

# 城市公共交通优先发展立法体系国际经验

Legislation System for Urban Public Transportation Priority Development: International Lessons and Experience

李 晔, 卢丹妮, 邓皓鹏

(同济大学道路与交通工程教育部重点实验室, 上海 201804)

Li Ye, Lu Danni, Deng Haopeng

(The Key Laboratory of Road and Traffic Engineering of the Ministry of Education, Tongji University, Shanghai 201804, China)

**摘要:** 视角局限于行业层面、关注集中于单一的《城市公共交通条例》制定,是中国城市公共交通优先发展立法保障亟须解决的主要问题。分别在国家层面和城市层面选取典型案例剖析公共交通立法战略出发点、立法框架体系以及具体立法要点,为制定和完善中国城市公共交通优先发展立法体系提供借鉴。指出国家层面的立法不仅要涵盖与公共交通发展紧密相关的战略、财政、规划、运营等方面,还应与节能减排、环境保护、社会保障等领域的法律相关联;城市层面的规划与运营法规作为实施依托和补充,应强调城市差异性和可实施性。强调应构建国家、城市相互补充的多层立法体系,全方位保障中国城市公共交通优先发展战略的落实。

**Abstract:** A foremost task in establishing the urban transit priority legislation system in China is to focus on the transportation industry and develop regulations solely for urban transit. Case studies at both national and local levels are selected and analyzed to develop the strategic starting point, framework, and key points of provision for legislation of urban transit development, and further provide reference for establishing and improving the legislation system of public transport priority in China. National-level legislation shall not only cover relevant aspects on strategies, financing, planning, and operations, but also interconnect with laws on energy saving, environment conservation, social insurance, and etc. The local level planning and operation regulations, however, shall focus on differences among cities and practical implementation. A multi-hierarchy legislation system with national and local levels supplementing each other should be established to ensure the fulfillment of public transportation priority development strategy in China.

**关键词:** 城市交通政策;公共交通优先;立法体系

**Keywords:** urban transportation policy; public transportation priority; legislation system

中图分类号: U491.1<sup>+</sup>7

文献标识码: A

收稿日期: 2012-12-14

基金项目:国家自然科学基金委员会管理科学部主任基金2012年第1期应急研究项目“城市交通公交优先发展的经验与借鉴”(71241003);教育部“新世纪优秀人才支持计划”(NCET-11-0383)。

作者简介:李晔(1974—),男,福建三明人,博士,教授,博士生导师,主要研究方向:交通能源与环境、交通公共政策等。E-mail:jamesli@tongji.edu.cn

## 0 引言

2004年以来,中国多次出台城市公共交通优先发展相关政策,但由于缺乏强制性的立法保障,落实效果仍不明显。国际经验表明,公共交通立法是公共交通优先发展的基础和保障,其目的在于合理配置权力和职能,规范行业规划和运作,为公民享有公共出行权利提供保障,从而实现公平、自由、效率等公共价值目标。目前,中国城市公共交通立法基本空白,科学立法的障碍主要存在两方面:1)对公共交通优先立法保障的认识局限于行业层面,未能提升到社会关注的高度,未能在国家和社会可持续发展层面为公共交通优先发展提供良好的制度环境。2)公共交通立法仍集中关注单一的《城市公共交通条例》的制定,未形成多层次互补的法规体系——国家立法作为战略指导,强调全局性和纲领性;城市法规作为实施依托和补充,强调差异性和可操作性。

立法体系对公共交通优先的保障应从三个层面入手：宏观层面明确国家的战略指导地位，中观层面落实公交导向的城市规划与开发，微观层面保证公共交通的运营效率和服务水平。上层立法指导下层立法的方向，下层立法支撑上层立法的实施，构建相互补充的多层立法体系。因此，本文从国家层面和城市层面选取典型案例剖析公共交通立法的战略出发点、框架体系以及具体要点，为制定和完善中国城市公共交通优先发展立法体系提供借鉴。

