

主辦單位：



澳門中華新青年協會
Associação de Nova Juventude Chinesa de Macau
Macao New Chinese Youth Association

資助單位：



澳門基金會
FUNDAÇÃO MACAU

澳門青年對軌道運輸的意見調查

專題研究行政摘要

2025 年 10 月 28 日

1. 完善居民出行體驗，落實軌道網、步行網和道路網 “三張網絡”，構建可持續發展的陸路交通運輸體系，是特區政府長期的施政方針。當中，特區政府一直堅持貫徹“輕軌為主，巴士為輔”的公共交通發展策略。近年，澳門軌道交通的發展取得了階段性成果，輕軌氹仔線、石排灣線和橫琴線已先後通車。隨著輕軌東線工程的有序推進，一個貫通澳門半島、氹仔、路環和橫琴的軌道交通網絡正逐步成形。據輕軌公司統計資料顯示，澳門輕軌的日均載客量已突破 30,000 人次，軌道運輸在公共交通體系中的分流作用日益明顯。
2. 青年是社會未來發展的棟樑，亦是軌道交通系統的核心持份者與未來的服務主體。青年對新事物的接受程度高，其出行習慣的養成，將直接影響輕軌能否在未來真正發揮其骨幹作用。在輕軌網絡不斷擴展的關鍵時期，及時了解青年對現有輕軌服務的評價、使用習慣及對未來發展的期望，對完善輕軌系統、優化相關公共政策至關重要。因此，澳門中華新青年協會在今（2025）年提出開展“澳門青年對軌道運輸系統意見專題研究”，透過街頭的實徵數據、文獻分析與實地考察，了解澳門青年對輕軌系統的意見和看法，從而提出符合青年意見的政策建議，供政府和社會各界參考。
3. 本研究在 2025 年展開。當中，街頭隨機問卷調查在今年 6 月及 7 月進行，成功訪問了 647 名澳門青年。同時，研究團隊亦聯同政府相關諮詢組織成員，組織了一批青年實地考察多個輕軌站點和站點配套，深入了解澳門輕軌的營運現況與乘客體驗，從而更好探討澳門青年對現有軌道運輸系統的觀感、看法和想像。
4. 是次研究得到澳門基金會的贊助，特此鳴謝。

主辦單位：



澳門中華新青年協會
Associação de Nova Juventude Chinesa de Macau
Macao New Chinese Youth Association

資助單位：



澳門基金會
FUNDAÇÃO MACAU

問卷調研結果

1. 研究採用結構性問卷調查，以街頭隨機問卷方式進行，成功收回問卷 727 份，其中有效問卷 647 份，問卷有效率為 89.0%。以 647 份成功樣本數推算，百分比變項的抽樣誤差約在 $\pm 3.85\%$ 以內（可信度設於 95%）。街頭問卷調查於 2025 年 6 月 15、21 日和 7 月 6 日在全澳各區進行，對象是 18 - 44 歲的澳門居民。
2. 巴士是澳門青年最主要的出行方式，自駕比例高，輕軌使用率仍處低位。調查顯示，澳門青年的日常出行方式仍以傳統路面交通為主。超過三分之一（36.6%）的受訪青年最主要乘搭巴士出行，亦有約三成二（31.9%）選擇自駕（包括輕型汽車及電單車）。步行亦是重要的出行方式，佔 26.3%。相比之下，以輕軌作為最主要出行方式的青年僅佔 1.5%，顯示輕軌在日常通勤中的角色仍然有限。
3. 近六成青年在過去 12 個月曾乘搭輕軌，但使用頻率普遍偏低。儘管輕軌未成為主要的日常交通工具，但其作為一種新的交通模式，已具備一定的滲透率。研究發現，近六成（58.7%）受訪青年在過去 12 個月內有乘搭澳門輕軌的經驗。然而，在這些有經驗的乘客中，使用頻率普遍不高，主要為低頻次使用者。近七成（68.4%）受訪者乘搭輕軌的頻率為每三個月一次或更少（包括“三個月一次” 23.4%、“半年一次” 24.5%、“一年一次” 20.5%）；而每週乘搭超過一次（即包含“一週兩至五次”、“一日一次”及“多於一日一次”）的受訪者比例則不足一成（9.5%）。
4. “單純體驗”為澳門青年搭乘輕軌最主要目的，通勤功能有待發揮。調查數據反映，目前輕軌對青年的吸引力主要源於其新穎性，而非通勤功能。在乘搭輕軌的目的方面，在過去 12 個月曾搭乘澳門輕軌的受訪者中，最主要的搭乘目的為“單純體驗”，佔三成四（33.9%）。其次為“前往出入境口岸”（22.1%）和“前往綜合渡假村”（21.3%）。相反，以“上下班通勤”（11.1%）和“上學 / 放學”（4.5%）為目的的比例則相對較低。
5. 能直達目的地與較佳的乘車體驗是吸引青年搭乘輕軌的主要誘因。在過去 12 個月有乘搭



