入息时，有建议采用家庭入息中位数的 50% 或平均综援金额水平。虽然目前这两个准则的差别不大，但后者是一个较受广泛认同的准则来识别有需要人士。

(ii) **涵盖的地区范围**

8. 社会上亦有很多意见支持向居于偏远地区如元朗、屯门、离岛及北区的低收入人士提供交通费津贴。二零零一年人口普查所得数据显示，在一些偏远地区，由当地居民担任的职位所占的比率一般较高，反映出他们较喜欢在同一地区工作及居住(**附件C**)。除上下班的交通时间外，交通费，尤其是对低收入人士来说相信也是形成这个模式的主要因素。与此同时，在这些偏远地区的工作(相对从事经济活动人口比例)亦较少。不过，上述情况并不单在以上四个地区出现(见第 11(a)段及**附件D**)。

(iii) **金额**

9. 在很多原则和具体性问题仍未解决时，我们很难订定有关津贴的金额。粗略估计为居住在以上四个地区即元朗、屯门、离岛和北

区的低收入人士（居住于家庭入息低于平均综援金额的家庭），发放每月不多于港币三百至五百元的交通费津贴，每年需约三亿元。委员须注意有关申请资格、津贴金额和涵盖的地区范围的转变，以及滥用有关津贴的可能性皆会影响有关数字。

(iv) **甄别及监察机制**

10. 很多意见都认同，任何利用纳税人的金钱而提供的长期入息支持计划，都必须按需要而制定和设有入息审查，以尽量减少滥用情况。因此，计划推行机制是必不可少的。就所需具备的条件而言，这个机制必须—

- (a) 有充足人手去评估申请、安排会面、就有可疑的个案找寻更多资料，以及对某些个案进行深入调查；
- (b) 具法律依据¹，以便向其它公营和私营机构索取申请人的个人资料，用以核证其申请；以及
- (c) 对蓄意作出欺诈申请的人提出刑事诉讼。

主要考虑因素

11. 很少社会政策是固定不变的。在制订新政策时，如没有作较长远的考虑，则政策不会周详。在这方面，请委员留意立法会小组委员会在三月十七日会议上对资助的性质及影响提出了下列意见：

- (a) **公平**：请委员注意涵盖的地区范围会牵涉到是否公平的问题。虽然元朗、屯门、离岛和北区皆被普遍认为是较偏远的地区，但我们在挑选该四个地区时必须要有充份理据及考虑有关决定所带来的长远影响。在研究有关事宜时，我们参考了附件D所列的较客观准则。
- (b) **支持的基本性质**：很少人会质疑交通费支持是一项收入支持。有人认为这项支持是待在最低工资问题获议决前的一项临时纾缓措施（见下文 12 及 13 段）。

¹ 房屋署依据《房屋条例》(第 283 章)行事，而社会福利署则依据《盗窃罪条例》(第 210 章)行事。

- (c) **对工资的影响**：低技术、低学历的劳工供应过剩，相对降低他们的议价能力，因此，有人担心有些雇主可能会压低工资（见下文第 14 段）。

支持的基本性质

12. 交通费支持往往与建立“第二安全网”及为在职贫困人士提供收入支持混为一谈。由于社会上对在职贫困人士提供的实质服务及财政支持已颇为全面²，问题并非缺乏“第二安全网”或按需要而提供的支持，而是有没有不足之处应予填补。社会上不同界别提出了三个这类不足的地方，而立法会小组委员会的委员亦对此表示认同：

- (a) **交通费资助**：协助居于偏远地区并须乘车上班的在职贫困人士支付大部分车费；
- (b) **租金资助**：协助居于私人住宅的在职贫困人士支付租金，因租金占有关人士家庭开支的主要部分；以及
- (c) **收入支持**：虽然综援低收入类别可视为对在职贫困家庭的实际收入支持，但只有很小部分的在职贫困家庭领取综援低收入支持。有议员提出现行安排是否为在职贫困人士提供长期支持的最佳做法。

