

索引

审核二零二六至二七年度开支预算 管制人员对立法会议员初步问题的答复

局长：运输及物流局局长
第 13 节会议
综合文件名：TLB-2-c1.docx

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB001	2262	陈绍雄	28	(4) 航空交通工程服务
TLB002	2007	霍启刚	28	(3) 航空交通管理
TLB003	0576	吴锦华	28	(-) 没有指定
TLB004	0577	吴锦华	28	(-) 没有指定
TLB005	0578	吴锦华	28	(1) 飞行标准 (4) 航空交通工程服务 (5) 航班事务及安全管理
TLB006	0579	吴锦华	28	(-) 没有指定
TLB007	2204	葛佩帆	28	(1) 飞行标准
TLB008	0226	姚祖辉	28	(3) 航空交通管理
TLB009	2738	周小松	42	(2) 机械装置安全
TLB010	0974	张培刚	42	(2) 机械装置安全
TLB011	3028	林铭锋	42	(2) 机械装置安全
TLB012	3187	林伟江	42	(2) 机械装置安全
TLB013	1492	邓铭心	42	(2) 机械装置安全
TLB014	0262	卜国明	60	(1) 基本工程
TLB015	0263	卜国明	60	(2) 区域及维修工程
TLB016	0264	卜国明	60	(2) 区域及维修工程
TLB017	0265	卜国明	60	(4) 技术服务
TLB018	0266	卜国明	60	(1) 基本工程
TLB019	0908	卜国明	60	(3) 铁路发展
TLB020	0909	卜国明	60	(1) 基本工程
TLB021	2304	卜国明	60	(3) 铁路发展
TLB022	2305	卜国明	60	(2) 区域及维修工程 (4) 技术服务
TLB023	1719	陈学锋	60	(2) 区域及维修工程
TLB024	3167	陈家佩	60	(4) 技术服务
TLB025	3279	陈沛良	60	(1) 基本工程
TLB026	1948	陈绍雄	60	(3) 铁路发展
TLB027	1739	陈永光	60	(1) 基本工程
TLB028	0313	何敬康	60	(2) 区域及维修工程
TLB029	0314	何敬康	60	(2) 区域及维修工程
TLB030	2334	林铭锋	60	(3) 铁路发展
TLB031	2335	林铭锋	60	(4) 技术服务
TLB032	0062	林筱鲁	60	(3) 铁路发展
TLB033	0064	林筱鲁	60	(2) 区域及维修工程
TLB034	0547	林伟江	60	(3) 铁路发展
TLB035	0961	林伟江	60	(3) 铁路发展
TLB036	2333	林伟江	60	(2) 区域及维修工程
TLB037	0116	刘智鹏	60	(3) 铁路发展

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB038	0401	李梓敬	60	(1) 基本工程 (3) 铁路发展
TLB039	0024	梁文广	60	(1) 基本工程
TLB040	2606	梁美芬	60	(3) 铁路发展
TLB041	2098	黄浩明	60	(1) 基本工程
TLB042	2104	黄浩明	60	(3) 铁路发展
TLB043	2369	黄浩明	60	(2) 区域及维修工程
TLB044	0992	杨永杰	60	(1) 基本工程
TLB045	2294	严刚	60	(3) 铁路发展
TLB046	1852	陈晓峰	100	(4) 船舶服务
TLB047	1355	郑泳舜	100	(3) 本地海事服务
TLB048	1356	郑泳舜	100	(3) 本地海事服务
TLB049	2239	邱达根	100	(2) 港口服务 (4) 船舶服务
TLB050	0927	朱立威	100	(3) 本地海事服务
TLB051	0772	林铭锋	100	(2) 港口服务 (4) 船舶服务
TLB052	3259	林铭锋	100	(3) 本地海事服务
TLB053	0084	梁进	100	(3) 本地海事服务
TLB054	3203	梁进	100	(4) 船舶服务
TLB055	2368	黄浩明	100	(2) 港口服务 (4) 船舶服务
TLB056	0205	严刚	100	(4) 船舶服务
TLB057	0919	严刚	100	(3) 本地海事服务
TLB058	0015	卜国明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB059	1774	陈宗彝	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB060	1779	陈宗彝	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB061	1788	陈宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB062	1790	陈宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB063	1796	陈宗彝	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB064	1803	陈宗彝	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB065	1804	陈宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB066	1805	陈宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB067	3194	陈宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB068	2179	陈克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB069	2180	陈克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB070	1569	陈恒镔	158	(2) 陸路及水上交通
TLB071	3151	陈恒镔	158	(2) 陸路及水上交通
TLB072	3275	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB073	3276	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB074	3277	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB075	1851	陈晓峰	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB076	1720	陈学锋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB077	2347	陈博智	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB078	2348	陈博智	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB079	1884	陈沛良	158	(2) 陸路及水上交通
TLB080	1885	陈沛良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB081	1886	陈沛良	158	(3) 海空交通及物流发展

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB082	1887	陈沛良	158	(1) 局长办公室 (2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流发展
TLB083	1937	陈绍雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB084	1949	陈绍雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB085	2261	陈绍雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB086	0661	周小松	158	(2) 陸路及水上交通
TLB087	1597	陈仲尼	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB088	1387	邱达根	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB089	2240	邱达根	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB090	1290	庄豪锋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB091	1292	庄豪锋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB092	1294	庄豪锋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB093	0409	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB094	0800	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB095	802	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB096	2211	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB097	2384	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB098	2645	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB099	0926	朱立威	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB100	1862	钟奇峰	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB101	1863	钟奇峰	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB102	1225	范骏华	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB103	1247	范骏华	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB104	3288	范骏华	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB105	3292	范骏华	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB106	2005	霍启刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB107	2006	霍启刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB108	0187	何俊贤	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB109	1055	江旻憓	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB110	1056	江旻憓	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB111	1057	江旻憓	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB112	2320	江旻憓	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB113	0724	林铭锋	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB114	0760	林铭锋	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB115	0767	林铭锋	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB116	0771	林铭锋	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB117	0962	林铭锋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB118	2336	林铭锋	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB119	2337	林铭锋	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB120	0088	林筱鲁	158	(2) 陸路及水上交通
TLB121	0520	林伟江	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB122	0955	林伟江	158	(2) 陸路及水上交通
TLB123	0957	林伟江	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB124	0113	刘智鹏	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB125	0363	刘业强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB126	0369	刘业强	158	(3) 海空交通及物流发展

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB127	0473	李镇强	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB128	2229	李镇强	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB129	2696	李镇强	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB130	2697	李镇强	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB131	0448	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB132	0690	李家驹	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB133	0249	梁进	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB134	2364	梁进	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB135	2365	梁进	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB136	3204	梁进	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB137	0548	梁子颖	158	(2) 陸路及水上交通
TLB138	2191	吴永嘉	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB139	0586	伍焕杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB140	0635	伍焕杰	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB141	1506	谭镇国	158	(2) 陸路及水上交通
TLB142	1511	谭镇国	158	(2) 陸路及水上交通
TLB143	1512	谭镇国	158	(2) 陸路及水上交通
TLB144	1908	陈祖恒	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB145	2060	黄永威	158	(2) 陸路及水上交通
TLB146	0597	吴英鹏	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB147	2324	吴英鹏	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB148	0137	姚祖辉	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB149	0920	严刚	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流发展
TLB150	0885	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB151	0886	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB152	0016	卜国明	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB153	0017	卜国明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB154	0018	卜国明	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB155	0104	卜国明	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB156	0415	卜国明	186	(4) 运输服务管理
TLB157	1773	陈宗彝	186	(1) 规划及发展事宜
TLB158	1791	陈宗彝	186	(1) 规划及发展事宜
TLB159	1792	陈宗彝	186	(1) 规划及发展事宜
TLB160	2183	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB161	2184	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB162	2185	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB163	1568	陈恒镔	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB164	1570	陈恒镔	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB165	1571	陈恒镔	186	(4) 运输服务管理
TLB166	1573	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB167	1574	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB168	2400	陈恒镔	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB169	2401	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB170	2402	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB171	3150	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB172	3272	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB173	3273	陈恒镔	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB174	3274	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB175	1712	陈学锋	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB176	1654	陈家佩	186	(1) 规划及发展事宜
TLB177	2414	陈家佩	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB178	2415	陈家佩	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB179	1883	陈沛良	186	(1) 规划及发展事宜
TLB180	1889	陈沛良	186	(1) 规划及发展事宜
TLB181	2412	陈沛良	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB182	2413	陈沛良	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB183	1934	陈绍雄	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB184	1936	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB185	1947	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB186	2417	陈绍雄	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB187	2418	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB188	0656	周小松	186	(1) 规划及发展事宜
TLB189	0657	周小松	186	(1) 规划及发展事宜
TLB190	0660	周小松	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB191	0680	周小松	186	(1) 规划及发展事宜
TLB192	2409	周小松	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB193	2410	周小松	186	(1) 规划及发展事宜 (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB194	0288	张培刚	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB195	0976	张培刚	186	(3) 区域交通及运输服务 (4) 运输服务管理
TLB196	1116	植洁铃	186	(4) 运输服务管理
TLB197	1117	植洁铃	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB198	2427	植洁铃	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB199	3211	植洁铃	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB200	1407	邱达根	186	(1) 规划及发展事宜
TLB201	1291	庄豪锋	186	(1) 规划及发展事宜
TLB202	1295	庄豪锋	186	(1) 规划及发展事宜
TLB203	1296	庄豪锋	186	(1) 规划及发展事宜
TLB204	2424	庄豪锋	186	(1) 规划及发展事宜
TLB205	2425	庄豪锋	186	(4) 运输服务管理
TLB206	3086	庄豪锋	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB207	3200	庄豪锋	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB208	0359	方国珊	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB209	0361	方国珊	186	(1) 规划及发展事宜
TLB210	0307	何俊贤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB211	0290	何敬康	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB212	0302	何敬康	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB213	0312	何敬康	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB214	0330	何敬康	186	(1) 规划及发展事宜
TLB215	0331	何敬康	186	(4) 运输服务管理
TLB216	1304	叶傲冬	186	(1) 规划及发展事宜
TLB217	1305	叶傲冬	186	(1) 规划及发展事宜
TLB218	2428	叶傲冬	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB219	2429	叶傲冬	186	(1) 规划及发展事宜
TLB220	0761	林铭锋	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB221	0762	林铭锋	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB222	0768	林铭锋	186	(1) 规划及发展事宜 (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB223	0769	林铭锋	186	(1) 规划及发展事宜 (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB224	2423	林铭锋	186	(1) 规划及发展事宜
TLB225	3027	林铭锋	186	(1) 规划及发展事宜
TLB226	3030	林铭锋	186	(1) 规划及发展事宜 (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB227	0057	林筱鲁	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB228	0058	林筱鲁	186	(1) 规划及发展事宜
TLB229	0883	林筱鲁	186	(4) 运输服务管理
TLB230	0531	林伟江	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB231	0533	林伟江	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB232	0535	林伟江	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB233	0544	林伟江	186	(4) 运输服务管理
TLB234	0956	林伟江	186	(1) 规划及发展事宜
TLB235	0958	林伟江	186	(1) 规划及发展事宜
TLB236	0959	林伟江	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB237	0960	林伟江	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB238	2422	林伟江	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB239	0362	刘业强	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB240	0805	刘业强	186	(1) 规划及发展事宜
TLB241	2403	刘业强	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB242	2404	刘业强	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB243	3213	刘文君	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB244	0472	李镇强	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB245	2407	李镇强	186	(1) 规划及发展事宜
TLB246	2408	李镇强	186	(1) 规划及发展事宜
TLB247	2698	李镇强	186	(1) 规划及发展事宜
TLB248	0447	李浩然	186	(1) 规划及发展事宜
TLB249	0809	李浩然	186	(1) 规划及发展事宜
TLB250	2405	李浩然	186	(1) 规划及发展事宜
TLB251	0402	李梓敬	186	(1) 规划及发展事宜
TLB252	0839	李梓敬	186	(4) 运输服务管理
TLB253	0840	李梓敬	186	(4) 运输服务管理
TLB254	2406	李梓敬	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB255	2426	梁进	186	(1) 规划及发展事宜
TLB256	0027	梁文广	186	(1) 规划及发展事宜
TLB257	2783	梁文广	186	(1) 规划及发展事宜
TLB258	1342	邵家辉	186	(4) 运输服务管理
TLB259	1507	谭镇国	186	(1) 规划及发展事宜
TLB260	1517	谭镇国	186	(1) 规划及发展事宜
TLB261	2421	邓家彪	186	(1) 规划及发展事宜
TLB262	1979	黄国	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB263	0467	吴英鹏	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB264	1001	杨永杰	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB265	2419	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB266	2420	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB267	3173	杨永杰	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB268	0779	姚铭	186	(1) 规划及发展事宜
TLB269	0789	姚铭	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB270	0790	姚铭	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB271	0734	姚柏良	186	(1) 规划及发展事宜
TLB272	2411	姚柏良	186	(1) 规划及发展事宜 (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB273	3495	陈克勤	60	(1) 基本工程
TLB274	3693	陈克勤	60	(1) 基本工程
TLB275	3571	陈绍雄	60	(3) 铁路发展
TLB276	3451	植洁铃	60	(2) 区域及维修工程
TLB277	3389	林筱鲁	60	(3) 铁路发展
TLB278	3641	刘文君	60	(4) 技术服务
TLB279	3570	陈绍雄	100	(4) 船舶服务
TLB280	3645	朱立威	100	(2) 港口服务
TLB281	3304	吴永嘉	100	(2) 港口服务 (4) 船舶服务
TLB282	3635	姚祖辉	100	(4) 船舶服务
TLB283	3667	陈宗彝	158	(2) 陆路及水上交通
TLB284	3568	陈绍雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB285	3659	周小松	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB286	3649	庄豪锋	158	(2) 陆路及水上交通
TLB287	3647	何俊贤	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB288	3395	林筱鲁	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB289	3685	黄永威	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB290	3496	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB291	3497	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB292	3513	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB293	3661	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB294	3574	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB295	3650	陈绍雄	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB296	3662	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB297	3575	张培刚	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB298	3443	周浩鼎	186	(1) 规划及发展事宜
TLB299	3337	何俊贤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB300	3412	江旻德	186	(1) 规划及发展事宜
TLB301	3577	姚柏良	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员的答复

(问题编号：2262)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 航空交通工程服务

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

民航处与运流局合作推行有关发展低空经济的措施，特别是研究和部署低空基础建设和无人机交通管理系统，政府可否告知本会：

- 1.推行发展低空经济措施涉及的人事编制及涉及开支详情为何；
- 2.政府预计今年上半年起分阶段推行无人机交通管理系统、多用户共享平台、跨境航线及载人飞行器等应用，亦正与内地积极探讨开展跨境物流试飞项目，相关推展时间表及涉及开支为何；
- 3.会否考虑量化分析低空基础建设及关联产业创造的社会经济效益，及探索运营空域的收益机制，以吸引更多基建投资，释放低空经济的发展潜力？

提问人： 陈绍雄议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1. 民航处设有以下常额职位以推展有关发展低空经济措施的工作，包括推行「监管沙盒」项目相关的工作：

职级	职位数目
高级民航事务主任(民航行政管理)	1
民航事务主任(民航行政管理)	1
民航事务主任(适航)	1
助理民航事务主任(民航行政管理)	1
高级电子工程师	1
电子工程师 / 助理电子工程师	2
总计：	7

上述7个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为774万元。另外，民航处在2025-26至2026-27年度保留1个首长级乙级

政务官(首长级薪级第3点)有时限职位,以及1个总行政主任和1个高级行政主任有时限职位,以处理三跑道系统启用后提升香港国际航空枢纽地位、支持香港低空经济发展,以及提升民航处的整体行政管治等多项工作;上述3个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为580万元。运输及物流局则在2025-26至2029-30年度开设3个有时限职位(1个高级工程师、1个工程师/助理工程师以及1个高级行政主任),以支持提升香港作为国际航空枢纽的地位及推展有关发展低空经济的工作;上述3个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为376万元。目前,除上述职位外,运输及物流局及民航处会继续运用现有资源推行发展低空经济的相关工作。

2. 政府于2025年11月推出进阶版低空经济「监管沙盒2」试点项目,涵盖无人机交通管理系统演示、非传统航空器、跨境操作、多场景/多用户共享平台及其他技术复杂度较高的应用场景。有关申请已于2026年2月28日截止。业界的反应热烈,各应用场景均接获多项申请。「发展低空经济工作组」正详细审阅有关申请,目标在今年上半年起陆续推出试点项目进行测试。目前,运输及物流局及民航处会继续运用现有资源推行「监管沙盒2」试点项目及其他相关的工作。
3. 「发展低空经济工作组」会在今年草拟「发展低空经济规划行动纲领」,以期构建具国际竞争力的低空经济生态圈,将香港打造为低空创新应用亚太区枢纽。政府会参考「监管沙盒」及「监管沙盒2」项目累积的经验、数据及相关技术研究,为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2007)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 航空交通管理

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2026-27年度，香港的航机班次预计达到430 000，较2025-26年度增加8.7%，航空交通管理工作相信会变得更为繁重。2026-27年度航空交通管理的预算增加6.2%，主要因为薪酬递增及2025-26年度填补空缺的开支增加，但同时亦会减少8个职位。就此，可否告知本会：

1. 薪酬增加的平均百分比；
2. 2025-26年度填补职位空缺的全年开支所需的拨款增加金额及原因；及
3. 在航机班次增加的情况下，减少8个职位的原因及有关员工占总人数的比例？

提问人：霍启刚议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1. 民航处有关人员按所属职级的薪级表获得一个增薪点的平均薪酬加幅约1.05%。
2. 民航处致力招聘和培训更多航空交通管制人员，以填补新职位和职位空缺，应付航空交通服务需求和支持三跑道系统运作。纲领(3)「航空交通管理」的2026-27年度预算较2025-26年度修订预算增加3,740万元(6.2%)，主要由于民航处人员薪酬递增，以及2025-26年度填补职位空缺的全年薪酬开支所需的拨款增加，而部分增幅因节省运作开支而抵销。
3. 政府一直严格控制公务员编制，自2021-22年度起实施公务员整体编制零增长政策，将整体编制控制在不高于2021年3月底的水平。为配合政府「资源效率优化计划」及优化人力资源运用的目标，公务员编制在2026-27及2027-28年度每年分别缩减2%。民航处会继续透过管理措施及数码化，重订工作优次、内部调配、精简程序及应用科技提升效率，在进一步精简公务员队伍的同时，继续为市民提供优质公共服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0576)

总目： (28) 民航处
分目： (000) 运作开支
纲领： (-) 没有指定
管制人员： 民航处处长(廖志勇)
局长： 运输及物流局局长

问题：

文件显示，民航处2026-27年度总预算与上年度相若，预算总额为1,468.8百万元，较2025-26年度原来预算微减0.5%（或较修订预算增加0.9%）。与此同时，编制内的非首长级职位将由908个净减少至892个，非首长级职位将净减少16个（按薪级中点估计的年薪值）。在确保公帑运用得宜及服务效能不受影响前提下，当局可否告知：

(a)请问处方如何解释在削减职位的情况下，整体开支并未出现相应比例的下降？

(b)所节省的人手成本是否被其他开支项目（如薪酬递增、更换老化设备等）完全抵销？请提供具体分析及数据，说明各因素对预算变动的影响。

提问人：吴锦华议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

民航处会按政府整体缩减公务员编制下，在2026-27年度削减16个非首长级职位。在此期间，民航处将继续增聘人手填补现有 / 预计出现的职位空缺，以提供安全、有效率及可持续发展的航空运输系统和支持三跑道系统运作。因此在2026-27年度的个人薪酬和与人员有关的开支较2025-26年度修订预算增加9,344万元(11.4%)，此增幅已抵销了削减职位的薪酬开支。另外，由于更换老化设备和系统的需求增加，及透过优化管理措施提升效率而可节省的运作开支，2026-27年度相关预算分别较2025-26年度修订预算增加307万元(39.4%)及减省8,269万元(13.2%)。因上述原因，民航处2026-27年度预算总额为14.688亿元，较2025-26年度修订预算增加1,382万元(0.9%)。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0577)

总目： (28) 民航处

分目： (000) 运作开支

纲领： (-) 没有指定

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

比较各纲领2026-27年度预算与2025-26年度修订预算，变幅差异显著（例如：纲领(1)「飞行标准」增加10.2%，纲领(4)「航空交通工程服务」却减少8.9%）。请详细解释每个纲领拨款大幅增加或减少的具体原因。特别是对于拨款减幅最大的纲领(4)，削减开支会否影响空中航行服务设备的保养及升级计划，从而对航空安全及效率构成潜在风险？

提问人：吴锦华议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

民航处致力于安全、有效率及可持续发展的航空运输系统，会不时检视运作，优化服务及灵活调配资源，以提升效率，确保航空安全。

在2026-27年度，纲领(1)「飞行标准」、(2)「机场安全标准」、(3)「航空交通管理」及(5)「航班事务及安全管理」的预算较2025-26年度修订预算增加3.2%至10.2%不等，主要由于民航处人员薪酬递增，以及2025-26年度填补职位空缺的全年薪酬开支所需的拨款增加。另一方面，民航处亦透过优化人力资源运用、管理措施和数码化、精简程序运作，减少运作开支。至于纲领(4)「航空交通工程服务」的2026-27年度预算方面，所需的拨款因上述原因及更换老化设备和系统而有所增加，但民航处同时持续采取优化措施，包括与承办商完善管理措施，提升营运效率和服务水平，运作开支因而节省，抵销纲领下拨款增幅，令2026-27年度预算较2025-26年度修订预算减少8.9%。纲领(6)「飞机乘客离境税的管理」在2026-27年度的拨款与2025-26年度的修订预算相同。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0578)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 飞行标准，(4) 航空交通工程服务及
(5) 航班事务及安全管理

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

文件在纲领(1)、(4)及(5)均提及将推行与发展「低空经济」相关的措施，包括监管沙盒试点项目及研究无人机交通管理系统。

a)请说明在2026-27年度预算中，有多少拨款是专门用于上述与低空经济相关的项目或研究？

b)处方如何评估这些试点项目或基础建设研究的成本效益？是否有设定关键绩效指标（KPI）来量度其成效（例如：促成的新服务数量、提升的空域使用效率等）？

提问人： 吴锦华议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

a) 于2026-27年度，民航处将继续运用现有资源推行「监管沙盒」、「监管沙盒2」试点项目及研究无人机交通管理系统工作。民航处会持续检视有关工作的推展进度。

b) 政府于2025年3月宣布38个首批「监管沙盒」项目。现时，38个试点项目名称当中，32个试点项目已经在指定航线内进行测试。个别较为成熟、风险较低、而又不涉及人车流量高的地区的应用场景已进入恒常实际运作阶段（例如无人机清洗外墙、电缆、检视铁路设施等）。

政府于2025年11月推出进阶版低空经济「监管沙盒2」试点项目，涵盖无人机交通管理系统演示、非传统航空器、跨境操作、多场景 / 多用户共享平台及其他技术复杂度较高的应用场景。有关申请已于2026年2月28日截止。业界的反应热烈，各应用场景均接获多项申请。「发展低空

经济工作组」正详细审阅有关申请，目标在今年上半年起陆续推出试点项目进行测试。

政府会参考「监管沙盒」及「监管沙盒2」项目累积的经验、数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中，政府会继续审慎评估需求和资源分配，包括确保相关的安排具成本效益。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0579)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (-) 没有指定

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

文件列明了多项服务表现指标（例如：处理各类申请的工作天目标、检查次数等），大部分指标在2024-26年间维持不变，并计划在2026年继续保持。

a)在整体人手编制缩减的背景下，处方如何确保能持续达成所有既定的服务表现目标？是否有对各项服务进行优次排序或效率提升措施？

b)部分指标（如纲领(1)中「批阅本地/海外飞行员考试试卷数目」）预算在2026年将显著减少，原因归咎于「飞行员招聘工作放缓」及「课程迁回本地」。处方有否评估此趋势对本地航空业人力资源长远发展的影响，以及相关监管及考核人手的需求会否因而出现结构性变化？

提问人：吴锦华议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

在政府整体缩减公务员编制的前提下，民航处会继续透过管理措施及数码化，重订工作优次、内部调配、精简程序及应用科技提升效率，在进一步精简公务员队伍的同时，亦可继续为市民提供优质的公共服务。

为促进和支持香港航空业的发展，以及维持香港作为国际航空枢纽的地位，民航处会继续与本地航空公司保持紧密联系，了解业界的需要并适时作出相应部署。本地航空公司于过去数年持续增加招聘飞行员，该批飞行员已陆续完成培训和考试并投入服务，因此对飞行员的招聘需求会渐趋缓和，然而预计2026年本港飞行员数目将大致保持平稳。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2204)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 飞行标准

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关低空经济监管沙盒项目的进展，政府可否告知本会：

1. 首批「监管沙盒」的三十二个项目已在指定航线进行测试，政府投入的相关开支为何；
2. 有关低空经济监管沙盒项目的项目进度是否符合当局预期？还是有所滞后？若是，当中的原因为何；
3. 首批「监管沙盒」已启动的全部项目内容涵盖紧急救援、物流配送、维修和安全检查、监测、低空基础设施等多个领域及不同应用场景，当局会否为制定低空经济在各行各业申请正式商业营运的规则及方法订下具体时间表；及
4. 预算演辞中提到，政府上半年起将分阶段推行无人机交通管理系统、多用户共享平台、跨境航线及载人飞行器等应用，亦正与内地积极探讨开展跨境物流试飞项目。请问当局上述各项应用及跨境物流试飞项目的详情及具体预算开支为何？该具体统筹情况及进度时间表为何？

提问人：葛佩帆议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 「监管沙盒」一般参加细则订明，就准备申请和进行试验的所需费用，悉数由试点项目申请者其自身的财务和 / 或由其他资金来源承担。目前，运输及物流局及民航处会继续运用现有资源推行「监管沙盒」、「监管沙盒2」项目及其他发展低空经济相关的工作。
- 2.及4. 政府于2025年3月宣布38个首批「监管沙盒」项目。现时，38个试点项目名单当中，32个试点项目已经在指定航线内进行测试。个别较为成熟、风险较低、而又不涉及人车流量高的地区的应用场景已进

入恒常实际运作阶段(例如无人机清洗外墙、电缆、检视铁路设施等)。

政府于2025年11月推出进阶版低空经济「监管沙盒2」试点项目，涵盖无人机交通管理系统演示、非传统航空器、跨境操作、多场景 / 多用户共享平台及其他技术复杂度较高的应用场景。有关申请已于2026年2月28日截止。业界的反应热烈，各应用场景均接获多项申请。「发展低空经济工作组」(工作组)正详细审阅有关申请，目标在今年上半年起陆续推出试点项目进行测试。目前，运输及物流局及民航处会继续运用现有资源推行「监管沙盒2」项目的相关工作。

总括而言，「监管沙盒」及「监管沙盒2」项目的相关工作都在有序推进，协助政府收集数据，验证不同应用场景的可行性。

3. 工作组会在今年草拟「发展低空经济规划行动纲领」，以期构建具国际竞争力的低空经济生态圈，将香港打造为低空创新应用亚太区枢纽。政府会参考「监管沙盒」及「监管沙盒2」项目累积的经验、数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0226)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 航空交通管理

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2026-27年度需要特别留意的事项，民航处会招聘和培训更多航空交通管制人员，以应付航空交通服务需求和支持三跑道系统运作。请问所涉及的人手编制，开支及工作内容为何？相关职位是常设职员抑或临时职位？

提问人：姚祖辉议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

为应付三跑道系统运作所带来的航空交通量及航空交通服务需求增长，民航处将招聘和培训更多航空交通管制人员，以填补新职位和现有 / 预计出现的职位空缺。民航处将于 2026-27 年度继续增聘人手，计划招聘约 25 名三级航空交通管制主任 / 见习航空交通管制主任。新入职的交通管制主任会按需要和入职安排接受相关空管培训，包括理论课程及仿真器实习训练，并在符合资格的管制人员监督下，于实际运作环境中接受在职训练；在完成所有相关训练及考核成功后，便会编派到工作岗位。上述职位属常设职位，按薪级中点估计的年薪值计算，有关职位涉及的薪酬总开支约 1,445 万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2738)

总目： (42) 机电工程署

分目： () 没有指定

纲领： (2) 机械装置安全

管制人员： 机电工程署署长(潘国英)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于「车辆维修注册计划」，政府可否告知本会：

(一) 最近2年及今年至今，「车辆维修工场自愿注册计划」的以下数据(以表列出每年数字)：

- (i) 每年新注册及续期的车辆维修工场数量，并按维修服务范围(即内燃机车、电动车(基础)、电动车(低电压)及电动车(高电压))列出分项数字；
- (ii) 已注册车辆维修工场的总数及占全港整体车辆维修工场的百分比；
- (iii) 当局派员巡查已注册车辆维修工场的次数；
- (iv) 接获关于注册车辆维修工场的投诉个案数目；及
- (v) 因证实严重违规而被取消车辆维修工场注册的个案数目；

(二) 最近2年及今年至今，「车辆维修技工自愿注册计划」推出至今的以下数据(以表列出每年数字)：

- (i) 每年新注册及续期的车辆维修技工人数，并按注册类别列出分项数字；
- (ii) 已注册车辆维修技工的总数；
- (iii) 接获关于注册车辆维修技工的投诉个案数目；及
- (iv) 因证实严重违规而被取消技工注册的个案数目；及

(三) 在「2026-27年度需要特别留意的事项」，政府表示将「研究引入车辆维修技工强制性注册计划和车辆维修工场强制性注册计划的可行性并制定方案」，当局目前的研究方向和进度为何，以及会否考虑订立落实时间表；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

(一) 「车辆维修工场自愿注册计划」

- (i) 车辆维修工场的注册有效期为三年。现时注册车辆维修工场的服务范围分为四类：内燃机车、内燃机车和电动车(基础)、内燃机车和电动车(低电压)，以及内燃机车和电动车(高电压)。最近两年及今年首两个月，持有有效注册、续期和新注册的车辆维修工场数目按维修服务范围表列如下：

	(甲)持有有效注册的车辆维修工场数目	(乙)续期和新注册的车辆维修工场数目 (按维修服务范围分类)				注册车辆维修工场总数 (甲+乙)
		内燃机车	内燃机车和电动车 (基础)	内燃机车和电动车 (低电压)	内燃机车和电动车 (高电压)	
2024年	1 381	462	5	67	8	1 923
2025年	1 146	575	16	73	11	1 821
2026年 (截至2月)	1 781	23	2	5	0	1 811

- (ii) 截至2026年2月，注册车辆维修工场数目为1 811间，占车辆维修工场总数(2 228间)约81%。

- (iii) 最近两年及今年首两个月，机电工程署(机电署)巡查注册车辆维修工场的次数表列如下¹：

	巡查注册车辆维修工场的次数
2024年	1 974
2025年	1 838
2026年(截至2月)	128

- (iv) 最近两年及今年首两个月，机电署接获涉及注册车辆维修工场的投诉个案数目如下：

	涉及注册车辆维修工场的 投诉个案数目
2024年	1
2025年	1
2026年(截至2月)	0

- (v) 最近两年及今年首两个月，车辆维修工场因证实严重违规而被取消注册的个案数目如下：

¹ 其他部门亦会按其工作范畴巡查各车辆维修工场。

	车辆维修工场 被取消注册的个案数目
2024年	0
2025年	4
2026年(截至2月)	1

(二) 「车辆维修技工自愿注册计划」

- (i) 车辆维修技工的注册有效期为三年。技工可选择注册多个维修服务类别，包括机械、电工、车身修理、车身喷漆、电单车维修、轮胎工作、电池(24V)工作、更换机油工作、车辆配件工作、空调工作和车身装嵌工作。最近两年及今年首两个月，续期和新注册的车辆维修技工人数按维修服务类别表列于附件；持有有效注册、续期和新注册的车辆维修技工总人数表列如下：

	(甲)持有有效 注册的车辆 维修技工人数	(乙) 续期 和新注册 的车辆维 修技工人 数	注册车辆维修技工 总数 (甲+乙)
2024年	5 363	2 035	7 398
2025年	5 530	1 889	7 419
2026年 (截至2月)	7 123	242	7 365

- (ii) 截至2026年2月，注册车辆维修技工人数为7 365名。

- (iii) 最近两年及今年首两个月，机电署接获涉及注册车辆维修技工的投诉个案数目如下：

	涉及注册车辆维修技工的 投诉个案数目
2024年	1
2025年	0
2026年(截至2月)	0

- (iv) 最近两年及今年首两个月，没有录得车辆维修技工因证实严重违规而被取消注册的个案。

(三) 政府现正参考其他司法管辖区的做法，逐步完善「车辆维修技工自愿注册计划」和「车辆维修工场自愿注册计划」下的电动车维修服务注册安排，同时研究如何推行强制注册计划，当中涉及修改相关法例的研究。另外，政府与「车辆维修技术咨询委员会」(下称「委

员会」)保持紧密合作，支持车辆维修业与时并进，吸引新人入行，以确保业界持续健康发展，并尽量减轻政策对业界和从业员的影响。委员会成员来自业界组织、专业团体、培训机构等界别，为政府提供適切及专业的建议。政府会适时公布强制注册计划的建议方案和时间表。

最近两年及今年首两个月
续期和新注册的车辆维修技工人数按维修服务类别表列

	续期和新注册的车辆维修技工人数(按维修服务类别表列)										
	机械	电工	车 身 修 理	车 身 喷 漆	电 单 车 维 修	轮 胎 工 作	电 池 (24V) 工 作	更 换 机 油 工 作	车 辆 配 件 工 作	空 调 工 作	车 身 装 嵌 工 作
2024年	1 775	394	213	97	52	121	123	139	163	71	7
2025年	1 425	273	154	58	43	56	59	88	86	42	3
2026年 (截至2月)	167	31	16	14	4	4	3	7	7	2	1

备注：技工可选择注册多个维修服务类别

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0974)

总目： (42) 机电工程署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 机械装置安全

管制人员： 机电工程署署长(潘国英)

局长： 运输及物流局局长

问题：

机电工程署负责监察香港铁路有限公司(下称「港铁」)铁路服务的机电系统安全表现，就此政府可否告知本会：

1. 过去3年，监察港铁铁路机电安全的总开支及列明各开支类别开支分别为多少；
2. 过去3年，每年发现港铁的安全隐患宗数分别为多少；及就港铁的安全问题合共发出多少宗整改通知；
3. 近年，港铁多次发生事故，政府会否考虑增加开支用作监管港铁，确保减少事故发生；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：张培刚议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

1. 机电工程署(机电署)铁路科根据相关铁路安全条例，负责规管及监察铁路系统的安全运作，包括由香港铁路有限公司(港铁公司)营运的铁路系统、由香港机场管理局营运的香港国际机场旅客捷运系统、由香港电车有限公司营运的电车系统，以及由山顶缆车有限公司营运的山顶缆车系统。

机电署铁路科在过去3年的总开支载于下表：

	2023-24年度	2024-25年度	2025-26年度 (预计)
薪酬	71.8	75.5	71.4

其他运作开支	15.3	16.3	16.3
总开支(百万元)	87.1	91.8*	87.7^

* 2024-25年度的总开支较2023-24年度的有所增加，主要是由于2024-25年度公务员薪酬调整，以及员工退休前假期的薪金开支增加所致。

^ 2025-26年度的总开支预计会减少，主要是由于员工退休前假期的薪金开支减少。

2. 机电署一向以「风险为本」的原则巡查，即按过往的记录，就可能对铁路安全运作构成较高风险的范畴作出巡查、检验及评估，当中包括定期巡查、突击检查和事故调查。机电署亦会进行「全面和直接审核」工作，即主动审核港铁公司各营运铁路线的资产和安全管理系统，以及早发现潜在问题。在巡查和审核过程中，如发现任何问题或有待改进的地方，机电署会实时要求港铁公司跟进及提出改善建议，并会监察港铁公司落实改善建议的进度。

过去3年，机电署在「全面和直接审核」工作中共发现226项需跟进事项。此外，在2025年的审核中发现6项需实时跟进事项，主要涉及电力系统和架空电缆的保养工作。机电署已实时要求港铁公司跟进，并提出11项改善建议。现时该6项事项已获妥善处理，改善建议亦正逐步落实。

3. 2025年，港铁公司营运的重铁网络运作超过185万班列车，平均每日接载超过470万人次乘客，当中列车按照编定班次行走和乘客车程准时程度均维持在99.9%的高水平。在2025年，由港铁公司控制范围内的因素所造成的8分钟或以上服务延误有83宗，较2024年（89宗）的延误事故数字为低。然而，政府非常重视每宗事故，会要求港铁公司彻底调查找出事故原因，并采取改善措施以防止类似情况发生，确保铁路运作安全可靠。机电署为法定铁路安全监管机构，按《香港铁路条例》(第556章)、《香港铁路规例》(第556A章)及其他有关法例执行有关铁路安全监管的工作。除了调查事故外，机电署更主动和全面，以及具预防作用的审核方式，为主要铁路系统建立监管制度，包括透过「全面和直接审核」在早期识别铁路系统中可能导致事故的潜在系统缺陷和安全隐患，防患于未然。机电署亦会透过在新铁路项目执行的「工程项目安全检讨」程序，加强长远铁路安全。

机电署铁路科由1名助理处长 / 铁路领导，旗下共有4名总工程师领导4个部别执行铁路安全规管工作。当中，2个总工程师职位为有时限职位，于2021年开设，并于2025年获批准延期5年至2030年，以加强对铁路服务实施恒常和持续的安全规管。机电署会继续善用现有资源，加

强审视港铁公司各营运线主要铁路系统，应用创新科技提升监察铁路服务和资产维护表现等能力，保障铁路安全。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3028)

总目： (42) 机电工程署

分目： () 没有指定

纲领： (2) 机械装置安全

管制人员： 机电工程署署长(潘国英)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于车辆维修人手及车场，政府可否告知本会：

(一) 目前全港车辆维修技工总人数，以及当中已参与「车辆维修技工自愿注册计划」的人数及其占比为何；

(二) 鉴于当局在「车辆维修技工自愿注册计划」下增加电动车维修服务类别，至今分别获得基础、低电压及高电压级别注册资格的人数为何；

(三) 目前全港车辆维修工场总数，以及当中已参与「车辆维修工场自愿注册计划」的工场数目及其占比为何；现时已注册为电动车维修工场的数目为何，并按工场级别列出分项数字；

(四) 鉴于有意见反映电动车维修涉及不少机电作业，当局会否将维修技工及工场自愿注册制度转为强制，更好确保维修作业安全；如会，详情为何；如否，原因为何；及

(五) 鉴于电动车数目持续增加，预计未来对电动车维修的需求有增无减，当局有无评估，未来五年本港分别需要多少个电动车维修技工及工场？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

(一) 截至2026年2月，注册车辆维修技工人数为7 365名，占车辆维修技工总人数(9 338名)约79%。

(二) 截至2026年2月，共有1 302名注册车辆维修技工成功取得电动车维修服务资格，包括270名电动车(基础)注册技工、387名电动车(低电压)注册技工和645名电动车(高电压)注册技工。

- (三) 截至2026年2月，注册车辆维修工场数目为1 811间，占车辆维修工场总数(2 228间)约81%。共有146间注册车辆维修工场成功新增电动车维修服务范围，包括21间电动车(基础)注册工场、106间电动车(低电压)注册工场和19间电动车(高电压)注册工场。
- (四) 政府现正参考其他司法管辖区的做法，持续增润现行「车辆维修技工自愿注册计划」和「车辆维修工场自愿注册计划」(统称「自愿注册计划」)下的电动车维修服务注册安排，以配合市场发展；同时研究如何推行强制注册计划，当中涉及修改相关法例的研究。另外，政府与「车辆维修技术咨询委员会」(下称「委员会」)紧密合作，支持车辆维修业与时并进，吸引新人入行，以确保业界持续健康发展；委员会成员来自业界组织、专业团体、培训机构等界别，为政府提供適切及专业的建议。政府会适时公布强制注册计划的建议方案和时间表。
- (五) 随着市场对电动车维修需求增加，政府与委员正鼓励更多车辆维修技工接受电动车维修培训以提升技能，并自愿注册。目前，委员会已认可六间机构和院校合共开办的十个电动车维修培训课程，预期可以满足市场上增长中的训练需求，令更多维修技工和工场取得电动车维修资格。政府与委员会会密切监察业界情况，持续作出适切的规划和支持业界发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3187)

总目： (42) 机电工程署

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 机械装置安全

管制人员： 机电工程署署长(潘国英)

局长： 运输及物流局局长

问题：

机电工程署在纲领(2)2026-27年度需要特别留意的事项包括监察香港铁路有限公司(港铁)铁路服务的安全表现。就此，政府可否告知本会：

(a) 过去3年，港铁各条路线的延误事故次数；当中每次事故的日期和时间、受影响路段、成因、从发现事故到复修完成的时长、有限度服务期间最疏班次间隔(如适用)、估计受影响人数及在「服务表现回赠」机制下须拨出的款项分别为何(以表格列出)；

(b) 过去3年，港铁各站扶梯电梯及升降机的故障次数；当中每次故障的日期和时间、成因、是否有人受伤、有关扶梯电梯 / 升降机的停止服务时长分别为何；

(c) 过去3年及预计在2026年，港铁按计划进行的扶梯电梯及升降机更换工程次数；当中每次工程的地点、开工及完工时间分别为何；

(d) 在2024-25年度及预计在2026-27年度，机电工程署铁路科监察港铁安全涉及的人手编制，薪酬、运作及设备开支分别为何；由于署方在该纲领2026-27年度预算开支较2025-26年度大减37%至6.47亿元，署方如何确保监察港铁安全的工作不受影响；

(e) 在2025年，署方到港铁巡查及发现问题的次数分别为何；就巡查时发现的问题，署方有何跟进措施；及

(f) 署方有否备存过去3年港铁维修开支，由港铁长期聘用、由港铁以合约形式聘用、外判、代工形式的维修人员数目分别为何；署方将如何确保外判、代工人员的专业性，以免维修质素参差、间接增加事故发生的机会？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

- (a) 2025年，香港铁路有限公司(港铁公司)营运的港铁重铁网络运作超过185万班列车，平均每日接载超过470万人次乘客，当中列车按照编定班次行走和乘客车程准时程度均维持在99.9%的高水平。过去3年，由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误事故的宗数、成因，以及港铁公司根据经优化的「服务表现回赠」安排所拨出的款额载列于附件一。至于每宗服务延误事故受影响人数的资料，港铁公司没有备存相关统计数据。
- (b) 过去3年，港铁公司按《升降机及自动梯条例》向机电工程署(机电署)呈报的升降机及自动梯事故的详情表列如下：

设备	日期	地点	故障成因	受伤人数
自动梯	2023年6月7日	九龙塘站	自动梯控制线路接触不良，导致自动梯紧急停止运行，令乘客受伤	1
	2023年10月15日	油麻地站	自动梯控制线路接触不良，导致自动梯紧急停止运行，令乘客受伤	1
	2024年5月4日	屯门站	自动梯制动装置调校不良，引致制动装置部件冒烟	0
	2025年2月22日	香港大学站	自动梯扶手带表面有钢丝凸出，导致乘客握住扶手带的右手被刮伤	1
	2025年7月29日	粉岭站	自动梯扶手带张力不足，导致扶手带与梯级不同步，令乘客受伤	1

升降机	2025年9月28日	佐敦站	电器部件出现故障，导致升降机发生困人事故	0

注：根据《升降机及自动梯条例》，如升降机或自动梯的主要部件出现故障，升降机或自动梯的负责人须向机电署呈报事故；至于其他较轻微的部件故障，例如因乘客使用不当或受外物影响而导致的故障，注册承办商会记录在工作日志，无须向机电署呈报。

升降机或自动梯因故障而暂停服务的时间并非《升降机及自动梯条例》规定须呈交的数据项，因此机电署没有备存相关数据。

- (c) 根据港铁公司提供的资料，港铁公司在2023年至2025年期间，已在荃湾线、观塘线、港岛线，以及机场快线 / 东涌线等共32个车站，为26条自动梯和34部升降机展开更换工程。每条自动梯或每部升降机的更换工程一般需时6至8个月。截至2025年年底，约九成的更换工程已经完成。港铁公司计划于2026年，为观塘线、将军澳线、屯马线和迪斯尼线等共5个车站，进一步更换8条自动梯和3部升降机。
- (d) 纲领(2)「机械装置安全」在2026-27年度的拨款较2025-26年度的修订预算减少约3.8亿元(约37%)，主要由于优化升降机资助计划的大部分申请已在2025-26年度完成审批，因此所需的现金流量减少约3.8亿元。

机电署铁路科根据铁路安全相关条例，负责规管及监察铁路系统的安全运作，包括由港铁公司营运的铁路系统、由香港机场管理局营运的香港国际机场旅客捷运系统、由香港电车有限公司营运的电车系统，以及由山顶缆车有限公司营运的山顶缆车系统。机电署铁路科在2024-25至2025-26年度，以及预计在2026-27年度的人手编制载列如下：

职级	2024-25年度	2025-26年度	2026-27年度 (预计)
助理署长	1	1	1
总工程师	4*	4*	4*
高级工程师	15	15	15
工程师	28	28	28
督察	4	4	4

* 2个总工程师职位为首长级有时限职位，于2021年7月开设，并于2025年获批延续5年至2030年。

机电署铁路科在2024-25年度，以及预计2025-26至2026-27年度的总开支载于下表：

	2024-25年度	2025-26年度 (预计)	2026-27年度 (预计)
薪酬	75.5	71.4	71.4
其他运作开支	16.3	16.3	12.5
总开支(百万元)	91.8	87.7 [^]	83.9 [*]

[^] 2025-26年度的总开支预计会减少，主要由于员工退休前假期的薪金开支减少。

^{*} 2026-27年度的总开支预计会减少，主要由于运作开支所需的拨款减少。

机电署铁路科会继续善用现有资源，持续审视港铁公司各营运线主要铁路系统，并应用创新科技以提升监察铁路服务和资产维护表现等能力，保障铁路安全。

(e) 2025年，机电署对铁路设施 / 系统进行了499次巡查，包括对港铁公司进行463次巡查。机电署一向以「风险为本」的原则巡查，即按过往的记录，就可能对铁路安全运作构成较高风险的范畴作出巡查、检验及评估，当中包括定期巡查、突击检查和事故调查。机电署亦会进行「全面和直接审核」工作，即主动审核港铁公司各营运铁路线的资产和安全管理系统，及早发现潜在问题。机电署在2025年的「全面和直接审核」工作中，就52个需跟进事项向港铁公司提出86项改善建议。

在巡查和审核过程中，如发现任何问题或有待改进的地方，机电署会实时要求港铁公司跟进及提出改善建议，并透过定期会议及实地巡查，监察港铁公司落实改善建议的进度。

(f) 港铁公司一直采用一套符合国际标准的维修保养机制，并根据维修需求制定人力资源安排。现时港铁公司的外判工作，主要涉及重复性较高或技术要求较低的工序。另外，港铁公司亦会按法例规管要求，安排持有所需牌照或注册的合资格外判人员进行相关工作。该等承办商员工须接受港铁公司提供的具体维修程序和标准训练，并与港铁员工一样，须遵循相同程序和指引执行维修工作。港铁公司内部人员亦负责督导承办商，确保外判员工和合约代工的维修工作符合港铁公司订立的安全及质量标准。机电署负责规管铁路运作安全，不论铁路系统设备是由港铁公司或外判承办商负责维修，都会按同一标准监管。

根据港铁公司提供的资料，过去3年(截至每年12月31日)，港铁公司的重铁和轻铁系统维修人员编制数目分别为5 839人(2023年)、6 261人(2024年)和6 356人(2025年)。

港铁公司亦会透过不同安排暂时填补员工空缺，包括安排合约代工在港铁员工督导下协助维修工作。过去3年(截至每年12月31日)实际聘用的合约代工数目分别为432人(2023年)、424人(2024年)和433人(2025年)。

港铁公司没有提供其维修开支分项数字。

由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误8分钟或以上的事故宗数

观塘线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) ^{注 3}
				半 小 时 或 以 下 ^{注 1}		31分 钟 至 3小 时		3至 4小 时		逾 4小 时		
		机 件 故 障 ^{注 2}	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2023	17	17	0	15	0	2	0	0	0	0	0	2
2024	12	11	1	10	1	1	0	0	0	0	0	1
2025	4	3	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0

荃湾线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) ^{注 3}
				半 小 时 或 以 下 ^{注 1}		31分 钟 至 3小 时		3至 4小 时		逾 4小 时		
		机 件 故 障 ^{注 2}	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2023	8	8	0	7	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	10	0	9	0	1	0	0	0	0	0	1
2025	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0

港岛线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) ^{注 3}
				半小时或以下 ^{注 1}		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 ^{注 2}	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	5	5	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2025	5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0

将军澳线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) ^{注 3}
				半 小 时 或 以 下 ^{注 1}		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机 件 故 障 ^{注 2}	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2023	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3
2024	12	10	2	10	2	0	0	0	0	0	0	0
2025	10	10	0	9	0	0	0	0	0	1	0	19.2

南港岛线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半小时或以下 注 1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注 2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	4	4	0	3	0	1	0	0	0	0	0	1

东铁线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31分 钟 至 3小 时		3至 4小 时		逾 4小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2023	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	12	11	1	9	1	2	0	0	0	0	0	2

屯马线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半小时或以下 注 1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注 2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	6	6	0	5	0	1	0	0	0	0	0	1
2025	10	10	0	7	0	3	0	0	0	0	0	3

东涌线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注 2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2024	11	10	1	9	1	1	0	0	0	0	0	1.2
2025	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	2

迪斯尼线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半小时或以下 注 1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注 2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

机场快线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) ^{注3}
				半小时或以下 ^{注1}		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 ^{注2}	人为因素 -	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	5	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0
2024	7	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	9	7	2	7	2	0	0	0	0	0	0	0

轻铁

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	18	14	4	13	2	1	1	0	0	0	1	17
2024	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0
2025	11	8	3	8	3	0	0	0	0	0	0	0

注1： 任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，根据现行铁路事故通报机制，港铁公司须于事故发生后8分钟内通报运输署。少于8分钟的列车服务延误对乘客影响相对轻微，港铁公司无须向运输署通报，故运输署并没有备存8分钟以下的服务延误事故数字。

注2： 机件故障包括站内机件、基础设施、列车故障等。

注3： 2023年票价调整机制检讨后落实的「服务表现回赠」安排，调高了港铁公司须就服务延误超过3小时的事故相应拨出的金额，以及每宗事故的最高拨款金额，并引入繁忙时间款额增加安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1492)

总目： (42) 机电工程署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 机械装置安全

管制人员： 机电工程署署长(潘国英)

局长： 运输及物流局局长

问题：

近年香港铁路系统故障频生，包括信号故障、设备损坏及电力问题等，检查减少可能放大现有隐患。但在指针项下，铁路设施 / 系统的检查数字在2026年预计为485次，比2025年的499次，下跌14次。就此，可否告知本会：

a) 2025年检查的港铁线路或站点分布为何？2026年会否一样？如否，详情为何？

b) 2025年的499次检查中，有多少次能查找出实际问题？主要问题为何？如何跟进？

c) 2026年检查数字减少，会否增加上述问题出现的风险，如演变为更严重事故，或在繁忙时间内出现脱轨或碰撞，威胁乘客安全？如会，有否补救或预防方案？如否，原因为何？

d) 特首去年曾提四要求冀防港铁系统事故，署方如何加强配合或协助港铁提升整体安全水平及风险监察和评估能力？详情为何？

提问人： 邓铭心议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

2025年，香港铁路有限公司(港铁公司)营运的重铁网络运作超过185万班列车，平均每日接载超过470万人次乘客，当中列车按照编定班次行走和乘客车程准时程度均维持在99.9%的高水平。在2025年，由港铁公司控制范围内的因素所造成的8分钟或以上服务延误有83宗，较2024年（89宗）的延误事故数字为低。然而，政府非常重视每宗事故，会要求港铁公司彻底调查找

出事故原因，并采取改善措施以防止类似情况发生，确保铁路运作安全可靠。现就问题各项的回复如下。

a)和b) 机电工程署(机电署)铁路科一向以「风险为本」的原则巡查，即按过往的记录，就可能对铁路安全运作构成较高风险的范畴作出巡查、检验及评估，当中包括定期巡查、突击检查和事故调查。机电署亦会进行「全面和直接审核」工作，即主动审核香港铁路有限公司(港铁公司)各营运铁路线的资产和安全管理系统，以及早发现潜在问题。2025年，机电署对铁路设施 / 系统进行了499次巡查，包括对港铁公司进行463次巡查，涉及各铁路在线的列车、供电系统、路轨、信号系统、车站设施和维修车厂等，以及新铁路项目，巡查次数按铁路线分布表列如下。机电署会依据最新的风险评估结果安排巡查，适时调整巡查路线及设施。

铁路线	港岛线	观塘线	荃湾线	将军澳线	东铁线	屯马线	机场快线 / 东涌线 / 迪斯尼线	轻铁线	南港岛线	高铁线	新铁路项目
巡查次数	32	39	78	34	58	39	43	26	24	53	37

2025年，机电署在巡查和审核期间发现的问题涉及机件故障、人为失误和缺乏适当维修程序等。其中，在「全面和直接审核」工作中，于港铁公司营运的铁路线共发现52项需跟进事项，当中6项需实时跟进，主要涉及电力系统和架空电纜的保养工作。机电署已实时要求港铁公司跟进，并提出11项改善建议。现时，该6项事项已获妥善处理，改善建议亦正逐步落实。

c) 2025年铁路设施 / 系统的检验次数(499次)较前两年为多(2023年和2024年分别为478次和455次)，是由于2025年2月、4月和5月发生3宗重大铁路事故而须额外进行巡查所致。若扣除上述额外巡查，2026年的预计巡查次数(485次)与2025年的次数相若。如发现个别路线的系统设备风险上升，机电署会适时调整巡查策略，包括加密相关路线的检测频率、扩大检查范围，以及针对特定设施作更深入审视，及早识别及跟进潜在问题，防止事故发生。

d) 机电署作为法定铁路安全监管机构，一直密切监察港铁的铁路安全，督促港铁公司走问题出现前，提升其铁路系统的安全系数。港铁公司已于2025年6月，按政府要求就预防及应对事故制定跟进计划。该计划涵盖针对关键资产的实时一次性特别检查，以及一系列中长期措施，包括透过加强铁路资产的监察和风险管控提升铁路网络的整体韧性；就极端情况制定预案，加强不同情境的演习和训练，装备港铁人员应对事故的决策及执行能力；以及提升事故时免费接驳巴士服务安排和加强信息发放，包括事故复修进度、替代路线等，让市民掌握最新情况以规划行程，并凝聚地区力量支持受影响乘客。政府一直密切监察港铁公司各项跟进工作的进度、落实情况和

成效。短期措施方面，港铁公司已完成对架空电缆及道岔装置等关键资产的一次性特别检查，并修复所发现的问题。提升大规模事故应变能力方面，港铁公司已建立演习管理系统，规范演习计划的制定程序和事后评估机制。首次大型小区联合演习已于2025年12月在将军澳线顺利举行，机电署在演习中加入应对铁路设备故障的情境，以加强前线人员的应变训练，并即场提出改善建议，此类演习将定期举行，以持续提升应变能力。创新科技应用方面，港铁公司已在部分铁路线运用科技，实时监察列车、架空电缆、路轨和道岔装置等系统的健康状况。机电署正积极发挥监督和指导作用，推动港铁公司加快应用创新科技以迈向数据导向的资产管理，以及强化风险预测及管控。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0262)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

香港工程界近年面对工程量萎缩,建造业失业率创高,政府最新公布建造业失业率高达6.9%,居全港各行业之首。尽管2026-27年度基本工程预计开支增至预算案提出约1,280亿元,但远未能弥补整体工程量下降。

1. 有关下列各项工程目前进展情况,以及列出计划展开工程时间表及预计完工日期。

a.北都公路工程

b.十一号干线 (元朗至北大屿山段)工程,特别是青龙桥

c.屯门绕道工程

d.元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程

e.塞拉利昂隧道改善工程

2.上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统项目的勘测,设计工作和建造,请分别列出计划的工程名称及推展时间表和完工日期。

提问人： 卜国明议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

1. 有关工程项目进展表列如下：

	工程项目	项目进展、时间表及预计完工日期
a.	北都公路	路政署正全速进行北都公路的勘查研究,按「全盘规划、分段推展」的方针,将优先推展北都公路(新田段),目标是在明年具备技术条件可为主体建设工程招标,争取在2036年或之前开通。至

	工程项目	项目进展、时间表及预计完工日期
		于其他路段，政府会考虑相关新发展区的交通需求、现有及推展中的运输基建项目、整体的成本效益，以及公共资源安排等因素，拟订较具体时间表。
b.	十一号干线 (元朗至北大屿山段)	路政署现正就十一号干线工程项目进行勘察研究，并已根据《道路（工程、使用及补偿）条例》（第370章）就工程项目刊宪，相关的工程计划已获授权进行。当中，十一号干线拟分阶段展开，现正研究率先兴建南端的青龙大桥，分流现有主要道路（包括屯门公路（深井段）及汀九桥）的车辆，从而纾缓交通挤塞情况。
c.	屯门绕道	路政署现正就屯门绕道工程进行勘察研究，并已根据《道路（工程、使用及补偿）条例》（第370章）就工程项目刊宪，相关的工程计划已获授权进行。为优化工程项目，路政署现正寻求独立专家意见，检视屯门绕道的初步设计，包括如何优化中部通风大楼及其排气口的详细布局及施工期间的临时交通措施，以减低工程对附近环境所造成的影响。 政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优先适时及有序地推展相关项目。
d.	元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程	路政署已于2025年12月就工程招标。有关工程计划拟于2026年第二/三季咨询立法会，目标在财务委员会批准拨款后约五年完成工程。
e.	塞拉利昂隧道改善工程	项目正处于设计时间。政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优先适时及有序地推展相关项目。

2. 正在施工中的上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统项目的数据表列如下：

项目名称	动工日期	预计完工日期
宝马山行人信道系统	2021年8月	2026年年中起分阶段完成
兴盛路至大窝口道行人信道系统	2023年7月	2026年第三季

就正在规划中的上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统项目，所需的建造时间须视乎各项目的个别情况，如岩土状况、土地业权、工程复

杂性等。政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优次适时及有序地推展相关项目。有关项目的推展进度如下：

项目名称/建议走线	推展进度
由士美菲路沿蒲飞径至蒲飞路	正进行初步技术可行性研究的前期工作
由渔晖道至渔光道	
竹园北邨行人信道系统	正进行勘测研究和设计
功乐道升降机及行人信道系统	
将军澳宝琳北路至宝康路行人信道系统	
由活道至皇后大道东近圣若瑟小学	
由西湾河街至西湾河圣十字架天主堂	
由健康东街至百福道	
由呈祥道行人天桥近美孚港铁站至荔景山路近清丽苑商场	
沙田穗禾苑至港铁火炭站自动扶梯连接系统	
由愉景花园旁行人路至沙田头路	
由国瑞路公园至国瑞路	
由石荫路近金石楼至大白田街	
由留仙街至天后庙道	正进行招标
葵涌荔景山路至丽祖路升降机及行人信道系统	
由华星街至青山公路-葵涌段	

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0263)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(邱国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 政府在2025年接收了大榄隧道管制区及中九龙干线之后,为何2025年与2024年在已维修的道路的总面积,只增加50万平方米面积?
2. 在道路维修开支方面,2025年比2024年只增加了1.7百万元,与2026年度比较也只增加2.4百万元,情况不成比例,请解释有关原因?
3. 上述维修开支是否包括街灯及其他机电装置的电费,水费等灯油火燭开支,请说明详细分项内容。

提问人： 卜国明议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1. 因接收大榄隧道管制区及中九龙绕道（油麻地段）而新增的公共道路总面积约为60万平方米。由于中九龙绕道（油麻地段）的道路设施在2025年12月底起陆续接收，部分道路维修记录需要于2026年年初方能完成更新，因此相关的新增道路面积反映于2026年的数据中。
2. 道路维修的工作范围广泛，包括为路政署辖下公共道路、构筑物及其附属设施等进行定期检查、日常维修、植物护养、紧急维修及保养等，以保持道路网络良好及安全的状况，保障道路使用者安全。维修保养工程的开支除了会因为新道路及相关设施启用后移交予路政署保养而有所增加外，亦受其他因素影响，例如现有道路设施的状况、新道路维修工程合约的造价、工资水平及材料成本等。此外，路政署持续研发及引入更耐用的沥青物料作铺路之用，以更具成本效益的方式提升路面素质并减少维修频率。因此，路政署在道路维修方面的开支未必与道路面积成固定的直接比例。

3. 有关维修开支不包括街灯及其他机电装置的电费和水费等开支。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0264)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(邱国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在道路维修开支上,2026比2025年只增加2.4百万元(1,660百万元减去1657.6百万元),不可能做到深层次的修复或更换。

1.请问当局可有5年“修复老旧基建”计划,好像当年水务署的更换及修复水管工程(Replacement and rehabilitation of water mains)般的计划,或大幅增加现有道路维修的开支?

2. 会否增拨资源做“白变黑”,即在现有残旧的石屎马路面(凹凸不平)铺设特别的沥青涂层,使其美观及大幅改善驾驶安全,宁静及舒适度?如会,详情如何,如否,原因为何?

3. 在路旁斜坡工程的开支方面,为何2025年度下降至24.5百万元?原因为何?如果是因为2025年资源不足,是否2026年可追回相差的,以免影响斜坡安全?

提问人： 卜国明议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

1. 路政署的道路维修工程大致可分为纠正性维修及计划性保养工程。纠正性维修是修正由道路巡查中识别或接获有关公共道路损毁或欠妥的报告或投诉的损毁,例如填补坑洞或修复对交通或行人可能构成实时危险的损毁。计划性保养工程则主要包括重铺及重建道路。这些工程的规模通常较大,费用较昂贵,但能提升道路的耐用性。路政署设有恒常的道路巡查机制,透过定期合约聘用承建商为辖下公共道路和附属道路设施进行保养和维修。行车速度及车流量高的快速公路会每天进行一次道路例行巡查,其他主干道路的巡查频率为每星期一次,一般道路则为每一至三个月一次不等。路政署的道路巡查队需每半年为各类道路进行一次详

细检查，收集道路表面及结构状况的数据，以规划中长期的维修工作。同时，路政署会因应道路的损耗情况、交通流量和周边环境等因素，并考虑对市民可能造成的不便（如安排维修所涉及的临时交通改道措施），为道路制定合适的维修保养计划和时间表，以保持道路在良好状态，保障道路使用者安全。在现行机制下，路政署已掌握最新路面状况，适时灵活安排合适的维修工作，为道路制定三个月至一年的保养工程。与此同时，路政署正积极研究针对老化公共道路的大型修复计划，就交通影响、环境因素、资源安排及新材料技术的应用等方面进行全面评估，并适时就有关修复工程项目申请拨款。

2. 路政署最近引入在内地采用的路面表层铺路物料—「高性能超薄磨耗层」，其采用的沥青比现时本港采用的高改性沥青更有黏性及弹性，采用的石料则具辉绿岩，为比本港常用的花岗岩更坚固耐磨。「高性能超薄磨耗层」适用于修复沥青及混凝土路面，其厚度仅约20毫米，可减少资源消耗及节省施工时间。路政署已于2025年12月成功在港岛区柴湾盛泰道及黄竹坑道天桥完成实地试铺计划，成效理想。另外，随着中九龙绕道（油麻地段）通车，龙翔道及呈祥道的车流量有所下降，路政署正着手与相关部门共同制订合适的临时交通安排，计划于今年暑假期间进行试行计划，将龙翔道一段长约500米的混凝土路面铺设「高性能超薄磨耗层」（即“白转黑”的铺设工程），以改善行车舒适度及路面状况。在确立试行计划的可行性后，路政署会进一步与相关部门检视后续的分阶段大规模重铺路面工程的具体施工安排。未来，路政署将根据实际环境状况及需要，在合适的位置应用以上物料，持续提升路面质素。
3. 2024至2026年，路政署用于路旁斜坡工程的实际和预算开支方面表列如下：

	2024年(实际)	2025年(实际)	2026年(预算)
路旁斜坡工程的开支(百万元)	72.9	24.5	71.5

随着现时合约内有关路旁斜坡的大型工程于2024年年底至2025年年初大致完成并进入工程保养期，2025年的开支主要用于支付工程余额及小型修补工作等，因此2025年的实际开支较2024年下降。2026年将批出新的工程合约以及开展大型路旁斜坡工程，因此2026年的预计开支将回复至2024年进行大型工程时的相若水平。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0265)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 技术服务

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 从纲领4的"技术服务"的财政拨款分析显示，由2024年1125百万元至2025年941.2百万元和2026年的901.6百万元,可见有明显下降趋势，原因为何？与香港街道被长期批评“凹凸不平”及与我们“国际城市”形象不符,加上我们须为日趋老化的基建作深层次修复或更换有所不符。

提问人：卜国明议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

纲领(4)技术服务的财政拨款在2024-25年度至2026-27年度按年减少，主要是由于路政署按计划逐步将传统道路照明设施更换为发光二极管照明设施，令需要更换和维修的路灯数目减少，路灯维修开支亦相应下降。此外，两家电力公司于期间收取的燃料调整费下降，亦令公共照明的电力供应支出减少。

路政署致力维持道路网络的安全性及可用性，并提升路面质素，其公共道路及相关道路设施的维修保养工作归类在纲领(2)区域及维修工程。纲领(2)的财政拨款由2024-25年度实际开支23.22亿元增加到2025-26年度修订预算25.98亿元，而2026-27年度的预算进一步增加到29.12亿元。

路政署现时设有恒常的道路巡查机制，透过定期合约聘用承建商为辖下公共道路和附属道路设施进行保养和维修工作。行车速度及车流量高的快速公路会每天进行一次道路例行巡查，其他主干道路巡查频次为每星期一次，而一般道路则为每一至三个月一次不等。路政署的道路巡查队亦需每

半年为各类道路进行一次详细检查，收集道路表面及结构状况的数据，以规划中长期的维修工作。同时，路政署会因应道路的损耗情况、交通流量和周边环境等因素，并考虑对市民可能造成的不便（如安排维修所涉及的临时交通改道措施），为道路制定合适的维修保养计划和时间表，以保持道路在良好状态，保障道路使用者安全。现时，路政署正积极研究针对老化公共道路的大型修复计划，就交通影响、环境因素、资源安排及新物料技术应用等范畴进行全面评估，并将适时就有关修复工程项目拟定计划。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0266)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 请详细交代以下项目工程进行时间表及预算开支：

- a) ”青龙桥“--因可立刻改善屯门公路及汀九桥现时长年的塞车问题。
- b) ”塞拉利昂隧道改善工程“--除可解决每天沙田出九龙的樽颈大挤塞,更是长远解决已超过50年的狮隧接近使用期的迫切问题,避免出现重大事故。
- c) ”龙翔道/程翔道“路面“白转黑”的铺设工程。因必须把握由中九龙绕道开通带来这两条干线短期车流下降的交通契机,方便进行相关工程。
- d) ”香港仔隧道及坚拿道天桥“的路面状况改善工程。因社会长期关注现有路面损毁严重问题。

提问人： 卜国明议员(立法会内部参考编号：39)

答复：

1. 有关工程的所需数据如下：

- a) 青龙大桥是十一号干线的重要组成部分，路政署已根据《道路(工程、使用及补偿)条例》(第370章)就十一号干线工程项目刊宪，相关工程计划已获授权进行。当中，十一号干线拟分阶段展开，现正研究率先兴建南端的青龙大桥，分流现有主要道路(包括屯门公路(深井段)及汀九桥)的车辆，从而纾缓交通挤塞情况。十一号干线工程项目正处于勘查研究阶段，预算工程费用需在设计工作完成后方能确定。

b) 塞拉利昂隧道改善工程项目正处于设计时间，预算工程费用需在设计工作完成后方能确定。政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优次适时及有序地推展相关项目。

c) 龙翔道及呈祥道属交通非常繁忙的主要干道，路政署过去一直密切监察其路面状况，并按需要局部维修破损的路面。然而，由于有关路段的维修工程一般须在晚间数小时内完成，因此要为其进行需时较长的大规模混凝土路面维修非常困难。

随着中九龙绕道(油麻地段)通车，龙翔道及呈祥道的车流量有所下降，路政署正着手与相关部门共同制订合适的临时交通安排，计划于今年暑假期间进行试行计划，将龙翔道一段长约500米的混凝土路面铺设「高性能超薄磨耗层」新型沥青物料(即“白转黑”的铺设工程)，以改善行车舒适度及路面状况。在确立试行计划的可行性后，路政署会进一步与相关部门检视后续的分阶段大规模重铺路面工程的具体施工安排，预算工程费用需在完成检视后方能确定。

d) 路政署负责保养和维修辖下公共道路和附属道路设施(包括香港仔隧道及坚拿道天桥的行车路)，并设有恒常的道路巡查机制，透过定期合约聘用承建商进行有关工作。在定期进行道路巡查时发现或收到公众报告指路面或附属道路设施有破损时，路政署会安排承建商尽快维修可能会引致道路安全问题的损毁(例如车辆高速行驶时碰到坑洞可能会发生意外)。根据路政署的纪录，过去3年，全部修葺路面坑洞的工程均达到路政署的服务承诺，即在收到报告后的48小时内完成。

路政署现时会安排在香港仔隧道夜间的封闭时段，不时进行道路检查及维修工程。同时，路政署亦于2025年10月聘请顾问公司为香港仔隧道进行详细检查，分析隧道整体结构情况。路政署会按检查结果，安排维修工程，预算工程费用需在完成检查后方能确定。

另外，为提升坚拿道天桥的行车舒适度及改善路面整体外观状况，路政署目前正陆续于坚拿道天桥铺设路面覆盖保护层。为尽量减少对道路使用者的交通影响，相关工程将分阶段进行，首阶段工程已于2025年9月展开，并于同年12月底完成。第二阶段的工程预计于2026年第二季开始展开，于2027年第一季度完成；两阶段的工程费用共约1,200万元。路政署会继续密切监察坚拿道天桥的路面状况，按需要在其余合适的位置铺设路面覆盖保护层。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0908)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于在港铁北环线项目、港深西部铁路(洪水桥至前海)项目中应用《香港铁路标准》，政府可否告知本会：

(1) 就北环线及港深西部铁路(洪水桥至前海)(以及其他拟采用该标准的新铁路项目)，在采用《香港铁路标准》前后的(i)最新成本估算、(ii)预计节省金额及百分比、(iii)节省主要来自哪些范畴(如土建、机电、信号、车站设计、采购及测试验收等)，并请按项目以表列方式交代；

(2) 政府就北环线支线(i)原订与最新的关键里程碑(设计、招标、动工、测试及通车)时间表分别为何、(ii)提速的具体措施及关键假设为何、以及(iii)与主线同步开通的目标日期及风险评估(包括审批程序、土地收回、跨境协调、承建市场供应及工程接口风险)为何；及

(3) 政府如何在引入内地及海外合适标准并作本地化适应的同时，确保铁路安全、质量及绩效不受影响，包括(i)由哪个部门 / 独立机构负责审批、核证及监督执行、(ii)是否设有第三方安全评估及审计机制、以及(iii)就关键系统(如信号、供电、通风消防、疏散及网络保安等)有何不可降低的底线要求及验收标准。

提问人： 卜国明议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

(1) 路政署公布的《香港铁路标准》，可助新铁路项目根据个别情况和需要选用更多不同的先进建筑技术、建筑物料、装备及铁路系统，并提供清晰的技术规范作为监管部门的审批依据，同时便利业界制定及优化施工工序，推动香港的新铁路项目提速提效。具体而言，《香港铁路标准》可鼓励采用创新建筑机械、技术和物料(例如更大型或更广泛使用的标

准化预制装配式技术、高强度钢材及超高性能混凝土),以及先进装备和施工规范(例如隧道钻掘机的选型、设计、施工与控制)。个别项目可节省的成本会因应实际情况而异,取决于该项目的性质、规模以至现场条件。

《香港铁路标准》将率先应用于北环线项目和港深西部铁路(洪水桥至前海),未来会再扩展至其他新铁路项目。就北环线项目而言,政府正审视港铁公司的工程预算。我们粗略估算,通过采用《香港铁路标准》,加上合并推展北环线主线及支线所产生的协同效应,有望为北环线项目节省约两成建造成本,并提前支线的时间表两年与主线在2034年或之前同步开通。至于港深西部铁路(洪水桥至前海)香港段方面,勘查及设计工作已经展开,我们正进行设计和相关工地勘测工程、法定程序和财务评估等工作,过程中会估算项目香港段的工程造价,并会体现采用《香港铁路标准》的效益。

- (2) 政府于去年7月与香港铁路有限公司(「港铁公司」))签订了北环线项目的第一部分项目协议,以全盘规划、分段推展的策略,将北环线支线连同主线合并作为一个项目同步推展,优先启动较成熟和较迫切的工程,并同步进行北环线支线的详细规划及设计和法定程序。如上所述,我们粗略估算,通过采用《香港铁路标准》,加上合并推展北环线主线及支线所产生的协同效应,有望提前支线的时间表两年与主线在2034年或之前同步开通。

港铁公司现正就北环线支线进行详细规划及设计,包括环境评估和铁路方案刊宪等法定程序。待相关工作大致完成时,政府与港铁公司会尽快签订北环线项目的第二部分项目协议,落实余下的工程和营运安排。当中会订明通车前关键里程碑的时间,以及港铁公司须提交整体总纲计划供政府监察和控件目进度。同时,港铁公司须定期提交有关项目安全、质量和工期等方面的风险评估,主动向政府汇报任何重大问题/事件和作出预警,并及早采取必要的跟进行动。

- (3) 如《香港铁路标准》的指引强调,《香港铁路标准》保留了香港沿用的铁路标准,并在确保铁路安全、质量及绩效为本的大前提下,引入了国家和全球不同地方的合适铁路标准,当中经过详细分析和比对,并因应香港环境条件作出调整。相关指引亦指出,《香港铁路标准》的其中一个原则是遵循香港法例和法定要求,包括《建筑物条例》(第123章)、《消防条例》(第95章)、《电力条例》(第406章)以及《环境影响评估条例》(第499章)等。

为有效落实《香港铁路标准》,路政署透过调配内部资源成立了铁路审批组,专责处理新铁路项目的建筑图则审批工作。铁路审批组隶属路政署总办事处,与推展铁路项目的团队(即铁路拓展处和北部都会区铁路办事处)分开工作,以保持其独立性。铁路审批组会与相关部门包括机电工程署(「机电署」)共同协作,以确保建筑图则符合乎日后建筑物及铁

路系统的安全运作的需要。项目的建造标准、设计、审批、地盘监督、工程质量和建筑安全等均会受《建筑物条例》(第123章)规管，包括须就工程取得批准及同意，并由建筑专业人士(包括认可人士、注册工程师及注册岩土工程师)及注册承建商(包括一般建筑承建商或专门承建商)负责。

此外，机电署会在新铁路项目推行「工程项目安全检讨」程序，在工程项目的的设计、建筑、安装及测试等阶段，对新铁路项目的长远运作安全进行系统性评估，及早找出主要建筑物及机电装备的潜在安全隐患并提出意见，让工程团队适时跟进，保障长远铁路运作安全。新铁路项目通车前，相关政府部门(包括机电署、运输署、消防处等)亦须进行「安全及良好」审批，通过一系列严谨审查及检验程序，确保新建铁路系统安全稳妥才可启用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0909)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

香港工程界近年面对工程量萎缩,建筑业失业率创高,政府最新公布建筑业失业率高达6.9%,居全港各行业之首。尽管2026-27年度基本工程预计开支增至预算案提出约1,280亿元,但远未能弥补整体工程量下降。

工程项目不断减少的同时,工程顾问开支方面亦大幅下降。

1. 在设计及建筑阶段的基本工程项目中,由顾问公司负责的项目数目,由前年2024年279项减至2026年预算的212项,项目费用少了接近480亿元(211,813百万元减164,036百万元)。请解释跌幅如此大的原因,以及详细解释少了哪些项目?

2. 在本年度用在设计及建筑阶段的基本工程项目的开支方面,同样逐年递减,从2024年11,307.6(百万元)下降至本年度不到一半的5,374.6(百万元),有关原因为何?

提问人： 卜国明议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1. 在设计及建筑阶段的基本工程项目中,由顾问公司负责的项目数目有所下降,主要是由于48个在「人人畅道通行」计划相关的项目会于2025年及2026年竣工。惟路政署于2026-27年度投放于该计划的预计开支较2024-25年度仍有增长,除了完成现阶段余下项目外,亦为计划下一阶段的项目进行可行性研究。

至于相关工程项目总预算下降的主要原因是由于「屯门至赤𩚭角连接路—建造工程」项目已竣工及于2025-26年度完成结算工作,因此该项目约448亿元的核准项目预算不用纳入2026年的预算总额。

2. 本年度用在设计及建筑阶段的基本工程项目的开支方面，由顾问公司负责的项目在 2026 年的预算开支较 2024 年及 2025 年的实际开支有所减少，主要是由于数个工程项目(包括「中九龙干线－主要工程」和「港珠澳大桥香港口岸－填海及口岸设施」)的开支随着相关工程项目竣工及结算工作陆续完成后大幅减少，而其他规划中的主要运输基建工程(如北都公路)在进入建筑期之前的开支相对较低。

－ 完 －

管制人员的答复

(问题编号：2304)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 有关委托给铁路公司或其他机构正进行设计及建筑的基本工程项目,请详细列出2025及2026的各“项目”及其开支预算。以及列出往后最少五年的预计开支每年数额?
2. 在顾问公司进行的研究和其他工作上,为何研究开支由2025年的731.5百万元大幅下降至657.6百万元? 基于未来有很多北都或港深西部铁路进行研究与策划工作进行,为何研究项目及开支不升反减?

提问人： 卜国明议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

1. 路政署委托铁路公司或其他机构正进行设计及建造的基本工程项目的数据表列如下：

项目		开支 (百万元)	
		2025-26 (修订预算)	2026-27 (预算)
1	6038TR - 西铁(第1期)一屯门段主要 基建工程	5.0 (实际开支)	已完成
2	6045TR - 西铁(第1期)一元朗段主要 基建工程	1.3 (实际开支)	已完成

3	6051TR - 沙田至中环线－设计及地盘勘测	-	1.2
4	6052TR - 广深港高速铁路香港段－设计及地盘勘测工作	-	0.1
5	6053TR - 广深港高速铁路香港段－铁路建设工程	3.5	30.3
6	6056TR - 南港岛线(东段)－主要建设工程	0.4	2.2
7	6057TR - 广深港高速铁路香港段－非铁路建设工程	14.6	30.2
8	6061TR - 沙田至中环线－铁路建设工程－余下工程	505.5	432.5
9	6062TR - 沙田至中环线－非铁路建设工程－余下工程	114.9	39.3
10	6063TR - 沙田至中环线－铁路建设工程－前期工程	-	0.1
11	6064TR - 沙田至中环线－非铁路建设工程－前期工程	-	0.1

以上铁路项目在往后年度的开支主要包括通车后的余下工程和合约款项，有关预算取决于相关余下工程进度及合约决算，并将反映于日后的财政年度预算开支。

2. 政府会因应每个新铁路项目和智能绿色集体运输系统项目的规模、涉及的范畴、复杂性等因素，按需要聘用顾问公司协助进行相关工作。每个项目的顾问研究开支不同，每年的开支亦会因应相关项目的推展情况和进度而有所变化。在铁路发展纲领下，2026年度由顾问公司进行研究的预算总额较2025年的实际总额少，主要由于2025年内有4个研究项目完成，另外有7个项目在2026年继续进行，而2026年内新开展的研究项目只有2个，其总额亦较2025年完成的项目为低。整体而言，2026年的研究项目数量及总额比2025年均有所减少。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2305)

总目： (60) 路政署

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 区域及维修工程，(4) 技术服务

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 2025-26年的运作开支，电力供应(分目272)和公路维修(549页)上，实际开支跟核准预算分别大幅下降，2026-27年度的预算在电力供应更进一步下降，此与路政署年内进行 / 计划进行大量基建及铁路工程,以及年内接收大榄隧道和中九龙绕道等大型基建明显有所不符,当中原因为何?

提问人： 卜国明议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

路政署于分目272公共照明的电力供应2025-26年度的修订预算比2024-25年度的实际开支减少10.2%，也较2025-26年度的核准预算减少12.9%，主要是由于两家电力公司期间收取的燃料调整费下降，以及路政署持续推动道路设施的节能措施，减低用电量。2026-27年度，路政署订立减少2%电力支出的节能目标，预计2026-27年度在电力供应范畴的开支能更进一步下降。

公路维修方面，2025-26年度的修订预算比2024-25年度的实际开支增加4.1%，较2025-26年度的核准预算减少7.7%。有关调整主要是由于部分新道路工程和相关项目的完工日期有改变，因此移交路政署进行维修保养的日期及开支亦有所调整。路政署于2025年接收大榄隧道和中九龙绕道（油麻地段）等大型基建，并于2025-26年度的核准预算中为其预留电力供应和公路维修的所需拨款。然而，由于燃料调整费下降，以及其他道路工程和相关项目(包括钻石山发展区的运输基础设施、「人人畅道通行」计划下加装的升降机和湾仔发展计划第二期工程等)延后移交路政署进行维修保养，因此2025-26年度的修订预算所需拨款亦相应减少。

分目000运作开支和分目272公共照明的电力供应只涵盖路政署的经常开支，不包括进行基建及铁路工程所需的开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1719)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(邱国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

过去10年，在北大屿山公路因道路工程而酿成的意外事故，不少于四宗，本年度特别留意的事项包括监督公路工程的安全。政府可否告知，

- 1)请以区议会划分，过去5年涉及道路工程而酿成的意外事故的个案数字、内容及是否有伤亡？
- 2)政府有否突击巡查高速公路进行修路工程，确保承建商有遵守路政署的《道路工程的照明、标志及防护工作守则》？若有，过去3年突击巡查的次数及本年度预计次数何？
- 3)对于北大屿山公路、龙翔道这类交通意外频率较高的道路，政府来年有否改善计划？若有，详情及涉及金额为何？

提问人：陈学锋议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

- 1) 交通意外事故涉及多种成因，运输署没有就涉及道路工程的交通意外宗数作分项备存。
- 2) 任何政府部门及公共或私营机构委聘其工程承建商在高速公路进行工程时，必须为驾驶人士提供清晰的指示以保障道路使用者。相关的道路工程负责人须根据《道路工程的照明、标志及防护工作守则》(下称《守则》)，仔细策划及妥善执行临时交通安排，包括按工程类别设置适当的照明、标志和防护(如交通圆筒、防栏及护航车)等措施，并就有关措施的设置、维持和移除提供足够工作时间和空间，以减低施工地区被车辆撞及的风险，同时提醒驾驶人士倍加留意前方的道路工程。工程进行期间的临时交通安排，亦必须事先得到相关交通管理部门的同意。

路政署在高速公路进行工程时，会派员到现场视察，以监管工程进度、工程质量等，当中包括检查承建商根据《守则》设置临时交通措施。而其他政府部门及机构在高速公路进行工程时，也须为其道路工程进行监管。

根据《道路交通(交通管制)规例》第374G章，香港警务处会根据行动需要，安排适当资源巡查道路工程，向道路工程的负责人发出指示，改善道路工程的不足之处。此外，路政署的审核巡查队伍会就公共道路上挖掘工程的照明、标志及防护措施进行抽样审核，以审核巡查有关道路工程是否符合《守则》规定。若发现违规情况，路政署会通知有关道路工程负责人，要求他们尽快纠正，并按实际情况追究其违反相关规定的责任。路政署于2023年、2024年及2025年在高速公路之挖掘工地的审核巡查次数分别为1 028次、1 125次及1 367次。署方预计在2026年会继续采取上述巡查策略。

3) 运输署透过分析交通黑点和其他交通意外比较频繁的地点的意外数据，详细研究是否有明显的意外模式以至意外的共同成因，并制定针对性的改善措施。整体而言，大多数交通意外涉及驾驶者因素，例如不专注地驾驶、行车时太贴近前面的车辆及不小心转换行车线。就此，运输署一直联同香港警务处与道路安全议会透过宣传教育及加强执法提升驾驶者的道路安全意识。运输署和香港警务处也会继续善用新科技完善交通管理，提升道路安全。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3167)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 技术服务

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「智能路灯管理系统」，政府可否告知本会：

1. 自2022-2023年度至今，当局每年度用于安装「智能路灯管理系统」的开支为多少；预算本年度的相关开支为多少；
2. 过去三个年度，每年度「智能路灯管理系统」的运作开支为多少；本年度相关的运作开支为多少；
3. 请按18区区议会分区划分，「智能路灯管理系统」推出至今，各区已安装该系统的路灯数目为何；预算本年度及下年度，各区计划安装该系统的路灯数目为何；
4. 现时已安装「智能路灯管理系统」的路灯，在故障后的平均复修时间为何；与过往未有系统时相比，复修时间有何变化；
5. 现时已安装「智能路灯管理系统」的路灯，其夜间公共照明网络的巡逻次数与过往未有系统时相比有何变化；
6. 过去三个年度，每年度负责管理和维修路灯的人手编制为何？

提问人：陈家佩议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

1. 自2022-2023年度至今，路政署每年度用于安装「智能路灯管理系统」的开支如下：

	2022-2023 实际 (百万元)	2023-2024 实际 (百万元)	2024-2025 实际 (百万元)	2025-2026* 实际 (百万元)	2026-2027 预算 (百万元)
安装开支	11.54	6.30	17.79	20.21	47.07 ^{注1}

*截至2026年3月12日

注1:九龙及新界区的「智能路灯管理系统」正处于安装及测试阶段，预计较大部分相关开支会于2026-2027年度完成安装工程后支付。

2. 过去三个年度及本年度，路政署每年度「智能路灯管理系统」的运作开支如下：

	2023-2024 实际 (百万元)	2024-2025 实际 (百万元)	2025-2026* 实际 (百万元)	2026-2027 预算 (百万元)
运作开支	3.36	4.48	6.13	12.14 ^{注2}

*截至2026年3月12日

注2:九龙及新界区的「智能路灯管理系统」预计于2026-2027年度陆续投入服务，因此运作开支会有所增加。

3. 「智能路灯管理系统」推出至今，各区已安装该系统的路灯数目，及预计本年度及下年度各区计划安装该系统的路灯数目如下：

地区	已安装 实际数目*	2026-2027 预计数目	2027-2028 预计数目
葵青	1 600	4 500	-
荃湾	-	5 100	-

地区	已安装 实际数目*	2026-2027 预计数目	2027-2028 预计数目
屯门	7 700	800	-
元朗	500	19 600	-
北区	12,900	500	550
大埔	10 400	1 600	-
沙田	11 000	2 000	-
西贡	8 800	1 600	-
九龙城	4800	1 000	-
黄大仙	2 200	600	-
深水埗	3 500	1 000	-
观塘	4 900	1 000	-
油尖旺	4 400	1 200	-
中西区	5 200	-	-
东区	4 000	-	-
湾仔	4 000	-	-
南区	4 400	-	-
离岛	4 400	9 000	-

*截至2026年3月12日

4. 以往公共照明网络未设有自动呈报设备故障的机制，路政署只能透过人手检查或相关公众报告得知公共照明设备出现异常状况。在接获公众报告路灯故障后，路政署的承办商一般会于3小时内完成修复涉及简单修理工作(例如调校及更换灯具)的紧急故障个案，其他紧急故障个案亦会于12小时内完成修理。

「智能路灯管理系统」可通过实时测量每项照明设备的运作参数，监测公共照明网络的健康状况。当测量到异常运作参数时，系统会立即将故障信息发送给维护人员，以便进行故障调查及维修。总体而言，「智能路灯管

理系统」可识别约90%的公众报告路灯故障，而约30%的故障个案则在收到公众报告之前，已由承办商完成修复。

5. 「智能路灯管理系统」在九龙及新界区仍然处于安装阶段，而香港岛的系统正不断微调以优化系统及提升其稳定性。在「智能路灯管理系统」全面投入服务后，夜间公共照明网络的巡逻次数可望减少约50%。

6. 过去三个年度，路政署负责管理和维修路灯的人手编制如下：

	2023-2024	2024-2025	2025-2026
人手编制	116	116	114

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3279)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在二零二六至二七年度需要特别留意的事项中提到继续令香港更「易行」，包括监督各项与提升「易行」度相关工程计划的推展及检视工作，例如上坡电梯系统、「人人畅道通行」计划及行人环境改善计划。就此，请当局告知本会：

1. 预计将开展或继续施工的上坡电梯系统项目有哪些？为此预留的具体拨款金额为何？
2. 当局有否就过往已完成的上坡电梯系统项目进行使用率统计？会否将有关数据作为日后规划同类项目的参考？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

1. 正在施工的上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统(上坡电梯系统)项目的数据表列如下：

工程项目	动工日期	预计完工日期	核准项目 预算 ¹ (亿元)
宝马山行人信道系统	2021年8月	2026年年中起分阶段完成	6.826
兴盛路至大窝口道行人信道系统	2023年7月	2026年第三季	1.925

注1：付款当日价格

就规划中的上坡电梯系统项目，政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优次适时及有序地推展相关项目。预计于2026-27年度开展的上坡电梯系统项目的数据如下：

工程项目	推展进度
留仙街至天后庙道升降机及行人信道系统	正进行招标，工程估算待定
葵涌荔景山路至丽祖路升降机及行人信道系统	
华星街至青山公路－葵涌段自动扶梯系统	

2. 政府一直十分重视上坡地区的易达性，并透过上坡电梯系统加强上坡及下坡地区行人通道的连接。在规划上坡电梯系统项目时，运输署会根据评审机制²，就「社会效益」及「成本效益」两方面进行独立评分，再综合考虑，以确保推展项目对地区市民有明确效益及认受性，并符合成本效益。评审机制会推算市民在拟议上坡电梯系统启用后的出行模式及分流情况的转变，评估上坡电梯系统的受惠人数，以预计其使用量。

注2：依据政府于2019年年底向立法会上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统小组委员会汇报并获得委员同意的评审机制。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1948)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署已设立北部都会区铁路办事处，以协助推展与北部都会区相关的铁路项目，就此，政府可否告知本会：

- 1、2025-26年度，北部都会区铁路办事处的工作详情为何；
- 2、2026-27年度，北部都会区铁路办事处预计的工作详情和推展时间表为何；
- 3、北部都会区铁路办事处与其他监督铁路项目的政府部门，其职能和分工有何异同；
- 4、请按职级列出北部都会区铁路办事处与其他监督铁路项目的政府部门的常额职位数目、编外职位数目及分别涉及的薪酬开支为何；

职级	常额职位数目	薪酬开支	编外职位	薪酬开支
首长级				
专业职系				
技术职系				
一般职系				

5. 成立铁路署的推展时间表为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：44)

答复：

- 1.及2. 北部都会区铁路办事处于2025-26年度和2026-27年度主要负责统筹和推展与北部都会区相关的铁路项目，包括古洞站、洪水桥站、北环线项目和港深西部铁路(洪水桥至前海)。

古洞站和屯马线洪水桥站的工程正在进行，预计分别于2027年及2030年竣工。另外，政府已与香港铁路有限公司(港铁公司)签订了北环线项目的第一部分项目协议，以新思维合并推进北环线主线和支线，争取在2034年或之前同步开通。政府同时全力推动港深西部铁路(洪水桥至前海)，早前已邀请相关承建商及营运商就项目香港段提交意向书，市场反应良好，收到的意向书达80多份。政府正同步推进勘查及设计工作，目标是让项目的香港段具备技术条件可于2027年招标以尽快展开详细设计及建造工程，争取于2034年完成工程建设，并随即进行联调联试，实现两地政府于2035年开通港深西部铁路的共同目标。

3. 新铁路项目发展的的工作涉及路政署和机电工程署(机电署)。路政署的铁路拓展处和北部都会区铁路办事处负责规划香港铁路发展以及监督新铁路项目的实施。当中，铁路拓展处负责研究及制定香港铁路网络的未来发展计划，并统筹和推展北部都会区以外的铁路项目。北部都会区铁路办事处则负责统筹和推展与北部都会区相关的铁路项目。此外，机电署铁路科根据相关铁路安全条例，负责规管及监察铁路系统的安全运作。

4. 在路政署的开支总目下(即总目60)，北部都会区铁路办事处和铁路拓展处截至2026年3月1日的人手编制及薪酬开支载于下表：

职级	常额职位数目	薪酬开支 (百万元) ^[注]	有时限职位数目	薪酬开支 (百万元) ^[注]
北部都会区铁路办事处				
首长级	1	2.10	3	7.10
专业职系	26	31.50	22	24.90
技术职系	4	2.40	-	-
一般职系	1	0.30	2	0.80
铁路拓展处				
首长级	6	14.10	-	-
专业职系	69	81.20	24	27.50
技术职系	27	15.30	-	-
一般职系	30	14.50	1	1.60

^注 按薪级中点估计的年薪值。

在机电署的开支总目下(即总目42)，机电署铁路科截至2026年3月1日的人手编制及薪酬开支载于下表。机电署铁路科规管及监察的铁路系统，包括由香港铁路有限公司营运的铁路系统、由香港机场管理局营运的香港国际机场旅客捷运系统、由香港电车有限公司营运的电车系统，以及由山顶缆车有限公司营运的山顶缆车系统。机电署没有就新铁路项目备存开支分项数字。

职级	常额职位 数目	薪酬开支 (百万元) ^[注]	有时限职位 数目	薪酬开支 (百万元) ^[注]
铁路科				
首长级	3	6.66	2	4.18
专业职系	43	64.73	-	-
技术职系	4	4.92	-	-
一般职系	8	2.54	-	-

^注 按薪级中点估计的年薪值。

5. 政府早前拟成立铁路署，通过整合现时路政署的北部都会区铁路办事处和铁路拓展处，以及机电署的铁路科，成为负责铁路规划、推展及安全规管的专责部门。由于成立新部门将牵涉新增经常性人手及资源需求，在更审慎控制经营开支的方向下，政府认为需要再考虑成立铁路署的合适时机。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1739)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

因应依山而建小区的行人畅达性（尤其长者人口比例较高的小区，例如黄大仙竹园北邨）及上坡地区自动扶梯连接系统的规划及资源安排，特区政府可否告知本会：

（一）现时有否就全港依山而建小区的步行畅达性与无障碍设施进行系统性审视，特别是长者人口比例较高的地区；在2026至27年财政年度有否预留专项资源开展或扩大相关畅达性研究；若有，预算金额、涵盖地区范围等详情如何；

（二）在「上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统计划」及「人人畅道通行」计划下，过去3年政府在依山而建小区开展了多少个行人信道系统或相关无障碍设施项目；请分区列出每个项目的性质（如自动扶梯、升降机、行人隧道或有盖行人天桥等）、服务人口结构（包括长者比例）、现时所处阶段（技术可行性研究 / 设计 / 已获拨款待动工 / 施工中等）及预计完工时间；

（三）就竹园北邨行人信道系统这一属「上坡地区自动扶梯连接系统」的拟建项目，其前期设计及技术可行性研究已完成的具体内容；估算工程费用；会否订立具体的动工及启用时间表；

（四）在2026至27年度预算安排下，路政署在总目60及相关基本工程储备基金分目中，合共为改善依山而建小区畅达性的研究及工程（包括上坡地区自动扶梯 / 升降机系统及为行人天桥、高架行人道和行人隧道加建无障碍通道设施等）预留了多少资源；会否制订更清晰的优次排序指标（例如坡度、与铁路站 / 巴士总站距离、长者人口比例等），并引入三维步行网络分析等新工具，定期检视及公开各依山而建小区的步行畅达性评级及改善时间表？

提问人：陈永光议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

(一) 及 (二)

政府一直十分重视小区的畅达性，并分别透过上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统(以下称「上坡电梯系统」)及「人人畅道通行」计划，提升上坡地区的易达性及为公共行人信道加建无障碍信道设施。

(I) 上坡电梯系统

运输署规划上坡电梯系统项目时，会依据立法会上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统小组委员会于2019年年底同意的评审机制，就「社会效益」(考虑因素包括受惠人数及对象、可否尽快落实，和便利成效)及「成本效益」两方面进行独立评分，再综合考虑，以确保推展项目对地区市民有明确效益及认受性，并具备成本效益。

政府过去3年完成或开展的上坡电梯系统项目表列如下：

工程项目	设施	服务人数 (当中65岁 以上长者)	工程进度	预计完工时间
葵涌青山公路至工业街升降机及行人信道系统	升降机及行人信道系统	17 500 (约3 600)	已于2023年第四季度完成	-
富宝花园至西沙路升降机及行人信道系统	升降机及行人信道系统	28 000 (约6 400)	已于2025年第三季度完成	-
宝马山行人信道系统	升降机及自动扶梯	16 500 (约4 100)	施工中	2026年年中起分阶段完成
兴盛路至大窝口道行人信道系统	自动扶梯连接系统	24 000 (约4 200)	施工中	2026年第三季
留仙街至天后庙道升降机及行人信道系统	升降机及行人信道系统	6 800 (约1 500)	正进行招标	2029年第一季
华星街至青山公路(葵涌段)自动扶梯系统	自动扶梯连接系统	18 200 (约4 900)	正进行招标	2029年第一季
葵涌荔景山路至丽祖路的升降机及行人信道系统	升降机及行人信道系统	24 000 (约11 000)	正进行招标	2029年第三季

(II) 人人畅道通行计划

政府一直致力为公共行人信道加建无障碍信道设施，自2012年8月推出「人人畅道通行」计划起，适时扩展范畴，积极为全港现有公共行人通道(即公共行人天桥、高架行人道和行人隧道)，包括位于依山而建小区的行人通道，增设更多无障碍通道设施(即升降机或斜道)，以便利长者及有需要人士。在推展「人人畅道通行」计划时，路政署会与地区人士保持沟通，就拟增设无障碍信道设施的行人信道、拟建电梯位置、建造方法等听取他们的意见。过去3年，政府在「人人畅道通行」计划下推展187个项目，涵盖为依山而建小区的现有行人通道增设升降机，部分有关项目的数据表列如下¹：

工程项目	设施	工程进度	预计完工时间
沿 阁 麟 街 近 敦和里的行人天桥 (结构编号 HF135)	为 现 有 行 人 天 桥 增 设 升 降 机	已于2023年第四季度完成	--
横 跨 翠 琳 路 近 翠林小区会堂 (结构编号 SK01)	为 现 有 行 人 天 桥 增 设 升 降 机	已于2023年第四季度完成	--
横 跨 青 康 路 近 长康邨第二商场 (结构编号 K&T01)	为 现 有 行 人 天 桥 增 设 升 降 机	已于2024年第四季度完成	--
邻 近 峰 华 邨 峰霞道天桥横跨翡翠道的高架行人道(结构编号 FW01)	为 现 有 高 架 行 人 道 增 设 升 降 机	已于2025年第四季度完成	--
横 跨 振 华 道 近 乐 华 南 邨 (结构编号 KS43)	为 现 有 行 人 隧 道 增 设 升 降 机	已于2025年第四季度完成	--
横 跨 青 康 路 近 青 盛 苑 (结构编号 NF125)	为 现 有 行 人 天 桥 增 设 升 降 机	已于2025年第四季度完成	--
黄 大 仙 区 横 跨 竹园道连接竹园广场及竹园体育馆的行人	为 现 有 行 人 天 桥 增 设 升 降 机	施工中	2027年第一季

¹「人人畅道通行」计划致力为全港所有公共行人天桥、高架行人路或隧道于可行情况下加建无障碍通道设施（即升降机及斜道），服务人口结构不是作为推展项目的首要参考数据，因此路政署没有备存每个项目所服务的长者人口比例等资料。

工程项目	设施	工程进度	预计完工时间
天桥(结构编号CYS03)			
横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南邨的行人隧道(结构编号WTS04)	为现有行人天桥增设升降机	施工中	2028年第一季
横跨振华道近佐敦谷游乐场(结构编号KT05)	为现有行人天桥增设升降机	施工中	2028年第一季
横跨秀茂坪道近顺天邨宁波第二中学(结构编号KT06)	为现有行人天桥增设升降机	施工中	2028年第一季

政府会适时检视为全港依山而建小区的步行畅达性与无障碍设施进行系统性审视的需要，并因应最新的政策发展情况，探讨会否预留专项资源开展相关畅达性研究。

- (三) 政府现正优化「竹园北邨行人信道系统」项目的初步设计，提升该系统的畅达性及工程成本效益。政府将在2026年上半年在相关地点进行土地勘测工程，收集岩土数据以进行下一阶段的详细设计工作。由于项目尚在研究及设计时间，目前未有工程开支估算。政府会因应最新的政策发展情况，持续检视项目的优次缓急，适当调整推展进度。

(四)(I) 上坡电梯系统

政府预计「上坡电梯系统」工程在2026-27财政年度预算为2亿1,850万元，以支付该年度内勘测研究、设计和正在施工的工程费用。如上文所述，政府在推展上坡电梯系统项目时，会按照既定评审机制及清晰的指标，持续审视评审机制的成效及与各持分者沟通，确保有关项目切合公众需要。

(II) 人人畅道通行计划

政府预计「人人畅道通行」计划工程在2026-27财政年度预算为11亿2,332万元，以支付该年度内勘测研究、设计和正在施工的工程的费用。如上文所述，路政署在推展「人人畅道通行」计划时，会持续与地区人士沟通并提供各行人信道的相关数据，以便区议会与地区人士充分考虑有关因素后，厘定建造升降机的优次。

政府会继续透过现有机制，监察及提升依山而建小区的步行设施及畅达性。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0313)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 区域及维修工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

行人路在经历日常使用和受天气情况的影响，路面不平情况时有出现，对途人造成不便甚至构成安全隐患。就此，政府可否告知本会：

(一) 过去3年，政府接获行人路面质素和状况不佳的报告或投诉的个案数字为何？政府就处理个案和实地视察的人手和开支为何？请以表列形式并以18区作为分类，列出相关资料。

(二) 过去3年，政府开展的路面保养维修及重铺的工作项目和计划分别为何？有关的开支明细和工程进度为何？请以表列形式并以18区作为分类，列出相关资料。

(三) 过往有否利用科技，以有效监测行人路面的破损情况？如有，详情为何？如否，未来会否优化路面的监测方法？

提问人： 何敬康议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

(一)过去3年(即2023年至2025年)，路政署接获各区行人路路面不平的投诉个案数字如下：

地区	2023年	2024年	2025年
中西区	863	1 659	1 696
东区	639	1 034	814
南区	320	515	392

地区	2023年	2024年	2025年
湾仔区	469	675	491
九龙城区	258	415	549
油尖旺区	1 114	1 299	1 211
深水埗区	584	475	498
黄大仙区	158	217	116
观塘区	319	661	613
大埔区	252	259	223
元朗区	699	702	535
屯门区	360	356	308
北区	374	482	404
西贡区	221	200	179
沙田区	387	542	470
荃湾区	504	663	537
葵青区	334	365	315
离岛区	173	122	122

在接获有关行人路路面不平的投诉后，路政署当区的道路维修组会派员到场视察，并按路面的实际状况安排承建商进行所需的维修工作，亦会适时回复投诉人以交代个案跟进情况。有关工作属日常道路维修保养工作的一部分，路政署并无分拆备存处理行人路路面不平个案(包括就个案进行实地视察)的人手和开支的统计资料。

(二)路政署定期巡查辖下的行人路，并会适时安排适当的维修工程，以确保行人路维持良好的状况。由2024年年中开始，路政署在各区的道路维修定期合约中逐步加密行人路的定期巡查次数，将以往每一至三个月进行一次行人路例行检查及每六个月进行一次详细检查整合为综合检查，并加密检查频率至每个月一次。重要的行人路（例如位于行人专用区计划范围内的行人路）则每七天进行一次例行检查。若检查时发现可能会引致行人路安全问题的损毁，或接获有关行人路路面凹凸不平的投诉或报告，路政署会进行评估，尽快采取适当的跟进行动(例如围封相关路段、检查附近路面、进行维修工程等)，并按需要适时重铺行人路路面。

为提升公共行人路网络的安全及可用性，路政署在过去3年于各区共80个路段开展大规模的行人路路面重铺工程，工程开支共约9,000万元。有关工程的数据如下：

地区	路段	工程进度
中西区	金钟道/正义道、德辅道西、民光街	已完成
	永乐街介乎德辅道西与文咸东街、金钟道西行介乎添马街与红棉路	进行中
东区	筲箕湾东大街、筲箕湾道、小西湾道近富怡道、天后庙道	已完成

地区	路段	工程进度
南区	香叶道、业勤街/业兴街/南朗山道、南风道、薄扶林道近薄扶林村	已完成
湾仔区	利园山道、黄泥涌道、勿地臣街介乎罗素街和霎东街、告士打道及兴发街近维多利亚公园	已完成
九龙城区	多福道、宝其利街、科发道、东正道	已完成
油尖旺区	梳士巴利道/九龙公园径、科学馆道、加连威老道、咸美顿街介乎砵兰街和上海街、上海街近窝打老道、亚皆老街介乎联运街和太平道	已完成
深水埗区	东京街、兴华街、荔枝角道近港铁美孚站A出口、顺宁道介乎永隆街与长发街	已完成
黄大仙区	横头磡南道、龙翔道(近黄大仙中心)、毓华街及慈云山道北行方向、龙翔道、蒲岗村道和盈凤里	已完成
观塘区	临兴街/宏冠道/宏照道、庆田街、油塘道、常悦道介乎新明大厦和瑞兴中心、牛头角道介乎联安街和康宁道、新清水湾道	已完成
大埔区	创新路、科城路、马窝路和马聪路	已完成
	翠乐街	进行中
元朗区	天慈路、天瑞径、公园南路、公园北路	已完成
屯门区	石排头路、青松观路、屯隆街、仁爱堂街、屯仁街、和平径	已完成
北区	龙运街、智昌路、华明路、保健路介乎丙岗路和粉锦公路	已完成
	马会道介乎天平路及宝运路	进行中
西贡区	佳景路、毓雅里、香港单车馆、宜春街	已完成
沙田区	村南道、西沙路/宁泰路、源禾路、沙田头路近车公庙体育馆、大围道近富嘉花园	已完成
荃湾区	蜆地坊、圆墩围、沙咀道介乎曹公街和满乐大厦、三陂坊	已完成
葵青区	华员径、青绿街、兴盛路、牙鹰洲街	已完成
离岛区	涌盛街、东涌海滨路	已完成
	达东路	进行中

(三)路政署一直积极在公共道路的维修保养方面应用创新科技及将工作流程数码化，提升道路维护的效率。路政署自2022年年底逐步实施电子化道路维修监察系统，把道路(包括行人路)巡查及监督程序数码化，使路政署人员更有效管理辖下道路维修承建商的道路巡查工作及维修工程。系统在2024年已全面应用于所有道路维修合约。路政署现正开发该系统的第二阶段，将纳入更多监察管理功能，例如向进度不理想的承建商自动发出提示或警告，以及电子化审查程序等，进一步提升道路维护的效率与成效。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0314)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 区域及维修工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就路政署对公用行车道路及道路设施的维修保养工作和改善道路工程，政府可否告知本会：

(一) 过去3年，政府得悉因行车路面状况不佳而导致交通事故的个案数字为何？

(二) 就繁忙的交通干道和路段进行路面实地视察的密度、人手和开支为何？请以表列形式，并以18区作为分类列出相关资料。

(三) 截至2025年为止，有否采用更耐用和环保物料以改善路面状况的进度？如有，项目和计划详情为何？如否，未来会否开展有关研究或试行工作？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

(一) 过去3年，路政署没有收到因行车路面状况不佳而导致交通事故的个案。

(二) 路政署设有恒常的道路巡查机制，透过定期合约聘用承建商进行有关工作。行车速度及车流量高的快速公路会每天进行一次道路例行巡查，其他主干道路的巡查频次为每星期一次，而一般道路则为每一至三个月一次不等。当发现道路有破损时，承建商便会适时安排适当的维修工程。

截至2025年3月31日，路政署在区域及维修工程纲领下的人手编制为1 139人，负责区域行政及道路维修工作。相关人手除了负责道路维修方面，包括定期道路检查的工作外，还包括规划及管理道路维修计划及监督维修工程、管理紧急应变中心，以处理山泥倾泻、冲毁道路及树木倒塌等紧急事故，以及统筹各公用事业机构进行的挖路工程。此外，相关人手亦需处理其他区域行政工作，包括就卖地、政府和私人发展计划及设置通道的道路事宜给予意见，以及进行小型道路改善工程等。路政署没有就繁忙交通干道和路段进行路面实地视察工作的人手编制备存分项数字。

路政署于2023年至2025年的道路维修开支分别为17.291亿元、16.559亿元及16.576亿元。进行道路巡查属于本署整体道路维修工作的一部分，本署没有备存分区的分项数字。

(三) 路政署十分重视路面工程的质素，持续研发及引入更耐用的沥青物料作铺路之用，以提升路面质素，减少维修频率和资源消耗。路政署于2025年4月1日起已全面推行于合适位置采用，在抗变形、抗老化及抗疲劳方面的表现均优于传统沥青的高改性沥青物料「高改性沥青玛蹄脂碎石混合料(HMSMA)」，作铺路之用。在高速公路路面的维修工程中，路政署会采用透水性高的高改性沥青多孔摩擦层物料，协助路面雨水迅速排走，大大减低车辆因路面湿滑而引致交通意外的机会。另外，此物料亦可减低车轮辗过路面时发出的噪音，令道路环境更宁静。路政署会持续研发及引入更耐用的沥青物料作铺路之用，在提升路面质素并减少维修频率的同时，为驾驶者缔造更好的驾驶环境。

此外，路政署最近亦引入在内地采用的路面表层铺路物料—「高性能超薄磨耗层」，其采用的沥青比现时本港采用的高改性沥青更有黏性及弹性，而采用的石料则为比本港常用的花岗岩更坚固耐磨的辉绿岩。「高性能超薄磨耗层」适用于修复沥青及混凝土路面，其厚度仅约20毫米，可减少资源消耗及节省施工时间。路政署已于2025年12月成功在港岛区柴湾盛泰道及黄竹坑道天桥完成实地试铺计划，效果理想。未来，路政署将根据实际环境状况及需要，在合适的位置应用这种物料，以持续提升路面质素。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2334)

总目： (60) 路政署
分目： (000) 运作开支
纲领： (3) 铁路发展
管制人员： 路政署署长(邱国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

- 1.就2026-27年工作指标，请表列下列四项内容中的：项目、总金额及年内开支预算：
 - i.9个委托给铁路公司或其他机构，正进行设计及建筑的基本工程项目；
 - ii.9个顾问公司进行的研究和其他工作；
- 2.请列出131项由路政署提供铁路规划支持的运输及规划研究；
- 3.在2026-27年度需要特别留意的事项中，提到就东九龙智能绿色集体运输系统，及港深西部铁路香港段(洪水桥—前海)进行勘测及设计工作，在基本工程储备基金中，6067TR在2026-27年预算4800余万；后者6070TR预算为1亿1200余万，请问两笔开支的用途、勘探和设计工作的进度为何；
- 4.“为建议实施的铁路项目及其他较长远的铁路发展预留的路线”有哪些，过程中会否涉及收地，及需要在年度内申请拨款？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1. (i) 路政署委托铁路公司或其他机构正进行设计及建造的基本工程项目的数据表列如下：

	项目	项目 总预算 (百万元)	2026-27年 预算开支 (百万元)
1	6051TR 沙田至中环线—设计及地盘勘测	2,407.5	1.2

2	6052TR 广深港高速铁路香港段—设计及地盘勘测工作	2,733.0	0.1
3	6053TR 广深港高速铁路香港段—铁路建设工程	70,070.6	30.3
4	6056TR 南港岛线(东段)—主要基建工程	1,213.2	2.2
5	6057TR 广深港高速铁路香港段—非铁路建设工程	16,015.0	30.2
6	6061TR 沙田至中环线—铁路建设工程—余下工程	74,130.1	432.5
7	6062TR 沙田至中环线—非铁路建设工程—余下工程	7,350.1	39.3
8	6063TR 沙田至中环线—铁路建设工程—前期工程	7,102.6	0.1
9	6064TR 沙田至中环线—非铁路建设工程—前期工程	1,448.2	0.1

(ii)由顾问公司进行的9个研究如下：

	顾问研究	总预算 (百万元)	2026-27年 预算开支 (百万元)
1	东九龙智能绿色集体运输系统—勘查研究、设计及建造	173.8	32.9
2	港深西部铁路(洪水桥至前海)香港段—勘查研究、设计及建造	158.0	54.0
3	沙田至中环线—建设、测试和调试阶段的监测和验证—勘查研究	275.6	0.4
4	沙田至中环线(沙中线)有关以服务经营权模式营运沙中线的专业服务—勘查研究	9.5	0.1

	顾问研究	总预算 (百万元)	2026-27年 预算开支 (百万元)
5	屯门南延线、北环线第一期古洞站及洪水桥站工程项目监督及查核之相关风险评估的咨询服务－勘查研究	10.5	1.8
6	东涌线延线工程、小蚝湾站工程及机场铁路掉头隧道延展段工程项目监督及查核之相关风险评估的咨询服务－勘查研究	10.6	1.4
7	独立审查北环线项目第二部分的财政安排－勘查研究	9.6	5.9
8	为跨境铁路及智能绿色集体运输系统项目实施建筑管制机制提供专业支持－勘查研究	6.5	3.6
9	独立审查白石角站的财政安排－勘查研究	待定 (视乎招标结果)	待定 (视乎招标结果)

2. 路政署会为各政策局、部门及机构的规划及工程研究涉及铁路规划的部分提供技术支持。路政署预计在2026年需为131项研究提供支持，主要涉及于全港不同区域进行的发展及基建规划，包括新发展区的规划研究、新基础设施的勘查及工程研究、道路改善工程研究等，表列如下：

相关的政策局、部门或机构	研究项目数量 (项)
土木工程拓展署	71
渠务署	9
路政署	31
运输署	6
水务署	3
其他 (包括发展局、创新科技及工业局、建筑署、屋宇署、机电工程署、规划署、香港铁路有限公司及市区重建局等)	11

3. 项目6067TR是为东九龙智能绿色集体运输系统项目进行的勘查及设计，以及相关的工地勘测工程，有关工作已于2024年7月获立法会财务委员会批准拨款后展开。这项目于2026-27年的预算主要是支付相关顾问合约开支。政府计划于2026年就东九龙智能绿色集体运输系统项目招标，目标于2033年或之前通车。

项目6070TR是为港深西部铁路(洪水桥至前海)香港段进行的勘查及设计工作，以及相关的工地勘测工程，有关工作已于2025年6月获立法会财务委员会批准拨款后展开。这项目于2026-27年度的预算主要是支付现正进行的设计和Related工地勘测工程、法定程序和财务估算等工作。我们的目标是让项目香港段具备技术条件于2027年招标，尽快展开详细设计及建造工程，争取于2034年完成工程建设，并随即进行联调联试，实现两地政府于2035年开通港深西部铁路(洪水桥至前海)的共同目标。

4. 有关2026至2027年度需要特别留意的事项“为建议实施的铁路项目及其他较长远的铁路发展预留路线”中，涉及的项目包括港深西部铁路(洪水桥至前海)、北环线项目第二部分、南港岛线(西段)、将军澳线南延线、中铁线、北环线东延线及新界东北线等。预计以上部分项目会涉及收回土地或地层。

北环线项目第二部分、南港岛线(西段)及将军澳线南延线计划以「拥有权」方式推展，政府会因应项目的资金差额向铁路公司批出物业发展权，由铁路公司负责项目的财务、设计、建造、营运和维修保养，并最终拥有项目，当中不涉及政府的工程拨款。至于其余项目，政府会因应每个铁路项目的建造和营运情况，以及其独特性及个别情况，审视项目的推展和财务安排，具体安排有待确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2335)

总目： (60) 路政署
分目： (000) 运作开支
纲领： (4) 技术服务
管制人员： 路政署署长(邱国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

- 1.在分目272公共照明的电力供应项，修订预算为2亿3000余万，较核准预算减少逾12%，请问修订预算大幅减少由何导致？及2026-27年预算会进一步减少2%的原因；
- 2.公共设施采用环保能源将有助香港减少碳排放，现时路政署的道路及其他公共设施采用环保能源的比例若干，主要使用在哪些范畴，及年度内会否有进一步推展使用环保能源计划，若有，内容为何及开支若干？若不，原因为何？

提问人： 林铭锋议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1. 分目272公共照明的电力供应涵盖所有道路设施的电力支出，包括街道照明、交通灯、行人天桥和隧道的升降机及自动梯，以及公共交通交汇处通风设备。2025-26年度的修订预算比核准预算减少12.9%，主要是由于两家电力公司收取的燃料调整费下降，以及路政署持续推动道路设施节能措施，减低用电量。2026-27年，路政署进一步订立减少2%电力支出的节能目标。
2. 为持续推广能源效益和可再生能源，路政署会在合理可行范围内，考虑在道路及相关公共设施项目采用可再生能源技术。路政署近年已在合适的行人天桥、行人隧道、有盖行人道及隔音罩等道路构筑物上安装太阳能板及光伏系统，将太阳能转换成电能，供不同道路设施（如照明及自动扶手电梯等设施）使用。道路构筑物上的太阳能板系统每年合共产生约60 000千瓦小时的能源。2026-27年用于光伏系统的建造开支约为170万元。

除了安装在道路构筑物上，路政署亦在中九龙绕道项目中的启德行政大楼顶部安装光伏发电板和太阳能热水系统，每年合共可产生超过20 000千瓦小时的能源。

路政署会继续审视其他技术和财务上可行的方案，在道路及相关公共设施项目采用环保能源。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0062)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

对比2025-26年度预算，2026-27年度的特别留意事项中剔除了「就拟议的港岛西至洪水桥铁路的规划工作提供技术意见，以支持交椅洲人工岛的拟建发展」的相关描述。请告知本会：

(1)剔除该项目描述是否意味着相关铁路的推展时间表已被大幅押后或暂缓；

(2)目前港岛西至洪水桥铁路的整体规划及研究情况为何？有否预备没有交椅洲人工岛的兴建方案可供考虑；

(3)局方有否重新评估在缺乏该铁路项目的情况下，如何有效连接北部都会区与港岛核心商业区？

提问人： 林筱鲁议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

在《香港主要运输基建发展蓝图》的规划中，政府展示一系列与拟议交椅洲人工岛相关的运输基建项目，当中包括港岛西至洪水桥铁路，以连系北部都会区和市区。

由于交椅洲人工岛填海工程现阶段未有明确的推展时间表，政府会检视其相关运输基建项目的规划和推展安排，当中会考虑在未有交椅洲人工岛发展下的不同方案，包括其运输需求、技术可行性和运输及成本效益，并按缓急优次适时及有序地推展相关项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0064)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(邱国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在『26/27年度需要特别留意的事项』提及，致力使用创新科技和把工作流程数码化，以便提高工作效率。此事项在过去多个年度亦有提及。请告知本会：

- (1)过去三年，局方在道路维修及管理上落实了哪些具体的工作流程数码化措施？其实际提升效率的成效为何；
- (2)26/27年度预计将投入多少开支用于推展工作流程数码化及应用创新科技；
- (3)局方有否计划将挖掘准许证管理系统与水务署、渠务署等其他部门的数据进一步整合，以减少重复挖掘道路对市民的影响？

提问人： 林筱鲁议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

- (1)路政署一直致力在公共道路的维修保养方面使用创新科技及将工作流程数码化，以提升工作效率。过去三年，路政署研发及推行的创新科技应用及工作流程数码化措施如下：

现时，电子化道路维修监察系统（Road Maintenance Monitoring System, RMMS)已在所有道路维修工程合约中使用，将道路维修的监察及行政工作全面电子化。过去当路政署工程人员巡查时发现道路设施受损，做法是人员在完成巡查后填写并传送实体表格至承建商跟进。现时通过使用RMMS，工程人员在户外巡查时只需登入系统，便能把实地撷取有关设施受损的数据以电子方式通知承建商，承建商可迅即收到有关资料并安排维修工作。承建商在完成维修工作后亦可使用RMMS汇报完工及提交维修记

录。采用RMMS能减省繁复的文书工作及传送时间，提高工作效率，方便路政署工程人员监察维修进度，令维修保养记录更妥善。路政署现正开发RMMS系统的第二阶段，将纳入更多监察管理功能，例如向进度不理想的承建商自动发出提示或警告，以及电子化的审查程序等，进一步提升道路维护的效率与成效。系统的第二阶段已在2026年年初先行在七个道路维修工程合约中使用，目标是在2026年年推展至所有道路维修工程合约。

路政署亦应用人工智能侦测道路欠妥系统(Road Defect Detection System, RDDS)为道路进行日常巡查。系统使用在巡路检测车上安装的高清相机拍摄路面情况，并用全球卫星定位技术记录拍摄相片位置，再以人工智能技术自动识别路面裂缝及褪色路面标记，代替过往依靠巡路人员目测，确保侦测结果客观准确。相比以往需依赖巡路员在封路后进行目测及量度，每天仅能检测数百米行车道路面状况，现时维修人员可在无需封路的情况下，全面掌握路面的最新状况，从而更有效地规划道路维修工作，减低对交通的影响。在全面采用RDDS后，承建商从完成道路检测工作至提交道路检测报告所需的时间平均由48小时大幅缩短至24小时。

路政署于2025年开展RDDS的系统升级工作，引入更先进的人工智能算法以大幅提升图像识别的精确度与处理速度。除了原有的路面裂缝及褪色路面标记识别功能外，侦测功能将扩展至识别交通标志牌的褪色、变形或被植物遮挡的情况、路面杂草过度生长，以及破损的排水沟与沙井盖等。相关的系统升级预计于2026年第四季完成。

此外，路政署自2024年起聘请服务承办商研发激光扫描路面三维影像的路面状况评估系统(Road Condition Assessment System, RCAS)，该系统利用配备激光扫描设备及全球卫星定位技术的检测车以正常车速行驶，能自动识别并准确记录行车路路面上各种类型的缺陷，例如坑洞、车辙等，并计算出每100米行车道的路面状况指数供维修工程人员参考，决定该段路是否优先需要进行重建或重铺工程。

RCAS每天能检测约200公里的行车道。相对过去巡路员每天最多只能检测数百米行车道的速度，RCAS能让维修人员更全面掌握所有路面的最新状况，更有效运用资源规划道路维修工作。另外，RCAS在路面上进行侦测及量度时不需封路，省却过往封路的资源和时间，亦能避免对交通造成影响。路政署将于今年开始陆续将该项技术纳入新道路维修合约中推行。

(2)2026-27年度，路政署在纲领(2)下用于推展公共道路维修保养工作流程数码化及创新科技的预算运作开支约为1,173万元。

(3)路政署自2009年推出网上挖掘准许证管理系统（下称“管理系统”），通过电子方式协调和管制公共道路挖掘工程，取代传统纸本的申请。为了更全面掌握各项拟议挖掘工程的计划以便互相协调、减少重复挖掘和对市民及交通的影响，挖掘工程倡议人在登记拟议道路挖掘工程后，管理系统会从相关数据中识别出不同拟议道路开掘工程可能出现冲突的情况（例如：开挖范围互相重叠或开挖范围相距较近而可能导致临时交通安排发生冲突等），并会要求相关工程倡议人（如公用事业机构及政府工务部门，包括水务署、渠务署等）先互相沟通并提交协调报告，以便进一步考虑其申请。管理系统亦能确定拟议道路开掘是否符合道路开掘限制（即新建成的行车道及行人路在一般情况下分别于五年及一年内不准开掘）和重复开掘限制（即同一工程倡议人及其他工程倡议人分别不可在同一路段完成开掘后的六个月及三个月内重复开掘），从而减少重复挖掘对道路使用者的影响。

在合适的情况下，路政署会积极鼓励不同的挖掘工程倡议人采用共同壕坑挖掘同一位置，并开挖适合所有工程的坑道。在各项工程有序完成后，由最后一名挖掘准许证持证人修复整个路面。这项工作可加强协调公共道路挖掘工程并减少重复挖掘道路。

此外，路政署于2019年亦已优化管理系统，使计算机程序自动识别出曾被界定为须协调的道路开掘工程且修订其时间表至与其他工程倡议人的工程相隔三至六个月的申请个案，即没有违反重复开掘限制但没有采用共同壕坑挖掘的个案。为了鼓励采用共同壕坑及避免重复挖掘，如挖掘工程倡议人未能提供合理理据解释无法采用共同壕坑的原因，路政署可考虑拒绝其申请。

路政署正计划在管理系统中开发新的程序及接口，让工程倡议者能直接从管理系统下载其拟议开挖范围的数据，并上载至由地政总署协助优化中的地下管线信息系统，以显示拟议开挖范围内已整合的地下管线数据，包括供水管、雨水渠、污水渠、煤气管、电缆等，让挖掘工程倡议人对地下设施的走线及深度等进行分析，从而更有效地规划工程的细节及施工方案，减少工程倡议者因未能掌握地下公用设施占用情况而需要更改拟议开挖走线所导致的重复挖掘道路对市民造成的影响。上述优化功能预计于2027年上半年推出。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0547)

总目： (60) 路政署
分目： (000) 运作开支
纲领： (3) 铁路发展
管制人员： 路政署署长(邱国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署近日宣布成立铁路审批组，以加快新铁路项目的推展进程。就此，政府可否告知本会：

(a)铁路审批组与路政署现有铁路拓展处及北部都会区铁路办事处的之间有何分工，定位有何异同；

(b)过去3个年度及预计在2026-27年度，铁路拓展处及北部都会区铁路办事处人员职系、职级、职位，薪酬、运作及设备开支分别为何；

(c)预计在2026-27年度，铁路审批组人员的职系、职级、职位，薪酬、运作及设备开支分别为何；

(d)近年政府曾有建议成立铁路署，将路政署铁路拓展处、北部都会区铁路办事处及机电工程署铁路科合并，以加强对铁路工程与安全的督导；然而，去年和今年政府财政预算案的总目开支分析没有提及「筹备成立铁路署」，而路政署又已成立铁路审批组，是否代表政府已搁置成立铁路署的建议；及

(e)署方会否考虑在铁路审批组加入机电工程师等人员，以在建造阶段奠定日后铁路营运安全的基础？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

(a) 路政署的铁路拓展处和北部都会区铁路办事处负责规划香港铁路发展以及监督新铁路项目的实施。当中，铁路拓展处负责研究及制定香港铁路网络的未来发展计划，并统筹和推展北部都会区以外的铁路项目。

北部都会区铁路办事处则负责统筹和推展与北部都会区相关的铁路项目。

此外，为有效落实《香港铁路标准》，路政署透过调配内部资源成立了铁路审批组，专责处理新铁路项目的建筑图则审批工作，配合项目的进度集中及有效地进行审批，以提升行政效率。铁路审批组隶属路政署总办事处，与推展铁路项目的团队(即铁路拓展处和北部都会区铁路办事处)分开工作，以保持其独立性。

(b) 铁路拓展处及北部都会区铁路办事处过往3个年度及预计在2026-27年度的人手编制如下：

年度	职系	职位数目	薪酬开支 (百万元) ^[注]
2026-27 (预计)	首长级	10	23.30
	专业职系	138	161.60
	技术职系	31	17.70
	一般职系	34	17.20
2025-26	首长级	10	23.30
	专业职系	141	165.10
	技术职系	31	17.70
	一般职系	34	17.20
2024-25	首长级	11	25.40
	专业职系	128	149.70
	技术职系	31	17.70
	一般职系	35	17.50
2023-24	首长级	11	24.00
	专业职系	126	138.50
	技术职系	31	16.40
	一般职系	35	16.50

^注 按薪级中点估计的年薪值。

路政署就铁路拓展处及北部都会区铁路办事处的其余日常运作开支没有备存分项数字。

- (c) 路政署总办事处辖下的铁路审批组在2026-27年度的人手编制见下表。有关数字为铁路审批组的初期编制，路政署会因应不同铁路项目的进展情况，检视并按需要调整有关编制。

职系	职位数目	薪酬开支 (百万元) ^[注]
专业职系	8	6.78
技术职系	2	0.65
一般职系	1	0.32

^注 按薪级中点估计的年薪值。

路政署就铁路审批组的其余日常运作开支没有备存分项数字。

- (d) 铁路审批组是负责审批新铁路项目的建筑图则。政府早前拟成立的铁路署计划整合现时路政署的北部都会区铁路办事处和铁路拓展处，以及机电工程署的铁路科。当时的建议并不包括审批铁路项目建筑图则，即铁路审批组的职能。

由于成立新部门将牵涉新增经常性人手及资源需求，在审慎控制经营开支的方向下，政府认为需要再考虑成立铁路署的合适时机。

- (e) 铁路审批组专责处理新铁路项目的建筑图则审批工作，成员包括屋宇测量师、结构工程师、土木工程师等与建筑工程相关的专业人员。铁路审批组会与相关部门包括机电工程署共同协作，以确保建筑图则符合建筑物及铁路系统的安全运作的需要。

此外，机电工程署会在新铁路项目推行「工程项目安全检讨」程序，在工程项目的设计、建筑、安装及测试等阶段，对新铁路项目的长远运作安全进行系统性评估，及早找出主要建筑物及机电装备的潜在安全隐患并提出意见，让工程团队适时跟进，保障长远铁路运作安全。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0961)

总目： (60) 路政署

分目： (000) 运作开支

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署近日发布《香港铁路标准》，推动香港的新铁路项目提速提效，致力缩短工期及降低成本。就此，政府可否告知本会：

(a)《香港铁路标准》(i)顾问研究开支及(ii)路政署督导顾问的人手及开支分别为何；

(b)据报，北环线将成为本港首个采用《香港铁路标准》的铁路项目，预计可节省20%建造成本，并将支线部份加快最少2年落成；所节省的成本与时间涉及哪些工序，且分别采用哪些新技术；

(c)署方在纲领(3)「确保北环线项目第一部分按时于二零三四年或之前完成」的目标中，2026年的计划为10%；该数值乃根据何种指针衡量（如工程费用、土方量、工时、抑或其他因素）；既然政府争取北环线主线与支线在2034年同步通车，为何署方不为北环线主线其他部份及支线设立同类指标；及

(d)由于北环线通车后，势必加重屯马线特别是锦上路站的负荷，当局会否藉发布《香港铁路标准》为契机，加快推进中铁线早日动工；如会，时间表为何；如否，原因为何；及

(e)政府除从技术层面制定《香港铁路标准》外，还有何措施对培育及留住铁路人才作出规划；如有，资源分配去向为何；如否，原因为何？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

(a)编制《香港铁路标准》的相关顾问研究的合约费用约为292万元。路政署是以现有人手负责《香港铁路标准》的编制工作，未能分项列出。

(b)路政署公布的《香港铁路标准》，帮助新铁路项目根据个别情况和需要选用更多不同的先进建筑技术、建筑物料、装备及铁路系统，并提供清晰的技术规范作为监管部门的审批依据，同时便利业界制定及优化施工工序，推动香港的新铁路项目提速提效。具体而言，《香港铁路标准》鼓励采用创新建筑机械、技术和物料（例如更大型或更广泛使用的标准化预制装配式技术、高强度钢材及超高性能混凝土），以及先进装备和施工规范（例如隧道钻掘机的选型、设计、施工与控制）。因应实际情况个别项目可节省的成本取决于该项目的性质、规模以至现场条件。

就北环线项目而言，政府正审视港铁公司的工程预算。我们粗略估算，通过采用《香港铁路标准》，加上合并推展北环线主线及支线所产生的协同效应，有望为北环线项目节省约两成建造成本，并提前支线的时间表两年与主线在2034年或之前同步开通。

(c)纲领(3)中北环线项目第一部分计划于2026年完成的百分率，是以项目的累积开支除以总计划成本为基础而得出。北环线主线其他部分及支线属于北环线项目第二部分的范围，政府正与港铁公司就该部分项目协议的财务安排进行磋商。北环线项目第二部分的相关年度目标将于签订第二部分项目协议后订定。

(d)拟议的中铁线将连接锦田至九龙塘，加强「北部都会区」和港九市区的连系。我们正为拟议的中铁线筹备下一阶段的推展工作，包括敲定项目的推展模式、财务安排等，当中会考虑到应用《香港铁路标准》的情况。

(e)《香港铁路标准》为香港铁路建设的设计、施工、营运及维修提供一套统一而清晰的技术依据和指引。我们预期新标准有助吸引更多熟悉国家或海外标准并具资格的工程顾问及承建商等相关专业人员参与香港铁路项目，亦有助促进创新技术的应用及交流，加强市场竞争，对培育及留住铁路人才有正面作用。

路政署亦会继续善用内部资源，为相关政府专业和技术人员提供有关铁路项目发展专业知识的培训。另外，港铁公司亦设有港铁学院，推动人才培养与技术传承，支持香港铁路的长远发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2333)

总目： (60) 路政署
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(邱国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署在纲领(2)的工作包括负责维修所有公用道路，包括道路构筑物、政府行车隧道、道路设备、排水系统及路旁斜坡。就此，政府可否告知本会：
(i)2025-26年度原来预算为28.061亿元，修订预算为25.977亿元，较原来减少2.084亿元，减幅为7.4%；而2026-27年度的预算为29.124亿元，较2025-26年度的修订预算增加3.147亿元，增幅为12.1%；今明两年度的预算较原来出现明显波动，原因为何；

(ii)2026-27年度，署方预计在纲领(2)净减少30个职位至1,107个职位；所减少及保留的职位，涉及的职系、职位及薪酬开支分别为何；署方将如何确保有充足人手应付维修路面的需要；

(iii)在2026-27年度预算开支中，薪酬、运作、设备和物料的开支分别为何；在铺路物料中，采用新物料(如「高改性沥青玛蹄脂碎石混合料」HMSMA6、HMSMA10)的比例为何；及

(iv)过去3个年度及预计在2026-27年度，署方对各条政府隧道 / 桥梁的维修保养开支分别为何？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

(i) 2025-26年度纲领(2)的修订预算比原来预算减少7.4%，主要反映部分新的道路工程和相关项目(包括钻石山发展区的运输基础设施、「人人畅道通行」计划下加装的升降机和湾仔发展计划第二期工程等)的完工日期有所改变，延后移交路政署进行维修保养，工场服务(包括机电服务等)所需的拨款亦因而减少。

2026-27年度的预算增加，主要反映上述延后项目和新的道路工程和相关项目会开始交由路政署进行维修保养，工场服务所需的拨款亦因而增加。

(ii) 2026-27年度纲领(2)预算减少30个职位，所属职系、职位和薪酬开支(按薪级中点估计的年薪值)表列如下：

职系	职位	减少职位数目	薪酬开支 (百万元)
技术职系	二级监工	17	5.76
一般职系	文书助理及二级私人秘书等	6	1.63
	二级工人	4	0.80
	丈量员	3	0.79

另外，2026-27年度纲领(2)保留1 107个职位，所属职系、职位和薪酬开支(按薪级中点估计的年薪值)表列如下：

职系	职位	职位数目	薪酬开支 (百万元)
专业职系	包括政府工程师、总工程师、高级工程师、工程师 / 助理工程师、高级机电工程师、机电工程师 / 助理机电工程师及土地测量师 / 助理土地测量师	176	196.88
技术职系	包括首席技术主任、高级技术主任、技术主任 / 见习技术主任、首席测量主任、高级测量主任、测量主任 / 见习测量主任、总技术主任(工程督察)、高级工程督察、工程督察、助理工程督察、电气督察、助理电气督察、一级监工、二级监工及描摹员	757	380.21
一般职系	包括一级行政主任、二级行政主任、高级文书主任、文书主任、助理文书主任、文书助理、办公室助理员、一级私人秘书、二级私人秘书、一级物料供应员、二级物料供应员、助理物料供应员、高级技工、技工、丈量员、二级工人及汽车司机等	174	54.85

路政署一直通过利用科技和精简程序减省人手。在公共道路的维修保养方面，路政署积极使用创新科技和把工作流程数码化，以提高工作效率。现时，电子化道路维修监察系统（Road Maintenance Monitoring System, RMMS）已全面应用在所有道路维修工程合约中。该系统有助减省繁复的文书工作及传送时间，提升工作效率，方便路政署工程人员监察维修进度。

此外，路政署持续研发及引入更耐用的沥青物料，以提升路面质素并减少维修频率，有效提升道路的耐用性并减少维修次数（详见下文第(iii)段）。

路政署会持续探讨采用创新科技，研发更耐用物料，以及灵活调配人力资源，务求在财政资源及人手编制适度调整的同时，维持公共道路的巡查、维护及管理水平，为市民提供安全及畅顺的出行环境。

(iii) 2026-27年度纲领(2)所涉及的拨款为29.124亿元，预计开支如下：

	预算(亿元)
个人薪酬及与员工有关连的开支	7.542
部门开支 (包括维修材料、工场服务和一般部门开支)	3.741
公路维修开支	16.791
公共照明的电力供应开支	1.050

路政署于2025年4月1日起已全面推行于合适位置采用，在抗变形、抗老化及抗疲劳方面的表现均优于传统沥青的高改性沥青物料「高改性沥青玛蹄脂碎石混合料(HMSMA)」，作铺路之用。此外，在高速公路路面的维修工程中，路政署会采用透水性高的高改性沥青多孔摩擦层物料，协助路面雨水迅速排走，大大减低车辆因路面湿滑而引致交通意外的机会。另外，此物料亦可减低车轮辗过路面时发出的噪音，令道路环境更宁静。路政署会在进行工程前为路段进行评估，根据其特性(例如交通流量、损耗程度、速度限制及邻近环境等)选择合适的铺路物料，路政署没有为2026-27年度订定使用不同新物料的比例。

(iv) 纲领(2)下政府主要行车隧道在过去3个年度及预计在2026-27年度的维修保养开支表列如下^{注1}。路政署没有分拆备存其余个别构筑物，包括约1 500条行车天桥及桥梁以及约1 600条行人天桥及行人隧道的维修保养开支。

隧道名称	2023-24年度 实际开支 ^{注2} (百万元)	2024-25年度 实际开支 ^{注2} (百万元)	2025-26年度 修订预算 ^{注2} (百万元)	2026-27年 预算 ^{注2} (百万元)
塞拉利昂隧道	1.33	0.79	0.93	0.88
城门隧道	0.14	0.19	0.30	0.45
将军澳隧道	4.07	2.95	0.77	0.77
大老山隧道	0.47	1.18	1.19	0.55
观景山隧道	1.52	2.71	7.30	3.81
机场隧道	1.73	0.08	0.33	0.28
龙山隧道	0.96	0.73	0.28	0.87
长山隧道	0.17	0.13	0.16	0.21

隧道名称	2023-24年度 实际开支 ^{注2} (百万元)	2024-25年度 实际开支 ^{注2} (百万元)	2025-26年度 修订预算 ^{注2} (百万元)	2026-27年 预算 ^{注2} (百万元)
屯门—赤鱲角 隧道	2.08	1.50	1.97	2.16
海底隧道	2.31	3.10	3.53	3.50
西区海底隧道	0.43	2.11	0.69	1.38
东区海底隧道	1.00	0.74	0.79	1.14
香港仔隧道	3.21	3.37	5.28	5.75
启德隧道	1.86	1.32	2.62	1.20
中环及湾仔绕 道隧道	17.92	6.58	8.50	12.0
将军澳—蓝田 隧道 ^{注3}	-	0.34	0.54	0.62
大榄隧道 ^{注4}	-	-	0.15	0.17
中九龙绕道 (油麻地段隧 道) ^{注5}	-	-	0.80	2.00

注1： 各年度的维修开支会随检查周期及实际维修需求而有所增减。

注2： 表内所列的开支只包括纲领(2)区域及维修工程下「公路维修」中的维修保养费用，不包括纲领(2)下「工场服务」或基本工程计划下的开支。另外，表内所列开支亦不包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用、有关年度的建造成本折旧费及其他政府部门的维修工程开支等。

注3： 将军澳—蓝田隧道于2024年2月交由路政署负责结构及行车路面的维修保养。

注4： 大榄隧道于2025年5月31日归属政府，并由路政署负责结构及行车路面的维修保养。

注5： 中九龙绕道(油麻地段隧道)于2025年12月21日通车，由路政署负责结构及行车路面的维修保养。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0116)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府就北部都会区预留的交通基建开支当中，支持「港深西部铁路」及「北环线支线」相关规划工作的预算为何？同时是否涉及计算相关跨境合作服务的人力资源或顾问服务等开支需求？若当中涉及跨境规划发展等若出现提前或延误情况，对现时开支有否影响？

提问人： 刘智鹏议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

港深西部铁路（洪水桥至前海）（「港深西部铁路」）方面，立法会财务委员会已于2025年6月批准拨款3亿380万元（按付款当日价格计算）开展香港段的勘查及设计，内容已包括支持与内地相关单位就港深西部铁路的不同范畴进行沟通 and 协调，当中包括财务安排、设计标准、跨境乘客量预测、技术细节、两地的营运及维护要求、与深圳境内口岸衔接的设计、深圳湾口岸站建造期间跨境口岸交通的临时安排，以至一系列的跨境法律事宜，例如采购合约、委托设计安排等。若在勘查及设计期间对港深西部铁路的时间表作出调整，预计一般情况下无须增加相关核准预算。

北环线项目由香港铁路有限公司（「港铁公司」）以「拥有权」方式推展，即由港铁公司负责新铁路项目的财务、设计、建造、营运和维修保养，并最终拥有铁路。在此基础上，北环线支线的规划与设计工作由港铁公司负责，不涉及政府的工程拨款。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0401)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程，(3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就下列铁路及道路改善工程的进展，当局可否告知本会：

(一) 东涌线延线的最新进度、预计完工日期、目标通车日期为何；当局会否考虑将东涌线延线进一步延伸至亚洲国际博览馆；如会，详情为何；如否，原因为何；

(二) 东铁线增设白石角车站工程的最新进度、预算相关详细规划及工程勘测工作的开展日期及开支、建造工程的预算开支，以及预计车站的落成时间为何；

(三) 港深西部铁路（洪水桥至前海）及北环线支线两个跨境铁路项目的最新进度、预算详细规划及工程勘测工作的开展日期及开支、建造工程的预算开支，以及预计通车日期分别为何；

(四) 塞拉利昂隧道改善工程的最新进度、预算相关建造工程的开支、提交立法会申请拨款的日期，以及预计落成日期为何？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

(一) 东涌线延线项目的主要工程已于2023年5月动工，工程现正按计划推进，目标于2029年通车。东涌线延线由东涌站伸延约1.3公里至东涌西，并在逸东邨的西面位置建造一个铁路站，以及在东涌站与欣澳站之间的东涌东填海区增设一个铁路站及改道约1.2公里长的铁路轨道，为东涌新市镇扩展区提供铁路服务。现时需前往亚洲国际博览馆的乘客可乘坐机场快线前往博览馆站；政府没有计划延伸东涌线延线项目至机场岛上的亚洲国际博览馆。

（二）政府相关政策局及部门正积极与香港铁路有限公司（「港铁公司」）跟进白石角综合发展项目，包括在现有东铁在线加建新铁路站、重置教育大学运动中心到本部校园附近、以及利用重置教育大学运动中心后释出的土地连同附近适合作住宅发展的用地提供房屋和配套设施。白石角综合发展项目的筹备工作已处最后阶段，政府会继续与港铁公司紧密协商，待完成内部程序后会尽快向外公布，交代发展项目的整体建议。新铁路站的规划一直按计划进行，目标是在2033年或之前开通新铁路站。

（三）按照构建「轨道上的大湾区」的愿景，特区政府与深圳当局正继续透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」（专班），携手推展港深西部铁路（洪水桥至前海）及北环线支线两个跨境铁路项目。为加强两地工作对接，两地政府早前在专班的框架下，设立「跨界轨道项目推展办公室」和「法务小组」，推进两个跨境铁路项目的勘测、规划和设计等工作，以及研究和讨论两个项目所涉及的法律事宜。

在港深西部铁路（洪水桥至前海）方面，立法会财务委员会已于2025年6月批准拨款3亿380万元（按付款当日价格计算）开展香港段的勘查及设计工作。我们正进行设计和相关工地勘测工程、法定程序和财务评估等工作，过程中会对项目香港段的工程造价作出估算。我们早前已邀请相关承建商及营运商就项目香港段提交意向书，市场反应良好，收到的意向书达80多份。我们的目标是让项目的香港段具备技术条件可于2027年招标，尽快展开详细设计及建造工程，争取于2034年完成工程建设，并随即进行联调联试，实现两地政府于2035年开通港深西部铁路（洪水桥至前海）的共同目标。

就北环线支线而言，我们去年与港铁公司签订北环线项目的第一部分项目协议，以全盘规划、分段推展的策略合并推进北环线主线和支线，令整个项目提速提效，使支线的时间表较原先大幅提前两年，争取与主线在2034年或之前同步开通。港铁公司已优先启动北环线项目当中较成熟和较迫切的工程，包括于去年10月陆续开展北环线主线的工程（例如建造隧道钻挖机启动竖井），并同步进行北环线支线的详细规划及设计和法定程序，包括进行环境影响评估和准备为铁路方案刊宪的程序。详细规划及设计的过程中亦会对项目的工程造价作出估算。

（四）塞拉利昂隧道改善工程现处于设计时间。政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优次适时及有序地推展相关项目。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0024)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「人人畅道通行」计划（下称「计划」），政府可否告知本会：

（一）按地区划分，列出目前正在施工的项目名称、原定完工日期及最新预计完工日期；如项目出现延误，其具体原因为何；

（二）已完工项目的平均工期为何；

（三）过去五年，因承建商问题而收回工程并重新招标的项目数目为何；

（四）政府近年引入「组装合成」建筑法加快工程项目进度，截至2025年底，计划内共有多少个项目采用此技术；

（五）目前「租者置其屋计划」屋邨范围内的行人通道未被纳入计划，政府有否计划检视上述地点并开展工程；如有，时间表为何；如否，原因为何？

提问人：梁文广议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

- (一) 路政署一直致力推动「人人畅道通行」计划，各阶段共382至个项目。截至2026年2月底，落成项目数量共有272个，占所有项目约7成，平均施工时间约为3年。计划下正在施工中的项目共有105个，详情载于附件。

计划下的工程项目大致推展顺利。过去五年，因个别承建商表现欠佳而导致工程项目延迟的有9个，路政署已收回相关工程合约内尚未完成的加建升降机工程项目，并已把这些余下工程与其他「人人畅道通行」工程项目一并纳入2024年8月批出的新工程合约内，当中的5个项目已于2025年落成并开放予公众使用，路政署会争取在今年内完成余下的4个项目。

- (四) 2021年年底至今，路政署已在「人人畅道通行」计划下批出共3份采用「组装合成」建筑法的合约，为53条行人通道加建76部升降机。
- (五) 政府一直致力为公共行人信道加建无障碍信道设施，于2012年8月推出「人人畅道通行」计划，积极增设更多相关设施（即升降机及斜道），方便市民上落公共行人通道。因应社会要求，政府于2019年推展一项「特别计划」，在符合特定条件的情况下为香港房屋委员会辖下「租者置其屋计划」、「可租可买计划」屋邨和已拆售物业的公共屋邨的行人天桥、行人隧道和高架行人道加建升降机。现时「特别计划」下涉及「租者置其屋计划」屋邨的项目共有7个，其中一个项目已于2025年完成并开放予公众使用。