在公共交通依法治理与立法体系完善方面，美国与香港分别是国家与城市法制社会的典型。国家层面，美国在强大的汽车工业和拥护小汽车发展的利益群体影响下，城市交通以私人小汽车为主，但分析其被动条件下逐步实施和完善的公共交通立法体系，更容易把握其公共交通发展演变的过程与思路、反观公共交通优先发展的趋势与发展要点，从而为中国构建国家层面的公共交通立法体系提供借鉴。城市层面，香港是公共交通占机动交通出行90%的公交都市，除城市地少人多的先天条件外，其公共交通成功发展的背后是详细、明确的公共交通规划和运营准则，以及通过立法为公共交通优先发展提供的城市与交通环境。已有文献对美国和香港公共交通发展经验的研究，主要集中在公共交通行业本身的制度、规划和运营层面<sup>[1-6]</sup>；美国公共交通立法研究多为描述特定立法的历史背景和立法内容，缺乏从国家战略意图层面整体考量公共交通立法体系；有关香港公共交通立法的研究多集中于对管理、运营和公共交通规划等方面的借鉴，未能从源头上追溯立法对城市公共交通发展的保障作用。

本文从国家和城市发展的角度审视美国和香港的公共交通立法体系，基于此提出支撑中国城市公共交通优先发展的多层立法体系：国家层面提供有利于公共交通优先发展的整体制度环境，并在城市层面的规划运营中进一步落实法规与准则，建立国家指导、城市响应的立体化立法保障体系，保障公共交通优先发展理念的顺利落实。

## 1 美国联邦公共交通立法体系：国家层面的整体制度环境保障

从1961年联邦政府首次为公共交通提供单独

法律条款的《住房法案》(Housing Act of 1961, HA-1961)，到2012年最新颁布的《在21世纪迈步行进法案》(Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act, MAP-21)，美国在国家层面已有50多年的公共交通立法经验。

20世纪60年代，美国联邦公共交通立法基本停留在行业援助层面，其原因是以私营企业为主的公共交通行业由于财政危机已难以为继。芝加哥、旧金山和美国东北部大城市的通勤铁路均面临关闭危险，公共交通服务日益恶化。联邦政府不得不从国家层面对城市公共交通行业实施援助措施，而公共交通立法恰恰是联邦政府提供资金支持的硬性保障<sup>[1]</sup>。例如，从1961年《住房法案》首次提出为城市公共交通提供小额度低息贷款<sup>[2]</sup>，到1964年《城市公共交通法案》明确提出联邦政府授权资助城市公共交通，公共交通项目逐步由贷款变为赠款项目；1966年《城市公共交通法案》修正案则增加了对公共交通技术研究和培训的资金保障条款。这些法律的意图都是重振城市公共交通行业。

20世纪70年代起，美国公共交通行业逐渐走出低谷，客运量基本恢复到20世纪60年代初期的水平<sup>[3]</sup>。不过，公共交通资助金额及资助项目仍大幅增加，虽然联邦公共交通立法有相当部分内容关注财政保障体系的系统、有效运行，但其立法意图已超出城市公共交通行业自身范畴，开始从国家整体战略层面进行考量。例如，1969年《国家环境政策法案》(National Environmental Policy Act, NEPA)实质上通过了一个与规划相互平行的环境评估过程，肯定了公共交通相对于小汽车交通在城市环境保护中的优势，将发展公共交通从城市交通层面提升到了国家环境保护战略层面；1978年颁布的《国家能源法案》规范了交通项目的能源规划，从侧面促进了能源利用效率较高的公共交通行业的发展。这些法案在国家其他重要战略领域为城市公共交通的健康发展提供支持。

1991年，联邦政府颁布的《综合交通效率法案》(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act, ISTEA)描绘了美国未来交通发展的蓝图——建立一个经济、安全、环保、灵活、平等、高效的多方式综合交通系统；该法案是美国交通发展的战略转折点，也标志着联邦公共交通立法步入

了更广泛的国家全局性决策框架。例如,1990年《美国残疾人法案》强制规定公共交通运营商有为残疾人提供服务的义务,保障了残疾人享受公共交通服务的权利;1992年《能源政策法案》从财政拨款上对新能源公交车辆的发展予以保障,鼓励发展公共交通以适应能源紧缺的时代背景,实现可持续发展。可以看到,20世纪90年代以后,美国联邦政府援助城市公共交通的立足点更多地与经济、环境、能源紧密联系,在考虑是否资助某个地区的城市公共交通规划、建设、运营时,更多地强调将安全、效率、公平等作为决策因素。

