

## 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补充问题的答复

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

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
<a href="#">S-TLB001</a>	S026	林伟江	42	(2) 机械装置安全
<a href="#">S-TLB002</a>	S027	林伟江	60	(3) 铁路发展
<a href="#">S-TLB003</a>	S028	林伟江	60	(2) 区域及维修工程
<a href="#">S-TLB004</a>	S024	卜国明	158	(2) 陸路及水上交通
<a href="#">S-TLB005</a>	S029	林伟江	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">S-TLB006</a>	S030	林伟江	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流发展
<a href="#">S-TLB007</a>	S031	林伟江	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">S-TLB008</a>	S032	林伟江	158	(2) 陸路及水上交通
<a href="#">S-TLB009</a>	S041	郭芙蓉	186	(3) 区域交通及运输服务
<a href="#">S-TLB010</a>	S042	郭芙蓉	186	(3) 区域交通及运输服务
<a href="#">S-TLB011</a>	S043	郭芙蓉	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">S-TLB012</a>	S033	林伟江	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
<a href="#">S-TLB013</a>	S034	林伟江	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
<a href="#">S-TLB014</a>	S035	林伟江	186	(1) 规划及发展事宜

管制人员的答复

(问题编号：S026)

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：

(1) 第(e)题答复提到，2025年，机电署向港铁就52个需跟进事项提出86项改善建议。请问问题主要涉及哪些方面(如车厢、轨道、供电、信号系统)? 有哪些问题是现时仍在改善当中，或以往曾重复出现?

(2) 第(f)题答复提到，港铁外判工作主要涉及重复性较高或技术要求较低的工序；请问具体包括哪些？是否知悉过往有哪些岗位由港铁直属员工改由外判员工负责？

提问人：林伟江议员

答复：

承答复编号TLB012：

(1) 机电工程署(机电署)在2025年的「全面和直接审核」工作中发现需跟进并提出改善建议的事项，涉及载客列车、工程车辆、路轨、信号系统和电力系统等。主要范畴包括：维修保养工作程序的执行及记录；设备故障对服务的评估；就工程车辆子系统进行的资产寿命评估；以及应急及事故处理准备。香港铁路有限公司(港铁公司)正持续落实机电署提出的改善建议，部分已经完成，例如把工程车辆的子系统故障的影响纳入其定期评估计划，并强化应急及事故演练后的跟进工作等。其余改善建议预计将于未来6至12个月内陆续完成。在过往的审核中，机电署亦曾就有关维修保养记录的问题提出改善建议。港铁公司已就此订立更清晰的工作指引和加强维修保养工作记录的审查，并督导员工妥善

填写维修保养记录。另外，机电署亦已要求港铁公司加强科技的应用以优化维修保养工作流程，包括应用新企业资产管理系统及数码化维修保养记录。机电署会持续监察港铁公司落实相关改善建议的进度和成效。

- (2) 根据港铁公司提供的资料，外判维修工种主要涉及重复性较高和技术要求相对较低的工作，包括部分车站和铁路设施的冷气、通风和照明系统、月台幕门及其他屋宇装备系统等维修工作。另外，港铁公司亦会安排外判人员执行法定要求订明的专业工作，包括车站升降机及扶手电梯维修和消防设备维修等。机电署没有备存港铁公司由直属员工改为外判员工负责的岗位数据。然而，机电署知悉港铁公司一直采用一套根据国际标准制定的严谨维修保养机制。就外判的维修保养工作，承办商员工必须取得所需的资格及证明，港铁内部人员亦会负责督导承办商，确保承办商员工和合约代工的维修工作，符合相关安全及质量标准。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：S027)

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：

第(d)题答复提到，政府正为拟议的中铁线筹备下一阶段的推展工作。请问现阶段有无预计的动工及完工时间表？如现时已敲定走线，会否考虑提早开展环评、收地等法定程序？

提问人： 林伟江议员

答复：

拟议的中铁线全长约17公里，连接锦田至九龙塘，接通「北部都会区」及市区，支持「北部都会区」的长远及持续发展。《香港主要运输基建发展蓝图》指出，中铁线初步目标于2039年及以后落成。我们会继续按「北部都会区」的土地用途规划及发展时间表检视项目的实际走线及推展时间表，并筹备下一阶段的推展工作，包括敲定推展模式、财务安排等，现时详细的工程数据尚待确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：S028)