13. 在考虑任何新的交通费资助计划时，我们须顾及对其它扶助在职贫困人士措施所带来的影响，并须全面考虑这类资助(不论是以实物或现金形式提供)的适当水平。

对工资的影响

14. 由于目前市场上低技术及低教育程度工人的供应充足，故没有什么理由会令雇主愿意付出较实际所需为高的工资来聘请所需员工。因此，部分立法会议员(和学者)指出，一些雇主可能会把工资压低或从工资中扣除提供的交通费支持的金额。我们不排除这种可能性，不过要阻止这个市场定律的影响，几乎是不可行的。故此，有些人因而认为提供交通费支持是在最低工资实施前的临时措施，而社会上对实施最低工资的意见仍有分歧。

² 请参阅扶贫委员会文件第 1/2006 号。

未来路向

15. 上文第 11 至 14 段所述的主要考虑因素，涉及一些复杂的政策事宜，例如政策的公平性、对在职贫困人士的其它支持、对工资的影响，甚至令其它工人被辞退的可能性。有关问题都需要社会人士作充分讨论，而不能在短期内获得解决。与此同时，对低收入人士及家庭而言，工作仍然是他们赖以提高能力和自力更生的重要途径。

16. 因此，请委员考虑我们应否把交通费支持视作有时限(例如以某人可获交通费支持的最长期限计算)的临时纾缓措施。有关建议必须配合其它更积极主动的措施，为偏远地区的低技术、低学历劳工解决这些地区缺乏就业机会所带来的问题。例如：

- (a) 加强地区就业援助：附件C显示，偏远地区大部分职位都由区外居民担任。这似乎意味着地点只是失业问题的部分原因，而缺乏技能、知识贫乏、工作态度等也可能是导致不能持续就业的因素。长远而言，如在地区层面提供更有效和更为协调的就业援助及提升技能计划，加上地区经济和社会企业的发展，可能是帮助低收入人士脱离经济支持的更有效途径³；
- (b) 可持续的城市规划和发展：委员曾提出城市规划对满足市民需要和可持续发展(包括弱势社群的就业和其它需要)的重要性。社会人士亦日益关注这个问题⁴。城市规划和其它有关的公共政策如何有助在偏远地区持续推动就业，值得我们详加考虑。

意见咨询

17. 为居于偏远地区的低收入人士提供支持的讨论带出了一些重要的基本问题，如政府应否为这些人士提供收入支持，若然需要的话，应以何种形式。交通津贴只是常被提出的一个可能性。请委员考虑以上各项因素后，就下列各项提出意见——

³ 我们会请委员讨论文件第 6/2006 号“地区就业援助研究”所载的建议。此外，亦请委员注意，鉴于香港经济转型，除非有关产品在国际市场具竞争力，否则把劳工密集的制造业迁回香港的建议相信并不可行。

⁴ 举例来说，当局最近就大屿山发展概念计划进行咨询时，可持续发展委员会表示，希望当局继续从长远和宏观的角度进行规划，并应考虑主要的社会因素，例如人口、就业、配套设施和其它以人为本的问题。

- (a) 除了现时为低收入人士提供的各种各样支持外⁵,我们应否为他们提供交通费支持作为一项新的收入支持;
- (b) 如有需要的话,交通费支持应否作为照顾居于偏远地区(不论如何下定义)低技术、低学历和低收入人士的需要的长远解决方法;又或交通费支持应否视作在制订较长期措施前的临时权宜措施(见第 15 至 16 段);
- (c) 有关支持计划的设计,例如对象、涵盖范围、执行机制、支持金额(见第 6 至 10 段)及与其它现时职业援助的协调;以及
- (d) 如何处理上述各项主要考虑因素,包括涵盖地区、其它形式的收入支持和对工资的影响(见第 11 至 14 段)。