美国联邦公共交通立法经过了行业援助、政策改善与综合发展三个阶段的演变(见图1),其发展重点已从“单一性的行业关注”走向“全局性的战略关注”,立法内容不仅包含与公共交通行业紧密相关的财政资助、资金申请、机构设置、规划建设、运营等方面,还涉及节能减排、环境保护、社会保障、民主参与等内容,形成了较为完善的公共交通法律保障体系(见表1)。从美国联邦公共交通立法的经验可以看到,国家层面公共交通立法的核心职责是通过法律这种硬性约束手段来固化公共交通发展的战略理念、为城市公共交通发展提供整体性的制度环境保障,而不是具体约束规划、运营的实施操作细节。例如公共交通行业内的立法大多是关于如何完善和促进联邦财政资助的有效性,很少涉及公共交通行业的运营管理,当然这与美国联邦、州、地方三级相对独立的立法和行政体制有关,但也在一定程度上反映出联邦立法的实质是一种战略上的全局性掌控。

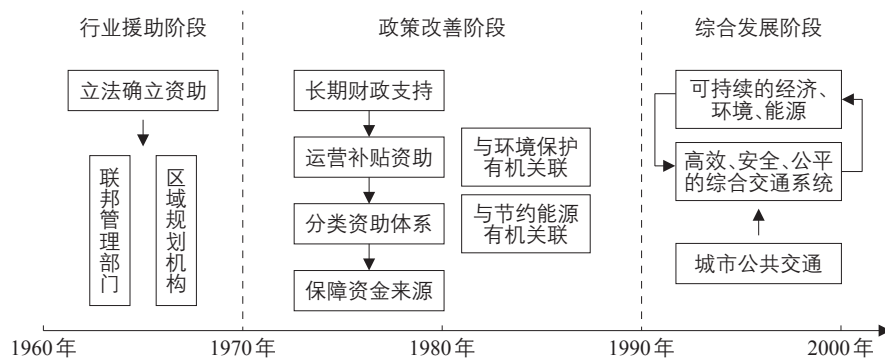


图1 美国联邦公共交通立法发展阶段

Fig.1 Development stages of US federal legislation on public transportation

## 2 香港公共交通优先发展立法体系：城市层面的规划运营细则落实

从国家层面提供整体的制度环境是建立公共交通优先立法体系的第一步,而立法体系实现对公共交通优先发展的保障需要从城市层面进一步落实。城市作为公共交通优先实施的载体,应在国家立法制度框架下,结合城市自身特点订立地方性法规,从城市差异性和实施细节上对上层立法进行补充和完善,构建多方面、多层次的立法体系,增强对公共交通优先发展的整体支撑效应。本章以香港为例,介绍其完备的立法体系对公共交通优先发展理念落实的战略、规划和运营保障(见图2),并重点分析公共交通立法对落实公交导向的土地开发模式、规范公共交通服务运营机制的保障作用。

高人口密度、土地资源有限的市情使香港政府在20世纪70年代末就开始将城市交通的发展重点向公共交通转移,并相继颁布了三部运输政策白皮书,提出扩大和改善公共交通服务、整合公共交通设施以及土地开发与运输规划进一步紧密结合的战略思想<sup>[4]</sup>。这为香港城市交通的发展指明了方向,并为规划准则和运营条例的制定提供了依据。

### 2.1 公交导向的城市规划保障

合理的城市规划布局是公共交通可持续发展的前提条件。城市规划对公共交通优先发展战略的落实主要体现在两个方面:①通过公共交通与土地利用一体化规划,保证公共交通服务对居住、公共管理与服务设施和商业服务业设施的高

覆盖率；②在公共交通规划层面，促进公共交通系统的内部衔接及其与非机动车和小汽车交通的整合。因此，从城市层面的法规对公交导向的城市规划进行保障是落实公共交通优先思想的关键。《香港规划标准与准则》(以下简称《准则》)是香港城市规划的重要依据，始终贯彻公交导向城市规划思想是香港公共交通得以优先发展的前提。