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：

第(iii)题答复提到，路政署没有为2026-27年度订定使用不同新物料的比例。那么请问署方有无统计，自去年4月采用「高改性沥青玛蹄脂碎石混合料」(HMSMA)以来，使用HMSMA6、HMSMA10、旧式沥青、混凝土的铺路长度与比例分别为何？HMSMA6、HMSMA10、旧式沥青、混凝土的单位成本分别为何？

提问人： 林伟江议员

答复：

路政署在规划道路维修工程时会根据路段的特性，例如交通流量、损耗程度、速度限制及邻近环境等不同因素而决定最合适的铺路物料。由2025年4月至2026年3月，路政署在道路维修工程中应用HMSMA6、HMSMA10、传统沥青及混凝土所铺设的道路面积分别约为31 000、653 000、683 000及16 000平方米，相应比例约为2.2%、47.2%、49.4%及1.2%。

由于在道路维修工程合约中有关铺路工程的价格包括物料、机械及工资等支出，因此路政署并没有备存各类铺路物料的分拆成本的有关资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：S024)

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：

就本人问题答复编号TLB058，政府可否告知：

1. 就洪水桥 / 厦村及元朗南、启德、东九龙三个SGMTS项目，相应的设计最高小时载客量( pphpd )、目标班次/车队规模、车站月台及车厂扩充预留要求为何；
2. 关于研究中的观塘避风塘跨海桥梁，该桥梁会否与启德SGMTS项目在走线、车站接驳、施工时序及营运管理上作一体化衔接？当局预计何时完成研究，并会否在SGMTS兴建同时落实桥梁的具体方案，以避免两者接口出现不协调或延误？

提问人： 卜国明议员

答复：

1. 根据系统客运需求预测，洪水桥 / 厦村及元朗南、启德、东九龙三个智能绿色集体运输系统项目在繁忙时段的最高载客量为每小时每方向约6 000至7 300人次，繁忙时段班次最大行车间距约为2.5至6分钟。详细要求会在相关招标文件中订明。专营公司需就系统车辆载客量、车辆数量、车站及车厂的配置等提出建议，以证明相关设计能应付预计客运需求，并已预留足够弹性以应付未来可能的延伸。
2. 为了早日完成启德智能绿色集体运输系统项目（启德项目），政府会以现时沿启德前跑道区连接启德邮轮码头和现有港铁启德站的走线为基础推展，以期尽早开展建造工程，目标于2031年落成。在确立启德项目基础走线所采纳的系统及设计后，政府会检视建议延伸方案的

技术及财务可行性。如相关延伸方案需要配合研究中的观塘避风塘跨海桥，政府会确保两个研究会互相协调。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：S029)

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：

第(b)题答复提到，局方将「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」。请问具体包括哪些项目；申请资格与资助额分别为何？这些项目中，有哪些是现有项目，有哪些是新项目？

提问人：林伟江议员

答复：

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「第三方物流服务供货商先导计划」(「先导计划」)并在2023年和2024年两次优化计划后，财政司司长于《2026-27年度财政预算案》宣布政府年内会推出「未来智慧物流加速计划」(「加速计划」)，促进业界转型及物流数据互联互通，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，「加速计划」将能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。「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。「加速计划」作为「先导计划」下的子计划，申请资格及资助配对比例须与「先导计划」一致，资助亦与「先导计划」相同，即以2(政府):1(企业)的比例提供。每家合资格企业在「先导计划」(包括「加速计划」)下最高可获得200万元资助。

在绿色燃料加注技术培训方面，「专业课程及考试费用发还计划(海运)」(下称「发还计划(海运)」)于2026年4月2日推出附属计划—「导师培训支持计划」，首个资助主题为绿色燃料。该计划旨在鼓励具备指定知识和

资格、并在所属海运公司担任培训角色的人员，将绿色燃料知识及专业技能薪火相传。申请人必须为香港特别行政区永久性居民，由其任职的海运相关公司提名，并在海运行业拥有不少于 5 年的全职工作经验。在完成「发还计划（海运）」下经核准课程列表中与绿色燃料相关的课程后，申请人可获发还 80% 的费用，上限为 30,000 元，以支持海事业界安全高效地操作绿色船舶，及应对本港海运业发展的人力需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：S030)

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  
(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：

第(d)题答复中，仅提到「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」。请问署方现时有无推展时间表、互认名额、适用车种等初步构思？自今年2月运输及物流局发布《运输策略蓝图》以来，有无业界人士就互认事宜向局方提出意见？