扶贫委员会秘书处
二零零六年三月

⁵ 请参委员会文件第 1/2006 号。

已在二零零五年四月十一日扶贫委员会会议上

讨论的委员会文件第 9/2005 号附件B

交通费

(A) 居于偏远地区而前往市区 / 远处工作的低收入人士

对居于偏远地区而前往市区工作的低收入人士来说，由于交通费可能占其收入很大比例，故民间一直都要求给予他们交通费优惠。令人关注的是，如果交通费高昂的问题未获解决，可间接及在无意间减低这些人士的工作意欲，令他们转而领取福利。此外，有意见认为在扣除交通费后所剩的可动用收入净额甚少，亦损害为这类家庭的下一代提供平等机会的原则。为扶助这类人士而提出的建议包括：

- (a) 以现金或优待券形式推行与教育统筹局学生车船津贴计划¹相若的交通资助计划；或
- (b) 公开给予从某些偏远地区前往市区的“定时定线”乘客优惠。

2. 教育统筹局的现行学生车船津贴计划，所依据的政策是确保学生不会因经济困难而失去接受教育的机会。在二零零三至零四年度，因该项计划而受惠的学生超过 24 万人，而每年经常开支约为 3.8 亿元。在推出任何相若的交通资助计划时，我们需要顾及政策、财政及行政的影响。可能产生的影响包括：

- (a) **政策影响：**相关问题包括：鉴于居于较偏远地区对生活其它方面亦有影响，为何只考虑交通费的资助？资助是否有时限？应如何发放资助及相关的经济 / 公共政策影响为何？如何限定“偏远地区”及是否公平的相关事宜？相对其他介入的措施，例如资助穿梭巴士路线或直接的薪金资助，计划有何可取之处？如何避免现时正接受其它援助人士获得双重援助？
- (b) **财政影响：**鉴于工作人口的数目、所涉及的交通费及行政费用，经常开支的数额预测会大大增加；

¹ 学生车船津贴计划是一项需要进行入息审查的计划，对象为接受小学及以上教育且尚未完成学士学位课程的有需要学生(非综援受助人)，他们的居住地点与学校距离须超逾十分钟步行时间及乘搭公共交通工具上学。视乎家庭经济状况而定，符合资格的学生可获得在学期间往返居所和学校全额或半额的车船津贴。

- (c) **行政影响**：管理为“居于偏远地区”而“前往市区 / 远处工作”的“低收入人士”而设的资助计划，相信会涉及设立有关入息审查及确定对象的新机制，计划可能易被滥用。此外，为免计划可能被滥用而采取保障措施，都会产生额外的行政影响。

3. 上文第 1(b)段所述的建议，会消除第 2(c)段所述的行政影响。不过，政策及财政影响则维持不变。在没有清晰对象的情况下，服务可能会惠及低收入人士以外的人。第 1(b)段的建议亦会涉及其它执行上的问题：例如如何界定那条路线应获得“定时定线”的优惠？如何能分辨有资格获得有关优惠的人士及防止其它乘客滥用？公共交通营办商是否愿意负担有关优惠的财政支出，或政府需要就有关支出对公共交通营办商进行补贴？

(B) 人数较少 / 容易识别的对象组别

4. 有建议提出不应为居于偏远地区而前往市区 / 远处工作的所有低收入人士提供优惠，改为推行以容易识别而人数较少的一类人士为对象的优惠计划，特别是为了鼓励这些人士工作(而摆脱福利)。

5. 有建议提出，为达到这个目的，九巴本地家务助理优惠计划的模式，可作为委员会参考的先例之一。该优惠计划由九巴与雇员再培训局，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。根据本地家务助理优惠计划，符合资格的本地家务助理在乘搭逾 300 条九巴路线，包括九巴单独经营的过海路线时，享有半优车资优惠。应注意的是，车资优惠是协助调整本地家务助理市场的供应与较富裕地区的需求方面的差异，而非纯粹资助低收入人士。