1) 对居住、公共管理与服务设施和商业服务业设施的高覆盖率。

为提高轨道交通对居住区域的覆盖，减少居民出行对机动车交通的依赖，“准则”对住宅开发

和规划进行了规定，以轨道交通车站的服务范围为基础对住宅开发密度进行分层，规定有关住宅密度的综合规划原则为：“发展项目所在的位置，应可鼓励居民使用公共交通工具，以减低交通需求。基于这个原则，较高密度的住宅发展应尽可能建于铁路车站及主要公共运输交汇处附近，以期善用发展机会，并减低对路面车辆交通的依赖程度。住宅发展密度应随着与铁路车站及公共运输交汇处的距离增加而渐次下降。”根据这一原则，香港将住宅发展密度分为三个区(见图3)，分别对应不同的开发密度上限：有大容量公共运输

表1 美国联邦公共交通立法体系及其重要法案

Tab.1 The US federal legislation system and important acts on public transportation

层面	年份	法案	主要内容
财政	1964	城市公共交通法案	首次在法律上明确联邦政府为公共交通提供财政资助以及资助的资金来源；审核如果通过，城市范围内的公共交通项目包括建设、重修或设备购买，联邦政府将资助最高达净支出2/3的资金
	1974	国家公共交通援助法案	第一部规定联邦财政支持城市公共交通运营补贴的法案，并初步确立了系统的公共交通财政资助体系
	1982	地面交通援助法案	将燃油税从每加仑4美分提高到9美分，并明确规定新增5美分(每年约55亿美元)中的1/5必须分配给公共交通
	1998	21世纪交通平等法案	建立了“资金保障机制”(Funding Guarantee Mechanism)，在授权的410亿美元资金中，至少有360亿美元在公共交通项目落实过程中给予拨款，大大增加了公共交通资金使用的可靠性
规划	1966	示范城市和大城市发展法案	建立区域性的规划机构(Metropolitan Planning Organization, MPO)，很大程度上保证了在公共交通规划过程中系统地考虑公平、环保、种族、民生、发展、经济和社会等问题
管理	1966	交通部法案	促成了联邦政府交通部、住房和城市发展部对城市公共交通管理的职能划分，成立了城市公共交通管理署(the Urban Mass Transportation Administration)
研发	1966	城市公共交通法案修正案	明确了城市公共交通技术研究的资助条款，规定对于公共交通规划、设计和管理的技术研究活动，联邦政府资助最高达总费用的2/3
民主	1990	美国残疾人法案	要求公共交通运营商(无论其是否获得联邦资助)必须为残疾人提供辅助公共交通服务，并规定了具体的服务范围、时间、方式、要求等
安全	2012	在21世纪迈步前进法案	要求各州成立独立于公共交通企业的第三方安全监督机构(State Safety Oversight Agencies, SSOAs)，该机构有权对当地的地铁、轻轨、有轨电车等公共交通系统进行定期安全检查
	1969	国家环境政策法案	成立了美国环境质量委员会，要求针对所有显著影响环境的主要举措提交环境影响报告，将公共交通纳入国家环境保护战略层面
环境	1970	环境质量改善法	作为《国家环境政策法案》的配套程序提出，有力地弥补其不足，推动美国公共交通规划、建设活动与环境保护的有机关联
	1977	清洁空气法修正案	设定了地方需要遵守(或努力达到)的空气质量标准，并将当地的空气质量与联邦对地方的交通项目拨款挂钩
	1990	清洁空气法修正案	提出实施公交专用车道和高载客车辆车道，以降低交通对大气的污染
能源	1978	国家能源法案	规定交通项目(包括公共交通项目)的实施需提交能源可持续规划
	1992	能源政策法案	未来3年每年将有3500万美元用于发展新能源公交车辆

系统服务的地区为第一区，可进行最高密度的开发；有大容量公共运输系统服务但不是很方便的地区为第二区，可以进行中密度的开发；公共运输系统容量极为有限的地区为第三区，只能进行低密度的开发。同时，规定了三种区域对应的开发强度上限(见表2)。

住宅区域的覆盖只是增强公共交通便捷性的一个方面。为了保证公共交通的整体服务优势，《准则》明确规定在商场、医院、学校和邮局等公共设施的选址上必须考虑公共交通的可达性。例如，“在规划新发展区和大型的人口及就业中心