提问人：林伟江议员

答复：

正如早前公布的《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2027年落实有关安排。在过往数月，运输署亦曾接获业界就商用车辆驾驶执照互认事宜提出的意见。运输署会考虑一篮子因素，包括三地商用车驾驶执照的分类、考试标准、考试范围及水平等，以及业界提出的意见，并进一步与两地政府商讨细节，然后于适时就建议互认安排，包括适用车种、申请资格等，咨询业界及相关持份者。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：S031)

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：

第(f)题答复中，没有提供机管局本地前线机场员工的交通补贴计划的开支。我们知道这不涉及政府开支，所以我们想问的是：局方是否从机管局掌握开支数字？输入劳工征费是否足以填补机管局交通补贴开支；若不能，是否代表机管局需要「揸荷包」填补差额？

提问人：林伟江议员

答复：

根据香港机场管理局（机管局）本地前线机场员工交通费用补贴计划的规定，运输业输入劳工计划－航空业的雇主会就每名输入劳工向机管局每月缴交400元。同时，机管局亦会拨出与有关公司所付总额相若的款项，并统筹双方就每名输入劳工所投放的款额，以向合资格本地前线机场员工发放交通补贴，上限为每月400元，最少为每月100元。截至2026年1月，共有5 373名输入劳工通过计划在港工作。机管局表示现时每月有约8 300名合资格员工受惠。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：S032)

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：

现阶段特区政府有无估计港深西部铁路（洪水桥至前海）的港方负责部份的造价及占整体比例如何？倾向由港铁还是其他机构营运？有无初步的技术细节（如列车型号、最高速度等）建议？

提问人： 林伟江议员

答复：

如答复编号TLB137所述，路政署已于2025年年中开展港深西部铁路（洪水桥至前海）（「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。

政府计划透过公开招标推展项目的香港段，目标是在2027年具备技术条件可进行招标，以尽快开展详细设计及建造工程。

此外，经综合考虑项目的乘客量需求、铁路站的分布和间距、以及成本效益等因素，现时初步以每小时140公里的行车速度为基础设计港深西部铁路。两地政府会继续透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」和「跨界轨道项目推展办公室」商讨详细安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: S041)

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:

局方在TLB213回复中显示, 安装100个投射红光的辅助装置后, 行人违规横过马路的数字减少了约24%, 涉及车撞行人的交通意外更由2020年的66宗下降至2025年的14宗。局方表示会「考虑在个别適切位置」安装, 本人认为此种态度过于保守。就此请问:

鉴于辅助装置在降低意外及违规方面的成效, 政府会否在2026-27年度主动扩大安装范围, 特别是针对荃湾及葵青区等人口老化严重、行人众多的旧区?

提问人: 郭芙蓉议员

答复:

有关辅助装置是透过投射红光提醒行人注意交通灯号, 尤其正在低头注视手机的行人, 从而加强行人过路安全。

运输署持续审视各路口的交通情况及资源状况, 综合考虑各方面因素(例如相关地点是否为行人过路处黑点、地理位置及环境限制等), 以确定安装辅助装置的需要及可行性, 针对性及有效益地加强保障行人过路安全。事实上, 运输署已于2025年在12个新增涉及较多行人意外的行人过路处黑点安装了辅助装置。运输署会继续根据上述考虑因素在適切位置安装辅助装置, 包括荃湾及葵青区合适的地点。

- 完 -

## 管制人员的答复

(问题编号：S042)

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：

局方在TLB 154中提到2024年在东涌试验的「实时交通灯号调节系统」运作畅顺。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。就此请问：

既然试验结果理想，对于如西九龙、新界西南等交通饱和区，当局会否制定更进取的时间表，而非单纯以50个路口作为阶段性终点？

提问人： 郭芙蓉议员

答复：

运输署在2021年于本港5个选定独立灯号控制路口完成「实时交通灯号调节系统」先导计划。先导计划运作大致畅顺，灯号时间可以因应当刻的车流及人流而作出实时调节，将绿灯时间灵活分配至较多车辆的行车方向或等候过路的行人。总结先导计划的经验，「实时交通灯号调节系统」对具有以下特性的独立灯控路口会有较显著效果：

- (i) 路口整体上仍有足够通行能力，让系统有空间可灵活分配绿灯时间至车流较多的方向；
- (ii) 不同方向的车流及人流在短时间内容容易出现较大及不规则的变化；
- (iii) 个别方向的车流容易因车流量大幅度变化而出现挤塞情况；以及
- (iv) 路口较常出现行人启动过路按键后却在行人过路灯号亮起前离开过路处。