澳門輕軌的受訪青年中，“能直達目的地”是其選擇乘搭輕軌首要原因，獲近四成(37.1%)受訪者選擇。其次，“避免路面擠塞”(29.7%)和“乘車體驗舒適”(29.2%)亦是吸引青年搭乘輕軌的重要因素。

6. **青年對輕軌整體評價中規中矩，“一半半”為主流意見。**在整體滿意度方面，青年對輕軌的評價呈中性。最多受訪者(39.3%)表示“一半半”。表示“滿意”或“非常滿意”的受訪者合共為三成九(39.1%)，而表示“不滿意”或“非常不滿意”的則佔一成四(14.2%)。以5分為滿分計算，整體滿意度的平均分為3.28分，略高於3分的中位數，顯示整體觀感略為偏向正面，但仍有較大的進步空間。
7. **“站點覆蓋面”成輕軌服務最大短板，票價與車站配套則獲較佳評價。**針對輕軌不同分項的滿意度評分，結果顯示青年意見存在明顯差異。以5分為滿分計算，受訪者對“票價的合理性”(平均分3.52分)和“車站配套的豐富度”(平均分3.52分)的評價相對最高，對“班次的頻密度”的評價亦屬正面(平均分3.40分)。然而，“站點的覆蓋面”是評價最低的項目，平均分僅為2.67分，顯著低於中位數。近四成二(41.7%)的受訪者給予1分或2分的低評價，反映網絡覆蓋不足是輕軌當前最核心的痛點。
8. **網絡覆蓋不足是澳門青年未選擇乘搭輕軌的主因。**在過去12個月未曾乘搭過輕軌的受訪者中，其卻步原因高度集中於輕軌網絡的局限性。最主要的三大原因分別是“站點距離住所遠”(46.1%)、“站點覆蓋面不足”(35.6%)和“未能直達目的地”(33.3%)。研究清楚反映，輕軌網絡的通達性是制約其使用率提升的關鍵因素。其他較多受訪者選擇的選項是：“習慣以自駕/步行方式出行”(24.7%)和“習慣乘搭其他公交”(16.1%)。
9. **輕軌在連接主要目的地方面未具競爭力，巴士和自駕仍是青年首選。**調查邀請受訪青年選擇前往四個主要目的地的出行方式，結果顯示，不論是前往“澳門國際機場”、“橫琴口岸”、“路氹城的綜合渡假村”還是“氹仔中心區”，最多青年選擇的出行方式均為巴士，分別佔三成七(37.2%)、四成二(42.3%)、四成四(43.9%)和近五成(49.8%)。自駕是第二主流選擇。選擇輕軌的比例則相對較低，介乎百分之六(氹仔中心區，6.2%)至一成

主辦單位：



澳門中華新青年協會
Associação de Nova Juventude Chinesa de Macau
Macao New Chinese Youth Association