按地区划分目前正在施工中的项目
(截至2026年2月底)

结构编号	位置	预计完工日期
中西区		
HS22	薄扶林道及士美菲路交界	2027年第1季
东区		
HS14	横跨顺泰道近永泰道公园 ¹	2026年第3季
YT01	横跨耀兴道近东骏苑银骏阁及耀东商场	2028年第2季
WT02	连接环翠商场及环翠邨逸翠楼平台	2027年第2季
南区		
HKS01	横跨利东邨道近利东邨东升楼	2027年第1季
LT03	横跨利东邨道连接利东商场一期及二期近利东邨东升楼	2028年第2季
九龙城		
K64	横跨红磡道近戴亚街 ¹	2026年第2季
KF111	横跨界限街近基堤道	2026年第4季
KS21	横跨佛光街近和衷街	2028年第1季
OM01	横跨忠孝街近爱民邨敦民楼	2027年第1季
深水埗		
SSP01	横跨大坑东道近南山邨南安楼及大坑东邨东辉楼 ¹	2026年第2季
黄大仙		
KS7	横跨龙翔道近彩虹港铁站	2028年第4季
WTS04	横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南邨	2028年第1季
KF92A	横跨龙蟠街近凤德道 ¹	2026年第4季

¹ 因个别承建商表现欠佳，导致工程项目曾出现延误。路政署已收回相关工程项目，并把这些余下工程与其他「人人畅道通行」工程项目一并纳入2024年8月批出的新工程合约内，重启有关工程，这些项目会在今年内陆续完成。

结构编号	位置	预计完工日期
KF62	横跨凤德道及蒲岗村道近凤德邨	2027年第4季
KF77	横跨龙翔道近斧山道	2026年第3季
KS14	横跨太子道东近观塘道	2027年第4季
WTS01	横跨牛池湾街近彩云邨丰泽楼	2027年第1季
WTS02	横跨新清水湾道近坪石游乐场	2026年第4季
WTS06	横跨清水湾道及丰盛街交界	2028年第1季
TZL01	横跨双凤街连接慈乐邨(一期)及慈乐邨(二期)	2028年第3季
WTH01	横跨富美街连接横头磡邨宏晖楼及宏富楼/宏安楼	2028年第1季
CYS03	横跨竹园道连接竹园广场及竹园体育馆	2027年第1季
观塘		
K49	沿利安道横跨新清水湾道	2028年第1季
KF148	横跨东区海底隧道收费广场	2027年第1季
KS62	横跨彩荣路近彩德商场	2028年第1季
KT01	横跨碧云道连接广田邨巴士总站及康栢苑	2028年第4季
KT05	横跨振华道近佐敦谷游乐场	2028年第1季
KT06	横跨秀茂坪道近顺天邨宁波第二中学	2028年第1季
KWT03	横跨碧云道连接广田邨广靖楼及康雅苑	2028年第1季
SL04	横跨利安道连接顺利邨利业楼及顺致苑	2027年第1季
TPN03	横跨翠屏道连接翠屏北邨翠樟楼及翠梓楼	2028年第4季
元朗		
NF130	横跨青山公路—元朗段及凤翔路	2027年第2季
NF374	横跨天福路近港铁天水围站D出口	2028年第2季
NF143	横跨青山公路—元朗段近元朗东成里路连接巴士站与博爱医院	2027年第4季

结构编号	位置	预计完工日期
NF307	横跨青山公路一元朗段近丰年路连接元朗广场	2027年第2季
NF341	横跨天瑞路与天秀路	2027年第3季
NF383	横跨香港湿地公园路近天瑞路	2028年第1季
NF404	横跨朗和路连接港铁元朗站G2出口及十八乡五和村	2027年第3季
NS223	横跨天城路及天恩路近天龙路	2028年第1季
YL01	横跨天耀路近天水围警署及天盛商场	2028年第2季
TY02	横跨天城路近天慈轻铁站	2028年第1季
屯门		
NF98	横跨湖景路近兆禧苑商场	2027年第1季
NF93	横跨鸣琴路近山景邨景乐楼	2026年第4季
NF94	横跨鸣琴路近山景邨景华楼	2027年第3季
NF102	横跨湖山路近龙门路	2026年第3季
NF103	横跨龙门路近蝴蝶轻铁站	2027年第1季
NF161	横跨屯门河道、屯门公路及青山公路近凤地轻铁站	2026年第4季
NF169	横跨震寰路连接大兴邨及大兴体育馆	2026年第1季
NF189	横跨青山公路一蓝地段近蓝地大街	2028年第1季
NF198	横跨鸣琴路近田景路	2027年第1季
NF231	横跨屯门乡事会路近海珠路	2026年第2季
NF232	横跨海荣路近三圣轻铁站	2026年第2季
NF319	横跨青山公路一岭南段近屯贵路	2027年第1季
NF410	横跨屯马线近屯门医院轻铁站	2027年第4季
BF01	横跨蝶景路连接蝴蝶广场及湖景邨湖碧楼	2027年第3季
OT01	横跨友爱路及屯门乡事会路连接爱定商场及友爱邨爱曦楼	2028年第4季

结构编号	位置	预计完工日期
OT02	横跨友爱路及屯门乡事会路连接安定邨定德楼及友爱邨爱廉楼	2028年第3季
西贡		
SK02	横跨翠琳路连接翠林商场及景明苑	2027年第2季
NF294	横跨清水湾道近壁屋惩教所	2027年第2季
NS149	横跨宝宁路近将军澳宝宁路健康中心	2026年第4季
KM01	横跨岭光街连接健明邨及彩明商场	2028年第4季
TL01	横跨翠琳路连接翠林邨停车场及安林楼	2027年第4季
大埔		
NF79	横跨粉岭公路近大窝村	2026年第4季
NS78	横跨大埔太和路近大埔文娱中心	2027年第3季
KF02	横跨宝湖道连接广福商场	2028年第3季
KF04	横跨宝湖道近广福邨广仁楼	2028年第1季
北区		
NF304	横跨一鸣路近景盛苑商场	2026年第3季
NS50	横跨马会道近符兴街	2027年第4季
NS113	横跨百和路及保健路近太平邨	2026年第1季
NS120	横跨马会道及宝石湖路近兴仁村	2027年第3季
NF228	横跨新运路近粉岭车站路	2028年第3季
CY06	横跨现有道路连接彩园邨彩珠楼及彩华楼	2028年第1季
沙田		
NF66	横跨大埔公路－沙田段近禾輦邨	2026年第3季
NF299	横跨西沙路近颂安邨	2028年第1季
NF338	横跨鞍骏街近马鞍山公园	2026年第4季
NF446	横跨东铁线路轨近松岭里	2026年第4季
NS41	横跨田心街近车公庙路	2027年第1季

结构编号	位置	预计完工日期
NS57	横跨翠田街近车公庙路	2027年第2季
NS183	横跨马鞍山路近马鞍山警署	2027年第2季
NS286	横跨马鞍山路及恒德街近港铁大水坑站	2026年第2季
ST01	横跨锦英路近锦英商场	2026年第3季
ST02	横跨美田路连接美松苑及美城苑	2028年第3季
HK01	横跨显径街连接显径商场	2028年第3季
KY01	横跨现有道路连接广源商场及广林苑	2028年第1季
LY01	横跨现有道路连接沥源邨福海楼及禾輦邨	2027年第3季
荃湾		
NF427	横跨海安路近油柑头码头	2027年第4季
NF439	横跨青山公路－青龙头段近浪翠园第3期	2026年第1季
NF440	横跨青山公路－青龙头段近浪翠园第4期	2028年第3季
NF167	横跨大涌道近沙咀道	2028年第1季
NF220	横跨石围角路及象鼻山路	2028年第2季
SWK03	横跨石围角路近石兰楼	2028年第4季
葵青		
NF123	横跨涌美路近上高滩街	2027年第3季
NF124	横跨涌美路近长康邨	2027年第2季
NF213	横跨枫树窝路近清心街	2026年第2季
NF225	横跨兴芳路及葵富路	2027年第1季
NF233	横跨兴芳路近葵益道	2026年第3季
NF275	横跨安捷街近安荫商场	2026年第3季
NF292	横跨青衣乡事会路近青衣分区警署	2026年第3季
K&T03	横跨青敬路近长安邨安湖楼	2026年第3季
K&T04	横跨葵仁路近新都会广场	2026年第4季

结构编号	位置	预计完工日期
K&T06	横跨大白田街连接石荫邨及石荫东邨	2027年第1季
NF214	横跨青绿街近青怡花园	2028年第1季
SL16	横跨现有道路连接石篱商场一期、石篱（一）邨石泰楼及石安楼	2028年第3季
TWH01	横跨大窝口道连接大窝口商场及大窝口邨富强楼	2027年第2季

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2606)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第224段提及正争取北环线主线和支线在二零三四年或之前同步开通。至于港深西部铁路（洪水桥至前海段），预计明年为详细设计及建造工程招标，目标在二零三五年开通。就此，当局可否告知本会：

1.港深西部铁路（洪水桥至前海）香港段的整体建设费用是否已有初步预算，若有，为何；

2.北环线主线和支线目前支出费用为何，请列出详细开支。

提问人：梁美芬议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

路政署已于2025年年中开展港深西部铁路(洪水桥至前海)香港段的勘查及设计工作，现正进行设计和相关工地勘测工程、法定程序和财务评估等工作，过程中会对项目香港段的工程造价作出估算。

北环线项目(包括北环线主线及支线)透过「铁路加物业」模式由香港铁路有限公司(「港铁公司」)以拥有权方式推展。在此基础上，政府会因应项目的资金差额向港铁公司批出物业发展权，由港铁公司负责新铁路项目的财务、设计、建造、营运和维修保养，并最终拥有铁路，当中不涉及政府的工程拨款。运输及物流局与港铁公司于2025年7月签订北环线第一部分项目协议，当中订明政府给予港铁公司的财务资助为390亿5,000万港元(按付款当日价格计算)。至于北环线第二部分，路政署正检视相关的详细规划及设计方案，稍后会订明所需的财务资助。

管制人员的答复

(问题编号：2098)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2025年，在53项基本工程中，3项未有如预期动用开支，原因为「需要较长时间完成账目结算」。请问：

- (a) 过去三年，每年有多少项基本工程项目出现账目结算延误？请按年度列出项目数目及平均延误时间？
- (b) 账目结算延长的主要原因为何（如合约纠纷、工程量变更、承建商提交文件延误、内部审批程序繁复等）？有何措施加快处理？
- (c) 账目结算延误可能影响承建商的现金流，甚至影响中小型承建商的经营。路政署有否评估账目结算延误对承建商的影响？如有，结果为何？
- (d) 当局会否将账目结算效率纳入未来的服务表现目标或需要特别留意的事项？

提问人：黄浩明议员(立法会内部参考编号：75)

答复：

- (a) 过去3年，路政署需要较长时间完成账目结算的工程项目数目表列如下：

年份	项目数目
2023	4
2024	5
2025	3

上述数字涉及六个工务工程计划项目，其中一个项目已在2025年完成结算，比预期慢一年时间。其余五个项目的账目结算工作仍然进行中，因此未能提供平均延误时间。

- (b) 上述(a)项提及的六个项目当中，四个项目的延迟原因主要是需时与承建商商讨结算账目。为尽早完成结算工作，路政署已加快评定工程变更的造价、评估申索和处理付款申请，并按合约机制尽快完成最终结算账目。

另外两个项目关乎发展商需根据土地出售条件完成公共运输交汇处建造并达致政府满意后，政府才将指定的成本一次性偿还予发展商。由于相关工程仍未符合若干条件，该些项目的账目结算工作仍在进行中。

- (c) 路政署一直定期审视各工程项目的账目结算进度，以及承建商按合约条款收取的款项，确保账目结算工作按合约要求及相关指引进行。账目结算工作需要较长时间完成的主要原因，是要需时处理承建商提出的申索和争议事项。路政署与承建商商讨及评估后，认为上述(a)项的延迟不会对承建商的整体经营构成重大影响。
- (d) 账目结算进度受多项因素影响（包括项目是否涉及工程变更、承建商提出的申索和争议事项数目和复杂程度、与承建商商讨的进度等），需要小心考虑是否可合适地将账目结算效率纳入未来服务表现目标或需特别留意事项。路政署会继续密切监察各项目的账目结算情况，尽量减少延误。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2104)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署以项目累积开支占总计划成本的比例，来衡量多个铁路项目的完成进度（例如东涌线延线目标为54%，屯门南延线目标为50%）。就此，政府可否告知本会：

1.东涌线延线、屯门南延线、洪水桥站及小蚝湾站项目预计将在明年起陆续落成，请提供上述项目截至2026年3月底的最新（i）总体工程进度百分比、（ii）已产生的实际开支，以及（iii）相对于核准工程预算的盈余或超支情况。

2.北环线项目第一部分（工作开始以来完成的百分率）的目标在2026年为10%，这是否已计及应用新铁路标准所带来的提速效益？若否，当局预计何时会反映此效益并更新表现目标？

提问人：黄浩明议员(立法会内部参考编号：78)

答复：

1.截至2026年2月底，东涌线延线、屯门南延线、洪水桥站及小蚝湾站项目的总体工程进度分别为44%、36%、20%及35%，进度符合预期。政府会继续监督香港铁路有限公司(港铁公司)的施工进度。

上述铁路项目由港铁公司以「拥有权」方式推展，并负责项目的财务、设计、建造、营运和维修保养，当中不涉及政府的工程拨款。

2. 路政署公布的《香港铁路标准》，可助新铁路项目根据个别情况和需要选用更多不同的先进建筑技术、建筑物料、装备及铁路系统，并提供清晰的技术规范作为监管部门的审批依据，同时便利业界制定及优化施工工序，推动香港的新铁路项目提速提效。

北环线项目工程规模庞大和复杂，在全力推展项目第一部分较成熟和较迫切的工程的同时，亦正同步进行第二部分包括跨境部分的详细规划及设计和法定程序。纲领(3)中北环线项目第一部分预计于2026年完成的百分率，是基于现有信息的预测。当项目的设计和工程进入更成熟的阶段，我们对《香港铁路标准》所带来的效益会有更新估算。我们会持续检视北环线项目的最新进度和时间表，适当反映于将来的管制人员报告中。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2369)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(邱国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署的职能包括「实施区内道路基础建设工程，以促进和应付公共及私人机构的发展」。就此，当局可否告知本会：

(a) 2025-26年度的修订预算为25.977亿元，较原来预算的28.061亿元减少7.4%，原因为何；

(b) 过去三年，因应公共机构发展（如公营房屋项目、政府设施）及私人机构发展（如私人住宅项目、商业发展项目）而进行的区内道路工程分别有多少项？分别涉及的总开支为何？

提问人：黄浩明议员(立法会内部参考编号：76)

答复：

(a) 2025-26年度纲领(2)的修订预算比原来预算减少7.4%，主要反映新的道路工程和相关项目(包括钻石山发展区的运输基础设施、「人人畅道通行」计划下加装的升降机和湾仔发展计划第二期工程等)的完工日期有所改变，延后移交路政署进行维修保养，工场服务(包括机电服务等)所需的拨款因而减少。

(b) 路政署负责辖下公共道路和附属道路设施的保养工作，定期派员巡查，并适时安排维修工程。路政署亦会因应运输署的建议为地区道路进行改善工程，配合地区发展(包括房屋项目、政府设施项目、商业发展项目等)优化道路设施，例如提供行人过路处及巴士停车处、改善地区性道路走线、扩阔道路以及加固护栏等。过去三年(即2023至2025年)，路政署共收到约5 025个运输署就地区道路改善工程的施工要求，涉及总开支为1.6亿元。路政署没有备存就因应公共机构发展(如公营房屋项目、政府设施)及私人机构发

展(如私人住宅项目、商业发展项目)而进行的区内道路工程的开支分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0992)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「人人畅道通行」计划，政府可否告知本会：

- 1.过去1年至今，九龙中区「人人畅道通行」计划下已竣工的项目、正在施工的项目及正在招标的项目分别为何；
- 2.「人人畅道通行」计划推出至今，九龙中区如期完工的项目及延误的项目(延误年期)分别为何；及
- 3.有何新措施监管承建商的工程质量及财务状况，避免项目延期及超支？

提问人： 杨永杰议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1. 2025年3月至2026年2月期间，在「人人畅道通行」计划下，九龙中区¹有5个项目竣工和11个项目正在施工中，没有项目正在招标。详情载于下表1及表2：

表1：过去1年竣工的九龙中区项目

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别
九龙城区			
KF107	横跨船景街、红磡南道及红鸾道近爱景街	行人天桥	升降机

¹ 根据立法会地方选区分界说明，九龙中区包括九龙城区及黄大仙区西北部。

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别
KS9	横跨太子道西于九龙城交汇处	行人隧道	升降机
KS41	横跨漆咸道北近温思劳街	行人隧道	升降机
黄大仙区西北部			
KF73	横跨东头村道近东隆道	行人天桥	升降机
WTS05	横跨东头村道近黄大仙下邨龙达楼	行人天桥	升降机

表2：正在施工的九龙中区项目

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别
九龙城区			
K64	横跨红磡道近戴亚街	高架行人道	升降机
KF111	横跨界限街近基堤道	行人天桥	升降机
KS21	横跨佛光街近和衷街	行人隧道	升降机
OM01	横跨忠孝街近爱民邨敦民楼	行人隧道	升降机
黄大仙区西北部			
KF62	横跨凤德道及蒲岗村道近凤德邨	行人天桥	升降机
KF77	横跨龙翔道近斧山道	行人天桥	升降机
KF92A	横跨龙蟠街近凤德道	行人天桥	升降机
CYS03	横跨竹园道连接竹园广场及竹园体育馆	行人天桥	升降机
TZL01	横跨双凤街连接慈乐邨(一期)及慈乐邨(二期)	行人天桥	升降机
WTH01	横跨富美街连接横头磡邨宏晖楼及宏富楼 / 宏安楼	行人天桥	升降机
WTS04	横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南邨	行人天桥	升降机

路政署一直致力推动「人人畅道通行」计划，各阶段共382个项目。截至2026年2月底，「人人畅道通行」计划下九龙中区如期完工的项目共有23个。除因个别承建商表现欠佳，导致4个项目出现平均约一年半延迟的情况，九龙中区其余工程项目推展大致顺利。路政署已收回上述4个工程项目，并已把这些余下工程与其他「人人畅道通行」工程项目一并纳入于2024年8月批出的新工程合约内。有关工程已经重新启动，当中的1个项目已于2025年完工并开放予公众使用，路政署会争取在今年内陆续完成余下3个项目。九龙中区已如期完工及出现延迟的项目详情载于下表3和表4。

表3：「人人暢道通行」计划推出至今如期完工的九龙中区项目

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别
九龙城区			
K14	培正道天桥横跨公主道	高架行人道	升降机
K21	畅运道于安运道及红磡南道之间	高架行人道	升降机
KC01	横跨联合道近联福道	行人天桥	升降机
KF6	横跨公主道近卫理道及爱民邨	行人天桥	升降机
KF25	横跨九龙塘窝打老道近沙福道	行人天桥	升降机
KF29	横跨九龙城道及新山道	行人天桥	升降机
KF102	横跨红磡南道近红菱街及黄埔街	行人天桥	升降机
KF107	横跨船景街、红磡南道及红鸾道近爱景街	行人天桥	升降机
KF106	横跨红磡南道近红磡道	行人天桥	升降机
KS8	横跨太子道西近狮子石道	行人隧道	升降机
KS9	横跨太子道西于九龙城交汇处	行人隧道	升降机
KS10	横跨太子道东及马头涌道近打鼓岭道	行人隧道	升降机
KS32	横跨马头涌道近世运道及九龙城交汇处	行人隧道	升降机
KS41	横跨漆咸道北近温思劳街	行人隧道	升降机
黄大仙区西北部			
K8	沿凤舞街横跨龙翔道	高架行人道	升降机
K36	于蒲岗村道横跨龙翔道	高架行人道	斜道
KF57	横跨龙翔道近天马苑	行人天桥	升降机
KF58	横跨龙翔道近马仔坑道	行人天桥	升降机
KF76	横跨凤德道近龙蟠街	行人天桥	升降机
WTS05	横跨东头村道近黄大仙下邨龙达楼	行人天桥	升降机
KS12	横跨彩虹道近乐善道	行人隧道	升降机
KS17	横过由蒲岗村道南行线至大磡道的连接路	行人隧道	升降机
KS35	横跨太子道东近新蒲岗交汇处	行人隧道	斜道

表4：「人人暢道通行」计划推出至今涉及出现延迟情况的九龙中区项目

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别
九龙城区			
K64	横跨红磡道近戴亚街	高架行人道	升降机
黄大仙区西北部			
KF73	横跨东头村道近东隆道 ²	行人天桥	升降机
KF92A	横跨龙蟠街近凤德道	行人天桥	升降机
WTS04	横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南邨(1号升降机) ³	行人天桥	升降机

2. 路政署为工务工程招聘承建商时，一般会邀请在《认可公共工程承建商名册》内有关类别和组别的承建商参与投标。在评审标书时，我们除了考虑投标者的标价、过往工务工程合约的表现等，亦会审视最高得分投标者的财务能力及其标价的合理性，以确保中目标承建商有足够能力(包括财务能力)按合约要求完成工程。投标者必须通过财务审核并满足相关的财务要求后，才会获批合约。

在财务能力方面，承建商必须按照《承建商管理手册》的规定，定期向发展局提交经审计的周年财务报表和其他财务资料，以证明其财务能力完全符合相关的财务要求。如承建商未能在指定期限前提交财务报表 / 财务数据或达到订明的财务要求，发展局可根据《承建商管理手册》采取适当的规管行动，当中包括取消该承建商竞投工务工程的资格、降低其级别或组别，甚至将其从认可名册中除名。此外，为保障政府的权益，政府会在工程合约中订明，于支付给承建商的工程费用中扣除约百分之一至二点五的款项作为保留金，留待承建商完成合约后才发还。如承建商未能按合约条件完成工程，政府会按合约机制从保留金中扣除适当的款项以填补损失，藉此减少工程项目延期或超支的情况。

在施工阶段，路政署会严格监督工程项目的进度，确保承建商履行所有合约的责任，务求工程能按时完成。如果发现承建商的表现未如理想而影响进度，我们会先向承建商发出警告信并敦促承建商尽快调配资源，以改善工程进度。政府亦会联同承建商研究重订施工程序和其他追回落后进度措施，以尽快完成余下工程，并把其不理想表现反映在表现评估报告上。如情况持续，政府会根据《承建商管理手册》及相关指引采取规管行动，包括暂停投标资格，甚或从认可承建商名册除名。同时，路政署亦会根据合约规定及既定机制向承建商索取因工程延误所引致的延期损害赔偿。

² 横跨东头村道近东隆道的项目曾因个别承建商表现欠佳而出现延迟。该项目在纳入于2024年8月批出的新工程合约后，已于2025年完工并开放予公众使用。

³ 横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南邨的项目包括两部升降机，项目下的2号升降机如期完工，并没有出现延误的情况。

截至2026年2月底，路政署在推展「人人畅道通行」计划时，并无出现实际支出高于预算的情况。路政署会继续紧密监察工程开支，并定期检讨和跟进，以控制工程开支。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2294)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

北环线开发是北都基础设施中支出较大的项目。就此，请告知本会：（1）2026-27年度北环线施工的预计拨款费用为何？（2）随着北环线采用内地标准，能够为北环线的开发带来预计多少的费用节省？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

北环线项目透过「铁路加物业」模式由香港铁路有限公司(「港铁公司」)以拥有权方式推展。在此基础上，政府会因应项目的资金差额向港铁公司批出物业发展权，由港铁公司负责新铁路项目的财务、设计、建造、营运和维修保养，并最终拥有铁路，当中不涉及政府的工程拨款。

路政署公布的《香港铁路标准》，可助新铁路项目选用更多不同的先进建筑技术、建筑物料、装备及铁路系统，并提供清晰的技术规范作为监管部门的审批依据，同时便利业界制定及优化施工工序，推动香港的新铁路项目提速提效，致力缩短工期及降低成本。个别项目可节省的成本会因应实际情况而异，取决于该项目的性质、规模以至现场条件。就北环线项目而言，政府正审视港铁公司的工程预算。我们粗略估算，通过采用《香港铁路标准》，加上合并推展北环线主线及支线所产生的协同效应，有望为北环线项目节省约两成建造成本。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1852)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

为巩固香港船舶注册的领先地位，政府年内会提交条例修订草案，革新现行船舶注册安排，包括容许双旗船制，配合国际航运企业的多元营运模式。请问政府可否告知详情？当局又会投放多少资源，及预期成效为何？(预算案演辞第146段)

提问人： 陈晓峰议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

为提升巩固香港船舶注册的竞争力，政府计划在2026年下半年向立法会提交条例修订草案，革新香港船舶注册制度，以配合国际航运企业多元的商业运作模式及海运业界的需求。修订草案主要会涵盖四大范畴，包括提升注册安排灵活性、加强管控措施以维持船队质素、删除过时注册程序，以及优化政府处理程序与收费。

其中，根据现行法例，拥有外地船舶注册的船舶并不符合香港旗船的注册资格。为配合当今船舶租赁的商业模式，修订草案将建议在船东注册暂停的情况下容许双旗船制—转管租约(入)注册（即容许外地注册船舶暂停其外地船旗注册，在香港以转管租约方式注册及营运）及转管租约(出)注册（即容许香港注册船舶暂停其香港船旗注册，并以转管租约注册方式在外地船旗注册及营运）。相比直接转换船旗，建议安排将能为船东提供更大的营运灵活性，包括聘用船员国籍的弹性，满足船舶租赁的商业模式，有助吸引更多类型的船东选择在香港注册其船舶。配合政府在海内外的宣传推广工作，以及《2026/27年度财政预算案》中宣布推出有关香港注册绿色燃料船舶的新优惠计划等，将会为香港船舶注册带来显著的竞争优势，强化香港船舶注册的竞争力。

推行上述措施属有关人员的常规职务，由现有资源应付，涉及的人手和开支没有详细分列。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1355)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就管理公众货物装卸区事宜，请告知本委员会：

- 1.在过去3个财政年度，请按全港六个公众货物装卸区逐一列出：(a)每个装卸区的泊位总数、年均使用率，以及空置泊位数目及比率；(b)每个装卸区每年处理的货物总吞吐量；(c)每个装卸区主要处理的货物种类为何；
- 2.过去3年，当局对各公众货物装卸区进行巡查的次数，以及相关巡查涉及的人手开支为何；
- 3.针对油麻地公众货物装卸区，过去3年发生火警事故的数目为何；事故成因以及后续跟进和改善措施为何？

提问人：郑泳舜议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

(1) 在2023、2024，及2025年，各公众货物装卸区(装卸区)的情况如下：

2023年					
公众货物装卸区	泊位总数	使用中的泊位数目及比率	空置泊位数目及比率	货物总吞吐量(公吨)*	处理的货物种类
西区	23	20(87.0%)	3(13.0%)	376 000	一般货物及货柜
柴湾	14	12(85.7%)	2(14.3%)	302 000	一般货物及货柜、沙及碎石、废纸，废金属

新油麻地	29	28(96.6%)	1(3.4%)	1 800 000	一般货物及货柜， 废金属
昂船洲	12	12(100%)	0(0%)	823 000	一般货物及货柜， 废金属
蓝巴勒海峡	27	27(100%)	0(0%)	1 147 000	一般货物及货柜、 沙及碎石、废纸， 废金属
屯门	15	15(100%)	0(0%)	802 000	一般货物及货柜、 沙及碎石，废纸
总计：				5 250 000	

*经四舍五入至最接近的千位数

2024年					
公众货物装卸区	泊位总数	使用中的泊位数目及比率	空置泊位数目及比率	货物总吞吐量 (公吨)*	处理的货物种类
西区	23	21(91.3%)	2(8.7%)	328 000	一般货物及货柜
柴湾	14	8(57.1%)	6(42.9%)	235 000	一般货物及货柜、沙及碎石、废纸，废金属
新油麻地	29	29(100%)	0(0%)	1 551 000	一般货物及货柜，废金属
昂船洲	12	12(100%)	0(0%)	515 000	一般货物及货柜，废金属
蓝巴勒海峡	27	27(100%)	0(0%)	984 000	一般货物及货柜、沙及碎石、废纸，废金属
屯门	15	13(86.7%)	2(13.3%)	672 000	一般货物及货柜、沙及碎石，废纸
总计:				4 285 000	

*经四舍五入至最接近的千位数

2025年					
公众货物装卸区	泊位总数	使用中的泊位数目及比率	空置泊位数目及比率	货物总吞吐量 (公吨)*	处理的货物种类
西区	23	17(73.9%)	6(26.1%)	299 000	一般货物及货柜
柴湾	14	6(42.9%)	8(57.1%)	195 000	一般货物及货柜、沙及碎石、废纸，废金属
新油麻地	29	29(100%)	0(0%)	1 625 000	一般货物及货柜，废金属
昂船洲	12	11(91.7%)	1(8.3%)	507 000	一般货物及货柜，废金属
蓝巴勒海峡	27	25(92.6%)	2(7.4%)	945 000	一般货物及货柜、沙及碎石、废纸，废金属
屯门	15	12(80.0%)	3(20.0%)	613 000	一般货物及货柜、沙及碎石，废纸
总计:				4 184 000	

*经四舍五入至最接近的千位数

- (2) 海事处每日均派员实地巡查各装卸区。管理装卸区属有关人员的常规职务，并以现有资源应付。各装卸区涉及的开支没有详细分列。
- (3) 在2023、2024，及2025年，共接获10宗涉及新油麻地公众货物装卸区火警报告。据了解，消防处人员在火警现场进行了调查，并无可疑之处，相信有关火警是由货物夹杂的可燃物引起。

政府十分重视装卸区的防火安全，已因应火警事故提前终止三份停泊位特许协议，要求各营运商遵守相关消防法规。海事处除出版了相关安全小册子、安全指引和其他宣传刊物外，亦积极举办安全讲座及培训活动，包括与相关政府部门、装卸区营运商及商会协作举行宣传教育活动，以提升业界的防火及安全意识。海事处将继续与有关部门紧

密合作，密切监察装卸区及其毗邻泊位的防火安全情况。如发现任何违反规定的情况，必定严正跟进。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1356)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就管理避风塘事宜，请告知本委员会，过去3个财政年度：

- 1.每个避风塘的泊位总数及平均每月使用率为何；
- 2.在台风或恶劣天气期间，每个避风塘的最高使用量及按船只种类划分的停泊数字为何；
- 3.私人系泊在所有避风塘及维多利亚港口界限以内的地方的泊位数目，以及平均每月使用率为何；及
- 4.就避风塘的长远规划而言，当局会否考虑全面审视现时14个避风塘泊位的使用率数据，并按各区避风塘的使用情况及船只停泊需求，研究制订相应的优化措施（如调整泊位分配）；若会，具体的时间表及研究方向为何？若否，原因为何？

提问人：郑泳舜议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

- 1.&2. 全港现时设有14个避风塘¹，分布于香港各区水域，提供共421.6公顷泊位面积供船只使用。由于避风塘可供不同体积类别的本地船只按其运作需要共同使用，海事处没有就各避风塘定下船只泊位总数。海事处没有备存避风塘平日使用量的纪录，但会记录在台风袭港期间各避风塘的最高使用量，以确保可应付船只在恶劣天气下对避风泊

¹ 14个经刊宪设立的法定避风塘分别为香港仔南避风塘、香港仔西避风塘、铜锣湾避风塘、长洲避风塘、喜灵洲避风塘、观塘避风塘、新油麻地避风塘、蓝巴勒海峡避风塘、三家村避风塘、筲箕湾避风塘、船湾避风塘、土瓜湾避风塘、屯门避风塘及盐田仔避风塘。

位的需求。过去3年(2023年至2025年)，在台风袭港期间各避风塘按船只类别划分的最高使用量载于**附件A**。

3. 在全港14个避风塘中，有七个避风塘的部份水域划为私人系泊设备区，分别为新油麻地避风塘、铜锣湾避风塘、三家村避风塘、香港仔南避风塘、长洲避风塘、屯门避风塘及喜灵洲避风塘。除避风塘外，维多利亚港口界限以内的水域亦设有八个私人系泊设备区，分别为汀九、青衣北、荃湾、蓝巴勒海峡、油麻地锚地以北、荔枝角、新油麻地避风塘（防波堤外）及土瓜湾。根据海事处纪录，上述私人系泊设备区合共设有916个私人系泊设备，由于属私人财产，海事处没有备存有关设备使用情况的纪录。
4. 政府的既定政策是在全港范围内提供避风泊位，供本地船只在恶劣天气下停泊。海事处会以整体方法定期评估全港避风泊位面积的供求情况。一般而言，海事处约每五年进行一次评估，最近一轮在2022年12月发表的《避风塘面积需求评估》，预计由当年至2035年全港避风泊位面积整体供应，足够应付本地船只的需求。2027年至2040年的全港避风泊位面积整体供求而进行的评估已于2025年第三季展开，预计于2027年年底至2028年年初完成。

表I — 2023年在避风塘观察到的船只数目和种类

	第I类别			第II类别						第III类别		第IV类别 游乐 船只	内河 船只	政府 小轮	总计 ⁴
	渡轮	小轮	其他	非自航 钢趸	货船	拖船	危险品 运输船	固定 船只	其他	渔船	P4舢舨				
香港仔避风塘 _{#1}	7	30	16	4	29	3	0	88	52	390	0	697	0	12	1328
铜锣湾避风塘 ₁	0	30	0	0	0	0	0	3	30	80	0	205	0	0	348
长洲避风塘 ₂	1	7	0	0	6	3	0	5	17	97	32	74	0	3	245
喜灵洲避风塘 ₃	0	0	0	30	0	2	0	0	5	0	0	3	0	1	41
观塘避风塘 ₂	3	5	0	15	0	0	0	0	26	0	0	261	0	4	314
新油麻地避风塘 ₂	8	30	0	177	26	37	0	1	24	19	0	134	25	4	485
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	5	0	10	0	0	4	20	0	22	50	1	112
三家村避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	7	36	0	42	0	0	92
筲箕湾避风塘 ₁	9	8	0	0	8	2	0	23	50	261	0	146	0	2	509
船湾避风塘 ₁	3	0	0	0	0	0	0	0	2	44	45	154	0	9	257
土瓜湾避风塘 ₂	2	6	0	80	0	18	0	0	11	0	0	6	0	1	124
屯门避风塘 ₂	0	42	0	86	4	21	5	4	49	123	0	80	13	12	439
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15

注： #香港仔南避风塘及香港仔西避风塘
 允许长度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米
₄ - 在台风袭港期间各避风塘的最高使用量

表II — 2024年在避风塘观察到的船只数目和种类

	第I类别			第II类别						第III类别		第IV类别	内河船只	政府小轮	总计 ⁴
	渡轮	小轮	其他	非自航钢趸	货船	拖船	危险品运输船	固定船只	其他	渔船	P4舢舨	游乐船只			
香港仔避风塘 ^{#1}	1	31	16	3	11	3	0	88	48	326	0	713	0	8	1248
铜锣湾避风塘 ₁	4	15	0	0	0	0	0	3	25	115	0	195	0	0	357
长洲避风塘 ₂	3	7	0	0	6	3	0	5	13	119	27	50	0	3	236
喜灵洲避风塘 ₃	0	0	0	29	0	2	0	0	4	0	0	3	0	1	39
观塘避风塘 ₂	3	2	0	22	0	0	0	0	14	0	0	247	0	2	290
新油麻地避风塘 ₂	9	45	0	186	12	34	0	1	24	26	0	125	26	4	492
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	5	0	6	0	0	5	10	0	25	24	1	76
三家村避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	8	35	0	45	0	0	95
筲箕湾避风塘 ₁	6	6	0	0	6	2	0	23	33	183	0	183	0	0	442
船湾避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	0	0	48	48	132	0	12	245
土瓜湾避风塘 ₂	2	4	0	76	0	14	0	0	8	0	0	2	0	1	107
屯门避风塘 ₂	0	33	0	62	6	22	0	4	53	121	0	93	13	10	417
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8

注： #香港仔南避风塘及香港仔西避风塘
允许长度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米
⁴ - 在台风袭港期间各避风塘的最高使用量

表III — 2025年在避风塘观察到的船只数目和种类

	第I类别			第II类别						第III类别		第IV类别 游乐 船只	内河 船只	政府 小轮	总计 ⁴
	渡轮	小轮	其他	非自航 钢趸	货船	拖船	危险品 运输船	固定 船只	其他	渔船	P4舢舨				
香港仔避风塘 ^{#1}	1	31	16	5	11	4	0	88	10	414	0	821	0	8	1409
铜锣湾避风塘 ₁	0	28	0	0	0	0	0	3	0	89	0	277	0	0	397
长洲避风塘 ₂	2	8	0	2	10	2	0	4	0	165	44	63	0	4	304
喜灵洲避风塘 ₃	2	2	0	28	0	2	0	0	6	9	0	5	0	1	55
观塘避风塘 ₂	6	10	0	26	0	0	0	0	25	0	0	308	0	1	376
新油麻地避风塘 ₂	18	22	0	196	11	33	0	1	0	26	0	110	16	5	438
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	5	0	6	0	0	5	9	0	30	28	1	84
三家村避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	0	32	0	49	0	0	88
筲箕湾避风塘 ₁	6	8	0	0	6	2	0	23	0	199	0	164	0	2	410
船湾避风塘 ₁	0	8	0	0	0	0	0	0	0	49	46	131	0	12	246
土瓜湾避风塘 ₂	1	5	0	90	0	20	0	0	6	0	0	6	0	1	129
屯门避风塘 ₂	0	38	0	44	16	20	5	4	0	190	0	179	12	7	515
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	2	0	0	17

注： #香港仔南避风塘及香港仔西避风塘
 允许长度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米
₄ - 在台风袭港期间各避风塘的最高使用量

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2239)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 港口服务, (4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府推动绿色船舶航运的多项措施，包括2026年起推行、为期三年的「绿色船舶注册优惠计划」、同样为期三年的「绿色船用燃料相关船只港口费优惠计划」，以及持续推行的以CII评级为基准的绿色优惠措施，政府可否告知：

- (1) 上述各项计划在2026－27年度的预算开支分别为何；
- (2) 预计可受惠于各项计划的船舶数目分别为何；
- (3) 为执行上述计划而进行的监管、核查、系统开发及建设等工作，涉及的相关人手编制为何？

提问人： 邱达根议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

- (1,2&3) 政府将于2026年分别推出为期3年的「绿色船舶注册优惠计划」及「绿色船用燃料相关船只港口费优惠计划」，向在港注册的绿色燃料船舶提供优惠及为使用或运载绿色燃料的船舶提供港口费减免。

「绿色船舶注册优惠计划」将为使用绿色船用燃料的香港注册船舶（包括现有及新注册船舶）每年提供60,000元的奖励，涉及开支约共2,320万元。优惠计划有助进一步推广香港船舶注册处的绿色船队品牌，推动香港注册船舶的绿色转型，并提升香港在国际航运界的竞争力。此优惠计划在2026-27年度的预算开支为550万元。预计在三年计划期内可吸引约100艘新绿色燃料船舶来港注册，约占全球同期新增绿色船舶数目的四分之一，连同现有的绿色船用燃料动力船舶，预计至2028-29年度将有约170艘使用绿色船用燃料的

香港注册船舶受惠。此优惠计划由现有编制人员处理，涉及人手没有详细分列。

「绿色船用燃料相关船只港口费优惠计划」将为在香港使用、运载及 / 或加注指定的绿色船用燃料的远洋船提供25%或50%的港口费用减免，为期三年，涉及开支约1,070万元。此优惠计划在2026-27年度的预算开支为320万元。有关措施将可降低船舶在香港进行绿色船用燃料加注的成本，预计在三年期内可吸引超过1 000次相关船舶来港停靠或加注绿色船用燃料。上述优惠计划由现有编制人员处理，涉及人手没有详细分列。

「绿色优惠计划」则于2024年6月28日推出，旨在鼓励香港注册船舶绿色转型，为期三年。根据计划，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶如达到国际海事组织制定的碳强度指针评级A或B，便符合资格获得绿色优惠，每艘合资格的香港注册船舶可于2024至2026年间就每个对应年份获得港币20,000元。「绿色优惠计划」于2026-27年度的预算开支为2,432万元。计划自2024年6月推行至今，截至2026年2月28日，海事处共接获984艘船舶合共1 529宗申请，当中已批准974艘船舶合共1 509宗申请。此优惠计划由2024年起聘请三名额外合约员工协助处理申请。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0927)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

行政长官在2025年施政报告提出发展游艇经济，措施包括增建泊位；放宽对访港游艇要求，并设立游艇动态监察系统，容许访港游艇无须在私人营运的游艇会或码头预留泊位，于香港安全有序地自由航行和在政府指定水域范围内锚泊；提升电子业务系统，容许访港游艇提前一站式提交入境数据，以便相关部门进行预先审核。就此，当局可否告知本会：

1. 过去三年境外游艇入境的数目、使用本港的泊位数目、平均留港日数，以及平均同船人数如何，以及首三位境外来港游艇的出发地区；
2. 据报导，游艇动态监察系统将于年内设立，现时的进度为何，设立费用、每年经常开支，以及人员编制为何；
3. 处方有没有考虑就上述的监察系统财政提出的原则，以用者自付方式进行收费，如有详情为何，如否原因为何。

提问人：朱立威议员(立法会内部参考编号：101)

答复：

1. 根据海事处纪录，过去三年访港游艇数目及平均留港日数如下—

	访港游艇数目	平均留港日数
2023	80 艘	32.7 日
2024	68 艘	35.1 日
2025	84 艘	48.9 日

首三位访港游艇的出发地区为中国内地，意大利及菲律宾。海事处没有备存访港游艇到港后使用本港泊位数目及同船人数数据。

2. 海事处现时正积极开发游艇动态监察系统，预计于2026年内推出，涉及的项目开支约为270万元，涵盖系统设计、系统推行服务、信息科技保安相关服务费用。系统的经常开支由2027-28年度起预计为每年约55万元，有关开支涵盖软件及系统维修保养的费用。海事处将以现有资源承担有关的经常开支。推行相关便利措施属有关人员的常规职务，我们并无相关人员编制的分项数字。
3. 监察系统属海事处航监系统的服务，法例没有订定船只动向监察而向船只收取费用。惟根据现行海事法例，访港游艇除须缴付到港证及出港证的申请费用外，在申请于香港水域内航行允许时，亦须按船只面积（以平方米为单位）缴付相应的允许费用。就收回监察系统的有关服务成本，海事处会在定期进行的收费检讨时一并考虑。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0772)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 港口服务，(4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于构建绿色船用燃料加注中心，政府可否告知本会：

(一) 当局指将减免使用或运载绿色燃料船舶的港口费，以鼓励更多船舶在港加注，过去3年有多少只船舶在港加注绿色燃料，以及所涉加注次数为何；上述减免港口费的详情为何；

(二) 当局去年中推出「绿色船用燃料加注奖励计划」，以鼓励先行企业在香港开展绿色船用燃料加注的业务，该计划的申请及获批个案数目，以及获批个案所涉奖励金额为何；

(三) 当局指年内会修例提供更多锚地作绿色燃料加注，详情为何，包括预计增加的锚地数目，以及可应付多少加注需求等；

(四) 当局指将向在港注册的绿色燃料船舶提供优惠，以加速香港船队绿色转型，目前在港注册的绿色燃料船舶数目（及其占在港注册船舶的百分比）为何；上述将推行的优惠与当局2024年中推出的「绿色优惠计划」主要有何分别；

(五) 为协助香港注册船舶绿色转型，当局2024年中推出「绿色优惠计划」，为5,000总吨或以上并且达到碳强度指标（CII）评级A或B的香港注册船舶提供优惠，目前本港5,000总吨或以上的船舶有多少只；申请以上优惠的船舶数目、批准宗数及所涉奖励金额为何；

(六) 有否统计目前本港有多少名绿色船用燃料人才，以及有否评估未来三年本地需要多少名相关人才；如有，详情为何；及

(七) 鉴于据悉，当局已核准大湾区8个合适的绿色船用燃料培训课程为本地认可课程，让香港在职海事从业员修读有关课程，有否统计多少名从业员就读该等课程；如有，详情为何？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

政府于2024年11月公布《绿色船用燃料加注行动纲领》（「《行动纲领》」），将香港打造成为绿色船用燃料加注中心，我们正全力推进落实多燃料发展方向在内的各项策略措施。在《行动纲领》公布两个月内，业界便于2025年2月14日完成首宗于锚地进行的液化天然气加注作业，更于2025年6月5日在葵青货柜码头进行首宗液化天然气加注及货物同步装卸作业。这使香港成为世界上能够提供常规商业液化天然气和生物柴油加注服务主要港口之列。香港港口更于2026年3月5日完成首宗于锚地进行的甲醇加注作业，并于2026年3月10日在葵青货柜码头完成首宗甲醇及货物同步装卸作业，显示香港具备甲醇加注的能力。

（一）

截至2026年3月10日，共有12艘远洋船舶先后在香港水域完成了20次绿色船用燃料加注活动，当中包括18次液化天然气加注，2次甲醇加注。

为加快建设香港成为绿色船用燃料加注及交易中心，海事处将推出「绿色船用燃料相关船只港口费优惠计划」（「港口费优惠计划」），减免绿色船用燃料相关船舶（相关船舶）的部份港口费，以助降低船舶转用绿色船用燃料的开支，并吸引更多相关船舶到香港停靠和加注。

港口费优惠计划将于2026年实施，为期三年。我们计划向在香港使用、运载及／或加注指定绿色船用燃料的远洋船舶提供25%或50%港口费优惠。预期在三年期内可吸引超过1 000船次相关船舶来港停靠或加注绿色船用燃料，涉及的总开支为1,070万元。

（二）

为鼓励先行企业在香港开展为远洋船只提供绿色船用燃料加注服务，海事处于2025年6月推出「绿色船用燃料加注奖励计划」，就指定绿色船用燃料首两家加注商的首两次加注操作，每次可获50万元的奖励。截至2026年3月6日，就液化天然气加注，共有两间企业顺利完成了4宗加注作业，各获发100万元的奖励金。至于绿色甲醇加注，海事处正处理两宗申请涉及两间企业，所涉奖励金额分别为50万元。

（三）

《行动纲领》的其中一项行动措施是划定绿色船用燃料加注船所需的碇泊处和避风泊位。就此，海事处重新审视了现时港口设施布局，并拟透过修例重新规划港口设施，以推动香港绿色船用燃料加注的长远发展。

建议包括设立新的碇泊处，把若干现有碇泊处改为可进行绿色船用燃料加注及停泊加注驳船的多用途碇泊处，以及把若干接近人口稠密地区的碇泊处迁移，以减少对附近居民的影响。建议的重新规划将提升绿色船用燃料加注的运作灵活性，提供额外海域空间供绿色船用燃料加注作业使用，由现时645公顷增至2 877公顷，从而确保香港港口具备足够能力应付日益增加的绿色船用燃料加注需求。在新布局下，不同类型燃料的加注船只可停

泊于不同位置的危险品碇泊处，个别危险品碇泊处的用途亦会有所调整，以便利远洋船只在该处停泊及进行加注，增加港口运作的弹性。

（四）及（五）

「绿色优惠计划」于2024年6月28日推出，旨在鼓励香港注册船舶绿色转型，为期三年。根据计划，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶如达到国际海事组织制定的碳强度指针评级A或B，便符合资格获得绿色优惠，每艘合资格的香港注册船舶可于2024至2026年间就每个对应年份获得港币二万元。截至2026年2月28日，5 000总吨或以上的香港注册船舶共有1 826艘，海事处已接获984艘船舶合共1 529宗申请，当中已批准974艘船舶合共1 509宗申请，已发放奖励金额合共3,018万元。

至于绿色船舶注册优惠计划，目的为支持香港航运业向绿色船用燃料转型，吸引更多使用绿色船用燃料的船舶在香港注册，推广香港船舶注册处的绿色船队品牌。有关计划将于2026年推出，为每艘使用绿色船用燃料的香港注册船舶（包括现有及新注册船舶）每年提供60,000元的奖励。截至2026年2月28日，约有70艘香港注册船舶可使用绿色船用燃料，占香港注册船舶总数约3.5%。

两个计划的定位及受惠对象略有不同，但目标均旨在加快香港船队的绿色转型，提升香港船舶注册处的竞争力，吸引更多绿色船舶在香港注册。预计在「绿色船舶注册优惠计划」推行的三年期内可吸引约100艘新绿色燃料船舶来港注册，约占全球同期新增绿色船舶数目的四分之一。

（六）和（七）

《行动纲领》在2024年11月公布后，运输及物流局与海事处积极落实关于培训绿色船用燃料相关人才的措施。直至目前为止，海事处已认可10个内地绿色船用燃料有关的培训课程，供香港在职海事从业员（如海员）修读，有关的培训机构共签发了39张培训合格证明书和36张批注予修毕课程的香港在职海事从业员。此外，「海运及空运人才培养基金」下的「专业培训课程及考试费用发还计划」在2026年3月推出一个分支计划「导师培训支持计划」，资助已具备一定海事知识和资格的香港海事从业人员，经其公司提名后修读与绿色船用燃料相关的导师培训课程。修读完毕后在其公司中担当培训角色，将必要的相关绿色燃料海事知识和专业技能传授予公司其他员工，以协助香港航运企业为其员工提供与绿色船用燃料相关的培训，尤其安全方面。相关人员在完成核准课程或通过考试后，可获发还八成费用，上限为30,000元。此外，本地业界亦可透过「一般就业政策」、「输入内地人才计划」及「优秀人才入境计划」下的「人才清单」引入「绿色航运专才」以配合业界发展所需。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3259)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

关于游乐船只泊位，政府可否告知本会：

(一) 过去5年(截至该年底)，每年(a)持有有效及(b)新申领第IV类别船只(游乐船只)牌照的船只数目，并按船只尺寸(即(i) 36英尺以下、(ii) 36至60英尺、(iii) 61至99英尺、(iv) 100至199英尺及(v) 200英尺或以上)列出分项数字；

(二) 目前可供游乐船只停泊的泊位数目及面积为何；有否评估是否足以应付游乐船只的停泊需求；及

(三) 过去5年(截至该年底)，每年非本地注册的访港游乐船只的抵港船次为何？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

1. 根据海事处纪录，过去5年持有有效及新申领第IV类别船只(游乐船只)牌照的船只数目如下－

a) 持有有效第IV类别船只牌照的船只数目

船只尺寸	年份				
	2021	2022	2023	2024	2025
36英尺以下	9 182	9 747	9 898	9 682	9 395
36至60.9英尺	1 830	1 874	1 901	1 908	1 892
61至99.9英尺	691	696	689	671	672

船 只 尺 寸	年 份				
	2021	2022	2023	2024	2025
100至199.9英尺	64	61	64	64	63
200 英尺或以上	0	0	1	0	2
总 数	11 767	12 378	12 553	12 325	12 024

b) 新申领第IV类别船只牌照的船只数目

船 只 尺 寸	年 份				
	2021	2022	2023	2024	2025
36英尺以下	1 189	1 041	722	407	315
36至60.9英尺	94	99	105	86	87
61至99.9英尺	48	33	23	29	34
100至199.9英尺	6	6	11	4	4
200 英尺或以上	0	0	0	0	1
总 数	1 337	1 179	861	526	441

2. 在一般天气下，本地船只可按其日常业务和运作需要，在不妨碍海上交通的情况下在香港水域内任何安全和合适的位置碇泊（除禁止用作碇泊用途的水域外），包括避风塘及避风碇泊处，无须海事处批准。

海事处会定期评估全港避风泊位面积的整体供求情况。根据2022年12月发表的《避风塘面积需求评估》，按游乐船只一般使用泊位的情况估算，截至2025年年底游乐船只避风泊位面积的供应为254.1公顷，对避风泊位面积的需求为253.9公顷，剩余泊位面积供应为0.2公顷。新一轮评估已于2025年第三季展开，以评估由2027年至2040年的全港避风泊位面积整体供求，预计于2027年年底至2028年年初完成。

3. 根据海事处纪录，过去5年访港游乐船只抵港船次如下—

年 份	抵港船次
2021	37
2022	42
2023	80
2024	68
2025	84

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0084)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

受外围环境影响，现时抵港的内河货船航次持续下跌。由于货运量不足，内河驳船难以受惠于政府提供、有效期为一个月的「多程进港许可证」买五送五优惠。有意见建议将优惠改为「买一送一」。运输及物流局表示，已于2023年12月制定支持海运及港口业发展的《海运及港口发展策略行动纲领》，当中包括检讨向内河船只征收许可证费的行动措施。就此，请政府告知本会

- 1) 过去三年（2023、2024及2025年），内河货船使用「多程进港许可证」买五送五优惠的情况，包括进港的内河货船每月平均次数，以及在优惠下的使用数目；
- 2) 政府就检讨向内河船只征收许可证费的行动措施，预计何时会有结果并作出公布；及
- 3) 办理内河船只进出港手续所涉及的人力资源为何？

提问人：梁进议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

1. 过去3年，内河货船每月平均进港次数及全年使用「多程进港许可证」的数目如下－

年度	内河货船进港每月平均次数	全年已发出的内河货船「多程进港许可证」数目
2023	3 622 次	743 张*
2024	3 668 次	5 650 张
2025	3 521 次	5 865 张

*注：新冠疫情期间豁免内河船只「停留许可证」费用豁免期由2019年11月1日至2023年10月31日。由于豁免期内内河船只无须缴交「停留许可证」费用，因此内河船只亦无须申请「多程进港许可证」。

2. 运输及物流局在2023年12月制定了支持海运及港口业发展的《海运及港口发展策略行动纲领》。就纲领中的检讨向内河船只征收的许可证费的动作措施，我们已初步完成检讨，相关细节适时公布。

3. 内河船只进出香港手续属于海事处人员的常规职务，涉及的人手没有详细分列。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3203)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

为吸引更多远洋船舶在港注册，政府自2024年推出为达 CII 评级A或B的香港注册船舶提供优惠及为在指定期间于香港船舶注册处注册多艘船舶的船东提供批量注册优惠。就此，请政府告知本会

1) 自上述两个优惠推出以来，各计划受惠的船东及船舶数目，当中因获取优惠而新增在港注册的船舶数目；及

2) 政府在处理船舶注册方面的工作涉及的资源为何？

提问人： 梁进议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

1. 「绿色优惠计划」于2024年6月28日推出，为期三年，旨在鼓励香港注册船舶绿色转型。根据计划，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶如达到国际海事组织制定的碳强度指针评级A或B，便符合资格获得绿色优惠，每艘合格的香港注册船舶可于2024至2026年间就每个对应年份获得港币二万元。截至2026年2月28日，海事处共接获984艘船舶合共1 529宗申请，当中已批准974艘船舶合共1 509宗申请，涉及750名船东及92名转管租约承租人，而自该计划推出以来共有35艘新注册船舶获取优惠。

「批量注册优惠」在2025年2月14日推出，以吸引更多船东在香港注册船舶。如船东于24个月内在香港船舶注册处注册多于一艘合格的船舶，便可获退还相关船舶的注册费及首年吨位年费。同一申请可涵盖不同船东的船舶，并可由船东、船舶管理人或船舶代理人提出申请。截至2026年2月28日，海事处共接获28宗申请，涉及87艘船舶，总吨位约为

5 500 000；其中53艘船舶（总吨位约为4 000 000）已完成注册，涉及53名船东。

2. 海事处在处理船舶注册方面的工作由海事处船舶注册服务组负责。截至2026年2月28日，船舶注册服务组共有11名人员。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2368)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 港口服务, (4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就巩固香港国际航运中心地位及推动绿色航运的措施，当局可否告知本会：

1. 为期3年的「绿色优惠计划」（以CII评级为基准）及「批量注册优惠计划」自推出以来的申请及审批数目为何；及

2. 文件提到将在2026年推出为期3年的「绿色船舶注册优惠计划」及「绿色船用燃料相关船只港口费优惠计划」。这两个新计划的具体内容、申请资格、资助金额及预计涉及的总开支分别为何？

提问人： 黄浩明议员(立法会内部参考编号：73)

答复：

1. 「绿色优惠计划」于2024年6月28日推出，旨在鼓励航运业绿色转型。根据此计划，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶如达到国际海事组织制定的碳强度指针评级A或B，便符合资格获得绿色优惠，每艘合格的香港注册船舶可于2024至2026年间就每个对应年份获得港币二万元。截至2026年2月28日，海事处共接获1 529宗申请，当中已批准合共1 509宗申请。

「批量注册优惠」在2025年2月14日推出，以吸引更多船东在香港注册船舶。如船东于24个月内在香港船舶注册处注册多于一艘合格的船舶，便可获退还相关船舶的注册费及首年吨位年费。同一申请可涵盖不同船东的船舶，并可由船东、船舶管理人或船舶代理人提出申请。截至2026年2月28日，海事处共接获28宗申请，涉及87艘船舶，总吨位约为5 500 000；其中53艘船舶（总吨位约为4 000 000）已完成注册。

2. 政府将于2026年年中分别推出为期3年的「绿色船舶注册优惠计划」及「绿色船用燃料相关船只港口费优惠计划」，向在港注册的绿色燃料船舶提供优惠及为使用或运载绿色燃料的船舶提供港口费减免。

「绿色船舶注册优惠计划」将为使用绿色船用燃料的香港注册船舶（包括现有及新注册船舶）每年提供60,000元的奖励，涉及开支约共2,320万元。优惠计划有助进一步推广香港船舶注册处的绿色船队品牌，推动香港注册船舶的绿色转型，并提升香港在国际航运界的竞争力。预计在三年计划期内可吸引约100艘新绿色燃料船舶来港注册，约占全球同期新增绿色船舶数目的四分之一。

「绿色船用燃料相关船只港口费优惠计划」将为在香港使用、运载及/或加注指定的绿色船用燃料的远洋船提供25%或50%的港口费用优惠，为期三年，涉及开支约1,070万元。有关措施将可降低船舶在香港进行绿色船用燃料加注的成本，预计在三年期内可吸引超过1 000次相关船舶来港停靠或加注绿色船用燃料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0205)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

近年在香港注册的船舶数目及总吨位均出现较明显下滑。同时，2026-27年度船舶注册相关服务的绩效目标与评估指针较上年度未有明显调整，惟相关预算较2025-26年度原预算增加3.0%。就此，请告知本会：（1）过去一年新增及退出在香港注册的船舶统计资料，包括船舶原注册地/新注册地、船舶类型、使用燃料种类、总吨位，以及船东所属国家或地区分别为何？（2）2026-27年度新增的预算会否考虑在本年度适当时间增设新的香港船舶注册处区域办事处？（3）增加3.0%的拨款能否满足在国际航运业竞争日益激烈环境下的船舶注册推广活动？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

- (1) 在2025年期间，共有138艘船舶在香港船舶注册处新注册，总吨位为8 364 888。其中有五艘船舶可使用液化天然气或甲醇作为燃料，其余船舶均使用传统化石燃料。就新注册船舶的来源而言，新造船舶占最大比例，其余主要来自利比里亚、巴拿马、马绍尔群岛及中华人民共和国等注册地。就船舶类型方面，新注册船舶以散货船、集装箱船及油轮为主，亦有部分为油/化学品船及普通干货船。就船东背景方面，大部分新注册船舶由来自中国香港、中华人民共和国、马绍尔群岛、英属维京群岛及巴拿马等国家或地区的船东持有。

另外，共有419艘船舶在同期取消在香港船舶注册处的注册，总吨位为28 077 220，全数均使用传统化石燃料。有关船舶取消香港注册后，主要转往新加坡、马绍尔群岛、巴哈马、巴拿马及比利时等注册地。有关船舶的类型主要集中在集装箱船、散货船及油轮，有部分为油/化

学品船及普通货船等。大部分取消香港注册的船舶由来自中国香港、马绍尔群岛、巴拿马、新加坡及挪威等国家或地区的船东持有。

- (2) 香港船舶注册处刚于2025年12月于迪拜开设区域办事处加强在中东地区提供的服务。连同在伦敦、上海、新加坡、悉尼、旧金山、东京及多伦多已经设立的区域支持团队，更有效为香港注册船舶及其航运公司提供技术支持，同时为国际船东提供香港船舶注册的相关服务。我们会因应实际需要适时考虑加强相关服务，现阶段未有计划于短期内再增设新的区域办事处。
- (3) 相关增加的拨款主要会用于支持在今年6月推出为期三年的「绿色船舶注册优惠计划」，为使用绿色船用燃料的香港注册船舶（包括现有及新注册船舶）在计划实施的三年期间每年提供60,000元的奖励，以加快香港船队的绿色转型，从而吸引更多绿色船舶在香港注册。我们亦积极部署加强在本地、内地及海外（包括中东、东盟等地区）的推广工作，革新现行船舶注册条例为船东提供更多便利，连同现有及新推出的绿色优惠措施，致力提升香港船舶注册处的国际竞争力。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0919)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

请提供：（1）过去三年内河驳船访港的年度挂靠艘次变化；（2）内河驳船访港须缴纳的各费用项目名称及对应金额；（3）政府有否预留充足资金支持本地港口吸引珠三角货物通过驳船来港中转？若有，详情为何？

提问人：严刚议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

1. 过去三年，内河货船访港数字及变化如下一

年度	访港次数	年度变化
2023	43 467	-10.8%
2024	44 020	+1.3%
2025	42 255	-4.0%

2. 内河船只访港时须根据《商船(本地船只)(费用)规例》(第548J章)缴交费用如下一

A) 到港证	58 元
B) 出港证	58 元
C) 单次停留许可证	船只的缴费以面积(平方米)计算。如该船只的面积为 400 平方米以下，所缴付费用为 820 元；如该船只的面积为 400 平方米或以上，所缴付费用

<u>或</u> 一个月期间内使用不多于 10 次的许可证(一般称为「多程进港许可证」)	为 820 元再就该船只的面积与 400 平方米相差的每平方米(如该差额并非整数，则调高至下一个整数)，另加 2.2 元。 注:若船只在香港水域内停留连续 8 日或以上，该船须就以下期间缴付与上述相同的费用，包括:(a)该次停留的每段连续 7 日的期间；及(b)该次停留的余下日数。 船只的缴费以面积(平方米)计算。如该船只的面积为 400 平方米以下，所缴付费用为 4,100 元；如该船只的面积为 400 平方米或以上，所缴付费用为 4,100 元再就该船只的面积与 400 平方米相差的每平方米(如该差额并非整数，则调高至下一个整数)，另加 11 元。

3. 运输及物流局在2023年12月制定了支持海运及港口业发展的《海运及港口发展策略行动纲领》，提出各项巩固香港区域中转枢纽港和国际航运中心地位的行动措拖，其中包括检讨向内河船只征收的许可证费用，以保持港口的竞争力及对业界的吸引力。我们正进行相关检讨，并会继续密切留意行业的营运情况，以适时推出措施支持业界发展。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0015)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府刚发表的《财政预算案》表示正推展多个「智能绿色集体运输系统」(SGMTS)项目，包括洪水桥／厦村及元朗南新发展区、启德及东九龙系统。就此，请问当局能否告知本会：

1. 预计2026-27年度就上述项目投入的人手编制及开支为何；
2. 就洪水桥／厦村及元朗南新发展区、启德及东九龙项目，当局在规划走线时会如何基于地理与流量数据分析，以决定采用架空或地面形式；对于预计今年招标的洪水桥项目及已展开招标的启德项目，当局采取了什么措施或设计确保预留充足容量以应付长远需求；
3. 鉴于当年兴建轻铁时因过度优先而影响其他车辆通行的教训，对于可能采用地面走线的路段，当局会否在路口设计中加入智慧交通措施（例如以信息科技动态调节绿灯时间），以实现集运系统与其他车辆的协同通行，避免重复当年的问题，若会，详情为何，若否，原因为何；及
4. 关于启德发展，当局除了兴建启德智能绿色集体运输系统外，会否研究在启德跑道末端规划接驳观塘的行车及行人桥梁，以改善该区对外连接，避免该路段成为断头路？

提问者：卜国明议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1. 洪水桥／厦村及元朗南新发展区、启德及东九龙三个智能绿色集体运输系统项目的推展工作由运输及物流局、路政署、土木工程拓展署及运输署的现有人力资源处理，涉及的人手编制及开支没有详细分项。
2. 在决定采用架空或地面模式的运输系统时，我们会整体考虑一篮子因素，当中包括系统就空间、走线坡度和弧度等的技术要求、系统对环境、现有道路交通和设施的影响、所需推展时间，以及运输和成

本效益等。就启德及东九龙的智能绿色集体运输系统而言，这两个项目分别位于启德以及东九龙观塘北部上坡的已发展区域，楼宇密集，可建造集体运输系统的空间非常有限，走线亦受制于现有楼宇及设施的布局。如该两个项目采用地面形式，预期需占用大量现有路面范围，影响现有道路交通，并可能减低集体运输系统的运输效益。因此，该两个项目均建议采用专属高架走廊设计，与沿线的地面交通完全分隔，以免影响其他交通运作，亦免受地面交通状况影响，以提供便捷的接驳交通服务。

至于洪水桥 / 厦村及元朗南新发展区项目，由于在规划时已包括一条结合智能绿色集体运输系统道路、行人道和单车径于一体的环保运输走廊，因此项目可采用环保路面模式，以减低对附近环境的影响，并且能缩短建造时间和减低建造成本。

我们会在三个项目的招标文件中要求集体运输系统在设计上（包括车辆载客量、车队规模、车站及车厂的配置等）需可应付长远的运输需求，设计布局亦需预留足够弹性以应付不同交通需求情况下的营运要求。

3. 洪水桥 / 厦村及元朗南新发展区智能绿色集体运输系统的大部分路段设计为地面专用道路，在与主要及繁忙路段的交界处建议采用分层分隔的安排（例如设置高架段），与其他路面交通分隔，以达致整体交通畅顺。至于在非繁忙路段，建议运输系统与其他交通共享路口。经优化设计及进一步评估道路容量，共享路口的数量已减至最少。而这些共享路口的设计亦已考虑将来发展的交通流量，预留足够的容车量，并计划采用实时交通灯号调节系统，按实际车流动态分配灯号时间，透过智能交通管理，令整体交通更畅顺。
4. 政府正研究在现有观塘避风塘上兴建一条跨海桥梁，以直接连接启德前跑道区与观塘，改善前跑道区对外交通连系。有关研究会配合启德发展区的整体规划及交通安排。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1774)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： ()
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第137段指出香港国际机场是全球最繁忙的货运机场，去年货运量突破五百万公吨。客运量达六千一百万人次，按年上升近一成半。并会与具发展潜力的地区，如中东、中亚、非洲及南美洲等，争取订立新民航协议及扩展航权，进一步提升香港作为国际航空枢纽的竞争力。就此，可否告知本会：

- 1.就新民航协议及扩展航权谈判，政府能否向本会简述订下按年制定的量化目标（包括：新增航点、航班频次、第五航权/第七航权安排、货运配额等）及谈判时间表？
- 2.随着国际政经局势的变化，传统欧美市场的经贸量有所下跌，东盟及中东一带一路等新兴市场崛起。当局会如何针对这些地区开拓航线，为香港与当地更频繁的商贸往来创造条件。会否按贸易增减趋势，缩减美国航线，增加新兴市场一带一路沿线国家航线？
- 3.面对邻近机场扩容与补贴竞争，特别是邻近的广州、深圳和珠海机场，政府如何确保香港在客运(特别是商务旅客)、货运、中转这三类经营的差异化优势？香港国际机场有否开航线补贴政策，与邻近地区机场看齐？
- 4.在今年5月机场二号客运大楼启用后，旅客接待能力会更上台阶。当局会否订立关键绩效指标去提升旅客人数，特别是针对商务旅客及高端过夜旅客？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

1.至2.

政府会继续积极参加国际民航会议，并主动出访民航伙伴，目标是在2026年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系（包括商讨订立新的民航协议或扩展航权），优先聚焦具进一步发展潜力及新增长点的地区，如南美洲、中亚、非洲及中东等，以支持香港国际机场进一步拓展其航线网络。

政府亦联同香港机场管理局（机管局）策略性地透过外展队、奖励计划及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司开拓新的航点和增加航班。

3.

机管局致力发展综合多式联运网络，提高粤港澳大湾区（大湾区）内的客与货经香港来往世界各地的便利。客运方面，机管局的「海天中转大楼」方便来自澳门和内地的中转旅客经快船服务或巴士接驳服务，直达香港国际机场禁区，无须办理香港入境手续即可登机转飞海外，反向亦然。机管局亦在大湾区内战略性地点设置近40个城市候机楼让旅客预办登机手续，并正分阶段启用在港珠澳大桥香港口岸人工岛上的自动化停车场。

另外，为吸引更多旅客在香港国际机场中转，机管局于2025年9月与旅游网站合作，推出专为转机旅客而设的中转本地游服务，供中转期间逗留最少7小时的转机旅客免费参加。

货运方面，机管局正积极发展香港国际机场与大湾区之间的「海空货物联运」，并正分阶段完成「香港国际机场东莞空港中心」第一期永久设施，为大湾区货物提供更无缝、便捷的国际空运网络，进一步发挥香港的空运中转枢纽功能。

航线补贴方面，机管局于2024年6月推出「航空网络拓展计划」，提供财政诱因鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，而计划至今已吸引36间航空公司，开办82条新航线及为现有14条航线增加了航班班次。上述计划开支由机管局承担，不涉及政府开支。

4.

机管局于2026年2月宣布，二号客运大楼的离境设施计划于2026年5月27日启用。扩建后的二号客运大楼将与机场快线月台及一号客运大楼进行无缝连接，预计至今年底可以分流约20%的旅客，即约800万人次。

另一方面，为吸引更多商务及高端旅客选用香港国际机场，香港商用航空中心第一期现址扩建工程的新客运大楼已于去年竣工启用，航班处理能力增加1倍，以应对大湾区及其他地区对商用航空的热切需求。中心的第二期工程亦即将完成，进一步响应市场多元化、高端的需求，包括包机、宠物旅游及团体旅游等。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1779)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第149段指出国际航运业正值绿色转型，订造绿色燃料新船或改造现有船舶所需资金巨大。香港会发挥优势，推动金融中心与航运中心的联动发展。就此，可否告知本会：

1.要推动绿色航运，不可或缺的是相关专才。政府在2024年底发表的《绿色船用燃料加注行动纲领》中其中一项策略是要培养绿色船用燃料相关人才，并预计于2026年年初可培训出50名绿色船用燃料相关人才，同时会继续透过不同计划利便相关人才来港。请告知现时培训人才的情况及有否追踪其就业情况？

2.当局会如何推动把「金融—航运—专业服务」串连，以发挥联动效应，形成有机结合的产业？

3.面对区内港口与金融中心竞逐绿色航运，香港的优势定位是甚么？在人才与合规能力方面，当局有何跨部门培训与引才路线图？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 《绿色船用燃料加注行动纲领》（《行动纲领》）在2024年11月公布后，运输及物流局与海事处积极落实关于培训绿色船用燃料相关人才的措施。直至目前为止，海事处已认可10个与绿色船用燃料有关的培训课程，供香港在职海事从业员（如海员）修读，至今有关的培训机构共签发了修毕相关培训课程后的39张培训合格证明书和36张批注。此外，「海运及空运人才培养基金」下的「专业培训课程及考试费用发还计划」将在3月底前推出1个分支资助计划—「导师培训支持计划」，旨在资助已具

备一定海事知识和资格的海事从业人员，经其公司提名后修读与绿色船用燃料相关的导师培训课程。修读完毕后在其公司中承担培训角色，将必要的相关绿色燃料海事知识和专业技能传授予公司的其他员工。相关人员在完成核准课程或通过考试后，可获发还8成费用，上限为30,000元。本地业界可透过「一般就业政策」、「输入内地人才计划」及「优秀人才入境计划」下的「人才清单」引入「绿色航运专才」以配合业界短期发展所需。

2. 航运业脱碳已成全球趋势。国际海事组织于2023年订立目标，在2050年前后实现国际航运净零碳排放。国际航运界需要建造绿色船用燃料新船舶或改装现有船舶，以逐步实现有关减排目标，因此资金需求庞大。2026-27年度财政预算案提出推动金融中心与航运中心联动发展，以响应船东在绿色航运转型所面对的庞大资金需求。凭借香港优越的营商环境以及蓬勃的高增值海运服务业等优势，再结合并发挥两个中心的优势，我们更好便利国际航运企业对接香港资本市场，协助航运业界开拓更多元的资金渠道，促进金融业界衍生更多元化的航运金融产品，吸引并留住国际航运界的商业主导人（尤其是外资船东）在港营运，成就香港成为「全球航运之都」的目标。
3. 在绿色船用燃料贸易方面，内地将会是全球最大的绿色船用燃料生产基地，香港背靠祖国，作为国际金融中心，拥有资金自由流动、交易可实时结算的优势，加上政府计划于今年内为包括绿色船用燃料的大宗商品的贸易提供半税优惠，正好助力内地生产的绿色船用燃料经香港贸易平台远销全球。在人才及合规能力方面，我们会不断优化「海运及空运人才培养基金」下的相关培训计划，进一步加强培育人才方面的效率、灵活性和精准度，以提升本地海运人才及合规能力。我们会继续加强与内地及国际培训机构合作，引入新的课程以配合，支持整个航运业由航海以至高增值海运行业发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1788)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在二零二六至二七年度需要特别留意的事项，当局表示会继续监督在政府收费隧道和青沙管制区实施和营运「易通行」的情况，以及监察3条过海隧道在实施不同时段不同收费后的交通情况。政府自2018年起豁免专营巴士隧道费，并设立基金抵销未来加价，但其他商用车辆却完全没有类似支持，须独自承受隧道费上升带来的营运压力。现行隧道收费既未能反映道路使用成本，也未能有效纾缓挤塞，对业界亦欠公平。香港的道路资源有限，政府不能再以不均衡的收费制度加重业界负担，亦不能让隧道挤塞成为长期结构性问题。为此，可否告知：

- 1.政府会否以收费调整配合交通管理，改善隧道挤塞，并公布具体的分流及纾塞目标？
- 2.政府是否掌握隧道费对物流、运输、旅游业的成本影响？如隧道收费对相关产业构成沉重营运负担，政府有什么帮扶政策协助行业？如有，详情为何？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

政府在厘定各政府隧道的收费水平时，会全盘考虑四大原则，即交通管理需要、「用者自付」、公交优先、以及效率优先，同时亦会慎重考虑公众可负担程度以及当时社会环境等因素。由于各条隧道的具体情况不同，例如地理位置、服务对象、交通管理需要等，政府需权衡各个原则，因时制宜、因地制宜。

如上文所述，在厘定各政府隧道的收费水平时，政府其中一项主要考虑是效率优先。例如，在2023年订定3条过海隧道新收费时，政府简化不同类别

商用车辆的收费结构，不再以车辆大小或重量来收取不同商用车辆的隧道费，而是按效率优先的原则，顾及商用车辆的载客效率及对社会的经济效益，下调货车等商用车收费至与私家车相若的水平，利便业界运作。在2025年收回大榄隧道时，政府亦按相同原则，大幅下调商用车辆的隧道收费至与私家车相若的水平，例如轻、中、重型货车的收费减幅达33%至46%，而小型巴士的减幅更高达66%。

如前述，政府厘定隧道费的另一重要考虑是交通管理，例如实施分时段收费制造经济诱因，利用繁忙时段和非繁忙时段之间的收费差异，鼓励驾驶人士在繁忙时段以外出行，以减少繁忙时段的挤塞情况。事实上，过海隧道实施「分时段收费」后，整体过海挤塞有所纾缓。繁忙时段海底隧道(红隧)和东区海底隧道的车龙普遍缩短；而在一般时段及非繁忙时段，即占全日近八成时间，3条过海隧道（包括以往经常挤塞的红隧）的交通较以往明显畅顺。邻近隧道口的非过海交通亦有明显改善。驾驶者可以按目的地选择过海隧道并减少绕路，这有助显著缩短商用车辆过海行车时间、降低燃油成本，并提升运作的效率。这些分流效果对整体市民出行、运输物流和公交营运带来正面影响。

运输署会持续监察各隧道的交通情况，并适时检讨隧道收费安排和水平；亦会持续与商用车业界继续密切联络，推出和优化不同措施支持物流业界的发展。

至于政府在2019年2月起豁免专营巴士营办商使用政府隧道及管制区的收费，其目的是让营办商将所节省的隧道使用费存入豁免隧道费基金(基金)。当营办商申请加价而行政长官会同行政会议认为有足够理据上调票价时，营办商需先利用基金的结余抵销加幅。因此基金是用以降低乘客所需承担的车费加幅，让乘客直接受惠。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1790)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在二零二六至二七年度需要特别留意的事项，当局表示会提交有关规管网约车服务的附属法例，以及监督相关规管制度的实施情况。就此，可否告知本会：

- 1.鉴于政府正提交规管网约车服务的附属法例，请问政府将如何确保平台的佣金制度公平透明？政府会否要求平台披露抽成计算方法、保障司机最低收入。
- 2.请问政府在制定网约车规管制度时，会否参考内地的做法要求平台将香港用户及司机的个人资料储存于本地或受香港法例管辖的服务器，以保障国家安全、地理信息的安全及市民私隐？因国际案例显示，即使数据存于第三国，外国政府仍可基于国安或执法理由强制索取(如加拿大皇家骑警案)。
- 3.政府在制定规管制度时，会否要求平台在香港设立具税务责任的实体、确保其公平缴税？并会否就保险、合规成本、定价模式等方面设立「公平竞争基准」，以避免平台以不对称成本结构压倒持牌的士业界？例如繁忙时段最高上浮车资10%，非繁忙时段最低下调车资10%。是否可容许的士及网约车可上下浮车资10%，以达至订价权公平竞争？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

《2025年道路交通(修订)(网约车服务)条例草案》(「《条例草案》」)于2025年10月获立法会通过，订明规管网约车服务的法律框架和重要原则，包括规定提供网约车服务的平台、车辆和司机三方均须领取合适的牌证，并遵从相关的牌证条件。网约车与的士有不同的优势和定位，并因其服务性质和模式受到适当的规管，为乘客提供多元的出行选择。

为确保网约车服务牌照持有人（「持牌平台」）具备足够的营运能力，并且能提供优质的网约车服务，牌照申请人必须为在香港注册的公司，并符合指定的入场门坎（例如申请人经营网约车平台的经验、财政能力、在香港为经营平台而计划作出的投资、其公司董事的资格）。营运方面，持牌平台须维持适当且具效率的网约车服务，并进行尽职审查，以确保旗下的网约车及司机均领有有效的许可证。车费方面，持牌平台可按市场情况自定义网约车服务的车费，但必须于行程开始前让乘客知悉收费安排，政府有权在有需要时（例如市场上出现恶性竞争的情况下）规管收费安排。网约车服务牌照数目不设上限，平台可视乎自身的营运策略和商业考虑，透过不同的派单和佣金安排吸引司机合作提供服务。另一方面，透过不同平台的参与和良性竞争，有助市场出现具竞争力的定价和服务，为乘客和旅客提供优质和多元化的点对点出行服务，也为司机提供回报合理的工作机会。

此外，就有关备存资料方面，《条例草案》亦订明持牌平台须备存和向运输署提供营运数据的妥善纪录，同时赋权运输署署长可就一系列事宜（包括与平台所提供的载客服务相关的数据的收集、传送、储存和提供等）施加牌照条件，以确保数据安全，并让运输署可有效监察平台的服务。除此之外，持牌平台亦须遵守其他本地法例，包括与税务和保障私隐相关的法律规定。

政府现正积极推展下一步的工作，并持续与各持份者沟通，以敲定规管网约车服务的技术细节，包括平台、车辆和司机的营运模式（例如平台须备存的具体资料和保存期限）、硬件配套等，并适当地将其纳入附属法例或牌证条件当中。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1796)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞提到第72项，政府今年上半年起将分阶段推行无人机交通管理系统及载人飞行器等应用，为本人早前建议在香港利用无人机接载旅客，联合旅游业界开发低空观光的构思，奠下重要的基础。

低空经济是中国经济增长的重要引擎，更是加速赋能新质生产力的崭新赛道，可否告知本会：

1.政府会否考虑从百亿元「创科产业引导基金」中拨款，为低空经济设立独立专项基金，以支持低空经济项目研发、试验及示范应用？

2.在未有低空经济专项基金协助发展的前提下，「创科产业引导基金」会具体涵盖低空经由产业链的哪些关键部分，如何推动并协助企业形成可持续经营的低空经济产业链，包括集中鼓励无人机应用、提供主要以载人电动垂直升降（eVTOL）服务为主、而研发、制造居次的完整配套？

3.「创科产业引导基金」如何具体刺激鼓励旅游业界尽快投入并迎接提供如旅客运送的体验服务，特别是设立电动垂直起降（eVTOL）场地及设施，例如按企业升降架次为标准提供补贴，减轻企业前期基建的资金压力。政府财务支持与商界投入资金目标比例如何？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

「创科产业引导基金」(「引导基金」)旨在发挥政府资金的引领和杠杆作用，鼓励市场投资指定创新及科技产业下的项目，支持策略性新兴和未来产业的发展。

任何项目(包括与低空经济有关的项目)如果符合「引导基金」的目标产业范畴以及相关投资准则，也可纳入在「引导基金」各子基金的投资考虑范围内，基金经理会根据相关投资准则及其专业判断选择合适的投资项目。

就推动载人飞行器的试点应用方面，政府于2025年11月推出进阶版低空经济「监管沙盒²」试点项目，涵盖非传统航空器(包括载人飞行器及电动垂直起降飞行器)等技术复杂度较高的应用场景。有关申请已于2026年2月28日截止。业界反应热烈，各应用场景均接获多项申请。「发展低空经济工作组」正详细审阅有关申请，目标在今年上半年陆续推出试点项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1803)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： ()
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在二零二六至二七年度需要特别留意的事项中，当局会与内地政府协商在大湾区建设可持续航空燃料产业链。就此，可否告知本会：

- 1.政府早前公布目标，预期在2030年，在香港出发的航班将实现应用1至2%的可持续航空燃料（SAF）。据悉，部份航空公司已启动应用SAF计划，当局有否统计现时SAF在香港应用的最新情况？
- 2.据悉目前SAF燃料仍较传统燃料贵3至5倍，当局有何具体措施推动航空公司应用，以实现上述2030年的发展目标？
- 3.在建设可持续航空燃料产业链方面，当局将如何善用香港的规模效益优势（采购量、融资与保险等专业服务、航司用量等）等，既加快相关产业链建设，亦为香港整体航空业界争取利益，包括降低使用成本等？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

1. 香港国际机场现有的航空燃油基础设施，已可供航空公司接收、储存及采用预先混合的可持续航空燃料(Sustainable Aviation Fuel; SAF)。在2022年至2025年期间，航空公司在香港国际机场采用了4个批次的SAF。
2. 为支持SAF产业链的建设并提升香港国际机场的竞争力，我们已就从香港国际机场出发航班的SAF使用比例设立目标。视乎区内相关产业及供应链逐渐完善化及相关配套措施发展的进程，我们的目标是在2030年实现1%至2%的SAF使用比例。我们和香港机场管理局(机管局)

将继续与业界保持紧密沟通，并提供支持，助力实现有关用量目标。其中，运输及物流局会联同环境及生态局研究建设SAF混合设施，长远在港提供较便宜并已混合SAF的航油，以提升香港SAF产业竞争力和航空公司议价能力。此外，机管局亦会推出宣传及推广活动，以提升公众与企业对SAF的认识及支持。

3. 为加速绿色技术落地，构建具影响力的新质生产力产业链，环境及生态局正与广东省政府协商，带领一间全球主要SAF供货商的本地企业在大湾区发展，涵盖上游原料收集、厂房开设和规模化生产等，促进航空业新能源产业的发展。

环境及生态局会继续探讨和推动各种SAF供应方案，在大湾区建立区域性的SAF供应链，善用广东省的废食油资源和生产成本等优势，提升SAF产业的整体竞争力。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1804)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在二零二六至二七年度需要特别留意的事项，当局表示会继续推展《香港主要运输基建发展蓝图》所公布运输基建项目的规划及落实工作，包括铁路和道路项目。关于地铁上盖物业发展权制度与公共利益保障：

鉴于政府多年来以「铁路加物业」模式推动铁路建设，并赋予港铁公司在车站上盖物业的优先发展权，社会一直关注该制度是否能确保公共资源得到最有效运用，并避免因制度设计而造成市场垄断、土地价值未能充分体现等问题。现时政府在批出上盖物业发展权时，涉及土地估值、项目规模、收益分配及监管安排等多个环节，均与公共利益息息相关。就此，请告知本会：

- 1.政府现行批出地铁上盖物业发展权的制度基础为何？包括审批准则、估值方法、风险分担安排及监管机制等，请详细列明。
- 2.政府如何确保港铁公司在享有优先发展权的同时，不会造成市场垄断或削弱竞争？是否有定期检讨相关制度的机制？
- 3.政府会否检视现行制度是否仍能符合公共利益最大化的原则，并考虑引入更多透明度及竞争元素？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

1.
由于铁路项目投资巨大，客运业务及车站商务等所得的收入往往未能令项目收支平衡，因此对于在「财务上不可行」的铁路项目，即在扣除预计总开支后的预计总收入现值，少于预期的资本回报的项目，政府会提供资助，以填补资金差额。「铁路加物业」模式是推展新铁路项目其中一个行之有效的模式。除了以物业用地价值资助铁路发展，该模式让推展铁路项目的单位，可以协调物业发展的备置工程和铁路工程，令车站、车厂与物业发

展项目之间的工程衔接更为畅顺，利便工程推展，也使将来居民使用铁路和相关设施更为方便。推展单位亦有诱因尽力如期完成铁路项目，以尽早提升物业项目的价值。在「铁路加物业」模式下，政府无需动用公帑推展新铁路项目。

根据「铁路加物业」模式，政府会因应项目的资金差额批出物业发展权以提供财务资助，而铁路公司则会承担铁路的设计、建造、营运和维修保养有关的商业风险。即使新铁路项目日后的收益比预期为低，政府亦没有义务再向铁路公司提供任何资助。

现时于东涌线延线、屯门南延线、古洞站、洪水桥站、北环线第一部分等铁路项目的财务资助形式是从物业发展用地的十足市值地价中扣除一笔协定的固定总额，以填补铁路项目资金差额。日后临近批出物业发展用地时，会按「设有铁路」的基础评定十足市值地价，并从中扣除双方已同意的固定总额。港铁公司需要承担所有因市场波动及铁路营运衍生的相关的商业风险。在推展新铁路项目时，政府和港铁公司均会作出评估，确立项目的财务可行性。政府在与港铁公司签订项目协议前，项目的相关财务安排(包括为提供财务资助所批出物业发展用地)均须通过严格的审核，经周全考虑，证明符合公众利益，并需获行政会议审批。港铁公司在发展物业时亦需遵从和执行地契条款以及相关法定规定。

2.及3.

一直以来，港铁公司都为香港提供非常稳健的铁路服务，广受国际称誉。然而，政府在推展新独立铁路路线时，在适当情况下亦会考虑引入港铁以外的营运者，鼓励竞争及创新。就此，我们计划透过公开招标推展港深西部铁路（洪水桥至前海）项目以及东九龙、启德及洪水桥／厦村新发展区的绿色智能集体运输系统项目，鼓励本地、中国内地和外国的投资者参与推展项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1805)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在二零二六至二七年度需要特别留意的事项，当局表示会继续推展《香港主要运输基建发展蓝图》所公布运输基建项目的规划及落实工作，包括铁路和道路项目。关于未来铁路项目的发展权安排与政策检讨方向：

随着政府推动北部都会区、交椅洲人工岛及多项新铁路规划，未来将有大量车站上盖物业涉及庞大土地及房屋供应潜力。现行「铁路加物业」模式是否仍然适用？港铁公司是否应继续享有优先发展权？以及如何在铁路建设、房屋供应与财政可持续性之间取得平衡，均属重大政策议题。就此，请告知本会：

- 1.政府在规划新铁路项目时，会否全面检讨现行「铁路加物业」模式，包括是否应重新界定港铁公司的优先发展权？
- 2.政府会否考虑引入公开招标、收益共享、政府主导发展等其他模式，以提升竞争、增加库房收入，并确保土地价值更有效回馈市民？
- 3.政府会否考虑把港铁物业发展项目中属政府的50%收益，划拨成立「土地开发及房屋发展基金」，以长期支持土地及房屋供应、降低市民居住成本、提升人均居住面积，并透过加速公营房屋兴建与流转，缩窄贫富差距？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

1.及2.

政府一直因应每一个铁路项目的建造和营运详情，以及其独特性及个别情况，审视每个铁路项目的推展和财务安排，亦会尽量善用市场力量推展项目。「铁路加物业」模式是推展新铁路项目其中一个行之有效的模式。除了以物业用地价值资助社会所需的铁路发展，该模式让推展铁路项目的单位，可以协调物业发展的备置工程和铁路工程，令车站、车厂与物业发展项目之间的工程衔接更为畅顺，利便工程推展，也使将来居民使用铁路和

相关设施更为方便。推展单位亦有诱因尽力如期完成铁路项目，以尽早提升物业项目的价值。在「铁路加物业」模式下，政府无需动用公帑推展新铁路项目。

自二零二三年起，新铁路项目采用了修订的「铁路加物业」模式，财务资助的形式是从物业发展用地的十足市值地价中扣除一笔协定的固定总额，以填补铁路项目资金差额。日后当铁路公司要求批出物业发展用地时，会在按「设有铁路」的基础评定地价中扣除该笔固定总额。相比过往铁路公司需向政府支付市值地价(估值不计及铁路发展)，并透过物业发展项目带来的财务资助填补资金差额，修订模式可提供足够的财务资助和确定性，亦可以较少的物业发展用地提供财务资助。

除了「铁路加物业」模式外，政府不排除采用其他合适的推展模式，例如个别项目可能没有条件采用「铁路加物业」模式。事实上过往亦有铁路项目是以其他模式推展。

政府在推展新独立铁路路线时，在适当情况下亦会考虑引入公开招标模式，鼓励竞争及创新。我们计划透过公开招标推展港深西部铁路（洪水桥至前海）项目以及东九龙、启德及洪水桥 / 厦村新发展区的绿色智能集体运输系统项目，鼓励本地、中国内地及外国的投资者参与竞投。

3.

根据《公共财政条例》（第2章）第3条，政府从港铁公司收取的现金股息为政府一般收入的一部分。这些收入会透过政府的各个政策范畴，用于广大市民身上。政府会就如何运用资源作整体考虑，然后作出适当调拨。事实上，政府及香港房屋委员会亦提供充足资源，支持近年的大规模土地开发及公营房屋建设。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3194)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在二零二六至二七年度需要特别留意的事项，运输署会继续支持推行「粤车南下」。面对港人周末北上消费成风，连带以中产高消费群为主的「港车北上」2025年日均通行量达8,600辆次，导致本地餐饮及零售业界遭受严重打击，餐饮零售业倒闭成风，当中包括不少老字号处于捱打状态，邻近边境的商户全年拍苍蝇沦为鬼场，反观「粤车南下」日均通行量仅100辆次，有违全球广被接纳的跨境配额「对等原则」，完全无助相关行业，可否告知本会：

1. 有关配额严重不对等的安排，内地广东省政府主要以经济为主要考虑，相反当局除把道路安全作为配额分配的考虑，是否会同时优先把支撑支持本地经济的措施列作最重要的考虑，以拯救奄奄一息的餐饮和零售业界？如无，原因为何？
2. 眼见餐饮和零售业界已快等不及，当局目前考虑放宽把「粤车南下」配额的检讨从100放宽至8600的时间表如何？
3. 有意透过「粤车南下」来港的车主面对配额、日子、时段、指定港珠澳口岸等限制，因难以选择合适的日子及时段来港而造成恶性循环，进一步窒碍他们来港意欲，当局会否考虑把相关日子、时段及配额放宽至其他陆路口岸？如无，原因为何？
4. 现时港珠澳大桥口岸平日周二及周三容许车主「港车北上」出发前，透过相关网站预约出行时间时可获豁免预约，相关安排什么时候才可以按「对等原则」让「粤车南下」车主享有同样待遇？如无相关安排，原因为何？
5. 据去年官方数据，深圳人口规模为珠海的约七倍，深圳本地生产总值约为珠海的8.5倍，可看出深圳含金量大幅超越珠海，为什么「粤车南下」仅开放予经港珠澳口岸来港车主，而没有考虑含金量大幅超越珠海的深圳车主，可否告知本会会否开放更多深圳口岸，便利深圳车主选择驾车访港？如无此打算，原因为何？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

特区政府一直致力与粤方推动各项跨境通行措施，促进粤港澳大湾区（大湾区）的互联互通。「粤车南下」是与「港车北上」的互惠安排，为大湾区融合发展注入更大动能，不仅促进粤港两地居民双向奔赴，「粤车南下」较高消费能力的旅客亦为香港的旅游、零售及餐饮等行业带来机遇，从而带动本港经济增长。

随着「港车北上」自2023年7月的成功落实和推展，港珠澳大桥（大桥）的使用量持续攀升。在此基础上，粤港双方积极推进「粤车南下」，并于2025年年底正式实施，开启内地居民另一访港新模式。在「粤车南下」安排下，合资格的广东私家车可透过创新简便的途径申请经大桥赴港，在大桥香港口岸人工岛上的自动化停车场（口岸停车场）泊车后，司机和乘客可使用「易泊飞」服务经香港国际机场换乘飞机，或使用将于稍后推出的「易泊游」服务入境并换乘香港本地交通工具访港，有助于提升香港国际航空枢纽的地位；或在无须取得常规配额下以自驾方式经大桥直接入境并驶至香港市区（入境市区部分）。

现时口岸停车场可提供1 800个泊车泊位，2个口岸停车场全面开放后可提供最多约2 800个泊位，再加上每日100个预约名额入境市区。

我们按确保安全、有效分流、完备配套和简便申请的策略，有序推展「粤车南下」，整体运作畅顺。我们正累积实施经验和密切留意推展情况，包括口岸运作、附近道路交通情况、用家和市民适应程度，以及配套设施的提升状况等，与粤方持续检视和商讨有序增加名额，并计划于实施半年后逐步由现时4个广东省城市（即广州、珠海、中山和江门）推展至广东省其他城市，以稳健可控方式推进「粤车南下」。我们会适时公布有关安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2179)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就白石角及周边地区交通运输发展，政府可否告知本会：
1. 请政府提供过去三年该区实际工作人口与居住人口的增长数据；
2. 当局有何机制，按白石角人口增长及科学园扩建进度，定期检视并调整巴士及小巴的班次、营运时间及走线；
3. 针对区内非繁忙时段及周末服务较疏落的问题，当局有何具体改善方案；
4. 东铁线白石角站预计2033年或之前竣工，现时工程进度为何；工程进度有无进一步压缩空间；若有，详情为何；若无，原因为何？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

经咨询创新科技及工业局、发展局、政府统计处以及相关部门，现回复如下：

1. 根据政府统计处的资料，2021年人口普查的结果显示当时居于白石角一带的人口为15 705人。白石角一带包括吐露港公路东北的科学园以及毗邻的白石角住宅发展群。政府统计处现正进行2026年人口普查，搜集最新人口分布的数据。此外，根据香港科技园公司的资料，截至2026年1月，科学园的工作人口约20 000人。
2. 及现时白石角和科学园一带共有27条专营巴士路线及10条专线小巴路线
3. 提供服务，往返大埔区内其他地点，以至港九新界各区，包括沙田、北区、将军澳、荃湾、屯门、元朗、油尖旺、观塘、湾仔及机场等。

运输署一直与相关部门就白石角及香港科学园的发展及基建的进展和规划保持沟通，并持续紧密监察附近一带的公共交通需求，与公共交通营办商适当调整或加强白石角一带的公共交通服务，包括按需要调整现有服务的班次、营运时间及走线，或引入新服务等。过去两年，运输署参考大埔区议会的意见后，亦多次提升白石角和科学园一带的公共交通服务。

4. 政府于2021年《施政报告》宣布为兴建东铁线白石角站及附近的综合发展进行研究。政府亦邀请了香港铁路有限公司(「港铁公司」)进行这项研究。及后，政府在2022年《施政报告》进一步表示会研究以2033年或之前开通白石角站为目标。白石角综合发展项目除在东铁线增加1个车站外，还要搬迁大学运动场设施，以腾出用地连同附近用地作住宅发展，为整个项目融资。自以上发展公布以来，持份者包括当区居民、科学园和其创科人员等，都普遍期待新铁路站能尽快动工、尽快启用。白石角综合发展项目的筹备工作已处最后阶段，政府会继续与港铁公司紧密协商，待完成内部程序后会尽快向外公布，交代发展项目的整体建议。

拟建新铁路站的建设工程须在现有东铁在线进行，具有一定挑战性。根据港铁公司的初步评估，新铁路站工程包括建造月台、调整现有高空电缆及供电系统的设备、路轨及渡线轨道、机电系统、安装月台幕门，以及于现有铁路旁进行测试和检测工作等。不少工程只能于晚上现有铁路服务停止后的非行车时段内进行，并须确保能够按时恢复东铁线的正常服务。施工期间亦须考虑东铁线沿线的恒常维修及其他同时进行的工程项目，以及协调列车调度工作，因此每晚可作施工的非行车时间非常有限，大约只有两小时。此外，白石角一带有不少现有的民居，在夜间进行工程时亦须顾及环保相关法例的要求，以及采用适当的施工方法，以减低对居民的影响。

经考虑相关技术限制和其他于运作中铁路在线兴建新铁路站的经验，我们现时以2033年或之前开通新铁路站为目标。在详细设计时间以至施工阶段，我们会要求港铁公司积极研究，尽量考虑采用新建筑技术加快工程进度，例如装配式建筑设计、组装合成建筑法等。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2180)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就大埔广福桥的兴建，政府可否告知本会：
拟议中的广福行车桥构思已提出超过20年，为何至今仍未进入立法会财务委员会审议阶段；阻碍项目推进的主要技术或规划难点为何。

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

路政署现正就「大埔广福行车桥」项目的技术问题进行研究及评估，当中包括行车桥与河岸两旁现有道路网络的连接及建桥对林村河排洪能力的影响。政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优次适时及有序地推展相关项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1569)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

于2025年12月23日正式实施，初期每日配额100个，允许合资格的广东私家车经港珠澳大桥直达香港市区，每辆车最多可留港3天。请问计划实施以来：

1. 分别有多少申请及成功获审批个案？
2. 当局有否统计过，「粤车南下」如何带进香港经济？请具体以数字说明。
3. 「粤车南下」车辆触犯香港交通法例的情况如何？当中有多少个案是警告？有多少个案正式被定罪或其他？请按违规类别以表列之。
4. 当局如何就触犯香港交通法例的内地驾驶者作出跟进？请具体说明。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

1. 「粤车南下」(入境市区部分)由2025年12月9日起接受合资格广东私家车申请。运输署在接获由内地部门转交的申请后会作出审批，并向成功的申请人发出电子「国际通行许可证」(下称「许可证」)。获发许可证的粤车可预约经港珠澳大桥入境香港，每次留港最多3日。

截至2026年2月底，运输署共接获约4 200宗申请，共发出逾3 500张许可证，其余约700宗申请尚在处理中。

2. 「粤车南下」配合「港车北上」，是推动粤港澳大湾区融合发展的重要措施。不仅深化粤港两地居民双向奔赴，为内地旅客提供更多便捷灵活的选择来港，促进人员和人才的流动，让崭新客群包括消费力更高的个人和家庭，自驾来港旅游、经商、出席展览或会议、使用专业服务和休闲饮食，让香港居民和百业受惠，亦为粤港企业合作开辟新的机会。根据香港海关提供的资料，于2026年2月约9成车辆在香港逗留1至2天。此外，港珠澳大

桥香港口岸人工岛上的自动化停车场提供的「易泊飞」服务亦有助提升香港国际航空枢纽的地位，使内地旅客有更多出行选项。预计「粤车南下」将支持香港旅游、物流等多个行业的发展，并加强两地之间的双边贸易和投资往来。

3及4. 政府一直致力透过宣传教育，配合执法工作，打击香港道路上的交通违例事项，确保道路安全。如发现粤车违反香港交通法例，警务处会根据本地法律及程序处理。违例情况属零星个案，有关个案已获处理或正在跟进中。

粤港政府亦会视乎个案的具体情况，按「粤车南下」口岸停车场和入境市区部分的管理办法采取适当的措施，包括考虑暂停或取消有关车辆的参加资格。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3151)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

为进一步促进大湾区基础设施互联互通，政府正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」，与深圳当局合作推展港深西部铁路（洪水桥至前海）及北环线支线两个跨境项目。

请问自「专班」成立以来，双方就上述两项目的推展成果及最近进展为何？除了上述项目外，未来将有何新规划项目？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：41)

答复：

按照构建「轨道上的大湾区」的愿景，港深政府于2021年成立「港深跨界轨道基础设施建设专班」（「专班」），携手推展港深西部铁路（洪水桥至前海）（「港深西部铁路」）及北环线支线两个跨境铁路项目。两地政府自「专班」成立以来一直密切合作，积极规划及推进上述两个跨境铁路项目的工作，现阶段未有其他项目。

「专班」于2022年审议港深西部铁路的首阶段研究成果，并于2024年审议港深西部铁路次阶段研究成果和北环线支线推展安排。为加强两地工作对接，两地政府于2024年年底在「专班」的框架下设立「跨界轨道项目推展办公室」和「法务小组」，推进跨境铁路项目的勘测、规划和设计等工作，以及研究和讨论两个项目所涉及的法律事宜。

就港深西部铁路而言，两地政府同意采用「同步建设、统一营运」的模式推展，即港深双方分别同步首先处理香港段和深圳段的设计及建造工程，随后采用单一营运商统一营运及采购全线的铁路系统，以提高港深西部铁路的成本效益、营运效率和灵活性。为提升通关便利性和出行体验，更好

发挥跨境铁路的吸引力和效益，港深双方同意于深圳设「一地两检」口岸，香港境内不设清关设施。

特区政府已于去年6月获立法会财务委员会通过开展港深西部铁路香港段的勘查及设计工作，而深圳市政府亦已同步研究项目深圳段启动工程可行性。特区政府现正为港深西部铁路香港段进行设计和相关工地勘测工程、法定程序和财务评估等工作，早前已邀请相关承建商及营运商就项目香港段提交意向书，市场反应良好，收到的意向书达80多份。我们的目标是在2027年具备技术条件可为香港段招标，以尽快开展详细设计及建造工程，争取于2034年完成工程建设，并随即进行联调联试，实现两地政府于2035年开通港深西部铁路的共同目标。

至于北环线支线，两地政府已同意由香港铁路有限公司（「港铁公司」）统一营运，并且将来项目会接入新皇岗口岸。特区政府去年与港铁公司签订北环线项目的第一部分项目协议，以全盘规划、分段推展的策略合并推进北环线主线和支线，令整个项目提速提效，使支线的时间表较原先大幅提前两年，争取与主线在2034年或之前同步开通。港铁公司已优先启动北环线项目中较成熟和较迫切的工程，并同步进行北环线支线的详细规划及设计和法定程序，包括进行环境影响评估和准备为铁路方案刊宪的程序。两地政府正继续就北环线支线深圳段的设计、建造和营运等安排的细节进行对接。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3275)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局表示会继续完善「多式联运」，以及推动大湾区货物及物流信息的互联互通,请问：

1. 过去一年，当局把航空转运货物豁免许可证安排扩展至其他多式联运模式情况如何？所带来的效益为何？
2. 过去三年以及预期本年度，本港各项不同类别的「多式联运」详情，并分别列出各项联运带来的经济效益，包括使用海空联运的乘客量，陆空联运的运输量及约可缩短多少时间等。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：43)

答复：

1. 为了提升香港作为国际航空枢纽、国际航运中心和国际物流枢纽的竞争力，行政长官于《2024年施政报告》中宣布政府将会研究将现时航空转运货物豁免许可证安排扩展至其他多式联运模式。据业界估计，经过与其他部门进行研究，我们现正探讨将现时适用于空转空的航空转运货物豁免许可证安排扩展至海运转运以及海空转运模式。政府的目标是在今年内向立法会提交条例草案，以将有关安排扩展至海路转运或海空转运模式。据业界估计，建议新措施落实后，可为香港港口每年带来额外50万个货柜。
2. 香港机场管理局（机管局）致力发展综合多式联运网络，提高粤港澳大湾区（大湾区）内的客与货经香港来往世界各地的便利。客运方面，机管局营运在大湾区9个口岸与香港国际机场「海天中转大楼」之间的快船服务。根据机管局提供的资料，过去3年快船服务的旅客量表列如下：

年份	旅客量(万人次)
2025	72

2024	68
2023	47

注：2025年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

此外，机管局分别于2023年8月及12月开始提供来往「海天中转大楼」和港珠澳大桥澳门口岸及珠海口岸的巴士接驳服务，并同步于2023年12月开通「经珠港飞」直通客运服务，方便来自澳门和内地的中转旅客通过港珠澳大桥直达香港国际机场转飞海外，反向亦然。根据机管局提供的资料，过去3年相关服务的旅客量表列如下：

年份	旅客量(万人次)
2025	30
2024	24
2023	3

注一：2025年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

注二：2023年旅客量为有关服务开通后，即8月至12月的数字。

此外，机管局亦有安排来往香港国际机场及大湾区城市（包括城市候机楼）的客车或轿车服务。根据机管局提供的数据，过去3年使用机管局陆路跨境营办商的客车或轿车服务来往香港国际机场及内地或澳门的旅客量表列如下：

年份	旅客量(万人次)
2025	87
2024	75
2023	51

注：2025年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

除了上述由机管局安排直接往返香港国际机场的交通服务外，往返内地的旅客亦可选乘其他交通工具出入境香港（如高铁、过境巴士等），并使用香港国际机场前往世界各地。机管局一直致力透过不同措施便利相关跨境旅客，例如在大湾区城市设置城市候机楼让旅客预办登机手续，在西九龙高铁站提供行李托运服务等。

与此同时，机管局已于2025年11月在香港口岸人工岛的自动化停车场内提供「易泊飞」服务，供广东及澳门非营运私家车经港珠澳大桥抵港停泊后换乘飞机。

货运方面，机管局正与东莞全力推进「海空货物联运」创新发展，让内地出口货物可无缝运达香港国际机场，利用香港的国际航空网络直接转运到世界各地，反向流程亦适用于进口货物。机管局已于2021年年底开始利用位于东莞和香港国际机场的临时设施就「海空货物联运」模式进行先导计划，并分别于2023年4月和12月确立先导计划下的整套出口和进口运作流程。截至2026年2月，已有30家航空公司和143家物流公司参与先导计划。

自2023年4月至今，已处理超过6万吨货物，货值超过600亿港元。此「海空货物联运」模式将受惠于上文第一部分所述的转运货运豁免。

为进一步发展海空货物联运，机管局正分阶段完成「香港国际机场东莞空港中心」（空港中心）第一期永久设施，目标让空港中心在2027年4月1日投入商业试运行，并于6月1日正式投入运作，逐步达至每年可处理达100万吨货量。预计空港中心全面运作后，货物运输的营运成本可减少约一半，而货物处理时间可节省约三分之一。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3276)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

当局表示将会积极发展现代物流业，而冷链物流是高增值物流业其中一环，请问：

1. 当局近年如何支持业界推进冷链物流的科技应用？具体情况如何？相关措施如何为本港带来经济效益？
2. 过去一年及未来将会如何继续推进冷链物流产业

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：44)

答复：

政府于2023年公布《现代物流发展行动纲领》，提出多项策略和行动措施，将香港打造成为以高价值货物和电商市场为主的可持续国际智慧物流枢纽。其中，香港一直在处理包括冷链货物在内的高价值货物上具有领先优势，从香港每年透过「智利樱桃快线」，经葵青货柜码头大量供应智利樱桃往华南市场可见一斑。利用好我们在这方面的优势，重点发展冷链货物等高价值货物的转运，正是香港物流的新增长点之一。

就此，政府一直致力支持业界掌握处理鲜活及温控货物的先进技术以及专业认证。物流业界一方面可透过「第三方物流服务供货商资助先导计划」(「先导计划」)获得政府配对资助以添置与冷链物流相关的科技应用。例如，有物流企业透过「先导计划」资助引入配备无线充电功能的流动冷藏集装箱及相关物联网管理系统，实时监察冷链货物的温度及设备运作状况，并透过数据平台进行集中管理，以加强处理冷链货物的能力和运作效率。另一方面，政府亦透过「智慧及绿色物流专业培训计划」(「培训计划」)提供资助，以鼓励物流从业员接受针对包括冷链物流在内的现代及智慧物流培训，进一步支持业界推进包括冷链物流在内的智能物流科技应用。现有课程涵盖冷链物流知识、关键技术及实务操作等元素。

此外，政府亦积极提升货物通关便利，并于2025年9月正式启用「空陆鲜活产品专属快线」，透过创新清关模式及科技应用，实现鲜活产品（包括水果、冰鲜及活海鲜）经香港国际机场和港珠澳大桥转运全链条实时监控，从而大幅简化中转香港的通关流程，有助推动香港冷链物流发展。展望未来，政府将积极逐步扩展计划适用的食品种类，并将覆盖范围扩展至澳门，让香港成为大湾区的冷链物流枢纽。

政府亦积极增加供应适合发展包括冷链物流在内的现代物流的土地。就此，政府会按市场情况，有序推出三幅位于葵青货柜码头附近的物流用地。政府亦已在北部都会区洪水桥／厦村新发展区预留32公顷用地发展现代物流圈，有关的规划研究结果已于今年1月公布，订立以「企业为本」的发展方针，以及四大聚焦物流领域，当中包括包含冷链物流的高价值货物物流。政府计划在今年内就现代物流圈第一幅用地邀请业界提交发展意向书，以在考虑业界意向后，制订相关用地的条款及发展模式，以配合现代物流业的发展需求。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3277)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请提供过去三年本港中转航班数目为何？带来乘客量及经济效益分别有多少？

当局预期未来将会如何进一步发香港的空运中转枢纽功能？

提问人： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：45)

答复：

根据香港机场管理局（机管局）提供的数据，在2023年至2025年，以航空方式经香港国际机场过境及中转的旅客表列如下：

年份	过境及中转旅客（万人次）
2023	804
2024	1 141
2025	1 630 ^注

注：2025年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

在提升香港国际机场的空运中转枢纽功能方面，政府会继续积极参加国际民航会议，并主动出访民航伙伴，目标是在2026年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系（包括商讨订立新的民航协议或扩展航权），优先聚焦具进一步发展潜力及新增长点的地区，如南美洲、中亚、非洲及中东等，以支持香港国际机场进一步拓展其航线网络。有关工作由现有人员处理。

机管局致力为各地旅客提供高效率 and 便捷的转机服务，包括向转机旅客提供「转机易」预约服务，为乘搭于机场禁区不设登记服务的航空公司的旅客完成续程航班登记及托运行李手续，免却办理出入境及清关手续的需要。

另一方面，机管局于2025年9月与旅游网站合作，推出专为转机旅客而设的免费中转本地游服务，供中转期间逗留最少7小时的转机旅客参加。服务推出至今，已有超过5 000名旅客参与。

上述服务由机管局推展，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1851)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府近年注重发展低空经济，请问现时政府有否计划为低空经济订立关键绩效指标，例如测试航线数目、商业营运数目、相关就业及投资额，以评估相关成本效益？

提问人： 陈晓峰议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

「发展低空经济工作组」会在今年草拟「发展低空经济规划行动纲领」，以期构建具国际竞争力的低空经济生态圈，将香港打造为低空创新应用亚太区枢纽。政府会参考「监管沙盒」及「监管沙盒2」项目所累积的经验和数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1720)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府本年度将提交法例修订建议，规定骑单车人士必须佩戴头盔，政府可否告知：

1) 上述立法原意为何？规定骑单车人士佩戴头盔，是为道路使用者提供安全环境的其中一个方法，局长会否同步要求单车使用者，必须先学习基本的道路知识，才能在公路上驰骋？若会，估计涉款多少？

2) 政府有否评估现时经常以单车代步的人士，佩戴符合国际标准的安全头盔占比为何？政府过往有否进行突击巡查？若有，涉及多少人手？

提问人：陈学锋议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

政府的政策是在道路安全及环境许可的前提下，推动「单车友善」环境。为此，我们会在新发展区及新市镇增设单车径及相关配套设施，同时持续改善现有设施，以鼓励市民以单车作为康乐或短途代步用途，从而减少依赖机动车辆。然而，鉴于市区一般交通非常繁忙，基于道路安全考虑，政府不鼓励市民在市区以单车作为日常交通工具。

为提升骑单车安全及负责任的使用单车态度，政府参考其他地区的规管经验，亦综合考虑本地各项相关因素，综合制订教育、宣传、执法等策略。其中，运输署一直与警务处及道路安全议会紧密合作，透过电视宣传短片、电台广播、「单车信息中心」网页及其他宣传刊物等多渠道加强驾驶单车人士的安全意识及对相关法例及规则的认识；而《道路使用者守则》为市民提供使用单车的相关道路知识、法例要求和罪行，并鼓励他们使用个人防护装备（包括佩戴单车头盔等），促进道路使用者之间互相尊重。有关工作涉及的开支由现有拨款承担。

政府没有备存骑单车人士佩戴头盔的相关数字。然而，研究显示头盔能有效地保护骑单车人士，并可降低他们在交通意外中头部受伤的机会。此外，数据显示过去5年在交通意外中死亡及重伤的骑单车人士有近6成没有佩戴头盔。政府正小心研究有关加强单车人士安全保护的规定，并会聆听社会各持份者的意见以凝聚共识及适时提出法例修订建议。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2347)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

2020年10月12日正式成立「第三方物流服务供货商资助先导计划」（先导计划），鼓励物流业透过科技应用提升效率及生产力。先导计划同时涵盖为设立管制空运货物安检设施所须购买并符合民航处标准的安检设备，包括X光检查设备及爆炸物痕量探测设备(ETD)。当局可否告知本会：

- (1)过去3年，成功申请先导计划的企业获得的资助分别为何？
- (2)过去3年，每宗申请的平均审批时间为何？是否有空间缩短审批流程？会否为审批流程订立最长审批期间？
- (3)先导计划全年接受申请，直至港币三亿元的计划拨款用罄为止，计划拨款现时剩余的金额为何？

提问人：陈博智议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

为鼓励物流业通过应用科技提高生产力和营运效率，政府在2020年10月拨款3亿元推出「第三方物流服务供货商资助先导计划」（「先导计划」）。继2023年1月提高「先导计划」的资助比率至2(政府):1(申请人)后，政府于2024年2月优化「先导计划」，把资助金额上限由每家企业100万元增加至200万元，同时扩大资助范围，以涵盖培训及与环境、社会及管治科技相关的应用服务(包括顾问服务)。

截至2026年2月，「先导计划」已批准307宗申请，批出约1.883亿元资助。过去3个财政年度的获批申请数目及涉及资助金额如下：

	获批申请数目	资助金额 (万元)
2023-24年度	44	2,782

	获批申请数目	资助金额 (万元)
2024-25年度	41	2,435
2025-26年度 (截至2026年2月底)	22	1,778

负责审批申请的委员会在审批过程中会考虑多项因素，包括申请企业在「先导计划」下的资格、建议项目与申请企业业务的关联性，以及项目预算和实施细节等。每宗申请的实际处理时间会视乎申请企业所提交的资料是否完整和清晰，以及是否需要补充数据而有所不同。

目前，「先导计划」的尚余拨款约1.117亿元。政府会继续密切监察计划的实施进度，并综合考虑市场发展状况、业界的反馈和建议等因素，按需要适时优化计划，以确保计划能切合业界需要。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2348)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

为支持物流业培育更多专业人才，鼓励在职从业员掌握最新知识，以支持行业朝向绿色和智慧方向升级和转型，香港特别行政区政府（政府）已于2024年1月8日在「海运及空运人才培养基金」下推出「智慧及绿色物流专业培训计划」（计划）。当局可否告知本会：

(1)「海运及空运人才培养基金」整体承担额为5亿元，截至目前累计的开支总额为何？其中分配给计划的开支（包括预先拨款给秘书处及实际发还课程费用）占比为何？

(2)计划以来每年共批出多少个课程参加者的申请及总金额分别为何？

(3)若申请宗数低于预期，当局会否扩大宣传或提升每名申请人的资助上限？

提问人：陈博智议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

「海运及空运人才培养基金」（「基金」）于2014年4月1日开始运作时，有15个资助计划，承担额为1亿元，以继续和扩展当时纳入「基金」各项有关海运业及空运业的计划及奖学金，并推出新计划项目，以支持相关行业的人力培训。「基金」在2019年获政府注资2亿元，总额增至3亿元，以延续和提升及支持「基金」的运作；并优化资助计划，持续支持香港海运业及航空业的人才培育。

其后，「基金」在2023年再获政府注资2亿元，总额增至5亿元。除了继续优化资助及推广计划外，亦加强物流业人才培训及设立「海事人才培训资助计划」的新计划。后者鼓励参与公司为有志投身海事法律工作的青年提供见习机会，同时透过注资在本地、内地和海外加强推广香港作为国际航运中心、空运及物流枢纽的优势。「基金」的资助范围在2025年继续扩阔，除

「海事人才培训资助计划」扩展至海事保险外，推广活动范围亦扩大至举办本地研讨会、会议、工作坊及海外进行专业交流活动。截至2026年2月28日，「基金」的承担总额为5亿元，累计开支约为2.81亿元，各项占比大概为：海运（65%）、航空（31%）及物流（4%）。整体来就，「基金」旨在逐步建立1个有活力、多元化和具竞争力的专业及技术人才库，用以延续和提升政府对海运、航空及物流业的人力发展及推广的支持及支持相关产业的长远发展。

为了让物流从业员有更多元化的课程选择，计划于2024年10月4日起优化，措施包括准许以自资形式运作的课程纳入计划的资助范围内。此外，为简化计划的行政程序，合资格的物流从业员可从计划的预先核准课程名单中，选择适合提升业界从业员在智慧及绿色物流方面知识的课程，并可在圆满修毕预先核准的课程后，向计划申请发还高达80%的课程费用，每名申请人的资助上限为港币30,000元。

截至2026年2月底，已有23项课程纳入预先核准课程名单，共有75名从业员修毕课程并已向秘书处完成放还资助申请。有关资助总额约37万元。由于一方面课程提供机构须在课程获准成为预先核准课程后才可开始招生，而另一方面，学员修毕课程后可在完成课程后的4个月内才提交学费发还申请，所以以上数字只反映完成放还资助申请的从业员人数，并未计及已报名、正在修读或已完成修读但未向秘书处提交学费发还申请的从业员人数。

运输及物流局会密切留意计划的运作情况和成效，并适时检讨，以确保计划配合物流业界需求，有效促进物流业的持续发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1884)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局在2026-27年度需要特别留意的事项中，提及会继续监督落实各项优化措施，加强打击利用汽车作非法出租或取酬载客用途，对此，请当局告知本会：过去5年，当局就打击利用汽车作非法出租或取酬载客用途的执法、检控、定罪的数字分别为何，以及当中涉及跨境车辆的数字为何；此外，《2025年道路交通(修订)(网约车服务)条例草案》已三读通过，当局表示将于今年上半年提交附属法例处理网约车发牌数量等问题，当局可否告知具体立法时间表，至于发牌数量方面会否参考其他地区经验，至少多于本港现时18,163辆出租车牌照，如会，详情为何；如否，原因为何。

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

就加强打击利用汽车作非法出租或取酬载客方面，过去5年警务处的执法数字表列如下：

年份	2021	2022	2023	2024	2025
执法数字	19	26	33	47	118

在2024年警务处的执法行动中，共有19宗个案涉及往返粤港两地的跨境车辆，而在2023及2025年的执法行动中，则没有个案涉及跨境车辆。警务处没有备存问题查询的其他数字。

另一方面，为了让需要个人化点对点公共交通服务的乘客有更多安全且合法合规的选择，政府透过于2025年10月获立法会通过的《2025年道路交通(修订)(网约车服务)条例草案》，订明规管网约车服务的法律框架和重要原

则，包括规定提供网约车服务的平台、车辆和司机三方均须领取合适的牌证并遵从相关牌证条件，以及就网约车数量实施总量限制等。

政府现正积极推展下一步的工作，持续与各持份者沟通，以敲定规管网约车服务的技术细节（包括网约车车辆许可证数量等），并适当地将其纳入附属法例或牌证条件当中。在考虑网约车车辆许可证数量时，政府会平衡多项因素，包括市民的乘车需求和体验、道路网络的承受能力、公共交通系统的生态、其他地区经验，以及整体个人化点对点交通服务行业的健康和可持续发展。政府计划于2026年上半年将相关附属法例提交立法会审议。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1885)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (700) 一般非经常开支
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

特区政府于2014年成立「海运和航空业实习计划」，邀请海运及航空业界的公司提供实习职位，让年轻一代及早了解行业所提供的多元化就业机会，鼓励他们在毕业后投身两个业界。对此，请当局告知本会：

- 1.过去5年，「海运和航空业实习计划」下海运、航空业的受惠人数及资助金额分别为何；本年度当局为「海运和航空业实习计划」预留预算为何；
- 2.「海运和航空业实习计划」参加者人数，当局表示由2026年起采用新指标，因此2026年计划参加者预算为海运业130人，航空业375人；当局为何采用新指标以及新指标的详情为何；
- 3.当局有否评估「海运和航空业实习计划」参加者，毕业后投身两个业界的人数为何，该计划效果为何；如有，详情为何；如否，原因为何。

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

1. 特区政府于2014年成立「海运和航空业实习计划」（「计划」），邀请海运及航空业界的公司提供实习职位，让年轻一代及早了解行业所提供的多元化就业机会，鼓励他们在毕业后投身两个业界。过去5年，「计划」下海运及航空业的受惠人数及资助金额表列如下：

海运业	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
(a) 受惠人数	196	206	135	154	133
(b) 资助金额 (万元)	295	335	226	230	213

航空业	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
(a) 受惠人数	162	276	264	361	348
(b) 资助金额 (万元)	192	355	318	495	522

2026-27年度「计划」就海运业及航空业的预算分别为约2,912万元及1,640万元。

2. 为更有效衡量「计划」的成效，我们从2026-27年度开始，引入参加者人数为衡量指标。参考过去5年数据，「计划」的参加者人数持续平稳。我们估算2026年参加者人数分别为130人（海运业）及375人（航空业）。

3. 「计划」多年来获业界欢迎，反应正面，参加者人数持续平稳。完成实习后，参加者可选择继续学业或就业，他们在实习期间所获得行业相关的技能和经验，有助他们认识行业的多元化就业机会，以及了解行业的运作和发展，并能在更早阶段清楚掌握自身的兴趣和加入业界的意向。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1886)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (700) 一般非经常开支
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

特区政府于2025年11月18日推出「海事人才培养资助计划-海事保险」，旨在鼓励为从事海事业务的保险公司和保险经纪公司（申请人）为有志投身海事保险的人士提供实习机会（实习生），以培育更多本地海事保险从业员，支持香港的高增值海运服务。当局可否告知，截至目前参与该计划的申请人及实习生详情为何，并按培训模式（A）多名实习生轮流培训或培训模式（B）单一实习生专门培训，列出有关数字、资助金额、相关公司姓名，以及实习生是否为全职实习生或保险公司或经纪公司的全职雇员；2026-27年度海运及空运人才培养基金为「海事人才培养资助计划-海事保险」预留预算为何。

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

「海事人才培养资助计划-海事保险」已于2025年11月18日推出，旨在鼓励为从事海事业务的保险公司和保险经纪公司有志投身海事保险的人士提供实习机会，以培育更多本地海事保险从业员，支持香港的高增值海运服务。计划每年最多提供15个配额。以每个配额每年最多资助48万元计算，计划每年预算为720万元。

秘书处已接获多间保险公司和保险经纪公司查询计划及申请细节，截止2026年3月20日共收到5份申请，并正进行审核。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1887)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (000) 运作开支
(700) 一般非经常开支

纲领： (1) 局长办公室
(2) 陆路及水上交通
(3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2026-27年度运输及物流局所需的薪金及开支预算为441,661,000元，较2025-26年度修订预算增加30,071,000元。截至2026年3月31日止，运输及物流局的人手编制有210个职位，预期在2026-27年度会净减少7个职位。当局可否告知本会：拟增加的职位详情及开支总额，与拟删减的职位详情及所节省的开支总额，分别为何。此外，较2025-26年度修订预算增加30,071,000元，主要用于何处，详情为何。

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

运输及物流局在2026-27年度将净减少7个职位，详情如下：

职级	减少职位数目	按薪级中点估计的年薪值 (百万元)
工程师/助理工程师	1	3.7
高级行政主任	1	
二级行政主任	1	
助理文书主任	1	
文书助理	2	
二级工人	1	
总计：	7	

运输及物流局2026-27年度的拨款，较2025-26年度修订预算增加约3,007万元，主要是由于为推出青衣南1幅用地让业界发展绿色船用燃料贮存设施进行可行性研究所需的拨款增加，以及为第三方物流服务供货商提供资助的先导资助计划的现金流量需求增加。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1937)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就推展低空经济，政府可否告知本会：

- 1.《运输策略蓝图》提到制订《发展低空经济规划行动纲领》，涉及的人事编制、开支详情及推展时间表分别为何；
- 2.《发展低空经济规划行动纲领》会否订立清晰的关键绩效指标，包括但不限于（i）基础设施建设数量；（ii）跨境应用项目；（iii）非传统飞行器种类和数量；（iv）人才清单、数量及培训课程；（v）本地初创企业数量等；如会，详情为何；如否，原因为何；
- 3.有否预留开支，在北部都会区设立低空经济示范区，并建设发展低空经济涉及的「软基建」及「硬基建」；
- 4.下一个财政年度，在促进与大湾区低空经济融合的具体目标及所涉及开支为何，会否成立「粤港澳跨境低空经济跨部门工作小组」；
5. 会否考虑设置「低空经济专项基金」，推动市场加大研发投入，构建具国际竞争力的低空经济生态圈，发挥好本港「走出去」和「引进来」的重要桥梁和窗口作用？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

- 1及2. 「发展低空经济工作组」(工作组)会在今年草拟「发展低空经济规划行动纲领」，以期构建具国际竞争力的低空经济生态圈，将香港打造为低空创新应用亚太区枢纽，相关工作现时主要以现有资源及人手进行。

政府会参考「监管沙盒」及「监管沙盒2」项目所累积的经验和数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中。

3. 北部都会区的新发展区等新的大型土地发展项目，能提供大量的土地和空间，相信可应对与低空经济相关设施的土地和空间需求。在规划方面，与低空经济相关的设施和用途(例如垂直起降场、充电设施)，一般可为相关地带的准许用途或其附属用途所涵盖。换言之，就推动低空经济所需的土地或基建需求，这些新发展地区完全有条件作出配合。
4. 工作组正积极与内地相关单位联系，就低空跨境飞行路线规划、货物通关安排等议题进行协商，目标是尽快开展试飞项目，为建立大湾区低空经济走廊奠下基础。

相关工作现时主要以现有资源进行。

5. 政府一直透过「创新及科技基金」(基金)支持各科技范畴的研发，包括透过基金下的资助计划，支持本地大学、研发中心和企业进行包括与低空经济相关的研发。为推动创科产业的发展，政府鼓励企业(包括与低空经济相关产业的企业)在港设立研发中心及新智能生产线，以推动实体经济的发展。截至2025年10月，基金已支持14个直接与低空经济相关的项目，涉及总资助额约2,800万元。

另外，「创科创投基金」一直鼓励及透过风险投资基金投资于本地创科初创企业，支持这些企业在香港建立业务运作，以及进行研究及发展。如低空经济相关产业的企业合乎资格，亦可以受惠于「创科创投基金」。

政府会继续与本地大学及科研机构保持紧密联系，适时探讨提供不同形式的支持，推动低空经济领域的科研工作持续发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1949)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就本港多个道路项目的规划或推展工作，政府可否告知本会：

1.各道路基建项目的(i))预计 / 动工日期、(ii)目标完工日期、(iii)道路总长度、每公里造价(iv)设计容车量、(v)预算开支、(vi)核准工程预算、(vii)勘察、设计及建造研究(如适用)及(viii)追加预算/超支费用(如适用)分别为何；

道路基建	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
T2主干路及茶果岭隧道工程								
中九龙干线工程								
沙田T4号主干路								
荃青交汇处改善工程								
匡湖居至西贡市之间的西贡公路分隔车道工程								
屯门绕道								
屯门龙富路及海荣路扩建工程								
十一号干线(元朗至北大屿山段)								
青衣至大屿山连接路								
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程								
塞拉利昂隧道改善工程								
大老山公路T6桥扩阔工程								
粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)								
粉岭绕道(西段)								
荃湾路扩阔工程								
港岛西至大屿山东北连接路								
大屿山P1公路(大蚝至欣澳段)								
北都公路(新田段)								
将军澳-油塘隧道								
北都公路(天水围、古洞及新界北市镇段)								
沙田绕道								

2. 政府部门推展及监管上述基建道路项目涉及的人手、编制及开支为何；如何确保工程如期推展及竣工？

3. 有否就基建道路项目的安全、质量、工期及成本控制制订一套服务表现指标，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：45)

答复：

➤ 有关已开通及施工中项目的所需数据表列如下：

	动工日期	目标完工 / 通车日期	道路总长度 (公里) (见注1)	设计容车量 (每小时小客车) (见注2)	建造工程的核准项目预算 (百万元) (见注3)	研究 / 设计的核准项目预算 (百万元) (见注3)
中九龙干线	2017年12月	已于2025年12月通车	约4.7	5 400	42,363.9	206.9 (详细设计及工地勘测)
T2主干路及茶果岭隧道	2019年11月	2026年	约3.4	3 600	16,017.0	133.6 (勘测和设计)
荃青交汇处改善工程	2024年4月	2027年	约0.8	不适用	581.4	不适用
沙田T4号主干路	2024年8月	2030年	约2.3	3 600	6,810.0	34.7 (详细设计及工地勘测)
匡湖居至西贡市之间的西贡公路分隔车道工程	2024年12月 (详细设计及前期建造工程) 2026年2月 (建造工程)	2032年	约4.6	3 000	2,748.9	不适用

就正在规划阶段的项目，其预算工程费用需在勘测和设计工作完成后方能确定。政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优次适时及有序地推展相关项目。有关项目的预计道路总长度、设计容车量及研究 / 设计的核准项目预算表列如下：

	预计道路 总长度 (公里) (见注1)	设计容车量 (每小时 小客车) (见注2)	研究 / 设计的 核准项目预算 (百万元) (见注3)
北都公路(新田段)	约9	检视中	688.3 (勘查研究)
北都公路(天水围、古洞及新界北 市镇段)	约15	检视中	
十一号干线(元朗至北大屿山段)	约15	检视中	319.0 (勘查研究)
屯门绕道	约10	检视中	不适用
青衣至大屿山连接路	约6.9	检视中	695.0 (勘查研究及 详细设计)
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩 阔工程	约3	检视中	不适用
屯门龙富路及海荣路扩建工程	约2.1	检视中	不适用
荃湾路扩阔及相关路口改善工 程	约1.7	检视中	不适用
塞拉利昂隧道改善工程	约1.4	5 400	240.7 (首阶段设计及 工地勘测)
大老山公路T6桥扩阔工程	约0.7	检视中	不适用
将军澳—油塘隧道	约3.5	检视中	不适用
沙田绕道	约15	检视中	不适用

经咨询发展局后，有关正在规划阶段的港岛西至大屿山东北连接路和大屿山P1公路(大蚝至欣澳段)，以及正在施工中的粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)和粉岭绕道(西段)的资料如下：

	预计道路 总长度 (公里) (见注1)	设计容车量 (每小时 小客车) (见注2)	研究 / 设计的 核准 项目预算 (百万元) (见注3)	建造工程的 核准 项目预算 (百万元) (见注3)
港岛西至大屿山东北 连接路	约13	检视中	见注4	不适用
大屿山P1公路(大蚝 至欣澳段)	约9.5	检视中	130.2 (勘测研究、 初步设计及 工地勘测)	不适用

	预计道路 总长度 (公里) (见注1)	设计容车量 (每小时 小客车) (见注2)	研究 / 设计 的核准 项目预算 (百万元) (见注3)	建造工程 的核准 项目预算 (百万元) (见注3)
粉岭公路改善工程 (白石凹交汇处至宝 石湖路交汇处)	约4	8 200	见注5	见注6
粉岭绕道(西段)	约2	1 250	见注5	见注6

注1： 因应各项目所包含的工程不尽相同，部分项目除道路建设工程以外，亦可能涉及受影响设施的重置工程以及改善工程(如环境美化及斜坡改善工程)等非道路建设工程，因此不适宜以每公里造价作对比。

注2： 每小时的小客车是计算交通流量的单位，并以相等的私家车数目为计算基准。举例来说，私家车和的士的小客车架次数值为1.0。重型车辆(例如货车或巴士)由于体积较大，车速较慢，因此小客车架次数值一般会较高。

注3： 只包括甲级工程项目。目前有关项目在研究 / 设计及建造阶段并没有出现实际支出高于预算的情况。

注4： 港岛西至大屿山东北连接路的工程技术可行性研究属于项目编号5768CL - 「中部水域人工岛相关研究」(其核准项目预算为5亿5,040 万元)的一部分。

注5： 粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)及粉岭绕道(西段)的详细设计及工地勘测属于项目编号7835CL - 「古洞北新发展区及粉岭北新发展区余下地盘平整和基础设施工程一详细设计和工地勘测」(其核准项目预算为7亿6,450万元)的一部分。

注6： 粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)及粉岭绕道(西段)的建设工程属于项目编号7828CL - 「古洞北新发展区及粉岭北新发展区余下地盘平整和基础设施工程一建设工程」(其核准项目预算为301亿6,790万元)的一部分。粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)已于2024年8月展开，预计于2031年完工，而粉岭绕道(西段)建设工程已于2025年12月展开，预计于2031年完工。

2. 上述道路基建项目涉及的工作由有关决策局及政府部门的现有人力资源处理，涉及的人手和薪酬开支没有详细分项。根据最新规划资料及所有建造及规划中的主要运输基建项目的落成情况，政府会就规划中

的运输基建项目的落成时间表作全盘考虑，有序地推展各个项目，严格监控施工进度，以应付长远发展项目的运输及物流需求。

3. 对于道路基建项目的安全、质量、工期及成本控制，政府一向有严格审核和监察机制，并会定时检讨有关成效。有关规划阶段的道路基建项目，政府部门会参考包括但不限于运输署的《运输策划及设计手册》和路政署的《道路及铁路结构设计手册》等订明的指引，以确保项目的设计符合相关的安全标准。至于在建造阶段的道路基建项目，政府部门会在工务工程合约中订明有关安全、质量和工期的具体要求，并确保承建商履行有关合约要求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2261)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局监督民航处推展有关发展低空经济措施的工作，包括推行监管沙盒项目等。就此，政府可否告知本会：

- 1.推行两阶段监管沙盒项目涉及的行政开支及人手编制分别为何；
- 2.请以表列方式，列出首批低空经济「监管沙盒」的所有项目的推展详情，及哪些项目已进入实际运作的阶段；
- 3.首批「监管沙盒」项目从申请、试验到实际运作阶段，涉及的费用是否由申请者自行承担，有否使用公帑；如有，详情为何；
4. 政府曾表示参考「监管沙盒」试点项目所累积的经验和数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规；相关研究及规划工作的最新进展、涉及开支以及评估需求和资源分配的详情为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

1. 民航处设有以下常额职位以推展有关发展低空经济措施的工作，包括推行「监管沙盒」项目相关的工作：

职级	职位数目
高级民航事务主任(民航行政管理)	1
民航事务主任(民航行政管理)	1
民航事务主任(适航)	1
助理民航事务主任(民航行政管理)	1
高级电子工程师	1
电子工程师 / 助理电子工程师	2
总计：	7

上述7个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为774万元。另外，民航处在2025-26至2026-27年度保留1个首长级乙级政务官(首长级薪级第3点)有时限职位，以及1个总行政主任和1个高级行政主任有时限职位，以处理有关三跑道系统启用后提升香港国际航空枢纽地位、支持香港低空经济发展，以及提升民航处的整体行政管治等多项工作，上述3个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为580万元。运输及物流局则在2025-26至2029-30年度开设3个有时限职位(1个高级工程师、1个工程师 / 助理工程师以及1个高级行政主任)，以支持提升香港作为国际航空枢纽的地位及推展有关发展低空经济的工作，上述3个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为376万元。

目前，除上述职位外，运输及物流局及民航处会继续运用现有资源推行「监管沙盒 α 」项目及其他相关的工作。

2. 政府于2025年3月宣布38个首批「监管沙盒」项目。现时，38个试点项目名单当中，32个试点项目已经在指定航线内进行测试。个别较为成熟、风险较低、而又不涉及人车流量高的地区的应用场景已进入恒常实际运作阶段(例如无人机进行外墙清洗、电缆、铁路设施检视等)。有关项目详情载于附件。
3. 低空经济「监管沙盒」一般参加细则订明，就准备申请和进行试验的所需费用，悉数由项目申请者藉由其自身的财务和 / 或由其他资金来源承担。
4. 「发展低空经济工作组」会在今年草拟「发展低空经济规划行动纲领」，以期构建具国际竞争力的低空经济生态圈，将香港打造为低空创新应用亚太区枢纽，相关工作现时主要以现有资源及人手进行。

政府会参考低空经济「监管沙盒」及「监管沙盒 α 」项目所累积的经验和数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中，政府会继续审慎评估需求和资源分配。

已推展的低空经济「监管沙盒」项目详情
(截至 2026 年 2 月底)

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
1	袋鼠有限公司 (深圳美团低空物流科技有限公司)	无人机配送	1. 往返香港科学园及大埔海滨公园 2. 往返香港科学园及大埔汀角村	测试范围扩展中
2	中华电力有限公司	基建勘察	1) 西贡西湾 1) 城门郊野公园 2) 元朗牛潭尾 (近牛潭尾滤水厂) 3) 梨木树至荔枝角	实际运作
3	地政总署	监测	1) 西贡早禾坑 1) 西贡十四乡 2) 大埔樟树滩	实际运作
4	路政署	基建勘察	1) 将军澳隧道公路 1) 将军澳跨湾连接路 2) 大老山公路	实际运作
5	土木工程拓展署	基建勘察	西贡大网仔	实际运作
6	POI Corporation Limited (香港科技园公司)	建筑物清洁	香港科学园	实际运作
7	香港吉欧系统有限公司 (i) 发展局；及 (ii) 香港无人机专门店)	基建勘察	1) 梅子林 1) 九龙水塘 2) 柴湾 3) 船湾淡水湖 4) 洪水桥 5) 万宜水库 6) 筲箕湾	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
			7) 柴湾 8) 锦田河 9) 粉岭 10) 上水污水处理厂 11) 厦村	
8	交控科技(香港)有限公司 (i) 香港铁路有限公司； 及 (ii) 交控航空科技(深圳)有限公司)	基建勘察	1) 港铁会展站至金钟站行车隧道内 1) 上水站	实际运作
9	翱骅创意(香港)有限公司 (深圳市高巨创新科技开发有限公司)	无人机汇演系统	数码港	实际运作
10	航景科技有限公司 (i) 招商局仓码运输有限公司； (ii) 香港理工大学； (iii) FlightPro 无人机顾问有限公司；及 (iv) 香港机械模型会有限公司)	系统 / 基础设施建设	招商局码头	实际运作
11	消防处	紧急救援	1) 消防及救护学院 1) 指定郊野地区	实际运作
12	誉信有限公司 (i) 顺丰速运(香港)有限公司；及 (ii) 医院管理局(长洲医院))	无人机配送	数码港至长洲	进行中
13	未来翼新飞行科技有限公司	无人机配送	往返白石角海滨长廊至大埔海滨码头	进行中

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	((i) 宁波翼新智能科技有限公司；及 (ii) Easy Mobile Logistics Hong Kong Limited)			
14	Esri 中国（香港）有限公司 ((i) 民众安全服务队； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	紧急救援 / 设施巡检	民安队大滩训练营	实际运作
15	大漠大智控(香港)有限公司 (深圳大漠大智控技术有限公司)	无人机汇演系统	招商局码头	实际运作
16	惩教署 (机电工程署)	基建勘察	塘福惩教所	实际运作
17	香港科技大学 (中国联通（香港）创新研究院有限公司)	其他	香港科技大学校园	进行中
18	深城交数字科技(香港)有限公司及香港理工大学 ((i) 港怡医院； (ii) 香港宽带企业方案有限公司；及 (iii) AutosystemHK.ai)	无人机配送	香港理工大学校园	进行中
19	联合空域管理有限公司 ((i) 中国香港无人机总会；及	无人机配送	流浮山	进行中

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(ii) Raspect Intelligence Inspection Limited)			
20	高度创新技术香港有限公司 (中国建筑工程有限公司)	安全巡检	安达臣道石矿场 地盘	实际运作
21	香港专业无人机公会 (安乐影片有限公司)	航拍	粉岭鹤藪	实际运作
22	Esri 中国（香港）有限公司 (i) 渔农自然护理署； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	执法	吉澳	实际运作
23	5 代新多媒体有限公司 (大漠大智控(香港)有限公司)	无人机直播 系统	数码港	实际运作
24	物流及供应链多元技术 研发中心 (曜晖科技有限公司)	系统 / 基础 建设	数码港	实际运作
25	消防处	紧急救援	消防及救护学院	实际运作
26	Esri 中国（香港）有限公司 (i) 环境保护署； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；	空气监测	坪洲	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(iv) 大漠大智控(香港)有限公司；及 (v) 深圳飞流云享科技有限公司)			
27	香港物流机械人研究中心 (机电工程署)	安全巡检	和合石坟场	进行中
28	Alpha AI Technology Limited (i) 香港电讯有限公司； (ii) 共同健康有限公司； (iii) 香港数码港管理有限公司； (iv) 香港科技园公司； (v) Auki Labs Limited； 及 (vi) 理光(香港)有限公司)	楼宇检测	数码港	实际运作
29	中国移动香港有限公司 (i) 医院管理局(玛嘉烈医院)； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 杭州送吧物流科技有限公司； (iv) Esri 中国(香港)有限公司；及 (v) 香港大学)	讯号测试	玛嘉烈医院	进行中
30	中国移动香港有限公司 (i) 医疗辅助队； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) POI Corporation Limited；及	监测	吐露港公路单车径	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(iv) Esri 中国(香港)有限公司)			
31	星汇智能航测服务有限公司 (i) Jadason Technology Limited; (ii) 雍盛测量师行; (iii) 纵横科技有限公司; (iv) 航景科技有限公司)	航空测量	青衣友联船厂	实际运作
32	天润时空技术(香港)有限公司 (地政总署)	航空测量	蒲台岛	实际运作

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0661)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于推行「粤车南下」计划情况，政府可否告知本会：

(一) 自计划推行至今，「粤车南下」内地车辆在香港的以下资料：涉及交通意外或事故个案宗数、违反交通规例的宗数，并按违规类别分项列出，以及违反口岸停车场或入境市区部分的管理办法个案宗数；

(二) 第(一)项所述的违例或违规个案中，当局向该等车辆的申请人分别发出警告信或提示讯息、通知广东省有关部门、暂停或撤销其「粤车南下」资格的个案宗数分别为何；及

(三) 当局会否与广东省有关部门商讨，在今年内扩展「粤车南下」至广东省其他城市及增加每日申请名额；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

(一) 及 (二) 政府一直重视确保道路和驾驶安全。就此，运输署持续透过不同渠道为「粤车南下」司机提供信息和进行宣传教育，包括在内地查验中心及社交媒体播放「香港驾驶须知」短片，介绍香港的交通规则、交通标志和道路标记，以及驾驶时需注意的事项；并透过宣传单张，提醒粤车司机注意内地与香港不同的道路设计、交通规则和设施。

如发现粤车违反香港交通法例，警务处会根据本地法律及程序处理。违例情况属零星个案，有关个案已获处理或正在跟进中。

粤港政府亦会视乎个案的具体情况，按照「粤车南下」口岸停车场和入境市区部分的管理办法，采取相应措施，包括考虑暂停或取消有关车辆参加「粤车南下」的资格。计划推行至今，没有暂停或撤销「粤车南下」资格

的个案。然而，在计划推出初期，有4辆进入市区的粤车在香港不符运输署的相关指引（如启动自动驾驶、非法改装）。运输署曾暂停有关车辆预约出行的资格，并要求有关车主修正，亦已就有关个案通知广东相关部门。

（三）「粤车南下」在2025年底开始实施，首阶段先开放予广州、珠海、中山和江门4个城市，其中每日提供100个名额入境市区，每辆粤车留港最多3天。计划推出以来整体运作有序畅顺。政府正累积实施经验和密切留意推展情况，包括口岸运作、附近道路交通情况、用家和市民适应程度，以及配套设施的提升状况等，与粤方持续检视和商讨有序增加名额，并计划于实施半年后逐步由现时广东省4个城市推展至广东省其他城市，以稳健可控方式推进「粤车南下」。我们会适时公布有关安排。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1597)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就2026-27年度财政预算案提及「我们着力培训现职及新晋航空业人员。香港国际航空学院今年将与香港中文大学合办全新的航空管理硕士课程。学院亦已与一家海外航空服务公司成立航空工程培训中心，推出一系列飞机维修及部件处理和认证的专业课程」，以及香港国际航空学院（由机管局成立）正推动香港发展成为亚洲飞机部件处理及交易中心的相关措施，就此，当局可否告知本会：

- (1) 过去五年，香港国际航空学院在培训现职及新晋航空业人员、航空管理及航空工程专业课程、设施建设及相关合作项目方面，所涉的总财政开支及实际支出为何？
- (2) 在2026-27年度，就香港国际航空学院与香港中文大学合办全新航空管理硕士课程、与海外航空服务公司成立航空工程培训中心，以及推出一系列飞机维修、部件处理和认证专业课程的具体措施为何？预计涉及的财政开支总额及细项预算为何？
- (3) 上述培训措施的预计成效为何？包括2026-27年度各课程的计划学额、培训人次目标、预计毕业／结业人数，以及如何与香港国际航空枢纽、飞机部件处理及交易中心发展相互配合？当局将采用哪些指标评估成效，并会否定期向本会汇报？

提问人：陈仲尼议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

香港机场管理局（机管局）在2016年成立香港国际航空学院（学院），旨在培育航空从业员及专业人才，以配合本地及区域航空业可持续发展。

学院与一家海外领先的航空服务公司Elior Group SA旗下子公司Elior Asia Holdings Ltd于2025年6月签署合作备忘录，并于同年12月成立航空工程培

训中心，推出一系列飞机维修及部件处理和认证的专业培训课程，培育本地飞机维修、工程及资产管理专才。培训中心目前已开设首个试验课程，学员为本地现职航空维修工程技术人员，共有11名学员入读，而更多课程将于今年第二季陆续推出。