至于在交通流量已经饱和的灯控路口，由于没有剩余的绿灯时间可供分配，「实时交通灯号调节系统」较难发挥作用。因此，我们根据上述的准则和各个路口的交通特性，在全港拣选了50个在加设「实时交通灯号调节系统」后会有较显著效果的独立灯控路口安装有关系统。

至于较复杂的联动式灯控路口，已于2022年年中起在东涌市中心8个地点进行试验，以进一步试验系统在联动式路口的效果。系统已在2024年年中完成，现时大致运作畅顺。

运输署会根据推展上述项目的经验，继续在合适的灯控路口推行「实时交通灯号调节系统」。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: S043)

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:

根据答复编号TLB 172中的数据显示, 2025年接获高达236条专线小巴线的加价申请, 部分加幅甚至高达30%至33.3%, 渡轮加幅亦达15%至35%。面对中东局势动荡及油价波动, 公共交通的经营环境雪上加霜。就此请问: 尽管政府已推出18亿元的燃油补贴, 除了发放补贴与审批加价外, 局方有无具体计划协助小巴及渡轮业进行「结构性转型」, 例如加速新能源转型等, 从根本上解决公交事业面对受限于单一能源的风险?

另外, 政府提供补贴给业界, 但市民仍然面对公共交通加价的压力。局方在规管公共交通加价的幅度的态度如何? 或者有何方法减轻市民交通开支压力?

提问人: 郭芙蓉议员

答复:

因应国际油价对社会的影响, 特区政府已于2026年4月9日公布措施, 包括对柴油价格进行补贴、减免所有政府收费隧道除私家车和电单车外所有商用车辆(包括专营巴士、公共小巴和的士)的隧道费50%等, 并透过设立「公共交通服务特别申请工作组」(工作组), 与公共交通服务营办商保持沟通, 协助营办商灵活应对燃油成本上升等。工作组于4月16日举行了首次会议, 听取了3个专营巴士营办商目前的经营环境和营运情况, 并聆听他们应对燃油成本上升的措施, 亦肯定各营办商在严峻的经营环境下致力提供稳定的公共交通服务。工作组会考虑具针对性的临时措施, 协助营办商节省能源和提升营运效率, 以应对油价变动。

另一方面, 政府致力推动试验各种新能源公共交通工具。环境及生态局和环境保护署于2022年开始推出电动公共小型巴士先导试验计划(先导试验计划), 预留8,000万元资助电动公共小巴于不同专线小巴路线进行试验, 测

试市场上现有电动公共小巴型号的运作表现，以评估电动公共小巴在香港应用的可行性及有关充电安排。在试验期间，专线小巴营办商会向环境保护署提交电动小巴的日常运作数据，以及相关意见。此外，另有两部电动公共小巴于新能源运输基金下获批资助展开运作试验。环境及生态局已联同业界成立工作小组，协助引入更具价格竞争力的电动车型号，并先以公共小巴为试验对象，再视乎效果扩展到其他车种，以为电动商用车未来规模化应用创造条件。

政府亦正在推行新能源渡轮试验，分别在港内和离岛航线测试电动渡轮和混合动力渡轮。有关渡轮营办商已于2024年12月底起陆续开展电动渡轮和混合动力渡轮的试验。政府已成立跨部门工作小组，以监督进度和评估新能源渡轮在营运及环保方面的成效和表现。

就各公共交通营办商的加价申请，政府会一如以往，以审慎态度按既定的机制处理。考虑因素包括营办商的成本变化、财务状况及前景、公众的接受程度和负担能力等。运输署会继续做好把关工作。

此外，政府亦有采取针对性的措施资助乘客，包括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亦可受惠于公共交通票价优惠计划（即二元优惠计划）。

- 完 -

## 管制人员的答复

(问题编号：S033)

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：

第(b)题答复中，若将应考人次除以及格人数，可得知输入司机考小巴牌平均需要2.3次、考巴士牌平均需要2.0次才能合格。相对于本地考生，输入司机更常犯哪些导致考试不合格的驾驶错误？

另外，由于运输署正在研究粤港澳三地商用车资格互认安排，署方如何评估对本港道路环境与运输业界的影响，以免「免试签发」变成对非本地职业司机「中门大开」，甚至由于欠缺本港驾驶考试的训练而增加事故风险？