資助單位：



澳門基金會
FUNDAÇÃO MACAU

六（橫琴口岸，16.4%）之間。其中，選擇乘搭輕軌前往橫琴口岸的比例（16.4%），為四個目的地中最高。

10. **提升輕軌搭乘便利性的多項建議獲受訪青年高度認同，青年期望增設二維碼支付及專屬手機應用程式。**在提升服務便利性方面，青年有明確的期望。超過六成（61.7%）受訪者“同意”（34.8%）或“非常同意”（26.9%）輕軌未能在開機使用二維碼支付降低了其搭乘意願，不同意者只有一成六（15.7%）。同時，有六成四（64.0%）的青年“同意”（42.2%）或“非常同意”（21.8%）輕軌公司應開發專門的手機應用程式以提供即時報站資訊。研究表明，引入更便捷的電子支付方式和提供即時的報站資訊服務，是提升青年用戶體驗的迫切需求。
11. **轉乘體驗有待改善，提供轉乘優惠或能提升搭乘意願。**受訪青年對現時輕軌與其他交通工具的換乘體驗滿意度一般，三成八（38.0%）受訪青年的滿意度為“一半半”。近半數（48.0%）受訪青年“同意”或“非常同意”輕軌公司未有提供轉乘優惠降低了其搭乘意願。
12. **擴大網絡覆蓋為澳門輕軌未來發展的首要任務。**當被問及澳門輕軌應借鑒外地軌道運輸系統的哪些方面時，“站點覆蓋面廣”獲得壓倒性的認同。在過去 12 個月曾在澳門以外乘搭軌道運輸的受訪者中，超過六成（62.7%）的人選擇“站點覆蓋面廣”，突顯擴展網絡是輕軌發展的重中之重。其次較多受訪者選擇的選項，包括連接商場（商業設施）（28.9%）、能快速轉乘（27.8%），以及速度快（25.4%）。
13. **加強站點商業元素獲得澳門青年較強共識。**研究數據顯示，青年普遍支持輕軌的多元化發展，超過三分之二（67.5%）的受訪者“同意”或“非常同意”應參考外地軌道系統經驗，加強澳門輕軌站點的商業元素。
14. **青年期望活化輕軌站點外的公共空間，近六成冀增設便民商業設施。**當被問及輕軌站點外公共空間應發揮的作用時，最多受訪者期望能“開設便民商業設施（如便利店）”，獲近



六成(57.5%)受訪者選擇。此外，“居民休憩場所”(35.5%)和“小型假日市集”(28.4%)亦是較多青年認同的發展方向，顯示青年期望站點空間能更好地服務社區，兼具實用與休閒功能。其餘較多受訪者選擇的選項，依次分別是：開設旅遊資訊中心(26.4%)、提供兒童遊樂空間(16.8%)、放置公共藝術裝置(15.9%)、提供街頭表演空間(11.3%)。

15. 青年對“輕軌為主，巴士為輔”方針存保留態度，但普遍支持長遠發展，逾七成半受訪者支持輕軌西線建設。對於特區政府提出的“輕軌為主，巴士為輔”的公共交通政策方針，青年意見呈現分歧，整體平均分僅為 2.94 分，略低於中位數，表達不認同者(37.2%)的比例略高於認同者(33.9%)，顯示社會對此方針在現階段的適用性存有疑慮。然而，這份疑慮並未轉化為對輕軌發展的否定。超過七成(70.5%)的青年“同意”(52.9%)或“非常同意”(17.6%)在輕軌東線建成後應再進一步發展軌道交通。對於規劃中的輕軌西線，支持度更高達七成半(75.6%)。

政策建議

1. **建議一：加速推進輕軌網絡建設，尤其應優先落實西線規劃，回應青年核心出行訴求。**研究清楚反映，網絡覆蓋不足是制約輕軌發展最根本的因素。在過去 12 個月未有乘搭輕軌的青年中，最主要的三大原因均與此相關：“站點距離住所遠”、“站點覆蓋面不足”和“未能直達目的地”。在分項評分中，“站點的覆蓋面”得分僅為 2.67 分(5 分滿分)，是所有項目中的最大短板。結果充分說明，若軌道網絡通達性的核心問題不解決，任何周邊優化措施都難以扭轉輕軌使用率偏低的局面。