学院亦继续积极拓展与本地及国际著名院校合作，开办更多航空业学术课程，包括与法国国立民用航空学校(ENAC)合办「航空安全管理高等硕士」课程，以及与英国高云地利大学(Coventry University)合办「航空管理理学士」课程。上述两个课程已经分别于2025年9月及10月正式授课。另外，学院将与香港中文大学（中大）合作推出「航空管理理学硕士」课程，结合学院的国际认证及中大在航空研究方面的实力，为本地、内地及其他地区提供更多航空专业人才。课程将于2026年9月正式展开，现时预计将提供约60个学额。学院来年将继续按行业需要，持续更新、优化及扩充培训课程，为航空业培育更多人才。

有关工作由机管局及学院推展，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1387)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

关于「港口小区系统」的启用情况及后续开支，政府可否告知：

- (1) 该系统今年正式启用，截至目前为止，已登记使用的企业数目为何；
- (2) 针对该系统的后续营运、持续优化升级、市场推广以及技术支持，政府在2026-27年度及未来三年的预计开支分别为何；
- (3) 当局预期该系统在实现数据共享、提升码头营运效率，以及推行跨境「一单多报」等方面预期带来效率提升为何？

提问人：邱达根议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

港口小区系统是香港港口迈向数字化智能港口的重要数码基建，旨在促进航运、港口及物流业信息互联互通。系统于2025年年底完成构建，并自2026年1月中正式投入服务。截至2026年2月底，已登记使用港口小区系统的企业数目已超过4 000间。

关于系统的后续开支，港口小区系统的开发及构建属于非经常开支，立法会财务委员会于2025年3月批准拨款约2.1508亿元在2025-26至2028-29四个年度构建系统。2026-27年度仍属于系统的推行及优化阶段，包括系统推行服务、云端服务、信息科技保安、用户培训及应急费用，用以持续优化系统功能、进行数据对接及整合测试、加强网络安全防护，以及为业界提供技术支持和培训。2027-28年度非经常开支主要用于系统的持续优化升级、功能模块扩展，以及与更多业界系统的应用程序编程接口对接工作。2028-29年度非经常开支主要用于系统的巩固及提升，以及为系统于2029-30年度起转入恒常营运作好准备。

作为香港港口迈向数字化智能港口的重要数码基建，港口小区系统将有助联通本地业界、促进香港与内地及国际航运小区对接，以及打通贸易流和资金流。在本地方面，系统将以海运为基础，联通香港的海、陆、空货物运输信息，再配合香港完善的多式联运网络，使货物运送流程全面透明化，推动快而准的物流业务，为企业发展带来革新机会和新动能。与内地及国际航运小区对接方面，系统与内地海关对接，提供货物内地进出口报关状态，并为促进香港与世界其他港口及全球航运商业数据平台对接创造条件，让本地业界可紧贴航运数字世界的核心圈子。此外，系统以区块链技术记录货流，而货流能反映贸易流和资金流，所带来的信息透明度及可靠性亦被银行证实能有效减低融资成本，长远为香港的贸易融资业务创造新机遇，提升香港国际航运、贸易及金融中心地位。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2240)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

《预算案》提及，首批32个「低空经济监管沙盒」项目已在指定航线进行测试，部分项目已进入实际运作阶段。同时，政府将于今年上半年起，分阶段推行无人机交通管理系统、多用户共享平台等应用。就此：

1. 过去一年，当局支持「低空经济监管沙盒」项目涉及的开支及人员编制为何？
2. 请以表列方式，分别列出i). 已进行测试及 ii). 已进入实际运作的「监管沙盒」项目。
3. 当局将发布的《发展低空经济规划行动纲领》中，会否就预期开通的无人机航线或项目数量、吸引或培育的低空经济相关企业数目、相关人才培养目标，以及低空经济产业链预计占本地生产总值（GDP）的目标比率，设定明确的绩效指标；若会，详情为何；如若否，原因为何？

提问人：邱达根议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1. 民航处设有以下常额职位以推展有关发展低空经济措施的工作，包括推行「监管沙盒」项目相关的工作：

职级	职位数目
高级民航事务主任(民航行政管理)	1
民航事务主任(民航行政管理)	1
民航事务主任(适航)	1
助理民航事务主任(民航行政管理)	1
高级电子工程师	1
电子工程师 / 助理电子工程师	2
总计：	7

上述7个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为774万元。另外，民航处在2025-26至2026-27年度保留1个首长级乙级政务官(首长级薪级第3点)有时限职位，以及1个总行政主任和1个高级行政主任有时限职位，以处理有关三跑道系统启用后提升香港国际航空枢纽地位、支持香港低空经济发展，以及提升民航处的整体行政管治等多项工作，上述3个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为580万元。运输及物流局则在2025-26至2029-30年度开设3个有时限职位(1个高级工程师、1个工程师 / 助理工程师以及1个高级行政主任)，以支持提升香港作为国际航空枢纽的地位及推展有关发展低空经济的工作，上述3个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为376万元。

目前，除上述职位外，运输及物流局及民航处会继续运用现有资源推行「监管沙盒2」项目及其他相关的工作。

2. 政府于2025年3月宣布38个首批「监管沙盒」项目。现时，38个试点项目名单当中，32个试点项目已经在指定航线内进行测试。个别较为成熟、风险较低、而又不涉及人车流量高的地区的应用场景已进入恒常实际运作阶段(例如无人机进行外墙清洗、电缆、铁路设施检视等)。有关项目详情载于附件。
3. 「发展低空经济工作组」会在今年草拟「发展低空经济规划行动纲领」，以期构建具国际竞争力的低空经济生态圈，将香港打造为低空创新应用亚太区枢纽。政府会参考低空经济「监管沙盒」及「监管沙盒2」项目所累积的经验和数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中。

已推展的低空经济「监管沙盒」项目详情
(截至 2026 年 2 月底)

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
1	袋鼠有限公司 (深圳美团低空物流科技有限公司)	无人机配送	1) 往返香港科学园及大埔海滨公园 1) 往返香港科学园及大埔汀角村	测试范围扩展中
2	中华电力有限公司	基建勘察	➤ 西贡西湾 ➤ 城门郊野公园 ➤ 元朗牛潭尾 (近牛潭尾滤水厂) ➤ 梨木树至荔枝角	实际运作
3	地政总署	监测	1) 西贡早禾坑 1) 西贡十四乡 2) 大埔樟树滩	实际运作
4	路政署	基建勘察	1) 将军澳隧道公路 1) 将军澳跨湾连接路 2) 大老山公路	实际运作
5	土木工程拓展署	基建勘察	西贡大网仔	实际运作
6	POI Corporation Limited (香港科技园公司)	建筑物清洁	香港科学园	实际运作
7	香港吉欧系统有限公司 (i) 发展局；及 (ii) 香港无人机专门店)	基建勘察	1) 梅子林 1) 九龙水塘 2) 柴湾 3) 船湾淡水湖 4) 洪水桥 5) 万宜水库 6) 筲箕湾	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
			7) 柴湾 8) 锦田河 9) 粉岭 10) 上水污水处理厂 11) 厦村	
8	交控科技(香港)有限公司 (i) 香港铁路有限公司； 及 (ii) 交控航空科技(深圳)有限公司)	基建勘察	1) 港铁会展站至金钟站行车隧道内 1) 上水站	实际运作
9	翱骅创意(香港)有限公司 (深圳市高巨创新科技开发有限公司)	无人机汇演系统	数码港	实际运作
10	航景科技有限公司 (i) 招商局仓码运输有限公司； (ii) 香港理工大学； (iii) FlightPro 无人机顾问有限公司；及 (iv) 香港机械模型会有限公司)	系统 / 基础设施建设	招商局码头	实际运作
11	消防处	紧急救援	1) 消防及救护学院 1) 指定郊野地区	实际运作
12	誉信有限公司 (i) 顺丰速运(香港)有限公司；及 (ii) 医院管理局(长洲医院))	无人机配送	数码港至长洲	进行中
13	未来翼新飞行科技有限公司	无人机配送	往返白石角海滨长廊至大埔海滨码头	进行中

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	((i) 宁波翼新智能科技有限公司；及 (ii) Easy Mobile Logistics Hong Kong Limited)			
14	Esri 中国（香港）有限公司 ((i) 民众安全服务队； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	紧急救援 / 设施巡检	民安队大滩训练营	实际运作
15	大漠大智控(香港)有限公司 (深圳大漠大智控技术有限公司)	无人机汇演系统	招商局码头	实际运作
16	惩教署 (机电工程署)	基建勘察	塘福惩教所	实际运作
17	香港科技大学 (中国联通（香港）创新研究院有限公司)	其他	香港科技大学校园	进行中
18	深城交数字科技(香港)有限公司及香港理工大学 ((i) 港怡医院； (ii) 香港宽带企业方案有限公司；及 (iii) AutosystemHK.ai)	无人机配送	香港理工大学校园	进行中
19	联合空域管理有限公司 ((i) 中国香港无人机总会；及	无人机配送	流浮山	进行中

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(ii) Raspect Intelligence Inspection Limited)			
20	高度创新技术香港有限公司 (中国建筑工程有限公司)	安全巡检	安达臣道石矿场 地盘	实际运作
21	香港专业无人机公会 (安乐影片有限公司)	航拍	粉岭鹤藪	实际运作
22	Esri 中国（香港）有限公司 (i) 渔农自然护理署； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	执法	吉澳	实际运作
23	5 代新多媒体有限公司 (大漠大智控(香港)有限公司)	无人机直播 系统	数码港	实际运作
24	物流及供应链多元技术 研发中心 (曜晖科技有限公司)	系统 / 基础 建设	数码港	实际运作
25	消防处	紧急救援	消防及救护学院	实际运作
26	Esri 中国（香港）有限公司 (i) 环境保护署； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；	空气监测	坪洲	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(iv) 大漠大智控(香港)有限公司；及 (v) 深圳飞流云享科技有限公司)			
27	香港物流机械人研究中心 (机电工程署)	安全巡检	和合石坟场	进行中
28	Alpha AI Technology Limited (i) 香港电讯有限公司； (ii) 共同健康有限公司； (iii) 香港数码港管理有限公司； (iv) 香港科技园公司； (v) Auki Labs Limited； 及 (vi) 理光(香港)有限公司)	楼宇检测	数码港	实际运作
29	中国移动香港有限公司 (i) 医院管理局(玛嘉烈医院)； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 杭州送吧物流科技有限公司； (iv) Esri 中国(香港)有限公司；及 (v) 香港大学)	讯号测试	玛嘉烈医院	进行中
30	中国移动香港有限公司 (i) 医疗辅助队； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) POI Corporation Limited；及	监测	吐露港公路单车径	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(iv) Esri 中国(香港)有限公司)			
31	星汇智能航测服务有限公司 (i) Jadason Technology Limited; (ii) 雍盛测量师行; (iii) 纵横科技有限公司; (iv) 航景科技有限公司)	航空测量	青衣友联船厂	实际运作
32	天润时空技术(香港)有限公司 (地政总署)	航空测量	蒲台岛	实际运作

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1290)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二六至二七年度内，运输及物流局将会继续检讨专营巴士的票价调整安排。就此，当局可否告知本会：

(a)具体详情为何；

(b)本港各项公共交通工具过去5次加价的年份及加幅为何；

(c)本港各项公共交通工具过去5次加幅百分比，与当年综合消费物价指数的比较为何。

提问人： 庄豪锋议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

(a) 在现行的专营巴士票价调整安排下，政府在评估巴士票价调整时，会参考一篮子因素，例如专营巴士营办商的营运成本、收益及回报的变动、市民的接受程度及负担能力、服务的质与量、可依据的票价调整幅度方程式的运算结果等，而专营巴士营办商亦需要得到合理的回报率。有关的票价调整安排始于2006年，期间曾经作出检讨，结论大致是有关机制基本上运作良好，并能在营运财务可持续性和市民接受程度之间取得适当平衡。我们会持续检讨票价调整安排，包括检视上述元素是否还有改良空间。

(b)及(c) 下表胪列港铁、专营巴士、专线小巴、的士、专营渡轮及持牌渡轮，以及电车过去5次票价调整的日期和幅度，及相应期间综合消费物价指数的变动：

(A) 港铁

生效日期	票价调整幅度 ^(注1)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
2018年6月30日	3.14%	4.4%
2019年6月30日	3.3%	3.2%
2021年6月27日	-1.85%	1.6%
2023年6月25日	2.3%	5.5%
2024年6月30日	3.09%	1.4%

注：

- 有关数字为整体票价调整幅度，相等于所有个别票价调整幅度的加权平均数值。港铁的票价调整机制透过一个直接驱动的方程式，根据政府公布的数据调整票价，适用于港铁公司所有受管制的票价，包括 -
 - 所有港铁铁路线成人、长者、学生及小童的票价（机场快线及高速铁路除外，但包括为机场员工提供的机场快线优惠票价）；
 - 东铁线头等票价；及
 - 所有轻铁及港铁巴士票价。

(B) 专营巴士

专营权	生效日期	加权平均票价加幅	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
城巴有限公司 (市区及新界巴士网络专营权) (城巴 (市区及新界)) (注1)	2008年6月8日	2.0%	-4.6%
	2019年1月20日	7.0% ^(注2)	34.5%
	2021年4月4日 2022年1月2日	第一阶段：8.5% 第二阶段：3.2%	4.1%
	2023年6月18日	4.9% ^(注2,3)	3.1%
	2025年1月5日	7.5%	2.8%
城巴有限公司 (机场及北大屿山巴士网络专营权) (城巴(专营权2)) ^(注4)	2023年6月18日	4.2% ^(注2)	47.1% ^(注5)
九龙巴士(一九三三)有限公司 (九巴)	2014年7月6日	3.9%	5.6%
	2019年1月20日	只包括与城巴(港岛及过海)及新巴联营的过海路线： 九巴 / 城巴(港岛及过海)路线： 7.0% 九巴 / 新巴路线： 5.6%	10.5%

专 营 权	生效日期	加权平均票价加幅	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
	2021年4月4日	独营路线： 5.8% (注 2,6)	15.0% (注 7)
	2023年6月18日	3.9%(注 2,3)	3.1%
	2025年1月5日	4.3%(注 2,3)	2.8%
龙运巴士有限公司 (龙运) ^(注 8)	2008年6月8日	4.5%	-2.3%(注 5)
	2011年5月15日	3.2%	7.3%
	2023年6月18日	4.2%(注 2)	34.6%
新大屿山巴士(1973)有限公司	1998年4月1日	9.0%	12.5%
	2008年6月8日	7.2%	-6.1%
	2021年4月4日	9.8%	40.0%
	2023年6月18日	7.0%	3.1%
	2025年1月5日	6.5%	2.8%
新世界第一巴士服务有限公司(新巴) ^(注 1)	2001年4月22日	2.4%	-9.2%(注 5)
	2008年6月8日	5.0%	3.6%
	2019年1月20日	5.6%(注 2)	34.5%
	2021年4月4日 2022年1月2日	第一阶段： 8.5% 第二阶段： 3.2%	4.1%
	2023年6月18日	4.9%(注 2,3)	3.1%

注：

1. 根据行政长官会同行政会议于2022年7月的决定，新世界第一巴士服务有限公司(「新巴」)及城巴有限公司(香港岛及过海巴士网络专营权)(「城巴(港岛及过海)」)2个专营权已由2023年7月1日开始合并为新的10年专营权，即城巴(市区及新界)。
2. 计及「专营巴士豁免隧道费基金」的纾缓作用后，乘客所须承担的实际加权平均票价加幅。
3. 包括独营路线及联营过海路线在内的整体加权平均票价加幅。
4. 自1997年6月专营权开始以来，城巴(专营权2)只加价1次。
5. 由于是相关专营权成立以来首次加价，该综合消费物价指数的累积变动率是自城巴(专营权2)、龙运及新巴的专营权分别于1997、1997及1998年成立时开始计算。
6. 城巴(港岛及过海)和新巴分两个阶段，分别在2021年4月4日和2022年1月2日加价8.5%和3.2%。九巴与城巴(港岛及过海)/新巴联营的过海路线当时按照同样的幅度加价。
7. 由于2019年1月20日加价只涉及与城巴(港岛及过海)及新巴联营的过海路线，该综合消费物价指数的累积变动率是由九巴于2014年7月6日生效的加价开始计算。
8. 自1997年6月专营权开始以来，龙运只加价3次。

(C) 专线小巴^(注1)

年份	实施票价调整的 专线小巴路线数目	获批加价幅度
2021	126	3.6%至11.5%
2022	275	1.9%至25.0%
2023	157	3.8%至50.0% ^(注2)
2024	258	1.7%至17.6%
2025	158	1.3%至50.0% ^(注2)

注：

1. 专线小巴的路线组合和加价申请数量众多。我们现时并没有备存每宗申请自上次加价日期后的综合消费物价指数变动，故无法提供加价幅度与综合消费物价指数变动的比较。
2. 较高加价幅度涉及通宵专线小巴路线/个别路线的分段收费。

(D) 的士

生效日期	平均收费调整幅度			自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
	市区	新界	大屿山	
2011年7月10日	5.2%	8.2%	4.1%	7.9%
2013年12月8日	7.1%	9.0%	8.8%	10.5%
2017年4月9日	10.0%	11.2%	8.6%	9.3%
2022年7月17日	11.5%	13.0%	13.8%	9.3%
2024年7月14日	8.9%	9.6%	10.9%	4.7%

(E) 专营渡轮

专营渡轮 服务 (注1)	生效日期	票价调整幅度	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
尖沙咀— 中环	2009年3月29日	第一阶段： 4.5% - 17.6%	-1.2% ^(注2)
	2010年1月1日	第二阶段： 8.7% - 20.0%	
	2012年6月24日	13.3% - 16.7%	10.6%
	2017年7月15日	8.0% - 10.7%	16.5%
	2021年2月9日	13.5% - 18.5%	7.1%
	2023年4月3日	53.8% - 56.3%	3.7%
尖沙咀— 湾仔	2009年3月29日	第一阶段： 4.5% - 13.6%	-1.2% ^(注2)
	2010年1月1日	第二阶段： 8.7% - 20.0%	
	2012年6月24日	13.3%	10.6%
	2017年7月15日	8.0% - 8.8%	16.5%
	2021年2月9日	13.5% - 18.5%	7.1%

专营渡轮服务 (注1)	生效日期	票价调整幅度	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
	2023年4月3日	54.8% - 56.3%	3.7%

注：

1. 有关数字为成人单程票的票价调整幅度。
2. 有关数字为第二阶段票价调整自上次加价日期(即1997年)后的综合消费物价指数变动。

(F) 持牌渡轮

持牌渡轮服务	生效日期	票价调整幅度 (注1)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
长洲－中环	2014年7月1日	4.8% - 5.4%	13.0%
	2017年7月1日	2.6% - 4.3%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	3.8% - 4.2%	3.7%
	2026年4月1日	12.4% - 12.8%	4.2% (截至2026年1月)
梅窝－中环	2014年4月1日	4.8% - 5.4%	13.0%
	2017年4月1日	3.1% - 4.7%	7.8%
	2021年4月1日	4.4% - 5.0%	7.7%
	2023年9月24日	3.6% - 4.1%	3.7%
	2026年4月1日	12.5% - 12.6%(注2)	4.2% (截至2026年1月)
「横水渡」 (来往坪洲、梅窝、芝麻湾与长洲)	2014年7月1日	4.9%	13.0%
	2017年7月1日	4.7%	7.0%
	2021年4月1日	4.5%	7.5%
	2023年9月24日	3.6%	3.7%
	2026年4月1日	12.4%	4.2% (截至2026年1月)
榕树湾－中环	2014年7月1日	6.2% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	4.1% - 4.2%	7.0%
	2021年4月1日	4.5% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 18.9%	3.7%
	2026年4月1日	12.7%	4.2% (截至2026年1月)
索罟湾－中环	2014年7月1日	6.1% - 6.4%	13.0%
	2017年7月1日	4.0% - 4.8%	7.0%
	2021年4月1日	4.8% - 5.0%	7.5%
	2023年9月24日	19.0% - 19.1%	3.7%
	2026年4月1日	12.4%	4.2% (截至2026年1月)

持牌渡轮服务	生效日期	票价调整幅度 (注1)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
坪洲—中环	2014年7月1日	5.8% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	3.9% - 4.1%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.8%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 19.3%	3.7%
	2026年4月1日	12.3% - 12.7%(注2)	4.2% (截至2026年1月)
愉景湾—中环	2011年6月12日	9.0% - 11.5%	8.6%
	2013年5月12日	8.8% - 10.3%	7.8%
	2014年7月6日	4.1% - 8.2%	4.7%
	2018年8月10日	4.7% - 19.6%	9.6%
	2024年8月11日	14.0% - 21.3%	11.1%
西湾河—观塘(注4)	2009年11月1日	14.6%	_(注3)
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
西湾河—三家村(注4)	2009年11月1日	14.6%	_(注3)
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
北角—红磡	2011年4月1日	22.2%	_(注3)
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角—九龙城	2011年4月1日	22.2%	_(注3)
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角—观塘—启德(注4)	2017年3月26日	20.0%	_(注3)
	2019年9月1日	16.7%	6.7%
	2023年9月3日	18.6%	5.3%
中环—红磡(注5)	2023年9月3日	18.9%	-
马湾—中环	2010年7月25日	7.3%	_(注3)
	2011年7月24日	6.8%	8.0%
	2014年9月14日	8.5% - 11.8%	13.8%
	2016年5月8日	4.9% - 9.8%	3.8%
	2023年3月5日	12.6% - 33.3%	13.5%
马湾—荃湾	2010年1月10日	25.0%	_(注3)
	2010年7月25日	16.2%	-1.4%

持牌渡轮服务	生效日期	票价调整幅度 (^{注1})	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
	2011年7月24日	14.0%	8.0%
	2014年9月14日	11.0%	13.8%
	2016年5月8日	4.1% - 8.1%	3.8%
香港仔—北角村—榕树湾(^{注4})	2015年9月27日	8.6%	_(^{注3})
	2018年10月7日	10.5%	7.2%
香港仔—模达—索罟湾(^{注4})	2012年6月3日	19.6%	_(^{注3})
	2015年6月1日	9.1%	11.1%
	2020年1月1日	3.9% - 4.2%	9.1%
	2025年9月21日	19.4% - 20.8%	10.8%
屯门—东涌—沙螺湾—大澳(^{注4})	2020年1月26日	8.0%	_(^{注3})
北角—观塘(危险品车辆)渡轮服务	2020年1月4日	7.1% - 8.4%	13.3%
	2022年8月26日	15.0% - 15.6%	5.0%
	2023年9月2日	60.0%	2.1%
	2024年1月28日	20.2% - 31.0%	0.9%
	2025年4月12日	20.0%	1.8%
愉景湾—坪洲 / 圣母神乐院(^{注6})	2025年1月19日	20.0%	5.2%

注：

1. 有关数字为成人单程票的票价调整幅度，除北角—观塘(危险品车辆)渡轮服务的数字为每部车辆按车辆种类划分的票价调整幅度。
2. 有关航线已全面改用高速船服务，并进行了单程票票价整合，普通船与高速船的单程票票价已改为划一收费，并较现时高速船的票价为低。
3. 鉴于目前未能提供2008年以前的票价调整记录，因此没有综合消费物价指数变动的相关数据。
4. 目前未能提供2008年以前的票价调整记录。
5. 中环—红磡航线于2020年6月28日投入服务。该航线自开始营运至今的票价调整次数少于5次。
6. 愉景湾—坪洲 / 圣母神乐院航线于2023年7月7日由街渡服务转为持牌渡轮服务。该持牌渡轮航线至今的票价调整次数少于5次。

(G) 电车

生效日期	票价调整幅度(^{注1})	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
1998年3月21日	25.0%	5.9%
2011年6月7日	15.0%	2.2%
2018年7月2日	13.0%	23.6%

生效日期	票价调整幅度 ^(註 1)	自上次加价日期后的 综合消费物价指数变动
2022年7月11日	15.4%	6.6%
2025年5月12日	10.0%	4.7%

注：

1. 有关数字为12岁或以上人士的票价调整幅度。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1292)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府已在2025年正式实施「粤车南下」，当中有100个名额予粤车入市区。就此，当局可否告知本会：

(a) 经此方法赴港的内地旅客数目为何；

(b) 当局有否考虑推广至广东省其他城市；如有，详情为何；如否，原因为何；

(c) 当局会否考虑设立「特许专额制度」，容许更多车辆南下停泊于大屿山后换乘公共交通工具进入市区，藉此在香港车多路少的地理局限下，推行更多名额；如有，详情为何；如否，原因为何；

(d) 当局有否预留拨款用作于大屿山增建公众停车场；如有，详情为何；如否，原因为何。

提问人：庄豪锋议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

在「粤车南下」安排下，合资格的广东私家车可透过创新简便的途径申请经港珠澳大桥（大桥）赴港，在大桥香港口岸人工岛上的自动化停车场（口岸停车场）泊车后，司机和乘客可使用「易泊飞」服务经香港国际机场换乘飞机，或使用将于稍后推出的「易泊游」服务入境并换乘香港本地交通工具访港，有助于提升香港国际航空枢纽的地位；或在无须取得常规配额下以自驾方式经大桥直接入境并驶至香港市区（入境市区部分）。

「粤车南下」首阶段先开放予广州、珠海、中山和江门4个城市。现时口岸停车场可提供1 800个泊位作「易泊飞」服务，再加上每日提供100个预约名额入境市区，整体运作畅顺。截至2026年2月底，口岸停车场有近3 000车次预约使用；而入境市区部分累计预约出行数目约2 500架次。政府没有备存按跨境驾驶计划的赴港内地旅客的分项数字。

我们会争取尽快在口岸停车场推出「易泊游」服务，为旅客提供多一个访港选择。我们亦会继续做好入境市区部分总量管控、分流车辆和加强配套，并发放旅游泊车指南，方便南下旅客配搭自驾与公共交通工具，选择行程路线，引导旅客到访全港各区，而不会集中于个别地点。我们正累积实施经验和密切留意推展情况，包括口岸运作、附近道路交通情况、用家和市民适应程度，以及配套设施的提升状况等，与粤方持续检视和商讨有序增加名额，并计划于实施半年后逐步由现时4个广东省城市推展至广东省其他城市，以稳健可控方式推进「粤车南下」。我们会适时公布有关安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1294)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二六至二七年度内，运输及物流局将会继续推展《香港主要运输基建发展蓝图》所公布运输基建项目的规划及落实工作，包括铁路项目。就此，当局可否告知本会：

(a) 当局会否参考港铁于内地的铁路项目，采用公私营合作模式，由政府负责土木工程，港铁负责供电、讯号及路轨等工程，以解决融资问题；如会，详情为何；如否，原因为何；

(b) 政府表示债券发行的政策只用于基建投资，当局会否以发债方式，筹集专款用于兴建洪水桥至欣澳铁路；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：庄豪锋议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

(a) 政府一直因应每个铁路项目的建造和营运情况，以及其独特性及个别情况，审视每个铁路项目的推展和财务安排，亦会考虑善用市场力量推展项目。在推展新铁路项目时，政府和香港铁路有限公司(港铁公司)均会作出评估，确立项目的财务可行性，然后签订项目协议落实推进。

由单一机构整全统筹和推展铁路项目有其优点，能够确保项目不同环节的设计细节以及施工安排互相配合。这样做亦有助合理平衡工程设计的成本效益，在配合实际需要之余亦顾及控制成本，避免过度设计的情况。如果将部分铁路项目的工程分拆为工务工程，要考虑如何妥善处理政府工程和铁路公司工程的衔接，这样做未必能够提升推展效益和节省时间，同时亦要考虑政府的财政负担。我们需要小心谨慎考虑有关建议。

另一方面，我们会和港铁公司检视新铁路项目当中规划、设计和施工等不同环节，探讨优化及精简程序的空间，以尽量节省工程团队的人手需求，减低成本。同时，我们鼓励港铁公司积极广纳中国内地以至海外崭新的科技及技术，探讨不同策略性成本管控措施于铁路项目上的应用，务求提速提效，加快推进项目亦同时降低项目成本，提升项目的财务可行性。政府亦已于本年二月公布《香港铁路标准》，有助充分善用及引进国家在铁路建设上的丰富经验和领先世界的建造技术，以及世界其他地方的优秀标准，推动香港的新铁路项目提速提效，致力缩短工期及降低成本。在推展铁路项目时，港铁公司有空间因应流动资金需要，通过合适的渠道和方式进行融资。政府会继续与港铁公司管理层就此保持联系。

- (b) 在《香港主要运输基建发展蓝图》的规划中，政府展示一系列与拟议交椅洲人工岛相关的运输基建项目，当中包括港岛西至洪水桥铁路。由于交椅洲人工岛填海工程现阶段未有明确的推展时间表，政府会检视其相关运输基建项目的规划和推展安排，当中会考虑在未有交椅洲人工岛发展下的不同方案，包括其运输需求、技术可行性和运输及成本效益，并按缓急优次适时及有序地推展相关项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0409)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

香港国际机场与业界去年推出「免费中转游」（「中转游」），让经香港国际机场转机的旅客提供的免费城市观光游，令旅客可在短短半天内深度感受香港的城市魅力与文化风貌。当局可否告知本会：

- 1.「中转游」所涉及的开支为何？
- 2.「中转游」推出以来，每月参加「中转游」的旅客数量、参加三条免费路线（怀旧市区、自然探索及夜间艺术之旅）的人数分别为何？
- 3.来年度会否进一步改强宣传「中转游」，如会，计划为何？同时，会否视乎情况增加「中转游」路线？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

香港机场管理局（机管局）于2025年9月与旅游网站合作，推出专为转机旅客而设的免费中转本地游服务，供中转期间逗留最少7小时的转机旅客参加。有关免费中转本地游服务由机管局推展，不涉及政府开支。

本地游服务让旅客在中转逗留期间可到香港观光，体验香港独有文化，游览特色景点。合资格旅客可于网上预约或于香港国际机场即场登记有关服务，三条路线每日合共提供60个名额。服务推出至今，已有超过5 000名旅客参与。

机管局将继续与旅游网站、航空公司及香港旅游发展局保持紧密合作，在海外市场加强推广有关服务，吸引更多旅客在香港转机，进一步巩固香港国际机场作为领先国际航空枢纽的地位。同时，机管局将利用各社交媒体

宣传，善用不同市场的数码平台，并透过关键意见领袖及内容创作者，以更具吸引力及针对性的方式，向海外旅客介绍中转本地游。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0800)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

机场管理局致力吸纳、培育及保留优秀人才，推行「见习行政人员培训计划」、「见习工程师计划」、「见习信息科技人员计划」及「暑期实习生计划」，当局可否告知本会：

- 1.过去三年(2025，2024及2023)四个计划招收学生的数目分别为何？
2. 2022、2021及2020年为期三年「见习行政人员培训计划」的毕业学生投身本港航空业的比例为何？
3. 2023、2022及2021年为期两年的「见习信息科技人员计划」的毕业学生投身本港航空业的比例为何？
- 4.「见习工程师计划」中，2024、2023及2021年为期两年的屋宇设备 / 电机工程 / 电子工程 / 机械工程的毕业学生投身相关行业的比例为何？
- 5.「见习工程师计划」中，2022、2021及2020年为期三年的土木工程毕业生投身本港航空业的比例为何？
- 6.过去三年(2025，2024及2023)为期八星期的「暑期实习生计划」的毕业学生投身本港航空业的比例为何？
- 7.过去三年(2025，2024及2023)及今年四个计划预算的营运开支为何？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

香港机场管理局(机管局)致力吸纳、培育及保留优秀人才。为吸纳年青人才，机管局推行见习行政人员培训计划、见习工程师计划、见习信息科技人员计划及暑期实习生计划，为年青人提供在职训练、小组专题研习及各种培训机会，让他们认识机场运作各个范畴，藉此扩阔视野，提升领导能力，以支持机管局的日常运作及香港国际机场的长远发展。根据机管局提供的资料，在2023至2025年，4个计划参与人数表列如下：

	见习行政人员 培训计划	见习工程师计划	见习信息科技 人员计划 (注)	暑期实习生计划
2023	5	8	-	88
2024	10	6	-	107
2025	10	10	5	93

注：见习信息科技人员计划于2025年推出。

有关计划为机管局恒常招聘工作的一部分，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0802)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

为纾缓航空业界人手严重短缺的问题，政府在2023年7月推出「航空业输入劳工计划」（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许与香港机场管理局有直接合约关系的航空业相关公司申请输入劳工。当局可否告知本会：

- 1.过去三年(2025, 2024及2023)计划下的10个指定工种输入的劳工人数及各工种空缺数量为何？
- 2.过去三年(2025, 2024及2023) 10个指定工种的本地雇员与输入的劳工的占比为何？
- 3.会否推出再就业措施（如弹性工时等方式）鼓励更多退休机师、维修工程师等以顾问或兼职形式重返行业，提高再就业吸引力？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划—航空业（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许香港机场管理局（机管局）的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。根据计划的规定，雇主须符合全职本地雇员与输入劳工的人手比例为2：1。

计划经过3轮申请后，6 300个配额已全数批出，涵盖计划下所有10个工种。截至2025年12月，已被使用的配额中，共有5 210名输入劳工通过计划在港工作。详情请参阅下表。

工种类别	已到港工作数目		
	2023年8至12月	2024年	2025年
1. 地勤人员	54	1 278	320
2. 机坪服务员	59	726	135
3. 机舱工作人员	10	545	332
4. 飞机维修技工 / 技术员	0	29	23
5. 牵引车司机	31	386	66
6. 仓务处理员 / 货站服务员	3	226	53
7. 机械 / 升降台操作员	27	261	126
8. 客户服务员	9	166	72
9. 飞机拖车司机	4	25	13
10. 维修员	4	120	107
总数	201	3 762	1 247

机管局及机场业界一直利用不同方法招揽人才，填补空缺。他们会继续举办本地招聘活动，推广航空业发展前景和就业机会；又会积极提升从员工的工作环境和福利，以挽留人才。为长远减低人手需求的压力，机管局亦正于机场服务上应用更多科技和智能技术。有关工作不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2211)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： ()
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

为实践机场管理局（机管局）的小区投资愿景，机管局于2015年进行了一项可行性研究，以了解邻近小区的需要，并构思以人才发展为重心的先导计划。「EXTRA MILE里·想高飞」项目于2018年年初推出，让机管局及参与业务伙伴透过这个集体平台作投资并发挥三个目标社群的潜能，从而为机场小区招揽及挽留人才。2018年推出的三项先导计划分别为「工作x假期@大屿山」计划、「先锋」计划及「家长·童乐」计划。三个目标社群分别为在职青年、非华语人士，以及育有子女的机场员工。当局可否告知本会：

- 1.过去三年(2025，2024及2023)参与三项先导计划的人数分别为何？
- 2.过去三年(2025，2024及2023)及今年三项先导计划的营运开支为何？
- 3.如何评估三项先导计划的成效？会否设立绩效指标评估三项先导计划的成效？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

香港机场管理局（机管局）致力吸纳、培育及保留优秀人才。为招揽及挽留人才，机管局于2018年推出「EXTRA MILE 里·想高飞」项目下三个先导计划，分别是「工作x假期@大屿山」计划、「先锋」计划及「家长·童乐」计划，为在职青年及非华语人士提供机场就业机会，并向机场员工的子女提供课后支持服务。根据机管局提供的资料，先导计划在2023至2025年的参与人数分别为138、118及101人。有关项目由机管局推展，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2384)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

为了打造现代物流业「智慧、创新、高端」的新形象，吸引更多年青人入行，以及向本地和海外企业推广香港作为国际卓越物流枢纽的优势，香港特别行政区政府（政府）已于2024年1月8日在「海运及空运人才培养基金」（「基金」）下推出「物流推广资助计划」（计划），以支持和鼓励机构和专业团体举办以现代及智能物流为主题的推广项目。当局可否告知本会：

- 1.「基金」承担总额为5亿元，截至目前累计的开支总额为何？其中分配给计划的开支占比为何？
- 2.计划以来每年各获批项目的参加人数、涉及费用及每年总金额分别为何？
- 3.计划以来每年获批项目约6宗，当局认为是否符合预期？若否，会否加强宣传或推出措施吸引机构或专业团体举办推广项目并申请资助？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

「海运及空运人才培养基金」（「基金」）于2014年4月1日开始运作时，共有15个资助计划，承担额为1亿元，以继续和扩展当时纳入「基金」各项有关海运业及空运业的计划及奖学金，并推出新计划项目，以支持相关行业的人力培训。「基金」在2019年获政府注资2亿元，总额增至3亿元，以延续和提升及支持「基金」的运作，并优化资助计划，持续支持香港海运业及航空业的人才培育。

其后，基金在2023年再获政府注资2亿元，总额增至5亿元。除了继续优化资助及推广计划外，亦加强物流业人才培养及设立「海事人才培养资助计划」的新计划。后者鼓励参与公司为有志投身海事法律工作的青年提供见习机会，同时透过注资在本地、内地和海外加强推广香港作为国际航运中

心、空运及物流枢纽的优势。「基金」的资助范围在2025年继续扩阔，除「海事人才培养资助计划」扩展至海事保险外，推广活动范围亦扩大至举办本地研讨会、会议、工作坊及海外进行专业交流活动。截至2026年2月28日，「基金」的承担总额为5亿元，累计开支约为2.81亿元，各项占比大概为：海运（65%）、航空（31%）及物流（4%）。

政府于2023年公布《现代物流发展行动纲领》（《行动纲领》），当中提出为现代物流业打造全新的「智慧、创新、高端」形象，推进行业革新，以吸引更多年青人入行，为行业发展注入新动力。为此，政府于2024年1月推出「物流推广资助计划」（「计划」），资助物流相关机构和专业团体举办以现代及智能物流为主题的本地推广项目和活动。

自2024年推行至今，计划已批准15项推广项目，批出约977万元资助，所有获批项目的详情已上载至计划网页。

在2024-25年度，共有五项推广项目举行，包括为海外及本地大专学生及中学生举办的物流数据运筹比赛；与物流相关的环境、社会及管治研讨会；中学生现代物流短片拍摄比赛；推广香港现代物流业的电视节目，以及表扬年青物流人才的年度物流大奖。相关实体活动的总参加人数约550人，而有关电视节目则录得超过4 600万人次收看。

在2025-26年度，共有十项推广项目举行，包括为中小學生制作物流业教材套及相关宣传活动、为高中生而设的工作影子计划、融合培训工作坊和模拟训练的校际物流比赛，以及物流科技博览等。其中八项活动已圆满举行，总参加人数约1 904人，其余两个项目仍在进行。

为确保公帑运用得宜并让计划达至最大效益，香港物流发展局在审批过程中会考虑多项因素，包括项目的特色及预期成效；其性质和受惠对象是否与其他获批项目重迭；预算和推行细节的合理性，以及申请机构过往举办类似推广项目的经验及表现等。

政府会继续联同香港物流发展局、业界组织、大专院校及培训机构合作，推动更多不同形式的推广项目，并加强宣传，以鼓励更多机构申请资助。与此同时，政府亦会持续检视计划的成效，并按需要适时优化计划，以确保计划能有效达到推广现代物流业及培育物流人才的目标。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2645)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

现代物流实习计划（「实习计划」）是「海运及空运人才培养基金」（「基金」）的资助计划。目的是资助物流公司为全日制学生提供实习机会，让他们能了解现代物流和供应链管理领域的发展前景和就业机会，从而鼓励他们在毕业后投身物业界。计划向合资格的物流公司提供最高为每名实习生每月酬金75%的资助，以每名实习生每月7,500港元为上限，为期最长三个月，为在香港或香港以外地方的大专院校或培训机构修读学士学位、副学位或文凭课程的全日制学生提供实习机会。当局可否告知本会：

- 1.「基金」承担总额为5亿元，截至目前累计的开支总额为何？其中分配给计划的开支占比为何？
- 2.计划以来每年资助物流公司数目、实习生数目、修读学位类别、各获批项目的金额及每年总金额分别为何？
- 3.会否提升每名实习生每月资助上限，增加诱因从而吸引更多学生从事相关实习工作？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

「海运及空运人才培养基金」（「基金」）于2014年4月1日开始运作时，有15个资助计划，承担额为1亿元，以继续和扩展当时纳入「基金」各项有关海运业及空运业的计划及奖学金，并推出新计划项目，以支持相关行业的人力培训。「基金」在2019年获政府注资2亿元，总额增至3亿元，以延续和提升及支持「基金」的运作；并优化资助计划，持续支持香港海运业及航空业的人才培育。

其后，「基金」在2023年再获政府注资2亿元，总额增至5亿元。除了继续优化资助及推广计划外，亦加强物流业人才培训及设立「海事人才培训资助

计划」的新计划。后者鼓励参与公司为有志投身海事法律工作的青年提供见习机会，同时透过注资在本地、内地和海外加强推广香港作为国际航运中心、空运及物流枢纽的优势。「基金」的资助范围在2025年继续扩阔，除「海事人才培养资助计划」扩展至海事保险外，推广活动范围亦扩大至举办本地研讨会、会议、工作坊及海外进行专业交流活动。截至2026年2月28日，「基金」的承担总额为5亿元，累计开支约为2.81亿元，各项占比大概为：海运（65%）、航空（31%）及物流（4%）。整体来就，「基金」旨在逐步建立1个有活力、多元化和具竞争力的专业及技术人才库，用以延续和提升政府对海运、航空及物流业的人力发展及推广的支持及支持相关产业的长远发展。

现代物流实习计划是「基金」下的资助计划之一，旨在优化以往由香港物流发展局提供的暑期实习生计划，接受本地或香港以外大专院校或培训院校修读任何学士学位、副学位或文凭课程的全日制学生（包括准毕业生），大部份参加实习的学生正在修读学士学位。政府向参与公司提供最高为每名实习生每月薪金75%的资助，以每名实习生每月7,500港元为上限，为期最长3个月。每间参与公司在每个财政年度内最多可聘用10名实习生。截至2026年2月底，实习计划的拨款开支约199万元，有20间公司参与及125人受惠。

运输及物流局会密切留意实习计划的运作情况和成效，并适时检讨有关资助，以确保计划配合物流业界需求，有效促进物流业的持续发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0926)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就吸引高端过夜客羣，加强向具潜力的客源市场推广，积极推动更多各类型的会议、展览及奖励旅游在港举行，请告知：
机管局2024年公布「扩大版」机场城市发展蓝图，当中包括发展提供逾500个游艇泊位的游艇港湾，当局人手编制及预算开支为何？目前最新进度为何？

提问人：朱立威议员(立法会内部参考编号：51)

答复：

香港机场管理局（机管局）继续为建设机场城市「SKYTOPIA」积极推进各项目发展。当中，游艇港湾项目将提供超过500个泊位，包括可容纳80米以上超级游艇的泊位，并设有配套设施及水上娱乐区。透过提供各游艇旅游配套，吸引高端旅客。机管局于2026年将就游艇港湾及配套设施邀请发展意向书，预计于2028年起分阶段完成。有关项目由机管局推展，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1862)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案第149提及：“推动金融中心与航运中心的联动发展”。政府可否告知本会相关政策及财政拨款为何？

提问人：钟奇峰议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

航运业脱碳已成全球趋势。国际海事组织已订立目标，在2050年或之前实现国际航运净零碳排放。为逐步实现有关减碳目标，全球航运业正面临绿色转型压力，未来对建造绿色船用燃料新船舶，或改装现有船舶的需求将非常庞大并且具持续性。

香港既是国际航运中心，也是国际金融中心。面对全球航运业的绿色转型浪潮，2026-27年度财政预算案提出推动金融中心与航运中心联动发展，以响应船东在绿色航运转型所面对的庞大资金需求。凭借香港优越的营商环境以及蓬勃的高增值海运服务业等优势，再结合并发挥两个中心的优势，更好便利国际航运企业对接香港资本市场，协助航运业界开拓更多元的资金渠道，促进金融业界衍生更多元化的航运金融产品，将金融市场力量转化为吸引航运企业落户香港的力量，打造香港成为「全球航运之都」。政府会联同香港海运港口发展局和相关业界共同探索，便利和促进金融联动航运，令两个中心发挥最大的协同效应。

推动相关政策工作将由现有的人手及资源承担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1863)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案第150提到政府正准备修订法例，“将现时航空转运货物豁免许可证安排，扩展至其他海路转运或海空转运模式。”有关计划可否研究扩展至内河转运？

提问人： 钟奇峰议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

为了提升香港作为国际航空枢纽、国际航运中心和国际物流枢纽的竞争力，行政长官于《2024年施政报告》中宣布政府将会研究将现时航空转运货物豁免许可证安排扩展至其他多式联运模式。经过与其他部门进行研究，运输及物流局现正探讨将现时适用于空转空的航空转运货物豁免许可证安排扩展至海运转运以及海空转运模式。

海路转运模式将适用于经葵青货柜码头中转而全程不会离开葵青货柜码头范围的货物。至于海空转运模式将适用于以水路由香港国际机场运往香港国际机场东莞空港中心的货物，反之亦然。只要内河转运的货物符合以上条件，亦将会适用于扩展后的转运货物豁免许可证安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1225)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

演辞第140段提及推动香港发展成为亚洲首个飞机部件处理及交易中心，而机管局正落实与一家海外领先的航空服务公司在港提供飞机拆解、部件回收等专业服务，就此当局可否告知本会：

1. 有关飞机拆解、部件回收等专业服务的占地、规模、人手等详情是怎样，预期每年可处理的飞机或零件数目是多少；
2. 除该服务公司外，当局有否与其他相关服务的公司洽商，以引进更多飞机拆解、部件回收的企业进驻香港，以增加香港在有关服务方面的规模及网络；如有，详情为何，如否，原因为何；
3. 当局在成为亚洲首个飞机部件处理及交易中心上，有否时间表及路线图？当局在规划有关发展时，会否配合国产大飞机「出海」的进展而作出配合？
4. 当局在推展香港成为亚洲首个飞机部件处理及交易中心所涉及的资源及人手预算为何？

提问人：范骏华议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

香港机场管理局（机管局）正落实与一家海外领先的航空服务公司Elior Group SA在港提供飞机拆解、部件回收等专业服务。其中，香港国际航空学院（学院）已与该公司旗下子公司Elior Asia Holdings Ltd于2025年6月签署合作备忘录，并于同年12月成立航空工程培训中心，推出一系列飞机维修及部件处理和认证的专业培训课程，培育本地飞机维修、工程及资产管理专才。培训中心目前已开设首个试验课程，更多课程将于今年第二季陆续推出，预计年内可提供300个培训名额，并计划逐步扩大招收非现职航空维修工程技术人员。上述工作由学院及有关航空服务公司推展，不涉及政府开支。上述项目有助推动香港发展成为亚洲首个飞机部件处理及交易中

心，提升香港作为国际航空枢纽的地位，支撑国家以至整个亚洲区内的航空发展。

政府会继续跟机管局合作，协助有意在港从事有关行业的公司，以增加有关行业在港的规模。有关工作由现有人员处理，并无所涉及开支的分项数字。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1247)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就纲领内提及「促进香港国际航空学院发展成为本港及区内航空培训枢纽的工作」，请问当局：

1. 过去2年，每年申请入读香港国际航空学院课程的人数，最后共取录多少人，其中有多少属中六离校生；
2. 过去2年，毕业于香港国际航空学院课程的人数是多少；当局有否向他们作出路调查，以了解他们的就业状况以及是否从事航空业相关工作；如有，详情为何；
3. 当局现时有何措施向香港青年及学生推广香港国际航空学院的课程，当中举办的校园讲座次数及涉及学校有多少；
4. 为增加本地航空业人才，并发展成为航空培训枢纽，当局会否扩展香港国际航空学院的规模及课程种类，如会，详情为何，未来会否引入「职学双轨」等就读模式，以吸纳更多青年投身航空业发展？

提问人：范骏华议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

香港机场管理局在2016年成立香港国际航空学院（学院），旨在培育航空从业员及专业人才，以配合本地及区域航空业可持续发展。学院的日常运作并不涉及政府开支。

根据学院资料，2024/2025年度及2025/2026年度（截至2月）入读学院课程的人数分别约71 000人及67 000人，其中40人和70人为应届香港中学文凭考试毕业生。学院目前提供超过110个基础及专业课程，涵盖范围广泛，以支持从业员在特定航空范畴发展所需的技能及知识。这些课程涵盖航空交通管理、机场营运及危机管理、航空保安及安全、飞行训练及航空工程、基

础及学术课程。学院提供的课程大多专为在职从业人员及相关专才而设，因此大部分学员均为现职机场雇员。

学院除通过网页及社交媒体推广及介绍其课程外，亦定期参加教育及职业博览会，为有志投身航空业的人士提供相关信息，增进他们对航空业的了解和认识，以吸引更多青年加入航空业界。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3288)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就纲领内提及「与中国内地和澳门民航当局共同理顺和优化大湾区空域的有效使用的工作」，请问当局：

1. 过去一年有关工作的会议次数以及具体成果是怎样，其中在提高空管运行效率和空中飞行流量上有何进展；
2. 去年度当局与大湾区内的各个机场，包括广州白云国际机场、澳门国际机场、深圳宝安国际机场及珠海机场的具体协作上有何进展及成果？来年度在有关范畴上的具体规划、开支预算及人手安排又是怎样？

提问人：范骏华议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

(a)

民航处与中国民用航空局及澳门民航局一直保持紧密联系和合作，以推动优化大湾区空域的工作。通过「珠江三角洲地区空中交通管理规划与实施专题工作组」（三方工作组）的合作平台，三方工作组全盘考虑整个大湾区的空域发展，推进各优化项目及技术交流，以应付区内持续不断增长的航机升降量。三方工作组于去年共举行了8次工作会议，包括9月在澳门召开内地与香港、澳门空管高层会议，进一步研究大湾区外围航路规划，以及提升区域流量管理效率的措施，包括分享实时天气情况及运行讯息等。

三方工作组会继续研究大湾区机场群空域规划，分阶段优化大湾区外围航路以及空域结构，透过加强数据分享以提升区域流量管理效率，利用航机更精确的导航性及新技术应用，创建更灵活的空管运行模式，务求尽量利用大湾区空域资源，以推进大湾区空管运行的创新升级，使区内各机场发挥最大功效，共同建设大湾区世界级机场群，主动对接国家「十五五」规划和《粤港澳大湾区发展规划纲要》的宏观战略。

(b)

香港机场管理局（机管局）积极加强香港国际机场与内地的连系，并依据《粤港澳大湾区发展规划纲要》巩固其国际航空枢纽的地位，推动大湾区机场群错位发展和良性互动，提升国家航空事业的竞争力。其中，机管局与珠海交通控股集团于2024年11月签署入股珠海机场的股权合作协议，为加强两个机场的深化合作提供更坚实的基础。有关工作由机管局推展，不涉及政府开支。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3292)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

纲领内提及「推展有关发展低空经济措施的工作，包括检讨现行法例及规管制度、推行沙盒X项目、基建规划」，请问当局：

1. 就上述三个范畴(即法例检讨，监管沙盒、基建规划)，过去一年当局的工作及成果为何；
2. 针对内地已订立促进低空经济产业的法规，并且推出空中的士载人服务，并促进低空经济生态圈，香港在此方面的进展及步伐为何，推展时间表是怎样；
3. 当局来年用于发展低空经济工作的人手及预算是多少？

提问人：范骏华议员(立法会内部参考编号：41)

答复：

1. 就法例检讨方面，政府已完成第一阶段的法例修改工作，扩大了现行《小型无人机令》(第448G章)的规管范围以涵盖重量介乎25至150公斤的无人机，并在《1995年飞航(香港)令》(第448C章)加入条文，容许非传统航空器按照特定条件进行试验。修订法例已于2025年7月18日起生效。

就「监管沙盒」方面，政府于2025年3月宣布38个首批「监管沙盒」项目。现时，38个试点项目名单当中，32个试点项目已经在指定航线内进行测试。个别较为成熟、风险较低、而又不涉及人车流量高的地区的应用场景已进入恒常实际运作阶段(例如无人机进行外墙清洗、电缆、铁路设施检视等)。

政府于2025年11月推出进阶版低空经济「监管沙盒2」试点项目，涵盖无人机交通管理系统演示、非传统航空器、跨境操作、多场景 / 多用户

共享平台及其他技术复杂度较高的应用场景。有关申请已于2026年2月28日截止。业界的反应热烈，各应用场景均接获多项申请。「发展低空经济工作组」(工作组)正详细审阅有关申请，目标在今年上半年起陆续推出试点项目。

就基建规划方面，工作组其中一项工作是对低空基础设施建设展开技术研究及规划，并会在今年草拟「发展低空经济规划行动纲领」。政府会参考「监管沙盒」及「监管沙盒2」项目所累积的经验和数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中，政府会继续审慎评估需求和资源分配。

- 工作组正积极与内地相关单位联系，就低空跨境飞行路线规划、货物通关安排等议题进行协商，目标是尽快开展试飞项目，为建立大湾区低空经济走廊奠下基础。
- 民航处设有以下常额职位以推展有关发展低空经济措施的工作，包括推行「监管沙盒」项目相关的工作：

职级	职位数目
高级民航事务主任(民航行政管理)	1
民航事务主任(民航行政管理)	1
民航事务主任(适航)	1
助理民航事务主任(民航行政管理)	1
高级电子工程师	1
电子工程师 / 助理电子工程师	2
总计：	7

上述7个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为774万元。另外，民航处在2025-26至2026-27年度保留1个首长级乙级政务官(首长级薪级第3点)有时限职位，以及1个总行政主任和1个高级行政主任有时限职位，以处理有关三跑道系统启用后提升香港国际航空枢纽地位、支持香港低空经济发展，以及提升民航处的整体行政管治等多项工作，上述3个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为580万元。运输及物流局则在2025-26至2029-30年度开设3个有时限职位(1个高级工程师、1个工程师 / 助理工程师以及1个高级行政主任)，以支持提升香港作为国际航空枢纽的地位及推展有关发展低空经济的工作，上述3个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为376万元。

目前，除上述职位外，运输及物流局及民航处会继续运用现有资源推行「监管沙盒2」项目及其他相关的工作。

管制人员的答复

(问题编号：2005)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

人才是支撑香港国际航空枢纽发展的重要因素，运输及物流局与机管局与业界共同推行了多项计划以应对业界人手短缺问题。就此，可否告知本会：

1. 2025/26年度「运输业输入劳工计划—运输业」输入劳工的具体情况；
2. 2025/26年度与机管局和民航处一同推行的民航培训合作的培训人数；
3. 上述两项措施涉及的人手数目及开支；及
4. 现时业界的人才缺口，以及局方在2026/27年度解决人才需求的规划及预计的开支？

提问人：霍启刚议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

1. 至 3.

政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划—航空业（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许香港机场管理局（机管局）的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

计划经过3轮申请后，6 300个配额已全数批出，涵盖计划下所有10个工种。截至2026年1月，已被使用的配额中，共有5 373名输入劳工通过计划在港工作。

另外，机管局辖下的香港国际航空学院（航空学院）亦积极为航空业界提供航空培训，在2025-26年度约有90位民航处职员接受相关培训。

上述两项措施的行政工作及运作分别由机管局及航空学院负责，不涉及政府编制及开支。

4.

政府一直与业界保持沟通，包括就人手需求及人才培养等议题交换意见。我们亦有主动提醒业界，可善用各项输入人才计划引入合适人才，以配合业界的发展需要。

就吸引外来人才方面，飞机维修工程师已于2025年3月被加入更新的人才清单，而飞机维修技术员亦于2025年6月被纳入「一般就业政策」及「输入内地人才计划」下的「技术专才清单」，以应对本地飞机维修行业的人力短缺问题。

另外，政府一直与机管局及航空业界保持紧密联系及沟通，并采取一系列措施，以支持航空业持续发展。其中，政府分别于2014年成立海运及空运人才培养基金（基金），及于2016年支持机管局成立航空学院，以推动航空业界的专业发展，并吸引更多年轻人加入航空业。政府不时研究优化基金下的培训及奖励计划，而航空学院一直按行业需要，持续更新、优化及扩充培训课程，吸引并培育更多航空业人才。上述航空学院的培训工作由机管局及航空学院推展，不涉及政府开支。在2026-27年度，基金中各项跟航空业相关计划的预计总开支则约1,640万元。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2006)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在环球的竞争情况下，香港国际航空枢纽的地位受到一定的挑战。而要巩固香港的地位，增加航线是重要的工作。就此，可否告知本会：

1. 2025/26年度与全球不同国家或地区订立新的民航协议后增加的航线数目；
2. 上述工作涉及的人手数目及开支；及
3. 局方在2026/27年度进一步开放香港与民航伙伴的规划、预计增加的航线数目及所需的开支？

提问人：霍启刚议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

截止2025年，我们已签订86份民航双边文件，覆盖全球超过700个航点。我们于2025年与多个民航伙伴更新/扩大双边民航安排，并分别与智利、秘鲁、波兰、多哥、阿根廷、厄瓜多尔及古巴就订立新的双边民航协议达成共识。政府会继续积极参加国际民航会议，并主动出访民航伙伴，目标是在2026年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系（包括商讨订立新的民航协议或扩展航权），优先聚焦具进一步发展潜力及新增长点的地区，如南美洲、中亚、非洲及中东等，以支持香港国际机场进一步拓展其航线网络。有关工作由现有人员处理。

政府一直联同香港机场管理局（机管局）策略性地透过外展队、奖励计划及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司开拓新的航点和增加航班。例如，机管局于2024年6月推出「航空网络拓展计划」，提供财政诱因

鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，而计划至今已吸引36间航空公司，开办82条新航线及为现有14条航线增加了航班班次。上述计划开支由机管局承担，不涉及政府开支。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0187)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

据调查，本地船舶业人力老化，不少船长已经超过60岁，另外，业界对轮机长、水手等均有殷切需求。就本地船舶业的人手问题，请告知：

- (a) 运输及物流局于2014年4月1日推出「海运及空运人才培养基金」(基金)以支持业界人才培养，过去三年，基金的各项计划的资助详情分别为何，每年开支及受惠人数分别为何？
- (b) 为提升香港作为国际海事中心的地位，政府未来有何措施确保相关人才供应？相关预算为何？

提问人：何俊贤议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 「海运及空运人才培养基金」(「基金」)于2014年4月1日开始运作。「基金」旨在逐步建立一个有活力、多元化和具竞争力的专业及技术人才库，用以延续和提升政府对海运、航空及物流业的人力发展及推广的支持及支持相关产业的长远发展。过去3个年度，「基金」下计划的受惠人数及资助金额详列于附件。
2. 在2026-27年度，「基金」预计的现金流量需求为4,750万元，其资助对象、培训内容、以及预计的受惠人数大致与2025-26年度相若。除优化现行计划和推行新措施外，「基金」亦会加强支持人才培养，推动业界在不同的高端及高增值行业发展，并鼓励业界与大专院校及专业团体合作，利用业界在本地海运产业链的知识与经验，推动新知识与本地海运发展融合，为年青人提供行业所需的专业技能与实务知识，以吸引更多年青人入行。我们会继续与业界和相关院校紧密合作，务求令培训措施更为全面和多元化，提升本地海事人才的竞争力。此外，透过政府的「一般就业政策」、「输入内地人才计划」及「优秀人才入境计

划」下的「人才清单」及「技术专才清单」，亦可确保业界有足够的
相关人才供应。

计划名称	2023-24 年度		2024-25 年度		2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)	
	受惠 人数	资助 金额 (万元)	受惠 人数	资助 金额 (万元)	受惠 人数	资助 金额 (万元)
1. 专业培训课程及考试费用发还计划	1 529	575	1 399	523	1 189	435
2. 智慧及绿色物流专业培训计划	不适用	不适用	14	9	61	37
3. 航海训练奖励计划 %	28	405.4	23	451	17	340
4. 本地船舶业训练奖励计划	4	32.9	7	21	17	22
5. 本地船舶能力提升计划	100	125.4	223	284	264	331
6. 船舶维修训练奖励计划 %	1	20	0	9	3	2 ⁺
7. 飞机维修专门课程部分学费退还计划	10	58	9	32	3	33
8. 航空营运培训奖励计划	53	109	37	34	/ ^	/ ^
9. 海事人才培养资助计划-法律 %	4	32.7	4	107	5	113
10. 海事人才培养资助计划-海事保险	不适用	不适用	不适用	不适用	@	@
11. 海运和航空业实习计划	399	543.4	515	725	481	735
12. 现代物流实习计划 [#]	60	96	67	108	58	91
13. 海事培训支持计划 ^c	0	196.6	24	254	39	280

计划名称	2023-24 年度		2024-25 年度		2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)	
	受惠 人数	资助 金额 (万元)	受惠 人数	资助 金额 (万元)	受惠 人数	资助 金额 (万元)
14.海外交流学生资助计划	11	33	9	27	2	12
15.香港航海及海运奖学金计划	3	38.4	5	48	2	42
16.香港航运及物流奖学金计划	8	188.5	10	249.8	10	265
17.香港大学—大连海事大学学术合作计划	85	74.4	63	21.1	64	179
18.香港大学—上海海事大学学术合作计划	1	22.2	0	-	0	-
19.香港航空奖学金计划	22	147	34	284	/ ^	/ ^
20.海运推广计划拨款	14 324 *	135.5	10 599 *	185.6	6 509 **	112.4
21.航空业推广活动资助计划	173 *	6	1 600 *	53	506 *	11
22.物流推广资助计划	不适用	不适用	550 *	388	1 904 *	238.6

^ 资助一般于每年首季发放，今年有关资助仍在审批，因此未有有关资料。

* 数字为推广活动的参与人数

** 数字只包含推广计划活动已统计的参与人数

前称暑期实习计划（供应链管理）

% 有关计划资助年期多于1年，受惠人数为每年新加入计划之人数，资助金额则为该年度拨出资助之总和。在2024/25年度没有收到任何有关船舶维修训练奖励计划的申请。

+ 部份款项将于2026年3月31日后发放

@ 有关计划在2025年11月推出，因此未有受惠人数及资助金额的数据。

c 有关计划于2021/22学年推出，旨在资助香港航海学校推行校本海事科课程，藉此培育和吸纳人才。首届学生于2024年毕业，因此在2023/24年度未录有受惠人数。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1055)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局如何确保SKYTOPIA的亚博馆二期何时投入重建及何时使用？机场二期如何联动周边酒店、零售和商业设施，令机场城市更有活力？

提问人：江旻德议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

香港机场管理局（机管局）继续为建设机场城市「SKYTOPIA」积极推进各项目发展。当中，亚洲国际博览馆二期工程已于2025年启动，预计于2028年落成。

另外，为服务三跑道系统启用后持续上升的旅客人数，扩建后的机场二号客运大楼已于2025年9月起分阶段启用。当中，旅游车候车大堂已于2025年9月启用，离境设施计划于2026年5月启用。离境大堂将设有行人天桥连接周边的酒店、零售和商业设施。连接机场与港珠澳大桥香港口岸的自动驾驶运输系统另预计在今年内启用，届时各项设施之间的人流互通及协同效应将会进一步提升。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1056)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

当局将针对游艇港湾项目投入多少资源？何时使用？如何与本港旅游业的最新政策（高端过夜旅客、会展奖励旅游等）对接？

提问人：江旻憓议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

香港机场管理局（机管局）继续为建设机场城市「SKYTOPIA」积极推进各项目发展。当中，游艇港湾项目将提供超过500个泊位，包括可容纳80米以上超级游艇的泊位，并设有配套设施及水上娱乐区。透过提供各游艇旅游配套，吸引高端旅客。机管局于2026年将就游艇港湾及配套设施邀请发展意向书，预计于2028年起分阶段完成。有关项目由机管局推展，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1057)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

经珠海到香港乘搭飞机的直通客运服务开通以来，已服务超过十万人次。请问当局会否依据珠海-香港机场直通模式，增加大湾区其他主要城市，形成覆盖珠三角的机场联程服务网络？若增加大湾区其他城市站点，预计投放多少资源？

提问人：江旻憓议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

香港机场管理局（机管局）致力发展综合多式联运网络，提高粤港澳大湾区（大湾区）内的客与货经香港来往世界各地的便利。客运方面，机管局分别于2023年8月及12月开始提供来往「海天中转大楼」和港珠澳大桥澳门口岸及珠海口岸的巴士接驳服务，并同步于2023年12月开通「经珠港飞」直通客运服务，方便来自内地和澳门的中转旅客通过港珠澳大桥直达香港国际机场转飞海外，反向亦然。「经珠港飞」直通客运服务开通以来，已服务超过10万人次。机管局将继续加强宣传，并进一步完善两地接驳，吸引更多旅客使用香港国际机场。

另外，机管局亦营运在大湾区9个口岸¹与香港国际机场「海天中转大楼」之间的快船服务，并在大湾区内战略性地点设置近40个城市候机楼，让旅客预办登机手续。

¹ 即深圳的蛇口与福永、东莞虎门、广州南沙及琶洲、中山、珠海九洲、以及澳门外港和凼仔。

同时，机管局已于2025年11月在香港口岸人工岛的自动化停车场内提供「易泊飞」服务，供广东及澳门非营运私家车经港珠澳大桥抵港停泊后换乘飞机。

上述服务由机管局推展，不涉及政府开支。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2320)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就在2026至27年度内，运输及物流局会继续与机管局合作推行措施，加强机场服务和机场的航线网络及竞争力。请告知本会，有何措施进一步吸引更多航空公司进驻香港及鼓励现有航空公司开办更多往来香港的新航班服务；如有，涉及的资源和开支为何？

提问人：江旻德议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

政府会继续积极参加国际民航会议，并主动出访民航伙伴，目标是在2026年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系（包括商讨订立新的民航协议或扩展航权），优先聚焦具进一步发展潜力及新增长点的地区，如南美洲、中亚、非洲及中东等，以支持香港国际机场进一步拓展其航线网络。有关工作由现有人员处理。

同时，政府一直联同香港机场管理局（机管局）策略性地透过外展队、奖励计划及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司开拓新的航点和增加航班。例如，机管局于2024年6月推出「航空网络拓展计划」，提供财政诱因鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，而计划至今已吸引36间航空公司，新开办82条航线及为现有14条航线增加了航班班次。上述计划开支由机管局承担，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0724)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案第150段提到年内会修订法例，将现时航空转运货物豁免许可证安排，扩展至其他海路转运，或海空转运模式，请问：

1. 立法时间表及具体安排，与目前航空转运安排有何差异；
2. 是否已经与特定的内地码头达成安排及，除香港国际机场东莞空港中心海空联运码头外，还有哪些码头？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

为了提升香港作为国际航空枢纽、国际航运中心和国际物流枢纽的竞争力，行政长官于《2024年施政报告》中宣布政府将会研究将现时航空转运货物豁免许可证安排扩展至其他多式联运模式。经过与其他部门进行研究，运输及物流局现正探讨在把相关货物流入市面的风险降至最低的前提下，把现时适用于空转空的航空转运货物豁免许可证安排扩展至海运转运以及海空转运模式。

海空转运方面，相关的豁免安排只适用于经海运来往香港国际机场的货物。在此模式下，货物须先于香港机场管理局于东莞设立的「香港国际机场东莞空港中心」内预先完成航空安检、装箱或打板及收货等程序，再以有全程监控的驳船把货物运至香港国际机场空侧，卸货的码头获机场管理局认可，并设有特定安检设施。货物随后直接载上飞机前往海外，反向亦然。相关安排与目前的航空转运安排类同，故货物流入市面的风险甚低。

至于海运转运模式方面，来港远洋船的货物于葵青货柜码头转运期间，须存放于指定的保安堆场，而堆场有严格的保安要求，例如配备人工智能侦测功能的24小时闭路电视监察系统，以及只有符合资格及预先登记的人员

才可接近存放场等，以确保货物在转运期间的完整性，以及减低货物流入市面的风险。由于海运转运模式并无指定货物的装运港或卸货港，故无须与内地码头达成特定安排。

政府的目标是在今年内向立法会提交条例草案，以将有关安排扩展至海路转运或海空转运模式。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0760)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于推动物流业数码化，政府可否告知本会：

(一) 鉴于当局指，将预留3,000万元推行未来智慧物流加速计划（加速计划），加速计划的推展详情为何；

(二) 鉴于当局推出第三方物流服务供货商资助先导计划（先导计划），鼓励物流业透过科技应用提升效率，在推动物流企业数码化方面，上述加速计划与先导计划的主要分别为何；

(三) 自先导计划推行至今，接获、获批及拒批申请数目分别为何；拒批主要原因及每宗获批申请的平均处理时间为何；获批申请主要所涉应用项目及资助金额为何；及

(四) 有否评估先导计划的成效；如有，详情为何？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

随着政府及公营机构物流数据平台投入运作，政府将在年内推出「未来智慧物流加速计划」(「加速计划」)，资助业界发展各种能够与政府或公营机构营运的物流数据平台对接的数据平台上线解决方案，以便利业界使用相关数据平台，促进业界转型，加强物流数据互联互通，从而增强香港物流业的竞争力，并进一步打造香港成为国际智慧物流枢纽。

「加速计划」将设于「第三方物流服务供货商资助先导计划」（「先导计划」）下，专门为数据平台上线解决方案提供资助。「先导计划」资助范围则涵盖不同与智慧和绿色物流相关的解决方案。在「加速计划」推出后，物流企业仍可继续透过「先导计划」申请资助，两者并行不悖。政府现正参考「先导计划」制订「加速计划」的细节，并会适时公布计划详情。

至于「先导计划」，自2020年10月推行至2026年2月，共收到514宗申请，当中307宗申请已获批，涉及约1.883亿元资助。获批项目主要涵盖四大范畴，包括(一)物流营运管理系统，例如车队管理、运输管理、货运管理、仓库及堆场管理、订单履行管理等系统；(二)企业及数据管理系统，例如企业资源规划及电子数据交换系统；(三)人工智能及数据分析应用，例如自动化机械人、人工智能及物联网技术；以及(四)货物识别及检测设备，例如与设立管制空运货物安检设施相关的X光检查设备和爆炸物痕量探测设备、无线射频识别系统及货物体积重量测量系统。

「先导计划」推行至今共有11宗申请不获批，主要原因是申请企业未能符合计划的申请资格，例如未能证明在香港有实质业务运作，或其业务性质与进出口物流服务未有关联。至于每宗申请的处理时间，则视乎申请企业提交数据的完整性及清晰程度而定。

为评估「先导计划」的成效，秘书处会邀请受资助企业在项目完成后填写问卷调查。调查结果显示，项目的科技应用有助企业提升营运效率和服务质素，同时有效减省人手及降低营运成本，整体生意额亦有所提升。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0767)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于航空业前线人手，政府可否告知本会：

(一) 鉴于据悉，运输业输入劳工计划一航空业（计划）下6,300个输入劳工配额透过三输申请已获全数批出，获批并已到港工作的输入劳工人数为何，并按工种列出分项数字；

(二) 鉴于有意见反映，现时航空业前线人手仍然不足，而随着机场二号客运大楼将来启用后，机场前线人员的人力需求会陆续上升，当局会否考虑增加计划的输入劳工配额，并推出新一轮申请；

(三) 会否探讨优化「计划」的运作，包括放宽目前全职本地员工人数与输入劳工的2：1比例要求、增加可输入的工种等；及

(四) 有否研究推出更多措施，吸引和培训更多本地人才投身航空业，纾缓业内人力短缺问题？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

(一)

政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划一航空业（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许香港机场管理局（机管局）的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

计划经过3轮申请后，6 300个配额已全数批出，涵盖计划下所有10个工种。截至2026年1月，已被使用的配额中，共有5 373名输入劳工通过计划在港工作。详情请参阅下表。

工种类别	已到港工作数目
1. 地勤人员	1,716
2. 机坪服务员	948
3. 机舱工作人员	890
4. 飞机维修技工 / 技术员	52
5. 牵引车司机	495
6. 仓务处理员 / 货站服务员	289
7. 机械 / 升降台操作员	420
8. 客户服务员	263
9. 飞机拖车司机	42
10. 维修员	258
总数	5 373

（二）至（四）

为确保航空业有足够人手，机管局及机场业界会继续举办本地招聘活动，推广航空业发展前景和就业机会；他们亦会积极提升从业员的工作环境和福利，以挽留人才。为长远减低人手需求的压力，机管局正于机场服务上应用更多科技和智能技术。有关工作不涉及政府开支。

除此以外，政府一直与机管局及航空业界保持紧密联系及沟通，并采取一系列措施，以支持航空业持续发展。其中，政府分别于2014年成立海运及空运人才培养基金（基金），及于2016年支持机管局成立香港国际航空学院（学院），以推动航空业界的专业发展，并吸引更多年轻人加入航空业。政府不时研究优化基金下的培训及奖励计划，而学院一直按行业需要，持续更新、优化及扩充培训课程，吸引并培育更多航空业人才。

政府会参考机管局最新一轮机场人力资源调查结果、本地劳工市场的最新情况、计划的执行情况、持份者对计划的意见等多项相关因素，考虑计划的未来路向。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0771)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： ()
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

关于海运及空运人才培养基金（基金），政府可否告知本会：

（一）过去5年，每年基金下与（a）海运业、（b）航空业及（c）物流业相关计划的（i）申请、（ii）获批及（iii）拒批个案数目为何；拒批主要原因及每个获批个案的平均处理时间为何；

（二）就第（一）项所述的获批个案，所涉受惠人数（列出在职从业员或学生的分项数字）及资助金额为何，按计划列出分项数字；

（三）鉴于据悉，部分基金计划要求受惠人士毕业后在行业服务至少1年，有否统计，第（一）项所述相关计划的获批奖学金或津贴的学生在履行该要求后有否持续从事相关行业；如有，详情为何；及

（四）当局有否评估基金在2026-27年度的现金流量需求及每项计划的预计受惠人数；如有，详情为何？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

- （一）「海运及空运人才培养基金」（「基金」）于2014年4月1日运作时，
及 有15个资助计划，承担额为1亿元，以继续和扩展当时纳入「基金」
（二） 各项有关海运业及空运业的计划及奖学金，并推出新计划项目，
以支持相关行业的人力培训。「基金」于2019年获政府注资2亿元，
总额增至3亿元，以延续和提升培训「基金」的运作，并优化资助计划，
持续支持香港海运业及航空业的人才培育。

其后，「基金」在2023年再获政府注资2亿元，总额增至5亿元。除了继续优化资助及推广计划外，亦加强物流业人才培养及设立「海事人才培养资助计划」的新计划。后者鼓励参与公司为有志投身海事法律工作的青年提供见习机会，同时透过注资在本地、内地

和海外加强推广香港作为国际航运中心、空运及物流枢纽的优势。「基金」的资助范围在2025年继续扩阔，除「海事培训资助计划」扩展至海事保险外，推广活动范围亦扩大至举办本地研讨会、会议、工作坊及进行海外专业交流活动。

过去5年，「基金」下与海运业、航空业及物流业相关计划的申请个案数目、受惠人数及资助金额载列于附件。一般而言，所有申请均会按既定程序处理，主要拒批原因包括申请人资格不符、提交数据不足或不正确、逾时申请等。不同计划的申请，所需处理时间颇为不同。

- (三) 「基金」部分计划，例如《香港航运及物流奖学金计划》、《海事培训资助计划-法律》及《香港航空奖学金计划》，要求奖学金得主或培训资助受益人必须承诺在完成有关学习或培训后，在本地海运或航空业工作指定年期，否则需要按相关条款向政府交还已领取的奖学金或资助。以《海事培训资助计划-法律》为例，根据申请机构提供的资料，大部分获资助人士在完成有关训练后继续在本地从从事海事法律事务工作。
- (四) 在2026-27年度，「基金」预计的现金流量需求为4,750万元，其对象、培训内容、以及预计的受惠人数约与2025-26年度相约。

计划名称	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)
(A) 海运业					
(I) 向业内现职人士提供资助					
(a) 专业培训 课程及考 试费用发 还计划 (海运)	(a) 1 350 (b) 1 060 (c) 285.3	(a) 922 (b) 799 (c) 235.8	(a) 1 014 (b) 1 022 (c) 317.2	(a) 968 (b) 836 (c) 251	(a) 771 (b) 556 (c) 179
(b) 航海训练 奖励计划 %	(a) 20 (b) 20 (c) 270.4	(a) 40 (b) 40 (c) 400.2	(a) 28 (b) 28 (c) 405.4	(a) 23 (b) 23 (c) 451	(a) 17 (b) 17 (c) 340
(c) 本地船舶 业训练奖 励计划	(a) 35 (b) 33 (c) 66	(a) 21 (b) 21 (c) 69.2	(a) 5 (b) 4 (c) 32.9	(a) 7 (b) 7 (c) 21	(a) 20 (b) 17 (c) 22
(d) 本地船舶 能力提升 计划	(a) 61 (b) 67 (c) 80.4	(a) 93 (b) 84 (c) 100.8	(a) 108 (b) 100 (c) 125.4	(a) 245 (b) 223 (c) 284	(a) 252 (b) 264 (c) 331
(e) 船舶维修 训练奖励 计划%	(a) 9 (b) 10 (c) 69	(a) 0 (b) 2 (c) 56	(a) 0 (b) 1 (c) 20	(a) 0 (b) 0 (c) 9	(a) 3 (b) 3 (c) 2 ⁺
(f) 海事人才 培训资助 计划-法 律%	不适用	不适用	(a) 6 (b) 4 (c) 32.7	(a) 4 (b) 4 (c) 107	(a) 1 (b) 5 (c) 113
(g) 海事人才 培训资助 计划-海 事保险	不适用	不适用	不适用	不适用	1. 3 2. @ 3. @
(II) 向学生提供资助					
(h) 海运和航 空业实习 计划 (海 运)	(a) 201 (b) 196 (c) 295	(a) 214 (b) 206 (c) 335	(a) 150 (b) 135 (c) 226	(a) 157 (b) 154 (c) 230	(a) 144 (b) 133 (c) 213

计划名称	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)
(i) 海事培训 支持计划 ^c	不适用	(a) 不适用 (b) 0 (c) 248	(a) 不适用 (b) 0 (c) 196.6	(a) 不适用 (b) 24 (c) 254	(a) 不适用 (b) 39 (c) 280
(j) 海外交流 学生资助 计划	(a) 0 (b) 0 (c) 0	(a) 4 (b) 4 (c) 6	(a) 11 (b) 11 (c) 33	(a) 9 (b) 9 (c) 27	(a) 2 (b) 2 (c) 12
(k) 香港航海 及海运奖 学金计划	(a) 3 (b) 3 (c) 55.3	(a) 2 (b) 2 (c) 27.1	(a) 3 (b) 3 (c) 38.4	(a) 5 (b) 5 (c) 48	(a) 2 (b) 2 (c) 42
(l) 香港航运 及物流奖 学金计划	(a) 13 (b) 5 (c) 80.4	(a) 10 (b) 9 (c) 207.2	(a) 15 (b) 8 (c) 188.5	(a) 18 (b) 10 (c) 249.8	(a) 16 (b) 10 (c) 265
(m) 香港大学 —大连海 事大学学 术合作计 划	(a) 46 (b) 44 (c) 64.2	(a) 70 (b) 69 (c) 46.9	(a) 87 (b) 85 (c) 74.4	(a) 64 (b) 63 (c) 21.1	(a) 64 (b) 64 (c) 179
(n) 香港大学 —上海海 事大学学 术合作计 划	(a) 2 (b) 1 (c) 19.3	(a) 4 (b) 2 (c) 40.2	(a) 2 (b) 1 (c) 22.2	(a) 1 (b) 0 (c) -	(a) 1 (b) 0 (c) -
(III) 向相关机构或专业团体提供资助举办推广活动					
(o) 海运推广 计划拨款	(a) 5 (b) 10 252* (c) 67.5	(a) 5 (b) 15 693* (c) 88.1	(a) 7 (b) 14 324* (c) 135.5	(a) 10 (b) 10 599* (c) 185.6	(a) 10 (b) 6 509** (c) 112.4
(B) 航空业					
(I) 向业内现职人士提供资助					
(p) 专业培训 课程及考 试费用发	(a) 686 (b) 581 (c) 200	(a) 840 (b) 730 (c) 280	(a) 595 (b) 507 (c) 258	(a) 721 (b) 563 (c) 272	(a) 734 (b) 633 (c) 256

计划名称	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)
还计划 (航空)					
(II) 向学生提供资助					
(q) 海运和航空业实习计划 (航空)	(a) 163 (b) 162 (c) 192	(a) 284 (b) 276 (c) 355	(a) 264 (b) 264 (c) 318	(a) 367 (b) 361 (c) 495	(a) 349 (b) 348 (c) 522
(r) 飞机维修专门课程部分学费退还计划	(a) 45 (b) 43 (c) 113	(a) 13 (b) 13 (c) 82	(a) 10 (b) 10 (c) 58	(a) 10 (b) 9 (c) 32	(a) 3 (b) 3 (c) 33
(s) 香港航空奖学金计划	(a) 23 (b) 23 (c) 211	(a) 28 (b) 28 (c) 242	(a) 22 (b) 22 (c) 147	(a) 34 (b) 34 (c) 284	(a) / ^ (b) / ^ (c) / ^
(t) 航空营运培训奖励计划	(a) 21 (b) 21 (c) 31	(a) 36 (b) 36 (c) 50	(a) 53 (b) 53 (c) 109	(a) 37 (b) 37 (c) 34	(a) / ^ (b) / ^ (c) / ^
(III) 向相关机构或专业团体提供资助举办推广活动					
(u) 航空业推广活动资助计划	不适用	不适用	(a) 1 (b) 173* (c) 6	(a) 4 (b) 1 600* (c) 53	(a) 1 (b) 506* (c) 11
(C) 物流业					
(I) 向业内现职人士提供资助					
(v) 智慧及绿色物流专业培训计划	不适用	不适用	不适用	(a) 16 (b) 14 (c) 9	(a) 74 (b) 61 (c) 37
(II) 向学生提供资助					
(w) 现代物流实习计划 [#]	不适用	不适用	(a) 60 (b) 60 (c) 96	(a) 67 (b) 67 (c) 108	(a) 58 (b) 58 (c) 91

计划名称	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)	(a)申请 (b)受惠人数 (c)资助金额 (万元)
(III) 向相关机构或专业团体提供资助举办推广活动					
(x) 物流推广 资助计划	不适用	不适用	不适用	(a) 8 (b) 550* (c) 388	(a) 11 (b) 1 904* (c) 238.6

^ 资助于每年首季发放，今年有关资助仍在审批，因此未有有关资料

* 数字为推广活动的参与人数

** 数字只包含推广计划活动已统计的参与人数

前称暑期实习计划（供应链管理）

% 有关计划资助年期多于1年，受惠人数为每年新加入计划之人数，资助金额则为该年度拨出资助之总和。在2024/25年度没有收到任何有关船舶维修训练奖励计划的申请。

+ 部份款项将于2026年3月31日后发放

@ 有关计划在2025年11月推出，因此未有受惠人数及资助金额的数据

c 有关计划于2021/22学年推出，旨在资助香港航海学校推行校本海事科课程，藉此培育和吸纳人才。首届学生于2024年毕业，因此在2022/23及2023/24年度未录有受惠人数。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0962)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就基本工程储备基金6885TH：十一号干线(元朗至北大屿山段)勘查研究，核准项目预算为3亿1900余万，请问：

- 1.2025-26年的修订预算2400余万的开支分配为何，及2026-27年预算4489万的开支安排为何；
2. 比较截至2025财年结束的实际开支，近两年的勘查开支较过往为少原因为何，及是否有必要增加勘探预算；
3. 干线的主要工程青龙大桥，是否已经完成所有勘探和设计工作？在2026-27财年会否需要投入？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

1. 在6885TH号工程计划下的开支，主要是用于十一号干线(元朗至北大屿山段)(下称「十一号干线」)的勘查工作和初步设计工作，以及相关工地勘测和工程监管工作。有关工程计划于2025-26年度及2026-27年度的预算开支分配表列如下：

	2025-26年度 的预算开支 (百万元)	2026-27年度 的预算开支 (百万元)
勘查工作和初步设计工作	14.28	44.75
工地勘测和工程监管工作	9.85	0.14
总计	24.13	44.89

2. 十一号干线的勘查研究于2021年9月展开，至2025-26年度已大致完成，因此在2025-26年度及2026-27年度的相关预算会较少。目前十一号干线勘查研究的核准工程预算足以应付往后的工作，无需增加预算。

3. 青龙大桥的工地勘测工作已经完成。路政署现正根据工地勘测的结果优化青龙大桥的初步设计，并会在2026-27年度继续投入资源以推进青龙大桥的相关工作，以争取于2033年或之前开通。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2336)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： ()
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

关于推动低空经济发展，政府可否告知本会：

(一) 当局去年3月公布首批低空经济「监管沙盒」项目，列出目前每个已落地推进项目的以下数据：申请机构、应用场景、地点及初步成效；

(二) 鉴于当局曾表示，会研究将首批「监管沙盒」项目较成熟的应用场景恒常化运作，有关工作的进展及详情为何；

(三) 鉴于特区政府指正与内地积极探讨开展跨境物流试飞项目，有关工作的详情及时间表为何；及

(四) 有何措施加强培训与低空经济相关的本地人才？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

一及二、 政府于2025年3月宣布38个首批「监管沙盒」项目。现时，38个试点项目名单当中，32个试点项目已经在指定航线内进行测试。个别较为成熟、风险较低、而又不涉及人车流量高的地区的应用场景已进入恒常实际运作阶段(例如无人机进行外墙清洗、电缆、铁路设施检视等)。有关项目详情(包括申请机构、项目范畴、应用场景及内容，以及试验进展 / 结果)载于附件。

三、 发展低空经济工作组正积极与内地相关单位联系，就低空跨境飞行路线规划、货物通关安排等议题进行协商，目标是尽快开展试飞项目，为建立大湾区低空经济走廊奠下基础。

四、 发展低空经济需要多方面的人才，当中包括从事创科等领域的人才。就创科人才方面，政府一直多管齐下壮大本地创科人才库。举例而言，培养创科人才方面，政府推行创科实习计划，鼓励大

学生体验与创科相关的工作。政府亦推出不同计划协助毕业后的青年投身创科行列，例如通过研究人才库资助合资格机构和企业聘请STEM(科学、科技、工程和数学)相关学科的大学毕业生进行研发工作。香港科技园公司和数码港亦透过不同计划，为创科人才提供实习和创业机会，而科技人才入境计划亦为输入非本地人才来港从事研发工作实施快速处理安排。政府在推行低空经济发展的同时，会检视相关产业所需的人才，并与业界保持紧密沟通，适时作出相应部署。

已推展的低空经济「监管沙盒」项目详情
(截至 2026 年 2 月底)

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
1	袋鼠有限公司 (深圳美团低空物流科技有限公司)	无人机配送	1. 往返香港科学园及大埔海滨公园 2. 往返香港科学园及大埔汀角村	测试范围扩展中
2	中华电力有限公司	基建勘察	(a) 西贡西湾 (b) 城门郊野公园 (c) 元朗牛潭尾 (近牛潭尾滤水厂) (d) 梨木树至荔枝角	实际运作
3	地政总署	监测	1) 西贡早禾坑 1) 西贡十四乡 2) 大埔樟树滩	实际运作
4	路政署	基建勘察	1) 将军澳隧道公路 1) 将军澳跨湾连接路 2) 大老山公路	实际运作
5	土木工程拓展署	基建勘察	西贡大网仔	实际运作
6	POI Corporation Limited (香港科技园公司)	建筑物清洁	香港科学园	实际运作
7	香港吉欧系统有限公司 (i) 发展局；及 (ii) 香港无人机专门店)	基建勘察	1) 梅子林 1) 九龙水塘 2) 柴湾 3) 船湾淡水湖 4) 洪水桥 5) 万宜水库	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
			6) 筲箕湾 7) 柴湾 8) 锦田河 9) 粉岭 10) 上水污水处理厂 11) 厦村	
8	交控科技(香港)有限公司 (i) 香港铁路有限公司； 及 (ii) 交控航空科技(深圳)有限公司)	基建勘察	1) 港铁会展站至金钟站行车隧道内 1) 上水站	实际运作
9	翱骅创意(香港)有限公司 (深圳市高巨创新科技开发有限公司)	无人机汇演系统	数码港	实际运作
10	航景科技有限公司 (i) 招商局仓码运输有限公司； (ii) 香港理工大学； (iii) FlightPro 无人机顾问有限公司；及 (iv) 香港机械模型会有限公司)	系统 / 基础建设	招商局码头	实际运作
11	消防处	紧急救援	1) 消防及救护学院 1) 指定郊野地区	实际运作
12	誉信有限公司 (i) 顺丰速运(香港)有限公司；及 (ii) 医院管理局(长洲医院))	无人机配送	数码港至长洲	进行中
13	未来翼新飞行科技有限公司	无人机配送	往返白石角海滨长廊至大埔海滨码头	进行中

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	((i) 宁波翼新智能科技有限公司；及 (ii) Easy Mobile Logistics Hong Kong Limited)			
14	Esri 中国（香港）有限公司 ((i) 民众安全服务队； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	紧急救援 / 设施巡检	民安队大滩训练营	实际运作
15	大漠大智控(香港)有限公司 (深圳大漠大智控技术有限公司)	无人机汇演系统	招商局码头	实际运作
16	惩教署 (机电工程署)	基建勘察	塘福惩教所	实际运作
17	香港科技大学 (中国联通（香港）创新研究院有限公司)	其他	香港科技大学校园	进行中
18	深城交数字科技(香港)有限公司及香港理工大学 ((i) 港怡医院； (ii) 香港宽带企业方案有限公司；及 (iii) AutosystemHK.ai)	无人机配送	香港理工大学校园	进行中
19	联合空域管理有限公司 ((i) 中国香港无人机总会；及	无人机配送	流浮山	进行中

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(ii) Raspect Intelligence Inspection Limited)			
20	高度创新技术香港有限公司 (中国建筑工程有限公司)	安全巡检	安达臣道石矿场 地盘	实际运作
21	香港专业无人机公会 (安乐影片有限公司)	航拍	粉岭鹤藪	实际运作
22	Esri 中国（香港）有限公司 (i) 渔农自然护理署； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	执法	吉澳	实际运作
23	5 代新多媒体有限公司 (大漠大智控(香港)有限公司)	无人机直播 系统	数码港	实际运作
24	物流及供应链多元技术 研发中心 (曜晖科技有限公司)	系统 / 基础 建设	数码港	实际运作
25	消防处	紧急救援	消防及救护学院	实际运作
26	Esri 中国（香港）有限公司 (i) 环境保护署； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；	空气监测	坪洲	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(iv) 大漠大智控(香港)有限公司；及 (v) 深圳飞流云享科技有限公司)			
27	香港物流机械人研究中心 (机电工程署)	安全巡检	和合石坟场	进行中
28	Alpha AI Technology Limited (i) 香港电讯有限公司； (ii) 共同健康有限公司； (iii) 香港数码港管理有限公司； (iv) 香港科技园公司； (v) Auki Labs Limited； 及 (vi) 理光(香港)有限公司)	楼宇检测	数码港	实际运作
29	中国移动香港有限公司 (i) 医院管理局(玛嘉烈医院)； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 杭州送吧物流科技有限公司； (iv) Esri 中国(香港)有限公司；及 (v) 香港大学)	讯号测试	玛嘉烈医院	进行中
30	中国移动香港有限公司 (i) 医疗辅助队； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) POI Corporation Limited；及	监测	吐露港公路单车径	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(iv) Esri 中国(香港)有限公司)			
31	星汇智能航测服务有限公司 (i) Jadason Technology Limited; (ii) 雍盛测量师行; (iii) 纵横科技有限公司; (iv) 航景科技有限公司)	航空测量	青衣友联船厂	实际运作
32	天润时空技术(香港)有限公司 (地政总署)	航空测量	蒲台岛	实际运作

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2337)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于扩展香港的航空网络，政府可否告知本会：

(一) 目前香港已与多少个民航伙伴签订民航协议，以及覆盖多少个航点；
预计下年内会与多少个民航伙伴加强民航联系；

(二) 当局指会与具发展潜力的地区，如中东、中亚、非洲及南美洲等，
争取订立新民航协议及扩展航权，有关工作的推展时间表为何；及

(三) 香港机场管理局2024年6月推出「航空网络拓展计划」，鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，政府是否知悉，该计划下至今已吸引多少间航空公司参与，涉及开展多少个新航线、增加多少现有航线的航班班次，以及所涉财政奖励为何？

提问人： 林铭锋议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

截止2025年，我们已签订86份民航双边文件，覆盖全球超过700个航点。我们于2025年与多个民航伙伴更新/扩大双边民航安排，并分别与智利、秘鲁、波兰、多哥、阿根廷、厄瓜多尔及古巴就订立新的双边民航协议达成共识。政府会继续积极参加国际民航会议，并主动出访民航伙伴，目标是在2026年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系（包括商讨订立新的民航协议或扩展航权），优先聚焦具进一步发展潜力及新增长点的地区，如南美洲、中亚、非洲及中东等，以支持香港国际机场进一步拓展其航线网络。有关工作由现有人员处理。

政府一直联同香港机场管理局（机管局）策略性地透过外展队、奖励计划及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司开拓新的航点和增加航班。机管局于2024年6月推出「航空网络拓展计划」，提供财政诱因鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，而计划至今已吸引36间航

空公司，开办82条新航线及为现有14条航线增加了航班班次。上述计划开支由机管局承担，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0088)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在车辆维修方面，局方表示将因应市场发展，继续研究推出车辆维修技工和车辆维修工场的强制注册制度。请告知本会：

- (1) 有关强制注册制度的研究目前的进度为何，预计何时会展开公众或业界咨询；
- (2) 鉴于电动车普及，局方在2026-27年度有否预留资源协助现职维修技工转型或修读电动车维修课程？如有，当局预期未来5年可以培训多少名合资格维修电动的技工？如无，原因为何？

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

- 1) 政府现正参考其他司法管辖区的做法，逐步完善现行「车辆维修技工自愿注册计划」和「车辆维修工场自愿注册计划」（自愿注册计划）下的电动车维修服务注册安排，同时研究如何推行强制注册计划，包括相关法例修订的研究。另外，政府与车辆维修技术咨询委员会(委员会)保持紧密合作，支持车辆维修业与时并进，吸引新人入行，以确保业界持续健康发展，并尽量减轻政策对业界和从业员的影响。政府会适时公布强制注册计划的建议方案和时间表。
- 1) 政府与委员会鼓励车辆维修技工接受电动车维修培训以提升技能，并在自愿注册计划下注册。目前，委员会已认可6间机构和院校开办合共10个电动车维修培训课程，预期可以满足市场增长的训练需求。截至2026年2月底，约有1 300名技工已自费完成相关课程，提升专业技能，并注册成为电动车维修技工。考虑到市场发展趋势，随着市场对电动车维修需求增加，预期将有更多技工完成相关课程并考取得电动车维

修资格。政府与委员会密切监察业界情况以提供适切的协助和支持。
上述工作由机电工程署现有资源承担。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0520)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局在纲领(3)2026-27年度需要特别留意的事项中，提到将「根据香港海运港口发展局辖下人力发展委员会、人力培训三方专责小组（航空）及香港物流发展局的建议，继续制定和落实海运及空运人才培养基金的各项人力发展策略、培训和推广措施」。就此，政府可否告知本会：

(a)过去3年及预计在2026年，该基金各个项目的对象、培训内容、开支、受惠人数及仍然从事海运 / 空运 / 物流行业的人数分别为何；

(b)在2026年，局方将如何配合《现代物流发展行动纲领》、《绿色船用燃料加注行动纲领》，以及香港海运港口局改革为香港海运港口发展局，在该基金下新增 / 优化项目，以及时培育并留住本地人才，并减缓输入劳工的需要；及

(c)在2025-26年度及预计在2026-27年度，局方为该基金提供支持的人手编制，薪酬、运作及设备开支分别为何？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

1) 2014年推出的「海运及空运人才培养基金」(「基金」)，其开支主要用于推行各项培训、奖励及推广计划。基金由2014年共设有15个资助计划至现时增至22项。在过去3个年度(截至2026年2月底)，惠及超过6 900人（参与资助活动人数除外），当中5 000人为在职人士，详情请参阅附件。在2026-27年度，「基金」预计的现金流量需求为4,750万元，其资助对象、培训内容、以及预计的受惠人数约与2025-26年度相若。

1) 自「基金」在2014年成立以来，运输及物流局一直检视基金的运作，考虑业界持份者的意见，按需要优化「基金」下的相关培训、奖励及推广

计划，以确保「基金」下的各项计划有效支持行业的持续发展，吸引更多本地人士投身海运、航空及物流业。在2026年，局方将继续优化「基金」，配合《行动纲领》推动智慧化与绿色转型，并透过香港海运港口发展局强化人才培育，提供专项培训补贴，资助业界进行物流数据共享研发，增加绿色燃料加注技术的培训资助，以培育本地人才及加强海运人才的竞争力。

- 2) 为「基金」提供支持的行政费用由运输及物流局的整体拨款承担，因此没有所涉开支的分项数字。

计划名称	2023-24 年度		2024-25 年度		2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)	
	受惠 人数	资助 金额 (万元)	受惠 人数	资助 金额 (万元)	受惠 人数	资助 金额 (万元)
(1) 专业培训课程及考试费用发还计划	1 529	575	1 399	523	1 189	435
(2) 智慧及绿色物流专业培训计划	不适用	不适用	14	9	61	37
(3) 航海训练奖励计划 %	28	405.4	23	451	17	340
(4) 本地船舶业训练奖励计划	4	32.9	7	21	17	22
(5) 本地船舶能力提升计划	100	125.4	223	284	264	331
(6) 船舶维修训练奖励计划 %	1	20	0	9	3	2 ⁺
(7) 飞机维修专门课程部分学费退还计划	10	58	9	32	3	33
(8) 航空营运培训奖励计划	53	109	37	34	/ ^	/ ^
(9) 海事人才培养资助计划-法律 %	4	32.7	4	107	5	113
(10) 海事人才培养资助计划-海事保险	不适用	不适用	不适用	不适用	@	@
(11) 海运和航空业实习计划	399	543.4	515	725	481	735
(12) 现代物流实习计划 [#]	60	96	67	108	58	91

计划名称	2023-24 年度		2024-25 年度		2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)	
	受惠 人数	资助 金额 (万元)	受惠 人数	资助 金额 (万元)	受惠 人数	资助 金额 (万元)
(13) 海事培训支持计划 ^c	0	196.6	24	254	39	280
(14) 海外交流学生资助计划	11	33	9	27	2	12
(15) 香港航海及海运奖学金计划	3	38.4	5	48	2	42
(16) 香港航运及物流奖学金计划	8	188.5	10	249.8	10	265
(17) 香港大学—大连海事大学学术合作计划	85	74.4	63	21.1	64	179
(18) 香港大学—上海海事大学学术合作计划	1	22.2	0	-	0	-
(19) 香港航空奖学金计划	22	147	34	284	/ ^	/ ^
(20) 海运推广计划拨款	14 324 *	135.5	10 599 *	185.6	6 509 **	112.4
(21) 航空业推广活动资助计划	173 *	6	1 600 *	53	506 *	11
(22) 物流推广资助计划	不适用	不适用	550 *	388	1 904 *	238.6

^ 资助一般于每年首季发放，今年有关资助仍在审批，因此未有有关资料

* 数字为推广活动的参与人数

** 数字只包含推广计划活动已统计的参与人数

前称暑期实习计划（供应链管理）

% 有关计划资助年期多于1年，受惠人数为每年新加入计划之人数，资助金额则为该年度拨出资助之总和。在2024/25年度没有收到任何有关船舶维修训练奖励计划的申请。

+ 部份款项将于2026年3月31日后发放

@ 有关计划在2025年11月推出，因此未有受惠人数及资助金额的数据

c 有关计划于2021/22学年推出，旨在资助香港航海学校推行校本海事科课程，藉此培育和吸纳人才。首届学生于2024年毕业，因此在2023/24年度未录有受惠人数。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0955)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局先后在2023年12月及今年2月发布《香港主要运输基建发展蓝图》及《运输策略蓝图》。就此，政府可否告知本会：

- (a) 《香港主要运输基建发展蓝图》及《运输策略蓝图》的(i)顾问研究开支及(ii)局方督导顾问的人手及开支分别为何；
(b) 《香港主要运输基建发展蓝图》所提各项基建的(i)前期研究费用、(ii)预计造价、(iii)融资方式、(iv)首次提出年份、(v)开展前期研究年份、(vi)开工年份、(vii)预计落成启用年份、(viii)现时进展分别为何（请以表格列出）；
(c) 《香港主要运输基建发展蓝图》中的港岛西至洪水桥铁路与港岛西至大屿山东北连接路是交椅洲人工岛的配套设施，有助舒缓新界西北经屯马线与3号干线来往维港都会区的压力；然而，由于政府宣布在本届任期内不进行人工岛填海工程，局方有否就如何防止屯马线与3号干线超负荷做出研究；如有，方案为何；如否，原因为何；及
(d) 《运输策略蓝图》建议4「便利跨境车辆」中提到，「运输署正积极研究就粤港澳三地商用车辆驾驶执照互认的可行性，并将进一步与两地政府商讨相关细节，目标在2026年取得具体成果，以期于2027年落实有关安排」；有业界人士质疑局方事前未有向公众透露，担忧将进一步冲击本地商用车辆司机就业机会；局方宣布此政策前，有否咨询业界，包括营办商及前线从业员；如有，咨询对象为何；如否，原因为何？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

- (a) 路政署及运输署于2020年12月委托顾问展开《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》，并根据研究结果制订《香港主要运输基建发展蓝图》。《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》的铁路部分和主要干道部分的开支分别为约6,180万元和约2,340万元。该研究所需

的督导工作由路政署及运输署现有人员执行，涉及的人手没有详细分项。

运输署于2021年12月委托顾问展开《交通运输策略性研究》，研究已大致完成。运输及物流局和运输署参考顾问研究结果，制订《运输策略蓝图》。有关的顾问费用和其他相关开支预计为7,719万元。该研究所需的督导工作由运输署现有人员执行，涉及的人手没有详细分项。

- (b) 《香港主要运输基建发展蓝图》所提述的铁路及智能绿色集体运输系统项目和主要干道项目的数据分别载于附件一和附件二。
- (c) 在《香港主要运输基建发展蓝图》的规划中，政府展示一系列的拟议椅洲人工岛相关的运输基建项目，当中包括港岛西至洪水桥的铁路。由于交椅洲人工岛填海工程现阶段未有明确的推展时间表，政府会检视其相关运输基建项目的规划和推展安排，当中会考虑在未有交椅洲人工岛发展下的不同方案，包括其运输需求、技术可行性和运输及成本效益，并按缓急优次适时及有序地推展相关项目。
- (d) 运输署正就粤港澳三地商用车辆驾驶执照互认的可行性进行研究，会适时咨询持份者意见。

铁路及智能绿色集体运输系统项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究费用	预计造价	融资方式	首次提出年份	开展前期研究、规划及设计年份	开工年份	预计落成启用年份	现时进展
东涌线延线	由香港铁路有限公司(港铁公司)负责	195亿元 (按2020年12月价格计算)	见注1	2014	2020	2023	2029	工程进行中
屯门南延线	由港铁公司负责	158亿元 (按2023年7月价格计算)	见注1	2014	2020	2023	2030	工程进行中
小蚝湾站	由港铁公司负责	38亿元 (按2022年6月价格计算)	见注1	2015	2020	2023	2030	工程进行中
洪水桥站	由港铁公司负责	66亿3,900万元 (按2024年9月价格计算)	见注1	2014	2021	2024	2030	工程进行中

铁路及智能绿色集体运输系统项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究费用	预计造价	融资方式	首次提出年份	开展前期研究、规划及设计年份	开工年份	预计落成启用年份	现时进展
东铁线古洞站	由港铁公司负责	59亿元 (按2023年7月价格计算)	见注1	2000	2020	2023	2027	工程进行中
北环线项目 (包括北环线主线和支线)(见注2)	由港铁公司负责	北环线项目第一部分：314亿港元 (按2025年7月价格计算) 北环线项目第二部分：有待确定	见注1	2000	北环线主线：2020 北环线支线：2025	北环线项目第一部分：2025 北环线项目第二部分：有待确定	2034年或之前同步开通北环线主线和支线	政府已与港铁公司签订北环线项目第一部分项目协议。港铁公司已优先启动北环线项目当中较成熟和较迫切的工程，并同步进行北环线支线的详细规划及设计和法定程序。

铁路及智能绿色集体运输系统项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究费用	预计造价	融资方式	首次提出年份	开展前期研究、规划及设计年份	开工年份	预计落成启用年份	现时进展
港深西部铁路(洪水桥至前海)香港段	3亿380万元	项目的预计造价及融资方式有待确定。		2023	2025	目标是让项目的香港段具备技术条件可在2027年招标以尽快展开详细设计及建造工程	争取于2035年开通	正进行勘查及设计，目标在2027年招标
白石角站	政府在2021年宣布为兴建东铁线白石角站及附近的综合发展进行研究。白石角综合发展项目的筹备工作已处最后阶段，政府会继续与港铁公司紧密协商，待完成内部程序后会尽快向外公布，交代发展项目的整体建议。新铁路站的规划一直按计划同步进行，目标是在2033年或之前开通新铁路站。							
将军澳线南延线	项目在2023年提出。港铁公司已于2025年12月提交建议书。路政署正审视港铁公司的建议书，并与港铁公司紧密协商。详细的工程数据尚待确定。							
中铁线	项目在2023年提出。详细的工程数据尚待确定。							
北环线东延线	项目在2023年提出。其实际走线及推展时间表，将视乎新界北新市镇等发展项目的土地用途规划及工程时间表而定，因此详细的工程数据尚待确定。							
新界东北线	项目在2023年提出。其实际走线及推展时间表，将视乎新界北新市镇等发展项目的土地用途规划及工程时间表而定，因此详细的工程数据尚待确定。							

铁路及智能绿色集体运输系统项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究费用	预计造价	融资方式	首次提出年份	开展前期研究、规划及设计年份	开工年份	预计落成启用年份	现时进展
港岛西至洪水桥铁路	这两个项目的工程技术可行性研究属于项目编号5768CL - 「中部水域人工岛相关研究」(其核准项目预算为5亿5040万元)的一部分，研究于2021年开展。这两个项目于2022年首次提出，其具体走线及推展时间表需要配合拟议交椅洲人工岛的规划。由于交椅洲人工岛填海工程现阶段未有明确的推展时间表，项目的详细数据尚待确定。							
交椅洲人工岛环保集体运输系统								
启德智能绿色集体运输系统	约6,700万元	见注3		2023	2023	预计2026年内批出合约	2031	招标中
东九龙智能绿色集体运输系统	约2亿6,250万元	见注3		2023	2024	预计2026年就项目招标	2033	正进行详细规划及设计
洪水桥／厦村新发展区智能绿色集体运输系统	第一阶段：约4,411万元 余下阶段：检视中	检视中		2023	2024	第一阶段：目标2027 余下阶段：检视中	第一阶段：目标2031 余下阶段：检视中	正进行详细规划及设计

铁路及智能绿色集体运输系统项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究费用	预计造价	融资方式	首次提出年份	开展前期研究、规划及设计年份	开工年份	预计落成启用年份	现时进展
南港岛线(西段)	由港铁公司负责	见注4		2014	采用智能绿色集体运输系统：2024	前期建造工程预计于2027年开展	2034年或之前	正进行详细规划及设计

注1：东涌线延线、屯门南延线、东铁线古洞站、洪水桥站、北环线主线及北环线支线透过「铁路加物业」模式由港铁公司推展，而小蚝湾站的建造成本则从地价中扣除，这些项目均不涉及政府的核准项目预算。

注2：北环线项目第一部分包括北环线主线当中由锦上路站通往牛潭尾车厂连接隧道和由新田站通往古洞站的两段土木及结构工程，以及北环线支线的详细规划及设计工作。而项目第二部分则涵盖北环线主线的余下段落、牛潭尾车厂、由新田站至皇岗口岸站的北环线支线、全线的机电工程和列车，以及开通北环线项目之后的营运和保养。

注3：政府计划透过「公共运输导向发展」模式推展启德及东九龙的两个智能绿色集体运输系统项目，不涉及政府的核准项目预算。

注4：南港岛线(西段)正进行详细规划及设计，政府将与港铁公司在「拥有权」模式及「铁路加物业」模式的基础上商讨项目的财务安排，有关项目的工程造价尚待确定。

主要干道项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究费用 (见注1)	预计造价	融资方式	首次提出年份 (见注2)	开展前期研究年份 (见注3)	开工年份	预计落成启用年份	现时进展
T2主干路及茶果岭隧道	1亿3,360万元 (勘测和设计)	160亿1,700万元	基本工程储备基金拨款	2001	2009	2019	2026	工程进行中
中九龙干线	2亿690万元 (详细设计及工地勘测)	423亿6,390万元	基本工程储备基金拨款	2007	2007	2017	已于2025年通车	已于2025年12月通车
粉岭绕道(东段)	见注4	见注5	基本工程储备基金拨款	2014	2014	2020	2026	工程进行中，预计于2026年4月底/5月初通车
粉岭绕道(西段)	见注6	见注7	基本工程储备基金拨款	2019	2019	2025	2031	工程进行中
沙田T4号主干路	3,470万元 (详细设计及工地勘测)	68亿1,000万元	基本工程储备基金拨款	2005	2005	2024	2030	工程进行中
屯门绕道	见注8	见注9	见注9	2021	2022	见注9	见注9	正进行勘察研究

主要干道项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究费用 (见注1)	预计造价	融资方式	首次提出年份 (见注2)	开展前期研究年份 (见注3)	开工年份	预计落成启用年份	现时进展
十一号干线 (元朗至北大屿山段)	3亿1,900万元 (勘查研究)	见注9	见注9	2017	2021	见注9	见注9	正进行勘查研究
青衣至大屿山连接路	6亿9,500万元 (勘查研究及详细设计)	见注9	见注9	2003	2023	见注9	见注9	正进行勘查研究
元朗公路 (蓝地至唐人新村段) 扩阔工程	见注8	见注9	见注9	2022	2022	见注9	见注9	路政署已于2025年12月就工程招标，有关工程计划拟于2026年第二/三季咨询立法会。
塞拉利昂隧道改善工程	2亿4,070万元 (首阶段设计及工地勘测)	见注9	见注9	2022	2019	见注9	见注9	正进行设计

主要干道项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究费用 (见注1)	预计造价	融资方式	首次提出年份 (见注2)	开展前期研究年份 (见注3)	开工年份	预计落成启用年份	现时进展
大老山公路T6桥扩阔工程	见注8	见注9	见注9	2022	2022	见注9	见注9	正进行设计
粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)	见注6	见注7	基本工程储备基金拨款	2019	2020	2024	2031	工程进行中
荃湾路扩阔及相关路口改善工程	见注8	见注9	见注9	2017	2019	见注9	见注9	勘查研究已完成
港岛西至大屿山东北连接路	这项目的工程技术可行性研究属于工务工程项目编号5768CL-「中部水域人工岛相关研究」(其核准项目预算为5亿5040万元)的一部分, 研究于2021年开展。这项目于2022年首次提出, 其具体走线及推展时间表需要配合拟议交椅洲人工岛的规划。由于交椅洲人工岛填海工程现阶段未有明确的推展时间表, 项目的详细数据尚待确定。							
大屿山P1公路(大蚝至欣澳段)	1亿3,020万元 (勘测研究、初步设计及工地勘测)	见注9	见注9	2018	2021	见注9	见注9	预计于2026年年底完成现阶段研究

主要干道项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究费用 (见注1)	预计造价	融资方式	首次提出年份 (见注2)	开展前期研究年份 (见注3)	开工年份	预计落成启用年份	现时进展
北都公路	6亿8,830万元 (勘查研究)	见注9	见注9	2023	2025	见注9	见注9	正进行勘查研究
将军澳-油塘隧道	有待确定	见注9	见注9	2023	不适用	见注9	见注9	规划中
沙田绕道	有待确定	见注9	见注9	2023	不适用	见注9	见注9	规划中

注1： 只包括与研究 / 设计相关的甲级工程项目的核准项目预算。

注2： 首次提出年份为北都公路、将军澳-油塘隧道和沙田绕道项目于《香港主要运输基建发展蓝图》提出的年份或有关工程项目开展勘查研究前咨询相关区议会的年份。

注3： 开展前期研究年份为有关工程项目开展勘查研究的年份。

注4： 粉岭绕道(东段)的详细设计及工地勘测属于工务工程项目编号7772CL-「古洞北新发展区及粉岭北新发展区前期地盘平整和基础设施工程—详细设计和工地勘测」(其核准项目预算为3亿4,080万元)的一部分。

注5： 粉岭绕道(东段)的建造工程属于工务工程项目编号7747CL-「古洞北新发展区及粉岭北新发展区前期地盘平整和基础设施工程」(其核准项目预算为173亿2,010万元)的一部分。

- 注6： 粉岭绕道(西段)以及粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)的详细设计及工地勘测属于工务工程项目编号7835CL-「古洞北新发展区及粉岭北新发展区余下地盘平整和基础设施工程－详细设计和工地勘测」(其核准项目预算为7亿6450万元)的一部分。
- 注7： 粉岭绕道(西段) 以及粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)的建设工程属于项目编号7828CL-「古洞北新发展区及粉岭北新发展区余下地盘平整和基础设施工程－建设工程」(其核准项目预算为301亿6790万元)的一部分。
- 注8： 有关工程项目的研究 / 设计费用由基本工程储备基金总目706(公路)分目6100TX的年度拨款支付。
- 注9： 就正在规划阶段的项目，其预计造价及融资方式需在勘测和设计工作完成后方能确定。政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优次适时及有序地推展相关项目。

－ 完 －

管制人员的答复

(问题编号：0957)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局在纲领(3)2026-27年度需要特别留意的事项中，提到将继续与机场管理局一同推行「运输业输入劳工计划——航空业」。就此，政府可否告知本会：

(a)在2025-26年度及预计在2026-27年度，局方就该计划下审批申请的人手编制，薪酬及运作开支分别为何；

(b)自该计划推行以来，每一轮的(i)申请雇主数量、(ii)申请输入 / 续约的劳工配额数量、(iii)获批输入 / 续约的劳工配额数量（(ii)及(iii)按职位列出）分别为何；

(c)自该计划推行以来，当局有否备存输入劳工报称权益受到剥削、职安健未能得到保障等投诉数字；如有，详情为何；如无，原因为何；

(d)自该计划推行以来，当局有无调查本地航空业从业员的薪酬、就业机会、失业 / 开工不足情况有何变化；如有，详情为何；如无，原因为何；及

(e)自该计划推行以来，(i)因违反申请须知或其他法例 / 指引而被发出警诫信、撤销已批出配额及暂时禁止申请的雇主数目分别为何；(ii)涉及的警诫信数量、被撤销配额数量及禁止申请的最长时期分别为何；及

(f)该计划规定，雇主须按每名输入劳工向机管局缴付每月400元的款项，作为资助本地前线机场员工的交通补贴；局方是否知悉，过去3年及预计在2026年，该补贴计划的每月开支及平均受惠人数为何？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

(a)及(b)

政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划——航空业（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许香港机场管理局（机管局）的特许经营商、

专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

计划经过首2轮申请后，未被使用连同余下的配额合共2 206个，并于第3轮申请全数批出。6 300个配额经3轮申请后已全数分配予39间合资格公司，涵盖计划下所有10个工种。3轮申请公司数目分别为29、27及34间。详情请参阅下表。

工种类别	第一轮申请 2023年7至8月		第二轮申请 2024年3至4月		第三轮申请 2025年3至4月	
	申请配 额数目	批出配 额数目	申请配 额数目	批出配 额数目	申请配 额数目	批出配 额数目
1. 地勤人员	728	719	1 213	1 184	951	510
2. 机坪服务员	465	445	549	545	714	472
3. 机舱工作员	366	366	283	263	398	328
4. 飞机维修技工/ 技术员	390	390	192	192	210	60
5. 牵引车司机	325	306	212	212	218	103
6. 仓务处理员/ 货站服务员	206	206	140	140	101	101
7. 机械 / 升降 台操作员	193	193	152	152	224	181
8. 客户服务员	90	90	148	148	206	206
9. 飞机拖车司 机	30	30	10	10	15	13
10. 维修员	96	96	136	136	255	232
总数	2 889	2 841	3 035	2 982	3 292	2 206

为确保机场运作和服务的持续性，运输及物流局及机管局于2025年7月起，容许雇主就续约事宜申请配额，以便与现有输入劳工安排续约，共有32间公司提出申请。详情请参阅下表。

工种类别	2025年7至8月		2026年1至2月	
	申请续约 配额数目	批出续约 配额数目	申请续约 配额数目	批出续约 配额数目
(a) 地勤人员	195	195	864	864
(b) 机坪服务员	342	342	339	339
(c) 机舱工作 员	267	267	208	208
(d) 飞机维修 技工/ 技术	19	19	7	7

工种类别	2025年7至8月		2026年1至2月	
	申请续约 配额数目	批出续约 配额数目	申请续约 配额数目	批出续约 配额数目
员				
(e) 牵引车司机	226	226	130	128
(f) 仓务处理 员/ 货站服 务员	91	91	118	118
(g) 机械 / 升 降台操作 员	130	130	106	106
(h) 客户服务 员	38	38	68	68
(i) 飞机拖车 司机	19	19	5	5
(j) 维修员	28	28	68	68
总数	1 355	1 355	1 913	1 911

计划的行政工作主要由机管局负责，不涉及政府开支。有关监督计划及审核输入劳工申请的工作由运输及物流局的整体拨款承担，因此没有所涉开支的分项数字。

(c)及(e)

自计划推行以来，本局接获劳工处共11宗与计划相关的输入劳工转介个案。经机管局了解后，证实相关个案并不涉及劳工权益受损及职安健等事项，只牵涉如离职时的薪酬计算及续约薪酬等事宜。机管局已再次提醒雇主公司须与输入劳工建立良好的沟通机制，向输入劳工清楚解释雇佣合约的条款。如个案涉及违反雇佣条例或雇佣合约的条款，机管局会转介予相关执法部门。另外，本计划并没有行政制裁个案。

(d)及(f)

在保障本地劳工就业的前提下，本局已于2025年11月21日起调整计划下可输入工种的工资中位数，平均升幅为约3.6%。我们与机管局会持续检视航空业工种的工资中位数，适时作出调整，以致力确保数字反映相关工种的最新情况。我们亦会继续透过计划下的持份者咨询小组与相关持份者就计划的执行情况保持沟通。

另外，在政府推动下，机管局统筹由输入外劳的雇主和机管局就每名输入外劳投放的款额，用以补贴本地前线机场员工的交通费用。合资格领取交通津贴的人士必须为合资格公司所雇用的本地前线机场员工，并从事计划下容许输入劳工的10个工种。每名合资格员工的公共交通开支补贴额上限为每月400元，最少为每月100元。首轮补贴已于2024年6月向合资格员工发

放，现时每月有约8 300名合资格员工受惠。有关项目由机管局负责，不涉及政府开支。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0113)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关培训航空业人员，政府可否告知本会：

- 1.航空工程培训中心预计每年可为市场输出多少名合格的飞机维修及部件处理人才？
- 2.培训中心涉及的合作协议中，知识产权及技术转移条款如何订立？当局如何确保相关核心技术和课程认证权能逐步转移至本地，以建立香港的自主培训能力，而非单纯为海外机构开拓市场？
- 3.当局有否评估培训中心的毕业生就业前景？会否与本地航空公司或飞机工程公司建立配对机制，确保培训人才能被市场吸纳？

提问人：刘智鹏议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

香港国际航空学院（学院）与一家海外领先的航空服务公司Elior Group SA旗下子公司Elior Asia Holdings Ltd于2025年6月签署合作备忘录，有关合作协议涵盖知识产权保护及促进技术及技能转移的框架。双方于同年12月成立航空工程培训中心，推出一系列飞机维修及部件处理和认证的专业培训课程，培育本地飞机维修、工程及资产管理专才。培训中心目前已开设首个试验课程，学员均为本地现职航空维修工程技术人员，而更多课程将于今年第二季陆续推出，预计年内可提供300个培训名额，并计划逐步扩大招收非现职航空维修工程技术人员。上述工作由学院及有关航空服务公司推展，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0363)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就推展《香港主要运输基建发展蓝图》所公布的主要运输基建项目，包括铁路及智能绿色集体运输系统项目，以及主要干道项目，可否告知本会：
一、项目的规划及落实进展，包括i) 展开 / 预计展开研究、规划及设计日期、ii) 动工 / 预计动工日期、iii) 预计完竣日期，及iv) 预计开支；
二、此纲领在2026-27年度会净减少6个职位，涉及的i) 部门、ii) 职系、iii) 负责事项，以及iv) 薪酬开支；及
三、有否评估减少职位对推展基建项目的影响，如何确保相关项目能得到妥善监督并如期完竣？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

- 一. 《香港主要运输基建发展蓝图》所提及的铁路及智能绿色集体运输系统和主要干道项目的数据分别载于附件一和附件二。
- 二. 在2026-27年度削减的6个职位全部属于运输及物流局的编制，其详细资料如下：

2026-27年度净减少的职位				
职系	职位	职位数目	主要职务	按薪级中点估计的年薪值 (百万元)
行政主任	高级行政主任	1	处理铁路方案的 刊宪和相关工作	约2.83
	二级行政主任	1		
文书主任	助理文书主任	1		
文书助理	文书助理	2		

2026-27年度净减少的职位				
职 系	职 位	职位数目	主 要 职 务	按薪级中点估计的年薪值 (百万元)
二级工人	二级工人	1	处理一般办公室 职务	
总计：		6		

三. 当中2个行政主任职系及1个文书主任职系职位负责处理铁路方案的刊宪和相关工作，而其余3个职位主要负责处理一般办公室运作的支持工作。运输及物流局会透过内部调配资源、精简程序及应用科技等措施，优化人力资源运用及提升效率，确保服务不受影响。

铁路及智能绿色集体运输系统项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究费用	预计造价	开展前期研究、规划及设计年份	动工年份	预计完竣年份	现时进展
东涌线延线	由香港铁路有限公司(港铁公司)负责	195亿元 (按2020年12月价格计算) (见注1)	2020	2023	2029	工程进行中
屯门南延线	由港铁公司负责	158亿元 (按2023年7月价格计算) (见注1)	2020	2023	2030	工程进行中
小蚝湾站	由港铁公司负责	38亿元 (按2022年6月价格计算) (见注1)	2020	2023	2030	工程进行中
洪水桥站	由港铁公司负责	66亿3,900万元 (按2024年9月价格计算)	2021	2024	2030	工程进行中

铁路及智能绿色集体运输系统项目	(i) 前期研究费用	(ii) 预计造价	(iii) 开展前期研究、规划及设计年份	(iv) 动工年份	(v) 预计完竣年份	(vi) 现时进展
		(见注1)				
东铁线古洞站	由港铁公司负责	59亿元 (按2023年7月价格计算) (见注1)	2020	2023	2027	工程进行中
北环线项目(包括北环线主线和支线) (见注2)	由港铁公司负责	北环线项目第一部分：314亿港元 (按2025年7月价格计算) 北环线项目第二部分：有待确定 (见注1)	北环线主线：2020 北环线支线：2025	北环线项目第一部分：2025 北环线项目第二部分：有待确定	2034年或之前同步开通北环线主线和支线	政府已与港铁公司签订北环线项目第一部分项目协议。港铁公司已优先启动北环线项目当中较成熟和较迫切的工程，并同步进行北环线支线的详细规划及设计和法定程序

铁路及智能绿色集体运输系统项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究费用	预计造价	开展前期研究、规划及设计年份	动工年份	预计完竣年份	现时进展
港深西部铁路(洪水桥至前海)香港段	3亿380万元	有待确定	2025	目标是让项目的香港段具备技术条件可在2027年招标以尽快展开详细设计及建造工程	争取于2035年开通	正进行勘查及设计
白石角站	政府在2021年宣布为兴建东铁线白石角站及附近的综合发展进行研究。白石角综合发展项目的筹备工作已处最后阶段，政府会继续与港铁公司紧密协商，待完成内部程序后会尽快向外公布，交代发展项目的整体建议。新铁路站的规划一直按计划同步进行，目标是在2033年或之前开通新铁路站。					
将军澳线南延线	港铁公司于2025年12月提交建议书。路政署正审视港铁公司的建议书，并与港铁公司紧密协商。详细的工程数据尚待确定。					
中铁线	详细的工程数据尚待确定。					
北环线东延线	项目的实际走线及推展时间表，将视乎新界北新市镇等发展项目的土地用途规划及工程时间表而定，因此详细的工程数据尚待确定。					

铁路及智能绿色集体运输系统项目	(i) 前期研究费用	(ii) 预计造价	(iii) 开展前期研究、规划及设计年份	(iv) 动工年份	(v) 预计完竣年份	(vi) 现时进展
新界东北线	项目的实际走线及推展时间表，将视乎新界北新市镇等发展项目的土地用途规划及工程时间表而定，因此详细的工程数据尚待确定。					
港岛西至洪水桥铁路	这两个项目的工程技术可行性研究属于工务工程项目编号5768CL - 「中部水域人工岛相关研究」(其核准项目预算为5亿5,040万元)的一部分，研究于2021年开展。项目的具体走线及推展时间表需要配合拟议交椅洲人工岛的规划。由于交椅洲人工岛填海工程现阶段未有明确的推展时间表，项目的详细数据尚待确定。					
交椅洲人工岛环保集体运输系统						
启德智能绿色集体运输系统	约6,700万元	见注3	2023	预计2026年内批出合约	2031	招标中
东九龙智能绿色集体运输系统	约2亿6,250万元	见注3	2024	预计2026年就项目招标	2033	正进行详细规划及设计
洪水桥／厦村新发展区智能绿色集体运输系统	第一阶段： 约4,411万元 余下阶段： 检视中	检视中	2024	第一阶段： 目标2027 余下阶段： 检视中	第一阶段：目标 2031 余下阶段：检视中	正进行详细规划及设计

铁路及智能绿色集体运输系统项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究费用	预计造价	开展前期研究、规划及设计年份	动工年份	预计完竣年份	现时进展
南港岛线(西段)	由港铁公司负责	见注4	采用智能绿色集体运输系统：2024	前期建造工程预计于2027年开展	2034年或之前	正进行详细规划及设计

注1: 东涌线延线、屯门南延线、东铁线古洞站、洪水桥站、北环线主线及北环线支线透过「铁路加物业」模式由港铁公司推展，而小蚝湾站的建造成本则从地价中扣除，这些项目均不涉及政府的核准项目预算。

注2: 北环线项目第一部分包括北环线主线当中由锦上路站通往牛潭尾车厂连接隧道和由新田站通往古洞站的两段土木及结构工程，以及北环线支线的详细规划及设计工作。而项目第二部分则涵盖北环线主线的余下段落、牛潭尾车厂、由新田站至皇岗口岸站的北环线支线、全线的机电工程和列车，以及开通北环线项目之后的营运和保养。

注3: 政府计划透过「公共运输导向发展」模式推展启德及东九龙的两个智能绿色集体运输系统项目，不涉及政府的核准项目预算。

注4: 南港岛线(西段)正进行详细规划及设计，政府将与港铁公司在「拥有权」模式及「铁路加物业」模式的基础上商讨项目的财务安排，有关项目的工程造价尚待确定。

主要干道项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究费用 (见注1)	预计造价	开展前期研究、规划及 设计年份 (见注2)	动工年份	预计完竣年份	现时进展
T2主干路及茶果岭隧道	1亿3,360万元 (勘测和设计)	160亿1,700万元	2009	2019	2026	工程进行中
中九龙干线	2亿690万元 (详细设计及工地勘测)	423亿6,390万元	2007	2017	已于2025年通车	已于2025年12月通车
粉岭绕道(东段)	见注3	见注4	2014	2020	2026	工程进行中, 预计于2026年4月底/5月初通车
粉岭绕道(西段)	见注5	见注6	2019	2025	2031	工程进行中
沙田T4号主干路	3,470万元 (详细设计及工地勘测)	68亿1,000万元	2005	2024	2030	工程进行中
屯门绕道	见注7	见注8	2022	见注8	见注8	正进行勘查研究

主要干道项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究费用 (见注1)	预计造价	开展前期研究、规划及 设计年份 (见注2)	动工年份	预计完竣年份	现时进展
十一号干线(元朗至北大屿山段)	3亿1,900万元 (勘查研究)	见注8	2021	见注8	见注8	正进行勘查研究
青衣至大屿山连接路	6亿9,500万元 (勘查研究及详细设计)	见注8	2023	见注8	见注8	正进行勘查研究
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程	见注7	见注8	2022	见注8	见注8	路政署已于2025年12月就工程招标,有关工程计划拟于2026年第二/三季咨询立法会
塞拉利昂隧道改善工程	2亿4,070万元 (首阶段设计及工地勘测)	见注8	2019	见注8	见注8	正进行设计
大老山公路T6桥扩阔工程	见注7	见注8	2022	见注8	见注8	正进行设计
粉岭公路改善工程(白石凹交	见注5	见注6	2020	2024	2031	工程进行中

主要干道项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究费用 (见注1)	预计造价	开展前期研究、规划及 设计年份 (见注2)	动工年份	预计完竣年份	现时进展
汇处至宝石湖 路交汇处)						
荃湾路扩阔及相关路口改善工程	见注7	见注8	2019	见注8	见注8	勘 查 研 究 已 完 成
港岛西至大屿山 东北连接路	这项目的工程技术可行性研究属于工务工程项目编号5768CL - 「中部水域人工岛相关研究」(其核准项目预算为5亿5,040万元)的一部分,研究于2021年开展。项目的具体走线及推展时间表需要配合拟议交椅洲人工岛的规划。由于交椅洲人工岛填海工程现阶段未有明确的推展时间表,项目的详细数据尚待确定。					
大屿山P1公路 (大蚝至欣澳段)	1亿3,020万元 (勘测研究、初步 设计及工地勘测)	见注8	2025	见注8	见注8	预 计 于 2026 年 年 底 完 成 现 阶 段 研 究
北都公路	6亿8,830万元 (勘查研究)	见注8	2025	见注8	见注8	正 进 行 勘 查 研 究
将军澳- 油塘隧道	有待确定	见注8	不适用	见注8	见注8	规划中
沙田绕道	有待确定	见注8	不适用	见注8	见注8	规划中

- 注1： 只包括与研究 / 设计相关的甲级工程项目的核准项目预算。
- 注2： 开展前期研究年份为有关工程项目开展勘查研究的年份。
- 注3： 粉岭绕道(东段)的详细设计及工地勘测属于工务工程项目编号7772CL - 「古洞北新发展区及粉岭北新发展区前期地盘平整和基础设施工程－详细设计和工地勘测」(其核准项目预算为3亿4,080万元)的一部分。
- 注4： 粉岭绕道(东段)的建造工程属于工务工程项目编号7747CL - 「古洞北新发展区及粉岭北新发展区前期地盘平整和基础设施工程」(其核准项目预算为173亿2,010万元)的一部分。
- 注5： 粉岭绕道(西段)以及粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)的详细设计及工地勘测属于工务工程项目编号7835CL - 「古洞北新发展区及粉岭北新发展区余下地盘平整和基础设施工程－详细设计和工地勘测」(其核准项目预算为7亿6,450万元)的一部分。
- 注6： 粉岭绕道(西段) 以及粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)的建造工程属于工务工程项目编号7828CL - 「古洞北新发展区及粉岭北新发展区余下地盘平整和基础设施工程－建造工程」(其核准项目预算为301亿6,790万元)的一部分。
- 注7： 有关工程项目的研究 / 设计费用由基本工程储备基金总目706(公路)分目6100TX的年度拨款支付。
- 注8： 就正在规划阶段的项目，其预计造价需在勘测和设计工作完成后方能确定。政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优次适时及有序地推展相关项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0369)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就推动低空经济发展的相关事宜，政府可否告知本会：

一、以表列出，推展低空经济「监管沙盒」及「监管沙盒X」的人手编制、职系、薪酬开支，以及行政开支；

二、以表列出，低空经济「监管沙盒」及「监管沙盒X」试点项目的详情，包括申请机构、项目范畴、应用场景及内容，以及试验进展 / 结果；

三、推动低空经济基础设施规划的人手编制、职系、薪酬开支，以及行政开支，是否已预留拨款兴建与发展低空经济相关基建；及

四、有否评估现有人手是否足以应对「监管沙盒」及「监管沙盒X」的推展，以及低空飞行法规的检讨工作，会否增拨资源加强引进及培育低空飞行的专业人才，以加快发展低空经济？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

一、民航处设有以下常额职位以推展有关发展低空经济措施的工作，包括推行「监管沙盒」项目相关的工作：

职级	职位数目
高级民航事务主任(民航行政管理)	1
民航事务主任(民航行政管理)	1
民航事务主任(适航)	1
助理民航事务主任(民航行政管理)	1
高级电子工程师	1
电子工程师 / 助理电子工程师	2
总计：	7

上述7个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为774万元。另外，民航处在2025-26至2026-27年度保留1个首长级乙级政务官(首长级薪级第3点)有时限职位，以及1个总行政主任和1个高级行政主任有时限职位，以处理有关三跑道系统启用后提升香港国际航空枢纽地位、支持香港低空经济发展，以及提升民航处的整体行政管治等多项工作，上述3个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为580万元。运输及物流局则在2025-26至2029-30年度开设3个有时限职位(1个高级工程师、1个工程师 / 助理工程师以及1个高级行政主任)，以支持提升香港作为国际航空枢纽的地位及推展有关发展低空经济的工作，上述3个职位在2026-27年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为376万元。

目前，除上述职位外，运输及物流局及民航处会继续运用现有资源推行「监管沙盒 α 」项目及其他相关的工作。

- 二、政府于2025年3月宣布38个首批「监管沙盒」项目。现时，38个试点项目名单当中，32个试点项目已经在指定航线内进行测试。个别较为成熟、风险较低、而又不涉及人车流量高的地区的应用场景已进入恒常实际运作阶段(例如无人机进行外墙清洗、电缆、铁路设施检视等)。有关项目详情(包括申请机构、应用场景 / 内容、地点 / 路线，以及试验进展 / 结果)载于附件。

政府于2025年11月推出进阶版低空经济「监管沙盒 α 」试点项目，涵盖无人机交通管理系统演示、非传统航空器、跨境操作、多场景 / 多用户共享平台及其他技术复杂度较高的应用场景。有关申请已于2026年2月28日截止。业界的反应热烈，各应用场景均接获多项申请。「发展低空经济工作组」(工作组)正详细审阅有关申请，目标在今年上半年起陆续推出试点项目。

- 三、工作组其中一项工作是对低空基础建设展开技术研究及规划，并会在今年草拟「发展低空经济规划行动纲领」。政府会参考「监管沙盒」及「监管沙盒 α 」项目所累积的经验和数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中，政府会继续审慎评估需求和资源分配。
- 四、运输及物流局及民航处会继续运用现有资源推行「监管沙盒」、「监管沙盒 α 」及低空经济相关法规检讨工作，并持续检视有关工作的推进进度。

政府在推行低空经济发展的同时，会检视相关产业所需的人才，并与业界保持紧密沟通，适时作出相应部署。

已推展的低空经济「监管沙盒」项目详情
(截至 2026 年 2 月底)

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
1	袋鼠有限公司 (深圳美团低空物流科技有限公司)	无人机配送	1. 往返香港科学园及大埔海滨公园 2. 往返香港科学园及大埔汀角村	测试范围扩展中
2	中华电力有限公司	基建勘察	1. 西贡西湾 2. 城门郊野公园 3. 元朗牛潭尾 (近牛潭尾滤水厂) 4. 梨木树至荔枝角	实际运作
3	地政总署	监测	1) 西贡早禾坑 1) 西贡十四乡 2) 大埔樟树滩	实际运作
4	路政署	基建勘察	1) 将军澳隧道公路 1) 将军澳跨湾连接路 2) 大老山公路	实际运作
5	土木工程拓展署	基建勘察	西贡大网仔	实际运作
6	POI Corporation Limited (香港科技园公司)	建筑物清洁	香港科学园	实际运作
7	香港吉欧系统有限公司 (i) 发展局；及 (ii) 香港无人机专门店)	基建勘察	1) 梅子林 1) 九龙水塘 2) 柴湾 3) 船湾淡水湖 4) 洪水桥 5) 万宜水库 6) 筲箕湾	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
			7) 柴湾 8) 锦田河 9) 粉岭 10) 上水污水处理厂 11) 厦村	
8	交控科技(香港)有限公司 (i) 香港铁路有限公司； 及 (ii) 交控航空科技(深圳)有限公司)	基建勘察	1) 港铁会展站至金钟站行车隧道内 1) 上水站	实际运作
9	翱骅创意(香港)有限公司 (深圳市高巨创新科技开发有限公司)	无人机汇演系统	数码港	实际运作
10	航景科技有限公司 (i) 招商局仓码运输有限公司； (ii) 香港理工大学； (iii) FlightPro 无人机顾问有限公司；及 (iv) 香港机械模型会有限公司)	系统 / 基础建设	招商局码头	实际运作
11	消防处	紧急救援	1) 消防及救护学院 1) 指定郊野地区	实际运作
12	誉信有限公司 (i) 顺丰速运(香港)有限公司；及 (ii) 医院管理局(长洲医院))	无人机配送	数码港至长洲	进行中
13	未来翼新飞行科技有限公司	无人机配送	往返白石角海滨长廊至大埔海滨码头	进行中

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	((i) 宁波翼新智能科技有限公司；及 (ii) Easy Mobile Logistics Hong Kong Limited)			
14	Esri 中国(香港)有限公司 ((i) 民众安全服务队； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	紧急救援 / 设施巡检	民安队大滩训练营	实际运作
15	大漠大智控(香港)有限公司 (深圳大漠大智控技术有限公司)	无人机汇演系统	招商局码头	实际运作
16	惩教署 (机电工程署)	基建勘察	塘福惩教所	实际运作
17	香港科技大学 (中国联通(香港)创新研究院有限公司)	其他	香港科技大学校园	进行中
18	深城交数字科技(香港)有限公司及香港理工大学 ((i) 港怡医院； (ii) 香港宽带企业方案有限公司；及 (iii) AutosystemHK.ai)	无人机配送	香港理工大学校园	进行中
19	联合空域管理有限公司 ((i) 中国香港无人机总会；及	无人机配送	流浮山	进行中

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(ii) Raspect Intelligence Inspection Limited)			
20	高度创新技术香港有限公司 (中国建筑工程有限公司)	安全巡检	安达臣道石矿场 地盘	实际运作
21	香港专业无人机公会 (安乐影片有限公司)	航拍	粉岭鹤薮	实际运作
22	Esri 中国（香港）有限公司 (i) 渔农自然护理署； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	执法	吉澳	实际运作
23	5 代新多媒体有限公司 (大漠大智控(香港)有限公司)	无人机直播 系统	数码港	实际运作
24	物流及供应链多元技术 研发中心 (曜晖科技有限公司)	系统 / 基础 建设	数码港	实际运作
25	消防处	紧急救援	消防及救护学院	实际运作
26	Esri 中国（香港）有限公司 (i) 环境保护署； (ii) 大湾区低空经济联盟； (iii) 中国移动香港有限公司； (iv) 大漠大智控(香港)有限公司；及	空气监测	坪洲	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
	(v) 深圳飞流云享科技有限公司)			
27	香港物流机械人研究中心 (机电工程署)	安全巡检	和合石坟场	进行中
28	Alpha AI Technology Limited (i) 香港电讯有限公司; (ii) 共同健康有限公司; (iii) 香港数码港管理有限公司; (iv) 香港科技园公司; (v) Auki Labs Limited; 及 (vi) 理光(香港)有限公司)	楼宇检测	数码港	实际运作
29	中国移动香港有限公司 (i) 医院管理局(玛嘉烈医院); (ii) 大湾区低空经济联盟; (iii) 杭州送吧物流科技有限公司; (iv) Esri 中国(香港)有限公司; 及 (v) 香港大学)	讯号测试	玛嘉烈医院	进行中
30	中国移动香港有限公司 (i) 医疗辅助队; (ii) 大湾区低空经济联盟; (iii) POI Corporation Limited; 及 (iv) Esri 中国(香港)有限公司)	监测	吐露港公路单车径	实际运作

	申请机构 (合作机构)	应用场景 / 内容	地点 / 路线	试验进展 / 结果
31	星汇智能航测服务有限公司 (i) Jadason Technology Limited; (ii) 雍盛测量师行; (iii) 纵横科技有限公司; (iv) 航景科技有限公司)	航空测量	青衣友联船厂	实际运作
32	天润时空技术(香港)有限公司 (地政总署)	航空测量	蒲台岛	实际运作

-完-

管制人员的答复

(问题编号：0473)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府表示上半年会提交条例修订草案，优化现有海运服务业税务优惠安排，并为合资格大宗商品贸易商提供半税优惠，进一步推动香港高增值海运服务发展，有关详情为何？

提问人： 李镇强议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

香港是国家支持、世界领先的国际航运中心。根据《2025新华·波罗的海：国际航运中心发展指数报告》，香港排名全球第4位，反映香港在港口条件、专业海运服务、整体环境等综合实力优厚。在海运服务业方面，香港凭借「一国两制」、双语普通法、自由经济环境及简单低税制等优势，成为全球海运服务企业设立业务据点的理想地。香港现时聚集超过1 200家港口及海运服务企业，较5年前增长约一成。

由于海运服务业属高度国际化的行业，企业的运作模式普遍全球化且流动性高，面对世界其他地区的激烈竞争，香港必须持续巩固提升海运服务业的竞争力及营商优势，以保持香港国际航运中心的吸引力和领先地位。理想的税务制度是吸引海运服务公司落户香港的关键因素之一。香港的简单低税制一直是竞争力的优势之一。政府在2020至2022年间推出了一系列税务优惠措施，鼓励更多海运服务公司选择香港作为营运据点，包括：为船舶租赁活动提供利得税免税优惠，并为船舶租赁管理、海事保险、船舶管理、船舶代理及船舶经纪业务提供利得税半税优惠等，以减低海运服务公司营运成本，加强香港在高增值海运服务的领先地位。以船舶租赁为例，相关企业的数目由2020-21年度的11间倍增至2023-24年度的64间。

在推出上述税务优惠后，国际税务格局出现新的变化。为应对数码化经济带来的侵蚀税基和转移利润风险，经济合作与发展组织（经合组织）于2021年颁布了「侵蚀税基及转移利润」2.0方案（BEPS 2.0方案）。根据方案，年度综合收入达7.5亿欧元或以上的受涵盖跨国企业集团，须就每个其营运所在的司法管辖区所产生的利润，缴付至少15%的全球最低税。为实施该方案，香港于2025年起实施15%的全球最低税，以及征收香港最低补足税。倘若受涵盖跨国企业集团在香港的有效税率不足15%（例如因税务优惠措施所导致），须为其成员实体缴付补足税，税率为有效税率与15%最低税率之间的差异。

因应国际税务规则的改革，我们检视了现行与航运有关活动的税务优惠制度，认为有空间在符合国际税务规则的前提下作出优化，包括引入与国际标准接轨的税务扣除安排（例如为营运租约下的船舶租赁商提供船舶购置开支税务扣除），同时确保香港为与航运有关活动所设立的税务优惠制度在BEPS 2.0推行后保持竞争力，从而维持行业的发展动能。

金属和矿产等大宗商品占全球航运交易量一半以上。大宗商品贸易商是海运服务的使用者，亦是海运服务业生态圈的重要元素，吸引他们集聚于香港营运，将可带动海运服务业迈向更蓬勃的发展，有助巩固及提升香港国际航运中心的地位。为吸引更多海内外大宗商品贸易商落户香港或扩展其在港业务，我们将为合资格大宗商品贸易商提供利得税半税优惠，适用税率降至8.25%（另加15%税率选项让企业因应是否受BEPS 2.0涵盖而供其每年选择），为香港海运服务业发展注入新动能。

我们已于今年2月3日向立法会经济发展事务委员会介绍有关建议，获得委员支持。现正筹备立法工作，计划在今年上半年向立法会提交修订法例草案。若条例顺利获得立法会通过，以上税务优惠（包括优化现有与航运有关活动的税务优惠，以及引进大宗商品贸易半税优惠制度）将适用于2025年4月1日或之后开始的课税年度的合资格利润。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2229)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2026至27年度内，运输及物流局会继续完善「多式联运」，以及推动大湾区货物及物流信息的互联互通，请告知本会有关工作计划，除透过在东莞设立香港国际机场物流园外，有何计划进一步扩大香港与大湾区的多式联运？

提问人：李镇强议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

香港与大湾区货物的互联互通，包括世界级的跨境基建、24小时运作的跨境口岸、便捷的跨境运输以及高效的货物清关手续，是香港作为国际物流枢纽的核心优势。加上香港四通八达的国际运输网络，大湾区以至内地其他地方的货物得以透过香港国际机场以及港口高效无缝地转运到世界各地。

为了保持香港作为货物来往大湾区与海外的首要物流门户的角色，正如政府于2023年公布的《现代物流发展行动纲领》内提出，政府会继续完善各项多式联运，包括把现时航空转运货物豁免许可证安排扩展至其他多式联运模式，以及继续积极推展各项便利通关措施，例如进一步拓展「跨境一锁计划」的覆盖范围至澳门及内地广东省以外的其他省市；将「空陆鲜活产品专属快线」所涵盖的食品种类扩阔和覆盖范围扩展；推出「跨境快件清关便利安排」，以减省快件在香港口岸被抽查时涉及装卸及查找的时间，以及不断优化「一单两报」项目，于2026年年中推出香港「贸易单一窗口」时同步上线，并逐步扩展至其他贸易文件及海运货物，以节省企业报关所需的时间及人力等。与此同时，我们支持香港机场管理局（机管局）继续与东莞全力推进「海空货物联运」模式。机管局正分阶段完成「香港国际机场东莞空港中心」（空港中心）第一期永久设施，目标让空港中心在2027

年4月1日投入商业试运行，并于6月1日正式投入运作，逐步达至每年可处理达100万吨货量。机管局亦已开展有关空港中心第二期的前期研究工作，引入更多高增值物流、跨境电商及快件服务设施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2696)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就在 2026至27年度内，运输及物流局会继续与机管局合作推行措施，加强机场服务和机场的航线网络及竞争力，请告知本会，有关工作计划详情，包括有何措施进一步吸引更多航空公司进驻香港及鼓励现有航空公司开办更多往来香港的新航班服务；及涉及的资源为何？

提问人：李镇强议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

政府会继续积极参加国际民航会议，并主动出访民航伙伴，目标是在2026年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系（包括商讨订立新的民航协议或扩展航权），优先聚焦具进一步发展潜力及新增长点的地区，如南美洲、中亚、非洲及中东等，以支持香港国际机场进一步拓展其航线网络。有关工作由现有人员处理。

同时，政府一直联同香港机场管理局(机管局)策略性地透过外展队、奖励计划及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司开拓新的航点和增加航班。例如，机管局于2024年6月推出「航空网络拓展计划」，提供财政诱因鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，而计划至今已吸引36间航空公司，新开办82条航线及为现有14条航线增加了航班班次。上述计划开支由机管局承担，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2697)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请政府告知本会，自政府落实优化飞机租赁税制后，增加了多少飞机租赁商进驻香港，飞机租赁活动所带来的经济效益为何；在2026至27年度内，运输及物流局会继续与业界一同完善和推广香港的飞机租赁，有关工作的计划及开支为何？

提问人：李镇强议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

飞机租赁业务自飞机租赁税务优惠制度(飞机租赁税制)于2017年推出后在香港开始发展，合共近50间内地及海外的主要飞机租赁业者已在香港设立附属公司 / 营运机构，包括全球以飞机数目排行头五位中的4间飞机出租商。

行政长官于2022年《施政报告》中提出进一步完善飞机租赁税制，推动香港成为区内租赁飞机的首选地。修订《税务条例》(第112章)以优化飞机租赁税制的条例草案已于2024年2月获立法会通过，并追溯至2023年4月1日开始的课税年度生效，而业界普遍支持优化措施。

另外，我们2024年4月与天津东疆综合保税区管理委员会就深化飞机租赁和融资产业合作发展签订备忘录，并于2025年4月与天津东疆综合保税区管理委员会合办培训工作坊，推进人才交流和培训。为加强飞机租赁税制的宣传工作，运输及物流局于2025年4月底出席了于沙特阿拉伯利雅得举办的航空租赁及金融论坛，向来自世界各地的业界持份者简介香港飞机租赁政策。未来，我们会继续宣传香港飞机租赁政策和优惠税制的最新发展，以鼓励全球飞机出租商来港进行业务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0448)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2026-27年度财政预算案演辞段151提到将在今年内推出「未来智慧物流加速计划」，促进物流数据互联互通，增加物流业竞争力。就此，政府可否告知本会：

一、「未来智慧物流加速计划」的具体内容（包括职能、目标及预期成效）为何？

二、承上题，该计划与现有系统（例如港口小区系统PCS）的关联性及互操作安排为何？

三、本届政府重视人工智能，而智能物流与数据及AI息息相关，请说明有何配套计划以推动相关技术应用？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

政府早于2020年推出「第三方物流服务供货商资助先导计划」（「先导计划」），资助业界采用各类智慧物流技术方案，涵盖人工智能、自动化科技、物联网、物流实时定位系统，以及各类物流管理系统等，以提升生产力及营运效率。政府于2023年10月公布《现代物流发展行动纲领》，当中提出推动香港物流业朝着智慧化、数码化方向发展，支持业界升级转型迈向智慧物流。随后，政府在2024年2月优化「先导计划」，把资助金额上限由每家企业100万元增加至200万元，并扩大资助范围，以涵盖培训及与环境、社会及管治(ESG)科技相关的应用服务，包括结合人工智能技术的绿色物流科技方案，以鼓励业界更广泛采用创新科技，促进物流业持续升级转型。

随着人工智能技术日趋普及，现时不少在「先导计划」下获批的项目均涉及采用结合人工智能、大数据分析及 / 或物联网技术的物流管理系统。例如，有企业利用人工智能分析过往订单及运输数据，以进行需求预测及运

力规划；亦有企业透过人工智能算法优化车辆路线规划及车队调度，以提升运输效率；在仓库管理方面，部分企业利用人工智能配合自动化设备或机械人进行货物分拣及库存管理，以提升仓库运作效率及准确度。

另一方面，由政府构建和营运的港口小区系统已于今年1月正式启用。系统以人工智能驱动及区块链技术记录货流，提供一站式全天候实时货物追踪功能，并联通海、陆、空运输网络，全面提升物流链的透明度、效率与互联互通。不过，尽管包括港口小区系统等物流数据平台相继投入运作，要充分发挥其潜能，仍须依赖物流业界齐参与使用平台和向平台提供物流数据。有见及此，政府将于年内在「先导计划」下推出「未来智慧物流加速计划」(「加速计划」)，资助业界发展各种能够与政府或公营机构营运的物流数据平台对接的数据平台上线解决方案，而有关解决方案须应用人工智能、区块链及 / 或大数据模型等技术，从而协助并鼓励业界利用如港口小区系统等有关物流数据平台，促进业界转型迈向智慧物流，加强物流数据互联互通，以增强香港物流业的竞争力，并进一步打造香港成为国际智慧物流枢纽，同时促进智慧港口发展及增强香港港口竞争力。

「加速计划」的目标受惠物流企业数目为100家。政府现正制订其具体推行细节，并会适时公布计划详情。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0690)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

《2026-2027年度财政预算案》提出推行「智慧物流加速计划」，推动物流业升级转型。香港一直是图书交易和发行的重要物流中心，随着北部都会区发展智慧物流，此举能够进一步强化香港作为区域物流枢纽的优势。如何确保「智慧物流加速计划」能够实现「双向并行」的目标，让内地图书经香港输出到海外，同时让外地图书输入内地市场，充分发挥香港的桥梁角色，并善用科技赋能推动图书与文创产品交易，从而更好发挥香港作为文化艺术交流中心的角色，是社会关注的焦点。就此，政府可否告知本会：

1. 有关「智慧物流加速计划」的具体安排，该计划的资助范围及申请资格为何；
2. 该计划有否设定关键绩效指标（KPI），例如（i）参与企业数目、（ii）物流效率提升幅度、（iii）新增就业职位，以及（iv）带动的图书及文创产品交易额等？
3. 当局会否考虑在北部都会区预留专门用地，发展为跨境物流枢纽？；如会，详情及时间表为何；如否，原因为何；
4. 当局有何具体措施鼓励物流企业采用智慧科技（例如物联网、大数据、自动化仓储、区块链溯源等），以提升图书及文创产品的物流效率及透明度；
5. 北部都会区的智慧物流发展，会否与周边地区（如前海、南沙等）的物流基建产生协同效应，形成区域性的物流网络？
6. 就香港的发展定位所需，「智慧物流加速计划」会否为一些特定行业的产品物流设立专项资助，鼓励企业引进适合该类产品特性的智能物流技术（例如智能分拣系统、温湿度控制仓储、版权保护溯源技术等）；

提问人：李家驹议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

为推动香港物流业的高质量发展，政府于2023年公布《现代物流发展行动纲领》，提出推动香港物流业朝着智慧化、现代化、绿色及可持续化、国际化和便利化五大方向发展。

其中，在推动行业数码化方面，政府致力支持业界升级转型，迈向智慧物流。继2020年推出的「第三方物流服务供货商先导计划」(「先导计划」)并在2023和2024年两次优化计划，财政司司长于《2026-27财政预算案》宣布政府年内会推出「未来智慧物流加速计划」(「加速计划」)，促进业界转型和物流数据互联互通，增加物流业竞争力。「加速计划」将设于「先导计划」下，专门资助数据平台推出上线解决方案，以便利其与政府或公营机构营运的物流数据平台对接，透过资助应用人工智能、区块链及 / 或大数据模型等技术的解决方案，从而协助优化业务流程以便利业界上线至有关物流数据平台。「加速计划」的目标受惠物流企业数目为100家。由于「先导计划」的申请资格为在香港有实质业务运作、提供与进出口物流相关的第三方物流服务供货商，作为「先导计划」下的子计划，「加速计划」的申请资格须与「先导计划」一致。

除「加速计划」外，物流企业可继续透过「先导计划」为不同与智慧和绿色物流相关的解决方案申请资助。「先导计划」下企业会根据 2(政府):1(企业)的资助比例获得高达 200 万元资助。过往「先导计划」下获资助的解决方案主要涵盖四大范畴，包括(一)物流营运管理系统；(二)企业及数据管理系统；(三)人工智能及数据分析应用；以及(四)货物识别及检测设备。因此，「先导计划」已有效应对第三方物流服务供货商引进各种智慧物流技术的资金需求，包括针对个别行业较专门的技术。根据统计，高达九成受惠的物流企业表示「先导计划」对其业务运作带来正面成效，包括改善营运流程、提升营运效率及服务质素等。我们欢迎业界未来继续善用「先导计划」，引进先进物流技术支持香港处理更多不同种类的货物，以充分发挥香港作为大湾区货物进出口门户的角色和配合香港发展文艺创意等各种优势产业。另一方面，政府亦透过智慧及绿色物流专业培训计划资助物流企业从业员接受针对现代及智慧物流培训，涵盖多项与智慧物流、数码化、人工智能、大数据分析、机器人、自动化技术、网络安全技术及环境、社会及管治相关的课程，进一步支持企业升级转型。

在推动物流现代化方面，充足的物流用地对相关发展至为重要。因此，为应付业界对物流用地的长远需要，政府在洪水桥 / 厦村新发展区已预留约 32 公顷土地发展现代物流圈(下称「洪水桥物流圈」)。相关规划研究结果已于2026年1月公布。洪水桥物流圈紧邻深圳前海及南山区，而且交通便利，距离深圳湾口岸仅5分钟车程，并可于20分钟内到达葵青货柜码头和香港国际机场。此外，洪水桥物流圈位于新界西北，与深圳仅10公里的直线距离，具条件试行低空飞行活动。因此，洪水桥物流圈十分有潜力发展跨境物流，成为外国货物进入内地市场及内地产品经港「出海」的门户。

政府会在2026年内就洪水桥物流圈的第一幅用地邀请业界提交发展意向书，并在考虑业界意向后，制订相关用地的条款及发展模式，以配合业界的发展需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0249)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

全球物流供应链正因中东局势动荡而受干扰，航班及远洋货轮纷纷改道，导致货运成本及运输时间均有所增加。就此，请政府告知本会

1) 政府是否已就中东局势不稳对本港航运物流业的影响进行评估，如有，详情为何；如没有，原因为何；

2) 政府已采取什么措施，以协助业界应对外围局势不稳所带来的负面影响；及

3) 有关措施的开支及预计成效为何？

提问人：梁进议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

政府一直密切留意中东局势发展对香港航运业及物流业的影响。整体而言，随着中东紧张局势持续，导致国际油价上涨，继而推高运费，联通全球货物流动的香港航运业及物流业难免受到波及。

在海运方面，现时受中东地区军事冲突影响的航线主要集中在霍尔木兹海峡一带，该海域主要为油轮的重要航道，而使用香港港口的船舶主要为货柜船，香港港口现时的核心业务及航线与受影响海域的关联性相对较低。不过，有船舶因中东紧张局势而需要改道，加上战事使全球油价波动，燃油成本及保险费用亦有所增加。

政府会持续关注中东局势的最新发展及对香港航运物流业的影响，并会与业界保持密切沟通，有需要时采取适当措施。长远而言，我们会继续巩固和提升香港国际航运中心及区域物流枢纽的竞争力，包括推动智慧港口发

展、发展绿色船用燃料加注、加强与「一带一路」沿线国家的经贸联系等，以分散风险，增强香港应对外围冲击的韧性。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2364)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就巩固香港作为国际及区域航空中心的地位，请政府告知本会

1) 与更多民航伙伴签订民航安排的最新进展，以及在2026至27年度内的具体目标为何；

2) 自机管局在2024年6月推出「航空网络拓展计划」以来，新增及累计进驻的航空公司数目、新增航点涉及的航班数目，以及相关的客、货运量为何；及

3) 就扩展航空网络方面的工作，涉及的人力资源为何？

提问人：梁进议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

截止2025年，我们已签订86份民航双边文件，覆盖全球超过700个航点。我们于2025年与多个民航伙伴更新/扩大双边民航安排，并分别与智利、秘鲁、波兰、多哥、阿根廷、厄瓜多尔及古巴就订立新的双边民航协议达成共识。政府会继续积极参加国际民航会议，并主动出访民航伙伴，目标是在2026年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系（包括商讨订立新的民航协议或扩展航权），优先聚焦具进一步发展潜力及新增长点的地区，如南美洲、中亚、非洲及中东等，以支持香港国际机场进一步拓展其航线网络。有关工作由现有人员处理。

政府一直联同香港机场管理局（机管局）策略性地透过外展队、奖励计划及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司开拓新的航点和增加航班。例如，机管局于2024年6月推出「航空网络拓展计划」，提供财政诱因鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，而计划至今已吸引

36间航空公司，开办82条新航线及为现有14条航线增加了航班班次。上述计划开支由机管局承担，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2365)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025至26年度内，运输及物流局跟进「香港港口发展策略 2030 研究」及「善用葵青区港口后勤用地的建议」的结果和建议。就此，请政府告知本会有关各项工作的最新进度及工作涉及的资源为何？

提问人：梁进议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

2014年公布的「香港港口发展策略 2030 研究」提出优化港口设施以提升香港港口的竞争力。为进一步巩固和提升香港国际航运中心的地位，运输及物流局已于2023年12月公布《海运及港口发展策略行动纲领》（《行动纲领》），从增强港口竞争力、发展高增值海运服务、加强宣传香港海运品牌和培育人才，以及强化前香港海运港口局的支持四个方向，提出了10大策略和32项具体行动措施，全方位引领全球各地货源透过船运使用香港港口。在《行动纲领》的基础上，政府致力透过「提质提量」的策略增加香港港口的竞争力。

在「提质」方面，政府确立了「数字化」、「绿色化」及「智能化」为具体发展策略，目标是建设世界级绿色智慧港口，确保香港能紧贴全球航运趋势，持续联通国际，为航运企业提供难以取代的港口服务。

在数字化方面，政府于2026年1月推出港口小区系统供业界使用，提供货物追踪功能，联通海、陆、空运输信息，以数字化方式打通贸易流和资金流，并提供「一单多报」货物进出口报关等增值电子服务。在绿色化方面，政府已于2024年11月公布《绿色船用燃料加注行动纲领》，涵盖燃料供应、基建配套、港口减排等多个范畴，并正积极落实各项行动措施。2025年香港绿色船用燃料累计加注量已突破22万公吨，其中包括16次液化天然气加

注和110次生物柴油加注。我们亦于今年三月初分别在锚地及货柜码头进行首次绿色甲醇加注，让香港跻身能提供多种及多模式绿色船用燃料加注服务的主要港口之列。在智能化方面，葵青货柜码头多年来已采用计算机系统作中央资源调配及管理，码头营运商正逐步改造硬件设施以提升自动化水平，包括改造更多旧式起重机为遥距操作，以及引入更多无人驾驶电动内拖车。香港海运港口发展局辖下港口发展委员会正积极研究进一步推进香港货柜码头自动化的可行策略，以提升码头的整体营运效率。

在「提量」方面，政府近年积极建设通达内陆的「铁海陆江」立体联运体系，以拓展香港港口货物腹地，成果显著。港口营运商已开通不同的海铁联运线路，包括「渝深港图定班列」、「蓉深港图定班列」和「重庆-钦州-香港」海铁联运服务，透过货列将来自中西部地区的货物运至沿海港口，再透过驳船或其他班轮服务将货物中转至香港以接驳远洋船。在2025年香港海运周期间，西部陆海新通道营运平台、广西北部湾港以及香港两个货柜码头营运商亦签署了合作备忘录，推出一条连通四川、重庆、广西和香港的铁海联运精品航线。展望未来，运输及物流局将继续根据货源地和货量等因素，进一步拓展香港的货源腹地。同时，我们亦正紧密留意广西平陆运河于今年开通后对香港港口的影响，并会与业界共同研究如何把握平陆运河的机遇，为香港港口争取更多中转货物。

另一方面，政府现正分阶段落实善用葵青货柜码头外围港口后勤用地的建议，以配合港口及物流发展的需要，并会在2026-27年度继续有关工作。

自2015年起，政府优化以短期租约形式出租的葵青港口后勤用地的管理机制，以配合中小企物流企业的运作需要，相关条款包括把短期租约固定租期由3或5年延长至7年(视乎土地可供使用的情况而定)、取消在短期租约固定租期内可每3年重估租金1次，以及短期租约用地只能作一种主要用途。

我们会继续与相关部门合作，提供合适的港口后勤用地，作货柜堆场空间和驳船泊位，从而提升葵青货柜码头处理货物的效率。

此外，在港口后勤用地发展综合大楼作多层现代物流设施暨公众停车场、货柜存放和货物处理用途的相关可行性研究经已完成。我们已在葵青货柜码头周边物色了4幅具发展潜力的物流用地，首幅位于青衣的物流用地(即青衣市地段第202号)已于2025年2月透过公开招标形式售出。我们会按市场情况有序推出3幅位于葵青货柜码头附近的物流用地。

有关工作由运输及物流局现有人员执行，属于其常规职责，并无所涉开支的分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3204)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： ()
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

自政府推行「运输业输入劳工计划－航空业」以来，已有效纾缓航空公司及机场地勤服务业人力资源不足的问题，服务质素亦有所提升。就有关计划，请政府告知本会：

1. 现时透过计划输入指定十个工种的外劳人数，当中届满两年合约并申请续约而获批的数目；
2. 有鉴于机场地勤服务业表示仍然面对招聘困难，当局会否考虑增加输入航空业外劳的配额，如会，详情为何，并会否进一步简化申请程序，以缩短审批时间；如不会，原因为何，有何其他措施纾缓航空业人力资源不足的问题；及
3. 在2026至27年度内，运输及物流局会继续与机管局一同推行「运输业输入劳工计划－航空业」，有关工作的计划及涉及的资源为何？

提问人：梁进议员(立法会内部参考编号：39)

答复：

1. 政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划－航空业（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许香港机场管理局（机管局）的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

计划经过3轮申请后，6 300个配额已全数批出，而首批输入劳工的合约期已于2025年年底陆续届满。为确保机场运作和服务的持续性，运输及物流局及机管局于2025年7月起，容许雇主就续约事宜申请配额，以便与现有输入劳工安排续约。详情请参阅下表。

工种类别	2025年7月		2026年1月	
	申请续约 配额数目	批出续约 配额数目	申请续约 配额数目	批出续约 配额数目
1) 地勤人员	195	195	864	864
1) 机坪服务员	342	342	339	339
2) 机舱工作员	267	267	208	208
3) 飞机维修技工/ 技术员	19	19	7	7
4) 牵引车司机	226	226	130	128
5) 仓务处理员/ 货站服务员	91	91	118	118
6) 机械 / 升降 台操作员	130	130	106	106
7) 客户服务员	38	38	68	68
8) 飞机拖车司 机	19	19	5	5
9) 维修员	28	28	68	68
总数	1 355	1 355	1 913	1 911

2.