时，须充分考虑如何尽量利用现有及拟议的铁路路线及车站”，法院等日常使用率很高的公共设施选址，“应设于交通便利的适中位置，有主要公共交通路线直达，或邻近主要公共交通路线”。此外，《准则》鼓励公共交通枢纽周边进行多元化开发，并规定：“铁路车站/公共运输交汇处的所在位置，市民应可徒步不超过500米往返居住、工作、购物、商业、文娱地点及其他人多出入的活动中心，并应设有妥为规划的行人通道系统以加强联系”。以香港地铁沙田站为例，在其500m服务范围内，47.5%的用地为住宅、25.9%为商业、

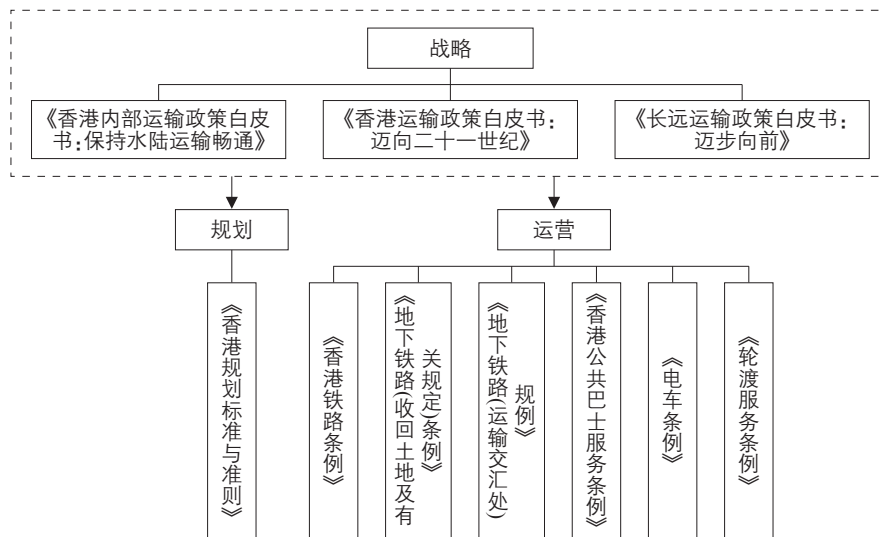


图2 香港公共交通立法体系

Fig.2 Public transportation legislation system of Hong Kong

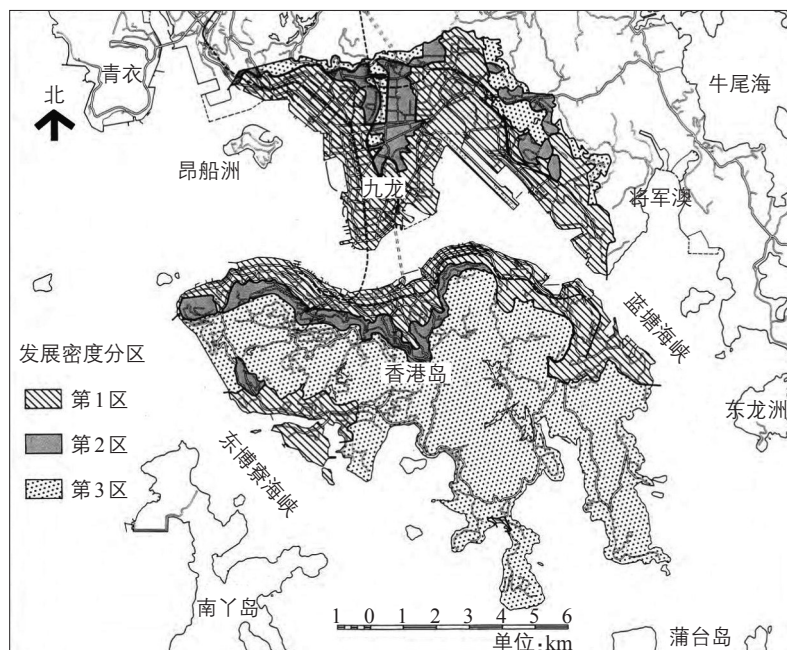


图3 香港住宅发展密度分区(香港岛、九龙及新九龙)

Fig.3 Density zoning of Hong Kong housing development (Hong Kong Island, Kowloon and New Kowloon)