提问人：林伟江议员

答复：

根据运输署的观察，于公共小巴及公共巴士驾驶考试不及格的输入司机，较常犯的错误包括未有查看交通情况、太接近物体等。

正如早前公布的《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2027年落实有关安排。在过往数月，运输署亦曾接获业界就商用车驾驶执照互认事宜提出的意见。运输署将考虑一篮子因素，包括三地商用车驾驶执照的分类、考试标准、考试范围及水平等，以及参考业界提出的意见，并进一步与两地政府商讨细节，然后于适时就建议互认安排，包括适用车种、申请资格等，咨询业界及相关持份者。

- 完 -

## 管制人员的答复

(问题编号: S034)

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:

第(d)题答复提到运输署没有备存公共小巴及客车司机年龄的数据。请问署方的考虑为何; 会否考虑进行「普查」, 以掌握司机年龄结构的(demographic)数据?

从答复附表三「按年龄组别及商用车辆类别划分的驾驶者交通意外率」表格可见, 多类商用车辆的意外率呈年龄越大、意外率越低的趋势, 与坊间的迷思截然相反; 唯独是公共小巴、私家小巴却呈上升趋势, 请问运输署有否分析原因, 又有何措施加以解决?

提问人: 林伟江议员

答复:

所有持公共小巴及公共巴士正式驾驶执照的人士均可分别从事公共小巴及客车司机的工作, 这两类正式驾驶执照持用人现时分别超过16万及13万, 运输署一向有备存上述车种的驾驶执照持有人数目及其年龄分布的数据作为参考。由于部份公共小巴及客车司机以自雇聘用形式从事驾驶工作, 而且司机流动性高, 运输署会继续透过与业界定期会面及持续监察其日常服务, 以及通过在「运输业输入劳工计划—公共小巴/客车行业」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, 了解公共小巴及客车司机的聘用情况。

交通意外涉及多项因素, 包括司机身体状况、司机驾驶态度、路面情况及车辆状况等。尽管年龄本身不一定能够准确预测驾驶能力, 但研究显示高龄与身体机能衰退有直接关系。随着人口老龄化, 长者司机人数持续增长。而在涉及交通意外的司机当中, 长者司机的比例亦持续上升。此外, 商用车辆司机一般的驾驶时间和行驶路程比较长, 对长者司机的体力要求比起驾驶私家车更高。当中长者司机发生交通意外时, 面对的风险相对较大,

在意外中亦可能造成较严重后果及较高的伤亡数字等。根据政府数据，年长商用车司机涉及致命或严重交通意外的比率较年轻商用车司机为高。故此，我们需要优化现有制度，确保年长商用车司机能更早及更频繁进行体格评估，以保障司机和其他道路使用者。运输署已于去年第四季邀请商用车业界人士参与体格评估试验计划，藉此收集业界和医生的意见，同时正进一步吸纳顾问团队和专家小组的建议，从而敲定提升司机体格证明要求的立法建议和相关医疗指引。

此外，运输署一直持续进行宣传及教育工作推广道路安全，包括举办「至Fit安全驾驶大行动」，以及与道路安全议会和业界合作，呼吁各年龄层的商用车辆司机注意安全及健康。运输署亦定期与业界开会沟通，联同营办商加强提醒旗下司机关注驾驶安全。

- 完 -

## 管制人员的答复

(问题编号: S035)

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(谢咏宜)

局长: 运输及物流局局长

问题:

除了答复提到的增加商用车泊车位的短期措施外, 运输署又会否考虑与警方及其他有关部门商讨, 在不阻碍交通的前提下, 开放若干路边供泊车用? 如会, 有无初步计划; 如否, 原因为何?

提问人: 林伟江议员

答复:

运输署一直积极推展路旁夜间商用车辆泊车位措施, 在不会阻碍交通的前提下, 将合适的路旁位置划为夜间货车或旅游巴士泊车位。相关措施包括把部分路旁私家车泊车位改作「共享泊位」, 日间维持私家车泊车用途, 夜间则供货车或旅游巴士停泊。在选址过程中, 运输署会考虑和平衡多项因素, 包括道路安全、道路容量、对道路用户的影响、当区泊车位的需求、当区居民意见, 以及运输业界意见(包括运输作业时间及地点等)。

截至2025年底, 全港共设有超过2 000个路旁夜间商用车辆泊车位, 涵盖商用车辆夜间泊车需求较高的工业区。运输署会继续积极在各区物色合适位置增设路旁夜间商用车辆泊车位, 并咨询业界、当区居民及区议员, 以期获得支持增设更多路旁夜间商用车辆泊车位。

- 完 -