6. 另一项已提出的建议是，为深入就业援助计划的健全受助人提供交通费资助，以期协助他们找寻工作。不过，应注意的是，有需要的综援受助人 / 综援受助人现时可获取提供实时及直接的临时经济援助，以克服临时经济援助去应付参加工作面试 / 上班的交通费及购买制服等开支，最高款额为 1,000 元。在评估综援金额时，临时经济援助会完全获豁免计算在内。

7. 此外，综援计划设有“豁免计算入息”的措施，以鼓励综援受助人找寻工作和维持就业。在该计划下，受助人担任新工作所赚取的首月入息会完全获豁免计算，而下一个月的入息可部分获豁免计算(每月最多为 2,500 元)，以鼓励受助人继续工作。受助人可随意使用豁免计算的入息作为综援的辅助，以应付包括交通费的各项开支。有关“豁免计算入息”的安排检讨会在本年底前完成。

8. 由于公众关注到对弱势社羣和有需要人士的援助，扶贫委员会或会考虑，为一些容易识别的组别提供援助的適切性和影响，例如展翅计划及青见计划中居于较偏远地区而根据该两项计划被非政府机构评定为有需要的参加者(例如协助他们参加工作面试)。

9. 不过，在给予低收入人士和弱势青少年特别优惠以鼓励他们工作时，我们亦须考虑平衡其它组别(例如残疾人士)在交通费资助方面的需要。我们亦需要考虑优惠的成本应该由公共交通营办商负担或由政府支付，及如何物色适当的机构 / 非政府团体来管理及执行这些优惠计划。

(C) 吁请公共交通营办商考虑给予特别优惠

10. 为了符合自由企业的精神，个别公共交通营办商能否减低车费或给予优惠，将属于这些机构的商业决定。政府会继续鼓励公共交通营办商考虑降低其车费或推行更多优惠计划。

11. 政府一直鼓励公共交通营办商按照各别的经营状况和社会需要，减低车费或推出优惠计划。大多数公共交通营办商都给予 12 岁以下的小童及 65 岁或以上的长者长期车费优惠。此外，自二零零二年七月以来，公共交通营办商合共推出逾 80 项车费优惠计划，包括巴士 / 铁路转乘计划及巴士或铁路票价优惠。元朗 / 天水围的居民可因其中约 20 项计划而受惠。

12. 优惠计划有助减低公众的交通费。举例说，二零零三年十月，四家专利巴士公司就车费为 15 元及以上的所有路线(旅游路线及机场“ A ”线巴士除外)提供 10% 车费折扣。这项计划令长途线的乘客(包括天水围的居民)得益最大，因为这些居民的交通费通常占其家庭开支较大的比例。另一个例子是，在轻铁的额外优惠计划下，成人在六天内乘搭轻铁的车费每满 30 元，就可享有 3.2 元的车费折扣。

13. 由于公众关注到对弱势社羣和有需要人士提供援助，扶贫委员会可考虑如何进一步吁请公共交通营办商给予(上文(B)项所述的)某些易于识别的组别特别优惠。委员会成员需备悉公共交通营办商就提出新的优惠或延续现时优惠的态度非常保守。它们的主要关注是引入优惠将令行内的竞争加剧，加上乘客量增长放缓，燃油费用急升及员工的加薪压力，令它们的营运环境变得困难。

委员会秘书处

(资料由各有关政策局提供)

二零零五年四月

公共交通营办商为长途乘客调低车费

政府一直鼓励公共交通营办商根据其经营状况及社会的经济情况，调低票价或提供优惠。由于香港的公共交通服务以商业模式经营，基于自由营商的精神，减低票价或提供优惠与否，属个别公共交通营办商的商业决定。

2. 鉴于乘客不断提出调低巴士票价的诉求，尤其为乘搭长途路线而交通费开支较高的乘客提供减价，政府在二零零五年与城巴有限公司(专营权以营办港岛区和过海巴士服务)和九龙巴士(1933)有限公司就专营权进行磋商时，已经与两家巴士公司商讨引入减价措施的问题。两家巴士公司同意在新的巴士票价调整安排生效并获批新专营权后，推出下列减价措施：