为确保航空业有足够人手，机管局及机场业界会继续举办本地招聘活动，推广航空业发展前景和就业机会；他们又会积极提升从业员的工作环境和福利，以挽留人才。为长远减低人手需求的压力，机管局亦正于机场服务上应用更多科技和智能技术。有关工作不涉及政府开支。

政府会参考机管局最新一轮机场人力资源调查结果、本地劳工市场的最新情况、计划的执行情况、持份者对计划的意见等多项相关因素，考虑计划的未来路向。

3.

计划的行政工作主要由机管局负责，不涉及政府开支。至于有关监督计划及审核输入劳工申请的工作由运输及物流局的整体拨款承担，因此没有所涉开支的分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0548)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案中近日公布《运输策略蓝图》，提出推展多项铁路、主要干道及智能绿色集体运输系统项目，包括北环线主线及支线、港深西部铁路（洪水桥至前海段）、北都公路，以及洪水桥 / 厦村智能绿色集体运输系统等工程。相关项目预计将于未来十年至十五年间陆续落成，涉及庞大公共资本开支。请告知本会：

（一）就港深西部铁路及其他跨境项目而言，请问是否已与内地相关部门就资金分担比例达成初步共识？若有，分担原则及比例为何？

（二）上述铁路及跨境项目是否会采用「铁路加物业」模式、土地发展收益抵销成本、专项债券、或其他公私营合作模式（PPP）融资？各模式所涉及的政府财政承担为何？

（三）请问是否已就北环线落成后对现有铁路网的整体客流分布进行详细运输需求预测；在北部都会区全面发展情景，预计东铁线及屯马线于繁忙时段的最高载客率分别为何？

提问人：梁子颖议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

- （一）政府一直因应每个铁路项目的建造和营运情况，以及其独特性及个别情况，审视每个铁路项目的推展和财务安排，亦会考虑善用市场力量推展项目。现时铁路项目主要采用「铁路加物业」模式推展；政府会因应项目的资金差额批出物业发展权，而铁路公司则会承担新铁路项目的设计、建造、营运和维修保养有关的商业风险，这安排行之有效。在这安排下，铁路公司会协调物业发展工程和铁路工程，让车站、车厂与物业发展之间发挥协同效应，亦提供诱因予铁路公司尽快完成铁路项目，以提升物业发展的价值。在有需要的情

况下，政府不排除使用或混合其他方式为新铁路项目提供财政支持。事实上，过往亦曾有铁路项目是以其他模式推展。

按照构建「轨道上的大湾区」的愿景，特区政府与深圳当局正继续透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」（专班），携手推展港深西部铁路（洪水桥至前海）（港深西部铁路）和北环线支线两个跨境铁路项目。为加强两地工作对接，两地政府早前亦在专班的框架下，设立「跨界轨道项目推展办公室」（办公室）和「法务小组」，推进跨境铁路项目的勘测、规划和设计等工作，以及研究和讨论两个项目所涉及的法律事宜。

路政署已于2025年年中开展港深西部铁路香港段的勘查及设计工作，现正进行设计和相关工地勘测工程、法定程序和财务评估等工作，过程中会对项目香港段的工程造价作出估算。关于分摊港深西部铁路建设成本方面，两地政府的初步共识是有明确属地的工程部分例如铁路站和隧道由两地各自按属地分担，而全线共享设施例如列车和信号系统则由两地平均分担。两地政府会继续透过专班和办公室商讨详细安排。

北环线项目（包括北环线主线及支线）透过「铁路加物业」模式由香港铁路有限公司（「港铁公司」）以拥有权方式推展，由港铁公司负责新铁路项目的财务、设计、建造、营运和维修保养，当中不涉及政府的工程拨款。运输及物流局与港铁公司于2025年7月签订北环线第一部分项目协议，当中订明政府给予港铁公司的财务资助为390.5亿元（按付款当日价格计算）。至于北环线第二部分，路政署正检视相关的详细规划及设计方案，稍后会订明所需的财务资助。

- （三）2023年，政府公布《香港主要运输基建发展蓝图》（下称《蓝图》），前瞻性地整合所有正在规划、设计及施工中的主要运输基建项目，宏观勾勒并提前布局策略性运输基建发展，满足至2046年及以后的运输及物流需求。根据已知的土地发展规划资料，《蓝图》已充分考虑北部都会区等主要规划发展区，以及全港现有各区的人口增长、就业和经济活动所带来的运输和物流需求，并按交通分析建议项目的推展优次。随着各个主要运输基建项目陆续落成，加上透过增加列车数目及提升系统，全面增加现有铁路网络的可载运量，预期本港的铁路及主要道路网络（包括屯马线及东铁线）将足以应付北部都会区的运输及物流需求。

此外，政府会继续督促港铁公司因应小区发展、地区人口增长、小区规划、增建车站等转变，密切监察各铁路线的乘客量，并透过多管齐下的措施改善人流和提升乘客出行体验，包括灵活调整列车服务、加强客流管理措施，及完善车站空间布局等，继续为小区提供安全可靠、高效的铁路服务。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2191)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府在2023年7月推出航空业输入劳工计划，适度容许与香港机场管理局有直接合约关系的航空业相关公司申请输入劳工，据报之前申请反应热烈，用尽全部配额。根据纲领3，局方将继续与机管局一同推行该计划；就此，可否告知该计开展以来，合共批核输入多少劳工？政府对相关航空业工种的人力短缺，有没有最新估算数字？未来有否打算加大劳工输入配额及扩大计划的输入工种？

提问人： 吴永嘉议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划—航空业（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许香港机场管理局（机管局）的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

计划经过3轮申请后，6 300个配额已全数批出，涵盖计划下所有10个工种。截至2026年1月，已被使用的配额中，共有5 373名输入劳工通过计划在港工作。

随着三跑道系统于2024年年底启用，香港国际机场的航班处理量及旅客人数将持续上升，预计机场所需的人手亦会逐步增加。机管局及机场业界会继续举办本地招聘活动，推广航空业发展前景和就业机会；他们又会积极提升从业员的工作环境和福利，以挽留人才。为长远减低人手需求的压力，机管局亦正于机场服务上应用更多科技和智能技术。有关工作不涉及政府开支。

政府会参考机管局最新一轮机场人力资源调查结果、本地劳工市场的最新情况、计划的执行情况、持份者对计划的意见等多项相关因素，考虑计划的未来路向。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0586)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第77段提到，政府在保障道路安全的前提下，正加速自动驾驶无人化、规模化发展，达致商业营运，并推动业界以香港平台开拓海外市场。就此，局方可否告知本会：

(一) 除航天走廊外，政府是否已就自动驾驶在更广泛限定区域（如北部都会区、科技园区或新发展区道路）的商业化试点制订具体推展时间表及财政预算？若有，可否列明本财政年度拟投放的专项资源或基金安排？

(二) 为推动本地企业实质参与自动驾驶产业链（包括车载AI芯片、光学雷达及传感器等等），政府是否有配套的税务优惠、政府采购优先安排或融资支持措施，以培育可持续的商业模式？

提问人：伍焕杰议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1. 政府一直透过政策支持、法规配合和财政资助三方面多管齐下，积极有序地推动自动驾驶车辆（下称「自动车」）在香港发展。新的自动车规管框架已于2024年3月实施，运输署同时发布《自动驾驶车辆测试及先导使用实务守则》（下称「守则」），列明测试和使用自动车的详细技术、安全和操作要求，以促进自动车测试及先导使用。截至2026年2月底，运输署共发出6个「先导牌照」，涉及62辆自动车，在6个不同地点（即北大屿山、西九文化区、南区数码港、九龙东启德发展区一带、机场「航天走廊」和港珠澳大桥香港口岸「转机停车场」）进行测试。

为落实《2025年施政报告》和《运输策略蓝图》推动自动车发展迈向更高台阶的愿景，全速引进和带动业界在小区展开测试与应用，以期迈向无人驾驶、规模化和商业营运，运输署署长已成立「自动驾驶车辆应用促进工作组」（下称「工作组」），跨部门联同业界推进相关工

作，包括审视个别自动车项目的进度，就自动车的测试地点及车辆类别，以及为配合自动车迈向商业发展所需要的牌证安排提供督导，研究合适的规管安排，准许自动车以个别试点形式，于特定范围内提供一定程度的商业服务，加快推动自动驾驶技术由研发测试阶段顺利过渡至实际营运，让更多市民接触及体验相关服务。

第一次工作组会议已于2026年3月17日举行，有关工作由运输署现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

2. 「智慧交通基金」资助本地机构或企业进行创新科技研究和应用，以推动智慧出行。截至2026年2月底，「智慧交通基金」管理委员会已批出5个自动车测试及9个与车联网技术相关和其他辅助的项目，总资助金额约1.7亿元，测试路段涵盖公共道路及不同应用场景，旨在提升自动车应付本港复杂路况的能力。透过智能交通基金的项目，政府、业界与学术界共同累积经验，加上跨部门协作，我们已吸引多家科技企业来港研发自动车及相关技术。

投资推广署一直广泛接触全球各地涵盖不同产业的企业，包括自动驾驶产业链相关公司，吸引并协助它们来港开设立或拓展业务。从策划到落实业务全程予以协助，为它们提供一站式及量身订制的支持服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0635)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第152段提出，政府在洪水桥 / 厦村新发展区预留约32公顷土地发展「现代物流圈」，并将于年内邀请业界提交发展意向书。就此，局方可否告知本会：

(一) 政府是否已完成该项目的成本效益分析？如有，请列明预计基建成本及经济回报估算。

(二) 若业界提交的发展意向不足以支持项目落实，政府是否已制定替代土地用途或调整方案？

提问人：伍焕杰议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

为配合现代物流业发展并打造香港成为以高价值货物和电商市场为主的可持续国际物流枢纽，政府于2023年10月公布《现代物流发展行动纲领》（《行动纲领》），引领香港物流业的未来发展方向。《行动纲领》指出香港的物流用地供应不足，引致租金成本上升，将影响香港作为区域物流枢纽的竞争力。考虑到稳定的物流用地供应对推动现代物流发展至为重要，《行动纲领》当中提出在北部都会区(北都)的新发展区内打造具不同功能的现代物流圈。同年，政府亦发表《北部都会区行动纲领》，勾划北都的发展蓝图，当中洪水桥 / 厦村新发展区位于北都的「高端专业服务和物流枢纽」区域，凭借「东进东出、西进西出」的跨境货运布局和邻近深圳湾口岸的优势，可成为现代物流重镇。因此，政府在洪水桥 / 厦村新发展区已预留约32公顷土地作现代物流圈的试点，应付业界对物流用地的长远需要，发挥群聚效应，以及促进智慧绿色物流在香港的持续发展。相关规划研究结果已于2026年1月公布。

洪水桥物流圈会以「企业为本」的方针发展。由于洪水桥物流圈涉及多幅用地，政府在推出个别地块前，会邀请业界提交发展意向书，以了解市场意向，包括项目的经济效益、推展及财务安排等。政府会在考虑业界意向后，制订相关用地的条款及发展模式，以配合业界的发展需求。视乎业界的兴趣和意见，我们会制订合适的发展条件（包括土地用途、建筑要求、批地方式、财务安排等），以及推地时间表等。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1506)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： ()
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就预算案提及洪水桥 / 厦村新发展区的智能绿色集体运输系统项目预计今年招标，就此请告知本会：

- 1.项目招标及预计工程时间表为何？其整体施工时间表及相关开支预算为何？
- 2.根据早前政府研究结果，整个洪水桥 / 厦村及元朗南系统走线全长约16公里，服务约30万居住人口，并将分阶段投入服务。请问政府目前对两个阶段的预计落成及投入服务日期为何？
- 3.在推展智能绿色集体运输系统的同时，政府会否同步检视及评估相关现有铁路车站（如洪水桥站、天水围站、朗屏站等）之承载能力、公共运输交汇处及其他配套设施的需要，以确保不同运输模式之间能无缝衔接？

提问人：谭镇国议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

拟建洪水桥 / 厦村新发展区智能绿色集体运输系统全长约16公里。为配合新发展区不同阶段发展的交通及运输需求，政府会分阶段推展系统。拟建系统的第一阶段全长约4.5公里，拟设7个车站，连接泥围和洪水桥 / 厦村新发展区内已规划的住宅区、企业和科技区、现代物流圈及产业园。

政府目前正就系统的第一阶段进行详细设计，并同步检视相关工程开支预算。政府目标是于今年下半年为第一阶段项目招标，及于2027年批出项目合约，期望于2031年或之前通车，以配合洪水桥 / 厦村新发展区的第二期发展需要。我们亦会继续规划及分阶段推展系统余下部分，以配合洪水桥 / 厦村及元朗南新发展区不同阶段发展的交通及运输需求。

系统的走线设计会配合现有或拟建道路/公共运输交汇处和铁路车站的布局，务求令系统完善衔接不同运输模式，致力提供智能和高效的出行体验。就第一阶段规划而言，系统会连接轻铁泥围站、兴建中的屯马线洪水桥站及规划中的港深西部铁路（洪水桥至前海），转车站会有行人连接通道接驳上述车站，为市民提供便捷的接驳交通服务，以出行至全港各区。

整体而言，屯马线（包括其车站的承载力）可以满足洪水桥 / 厦村新发展区主要人口入住的交通需要。政府与港铁公司亦一直密切监察各铁路线的列车服务，并按乘客量变化及实际情况，适时透过多管齐下的措施，包括增加列车班次、灵活调整列车服务、加插短途列车服务及加强客流管理等，以改善人流及提升乘客出行体验。此外，按现时规划，洪水桥站附近将建设运输交汇枢纽，便利市民换乘不同公共交通。运输署会参考相关交通顾问报告，研究加强区内公共交通服务(如专营巴士路线)以配合乘客需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1511)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就宠物友善政策方面，请告知本会：

1. 当局是否有计划修例（例：《香港铁路附例》第28条），容许乘客携带宠物乘搭各种公共交通工具？如有，修例时间表为何？如没有，原因为何？
2. 鉴于港铁及专营巴士均曾举办试行计划，宠主反应热烈，当局有否向各公共交通工具营运公司，咨询容许乘客携带宠物乘搭的意见及意向？相关回应是否正面？
3. 当局有否评估若容许乘客携带宠物乘搭公共交通工具，预计可额外带来多少乘搭人次及车费 / 票务收益？

提问人：谭镇国议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

现时，不同的公共交通服务就是否容许动物搭乘有不同的规定。就港铁、公共小巴、渡轮和的士而言，其营办商和的士司机可酌情决定是否容许动物乘搭。港铁公司于2025年5月1日起，容许乘客在符合指定规则的情况下，于周末及公众假期携带猫狗乘搭轻铁；亦曾于2026年3月举办特别活动，容许符合资格的参加者携带宠物狗乘搭重铁。

至于专营巴士方面，现时乘客不得携带动物乘车（陪同失明人士乘车的领行犬除外）。个别专营巴士营办商则透过非专营巴士服务形式，提供宠物巴士服务。

我们留意到有意见希望放宽携带宠物乘搭公共交通工具的规定，同时亦有乘客担忧有关建议或对公交运作带来影响。在考虑是否允许乘客携带宠物使用公共交通服务时，营办商需要综合考虑多方面因素，以平衡宠物主人的需求与其他乘客的舒适和安全，当中包括各种公共交通工具的实际营运

情况、车厢的空间、座位的分布和载客量、宠物相关突发情况的处理，以至对其他乘客可能产生的影响等。

政府会继续小心聆听不同持份者和乘客的意见，并且和不同的公共交通营办商保持沟通，以持续检视和评估，并确保其服务能妥善照顾和平衡不同乘客的需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1512)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

局方在「陆路及水上交通」纲领中提及，将提交法例修订建议，规管电动可移动工具的使用，以提供有效且安全的短途出行选项。政府可否告知本会：

- 1.现时相关最新进展及该等工具的认证标准进展详情为何？预计何时会将修订提交到立法会审议？
- 2.鉴于不时发生爆炸及伤人意外，立法前当局有否计划加强执法及宣传？如有，是否涉及额外开支？

提问人：谭镇国议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

- (1) 政府一直以来对推动绿色出行的新科技秉持开放态度，同时非常重视道路安全。我们留意到电动可移动工具在世界各地日趋普及。我们计划在今年提出规管建议和条例草案，以期容许并规管使用电动可移动工具，作为有效的首／尾程短途出行方案，同时配合新发展区的单车径发展，成为个人绿色低碳出行的又一选择。

为确保电动可移动工具的产质量素及安全，运输署和香港生产力促进局经参考不同地区的做法，正拟订一套产品认证机制。这套机制将要求由认可的认证机构，评估各型号电动可移动工具是否符合由运输署订定的技术规格，包括电机要求。获认证的产品会贴上二维码认证标签，方便市民及执法人员辨识。就此，运输署已征询不同持份者，包括制造商、供货商、使用者团体、测试实验室、专业学会、立法会交通事务委员会、曾进行试验安排的相关区议会，以及交通咨询委员会的意见，以制订切实可行、保障安全的机制和标准，运输署亦正与生产力促进局推

行仿真认证安排，邀请业界参与，吸收试行经验，以优化认证规定和安排。

- (2) 运输署一直联同道路安全议会及警务处透过不同的渠道，例如刊物、网页及社交媒体等，向公众宣传有关道路安全和使用电动可移动工具（包括电池消防风险）的讯息。警务处不时展开行动，针对非法使用电动可移动工具严厉执法，确保道路安全。我们会继续透过宣传及教育工作，加强市民的安全意识。有关宣传的开支将由现有拨款承担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1908)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

《预算案》演辞第142段提到，香港国际机场东莞空港中心第一期的海空联运码头已完工，余下工程将于年内完成，目标在明年上半年投入运作。就此，当居可否告知本会：

- 1.香港国际机场东莞空港中心第一期的海空联运码头投入运作初期是否涉及额外人手及资源？如是，有关工作的人手编制为何？
- 2.香港国际机场东莞空港中心第二期的工作时间表为何？
3. 有鉴于《预算案》演辞第208段提到「渔业持续发展基金」会增设本地渔产品加工设施。当局会否加强与渔农自然护理署的沟通合作，研究在香港国际机场东莞空港中心增设渔产品冷链加工及物流设施，配合和善用东莞空港中心第二期的冷链货物服务等配套，协同推动本港远洋渔业发展，同时强化机场服务和竞争力？

提问人：陈祖恒议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

香港机场管理局（机管局）正积极发展香港国际机场与东莞之间的「海空货物联运」模式，为大湾区货物提供更无缝、便捷的国际空运网络，进一步发挥香港的空运中转枢纽功能。

机管局正分阶段推展「香港国际机场东莞空港中心」（空港中心）第一期永久设施，目标让空港中心在2027年4月1日投入商业试运行，并于6月1日正式投入运作，逐步达至每年可处理达100万吨货量。机管局亦已开展空港中心第二期的前期研究工作，引入更多高增值物流、跨境电商及快件服务设施。

同时，机管局正与东莞市政府积极推进在空港中心处理不同种类的货物。其中，冷链货物服务已于今年第一季度开展，冰鲜水产品可利用空港中心经香港进口大湾区。

有关项目由机管局推展，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2060)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

《预算案》第225段提及洪水桥的智能绿色集体运输系统将于今年招标。惟对于工作人口达2万6千人的科学园，往返大学站的交通配套严重不足。就此，当局可否告知本会：

- (a) 过去3年，运输署接获科学园及白石角公共交通不足的投诉宗数为何；
(b) 针对科学园园方提出自费加开穿梭巴士的申请，当局会否考虑批准相关申请？如会，详情为何；如否，原因为何；
(c) 既然洪水桥可引入新型运输系统，当局会否尽快启动连接科学园、白石角及大学站的「智能绿色集体运输系统」可行性研究？如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：黄永威议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

- 1) 过去3年，运输署接获关于科学园及白石角公共交通水平的投诉数字如下：

	2023年	2024年	2025年
投诉数字	98	97	91

- 1) 运输署不时接获由雇主提供运载其雇员往来科学园的非专营巴士服务申请。在接获有关申请后，运输署会考虑一篮子因素，包括拟办服务的费用是否由雇主全数支付、拟办服务的工作地点是否远离铁路车站及公共运输交汇处，以及拟办服务的乘客是否只限于有关雇主的雇员及对路面交通的影响等。运输署现时已批准超过60条雇员服务往来科学园与全香港共88个不同地点。如接获新申请，运输署会继续按上述机制审批。

除以上获批的雇员服务外，现时已有27条专营巴士及8条专线小巴路线服务科学园，当中6条专营巴士及1条专线小巴路线前往或途经大学站。运输署亦一直与公共运输服务营办商按乘客需求加强服务，以满足科学园工作人口的交通需求。

- 2) 政府相关政策局及部门正积极与香港铁路有限公司（「港铁公司」）跟进白石角综合发展项目，包括在现有东铁在线加建新铁路站、重置教育大学运动中心到本部校园附近、以及利用重置教育大学运动中心后释出的土地连同附近适合作住宅发展的用地提供房屋和配套设施。白石角综合发展项目的筹备工作已处最后阶段，政府会继续与港铁公司紧密协商，待完成内部程序后会尽快向外公布，交代发展项目的整体建议。新铁路站的规划一直按计划同步进行，目标是在2033年或之前开通新铁路站。

在考虑是否为个别地区引入智能绿色集体运输系统或类似的中型运输系统时，我们须综合考虑多项因素，包括该区的预计乘客需求和出行模式、建造系统和相关车厂设施所需的空間、对地区规划以至环境的影响、系统的载客量、会否与其他公共交通服务重迭，以及建造和营运的成本效益。我们认为按照目前白石角一带的发展规划，规划中的铁路站辅以其他路面公共交通工具，应足以提供适切的区内和跨区公共交通服务。目前，我们没有计划在白石角一带兴建智能绿色集体运输系统。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0597)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据财政司司长在演辞第148段提及，为发展香港成为绿色船用燃料加注及贸易中心，涉及的政府资助约3400万元，请告知本会：

- (1) 这3400万资助金具体用于什么用途？各部分分配占比分别是多少？
- (2) 预计该笔投入能吸引多少船舶在港加注？
- (3) 如何测算该产业年内为香港带来的直接及间接经济产值？

提问人：吴英鹏议员(立法会内部参考编号：39)

答复：

航运业脱碳已成全球趋势。国际海事组织于2023年订立目标于2050年前后实现国际航运净零碳排放。航运业界已开始转用低碳甚至零碳的绿色船用燃料，作为最有效的减排措施。

为巩固在绿色航运时代的竞争力，香港必须把握国际趋势，发展绿色船用燃料加注能力。为此，政府于2024年11月15日公布《绿色船用燃料加注行动纲领》（《行动纲领》），透过订立明确的策略和行动，推动把香港发展成为绿色船用燃料加注和贸易中心。政府正全力落实各项行动措施，并在2026-27财政预算案宣布，落实当中的两项措施，包括为使用或运载绿色燃料的船舶提供港口费减免及向在港注册的绿色燃料船舶提供优惠。

就此，政府将在2026年年中起，为在香港使用、运载及／或加注指定的绿色船用燃料的远洋船提供25%或50%的港口费用减免，为期3年，涉及的总开支为1,070万元。有关措施将可降低船舶在香港进行绿色船用燃料加注的成本，预计在3年期内可吸引超过1 000次相关船舶来港停靠或加注绿色船用燃料。

政府亦将同时推出为期 3 年的绿色船舶注册优惠计划，为使用绿色船用燃料的香港注册船舶（包括现有及新注册船舶）每年提供 60,000 元的奖励，涉及的总开支为 2,320 万元。优惠计划有助进一步推广香港船舶注册处的绿色船队品牌，提升香港在国际航运界的竞争力。预计在 3 年计划期内可吸引约 100 艘新绿色燃料船舶来港注册，约占全球同期新增绿色船舶数目的四分之一。

上述措施将提升绿色船用燃料加注量，吸引更多绿色船舶在香港注册，加快建设香港的绿色船用燃料加注中心。加注量增加将进而吸引绿色船用燃料加注供应链的其他参与者，如燃料供货商、加注营运商和贸易商，在香港建立和扩展其业务，对香港发展完善的绿色船用燃料加注产业链有提振作用。绿色燃料加注及贸易活动在港集聚，将进一步推动航运、金融、贸易及法律等高增值专业服务发展，巩固提升香港作为国际航运中心、国际金融中心及国际贸易中心的协同优势，为本地经济注入新的增长动力。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2324)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据财政司司长在演辞第143段提及，政府全力推进物流业智慧化转型，并同时拓展货源腹地以争取更多中转货物，请告知本会：

- (1) 2026/27年度用于物流业智慧化转型的专项拨款为多少？资金将分配至哪些具体航运配套项目？
- (2) 预计通过物流业智慧化转型，港口货物处理效率能提升多少百分比？
- (3) 2026/27年度将会计划拓展哪些货源腹地？

提问人： 吴英鹏议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

(1)

为打造香港成为国际智慧物流枢纽，财政司司长于《2026-27财政预算案》宣布政府年内会推出「未来智慧物流加速计划」(「加速计划」)，促进业界转型和物流数据互联互通，增加物流业竞争力。「加速计划」将会设于「第三方物流服务供货商资助先导计划」(「先导计划」)下。「加速计划」按「先导计划」的现行规定，申请企业须为按照《商业登记条例》(第310章)在香港登记的非上市企业，并在香港有实质第三方物流服务业务运作，其业务也须与进出口物流服务有关。政府正在拟定「加速计划」的其他细节，并会在稍后公布计划详情。政府会与物流业界保持紧密沟通，确保计划能切合业界需要，促进业界转型和物流数据互联互通，从而增加物流业竞争力。

(2)及(3)

为巩固提升香港作为国际航运中心的地位，政府致力透过「提质提量」的策略增加香港港口的竞争力。

在「提质」方面，政府确立了「数字化」、「绿色化」及「智能化」为具体发展策略，目标是建设世界级的绿色智慧港口，确保香港能紧贴全球航运趋势，持续联通国际，为航运企业提供难以取代的港口服务。

在数字化方面，政府于2025年3月获立法会批准拨款2.1508亿元，用以全面构建及推行港口小区系统。系统已于2026年1月推出供业界使用，提供货物追踪功能，联通海、陆、空运输信息，以数字化方式打通贸易流和资金流，并提供「一单多报」货物进出口报关等增值电子服务。参考荷兰的成功经验，当地的港口小区系统(Portbase)为企业提升效率并带来可观的经济效益，累计每年为当地企业提供的增加价值超过3亿欧元。我们预计港口小区系统具潜力为香港的航运及物流业界带来相若的经济效益。运输及物流局正与香港金融管理局及银行业界合作，共同探索如何运用系统内以区块链技术记录的货流数据，以提升香港的贸易融资业务效率，协助金融机构及中小企减低信贷成本及审批时间。

在智能化方面，葵青货柜码头多年来已采用计算机系统作中央资源调配及管理，码头营运商正逐步改造硬件设施以提升自动化水平，包括改造更多旧式起重机为遥距操作，以及引入更多无人驾驶电动内拖车。香港海运港口发展局辖下港口发展委员会正积极研究进一步推进香港货柜码头自动化的可行策略，以提升整体营运效率。

在绿色化方面，政府已于2024年11月公布《绿色船用燃料加注行动纲领》，涵盖燃料供应、基建配套、港口减排等多个范畴，并正积极落实各项行动措施。2025年香港绿色船用燃料累计加注量已突破22万公吨，其中包括16次液化天然气加注和110次生物柴油加注。我们亦于今年3月初分别在锚地及货柜码头进行首次绿色甲醇加注，让香港跻身能提供多种及多模式绿色船用燃料加注服务的主要港口之列。

政府深信透过上述措施，将能全面提升港口运作的效率与可靠性。由于有关成效将体现在整体供应链的顺畅运作及业界竞争力的持续增强之上，所以实质的效率提升难以单一量化指标衡量。

在「提量」方面，政府近年积极建设通达内陆的「铁海陆江」立体联运体系，以拓展香港港口货物腹地，成果显著。港口营运商已开通不同的海铁联运线路，包括「渝深港图定班列」、「蓉深港图定班列」和「重庆-钦州-香港」海铁联运服务，透过货列将来自中西部内陆地区的货物运至沿海港口，再透过驳船或其他班轮服务将货物中转至香港以接驳远洋船。在2025年香港海运周期间，西部陆海新通道营运平台、广西北部湾港以及香港两个货柜码头营运商亦签署了合作备忘录，推出一条连通四川、重庆、广西和香港的铁海联运精品航线。展望未来，运输及物流局将继续根据货源地和货量等因素，到访其他内陆省市，以进一步拓展香港的货源腹地。同时，我们亦正紧密留意广西平陆运河于今年开通后对香港港口的影响，并会与业界共同研究如何把握平陆运河的机遇，为香港港口争取更多中转货物。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0137)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就绿色航运和智慧物流，请告知本会：

《2026-27财政预算案》演辞第151段提出，推出「未来智慧物流加速计划」，预留3,000万港元，目标受惠物流企业数目为100家。请问每间企业的资助上限为何？申请计划的企业资格详情为何？

提问人：姚祖辉议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

为打造香港成为国际智慧物流枢纽，财政司司长于《2026-27财政预算案》宣布政府年内会推出「未来智慧物流加速计划」(「加速计划」)，促进业界转型和物流数据互联互通，增加物流业竞争力。「加速计划」将会设于「第三方物流服务供货商资助先导计划」(「先导计划」)下。「加速计划」按「先导计划」的现行规定，申请企业须为根据《商业登记条例》(第310章)在香港登记的非上市企业，并在香港有实质第三方物流服务业务运作，其业务也须与进出口物流服务有关。政府正在拟定「加速计划」的其他细节，并会在稍后公布计划详情。政府会与物流业界保持紧密沟通，确保计划能切合业界需要，促进业界转型和物流数据互联互通，从而增加物流业竞争力。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0920)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通
(3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

财政拨款由2025-26修订234.4百万元增至2026-27年度的264.5百万元（增加12.8%）。就此，请告知本会：（1）此增幅涉及低空经济措施及智能绿色集体运输系统的预算分别为何？（2）预计用于监督公共交通费用补贴计划的财政拨款为何？会否将随着公共交通补贴费用的增加而同比例增加，以及实施监督系统后是否能有效遏制滥用公共补贴的行为？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

- (1) 有关增幅不涉及智能绿色集体运输系统的预算。至于低空经济方面，现时运输及物流局主要以现有资源及人手进行推动低空经济发展的相关工作。「发展低空经济工作组」会在今年草拟「发展低空经济规划行动纲领」，并会继续审慎评估相关资源需求和分配。
- (2) 政府在2019年推出公共交通费用补贴计划（补贴计划），旨在为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。现时，政府会就市民每月超出500元的公共交通开支提供三分之一的补贴，每月的补贴上限为400元。运输及物流局负责监督公共交通费用补贴计划的实施情况，而运输署则负责具体执行工作，包括实施监察措施以减少补贴计划被滥用的情况。

由于市民在补贴计划下须自行承担大部分的公共交通开支，而补贴计划亦设有每月补贴上限，相关设计已有助减少滥用的情况。与此同时，运输署亦采取一系列监管措施，以确保公帑运用得宜及减少滥用情况。每个参与补贴计划的公共运输营办商均须制定审计准则，以加强内部

监控，并须每年向政府提交由独立审计师按照香港会计师公会颁布的相关准则所拟备的鉴证报告。除此之外，政府采取的监管措施亦包括进行定期运输调查以收集有关服务的营运数据及乘客数据、审核营办商提交的营运数据，以及核对收费系统的事务历史记录等。在2023-24至2025-26三个财政年度，运输署平均每月都会进行约90至170次实地视察及运输调查，期间并无发现滥用补贴的个案。

运输调查除外，有关补贴计划的监督和具体监管工作由运输及物流局和运输署现有人员执行，涉及的人手及开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0885)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

本年度《预算案》提及，政府当局会维持和进一步发展香港的国际及区域航空中心地位，措施包括扩展航空网络。请告知本会：

1. 请列出机管局2024年6月推出的「航空网络拓展计划」,至今吸引了多少家航空公司开展新航线、增加现有航班班次，以及新增多少个航点，该计划是否会持续推行？
2. 除了利用机管局资源之外，政府当局有何措施鼓励航空公司复办或开办新航线，以及加强宣传香港国际机场中转功能，如有，详情及预算为何，若否，原因为何；
3. 当局是否掌握2025年全球主要国际机场对飞机乘客及航空公司使用机场的收费概况，以评估香港国际机场的竞争力，详情为何？
4. 请详细表列出现时来往香港的全球航点数目、航点目的地、提供香港航班的航空公司数目和航班班次，并与2019年的数据作比较？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：43)

答复：

1.及2.

政府一直联同香港机场管理局(机管局)策略性地透过外展队、奖励计划及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司开拓新的航点和增加航班。例如，机管局于2024年6月推出「航空网络拓展计划」，提供财政诱因鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，而计划至今已吸引36间航空公司，开办82条新航线及为现有14条航线增加了航班班次。上述计划开支由机管局承担，不涉及政府开支。

同时，本地航空公司积极响应政府要求开展及增加航班，以支持香港的整体发展。继去年开展来往美国达拉斯、意大利罗马、德国慕尼黑、比利时

布鲁塞尔、印度海得拉巴、澳洲阿德莱德及开恩兹、新西兰基督城、中国内地大同、恩施、桂林、张家界、乌鲁木齐、海拉尔、义乌、常州、西安、泉州、丽江、贵阳、徐州及长沙等的直航客运服务后，今年稍后将开通来往美国西雅图的直航航班，亦会增加来往澳洲及亚洲其他城市的航班。

3.

机管局一直根据市场化原则厘定机场收费水平。目前，1所航空业界权威的国际独立顾问公司会不时就全球主要国际机场的收费进行调查。最近于2025年的调查报告涵盖全球约50个主要国际机场，香港国际机场的整体机场收费排名属中等水平，整体收费更普遍低于国际多个枢纽机场，包括伦敦希斯路机场、阿姆斯特丹史基浦机场、新加坡樟宜机场等。机管局会继续密切留意市场发展，并就机场收费作定期检讨。

4.

疫情前，约120家航空公司提供航班来往香港国际机场与全球约220个航点。现时，有接近140家航空公司提供航班往来香港国际机场与全球约220个航点。疫情前及现时每周往来香港的空运航班数目分别载于附件一及附件二。

**疫情前每周往来香港的空运服务
(2019年1月27日至2月2日的航班资料)**

往来香港的客运服务

地区	航班数目
中国内地	861
日本	456
台湾	410
泰国	264
南韩	196
菲律宾	177
美国	144
新加坡	140
澳洲	120
马来西亚	112
越南	105
印度	88
印度尼西亚	84
英国	66
阿拉伯联合酋长国	49
加拿大	46
柬埔寨	35
新西兰	31
德国	19
南非	17
法国	17
俄罗斯	15
缅甸	15
卡塔尔	14
荷兰	14
瑞士	14
芬兰	12
以色列	11
意大利	11
西班牙	8
文莱	8
尼泊尔	8
埃塞俄比亚	7
马尔代夫	7

地区	航班数目
巴林	7
斯里兰卡	7
关岛	6
土耳其	6
北马里安纳岛	6
蒙古	6
斐济	5
丹麦	5
爱尔兰	4
比利时	4
约旦	4
孟加拉国	4
巴布亚新几内亚	3
埃及	3
哈萨克斯坦斯坦	3
毛里裘斯	2
总数	3 656

往来香港的货运服务

地区	航班数目
美国	526
中国内地	158
阿拉伯联合酋长国	104
日本	101
德国	94
印度	82
台湾	78
新加坡	70
南韩	67
越南	57
俄罗斯	45
卡塔尔	44
卢森堡	44
泰国	39
马来西亚	37
孟加拉国	31
哈萨克斯坦斯坦	23
阿塞拜疆	22
埃塞俄比亚	18
巴林	17
沙地阿拉伯	17
意大利	16
比利时	16
土耳其	16
墨西哥	15
菲律宾	13
澳洲	12
法国	9
英国	8
荷兰	4
印度尼西亚	4
斯里兰卡	3
科威特	3
波兰	3
匈牙利	3
加拿大	2
阿曼	2
柬埔寨	2

奥地利	2
关岛	1
约旦	1
乌兹别克	1
西班牙	1
总数	1 811

现时每周往来香港的空运服务
(2026年1月25日至1月31日的航班资料)

往来香港的客运服务

地区	航班数目
中国内地	817
日本	449
台湾	351
泰国	206
菲律宾	175
南韩	158
越南	129
澳洲	108
美国	101
新加坡	92
马来西亚	90
印度	59
印度尼西亚	56
英国	49
加拿大	38
阿拉伯联合酋长国	35
柬埔寨	26
新西兰	22
德国	18
瑞士	15
卡塔尔	14
法国	14
荷兰	11
土耳其	10
尼泊尔	8
埃塞俄比亚	7
芬兰	7
沙地阿拉伯	7
蒙古	7
南非	7
意大利	7
斯里兰卡	7
文莱	5
巴布亚新几内亚	4

地区	航班数目
比利时	4
孟加拉国	4
西班牙	4
斐济	4
老挝	3
俄罗斯	3
北马里安纳岛	2
总数	3 133

往来香港的货运服务

地区	航班数目
美国	397
阿拉伯联合酋长国	163
马来西亚	150
德国	147
日本	126
中国内地	114
台湾	95
南韩	94
卡塔尔	82
新加坡	61
越南	60
印度	60
土耳其	59
卢森堡	58
泰国	43
阿塞拜疆	42
菲律宾	36
巴林	33
沙地阿拉伯	30
英国	30
法国	29
澳洲	28
意大利	26
比利时	25
埃塞俄比亚	24
墨西哥	23
印度尼西亚	18
荷兰	13
哈萨克斯坦	12
以色列	11
孟加拉国	10
匈牙利	7
西班牙	6
埃及	6
加拿大	5
挪威	3
柬埔寨	2
科威特	2

地区	航班数目
约旦	2
阿曼	1
关岛	1
新西兰	1
总数	2 135

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0886)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运物局本年度的主要职责，包括：继续协助机管局推展三跑道系统项目，以及分阶段启用三跑道系统的客运设施，请当局告知本会：

1. 请分别列出最近三年，机场旅客总数、本地、内地及其他访港旅客数量、过境及中转旅客数量；
2. 请列出最近三年，过境旅客与中转旅客的数量分别为何；
3. 请列出最近三年，有多少来自大湾区的旅客使用香港国际机场；
4. 请列出最近三年，旅客透过城市候机楼、陆路口岸、海天中转码头、高铁来港，并使用香港国际机场中转的旅客数字。

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：44)

答复：

1.至3.

根据香港机场管理局（机管局）提供的数据，在2023至2025年，香港国际机场的总旅客量及相关旅客分布表列如下：

表一

年份	旅客量（万人次）				
	抵港 / 离港旅客			过境及 中转旅客	总旅客量
	本地旅客	内地旅客	其他旅客		
2023	1 772	530	843	804	3 949
2024	2 153	729	1 279	1 141	5 302
2025	2 187	798	1 483	1 630	6 097

注一：抵港 / 离港旅客以旅客持有的护照作划分。

注二：过境及中转旅客是指以航空方式经香港国际机场过境及中转的旅客；而以多式联运模式经香港国际机场中转的旅客则计入抵港 / 离港旅客当中。

注三：2025年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

在2023至2025年，来自大湾区城市抵港 / 离港的内地及其他旅客分别为约582万、952万及1 089万人次。

4.
根据机管局提供的资料，在2023至2025年，经陆路口岸及铁路口岸出入境香港并使用香港国际机场来往世界各地的旅客量表列如下：

表二

	旅客量（万人次）	
年份	经陆路	经铁路
2023	349	88
2024	582	133
2025	677	161

注：2025年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

另外，在2023至2025年，使用海天中转码头的旅客量分别为47万、68万及71万人次。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0016)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府表示运输署多个部门正积极利用AI及相关科技，推动数智化，以提升公共服务水平，将研究建立结合大数据分析和AI的交通管理平台，更全面掌握交通实况及提升管理效率。就此，当局可否告知本会：

1. 预计2026-27年度为建立交通管理平台投入的人手编制及开支为何；请告知建设该平台的时间表和覆盖范围为何；
2. 当局会否设立绩效指标以监督交通管理平台成效，包括挤塞指数下降、行车时间缩短、信号配时优化率等，并定期向立法会汇报；及
3. 为推动自动驾驶技术发展及与国际接轨，当局会否考虑在北部都会区的合适路段(例如新发展区内的新建道路)尽快试行自动驾驶车辆的商业营运，以累积实证数据与运作经验？若会，具体的时间表及试点范围为何，若否，原因为何？

提问人：卜国明议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 运输署善用大数据分析及人工智能技术，提升运输网络的整体效率，并计划于2026年展开有关建立「交通管理平台」的研究，筹备推行区域性试点应用。

以上关于「交通管理平台」的研究包括以下工作：研究如何整合现有多个系统、数据和作业流程，以配合平台日后的功能；订定平台开发和营运在功能、数据和技术上的各项要求；建议推展平台的整体策略、具体技术方案和在不同地区推行的时间表，及估算长远建立整个平台的总成本。此外，运输署会在合适地区推行区域性试点应用及检视应用成

效。以上研究和试点应用的开支估算为6,200万元。由于推展上述事项涉及整合多个现有交通管理系统，需要协调公共交通营办商及其他部门间数据互换等额外工作，运输署将在2026-27至2030-31年度开设两个有时限的公务员职位，包括1名高级运输主任和1名电子工程师 / 助理电子工程师。至于研究所需的其他人手，运输署将透过内部资源调配，由现有运输署人员执行。

2. 于上述研究内，运输署会筹备区域性试点应用，评估「交通管理平台」在提升交通管理效率和运输服务水平的成效。研究预计于2026年展开，期间运输署会研究「交通管理平台」在香港不同地区应用的可行性，并考虑如何设立合适的绩效指标。政府会适时就「交通管理平台」研究的成果向立法会汇报。
3. 北部都会区为香港自动车发展带来无限机遇，凭借其前瞻性的规划、丰富的土地资源、跨境合作潜力、政策支持及社会需求，具备条件成为香港推动自动驾驶技术的其中一个理想试点。政府将会积极推动于北部都会区引进多情景供自动驾驶测试及应用，例如营运商可考虑推行区域之间的接驳，连接新发展地段与交通枢纽，发挥自动驾驶车辆在科技和物流产业上的作用；以及作跨境通行测试，促进自动驾驶车辆一并学习和适应内地与香港驾驶模式。

运输署署长主持的「自动驾驶车辆应用促进工作组」于2026年3月举行首次会议，正透过跨部门联同行业持分者推进相关工作，并专责审视个别自动车项目的进度与需求，就自动车的测试地点及车辆类别，及为配合自动车迈向商业发展所需要的牌证安排提供督导，也会订立自动车的长远发展路线图，研究包括促进自动车在北部都会区的发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0017)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在该网领下的二零二六至二七年度需要特别留意的事项中当局指出，会继续令香港更「易行」，包括监督各项与提升「易行」度相关工程计划的推进及检视工作，例如行人环境改善计划，就此，政府可否告知本会：

1. 新增15个对角行人过路处路口的落实时间表为何；当局以何种标准筛选路口，如何确保在延长行人绿灯下，不显著影响车流效率；
2. 有关扩展计划涉及路口重划、信号时相重调、设施安装、标识优化等工程，在2026-27年度财政预算案中，相关人手编制及开支为何；及
3. 当局会如何评估设置成效，包括行人通行时间节省、路口拥堵改善、安全风险控制等，并建立调整机制？

提问人：卜国明议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

1. 在评估个别路口是否适宜加设对角行人过路处时，运输署会平衡不同道路使用者的需要，并小心考虑个别路口的交通情况，包括行人对角横过路口的需求、路口的车流和人流、过路距离和所需时间等，以确保设立对角行人过路处后有关路口仍能维持足够的车辆通行能力，避免因路口的车辆通行能力不足，使等候通过路口的车辆累积，甚至令车龙延伸至其他路口，影响经过的车辆及使用公共交通的乘客。

就新增的15个对角行人过路处路口，运输署已联同工程部门开展相关的规划和设计工作，预计于2026下半年起分批启用。

2. 加设对角行人过路处相关的工程项目预算为1,000万元,将由基本工程储备基金开支总目706项下的整体拨款分目6100TX支付,预计15个路口于2026-27及2027-28年度的工程费用分别约为400万元及600万元。

人手编制方面,有关加设对角行人过路处的规划、设计和落实工作由运输署及相关工程部门的现有人员执行,所涉资源并无分项数字。

3. 运输署预期完成该15个对角行人过路处后,行人以对角方式横过马路的步行距离及时间,将会较原来直角过路平均缩短约三成,便利对角过路的行人。由于对角过路的距离比传统过路处的距离长,加设对角行人过路处需相应延长行人绿灯时间,可能令路口的车辆通行时间相应减少。因此,当对角行人过路处启用后,运输署会继续密切留意相关路口的交通情况,并在有需要时适当地调整灯号设定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0018)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在此纲领下，政府指出会继续推行切实可行的措施，以改善交通管理和纾缓道路交通挤塞，就此，政府可否告知：

1. 鉴于有意见认为香港部份新发展区(以西九龙为例)的路口设计过于保守，路口过大且「全红灯」时间过长，造成不必要的交通延误，运输署会否全面检讨现行灯控路口的时相设计，特别是在非繁忙时段，适度压缩「全红时间」，减少对社会资源的浪费；及
2. 当局会否研究在新发展区或合适路口，广泛引入「右转待转区」，并参考国际做法(如内地及北美)，在安全前提下研究允许左转车辆谨慎通过(即「缓慢滑行」或「让线后通过」)的可行性，以提升路口通行能力？

提问人：卜国明议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 运输署在规划及设计交通灯控制路口(「灯控路口」)时，会综合考虑多项交通因素，包括灯控路口附近的交通布局、现时及预计未来的行车及行人交通需求、以及车辆的转向需求等。灯控路口的设计(包括路口布局及灯号设计)均会符合相关设计标准及道路安全指引，令灯控路口既可满足使用者的交通需要，同时保障道路安全。

为确保灯控路口安全运作，交通灯号设计须于前一阶段行车绿灯完结后与随后阶段绿灯开始前，预留足够的绿灯信号间隔时间，目的是让在前一阶段获放行的车辆及 / 或行人可以安全离开路口范围，避免与下一阶段的交通产生冲突并引致危险。这个绿灯信号间隔时间会以黄灯、红黄灯及 / 或「全红灯」方式表达。间隔时间长度设定会因应个别路口的实

际情况，例如路口规模、布局及行车速度等制定，以保障道路安全。为优化灯控路口的运作效率，运输署已因应不同时段交通及人流情况，设定不同的灯号时间，包括在非繁忙时段设置较短的灯号周期，以缩短车辆及行人的平均等候时间。运输署会继续留意各灯控路口的实际运作情况，不时检讨相关灯号时间设定，并在有需要时作出相应调整。

此外，运输署已进行先导计划，在指定的灯控路口装设传感器及运算系统等附属设备，透过人工智能技术运算合适的灯号时间。运输署亦在2024年年中完成在东涌市中心8个联动式灯控路口试验「实时交通灯号调节系统」的先导计划，运作大致畅顺。为进一步推动智能交通管理及便利市民出行，运输署正把系统推展至全港约50个合适的独立灯控路口，系统预计在本年下半年开始陆续装设及投入运作，整个项目预计在2027年完成。

2. 于灯控路口设置右转待转区(俗称「右转袋口位」)已是本港常用的灯控路口设计。此安排可让车辆在绿色灯号亮着时驶进右转袋口位等候，待逆行方向车流有足够安全空间下才右转，善用路口的通行能力。

容许车辆在灯控路口红色灯号亮着时左转的做法与本港一贯沿用的驾驶习惯及交通法例不同。如在本港一般交通较为繁忙的灯控路口采纳此安排，左转车辆与正在横过马路的行人或从其他方向驶进同一路段的车辆的碰撞风险或会增加。现时在一些左转车流高的灯控路口，运输署会按需要调节交通灯号时间或采用其他优化措施，例如增设左转专用车道及 / 或使用分段式灯号控制方法，以提升路口交通容量。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0104)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案断岸式终止了电动车税务优惠，社会有意见指会窒碍电动车普及发展。就此，政府可否告知本会：

1. 请当局列出过去五年电动车登记数字，及占总体车辆百分比。

提问人：卜国明议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

1. 过去5年，已登记电动车及已登记车辆于该年年底的数目表列如下：

年份	已登记电动车数目 (辆)	已登记车辆数目 (辆)	已登记电动车占 所有已登记车辆 总数百分比
2021	27 855	919 550	3.03%
2022	47 330	918 356	5.15%
2023	76 220	915 965	8.32%
2024	109 776	897 254	12.23%
2025	148 337	902 154	16.44%

注1：混合动力车辆计入其相应燃料类别内，只有纯电动车才计入电动车类别。

注2：政府车辆无须登记，因此不包括在内。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0415)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在此纲领下，请告知本会：

1. 请当局分别列出在2024-25年度及2025-26年度，就以下项目所涉及的拨款及资源：

(a) 隧道管制区(包括红磡海底隧道、大老山隧道、大榄隧道等)的管理及营运；以及

(b) 「易通行」的推行、营运及维护；

另外，请列出2026-27年度就上述(a)及(b)各项的预算拨款及资源；

2. 为何2025-26年度修订开支为1,465.8百万元，较2024-25年度实际开支的1,427.1百万元仅增加38.7百万元？请按主要开支分项解释上述增幅偏小的原因；以及

3. 上述2025-26年度修订开支是否已包括大榄隧道于政府接收后的管理及营运开支？如已包括，请列出所涉金额及涵盖期(例如由接收日起计的月份)；如未包括，请说明将于哪个年度 / 哪个分目另行反映及其预算金额。

提问人：卜国明议员(立法会内部参考编号：48)

答复：

1及3.

在2024-25年度及预计在2025-26年度及2026-27年度各政府行车隧道(包括实行「易通行」的相关营运及维修保养费用)的开支载列于附件一。

2025-26年度的开支数字为预计数字，当中包括大榄隧道由2025年5月31日至2026年3月31日的开支，实际数字仍在整合中。

2.

2025-26年度纲领(4)的修订开支为1,465.8百万元，较2024-25年度实际开支的1,427.1百万元增加38.7百万元，主要是运作开支增加并受非经营账目开支减少所抵销。而非经营账目开支每年所需的现金流量会因应项目的数量、性质、规模及进度每年作出调整，因此各年度的现金流量难以作直接比较。

**2024-25年度及预计2025-26年度和2026-27年度
各政府行车隧道的营运开支**

收费隧道 / 管制区 ¹	2024-25 (百万元)	2025-26 预计 (百万元)	2026-27 预计 (百万元)
海底隧道	196	204	216
东区海底隧道	240	235	243
西区海底隧道	328	320	有待招标结果 ⁴
大老山隧道	175	185	208
香港仔隧道	134	138	有待招标结果 ⁴
塞拉利昂隧道	121	125	133
城门隧道	135	135	136
八号干线	372	384	382
大榄隧道 ²	不适用	252	291
中九龙绕道 ³	不适用	(注3)	(注3)

注1： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注2： 大榄隧道于2025年5月31日移交政府管理。2025-26年度的数字为2025年5月31日至2026年3月31日的数字。

注3： 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日开始营运。中九龙绕道的收费安排会于整条中九龙绕道(包括九龙湾段)全线通车时开始实施，其营运开支预期将由2027-28年度开始记入政府收费隧道经营账目。

注4： 由于营运开支包括有关隧道的管理、营运及维修承办商的管理费，而相关管理、营运及维修合约将于2026-27年度届满并须进行公开招标，2026-27年度的管理费取决于招标结果，因此现时未能提供预计营运开支数字。

非收费隧道 ⁵	2024-25 (百万元)	2025-26 预计 (百万元)	2026-27 预计 (百万元)
屯门—赤鱗角隧道	81	88	89
将军澳隧道	44	48	52
将军澳—蓝田隧道	62	71	90
中环及湾仔绕道隧道	152	168	171
龙山隧道	57	63	64
长山隧道	26	28	29

非收费隧道 ⁵	2024-25 (百万元)	2025-26 预计 (百万元)	2026-27 预计 (百万元)
机场隧道	26	26	28
观景山隧道	58	58	60
启德隧道	49	47	50

注5： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1773)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2026至27年度需要特别留意的事项中，当局会继续监督「运输业输入劳工计划－公共小巴／客车行业」的实施情况。就此，可否告知本会：

据悉，运输业界从业人士，例如客车行业在处理配额续期时，本地员工因各种原因已离任，导致未能符合本地雇员与输入劳工2：1的人手比例要求，在续期时出现阻滞。当局就此是否备存相关数字，以及会就此如何理顺及支持业界应对？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

因应首批「运输业输入劳工计划－公共小巴／客车行业」输入劳工的合约期于2025年年底陆续届满，运输署于2025年8月公布配额续期安排。获批配额的有关营办商可于其输入司机的合约期届满前5个月起，向运输署递交续期申请。截至2026年2月底，589个配额获批续期，并没有营办商因未能继续符合计划的准则(包括输入劳工与全职本地员工1比2的人手比例、输入劳工的薪酬不得低于相关职位的每月工资中位数、相关本地招聘要求等)而不获批其配额续期申请。运输署会继续按计划下的准则处理接获的配额续期申请。

－ 完 －

管制人员的答复

(问题编号：1791)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在二零二六至二七年度需要特别留意的事项，当局表示继续监督「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」的实施情况。为此，可否告知本会：

1. 政府分别在2023年中及2024年初展开第一及第二阶段输入司机计划，至今已有一段时间，请问政府有否具体的申请数字、获批名额及实际到港人数；输入司机的留任率、工作时数、事故纪录及投诉数字等？有否利用相关数据作为是否启动下一阶段的政策依据？
2. 现时是否已就启动第三阶段输入司机进行评估？若有，请提供具体时间表、行业需求评估、预计输入人数及与业界商讨的进度；若否，原因为何？
3. 请问推行了「运输业输入劳工计划」后，的士、公共小巴及客车行业的司机年龄中位数有否下跌？分别由原来几岁？降至现今司机年龄中位数几岁？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

1. 政府一直关注公共小巴及客车行业的司机短缺问题。为纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」(计划)，分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请批出了900个公共小巴及800个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。两轮申请的详情载于附表。截至2026年2月底，共有1 600名输入司机已抵港(不包括276名已提早终止合约的输入司机)。

截至2026年2月底，运输署曾接获共61宗涉及输入司机服务态度及驾驶技巧的投诉(见下表)，投诉事项包括未能在指定地点 / 站点让乘客下车、向乘客提供不正确的路线 / 目的地 / 车费 / 班次时间表的数据等。当中有36宗经运输署调查后证实成立。

	投诉输入司机 的个案数字	已证实投诉成立 的个案数字
自计划推行至 2025年2月底	33	28
2025年3月至 2026年2月底	28	8
总数	61	36

运输署没有备存输入司机的工作时数及事故纪录的数据。

- 在推展计划的同时，运输署一直透过计划成立包括劳资双方代表的持份者咨询小组，与运输业界保持联系，了解劳资双方对计划的意见。劳资双方均同意现时业界长期面对司机人手严重短缺及老年化问题。资方代表认同输入外劳可纾缓司机人手严重短缺问题。因此，我们相信延续现有的配额，可让这批已通过本地驾驶考试及累积本地驾驶经验的输入司机，继续向市民提供服务，有助确保公共交通服务的稳定及质素。此外，因应首批输入劳工的合约期于2025年年底陆续届满，运输署于2025年8月公布配额续期安排。获批配额的营办商可于其输入司机的合约期届满前5个月起，向运输署递交续期申请。截至2026年2月底，589个配额(包括324个公共小巴及265个客车输入司机配额)获批续期。运输署会继续处理已接获的续期申请，包括审视有关营办商是否仍然符合计划的准则(包括输入劳工与全职本地员工1比2的人手比例、输入劳工的薪酬不得低于相关职位的每月工资中位数、须符合相关本地招聘要求等)。运输署会继续密切监察计划的实施情况，通过咨询小组与各持份者保持沟通及加强发放信息，并参考相关意见，适时检讨计划。
- 「运输业输入劳工计划」涵盖公共小巴及客车行业，并不适用于的士行业。运输署没有备存的士、公共小巴及客车行业司机年龄的数据。

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业

第一轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请 宗数	申请配额 数目	获批申请 宗数	获批司机 配额数目
公共小巴司机	68 (涉及68个 路线组别)	547	59	461
本地客车司机	32 (涉及6个 服务批注) ^{注(1)}	689	23	262
跨境直通巴士司机	18 (涉及使用 6个道路 过境口岸 / 管制站的路线)	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

第二轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请 宗数	申请配额 数目	获批申请 宗数	获批司机 配额数目
公共小巴司机	82 (涉及82个 路线组别)	842	82	467
本地客车司机	31 (涉及6个 服务批注) ^{注(1)}	394	27	228
跨境直通巴士司机	16 (涉及使用 6个道路 过境口岸 / 管制站的路线)	237	16	154
总数	129	1 473	125	849^{注(2)}

注：

- (1) 6 个服务批注包括(i)游览服务、(ii)酒店服务、(iii)学生服务、(iv)雇员服务、(v)居民服务及(vi)合约式出租服务。
- (2) 包括 118 个于第一轮申请批出而未有使用的配额，已拨至第二轮作分配。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1792)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在二零二六至二七年度需要特别留意的事项，当局表示继续监督商用车辆泊车顾问研究所载有关响应预期泊车需求的建议，以及《运输策略蓝图》所载建议的实际情况。为此，可否告知本会：

1. 政府承认商用车泊位比例长期偏低(现时约0.64: 1)，并已在《运输策略蓝图》中提出要「从源头增加泊车位供应」。政府会否制定具体时间表和地区目标，确保商用车辆能做到「夜有所泊」？政府会否承诺在未来3至5年内把商用车泊位比例提升至至少1: 1，以避免司机跨区寻位、疲劳驾驶及违例泊车的情况持续恶化？
2. 政府表示正研究开放公共屋邨上落客货处、学校、政府合署及工业区于夜间供商用车停泊。请问政府现时已落实的项目数目为何？涉及多少泊位？未来会否扩展至更多屋邨、医院、校舍及工业区？政府会否制定统一指引，并成立跨部门小组协调，以加快推动「一地多用」由概念走向全面落实？
3. 有意见反映因泊位不足，司机需跨区寻找泊车位，甚至要到偏远山路车场泊车，曾出现司机被流浪狗咬伤、每日工时延长至16 - 17小时、疲劳驾驶风险上升，令道路上多了十万计以上的计时炸弹(长期不够合理睡眠的司机)，以及增加道路负荷与排放等问题。请问政府是否已就此进行风险评估？会否把商用车泊位不足视为道路安全及公共卫生问题处理？政府会否在短期内推出紧急纾缓措施，例如增设夜间专用泊位、限制私家车占用商用泊位、或在高需求地区增设临时泊车场？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

1.

运输署一直检视各区泊车位的供求情况，并采取多管齐下的策略，全方位增加泊车位。泊车位与领牌车辆数目的比例近年已逐渐回升，相关措施渐见成效。其中，商用车辆比例亦由2020年的1:0.64上升至2025年的1:0.67。政府正持续积极推展多项短、中及长期措施增加商用车辆泊车位。

为应对商用车辆泊车位短缺的问题，政府将制定更具针对性的方案，有系统地增加泊车位供应，长远做到「商用车辆，夜有所泊」。具体新措施包括在北部都会区洪水桥 / 厦村等新发展区的规划中，为工业及现代物流用途项目(例如洪水桥物流圈、多层现代产业大楼等)配置相应的商用车辆泊车设施；在新发展区推行商用车辆夜间路旁泊车位专项计划，在合适路段预先设置夜间路旁商用车辆泊车位，以及在物流业较集中的地区推展公众停车场项目时，优先提供更多商用车辆泊车位。

商用车辆泊车位需求受多项因素影响，例如整体经济状况、地区泊车位供求、商用车辆作业模式、停泊习惯、司机居住及工作地点等。现时，有不少商用车辆会停泊在棕地上，亦不少商用车辆司机因从事过境工作，会将车辆停泊于内地。此外，部分商用车辆(如食品运输及配送车辆)则因应行业需求在夜间作业。目前，商用车辆泊车位数目与需求并未计及停泊于本港棕地或内地以及在夜间作业的车辆，因此现时的商用车辆与泊车位比例未能反映因而较高的供应和较低的需求。

因此，正如《运输策略蓝图》所述，运输署将于2026年展开新一轮的泊车供求研究，检视现有的泊车设施及各类车辆(尤其是商用车辆)的泊车位供求情况，并预期于2027年公布研究结果及建议。研究将分析商用车辆的作业模式、于私人土地等位置的实际停泊情况，并考虑本港的未来发展等因素，从而厘定商用车辆泊车位的需求缺口，提出针对性措施，确保泊车位供需匹配，长远达致「商用车辆，夜有所泊」。

2.及3.

政府正积极推动「共享」泊车位政策，以提升泊车位在供应的灵活性及使用效率。在公共屋邨方面，由于不少商用车辆司机居住在公营房屋，若能将现有资助房屋的上落客货处，在夜间开放予商用车辆停泊，将有助增加相关泊车位供应。为此，房屋署与运输署于2025年11月，率先在5个^{注1}公共屋邨推行「夜间商用车泊位计划」，开放上落客货位供商用车辆夜间停泊；同时正积极探讨将计划扩展至更多公共屋邨，并进一步聚焦司机的居住地或其邻近区域。

另外，现时已有42间学校参与「开放学校泊车位予学生服务车辆计划」，于非上课时间开放校内合共126个泊车位予学生服务车辆使用；而路旁则设有约2 000个夜间商用车泊车位供货车及旅游巴士使用，涵盖商用车辆夜间

泊车需求较高的工业区，例如大埔工业区、元朗东头工业区，以及将军澳工业邨等。运输署会继续在合适的地点增设夜间商用车辆泊车位。

此外，政府正从不同层面落实增加泊车位供应的措施，包括按「一地多用」的原则，在合适的「政府、机构或小区」设施和公共休憩用地项目等增加公众泊车位。各相关政策局和部门在推行「一地多用」项目时，已充分考虑在项目中加入公众泊车位的可行性。现时已有16个提供公众停车场的「一地多用」项目获立法会拨款，其中3个已投入服务；其余13个项目正予推展，预计于2026年至2031年间分批落成。

除了上述的针对性措施，运输署会继续加大力度，聚焦泊车位较短缺的地区，在可行的情况下增设夜间路旁泊车位，亦会继续在合适的短期租约停车场订明最少须提供的商用车辆泊车位数目。

注1：包括香港仔石排湾邨、沙田丰和邨和水泉澳邨、大屿山满东邨，以及元朗洪福邨。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2183)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就黄金周旅客使用跨境港铁服务，请当局告知本会：

- 1、 黄金周期间，旅客使用东铁等跨境服务的人数为何；与本地居民的比例为何；
- 2、 鉴于大量旅客使用东铁线服务，在早晚高峰时段，东铁线是否出现挤迫情况；是否超出载客运行能力；如有，详情为何；
- 3、 对于假期期间的额外服务需求，当局及持份者有何措施，以保障居民和旅客需求；
- 4、 对于携带大型行李的旅客，当局会否要求港铁公司在高峰时段，实施更加严格的行李额检查，避免影响其他乘客的乘车体验及安全；
- 5、 旅客对香港公共交通的乘车习惯、规则规章不甚了解，当局有何措施帮助游客了解相关规章制度？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

1-3、

农历新年、五一劳动节和十一国庆黄金周为内地旅客访港的高峰期。政府一向会与公共交通营办商就旅客过境高峰期预先制定计划，要求营办商适当地加强服务，以应对本地市民和旅客的出行需求。于节假日假期期间，运输署、香港铁路有限公司(港铁公司)和铁路口岸前线部门一直保持紧密联系。港铁公司会配合口岸实际情况及按不同地区乘客的出行模式和需求，适时调整东铁线(包括来往罗湖站 / 落马洲站跨境

段)及其他本地铁路线的列车服务，以方便本地市民和旅客出行。此外，港铁公司亦会加强人手，按需要于上水站和其他东铁线主要车站实施人流管制维持秩序，并加强广播和信息发放。

因应东铁线乘客需求，港铁公司已由2025年8月18日起，于平日早上9时至晚上9时，以及周末和公众假期早上10时至晚上7时，调整东铁线来往罗湖站及来往落马洲站的列车服务，相关时段罗湖站及落马洲站的班次比例由二比一提升至三比二。罗湖站的班次与原先班次相约，相关时段班次约5至6.7分钟，而落马洲站的班次则由约9.5至12分钟提升至约7.9至10分钟。

根据港铁公司提供的资料，于2025年五一劳动节、2025年十一国庆，以及2026年农历新年黄金周期间，使用东铁线来往罗湖站 / 落马洲站的乘客人次如下：

	来往罗湖站 / 落马洲站的总乘客人次	
	总乘客人次	平均每日乘客人次
2025年五一劳动节 (2025年5月1日至 5月5日)	1 786 000	357 000
2025年十一国庆 (2025年10月1日至 10月8日)	2 600 000	325 000
2026年农历新年 (2026年2月15日至 2月23日)	2 612 000	290 000

运输署及港铁公司没有备存本地市民或旅客使用东铁线跨境段服务的数字。

在上述3个黄金周假期期间，东铁线在平日早上最繁忙一小时最繁忙路段(大围至九龙塘)的载客量约38 000人，载客率约84%。至于周末或公众假期期间，最繁忙时段期间最繁忙路段的载客率约60%，其余大部分时间的载客率均不超过42%。东铁线整体上仍有空间处理额外服务需求。

- 4、根据港铁公司发出的《运载行李条件》，每名乘搭市区线列车(即机场快线、高铁、轻铁以外的铁路线)的乘客只可携带一件尺寸不超过指明限制的行李(即行李的长阔高相加的尺寸总和不得超过170厘米，行李任何一边的长度也不得超过130厘米)。港铁公司人员会按情况要求乘客将行李交予检查及量度。此外，港铁公司一直透过站内广播、车站标示等渠道，呼吁携带大型对象或行李的乘客应使用升降机，以免对其他乘客造成不便。

- 5、 港铁公司一直透过不同渠道为乘客(包括乘坐东铁线及高铁的旅客)提供港铁的车务信息，例如规章制度、票务、乘车礼仪等。除了于站内及列车上张贴告示、标贴、于车站及车厢作出广播，及提供电子信息外，港铁公司会定期推出不同主题的宣传活动及于游客常用的社交媒体作宣传教育。政府会继续鼓励港铁公司为乘客提供贴心舒适的服务，提升市民和旅客的出行体验。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2184)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就现时港铁东铁线的载客情况，政府可否告知本会，过去三年：

1. 东铁线部分车站于早晚高峰时段出现严重拥挤，请提供过去三年沿线最拥挤的五个车站及时段数据；当局有何针对性改善措施；
2. 港铁公司「车厢载客情况」已实施一段时间，政府有无数据，可评估有关信息对分流乘客的正面效果；如有，详情为何；
3. 在平日高峰时段，东铁线短途特别班次的运营班次情况为何；
4. 当局还有何措施，纾缓东铁线高峰期挤迫？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1、3及4.

根据港铁公司提供的资料，东铁线于过去3年在早上最繁忙一小时的最繁忙路段为大围至九龙塘，该路段于2023、2024、2025年早上最繁忙一小时的载客率分别为94%、94%和98%(以每平方米站立4人计算)。港铁公司在评估个别铁路线的服务需求时，主要会以早上繁忙时段最繁忙路段的载客率为基础，因此没有备存最拥挤的5个车站的统计资料。

因应东铁线早上繁忙时段的乘客高峰需求及乘车模式，港铁公司已采取一系列措施，多管齐下疏导人流，包括于繁忙时间增加短途列车行走繁忙车站(包括沙田站及大埔墟站)；实施乘客分流措施；透过科技和车站客流控制措施，引导乘客到较多空间的月台位置上车，让乘客量分布更均匀等。

政府与港铁公司会继续密切监察东铁线的营运情况、市民出行模式及乘客量，因应实际需要和营运情况，适时调整列车服务。

2. 港铁公司推出的「车厢载客情况」信息旨在向乘客提供实时信息，协助他们了解各车厢的载客状况，在候车时作出更合适的选择，提升整体乘车体验。该信息亦有助引导乘客到较多空间的月台位置上车，让车厢乘客量分布更均匀，尤其在繁忙时段有助提升港铁的营运效率。根据港铁公司就相关信息收集的乘客意见及日常营运观察，大部分乘客认为「车厢载客情况」信息有助他们选择较不挤迫的车厢上车。港铁公司会继续透过乘客回馈及营运观察，检视有关信息的应用情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2185)

总目： (186) 运输署
分目： (000) 运作开支
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

过去三年，就本地运输事宜，政府可否告知本会：

1. 每年新登记的各燃料类型私家车和其他车辆数量为何；
2. 请分列各区每年所发出的违例泊车定额罚款通知书数字为何；
3. 十八区各区的泊车位数目为何；政府各停车场使用率为何；
4. 未来三年，十八区各区计划新增的泊车位数字为何；
5. 现时本地持有粤港车牌的车辆数字为何；按不同车辆类型列出；
6. 每年就「港车北上」计划，申请宗数和获批宗数为何；
7. 自「粤车南下」计划实施以来，申请宗数和获批宗数为何；其中，违反香港交通规例的数字为何？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1. 过去3年，按车辆及燃料类别划分的首次登记车辆数目表列如下：

车辆类别	2023年首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	4 632	0	211	0	0	4 843
私家车	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
专营巴士	0	108	24	0	1	133
非专营公共巴士	0	401	15	0	0	416
私家巴士	0	90	0	0	0	90
公共小巴	0	93	1	21	0	115
私家小巴	0	81	1	0	0	82
货车	0	4 701	308	0	0	5 009
特别用途车辆	0	81	7	5	0	93

车辆类别	2024年首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	3 726	0	307	0	0	4 033
私家车	13 503	0	33 206	0	0	46 709
的士	4	0	140	827	0	971
专营巴士	0	25	20	0	0	45
非专营公共巴士	0	307	10	0	0	317
私家巴士	0	63	3	0	0	66
公共小巴	0	105	3	14	0	122
私家小巴	0	132	1	0	0	133
货车	0	2 936	249	0	0	3 185
特别用途车辆	2	71	3	5	0	81

车辆类别	2025年首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	3 562	0	223	0	0	3 785
私家车	13 568	0	37 467	0	0	51 035
的士	93	0	899	812	0	1 804
专营巴士	0	45	1	0	0	46
非专营公共巴士	0	402	36	0	0	438
私家巴士	0	38	6	0	0	44
公共小巴	0	41	11	1	0	53
私家小巴	0	89	5	0	0	94
货车	0	2 383	551	0	0	2 934
特别用途车辆	1	72	6	0	3	82

注1：混合动力车辆计入其相应燃料类别内，只有纯电动车才计入电动车类别。

2. 过去3年每年就违例泊车发出的定额罚款通知书数目如下：

警察总区	发出违例泊车定额罚款通知书的数字		
	2023年	2024年	2025年
港岛	523 167	397 077	302 958
东九龙	443 038	297 579	222 030
西九龙	960 276	872 319	742 407
新界南	471 527	390 462	329 572
新界北	615 011	585 760	471 140
合计	3 013 019	2 543 197	2 068 107

3. 截至2025年12月，十八区的泊车位数目载于附件1。过去3年，运输署、政府产业署及康乐及文化事务署辖下公众停车场使用率分别载于附件2、附件3及附件4。
4. 政府预计于2025及2026年两年内，全港新增泊车位将超过12 000个，涵盖私家车和商用车辆，当中包括将于2026年内完成增设超过220个咪表位，以及至少100个路旁夜间商用车辆泊车位，并在未来两年出租的短期租约停车场提供约600个泊车位。运输署及各相关部门正按目标积极推展措施。

此外，首三个按照一地多用原则推展的公众停车场已启用^注，合共提供约860个泊车位。随着更多公众停车场项目相继落成，包括在2026至2027年间完工的东涌第99区公众停车场、四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场、重建元朗大球场，以及观塘综合发展项目，合共将提供约600个泊车位。连同其他发展项目及持续进行的短、中期泊位措施，未来数年泊车位的新供应将进一步增加。运输署会继续加大力度，聚

焦车位较短缺的地区，在可行情况下提供更多路旁泊车位，并会继续在合适的短期租约停车场订明须最少提供的商用车辆泊车位数目。

注：包括上水嘉富坊公众停车场、将军澳百胜角路公众停车场及将军澳政府合署公众停车场。

5. 现时，粤港跨境车辆受到香港特区政府与广东省政府共同管理的配额制度所规管。这些车辆必须取得广东省公安厅发出的批准通知书以及运输署发出的封闭道路通行证(许可证)，并办妥相关机关所规定的手续，方可往来香港及广东省。有关配额制度不包括往来落马洲与皇岗的跨境穿梭巴士(即皇巴)、港珠澳大桥(大桥)穿梭巴士(即金巴)、「港车北上」、「粤车南下」和「大桥澳门口岸泊车换乘计划」下的私家车。

截至2026年2月底，上述在香港登记领牌并持有有效许可证的跨境巴士、货车及私家车的数目表列如下：

车辆类别	持有有效许可证的香港车辆数目
货车	9 671
巴士	1 125
私家车	57 896

6. 「港车北上」自2023年7月开始实施。为确保「港车北上」有序落实，粤港两地政府同意就接受申请数目设置上限，并以计算机抽签方式分配。运输署已由最初每个工作天接受200宗申请，增加至现时500宗。此外，运输署设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中，以期充分利用每轮的申请名额。运输署由2023年6月起接获的申请数目(包括新申请及续期申请)和获批申请数目如下：

年份	接获申请数目	获批申请数目
2023年(6至12月)	41 620	36 079
2024年	91 316	82 333
2025年	115 948	108 534
2026年(1至2月)	22 732	18 288

7. 「粤车南下」(入境市区部分) 由12月9日起接受合资格广东私家车申请。运输署在接获由内地部门转交申请后会作出审批，并向成功的申请人发出电子「国际通行证」(下称「许可证」)。获发许可证的粤车可预约经港珠澳大桥入境香港，每次留港最多三日。

截至2026年2月底，运输署共接获约4 200宗申请，共发出逾3 500张许可证；其余约700宗申请尚在处理中。

涉及「粤车南下」的违例情况属零星个案，有关个案已获处理或正在跟进中。

全港十八区的泊车位数目
(截至2025年12月)

分区	总计 ^注
中西区	41 844
湾仔区	41 178
东区	51 851
南区	44 564
油尖旺	39 466
深水埗	37 744
九龙城	59 789
黄大仙	24 541
观塘	57 500
荃湾	43 179
屯门	49 267
元朗	49 294
北区	26 101
大埔	36 952
西贡	51 847
沙田	82 629
葵青	49 876
离岛	24 051
总计	811 673

注： 的士一般可使用私家车泊车位；而专营巴士、公共小巴、私家小巴士、特别用途车辆和政府车辆大多停泊在车厂、公共交通总站内的巴士站，以及车站的泊车位，其泊车位并没有计算在内。

2023年至2025年由运输署营运的停车场使用率

地区	停车场	泊车位 (电单车 除外) 数目 ^注	泊车位平均使用率(%)					
			上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
			2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
中西区	天星码头	377	82	81	80	31	28	28
	大会堂	170	65	58	51	25	24	18
	林士街	829	57	62	60	27	33	34
	坚尼地城	195	86	85	87	80	80	88
湾仔	天后	428	79	75	73	64	62	61
东区	筲箕湾	385	80	76	74	78	75	74
南区	香港仔	293	64	63	62	79	78	78
黄大仙	双凤街	267	77	74	72	83	80	79
	黄大仙	25	45	36	33	32	39	44
葵青	葵芳	511	83	73	77	76	68	74
荃湾	荃湾	545	86	79	77	82	77	76

地区	停车场	电单车 泊车位 数目	电单车 泊车位平均使用率(%)					
			上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
			2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
中西区	天星码头	37	72	65	65	54	47	45
	大会堂	27	77	74	77	68	67	68
	林士街	164	93	83	74	87	75	68
	坚尼地城	37	74	75	72	82	82	77
湾仔	天后	75	77	76	79	78	77	80
东区	筲箕湾	72	76	72	71	81	78	78
南区	香港仔	51	67	71	69	72	77	75
黄大仙	双凤街	74	67	65	68	75	73	79
葵青	葵芳	93	82	75	80	80	71	78
荃湾	荃湾	34	64	69	69	63	68	67

注：黄大仙停车场的泊车位数目为旅游巴士 / 货车(5.5公吨以上)的泊车位数目；而其余10个停车场的泊车位数目则为私家车 / 客货车的泊车位数目。

2023 至 2025 年政府产业署辖下公众停车场使用率

地区	停车场	平均使用率(%)		
		2023 ^(注 1)	2024 ^(注 2)	2025 ^(注 3)
中西区	金钟道政府合署	14	32	32
湾仔	湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼	13	14 ^(注 6)	-
东区	北角政府合署	40	29	32
	柴湾市政大厦 ^(注 4)	78	30	60
南区	不适用			
油尖旺	西九龙政府合署	39	42	43
深水埗	长沙湾政府合署 ^(注 5)	49	54	54
九龙城	土瓜湾街市暨政府合署	36	77	97
	工业贸易大楼	38 ^(注 7)	29 ^(注 7)	31
黄大仙	不适用			
观塘	顺利纪律部队宿舍 ^(注 4)	94	68	85
荃湾	不适用			
屯门	屯门政府合署	23	10	9
元朗	元朗民政事务处大厦	46	42	43
北区	北区政府合署	36	57	67
	香园围边境管制站 ^(注 4)	45 ^(注 8)	49	51
	嘉富坊公众停车场 ^(注 4)	-	19 ^(注 9)	54
大埔	大埔政府合署	63	70	86
西贡	西贡政府合署	12	18	25
	将军澳政府合署 ^{(注 4)(注 11)}	-	-	-
	香港中医医院 ^{(注 4)(注 12)}	-	-	-
沙田	沙田政府合署	49	43	33
	新界(沙田)法医学大楼 ^(注 4)	13 ^(注 10)	20	23
葵青	不适用			
离岛	港珠澳大桥香港口岸 ^(注 4)	26	18	19 ^(注 13)

注 1： 2023 年 1 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。

注 2： 2024 年 1 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。

注 3： 2025 年 1 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。

注 4： 柴湾市政大厦、顺利纪律部队宿舍、香园围边境管制站、嘉富坊公众停车场、将军澳政府合署、香港中医医院、新界(沙田)法医学大楼及港珠澳大桥香港口岸的停车场为全日开放的收费公众停车场。

上表其余物业为政府联用办公大楼，有关泊车位只于非办公时间开放予公众使用。

- 注5： 大楼部分为提供全日开放泊车位的收费公众停车场；其余是联用办公大楼用户部门的泊车位，只于非办公时间开放予公众使用。
- 注6： 湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼收费公众停车场于2024年3月15日起停止营运。有关数据为2024年1月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注7： 工业贸易大楼收费公众停车场于2023年10月10日至2024年4月25日暂时停止营运。有关数据为2023年1月至2023年9月及2024年5月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注8： 香园围边境管制站停车场于2023年2月17日开始营运。有关数据为2023年2月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注9： 嘉富坊公众停车场于2024年11月中旬开始营运。有关数据为2024年12月起营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注10： 新界(沙田)法医学大楼于2023年2月1日开始营运。有关数据为2023年2月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注11： 将军澳政府合署于2025年12月中旬开始营运。承办商于2026年1月开始提供营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注12： 香港中医医院停车场于2025年12月中旬开始营运。承办商于2026年1月开始提供营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注13： 港珠澳大桥香港口岸收费公众停车场的租约由2025年7月16日起交由香港机场管理局管理。有关数据为2025年1月至6月营运时间内泊车位的平均使用率。

2023至2025年康乐及文化事务署辖下公众停车场使用率

地区	平均使用率(%)		
	2023	2024	2025
中西区	54	43	41
湾仔	49	50	51
东区	69	52	41
南区	17	29	48
油尖旺	38	33	29
深水埗	23	23	24
九龙城	57	55	70
黄大仙	21	28	31
观塘	50	44	44
荃湾	33	23	24
屯门	54	51	49
元朗	63	35	38
北区	65	58	52
大埔	27	28	29
西贡	51	44	38
沙田	55	52	42
葵青	36	36	47
离岛	23	25	22

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1568)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 「港车北上」计划自实施以来，每月有多少香港私家车及市民透过该计划前往内地？(请分别按新申请及续签表列)
2. 在上述成功获批的「港车北上」车辆中，前往内地的总车次多少？平均每月往返内地次数为何？
3. 请问特区政府一方自大桥通车以来，香港段的维修保养大桥费用开少？请以表列出每年支出情况。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

- 1及2. 粤港两地政府一直密切留意「港车北上」的实施情况，持续推行优化措施为申请人提供更佳便利，包括运输署由2025年9月1日起推行优化措施，让「港车北上」计划下的车辆逢星期二及三(指定日子除外)无需预约，便可经港珠澳大桥出行前往广东省。预约出行相关数字见附件，当中已反映上述逢星期二及三无需预约措施实施后的数字。运输署没有备存以新申请 / 续期申请人作分类的预约出行数据。运输署没有备存「港车北上」车辆每月平均出行次数的统计数字。
3. 港珠澳大桥由香港连接路、主桥和珠海连接线组成，当中香港连接路的维修保养由香港特区政府负责。香港连接路自2023年年初疫情后全面恢复通关，车流量逐渐提升，相应的维修保养开支亦因日常使用的损耗及检查工作等实际需要而有所增加。根据路政署的资料，2021-22至2025-26年度，香港连接路每年维修保养开支如下：

年度	开支 (百万港元)
2021-22 (实际开支)	8.6
2022-23 (实际开支)	5.7
2023-24 (实际开支)	21.7
2024-25 (实际开支)	39.8
2025-26 (修订预算)	29.2

注：2025-26年度的修订预算较2024-25年度的实际开支减少，主要是由于路政署需在2023-24及2024-25年度加设用以方便进入桥笼内作恒常检查的永久性工作平台，以提升日后检查效率及工地安全。

「港车北上」每月预约出行相关的数字

月份	预约出行数目 [#]
2023年7月	3 713
2023年8月	9 864
2023年9月	16 743
2023年10月	26 049
2023年11月	32 575
2023年12月	49 382
2024年1月	41 539
2024年2月	54 529
2024年3月	60 448
2024年4月	54 959
2024年5月	61 661
2024年6月	65 364
2024年7月	60 682
2024年8月	72 954
2024年9月	57 105
2024年10月	72 262
2024年11月	64 323
2024年12月	70 827
2025年1月	81 568
2025年2月	60 659
2025年3月	71 066
2025年4月	87 210
2025年5月	87 254
2025年6月	73 836
2025年7月	75 864
2025年8月	90 122
2025年9月 [*]	52 861
2025年10月 [*]	84 831
2025年11月 [*]	58 281
2025年12月 [*]	63 361
2026年1月 [*]	65 022
2026年2月 [*]	88 000

[#] 不包括已取消的预约。

- * 由2025年9月1日起，逢星期二及三(指定日子除外)，「港车北上」计划下的车辆无须预约，可经港珠澳大桥出行前往广东省。因此，在该月起的预约数字不应与之前月份的数字作直接比较。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1570)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就各道路过境口岸，即落马洲、文锦渡、沙头角、深圳湾、港珠澳大桥及香园围：

1. 过去三年，上述各口岸获发粤港跨境车辆常规配额(即两地牌)，分别多少?请按不同口岸，并按巴士、货车及私家车类别分别列出。
2. 过去三年，上述各口岸设计的容车量及每日平均使用量分别多少?请按不同口岸，并按巴士、货车及私家车类别分别列出。
3. 请问，过去三年及截至目前为止，从事商用跨境车辆司机的香港从业人员有多少?他们的平均年龄为何?

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

1. 现时，粤港跨境车辆受到香港特区政府与广东省政府共同管理的配额制度规管。这些车辆必须取得广东省公安厅发出的批准通知书及运输署发出的封闭道路通行证(许可证)，并办妥相关机关所规定手续，方可往来香港及广东省。有关配额制度不包括往来落马洲与皇岗的跨境穿梭巴士(即皇巴)、港珠澳大桥(大桥)穿梭巴士(即金巴)、「港车北上」、「粤车南下」和「大桥澳门口岸泊车换乘计划」下的私家车。

过去3年，运输署向巴士、货车及私家车(包括获发出租汽车许可证的私家车)发出的许可证(包括新领及续领的许可证)数目表列如下：

(a) 可使用多个过境口岸的许可证^(注1)

类别	2023年	2024年	2025年
货车	10 151	9 865	9 825
巴士	2 703	1 325	1 083

(b) 只可使用指定过境口岸的许可证

管制站	类别	2023年	2024年	2025年
落马洲	货车	115	81	79
	私家车	14 826	13 482	12 895
文锦渡	货车	6	6	5
	私家车	1 888	1 922	1 858
沙头角	货车	14	9	9
	私家车	4 424	3 875	4 227
深圳湾	货车	1	1	1
	私家车 ^(注2)	33 971	32 539	39 189
大桥香港口岸	货车	85	106	110
	私家车 ^(注3)	26 890	30 733	37 664
香园围	货车	0	0	0
	私家车	2 493	3 245	5 143

注1： 现时跨境货车及跨境巴士会获发可使用多个过境口岸的许可证。跨境货车可根据营运需要，选择合适的口岸来往内地和香港。而跨境巴士须依循香港特区政府与广东省政府共同分配给跨境巴士营办商的配额及指定口岸往来内地和香港；每个配额容许营办商安排每天经指定口岸的1个北行及1个南行跨境巴士班次。

注2： 包括经深圳湾口岸前往内地的香港及澳门跨境私家车。

注3： 包括经大桥前往珠海及澳门口岸的香港及澳门跨境私家车。

2. 经咨询相关部门，各陆路边境管制站的设计容车量，以及过去3年经各管制站每日平均出入境车次(双向)载列如下：

管制站 ^(注4)	设计容车量 (车次 / 日) ^(注5) (双向)	类别	每日平均出入境车次 ^(注6) (双向)		
			2023年	2024年	2025年
落马洲 ^{(注7)(注8)}	约33 000	巴士	886	1 111	1 181
		货车	3 078	3 547	3 331
		私家车	4 983	6 870	8 193
		总数	8 947	11 528	12 705
文锦渡 ^(注9)	约14 000	巴士	228	193	223
		货车	1 681	1 904	2 079
		私家车	188	276	323
		总数	2 097	2 373	2 625
深圳湾	约78 000	巴士	235	593	666
		货车	3 979	4 489	4 774
		私家车	5 412	8 408	10 759
		总数	9 626	13 490	16 199
大桥香港口岸	约60 000	巴士	1 255	1 735	1 819
		货车	798	946	1 317
		私家车	3 912	9 223	11 159
		总数	5 965	11 904	14 295
香园围 ^(注10)	约17 850	巴士	157	190	242
		货车	1 579	1 567	1 660
		私家车	500	1 339	2 063
		总数	2 236	3 096	3 965

数据源：入境事务处、香港海关及大桥管理局

注4： 不包括沙头角管制站。沙头角管制站自2020年1月30日起已暂停客运通关服务，并自2022年3月起暂停货运通关服务，以配合沙头角口岸重建项目。

注5： 假设所有设于管制站内的车辆检查亭同时运作时的单日最高可处理的车流量。

注6： 以管制站的营运日数计算。

注7： 落马洲管制站于2020年2月4日至2023年2月5日期间暂停提供客运通关服务。

注8： 落马洲管制站于2025年12月21日起停止跨境货运车辆通关服务。

注9： 文锦渡管制站于2020年1月30日至2023年1月7日暂停客运清关服务，以及于2023年7月至11月不同时段暂停客运 / 货运清关服务。

注10： 香园围管制站于2020年8月26日正式启用并开通其货运清关服务，客运清关服务则于2023年2月6日开通，以及曾于2023年9月8日至10日暂停客运 / 货运清关服务。

3. 申请人在提交跨境巴士及货车许可证申请时，须提供由广东省公安厅发出的批准通知书，该通知书列明有关司机资料。参考上述数据，运输署备存过去3年的跨境巴士及货车的香港司机数目及平均年龄载列如下：

年份	跨境巴士及货车的香港司机	
	数目	平均年龄 (截至该年12月31日)
2023年	13 918	56
2024年	12 999	56
2025年	11 353	56

跨境出租车方面，截至2026年2月底，获发私家服务(豪华房车)(过境服务)出租汽车许可证的私家车共有605辆。运输署并无备存涉及的香港司机数目及平均年龄。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1571)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 运输署会批出合约予不同的营办商，以负责隧道的日常管理、营运及维修保养。请分别列出过去三年，各条收费隧道的收入，以及日常管理、营运及维修保养支出情况。

年度

隧道名称	收费收入	日常管理、营运及维修保养支出

2. 请分别列出过去三年，各条不收费隧道的日常管理、营运及维修保养支出情况。

提问人： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

1. 在过去3个财政年度各政府收费隧道的收入及营运开支如下：

收费 隧道 / 管制区 ³	收入 (百万元)			营运开支 ⁴ (百万元)		
	2022-23	2023-24	2024-25	2022-23	2023-24	2024-25
海底隧道	653	867	1,073	158	199	196
东区海底隧道	728	762	777	179	228	240
西区海底隧道 ¹	不适用	879	1,272	不适用	241	328
大老山隧道	438	431	437	143	167	175
香港仔隧道	106	109	126	97	125	134
塞拉利昂隧道	247	269	274	91	136	121
城门隧道	88	100	105	125	152	135
八号干线	167	191	203	342	391	372
大榄隧道 ²	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用

注1： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

注2： 大榄隧道于2025年5月31日移交政府管理。

注3： 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日开始营运。中九龙绕道今年全线通车后，所有车辆全日划一收取八元。

注4： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

2. 在过去3个财政年度各政府非收费隧道的营运开支如下：

非收费隧道	营运开支 ² (百万元)		
	2022-23	2023-24	2024-25
屯门—赤鱗角隧道	73	79	81
将军澳隧道 ¹	35	31	44
将军澳—蓝田隧道 ¹	19	62	62
中环及湾仔绕道隧道	148	148	152
龙山隧道	61	57	57
长山隧道	19	25	26
机场隧道	26	26	26
观景山隧道	55	55	58
启德隧道	54	54	49

注1：将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

注2：政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1573)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

由2019年2月17日起，所有专营巴士获豁免缴付政府隧道和道路的使用费。所节省的隧道费会存入为各专营权个别设立的专用账目，即「专营巴士豁免隧道费基金」，请问：

1. 过去三个年度，各间专营巴士公司存入、提款及结余的情况如何？请按年度及专营巴士公司分别列出(1)存入款项(2)提取款项(3)基金结余。
2. 专营巴士营办商须利用基金结余抵销加幅，以降低乘客所需承担的车费加幅，请问过去三年以来，基金如何发挥相关功用？请按专营巴士公司分别列出。
3. 请列出过去3年，各间专营巴士公司在现行票价调整机制安排下，在扣除准许利润后向乘客回馈的措施及分别涉及的金额，并请按各间专营巴士公司列出相关回馈措施。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1. 由2019年2月17日起，所有专营巴士获豁免缴付政府隧道和道路的使用费。所节省的隧道费会存入每间专营巴士营办商设立的专用账目，即「专营巴士豁免隧道费基金」(基金)。基金结余会留作用于减轻有关专营巴士营办商的加价压力。当专营巴士营办商申请加价而行政长官会同行政会议认为有足够理据上调票价时，可利用基金减低加幅。

过去3年，各专营巴士营办商为其辖下专营权设立的基金账户提存及结余情况表列如下：

2023年

专营权 ^{注1}	由2022年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2023年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2023年 提取款项 (千元) [C]	2023年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	448,833	169,990	199,760	419,063
城巴(市区及 新界) ^{注3}	324	104,316	97,260	7,380
城巴 (专营权2)	1,146	8,329	5,550	3,925
龙运	1,541	1,150	990	1,701
屿巴 ^{注4}	17.9	0.1	0 ^{注7}	18.0

2024年

专营权 ^{注1}	由2023年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2024年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2024年 提取款项 (千元) [C]	2024年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	419,063	146,470	213,250	352,283
城巴(市区及 新界)	7,380	94,175	101,555	0
城巴 (专营权2)	3,925	7,464	0 ^{注6}	11,389
龙运	1,701	1,650	1,850	1,502 ^{注5}
屿巴 ^{注4}	18.0	0.3	0 ^{注7}	18.3

2025年

专营权 ^{注1}	由2024年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2025年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2025年 提取款项 (千元) [C]	2025年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	352,283	159,470	275,760	235,993
城巴(市区及 新界)	0	98,959	98,959	0
城巴 (专营权2)	11,389	8,453	0 ^{注6}	19,842
龙运	1,502 ^{注5}	3,413	1,850	3,064 ^{注5}
屿巴 ^{注4}	18.3	<0.1	0 ^{注7}	18.3

注1:

九巴: 九龙巴士(一九三三)有限公司

城巴(专营权1): 城巴有限公司(香港岛及过海巴士网络专营权)

城巴(专营权2): 城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)

新巴: 新世界第一巴士服务有限公司

城巴(市区及新界): 城巴有限公司(市区及新界巴士网络专营权)

龙运: 龙运巴士有限公司

屿巴: 新大屿山巴士(1973)有限公司

注2:

存款包含专用基金账目于该年所收取的利息(如有)。

注3:

按照行政长官会同行政会议的决定, 城巴(专营权1)和新巴的专营权于2023年7月1日凌晨4时合并为1个新的10年专营权, 即城巴(市区及新界)。城巴(专营权1)和新巴于该年合并前的基金结余、存入及提取总额, 已反映在上表中城巴(市区及新界) 2023年的数字。

注4:

屿巴并无任何途经政府收费隧道的路线, 只有1条假日路线使用青屿干线, 而青屿干线亦由2020年12月27日起豁免使用费。因此屿巴的基金基本上不会有款项存入。

注5:

由于数字四舍五入, 总数可能不等于细项相加。

注6:

城巴(专营权2)在2024及2025年度并未动用有关基金, 基金结余将留待日后有需要时作舒缓加价压力之用。

注7:

由于屿巴在2025年初实施的调整票价时, 并无任何途经政府收费隧道或管制区的路线, 基本上没有隧道费基金结余, 因此未能运用隧道费基金纾缓加幅。

2. 利用基金减低车费加幅的程度取决于基金结余的多寡, 以及个别巴士公司辖下专营权的加价次数及幅度。过去3年, 基金已在下列调整票价过程中发挥了纾缓加幅的作用:

九巴

- (a) 在2023年6月18日上调车费时, 乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由5.5%下降至3.9%; 以及

(b) 在2025年1月5日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由5.2%下降至4.3%。

龙运

(a) 在2023年6月18日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由4.5%下降至4.2%。

城巴(专营权1)和新巴

在2023年6月18日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅均由6.2%下降至4.9%。

城巴(专营权2)

在2023年6月18日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由6.4%下降至4.2%。

3. 现行票价调整安排下设有「回馈乘客安排」。当专营权的固定资产平均净值回报率超过巴士行业的加权平均资本成本(目前为按年8.7%)，便须与乘客均分超出的回报。乘客所得的部分会保留作「回馈乘客数额」，用以提供票价优惠，或纾缓日后的加价压力。部分专营巴士营办商于过去3年曾使用其累积的「回馈乘客数额」结余向乘客提供票价优惠，所涉及的金额如下：

	回馈乘客所涉及的金额(百万元)		
专营权	2023	2024	2025
九巴	0	0	0
城巴 (市区及新界)	0.4 ^{注1}	0.4	0.6
城巴(专营权2)	0	28.2	41.8
龙运	0	0	0
屿巴	0.3	0.4	0.5

注1：

如上所述，城巴(专营权1)及新巴于2023年7月1日合并为城巴(市区及新界)。两个专营权于该年合并前所涉及的金额，已反映在上表中城巴(市区及新界) 2023年的数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1574)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署已发出多个正式的士车队牌照(为期5年)，请问：

1. 截至目前为止，各持牌的士车队的司机及已投入服务的车辆分别多少？请按各车队的情况表列出来。
2. 各持牌的士车队自营运以来，每日平均接单数目以及收费为何？请按各车队的情况表列出来。
3. 各持牌的士车队自营运以来，每月的营运成本及收益为何？请按各车队的情况表列出来。
4. 各持牌的士车队自营运以来，运输署有没有收到乘客投诉？如有，请列出投诉类别及数量。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

- 1-3. 自运输署于2025年7月向5支的士车队发出的士车队牌照以来，车队的士的数字一直持续稳步增长。截至2026年3月13日，共有超过1 500辆车队的士及约2 000位车队的士司机投入服务，并完成超过288万宗行程。根据牌照条件，的士车队营办商须于每个营运年度结束后的4个月内，向运输署署长提交由合资格核数师按署长指定的方式及形式准备及核证之经审计的周年财务账目，包括全面收益表、财务状况表、现金流量表和权益变动表等财务资料。运输署没有备存的士车队每日平均接单的收费及每月营运成本和收益。

4. 由的士车队开始营运至2026年3月13日，运输署共接获175宗关于的士车队服务的投诉，主要涉及服务态度、驾驶行为及收费争议等。同期，运输署接获约6 500宗涉及非车队的士的投诉。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2400)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「公共交通费用补贴计划」，请问：

1. 过去三年，市民领取津贴总金额及人数？平均每名市民领取多少津贴？请分别按0至100元、101至200元、201至300元、301至400元或以上分别列出。(请注明计划多次进行调整后，对于申领人数及金额的变化)
2. 过去三年，「计划」经调整后，市民少领取补贴平均约为多少，请以0至10元、10元至20元、20元至30元或以上的人数情况分别列出；
3. 过去三年，各项交通工具补贴金额及所占百分比为何？
4. 逾期没有领取津贴的数目为何？(请按年份分别列出。)请问当局会如何处理这些未领取的津贴？
5. 因应计划，每月政府津贴额多少？以及相关行政费用多少？请分别列出；
6. 现时除了八达通外，AlipayHK将于二〇二五年一月一日起纳入公共交通费用补贴计划，请问分别使用AlipayHK、个人八达通及非个人八达通领取津贴比率为何？当局未来会否扩大其他电子支付方式选项？
7. 过去三年，「计划」被滥用的人数有多少？为减少补贴被滥用情况，当局有何监察措施，涉及的人手开支为何？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

1—2. 过去3年，不同时期的补贴总金额、平均每月补贴金额、平均每月受惠人数及每月人均补贴金额列于表一，而按每月补贴金额划分的平均每月受惠人数则列于表二。

表一：

时期	补贴 总金额 (百万元)	平均每月 补贴金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (千人)	每月人均 补贴金额 (元)
2023年1月至10月 (临时特别措施 生效期间)	3,482	348.2	3 234	108
2023年11月至 2025年5月	4,038	212.5	2 002	106
2025年6月至12月 (经调整每月公共 交通开支水平后)	1,155	164.9	1 582	104

表二：

每月补贴金额	平均每月受惠人数(千人)		
	2023年 1月至10月 (临时特别措施 生效期间)	2023年11月至 2025年5月	2025年 6月至12月 (经调整 每月公共交通 开支水平后)
0.1元至100.0元	1 840	1 163	939
100.1元至200.0元	890	550	418
200.1元至300.0元	346	198	151
300.1元或以上	152	91	73

注一： 由于四舍五入，表二某一时期的平均每月受惠人数相加不等于表一就该时期所列出的总数。

注二： 为了让更多市民在疫情期间受惠于公共交通费用补贴计划(补贴计划)，政府曾于2022年5月至2023年10月期间推出临时特别措施，暂时将补贴计划下的每月公共交通开支水平由400元放宽至200元，以及暂时将每月补贴上限由400元提高至500元。随着临时特别措施的期限届满，每月公共交通开支水平及每月补贴上限由2023年11月起回复至400元。

注三： 由2025年6月起，补贴计划下的每月公共交通开支水平由400元提高至500元。

3. 补贴计划下的受惠对象为日常使用本地公共交通服务而相关交通开支较高的市民，公共交通营办商不会在补贴计划下获得任何补贴。

4. 在补贴计划下，每月发放的补贴可在3个月内领取。自补贴计划推行以来，政府一直透过各项宣传活动，提醒市民在限期内领取补贴。平均有超过85%的受惠人在3个月的领取期内领取补贴，而所领取的补贴金额超过每月补贴总金额的90%。八达通及AlipayHK已将逾期未领取的补贴退还给政府。

2023年至2025年(截至10月)涉及逾期未领取补贴的每月平均受惠人数表列如下：

年份	涉及逾期未领取补贴的 每月平均受惠人数 (千人)
2023	453
2024	191
2025 (截至10月) ^注	162

注：2025年11月或以后的补贴，在2026年3月初仍可领取，故上表并没有包括有关数字。

5. 2023年至2025年每月平均补贴金额按年份载列如下：

年份	每月平均补贴金额 (百万元)
2023	325.7
2024	210.7
2025	186.5

过去3个财政年度，补贴计划的经常开支(扣除补贴金额)如下：

财政年度	经常开支 (百万元)
2022-23	37.4
2023-24	40.1
2024-25	42.0

政府一直致力减省补贴计划的行政费用。补贴计划在过去三个财政年度的经常开支(扣除补贴金额)相当于每年补贴总金额的1.1%至1.7%。

6. 自2025年1月1日起，除八达通外，补贴计划亦涵盖透过AlipayHK支付的公共交通费用，为市民提供多一个电子支付方式选项。在2025年，约70%受惠人使用非个人八达通申领补贴，约28%受惠人使用个人八达通申领补贴，余下约2%受惠人使用AlipayHK申领补贴。

在探讨是否将更多电子支付系统纳入补贴计划时，我们须考虑有关的电子支付平台是否已普遍获各个公共交通营办商采用作收取车资。此外，由于补贴计划每天需处理大量事务数据，纳入补贴计

划的电子支付平台须符合特定的运作要求，包括有关上传和核对收费系统的交易纪录、计算和发放补贴的安排，以及监察机制等方面的要求，以确保补贴计划运作畅顺。

7. 由于市民在补贴计划下须自行负担大部分的公共交通开支，而补贴计划亦设有每月补贴上限，相关设计已有助减少滥用情况。与此同时，运输署亦采取一系列监管措施，以确保公帑运用得宜及减少滥用。每个参与补贴计划的公共运输营办商均须制定审计准则，以加强内部监控，并须每年向政府提交由独立审计师按照香港会计师公会颁布的相关准则所拟备的鉴证报告。除此之外，政府采取的监管措施亦包括进行定期运输调查以收集有关服务的营运数据及乘客数据、审核营办商提交的营运数据，以及核对收费系统的事务历史记录等。在2023-24至2025-26三个财政年度，运输署平均每月进行约90至170次实地视察及运输调查，期间并无发现滥用补贴的个案。

运输调查除外，补贴计划下的监管工作由运输署现有人员执行，涉及的人手及开支没有详细分项。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2401)

总目: (186) 运输署
分目: (-) 没有指定
纲领: (1) 规划及发展事宜
管制人员: 运输署署长(谢咏谊)
局长: 运输及物流局局长

问题:

「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」已于20日推出，请问计划推出至今：

1. 有多少申请个案？
2. 成功获审批的个案有多少？
3. 计划推出至今获贷款总额为何？

提问人: 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：35)

答复:

政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，鼓励的士业界转用纯电动的士。贷款计划由香港按证保险有限公司(按证保险公司)负责管理，并由参与贷款计划的贷款机构(贷款机构)负责审批贷款申请。

自贷款计划推出至今年2月28日为止，按证保险公司从贷款机构接获共927宗申请，当中864宗申请已获批准；9宗申请正在处理中；54宗因申请人撤回或未有于按证保险公司指定时间内提取贷款而被取消贷款。在864宗获批个案中，700宗个案的申请人已提取贷款，贷款总额约为2.3亿元；其余164宗个案则由于车辆未到付等原因而导致申请人仍未提取贷款。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2402)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

请提供过去3年以及截至目前为止，各个年度专营巴士、非专营巴士、电车、的士、渡轮、公共小巴分别获政府津贴 / 豁免的项目，以及所涉支出分别为何？(请以表列回复)

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

在2022-23至2025-26年度，政府向公共运输业界提供不同形式的豁免 / 资助项目，详情载于下表：

公共交通工具	豁免 / 资助项目	款额(千元)			
		2022-23	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年2月28日)
专营巴士	豁免车辆牌照费 ^(注1)	25,484	25,333	25,641	18,724 (截至2025年12月31日)
	发还地租及政府土地的租金 ^(注1及注2)	95,282	248,679	449,035	331,143 (截至2025年12月31日)
	豁免政府隧道和道路的收费 ^(注3)	198,780	271,957	229,779	203,174 (截至2025年12月31日)
	豁免首次登记税	28,638	11,612	4,221	2,811

公共交通工具	豁免 / 资助项目	款额(千元)			
		2022-23	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年2月28日)
公共交通工具	豁免已登记商用车辆的车辆检验费用 ^(注4)	5,801	4,719	-	-
	资助在有盖巴士站安装座椅及巴士到站信息显示屏	4,863	911	263	159
	资助在现有巴士上安装安全装置 ^(注5)	127,107	54,282	60,538	-
非专营巴士	豁免已登记商用车辆的车辆牌照费用 ^(注4)	15,194	11,594	-	-
	豁免已登记商用车辆的车辆检验费用 ^(注4)	6,303	5,497	-	-
	豁免合资格车辆类别新领或续领客运营业证费用 ^(注4)	519	440	-	-
	豁免合资格车辆类别新领或续领客运营业证证明书费用 ^(注4)	1,223	952	-	-
	豁免合资格车辆类别新领或续领封闭道路许可证费用 ^(注4)	494	342	-	-
电车	资助更换和维修电车路轨	5,000	10,000	10,000	-
	发还地租及政府土地的租金 ^(注2及注6)	1,648	3,341	5,693	4,270
的士	豁免已登记商用车辆的车辆牌照费用 ^(注4)	55,261	43,230	-	-
	豁免已登记商用车辆的车辆检验费用 ^(注4)	9,962	8,443	-	-
渡轮	豁免船只牌照费 ^(注7)	234	263	259	210 (截至2025年12月31日)
	发还码头租金 ^(注7)	2,415	5,286	9,166	6,792

公共交通工具	豁免 / 资助项目	款额(千元)			
		2022-23	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年2月28日)
					(截至2025年12月31日)
	就离岛渡轮航线特别协助措施发还费用 ^(注8)	215,282	218,879	221,541	215,351 (截至2026年3月9日)
公共小巴	豁免已登记商用车辆的车辆牌照费用 ^(注4)	34,723	26,467	-	-
	豁免已登记商用车辆的车辆检验费用 ^(注4)	2,762	2,304	-	-
	豁免合资格车辆类别新领或续领客运营业证费用 ^(注4)	303	238	-	-
	豁免合资格车辆类别新领或续领客运营业证证明书费用 ^(注4)	735	504	-	-

注：

- 根据长者票价优惠计划(优惠计划)，政府豁免专营巴士缴交车辆牌照年费，并向专营巴士营办商发还用作专营巴士营运的政府土地的租金。
- 由2022-23年度至2023年6月，政府已宽减短期租约用地的75%租金。其后政府继续宽减50%租金，直至2023年12月。
- 由2019年2月17日起，所有专营巴士获豁免缴付政府隧道和道路的使用费。所节省的隧道费会存入每间专营商设立的专用账目，即「专营巴士豁免隧道费基金」(基金)，基金结余会留作用于减轻有关专营商的加价压力。当专营商申请加价而行政长官会同行政会议认为有足够理据上调票价时，可利用基金减低加幅。
- 就政府推出的纾困措施，政府由2019年12月至2023年12月，豁免已登记商用车辆的车辆牌照费和车辆检验费用，并豁免合资格车辆类别新领或续领客运营业证、客运营业证证明书和封闭道路许可证费用，为期4年。

5. 为提升巴士安全，政府资助专营巴士营办商八成费用，以供其在合适的现有专营巴士安装安全装置，例如电子稳定控制系统和车速限制减速器等。加装工程已在2024年12月完成。
6. 政府根据优惠计划向电车公司发还用作电车营运的政府土地的租金。
7. 政府已豁免在优惠计划下的渡轮缴付船只牌照年费，并根据优惠计划向渡轮营办商发还用作提供专营渡轮服务及持牌渡轮服务的码头的租金。
8. 特别协助措施的补助方式是发还若干营办渡轮服务的开支，例如有关船只及码头的开支。2022-23至2025-26年度持续获提供特别协助措施的13条离岛渡轮航线包括「中环—长洲」、「中环—梅窝」、来往坪洲—梅窝—芝麻湾—长洲的「横水渡」、「中环—坪洲」、「中环—榕树湾」、「中环—索罟湾」、「愉景湾—中环」、「马湾—中环」、「马湾—荃湾」、「香港仔—索罟湾(经模达)」、「愉景湾—梅窝」、「香港仔—榕树湾(经北角村)」及「屯门—东涌—沙螺湾—大澳」航线。

除上述支持措施外，政府已完成向公共运输业界发放在各轮「防疫抗疫基金」下及「防疫抗疫基金」督导委员会批准的项目共约64.6亿元的补贴。「防疫抗疫基金」措施对财政的影响，并不在《拨款条例草案》或政府一般收入账目预算的范围内。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3150)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于泊车位数量及设施方面，政府可否告知本会：

1. 请分别列出，过去三年及截至现时为止：
 - (a)十八区私家车、电单车、商用车位数目；
 - (b)上述车位分别由政府及私营机构提供的情况，以及使用率。
2. 过去三年，警方发出违例泊车定额罚款的检控数字及总罚款金额为何，请以十八区分别出。
3. 过去一个年度，各区用作临时停车场的短期租约数目，请分别以「短期租约地点」、「可供停泊车辆数目」，以及「拟定收回时间」以表列出。
4. 未来三年，十八区各区计划新增的泊车位数字为何，其中自动泊车系统的比例是多少。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

1. 过去3年，十八区由政府及私营机构提供的私家车、电单车及商用车位泊车位数目分别载于附件1；运输署、政府产业署及康乐及文化事务署辖下公众停车场的使用率载于附件2。

运输署没有备存私人停车场的使用率数据。

2. 警务处发出违例泊车定额罚款通知书的数字是以警察总区作划分，故没有按十八区划分的相关数字。过去3年，警务处根据《定额罚款(交通

违例事项)条例》(第237章)发出的定额罚款通知书，按警察总区划分的数字及总定额罚款金额表列如下：

警察总区	违例泊车定额罚款通知书数目		
	2023	2024	2025
港岛	523 167	397 077	302 958
东九龙	443 038	297 579	222 030
西九龙	960 276	872 319	742 407
新界南	471 527	390 462	329 572
新界北	615 011	585 760	471 140
合计	3 013 019	2 543 197	2 068 107
总定额罚款 金额	\$9.64亿	\$8.14亿	\$6.62亿

3. 根据地政总署及运输署备存的资料，2025按区议会分区划分用作短期租约收费公众停车场数目及相关泊车位数目载于附件3；就「拟定收回时间」方面，根据地政总署资料，位于九龙鲤鱼门鲤鱼门径短期租约编号KX3079拟于2026年第三季收回作其他用途。
4. 政府预计于2025及2026年两年内，全港新增泊车位将超过12 000个，涵盖私家车和商用车辆，当中包括将于2026年内完成增设超过220个咪表位，以及至少100个路旁夜间商用车辆泊车位；此外，在未来两年出租的短期租约停车场除提供约600个泊车位外，亦会在合适的停车场订明须最少提供的商用车辆泊车位数目。运输署及各相关部门正按目标积极推展措施。

此外，首三个按照一地多用原则推展的公众停车场已启用^注，合共提供约860个泊车位。随着更多公众停车场项目相继落成，包括在2026至2027年间完工的东涌第99区公众停车场、四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场、重建元朗大球场，以及观塘综合发展项目，合共将提供约600个泊车位。连同其他发展项目及持续进行的短、中期增加泊位措施，未来数年泊车位的新供应将进一步增加。运输署会继续加大力度，聚焦车位较短缺的地区，在可行情况下提供更多路旁泊车位，并继续在合适的短期租约停车场订明须最少提供的商用车辆泊车位数目。

自动泊车系统方面，运输署没有备存有提供自动泊车系统的私营机构停车场数目。在政府推展并设有自动泊车系统的工务工程项目中，自动泊车系统泊车位占有私家车泊车位平均超过50%。

注：包括上水嘉富坊公众停车场、将军澳百胜角路公众停车场及将军澳政府合署公众停车场。

过去三年各区私家车、电单车及商用车辆泊车位数目^注

地区	截至每年 12月底	私家车			电单车			商用车辆		
		政府提供	私营机构提供	总数	政府提供	私营机构提供	总数	政府提供	私营机构提供	总数
中西区	2025年	4 321	34 805	39 126	996	608	1 604	603	511	1 114
	2024年	4 330	34 750	39 080	996	601	1 597	651	498	1 149
	2023年	4 411	34 045	38 456	994	483	1 477	643	443	1 086
湾仔	2025年	3 468	35 789	39 257	1 051	384	1 435	308	178	486
	2024年	3 457	35 523	38 980	1 044	359	1 403	490	178	668
	2023年	3 595	35 138	38 733	1 024	321	1 345	313	180	493
东区	2025年	3 716	43 200	46 916	1 208	1 602	2 810	534	1 591	2 125
	2024年	3 715	42 914	46 629	1 189	1 562	2 751	533	1 596	2 129
	2023年	3 694	43 136	46 830	1 200	1 455	2 655	545	1 616	2 161
南区	2025年	3 303	37 780	41 083	949	1 111	2 060	323	1 098	1 421
	2024年	3 329	36 970	40 299	935	1 079	2 014	323	1 073	1 396
	2023年	3 326	36 751	40 077	935	1 053	1 988	327	1 069	1 396
油尖旺	2025年	2 467	33 217	35 684	1 383	836	2 219	700	863	1 563
	2024年	2 486	33 153	35 639	1 353	786	2 139	708	859	1 567
	2023年	2 537	33 421	35 958	1 343	797	2 140	774	875	1 649
深水埗	2025年	5 421	26 376	31 797	1 431	968	2 399	1 425	2 123	3 548
	2024年	5 316	26 215	31 531	1 396	929	2 325	1 433	2 206	3 639
	2023年	5 323	25 305	30 628	1 380	854	2 234	1 446	2 292	3 738
九龙城	2025年	5 504	49 994	55 498	1 278	1 352	2 630	429	1 232	1 661
	2024年	5 561	47 634	53 195	1 259	1 186	2 445	443	1 275	1 718

地区	截至每年 12 月底	私家车			电单车			商用车辆		
		政府提供	私营机 构提供	总数	政府提供	私营机 构提供	总数	政府提供	私营机 构提供	总数
	2023 年	5 515	46 646	52 161	1 238	1 045	2 283	418	1 244	1 662
黄大仙	2025 年	4 703	15 877	20 580	1 185	1 406	2 591	458	912	1 370
	2024 年	4 604	16 132	20 736	1 135	1 426	2 561	468	921	1 389
	2023 年	4 493	16 472	20 965	1 080	1 328	2 408	458	910	1 368
观塘	2025 年	7 957	40 556	48 513	2 491	2 706	5 197	643	3 147	3 790
	2024 年	8 244	40 976	49 220	2 430	2 576	5 006	723	3 083	3 806
	2023 年	8 233	41 130	49 363	2 316	2 449	4 765	702	2 943	3 645
荃湾	2025 年	2 758	35 916	38 674	999	1 050	2 049	223	2 233	2 456
	2024 年	2 749	35 644	38 393	944	883	1 827	225	2 288	2 513
	2023 年	2 756	35 826	38 582	873	886	1 759	219	2 322	2 541
屯门	2025 年	5 125	39 120	44 245	1 115	1 102	2 217	678	2 127	2 805
	2024 年	5 098	38 655	43 753	1 131	1 097	2 228	669	2 138	2 807
	2023 年	5 036	38 658	43 694	1 118	958	2 076	668	2 131	2 799
元朗	2025 年	4 586	40 134	44 720	866	1 276	2 142	670	1 762	2 432
	2024 年	4 612	39 363	43 975	878	1 149	2 027	676	1 909	2 585
	2023 年	4 609	39 436	44 045	864	1 110	1 974	699	1 811	2 510
北区	2025 年	5 761	17 516	23 277	659	412	1 071	967	786	1 753
	2024 年	5 849	17 511	23 360	694	411	1 105	869	767	1 636
	2023 年	5 103	17 842	22 945	678	380	1 058	852	1 007	1 859
大埔	2025 年	2 715	31 561	34 276	397	906	1 303	641	732	1 373
	2024 年	2 722	29 771	32 493	376	875	1 251	654	671	1 325
	2023 年	2 666	29 763	32 429	366	850	1 216	666	695	1 361

地区	截至每年 12 月底	私家车			电单车			商用车辆		
		政府提供	私营机构提供	总数	政府提供	私营机构提供	总数	政府提供	私营机构提供	总数
西贡	2025 年	4 180	41 849	46 029	760	3 000	3 760	662	1 396	2 058
	2024 年	3 875	41 071	44 946	713	2 955	3 668	586	1 322	1 908
	2023 年	3 873	40 415	44 288	687	2 759	3 446	599	1 224	1 823
沙田	2025 年	6 006	70 125	76 131	1 141	2 482	3 623	592	2 283	2 875
	2024 年	6 242	70 266	76 508	1 103	2 407	3 510	618	2 306	2 924
	2023 年	6 079	71 024	77 103	996	2 376	3 372	609	2 411	3 020
葵青	2025 年	5 261	30 848	36 109	1 791	1 540	3 331	994	9 442	10 436
	2024 年	5 533	30 845	36 378	1 673	1 478	3 151	972	8 809	9 781
	2023 年	5 329	31 004	36 333	1 581	1 378	2 959	950	10 054	11 004
离岛	2025 年	2 860	18 891	21 751	397	604	1 001	255	1 044	1 299
	2024 年	2 862	17 541	20 403	397	370	767	255	1 044	1 299
	2023 年	2 628	18 022	20 650	319	390	709	389	884	1 273
总计	2025 年	80 112	643 554	723 666	20 097	23 345	43 442	11 105	33 460	44 565
	2024 年	80 584	634 934	715 518	19 646	22 129	41 775	11 296	32 943	44 239
	2023 年	79 206	634 034	713 240	18 992	20 872	39 864	11 277	34 111	45 388

注：上述泊车位数据由各部门、机构及停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的停车场提供者、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

2023年至2025年由运输署营运的停车场使用率

地区	停车场	泊车位 (电单车 除外) 数目 ^注	泊车位平均使用率(%)					
			上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
			2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
中西区	天星码头	377	82	81	80	31	28	28
	大会堂	170	65	58	51	25	24	18
	林士街	829	57	62	60	27	33	34
	坚尼地城	195	86	85	87	80	80	88
湾仔	天后	428	79	75	73	64	62	61
东区	筲箕湾	385	80	76	74	78	75	74
南区	香港仔	293	64	63	62	79	78	78
黄大仙	双凤街	267	77	74	72	83	80	79
	黄大仙	25	45	36	33	32	39	44
葵青	葵芳	511	83	73	77	76	68	74
荃湾	荃湾	545	86	79	77	82	77	76

地区	停车场	电单车 泊车位 数目	电单车 泊车位平均使用率(%)					
			上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
			2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
中西区	天星码头	37	72	65	65	54	47	45
	大会堂	27	77	74	77	68	67	68
	林士街	164	93	83	74	87	75	68
	坚尼地城	37	74	75	72	82	82	77
湾仔	天后	75	77	76	79	78	77	80
东区	筲箕湾	72	76	72	71	81	78	78
南区	香港仔	51	67	71	69	72	77	75
黄大仙	双凤街	74	67	65	68	75	73	79
葵青	葵芳	93	82	75	80	80	71	78
荃湾	荃湾	34	64	69	69	63	68	67

注：黄大仙停车场的泊车位数目为旅游巴士 / 货车(5.5公吨以上)的泊车位数目；而其余10个停车场的泊车位数目则为私家车 / 客货车的泊车位数目。

2023 至 2025 年政府产业署辖下公众停车场使用率

地区	停车场	平均使用率(%)		
		2023 ^(注1)	2024 ^(注2)	2025 ^(注3)
中西区	金钟道政府合署	14	32	32
湾仔	湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼	13	14 ^(注6)	-
东区	北角政府合署	40	29	32
	柴湾市政大厦 ^(注4)	78	30	60
南区	没有政府产业署辖下停车场			
油尖旺	西九龙政府合署	39	42	43
深水埗	长沙湾政府合署 ^(注5)	49	54	54
九龙城	土瓜湾街市暨政府合署	36	77	97
	工业贸易大楼	38 ^(注7)	29 ^(注7)	31
黄大仙	没有政府产业署辖下停车场			
观塘	顺利纪律部队宿舍 ^(注4)	94	68	85
荃湾	没有政府产业署辖下停车场			
屯门	屯门政府合署	23	10	9
元朗	元朗民政事务处大厦	46	42	43
北区	北区政府合署	36	57	67
	香园围边境管制站 ^(注4)	45 ^(注8)	49	51
	嘉富坊公众停车场 ^(注4)	-	19 ^(注9)	54
大埔	大埔政府合署	63	70	86
西贡	西贡政府合署	12	18	25
	将军澳政府合署 ^{(注4)(注11)}	-	-	-
	香港中医医院 ^{(注4)(注12)}	-	-	-
沙田	沙田政府合署	49	43	33
	新界(沙田)法医学大楼 ^(注4)	13 ^(注10)	20	23
葵青	没有政府产业署辖下停车场			
离岛	港珠澳大桥香港口岸 ^(注4)	26	18	19 ^(注13)

注1： 2023年1月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。

注2： 2024年1月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。

注3： 2025年1月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。

注4： 柴湾市政大厦、顺利纪律部队宿舍、香园围边境管制站、嘉富坊公众停车场、将军澳政府合署、香港中医医院、新界(沙田)法医学大楼及港珠澳大桥香港口岸的停车场为全日开放的收费公众停车场。上表其余物业为政府联用办公大楼，有关泊车位只于非办公时间开放予公众使用。

- 注5： 大楼部分为提供全日开放泊车位的收费公众停车场；其余是联用办公大楼用户部门的泊车位，只于非办公时间开放予公众使用。
- 注6： 湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼收费公众停车场于2024年3月15日起停止营运。有关数据为2024年1月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注7： 工业贸易大楼收费公众停车场于2023年10月10日至2024年4月25日暂时停止营运。有关数据为2023年1月至2023年9月及2024年5月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注8： 香园围边境管制站停车场于2023年2月17日开始营运。有关数据为2023年2月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注9： 嘉富坊公众停车场于2024年11月中旬开始营运。有关数据为2024年12月起营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注10： 新界(沙田)法医学大楼于2023年2月1日开始营运。有关数据为2023年2月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注11： 将军澳政府合署于2025年12月中旬开始营运。承办商于2026年1月开始提供营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注12： 香港中医医院停车场于2025年12月中旬开始营运。承办商于2026年1月开始提供营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注13： 港珠澳大桥香港口岸收费公众停车场由2025年7月16日起交由香港机场管理局管理。有关数据为2025年1月至6月营运时间内泊车位的平均使用率。

2023至2025年康乐及文化事务署辖下公众停车场使用率

地区	平均使用率(%)		
	2023	2024	2025
中西区	54	43	41
湾仔	49	50	51
东区	69	52	41
南区	17	29	48
油尖旺	38	33	29
深水埗	23	23	24
九龙城	57	55	70
黄大仙	21	28	31
观塘	50	44	44
荃湾	33	23	24
屯门	54	51	49
元朗	63	35	38
北区	65	58	52
大埔	27	28	29
西贡	51	44	38
沙田	55	52	42
葵青	36	36	47
离岛	23	25	22

2025年十八区短期租约用地收费公众停车场详情

地区	停车场数目	泊车位数目
中西区	3	216
湾仔	-	-
东区	9	999
南区	4	230
油尖旺	3	577
深水埗	5	867
九龙城	3	786
黄大仙	3	409
观塘	6	999
荃湾	9	2 221
屯门	16	1 832
元朗	15	1 154
北区	10	1 103
大埔	10	1 570
西贡	18	3 374
沙田	14	2 039
葵青	50	6 938
离岛	2	500
总计	180	25 814

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3272)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就公共交通加价事宜，当局请告知本会：

1. 请列出过去一年运输署接获各类公共交通工具提出加价申请的情况，包括路线，申请加价幅度及申请结果等，并请按其交通工具类别分别列出；
2. 请提供过去三年，跨交通机构提供的收费优惠情况：
请分别以「换乘计划涉及的公共交通营办商」、「每次换乘可享的优惠」、「每日平均受惠换乘人次」、「计划开始及终止日期」列出。
3. 各公共交通工具的非票务收入情况为何，请提供相关非票务收入占机构的盈利比例。
4. 过去一年及目前正提供月票或套票等公共交通工具具有哪些，使用人数为何

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：39)

答复：

1. 鉴于公共交通服务与民生息息相关，政府会一如以往，以审慎的态度处理加价申请，考虑因素包括营办商的财务情况及前景、公众的接受程度和负担能力等，并会继续做好把关工作。运输署在2025年接获的公共交通服务票价调整申请如下：

(A) 专线小巴

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
港岛			
1.	港岛第1号	7.6%	处理中
2.	港岛第1A号	10.5%	处理中
3.	港岛第2号	10.7%	处理中
4.	港岛第3号	10.5%	处理中
5.	港岛第3A号	10.5%	处理中
6.	港岛第4A号	14.7%	处理中
7.	港岛第4B号	14.7%	处理中
8.	港岛第4C号	14.7%	处理中
9.	港岛第4S号	14.3%	处理中
10.	港岛第5号	21.2%	处理中
11.	港岛第5M号	15.5%	处理中
12.	港岛第8号	14.3%	处理中
13.	港岛第8X号	8.1%	处理中
14.	港岛第9号	11.2%	处理中
15.	港岛第10号	11.4%	建议加价7.1% ^{注(1)}
16.	港岛第10P号	11.4%	建议加价7.1% ^{注(1)}
17.	港岛第12号	22.7%	处理中
18.	港岛第13号	19.6%	处理中
19.	港岛第16A号	10.3%	建议加价8.3% ^{注(1)}
20.	港岛第16M号	10.3%	建议加价8.3% ^{注(1)}
21.	港岛第16X号	13.6%	建议加价9.1% ^{注(1)}
22.	港岛第18M号	17.2%	建议加价9.2% ^{注(1)}
23.	港岛第20号	20.8%	建议加价9.7% ^{注(1)}
24.	港岛第20M号	29.4%	建议加价11.8% ^{注(1)}
25.	港岛第22号	21.7%	处理中
26.	港岛第22S号	21.7%	处理中
27.	港岛第22X号	21.7%	处理中
28.	港岛第23号	14.1%	处理中
29.	港岛第23M号	14.1%	处理中
30.	港岛第24A号	8.8%	处理中
31.	港岛第24M号	9%	处理中
32.	港岛第25号	8.9%	处理中
33.	港岛第28号	10.4%	处理中
34.	港岛第28M号	10.4%	处理中
35.	港岛第28S号	10.4%	处理中
36.	港岛第31号	14.5%	建议加价7.3% ^{注(1)}
37.	港岛第31X号	14.5%	建议加价7.3% ^{注(1)}
38.	港岛第32号	12.5%	建议加价8.9% ^{注(1)}
39.	港岛第32A号	12.8%	建议加价10.3% ^{注(1)}

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
40.	港岛第33号	12.5%	建议加价8.9% ^{注(1)}
41.	港岛第33M号	12.8%	建议加价10.3% ^{注(1)}
42.	港岛第35M号	14.7%	处理中
43.	港岛第39C号	14.3%	处理中
44.	港岛第39M号	15.3%	处理中
45.	港岛第40号	15.4%	处理中
46.	港岛第40X号	15.4%	处理中
47.	港岛第51号	16.7%	处理中
48.	港岛第51A号	16.7%	处理中
49.	港岛第51S号	17.1%	处理中
50.	港岛第52号	14.9%	处理中
51.	港岛第56号	14.2%	建议加价6.1% ^{注(1)}
52.	港岛第56A号	14.2%	建议加价6.1% ^{注(1)}
53.	港岛第56B号	14.2%	建议加价6.1% ^{注(1)}
54.	港岛第69号	15.9%	处理中
55.	港岛第69A号	12.9%	处理中
56.	港岛第69X号	10.4%	处理中
57.	港岛第N4A号	17.1%	处理中
58.	港岛第N4C号	17.1%	处理中
59.	港岛第N4M号	14.5%	处理中
60.	港岛第N4X号	17.1%	处理中
61.	港岛第N31号	14.7%	建议加价6.2% ^{注(1)}
62.	港岛第N40号	15.2%	处理中
63.	港岛第N51S号	15.4%	处理中
九龙			
1.	九龙第5M号	12.5%	建议加价10.7% ^{注(1)}
2.	九龙第9M号	14.3%	建议加价9.5% ^{注(1)}
3.	九龙第16号	10.5%	建议加价7.9% ^{注(1)}
4.	九龙第16A号	9.3%	建议加价7.0% ^{注(1)}
5.	九龙第16B号	9.3%	建议加价7.0% ^{注(1)}
6.	九龙第16S号	9.3%	建议加价7.0% ^{注(1)}
7.	九龙第17M号	13.6%	处理中
8.	九龙第22A号	16.4%	建议加价8.2% ^{注(1)}
9.	九龙第22M号	17.3%	建议加价8.7% ^{注(1)}
10.	九龙第25M号	11.6%	处理中
11.	九龙第25MS号	14.3%	处理中
12.	九龙第25A号	11.6%	处理中
13.	九龙第25B号	10.1%	处理中
14.	九龙第37A号	10.6%	建议加价8.5% ^{注(1)}
15.	九龙第37M号	10.6%	建议加价8.5% ^{注(1)}
16.	九龙第38M号	14.6%	处理中

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
17.	九龙第39M号	14.6%	处理中
18.	九龙第47号	11.5%	建议加价8.2% ^{注(1)}
19.	九龙第48号	11.5%	处理中
20.	九龙第49号	12.2%	处理中
21.	九龙第49M号	1.9%	处理中
22.	九龙第54号	10.6%	建议加价8.5% ^{注(1)}
23.	九龙第54M号	10.0%	建议加价10.0% ^{注(1)}
24.	九龙第54S号	10.3%	建议加价9.0% ^{注(1)}
25.	九龙第69号	23.6%	建议加价10.1% ^{注(1)}
26.	九龙第69A号	18.6%	建议加价9.3% ^{注(1)}
27.	九龙第76A号	10.6%	处理中
28.	九龙第76B号	10.6%	处理中
29.	九龙第77M号	6.5%	处理中
30.	九龙第78号	10.5%	处理中
31.	九龙第79K号	8.9%	建议加价8.9% ^{注(1)}
32.	九龙第79M号	9.1%	建议加价6.8% ^{注(1)}
33.	九龙第79S号	9.1%	建议加价6.8% ^{注(1)}
34.	九龙第82号	33.3%	建议加价8.9% ^{注(1)}
35.	九龙第83A号	22.2%	建议加价8.9% ^{注(1)}
36.	九龙第83B号	22.2%	建议加价8.9% ^{注(1)}
37.	九龙第83M号	22.2%	建议加价8.9% ^{注(1)}
38.	九龙第87号	18.1%	加价9.1%
39.	九龙第89A号	16.3%	处理中
40.	九龙第89B号	11.4%	处理中
41.	九龙第89C号	16.3%	处理中
新界			
1.	新界第101M号	11.9%	处理中
2.	新界第102B号	11.1%	处理中
3.	新界第102S号	20.2%	处理中
4.	新界第102号	11.1%	处理中
5.	新界第105号	20.0%	建议加价7.8% ^{注(1)}
6.	新界第106号	10.9%	处理中
7.	新界第107号	10.3%	处理中
8.	新界第108A号	10.8%	加价9.2%
9.	新界第111号	11.1%	处理中
10.	新界第112M号	7.7%	加价5.8%
11.	新界第113号	12.3%	处理中
12.	新界第115号	10.5%	处理中
13.	新界第140M号	20.5%	加价5.5%
14.	新界第15A号	15.4%	加价9.6%
15.	新界第15M号	11.8%	加价9.8%

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
16.	新界第15号	15.4%	加价9.6%
17.	新界第16号	11.5%	加价9.6%
18.	新界第17A号	13.3%	加价8.9%
19.	新界第17M号	13.3%	加价8.9%
20.	新界第17号	12.0%	加价9.3%
21.	新界第20A号	15.4%	处理中
22.	新界第20B号	15.7%	处理中
23.	新界第20C号	15.9%	处理中
24.	新界第20E号	15.9%	处理中
25.	新界第20G号	15.7%	处理中
26.	新界第20K号	15.3%	处理中
27.	新界第20M号	15.4%	处理中
28.	新界第20P号	15.4%	处理中
29.	新界第20R号	15.4%	处理中
30.	新界第20S号	15.4%	处理中
31.	新界第20T号	15.7%	处理中
32.	新界第20X号	15.4%	处理中
33.	新界第21A号	15.4%	处理中
34.	新界第21K号	15.9%	处理中
35.	新界第22K号	15.4%	处理中
36.	新界第23K号	15.8%	处理中
37.	新界第23S号	16.1%	处理中
38.	新界第24号	13.5%	处理中
39.	新界第26A号	10.0%	处理中
40.	新界第26号	10.0%	处理中
41.	新界第28A号	11.7%	处理中
42.	新界第28K号	18.0%	处理中
43.	新界第28S号	18.0%	处理中
44.	新界第29号	14.5%	加价10.80%
45.	新界第308A号	9.4%	建议加价7.3% ^{注(1)}
46.	新界第308M号	9.4%	建议加价7.3% ^{注(1)}
47.	新界第310M号	20.8%	加价5.7%
48.	新界第31A号	16.9%	处理中
49.	新界第31号	16.9%	处理中
50.	新界第32号	18.8%	处理中
51.	新界第39A号	16.4%	加价8.2%
52.	新界第39号	13.9%	加价8.3%
53.	新界第401号	14.6%	处理中
54.	新界第402S号	16.2%	处理中
55.	新界第403A号	15.1%	处理中
56.	新界第403P号	15.1%	处理中

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
57.	新界第403X号	15.1%	处理中
58.	新界第403号	15.1%	处理中
59.	新界第404M号	10.2%	加价8.5%
60.	新界第405号	10.0%	加价8.6%
61.	新界第406号	10.4%	建议加价5.2% ^{注(1)}
62.	新界第407A号	11.3%	建议加价6.5% ^{注(1)}
63.	新界第407B号	11.7%	建议加价5.2% ^{注(1)}
64.	新界第407号	11.8%	建议加价4.5% ^{注(1)}
65.	新界第410号	20.8%	加价3.8%
66.	新界第413号	14.5%	加价10.8%
67.	新界第43A号	11.3%	处理中
68.	新界第43B号	11.8%	处理中
69.	新界第43C号	12.1%	处理中
70.	新界第43S号	11.8%	处理中
71.	新界第43号	11.8%	处理中
72.	新界第46M号	17.0%	建议加价5.7% ^{注(1)}
73.	新界第47M号	17.0%	建议加价5.1% ^{注(1)}
74.	新界第481号	15.4%	处理中
75.	新界第482号	15.4%	处理中
76.	新界第501A号	20.4%	加价7.4%
77.	新界第501C号	20.4%	加价7.4%
78.	新界第501S号	20.4%	加价6.3%
79.	新界第502号	13.9%	加价3.6%
80.	新界第503K号	10.1%	处理中
81.	新界第503号	10.1%	处理中
82.	新界第504号	8.3%	处理中
83.	新界第505号	12.6%	处理中
84.	新界第50A号	12.9%	拒绝
85.	新界第50K号	12.9%	拒绝
86.	新界第51B号	12.2%	拒绝
87.	新界第51K号	11.6%	拒绝
88.	新界第52A号	15.4%	加价7.7%
89.	新界第52B号	16.7%	加价7.5%
90.	新界第52K号	16.7%	加价7.5%
91.	新界第54A号	15.4%	加价7.7%
92.	新界第54K号	16.1%	加价10.7%
93.	新界第56A号	12.8%	加价7.7%
94.	新界第618A号	11.1%	处理中
95.	新界第618B号	11.1%	处理中
96.	新界第618号	11.1%	处理中
97.	新界第65A号	15.4%	加价8.2%

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
98.	新界第65K号	13.3%	加价6.7%
99.	新界第65M号	17.2%	撤回申请，只减少 票价优惠
100.	新界第65S号	12.9%	加价3.2%
101.	新界第66K号	13.3%	加价6.7%
102.	新界第67A号	26.1%	加价10.9%
103.	新界第67K号	14.9%	加价7.5%
104.	新界第71A号	11.4%	处理中
105.	新界第71号	11.5%	处理中
106.	新界第72号	11.5%	处理中
107.	新界第75号	30.0%	处理中
108.	新界第76号	30.0%	处理中
109.	新界第806A号	15.6%	加价7.8%
110.	新界第806B号	15.6%	加价7.8%
111.	新界第806C号	25.3%	加价10.5%
112.	新界第806M号	15.6%	加价7.8%
113.	新界第814号	11.4%	处理中
114.	新界第81M号	9.5%	加价4.8%
115.	新界第81号	9.7%	加价3.2%
116.	新界第82M号	10.4%	加价4.2%
117.	新界第82号	9.7%	加价3.2%
118.	新界第88A号	12.5%	建议加价7.5% ^{注(1)}
119.	新界第88C号	20.0%	建议加价6.7% ^{注(1)}
120.	新界第88F号	20.0%	建议加价7.5% ^{注(1)}
121.	新界第88G号	20.0%	建议加价6.7% ^{注(1)}
122.	新界第88M号	20.5%	建议加价7.2% ^{注(1)}
123.	新界第90A号	27.3%	建议加价9.1% ^{注(1)}
124.	新界第90M号	18.2%	建议加价6.1% ^{注(1)}
125.	新界第90P号	27.3%	建议加价9.1% ^{注(1)}
126.	新界第91A号	24.2%	建议加价9.7% ^{注(1)}
127.	新界第91号	21.8%	建议加价8.7% ^{注(1)}
128.	新界第92M号	18.2%	建议加价6.1% ^{注(1)}
129.	新界第93A号	18.6%	建议加价4.1% ^{注(1)}
130.	新界第93号	18.2%	建议加价6.1% ^{注(1)}
131.	新界第99号	19.0%	加价7.1%
132.	新界第616S号	24.0%	建议加价14.0% ^{注(1)}

注(1): 运输署已完成处理有关专线小巴路线的加价申请，建议加幅尚待生效。

(B) 渡轮服务

序号	渡轮服务	申请票价加幅 (全程)	申请结果
1.	中环－长洲	20%	月票及多程优惠票种加幅为8%，而单程票加幅为12.5%，其中「中环－梅窝」及「中环－坪洲」两条航线已全面改用高速船服务，并进行了单程票票价整合，将普通船与高速船的单程票票价改为划一收费，票价整合后的单程票票价较整合前高速船的票价为低。
2.	中环－梅窝	20%	
3.	坪洲－梅窝－芝麻湾－长洲	20%	
4.	中环－坪洲	15%至30%	
5.	中环－榕树湾	15%至30%	
6.	中环－索罟湾	15%至30%	
7.	屯门－东涌－沙螺湾－大澳	35%	处理中
8.	北角－观塘 (危险品汽车渡轮)	70%	处理中

2. 为方便市民使用不同公共交通服务，各公共交通服务营办商之间设有换乘票价优惠。有关安排在2023至2025年的详情载列于下表。由于涉及大量路线，该等数据现以总计方式列载：

换乘计划涉及的公共交通营办商 ^{注(2)}	每次换乘可享的成人票价优惠	每日平均受惠换乘乘客人次	计划开始及终止日期 ^{注(3)}
铁路及专营巴士 2023年： 19条路线 2024年： 25条路线 2025年： 19条路线	2023至2025年： 0.6元至2.0元	2023年： 26 660 2024年： 21 940 2025年： 22 900	持续实施
铁路及专线小巴 ^{注(4)} 2023年： 556条路线 2024年： 560条路线 2025年： 570条路线	2023年1月1日至11月4日： 0.3元至3元 2023年11月5日起： 0.5元至3元	2023年： 456 560 2024年： 468 530 2025年： 475 531	持续实施

换乘计划涉及的公共交通营办商 注(2)	每次换乘可享的成人票价优惠	每日平均受惠换乘乘客人次	计划开始及终止日期 注(3)
铁路及街渡渡轮 (1条路线)	2023至2025年： 0.5元	2023年： 370 2024年： 350 2025年： 310	由2020年6月1日开始并持续实施
各专营巴士公司提供的巴士换乘优惠 注(5) 2023年： 629条路线 2024年： 660条路线 2025年： 655条路线	2023至2025年： 0.1元至38.7元	2023年： 180 900 2024年： 191 340 2025年： 193 380	持续实施
专营巴士及专线小巴 2023年： 71条路线 2024年： 96条路线 2025年： 96条路线	2023至2025年： 1.0元至4.0元	2023年： 258 2024年： 304 2025年： 316	持续实施
专营巴士及电车 (36条路线)	2023年及2024年： 3.0元 2025年：3.3元	2023年： 1 300 2024年： 877 2025年： 856	由2017年7月1日开始并持续实施
各专线小巴路线组合之间的换乘 (41条路线)	2023年及2024年： 1.0元至11.9元 2025年： 1.0元至12.3元	不适用 注(6)	持续实施
不同渡轮营办商之间的渡轮换乘 (2条航线)	2023年： 3.8元至9.4元 2024年及2025年： 5.5元至9.4元	2023年： 21 2024年： 21 2025年： 20	由2011年7月1日开始并持续实施

换乘计划涉及的公共交通营办商 注(2)	每次换乘可享的成人票价优惠	每日平均受惠换乘乘客人次	计划开始及终止日期 ^{注(3)}

注(2): 不包括同一营办商辖下路线之间的换乘票价优惠安排。

注(3): 运输署没有备存每项换乘计划开始日期的数据。

注(4): 自2018年6月3日起，香港铁路有限公司推出铁路与专线小巴换乘计划。在此计划下，凡使用八达通卡由港铁换乘专线小巴或由专线小巴换乘港铁的乘客，可享0.3元的换乘优惠。而由2023年11月5日起，上述换乘计划的优惠由每程0.3元提高至0.5元，并进一步涵盖全港所有专线小巴路线。而铁路与个别专线小巴路线的换乘优惠高达3元。

注(5): 有关数字涵盖各专营巴士营办商所有已提供换乘优惠的巴士路线。

注(6): 运输署没有备存不同专线小巴路线组合之间换乘的乘客人次数字。

3. 政府一直鼓励及适当地协助公共交通营办商按其营运模式研究以不同途径增加非票务收入，从而改善财务状况，相关举措亦可助纾缓部分加价压力。有关公共交通营办商现时增加非票务收入的措施列载如下：

公共交通营办商	增加非票务收入的措施	非票务收入占其总收入比例
港铁	于车站提供多元化的零售店铺和服务；及于车站及列车内展示广告及提供多媒体广播服务等。	18.5% ^{注(7)}
专营巴士	在巴士车身、车厢、有盖巴士站等展示广告；通过商业合作或赞助为市民提供免费乘车；利用个别巴士车厂为非专营巴士提供入油/洗车/维修及检查服务；在部分配置巴士充电设施的车厂为其他电动车辆提供充电服务；在个别车厂外墙张贴广告；出租个别巴士车厂部分泊车位；出租个别车厂部分楼层；在合适的公共运输交汇处/总站安装售卖机、自助邮件智能柜等可赚取收入的设施；以及在合适的巴士换乘站或公共运输交汇处/总站设置顾客服务站等。	约1-6%

公共交通营办商	增加非票务收入的措施	非票务收入占其总收入比例
公共小巴	在车身、车厢及多媒体展示广告。	约1%
渡轮	于航线营运时间以外出租船只；分租码头空间作商业和零售用途，如商铺租赁、广告灯箱出租；以及在码头的空置位置举办商业活动等。	约1-72%
电车	在电车车身及电车站上盖展示广告；企业赞助免费乘车日；包车服务；「电车全景游」游览服务套票；以及售卖纪念品等。	约60%

注(7)： 此数字为香港车站商务收入占香港客运服务总收入的比例。

4. 政府一直鼓励公共交通服务营办商按其营运及财政情况、社会经济环境和乘客的需求，尽量调低收费及提供优惠(例如向不同客群而提供的票务优惠和换乘优惠等)，以减低市民的公共交通开支。我们会继续鼓励各公共交通营办商在确保能够维持适当及有效率的服务情况下，为乘客提供票价优惠。

有关有提供月票 / 套票的公共交通服务营办商及在2025年使用人数列载如下：

涉及的公共交通营办商	月票/套票	2025年平均每日使用人次 (除特别注明)
九龙巴士(一九三三)有限公司/龙运巴士有限公司	月票、九巴「搭十送一」车票及预购车票	约80 720
新大屿山巴士(一九七三)有限公司	屿巴第1、2、3M、4、11、21、23、A35、N1及N35号线的车票兑换安排	约20
城巴有限公司(市区及新界巴士网络专营权)	第B7号线「三天来回车票」及第B8号线「两天来回车票」	约20
城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)	城巴机场快线来回车票及第B5号线「三天来回车票」	约330
渡轮营办商 (14条航线)	月票、多程票、来回票及四日旅游票	约12 600
港铁公司	「都会票」及「全月通」 ^{注(8)}	约300 000 ^{注(9)}

涉及的公共交通营办商	月票/套票	2025年平均每日使用人次 (除特别注明)
电车公司	月票及「电车全景游」黄金套票	平均每月销售数字： 约 1 100 ^{注(10)}

注(8)： 目前港铁公司提供5款「全月通」，包括全月通1(上水 / 乌溪沙-尖东)、全月通2(屯门-南昌)、全月通3(屯门-红磡)、全月通4(东涌-南昌)及全月通5(东涌-香港)。

注(9)： 此数字为「都会票」及各款「全月通」于2025年平均每日使用的乘客人次。

注(10)： 此数字为月票及套票于2025年平均每月的销售数字。由于持票者只需在下车时向车长展示月票 / 套票通行证，因此电车公司没有备存每日使用月票 / 套票通行证的乘客人次。

除上述优惠措施，政府亦有采取针对性的措施资助乘客，例如实施公共交通费用补贴计划，为日常使用本地公共交通服务出行而公共交通开支较高的乘客减轻交通费负担；而长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划(即二元优惠计划)亦可惠及长者和合资格残疾人士。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3273)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就的士服务业方面：

1. 现时持有的士驾驶牌照人数为何?请按年龄(59或以下 / 60至69岁 / 70岁至79岁 / 80岁或上)分别列出。
2. 自2024年起至现时为止，以上各年龄群组涉及交通意外的情况如何?请以表列之。
3. 过去三年，政府接获涉及的士司机违规行为的投诉数字，请以检控最多的十个类别分别列出。
4. 过去三年，对非法出租或取酬载客的私家车及货车违规检控数字为何?
5. 目前无障碍的士(可供轮椅上落)及电动的士的数目分别有多少，请以分别列出?当局如何鼓励的士业界引入无障碍的士及电动的士?相关措施为何?