11.9%为办公场地、11.5%是政府机构和社区、2.2%为酒店、0.8%为停车场。

高密度多元化开发与轨道交通规划紧密结合，在方便居民出行的同时，也保证了轨道交通客源充足。根据1992年的分区人口统计分析，市域范围内约有45%的人口居住在轨道交通车站500 m范围内，在九龙、新九龙和香港岛这一比例为65%；约有75%的就业岗位集中在轨道交通车站附近的就业中心内。

2) 公共交通系统内部整合及其与非机动交通系统的整合。

《准则》指出，公共交通系统内部衔接及其与非机动交通系统的整合是城市规划的重要环节。加强不同公共交通工具的协调、建设便捷高效的公共交通枢纽是香港落实公共交通优先发展的重要目标<sup>[5]</sup>。为实现这一目标，《准则》规定公共交通枢纽选址时，“便利是最重要的考虑点”，应“设在便利的位置，并尽可能提供舒适的环境，以鼓励更多人乘坐公共交通工具”，同时还“应方便乘客由巴士转乘其他巴士或由一种交通工具转乘另一种交通工具”，实现公共交通便捷换乘。此外，《准则》还明确了公共交通各方式的服务定位与相互之间的协调关系，称城市铁路网络为“土地用途规划和公共客运网络的骨干”，应“利用非铁路公共交通工具(包括专利巴士、公共小型巴士、电车及渡轮)补充铁路网络的不足”，协助扩大轨道交通服务范围、充分发挥其大容量高效率的运输能力，进而提高公共交通系统内部衔接性和互补性，发挥整合优势。《准则》还强调，轨道交通载客范围以及公共交通枢纽周边应进行良好的步行系统规划，鼓励公众以步行接驳轨道交通作为综合交通模式，扩大轨道交通的服务半径。

## 2.2 运营管理保障

从实施整体交通规划以来，香港就一直秉持依靠市场竞争机制进行公共巴士系统管理和调控的理念，是世界上少数由私营巴士企业提供公共交通服务的城市之一，也是世界上唯一一个公共交通不受政府直接补贴且能市场化盈利的城市<sup>[6]</sup>。香港政府通过订立一系列管理规例和运营条例，维持各公共交通企业之间的有序竞争和盈利。

1975年，香港废除了公共巴士区域专营制度，实行基于区域的路线专营。1993年，将公共巴士的专营权授予私营商，政府对其进行宏观调控和监管，实现竞争与管制相结合的运营模式。依据《香港公共巴士服务条例》的款项，行政长官会同行政会议(Chief Executive-in-Council)对专营权进行评估，私营商通过投标或被直接指定获得专营权；政府授予专营权的同时即规定了服务区域，包括运营线路和经营场站，一般会采取盈利路线和非盈利路线相搭配的方式，私营商可在指定线路范围内经营。获得专营权的私营商可以免费使用道路和公交场站，并可享受牌照费豁免和燃油税优惠。专营权由行政长官会同行政会议统一管理，根据《香港公共巴士服务条例》相关条款进行考评后，行政长官会同行政会议有权延长或取消运营企业的专营权。此外，行政长官会同行政会议可根据相关条例对未能维持适当而有效服务的运营企业施加经济罚则。因此，相关运营管理条例规范了私营巴士企业之间的竞争及其提供的服务，并保证了政府对巴士企业的管制权。

此外，香港地铁公司(港铁公司)能够与开发公司合作进行地铁周边的商业开发并赚取利润弥补因提供轨道交通服务而出现的资金缺口，其前提条件也是香港完备的立法体系。为了保证港铁

表2 香港住宅发展密度上限

Tab.2 The upper limit of Hong Kong residential development density

发展密度分区	地区类别	地点	最高居住用地面积比率
住宅发展密度第1区	现有发展区	香港岛	8/9/10倍
		九龙及新九龙	7.5倍
		荃湾、葵涌及青衣	8倍
	新发展区及综合发展区	6.5倍	
住宅发展密度第2区			5倍
住宅发展密度第3区			3倍

公司独立提供优质、可持续的轨道交通服务，香港政府颁布了《香港铁路条例》保障港铁公司的管理开发权限，赋予其对车站及枢纽边界的划定权、修改权以及边界内部的绝对管理权。