- (a) 为同日使用单程票价为 15 元或以上的路线来回的乘客，提供 10% 的车费减价¹；
- (b) 为同日使用单程票价为 10 元至 14.9 元的路线来回的乘客，提供 5% 的车费减价¹；
- (c) 在星期日及公众假期为长者提供 2 元或半价的车费折扣，两者以较低者为准²；
- (d) 新增 47 项巴士转乘计划³；
- (e) 上文第(a)至(c)项的措施亦会在其姊妹公司(即新世界第一巴士服务有限公司、城巴有限公司(专营权以营办机场及北大屿山巴士服务)及龙运巴士有限公司)的同类路线以及由专营巴士公司合办的路线实行；以及
- (f) 除了增设的巴士转乘计划外，上述措施将会在三年后(即政府下一次检讨巴士票价调整安排时)一并检讨。

1 单程票价为 15 元或以上及 10 元至 14.9 元的路线的减价措施，并不适用于往返机场的“ A ”线、消闲路线和马场路线。

2 这项减价措施并不适用于往返机场的“ A ”线和马场路线。

3 目前，全港专营巴士公司共实施 167 个巴士转乘计划，为需转搭不同路线才可到达目的地的巴士乘客提供 1 角至 20.7 元的折扣优惠。

3. 在星期日或公众假期为长者提供的特别车费折扣，已由二零零六年一月二十八日(农历年除夕)起实施，以便长者在节庆期间及早享用有关折扣。至于分别在 56 条和 42 条长途或中途专营路线实行的 10%和 5%的同日回程减价措施，已由二零零六年二月十九日起在独营路线上实施。由于巴士公司须调整八达通系统的软件和硬件，以便各巴士公司划一实施减价计划，同日回程减价措施将由二零零六年七月一日在合营路线上实施。

4. 于票价为 15 元或以上及 10 元至 14.9 元的路线所提供的 10%和 5%同日回程减价，有助纾缓中途和长途线乘客的交通费负担。而新的 47 项巴士转乘优惠计划，亦有助减低需要乘搭长途车及转乘其它巴士路线的乘客的交通费用。实施 47 项增设的巴士转乘优惠计划后，巴士转乘优惠计划将会超过 220 项，涉及约 390 条巴士线，占巴士路线总数约 70%，所提供的优惠由 0.1 元至 28 元不等。

5. 除了巴士公司之外，两家铁路公司亦提供票价优惠，有助减轻长途乘客的交通费负担。举例来说，九广铁路公司先后于二零零四年八月、二零零五年四月及二零零六年一月为西铁、东铁和马鞍山铁路的乘客推出「全月通」。使用「全月通」的乘客分别付出 300 元、380 元或 200 元，便可在该月无限次乘搭西铁、东铁或马鞍山铁路。至于居住在新界西北的乘客，则可受惠于轻铁的八达通积分优惠，成人在连续六天内支付轻铁票价满 30 元，便可享 3 元的车费折扣。地铁有限公司亦在节庆期间的星期日及公众假期，为持有小童和长者八达通卡的乘客，提供每程票价一律 2 元的折扣。

6. 我们会继续致力鼓励公共交通营办商为弱势社羣提供票价优惠，但公共交通营办商亦表示，对燃油价格上升、公共交通业界竞争加剧，以及通胀重临后员工要求加薪的压力等问题有所忧虑。此外，一些公共交通营办商亦认为，为有需要人士提供交通费资助，应属政府的福利政策，而不应由公共交通营办商承担。