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

1. 截至2026年2月28日，持有有效的士驾驶执照的人数，按年龄组别表列如下：

年龄组别	人数
59岁或以下	80 369
60至69岁	92 126
70至79岁	37 232
80岁或以上	2 471
总数	212 198

2. 根据纪录，于2024年1月至2026年2月，按年龄组别划分的涉及交通意外的的士司机数目表列如下：

年龄组别	年份		
	2024	2025*	2026(1-2月)*
59岁或以下	2 944	2 639	256
60至69岁	2 022	1 644	194
70至79岁	625	668	74
80岁或以上	26	33	3

*临时数字

3. 过去3年，运输署每年接获有关的士司机的投诉数字，按接获最多投诉的10个类别表列如下。有关数字已涵盖由1823电话中心、交通咨询委员会辖下的交通投诉组及其他政府部门或机构转交的投诉个案。

类别	运输署接获的投诉个案数字		
	2023年	2024年	2025年
滥收车费	340	460	368
拒绝或忽略接受租用	361	306	204
拒绝或忽略驾驶的士至租用人指示的地方	28	52	38
没有采用最直接而切实可行的路线驶往目的地(俗称「兜路」)	277	453	380
驾驶行为不当	374	366	409
举止无礼	712	710	503
未有展示司机证	17	34	18
司机抽烟	26	36	38
阻碍交通	36	63	65
的士车辆状况不佳	22	29	35

4. 过去3年，警务处就私家车和轻型货车非法出租或取酬载客个案所作出的执法行动次数载列如下：

年份	执法行动次数
2023	33
2024	47
2025	118

5. 截至本年至2月底，可供轮椅上落的无障碍的士及电动的士分别为6 289辆及1 096辆。

在「无障碍运输」的理念下，政府一直积极鼓励的士业界引入更多可供轮椅上落的士及不同型号，让轮椅使用者有更多选择，便利他们的出行需要。运输署一直就的士业界或车辆供货商引入可供轮椅上落之的士型号保持开放态度，亦会继续与的士业界和各车辆供货商沟通，协助他们了解相关的标准和审批程序，并在有需要时协调业界寻找适合在香港的道路上行走的型号。此外，为进一步改善的士服务质素，政府已于2025年7月向5支的士车队发出的士车队牌照。根据牌照条件，每支车队须提供一定数量的可供轮椅上落的士。目前，5支车队共有约130辆可供轮椅上落的士，便利轮椅使用者出行。

电动的士方面，政府已在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。最高贷款额为纯电动的士的购买价，上限为35万港元。截至2026年2月底，贷款计划已批出864宗贷款申请。此外，政府于2024年12月公布《公共巴士和的士绿色转型路线图》，并于同月在新能源运输基金下推出电动的士资助计划，资助的士车主购买3 000辆电动的士，每辆电动的士的资助额为45,000元。环境及生态局今年2月公布《香港电动车普及化路线图更新版》，提出会在今年进一步推出5,000万元的电动轮椅的士资助计划。环境及生态局现正拟订新计划的框架，并会在咨询相关持份者后，制定细节和安排，适时公布详情。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3274)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」的推行情况，请问：

1. 措施自2023年推行以来，申请及成功输入多少名司机？请详细列车每轮申请配额数字、申请情况、获批数字。
2. 上述获批个案分布于哪一项公共交通机构？请分别列之。
3. 上述输入司机的平均月薪及年龄分别为何？
4. 运输署有没有就输入外劳司机问题接获投诉？如有，请按个案类别分别列出。

就泊车换乘计划，请提供现时各区(包括机场及各口岸)提供「泊车换乘」设施的 (a)停车场地地点(b)泊车转乘收费，以及(c)使用率

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：42)

答复：

- 1-2. 政府一直关注公共小巴及客车行业持续面对的司机短缺问题。为纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」(计划)，并分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请批出共900个公共小巴及800个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。两轮申请的详情载于附表一。因应首批输入劳工的合约期于2025年年底陆续届满，运输署于2025年8月公布配额续期安排。获批配额的有关营办商可于其输入司机的合约期届满前5个月起，向运输署递交续期申请。截至2026年2月底，589个配额(包括324个公共小巴及265个客车输入司机

配额)获批续期。运输署会继续处理接获的续期申请，包括审视有关营办商是否继续符合计划的准则(包括输入劳工与全职本地员工1比2的人手比例、输入劳工的薪酬不得低于相关职位的每月工资中位数、须符合相关本地招聘要求等)。此外，截至2026年2月底，已投入服务的输入司机的数字载于下表。

司机类别	已投入服务的输入司机数目
公共小巴司机	862
本地客车司机	365
跨境直通巴士司机	370
总数	1 597

3. 运输署没有备存输入司机的平均月薪及年龄的数据。
4. 截至2026年2月底，运输署曾收到共61宗涉及输入司机服务态度及驾驶技巧的投诉(见下表)，投诉事项包括未能在指定地点 / 站点让乘客下车、向乘客提供不正确的路线 / 目的地 / 车费 / 班次时间表的数据等。

	投诉输入司机的个案数字
自计划推行至2025年2月底	33
2025年3月至2026年2月底	28
总数	61

泊车换乘计划方面，目前，全港有24个停车场提供合共约9 700个换乘泊车位，有关详情载于附表二。根据运输署所得资料，现时泊车换乘每小时收费由\$7至\$24不等，而日泊收费(不计及机场快线和高铁泊车换乘)则由\$98至\$120不等，收费视乎个别地点的泊车换乘需求等因素而定。运输署没有备存泊车换乘设施的使用率。

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业

第一轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	申请配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	68 (涉及 68 个路线组别)	547	59	461
本地客车司机	32 (涉及 6 个服务批注) ⁽¹⁾	689	23	262
跨境直通巴士司机	18 (涉及使用 6 个道路过境口岸 / 管制站的路线)	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

第二轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	申请配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	82 (涉及 82 个路线组别)	842	82	467
本地客车司机	31 (涉及 6 个服务批注) ⁽¹⁾	394	27	228
跨境直通巴士司机	16 (涉及使用 6 个道路过境口岸 / 管制站的路线)	237	16	154
总数	129	1 473	125	849⁽²⁾

注：

- (1) 6 个服务批注包括(i)游览服务、(ii)酒店服务、(iii)学生服务、(iv)雇员服务、(v)居民服务及(vi)合约式出租服务。
- (2) 包括 118 个于第一轮申请批出而未有使用的配额，已拨至第二轮作分配。

泊車换乘设施详情

地点	管理者	泊车换乘收费
青衣站	港铁公司	每小时收费由\$7至\$24不等，而日泊收费(不计及机场快线或高铁泊车换乘)则由\$98至\$120不等。
锦上路停车场	港铁公司	
九龙站	港铁公司	
红磡站	港铁公司	
彩虹泊车换乘公众停车场	港铁公司	
香港站	港铁公司	
海洋公园站	港铁公司	
西九龙站	港铁公司	
荃湾西站	港铁公司	
上水宝石湖邨第一期公众停车场	房屋署	
屯门站	私人	
乌溪沙站	私人	运输署没有备存相关资料。
东港城停车场	私人	
奥海城一期商场	私人	
启田商场停车场	领展	
朗屏停车场D	领展	
爱民停车场	领展	
乐富生活创库停车场	领展	
乐富街市停车场	领展	
黄大仙中心北馆停车场	领展	
黄大仙中心南馆停车场	领展	
黄大仙二区有盖停车场	领展	
天盛停车场A	领展	
愉翠商场停车场	领展	

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1712)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

现时全港配备数码冲红灯摄影机及安装数码侦速摄影机机箱，分别约有220及160个。在来年需要特别留意的事项包括，利用冲红灯及侦察车速摄影机系统，加强对冲红灯及超速罪行的执法行动，并就系统策划和调配与相关政府部门联系。政府可否告知：

- 1) 今年会否增加冲红灯及侦察车速摄影机系统？若会，数目为何，涉及多少款项？
- 2) 以上系统每年的维护费用多少？
- 3) 多功能智能灯柱(智能灯柱)旨在收集空气质素、道路车流等实时城市数据，智能灯柱能否兼容以上2个系统的职能？若能，智能灯柱兼容与独立安装冲红灯及侦察车速摄影机系统的成本价格比较为何？

提问人：陈学锋议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

- 1) 政府在2026年计划分别加设10套冲红灯摄影机系统及3套侦察车速摄影机系统，涉及总开支约为720万元。
- 2) 新加设的冲红灯摄影机系统及侦察车速摄影机系统的保养期为1年，保养期内的维修保养开支由承建商承担，政府暂无维护费用支出。
- 3) 为确保冲红灯摄影机系统及侦察车速摄影机系统侦测结果的可靠性，上述交通执法摄影机的安装需符合位置(例如高度、角度及覆盖范围)的特定要求，同时亦须避免受到其他设备干扰。因此，现时交通执法摄影机一般需安装在专用的支柱上作独立运作，以符合上述技术及执法要求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1654)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就骑单车人士道路安全的事宜，请政府告知本会：

1. 过去三年，按意外发生地点(包括单车径、行车道路等)划分，每年涉及单车的交通事故的数量，以及当中导致死亡、重伤及轻伤的个案宗数分别为何？
2. 过去三年，按意外碰撞类别(例如单车撞及行人、单车之间相撞、单车与其他车辆碰撞、单车撞到对象等)划分，每年涉及单车而导致死亡或严重受伤的意外宗数分别为何？
3. 过去三年，当局推出了哪些措施推广单车安全及提高骑车人士的安全意识，以减少危险骑车行为；相关的开支是多少；今年又计划推行哪些相关的宣传或教育工作，预算开支又是多少？
4. 过去三年，当局在改善单车径及相关配套设施方面进行了哪些工程或优化措施，以提升单车径的安全水平；相关开支为多少；今年又有哪些改善单车径状况或设计的计划，预算开支是多少？

提问人：陈家佩议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

1. 根据纪录，过去3年，按地点及严重程度划分涉及单车交通意外宗数表列如下：

年份	地点	交通意外宗数		
		致命	严重	轻微
2023 年	单车径	1	30	852
	行车道路	5	53	818
	其他^	0	21	200
2024 年	单车径	0	19	739
	行车道路	8	41	789
	其他^	1	7	275
2025 年*	单车径	1	9	930
	行车道路	11	22	805
	其他^	0	5	315

注：

* 2025年交通意外宗数为临时数字

^ 其他是指单车公园、游乐场及空地等。

2. 根据纪录，过去3年，按单车碰撞类别及严重程度划分涉及交通意外中单车数目表列如下：

年份	单车碰撞类别 [#]	涉及交通意外中单车数目 [^]	
		致命	严重
2023 年	单车撞行人	0	11
	单车撞单车	2	16
	单车与其他车辆碰撞	4	30
	单车撞物	0	8
	单车没有碰撞	1	48
2024 年	单车撞行人	0	7
	单车撞单车	0	6
	单车与其他车辆碰撞	5	28
	单车撞物	2	7
	单车没有碰撞	2	23
2025 年*	单车撞行人	2	6
	单车撞单车	0	8
	单车与其他车辆碰撞	7	10
	单车撞物	1	1
	单车没有碰撞	2	18

注：

* 2025年交通意外宗数为临时数字

于一宗涉及多于一辆单车的交通意外中，每辆单车的碰撞类别有可能不同，例如于一宗交通意外，单车甲与单车乙碰撞，而单车乙再与行人碰撞，单车甲的碰撞类别为单车与单车碰撞，而单车乙的碰撞类别为单车与行人碰撞。故此，在按单车碰撞类别划分时，以涉及交通意外单车数目作分析会较合适。

^ 同一宗涉及单车的交通意外，有机会涉及多于一辆单车(例如涉及两辆或以上单车相撞)，故涉及交通意外单车数目可能较涉及单车的交通意外宗数为大。

3. 过去3年，运输署与警务处及道路安全议会紧密合作，透过在单车径、踏单车热点及单车意外黑点派发单车安全宣传品及单张、于社交平台发布单车安全短片、制作「单车信息中心」网页及其他宣传刊物，以及举办单车安全嘉年华等，提醒骑单车人士注意安全，以及鼓励他们使用个人防护装备，提升公众对单车安全的意识。运输署在今年会继续联同警务处从多渠道加强驾驶单车人士的安全意识及对相关法例及规则的认识。上述宣传及教育工作由运输署及警务处现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。
4. 过去3年，政府已完成位于东涌道、大埔南运路及屯门鸣琴路的单车径改善工程，相关开支约17万元。

路政署现正进行位于将军澳的单车径改善工程，在2026-27年度的预算约58万元。至于其他规划中的改善工程，政府会因应最新情况，持续检视公共资源的运用及工程效益，以及改善工程的优次缓急，适当调整时间表和订定开支预算。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2414)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就着公共交通费用补贴计划(计划)，当局可否告知本会：

1. 过去三年，计划(i)所发放的补贴总金额、(ii)平均每月受惠人数、(iii)与对上一年比较的升跌幅分别为何(按照八达通和AlipayHK的领取者分项列出)；以及
2. 当局有否就计划的成效进行检视，以确保公帑运用得当；如有，详情为何；如否，原因为何及未来会否进行有关检视？

提问人：陈家佩议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 过去3年，公共交通费用补贴计划(补贴计划)下的补贴总金额、平均每月受惠人数及与上一年比较的升 / 跌幅百分比列于表一，按八达通和AlipayHK的分项数字则列于表二。

表一：

年份 ^{注一}	补贴总金额 (百万元)	补贴总金额 与上一年比较的升/跌幅 百分比	平均每月 受惠人数 (千人)	平均每月 受惠人数与 上一年比较 的升/跌幅 百分比
2023	3,909	+37.8%	3 036	+33.5%
2024	2,528	-35.3%	1 988	-34.5%
2025	2,238	-11.5%	1 764	-11.3%

注一： 为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾于2022年5月至2023年10月期间推出临时特别措施，暂时将补贴计划下的每月公共交通开支水平由400元放宽至200元，以及暂时将每月补贴上限由400元提高至500元。随着临时特别措施的期限届满，每月公共交通开支水平及每月补贴上限由2023年11月起回复至400元。由2025年6月起，补贴计划下的每月公共交通开支水平由400元提高至500元。

表二：

年份	补贴总金额 (百万元)		平均每月受惠人数 (千人)	
	八达通	AlipayHK ^{注二}	八达通	AlipayHK ^{注二}
2023	3,909	不适用	3 036	不适用
2024	2,528	不适用	1 988	不适用
2025	2,214	24	1 738	26

注二： 自2025年1月1日起，除了八达通外，补贴计划亦涵盖透过AlipayHK支付的公共交通费用。

2. 政府在2019年推出补贴计划，旨在为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。补贴计划简单易明，操作简便，自推出以来受社会大众欢迎，至今运作顺畅。为了让计划以财政上可持续的模式继续运作，政府在2025年初完成关于补贴计划的检讨，并自2025年6月起，将补贴领取门坎由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。

政府会在审慎理财的大前提下，不时检视补贴计划，并因应当时的情况(包括公共交通开支水平、通胀、政府财政状况、整体经济环境等)考虑是否需要调整补贴计划，以维持补贴计划的可持续性和确保公帑运用得宜。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2415)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

大屿山封闭道路通行许可证的签发及收费，政府可否告知本会：

1. 过去三年，当局接获大屿山封闭道路通行许可证的申请数量及批出许可证的数量分别为何？

提问人：陈家佩议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

1. 过去3年，运输署接获的申请及签发的大屿山封闭道路通行许可证(许可证)的数目表列如下：

年份	2023年	2024年	2025年
申请数目	26 100	26 000	26 400
签发数目(注)	36 800	37 200	37 300

注：由于申请可能涉及多于一张许可证，因此每年签发的许可证总数或会超过接获申请总数。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1883)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局在2026-27年度需要特别留意的事项中，提及继续监督「运输业输入劳工计划－公共小巴／客车行业」的实施情况，对此，请当局告知本会：

1. 请按司机类别，详细告知两轮申请下接获的申请宗数、申请配额数目、获批申请宗数、以及获批司机配额数目分别为何；
2. 请按司机类别，详细告知参与本地驾驶考试的人数、通过人数、已投入服务的司机人数分别为何；
3. 请按司机类别，详细告知当前从业人手数量、人手短缺数量、所需人力需求分别为何；
4. 请按司机类别，详细告知涉及输入司机的投诉个案数字、个案性质及当局跟进情况；
5. 鉴于市民和旅客对公共交通，特别是本地客车和跨境巴士服务的需求有所上升，当局会否考虑增加该计划配额及推出第三轮申请，如会，详情为何；如否，原因为何。

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

1.、3.及5.

政府一直关注公共小巴及客车行业持续面对的司机短缺问题。根据政府于2023年曾经进行的公共交通人力资源研究，本港公共小巴／客车行业的从业人手的数量载于下表：

司机类别	所需人力需求	从业人手数量	人手短缺的数量
公共小巴	8 270	6 290	1 980
本地客车司机	9 000	7 380	1 620
跨境直通巴士司机			
总数	17 270	13 670	3 600

为纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」(计划)，并分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请共批出900个公共小巴及800个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。两轮申请的详情载于附表。在推展计划的同时，运输署一直透过在计划下成立包括劳资双方代表的持份者咨询小组，与运输业界保持联系，了解劳资双方对计划的意见。劳资双方均同意现时业界长期面对司机人手严重短缺及老年化问题。资方代表认同输入外劳可纾缓司机人手严重短缺问题。因此，我们认为延续现有的配额，可以让这批已通过本地驾驶考试及累积本地驾驶经验的输入司机，继续向市民提供服务，有助确保公共交通服务的稳定及质素。因应首批输入劳工的合约期于2025年年底陆续届满，运输署于2025年8月公布配额续期安排。获批配额的有关营办商可于其输入司机的合约期届满前5个月起，向运输署递交续期申请。

截至2026年2月底，589个配额(包括324个公共小巴及265个客车输入司机配额)获批续期。运输署会继续处理接获的续期申请，包括审视有关营办商是否继续符合计划的准则(包括输入劳工与全职本地员工1比2的人手比例、输入劳工的薪酬不得低于相关职位的每月工资中位数、须符合相关本地招聘要求等)。运输署暂时没有计划调整配额总数，未来会继续密切留意本地劳工市场及人力情况的变化，并持续检视计划的实施情况及评估行业的人手需求，同时亦会通过咨询小组与各持份者保持紧密沟通及加强发放信息，并参考相关意见，适时检讨计划。

- 截至2026年2月底，已参与本地驾驶考试的人数、通过本地驾驶考试及投入服务的输入司机的数字载于下表。

参与本地驾驶考试的输入司机数目 ^{注(1)}	通过本地驾驶考试的输入司机数目 ^{注(1)}	已投入服务的输入司机数目
1 812	1 656	1 597 ^{注(2)}

注：

- (1) 参与本地驾驶考试及通过本地驾驶考试的总人数包括替补司机。
- (2) 通过本地驾驶考试的输入司机在进行路线训练后会陆续投入服务。

- 截至2026年2月底，运输署共收到61宗涉及输入司机服务态度及驾驶技巧的投诉(见下表)，投诉事项包括未能在指定地点／站点让乘客下车、向乘客提供不正确的路线／目的地／车费／班次时间表的数据等。当中有36宗经运输署调查后证实成立。

	投诉输入司机 的个案数字	已证实投诉成立 的个案数字
自计划推行至 2025年2月底	33	28
2025年3月至 2026年2月底	28	8
总数	61	36

一如本地公共小巴 / 客车司机，输入司机的表现受营办商监管。营办商有责任按运输署的规定提供适当及妥善的服务，包括监察所有受聘司机的驾驶及服务表现。运输署已敦促相关营办商加强司机管理。与此同时，运输署会在恒常监管服务工作中，透过实地视察了解司机(包括本地及输入司机)的表现，确保司机驾驶及服务表现能符合要求。如发现有不妥善的地方，运输署会向相关营办商跟进。整体而言，我们观察到输入司机能提供高水平的服务。

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业

第一轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请 宗数	申请配额 数目	获批申请 宗数	获批司机 配额数目
公共小巴司机	68 (涉及 68 个 路线组别)	547	59	461
本地客车司机	32 (涉及 6 个服 务批注) ^{注(1)}	689	23	262
跨境直通巴士司机	18 (涉及使用 6 个道路过境 口岸 / 管制 站的路线)	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

第二轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请 宗数	申请配额 数目	获批申请 宗数	获批司机 配额数目
公共小巴司机	82 (涉及 82 个 路线组别)	842	82	467
本地客车司机	31 (涉及 6 个服 务批注) ^{注(1)}	394	27	228
跨境直通巴士司机	16 (涉及使用 6 个道路过境 口岸 / 管制 站的路线)	237	16	154
总数	129	1 473	125	849 ^{注(2)}

注：

- (1) 6 个服务批注包括(i)游览服务、(ii)酒店服务、(iii)学生服务、(iv)雇员服务、(v)居民服务及(vi)合约式出租服务。
- (2) 包括 118 个于第一轮申请批出而未有使用的配额，已拨至第二轮作分配。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1889)

总目: (186) 运输署

分目: (-) 没有指定

纲领: (1) 规划及发展事宜

管制人员: 运输署署长(谢咏谊)

局长: 运输及物流局局长

问题:

运输署在纲领1下的工作包括的士方面,运输署在2025年7月发出5个的士车队牌照,并密切监察持牌的士车队的运作。对此,当局可否告知本会:

1. 截至目前,5支车队的的士数量分别为何(包含电动的士、轮椅的士、豪华的士数量),每支车队载客量、行程里数分别为何;政府对每支车队的资助金额为何,5支车队是否有完成当局的KPI,如有,详情为何;如否,原因为何;
2. 现时乘客须分别下载5支车队各自应用程序叫车十分繁琐,八达通去年宣布将在手机程序推出「Call车易」聚合平台,乘客毋须分别下载各车队程序即可叫车。对此,当局是否知悉相关工作进展为何,平台预计何时推出,政府对此是否有资助,如有,详情为何;
3. 鉴于的士车队现时的士数量和司机不足,叫车不易等问题,给予乘客不好体验,当局有否检视的士车队的成效,将如何进一步完善的士车队,如有,详情为何;如否,原因为何;及
4. 对于有传媒报道近期多个的士车队为挽救生意,正与不同的网约平台洽谈合作,当局对此取态为何?

提问人: 陈沛良议员(立法会内部参考编号: 33)

答复:

1&3.

政府引入的士车队制度的目的,是旨在引入系统化的专业车队管理,以提升的士服务质素。运输署通过牌照条件规管车队的营运和管理,并订明车队的士须安装的装置,以及就车队规模、车龄,以及车队持牌

人须提供的服务作出相关要求，例如必须提供网约渠道(包括召车手机程序、网页或电话热线)和电子支付方式，以及在车厢内安装各项安全装置(包括行车记录仪、监察司机驾驶行为的系统等。运输署自2025年7月向5支的士车队发出的士车队牌照以来，车队的士的数字一直持续稳步增长。截至2026年3月13日，共有超过1 500辆车队的士及约2 000位车队的士司机投入服务，当中电动的士、轮椅的士和豪华的士数目分别约为740辆、135辆和690辆(这三类的士之间有所重叠，因某的士可同时为电动与豪华的士)，并完成超过288万宗行程。

乘客普遍对车队的士服务评价正面，认为车辆型号选择较多(有六人的士、轮椅的士)、车龄较新、车厢宽敞整洁、设备亦有所提升，而司机亦待客有礼。总的来说，的士车队提供优质服务，并展示更专业的管理模式，为的士业界运作带来正面的新气象。

政府一直积极就车队的营运提供适当协调和协助，包括便利车队的士验车安排、协调车队营办商申请「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」、向市民及游客宣传车队服务，以及推动各车队与第三方平台合作以提供统一召车服务等。此外，为了方便车队的士接载已预约行程的乘客，运输署亦已于机场、部分跨境口岸、高铁香港西九龙站、部分地铁站、启德邮轮码头、香港会议展览中心二期、会展站公共运输交汇处和M+博物馆等16个地点，设置了约90个车队的士专属停车处。另外，运输署亦协调部分车队营运商与电力公司及其他公共交通营办商合作，以便利电动的士充电。

另外，政府亦透过「智慧交通基金」向的士车队提供资助，鼓励车队透过研究及应用科技项目，改善车队的士服务的安全与质素。5支车队各已就其申请项目获批约1,000万元资助。为确保成效，政府已根据每支车队的项目研究内容及特性制订了相应的绩效指标(例如提升的士使用率、确保电动的士营运管理系统的运作率及可靠性，以及提升路线效率等)。目前有关项目正在进行中，基金秘书处及基金管理委员会将于项目完成后审视并评估相关的成果。

至于招募司机方面，运输署一直有协助安排车队营办商参与劳工处的地区招聘会及专题招聘会，让营办商向求职者详细讲解车队对司机的管理、培训与支持，吸引现职司机和新血加入。同时，各个车队亦采取不同措施致力招募更多司机，包括在电台和社交媒体上刊登广告、提供新人介绍费和驾驶安全奖金，以及引入弹性工作时间等。根据我们了解，招聘会和上述措施吸引不少行外人士查询，并成功招聘超过100人转行成为车队的士司机。另外，为吸引更多新人加入的士行业，运输署已于2025年11月3日起进一步优化了的士笔试，大幅减少和简化有关地方和路线的试题，并同时加入与提升的士服务质素相关的新试题，务求在维持评估水平的同时，让试题更切合的士业界的实务需要。截至2026年2月28日，平均每月报考人数从优化的士笔试前录得的约1 380人，上升至优化后录得的约1 820人，升幅约三成，对增加整体行业人手以至车队招募司机方面均有正面作用。

此外，运输署正积极协调各车队与的士业界不同持份者(如商会、工会、车行等)联系，以协助他们招募司机及车主。政府会继续透过上述各项协调和协助措施，并会持续督促各车队营办商积极优化服务，加快招募司机及车主，推动各车队迈向所承诺的规模，为乘客提供优质的士服务。

2. 为方便市民预约车队的士，运输署一直积极推动各车队与第三方平台合作推出统一召车平台，让市民可透过同一个应用程序预约各车队的士。第三方平台已经与各车队完成技术对接，现正作进行内部测试，以便尽快推出。
4. 运输署一直鼓励5支车队营办商积极透过不同渠道开拓更多商机，例如与网约平台合作，以便利乘客预约车队的士服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2412)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局在2026-27年度需要特别留意的事项提及会继续进一步优化「港车北上」的运作及支持推行「粤车南下」，对此，请当局告知本会：

1. 自「港车北上」实施以来，接获申请数目、获批申请数目、累计签发的封闭道路通行证数目(当中约多少张为现时有效)、累计预约出行数目；
2. 自「粤车南下」实施以来，接获申请数目、获批申请数目、预定来港数目、口岸「转机停车场」使用数目、入境香港市区数目分别为何；
3. 截止目前，有关「粤车南下」违例数字及个案性质详情为何，当局后续执法及跟进情况为何；
4. 当局近日表示「粤车南下」计划半年后覆盖多4个广东省城市，对此是否有具体时间表及城市名单；
5. 截至目前，港珠澳大桥双向总车流为何，当中涉及「港车北上」及「粤车南下」的双向总车流分别为何。

提问人： 陈沛良议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

1. 自「港车北上」于2023年7月实施以来，粤港两地政府一直密切留意计划的实施情况，并于适时推行优化措施以便利申请人。

在申请方面，由2025年10月起，获批准参与「港车北上」的车辆无需申请封闭道路通行证(下称「许可证」)，运输署会向成功申请人发出电子批准信以确认其参与资格。截至2026年2月底，运输署累计接获约27万宗「港车北上」申请，共签发约25万张许可证 / 电子批准信，当中(包括续期申请)约10万张仍然有效。

预约出行方面，由2025年9月起，逢星期二及三(指定日子(包括香港或内地公众假日及前夕、港珠澳大桥(大桥)免收桥费的日子及当局不时公布的日子)除外)，「港车北上」车辆可无需预约经大桥出行前往广东省。截至2026年2月底，累计预约出行数目约190万宗。

2. 在「粤车南下」安排下，合资格的广东私家车可透过创新简便的途径申请经大桥赴港，在大桥香港口岸人工岛上的自动化停车场(口岸停车场)泊车后，司机和乘客可使用「易泊飞」服务经香港国际机场换乘飞机，或使用将于稍后推出的「易泊游」服务入境并换乘香港本地交通工具访港，有助提升香港国际航空枢纽的地位；或在无须取得常规配额下以自驾方式经大桥直接入境并驶至香港市区(入境市区部分)。

口岸停车场于2025年11月启用，截至2026年2月底，透过「易泊飞」服务使用的车次约3 000次。

入境市区部分由2025年12月起接受合资格广东私家车申请。运输署在接获由内地部门转交的申请后会作出审批，并向成功申请人发出电子「国际通行证」(下称「许可证」)。获发许可证的粤车可预约经港珠澳大桥入境香港，每次留港最多三日。截至2026年2月底，运输署共接获约4 200宗申请，共发出逾3 500张许可证；其余约700宗申请尚在处理中。累计预约出行数目约2 500架次。

3. 政府一直致力透过宣传教育，配合执法工作，打击香港道路上的交通违例事项，以确保道路安全。如发现粤车违反香港交通法例，警务处会按本地法律及程序处理。违例情况属零星个案，有关个案已获处理或正在跟进中。

粤港政府亦会视乎个案的具体情况，按「粤车南下」口岸停车场和入境市区部分的管理办法采取适当措施，包括考虑暂停或取消有关车辆的参加资格。

4. 「粤车南下」首阶段先开放予广州、珠海、中山和江门四个城市，整体运作畅顺。我们正累积实施经验和密切留意推展情况，包括口岸运作、附近道路交通情况、用家和市民适应程度，以及配套设施的提升状况等，与粤方持续检视和商讨有序增加名额，并计划于实施半年后逐步由现时

四个广东省城市推展至广东省其他城市，以稳健可控方式推进「粤车南下」。我们会适时公布有关安排。

5. 大桥自2018年通车直至2025年的双向行车架次表列如下，运输署没有备存当中涉及「港车北上」及「粤车南下」的相关统计数字：

年份	双向行车架次
2018 ^{注(1)}	241 099
2019	1 521 114
2020 ^{注(2)}	301 378
2021 ^{注(2)}	154 732
2022 ^{注(2)}	222 878
2023	2 279 087
2024	4 356 925
2025	5 217 784

(数据源：大桥管理局^{注(3)})

注：

(1) 大桥于2018年10月24日起正式启用。

(2) 数字受内地、香港及澳门自2020年1月底起实施的防疫措施所影响。

(3) 港珠澳大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2413)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局在2026-27年度的拨款较2025-26年度的修订预算增加7.187亿元(34.3%)，主要由于2026-27年度公共交通费用补贴所需拨款增加，当中已考虑就检讨补贴计划而实施的相关措施。对此，当局可否告知本会：

1. 过去5年，公共交通费用补贴计划下的补贴总金额、涉及的行政开支、平均每月受惠人数、每月的人均补贴金额分别为何；
2. 过去5年，当局是否发现公共交通费用补贴计划有被滥用的情况出现，如是，详情及跟进为何；如否，原因为何；
3. 修订预算增加7.187亿元，当中用于就检讨补贴计划而实施的相关措施预留预算为何，相关检讨措施的详情为何。

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1. 过去5年，公共交通费用补贴计划(补贴计划)下的补贴总金额、平均每月受惠人数及每月人均补贴金额列于表一，补贴计划的经常开支(扣除补贴金额)则列于表二。

表一：

年份 ^注	补贴总金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (千人)	每月人均 补贴金额 (元)
2021	3,709	2 999	103
2022	2,837	2 274	104
2023	3,909	3 036	107
2024	2,528	1 988	106
2025	2,238	1 764	106

注： 为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾于2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月期间推出临时特别措施，暂时将补贴计划下的每月公共交通开支水平由400元放宽至200元，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时将每月补贴上限由400元提高至500元。由2025年6月起，补贴计划下的每月公共交通开支水平由400元提高至500元。

表二：

财政年度	经常开支 (百万元)
2020-21	39.0
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24	40.1
2024-25	42.0

政府一直尽力减省补贴计划的行政费用。补贴计划在过去5个财政年度的经常开支(扣除补贴金额)约相当于每年补贴总金额的1.1%至1.8%。

- 由于市民在补贴计划下须自行负担大部分的公共交通开支，而补贴计划亦设有每月补贴上限，相关设计已有助减少滥用情况。与此同时，运输署亦采取一系列监管措施，以确保公帑运用得宜及减少滥用。每个参与补贴计划的公共运输营办商均须制定审计准则，以加强内部监控，并须每年向政府提交由独立审计师按照香港会计师公会颁布的相关准则所拟备的鉴证报告。除此之外，政府采取的监管措施亦包括进行定期运输调查以收集有关服务的营运数据及乘客数据、审核营办商提交的营运数据，以及核对收费系统的事务历史记录等。在2021-22至2025-26的5个财政年度，运输署平均每月进行约90至170次实地视察及运输调查，在调查期间并无发现滥用补贴的个案。
- 为了让补贴计划以财政上可持续的模式继续运作，政府在2025年初完成关于补贴计划的检讨，并自2025年6月起，将补贴领取门槛由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。运输署由现有人员负责推行补贴计划的调整方案，涉及的开支及人手没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1934)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就促进自动驾驶车辆在本港作更广泛的测试和使用，政府可否告知本会：

1. 下一个财政年度，「自动驾驶车辆应用促进工作组」涉及的人事编制及开支详情分别为何；
2. 订立自动驾驶载客营运路线图、落实自动驾驶商业营运及推动跨区运作，涉及的人事编制、开支详情及推展时间表分别为何；
3. 截至最新日期，本港自动车测试的车辆类别、测试地点、车辆数量、测试进度、累计测试里数、累计载客人次(如适用)分别为何；及达致「无须车上后备操作员、仅设遥距操作员的遥距操作测试」的条件为准则为何；
4. 有否预留开支，把「车路云一体化」架构纳入北部都会区发展规划；及在北部都会区设立自动驾驶试点区域；
5. 会否考虑成立自动驾驶专项基金及提供税务优惠，以加强研发能力和创新动力，促进自动驾驶产业发展？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1—2.

政府一直透过政策支持、法规配合和财政资助三方面多管齐下，积极而有序地推动自动驾驶车辆(下称「自动车」)在香港发展。新的自动车规管框架已于2024年3月实施，运输署亦同时发布了《自动驾驶车辆测

试及先导使用实务守则》(下称「守则」), 列明测试和使用自动车的详细技术、安全和操作要求, 以促进自动车测试及先导使用。为落实《2025年施政报告》和《运输策略蓝图》推动自动车发展迈向更高台阶的愿景, 全速引进和带动业界在不同小区展开自动车测试与应用, 以期迈向无人驾驶、规模化, 达至商业营运, 运输署署长已成立「自动驾驶车辆应用促进工作组」(下称「工作组」), 跨部门联同行业持份者推进相关工作, 包括专责审视个别自动车项目的进度与需求, 就自动车的测试地点及车辆类别, 以及为配合自动车迈向商业发展所需要的牌证安排提供督导, 研究合适的规管安排, 准许自动车以个别试点形式, 于特定范围内提供一定程度的商业营运服务, 务求加快推动自动驾驶技术由研发测试阶段顺利过渡至实际营运, 让更多市民能接触及体验相关服务。第一次工作组会议已于2026年3月17日举行。在跨区应用方面, 我们未来会循序渐进地增加试点及逐步扩大跨区测试规模, 并通过不同项目有序扩大自动车应用网络, 包括区域性的测试, 例如在2026年2月, 北大屿山自动驾驶项目已由现有的北大屿山机场路线延伸到东涌以至欣澳。另外, 运输署正加速自动车的商业化实践, 争取于2026年内落实连接香港国际机场「航天城」与港珠澳大桥香港口岸人工岛的「航天走廊」自动驾驶项目的商业营运。上述工作由运输署现有人员执行, 属于恒常职务, 所涉资源并无分项数字。

3. 截至2026年2月底, 运输署共发出6个「先导牌照」, 涉及62辆自动车在6个地点进行测试, 详情如下:

	车辆种类 (车辆数目)	测试 地点	测试进度	累计测试 里数 (公里)
1	私家车 (30)	机场岛	(1)进行公开道路(非载客)测试中 (2)进行非商业运作(指定人员)测试中- 累计接载指定人员人次: 700人	约137 800
		东涌	进行公开道路(非载客)测试中	约26 600
2	私家小巴 (2)	西九文化区	进行公开道路(非载客)测试中	约1 400
3	私家车 (10)	南区数码港	进行公开道路(非载客)测试中	约7 600
4	私家车 (10)	东九龙启德发展区	进行公开道路(非载客)测试中	约2 500
5	公共小巴 (7)	机场「航天走廊」	进行前期筹划	0
6	私家车 (3)	港珠澳大桥香港口岸	进行测试前准备工作	0

	车辆种类 (车辆数目)	测试 地点	测试进度	累计测试 里数 (公里)
		岸「转机 停车场」		

为推进自动车无人驾驶(以遥距后备操作员代替车上后备操作员)的遥距操作自动车测试，守则已订明自动车先导营办人须建立遥距控制中心，并首先须在有车上后备操作员的情况下完成测试指明的里程，然后在运输署批准后，透过遥距控制中心的遥距后备操作员实时监察及控制自动车操作。操作过程中，先导营办人须确保遥距后备操作员在特定操作条件下，可有效接管该自动车。运输署会严格把关，在确保道路安全的前提下批准测试项目。

4. 随着自动驾驶技术逐步普及，现阶段自动驾驶的发展虽倾向以「单车智能」(即无须倚靠车辆以外装置操作)的方式进行；车联网技术亦有助加强车辆间的实时数据交流，提升自动驾驶车辆应对复杂交通状况的能力。运输署会积极与相关部门沟通，研究在新发展区域，预留充足空间(如地下管道)以便日后在车联网技术发展、标准和成本效益成熟时，可确保道路设计灵活调整。北部都会区为香港的自动车发展带来机遇，凭借其前瞻性的规划、丰富的土地资源、跨境合作潜力、政策支持及社会需求，具备条件成为香港推动自动驾驶技术的其中一个理想试点，工作组亦会积极推动于北部都会区引进多场景自动车的测试及应用。
5. 政府一直透过「智能交通基金」资助本地自动驾驶的研究及应用。截至2026年2月底，「智慧交通基金」管理委员会已批出5个自动驾驶实地测试项目，涵盖多种道路场景，旨在稳步提升自动车应对本港复杂路况的能力。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1936)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二六至二七年度内，运输及物流局将会提交有关规管网约车服务的附属法例，以及监督相关规管制度的实施情况；就此，政府可否告知本会：

- 1、规管网约车服务涉及的人事编制及开支详情为何；
- 2、会否考虑将自动驾驶车辆纳入未来网约车条例适用范围，为自动车在港规模化运营预留法律空间；
- 3、会否考虑透过法例规定向网约车平台公司征费，当网约车提供点对点服务时，将额外征收费用，以支持的士行业提升其服务质素，从而惠及市民；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

- 1、有关规管网约车服务的工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项。
- 2、为推动自动驾驶车辆在香港的发展，政府已在2024年修订法例，提供具适度弹性的规管制度，以配合科技发展。新的规管架构容许自动车可以如一般传统汽车按照《道路交通条例》及其附属法例进行车辆登记及领牌，与传统汽车规管架构接轨，全面受法例所规管，当中包括车辆的类别、登记、领牌等。自动车在进行相关登记及领牌程序后，可根据其商业运作模式向运输署申领符合其自动车车辆类型相关的牌照或许可证，经批准后便可营运。政府会继续密切留意自动车技术和行业

的最新发展，安全有序地推动自动车无人驾驶、规模化发展及迈向商业营运。

- 3、《2025 年道路交通(修订)(网约车服务)条例草案》于 2025 年 10 月获立法会通过，订明规管网约车服务的法律框架和重要原则，包括规定提供网约车服务的平台、车辆和司机三方均须领取合适的牌证。政府会就各类牌证收取费用，包括申请费、牌证费和续期费用，而有关费用可高于行政成本。

至于提升的士服务质素方面，政府在过去数年积极推出多项措施，包括透过推出系统化管理的的士车队、优化的士笔试、规定所有的士司机必须提供电子缴费媒介等，以提升的士业的形象和乘客的出行体验。政府会继续聆听社会上的不同意见，订定合适的措施以进一步提升整体的士服务质素。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1947)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就自动泊车系统项目的实施情况，政府可否告知本会：

1. 2025-26年度推展自动泊车系统项目的时间表、人手编制及开支预算为何；
2. 过去3个财政年度，全港公众停车场泊车位的数量、自动泊车系统泊车位的数量及其所占的百分比分别为何；
3. 本港于2020年起推展自动泊车系统的公众停车场项目，请表列自动泊车系统项目的详情，包括项目地点、自动泊车系统类型、泊车位数量(不包括传统泊车位)、开始建造工程日期、启用日期及涉及开支分别为何；
4. 未来3个财政年度，预计落成的自动泊车系统详情为何；新系统会否安装电动车充电网络(中速充电或快速充电)，如有，详情为何；如否，原因为何；
5. 已启用的自动泊车系统且安装于供公众使用的自动泊车系统，有否涉及维护开支；如有，详情为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：43)

答复：

1.、3.及4.

自2020年起，运输署已在本港开展设有自动泊车系统的公众停车场项目，积极在合适的短期租约停车场及工务工程项目推展自动泊车系统。当中，有3个设有自动泊车系统的短期租约停车场已启用；而第一个设

有自动泊车系统的工务工程项目位于将军澳政府合署公众停车场，该项目已于2025年12月启用。自2020年起各有关项目的详情载于附件。

现时市场上并未有成熟及经证明稳妥可在多层或多方向运行的自动泊车系统安装的电动车充电设施，国际间亦未有在自动泊车系统装设电动车充电设施的特定标准，相关部门正积极检视不同地区应用自动泊车系统的最新发展。待技术发展成熟，政府会研究提供配备充电设施的自动泊车位。尽管如此，相关的工务工程项目已按环境及生态局现行准则，预留电力供应以支持安装中速充电器的电力需求。政府将继续与相关部门研究在技术及财务可行的情况下，尽可能为自动泊车系统安装电动车充电设施。以将军澳政府合署公众停车场为例，相关部门经研究后已为拼图型自动泊车系统的底层泊车位安装中速充电器。现时该公众停车场225个自动泊车系统泊位中，已提供102个配备中速充电器的泊位。

自动泊车系统项目的准备工作一直由运输署现有人员执行，故涉及的人手开支没有详细分项。

2. 过去3年，全港公众停车场泊车位的数量^{注1}表列如下：

	2023年12月	2024年12月	2025年12月
公众停车场 ^{注2} 泊车位数目	207 000	207 000	217 000

注1：数目四舍五入至最接近的千位

注2：公众停车场包括政府辖下及私人发展项目内供公众停泊的停车场，以及短期租约停车场。

自动泊车系统方面，运输署没有备存私营机构停车场提供自动泊车系统的数字。在政府推展并设有自动泊车系统的工务工程项目中，自动泊车系统泊车位占有私家车泊车位平均超过50%。

5. 短期租约停车场内的自动泊车系统由营办商建造、营运及支付相关维护开支。现时，政府辖下首个设有自动泊车系统的公众停车场，即上文提及的将军澳政府合署公众停车场，由于停车场仍处于运作初期，实际维护开支仍有待确定；而其他设有自动泊车系统的公众停车场正在施工中。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统					
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	2020 年 12 月	2021 年 11 月 (已启用)	245 (78)	由短期租约停车场 营办商支付
大埔白石角短期租约用地	拼图型	2021 年 12 月	2022 年 12 月 (已启用)	250 (52)	由短期租约停车场 营办商支付
深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地	拼图型	2023 年 2 月	2024 年 4 月 (已启用)	210 (52)	由短期租约停车场 营办商支付
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023 年 7 月	2026 年 (预计)	约 200 (117)	由短期租约停车场 营办商支付
慈云山乐华街短期租约用地	拼图型	2025 年 10 月	2027 年 (预计)	约 180 (约 40)	由短期租约停车场 营办商支付
马鞍山保泰街短期租约用地	有待确定	2025 年 10 月	2027 年 (预计)	约 270 (约 100)	由短期租约停车场 营办商支付

B. 工务工程项目的自动泊车系统					
项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	整个工务计划项目的预算开支 ^{注 1}
将军澳政府合署公众停车场(即将将军澳第 67 区政府联用办公大楼)	拼图型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已启用)	388 (225)	52.284 亿元 ^{注 2}
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022 年 5 月	2027 年 (预计)	约 320 (约 160)	16.050 亿元 ^{注 3}
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	圆筒型	2023 年 8 月	2028 年 (预计)	约 200 (约 170)	7.779 亿元 ^{注 4}
马鞍山第 103 区综合设施大楼	拼图型	2024 年 11 月	2029 年 (预计)	约 350 (约 180)	28.884 亿元 ^{注 5}
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	拼图型	2025 年 5 月	2029 年 (预计)	约 450 (约 300)	12.080 亿元 ^{注 6}

注1：预算开支按付款当日价格计算，为财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注2：包括政府部门办公室和设施、普通科门诊诊所、就业中心、公务员诊所和牙科诊所、幼儿中心，以及公众停车场的建造费用。

注3：包括休憩用地、体育馆，以及公众停车场的建造费用。

注4：包括休憩用地以及公众停车场的建造费用。

注5：包括体育馆、室内暖水游泳池、香港公共图书馆新书中心、小区会堂、沙田民政事务处马鞍山分处，以及公众停车场的建造费用。

注6：包括市镇公园以及公众停车场的建造费用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2417)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就政府隧道管理事宜，政府可否告知本会：

- 1、 过去3个财政年度各政府行车隧道的营运开支、设计容车量及繁忙时段使用率分别为何；
- 2、 过去3年，请按车种划分，表列3条过海隧道各车种平均每日车流量及其占总体车流量的比率、繁忙时段的平均车流量及其占比率分别为何；
- 3、 自实施「分时段收费」后，3条过海隧道平日繁忙时段的车流量变化为何；及新收费有否诱发额外车流；
- 4、 有否预留开支兴建第四条过海隧道，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

- 1、 有关过去3个财政年度各政府行车隧道的开支载列于附件一。

有关各政府行车隧道2022至2025年的设计容车量及繁忙时间使用率(以车辆行车量 / 容车量比率计算)以一般年度表述载列于附件二。

- 2、 有关3条过海隧道过去3年(即2023至2025年)按车种划分的平日及繁忙时段的平均车流量及其所占比率载列于附件三。
- 3、 根据2025年交通数据，平日总过海车流量较「分时段收费」实施前(即2023年12月)上升约1%至约274 000架次。3条过海隧道的全日车流量则

分布如下：西隧上升约24%至约109 000架次；红隧下降11%至约94 000架次；东隧下降约10%至71 000架次。在新收费实施后，平日过海车流量大致保持稳定，未有明显诱发额外车流，同时交通在三隧之间更平均分布，善用各隧道的容车量。

另外，整体过海挤塞有所纾缓。繁忙时段红隧和东隧的车龙普遍分别减少约1公里和0.3公里；而在一般时段及非繁忙时段，即占全日近八成时间，三隧(包括以往经常挤塞的红隧)的交通较以往明显畅顺。邻近隧道的非过海交通亦有明显改善，减少影响加士居道以及观塘绕道一带的交通。这些分流效果对整体市民出行、运输物流和公交营运带来正面影响。

为进一步纾缓西隧交通，政府已于2025年11月30日在隧道港岛出口往中上环方向增设一条行车线。根据开通至今的观察，隧道出口车辆切线情况明显减少，行车较以往更为顺畅，让更多车流通过隧道。上述工程移除了西隧港岛出口的樽颈，释放了西隧管道以往未能尽用的容车量。

- 4、政府一直监察过海交通情况。因应交椅洲人工岛填海工程目前未有明确的推展时间表，我们会考虑不同方案，包括其运输需求、技术可行性、运输及成本效益，以加大连接港岛的过海隧道容量，并按缓急优次适时及有序地推展相关项目。运输署和路政署现正透过内部人手和资源进行上述的工作。

**2022-23至2024-25年度
各政府行车隧道的营运开支**

收费隧道 / 管制区 ^{1 4}	2022-23年度 (百万元)	2023-24年度 (百万元)	2024-25年度 (百万元)
海底隧道	158	199	196
东区海底隧道	179	228	240
西区海底隧道 ²	不适用	241	328
大老山隧道	143	167	175
香港仔隧道	97	125	134
塞拉利昂隧道	91	136	121
城门隧道	125	152	135
八号干线	342	391	372
大榄隧道 ³	不适用	不适用	不适用

注1： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注2： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

注3： 大榄隧道于2025年5月31日移交政府管理。

注4： 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日开始营运。中九龙绕道今年全线通车后，所有车辆全日划一收取八元。

非收费隧道 ⁵	2022-23年度 (百万元)	2023-24年度 (百万元)	2024-25年度 (百万元)
屯门—赤鱗角隧道	73	79	81
将军澳隧道 ⁶	35	31	44
将军澳—蓝田隧道 ⁶	19	62	62
中环及湾仔绕道隧道	148	148	152
龙山隧道	61	57	57
长山隧道	19	25	26
机场隧道	26	26	26
观景山隧道	55	55	58
启德隧道	54	54	49

注5： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注6： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

各政府行车隧道的設計容車量及繁忙時段¹使用率²

隧道 ⁴	設計容車量 (架次 / 小時)	繁忙時段使用率			
		2022年	2023年	2024年	2025年
香港仔隧道	2 600	0.8	0.8	0.8	0.8
海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1
东区海底隧道	2 600	1.1	1.0	1.1	1.1
西区海底隧道	4 200	0.8	0.9	1.0	1.0
塞拉利昂隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1
大老山隧道	2 600	1.0	1.0	1.0	1.0
尖山隧道及 沙田嶺隧道	4 700	0.7	0.7	0.8	0.8
城门隧道	2 600	0.8	0.8	0.8	0.8
大欖隧道 ³	4 200	0.6	0.6	0.6	0.9
中九龍繞道	4 200	不適用			0.5 ⁴

注：

1. 表格所載列的數據反映上述隧道根據收費系統於2022至2025年間星期一至五(公眾假期除外)的全年平均車流量。除3條過海隧道外，「繁忙時段」是指上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的一小時。為更準確反映過海車流，3條過海隧道「繁忙時段」是指上午7時30分至10時30分及下午4時30分至7時30分內最繁忙的一小時。
2. 使用率不計及正在排隊入隧道的車輛，不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，單凭實際行車量及設計容車量所作的比較未必能夠確實反映實際交通情況。
3. 參考政府於2025年接收大欖隧道和下调收費後的實際車輛組合，隧道設計容車量調整為每小時4 200架次，而2025年的使用率亦按接收大欖隧道後來的車流量進行計算。
4. 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用，待今年全線通車後將成為第十條收費隧道，所有車輛全日劃一收取八元。因此，其2025年的繁忙時段使用率只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間星期一至五(公眾假期除外)的數據計算，車流情況仍有待穩定。

3条过海隧道各车种平日平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	西隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2023	36 200 [50%]	1 400 [2%]	19 100 [27%]	4 200 [6%]	400 [1%]	10 700 [15%]
2024	51 300 [50%]	2 100 [2%]	22 700 [22%]	5 700 [6%]	500 [1%]	20 200 [20%]
2025	57 500 [53%]	2 200 [2%]	21 600 [20%]	6 000 [6%]	400 [0.4%]	20 800 [19%]

注：

1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
2. 括号内数字为该车种在每日总车流量所占百分比
3. 「电单车」包括机动三轮车
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

3条过海隧道各车种平日平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	红隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2023	48 800 [48%]	4 500 [4%]	16 700 [16%]	6 400 [6%]	800 [1%]	24 600 [24%]
2024	53 600 [57%]	3 900 [4%]	17 200 [18%]	5 400 [6%]	600 [1%]	14 100 [15%]
2025	55 800 [60%]	3 600 [4%]	16 300 [17%]	5 200 [6%]	500 [1%]	12 300 [13%]

注：

1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
2. 括号内数字为该车种在每日总车流量所占百分比
3. 「电单车」包括机动三轮车
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

3条过海隧道各车种平日平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	东隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2023	42 000 [57%]	2 600 [4%]	14 200 [19%]	2 800 [4%]	600 [1%]	11 200 [15%]
2024	40 800 [57%]	2 700 [4%]	12 800 [18%]	3 100 [4%]	600 [1%]	12 000 [17%]
2025	41 400 [58%]	2 700 [4%]	11 900 [17%]	3 200 [4%]	600 [1%]	11 600 [16%]

注：

1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
2. 括号内数字为该车种在每日总车流量所占百分比
3. 「电单车」包括机动三轮车
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

3条过海隧道各车种繁忙时段平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	西隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2023 ⁶	16 400 [55%]	700 [2%]	6 400 [22%]	2 100 [7%]	200 [1%]	3 900 [13%]
2024	19 600 [50%]	900 [2%]	8 000 [20%]	2 800 [7%]	200 [0.5%]	8 000 [20%]
2025	21 200 [52%]	900 [2%]	7 600 [19%]	2 900 [7%]	200 [0.4%]	8 000 [20%]

注：

1. 除另外注明外，繁忙时段为平日(即星期一至五，公众假期除外)上午 7 时 30 分至 10 时 30 分及下午 4 时 30 分至 7 时 30 分内的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
2. 括号内数字为该车种在繁忙时段总车流量所占百分比
3. 「电单车」包括机动三轮车
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 因「易通行」尚未全面实施，车流数据只可按整点提供，故繁忙时段为平日(即星期一至五，公众假期除外)上午 7 时至 10 时及下午 5 时至 8 时内的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
7. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%
8. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙(如有)

3条过海隧道各车种繁忙时段平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	红隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2023 ⁶	17 300 [55%]	1 900 [6%]	2 400 [8%]	2 500 [8%]	200 [1%]	6 900 [22%]
2024	19 600 [63%]	1 600 [5%]	3 500 [11%]	2 000 [6%]	100 [0.4%]	4 400 [14%]
2025	20 000 [65%]	1 500 [5%]	3 500 [11%]	1 900 [6%]	100 [0.4%]	3 800 [12%]

注：

1. 除另外注明外，繁忙时段为平日(即星期一至五，公众假期除外)上午 7 时 30 分至 10 时 30 分及下午 4 时 30 分至 7 时 30 分内的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
2. 括号内数字为该车种在繁忙时段总车流量所占百分比
3. 「电单车」包括机动三轮车
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 因「易通行」尚未全面实施，车流数据只可按整点提供，故繁忙时段为平日(即星期一至五，公众假期除外)上午 7 时至 10 时及下午 5 时至 8 时内的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
7. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%
8. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙(如有)

3条过海隧道各车种繁忙时段平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	东隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2023 ⁶	18 200 [64%]	1 300 [4%]	4 000 [14%]	1 300 [4%]	200 [1%]	3 500 [12%]
2024	17 300 [60%]	1 300 [4%]	4 200 [15%]	1 400 [5%]	200 [1%]	4 500 [16%]
2025	17 400 [61%]	1 200 [4%]	4 000 [14%]	1 400 [5%]	200 [1%]	4 300 [15%]

注：

1. 除另外注明外，繁忙时段为平日(即星期一至五，公众假期除外)上午 7 时 30 分至 10 时 30 分及下午 4 时 30 分至 7 时 30 分内的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
2. 括号内数字为该车种在繁忙时段总车流量所占百分比
3. 「电单车」包括机动三轮车
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 因「易通行」尚未全面实施，车流数据只可按整点提供，故繁忙时段为平日(即星期一至五，公众假期除外)上午 7 时至 10 时及下午 5 时至 8 时内的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
7. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%
8. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙(如有)

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2418)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就监察现有铁路服务，政府可否告知本会：

- 1、 过去3年，请按职级列出监管铁路服务及执行铁路安全相关的人手编制及开支分别为何；
- 2、 过去3年，每年各铁路线的最高可载客量、平均乘客量、早上及晚上繁忙时段的可载客量及载客率(以每平方米站立4人和6人计算)分别为何；
- 3、 过去3年，各铁路线列车数目、卡数分布，及于繁忙及非繁忙平均班次数目分别为何；
- 4、 过去3年，各铁路线服务延误事故宗数，并按成因、延误时间、每宗事故的罚款额及受影响乘客人数分类表列；及
- 5、 表列各铁路线更换新讯号系统的时间表，预期投入服务时间、预期可增加的班次数量及可载客量分别为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

- 1、 机电工程署(机电署)铁路科根据铁路安全相关条例，负责规管及监察铁路系统的安全运作，包括由香港铁路有限公司(港铁公司)营运的铁路系统、由香港机场管理局营运的香港国际机场旅客捷运系统、由香港电车有限公司营运的电车系统，以及由山顶缆车有限公司营运的山顶缆车系统。机电署铁路科在过去3年的人手编制载列如下：

职级	2023年	2024年	2025年
助理署长	1	1	1
总工程师	4*	4*	4*
高级工程师	15	15	15
工程师	28	28	28
督察	4	4	4

* 2个总工程师职位为首长级有时限职位，于2021年7月开设，并于2025年获批延续5年至2030年。

机电署铁路科在过去3年的总开支载于下表：

	2023-24年度	2024-25年度	2025-26年度 (预计)
开支(百万元)	87.1	91.8 [#]	87.7 [^]

[#] 2024-25年度的总开支较2023-24年度的有所增加，主要由于2024-25年度公务员薪酬调整，以及人员退休前假期的薪金开支增加。

[^] 2025-26年度的总开支预计会减少，主要由于人员退休前假期的薪金开支减少。

运输署巴士及铁路科则负责规管及监察港铁、专营巴士、电车和非专营巴士服务，运输署的其他分部亦协助处理包括事故协调、新铁路相关运输设施策划等铁路相关事宜。在过去3年，运输署巴士及铁路科负责规管及监察港铁服务的人手编制载列如下：

职级	2023年	2024年	2025年
助理署长	1	1	1
首席运输主任	1	1	1
总运输主任	1	1	1
高级运输主任	3	3	3
运输主任	3	3	3

注：

除规管及监察港铁服务外，上述部分人手编制亦负责巴士及铁路科的其他事宜，例如监管专营及非专营巴士服务和电车服务。

规管及监察铁路服务属于上述运输署人员的部分常规职务，而运输署其他分部亦协助处理铁路相关事宜，涉及的开支预算没有详细分项。

- 2、根据港铁公司的资料，一般而言，铁路线的最高载客率会在早上繁忙时段出现，因为乘客较集中在相若时间出行。至于黄昏繁忙时段，乘客的出行模式则较为分散，所以黄昏繁忙时段的最高载客率一般较早上繁忙时段的最高载客率为低。因此，港铁公司在评估个别铁路线最拥挤时的情况及服务需求时，主要会以早上繁忙时段的载客率为基础。

过去3年，各重铁和轻铁路线的可载客量、平均乘客量、早上最繁忙1小时最繁忙单向路段的载客率及最繁忙路段数据分别载列于附件一及附件二。

- 3、过去3年，各重铁路线和轻铁的列车和车卡数目载列于附件三，重铁和轻铁于繁忙及非繁忙时段班次表列于附件四。
- 4、过去3年，由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误事故宗数、成因，以及港铁公司经优化的「服务表现回赠」安排所拨出的款额载列于附件五。
- 5、港铁公司正为荃湾线、港岛线、观塘线及将军澳线更换信号系统，长远有助提升营运及维修管理效率，整体工程预计在2029年完成。荃湾线新信号系统已于2026年3月15日投入服务，其余三条铁路线会借鉴荃湾线信号系统提升工程的经验，按下表陆续启用：

铁路线	新信号系统预期投入服务时间
荃湾线	已于2026年3月15日投入服务
港岛线	2027年
观塘线	2028年
将军澳线	2029年

重铁系统统计数字
(早上最繁忙1小时最繁忙单向路段)

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
2023年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人)(a)(注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人)(b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量 (c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	载客率(每平方米站立6人)[(c)/(b)]{ }最繁忙路段	68% {大围至 九龙塘}	61% {荃湾西至 美孚}	60% {油塘至 鲗鱼涌}	58% {天后至 铜锣湾}	58% {金钟至 海洋公园}	48% {彩虹至 九龙湾}	52% {深水埗至 太子}	39% {欣澳至 迪斯尼}	50% {奥运至 九龙}	40% {青衣至 机场}

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
6.	载客率(每平方米站立4人) (注5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	总乘客量 (百万人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8
2024年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人) (a) (注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 600	42 500	4 200
3.	(a) 项与(b) 项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 000	2 500	600
4.	乘客量 (c)	42 800	36 200	38 400	44 100	9 900	34 200	38 400	2 800	20 900	2 000

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
5.	载客率 (每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ }最繁忙路段	68% {大围至九龙塘}	62% {荃湾西至美孚}	57% {油塘至鲗鱼涌}	55% {天后至铜锣湾}	59% {金钟至海洋公园}	48% {彩虹至九龙湾}	51% {深水埗至太子}	33% {欣澳至迪斯尼}	49% {奥运至九龙}	48% {青衣至机场}
6.	载客率(每平方米站立4人) (注5)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	25.9	24.7	9.8	25.9	2.4	18.2	27.7	0.5	6.5	1.1
8.	总乘客量 (百万人次)	310.3	296.9	118.0	311.4	29.0	218.1	332.1	6.4	77.8	13.1
2025年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人) (a)(注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	70 100	8 600	42 500	4 200

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场 快线 (注1 及2)
	6人) (b)										
3.	(a) 项 与 (b) 项 的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	4 900	1 000	2 500	600
4.	乘客量 (c)	44 400	38 400	38 700	43 900	10 100	33 800	38 400	3 000	22 200	1 900
5.	载客率 (每 平 方 米 站 立 6 人) [(c)/(b)]{ } 最 繁忙路段	71% {大围 至 九龙塘}	65% {荃湾西 至 美孚}	57% {油塘 至 鲗鱼涌}	55% {天后 至 铜锣湾}	60% {金钟至 海洋 公园}	47% {彩虹 至 九龙湾}	55% {深水埗 至 太子}	35% {欣澳至 迪斯尼}	52% {奥运 至 九龙}	45% {青衣 至 机场}
6.	载 客 率 (每 平 方 米 站 立 4 人) (注5)	98%	92%	80%	77%	84%	66%	77%	49%	73%	不适用
7.	每月平均 乘客量 (百万人次)	26.3	25.4	9.8	25.8	2.5	17.9	27.2	0.5	6.4	1.1
8.	总乘客量 (百万人次)	315.7	304.2	117.7	309.9	29.6	214.6	326.4	6.2	76.8	13.3

注1: 由于机场快线及东涌线在部分路段共享路轨，该等铁路线的整体可载客量受车务编排模式所影响。

注2: 机场快线的设计是提供座位予每名乘客，因此站立人数的乘客密度并不适用。有关数字按现有可载客量计算。

- 注3: 现时所有行走港铁铁路线的列车车厢均按铁路兴建时的业界标准设计，可容纳每平方米站立6人的乘客密度。然而，在实际营运中，乘客不大愿意登上看似挤迫但其实仍有空间的列车，因此目前列车一般只达到每平方米站立约4人的乘客密度。故运输署提供以每平方米站立6人计算的可载客量以反映列车可负荷的最高水平，以及以每平方米站立4人计算的载客率，以反映实际营运中的情况。
- 注4: 这是由于服务班次尚未增至信号系统可负荷的最高水平。
- 注5: 以一系列行走市区的重铁列车为例，一系列列车可提供340个座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度计算下的2 160个企位，即每列列车的总计可载客量约为2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度计算，340个座位数目维持不变，而企位则减至1 440个，即每列列车的总计可载客量约为1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度计算的可载客量，相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。东铁线方面，由于该路线的列车设有1个头等车厢，列车的座位和企位比例与其他重铁列车稍有不同。若以每平方米站立6人计算，每列列车的总计可载客量为2 845人；以每平方米站立4人计算，则为2 061人。

轻铁系统统计数字
(早上最繁忙1小时最繁忙单向路段)

轻铁路线	最高可载客量			载客率(注1)		
	2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
505	2 993	2 993	2 993	66%	79%	82%
506P(注2)	424	424	424	70%	45%	70%
507	2 827	2 827	2 625	83%	85%	86%
507P	212	212	212	90%	90%	50%
610	2 056	2 056	2 056	93%	93%	84%
614	1 122	1 122	1 156	77%(注3)	77%	90%
614P	1 363	1 363	1 368			
615	960	960	960	74%(注3)	87%	75%
615P	1 600	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	63%	82%	72%
706	5 088	5 088	5 088	63%	80%	82%
720(注2)	不适用	212	212	不适用	20%	10%
751	2 993	2 993	2 857	64%	81%	85%
751P	398	398	424	60%	80%	95%
761P	4 240	4 240	4 240	64%	86%	76%

乘客量(百万人次)

	2023年	2024年	2025年
每月平均乘客量	12.5	12.9	12.9
总乘客量	150.0	154.6	154.4

- 注1: 由于轻铁属开放式系统,一个轻铁车站可能有多条路线途经,因此无法采用现时评估重铁线载客率的方法,即根据乘客出入车站的记录预测其所选乘的路线,以计算个别轻铁线的实际载客率或乘客量。港铁公司现时采用实地视察和调查的方式评估轻铁车辆的载客率,重铁载客率计算方法所采用的每平方米站立4人或6人的乘客密度标准并不适用。
- 注2: 港铁公司分别在2023年9月及2024年9月加设506P线及720线,在早上繁忙时段行驶。
- 注3: 数字为614 / 614P线及615 / 615P线的平均载客率。在屯门区内,614与614P线的走线完全重迭,615与615P线亦同样重迭。然而,614P及615P线只来往屯门码头与兆康站,614及615线行经兆康站后则会跨区前往元朗。该两条轻铁线最繁忙的路段一般在屯门区内重迭的路段出现。对乘客而言,在屯门区内乘搭614或614P线、615或615P线并无分别。因此,该等轻铁线的平均载客率可更准确反映实际情况。

重铁和轻铁列车和车卡数目

截至 该年12月	2023年		2024年		2025年	
	列车 数目	每列列 车的车 卡数目	列车 数目	每列列 车的车 卡数目	列车 数目	每列列 车的车 卡数目
东铁线	37	9	37	9	37	9
屯马线	65	8	65	8	65	8
将军澳线	16	8	16	8	17	8
港岛线	36	8	36	8	38	8
南港岛线	10	3	10	3	10	3
观塘线	39	8	39	8	39	8
荃湾线	35	8	35	8	34	8
迪斯尼线	3	4	3	4	3	4
东涌线	16	8	16	8	16	8
机场快线	11	8	11	8	11	8

轻铁系统以单卡或双卡轻铁车辆营运，后者由两个车卡组成。在2023年、2024年和2025年，轻铁车卡总数均为149。

重铁系统列车班次(注1)

截至该年 12 月	2023 年		2024 年		2025 年	
	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)
东铁线						
金钟-上水	2.7 - 3.8	4 - 8	2.7 - 5.5	4 - 8	2.7 - 5.5	4 - 8
金钟-罗湖(注 2)	5.5	6 - 10	3 - 7	6 - 10	3 - 7	4 - 10
金钟-落马洲(注 2)	12	12 - 14.5	9 - 14	12 - 14	9 - 14	8 - 14
屯马线	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7
将军澳线						
北角-将军澳	2.2	--	2.2	--	2.2	--
北角-宝琳	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	4.5 - 6
北角-康城	6.7	--	6.7	--	6.7	--
调景岭-康城	--	10 - 14	--	10 - 14	--	9 - 14
港岛线	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5
南港岛线	3.3	6 - 7.5	3.3	5 - 7.5	3.3	5 - 7.5
观塘线						
调景岭-何文田	2.1	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5
何文田-黄埔	4.2	3.5 - 5	4.2	3.5 - 5	4.2	3.5 - 5
荃湾线	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5

截至该年 12 月	2023 年		2024 年		2025 年	
	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)
迪斯尼线	5	10 - 20	5	10	5	10
东涌线						
香港-青衣	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10
香港- 东涌	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10
机场快线	10	10	10	10	10	10

注1： 上表所列为平日班次时间

注2： 因应2019冠状病毒病疫情，罗湖站及落马洲站曾于2020年2月4日起暂停服务。落马洲站及罗湖站分别于2023年1月8日及2月6日重新开放。

轻铁系统列车班次(注1)

轻铁路线(注 2)	2023 年		2024 年		2025 年	
	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)
505	6 - 11	10 - 18	6 - 10	10 - 18	6 - 10	10 - 18
507	6 - 9	7 - 16	6 - 9	9 - 21	6 - 9	9 - 21
610	8 - 10	9 - 17	8 - 11	9 - 17	8 - 11	9 - 17
614	12 - 18	12 - 23	15 - 18	15 - 23	15 - 18	15 - 23
614P	8 - 13	11 - 19	8 - 14	11 - 18	8 - 14	11 - 18
615	14 - 18	14 - 24	15 - 19	15 - 24	15 - 19	15 - 24
615P	9 - 13	10 - 19	8 - 14	11 - 18	8 - 14	11 - 18
705	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12	5 - 7	6 - 12
706	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12	5 - 7	6 - 12
751	7 - 12	8 - 17	7 - 11	8 - 15	7 - 11	8 - 15
761P	5 - 8	6 - 15	5 - 8	7 - 15	5 - 8	7 - 15

注 1： 上表所列为平日班次时间
注 2： 港铁公司分别在 2023 年 9 月 及 2024 年 9 月 加设 506P 线 及 720 线， 在早上繁忙时段行驶。

由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误8分钟或以上事故宗数

观塘线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半 小 时 或 以 下 (注1)		31分 钟 至 3小 时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障(注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	17	17	0	15	0	2	0	0	0	0	0	2
2024	12	11	1	10	1	1	0	0	0	0	0	1
2025	4	3	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0

荃湾线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半 小 时 或 以 下 (注1)		31分 钟 至 3小 时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障(注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	8	8	0	7	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	10	0	9	0	1	0	0	0	0	0	1
2025	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0

港岛线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半 小 时 或 以 下 (注1)		31分 钟 至 3小 时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障(注2)	人 为 因 素	机件故障	人 为 因 素	机件故障	人 为 因 素	机件故障	人 为 因 素	机件故障	人 为 因 素	
2023	5	5	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2025	5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0

将军澳线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半 小 时 或 以 下 (注1)		31分 钟 至 3小 时		3至4小时		逾4小时		
		机 件 故 障(注2)	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2023	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3
2024	12	10	2	10	2	0	0	0	0	0	0	0
2025	10	10	0	9	0	0	0	0	0	1	0	19.2

南港岛线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半 小 时 或 以 下 (注1)		31分 钟 至 3小 时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障(注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	4	4	0	3	0	1	0	0	0	0	0	1

东铁线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半 小 时 或 以 下 (注1)		31分 钟 至 3小 时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障(注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	12	11	1	9	1	2	0	0	0	0	0	2

屯马线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半 小 时 或 以 下 (注1)		31分 钟 至 3小 时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障(注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	6	6	0	5	0	1	0	0	0	0	0	1
2025	10	10	0	7	0	3	0	0	0	0	0	3

东涌线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半 小 时 或 以 下 (注1)		31分 钟 至 3小 时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障(注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2024	11	10	1	9	1	1	0	0	0	0	0	1.2
2025	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	2

迪斯尼线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半小时或以下 (注1)		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障(注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

机场快线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半小时或以下 (注1)		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障(注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	5	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0
2024	7	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	9	7	2	7	2	0	0	0	0	0	0	0

轻铁

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨 出 款 额 (百 万 元) (注3)
				半 小 时 或 以 下 (注 1)		31分 钟 至 3小 时		3至 4小 时		逾 4小 时		
		机 件 故 障(注 2)	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	
2023	18	14	4	13	2	1	1	0	0	0	1	17
2024	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0
2025	11	8	3	8	3	0	0	0	0	0	0	0

注1： 任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，根据现行铁路事故通报机制，港铁公司须于事故发生后8分钟内通报运输署。少于8分钟的列车服务延误对乘客影响相对轻微，港铁公司无须向运输署通报，故运输署并没有备存8分钟以下的服务延误事故数字。

注2： 机件故障包括站内机件、基础设施(例如信号系统)、列车故障等。

注3： 2023年票价调整机制检讨后落实的「服务表现回赠」安排，调高了港铁公司须就服务延误超过3小时的事故相应拨出的金额，以及每宗事故的最高拨款金额，并引入繁忙时间款额增加安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0656)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于「运输业输入劳工计划」推行情况，政府可否告知本会：

(一) 自「运输业输入劳工计划-公共小巴 / 客车行业」推出至今，每轮申请的以下数据：

- (i) 接获的新申请个案数字；
- (ii) 接获的续约申请个案数字；
- (iii) 获批的配额数量(按工种列出分项数字)；及
- (iv) 拒批的申请个案及涉及的配额数量(按工种列出分项数字)；

(二) 自「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」推出以来，接获关于外劳公共小巴、本地客车及跨境直通巴士司机的投诉个案数字、涉及投诉个案性质、投诉成立的个案数字及相关跟进和惩处措施分别为何；及

(三) 有否参与计划的雇主或抵港外劳被发现违反输入规定或违反劳工相关法例；如有，相关数字及详情为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

(一) 政府一直关注公共小巴及客车行业持续面对的司机短缺问题。为进一步纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」(计划)，并分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请批出了900个公共小巴及800个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。两轮申请的详情载于附表。此外，因应首批输入劳工的合约期

于2025年年底陆续届满，运输署于2025年8月公布配额续期安排。获批配额的有关营办商可于其输入司机的合约期届满前5个月起，向运输署递交续期申请。截至2026年2月底，运输署共接获733配额的续期申请(包括377个公共小巴及356个客车输入司机配额)，当中589个配额(包括324个公共小巴及265个客车输入司机配额)获批续期。运输署正在处理余下续期申请，包括审视有关营办商是否继续符合计划的准则(包括输入劳工与全职本地员工1比2的人手比例、输入劳工的薪酬不得低于相关职位的每月工资中位数、须符合相关本地招聘要求等)。

(二) 截至2026年2月底，运输署曾接获共61宗涉及输入司机服务态度及驾驶技巧的投诉(见下表)，投诉事项包括未能在指定地点 / 站点让乘客下车、向乘客提供不正确的路线 / 目的地 / 车费 / 班次时间表的数据等。当中有36宗经运输署调查后证实成立。

	投诉输入司机 的个案数字	已证实投诉成立 的个案数字
自计划推行至 2025年2月底	33	28
2025年3月至 2026年2月底	28	8
总数	61	36

一如本地公共小巴 / 客车司机，输入司机的表现受营办商监管。营办商有责任按运输署的规定提供适当及妥善的服务，包括监察所有受聘司机的驾驶及服务表现。运输署已敦促相关营办商加强司机管理。与此同时，运输署会在恒常监管服务工作中，透过实地视察了解司机(包括本地及输入司机)的表现，确保司机驾驶及服务表现能符合要求。如发现有不妥善的地方，运输署会向相关营办商跟进。整体而言，我们观察到输入司机能提供高水平的服务。

(三) 政府一直采取多管齐下的策略，包括制订「标准雇佣合约」(标准合约)、巡查、执法及教育推广，致力保障输入劳工的权益和福利。雇主如违反相关劳工或入境法例条文、计划或标准合约的规定，政府会按情况考虑向有关雇主作出行政制裁，包括拒绝审理根据计划输入司机的申请及撤销所获得的输入司机批准。自计划推行至今，相关执法部门并没有需要实施行政制裁的个案。

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业

第一轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请 宗数	申请配额 数目	获批申请 宗数	获批司机 配额数目
公共小巴司机	68 (涉及 68 个 路线组别)	547	59	461
本地客车司机	32 (涉及 6 个服 务批注) ⁽¹⁾	689	23	262
跨境直通巴士司机	18 (涉及使用 6 个道路过 境口岸 / 管 制站的路线)	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

第二轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请 宗数	申请配额 数目	获批申请 宗数	获批司机 配额数目
公共小巴司机	82 (涉及 82 个 路线组别)	842	82	467
本地客车司机	31 (涉及 6 个服 务批注) ⁽¹⁾	394	27	228
跨境直通巴士司机	16 (涉及使用 6 个道路过 境口岸 / 管 制站的路线)	237	16	154
总数	129	1 473	125	849⁽²⁾

注：

- (1) 6 个服务批注包括(i)游览服务、(ii)酒店服务、(iii)学生服务、(iv)雇员服务、(v)居民服务及(vi)合约式出租服务。
- (2) 包括 118 个于第一轮申请批出而未有使用的配额，已拨至第二轮作分配。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0657)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于新增泊车位的情况，政府可否告知本会：

- (一) 最近两年及本年至今，每年本地新增泊车位设施的以下资料(按区议会分区列出分项数字)：路旁泊车位、夜间商用车辆泊车位、高架天桥桥底空间划设的泊车位、短期租约停车场泊车位，以及政府大楼在非办公时间开放的泊车位的(i)新增泊车位数量、(ii)按年变动百分比、(iii)相关泊车位的总数及(iv)未来两年拟新增的泊位车数量；及
- (二) 现时全港各区按车辆种类划分(即电单车、私家车、货车、旅游车及非专营公共巴士)的泊车位数目为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

- (一) 过去两年^{注1}按18区划分的路旁泊车位、路旁夜间商用车辆泊车位、高架天桥桥底空间划设的泊车位、短期租约停车场泊车位，以及政府大楼在非办公时间开放的泊车位的数目、增减数目及变幅分别载于**附件1**、**附件2**、**附件3**、**附件4**及**附件5**。

整体而言，过去两年全港泊车位总数有所增加，但部分地区因不同因素，令泊车位数目出现下降。以短期租约停车场泊车位为例，部份停车场因配合城市发展而被收回，以致相关泊车位数目减少。

政府预计于2025及2026年两年内，全港新增泊车位将超过12 000个，涵盖私家车和商用车辆，当中包括将于2026年内完成增设超过220个咪表位，以及至少100个路旁夜间商用车辆泊车位，并在未来两年出

租的短期租约停车场提供约600个泊车位。运输署及各相关部门正按目标积极推展措施。

此外，首三个按照一地多用原则推展的公众停车场已启用^注，合共提供约860个泊车位。随着更多公众停车场项目相继落成，包括在2026至2027年间完工的东涌第99区公众停车场、四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场，以及重建元朗大球场及观塘综合发展项目，合共将提供约600个泊车位。连同其他发展项目及持续进行的短、中期泊位措施，未来数年泊车位的新供应将进一步增加。运输署会继续加大力度，聚焦车位较短缺的地区，在可行情况下提供更多路旁泊车位，继续在合适的短期租约停车场订明须最少提供的商用车辆泊车位数目。

注1：各类泊车位由不同部门及营办商管理，仍在收集及整理有关资料，故相关机构未能提供本年至今的数据。

注2：包括上水嘉富坊公众停车场、将军澳百胜角路公众停车场及将军澳政府合署公众停车场。

(二) 现时全港18区按车辆种类划分的泊车位数目载于附件6。

**2024年及2025年按18区划分的路旁泊车位
总数、数目变更及变幅**

地区	泊车位总数		泊车位数目 变更 ^注	变幅
	2024年	2025年		
中西区	1 373	1 373	0	0.0%
湾仔	1 886	1 891	5	0.3%
东区	1 509	1 528	19	1.3%
南区	1 236	1 252	16	1.3%
油尖旺	3 415	3 451	36	1.1%
深水埗	2 411	2 444	33	1.4%
九龙城	3 683	3 709	26	0.7%
黄大仙	990	1 024	34	3.4%
观塘	1 680	1 788	108	6.4%
荃湾	1 659	1 721	62	3.7%
屯门	2 631	2 648	17	0.6%
元朗	2 431	2 387	-44 ^注	-1.8%
北区	2 227	2 160	-67 ^注	-3.0%
大埔	2 319	2 329	10	0.4%
西贡	2 897	2 949	52	1.8%
沙田	2 606	2 522	-84 ^注	-3.2%
葵青	1 637	1 789	152	9.3%
离岛	1 046	1 046	0	0.0%
总计	37 636	38 011	375	1.0%

注1:减少的原因包括(i)部分泊车位位置经厘清后,确认并非位于公众道路,因此不再纳入统计;(ii)泊车位所属路段因公共工程而关闭;以及(iii)因配合发展需要而将泊车位重置于新发展项目的公众停车场内。

2024年及2025年按18区划分的路旁夜间商用车辆
泊车位总数、数目变更及变幅

地区	泊车位总数		泊车位数目 变更	变幅
	2024年	2025年		
中西区	96	96	0	0.0%
湾仔	19	19	0	0.0%
东区	82	87	5	6.1%
南区	17	17	0	0.0%
油尖旺	8	9	1	12.5%
深水埗	81	84	3	3.7%
九龙城	4	6	2	50.0%
黄大仙	27	45	18	66.7%
观塘	139	215	76	54.7%
荃湾	32	32	0	0.0%
屯门	195	195	0	0.0%
元朗	212	218	6	2.8%
北区	184	194	10	5.4%
大埔	236	236	0	0.0%
西贡	141	149	8	5.7%
沙田	118	144	26	22.0%
葵青	256	266	10	3.9%
离岛	8	8	0	0.0%
总计	1 855	2 020	165	8.9%

2024年及2025年按18区划分的高架天桥桥底空间
划设的泊车位总数、数目变更及变幅

地区	泊车位总数		泊车位数目 变更	变幅
	2024年	2025年		
中西区	147	147	0	0.0%
湾仔	87	87	0	0.0%
东区	116	116	0	0.0%
南区	0	0	0	0.0%
油尖旺	369	369	0	0.0%
深水埗	87	87	0	0.0%
九龙城	76	76	0	0.0%
黄大仙	49	60	11	22.4%
观塘	165	165	0	0.0%
荃湾	160	227	67	41.9%
屯门	184	242	58	31.5%
元朗	9	9	0	0.0%
北区	6	6	0	0.0%
大埔	42	42	0	0.0%
西贡	0	0	0	0.0%
沙田	131	155	24	18.3%
葵青	34	34	0	0.0%
离岛	0	0	0	0.0%
总计	1 662	1 822	160	9.6%

**2024年及2025年按18区划分的短期租约停车场泊车位
总数、数目变更及变幅^註**

地区	泊车位总数		泊车位数目 变更	变幅
	2024年	2025年		
中西区	210	216	6	2.9%
湾仔	0	0	0	0.0%
东区	858	999	141	16.4%
南区	260	230	-30	-11.5%
油尖旺	727	577	-150	-20.6%
深水埗	896	867	-29	-3.2%
九龙城	758	786	28	3.7%
黄大仙	362	409	47	13.0%
观塘	1 302	999	-303	-23.3%
荃湾	2 441	2 221	-220	-9.0%
屯门	2 079	1 832	-247	-11.9%
元朗	1 118	1 154	36	3.2%
北区	819	1 103	284	34.7%
大埔	1 359	1 570	211	15.5%
西贡	3 439	3 374	-65	-1.9%
沙田	2 124	2 039	-85	-4.0%
葵青	6 095	6 938	843	13.8%
离岛	47	500	453	963.8%
总计	24 894	25 814	920	3.7%

注：上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

2024年及2025年按18区划分的政府产业署辖下政府联用办公大楼在非办公时间开放的泊车位总数、数目变更及变幅

地区	停车场位置	泊车位总数		泊车位数目变更	变幅
		2024年	2025年		
中西区	金钟道政府合署	159	158	-1	-0.6%
湾仔	-	不适用			
东区	北角政府合署	95	95	0	0%
南区	-	不适用			
油尖旺	西九龙政府合署	50	50	0	0%
深水埗	长沙湾政府合署@	250	250	0	0%
九龙城	土瓜湾街市暨政府合署	28	28	0	0%
	工业贸易大楼	24	22	-2	-8.3%
黄大仙	-	不适用			
观塘	-	不适用			
荃湾	-	不适用			
屯门	屯门政府合署	42	42	0	0%
元朗	元朗民政事务处大厦	43	43	0	0%
北区	北区政府合署	96	96	0	0%
大埔	大埔政府合署	69	69	0	0%
西贡	西贡政府合署	70	70	0	0%
沙田	沙田政府合署	122	119	-3	-2.5%
葵青	-	不适用			
离岛	-	不适用			
总计		1 048	1 042	-6	-0.6%

2025年12月18区按车辆种类划分的泊车位数目^註

地区	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	39 126	1 030	84	1 604	41 844
湾仔	39 257	342	144	1 435	41 178
东区	46 916	1 867	258	2 810	51 851
南区	41 083	1 138	283	2 060	44 564
油尖旺	35 684	1 316	247	2 219	39 466
深水埗	31 797	3 120	428	2 399	37 744
九龙城	55 498	1 408	253	2 630	59 789
黄大仙	20 580	1 280	90	2 591	24 541
观塘	48 513	3 653	137	5 197	57 500
荃湾	38 674	2 056	400	2 049	43 179
屯门	44 245	2 553	252	2 217	49 267
元朗	44 720	2 031	401	2 142	49 294
北区	23 277	1 637	116	1 071	26 101
大埔	34 276	1 200	173	1 303	36 952
西贡	46 029	1 673	385	3 760	51 847
沙田	76 131	2 680	195	3 623	82 629
葵青	36 109	10 045	391	3 331	49 876
离岛	21 751	1 008	291	1 001	24 051
总计	723 666	40 037	4 528	43 442	811 673

注：上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0660)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于推行「港车北上」计划情况，政府可否告知本会：

(一) 过去两年及本年至今，每年当局抽查「港车北上」车辆的出入境纪录，以确保出行人士按时出行的次数为何；

(二) 第(一)项所述的抽查个案中，当局发现违反出行安排的个案数字，以及针对该等违规车辆的申请人分别发出警告信或提示讯息、暂停其透过「指定日子预约系统」预约出行资格、撤销其「港车北上」资格，以及暂停其再次申请「港车北上」的资格的个案数字；

(三) 过去两年及本年至今，「港车北上」香港车辆在内地涉及交通意外或事故个案宗数；及

(四) 过去两年及本年至今，参与「港车北上」私家车的申请人因涉从事跨境非法载客取酬服务的检控和罪成个案宗数为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

(一)及(二) 「港车北上」的申请条款及条件中列明，除无需预约出行的日子外，出行人士须透过预约系统取得预约确认，方可经港珠澳大桥香港口岸前往广东省。有关安排旨在确保出行人士按时出行和维持良好的通关秩序，以及配合口岸的交通管理。为提供更好的出行体验，运输署一直与内地相关部门保持紧密联系，透过不定时抽查方式，核对「港车北上」人士的预约纪录及港珠澳大桥口岸的出入境数据，确保他们按预约日期及时间出行，保障「港车北上」运作畅顺。我们一直按风险为本的原则，动态调整抽查的频率。

截至2026年2月，经调查后，运输署共发出约5 500个提示讯息或警告，以及暂停约500部参与「港车北上」车辆的预约出行资格。

- (三) 根据内地相关部门的资料，2024及2025年期间参与「港车北上」的香港车辆在内地涉及交通意外或事故的个案共约400宗。
- (四) 警务处没有备存问题查询的数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0680)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于学校私家小巴泊车位供应，政府可否告知本会：

- (一) 最近两年及今年至今，每年新增的学校私家小巴数目，以及现时私家小巴的总数；
- (二) 自「开放学校泊车位予学生服务车辆计划」(「学校泊位计划」)推出至今，每学年的参与学校的数目及提供的学校私家小巴泊车位数目；及
- (三) 当局会否考虑推出更多诱因，以加强鼓励学校参与「学校泊位计划」；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

(一) 2024年至2026年2月底，每年首次登记的学校私家小巴数目表列如下：

年份	首次登记的学校私家小巴数目
2024年	10
2025年	8
2026年(截至2月底)	2

截至2026年2月底，已登记的私家小巴总数为3 393辆，当中1 858辆为学校私家小巴。

(二) 运输署和教育局在2018 / 19学年以先导形式推行「开放学校泊车位予学生服务车辆计划」(下称「计划」)。至今，参与的学校和开放的泊车位数目正稳步上升。每学年参与计划的学校数目和涉及开放的学校私家小巴泊车位数目表列如下：

学年	参与学校数目	开放泊车位数目		
		私家小巴	旅游巴	总数
2018 / 19	8	4	24	28
2019 / 20	24	14	60	74
2020 / 21	29	19	69	88
2021 / 22	32	19	76	95
2022 / 23	35	27	73	100
2023 / 24	37	31	77	108
2024 / 25	40	33	85	118
2025 / 26	42	34	92	126

(三)「开放学校泊车位予学生服务车辆计划」可供所有公营学校和直资学校参与，鼓励学校于非上课时间开放校内泊车位予学生服务车辆使用。

为推动学校参与计划，教育局已发出通告邀请公营学校和直接资助计划学校参与计划。同时，为便利申请及加快安排，计划由以往每年指定期间接受申请，改为自2022 / 23学年起全年接受申请，并加快审批流程。此外，教育局持续通过不同渠道，如透过教育局的高效信息传递系统及与学校的日常沟通等，向学校提供有关计划的信息，鼓励学校参与计划。

截至2025 / 26学年，共有42间学校参与计划，合共开放126个泊车位予学生服务车辆使用。为进一步鼓励学校参与，运输署联同教育局于2025年8月及10月与学校 / 校巴业界代表会面，就优化计划的措施交换意见，包括简化申请流程及研究放宽参加资格的可行性等。其后，运输署及教育局透过问卷调查收集设有校巴泊车位的学校名单、其开放意愿及可供使用的泊车位数目。目前，运输署及教育局正分析相关资料，以便更掌握学校关注的事项，并提供适切的协助，提高学校参与计划的意愿。运输署会继续透过不同措施，增加学生服务车辆泊车位的供应。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2409)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于「公共交通费用补贴计划」(补贴计划)，政府可否告知本会：

- (一) 补贴计划于2025-26年度的修订预算较原来预算大幅减少23.6%，当局有否分析过原因为何；如有详情为何；如否，原因为何；
- (二) 补贴计划在2026-27年度的预算较上年度修订预算大幅提升34.3%，在计划未有大幅调整的情况下，为何当局需要大幅提升预算；
- (三) 过去两年及今年至今，计划的以下资料(以表列出每月数字)：补贴总开支、经常开支(扣除补贴金额)、受惠人数，并按申领金额组别(即低于100元、101至200元、201元至300元及301元至400元)列出分项数字，以及人均补贴金额；及
- (四) 当局会否考虑研究下调补贴计划的申请门坎和提升补贴上限，以减轻市民的交通费开支；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

- (一) 公共交通费用补贴计划(补贴计划)在2025-26财政年度的修订预算较原来预算低，主要原因是补贴金额开支较预期少，当中涉及的因素包括公共交通乘客人次较预期为低。
- (二) 由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门坎由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。计及相关调整可减省的开支，补贴计划在2026-27财政年度的预算总开支仍较2025-26财政年度的修订预算增加约7.2亿元，主要是考虑到公共交通乘客人次增长及票价调整等因素。

(三) 过去3年，补贴计划下的补贴总金额、平均每月受惠人数及每月人均补贴金额列于表一，按每月补贴金额划分的平均每月受惠人数列于表二，而过去三个财政年度的经常开支(扣除补贴金额)则列于表三。

表一：

年份 ^{注一}	补贴总金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (千人)	每月人均 补贴金额 (元)
2023	3,909	3 036	107
2024	2,528	1 988	106
2025	2,238	1 764	106

注一： 为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾于2022年5月至2023年10月期间推出临时特别措施，暂时将补贴计划下的每月公共交通开支水平由400元放宽至200元，以及暂时将每月补贴上限由400元提高至500元。随着临时特别措施的期限届满，每月公共交通开支水平及每月补贴上限由2023年11月起回复至400元。由2025年6月起，补贴计划下的每月公共交通开支水平由400元提高至500元。

表二：

每月补贴金额	平均每月受惠人数 (千人) ^{注二}		
	2023年	2024年	2025年
0.1元至100.0元	1 732	1 157	1 033
100.1元至200.0元	836	545	475
200.1元至300.0元	321	196	173
300.1元或以上	140	90	83

注二： 由于四舍五入，各时期的平均每月受惠人数相加不等于表一所列出的总数。

表三：

财政年度	经常开支 (百万元)
2022-23	37.4
2023-24	40.1
2024-25	42.0

政府一直尽力减省补贴计划的行政费用。补贴计划在过去三个财政年度的经常开支(扣除补贴金额)约相当于每年补贴总金额的1.1%至1.7%。

(四) 补贴计划的政策目标是为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。为维持补贴计划的可持续性和确保公帑运用得宜，政府会在审慎理财的大前提下，不时检视补贴计划，并因应当时的情况(包括公共交

通开支水平、通胀、政府财政状况、整体经济环境等)考虑是否有需要调整补贴计划。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2410)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜
(2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于本港私家及商用车辆泊车位，政府可否告知本会：

(一) 现时领有效牌照的各类机动及非机动车辆数字为何；

(二) 过去两年及本年至今，每年私家车、电单车及商用车辆的泊车位数目和比例分别为何；

(三) 过去两年及本年至今，每年全港路旁泊车位的以下资料：泊车位数目及按年变动百分比、平日使用率及周末及假日使用率，并按区议会分区划分和车辆类别列出分项数字；

(四) 过去两年及本年至今，每年运输署辖下停车场泊车位的以下资料：泊车位数目及按年变动百分比、平日使用率，以及周末及假日使用率，并按区议会分区划分列出分项数字；

(五) 过去两年及本年至今，每年政府产业署出租的收费公众停车场的以下资料：泊车位数目及按年变动百分比、平日使用率，以及周末及假日使用率，并按区议会分区划分列出分项数字；及

(六) 过去两年及本年至今，每年涉及违例泊车的告票数目及须缴付的罚款金额分别为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

(一) 截至2025年年底，各类机动及非机动车辆的领牌数字表列如下：

机动车辆	截至2025年年底
	已领牌车辆数目
电单车	72 943
私家车	584 914
的士	17 695
专营巴士	5 793
非专营公共巴士	6 732
私家巴士	833
公共小巴	4 053
私家小巴	3 320
货车	107 611
特别用途车辆	1 852
政府车辆	7 221
小计(i):	812 967
非机动车辆	已领牌车辆数目
拖车	10 186
小计(ii):	10 186
总计(i) + (ii):	823 153

(二) 2024年至2025年^註领有牌照的私家车、电单车和商用车辆的数目、其泊车位数目及比例表列如下：

车辆种类	截至每年 年尾	领有牌照的 车辆数目	泊车位数目	泊车位与领 牌车辆数目的 比例
私家车	2025年	633 988	723 666	1 : 1.14
	2024年	628 790	715 518	1 : 1.14
电单车	2025年	72 134	43 442	1 : 0.60
	2024年	72 614	41 775	1 : 0.58
商用车辆	2025年	66 753	44 565	1 : 0.67
	2024年	67 243	44 239	1 : 0.66

注：各类泊车位由不同部门及营办商管理，仍在收集及整理有关资料，故相关机构未能提供本年至今的数据。

(三) 2024年至2025年^註按各区议会分区设有路旁停车收费表泊车位的数目整体有所增加。相关数据载于附件1及附件2；至于路旁电单车泊车位，数目同样上升。相关数据载于附件3。

注：各类泊车位由不同部门及营办商管理，仍在收集及整理有关资料，故相关机构未能提供本年至今的数据。

(四) 2024年至2025年^注按各区议会分区由运输署营运的停车场泊车位数目大致相同，有关数目及使用率载于附件4。

注：运输署营运的停车场由营办商管理，仍在收集及整理有关资料，故未能提供本年至今的数据。

(五) 2024年至2026年1月政府产业署出租的收费公众停车场的泊车位数目大致相同。其数目、变幅、平日使用率，以及周末及假日使用率，按区议会分区划分列出分项数字，载于附件5。

(六) 2024年至2026年2月涉及违例泊车的告票数目及罚款金额分别如下：

2024年至2026年2月警务处发出违例泊车定额罚款通知书的数目			
年份	2024年	2025年	2026年 (截至2月) (注)
违例泊车定额罚款通知书的数目	2 543 197	2 068 107	248 831
定额罚款金额	\$8.14亿	\$6.62亿	\$9.95千万

注：2026年的定额罚款通知书数目为初步数字。另外，由2026年1月1日起违例泊车定额罚款由320元调高至400元。

2024 年至 2025 年按各区议会分区和车辆类别
设有路旁停车收费表泊车位的数目及变幅

地区	泊车位数目			
	2024年		2025年	
	一般车辆 ^{注 1}	商用车辆 ^{注 2}	一般车辆 ^{注 1}	商用车辆 ^{注 2}
中西区	482	117	481	117
东区	500	92	497	92
南区	598	87	601	87
湾仔	970	52	985	47
香港(小计)	2 550	348	2 564	343
九龙城	2 300	276	2 322	310
观塘	537	93	544	94
深水埗	1 202	154	1 254	152
黄大仙	292	120	297	121
油尖旺	1 564	430	1 530	425
九龙(小计)	5 895	1 073	5 947	1 102
离岛	137	38	137	38
葵青	443	142	442	158
北区	968	157	958	157
西贡	1 666	283	1 692	283
沙田	1 435	270	1 434	268
大埔	1 420	196	1 435	198
荃湾	620	65	634	64
屯门	1 107	169	1 128	175
元朗	944	285	942	284
新界(小计)	8 740	1 605	8 802	1 625
总计	17 185	3 026	17 313	3 070

以 2025 年 12 月对比 2024 年 12 月泊车位的总数，九龙区及新界区的泊车位均录得约 1%的增幅，港岛区则大致维持不变。

注 1：「一般车辆」指中型及重型货车、巴士、电单车及单车以外的车辆

注 2：「商用车辆」指货车及巴士

2024 年至 2025 年按各区议会分区
设有路旁停车收费表泊车位的平均使用率

地区	2024年		2025年	
	平日 (%)	周末及假日 (%)	平日 (%)	周末及假日 (%)
中西区	93	86	91	84
东区	91	92	91	92
南区	68	73	68	73
湾仔	90	89	89	88
香港(小计)	88	85	87	85
九龙城	91	91	90	90
观塘	92	93	93	92
深水埗	94	93	93	94
黄大仙	94	93	92	92
油尖旺	96	94	95	96
九龙(小计)	93	94	93	92
离岛	75	73	74	74
葵青	96	91	95	91
北区	88	89	88	89
西贡	75	70	75	69
沙田	86	90	86	89
大埔	82	90	83	91
荃湾	90	92	88	93
屯门	84	92	83	94
元朗	89	85	90	86
新界(小计)	85	86	86	87
总计	88	88	88	88

2024 年至 2025 年按各区议会分区
路旁电单车泊车位的数目、变幅及使用率^{注 1}

地区	2024年		2025年	
	泊车位 数目	平日平均 使用率 (%)	泊车位 数目	平日平均 使用率(%)
中西区	651	100	651	100
东区	807	100	826	100
南区	447	100	461	99
湾仔	779	100	784	100
香港(小计)	2 684	100	2 722	100
九龙城	1 002	100	1 025	100
观塘	921	100	998	100
深水埗	884	100	919	100
黄大仙	545	100	570	100
油尖旺	1 319	100	1 349	100
九龙(小计)	4 671	100	4 861	100
离岛	261	83	261	89
葵青	772	100	898	100
北区	424	100	389	100
西贡	505	100	530	99
沙田	602	100	649	100
大埔	280	100	301	100
荃湾	700	100	755	100
屯门	892	100	876	100
元朗	636	100	624	100
新界(小计)	5 072	98	5 283	99
总计	12 427	99	12 866	99

以2025年12月对比2024年12月泊车位的总数，港岛区录得约1%的增幅，而九龙区及新界区均录得约4%的增幅。

注1: 由于部分使用路旁电单车泊车位的人士并没有按车位分隔线停泊电单车，因此可能会出现停泊车辆数目多于泊车位数目的情况。故此，上表中的使用率显示为100%。此外，运输署未有备存路旁电单车泊车位于周末及假日使用率数据。

2024 年及 2025 年按各区议会分区
由运输署营运的停车场泊车位数目及使用率^{註 1}

地区	停车场	泊车位 (电单车除外) 数目 ^{註 2}	泊车位平均使用率(%)			
			上午10时至 晚上6时		晚上6时至 上午10时	
			2024年	2025年	2024年	2025年
中西区	天星码头	377	81	80	28	28
	大会堂	170	58	51	24	18
	林士街	829	62	60	33	34
	坚尼地城	195	85	87	80	88
湾仔	天后	428	75	73	62	61
东区	筲箕湾	385	76	74	75	74
南区	香港仔	293	63	62	78	78
黄大仙	双凤街	267	74	72	80	79
	黄大仙	25	36	33	39	44
葵青	葵芳	511	73	77	68	74
荃湾	荃湾	545	79	77	77	76

地区	停车场	电单车 泊车位 数目	电单车泊车位平均使用率(%)			
			上午10时至 晚上6时		晚上6时至 上午10时	
			2024年	2025年	2024年	2025年
中西区	天星码头	37	65	65	47	45
	大会堂	27	74	77	67	68
	林士街	164	83	74	75	68
	坚尼地城	37	75	72	82	77
湾仔	天后	75	76	79	77	80
东区	筲箕湾	72	72	71	78	78
南区	香港仔	51	71	69	77	75
黄大仙	双凤街	74	65	68	73	79
葵青	葵芳	93	75	80	71	78
荃湾	荃湾	34	69	69	68	67

以 2025 年 12 月对比 2024 年 12 月，泊车位(电单车除外)的总数减少约 0.2%。

注1:运输署未有备存由运输署营运的停车场泊车位于周末及假日使用率数据。

注 2:黄大仙停车场的泊车位数目为旅游巴士 / 货车(5.5 公吨以上)的泊车位数目；而其余 10 个停车场的泊车位数目则为私家车 / 客货车的泊车位数目。

2024年至2026年1月政府产业署辖下公众停车场泊车位数目、变幅及平均使用率(%)

地区	停车场	泊车位数目、变幅及平日、周末及假日平均使用率(%) ^{註1}										
		2024			2025				2026 ^(註2)			
		泊车位数目	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率	泊车位数目	变幅	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率	泊车位数目	变幅	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率
中西区	金钟道政府合署	182	25%	26%	181	-1%	25%	25%	181	0%	- (註9)	- (註9)
湾仔	湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼 ^(註3)	于2024年3月15日起停止营运	2%	10%	-	-	-	-	-	-	-	-
东区	北角政府合署	95	5%	21%	95	0%	3%	15%	95	0%	4%	11%
	柴湾市政大厦	45	26%	39%	45	0%	38%	55%	45	0%	- (註9)	- (註9)
南区	没有政府产业署辖下停车场											
油尖旺	西九龙政府合署	50	21%	45%	50	0%	20%	41%	50	0%	20%	42%
深水埗	长沙湾政府合署	263	24%	59%	263	0%	24%	59%	263	0%	24%	61%
九龙城	土瓜湾街市暨政府合署	32	50%	65%	32	0%	70%	70%	32	0%	67%	64%
	工业贸易大楼 ^(註4)	24	1%	2%	22	-8%	1%	1%	22	0%	0%	2%
黄大仙	没有政府产业署辖下停车场											

地区	停车场	泊车位数目、变幅及平日、周末及假日平均使用率(%) ^{註1}										
		2024			2025				2026 ^(註2)			
		泊车位数目	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率	泊车位数目	变幅	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率	泊车位数目	变幅	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率
观塘	顺利纪律部队宿舍	105	33%	46%	105	0%	40%	52%	105	0%	37%	56%
荃湾	没有政府产业署辖下停车场											
屯门	屯门政府合署	42	6%	16%	42	0%	5%	14%	42	0%	7%	15%
元朗	元朗民政事务处大厦	43	28%	32%	43	0%	20%	32%	43	0%	22%	33%
北区	北区政府合署	96	9%	57%	96	0%	9%	63%	96	0%	9%	66%
	香园围边境管制站	466	46%	51%	466	0%	50%	54%	466	0%	50%	54%
	嘉富坊公众停车场 ^(註5)	326	19%		326	0%	54%		326	0%	70%	
大埔	大埔政府合署	73	11%	76%	73	0%	13%	86%	73	0%	21%	89%
西贡	西贡政府合署	70	8%	30%	70	0%	25%	25%	70	0%	- ^(註9)	- ^(註9)
	将军澳政府合署 ^(註6)	-	-	-	-	-	-	-	388	-	65%	
	香港中医医院 ^(註7)	-	-	-	-	-	-	-	146	-	75%	
沙田	沙田政府合署	143	2%	35%	140	-2%	1%	17%	140	0%	1%	11%
	新界(沙田)法医学大楼	50	20%	21%	50	0%	22%	27%	50	0%	26%	27%

地区	停车场	泊车位数目、变幅及平日、周末及假日平均使用率(%) ^{註1}										
		2024			2025				2026 ^(註2)			
		泊车位数目	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率	泊车位数目	变幅	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率	泊车位数目	变幅	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率
葵青	没有政府产业署辖下停车场											
离岛	港珠澳大桥香港口岸 ^(註8)	733	15%	31%	733	0%	13%	29%	-	-	-	-

- 注1：停车场承办商仅能提供时租泊车位的平均使用率，并未涵盖整体泊车位(包括月租及时租)之相关数据。
- 注2：此乃由停车场承办商提供该停车场于2026年1月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注3：湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼收费公众停车场于2024年3月15日起停止营运。有关数据为2024年1月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。
- 注4：工业贸易大楼收费公众停车场于2024年4月25日恢复营运。有关数据为2024年5月起营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注5：嘉富坊公众停车场于2024年11月中旬开始营运。有关数据为2024年12月起营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注6：将军澳政府合署停车场于2025年12月中旬开始营运。有关数据为2026年1月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注7：香港中医医院停车场于2025年12月中旬开始营运。有关数据为2026年1月营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注8：港珠澳大桥香港口岸收费公众停车场的租约由2025年7月16日起由香港机场管理局管理。有关数据为2025年1月至6月营运时间内泊车位的平均使用率。

注9：承办商暂时未能提供该停车场于2026年1月营运时间内泊车位的平均使用率。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0288)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署负责处理车辆牌照与驾驶，就此，请政府告知本会：

1. 运输署在2026年预计在接获小巴、巴士、中型和重型货车及挂接车辆驾驶执照的申请后82天内举行路试占比较2024及2025年实际百分比下跌百分之五至九成五，唯据2025年运输年报显示报考私家车合并试及轻型货车合并试人数在2021年起有按年下降的趋势，服务目标水平却未能维持；运输署有否检讨人手编制安排以加快处理申请；相关人员数目及开支为何；
2. 近月免试签发驾驶执照事宜，运输署转用在网上预约系统预约后增加，有否增加人手及开支以处理申请；如有，相关人员数目及开支为何；如否，原因为何；
3. 运输署在上年底优化的士笔试，更新考核内容和调整试题数目，相关报考人数为何；
4. 部分新车型提供的如的士的低地台设计及主动安全系统在旧车型未有提供，以及在2023年9月前新登记的公共小巴未有「佩戴安全带侦测及警示系统」；为此，相关公共车辆登记数量为何；(请分类列出，例如市区的士、新界的士、大屿山的士、红色小巴和绿色专线小巴)

提问人：张培刚议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

1. 运输署多年来为接获小巴、巴士、中型和重型货车及挂接车辆驾驶执照申请后举行路试的目标等候时间订定为82天，达标率定为95%。在2024及2025年，有关等候时间实际达标率为100%。就2026年为上述车

辆安排路试的等候时间及达标率，运输署将继续维持在82天及95%。运输署会持续灵活调配资源提供驾驶考试服务，以尽量满足各种类车驾驶考试的需求及缩短等候时间。

在2026-27年度，运输署一级考牌主任及二级考牌主任的编制维持不变，分别为19及65名，预计两者实际员额则分别为19名及63名。按薪级中点估计的年薪值计算，一级考牌主任及二级考牌主任的每年员工开支分别约为1,287万元及3,071万元。运输署正筹备新一轮招聘，确保考牌主任职系有足够人手应付需求。

2. 运输署一直积极重整牌照服务的运作流程，透过牌照服务电子化，以提升效率及更有效运用柜位资源，同时省却申请人亲身到牌照事务处办理申请的时间。其中，运输署由2026年3月16日起，全面推行网上预约免试签发香港正式驾驶执照(「免试签发」)柜位服务，并增加预约名额至每个工作日共550个，同时扩展服务至全港4间牌照事务处，进一步便利申请人及更有效运用资源。运输署以现有资源处理上述工作，包括透过调动因推动牌照服务电子化所节省的人手，以应付增加「免试签发」预约名额的相关工作。
3. 运输署已于2025年11月3日起进一步优化的士笔试，减少有关地方和路线的试题，并加入提升的士服务质素相关的新试题，务求在维持评估水平的同时，让试题更切合业界的实务需要。截至2026年2月28日，平均每月报考人数从优化的士笔试前录得的约1 380人，上升至优化后录得的约1 820人，升幅约三成，显示措施有效吸引更多人报考的士笔试。
4. 截至2026年2月底，可供轮椅上落的无障碍的士及设有主动安全系统的的士数目分别为6 289辆及852辆。

由2023年9月1日起，所有新登记的公共小巴须按照运输署署长根据《道路交通(车辆登记及领牌)规例》(香港法例第374E章)就发牌时的条件，安装佩戴安全带侦测及警示系统。根据本署纪录，截至2026年2月底，共有213辆于2023年9月后新登记的公共小巴配备「佩戴安全带侦测及警示系统」。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0976)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务
(4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府表示会继续监督3条过海隧道实施不同时段不同收费的情况，就此，政府可否告知本会：

1. 过去5年，3条过海隧道，分别提供不同种类车辆通行的次数以及收入；
2. 过去5年，3条过海隧道，分别提供开支总额为何；请逐项列明条过海隧道各项开支的具体金额；
3. 三隧分流政策实施以来，当局是否已就3条过海隧道的车流分流效果、繁忙时段挤塞时长变化、市民平均出行成本变动、对公共交通运量的连带影响、道路安全状况变化等，完成全面、客观的独立成效评估；
4. 有市民认为三隧分流后，统一商用车辆对轻型货辆不公，令其过海开支大幅增加，影响生计，就此政府会否考虑检视并作出调整；如会，详情为何；如否原因为何？

提问人：张培刚议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1. 有关3条过海隧道，即西区海底隧道(西隧)、海底隧道(红隧)和东区海底隧道(东隧)，过去5年(即2021至2025年)按车种划分的平日平均车流量载列于附件一。

有关过去5个财政年度3条过海隧道的收入表列如下：

隧道	年度收入 (百万元)				
	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 ²	2024-25
红隧	642	639	653	867	1,073
东隧	709	737	728	762	777
西隧 ¹	不适用	不适用	不适用	879	1,272

注1：西隧于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

注2：政府于2023年8月2日收回西隧的同时，于3条过海隧道实施首阶段的「633」固定收费，及后于同年12月17日起在3条过海隧道实施第二阶段的「分时段收费」。

2. 有关过去5个财政年度3条过海隧道的营运开支表列如下：

隧道	年度营运开支 ² (百万元)				
	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25
红隧	143	154	158	199	196
东隧	165	177	179	228	240
西隧 ¹	不适用	不适用	不适用	241	328

注1：西隧于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

注2：表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

3. 根据2025年交通数据，3条过海隧道的全日车流量，与2023年12月(实施新收费前)相比，分布如下：西隧上升约24%至约109 000架次；红隧下降11%至约94 000架次；东隧下降约10%至71 000架次。在新收费实施后，平日过海车流量大致保持稳定，交通在三隧之间更平均分布，善用各隧道的容车量。事实上，过海隧道实施「分时段收费」后，整体过海挤塞有所纾缓。繁忙时段红隧和东隧的车龙普遍缩短，分别减少约1公里和0.3公里；而在一般时段及非繁忙时段，即占全日近八成时间，3条过海隧道(包括以往经常挤塞的红隧)的交通较以往明显畅顺。邻近隧道口的非过海交通亦有明显改善，减少影响加士居道以及观塘绕道一带的交通。这些分流效果对整体市民出行、运输物流和公交营运带来正面影响。

政府会持续监察交通情况，并观察中九龙绕道全线开通对整体市区交通将会带来的影响，以更全面地检视三隧的交通状况及收费安排，适时作出科学为本的交通管理措施，包括考虑透过法例订明的机制调整繁忙时段的收费安排。

4. 在「分时段收费」下，政府简化不同类别商用车辆的收费结构，按「效率优先」原则，下调货车收费至与私家车相若的水平，让更具运载效率的货车享有较大的收费减幅，例如中型和重型货车收费较以往平均过海隧道费分别下降17%和39%。

现时过海隧道在繁忙时段的整体车流量仍超出3条隧道的总容车量。考虑到轻型货车 / 客货车的运作开支比其他商用车辆为低，且运作模式较为灵活，对价格变动的敏感度相对较高。因此，若下调轻型货车/客货车的隧道费，或会引发额外车流，进一步增加过海隧道的交通压力。运输署正持续监察和检视过海隧道的交通情况和收费水平的交通管理效果，会适时向立法会汇报。

3条过海隧道各车种平日平均车流量(双向架次)¹

年份	西隧					
	私家车	电单车 ²	的士	巴士 ³	小巴 ⁴	货车
2021	34 400	1 600	11 200	4 000	600	11 600
2022	27 900	1 400	10 100	3 600	400	10 500
2023	36 200	1 400	19 100	4 200	400	10 700
2024	51 300	2 100	22 700	5 700	500	20 200
2025	57 500	2 200	21 600	6 000	400	20 800

注：

- 1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
- 2. 「电单车」包括机动三轮车
- 3. 「巴士」包括公共及私家巴士
- 4. 「小巴」包括公共及私家小巴

3条过海隧道各车种平日平均车流量(双向架次)¹

年份	红隧					
	私家车	电单车 ²	的士	巴士 ³	小巴 ⁴	货车
2021	48 700	5 400	18 100	6 800	1 000	25 300
2022	46 600	4 800	17 800	6 000	800	24 800
2023	48 800	4 500	16 700	6 400	800	24 600
2024	53 600	3 900	17 200	5 400	600	14 100
2025	55 800	3 600	16 300	5 200	500	12 300

- 注：
- 1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
 - 2. 「电单车」包括机动三轮车
 - 3. 「巴士」包括公共及私家巴士
 - 4. 「小巴」包括公共及私家小巴

3条过海隧道各车种平日平均车流量(双向架次)¹

年份	东隧					
	私家车	电单车 ²	的士	巴士 ³	小巴 ⁴	货车
2021	47 600	3 000	14 600	3 000	600	12 600
2022	41 500	2 600	13 700	2 700	500	11 400
2023	42 000	2 600	14 200	2 800	600	11 200
2024	40 800	2 700	12 800	3 100	600	12 000
2025	41 400	2 700	11 900	3 200	600	11 600

注：

- 1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
- 2. 「电单车」包括机动三轮车
- 3. 「巴士」包括公共及私家巴士
- 4. 「小巴」包括公共及私家小巴

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1116)

总目: (186) 运输署

分目: (-) 没有指定

纲领: (4) 运输服务管理

管制人员: 运输署署长(谢咏谊)

局长: 运输及物流局局长

问题:

「易通行」不停车缴费服务于2023年开展,逾期缴交隧道费会衍生附加费并有可能影响车辆续牌,就此政府可否告知本会:

1. 严重欠费者会转交法庭并有可能获处最高罚款每程\$5,000,过去三年每年转交法庭的个案宗数分别为何?
2. 过去累积欠费最多而追缴费用的个案当中,首十个欠费最多的易通行账户涉及的欠缴次数及费用总金额分别为何?相关个案最后是否已获清缴?
3. 过去三年,每年分别有多少宗就欠隧道费,提交相关表格申请豁免?当中每年分别有多少宗获批?

提问人: 植洁铃议员(立法会内部参考编号: 115)

答复:

- 1-2. 运输署按既定程序将欠缴隧道费的个案交予裁判法院处理,裁判法院正陆续审理欠缴隧道费及附加费的案件,向涉案的登记车主发出命令,要求他们就每宗个案向裁判法院缴付所有欠缴款额(包括隧道费、首次附加费175元及额外附加费350元),以及相关罚款和讼费。运输署于2024年、2025年及2026年(截至2月),分别向法庭转交约8 800宗、18 000宗及3 800宗欠缴隧道费个案。截至2026年2月,按个别登记车主被裁判法院追讨金额计算,最高的10人被追讨的交易宗数介乎约90宗至220宗,涉及总金额介乎约100,000元至270,000元,当中有1名登记车主已全数缴清法院追讨的金额。裁判法院已就其余9宗未缴付/部分缴付个案发出财物扣押令,除非法院追讨金额获清缴,否则会由执达主任扣押及售卖车主财物以追收欠款。

3. 过去3年，隧道费服务商共收到约40 000宗申请隧道退款个案，当中34 000宗获接纳，主要原因为车辆的车牌号码怀疑被人非法盗用、车牌号码不清晰或付款平台因网络连接不稳定而偶尔重复扣款等。随着隧道费服务商不断改良自动车牌识别系统、加强培训前线员工准确辨认车牌的技巧、以及要求个别车主更换号码有欠清晰的车牌，需要安排隧道费退款的个案已有所下降。有关退款个案数字按年表列如下：

	提出隧道费退款的个案 (占同期车流量)	获接纳的隧道费退款个案 (占同期车流量)
2023年 (5月至12月)	15 000 (0.017%)	12 000 (0.014%)
2024年	17 000 (0.008%)	15 000 (0.007%)
2025年	8 000 (0.004%)	7 000 (0.003%)
总数	40 000 (0.008%)	34 000 (0.006%)

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1117)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

香港运输署向在两年内累计违例记分达8分或以上的驾驶者发出「违例驾驶记分通知书」，详列扣分纪录以提醒改善驾驶行为。就此，政府可否告知本会：

1. 过去三年，每年分别发出「违例驾驶记分通知书」的数字为何？
2. 每发出一封「违例驾驶记分通知书」的成本为何？
3. 运输署自2024年推出「牌证易」网上电子牌照平台，过去一年经该平台登入查阅违例驾驶记分纪录的总次数为何？
4. 为节省公帑及环保，政府有否考虑采用电子形成通知，减少甚至取消以纸本形式寄发出「违例驾驶记分通知书」。若有，详情为何；若否，原因为何？

提问人：植洁铃议员(立法会内部参考编号：117)

答复：

1. 在违例驾驶记分制度下，如某驾驶者在两年内被记分达8分或以上，但少于15分时，根据《道路交通(违例驾驶记分)条例》(第375章)的规定，运输署署长须向该驾驶者发出一份「违例驾驶记分通知书」。通知书会详列该驾驶者在该两年内因触犯违例事项而被记分的纪录，告知有关人士再被记分的后果，并提醒其改善驾驶行为。在2023、2024及2025年，运输署分别发出44 603、39 424及38 547份通知书。

2. 运输署以平邮方式发出违例驾驶记分通知书。在2025年，每份通知书的邮费成本为2.2元。至于准备及发出通知书所需的人手及其他开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。
3. 截至2025年12月31日，「牌证易」一站式网上牌照管理平台约有16万名登记用户。运输署没有备存当中查阅违例驾驶记分记录的分项数据。
4. 由「牌证易」实施开始，市民已可透过电子方式查询其记分纪录。根据现行《道路交通(违例驾驶记分)条例》(第375章) 的规定，运输署发出违例驾驶记分通知书时可以面交、邮递或挂号邮递的方式送达，但不包括以电子形式的通知。尽管如此，运输署会按实际需要，适时检视相关安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2427)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

进入大屿山南部的所有道路为封闭道路，驾驶人士必须持有大屿山封闭道路通行证才可驾车前往封闭路段。就此，政府可否告知本会：

1. 过去三年，每年分别批签进入大屿山南部的所有道路为封闭道路的许可证宗数分别为何？
2. 承上题，过去三年，每年分别经「大屿山自驾游」计划批准的许可证的宗数分别为何？
3. 过去三年，每年分别有多少宗在没有适当许可证而违规进入南大屿山而被检控的个案？
4. 承上题，每年分别有多少宗涉及跨境自驾入境香港车辆违规进入南大屿山而被检控的个案？
5. 现时主要靠警方执法或在东涌道架设路障适别车辆是否持有进入南大屿山的许可证，政府有否研究运用智慧科技识别方式，识别车辆是否持有适当许可证进入南大屿山？若有，详情为何；若无，原因为何？

提问人：植洁铃议员(立法会内部参考编号：114)

答复：

1.-2.

过去3年，运输署签发大屿山封闭道路通行证(许可证)及经「大屿山自驾游」计划下签发许可证的数目表列如下：

年份	2023年	2024年	2025年
(a) 签发许可证数目 [包括(b)]	36 800	37 200	37 300
(b) 经「大屿山自驾游」计划下签发的 许可证数目	12 500	12 200	12 400

3.-4.