### 3 经验借鉴：中国城市公共交通优先发展立法体系构建

#### 3.1 立法框架

为了保障中国城市公共交通优先发展战略思想的全面落实，必须构建以国家战略为主导、城市规划与运营为补充的多层次立法体系，每个层次的立法要素既包括与公共交通发展紧密相关的战略、财政、规划、运营等，也应涵盖能源、环境、社会保障等领域的法律条文。基于此，构建中国城市公共交通优先发展立法框架，见图4。

不同层次的立法框架应突出不同的重点关注内容：国家层面注重战略、财政和社会全局性保障，以提供有利于公共交通优先发展的整体制度环境为主，对规划和运营的实施操作细节不作过多约束；城市层面以体现城市差异性的规划和运营管理细则为主，对国家战略进行具体落实。

#### 3.2 国家层面立法要点

在繁荣的汽车制造业和庞大的消费市场下，美国城市交通发展战略思想向公共交通倾斜是一个被动选择的过程，从行业援助、政策改善阶段到综合发展阶段，经历了40年的探索。与美国不同，中国城市公共交通优先发展是融合国家能源环境战略的主动选择，国家层面的立法保障体系应汲取美国40年的立法探索经验，同时考虑财

政、规划、管理和研发等因素，系统地制定立法条文，为公共交通优先发展提供有利条件。

首先，通过立法保障公共交通财政资金的落实：为财政资金来源提供合法性依据，确保财政资金持续性；为财政资金落实提供强制性保障，增强财政资金有效性；为资金申请与使用提供规范性要求，提高财政资金效益。其次，完善公共交通技术标准准则，保障公共交通用地规划和场站设施建设。第三，通过立法规范行业管理与运行、提高行业竞争力和服务水平。同时，应从社会发展的各层面关注公共交通优先立法，例如在《中华人民共和国节约能源法》、《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国大气污染防治法》等相关能源与环境法律中增加对公共交通优先发展的支持条款，进一步丰富和完善公共交通优先立法体系的内容，体现公共交通民主、安全、环保、节能的社会价值。

#### 3.3 城市层面立法要点

中国正处于城镇化进程的快速发展阶段，2011年末城镇人口已达6.9079亿人<sup>[7]</sup>，预计“十二五”期间每年将新增城镇人口约2100万人，城市集约化发展模式成为必然趋势。因此，适应城市高度集约化发展的香港公共交通规划模式对中国城市制定公共交通优先发展的规划准则有良好的借鉴意义。

在国家层面提供的整体制度环境下，各城市应针对自身特点出台规定公交导向发展的城市规划准则、规划编制实施细则及地方技术标准，从规划和运营管理的实施细节对上层立法体系进行补充和细化，保障公共交通优先发展战略思想落