摘录 / 修订自二零零一年人口普查

地区	(a) 在同一地区 工作和居住@	(b) 区内职位 数目(固定 工作岗位)	(c) 居于区内 而从事经济 活动的人士	% (a)/(b)	% (a)/(c)	% (b)/(c)	(b) 项总数 所占%	(c) 项总数所 占%
中西区	59,533	319,597	149,587	19%	40%	214%	11%	4%
湾仔	25,449	253,180	96,498	10%	26%	262%	9%	3%
东区	84,708	215,233	327,925	39%	26%	66%	8%	10%
南区	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%
九龙城	33,454	146,607	194,757	23%	17%	75%	5%	6%
黄大仙	23,768	73,749	213,484	32%	11%	35%	3%	6%
观塘	64,251	239,442	277,754	27%	23%	86%	9%	8%
葵青	54,958	190,095	243,796	29%	23%	78%	7%	7%
荃湾	30,170	126,177	147,046	24%	21%	86%	5%	4%
屯门	62,253	102,177	248,923	61%	25%	41%	4%	7%
元朗	58,448	100,732	219,444	58%	27%	46%	4%	6%
北区	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%
西贡	23,787	62,774	172,962	38%	14%	36%	2%	5%
离岛*	13,522	71,528	49,925#	19%	27%	143%	3%	1%
总数	774,104	2,783,844	3,437,992	28%	23%	-	100%	100%

根据综合住户统计调查的数据，截至二零零四年，居于离岛区而从事经济活动的人数为 61 200 人。
 @ 不包括在家工作人士
 * 包括海上居民

界定偏远地区的可行准则

虽然元朗、屯门、离岛和北区普遍被认为是较偏远的地区，但我们也须考虑日后应否把其它地区（例如新界的其它地区）纳入范围。在考虑这个问题时，我们参考了多个较为客观的准则－

- (i) **距离**－地区远近是否足以作为一个衡量准则？并非位于主要交通联系网络的地区(例如西贡或大埔)，可能较北区或屯门更“偏远”(需花更多时间和交通费)。
- (ii) **区内职位的均衡供求**－附件C显示，在四个试点地区中，有三个所提供的工作机会较少，而在同一地区工作和居住的居民的百分比较高。不过，邻近地区，例如大埔、沙田及西贡也有类似情况。
- (iii) **失业率及综援个案量**－附录显示，在失业率、失业综援个案量及低收入综援个案量方面，部分地区的情况较四个试点地区更为恶劣。这些情况在多大程度上反映出地区在加强就业援助 / 工作诱因方面的需要？

2. 从公平的角度来看，任何以“偏远程度”来界定需要的做法，都必然是武断的。虽然任何长远的交通费津贴计划在初步实施时，可以选定少数地区作为试点地区，但不能排除日后有可能需要扩大资助的地区范围。这反映推行交通支持，可能需要根据所涉及的距离 / 交通费，按往返工作地点的路程甚至不同程度的支持，进行较详细的需要评估。

地区概况 — 失业率和健全综援受助人的个案量

地区	失业率* (%)	(a) 低收入综援 个案@	(b) 失业综援 个案@	(c) 劳动人口	(a)/(c) %	(b)/(c) %
中西区	4.0	143	529	132 700	0.1	0.4
湾仔	3.2	99	564	85 200	0.1	0.7
东区	5.1	795	1 457	313 900	0.3	0.5
南区	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
九龙城	5.5	570	1 652	185 300	0.3	0.9
黄大仙	7.9	1 807	2 850	209 200	0.9	1.4
观塘	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
荃湾	5.7	455	1 195	148 700	0.3	0.8
屯门	8.4	909	3 567	270 500	0.3	1.3
元朗	8.4	2 265	5 264	263 900	0.9	2
北区	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
西贡	6.3	1 167	1 581	218 300	0.5	0.7
离岛	6.5	680	1 007	61 200	1.1	1.6
总数	7.0	18 138 [^]	40 995 ^{^^}	3 560 200	0.5	1.2

@ 资料来源：社会福利署(截至二零零六年二月)

[^] 有 11 宗个案的地区分布资料不详

^{^^} 有 25 宗个的地区分布资料不详

* 资料来源：由政府统计处根据综合住户统计调查的数据编制而成(仅截至二零零四年)