香港警务处没有备存过去3年有关没有适当许可证而违规进入南大屿山及涉及跨境自驾入境香港车辆违规进入南大屿山的相关检控数字。

5. 为了加强监察大屿山封闭道路的交通管制，土木工程拓展署、运输署及香港警务处委托机电工程署进行一项概念验证研究，利用科技仪器识别没有持有有效封闭道路通行证而驶入大屿山封闭道路的车辆。现场仪器已于2024年9月完成安装及实地测试。执法部门现正展开相关执法系统的升级及对接工作，目标在2026年年中启用系统。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3211)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

车辆驶近没有安全岛的电车站时，需按法例需要在乘客上落车时于黄线前停车。然而不时有司机，特别是港岛以外的司机未必及时注意而造成危险。就此，政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年分别涉及电车的交通意外宗数分为多少宗？
2. 过去3年，每年分别有多少宗，因没有在没有安全岛电车站适当位置停车的检控数字？
3. 运输署早前在没有安全岛的电车站进行改善工程，相关路面髹上红色和「留意乘客」的道路标记。已完成或进行该改善工程的位置分别为何？相关开支为何？
4. 除了上述改善工程的措施，政府会否考虑加装灯号或应用智慧科技，进一步提升没有安全岛电车站上落客的安全？

提问人：植洁铃议员(立法会内部参考编号：116)

答复：

1. 根据纪录，由2023至2025年，涉及电车的交通意外宗数表列如下：

年份	交通意外宗数
2023	37
2024	35
2025*	41

*临时数字

2. 警务处没有备存因没有在无安全岛的电车站适当位置停车的检控数字。
3. 路政署已完成7个没有安全岛的电车站的改善工程，地点表列如下：

	位置	电车站号
1	皇后大道西	96W
2	坚弥地城海旁	98W
3	黄泥涌道	108
4	香港坟场	109
5	南康街	99E
6	柴湾道	101E
7	筲箕湾总站(近筲箕湾东大街134号)	-

有关改善工程包括在行车路面髹上红色范围和「留意乘客」的道路标记，工程的总开支约38万元。

4. 香港电车有限公司已完成名为「香港电车先进智能运输管理系统及人工智能优化项目」的研究，开发及实施一套基于无线射频辨识技术及人工智能优化器的智能电车管理系统，辅以地理围栏程序，提示司机注意行驶速度。其中，地理围栏利用无线射频辨识技术、车上传感器和路边设备进行定位，当电车驶近预先所设定的位置及侦测到可能有超速时，系统会自动提示司机注意行驶速度，有效提升整体驾驶安全。有关系统现时已应用于香港电车日常营运上，提升管理效率，实现智能调度。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1407)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于缔造行人友善环境，推动「香港好·易行」计划，政府可否告知：

- (1) 请详列过去三年，于各个选定地区已完成的行人环境改善措施，包含：项目名称 / 地点、项目简介(例如：为行人信道提供上盖、行人导向标示等)、工程时长以及项目开支；
- (2) 有关未来计划跟进的上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统项目，请列出拟建项目地点、项目的预计开展工程时间表、及初步估算的工程开支？

提问人：邱达根议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

- (1) 过去3年，各区已完成的行人信道加建上盖工程及行人导向标示系统项目表列如下：

(a) 行人信道加建上盖工程

地区	上盖走线	工程费用 ¹ (百万元)	工程项目 开展日期	完工日期
深水埗区	港铁石硤尾站A出口至石硤尾邨美亮楼的窝仔街行人路段	17.3	2020年	2023年
沙田区	港铁火炭站A出口至榕翠园的乐景街行人通道	23.0	2021年	2023年

地区	上盖走线	工程费用 ¹ (百万元)	工程项目 开展日期	完工日期
南区	薄扶林道北行线的行人通道(连接第一阶段已完成的上盖至巴士站)	2.0	2022年	2023年
大埔区	宝湖路至港铁大埔墟站的南运路行人通道	35.7	2021年	2024年
荃湾区	荃湾西站至海安路行人通道	47.4	2022年	2024年
九龙城区	连接香港儿童医院的行人通道加建上盖	11.1	2022年	2024年
九龙城区	连接香港眼科医院的行人通道加建上盖	17.3	2023年	2025年

注1：付款当日价格

(b) 行人导向标示系统

地区	工程费用 ² (百万元)	工程项目 开展日期	完工日期
深水埗、中环、湾仔及铜锣湾	3.7	2022年	2024年

注2：付款当日价格

(2) 有关上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统项目的推展进度如下：

(i) 正在进行规划设计的项目

地区	项目名称 / 建议走线	推展进度
中西区	由士美菲路沿蒲飞径至蒲飞路	正进行初步技术可行性研究的前期工作
南区	由渔晖道至渔光道	
黄大仙区	竹园北邨行人信道系统	正进行勘测研究和设计
观塘区	功乐道升降机及行人信道系统	
西贡区	将军澳宝琳北路至宝康路行人信道系统	
湾仔区	由活道至皇后大道东近圣若瑟小学	
东区	由西湾河街至西湾河圣十字架天主堂	
	由健康东街至百福道	
深水埗区	由呈祥道行人天桥近美孚港车站至荔景山路近清丽苑商场	

地区	项目名称 / 建议走线	推展进度
沙田区	沙田穗禾苑至港铁火炭站自动扶梯连接系统	
	由愉景花园旁行人路至沙田头路	
荃湾区	由国瑞路公园至国瑞路	
葵青区	由石荫路近金石楼至大白田街	

由于上述项目仍在规划设计中，因此相关预算工程开支有待确定。

(ii) 正在进行招标或施工的项目

地区	项目名称 / 建议走线	核准项目预算 ³ (亿元)	工程项目开展日期	预计完工日期
湾仔区	留仙街至天后庙道升降机及行人信道系统	工程项目正进行招标，工程费用待定	2026年第二季 ⁴	2029年第一季
葵青区	葵涌荔景山路至丽祖路升降机及行人信道系统		2026年第三季 ⁴	2029年第三季
	华星街至青山公路－葵涌段自动扶梯系统		2026年第二季 ⁴	2029年第一季
东区	宝马山行人信道系统	6.826	2021年8月	2026年年中起分阶段完成
葵青区	兴盛路至大窝口道行人信道系统	1.925	2023年7月	2026年第三季

注3：付款当日价格

注4：预计开展日期

－ 完 －

管制人员的答复

(问题编号：1291)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二六至二七年度内，运输及物流局将会提交法例修订建议，规定骑单车人士必须佩戴头盔。就此，当局可否告知本会：

- (a) 请以表列出，过去3年，涉及单车的(i)交通意外宗数、(ii)受伤及死亡人数、(iii)涉及头部受伤的人数及比例、及(iv)意外发生时有否佩戴头盔的伤者分布分别为何；
- (b) 就该项新法例的(i)预计宣传开支、(ii)预计行政开支、(iii)预计执法人员数目、及(iv)预计执法人员开支分别为何。

提问人： 庄豪锋议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

- (a) 根据纪录，于2023年至2025年期间，涉及单车的交通意外宗数，以及骑单车人士的伤亡数字表列如下：

	2023年	2024年	2025年*
交通意外宗数	1980	1879	2098
死亡人数	6	9	9
重伤人数	93	59	31
轻伤人数	1740	1623	1860
涉及头部受伤人数及比例(注1)	719 (39%)	666 (39%)	597 (31%)
没有佩戴头盔人数(注2)	844	577	1084

注：

*临时数字

(1) 括号内的数字为头部受伤人数占有所有伤亡人数的百分比

(2) 数字为伤亡人数中没有佩戴头盔的骑单车者，不论其头部有否受伤

- (b) 有研究显示，头盔能有效地保护骑单车人士，并可令他们在交通意外中头部受伤的机会降低。此外，数据显示过去5年在交通意外中死亡及重伤的骑单车人士有近六成没有佩戴头盔。政府正小心研究有关骑单车人士佩戴头盔的法定规定，并会聆听社会各持份者的意见，以凝聚共识及适时提出法例修订建议，并考虑宣传、执法安排等，以至所需开支。

在上述研究期间，运输署会继续与警务处及道路安全议会紧密合作，透过电视宣传短片、电台广播、「单车信息中心」网页及其他宣传刊物，多渠道加强驾驶单车人士对相关法例及规则的认识；而《道路使用者守则》亦已为市民提供使用单车时须知的道路知识、法例要求和相关罪行，该《守则》亦鼓励他们使用个人防护装备(包括佩戴单车头盔等)，并促进道路使用者之间互相尊重。这些工作由运输署现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1295)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的职责是规划和发展网约车服务，并就服务制订规管措施和策划相关设施。就此，当局可否告知本会：

- (a) 当局有否考虑将配额定于不少于10 000个；如有，详情为何；如否，原因为何；
- (b) 当局有否考虑要求网约车平台引入人脸识别或其他生物特征认证技术；如有，详情为何；如否，原因为何；
- (c) 就「一车一司机」规定，当局有否评估该规定对车辆使用效率及司机家庭收入的影响；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：庄豪锋议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

《2025年道路交通(修订)(网约车服务)条例草案》于2025年10月获立法会通过，订明规管网约车服务的法律框架和重要原则，包括规定提供网约车服务的平台、车辆和司机三方均须领取合适的牌证并遵从相关牌证条件，以及就网约车数量实施总量限制等。

此外，在平台方面，持有网约车服务牌照的平台须对旗下车辆及司机履行尽职审查的责任，确保所提供的载客服务合乎本地法规，以保障市民安全和权益。至于车辆和司机方面，只有以个人名义登记的私家车才可申请网约车车辆许可证(「车辆许可证」)，而日后亦只可由该私家车的登记车主驾驶该辆私家车提供网约车载客服务，此规定旨在防止衍生租赁市场及出现炒卖车辆许可证的情况，有助确保网约车的服务质素。

政府现正积极推展下一步的工作，并持续地与各持分者沟通，以敲定规管网约车服务的技术细节，包括平台、车辆和司机的营运模式(例如平台是否可以应用人脸识别或其他生物特征认证技术以确保驾驶网约车的司机为持有合法许可证的人士)、硬件配套、车辆许可证数量等，并适当地将其纳入附属法例或牌证条件当中。在考虑车辆许可证数量时，政府会平衡多项因素，包括市民的乘车需求和体验、道路网络的承受能力、公共交通系统的生态，以及整体个人化点对点交通服务行业的健康和可持续发展。政府计划于2026年上半年将相关附属法例提交立法会审议。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1296)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二六至二七年度内，运输署将会继续跟进对使用电动可移动工具作出规管的法例修订建议，以期为电动可移动工具制定完善的规管安排。就此，当局可否告知本会：

- (a) 会否考虑强制要求个人使用者或提供租借服务的共享企业购买第三者责任保险，以保障行人安全及意外赔偿；如会，详情为何；如否，原因为何；
- (b) 有否评估电动工具对使用者及路人带来的安全风险；如有，详情为何；如否，原因为何；
- (c) 当局于2023年在白石角推行「共享电动辅助单车」试验计划，目前的研究结果为何；
- (d) 有否评估共享营运模式在香港普及的可行性；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：庄豪锋议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

(a)及(b)

由于电动可移动工具是由机械驱动，符合《道路交通条例》(第374章)中「汽车」的现行定义。因此使用未登记或领牌的电动可移动工具，可能违反相关法例。

然而，政府一直以来对推动绿色出行的新科技秉持开放态度，同时非常重视道路安全。我们亦留意到电动可移动工具在世界各地日趋普及。因此，我们计划在今年提出电动可移动工具的规管架构和条例草案，订明

该等工具的技术及安全要求，以期容许在指定范围内安全使用该等工具。为确保电动可移动工具产质量素及安全，运输署和香港生产力促进局经参考不同地区的经验后，正拟订一套产品认证机制，作为规管架构的核心。

在建议的认证机制下，合规格电动可移动工具的运作模式在不少方面也与单车相若，因此它们的风险预计亦相若。考虑到目前使用单车并没有需要购买第三者保险，而其他司法管辖区大多也没有强制规定电动可移动工具的使用须购买第三者保险，我们未有计划作出如此要求。

(c)及(d)

运输署曾于将军澳南及香港科学园附近的单车径进行电动可移动工具的试验计划。当中，运输署于2023至2024年在白石角进行共享电动辅助单车试验计划。该计划运作大致顺畅，显示共享模式需要适当配套及安排(如充电池设施及充电频率等)。运输署正参考相关经验，并会留意拟议法例实施后的实际使用情况，研究电动可移动工具共享服务的可行性及规管安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2424)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的职责是监察现有铁路服务，评估新铁路对其他公共运输工具的影响，并在铁路沿线维持协调的公共运输服务网络。就此，当局可否告知本会，过去3年：

- (a) 请以表列出，港铁各路线列车班次的最高可载客量，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人计算的载客率)；
- (b) 请以表列出，港铁各路线现有乘客量，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人计算的载客率)；
- (c) 请以表列出，港铁各路线繁忙时间的乘客量，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人计算的载客率)；
- (d) 请以表列出，港铁各路线早上繁忙时段中每小时最繁忙路段单向的最新载客率，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人计算)；
- (e) 请以表列出，港铁各路线编制及非编制维修人员的数目，包括重铁和轻铁；
- (f) 请以表列出，港铁各路线的列车数目及卡数，包括重铁和轻铁；
- (g) 港铁发生半小时或以下、31分钟至1小时、超过1小时但少于或等于2小时、超过2小时但少于或等于3小时、超过3小时但少于或等于4小时，以及逾4小时事故的性质及次数分别为何(如适用)；
- (h) 请以表列出，港铁每年讯号故障的次数，以及分别因硬件和软件而发生的次数。

提问人：庄豪锋议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

(a)至(d)

过去3年，各重铁和轻铁路线早上最繁忙一小时最繁忙单向路段的可载客量、乘客量、载客率及最繁忙路段数据分别载列于附件一及附件二。

(e) 过去3年(截至每年12月31日)，香港铁路有限公司(港铁公司)的重铁和轻铁系统维修人员编制数目分别为5 839人(2023年)、6 261人(2024年)和6 356人(2025年)。

港铁公司会透过不同安排填补员工空缺，包括安排合约代工在港铁人员督导下协助维修工作。过去3年(截至每年12月31日)实际聘用的合约代工数目分别为432人(2023年)、424人(2024年)和433人(2025年)。

(f) 过去3年，各重铁路线和轻铁的列车和车卡数目载列于附件三。

(g) 过去3年，由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误事故的宗数、成因，以及港铁公司根据经优化的「服务表现回赠」安排所拨出的款额载列于附件四。

(h) 根据现行铁路事故通报机制，任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，港铁公司须通报运输署，如该事故属港铁公司控制范围内的因素引起，须将其分类为机件故障(涵盖信号系统故障)或人为因素。运输署没有就机件故障引致的事故作进一步详细分项，因此未能提供涉及信号系统故障而导致服务延误的分项统计数字。

重铁系统统计数字
(早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场 快线 (注1 及2)
2023年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人)(a)(注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人)(b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	载客率 (每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ }最繁忙路段	68% {大围至九龙塘}	61% {荃湾西至美孚}	60% {油塘至鲗鱼涌}	58% {天后至铜锣湾}	58% {金钟至海洋公园}	48% {彩虹至九龙湾}	52% {深水埗至太子}	39% {欣澳至迪斯尼}	50% {奥运至九龙}	40% {青衣至机场}

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
6.	载客率(每平方米站立4人) (注5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	总乘客量 (百万人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8
2024年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人) (a)(注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人)(b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 600	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 800	36 200	38 400	44 100	9 900	34 200	38 400	2 800	20 900	2 000

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
5.	载客率 (每平方米 站立6人) [(c)/(b)]{ }最 繁忙路段	68% {大围至 九龙塘}	62% {荃湾西 至美孚}	57% {油塘至 鲗鱼涌}	55% {天后至 铜锣湾}	59% {金钟至 海洋 公园}	48% {彩虹至 九龙湾}	51% {深水埗 至太子}	33% {欣澳至 迪斯尼}	49% {奥运至 九龙}	48% {青衣 至 机场}
6.	载客率(每平 方米站立4人) (注5)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	N/A
7.	每月平均 乘客量 (百万人次)	25.9	24.7	9.8	25.9	2.4	18.2	27.7	0.5	6.5	1.1
8.	总乘客量 (百万人次)	310.3	296.9	118.0	311.4	29.0	218.1	332.1	6.4	77.8	13.1
2025年											
1.	最频密列车班 次下的最高可 载客量(每平 方米站立6人) (a)(注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每 平方米站立 6人)(b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	70 100	8 600	42 500	4 200

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
3.	(a)项与(b)项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	4 900	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	44 400	38 400	38 700	43 900	10 100	33 800	38 400	3 000	22 200	1 900
5.	载客率 (每平方米站立6人) [(c)/(b)][{ } 最繁忙路段	71% {大围至九 塘}	65% {荃湾西 至美孚}	57% {油塘至 鲗鱼涌}	55% {天后至 铜锣湾}	60% {金钟至 海洋公 园}	47% {彩虹至 九龙湾}	55% {深水埗 至太子}	35% {欣澳至 迪斯尼}	52% {奥运至 九龙}	45% {青衣至 机场}
6.	载客率(每平 方米站立4人) (注5)	98%	92%	80%	77%	84%	66%	77%	49%	73%	不适 用
7.	每月平均 乘客量 (百万人次)	26.3	25.4	9.8	25.8	2.5	17.9	27.2	0.5	6.4	1.1
8.	总乘客量 (百万人次)	315.7	304.2	117.7	309.9	29.6	214.6	326.4	6.2	76.8	13.3

注1: 由于机场快线及东涌线在部分路段共享路轨，该等铁路线的整体可载客量受车务编排模式所影响。

注2: 机场快线的设计是提供座位予每名乘客，因此站立人数的乘客密度并不适用。有关数字按现有可载客量计算。

- 注3: 现时所有行走港铁铁路线的列车车厢均按铁路兴建时的业界标准设计，可容纳每平方米站立6人的乘客密度。然而，在实际营运中，乘客不大愿意登上看似挤迫但其实仍有空间的列车，因此目前列车一般只达到每平方米站立约4人的乘客密度。故运输署提供以每平方米站立6人计算的可载客量以反映列车可负荷的最高水平，以及以每平方米站立4人计算的载客率，以反映实际营运中的情况。
- 注4: 这是由于服务班次尚未增至信号系统可负荷的最高水平。
- 注5: 以一系列行走市区的重铁列车为例，一系列列车可提供340个座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度计算下的2 160个企位，即每列列车的总计可载客量约为2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度计算，340个座位数目维持不变，而企位则减至1 440个，即每列列车的总计可载客量约为1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度计算的可载客量，相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。东铁线方面，由于该路线的列车设有1个头等车厢，列车的座位和企位比例与其他重铁列车稍有不同。若以每平方米站立6人计算，每列列车的总计可载客量为2 845人；以每平方米站立4人计算，则为2 061人。

轻铁系统统计数字
(早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)

轻铁路线	最高可载客量			载客率(注1)		
	2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
505	2 993	2 993	2993	66%	79%	82%
506P(注2)	424	424	424	70%	45%	70%
507	2 827	2 827	2625	83%	85%	86%
507P	212	212	212	90%	90%	50%
610	2 056	2 056	2056	93%	93%	84%
614	1 122	1 122	1156	77%(注3)	77%(注3)	90%(注3)
614P	1 363	1 363	1368			
615	960	960	960	74%(注3)	87%(注3)	75%(注3)
615P	1 600	1 600	1600			
705	4 240	4 240	4240	63%	82%	72%
706	5 088	5 088	5088	63%	80%	82%
720(注2)	不适用	212	212	不适用	20%	10%
751	2 993	2 993	2857	64%	81%	85%
751P	398	398	424	60%	80%	95%
761P	4 240	4 240	4240	64%	86%	76%

乘客量(百万人次)

	2023年	2024年	2025年
每月平均乘客量	12.5	12.9	12.9
总乘客量	150.0	154.6	154.4

注1： 由于轻铁属开放式系统，一个轻铁车站可能有多条路线途经，因此无法采用现时评估重铁线载客率的方法，即根据乘客出入车站的记录预测其所选乘的路线，以计算个别轻铁线的实际载客率或乘客量。港铁

公司现时采用实地视察和调查的方式评估轻铁车辆的载客率，重铁载客率计算方法所采用的每平方米站立4人或6人的乘客密度标准并不适用。

注2： 港铁公司分别在2023年9月及2024年9月加设506P线及720线，在早上繁忙时段行驶。

注3： 数字为614 / 614P线及615 / 615P线的平均载客率。在屯门区内，614与614P线的走线完全重迭，615与615P线亦同样重迭。然而，614P及615P线只来往屯门码头与兆康站，614及615线行经兆康站后则会跨区前往元朗。该两条轻铁线最繁忙的路段一般在屯门区内重迭的路段出现。对乘客而言，在屯门区内乘搭614或614P线、615或615P线并无分别。因此，该等轻铁线的平均载客率可更准确反映实际情况。

重铁和轻铁列车和车卡数目

截至 该年12月	2023年		2024年		2025年	
	列车 数目	每列列车 的车卡数目	列车 数目	每列列车 的车卡数目	列车 数目	每列列车 的车卡数目
东铁线	37	9	37	9	37	9
屯马线	65	8	65	8	65	8
将军澳线	16	8	16	8	17	8
港岛线	36	8	36	8	38	8
南港岛线	10	3	10	3	10	3
观塘线	39	8	39	8	39	8
荃湾线	35	8	35	8	34	8
迪斯尼线	3	4	3	4	3	4
东涌线	16	8	16	8	16	8
机场快线	11	8	11	8	11	8

轻铁系统以单卡或双卡轻铁车辆营运，后者由2个车卡组成。在2023年、2024年和2025年，轻铁车卡总数均为149。

由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误8分钟或以上的事故宗数

年份	宗数	成因		延误时间							
				半小时或以下 (注1)		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时	
		机件故障 (注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素
2023	101	94	7	86	5	8	1	0	0	0	1
2024	89	82	7	77	7	5	0	0	0	0	0
2025	83	76	7	67	7	8	0	0	0	1	0

注1： 任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，根据现行铁路事故通报机制，港铁公司须于事故发生后8分钟内通报运输署。少于8分钟的列车服务延误对乘客影响相对轻微，港铁公司无须向运输署通报，故运输署并没有备存8分钟以下的服务延误事故数字。

注2： 机件故障包括站内机件、基础设施(例如信号系统)、列车故障等。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2425)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 运输服务管理
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的宗旨之一，是确保有效管理政府的隧道及桥梁服务。就此，当局可否告知本会，各政府行车隧道、大型悬索桥梁及主干道：

- (a) 在过去5年，每年个别营运开支分别为何；
- (b) 在过去5年，在繁忙及非繁忙时段的流量 / 容车量比率分别为何；
- (c) 当局未来考虑调整或征收的收费标准为何。

提问人：庄豪锋议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

- (a) 过去 5 个财政年度各政府行车隧道及管制区的开支载列于附件一。
- (b) 过去 5 年(即 2021 年至 2025 年)，各政府行车隧道繁忙和非繁忙时段使用率(以车辆行车量 / 容车量比率计算)载列于附件二。而各政府主要干道及桥梁的相关数据，由于 2025 年的交通统计年报仍在编撰中，我们现于附件三提供 2020 年至 2024 年的交通流量统计数字。
- (c) 政府厘定隧道及主干道的收费时，会遵从四大原则，即交通管理需要、效率优先、公共交通优先，以及「用者自付」，也会慎重考虑公众可负担程度，以及当时社会环境等因素。同时，我们会考虑每一条隧道及主干道的具体情况，例如地理位置、服务对象、交通管理需要等，权衡各个原则的比重，因时制宜、因地制宜，为各隧道及主干道制订一个合适的收费。

**2020-21至2024-25年度
各政府行车隧道及管制区的营运开支**

收费隧道 / 管制区 ^{1,4}	2020-21 (百万元)	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)	2024-25 (百万元)
海底隧道	143	154	158	199	196
东区海底隧道	165	177	179	228	240
西区海底隧道 ²	不适用	不适用	不适用	241	328
大老山隧道	142	144	143	167	175
香港仔隧道	95	97	97	125	134
塞拉利昂隧道	74	76	91	136	121
城门隧道	109	114	125	152	135
八号干线	330	320	342	391	372
大榄隧道 ³	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用

注1： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注2： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

注3： 大榄隧道于2025年5月31日移交政府管理。

注4： 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日开始营运。中九龙绕道今年全线通车后，所有车辆全日划一收取八元。

非收费隧道 / 管制区 ⁵	2020-21 (百万元)	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)	2024-25 (百万元)
屯门—赤鱗角隧道 ⁶	19	71	73	79	81
将军澳隧道 ⁷	37	37	35	31	44
将军澳—蓝田隧道 ⁷	不适用	不适用	19	62	62
中环及湾仔绕道隧道	120	148	148	148	152
龙山隧道	57	61	61	57	57
长山隧道	18	19	19	25	26
机场隧道	25	25	26	26	26
观景山隧道	54	54	55	55	58
启德隧道	54	54	54	54	49
青屿干线 ⁶	133	133	139	142	147

注5： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧

道及青屿干线在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注6： 屯门—赤鱲角隧道由2020年12月27日开始营运而青屿干线亦于同日豁免使用费。屯门—赤鱲角隧道2020-21年度的数字为2020年12月27日至2021年3月31日的数字。

注7： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

各政府行车隧道的设计容车量及繁忙¹和非繁忙¹时段使用率

隧道	设计 容车量 (架次 / 小时)	使用率 ²									
		2021年		2022年		2023年		2024年		2025年	
		繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段
香港仔隧道	2 600	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	1.1	1.0
东区海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	1.1	0.9	1.1	1.0
西区海底隧道	4 200	0.9	0.7	0.8	0.6	0.9	0.7	1.0	0.8	1.0	1.0
塞拉利昂隧道	2 600	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0
大老山隧道	2 600	1.0	0.8	1.0	0.7	1.0	0.7	1.0	0.8	1.0	0.8
尖山隧道及 沙田岭隧道	4 700	0.8	0.5	0.7	0.4	0.7	0.5	0.8	0.5	0.8	0.5
城门隧道	2 600	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6
大榄隧道 ³	4 200	0.7	0.4	0.6	0.3	0.6	0.3	0.6	0.3	0.9	0.5
中九龙绕道 ⁴	4 200	不适用								0.5	0.5

注1： 表格所载列的数据反映上述隧道根据收费系统于2021年至2025年间星期一至五(公众假期除外)的全年平均车流量。除三条过海隧道外，「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的一小时；而「非繁忙时段」为其余时间最繁忙行车方向的一小时。为更准确反映过海车流，三条过海隧道「繁忙时段」是指上午7时30分至10时30分及下午4时30分至7时30分内最繁忙的一小时。

注2： 使用率不计及正在排队入隧道的车辆，不反映实际交通需求与设计容车量之间的关系。隧道的实际交通容量或会受其他交通因素影响，包括使用有关路段的不同车辆种类的比例、有关路段的形态等。因此，单凭实际行车量及设计容车量所作的比较未必能够确实反映实际交通情况。

- 注3: 参考政府于2025年接收大榄隧道和下调收费后的实际车辆组合, 隧道设计容车量调整为每小时4 200架次, 而2025年的使用率亦按接收大榄隧道后的车流量进行计算。
- 注4: 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日启用, 待今年全线通车后将成为第十条收费隧道, 所有车辆全日划一收取八元。因此, 其2025年的繁忙和非繁忙时段使用率只根据2025年12月21日至2025年12月31日期间星期一至五(公众假期除外)的数据计算, 车流情况仍有待稳定。

各政府主要干道及桥梁的设计容车量及繁忙¹和非繁忙¹时段使用率

路段	主要干道 ² 及桥梁	设计容车量 (架次/小时)	使用率									
			2020年		2021年		2022年		2023年		2024年	
			繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段
香港岛												
夏悊道 (西行方向介乎添马街与军器厂街)	四号	9 450	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
中环及湾仔绕道	四号	4 700	0.5	0.4	0.5	0.4	0.4	0.3	0.5	0.4	0.5	0.4
九龙												
公主道 (介乎卫理道与培正道)	一号	4 700	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5
观塘绕道 (介乎启仁街与龙翔道)	二号	4 700	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5
西九龙公路 (介乎连翔道与兴华街西)	三号	4 700	0.9	0.7	0.8	0.7	0.7	0.7	0.8	0.7	0.9	0.7
东九龙走廊 (介乎马头角道与漆咸道北)	五号	3 000	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9	1.0	0.9	1.1	1.0
龙翔道 (介乎南昌街与塞	七号	4 700	0.9	0.7	1.0	0.7	0.8	0.7	0.9	0.8	0.8	0.8

路段	主要干道 ² 及桥梁	设计 容车量 (架次/小时)	使用率									
			2020年		2021年		2022年		2023年		2024年	
			繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段
拉利昂隧道公路)												
新界												
汀九桥	三号	4 700	1.2	0.8	1.2	0.8	1.1	0.7	1.2	0.8	1.2	0.7
南湾隧道	八号	4 700	0.4	0.3	0.5	0.3	0.4	0.3	0.5	0.4	0.5	0.4
青屿干线	八号	4 700	0.6	0.4	0.5	0.3	0.6	0.4	0.7	0.5	0.8	0.6
吐露港公路 (介乎马料水交汇处与完善路交汇处)	九号	6 300	1.1	0.8	1.1	0.8	1.1	0.8	1.1	0.8	1.2	0.8
粉岭公路 (介乎扫管埔交汇处与和合石交汇处)	九号	4 700	0.5	0.4	0.6	0.4	0.6	0.4	0.6	0.6	0.7	0.6
屯门公路 (东行方向介乎深井与青朗公路，包括深井支路)	九号	6 300	0.9	0.7	0.9	0.7	0.9	0.7	0.9	0.7	0.9	0.7
港深西部公路 (介乎亦园路与深圳湾公路大桥)	十号	4 700	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2

- 注1： 表格所载列的数据反映各运输设施于2020年至2024年间星期一至五(公众假期除外)的车流量。「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的一小时；而「非繁忙时段」为其余时间最繁忙行车方向的一小时。
- 注2： 六号干线由中九龙绕道(油麻地段)、中九龙绕道(九龙湾段)和将军澳—蓝田隧道组成。由于整条六号干线预计在今年全线通车，故现时未有其使用率数据。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3086)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局的职责是推动「智慧出行」，并推行和维护智能运输系统，以及推展自动泊车系统项目。就此，当局可否告知本会：

- (a) 2024及2025年，各类机动及非机动车辆的登记数字及领牌数字分别为何；
- (b) 2024及2025年，本港行车道总长度为何；
- (c) 现时香港已完工启用的自动泊车系统位置、造价、收费、总泊车位数目及有纪录发生故障的次数分别为何；
- (d) 未来已落实兴建自动泊车系统位置、类型、时间表、造价及总泊车位数目分别为何；
- (e) 请按区议会分区列出过去5年，香港路旁、政府停车场和私营停车场各类型泊车位，包括但不限于电单车、私家车及旅游巴等，总数为何；
- (f) 本港伤残人士泊车许可证的数目，以及请按区议会分区列出各区伤残人士泊车位的数目及使用率分别为何；

就商用车辆夜间泊位，当局会否以「业界提出，政府审批」方式研究合适位置；如会，详情为何；如否，原因为何。

提问人：庄豪锋议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

(a) 2024 及 2025 年各类机动及非机动车辆的登记数字及领牌数字表列如下：

机动车辆	2024 年		2025 年	
	已登记	已领牌	已登记	已领牌
电单车	108 883	73 494	110 284	72 943
私家车	630 711	578 001	635 933	584 914
的士	18 163	17 773	18 163	17 695
专营巴士	6 160	5 870	6 117	5 793
非专营公共巴士	6 836	6 582	6 951	6 732
私家巴士	855	837	862	833
公共小巴	4 340	4 077	4 339	4 053
私家小巴	3 420	3 354	3 376	3 320
货车	115 677	109 885	113 932	107 611
特别用途车辆	2 209	1 892	2 197	1 852
政府车辆	7 006	7 006	7 221	7 221
小计 (i):	904 260	808 771	909 375	812 967
非机动车辆	2024 年		2025 年	
	已登记	已领牌	已登记	已领牌
拖车	13 443	9 877	13 226	10 186
小计 (ii):	13 443	9 877	13 226	10 186
总计 (i)+(ii):	917 703	818 648	922 601	823 153

(b) 2024 及 2025 年，香港行车道总长度分别约为 2 241 公里及 2 269 公里^注。

注：只包括由路政署保养的行车道。

(c) 现时已启用并设有自动泊车系统项目的短期租约停车场及政府停车场的相关数据载于附件1。

自动泊车系统受《升降机及自动梯条例》(第618章)监管，并由注册升降机承办商定期检查及进行维修保养。故障纪录方面，由于相关短期租约停车场由承租人营运，故运输署未有备存有关纪录。根据短期租约用地承租人的经验，自动泊车系统甚少发生故障，能够持续稳定运作。政府首个设有自动泊车系统的公众停车场位于将军澳政府合署，于2025年12月底启用，目前处于运作初期的适应及调整阶段。

(d) 各个已落实兴建而设有自动泊车系统的公众停车场工程项目的相关数据载于附件2。

- (e) 过去5年，18区按车辆类别划分的路旁、政府停车场和私营停车场泊车位数目分别表列于附件3、附件4及附件5。
- (f) 截至2026年2月，有效的伤残人士泊车许可证数目为1 499张。按区议会分区列出的各区路旁残疾人士专用泊位数目和使用率则载于附件6及附件7。

在路旁夜间商用车辆泊车位的选址，运输署一直透过定期会议、会面等渠道与业界保持紧密沟通，积极听取业界就合适位置提出的建议，并会因应交通流量、道路安全、对居民的影响、泊车需求及工程可行性等因素，审视及推行可行的方案。与此同时，运输署亦会密切监察各区泊车位供应的变动，关注不同行业的需求，从而推行一系列短期及中长期措施，以增加商用车辆泊车位的供应。相关措施包括：将日间可供上落货的地点划设为夜间商用车辆泊车位；弹性调整部分路旁泊车位的使用时段；将日间为路旁私家車泊車位的地点于夜间转为商用车辆泊車位；因应货车及旅游巴士司机的普遍下班时间，灵活调整路旁夜间商用车辆泊车位的生效时段；以及在非营业时间开放小巴站，供小巴夜间停泊。运输署会继续加大力度，聚焦泊车位较短缺的地区，在可行的情况下增设相关泊车位；同时，亦会在新发展区推行商用车辆夜间路旁泊车位专项计划，在合适路段预先规划有关设施。

正如《运输策略蓝图》所述，运输署将于2026年展开新一轮的泊车供求研究，检视现有泊车设施及各类车辆(尤其是商用车辆)的泊车位供求情况，预期于2027年公布研究结果及建议。是次研究将分析商用车辆的作业模式、于私人土地等位置的实际停泊情况，并考虑本港的未来发展等因素，从而厘定商用车辆泊车位的需求缺口，提出针对性措施，并在草拟相关措施时咨询运输业界、地区持分者及相关政府部门的意见，确保泊车位供需匹配，长远达致「商用车辆，夜有所泊」。

已启用的自动泊车系统项目、自动泊车位收费、泊车位数目以及预算开支

项目	自动泊车位收费 ^{注 1}	泊车位总数(自动泊车系统泊车位数目)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统			
荃湾海盛路短期租约停车场	月租 2,800 至 3,400 元 (不设时租)	245 (78)	由短期租约停车场营办商支付
大埔白石角短期租约停车场	月租 3,600 元至 4,400 元 (不设时租)	250 (52)	由短期租约停车场营办商支付
深水埗通州街短期租约停车场	时租 20 元 月租 3,300 元	210 (52)	由短期租约停车场营办商支付

项目	自动泊车位收费 ^{注 1}	泊车位总数(自动泊车系统泊车位数目)	整个工务计划项目的预算开支 ^{注 2}
B. 工务工程项目的自动泊车系统			
将军澳政府合署公众停车场(即将军澳第 67 区政府联用办公大楼)	时租 14 元 月租 2,500 元	388 (225)	52.28 亿元 ^{注 3}

注1：相关短期租约停车场由承租人斥资兴建并以商业形式营运，而相关政府停车场则由政府出租予营办商管理及营运，故停车场的收费及营运模式由营办商根据市场情况而定。

注2：预算开支按付款当日价格计算，为财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注3：包括政府部门办公室和设施、普通科门诊诊所、就业中心、公务员诊所和牙科诊所、幼儿中心，以及公众停车场的建造费用。

已落实兴建的自动泊车系统项目的类型、建造及启用日期、泊车位数目以及预算开支

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统					
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023 年 7 月	2026 年 (预计)	约 200 (117)	由短期租约停车场 营办商支付
慈云山乐华街短期租约用地	拼图型	2025 年 10 月	2027 年 (预计)	约 180 (约 40)	由短期租约停车场 营办商支付
马鞍山保泰街短期租约用地	有待确定	2025 年 10 月	2027 年 (预计)	约 270 (约 100)	由短期租约停车场 营办商支付

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	整个工务计划项目的预算开支 ^{注 1}
B. 工务工程项目的自动泊车系统					
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022 年 5 月	2027 年 (预计)	约 320 (约 160)	16.05 亿元 ^{注 2}
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	圆筒型	2023 年 8 月	2028 年 (预计)	约 200 (约 170)	7.78 亿元 ^{注 3}

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	整个工务计划项目的预算开支 ^{注 1}
马鞍山第 103 区综合设施大楼	拼图型	2024 年 11 月	2029 年 (预计)	约 350 (约 180)	28.88 亿元 ^{注 4}
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	拼图型	2025 年 5 月	2029 年 (预计)	约 450 (约 300)	12.08 亿元 ^{注 5}

注 1： 预算开支按付款当日价格计算，为财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。预算包括停车场部分外，亦包括休憩用地、综合设施大楼、体育馆等设施。。

注 2： 包括休憩用地、体育馆，以及公众停车场的建造费用。

注 3： 包括休憩用地以及公众停车场的建造费用。

注 4： 包括体育馆、室内暖水游泳池、香港公共图书馆新书中心、小区会堂、沙田民政事务处马鞍山分处，以及公众停车场的建造费用。

注 5： 包括市镇公园以及公众停车场的建造费用。

过去5年18区按车辆类别划分的路旁泊车位数目

地区	截至每年 十二月底	私家车 ^{注 1}	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计 ^{注 2}
中西区	2025	509	202	11	651	1 373
	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
	2022	443	193	9	618	1 263
	2021	516	191	12	609	1 328
湾仔	2025	1 040	24	43	784	1 891
	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
	2022	990	24	22	711	1 747
	2021	986	24	17	684	1 711
东区	2025	535	101	66	826	1 528
	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
	2022	523	91	62	777	1 453
	2021	479	84	62	776	1 401
南区	2025	655	51	85	461	1 252
	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
	2022	642	53	85	447	1 227
	2021	625	53	135	434	1 247
油尖旺	2025	1 592	369	141	1 349	3 451
	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
	2022	1 389	364	94	1 299	3 146
	2021	1 578	371	138	1 306	3 393
深水埗	2025	1 296	219	10	919	2 444
	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
	2022	1 249	228	9	861	2 347
	2021	1 221	223	15	787	2 246
九龙城	2025	2 373	157	154	1 025	3 709
	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
	2022	2 296	140	140	965	3 541
	2021	2 288	140	143	921	3 492
黄大仙	2025	321	133	0	570	1 024
	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
	2022	303	128	0	475	906
	2021	301	144	0	440	885

地区	截至每年 十二月底	私家车 ^{注 1}	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计 ^{注 2}
观塘	2025	600	134	56	998	1 788
	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
	2022	538	123	42	795	1 498
	2021	484	117	43	771	1 415
荃湾	2025	868	67	31	755	1 721
	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
	2022	814	67	31	623	1 535
	2021	811	49	31	595	1 486
屯门	2025	1 321	338	113	876	2 648
	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
	2022	1 274	354	112	886	2 626
	2021	1 297	332	44	849	2 522
元朗	2025	1 240	445	78	624	2 387
	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
	2022	1 274	426	114	617	2 431
	2021	1 203	433	89	681	2 406
北区	2025	1 388	354	29	389	2 160
	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
	2022	1 228	357	27	424	2 036
	2021	1 249	422	21	426	2 118
大埔	2025	1 603	339	86	301	2 329
	2024	1 601	352	86	280	2 319
	2023	1 556	359	84	270	2 269
	2022	1 614	353	72	266	2 305
	2021	1 539	336	84	218	2 177
西贡	2025	1 941	319	159	530	2 949
	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
	2022	1 971	316	146	479	2 912
	2021	1 954	332	165	439	2 890
沙田	2025	1 474	338	61	649	2 522
	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
	2022	1 570	335	68	506	2 479
	2021	1 550	302	56	506	2 414
葵青	2025	484	376	31	898	1 789
	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
	2022	416	364	21	721	1 522
	2021	411	368	21	694	1 494

地区	截至每年 十二月底	私家车 ^{注 1}	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计 ^{注 2}
离 岛	2025	640	67	78	261	1 046
	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
	2022	510	55	79	152	796
	2021	496	44	65	175	780
总 计 ^{注 2}	2025	19 880	4 033	1 232	12 866	38 011
	2024	19 971	3 974	1 264	12 427	37 636
	2023	19 481	3 923	1 226	11 967	36 597
	2022	19 044	3 971	1 133	11 622	35 770
	2021	18 988	3 965	1 141	11 311	35 405

注1: 此类泊车位可停泊私家车、的士及尺寸相若的小巴、三轮车及轻型货车。

注2: 不包括约370个预留作特别公共服务用途(例如垃圾车和邮政车辆)的泊车位。

过去5年18区按车辆类别划分的政府停车场泊车位数目^注

地区	截至每年 十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2025	3 812	377	13	345	4 547
	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
	2022	3 921	427	13	351	4 712
	2021	3 926	428	14	335	4 703
湾仔	2025	2 428	230	11	267	2 936
	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
	2022	2 605	227	11	262	3 105
	2021	2 754	227	11	280	3 272
东区	2025	3 181	346	21	382	3 930
	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
	2022	3 143	351	33	374	3 901
	2021	3 150	351	33	373	3 907
南区	2025	2 648	177	10	488	3 323
	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
	2022	2 670	182	11	483	3 346
	2021	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	2025	875	172	18	34	1 099
	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
	2022	1 066	254	20	39	1 379
	2021	1 064	254	20	39	1 377
深水埗	2025	4 125	1 170	26	512	5 833
	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
	2022	4 073	1 178	33	498	5 782
	2021	3 844	1 183	33	481	5 541
九龙城	2025	3 131	111	7	253	3 502
	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
	2022	3 183	134	7	247	3 571
	2021	3 198	134	5	237	3 574
黄大仙	2025	4 382	282	43	615	5 322
	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
	2022	4 213	282	25	552	5 072
	2021	4 245	296	25	563	5 129

地区	截至每年 十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
观塘	2025	7 357	430	23	1 493	9 303
	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
	2022	7 696	469	36	1 449	9 650
	2021	7 744	468	37	1 425	9 674
荃湾	2025	1 890	121	4	244	2 259
	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
	2022	1 914	124	4	242	2 284
	2021	1 906	122	4	232	2 264
屯门	2025	3 804	179	48	239	4 270
	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
	2022	3 501	142	46	166	3 855
	2021	3 494	142	46	166	3 848
元朗	2025	3 346	111	36	242	3 735
	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
	2022	3 315	107	49	238	3 709
	2021	3 353	104	39	236	3 732
北区	2025	4 373	529	55	270	5 227
	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
	2022	3 475	374	42	126	4 017
	2021	2 687	374	27	113	3 201
大埔	2025	1 112	208	8	96	1 424
	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429
	2022	897	213	8	80	1 198
	2021	787	210	8	73	1 078
西贡	2025	2 239	121	63	230	2 653
	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
	2022	1 938	73	61	206	2 278
	2021	1 841	70	62	167	2 140
沙田	2025	4 532	161	32	492	5 217
	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
	2022	4 420	183	33	481	5 117
	2021	4 378	170	33	441	5 022
葵青	2025	4 777	575	12	893	6 257
	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
	2022	4 836	563	12	845	6 256
	2021	4 836	563	10	840	6 249

地区	截至每年 十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
离 岛	2025	2 220	71	39	136	2 466
	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
	2022	1 601	115	17	109	1 842
	2021	1 717	181	17	102	2 017
总 计	2025	60 232	5 371	469	7 231	73 303
	2024	60 613	5 595	463	7 219	73 890
	2023	59 725	5 631	497	7 025	72 878
	2022	58 467	5 398	461	6 748	71 074
	2021	57 594	5 459	435	6 586	70 074

注：上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

过去5年18区按车辆类别划分的私营停车场泊车位数目^註

地区	截至每年十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2025	34 805	451	60	608	35 924
	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
	2022	34 073	457	58	483	35 071
	2021	34 065	464	57	480	35 066
湾仔	2025	35 789	88	90	384	36 351
	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
	2022	35 170	83	98	323	35 674
	2021	35 507	85	97	352	36 041
东区	2025	43 200	1 420	171	1 602	46 393
	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2022	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2021	42 775	1 390	238	1 451	45 854
南区	2025	37 780	910	188	1 111	39 989
	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
	2022	37 059	861	188	1 016	39 124
	2021	36 564	877	189	1 008	38 638
油尖旺	2025	33 217	775	88	836	34 916
	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
	2022	33 280	770	94	753	34 897
	2021	33 351	869	107	745	35 072
深水埗	2025	26 376	1 731	392	968	29 467
	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
	2022	24 774	1 891	387	817	27 869
	2021	24 469	1 902	362	794	27 527
九龙城	2025	49 994	1 140	92	1 352	52 578
	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
	2022	45 911	977	91	896	47 875
	2021	44 141	962	112	834	46 049
黄大仙	2025	15 877	865	47	1 406	18 195
	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
	2022	16 401	877	73	1 311	18 662
	2021	16 192	880	63	1 285	18 420
	2025	40 556	3 089	58	2 706	46 409

地区	截至每年 十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
观塘	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
	2022	40 501	2 765	45	2 354	45 665
	2021	39 852	2 766	111	2 323	45 052
荃湾	2025	35 916	1 868	365	1 050	39 199
	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
	2022	35 777	1 866	362	807	38 812
	2021	35 120	1 817	387	773	38 097
屯门	2025	39 120	2 036	91	1 102	42 349
	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
	2022	38 177	2 012	93	872	41 154
	2021	37 585	2 007	93	804	40 489
元朗	2025	40 134	1 475	287	1 276	43 172
	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
	2022	39 196	1 512	281	1 099	42 088
	2021	38 004	1 516	237	989	40 746
北区	2025	17 516	754	32	412	18 714
	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
	2022	17 804	884	32	361	19 081
	2021	17 533	825	30	343	18 731
大埔	2025	31 561	653	79	906	33 199
	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308
	2022	29 446	638	54	845	30 983
	2021	28 674	619	54	827	30 174
西贡	2025	41 849	1 233	163	3 000	46 245
	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
	2022	40 472	1 103	139	2 657	44 371
	2021	40 273	1 129	132	2 553	44 087
沙田	2025	70 125	2 181	102	2 482	74 890
	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2022	69 538	2 234	101	2 208	74 081
	2021	68 768	2 224	144	2 139	73 275
葵青	2025	30 848	9 094	348	1 540	41 830
	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
	2022	30 887	9 883	399	1 358	42 527
	2021	30 715	9 876	399	1 350	42 340
离岛	2025	18 891	870	174	604	20 539
	2024	17 541	870	174	370	18 955

地区	截至每年 十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
	2023	18 022	708	176	390	19 296
	2022	13 835	700	190	386	15 111
	2021	13 732	697	190	370	14 989
总计	2025	643 554	30 633	2 827	23 345	700 359
	2024	634 934	30 314	2 629	22 129	690 006
	2023	634 034	31 169	2 942	20 872	689 017
	2022	625 413	30 892	2 923	19 986	679 214
	2021	617 320	30 905	3 002	19 420	670 647

注：上述泊车位数据由各部门、机构及停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的停车场提供者、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

18区路旁残疾人士专用泊位数目
(截至2026年2月)

地区	路旁残疾人士 专用泊位数目
中西区	28
湾仔	55
东区	38
南区	27
油尖旺	60
深水埗	42
九龙城	48
黄大仙	25
观塘	41
荃湾	40
屯门	18
元朗	31
北区	12
大埔	20
西贡	24
沙田	25
葵青	33
离岛	14
总计	581

18区路旁残疾人士专用泊位使用率
(2025年9月至12月的调查数据)

地区	路旁残疾人士 专用泊位数目 ^{注 1}	使用率 ^{注 2}
中西区	28	57%
湾仔	52	63%
东区	40	45%
南区	27	33%
油尖旺	56	88%
深水埗	41	71%
九龙城	47	64%
黄大仙	24	75%
观塘	37	78%
荃湾	39	59%
屯门	19	53%
元朗	33	45%
北区	12	67%
大埔	18	56%
西贡	24	42%
沙田	26	54%
葵青	32	47%
离岛	14	14%
总计	569^{注 2}	59%

注1：数据为2025年9月至12月进行路旁残疾人士专用泊位使用率调查时所得，故数据未包括在2025年12月后增加的专用泊位。另外，计算使用率时，违法占用专用泊位情况并不包括在内。

注2：截至2026年2月，路旁残疾人士专用泊位数目已增加至581个。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3200)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的宗旨是维持一个有效司机登记及签发牌照系统，并透过对司机的有效规管，促进道路安全。就此，当局可否告知本会：

- (a) 过去5年，60岁或以上商用车辆司机的每年人数为何；
- (b) 请以表并按商用车辆类别列出，过去5年，涉及60岁或以上商用车辆司机的(i)交通意外宗数；(ii)伤亡人数；及(iii)涉及体检合格后发病引致意外的个案数字分别为何。

提问人：庄豪锋议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

- (a) 现行法例没有订明「商用车辆」的释义。就驾驶执照的分类而言，私家小巴及公共小巴、的士、私家巴士及公共巴士、专营巴士、中型货车、重型货车、挂接式车辆，以及特别用途车辆一般会被视为「商用车辆」。过去5年(截至每年年底)，60岁或以上各类商用车辆的有效正式驾驶执照持有人数目表列如下：

车辆类别	年份				
	2021	2022	2023	2024	2025
私家小巴	85 358	88 911	92 927	95 466	97 013
公共小巴	82 445	85 866	89 745	92 152	93 600
的士	117 356	122 139	127 592	130 621	131 884
私家巴士	55 071	58 251	61 973	64 655	66 699
公共巴士	55 025	58 157	61 823	64 455	66 445
专营巴士	10 746	11 090	11 554	11 878	12 007
中型货车	79 813	83 647	87 681	90 413	92 220

车辆类别	年份				
	2021	2022	2023	2024	2025
重型货车	50 478	50 978	51 859	51 982	51 692
挂接式车辆	19 703	21 186	22 662	23 722	24 586
特别用途车辆	5 424	5 985	6 536	7 017	7 467

注：每人持有的驾驶执照可有多于1个车辆类别的批注

(b) 根据纪录，于2021年至2025年期间，按车辆类别划分涉及60岁或以上商用车辆司机的交通意外宗数及伤亡人数表列如下：

车辆类别	年份									
	2021		2022		2023		2024		2025*	
	交通意外宗数	伤亡人数	交通意外宗数	伤亡人数	交通意外宗数	伤亡人数	交通意外宗数	伤亡人数	交通意外宗数	伤亡人数
私家小巴	43	51	29	46	46	82	63	70	57	86
公共小巴	500	660	475	669	557	898	667	966	561	791
的士	1 966	2 558	1 820	2 381	2 346	3 316	2 530	3 369	2 227	2 958
私家巴士	3	4	2	2	12	15	7	10	8	17
公共巴士	353	424	321	419	421	653	531	680	475	619
中型货车	213	267	197	249	228	379	229	291	226	289
重型货车	63	106	70	88	72	117	103	132	87	127
特别用途车辆	14	19	12	13	23	31	19	35	34	43

*临时数字

运输署没有备存60岁或以上商用车辆司机涉及体检合格后发病引致意外的个案数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0359)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

- (一) 自中九龙绕道开通以来，不同类型车辆的使用率如何？
- (二) 请列出自中九龙绕道开通以来，最主要影响的十条主要道路，并提供相关数据。

提问人：方国珊议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

- (一) 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日通车。截至2026年2月，中九龙绕道(油麻地段)平均平日双向车流量约66 500架次。中九龙绕道会于年内全段通车，届时能分辨不同车种的车辆探测器会投入服务；与此同时，运输署亦会于年内进行周年统计收集全港主要道路交通数据。当相关数据完成收集后，我们便能提供不同类型车辆使用绕道的数据。

绕道仍处于通车初期，我们预期整体车流有待进一步稳定。运输署会继续密切监察中九龙绕道(油麻地段)及相关的交通情况。

- (二) 中九龙绕道是连接九龙东西的主要干道，率先开通的油麻地段隧道有助分流东西走向主干道的交通。根据截至2026年2月的交通数据，龙翔道和加士居道的分流效果显著。当中，龙翔道于早上繁忙时段的東西行车流减少约20%；而加士居道天桥的车流亦减少约10%，东西行在早上繁忙时段已没有出现明显车龙，有别于中九龙绕道(油麻地段)通车前车龙长度达500米或以上的情况。详情如下表所示：

平日平均早上繁忙时段每小时车流量(架次)

		绕道通车前 ¹	绕道通车后	
			2026年1月 ²	2026年2月 ²
龙翔道	东行	3 680	3 160 [-14%]	3 260 [-11%]
	西行	4 070	3 230 [-21%]	3 090 [-24%]
	东西行平均变化：		-18%	-18%
西九龙走廊 (往返加士居道天桥)	南行	2 000	1 990 [-1%]	1 940 [-3%]
	北行	1 290	1 090 [-16%]	1 030 [-20%]
	南北行 ⁵ 平均变化：		-9%	-12%

注：

1. 2025年12月9日及10日交通调查数据，繁忙时段最高每小时车流量。
2. 期间的星期一至五，当中已剔除公众假期及受其影响的日子。
3. [] 内百分比为绕道通车后较通车前的变化。
4. 车流量数据并未计及繁忙时段排队进入路段的车龙(如有)。
5. 虽然西九龙走廊在地图上的走线是南北方向，但从连接九龙各区的路线的功能上，与加士居道天桥一并考虑，属于九龙东西方向车流所使用的道路。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0361)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 有否考虑在部分车流量较少而附近泊车需求较大的道路，设置夜间泊车？如有计划，请列出详情。
2. 会否研究，例如在安达臣一带的道路，设置夜间泊车？
3. 全港十八区泊车位是否充足，请提供数据说明。

提问人：方国珊议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

1. 政府的泊车位供应政策，以优先考虑及配合商用车辆的泊车需求为原则，并在整体发展容许的情况下，适量提供私家车泊车位。香港的土地资源有限，除适度增加泊车位供应外，亦须灵活运用及优化现有泊车资源。运输署一直积极推行「一位多用」策略，并密切留意各区适合增设路旁夜间泊车位的地点，审慎平衡地理环境限制、对路面交通的影响、以及各种车辆的泊车需求等一篮子因素，务求在有限空间下增加泊车位供应。在具体措施方面，运输署正积极将日间可供上落货的地点划设为夜间商用车辆泊车位，并将部分路旁私家車泊車位于夜间改作商用车辆泊车位，日间则恢复供私家車使用。截至2025年12月，全港已提供约2 000个夜间路旁商用车辆泊车位。运输署会继续加大力度，聚焦泊车位较短缺的地区，在可行的情况下增设相关泊车位；同时，亦会在新发展区推行商用车辆夜间路旁泊车位专项计划，在合适路段预先规划有关设施。
2. 运输署一直留意安达臣新发展区的泊车供求情况，并根据交通状况及公众意见，研究增设夜间路旁商用车辆泊车位的可行性。运输署已计划于安愉道合适位置增设夜间路旁商用车辆泊车位，并正透过西贡民政事务处进行公众咨询，随后将与路政署协调推展相关工程。此外，运输署已

物色其他合适位置，正研究设置同类泊车位的可行性，并会配合安达臣新发展区项目的落成，适时咨询公众。

除了夜间路旁商用车辆泊车位外，安达臣道石矿场G2地盘联用综合大楼将设有公众停车场，提供约300个泊车位；而位于安达臣新发展区一带的大部分资助房屋项目，亦已按照2021年《香港规划标准与准则》的修订标准规划，提供较修订前更高比例的私家车、电单车及商用车辆附属泊车位，合共提供约980个泊车位。

3. 运输署一直检视各区泊车位的供求情况，并采取多管齐下的策略，全方位增加泊车位。全港泊车位与领牌车辆数目的比例近年已逐渐回升，相关措施渐见成效。就私家车而言，比例由2020年的1: 1.10稳定增长至2025年的1: 1.14；商用车辆比例亦由1: 0.64增至1: 0.67。预计于2025及2026年两年内，全港新增泊车位将超过12 000个，涵盖私家车和商用车辆。

正如《运输策略蓝图》所宣布，运输署将于2026年展开新一轮的泊车供求研究，检视现有的泊车设施及各类车辆(尤其是商用车辆)的泊车位供求情况，并预期于2027年公布研究结果及建议。是次研究将分析商用车辆的作业模式、于私人土地等位置的实际停泊情况，并考虑本港的未来发展等因素，从而厘定商用车辆泊车位的需求缺口，提出针对性措施，确保泊车位供需匹配，长远达致「商用车辆，夜有所泊」。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0307)

总目: (186) 运输署
分目: (-) 没有指定
纲领: (1) 规划及发展事宜
管制人员: 运输署署长(谢咏谊)
局长: 运输及物流局局长

问题:

就公众码头配套设施，请告知：

- (a) 请表列出现时各个公众码头的面积、提供泊位数量及使用量
- (b) 请表列出各个公众码头的配套设施：码头上盖、餐饮设施、登岸设施以及洗手间数量

提问人：何俊贤议员(立法会内部参考编号：15)

答复:

(a)及(b)

全港现时共有约130个公众码头，当中65个由运输署负责日常管理，相关工务部门则负责维修保养。有关公众码头并无设有餐饮设施及洗手间，它们的面积、登岸(泊位)设施数量、有否码头上盖及使用量数据表列如下。至于其余由不同部门管理的约65个公众码头，运输署没有备存相关资料。

	结构 编号	公众码头名称	面积 (约m ²) (注一)	登岸 (泊位) 设施 数量 (注一)	码头上盖 (有 / -) (注一)	码头一天 使用量 (艘船) (注二)	
						平日 或 周六	周日 或 公众 假期
香港							
1	HP105	糖水道码头	370	2	-	(注三)	
2	HP113	圣士提反湾 (南)码头	50	1	-	0	0
3	HP148	赤柱卜公码头	690	2	有	0	0
4	HP116	大潭湾码头	130	3	-	0	7
5	HP150	中环九号码头	1 350	6	有	35	54
6	HP151	中环十号码头	1 310	6	有	5	7
九龙							
7	KP058	观塘公众码头	730	4	有	166	125
8	KP070	九龙公众码头	4 620	6	有	39	102
新界							
9	IP026	长洲公众码头	580	4	有	32	26
10	IP027	西湾码头	改善工程进行中				
11	IP031	索罟湾二号码 头	540	2	有	8	8
12	IP035	芦荻湾码头	60	1	-	0	1
13	IP038	北角码头	400	2	有	14	17
14	IP039	索罟湾公众码 头	280	2	有	8	16
15	IP040	榕树湾公众码 头	改善工程进行中				
16	IP047	芝麻湾码头	360	3	-	9	9
17	IP049	沙螺湾码头	380	1	-	7	16
18	IP050	大澳公众码头	改善工程进行中				
19	IP051	大水坑码头	380	1	-	9	9
20	IP053	东涌公众码头	270	2	-	3	5
21	IP055	坪洲公众码头	390	3	有	18	43
22	IP056	大利岛码头	340	1	-	0	0
23	IP058	蒲台公众码头	140	2	有	1	2
24	IP061	东龙洲公众码 头	160	1	-	0	8
25	IP069	东龙洲北码头	210	2	-	1	2
26	IP075	大排咀码头	470	1	-	0	0

	结构 编号	公众码头名称	面积 (约m ²) (注一)	登岸 (泊位) 设施 数量 (注一)	码头上盖 (有 / -) (注一)	码头一天 使用量 (艘船) (注二)	
						平日 或 周六	周日 或 公众 假期
27	IP076	榕树湾发展码头	70	1	-	1	1
28	IP083	鹿洲村码头	210	1	-	2	2
29	IP101	东涌发展码头 (公众)	760	1	有	29	18
30	KP092	荃湾渡轮码头	470	1	有	0	0
31	KP093	荃湾公众登岸 台阶	350	3	有	67	98
32	NP051	大庙湾公众码头	610	2	-	0	0
33	NP053	东平洲公众码头	270	2	-	2	3
34	NP059	北丫码头	160	1	-	0	0
35	NP065	盐田仔码头	160	1	有	24	38
36	NP071	厦门湾公众码头	60	1	-	4	7
37	NP073	西贡公众码头	1 070	6	有	25	71
38	NP074	沙桥公众码头	70	1	-	0	0
39	NP075	大头洲码头	180	1	-	0	2
40	NP076	早禾坑码头	430	2	-	2	0
41	NP082	鸭洲公众码头	160	1	-	7	7
42	NP083	吉澳洲码头	390	2	有	9	9
43	NP088	乌溪沙码头	160	1	有	0	1
44	NP091	深井公众码头	80	2	有	1	0
45	NP094	三门仔村码头	910	3	有	11	8
46	NP095	大美督一号码头	40	1	-	2	3
47	NP096	大美督二号码头	40	1	-	4	4
48	NP097	大埔铁路码头	220	1	-	0	0
49	NP108	赤径码头	300	1	-	25	31
50	NP110	企岭下海码头	330	2	-	0	0
51	NP111	荔枝庄码头	620	2	有	6	6
52	NP112	深涌码头	610	2	有	4	6
53	NP113	塔门码头	280	3	有	15	9

	结构 编号	公众码头名称	面积 (约m ²) (注一)	登岸 (泊位) 设施 数量 (注一)	码头上盖 (有 / -) (注一)	码头一天 使用量 (艘船) (注二)	
						平日 或 周六	周日 或 公众 假期
54	NP123	青衣公众码头	1 350	1	有	20	29
55	NP125	油柑头码头	100	1	-	0	1
56	NP128	嘉道理码头	200	1	有	0	0
57	NP141	马料水渡轮码 头	440	2	有	6	15
58	NP147	布袋澳二号码 头	290	1	-	1	3
59	NP149	白沙湾第二码 头	560	5	有	47	110
60	NP161	深井钓鱼湾码 头	550	3	有	0	6
61	NP164	调景岭码头	90	1	-	31	19
62	NP165	沙头角公众码 头	1 730	4	有	14	20
63	NP166	黄石公众码头	610	3	有	47	107
64	NP167	高流湾公众码 头	510	2	有	14	24
65	NP189	马料水新渡轮 码头	640	1	-	(注四)	

注一：相关公众码头的面积、登岸(泊位)设施数量及是否有码头上盖的数据由土木工程拓展署提供。「有」代表有码头上盖；「-」代表无码头上盖。

注二：使用量调查在 2023-2024 年度正常天气的一天的上午 7 时至下午 8 时期间进行。

注三：为配合周边的建筑工程，北角糖水道码头(HP105)于 2023 年 5 月至 2025 年 6 月期间临时封闭，运输署未有相关使用量数据。

注四：马料水新渡轮码头(NP189)于 2025 年 9 月启用，运输署未有相关使用量数据。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0290)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关电动私家车首次登记税宽减安排，政府可否告知本会：

(一) 自安排实施至今，本港各类型的新登记车辆数目为何，请以表列形式并根据车辆使用的燃料类型，列出每个年度的数字和百分比；及

(二) 自安排实施至今，每年分别有多少辆电动私家车受惠于一般首次登记税宽减安排？请分别列出每年首次登记税宽减涉及的款额。

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

政府为电动私家车、电动商用车、电动电单车(包括电动机动三轮车)提供首次登记税宽减安排。

(一) 在过去5年(2021-2025)，按车辆及燃料类别划分的首次登记车辆数目及百分比表列如下：

2021年

车 辆 类 别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数 [该车辆 类别占所 有车辆总 数百分 比]
电单车	9 013	0	79	0	0	9 092 [15.78%]
私家车	29 724	2	9 583	0	0	39 309 [68.20%]
的士	0	0	0	1 120	0	1 120 [1.94%]
专营巴士	0	277	0	0	0	277 [0.48%]
非专营 公共巴士	0	277	0	0	0	277 [0.48%]
私家巴士	0	74	0	0	0	74 [0.13%]
公共小巴	0	13	0	146	0	159 [0.28%]
私家小巴	0	63	0	46	0	109 [0.19%]
货车	2	7 045	55	0	0	7 102 [12.32%]
特别用途 车辆	0	91	13	11	0	115 [0.20%]
总数 [该燃料 类别占 所有车 辆总数 百分比]	38 739 [67.22%]	7 842 [13.61%]	9 730 [16.88%]	1 323 [2.30%]	0 [0.00%]	年度首次 登记车辆 总数： 57 634

2022年

车辆类别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数 [该车辆类别占有所有车辆总数百分比]
电单车	7 477	0	163	0	0	7 640 [14.11%]
私家车	17 683	0	19 795	0	0	37 478 [69.20%]
的士	10	0	1	1 094	0	1 105 [2.04%]
专营巴士	0	217	19	0	0	236 [0.44%]
非专营公共巴士	0	310	2	0	0	312 [0.58%]
私家巴士	0	57	0	0	0	57 [0.11%]
公共小巴	0	14	0	115	0	129 [0.24%]
私家小巴	0	69	0	1	0	70 [0.13%]
货车	0	6 913	80	0	0	6 993 [12.91%]
特别用途车辆	0	120	13	4	0	137 [0.25%]
总数 [该燃料类别占有所有车辆总数百分比]	25 170 [46.48%]	7 700 [14.22%]	20 073 [37.06%]	1 214 [2.24%]	0 [0.00%]	年度首次 登记车辆 总数： 54 157

2023年

车 辆 类 别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数 [该车辆类 别占有所有 车辆总数 百分比]
电 单 车	4 632	0	211	0	0	4 843 [8.66%]
私 家 车	15 628	0	28 541	0	0	44 169 [79.01%]
的 士	2	0	17	933	0	952 [1.70%]
专 营 巴 士	0	108	24	0	1	133 [0.24%]
非 专 营 公 共 巴 士	0	401	15	0	0	416 [0.74%]
私 家 巴 士	0	90	0	0	0	90 [0.16%]
公 共 小 巴	0	93	1	21	0	115 [0.21%]
私 家 小 巴	0	81	1	0	0	82 [0.15%]
货 车	0	4 701	308	0	0	5 009 [8.96%]
特别用途 车辆	0	81	7	5	0	93 [0.17%]
总 数 [该燃料 类别占有所有车 辆总数 百分比]	20 262 [36.25%]	5 555 [9.94%]	29 125 [52.10%]	959 [1.72%]	1 [0.00%]	年度首次 登记车辆 总数： 55 902

2024年

车 辆 类 别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数 [该车辆类别占所有 车辆总数 百分比]
电 单 车	3 726	0	307	0	0	4 033 [7.25%]
私 家 车	13 503	0	33 206	0	0	46 709 [83.92%]
的 士	4	0	140	827	0	971 [1.74%]
专 营 巴 士	0	25	20	0	0	45 [0.08%]
非 专 营 公 共 巴 士	0	307	10	0	0	317 [0.57%]
私 家 巴 士	0	63	3	0	0	66 [0.12%]
公 共 小 巴	0	105	3	14	0	122 [0.22%]
私 家 小 巴	0	132	1	0	0	133 [0.24%]
货 车	0	2 936	249	0	0	3 185 [5.72%]
特别用途 车辆	2	71	3	5	0	81 [0.15%]
总 数 [该燃料 类别占 所有车 辆总数 百分比]	17 235 [30.96%]	3 639 [6.54%]	33 942 [60.98%]	846 [1.52%]	0 [0.00%]	年度首次 登记车辆 总数： 55 662

2025年

车 辆 类 别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数 [该车辆类别占有所有 车辆总数 百分比]
电 单 车	3 562	0	223	0	0	3 785 [6.28%]
私 家 车	13 568	0	37 467	0	0	51 035 [84.61%]
的 士	93	0	899	812	0	1 804 [2.99%]
专 营 巴 士	0	45	1	0	0	46 [0.08%]
非 专 营 公 共 巴 士	0	402	36	0	0	438 [0.73%]
私 家 巴 士	0	38	6	0	0	44 [0.07%]
公 共 小 巴	0	41	11	1	0	53 [0.09%]
私 家 小 巴	0	89	5	0	0	94 [0.16%]
货 车	0	2 383	551	0	0	2 934 [4.86%]
特别用途 车辆	1	72	6	0	3	82 [0.14%]
总 数 [该燃料 类别占 所有车 辆总数 百分比]	17 224 [28.56%]	3 070 [5.09%]	39 205 [65.00%]	813 [1.35%]	3 [0.00%]	年度首次 登记车辆 总数： 60 315

注1：混合动力车辆计入其相应燃料类别内，只有纯电动车才计入电动车辆类别。

注2：政府车辆无须登记，因此不包括在内。

注3：由于四舍五入的关系，有关百分比相加总和不一定等于100%。

(二) 过去5年(2021-2025年)，本港首次登记的电动私家车享有一般首次登记税宽减额*的车辆数目及涉及的金额表列如下：

年份	一般首次登记税宽减额*	
	数目	豁免税款总额 (百万元)
2021	266	26
2022	427	42
2023	326	32
2024	636	52
2025	4 677	274

* 在2026年3月31日或之前，未有透过「一换一」计划登记的电动私家车如符合资格可享有一般首次登记税宽减。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0302)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就提升交通黑点的道路安全水平和加强保障行人过路安全的工作，政府可否告知本会：

- (一) 政府有否就全港交通黑点进行系统性研究或评估；若有，相关研究数据及涉及的开支为何；
- (二) 过去3年，在各交通黑点，当局推行了哪些针对性的道路改善工程或交通管理优化措施？请按年度列明涉及的交通黑点位置、改善工程内容、相关开支，以及当局有否就各项工程的成效(例如交通事故数字的变化)进行评估；
- (三) 为更有效预防交通黑点事故，政府未来会否增派人手加强巡查及执法；若有，预计增加的人手及相关开支为何；
- (四) 当局会否透过加强宣传教育、提升执法力度，或研究修订罚则以增强阻吓力，从而提升驾驶者的道路安全意识；
- (五) 政府未来有否计划引入智能监测系统或动态交通灯号调节技术，以提升交通黑点的安全管理水平；若有，具体方案、推行时间表及开支预算为何？

提问人： 何敬康议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

(一)及(二)

政府一直多管齐下加强道路安全，致力从源头减少交通意外发生，包括改善道路设计和交通管理措施、检视法例加强对驾驶安全的要求和罚则的阻吓力、应用科技以提升交通管理，以及加强宣传教育和执法。

在改善道路设计和交通管理措施方面，运输署透过分析交通黑点和交通意外比较频繁的地点的意外数据，详细研究是否有明显的意外模式或共同成因，并制定针对性的改善措施，例如调整交通灯号、加建中央分隔栏、改善行人过路设施、优化交通标志及道路标记等。上述工作由运输署现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

2023 至 2025 年期间，运输署为 65 个交通黑点和交通意外比较频繁的地点制定及实施道路设施改善工程，截至 2025 年底，其中 47 个地点的改善工程已经完成，当中 31 个地点于改善工程完成后一年，整体交通意外宗数及伤亡人数较工程前一年分别下降约 22%及 36%。其余 16 个地点的改善工程完成至今未满一年，运输署正持续收集及分析更多数据，以评估其成效。有关的工程地点及改善内容载列于附件，而工程的预算开支合共约 160 万元。

(三)

「道路安全」是香港警务处重点交通执法项目之一，警务处会因应不同交通黑点的事数据及分析结果，与相关政府部门检视道路设计及交通设施，按实际需要调配资源，加强执法以提升对违例行为的阻吓力。警务处亦会加强宣传与教育工作，进一步提高所有道路使用者包括司机及行人的交通安全意识。

(四)及(五)

政府非常重视道路安全，持续推出不同优化措施。过去数年，政府向立法会提交多项提升道路安全的法例修订，并已陆续生效，包括规定电动车安装车辆声响警报系统、规定有可延伸架空结构的车辆安装过高警示系统、规定私家车的儿童乘客使用儿童束缚设备，以及加强规管司机在驾驶时使用流动电讯装置，这些措施有助加强保障道路使用者的安全。此外，在 2025 年，政府向立法会建议上调违例泊车及 19 项与道路安全有关罪行(包括超速驾驶、没有遵从交通标志和道路标记、横过连续双白线等)的定额罚款，加强罚则的阻吓作用，经立法会通过已于 2026 年 1 月生效。

运输署和警务处亦持续善用新科技完善交通管理，提升道路安全。运输署于 2024 年底在全港各区共约 100 个出现较多车辆与行人碰撞意外的交通灯控制行人过路处黑点，安装了投射红光的新型辅助行人过路装置，提醒行人不可在「红色人像」灯号亮着时横过马路。就斑马线过路处，运输署已委托机电工程署为全港公共道路上的斑马线过路处更换传统黄波灯，有关工程已于 2024 年底展开。新型黄波灯有可发出闪动黄光的光环，支柱部分会发出闪动白光，相比传统黄波灯更为显而易见，让驾驶者加以留意斑马线并提醒驾驶者停车让路予行人。为进

一步推动智能交通管理及便利市民出行，运输署正把实时交通灯号调节系统推展至全港约 50 个合适的独立灯控路口，系统预计在本年下半年开始陆续装设及投入运作，整个项目预计在 2027 年完成。

整体而言，大多数交通意外涉及驾驶者因素，包括不专注驾驶、行车时太贴近前面车辆及不小心转换行车线。运输署会继续联同警务处与道路安全议会，透过宣传教育，例如制作和播放电视及网上宣传片、出版和派发《道路安全通讯》及小册子、在交通灯控制器贴上全身宣传画贴、到访中小学及长者中心举办道路安全讲座、透过社交媒体平台发布信息等，向所有道路使用者推广道路安全。

**附件 过去3年于交通黑点和交通意外比较频繁的地点
实施的道路设施改善工程**

年份	施工地点	工程内容
2023	梳士巴利道 / 九龙公园径交界	加大现有的交通灯灯头
	南昌街 / 海坛街交界	调校现有灯号及改善道路标记
	浅水湾道 / 香岛道交界	改善交通标志
	大涌道交汇处 / 大涌道交界	改善交通标志及道路标记
	长沙湾道 / 兴华街交界	改善交通标志及栏杆
	屯门公路东行近青朗公路	改善交通标志
	关门口街 / 荃富街 / 荃湾街市街交界	改善栏杆
	营盘街 / 元州街交界	改善栏杆
	屯门公路西行近柴湾角	改善道路标记
	荃锦交汇处 / 蕙荃路交界	改善交通标志、道路标记，及栏杆
	荃锦交汇处 / 大河道北交界	改善交通标志
	荃锦交汇处 / 德士古道北交界	改善交通标志及栏杆
	金马伦道 / 加拿分道交界	改善栏杆
	荃锦公路近灯柱号码 FA5570 to FA5576	改善交通标志
	荃锦公路近川龙灯柱号码 FA5583 to FA5589	改善交通标志
	香岛道近深水湾泳滩	改善栏杆
2024	顺东路 / 达东路交界	加设新交通灯背板
	青山道 / 东京街交界	加设新交通灯背板
	大埔道 / 郝德杰道交界	改善栏杆
	清水湾道西行近牛池湾街市	改善交通标志
	龙翔道西行近红萼楼	改善交通标志
	崇华街 / 云华街交界	改善交通标志及道路标记
	观塘道 / 康宁道交界	改善交通标志
	和宜合道 / 梨木道交界	改善栏杆
	花园街 / 豉油街交界	改善交通标志及道路标记
	青山道 / 福华街交界	改善栏杆
	鸭脷洲桥道 / 利南道交界	改善交通标志、道路标记，及栏杆
	青山道 / 长发街交界	改善栏杆
	青山道 / 通州西街交界	改善栏杆
	沙咀道 / 大涌道交界	改善道路标记
	荃锦交汇处 / 荃锦公路交界	改善交通标志
	湾仔道 / 交加街 / 太和街交界	改善交通标志及道路标记
	摩理臣山道 / 体育道交界	改善交通标志及收窄行车道

年份	施工地点	工程内容
	众安街 / 兆和街交界	改善交通标志及道路标记
	兴芳路 / 葵益道交界	改善道路标记
	屯门公路西行近海韵花园	改善交通标志
	公主道 / 民丰径交界	改善交通标志
	钦州街 / 通州街交界	调校现有灯号及改善道路标记
	长沙湾道 / 荔枝角道交界	改善交通标志及道路标记
	钦州街 / 医局街交界	调校现有灯号及改善道路标记
	海防道 / 乐道交界	改善道路标记
	金巴利道 / 天文台道交界	改善交通标志及道路标记
	东涌东交汇处	改善交通标志
	龙翔道东行近凤舞街	改善交通标志
	和宜合道 / 昌荣路交界	改善道路标记
	长青公路东行 近长青隧道西入口	改善交通标志
	龙翔道南行近毕架山峰	改善交通标志
2025	公主道 / 民丰径交界	改善交通标志
	上乡道 / 九龙城道交界	改善交通标志及道路标记
	文咸东街 / 禧利街 / 孖沙街交界	改善交通标志及道路标记
	龙翔道东行近赛马会乳健中心	改善交通标志及道路标记
	牛头角道近牛头角港铁路站交界	改善栏杆
	青山公路一荃湾段 / 关门口街 / 城门道交界	改善道路标记
	青衣青衣乡事会路 / 涌美路交界	改善道路标记
	朗日路近元朗站公共运输交汇处	改善交通标志及道路标记
	清水湾道西行近扎山道	改善交通标志
	清水湾道 / 丰盛街交界	改善交通标志
	摩理臣山道 / 体育道交界	改善交通标志及收窄行车道
	柯士甸道近柯士甸路	改善栏杆
	青山公路一荃湾段 / 西楼角路交界	改善道路标记
	呈祥道(西行)近荔枝角公园	改善交通标志
	大埔太和路北行近宝雅路	改善交通标志
	港湾道 / 菲林明道交界	改善交通标志
	葵涌道 / 葵安道 / 葵益道交界	改善道路标记
	粉岭公路南行近里程距离20.6	改善交通标志
	粉锦公路近打石湖石塘	改善交通标志及道路标记

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0312)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 区域交通及运输服务
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就改善行人过路处安全的设施和工作，政府可否告知本会：

- (一) 就运输署在各区特定行人过路处黑点的交通灯控制位置安装投射红光的辅助装置，所涉及的开支(包括但不限于器材采购、安装成本、运作成本、保养费用等)细节分别为何；
- (二) 在安装了辅助装置的该些地点后，发生意外和事故的数字为何；及
- (三) 如成效显著，未来会否检视全港更多行人过路处位置，并计划加大安装辅助装置的覆盖率？如否，理据为何？

提问人： 何敬康议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

- (一) 运输署于2023年11月开始在各区共100个行人过路处黑点或过往较多出现车辆与行人碰撞意外的交通灯控制路口，安装投射红光的辅助装置(辅助装置)。安装工程已于2024年12月完成。该100个路口安装辅助装置的总开支如下：

项目	开支(港元)
采购及安装开支	约2,166万元
每年电费开支 ^(注)	约26万元
每年维护开支(包括巡查、维修和更换损毁装置) ^(注)	约10万元

注：2025年1月至12月期间的开支

(二) 运输署聘请了香港大学的专业学术团队评估辅助装置在提升行人安全方面的成效，该评估已于2025年11月完成。结果显示，在安装辅助装置后，整体行人在「红色人像」灯号亮着时横过马路的数字减少约24%。交通意外数字方面，在辅助装置安装前(2020年-2023年)、安装期间(2024年)及安装完成后(2025年)的交通意外数字表列如下：

年份	2020	2021	2022	2023*	2024*	2025^
在100个辅助装置安装地点发生涉及车撞行人的交通意外宗数	66	55	39	42	23	14

*辅助装置的安装工作于2023年11月至2024年12月期间进行。

^2025年交通意外宗数为临时数字

(三) 现时100个安装了辅助装置的地点，已涵盖2023年年底敲定选址地点时所有涉及行人过路处黑点或过往较多出现车辆与行人碰撞意外的交通灯控制路口。运输署会持续审视各路口的交通情况及资源状况，并考虑在个别適切位置(例如新增涉及较多行人意外的行人过路处黑点)安装辅助装置，以针对性及有效益地加强保障行人过路安全。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0330)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就根据香港法例第230章《公共巴士服务条例》所提供的公共巴士服务(即专营巴士)，政府可否告知本会：

- (一) 在现时本港所有专营巴士营办商旗下的路线中，每个营办商分别设分段收费的路线数目，以及在所属公司的比例为何？
- (二) 在提供分段收费的路线中，各营办商设有巴士双向分段收费(即乘客可在车程首段或末段都可享有分段车费)的路线数目分别为何？
- (三) 过往，有否从各专营巴士营办商掌握各路线的双向分段收费使用情况？如有，有关详情为何？如否，未来会否计划向营办商整理有关资料？
- (四) 鉴于专营巴士路线车资与「政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划」下的补贴专营巴士车资差额挂钩，若营办商加强推展双向分段收费政策，将可减低公帑补贴。就此请问政府，未来会否在巴士专营权续期进行审批时，要求申请的营办商加强双向分段收费政策？如否，会否要求营办商维持一定程度的短途巴士路线服务？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

(一)及(二)

截至2026年2月中，各间专营巴士营办商(营办商)提供分段收费的概况如下：

营办商	主路线数目 ^(注1)	提供分段收费 ^(注2) 的主路线数目	提供分段收费的主路线比率	提供「全段分段收费」 ^(注3) 的主路线数目	提供「全段分段收费」的主路线比率
九巴	455	342	75%	97	21%
龙运	43	40	93%	1	2%
城巴 (专营权一)	208	189	91%	35	17%
城巴 (专营权二)	32	27	84%	6	19%
屿巴	29	15	52%	10	34%

注1：包括联营路线。

注2：一般而言，分段收费可分为「前段分段收费」及「后段分段收费」。乘客在下车前，需到车上的收费系统或者设于巴士站的分端机再次拍八达通卡或扫描二维码，以获取「前段分段收费」车费回赠。此外，部份路线则透过司机在乘客上车时因应乘客的目的地调低的车费，以提供优惠。「后段分段收费」是指于巴士路线车程较后的指定分站设有车费优惠，乘客在设有「后段分段收费」的路线上车时，于车上拍卡或扫描二维码支付车费时便实时享有车费优惠。提供「前段分段收费」或「后段分段收费」其中一种分段收费的路线均已计算在内。

注3：即车程的「前段」和「后段」均设有分段收费。

(三)及(四)

政府一直鼓励营办商因应其营运及财政状况、整体经济环境、乘客需求，以及车辆资源等因素，提供票价优惠，包括分段收费。在考虑为巴士路线引入分段收费时，运输署需要在整体交通服务和规划上作审慎考虑，包括如何照顾及平衡短途及长途乘客的不同交通需求，以避免短途乘客占用长

途路线运载力，或短途乘客中途下车后载客率过低而未能善用公共交通资源。

2025-26年度财政预算案中公布调整「二元优惠计划」的措施，将有助减低计划的公帑补贴。与此同时，运输署一直积极与营办商协调，为更多适合的巴士路线引入分段收费，并于2025-26年度内分阶段增设100个「前段」分段收费计划。截至2026年2月28日，当中88个计划经已实施，余下12个计划会在本年内陆续实行。运输署会与营办商保持紧密联系，监察分段收费的推行。

运输署会在考虑巴士专营权事宜时，会继续致力推动营办商采取不同措施提升营运效率，保持财务稳健，以进一步提升巴士服务质素，包括提供更多票价优惠。运输署亦会不时审视营办商的巴士路线，以应对乘客的出行需求。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0331)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 运输服务管理
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

根据运输资料年报2025，截至2024年底，全港共有约37 600个指定的路旁泊车位，以及运输署辖下的10个多层停车场共提供约4 000个私家车泊车位和约600个电单车泊车位。就此，政府可否告知本会：

(一) 为了提升运作效率和提升泊车位数量，目前将自动化系统公众停车场的进度和开支为何？未来就推动自动泊车系统的预算为何？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

(一) 自2020年起，运输署已在本港开展设有自动泊车系统的公众停车场项目，积极在合适的短期租约停车场及工务工程项目推展自动泊车系统。当中，有3个设有自动泊车系统的短期租约停车场已启用；而第一个设有自动泊车系统的工务工程项目位于将军澳政府合署公众停车场，该项目已于2025年12月启用。自2020年起各有关项目的详情载于附件。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统					
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	2020 年 12 月	2021 年 11 月 (已启用)	245 (78)	由短期租约停车场 营办商支付
大埔白石角短期租约用地	拼图型	2021 年 12 月	2022 年 12 月 (已启用)	250 (52)	由短期租约停车场 营办商支付
深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地	拼图型	2023 年 2 月	2024 年 4 月 (已启用)	210 (52)	由短期租约停车场 营办商支付
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023 年 7 月	2026 年 (预计)	约 200 (117)	由短期租约停车场 营办商支付
慈云山乐华街短期租约用地	拼图型	2025 年 10 月	2027 年 (预计)	约 180 (约 40)	由短期租约停车场 营办商支付
马鞍山保泰街短期租约用地	有待确定	2025 年 10 月	2027 年 (预计)	约 270 (约 100)	由短期租约停车场 营办商支付

B. 工务工程项目的自动泊车系统					
项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	整个工务计划项目的预算开支 ^{注 1}
将军澳政府合署公众停车场(即将将军澳第 67 区政府联用办公大楼)	拼图型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已启用)	388 (225)	52.284 亿元 ^{注 2}
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022 年 5 月	2027 年 (预计)	约 320 (约 160)	16.050 亿元 ^{注 3}
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	圆筒型	2023 年 8 月	2028 年 (预计)	约 200 (约 170)	7.779 亿元 ^{注 4}
马鞍山第 103 区综合设施大楼	拼图型	2024 年 11 月	2029 年 (预计)	约 350 (约 180)	28.884 亿元 ^{注 5}
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	拼图型	2025 年 5 月	2029 年 (预计)	约 450 (约 300)	12.080 亿元 ^{注 6}

注1：预算开支按付款当日价格计算，为财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注2：包括政府部门办公室和设施、普通科门诊诊所、就业中心、公务员诊所和牙科诊所、幼儿中心，以及公众停车场的建造费用。

注3：包括休憩用地、体育馆，以及公众停车场的建造费用。

注4：包括休憩用地以及公众停车场的建造费用。

注5：包括体育馆、室内暖水游泳池、香港公共图书馆新书中心、小区会堂、沙田民政事务处马鞍山分处，以及公众停车场的建造费用。

注6：包括市镇公园以及公众停车场的建造费用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1304)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在二零二六至二七年度需要特别留意的事项中，有关持续监察持牌的士车队运作方面，请告知本会：

1. 现时5支的士车队，各车队分别有多少辆的士注册及每日有多少辆的士在营运？
2. 按照发牌条件，的士车队要在发牌后4个月，即去年11月底达到共计3 500辆，惟至今仍未达标，当局会否订下「死线」，如最终都未能达到有关条款便会收回牌照？如有详情为何、如否原因为何？
3. 当局将会在今年就正式规管网约车立法，当局会否考虑要求网约车平台将的士车队纳入其中，以增加士车队的使用率？如会，详情为何？如否，原因为何？

提问人：叶傲冬议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

1-2.

政府引入的士车队制度的目的，是旨在引入系统化的专业车队管理，以提升的士服务质素。运输署通过牌照条件规管车队的营运和管理，并订明车队的士须安装的装置，以及就车队规模、车龄，以及车队持牌人须提供的服务订立相关要求，例如必须提供网约渠道(包括召车手机程序、网页和电话热线)和电子支付方式，以及在车厢内安装各项安全装置(包括行车记录仪、监察司机驾驶行为的系统等)。运输署自2025年7月向5支的士车队发出的士车队牌照以来，车队的士的数字一直持续稳步增长。截至2026年3月13日，共有超过1 500辆车队的士及约2 000位车队的士司机投入服务，并完成超过288万宗行程。

乘客普遍对车队的士服务评价正面，认为车辆型号选择较多(有六人的士、轮椅的士)、车龄较新、车厢宽敞整洁、设备亦有所提升，而司机亦待客有礼。总的来说，的士车队提供优质服务，并展示更专业的管理模式，为的士业界运作带来正面的新气象。

政府一直积极就车队的营运提供适当协调和协助，包括便利车队的士验车安排、协调车队营办商申请「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」、向市民及游客宣传车队服务，以及推动各车队与第三方平台合作以提供统一召车服务等。此外，为了方便车队的士接载已预约行程的乘客，运输署亦已于机场、部分跨境口岸、高铁香港西九龙站、部分机场铁路站、启德邮轮码头、香港会议展览中心二期、会展站公共运输交汇处和M+博物馆等16个地点，设置了约90个车队的士专属停车处。另外，运输署亦协调部分车队营运商与电力公司及其他公共交通营办商合作，以便利电动的士充电。

至于招募司机方面，运输署一直有协助安排车队营办商参与劳工处的地区招聘会及专题招聘会，让营办商向求职者详细讲解车队对司机的管理、培训与支持，吸引现职司机和新血加入。同时，各个车队亦采取不同措施致力招募更多司机，包括在电台和社交媒体上刊登广告、提供新人介绍费和驾驶安全奖金，以及引入弹性工作时间等。根据我们了解，招聘会和上述措施吸引不少行外人士查询，并成功招聘超过100人转行成为车队的士司机。另外，为吸引更多新人加入的士行业，运输署已于2025年11月3日起进一步优化了士笔试，大幅减少和简化有关地方和路线的试题，并同时加入与提升的士服务质素相关的新试题，务求在维持评估水平的同时，让试题更切合的士业界的实务需要。截至2026年2月28日，平均每月报考人数从优化的士笔试前录得的约1 380人，上升至优化后录得的约1 820人，升幅约三成，对增加整体行业人手以至车队招募司机方面均有正面作用。

此外，运输署正积极协调各车队与的士业界不同持份者(如商会、工会、车行等)联系，以协助他们招募司机及车主。政府会继续透过上述各项协调和协助措施，并会持续督促各车队营办商积极优化服务，加快招募司机及车主，推动各车队迈向所承诺的规模，为乘客提供优质的士服务。

3. 《2025年道路交通(修订)(网约车服务)条例草案》(下称「《条例草案》」)于2025年10月获立法会通过，订明规管网约车服务的法律框架和重要原则，包括规定提供网约车服务的平台、车辆和司机三方均须领取合适的牌证并遵从相关牌证条件。现时不少的士司机已习惯在接载街上截车的乘客之余，亦会透过网约平台取得订单，以提高收入。我们欢迎并鼓励网约车平台同时提供网约私家车和的士的召车服务。这一方面可提升的士司机的竞争力，同时亦可增加平台的总运力供应，为乘客提供更多选择，让令乘客更方便和更快捷地透过网约车平台预约行程。

管制人员的答复

(问题编号：1305)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就停车收费表的使用情况，请告知本会：

1. 按全港不同分区，表列过去三年各区停车收费表(收费时段)的使用率；
2. 按全港不同分区，表列2025年各区停车收费表(收费时段)的使用率(按月份)；
3. 过去三年，每年全港停车收费表的收入总额及维修和更换开支。

提问人：叶傲冬议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1.及2. 过去3年各区停车收费表的平均使用率如下：

地区	2023年		2024年		2025年	
	平日(%)	周末及 假日(%)	平日(%)	周末及 假日(%)	平日(%)	周末及 假日(%)
中西区	90	81	93	86	91	84
东区	91	83	91	92	91	92
南区	62	70	68	73	68	73
湾仔区	91	91	90	89	89	88
香港(小计)	84	82	88	85	87	85
九龙城区	95	95	91	91	90	90
观塘区	93	95	92	93	93	92
深水埗区	96	91	94	93	93	94
黄大仙区	91	91	94	93	92	92
油尖旺区	93	92	96	94	95	96
九龙(小计)	95	93	93	94	93	92
离岛区	68	76	75	73	74	74
葵青区	92	92	96	91	95	91
北区	88	90	88	89	88	89
西贡区	74	76	75	70	75	69
沙田区	87	92	86	90	86	89
大埔区	88	92	82	90	83	91
荃湾区	88	92	90	92	88	93
屯门区	88	92	84	92	83	94
元朗区	88	90	89	85	90	86
新界(小计)	85	88	85	86	86	87
总计	88	89	88	88	88	88

运输署并没有备存停车收费表按月份的平均使用率。

3. 过去 3 个财政年度，停车收费表系统的收入及经常开支如下：

	2022-23年度	2023-24年度	2024-25年度
收入 (百万元)	377	412	439
经常开支 (百万元)	47	51	58

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2428)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就驾驶教师牌照的规管方面，请告知本会：

1. 过去三年，每年第1至3组别「活跃私人驾驶教师执照」占该组别人数比率；
2. 当局有否检讨各组别私人驾驶教师近三年的供求情况？如有，详情为何？
3. 此前政府亦曾经讨论将三个组别的私人驾驶教师执照「三合一」，但一直未有落实，现时政府是否有意再次检讨有关建议？如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：叶傲冬议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

1. 私人驾驶教师提供训练与否，受不同因素影响。按现行运输署与业界的共识，一年内曾陪同考生出席驾驶考试的教师会被视为「活跃」。各组别「活跃」私人驾驶教师数目及所占比率如下：

年 份	第 1 组别		第 2 组别		第 3 组别	
	有效 驾驶 教师 执照 平均 数目	活 跃 驾 驶 教 师 数 目 (所占%)	有效 驾驶 教师 执照 平均 数目	活 跃 驾 驶 教 师 数 目 (所占%)	有效 驾驶 教师 执照 平均 数目	活 跃 驾 驶 教 师 数 目 (所占%)
2023	1 015	814 (80.2%)	96	33 (34.4%)	171	75 (43.9%)
2024	1 000	812 (81.2%)	91	37 (40.7%)	168	73 (43.5%)
2025	953	796 (83.5%)	80	35 (43.8%)	162	72 (44.4%)

2. 运输署定期检讨签发新私人驾驶教师执照的需要，并考虑各项相关因素，包括私人驾驶教师训练服务的供应和需求等。运输署已在2025年完成定期检讨，将会适时公布检讨结果。
3. 运输署已于2020年对驾驶训练政策进行全面检讨，并于2021年优化私人驾驶教师执照签发机制，包括引入配额机制，将75%的新私人驾驶教师执照分配为公众配额让新人入行，25%则分配为驾驶教师配额，让其他组别的有效私人驾驶教师执照持有人、指定驾驶学校及专营巴士公司现职受限制驾驶教师及前任受限制驾驶教师申请。有关配额机制一方面可保障新人透过公众配额入行(特别是第二及第三组别私人驾驶教师)，以引入竞争和提升服务质素，另一方面透过驾驶教师配额善用驾驶教师的经验，灵活提供各组别的驾驶训练服务，以保持整体供应稳定。

有关合并三个驾驶教师执照组别(「三合一」)的建议，运输署认为对于不同组别的车辆，私人驾驶教师所需的教授技巧有别。现行把私人驾驶教师按技术专长分组的安排，是经与业界详细商讨而定出的，较为可取稳妥，亦与其他地区的普遍做法相符。

经优化后的私人驾驶教师执照签发机制推出后运作畅顺，运输署会持续检视该机制和配额分配方式的成效。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2429)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的其中一项职责，是监察现有铁路服务，评估新铁路对其他公共运输工具的影响，并在铁路沿线维持协调的公共运输服务网络，就此，当局可否告知本会：

1. 过去三年，港铁发生半小时或以下、31分钟至3小时、逾3小时事故的性质、次数及罚款(如有)；
2. 过去三年，每年港铁讯号故障的次数，以及分别因硬件和软件而发生的次数(按不同路线表列)；
3. 港铁更换铁路讯号系统，荃湾线将于今年启用，其他线路的预期时间表为何？请以表列方式列明各线路更新讯号系统启用时间；
4. 过去三年，将军澳线(包括北角来往宝琳、北角来往康城、调景岭来往康城)于繁忙时间及非繁忙时间的平均班次；
5. 因应康城居民与日俱增，当局是否有计划要求港铁公司加强该区的服务？如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：叶傲冬议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 过去3年，由香港铁路有限公司(港铁公司)控制范围内的因素引起并导致服务延误事故的宗数、成因，以及港铁公司根据经优化的「服务表现回赠」安排所拨出的款额载列于附件一。

2. 根据现行铁路事故通报机制，任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，港铁公司须通报运输署，如该事故属港铁公司控制范围内的因素引起，须将其分类为机件故障(涵盖信号系统故障)或人为因素。运输署没有就机件故障引致的事故作进一步分项，因此未能提供涉及信号系统故障而导致服务延误的分项统计数字。
3. 港铁公司正为荃湾线、港岛线、观塘线及将军澳线更换信号系统，长远有助提升营运及维修管理效率，整体工程预计在2029年完成。荃湾线新信号系统已于2026年3月15日投入服务，其余3条铁路线会借鉴荃湾线信号系统提升工程的经验，按下表陆续启用：

铁路线	新信号系统预期投入服务时间
荃湾线	已于2026年3月15日投入服务
港岛线	2027年
观塘线	2028年
将军澳线	2029年

4. 过去3年，将军澳线(包括北角 - 将军澳、北角 - 宝琳、北角 - 康城及调景岭 - 康城)于平日繁忙时间及非繁忙时间的平均班次载列于附件二。
5. 自康城站启用以来，港铁公司一直因应将军澳线沿线的乘客量变化和实际情况，适时调整列车服务，以满足乘客需求。自2025年8月起，港铁公司于平日早上繁忙时间在康城站试行使用两边月台让乘客上落列车，以有效分隔抵站及离站的人流，令乘车流程更畅顺，安排至今运作大致畅顺。为进一步理顺月台客流，由今年1月19日起，相关安排已提前在平日早上7时15分在康城站两边月台同时运作。此外，港铁公司亦继续多管齐下，包括透过灵活调动车务安排、加强客流管理，以及完善车站空间布局等措施，疏导人流及提升乘客的乘车体验。

由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误8分钟或以上的事故宗数

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半小时或以下 (注1)		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 (注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2023	101	94	7	86	5	8	1	0	0	0	1	25
2024	89	82	7	77	7	5	0	0	0	0	0	5.2
2025	83	76	7	67	7	8	0	0	0	1	0	27.2

注1：任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，根据现行铁路事故通报机制，港铁公司须于事故发生后8分钟内通报运输署。少于8分钟的列车服务延误对乘客影响相对轻微，港铁公司无须向运输署通报，故运输署并没有备存8分钟以下的服务延误事故数字。

注2：机件故障包括站内机件、基础设施(例如信号系统)、列车故障等。

注3：2023年票价调整机制检讨后落实的「服务表现回赠」安排，调高了港铁公司须就服务延误超过3小时的事故相应拨出的金额，以及每宗事故的最高拨款金额，并引入繁忙时间款额增加安排。

将军澳线列车班次(注)

截至该年 12 月	2023 年		2024 年		2025 年	
	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)
将军澳线						
北角－将军澳	2.2	--	2.2	--	2.2	--
北角－宝琳	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	4.5 - 6
北角－康城	6.7	--	6.7	--	6.7	--
调景岭－康城	--	10 - 14	--	10 - 14	--	9 - 14

注：上表所列为平日班次时间

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0761)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于自动驾驶，政府可否告知本会：

- (一) 目前有多少辆根据第374章《道路交通条例》获发「车辆行驶许可证」的自动车进行测试，列出每个测试项目的以下数据：开展测试日期、车辆种类、车辆数目、测试地点或路线及累计测试里数；
- (二) 根据2024年通过新的自动车法例，至今有多少个测试项目获发「先导牌照」，列出每个测试项目的以下数据：开展测试日期、车辆种类、车辆数目测试地点或路线及累计测试里数；及
- (三) 至今「智能交通基金」已资助多少个与自动驾驶相关的项目，列出每个项目的数据，包括项目主题、推行时间、资助金额及成效(如适用)等？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

- (一) 政府一直透过政策支持、法规配合和财政资助三方面多管齐下，积极而有序地推动自动车在香港发展。为促进自动驾驶车辆(下称「自动车」)的技术和行业发展，自2017年起，运输署根据《道路交通(车辆登记及领牌)规例》(「第374E章」)向个别自动车发出「车辆行驶许可证」以进行测试，并按个别情况施加特定条件。目前，为继续推进科研发展及促进其他测试，视乎个别测试项目的需要，运输署会继续发出「车辆行驶许可证」。在2026年2月底，有4辆获发「车辆行驶许可证」的自动车在不同地点继续进行测试，详情如下：

项目	车辆种类 车辆 (数目)	测试地点	测试 开展日期	累计测试 里数
1	私家小巴 (2)	锦绣花园	2024年第三季	约13 200公里(包括于内地的封闭道路测试里数)
2	特别用途车辆 (清扫用途) (1)	元朗潭尾 建造业输入 劳工宿舍	2024年4月23日	约670公里
3	特别用途车辆 (清扫用途) (1)	攸壘路简约 公屋	2025年10月16日	约6公里

(二) 新的自动车规管框架已于2024年3月实施，运输署亦同时发布了《自动驾驶车辆测试及先导使用实务守则》，列明测试和使用自动车的详细技术、安全和操作要求，以促进自动车测试及先导使用。截至2026年2月底，运输署已发出6个「先导牌照」，涉及62辆自动车在6个地点进行测试，详情如下：

	车辆种类 (车辆数目)	测试地点	测试开展日期	累计测试里数 (公里)
1	私家车 (30)	机场岛	2024年12月11日	约137 800
		东涌	2025年6月18日	约26 600
2	私家小巴 (2)	西九文化区	2025年10月3日	约1 400
3	私家车 (10)	南区数码港	2025年8月21日	约7 600
4	私家车 (10)	东九龙启德 发展区	2025年11月7日	约2 500
5	公共小巴 (7)	机场「航天 走廊」	未开展测试	0
6	私家车 (3)	港珠澳大桥 香港口岸 「转机停车场」	未开展测试	0

(三) 政府一直透过「智能交通基金」资助本地自动驾驶的研究及应用。截至2026年2月底，「智慧交通基金」管理委员会已批出5个自动驾驶实地测试项目，涵盖多种道路场景，旨在稳步提升自动车应对本港复杂路况的能力(详见附件)。

智能交通基金
已批出的自动车实地测试项目

	项目名称	项目主题	获批资助金额	推展时间	项目成效
1	5G自动驾驶于住宅园区的服务试点项目	本项目旨在研发于香港低密度住宅园区行驶的自动驾驶小巴，并以锦绣花园作为实地试验地点。	\$19,730,872.00	实地试验已于2024年第三季开展，并运作至2026年3月底。	项目累积的测试数据与经验为本地研发奠定重要基础，有助提升其他自动车应对香港复杂路况的能力，同时推动自动车在香港的长远发展。
2	自动驾驶巴士于公共道路上运行的试点项目	本项目旨在研发全港首辆于公共道路上行驶的自动驾驶小巴，并以西九文化区作为实地试验地点。	\$19,998,500.00	道路测试(非载客)已于2025年第四季开展。	项目正进行中
3	专线网联自动驾驶巴士	本项目旨在研发网联自动驾驶小巴，连接香港科学园区和大学港车站，行驶复杂的道路环境如回旋处及公共交通交汇处。	\$19,995,050.00	道路测试(非载客)预计将于2026年年内开展。	
4	具备新一代智驾安全技术的自动驾驶智能巴士	本项目旨在研发可行驶长距离及适应隧道光暗变化的自动驾驶巴士，连接愉景湾住宅园区及欣澳公共交汇处。	\$17,475,400.00	道路测试(非载客)预计将于2027年年内开展。	
5	兼容多制式网联自动驾驶巴士	本项目旨在研发可兼容内地和香港不同交通系统制式、处理各种交通系统信息和地理信息差异的自动驾驶巴士，并以落马洲河套	\$18,673,861.00	道路测试(非载客)预计将于2026年年内开展。	

	项目名称	项目主题	获批资助金额	推展时间	项目成效
		区作为实地试验地点，推动未来的跨境自动驾驶的发展。			

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0762)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于交通管理数智化，政府可否告知本会：

- (一) 鉴于当局指出，将研究建立结合大数据分析和人工智能的交通管理平台，更全面掌握交通实况及提升管理效率，建立该平台预计涉及的人手及开支为何；
- (二) 鉴于当局指出，将会先在市区的香港仔试行「交通管理平台」，并考虑陆续推展至更多区域，选择推展地区次序的准则及试行时间表为何；及
- (三) 当局于2019年起推行实时交通灯号调节系统先导计划，以及在2025年分别在新蒲岗及观塘商贸区开展「智能交通管理系统」，有否评估该两个计划或项目的成效为何；如有，详情为何？

提问人：林铭锋议员（立法会内部参考编号：11）

答复：

- (一) 运输署善用大数据分析及人工智能技术，提升运输网络的整体效率，并计划于2026年展开有关建立「交通管理平台」的研究，筹备推行区域性试点应用。

以上关于「交通管理平台」的研究包括以下工作：研究如何整合现有多个系统、数据和作业流程，以配合平台日后的功能；订定平台开发和营运在功能、数据和技术上的各项要求；建议推展平台的整体策略、具体技术方案和在不同地区推行的时间表，及估算长远建立整个平台的总成本。此外，运输署会在合适地区推行区域性试点应用及检视应用成效。以上研究和试点应用的开支估算为6,200万元。由于推展上述事项

涉及整合多个现有交通管理系统，需要协调公共交通营办商及其他部门间数据互换等额外工作，运输署将在2026-27至2030-31年度开设两个有时限的公务员职位，包括1名高级运输主任和1名电子工程师 / 助理电子工程师。至于研究所需的其他人手，运输署将透过内部资源调配，由现有运输署人员执行。

- (二) 考虑到香港仔近年的发展，以及该区的交通运输网络较依赖个别道路和公共交通服务，运输署计划以香港仔一带作为首个试点选址，测试「交通管理平台」在香港道路环境的实际应用和功能，例如当该区的主干道、地区道路或公共交通服务出现事故，或区内进行大型活动时，可透过「交通管理平台」收集和整合区内各类交通及运输数据，从而预测交通变化、识别事故和交通瓶颈，以及制订应急预案。研究将会审视及考虑不同地区的道路网络、公共交通服务、不同时段的人流和车流情况，以及过去大型活动或突发事故对地区的交通影响等，从而研究日后在其他地区推展的次序准则、具体选址、试行时间表等。
- (三) 运输署于2021年完成在5个选定的独立交通灯号控制路口进行「实时交通灯号调节系统」先导计划，在指定的灯控路口装设传感器及运算系统等附属设备，透过人工智能技术运算合适的灯号时间。根据先导计划的经验，在相关灯控路口加设系统后，这些路口可以因应当刻的车流及人流状况灵活调节灯号时间，善用路口的剩余绿灯时间，充分利用路口的通行能力。数据显示在测试的灯控路口装设「实时交通灯号调节系统」后，车辆通过路口的平均等候时间减少约5%至10%，路口的运作效率得以提高。运输署正将系统推展至全港约50个合适的独立灯控路口，系统预计在本年下半年开始陆续装设及投入运作，整个项目预计在2027年完成。

「黄大仙警区智慧交通管理计划」2025年在新蒲岗商贸区完成测试，旨在透过优化灯号配置及实施策略性重点执法，缓解区内交通挤塞情况。测试结果显示，计划实施后有效提升行车效率、缩短行人过路等候时间，并优化警务处人力资源调配效能。于繁忙时段，五芳街的交通延误时间缩减超过三成；彩虹道的交通延误时间改善约两成半；大有街及三祝街的行人过路等候时间亦平均下降一至两成。同时，黄大仙警区执行相关交通管制行动所需人手亦减少约八成半，使人手调配更为灵活高效。另外，观塘商贸区的「智能交通管理系统」已完成安装及开始运作，并收集交通数据。政府会持续优化系统及分析交通状况，并获取充分数据检视及评估该项目的成效。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0768)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜
(2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于公共小巴司机人手，政府可否告知本会：

- (一) 鉴于据悉，运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业(「计划」)下900个小巴输入司机配额已获全数批出，至今已考取本地驾驶执照并投入工作的人数为何；
- (二) 鉴于有意见指出，小巴司机人手仍然不足，当局会否考虑增加「计划」下小巴输入司机配额，并推出新一轮申请；
- (三) 过去5年及本年至今，每年(a)持有有效及(b)新申领公共小巴正式驾驶执照的人数(撇除输入司机)为何，并按年龄组别列出分项数字及其占比；
- (四) 有否统计，过去5年及本年至今，每年活跃公共小巴司机人数(撇除输入司机)为何；如有，详情为何，并按年龄组别及聘用形式(全职或兼职)列出分项数字及其占比；如否，有否计划在将来进行相关统计；及
- (五) 有否研究推出更多措施，包括加强协助公共小巴业界改善经营环境，以吸引更多司机入行？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

(一)

政府一直关注公共小巴及客车行业持续面对的司机短缺问题。为纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车

行业」，并分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请共批出900个公共小巴输入司机配额。截至2026年2月底，共有862名公共小巴输入司机已通过本地驾驶考试并已于相关路线提供服务。

(二)

因应首批输入劳工的合约期于2025年年底陆续届满，运输署于2025年8月公布配额续期安排。获批配额的有关营办商可于其输入司机的合约期届满前5个月起，向运输署递交续期申请。截至2026年2月底，324个公共小巴输入司机配额获批续期。运输署暂时没有计划调整配额总数，未来会继续密切留意本地劳工市场及人力情况的变化，持续检视计划的实施情况及评估行业的人手需求，同时会通过咨询小组与各持份者保持紧密沟通及加强发放信息，并参考相关意见，适时检讨计划。

(三)及(四)

过去5年(截至每年年底)及2026年截至2月底，持有有效公共小巴正式驾驶执照的人数及年龄组别的资料于附表。

年份	年龄组别					
	29岁或以下	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-69岁	70岁或以上
2021	1 035 (0.6%)	8 707 (5.2%)	27 452 (16.3%)	48 291 (28.8%)	61 756 (36.8%)	20 689 (12.3%)
2022	1 258 (0.8%)	7 580 (4.5%)	26 204 (15.7%)	45 706 (27.4%)	63 491 (38.1%)	22 375 (13.5%)
2023	1 427 (0.8%)	6 776 (4.1%)	24 918 (15.0%)	43 109 (26.0%)	65 201 (39.3%)	24 544 (14.8%)
2024	1 445 (0.9%)	6 338 (3.8%)	23 700 (14.4%)	41 398 (25.1%)	65 655 (39.8%)	26 497 (16.0%)
2025	1 480 (0.9%)	6 003 (3.7%)	22 636 (13.9%)	39 514 (24.2%)	65 369 (40.0%)	28 231 (17.3%)
2026 (截至2月底)	1 492 (0.9%)	5 967 (3.7%)	22 438 (13.8%)	39 276 (24.1%)	65 164 (40.0%)	28 479 (17.5%)

同期新申领公共小巴正式驾驶执照的人数及百份比，按年龄组别载列如下：

年份	年龄组别					
	29岁或以下	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-69岁	70岁或以上
2021	482 (25.9%)	518 (27.8%)	493 (26.5%)	308 (16.6%)	57 (3.1%)	1 (0.1%)
2022	472 (26.9%)	512 (29.2%)	432 (24.7%)	282 (16.1%)	54 (3.1%)	0 (0%)
2023	433 (22.1%)	524 (26.7%)	556 (28.4%)	374 (19.1%)	71 (3.6%)	2 (0.1%)
2024	340 (13.8%)	576 (23.4%)	898 (36.5%)	551 (22.4%)	94 (3.8%)	1 (0.1%)

年份	年龄组别					
	29岁或以下	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-69岁	70岁或以上
2025	380 (16.3%)	560 (24.1%)	797 (34.3%)	480 (20.6%)	107 (4.6%)	2 (0.1%)
2026 (截至2月底)	62 (19.4%)	72 (22.6%)	93 (29.1%)	79 (24.8%)	12 (3.8%)	1 (0.3%)

注：运输署没有备存新申领公共小巴正式驾驶执照的输入司机分项数字。

因应推行「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」，政府于2023年曾经进行公共交通人力资源研究，显示本港共有约6 300名在职小巴司机。运输署没有备存现职公共小巴司机年龄及聘用形式的数据。

(五)

政府一直十分关注小巴业界营运状况，已实施多项措施协助业界改善经营环境。运输署会继续为业界提供适切的协助，优化业界营运环境及提升服务的可靠性。举例来说，运输署在规划新发展地区的交通服务时，会适当引入新的专线小巴路线，并会透过调整班次和行车路线等，改善专线小巴的运作效率。在合适情况下，运输署已容许公共小巴在非营运时间停泊在小巴站，以更好配合业界实际的营运需要。至于人手方面，除「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」外，政府持续推行多项措施，协助和鼓励业界在本地招聘人手，包括放宽商用车辆驾驶执照的申请要求、协调业界参加各项就业计划、促进业界开拓多元化的本地招聘渠道及推出相关行业培训课程等。与此同时，在运输署与雇员再培训局(再培训局)协助下，再培训局与公共小巴营办商及第三方培训机构已在2024年联合推出以专线小巴行业为试点的就职挂勾驾驶培训计划，鼓励本地人士加入公共小巴司机行业。首批完成培训课程及获得所需的驾驶执照的学员已于2025年第二季起在相关专线小巴路线提供服务。再培训局在2025年继续推行专线小巴行业的就职挂勾驾驶培训计划，部份第二批学员已获得所需的驾驶执照及接受路线训练，并于2026年1月起在相关专线小巴路线提供服务。

政府将继续鼓励公共小巴营办商以不同方式改善员工薪酬福利，例如增加工资及有薪假期等，缔造更理想的工作环境，吸引更多新血投身行业，并透过聘请兼职司机以应付繁忙时段服务的人手需求。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0769)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜
(2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于本地客车和跨境直通巴士的司机人手，政府可否告知本会：

(一) 鉴于据悉，运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业(「计划」)下800个客车行业司机配额已获全数批出，至今已考取本地驾驶执照并投入工作的人数为何，并按司机类别列出分项数字；

(二) 鉴于有意见指出，本地客车和跨境直通巴士司机仍然不足，当局会否研究增加「计划」下相关输入司机配额，并推出新一轮申请；

(三) 过去5年及本年至今，每年(a)持有有效及(b)新申领公共巴士正式驾驶执照的人数(撇除输入司机)为何，并按年龄组别列出分项数字及其占比；及

(四) 有否统计，过去5年及本年至今，每年活跃本地客车和跨境直通巴士司机人数(撇除输入司机)为何；如有，详情为何，并按年龄组别及聘用形式(全职或兼职)列出分项数字及其占比；如否，有否计划在将来进行相关统计；及

(五) 有否研究推出更多措施，以吸引更多新司机入行？

提问人： 林铭锋议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

(一)

政府一直关注本地客车和跨境直通巴士行业持续面对的司机短缺问题。为纾缓业界人手问题，政府于 2023 年 6 月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」，并分别在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透过两轮申请共批出了 800 个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。输入司机须通过相关车辆类型驾驶考试并获得合格，以及完成职前训练课程和取得课程证书后，方可取得相关车辆类型的正式驾驶执照。截至 2026 年 2 月底，共有 735 名客车输入司机已通过本地驾驶考试并已提供服务。

(二)

因应首批输入劳工的合约期于 2025 年年底陆续届满，运输署已于 2025 年 8 月公布配额续期安排。获批配额的有关营办商可于其输入司机的合约期届满前 5 个月起，向运输署递交续期申请。截至 2026 年 2 月底，共有 265 个本地客车和跨境直通巴士输入司机配额获批续期。运输署暂时没有计划调整配额总数，未来会继续密切留意本地劳工市场及人力情况的变化，持续检视计划的实施情况及评估行业的人手需求，同时会通过咨询小组与各持份者保持紧密沟通及加强发放信息，并参考相关意见，适时检讨计划。

(三)

过去5年(截至每年年底)及2026年截至2月底，持有有效公共巴士正式驾驶执照的人数及百份比，按年龄组别载列如下：

年份	年龄组别					
	29岁或以下	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-69岁	70岁或以上
2021	1 583 (1.2%)	10 250 (7.5%)	28 770 (21.0%)	41 351 (30.2%)	42 989 (31.3%)	12 036 (8.8%)
2022	1 636 (1.2%)	9 047 (6.6%)	27 651 (20.2%)	40 237 (29.5%)	44 828 (32.8%)	13 329 (9.7%)
2023	1 687 (1.2%)	8 183 (6.0%)	26 449 (19.3%)	39 061 (28.5%)	46 800 (34.1%)	15 023 (10.9%)
2024	1 621 (1.2%)	7 649 (5.6%)	25 303 (18.4%)	38 478 (28.0%)	47 875 (34.8%)	16 580 (12.0%)
2025	1 602 (1.2%)	7 156 (5.2%)	24 301 (17.7%)	37 626 (27.5%)	48 431 (35.3%)	18 014 (13.1%)
2026 (截至2月底)	1 606 (1.2%)	7 102 (5.2%)	24 093 (17.6%)	37 500 (27.4%)	48 403 (35.3%)	18 234 (13.3%)

同期新申领公共巴士正式驾驶执照的人数及百份比，按年龄组别载列如下：

年份	年龄组别					
	29岁或以下	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-69岁	70岁或以上
2021	432	420	378	213	24	0

年份	年龄组别					
	29岁或以下	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-69岁	70岁或以上
	(29.5%)	(28.6%)	(25.8%)	(14.5%)	(1.6%)	(0%)
2022	454 (28.8%)	463 (29.4%)	388 (24.6%)	241 (15.3%)	31 (1.9%)	0 (0%)
2023	429 (22.4%)	509 (26.6%)	574 (30.0%)	348 (18.2%)	53 (2.7%)	1 (0.1%)
2024	349 (14.8%)	544 (23.2%)	934 (39.8%)	448 (19.1%)	73 (3.1%)	0 (0%)
2025	390 (17.5%)	522 (23.4%)	800 (35.9%)	455 (20.4%)	61 (2.7%)	1 (0.1%)
2026 (截至二月底)	60 (21.2%)	72 (25.4%)	83 (29.3%)	61 (21.6%)	7 (2.5%)	0 (0%)

注：运输署没有备存新申领公共巴士正式驾驶执照的输入司机分项数字。

(四)

因应推行「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」，政府于 2023 年曾经进行公共交通人力资源研究，显示本港共有约 7 400 名在职客车司机。运输署没有备存公共巴士司机年龄及聘用形式的数据。运输署一直与业界保持紧密沟通，透过定期会面及监察日常服务，了解司机短缺的情况。

(五)

除推出「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」外，政府持续推行多项措施，协助和鼓励业界在本地招聘人手，包括放宽商用车辆驾驶执照的申请要求、协调业界参加各项就业计划、促进业界开拓多元化的本地招聘渠道及推出相关行业培训课程等。

政府将继续鼓励本地客车和跨境直通巴士营办商以不同方式改善员工薪酬福利，例如增加工资及有薪假期等，缔造更理想的工作环境，吸引更多新血投身行业，并透过聘请兼职司机以应付繁忙时段服务的人手需求。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2423)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于各行车隧道及主要干道，政府可否告知本会：

- (一) 过去3年，每年各(a)行车隧道及(b)主要干道的(i)设计容车量及(ii)繁忙和(iii)非繁忙时段使用率分别为何；
- (二) 过去3年，每年各(a)行车隧道及(b)主要干道的营运及维修保养开支为何；及
- (三) 对比分时段收费实施前后，3条过海隧道(a)平日每日平均车流量(并按车种列出分项数字)及(b)平日上午繁忙时间的平均最长车龙分别为何？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

- (一) 在过去3年(即2023年至2025年)，各行车隧道的设计容车量及繁忙和非繁忙时段使用率(以车辆行车量 / 容车量比率计算)载列于附件一。而各政府主要干道的相关数据，由于2025年的交通统计年报仍在编撰中，我们现提供2022年至2024年的交通流量统计数字，载列于附件二。
- (二) 在过去3个财政年度各政府行车隧道的开支载列于附件三。

至于道路(包括主要干道)的维修保养，路政署没有分拆备存个别道路的维修保养开支。

- (三) 政府于2023年12月17日在3条过海隧道，即西区海底隧道(西隧)、海底隧道(红隧)和东区海底隧道(东隧)，实施「分时段收费」。新收费

实施前及实施后各车种的平日平均车流量及平日上午繁忙时段的平均最长车龙，分别载列于附件四及附件五。

各行车隧道的设计容车量及繁忙²和非繁忙²时段使用率

隧道 ¹	设计容车量 (架次 / 小时)	使用率 ³					
		2023年		2024年		2025年	
		繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段
香港仔隧道	2 600	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.0	1.1	1.0
东区海底隧道	2 600	1.0	1.0	1.1	0.9	1.1	1.0
西区海底隧道	4 200	0.9	0.7	1.0	0.8	1.0	1.0
塞拉利昂隧道	2 600	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0
大老山隧道	2 600	1.0	0.7	1.0	0.8	1.0	0.8
尖山隧道及 沙田岭隧道	4 700	0.7	0.5	0.8	0.5	0.8	0.5
城门隧道	2 600	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6
大榄隧道 ⁴	4 200	0.6	0.3	0.6	0.3	0.9	0.5
中九龙绕道 ⁵	4 200	不适用				0.5	0.5

- 注1： 运输署没有备存愉景湾隧道的数据，该隧道由私人公司建造，现时由私人公司营运，并只供获许可车辆使用。
- 注2： 表格所载列的数据反映上述隧道根据收费系统于2023年至2025年间星期一至五(公众假期除外)的全年平均车流量。除3条过海隧道外，「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的一小时；而「非繁忙时段」为其余时间最繁忙行车方向的一小时。为更准确反映过海车流，3条过海隧道「繁忙时段」是指上午7时30分至10时30分及下午4时30分至7时30分内最繁忙的一小时。

- 注3: 使用率不计及正在排队入隧道的车辆, 不反映实际交通需求与设计容车量之间的关系。隧道的实际交通容量或会受其他交通因素影响, 包括使用有关路段的不同车辆种类的比例、有关路段的形态等。因此, 单凭实际行车量及设计容车量所作的比较未必能够确实反映实际交通情况。
- 注4: 参考政府于2025年接收大榄隧道和下调收费后的实际车辆组合, 隧道设计容车量调整为每小时4 200架次, 而2025年的使用率亦按接收大榄隧道后的车流量进行计算。
- 注5: 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日启用, 待今年全线通车后将成为第十条收费隧道, 所有车辆全日划一收取八元。因此, 其2025年的繁忙和非繁忙时段使用率只根据2025年12月21日至2025年12月31日期间星期一至五(公众假期除外)的数据计算, 车流情况仍有待稳定。

各主要干道的设计容车量及繁忙¹和非繁忙¹时段使用率

路段	主要干道 ²	设计容车量 (架次 / 小时)	使用率					
			2022年		2023年		2024年	
			繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段
香港岛								
夏悫道 (西行方向介乎添马街与军器厂街)	四号	9 450	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
中环及湾仔绕道	四号	4 700	0.4	0.3	0.5	0.4	0.5	0.4
九龙								
公主道 (介乎卫理道与培正道)	一号	4 700	0.5	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5
观塘绕道 (介乎启仁街与龙翔道)	二号	4 700	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5
西九龙公路 (介乎连翔道与兴华街西)	三号	4 700	0.7	0.7	0.8	0.7	0.9	0.7
东九龙走廊 (介乎马头角道与漆咸道北)	五号	3 000	1.0	0.9	1.0	0.9	1.1	1.0
龙翔道 (介乎南昌街与塞拉利昂隧道公路)	七号	4 700	0.8	0.7	0.9	0.8	0.8	0.8
新界								
汀九桥	三号	4 700	1.1	0.7	1.2	0.8	1.2	0.7

路段	主要干道 ²	设计容车量 (架次 / 小时)	使用率					
			2022年		2023年		2024年	
			繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段
南湾隧道	八号	4 700	0.4	0.3	0.5	0.4	0.5	0.4
吐露港公路 (介乎马料水交汇处与完善路交汇处)	九号	6 300	1.1	0.8	1.1	0.8	1.2	0.8
粉岭公路 (介乎扫管埔交汇处与和合石交汇处)	九号	4 700	0.6	0.4	0.6	0.6	0.7	0.6
屯门公路 (东行方向介乎深井与青朗公路，包括深井支路)	九号	6 300	0.9	0.7	0.9	0.7	0.9	0.7
港深西部公路 (介乎亦园路与深圳湾公路大桥)	十号	4 700	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2

注1： 表格所载列的数据反映各运输设施于2022年至2024年间星期一至五(公众假期除外)的车流量。「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的一小时；而「非繁忙时段」为其余时间最繁忙行车方向的一小时。

注2： 六号干线由中九龙绕道(油麻地段)、中九龙绕道(九龙湾段)和将军澳—蓝田隧道组成。由于整条六号干线预计在今年全线通车，故现时未有其使用率数据。

**2022-23至2024-25年度
各政府行车隧道的营运开支**

收费隧道 / 管制区 ^{1,4}	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)	2024-25 (百万元)
海底隧道	158	199	196
东区海底隧道	179	228	240
西区海底隧道 ²	不适用	241	328
大老山隧道	143	167	175
香港仔隧道	97	125	134
塞拉利昂隧道	91	136	121
城门隧道	125	152	135
八号干线	342	391	372
大榄隧道 ³	不适用	不适用	不适用

注1： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注2： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

注3： 大榄隧道于2025年5月31日移交政府管理。

注4： 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日开始营运。中九龙绕道今年全线通车后，所有车辆全日划一收取八元。

非收费隧道 ⁵	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)	2024-25 (百万元)
屯门—赤鱗角隧道	73	79	81
将军澳隧道 ⁶	35	31	44
将军澳—蓝田隧道 ⁶	19	62	62
中环及湾仔绕道隧道	148	148	152
龙山隧道	61	57	57
长山隧道	19	25	26
机场隧道	26	26	26
观景山隧道	55	55	58
启德隧道	54	54	49

注5： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注6： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

3条过海隧道实施新收费前后各车种平日平均车流量(双向架次)¹

	西隧					
	私家车	电单车 ⁴	的士	巴士 ⁵	小巴 ⁶	货车
新收费实施前 ²	43 200	1 600	26 400	4 500	400	11 200
新收费实施后 ³	57 500	2 200	21 600	6 000	400	20 800

注：

1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期间
3. 即 2025 年 1 月至 12 月期间，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
4. 「电单车」包括机动三轮车
5. 「巴士」包括公共及私家巴士
6. 「小巴」包括公共及私家小巴

3条过海隧道实施新收费前后各车种的平日平均车流量(双向架次)¹

	红隧					
	私家车	电单车 ⁴	的士	巴士 ⁵	小巴 ⁶	货车
新收费实施前 ²	51 800	5 000	13 500	7 100	900	26 700
新收费实施后 ³	55 800	3 600	16 300	5 200	500	12 300

注：

1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期间
3. 即 2025 年 1 月至 12 月期间，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
4. 「电单车」包括机动三轮车
5. 「巴士」包括公共及私家巴士
6. 「小巴」包括公共及私家小巴

3条过海隧道实施新收费前后各车种平日平均车流量(双向架次)¹

	东隧					
	私家车	电单车 ⁴	的士	巴士 ⁵	小巴 ⁶	货车
新收费实施前 ²	46 100	3 100	14 000	3 000	700	12 300
新收费实施后 ³	41 400	2 700	11 900	3 200	600	11 600

注：

- 1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量
- 2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期间
- 3. 即 2025 年 1 月至 12 月期间，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
- 4. 「电单车」包括机动三轮车
- 5. 「巴士」包括公共及私家巴士
- 6. 「小巴」包括公共及私家小巴

3条过海隧道平日上午繁忙时段
平均最长车龙(公里)

	西隧 ³	红隧	东隧 ⁶
新收费实施前 ¹	1.2	3.0 ⁴	1.7
新收费实施后 ²	1.8	1.9 ⁵	1.4

注：

1. 2023 年 12 月期间
2. 2025 年 1 月至 12 月期间，当中已剔除暑假、公众假期及受其影响的日子
3. 以西九龙公路的车龙作比较
4. 最长车龙出现在加士居道天桥
5. 最长车龙出现在公主道
6. 以观塘绕道的车龙作比较

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3027)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于泊车位供应，政府可否告知本会：

- (一) 过去3年(截至该年底)，每年私家车、电单车及商用车泊车位数目为何；同期，相关泊车位总数与领有牌照的对应类别车辆数目的比例分别为何；
- (二) 过去3年(截至该年底)，每年全港各区路旁泊车位、政府及私营停车场泊车位数目为何，并按车辆类别(例如货车、旅游巴士 / 巴士)列出分项数字
- (三) 过去3年，当局增加商用车泊车位供应的具体工作为何，包括措施、合共新增泊车位的数目，以及适用的车辆种类等；及
- (四) 未来一年预计增加多少商用车泊车位，相关详情为何？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

- (一) 过去3年，全港领有牌照的私家车、电单车及商用车辆的数目、相关泊车位数目及其比例表列如下：

车辆种类	年份 (截至该年底)	领有牌照的 车辆数目	泊车位数目	泊车位与 领牌车辆数 目的比例
私家车	2025年	633 988	723 666	1 : 1.14
	2024年	628 790	715 518	1 : 1.14
	2023年	632 174	713 240	1 : 1.13

车辆种类	年份 (截至 该年底)	领有牌照的 车辆数目	泊车位数目	泊车位与 领牌车辆数 目的比例
电单车	2025年	72 134	43 442	1 : 0.60
	2024年	72 614	41 775	1 : 0.58
	2023年	73 480	39 864	1 : 0.54
商用车辆	2025年	66 753	44 565	1 : 0.67
	2024年	67 243	44 239	1 : 0.66
	2023年	69 737	45 388	1 : 0.65

- (二) 过去3年，18区按商用车辆类别划分的路旁、政府停车场和私营停车场泊车位数目分别表列于附件1、附件2及附件3。
- (三) 有关过去3年增加商用车辆泊车位的措施及进度附载于附件4。
- (四) 政府预计于2025及2026年两年内，全港新增泊车位将超过12 000个，涵盖私家车和商用车辆，当中包括将于2026年内完成增设超过220个咪表位，以及至少100个路旁夜间商用车辆泊车位；此外，在未来两年出租的短期租约停车场除提供约600个泊车位外，亦会在合适的停车场订明须最少提供的商用车辆泊车位数目。运输署及各相关部门正按目标积极推展措施。

此外，首三个按照一地多用原则推展的公众停车场已启用^注，合共提供140个商用车辆泊车位。随着更多公众停车场项目相继落成，包括在2026至2027年间完工的四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场、重建元朗大球场，以及观塘综合发展项目等，合共将提供约70个商用车辆泊车位。连同其他发展项目，以及持续进行的短、中期泊位措施，未来商用车辆泊车位的新供应将进一步增加。运输署会继续加大力度，聚焦泊车位较短缺的地区，在可行情况下提供更多路旁泊车位，亦会继续在合适的短期租约停车场订明须最少提供的商用车辆泊车位数目。

注：包括上水嘉富坊公众停车场、将军澳百胜角路公众停车场及将军澳政府合署公众停车场。

过去3年18区按车辆类别划分的路旁泊车位数目

地区	截至 每年12月	私家车 ^{註1}	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计 ^{註2}
中西区	2025	509	202	11	651	1 373
	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
湾仔	2025	1 040	24	43	784	1 891
	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
东区	2025	535	101	66	826	1 528
	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
南区	2025	655	51	85	461	1 252
	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
油尖旺	2025	1 592	369	141	1 349	3 451
	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
深水埗	2025	1 296	219	10	919	2 444
	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
九龙城	2025	2 373	157	154	1 025	3 709
	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
黄大仙	2025	321	133	0	570	1 024
	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
观塘	2025	600	134	56	998	1 788
	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
荃湾	2025	868	67	31	755	1 721
	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
屯门	2025	1 321	338	113	876	2 648
	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
元朗	2025	1 240	445	78	624	2 387
	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
北区	2025	1 388	354	29	389	2 160
	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
大埔	2025	1 603	339	86	301	2 329
	2024	1 601	352	86	280	2 319
	2023	1 556	359	84	270	2 269

地区	截至 每年12月	私家车 ^{注1}	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计 ^{注2}
西贡	2025	1 941	319	159	530	2 949
	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
沙田	2025	1 474	338	61	649	2 522
	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
葵青	2025	484	376	31	898	1 789
	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
离岛	2025	640	67	78	261	1 046
	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
总计#	2025	19 880	4 033	1 232	12 866	38 011
	2024	19 971	3 974	1 264	12 427	37 636
	2023	19 481	3 923	1 226	11 967	36 597

注1:此类泊车位可停泊私家车、的士及尺寸相若的小巴、三轮车及轻型货车。

注2:数字不包括约370个预留作特别公共服务用途(例如垃圾车和邮政车辆)的泊车位。

过去3年18区按车辆类别划分的政府停车场泊车位数目^{註1}

地区	截至 每年12月	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2025	3 812	377	13	345	4 547
	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
湾仔	2025	2 428	230	11	267	2 936
	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
东区	2025	3 181	346	21	382	3 930
	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
南区	2025	2 648	177	10	488	3 323
	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
油尖旺	2025	875	172	18	34	1 099
	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
深水埗	2025	4 125	1 170	26	512	5 833
	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
九龙城	2025	3 131	111	7	253	3 502
	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
黄大仙	2025	4 382	282	43	615	5 322
	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
观塘	2025	7 357	430	23	1 493	9 303
	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
荃湾	2025	1 890	121	4	244	2 259
	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
屯门	2025	3 804	179	48	239	4 270
	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
元朗	2025	3 346	111	36	242	3 735
	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
北区	2025	4 373	529	55	270	5 227
	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
大埔	2025	1 112	208	8	96	1 424
	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429

地区	截至 每年12月	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
西贡	2025	2 239	121	63	230	2 653
	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
沙田	2025	4 532	161	32	492	5 217
	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
葵青	2025	4 777	575	12	893	6 257
	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
离岛	2025	2 220	71	39	136	2 466
	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
总计	2025	60 232	5 371	469	7 231	73 303
	2024	60 613	5 595	463	7 219	73 890
	2023	59 725	5 631	497	7 025	72 878

注 1:上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的
数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理
公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际
泊车位数目或会与上述有所不同。

过去3年18区按车辆类别划分的私营停车场泊车位数目^{註1}

地区	截至 每年12月	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2025	34 805	451	60	608	35 924
	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
湾仔	2025	35 789	88	90	384	36 351
	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
东区	2025	43 200	1 420	171	1 602	46 393
	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
南区	2025	37 780	910	188	1 111	39 989
	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
油尖旺	2025	33 217	775	88	836	34 916
	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
深水埗	2025	26 376	1 731	392	968	29 467
	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
九龙城	2025	49 994	1 140	92	1 352	52 578
	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
黄大仙	2025	15 877	865	47	1 406	18 195
	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
观塘	2025	40 556	3 089	58	2 706	46 409
	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
荃湾	2025	35 916	1 868	365	1 050	39 199
	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
屯门	2025	39 120	2 036	91	1 102	42 349
	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
元朗	2025	40 134	1 475	287	1 276	43 172
	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
北区	2025	17 516	754	32	412	18 714
	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
大埔	2025	31 561	653	79	906	33 199
	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308

地区	截至 每年12月	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
西贡	2025	41 849	1 233	163	3 000	46 245
	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
沙田	2025	70 125	2 181	102	2 482	74 890
	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
葵青	2025	30 848	9 094	348	1 540	41 830
	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
离岛	2025	18 891	870	174	604	20 539
	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
总计	2025	643 554	30 633	2 827	23 345	700 359
	2024	634 934	30 314	2 629	22 129	690 006
	2023	634 034	31 169	2 942	20 872	689 017

注1:上述泊车位数据由各部门、机构及停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的停车场提供者、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

**增加商用车辆泊车位的进度
(截至2025年12月)**

	措施	进展	适用车辆种类
1.	在合适的路旁地点划设路旁泊车位，包括夜间泊车位	(一) 2023年至2025年新增约2 240个路旁泊车位 (二) 至2025年底合共提供约38 010个路旁泊车位	货车、非专营巴士、小型巴士、的士
2.	在合适的短期租约停车场的租约条款中，订明最少需提供的商用车辆泊车位数目	(一) 2023年至2025年订明最少约180个商用车辆泊车位于租约条款中 (二) 至2025年底合共涉及最少约2 030个商用车辆泊车位	货车、非专营巴士、小型巴士
3.	鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊	● 2023年至2025年新增7间学校合共提供26个学生服务车辆泊车位 ● 至2025年底合共有42间学校于非上课时间提供共约126个泊车位供学生服务车辆停泊	非专营巴士、小型巴士
4.	在合适的「政府、机构或小区」设施和公共休憩用地发展项目等增加包括商用车辆的公众泊车位	● 首三个按照「一地多用」原则推展的公众停车场已启用，当中，上水嘉富坊公众停车场已于2024年11月启用，而将军澳百胜角路公众停车场及将军澳政府合署公众停车场已于2025年12月启用，三个项目合共提供860个泊车位，当中140个为商用车辆泊车位。	货车、非专营巴士、小型巴士
5.	在合适的新发展项目中开放一定数目的附属泊车位及上落客货区作夜间公众商用车辆停泊用途	● 合共在四个推售的新发展项目开放附属泊车位及上落客货区提供约270个夜间公众商用车辆泊车位	货车、非专营巴士、的士

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3030)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜
(2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于的士司机人手，政府可否告知本会：

- (一) 过去5年及本年至今，每年的士笔试应考人数、及格人数和及格率为何；
- (二) 过去5年及本年至今，每年(a)持有有效及(b)新申领的士正式驾驶执照的人数为何，并按年龄组别列出分项数字及其占比；
- (三) 过去5年及本年至今，每年活跃的士司机人数为何，并按年龄组别及聘用形式(全职或兼职)列出分项数字及其占比；及
- (四) 当局有否评估本港的士业缺乏多少名司机，以及有何措施增加的士司机供应，包括会否考虑容许输入外劳司机？

提问人：林铭锋议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

- (一) 过去5年(截至每年年底)及本年至2月底，的士笔试应考人次、及格人数和及格率如下：

年份	应考人次	及格人数	及格率
2021年	10 189	6 164	60%
2022年	7 654	4 551	59%
2023年	11 398	6 874	60%
2024年	13 813	8 259	60%
2025年	13 816	8 009	58%

年份	应考人次	及格人数	及格率
2026年 (截至2月底)	2 888	1 793	62%

(二) 过去5年(截至每年年底)及本年至2月底，持有有效的士正式驾驶执照的人数及百份比，按年龄组别载列如下：

年份	年龄组别					
	29岁或以下	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-69岁	70岁或以上
2021	1 931 (0.9%)	9 224 (4.5%)	20 897 (10.3%)	54 472 (26.7%)	89 655 (44.0%)	27 701 (13.6%)
2022	2 260 (1.1%)	9 475 (4.7%)	20 897 (10.3%)	49 271 (24.1%)	91 483 (44.8%)	30 656 (15.0%)
2023	2 778 (1.3%)	10 343 (5.0%)	21 596 (10.4%)	44 575 (21.6%)	93 661 (45.3%)	33 931 (16.4%)
2024	3 424 (1.6%)	11 832 (5.6%)	22 568 (10.8%)	41 585 (19.8%)	93 867 (44.7%)	36 754 (17.5%)
2025	3 925 (1.9%)	13 075 (6.2%)	23 779 (11.2%)	39 185 (18.5%)	92 461 (43.6%)	39 423 (18.6%)
2026 (截至 2月底)	4 062 (1.9%)	13 343 (6.3%)	24 038 (11.3%)	38 926 (18.3%)	92 126 (43.4%)	39 703 (18.8%)

同期新申领的士正式驾驶执照的人数及百份比，按年龄组别载列如下：

年份	年龄组别					
	29岁或以下	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-69岁	70岁或以上
2021	1 022 (19.2%)	1 566 (29.5%)	1 402 (26.4%)	1 022 (19.2%)	295 (5.6%)	3 (0.1%)
2022	811 (18.1%)	1 361 (30.4%)	1 234 (27.5%)	838 (18.7%)	235 (5.2%)	6 (0.1%)
2023	1 067 (16.6%)	1 959 (30.6%)	1 838 (28.7%)	1 160 (18.1%)	370 (5.8%)	16 (0.2%)
2024	1 331 (16.5%)	2 416 (29.9%)	2 278 (28.2%)	1 462 (18.1%)	559 (6.9%)	22 (0.4%)
2025	1 371 (17.7%)	2 244 (29.0%)	2 068 (26.7%)	1 419 (18.3%)	608 (7.9%)	32 (0.4%)
2026 (截至 2月底)	271 (18.8%)	383 (26.5%)	407 (28.2%)	280 (19.4%)	101 (7.0%)	2 (0.1%)

(三) 现时活跃的士司机数目约为46 000人，政府没有备存问题所述分类数字。

(四) 政府一直多管齐下，壮大的士司机供应，包括在2025年11月3日起进一步优化了的士笔试，减少有关地方和路线的试题，并加入与提升的士服务质素相关的新试题，务求在维持评估水平的同时，让试题更切合的士业界的实务需要。截至2026年2月28日，平均每月报考人数从优化的士笔试前录得的约1 380人，上升至优化后录得的约1 820人，升幅约三成，显示措施有效吸引更多人士报考的士笔试。

除了优化笔试外，政府亦已于2020年放宽申请的士驾驶执照的规限，由过往要求申请人必须持有有效私家车或轻型货车正式驾驶执照最少3年，缩短为最少1年。另外，政府近年实施一系列措施提升的士服务水平及整体形象，包括推出系统化管理的的士车队、举办的士服务嘉许计划、增加的士乘客座位数目上限、引入的士司机违例记分制度，以及放宽的士禁区上落客限制等，为吸引新人入行带来正面作用。此外，雇员再培训局亦有提供与的士司机相关的培训课程，协助学员投身的士行业。合资格人士更可获学费减免。

有关输入外劳的士司机方面，的士属于个人化点对点交通服务，司机需要熟悉本港道路网络及交通系统，并因应实时交通情况，采用最直接而切实可行的路线驶往目的地，亦需要与乘客保持沟通，以及按乘客需求调整路线和下车地点，其服务性质与定点定线的小巴或非专营巴士服务有所不同，而乘客对的士服务的期望和需求亦与其他公共交通模式有分别。政府目前未有计划就的士行业输入外劳。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0057)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二六至二七年度需特别留意事项中提及，将更新公共道路上斑马线的黄波灯。请告知本会：

- (1) 根据分目603项目8A4，更新黄波灯设施的核准承担额达6,180万元，但截至2025年3月底累积开支仅约630万元。请问目前设施更新进度进度为何？全面更换全港黄波灯的目标时间表为何；
- (2) 请问新一代黄波灯具体应用了甚么新科技？相较旧款设计，当局有否进行试点数据分析，评估新设施能将斑马线的交通意外率降低多少？或按照哪些指标评估新设计的效能？

提问人：林筱鲁议员（立法会内部参考编号：23）

答复：

- (1) 运输署已委托机电工程署为全港公共道路上的斑马线过路处更换传统黄波灯，有关工程已于2024年底展开。工程开展的初始阶段主要涉及新型黄波灯的详细设计及审批，检视各斑马线过路处原有黄波灯的地基状况并在个别地点进行安装测试。工程在2025年进入大规模安装阶段，截至2026年2月底，全港公共道路上的斑马线过路处中，已有148个完成更新(占整体超过60%)。预计所有更新工程将于2027年完成。
- (2) 新型黄波灯有可发出闪动黄光的光环，支柱部分会发出闪动白光。相比传统黄色球体灯及黑白间支柱的设计，新型黄波灯更显眼易见，让驾驶者加以留意斑马线并提醒驾驶者停车让路予行人。

运输署在2022年推行优化斑马线设施的试验计划，在葵青、深水埗、九龙城及大埔区内共5个斑马线过路处设置上述的新型黄波灯。在以上位置更换新型黄波灯后，驾驶者于斑马线前停车让路予行人的比例显著上升，由42%上升至80%。在更换新型黄波灯前(即由2020年至2022年4月)，上述试验地点共发生5宗涉及行人的交通意外(包括2宗致命、1宗严重及2宗轻微)，而在更换新型黄波灯后直至2024年12月期间则录得相关意外减至3宗，且均属轻微性质。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0058)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据非经常开支项目89P「成立智能交通基金」，截至2025年3月31日的累积开支约为6.95亿元，尚余约3.54亿元结余。请告知本会：

- (1) 基金至今共批出多少个项目？主要涵盖哪些范畴的技术应用？已完成的项目中，有多少项成果已成功转化为实际应用并获业界或政府部门采纳；
- (2) 预算案预计2026-27年度结余为3.54亿元，署方有何计划加快基金的使用率，以推动更多与车辆有关的创新科技研究？

提问人：林筱鲁议员（立法会内部参考编号：25）

答复：

- (1) 截至2026年2月底，基金管理委员会已批出87项项目，主要涵盖的范畴包括道路安全、驾驶行为、交通预测、泊车、车辆安全装置及自动驾驶车辆的相关技术。

智能交通基金的申请分为「纯研究项目」及「研究和应用项目」两大类别。「纯研究项目」旨在资助本港申请机构进行与车辆有关的创新科技研究，为业界提供创新技术的机遇；而「研究和应用项目」的申请机构须在项目完成后，视乎研究成果将其商品化并投入实际应用。现时有12个「研究和应用」项目已先后完成研究并进入应用阶段(详见[附件](#))。基金秘书处及管理委员会将继续密切监察各获批项目的推展进度与应用情况。

- (2) 智慧交通基金接受与车辆有关的创新科技研究申请。为进一步鼓励业界、学术及研究界别之间的合作，基金于2023年11月把企业界别及研发

中心 / 教资会资助大学 / 香港政府创办大学联合提交的申请的最高资助比例，从原有的50%提高至70%。基金秘书处亦透过不同途径继续推广智能交通基金，以吸引更多优质的创新项目。以2025年为例，基金秘书处已举行4次研讨会，并联系各大专院校和科研机构，向潜在申请人推广智能交通基金及介绍申请信息。

我们会继续因应基金运作情况，适时作出检视以进一步优化基金的运作安排。

智能交通基金
完成研究并进入应用的研究和应用项目

	项目名称	项目概要	获批资助金额	相关的实际应用
1	的士安全驾驶大数据智能系统	本项目旨在运用安装在的士内的智能车载单元收集到的数据，开发一个的士司机驾驶风险评估模型，以评估的士司机的驾驶风险程度。本项目亦会建立一套网上平台及流动应用程序，为的士车主及司机提供可视化的驾驶风险评估数据。本项目亦旨在减低的士意外率及纾缓的士保费偏高的问题。	\$11,835,000.00	此系统已应用于的士。系统评估司机的驾驶风险程度，并透过网上平台及手机程序，为司机提供风险评估数据，有效提升整体的行车安全。
2	小巴起动安全检测系统研发	本项目旨在研发一套装有传感器和控制器的系统，监测每当乘客上下车前后的小巴环境。系统若检测到潜在危险，会采取适当的安全控制并提醒司机仔细检查特定区域。	\$3,240,000.00	此检测系统已应用于小巴。若侦测到潜在危险，系统会实时提醒司机检查特定区域，防止小巴起动时发生意外，保障乘客安全。
3	吊臂位置监测系统研发	本项目旨在研发一套监测系统，监测吊臂车吊臂的实时位置(吊臂高度及水平范围)，当吊臂位置对道路安全构成危险时会提醒驾驶者。用户亦可在系统的网上平台检视吊臂状况及车辆位置。	\$3,240,000.00	此监测系统已应用于吊臂车上。当吊臂过高时系统会发出实时警报，避免行驶时碰撞天桥，提升吊臂车的行车安全。
4	5G自动驾驶于住宅园区的服务试点项目	本项目旨在香港低密度住宅园区开发5G自动驾驶服务，以便利居民于园区内的出行。自动驾驶平台可探测周围的车辆、行人、骑单车人士和其他障碍	\$19,730,872.00	此自动驾驶小巴已于低密度住宅园区完成测试。项目累积的测试数据与经验为本地研发奠定重要基础，有助提

	项目名称	项目概要	获批资助金额	相关的实际应用
		物，并会作出适时和适当的反应以避免碰撞。此项目会为本地研发自动驾驶技术提供人才和经验。		升其他自动车项目应对香港复杂路况的能力，同时推动自动车在香港的长远发展。
5	人工智能主导的无障碍智慧出行平台 - 抱抱出行	本项目旨在透过人工智能、大数据和机器学习技术研发一个预约无障碍交通工具的流动应用程序，以协助长者及残疾人士预约可供轮椅上落的的士、福祉车和复康巴士等。	\$3,387,108.00	此项目已推出手机应用程序，协助长者及残疾人士预约轮椅的士、福祉车及复康巴士等无障碍交通工具，以提升长者及残疾人士的出行便捷性。
6	运用广义线性模型及机器学习开发一套分析车辆使用、驾驶行为与交通意外之间关联性的系统	本项目旨在开发一套系统分析车辆使用、驾驶行为与交通意外之间的关联性。系统会透过车载信息系统收集数据，并透过广义线性模型及机器学习进行数据分析。	\$11,254,796.94	此系统已应用于的士。系统透过分析车辆使用、驾驶行为与交通意外之间的关联性，为司机提供改善建议，有效提升整体的行车安全。
7	香港电车先进智能运输管理系统及人工智能优化项目	本项目旨在开发及实施一套基于无线射频辨识技术及人工智能优化器的智能电车管理系统，并辅以地理围栏程序，提示司机注意行驶速度。	\$2,597,760.50	此系统已应用于香港电车日常营运上，提升管理效率，实现智能调度。同时，地理围栏有效提升整体驾驶安全。
8	开发智能咪表系统，提升的士司机驾驶便捷性及乘客出行体验	本项目旨在开发智能咪表平台，以提供自动付款、实时的士司机身份验证、路旁截车热点分析等。	\$9,602,315.46	此智能咪表已应用于的士，透过整合智能咪表及所研发的系统，实现自动付款，令截车及支付流程更顺畅，提升乘客乘车的体验。

	项目名称	项目概要	获批资助金额	相关的实际应用
9	智慧小巴2.0	本项目旨在开发3项与公共小型巴士有关的科技元素，包括动态限速机制、乘客点算系统以及智能小巴士站。	\$1,183,205.97	此系统已应用于私人住宅接驳服务，实时为住客提供座位信息，提升屋苑交通的运作效率，以及便利乘客规划行程。
10	开发一套便利视障人士出行的人工智能计算机视觉解决方案	本项目旨在开发人工智能计算机视觉技术，并透过专门设计的手机应用程序和智能眼镜以识别障碍物、巴士站和巴士，便利视障人士出行和提高道路使用的安全，从而鼓励视障人士更常使用公共交通工具。	\$1,514,000.00	此项目所研发的智能眼镜已经分派予部份视障人士及寄放在视障人士中心供有需要人士借用，有效提升视障人士出行安全和便利。
11	开发新一代交通事故风险管理解决方案	本项目旨在研发一套交通事故风险管理解决方案，包括新一代高级驾驶辅助系统、电子数据纪录系统、超速警报系统、警报按钮系统、车辆故障预测系统及驾驶行为和车队管理监测系统。	\$13,440,750.00	此交通事故风险管理解决方案已应用于小巴及旅游巴士。系统提供风险热图及分析司机驾驶行为，为车队管理公司提供全面的风险参考数据，有效提升车队监管效率及整体行车安全。
12	智能云的士咪表系统	该项目旨在开发香港首个的士营运数据统计及分析平台。平台将透过远程搜集计程表数据，分析的士的营运情况。司机数据库和行车纪录将被上传到云端平台，为的士车队管理公司及的士车主提供全面的司机驾驶行为和风险参考。	\$10,634,000.00	此智能咪表已应用于的士。系统透过远程收集及分析行车数据和收费信息等，为车主及车队管理公司提供全面的参考数据，有效提升车队管理及调配效率。

管制人员的答复

(问题编号：0883)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署表示将为中九龙绕道全线通车时实施「易通行」进行准备工作。请告知本会：

- 一、针对中九龙绕道的「易通行」系统，其设备采购、安装及测试的预算总开支为何；
- 二、预计中九龙绕道通车并实施「易通行」后，每日可处理及分流多少车流量；
- 三、当局会否配合「易通行」的数据收集，探讨对中九龙绕道及周边道路实施不同时段的收费调节机制？

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

- 一、于中九龙绕道实施「易通行」，包括采购、安装及测试相关设备的预算开支为7,860万元(按付款当日价格计算)。
- 二、当中九龙绕道全线开通并实施8元隧道费后，我们估计平日全日双向车流量约77 000架次，预计可分流约20%的九龙东西向主要道路(如龙翔道、加士居道天桥、观塘绕道等)车流。
- 三、实施分时段收费的主要目的，是透过不同时段不同收费，在繁忙时段收取较高费用，以遏抑和分散过量交通，并鼓励驾驶人士改变出行习惯，在繁忙时段以外出行，减少繁忙时段的挤塞情况。

就中九龙绕道而言，预计隧道的设计容车量能应付开通初期繁忙时段的车流量，故此，我们于中九龙绕道采用适用于所有车辆的全日固定收费。

当中九龙绕道全线开通后，运输署将透过「易通行」及道路监测系统，持续收集绕道和周边道路的车流数据，并会密切监察交通情况，适时检视分流效果和收费安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0531)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(2)的工作包括为司机及驾驶教师安排笔试及路试。就此，政府可否告知本会：

- (a) 在2025年，运输署驾驶事务组在各驾驶考试中心举行各类驾驶考试的次数及合格人数分别为何；
- (b) 在2025年，「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」输入劳工在(i)小巴及(ii)巴士驾驶考试中，应考人次、合格次数、合格率(按应考次数列出)分别为何；
- (c) 过去3年及预计到2026年年尾，各类驾驶考试「尾期」的轮候日数变化分别为何(按月列出)；
- (d) 过去3年，在设有重考生「快期」预约服务的各类驾驶考试中，每月申请人数及中签人数分别为何；及
- (e) 在2025-26年度及预计在2026-27年度，运输署一级考牌主任、二级考牌主任及驾驶事务组其他人员的编制，薪酬、运作及设备开支分别为何？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

- (a) 运输署举办各类型车辆的驾驶考试，其中笔试(甲部试)及的士笔试在长沙湾政府合署的笔试中心进行，路试则在驾驶考试中心进行。2025年各类驾驶考试的应考人次和及格人次见下表。个别驾驶考试中心在2025年进行的驾驶考试次数分项见附表一。运输署没有就个别驾驶考试中心的及格人次作统计。

驾驶考试类别	2025年应考人次	2025年及格人次
(i) 笔试(甲部试)	50 074	43 327
(ii) 私家车(合并试)	33 989	11 280
(iii) 私家车(乙部试)	3 051	2 454
(iv) 私家车(丙部试)	27 048	15 879
(v) 电单车(乙部试)	5 687	4 198
(vi) 电单车(丙部试)	10 498	4 846
(vii) 轻型货车(合并试)	31 145	8 914
(viii) 轻型货车(乙部试)	2 443	2 018
(ix) 轻型货车(丙部试)	32 122	17 266
(x) 的士笔试	13 816	8 009
(xi) 中型货车	6 987	2 371
(xii) 小巴	1 001	353
(xiii) 巴士	4 365	1 543
(xiv) 重型货车	3 400	792
(xv) 挂接车辆	1 921	616