調查顯示，青年對輕軌的長遠發展抱有極高期望，超過七成(70.5%)受訪者支持東線建成後繼續發展軌道交通，對貫通澳門半島高密度人口居住區的西線規劃，支持度更高達七成半(75.6%)。為此，新青協建議特區政府應將此民意作為施政的重要參考，在確保工程質量的前提下，全力加速並優先推進輕軌西線的規劃與建設。讓輕軌覆蓋居住區和主要商業區，是實現特區政府“輕軌為主，巴士為輔”公共交通政策方針的根本前提。唯有盡快

主辦單位：



澳門中華新青年協會
Associação de Nova Juventude Chinesa de Macau
Macao New Chinese Youth Association

資助單位：



澳門基金會
FUNDAÇÃO MACAU

將輕軌網絡延伸至居民居住和活動的核心區域，才能從根本上提升輕軌的實用性與吸引力，使其真正發揮骨幹公交系統的作用。

2. **建議二：推動輕軌服務數字化升級，增設開機二維碼支付與官方手機應用程式，優化青年搭乘體驗。**調查發現，現有澳門輕軌的電子服務在便利程度上，與澳門青年的電子生活習慣存有落差。超過六成（61.7%）青年表示，開機未能使用二維碼支付會降低其乘搭意願。同時，亦有六成四（64.0%）的青年認同應開發專屬的手機應用程式，以提供即時報站等資訊。數據反映，支付方式與資訊獲取的便捷度，能成為影響青年交通選擇的其中一項關鍵因素。

放眼鄰近地區，便捷的電子服務早已是成熟軌道交通系統的標準配置。例如在香港，港鐵（MTR）不僅已全面推行二維碼入閘，其官方手機應用程式“MTR Mobile”更集行程規劃、實時到站資訊、車站設施導航及票務功能於一身，成為乘客不可或缺的工具。事實上，即使在本澳，公共巴士系統亦早已推出“巴士報站”應用程式，為市民提供實時的巴士到站資訊，深受歡迎。相比之下，輕軌在電子服務方面顯然存在滯後。

為此，新青協建議輕軌公司應積極借鑒外地及本地的成功經驗並回應青年訴求，盡快更新開機系統，使其兼容本澳主流的“聚易付 Simple Pay”二維碼支付方式。同時，應加快開發並推出官方手機應用程式（App），整合路線查詢、實時到站時間、票價資訊、特別營運消息及站點周邊資訊等功能。透過推動輕軌服務數字化升級，為輕軌鋪設一條連通青年時代的“數碼軌道”，讓輕軌真正駛入澳門青年日常出行的選擇之中。

3. **建議三：推行輕軌與巴士票務及班次整合，提升公共交通轉乘體驗。**調查反映，青年對現時“輕軌為主，巴士為輔”的政策方針持保留態度，其癥結可能更多在於輕軌與巴士兩個系統尚未形成便捷、實惠的協同效應。要提升輕軌對青年的吸引力，關鍵在於降低他們在轉乘過程中所付出的票價和時間的“雙層成本”。在票價方面，有近半數（48.0%）青年認同，缺乏轉乘優惠降低了其搭乘輕軌的意願。為此，新青協建議政府應從票價與班次兩方面著手，將輕軌與巴士從競爭關係轉化為互補的合作夥伴。

主辦單位：



澳門中華新青年協會
Associação de Nova Juventude Chinesa de Macau
Macao New Chinese Youth Association

資助單位：



澳門基金會
FUNDAÇÃO MACAU

在票價整合方面，新青協建議兩巴與輕軌應盡快設立轉乘優惠機制，讓乘客使用指定電子支付方式，在指定時間內由巴士轉乘輕軌時（或輕軌轉乘巴士時），可享受減免甚至完全豁免次程車費的優惠，確保“巴士+輕軌”的總費用在市民的承擔範圍內，以提供足夠的經濟誘因，鼓勵市民嘗試轉乘。