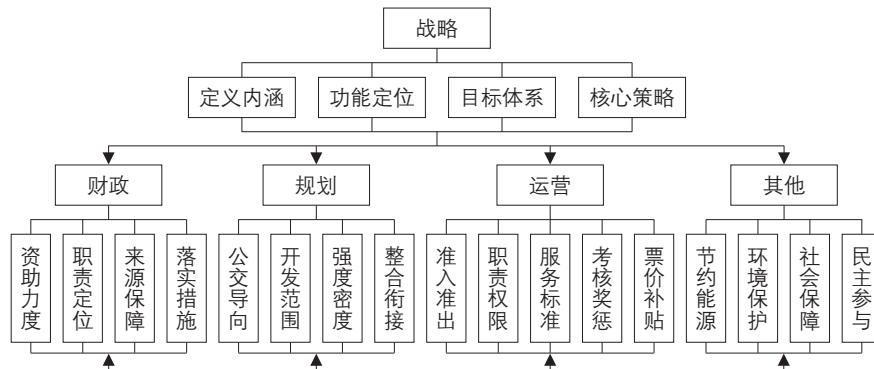


图4 中国城市公共交通优先发展立法框架

Fig.4 Legislation framework for public transport priority in China

到实处。一方面，地方技术标准应根据城市自身情况设定公交车站服务能力等级，并根据服务能力规定其所在区域的开发强度标准，形成不同强度的城市开发分层；城市规划准则和城市规划编制实施细则应对公交导向的城市规划进行保障，依托城市开发分层的强度标准、结合公共交通枢纽周边公共设施进行一体化规划，提高公共交通对居住、公共管理与服务设施和商业服务业设施的覆盖率；同时，重视公共交通系统内部整合及其与非机动交通以及小汽车交通的一体化规划，建立城市公共交通系统的综合评价体系。另一方面，城市公共交通管理机构应完善公共交通运营管理规范，根据城市发展阶段背景与经济发展水平建立公共交通运营机制，明确规定公共交通运营规则，包括市场准入、运营企业的职责与权限、监管考核及相应奖惩，使公共交通运营企业规范有序地提供更高水平的公共交通服务。

#### 4 结语

建立有效的立法体系是保障中国城市公共交通优先发展战略得以落实的关键。公共交通优先发展不是简单的在交通行业内优先发展，而是融合国家能源环境因素的战略选择。因此，公共交通优先立法体系应跳出行业局限，立足社会全局进行构建，实现国家指导、城市响应，战略与细则并重：国家层面提供包含战略、财政、节能减排、环境保护、社会保障等方面的整体制度环境，城市层面订立规划与运营法规条文响应国家战略的指导并对其进行实施性细化和城市差异性补充。

参考文献：

References:

- [1] Samuel Zimmerman. 美国联邦政府在城市交通发展中的角色[J]. 城市交通, 2010, 8(5): 22-24.  
Samuel Zimmerman. The US Federal Government and Urban Transport[J]. Urban Transport of China, 2010, 8(5): 22-24.
- [2] Edward Weiner. Urban Transportation Planning in the United States: History, Policy, and Practice (3rd ed.) [M]. Berlin: Springer Science + Business Media, 2008.
- [3] The U.S. Police Department. 2012 Public Transportation Fact Book Appendix A: Historical Tables[R]. Washington DC: American Public Transportation Association, 2012.
- [4] 陈晨. 1965年以来香港公共交通发展与运输政策演进[J]. 国际城市规划, 2011, 26(2): 67-73.  
Chen Chen. The Evolution of Transportation Policy and Public Transport Development in Hong Kong since 1965[J]. Urban Planning International, 2011, 26(2): 67-73.
- [5] 陆锡明. 亚洲城市交通模式[M]. 上海: 同济大学出版社, 2009.  
Lu Ximing. Asian Urban Transport Model[M]. Shanghai: Tongji University Press, 2009.
- [6] 荣朝和, 帅小珊. 香港交通运输政策析[J]. 未来与发展, 2000(1): 54-57.
- [7] 国家统计局人口司. 从十六大到十八大经济社会发展成就系列报告之三[EB/OL]. 2012[2012-12-14]. [http://www.stats.gov.cn/was40/gjtjj\\_detail.jsp?searchword=%B3%C7%D5%F2%C8%CB%BF%DA&channelid=6697&record=5](http://www.stats.gov.cn/was40/gjtjj_detail.jsp?searchword=%B3%C7%D5%F2%C8%CB%BF%DA&channelid=6697&record=5).

(上接第51页)

- [15] 国务院办公厅转发建设部等部门关于优先发展城市公共交通意见的通知(国办发[2005]46号)[EB/OL]. 2005[2012-11-08]. [http://www.gov.cn/zwgk/2005-10/19/content\\_79810.htm](http://www.gov.cn/zwgk/2005-10/19/content_79810.htm).
- [16] 关于优先发展城市公共交通的意见(建城[2004]38号)[EB/OL]. 2004[2012-11-08]. [http://www.gov.cn/zwgk/2005-10/19/content\\_79810.htm](http://www.gov.cn/zwgk/2005-10/19/content_79810.htm).

- [17] 市政公用事业特许经营管理办法(建设部令第126号)[EB/OL]. 2004[2012-11-08]. <http://baike.baidu.com/view/436493.htm>.
- [18] 国务院法制办公室. 城市公共交通条例(征求意见稿)[EB/OL]. 2010[2012-11-08]. [http://www.gov.cn/gzdt/2010-10/22/content\\_1728326.htm](http://www.gov.cn/gzdt/2010-10/22/content_1728326.htm).