- (b) 在2025年，「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」下输入劳工在小巴及巴士驾驶考试中，(i)应考人次、(ii)及格人数、(iii)首次考试及格司机人数及比例；(iv)第二次考试及格司机人数及比例及(v)第三次或以上考试及格司机人数及比例分别如下：

	小巴驾驶考试	巴士驾驶考试
(i) 应考人次	659	532
(ii) 及格人数	287	261
(iii) 首次考试及格人数 (占总及格人数比例) ((iii) / (ii))	89 (31.0%)	112 (42.9%)
(iv) 第二次考试及格人数 (占总及格人数比例) ((iv) / (ii))	92 (32.1%)	89 (34.1%)
(v) 第三次或以上考试及格人数 (占总及格人数比例) ((v) / (ii))	106 (36.9%)	60 (23.0%)

- (c) 过去3年各类驾驶考试「尾期」(即候试名单之末的考期)每月的平均轮候日数及按月变化载于附表二。整体而言，私家车合并试及轻型货车合并试的轮候时间均由2023年1月的约12个月缩减至2025年12月的约5个月。

由于路试轮候时间会因不同车辆 / 考试部分的需求，排期时的实际情况等因素而受到影响，运输署没有按月估算2026年平均轮候日数的变化。运输署会继续密切监察情况，尽可能安排资源及采取可行措施缩短路试轮候时间。

(d) 为善用因考生申请驾驶考试延期或临时取消考期而腾出的考期空缺(俗称「快期」), 运输署设立了重考生快期预约服务。由2023年3月28日起, 重考生可登记参加重考生快期抽签, 快期空缺以计算机抽签方式分配。由抽签安排开始实施至2025年12月, 各类驾驶考试快期总申请人次及中签并已拣选考期人次表列如下。整体而言, 中签并已拣选考期的人次比率由2023年4月的28%增至2025年12月的73%。

月份	总申请人次	中签并已拣选考期人次
2023年3月	6 215	321
2023年4月	11 852	3 294
2023年5月	15 652	3 471
2023年6月	15 464	3 133
2023年7月	14 875	2 427
2023年8月	19 026	3 003
2023年9月	18 298	2 272
2023年10月	17 841	2 645
2023年11月	16 901	4 736
2023年12月	14 061	3 689
2024年1月	14 810	4 616
2024年2月	11 661	3 941
2024年3月	11 458	4 305
2024年4月	10 952	4 660
2024年5月	10 843	4 138
2024年6月	9 850	4 426
2024年7月	11 143	4 318
2024年8月	10 035	4 833
2024年9月	9 304	4 082
2024年10月	9 573	5 003
2024年11月	8 354	4 092
2024年12月	8 897	3 773
2025年1月	7 774	3 849
2025年2月	8 436	4 166
2025年3月	8 131	3 386
2025年4月	7 854	4 441
2025年5月	6 870	4 222
2025年6月	7 361	4 447
2025年7月	6 851	4 751
2025年8月	5 748	3 593
2025年9月	6 017	3 201
2025年10月	6 140	3 516
2025年11月	5 148	3 997
2025年12月	5 105	3 734

(e) 在2025-26年度，运输署驾驶事务组编制共有19名一级考牌主任、65名二级考牌主任及72名其他职系人员。按薪级中点估计的年薪值计算，员工开支约为7,745万元。

在2026-27年度，运输署驾驶事务组一级考牌主任及二级考牌主任的编制维持不变，分别为19及65名，而其他职系人员的编制减少至71名。按薪级中点估计的年薪值计算，员工开支约为7,720万元。

驾驶事务组的运作及设备所涉开支已纳入运输署整体拨款内，因此未能分项列出。

2025年各驾驶考试中心进行的驾驶考试次数

驾驶考试 中心名称	私家车 (合并试)	私家车 (乙部 试)	私家 车(丙 部试)	轻型 货车 (合并 试)	轻型货 车(乙 部试)	轻型 货车 (丙部 试)	电单车 (乙部 试)	电单车 (丙部试)	中型 货车	小 巴	巴士	重型 货车	挂接 车辆
(I)香港区													
跑马地	4 773	213	3 737	不适用									
扫杆埔	不适用			2 967	61	3 421	不适用	1 553	不适用				
常安	不适用								1 855	176	1 448	不适用	
新 港 驾 驶 学 院	2 908	132	2 610	1871	41	2 342	1 030	962	不适用				
(II)九龙区													
忠义街	5 792	不适用	2 830	2 204	不适用	1 225	不适用						
天光道	不适用			7 557	不适用	4 195	不适用	4 604	不适用				
油塘	不适用		2 099	5 393	不适用	4 644	不适用						
培正道	7 035	1	4 075	9	2	2	不适用						
白云街	不适用					3 722	不适用						
新 观 塘 驾 驶学院	不适用	1 651	不适用		1 699		1 549	不适用					
(III)新界区													
永孝街	1 452	889	2 212	2 989	539	4 648	不适用						
荃湾	不适用								3 927	702	1 744	3 400	不适 用
石 荫	3 496	不适用	2 968	不适用									
源 安	不适用												1 533

驾驶考试 中心名称	私家车 (合并试)	私家车 (乙部 试)	私家 车(丙 部试)	轻型 货车 (合并 试)	轻型货 车(乙 部试)	轻型 货车 (丙部 试)	电单车 (乙部 试)	电单车 (丙部试)	中型 货车	小 巴	巴士	重型 货车	挂接 车辆
货 柜 码 头 南 路	不适用												127
香 港 驾 驶 学院(沙田)	5 767	111	4 129	4 876	58	4 467	1 778	1 678	455	123	493	不适用	
香 港 驾 驶 学院(元朗)	2 763	54	2 376	3 277	41	3 445	1 330	1 701	750	不 适 用	680	不 适 用	261
安 佳 驾 驶 学院*	3	不适用	12	2	2	11	不适用						

*安佳驾驶学院驾驶考试中心于2025年11月14日起开始运作

2023年至2025年各类驾驶考试「尾期」每月的平均轮候日数及按月变化

2023年												
考试类别	平均轮候日数(较上月变化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
笔试 (甲部试)	40 (0)	43 (+3)	41 (-2)	41 (0)	41 (0)	44 (+3)	44 (0)	42 (-2)	40 (-2)	40 (0)	41 (+1)	41 (0)
私家车 (合并试)	363 (+2)	356 (-7)	352 (-4)	347 (-5)	339 (-8)	328 (-11)	317 (-11)	310 (-7)	301 (-9)	290 (-11)	278 (-12)	275 (-3)
私家车 (乙部试)	93 (-14)	89 (-4)	89 (0)	84 (-5)	88 (+4)	89 (+1)	95 (+6)	96 (+1)	103 (+7)	102 (-1)	93 (-9)	83 (-10)
私家车 (丙部试)	348 (-5)	342 (-6)	335 (-7)	317 (-18)	306 (-11)	298 (-8)	286 (-12)	279 (-7)	274 (-5)	257 (-17)	243 (-14)	227 (-16)
电单车 (丙部试)	238 (-6)	237 (-1)	234 (-3)	226 (-8)	223 (-3)	220 (-3)	216 (-4)	216 (0)	213 (-3)	210 (-3)	210 (0)	202 (-8)
轻型货车 (合并试)	367 (+2)	363 (-4)	358 (-5)	351 (-7)	342 (-9)	331 (-11)	320 (-11)	311 (-9)	303 (-8)	292 (-11)	284 (-8)	280 (-4)
轻型货车 (乙部试)	97 (-12)	98 (+1)	92 (-6)	86 (-6)	86 (0)	87 (+1)	88 (+1)	98 (+10)	95 (-3)	99 (+4)	96 (-3)	89 (-7)
轻型货车 (丙部试)	347 (-3)	341 (-6)	334 (-7)	313 (-21)	298 (-15)	284 (-14)	273 (-11)	267 (-6)	260 (-7)	252 (-8)	239 (-13)	223 (-16)
中型货车	100 (-4)	102 (+2)	100 (-2)	93 (-7)	89 (-4)	85 (-4)	83 (-2)	84 (+1)	78 (-6)	78 (0)	77 (-1)	73 (-4)
小巴	71 (-17)	57 (-14)	81 (+24)	68 (-13)	49 (-19)	61 (+12)	44 (-17)	41 (-3)	67 (+26)	59 (-8)	48 (-11)	31 (-17)
巴士	97 (-4)	94 (-3)	99 (+5)	87 (-12)	79 (-8)	78 (-1)	79 (+1)	82 (+3)	76 (-6)	76 (0)	75 (-1)	69 (-6)
的士笔试	43 (-2)	44 (+1)	47 (+3)	43 (-4)	42 (-1)	45 (+3)	43 (-2)	47 (+4)	45 (-2)	43 (-2)	44 (+1)	44 (0)

2023年												
考试类别	平均轮候日数(较上月变化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
重型货车	100 (-9)	97 (-3)	90 (-7)	80 (-10)	72 (-8)	74 (+2)	78 (+4)	76 (-2)	75 (-1)	73 (-2)	68 (-5)	67 (-1)
挂接车辆	94 (-13)	94 (0)	93 (-1)	82 (-11)	89 (+7)	90 (+1)	92 (+2)	92 (0)	93 (+1)	79 (-14)	67 (-12)	77 (+10)

2024年												
考试类别	平均轮候日数(较上月变化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
笔试 (甲部试)	40 (-1)	39 (-1)	42 (+3)	38 (-4)	39 (+1)	41 (+2)	42 (+1)	43 (+1)	40 (-3)	37 (-3)	44 (+7)	44 (0)
私家车 (合并试)	270 (-5)	259 (-11)	252 (-7)	243 (-9)	237 (-6)	227 (-10)	220 (-7)	212 (-8)	211 (-1)	210 (-1)	204 (-6)	197 (-7)
私家车 (乙部试)	95 (+12)	86 (-9)	90 (+4)	87 (-3)	90 (+3)	83 (-7)	79 (-4)	79 (0)	80 (+1)	87 (+7)	87 (0)	79 (-8)
私家车 (丙部试)	214 (-13)	205 (-9)	194 (-11)	186 (-8)	179 (-7)	173 (-6)	165 (-8)	162 (-3)	156 (-6)	156 (0)	168 (+12)	179 (+11)
电单车 (丙部试)	200 (-2)	198 (-2)	191 (-7)	186 (-5)	180 (-6)	175 (-5)	168 (-7)	161 (-7)	147 (-14)	155 (+8)	150 (-5)	149 (-1)
轻型货车 (合并试)	276 (-4)	265 (-11)	256 (-9)	249 (-7)	242 (-7)	230 (-12)	221 (-9)	211 (-10)	211 (0)	209 (-2)	202 (-7)	192 (-10)
轻型货车 (乙部试)	89 (0)	94 (+5)	77 (-17)	71 (-6)	85 (+14)	82 (-3)	82 (0)	80 (-2)	82 (+2)	86 (+4)	84 (-2)	77 (-7)
轻型货车 (丙部试)	216 (-7)	199 (-17)	201 (+2)	190 (-11)	184 (-6)	178 (-6)	166 (-12)	163 (-3)	161 (-2)	151 (-10)	160 (+9)	172 (+12)
中型货车	74 (+1)	68 (-6)	60 (-8)	56 (-4)	59 (+3)	62 (+3)	50 (-12)	57 (+7)	58 (+1)	62 (+4)	62 (0)	59 (-3)
小巴	41 (+10)	77 (+36)	54 (-23)	49 (-5)	62 (+13)	52 (-10)	64 (+12)	59 (-5)	58 (-1)	61 (+3)	52 (-9)	50 (-2)
巴士	66 (-3)	59 (-7)	55 (-4)	53 (-2)	59 (+6)	50 (-9)	55 (+5)	56 (+1)	63 (+7)	63 (0)	60 (-3)	55 (-5)
的士笔试	43 (-1)	47 (+4)	45 (-2)	45 (0)	46 (+1)	46 (0)	44 (-2)	42 (-2)	49 (+7)	44 (-5)	43 (-1)	44 (+1)
重型货车	70 (+3)	61 (-9)	52 (-9)	51 (-1)	49 (-2)	51 (+2)	47 (-4)	54 (+7)	49 (-5)	46 (-3)	48 (+2)	48 (0)

2024年												
考试类别	平均轮候日数(较上月变化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
挂接车辆	79 (+2)	67 (-12)	61 (-6)	68 (+7)	69 (+1)	70 (+1)	63 (-7)	66 (+3)	59 (-7)	68 (+9)	81 (+13)	60 (-21)

2025年												
考试类别	平均轮候日数(较上月变化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
笔试 (甲部试)	42 (-2)	39 (-3)	40 (+1)	40 (0)	40 (0)	40 (0)	37 (-3)	39 (+2)	40 (+1)	37 (-3)	38 (+1)	38 (0)
私家车 (合并试)	205 (+8)	203 (-2)	197 (-6)	189 (-8)	180 (-9)	174 (-6)	178 (+4)	172 (-6)	172 (0)	169 (-3)	168 (-1)	161 (-7)
私家车 (乙部试)	66 (-13)	72 (+6)	65 (-7)	72 (+7)	60 (-12)	58 (-2)	64 (+6)	65 (+1)	68 (+3)	62 (-6)	61 (-1)	61 (0)
私家车 (丙部试)	186 (+7)	191 (+5)	200 (+9)	193 (-7)	177 (-16)	165 (-12)	151 (-14)	139 (-12)	133 (-6)	130 (-3)	126 (-4)	113 (-13)
电单车 (丙部试)	144 (-5)	142 (-2)	137 (-5)	131 (-6)	130 (-1)	128 (-2)	121 (-7)	122 (+1)	122 (0)	115 (-7)	113 (-2)	109 (-4)
轻型货车 (合并试)	194 (+2)	192 (-2)	188 (-4)	183 (-5)	182 (-1)	176 (-6)	178 (+2)	169 (-9)	169 (0)	166 (-3)	163 (-3)	158 (-5)
轻型货车 (乙部试)	67 (-10)	70 (+3)	64 (-6)	72 (+8)	57 (-15)	60 (+3)	66 (+6)	60 (-6)	62 (+2)	66 (+4)	58 (-8)	61 (+3)
轻型货车 (丙部试)	178 (+6)	186 (+8)	189 (+3)	177 (-12)	162 (-15)	148 (-14)	135 (-13)	124 (-11)	115 (-9)	117 (+2)	117 (0)	106 (-11)
中型货车	49 (-10)	55 (+6)	62 (+7)	58 (-4)	52 (-6)	49 (-3)	52 (+3)	54 (+2)	51 (-3)	48 (-3)	46 (-2)	40 (-6)
小巴	47 (-3)	40 (-7)	38 (-2)	42 (+4)	38 (-4)	37 (-1)	41 (+4)	33 (-8)	36 (+3)	34 (-2)	29 (-5)	36 (+7)
巴士	48 (-7)	57 (+9)	56 (-1)	53 (-3)	43 (-10)	41 (-2)	41 (0)	47 (+6)	44 (-3)	40 (-4)	45 (+5)	41 (-4)
的士笔试	46 (+2)	45 (-1)	47 (+2)	47 (0)	46 (-1)	45 (-1)	46 (+1)	44 (-2)	42 (-2)	42 (0)	48 (+6)	48 (0)
重型货车	40 (-8)	38 (-2)	44 (+6)	42 (-2)	45 (+3)	39 (-6)	36 (-3)	39 (+3)	31 (-8)	31 (0)	36 (+5)	33 (-3)

2025年												
考试类别	平均轮候日数(较上月变化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
挂接车辆	60 (0)	63 (+3)	66 (+3)	68 (+2)	61 (-7)	62 (+1)	55 (-7)	60 (+5)	51 (-9)	70 (+19)	56 (-14)	50 (-6)

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0533)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就商用车司机有关数据，政府可否告知本会：

- (a) 过去3年，持有各类商用车辆驾驶执照的人数为何(按(i)车种(的士、小巴、巴士、中型货车、重型货车、特别用途车辆)及(ii)年龄组别(21-29岁、30-39岁、40-49岁、50-59岁、60-64岁、65-69岁、70-74岁、75-79岁、80岁或以上)列出；下同)；
- (b) 过去3年，新领取各类商用车辆驾驶执照的人数(按车种及年龄组别列出)；
- (c) 过去3年，持有各类商用车辆驾驶执照人士涉及的交通意外数目及意外率(按车种及年龄组别列出)；
- (d) 有否统计过去3年，以驾驶各类商用车的为工作的司机数目；如有，详情为何(按车种及年龄组别列出)；如否，原因为何，及会否作出调查，以协助当局及业界作出人力资源规划，避免过度输入外劳；及
- (e) 过去3年及预计在2026年，运输署「至FIT安全驾驶大行动」为商用车司机提供的免费健康检查名额及开支为何；因应商用车司机普遍老化，以及署方建议强制65岁或以上商用车司机每年验身一次方可续牌，署方会否考虑扩大免费验身名额；如会，详情为何，及预计每年涉及多少额外开支；如否，原因为何？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

现行法例没有订明「商用车辆」的释义。就驾驶执照的分类而言，题述的驾驶执照类别(即的士、私家小巴及公共小巴、私家巴士及公共巴士、中型货车、重型货车以及特别用途车辆)一般会被视为「商用车辆」。

- (a) 过去3年，按商用车辆类别及年龄组别划分的有效正式驾驶执照持有人数目载于附表一。
- (b) 过去3年，按商用车辆类别及年龄组别划分的新申领正式驾驶执照人数载于附表二。
- (c) 过去3年，按商用车辆类别及年龄组别划分的交通意外驾驶者数字和驾驶者交通意外率载于附表三。
- (d) 因应推行「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」(计划)，政府于2023年曾经进行公共交通人力资源研究，其中本港公共小巴 / 客车行业的从业人手的数量载于下表：

司机类别	从业人手数量
公共小巴	6 290
本地客车司机	7 380
跨境直通巴士司机	
总数	13 670

运输署没有备存公共小巴及客车司机年龄的数据。

运输署一直透过在计划下成立包括劳资双方代表的持份者咨询小组，与运输业界保持联系，了解劳资双方对计划的意见，并参考相关意见，适时检讨计划。

至于其他类型商用车，运输署会继续留意业界的需求及意见，适时作出跟进。

- (e) 运输署「至FIT安全驾驶大行动」的免费「商用车司机健康检查」(免费「检查」)旨在鼓励商用车司机定期接受基本身体检查，以及早了解和跟进自己的身体状况。每位合资格的商用车司机可于1年内登记运输署提供的免费「检查」1次。过去3年约有9 000参与人次，涉及开支约530万元。

今年运输署会继续透过电台、社交媒体及网页等宣传，鼓励商用车司机保持正确驾驶态度，多加关注个人健康，以及踊跃参加免费「检查」。

上述免费「检查」为鼓励性质，任何年龄的商用车司机均可参与，而「检查」亦只涉及较为基本的身体检查项目，而非针对适宜驾驶车辆与否所作的体格评估，因此，有关检查报告并不能取代年长司机申领

驾驶执照时需提交的体格证明。当运输署日后推行提高商用车司机的体格证明要求时，会透过宣传邀请更多医生提供年长司机的健康评估服务，藉此引入市场力量令相关服务收费更具竞争力。运输署亦会设立「医生名单」，公布提供相关服务的医生数据，方便司机按个人需要选择合适的医生进行体格评估。

按商用车辆类别及年龄组别划分的正式驾驶执照持有人数目

(i) 截至2023年年底

商用车辆类别	年龄组别								
	21-29岁	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-64岁	65-69岁	70-74岁	75-79岁	80岁或以上
的士	2 778	10 343	21 596	44 575	47 508	46 153	23 710	8 302	1 919
私家小巴	2 112	8 778	27 669	45 836	34 633	32 768	16 660	6 926	1 940
公共小巴	1 427	6 776	24 918	43 109	33 373	31 828	16 026	6 662	1 856
私家巴士	2 109	8 709	26 992	39 474	24 896	22 098	10 415	3 779	785
公共巴士	1 687	8 183	26 449	39 061	24 789	22 011	10 371	3 783	869
中型货车	2 648	12 945	32 387	48 261	33 509	30 694	15 844	6 113	1 521
重型货车	951	4 951	13 220	19 467	14 466	17 983	12 490	5 478	1 442
特别用途车辆	238	1 509	4 099	5 039	2 976	2 317	971	241	31

(ii) 截至2024年年底

商用车辆类别	年龄组别								
	21-29岁	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-64岁	65-69岁	70-74岁	75-79岁	80岁或以上
的士	3 424	11 832	22 568	41 585	45 495	48 372	24 814	9 785	2 155
私家小巴	2 091	8 452	26 886	44 361	33 615	34 317	17 568	7 855	2 111
公共小巴	1 445	6 338	23 700	41 398	32 352	33 303	16 940	7 528	2 029
私家巴士	2 077	8 318	25 994	39 019	24 691	23 402	11 188	4 455	919
公共巴士	1 621	7 649	25 303	38 478	24 563	23 312	11 148	4 444	988
中型货车	2 637	12 567	31 392	46 588	32 732	32 240	16 717	7 040	1 684
重型货车	928	4 820	12 881	18 682	13 841	17 730	12 653	6 181	1 577
特别用途车辆	226	1 459	3 984	5 096	3 031	2 561	1 076	308	41

(iii) 截至2025年年底

商用车辆类别	年龄组别								
	21-29岁	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-64岁	65-69岁	70-74岁	75-79岁	80岁或以上
的士	3 925	13 075	23 779	39 185	42 372	50 089	25 413	11 622	2 388
私家小巴	2 125	8 103	26 114	42 696	32 172	35 555	18 116	8 856	2 314
公共小巴	1 480	6 003	22 636	39 514	30 886	34 483	17 504	8 500	2 227
私家巴士	2 106	7 954	25 157	38 287	24 162	24 515	11 748	5 220	1 054
公共巴士	1 602	7 156	24 301	37 626	24 010	24 421	11 701	5 198	1 115
中型货车	2 605	12 226	30 800	44 858	31 410	33 606	17 185	8 135	1 884
重型货车	893	4 671	12 713	17 884	13 313	17 243	12 391	6 998	1 747
特别用途车辆	205	1 416	3 824	5 080	3 068	2 778	1 174	396	51

注：每人持有的驾驶执照可有多于一个车辆类别的批注

按商用车辆类别及年龄组别划分的新申领正式驾驶执照人数

(i) 截至2023年年底

商用车辆类别	年龄组别								
	21-29岁	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-64岁	65-69岁	70-74岁	75-79岁	80岁或以上
的士	1 067	1 959	1 838	1 160	287	83	15	1	0
私家小巴	537	674	748	436	68	15	1	0	0
公共小巴	433	524	556	374	58	13	2	0	0
私家巴士	537	672	742	418	59	12	0	0	0
公共巴士	429	509	574	348	44	9	1	0	0
中型货车	789	1 117	860	327	37	2	0	0	0
重型货车	332	480	426	146	15	1	0	0	0
特别用途车辆	60	160	169	155	81	53	6	0	0

(ii) 截至2024年年底

商用车辆类别	年龄组别								
	21-29岁	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-64岁	65-69岁	70-74岁	75-79岁	80岁或以上
的士	1 331	2 416	2 278	1 462	410	149	19	2	1
私家小巴	465	761	1 435	713	87	10	0	0	0
公共小巴	340	576	898	551	82	12	1	0	0
私家巴士	454	670	1 098	541	75	6	0	0	0
公共巴士	349	544	934	448	65	8	0	0	0
中型货车	717	1 090	832	337	34	2	0	0	0
重型货车	242	474	448	147	10	1	0	0	0
特别用途车辆	74	186	262	259	111	60	16	2	0

(iii) 截至2025年年底

商用车辆类别	年龄组别								
	21-29岁	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-64岁	65-69岁	70-74岁	75-79岁	80岁或以上
的士	1 371	2 244	2 068	1 419	458	150	31	1	0
私家小巴	528	713	1 142	606	87	23	2	0	0
公共小巴	380	560	797	480	82	25	2	0	0
私家巴士	520	658	954	537	63	9	1	0	0
公共巴士	390	522	800	455	53	8	1	0	0
中型货车	692	1 083	947	339	25	3	1	0	0
重型货车	233	431	517	183	10	2	1	0	0
特别用途车辆	61	162	175	179	78	35	7	1	0

附表三

按商用车辆类别及年龄组别划分的交通意外驾驶者数字

年份	年龄组别	商用车辆类别							
		的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	私家巴士	中型货车	重型货车	特别用途车辆
2023	21 - 29	150	1	0	139	0	34	16	8
	30 - 39	450	3	5	239	3	133	34	21
	40 - 49	794	48	9	504	7	201	50	25
	50 - 59	1 283	147	19	669	8	200	82	14
	60 - 64	989	163	15	305	8	140	44	11
	65 - 69	890	188	18	95	3	67	19	8
	70 - 74	491	137	10	20	1	22	10	5
	75 - 79	108	71	2	4	0	3	2	0
	≥ 80	27	9	1	0	0	0	0	0
2024	21 - 29	199	1	1	172	3	42	19	6
	30 - 39	595	14	0	290	1	152	42	18
	40 - 49	897	52	16	562	7	258	70	18
	50 - 59	1 253	129	24	770	13	251	74	26
	60 - 64	1 081	186	22	361	5	122	56	12
	65 - 69	941	217	19	137	2	84	33	7
	70 - 74	483	175	19	27	0	24	10	1
	75 - 79	142	91	3	9	0	4	5	0
	≥ 80	26	16	0	1	0	0	0	0
2025*	21 - 29	208	5	1	183	1	44	14	8
	30 - 39	554	15	1	266	4	152	51	18
	40 - 49	854	80	9	477	5	201	73	19
	50 - 59	1 023	133	18	742	14	255	96	19
	60 - 64	865	136	20	295	6	121	48	19
	65 - 69	779	177	21	152	2	86	30	10
	70 - 74	490	156	13	25	0	21	5	4
	75 - 79	178	84	3	4	0	1	4	1
	≥ 80	33	19	0	0	0	2	0	0

注：*临时数字

按年龄组别及商用车辆类别划分的驾驶者交通意外率（以每千名驾驶执照持有人计）[^]

年份	年龄组别	商用车辆类别							
		的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	私家巴士	中型货车	重型货车	特别用途车辆
2023	21 - 29	59.3	0.4	0.0	32.2	0.0	9.1	6.3	33.3
	30 - 39	45.2	0.3	0.5	17.1	0.3	8.6	4.3	13.1
	40 - 49	37.3	1.8	0.3	14.7	0.2	5.8	3.1	6.0
	50 - 59	27.3	3.2	0.4	14.0	0.2	4.0	3.8	2.8
	60 - 64	20.4	4.8	0.4	10.3	0.3	4.1	2.9	3.7
	65 - 69	20.0	6.1	0.6	3.7	0.1	2.3	1.1	3.7
	70 - 74	21.4	8.9	0.6	1.7	0.1	1.4	0.8	5.5
	75 - 79	14.5	11.5	0.3	1.0	0.0	0.5	0.4	0.0
	≥ 80	15.2	5.2	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2024	21 - 29	64.1	0.4	0.3	41.3	0.9	11.7	8.5	24.4
	30 - 39	52.7	1.7	0.0	22.1	0.1	10.5	5.8	12.2
	40 - 49	40.6	2.0	0.6	16.9	0.2	7.6	4.5	4.5
	50 - 59	28.9	3.0	0.5	16.4	0.3	5.2	3.6	5.1
	60 - 64	23.1	5.6	0.6	12.4	0.2	3.7	3.9	4.0
	65 - 69	20.0	6.6	0.6	5.0	0.1	2.7	1.8	2.9
	70 - 74	19.9	10.7	1.1	2.1	0.0	1.5	0.8	1.0
	75 - 79	16.1	13.1	0.4	2.0	0.0	0.6	0.9	0.0
	≥ 80	13.1	8.4	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2025*	21 - 29	56.4	2.2	0.4	45.2	0.3	12.7	6.7	37.9
	30 - 39	44.3	2.0	0.1	21.4	0.4	11.0	7.6	12.5
	40 - 49	37.0	3.2	0.3	14.9	0.2	6.2	4.9	4.9
	50 - 59	25.3	3.2	0.4	16.1	0.4	5.5	4.9	3.7
	60 - 64	19.5	4.2	0.6	10.3	0.2	3.7	3.5	6.2
	65 - 69	15.9	5.2	0.6	5.3	0.1	2.6	1.7	3.8
	70 - 74	19.5	9.0	0.7	1.8	0.0	1.2	0.4	3.5
	75 - 79	16.8	10.6	0.4	0.7	0.0	0.1	0.6	2.9
	≥ 80	14.7	8.9	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0

注：^ 驾驶者涉及意外率是指每千名同一年龄组别的商用车辆类别驾驶执照持有人(以该年年中截算的驾驶资格)计涉及交通意外的该类驾驶者人数。表列数字是根据各商用车辆类别不同「年龄组别」的驾驶执照持有人(并非实际从事司机职业)的人数计算。各年龄组别之间实际从事相应商用车辆类别司机人数的比例会有所不同，故不同「年龄组别」商用车辆驾驶者涉及的意外率未必能直接比较。

* 临时数字

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0535)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(2)2026-27年度需要特别注意的事项中提到，将继续进一步优化「港车北上」的运作。就此，政府可否告知本会：

- (a) 自「港车北上」实施以来，每月的(i)登记抽签申请、(ii)发出封闭道路许可证、(iii)预约出行、(iv)按预约时间到达关口的出行、(v)在预约时间后才到达关口的出行、(vi)申请取消已预约的出行及(vii)未申请取消出行而又未到达关口的个案，数目分别为何；
- (b) 自「港车北上」实施以来及预计在2026-27年度，运输署处理「港车北上」牌证申请的人手编制，薪酬、设备及运作开支分别为何；
- (c) 在2025-26年度及预计在2026-27年度，运输署(或外判公司)支持「港车北上网上服务系统」的人手编制、薪酬开支及系统维护开支分别为何；及
- (d) 特区政府有否与广东省政府商讨在一个港深陆路口岸开放「港车北上」；如有，方案及落实时间表为何；如否，原因为何？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

- (a) 粤港两地政府一直密切留意「港车北上」的实施情况，持续推行优化措施为申请人提供更佳便利，包括运输署由2025年9月1日起推行优化措施，让「港车北上」计划下的车辆逢星期二及三(指定日子除外)无需预约经港珠澳大桥出行前往广东省。

自「港车北上」实施以来，每月登记抽签申请数目和获签发许可证 / 电子批准信数目载于附件一。每月预约出行及取消预约的数目载于附件二，当中已反映逢星期二及三无需预约措施实施后的数字。运输署并无按月份备存问题要求的其他数据。

- (b) 处理「港车北上」牌证申请的工作主要由运输署现有人员执行，相关开支及人手编制已纳入运输署的整体拨款与编制内，并没有分项数字。为提升处理「港车北上」申请的能力及效率，运输署在2023-24年度起开设外判人员职位；截至2025-26年度，相关外判人员职位的总开支约为770万元。在2026-27年度，相关预算开支约为360万元。
- (c) 「港车北上网上服务系统」的工作主要由运输署现有人员执行，人手编制已纳入运输署的整体编制内，并没有分项数字。在2025-26年度，用于系统优化、提升及外判的维护开支约为150万元。在2026-27年度，预计系统维护及提升所涉及的开支约为180万元。
- (d) 特区政府一直就「港车北上」与内地相关单位保持紧密沟通，适时推行优化措施，为市民提供更佳便利的出行体验。有关「港车北上」伸延至一个港深陆路口岸的意见，粤、港政府早前已同意参考「港车北上」在大桥的实施经验，积极研究适时延伸至一个深圳与香港的陆路口岸，让香港私家车可以穿梭粤东粤西。

「港车北上」登记抽签数目及
运输署签发封闭道路通行证 / 电子批准信数目

月份 ¹	登记抽签以申请参加 「港车北上」数目 ²	签发封闭道路 通行证 / 电子批 准信 ³ 数目
2023年5月 ⁴	17 261	不适用 ⁴
2023年6月 ⁴	24 795	474
2023年7月	19 099	3 615
2023年8月	14 788	5 169
2023年9月	15 136	6 037
2023年10月	7 311	8 428
2023年11月	7 795	7 740
2023年12月	7 709	5 957
2024年1月	8 012	6 836
2024年2月	5 544	5 983
2024年3月	12 253	5 696
2024年4月	7 468	6 063
2024年5月	7 196	5 897
2024年6月	6 832	5 602
2024年7月	6 359	7 986
2024年8月	10 478	7 687
2024年9月	8 648	7 285
2024年10月	11 195	8 983
2024年11月	13 148	7 754
2024年12月	13 957	7 428
2025年1月	18 181	9 161
2025年2月	8 874	7 820
2025年3月	6 409	9 095
2025年4月	5 298	8 500
2025年5月	5 790	7 319
2025年6月	6 964	8 248
2025年7月	6 089	9 838
2025年8月	4 942	8 798
2025年9月	4 673	8 726
2025年10月	5 611	10 073
2025年11月	5 734	10 054
2025年12月	7 873	10 902
2026年1月	6 279	9 964
2026年2月	4 559	8 324

- 注1: 以抽签日期计算。
- 注2: 由于部分登记人曾参与多于一轮的抽签，同一登记人的登记抽签次数会悉数计算在内。
- 注3: 由2025年10月13日起，获批准参与「港车北上」的车辆已无需申请封闭道路通行证(下称「许可证」)，运输署会向成功申请人发出电子批准信以确认其参与资格。
- 注4: 运输署由2023年5月29日起接受「港车北上」登记，并由2023年6月起签发许可证，让成功申请人可由2023年7月1日起出行经港珠澳大桥前往广东省。

「港车北上」每月预约出行相关的数字

月份	预约出行数目 [#]	取消预约数目
2023年7月	3 713	621
2023年8月	9 864	883
2023年9月	16 743	2 233
2023年10月	26 049	1 972
2023年11月	32 575	1 822
2023年12月	49 382	5 282
2024年1月	41 539	2 518
2024年2月	54 529	7 287
2024年3月	60 448	6 301
2024年4月	54 959	6 439
2024年5月	61 661	6 827
2024年6月	65 364	7 924
2024年7月	60 682	5 378
2024年8月	72 954	5 562
2024年9月	57 105	5 963
2024年10月	72 262	7 664
2024年11月	64 323	5 040
2024年12月	70 827	8 816
2025年1月	81 568	10 536
2025年2月	60 659	5 813
2025年3月	71 066	5 109
2025年4月	87 210	11 578
2025年5月	87 254	11 368
2025年6月	73 836	7 176
2025年7月	75 864	8 584
2025年8月	90 122	8 036
2025年9月 [*]	52 861	6 428
2025年10月 [*]	84 831	11 858
2025年11月 [*]	58 281	6 690
2025年12月 [*]	63 361	17 080
2026年1月 [*]	65 022	10 519
2026年2月 [*]	88 000	21 330

[#] 不包括已取消的预约。

^{*} 由2025年9月1日起，逢星期二及三(指定日子除外)，「港车北上」计划下的车辆无须预约，可经港珠澳大桥出行前往广东省。因此，在该月起的预约数字不应与之前月份的数字作直接比较。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0544)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(4)的2025-26年度原来预算为15.215亿元，修订预算为14.658亿元，较原来减少0.557亿元，减幅为3.7%；而2026-27年度预算则为16.789亿元，较2025-26年度修订预算增加2.131亿元，增幅为14.5%。署方解释称，「主要由于更换隧道和管制区的机器、车辆及设备的现金流量需求增加，以及运作开支所需的拨款增加」。就此，政府可否告知本会：

- (a) 上述机器、车辆及设备为何，用在哪些隧道 / 管制区；
- (b) 今明两年度的预算较原来出现明显波动，原因为何；
- (c) 在2025-26年度及预计在2026-27年度，署方就监管政府隧道、桥梁管理的人手编制，薪酬、运作及设备开支分别为何；
- (d) 过去3个年度及预计在2026-27年度，署方就批出各条政府隧道、桥梁管理合约开支分别为何；署方是否知悉承建商在合约内拟安排的人手编制、薪酬开支及薪酬调整机制为何；及
- (e) 过去3年，各条政府隧道、桥梁的每月车流量分别为何(按车种列出)？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

(a)及(b)

运输署纲领(4)的财政拨款包括非经营账目及运作开支。非经营账目主要涉及采购及更换运输基础设施的机器、车辆及设备的开支，而运作开支则主要涉及委聘营办商管理、营运和维修各项政府运输基础设施的支出。

纲领(4)下2025-26年度的修订开支为14.658亿元，较2025-26年度原来预算的15.215亿元减少0.557亿元，主要是非经营账目下采购项目的进度及实际情况有所调整，及部份项目经公开招标后的合约价格较预算为低。而2026-27年度预算为16.789亿元，较2025-26年度修订预算增加2.131亿元，主要由于非经营账目内已开展的隧道及管制区机器、车辆及设备更换工程在2026-27年度的整体现金流量需求按工程的实际进度的开支较2025-26年度增加，以及建议开立5个新项目，即非经营账目分目603中项目8AE「更换青马管制区的数据采集及中央监控系统」、8AF「更换西区海底隧道的中央监察及控制系统」、8AG「更换青马管制区的高压、低压及发电机供电系统」、8AH「更换将军澳隧道的照明系统」及8AJ「更换及优化青马管制区下层维修信道的保安系统」。此外，2026-27年度的运作开支拨款增加主要由于支付管理、营运及维修中九龙绕道(油麻地段)承办商的管理费的全年开支所需的拨款增加。

由于非经营账目开支每年所需的现金流量会因应项目的数量、性质、规模及进度每年作出调整，因此各年度的现金流量难以作直接比较。

- (c) 运输署负责监管23条政府隧道、青马管制区及青沙管制区，以及监察由私人机构建造和营运的愉景湾隧道的日常运作。在2025-26年度及预计在2026-27年度，处理上述事宜包括有2名总运输主任、5名高级运输主任、6名一级运输主任、4名二级运输主任、4名高级运输监督、8名一级运输监督和14名二级运输监督。按薪级中点估计的年薪值计算员工开支约为3,155万元。

监管政府隧道及桥梁管理的运作及设备所涉开支已纳入运输署整体拨款，涉及的开支预算没有详细分项。

- (d) 在过去3个财政年度及预计在2026-27年度各政府行车隧道及管制区的开支载列于附件一。

运输署已在各政府行车隧道及管制区管理、营运及维修合约规定最低人手编制。承办商所涉及的薪酬开支已包括在支付承办商的管理费内，并没有详细分项。

- (e) 过去3年(即2023年至2025年)，各条政府隧道及桥梁，按车种划分的每月车流量，载列于附件二。

**2022-23至2024-25年度及预计2026-27年度
各政府行车隧道及管制区的营运开支**

收费隧道 / 管制区 ^{1,4}	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)	2024-25 (百万元)	2026-27 预计 (百万元)
海底隧道	158	199	196	216
东区海底隧道	179	228	240	243
西区海底隧道 ²	不适用	241	328	有待招标结果 ⁵
大老山隧道	143	167	175	208
香港仔隧道	97	125	134	有待招标结果 ⁵
塞拉利昂隧道	91	136	121	133
城门隧道	125	152	135	136
八号干线	342	391	372	382
大榄隧道 ³	不适用	不适用	不适用	291

注1： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注2： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

注3： 大榄隧道于2025年5月31日移交政府管理。

注4： 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日开始营运。中九龙绕道的收费安排会于整条中九龙绕道(包括九龙湾段)全线通车时开始实施(所有车辆全日划一收取八元)，其营运开支预期将由2027-28年度开始记入政府收费隧道经营账目。

注5： 由于营运开支包括有关隧道的管理、营运及维修承办商的管理费，而相关管理、营运及维修合约将于2026-27年度届满并须进行公开招标，2026-27年度的管理费取决于招标结果，因此现时未能提供预计营运开支数字。

非收费隧道 / 管制区 ⁶	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)	2024-25 (百万元)	2026-27 预计 (百万元)
屯门—赤鱗角隧道	73	79	81	89
将军澳隧道 ⁷	35	31	44	52

非收费隧道 / 管制区 ⁶	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)	2024-25 (百万元)	2026-27 预计 (百万元)
将军澳—蓝田隧道 ⁷	19	62	62	90
中环及湾仔绕道隧道	148	148	152	171
龙山隧道	61	57	57	64
长山隧道	19	25	26	29
机场隧道	26	26	26	28
观景山隧道	55	55	58	60
启德隧道	54	54	49	50
青屿干线	139	142	147	158

注6： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道及青屿干线在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注7： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

政府隧道及桥梁按车种分类的每月车流量(百万双向架次)

收费隧道	年份	私家车及电单车 ¹	的士	其他商用车	每月车流量 ³
香港仔隧道 ²	2023	1.28		0.55	1.83
	2024	1.02	0.38	0.44	1.85
	2025	1.03	0.36	0.43	1.81
海底隧道	2023	1.75	0.56	0.86	3.17
	2024	1.74	0.55	0.55	2.84
	2025	1.80	0.52	0.49	2.81
东区海底隧道	2023	1.42	0.42	0.40	2.24
	2024	1.27	0.37	0.41	2.06
	2025	1.29	0.34	0.40	2.03
西区海底隧道	2023	1.11	0.55	0.42	2.07
	2024	1.57	0.66	0.69	2.92
	2025	1.76	0.62	0.71	3.10
塞拉利昂隧道 ²	2023	2.00		0.64	2.63
	2024	1.61	0.42	0.57	2.60
	2025	1.60	0.39	0.52	2.52
大老山隧道 ²	2023	1.33		0.43	1.76
	2024	1.05	0.23	0.45	1.73
	2025	1.06	0.22	0.46	1.73
城门隧道 ²	2023	1.03		0.48	1.51
	2024	0.76	0.24	0.49	1.48
	2025	0.77	0.22	0.48	1.47
尖山隧道及沙田岭隧道 ²	2023	1.26		0.55	1.81
	2024	1.03	0.30	0.60	1.93
	2025	1.07	0.28	0.58	1.93
大榄隧道	2023	0.66	0.15	0.50	1.30
	2024	0.64	0.14	0.49	1.27
	2025	0.86	0.14	0.55	1.54
中九龙绕道 ⁴	2023	不适用			
	2024				
	2025	0.57			

非收费隧道及桥梁 ⁵	年份	每月车流量 ³
将军澳隧道	2023	2.46
	2024	2.55
	2025	2.56
屯门—赤鱗角隧道	2023	0.91
	2024	1.11
	2025	1.15
将军澳—蓝田隧道	2023	0.77
	2024	0.83
	2025	0.85

非收费隧道及桥梁 ⁵	年份	每月车流量 ³
中环及湾仔绕道隧道	2023	1.40
	2024	1.56
	2025	1.48
龙山隧道	2023	0.61
	2024	0.70
	2025	0.77
长青隧道	2023	2.29
	2024	2.28
	2025	2.53
南湾隧道	2023	1.69
	2024	1.93
	2025	1.90
启德隧道	2023	1.73
	2024	1.93
	2025	1.83
长山隧道	2023	0.25
	2024	0.36
	2025	0.43
观景山隧道	2023	0.21
	2024	0.38
	2025	0.42
机杨隧道	2023	0.09
	2024	0.13
	2025	0.15
汀九桥	2023	2.82
	2024	2.84
	2025	2.95
昂船洲大桥	2023	1.73
	2024	1.94
	2025	1.91
青屿干线	2023	2.42
	2024	2.78
	2025	2.90

注1: 「电单车」包括机动三轮车。

注2: 相关隧道的2023年交通数据没有按个别车种分类。

注3: 有关数据包括星期六、日及公众假期。由于四舍五入关系，表内个别数字之和可能不等于其总数。

注4: 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日启用。因此，其2025年的每月车流量只根据2025年12月21日至2025年12月31日期间的数据计算，数据并没有按车种分类。

中九龙绕道的收费安排会于整条中九龙绕道(包括九龙湾段)全线通车时开始实施。

注5: 非收费隧道及桥梁没有按车种分类的交通数据。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0956)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局在纲领(2)2026-27年度需要特别留意的事项中，提到将继续监督商用车泊车顾问研究所载有关响应预期泊车需求的建议，以及《运输策略蓝图》所载建议的实施情况。就此，政府可否告知本会：

- (a) 过去3年及预计在2026年，各类商用车(按的士、小巴、巴士、中型货车、重型货车、特别用途车辆列出，下同)的新登记数量及总数量分别为何；
- (b) 过去3年及预计在2026年，各类商用车路边泊车位及室内泊车位的新增数量及总数量分别为何(按区议会分区列出)；
- (c) 过去3年，针对各类商用车违例泊车发出的定额罚款通知书数量为何；
- (d) 《运输策略蓝图》提出长远提供超过6 000个货车泊车位，以期做到「商用车辆夜有所泊」；该等泊车位的分布为何(按区议会分区、地点、计划提供的泊位数量列出)；
- (e) 局方曾表示，将推进短期措施，例如善用天桥底、开放政府物业、鼓励学校开放校舍等，以增加商用车夜间泊车位的供应；有否估计在未来3年，能够透过上述措施增加多少各类商用车车位；及
- (f) 局方有何措施，确保收回短期租约商用车停车场后，车辆仍能在邻近用地停泊？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

(a) 过去3年及截至2026年2月，各类商用车辆(的士、小巴、巴士、中型货车、重型货车、特别用途车辆)的首次登记数目及总数表列如下：

车辆类别	首次登记车辆数目			
	2023年	2024年	2025年	2026年 (截至2月)
的士	952	971	1 804	226
小巴	197	255	147	33
巴士	639	428	528	73
中型货车	1 191	758	841	75
重型货车	596	541	383	40
特别用途车辆	93	81	82	19
总数	3 668	3 034	3 785	466

(b) 过去3年18区按商用车辆类别划分的路旁及停车场泊车位新增数目及总数分别载于附件1及附件2。

(c) 过去3年，针对各类商用车违例泊车发出的定额罚款通知书数量如下：

车辆类型	违例泊车定额罚款通知书数目		
	2023 年	2024 年	2025 年
货车	875 438	768 055	614 005
的士	83 025	74 898	60 942
公共巴士 ^注	53 187	50 711	45 235
公共小巴	7 715	6 144	4 316
其他车辆 ^注	15 675	13 341	9 765

注： 根据警务处备存的违例泊车定额罚款通知书资料，公共巴士包括专营巴士及非专营公共巴士；其他车辆包括私家巴士、私家小巴、特别用途车辆及拖车。

(d) 正如《运输策略蓝图》所述，为优先满足商用车辆的泊车需求，政府会推出一系列具体措施，包括在北部都会区洪水桥 / 厦村等新发展区的规划中，为工业及现代物流用途项目(例如洪水桥物流圈、多层现代产业大楼等)配置相应的商用车辆泊车设施；在新发展区推行商用车辆夜间路旁泊车位专项计划，在合适路段预先设置夜间路旁商用车辆泊车位；在物流业较集中的地区推展公众停车场项目时，优先提供更多商用车辆泊车位。随着更多停车场项目相继落实，预计长远可提供超过6 000个货车泊车位。由于上述措施的相关发展项目仍处于规划阶段，现阶段未有具体泊车位的地点及数目等资料。政府会继续按实际需要规划，务求供应到位。

- (e) 政府预计于2025及2026年两年内，全港新增泊车位将超过12 000个，涵盖私家车和商用车辆，当中包括将于2026年内完成增设逾220个咪表位，以及至少100个路旁夜间商用车辆泊车位。此外，在未来两年出租的短期租约停车场除提供约600个泊车位外，亦会在合适的停车场订明最少须提供的商用车辆泊车位数目。运输署及各相关部门正按目标积极推展措施。

此外，首三个按照一地多用原则推展的公众停车场已启用^注，合共提供140个商用车辆泊车位。随着更多公众停车场项目相继落成，包括在2026至2027年间完工的四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场、重建的元朗大球场，以及观塘综合发展项目等，合共将提供约70个商用车辆泊车位。连同其他发展项目，以及持续进行的短、中期泊位措施，未来一年商用车辆泊车位的新供应将进一步增加。运输署会继续加大力度，聚焦车位较短缺的地区，在可行情况下提供更多路旁泊车位，并会继续在合适的短期租约停车场订明须最少提供的商用车辆泊车位数目。

注：包括上水嘉富坊公众停车场、将军澳百胜角路公众停车场及将军澳政府合署公众停车场。

- (f) 如有短期租约停车场被收回作长远发展用途，在规划相关发展项目时，运输署会要求项目倡议人检视发展项目对泊车位供求的影响，并采取适当的短期缓解措施，包括另觅地点或在相关发展项目提供适量公众泊车位，来补足相应的泊车位数目。

过去3年18区按商用车辆类别划分
路旁泊车位的总数及新增数目^注

地区	截至 每年12月	泊车位总数		新增泊车位数目	
		货车	旅游巴士 / 巴士	货车	旅游巴士 / 巴士
中西区	2025年	202	11	0	0
	2024年	202	11	1	0
	2023年	193	11	0	1
湾仔	2025年	24	43	0	0
	2024年	25	53	1	1
	2023年	24	48	0	2
东区	2025年	101	66	0	2
	2024年	101	65	1	1
	2023年	91	75	0	1
南区	2025年	51	85	0	0
	2024年	51	85	0	0
	2023年	50	85	0	0
油尖旺	2025年	369	141	2	0
	2024年	369	141	1	2
	2023年	363	138	1	9
深水埗	2025年	219	10	1	0
	2024年	220	12	1	1
	2023年	229	9	1	0
九龙城	2025年	157	154	2	3
	2024年	143	160	0	1
	2023年	143	134	2	0
黄大仙	2025年	133	0	2	0
	2024年	129	0	0	0
	2023年	129	0	0	0
观塘	2025年	134	56	14	4
	2024年	120	53	1	4
	2023年	115	42	1	3
荃湾	2025年	67	31	2	0
	2024年	69	31	2	1
	2023年	63	31	0	0
屯门	2025年	338	113	3	0
	2024年	329	113	0	0
	2023年	330	113	0	0

地区	截至 每年12月	泊车位总数		新增泊车位数目	
		货车	旅游巴士 / 巴士	货车	旅游巴士 / 巴士
元朗	2025年	445	78	25	0
	2024年	419	110	1	0
	2023 年	427	114	2	1
北区	2025 年	354	29	1	0
	2024 年	365	32	1	3
	2023 年	359	27	1	0
大埔	2025 年	339	86	1	0
	2024 年	352	86	0	1
	2023 年	359	84	5	2
西贡	2025 年	319	159	0	0
	2024 年	316	146	11	2
	2023 年	305	155	1	1
沙田	2025 年	338	61	1	2
	2024 年	337	67	0	0
	2023 年	335	64	0	0
葵青	2025 年	376	31	1	10
	2024 年	360	21	0	1
	2023 年	353	21	0	0
离岛	2025 年	67	78	0	0
	2024 年	67	78	0	0
	2023 年	55	75	0	0
总计	2025 年	4 033	1 232	55	21
	2024 年	3 974	1 264	21	18
	2023 年	3 923	1 226	14	20

注：现时全港约有 370 个预留作特别公共服务用途的路旁泊车位；的士及私家小巴均使用私家车路旁泊车位，因此没有专用路旁泊车位的分类。

过去3年18区按商用车辆类别划分
停车场泊车位的总数及新增数目^註

地区	截至每年 12 月	泊车位总数		新增泊车位数目	
		货车	旅游巴士 / 巴士	货车	旅游巴士 / 巴士
中西区	2025 年	828	73	0	0
	2024 年	864	72	0	0
	2023 年	811	71	0	0
湾仔	2025 年	318	101	0	0
	2024 年	489	101	0	0
	2023 年	313	108	0	0
东区	2025 年	1 766	192	0	0
	2024 年	1 749	214	0	8
	2023 年	1 735	260	0	0
南区	2025 年	1 087	198	0	0
	2024 年	1 071	189	0	0
	2023 年	1 074	187	0	0
油尖旺	2025 年	947	106	0	0
	2024 年	953	104	0	6
	2023 年	1 027	121	0	20
深水埗	2025 年	2 901	418	9	0
	2024 年	2 995	412	0	0
	2023 年	3 080	420	0	0
九龙城	2025 年	1 251	99	7	0
	2024 年	1 306	109	74	0
	2023 年	1 224	161	104	0
黄大仙	2025 年	1 147	90	0	0
	2024 年	1 169	91	0	0
	2023 年	1 150	89	0	0
观塘	2025 年	3 519	81	0	3
	2024 年	3 564	69	136	0
	2023 年	3 407	81	0	0
荃湾	2025 年	1 989	369	0	1
	2024 年	2 035	378	0	0
	2023 年	2 081	366	0	0
屯门	2025 年	2 215	139	0	0
	2024 年	2 226	139	47	0
	2023 年	2 217	139	0	0

地区	截至每年 12 月	泊车位总数		新增泊车位数目	
		货车	旅游巴士 / 巴士	货车	旅游巴士 / 巴士
元朗	2025 年	1 586	323	16	0
	2024 年	1 732	324	173	0
	2023 年	1 636	333	40	0
北区	2025 年	1 283	87	151	0
	2024 年	1 152	87	6	0
	2023 年	1 386	87	111	0
大埔	2025 年	861	87	65	0
	2024 年	821	66	1	0
	2023 年	849	69	0	0
西贡	2025 年	1 354	226	132	41
	2024 年	1 249	197	5	0
	2023 年	1 149	214	0	0
沙田	2025 年	2 342	134	60	0
	2024 年	2 386	134	0	0
	2023 年	2 489	132	69	0
葵青	2025 年	9 669	360	244	32
	2024 年	9 207	193	1 044	0
	2023 年	10 222	408	91	0
离岛	2025 年	941	213	0	0
	2024 年	941	213	0	0
	2023 年	950	193	0	0
总计	2025 年	36 004	3 296	684	77
	2024 年	35 909	3 092	1 486	14
	2023 年	36 800	3 439	415	20

注：上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

的士一般可使用私家车泊车位；而专营巴士、公共小巴、私家小巴、特别用途车辆和政府车辆大多应停泊在车厂、公共交通总站内的巴士站，以及车站的泊车位，其泊车位并没有计算在内。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0958)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(1)2026-27年度需要特别留意的事项中，提到将继续执行「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」。就此，政府可否告知本会：

- (a) 在2025-26年度及预计在2026-27年度，运输署就该计划下审批申请的人手编制，薪酬、运作及设备开支分别为何；
- (b) 自该计划推行以来，在(i)公共小巴及(ii)客车行业，每一阶段申请的申请公司数量、路线、申请输入的劳工配额数量、获批输入的劳工配额数量分别为何；
- (c) 在(i)公共小巴及(ii)客车行业获批输入的劳工中，通过驾驶考试而得以投入服务(请按考试次数列出)，及由于未能通过考试或其他原因而被雇主辞退的数字分别为何；
- (d) 承上题，署方是否知悉申请学习驾驶执照及考试的费用是由雇主还是输入劳工承担；当局有否就此提供资助计划，如有，原因及资助额度为何；
- (e) 自该计划推行以来，当局有否备存输入劳工报称权益受到剥削、职安健未能得到保障等投诉数字；如有，详情为何；如无，原因为何；
- (f) 自该计划推行以来，当局有无调查本地司机的薪酬、就业机会、失业 / 开工不足情况有何变化；如有，详情为何；如无，原因为何；及
- (g) 自该计划推行以来，(i)因违反申请须知或其他法例 / 指引而被发出警诫信、撤销已批出配额及暂时禁止申请的雇主数目分别为何；(ii)涉及的警诫信数量、被撤销配额数量及禁止申请的最长时期分别为何？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

- (a) 2025-26 年度及预计在 2026-27 年度，执行「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」(计划)涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。
- (b) 政府分别在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透过两轮申请共批出 900 个公共小巴及 800 个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。两轮申请的详情载于附表一。
- (c) 截至 2026 年 2 月底，已通过本地驾驶考试、投入服务及提早终止合约的输入司机数字载于附表二。运输署没有备存输入司机因不同原因而被终止合约的分项数字。
- (d) 雇主须与输入司机签订「标准雇佣合约」，并按合约规定免费为其提供公共巴士或公共小巴驾驶考试前的相关驾驶实习训练和司机职前课程，进而考取及申领相关车辆类别的正式驾驶执照，以获取资格从事「标准雇佣合约」所指定的工作。所有考试及申领驾驶执照的相关费用须由雇主全数支付，不能扣减雇员的工资。
- (e) 自计划推行至今，运输署共收到 5 宗与本地客车及跨境直通巴士司机类别相关的投诉个案，主要涉及指控雇主员工收取回佣、雇主未有按合约标准提供合适住宿及未有支付超时工作酬劳等。运输署已按既定程序在收到投诉个案后，转介劳工处跟进。
- (f) 公共小巴及客车行业长期面对司机短缺问题。政府一直通过在计划下成立包括劳资双方代表的持份者咨询小组与相关运输业界及劳工代表保持沟通，密切监察计划的实施情况。同时，运输署持续透过日常监察，了解个别路线的营运及人手安排。政府会继续密切留意本地劳工市场及人力情况的变化，并持续检视计划的实施情况及评估行业的人手需求。
- (g) 政府一直多管齐下，包括制订「标准雇佣合约」(标准合约)、巡查、执法及教育推广，致力保障输入劳工的权益和福利。雇主如违反相关劳工或入境法例条文、计划或标准合约的规定，政府会按情况考虑向有关雇主作出行政制裁，包括拒绝审理根据计划输入司机的申请及撤销所获得的输入司机批准。自计划推行至今，没有需要实施行政制裁的个案。

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业

第一轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	申请配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	68 (涉及 68 个路线组别)	547	59	461
本地客车司机	32 (涉及 6 个服务批注) ^{注(1)}	689	23	262
跨境直通巴士司机	18 (涉及使用 6 个道路过境口岸/管制站的路线)	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

第二轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	申请配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	82 (涉及 82 个路线组别)	842	82	467
本地客车司机	31 (涉及 6 个服务批注) ^{注(1)}	394	27	228
跨境直通巴士司机	16 (涉及使用 6 个道路过境口岸/管制站的路线)	237	16	154
总数	129	1 473	125	849 ^{注(2)}

注：

- (1) 6 个服务批注包括(i)游览服务、(ii)酒店服务、(iii)学生服务、(iv)雇员服务、(v)居民服务及(vi)合约式出租服务。
- (2) 包括 118 个于第一轮申请批出而未有使用的配额，已拨至第二轮作分配。

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业
已通过本地驾驶考试、投入服务及终止合约的输入司机
按司机类别划分的分项数字
(截至 2026 年 2 月底)

司机类别	通过本地驾驶考试的 输入司机 ^{注(1)}		已投入服务的 输入司机 数目	合约已提早 终止的输入 司机数目
	考试次数	司机人数		
公共小巴司机	一次	335	862	149
	两次	314		
	三次	146		
	四次	83		
	五次或以上	35		
	小计	913		
本地客车司机	一次	165	365	64
	两次	110		
	三次	41		
	四次	27		
	五次或以上	17		
	小计	360		
跨境直通巴士司机	一次	223	370	63
	两次	107		
	三次	43		
	四次	10		
	五次或以上	0		
	小计	383		
总人数		1 656	1 597 ^{注(2)}	276

注：

- (1) 由于部份司机因不同原因而提早终止合约，获批配额可用作输入替补司机，通过本地驾驶考试的总人数包括替补司机。
- (2) 通过本地驾驶考试的输入司机在进行路线训练后会陆续投入服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0959)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(2)2026-27年度需要特别注意的事项中提到，将继续支持推行「粤车南下」。就此，政府可否告知本会：

- (a) 运输署是否从广东省政府方面知悉，自「粤车南下」实施以来，每月的(i)登记抽签申请、(ii)发出封闭道路许可证、(iii)预约出行、(iv)按预约时间到达关口的出行、(v)在预约时间后才到达关口的出行、(vi)申请取消已预约的出行及(vii)未申请取消出行而又未到达关口的个案，数目分别为何；
- (b) 预计在2026-27年度，署方就处理「粤车南下」香港牌证申请的人手编制，薪酬、设备及运作开支分别为何；
- (c) 署方指「粤车南下」车辆须符合本港验车标准，但据报有粤车车窗透光率不及本港登记车辆，引起有意见质疑标准执行不一；除车窗透光率外，本地车辆与粤车是否有其他方面适用不同技术标准；如是，法律依据为何，及署方会否研究统一技术标准；如否，原因为何；
- (d) 鉴于据报有粤车司机被指在香港境内驾驶期间使用本港尚未批准使用的「整体组合式驾驶辅助系统」，署方会否向粤车车主 / 司机提供已获准及未获准在本港使用的驾驶辅助功能列表，以免其触犯有关法例；若粤车在港期间涉及违反法例，特区政府将如何确保有关车主 / 司机完成履行法律责任后才可离开香港；万一特区政府未及发出定额罚款通知书或进行拘捕，有关车主 / 司机已离开香港，特区政府与内地有关部门之间有何机制处理；
- (e) 署方或其他有关部门有否统计，「粤车南下」车辆的违例、意外数字及比率与「FU/FV」两地牌、「粤Z」两地牌及本地车辆相比有无显著差

异；若数据显示「粤车南下」车辆的违例、意外数字及比率显著高于其他车辆，署方或其他有关部门会否与广东省政府商讨推出措施增强「粤车南下」司机的安全意识；及

- (f) 现阶段署方有否就增加「粤车南下」进入市区配额制定时间表；如有，详情为何，及署方将如何评估来往热门地区和景点周边的潜在需求，确保道路容量、交通安全及泊车位供应不受过多影响？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

- (a) 「粤车南下」(入境市区部分) 由 2025 年 11 月起采用每月一轮的抽签形式为合资格车主分配受理名额，并由 12 月 9 日起接受合资格广东私家车提交申请。运输署在接获由内地部门转交的申请后会作出审批，并向成功申请人发出电子「国际通行证」(下称「许可证」)。获发许可证的粤车可预约经港珠澳大桥入境香港，每次留港最多三日。按现时规例，「粤车南下」车辆无须申请封闭道路通行证。

根据内地部门在「粤车南下信息管理服务系统」网页所公布的数据，内地部门自 2025 年 11 月起共进行了 4 轮抽签，各轮接获登记抽签数目分别约为 2 400、1 700、7 300 及 6 500 人次。

至于运输署每月接获内地转交的申请数目、发出许可证数目、预约出行车次及取消已预约的出行车次表列如下：

月份	运输署接获内地转交的申请数目	发出许可证数目	预约出行车次 ^{註(2)}	取消已预约的出行车次
2025年12月	1 829	634	192	15
2026年1月	1 499	1 531	801	113
2026年2月	905	1 390	1 492	224

注：

1. 视乎申请人安排验车及提交相关数据的进度，运输署未必能在接获的申请的同一个月份完成审批。
2. 不包括已取消的预约。

运输署并无备存问题要求的其他数据。

- (b) 在 2026-27 年度，处理「粤车南下」牌证申请的工作涉及的运输署人手及开支会纳入运输署的编制及整体拨款内，因此未能分项列出。为处理相关申请及提高效率，运输署需要开设外判人员职位，预计相关薪酬开支约 610 万。

- (c) 政府一直重视道路及车辆安全，就此运输署委任香港的营运商在广东省设立车辆查验中心，为「粤车南下」(入市区部份)的申请人进行车辆查验。现时，运输署委任了 13 间车辆查验中心于广州、珠海、江门和中山为粤车进行车辆查验。车辆查验中心的设施、日常运作，以及有关验车人员的资历及工作守则等，均须要符合运输署的要求及受到香港的营运商监督，而车辆查验工作亦根据《道路交通(车辆构造及保养)规例》(第 374A 章) 进行，检视车辆的车身结构、照明、軚盘、悬挂和制动系统等多个项目。对于在香港作短暂逗留的车辆，前挡风玻璃的透光度不可少于 70%，前座两侧窗玻璃透光度要求则没有要求。有关安排参考了其他地方和本港的情况和规定。运输署现正检视车窗玻璃透光度要求及其他先进汽车技术，目标是在确保道路安全的大前提下，让法规贴近科技发展。
- (d) 运输署一直有参考世界各地科技、相关法例等各方面的发展，适时检视本地的情况以更新相关法例。就各类辅助驾驶系统，运输署已就「整体组合式驾驶辅助系统」发出审批指引。有关系统在控制车辆行驶时，均需要考虑当地路面信息及交通规则，以确保道路安全。由于香港的交通标志、道路标记、交通灯号、以及交通规则与内地不同（例如内地的道路系统就是左边为快线、右边为慢线，香港则相反），「整体组合式驾驶辅助系统」必须经过运输署的审批，以确保系统的运作符合香港交通规则的要求。因此，未获运输署批准的「整体组合式驾驶辅助系统」，不可在香港道路上使用。

运输署发出了《跨境车辆—自动驾驶「整体组合式驾驶辅助系统」及「遥控泊车系统」须知》，以提醒粤车车主 / 司机不可在香港道路上使用未获运输署批准的「整体组合式驾驶辅助系统」。相关须知除了上载到运输署的网页以供参与粤车南下申请人阅读外，运输署亦要求在内地车辆查验中心，向设有「整体组合式驾驶辅助系统」的车辆而又成功通过验车的车主 / 司机派发相关指引，并透过查验车辆合格通知书提示有关车主 / 司机不可在香港境内启动「整体组合式驾驶辅助系统」。与此同时，运输署亦会向成功通过验车的申请人发出电邮作出同样的提醒。

- (e) 根据纪录，2025 年在香港涉及左軚车的交通意外率为 0.28%^(註 1,2)，相比香港整体车辆交通意外率(3.37%)^(註 1,2)为低，反映左軚车没有为香港道路安全构成明显的风险。然而，在推动「粤车南下」时，运输署持续透过不同渠道为「粤车南下」司机提供信息和进行宣传教育，包括在内地查验中心及社交媒体播放「香港驾驶须知」短片，介绍香港的交通规则、交通标志和道路标记，以及驾驶时需注意的事项；并透过宣传单张，进一步加强教育，提醒粤车司机注意内地与香港不同的道路设计、交通规则和设施，以确保道路和驾驶安全。

如发现粤车违反香港交通法例，警务处会按本地法律及程序处理。违例情况属零星个案，有关个案已获处理或正在跟进中。

粤港政府亦会视乎个案的具体情况，按「粤车南下」管理办法，采取适当措施，包括考虑暂停或取消有关车辆的参加资格。然而，在计划推出初期，有 4 辆进入市区的粤车在香港不符运输署的相关指引(如启动自动驾驶、非法改装)。运输署曾暂停有关车辆预约出行的资格，并要求有关车主修正有关情况，亦已就有关个案通知广东有关部门。

注：

1. 临时数字
2. 涉及意外率以年中领牌车辆数目计算

- (f) 「粤车南下」首阶段先开放予广州、珠海、中山和江门四个城市。入境市区部分以每日100个预约名额开展，整体运作有序畅顺。我们会继续做好入境市区部分总量管控、分流车辆和加强配套，并发放旅游泊车指南，方便南下旅客配搭自驾与公交，选择文化、体育、展览、购物及主题乐园行程路线，引导旅客至全港各区，而不会集中于个别地点。我们正累积实施经验和密切留意推展情况，包括口岸运作、附近道路交通情况、用家和市民适应程度，以及配套设施的提升状况等，与粤方持续检视和商讨有序增加名额，并计划于实施半年后逐步由现时四个广东省城市(即广州、珠海、中山和江门)推展至广东省其他城市，以稳健可控方式推进「粤车南下」。我们会适时公布有关安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0960)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(2)2026-27年度需要特别注意的事项中提到，将继续重整牌照服务的运作流程，包括安排更多网上服务及利用人工智能协助处理牌照申请。就此，政府可否告知本会：

- (a) 过去3个年度及预计在2026-27年度，运输署处理牌照申请的人手编制，薪酬、运作及设备开支分别如何；
- (b) 过去3个年度及预计在2026-27年度，署方经(i)各个牌照事务处柜位及(ii)网上处理各类牌照申请的人数分别为何(在驾驶执照有关申请中，请细分为学习驾驶执照、暂准驾驶执照、通过暂准驾驶期而申领正式驾驶执照、续领正式驾驶执照、经「免试签发」申领正式驾驶执照)；
- (c) 由于内地人才来港及「粤车南下」进入市区计划实施，导致「免试签发」的需求上升，一度衍生收费中介「排队党」在金钟运输署香港牌照事务处外轮候即日筹的情况；为解决此问题，署方将在今年3月16日起取消「电子即日筹」，柜位服务将全面改用网上预约；就此，署方开发预约系统的开支为何；该系统有无办法分辨进入系统进行预约者是否申请者本人；署方会否研究在牌照事务处现场分开亲身及代办申请队伍，优先处理亲身申请个案；
- (d) 长远而言，署方有否计划将「免试签发」申请流程全面电子化，取消柜位服务；如有，时间表为何，会否考虑及将如何确保申请人所提交证明文件的真确性；如否，原因为何；
- (e) 为解决网上预约「免试签发」服务也可能出现「排队」的问题，署方会否与广东省政府方面商讨优化「粤车南下」申请流程，例如研究为申请

人提供专属配额，授权内地验车机构向申请人收集数据传送予特区政府运输署，以代办有关手续；及

- (f) 运输及物流局在《运输策略蓝图》建议4「便利跨境车辆」中提到，「运输署正积极研究就粤港澳三地商用车辆驾驶执照互认的可行性，并将进一步与两地政府商讨相关细节，目标在2026年取得具体成果，以期于2027年落实有关安排」；此安排是否涉及扩大「免试签发」车辆类别适用范围及修改法例；由于三地商用车辆的分类、技术规格与考试内容均有差异，署方将如何评估外地商用车辆在本港行驶的安全性，以保障本港道路安全？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

- (a) 处理牌照申请的工作由运输署现有人员执行，其人手编制、薪酬、运作及设备开支已纳入运输署的整体编制及拨款内，没有分项数字。
- (b) 现时，运输署牌照事务处利用「车辆牌照及驾驶执照综合数据计算机系统」(计算机系统)处理各项驾驶执照及车辆牌照的申请。计算机系统将申请渠道分为「互联网」及「其他申请渠道」两类，当中「其他申请渠道」涵盖经服务柜位、投递箱及邮寄递交的处理事项宗数，并无进一步分项。根据以上条件分类，运输署过去3个年度接获的驾驶执照及车辆牌照相关处理事项宗数表列如下，预计2026-27年度整体处理牌照事项宗数与2025-26年度大致相若。

驾驶执照相关处理事项

	处理事项宗数		
	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年 1月底)
(1) 签发学习驾驶执照			
经服务柜位、投递箱及邮寄递交	93 829	75 410	45 356
经「互联网」递交	16 488	27 948	26 740
总数	110 317	103 358	72 096
(2) 签发暂准驾驶执照			
经服务柜位、投递箱及邮寄递交	42 004	37 225	24 226
经「互联网」递交	13 722	23 888	27 447
总数	55 726	61 113	51 673
(3) 新领正式驾驶执照			
经服务柜位、投递箱及邮寄递交	34 659	29 666	20 273
经「互联网」递交	5 668	18 764	24 800
总数	40 327	48 430	45 073

	处理事项宗数		
	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年 1月底)
(4) 续领正式驾驶执照			
经服务柜位、投递箱及邮寄递交	97 602	85 040	67 000
经「互联网」递交	49 559	63 456	62 384
总数	147 161	148 496	129 384
(5) 免试签发香港正式驾驶执照			
经服务柜位递交 ^(注)	71 023	73 455	75 370
总数	71 023	73 455	75 370
(6) 其他驾驶执照相关处理事项			
经服务柜位、投递箱及邮寄递交	665 490	561 124	394 887
经「互联网」递交	101 806	242 690	253 911
总数	767 296	803 814	648 798

注：申请人只可以经牌照事务处柜位递交免试签发香港正式驾驶执照申请。

车辆牌照相关处理事项

	处理事项宗数		
	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年 1月底)
经服务柜位、投递箱及邮寄递交	1 205 783	1 120 320	892 890
经「互联网」递交	130 276	187 331	225 185
总数	1 336 059	1 307 651	1 118 075

(c) 至 (e)

运输署由2026年3月16日起，全面推行网上预约免试签发香港正式驾驶执照(「免试签发」)柜位服务，同时扩展服务至全港4间牌照事务处，并增加预约名额四成至每个工作日550个。申请人或其委托的人士可按预约日期及时间到指定牌照事务处提交申请，节省排队轮候时间。经优化的网上预约系统采取「实名制」，申请人网上预约时须使用「智方便」账户登入或上载身份证明文件及驾驶执照，系统会透过人工智能初步审核申请人提交的数据，以核实身份。上述安排可进一步便利申请人，亦有助人流管理及更有效运用资源。开发优化预约系统的开支约为122万元。

运输署会密切留意新安排的推行情况，确保系统运作畅顺，并适时检视及推出优化措施。运输署亦会积极研究以人工智能技术处理「免试签发」申请，让申请人可于新网上平台上载文件供系统初步审批，然后按其预约时段前往牌照事务处核实文件正本，以确保文件的真确性，以及令申请过程顺畅快捷。

另外，「粤车南下」(入境市区部分)由2025年12月9日起接受合资格广东私家车申请。特区政府一直密切留意推行情况，并与内地相关单位保持紧密沟通，持续检视和商讨优化措施。

- (f) 现时「免试签发香港正式驾驶执照」的相关法例未涵盖商用车辆，为深化大湾区互联互通，促进三地交通联系，政府已于早前公布的《运输策略蓝图》中指出运输署正积极研究粤港澳三地商用车辆驾驶执照互认的可行性，并将进一步与两地政府商讨细节，争取于明年落实有关安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2422)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2025年6月起，「公共交通费用补贴计划」领取补贴的门坎已由每月交通费达400元以上提升至500元以上。就此，政府可否告知本会：

- (a) 2025-26年度的修订预算为20.964亿元，较原来预算的27.445亿元减少6.481亿元，减幅为23.6%；但2026-27年度的预算却为28.151亿元，较2025-26年度的修订预算增加7.187亿元，增幅为34.3%；今明年度的预算较原来出现明显波动，原因为何；
- (b) 在2025-26年度及预计在2026-27年度，(i)向市民直接发放的补贴款项、(ii)监管该计划的运输署人手编制及薪酬开支，及(iii)其他运作开支分别为何；
- (c) 在2025年及预计在2026年，使用八达通卡及AlipayHK领取补贴的平均每月人数分别为何；
- (d) 在2025年，该计划的(i)平均每月合资格交通费支出(按(1)400.1-500.0元、(2)500.1-600.0元、.....、(13)1,600.1-1,700.0元及(14)1,700.1元或以上列出)、(ii)平均每月受惠人数(按补贴金额(1)0.1-100.0元、(2)100.1-200.0元、(3)200.1-300.0元及(4)300.1-400.0元列出)及(iii)人均每月补贴金额分别为何；及
- (e) 2025-26年度政府财政预算案发表后，据报政府当时预计，提高领取补贴门坎后，平均每月受惠人数将由约200万人减至约190万人，为政府每年节省5.4亿元开支；然而，根据署方现时提供的数据，受惠人数减少了约22万人，而节省的支出则为6.481亿元，削减的幅度较预期明显，当中原因为何？

提问人：林伟江议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

- (a) 公共交通费用补贴计划(补贴计划)在2025-26财政年度的修订预算较原来预算低，主要原因是补贴金额开支较预期少，当中涉及的因素包括公共交通乘客人次较预期为低。

由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门槛由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。计及相关调整可减省的开支，补贴计划在2026-27财政年度的预算总开支仍较2025-26财政年度的修订预算增加约7.2亿元，主要是考虑到公共交通乘客人次增长及票价调整等因素。

- (b) 补贴计划在2025-26财政年度的修订预算为约20.96亿元，而在2026-27财政年度的预算总开支为约28.15亿元，其中分别约20.50亿元及约27.67亿元为受惠市民在计划下领取的补贴，占相关财政年度的预算总开支约98%，其余约2%为补贴计划的行政费用，政府会继续尽力减省补贴计划的行政费用。

补贴计划下的监管工作均由运输署现有人员执行，涉及的人手及开支没有详细分项。

- (c) 在补贴计划下，2025年的平均每月受惠人数约为176万人，其中透过八达通申领补贴的受惠人数约为174万人，而透过AlipayHK申领补贴的受惠人数约为2万人。2026年的预计平均每月受惠人数为180万人，我们没有按电子支付方式细分的预计数字。

(d)(i)

在补贴计划下，2025年的公共交通开支分布如下：

补贴计划下每月的公共交通开支金额	涉及的八达通 / AlipayHK账户 每月平均数量 (计至最接近的千位)
400.1元-500元	458 000
500.1元-600元	385 000
600.1元-700元	313 000
700.1元-800元	242 000
800.1元-900元	182 000
900.1元-1,000元	135 000
1,000.1元-1,100元	96 000
1,100.1元-1,200元	68 000
1,200.1元-1,300元	46 000
1,300.1元-1,400元	33 000
1,400.1元-1,500元	22 000
1,500.1元-1,600元	15 000
1,600.1元-1,700元	11 000

补贴计划下每月的公共交通开支金额	涉及的八达通 / AlipayHK账户 每月平均数量 (计至最接近的千位)
1,700.1元或以上	22 000

(d)(ii)

在补贴计划下，2025年按每月补贴金额划分的平均每月受惠人数如下：

每月补贴金额	平均每月受惠人数(千人)
0.1元-100.0元	1 033
100.1元-200.0元	475
200.1元-300.0元	173
300.1元或以上	83

(d)(iii)

在补贴计划下，2025年每月人均补贴金额为106元。

(e) 在调整补贴计划下的每月公共交通实际开支水平前，2025年1月至5月的每月平均补贴金额约为2亿1,700万元，每月平均受惠人数约为200万人；而在调整补贴计划后，2025年6月至2026年2月的每月平均补贴金额约为1亿6,200万元，每月平均受惠人数约为160万人。有关调整有效减省开支，让补贴计划保持财政可持续性，并同时保留政策原意，即为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。

补贴计划下的补贴金额与受惠人数会受市民的实际公共交通开支、公共交通乘客人次的变化，以及票价调整等多方面的因素影响，政府会继续密切监察补贴计划的运作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0362)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

此纲领在2026-27年度会净减少42个职位。就此，可否告知本会：

1. 减少职位的详情，包括：i)部门、ii)职系、iii)负责事项，以及iv)薪酬开支；
2. 此纲领2026-27年度需要特别留意的事项中提到，将继续重整牌照服务的运作流程，相关详情和进展为何，包括推出更多网上服务及利用人工智能所节省的人手编制和开支；及
3. 此纲领2026-27年度需要特别留意的事项中提到，将进一步优化「港车北上」的运作及支持推行「粤车南下」，当局有否评估，减少42个职位对推展上述两个计划的影响，以及能否维持此纲领下的服务表现准则？

提问人： 刘业强议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 在纲领(2)下2026-27年度净减少的42个职位包括1个系统分析 / 程序编制主任职系、1个行政主任职系，以及40个文书主任 / 文书助理职系的职位；职责主要是支持计算机系统的相关工作。该等职位涉及的按薪级中点估计的总年薪值约为1,490万元。
2. 运输署一直透过简化申请程序、推行电子牌照措施和应用人工智能等新技术，令工作提速提效，并配合政府的「精明规管」计划，响应市民对牌照服务持续增加的需求。运输署现时提供超过20项网上服务，让市民随时随地以手机或计算机，并透过「智方便」的数字签名及 / 或填表通功能提交牌证申请。

运输署在近年推出多项电子牌照新措施，包括优化车辆牌照、「牌证易」、「拍牌易」、「国际驾驶许可证」自助服务站、电子驾驶执照和电子国际通行证。优化车辆牌照后，网上续领车辆牌照的申请数量由2024年约15万宗大幅增加62%至2025年约25万宗；而在2025年9月推出的电子驾驶执照，在半年间至今已有约35万人使用。此外，运输署刚于2026年3月16日全面推行网上预约免试签发香港正式驾驶执照柜位服务，取消即日筹安排，以及将该服务扩展至全港4间牌照事务处，进一步便利申请人及更有效运用资源。

在2026-27年度，为配合数字政策办公室推出企业版的「智方便」平台「数码企业身份」，运输署会提升系统以支持企业在网上续领车辆牌照，以及推出申请私人驾驶教师考试的网上服务。我们会继续积极推广电子牌照服务，善用人工智能加快处理及审批牌照，省却使用柜位服务的需要和时间，调拨节省下来的人力资源，以满足与日俱增的牌照服务需求。

3. 在2026-27年度，政府将继续进一步优化「港车北上」的运作及支持推行「粤车南下」。在纲领(2)下净减少的职位不涉及该两个计划，相关服务不会受到影响。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0805)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就广深港高速铁路香港段的运作情况，政府可否告知本会：

- 一、 按短途站点及长途站点分别列出，过去三年高铁西九龙站每日平均乘客量及最高单日乘客量；
- 二、 自高铁香港段营运以来，九铁公司与港铁公司有否因客流量偏差而启动上下限调节机制；若有，详情为何；
- 三、 按固定内地站点分别列出，自计次票及定期票推出以来的累积购买人次，会否研究其他更具弹性的票务安排及提供更多折扣；若会，详情为何；若否，原因为何；
- 四、 会否考虑将「灵活行」进一步扩展至现时开通的所有短途站点，如广州、虎门和东莞等，提升乘客旅程的灵活性；若会，具体时间表为何；及
- 五、 鉴于往返香港西九龙站的直达站点已增至110个，较2018年的44个大增幅加，政府有否与港铁公司评估，现时站内设施是否足以应对客流量的持续增加，会否预留款项推展优化工程？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

- 一、 广深港高速铁路(高铁)香港段于2018年9月23日投入服务，截至2026年3月，香港西九龙站直达的内地站点已由通车时的44个增至目前的110个，其中短途目的地已由6个增至11个(注1)，长途目的地则由38个增至99个。根据香港铁路有限公司(港铁公司)于2023至2025年间的高铁

车票出售资料，来往香港西九龙站和短途站点和长途站点的每日平均乘客量及最高单日乘客量表列如下：

高铁列车服务	每日平均乘客量	最高单日乘客量(注2)
2023年		
短途服务	47 000	105 000
长途服务	10 000	25 000
2024年		
短途服务	60 000	108 000
长途服务	13 000	26 000
2025年		
短途服务	70 000	115 000
长途服务	15 000	33 000

注1： 通车时的6个短途目的地包括：福田、深圳北、光明城、虎门、庆盛(现更名为南沙北)和广州南；目前的11个短途目的地包括福田、深圳北、光明城、东莞南、常平、东莞、虎门、南沙北、广州新塘、广州南及广州东。

注2： 短途服务、长途服务的最高单日乘客量并不一定在同一日录得。

二、 按九广铁路公司(九铁公司)与香港铁路有限公司(港铁公司)就高铁香港段签订的《服务经营权补充协议》中的「乘客量上下限机制」(机制)，当高铁每年实际乘客量与预期乘客量的偏差在15%以上，九铁公司和港铁公司会就有关偏差摊分收益或分担风险。高铁香港段曾于2020年1月30日至2023年1月14日期间暂停服务，而九铁公司已按机制承担部分风险。

三及四、

除了陆续增加站点外，港铁公司亦积极与内地铁路单位探讨各项多元化的高铁列车服务和产品，便利旅客和满足他们不同的需要。港铁公司于2024年1月25日起为多次乘车往返香港西九龙站及一个固定内地短途站点的乘客推出跨境多程票，包括20次计次票及30日定期票，便利商务和通勤旅客。有关跨境多程票的销售数字属高铁营运的内部商业资料，政府未有备存有关数字。

此外，港铁公司分别于2023年8月14日和2024年3月18日推出往返香港西九龙站与福田站和深圳北站的「灵活行」安排，让旅客免费改乘同日来往两站的指定车次最多三次，此为一项崭新的票务安排，便利旅客弹性出行。我们知悉港铁公司会与内地相关单位，探讨在高铁香港段合适的短途站点引入电子客票「当日一次有效」安排的可行性，进一步提升高铁乘车的灵活性。特区政府与香港和内地的铁路单位会继续积极留意全国高铁网络的发展，适时优化高铁服务，为旅客提供更多元化的选择和服务。

五、 香港西九龙站的布局是根据工程规划时，内地与香港的铁路发展蓝图及客量预测设计。自高铁香港段和西九龙站于2018年开通以来，港铁公司作为高铁香港段的营运者，一直密切留意车站的运作情况，以及旅客的出行模式 and 需求。在客量提升的同时，港铁公司会持续检视并按需要优化香港西九龙站的配套设施，包括提升票务及候车大堂的布局、车站内的商铺、座椅等设施，满足乘客需要和高铁长远发展。优化车站设施的开支将由港铁公司承担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2403)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

公共交通费用补贴计划的补贴领取门槛于2025年6月1日起作出调整，由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元，并预计经调整后，2025-26至2029-30财政年度预计可减省共约35.6亿元的开支。然而，此纲领2026-27年度的拨款却较2025-26年度的修订预算增加7.187亿元(34.3%)。就此，可否告知本会：

- 一、 2024-25、2025-26财政年度，以及预计2026-27财政年度，补贴计划的
 - i)补贴总金额、ii)平均每月受惠人数，及iii)每月人均补贴金额；
- 二、 除八达通卡和AlipayHK「易乘码」外，当局有否研究将其他支付工具纳入补贴计划中，便利市民出行，如有，详情为何；及
- 三、 当局如何评估，补贴计划经调整后在2026-27年度的拨款仍大幅增加，上述提到减省共约35.6亿元开支的目标会否有所改变？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

- 一、 公共交通费用补贴计划(补贴计划)下的补贴总金额、平均每月受惠人数及每月人均补贴金额如下：

财政年度	实际/预计 补贴总金额 (百万元)	实际平均每月 受惠人数 (千人)	实际每月人均 补贴金额 (元)
2024-25	2,441	1 996	102
2025-26	2,050 (修订预算)	不适用	不适用
2026-27	2,767 (预算)	不适用	不适用

二、自2025年1月1日起，除了八达通外，补贴计划亦涵盖透过 AlipayHK 支付的公共交通费用，让市民在补贴计划下有多一个电子支付方式选项。在探讨是否将更多电子支付系统纳入补贴计划时，我们须考虑有关的电子支付平台是否已普遍获各个公共交通营办商采用作收取车资。此外，由于补贴计划每天需要处理大量事务数据，纳入补贴计划的电子支付平台须符合特定的运作要求，包括有关上传和核对收费系统的交易纪录、计算和发放补贴的安排，以及监察机制等方面的要求，以确保补贴计划运作畅顺。

三、由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门坎由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。在调整补贴计划前，2025年1月至5月的每月平均补贴金额约为2亿1,700万元，而在调整补贴计划后，2025年6月至2026年2月的每月平均补贴金额约为1亿6,200万元，即每月平均减少约5,500万元。有关调整有效减省开支，让补贴计划保持财政可持续性，并同时保留政策原意，即为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。

计及相关调整可减省的开支，补贴计划在2026-27财政年度的预算总开支仍较2025-26财政年度的修订预算增加约7.2亿元，主要是考虑到公共交通乘客人次增长及票价调整等因素。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2404)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「港车北上」的运作事宜及支持推行「粤车南下」的相关措施，政府可否告知本会：

- 一、 自「港车北上」实施至今，每月i)接获抽签登记申请宗数、ii)批出「封闭道路通行许可证」或「电子批准信」数目、iii)预约出行数目，以及iv)取消预约数目；
- 二、 自「粤车南下」实施至今，每月i)接获抽签登记申请宗数、ii)发出电子「国际通行许可证」及批准信数目、iii)预约出行数目，以及iv)取消预约数目；
- 三、 过去三年，涉及「港车北上」及「粤车南下」的道路违规及交通意外数字；及
- 四、 会否研究将「港车北上」及「粤车南下」扩展至其他陆路口岸，以及在口岸引入创新科技便利车辆通关往返，若会，相关开支及详情为何？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

- 一、 粤港两地政府一直密切留意「港车北上」的实施情况，持续推行优化措施为申请人提供更佳便利，包括运输署由2025年9月1日起推行优化措施，让「港车北上」计划下的车辆逢星期二及三(指定日子除外)无需预约，便可经港珠澳大桥出行前往广东省。

自「港车北上」实施以来，每月登记抽签申请数目和获签发许可证 / 电子批准信数目载于附件一。每月预约出行及取消预约的数目见附件二，当中已反映上述逢星期二及三无需预约措施实施后的数字。

二、「粤车南下」(入境市区部份) 采用每月一轮的抽签形式为合资格车主分配受理名额。由2025年11月起，合资格的广东私家车车主可向内地相关部门登记抽签，以取得「粤车南下」(入境市区部分)的受理名额。中签的车主可向内地部门提交申请。内地部门完成审核后会将申请转交予运输署审批。运输署会向成功的申请人发出电子「国际通行许可证」(下称「通行证」)。获发通行证的粤车可由12月23日起经港珠澳大桥入境香港市区，每次留港最多3日。

根据内地部门在「粤车南下信息管理服务系统」网页所公布的数据，自2025年11月「粤车南下」(入境市区部分) 开始接受第一轮抽签登记以来，内地部门共进行了四轮抽签，各轮接获登记抽签数目分别约为2 400、1 700、7 300及6 500人次。

于2025年12月、2026年1月及2月，运输署分别接获内地转交约1800、1500及900宗申请。在完成审批后，运输署于同期分别发出约600、1 500及1 400张通行证。

由2025年12月23日至2026年2月28日期间，每月预约出行车次及取消已预约的出行车次表列如下：

月份	预约出行车次 ^注	取消已预约的出行车次
2025年12月 (23日至31日)	192	15
2026年1月	801	113
2026年2月	1 492	224

注：不包括已取消的预约。

三、根据内地相关部门的资料，过去3年，参与「港车北上」的香港车辆在内地涉及交通意外或事故的个案约有500宗。涉及「粤车南下」的违例情况属零星个案，有关个案已获处理或正在跟进中。

四、特区政府一直就「港车北上」和「粤车南下」与内地相关单位保持紧密沟通，适时推行优化措施，为市民提供更佳便利及出行体验。我们会先按广东的管理办法聚焦让港车和粤车经港珠澳大桥(下称「大桥」)往来广东和香港。香港机场管理局提供「易泊飞」服务的停车场位处大桥香港口岸，因此「粤车南下」车辆使用大桥是非常合适。特区政府会持续密切留意大桥口岸在尖峰日子和时段的通关和交通情况，采取不同优化措施，以提升香港口岸的通关能力，保障车流畅顺。

为配合智慧海关的发展及应付持续上升的跨境私家车车流，根据香港海关(下称「海关」)提供的数据，海关自2025年起研发自动化私家车清关系统(下称「系统」)，透过智能硬件与自动化技术，配备由计算机操控的自动升降闸杆及可读取粤港澳三地车牌的高清镜头，协助前线海关人员对车辆进行清关工作。在系统试行运作下，一位海关人员可以同时处理两至三条私家车检查亭的清关工作，从而减轻前线人手压力，以应付繁忙的跨境私家车车流。

2026年1月起，海关以港珠澳大桥香港口岸作试点推出先导计划，并将逐步扩大该系统的适用范围至其他陆路边境口岸，预计于2027年完成。海关以现有人手及资源进行系统开发及试行，所涉及的资源已包括在一般营运开支内，没有就此备存分项数字。

「港车北上」登记抽签数目及
运输署签发封闭道路通行证 / 电子批准信数目

月份 ¹	登记抽签以申请参加 「港车北上」数目 ²	签发封闭道路 通行证 / 电子批 准信 ³ 数目
2023年5月 ⁴	17 261	不适用 ⁴
2023年6月 ⁴	24 795	474
2023年7月	19 099	3 615
2023年8月	14 788	5 169
2023年9月	15 136	6 037
2023年10月	7 311	8 428
2023年11月	7 795	7 740
2023年12月	7 709	5 957
2024年1月	8 012	6 836
2024年2月	5 544	5 983
2024年3月	12 253	5 696
2024年4月	7 468	6 063
2024年5月	7 196	5 897
2024年6月	6 832	5 602
2024年7月	6 359	7 986
2024年8月	10 478	7 687
2024年9月	8 648	7 285
2024年10月	11 195	8 983
2024年11月	13 148	7 754
2024年12月	13 957	7 428
2025年1月	18 181	9 161
2025年2月	8 874	7 820
2025年3月	6 409	9 095
2025年4月	5 298	8 500
2025年5月	5 790	7 319
2025年6月	6 964	8 248
2025年7月	6 089	9 838
2025年8月	4 942	8 798
2025年9月	4 673	8 726
2025年10月	5 611	10 073
2025年11月	5 734	10 054
2025年12月	7 873	10 902
2026年1月	6 279	9 964
2026年2月	4 559	8 324

- 注1： 以抽签日期计算。
- 注2： 由于部分登记人曾参与多于一轮的抽签，同一登记人的登记抽签次数会悉数计算在内。
- 注3： 由2025年10月13日起，获批准参与「港车北上」的车辆已无需申请封闭道路通行证(下称「许可证」)，运输署会向成功申请人发出电子批准信以确认其参与资格。
- 注4： 运输署由2023年5月29日起接受「港车北上」登记，并由2023年6月起签发许可证，让成功申请人可由2023年7月1日起出行经港珠澳大桥前往广东省。

「港车北上」每月预约出行相关的数字

月份	预约出行数目 [#]	取消预约数目
2023年7月	3 713	621
2023年8月	9 864	883
2023年9月	16 743	2 233
2023年10月	26 049	1 972
2023年11月	32 575	1 822
2023年12月	49 382	5 282
2024年1月	41 539	2 518
2024年2月	54 529	7 287
2024年3月	60 448	6 301
2024年4月	54 959	6 439
2024年5月	61 661	6 827
2024年6月	65 364	7 924
2024年7月	60 682	5 378
2024年8月	72 954	5 562
2024年9月	57 105	5 963
2024年10月	72 262	7 664
2024年11月	64 323	5 040
2024年12月	70 827	8 816
2025年1月	81 568	10 536
2025年2月	60 659	5 813
2025年3月	71 066	5 109
2025年4月	87 210	11 578
2025年5月	87 254	11 368
2025年6月	73 836	7 176
2025年7月	75 864	8 584
2025年8月	90 122	8 036
2025年9月 [*]	52 861	6 428
2025年10月 [*]	84 831	11 858
2025年11月 [*]	58 281	6 690
2025年12月 [*]	63 361	17 080
2026年1月 [*]	65 022	10 519
2026年2月 [*]	88 000	21 330

[#] 不包括已取消的预约。

* 由2025年9月1日起，逢星期二及三(指定日子除外)，「港车北上」计划下的车辆无须预约，可经港珠澳大桥出行前往广东省。因此，在该月起的预约数字不应与之前月份的数字作直接比较。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3213)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二六至二七年度需要特别留意的事项提及，继续推行切实可行的措施，以改善交通管理和纾缓道路交通挤塞，包括逐步推展《运输策略蓝图》。有建议提出利用大数据和云端计算技术分析交通数据，让公共交通系统按实时需求调整乡郊地区的巴士及渡轮班次，实现「智慧出行」。就此，请政府告知本会：

当局会否研究在离岛及偏远乡郊地区试行相关技术，以改善居民及游客的交通体验？如会，当局有否就乡郊地区的「智慧出行」发展制订长远规划及资源投放计划？具体的时间表及绩效指标为何？如不会，原因为何？

提问人：刘文君议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

为了提升公共交通服务的灵活性，《运输策略蓝图》建议透过科技监察和预测乘客需求，尤其在乘客出行需求比较分散、位置较偏远的地区，或是客流量较少的时段，因应需求弹性采用更有效率的路线及灵活编配班次，以善用资源。在此需求导向智能公交模式下，乘客可利用手机应用程序预先提出行程需求，公共交通服务营办商的后端系统会根据收集到的综合需求(包括出行时间、出发点及目的地)，按实时交通路况及乘客的上落地点，灵活制定合适的行车路线及班次。

为测试上述营运模式在香港推行的可行性，在智能交通基金的资助下，有本地科研机构会联同公共小巴营办商于今年内在公共小巴路线上进行测试，以检视此模式的相关技术及实际操作。此外，运输署正积极与专营巴士营办商探讨引入相关的智能化营运模式的可行性，在一些特定的专营巴士路(例如机场通宵线、观光巴士线等)进行测试。政府会研究在原有专营巴

士服务以外，因应需求透过科技灵活安排和编配服务班次。政府会视乎此营运模式的测试成效及发展情况，考虑把这种模式扩展至合适的公共交通服务进行测试。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0472)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就打击汽车非法出租或取酬载客方面，政府可否告知本会：

1. 在2025年，当局就打击汽车非法出租或取酬载客而采取的执法行动数目，当中有多少宗是涉及跨境车辆；
2. 在2025年因涉及非法出租或取酬载客的车辆遭扣押并暂时吊销牌照的数目，当中有多少宗是涉及跨境车辆；
3. 在2026至2027年度内，运输署会继续协助运输及物流局处理有关制定打击汽车非法出租或取酬载客措施的事宜，有关工作的计划详情及涉及的资源为何；及
4. 会否要求警方加大打击非法出租或取酬载客的力度，如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：李镇强议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1. 在2025年，警务处就汽车非法出租或取酬载客个案采取118次执法行动，当中并没有涉及跨境车辆。
2. 在2025年，有55辆因涉及非法出租或取酬载客的汽车而被运输署扣押并暂时吊销牌照。当中有4辆为跨境车辆，属2024年执法行动的个案。
3. 运输署一直通过不同途径进行教育及宣传，例如在社交平台上发文宣传、在网上发放宣传短片、在电台播放宣传声带、在运输署网站展示出租汽车许可证的样本，以及在各陆路管制站、机场及公众地方张贴海报

等，提醒市民出行时应选择合法的公共交通工具，于出行前向相关服务营办商查询有关车辆是否已获发出租汽车许可证；并推出网上查询系统，让市民查询核实有关车辆是否已获发有效的出租汽车许可证。运输署会继续提醒市民注意安全，强调使用非法出租汽车服务会令乘客蒙受风险，因为当发生交通事故时，提供非法出租汽车服务的车辆的第三者责任保险或会失效。运输署会继续致力宣传，并与警务处交换情报，以打击汽车非法出租或取酬载客的活动。

此外，于 2025 年 10 月获立法会通过的《2025 年道路交通(修订)(网约车服务)条例草案》(下称《条例草案》)，除了订定规管网约车服务的框架外，亦同时加强针对非法出租或取酬载客的罚则，订明被定罪的司机须被取消驾驶执照至少 12 个月，并可长达三年；以及强化暂时吊销相关车辆牌照及扣押车辆的安排，让政府在未能辨识涉事司机而未能作出刑事检控的情况下，仍然有机制可扣押涉案车辆，以加强阻吓及打击车主或司机使用车辆作非法出租或取酬载客。

此外，根据《条例草案》，在将落实的网约车服务规管框架下，任何平台如未领有有效网约车服务牌照而提供网约车平台服务，即属犯罪，最高可被处罚款 100 万元及监禁 12 个月。而任何人如驾驶或使用私家车提供网约车载客服务，而该私家车没有网约车车辆许可证，或该司机没有网约车车辆驾驶许可证，或有关行程并非经持有有效网约车服务牌照的平台安排，即属犯罪，初次定罪最高可被处第 3 级罚款(10,000 元)和监禁 6 个月，再次定罪则最高可被处第 4 级罚款(25,000 元)和监禁 12 个月。《条例草案》的实施日期将以宪报公告形式另行公布。

上述运输署的工作由运输署现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

4. 政府一直十分关注利用汽车作非法出租或取酬载客的情况。警务处一直采取针对性执法行动，并透过不同渠道收集情报，以打击非法出租或取酬载客活动。若发现有足够证据证明未领有出租汽车许可证的车辆涉嫌被用作非法出租或取酬载客，会马上采取适当的执法行动。警务处会继续调配适当资源以打击非法出租或取酬载客活动，保障乘客和道路使用者的安全。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2407)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就支持推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」，请告知本会，自计划于2023年9月推行至今的最新进展，包括各贷款机构接获及批出的申请数目；涉及的车辆数目和金额，申请个案的审批时间为何？

提问人：李镇强议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，鼓励的士业界转用纯电动的士。贷款计划由香港按证保险有限公司(按证保险公司)负责管理，并由参与贷款计划的贷款机构(贷款机构)负责审批贷款申请。

自贷款计划推出至今年2月28日为止，按证保险公司从贷款机构接获共927宗申请，当中864宗申请已获批准；9宗申请正在处理中；54宗因申请人撤回或未有于按证保险公司指定时间内提取贷款而被取消贷款。在864宗获批个案中，700宗个案的申请人已提取贷款，贷款总额约为2.3亿元；其余164宗个案则由于车辆未到付等原因而导致申请人仍未提取贷款。

现时按证保险公司在收到贷款机构提交已齐备文件的申请后，一般可在约1星期内批出贷款。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2408)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就增加泊车位，政府请告知本会：

1. 运输署在2024年推展多项增加泊车位的措施，按区域说明所增加各商用车种(的士、小巴、货车、非专型巴士)的泊车位数目及有关工作涉及的资源；
2. 就11个政府公众停车场，政府会否考虑推出优惠措施，以吸引特别是商用车辆于使用率较低的时段停泊，如会，详情为何；如不会原因为何？
3. 商用车辆数目及其泊车位数目长时间维持在1: 0.6的水平，政府会否考虑把增加泊车位数目订下绩效指标，以确保商用车辆泊车位不足的问题能够逐步改善，如会，详情为何；如不会，原因为何，有何措施有效地改善商用车辆泊车位不足的问题？

提问人：李镇强议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

1. 商用车辆提供客货运输，在各行各业以至整体经济方面担当重要角色。政府的泊车位供应政策，以优先考虑及配合商用车辆的泊车需求为原则，并一直多管齐下，积极推展一系列短期及中长期措施，全方位增加商用车辆泊车位，包括：
 - (i) 在不影响交通畅顺、道路安全或其他车辆上落客货的情况下，于合适地点增加路旁商用车辆泊车位，包括停车收费表；
 - (ii) 在合适的路旁地点划设夜间商用车辆泊车位，并弹性调整路旁夜间商用车辆泊车位的生效时段；

- (iii) 善用高架天桥桥底空间划设泊车位；
- (iv) 继续与地政总署保持紧密联系，因应区内的泊车需求，物色合适用地作短期租约停车场，并在合适的停车场订明须最少提供的商用车辆泊车位数目；
- (v) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊；
- (vi) 遵循「一地多用」的原则，在合适的「政府、机构或小区」设施及公共休憩用地提供公众停车场，包括商用车辆泊车位。首三个按照「一地多用」原则兴建的「上水嘉富坊公众停车场」、「将军澳中医医院百胜角路公众停车场」及「将军澳政府合署公众停车场」已启用；
- (vii) 于2021年完成修订《香港规划标准与准则》，增加资助房屋项目的商用车辆泊车位种类及数目、根据不同类型商用车辆的尺寸大小引入两款「共享」泊车位^{注1}，以及增加资助房屋附设的上落客货处，并且开放这些上落客货处作大型商用车辆(即中型 / 重型货车及旅游巴)夜间泊车位用途；及
- (viii) 在合适的新发展项目中规定开放一定数目的附属泊车位及上落客货区作夜间公众商用车辆停泊用途。

有关2025年按地区划分的商用车辆泊车位分布及数目变更载于附件。整体而言，车位数目增加326个，而由于没有相关分项数字，此数目未包括在车厂、公共交通总站，以及车站等地方的泊车位。

上述措施及工作主要由运输署现有人员执行，属于恒常职务，故涉及的开支没有详细分项。

注1：一款为轻型货车及小型巴士共享，另一款为中型 / 重型货车及旅游巴共享。

2. 现时，运输署营运的11个公众停车场(除黄大仙停车场外^{注1})，客货车与私家车的收费相同。上述11个公众停车场的收费普遍低于邻近停车场的收费，而当中6个停车场^{注2}在晚上使用率相对较低的时段已提供夜泊优惠，以吸引驾驶人士，包括客货车司机。

注1：黄大仙停车场仅提供旅游巴士 / 货车(5.5公吨以上)的泊车位，并未提供客货车与私家车的泊车位。

注2：该6个停车场为林士街停车场、大会堂停车场、天星码头停车场、荃湾停车场、葵芳停车场及黄大仙停车场。

3. 商用车辆泊车位需求受多项因素影响，例如整体经济状况、地区泊车位供求、商用车辆作业模式、停泊习惯、司机居住及工作地点等。现时有不少商用车辆会停泊在棕地，亦有不少司机因从事过境工作，将车辆停泊于内地。部分商用车辆(如食品运输及配送车辆)则因应行业需求在夜间作业。目前，商用车辆泊车位数目与需求并未把上述三种车辆

计算在内，因此现时的商用车辆与泊车位比例未能反映较高的供应和较低的需求。

正如《运输策略蓝图》所述，运输署将于2026年展开新一轮的泊车供求研究，检视现有泊车设施及各类车辆(尤其是商用车辆)的泊车位供求情况，并预期于2027年公布研究结果及建议。是次研究将分析商用车辆的作业模式、于私人土地等位置的实际停泊情况，并考虑本港的未来发展等因素，从而厘定商用车辆泊车位的需求缺口，提出针对性措施，确保泊车位供需匹配，长远达致「商用车辆，夜有所泊」。

2025年18区按商用车辆种类划分的泊车位数目变更^{注1}

地区	泊车位数目变更	
	货车	旅游巴士 / 巴士
中西区	-36	1
湾仔	-172	-10
东区	17	-21
南区	16	9
油尖旺	-6	2
深水埗	-95	4
九龙城	-41	-16
黄大仙	-18	-1
观塘	-31	15
荃湾	-48	-9
屯门	-2	0
元朗	-120	-33
北区	120	-3
大埔	27	21
西贡	108	42
沙田	-43	-6
葵青	478	177
离岛	0	0
总计	154	172

注1： 的士一般可使用私家车泊车位；而专营巴士、公共小巴、私家小巴士、特别用途车辆和政府车辆大多停泊在车厂、公共交通总站内的巴士站，以及车站的泊车位，其泊车位并没有计算在内。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2698)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就推行「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」，以纾缓运输业界人手短缺的问题，本港的失业率一直维持在低水平，运输业仍然面对招聘困难，请告知本会：当局会否考虑增加输入司机的配额，如会，详情为何，会否进一步简化措施，以加快申请的审批；如不会，原因为何，有何措施纾缓运输业界司机不足的问题？

提问人：李镇强议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

政府一直关注公共小巴及客车行业持续面对的司机短缺问题。为纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」(计划)，并分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请批出共900个公共小巴及800个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。此外，因应首批输入劳工的合约期于2025年年底陆续届满，运输署于2025年8月公布配额续期安排。获批配额的有关营办商可于其输入司机的合约期届满前5个月起，向运输署递交续期申请。截至2026年2月底，589个配额(包括324个公共小巴及265个客车输入司机配额)获批续期。运输署会继续处理接获的续期申请，包括审视有关营办商是否继续符合计划的准则(包括输入劳工与全职本地员工1比2的人手比例、输入劳工的薪酬不得低于相关职位的每月工资中位数、须符合相关本地招聘要求等)。

运输署暂时没有计划调整配额总数，未来会继续密切留意本地劳工市场及人力情况的变化，持续检视计划的实施情况及评估行业的人手需求，同时亦会通过咨询小组与各持份者保持紧密沟通及加强发放信息，并参考相关意见，适时检讨计划。

此外，运输署一直与业界保持紧密沟通，透过定期会面及日常服务的监察，了解司机短缺的情况。除「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」外，政府持续推行多项措施，协助和鼓励业界在本地招聘人手，包括放宽商用车驾驶执照的申请要求、协调业界参加各项就业计划、促进业界开拓多元化的本地招聘渠道及推出相关行业培训课程等。与此同时，在运输署与再培训局协助下，再培训局与公共小巴营办商及第三方培训机构已在2024年联合推出以专线小巴行业为试点的就职挂勾驾驶培训计划，鼓励本地人士加入公共小巴司机行业。首批完成培训课程及获得所需的驾驶执照的学员已于2025年第二季起在相关专线小巴路线提供服务。再培训局在2025年继续推行专线小巴行业的就职挂勾驾驶培训计划，部份第二批学员已获得所需的驾驶执照及接受路线训练，已于2026年1月起在相关专线小巴路线提供服务。

政府将继续鼓励营办商以不同方式改善员工薪酬福利，例如增加工资及有薪假期等，缔造更理想的工作环境，吸引更多新血投身行业，并透过聘请兼职司机以应付繁忙时段服务的人手需求。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0447)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

2026-27年度财政预算总目158当中提到，运输及物流局将会提交法例修订建议，规管电动可移动工具的使用，请政府告知本会：

- 一、在过去三年，电动可移动工具的意外个案宗数，及意外当中有造成人员伤亡的数字为何？
- 二、在过去三年，因非法使用电动可移动工具被捕的个案宗数为何？
- 三、有否计划完善相关基础设施(例如停泊处、充电设备等)？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

- 一、在过去3年，涉及伤亡的电动可移动工具相关交通意外个案数字表列如下：

	2023年	2024年	2025年
致命意外	0	0	0
严重意外	1	1	0
轻微意外	9	2	8
意外总数(注1及2)	10	3	8

注：

- (1) 警务处未有备存相关意外伤亡人数的数字。
- (2) 致命意外是指在该意外中有 1 位或多位人士于发生意外之后 30 日内因此事故以致死亡。

严重意外是指在该意外中有 1 位或多位受伤人士因意外而留医超过 12 小时。

轻微意外是指在该意外中只涉及 1 位或多位受伤人士而无需入院或留医不超过 12 小时。

二、在 2023 年、2024 年及 2025 年，因使用未有领牌的电动可移动工具被警务处拘捕的人数分别为 267、647 及 760。

三、电动可移动工具可作为短途出行和首 / 尾程接驳铁路站和车站等的代步工具，让市民有更多主动出行方式选择。我们计划在今年提出电动可移动工具的规管架构和条例草案。为确保电动可移动工具产质量素及安全，运输署和香港生产力促进局经参考不同地区的经验后，正拟订一套产品认证机制，作为规管架构的核心。运输署已积极与相关部门商讨，在新发展区(例如洪水桥新发展区)建设全面的单车径网络，同时在其他地区选取合适的单车径 (例如阔度充足、连贯性较高的单车径)，容许单车及电动可移动工具同时安全行驶。

在停泊设施方面，运输署会采取措施增加单车泊位及其他配套设施，包括将单车泊位纳入为土地用途的附属设施，按相关土地用途的需求，在合适用地内提供足够单车泊位。这些泊位将会同时适合电动辅助单车停泊。至于体积较小的电动可移动工具(如「电动滑板车」)，参考其他城市的做法，我们将鼓励在适当地点(例如「运输交汇枢纽」)提供储存设施，以方便市民利用电动可移动工具作接驳用途。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0809)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府早前发布《运输策略蓝图》，其中一项建议为持续全方位增加泊车位，请告知本会：

一、过去三年，商用车泊车位与商用车的数量和比率为何？

二、过去三年，按地区划分的商用车泊车位分布数量及增长率为何？

三、过去三年，设有停车收费表的咪表位按地区划分的分布数量、使用率为何？

四、有意见指设有停车收费表的咪表位有被滥用的情况(例如长期停泊、不缴交停车收费、利用泊车位进行商业活动)，政府有否留意到有关情况？如有，将采取什么措施避免咪表位被滥用情况？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

一、过去3年，已领牌商用车辆和泊车位数目，以及其比率表列如下：

年份	已领牌 商用车辆数目	商用车辆 泊车位数目	比率
2023年12月	69 737	45 388	0.65
2024年12月	67 243	44 239	0.66
2025年12月	66 753	44 565	0.67

二、过去3年，18区的商用车辆泊车位数目和变幅表列如下：

地区	商用车辆泊车位数目			变幅(2023年至2025年)
	2023年	2024年	2025年	
中西区	1 086	1 149	1 114	2.6%
湾仔	493	668	486	-1.4%
东区	2 161	2 129	2 125	-1.7%
南区	1 396	1 396	1 421	1.8%
油尖旺	1 649	1 567	1 563	-5.2%
深水埗	3 738	3 639	3 548	-5.1%
九龙城	1 662	1 718	1 661	-0.1%
黄大仙	1 368	1 389	1 370	0.1%
观塘	3 645	3 806	3 790	4.0%
荃湾	2 541	2 513	2 456	-3.3%
屯门	2 799	2 807	2 805	0.2%
元朗	2 510	2 585	2 432	-3.1%
北区	1 859	1 636	1 753	-5.7%
大埔	1 361	1 325	1 373	0.9%
西贡	1 823	1 908	2 058	12.9%
沙田	3 020	2 924	2 875	-4.8%
葵青	11 004	9 781	10 436	-5.2%
离岛	1 273	1 299	1 299	2.0%

上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

过去3年，随着本港整体发展需要，部份短期租约停车场陆续被收回作长远发展用途，以致个别地区的商用车辆泊车位数目有所减少。为纾缓整体短期泊车位供应压力，运输署一直密切监察各区泊车位的供求变化，并积极在可行的情况下，透过增设路旁及夜间商用车辆泊车位，以及在合适的短期租约停车场提供更多相关泊车位。在各项措施逐步落实后，全港商用车辆泊车位的总数已于2025年回升。

正如《运输策略蓝图》所述，运输署将于2026年展开新一轮的泊车供求研究，检视现有的泊车设施及各类车辆(尤其是商用车辆)的泊车位供求情况，并预期于2027年公布研究结果及建议。是次研究将分析商用车辆的作业模式、于私人土地等位置的实际停泊情况，并考虑本港的未来发展等因素，从而厘定商用车辆泊车位的需求缺口，提出针对性措施，确保泊车位供需匹配。

三、过去3年，停车收费表按地区划分的分布数量表列如下：

地区	2023年	2024年	2025年
中西区	599	599	598
东区	579	592	589
南区	687	685	688
湾仔	1 019	1 022	1 032
香港(小计)	2 884	2 898	2 907
九龙城	2 564	2 576	2 632
观塘	575	630	638
深水埗	1 347	1 356	1 406
黄大仙	403	412	418
油尖旺	1 982	1 994	1 955
九龙(小计)	6 871	6 968	7 049
离岛	175	175	175
葵青	516	585	600
北区	1 069	1 125	1 115
西贡	1 863	1 949	1 975
沙田	1 699	1 705	1 702
大埔	1 599	1 616	1 633
荃湾	669	685	698
屯门	1 269	1 276	1 303
元朗	1 182	1 229	1 226
新界(小计)	10 041	10 345	10 427
总计	19 796	20 211	20 383

过去3年，停车收费表的平均使用率表列如下：

地区	2023年		2024年		2025年	
	平日 (%)	周末 及 假日 (%)	平日 (%)	周末 及 假日 (%)	平日 (%)	周末 及 假日 (%)
中西区	90	81	93	86	91	84
东区	91	83	91	92	91	92
南区	62	70	68	73	68	73
湾仔	91	91	90	89	89	88
香港(小计)	84	82	88	85	87	85
九龙城	95	95	91	91	90	90
观塘	93	95	92	93	93	92
深水埗	96	91	94	93	93	94
黄大仙	91	91	94	93	92	92
油尖旺	93	92	96	94	95	96

地区	2023年		2024年		2025年	
	平日 (%)	周末 及 假日 (%)	平日 (%)	周末 及 假日 (%)	平日 (%)	周末 及 假日 (%)
九龙(小计)	95	93	93	94	93	92
离岛	68	76	75	73	74	74
葵青	92	92	96	91	95	91
北区	88	90	88	89	88	89
西贡	74	76	75	70	75	69
沙田	87	92	86	90	86	89
大埔	88	92	82	90	83	91
荃湾	88	92	90	92	88	93
屯门	88	92	84	92	83	94
元朗	88	90	89	85	90	86
新界(小计)	85	88	85	86	86	87
总计	88	89	88	88	88	88

四、政府一直致力打击非法霸占停车收费表泊车位(咪表位)的情况，遏制不付费泊车以及以其他方式非法占用咪表位，以加快咪表位的流转，满足驾驶者短期泊车需要的目的。警务处透过巡查，对没有缴费入表的地点采取执法行动，并且于地区层面与有关部门如运输署保持密切联系，持续监察。收费表系统配备传感器，可实时侦测泊车位有否被占用，以及让运输署透过后台计算机系统识别未有付费的咪表位，并可通过专用应用程序与警务处分享信息，协助执法。

运输署委聘的咪表营办商将咪表传感器侦测到正被使用而未有付款的泊车位数据交予警务处跟进，亦派员定期巡查各区的咪表，如发现咪表位被不当占用，营办商会将情况向有关政府部门如警务处、地政总署及食物环境卫生署通报，以便采取执法行动。

另外，运输署正安排测试人工智能感光组件，以期分辨占用咪表位的对象是否车辆，提升咪表位的管理和应用效率以及便利相关执法部门跟进。运输署与机电工程署已制定试点计划技术细节，并于今年第一季完成招标，预计于今年第二季开始相关设备的开发工作，随后进行为期六个月的实地测试。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2405)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

「三隧分流」计划自2023年底实施至今已逾2年，请告知本会：

一、 过去三年，3条过海隧道各车种平均每日车流量及其占比为何？

二、 过去三年，3条过海隧道的设计流量及繁忙时间使用量为何？

三、「三隧分流」后，西区海底隧道车流量出现大幅上升，政府在过去两年采取了什么措施纾缓西区海底隧道在繁忙时段的堵塞情况以及对周边道路车流量的影响？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

一、 有关3条过海隧道，即西区海底隧道(西隧)、海底隧道(红隧)和东区海底隧道(东隧)，过去3年(即2023年至2025年)按车种划分的平日平均车流量及其所占比率载列于附件一。

二、 有关3条过海隧道过去3年(即2023年至2025年)的设计容车量及繁忙时间使用率(以车辆行车量 / 容车量比率计算)载列于附件二。

三、 根据2025年交通数据，「分时段收费」实施后，平日三隧总过海车流量大致保持稳定，未有明显诱发额外车流，同时交通在三隧之间更平均分布，善用各隧道的容车量，有效达到政策目标及预期。

随着收费下调，西隧的车流较以往繁忙。为纾缓西隧交通，政府已于2025年11月30日在隧道港岛出口往中上环方向增设一条行车线，让车辆更直接前往中上环和西营盘，尤其是重型车辆和巴士无需切线。根

据行车线开通至今的观察，隧道出口车辆切线情况明显减少，行车较以往明显顺畅，让更多车流通过隧道，提升了隧道实际可处理的车辆数量。

3条过海隧道各车种平日平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	西隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2023	36 200 [50%]	1 400 [2%]	19 100 [27%]	4 200 [6%]	400 [1%]	10 700 [15%]
2024	51 300 [50%]	2 100 [2%]	22 700 [22%]	5 700 [6%]	500 [1%]	20 200 [20%]
2025	57 500 [53%]	2 200 [2%]	21 600 [20%]	6 000 [6%]	400 [1%]	20 800 [19%]

注：

1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
2. 括号内数字为该车种在全日总车流量所占百分比
3. 「电单车」包括机动三轮车
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

3条过海隧道各车种平日平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	红隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2023	48 800 [48%]	4 500 [4%]	16 700 [16%]	6 400 [6%]	800 [1%]	24 600 [24%]
2024	53 600 [57%]	3 900 [4%]	17 200 [18%]	5 400 [6%]	600 [1%]	14 100 [15%]
2025	55 800 [60%]	3 600 [4%]	16 300 [17%]	5 200 [6%]	500 [1%]	12 300 [13%]

- 注：
- 1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
 - 2. 括号内数字为该车种在全日总车流量所占百分比
 - 3. 「电单车」包括机动三轮车
 - 4. 「巴士」包括公共及私家巴士
 - 5. 「小巴」包括公共及私家小巴
 - 6. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

3条过海隧道各车种平日平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	东隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2023	42 000 [57%]	2 600 [4%]	14 200 [19%]	2 800 [4%]	600 [1%]	11 200 [15%]
2024	40 800 [57%]	2 700 [4%]	12 800 [18%]	3 100 [4%]	600 [1%]	12 000 [17%]
2025	41 400 [58%]	2 700 [4%]	11 900 [17%]	3 200 [4%]	600 [1%]	11 600 [16%]

注：

1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
2. 括号内数字为该车种在全日总车流量所占百分比
3. 「电单车」包括机动三轮车
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

3条过海隧道的设计容车量及繁忙时段¹使用率²

隧道	设计容车量 (架次 / 小时)	繁忙时段使用率		
		2023年	2024年	2025年
西隧	4 200	0.9	1.0	1.0
红隧	2 600	1.1	1.1	1.1
东隧	2 600	1.0	1.1	1.1

注：

1. 过海隧道繁忙时段为平日(即星期一至五，公众假期除外)上午7时30分至10时30分及下午4时30分至7时30分内最繁忙的一小时。
2. 收费隧道的使用率是指由车辆缴费系统提供的每小时平均行车量与隧道设计容车量的比率。表格载列的使用率不计及正在排队入隧道的车辆，不反映实际交通需求与设计容车量之间的关系。隧道的实际交通容量或会受其他交通因素影响，包括使用有关路段的不同车辆种类的比例、有关路段的形态等。因此，单凭实际行车量及设计容车量所作的比较未必能够确实反映实际交通情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0402)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府近年积极推动智慧出行，包括发展自动泊车系统及优化「入表易」流动应用程序。就此，当局可否告知本会：

- (一) 2026-27年度，用于兴建及规划自动泊车系统的预算开支为何；当中包括于港珠澳大桥香港口岸人工岛自动化停车场、新建政府停车场及短期租约停车场项目推行自动泊车系统的具体预算金额为何；
- (二) 截至2026年2月底，全港各区已投入服务的自动泊车位数目为何；按政府目标，2026年或之前将提供不少于3 000个自动化泊车位，目前进度是否符合预期，预计可全面达目标日期为何；
- (三) 过去3个财政年度(2023-24至2025-26年度)，每年度用于营运及优化「入表易」应用程序的开支为何；2026-27年度相关预算开支为何；
- (四) 上年度(2025-26年度)，透过「入表易」进行的交易数目及占全港路边泊车位付费交易总数的比例为何；平均每月活跃用户数目为何；
- (五) 2026-27年度，运输署有否预留资源进一步优化「入表易」应用程序功能，例如加入空置车位实时信息、延长遥距付款时限或整合更多智慧出行服务，以提升用户体验及泊车效率；如有，有关详情及预算开支为何？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

(一)及(二)

自2020年起，运输署已在本港开展设有自动泊车系统的公众停车场项目，积极在合适的短期租约停车场及工务工程项目推展自动泊车系统。当中，有3个设有自动泊车系统的短期租约停车场已启用；而第一个设有自动泊车系统的工务工程项目位于将军澳政府合署公众停车场，该项目已于2025年12月启用。自2020年起各有关项目的详情载于附件。而港珠澳大桥香港口岸人工岛上的自动化停车场项目由机场管理局兴建，不涉及额外政府开支。政府正按目标推展各项目。

(三)

过去3个财政年度及2026-27年度预算，停车收费表(咪表)系统的经常开支如下：

	2023-24年度	2024-25年度	2025-26年度 (预算)	2026-27年度 (预算)
经常性开支 (百万元)	51	58	62	68

(四)

配合新一代咪表系统于2021年1月投入服务，运输署推出「入表易」流动应用程序，其累计下载人次已达约100万。截至2025-26年2月，咪表系统共处理约5 800万宗交易，当中超过六成透过「入表易」完成。

(五)

现时，「入表易」已提供咪表泊车位实时信息，协助驾驶者寻找空置泊车位，以及透过流动应用程序利用多款电子付款方法遥距缴付泊车费。「入表易」亦已连结「香港出行易」流动应用程序，以提供更多元及一站式的智慧出行服务。运输署会继续密切监察咪表系统表现，透过不同渠道，如社交媒体、应用程序商店留言和电话热线，收集用户意见，并密切留意相关的技术发展，以进一步提升系统表现和用户体验。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统					
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	2020 年 12 月	2021 年 11 月 (已启用)	245 (78)	由短期租约停车场 营办商支付
大埔白石角短期租约用地	拼图型	2021 年 12 月	2022 年 12 月 (已启用)	250 (52)	由短期租约停车场 营办商支付
深水埗钦州街与通州街交界 短期租约用地	拼图型	2023 年 2 月	2024 年 4 月 (已启用)	210 (52)	由短期租约停车场 营办商支付
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023 年 7 月	2026 年 (预计)	约 200 (117)	由短期租约停车场 营办商支付
慈云山乐华街短期租约用地	拼图型	2025 年 10 月	2027 年 (预计)	约 180 (约 40)	由短期租约停车场 营办商支付
马鞍山保泰街短期租约用地	有待确定	2025 年 10 月	2027 年 (预计)	约 270 (约 100)	由短期租约停车场 营办商支付

B. 工务工程项目的自动泊车系统					
项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	整个工务计划项目的预算开支 ^{注 1}
将军澳政府合署公众停车场 (即将军澳第 67 区政府联用办公大楼)	拼图型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已启用)	388 (225)	52.284 亿元 ^{注 2}
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022 年 5 月	2027 年 (预计)	约 320 (约 160)	16.050 亿元 ^{注 3}
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	圆筒型	2023 年 8 月	2028 年 (预计)	约 200 (约 170)	7.779 亿元 ^{注 4}
马鞍山第 103 区综合设施大楼	拼图型	2024 年 11 月	2029 年 (预计)	约 350 (约 180)	28.884 亿元 ^{注 5}
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	拼图型	2025 年 5 月	2029 年 (预计)	约 450 (约 300)	12.080 亿元 ^{注 6}

注1：预算开支按付款当日价格计算，为财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注2：包括政府部门办公室和设施、普通科门诊诊所、就业中心、公务员诊所和牙科诊所、幼儿中心，以及公众停车场的建造费用。

注3：包括休憩用地、体育馆，以及公众停车场的建造费用。

注4：包括休憩用地以及公众停车场的建造费用。

注5：包括体育馆、室内暖水游泳池、香港公共图书馆新书中心、小区会堂、沙田民政事务处马鞍山分处，以及公众停车场的建造费用。

注6：包括市镇公园以及公众停车场的建造费用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0839)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就三隧分流实施后对新界东连接九龙的三条隧道(尖山隧道及沙田岭隧道、塞拉利昂隧道和大老山隧道)车流分布的影响及相关改善措施，当局可否告知本会：

- (一) 三隧分流实施前后(2023年、2024年及2025年)，尖山隧道及沙田岭隧道、塞拉利昂隧道和大老山隧道每年的平均每日行车架次为何；当中私家车、的士及商用车辆等各类车辆的车流量及车流变化为何；
- (二) 2026-27年度，当局有何新措施改善大老山隧道繁忙时间的挤塞情况；具体措施及所涉开支为何；
- (三) 2026-27年度，当局扩建大老山隧道沙田出入口的巴士换乘站的预算工程开支为何；预计何时完成工程并启用；
- (四) 当局会否考虑调整三条隧道的收费结构，进一步善用尖山隧道的剩余容量，以纾缓大老山及塞拉利昂隧道的压力；如会，详情为何；如否，原因为何；
- (五) 中九龙干线预计于2026年内全面通车，当局有否评估该干线通车后，对新界东三条隧道的车流及分流效果带来的影响；如有评估，结果为何？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

(一) 2023年、2024年及2025年尖山隧道及沙田岭隧道、塞拉利昂隧道和大老山隧道(下称「三条过山隧道」)的平均每日车流量及按车种划分的每日车流量载列于附件。

(二)、(四)及(五)

政府一直多管齐下，透过改善交通基建、扩展和改善公共交通系统，以及管理道路的使用，纾缓交通压力。

自2024年大埔公路(沙田段)扩阔工程完成后，驾驶者使用八号干线(包括尖山隧道和沙田岭隧道)往返新界东及市区的行车更为畅顺。兴建中的沙田T4号主干路将连接城门隧道公路、青沙公路及沙田路；沙田T4号主干路落成后，新界东特别是沙田东部及马鞍山一带的居民，可经该干路直接前往荃湾及西九龙，无需驶经沙田市中心，这将进一步完善新界东往返市区的道路网络，纾缓新界东的交通压力。预计三条过山隧道的车流分布届时会有所改变，将更能善用现时仍有剩余容量的尖山隧道和沙田岭隧道。

整条六号干线将于今年年底中九龙干线(九龙湾段)工程完成后全线开通，将进一步分流九龙东西走向主干道的交通，包括连接三条过山隧道的龙翔道等。届时，驾驶者选择隧道和行车路线将更有弹性，三条过山隧道的车流分布亦可能出现变化。

我们会持续监测整体交通情况，根据最新的交通数据，探讨调整三条过山隧道收费结构和水平的空间，以更有效理顺交通。

(三) 在2026-27年度，拟议大老山隧道巴士换乘站的工程项目预算开支为240万元。预期该工程项目将于2029年完成及启用。

尖山隧道及沙田岭隧道各车种平均每日车流量(双向架次)¹

年份	私家车、的士和电单车				商用车辆 ²	总共
	私家车	的士	电单车	小计		
2023	40 650 ³		900	41 550	18 050	59 610
2024	32 960	9 800	930	43 690 (+5.2%)	19 550 (+8.3%)	63 250 (+6.1%)
2025	34 250	9 200	920	44 380 (+1.6%)	19 190 (-1.9%)	63 570 (+0.5%)

塞拉利昂隧道各车种平均每日车流量(双向架次)¹

年份	私家车、的士和电单车				商用车辆 ²	总共
	私家车	的士	电单车	小计		
2023	65 600 ⁴			65 600	20 960	86 560
2024	51 170	13 760	1 570	66 500 (+1.4%)	18 790 (-10.4%)	85 290 (-1.5%)
2025	51 254	12 910	1 480	65 650 (-1.3%)	17 200 (-8.4%)	82 850 (-2.9%)

大老山隧道各车种平均每日车流量(双向架次)¹

年份	私家车、的士和电单车				商用车辆 ²	总共
	私家车	的士	电单车	小计		
2023	42 320 ⁵		1 370	43 690	14 250	57 940
2024	33 030	7 550	1 360	41 940 (-4.0%)	14 900 (+4.5%)	56 840 (-1.9%)
2025	33 470	7 090	1 300	41 850 (-0.2%)	15 020 (+0.8%)	56 870 (+0.1%)

- 注：
- 1. 括号内数字表示按年变动。
 - 2. 商用车辆包括巴士、小巴及货车。
 - 3. 尖山隧道及沙田岭隧道于2023年5月7日上午5时起实施「易通行」不停车缴费服务。在此前，只有私家车和的士的合计的数字。
 - 4. 塞拉利昂隧道于2023年5月28日上午5时起实施「易通行」不停车缴费服务。在此前，只有私家车、的士及电单车的合计的数字。
 - 5. 大老山隧道于2023年11月26日上午5时起实施「易通行」不停车缴费服务。在此前，只有私家车和的士的合计的数字。
 - 6. 由于数字四舍五入(至最接近的十分位)，总数可能不等于细项相加。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0840)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

「易通行」不停车缴费系统自2023年5月起逐步在各条政府隧道推行，取代传统收费亭。就有关系统的整体开支及营运成效，当局可否告知本会：

- (一) 截至2026年2月底，「易通行」系统的总开支为何，包括系统开发及设计、日常营运及维护、客户服务及咨询、宣传推广及其他相关费用的具体金额为何；
- (二) 请按年列出2022年至2025年各隧道每年发生的交通意外宗数；自各条隧道转用「易通行」系统后，收费广场一带的交通意外宗数有否增加 / 减少；
- (三) 2026-27年度，当局有否预留资源优化「易通行」系统的信息发放安排，包括加强热线职员培训及完善流动应用程序功能，以提升透明度及服务质素；如有，有关详情及具体开支为何；
- (四) 截至2026年2月底，运输署累计接获与「易通行」相关的查询或投诉个宗数为何；请按投诉性质分类(包括错误扣费、未能辨识车牌、账户管理问题、欠费通知延误等)列出投诉数字；
- (五) 就上述投诉个案，当局已完成处理的宗数及百分比为何；当中涉及退款的宗数及金额为何；2026-27年度有否预留资源改善投诉处理机制及缩短回复时间；如有，有关详情及开支为何？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1. 在政府收费隧道及青沙管制区安装「易通行」系统的核准承担额为9亿4,598万元。另外，政府透过公开招标，分别委托隧道费服务商及承办商，为所有政府收费隧道提供收取隧道费、营运(包括客户服务及推广)，以及维修「易通行」后台系统和现场设备等服务。自2023-24年度起，运输署根据合约就履行上述职务支付的经常性开支分别为：2023-24年度2.0亿元；2024-25年度2.3亿元；2025-26年度2.5亿元(修订预算)。
2. 于2022年至2025年间，各隧道在隧道范围内发生的交通意外宗数表列如下：

隧道	交通意外宗数			
	2022年	2023年	2024年	2025年 ¹
海底隧道 ²	66	67	40	35
西区海底隧道 ²	29	47	98	90
东区海底隧道 ²	40	32	23	23
大老山隧道	22	36	22	24
塞拉利昂隧道	32	33	24	38
将军澳隧道	45	33	34	22
城门隧道	30	27	35	37
香港仔隧道	22	24	29	30
启德隧道	28	24	35	24
大榄隧道	14	22	24	37
长青隧道	5	17	26	24
大围隧道、沙田岭隧道及尖山隧道	15	16	12	13
屯门-赤鱗角隧道	5	14	11	13
中环及湾仔绕道隧道	4	11	12	9
将军澳-蓝田隧道 ³	0	8	6	6
龙山隧道及长山隧道	3	4	8	14
南湾隧道	1	3	6	9
愉景湾隧道及连接道路	0	1	1	0
机场隧道	0	0	0	0
观景山隧道	0	0	2	0
中九龙绕道 (油麻地段隧道) ⁴	不适用	不适用	不适用	0

注1： 临时数字。

注2： 政府于2023年8月接收西区海底隧道，并在3条过海隧道实施「633」固定收费方案，其后于2023年12月开始实施分时段收费。

注3： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日起开始营运。

注4： 中九龙绕道(油麻地段隧道)由2025年12月21日起开始营运。

各隧道收费广场在实施「易通行」前后每年发生的交通意外宗数表列如下：

隧道 (实施易通行的 日期)	交通意外宗数					
	实施前 ⁵			实施后 ⁵		
	第三年	第二年	第一年	第一年	第二年 ⁶	第三年 (截至2026年 2月) ^{6,7}
大围隧道、沙田岭 隧道及尖山隧道 (2023年5月7日)	1	1	8	4	7	1
城门隧道 (2023年5月21日)	5	16	8	5	2	5
塞拉利昂隧道 (2023年5月28日)	20	26	33	11	12	4
海底隧道 ⁹ (2023年7月23日)	42	32	32	19	9	4
西区海底隧道 ⁹ (2023年8月6日)	13	8	10	15	16	10
东区海底隧道 ⁹ (2023年8月27日)	16	17	16	7	12	2
大老山隧道 (2023年11月26日)	9	6	18	6	5	0
香港仔隧道 (2023年12月24日)	5	6	7	5	8	0
大榄隧道 (2025年5月31日)	7	16	22 ⁶	11 ^{6,8}	不适用	不适用

注5： 实施前后之年期按12个月计算。以大围隧道、沙田岭隧道及尖山隧道为例，实施前第一年指2022年5月7日至2023年5月6日，实施前第二年指2021年5月7日至2022年5月6日；实施后第一年指2023年5月7日至2024年5月6日，如此类推。

注6： 临时数字。

注7： 各隧道(除大榄隧道)实施易通行的年期均少于三年，故实施易通行后第三年的交通意外宗数为截至2026年2月的数目。

注8： 大榄隧道实施易通行的年期少于1年，故实施易通行后第一年的交通意外宗数为截至2026年2月的数目。

注9： 政府于2023年8月接收西区海底隧道，并在3条过海隧道实施「633」固定收费方案，其后于2023年12月开始实施分时段收费。

总体而言，绝大部分隧道于实施「易通行」后在收费广场发生的交通意外宗数与实施前相若或有所下降。西区海底隧道收费广场的交通意外宗数稍为上升，估计与西隧自2023年8月起实施新收费后的车流增加有关。

3. 运输署一直密切监察隧道费服务商的服务表现，并要求隧道费服务商为前线热线职员提供合适的培训，确保职员能妥善响应公众查询。隧道费服务商亦一直持续优化「易通行」的服务，尽力透过内部资源提升服务质素。
- 4-5. 自「易通行」开始推行至2026年2月，投诉个案平均每日约67宗，占整体使用「易通行」的每日平均车流量(约650,000架次)约0.01%。随着市民逐渐熟悉「易通行」的运作，投诉数字由2023年每月平均约3 500宗大幅减少约七成至2025年约1 200宗，有关「易通行」投诉个案分类如下：

	投诉个案数目	
	隧道费及或 / 附加费相关	非隧道费及附加费相关
2023年	17 758	10 204
2024年	18 751	5 710
2025年	12 166	2 193
2026年 (截至2月)	1 725	580

在上述投诉个案中，整体超过九成的投诉个案已完成处理，其余仍在处理的个案主要为隧道费退款个案。由于有部分退款无法按原付款方式退款(例如车主在便利店以现金缴款)，因此服务商需要电邮退款表格并待车主提供银行数据后方能安排退款。运输署及隧道费服务商会继续研究优化及升级系统，包括设立网上退款申请平台，以加快处理退款申请个案和进一步提升服务水平。

此外，自2023年5月至2025年12月，获接纳的隧道费退款申请(占同期车流量约0.006%)，涉及金额约730,000元。由于处理投诉及退款申请属「易通行」服务合约要求，所涉开支并无分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2406)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府由2025年6月起将「公共交通费用补贴计划」(计划)的领取门坎由每月400元提高至500元，而补贴比率及上限则维持不变。就有关计划的最新开支及使用情况，当局可否告知本会：

(一) 过去5个财政年度(2021-22至2025-26年度)，每年度「公共交通费用补贴计划」的实际开支为何；2026-27年度的预算开支为何；与2025-26年度修订预算比较，增减幅度及原因为何；

(二) 过去5个财政年度(2021-22至2025-26年度)，每年每月平均领取补贴的市民人数及平均补贴金额为何；当中领取补贴金额上限(即400元)的人数及占整体领取补贴人数的比例为何；预算2026-27年度的受惠人数及平均领取的补贴金额为何？

(三) 自2025年6月提高领取门坎后到今年2月底，与调整前同期相比，每月领取补贴的市民人数及领取补贴的开支之变化为何；

(四) 过去5个财政年度(2021-22至2025-26年度)，每年度计划的行政开支为何？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

(一)及(四)

在2021-22至2024-25财政年度，公共交通费用补贴计划(补贴计划)下的总开支及经常开支(扣除补贴金额)如下：

财政年度	补贴计划 总开支 (百万元)	经常开支 (扣除补贴金额) (百万元)
2021-22	3,363.8	41.8
2022-23	3,162.0	37.4
2023-24	3,535.3	40.1
2024-25	2,482.6	42.0

注： 为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾于2022年5月至2023年10月期间推出临时特别措施，暂时将补贴计划下的每月公共交通开支水平由400元放宽至200元，以及暂时将每月补贴上限由400元提高至500元。随着临时特别措施的期限届满，每月公共交通开支水平及每月补贴上限在2023年11月至2025年5月期间为400元。

由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门坎由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。计及相关调整可减省的开支，补贴计划在2026-27财政年度的预算总开支为28.15亿元，较2025-26财政年度修订预算的20.96亿元增加约7.2亿元，主要是考虑到公共交通乘客人次增长及票价调整等因素。根据2025-26财政年度的修订预算，补贴计划的经常开支(扣除补贴金额)预计为4,600万元。

(二) 过去5年，补贴计划下的平均每月受惠人数、每月人均补贴金额、领取每月补贴上限的受惠人数及其占整体受惠人数的百分比如下：

年份	平均每月 受惠人数 (千人)	每月人均 补贴金额 (元)	领取每月补贴上限	
			每月平均 受惠人数 (千人)	占整体 受惠人数 的百分比
2021	2 999	103	9	0.3%
2022	2 274	104	9	0.4%
2023	3 036	107	15	0.5%
2024	1 988	106	28	1.4%
2025	1 764	106	27	1.5%

2026-27财政年度的预算补贴金额为约27.67亿元。

(三) 在调整补贴计划后，2025年6月至2026年2月的每月平均补贴金额约为1亿6,200万元，每月平均受惠人数约为160万人，与调整前同期相比(即2024年6月至2025年2月)，每月平均补贴金额及每月平均受惠人数分别减少约5,200万元及约40万人。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2426)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

自政府推行「运输业输入劳工计划—公共小巴」以来，已有效纾缓公共小巴司机不足的问题，服务质素有所提升，如减少脱班情况，而外劳司机的工作态度亦普遍良好。就有关计划，请政府告知本会：

1. 现时透过计划来港工作的司机人数，当中届满两年合约并申请续约而获批的数目；及
2. 有鉴于小巴业表示仍然面对招聘困难，当局会否考虑增加输入司机的配额，如会，详情为何，会否进一步简化申请程序，以缩短审批时间；如不会，原因为何，有何其他措施纾缓运输业界司机不足的问题？

提问人：梁进议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

1.及2.