在班次協調方面，則應以提升接駁效率為核心，致力減少乘客的候車時間。新青協建議可先以媽閣交通樞紐為試點，重點優化輕軌與巴士的班次協調。尤其是 60、61、65 號等專為接駁輕軌而設的巴士路線，其發車時間應與輕軌列車的抵達時間進行精準對接，務求將乘客的候車時間縮至最短。透過一體化策略，將“輕軌為主，巴士為輔”的政策方針從口號落實為市民出行日常的關鍵一步。

4. **建議四：活化輕軌站點功能，打造“交通+”綜合社區樞紐。**調查反映，青年普遍期望輕軌站能發揮交通樞紐以外的多元功能，超過三分之二（67.5%）的受訪者認同應參考外地軌道系統經驗，加強其商業元素。現代化的軌道交通系統，其價值不應局限於運輸本身，而應成為融合商業、社區及文化功能的綜合樞紐。儘管本澳現有輕軌站點（氹仔線、橫琴線）普遍存在空間限制，但仍可借鑒泰國曼谷 BTS 空鐵系統的經驗，該系統即便在天橋式的簡潔站體內，也成功利用有限空間發展出多元的商業模式。

循此思路，新青協建議本澳輕軌可採取“重點站點、度身訂造”的策略，分階段活化站點的商業功能。例如，作為重要旅遊節點且已預留商舖空間的媽閣站，應加大招商引資力度，引入特色零售與餐飲。而馬會站與橫琴站等站點，則可靈活利用其售票大廳或空中花園的開闊空間，引入佔地面積較小、無須特定准照經營的品牌快閃店（Pop-up Store）、特色售賣亭或高端自動售貨機，豐富乘客的消費選擇。為進一步體現青年導向，當局可設立青年創業支持計劃，透過租金優惠、簡化行政審批、短期臨時租約等誘因，鼓勵本地青年文創品牌及輕食飲品店進駐，為輕軌注入年輕、多元的商業活力，也為未來輕軌東線地下街的商業營運做好準備。

除了商業功能，站點的活化更應重視社區服務與文化氛圍的營造。結合調查中青年對“居

主辦單位：



澳門中華新青年協會
Associação de Nova Juventude Chinesa de Macau
Macao New Chinese Youth Association

資助單位：



澳門基金會
FUNDAÇÃO MACAU

民休憩場所”及“放置公共藝術裝置”的期望，輕軌站應超越“過路”屬性，成為市民樂意短暫停留的空間。例如，可在站內設置更多設計獨特的座椅、提供免費充電服務、設立社區資訊公告板，甚至與文化部門合作，開闢小型展覽區，定期更換展出本地青年藝術家或學生的作品，讓藝術融入市民的通勤日常。新青協的願景是將每個輕軌站，從單純的交通設施，轉化為兼具商業便利、社區服務與人文氣息的“交通+”綜合樞紐，使其真正成為城市生活的有機組成部分。

5. **建議五：革新輕軌視覺識別系統，彰顯澳門現代都市形象。**縱觀全球，一個出色的軌道交通系統，其價值不僅在於功能效率，其美學設計更是城市品牌與文化自信的“流動名片”。近年，圍繞澳門輕軌的視覺設計方面的討論時有發生。研究團隊在實地考察時發現，現時澳門輕軌的視覺形象設計風格欠缺統一。例如，車廂內的電子報站屏幕，其設計與月台的指示牌及路線圖，在字體、排版和整體風格上未能一致，影響乘客觀感。

為此，新青協建議政府應牽頭為輕軌進行全面的視覺識別系統革新，制訂一套清晰、統一，並能彰顯澳門文化底蘊的設計標準。有關工作可借鑒鄰近地區的經驗，例如港鐵在專屬字體應用上的嚴謹做法，以及東京地鐵清晰的線路顏色與數字編碼系統。在此基礎上，應為澳門輕軌設計一套專屬的、清晰易讀的三語字體及標誌，並全面推行“路線顏色 + 車站序號”的編碼方式，從根本上提升乘客，尤其是旅客的尋路效率。同時，也讓澳門輕軌成為一個展現澳門現代都市魅力與文化底蘊的窗口。