政府一直关注公共小巴行业持续面对的司机短缺问题。为纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴／客行业」(计划)，并分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请批出共900个公共小巴输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。此外，因应首批输入劳工的合约期于2025年年底陆续届满，运输署已于2025年8月公布配额续期安排。获批配额的有关营办商可于其输入司机的合约期届满前5个月起，向运输署递交续期申请。截至2026年2月底，324个公共小巴输入司机配额获批续期。运输署会继续处理接获的续期申请，包括审视有关营办商是否继续符合计划的准则(包括输入劳工与全职本地员工1比2的人手比例、输入劳工的薪酬不得低于相关职位的每月工资中位数、须符合相关

本地招聘要求等)。运输署暂时没有计划调整配额总数，未来会继续密切留意本地劳工市场及人力情况的变化，并持续检视计划的实施情况及评估行业的人手需求，同时亦会通过咨询小组与各持份者保持紧密沟通及加强发放信息，并参考相关意见，适时检讨计划。

此外，运输署一直与业界保持紧密沟通，透过定期会面及日常服务的监察，了解司机短缺的情况。除「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」外，政府持续推行多项措施，协助和鼓励业界在本地招聘人手，包括放宽商用车辆驾驶执照的申请要求、协调业界参加各项就业计划、促进业界开拓多元化的本地招聘渠道及推出相关行业培训课程等。与此同时，在运输署与再培训局协助下，再培训局与公共小巴营办商及第三方培训机构已在2024年联合推出以专线小巴行业为试点的就职挂勾驾驶培训计划，鼓励本地人士加入公共小巴司机行业。首批完成培训课程及获得所需的驾驶执照的学员已于2025年第二季起在相关专线小巴路线提供服务。再培训局在2025年继续推行专线小巴行业的就职挂勾驾驶培训计划，部份第二批学员已获得所需的驾驶执照及接受路线训练，并于2026年1月起在相关专线小巴路线提供服务。

政府将继续鼓励营办商以不同方式改善员工薪酬福利，例如增加工资及有薪假期等，缔造更理想的工作环境，吸引更多新血投身行业，并透过聘请兼职司机以应付繁忙时段服务的人手需求。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0027)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就自动泊车系统的推行进度，政府可否告知本会：

(一) 目前政府建设的自动化停车场合共提供多少个泊车位；

(二) 过去一年，各个政府自动化停车场的平均使用率分别为何；

(三) 当局未来已规划的自动化停车场项目详情及选址为何；相关项目的最新进度及预计完工日期分别为何；

(四) 当局会否推出更多措施，鼓励私人发展商采用自动化泊车系统；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：梁文广议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

(一)及(三)

自2020年起，运输署已在本港开展设有自动泊车系统的公众停车场项目，积极在合适的短期租约停车场及工务工程项目推展自动泊车系统。当中，有3个设有自动泊车系统的短期租约停车场已启用，分别位于荃湾海盛路、大埔白石角及深水埗通州街；而第一个设有自动泊车系统的工务工程项目位于将军澳政府合署公众停车场，该项目已于2025年12月启用。自2020年起有关推展自动泊车系统的项目详情载于附件。

(二)

政府停车场方面，将军澳政府合署公众停车场已于2025年12月启用，相关部门正收集更多月份的数据，以计算其平均使用率。

短期租约停车场方面，3个已启用的停车场由相关承租人斥资兴建并以商业形式营运。根据承租人提供的数据，相关停车场的自动泊车系统于2025年平均使用率约为70%至90%。

(四)

政府早前就如何促进私人发展项目使用自动泊车系统咨询相关持份者，包括香港地产建设商会、专业团体、香港汽车会、停车场营运商，以及自动泊车系统供货商等，并取得宝贵意见。继机电工程署发布的《设置机械化泊车系统的指引》，运输署于2022年更新了《交通规划与设计手册》以加入自动泊车系统的设计考虑及技术要求，供业界参考。政府相信透过推展多个设有自动泊车系统的公众停车场项目，可为业界提供有用的参考，加强发展商及私人物业业主应用自动泊车系统的信心。政府会适时与持份者分享推展自动泊车系统项目的经验，以助政府及业界日后在香港更广泛和有效地应用自动泊车系统。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	预计启用日期	泊车位总数(自动泊车系统泊车位数目)
A. 短期租约停车场的自动泊车系统				
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	2020 年 12 月	2021 年 11 月 (已启用)	245 (78)
大埔白石角短期租约用地	拼图型	2021 年 12 月	2022 年 12 月 (已启用)	250 (52)
深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地	拼图型	2023 年 2 月	2024 年 4 月 (已启用)	210 (52)
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023 年 7 月	2026 年 (预计)	约 200 (117)
慈云山乐华街短期租约用地	拼图型	2025 年 10 月	2027 年 (预计)	约 180 (约 40)
马鞍山保泰街短期租约用地	有待确定	2025 年 10 月	2027 年 (预计)	约 270 (约 100)
B. 工务工程项目的自动泊车系统				
将军澳政府合署公众停车场(即将军澳第 67 区政府联用办公大楼)	拼图型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已启用)	388 (225)
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022 年 5 月	2027 年 (预计)	约 320 (约 160)
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	圆筒型	2023 年 8 月	2028 年 (预计)	约 200 (约 170)
马鞍山第 103 区综合设施大楼	拼图型	2024 年 11 月	2029 年 (预计)	约 350 (约 180)
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	拼图型	2025 年 5 月	2029 年 (预计)	约 450 (约 300)

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2783)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就本港的泊车位供应，政府可否告知本会：

- (一) 过去一年，按私家车及电单车划分，本港各区的泊车位数目为何；
- (二) 过去一年，政府各停车场的使用率分别为何；
- (三) 未来三年，按私家车及电单车划分，各区计划新增的泊车位数目为何；
- (四) 现时有多少个政府及短期租约停车场已接入「香港出行易」平台；所占百分比为何；当局会否与房委会及房协探讨，将公共屋邨停车场的实时数据整合至平台；
- (五) 当局有否设立机制评估各区的泊车需求；如有，具体指标为何；如否，原因为何？

提问人：梁文广议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

- (一) 截至2025年12月，全港18区私家车及电单车泊车位的数目载于 **附件1**。
- (二) 截至2025年12月，运输署、政府产业署及康乐及文化事务署辖下公众停车场使用率分别载于 **附件2**、**附件3**及**附件4**。
- (三) 政府预计于2025及2026年两年内，全港新增泊车位将超过12 000个，涵盖私家车和电单车。此外，首三个按照一地多用原则推展的公众停车场^註已启用，合共提供约680个私家车泊车位及35个电单车泊车位。随着更多公众停车场项目陆续落成，包括东涌第99区公众停车场、四

美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场、重建元朗大球场，以及观塘综合发展项目，合共提供约460个私家车泊车位及约60个电单车泊车位。连同其他发展项目及持续进行的短、中期泊位措施，未来数年泊车位新供应将进一步增加。运输署会继续加大力度，聚焦车位较短缺的地区，在可行情况下提供更多路旁泊车位，亦会继续在合适的短期租约停车场订明须最少提供的商用车辆泊车位数目。

注：包括上水嘉富坊公众停车场、将军澳百胜角路公众停车场及将军澳政府合署公众停车场。

- (四) 运输署一直鼓励公众停车场营办商提供空置泊车位实时信息，便利驾驶者寻找泊车位。现时，「香港出行易」应用程序已为225个政府停车场及77个短期租约停车场提供实时信息，合共占「香港出行易」所涵盖758个提供实时信息的停车场的大约40%。

另外，运输署一直与香港房屋委员会及香港房屋协会联系。现时，「香港出行易」已提供108个香港房屋委员会及香港房屋协会辖下公共屋邨停车场的实时泊车位信息。

- (五) 运输署一直检视各区泊车位的供求情况，并多管齐下，全方位增加泊车位。全港泊车位与领牌车辆数目的比例近年已逐渐回升，相关措施渐见成效。就私家车而言，比例由2020年的1: 1.10稳定增长至2025年的1: 1.14；商用车辆比例亦由1: 0.64增至1: 0.67。政府正持续积极推展多项短、中及长期措施增加泊车位。

每个地区的泊车位需求受多项因素影响，例如整体经济状况、地区人口结构和经济活动形态等。私家车泊车位需求亦受家庭收入及房屋类型影响；商用车辆泊车位需求则视乎地区泊车位供求、作业模式、停泊习惯，以及司机的居住及工作地点等。因此，在规划及推展停车场项目时，运输署会按地区层面估算需求，当中包括检视附近的违例泊车情况，以及邻近设施与配套，务求做到供需匹配。

正如《运输策略蓝图》所述，运输署将于2026年展开新一轮的泊车供求研究，检视现有泊车设施及各类车辆(尤其是商用车辆)的泊车位供求情况，预期于2027年公布研究结果及建议。研究除了分析商用车辆的需求缺口，亦会预测各地区的中长期泊车位需求。

截至2025年12月18区私家车及电单车泊车位数目^註

地区	泊车位数目	
	私家车	电单车
中西区	39 126	1 604
湾仔	39 257	1 435
东区	46 916	2 810
南区	41 083	2 060
油尖旺	35 684	2 219
深水埗	31 797	2 399
九龙城	55 498	2 630
黄大仙	20 580	2 591
观塘	48 513	5 197
荃湾	38 674	2 049
屯门	44 245	2 217
元朗	44 720	2 142
北区	23 277	1 071
大埔	34 276	1 303
西贡	46 029	3 760
沙田	76 131	3 623
葵青	36 109	3 331
离岛	21 751	1 001
总计	723 666	43 442

注：上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

2025年由运输署营运的停车场使用率

地区	停车场	泊车位 (电单车除外) 数目 ^注	泊车位平均使用率(%)	
			上午10时至 晚上6时	晚上6时至 上午10时
中西区	天星码头	377	80	28
	大会堂	170	51	18
	林士街	829	60	34
	坚尼地城	195	87	88
湾仔	天后	428	73	61
东区	筲箕湾	385	74	74
南区	香港仔	293	62	78
黄大仙	双凤街	267	72	79
	黄大仙	25	33	44
葵青	葵芳	511	77	74
荃湾	荃湾	545	77	76

注：黄大仙停车场的泊车位数目为旅游巴士 / 货车(5.5公吨以上)的泊车位数目，而其余10个停车场的泊车位数目则为私家车 / 客货车的泊车位数目。

地区	停车场	电单车 泊车位平均使用率(%)		
		电单车 泊车位 数目	上午10时至 晚上6时	晚上6时至 上午10时
中西区	天星码头	37	65	45
	大会堂	27	77	68
	林士街	164	74	68
	坚尼地城	37	72	77
湾仔	天后	75	79	80
东区	筲箕湾	72	71	78
南区	香港仔	51	69	75
黄大仙	双凤街	74	68	79
葵青	葵芳	93	80	78
荃湾	荃湾	34	69	67

2025年政府产业署辖下公众停车场平均使用率(%)

地区	停车场	平均使用率(%)
		2025 ^(注1)
中西区	金钟道政府合署	32
湾仔	没有政府产业署辖下停车场	
东区	北角政府合署	32
	柴湾市政大厦 ^(注2)	60
南区	没有政府产业署辖下停车场	
油尖旺	西九龙政府合署	43
深水埗	长沙湾政府合署 ^(注3)	54
九龙城	土瓜湾街市暨政府合署	97
	工业贸易大楼	31
黄大仙	没有政府产业署辖下停车场	
观塘	顺利纪律部队宿舍 ^(注2)	85
荃湾	没有政府产业署辖下停车场	
屯门	屯门政府合署	9
元朗	元朗民政事务处大厦	43
北区	北区政府合署	67
	香园围边境管制站 ^(注2)	51
	嘉富坊公众停车场 ^(注2)	54
大埔	大埔政府合署	86
西贡	西贡政府合署	25
	将军澳政府合署 ^{(注2)(注4)}	-
	香港中医医院 ^{(注2)(注5)}	-
沙田	沙田政府合署	33
	新界(沙田)法医学大楼 ^(注2)	23
葵青	没有政府产业署辖下停车场	
离岛	港珠澳大桥香港口岸 ^{(注2)(注6)}	19

注 1: 此乃根据承办商提供该停车场于 2025 年 1 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。

注 2: 柴湾市政大厦、顺利纪律部队宿舍、香园围边境管制站、嘉富坊公众停车场、将军澳政府合署、香港中医医院、新界(沙田)法医学大楼及港珠澳大桥香港口岸的停车场为全日开放的收费公众停车场。上表其余物业为政府联用办公大楼，有关泊车位只于非办公时间开放予公众使用。

注 3: 大楼部分是提供全日开放泊车位的收费公众停车场，其余是联用办公大楼用户部门的泊车位，只于非办公时间开放予公众使用。

- 注 4: 将军澳政府合署停车场于 2025 年 12 月中旬开始营运。承办商于 2026 年 1 月开始提供营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注 5: 香港中医医院停车场于 2025 年 12 月中旬开始营运。承办商于 2026 年 1 月开始提供营运时间内泊车位的平均使用率。
- 注 6: 港珠澳大桥香港口岸收费公众停车场的租约由 2025 年 7 月 16 日起交由香港机场管理局管理。有关数据为 2025 年 1 月至 6 月营运时间内泊车位的平均使用率。

2025年康乐及文化事务署辖下公众停车场使用率

地区	平均使用率
中西区	41%
湾仔	51%
东区	41%
南区	48%
油尖旺	29%
深水埗	24%
九龙城	70%
黄大仙	31%
观塘	44%
荃湾	24%
屯门	49%
元朗	38%
北区	52%
大埔	29%
西贡	38%
沙田	42%
葵青	47%
离岛	22%

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1342)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署负责统筹渡轮码头的保养及翻新工程。就此当局可否告知：

1. 现时全港正使用的渡轮码头及公众码头数目；
2. 过去5年，每年渡轮码头及公众码头的保养及翻新工程的位置，以及相关开支；及
3. 会否考虑加快优化离岛及郊外地区的公众码头及其登岸设施，以便利旅客游览；如会，相关工作安排及开支为何？

提问人：邵家辉议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

1. 现时，全港共有29个渡轮码头供持牌及专营渡轮航线使用，以及约130个公众码头供船只使用。
2. 运输署负责其中26个渡轮码头及65个公众码头的日常管理。该等渡轮码头由多个工务部门(包括建筑署、土木工程拓展署及机电工程署)负责维修保养，而公众码头由土木工程拓展署负责。过去5年(2021-22至2025-26年度)，相关工务部门就渡轮码头完成的主要工程项目及所涉及的开支载于附件；而土木工程拓展署整体而言就公众码头的总开支约为8,100万元。

运输署没有备存由其他部门管理的码头的维修保养相关的数据。

3. 政府通过「改善码头计划」，完善新界及离岛多个偏远地区公众码头的设施；该计划由发展局牵头、土木工程拓展署执行。就运输署负责日常

管理的公众码头而言，运输署会定期安排实地调查以检视其使用量及维修状态，并透过统筹土木工程拓展署的维修保养工作，维持其运作状况良好，以便利旅客及其他使用者。有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项。

相关工务部门于过去5年在渡轮码头完成的主要工程项目及所涉及的开支

财政年度	工务部门	渡轮码头	工程内容	涉及开支 (百万元)
2021-22	建筑署	中环4号码头	天台防水层翻修工程	2.21
		中环6号码头		2.65
		中环7号码头	外墙油漆工程	2.38
		观塘渡轮码头	天台防水层、油漆等翻修以及加装围栏工程	3.20
	土木工程拓展署	北角(西)渡轮码头	码头承台及以下结构的大型维修保养工程	2.27
		梅窝渡轮码头		1.28
2022-23	建筑署	中环5号码头	天台防水层翻修工程	3.16
	土木工程拓展署	红磡(南)渡轮码头	码头承台及以下结构的大型维修保养工程	1.72
		红磡(北)渡轮码头		0.66
2023-24	建筑署	中环3号码头	天台防水层及饰面、室内油漆、厕所等翻修工程；以及电力装置和无障碍设施等改善工程	1.80
		北角(西)渡轮码头		2.73
		红磡(南)渡轮码头		4.92
	土木工程拓展署	红磡(南)渡轮码头	码头承台及以下结构的大型维修保养工程	0.21
		红磡(北)渡轮码头		0.79
		榕树湾渡轮码头		0.77
		北角汽车渡轮码头		0.54
2024-25	土木工程拓展署	红磡(南)渡轮码头	码头承台及以下结构的大型维修保养工程	0.20
		红磡(北)渡轮码头		0.07
		榕树湾渡轮码头		1.22
		北角汽车渡轮码头		0.79

财政年度	工务部门	渡轮码头	工程内容	涉及开支 (百万元)
	机电工程署	北角汽车渡轮码头	行车吊桥维修工程	7.30
2025-26	建筑署	中环4号码头	室内地台及外墙饰面等维修保养工程	4.23
		中环5号码头		2.50
		中环6号码头		3.96
		北角(东)渡轮码头	天台防水层及饰面、围栏、室内油漆等翻修工程	4.20
	土木工程拓展署	榕树湾渡轮码头	码头承台及以下结构的大型维修保养工程	0.13
		观塘渡轮码头		1.63
		坪洲渡轮码头		0.56
	机电工程署	梅窝渡轮码头(南面泊位)	行车吊桥维修工程	1.51
		东涌发展码头		1.94

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1507)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

新界北交通极需改善。请告知本会：

1. 局方在2026-27年度的预算中，有否预留拨款就有关改善上水及周边道路进行可行性研究或初步设计(例如兴建跨越鸡岭回旋处的新车道等)? 若有，相关开支及时间表为何? 若否，鉴于现时交通频繁瘫痪，局方会否考虑将有关项目纳入相关改善计划中实时展开研究?
2. 运输署已计划在2026年起分阶段将「实时交通灯号调节系统」推展至全港约50个合适的独立灯控路口，考虑到上水大头岭回旋处及周边路口的交通流量高的特性，当局会否将该区相关路口纳入上述50个独立灯控路口或下一阶段联动式灯控路口的扩展计划之中? 如有，涉及的安装测试开支及预计启用日期为何? 如否，原因为何，有何具体措施改善交通问题?

提问人：谭镇国议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 为纾缓北区一带的交通，政府正积极推展各项交通基建项目，其中包括粉岭绕道(西段)、古洞北至大头岭之间的粉岭公路扩阔工程，以及连接宝石湖路至粉岭公路西行线的行车天桥。这些基建工程已涵盖于「古洞北新发展区及粉岭北新发展区余下地盘平整和基础设施工程一建造工程」的项目(工程计划编号828CL)当中，并于2024年6月获得立法会拨款。土木工程拓展署正全力进行上述建造工程，预计于2031年竣工。而粉岭绕道(东段)，即预计于本年4月底 / 5月初率先开放予公众启用。

另外，土木工程拓展署拟于扫管埔交汇处(又称鸡岭回旋处)一带进行改善工程，当中包括兴建一条横跨扫管埔交汇处的南北连接道路以改善现时该交汇处的交通情况，并已于2025年11月就工程招标。有关工程计划拟于2026年第二季咨询立法会，目标在财务委员会批准拨款后约五年半完成工程。

2. 运输署正逐步把「实时交通灯号调节系统」推展至全港约50个合适的独立灯控路口，透过加设在路口的传感器及运算系统等附属设备，使灯号可以因应当刻的车流及人流而实时调节，减少通过路口时的延误。系统预计在2026年下半年开始陆续装设及投入运作，整个项目预计在2027年完成。由于上水大头岭回旋处并非灯控路口，而周边路口(例如粉锦公路和青山公路交界)在繁忙时间的车流量很高，已接近饱和，并没有剩余空间灵活调节灯号，因此并不包括在上述计划之内。事实上，土木工程拓展署正于大头岭回旋处兴建连接宝石湖路至粉岭公路西行线的行车天桥，落成后将有助分流部分由上水驶往元朗方向的车流，减轻回旋处的交通压力。为了进一步改善粉锦公路及大头岭回旋处的交通情况，运输署已委托土木工程拓展署在该回旋处加设1条由粉锦公路往粉岭公路(元朗方向)的专用左转线，让粉锦公路北行的车辆不需进入回旋处，即可直接通往粉岭公路。工程预计在2027年年底完成。运输署会继续与相关部门协调，以期尽早完成各项交通基建项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1517)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二六至二七年度需要特别留意的事项中提及，继续监督新市镇现有单车径和单车停泊设施的改善工程。就此，当局可否告知本会：

1. 目前正在进行或已规划的新市镇现有单车径改善工程的具体位置、改善范围及工程时间表为何？这些工程项目在二零二六至二七年度预计达到的进度目标及获分配的开支预算为何？
2. 当局如何评估现有单车停泊设施的供应是否足够？在改善工程中，预计会为哪些新市镇的哪些地点增加或优化多少个单车停泊位？
3. 就新界北经常有单车违泊的问题，政府有何应对？

提问人：谭镇国议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

1. 目前正在进行或已规划的新市镇现有单车径改善工程的具体位置载于**附表**。当中，路政署现正进行位于将军澳的单车径改善工程，在2026-27年度的预算约58万元。至于其他规划中的改善工程，政府会因应最新情况，持续检视公共资源的运用及工程效益，以及单车径改善工程的优次缓急，适当调整时间表和订定开支预算。

2.-3.

政府的政策是在道路安全及环境许可的前提下，推动「单车友善」环境。为此，我们会在新发展区及新市镇增设单车径及相关配套设施，同时持续改善现有设施，以鼓励市民以单车作康乐或短途代步用途，减少依赖机动车辆。然而，鉴于市区一般交通非常繁忙，基于道路安全考虑，政府不鼓励市民以单车作为日常交通工具。

截至2025年12月，全港约有66 000个公众单车泊位，当中约42 000个由运输署管理，其余由房屋署(主要在其辖下屋邨)及康乐及文化事务署等部门提供。而透过附表于新市镇的单车设施改善工程，我们预计将会增加约800个单车泊位。为应对未来需求，我们正研究将单车泊位列为土地用途的附属设施，要求合适的新发展项目按其土地用途及规模，配备足够单车泊位。我们亦会和地区相关持份者(包括区议会)沟通，了解地区对单车泊位的需求，并会继续在各新发展区物色合适地点，增设公众单车泊位，供市民及共享单车使用。此安排既能进一步推动「单车友善」环境，亦有助减少行人路上的违例停泊单车情况。

针对违例停泊及弃置单车，现时各相关部门包括分区民政事务处、分区地政处、运输署、警务处和食环署等，会按实际情况和需要适时采取联合行动，清理违例停泊或弃置的单车。在2025年，相关部门在北区及元朗区共进行了89次联合行动，合共移除超过5 000辆违例停泊或弃置的单车。政府会继续密切监察各区的情况，并不时检讨行动成效，继续推进相关工作。

新市镇单车径和单车设施改善工程地点^{註1}

新市镇	正在进行或已规划的单车径改善工程 ^{註2}	提供额外 单车泊位的地点
天水围	-天富苑 -天葵路 -天秀路 -天城路 -天瑞邨 -天瑞路 -天荣路 -天逸邨 -天影路 -湿地公园路	-轻铁洪水桥站 -天葵路 -天城路 -天耀路
元朗	-凹头交汇处 -福喜街 -大棠路 -宏利街	-凤攸北街 -马田路 -又新街
屯门	-轻铁青山村站 -鸣琴路	-轻铁兆康站 -轻铁屯门医院站 -友爱桥
荃湾		-港铁荃湾西站
东涌	-达东路 -东涌发展码头 -东涌海滨路 -东涌道 -裕东路	-文东路 -港铁东涌站 -达东路 -裕东路
将军澳	-宝琳北路 -常宁游乐场 -常宁路	-康城路 -港铁调景岭站 -港铁将军澳站 -宝宁路 -常宁路
沙田 / 马鞍山	-火炭路 -马鞍山路	-马鞍山路 -港铁大水坑站 -宁泰路 -安群街 -水泉坳街 -安睦街
大埔	-南运路 -安埔路	-港铁大埔墟站 -南运路

新市镇	正在进行或已规划的单车径改善工程 ^{注2}	提供额外 单车泊位的地点
粉岭 / 上水	-祥华邨 -清晓路 -粉锦公路 -马会道 -马适路 -港铁粉岭站 -近粉岭公路 -百和路 -扫管埔路	-粉岭楼路 -马会道 -龙琛路 -新运路 -华明路 -和睦路 -和满街

注1： 在此附件所列的位置内，同一位置中可能包含多于一个地点。

注2： 改善工程的例子包括在急弯、陡斜坡道和行人过路处增设安全设施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2421)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关商用车辆及电单车的泊车位供应，政府可否告知本会：

- (a) 请列出过去3年每年新登记的电单车数量；以及全港电单车总数量；
- (b) 请以区议会的分区划分列出电单车泊车位数量及百分比；
- (c) 过去3年，按区议会分区划分，涉及电单车的违例泊车定额罚款通知书数目为何；及
- (d) 政府有否计划兴建新的电单车泊位；如有，请分项目列出选址位置及泊车数量及预计的完工时间。

提问人： 邓家彪议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

- (a) 过去3年，首次登记的电单车及截至该年年底已登记电单车的数目表列如下：

年份	首次登记的电单车数目 (辆)	已登记电单车数目 (截至该年年底) (辆)
2023	4 843	108 674
2024	4 033	108 883
2025	3 785	110 284

- (b) 截至2025年12月，全港按18区划分的电单车泊车位数目及其在全港电单车泊车位总数中的所占比载于附件。

- (c) 根据运输署计算机系统纪录，警务处按《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)向电单车所发出的违例泊车定额罚款通知书是以港岛、九龙及新界3个地区作划分。过去3年，相关数字表列如下：

地区	电单车违例泊车定额罚款通知书数目		
	2023	2024	2025
港岛	31 684	20 917	15 763
九龙	93 085	70 787	62 069
新界	67 048	56 480	48 718
合计	191 817	148 184	126 550

- (d) 香港拥有完善的公共交通网络，政府鼓励市民尽量使用公共交通服务。不过，政府亦在情况许可下，适量增加私家车及电单车泊车位供应。当中与电单车有关的措施包括：

- (a) 善用高架天桥的桥底位置，在可行的情况下划设电单车泊位；
- (b) 在非办公时间开放更多政府大楼的电单车泊位予公众使用；
- (c) 在交通情况可行下，探讨在合适的路旁位置提供电单车泊位；
- (d) 按照「一地多用」的原则，在合适的「政府、机构或小区设施」及公共休憩用地项目中提供公众电单车泊位；及
- (e) 按照《香港规划标准与准则》内的泊车标准，在发展项目提供电单车泊位。

透过「一地多用」原则兴建的公众停车场当中，现已落成3个，其中一个位于上水，另外两个位于将军澳，合共提供35个电单车泊车位。预计在2026至2027年间，将有4个停车场相继落成，分别位于东涌、新蒲岗、观塘及元朗，届时将再提供约60个电单车泊车位。其余正在施工中的停车场亦会额外提供约190个电单车泊车位。

此外，房屋署与运输署正紧密合作，在现有及未来的资助房屋项目中，于可行情况下适量增加更多电单车泊车位。随着未来房屋发展项目及公众停车场项目陆续落成，加上运输署持续积极物色合适位置划设更多路旁泊车位，电单车泊车位将会持续增加。

全港18区电单车泊车位数目及其在全港电单车泊车位总数中的所占比

地区	泊车位数目	占比
中西区	1 604	4%
湾仔	1 435	3%
东区	2 810	6%
南区	2 060	5%
油尖旺	2 219	5%
深水埗	2 399	6%
九龙城	2 630	6%
黄大仙	2 591	6%
观塘	5 197	12%
荃湾	2 049	5%
屯门	2 217	5%
元朗	2 142	5%
北区	1 071	2%
大埔	1 303	3%
西贡	3 760	9%
沙田	3 623	8%
葵青	3 331	8%
离岛	1 001	2%
总计	43 442	100%

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1979)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署自2025年12月22日起实施车辆登记及领牌新制度，向两年或以上未领牌车辆的登记车主发出通知书，要求车主必须在发出通知书日期的三个月内为车辆领牌，或把车辆拆毁或永久送离香港后，将相关证明文件提交运输署，并取消登记，请告知：

1. 就实施车辆登记及领牌新制度，相关人手安排及宣传开支；
2. 新制度实施至今发出通知书数目，车主把车辆拆毁或永久送离香港后将证明文件提交运输署并取消登记数目，以及获批豁免的数目；
3. 有车主反映未有收到通知书，「牌证易」网上平台亦无显示未续牌车辆的资料；署方有否察悉相关问题；如有，成因为何？

提问人：黄国议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

1.至3.

车辆登记及领牌新制度于2025年12月22日开始实施，旨在加强规管长期未领牌的车辆并引入新罪行以提高阻吓力，从源头解决不当弃置车辆的问题。运输署正陆续向两年或以上未领牌车辆的登记车主发出通知书，要求车主在接获通知后三个月内：(一)为其两年未领牌的车辆续牌；或(二)把车辆拆毁或永久送离香港后向运输署取消车辆登记；或(三)因特殊原因向运输署申请豁免采取上述行动。车主须及时妥善处理车辆，以免触犯法例。新制度的相关工作由运输署现有人员执行，没有分项数字，而涉及的宣传开支则约为6万元。

截至2026年3月中，运输署已发出约1 500张通知书，当中涉及车主把车辆拆毁或永久送离香港后将证明文件提交运输署并取消登记数目约有250宗。另一方面，运输署批出的豁免宗数约有250宗。

运输署于2024年12月推出的「牌证易」网上平台，提供一站式牌证申请及查询服务。车主可透过「牌证易」查询其名下已登记车辆的数据(包括其车辆是否领牌和牌照届满日期等)，登记车主亦可在「牌证易」设定通知，以电邮方式接收已登记车辆的牌照续领提示。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0467)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就新的自动驾驶车辆规管框架已于2024年3月1日实施，允许自动驾驶车辆在特定条件下进行公开道路测试及应用情况。就此，政府可否告知本会：

1. 在新的自动驾驶车辆规管框架实施至今，就自动驾驶车辆牌照申请数目、获批数目、平均处理一宗申请所需的时间；
2. 在新的自动驾驶车辆规管框架实施至今，就自动驾驶车辆接获的投诉数目及事故数目；
3. 在新的自动驾驶车辆规管框架实施至今，用于提升自动驾驶车辆发展的项目数量、内容、成效及相关开支。

提问人：吴英鹏议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

1.及3.

政府一直透过政策支持、法规配合和财政资助三方面多管齐下，积极有序地推动自动驾驶车辆(下称「自动车」)在香港的发展。新的自动车规管框架已于2024年3月实施，运输署同时发布《自动驾驶车辆测试及先导使用实务守则》(下称「守则」)，列明测试和使用自动车的详细技术、安全和操作要求，以促进自动车测试及先导使用。

运输署欢迎有兴趣的机构或企业提交自动车先导牌照申请。在接获申请后，运输署会按《守则》考虑自动驾驶系统的设计运行范围及功能、相关的国家标准(下称「国标」)或国际标准 / 指引、道路测试情况等因素进行审批。审批过程中，运输署会接受国标以证明车辆或其部件符合相关技术要求及车辆构造标准，并会参考自动车在内地及其他地方

的测试经验及表现，例如依照国标进行测试的报告，以评估车辆的自动驾驶性能。另外，运输署会咨询相关政府部门，并就拟议的测试路线咨询地区人士及持分者的意见，在有需要时调整测试路线或时间。

运输署至今已发出6个自动车先导牌照，涉及62辆自动车分布在北大屿山(30辆)、西九文化区(2辆)、南区数码港(10辆)、九龙东启德发展区一带(10辆)、机场「航天走廊」(7辆)和港珠澳大桥香港口岸「转机停车场」(3辆)。综合上述6个已批出的自动车先导项目，每个项目的平均处理时间约为两个月。运输署会持续以驾驶和路面安全为首要原则，汲取经验优化技术标准，审慎处理申请。

有关工作由运输署现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

2. 新的自动车规管框架实施至今，运输署未有接获涉及自动车测试的投诉。此外，测试期间未有发生任何重大安全事故。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1001)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就专线小巴运营事宜，政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年各专线小巴的脱班率为何，以及有何措施改善专线小巴脱班问题；及
2. 过去3年，每年运输署(i)饬令专线小巴营办商以书面解释导致服务脱离指定路线行驶的情况、(ii)向没有遵照客运营业证条件维持服务的专线小巴营办商发信、(iii)撤销专线小巴营办商客运营业证数目分别为何？

提问人： 杨永杰议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

1. 运输署一直透过多个渠道，包括进行定期及不定期调查或实地视察、跟进乘客就专线小巴服务提出的投诉或建议，以及与专线小巴营办商保持紧密联系等安排，有效监察专线小巴的经营情况，确保其按照客运营业证条件维持适当和有效的服务。若在巡查或调查时发现任何服务失准的情况，运输署会要求有关专线小巴营办商进行跟进调查，并提供书面解释及相关资料。如营办商违反客运营业证条件，运输署可发出警告信，并会在进行中期检讨期间，考虑所发出的警告次数和营办商的服务表现，以决定会否延续其客运营业证。如违规情况严重及持续，运输署可按《道路交通条例》(第374章)，对该专线小巴营办商进行研讯，以及经考虑研讯的结果后，考虑暂时吊销、取消或更改营办商的客运营业证。

虽然现时运输署并没有备存专线小巴服务的脱班率数据，但专线小巴实时到站信息系统可提供营运数据以追查脱班投诉，从而让运输署监察和规管专线小巴服务。

2. 过去3年，运输署(i)饬令专线小巴营办商以书面解释导致服务脱离指定路线行驶的情况、(ii)向没有遵照客运营业证条件维持服务的专线小巴营办商发警告信、(iii)撤销专线小巴营办商客运营业证的个案数目载于下表：

个案	年份		
	2023	2024	2025
i) 运输署饬令专线小巴营办商以书面解释导致服务脱离指定路线行驶的情况(宗数)	594	659	829
ii) 运输署向没有遵照客运营业证条件维持服务的专线小巴营办商发警告信(宗数)	12	8	1
iii) 运输署撤销专线小巴营办商客运营业证(宗数)	0	0	0

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2419)

总目： (186) 运输署分目： (-) 没有指定纲领： (1) 规划及发展事宜管制人员： 运输署署长(谢咏谊)局长： 运输及物流局局长问题：

就打击违例泊车事宜，政府可否告知本会：

1. 请以警察总区列出，过去3年，每年警务处发出的违例泊车定额罚款通知书数目为何；
2. 请以区议会分区及车辆类别列出，过去3年，每年路旁、公营停车场及私营停车场的泊车位数目为何；及
3. 请以车辆及燃料类别划分，过去3年，每年新登记车辆数目为何？

提问人：杨永杰议员(立法会内部参考编号：19)答复：

1. 过去3年，警务处按《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)所发出的违例泊车定额罚款通知书数字表列如下：

警察总区	违例泊车定额罚款通知书数目		
	2023	2024	2025
港岛	523 167	397 077	302 958
九龙东	443 038	297 579	222 030
九龙西	960 276	872 319	742 407
新界南	471 527	390 462	329 572
新界北	615 011	585 760	471 140
合计	3 013 019	2 543 197	2 068 107

2. 过去3年，18区按车辆类别划分的路旁、政府停车场和私营停车场泊车位数目分别表列于附件1、附件2及附件3。

3. 过去3年，按车辆及燃料类别划分的首次登记车辆数目表列如下：

车辆类别	2023年首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	4 632	0	211	0	0	4 843
私家车	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
专营巴士	0	108	24	0	1	133
非专营公共巴士	0	401	15	0	0	416
私家巴士	0	90	0	0	0	90
公共小巴	0	93	1	21	0	115
私家小巴	0	81	1	0	0	82
货车	0	4 701	308	0	0	5 009
特别用途车辆	0	81	7	5	0	93

车辆类别	2024年首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	3 726	0	307	0	0	4 033
私家车	13 503	0	33 206	0	0	46 709
的士	4	0	140	827	0	971
专营巴士	0	25	20	0	0	45
非专营公共巴士	0	307	10	0	0	317
私家巴士	0	63	3	0	0	66
公共小巴	0	105	3	14	0	122
私家小巴	0	132	1	0	0	133
货车	0	2 936	249	0	0	3 185
特别用途车辆	2	71	3	5	0	81

车辆类别	2025年首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	3 562	0	223	0	0	3 785
私家车	13 568	0	37 467	0	0	51 035
的士	93	0	899	812	0	1 804
专营巴士	0	45	1	0	0	46
非专营公共巴士	0	402	36	0	0	438
私家巴士	0	38	6	0	0	44
公共小巴	0	41	11	1	0	53
私家小巴	0	89	5	0	0	94
货车	0	2 383	551	0	0	2 934
特别用途车辆	1	72	6	0	3	82

注1：混合动力车辆计入其相应燃料类别内，只有纯电动车才计入电动车类别。

过去3年18区按车辆类别划分的路旁泊车位数目

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车 ^{註1}	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计 ^{註2}
中西区	2025	509	202	11	651	1 373
	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
湾仔	2025	1 040	24	43	784	1 891
	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
东区	2025	535	101	66	826	1 528
	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
南区	2025	655	51	85	461	1 252
	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
油尖旺	2025	1 592	369	141	1 349	3 451
	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
深水埗	2025	1 296	219	10	919	2 444
	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
九龙城	2025	2 373	157	154	1 025	3 709
	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
黄大仙	2025	321	133	0	570	1 024
	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
观塘	2025	600	134	56	998	1 788
	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
荃湾	2025	868	67	31	755	1 721
	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
屯门	2025	1 321	338	113	876	2 648
	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
元朗	2025	1 240	445	78	624	2 387
	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
北区	2025	1 388	354	29	389	2 160
	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
大埔	2025	1 603	339	86	301	2 329
	2024	1 601	352	86	280	2 319

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车 ^{注1}	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计 ^{注2}
	2023	1 556	359	84	270	2 269
西贡	2025	1 941	319	159	530	2 949
	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
沙田	2025	1 474	338	61	649	2 522
	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
葵青	2025	484	376	31	898	1 789
	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
离岛	2025	640	67	78	261	1 046
	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
总计 ^{注2}	2025	19 880	4 033	1 232	12 866	38 011
	2024	19 971	3 974	1 264	12 427	37 636
	2023	19 481	3 923	1 226	11 967	36 597

注1: 此类泊车位可停泊私家车、的士及尺寸相若的小巴、三轮车及轻型货车。

注2: 数字不包括约370个预留作特别公共服务用途(例如垃圾车和邮政车辆)的泊车位。

过去3年18区按车辆类别划分的政府停车场泊车位数目^{註1}

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2025	3 812	377	13	345	4 547
	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
湾仔	2025	2 428	230	11	267	2 936
	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
东区	2025	3 181	346	21	382	3 930
	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
南区	2025	2 648	177	10	488	3 323
	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
油尖旺	2025	875	172	18	34	1 099
	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
深水埗	2025	4 125	1 170	26	512	5 833
	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
九龙城	2025	3 131	111	7	253	3 502
	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
黄大仙	2025	4 382	282	43	615	5 322
	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
观塘	2025	7 357	430	23	1 493	9 303
	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
荃湾	2025	1 890	121	4	244	2 259
	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
屯门	2025	3 804	179	48	239	4 270
	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
元朗	2025	3 346	111	36	242	3 735
	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
北区	2025	4 373	529	55	270	5 227
	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
大埔	2025	1 112	208	8	96	1 424
	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
西贡	2025	2 239	121	63	230	2 653
	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
沙田	2025	4 532	161	32	492	5 217
	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
葵青	2025	4 777	575	12	893	6 257
	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
离岛	2025	2 220	71	39	136	2 466
	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
总计	2025	60 232	5 371	469	7 231	73 303
	2024	60 613	5 595	463	7 219	73 890
	2023	59 725	5 631	497	7 025	72 878

注1: 上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

过去3年18区按车辆类别划分的私营停车场泊车位数目^{註1}

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2025	34 805	451	60	608	35 924
	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
湾仔	2025	35 789	88	90	384	36 351
	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
东区	2025	43 200	1 420	171	1 602	46 393
	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
南区	2025	37 780	910	188	1 111	39 989
	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
油尖旺	2025	33 217	775	88	836	34 916
	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
深水埗	2025	26 376	1 731	392	968	29 467
	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
九龙城	2025	49 994	1 140	92	1 352	52 578
	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
黄大仙	2025	15 877	865	47	1 406	18 195
	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
观塘	2025	40 556	3 089	58	2 706	46 409
	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
荃湾	2025	35 916	1 868	365	1 050	39 199
	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
屯门	2025	39 120	2 036	91	1 102	42 349
	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
元朗	2025	40 134	1 475	287	1 276	43 172
	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
北区	2025	17 516	754	32	412	18 714
	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
大埔	2025	31 561	653	79	906	33 199
	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
西贡	2025	41 849	1 233	163	3 000	46 245
	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
沙田	2025	70 125	2 181	102	2 482	74 890
	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
葵青	2025	30 848	9 094	348	1 540	41 830
	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
离岛	2025	18 891	870	174	604	20 539
	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
总计	2025	643 554	30 633	2 827	23 345	700 359
	2024	634 934	30 314	2 629	22 129	690 006
	2023	634 034	31 169	2 942	20 872	689 017

注1:上述泊车位数据由各部门、机构及停车场管理公司或营办商所提供的数据整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的停车场提供者、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2420)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就港鐵铁路发展，政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年各铁路线每月平均乘客量及总乘客量、早上最繁忙1小时最繁忙单向路段可载客量、载客率及最繁忙路段为何；及
2. 请以服务延误类别列出，过去3年，每年由港铁公司控制范围内的因素而引起并导致8分钟或以上服务延误事故的宗数为何？

提问人：杨永杰议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

1. 过去3年，各重铁和轻铁路线每月平均乘客量、总乘客量、早上最繁忙1小时最繁忙单向路段的可载客量、载客率及最繁忙路段数据分别载列于附件一及附加二。
2. 过去3年，由香港铁路有限公司(港铁公司)控制范围内的因素引起并导致8分钟或以上的服务延误事故宗数表列如下：

年份	成因	事故宗数
2023年	机件故障(注)	94
	人为因素	7
2024年	机件故障(注)	82
	人为因素	7
2025年	机件故障(注)	76
	人为因素	7

注：包括站内机件故障、基础设施(例如信号系统)以及列车故障等。

重铁系统统计数字
(早上最繁忙1小时最繁忙单向路段)

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场 快线 (注1 及2)
2023年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人)(a)(注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人)(b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	载客率(每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ } 最繁忙路段	68% {大围至 九龙塘}	61% {荃湾西至 美孚}	60% {油塘至 鲗鱼涌}	58% {天后至 铜锣湾}	58% {金钟至 海洋公园}	48% {彩虹至 九龙湾}	52% {深水埗至 太子}	39% {欣澳至 迪斯尼}	50% {奥运至 九龙}	40% {青衣至 机场}

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
6.	载客率(每平方米站立4人)(注5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不适用
7.	每月平均乘客量(百万人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	总乘客量(百万人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8
2024年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人)(a)(注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人)(b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 600	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 800	36 200	38 400	44 100	9 900	34 200	38 400	2 800	20 900	2 000

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
5.	载客率 (每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ } 最繁忙路段	68% {大围至 九龙塘}	62% {荃湾西至 美孚}	57% {油塘至 鲗鱼涌}	55% {天后至 铜锣湾}	59% {金钟至 海洋公园}	48% {彩虹至 九龙湾}	51% {深水埗至 太子}	33% {欣澳至 迪斯尼}	49% {奥运至 九龙}	48% {青衣至 机场}
6.	载客率(每平方米站立4人)(注5)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	25.9	24.7	9.8	25.9	2.4	18.2	27.7	0.5	6.5	1.1
8.	总乘客量 (百万人次)	310.3	296.9	118.0	311.4	29.0	218.1	332.1	6.4	77.8	13.1
2025年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量 (每平方米站立6人)(a) (注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人)(b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	70 100	8 600	42 500	4 200

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪斯尼线	部分路段 共享路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
3.	(a)项与(b)项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	4 900	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	44 400	38 400	38 700	43 900	10 100	33 800	38 400	3 000	22 200	1 900
5.	载客率 (每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ } 最繁忙路段	71% {大围至 九龙塘}	65% {荃湾西至 美孚}	57% {油塘至 鲗鱼涌}	55% {天后至 铜锣湾}	60% {金钟至 海洋公园}	47% {彩虹至 九龙湾}	55% {深水埗至 太子}	35% {欣澳至 迪斯尼}	52% {奥运至 九龙}	45% {青衣至 机场}
6.	载客率(每平方米站立4人)(注5)	98%	92%	80%	77%	84%	66%	77%	49%	73%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	26.3	25.4	9.8	25.8	2.5	17.9	27.2	0.5	6.4	1.1
8.	总乘客量 (百万人次)	315.7	304.2	117.7	309.9	29.6	214.6	326.4	6.2	76.8	13.3

注1: 由于机场快线及东涌线在部分路段共享路轨，该等铁路线的整体可载客量受车务编排模式所影响。

注2: 机场快线的设计是提供座位予每名乘客，因此站立人数的乘客密度并不适用。有关数字按现有可载客量计算。

- 注3: 现时所有行走港铁铁路线的列车车厢均按铁路兴建时的业界标准设计，可容纳每平方米站立6人的乘客密度。然而，在实际营运中，乘客不大愿意登上看似挤迫但其实仍有空间的列车，因此目前列车一般只达到每平方米站立约4人的乘客密度。故运输署提供以每平方米站立6人计算的可载客量以反映列车可负荷的最高水平，以及以每平方米站立4人计算的载客率，以反映实际营运中的情况。
- 注4: 这是由于服务班次尚未增至信号系统可负荷的最高水平。
- 注5: 以一系列行走市区的重铁列车为例，一系列列车可提供340个座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度计算下的2 160个企位，即每列列车的总计可载客量约为2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度计算，340个座位数目维持不变，而企位则减至1 440个，即每列列车的总计可载客量约为1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度计算的可载客量，相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。东铁线方面，由于该路线的列车设有1个头等车厢，列车的座位和企位比例与其他重铁列车稍有不同。若以每平方米站立6人计算，每列列车的总计可载客量为2 845人；以每平方米站立4人计算，则为2 061人。

轻铁系统统计数字
(早上最繁忙1小时最繁忙单向路段)

轻铁路线	最高可载客量			载客率(注1)		
	2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
505	2 993	2 993	2993	66%	79%	82%
506P(注2)	424	424	424	70%	45%	70%
507	2 827	2 827	2 625	83%	85%	86%
507P	212	212	212	90%	90%	50%
610	2 056	2 056	2 056	93%	93%	84%
614	1 122	1 122	1 156	77%(注3)	77%(注3)	90%(注3)
614P	1 363	1 363	1 368			
615	960	960	960	74%(注3)	87%(注3)	75%(注3)
615P	1 600	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	63%	82%	72%
706	5 088	5 088	5 088	63%	80%	82%
720(注2)	不适用	212	212	不适用	20%	10%
751	2 993	2 993	2 857	64%	81%	85%
751P	398	398	424	60%	80%	95%
761P	4 240	4 240	4 240	64%	86%	76%

乘客量(百万人次)

	2023年	2024年	2025年
每月平均乘客量	12.5	12.9	12.9
总乘客量	150.0	154.6	154.4

- 注1: 由于轻铁属开放式系统，一个轻铁车站可能有多条路线途经，因此无法采用现时评估重铁线载客率的方法，即根据乘客出入车站的记录预测其所选乘的路线，以计算个别轻铁线的实际载客率或乘客量。港铁公司现时采用实地视察和调查的方式评估轻铁车辆的载客率，重铁载客率计算方法所采用的每平方米站立4人或6人的乘客密度标准并不适用。
- 注2: 港铁公司分别在2023年9月及2024年9月加设506P线及720线，在早上繁忙时段行驶。
- 注3: 数字为614 / 614P线及615 / 615P线的平均载客率。在屯门区内，614与614P线的走线完全重迭，615与615P线亦同样重迭。然而，614P及615P线只来往屯门码头与兆康站，614及615线行经兆康站后则会跨区前往元朗。该两条轻铁线最繁忙的路段一般在屯门区内重迭的路段出现。对乘客而言，在屯门区内乘搭614或614P线、615或615P线并无分别。因此，该等轻铁线的平均载客率可更准确反映实际情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3173)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

过去3年，每年运输署接获有关九巴、龙运巴士、城巴、新巴、新大屿山巴士、的士及公共小巴的投诉数目(按性质列出)分别为何？

提问人： 杨永杰议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

过去3年，运输署接获有关九龙巴士(一九三三)有限公司(九巴)、龙运巴士有限公司(龙运)、城巴有限公司(市区及新界巴士网络专营权)(城巴(市区及新界))、城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)(城巴(专营权2))、新世界第一巴士服务有限公司(新巴)、新大屿山巴士(1973)有限公司(屿巴)、的士和公共小巴的投诉数字和性质载列于下表：

2023年

公共交通工具	运输署接获的投诉宗数 ^(註1)			
	服务质量	服务水平	一般性质 ^(註2)	总计
专营巴士				
九巴	961	18 367	2 265	21 593
龙运	64	939	434	1 437
城巴(市区及新界) ^(註3)	659	6 917	635	8 211
城巴(专营权2)	486	1 015	150	1 651
新巴 ^(註3)	116	1 292	61	1 469
屿巴	29	436	142	607
其他 ^(註4)	669	1 894	688	3 251
的士	6	2 299	239	2 544
公共小巴	1 701	13 679	627	16 007
总数	4 691	46 838	5 241	56 770

2024年

公共交通工具	运输署接获的投诉宗数 ^(注1)			
	服务质量	服务水平	一般性质 ^(注2)	总计
专营巴士				
九巴	2 606	20 170	1 221	23 997
龙运	367	1 568	53	1 988
城巴(市区及新界) ^(注3)	1 222	5 629	429	7 280
城巴(专营权2)	311	1 282	101	1 694
屿巴	102	540	25	667
其他 ^(注4)	682	1 958	507	3 147
的士	4	2 644	219	2 867
公共小巴	1 571	15 099	732	17 402
总数	6 865	48 890	3 287	59 042

2025年

公共交通工具	运输署接获的投诉宗数 ^(注1)			
	服务质量	服务水平	一般性质 ^(注2)	总计
专营巴士				
九巴	2 195	16 865	1 201	20 261
龙运	203	1 886	32	2 121
城巴(市区及新界) ^(注3)	543	5 648	290	6 481
城巴(专营权2)	201	1 112	110	1 423
屿巴	146	580	31	757
其他 ^(注4)	431	2 006	554	2 991
的士	12	2 214	189	2 415
公共小巴	1 563	15 502	669	17 734
总数	5 294	45 813	3 076	54 183

注：

1. 投诉来源包括运输署直接收到的书面或电邮投诉，以及由交通投诉组及政府1823电话中心转介至运输署的投诉。
2. 一般性质的投诉包括与票价及付款方法等有关的投诉。
3. 根据行政长官会同行政会议于2022年7月的决定，新巴及城巴有限公司(香港岛及过海巴士网络专营权)2个专营权已由2023年7月1日开始合并为新的10年专营权，即城巴(市区及新界)。
4. 涉及多于1间专营巴士营办商、联营路线或未能确定相关专营巴士营办商的投诉。

2025年公共交通工具的总投诉宗数较2023年及2024年为低。为持续改善整体公共交通路线网络的营运效率和更有效运用资源，运输署与营办商会通

过既定机制检视各区的公共交通路线服务水平及乘客需求情况，以规划、改善及重整公共交通服务，包括调整巴士及公共小巴路线的服务班次、时间等。就的士而言，政府已推出多项措施改善的士服务质素，包括系统化管理的的士车队、优化的士笔试、引入的士司机违例记分制度和两级制罚则等。

运输署会继续相关工作，推动公共交通营办商持续提升服务质素及效率，满足乘客的出行需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0779)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据纲领称，将会继续改善新界新市镇的现有单车径和相关设施，就此请告知本会：

1. 过去三年，按区议会分区划分，当区所接获的非法弃置单车的投诉宗数、处理个案数目及移除单车总数为何；当中涉及共享单车的比例为何；以及政府就此类个案的总开支(如联合行动及清理成本)情况；
2. 政府针对新界区主动处理非法弃置单车所采取的跨部门联合行动(如包括食物环境卫生署、地政总署及运输署等)的次数、所处理单车数目及成效评估标准为何；过去三年相关行动的总预算及开支细节情况；
3. 鉴于新界区非法弃置单车情况影响街道卫生及行人安全，政府是否有计划或已进行研究，引入科技管理措施，以预防此类问题？如有，请提供研究详情、预计时间表及所涉财政预算案开支；如否，请说明原因及是否有替代措施？

提问者： 姚铭议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1.－2. 过去3年，政府透过1823电话中心接获有关违例停泊单车的投诉数字及处理个案数目如下：

	有关违例停泊或弃置单车的投诉数字 及处理个案数目 (共享单车相关数字)		
	2023	2024	2025
中西区	178(0)	458(0)	520(0)
湾仔区	145(0)	357(0)	432(0)
东区	207(0)	335(0)	300(0)
南区	34(0)	39(0)	47(0)
油尖旺区	222(0)	417(0)	695(2)
深水埗区	152(0)	281(0)	294(0)
九龙城区	122(0)	147(0)	174(0)
黄大仙区	96(0)	145(0)	110(0)
观塘区	234(0)	198(0)	293(1)
荃湾区	130(2)	174(1)	204(8)
屯门区	195(5)	187(8)	362(49)
元朗区	403(9)	610(15)	614(29)
北区	262(3)	514(3)	483(29)
大埔区	182(8)	146(6)	233(19)
西贡区	223(18)	304(8)	395(33)
沙田区	317(5)	539(15)	546(26)
葵青区	56(0)	65(0)	92(2)
离岛区	82(0)	126(5)	121(8)
没指明地点 / 多于一区	38(0)	51(2)	92(8)

现时各相关部门包括分区民政事务处、分区地政处、运输署、警务处和食环署等，会按实际情况和需要适时采取联合行动，清理违例停泊或弃置的单车。过去3年(即由2023年至2025年)，相关部门在新界区(包括离岛、葵青、北区、西贡、沙田、大埔、荃湾、屯门及元朗)共采取736次联合行动，移除超过45 000辆违例停泊或弃置的单车。联合行动次数每年相若，而每次行动中清理的单车数目逐年下降，反映行动具阻吓性，有效打击违例停泊或弃置单车的情况。有关分项数字如下：

年份	联合行动次数	清理的单车数量
2023	243	15 837
2024	248	15 480
2025	245	13 930
总数	736	45 247

联合行动的开支由各部门的整体资源承担，未有分开计算。而移除共享单车由营办商负责，运输署没有相关开支的资料。

3. 截至2025年12月，全港约有66 000个公众单车泊位，当中约42 200个由运输署管理，其余由房屋署(主要在其辖下屋邨)及康乐及文化事务署等部门提供。为配合推广单车使用的政策，并应付未来的单车泊位需求，政府正研究在新发展区及新市镇，将单车泊位列为土地用途的附属设施，要求合适的新发展项目按其土地用途及发展规模，配备足够的单车泊位。政府会继续在新发展区物色合适地点，增设公众单车泊位，供市民及共享单车使用。此举既能进一步推动「单车友善」环境，亦有助减少行人路上的违例停泊单车情况。针对违例弃置单车，政府会定期在各区采取联合行动，清理相关弃置单车。

有关引入科技管理措施以预防违例弃置或停泊单车，政府会适时检视相关科技的发展趋势，并按成本效益及可行性等因素，考虑适当的安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0789)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府透过实施交通管理计划、运用智能运输系统、监察及规管公共运输的运作、制订和实施道路安全策略和措施，以及与区议会和其他公共机构定期保持联络，确保行人和行车的安全和秩序。就全港的道路交通黑点，当局可否告知本会：

1. 过去3年，交通意外死亡人数总数为何；
2. 列出现有全港交通黑点总数及位置，及过去3年的黑点意外宗数，伤亡人数分别为何；
3. 过去1年为多少个黑点实施改善工程，成效如何，对于长期未解决的黑点，有何针对性跟进计划；
4. 长远而言，政府会否全面检讨全港道路设计、引入智能交通系统，如AI监测车速等，以减少黑点数目？

提问人： 姚铭议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

1. 根据纪录，于2023年至2025年期间，交通意外的死亡人数表列如下：

年份	死亡人数
2023	96
2024	88
2025*	95

*临时数字

2. 2023年至2025年于交通黑点发生的交通意外宗数及伤亡人数表列如下：

年份	交通意外宗数	伤亡人数		
		死亡	重伤	轻伤
2023	729	10	38	899
2024	649	8	27	809
2025*	508	3	12	619

*临时数字

现时本港的交通黑点位置载列于附件。

3.及4. 政府一直采取多项措施加强道路安全，致力从源头减少交通意外发生，包括改善道路设计和交通管理措施、检视法例以加强对驾驶安全的要求和罚则的阻吓力、应用科技以提升交通管理效能，以及加强宣传教育和执法工作。

在改善道路设计和交通管理措施方面，运输署透过分析交通黑点和交通意外比较频繁的地点的意外数据，详细研究是否有明显的意外模式或共同成因，并制定针对性的改善措施，例如调整交通灯号、加设中央分隔栏、改善行人过路设施、优化交通标志及道路标记等。2025年期间，运输署已于19个交通黑点和交通意外比较频繁的地点完成道路设施改善工程，当中3个地点于改善工程完成后一年，整体交通意外宗数及伤亡人数较工程前一年分别下降约27%及18%。其余16个地点的改善工程完成至今未满一年，运输署正持续收集及分析更多数据，以评估其成效。

此外，运输署和香港警务处亦持续善用新科技完善交通管理，提升道路安全。运输署于2024年年底在全港各区共约100个出现较多车辆与行人碰撞意外的交通灯控制行人过路处黑点，安装了会投射红光的新型辅助行人过路装置，以提醒行人不可在「红色人像」灯号亮着时横过马路。就斑马线过路处方面，运输署已委托机电工程署为全港公共道路上的斑马线过路处更换传统黄波灯，有关工程已于

2024年年底展开。新型黄波灯有可发出闪动黄光的光环，支柱部分会发出闪动白光，相比传统黄波灯更为显眼易见，让驾驶者加以留意斑马线并提醒驾驶者停车让路予行人。

整体而言，大多数交通意外涉及驾驶者因素，包括不专注地驾驶、行车时太贴近前面的车辆及不小心转换行车线。有见及此，运输署会继续联同香港警务处与道路安全议会，透过宣传教育及执法工作，提升驾驶者的道路安全意识。

附件

本港交通黑点*(路口)位置

1	亚皆老街，西洋菜南街
2	柯士甸道，觉士道，松山道
3	柯士甸道，白加士街
4	广东道，柯士甸道，柯士甸道西
5	漆咸道南，柯士甸道，畅运道
6	漆咸道南，金马伦道
7	车公庙路，红梅谷路，美田路（车公庙路 近 新翠邨）
8	畅连路，机场路，机场南交汇处（机场路(北)）
9	畅连路，机场路，机场南交汇处（机场路(南)）
10	畅连路，机场路，机场南交汇处（畅连路(东)）
11	长沙湾道，荔枝角道
12	长沙湾道，东京街
13	长沙湾道，钦州街
14	呈祥道，蝴蝶谷道
15	川龙街，河背街
16	海防道，乐道
17	港湾道，菲林明道
18	佐敦道，连翔道
19	九龙公园径，北京道
20	鲤鱼门道(西行)，茶果岭道
21	摩理臣山道，体育道
22	弥敦道，亚皆老街
23	弥敦道，柯士甸道
24	弥敦道，佐敦道
25	弥敦道，太子道西
26	弥敦道，梳士巴利道
27	弥敦道，窝打老道
28	博爱交汇处，元朗公路（近博爱医院）
29	太子道东(东行)，景泰街
30	公主道，民丰径
31	沙咀道，大河道（近荃湾大会堂）
32	大涌道交汇处，大涌道
33	担杆山交汇处，枫树窝路
34	德士古道北，国瑞路
35	荃锦交汇处，蕙荃路
36	荃青交汇处，德士古道
37	荃青交汇处，荃湾路
38	窝打老道，亚皆老街，公主道

39	卑路乍街，士美菲路
40	置富道，薄扶林道支路
41	辅仁街，瑞和街
42	荔枝角道，太子道西，新填地街
43	落山道，马头围道
44	龙蟠街，钻石山站公共运输交汇处连接路
45	马头围道，佛光街，民裕街
46	竹篙湾公路，竹篙湾公路回旋处
47	石硤尾街，窝仔街
48	天瑞路，天恩邨通路
49	屯门乡事会路，屯合街
50	青山道,发祥街
51	众安街，河背街
52	电气道，清风街
53	禧利街，永乐街
54	基隆街，北河街
55	金巴利道，天文台道
56	吉胜街，利众街
57	桂林街，大南街
58	弥敦道，山东街
59	北河街，大南街
60	上海街，永星里
61	崇龄街，彝伦街
62	爵禄街，康强街

* 任何地点如：

- (i) 在过去1年之内，发生了6宗或以上涉及行人伤亡的交通意外；或
- (ii) 在过去1年之内，发生了9宗或以上涉及伤亡的交通意外；或
- (iii) 在过去5年之内，发生了2宗或以上涉及死亡的交通意外；或
- (iv) 在过去3年之内，发生了8宗或以上涉及行人伤亡的交通意外，会被列作交通意外黑点。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0790)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「粤车南下」实施情况，当局可否告知本会：

1. 计划实施至今，粤车南下入境香港市区的累计申请宗数、获批宗数、实际入境数量分别为何，当局有否计划调整配额 / 逗留日数；
2. 粤车在港违反交通规则的个人宗数，以及主要违规类型为何；
3. 与香港整体交通意外率比较，粤车意外率是否维持低水平？当局会否加强与内地部门协调宣传香港驾驶规范，以减低违规风险及提升市民信心？

提问人：姚铭议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

1. 「粤车南下」(入境市区部分)由2025年12月9日起接受合资格广东私家车申请。运输署在接获由内地部门转交的申请后会作出审批，并向成功申请人发出电子「国际通行证」(下称「许可证」)。获发许可证的粤车可预约经港珠澳大桥入境香港，每次留港最多三日。

截至2026年2月底，运输署共接获约4 200宗申请，共发出逾3 500张许可证，累计预约出行数目约2 500架次；其余约700宗申请尚在处理中。

「粤车南下」推出以来整体运作有序畅顺。政府正累积实施经验和密切留意推展情况，包括口岸运作、附近道路交通情况、用家和市民适应程度，以及配套设施的提升状况等，与粤方持续检视和商讨有序增加名额，并计划于实施半年后逐步由现时广东省四个城市(即广州、珠海、中山

和江门)推展至广东省其他城市，以稳健可控方式推进「粤车南下」。我们会适时公布有关安排。

2. 涉及「粤车南下」的违例情况属零星个案，有关个案已获处理或正在跟进中。
3. 根据纪录，2025年在香港涉及左軚车的交通意外率为0.28%^(注1,2)，相比香港整体车辆交通意外率(3.37%)^(注1,2)为低，反映左軚车没有为香港道路安全构成明显的风险。然而，在推动「粤车南下」时，运输署持续透过不同渠道为「粤车南下」司机提供信息和进行宣传教育，包括在内地查验中心及社交媒体播放「香港驾驶须知」短片，介绍香港的交通规则、交通标志和道路标记，以及驾驶时需注意的事项；并透过宣传单张，进一步加强教育，提醒粤车司机注意内地与香港不同的道路设计、交通规则和设施，以确保道路和驾驶安全。

注：

1. 临时数字
2. 涉及意外率以年中领牌车辆数目计算

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0734)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案提到优化海滨用途，政府可否告知本会，

1. 请提供2024至2025年度，本港跑道公园码头一号梯台、二号梯台、景云街梯台、尖沙咀五号梯台、尖沙咀二号梯台、贵州街一号梯台及贵州街二号梯台的每月使用情况。
2. 当局如何评估尖沙咀五号梯台和尖沙咀二号梯台的使用情况？当局会否有计划优化该两梯台，以增加使用量，分流尖沙咀一号梯台不胜负荷的情况。

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

经咨询相关部门(包括文化体育及旅游局、康乐及文化事务署(康文署)及土木工程拓展署(土拓署))，运输署的综合回复如下：

1. 运输署约每两年对其负责管理的登岸设施(包括公众码头和登岸梯台)进行使用量调查。由于2025-26年度的登岸设施使用量调查尚未完成，相关登岸梯台于2023-24年度的使用量调查结果总结于下表：

	登岸设施的一天使用量 ^(注) (船次)	
	平日或 周六	周日或 公众假期
跑道公园码头一号梯台	21	16
跑道公园码头二号梯台	8	10
景云街梯台	15	5
贵州街一号梯台	55	35
贵州街二号梯台	13	4
尖沙咀二号梯台	0	0
尖沙咀五号梯台	0	0

注：调查在正常天气的一天由上午7时至下午8时期间进行。

2. 登岸梯台属于公众登岸设施，供船只上落乘客。就尖沙咀东一带而言，尖沙咀一号梯台现时由康文署管理，其余二号及五号梯台则由运输署负责管理及监察其使用量；上述公众登岸梯台均由土拓署负责其保养及维修。

根据康文署及旅游业监管局的观察，尖沙咀一号梯台有较多游船使用，现时运作整体畅顺，星光大道的排队秩序亦大致良好。

至于尖沙咀二号及五号梯台，现时则有闲置容量(见上表)。使用尖沙咀一号梯台的游船营运者及市民可选择邻近的二号及五号梯台，或九龙公众码头作上落船之用。政府会持续检视公众登岸设施的使用情况，并听取持份者的意见，以改善登岸设施的设计及使用安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2411)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜
(2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府可否告知本会：

1. 过去1年，已登记的非专营巴士数量；及
2. 过去3年，当局增加商用车辆(适合于非专营巴士)泊车位的进度，以及现时全港共提供多少个上述泊车位？
3. 政府于2023年6月，推出运输业输入劳工计划-公共小巴 / 客车行业计划，自计划推出至今，申请数目、种类及审批情况分别为何？
4. 请列出该「行业计划」各轮申请及获批配额数目，以及司机类别(公共小巴、本地客车及跨境直通巴司机)的分项数字。

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：45)

答复：

1. 截至2025年12月，已登记的非专营公共巴士数目为6 951辆，而私家巴士数目为862辆。
2. 截至2025年12月，全港共有4 528个适合非专营巴士使用的商用车辆泊车位。在过去数年，部份短期租约停车场因配合城市发展需要而被收回，令非专营巴士泊车位的数目由2023年的4 665个下降至2024年的4 356个。随着政府持续积极增加商用车辆泊车位的供应，非专营巴士泊车位数目于2025年回升至4 528个。政府正继续在「一地多用」停车场提供非专营巴士泊车位、在合适的短期租约停车场订明最少需提供的商用车辆泊车位数目、增设更多路旁商用车辆泊车位(包括夜间泊车位)、在新发

展项目开放附属泊车位及上落客货区作夜间公众商用车辆停泊用途，以及鼓励学校于非上课时间开放校舍的非专营巴士泊车位供学生服务车辆停泊等。

3. 及 4.

为纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」(计划)，并分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请批出了900个公共小巴及800个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。两轮申请的详情载于附件。此外，因应首批输入劳工的合约期于2025年年底陆续届满，运输署于2025年8月公布配额续期安排。获批配额的有关营办商可于其输入司机的合约期届满前5个月起，向运输署递交续期申请。在接获续期申请后，运输署会审视有关营办商是否继续符合计划的准则(包括输入劳工与全职本地员工1比2的人手比例、输入劳工的薪酬不得低于相关职位的每月工资中位数、须符合相关本地招聘要求等)。截至2026年2月底，589个配额(包括324个公共小巴及265个客车输入司机配额)获批续期。

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业

第一轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	申请配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	68 (涉及68个路线组别)	547	59	461
本地客车司机	32 (涉及6个服务批注) ^{注(1)}	689	23	262
跨境直通巴士司机	18 (涉及使用6个道路过境口岸 / 管制站的路线)	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

第二轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	申请配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	82 (涉及82个路线组别)	842	82	467
本地客车司机	31 (涉及6个服务批注) ^{注(1)}	394	27	228
跨境直通巴士司机	16 (涉及使用6个道路过境口岸 / 管制站的路线)	237	16	154
总数	129	1 473	125	849^{注(2)}

注：

- (1) 6 个服务批注包括(i)游览服务、(ii)酒店服务、(iii)学生服务、(iv)雇员服务、(v)居民服务及(vi)合约式出租服务。
- (2) 包括 118 个于第一轮申请批出而未有使用的配额，已拨至第二轮作分配。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3495)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 基本工程
管制人员： 路政署署长(邱国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「沙田穗禾苑至港铁火炭站自动扶梯连接系统」的事宜，政府可否告知本会：

1. 根据路政署回复，拟建工程大部分座落于香港房屋委员会及安望置业有限公司共同拥有的私人地段内；路政署与相关业权人商讨的具体时间表及已达成的共识为何；
2. 如业权协调导致工程延期，当局有何应变方案或替代走线建议；如有，详情为何；如无，原因为何；
3. 在自动扶梯系统落成前的过渡期；运输署有否检视现有巴士及专线小巴路线的班次，以协助区内长者及行动不便人士出行；如有，详情为何；如否，原因为何；

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：49)

答复：

1.就拟建「沙田穗禾苑至火炭路底行人径行人信道系统」工程项目，路政署与相关业权人商讨的工作已大致完成，项目的走线亦已大致敲定。因应拟建工程走线涉及私人土地和东铁线，路政署现正与相关业权人和地政总署就项目的土地安排（包括设立地役权、永久及暂时占用土地的权利等）作详细检视和适当修改，藉以制订工程项目刊宪内容。

2. 为尽可能减少收回私人土地和相应的补偿金额，路政署建议为拟建工程设定地役权，并与相关持份者商讨永久及暂时占用土地的权利的安排。由于拟建走线目前没有重大争议，路政署暂不考虑为工程项目增设替代走线或其他应变方案。

3. 运输署一直透过不同方式，包括安排实地调查及检视公共运输服务营办商提交的营运数据及数据等，密切监察区内的乘客出行模式及公共运输服务水平，并会与相关部门保持联系，因应地区发展、人口变迁及乘客需求变化，适时与公共运输服务营办商商讨调整服务的可行性，配合乘客出行需求。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3693)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

大老山公路T6桥其扩阔工程时间表为何？

提问人： 陈克勤议员(立法会内部参考编号：68)

答复：

大老山公路T6桥扩阔工程项目的勘察研究已于2023年第4季完成。路政署现正根据勘察研究所得积极循多方面探讨推展该项目的可行方案，包括优化桥梁扩阔部分的设计、研究前期公用设施改道安排，以及引入创新设计和建造技术等，以期减低工程项目的建造成本及缩短施工时间。政府会持续审视工程项目的成本效益，按缓急优次适时及有序地推展相关项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3571)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就推展本港基建铁路项目，政府可否告知本会：

1.各铁路基建项目的(i)动工日期、(ii)预计完工日期、(iii)建造成本预算、(iv)核准工程预算、(v)铁路长度、(vi)每公里造价、(vii)经济内部回报率估算、(viii)勘查、设计及建造研究(如适用)、(ix)追加预算/超支费用(如适用)及(x)推展部门分别为何；

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
东涌线延线										
屯门南延线										
北环线(一期)古洞站										
北环线主线(二期)										
北环线支线										
北环线东延线										
洪水桥站										
南港岛线(西段)										
东九龙智能绿色集体运输系统										
启德智能绿色集体运输系统										
洪水桥／厦村智能绿色集体运输系统(第一阶段)										

洪水桥 / 厦村智能绿色集体运输系统(余下阶段)										
港深西部铁路(洪水桥至前海)										
尖鼻咀至白泥自动捷运系统										
中铁线										
东铁线罗湖南站										
中铁线										
将军澳线南延线										
科学园 / 白石角站										
小蚝湾站										
港岛西至洪水桥铁路										
新界东北线										
交椅洲人工岛环保集体运输系统										

2. 政府部门推展及监管上述铁路项目涉及的人手、编制及开支为何；如何确保工程如期推展及竣工；以及有充裕的人手及资源推展各铁路项目？
3. 有否就新铁路项目和营运中铁路的安全、质量、工期及成本控制制订一套服务表现指标，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：46)

答复：

1. 问题提及的铁路项目的详细数据载于附件。

1. 路政署推展及监管铁路项目涉及的编制(截至2026年3月1日)如下：

职级	常额职位数目	有时限职位数目
首长级	7	3
专业职系	95	46
技术职系	31	-
一般职系	31	3

上述职位在2026-27年度的薪酬开支(按薪级中点估计的年薪值)约为2.2亿元。

就其他现时并非由路政署负责推展的铁路项目，由于负责人员亦有承担其他职责，因此并没有所涉人员数目及薪酬的独立分项数字。

根据最新的规划资料及所有建造及规划中的主要运输基建项目的推展情况，政府会就运输基建项目的落成时间表作全盘考虑，有序地推展各个项目，以应付香港的运输及物流需求。政府会因应各个铁路项目的规划和推展工作，检视相关部门的人手需求，并按需要通过既定机制调配资源。政府亦会监察香港铁路有限公司（港铁公司）在推展项目时的表现，并提醒港铁公司调配足够人手，在确保安全及质量下如期推展项目。

2. 政府在推展新建铁路项目时，会在项目中推行优化的监察和控制策略，包括(a)优化项目监督和沟通平台；(b)加强监察和查核力度；(c)引入新的「工程项目安全检讨」程序；(d)设立主动汇报和预警机制；(e)监察港铁公司的项目推展表现；以及(f)建立协作文化，以确保新建铁路项目符合施工质量及如期完工。路政署已制定一套表现指标，在安全、质量、环保、工期、设计管理及检视，以及与持份者沟通各方面，定期检视港铁公司的表现。

另外，机电工程署负责规管铁路运作安全，并采用「风险为本」的方法，按过往的记录，就可能对铁路安全运作构成较高风险的范畴(例如个别铁路系统组件及设备)作出更严密的监察、审核、巡查检验及评估。当中，对铁路设施和系统作巡查检验是规管铁路运作安全的主要服务表现指标。

铁路项目的详细数据

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
	动工日期	预计完工日期	建造成本预算	核准工程预算	铁路长度	每公里造价 (注1)	经济内部回报率估算	勘察、设计及建造研究 (如适用)	追加预算/超支费用 (如适用)	推展部门
东涌线延线	已于2023年动工	2029年	195亿元 (按2020年12月价格计算)	见注2	约2.5公里	不适用	3.9%	由香港铁路有限公司 (港铁公司)负责	不适用	路政署
屯门南延线	已于2023年动工	2030年	158亿元 (按2023年7月价格计算)	见注2	约2.4公里	不适用	0.6%	由港铁公司负责	不适用	路政署
小蚝湾站	已于2023年动工	2030年	38亿元 (按2022年6月价格计算)	见注2	不适用	不适用	不适用	由港铁公司负责	不适用	路政署
洪水桥站	已于2024年动工	2030年	66.39亿元 (按2024年9月价格计算)	见注2	不适用	不适用	5.7%	由港铁公司负责	不适用	路政署
东铁线古洞站	已于2023年动工	2027年	59亿元 (按2023年7月价格计算)	见注2	不适用	不适用	6.5%	由港铁公司负责	不适用	路政署

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
	动工日期	预计完工日期	建造成本预算	核准工程预算	铁路长度	每公里造价(注1)	经济内部回报率估算	勘查、设计及建造研究(如适用)	追加预算/超支费用(如适用)	推展部门
北环线项目(包括主线和支线)	北环线项目第一部分(注3): 2025年 北环线项目第二部分: 有待确定	2034年或之前同步开通北环线主线和支线	北环线项目第一部分: 314亿元(按2025年7月价格计算) 北环线项目第二部分: 有待确定	见注2	北环线主线: 约10.7公里 北环线支线: 约6.2公里	不适用	有待确定	由港铁公司负责	不适用	路政署
港深西部铁路(洪水桥至前海)	港深西部铁路(洪水桥至前海)总长度约18.1公里, 当中香港段长约7.3公里。立法会财务委员会已于2025年6月批准拨款3亿380万元(按付款当日价格计算)开展香港段的勘查及设计工作。我们正进行设计和相关工地勘测工程、法定程序和财务评估等工作, 过程中会对项目香港段的工程造价及经济内部回报率作出估算。我们的目标是让项目的香港段具备技术条件可于2027年招标以尽快展开详细设计及建造工程, 争取于2034年完成香港段工程建设, 并随即进行联调联试, 实现两地政府于2035年开通港深西部铁路(洪水桥至前海)的共同目标。									路政署
东九龙智慧绿色集体运输系统	项目走线全长约7公里。立法会财务委员会已于2024年7月批准拨款2亿6,250万元(按付款当日价格计算)为项目进行勘查及设计, 以及相关工地勘测工作。我们正进行设计和相关工地勘测工程、法定程序和财务评估等工作, 过程中会对项目的工程造价及经济内部回报率作出估算。政府计划于2026年就项目招标, 目标于2033年或之前通车。									路政署

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
	动工日期	预计完工日期	建造成本预算	核准工程预算	铁路长度	每公里造价 (注1)	经济内部回报率估算	勘察、设计及建造研究 (如适用)	追加预算/超支费用 (如适用)	推展部门
南港岛线 (西段)	前期建造工程预计于 2027年开展	2034年或之前	见注4	见注4	约7.5公里	不适用	见注4	由港铁公司负责	不适用	路政署
白石角站	政府在2021年宣布为兴建东铁线白石角站及附近的综合发展进行研究。白石角综合发展项目的筹备工作已处最后阶段，政府会继续与港铁公司紧密协商，待完成内部程序后会尽快向外公布，交代发展项目的整体建议。新铁路站的规划一直按计划同步进行，目标是在2033年或之前开通新铁路站。									路政署
将军澳线南延线	项目包括建造约4公里铁路连接康城站至第137区。港铁公司已于2025年12月提交建议书。路政署正审视港铁公司的建议书，并与港铁公司紧密协商。详细的工程数据尚待确定。									路政署
中铁线	项目包括建造约17公里铁路连接锦田至九龙塘。详细的工程数据尚待确定。									路政署
北环线东延线	项目包括建造约9.5公里铁路连接兴建中的古洞站至坪輦。其实际走线及推展时间表，将视乎新界北新市镇等发展项目的土地用途规划及工程时间表而定，因此详细的工程数据尚待确定。									路政署
新界东北线	项目包括建造约8.5公里铁路连接粉岭站经坪輦至香园围。其实际走线及推展时间表，将视乎新界北新市镇等发展项目的土地用途规划及工程时间表而定，因此详细的工程数据尚待确定。									路政署
东铁线罗湖南站	政府现正进行的新界北新市镇及文锦渡规划及工程研究涵盖罗湖南范围。政府会因应拟议的土地用途规划及其运输需求，制订相关的运输基础设施，以满足未来发展需要。相关研究仍在进行中，现阶段未能提供进一步数据。									

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
	动工日期	预计完工日期	建造成本预算	核准工程预算	铁路长度	每公里造价(注1)	经济内部回报率估算	勘查、设计及建造研究(如适用)	追加预算/超支费用(如适用)	推展部门
启德智能绿色集体运输系统	预计2026年内批出合约	2031年	注2	注2	3.5公里	不适用	有待确定	已完成勘查研究及初步设计，由专营公司负责详细设计及建造研究。	不适用	土木工程拓展署
洪水桥／厦村新发展区智能绿色集体运输系统	系统初步走线全长约16公里，贯通洪水桥／厦村和元朗南新发展区。政府已于2024年5月开展系统于洪水桥／厦村新发展区第一阶段道路工程(长约4.5公里)的勘查和设计工作，目前正进行详细设计，以进一步评估工程造价。预计今年内会为第一阶段项目进行投标，目标于2031年或之前通车。会继续规划及分阶段推展其余部分，以配合洪水桥／厦村及元朗南新发展区不同阶段发展的交通及运输需求。									土木工程拓展署
交椅洲人工岛环保集体	项目的具体走线及推展时间表需要配合拟议交椅洲人工岛的规划。由于交椅洲人工岛填海工程现阶段未有明确的推展时间表，详细的工程数据尚待确定。									土木工程拓展署

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
	动工日期	预计完工日期	建造成本预算	核准工程预算	铁路长度	每公里造价 (注1)	经济内部回报率估算	勘察、设计及建造研究 (如适用)	追加预算/超支费用 (如适用)	推展部门
运输系统										
港岛西至洪水桥铁路	项目的具体走线及推展时间表需要配合拟议交椅洲人工岛的规划。由于交椅洲人工岛填海工程现阶段未有明确的推展时间表，项目的详细数据尚待确定。									土木工程拓展署
尖鼻咀至白泥绿色运输走廊	政府现正探讨适合在绿色运输走廊采用的绿色公交模式。									

注1: 因应各项目所包含的工程不尽相同，部份项目除了铁路设施建造工程以外，亦可能涉及受影响设施的重置工程、改善工程以及备置工程等非铁路建造工程，所以不适宜以每公里造价作对比。

注2: 东涌线延线、屯门南延线、东铁线古洞站、洪水桥站及北环线项目透过「铁路加物业」模式由港铁公司推展，小蚝湾站的建造成本则从地价中扣除，而启德智能绿色集体运输系统项目透过「公共运输导向发展」模式推展，故不涉及政府的核准工程预算。

注3: 北环线项目第一部分包括北环线主线当中由锦上路站通往牛潭尾车厂连接隧道和由新田站通往古洞站的两段土木及结构工程，以及北环线支线的详细规划及设计工作。而项目第二部分则涵盖北环线主线的余下段落、牛潭尾车厂、由新田站至皇岗口岸站的北环线支线、全线的机电工程和列车，以及开通北环线项目之后的营运和保养。

注4: 南港岛线(西段)正进行详细规划及设计，政府将与港铁公司在「拥有权」模式及「铁路加物业」模式的基础上商讨项目的财务安排，有关项目的工程造价尚待确定。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3451)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 区域及维修工程

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署负责维修公用道路，包括接获在行车路面出现坑洞或路面不平时，进行「紧急修葺」或较全面及持久的「路面重铺」工程，就此政府可否告知本会：

- 1.过去三年，每年本港各区分别接获要求修葺路面坑洞的个案宗数为何？
- 2.过去三年，因应有修葺路面坑洞的要求后，每年各区分别进行「紧急修葺」及「路面重铺」的次数分别为何？
- 3.路政署有监管机制以确保道路维修工程的质素及耐用程度。过去三年每年各区分别有多少宗跟进承建商修葺路面坑洞欠妥的跟进个案？
- 4.承上题，过去三年每年分别共有多少向相关承办商扣减合约款项及发出警告信的跟进个案？有否承办商因不符合要求最终被撤销工程合约
- 5.署方因应什么因素决定为个案考虑「路面重铺」，而非进行临时性的「紧急修葺」？

提问人：植洁铃议员(立法会内部参考编号：118)

答复：

1. 过去3年，路政署接获各区要求修葺路面坑洞的个案数字表列如下：

地区	2023年	2024年	2025年
中西区	39	30	161
东区	21	58	93
南区	10	28	56

地区	2023年	2024年	2025年
湾仔区	112	142	88
九龙城区	9	56	75
油尖旺区	63	104	152
深水埗区	127	192	130
黄大仙区	3	3	17
观塘区	22	37	102
大埔区	9	19	71
元朗区	246	312	293
屯门区	41	84	99
北区	98	162	168
西贡区	26	55	50
沙田区	57	36	136
荃湾区	17	25	76
葵青区	69	83	97
离岛区	34	62	48

2及5. 除跟进有关公共道路损毁或欠妥的报告或投诉外，路政署亦透过合约委聘承建商进行定期道路巡查，在得悉路面出现坑洞后，按部门服务承诺在48小时内完成路面坑洞的紧急修葺工作。过去三年，全部修葺路面坑洞的工程均在收到报告后的48小时内完成。完成紧急修葺工作后，路政署会根据道路的损耗情况、交通流量和周边环境等因素，并考虑对市民可能造成的不便(如安排维修所涉及的临时交通改道措施)，制定合适的维修计划和时间表，例如在适当时候进行较大规模且具预防性的路面重铺工程，进一步改善路面的整体状况。路政署没有就因修葺坑洞而进行的「紧急修葺」及「路面重铺」作分类统计。

3及4. 路政署十分重视路面工程的质素，并设有严格的监管机制以确保道路维修工程的质素及耐用程度。承建商在完成道路巡查及维修保养工作后，须提交完工报告供路政署查核。路政署除检视承建商提交的道路检查及维修完工报告外，亦会抽样选出一定数量已完成的道路检查，以及就进行中或已完成的维修保养工作，进行现场审核巡查以核实承建商有否妥善完成有关工作。

如发现承建商的工作欠妥，未达到合约指定水平，路政署会根据合约规定作跟进，包括因应承建商未有准时及妥善完成道路维修保养工作并提交相关报告，向其发出欠妥事项的违约通知书；将审核巡查期间发现的不足之处记录在报告内，用以评估承建商的服务水平；根据发出违约通知书的情况及承建商的服务水平扣减合约款项；以及因应承建商整体表现欠佳，或表现欠妥导致发生严重事故发出警告信等，并会在每月进度会议上责成承建商跟进及改善。路政署亦会将承建商的欠妥表现反映在其表现评核报告，报告的评分

会直接影响承建商日后投得新工务工程合约的机会；若报告持续被评为不合格，承建商更有机会被暂停投标资格。路政署会继续严格监察承建商的工作表现，确保承建商在进行例行检查及详细检查时，按相关规定记录所有损毁情况，并适时完成有关维修工作，以确保道路安全。

路政署曾于过去三年在发现道路维修工作欠妥时，根据相关合约条款作出跟进(例如向表现不理想的承建商发出违约通知书)，但并无因承建商表现欠佳而提前终止辖下任何道路维修保养合约。由于相关跟进工作涉及各种维修工作欠妥的情况，路政署并无就承建商修葺路面坑洞欠妥的跟进个案分拆备存有关数据。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3389)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在『26/27年度需要特别留意的事项』提及，继续就港深西部铁路香港段(洪水桥—前海)进行勘测及设计工作，并与深圳当局磋商推展工作。请告知本会：

(1)目前港深两地政府就跨境铁路桥梁/隧道部分的建设成本分摊机制是否已达成共识？若有，详情为何；

(2)当局有否就该铁路项目的营运模式与深圳当局制定初步定案？

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：41)

答复：

按照构建「轨道上的大湾区」的愿景，特区政府与深圳当局正继续透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」（专班），携手推展跨境铁路项目包括港深西部铁路（洪水桥至前海）。为加强两地工作对接，两地政府早前亦在专班的框架下，设立「跨界轨道项目推展办公室」（办公室）和「法务小组」，推进跨境铁路项目的勘测、规划和设计等工作，以及研究和讨论两个项目所涉及的法律事宜。

两地政府同意采用「同步建设、统一营运」的模式推展港深西部铁路（洪水桥至前海）下一阶段工作，即港深双方分别同步首先处理香港段和深圳段的设计及建造工程，随后采用单一营运商统一营运及采购全线的铁路系统，以提高港深西部铁路（洪水桥至前海）的成本效益、营运效率和灵活性。

关于分摊港深西部铁路（洪水桥至前海）建设成本方面，两地政府的初步共识是有明确属地的工程部分，例如铁路站和隧道，由两地各自按属地分担，而全线共享设施例如列车和信号系统，则由两地平均分担。两地政府会继续透过专班和办公室商讨详细安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3641)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 技术服务

管制人员： 路政署署长(邱国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局曾就提出就本港新铁路项目设立「电子中央审批平台」简化流程，届时将大大简化流程，实时追踪及查阅审批情况，请问此平台设立的进度为何？会否将「中央审批」模式进一步推展至北都其他项目？

提问人： 刘文君议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

路政署透过调配内部资源成立了铁路审批组，专责处理新铁路项目的建筑图则审批工作，并设立电子中央审批平台，便利提交文件及审批建筑图则，提升行政效率。铁路审批组将负责审批多个新铁路和集体运输系统项目，包括北环线、港深西部铁路（洪水桥至前海），以及位于启德和东九龙的智能绿色集体运输系统项目等。相关电子中央审批平台已投入运作。

除了上述铁路审批组的电子中央审批平台外，路政署亦已为北都公路的勘察研究工作设立电子平台，让政府部门、顾问及相关机构透过该平台提交及回复文件，以提升效率。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3570)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

海事处自2024年推出以CII评级为基准的绿色优惠措施，并在2025年为在指定期间于香港船舶注册处注册多艘船舶的船东提供批量注册优惠。就此，请政府告知本会：

- (1)当局以CII评级为基准的绿色优惠措施推出至今，每年有多少船舶取得优惠？涉及的优惠金额有多少？
- (2)每年获得绿色优惠的船舶中，属于CII评级A和B的船舶分别是多少？
- (3)绿色优惠措施原定为期三年，当局评估成效若何？会否延长有关优惠措施？
- (4)计划推行至今，有多少香港注册的船舶已取得批量注册优惠？涉及的优惠金额是多少？

提问人： 陈绍雄议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

答复：

绿色优惠计划于2024年6月28日推出，以鼓励航运业绿色转型。根据此计划，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶如达到国际海事组织制定的碳强度指针评级A或B，便符合资格获得绿色优惠，每艘合资格的香港注册船舶可于2024至2026年间就每个对应年份获得港币二万元。批量注册优惠则在2025年2月14日推出，以吸引更多船东在香港注册船舶。船东于24个月内在香港船舶注册处注册多于一艘合资格的船舶，便可获退还相关船舶的注册

费及首年吨位年费。同一申请可涵盖不同船东的船舶，并可由船东、船舶管理人或船舶代理人作出申请。

(1) 在2024-25年度获批绿色优惠的船舶共817艘，涉及的优惠金额为港币16,340,000元；而在2025-26年度（截至2026年2月28日）获批绿色优惠的船舶共692艘，涉及的优惠金额为港币13,840,000元。

(2) 获批绿色优惠的船舶中，获碳强度指标评级A和B的数目分别为：

(i) 碳强度指标评级A：406艘（2024-25年度）；及330艘（2025-26年度，截至2026年2月28日）；及

(ii) 碳强度指标评级B：411艘（2024-25年度）；及362艘（2025-26年度，截至2026年2月28日）。

(3) 绿色优惠计划自2024年6月推行至今，截至2026年2月28日，海事处已批准合共1 509宗申请，发放的奖励金额合共港币30,180,000元，该计划将于本年12月31日结束。计划让航运界知悉香港船舶注册处努力推广环境保护及碳减排的目标，并建立优质船舶注册的形象。我们会密切留意国际海事组织于本年稍后时间完成碳强度指标评级的检讨结果再作检视。

(4) 截至2026年2月28日，批量注册优惠申请涉及87艘船舶，总吨位约为5 500 000。其中53艘船舶（总吨位约为4 000 000）已完成注册，涉及的优惠金额约为港币4,000,000元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3645)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 港口服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就吸引高端过夜客羣，加强向具潜力的客源市场推广，积极推动更多各类型的会议、展览及奖励旅游在港举行，请告知：

海事处早前已与广东海事局成立专项工作组，就便利游艇出行的各项议题（包括广东省提出的游艇自由行方案）保持磋商与合作，共同制订相关实施措施，最新进度为何？有没有具体路线图和时间表？如有，详情如何？如否，原因为何？

提问人：朱立威议员(立法会内部参考编号：51)

答复：

海事处正积极与广东海事局就「港艇北上」和「粤艇南下」的便利措施细节进行磋商，包括游乐船只的安全标准和技术要求，相关细节待确实后会适时公布。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3304)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 港口服务，(4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

为加快建设香港成为绿色船用燃料加注及交易中心，《财政预算案》提出减免绿色燃料船舶港口费，以及向在港注册的此类船舶提供优惠，涉及3400万元资助。根据纲领3，局方将与相关部门合作，落实措施支持绿色船用燃料在香港的发展；就此，可否告知推出有关减免及优惠，预计可吸引多少船只来港加注？又可吸引多少新船注册？有关减免及优惠有没有期限？

提问人： 吴永嘉议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

为加快建设香港成为绿色船用燃料加注及交易中心，海事处将推出「绿色船用燃料相关船只港口费优惠计划」（「港口费优惠计划」），减免绿色船用燃料相关船舶（相关船舶）的部份港口费，有助降低船舶转用绿色船用燃料的开支，并吸引更多相关船舶到香港停靠和加注。港口费优惠计划将于2026年实施，为期三年。我们计划向在香港使用、运载及／或加注指定绿色船用燃料的远洋船舶提供25%或50%港口费优惠，预期在三年期内可吸引超过1 000船次相关船舶来港停靠或加注绿色船用燃料，涉及的总开支为1,070万元。

此外，政府将同时推出为期三年的「绿色船舶注册优惠计划」，为使用绿色船用燃料的香港注册船舶（包括现有及新注册船舶）每年提供60,000元的

奖励，涉及开支约共2,320万元。优惠计划有助进一步推广香港船舶注册处的绿色船队品牌，推动香港注册船舶的绿色转型，并提升香港在国际航运界的竞争力。预计在三年计划期内可吸引约100艘新绿色燃料船舶来港注册，约占全球同期新增绿色船舶数目的四分之一。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3635)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就绿色航运和智慧物流，请告知本会：

二零二六至二七年度需要特别留意的事项表示，继续推行在二零二四年所推出以CII评级为基准的绿色优惠措施，为达到CII评级A或B的香港注册船舶提供优惠。截至今年2月底，已经审批通过多少香港注册的船舶取得绿色优惠？涉及的金额详情为何？

提问人： 姚祖辉议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

绿色优惠计划于2024年6月28日推出，旨在鼓励航运业绿色转型。根据此计划，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶如达到国际海事组织制定的碳强度指针评级A或B，便符合资格获得绿色优惠，每艘合资格的香港注册船舶可于2024至2026年间就每个对应年份获得港币二万元。截至2026年2月28日，海事处已批准974艘香港注册船舶合共1 509宗申请，涉及奖励金额合共为3,018万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3667)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二六至二七年度需要特别留意的事项，运输署将会：继续进一步优化「港车北上」的运作及支持推行「粤车南下」。由于「港车北上」持续造成本地消费外流，零售及餐饮业界反映假日及高端消费群体明显流失。可否告知本会：

会否同步检视跨境交通政策，确保本地经济不再因政策滞后而承受不必要的流失？

提问人：陈宗彝议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

特区政府一直致力与粤方推动各项跨境通行措施，促进粤港澳大湾区（大湾区）的互联互通。「粤车南下」是与「港车北上」的互惠安排，为大湾区融合发展注入更大动能，不仅促进粤港两地居民双向奔赴，「粤车南下」较高消费能力的旅客亦为香港的旅游、零售及餐饮等行业带来机遇，从而带动本港经济增长。

随着「港车北上」自2023年7月的成功落实和推展，港珠澳大桥（大桥）的使用量持续攀升。在此基础上，粤港双方积极推进「粤车南下」，并于2025年年底正式实施，开启内地居民另一访港新模式。在「粤车南下」安排下，合资格的广东私家车可透过创新简便的途径申请经大桥赴港，在大桥香港口岸人工岛上的自动化停车场泊车后，司机和乘客可使用「易泊飞」服务经香港国际机场换乘飞机，或使用将于稍后推出的「易泊游」服务入境并换乘香港本地交通工具访港，有助于提升香港国际航空枢纽的地位；或在无须取得常规配额下以自驾方式经大桥直接入境并驶至香港市区。

我们按确保安全、有效分流、完备配套和简便申请的策略，有序推展「粤车南下」，整体运作畅顺。我们正累积实施经验和密切留意推展情况，包括口岸运作、附近道路交通情况、用家和市民适应程度，以及配套设施的提升状况等，与粤方持续检视和商讨有序增加名额，并计划于实施半年后逐步由现时4个广东省城市（即广州、珠海、中山和江门）推展至广东省其他城市，以稳健可控方式推进「粤车南下」。我们会适时公布有关安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3568)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局就青衣南一幅用地，让业界发展绿色船用燃料贮存设施进行可行性研究增加拨款。就此，请政府告知本会：

(1)当局在去年9月曾邀请业界就青衣南一用地发展绿色船用燃料贮存设施提交意向书，有关意见若何？

(2)当局就此项可行性研究的预算开支是多少？涉及人手又是多少？

(3)预计这项可行性研究甚么时候完成？

(4)据了解当局今年内会完成绿氨和氢气加注可行性研究，相关研究涉及开支和人手为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

为把握国际航运脱碳的趋势，政府于2024年11月15日公布《绿色船用燃料加注行动纲领》（《行动纲领》），透过订立明确的策略和行动，推动把香港发展成为绿色船用燃料加注和贸易中心。政府正全力落实各项行动措施，当中包括为推动为不同绿色船用燃料提供贮存设施。

我们在青衣南预留一幅沿海用地，为发展绿色船用燃料贮存设施作准备，早前亦已向业界征集意向书，了解市场对在该用地上发展绿色船用燃料贮存设施的兴趣及计划。我们收到来自本地、内地和海外企业递交共7份意向书，表示相关用地适合用作发展各种绿色船用燃料的贮存设施，并就发展参数和用地规划等提供意见。我们正联同土木工程拓展署及其委聘的顾问公司，参考这些信息进行可行性研究，为进行法定和规划申请许可作准备，适时推出市场。相关可行性研究的总预算为1,750万元，预计于2027年底完成。

至于绿氨和氢气加注可行性研究，将聚焦于绿氨和氢气作为船用燃料的安全性、基础设施建设及供应链整合，为未来香港进行绿氨气及氢气加注的发展方向提供参考。该可行性研究预算为400万元。海事处正着手准备相关招标文件，预计于2026年第二季经公开招标程序委聘顾问展开可行性研究，顾问公司将于2026年第四季向海事处及运输及物流局提交初步建议。

至于进行上述两项可行性研究的相关工作，由于决策局和部门将透过现有的人手处理，所以没有相关开支和人手的分项资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3659)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于「运输业输入劳工计划」推行情况，政府可否告知本会：

(一) 自「运输业输入劳工计划-航空业」推出至今，每轮申请的以下数据：

(i) 接获的新申请个案数字；

(ii) 接获的续约申请个案数字；

(iii) 获批的配额数量（按工种列出分项数字）；及

(iv) 拒批的申请个案及涉及的配额数量（按工种列出分项数字）；及

(二) 有否参与计划的雇主或抵港外劳被发现违反输入规定或违反劳工相关法例；如有，相关数字及详情为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划—航空业（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许香港机场管理局（机管局）的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

计划经过首两轮申请后，未被使用连同余下的配额合共2 206个，并于第三轮申请全数批出。详情请参阅下表。

工种类别	第一轮申请	第二轮申请	第三轮申请

	2023年7至8月		2024年3至4月		2025年3至4月	
	申请配额数目	批出配额数目	申请配额数目	批出配额数目	申请配额数目	批出配额数目
1. 地勤人员	728	719	1 213	1 184	951	510
2. 机坪服务员	465	445	549	545	714	472
3. 机舱工作员	366	366	283	263	398	328
4. 飞机维修技工 / 技术员	390	390	192	192	210	60
5. 牵引车司机	325	306	212	212	218	103
6. 仓务处理员 / 货站服务员	206	206	140	140	101	101
7. 机械 / 升降台操作员	193	193	152	152	224	181
8. 客户服务员	90	90	148	148	206	206
9. 飞机拖车司机	30	30	10	10	15	13
10. 维修员	96	96	136	136	255	232
总数	2 889	2 841	3 035	2 982	3 292	2 206

为确保机场运作和服务的持续性，运输及物流局及机管局于2025年7月起，容许雇主就续约事宜申请配额，以便与现有输入劳工安排续约。详情请参阅下表。

工种类别	2025年7至8月		2026年1至2月	
	申请续约配额数目	批出续约配额数目	申请续约配额数目	批出续约配额数目
1. 地勤人员	195	195	864	864
2. 机坪服务员	342	342	339	339
3. 机舱工作员	267	267	208	208
4. 飞机维修技工 / 技术员	19	19	7	7
5. 牵引车司机	226	226	130	128
6. 仓务处理员 / 货站服务员	91	91	118	118
7. 机械 / 升降台操作员	130	130	106	106
8. 客户服务员	38	38	68	68
9. 飞机拖车司机	19	19	5	5
10. 维修员	28	28	68	68
总数	1 355	1 355	1 913	1 911

一般而言，上述两类申请会因不符合下列情况而未能获批：

- 一、拟申请配额的工作必须属于计划下所指定的10个工种；
- 二、拟申请的配额数目必须合乎全职本地员工与输入劳工比例要求；
- 三、申请人必须曾就申请配额的职位进行本地招聘；
- 四、就指定工种拟提供的工资必须不低于该工种的工资中位数；及
- 五、拟申请配额的工作合乎有关申请人短中期的需要。

自计划推行以来，本局接获劳工处共11宗与计划相关的输入劳工转介个案。经机管局了解后，证实相关个案并不涉及雇主违反计划的输入规定，只牵涉如离职时的薪酬计算及续约薪酬等事宜。机管局已再次提醒雇主公司须与输入劳工建立良好的沟通机制，向输入劳工清楚解释雇佣合约的条款。如个案涉及雇主或输入劳工违反劳工相关法例，机管局会转介予相关执法部门。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3649)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

土木工程拓展署已就南大屿生态康乐走廊相关措施展开详细技术研究工作，亦继续进行优化连接南大屿的道路网络的可行性研究。就此，当局可否告知本会：

当局会否考虑兴建一条连接南大屿和港珠澳大桥的道路；如会，详情为何；如否，原因为何。

提问人： 庄豪锋议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

政府早前公布《香港主要运输基建发展蓝图》（下称《蓝图》），前瞻性地整合所有正在规划、设计及施工中的主要运输基建项目，宏观勾勒并提前布局策略性运输基建发展，满足至2046年及以后的运输及物流需求。

根据已知的土地发展规划资料，《蓝图》已充分考虑「北部都会区」等主要规划发展区，以及全港现有各区（包括大屿山南部一带）的人口增长、就业和经济活动所带来的运输和物流需求，并按交通分析建议项目的推展优次。南大屿以生态保育和康乐为主题。目前，我们没有计划兴建一条新的道路连接大屿山南部和港珠澳大桥。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3647)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就本港船厂用地及营运情况，请告知：
鉴于游艇产业的发展需求，是否有规划为船舶维修业提供长远用地规划？
如有，详情为何，如否，原因为何？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

运输及物流局一向支持继续保留现时位于海旁的船厂用地，为远洋船舶、本地船只（包括渔船、本地营业船如渡轮，以及游乐船）提供日常及紧急维修保养服务，以维持船只及港口的日常运作，并促进海上安全。

船舶维修用地必须是临海、可容纳重型机械的场地，供应相对有限。根据地政总署提供的资料，船厂用地分布于香港仔、鸭脷洲、筲箕湾、长沙湾、青衣西及北、大埔、大屿山等一带的沿海用地。大部分以短期租约形式租予本地船厂，为香港水域的渔船、营业船及游乐船提供维修保养服务。

船厂的营运由私人市场主导。根据海事处的资料，香港领牌船只数目在过去十年大部分时间保持增长，惟近年本地领牌船只（包括游乐船）数目自2023年起呈现下降趋势，对船舶维修业的经营带来挑战。有鉴于近年本港船厂的营运情况，我们会持续观察行业的发展情况，并考虑游艇产业带来的额外船舶维修需求，作出适当跟进。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3395)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： ()
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在「26/27年度需要特别留意的事项」提及，继续管理第三方物流服务供货商资助先导计划，鼓励物流业通过应用科技提高生产力。此措施为延续项目，请告知本会：

- (1)该先导计划自推出至今，共接获多少宗申请？当中获批核的宗数及涉及的总资助额为何；
- (2)在26/27年度，针对该先导计划的预算现金流量需求具体为何？预期能额外惠及多少间物流企业；
- (3)当局有否设立机制评估该先导计划对提升本港物流业生产力的实际成效？如有，请提供过去两年相关的成效评估数据。如无，原因为何？

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：47)

答复：

为鼓励物流业通过应用科技提高生产力和营运效率，政府在2020年10月拨款3亿元推出「第三方物流服务供货商资助先导计划」(「先导计划」)。继2023年1月提高「先导计划」的资助比率至2(政府):1(申请人)后，政府于2024年2月优化「先导计划」，把资助金额上限由每家企业100万元增加至200万元，同时扩大资助范围，以涵盖培训及与环境、社会及管治科技相关的应用服务(包括顾问服务)。

截至2026年2月，「先导计划」共收到514宗申请，其中307宗已获批，涉及约1.883亿元资助，受惠企业超过240间。综观过往数据，我们预计2026-27年度的资助需求与过往水平相若，即每年平均批准约36宗申请，批出约2,400万元资助。

为评估「先导计划」的成效，秘书处会邀请受资助企业在项目完成后填写问卷调查。根据统计，高达9成物流企业表示「先导计划」对其业务运作带来正面成效，包括改善营运流程、提升营运效率及服务质素等。

政府会继续密切监察计划的实施进度，并综合考虑市场发展状况、业界的反馈和建议等因素，按需要适时进一步优化计划，以确保计划能切合业界需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3685)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： ()

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(丘卓恒)

局长： 运输及物流局局长

问题：

《预算案》第145段提出为大宗商品贸易商提供半税优惠，第152段则预留洪水桥23公顷土地发展现代物流圈。就此，当局可否告知本会：当局在洪水桥物流用地的规划及基建研究上的预算开支为何？

提问人：黄永威议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

为配合现代物流业发展并打造香港成为以高价值货物和电商市场为主的可持续国际物流枢纽，政府于2023年10月公布《现代物流发展行动纲领》（《行动纲领》），引领香港物流业的未来发展方向。《行动纲领》指出香港的物流用地供应不足，引致租金成本上升，将影响香港作为区域物流枢纽的竞争力。考虑到稳定的物流用地供应对推动现代物流发展至为重要，《行动纲领》当中提出在北部都会区(北都)的新发展区内打造具不同功能的现代物流圈。同年，政府亦发表《北部都会区行动纲领》，勾划北都的发展蓝图，当中洪水桥／厦村新发展区位于北都的「高端专业服务和物流枢纽」区域，凭借「东进东出、西进西出」的跨境货运布局和邻近深圳湾口岸的优势，可成为现代物流重镇。因此，政府在洪水桥／厦村新发展区已预留约32公顷土地作现代物流圈的试点，应付业界对物流用地的长远需要，发挥群聚效应，以及促进智慧绿色物流在香港的持续发展。

洪水桥物流圈的规划研究已于2024年3月开展及于2025年12月完成，研究结果已于2026年1月公布。研究的顾问费用约为3,087万港元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3496)

总目： (186) 运输署
分目： (000) 运作开支
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就香港交通情况，当局可否告知本会：

1. 香港10条主要干线设计流量及繁忙时间使用量为何；
2. 现时本地各隧道使用设计流量及繁忙时间使用量为何；
3. 请列出过去5年，各类型车辆(货车、私家车、公共巴士、小巴、的士)平均每日使用三条海底隧道的车流量，及其所占比率为何；
4. 政府实施隧道不同时段收费计划后，繁忙时段隧道车流量变化数字为何？
5. 三隧分流计划实施后，分流有否造成来往海底隧道的相关道路较以往挤塞，如有，详情为何；
6. 计划实施后，三条隧道发生交通事故的总体数字为何；对比计划实施前，事故率有否上升；平均事故处理时间有无变化；
7. 运输署有否建立常设机制，定期评估三隧分流计划对青沙公路、东区走廊、西九龙走廊、观塘绕道等主要连接道路的交通影响？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：50)

答复：

- 1. 由于2025年的交通统计年报仍在编撰中，我们现提供2024年的交通流量统计数字。有关2024年各政府主要干道的设计容车量及繁忙时段使用率(以车辆行车量 / 容车量比率计算)，载列于附件一。
- 2. 2025年各行车隧道的设计容车量及繁忙时段使用率(以车辆行车量 / 容车量比率计算)载列于附件二。
- 3.-5.及7.
有关3条过海隧道过去5年(即2021年至2025年)按车种划分的平日平均车流量及其所占比率载列于附件三。

根据2025年交通数据，平日总过海车流量较「分时段收费」实施前(即2023年12月)上升约1%至约274 000架次。3条过海隧道的全日车流量则分布如下：西隧上升约24%至约109 000架次；红隧下降11%至约94 000架次；东隧下降约10%至71 000架次。新收费实施后，平日过海车流量大致保持稳定，未有明显诱发额外车流，同时交通在三隧之间更平均分布，善用各隧道的容车量。

另外，整体过海挤塞有所纾缓。以车龙为例，繁忙时段红隧和东隧的车龙普遍分别减少约1公里和0.3公里；而在一般时段及非繁忙时段，即占全日近八成时间，3条过海隧道(包括以往经常挤塞的红隧)的交通较以往明显畅顺。邻近隧道口的非过海交通亦有明显改善，减少影响加士居道以及观塘绕道一带的交通。这些分流效果对整体市民出行、运输物流和公交营运带来正面影响。

为进一步纾缓西隧交通，政府已于2025年11月30日在隧道港岛出口往中上环方向增设一条行车线。根据开通至今的观察，隧道出口车辆切线情况明显减少，行车较以往更为顺畅，让更多车流通过隧道。上述工程移除了西隧港岛出口的樽颈，释放了西隧管道以往未能尽用的容车量。

政府一直密切监察过海交通，包括过海车流对非隧道交通的影响，以更全面地检视三隧的交通状况及收费安排，适时作出以科学为本的交通管理措施。

- 6. 于2021年至2025年间，各过海隧道在管制区范围内发生的交通意外宗数及每百万车辆行驶公里计意外率表列如下：

过海隧道 ¹		年份				
		2021	2022	2023	2024	2025 ²
海底隧道	交通意外宗数	68	66	67	40	35
	每百万车辆行驶公里计意外率	0.79	0.79	0.79	0.53	数据正在整理

过海隧道 ¹		年份				
		2021	2022	2023	2024	2025 ²
东区海底隧道	交通意外宗数	49	40	32	23	23
	每百万车辆行驶公里计意外率	0.34	0.30	0.23	0.18	数据正在整理
西区海底隧道	交通意外宗数	38	29	47	98	90
	每百万车辆行驶公里计意外率	0.77	0.67	0.80	1.18	数据正在整理
所有过海隧道	交通意外宗数	155	135	146	161	148
	每百万车辆行驶公里计意外率	0.55	0.52	0.52	0.57	数据正在整理

注1： 政府于2023年8月2日收回西隧的同时， 于3条过海隧道实施首阶段的「633」固定收费， 及后于同年12月17日起在3条过海隧道实施第二阶段的「分时段收费」。

注2： 2025年交通意外宗数为临时数字

总体而言，除西区海底隧道(西隧)外，其他过海隧道于实施新收费后在隧道范围内发生的交通意外宗数及意外率与实施前有所下降。西区海底隧道的交通意外宗数及意外率上升，估计与西隧实施新收费后的车流增加有关。而3条过海隧道的总意外宗数在实施新收费后保持稳定，每年约150宗。就事故处理方面，营办商按合约规定时限抵达现场处理。而事故处理的时间，则需视乎个别事故的性质和严重程度，不宜以平均处理事故的时间作直接对比。

各主要干道的设计容车量及繁忙¹时段使用率

路段	主要干道 ²	设计容车量 (架次 / 小时)	2024年 繁忙时段 使用率
香港岛			
夏慤道 (西行方向介乎添马街与军器厂街)	四号	9 450	0.6
中环及湾仔绕道	四号	4 700	0.5
九龙			
公主道 (介乎卫理道与培正道)	一号	4 700	0.6
观塘绕道 (介乎启仁街与龙翔道)	二号	4 700	0.6
西九龙公路 (介乎连翔道与兴华街西)	三号	4 700	0.9
东九龙走廊 (介乎马头角道与漆咸道北)	五号	3 000	1.1
龙翔道 (介乎南昌街与塞拉利昂隧道公路)	七号	4 700	0.8
新界			
汀九桥	三号	4 700	1.2
南湾隧道	八号	4 700	0.5
吐露港公路 (介乎马料水交汇处与完善路交汇处)	九号	6 300	1.2
粉岭公路 (介乎扫管埔交汇处与和合石交汇处)	九号	4 700	0.7
屯门公路 (东行方向介乎深井与青朗公路，包括深井支路)	九号	6 300	0.9
港深西部公路 (介乎亦园路与深圳湾公路大桥)	十号	4 700	0.2

- 注1： 表格所载列的数据反映各运输设施于2024年间星期一至五(公众假期除外)的车流量。「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的一小时。
- 注2： 六号干线由中九龙绕道(油麻地段)、中九龙绕道(九龙湾段)和将军澳—蓝田隧道组成。由于整条六号干线预计在今年全线通车，故现时未有其使用率数据。

各行车隧道的设计容车量及繁忙²时段使用率

隧道 ¹	设计容车量 (架次 / 小时)	2025年 繁忙时段 使用率 ³
香港仔隧道	2 600	0.8
海底隧道	2 600	1.1
东区海底隧道	2 600	1.1
西区海底隧道	4 200	1.0
塞拉利昂隧道	2 600	1.1
大老山隧道	2 600	1.0
尖山隧道及沙田岭隧道	4 700	0.8
城门隧道	2 600	0.8
大榄隧道 ⁴	4 200	0.9
中九龙绕道	4 200	0.5 ⁵

注1： 运输署没有备存愉景湾隧道的数据，该隧道由私人公司建造，现时由私人公司营运，并只供获许可车辆使用。

注2： 表格所载列的数据反映上述隧道根据收费系统于2025年间星期一至五(公众假期除外)的全年平均车流量。除3条过海隧道外，「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的一小时。为更准确反映过海车流，3条过海隧道「繁忙时段」是指上午7时30分至10时30分及下午4时30分至7时30分内最繁忙的一小时。

注3： 使用率不计及正在排队入隧道的车辆，不反映实际交通需求与设计容车量之间的关系。隧道的实际交通容量或会受其他交通因素影响，包括使用有关路段的不同车辆种类的比例、有关路段的形态等。因此，单凭实际行车量及设计容车量所作的比较未必能够确实反映实际交通情况。

注4： 参考政府于2025年接收大榄隧道和下调收费后的实际车辆组合，隧道设计容车量调整为每小时4 200架次，而2025年的使用率亦按接收大榄隧道后的车流量进行计算。

注5： 中九龙绕道(油麻地段)于2025年12月21日启用，待今年全线通车后将成为第十条收费隧道，所有车辆全日划一收取八元。因此，其2025年的繁忙时段使用率只根据2025年12月21日至2025年12月31日期间星期一至五(公众假期除外)的数据计算，车流情况仍有待稳定。

3条过海隧道各车种平日平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	西隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2021	34 400 [54%]	1 600 [3%]	11 200 [18%]	4 000 [6%]	600 [1%]	11 600 [18%]
2022	27 900 [52%]	1 400 [3%]	10 100 [19%]	3 600 [7%]	400 [1%]	10 500 [19%]
2023	36 200 [50%]	1 400 [2%]	19 100 [27%]	4 200 [6%]	400 [1%]	10 700 [15%]
2024	51 300 [50%]	2 100 [2%]	22 700 [22%]	5 700 [6%]	500 [1%]	20 200 [20%]
2025	57 500 [53%]	2 200 [2%]	21 600 [20%]	6 000 [6%]	400 [1%]	20 800 [19%]

注 1：平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子

注 2：括号内数字为该车种在每日总车流量所占百分比

注 3：「电单车」包括机动三轮车

注 4：「巴士」包括公共及私家巴士

注 5：「小巴」包括公共及私家小巴

注 6：由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

3条过海隧道各车种平日平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	红隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2021	48 700 [46%]	5 400 [5%]	18 100 [17%]	6 800 [6%]	1 000 [1%]	25 300 [24%]
2022	46 600 [46%]	4 800 [5%]	17 800 [18%]	6 000 [6%]	800 [1%]	24 800 [25%]
2023	48 800 [48%]	4 500 [4%]	16 700 [16%]	6 400 [6%]	800 [1%]	24 600 [24%]
2024	53 600 [57%]	3 900 [4%]	17 200 [18%]	5 400 [6%]	600 [1%]	14 100 [15%]
2025	55 800 [60%]	3 600 [4%]	16 300 [17%]	5 200 [6%]	500 [1%]	12 300 [13%]

注 1：平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子

注 2：括号内数字为该车种在每日总车流量所占百分比

注 3：「电单车」包括机动三轮车

注 4：「巴士」包括公共及私家巴士

注 5：「小巴」包括公共及私家小巴

注 6：由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

3条过海隧道各车种平日平均车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	东隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2021	47 600 [58%]	3 000 [4%]	14 600 [18%]	3 000 [4%]	600 [1%]	12 600 [15%]
2022	41 500 [57%]	2 600 [4%]	13 700 [19%]	2 700 [4%]	500 [1%]	11 400 [16%]
2023	42 000 [57%]	2 600 [4%]	14 200 [19%]	2 800 [4%]	600 [1%]	11 200 [15%]
2024	40 800 [57%]	2 700 [4%]	12 800 [18%]	3 100 [4%]	600 [1%]	12 000 [17%]
2025	41 400 [58%]	2 700 [4%]	11 900 [17%]	3 200 [4%]	600 [1%]	11 600 [16%]

注 1: 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子

注 2: 括号内数字为该车种在每日总车流量所占百分比

注 3: 「电单车」包括机动三轮车

注 4: 「巴士」包括公共及私家巴士

注 5: 「小巴」包括公共及私家小巴

注 6: 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3497)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就高铁香港段营运情况，请当局告知本会：

- 1、 请列出前10位客流量的列车班次及客流量数字；
- 2、 现时每日开行班次为何；与香港高铁站最饱和运行情况相比较比例为何；
- 3、 未来，就进一步提升班次和客流量，当局有何目标；对于拓展新班次目的地，当局有何计划？
- 4、 按高峰时段(如周末、公众假期)与非高峰时段分类，旅客完成内地及香港两地出入境手续的平均时间分别为何；
- 5、 针对西九龙站单日客流量屡创新高，当局有否设定人流警戒指标及相应的应急疏导方案；
- 6、 当局有何措施加强向旅客发布实时人流信息及预留时间建议，并评估有关宣传的覆盖率及成效？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：51)

答复：

- 1-3、 高铁香港段于2018年9月23日投入服务，连接现时超过50 000公里的国家高铁网络。目前，香港西九龙站连接的内地直达站点已由通车时的44个增加至110个，包括11个短途目的地(福田、深圳北、光明城、东莞南、常平、东莞、虎门、南沙北(原称庆盛)、广州新塘、广州南及广州东)和99个长途目的地，每日提供至少106对(即212班)短途及

长途列车班次。高铁香港段自投入服务以来，单日乘客量最高为近145 800人次，于2025年的总乘客量超过3 100万人次(平均每日乘客量约85 000人次)。

根据香港铁路有限公司(港铁公司)提供的最新营运数字，于2026年2月，往来香港西九龙站客流量最高的10个高铁班次，以汕头、深圳北、广州南、长沙南或汕尾为始发站或终点站，而每个班次在2026年2月的总客流量分别达到29 000至32 000人次。

港铁公司会持续密切留意车站和高铁服务的运作情况以及旅客的出行模式 and 需求，继续与内地相关部门及铁路单位合作，持续提升高铁服务，并因应国家高铁网络的发展，适时增加连接香港西九龙站的内地直达站点，满足旅客出行需求。

- 4、 高铁西九龙管制站自通关以来一直运作畅顺。整体而言，百分之九十八的香港居民能够在15分钟内办妥香港出入境手续，百分之九十五的访客亦能够在30分钟内办妥香港出入境手续。
- 5-6、 各出入境管制站相关部门时刻监察口岸的实时情况，并与内地对应口岸的相关部门保持联系，在有需要时启动应变机制，透过紧密协调，灵活调配人手，加开检查柜台和通道，并采取适当人流管控及交通疏导措施，以疏导旅客及维持口岸秩序。为便利旅客及早计划跨境行程，保安局于2025年9月底推出一站式过关信息平台「口岸通」，提供包括高铁西九龙管制站等各陆路管制站的实时过关及其他有用信息，便利旅客掌握各陆路管制站的最新情况。港铁公司亦透过车站大堂的大型屏幕提供实时车次及入闸登车信息、「通关情况显示」(预计通关所需时间的实时信息)；在B1层设置自助闸机以及辅助通道并加设大型行李检查机；以及将部分B3层的检票闸口的入口延伸至大堂中央位置，提升人流高峰时段的服务效率。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3513)

总目： (186) 运输署
分目： (000) 运作开支
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长(谢咏谊)
局长： 运输及物流局局长

问题：

现时大老山公路T6桥使用量为何？

提问人： 陈克勤议员(立法会内部参考编号：68)

答复：

大老山公路T6桥现时的设计行车量及繁忙时间使用率如下：

路段	设计行车量 (架次 / 小时)	使用率 ¹
大老山公路T6桥(南行)	3 000	1.03
大老山公路T6桥(北行)	3 000	1.01

注1:使用率指早上繁忙时间(即平日早上7时至早上10时最繁忙的1小时)交通流量与设计行车量的比率。使用率不计及正在排队进入道路的车辆，不反映实际交通需求与设计容车量之间的关系。道路实际交通容量或会受其他交通因素影响，包括使用有关路段不同车辆的种类比例、有关路段的形态等。因此，单凭实际行车量及设计容车量所作的比较未必能够确实反映实际交通情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3661)

总目： (186) 运输署

分目： (000) 运作开支

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就大埔广福桥的兴建，政府可否告知本会：

在行车桥规划敲定前，政府有何具体短期措施缓解广福邨及大埔墟一带的交通挤塞；会否考虑临时交通管理措施或优化现有巴士路线？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

现时，广福邨及大埔墟一带的居民，主要依赖广福道的东西通道及宝乡街的南北通道出行。政府有以下短期措施纾缓区内的交通：

- (i) 土木工程拓展署会于广福回旋处进行改善工程，为广宏街南行增设专用左转线。待有关工程复工及完成后，由广宏街南行往沙田及九龙方向的车辆无需进入回旋处，从而减少进入回旋处的车辆，提升回旋处的运作效率；
- (ii) 运输署正计划扩阔广福回旋处西边出口，增设额外行车线，让更多车辆可更快驶出回旋处，改善回旋处的运作。运输署已为工程完成地区咨询，期间没有收到反对意见。路政署现正为该项目进行详细设计，并会争取于2026年内为改善工程进行招标；
- (iii) 运输署已委托路政署改善及扩阔宝乡街与乡事会街的路口，容许两部长车同时在乡事会街西行右转入宝乡街北行，从而改善交通安全及疏导区内交通。工程预计于2026年下旬开展；
- (iv) 运输署在规划公共运输服务网络，包括考虑调整现有巴士服务路线时，会审视现有公共交通服务的情况、乘客需求、服务调整对原有乘

客的影响、周边的交通负荷的变化及整体资源运用等相关因素。运输署会持续密切留意广福邨及大埔墟一带的交通情况、乘客出行模式及巴士路线营运实况，并参考上述因素，适时与专营巴士营办商研究优化现有巴士路线的需要及可行性，便利市民出行；

- (v) 大埔警区一直依据重点交通执法项目政策，对违例事项采取严厉执法行动，以改变道路使用者引致交通意外或阻塞交通的不负责任行为，当中位置包括大埔墟一带的主要道路如广福道、乡事会街及宝乡街；及
- (vi) 运输署会密切留意最新的交通情况，不时检视区内繁忙路口的灯号设定以纾缓交通，并在有需要时推展其他合适的交通改善措施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3574)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据《运输资料年报2025》，香港道路交通意外伤亡每年数字呈上升趋势，由2015年由20 381名伤者，上升至2024年23 656名伤者。当中60岁以上的驾驶者伤亡数字，更由2015年710名伤者，上升至2024年1 710名伤者。为提升道路交通安全，运输及物流局将于2026-27年度提交法例修订建议，提高驾驶执照申请人或持有人体格证明的要求；就此，可否告知本会：

1. 过去三年，每年涉及商用车司机的道路交通意外的伤亡数字为何；请以表列方式，按i).商用车类别ii).涉事驾驶者年龄组别(20岁以下、20至39岁、40至59岁、60岁及以上)；iii).引致交通意外的主要因素(包括a).涉及驾驶者的因素、b).涉及伤亡者(驾驶者、乘客或行人)的因素、c).涉及车辆的因素、和d).涉及环境的因素)列出分项数字；及就涉及驾驶者因素的交通意外宗数，请进一步分为a).不专注地驾驶、b).行车时太贴近前面的车辆、c).不小心转换行车线、d).车辆失控、e).疏忽地右 / 左转及f).其他原因；
2. 政府曾先后提出不同计划鼓励商用车司机培养良好驾驶习惯，包括「至fit安全驾驶大行动」下的免费商用车司机健康检查等计划；过去三年，该等计划的总开支以及参与人数分别为何；
3. 政府拟于2026-27年度提交法例修订建议，提高驾驶执照申请人或持有人体格证明的要求；早前，政府曾表示会研究利用创新科技与人工智能进行反应测试，模拟路面情况评估司机的身体反应能力，或模拟路面情况和驾驶条件，以测试年长司机在不同情况下的驾驶反应；该计划的总开支，以及参与人数为何；

4. 本地研究机构已有创科成果可精准检测急加速、频繁切线、驾驶时使用手机等驾驶行为，政府会否考虑要求商用车使用类似系统，藉创科成果提升驾驶安全；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：47)

答复：

1.

(i) 根据纪录，于2023年至2025年间，按商用车辆类别划分涉及商用车辆驾驶者的道路交通意外的伤亡者#数字表列如下：

年份	交通意外所涉及的商用车辆类别								
	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	私家巴士	中型货车	重型货车	特别用途车辆	所有商用车辆 [^]
2023	6 243	1 207	133	2 777	44	1 119	402	118	10 554
2024	6 782	1 248	145	3 014	48	1 167	414	120	11 699
2025*	6 024	1 120	138	2 791	49	1 179	426	156	10 739

注：#伤亡者包括在意外中所有伤亡的驾驶者、骑单车者、乘客及行人。

[^]若1宗交通意外涉及多于1类商用车辆，该宗意外的伤亡者会同时计算在涉及该宗意外的所有「商用车辆」类别内。因此，个别「商用车辆」类别的伤亡者数字总和，会大于「所有商用车辆」类别的实际伤亡者数字。

*2025年交通意外宗数为临时数字

(ii) 根据纪录，于2023年至2025年间，按商用车辆驾驶者年龄组别划分涉及商用车辆驾驶者的道路交通意外的伤亡者#数字表列如下：

年份	商用车辆驾驶者年龄组别				
	<20	20-39	40-59	≥ 60	所有年龄组别的商用车辆驾驶者 [^]
2023	0	1 687	5 220	5 008	10 554
2024	0	2 097	5 591	5 363	11 699
2025*	0	2 103	5 129	4 755	10 739

注：#伤亡者包括在意外中所有伤亡的驾驶者、骑单车者、乘客及行人。

[^]若1宗交通意外涉及多于1个「年龄组别」的商用车辆驾驶者，该宗意外的伤亡者会同时计算在涉及该宗意外的所有商用车辆驾驶者「年龄组别」内。因此，个别商用车辆驾驶者「年龄组别」的伤亡者数字的总和，会大于「所有商用车辆驾驶者」组别的实际伤亡者数字。

*2025年交通意外宗数为临时数字

(iii)(a) 根据纪录，于2023年至2025年间，按商用车辆驾驶者引致交通意外的因素而划分的驾驶者数字^表列如下：

年份	商用车辆驾驶者引致交通意外的因素	商用车辆驾驶者数字
2023	不专注地驾驶	2 157
	行车时太贴近前面的车辆	1 030
	不小心转换行车线	589
	疏忽地右/左转	205
	车辆失控	62
	其他	1 280
2024	不专注地驾驶	2 293
	行车时太贴近前面的车辆	1 039
	不小心转换行车线	628
	疏忽地右/左转	251
	车辆失控	45
	其他	1 384
2025*	不专注地驾驶	2 229
	行车时太贴近前面的车辆	830
	不小心转换行车线	510
	疏忽地右/左转	218
	车辆失控	49
	其他	1 097

注：^由于涉及意外的商用车辆驾驶者，并非全部与意外因素有关，因此表中所示的数字总和并不等于涉及交通意外的商用车辆驾驶者总人数。

*2025年交通意外宗数为临时数字

(iii)(b) 根据纪录，于2023年至2025年间，按主要伤亡者因素划分涉及商用车辆意外的伤亡者数字^表列如下：

年份	涉及商用车辆意外的主要伤亡者因素	伤亡者数字
2023	乘客在车厢内 (非楼梯) 失去平衡	409
	乘客在车厢内楼梯失去平衡	109
	行人不留神	90
	不顾交通情况横过马路 (在过路处以外的地方)	90
	上车/落车时失去平衡跌倒	40
	不顾交通情况横过马路 (在过路处)	37
2024	乘客在车厢内 (非楼梯) 失去平衡	490
	乘客在车厢内楼梯失去平衡	137
	行人不留神	100
	不顾交通情况横过马路 (在过路处以外的地方)	64
	不顾交通情况横过马路 (在过路处)	36
	上车/落车时失去平衡跌倒	35

年份	涉及商用车辆意外的主要伤亡者因素	伤亡者数字
2025*	乘客在车厢内 (非楼梯) 失去平衡	433
	乘客在车厢内楼梯失去平衡	137
	不顾交通情况横过马路 (在过路处以外的地方)	84
	行人不留神	68
	不顾交通情况横过马路 (在过路处)	57
	并非横过马路而在马路上行走 (任意在马路行走)	28

注：^由于涉及意外的商用车辆驾驶者，并非全部与意外因素有关，因此表中所示的数字总和并不等于涉及交通意外的商用车辆驾驶者总人数。

*2025年交通意外宗数为临时数字

(iii)(c) 根据纪录，2023年至2025年涉及意外而有车辆因素的商用车辆数目分别为57架、56架及58架(2025年为临时数字)。

(iii)(d) 根据纪录，2023年至2025年涉及商用车辆而有环境因素的交通意外宗数分别为44宗、50宗及36宗(2025年为临时数字)。

2.

运输署「至FIT安全驾驶大行动」的免费「商用车司机健康检查」(免费「检查」)旨在鼓励商用车司机定期接受基本身体检查，好让他们及早了解和跟进自己的身体状况。每位合资格的商用车司机可于1年内登记运输署提供的免费「检查」1次。过去3年合共约有9 000参与人次，涉及开支约530万元。

3.

为推行提高驾驶执照申请人或持有人体格证明的要求，在香港大学顾问团队及医学专家小组的协助下，运输署正制订详细的医疗指引及新的体格检验证明书，以落实相关建议。医疗指引会涵盖认知及运动功能的评估，同时订明医生就评估司机适宜驾驶与否的相关准则。长远而言，为更全面评估年长司机的驾驶能力，政府将研究利用创新科技及人工智能技术，并借鉴不同地区善用科技创新方面的经验，以协助测试司机的身体反应能力，或透过模拟不同路面情况及驾驶环境，评估年长驾驶人士在不同情境下的反应表现。政府会继续留意其他地区相关安排的成效，并考虑如何运用科技优化对年长司机驾驶能力的评估。

4.

专营巴士营办商已陆续为巴士车队安装车长管理系统，以监测驾驶行为及加强行车安全。九巴、龙运及城巴所配备的系统均能利用实时数据侦测(包括超速、急加速及急煞车等)驾驶行为，并实时向车长发出提示。屿巴则于2025年第三季开始使用车长管理系统，并计划于2026年第三季全面应用于其车队。

政府会继续密切留意科技发展，适时制订策略及推行措施，进一步提升驾驶安全。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3650)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府调整「二元优惠计划」及「公共交通费用补贴计划」，在落实调整方案后，可在未来五年减省共约六十二亿元的开支。就此，政府可否告知：

1. 请表列五年减省共约六十二亿元的开支详情，包括每个财政年度、每个计划可以节省的公帑、涉及的行政开支分别为何；
2. 过去三个财政年度，表列「公共交通费用补贴计划」下的补贴总金额、平均每月受惠人数及每月人均补贴金额为何；
3. 会否公开「公共交通费用补贴计划」调整方案的检讨报告和相关数据；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

- 1及3. 政府在2025年完成检讨公共交通费用补贴计划(补贴计划)后，由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门坎由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。在调整补贴计划前，2025年1月至5月的每月平均补贴金额约为2亿1,700万元，调整补贴计划后，2025年6月至2026年2月的每月平均补贴金额约为1亿6,200万元，即每月平均减少约5,500万元。有关调整有效减省开支，让补贴计划保持财政可持续性，同时保留政策原意，即为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。2026-27财政年度的预计补贴金额约为27.7亿元，与调整前的预计补贴金额相比，节省约7.2亿元。

政府一直尽力减省补贴计划的行政费用，补贴计划在2026-27财政年度的预算经常开支(扣除预算补贴金额)为4,810万元，占预算补贴金额约1.7%。

2. 过去3年，补贴计划下的补贴总金额、平均每月受惠人数及每月人均补贴金额表列如下：

年份	补贴总金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (千人)	每月人均 补贴金额 (元)
2023	3,909	3 036	107
2024	2,528	1 988	106
2025	2,238	1 764	106

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3662)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就进一步推动电动的士的应用，政府可否告知本会：

- 1、 截至最新数字，全港获准营运的电动的士数量及其占全港的士总数的百分比；
- 2、 推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」的人手编制及涉及开支详情为何；
- 3、 参与「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」的电动的士数量、已批核的资助金额分别为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

- 1、 截至2026年2月28日，已领牌的电动的士数目为1 096辆，占全港18 163辆的士约6.0%。
- 2、 政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。贷款计划由香港按证保险有限公司(按证保险公司)负责管理，参与贷款计划的贷款机构(贷款机构)负责审批贷款申请，运输署则负责监督。

有关贷款计划的监督工作由运输署现有人员负责，属于整体职务，故涉及的开支及人手安排没有详细分项。

- 3、 自贷款计划推出至今年2月28日为止，按证保险公司从贷款机构共接获927宗申请，当中864宗申请已获批准；9宗申请正在处理中；54宗因申

请人撤回或未于按证保险公司指定的时间内提取贷款而被取消贷款。在864宗获批个案当中，700宗个案的申请人已提取贷款，贷款总额约为2.3亿元；其余164宗个案则由于车辆未到付等原因而导致申请人仍未提取贷款。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3575)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署表示，将持续重整牌照服务运作流程，包括推出更多网上服务、引入人工智能协助处理牌照申请，针对免试签发正式驾驶执照业务，政府可否告知本会：

一、 请详细提供过去5年，本港免试签发驾驶执照的相关完整数据，包括但不限于：

- (1) 过去5年的申请总数、获批总数、拒批总数及整体批核率，并按申请人所持原驾照的签发国家 / 地区分项列出详细数据；
- (2) 按私家车、轻型货车、电单车等不同车辆类别，分别列明过去5年的免试签发数量及占比；
- (3) 过去5年拒批申请的主要原因分类及对应数量；

二、 针对免试签发正式驾驶执照业务，政府会否推出更多网上服务、引入人工智能协助处理牌照申请，如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：张培刚议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

一、

- (1) 现时，持有《道路交通(驾驶执照)规例》(第374B章)附表4所列的国家或地方签发驾驶执照的人士，可向运输署申请免试签发香港正式驾驶执照(「免试签发」)，以驾驶私家车、轻型货车、电单车及机动三轮车。过去5年，按申请人所持驾驶执照的签发国家或地方划分的「免试签发」申请及审批数字载于附件。

(2) 过去5年，按车辆类别划分的「免试签发」获批申请数目及其占该年获批申请总数的百份比表列如下：

年份	车辆类别				(e) 获批准的 申请总数 ^註
	(a) 私家车 [(a) / (e) x100%]]	(b) 轻型货车 [(b) / (e) x100%]]	(c) 电单车 [(c) / (e) x100%]]	(d) 机动三轮车 [(d) / (e) x100%]]	
2021	26 872 [99.9%]	6 481 [24.1%]	7 008 [26%]	7 008 [26%]	26 905
2022	28 676 [99.3%]	6 360 [22%]	7 175 [24.9%]	7 175 [24.9%]	28 868
2023	67 021 [99.3%]	10 738 [15.9%]	14 405 [21.3%]	14 405 [21.3%]	67 471
2024	72 932 [99.3%]	11 457 [15.6%]	16 689 [22.7%]	16 689 [22.7%]	73 421
2025	83 470 [98.8%]	13 051 [15.4%]	19 873 [23.5%]	19 873 [23.5%]	84 493

注：每宗「免试签发」获批申请可涉及多于一个车辆类别

(3) 申请「免试签发」被拒的个案，主要是因为申请人未能完全符合《道路交通(驾驶执照)规例》(第374B章)所订明的申请条件，例如驾驶执照已被注销或届满超过3年，以及申请人并非以正式驾驶执照提出申请等。运输署没有备存按被拒原因而分类的统计数字。

二、运输署由2026年3月16日起全面推行网上预约「免试签发」柜位服务，并增加预约名额四成至每个工作日550个，同时扩展服务至全港4间牌照事务处，进一步便利申请人及更有效运用资源。

经优化的网上预约系统已加入措施确保系统稳定性和减低滥用服务的机会，包括强化虚拟排队系统、利用「智方便」和人工智能核实申请人身分、使用一次性密码核实、设立人机验证机制，以侦测并阻挡以自动程序操作抢筹等，务求做到预约流程畅顺。运输署会密切留意新安排的推行情况，确保系统运作畅顺。

另外，运输署亦会积极研究利用人工智能技术处理「免试签发」申请程序，让申请人可于新网上平台上载文件供系统初步审批，然后按其

预约时段前往牌照事务处核实文件正本，以确保文件的真确性，同时更好确保申请过程顺畅快捷。

按申请人所持驾驶执照的签发国家或地方划分的
「免试签发」申请及审批数字

(i) 2021年

驾驶执照签发 国家或地方	接获的 申请数目	获批准的 申请数目	遭拒绝的 申请数目	获批准 比率
中华人民共和国				
-内地	18 182	18 117	65	99.6%
-台湾	670	670	0	100%
-澳门	184	184	0	100%
丹麦	14	14	0	100%
巴基斯坦	1 452	1 410	42	97.1%
日本	261	261	0	100%
比利时	21	21	0	100%
以色列	20	20	0	100%
加拿大	604	601	3	99.5%
尼日利亚	22	20	2	90.9%
冰岛共和国	0	0	0	-
印度	907	907	0	100%
西班牙	47	47	0	100%
孟加拉国	9	9	0	100%
法国	231	231	0	100%
芬兰	5	5	0	100%
南非共和国以及 西南非	129	129	0	100%
美国	1 330	1 330	0	100%
挪威	5	5	0	100%
新西兰	112	112	0	100%
马来西亚	240	240	0	100%
荷兰	60	60	0	100%

驾驶执照签发 国家或地方	接获的 申请数目	获批准的 申请数目	遭拒绝的 申请数目	获批准 比率
奥地利	9	9	0	100%
意大利	58	58	0	100%
爱尔兰共和国	35	35	0	100%
新加坡	206	206	0	100%
瑞士	51	51	0	100%
瑞典	44	44	0	100%
葡萄牙	11	11	0	100%
德国	112	110	2	98.2%
澳洲	676	673	3	99.6%
卢森堡	3	3	0	100%
英国	999	999	0	100%
韩国	313	313	0	100%
其他 [#]	1	0	1	0%
总计	27 023	26 905	118	99.6%

#注：以非《道路交通(驾驶执照)规例》(第374B章)附表4所列国家或地方驾驶执照提交的「免试签发」申请被拒个案。

(ii) 2022年

驾驶执照签发 国家或地方	接获的 申请数目	获批准的 申请数目	遭拒绝的 申请数目	获批准 比率
中华人民共和国				
-内地	20 306	20 289	17	99.9%
-台湾	785	784	1	99.9%
-澳门	221	220	1	99.5%
丹麦	8	8	0	100%
巴基斯坦	1 592	1 591	1	99.9%
日本	220	220	0	100%
比利时	31	30	1	96.8%
以色列	9	9	0	100%

驾驶执照签发 国家或地方	接获的 申请数目	获批准的 申请数目	遭拒绝的 申请数目	获批准 比率
加拿大	599	597	2	99.7%
尼日利亚	25	24	1	96.0%
冰岛共和国	7	7	0	100%
印度	970	970	0	100%
西班牙	28	28	0	100%
孟加拉国	12	12	0	100%
法国	182	182	0	100%
芬兰	4	4	0	100%
南非共和国以及 西南非	117	117	0	100%
美国	1 145	1 142	3	99.7%
挪威	11	11	0	100%
新西兰	113	112	1	99.1%
马来西亚	226	226	0	100%
荷兰	36	36	0	100%
奥地利	9	9	0	100%
意大利	46	46	0	100%
爱尔兰共和国	20	20	0	100%
新加坡	170	170	0	100%
瑞士	39	39	0	100%
瑞典	32	32	0	100%
葡萄牙	7	7	0	100%
德国	62	62	0	100%
澳洲	629	627	2	99.7%
卢森堡	5	5	0	100%
英国	988	985	3	99.7%
韩国	247	247	0	100%
总计	28 901	28 868	33	99.9%

(iii) 2023年

驾驶执照签发 国家或地方	接获的 申请数目	获批准的 申请数目	遭拒绝的 申请数目	获批准 比率
中华人民共和国				
-内地	57 914	57 894	20	100%
-台湾	1 115	1 115	0	100%
-澳门	671	670	1	99.9%
丹麦	7	7	0	100%
巴基斯坦	698	697	1	99.9%
日本	221	221	0	100%
比利时	26	26	0	100%
以色列	10	10	0	100%
加拿大	1 039	1 039	0	100%
尼日利亚	26	24	2	92.3%
冰岛共和国	0	0	0	-
印度	747	747	0	100%
西班牙	43	43	0	100%
孟加拉国	23	23	0	100%
法国	183	181	2	98.9%
芬兰	1	1	0	100%
南非共和国以及 西南非	100	100	0	100%
美国	1 593	1 592	1	99.9%
挪威	8	8	0	100%
新西兰	124	123	1	99.2%
马来西亚	295	295	0	100%
荷兰	58	58	0	100%
奥地利	7	7	0	100%
意大利	47	47	0	100%
爱尔兰共和国	30	30	0	100%

驾驶执照签发 国家或地方	接获的 申请数目	获批准的 申请数目	遭拒绝的 申请数目	获批准 比率
新加坡	183	182	1	99.5%
瑞士	47	47	0	100%
瑞典	25	25	0	100%
葡萄牙	5	5	0	100%
德国	103	103	0	100%
澳洲	737	737	0	100%
卢森堡	6	6	0	100%
英国	1 134	1 133	1	99.9%
韩国	275	275	0	100%
其他 [#]	2	0	2	0.0%
总计	67 503	67 471	32	99.9%

#注：以非《道路交通(驾驶执照)规例》(第374B章)附表4所列国家或地方驾驶执照提交的「免试签发」申请被拒个案。

(iv) 2024年

驾驶执照签发 国家或地方	接获的 申请数目	获批准的 申请数目	遭拒绝的 申请数目	获批准 比率
中华人民共和国				
-内地	64 575	64 475	100	99.8%
-台湾	1 064	1 064	0	100%
-澳门	543	542	1	99.8%
丹麦	10	10	0	100%
巴基斯坦	468	466	2	99.6%
日本	196	196	0	100%
比利时	20	20	0	100%
以色列	14	14	0	100%
加拿大	1 076	1 075	1	99.9%
尼日利亚	19	15	4	78.9%
冰岛共和国	0	0	0	-

驾驶执照签发 国家或地方	接获的 申请数目	获批准的 申请数目	遭拒绝的 申请数目	获批准 比率
印度	576	575	1	99.8%
西班牙	38	38	0	100%
孟加拉国	22	22	0	100%
法国	197	195	2	99.0%
芬兰	7	7	0	100%
南非共和国以及 西南非	98	98	0	100%
美国	1 487	1 485	2	99.9%
挪威	5	5	0	100%
新西兰	133	133	0	100%
马来西亚	239	239	0	100%
荷兰	52	52	0	100%
奥地利	7	7	0	100%
意大利	42	41	1	97.6%
爱尔兰共和国	28	28	0	100%
新加坡	197	197	0	100%
瑞士	46	45	1	97.8%
瑞典	19	19	0	100%
葡萄牙	6	6	0	100%
德国	92	91	1	98.9%
澳洲	750	749	1	99.9%
卢森堡	3	3	0	100%
英国	1 253	1 249	4	99.7%
韩国	260	260	0	100%
总计	73 542	73 421	121	99.8%

(v) 2025年

驾驶执照签发 国家或地方	接获的 申请数目	获批准的 申请数目	遭拒绝的 申请数目	获批准 比率
中华人民共和国				
-内地	75 362	75 312	50	99.9%
-台湾	997	997	0	100%
-澳门	428	428	0	100%
丹麦	9	9	0	100%
巴基斯坦	805	803	2	99.8%
日本	203	203	0	100%
比利时	25	25	0	100%
以色列	12	12	0	100%
加拿大	1 222	1 222	0	100%
尼日利亚	17	17	0	100%
冰岛共和国	2	2	0	100%
印度	594	594	0	100%
西班牙	27	27	0	100%
孟加拉国	46	45	1	97.8%
法国	174	171	3	98.3%
芬兰	1	1	0	100%
南非共和国以及 西南非	101	101	0	100%
美国	1 474	1 474	0	100%
挪威	8	8	0	100%
新西兰	145	145	0	100%
马来西亚	224	224	0	100%
荷兰	78	78	0	100%
奥地利	10	10	0	100%
意大利	61	61	0	100%
爱尔兰共和国	22	22	0	100%

驾驶执照签发 国家或地方	接获的 申请数目	获批准的 申请数目	遭拒绝的 申请数目	获批准 比率
新加坡	208	208	0	100%
瑞士	40	40	0	100%
瑞典	17	17	0	100%
葡萄牙	4	4	0	100%
德国	73	73	0	100%
澳洲	706	706	0	100%
卢森堡	2	1	1	50.0%
英国	1 228	1 227	1	99.9%
韩国	226	226	0	100%
总计	84 551	84 493	58	99.9%

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3443)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2025年5月，政府收回大榄隧道并实施新收费。当局可否告知本会：

1. 自2025年5月，每月繁忙时段及非繁忙时段使用该隧道的总车量，请表列出与2024年同月的数字作比较。
2. 新收费模式下，大榄隧道的通车状况是否符合当局的预期。如是，详情为何。如否，将增加多少资源及人手协助解决有关问题。

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：45)

答复：

- 1-2. 政府在2025年5月31日收回大榄隧道并下调收费，以期吸引部分车辆转用大榄隧道，以善用其剩余容车量，纾缓其替代路线(例如屯门公路)的繁忙交通。运输署一直密切监察大榄隧道新收费实施后的交通情况。大榄隧道的车流量如预期增加，而交通仍维持畅顺，根据截至2025年12月实施新收费后的初步数据，大榄隧道平日繁忙时间较繁忙方向车流量 / 容车量比率介乎0.8至1.0。有关2024年及2025年6至12月繁忙时段及非繁忙时段使用大榄隧道的车流量载列于附件。

2024年及2025年6至12月
大榄隧道平日平均车流量¹(双向架次)

月份	繁忙时段 ²	按年变化	一般时段 ²	按年变化	非繁忙时段 ²	按年变化
2024年						
6月	17 100	--	16 500	--	12 300	--
7月	15 900	--	16 100	--	12 100	--
8月	15 300	--	15 900	--	12 100	--
9月	16 600	--	16 200	--	12 400	--
10月	16 700	--	16 000	--	12 200	--
11月	16 800	--	16 400	--	12 400	--
12月	16 800	--	16 800	--	12 700	--
2025年						
6月	19 900	+ 16%	20 900	+ 27%	17 100	+ 39%
7月	19 400	+ 22%	21 300	+ 32%	17 400	+ 45%
8月	19 000	+ 24%	21 300	+ 34%	17 900	+ 48%
9月	19 300	+ 16%	20 700	+ 28%	17 300	+ 39%
10月	21 900	+ 31%	22 600	+ 41%	18 900	+ 55%
11月	22 500	+ 34%	23 100	+ 41%	19 100	+ 54%
12月	21 800	+ 30%	23 600	+ 41%	19 400	+ 52%

注：

1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的交通流量，数据未剔除受长假期影响的日子

2. 「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至7时，「一般时段」是指上午10时至下午5时，而「非繁忙时段」为其余时间。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3337)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜没有指定

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就公众码头管理及维护开支，请告知：

(a) 除涉「改善码头计划」的工程开支外，请表列过去5年各公众码头的日常管理及维护开支，并分项说明。

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：64)

答复：

(a) 现时，全港共有约130个公众码头供船只使用，运输署负责当中65个的日常管理，由路政署及食物环境卫生署进行日常维护工作，并由土木工程拓展署进行维修保养。上述部门就其负责的公众码头进行有关工作的开支载于附件。

运输署没有备存由其他部门负责管理的码头的开支数据。

相关部门于过去5年就公众码头的日常管理、维护及维修保养工作
所涉及的开支

部门	工作内容	涉及开支 (元)
运输署	65个公众码头的日常管理	相关工作由现有运输署人员执行，所涉开支没有详细分项。
路政署	公众码头照明	约170万*
食物环境卫生署	公众码头环境卫生及清洁	食物环境卫生署没有备存为公众码头提供环境卫生服务的分项开支。
土木工程拓展署	公众码头设施维修保养	约8,100万元

*截至2026年1月

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3412)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署继续改善新界新市镇的现有单车径和相关设施。未来一年，准备开放几多单车径，开支预算是几多，会否与旅发局合作推广成熟的单车径。

提问人：江旻德议员(立法会内部参考编号：41)

答复：

现时已开放让市民使用的单车径共长约250公里。在2026-27年度，政府预计于东涌东开放约800米长的单车径供公众使用。该单车径属于工务计划项目第7859CL号「东涌新市镇扩展一工地平整及基础设施工程」所涵盖的范围，因此并没有该单车径开支预算的分项数字。

宣传推广方面，香港旅游发展局在「Discover Hong Kong」一站式旅游信息平台设有香港单车游专页，向旅客推介香港单车游热门路线及骑行好去处，涵盖大埔、沙田、屯门、元朗区等地区的单车径，以及在香港市区和离岛开放予旅客骑单车的景点和地方，鼓励旅客欣赏香港优美的郊区和城市景色。政府亦在网上专页提供多项单车骑行安全的信息，提醒旅客在香港骑行单车时须注意交通安全。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3577)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长(谢咏谊)

局长： 运输及物流局局长

问题：

港车北上已于23年7月1日起通行，粤车南下则于去年11月中旬分阶段实行。就此，政府可否告知本会：

1. 过去一年每月私家车、货车及旅游巴使用港珠澳大桥的车流量(按类别以表列出分项数字)；及
2. 有否统计过去两年，「港车北上」计划下的私家车平均停留在广东省的日数；及
3. 请列出自实施「粤车南下」，接到的申请、每月批出的配额、以及计划下的「粤车」平均停留在港的日数为何。

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：46)

答复：

1. 根据港珠澳大桥管理局^{注(1)}提供的数据，2025年每月私家车、货车及巴士使用港珠澳大桥的数目表列如下：

2025年	私家车 ^{注(2)}	货车 ^{注(3)}	巴士 ^{注(4)}
1月	317 581	33 442	57 300
2月	297 155	27 129	52 557
3月	312 445	35 734	55 786
4月	348 779	34 861	61 256
5月	355 960	38 020	56 180
6月	324 073	38 860	52 149
7月	331 362	40 482	56 463
8月	374 125	42 190	61 590

2025年	私家车 ^{注(2)}	货车 ^{注(3)}	巴士 ^{注(4)}
9月	293 475	45 206	46 530
10月	391 998	46 947	54 037
11月	341 498	49 536	51 723
12月	384 597	48 451	58 307

注：

- (1) 港珠澳大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护。
- (2) 包括跨境私家车(两地牌及三地牌车)、跨境出租汽车,「港车北上」、「粤车南下」和「大桥澳门口岸泊车换乘计划」下的私家车。
- (3) 包括货柜车。
- (4) 包括往来香港与内地 / 澳门的跨境巴士、往来大桥香港口岸与珠海口岸 / 澳门口岸的跨境穿梭巴士、往来大桥珠海口岸 / 澳门口岸与香港国际机场海天中转大楼穿梭巴士，以及往来大桥珠海口岸与蓝海豚岛作旅游之用的穿梭巴士。

2. 运输署没有备存「港车北上」下私家车平均停留在广东省的日数。按照规定，「港车北上」车辆每次进入内地后连续停留不得超过30天，每年在内地累计停留不得超过180天。
3. 「粤车南下」(入境市区部分)由2025年12月9日起接受合资格广东私家车申请。运输署在接获由内地部门转交申请后会作出审批，向成功的申请人发出电子「国际通行证」(下称「许可证」)。获发许可证的粤车可预约经港珠澳大桥入境香港，每次留港最多三日。

截至2026年2月底，运输署共接获约4 200宗申请，共发出逾3 500张许可证；其余700宗申请仍在处理中。根据香港海关提供的资料，在2026年2月约九成车辆在香港逗留一至两天。

- 完 -